



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 مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

ISSN: 2383-417X

شماره ۱۵، سال پنجم، ۱۳۹۰

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 الکترونیکی اداره کل طرح و توسعه

(بندر سلاله)

بندر سلاله و عمان ایر قراردادی منعقد کردند مبنی بر افتتاح یک کریدور باری دریایی - هوایی بین اروپا و آسیا.

این سرویس جدید مدت زمان ترانزیت را ۴۸ ساعت کاهش خواهد داد و موجب کاهش ۲۰ درصدی هزینه جا به جایی بار برای مشتریان نیز خواهد شد. با استفاده از این مسیر جدید، مدت زمان حمل و نقل بار از هنگ کنگ به فرانکفورت، مونیخ، میلان یا پادیش برابر با ۱۶ روز خواهد بود.

بندر سلاله عبور و مرور بیش از ۳۶ شناور در هفته از اروپا و آسیا و نیز عبور و مرور بیش از ۴۵ شناور در هفته از بنادر منطقه را مدیریت می کند و بیش از ۵/۳ میلیون TEU را سالانه جا به جا می نماید. عمان ایر مدتی بود که با بندر سلاله جهت توسعه این سرویس دریایی - هوایی جدید همکاری می نمود. حال که این سرویس کامل شده است، باعث افزایش نقاط مبدا و مقصد جهت تکمیل شبکه خدمات رسانی فعلی خود در بندر سلاله و فرودگاه سلاله شده است .

بندر سلاله، بزرگ ترین بندر عمان است و در میان ۳۰ بندر برتر جهان قرار دارد. این بندر که توسط ترمینال های APM اداره می شود، شامل یک ترمینال کانتینری با ۷ پست اسکله با عمقی بیش از ۱۸ متر و یک ترمینال کالای عمومی با ۱۱ پست اسکله با عمقی بیش از ۱۶ متر است. در سال ۲۰۱۰، این بندر پذیرای بیش از ۳۸۰۰۰ شناور بود و بیش از ۵/۳ میلیون TEU و نیز ۶ میلیون تن کالای عمومی را جا به جا نمود.



مدیترانه، دریاچه خشکی که ۳,۵ میلیون سال پیش پر شد

مختلفی آب وارد دریا شده است.

براساس گزارش نیچر، اکنون محققان اسپانیایی با کمک اطلاعات مربوط به طغیان آب و حرکات زمین لرزه‌ای توانستند مدلی رایانه‌ای را از گسترش آب تهیه کرده و وسعت و گستردگی کانالی را که توسط اقیانوس اطلس ایجاد شده است، ارزیابی کنند.

در آغاز تنها یک جریان کوچک آب میان دریا و اقیانوس ایجاد شد. این جریان کوچک به مدت هزار سال مسیر اتصال را به آرامی تعریض می‌کرد، تا این که آب با چنان شدتی به حوضچه مدیترانه رسید که ابعاد ستون آن به صدها متر و سرعت آن به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسید.

تمام آب آن بخار شد؛ اما پس از شروع موج دوم زمین لرزه‌ای منطقه، مجدداً راه آب اقیانوس به این دریا باز و این حوضچه دوباره پر از آب شد.



تا به امروز ماهیت و تکامل این طغیان مشخص نبود و اعتقاد بر این بود که برای پر آب شدن دوباره این دریا ده‌ها سال زمان نیاز بوده و از مسیرهای

محققان شورای عالی علوم زمین جایوم آل‌مرا در بارسلونا در تحقیقات خود نشان دادند که دریای مدیترانه در ۳,۵ میلیون سال قبل تنها یک حوضچه خشک بوده و یک طغیان بزرگ در اقیانوس اطلس، موجب پر آب شدن این دریا شده است.

این طغیان بزرگ که زانکلانو نامیده شده، باعث شده که تنها در مدت ۲۴ ماه این حوضچه خشک پر از آب شود و به این ترتیب دریای مدیترانه ایجاد شود. شبیه‌سازی‌ها نشان داده است در دوره‌های اوج طغیان آب، سطح دریا حتی در مدت ۱۰ روز نیز افزایش می‌یافته است.

