



سازمان بنادر و دریانوردی

نشریه الکترونیکی مسیر

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

شماره ۳ - سال دوم - فروردین ۱۳۹۴

ISSN 2423-348X



نشریه مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



عناوین اخبار این شماره:

- ✓ مر فحوییی مقیاس و بنادر متوسط در ترکیه
- ✓ جابجایی ۲۰ میلیون کانتینر در بندر بوسان
- ✓ ساخت ۴ کشتی کانتینربر فوق بزرگ
- ✓ هامبورگ میزبان همایش بندری IAPH
- ✓ بهره‌برداری از اولین بندر خشک در عمان
- ✓ توسعه بنادر عراق توسط ICTSI
- ✓ تحلیل‌های منتخب
- ✓ دوازده بندر هند شرکتی می‌شوند
- ✓ بندر دوربان در کمین کشتی‌های کانال سوئز
- ✓ ساخت یک کشتی فری دوگانه سوز در اروپا
- ✓ عبور مونکبو مرسک از رودخانه تایمز
- ✓ سرمایه‌گذاری وسیع عربستان در جیزان
- ✓ سرمایه‌گذاری مصر در پورت سعید
- ✓ فصل سوم کتاب اقتصاد بندر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

يا مقلب القلوب والابصار يا بدرا ليل والنهار

يا محول المحول والاحوال حول حالنا الی احسن المحال

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی فراریدن سال نو و تجدید حیات طبیعت که یادآور رستاخیز و آفرینش و نشانی از قدرت لایزال الهی است را به همه علاقه مندان به صنعت حمل و نقل دریایی تبریک و تهنیت عرض نموده و سالی سرشار از موفقیت، بالندگی و پیشرفت را از دگانه خداوند متعال مسئلت دارد.



«حفظ عزت و آبروی ملت ایران، بزرگ‌ترین معروف است. اعتلای فرهنگ، سلامت محیط اخلاقی، سلامت محیط خانوادگی، تکثیر نسل و تربیت نسل جوان آماده برای اعتلای کشور، رونق دادن به اقتصاد و تولید، همگانی کردن اخلاق اسلامی، **گسترش علم و فناوری**، استقرار عدالت قضائی و عدالت اقتصادی، مجاهدت برای اقتدار ملت ایران و ورای آن و فراتر از آن، اقتدار امت اسلامی و تلاش و مجاهدت برای وحدت اسلامی؛ مهم‌ترین معروفها اینها است و همه موظفند در راه این معروفها تلاش کنند. نقطه‌ی مقابل این‌ها هم عبارت است از منکرها. ابتذال اخلاقی منکر است، کمک به دشمنان اسلام منکر است، تضعیف نظام اسلامی منکر است، تضعیف فرهنگ اسلامی منکر است، تضعیف اقتصاد جامعه و **تضعیف علم و فناوری منکر است**؛ از این منکرها باید نهی کرد».

بیانات مقام معظم رهبری در نوروز ۱۳۹۴



مسیر، اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

عنوان: نشریه الکترونیکی مسیر

صاحب امتیاز: مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

دبیر تحریریه: نازنین ساغری

هیات تحریریه: محمدعلی حسن زاده، حمید حمیدی، مهدی جانباز، محمد ولی‌زاده، سید امیر احمدی
و مائده واحدی

شاپا: ۳۴۸X-۲۴۲۳

ISSN: 2423-348X

نشانی: تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی

تلفن: ۸۴۹۳۲۱۲۷ (۰۲۱)

دورنگار: ۸۸۶۵۱۱۹۱ (۰۲۱)

پست الکترونیک: masir@pmo.ir

تارگاہ: <http://research.pmo.ir/fa/publication/re/masir1>



فهرست مطالب

۳	خبر تحلیلی: « دوازده بندر هند شرکتی می‌شوند »
۵	صرفه جویی های مقیاس و بنادر متوسط در ترکیه
۶	بندر دوربان در کمین کشتی‌های کانال سوئز
۷	جابجایی ۲۰ میلیون کانتینر در بندر بوسان
۸	ساخت یک فروند کشتی فری سریع‌السیر دوکانه سوز در اروپا
۹	ساخت ۴ کشتی کانتینربر فوق بزرگ با ظرفیت بیش از ۲۰ هزار TEU
۱۰	مونکبو مرسک ، بزرگ‌ترین شناوری که تا کنون از رودخانه تایمز عبور کرده است
۱۱	هامبورگ میزبان همایش بندری انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها
۱۲	سرمایه گذاری وسیع عربستان سعودی در جیزان
۱۳	بهره برداری از اولین بندر خشک در عمان
۱۴	سرمایه‌گذاری مصر در پورت سعید
۱۵	توسعه بندر عراق توسط شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری
۱۷	کتاب اقتصاد بندر - فصل ۳ - بندرهای عملیاتی
۱۷	مقدمه
۱۸	بندر کانتینری
۱۸	جریان کانتینری بندر
۲۱	طراحی بندر
۲۲	تجهیزات بندری
۲۹	خدمات بندری
۳۰	بندر مسافربری تفریحی
۳۰	طراحی بندر



- تجهیزات بندر ۳۱
- بندرهای ویژه‌ی عملیاتی ۳۲
- بندر هنگ‌کنگ ۳۲
- بندر هامبورگ ۳۳
- بندر لی‌هاور ۳۴
- بندر ساوانا ۳۵
- بندر میامی ۳۶
- بندرهای پاناما ۳۷
- خلاصه مطالب ۳۷
- تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر تحلیلی مندرج در شماره دوم نشریه الکترونیکی مسیر با عنوان: «پیش‌بینی گوادر به‌عنوان یک شهر بندری توسط چین» ۳۹
- تحلیل آقای عباس فرید شولمی از موسسه مهندسين مشاور ساحل ۴۰
- تحلیل آقای محمد پورحاجی از اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان ۴۶
- تحلیل آقای علیرضا محمودی از اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان ۵۱
- تحلیل آقای سجاد قاسمی از اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان - بندر شهید رجایی ۵۴
- تحلیل آقایان محمد بحرآزاد و کامبیز انبیر از اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بندر انزلی ۵۶
- تحلیل آقایان علی ابراهیمی فر و یوسف یحیی پور از اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ۶۰
- تحلیل خانم ایران برایی از اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ۶۳



خبر تحلیلی: «دوازده بندر هند شرکتی می‌شوند»



دوازده بندر دولتی در هند، به روش شرکتی مدیریت و اداره خواهند شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ترکیش مری‌تایم](#)^۱، کشور هند در تلاش است برای تجدید حیات صنعت کشتی‌رانی خود، ۱۲ بندر دولتی خود را به روش شرکتی مدیریت و اداره نماید. با ارائه بودجه اتحادیه^۲، برای سال ۲۰۱۶ - ۲۰۱۵ این راهکار ابتکاری نیز اعلام شد. به گزارش اکونومیک تایمز^۳، آرون جیتلی^۴ - وزیر دارایی هند - اعلام کرد: «بنادر باید به جذب سرمایه پرداخته و منابع زمینی عظیم بلااستفاده نهفته در خود را شکوفا سازند». برای انجام این کار، بسیار بهتر است که بنادر بخش دولتی به روش شرکتی مدیریت شوند و به‌عنوان شرکت و تحت قانون شرکت‌ها به فعالیت بپردازند.

به نقل از خبرگزاری Times of India، جی. راگورام^۵ یکی از اساتید IIM-A^۶ در همین رابطه گفت: «مدیریت شرکتی بنادر، راهبردی صحیح است، چرا که موجب استقلال بیش‌تر در فرآیند تصمیم‌گیری خواهد شد و به بنادر کمک می‌نماید بودجه را افزایش داده، مسئولیت‌پذیری مالی بیش‌تری پیدا کنند و ارزش منابع بندری را آشکار سازند». علاوه بر این، به موجب بودجه تعیین شده، این طرح برای دریانوردان هندی فعال در شناورهای تحت پرچم هند و پرچم‌های خارجی، مزایای مالیاتی در پی خواهد داشت و موجب خواهد شد اختلافات موجود در خصوص محاسبه مالیات بر درآمد حل شود.



¹ Turkish Maritime

² Union Budget

³ Economic Times

⁴ Arun Jaitley

⁵ G. Raghuram

⁶ Indian Institute of Management – Ahmedabad



جایگاه روش شرکتی کردن بنادر در بین سایر روش‌های مدیریت بنادر در دنیا را اعلام و امکان استفاده از این روش برای بنادر کشور را در قالب آنالیز SWOT تحلیل نمایید.

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۴/۰۲/۱۰ دیدگاه‌های خود در مورد مساله فوق را حداقل در ۱۰۰۰ و حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه و با ذکر منبع به آدرس پست الکترونیکی masir@pmo.ir ارسال نمایید. تاکید می‌گردد تحلیل‌هایی که خارج از چارچوب ذکر شده یا فاقد منبع باشند، پذیرفته نمی‌شوند. لازم به ذکر است کلیه مسوولیت معنوی تحلیل‌های ارایه شده برعهده تحلیل‌گر است و این مرکز هیچ‌گونه مسوولیتی در این رابطه برعهده ندارد.



صرفه جویی های مقیاس و بنادر متوسط در ترکیه

بنادر متوسط در ترکیه به منظور صرفه جویی های مقیاس مورد بررسی قرار می گیرند.



به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **پورت تکنولوژی**^۷، حسین آتای سپاهی اوغلو^۸ که مشاور یکی از بنادر آزاد ترکیه است، صرفه جویی های مقیاس^۹ و چگونگی عملکرد بنادر متوسط در قرن معاصر را با نگاهی تازه مورد بررسی قرار داده است. همزمان با رشد اقتصادی، جهانی شدن و کانتینرسازی در تجارت

بندری، ظرفیت کشتی های کانتینربر نیز هر سال بیش تر و بیش تر می شود. ظرفیت حمل بار کشتی های کانتینربر فوق بزرگ هم اکنون به بیش از ۱۹ هزار TEU رسیده است و به نظر می رسد که در آینده ظرفیت این کشتی ها باز هم افزایش خواهد یافت. اگرچه رشد ظرفیت گامی بزرگ به سوی حمل و نقل مقادیر عظیم بار و کالا است، ولی در ابتدا باید به کمک قابلیت های مهندسی فیزیکی^{۱۰}، محدودیت های موجود برای ساخت کشتی های بزرگ از میان برداشته شود.



تکنولوژی ساخت کشتی کاملاً پیشرفته است، با این وجود برای سرویس دهی به کشتی ها به بنادر مدرن، جرثقیل های کشتی به ساحل بزرگ تر، عمق آب بیش تر، محوطه های عظیم و تجهیزات محوطه اتوماتیک نیاز است. بنابراین، بنادر هاب فعلی برای جذب کشتی های نسل جدید نیازمند سرمایه گذاری بیش تر هستند. از آنجایی که تحولات و توسعه های اخیر با محدودیت های حمل و نقل دریایی در تضاد هستند، مفاهیم جدیدی همچون هاب های پر هزینه، مگهاب ها و شناورهای مادر که پارادایم های حمل و نقل انبوه هستند، باید تغییر کرده و با مفاهیم و تعاریف جدید

ظرفیت سازگار و هماهنگ شوند. از آنجایی که بسیاری از خطوط کشتی رانی ترجیح می دهند محموله های مبداء به مقصد و کالاهای ترانسشیپی را حمل نموده و در بنادر کمتری توقف کنند، پرواضح است که این روند به تثبیت و تحکیم بیش تر مگا هاب های فعلی منجر خواهد شد. با این حال، کیفیت و تعداد شناورهای فیدر هنوز هم می تواند تعیین کننده کیفیت کلی سیستم حمل و نقل و بهره وری توزیع باشد. لازم به ذکر است که کیفیت کلی سیستم حمل و نقل و بهره وری توزیع از مولفه های مهم عملیات ترانشیپمنت در میان هاب های بزرگ و بنادر متوسط است. به طور کلی، با افزایش اندازه شناورها و رواج شناورهای بسیار بزرگ، بنادر و شناورهای فیدر بیش از پیش اهمیت یافته و نقش پررنگ تری را در حمل و جابجایی کالایی ایفا می نمایند.

⁷ Port Technology

⁸ Hüseyin Sipahioglu

⁹ Economies of Scale: صرفه جویی های ناشی از تناسب حجم بار یا مسافر با اندازه وسیله نقلیه

¹⁰ physical engineering capabilities



بندر دوربان در کمین کشتی‌های کانال سوئز

ظرفیت بندر دوربان چند برابر می‌شود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [اسمارت ویکی تودی](#)^{۱۱}، بندر دوربان واقع در آفریقای جنوبی، در تلاش برای جذب کشتی‌های عبوری از کانال سوئز، یک پروژه حفاری را آغاز نموده تا ظرفیت خود را سه برابر نماید و به کشتی‌های کانتینر بزرگ خدمات رسانی کند. مارک گرگ-مک دونالد^{۱۲} که مدیر اجرایی شرکت حمل و نقل Transit SOC در آفریقای جنوبی است، اظهار نمود: «با ساخت شناورهای بزرگ که به خدمات تخصصی بنادر عمیق نیاز دارند، ترافیک دریایی جهانی روز به روز اهمیت بیش‌تری می‌یابد».

وی افزود: «برای شناورهای کانتینر بزرگ و مدرن، دور زدن دماغه^{۱۳} بسیار مقرون به صرفه‌تر از عبور از کانال سوئز خواهد بود». لازم به ذکر است که کار لایروبی در بندر دوربان در سال ۲۰۱۲ آغاز شده و پیش‌بینی می‌شود که فاز اول تا سال ۲۰۲۵ به پایان برسد. به گزارش بلومبرگ^{۱۴} و به نقل از گرگ مک دونالد، توسعه این بندر حداقل ۱/۴ میلیارد دلار به اقتصاد آفریقای جنوبی کمک خواهد نمود.



¹¹ Smart Wiki Today

¹² Mark Gregg – McDonald

¹³ Cape

¹⁴ Bloomberg



جابجایی ۲۰ میلیون کانتینر در بندر بوسان

بندر بوسان پیش‌بینی کرد که میزان رشد عملیات کانتینری این بندر افزایش می‌یابد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [بیرد مریتایم](#)^{۱۵}، اداره بندر بوسان (BPA)^{۱۶} واقع در کره جنوبی در پی موفقیت‌های سال ۲۰۱۴ پیش‌بینی کرده است که در سال ۲۰۱۵ میزان رشد عملیات کانتینری این بندر افزایش خواهد یافت.

اداره بندر بوسان از افزایش بی‌سابقه حجم عملیات کانتینری در سال ۲۰۱۴ خبر داد (۱۸/۶۷۸ میلیون TEU) که بالاترین رکورد در تاریخ این بندر بوده است. حجم عملیاتی مذکور مبین ۵/۶ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۳ است. از این ۱۸/۶۷۸ میلیون TEU، حدود ۹/۲۵ میلیون TEU به بار محلی (بیش از ۳/۶ درصد افزایش نسبت به سال قبل) و ۹/۴۲ میلیون TEU به بار ترانشیپی (بیش از ۷/۷ درصد افزایش نسبت به سال قبل) مربوط می‌شود. لازم به ذکر است، این اولین بار است که حجم بار ترانشیپی از بار محلی پیشی گرفته است.

هم‌اکنون ۲۲ اسکله در بندر جدید بوسان^{۱۷} تحت بهره‌برداری قرار دارند و حمل و نقل بار در پارک لجستیک شمالی^{۱۸} (با مساحت ۱/۷ میلیون متر مربع) و پارک لجستیک غربی^{۱۹} (با مساحت ۲/۴۸ میلیون متر مربع) انجام می‌شود. اداره بندر بوسان در نظر دارد هشت اسکله جدید بسازد و ۱/۹۱ میلیون متر مربع دیگر بر مساحت تاسیسات لجستیکی در محوطه جنوبی و غربی بیافزاید.

دو فروند از بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینر جهان (مرسک مک کین مولر^{۲۰} و ام اس سی اسکار^{۲۱})، بوسان را به بندر توقف^{۲۲} اصلی خود مبدل نموده‌اند و به‌طور مرتب در آن پهلو می‌گیرند. با استفاده از یک «سیستم شبیه‌ساز ورود به بندر» ثابت شد که ورود به این بندر برای این ابر کشتی‌های کانتینر^{۲۳} امن است. علاوه بر این، کارهای عمرانی برای حذف یک جزیره کوچک و لایروبی تا عمق ۱۷ متری در دست اقدام است. این اقدامات تضمین‌کننده همیشگی ایمنی برای شناورهای بزرگ خواهد بود.

در سال ۲۰۱۴، بندر بوسان به ۱۱۰ کشتی کروز و ۲۵۰ هزار مسافر خدمات ارائه داد. این رقم بیاتگر افزایش ده درصدی نسبت به سال ۲۰۱۳ است. در سال جاری نیز کشتی ۱۶۰ هزار تنی خط کروز رویال کاراییب^{۲۴} که Quantum of the Seas نام دارد و بزرگ‌ترین کشتی کروز این منطقه است، در بندر بوسان پهلو گرفت.

¹⁵ Baird Maritime

¹⁶ Busan Port Authority

¹⁷ Busan New Port

¹⁸ Northern Logistic Park

¹⁹ Western Logistic Park

²⁰ Mearsk McKinney MØller

²¹ MSC Oscar

²² Port of Call: بندر واقع در مسیر کشتی‌رانی

²³ ULCC

²⁴ Royal Caribbean Cruise Line



ساخت یک فروند کشتی فری سریع السیر دوگانه سوز در اروپا



دو شرکت استونیایی و فنلاندی برای ساخت یک فروند کشتی فری سریع السیر دوگانه سوز (LNG) در اروپا قرارداد بستند. به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [خبرگزاری تالینک](#)^{۲۵}، شرکت کشتی‌رانی استونیایی تالینک^{۲۶} و شرکت کشتی سازی فنلاندی مایرتورکو^{۲۷} قرارداد ساخت یک کشتی فری^{۲۸} سریع السیر دوگانه سوز برای عملیات شاتل^{۲۹} مسیر تالین^{۳۰} - هلسینکی^{۳۱} را امضاء نمودند. این کشتی دوگانه سوز در حدود ۲۱۲ متر طول و ۲۸۰۰ مسافر ظرفیت خواهد داشت. تناژ ناخالص این کشتی ۴۹ هزار تن و سرعت آن ۲۷ گره دریایی خواهد بود.

این فری سریع السیر با هزینه‌ای در حدود ۲۵۷ میلیون دلار در کارخانه کشتی سازی مایر تورکو ساخته خواهد شد و در اوایل سال ۲۰۱۷ آماده تحویل خواهد بود. این شناور جدید، دوستدار محیط زیست^{۳۲} است و از سوخت LNG استفاده خواهد کرد و از مقررات جدید انتشار گازهای گلخانه‌ای در مناطق اروپا و آسیای مرکزی^{۳۳} (از جمله دریایی بالتیک) پیروی می‌کند. سازندگان این کشتی امیدوارند که شکل بدنه این شناور، مقاومت در برابر جریان را به حداقل رسانده و عملیات کارآمد کشتی در یخ و شرایط زمستانی را تضمین نماید. همچنین، در هنگام طراحی این فری سریع السیر نسل جدید، گردش سریع و کارآمد بار در بنادر مد نظر قرارداد شده است. لازم به ذکر است که به موجب این قرارداد، ۲۰ درصد از کل هزینه در طول دوره ساخت و مابقی در هنگام تحویل شناور پرداخت خواهد شد.

²⁵ Tallink Press Releases

²⁶ Tallink

²⁷ Meyer Turku

²⁸ Ferry: فرابر که شناوری بدون محل خواب است و برای حمل مسافر یا وسیله نقلیه یا بار در مسافت کوتاه استفاده می‌شود

²⁹ Shuttle Operation: عملیات رفت و برگشت

³⁰ Tallinn

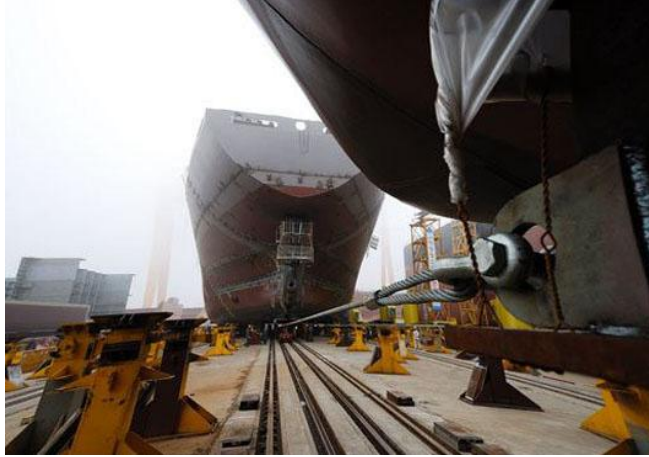
³¹ Helsinki

³² Environment friendly vessel

³³ Europe and Central Asia (ECA)



ساخت ۴ کشتی کانتینربر فوق بزرگ با ظرفیت بیش از ۲۰ هزار TEU



یارد کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ^{۳۴} و شرکت کشتی‌رانی میتسویی او. اس. کا^{۳۵} قرارداد ساخت چهار کانتینربر فوق بزرگ را امضا کردند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^{۳۶}، در اقدامی بی‌سابقه، یارد کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ با شرکت کشتی‌رانی میتسویی او. اس. کا برای ساخت چهار کانتینربر فوق بزرگ با ظرفیت ۲۰۱۵۰ TEU قرارداد منعقد نمود. هزینه ساخت این چهار کشتی تقریباً ۶۱۹/۶ میلیون دلار برآورد شده است.

علاوه بر این، برنامه‌ای بلندمدت نیز وجود دارد که شامل انعقاد تفاهم‌نامه با شرکت ایماباری برای ساخت دو کشتی کانتینربر دیگر با ظرفیت ۲۰۱۵۰ TEU می‌باشد. این کشتی‌ها توانایی سازگاری با سوخت LNG را دارا هستند و آب‌خور آن‌ها در حالت خالی برابر ۱۴/۵ متر و در حالت پر برابر با ۱۶ متر است.

این شش کشتی در حال حاضر بزرگ‌ترین کشتی‌هایی سفارش داده شده در سطح جهان هستند. شرکت کشتی‌سازی ایماباری با ساخت ۱۱ مگاشیپ^{۳۷} با ظرفیت ۲۰۰۰۰ TEU، رکورد قبلی جهان را نیز از آن خود نموده بود.

قابل توجه است مگاشیپ‌ها به مساله‌ای مهم و جهانی تبدیل شده‌اند و بنادر ساحل غربی ایالت متحده در تلاش برای سازگاری و ایجاد ظرفیت مازاد به منظور پذیرش و پهلودهی به این شناورها هستند.



³⁴ Samsung Heavy Industries

³⁵ Mitsui O.S.K

³⁶ Port Technology

³⁷ Mega ship: کشتی‌های فوق بزرگ



مونکبو مرسک، بزرگ‌ترین شناوری که تا کنون از رودخانه تایمز عبور کرده است

یک کشتی با ظرفیت ۱۸ هزار TEU از رودخانه تایمز عبور کرد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ورلد مریٹایم نیوز](#)^{۳۸}، مونکبو مرسک^{۳۹} که یک کشتی کانتینربر ترپل-ای^{۴۰} با ظرفیت ۱۸ هزار TEU است، بزرگ‌ترین شناوری است که تاکنون روی رودخانه تایمز حرکت کرده است.



این کشتی پس از عبور از رودخانه تایمز، در ترمینال DP World London Gateway پهلو گرفت. این کشتی کانتینربر با طول ۳۹۹ متر (چهار برابر طول زمین فوتبال)، عرض ۶۰ متر و ظرفیت ۱۹۵

هزار تن، یکی از بزرگ‌ترین شناورهای کانتینربر جهان است و در شبکه جدید شرق - غرب مرسک بهره برداری می‌شود.

مونکبو مرسک در ساعت ۷:۴۰ دقیقه ۲۶ فوریه ۲۰۱۵ در ترمینال DP World London Gateway لنگر انداخت. لازم به ذکر است که این بندر در مجاورت بزرگ‌ترین پارک لجستیک اروپا قرار دارد.

این کشتی درست چند هفته بعد از ورود کشتی ادیت مرسک^{۴۱} به DP World London Gateway، در این بندر پهلو گرفت. ادیت مرسک با ۳۶۶ متر طول، رکورد قبلی بزرگ‌ترین شناوری می‌باشد که از رودخانه تایمز عبور کرده است.

سیمون مور^{۴۲}، مدیر اجرایی DP World London Gateway خاطر نشان ساخت: «ورود این شناور رکورد و نقطه عطفی دیگر برای DP World London Gateway است. با پهلو دهی به مونکبو مرسک، بار دیگر نشان دادیم که می‌توانیم پذیرای بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینربر جهان باشیم».

³⁸ World Maritime News

³⁹ Munkebo Mærsk

⁴⁰ Triple-E

⁴¹ Edith Mærsk

⁴² Simon Moore



هامبورگ میزبان همایش بندری انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها^{۴۳}

همایش بندری انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها در بندر هامبورگ برگزار می شود.

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **درگینگ تودی**^{۴۴}، انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها (IAPH)^{۴۵}، همایش بنادر جهان را با محوریت «بندر هوشمند» برگزار خواهد نمود.



این همایش در مورخ ۵-۱ ژوئن ۲۰۱۵ در شهر هامبورگ آلمان برگزار خواهد شد و نمایندگانی از سراسر جهان برای

بحث و گفتگو در خصوص موضوعاتی همچون «جهانی شدن»^{۴۶} و «تغییرات جوی»^{۴۷} و بالاخص «مدیریت هوشمندانه بندر» گرد هم جمع خواهند شد.

به نقل از مجله حمل و نقل آمریکا^{۴۸}، از جمله موضوعات مورد بحث در این همایش می توان به افزایش اندازه کشتی ها و چالش های بنادر و ترمینال ها در هنگام سرویس دهی به مگاشیپ ها^{۴۹} اشاره کرد.

ینس مایر^{۵۰} - مدیر عامل اداره بندر هامبورگ - از جمله سخنران های این همایش خواهد بود. وی در سخنرانی خود در خصوص چگونگی اثر گذاری زیر ساخت های تحت پشتیبانی فناوری اطلاعات بر روی کارایی و اثر بخشی فرآیندهای لجستیکی و اقتصادی، صحبت خواهد کرد.

نمایندگان استکهلم و والنسیا به پرسش های موجود در خصوص عناصر تشکیل دهنده «یک بندر هوشمند» پاسخ خواهند داد. در روز آخر این همایش، مساله کیفیت هوا در بنادر، قوانین و مقررات بندر و کشتی رانی کروز مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

⁴³ International Association of Ports and Harbors (IAPH)

⁴⁴ Dredging Today

⁴⁵ IAPH World Ports Conference

⁴⁶ Globalization

⁴⁷ Climate Change

⁴⁸ American Journal of Transportation

⁴⁹ Mega Ships

⁵⁰ Jens Meier



سرمایه گذاری وسیع عربستان سعودی در جیزان

عربستان سعودی در شهر اقتصادی جیزان ۱۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری می کند.

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، مقامات عربستان سعودی قصد دارند ۱۰ میلیارد دلار روی توسعه بندر و کارخانه کشتی سازی در شهر اقتصادی جیزان (JEC)^۲ سرمایه گذاری کنند.



Eyad Al-Aukeli – مشاور وزارت تجارت و صنایع عربستان سعودی – در گفتگو با آژانس خبری محلی عرب

نیوز^۳ اظهار داشت: «ساخت بندر در شهر اقتصادی جیزان، پروژه عظیمی است که ۱۰ میلیارد دلار هزینه خواهد داشت. این بندر جدید، صادرات محصولات تولید شده در شهر صنعتی جیزان به آفریقا و سایر بازارها را تسهیل می نماید».

