



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 ۲، سال ۱۳۹۲، بهار

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

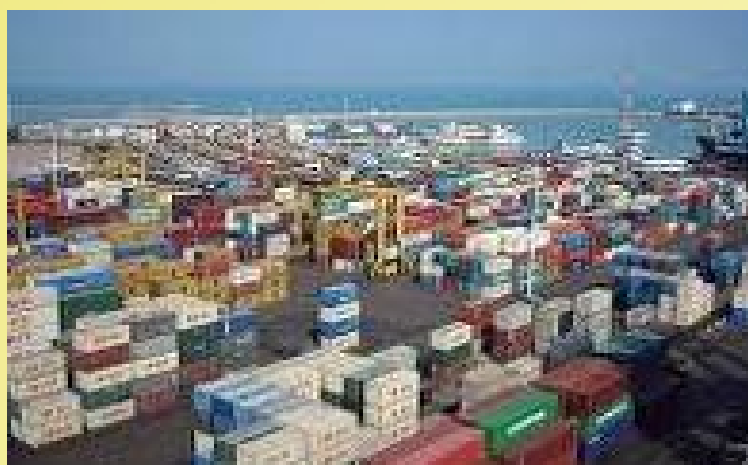
سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه سبکهای تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح 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.

احیای اقتصاد جهان، محرک رشد در بخش بندری

براساس پیش بینی های انجام شده، تجارت کانتینری جهان در سال جاری ۴/۷ درصد و در سال آینده ۵/۷ درصد رشد خواهد داشت و تا پایان سال ۲۰۱۳ به ۶۸۴ میلیون TEU خواهد رسید.

پیش بینی می شود که تا سال ۲۰۱۴، ظرفیت بنادر به ۹۹۴ میلیون TEU برسد که این به معنای ۶۹ درصد بهره وری در سال ۲۰۱۴ در مقایسه با بهره وری ۶۷ درصدی در سال ۲۰۱۱ می باشد.

با این وجود، تغییرات منطقه ای گسترده منجر به سطوح بسیار متفاوت بهره وری در مناطق مختلف جغرافیایی شده است. مناطق در حال ظهور مانند خاور دور و آسیای شرقی در سال آینده شاهد متوسط بهره وری بالاتری (حدود ۷۵ درصد) خواهند بود، این در حالی است که تقاضای پنهان در اروپای غربی موجب پایین ماندن متوسط بهره وری (حدود ۵۷ درصد) خواهد شد. این مساله قطعا در اوایل ۲۰۱۳ یک مورد مهم محسوب می شد. یک افزایش شدید در قیمت سهام شرکت های بندری مهم تحت پوشش ثبت شد که اخبار مثبت بازار و ارزیابی های جذاب تقویت کننده آن بود. با این وجود نرخ متوسط بهره وری وجود یک واگرایی عظیم را پنهان نموده است، چرا که DP World با نرخ ۳۴ درصد و JCTSJ با نرخ ۲۲ درصد به طور فزاینده ای پیشرو هستند ولی شرکت بندری دالیان (با نرخ ۸- درصد) و هامبورگ هافن (با نرخ ۶- درصد) با افت ارزش مواجه بوده اند.



امضای توافق نامه میان ترمینال های ابوظبی و OOCL در خصوص بندر خلیفه

شرکت ترمینال های ابوظبی (ADT) با خط کانتینری Orient Overseas توافق نامه ای را مبنی بر توقف در ترمینال کانتینری بندر خلیفه با سرویس CMX امضا نمود.

این ارتباط، ابوظبی را با مقاصد اصلی واردات و صادرات آسیا مرتبط خواهد ساخت و موجب ترانزیت سریع به سنگاپور جهت توزیع داخلی در آسیا خواهد شد.

یک هیات ارشد از خط کشتی رانی مستقر در هنگ کنگ شرکت OOCL عازم ترمینال کانتینری بندر خلیفه شد تا تاسیسات و خدماتی که توسط ADT به ابوظبی و امارات متحده ارایه می شود را از نزدیک بازدید نماید. در طول این ملاقات، توافق نامه ای میان OOCL و ترمینال های ابوظبی (ADT) به امضا رسید.

بندر خلیفه با افتخار به استقبال OOCL می رود. سرویس CMX آن ها تنوع بیش تری به تاسیسات ADT می بخشد که مستقیما به نفع آن ها تمام خواهد شد.

پیش بینی می شود که اولین شناور OOCL در سرویس CMX در تاریخ یازدهم ژوئن پهلوگیری نماید و موجب خواهد شد که شبکه بندر خلیفه با اتصال مستقیم به نینگبو، شانگ های، هنگ کنگ، چیوان، سنگاپور، نانسا، زیامن به توسعه بیش تری دست یابد.



