

امکان سنجی ایجاد بندر خشک در بندر بوشهر با استفاده از تکنیک سوات

هادی چاهشوری^{۱*}، پرویز باورصاد^۲، غلامرضا دلبر^۲

hchahshori@yahoo.com

۱ دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی خارگ

۲ عضو هیات علمی دانشگاه علوم دریایی خارگ

چکیده

با جهانی سازی و گسترش رقابت بین بنادر از سطح ملی به سطح منطقه‌ای و جهانی، بنادر به افزایش بازدهی خود از طریق راهکارهای مختلفی همچون افزایش شیفت کاری، توسعه فیزیکی و همکاری با پورت اپراتورهای بین‌المللی اقدام نموده‌اند. اما در تمامی موارد امکان توسعه فیزیکی بندر وجود ندارد. لذا بنادر مدرن جهان برای حل این مسئله بنادر خشک را به وجود آورده‌اند. بنادر خشک محل دپوی کانتینرها و توزیع آن‌ها به مقصد نهایی خود می‌باشند. بندر بوشهر یکی از بنادر مهم جنوبی کشور است که به دلیل واقع شدن در محیط شهری با مشکل توسعه فیزیکی مواجه است و برای پاسخگویی به حجم عملیاتی پیش‌بینی شده برای آن در برنامه مطالعاتی سازمان بنادر و دریانوردی، احداث بندر خشک ضروری و لازم است. این تحقیق با استفاده از مطالعه تحقیقات گذشته و پرسشنامه عوامل قوت، ضعف، فرصت و تهدید بندر بوشهر را شناسایی و با استفاده از ماتریس سوات به ارزیابی و تدوین استراتژی‌های مختلف پرداخته است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که وضعیت فعلی بندر بوشهر حالت W-O می‌باشد.

واژگان کلیدی: بندر خشک، بندر بوشهر، ماتریس سوات

تاریخ دریافت مقاله : ۹۸/۰۴/۰۳

تاریخ پذیرش مقاله : ۹۸/۰۹/۱۱

مقدمه

با وجود سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی که در ظرفیت پایانه‌های کانتینری انجام می‌شود، مراجعه کشتی‌های بزرگ‌تر و سیل کانتینرهایی که به سوی بنادر جاری می‌شوند عملیات بنادر دریایی را به شدت با مشکل مواجه کرده است [1]. گنجایش بنادر را می‌توان با وسعت دادن آن‌ها افزایش داد اما این امر مستلزم صرف هزینه و زمان بسیار است [2]. مجهز ساختن بنادر یا افزایش بهره‌وری از طریق انواع جدید فناوری، سازمان‌دهی کار یا از طریق سیستم‌های اطلاعاتی از دیگر راه‌های افزایش گنجایش بنادر به شمار می‌روند [3]. مفهوم بندر خشک از بنادر خشک که توسط خطوط راه‌آهن به‌طور مستقیم با پایانه‌های میان‌نقلیه‌ای مرتبط هستند گرفته شده است. در این پایانه‌ها، کانتینرها درست به همان شیوه جابجا می‌شوند که گویی جابجایی آن‌ها در بنادر دریایی صورت می‌گیرد. برای حل ترافیک سنگین در بنادر، بندر خشک به عنوان پشتیبان یک بندر ساحلی مطرح می‌گردد که با انبار کردن کالا و سپس انجام عملیات گمرکی فضای کافی را جهت ورود مجدد به پایانه دریایی به وجود می‌آورد. مفهوم بندر خشک می‌تواند به شناخت راه‌های مختلف انتقال حجم محمولات از جاده‌ها به شیوه‌های حمل و نقل مؤثرتر از لحاظ مصرف انرژی که به محیط‌زیست ضرر کمتری می‌رسانند بیانجامد، تراکم کار در بنادر دریایی را بکاهد و در دستیابی به راه‌حلی جهت ارائه تدارکات بهتر به کشتی‌های باربری در مناطق پشت ساحلی بنادر دریایی مؤثر واقع شود [4].

در حال حاضر در ایران بندر خشک به مفهوم واقعی و اصولی وجود ندارد. اما می‌توان به بندر خشک آپرین در جنوب غربی تهران و منطقه ویژه اقتصادی شماره ۲ بوشهر نام برد. کیفیت مسیرهای مواصلاتی و شبکه ریلی بین بنادر ساحلی و بنادر خشک و نحوه عملکرد ناوگان جاده‌ای و ریلی بر میزان عملکرد و انتخاب مکان‌های بالقوه برای احداث بنادر خشک تأثیرگذار است. وجود سیستم حمل و نقل سریع، قابل اطمینان و برنامه‌ریزی شده بین بنادر ساحلی و بنادر خشک از جمله عوامل موفقیت و بقای بنادر خشک است [5].

با نگاهی به وضعیت موجود ایران و جایگاه جغرافیایی آن درمی‌یابیم که در صورت فراهم آوردن زیرساخت‌های لازم و بخصوص ریلی، ضرورت ایجاد بندر خشک در برخی نقاط ایجاب می‌نماید. یکی از این نقاط بندر بوشهر می‌باشد که

در بین بنادر کشورمان از اهمیت وافری برخوردار است. طبق آمار سازمان بنادر و دریانوردی، بندر بوشهر از مهم‌ترین بنادر در حوزه عملیات کانتینری می‌باشد. اما با توجه به آنکه این بندر در داخل شهر بوشهر واقع شده است با محدودیت‌هایی در جهت توسعه فیزیکی خود مواجه است [6]. بنابراین برای پاسخگویی به حجم کانتینری این بندر لازم است تا بندر خشکی برای آن احداث شود.