برای جذب سرمایه گذاران به این پروژه، یک نشست سرمایه گذاری دو روزه برگزار شد. مقامات رسمی عربستان تمایل دارند شرکت های چینی را به این پروژه جذب کنند و به همین منظور شاهزاده ترکی بن محمد بن ناصر^۴، مدیر روابط بین الملل در وزارت تجارت و صنایع عربستان با سفیر چین برای بحث و گفتگو در خصوص مشارکت چین در این پروژه ملاقات نمود.

این پروژه بندری بخشی از برنامه توسعه ۷۵ میلیارد دلاری شهر اقتصادی جیزان است. هدف از این پروژه، توسعه صنایع انرژی و تولیدی کشور عربستان می باشد.

گفتنی است، شهر اقتصادی جیزان، ۱۰۶ کیلومتر مربع مساحت دارد و در فاصله ۷۰ کیلومتری شهر جیزان که منطقه ای سرشار از منابع طبیعی می باشد، واقع شده است. این پروژه بندری شامل تاسیس یک کارخانه کشتی سازی و یک هتل نیز خواهد بود.

⁵¹ Port Finance International

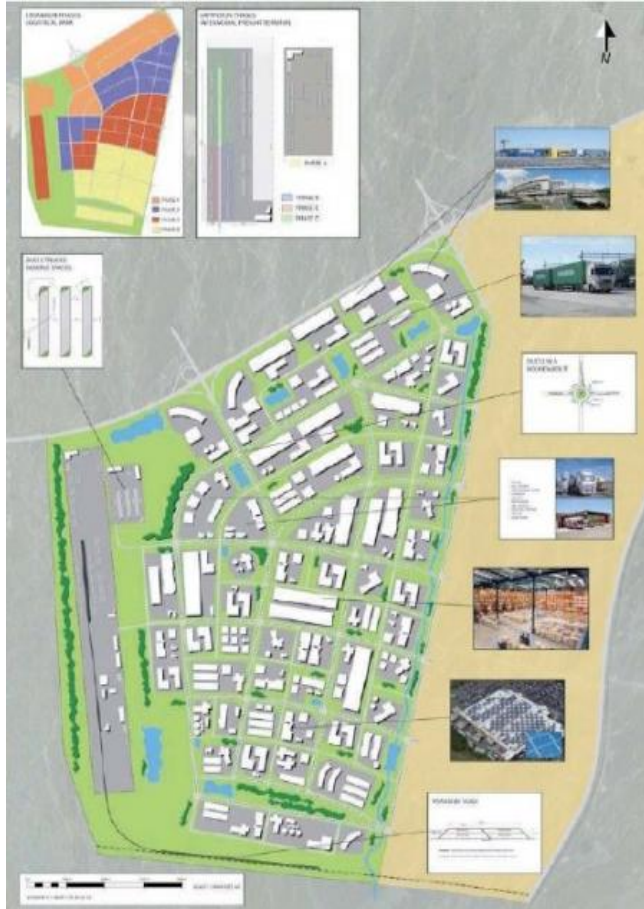
⁵² Jazan Economic City

⁵³ Arab News

⁵⁴ Prince Turki bin Mohammad bin Nasser



بهره برداری از اولین بندر خشک در عمان



دولت عمان، مقدمات بهره‌برداری از اولین بندر خشک در این کشور را آغاز کرد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [بانکر پورتنز نیوز](#)^{۵۵}، دولت عمان مقدمات اجاره، بهره‌برداری و مدیریت اولین بندر خشک این کشور را آماده نموده است. این پروژه که در منطقه لجستیک ال‌بتیناه جنوبی (SABLA)^{۵۶} واقع شده است، عمان را به دروازه‌ای لجستیک برای منطقه خلیج فارس و خاور میانه تبدیل خواهد کرد.

احمد بن سعید الازکوی^{۵۷} - مدیر پروژه این طرح - خاطرنشان ساخت: «در سال جاری، پس از برگزاری مناقصه، مجوز اجاره و بهره‌برداری از این تاسیسات بندری به برنده مناقصه اعطا خواهد شد». لازم به ذکر است که مهلت تکمیل و ارسال فرم‌های شرکت در مناقصه تا ۱۵ فوریه سال جاری بوده است. این بندر خشک ۱۲۰ هکتار مساحت خواهد داشت و عمان را به دروازه‌ای لجستیک برای منطقه خلیج فارس و خاور میانه تبدیل خواهد نمود.

الازکوی در ادامه اظهار داشت: «این بندر خشک با ارایه خدمات گمرکی، برخوردار از ظرفیت کافی و اتصال به بزرگراه مسقط - بتیناه و خط آهن شورای همکاری خلیج فارس (PGCC)^{۵۸}، پاسخگوی نیازهای فرستندگان کالا و تامین کنندگان خدمات لجستیک خواهد بود».

مرحله اول کار شامل تاسیسات پشتیبانی لجستیک (مانند ساختمان‌های اداری، مراکز ارایه خدمات کامیونی، رستوران‌ها و فضاهای اداری) نیز می‌باشد.

⁵⁵ Bunker Ports News

⁵⁶ South Al-Batinah Logistics Area

⁵⁷ Ahmad bin Said Al-Azkawi

⁵⁸ Persian Gulf Cooperation Council Railway



سرمایه‌گذاری مصر در پورت سعید

مصری‌ها در پورت سعید ۷۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری می‌کنند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت فاینانس اینترنشنال](#)، مقامات کشور مصر درصدد هستند ۷۰۰ میلیون دلار روی توسعه ترمینال کانتینری در پورت سعید (واقع در ساحل دریای مدیترانه) سرمایه‌گذاری کنند. ترمینال کانتینری کانال سوئز (SCCT) واقع در پورت سعید، شلوغ‌ترین ترمینال کانتینری مصر است و ظرفیت سالانه آن در حدود ۵۴ میلیون TEU می‌باشد. با لایروبی این ترمینال، آبخور آن از ۱۳/۹ به ۱۴/۵ متر افزایش یافته است.



لارس کخ سوئلیست^{۶۰} که یکی از مسوولین ترمینال کانتینری کانال سوئز است، سال گذشته در گفتگو با آژانس خبری اهرام آنلاین^{۶۱} خاطرنشان ساخت: «به‌عنوان بخشی از کانال سوئز، اگر ظرفیت پهلودهی بیش‌تری داشتیم، از توان عملیاتی بالاتری نیز برخوردار بودیم. این محدودیت از انعطاف‌پذیری ما کاسته است».



دولت مصر در نظر دارد برای شش پروژه مطرح شده در انجمن اقتصادی شرم‌الشیخ، ۲/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کند. یکی از این شش پروژه، توسعه ترمینال کانتینری پورت سعید است. سایر این پروژه‌ها عبارتند از بزرگراه ارتباطی بین عین‌سخنا و حلوان؛ بزرگراه اتوبوس‌رو که قاهره نو^{۶۲}، هایپولیس و شهر نصر را به یکدیگر ارتباط می‌دهد؛ پروژه قطار برقی که رامسیس را به مرکز شهر قاهره متصل می‌نماید؛ و پروژه اتوبوس‌رودخانه‌ای که شهر دهم رمضان^{۶۳} را به شهر ششم دسامبر^{۶۴} ارتباط می‌دهد.

⁵⁹ Suez Canal Container Terminal

⁶⁰ Lars Koch-Soelyst

⁶¹ Ahram Online

⁶² قاهره نو شهری است که در نظر است به‌عنوان پایتخت جدید مصر احداث شود.

⁶³ 10th of Ramadan City

⁶⁴ 6th of October City



توسعه بندر عراق توسط شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری



شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری (ICTSI) به توسعه بیش تر عراق کمک می کند.

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [سی ترید گلوبال](#)^{۶۵}، شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری (ICTSI)^{۶۶} پس از انجام یک عملیات موفق تجاری در یکی از اسکله های بندر ام القصر، تصمیم گرفت تا نیمه سال ۲۰۱۶ یک ترمینال سبز^{۶۷} سه اسکله ای در این بندر افتتاح نماید. شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری در آوریل ۲۰۱۴ با شرکت دولتی بنادر عراق (GCBI)^{۶۸} یک قرارداد امتیاز انحصاری برای ترمینال بصره گیت وی (BGT)^{۶۹} واقع در بندر ام القصر، امضا نمود.

هانس-اوله مدسن^{۷۰} معاون ارشد شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری در امارات متحده عربی، در حاشیه همایش جهانی کشتیرانی لاینر^{۷۱} در دبی، در گفتگو با آژانس خبری Seatrade Global گفت: «فاز اول این قرارداد یک ترمینال گرین فیلد است که شامل باراندازی ۶۰۰ متری و ۵۴ هکتار زمین پشتیبانی می باشد. شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری در این زمین های پشتیبانی، باراندازهای جدید خواهد ساخت».

مدسن با اشاره به این نکته که این قرارداد، تاسیسات تک اسکله ای و زمین پشتیبان آن را نیز شامل می شود، خاطرنشان ساخت: «ما در حین ساخت سایت جدید، بهره برداری از بارانداز موجود را نیز آغاز نموده ایم».

اسکله فعلی ترمینال بصره گیت وی، اسکله ۲۰ نام دارد و در بندر ام القصر واقع شده و به دو جرثقیل گنتری و یک جرثقیل متحرک مجهز می باشد. مدسن در ادامه افزود: «در ماه ژانویه، توان عملیاتی اسکله ۲۰ به بیش از ۱۲۰۰۰ TEU رسید که پیشرفت بسیار خوبی محسوب می شود. با بهبود خدمات و زیرساخت، شاهد بازگشت بارهای عراق به خود این کشور خواهیم بود. پرواضح است که حجم زیادی از این محموله ها هنوز از طریق کویت و عقبه جابه جا می شود».

⁶⁵ Seatrade Global

⁶⁶ International Container Terminal Services, Inc.

⁶⁷ Greenfield: محوطه های گرین فیلد، سایت هایی هستند که قبلا هیچگونه فعالیت عمرانی یا توسعه ای در آنها انجام نشده است و به عبارتی بکر هستند

⁶⁸ General Company for Iraqi Ports

⁶⁹ Basra Gateway Terminal

⁷⁰ Hans-Ole Madsen

⁷¹ Global Liner Shipping Conference



شرکت بین المللی خدمات ترمینال کانتینری در حدود ۱۳۰ میلیون دلار در فاز یک سرمایه‌گذاری کرده است. کل هزینه ساخت ترمینال سبز ۲۲۰ میلیون دلار خواهد بود. البته لازم به ذکر است که کل سرمایه‌گذاری شرکت بین‌المللی خدمات ترمینال کانتینری در ام‌القصر برابر با ۳۵۰ میلیون دلار خواهد بود.

مدسن با اشاره به این نکته که ترمینال بصره گیت وی در شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس واقع شده و نمی‌تواند یک هاب باشد، خاطرنشان ساخت: «ترمینال بصره گیت‌وی فقط یک دروازه^{۷۲} است. هیچ‌گونه عملیات ترانسشیپی از این ترمینال انجام نمی‌شود. در حال حاضر، کالاها و محموله‌ها به وسیله فیدرها^{۷۳} از بندر جبل‌علی به این ترمینال وارد می‌شوند».

وجود زیرساخت‌های پس کرانه‌ای خوب و مناسب را می‌توان حسن اتفاق تلقی نمود. مدسن در این رابطه اظهار داشت: «علی‌رغم جنگ‌های بسیاری که رخ داده، بزرگراهی که تا بغداد امتداد دارد در شرایط معقول و مناسبی قرار دارد. از ام‌القصر تا بغداد ۵۰۰ کیلومتر فاصله است. این بزرگراه در دهه ۱۹۸۰ توسط آلمان‌ها ساخته شده است و در شرایط بسیار خوبی قرار دارد».

یک خط آهن فعال نیز در این منطقه وجود دارد. مدسن در این رابطه گفت: «بدیهی است که کار زیادی باید روی این خط آهن انجام شود. اما یک کریدور ریلی عالی برای فاصله ۵۰۰-۶۰۰ کیلومتری تا بغداد وجود دارد».

فیلیپ مارشام^{۷۴} مدیرعامل ترمینال بصره گیت‌وی اظهار داشت: «پس از تصاحب کامل این ترمینال در ماه نوامبر، خطوط کانتینربر بسیاری را جذب نموده‌ایم و بار بسیاری را جابه‌جا کرده‌ایم».

پس از جنگ، ام‌القصر که تنها راه دسترسی عراق به دریا است، از طریق سرمایه‌گذاری خط کشتی‌رانی CMA-CGM مجدداً راه‌اندازی شد؛ البته شرکت ترمینال اپراتور Gulfainer امارات متحده عربی اولین اپراتوری بود که یک ترمینال اختصاصی در این بندر راه‌اندازی نمود.

ترمینال بصره گیت‌وی یکی از شرکت‌های تابعه شرکت بین‌المللی خدمات ترمینال کانتینری است که اپراتور ترمینال‌های کانتینری مشترک^{۷۵} می‌باشد. شرکت بین‌المللی خدمات ترمینال کانتینری بزرگ‌ترین اپراتور بندر در فیلیپین است و از شبکه‌ای متشکل از ۲۹ ترمینال در ۲۱ کشور در سراسر شش قاره جهان برخوردار می‌باشد.

⁷² Gateway

⁷³ Feeder

⁷⁴ Philip Marsham

⁷⁵ Common-User Terminal Containers



کتاب اقتصاد بندر - فصل ۳ - بندرهای عملیاتی

مؤلف: وین کنت تالی

مترجم: نازنین ساغری

ویراستار: پرویز محسن پور

مقدمه

بندرهای ویژه بار کانتینری، تفکیکی، فله‌ی نوین^{۷۶}، فله‌ی خشک و فله‌ی مایع به بندرهایی گفته می‌شود که عمده‌ی باری که در آن‌ها جابه‌جا می‌شود به ترتیب عبارت است از: بار کانتینری، بارهای تفکیک شده، بار فله‌ی نوین، بار فله‌ی خشک و بار فله‌ی مایع. اگر در بندرهای ویژه‌ی حمل بار فله‌ی نوین، بار فله‌ی خشک و بار فله‌ی مایع کالاهای خاصی مانند خودرو، زغال سنگ و نفت جابه‌جا شود، ممکن است این بندرها به ترتیب بندرهای ویژه‌ی حمل خودرو، زغال سنگ و نفت نیز نامیده شوند. علاوه بر این، در صورتی که یک بندر باری، دارای بیش از یک پایانه دریایی باشد، هر کدام از پایانه‌ها را می‌توان بر اساس نوع بار اصلی که در آن‌ها جابه‌جا می‌شود نیز نامگذاری و تعریف نمود. برای مثال، یک بندر کانتینری می‌تواند پایانه‌های دریایی کانتینری مختلفی داشته باشد. ممکن است یکی پایانه دریایی خودرو بری و دیگری پایانه دریایی نفتی باشد. اگر یک بندر باری (یا پایانه دریایی) بیش از یک اسکله داشته باشد، هر کدام از اسکله‌ها را می‌توان بر اساس نوع بار خاصی که در آن‌ها جابه‌جا می‌شود نیز تعریف نمود.

بندرهای مسافربری بر اساس نوع خاصی کشتی‌های مسافربری وارد شده به آن‌ها تعریف می‌شوند (برای مثال، بندرهای مسافربری تفریحی و لنجی به ترتیب به بندرهایی اطلاق می‌شود که محل ورود کشتی‌های مسافری تفریحی و لنج هستند). اگر یک بندر مسافربری بیش از یک پایانه دریایی داشته باشد، هر کدام از پایانه‌های دریایی را می‌توان بر اساس نوع خاصی کشتی‌ای که در آن پهلو می‌گیرد، توصیف نمود. برای مثال، یک بندر مسافربری می‌تواند از پایانه‌های دریایی مسافربری تفریحی و لنجی برخوردار باشد.

اگرچه بندرهای باری، بر اساس نوع خاصی باری که در آن‌ها جابه‌جا می‌شود، متفاوت هستند؛ اما شباهت‌هایی نیز در طراحی تمام بندرهای باری وجود دارد. از این گذشته، در طراحی بندرهای مسافربری تفریحی و بندرهای لنجی نیز شباهت‌هایی مشاهده می‌شود.

در این بخش، عملکرد بندرهای کانتینری (باربری) و مسافربری تفریحی (مسافربری) ارائه شده است. به‌ویژه جریان کانتینری و خدمات بندری در بندرهای کانتینری مورد بحث قرار گرفته است. طراحی و تجهیزات بندرهای کانتینری و مسافربری تفریحی نیز

⁷⁶ Neobulk

نئوبالک یا بار فله‌ی نوین به محموله‌ای از یک کالای خاص گفته می‌شود که به صورت واحد یا یونیت می‌باشد، برای مثال، خودرو، الوار یا ورق آهن.



بحث و بررسی شده است. فرض بر آن است که یک بندر فقط یک پایانه دریایی دارد. بنابر این، بحث در خصوص یک بندر عملیاتی، بحث در خصوص یک پایانه دریایی عملیاتی نیز به شمار می‌رود.

بندر کانتینری

بندرهاى کانتینرى اغلب در نواحى ساحلى شهرها واقع شده‌اند (برای مثال در شهرهای رتردام هلند؛ آنتورپ بلژیک؛ هامبورگ آلمان و لس‌آنجلس ایالات متحده). بندر کانتینری به مکانی گفته می‌شود که در آن کانتینرهای غیر انتقالی (غیر قابل انتقال از یک کشتی به کشتی دیگر) از کشتی پیاده شده و به متصدیان حمل و نقل داخلی مانند خطوط راه‌آهن، متصدیان حمل و نقل جاده‌ای و متصدیان حمل و نقل در آبراه‌های داخلی و آب‌های ساحلی (برای مثال، متصدیان حمل و نقل کرانه‌ای) سپرده می‌شود و بالعکس، در این بندرها، کانتینرهای انتقالی (قابل انتقال از یک کشتی به کشتی دیگر) نیز از یک کشتی به کشتی دیگر انتقال داده می‌شوند.

یک بندر کانتینری شبیه یک واحد تولیدی است که مواد خام را به محصولات نهایی (کالاهاى آماده‌ی فروش) تبدیل می‌کند (چادوین و دیگران، ۱۹۹۰). کانتینرهایی که وارد بندر می‌شوند را می‌توان به مواد خام تشبیه کرد. اگرچه کانتینرها متحمل هیچگونه تغییر فیزیکی نمی‌شوند، اما عملیاتی که توسط کارگران و تجهیزات بندر روی آن‌ها انجام می‌شود به آن‌ها ارزش افزوده می‌دهد. این عملیات، برای مثال عبارت است از؛ تخلیه و بارگیری کانتینرها از کشتی‌ها، واگن‌های ریلی و کامیون‌ها و در بعضی از مواقع تخلیه و بارگیری بار از کانتینرها. سرانجام، کانتینرهای بارگیری شده همچون "محصولات نهایی" بندر کانتینری را (بوسیله‌ی کشتی یا متصدی حمل و نقل داخلی) ترک می‌کنند و نشان‌دهنده‌ی "ظرفیت کانتینری" بندر هستند.

بسیاری از فعالیت‌هایی که در یک "واحد تولیدی" انجام می‌شود در یک بندر کانتینری نیز صورت می‌پذیرد. به‌طور مشابه، همچون کنترل موجودی مواد خام و محصولات نهایی در واحد تولیدی، بندرها نیز باید موجودی کانتینرهای ورودی و خروجی را کنترل نمایند. یک واحد تولیدی در صورتی به‌به کارایی در تولید دست می‌یابد که با استفاده از یک مقدار معین مواد اولیه حداکثر محصولات نهایی را تولید کند. به همین ترتیب، یک بندر کانتینری زمانی به کارایی در تولید دست می‌یابد که با استفاده از یک مقدار معین منابع، توان کانتینری خود را به بیشینه مقدار ممکن برساند. یک بندر می‌تواند با کاهش مدت زمان توقف کانتینرها در بندر، کانتینرهای بیش‌تری را جابه‌جا نماید و در نتیجه ظرفیت کانتینری خود را افزایش دهد. یعنی با کاهش تعداد دفعات جابه‌جایی کانتینرها و مدت زمان نگهداری آن‌ها در بندر، منابع انسانی و تجهیزات بندری (که در غیر این صورت مورد استفاده قرار می‌گرفتند) امکان پذیرش کانتینرهای بیشتری را خواهند داشت و در نتیجه ظرفیت کانتینری بندر افزایش می‌یابد.

جریان کانتینری بندر

کانتینرهایی که در یک بندر کانتینری جابه‌جا می‌گردند با چهار فعالیت اصلی بندری روبرو می‌شوند: (۱) پذیرش، (۲) تخلیه / بارگیری، (۳) اسکان موقت و (۴) انبارش. کانتینرهای وارداتی از طریق یک کشتی وارد بندر می‌شوند و توسط یک متصدی حمل و نقل داخلی از بندر خارج می‌گردند؛ کانتینرهای صادراتی توسط یک متصدی حمل و نقل داخلی به بندر وارد و توسط کشتی از بندر خارج می‌شوند.



عملیات پذیرش در هنگام ورود کانتینر به بندر انجام می‌شود. ساعت ورود و اطلاعات کانتینر (برای مثال، نوع بار) ثبت می‌گردد. سپس کانتینر از کشتی یا وسیله نقلیه تخلیه می‌گردد و در ناحیه‌ی انبارش بندر قرار داده می‌شود، بعد از این مرحله، مجدداً از ناحیه‌ی انبارش خارج می‌گردد تا به منظور خروج از بندر روی یک کشتی یا وسیله نقلیه دیگر بارگیری شود.

برای یک کانتینر صادراتی "اسکان موقت" به معنای آماده سازی کانتینر جهت ترک بندر با کشتی است. در بیشتر مواقع کانتینر از انبار به محل اسکان موقت منتقل می‌شود تا در کنار دیگر کانتینرهای منتظر ورود کشتی و آماده برای بارگیری قرار گیرد. کانتینرها بر طبق فرآیند بهینه‌ی بارگیری کشتی (به بیان دیگر، طرح بارگیری کشتی) در محل اسکان موقت چیده می‌شوند. هدف از این طرح می‌تواند به حداقل رساندن زمان تخلیه و بارگیری کانتینرها در بندر و دیگر بندرهای واقع در مسیر کشتی و حفظ تعادل کشتی باشد.

فرض کنید یک کانتینر صادراتی به وسیله‌ی کامیون وارد دروازه ورود و خروج شود. سپس کامیون به سمت یک منطقه در بندر حرکت کند و در آنجا کانتینر از روی کامیون برداشته شده و در محل انبارش یا اسکان موقت قرار داده شود. در صورت استقرار در محل انبارش، سرانجام به محل استقرار موقت منتقل خواهد شد تا برای بارگیری روی کشتی حمل کننده، منتظر بماند.

کشتی‌ای که کانتینر وارداتی روی آن بارگیری شده است در یکی از اسکله‌های بندر لنگر می‌اندازد. کانتینر به وسیله‌ی یک جرثقیل دریا - به - ساحل از کشتی تخلیه می‌شود و در محوطه‌ی بندری (محل اسکان موقت) قرار می‌گیرد. این کانتینر یا از محل اسکان موقت به محل انبارش انتقال داده می‌شود، یا برای خروج از بندر روی یک کامیون بارگیری می‌گردد. در صورت استقرار در محل انبارش، در مرحله بعد برای خروج از بندر روی یک کامیون یا وسیله نقلیه‌ی ریلی بارگیری می‌شود. کانتینر وارداتی بندر را از تغییر دروازه ورود و خروج ترک خواهد کرد.

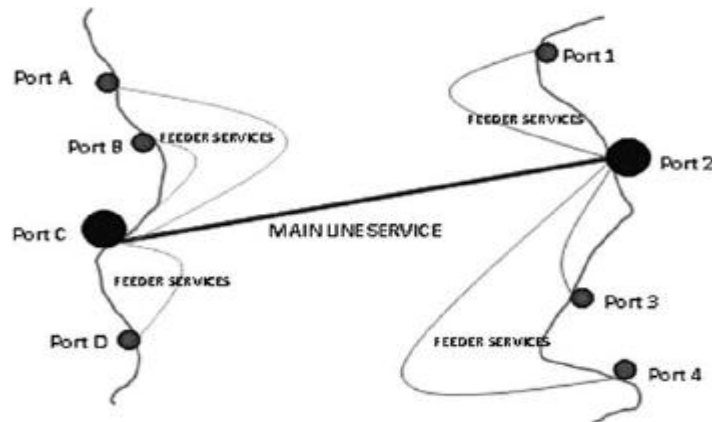
کانتینرها را می‌توان هم روی شاسی قرار داد و هم در محل انبارش روی هم چید. شاسی تریلری است که کانتینر هنگام جابه‌جایی با کامیون روی آن حمل می‌شود. انبارش روی شاسی به عملیات انبارش روی وسیله نقلیه‌ی دو دیفرانسیلی نیز گفته می‌شود. برای متصدیان حمل و نقل داخلی و بندر انبارش کانتینرها روی شاسی نسبت به انبارش پشته‌ای (چینش روی هم) از جنبه زمانی دارای مزیت است. به‌ویژه که در این حالت بر خلاف زمانی که کانتینرها روی هم چیده شده‌اند، رانندگان کامیون ناچار نیستند برای قرار گرفتن کانتینر روی شاسی در بندر معطل شوند، زیرا در این حالت کانتینر از قبل روی شاسی قرار داده شده است. صرفه‌جویی در زمان برای متصدی حمل و نقل داخلی به معنای صرفه‌جویی در زمان برای بندر است، زیرا کانتینرها مدت زمان کمتری در انبار می‌مانند. یکی از کاستی‌های عملیات انبارش روی وسیله نقلیه‌ی دو دیفرانسیلی، زمین بر بودن آن است. اگر زمین بندر کم و یا گران‌قیمت باشد، بندر ترجیح می‌دهد از روش انبارش پشته‌ای استفاده کند.

انبارش پشته‌ای در یک محل معین در بندر انجام می‌شود، در محلی که کانتینرها روی هم چیده می‌شوند. یکی از مزایای انبارش پشته‌ای آن است که کانتینرها به فضای کمتر و در نتیجه زمین کمتری برای انبارش نیاز خواهند داشت. یکی از مشکلات انبارش پشته‌ای دشواری بازیابی و ورود و خروج کانتینرها از محل انبارش می‌باشد که باعث می‌شود انبارش پشته‌ای زمان برتر از انبارش کانتینرها روی شاسی باشد. همچنین، انبارش پشته‌ای سرمایه‌بر است، زیرا پشته‌سازی و پیاده‌سازی کانتینرها به تجهیزات



ویژه‌ای نیاز دارد. در یک بندر، علاوه بر کانتینرهای وارداتی و صادراتی، کانتینرهای انتقالی نیز وجود دارد. کانتینر انتقالی به کانتینری گفته می‌شود که توسط یک کشتی وارد بندر می‌شود و سپس در همان بندر روی کشتی دیگری بارگیری می‌شود تا رهسپار مقصد بعدی خود گردد، در نتیجه از متصدیان حمل و نقل داخلی استفاده نمی‌کند. بندری که به جابه‌هایی کانتینرهای انتقالی می‌پردازد، مرکز فعالیت تجاری، بندر اصلی یا بندر ترابری غیر مستقیم نیز نامیده می‌شود. این بندرها معمولاً اسکله‌های عمیقی دارند که به آن‌ها اجازه‌ی پهلو دهی به کشتی‌های کانتینر بزرگی را می‌دهد (کشتی‌هایی که تعداد بسیاری کانتینر را بر روی خود حمل می‌کنند) و فقط در تعداد معدودی از بندرها محدود توقف می‌کنند تا بتوانند از صرفه‌جویی‌های اقتصادی اندازه کشتی در دریا بهره‌مند شوند. سنگاپور، هنگ کنگ و شانگهای نمونه‌هایی از بندرهای ترابری غیر مستقیم هستند. در بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۴، بر تعداد کانتینرهای انتقالی اروپا و مدیترانه ۵۸ درصد افزوده شد (پنفولد^{۷۷}، ۲۰۰۶).

