



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



سازمان بنادر و دریانوردی

خبرنامه اداره کل مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

ISSN: 2383-417X

شماره ۶، سال اول، ۱۳۸۶

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود در راستای تحقق راهبردهای

کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حیات از توسعه بکده های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید،

ثبت، داوری و نسخ و ایجاد بانک های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت **SID** می نماید.



خبرنامه تحقیقات R&D

حاوی جدیدترین خبرهای بندری، دریایی و مدیریتی

کارآفرینان، پژوهشگران و صاحبان ذوق، کارهایی را عملی می‌سازند که دیگران به آن‌ها گفته اند،

« هانت گرین »

غیر عملی است.

یک پیش بینی سه جانبه از حجم کالا در پنج سال آینده نشان می‌دهد که هند در صدد سرمایه گذاری ۱۸ میلیارد دلاری برای ارتقا جامع بخش بندر در یازدهمین برنامه پنج ساله (۲۰۰۷-۱۲) می‌باشد. وزارت کشتیرانی هند تخمین زده است که حجم کالا در بندر این کشور سه برابر شده و از ۵۷۰ میلیون تن به ۱/۵ میلیارد تن می‌رسد.



اهدات جزیره در دریای خزر

استاندار گیلان از آغاز اجرای طرح اهدات یک جزیره در دریای خزر داد. این طرح که همه عناصر گردشگری در آن ایجاب می‌شود به صورت پایلوت در تالش در حال اجراست. راه اندازی ورزش های فشرگی آبی ، ورزش های دریایی و اهدات هتل ، متل ، اماکن تفریحی و توریستی در این طرح دیده می‌شود.



**رشد زیاد
قیمت سوخت**

نوامبر ۲۰۰۷	نوامبر ۲۰۰۶	نوامبر ۲۰۰۵	زمان	منطقه
۴۹۷	۲۷۰	۲۸۷	HVF	خلیج فارس
۵۱۲	۲۷۹	۳۰۳	IFO	
۸۰۱	۶۰۵	۵۳۹	MDO	
۵۰۴	۲۷۹	۲۷۲	HVF	مدیترانه
۵۴۲	۳۰۸	۲۹۶	IFO	
۸۹۲	۵۷۴	۵۵۶	MDO	
۴۷۷	۲۵۹	۲۵۵	HVF	شمال غرب اروپا
۵۰۱	۲۷۹	۲۷۶	IFO	
۷۵۳	۴۷۴	۴۶۵	MDO	
۴۸۶	۲۶۲	۲۶۶	HVF	خلیج آمریکا
۵۰۸	۲۷۴	۲۹۰	IFO	
۷۴۸	۵۳۷	۵۹۶	MDO	
۵۰۰	۲۷۷	۳۰۴	HVF	کارائیب
۵۲۵	۳۰۵	۳۵۶	IFO	
۸۳۱	۶۰۶	۷۵۴	MDO	
۵۰۴	۲۸۵	۲۹۷	HVF	سواحل غربی آمریکا
۵۱۴	۲۹۴	۳۲۷	IFO	
۸۸۸	۵۹۰	۶۲۹	MDO	
۴۹۳	۲۶۷	۲۹۹	HVF	شرق دور
۵۰۴	۲۷۸	۳۱۰	IFO	
۷۹۵	۵۲۱	۴۷۲	MDO	

قیمت های سوخت سبک و سنگین کشتی ها در مناطق مختلف نشان دهنده رشد زیاد آن می باشد به طوری که طی نوامبر ۲۰۰۷ نسبت به ماه نوامبر سال ۲۰۰۶ در منطقه خلیج فارس رشدی در حدود ۸۳ درصد را نشان می دهد. ایران برای تامین سوخت کشتی های ورودی در منطقه از مزیت بالقوه بسیار خوبی برخوردار می باشد.

کشور ما از تجارت چقدر منافع می برد؟! !!

جدول روبرو بازار سوخت کشتی ها را در ۷ منطقه جهان در ماه نوامبر سال های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۷ را نشان می دهد.