بندر خشک

پایانه‌های جدید آرمانی علاوه بر خصوصیات فیزیکی مناسب باید دارای سازمان‌دهی مناسب در ارائه خدمات مختلف و هماهنگ با خصوصیات فیزیکی آن باشد. خصوصیات فیزیکی پایانه‌های جدید ممکن است در وضعیت‌های مختلفی مورد بررسی قرار گیرد که وابسته به ارزش زمین، نزدیکی به بندر یا مراکز اصلی تولید و جذب کالا، موقعیت قرارگیری نسبت به زیرساخت‌های ریلی و هوایی و همچنین میزان دسترسی به شبکه بزرگ‌راهی هستند. امروزه همچنان اکثر میزان تردد کالا به وسیله حمل و نقل دریایی در دنیا انجام می‌گیرد. از سویی دیگر استفاده از کانتینر نیز افزایش قابل توجهی یافته است. همچنین با توسعه بنادر و قابلیت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ حامل کانتینر حجم قابل توجهی از کالا به بنادر سرازیر می‌شود.

"بندر خشک پایانه‌ای ترکیبی در پس کرانه است که به بندری ساحلی متصل است. تجهیزات لازم و کافی برای مواجهه با تردد ناشی از چندین شیوه حمل و نقل اعم از جاده‌ای، ریلی و هوایی در آن در نظر گرفته شده‌اند و مشتریان می‌توانند کالاهای شان را با استفاده از این شیوه‌های مختلف به آن ارسال کنند و یا از آن تحویل گیرند [7]."

علاوه بر خدمات پایه‌ای که پایانه‌های سنتی کالا در پسکرانه ارائه می‌دهند، خدماتی نظیر انبارسازی کالا، نگه‌داری از کانتینرهای خالی، تعمیرات کانتینر، امور گمرکی و ترخیص و پشتیبانی کالا نیز در بنادر خشک ارائه می‌شوند. میزان دسترسی به بندر خشک و همچنین کیفیت واسط‌های جاده‌ای و ریلی، میزان عملکرد هرپایانه را مشخص می‌سازند. در نتیجه، این امر بسیار مهم است که حمل و نقل قابل اطمینان و برنامه‌ریزی شده میان بندر ساحلی و بندر خشک وجود داشته باشد. در بنادر خشک باید با دقت و هوشیاری بیشتری نسبت به پایانه‌های سنتی موجود در

بررسی انواع بنادر خشک

سه دسته اصلی بنادر خشک شامل (بنادر خشک ساحلی) تا شعاع ۲۵ الی ۳۰ کیلومتر از ساحل (بنادر خشک میان ساحل) تا شعاع ۲۵۰ الی ۳۰۰ کیلومتر از ساحل (بنادر خشک فراساحل) با شعاع بیش از میان ساحل و به طور متوسط بیش از ۵۰۰ کیلومتر (این بنادر، جمعیت زیادی را در پیرامون خود جای می‌دهند و با ایجاد کارآفرینی بسیار بالا، واردات، صادرات و احداث شرکت‌های صنعتی در آن‌ها به راحتی قابل شکل‌گیری است) می‌شود. این بنادر، به طور مستقیم باعث توسعه راه‌آهن و حمل و نقل ریلی شده و علاوه بر آن، حمل و نقل جاده‌ای و لجستیک ترکیبی و کانتینری را توسعه می‌دهند. این نوع بنادر، در صورت وجود آبراه، می‌توانند از آن بهره‌مند شوند که در کشور ما، چنین زمینه و امکانی وجود ندارد.

پسکرانه، با هدف بهبود وضعیت ناشی از افزایش جریان انتقال کالا با استفاده از سامانه‌های مختلف ارتباطی و اطلاعاتی و به منظور تمرکز بر ایمنی و کنترل مورد استفاده قرار گیرند. تفاوت اصلی بنادر خشک و پایانه‌های سنتی در جابه‌جایی دروازه‌های بندر ساحلی تا بندر خشک در پسکرانه است که از دیدگاه مراکز تولید و جذب کالا همچون واسط مناسبی به سوی بندر و خطوط کشتی‌رانی است. بنابراین مفهوم بندر خشک فراتر از استفاده صرف از شیوه‌های حمل و نقل ریلی و رودخانه‌ای به منظور حمل و نقل پرترفیت در نواحی دور از ساحل است.