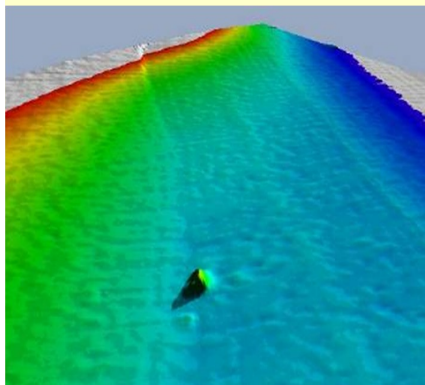
در حدود ۶,۵ میلیون سال قبل دریای مدیترانه به سبب یک سری فعالیت‌های تکتونیکی در پوسته زمین از اقیانوس اطلس جدا شد و پس مدت کوتاهی تقریباً

سونار چند شعاعی

آب نگارها برای پیدا کردن کانتینرهای گم شده شناور باری MVRena که روی صخره‌های اسطرلاب به گل نشسته بود، از یک سونار چند شعاعی WASSP استفاده کردند.

بعد از گذشت ۴۸ ساعت از ورود WASSP به Tauranga،

این سونار دوازده هدف را شناسایی کرد. از این تعداد، هفت کانتینر زیر آب فرو رفته بودند و در عمق بیش از ۸۰ متری سطح آب قرار داشتند.



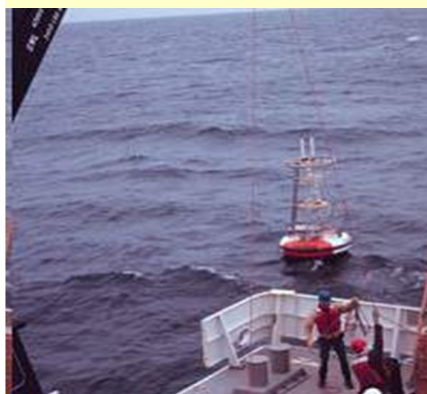
تست آمادگی برای سونامی

بعضی از کشورهای حاشیه اقیانوس آرام در روز نهم و دهم نوامبر ۲۰۱۱ در برنامه مشترک آمادگی برای سونامی شرکت کردند تا توان خود را برای واکنش به هشدارها و هماهنگی منطقه‌ای در صورت وقوع فاجعه را افزایش دهند.

بنا بر گزارش یونسکو، بیشتر سونامی‌ها در اقیانوس آرام و

دریاهای متصل به آن رخ داده است.

اخیراً سه سونامی این منطقه را لرزانده است: ساموآ در ۲۰۰۹، شیلی در ۲۰۱۰ و ژاپن در ۲۰۱۱



نخستین تصاویر مستند از فوران آتشفشانی در عمق اقیانوس

بازالت بالشی را تأیید می کند. این آبشار مذاب پس از این توسط آبی که آنرا احاطه کرده خنک می شود، صخره‌ای بالشی شکل را ایجاد خواهد کرد. این صخره که متداول‌ترین شکل تشکیل دهنده بستر اقیانوس است، در محل ایجاد صفحات تکتونیک نیز به وضوح دیده می شود.

محققان با استفاده از این ویدئو صخره کروی عظیمی از بازالت بالشی را در بستر اقیانوس آرام شناسایی کردند که حاصل خروج حجم قابل توجهی از ماگما از دهانه آتشفشانی طی تنها چند روز است. به تصویر کشیدن چنین فوران‌هایی کار ساده‌ای نیست. هزینه نگهداری تجهیزات در آب بسیار بالاست و علاوه بر این کسی نمی‌داند کجای بستر پهناور اقیانوس و کی فوران تازه‌ای رخ خواهد داد.

مجدد از ربات زیرآبی جیسون در اردیبهشت‌ماه گذشته است، با این تفاوت که این بار توسط «مؤسسه ملی جو و اقیانوس‌شناسی» ایالات متحده به کار گرفته شده، به عمق ۱۲۰۰ متری اقیانوس سفر کرده و فوران‌های قوی آتشفشانی را با کیفیت بالا به خوبی ثبت کرده است.

آزمایشگاه ماگما و بازالت بالشی جوزف ریزینگ، محقق ارشد این پروژه تفاوت‌های دیگری را نیز عنوان می کند. این بار جیسون هنگام فوران ماده مذاب در حجمی قابل توجه حضور داشته است. علاوه بر این به نظر می‌رسد، نوع ماده مذاب خارج شده از این دهانه آتشفشانی که سرشار از منیزیم است، از لایه‌های جوان تر زمین منشأ گرفته باشد. (برای تماشای فیلم باید از کوییک تایم استفاده کنید)

این ویدئو علاوه بر این با نمایش خروج جریان ماگما از دهانه آتشفشان، گسترش و از هم پاشیدن آن به شکل آبشاری کوچک در بستر اقیانوس، نظریه ایجاد

این اولین بار است که بیش از ۵۰ ساعت فیلم آن‌هم با کیفیت بالا از فوران‌های آتشفشانی بستر اقیانوس تهیه می‌شود، این ویدئو که در آن صدای پس‌زمینه هم ثبت شده است، اواخر هفته گذشته در نشست انجمن ژئوفیزیک آمریکا در سانفرانسیسکو به نمایش درآمده است.

