



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 ۴، سال دوم، ۱۳۸۷

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تئما 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.



○ شماره ۴ | ○ اردیبهشت | ○ ۱۳۸۷



مرکز تحقیقات

# خبرنامه تحقیقات

# R&D

حاوی جدیدترین خبرهای بندری، دریایی و مدیریتی



در این شماره می‌خوانید.....

😊 اخبار IMO

😊 روند تحویل کشتی‌های ساخته شده

😊 خبرهای کوتاه

😊 پایگاه اطلاعاتی Emerald

هیچ کس چیزی به آدمی نمی‌دهد مگر خود او... و هیچ کس چیزی از آدمی دریغ نمی‌دارد مگر خود او... «بازی زندگی»  
یک بازی انفرادی است... اگر خودتان عوض شوید، همه اوضاع و شرایط عوض خواهد شد.

کمیته مفظ محیط زیست سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در پنجاه و هفتمین گردهم آیی آن سازمان که از تاریخ ۳۱ مارس تا ۴ آوریل ۲۰۰۸ برگزار گردید به یک توافق اجماعی درباره استانداردهای سفت تر در مورد استفاده از مواد سولفور در سوخت کشتی‌ها نایل شد که تماما به وسیله BIMCO مورد پذیرش قرار گرفت. این توافق به روشنی توانایی IMO را برای اعمال نقش موثر و به موقع در باره موضوعات مهم مثل انتشار گازهای آلوده کننده توسط کشتی‌ها نشان می‌دهد و باعث افزایش اعتبار IMO به عنوان مرکز مهم تصمیم‌گیری در صنعت کشتی رانی جهانی می‌باشد. عناصر کلیدی توافق عبارتند از:

- ۱- کاهش حد جهانی آلودگی به ۳/۵ درصد تا سال ۲۰۱۲.
- ۲- کاهش حد آلودگی ECA به ۰/۱ درصد تا سال ۲۰۱۵.
- ۳- کاهش آلودگی حد جهانی به ۰/۵ درصد تا سال ۲۰۲۰، البته در سال ۲۰۱۸ در مورد این که این حد جهانی قابل دستیابی است یا نه، بررسی و تصمیم‌گیری می‌شود.
- ۴- کاهش حد جهانی به ۰/۵ درصد تا سال ۲۰۲۵ پس از بررسی سال ۲۰۱۸ و در صورت عدم دستیابی تحقق آن در سال ۲۰۲۰.

قابل ذکر است که انبام این توافق می‌تواند از طریق سوخت‌های جایگزین و نصب تجهیزات کاهش آلودگی و اجرای قوانین مربوطه به دست آید. یکی از مواد آلوده کننده محیط زیست دریایی، اکسید نیتروژن است. برای جلوگیری از انتشار اکسید نیتروژن، بر اساس استانداردهای دقیق‌تری که تعیین شده است، دستگاهی متشکل از سه لایه مانع انتشار اکسید نیتروژن روی موتور کشتی‌های جدید نصب می‌گردد.

با توجه به فطر و تهدید موتورهای موجود، IMO در مورد رویکرد نصب دستگاه کاهش آلودگی (Kit-based) بر روی کشتی‌ها موافقت کرده است. این موافقت مستلزم این است که برای موتورهای نصب شده بر کشتی‌های سافته شده بین سال‌های ۱۹۹۰-۱۹۹۹ که حجم سیلندر آن‌ها بزرگ‌تر از ۹۰ لیتر و قدرتش از ۵۰۰۰ کیلو وات، است در صورتی که سازندگان کشتی‌ها در وضعیتی، باشند که بتوانند با نصب دستگاه کاهش آلودگی، آلودگی را به سطح یک (کاهش حد جهانی آلودگی به ۳/۵ درصد تا سال ۲۰۱۲) کاهش دهند، باید به همکاری دولت‌های متبوعشان در اولین سفر دریایی به این دستگاه‌ها مجهز گردند.