نخستین معیار انتخاب مکانی برای احداث بندر خشک، دسترسی آسان و اتصال به خط آهن ملی در یک کشور است. از آنجایی که بندر خشک مجموعه‌ای از حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است، بنابراین مکانی که متصل به خط آهن باشد، بهترین نقطه برای احداث بندر خشک است. در واقع باید مکانی انتخاب شود که هزینه‌های حمل و نقل را به حداقل ممکن برساند. به بیان دیگر، ماهیت بندر خشک، کاهش هزینه حمل و نقل و ترانزیت کالا است. تجار می‌توانند با سپردن کالاهای خود به بنادر خشک از این طریق محصولات خود را از بنادر صادر کنند. این روش باعث جلوگیری از هزینه‌های مضاعف حمل و نقل می‌شود. علاوه بر این یکی از زیرساخت‌های مهم در این بخش، استقرار دفاتر گمرک در این مناطق است، چراکه باید اقدامات گمرکی در همان بنادر خشک انجام شود، در غیر این صورت احداث بنادر خشک چندان هم به صرفه نیست.

در حال حاضر در کشورهای بسیاری بنادر خشک راه‌اندازی شده‌اند و نقش مهمی در بهبود و توسعه وضعیت حمل و نقل کالا و بویژه کالای کانتینری یافته‌اند. در کشورهای آمریکا، برزیل و کانادا در قاره آمریکا، اسپانیا، ایتالیا، آلمان، بلژیک، دانمارک، سوئد، فرانسه، فنلاند و هلند در اروپا، استرالیا و زلاندنو در اقیانوسیه، امارت متحده عربی، پاکستان، فیلیپین، کامبوج و هندوستان در آسیا و تانزانیا، سوازیلند و غنا در آفریقا انواع مختلفی از بنادر خشک راه‌اندازی شده‌اند. یکی از منافع بنادر خشک امکان توسعه حمل و نقل دریایی کالا برای کشورهایی است که دسترسی مستقیم به دریاها ندارند، به عنوان نمونه در کشور لسوتو که به طور کامل داخل کشور آفریقای جنوبی قرار دارد، در برنامه‌های توسعه حمل و نقل کالا طرح ایجاد بندر خشک مدنظر قرار گرفته است.

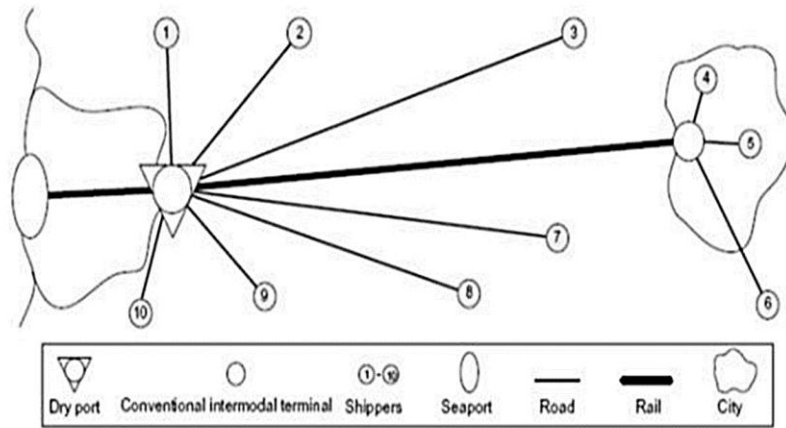


Fig. 5. A seaport with a close dry port.

شکل (۱) ارتباط یک بندر دریایی با بندر خشک نزدیک (۱۲)

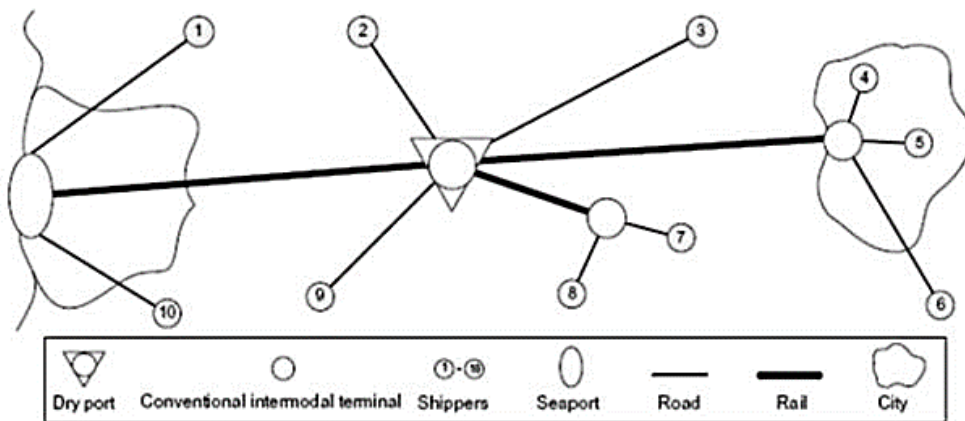


Fig. 4. A seaport with a midrange dry port.