البته این اولین برداشت از فوران‌های آتشفشانی زیر آب نیست. فروردین‌ماه گذشته هم کاشمن و همکارانش در «مؤسسه اقیانوس‌شناسی هول وودز»، واقع در ماساچوست با استفاده از ربات زیرآبی جیسون تجربه مشابهی را در عمق ۵۰۰ متری دریا و با فیلم‌برداری از خروج اندک ماده مذاب آتشفشانی از دهانه نورث‌وست‌روتا-۱ پشت سر گذاشته‌اند. (برای تماشای این فیلم باید از مرورگر اینترنت اکسپلورر و نرم افزار کوییک تایم استفاده کنید) این ویدئوی جدید هم حاصل استفاده



ادامه معیار های نه گانه مدل تعالی

معیار چهار : شرکای تجاری و منابع

(Partnership & Resources)

۹۰ امتیاز

سازمان های متعالی مشارکت ها و همکاری های تجاری بیرونی، تامین کنندگان و منابع داخلی خود را به منظور پشتیبانی از خط مشی و استراتژی و اجرای اثربخش فرایندهایشان، برنامه هایشان را برنامه ریزی و مدیریت می کنند.

شرکت های بیرونی مدیریت می شود

۱۸ امتیاز

- * شناسایی فرصت های کلیدی برای شراکت های سازمانی و اجتماعی در راستای خط مشی، استراتژی و مأموریت سازمان.
- * ساختاردهی شراکت و روابط با تامین کنندگان به منظور ایجاد و حداکثر نمودن ارزش.
- * شکل دهی شراکت های زنجیره تامین به منظور ایجاد ارزش افزوده برای مشتریان.
- * شناسایی و هم تراز کردن شایستگی های محوری همکاران تجاری و حمایت از توسعه های دو جانبه، اطمینان از سازگاری فرهنگی و تبادل دانش با سازمان های همکار.
- * ایجاد و حمایت از تفکر نوآور و خلاق از طریق به کارگیری شراکت ها.
- * ایجاد هم افزایی در کار با یکدیگر جهت بهبود فرایندها و ایجاد ارزش در زنجیره مشتری / تامین کننده.

منابع مالی مدیریت می شود ۱۸ امتیاز



- * ایجاد، توسعه و استقرار استراتژی ها و فرایندهای مالی به منظور استفاده از منابع مالی در حمایت از خط مشی و استراتژی کلان.
- * طراحی سیستم برنامه ریزی و گزارش دهی به منظور جاری سازی انتظارات مالی ذینفعان در گستره سازمان.
- * تعیین و استقرار مکانیزم های گزارش دهی.

* ارزیابی میزان سرمایه گذاری و برداشت سرمایه از دارایی های مشهود و نامشهود.

* به کارگیری پارامترها و مکانیزم های مالی به منظور اطمینان از کارایی و اثربخشی ساختار تخصصی منابع.

* ایجاد، توسعه و معرفی متدولوژی های مدیریت ریسک منابع مالی در کلیه سطوح متناسب سازمان.

۱۸ امتیاز

ساختمان ها تجهیزات و مواد مدیریت می شود

* ایجاد و توسعه استراتژی به منظور مدیریت ساختمان ها، تجهیزات و مواد در حمایت از خط مشی و استراتژی سازمان.

* مدیریت نگهداری و استفاده از دارایی ها در جهت بهبود عملکرد آن ها در کل چرخه عمر.

* مدیریت امنیت دارایی.

* اندازه گیری و مدیریت هرگونه تاثیر زیان آور دارایی ها که به نحوی روی جامعه و کارکنان از نظر سلامتی و بهداشت و ایمنی تاثیر می گذارد.

* جلوگیری از آثار تخریبی زیست محیطی و دارایی ها.

* بهینه سازی موجودی مواد در سازمان.

* مدیریت و بهینه سازی مصرف انرژی.

* کاهش ضایعات و بازیافت آن.

* حداقل سازی تاثیرات منفی زیست محیطی محصولات، فرایندها و خدمات.

* بهینه سازی سیستم های حمل و نقل.



۱۸ امتیاز

فن آوری ها مدیریت می شوند

* تهیه استراتژی مدیریت فن آوری در راستای استراتژی و خط مشی.

