

قسمت سی و هفتم

وضعیت حمل و نقل کانتینری در بنادر ایران

بررسیهای آماری اقتصاد کلان کشور طی یک دوره ی بلند مدت نشان می دهد که گروه حمل و نقل، ارتباطات و انبارداری سهمی کمتر از ۱۴ درصد کل ارزش افزوده بخش خدمات (شامل ۶ گروه) را به خود اختصاص می دهد. از طرف دیگر، در میان ۳ بخش حمل و نقل داخلی کشور، سهم حمل و نقل دریایی کابوتاژی (درون کشوری) پائین ترین سهم یعنی بین ۴ تا ۷ درصد را به خود اختصاص می دهد. البته سهم بخش حمل کالاهای تجاری دریایی در کل تجارت خارجی کشور بیش از ۹۰ درصد است.

درصد بهره برداری از ظرفیت اسمی بنادر کشور طی یک دهه ی اخیر، به طور متوسط کمتر از ۳۰ درصد بوده است. این وضعیت در بنادر جنوبی کشور متفاوت است به گونه ای که بین ۶،۵ درصد در بندر شهید باهنر تا ۳۲،۸ درصد در بندر شهید رجایی تغییر می کند. در بنادر شمالی کشور بین ۸۰ تا ۹۰ درصد ظرفیت بنادر مورد استفاده قرار می گیرد. در جدول زیر میزان حمل انواع کالاها (از جمله کانتینر) در بنادر عمده ی ایران طی سال ۹۵ (که سال نسبتاً پر رونق پس از دوره ی اول تحریمها بوده)، نشان داده شده است.