بندرهایی که به وسیله‌ی کشتی‌های به نسبت کوچک یا تغذیه کننده^{۷۸} به ترابری کانتینری به / از بندرهای اصلی یا ترابری غیر مستقیم می‌پردازند، بندرهای تغذیه کننده نامیده می‌شوند. کانتینرهایی که از بندرهای انتقالی به بندر تغذیه کننده ارسال می‌گردند کانتینرهای انتقالی هستند، اما در بندرهای تغذیه کننده به کانتینرهای وارداتی تبدیل می‌شوند. بر خلاف بندرهای غیر انتقالی، بندرهای انتقالی‌ای که فقط به حمل و نقل کانتینرهای انتقالی می‌پردازند به دروازه‌های ورود و خروج داخلی نیازی ندارند. در شکل ۱-۳، کانتینرها از بندرهای تغذیه کننده A، B و D به و از بندر اصلی (یا بزرگ‌تر) D ارسال می‌گردند. بندرهایی که در محل بندرهای A، B، C و D واقع شده‌اند و بندرهایی که در محل بندرهای ۱، ۲، ۳ و ۴ قرار دارند از طریق یک مسیر اصلی کانتینربری که بین بندر C و ۲ قرار دارد به هم وصل شده‌اند. کانتینرها از بندرهای ۱، ۳ و ۴ به و از بندر اصلی (یا بزرگ‌تر) ارسال می‌گردند.



شکل ۱-۳) بندرهای کانتینری تغذیه کننده و اصلی در دو منطقه بازرگانی

مرجع: هنسی، ال. ای (۲۰۰۶). سیستم‌های چند عاملی برای مدیریت پایانه کانتینری، کارل اسکرونا، سوئد: موسسه فناوری بلکینگ، ص ۹.

⁷⁷ Penfold

⁷⁸ Feeder



طراحی بندر

ویژگی‌های کلی طراحی بندرهای کانتینری عبارتند از: (۱) لنگرگاه، (۲) اسکله (پهلگاه)، (۳) بارانداز، (۴) محوطه بارگیری، (۵) محوطه کانتینری و (۶) دروازه‌های ورود و خروج.

لنگرگاه به بخش طبیعی و مصنوعی (ساخت دست بشر) از آب گفته می‌گردد که در مجاورت قسمت خشکی بندر قرار دارد و کشتی‌ها می‌توانند در آن لنگر ببندند (سواى از مسیرهای کشتی‌رانی). ممکن است در طول مدت لنگراندازی، کشتی منتظر خالی شدن اسکله باشد.

اسکله قسمتی از آب است که در کنار بارانداز (سکوی باراندازی) قرار دارد و کشتی برای تخلیه و بارگیری در آنجا مستقر می‌شود؛ پیش‌تر اوقات، در هر مرتبه فقط یک کشتی می‌تواند در اسکله مستقر گردد. وقتی کشتی وارد می‌شود، بندر باید تصمیم بگیرد که کشتی در کدام قسمت اسکله استقرار یابد و چه منابعی در اختیار آن قرار گیرد (برای مثال چه تعداد جرثقیل در اختیارش قرار داده شود). بارانداز (یا سکوی باراندازی) سازه‌ای است که در مجاور لنگرگاه (یا آبراهه) قرار دارد و کشتی‌ها برای تخلیه و بارگیری در آن لنگر می‌اندازند. محوطه‌ی بارگیری قسمتی از بارانداز (یا سکوی باراندازی) است که کانتینرها در آن اسکان داده می‌شوند؛ به بیان دیگر، قبل از بارگیری روی کشتی یا بعد از تخلیه، در آنجا جمع می‌شوند.

محوطه‌ی کانتینری داخلی بارانداز قرار دارد. محوطه‌ی کانتینری از (۱) ساختمان‌های مختلف برای امور اداری، انبارش و برداشت کانتینرها، (۲) شاهراه و گذرگاه برای جابه‌جایی کانتینرها در بندر به وسیله‌ی کامیون و انواع مختلف تجهیزات انبار و (۳) زمین برای انبارش، کانتینرها، شاسی‌ها و تجهیزات، تشکیل شده است. نوع طراحی محوطه‌ی کانتینری به مقدار زمین موجود در بندر بستگی دارد. در صورت کمبود زمین، انبارش به صورت پشته‌ای خواهد بود؛ در غیر این صورت، انبارش بر روی شاسی صورت خواهد گرفت.

علاوه بر این، ممکن است ناحیه‌ی انبارش بسته به شرایط یا تمایل خطوط کشتی‌رانی کانتینری و فرستندگان کالا، تلفیقی از هر دو نوع باشد. ممکن است بعضی از بندرها از انبارش روی شاسی به عنوان ابزار کمکی برای انبارش پشته‌ای استفاده کنند. اگر بندر از خدمات ریلی درون محوطه‌ای برخوردار باشد، محوطه‌ی کانتینری نیز از یک محوطه‌ی ریلی برخوردار خواهد بود که شامل خطوط آهن و گذرگاه‌های تخلیه و بارگیری کانتینرها از / روی قطارها نمی‌باشد.

بندرهای کانتینری دارای دروازه‌های ورود و خروج داخلی برای ورود و خروج زمینی (یا آبی) کانتینر از بندر هستند. بندرهای کانتینری انتقالی که فقط به جابه‌جایی کانتینرهای انتقالی می‌پردازند (هیچ نوع کانتینر وارداتی و صادراتی را جابه‌جا نمی‌کنند) یک استثنا به‌شمار می‌روند. اسناد و وضعیت ایمنی کانتینرهایی که به بندر وارد یا از آن خارج می‌شوند (کانتینرهای وارداتی و صادراتی) مورد بازرسی قرار می‌گیرد. دروازه‌های ورود و خروج کامیون به دروازه‌هایی گفته می‌شود که ورود و خروج کامیون‌های جاده‌ای و بارگیری و باراندازی بندر کانتینری از طریق آن‌ها انجام می‌شود. این دروازه‌ها شامل دروازه‌های ورودی و خروجی‌اند. در بعضی موارد، کامیون به همراه شاسی و کانتینر، فقط با شاسی، یا بدون شاسی (شاسی در بندر به آن وصل خواهد شد) وارد دروازه



ورودی بندر (از خارج بندر) می‌شود و یا همراه با شاسی و کانتینر، فقط با شاسی (بعد از پیاده کردن کانتینر با گرفتن شاسی از بندر)، یا بدون شاسی (بعد از پیاده کردن شاسی و کانتینر یا شاسی خالی) به دروازه خروجی (از داخل بندر) می‌رسد.

در محل دروازه ورود کامیون، اطلاعات مربوط به حرکت کامیون ثبت می‌شود؛ به بیان دیگر، اطلاعات مربوط به کانتینرهای حمل شده (برای مثال، اطلاعات مربوط به بار آن‌ها)، کشتی‌هایی که کانتینرها روی آن‌ها بارگیری می‌شوند، کامیون‌ها و شاسی‌هایی که کانتینرها روی آن‌ها حمل می‌شوند. در دروازه خروج کامیون نیز همین اطلاعات به ثبت خواهد رسید، البته در این‌جا اطلاعات مربوط به کشتی‌هایی که کانتینرها از آن‌ها تخلیه شده‌اند ثبت می‌گردد. در ایالات متحده شاسی‌هایی که از بندر خارج می‌شوند برای اطمینان از وجود شرایط لازم ایمنی و امنیتی مورد بازرسی قرار می‌گیرند.

در بندرهای کانتینری که از خدمات ریلی درون محوطه‌ای برخوردارند، برای قطارهایی که کانتینرها را حمل و نقل می‌کنند نیز درب ورود و خروج ریلی وجود دارد. در بندرهایی که از خدمات حمل و نقل بارجی کانتینری در آب‌های داخلی یا کرانه‌ای برخوردار هستند، به‌طور معمول بارج‌ها در همان باراندازی تخلیه و بارگیری می‌شوند که کشتی‌های کانتینری به تخلیه و بارگیری می‌پردازند. همچون کانتینرهایی که با کامیون وارد بندر یا از آن خارج می‌شوند، ورود و خروج کانتینر با ریل و بارج نیز به‌منظور اطمینان از صحت مدارک و رعایت شرایط ایمنی کنترل می‌شود.

تجهیزات بندری

تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری (مادامی که در بارانداز بندر لنگر انداخته‌اند) به وسیله‌ی جرثقیل‌های دروازه‌ای دریا به ساحل انجام می‌شود. این جرثقیل‌ها می‌توانند جرثقیل بارگیری (مستقر روی سکوی بارگیری یا بارانداز بندر) یا جرثقیل کشتی (مستقر روی کشتی کانتینربر) باشند. از آنجایی که بیش‌تر کشتی‌های کانتینربر جدید به خود متکی نیستند (جرثقیل بر روی کشتی ندارند)، باید مادامی که در بندر هستند از جرثقیل‌های بارگیری استفاده نمایند. بیش‌تر جرثقیل‌های بارگیری گردان دریا به ساحل، ریلی هستند (هر چند بعضی از آنها تایرهای لاستیکی دارند). معمولاً این جرثقیل‌ها روی خطوط آهن بارانداز حرکت می‌کنند و بدین صورت می‌توانند در کنار هم قرار بگیرند و به‌طور هم‌زمان بر روی چند کشتی کانتینربر بزرگ فعالیت کنند (آن‌ها را تخلیه و بارگیری نمایند).

بار پخش‌کن‌های جرثقیل، ردیف‌های کانتینر روی کشتی را حمل می‌کنند (کانتینرها را از روی کشتی بر می‌دارند یا روی آن قرار می‌دهند). این بار پخش‌کن‌ها به قلاب‌های گوشه‌ی کانتینرها وصل و از طریق قفل‌های حلزونی به قلاب‌ها قفل می‌شوند. جرثقیل‌های بارگیری گاهی اوقات جرثقیل اسکله‌ای یا جرثقیل پلی نیز نامیده می‌شوند. هنگام تخلیه و بارگیری کشتی‌ها، بوم‌های آن‌ها که روی کشتی خم شده است شبیه به پلی روی کشتی به نظر می‌رسند (شکل ۳-۲). بزرگ‌ترین جرثقیل‌های بارگیری (جرثقیل‌های بارگیر سوئز) بیست و شش ردیف کانتینر را در یک کشتی کانتینربر پوشش می‌دهند.



شکل ۳-۲) جرثقیل گردان دریا به ساحل

جرثقیل‌های بارگیری می‌توانند کانتینرهای تخلیه شده (وارداتی) از کشتی را روی شاسی کامیون‌های بندری، شاسی کامیون‌های جاده‌ای و یا در محوطه‌ی بارگیری قرار دهند. در صورتی که کانتینرها روی شاسی‌های بندری قرار داده شوند، توسط کامیون‌های بندر که به وسیله‌ی راننده کامیون‌های بندر (افراد فعال در محوطه) هدایت می‌شوند به ناحیه‌ی انبارش پشت‌های یا محوطه‌ی ریلی حمل می‌شوند.

در ناحیه‌ی انبارش پشت‌های، کانتینرها به وسیله‌ی جرثقیل‌های گردان محوطه از شاسی پیاده می‌شوند و در این ناحیه قرار داده می‌شوند. در صورتی که کانتینرها روی شاسی کامیون‌های جاده‌پیما قرار گیرند به وسیله‌ی کامیون‌های جاده‌پیما که توسط راننده کامیون‌های جاده‌پیما هدایت می‌شوند به سمت دروازه خروج کامیون حمل می‌شوند. کانتینرهایی که در محوطه‌ی بارگیری قرار می‌گیرند را می‌توان با استفاده از جراثقال^{۷۹} به ناحیه‌ی انبارش پشت‌های بندر یا محوطه‌ی ریلی منتقل کرد.

برای کانتینرهای صادراتی عکس این فرآیند انجام می‌شود. جرثقیل‌های بارگیری، کانتینرها را از روی شاسی کامیون‌های بندری، شاسی کامیون‌های جاده‌پیما یا محوطه‌ی بارگیری برمی‌دارند تا روی یک کشتی کانتینربر بارگیری کنند. در صورتی که جرثقیل‌های ریلی بارگیری روی ریل سوار شده باشند از کنار کشتی‌های کانتینربری که در بارانداز لنگر انداخته‌اند حرکت می‌کنند، در نتیجه می‌تواند کانتینرها را از تمام سکوی‌های بارگیری کشتی تخلیه و بارگیری نمایند.

جراثقال (خودروی ویژه‌ی حمل بار) یک وسیله‌ی نقلیه چرخ‌دار با تایر لاستیکی است که می‌تواند کانتینرها را در داخل چهارچوب خود بلند کرده و آن‌ها را به قسمت‌های مختلف بندر حمل نماید (شکل ۳-۳). در نواحی انبارش پشت‌های از این وسیله برای گذاشتن و برداشتن کانتینرها از روی پشت‌ها و نیز تغییر مکان آن‌ها در پشت‌ها استفاده می‌شود.

⁷⁹ Straddle Carrier



جراثقال‌ها برای حمل کانتینرهایی که روی هم چیده شده‌اند باید از فضای کافی در میان ردیف‌های کانتینرها برخوردار باشند تا بتوانند از بین آن‌ها حرکت کنند. یکی دیگر از انواع تجهیزات بندری که می‌توان از آن‌ها برای حمل و نقل و هم برای پشته‌سازی کانتینرها استفاده کرد تاپ‌لودر است. تاپ‌لودر^{۸۰} نوعی چرخ باربری است که به میله‌ی بار پخش‌کن مجهز است (شکل ۳-۴).



شکل ۳-۴) جراثقال

⁸⁰ Top Loader



شکل ۳-۴) تاپ لودر

با استفاده از جراثقال، تاپ لودر و جرثقیل‌های دروازه‌ای می‌توان کانتینرها را در ناحیه انبارش پشت‌سای و محوطه‌ی ریلی بندر پشت‌ساز/پیاده‌سازی و یا از وسایل نقلیه ریلی تخلیه/بارگیری کرد. کانتینرهای وارداتی که از کشتی‌ها پیاده شده و روی شاسی‌های بندر قرار داده می‌شوند در نواحی انبارش پشت‌سای از شاسی پیاده شده و روی هم چیده می‌شوند. کانتینرهای صادراتی که روی هم چیده شده‌اند از ناحیه‌ی انبارش خارج شده، روی شاسی‌های بندر قرار می‌گیرند و به محوطه‌ی بارگیری بندر منتقل می‌شوند، سپس برای بارگیری روی کشتی‌هایی که لنگر انداخته‌اند توسط جرثقیل‌های بارگیری گردان دریا به ساحل از شاسی‌ها پیاده می‌شوند. کانتینرهایی که به وسیله‌ی شاسی‌های جاده‌پیما وارد بندر می‌شوند هم می‌توانند روی شاسی خود در ناحیه‌ی انبارش شاسی باقی بمانند، هم می‌توانند از شاسی پیاده شده و در ناحیه‌ی انبارش پشت‌سای قرار داده شوند. کانتینرهایی که بندر را ترک می‌کنند از محل انبارش پشت‌سای خارج شده و جهت خروج از بندر روی شاسی کامیون‌های جاده‌پیما یا بارگیری و باراندازی قرار داده می‌شوند.

جرثقیل‌های گردان محوطه (یا ترانستینرها)^{۸۱} از این نظر که برای برداشتن و گذاشتن کانتینرها، بار پخش‌کن‌هایشان را به آن‌ها می‌چسبانند، به جرثقیل‌های دریا به ساحل شبیه هستند (شکل ۳-۵). ترانستینرها می‌توانند کانتینرها را از روی وسایل نقلیه ریلی (واگن‌ها)، شاسی، کامیون‌ها و پشت‌سای کانتینرها برداشته یا روی آن‌ها بگذارند. ترانستینرها یا ریلی هستند یا تایی (چرخ لاستیکی). در صورتی که تایر داشته باشند، جرثقیل گردان تایی یا چرخ لاستیکی (RTGs) نامیده می‌شوند. (شکل ۳-۵) تحرک RTG ها برای حرکت از یک ایستگاه انبارش به ایستگاه دیگر نسبت به جرثقیل‌های گردان تایی بیشتر است. هر چند، تعادل بیشتر جرثقیل‌های گردان ریلی (برای ایستادن روی ریل) به بندرها کمک می‌کند تا کانتینرهای بیشتری را روی هم بچینند و پشت‌سای کانتینرها را بلندتر سازند و در نتیجه بر تراکم پشت‌سای کانتینری در نواحی انبارش بیافزایند.

⁸¹ Transtainer



شکل ۳-۵) جرثقیل گردان محوطه ای

ترانستینرها همچون جراثقالها کانتینرها را از بالای سر بالا و پایین می‌برند. بر خلاف جراثقالها، ترانستینرها نمی‌توانند کانتینرها را به نحو شایسته از یک نقطه‌ی خاص بندر به نقطه‌ی دیگر انتقال دهند؛ حمل و نقل کانتینرهای ترانستینری معمولاً توسط شاسی‌های متصل به کامیون انجام می‌گیرد، در نتیجه برای حمل و نقل آن‌ها به تجهیزات بیشتری نیاز است.

در هر صورت، ترانستینرها از لحاظ پشته‌سازی کانتینرها نسبت به جراثقالها از مزیت "بهگزینی"^{۸۲} برخوردار هستند؛ به بیان دیگر، ترانستینرها معمولاً سریع‌تر از جراثقالها کانتینرها را انتخاب کرده و از محوطه‌ی انبارش خارج یا درون محوطه تغییر مکان می‌دهند. این مزیت با افزایش طول و عرض پشته‌های کانتینر اهمیت می‌یابد. افزایش طول و عرض پشته‌های کانتینر نیز با افزایش قیمت زمین بندر در ارتباط مستقیم است. برای مثال، در بندر هنگ کنگ که زمین گران است، کانتینرها شش ردیف روی هم چیده می‌شوند. ترانستینرها نیز بر حسب ارتفاع پشته‌های نسبت به جراثقالها در ارجحیت قرار دارند. معمولاً، جراثقالها فقط سه ردیف کانتینر را روی هم می‌چینند (بیلی و دیگران، ۲۰۰۶^{۸۳}). علاوه بر این، ترانستینرها نسبت به جراثقالها و تاپ‌لودرها به فضای کمتری در محوطه‌ی انبارش نیاز دارند؛ به بیان دیگر، در صورت استفاده از ترانستینر تراکم کانتینرها در ناحیه‌ی انبارش پشته‌ای نسبت به زمانی که از جراثقال یا تاپ‌لودر استفاده شود، بیشتر خواهد بود.

کانتینرهای وارداتی که روی شاسی مستقر شده‌اند وارد محوطه‌های ریلی بندر می‌شوند، در آن‌جا از شاسی پیاده شده و روی واگن‌های قطار بارگیری می‌شوند. کانتینرهای صادراتی که با قطار وارد بندر می‌شوند از قطار تخلیه شده و روی شاسی قرار می‌گیرند تا به محوطه‌ی انبارش پشته‌ای ارسال گردند، در آن‌جا از شاسی پیاده شده و روی هم چیده می‌شوند. همچنین ممکن است این کانتینرها به محوطه‌ی بارگیری بندر ارسال شده و در آن‌جا به وسیله‌ی جرثقیل‌های بارگیری بندر از شاسی پیاده شده و روی کشتی بارگیری شوند.

⁸² Selectivity - Capability

⁸³ Bielli



در بعضی از بندرهای کانتینری جهان از وسایل نقلیه‌ی خودکار^{۸۴} (AGVs) استفاده می‌شود (وسایل نقلیه‌ی حمل و نقلی که خودکار بوده و توسط سیستم‌های کنترل خودکار هدایت می‌شوند). در پایانه بندری دلتا^{۸۵} در بندر رتردام (هلند)، AGVها کانتینرها را از ناحیه انبارش پشته‌ای به محوطه بارگیری ترمینال (وبالعکس) جابه‌جا می‌کنند. سامانه کنترل/مدیریت AGV بندر از یک وسیله‌ی نقلیه (AGV)، دستگاه کنترل در داخل وسیله‌ی و سامانه هدایت وسیله‌ی نقلیه تشکیل شده است. وسیله‌ی نقلیه می‌تواند الکتریکی یا سوختی باشد و از پیش‌ران، ترمز، فرمان و بخش‌های دیگری برخوردار است که توسط یک دستگاه کنترل در داخل وسیله‌ی نقلیه هدایت و کنترل می‌شود (شکل ۳-۶). سامانه مدیریت مرکزی؛ مسئول اعزام، مسیریابی و کنترل ترافیک AGVها در بندر است. سامانه هدایت، وسیله‌ی نقلیه را به سمت مقصد راهنمایی میکند و با از برداشتن موانعی که در مسیر حرکت این وسیله‌ی نقلیه قرار دارند، ایمنی را ارتقاء می‌دهد. در بندرهای رتردام و هامبورگ (آلمان) بازده عملیاتی AGVها افزایش یافته است، از تعداد تصادفات کاسته شده و هزینه‌های نیروی کار کاهش یافته است.



شکل ۳-۶) وسایل نقلیه هدایت خودکار (AGV)

سیستم‌های AGV از حالت هدایت با سیم به مسافت‌یابی آزاد در حال تغییر هستند (آینو و دیگران، ۲۰۰۰:۷۹).^{۸۶} فناوری‌های هدایتگر جدید AVGها عبارتند از اسکنرهای لیزری (پوششگرهای لیزری)، فرستنده‌های خودکار ریزموج (مایکرو ویو)، آهن‌رباهای تعبیه شده، سیستم‌های بصری مجهز به دوربین، ژيروسکوپ ایزسی و سنسورهای فراصوتی. دو نوع AGV وجود دارد، AGV سنتی و AGV کاستی. کانتینرها جهت حمل و نقل با AGV بر روی آن‌ها بارگیری می‌شوند. در ضمن، کانتینرها روی AGVهای کاستی بارگیری نمی‌شوند، بلکه بیشتر روی کاست‌های جدا شدنی بارگیری می‌شوند تا به کمک این AGVها جابه‌جا گردند (شکل ۳-۷).

واژه‌ی کاست برگرفته از واژه‌ی فنلاندی "Cassette" است که به معنای حمل مواد به وسیله‌ی یک واگن می‌باشد. اگرچه این وسیله مجدداً متناسب با ترمینال‌های کانتینری طراحی شده است، اما هنوز تحت عنوان "کاست" شناخته می‌شود. مزیت AGVهای کاستی نسبت به AGVهای سنتی در آن است که در AGVهای کاستی می‌توانند بیش از یک کانتینر را روی

⁸⁴ Automatic Guided Vehicle

⁸⁵ Delta

⁸⁶ Ioannou



کاست‌های جدا شدنی خود حمل نمایند و حمل و نقل چند کانتینر به طور همزمان را امکان‌پذیر سازند. در حالی که، AGV‌های سنتی در هر سفر فقط یک کانتینر را می‌توانند جابه‌جا نمایند. یکی دیگر از مزایای AGV کاستی امتیاز انبارش آن است؛ به بیان دیگر، می‌توان بدون وصل کردن کاست‌ها به AGV‌ها، کانتینرها را روی آن‌ها چید.



شکل ۳-۷) AGV کاستی. در این شکل دو کانتینر روی کاست بار زده شده است و کاست توسط AGV جابه‌جا می‌گردد
مرجع: هنسی، ال. ای (۲۰۰۶). سیستم‌های چند عاملی برای مدیریت ترمینال کانتینری، کارل اسکرونا، سوند: موسسه تکنولوژی بلکینگ، ص ۹.

بندرهاى تایمزپورت^{۸۷} (جنوب شرقی انگلیس) و آنتورپ (بلژیک) و پایانه APM در پورت‌تزموت^{۸۸} ویرجینیا (ایالات متحده) از تجهیزات انبار کاملاً خودکار - جرثقیل‌های پشته‌سازى خودکار^{۸۹} (ASCs) - برخوردار می‌باشند. این جرثقیل‌ها به طور خودکار جای کانتینرهای صادراتی را در پشته‌ها تغییر می‌دهند تا خروج بهینه‌ی آن‌ها از این پشته‌ها و بارگیری آن‌ها روی کشتی‌ها بر اساس طرح چیدمان انبار کشتی را امکان‌پذیر سازند.

ASC‌ها می‌توانند جای کانتینرهای وارداتی در پشته‌ها را نیز جهت بارگیری بهینه بر روی شاسی کامیون‌های جاده‌پیما و واگن‌های قطار و خروج از بندر، تغییر دهند (شکل ۳-۸).

⁸⁷ Thames port

⁸⁸ Portsmouth

⁸⁹ Automatic Stacking Crane (ASC)



شکل ۳-۸) جرثقیل پشته سازی اتوماتیک

خدمات بندری

خدماتی که در یک بندر کانتینری ارائه می‌شوند عبارتند از خدمات هسته‌ای (خدمات بندرهای سنتی) و خدمات ارزش افزوده (خدمات بندرهای غیر سنتی) [بانک جهانی، ۲۰۰۱].^{۹۰} خدمات هسته‌ای عبارتند از خدمات دریایی، خدمات پایانه‌ای و خدمات تعمیراتی. خدمات دریایی، برای مثال، عبارتند از: راهنمایی کشتی (پایلوت)، یدک‌کشی و خدمات مدیریت ترافیک دریایی. نمونه‌هایی از خدمات پایانه عبارتند از: مهار کشتی، جابه‌جایی و انتقال کانتینرها، انبارش کانتینرها و پر کردن و خالی کردن کانتینرها. نمونه‌هایی از خدمات تعمیراتی عبارتند از لایروبی و نگهداری از کانال‌ها، تعمیر کشتی‌های موجود در حوضچه‌ی تعمیر کشتی، تعمیر دستگاه‌های بالابر، تعمیر کانتینرها و تعمیر شناسی‌ها.

ارایه‌کنندگان خدمات در بندرهای کانتینری بیشتر به ارائه خدمات بندری غیر سنتی می‌پردازند که نقش آن‌ها را در زنجیره‌ی عرضه فرستندگان کالا پررنگ‌تر می‌سازند. این خدمات با توسعه‌ی قلمرو بازاریایی که فرستندگان کالا می‌توانند از لحاظ اقتصادی به آن‌ها دسترسی داشته باشند، با کاهش هزینه‌ی تحویل کالاهایی که می‌فروشند یا با کاهش هزینه‌ی تکمیل معاملات بازرگانی (خرید و فروش) بر ارزش و اعتبار فرستندگان کالا می‌افزایند (بانک جهانی، ۲۰۰۱: ۱۰). خدمات بندری غیر سنتی (برای مثال، خدمات اطلاعاتی، اجاره‌ی دفتر کار و تجهیزات و نگهداری از تجهیزات) به‌طور معمول بر ارزش فعالیت‌های لجستیک فرستندگان کالا (برای مثال، مدیریت موجودی و انبارداری) می‌افزایند.

خدمات بندر آزاد (یا منطقه‌ی آزاد تجاری) از جمله خدمات ارزش افزوده‌ی مهمی هستند که در بسیاری از بندرهای کانتینری جهان ارائه می‌شوند. بندر آزاد به یک منطقه‌ی معین در بندر (داخل یا خارج از بندر) گفته می‌شود که کالاهای وارداتی در آن

⁹⁰ World Bank



انبار و / یا فرآوری شده و بدون پرداخت هیچ‌گونه عوارض گمرکی صادر می‌شوند (فیروز^{۹۱}، ۲۰۰۳). فعالیت‌های مختلفی در یک بندر آزاد صورت می‌گیرد؛ برای مثال، بسته‌بندی، یکپارچه سازی قطعات، پاکسازی، بسته‌بندی مجدد، درجه بندی، آزمایش، برچسب‌زنی و ترکیب کالاهای وارداتی با کالاهای داخلی یا کالاهای خارجی دیگر. بندرهای آزاد با به کار گرفتن نیروی انسانی و سایر منابع و جذب سرمایه‌گذاری خارجی به منظور تامین خدمات بندر آزاد؛ موجب شکوفایی و ارتقای وضعیت اقتصادی بندر منطقه‌ای می‌شوند. هدف از ایجاد بندرهای آزاد، پیشینه ساختن ارزش بارهای انتقالی است (فنگ و سیه، ۲۰۰۸^{۹۲}).