* شناسایی، ارزیابی و انتخاب فن آوری های جدید و جایگزین.

* مدیریت کلی فن آوری های سازمان از جمله شناسایی و جایگزین کردن فن آوری جدید.

* مدیریت بهره برداری بهینه از فن آوری های موجود سازمان.

* استفاده از فن آوری های منطبق با مدیریت زیست محیطی شامل صرفه جویی، حداقل سازی ضایعات، کاهش آلودگی و ...

* استفاده از فن آوری های اطلاعاتی و ارتباطی مدرن برای بهبود عملکرد سازمان.



اطلاعات و دانش در سازمان مدیریت می شود

۱۸ امتیاز

* تدوین استراتژی های مدیریت اطلاعات در سازمان.

* شناخت نیازهای سازمان به اطلاعات و دانش.



* مدیریت اطلاعات به منظور پشتیبانی از خط مشی و استراتژی.

* ایجاد فرایند مناسب برای دسترسی کاربران درونی و بیرونی سازمان به اطلاعات.

* ایجاد فن آوری اطلاعات مناسب برای تکمیل ارتباطات سازمانی و مدیریتی.

* حصول اطمینان از درجه اعتبار صحت و امنیت اطلاعات.

* ایجاد فرایند مناسب حفاظت و توسعه دارایی های معنوی در سازمان.

* ایجاد فرایند بالندگی اثربخش دانش.

* ایجاد محیط مناسب برای رشد خلاقیت با استفاده از اطلاعات حاصله.



« واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی – فرهنگستان زبان و ادب فارسی »

List	کژینگی که بر اثر بارگیری نامتقارن یا آب گرفتگی مخازن یا جا به جایی کالا به وجود می آید و شناور در آن حالت باقی می ماند	کژمان
Load line	خطی روی بدنه کشتی، نشان دهنده حداکثر بارگیری مجاز	خط شاهین
Loll	وضعیتی که در آن کشتی بر اثر ناپایداری (به دلیل بارگیری نامناسب) به چپ یا راست متمایل می شود	لمیدگی
Long stay	حالتی از زنجیر در هنگام لنگراندازی که طول آن بلند و زنجیر به حالت تقریباً خوابیده است و مقداری از طول آن موازی و بر روی بستر دریا قرار می گیرد	ماند بلند
Lower deck	عرشه زیرین میان عرشه در انبار کشتی	پایین عرشه
Main deck	عرشه اصلی کشتی که پایین تر از بالا عرشه قرار دارد	مام عرشه
Manifest	شرح مشخصات کالاهای بارگیری شده در کشتی شامل نام صاحب کالا یا نماینده او، وزن، اندازه، مقدار و بنادر مقصد و مبدا	صورت بار
Mooring anchor	لنگری برای نگهداشتن بویه های مهار کشتی یا علایم کمک ناوبری	لنگر بویه مهار، لنگر شناوه مهار
Mooring buoy	بویه ای که شناورها را می توان به جای لنگراندازی یا پهلوگیری به آن بست	بویه مهار، شناوه مهار
Mooring shackle	هرزگردی که در مهار کشتی برای بخو کردن دو زنجیر و جلوگیری از بهم پیچیدن آن ها به کار می رود	بخوی مهار
Mushroom anchor	نوعی لنگر خاص برای مهار دایم که دارای تاجی کاسه ای شکل است و تنه لنگر به وسط آن جوش خورده است	لنگر قارچی
Natural sheer, sheer2	زاویه ای که بر اثر جریان باد یا آب شناور در لنگر و زنجیر آن ایجاد می شود	لّمان
Nautical mile	طول یک دقیقه عرض جغرافیایی، حدوداً برابر ۱۸۵۲ متر	مایل دریایی
Nipped cable	زنجیر لنگری که به مانعی مانند دماغه شناور یا زبانه دالان زنجیر گیر کرده باشد. به طوری که بتواند باعث تغییر جهت شناور شود	زنجیر ترنجیده
Ocean going vessel, ocean going	کشتی مناسب تردد در اقیانوس ها	اقیانوس پیما
Offshore	دور از ساحل به طرف دریا	فراساحل
Open registry	نوعی ثبت کشتی در کشوری خاص برای نپرداختن مالیات یا کم تر پرداختن آن	ثبت آزاد
Pam, palm of anchor	قسمت پهن و صاف پنجه لنگر	پهنک
Panamax	دسته ای از کشتی ها با ابعاد مناسب برای گذر از کانال پاناما	پاناما گذر
Passenger ship	کشتی مخصوص حمل مسافر	کشتی مسافری