



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 نادر و دریاوردی

ماهنامه الکترونیکی مسیر

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی
شماره ۷- سال دوم - مرداد ۱۳۹۴ ISSN 2423-348X



نشریه مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



خبر ویژه: «لغو تحریم‌ها علیه ایران و رونق اقتصاد داخلی»

خبر تحلیلی این شماره: ذینفعان اصلی ایران پساتحریم

مقاله منتخب این شماره: روش‌ها و مزایای ساخت نیروگاه کشندی (جزر و مدی) در بنادر
جهت تامین نیروی ترمینال‌ها و شناورها

۱۳۶ 

۳۰۲۱ 

۱۰۶ 



آپارات 
اشتراک‌دهنده

SID







مسیر، اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

عنوان: ماهنامه الکترونیکی مسیر

صاحب امتیاز: مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

دبیر تحریریه: نازنین ساغری

هیات تحریریه: محمدعلی حسن‌زاده، حمید حمیدی، مهدی جانباز، سعید خرم، محمد ولی‌زاده، سید امیر احمدی و مائده واحدی

شاپا: ۳۴۸X-۲۴۲۳

ISSN: 2423-348X

نشانی: تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی

تلفن: ۸۴۹۳۲۱۲۷ (۰۲۱)

دورنگار: ۸۸۶۵۱۱۹۱ (۰۲۱)

پست الکترونیک: masir@pmo.ir

تارگاہ: <http://research.pmo.ir/fa/publication/re/masir1>



فهرست مطالب

۲..... «بخش خبری»..... «اخبار اقتصادی»

۲..... خبر ویژه: «لغو تحریم‌ها علیه ایران و رونق اقتصاد داخلی»

۳..... خبر تحلیلی: «ذینفعان اصلی ایران پساتحریم»

۶..... اقتصاد چین تهدیدی جدید علیه کشتیرانی کانتینری..... «اخبار بندری»

۶..... افزایش ظرفیت در ترمینال کانتینری بین‌المللی عمان

۷..... آغاز پروژه میلیاردری ترمینال ۴ در بندر جبل علی

۸..... انتخاب مشاور برای چشم انداز ۲۰۳۰ عمان

۹..... فروش دو بندر کلیدی در یونان

۹..... ۷ بندر تنگه مالاکا به کانون‌های تخصصی تبدیل می‌شوند

۱۰..... ۱۰ بندر برتر در بهره‌وری اسکله

۱۲..... لغو تعرفه‌های کابوتاژ در فیلیپین..... «اخبار زیست‌محیطی»

۱۳..... هشدار جدی برای افزایش سطح آب دریاها

۱۴..... سنگاپور، کانون تامین سوخت ال.ان.جی شناورها..... «اخبار پیشرفت فناوری»

۱۵..... ابزاری جدید برای ممیزی کانتینرها

۱۶..... پیشرفت در بازیافت سازه‌های دریایی

۱۷..... گام بعدی دیجیتالی سازی در بندر روتردام

۱۸..... ورود عینک گوگل به ترمینال‌های کانتینری..... «اخبار مسیرهای حمل و نقل دریایی»

۱۹..... ۶ حقیقت پنهان درباره کانال سوئز

۱۹..... روسیه در پی جذب بار بیش‌تر برای مسیر دریای شمال

۲۰..... افزایش دزدی دریایی در سال ۲۰۱۵..... «اخبار کشتیرانی»

۲۲..... ۳۰ خط کانتینری برتر جهان

۲۳..... اشتیاق خطوط کشتیرانی کانتینری برای ورود به ایران

۲۴..... بهره‌برداری از اولین کشتی عربی شده جهان

۲۵..... تغییر در مدیریت برنامه مبارزه با دزدان دریایی

۲۷..... «بخش تحلیلی»

۲۷..... تحلیل‌های منتخب درخصوص خبر تحلیلی: «اتخاذ استراتژی بازاریابی محتوا» مندرج در شماره ششم ماهنامه الکترونیکی مسیر

۲۷..... تحلیل‌های منتخب:

۲۷..... سهیل رادفر

۳۱..... مانی مقدم ورسول قنبری ممان

۳۷..... «بخش آموزشی»

۳۷..... مقاله منتخب: «روش‌ها و مزایای ساخت نیروگاه کشندی (جزر و مدی) در بنادر جهت تامین نیروی ترمینال‌ها و شناورها»

۳۷..... نگارنده: عباس فرید شولمی

«بخش خبری»

اقتصاد خود، میزان صادرات نفت را افزایش خواهد داد. همچنین، این گزارش پیش‌بینی کرده است که با لغو تحریم‌ها علیه ایران درآمدها و عایدات نفتی سایر صادرکنندگان نفت منطقه منافعاً (مانند کشورهای حوزه خلیج فارس و لیبی) کاهش خواهد یافت، ولی کشورهای واردکننده نفت منطقه (مانند مصر و تونس) از پایین آمدن قیمت جهانی نفت سود خواهند برد. شانتا دواراجان^۵، اقتصاددان ارشد بانک جهانی برای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، گفت: «سخت‌تر شدن تحریم‌ها در سال ۲۰۱۲ به کاهش شدید صادرات نفت ایران و دو سال رشد منفی برای این کشور منجر شد. ما پیش‌بینی می‌کنیم که با لغو تحریم‌ها علیه ایران، صادرات این کشور بار دیگر رونق یابد و اقتصاد آن احیا شود».