میزان فعالیت برخی از بنادر عمده ی جنوب کشور و سهم آنها از عملکرد کل بنادر کشور در سال ۹۵												
مقادیر به تن	درصد	جابه‌جایی	درصد	شهید باهنر	درصد	شهید رجایی	درصد	بندر بوشهر	درصد	بندر امام	فعالیت	
کل بنادر کشور	۳۰۵,۹۰۸,۱۳۵	۰.۴۹	۱,۵۰۳,۵۰۵	۰.۵۴	۱,۶۴۴,۶۵۹	۲۶,۳۱۱	۸۰,۴۹۶,۷۲۶	۱۰.۴	۳,۱۶۷,۵۸۰	۱۳,۸۷۱	۴۲,۴۱۶,۱۳۶	نفتی و غیر نفتی
	۱۱۱,۱۸۸,۴۶۹	۰.۴۱	۴۶۰,۳۳۱	۱.۰۶	۱,۱۷۷,۴۵۸	۴۸,۸۱۱	۵۴,۲۷۴,۸۲۸	۲.۳۳	۲,۵۸۲,۷۸۱	۲۲,۹۷۱	۲۵,۵۳۵,۳۶۶	تخلیه و بارگیری
	۴۳,۹۲۸,۲۵۰	۰.۸۷	۳۸۳,۸۱۲	۰.۵۱	۲۲۵,۶۹۸	۲۳,۰۰۴	۱۴,۵۱۳,۳۳۲	۲.۹۴	۱,۲۹۲,۴۸۰	۳۶,۶۸۸	۱۶,۱۱۴,۷۳۴	تخلیه
	۶۷,۲۶۰,۳۱۹	۰.۱۱	۷۶,۵۱۹	۱.۴۲	۹۵۱,۷۶۰	۵۹,۱۲۳	۳۹,۷۶۱,۵۱۶	۱.۹۲	۱,۲۹۰,۳۰۱	۱۴,۰۰۱	۹,۴۲۰,۶۳۲	بارگیری
	۳۳,۳۳۳,۹۸۴	۱.۱۵	۳۸۳,۵۴۶	۰.۲۹	۹۵,۳۲۹	۲۸,۸۲۴	۹,۵۸۴,۵۳۸	۳.۷۹	۱,۳۵۸,۶۳۷	۴۷,۲۶۴	۱۵,۷۰۴,۴۹۶	واردات
	۵۷,۸۷۳,۵۰۳	۰.۱۱	۶۴,۶۵۴	۱.۵۰	۸۶۵,۲۶۶	۶۳,۰۰۳	۳۶,۴۷۸,۱۷۳	۲.۰۴	۱,۱۸۰,۶۶۲	۱۶,۰۰۴	۹,۲۸۰,۹۲۲	صادرات
	۴,۶۱۸,۷۷۲	۰.۰۰	-	۱.۲۰	۵۵,۴۳۴	۹۴,۱۸۰	۴,۳۵۰,۰۹۱	۰.۶۴	۲۹,۴۵۴	۰.۰۰	۴,۷۲۵	ترانزیت
	۱۰,۹۶۱,۴۳۵	۰.۰۰	-	۰.۸۶	۹۴,۴۴۸	۰.۳۳	۸۰,۱۰۵	۰.۰۰	۴	۲.۰۰	۲۲۹,۷۳۰	کابوتاژ
	۳,۵۴۱,۱۸۶	۰.۰۱	۲۸۳	۰.۰۰	-	۸۷,۷۲۳	۲,۳۲۹,۲۴۹	۰.۰۰	-	۹.۳۸	۲۳۸,۳۵۹	ترانشیب
	۱,۹۶۰,۵۹۹	۰.۶۰	۱۱,۸۲۸	۳.۴۲	۶۶,۹۸۱	۷۹,۱۹۱	۱,۵۵۲,۶۹۲	۵.۸۲	۱۱۴,۰۳۴	۳.۹۱	۷۶,۷۲۴	سایر روه ها
	۱۹۴,۷۱۹,۶۶۶	۰.۵۴	۱۰,۴۳,۱۷۴	۰.۲۴	۴۶۷,۲۰۱	۱۳,۳۷۷	۲۶,۲۲۱,۸۷۸	۰.۳۰	۵۸۴,۷۹۹	۸.۶۷	۱۶,۸۸۰,۷۷۰	تخلیه و بارگیری
	۲۴,۰۳۳,۷۹۴	۴.۳۴	۱۰,۴۳,۱۷۴	۰.۰۰	۶۷۸	۷۳.۹۰	۱۷,۷۵۹,۹۹۴	۰.۸۶	۲۰,۵۶۷	۳.۶۵	۸۷۶,۵۱۵	تخلیه
	۱۷۰,۶۸۵,۸۷۲	۰.۰۰	-	۰.۲۷	۴۶۶,۵۲۳	۴.۹۶	۸,۴۶۱,۸۸۴	۰.۳۲	۳۷۹,۱۴۲	۹.۳۸	۱۶,۰۰۴,۳۵۵	بارگیری
	۳,۵۸۸,۸۲۴	۰.۰۰	۱۲۰	۰.۰۰	۹۳	۹۵,۲۴۴	۳,۴۱۸,۰۹۳	۰.۱۰	۳,۵۰۸	۲.۱۶	۷۷,۴۸۷	واردات
	۱۴۷,۶۷۷,۳۲۳	۰.۰۰	-	۰.۰۷	۹۸,۳۶۹	۵.۴۲	۸,۰۰۵,۳۶۲	۰.۳۵	۳۷۱,۷۰۱	۹.۳۹	۱۳,۸۸۸,۳۲۵	صادرات
	۱,۷۵۹,۴۷۸	۰.۰۰	-	۰.۰۰	۴۷	۳,۸۵۰	۶۷,۷۳۶	۰.۴۱	۷,۱۸۷	۹۰.۰۴	۱,۵۸۴,۳۲۳	ترانزیت
	۴۱,۶۷۵,۱۹۶	۲.۵۰	۱۰,۴۳,۰۵۴	۰.۸۸	۳۶۸,۷۹۲	۳۵,۵۱۰	۱۴,۷۳۰,۷۸۶	۰.۴۹	۲۰,۲۰۴	۳.۲۴	۱,۳۵۰,۷۲۵	کابوتاژ
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ترانشیب
	۱۸,۸۴۶	۰.۰۰	-	۰.۰۰	-	۰.۰۰	-	۰.۰۰	-	۰.۰۰	-	سایر روه ها
	۳,۸۳۳,۵۵۱	۰.۱۷	۲۱,۴۹۱	۰.۱۷	۴,۷۹۸	۸۰.۷۲	۲,۳۷۹,۱۰۷	۴.۵۶	۱۲۸,۷۴۶	۴.۴۰	۱۲۴,۱۱۹	کل
	۱,۹۵۸,۴۲۲	۰.۸۷	۱۷,۰۳۵	۰.۱۴	۲,۷۵۱	۸۲.۲۰	۱,۶۱۹,۶۶۴	۳.۸۷	۷۵,۸۶۵	۴.۴۲	۸۶,۵۵۴	کانتینر پر
	۸۶۵,۱۲۹	۰.۵۲	۴,۴۵۶	۰.۲۴	۲,۰۴۷	۷۶.۲۲	۶۵۹,۴۴۳	۶.۱۱	۵۲,۸۸۱	۴.۳۴	۳۷,۵۶۵	کانتینر خالی
	۵۰,۶۴۲	۰.۹۹	۵۰۳	۷.۵۸	۳,۸۴۱	۷.۹۶	۴,۰۳۱	۳.۵۳	۱,۷۸۹	۳.۳۰	۱,۶۷۰	کل
	۱۱,۷۸۲	۱.۱۵	۱۳۵	۵.۹۸	۷۰۵	۲۷.۷۱	۳,۲۶۵	۴.۹۵	۵۸۳	۱۳.۶۶	۱,۶۰۹	تعداد شناورهای ورودی (فروند)
	۳۸,۸۶۰	۰.۹۵	۳۶۸	۸.۰۷	۳,۱۳۶	۱.۹۷	۷۶۶	۳.۱۰	۱,۲۰۶	۰.۱۶	۶۱	زیر هزار تن
	۵۰,۴۱۴	۰.۹۹	۴۹۷	۷.۶۰	۳,۸۳۱	۷.۹۵	۴,۰۱۰	۳.۴۱	۱,۷۱۷	۳.۳۲	۱,۶۶۷	کل
	۱۱,۷۴۳	۱.۱۵	۱۳۵	۵.۹۸	۷۰۲	۲۷.۵۷	۳,۲۳۷	۴.۹۳	۵۷۹	۱۳.۷۳	۱,۶۱۲	تعداد شناورهای خروجی (فروند)
	۳۸,۶۷۱	۰.۹۴	۳۶۲	۸.۰۹	۳,۱۲۹	۲.۰۰	۷۷۳	۲.۹۴	۱,۱۳۸	۰.۱۷	۶۴	زیر هزار تن
	۱۸,۳۹۸,۴۲۸	۰.۰۰	۸۱۸	۰.۱۷	۳۰,۳۹۳	۰.۰۰	-	۰.۵۸	۱۰۶,۹۲۸	۰.۰۰	-	کل
	۹,۴۰۲,۸۷۶	۰.۰۰	۳۷۷	۰.۱۷	۱۶,۰۱۱	۰.۰۰	-	۰.۵۵	۵۱,۹۴۷	۰.۰۰	-	ورودی
	۸,۹۹۵,۵۶۲	۰.۰۰	۴۴۱	۰.۱۶	۱۴,۳۸۲	۰.۰۰	-	۰.۶۱	۵۴,۹۸۱	۰.۰۰	-	خروجی