شکل (۲) ارتباط یک بندر دریایی با بندر خشک میان ساحل (۱۲)

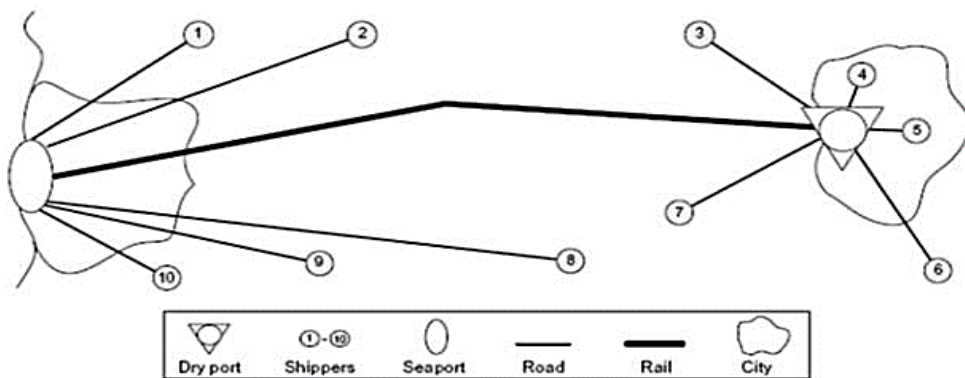


Fig. 3. A seaport with a distant dry port.

شکل (۳) ارتباط یک بندر دریایی با بندر خشک فراساحلی (۱۲)

همانگ با خصوصیات فیزیکی آن باشد. خصوصیات فیزیکی یک پایانه جدید ممکن است در وضعیت‌های مختلفی مورد بررسی قرار گیرد که وابسته به ارزش زمین، نزدیکی به بندر یا مراکز اصلی تولید و جذب کالا، موقعیت

پیشینه تحقیق

Ashust (۲۰۱۴) بر اساس تحقیقات انجام گرفته، یک پایانه جدید و ایده‌آل، علاوه بر خصوصیات فیزیکی مناسب، باید دارای سازماندهی مناسب در ارائه خدمات مختلف و

باورصاد و خدابخش رضایی (۱۳۹۲) در مقاله خود به شناسایی عوامل مؤثر بر تصمیم گیری در خصوص مکان یابی برای احداث بنادر خشک پرداختند. نتایج تحقیق آنان نشان داد که "امکان دسترسی آسانتر و نزدیکتر به پسران یک یا چند بندر، امکان ایجاد اتصال ریلی و جاده‌ای با کمترین هزینه، وجود سیاست های مبتنی بر ایجاد یک پل حمل و نقل بین قاره ای و یا منطقه‌ای، کمترین هزینه حمل و نقل کالا بین مراکز عرضه و ... از مهم ترین فاکتورهای مؤثر می باشند".

شهریاری و دیگران (۱۳۹۲) بنادر شمالی کشور شاهد ترافیک سنگین در شهرهای خود می باشند که ناشی از حرکت کامیون هاست. علاوه بر این، ماهیت توریستی شهرهایی که بنادر در آنها واقع شده اند سبب ترافیک سنگینی می شوند به طوری که تردد کامیون ها از بنادر ممنوع و خروج کالا از بنادر دچار مشکل می گردد. مشکلاتی از قبیل زمان زیاد تخلیه و بارگیری و کمبود فضا را برطرف نمود اما دشواری های مربوط به تراکم و ترافیک کامیون ها را نمی توان به راحتی برطرف ساخت. لذا محققین برای کاهش ترافیک بندری و توسعه آن روی به مطالعه بنادر خشک و پارک لجستیک آوردند.

دیواندردی و یوسفی (۲۰۱۱) مهم ترین مشکلی که امروزه بنادر ساحلی به علت رشد سریع استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی با آن مواجه هستند، فقدان فضای کافی به منظور انبارسازی و همچنین وجود نداشتن دسترسی مطلوب به مقاصد کالا به علت استفاده از شیوه های سنتی انتقال کالا است. شیوه های سنتی انتقال کالا از بنادر تاکنون بدین گونه بوده است که جریان انتقال کالا در بین بنادر و مقاصد مختلف کالا، فقط در تعداد زیادی جاده و چند خط راه آهن منتهی به بنادر جاری بوده است. بهترین گزینه برای حل این مشکلات استفاده از بنادر خشک می باشد.

روش تحقیق

جهت شناسایی عوامل مؤثر بر ایجاد بنادر خشک و مخصوصاً در بندر بوشهر، دو نوع تحقیق باید انجام می شود، ابتدا تحقیقات کتابخانه ای صورت گرفت. پس از اینکه عوامل مؤثر از مقالات و کارهای تحقیقی گذشته استخراج شد، لازم بود تا تعدادی از کارشناسان صاحب نظر، آنها را بررسی کنند و این عوامل مورد تایید واقع شود. جهت شناسایی عوامل اولیه از منابعی چون ارائه الگوی مناسب مکان یابی پایانه های

قرارگیری نسبت به زیرساخت های ریلی و همچنین، میزان دسترسی به شبکه بزرگراهی است. این دیدگاه کلی نگر بوده و توسعه راهبردی پایانه های ترکیبی دلالت بر مفهوم جدیدی با عنوان "بندر خشک" دارد.

European Union Commission (۲۰۱۲) در مجموع بندر خشک پایانه ای ترکیبی در پسران است که به بندری ساحلی متصل است. تجهیزات لازم و کافی برای مواجهه با تردد ناشی از چندین شیوه حمل و نقل اعم از جاده ای، ریلی و هوایی در آن در نظر گرفته شده اند و مشتریان می توانند کالاهایشان را با استفاده از این شیوه های مختلف به آن ارسال کنند و یا از آن تحویل گیرند.