بیست و هشتمین کنفرانس بنادر و لنگرگاه های جهان (IAPH) درس آنجلس

بندر لس آنجلس، کنفرانس دو سالانه بنادر جهان انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها (IAPH) را با حضور تعداد بی سابقه ای از شرکت کنندگان، افتتاح نمود. بیست و هشتمین نشست مقامات مسوول بندری با گزارش پیشرفت در زمینه مسایلی که اخیرا توسط هشت کمیته فنی IAPH مطرح شده بود، آغاز شد. در طول دو سال گذشته، کمیته برنامه ریزی و توسعه بندر به مطالعه زیارت های بندری تخصصی مورد نیاز جهت نصب و جانمایی مزرعه های باد فراساحلی پرداخته بودند.

مدیر عامل بندر هامبورگ با توضیح درخصوص این که چطور توسعه می تواند به اشتغال زایی و افزایش درآمد بندر کمک کند، کار را آغاز نمود. وی بر پتانسیل سرمایه گذاری روی مزرعه های باد فراساحلی در آسیا و بیم و هراس های اخیر بریتانیا (بزرگ ترین بازار باد فراساحلی در جهان) درخصوص مزایای مالی این فن آوری، تاکید نموده است.

در جایی دیگر، معاون رییس کمیته برنامه ریزی و توسعه بندر IAPH، اثرات گرم شدن سریع زمین در مناطق قطبی و احتمال باز کردن مسیرهای دریای قطب شمال (مسیر دریایی شمال (NSR) و گذرگاه شمال غربی) جهت کشتی رانی در تمامی فصول سال را مورد بحث قرار داد. وی افزود، کشتی رانی در قطب شمال می تواند مدت زمان ترانزیت میان اروپا و آسیا را تا ۴۰ درصد کاهش دهد، البته کارهای زیادی برای انجام دادن وجود دارد تا این مسیرها به یک جایگزین مناسب برای کانال سوئز و پاناما تبدیل شوند.

تحلیل هزینه NSR در انجمن بین المللی اقتصاد دانان دریایی (IAME) در مارس (فرانس) در ماه ژوئیه، ارایه خواهد شد.

اولین روز از این رویداد دو هفته ای به مرور دو گزارش گذشت. در وهله اول، دبیر کل IADC، پیچیدگی موضوع احیای زمین و میزان موثر بودن کتابچه راهنمای انباشتگی هیدرولیک IADC در جلوگیری از اختلافات ناشی از پروژه های مرتبط را توضیح داد. به دنبال این توضیحات، یافته های سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) ارایه شد. یکی از اعضای OECD درخصوص چگونگی یک سری از مطالعات موردی انجام شده توسط این سازمان روی شهرهای بندری (منجمله مرسه، رتردام و هنگ کنگ) و نقش این مطالعات در شناسایی ارزش اقتصادی شهرهای بندری و لزوم اتخاذ خط مشی های برنامه ریزی و توسعه موثر جهت تخفیف اثرات منفی فعالیت های بندری، اظهار نظر نمود.

گزارش کامل در سپتامبر ۲۰۱۳ منتشر خواهد شد. کنفرانس IAPH موجب گردهمایی نزدیک به ۵۰۰ شرکت کننده از سراسر بنادر جهان و صنعت دریانوردی خواهد شد (از جمله مدیران و متخصصانی که به نمایندگی از بیش از ۲۰۰ بندر و واحد تجاری گردهم جمع می شوند) بنادر عضو IAPH بیش از ۶۰ درصد از تجارت دریایی جهان و نزدیک ۸۰ درصد از بار کانتینری جهان را جا به جا می نمایند. در میان این نمایندگان، ۸۸ مدیر یا هیات بندری با نفوذ از آسیا، اروپا، آفریقا، خاورمیانه، استرالیا و آمریکا حضور دارند.

خودکارسازی سیستم ها در ترمینال امارات متحده عربی توسط GulfTainer

GulfTainer یک برنامه کاربردی آنلاین جهت خودکار سازی تبادل اطلاعات در ترمینال کانتینری شارجه (SCT) در میان مقامات مسوول بندر شارجه (SPA)، گمرکات و مدیریت بندر خصوصی و شرکت های لجستیک، راه اندازی نموده است. این برنامه کاربردی پروسه های موجود در گمرک را به منظور تضمین حرکت سریع تر و کارآمدتر کانتینرها از طریق بندر امارات متحده، ارتقا می دهد.

SCT با سرعتی زیاد در حال رشد بوده و در نتیجه شاهد افزایش حجم باری که طی ۱۲ ماه گذشته جا به جا نموده بوده است.