با لغو تحریم‌ها، هزینه‌های تجاری ایران نیز کاهش خواهد یافت و نه تنها موجب افزایش حجم ترافیک این کشور خواهد شد، بلکه به افزایش ارزش تجارت نفتی و غیرنفتی ایران نیز منجر خواهد شد. گزارش بانک جهانی نشان می‌دهد که حجم صادرات از ایران به تدریج در حدود ۱۷ میلیارد دلار افزایش خواهد یافت که تقریباً برابر با ۳/۵ درصد از رشد ناخالص داخلی این کشور است. بریتانیا، هند، چین، ترکیه و عربستان سعودی از جمله کشورهایی هستند که احتمالاً بیش‌ترین میزان تجارت را با ایران پس‌تحریم خواهند داشت. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران ممکن است ظرف مدت یک سال به ۳ میلیارد دلار برسد که دو برابر نرخ فعلی است، البته هنوز پایین‌تر از نرخ سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۰۳ خواهد بود.

لیلی متقی^۶، اقتصاددان منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (منا) در بانک جهانی و مولف مقاله مذکور، گفت: «از زمان تهیه چهارچوب اولیه توافق در ماه آوریل ۲۰۱۵، شاهد افزایش علاقه شرکت‌های چند ملیتی به سرمایه‌گذاری در ایران

خبر ویژه: «لغو تحریم‌ها علیه ایران و رونق اقتصاد داخلی»

با لغو تحریم‌های جهانی علیه ایران، اقتصاد این کشور و شرکای تجاری آن شکوفا می‌شود.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **بانک جهانی**^۱، بانک جهانی اعلام کرده است لغو تحریم‌های مربوط به برنامه هسته‌ای ایران روی بازار نفت جهان، اقتصاد ایران و اقتصاد شرکای تجاری ایران تاثیر به‌سزایی خواهد گذاشت. با بازگشت کامل ایران به بازار جهانی، به تدریج در حدود یک میلیون شبکه نفت در روز به بازار اضافه خواهد شد و تا سال آینده قیمت نفت در حدود بشکه‌ای ۱۰ دلار کاهش خواهد یافت. این روند موجب خواهد شد که رشد اقتصادی کشور ایران تا سال ۲۰۱۶ به ۵ درصد برسد، در حالی که در سال جاری نرخ رشد ایران ۳ درصد است.

اگر توافق حاصل شده در مورخ ۱۴ ژوئیه ۲۰۱۵ به تصویب برسد، تحریم‌های ایالات متحده و اتحادیه اروپا علیه ایران لغو خواهد شد. فصلنامه اقتصادی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (منا)^۲ که توسط بانک جهانی منتشر می‌شود، در مقاله‌ای تحت عنوان «پیامدهای اقتصادی لغو تحریم‌های علیه ایران»^۳ پیش‌بینی نمود که ایران به‌منظور تسریع احیای

¹World Bank

² Middle East – North Africa (MENA) Quarterly Economic Brief

³ Economic Implications of Lifting Sanctions on Iran

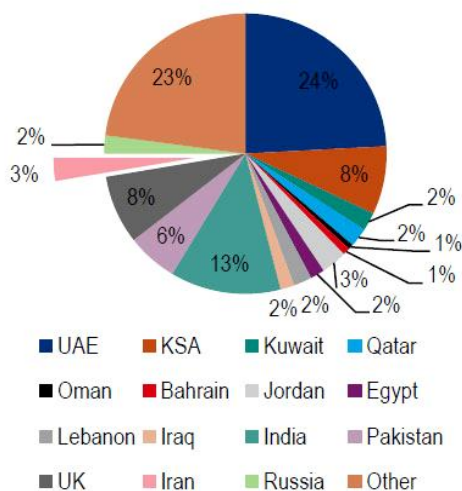
⁴ Middle East and North Africa (MENA)

⁵ Shanta Devarajan

⁶ Lili Mottaghi

لجیستیک بیش از همه از ایران پساتحریم نفع خواهند برد. لازم به ذکر است که ۹ مورد از بیست جز اصلی فهرست علاقه‌مندی‌های امارات متحده عربی را سهام مالی تشکیل می‌دهد. وی افزود: «ما معتقدیم که امارات متحده عربی و ترکیه ذینفعان اصلی توافق هسته‌ای ایران خواهند بود، چرا که به احتمال زیاد سرمایه‌گذاران برای احیای بازار بورس اوراق بهادار تهران^۴ پس از بازگشت آن به سیستم جهانی، این دو کشور را انتخاب خواهند کرد. بار دیگر خاطرنشان می‌سازیم که ۹ مورد از بیست جز اصلی فهرست علاقه‌مندی‌های امارات متحده عربی را سهام مالی تشکیل می‌دهد».