راهنمای تطابق زیست محیطی

اتاق بین المللی کشتیرانی (ICS) و فدراسیون بین المللی کشتیرانی (ISF) راهنمای جدید صنعت کشتیرانی در خصوص تطابق زیست محیطی بعنوان الگویی برای تبعیت از کنوانسیون مارپل منتشر نموده‌اند. این راهنما عناصر مختلفی برای آنکه هیات مدیره شرکت های کشتیرانی بتوانند به طور کامل تطابق زیست محیطی در فعالیت‌هایشان را بررسی کنند، مشخص می‌نماید. این موارد شامل توصیه‌هایی درباره القا مسؤلیت فردی و مشترک جهت تطابق در میان مدیریت مستقر در ساحل و دریانوردان، نیاز به آموزش اهمیت حیاتی تطابق زیست محیطی شامل پیامدهای تخلف از مارپل مانند جرایم کیفری و زندان و اهمیت بودجه بندی و سرمایه گذاری در تجهیزات فنی، سیستم‌های ممیزی و گزارش دهی می‌باشد.

گام‌های سازمان ملل در جهت نیل به ممل و نقل چندوجهی

در منطقه آسیا - اقیانوسیه

کنفرانس وزیران حمل و نقل که در نوامبر ۲۰۰۶ در کشور کره برگزار گردید، شبکه‌های بزرگراه آسیایی و راه آهن ترانزیتی آسیایی را که توسط اسکاپ طراحی شده بود مورد تایید و شناسایی قرار داد. این دو شبکه حمل و نقل به عنوان دو بلوک اصلی سیستم لجستیک و حمل و نقل چندوجهی در منطقه، مورد موافقت بین‌المللی واقع شد. برای تحقق این چشم‌انداز بلندمدت، کمیسیون اقتصادی - اجتماعی سازمان ملل در آسیا و اقیانوسیه (ESCAP) انجام مطالعه‌ای در جهت ارتقا شبکه‌های بزرگراه آسیایی و راه آهن ترانزیتی آسیایی را شروع نموده است.

به همین منظور در ۱۶ و ۱۷ فوریه ۲۰۰۸ مطابق با ۲۷ و ۲۸

بهمن ماه ۱۳۸۶ بخش حمل و نقل و گردشگری اسکاپ،

کارگاهی در تهران برگزار خواهد نمود. این کارگاه برای

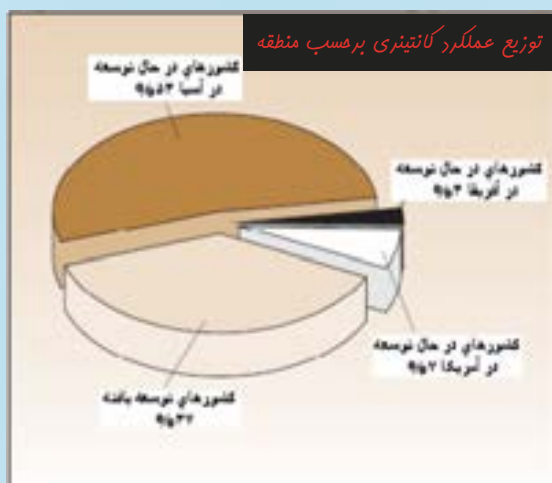
بازنگری توسعه‌های جاری و آتی محل‌های دپوی کانتینر و بنادر

خشک در مسیر شبکه بزرگراه آسیایی و راه آهن ترانزیتی

آسیایی در کشورهای منطقه قفقاز و آسیای مرکزی، افغانستان،

جمهوری اسلامی ایران و ترکیه می‌باشد. انتظار می‌رود نمایندگان مرتبط با توسعه بخش راه آهن و جاده

از کشورهای یادشده در این کارگاه شرکت نمایند.



مروری بر حمل و نقل دریایی

۲۰۰۷

توسعه بندر و حمل و نقل

چند وجهی

(1) هدف و مراحل انجام پروژه :

هدف اصلی این پروژه توانمندسازی کارشناسان و راهنمایی آن‌ها جهت حل مسایل (متناسب با رویکرد شش سیگما و مرتبط با استراتژی‌های ترمینال کانتینر بندر شهیدرایی) بود . پروژه مذکور شامل انجام مراحل زیر بود :

مرحله آماده سازی ؛ - مرحله تعریف (Define) ؛ - مرحله اندازه‌گیری (Measure) ؛
 مرحله آنالیز ؛ - مرحله بهبود (Improve) ؛ - مرحله کنترل (Control).