در این جدول، موضوع با اهمیت و قابل توجه، عملکرد بنادر امام، چابهار و رجایی از یک طرف و حمل کانتینری از طرف دیگر است. در اینجا هدف اصلی بحث، ارتقاء حمل ریلی کانتینری از دو بندر امام و رجایی به مقاصد مختلف در سراسر شبکه‌ی ریلی است. از جدول بالا، میزان کانتینر قابل حمل به یکی از اصلی‌ترین مقاصد ریلی یعنی بندر خشک و مرکز لجستیکی آپرین نیز قابل بهره‌برداری است.

اگر چه حمل‌ونقل کانتینری ایران در حال رشد مستمر است، ولی این میزان رشد، نه هماهنگ با توسعه‌ی تجارت کانتینری جهانی و نه درخور جایگاه ایران می‌باشد. سهم بنادر کشور از مجموع عملیات کانتینری بنادر منطقه‌ی خلیج فارس در سال ۲۰۱۸، حدود ۹ درصد بوده است. و مجموع عملیات کانتینری کل بنادر منطقه‌ی خلیج فارس با ۱۸ میلیون تی‌ای‌یو، سهمی حدود ۵ درصد از این گونه حمل در سطح جهان را داشته است.

به لحاظ ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر و خالی در سال ۹۵، بنادر ایران به مرز ۵,۵ میلیون تی‌ای‌یو رسید، ولی فقط حدود ۵۰,۱ درصد از این ظرفیت مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. ظرفیت کانتینری بندر شهید بهشتی چابهار با سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در حال ارتقاء است. ظرفیت آن در فاز اول توسعه به ۶۴۰ هزار تی‌ای‌یو، فاز دو ۲,۲ میلیون تی‌ای‌یو و فاز سه ۴,۹ میلیون تی‌ای‌یو بالغ خواهد گردید.

میزان عملیات کانتینری در بنادر ایران طی سالهای ۲۰۱۶، ۲۰۱۷، ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ به ترتیب برابر ۲۴,۴ ، ۳۰,۴ ، ۲۴,۸ و ۲۳ میلیون تن و به ترتیب معادل ۲,۴۶ ، ۳,۰۹ ، ۲,۴۵ و ۱,۹۹ تی‌ای‌یو بوده است. میزان عملیات کانتینری بندر شهید رجایی به تنهایی در همین سالها به ترتیب برابر ۲,۱۱ ، ۲,۶۱ ، ۲,۱ و ۱,۶۸ میلیون تی‌ای‌یو بوده که نشان از ایفای نقش اصلی در این نوع حمل می‌باشد. در سال ۲۰۱۷ که اوج فعالیت کانتینری بنادر ایران (و قبل از اثرگذاری تحریمهای دوم) بوده، ورودی بنادر ۱,۵۵ میلیون تی‌ای‌یو (معادل ۱۶,۳۸ میلیون تن) و خروجی آنها ۱,۵۴ میلیون تی‌ای‌یو (معادل ۱۳,۷۵ میلیون تن) بوده است. همانطور که ملاحظه می‌شود بخش اعظم این نوع حمل در بندر شهید رجایی صورت گرفته است.

طبق سالنامه‌ی آماری سال ۹۸ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، میزان ترانزیت عبوری از مرزهای زمینی ایران ۶,۸ میلیون تن بوده که حدود یک سوم آن توسط کامیونهای خارجی به ویژه ترکیه (با سهم ۱۸,۲ درصد) حمل شده است. از طرف دیگر میزان واردات و صادرات از مرزهای زمینی نیز حدود ۱۰,۹۴ میلیون تن بوده است. مرزهای مشترک زمینی و دریایی با راه‌آهن شامل اینچه برون، جلفا، میرجاوه، سرخس و همچنین بنادر امام، رجایی، باهنر و امیرآباد می‌باشد. در سال ۹۹ مرز زمینی شمتیغ (نزدیک دوغارون) و متعاقباً بنادر چابهار و

بندر انزلی نیز با آن مشترک می‌گردند. طی چند سالهای آینده نیز احتمالاً مرزهای زمینی میلک، خسروی و آستارا به راه‌آهن متصل می‌شوند.