## روند تحویل کشتی‌های ساخته شده

در سال گذشته میلادی عجیب‌ترین تغییرات را در نسبت حجم سفارشات ساخت به تحویل دهی کشتی‌ها، شاهد بودیم. تا سال ۲۰۰۷ میلادی میانگین تحویل دهی ۴۶٪ حجم سفارشات ساخت بود و کارخانجات ساخت کشتی نیز تقریباً کار را برای دو سال بعدی در دست خود داشتند. اما شتاب ناگهانی در میزان سفارشات ساخت سبب گردید تا حجم آن از مقدار تحویل دهی کشتی‌ها پیشی بگیرد و نسبت نزولی برابر با ۱۶٪ را در ۲۰۰۷ تجربه کند. برای مثال سال گذشته (۲۰۰۷) حجم لیست سفارشات ساخت به کشتی‌سازی‌ها ۵۱٪ رشد داشت در صورتی که تحویل دهی تنها با ۳٪ افزایش همراه بود. دلیل آن را شاید بتوان این گونه بیان نمود که در سه سال گذشته، کشتی‌سازی‌های دنیا برنامه خاصی برای پیش فروش نداشتند. از طرفی نیز، تا به حال دنیا هیچ دوره‌ای با چنین قیمت‌های بسیار بالایی برای چهار سال متوالی در ساخت کشتی را به همراه پروژه‌های توسعه‌ای تجربه نکرده بوده است (معمولاً این دوره‌ها یک ساله یا کمی بیشتر، ولی کم‌تر از دو سال بوده و سپس رکود را در پی داشته است).

### نرخ انواع سوخت کشتی

(دلار / تن)

منطقه	زمان	فوریه ۲۰۰۶	فوریه ۲۰۰۷	فوریه ۲۰۰۸
خلیج فارس	HVF	۳۲۲	۳۱۲	۴۷۶
	IFO	۳۳۲	۳۲۱	۴۹۱
	MDO	۵۳۸	۵۸۸	۸۴۱
مدیترانه	HVF	۳۱۷	۲۸۴	۴۶۴
	IFO	۳۳۹	۳۱۰	۵۰۸
	MDO	۵۷۷	۵۶۷	۹۱۹
شمال غرب اروپا	HVF	۲۹۶	۲۵۶	۴۴۱
	IFO	۳۱۶	۲۷۶	۴۶۸
	MDO	۴۸۲	۴۷۲	۷۷۷
خلیج آمریکا	HVF	۳۰۹	۲۷۲	۴۵۶
	IFO	۳۲۵	۲۸۴	۴۸۰
	MDO	۵۴۷	۵۲۲	۷۹۴
کارائیب	HVF	۳۲۳	۲۸۶	۴۷۵
	IFO	۳۴۳	۳۰۷	۵۱۸
	MDO	۶۸۹	۶۰۵	۸۷۴
سواحل غربی آمریکا	HVF	۳۲۵	۳۱۱	۴۷۲
	IFO	۳۳۹	۳۳۶	۴۸۰
	MDO	۶۰۴	۶۰۶	۹۱۳
شرق دور	HVF	۳۱۷	۳۰۱	۴۶۶
	IFO	۳۲۸	۳۱۳	۴۷۶
	MDO	۴۹۲	۵۲۹	۸۰۹

## مالکان یونانی از سفارش کشتی‌های فله بر جدید خودداری می‌کنند

در ماه مارس ۲۰۰۸ از سوی مالکان یونانی برای ساخت کشتی فله بر جدید، هیچ سفارشی داده نشده است.

مالکان یونانی به طور حیرت‌آوری از سفارش کشتی جدید در سال ۲۰۰۸ خودداری کرده‌اند، تعداد قراردادهای ماهانه سفارش ساخت کشتی جدید در ماه آوریل ۲۰۰۸، تنها نصف ماه دسامبر ۲۰۰۷ اعلام شده است. براساس ارزیابی ماه مارس جاری برای اولین بار در طول بیش از یک سال، هیچ کشتی فله بر جدیدی، سفارش ساخت نشده است.