Henttu (۲۰۱۱) وجود برخی از مشکلات از قبیل ظرفیت کم بنادر ساحلی، بهره وری پایین در بنادر ساحلی، ترافیک بالای بنادر و شهرهای بندری، مصرف سوخت و هزینه های حمل و نقلی و همچنین کمبود انبار ذخیره و نگهداری بار در سواحل از یک طرف و همچنین مزایای وجود یک بندر در مرکز یک کشور از قبیل افزایش خدمات بندر در منطقه داخلی آن کشور، کاهش تقاضای نیاز به استفاده از اراضی حاشیه ساحل، تسریع توسعه اقتصادی و یکپارچه سازی لجستیکی مناطق داخلی آن کشور، کاهش کلی هزینه های حمل و نقل و هزینه تمام شده کالا، ترغیب به استفاده از راه آهن و در نتیجه خسارت کمتر به محیط زیست باعث شد تا بنادر کشورهای پیشرفته به فکر احداث بنادر خشک باشند.

باللی (۱۳۹۴) به بررسی مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران و ارائه راهکارهای مناسب پرداخت. هدف از انجام این پژوهش شناخت مشکلات بنادر خشک و شناسایی عوامل عدم فعالیت و ارائه راهکارهایی در جهت کاهش موانع میباشد. اما مهم ترین مشکلی که امروزه در بنادر ساحلی به علت رشد سریع استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی وجود دارد، نبود فضای کافی برای انبارسازی است. جامعه آماری این پژوهش شامل تعدادی از کارکنان مناطق ویژه و فعالان بخش خصوصی و تعدادی از مدیران و معاونین سازمان بنادر می باشد که با استفاده پرسشنامه اطلاعات جمع آوری شد، و برای تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده از آمار توصیفی و استنباطی استفاده شد. با استفاده از یافته ها و راهکارهای شناسایی شده در این پژوهش می توانیم جهت رفع موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک گامی برداریم.

برون شهری (محمدی، ۱۳۸۳)، اهمیت ایجاد بنادر خشک به منظور توسعه لجستیکی ایران (عربشاهی و همکاران، ۱۳۸۹)، بررسی تأثیر وجود بنادر خشک در رفع مشکلات بنادر ساحلی (شیخ‌الاسلامی و همکاران، ۱۳۹۰)، مفهوم بندر خشک با نگاهی ویژه به نیازمندی ایجاد آن در کشور ایران (سعیدی و همکاران، ۱۳۹۰)، باورصاد و خدابخش رضایی (۱۳۹۲) ساختار ترمینال‌های بنادر خشک در سوئد (Roso, 2006)، توسعه بنادر خشک به عنوان ابزار در جهت انتقال سود جهانی‌سازی به مناطق درون سرزمینی (CMG, 2006)، ضرورت و اهمیت بنادر خشک (Roso, 2007)، تحقیق در مورد مفهوم بنادر خشک به عنوان نقطه تبدیل مدهای ترافیکی (Jarzemskis, 2007)، مفهوم بندر خشک: متصل نمودن بندر کانتینری به راه‌های ارتباطی (Roso & et al, 2008)، بندر خشک - مفهوم و چشم‌انداز (Trainaviciute, 2009)، مفهوم بندر خشک: امکان انتقال فعالیت‌های بنادر ساحلی به داخل سرزمین؟ (Roso & Lumsden, 2009)، تأثیرات اقتصادی و محیط‌زیستی بندر خشک فرضی (Henttu & Hilmola, 2011)، استفاده شد. پس از اینکه پرسشنامه نهایی تهیه و آماده شد، از جمله کارشناسانی که جهت تایید شاخص‌های نهایی تحقیق همکاری لازم را داشته‌اند می‌توان به این افراد اشاره کرد؛ اساتید دانشگاهی که می‌توان از استاد راهنما و استاد مشاور نام برد. در سازمان بنادر و دریانوردی که علاوه بر استفاده از کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، از کارشناسان این سازمان در تهران نیز استفاده شده است. از کارشناسان اقتصادی و همچنین افراد متخصص در وزارت راه و ترابری نیز جهت هرچه بهتر شدن و غنی‌تر شدن پرسشنامه نهایی تحقیق استفاده شده است. پس از تأیید روایی پرسشنامه نیاز به تأیید پایایی تحقیق است تا اینکه مشخص شود همان فاکتورهای مورد نظر تحقیق سنجیده می‌شود. جهت انجام پایایی از ضریب آلفای کرونباخ انجام شده است. میزان آلفای کرونباخ تحقیق، ۰/۸۳ به دست آمده که بیشتر از استاندارد آن (۰/۷) بیشتر می‌باشد لذا پرسشنامه از پایایی مناسبی برخوردار است.

