

مقایسه اقتصادی محور بندر امام خمینی (ره) با بندر شهید رجایی در مسیر کریدور شمال - جنوب

سید جعفر حجازی^{1*}، مستوره ربانی²

1- استادیار گروه مهندسی عمران دانشگاه شهید چمران اهواز، Hejazi_j@scu.ac.ir

2- کارشناسی ارشد عمران - راه و ترابری دانشگاه شهید چمران اهواز، Rabbani_25@yahoo.com

چکیده:

کریدور رسمی شمال-جنوب، ارتباط ترانزیتی کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا با کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران برقرار می کند. در وضعیت فعلی، بندر شهید رجایی در مسیر این کریدور قرار دارد، اما با توجه به رشد و توسعه بندر استان خوزستان و از جمله ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در بندر امام خمینی (ره)، شرایط برای اتصال رسمی این بندر به مسیر این کریدور مصوب کاملاً مهیا شده است. در این صورت فرض بر این است که به دلیل کوتاهتر بودن مسیر زمینی بندر امام تا مقاصد کالاهای وارداتی و ترانزیتی، مسیر پیشنهادی این تحقیق به لحاظ اقتصادی مناسب تر باشد. روش انجام کار در این پژوهش، استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) و نرم افزار EXPERT CHOICE است. برای انتخاب مسیر برتر (میان مسیر فعلی و مسیر پیشنهادی) در کریدور بین المللی شمال- جنوب، چهار معیار هزینه حمل و نقل، زمان حمل و نقل، ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر و هزینه های پنهان (یارانه سوخت)، مورد استفاده قرار می گیرد. با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی ثابت می شود که در صورت استفاده از مسیر پیشنهادی این تحقیق، برای 35 درصد از کالاهای کانتینری که مقاصد آنها نیمه شمالی و غربی کشور است، صرفه جویی اقتصادی قابل توجهی در هزینه حمل، زمان حمل و نقل و یارانه سوخت می شود. با توجه به کاهش مسافت در حدود 500 کیلومتر در مسیر پیشنهادی نسبت به مسیر فعلی، سالانه حدود 100 میلیارد تومان در هزینه های حمل کالا، حدود 263 میلیارد تومان در یارانه سوخت و حدود 22 ساعت در یک بار تردد در زمان حمل جاده ای، صرفه جویی خواهد شد.

واژگان کلیدی: بندر امام خمینی (ره)، بندر شهید رجایی، مقایسه اقتصادی، فرآیند تحلیل سلسله مراتبی (AHP).

1- مقدمه

کریدورها در صنعت حمل و نقل در راستای ایجاد مسیرهای اقتصادی و در جهت کاهش هزینه های حمل کالا تعریف شده اند. در این میان کریدور شمال-جنوب¹ ارتباط ترانزیتی کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا با کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران برقرار می کند و در نتیجه آن هند، ایران و دیگر کشورهای منطقه می توانند کالاهای خود را با سرعتی سه برابر بیشتر نسبت به مسیر کانال سوئز، به اروپا حمل کنند [1]. در وضعیت فعلی، بندر شهید رجایی در مسیر کریدور شمال- جنوب قرار دارد، اما با توجه به رشد و توسعه بندر استان خوزستان و از جمله ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در بندر امام خمینی (ره)، شرایط برای اتصال رسمی این بندر به مسیر این کریدور مصوب کاملاً مهیا شده است.