اخیراً گزارش‌های زیادی در مطبوعات اقتصادی و تجاری درباره‌ی مساله قاچاق مسافر چاپ می‌شود. این یک حقیقت گریز ناپذیر زندگی برای صنعت کشتی رانی است. در بخش‌هایی از جهان که زندگی برای ساکنین آن سخت می‌شود و تعداد بسیاری از مردم ناراضی و تنگدست برای رهایی از سختی‌ها اقدام به مهاجرت می‌کنند، قاچاق مسافر تنها راه فراروی رهایی آن‌هاست. آن‌ها این روش‌های سخت را انتخاب می‌کنند تا زندگی خود را نجات دهند. باشگاه P&I بریتانیا گزارش داده است که هزینه‌ی قاچاق مسافر حدود ۲ میلیون دلار است. هزینه متوسط برای قاچاق هر مسافر ۶۰۰۰ دلار بوده است که در سال ۲۰۰۷ به ۱۴۵۰۰ دلار افزایش یافته است. نقاط اصلی قاچاق مسافر بنادر آفریقای جنوبی و آفریقای غربی (به ویژه ساحل دیوری، سنگال)، چین و آرژانتین است. بهترین کشتی‌ها برای قاچاق مسافر کشتی‌هایی هستند که کالاهای عمومی و فله حمل می‌کنند.

شرکت کانتینری هند سود خالصی معادل ۸ / ۲۹ میلیون روپیه برای فصل چهارم منتهی به مارس ۲۰۰۸ اعلان نموده است، که ۱۹,۹۰ درصد افزایش سود نسبت به سود خالص دوره مشابه سال قبل (یعنی نسبت به ۴ / ۱۶۹۲ میلیون روپیه) نشان می‌دهد. در آمد کل این شرکت از ۲ / ۸۴۱۹ میلیون روپیه در سال ۲۰۰۷ به ۳۱ / ۹۵ میلیون روپیه در سال ۲۰۰۸ افزایش یافته است. این شرکت برای پایان مارس ۲۰۰۸ سود خالصی برابر با ۹ / ۷۵۷۰ میلیون روپیه در مقایسه با سال قبل (یعنی ۲ / ۷۰۳۸ میلیون روپیه) ثبت کرده است. عایدی شرکت برای سال ۲۰۰۸ به ۳۵ میلیارد روپیه افزایش یافته است.



این پایگاه شامل بخشهای زیر می باشد:

## ۱- Emerald Full Text

پوشش موضوعی: مدیریت، مدیریت منابع انسانی، بازاریابی، کتابداری، مهندسی مکانیک، الکترونیک و مهندسی الکترونیک  
محتوا: ۴۲۰۰۰ مقاله تمام متن متعلق به بیش از ۱۰۰ عنوان مجله  
آرشیو: تا سال ۱۹۸۹

## ۲- Emerald Journals

پوشش: بیش از ۱۰۰ مجله معتبر مدیریتی در زمینه مدیریت، مدیریت کتابداری و اطلاع رسانی به همراه مهندسی، علوم کاربردی و تکنولوژی

## ۳- Emerald Management Review

پوشش موضوعی: مدیریت، مدیریت منابع انسانی، مدیریت اطلاعات، کیفیت، استراتژی، بازاریابی، حسابداری و امور مالی  
محتوا: ۱۹۰۰۰۰ مقاله نقد و بررسی (مروری) از ۴۰۰ نشریه مدیریتی با اضافه شدن ۵۰۰ مقاله جدید در ماه  
آرشیو: تا سال ۱۹۸۸

## ۴- Emerald Abstract شامل ۴ پایگاه اطلاعاتی

۴-۱: International Civil Engineering Abstrac شامل ۱۰۰۰۰۰ خلاصه مقاله از ۱۵۰ عنوان نشریه

۴-۲: Computer Abstracts International Database شامل خلاصه مقالات ۲۰۰ مجله در زمینه علوم کامپیوتر

۴-۳: Computer and Communication Security Abstracts شامل ۶۰۰۰ خلاصه مقاله از ۱۰۰ مجله و ۴۰ کنفرانس

روشهای جستجو: جستجوی سریع، جستجوی پیشرفته، جستجوی مروری (Browse)

امکانات پایگاه: آگاهی از جستجوهای ذخیره شده Saved Search Alert آگاهی از فهرست مطالب نشریات منتخب TOC

Alert برگزیده های Emerald در هفته جاری Weekly Digest

برای دسترسی به پایگاه به آدرس:

<http://www.emeraldinsight.com/Insight/menuNavigation.do?hdAction=InsightHome> مراجعه نمایید.



مرکز تحقیقات

+98 21 8493 2138

[www.pso.ir](http://www.pso.ir)