مطلب مهم اینست که بخش مهمی از این بارها در قالب کانتینر حمل شده‌اند. با وجود اشتراک گسترده در مرزهای زمینی و دریایی، چرا سهم راه‌آهن در حمل‌های ترانزیتی، واردات و صادرات این چنین اندک است؟ امید است که ضمن اتصال سریع شبکه به مرزهای زمینی و دریایی یاد شده، موانع حمل کانتینری نیز رفع شوند تا شاید راه‌آهن به شکوفایی خود نائل شود.

طرح حمل کانتینری بنادر عباس و امام - آپرین

در راستای کسب موفقیت برای توسعه‌ی ظرفیت حمل کانتینری و ازدیاد حمل کانتینری ترانزیتی، واردات، صادرات و داخلی، راه‌آهن ایران تلاشهای گوناگونی کرده است. اما با عنایت به اینکه چنین تلاشهایی برنامه‌ریزی شده و همه جانبه نبوده، تاکنون راه به جایی نبرده است. از مشکلات موجود، ضعف مطالعات میدانی در زمینه‌ی حمل کانتینری ریلی است. برای آنکه بتوان به نتایج قابل قبولی نایل گردید، لازم است که این گونه مطالعات میدانی در حوزه و منطقه‌ی محدودی انجام پذیرد. یکی از مهمترین طرح‌های قابل مطالعه در زمینه‌ی حمل کانتینری داخلی، طرح راه‌اندازی حمل کانتینری بین مبادی بنادر عباس و امام به آپرین (و بالعکس) به عنوان قطبهای بزرگ این نوع حمل‌ونقل می‌باشد.

یکی از اصلی‌ترین اقداماتی که تاکنون در این راستا انجام گرفته، کاهش تعرفه‌های ریلی است. اما در زمینه‌هایی چون ایجاد تسهیلات سرمایه‌گذاری بابت تأمین تجهیزات تخلیه و بارگیری، ایجاد انبارها و باراندازها، خرید واگن‌های ویژه‌ی حمل کانتینر، هماهنگ کردن مدیریت‌های منطقه‌ای گمرک، تدوین و تصویب مقررات مربوطه و ... اقدامات لازم به عمل نیامده و تمهیدات کافی فراهم نشده است.

وضعیت امکانات و ظرفیت مسیر حمل (بندر عباس - آپرین)

"ظرفیت هر مسیر حمل" باید متناسب با حداقل ظرفیت "مبدأ یا مقصد" کالا باشد. بنابراین ظرفیت این مسیرهای حمل منتخب نیز باید منطبق بر ظرفیت حداقل مبدأ (بنادر عباس و امام) یا مقصد (آپرین) باشد. ظرفیت قابل تخصیص برای حمل محمولات کانتینری این "مسیرها" شامل خطوط، ایستگاه‌ها و ناوگان است. همانگونه که در قسمتهای قبلی مطرح گردید، ظرفیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و بندر شهید رجایی نزدیک به ۳,۳ میلیون تی‌ای‌یو است. اما مسیر یک خطه‌ی ریلی بافق - میبد - بادرود - محمدیه کاملاً در اختیار حمل کالا و مسافر موجود است و لذا جایی برای حمل بارهای ترانزیتی و کانتینری باقی نمی‌ماند. مسیر بندر

امام به آپرین نیز به سبب گلوگاه دوکوهه- دورود کلاً با مشکل ظرفیتی مواجه است. در این صورت مهمترین ضرورت فعلی دو خطه کردن کل مسیرهای حمل می‌باشد. ضمن اینکه تأمین ناوگان تخصصی و تجهیز پایانه‌ها به ویژه آپرین نیز باید مد نظر قرار گیرد.

حوزه‌ی تجاری بندرعباس

حوزه‌ی تجاری بندرعباس (شامل دو بندر رجایی و باهنر) یکی از بزرگترین سرچشمه‌ی بارهای کانتینری ترانزیتی و داخلی است. منطقه‌ی بندرعباس از این جهت برگزیده شده که در حال حاضر به یکی از قطبهای اقتصادی کشور تبدیل شده است. در این منطقه تعداد زیادی پایانه‌های مبادی و مقاصد بسیار بزرگ بار وجود دارد. بندر شهید رجایی نیز که بزرگترین بندر کشور به لحاظ مبادله کالا است، در حال رقابت با بنادر غول‌آسای کانتینری منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان است.

بندر شهید رجایی

بندر شهید رجایی بزرگترین بندر ایران است و بیشترین تجهیزات بندری و دریایی در آن مستقر می‌باشد. ظرفیت عملیات کانتینری آن در سال ۲۰۱۸ قریب ۳,۳ میلیون تی‌ای‌یو بوده که چنانچه از این ظرفیت استفاده می‌گردید، جزء ۵۰ بندر بزرگ کانتینری جهان قرار می‌گرفته است. وضعیت این بندر در مقایسه با وضعیت سایر بنادر ایران، یکتاست. تمامی شقوق حمل‌ونقل پسرانه‌ای از جمله راه‌آهن، هواپیمایی و حمل جاده‌ای، با ظرفیت‌های بالا، این بندر را پشتیبانی می‌کنند.