این سیستم خودکار جدید با مدنظر قرار دادن این رشد و در نتیجه گوش سپردن به نقطه نظرات مشتریان ایجاد شده است.

SCT اولین و مجهزترین ترمینال کانتینری مدرن در خاورمیانه بود و هم اکنون به نمایندگی از بیش از ۵۰ خط کشتیرانی از سراسر جهان به جا به جایی بار می پردازد.

این سیستم جدید امکان تایید آنلاین مدارک صادر شده SPA و اتوماسیون فرم های گمرک که پیش تر به صورت دستی انجام می شد را فراهم می سازد.

این سیستم امکان کنترل بهتر اسناد را نیز فراهم نموده و دسترسی مستقیم به اطلاعات از طریق سیستم مدیریت محتوا (CMS) را امکان پذیر می نماید.

سرمایه گذاری روی این سیستم بخشی از طرحی پایدار و کاملا تعریف شده برای رشد مداوم جهت حفظ موقعیت رقابتی و تضمین تجربه ای آسان و بی زحمت برای شرکای بندری، می باشد.



نشست ترمینال APM و دولت عمان در خصوص طرح های توسعه بندر سلاله

یک هیات عالی از ترمینال های APM با نمایندگان دولت عمان برای بحث در خصوص توسعه اقتصادی و زیربنایی بندر سلاله ملاقات نمود.

این ملاقات سطح عالی با وزیر تجارت و صنعت عمان و دبیر کل شورای عالی برنامه ریزی بیش تر روی طرح های پیشنهادی مربوط به افزودن سه میلیون TEU بر ظرفیت بندر سلاله (که هم اکنون با ظرفیت سالانه ۵ میلیون TEU در حال فعالیت است) تمرکز داشتند.

عمان به عنوان بازاری پر رشد که تقاطع کلیدی مسیرهای تجاری جهان محسوب می شود، در حال ایجاد فرصت های جدید است. ترمینال های APM و دولت عمان از طریق شراکت در بندر سلاله قادر خواهند بود که تخصص خود در زمینه توسعه بندر و عملیات را به اشتراک گذاشته و در این دوره تحول و پیشرفت اقتصادی مردم سلاله و عمان سهم داشته باشند.

تلاش بر این است که بندر سلاله به بندر منتخب منطقه تبدیل شود و نظارت بر دارایی ها و منابع در همه زمان ها را به بیشینه مقدار ممکن برساند.

بندر سلاله که در خلیج عمان در دریای عرب واقع شده است و عملیات تجاری خود را در نوامبر ۱۹۹۸ با مشارکت دولت عمان و خط کشتی رانی APMOLLER – Mearsk آغاز نمود، از زمان افتتاح، ترافیک کانتینری آن با بیش از ۶۰۰ درصد رشد به ۳/۵۶ میلیون TEU رسیده است. ترمینال های APM، ۳۰ درصد از سهام بندر سلاله و مسوولیت روزانه این تاسیسات را بر عهده دارند.



برنامه چین برای ساخت ۵۰ نفتکش تا سال ۲۰۲۰

چین برای کاهش وابستگی به ناوگان خارجی و حمل نفت مورد نیاز خود، شناورهای جدیدی می‌سازد.

به گزارش مارین نیوز، منابع رسانه ای چین نوشتند در این راستا چهار شرکت بزرگ کشتیرانی چین از جمله چاینا شیپینگ قصد دارند ساخت ۵۰ فروند کشتی را به شرکت‌های داخلی این کشور سفارش دهند.

این اقدام بر پایه سیاست‌های جدید پکن و با هدف حمل ۶۰ درصد از نفت خام وارداتی چین توسط کشتی‌های تحت پرچم این کشور انجام می‌شود. انتظار می‌رود ۲۰ فروند از این شناورها تا سال ۲۰۲۰ ساخته شوند.

آژانس بین‌المللی انرژی اخیراً پیش‌بینی کرد که چین تا سال ۲۰۱۵ میلادی ۶۵ درصد از نفت مصرفی خود را از کشورهای دیگر تأمین خواهد کرد. چین هم‌اکنون نزدیک به ۵۵ درصد از نفت مورد نیاز را وارد می‌کند.

ایران، عربستان، آنگولا و روسیه بزرگترین صادرکنندگان نفت به چین هستند. آمار نشان می‌دهد که نیمی از نفت مورد نیاز چین از خاورمیانه وارد می‌شود.

گزارش اداره ملی انرژی چین نیز حاکی است که مصرف در دو دهه اخیر در این کشور افزایش یافته و نیاز به نفت به بیش از ۶۵۰ میلیون تن رسیده است.

این در شرایطی است که مقام‌های چین نگران مسایل امنیتی در جهان و تأثیر آن بر تأمین نفت از مناطق و کشورهای منبع هستند.

کشتی‌های چین بیشترین نفت این کشور را از تنگه‌های هرمز و مالاکا عبور می‌دهند.



DNV بکارگیری پیل سوختی در کشتی‌ها را تأیید کرد

تکنولوژی پیل سوختی با موفقیت در یک صورت وضعیت بخش تحقیقات و ابتکار مؤسسه رده‌بندی DNV تأیید شد و این امید را بوجود

آورده که در آینده بعنوان راهکاری برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای کشتی‌ها مورد استفاده قرار گیرد.

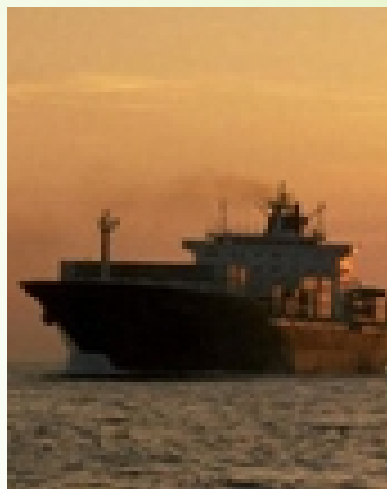
به گزارش مارین نیوز، افزایش قیمت سوخت و نیز تشدید مقررات زیست‌محیطی، توجه به ساخت کشتی‌هایی با بهره‌وری بالاتر و دوستدار محیط زیست را افزایش داده است.

در این زمینه واحد تحقیقات و ابتکار DNV مقررات راهنمایی را برای تسهیل اثبات ایمنی و اطمینان کاربرد پیل سوختی در کشتی‌ها گرفته است.

در این پروژه مشترک، یک پیل سوختی ۳۳۰ کیلوواتی با موفقیت در یک کشتی نصب شد و توان خود را برای بیش از ۷۰۰۰ ساعت عملیات در شناور خدمات فراساحلی Viking Lady اثبات کرد.

تاکنون پیل سوختی در این ابعاد در هیچ شناور تجاری نصب نشده بود و این پروژه‌ای ابتکاری در سطح جهانی محسوب می‌شود. این پروژه در جهت کاهش انتشار دی‌اکسید کربن، بهبود بهره‌وری انرژی و به صفر رساندن مواد زایدی که از فعالیت موتورهای مرسوم منتشر می‌شود، مؤثر بوده است.

همچنین بکارگیری پیل سوختی می‌تواند سهم صنعت کشتیرانی را در فرآیند گرم شدن زمین کاهش دهد و با کاهش آلودگی هوا، در جهت حفظ سلامت انسان‌ها مؤثر واقع شود.



چالش تازه شل در قطب شمال

شل اعلام کرد پروژه اکتشاف نفت این شرکت در قطب شمال، در سال جاری میلادی با شکست روبه‌رو شده است.

به گزارش خبرگزاری رویترز از لندن، شرکت شل نتوانست پیش از آغاز یخبندان در قطب شمال حفاری اکتشافی خود را در این منطقه آغاز کند.

با این همه، این شرکت اعلام کرد برای زمینه‌سازی برای اکتشاف نفت در سال آینده میلادی، از هم‌اکنون حفر چند چاه مقدماتی را آغاز می‌کند.

طبق قوانین داخلی آمریکا، شل تا ۲۴ سپتامبر (سوم مهر) سال جاری میلادی فرصت دارد حفاری مخازن نفت قطب شمال را آغاز کند.

از سال ۲۰۰۵ میلادی تا کنون، شل حدود چهار میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار برای اکتشاف نفت در قطب شمال سرمایه‌گذاری کرده اما در این تلاش، با موانع بسیاری روبه‌رو شده است.

تازه‌ترین مانع پیش روی شل، آسیب دیدن یکی از تجهیزات ایمنی این شرکت در جریان آزمایش‌های انجام شده در میدان‌های نفتی این شرکت در قطب شمال بوده است.

شل در بیانیه‌ای اعلام کرد: ما از حفاری در ذخایر هیدروکربوری قطب شمال در سال جاری میلادی چشمپوشی می‌کنیم اما تا جایی که بتوانیم، چاه‌های سطحی حفر می‌کنیم.

طبق برآوردهای آژانس بین‌المللی انرژی، قطب شمال حدود ۳۰ درصد از ذخایر کشف نشده گاز و ۱۳ درصد از ذخایر کشف نشده نفت خام جهان را در بر دارد.