(2) پروژه‌های انتخابی در بندر کانتینری شهیدرایی :

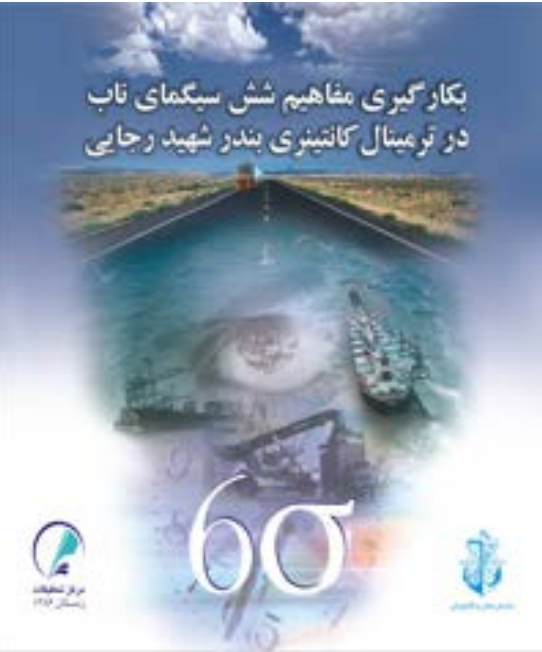
س از بازدید و برگزاری پنجرین جلسات بین مشاور، مدیران و کارشناسان بندر کانتینری شهیدرایی، هشت پروژه در سه حوزه مختلف به شرح زیر تعریف گردید :

پروژه کاهش سوانح عملیات کانتینری شامل (CTS) : کاهش سوانح تجهیزات، CTS : کاهش سوانح کانتینرها و

CTS : کاهش سوانح نیروی انسانی. سوابق سال ۱۳۸۳ حاکی از تکرار قابل توجهی سانه بود که هزینه‌های زیادی را به سازمان تمویل میکرد. هدف این پروژه کاهش ۰۰ درصد سوانح تجهیزات، کانتینرها و نیروی انسانی بود که راهکارهایی در این زمینه ارائه شد.

پروژه کاهش زمان تمویل کانتینر به صاحبان کالا در ترمینال کانتینری شامل (CTD) : کاهش زمان ورود تا تمویل مجوز بارگیری. CTD : کاهش زمان بارگیری و CTD : کاهش زمان پس از بارگیری تا خروج می باشد. هدف پروژه این پروژه کاهش زمان صرفه صاحبان کالا از لحظه ورود به ترمینال کانتینر تا زمان خروج کانتینر از درب خروج به کمتر از ۳ ساعت بود و صرفه پوی‌های حاصل از این پروژه تا حدی غیرملموس می‌باشد ولی براساس نظرات کارشناسان می‌تواند به میزان قابل توجهی بر بهبود ترافیک و فواید سرمایه تاثیر گذارد.

پروژه افزایش نرم‌کنتری کربن‌ها شامل CTD : کاهش سوانح تجهیزات و CTD : کاهش سوانح کانتینرها است هدف از این پروژه نیز افزایش ۱۰٪ در سرعت تفریه و بارگیری کنتری کربن‌ها بود که باتوجه به مواردی چون کاهش پدیده‌ها، افزایش درآمد حاصل از THC، درآمد حاصل از انبارداری، درآمد حاصل از عوارض بندری و کاهش هزینه اباره کشتی (صاحب فط) یا افزایش ۰۰ درصد در سرعت تفریه و بارگیری کنتری کربن‌ها می‌توان بهره‌وری را تا میزان عملکرد یک کنتری کربن در سال افزایش داد. این بدان معنا است که صرفه پوی مالی می‌تواند به میزان هزینه تفریه یک کنتری کربن برسد مناسبه گردد. در این زمینه نیز راه کارهایی ارائه گردید.



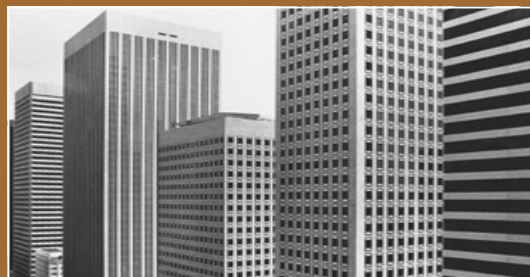
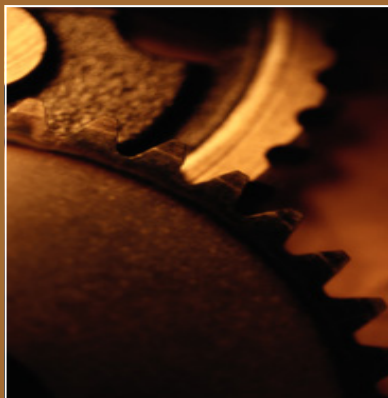
فصل نامه « دیدگاه »