برای مقایسه ظرفیت آن با ظرفیت کل بنادر ایران در سال ۹۵، می‌توان به ارقام جدول بعدی مراجعه نمود. همانگونه که ملاحظه می‌شود، ۸۱,۴۸ درصد عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی، ۱۳,۴۷ درصد تخلیه و بارگیری مواد نفتی و ۸۰,۷۲ درصد جابجایی کالاهای کانتینری در این بندر انجام شده است. سهم آن در زمینه‌ی جابجایی کالاهای غیر نفتی بسیار بالا بوده به گونه‌ای که ۲۸,۸۴ درصد واردات، ۶۰,۰۳ درصد صادرات، ۹۴,۱۸ درصد ترانزیت و ۸۷,۷۲ درصد ترانشیپ این نوع کالاها در سطح کشور را به خود اختصاص داده است. ضمن اینکه به دلیل تخصیص منابع قابل توجه بابت حمل کانتینری، در این زمینه بندر شهید رجایی با فاصله‌ای زیاد، حائز مقام اول در کشور است.

مقایسه ی فعالیت بندر شهید رجایی به کل بنادر کشور در سال ۹۵ واحد : تن

نسبت بندر شهید رجایی به کل بنادر	کل بنادر	بندر شهید رجایی	فعالیت	
۲۶.۳۱	۳۰۵,۹۰۸,۱۳۵	۸۰,۴۹۶,۷۲۶	تخلیه و بارگیری	نفتی و غیر نفتی
۴۸.۸۱	۱۱۱,۱۸۸,۴۶۹	۵۴,۲۷۴,۸۴۸	تخلیه و بارگیری	غیر نفتی
۳۳.۰۴	۴۲,۹۲۸,۲۵۰	۱۴,۵۱۳,۳۳۲	تخلیه	
۵۹.۱۲	۶۷,۳۶۰,۳۱۹	۳۹,۷۶۱,۵۱۶	بارگیری	
۲۸.۸۴	۳۲,۳۳۲,۹۸۴	۹,۵۸۴,۵۳۸	واردات	
۶۳.۰۳	۵۷,۸۷۳,۵۰۳	۳۶,۴۷۸,۱۷۳	صادرات	
۹۴.۱۸	۴,۶۱۸,۷۷۲	۴,۳۵۰,۰۹۱	ترانزیت	
۰.۷۳	۱۰,۹۶۱,۴۲۵	۸۰,۱۰۵	کابوتاژ	
۸۷.۷۲	۲,۵۴۱,۱۸۶	۲,۲۲۹,۲۴۹	ترانشیپ	
۷۹.۱۹	۱,۹۶۰,۵۹۹	۱,۵۵۲,۶۹۲	سایر رویه ها	
۱۳.۴۷	۱۹۴,۷۱۹,۶۶۶	۲۶,۲۲۱,۸۷۸	تخلیه و بارگیری	
۷۳.۹۰	۲۴,۰۳۳,۷۹۴	۱۷,۷۵۹,۹۹۴	تخلیه	
۴.۹۶	۱۷۰,۶۸۵,۸۷۲	۸,۴۶۱,۸۸۴	بارگیری	
۹۵.۲۴	۳,۵۸۸,۸۲۴	۳,۴۱۸,۰۹۳	واردات	
۵.۴۲	۱۴۷,۶۷۷,۳۲۲	۸,۰۰۵,۲۶۳	صادرات	
۳.۸۵	۱,۷۵۹,۴۷۸	۶۷,۷۳۶	ترانزیت	
۲۵.۳۵	۴۱,۶۷۵,۱۹۶	۱۴,۷۳۰,۷۸۶	کابوتاژ	
	۰	۰	ترانشیپ	
۰.۰۰	۱۸,۸۴۶	۰	سایر رویه ها	
۸۰.۷۲	۲,۸۲۳,۵۵۱	۲,۲۷۹,۱۰۷	کل	تخلیه و بارگیری
۸۲.۷۰	۱,۹۵۸,۴۲۲	۱,۶۱۹,۶۶۴	کانتینر پر	کانتینر
۰.۰۰	۸۶۵,۱۲۹		کانتینر خالی	(TEU)
۸۷.۸۵	۷۵۰,۶۴۲	۶۵۹,۴۴۳	کل	تعداد شناورهای ورودی (فروند)
۳۴.۳۱	۱۱,۷۸۲	۴,۰۳۱	بالای هزار تن	تعداد شناورهای خروجی (فروند)
۸.۴۰	۳۸,۸۶۰	۳,۲۶۵	زیر هزار تن	
۱.۵۲	۵۰,۴۱۴	۷۶۶	کل	
۳۴.۱۵	۱۱,۷۴۳	۴,۰۱۰	بالای هزار تن	جایجایی مسافر (نفر)
۸.۳۷	۳۸,۶۷۱	۳,۲۳۷	زیر هزار تن	
۰.۰۰	۱۸,۳۹۸,۴۳۸	۷۷۳	کل	
۰.۰۰	۹,۴۰۲,۸۷۶	۰	ورودی	ورودی
۰.۰۰	۸,۹۹۵,۵۶۲	۰	خروجی	