بندر مسافری تفریحی

خدمات دریایی که توسط مسافران دریایی خریداری می‌شوند بر چند نوعند: خدمات حمل و نقل (به داخل و خارج از بندرهای مسافری تفریحی)، امکانات رفاهی روی کشتی (نهارخوری، فعالیت‌های سرگرم کننده و تفریحی)، توقف‌گاه‌های تفریحی و گردشگاه‌های ساحلی. خط سیر کشتی‌های مسافری اقیانوس پیما بر حسب سرعت عملیات کشتی، بندر مسافری، طول سفر و الگوی فضایی بندرهای مقصد متغیر است (مارتی، ۲۰۰۴^{۹۳}). مدت زمان سفر می‌تواند یک تا دو روز باشد، این مدت زمان در نواحی بزرگ‌تر و سفرهای دور دنیا بیش‌تر خواهد بود.

کیفیت خدمات تک تک اجزاء برای کیفیت کلی خدمات سفر، از اهمیت حیاتی برخوردار است (تی و لس‌لرک، ۱۹۹۸^{۹۴}). عملکرد نامناسب یکی از اجزاء می‌تواند اثر عملکرد خوب جزء دیگر را خنثی کند. اگر رقابت میان خطوط مسافری تفریحی و / یا بندرهای مسافری تفریحی شدید شود، بندرهای مسافری تفریحی بیشتر برای ارتقای کیفیت خدمات خود تحت فشار قرار می‌گیرند.

طراحی بندر

بندرهای مسافری تفریحی از نظر دارا بودن لنگرگاه، اسکله، بارانداز و محوطه‌ی بارگیری، شبیه بندرهای باری هستند. همچون بندرهای کانتینری، در بندرهای مسافری تفریحی نیز کشتی‌های مسافری تفریحی در کنار اسکله لنگر می‌اندازند. محوطه‌ی بارگیری به محوطه‌ای گفته می‌شود که مسافران و توشه همراه آن‌ها برای سوار شدن به کشتی و یا بعد از پیاده شدن از کشتی در آن جمع می‌شود. علاوه بر این، امکانات مورد نیاز کشتی برای بارگیری بر کشتی در محوطه‌ی بارگیری جمع می‌شوند؛ زباله‌ها نیز پس از پیاده شدن از کشتی در محوطه‌ی بارگیری جمع می‌گردند.

بندرهای مسافری تفریحی مانند بندرهای کانتینری از محوطه‌ی انبار و درب‌های ورود و خروج کالا برخوردار نیستند. بر خلاف بندرهای کانتینری، بندرهای مسافری تفریحی از تسهیلات مسافرتی ساحلی برخوردارند که شامل فروشگاه (فروشگاه مواد غذایی و خرده‌فروشی)، دفاتر اطلاعاتی گردشگری و دفاتر تحویل بار (تبادل بار بین ساحل و کشتی) است. ممکن است برای کشتی‌هایی که خط سیر بین‌المللی دارند، دفاتر صرافی نیز مهیا شده باشد.

⁹¹ Firoz

⁹² Feng and Hsieh

⁹³ Marti

⁹⁴ Teye and Leclerc



بندرهای مسافربری تفریحی از تسهیلات ساحلی ویژه‌ی کشتی نیز برخوردارند. از این تسهیلات برای تامین نیازهای اولیه‌ی کشتی‌های مسافربری تفریحی مانند غذا، آب و سوخت استفاده می‌شود. علاوه بر این، ممکن است بندرهای مسافربری تفریحی، خدمات تعمیرات و حمل زباله را نیز برای کشتی‌های مسافربری فراهم نمایند.

بدیهی است که افزایش مسافران کشتی‌های تفریحی اقیانوس پیما و تعداد و اندازه‌ی کشتی‌های مسافربری تفریحی در آینده موجب افزایش تقاضا در بندرهای مسافربری تفریحی خواهد شد. برای تامین این نیازها یا باید بر تعداد بندرهای مسافربری تفریحی افزوده شود یا این‌که تعداد پایانه‌های مسافربری تفریحی در بنادر موجود افزایش یابد. بندر کارناوال (یک بندر مسافربری تفریحی در ایالات متحده) از شش پایانه مسافربری عملیاتی برخوردار است، دو پایانه دیگر نیز در دست احداث است. ممکن است لازم باشد برای پهلوگیری کشتی‌های مسافربری بزرگ‌تر، بر عمق آب اسکله‌های مسافربری افزوده شود. عرض کانال‌های لنگرگاه نیز می‌تواند مشکل ساز باشد. کشتی مسافربری تفریحی کارناوال سنسیشن^{۹۵} آن قدر بزرگ است که وقتی وارد یکی از کانال‌های بندر تامپا^{۹۶} (در ایالات متحده) می‌شود هیچ کشتی دیگری نمی‌تواند مادامی که این کشتی در کانال حرکت می‌کند، از آن کانال استفاده نماید.

تجهیزات بندر

یکی دیگر از تفاوت‌های میان بندرهای مسافربری تفریحی و بندرهای کانتینری، تفاوت میان شرایط تجهیزات آن‌ها است. بندرهای مسافربری تفریحی به تجهیزات حمل بار سنگین (برای مثال، جرثقیل‌های گردان دریا به ساحل، جراثقال و ترانستینر) نیازی ندارند. بلکه بیشتر به تجهیزاتی کوچک برای بارگیری اسباب و اثاثیه و تدارک بر روی کشتی و تخلیه اسباب و اثاثیه و زباله از کشتی نیاز دارند. علاوه بر این، بندرهای مسافربری تفریحی از پل‌های بارگیری نیز برخوردار هستند، این پل‌ها بین کشتی و محوطه‌ی بارگیری واقع شده‌اند و مسافران و بارها از طریق آن‌ها سوار کشتی شده یا از آن پیاده می‌شوند. طرح این پل‌ها بر حسب ارتفاع درب ورودی کشتی و محل درب‌های طولی، کنسند آب و نوسانات خط بار کشتی، حرکات کشتی و شیب رمپ‌ها متفاوت است (لدفورد و دیگران، ۱۹۹۵)^{۹۷}. انواع مختلف پل‌های بارگیری مسافربری عبارتند از: پل‌های متحرک، رمپ‌ها، پله‌های گردان، جت‌وی‌های^{۹۸} تلسکوپ‌ی (مدل جت‌وی‌های هواپیما‌یی‌ها)، پله‌های متحرک و سامانه‌های رمپی که روی جرثقیل‌های گردان سوار شده‌اند.

به‌منظور کاهش آلودگی هوای کشتی‌های مسافربری در هنگامی که کشتی در بندر است، بیش‌تر بندرهای مسافربری تفریحی در آینده برای کشتی‌های مسافربری تفریحی برق ساحلی فراهم خواهند کرد؛ به بیان دیگر، برای اینکه موتورخانه‌ی کشتی‌ها در هنگامی که در بندر است استراحت کنند، موتورها خاموش می‌شوند و کشتی‌ها به منابع برق ساحلی متصل می‌شوند. در سان فرانسیسکو، یک ایستگاه برق فرعی جدید در کنار پایانه مسافربری تفریحی ساخته شده است تا برق کشتی‌های مسافربری

⁹⁵ Carnival Sensation

⁹⁶ Tampa

⁹⁷ Ledford

⁹⁸ جت‌وی نوعی کریدر و محصور است که یک سر آن به هواپیما، کشتی یا محوطه‌ی بارگیری وصل است و سر دیگر به هواپیما یا کشتی و مسافران از طریق آن مستقیماً از سوار وسیله‌ی نقلیه شده یا از آن پیاده می‌شوند.



تفریحی که در پایانه لنگر انداخته‌اند، تامین شود. پایانه مسافری تفریحی مسئول تامین تجهیزات انتقال برق به کشتی‌ها خواهد بود. استراحت دادن به موتورخانه از انتشار دی‌اکسیدکربن از کشتی‌های مسافری تفریحی می‌کاهد؛ به بیان دیگر، گازهای سمی وقتی منتشر می‌شوند که کشتی‌ها برای تامین برق مورد نیاز در عرشه موتورهای دیزلی خود را به کار می‌اندازند.

بندرهای ویژه‌ی عملیاتی

بندر هنگ‌کنگ

بندر هنگ‌کنگ از نظر ظرفیت TEU سومین بندر کانتینری بزرگ جهان است (به بخش ۱ رجوع شود). این بندر از نه پایانه کانتینری با ۲۴ اسکله و ۲۰۰۹ کیلومتر جاده‌ی آسفالت‌برخوردار است. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۰ شش پایانه دیگر نیز به پایانه‌های عملیاتی افزوده شود. پایانه‌های کانتینری بندر هنگ‌کنگ توسط پنج شرکت عملیاتی اداره می‌شوند: شرکت پایانه‌های مدرن، شرکت پایانه‌های بین‌المللی هنگ‌کنگ (HIT)، شرکت پایانه‌های COSCO-HIT (یک سرمایه‌گذاری مشترک بین شرکت کشتیرانی اقیانوس چین و HIT)، دی - پی ورد و شرکت پایانه‌های کانتینری آسیا. این بندر علاوه بر کانتینر، متصدی حمل و نقل بارهای فله‌ی مایع (سوخت) و خشک (زغال سنگ) و مسافران کشتی‌های مسافری تفریحی نیز می‌باشد. هنگ‌کنگ یک بندر عمیق محسوب می‌شود که عمق آب آن در کانال ورودی و کنار اسکله ۱۵/۵ متر است. مساحت زمین این بندر به نسبت کم است، در نتیجه چاره‌ای جز انبارش پشته‌ای کانتینرها وجود ندارد. برای انبارش و پیاده‌سازی کانتینرها از شش انبار پشته‌ای مرتفع این بندر از ترانسپینر استفاده می‌شود.

بندر هنگ‌کنگ یکی از بندرهای کانتینری انتقالی اصلی است؛ به عبارت دیگر، در سال ۲۰۰۶ کانتینرهای انتقالی ۲۱/۲ درصد از کل ظرفیت TEU این بندر را به خود اختصاص داده بودند (والیس، ۲۰۰۸)^{۹۹}.

رشد ظرفیت کانتینری بندر هنگ‌کنگ به دلیل رشد ظرفیت کانتینری بندرهای چین جنوبی (به خصوص بندر شنزن) تا حدودی کاهش یافت (هنگ‌کنگ، ۲۰۰۸). بالا بودن هزینه‌ی بالای حمل بار با کامیون از چین به هنگ‌کنگ موجب شد تعدادی از فرستندگان کالای چین جنوبی، بندرهای چین جنوبی را جایگزین هنگ‌کنگ کنند؛ برای مثال، راننده کامیون‌هایی که باید برای حمل کانتینر از چین جنوبی به هنگ‌کنگ جواز (که ۸۰۰ دلار هنگ‌کنگ و یا شاید حتی بیشتر هزینه داشت) می‌گرفتند. بنابراین حمل یک کانتینر ۴۰ فوتی از شرق دلتای رودخانه‌ی پرل^{۱۰۰} در چین به ساحل غربی ایالات متحده از طریق هنگ‌کنگ ۲۷۷ دلار بیش‌تر از حمل آن از طریق بندر شنزن خواهد داشت (والیس، ۲۰۰۸).

نرخ به نسبت بالای حمل و نقل پایانه‌ای و کامیونی در هنگ‌کنگ باعث شده که این بندر (در مورد بارهایی که مبدأ آن‌ها چین جنوبی است) نسبت به بندرهای چین جنوبی در وضعیت رقابتی نامساعدی قرار بگیرد. البته هنگ‌کنگ از یک مزیت رقابتی خدماتی نسبت به بندرهای چین جنوبی نیز برخوردار می‌باشد، به این دلیل که: (۱) مدت زمان بارگیری و رفت و برگشت کشتی کوتاه است (به طور مثال ۱۳ ساعت برای هر کشتی کانتینری در سال ۲۰۰۶) و (۲) با توجه به این‌که کشتی‌های بسیاری از

⁹⁹ Wallis

¹⁰⁰ Pearl Firer



خطوط کشتی‌رانی (از جمله ده خط کشتی‌رانی کانتینری برتر جهان) در این بندر توقف دارند، این بندر به بندرهای اصلی جهان دسترسی دارد.

در سال ۲۰۰۳، دولت چین پروژه ساخت یک مجموعه پل - تونل ۲۶ مایلی که هنگ کنگ را به بندرهای واقع در منطقه دلتای رودخانه ی پرل در چین جنوبی وصل می‌نماید، را تصویب کرد. هر چند آماده شدن برنامه‌ی مالی ساخت این مجموعه تا سال ۲۰۰۸ طول کشید (بین ۴ تا ۶ میلیارد دلار هنگ کنگ برآورد شد). هنگ کنگ، منطقه‌ی اداری ماکائو^{۱۰۱} و استان گوانگ دانگ^{۱۰۲}، به ترتیب پرداخت ۵۰/۲، ۱۴/۷ و ۳۵/۱ درصد از هزینه‌ی ساخت پل - تونل را تقبل کردند (دیبندتو، ۲۰۰۸^{۱۰۳}).

زمان پایان پروژه سال ۲۰۱۵ پیش‌بینی شده است. پل - تونل ژوهای^{۱۰۴} - ماکائو - هنگ کنگ بر مبنای پل - تونل چسپیک بای در ایالت ویرجینیای ایالات متحده طرح‌ریزی شده است. دو پل مربوط به مجموعه پل - تونل اول روی هم رفته ۱۸/۲ مایل طول و شش خط عبوری، عرض خواهد داشت. تونل بیش از ۴ مایل طول خواهد دارد و ۷۰ فوت زیر سطح آب خواهد بود. دو جزیره‌ی مصنوعی (ساخت دست بشر) که هر کدام بیش از ۷۰ مایل طول دارند ساخته می‌شود تا دو سر تونل را به پل‌ها اتصال دهند.

در سال‌های اخیر، ترافیک لنج‌های کانتینری (در پاسخ به هزینه‌ی بالای حمل و نقل با کامیون) رشد قابل توجهی داشته است. هنگ کنگ از یک سیستم کنترل ترافیک دریایی (VTS) برخوردار است که حرکت کشتی‌ها در آب‌هایش را کنترل می‌کند تا از هر گونه حادثه‌ی دریایی جلوگیری شود. قسمت گشت لنگرگاه از لنگرگاه هنگ کنگ محافظت می‌نماید تا از اقدامات آلاینده جلوگیری به عمل آورد.

بندر هامبورگ

بندر هامبورگ آلمان از لحاظ ظرفیت TEU نهمین بندر کانتینری بزرگ جهان (به بخش ۱ رجوع شود) و دومین بندر کانتینری بزرگ اروپا (بعد از بندر رتردام) است. این بندر از چهار پایانه کانتینری و ۸ پایانه چند منظوره برخوردار است (که برای مثال به جابه‌جایی کالاهای عمومی، کالاهای رو-رو، مایعات، محصولات کشاورزی، مواد شیمیایی، مواد غذایی و مشروبات الکلی می‌پردازند). در سال ۲۰۰۷، ۷۴ کشتی مسافربری تفریحی در این بندر توقف نمود. چهار پایانه کانتینری این بندر دارای ۲۵ اسکله می‌باشد که عمق آب آن‌ها در عمیق‌ترین قسمت‌ها بین ۱۵/۲ تا ۱۶/۷ متر است. دیوار بارانداز این بندر ۱۴ کیلومتر طول دارد و می‌تواند ۳۲۰ کشتی اقیانوس‌پیما را به طور همزمان در اسکله‌های خود جا دهد (اداره‌ی حاکمیتی بندر هامبورگ، ۲۰۰۸). این بندر تا کیلومتر ۱۱۰ رودخانه‌ی الب^{۱۰۵} ادامه دارد. در این پایانه‌های کانتینری از ترانستینر استفاده می‌شود، در یکی از پایانه‌ها از جراثقال نیز استفاده می‌گردد. بندر هامبورگ با سایر بندرهای حاشیه‌ی شمالی اروپا (رتردام، آنتورپ، برمن^{۱۰۶} و لی‌هاور^{۱۰۷}) در

¹⁰¹ Macau

¹⁰² Guangdong

¹⁰³ Dibenedetto

¹⁰⁴ Zhuhai

¹⁰⁵ Elbe River

¹⁰⁶ Bremen

¹⁰⁷ Le Hvre



رقابت است. این بندر با چین رابطه خوبی دارد و بیشتر کانتینرهایش از چین می‌آیند، در نتیجه کشتی‌های بسیاری از خطوطی که آن‌ها نیز در بندرهای چین توقف دارند را جذب می‌کند.

در سال ۲۰۰۷ ترافیک کانتینرهای انتقالی بندر هامبورگ در بین خاورمیانه / آسیا و دریای بالتیک ۲/۷ میلیون TEU بود که این به معنای TEU ۲۸۰۰۰۰ افزایش نسبت به سال ۲۰۰۶ است (اداره‌ی بندر هامبورگ، ۲۰۰۸). این بندر به سامانه‌های حمل و نقل داخلی (جاده و خط آهن) که امکان ارتباط سراسر اروپای مرکزی را مهیا می‌سازند، متصل است. بندر هامبورگ بزرگ‌ترین قطب ریلی اروپا برای حمل و نقل بارهای کانتینری است. علاوه بر این، بندر هامبورگ از یک بندر آزاد نیز برخوردار است که باعث کاهش محدودیت‌های گمرکی شده است. یک سامانه VTS که امکان ارتباط مستقیم با کشتی‌های حاضر در بندر را مهیا می‌سازد، ایمنی این بندر را تامین می‌کند.

بندر لی هاور

در سال ۲۰۰۶، بندر لی هاور در فرانسه از لحاظ ظرفیت TEU ۴۰۰ میلیون و سومین بندر برتر جهان بود و ۲/۱۳ میلیون TEU را جابه‌جا می‌نمود (اداره‌ی بندر لی هاور، ۲۰۰۸). این بندر در شمال غربی ساحل فرانسه در کانال انگلیس واقع شده است. بندر لی هاور نخستین بندر ورودی به اروپای شمالی (از سمت جنوب) است، در نتیجه نسبت به بندرهای رقیب خود (رتدام و آنتورپ) از ضریب پهلودهی ۴۸-۲۴ ساعته برخوردار است. این بندر از هفت پایانه کانتینری، دو پایانه برای لنج‌های ماشین‌بر، یک محوطه‌ی ویژه‌ی کشتی‌های مسافربری تفریحی، یک پایانه دو منظوره برای کشتی‌های کالای عمومی و کانتینربر و یک مرکز رو-رو برای کشتی‌هایی حمل‌کننده وسایل نقلیه‌ی جدید، برخوردار می‌باشد (اداره‌ی حاکمیتی بندر لی هاور، ۲۰۰۸). این بندر ۲۸ کیلومتر دیوار بارانداز دارد. پایانه دی فرنس^{۱۰۸} (که در سال ۲۰۰۶ افتتاح شد) از یک سکوی بارگیری ۷۰۰ متری، دو اسکله آبی به عمق ۱۴/۵ تا ۱۶ متر و شش جرثقیل دریا به ساحل پست پاناماکس که قادر است ۲۲ ردیف کانتینر در یک کشتی کانتینربر را پوشش دهد، برخوردار است. پایانه پورت اوشن^{۱۰۹} که در سال ۲۰۰۷ افتتاح شد از یک سکوی بارگیری به طول ۷۰۰ متر، سه اسکله و چهار جرثقیل دریا به ساحل پست پاناماکس که می‌توانند ۲۲ ردیف کانتینر در یک کشتی کانتینربر را پوشش دهد، برخوردار است.

پاریس مقصد چهل و پنج درصد از بارهای وارداتی بندر لی هاور است (که ترانزیت جاده‌ای آن‌ها دو ساعت زمان می‌برد) و ۶۰ درصد از بارهای صادراتی فرانسه از این بندر عبور می‌کنند. حمل و نقل کرانه‌ای کانتینر از این بندر به انگلستان و جزیره بالتیک افزایش یافته است؛ در سال ۲۰۰۷، تعداد ۱۶۰۰۰۰ کانتینر از این بندر حمل و نقل شد که به معنای ۴۰۰ درصد افزایش طی مدت ۵ سال می‌باشد (اداره‌ی حاکمیتی بندر لی هاور، ۲۰۰۸). خطوط مسافربری تفریحی مهم در بندر لی هاور توقف دارند و لنج‌های ماشین‌بر این بندر به حمل و نقل مسافر و وسایل نقلیه به انگلیس می‌پردازند.

¹⁰⁸ De France

¹⁰⁹ Port Oceane



بندر ساوانا

بندر ساوانا در سال ۲۰۰۶ از نظر ظرفیت TEU چهل و یکمین بندر کانتینری برتر جهان بود و ۱/۲ میلیون TEU ظرفیت داشت (بندر ساوانا، ۲۰۰۸). این بندر دومین بندر کانتینری بزرگ در ساحل شرقی ایالت متحده (بعد از بندر نیویورک - نیوجرسی) است و در رودخانه‌ی ساوانا در ایالت جورجیا واقع شده است و ۱۴ مایل دریایی از اقیانوس اطلس فاصله دارد. این بندر سریع‌ترین رشد را در بین بندرهای ایالات متحده دارد و ظرفیت کانتینری آن از سال ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۶ دوازده درصد رشد داشته است (تالی، به زودی منتشر می‌شود). این بندر دو پایانه دارد: پایانه گاردن سیتی^{۱۱۰} با هشت سکوی پهلوگیری برای بارهای کانتینری، بارهای تفکیک شده و بارهای پروژه‌ای و یک سکوی پهلوگیری برای بار فله‌ی مایع و پایانه اوشن^{۱۱۱} با یازده سکوی پهلوگیری برای بارهای تفکیکی، بارهای رو-رو، چوب جنگلی و چوب خشک، فولاد، بارهای پروژه‌ای و بارهای سنگین. عمق کانال این بندر ۴۲ فوت است و قرار است تا سال ۲۰۱۲ به ۴۸ فوت برسد (بندر ساوانا، ۲۰۰۸). در پایانه گاردن سیتی از ترانسپینرها و جرثقیل‌های دریا به ساحل پشت پاناماکس استفاده می‌شود.

نرخ رشد سالیانه‌ی ظرفیت TEU در بندر ساوانا در بین سال‌های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۷ بالغ بر ۱۶/۷ درصد بوده است، در حالی که نرخ رشد تمام بندرهای ایالات متحده در این مدت ۸/۲ درصد بوده است (بندر ساوانا، ۲۰۰۸). چند عامل در بالا بودن نرخ رشد بندر ساوانا دخیل بوده است. یکی از عوامل اصلی، رقابت میان اداره‌ی بندر جورجیا (فرمانداری ایالت جورجیا) و جورجیا (ایالت جورجیا) برای جذب خرده‌فروشان بزرگی نظیر وال - مارت، تارجت، دلارتی، هوم دیپوت، مارت - سیبرز^{۱۱۲}، لوز، بست باس^{۱۱۳}، ادوتسو آتوپارتز^{۱۱۴} و پایروان ایمپورتز^{۱۱۵} جهت ساخت مراکز توزیع منطقه‌ای (RDC) در منطقه‌ی ساوانا می‌باشد. با تاسیس RDCs، خطوط کشتی‌رانی کانتینری برای توقف کشتی‌هایشان در بندر ساوانا توسط خرده‌فروشان تحت فشار قرار گرفتند (به دلیل بالا بودن حجم نسبی کانتینرهایی که به RDCها ارسال می‌شدند). در منطقه‌ی ساوانا، ۱۷ RDC وارداتی وجود دارد که بیش از ۱۴ میلیون فوت مربع وسعت داشته و سالانه افزون بر ۵۰۰۰۰۰ TEU کالای وارداتی دارند.

بیشتر خرده‌فروشان مایل به ساخت RCD در منطقه‌ی ساوانا هستند، زیرا: (۱) انگیزه‌ی مالیاتی بندر و ایالت برای ساخت RDC، (۲) قیمت به نسبت پایین زمین، (۳) وجود دو خط آهن نوع ۱ در اسکله، (۴) تراکم اندک در بندر، (۵) دسترسی آسان به جاده‌های بین ایالتی، (۶) قیمت به نسبت پایین نیروی کار (در این بندر هم از کارگران عضو اتحادیه و هم از کارگرانی که عضو اتحادیه نیستند استفاده می‌شود). مورد آخر را می‌توان بر اساس این حقیقت توضیح داد که اداره‌ی بندر جورجیا (که یک نهاد مستقل است) بندر ساوانا را اداره می‌کند.

¹¹⁰ Garden City

¹¹¹ Ocean

¹¹² Kmart sears

¹¹³ Best Buy

¹¹⁴ Advanced Auto Parts

¹¹⁵ Pier 1 Imports



بر طبق مقررات، کارگران ایالتی مانند کارگران اداره‌ی بندر جورجیا نمی‌توانند عضو هیچ اتحادیه‌ای شوند. بنابر این، کارگران اداره‌ی بندر جورجیا (که دستمزدشان از کارگران بندر عضو اتحادیه پایین‌تر است) می‌توانند شغل‌هایی را در بندر بر عهده بگیرند که به‌طور مستقیم به کشتی مربوط است (برای مثال، به عنوان متصدی درب‌های داخلی و راننده‌ی کامیون به انجام وظیفه بپردازد). به همین ترتیب، بر اساس قرارداد ILA (انجمن بین‌المللی کارگران اسکله) در ساحل شرقی، کشتی‌های کانتینربر فقط باید توسط اعضای ILA اداره شوند (که دستمزدشان از کارگران اداره‌ی بندر جورجیا بالاتر است).

بندر میامی

بندر میامی در شهر میامی در ایالت فلوریدای ایالات متحده واقع شده و ۲/۵ مایل از اقیانوس اطلس فاصله دارد. کانالی که بین اقیانوس و بندر قرار دارد، ۴۴ فوت عمق دارد و عرض آن در نقاط مختلف از ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ فوت متغیر است. بندر میامی از سه پایانه باری (شرکت عملیاتی پایانه بندر میامی (POMTOC)، پایانه APM و پایانه سیبورد مارین^{۱۱۶}) و شش پایانه مسافربری تفریحی برخوردار است. POMTOC یک پایانه کانتینری مشترک است که توسط شهرستان میامی-دید^{۱۱۷} اداره می‌شود و ۱۱۷ جریب^{۱۱۸} زمین دارد. پایانه APM یک پایانه کانتینری خصوصی است و به کشتی‌های ای. پی. مولر^{۱۱۹} و کشتی‌های هم‌پیمانش تعلق دارد و دارای ۷۵ جریب زمین است. پایانه سیبورد مارین ۷۰ جریب زمین دارد و جابه‌جایی مواد یخچالی کانتینری، تجهیزات سنگین و بارهای رو-رو را انجام می‌دهد. در بندر میامی سالانه کمتر از ۱ میلیون TEU بار جابه‌جا می‌شود (بندر میامی، ۲۰۰۸).

بندر میامی خود را به عنوان "مرکز گردشگری دریایی جهان" به بازار معرفی نموده است. هشت خط مسافربری تفریحی در این بندر توقف دارند (خطوط مسافربری تفریحی آزامارا^{۱۲۰}، کارناوال، سلبریتی^{۱۲۱}، کریستال، فرد السن^{۱۲۲}، نروژ، رویال کاراییب اینترنشنال و اوشینا^{۱۲۳}).

بندر میامی بندر خانگی ۱۸ کشتی مسافربری تفریحی نیز محسوب می‌شود. در سال ۲۰۰۷ ظرفیت مسافری این بندر ۳/۷۵ میلیون نفر بود. تسهیلات مسافرتی پایانه‌های مسافربری تفریحی D و E از مدرن‌ترین تسهیلات مسافرتی جهان هستند؛ برای مثال، این پایانه‌ها از یک استراحتگاه VIP، یک سامانه نمایشگر امنیتی بسیار جدید برای سوار شدن مسافران به کشتی، یک سامانه حمل چمدان و اثاثیه مانند آنچه که در فرودگاه‌ها یافت می‌شود و یک گشت تک مرحله‌ای با چند مامور برای پایش مسافران برخوردار است. با توجه به این که میامی در نزدیکی کاراییب قرار دارد، دارای مزیت سفرهای تفریحی کوتاه‌مدت به جزایر استوایی است.