ماتریس SWOT

ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود در محیط خارجی یک سیستم و بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبرد

تدوین راهبرد است و این امور از طریق (۱۳):
 بازشناسی و طبقه‌بندی قوت‌ها و ضعف‌های درونی سیستم؛
 بازشناسی و طبقه‌بندی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در محیط خارج سیستم؛
 تکمیل ماتریس سوات و
 تدوین راهبردهای گوناگون برای هدایت سیستم در آینده؛
 صورت می‌گیرد.
 هدف آنالیز سوات، شناسایی عوامل کلیدی خارجی و داخلی اثرگذار در رسیدن به اهداف تعیین شده است. با شناسایی این فاکتورهای استراتژیکی می‌توان استراتژی‌های مناسب تدوین کرد. ماتریس سوات را می‌توان به دوشکل کیفی و کمی استفاده کرد. درحالت کیفی، عوامل داخلی و خارجی لیست بندی می‌شوند اما در حالت کمی، عوامل بر اساس اهمیت‌شان (بر اساس نظر کارشناسان که از طریق مصاحبه یا پرسشنامه به دست می‌آیند) تقسیم‌بندی می‌شوند (۱۴).
 ماهیت قوت و ضعف به درون سازمان مربوط می‌شود و فرصت و تهدید معمولاً محیطی است. در تحلیل SWOT عوامل مؤثر بر شرکت یا سازمان به دو دسته عوامل بیرونی یا خارجی و عوامل درونی یا داخلی تقسیم می‌شود (۱۵).
 مراحل ساختن ماتریس سوات این تحقیق شامل فهرست فرصت‌های اولویت‌دار ماتریس ارزیابی عوامل خارجی، فهرست تهدیدهای اولویت‌دار ماتریس ارزیابی عوامل خارجی، فهرست ضعف‌های اولویت‌دار ماتریس ارزیابی عوامل خارجی و فهرست ضعف‌های اولویت‌دار ماتریس ارزیابی عوامل خارجی می‌باشد.

تجزیه و تحلیل داده‌ها

در این بخش ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی، ماتریس چهارخانه‌ای و ماتریس سوات بندر بوشهر ترسیم می‌شود. امتیاز و رتبه هر عامل میانگین نمره داده شده توسط اعضای گروه کانونی که شامل کارشناس بندر، نماینده تجار و صاحب کالا، کارشناس اقتصادی و کارشناس بخش حمل و نقلی می‌باشد.

۰/۳۴۵	۰/۱۱۵	۳	O ₁ امنیت بالای شهرستان بوشهر و ایران نسبت به بنادر منطقه
۰/۳۹۶	۰/۰۹۹	۴	O ₂ جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی
۰/۲۶۴	۰/۰۸۸	۳	O ₃ حمایت مالی دولت از برنامه‌های بندر
۰/۲۹۶	۰/۰۷۴	۴	O ₄ وجود نیروی انسانی متخصص در صورت نیاز
۰/۱۹۲	۰/۰۶۴	۳	O ₅ نزدیک‌ترین بندر جنوبی به پایتخت پس از بندر امام خمینی(ره)
۰/۱۷۴	۰/۰۵۸	۳	O ₆ کوتاه‌ترین فاصله به مراکز تولید و مصرف استان‌های فارس، اصفهان و کهگیلویه و بویراحمد
۰/۱۳۸	۰/۰۴۶	۳	O ₇ نزدیک‌ترین بندر جنوبی به کشورهای حوزه خلیج فارس (قطر، بحرین و عربستان)
۱/۸۰۵	۰/۵۴۴	جمع	
تهدیدها			
۰/۰۹۸	۰/۰۹۸	۱	T ₁ تحریم‌های بین‌المللی کشتیرانی علیه ایران
۰/۰۹۱	۰/۰۹۱	۱	T ₂ سرمایه‌گذاری ایتالیایی‌ها و آمریکایی‌ها در بندر رقیب
۰/۰۸۱	۰/۰۸۱	۱	T ₃ فقدان پسرکانه مناسب (فقدان راه‌آهن و نامناسب بودن جاده‌ها)
۰/۱۳۸	۰/۰۶۹	۲	T ₄ عدم توازن بین صادرات و واردات
۰/۱۱۸	۰/۰۵۹	۲	T ₅ همکاری نامناسب دیگر ارگان‌های دولتی با بندر
۰/۰۵۸	۰/۰۵۸	۱	T ₆ فعالیت پورت اپراتورهای بین‌المللی در بندر رقیب
۰/۵۹۴	۰/۴۵۶	جمع	
۲/۵۹۹		۱۰۰٪=۱	جمع کل

جدول (۱) ماتریس ارزیابی عوامل داخلی

عوامل داخلی	امتیاز	رتبه	نمره
قوت‌ها			
S ₁ دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی	۴	۰/۱۱۷	۰/۴۶۸
S ₂ ایمنی بالا در عملیات تخلیه و بارگیری	۳	۰/۱۰۳	۰/۳۰۹
S ₃ ترافیک روان و سیال در بندر	۳	۰/۰۹۶	۰/۲۸۸
S ₄ وضعیت جوی پایدار و مناسب برای عملیات تخلیه و بارگیری	۳	۰/۰۸۷	۰/۲۶۱
جمع			
		۰/۴۰۳	۱/۳۲۶
ضعف‌ها			
W ₁ عقب‌ماندگی از برنامه طرح توسعه مصوب بندر	۱	۰/۱۲۷	۰/۱۲۷
W ₂ عمر بالا و فرسودگی تجهیزات تخلیه و بارگیری	۱	۰/۱۱۰	۰/۱۱۰
W ₃ سرعت پایین عملیات تخلیه و بارگیری	۱	۰/۰۹۲	۰/۰۹۲
W ₄ بستن قرارداد نامناسب بندر با اپراتورها و شرکت‌های کارگزار در بندر	۲	۰/۰۸۳	۰/۱۶۶
W ₅ ناکافی بودن تعداد اسکله‌ها برای عملیات تخلیه و بارگیری	۱	۰/۰۷۱	۰/۰۷۱
W ₆ کمبود فضای مناسب برای چیدمان کالا	۱	۰/۰۶۱	۰/۰۶۱
W ₇ بوروکراسی اداری (عمدتاً مسائل اسنادی)	۱	۰/۰۵۳	۰/۰۵۳
جمع			
		۰/۵۹۷	۰/۶۸
جمع کل			
	۱۰۰٪=۱	۱	۲/۰۰۶