عملکرد این بندر در سال ۹۸ از کل ۲,۳ میلیون تی‌ای‌یو (۱۵,۸ میلیون تن) در سطح کشور، حدود ۱,۸ میلیون تی‌ای‌یو یعنی قریب ۷۸,۳ درصد بوده است. با وجود چنین ظرفیتهایی، وضعیت حمل کانتینری راه‌آهن در این بندر مسئله ساز است. راه‌آهن در کل دارای ۵۳ کیلومتر خط در این بندر است. ۶ خط متعلق به بیکران و کانشیپ می‌باشد. اگر در هر روز یک رام قطار ۳۰ واگنی با ظرفیت تقریبی هر واگن تخت یا لبه کوتاه به مقدار ۳ تی‌ای‌یو در هر خط تشکیل شود، ظرفیت کف روزانه‌ی حمل در کل ۶ خط برابر ۵۴۰ تی‌ای‌یو و سالانه‌ی ۱۹۷۰۰۰ تی‌ای‌یو (معادل تقریبی ۳,۹۴ میلیون تن) می‌گردد. البته با افزایش تعداد خطوط یا قطارها در هر روز، این ظرفیت به نسبت قابل ارتقاء است.

برخی از کارشناسان بر این باورند که مسئله فقط مربوط به ظرفیت حمل کانتینر در بندرگاه نیست، بلکه مشکل اصلی ریل پایه بودن بندر مزبور است. زیرا افزوده شدن یک تخلیه و بارگیری اضافی و ازدیاد زمان بارگیری و هزینه‌های حمل، بر بی‌رغبتی صاحبان کالا برای انتخاب وسیله‌ی حمل ریلی، آثار منفی باقی می‌گذارد. همین موضوع به اضافه‌ی موارد دیگر که متعاقباً به آنها پرداخته می‌شود، باعث شده که عملکرد راه‌آهن طی یکسال صرفاً ۴۵۰۰۰ تی‌ای‌یو یا ۸۰۰ هزار تن (یعنی قریب ۲۲,۸ درصد کف ظرفیت حمل ریلی یا فقط ۲,۵ درصد عملکرد بندر رجایی) باشد.

در حال حاضر قریب نیمی از بارهای کانتینری ریلی به مقاصد تبریز و خاتون‌آباد اعزام می‌شوند که متأسفانه به دلیل تخفیف‌های ارائه شده بابت حمل کانتینری در راه‌آهن، اکثراً مواد معدنی با کانتینرها جابجا می‌گردند. از این مقدار، یک سوم کانتینرها به منطقه‌ی تهران منتقل می‌شوند که نوع محمولات، عمدتاً کالاهای عمومی است. چنانچه توان ریلی (به لحاظ ظرفیت بندری، خطوط شبکه ریلی و بندر خشک آپرین) ارتقاء یابد و بازاریابی مناسبی انجام شود، برآورد می‌شود به میزان ۵۰۰ هزار بی‌تی‌یو (یعنی ۳۳ برابر عملکرد فعلی) تقاضا وجود داشته باشد.

بندر امام خمینی

این بندر به لحاظ داشتن ۳۸ پست اسکله‌ی فعال به طول ۷ کیلومتر، بزرگ‌ترین بندر فعال ایران است و با پذیرش میانگین سالانه سی میلیون تن کالا، به لحاظ تجاری هم پس از بندر رجایی قرار دارد. به لحاظ موقعیت مکانی، نزدیک‌ترین بندر جنوب به مراکز صنعتی و جمعیتی کشور، به لحاظ ترانزیت کالا کوتاهترین پل ارتباطی با پایانه‌های مرزی در غرب و شمالغرب ایران و همچنین برای امور ترانشیپ کالا و صادرات مجدد به کشورهای حوزه خلیج فارس بهترین بندر است. دارای ظرفیت مناسب پسرانه‌ای جاده‌ای، ریلی و هوایی است. به عنوان دومین بندر مهم کشور، دارای ترمینال‌های اختصاصی، کانتینری، عمومی، فراورده‌های نفتی و مواد معدنی است. با بهره‌مندی از تجهیزات پیشرفته بندری و دریایی و عمق مناسب حوضچه، دارای قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری پست پاناماکس (نسل چهارم) و کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۵۰ هزار تن است. از مهمترین ویژگی‌های آن، اختصاص جابجایی کالاهای اساسی از این بندر می‌باشد.

با وجودی که این بندر از اساس نسبتاً ریل پایه بوده است، ولی سهم بار حمل شده (از/ به) بندر امام توسط راه‌آهن نسبت به حمل جاده‌ای همچنان بسیار کمتر است. ضعف شدید مدیریت راه‌آهن در بهره‌برداری از این ظرفیت بالا، باعث گردیده که طی سالیان مختلف، مکرراً بحث جمع‌آوری خطوط ریلی بی‌فایده و مزاحم در

بندر مطرح شده و بخشهایی از آن نیز برجیده شده است. ملاحظه می‌شود که ریل پایه بودن بندر به تنهایی برای افزایش حمل کانتینری ریلی چاره ساز نیست.