¹¹⁶ Marine Seaboard

¹¹⁷ Miami-Dade

¹¹⁸ جریب فرنگی است که برای اندازه‌گیری مساحت زمین مورد استفاده قرار می‌گیرد و معادل ۴۸۴۰ یارد مربع یا ۴۰۴۶/۸۶ متر مربع است. Acre

¹¹⁹ A.P.Moller

¹²⁰ Azamara

¹²¹ Celebrity

¹²² Fred Olsen

¹²³ Oceabua



بندرهای پاناما

کشور پاناما دارای ۱۸ بندر است، که در سواحل اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام واقع شده‌اند. یازده تا از این بندرها (بیشتر بندرهای کوچک) توسط اداره‌ی دریانوردی پاناما مدیریت می‌شوند؛ هفت بندر دیگر توسط بخش خصوصی مدیریت و اداره می‌گردد. بندرهای کانتینری واقع در سواحل اقیانوس اطلس عبارتند از: مانزانیلو^{۱۲۴} (که توسط شرکت خدمات بارگیری و باراندازی آمریکا اداره می‌شود)، کریستوبال^{۱۲۵} (که توسط شرکت بندرهای پاناما که بخشی از شرکت سهامی بندر هاتچینسون است، اداره می‌شود) و کلن^{۱۲۶} (که توسط شرکت اورگرین مارین به صورت مسئولیت محدود اداره می‌گردد). بندر کلن مرکز انتقال کانتینر در مسیرهای کانتینبری شرق - غرب خط اصلی و خط تغذیه کننده‌ی آمریکای لاتین می‌باشد. بندر بالبوآ در اقیانوس آرام واقع شده است و توسط شرکت پاناما پورتز اداره می‌شود. ظرفیت TEU مانزانیلو، کریستوبال، کلن و بالبوآ^{۱۲۷} در سال ۲۰۰۶ (۲۰۰۵) به ترتیب ۱/۲ (۱/۴)، ۰/۷ (۰/۳)، ۰/۵ (۰/۴) و ۰/۸ (۰/۶) میلیون TEU بوده است (بیزنس پاناما، ۲۰۰۸). در سال ۲۰۰۶، ظرفیت TEU تمام بندرهای کانتینری پاناما روی هم رفته ۳/۲ میلیون TEU بود. هفتاد درصد از این مقدار انتقالی بود.

پایانه‌های مسافربری تفریحی عبارتند از: پایانه مسافربری تفریحی کریستوبال و پایانه ۲۰۰۰ کلن که در ساحل اقیانوس اطلس واقع شده‌اند و پایانه‌های بندرهای فوئرته آمادور^{۱۲۸} و بالبوآ که در اقیانوس آرام قرار دارند. ظرفیت مسافر این بندرها از ژانویه تا نوامبر ۲۰۰۶، بالغ بر ۲۰۵۰۰۰ نفر بوده است (بیزنس پاناما، ۲۰۰۸). علاوه بر این، تعداد بی‌شماری از خطوط مسافربری تفریحی از کانال پاناما استفاده می‌کنند؛ به بیان دیگر، در هنگام ترانزیت کشتی‌های خود از / به اقیانوس اطلس و آرام از این کانال بهره‌برداری می‌نمایند.

منطقه‌ی آزاد تجاری کلن در پاناما، بزرگ‌ترین منطقه‌ی آزاد تجاری در آمریکا و دومین منطقه‌ی آزاد تجاری بزرگ جهان است (بیزنس پاناما، ۲۰۰۸). تعدادی از خط‌های کشتی‌رانی بزرگ (برای مثال، مرسک CMA-CGM، اورگرین و هاپاگ - لوید) در این منطقه توقف می‌کنند. کشورهای اصلی صادر کننده‌ی کالا به این منطقه عبارتند از: چین، تایوان، ایالات متحده، ژاپن و کره. کشورهای اصلی صادر کننده‌ی کالا از این منطقه عبارتند از: کلمبیا، ونزوئلا، گواتمالا و اکوادور. پاناما از خدمات لندبریج ریلی در بین بندرهای حاشیه‌ی اقیانوس اطلس و آرام نیز برخوردار است. شرکت راه‌آهن کانال پاناما یک خدمات میان اقیانوس لندبریج بار و مسافر فراهم نموده است که تمام سواحل واقع در این مسیر ۴۷ مایلی را در کمتر از یک ساعت طی می‌نماید.

خلاصه مطالب

کانتینرهایی که در داخل یک بندر کانتینری جابه‌جا می‌گردند با چهار فعالیت اصلی بندری سر و کار خواهند داشت: (۱) پذیرش، (۲) تخلیه / بارگیری، (۳) اسکان موقت و (۴) انبارش.

¹²⁴ Manzanillo

¹²⁵ Cristobal

¹²⁶ Colon

¹²⁷ Balboa

¹²⁸ Fuerte Amador



ویژگی‌های کلی طراحی بندرهای کانتینری عبارتند از: (۱) لنگرگاه، (۲) اسکله (پهلگاه)، (۳) بارانداز، (۴) محوطه‌ی بارگیری، (۵) محوطه‌ی کانتینری و (۶) درب ورود و خروج، محوطه‌ی کانتینری از چند ساختمان، جاده و گذرگاه (برای عبور و مرور کانتینرها به وسیله‌ی کامیون و انواع مختلف تجهیزات محوطه)، محوطه‌ی انبارش، شاسی و تجهیزات برخوردار است. در صورت کم بودن زمین، کانتینرها به صورت پشته‌ای انبار خواهند شد، در غیر این صورت روی شاسی انبار می‌شوند. اگر بندر از خدمات ریلی درون محوطه‌ای برخوردار باشد، محوطه‌ی کانتینری از یک محوطه‌ی ریلی برخوردار خواهد بود که از خط آهن و گذرگاه برای تخلیه و بارگیری کانتینرها بر روی قطار، برخوردار می‌باشد.

تجهیزات موجود در بندرهای کانتینری برای بالا و پایین گذاشتن کانتینرها عبارتند از: (۱) جرثقیل‌های گردان دریا به ساحل، (۲) جراثقال، (۳) جرثقیل‌های گردان محوطه (ترانستینر)، (۴) تاپ لودر، (۵) وسایل نقلیه‌ی خودکار (AGV). برای حمل و نقل کانتینر در نقاط مختلف بندر از کامیون‌های شاسی‌دار و AGV استفاده می‌شود.

خدمات موجود در بندرهای کانتینری دو نوعند: (۱) خدمات هسته‌ای، (۲) خدمات ارزش افزوده. خدمات هسته‌ای عبارتند از: خدمات دریایی، خدمات پایانه و خدمات تعمیراتی. خدمات ارزش افزوده به آن دسته از خدماتی گفته می‌شود که بر ارزش زنجیره‌ی تامین فرستندگان کالا می‌افزایند.

ویژگی‌های طراحی بندرهای مسافری تفریحی از هر لحاظ شبیه بندرهای کانتینری می‌باشد با این تفاوت که این بندرها از محوطه‌ی کانتینری و دروازه ورود و خروج کالا برخوردار نیستند. بندرهای مسافری تفریحی از امکانات رفاهی ساحلی جهت خدمات رسانی به مسافران و کشتی‌ها برخوردارند. بندرهای مسافری تفریحی نیازمند تجهیزات بالابر سنگین مورد استفاده در بندرهای کانتینری نیستند؛ برای بارگیری لوازم پشتیبانی و تدارکات و بار و توشه مسافران و نیز تخلیه ضایعات و اثاثه‌ی مسافران از کشتی‌های مسافری تفریحی، از تجهیزات کوچک‌تر استفاده می‌شود.



تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر تحلیلی مندرج در شماره دوم نشریه الکترونیکی مسیر با عنوان :

«پیش‌بینی گوادر به‌عنوان یک «شهر بندری» توسط چین»

پروفسور احسن اقبال^{۱۲۹} - وزیر برنامه‌ریزی، توسعه و اصلاحات پاکستان - اعلام نمود که گوادر به یک «شهر بندری هوشمند»^{۱۳۰} تبدیل خواهد شد. به نقل از اکسپرس تریبون^{۱۳۱} و به گفته احسن اقبال، با هر پروژه ای که در کریدور اقتصادی پاکستان و چین انجام شود، سرعت توسعه در گوادر افزایش خواهد یافت. این کریدور اقتصادی به کمک خطوط لوله، بزرگراه‌ها و خطوط راه آهن، بندر گوادر را به سین کیانگ (چین) متصل می‌نماید. دولت‌های چین و پاکستان یک فرمول سرمایه‌گذاری برای این پروژه پیش‌بینی نموده‌اند. اقبال خاطرنشان ساخت: «این کریدور در سراسر پاکستان و از جنوب تا شمال گسترده شده و از چندین پروژه در زمینه انرژی، زیرساخت، بهداشت، آموزش و پرورش و آب آشامیدنی برخوردار می‌باشد». این کریدور به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود توسعه خواهد یافت و از طریق زیرساخت‌های موجود منطقه‌ای، سایر بنادر داخل و خارج پاکستان را تکمیل خواهد نمود. این پروژه به دو مرحله تقسیم خواهد شد؛ در مرحله اول، از طریق یک سری شبکه‌های جاده‌ای شاهراه لاهور - پیشاور به شاهراه لاهور - کراچی متصل خواهد شد. اقبال در ادامه سخنان خود افزود: «در مرحله دوم، این کریدور به اتصالات جاده‌ای میان گوادر، بلوچستان، خیبر - پختونخوا خواهد پرداخت و همزمان با افزایش سرعت توسعه و ترافیک آغاز خواهد شد».

¹²⁹ Ahsan Eqbal

¹³⁰ Smart Port City

¹³¹ Express Tribune



تحلیل آقای عباس فرید شولمی از موسسه مهندسين مشاور ساحل

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

مقدمه

پرداختن به موضوع بندر چابهار اغلب به مقایسه این بندر با بندر گوادر پاکستان منجر خواهد شد. توسعه چابهار به دلیل مشکلات روابط ایران و آمریکا حداقل یک دهه به تعویق افتاده است و این موضوع مانع پیشرفت پروژه شده است.

اکنون با توجه به کاهش تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران باید درانتظار تغییر بود. هند نیز قصد دارد از این فرصت برای پیشبرد اهداف خود استفاده نماید. نکته مهم در سوالات زیر نهفته است:

- کدام یک از این دو بندر برای افغانستان یا مناطق آسیای مرکزی در ارجحیت هستند؟ (شکل ۱)
- آیا جذابیت اقتصادی چابهار بیش از گوادر خواهد بود؟
- با توجه کوتاه تر بودن فاصله میان گوادر و مناطق آسیای مرکزی، آیا توسعه یک کریدور حمل و نقل بین گوادر و کاشگر می‌تواند مسیر گوادر را از چابهار جذاب‌تر نماید؟ (شکل ۲)

علی‌رغم موقعیت استراتژیک چابهار و اتصال بهتر آن به آسیای مرکزی و مناطق فراتر که نوید بخش یک آینده خوب است، وجود پاره‌ای از مشکلات انکار ناپذیر است. موفقیت چابهار به ثبات و توسعه استان سیستان و بلوچستان و همچنین کشور افغانستان که محل عبور جاده‌ها و خطوط راه آهن مهم و حیاتی به آسیای مرکزی و مناطق فراتر است، بستگی دارد.

اگر چه ایران توانسته است موقعیت امنیتی و فضای توسعه در چابهار را به خوبی مدیریت کند؛ اما وجود پاره‌ای مسائل و مناقشات موجب می‌شود که سرمایه‌گذاران دچار تردید شده و در سیاست‌های خود تجدید نظر کنند. ولی، با توجه به اینکه مردم محلی بدون شک از منافع پروژه بندری سود خواهند برد، بهتر است ایران این مشکلات را به حداقل برساند و موانع را از میان بردارد. از طرفی امن تر بودن چابهار نسبت به گوادر یکی از مزایای اصلی چابهار است که حتی علاوه بر هند، چین را که از مشتریان و سرمایه‌گذاران دیرین گوادر است را به این بندر جذب می‌نماید.

واقعیت این است که وضعیت افغانستان نگران‌کننده است و این موضوع بهره‌برداری کامل از پتانسیل چابهار را به خطر انداخته است. در صورت ادامه ناامنی‌ها در افغانستان، امکان دارد تکمیل جاده‌ها و خطوط آهن ارتباطی ایران با آسیای میانه به تاخیر افتد و در نتیجه توسعه چابهار به عنوان یک هاب ترانسشیپمنت نیز به مخاطره بیافتد و در نهایت مانع دستیابی ایران و هند به اهداف و



منافع مربوطه و گاه‌ها مشترک شود. البته با وجود همه این مشکلات، ناامنی شدید در پاکستان و قتل بعضی از کارشناسان چینی در گوادر موجب شده باز هم چابهار از موقعیت و مزیت امنیتی بهتر و بالاتری برخوردار باشد.



شکل ۱



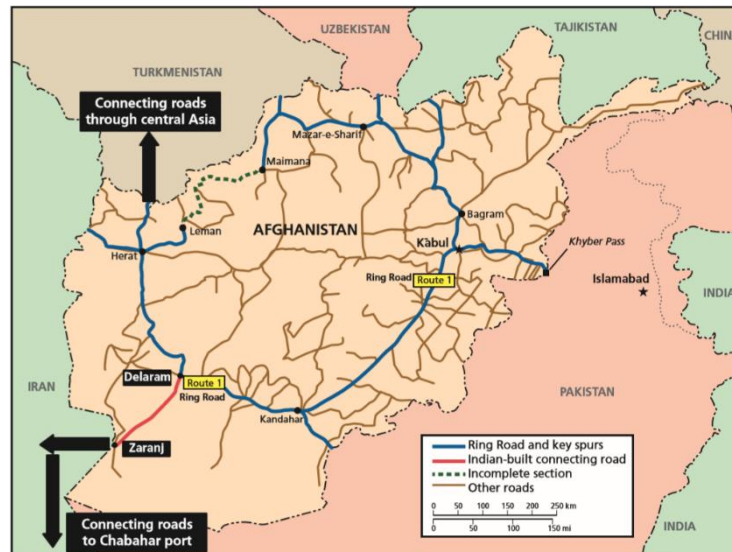
شکل ۲



نقشه راه هند

اگر چه استراتژی بازسازی هند بر پایه تقویت و برجسته سازی خدمات هند، گسترش تجارت و دستیابی به مزیت سیاسی در افغانستان استوار است، ولی موضوع تضعیف نفوذ پاکستان نیز به روشنی در برنامه های اجرایی هند دیده می شود. از جمله تلاش های هند در زمینه تضعیف پاکستان می توان به موارد ذیل اشاره کرد برای:

- احداث جاده ۲۲۰ کیلومتری مابین شهرهای زرنج و دلارام در افغانستان در سال ۲۰۰۸-۲۰۰۹
- اتصال اتوبان هرات - قندهار به جاده های اصلی موجود که به بندر چابهار ایران متصل شده اند توسط سازمان جاده های مرزی هند (BRO)^{۱۳۲} (شکل ۳)



شکل ۳

با این ساختار، مدت زمان سفر به یک بندر اقتصادی که به اقیانوس و آب های آزاد راه داشته باشد بسیار کوتاه می شود و سرعت نسبت به شبکه فعلی که افغانستان را به بنادر کراچی و گوادر (واقع در پاکستان) متصل می نماید به شدت افزایش می یابد. به همین ترتیب، به منظور تسهیل دسترسی شرکت های هندی به منابع مواد معدنی و مواد خام ۱ تریلیون دلاری افغانستان، دهلی نو قصد دارد یک خط راه آهن بسازد که از حاجیگک^{۱۳۳} (منطقه ای غنی از مواد معدنی واقع در استان بامیان) آغاز شده، از زرنج عبور کرده و در نهایت به بندر چابهار برسد. علاوه بر این هند سعی دارد با همکاری ایران یک جاده ۶۰۰ کیلومتری از چابهار تا زاهدان احداث نماید. این جاده تکمیل کننده مسیر فوق الذکر خواهد بود و موجب خواهد شد حاجیگک (واقع در افغانستان) با کوتاه ترین مسیر ممکن به بندر چابهار در ایران متصل شود. (شکل ۴)

¹³² Border Roads Organization

¹³³ Hajigak



شکل ۴

اگر چه این مسیرهای ترانزیتی مدت زمان سفر کالاهای افغانستان به یک بندر مهم را کاهش خواهد داد، ولی منفعت اصلی در درجه اول نصیب هند خواهد شد. چراکه مسیر جدید نه تنها تجارت هند و افغانستان را تسهیل می‌نماید، بلکه مانع ادامه تحریم‌های اسلام آباد علیه صادرات هند به افغانستان شده و از اهمیت بندر گوادر که با هزینه بسیار زیاد و با سرمایه گذاری قابل توجه چین ساخته شد خواهد کاست.

موانع و تهدیدها

چالش‌های امنیتی زیادی در ارتباط با این پروژه‌های زیرساختی ریلی و جاده‌ای وجود دارد که بیش تر منافع استراتژیک هند (برای دسترسی به مواد معدنی و بازارهای افغانستان) را تهدید می‌نمایند تا منافع اقتصادی آن را.

هم جاده زرنج-دلارام و هم خط آهن بامیان-چابهار (که ساخت آن در برنامه‌های آتی پیش بینی شده است) از استان ناامن و ناآرام نیمروز عبور می‌کنند، بنابراین امکان ایجاد اختلال در تجارت هند در این مسیرها وجود دارد. موارد فوق‌الذکر امنیت این مسیر ترانزیتی را تحت تاثیر قرار می‌دهند؛ بنابراین، افزایش امنیت این منطقه از اهمیت قابل توجهی برخوردار است و احتمالاً نیروهای امنیتی هند به این مهم خواهند پرداخت.



علاوه بر موارد فوق، مشکل اصلی خود پاکستان است؛ چراکه این کشور هرگونه فعالیت هند در افغانستان اعم از سرمایه گذاری اقتصادی، زیرساختی و غیره را یک توطئه علیه خود می داند، در نتیجه پاکستان هر زمان و هر کجا که بتواند مانع منافع و استراتژی‌های هند خواهد شد.

کنترل شدید پاکستان بر مسیرهای تجاری شمالی می تواند از ارزش بندر چابهار و جاده زرنج-دلارام (که به بزرگراه کوشکا-هرات-قندهار متصل است) بکاهد که البته این موضوع در مقایسه با نا امنی داخلی پاکستان و گوادر در درجه دوم اهمیت قرار دارد. در نتیجه می توان گفت تلاش‌های هند برای توسعه اقتصادی به حل مشکلات افغانستان و آسیای مرکزی گره خورده است.

پاکستان می خواهد از افغانستان به عنوان وسیله ای برای افزایش تجارت و حمل و نقل منطقه‌ای با مناطق آسیای مرکزی استفاده کند، فقط به به این دلیل که هند به دنبال انجام این کار است.

علاوه بر این، پاکستان مشتاق دسترسی و بهره مندی از گاز طبیعی آسیای مرکزی است. رشد اقتصادی سریع موجب شده است که تقاضا برای سوخت به نسبت تقاضا برای تولیدات داخلی سرعت و شدت بیش تری داشته باشد. کمبود سوخت که باعث قطعی شبکه‌های برق کشور می شود برای پاکستان بسیار پرهزینه خواهد بود. وزیر نفت و منابع طبیعی پاکستان (عسیم حسین) در ژانویه ۲۰۱۲ در خصوص منابع طبیعی و پتروشیمی هشدار داد. وی خاطرنشان ساخت اگر پاکستان نتواند هرچه سریع تر منابع جدیدی را شناسایی کند، در سال ۲۰۱۶ باید بیش از ۴۸٪ از گاز طبیعی مورد نیاز خود را از طریق واردات تامین کند.

نتیجه گیری

موارد فوق به نوعی بیانگر رقابت هند و پاکستان در حوزه های مختلف از جمله موضوع حمل و نقل می باشد. با توجه به موقعیت جغرافیایی افغانستان و نقش استراتژیک آن در این رقابت، این کشور بسیار حایز اهمیت است.

همان گونه که اشاره شد، با توجه به رقابت تجاری و سیاسی این دو کشور که در پاره ای از موارد به خصومت و مقاومت هم کشیده شده است، هند بر آن شده است تا برای تحقق اهداف بلند مدت خود نقشه راه جدیدی طراحی کند که در مطلب حاضر تاحدودی به آن اشاره شد. این نقشه راه شامل مسیر حاجیگک-زرنج-چابهار می باشد و پرواضح است که چابهار در این میان نقش مهم و پررنگی خواهد داشت.

با مطرح شدن مساله چابهار، پاکستان در رقابت با هند با چالشی روبرو خواهد بود و این چالش موقعیت جغرافیایی و استراتژیک منحصر به فرد بندر چابهار و امنیت بیش تر آن است.

طبیعی است که با توسعه این طرح و پر رنگ تر شدن نقش چابهار ممکن است بندر گوادر پاکستان که از موقعیت جغرافیایی مشابهی برخوردار می باشد از گردونه رقابت خارج شود، چراکه امکان دارد پیوند ایران، افغانستان و هند برای مشتریان جذاب تر و به نوعی امن تر باشد.



به این ترتیب باید اذعان داشت که کارشناسان پاکستانی این طرح را به درستی یک تهدید تلقی کرده‌اند و در آینده نزدیک اگر طرح فوق مورد توافق افغانستان و ایران قرار گیرد، بندر چابهار به جدی‌ترین رقیب بندر گوادر تبدیل خواهد شد و مسلماً می‌تواند انتخاب بهتری باشد.

منابع

۱. Sharma, 2009, p. 3; and D'Souza, 2011, pp. 9–10.
۲. Sudha Ramachandran, "India Takes a Slow Road," Asia Times, January 27, 2007.
۳. Jayanth Jacob and Saubhadra Chatterji, "India's Track 3: Afghan–Iran Rail Link," Hindustan Times, November 1, 2011.
۴. Jyoti Malhotra, "Iran's Chabahar Port Eclipses Pakistan in Race for Afghan Profits," Business Standard, July 2, 2012.
۵. Interestingly, by October 2011,
۶. Telegraph, November 2, 2011.



تحلیل آقای محمد پور حاجی از اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

بندر گوادر به عنوان یکی از گزینه های پیشرفت اقتصادی همواره مورد توجه دولتمردان کشور پاکستان بوده است بطوری که از سال ۲۰۰۱ تاکنون همواره اقدامات مقطعی برای فعال کردن این بندر و بهره برداری از آن صورت گرفته که با شکست مواجه شده است و شاید اثربخش نبودن و مبهم بودن رونق اقتصادی در این بندر موجبات خروج اپراتور بندری سنگاپور (PSA) را از آن در سال ۲۰۰۶ فراهم نمود.



بندر کراچی که در حال حاضر فعال ترین و مهم ترین بندر پاکستان محسوب می شود بیش تر استفاده نظامی داشته و بدلیل به دلیل واقع شدن در نزدیک مرز کشور هندوستان همواره در معرض خطر بوده است و بندر قاسم نیز به عنوان دومین بندر عمیق اقیانوسی پاکستان که حدود ۳۵٪ کالای کشور (۱۷ میلیون تن در سال) را جابجا می کند در نزدیکی کراچی واقع بوده و این دو بندر بایکدیگر بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی پاکستان را انجام می دهند. بنابراین بندر گوادر به عنوان گزینه سوم، بدلیل



فاصله ۴۷۰ کیلومتری از این بنادر، در منتهی الیه غربی کشور، در کانون توجه برای تبدیل شدن به بندری تجاری و نفتی و شکوفا شدن اقتصاد منطقه می باشد.



در شرایط کنونی، مقامات پاکستانی بیش از پیش تمایل به بازگشایی این بندر و فعال نمودن آن به عنوان یک بندر دروازه ای ملی و یک هاب دریایی مطابق با کلاس جهانی و بندری محوری برای ارتباط با بندر سین کیانگ و بازار آسیای میانه و کشورهای شرقی دریای خزر نشان می دهند. هدف از تعریف "بندر شهری هوشمند"، "ایجاد منطقه آزاد تجاری-صنعتی"، "ایجاد کریدور جاده ای، ریلی، لوله ای برای ارتباط با کشور چین"، "ساخت فرودگاه بین المللی گوادر" در راستای ایجاد جاذبه بندری و عزم قطعی برای بهره برداری از این پتانسیل بندری است.

کشور چین که در مقاطع مختلف در این بندر سرمایه گذاری کرده و بار دیگر تمایل خود را برای حضور در این بندر و انجام سرمایه گذاری و بهره برداری از آن و ایجاد تأسیسات نفتی و جاده ای و ریلی نشان داده، به دنبال دسترسی نزدیک تر به تنگه هرمز و تأمین انرژی خود از این مسیر و ارتباط نزدیک تر به بازار حوزه خلیج فارس و انتقال انرژی مورد نیاز خود از طریق خطوط لوله به مراکز صنعتی خود می باشد. در این صورت گزینه جدیدی برای ارتباط با بازار و تأمین مواد اولیه برای این کشور ایجاد خواهد شد.

با وجود تمامی موارد فوق، مشکلاتی وجود دارد که کشور چین هم علیرغم حضور در این بندر مایل به انجام سرمایه گذاری گسترده در آن نیست و با احتیاط در این زمینه قدم بر می دارد. اولین موضوع عدم امنیت در قسمت غربی پاکستان بویژه در ایالت بلوچستان می باشد که در آن قبایل مختلف اجازه انجام طرح های سرمایه گذاری در آنجا را نداده و دولت مرکزی بدلیل سرکش



بودن آنان، نفوذ زیادی در آنجا ندارد. قتل مهندسان چینی در اجرای پروژه های بندری در این استان دلیلی برای این مدعا است. دسترسی این بندر به همسایه شمالی، افغانستان، عملاً بدلیل همین ناامنی و همچنین وجود طالبان و القاعدن در مرزهای جنوبی افغانستان با دشواری امکان پذیر است و در صورتی که پاکستان جهت دسترسی به بازار آسیای میانه موفق به ایجاد خطوط ریلی و جاده ای و لوله ای در این مسیر شود، به طور مداوم با عملیات تروریستی مواجه خواهد بود.

CHINA-CENTRAL ASIA INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT



به نظر می رسد تنها گزینه ای که پاکستان می تواند به روند اجرای آن امیدوار باشد، ایجاد کریدور جاده ای، ریلی، لوله ای از شرق بندر گوادر به سمت کاشگار و از آنجا به بندر سین کیانگ باشد زیرا این مسیر برای دولت مرکزی بیش تر قابل کنترل بوده و می تواند جریان کالا را در این کریدور هدایت نماید و در این صورت دسترسی به کشور چین ایجاد خواهد شد. در صورت تمایل به ایجاد دسترسی به سایر نقاط در مرزهای شمالی از قبیل افغانستان و ترکمنستان و کشورهای CIS (در صورت ارتباط مستقیم از مرز افغانستان) برای این کشور از بعد امنیتی و تجاری بسیار پرهزینه خواهد بود و صاحبان کالا رغبتی به ارسال کالای خود از این مسیر نخواهند داشت. با توجه به اینکه حجم زیادی از کالاهای ترانزیتی به مقصد افغانستان در قالب حمل و نقل فیدری از بندر جبل علی به بنادر عباس و چابهار وارد می شوند، و از آنجا به طور مستقیم و سریع به افغانستان حمل و تحویل می شوند، انگیزه ای برای ارسال کالاهای ترانزیتی (از طریق بندر گوادر) برای عبور از خاک پاکستان و تردد در جاده های نامناسب و ناامن برای تحویل در مقاصد افغانستان وجود نخواهد داشت.

بندر چابهار که با فاصله اندک از بندر گوادر واقع شده است، اما، دسترسی مستقیم و بدون واسطه و راحتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه و مرکزی دارد و می تواند دسترسی سریع و ارزان را به این کشورها فراهم نماید. علاوه بر آن، چابهار به مسیر عبور کشتی های تردد کننده در مسیر اصلی کشتی رانی، شرق - غرب و کشتی های عبوری به تنگه هرمز نزدیکتر است و از



لحاظ جغرافیایی نیز به بنادر مهم منطقه نظیر جبل علی، و بنادر ترانشیبی نظیر سلاله نزدیک تر بوده و می تواند نقش مهم تری را برای تردد و توزیع کالا برای کشورهای که پاکستان می خواهد بازار آنان را در دسترسی داشته باشد، ایفا کند.