با توجه به جواب جمع کل که ۲/۰۰۶ می‌باشد، نتیجه می‌گیریم نقاط ضعف بندر بر نقاط قوت آن مسلط‌تر است.

جدول (۲) ماتریس ارزیابی عوامل خارجی

عوامل خارجی	امتیاز	رتبه	نمره
فرصت‌ها			

برای تشکیل ماتریس چهارخانه‌ای، نمرات حاصل ماتریس-های ارزیابی عوامل داخلی و خارجی بندر بوشهر را در ابعاد افقی و عمودی این ماتریس قرار داده تا جایگاه این پایانه در خانه‌های این ماتریس مشخص گردد و بتوان استراتژی مناسبی را برای آن اتخاذ نمود.

با توجه به جمع کل ماتریس (۲/۵۹۹) می‌توان نتیجه گرفت که نقاط فرصت بندر بر نقاط تهدید آن غلبه می‌کند.

تجزیه و تحلیل ماتریس داخلی و خارجی

جدول (۳) ماتریس تجزیه و تحلیل عوامل داخلی و خارجی (چهارخانه‌ای)

داخلی		
۱	۲/۵	۴
I محافظه کارانه	II تهاجمی	۲/۵ خارجی
III تدافعی	IV رقابتی	۱

با توجه به مقادیر ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی که به ترتیب ۲/۵۹۹ و ۲/۰۰۶ می‌باشند، وضعیت بندر بوشهر در خانه اول یعنی محافظه کار قرار می‌گیرد.

ماتریس SWOT

با توجه به ماتریس ارزیابی عوامل داخلی و خارجی می‌توان ماتریس SWOT را تشکیل داد.

جدول (۴) ماتریس SWOT بندر بوشهر

استراتژی‌های W-O <ul style="list-style-type: none"> • استراتژی بهبود تجهیزات و دستگاه‌های بندری • استراتژی بهبود بخش R & D (تحقیق و توسعه) • استراتژی احداث بندر خشک • استراتژی مشارکت بخش خصوصی در فعالیت‌های بندر • استراتژی بهبود پسرانه‌های بندر (احداث خط آهن در بندر و اتصال به شبکه ریلی کشور) 	استراتژی‌های S-O <ul style="list-style-type: none"> • استراتژی توسعه فیزیکی و زیرساختی بندر استراتژی • جذب سرمایه‌گذاران خارجی • استراتژی تمرکز بر منطقه و کسب سهم بیشتر کالاهای آنان • استراتژی پیاده سازی الگوی مدیریتی صاحب خانه-ای
استراتژی‌های W-T <ul style="list-style-type: none"> • استراتژی عدم تغییر و حفظ رویه فعلی • استراتژی همکاری با دیگر بنادر کوچک منطقه 	استراتژی‌های S-T <ul style="list-style-type: none"> • استراتژی افزایش بانکرینگ سوخت • استراتژی ساختار قیمت‌گذاری رقابتی در بندر • استراتژی رسیدن به شاخص‌های عملکردی و تجهیزاتی بنادر پیشرفته

بندر خشک، استراتژی مشارکت بخش خصوصی در فعالیت-های بندر استراتژی‌هایی است که بندر قادر به استفاده از آن می‌باشند. اهمیت احداث بنادر خشک با توجه به رشد

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

با توجه به نتایج ماتریس SWOT، مشخص گردید که استراتژی بهبود تجهیزات و دستگاه‌های بندری، استراتژی بهبود بخش R & D (تحقیق و توسعه)، استراتژی احداث