در جدول زیر تجهیزات دو بندر بسیار مهم جنوب کشور، که می‌توانند حمل و نقل ریلی کانتینری در کشور را رونق بخشند، نشان داده شده است.

تجهیزات تخلیه و بارگیری بنادر امام و شهید رجایی

سال ساخت	کشور سازنده	تعداد سیلندر	ظرفیت بار برداری	نوع تجهیز	محل استقرار	سال ساخت	کشور سازنده	تعداد	ظرفیت بار برداری	نوع تجهیز	محل استقرار
۱۳۷۹	ایران	۱	500 T/H	آنلودر منگان	بندر شهید رجایی	۱۳۵۵	ژاپن	۱	۴۵ تن	گنتری کرین ۲	بندر امام
۱۳۸۲	ایران	۴	تن 40.6	ترانستینر منگان		۱۳۵۵	ژاپن	۱	۴۰ تن	گنتری کرین ۱	
۱۹۷۵	آلمان	۳	۴۰ تن	ترانستینر پایونر		۱۳۵۷	آلمان	۲	۴۰ تن	ترانس تینرهای پایونر ۲	
۱۹۹۲	ایرلند	۳	۶۵ تن	گنتری کرین لیپهر		۱۳۶۹	اتریش	۱	۵۵۰ تن	جرثقیل LG1550	
۱۹۹۰	آلمان	۱	۱۴۰ تن	جرثقیل لیپهر		۱۳۷۱	آلمان	۵	250 T/H	مکنده نایرو	
۱۹۹۱	آلمان	۲	250 T/H	مکنده نایرو		۱۳۷۱	سوئد	۱	۴۰ تن	تاپ لیفت کالمار DC 42	
۱۹۹۶	اتریش	۱	۳۶ تن	جرثقیل لیپهر		۱۳۷۵	اتریش	۱	۸۰ تن	جرثقیل LHM1200	

۱۹۹۶	آلمان	۲	250 T/H	مکنده ناپرو	۱۳۷۶	اتریش	۴	۳۶ تن	جرثقیل LHM100
۱۹۹۸	اتریش	۱	۳۶ تن	جرثقیل لیبهر	۱۳۸۱	ایتالیا	۲	۷۰ تن	ریج استکر ۲
۱۹۹۹	ایرلند	۱	۶۵ تن	گنتری کرین لیبهر	۱۳۸۲	اتریش	۴	۱۴۰ تن	جرثقیل LHM500
۲۰۰۳	چین	۳	۶۵ تن	گنتری کرین ZPMC	۱۳۸۳	ایران	۳	۴۰.۶ تن	ترانسستینر منگان (۳)
۲۰۰۳	فنلاند	۱۱	۴۰ تن	ترانسستینر کالمار	1383	اتریش	1	۹۰ تن	جرثقیل لیبهر-LTM- 1090
۲۰۰۳	اتریش	۱۲	۸۰ تن	جرثقیل لیبهر	۱۳۸۳	چین	۲	۴۵ تن	گنتری کرین ۳
۲۰۰۳	اتریش	۴	۱۴۰ تن	جرثقیل لیبهر	۱۳۸۴	آلمان	۲	250 T/H	مکنده ناپرو
۲۰۰۳	ایتالیا	۲	۷۰ تن	ریج استاکر فانتوزی	۱۳۸۴	ایتالیا	۲	400 T/H	آنلودر برگا شماره ۱

۲۰۰۶	چین	۸	۴۵ تن	گنتری کرین ZPMC	۱۳۸۴	اتریش	۴	۱۴۰ تن	جرثقیل LHM500
۲۰۰۸	چین	۱۴	۴۰ تن	ترانستینر ZPMC	۱۹۷۰	کانادا	۱ *		آنلودر سیلو
۲۰۰۹	ایران	۲	۴۰.۶ تن	ترانستینر منگان					
	کره جنوبی	۷	۴۳.۷۵ تن	ترانستینر سامسونگ					
۲۰۰۹	چین	۴	۴۰ تن	ترانستینر ZPMC					

با وجود توان کافی حمل کشتیرانی جمهوری اسلامی و ظرفیتهای دو بندر امام و رجایی، آیا راه آهن در رقابت با حمل و نقل جاده ای توان حمل کانتینر در ابعاد وسیع تر را دارد؟ ملاحظه می شود که میزان ظرفیت تجهیزات این بنادر نسبت به ظرفیت بندر خشک آپرین اصولاً قابل مقایسه نیست. آیا راه آهن علاقه مند است با تأمین کنندگان کالا و سرمایه گذاران بالقوه درباره ی تجهیز بندر خشک آپرین، افزایش ظرفیت مسیرهای حمل، تأمین ناوگان ویژه ی حمل کانتینری مذاکره ی مؤثر بکند، تا بخشی از این نوع حمل را به خود اختصاص دهد؟