مدت‌ها بود که جای فالی یک نشریه علمی - تخصصی بندری و دریایی که هم جامع دستاوردهای پژوهشی و تجربی اندیشه ورزان سازمانی باشد و هم انبانی برای هم اندیشی مشارکت پویانه و هم افزایش دانش گرایانه واقع شود، احساس می‌گردید.

اینک که به همت و عزم مدیر کل ممتزم و کارشناسان مرکز تحقیقات، زمینه‌ای فراهم شده است تا فصل‌نامه‌ای تحت عنوان « دیدگاه » انتشار یابد، توجه و شرکت فعالانه شما در ارزیابی نقادانه‌ی مقالات، ارایه رهنمودها و ارسال مقالات پژوهشی می‌تواند مدد کار ما در پی‌گیری رسالت‌ها و اهداف پژوهشی قرار گیرد.



آنگتاد: رتبه ایران از لحاظ تجارت و توسعه ۹۳ از ۱۲۳



در جدیدترین رتبه‌بندی کشورها از لحاظ شاخص تجارت و توسعه، که از سوی سازمان «آنگتاد» انتشار یافته، ایران در میان ۱۲۳ کشور مورد بررسی در ردیف نود و سوم قرار گرفته است. تخصص اصلی سازمان تجارت و توسعه ملل متحد موسوم به «آنگتاد»، که مقر آن در ژنو قرار دارد، بررسی روابط پیچیده میان درجه ادغام کشورها در بازرگانی بین‌المللی و تاثیر آن بر توسعه آنهاست. شاخص تجارت و توسعه (TDI)، که نوامبر امسال برای دومین بار انتشار یافته، کشورها را بر پایه دستاوردهای بازرگانی خارجی و توسعه آنها، طبقه‌بندی کرده است. در صدر جدول «آنگتاد»، آمریکا، آلمان، دانمارک، بریتانیا و سنگاپور در ردیف‌های اول تا پنجم جای دارند. سودان به انتهای جدول رانده شده، همراه با چهار کشور آفریقایی دیگر. به رغم بهبود جایگاه ایران در جدول «آنگتاد»، این کشور حتی در مقایسه با منطقه خاورمیانه و مناطق مجاور از لحاظ تجارت و توسعه در موقعیتی حاشیه‌ای است. ایران، از لحاظ شاخص تجارت و توسعه، در گزارش امسال «آنگتاد» در میان ۱۲۳ کشور مورد بررسی در ردیف نود و سوم جای گرفته است، نه پله بهتر از جایگاه آن در گزارش پیشین همان سازمان که در سال ۲۰۰۵ انتشار یافته بود.

عامل اصلی بهبود جایگاه ایران از لحاظ این شاخص، احتمالاً افزایش درآمدهای آن از محل صادرات نفت است که به برکت رونق بازار جهانی این کالا به دست آمده است. با این همه به رغم بهبود جایگاه ایران در جدول «آنگتاد»، این کشور حتی در مقایسه با منطقه خاورمیانه و مناطق مجاور از لحاظ تجارت و توسعه در موقعیتی حاشیه‌ای است. کافی است اشاره کنیم که کشوری چون اردن از لحاظ این شاخص سی و سه پله بهتر از ایران است و کشورهای چون تونس و الجزایر و لبنان نیز در موقعیتی به مراتب مساعدتر از ایران قرار دارند.

بر اساس داده‌های آماری سال ۲۰۰۵ میلادی، «آنگتاد» جمعیت ایران را ۶۸ میلیون نفر و تولید ناخالص داخلی آن را، بر پایه دلار ثابت سال ۲۰۰۰، ۱۳۲ میلیارد دلار برآورد می‌کند. بر این اساس، تولید ناخالص داخلی سرانه ایران ۱۹۴۳ دلار اعلام شده است که ۳۷۳۰ دلار کمتر از لبنان، ۱۴۸۰ دلار کمتر از ترکیه و ۴۷۰ دلار کمتر از تونس.



+98 21 8493 2138

www.pso.ir