- مدل راهبردی SWOT؛ مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال اول، شماره اول، صفحات ۱۰۷-۱۲۸.
- [۲] امینی، م و سماواتیان، ا (۱۳۸۹)، 'تدوین استراتژی با روش ماتریس SWOT: مطالعه موردی شرکت فرایبوند، فصلنامه مدیریت و توسعه، دوره دوم، شماره بیست و سوم، صفحات ۶۱ - ۶۲.
- [۳] اویسی، ع. و درودیان، خ. (۱۳۸۶) بندر خشک. مرکز تحقیقات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.
- [۴] باورصاد، پ. خدابخش رضایی، آ. (۱۳۹۲) شاخص‌های تصمیم‌گیری انتخاب مکان برای ایجاد بندر خشک به منظور سرمایه‌گذاری بهینه. دومین همایش بین‌المللی اقیانوس شناسی خلیج فارس و دهمین همایش علوم و فنون دریایی ایران، تهران: بهمن‌ماه، ص ۵۰.
- [۵] دادور، س و تنظیفی، م. و عربشاهی، ن. (۱۳۸۹) اهمیت ایجاد بنادر خشک به منظور توسعه لجستیکی ایران. فصل نامه دیدگاه، شماره پاییز، صص ۱۶-۴۵.
- [۶] درخشانیان، ع. (۱۳۹۳) تحلیل و بررسی شاخص‌های عملیات بندری و تأثیر آن در افزایش جذب خطوط کشتیرانی-مطالعه موردی بندر بوشهر. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی خارگ.
- [۷] شیخ الاسلامی، ع؛ براتی، ا و ایلاتی، غ. (۱۳۹۱) بررسی مکان‌های مناسب جهت احداث بندر خشک در ایران. نهمین کنگره بین‌المللی مهندسی عمران، دانشگاه صنعتی اصفهان، ۲۱-۱۹ اردیبهشت ماه.
- [8] Bichou, K., Gray, R., 2004. A logistics and supply chain management approach to port performance measurement. *Maritime Policy & Management* 31 (1), 47-67.
- [9] Celik, A., Metin, I. and Celic, M., (2012). Taking a Photo of Turkish Fishery Sector: A SWOT Analysis. Barcelona, Elsevier Ltd.
- [10] D.R. Regmi, Development and operations of dry ports in Nepal, ESCAP regional expert group meeting on dry ports, Bangkok, 2010.
- [11] Henttu, 2011, regional survey study from dry port concept in south east Finland, Lappeenranta university of technology, 2011, department of industrial management kouvola unit, 104
- [12] Ng, K.Y.A., Gujar, G.C., 2009. Government policies, efficiency and competitiveness: the case of dry ports in India. *Transport Policy* 16 (5), 232-239.
- [13] Notteboom, T., Rodrigue, J.-P., 2009. Inland terminals within North American and European supply chains. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, vol. 78. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations, pp. 1-57.

روزافزون حمل و نقل کانتینری می‌باشد. محل استقرار بنادر خشک می‌بایست حداقل سه ویژگی را دارا باشد:

قابلیت دسترسی به آن آسان و اقتصادی باشد که در خشکی بهترین آن حمل و نقل ریلی است.

در نزدیکی مراکز تولید قرار گرفته باشد و در مناطق خوشه‌های توزیع قرار گرفته باشد.

با توجه به توان عملیات کانتینری بندر بوشهر و نیز دارا بودن دو شرط از سه شرط اصلی احداث یک بندر خشک، احداث بندر خشک در بندر بوشهر ضرورت دارد.

پس از شناسایی نقاط قوت، فرصت، تهدید و ضعف بندر بوشهر راهکارهایی بر اساس این عوامل پیشنهاد می‌شود:

یکی از پیش شرط‌های احداث بندر خشک در یک مکان اتصال آن مکان به شبکه ریلی می‌باشد. موضوع راه‌آهن و اتصال این بندر راه‌آهن سراسری در گسترش فعالیت‌های این بندر نقشی اساسی دارد. جابه‌جایی کالا از طریق سریع‌تر و اقتصادی تر می‌باشد.

- جهت ایجاد بندر خشک لازم به تهیه‌ی لوازم تخلیه و بارگیری مدرن و پیشرفته است.
- نیاز به وجود گمرک کارآمد و مدرن و همچنین ایجاد و راه‌اندازی گمرک الکترونیک نیز می‌باشد.
- ایجاد یک سیستم حمل و نقلی قوی نیز می‌تواند در تسریع امر جابه‌جایی کالا مؤثر باشد و از هزینه‌های توقف کالا در بنادر نیز جلوگیری شود.
- با توجه به نیاز مبرم به خدمات الکترونیکی، ایجاد و به وجود آوردن زیرساخت‌های آن مؤثر است.
- ایجاد بنادر باید در بخش‌هایی باشد که امکان گسترش آن نیز وجود داشته باشد.
- جهت ایجاد بنادر خشک نیاز به وجود مدیریت هدفمند و قوی است.
- استفاده از بخش خصوصی در اینگونه بنادر نیز می‌تواند مؤثر باشد.
- ایجاد و تثبیت قوانین جهت ایجاد بنادر خشک در بندر بوشهر نیز می‌تواند به روند ایجاد آن‌ها کمک کند.
- گسترش تبلیغات راجع به مزایای ایجاد بندر خشک مهم و امری اساسی است.

منابع

- [۱] ابراهیم‌زاده، ع و آقاسی‌زاده، ع (۱۳۸۸)، 'تحلیل عوامل مؤثر بر گسترش گردشگری در ناحیه ساحلی چابهار با استفاده از

- [16] Wen, X., Chen, N. (2013) Studies on Evaluation of Modernization of the Inland Port and Shipping Management based on DPSIR Model and Gray Correlation Evaluation Model, *Social and Behavioral Sciences* 96, pp1792 – 1800.
- [14] Roso, V., Lumsden, K., 2010. A review of dry ports. *Maritime Economics & Logistics* 12 (2), 196–213.
- [15] Roso, V., Woxenius, J., and Lumsden, K. (2009) the dry port concept: connecting container seaports with the hinterland, *Journal of Transport Geography* 17, pp 338–345.