در شکل زیر فاکتورهای اساسی مقایسه دو بندر چابهار و گوادر ذکر گردیده است:

فاکتورهای ارزیابی		بندر گوادر	بندر چابهار
۱	دارا بودن موقعیت استراتژیک و عمق مناسب	دارد	دارد
۲	زیرساختارهای حمل و نقلی پسکرانه ای	ضعیف	ضعیف
۳	تأسیسات و تجهیزات بندری	در مرحله ساخت	در مرحله ساخت
۴	جو سیاسی آرام	ندارد	دارد
۵	جو اجتماعی فرهنگی مناسب	ندارد	دارد
۶	امنیت منطقه ای در بندر	ندارد	دارد
۷	امنیت راه های ارتباطی	ندارد	دارد
۸	ترانزیت مواد مخدر	خیلی زیاد	کم
۹	تهدید از طرف کشورهای همسایه	وجود دارد	وجود ندارد
۱۰	داشتن اختلاف با کشورهای همسایه	دارد	ندارد
۱۱	نزدیکی به مسیر تردد خطوط اصلی کشتیرانی	دورتر	نزدیکتر
۱۲	دسترسی بدون واسطه به کشورهای CIS	ندارد	دارد

با توجه به علاقه کشور هند به سرمایه گذاری در توسعه بندر چابهار و ارتباط با بازارهای آسیای میانه و مرکزی، با اتصال راه آهن چابهار به زاهدان و مشهد و ترکمنستان و ایجاد بزرگراه به افغانستان، کردید ارتباطی امنی در این مسیر ایجاد خواهد شد که استفاده از آن حتی برای کشور پاکستان هم مرقون به صرفه تر خواهد بود. کشور هند که رشد اقتصادی بالایی را در چند سال گذشته تجربه کرده و پیش رو دارد، همچنین قصد سرمایه گذاری برای احداث راه آهن بین چابهار و استان بامیان افغانستان برای دسترسی به معادن غنی این استان دارد و مسلماً این موضوع، زمینه فعالیت بندر چابهار را به عنوان بندر اقیانوسی ترانزیت مواد معدنی بیش از پیش پررنگ می نماید.

همچنین در سال ۲۰۰۳ یک توافقنامه سه جانبه بین ایران، هند و افغانستان منعقد گردید که بر اساس آن:

۱. ایران می بایست آزاد راه بین چابهار تا مرز افغانستان ایجاد نماید
۲. هند می بایست جاده بین دلارام (شهر مرزی افغانستان) تا زرنج (مرکز استان نیمروز) را احداث نماید.

این موضوع جایگاه بندر چابهار را نسبت به بندر گوادر ممتاز تر می نماید.



نتیجه گیری

بندر گوادر حتی با ایجاد زیرساخت های مناسب بندری با چالشی بعنوان عدم وجود امنیت پایدار در منطقه روبرو خواهد بود در حالی که بندر چابهار در صورت ایجاد زیرساخت های اساسی ریلی، بزرگراهی و لوله ای می تواند به راحتی بازار ترانزیت به آسیای میانه و مرکزی و حتی اروپای شرقی را به خود اختصاص دهد و کریدور تجاری مناسبی برای استفاده کشور هند، روسیه و چین با شرکای تجاری شان باشد. بندر چابهار با داشتن عمق مناسب، نزدیکی بیشتر به مسیر اصلی خطوط کشتی رانی و موقعیت جغرافیایی بی نظیر، می تواند جایگزین مناسب و ارزان تری در مقایسه با بندر گوادر در نظر گرفته شود.

منابع

- تحلیل بروضعیت و ظرفیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شده به دروازه ی شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی؛ دکتر منصور کیانی مقدم، حمید رضا تهمک، سبحان ایرانشاهی، ۱۳۹۱

- http://www.porttechnology.org/news/gwadar_port_to_open_april_2015

- <http://defence.pk/threads/chabahar-vs-gwadar-port.328698>



تحلیل آقای علیرضا محمودی از اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

۱. دموکراسی پاکستان یک دموکراسی پارلمانی است که در این نوع دموکراسی حزب پیروز در انتخابات پارلمانی در صورت به دست آوردن اکثریت کرسی‌های پارلمان، دولت را تشکیل می‌دهد.
۲. در کشور پاکستان بر خلاف بسیاری از دموکراسی‌های دنیا رای‌ها کاملاً قومی و طائفه‌ای هستند. یعنی معمولاً یک سندی به یک سندی و یک پنجابی به یک پنجابی و ... رای می‌دهد. شکاف قومیتی در این کشور بسیار عمیق است به عبارت دیگر یک سیاست مدار منتخب پنجابی ابتدا به منافع ایالت پنجاب توجه می‌کند و بعد به منافع کشور پاکستان می‌اندیشد.
۳. تقسیم بندی جمعیت ۱۸۰ میلیون نفری پاکستان بدین گونه است؛ جمعیت ایالت پنجاب به مرکزیت لاهور ۸۱،۳۳۰،۵۳۱ نفر، ایالت بلوچستان به مرکزیت کوئته ۷،۹۱۴،۰۰۰ نفر، ایالت خیبر پختونخوا به مرکزیت پشاور ۲۰،۲۱۵،۰۰۰ نفر، ایالت سند به مرکزیت کراچی ۳۵،۴۷۰،۶۴۸ نفر، مناطق قبیله‌ای فدرال به مرکزیت پانچار ۳،۱۷۶،۳۳۱ نفر، جامو و کشمیر به مرکزیت سرینگار ۱۲،۵۴۸،۹۲۶ نفر، ناحیه پایتختی اسلام‌آباد ۱۰،۰۱۸،۰۰۰ نفر ایالت بلوچستان به مرکزیت کوئته ۷،۹۱۴،۰۰۰ نفر.
۴. کاملاً واضح و آشکار است که در چنین چیدمان جمعیتی که کرسی‌های پارلمانی نیز بر اساس جمعیت تقسیم شده اند همیشه بیشترین کرسی به پنجابی‌ها تعلق خواهد گرفت و همواره قدرت در دست آن‌ها است. حزب مسلم لیگ یک حزب کاملاً پنجابی است که در ۲۰ سال اخیر رهبری آن همواره بر عهده ی محمد نواز شریف بوده است. با توجه به جمعیت پنجابی‌ها همواره در یک انتخابات عاری از تقلب و احساسات، در پاکستان تشکیل دولت توسط حزب مسلم لیگ حتمی و غیر قابل خدشه است (مگر در مواردی چون ترور بی نظیر بوتو که با ایجاد یک جو احساسی در پاکستان انتخابات را تحت تاثیر قرار داد و باعث به قدرت رسیدن حزب مردم به رهبری خاندان بوتو شد در مورد قبل - دهه ۹۰ میلادی - نیز خانم بوتو به واسطه استفاده از جو احساسی ایجاد شده از اعدام پدرش (ذوالفقار علی بوتو) توسط ژنرال ضیاء الحق در انتخابات به پیروزی رسید) لذا همواره فضای سیاسی پاکستان هر از چندگاهی دچار انسداد سیاسی می‌شود و این بن بست معمولاً منجر به قدرت رسیدن نظامیان می‌شود.
۵. دو مولفه «رای دادن بر اساس قومیت» و «اکثریت مطلق جمعیت پنجابی‌ها» همواره انتخابات را بی اثر می‌کند. اما نظامی‌ها چون همواره خواهان قدرت مطلق و به انتخابات بی توجه هستند و معلوم نیست که نظامی در راس کار از چه قومی باشد معادلات اقتصادی و سیاسی پاکستان را تا حدودی تغییر می‌دهند یکی از این نظامیان ژنرال پرویز مشرف، از قوم مهاجر بود (بعد از استقلال پاکستان از هند، هندوها و مسلمانان دو طرف مرز به خواستگاه مذهبی خود منتقل شدند یعنی مشرف اصالتاً یک هندی و از اهالی جنوب دهلی است که خانواده ی او مانند دیگر مهاجرین مسلمان بعد از



- استقلال پاکستان به این کشور مهاجرت کرده اند) به دلیل عدم توجه ژنرال مشرف به منافع قومیت‌ها و عنایت ویژه او به منافع کشور پاکستان، دولتمردان این کشور در زمان او توسعه و تجهیز بندر گوادر را برای منافع کشور پاکستان مناسب دیدند و آن را با مشارکت خارجی‌ها شروع کردند.
۶. اما اکنون که دوباره پنجابی‌ها قدرت را به دست گرفته‌اند و آن‌ها همواره مخالف توسعه بندر گوادر و در مجموع توسعه ایالت بلوچستان بوده‌اند (علت مخالفت پنجابی‌ها با توسعه بلوچستان این است که در زمان جدا شدن پاکستان از هند اسنادی هم برای جدایی بلوچستان از هند به صورت مجزا امضاء شد و حتی مدتی متفقین خصوصاً شوروی سابق به جد آن را پیگیری کردند اما به دلیل نبودن سازوکارهای لازم این جدایی به ثمر نرسید حتی شوروی بعداً حزب BSO را در بلوچستان برای پیگیری این جدایی تشکیل داد زیرا پاکستان به دلیل تضاد منافع با هند سوسیالیست (نخست وزیر ایندیرا گاندی) آن زمان، به سمت بلوک غرب متمایل شده بود و شوروی با تشکیل دولت کمونیستی دست‌نشانده در افغانستان قصد داشت از طریق بلوچستان پاکستان به آب‌های گرم برسد که این مسئله با دخالت اقتصادی و نظامی دولت شاهنشاهی ایران در اوایل دهه ۷۰ میلادی در بلوچستان پاکستان، کلاً منتفی شد. اکنون دولتمردان پاکستان خصوصاً پنجابی‌ها از هر گونه توسعه در بلوچستان به دلیل امکان کمک به احساسات جدایی طلبانه بيمناک هستند زیرا در بلوچستان پاکستان گروه‌ها و احزاب جدایی طلب هنوز هم فعال هستند اما بر خلاف گذشته، پیگیری‌ها آن‌ها بیش‌تر حقوقی است تا نظامی)
۷. به نظر می‌آید این گفته‌های احسن اقبال که از حزب مسلم لیگ است یک «بلوف رسانه‌ای» باشد، این بلوف رسانه‌ای دو علت عمده دارد اول اینکه دولتمردان پاکستانی از هر قومی همواره سعی کرده‌اند خود را عاری از گرایشات قومی و وفادار به منافع کل پاکستان (حداقل در رسانه‌ها) جلوه دهند و دوم اینکه اکنون حزب مسلم لیگ به درستی متوجه شده است که بعد از ترور خانم بوتو با یک پاکستان جدید روبرو شده است که ممکن است دولت اکثریت نواز شریف با کاتالیزور عمران خان و دیگران به راحتی سرنگون شود و این در حالی است که قبل از پرویز مشرف و در زمان ماه‌های حزب مسلم لیگ چنین اعتراضاتی حتی منجر به تغییر یک وزیر و یا حتی یک مسئول دولت‌های اَبالتی هم نمی‌شد و احزاب اشراف‌امینی بسیار قوی داشتند اما اکنون سازوکارهای جهانی و مولفه‌های ملی در پاکستان جامعه مدنی این کشور را بسیار قوی‌تر از گذشته کرده است. دلیل دیگر تایید کننده بلوف رسانه‌ای بودن این صحبت‌های احسن اقبال در مورد بندر گوادر بی‌نظمی در صحبت‌های او است زیرا کریدور اقتصادی پاکستان - چین سال‌ها است که از طریق بندر کراچی ایجاد شده است و طول و حجم دادن به این کریدور و انتقال حداقل بخشی از آن به بندر گوادر فقط باعث افزایش هزینه حمل‌واحد شد (زیرا قلب اقتصاد، کشاورزی و صنعت پاکستان در شرق و جنوب شرقی آن قرار دارد).
۸. علت توجه ژنرال مشرف به بندر گوادر، توسعه کریدور پاکستان - چین نبود بلکه مشرف در فکر ایجاد سهم منطقه‌ای و بین‌المللی برای پاکستان در آسیای میانه و غرب افغانستان از طریق بندر گوادر بود چینی‌ها به دلیل نزدیکی منطقی و طبیعی شان به پاکستان (به دلیل مشکلات مرزی که هر دو کشور با هند دارند) صرفاً برای «توسعه و تجهیز بندر گوادر» توسط مشرف انتخاب شدند نه به دلیل توسعه کریدور پاکستان - چین.
۹. مسئله‌ی دیگر که بلوف رسانه‌ای احسن اقبال را نمایان‌تر می‌کند تاکید او بر ایجاد این کریدور از طریق مرز خیبر پختون‌خواه است که برای فعالان تجاری در پاکستان بسیار مضحک می‌نماید زیرا مرز خیبر پختون‌خواه بسیار ناامن است و حتی سابقه ناامنی آن به قبل از به وجود آمدن گروه‌هایی مثل طالبان پاکستان و طالبان افغانستان بر می‌گردد و



تاکید بر ایجاد کریدوری که در آن سوی مرز (در افغانستان و چین) هیچ برنامه و پروژه ای برای آن پیش بینی نشده است کاملاً بی معنا است.

۱۰. بندر گوادر می تواند رقیب بندر چابهار در ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای میانه باشد اما دو علت، بندر گوادر را از این رقابت ناتوان می کند علت اول ناامنی گسترده در مناطق مرزی پاکستان و افغانستان است که با توجه به آزادی‌ها اقتصادی در پاکستان و عدم دولتی بودن اقتصاد این کشور و توجه سرمایه دارای و صاحبان کالا در پاکستان و خارج از پاکستان به سود بیشتر و دوری از ریسک بالا، جذابیت بندر کراچی همچنان حفظ شده است. علت دوم عدم صداقت دولتمردان پاکستان در ایجاد یک موقعیت منطقه ای ویژه برای بندری است که در ایالت بلوچستان قرار دارد. دولتمردان پاکستان و نظامیان این کشور بیشتر نگاه «توسعه پدافند غیرعامل» خود از طریق بندر گوادر، با توجه به نزدیکی بندر کراچی به مرزهای هند را دارند تا اعتقاد بنیادی به توسعه ی بندر گوادر.

نتیجه گیری

صحبت‌های اخیر احسن اقبال در واقع یک بلوف رسانه ای به قصد تاثیر بر افکار عمومی است تا نشان دهد حزب مسلم لیگ دیگر مانند گذشته فقط به منافع پنجابی‌ها نمی اندیشد. بی نظمی در صحبت‌های او کاملاً نمایان است.

منابع

http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Punjab_region&oldid=172332484

http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=North-West_Frontier_Province&oldid=199076741



تحلیل آقای سجاد قاسمی از اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان - بندر شهید رجایی

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدام یک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

چین در حال تکمیل سیطره خود بر چهار راه ترانزیت کالا و انرژی جهان در تنگه ورودی هرمز با سرمایه گذاری و راه اندازی بندر گوادر پاکستان در فاصله ۱۰۰ مایلی چابهار ایران است. سرمایه گذاری انجام شده توسط دولت پاکستان و چین باعث ایجاد کریدور اقتصادی پاکستان-چین (PCEC (Pak-China Economic Corridor در پنج سال آینده می گردد.



این حرکت به منظور ایجاد یک ارتباط مستقیم بین دو کشور و در نتیجه کاهش تقریباً ۱۰۰۰۰ کیلومتر فاصله بین دو کشور در مناطق مانند سنگاپور، خاورمیانه و هنگ کنگ می شود. از این رو پاکستان در حال شکل دادن یک جهش جدید در توسعه شبکه حمل چندقهرقی در سراسر منطقه با همکاری استراتژیک چین برای توسعه کریدور اقتصادی پاکستان-چین است.

ارتباط دو کشور از دو منظر اهمیت دارد از طرفی طبق خبر منتشر شده در porttechnology پکن با توجه به سرمایه گذاری بین ۳۰-۴۰ میلیارد دلار در پاکستان برای توسعه PCEC به طور قابل توجهی هزینه های تجارت کانتینری خود را با اروپا کاهش می دهد و اگر تنها ۱۰ درصد از تجارت بزرگ کانتینری دوجانبه چین و اروپا که شامل حدود ۲۲۵ میلیون TEU می باشد از طریق پاکستان حمل شود صنعت حمل و نقل پاکستان از رشد سه برابری برخوردار می گردد و تفاهم نامه اخیر امضا شده بین گوادر و Zhuhai موجب بهره گیری چین در یک دوره ۱۰ ساله از بنادر پاکستان می شود و از سوی دیگر بندر Zhuhai متعهد می گردد کارکنان بندر گوادر را آموزش دهد. از طرفی دیگر برنامه کریدور اقتصادی اتصال بندر گوادر پاکستان با منطقه چینی Xinjing با استفاده از راه آهن، بزرگراه ها و خطوط لوله است که به منظور انتقال گاز و نفت بین دو کشور است.

بندر چابهار نیز به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان است که به علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب های آزاد بین المللی، جایگاه ویژه ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد از این رو در زمینه توسعه حمل و نقل دریایی و ترانزیت کشور به عنوان دروازه ورودی توسعه کریدور شرق شناخته می شود.

بر اساس آخرین اعلام سازمان ملل متحد چابهار از میان سه شاهراه شمال-جنوب، بهترین مزیت ترانزیتی جهان را داراست. کارشناسان بین المللی موقعیت استراتژیک چابهار را بهترین مکان دسترسی ترانزیت شمال - جنوب تعیین نموده اند.



بندر گوادر در پاکستان نیز از مزایای نزدیکی به مناطق صنعتی جنوب غرب چین بهره‌مند است. فاصله این مناطق تا بندر شانگهای در حدود ۱۶۰۰۰ کیلومتر می‌باشد در حالی که با اتصال این مناطق به بندر گوادر این فاصله به ۲۵۰۰ کیلومتر کاهش می‌یابد و یکی از دلایل اصلی سرمایه‌گذاری کشور چین نیز در گوادر همین موضوع است.

هند نیز برای افزایش قدرت ژئوپلیتیک در برابر پاکستان و همچنین تحقق منافع به ایجاد مسیرهای جایگزین در افغانستان و آسیای مرکزی به سمت اقیانوس هند است که بندر چابهار ابزار مناسبی برای این منظور می‌باشد، هند قصد دارد موافقت‌نامه‌های ساخت راه‌آهن با کشورهای قزاقستان و ترکمنستان منعقد نماید تا بتواند کالاهای خود را به کشورهای آسیای میانه و روسیه صادر کند. این موافقت‌نامه‌ها اهمیت بندر چابهار برای هند را دوچندان خواهد ساخت. اهمیت استراتژیک بندر چابهار برای هند به دلیل تسهیل دسترسی به افغانستان، آسیای میانه و سایر مناطق بیشتر نیز می‌گردد.



به علت اینکه پروژه‌های متعدد نیز از جمله پروژه احداث خط لوله ۹۵۰ کیلومتری و جاده ۹۰۰ کیلومتری مورد نیاز برای متصل کردن بندر گوادر به شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای پاکستان هنوز اجرانشده است و بندر گوادر هنوز به‌اندازه بندر چابهار فعال نیست، بندر چابهار در صورت استفاده مناسب از زمان و همچنین حمایت هند می‌تواند به جهت موقعیت جغرافیایی و پیشرفت فیزیکی از مزایای رقابتی بیشتری نسبت به گوادر برخوردار گردد.



تحلیل آقایان محمد بحر آزاد و کامبیز انبیر از اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بندر انزلی

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

بندر گوادر در استان بلوچستان پاکستان قرار دارد و در حدود ۵۳۳ کیلومتر از کراچی و ۱۲۰ کیلومتری از مرز ایران و ۳۸۰ کیلومتری از شمالی ترین نقطه کشور عمان در بیرون از تنگه هرمز و نزدیک مسیرهای کلیدی به داخل و خارج خلیج فارس قرار دارد. بندر گوادر در فاز اول از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۶ با سرمایه گذاری ۲۴۸ میلیون دلاری شامل سه اسکله چند منظوره با ظرفیت کشتی‌های فله بر تا ۳۰ هزار تن و کشتی‌های کانتینری ۲۵ هزار تنی به طول ۶۰۲ متر می‌باشد که کانال ورودی ۴/۵ کیلومتر با عمق ۱۲/۵ متر لایروبی شده و حوضچه چرخشی با قطر ۴۵۰ متر و همچنین یک پست اسکله ۱۰۰ متری دارا می‌باشد.

فاز دوم از سال ۲۰۰۷ تاکنون با سرمایه ۹۳۲ میلیون دلاری در حال ساخت می‌باشد که شامل ۴ پست اسکله کانتینری، یک ترمینال کالای فله تا ۱۰۰ هزار تن، یک اسکله کشتی‌های رور، دو ترمینال سوختی با کشتی‌های تا ۲۰۰ هزار تن، ترمینال گندم و رساندن عمق کانال به ۱۴/۵ متر، که سرمایه گذار در گوادر شرکت (COPHC/CHINA OVERSEAS PORT COMPANY) می‌باشد.

در مقابل چابهار به دلیل موقعیت راهبردی که به عنوان نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای میانه و آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان) به آب‌های آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سرمایه گذاری و سازندگی فراوانی در آن صورت می‌گیرد، از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس پیما و ساخت راه آهن بسوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهم‌ترین چهار راه‌های کریدور شمال و جنوب بازرگانی جهانی است.

این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد و دسترسی مسقیم به آب‌های آزاد و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس و همین طور عدم آسیب پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیکی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و سایر کشورهای جهان فراهم آورده است. بنا به نظر سازمان ملل، چابهار یکی از مهم‌ترین راه‌های کریدور شرق و غرب و جنوبی‌ترین راه این کریدور است. این شهرستان دارای ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در دریای عمان می‌باشد.

بندر چابهار دارای ۲ اسکله بزرگ با ظرفیت تخلیه ۱۵ تا ۱۰۰ هزار تن است. در حال حاضر توسعه بندر چابهار ۵۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. هم اکنون ظرفیت بندر ۲/۵ میلیون تن است که بعد از اجرای فاز اول قابلیت پذیرش تمام کشتی‌های نسل جدید با طول ۳۰۰ متر و آب‌خور ۱۶ متر را خواهد داشت که ظرفیت این بندر را به ۶ میلیون تن می‌رساند، ساخت اسکله به



پایان رسیده و احتمالاً در نیمه نخست سال ۱۳۹۴ به بهره برداری می‌رسد و فاز دوم سال ۲۰۱۶ میلادی آغاز می‌شود. یک اسکله کانتینری ۳۶۰ متری در ترمینال شماره یک ساخته می‌شود. فاز سوم در سال ۲۰۲۰ شروع خواهد شد که در آن دو اسکله نصب سریع بندر شهید بهشتی حذف و اسکله چندمنظوره شهید بهشتی به اسکله نفتی تبدیل می‌شود.

مزایای منطقه آزاد چابهار برای تجارت جهانی

منطقه آزاد چابهار نقش تعیین کننده‌ای در تجارت کریدور شمال - جنوب ایفا می‌کند. دارای کوتاه‌ترین، اقتصادی‌ترین و امن‌ترین مسیر جاده‌ای ترانزیت کالا به داخل کشور و کشورهای افغانستان و CIS با بیش از ۳۰۰ میلیون نفر جمعیت است. منطقه آزاد چابهار می‌تواند پل ارتباطی کشورهای عضو ECO و ASEAN باشد. محل تلاقی تجارت شرق (آسیا و اقیانوسیه) با غرب (اروپا و آفریقا) است.

این منطقه مرکز ثقل تجاری کشورهای اسلامی آسیا، آفریقا و اروپا به خصوص در بخش صنایع غذایی (حلال) است. چابهار بندری بین‌المللی برای تامین نیاز ترانزیتی بیش از ۱۱ کشور با جمعیتی بالغ بر ۴۰۰ میلیون نفر می‌باشد.

بنادر چابهار ۳۳۰ مایل دریایی نزدیک‌تر از دبی و دیگر بنادر واقع در خلیج فارس است که باعث صرفه جویی ۴۸ ساعته در رسیدن کالا به بازارهای هدف می‌شود.

چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور است که به آب‌های بین‌المللی راه دارد. چابهار طبق نظریه کارشناسان سازمان ملل یکی از ۵ نقطه جهان است که قابلیت تبدیل شدن به یک مگاپورت را دارد. طبق توافقنامه‌های امضاء شده، امید کشورهای محصور آسیای میانه و افغانستان با ۳۰۰ میلیون جمعیت برای دسترسی به آبراه‌های آزاد است و به خاطر دسترسی به مواد اولیه ارزان و بازارهای پر مصرف شبه قاره هند، آسیای میانه و شاخ آفریقا، قابلیت تبدیل شدن به یک قطب صنعتی را دارد.

از جمله مزایای موقعیت استراتژیک منطقه آزاد چابهار را می‌توان عبور کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب از ایران دانست و تاکید کرد چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی این کریدور نقش کلیدی را در بهره‌برداری از مزایای آن ایفا می‌کند.

قرار گرفتن در خارج از منطقه بحرانی خلیج فارس و قابل اتکا بودن در شرایط بحرانی برای کشور و منطقه، دروازه ورودی به تنگه هرمز که بیش از ۴۸ درصد سوخت جهان و ۷۰ درصد سوخت کشورهای چین و ژاپن از این منطقه تامین می‌شود از دیگر مزیت‌های استراتژیک این منطقه است، ضمن این‌که چابهار دارای ذخایر عظیم معدنی و دریایی برای استقرار صنایع شیلاتی و ساختمانی است.

امکان مشارکت و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و امکان دسترسی به بازارهای بین‌المللی از طریق آبراه‌های آزاد با وجود نیروی کار ارزان و ماهر، از جمله مزیت‌های سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار است.



با توجه به قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر ترانزیت شرق و کریدور شمال جنوب و همچنین تمایل کشور هند به سرمایه گذاری در این بندر، چابهار به موقعیتی مناسبی جهت تبدیل به یک مرکز تجاری تبدیل شده است. کشور هند که در حال تبدیل به یکی از قطب‌های اقتصادی آسیا است، قصد در دست گرفتن بازارهای آسیای میانه و کوتاه‌تر نمودن راه واردات انرژی به کشور خود را دارد. از آنجایی که اختلافات دو کشور هند و پاکستان مدت هاست ادامه دارد، این کشور قصد دور زدن پاکستان و بی نیاز شدن از این کشور برای رسیدن به کشورهای آسیای میانه را دارد، هرچند که این کار هزینه‌های اضافی نیز در بر داشته باشد. کشور هند که به منابع اولیه و انرژی های کشور روسیه نیاز دارد، روابط مناسبی را با این کشور برقرار کرده است. کشور هند برای رسیدن به مقاصد تجاری خود باید از کریدور شمال-جنوب استفاده کند.

با توجه به روابط و مشترکات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی ایران با کشورهای آسیای میانه و همچنین افغانستان، کشور هند استفاده از ایران را برای عبور از این کریدور انتخاب کرده است. از طرفی کشور هند برای رسیدن به مقاصد تجاری خود باید از کریدور شمال-جنوب استفاده کند.

زیرساخت‌های کشور افغانستان با همکاری سه کشور ایران، هند و افغانستان در دست آماده سازی است، که سه محور تجارت و سرمایه گذاری، توسعه زیرساخت‌ها و مدیریت مشترک منابع، مورد تاکید قرار گرفته است. با همکاری ایران، در کشورهای آسیای میانه نیز برخی از زیرساخت‌های لازم (ساختن تونل در کشور تاجیکستان و احداث پل بر روی آمو دریا) ایجاد شده است. با ایجاد و راه اندازی کامل این کریدور، نه تنها کشورهای ایران و هند بلکه کشورهایی مانند افغانستان و برخی از کشورهای آسیای میانه که محصور در خشکی هستند نیز می‌توانند به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشند.

در سال‌های آتی کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی، تمامی مناسبات تجاری خود را از طریق کریدور شمال- جنوب انجام خواهند داد. راه زمینی این کریدور به سواحل اقیانوس آرام ختم خواهد شد و آسیای میانه را به آب‌های آزاد وصل خواهد کرد. کشورهای واقع شده در طول مسیر کریدور، یکی از دو بندر چابهار یا گوادر را برای اتصال به اقیانوس هند انتخاب خواهند کرد، که هر کدام از این دو بندر شرایط و امتیازات خاص خود را دارند. هر کدام دارای کمبودها و نواقصی هستند که برای پیشرفت این بنادر باید رفع شوند. زیرساخت‌ها و تاسیسات این دو بندر باید توسعه یابند. علاوه بر آن، شرایط و جو سیاسی، فرهنگی و اجتماعی هر کدام از مناطق می‌تواند نقش حیاتی و تعیین‌کننده‌ای در پیشرفت ترانزیتی این بنادر داشته باشد.

بندر چابهار دارای جو سیاسی آرام، جو اجتماعی و فرهنگی مناسب، امنیت راه‌های ارتباطی و منطقه ای است که در بندر گوادر دیده نمی‌شود، از طرفی وجود تهدید از طرف کشورهای همسایه و اختلاف با کشورهای همسایه از نقاط ضعف بندر گوادر است.

منابع

۱. پایگاه اطلاع رسانی دولت <http://www.dolat.ir/NSite/FullStory/New>
۲. خلیلی، محسن. منشادی، مرتضی. آزموده، فهیمه، ۱۳۹۰. بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، سال سوم، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۰، ص ۸۱-۱۲۴



۳. پورتال سازمان منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار
۴. پورتال اینترنتی آسیا تایمز <http://www.atimes.com/atimes>
۵. پورتال اینترنتی بندرگوادر <http://www.gwadarport.gov.pk>
۶. سایت اداره کل بنادر و دریانوردی چابهار <http://chabaharport.pmo.ir>



تحلیل آقایان علی ابراهیمی فر و یوسف یحیی پور از اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

چابهار در یکصد کیلومتری بندر گوادر (Gwadar) پاکستان قرار دارد که کار توسعه آن در سال ۲۰۰۶ میلادی توسط چینی‌ها به انجام رسید. همان گونه که گوادر، جایگزینی راهبردی برای کراچی است، در ایران نیز چابهار به عنوان اسکله موازی و راهبردی بندرعباس عمل خواهد کرد. امید بر این است که توسعه چابهار نه تنها باعث افزایش دسترسی به افغانستان، که سبب ساز افزایش امنیت در سیستان و بلوچستان شود.

جنگ تحمیلی این تجربه را به مسئولان اجرایی جمهوری اسلامی ایران آموخت که باید به جنوب شرق کشور و سواحل دریای عمان خصوصاً بنادر خارج از دهانه تنگه هرمز بیشتر توجه نمود و بندر چابهار در مواقع بحرانی در منطقه خلیج فارس زمانی که امکان استفاده از سایر بنادر نباشد، بندر چابهار بهترین گزینه برای استفاده و بهره برداری است و این خارج بودن از محدوده بحران در خلیج فارس می‌تواند پتانسیلی خوب برای این بندر اقیانوسی باشد و از این مزایای ژئوپلیتیکی برخوردار گردد.

در شرقی‌ترین نقطه جنوبی ایران، در کنار سواحل دریای عمان و اقیانوس هند بندر چابهار به عنوان حلقه تکمیلی زنجیره محور ترانزیت شرق کشور و به عنوان پل ارتباطی کشورهای آسیای میانه- جنوب و جنوب شرق آسیا به بازارهای جهانی و پیوند اقتصادی کشورمان با اقتصاد جهانی عمل می‌نماید. به منظور تحقق منویات رهبر معظم انقلاب اسلامی برای توسعه متوازن کشور و عدالت محوری طرح توسعه جنوب شرق کشور یکی از اولویت‌های سیاست کلان جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته است. بندر چابهار به عنوان پیشانی توسعه محور شرق و جنوب شرق در اولویت قرار گرفته و راهبرد توسعه ج.ا.ایران در این منطقه محسوب می‌گردد.

آب و هوای مناسب، پتانسیل‌های اقتصادی تجاری و بازرگانی و دفاعی نظامی می‌تواند به عنوان یک فرصت محسوب شود و اگر از این فرصت‌ها جهت توسعه استفاده نگردد یک تهدید محسوب می‌گردد و می‌تواند تهدیدات نظامی را پررنگ‌تر نماید. حضور نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سواحل دریای عمان و شمال اقیانوس هند نیز جهت امنیت بخشی این مناطق می‌باشد که بالطبع مولفه‌های فرهنگی و اقتصادی نیز امنیت ساز خواهد بود (۱).

جنوبی‌ترین نقطه عبور کرویدر (شرق- غرب) در جهان

بنابر اعلام کارشناسان سازمان ملل، چابهار یکی از مهم‌ترین نقاط عبور در کرویدر ترانزیت و حمل و نقل کالا و جنوبی‌ترین آن در کرویدر (شرق- غرب) است. نقش این بندر، مانند پلی میان کشورهای عضو اکو و آسه آن و سایر کشورهای منطقه آسیا است و



موقعیت رقابت ناپذیر این بندر را در امر ترانزیت تثبیت می کند و مسیر آن در تجارت جهانی نزدیک ترین و کم هزینه ترین مسیر به کشورهای افغانستان و آسیای میانه شناخته شده است.

این پل ارتباطی می تواند هم درآمد اقتصادی را برای جنوب شرق کشور و هم منافع اقتصادی ملی داشته باشد و هم امنیت متقابل برای ایران و کشورهای همسایه و درگیر این پل ارتباطی، ایجاد نماید. کشورهای شرق و جنوب آسیا با غرب آسیا می توانند از این پل ارتباطی عبور کرده و ایران از این فرصت به نفع خود استفاده نماید (۲).

نکات مهم درباره بندر چابهار

بندر چابهار می تواند با احداث یک شبکه حمل و نقل هوایی و زمینی از شمال به کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی متصل گردد و این اتصال را از طریق دریا کامل نماید و به دلیل همین موقعیت استراتژیک، یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای محصور در خشکی در همسایگی شمال ایران و سایر کشورهای جهان خصوصاً جنوب و شرق آسیا ایجاد می نماید و بدین خاطر است که این تنها بندر اقیانوسی ایران، بر اساس نظریه کارشناسان سازمان ملل یکی از ۱۴ نقطه استراتژیک جهان قرار دارد چرا که منافع ۱۱ کشور همسایه ایران را می توان درگیر خود نماید (۳).

نکته مهم دیگر، بندر چابهار به علت خارج بودن از تنگه هرمز و واقع شدن در آبهای آزاد و اقیانوس هند از محیط پر تنش خلیج فارس دور است و می تواند به یک بندر استراتژیک در مواقع بحران در خلیج فارس تبدیل گردد. وجود مرزهای دریایی طولانی ایران در دریای عمان و خاصه آن بندر چابهار که حدوداً ۳۹ درصد مرزهای دریایی ایران در دریای عمان را تشکیل می دهد، آن را به یک پتانسیل خوبی جهت اجرای طرح آمایش سرزمینی مناسب با رویکرد دریایی کرده است (۴).

کوتاه ترین مسیر آسیای مرکزی به آبهای آزاد بین المللی

مسیر ۱۷۴۰ کیلومتری چابهار به مرز ترکمنستان، کوتاهترین مسیر کل کشورهای این منطقه به آبهای آزاد بین المللی است. به عبارتی با صرفه ترین و کم هزینه ترین راه ترانزیتی جهت تأمین نیازهای آسیای میانه به منطقه آزاد چابهار است.

اتصال خط راه آهن سرخس- مشهد- چابهار تحول عظیمی در امر تبادل کالا و سوخت و فعال شدن کریدر و حمل و نقل شمال- جنوب خواهد شد که کشورهای عضو آسیای مرکزی و عضو اکو می توانند بیشترین بهره را از آن ببرند. به غیر از ترکمنستان، اتصال بندر اکتا قزاقستان از این طریق به بندر چابهار مشکل ترانزیت این کشور و راه یافتن آن به آبهای گرم دریای عمان و اقیانوس هند را برطرف خواهد کرد (۵).

ایران از طریق هاب منطقه ای می تواند کشورهای همسایه را به یک وابستگی متقابل برساند و با همکاری های تجاری و اقتصادی به یک کشور محوری در منطقه تبدیل شود، در این میان بندر چابهار به علت داشتن این خصوصیات پس از بندرعباس شرایط تبدیل شدن به یک بندر هاب منطقه ای را دارد (۶).



بیانات مقام معظم رهبری در مورخ ۱۳۸۷/۹/۶

این ساحل عظیم و طولانی بسیار حساس که ما در دریای عمان داریم، در واقع یک گنج است و باید اعتراف کنیم که این را کشف نکرده بودیم. دریای عمان، ساحل دریای عمان و حضور در دریای عمان یک گنج است، یک ذخیره است.

منابع

۱. پایگاه خبری بولتن نیوز (www.bultannews.com)
۲. چاپهار محور توسعه شرق کشور، ۱۳۸۸، ص ۲۹
۳. افراخته حسن، www.SID.ir پاییز ۱۳۸۶
۴. گفتگو با محمدطاهر باقری زاده مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، ماهنامه آغاز، شماره ۱۷، مهر ۱۳۸۸
۵. نشست مدیرعامل منطقه آزاد چابهار با رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس، ۱۳۸۷، ص ۲۵
۶. www.tahlileiran.ir



تحلیل خانم ایران برای از اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

از مجموع سه کریدور ترانزیتی که کارشناسان حمل و نقل در سال ۱۹۹۳ در هلسینکی فنلاند تعیین کردند، دو کریدور شمالی- جنوبی و شرقی- غربی از ایران عبور می کند که از این نظر، بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان به عنوان شاهراه ارتباطی بین این دو کریدور، دارای مزیت های ترانزیتی فوق العاده ای است. این بندر مانند پلی میان کشورهای عضو اکو و آسه آن و سایر مناطق جهان برای ترانزیت کالا و صادرات و انرژی قرار گرفته است که موقعیت غیرقابل رقابت آن را در امر ترانزیت تثبیت می کند. مسیر چابهار از بین کریدورهای مختلف ارتباطی شمال- جنوب و شرق- غرب تجارت جهان، نزدیکترین و باصرفه ترین مسیر به کشورهای افغانستان و آسیای میانه است، ولی با وجود این مزیت ها و قابلیت های بی نظیر، نادیده گرفته شده است.

رشد اعجاب انگیز سهم جنوب شرق و شرق آسیا در تجارت جهانی (بیش از ۴۵ درصد تجارت جهانی) و نقش ویژه کشورهای آسیای میانه از یک سو و خلیج فارس از سوی دیگر به عنوان منطقه انرژی (نفت و گاز) اهمیت محور شرق ایران به عنوان مرکز و محل تلاقی مناطق استراتژیک مذکور را صد چندان کرده است، به گونه ای که به جرات می توان گفت جایگاه سیاسی و جغرافیایی این پهنه از سرزمین ما می تواند تامین کننده منافع ملی ایران باشد؛ در این میان، بسط گسترده مبادلات بازرگانی- تجاری ایران با استفاده از قابلیت های بالقوه سرزمینی از طریق ترانزیت می بایست یکی از مهمترین برنامه ها باشد، اما وضعیت توسعه نیافته این منطقه وقتی دلخراش تر می گردد که دریاییم کمی آن طرف تر، دولت پاکستان به کمک چینی ها به سرعت در حال سرمایه گذاری و توسعه بندر و منطقه آزاد "گوادر" است تا از فرصت های بالقوه در جهت تامین منافع ملی حداکثر بهره برداری را نماید. در این راه، احداث خط آهن و راه های ارتباطی به طول ۱۰۰۰ کیلومتر از این بندر به کشورهای منطقه و اسکله های ۲۰۰ هزار تنی، تنها بخشی از این طرح است. تاکنون سرمایه گذاری های خارجی کلانی جذب این کار شده و شرکت های بین المللی متعددی از کشورهای نظیر چین، امارات متحده عربی و آمریکا به این منطقه آمده اند تا توسعه گوادر سرعت بگیرد.

در این تحقیق کوشش شده است تا با بررسی و تحلیل داده های به دست آمده از تحولات و پیشرفت هایی که در چند سال اخیر (از سال ۲۰۰۲ به بعد) در بنادر چابهار و گوادر پاکستان به عنوان دو رقیب استراتژیک در امر ترانزیت منطقه ای رخ داده است، نگاهی به جایگاه هر یک در امر ترانزیت منطقه ای داشته باشیم.

صرف ایجاد منطقه آزاد تجاری گوادر که فاصله ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر با مرزهای ایران دارد، در بردارنده آثار مثبت و منفی برای ایران است که به مراتب در شرایط کنونی، آثار منفی آن بیش از آثار مثبت است.



۱. آثار منفی: عینی‌ترین و مهم‌ترین اثر منفی این طرح، تضعیف ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در جنوب شرقی ایران است. این مهم در سطح کلان‌تر، طرح استراتژیک محور شرق را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. مزیت قابل توجه و مهم بندر گوادر در مقایسه با چابهار، نزدیکی این بندر به کراچی و اتصال آن از طریق بزرگراه مکران است.
۲. آثار مثبت: از جمله آثار مثبت توسعه و تجهیز بندر آزاد گوادر، فراهم شدن زمینه توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران و پاکستان و در سطح خردتر، پیوند دو منطقه آزاد چابهار و گوادر است. از آنجا که روابط تجاری غیرنفتی دو کشور به دلیل مسائل مرزی، در سطح پایینی قرار دارد. در شرایطی که دو منطقه آزاد تجاری ایران و پاکستان در فاصله‌ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر قرار گرفته‌اند، پیوندهای اقتصادی و تجاری این دو منطقه می‌تواند در توسعه و تنوع روابط تجاری و طرح‌های مشترک سرمایه‌گذاری موثر واقع شود. یکی از موانع کنونی توسعه منطقه آزاد چابهار در مقایسه با دو منطقه آزاد کیش و قشم، فاصله زیاد آن با مراکز تجاری و اقتصادی منطقه خلیج فارس است که توسعه بندر گوادر با مشارکت گسترده چینی می‌تواند در رفع این مشکل تأثیرگذار باشد.

مقایسه فاصله دو بندر تا آسیای میانه

از آنجا که بندر گوادر تنها از نظر تجارت ترانزیت با ازبکستان و تاجیکستان و ترکمنستان می‌تواند با چابهار رقابت کند و دیگر مناطق این ناحیه در فاصله خیلی دوری از گوادر قرار دارند، ترانزیت از طریق گوادر برای دیگر کشورها اصلاً به صرفه نیست، بنابراین در اینجا فقط به بررسی فاصله‌های ترانزیتی این سه کشور می‌پردازیم.

۱. ترکمنستان: کوتاه‌ترین مسیر جاده‌ای بین گوادر و عشق‌آباد، ۲۵۶۵ کیلومتر است؛ بنابراین گوادر از این نظر نسبت به چابهار (۲۳۰۴ کیلومتر) و بندرعباس (۲۴۰۱ کیلومتر) دارای عدم مزیت است.
۲. ازبکستان: کوتاه‌ترین مسیر مواصلاتی بین گوادر و تاشکند، مسافتی نزدیک به ۲۹۱۲ کیلومتر دارد که نسبت به چابهار و بندرعباس به ترتیب ۱۹۸ و ۲۶۶ کیلومتر از لحاظ فاصله دارای مزیت است.
۳. تاجیکستان: کوتاه‌ترین مسیر جاده‌ای بین گوادر تا دوشنبه (۲۲۴۶ کیلومتر) نسبت به چابهار و بندرعباس به ترتیب با اختلاف ۲۱۳ کیلومتر و ۲۸۸ کیلومتر، دارای مزیت است.

بنابراین گوادر برای ترانزیت به تاجیکستان و ازبکستان، از لحاظ مسافت جاده‌ای، نسبت به چابهار دارای مزیت است، اما در مورد ترکمنستان و افغانستان، شرایط به نفع چابهار است. از طرف دیگر، کشورهای دیگر آسیای میانه (قزاقستان و قرقیزستان) و کشورهای بالقوه برای ترانزیت کالا مثل روسیه و آذربایجان دارای فاصله زیادی تا گوادر هستند و این بندر برای ترانزیت به این کشورها شناسی کمتری نسبت به چابهار دارد.

مقایسه اسکله‌های موجود در دو بندر

با وجود اینکه بندر چابهار همچنان در حال اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌باشد، بندر گوادر به دنبال تکمیل فاز دوم توسعه این بندر و سپس اجرای فاز سوم این طرح است. لازم به ذکر است که بندر چابهار پس از اجرای فاز دوم این طرح (که



به دلیل مالی و زیست‌محیطی متوقف شده است) قابلیت پذیرش تانکرهای نفتی با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن وزن مرده (Dead Weight) و کشتی‌های کانتینری ۸۶۰۰ - ۵۲۰۰ TEU و کالاهای عمومی و فله خشک به ظرفیت ۱۵۰۰۰ تا ۳۰۰۰۰ و ۶۵۰۰۰ تا ۲۰۰۰۰ تن وزن مرده و حمل ۶۰۰۰ خودرو را خواهد داشت، در صورتی که بندر گوادر پس از اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌تواند تا سقف ۳۰ هزار وزن مرده بارهای حجیم و تا ۲۵ هزار تن وزن مرده بار کانتینری کشتی‌ها را جابه‌جا کند و فاز دوم نیز شامل احداث ۹ لنگرگاه اضافی متشکل از چهار لنگرگاه کانتینری، یک پایانه بارهای حجیم برای کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۰۰ هزار وزن مرده، یک ترمینال غلات، ترمینال کشتی‌های رو-رو و دو ترمینال سوختگیری کشتی‌های ۲۰۰ هزار تن وزن مرده و توسعه دو اسکله کانتینری است. با احداث تاسیسات و تسهیلات مزبور، بندر گوادر می‌تواند به مهمترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل شود. فاز دوم طرح توسعه این بندر قرار بود در سال ۲۰۱۰ به اتمام برسد که به دلیل تحولات سیاسی کشور پاکستان، به تاخیر افتاده است.

ویژگی‌ها	گوادر بعد از اجرای فاز دوم	چابهار
تعداد اسکله‌ها	۱۲	۴
طول کانال (کیلومتر)	۴/۵	۱/۵
عمق کانال M	۲۰	۱۲/۵
ترافیک بار TEU	-	۱۸۴۲۸
پذیرش کشتی	-	۶۴۷

مقایسه هزینه‌های توسعه دو بندر

براساس مناقصه طرح و ساخت بندر چابهار که به صورت بین‌المللی برگزار و قرارگاه خاتم‌الانبیا برنده آن شده است، قیمت اجرای پروژه برابر ۳۴۱ میلیون دلار مقطوع است که قرار بود که به صورت فاینانس و از بانک‌های خارجی تامین شود، اما به گزارش منابع رسمی، این بانک خارجی از کشور آلمان، از در اختیار قرار دادن منابع مالی لازم امتناع کرده و ادامه اجرای این طرح در هر صورت با مشکل مواجه خواهد شد.

در مقابل، هزینه‌های صرف شده برای توسعه فاز یک طرح توسعه بندر گوادر ۱۴/۹ بلیون روپیه (۲۴۸ میلیون دلار) بود که در ۳۶ ماه تکمیل شد و در مارچ ۲۰۰۵ به اتمام رسید. اجرای فاز دوم نیز با حمایت و سرمایه‌گذاری دولت چین صورت می‌گیرد که حجم سرمایه‌گذاری آن با احداث خط راه‌آهن و خطوط لوله انتقال انرژی بین چین و پاکستان چیزی حدود ۶۰۰ میلیون تا یک میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. پس همانگونه که ذکر شد دولت پاکستان در تامین هزینه‌های ساخت بندر گوادر نسبت هم‌تایان خود در ساخت و توسعه بندر چابهار بسیار قوی‌تر عمل کرده است.



مقایسه میزان پیشرفت و سرعت اجرای دو پروژه

مدت زمان تعیین شده برای اجرای فاز یک پروژه توسعه بندر چابهار، ۱۰۰۰ روز (۳۳ ماه) در نظر گرفته شده بود که از سال ۲۰۰۵ شروع شد، اما پس از گذشت این مدت، نتایج حاصله از اجرای این طرح، پیشرفت چندانی را نشان نمی‌دهد و کارهایی که انجام شده مربوط به ساخت اسکله‌های جداره‌ای قسمت دایک این طرح و ساخت موج‌شکن است که کار ساخت آن بعد از گذشت ۷ سال از موعد مقرر هنوز ادامه دارد.

از طرف دیگر، فاز اول پروژه توسعه بندر گوادر توسط شرکت مهندسی بنادر چین در سال ۲۰۰۲ شروع و در سال ۲۰۰۵ به اتمام رسید (مدت زمان اجرای این پروژه هم حدود ۳۳ ماه بود). فاز دو هم قرار بود تا سال ۲۰۱۰ به پایان برسد که همانگونه که قبلاً توضیح داده شد، به دلیل تغییرات سیاسی این کشور فعلاً متوقف شده و این فرصت برای چابهار بوجود آمده است تا با تسریع کارهای توسعه‌ای این بندر، فرصت از دست رفته را دوباره به دست بیاورد.

مقایسه زیرساخت‌های مواصلاتی دو بندر

جاده‌های ارتباطی - پروژه‌های حمل و نقلی در حال توسعه و ساخت در بندر گوادر به شرح زیر است:

۱. احداث خط راه‌آهن گوادر به دالبین: با استفاده از این خط، بندر گوادر از طریق مسیر زاهدان - تفتان - دالبین - کویت به ایران متصل می‌شود.
۲. احداث جاده گوادر - تربت - هوشاب - خوزدار که در حال ساخت است.
۳. احداث جاده احمدوی - گوادر.
۴. احداث خط آهن ایران - گبد - گوادر: این خط آهن بندر گوادر را به شمال بندر چابهار متصل می‌کند.

در عین حال بانک توسعه آسیا، ۵۰۰ میلیون دلار برای توسعه پروژه جاده‌ای گوادر اختصاص داده است که بلوچستان پاکستان و ایالات مرزی را به افغانستان و آسیای میانه متصل می‌کند.

در مقابل، اتصال بندر چابهار به سرزمین اصلی و وجود راه‌های زمینی، امکان ارتباط با سایر نقاط کشور و همچنین کشورهای همجوار آسیای میانه را فراهم کرده است. وجود ترمینال باربری با پذیرش روزانه حدود ۱۰۰۰ دستگاه کامیون، امکان حمل انواع کالاهای تولیدی، وارداتی و ترانزیتی را از طریق راه‌های زمینی تسهیل می‌کند. لازم به ذکر است که یکی از اقدامات مهم در جهت تسهیل ترانزیت، ساخت جاده چابهار - نیکشهر - ایرانشهر است که به زودی به اتمام خواهد رسید. ولی نکته مهم، عرض کم این جاده و جاده چابهار - زاهدان است که برای تسهیل امر ترانزیت می‌بایست بازسازی و تعریض شوند.

خطوط لوله: پروژه ۱۵۰۰۰ کیلومتری خطوط گازی سراسری افغانستان، از ترکمنستان شروع و از طریق قلمروی افغانستان به گوادر و دیگر نقاط پاکستان انتقال می‌یابد و پیش‌بینی می‌شود تا گاز طبیعی ترکمنستان را به پاکستان و بازارهای جهانی برساند. انجام این پروژه، به بعد از توسعه بندر گوادر موکول شده است.



مسیرهای هوایی: گوادر در مسیر راه‌های هوایی بین‌المللی قرار دارد. در این مسیر، چهار فرودگاه گوادر، پسنی، اورمارا و جیونی وجود دارند که دو تا از این فرودگاه‌ها (گوادر و پسنی) بین‌المللی هستند. دولت مرکزی ۱۳۴ بلیون روپیه به این پروژه اختصاص داده است. در حال حاضر گوادر دارای یک فرودگاه بسیار کوچک مخصوص هواپیماهای فوکر است و برای پذیرایی خطوط هوایی برجسته باید توسعه یابد. عمان وام بلاعوض ۷ میلیون دلاری برای به‌روزرسانی آن تخصیص داده است و ۶۵۳/۳۵ میلیون باقیمانده برای گسترش آن توسط دولت و اداره هواپیمایی داخلی تامین می‌شود.

در مقابل، تنها فرودگاه چابهار در فاصله ۴۰ کیلومتری این شهر و در شهر کنارک قرار دارد که متعلق به نیروی هوایی ارتش است. لازم به ذکر است چون این فرودگاه در یک منطقه نظامی واقع شده، هیچ هواپیمایی حق فرود و پرواز در شب را ندارد که این موضوع از معضلات اساسی این فرودگاه است. مسوولین منطقه آزاد درصدد ایجاد فرودگاه بین‌المللی در این منطقه هستند که تا به امروز به جز اختصاص زمین به این موضوع، هیچ‌گونه اقدام دیگری صورت نگرفته است.

انرژی: برق قسمت اعظم منطقه گوادر را ایران تامین می‌کند و مناطق دیگر این ناحیه دارای ژنراتورهای تولید برق مستقل هستند. بیشترین مقدار نفت سفید، گازوئیل و بنزین از طریق ایران وارد می‌شود و چون تفاوت قیمت بنزین ایران و پاکستان خیلی زیاد است، بنابراین قاچاق آن از ایران روزبه‌روز در حال افزایش می‌باشد. طرح توسعه بندر و دیگر طرح‌های جانبی نیازمند انرژی زیادی است، به همین دلیل حکومت پاکستان برای تامین این انرژی، با دولت ایران قراردادی را به امضا رساند تا دولت ایران ۳۳۲ کیلووات برق برای گوادر مهیا کند. بنابراین با توجه به منابع انرژی غنی ایران، در این زمینه چابهار نسبت به گوادر دارای مزیت است.

در فاصله ۲۰۰ کیلومتری چابهار، بندر گوادر واقع شده که تمام شرایط استراتژیکی چابهار را دارد و آنها هم فکر ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه را در سر می‌پروراند و غفلت مسوولان و برنامه‌ریزان برای اجرای طرح توسعه چابهار سبب شده که دست به کار شده و با کمک چینی‌ها، کار ساخت این بندر را در سال ۲۰۰۲ شروع کنند. این طرح در دو فاز طراحی شده که با احداث تاسیسات و تسهیلات فاز دوم، به مهمترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل می‌شود. هزینه‌هایی که برای فاز یک طرح صرف شده ۲۴۸ میلیون دلار بوده و هزینه‌های مورد نیاز برای فاز دوم را هم ۶۰۰ میلیون دلار در نظر گرفته‌اند که این فاز در سال جاری میلادی به اتمام خواهد رسید.