برخی از عوامل نظری حمل کانتینر خالی

در حمل و نقل باری و مسافری، برگشت خالی وسیله ی نقلیه، از مواردیست که به اقتصاد حمل، فشار وارد می آورد. در سیستم حمل باری، برگشت خالی واگنها یا کامیونها به حمل یکسره موسوم است. در نظام حمل و نقل همواره سعی بر اینست که با ارائه ی تخفیفات چشمگیر در مسیر برگشت، از ظرفیت خالی وسیله ی

نقلیه‌ی برگشتی بهره‌گیری بعمل آید. در حمل کانتینری نیز همین سیاست مطرح است. بررسی‌های انجام شده در سطح بین‌المللی نشان می‌دهد که حدود ۲۰ درصد از کانتینرها در مسیر برگشت خالی بر می‌گردند.

در تصویر زیر ۴ نوع عامل حمل کانتینر خالی نشان داده شده است:

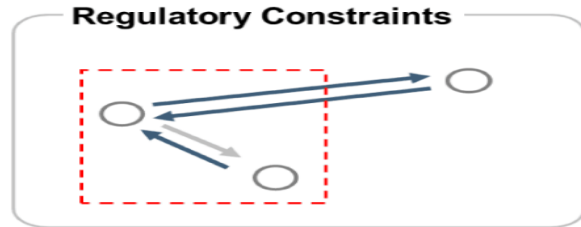
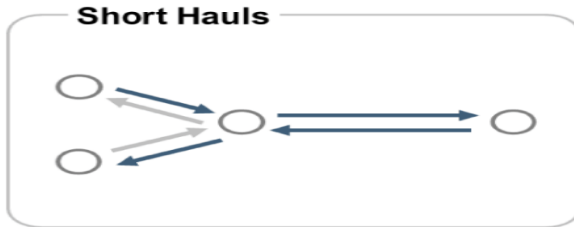
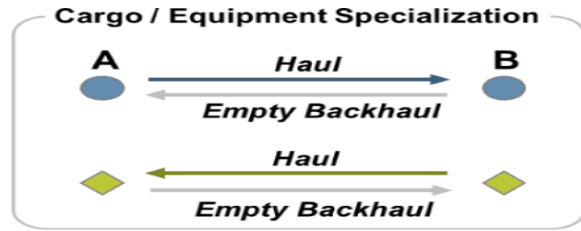
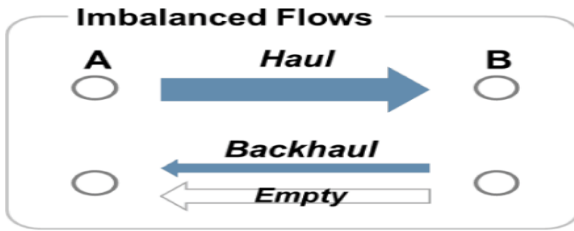
< نامتوازن بودن میزان تقاضای حمل در مبدأ (به سمت مقصد) با میزان تقاضای حمل در مقصد (به سمت مبدأ). همین موضوع در سطح بین‌المللی هم درست است، زیرا اصولاً مقدار صادرات و واردات کشورها نامتوازن است. میزان تقاضای حمل مسافری در سطح ملی و محلی نیز در فصول، روزها و حتی ساعات شبانه روز نامتوازن است. میزان تقاضای حمل بار نیز در سطح ملی و محلی به علت تفاوت در نوع تقاضای موجود بین مراکز تولید و مصرف نامتوازن است.

< تخصصی بودن نوع کالا یا وسیله‌ی نقلیه باعث می‌شود که محموله فقط بتواند توسط یک شیوه‌ی حمل یا وسیله‌ی نقلیه جابجا شود. بنابراین در مبدأ یا مقصد ممکن است که کالای منتظر حمل، مناسب جابجایی با شیوه‌ی حمل یا وسیله‌ی نقلیه مزبور نباشد (مثل وسیله نقلیه‌ی یخچالدار).

< نامتناسب بودن طول مسیر حمل هم در این امر مؤثر است. بدین معنی که گاهی شیوه یا وسیله‌ی حمل فعال در سطح محلی، نمی‌تواند حمل انبوه یا طولانی را تقبل کند (و بالعکس).

< محدودیت‌های نظارتی نیز بر کارکرد دوسرحمل تأثیر می‌گذارد. مثلاً به کشتی‌های خارجی اجازه‌ی حمل کابوتاژی (در حوزه‌ی آبهای کشور) را نمی‌دهند. یا تاکسی‌ها از حمل بین شهری منع می‌شوند. یا وسایل نقلیه‌ی یک شرکت توزیع‌کننده با برند خاص، مجاز به حمل سایر کالاهای مشابه نیست.

در سطح ملی مسئولین با آزاد سازی تجاری و متصدیان لجستیکی با بهره‌گیری از تمامی امکانات موجود، سعی در افزایش روش دوسرحمل و لذا کاستن از بهای تمام شده‌ی کالاهای در اختیار مصرف‌کننده‌ی نهایی می‌باشند.



(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته