



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 ۱، سال ۸، ششم، ۱۳۹۳

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.



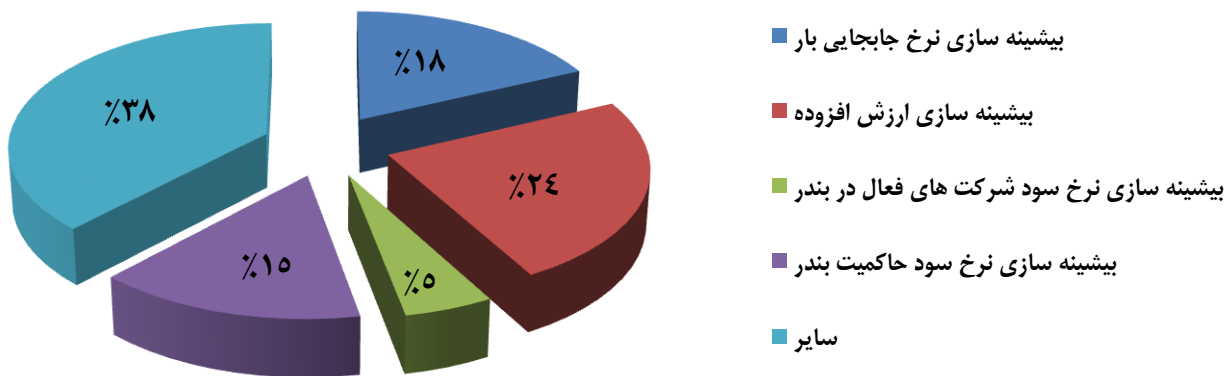
سازمان بنادر و دریانوردی

فهرست مطالب این شماره :

- ۳ آیا می‌دانید بنادر جهان چه اهدافی پیش رو دارند؟
- ۴ سوخت جایگزین در صنعت کشتیرانی جهانی چه خواهد بود؟
- ۶ ***اتحاد P3**
- ۸ سرمایه گذاری ۱۳۰ میلیون دلاری شرکت ICTSI روی بندر ام القصر
- ۱۰ هشدار در خصوص تهدید خدمه توسط کارکنان کانال سوئز
- ۱۱ صادرات نخستین محموله نفت خام توسط کمپانی شل (Shell) از میدان نفتی مجنون عراق
- ۱۲ حمل بزرگ ترین پروانه کشتی جهان

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

آیا می‌دانید بنادر جهان چه اهدافی پیش رو دارند؟





سوخت جایگزین در صنعت کشتیرانی جهانی چه خواهد بود؟

کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و پیروی از قوانین جدید آلودگی هوا، مساله استفاده از سوخت‌های پاک یا منابع تامین انرژی جایگزین را به چالشی روزآمد و جهانی تبدیل کرده است. از آنجایی که صنعت کشتیرانی در حال حاضر سالانه در حدود ۳۳۰ میلیون تن سوخت مصرف می‌کند که ۸۰ الی ۸۵ درصد آن از محتوای سولفور بالایی برخوردار است، مساله استفاده از سوخت پاک در این صنعت از اهمیت بسزایی برخوردار است و با توجه به معرفی قوانین و مقررات جدید و سختگیرانه نظیر قوانین مربوط به کنترل گازهای گلخانه‌ای کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی، کنوانسیون تغییرات آب و هوا، کنوانسیون تغییرات اقلیمی یا کنوانسیون کیوتو و نیز معرفی مناطق کنترل گازهای گلخانه‌ای در آب‌های اروپا، ایالات متحده و کانادا که در چند سال آتی کشتیرانی بین‌المللی را به شدت تحت تاثیر قرار خواهد داد، صنعت کشتیرانی جهانی ناچار خواهد بود خطمشی سوخت‌گیری خود را مورد بازنگری قرار دهد.

از جمله گزینه‌هایی که صنعت کشتیرانی پیش رو دارد می‌توان به نیروی محرکه هیبریدی، باتری و سلول‌های سوختی، منابع انرژی تجدیدپذیر نظیر باد و انرژی خورشیدی، انرژی هسته‌ای، گاز، برق و سایر فناوری‌های تامین یا ذخیره انرژی اشاره کرد. از آنجایی که صنعت کشتیرانی به منابع انرژی قابل دسترسی در سراسر جهان نیاز دارد و با توجه به محدودیت‌های تکنولوژیکی، امنیتی و هزینه‌ای یا عدم دسترسی آسان به برخی از اشکال تامین انرژی، در حال حاضر به نظر می‌رسد بهترین گزینه برای صنعت کشتیرانی استفاده از LNG باشد.

در حال حاضر استفاده از گاز طبیعی مایع یا LNG به عنوان سوخت کشتی به سه دلیل بهترین انتخاب برای صنعت کشتیرانی است: (۱) استفاده از LNG به عنوان سوخت کشتی موجب کاهش ۹۰ تا ۹۵ درصدی انتشار اکسید سولفور (SO_2) و کاهش انتشار اکسید نیتروژن (NO_2) و در نتیجه پیروی از محدودیت‌های اعمال شده در IMO Tier III خواهد شد؛ (۲) پایین‌تر بودن محتوای کربن در LNG موجب کاهش ۲۰ تا ۲۵ درصدی انتشار دی‌اکسید کربن (CO_2) خواهد شد؛ (۳) قیمت فعلی LNG در اروپا و ایالات متحده نشان می‌دهد که امکان عرضه LNG با قیمتی قابل قیاس با سوخت سنگین (HFO) وجود دارد. در گذشته به دلیل عدم زنجیره تامین مناسب و عدم پژوهش و مطالعه درخصوص عرضه، سوخت رسانی و طراحی کشتی برای استفاده از سوخت LNG، این سوخت هرگز بعنوان یک جایگزین جدی برای سوخت سنتی بررسی نشده بود؛ ولی مطالعات جدید صورت گرفته در این زمینه و نتایج موفقیت آمیز بیش از ۴۰ پروژه LNG موجب تغییر نگرش صنعت کشتیرانی شد و سرانجام به کمک استاندارد جدید ISO راه برای استفاده جهانی از LNG به عنوان سوخت کشتی هموار شده است. البته هر چند که در پیش نویس جدید ISO که در ژوئن ۲۰۱۳ منتشر شد، فلسفه کلی طراحی و عملیات با سوخت LNG تعریف شده و مجموعه‌ای از ۲۴ هدف عملکردی ارایه شده است، اما هنوز توضیح کامل، جامع و متمرکزی برای چگونگی دستیابی به این اهداف ارایه نشده است.



سازمان بنادر و دریانوردی

در کل، با توجه به شرایط جهانی و لزوم پیروی از قوانین مرتبط با انتشار گازهای گلخانه‌ای و استفاده از سوخت‌های پاک و قیمت اقتصادی و مقرون به صرفه سوخت LNG و روی آوردن کل صنعت کشتیرانی به سوخت LNG در آینده نزدیک، مساله تامین سوخت کشتی‌ها به یک چالش مهم و جهانی تبدیل خواهد شد و در این میان میدان‌های گازی جهان به عنوان تامین‌کنندگان اصلی LNG مورد توجه ویژه خطوط کشتیرانی مهم و اصلی جهان قرار خواهند گرفت.

قابل توجه است که در حال حاضر بیش از ۴۰ درصد از واردات گاز اتحادیه اروپا از روسیه، سی درصد از الجزایر و ۲۵ درصد از نروژ انجام می‌شود. اما طبق پیش‌بینی‌های صورت گرفته تا سال ۲۰۳۰، بیش از ۶۰ درصد از واردات گاز اتحادیه اروپا از طریق روسیه خواهد بود و این بدان معناست که وابستگی اتحادیه اروپا به منابع گاز روسیه که در سال ۲۰۰۳ حدود ۳۰ درصد بوده است، تا سال ۲۰۳۰ تا ۸۰ درصد افزایش خواهد یافت و این مغایر سیاست امنیت انرژی اتحادیه اروپا است و لذا اتحادیه اروپا سعی در کاهش این وابستگی خواهد داشت. راه‌های مختلفی برای کاهش تهدیدات موجود علیه امنیت انرژی وجود دارد از جمله تنوع بخشیدن به منابع انرژی و تامین‌کنندگان آن.

بر طبق اطلاعات موجود ایران با برخورداری از ۱۰۴۵ تریلیون فوت مکعب ذخایر گاز طبیعی و به عنوان دومین میدان گازی بزرگ گاز طبیعی جهان بعد از روسیه می‌تواند نقش مهمی در تامین سوخت LNG در اتحادیه اروپا و سراسر جهان ایفا نماید و در صورت سرمایه‌گذاری روی فناوری‌ها و زیرساخت‌های مرتبط در ایران، صادرات LNG این کشور می‌تواند به میزان قابل توجهی افزایش یابد. این موضوع موجب خواهد شد علیرغم موانع و تحریم‌های موجود، ایران به یکی از قطب‌های اصلی تامین گاز جهان و صنعت کشتیرانی تبدیل شود. در واقع از آن‌جا که مساله امنیت انرژی به عواملی همچون پایداری قیمت سوخت، دسترسی پذیری منابع و قابلیت اعتماد زنجیره تامین بستگی دارد، در صورتی که ایران پایداری و ثبات خود را در زمین به اثبات برساند، به عنوان دومین میدان گازی جهان مرکز توجه سرمایه‌گذاران بین‌المللی قرار خواهد گرفت و قابلیت تبدیل شدن به یکی از بزرگ‌ترین بازارهای LNG برای صنعت کشتیرانی و سایر صنایع در اتحادیه اروپا و سایر نقاط جهان را خواهد داشت و یکی از اصلی‌ترین رقبای روسیه خواهد بود.

در نهایت، با توجه به آینده روشن LNG در صنعت کشتیرانی و سایر صنایع، با هموار نمودن راه برای مشارکت بین‌المللی می‌توان جریان پول و سرمایه بین‌المللی را به سوی ایران سرازیر نمود و از این راه علاوه بر افزودن به رونق اقتصادی کل کشور، بر رونق بنادر ایرانی بعنوان ایستگاه‌های سوخت رسانی نیز افزود که این خود موجب رونق اقتصادی کل کشور خواهد شد. از سوی دیگر، به این موجب بر میزان وابستگی بین‌المللی بر ایران افزوده شده و این خود می‌تواند خبری نویدبخش برای آینده سیاسی و اقتصادی ایران باشد.



سازمان بنادر و دریانوردی

اتحاد P3

اتحاد P3 که نام کاملش «توافق نامه به اشتراک گذاری شناور در شبکه P3» می باشد و در ۱۱ بند تهیه شده است، اتحادی است میان سه خط کشتیرانی بزرگ MEARSK ، CGM - CMA و شرکت کشتیرانی مدیرانه ای MSC که به موجب آن، این سه خط کشتیرانی حق به اشتراک گذاری شناورهای خود در فعالیتهای تجاری و ورود به فعالیتهای کاری مشترک مرتبط را دارا می باشند.

حوزه جغرافیایی این توافق نامه عبارت است از بنادر واقع در شمال اروپا (کیپ شمالی، محدوده نروژ تا اروپا (جبل الطارق) و دریای مدیترانه (اسپانیا، ایتالیا، مالت و ساحل دریای مدیترانه در فرانسه) از یک سو و بنادر واقع در سواحل اقیانوس اطلس ایالات متحده، سواحل خلیج ایالات متحده، مکزیک و باهاما از سوی دیگر و بنادر واقع در آسیا (کشورهای واقع در محدوده ژاپن تا اندونزی) و سریلانکا، عمان، عربستان سعودی و شمال آفریقا (مصر و مراکش) را نیز شامل می شوند.

موارد مورد توافق در این اتحاد سه گانه عبارتند از شناورها؛ تخصیص ظرفیت اسلات ها و استفاده از آن ها؛ شرایط معامله با شخص ثالث؛ ترمینال ها، متصدیان تخلیه و بارگیری و سایر خدمات؛ عملیات ترانسشیپمنت و بندر؛ حفظ هویت مستقل و اطلاعات حساس هر یک از متحدان به طور مجزا؛ سایر همکاری ها و مشارکت ها؛ و امور اجرایی. موارد اجرایی این توافق نامه عبارتند از ایجاد مرکز شبکه، تشکیل کمیته، تصمیم گیری مشترک، تفویض اختیارات و رای گیری. در این توافق نامه در مورد طول مدت اتحاد و شرایط فسخ توافق نامه، قوانین جاری و روش حل اختلاف، موارد متفرقه و قوانین، آیین نامه ها و کنوانسیون هایی که هر سه متحد ملزم به پیروی از آن ها هستند نیز توافق شده است.

لازم به ذکر است که صنعت کشتیرانی جهانی نگرانیهای زیادی درخصوص اثرات این اتحاد روی کشتیرانی جهانی دارد. ترس اصلی این است که P3 می تواند قیمت، خدمات و کیفیت خدمات را در سراسر جهان به شدت تحت تاثیر قرار دهد. بعضی معتقدند که این اتحاد می تواند فرصت های موجود برای اپراتورهای کوچک تر موجود در منطقه را از بین برده و ساختار بازار کشتیرانی کانتینری را از پایه و بنیان تغییر دهد. در واقع، شکل فعلی این اتحاد می تواند ساختار بازار کشتیرانی کانتینری در اتحادیه اروپا و حتی سراسر جهان را به شدت تغییر دهد و مانع رقابت موثر شود.

به همین دلیل، فروم جهانی فرستندگان کالا (GSF) در اوایل نوامبر ۲۰۱۳ نگرانی خود از این بابت را اعلام نمود و طی سومین نشست سالانه خود از تعدادی از اعضای جامعه بین المللی کشتیرانی شامل کمیسیون دریانوردی فدرال (FMC)، کمیسیون اروپا و گروه قانون گذاران چینی درخواست نمود که اثرات این اتحاد بر روی بازار کشتیرانی و رقابت در این صنعت را مورد ارزیابی مجدد قرار دهند.



سازمان بنادر و دریانوردی

ولی علیرغم همه ترس ها و نگرانی های موجود، FMC معتقد است که این توافق در آینده نزدیک نمی تواند موجب افزایش غیرمتعارف هزینه حمل و نقل و کاهش غیرمعتولانه خدمات حمل و نقل شود یا روی شرایط رقابتی بازار تأثیری بگذارد و به این اتحاد اجازه داد که برنامه های خود را اجرایی سازد. البته FMC احتمال وقوع چنین شرایطی در آینده را تکذیب نکرد و به همین دلیل اعضای اتحاد P3 را به ارایه گزارش های دقیق ملزم نمود و شرایط و الزاماتی را نیز در این زمینه مقرر ساخت که امکان کنترل هر گونه تغییر احتمالی در شرایط بازار را مهیا می سازد. اگرچه نتایج مطابق خواست GSF نبود، ولی از الزامات گزارش دهی FMC استقبال نمود.

هر چند با توجه به این که کمیسیون اروپا اعلام نموده است که دعوی قانونی مطرح شده توسط GSF را در بروکسل بررسی خواهد کرد، GSF امیدوار است که مشروعیت قانونی P3 به خصوص در رابطه با دستورالعمل های اتحادیه اروپا در زمینه رقابت و اثرات مخرب احتمالی توافق نامه P3، مجدداً مورد بررسی قرار بگیرد.

سوال ۱) تأثیر این اتحاد بر عملکرد بنادر کانتینری را چگونه ارزیابی می کنید؟

سوال ۲) اتحاد P3 چه تبعاتی بر صنعت کشتیرانی کانتینری می تواند داشته باشد؟

سوال ۳) شرکت های تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل، این اتحاد و تأثیر آن بر فعالیت خود را چگونه ارزیابی می کنند؟

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



حداقل در ۵۰۰ و حداکثر در ۱۰۰۰ کلمه دیدگاه های خود را در مورد سوالات فوق به

آدرس Researchcenter@pmo.ir ارسال نمایید.



سرمايه گذاري ۱۳۰ ميليون دلاري شركت ICTSI روي بندر ام القصر

يك شركت فيليپيني به نام اينترنشنال كانتينر سرويس (ICTSI) كه در سراسر جهان به كار توسعه، مديريت و بهره‌برداري از بنادر مشغول است و در مانيل، هنگ كنگ، جاكارتا، ميامي، كيسنا، دبي و غنا داراي نمايندگي است و بطور فعالانه در پي كسب قراردادهاي امتياز انحصاري در آسيا، استراليا، شبه قاره هند، خاورميانه، آفريقا، اروپا و آمريكا مي‌باشد، از برنامه هاي خود براي شراكت بلندمدت با اداره بنادر عراق (IPA) جهت افزايش ظرفيت جا به جايي بار بندر ام القصر خبرداد كه تنها بندر عميق و دومين بندر بزرگ عراق پس از بصره است و به دليل واقع شدن در كنار خور الزبير كه خود بخشي از خور عبدالله است، عامل اصلي كاهش وابستگي اين كشور و حتي پشت كردن آن به آبراهه اروند رود در مرز ايران و در نتيجه ارتقاي نقش عراق در تجارت بين المللي مي‌باشد.

اين شركت طی قراردادی با اداره بنادر عراق برای بهره برداری، توسعه و گسترش بندر ام القصر به توافق رسید. به موجب این قرارداد حق مديريت و بهره برداري از تاسيسات كانتينري موجود در اسكله ۲۰ اين بندر به مدت ۱۰ سال به ICTSI واگذار شده است. علاوه بر اين، شركت ICTSI تحت يك طرح ساخت، بهره برداري و انتقال (BOT) مسئوليت ساخت يك ترمينال كانتينري و كالاي متفرقه جديد در اين سه بندر را به موجب يك قرارداد امتياز انحصاري ۲۶ ساله بر عهده گرفته است و در هر دو ترمينال كانتينري و كالاي متفرقه به ارايه خدمات خواهد پرداخت. اين شركت در فاز اول اين قرارداد ۱۳۰ ميليون دلار سرمايه گذاري خواهد كرد. بنا به گزارش خبرگزارى رويترز، اين بندر داراي ۲۱ اسكله است و توان عملياتي كانتينري آن در سال ۲۰۱۳ در مجموع ۵۰۰۰۰۰ TEU بوده است.

گفته می شود مرحله اول اين پروژه توسعه‌اي شامل ساخت ۲۰۰ متر بارانداز و محوطه انبارش می‌باشد كه ظرفيت بندر ام القصر را ۳۰۰۰۰۰ TEU افزايش خواهد داد. بنا به ادعای ICTSI با تکميل پروژه و هنگامي كه اين بارانداز ۶۰۰ متری كاملا ساخته شود، ظرفيت اين بندر به ۹۰۰۰۰۰ TEU افزايش خواهد يافت.

علاوه بر اين، ام القصر به عنوان تنها بندر عميق عراق و به دليل موقعيت مهم استراتژيك در منطقه، نزديكي به بندر بصره و فاو و تشكيل يك مثلث بندري و نيز بعنوان رقيب مهم و چالش برانگيز براي بندر خرمشهر، در سال‌هاي اخير به شدت مورد توجه شركت‌ها و اپراتورهاي بين‌المللي بوده و در جذب سرمايه خارجي و قراردادهای ساخت، توسعه، بهره‌برداري و مشاركت بين‌المللي بسيار فعالانه عمل نموده است.

از جمله فعاليت‌هاي بين‌المللي بندر ام القصر می‌توان به قرارداد اداره بنادر عراق با شركت Alaq Almis & Almisnav جهت بازسازي و احياي يك محوطه محصور براي نگهداري كانتينرها در بندر بمنظور افزايش امكانات بندري، اشاره نمود. ساخت و توسعه اين محوطه موجب افزايش ظرفيت بندر جهت پذيرش بيش‌ترين تعداد كانتينر ممكن خواهد شد.



سازمان بنادر و دریانوردی

علاوه بر این، قراردادهای متعددی میان اداره بنادر عراق و شرکت اماراتی GulfTainer به امضا رسیده است؛ از جمله، قرارداد ساخت یک بندر خشک در شمال بندر ام القصر با هزینه ۱۵۰ میلیون دلار. این پروژه بخشی از برنامه توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عراق و اولین گام در توسعه زیرساخت‌های لجیستیک این کشور بوده است و شامل ساخت یک بندر خشک در محوطه‌ای ۳۰۰ هکتاری است که دارای ۵ انبار یخچال دار و بی یخچال، ساخت ساختمان مدیریت و خدمات، ساخت جاده های ورودی و خروجی از ام القصر و ۴۸ جرثقیل و تانکر بود. مدت تکمیل این پروژه یک سال پیش بینی شده بود. این بندر خشک از اهمیت زیادی برخوردار خواهد بود چرا که موجب ارتباط عراق با جهان از طریق کانال خشک خواهد شد. علاوه بر این، بازسازی اسکله شماره ۷ بندر ام القصر نیز برعهده GulfTainer است. این شرکت در اسکله شماره ۸ این بندر نیز فعالیت دارد و این ترمینال هم اکنون به یک ترمینال کانتینری کاملاً عملیاتی با سرمایه گذاری کامل روی تاسیساتی همچون جرثقیل اسکله متحرک، تجهیزات جابه‌جایی کانتینر و محوطه های انبارش و راه های دسترسی امن و آسفالتی تبدیل شده است.

همانطور که از این مثال‌ها بر می‌آید، بندر ام القصر بعنوان رقیب بندر خرمشهر به نقطه ای جذاب برای سرمایه‌گذاران و اپراتورهای بین‌المللی تبدیل شده است و به دنبال جذب سرمایه های بیشتر و انجام فعالیت‌های توسعه ای وسیع‌تری است که از حوصله این گزارش خارج است.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



سازمان بنادر و دریانوردی

هشدار در خصوص تهدید خدمه توسط کارکنان کانال سوئز

اداره ارتباطات دریایی ایالات متحده (Marlo) در بحرین، از تهدید خدمه کشتی توسط کارکنان کانال سوئز خبر داد. بنا بر گفته Marlo، در یکی از این حوادث که مشمول قوانین نقض امنیت در کشتی ایالات متحده می باشد، یکی از کارکنان بندر در تلافی برای عدم دریافت سیگار از خدمه، یک جالباسی چوبی را به آتش کشید و در حادثه ای دیگر دو تن از کارکنان بندر پس از اتمام عملیات پهلوگیری به طور غیرقانونی وارد شناور شده و درخواست سیگار نمودند.

هنگامی که به درخواست این افراد پاسخ مثبت داده نشد، خدمه و شناور را تهدید نمودند. در هر دو مورد، عاملان حادثه خود را از کارکنان اداره بندر کانال سوئز معرفی کردند. در بررسی گارد ساحلی مشخص شد که چنین تقاضاهایی کاملاً رایج و متداول هستند، ولی دولت مصر بعلت عدم گزارش دهی به موقع و به هنگام تاکنون آن ها را جدی نگرفته است.

گزارش دهی به موقع امکان انجام تحقیقات مشترک کامل و جامع و پیشگیری از این حوادث در آینده را تسهیل خواهد نمود.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بازرگانی و پتروشیمی

صادرات نخستین محموله نفت خام توسط کمپانی شل (Shell) از میدان نفتی مجنون عراق

اولین محموله نفت خام از میدان نفتی مجنون که به طور مشترک توسط شرکت نفت جنوب (SOC)، پتروناس و شرکت نفت میسان در جنوب عراق تحت بهره برداری قرار دارد، به Shell صادر شد. صادرات این محموله برای این میدان نفتی یک نقطه عطف محسوب می شود.

هدف اولیه تولید در این میدان نفتی ۱۷۵۰۰۰ بشکه در روز بود که با تولید این میزان نفت احیای هزینه آغاز و امکان بازسازی گسترده این میدان نفتی میسر شد. حال، دستیابی به نرخ تولید ۲۱۰۰۰۰ بشکه نفت در روز نقطه عطفی مهم بوده و موفقیتی بزرگ برای این میدان نفتی محسوب می شود.

صادرات این محموله برای صنعت انرژی عراق، یک رویداد تاریخی محسوب می شود. خروج اولین محموله از مجنون، برای Shell و شرکای دولتی اش بسیار حائز اهمیت است چرا که نشانگر پیشرفت مشترک آن هاست و گام بلند مجنون به سوی درآمد زایی هر چه بیش تر برای اقتصاد عراق و تبدیل شدن به سرمایه ای برای آینده این کشور را مورد تاکید قرار می دهد. البته پیشرفت در میدان نفتی مجنون تا حد بسیار زیادی مدیون پشتیبانی شرکت نفت جنوب، پتروناس و شرکت نفت میسان می باشد.

پس از اتمام کار تعمیرات اساسی و عمده که شامل ۲۸ کیلومتر مین روبی زمین، نوسازی گسترده تاسیسات صنعتی به منظور هماهنگی با استانداردهای ایمنی و ساخت یک مرکز فرآوری سبز جدید (بزرگ ترین مرکز فرآوری ساخته شده در عراق در دهه اخیر) به منظور افزایش ظرفیت تولید می باشد، Shell و شرکایش توانستند در سپتامبر ۲۰۱۳ به سطح تولید مورد نظر در مجنون دست یابند. تا به امروز، ۱۸ چاه جدید در این منطقه حفاری شده است و این پروژه موجب ایجاد ۲۸۵۰ فرصت شغلی برای عراقی های مقیم مناطق اطراف خواهد شد.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بنادر و دریانوردی

حمل بزرگ ترین پروانه کشتی جهان

بزرگ ترین پروانه کشتی کانتینر در ترمینال کانتینری HHLA آلتنورد روی شناور Hyundai Together بارگیری شد. این پروانه که توسط Meeklenburger Metallgus GmbH در وارن ساخته شده است، دارای ۱۱۳ تن وزن، پنج پره و ۱۰/۳ متر قطر می باشد. مقصد نهایی این پروانه عظیم الجثه کره جنوبی است و در آن جا بر روی یک کشتی کانتینر ۱۸۰۰۰ TEU نصب خواهد شد.

طی سال جاری، شش پروانه دیگر هم با همین اندازه ساخته خواهد شد. محموله بعدی در اوایل ماه ژوئن سفر خود را از هامبورگ آغاز خواهد کرد. هر کدام از این پروانه ها روی موتوری با قدرت ۸۵۰۰۰ اسب بخار نصب خواهد شد و نیرویی که تولید می کند برای تامین انرژی کشتی های کانتینر عظیم زیاد هم خواهد بود.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بنادر و دریانوردی

لطفاً دیدگاه و نقطه نظرات خود را برای مرکز بررسی و مطالعات راهبردی ارسال نمایید. این خبرنامه تنها بار آشنایی و

مساعدت شما همکاران فرهیخته امکان بهبود خواهد داشت.

Phone : +982184932131

Fax : +982184932137

مرکز بررسی و مطالعات راهبردی
Researchcenter @PMO.IR