با این وجود، چابهار در برخی زمینه‌ها مثل فاصله کمتر تا افغانستان، قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان و تاجیکستان و امنیت داخلی مناسب‌تر و برتری در زمینه آموزش، تامین انرژی و امکانات رفاهی، نسبت به بندر گوادر دارای برتری است و هنوز جای امیدواری وجود دارد که با بهره‌گیری از این امکانات بالقوه، ترانزیت آسیای میانه به طور انحصاری در اختیار بندر چابهار قرار گیرد، اما مهم این است که این برتری‌ها، توانایی رقابت با کارهای عمرانی عظیمی که در بندر گوادر صورت می‌گیرد ندارد و تعویق و تاخیر در ساخت و توسعه بندر چابهار به هر دلیلی، خواه زیست محیطی و چه مالی، این بندر را چندین قدم از این رقابت عقب خواهد انداخت. (۱)



اهداف چین و پاکستان از تجهیز و توسعه بندر آزاد گوادر

الف- پاکستان :

۱. توسعه منطقه ای: ایجاد منطقه آزاد گوادر عامل مهم گسترش فعالیت های اقتصادی در ایالت عقب مانده بلوچستان است. نتایج عمده این طرح اجرای طرح های زیرساختی حمل و نقل، ارتباطات و ترانزیت کالا می باشد. وجود این فعالیت ها، ضمن ایجاد اشتغال، رشد فرهنگی و سیاسی این ایالت را به همراه می آورد. علاوه بر این، آثار اقتصادی مثبتی نیز برای اقتصاد در حال توسعه این کشور در بردارد. از جمله این آثار فراهم شدن زمینه صادرات منابع معدنی از جمله منابع مس منطقه ساینداک بلوچستان است که در حال بهره برداری می باشد.
۲. خارج کردن فعالیت های اقتصادی و تجاری پاکستان از انحصار بندر کراچی : بندر کراچی در حال حاضر پایتخت اقتصادی پاکستان به شمار می رود و اکثریت فعالیت های اقتصادی، تجاری و صنعتی این کشور در کراچی متمرکز شده است. افزایش فعالیت های تروریستی، افزایش اختلافات مذهبی و سیاسی در این بندر، ساختار اقتصادی این کشور را به لحاظ جذب سرمایه گذاری های خارجی و فعالیت های تجاری منطقه ای دچار آسیب پذیری کرده است. بنابراین انتقال، تغییر و تمرکز برخی از فعالیت های اقتصادی و تجاری در گوادر از آسیب پذیری پاکستان در این زمینه می کاهد.
۳. تقویت نیروی دریایی : دولت پاکستان علاوه بر بهره برداری های سیاسی و اقتصادی از بند گوادر، درصدد استفاده نظامی و امنیتی از این بندر نیز می باشد. یکی از آسیب پذیری های مهم پاکستان در رقابت های امنیتی و دفاعی با هند، عقب ماندگی نیروی دریایی این کشور در مقایسه با هند و استقرار این نیروها در بند کراچی است. بنابراین دولت پاکستان درصدد است با استقرار بخشی از نیروی دریایی این کشور در گوادر که فاصله زیادی با کشور هند دارد، ضمن اینکه این نیرو را از دسترس هند خارج سازد، آن را برای حمایت و پشتیبانی ارتش در جنگ احتمالی با هند آماده و تقویت کند. بنابراین در ساخت و تجهیز این بندر، برخی بهره برداری های نظامی نیز پیش بینی شده است.
۴. فراهم کردن زمینه های ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی : استقلال کشورهای آسیای مرکزی و نیاز این کشورها به باز شدن درهای اقتصاد جهانی به روی آنها و همچنین تثبیت تدریجی شرایط سیاسی و اقتصادی افغانستان فرصت بی بدیل و ارزشمندی را برای پاکستان جهت فراهم کردن زمینه های ترانزیت کالا از و به این کشورها به وجود آورده است. بدون تردید موفقیت پاکستان در استفاده بهینه از این فرصت در شرایط رقابتی شدید با ایران، تجهیز و توسعه منطقه آزاد گوادر و اتصال ریلی و جاده ای این منطقه به مرزهای افغانستان است.
۵. ارتباطات گسترده تر با منطقه خلیج فارس و ایفای نقش در بازار جهانی نفت : از جمله اهداف استراتژیک و بلند مدت مقامات پاکستان در توسعه بند آزاد گوادر ، فراهم کردن زمینه های ارتباطات تجاری و اقتصادی گسترده تر با منطقه حساس و مهم خلیج فارس است. به اعتقاد رهبران این کشور، پاکستان با وجود مجاورت با خلیج فارس، نتوانسته است از فرصت مشارکت مستقیم در صنایع نفت و گاز و یا حداقل پشتیبانی این صنایع در بازار جهانی انرژی و در نتیجه کسب درآمدهای لازم بهره برداری نماید. با این حال، شرایط کنونی با وجود منابع عظیم نفت گاز آسیای مرکزی و انتقال آن به بازارهای جهانی از یک طرف و طرح های ملی و منطقه ای توسعه صنعت انرژی در خلیج فارس و تقویت پتانسیل های صنعتی، تجاری و خدماتی کشورهای منطقه از طرف دیگر، بهترین شرایط برای توسعه و تعمیق تعاملات اقتصادی



و تجاری با منطقه است. توسعه و تجهیز بندر گوادر به عنوان یک منطقه واسط تجاری بین کشورهای خلیج فارس و کشورهای آسیای جنوب شرقی به ویژه چین و همچنین آسیای مرکزی به عنوان یک پایانه نفتی برای تجارت نفت خلیج فارس و آسیای مرکزی به بازارهای جهانی در این زمینه بسیار قابل توجه است. در این راستا، اسلام آباد تلاش دارد کشورهای عربی را تشویق به فعالیت و سرمایه گذاری در این طرح کند و تاکنون سلطان نشین عمان آمادگی خود را اعلام کرده است.

۶. توسعه روابط تجاری و اقتصادی با ایران: یکی دیگر از اهداف مقامات پاکستان از تجهیز و توسعه بندر گوادر، گسترش روابط تجاری و اقتصادی با ایران است. تجارت غیر نفتی ایران و پاکستان به دلیل شرایط نامساعد جغرافیایی و در نتیجه فقدان راه های مواصلاتی خشکی میان دو کشور از کمیت و کیفیت قابل توجهی برخوردار نیست، این در حالی است که دو کشور عضو سازمان منطقه ای اگو می باشند. با این حال، با وجود منطقه آزاد چابهار در کنار مرزهای پاکستان، ایجاد منطقه آزاد گوادر می تواند در توسعه و نوع روابط تجاری دو کشور موثر باشد. علاوه بر این نگاه بلند مدت پاکستانی ها به متغیر ایران، فراهم شدن زمینه های ارتباط خشکی این کشور با اروپا و بهره برداری از کریدور شمال - جنوب می باشد.

ب- چین:

۱. اتصال مناطق غربی چین به بازارهای جهانی: مهمترین هدف چینی ها در بعد ملی، فراهم کردن زمینه اتصال و ارتباط مناطق غربی چین به بازارهای جهانی است. این مهم ناشی از در اولویت قرار گرفتن مناطق غربی چین در فرآیند توسعه اقتصادی این کشور می باشد چرا که این مناطق عمدتاً مسلمان نشین می باشند و از منابع عظیم نفت و گاز نیز برخوردار هستند. این مناطق نسبت به مناطق شرقی، جنوبی و مرکزی این کشور در طول دو دهه گذشته از سرعت رشد به مراتب پایین تری برخوردار بوده اند. با توجه به برنامه های اقتصادی چین در این منطقه، اتصال این منطقه به بازارهای جهانی از اولویت برخوردار می باشد. این مهم از طریق بزرگراه قره قروم که مرکز ایالت سین کیانگ چین را به اسلام آباد متصل می سازد و سپس ادامه آن تا بندر گوادر، در حال پیگیری است. علاوه بر این مشارکت چینی ها در توسعه و تجهیز سیستم ریلی پاکستان نیز در این راستا قابل ارزیابی است.

۲. ایجاد مرکزی تجاری - اقتصادی اختصاصی در منطقه خلیج فارس: دولت چین در راستای بازاریابی، توسعه مراکز فروش تولیدات داخلی و در چارچوب کلی تر بسط قدرت اقتصادی در نقاط استراتژیک جهان، در صدد ایجاد تأسیسات و نهادهای اقتصادی و تجاری است. از جمله مناطق مورد نظر چینی ها خلیج فارس و کشورهای پاکستان و افغانستان می باشد. بدون تردید منطقه آزاد گوادر نقش موثری در حضور اقتصادی و تجاری چین در منطقه خلیج فارس دارا می باشد و پیش بینی می شود که این بندر به سکوی صادرات کالاهای چینی در منطقه تبدیل شود. علاقه چینی ها به مشارکت در این طرح عمدتاً ناشی از نداشتن دست برتر در بازارهایی همچون دوبی، عربستان و ایران است. جدای از بازاریابی، متمرکز شدن شرکت ها و موسسات فنی و صنعتی چین در گوادر، امکان مشارکت آنها را در طرح های نفت و گاز منطقه، تسهیل می کند. با توجه به مطالب بالا، چینی ها تلاش دارند با به کارگیری تجربه موفق آزاد شهرهای خود، بندر گوادر را نیز به عنوان یک مرکز اقتصادی پاکستانی چینی تجهیز کنند.



۳. بهره برداری نظامی: یکی از اهداف مهم و در عین حال ناگفته چینی ها از مشارکت در بندر آزاد گوادر، احتمالاً فراهم کردن زمینه های حضور نظامی خود در دهانه منطقه حساس و استراتژیک خلیج فارس است. به نظر می رسد از عوامل تمایل چینی ها برای مشارکت در این طرح، تعهد پاکستانی ها به فراهم کردن زمینه های بهره برداری نظامی چین از طریق ایجاد پایگاه نظامی و استفاده از امکانات دریایی و ساحلی بندر است. این مهم با توجه به نیات نظامی مقامات اسلام آباد، با مشکل چندانی مواجه نشده است. در ایجاد چنین شرایطی، بدون تردید حضور نظامی آمریکا و حمله این کشور به افغانستان و احساس ناامنی از سوی چینی ها موثر می باشد. تنها مشکل و مانع در این زمینه، مخالفت متحده ایالات امریکاست. مقامات آمریکایی چندان به اهداف اقتصادی دو کشور در بندر گوادر حساس نیستند و حتی به گونه ای از آن حمایت می کنند. اما نسبت به ایجاد پایگاه نظامی حساس می باشند و خواهان عدم پیگیری این طرح هستند.
۴. علاوه بر موارد فوق، حضور اقتصادی چین در پاکستان را باید در قالب اهداف کلان و بلند مدت این کشور ارزیابی کرد. مقامات یکن بدون تردید تداوم رشد اقتصادی و فرآیند صنعتی شدن خود را در قالب استراتژی برونگرایی و گسترش فعالیت های اقتصادی و تجاری فراتر از مرزهای خود جستجو می کنند. این مهم در نگاه اول به صورت ایجاد همکاری های اقتصادی ریشه دار و نهادینه شده با کشورهای مهم تبلور می یابد.

آثار ایجاد بندر آزاد گوادر بر ایران

صرف ایجاد منطقه آزاد تجاری گوادر که فاصله ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر با مرزهای ایران دارد، در بردارنده آثار مثبت و منفی برای ایران است که به مراتب در شرایط کنونی آثار منفی آن بیش از آثار مثبت است.

آثار منفی

عینی ترین و مهم ترین اثر منفی این طرح، تضعیف ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در جنوب شرقی ایران است. بدون تردید در شرایط کنونی گوادر مهمترین و قوی ترین رقیب تجاری و اقتصادی چابهار به شمار می آید. با وجود اینکه منطقه آزاد چابهار نزدیک به یک دهه است که فعالیت خود را آغاز کرده اما به دلایل مختلف از جمله مشکلات زیرساختی نظیر فقدان سیستم حمل و نقل ریلی و جاده ای و هوایی مناسب نتوانسته است موفقیت چندانی در تجارت و ترانزیت کالا از و به کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی پیدا کند و در شرایط کنونی با توجه به کندی توسعه زیر ساخت های منطقه به دلیل کمبود اعتبارات و مشکلات خاص دیگر، چشم انداز این بهبود موقعیت در میان مدت چندان امیدوار کننده به نظر نمی رسد. این وضعیت به گونه ای است که چابهار با توجه به اهمیت استراتژیک آن هنوز در اقتصاد ملی نیز موقعیت واقعی خود را به دست نیآورده است. در این شرایط وبا توجه به حضور یک قدرت اقتصادی جهان در بندر گوادر و سرمایه گذاری عظیم در آن و همچنین با توجه به سرعت عمل زیاد در اجرای طرح های زیرساختی (حداقل تا ۵ سال آینده)، به نظر می رسد منطقه آزاد چابهار از گردونه رقابت عقب افتد و مزیت نسبی خود را در ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی از دست بدهد. به طور طبیعی، علاوه بر چین و پاکستان، افغانستان نیز می تواند از منافع ترانزیت کالا به آسیای مرکزی بهره لازم را ببرد و بنابراین مشوق این امر می باشد.



این مهم در سطح کلان تر، طرح استراتژیک محور شرق را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. مزیت قابل توجه و مهم بندر گوادر در مقایسه با چابهار نزدیکی این بندر به کراچی و اتصال آن از طریق بزرگراه مکران است. بدون تردید، نزدیکی و اتصال پایتخت اقتصادی پاکستان به گوادر، عامل بسیار مهمی در توسعه و تجهیز این بندر می باشد. از سوی دیگر ایجاد بندر آزاد گوادر باعث جذب و تمرکز فعالیت های اقتصادی و تجاری بسیاری از کشورها در این بندر با توجه به سرعت عمل در فرآیند توسعه و تجهیز زمینه های ارتباطی آن می باشد.

یکی از الزامات توسعه اقتصادی و تجاری منطقه خلیج فارس، وجود یک مرکز تجاری در سواحل شمالی آبهای دریای عمان می باشد. چابهار و گوادر بهترین موقعیت را برای این مهم دارند. بدون تردید هر یک از این دو منطقه که سریع تر به نتیجه برسند و از امکانات و تسهیلات بیشتری برخوردار گردند، بیشتر می توانند فعالیت های اقتصادی و تجاری را جذب نمایند. علاوه بر موارد فوق، به طور طبیعی ایجاد پایگاه نظامی و تجهیز نیروهای دریایی و هوایی پاکستان و چین در کنار مرزهای آبی و خاکی ایران، حساسیت ها و آسیب پذیری های خاص خود را همراه دارد.

آثار مثبت

از جمله آثار مثبت توسعه و تجهیز بندر آزاد گوادر، فراهم شدن زمینه توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران و پاکستان و در سطح خردتر، پیوند دو منطقه آزاد چابهار و گوادر می باشد. چنانکه قبلاً نیز بیان گردید، روابط تجاری غیر نفتی دو کشور به دلیل شرایط جغرافیایی مرزهای دو کشور در سطح پایینی قرار دارد. در شرایطی که دو منطقه آزاد تجاری ایران و پاکستان در فاصله ای کمتر از ۴۰۰ کیلومتر قرار گرفته اند، پیوندهای اقتصادی و تجاری این دو منطقه می تواند در توسعه و تنوع روابط تجاری و طرح های مشترک سرمایه گذاری موثر واقع شود. یکی از عوامل کنونی توسعه منطقه آزاد چابهار در مقایسه با دو منطقه آزاد کیش و قشم، فاصله زیاد آن با مراکز تجاری و اقتصادی منطقه خلیج فارس می باشد که توسعه بندر گوادر با مشارکت گسترده چینی می تواند در رفع این مشکل تأثیر گذار باشد.

نتیجه گیری

۱. توسعه و تجهیز بندر گوادر و تبدیل آن به یک منطقه آزاد تجاری و صنعتی، در حال حاضر به نماد دوستی چین و پاکستان تبدیل شده است. به نظر می رسد با توجه به حجم گسترده همکاری های اقتصادی دو کشور، اجرای طرح های اقتصادی مشترک و سرمایه گذاری عظیم چینی ها در پاکستان، اسلام آباد به متحد اقتصادی و تجاری پکن در جنوب و غرب آسیا تبدیل شود. بدون تردید این همکاری ها با توجه به روند رو به رشد موقعیت چین در اقتصاد جهانی افزایش می یابد.
۲. توسعه و تجهیز گوادر و تسریع در اجرای طرح های مورد نظر، برای چین و پاکستان از اهمیت خاصی برخوردار می باشد. پاکستان به این طرح به عنوان طرحی استراتژیک برای ارتقای جایگاه منطقه ای خود به ویژه در روابط تجاری با آسیای مرکزی و خلیج فارس نگاه می کند. مقامات چین نیز، گوادر را اولین تجربه عملی در زمینه نهادینه کردن موقعیت اقتصادی و تجاری و حتی نظامی این کشور در ماورای مرزهای ملی و کشورهای مجاور ارزیابی می کنند.



- بنابراین نتیجه بخش بودن این مشارکت و سرمایه گذاری برای آنها بسیار مهم است چرا که می تواند الگو مناسبی برای برنامه های آینده در دیگر مناطق باشد.
۳. به نظر می رسد با توجه به کارگیری الگوی موفق آزاد شهرهای جنوبی چین در ساختار گوادر، این بندر به یکی از سه منطقه فعال اقتصادی و تجاری در کنار دوبی و بندر عدن در منطقه تبدیل شود.
۴. توسعه و تجهیز گوادر با توجه به سرعت عمل در اجرای طرح ها و وجود تأسیسات سنگین زیرساختی، چابهار را در معرض رقابتی سخت در زمینه ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین مرکزیت تجاری و اقتصادی در دریای عمان قرار می دهد.
۵. در این شرایط لازم است با درک دقیق و واقعی شرایط در حال ظهور، توسعه و تجهیز منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار جدی گرفته شود. تثبیت شرایط کنونی، ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در خطر قرار می دهد. پیشنهاد می شود با بهره گیری از تجربه پاکستان در بندر آزاد گوادر، زمینه فعالیت و مشارکت قدرت های اقتصادی در چابهار فراهم گردد و با در نظر گرفتن اعتباری خاص و قابل توجه، طرح های زیر ساختی از جمله سیستم حمل و نقل ریلی، جاده ای و هوایی و همچنین تجهیز بندرگاه های منطقه جدی گرفته شود. چابهار در مقایسه با دو منطقه آزاد دیگر از مزیت بیشتر و حساس تری به لحاظ ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی برخوردار بود. بدون تردید، اگر چابهار توانسته بود در طول یک دهه گذشته جایگاه واقعی خود را در تعاملات اقتصادی و تجاری منطقه پیدا کند، بندر گوادر نمی توانست به عنوان یک رقیب جدی خود را نشان دهد. در هر حال جدای از پیشنهاد فوق، لازم است برنامه ریزی های میان مدت و بلندمدت منطقه آزاد چابهار با توجه به شرایط ایجاد شده انجام گیرد و به نوعی زمینه همکاری دو منطقه فراهم شود. این مهم الزاماً نیازمند یک عزم ملی و همه جانبه است. (۲)

منابع

۱. مقایسه تطبیقی مزیت ها و قابلیت های بنادر گوادر پاکستان و چابهار ایران. ناصر سعیدی (استادیار دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر)، فاروق رئیسی (دانشجوی کارشناسی ارشد دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر)، دامون رزمجویی (عضو هیات علمی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر) و قنبر تنیکو (کارشناس مدیریت و بازرگانی دریایی).
۲. توسعه بندر آزاد گوادر: همکاری چینی - پاکستانی و آثار آن بر ایران. دکتر علیرضا سلطانی. معاونت پژوهش های سیاست خارجی / گروه مطالعات اقتصاد سیاسی بین الملل.



تحلیل آقایان رسول قبری ممان و مانی مقدم از سازمان بنادر و دریانوردی تهران

پرسش: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

پاسخ:

مقدمه

در فاصله ۲۰۰ کیلومتری چابهار، بندر گوادر واقع شده که تمام شرایط استراتژیکی چابهار را دارد و آنها هم فکر ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه را در سر می‌پروراند و غفلت مسوولان و برنامه‌ریزان برای اجرای طرح توسعه چابهار سبب شده که دست به کار شده و با کمک چینی‌ها، کار ساخت این بندر را در سال ۲۰۰۲ شروع کنند. این طرح در دو فاز طراحی شده که با احداث تاسیسات و تسهیلات فاز دوم، به مهمترین بندر استراتژیکی منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل می‌شود. هزینه‌هایی که برای فاز یک طرح صرف شده ۲۴۸ میلیون دلار بوده و هزینه‌های مورد نیاز برای فاز دوم را هم ۶۰۰ میلیون دلار در نظر گرفته‌اند که این فاز در سال جاری میلادی به اتمام خواهد رسید.

آثار مثبت و منفی بندر گوادر برای ایران

در شرایطی کنونی آثار منفی احداث بندر گوادر برای ایران به مراتب بیش از آثار مثبت است.

۱- آثار منفی: عینی‌ترین و مهم‌ترین اثر منفی این طرح، تضعیف ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در جنوب شرقی ایران است. این مهم در سطح کلان‌تر، طرح استراتژیکی محور شرق را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. مزیت قابل توجه و مهم بندر گوادر در مقایسه با چابهار، نزدیکی این بندر به کراچی و اتصال آن از طریق بزرگراه مکران است.

۲- آثار مثبت: از جمله آثار مثبت توسعه و تجهیز بندر آزاد گوادر، فراهم شدن زمینه توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران و پاکستان و در سطح خردتر، پیوند دو منطقه آزاد چابهار و گوادر است. از آنجا که روابط تجاری غیرنفتی دو کشور به دلیل مسائل مرزی، در سطح پایینی قرار دارد. در شرایطی که دو منطقه آزاد تجاری ایران و پاکستان در فاصله‌ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر قرار گرفته‌اند، پیوندهای اقتصادی و تجاری این دو منطقه می‌تواند در توسعه و تنوع روابط تجاری و طرح‌های مشترک سرمایه‌گذاری موثر واقع شود. یکی از موانع کنونی توسعه منطقه آزاد چابهار در مقایسه با دو منطقه آزاد کیش و قشم، فاصله زیاد آن با مراکز تجاری و اقتصادی منطقه خلیج فارس است که توسعه بندر گوادر با مشارکت گسترده چینی می‌تواند در رفع این مشکل تأثیرگذار باشد.



بندر چابهار در مقابل بندر گوادر

با وجود اینکه بندر چابهار همچنان در حال اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌باشد، بندر گوادر به دنبال تکمیل فاز دوم توسعه این بندر و سپس اجرای فاز سوم این طرح است. بندر گوادر پس از اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌تواند تا سقف ۳۰ هزار وزن مرده بارهای حجیم و تا ۲۵ هزار تن وزن مرده بار کانتینری کشتی‌ها را جابه‌جا کند و فاز دوم نیز شامل احداث ۹ لنگرگاه اضافی متشکل از چهار لنگرگاه کانتینری، یک پایانه بارهای حجیم برای کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۰۰ هزار وزن مرده، یک ترمینال غلات، ترمینال کشتی‌های رو-رو و دو ترمینال سوختگیری کشتی‌های ۲۰۰ هزار تن وزن مرده و توسعه دو اسکله کانتینری است. با احداث تاسیسات و تسهیلات مزبور، بندر گوادر می‌تواند به مهمترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل شود.

ویژگی‌ها	گوادر بعد از اجرای فاز دوم	چابهار
تعداد اسکله‌ها	۱۲	۴
طول کانال (کیلومتر)	۵/۴	۵/۱
عمق کانال M	۲۰	۵/۱۲
ترافیک بار TEU	-	۱۸۴۲۸ کانتینر در سال
پذیرش کشتی	-	۶۴۷ فروند در سال

با این وجود، چابهار در برخی زمینه‌ها مثل فاصله کمتر تا افغانستان، قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان و تاجیکستان و امنیت داخلی مناسب‌تر و برتری در زمینه آموزش، تامین انرژی و امکانات رفاهی، نسبت به بندر گوادر دارای برتری است و هنوز جای امیدواری وجود دارد که با بهره‌گیری از این امکانات بالقوه، ترانزیت آسیای میانه به طور انحصاری در اختیار بندر چابهار قرار گیرد، اما مهم این است که این برتری‌ها، توانایی رقابت با کارهای عمرانی عظیمی که در بندر گوادر صورت می‌گیرد ندارد و تعویق و تاخیر در ساخت و توسعه بندر چابهار به هر دلیلی، خواه زیست محیطی و چه مالی، این بندر را چندین قدم از این رقابت عقب خواهد انداخت.

در آینده‌های نه چندان دور، کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی، تمامی مناسبات تجاری خود را از طریق کریدور شمال-جنوب انجام خواهند داد. راه زمینی این کریدور به سواحل اقیانوس آرام ختم خواهد شد و آسیای میانه را به آبهای آزاد وصل خواهد کرد. کشورهای واقع شده در طول مسیر کریدور، یکی از دو بندر چابهار یا گوادر را برای اتصال به اقیانوس هند انتخاب خواهند کرد، که هر کدام از این دو بندر شرایط و امتیازات خاص خود را دارند. هر کدام دارای کمبود و نواقصی هستند که برای پیشرفت این بنادر نیاز به رفع آنها است. زیرساختار و تاسیسات آنها نیز، نیاز به گسترش دارند. علاوه بر آن، شرایط و جو سیاسی، فرهنگی و اجتماعی هر کدام از مناطق میتواند نقش حیاتی و تعیین کننده‌ای در پیشرفت ترانزیتی این بنادر داشته باشد.

بندر گوادر دارای موقعیت استراتژیکی مناسبی است که در مسیر کریدور شمال-جنوب واقع شده است. این بندر از نظر زیرساختاری دارای مشکلات اساسی است، که نیاز به سرمایه‌گذاری و رفع آنها است. از نظر امکانات، تاسیسات و اسکله‌های



بندری دچار عقب افتادگی است. در زمینه صنایع تولیدی در این بندر هیچگونه کاری صورت نگرفته است. اما اصلی ترین و اساسی ترین مشکل موجود در بندر گوادر، نبود امنیت است. با توجه به حضور نیروهای شورشی در این منطقه، همواره جان افراد در خطر است. دولت پاکستان که در این منطقه، قدرت کمی دارد، توانایی برقراری امنیت راهها را ندارد. علاوه بر این مشکلات، وجود مواد مخدر و ترانزیت آن در بلوچستان پاکستان از دیگر نگرانیهای موجود است. کشور پاکستان از طرفی نیز همواره مورد تهدید کشور هند بوده است. که در صورت مورد حمله واقع شدن، امنیت بندر گوادر و راههای کریدور شمال-جنوب در معرض خطر خواهد بود.

بندر چابهار به عنوان تنها رقیب بندر گوادر در محور ترانزیت شرق، از نظر زیرساختاری دارای مشکلاتی است که در صورت همکاری دو کشور هند و ایران، رفع خواهد شد. با توجه به ناامنی های موجود در بندر گوادر، چابهار شانس بسیار بیشتری برای در دست گرفتن محور ترانزیت شرق دارد. با توجه به اشتراکات فرهنگی اجتماعی ایران با کشورهای چین و افغانستان و تاجیکستان، میتواند این محور ترانزیت را فعال کند. هدف دو کشور چین و هند در دست گرفتن بازار کشورهای آسیای میانه، روسیه و اروپای شرقی است. همچنین قصد واردات انرژی از کشور روسیه را نیز دارند، که با توجه به به روابط نزدیک دو کشور ایران و هند با کشور روسیه، شانس هند برای در دست گرفتن این بازارها بیشتر خواهد بود. ایران با رشد و توسعه دادن به زیرساختها در بندر چابهار، نباید از تحولات بندر گوادر عقب بماند. مشخص است که آینده ی کریدور شمال-جنوب در دست چابهار خواهد بود و این بندر پیشرفت قابل توجهی را در آینده تجربه خواهد کرد.

بررسی مقایسه ی فاکتورهای اساسی در دو بندر چابهار و گوادر

فاکتورها	بندر گوادر	بندر چابهار
دارا بودن موقعیت استراتژیک	دارد	دارد
زیر ساخت های حمل و نقلی	ضعیف	ضعیف
تاسیسات و تجهیزات بندری	ضعیف	ضعیف
جو سیاسی آرام	ندارد	دارد
جو اجتماعی فرهنگی مناسب	ندارد	دارد
امنیت منطقه ای در بندر	ندارد	دارد
امنیت راه های ارتباطی	ندارد	دارد
ترانزیت مواد مخدر	خیلی زیاد	کم
تهدید از طرف کشورهای همسایه	وجود دارد	وجود ندارد
داشتن اختلاف با کشورهای همسایه	دارد	ندارد

نتیجه گیری

در پایان باید گفت با عنایت به تاکید مقام معظم رهبری در توسعه و توجه به سواحل مکران ، اگر روند توسعه در بندر چابهار به همین شکل و با کمترین سرعت پیش رود، بندر گوادر گوی سبقت را از بنادر ما می رباید...



Masir

Vol 2, No 1 (2015)
ISSN 2423-348X



Happy Norooz



wallpaperholidays.com

**« The First Port & Maritime Analytical
& Didactic E-Newsletter with a view
to Growth & Development Paths of
the World Port & Maritime Industry »**