Chart 115: Dubai cash buyers by nationality in 1Q15: Iranians account for 3%



Source: Dubai Land Department, BofA Merrill Lynch Global Research estimates

خریداران نقدی دبی بر حسب ملیت در ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۵:

(سهام ایران برابر با ۳ درصد است)

مریم کامل^۵ اقتصاددان و عبدالنبی^۶ استراتژیست مباشر تردید خاطر نشان ساختند: «ما معتقدیم برخلاف سه سال گذشته، بانک‌های امارات متحده عربی که از شبکه‌ای گسترده برخوردار بوده و شعبه‌های بسیاری دارند، نقش بسیار مهمی در

(به‌خصوص در بخش نفت و گاز) بوده‌ایم. لغو کامل تحریم‌ها احتمالاً موجب تسریع این روند خواهد شد و به تامین سرمایه و ارتقای فن‌آوری‌های مورد نیاز در بخش نفت ایران منجر خواهد شد. لغو تحریم‌ها موجب رونق اقتصادی ایران خواهد شد. سیاست‌های پیشین ایران در مدیریت ثروت‌های نفتی هوشمندانه بوده است، به طوری که نرخ ارز واقعی مدیون تضعیف صادرات غیرنفتی بوده است. در کل باید گفت، دولت‌هایی که از چنین ثروت‌هایی برخوردارند شانس این را دارند که با تدوین یک چهارچوب سیاست‌گذاری مناسب، اقتصاد خود را در مسیر رشد پایدار قرار دهند (برای دریافت گزارش کامل [این جا](#) کلیک کنید).



خبر تحلیلی: «ذینفعان اصلی ایران پساتحریم»

شرکت‌های اماراتی بزرگ‌ترین ذینفعان لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران هستند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [خبرگزاری ۲۴/۷ امارات](#)^۱، شرکت‌های امارات متحده عربی از بزرگ‌ترین ذینفعان لغو تحریم‌های هسته‌ای و رونق اقتصادی ایران در منطقه منافع خواهند بود.

تحلیل‌گران بر این باورند که شرکت‌های امارات متحده عربی که در حوزه املاک و مستغلات، حمل و نقل، بانکداری و امور مالی فعالیت دارند، از فرصت‌های حاصل از لغو تحریم‌ها علیه ایران بیش‌ترین نفع را می‌برند. تحلیل‌گران مباشر تردید^۳ در خصوص استراتژی‌های منطقه منا خاطر نشان ساختند: «امارات متحده عربی از لحاظ تجارت و جریانات داخلی برنده اصلی ماجرا خواهد بود. ما معتقدیم که در امارات، بانک‌ها و اپراتورهای ترمینال‌های دریایی و متصدیان

¹ Emirates 24/7

² MENA Region: Middle East and North Africa (منطقه منا به معنای خاورمیانه و شمال آفریقا است)

³ Mubasher Trade

⁴ Tehran Stock Exchange (TSE)

⁵ Mariam Kamel

⁶ Ahmed Abd Elnaby

فرصت‌های کلانی را از لحاظ «پول نقد، تجارت و سرمایه‌گذاری» برای ایران در پی خواهد داشت». از جمله صنایع امارات متحده عربی که بیش‌ترین نفع را از ایران پس‌اتحریم می‌برند می‌توان به بخش املاک و مستغلات دبی، بانک‌ها و بخش حمل و نقل امارات متحده عربی اشاره کرد. شرکت‌های مستقر در دبی همچون شرکت املاک عمار و دی.پی.ورلد که یک اپراتور بندر جهانی است، از بزرگ‌ترین ذینفعان لغو تحریم‌ها علیه ایران هستند. در سال ۲۰۱۰، سرمایه‌گذاران ایران از جمله بزرگ‌ترین خریداران نقدی املاک و مستغلات دبی بودند و در حدود ۱۲ درصد از کل معاملات نقدی دبی را به خود اختصاص داده بودند. پس از هند، انگلیس و پاکستان، سرمایه‌گذاران ایرانی چهارمین گروه بزرگ خریدار املاک و مستغلات دبی بودند. اما پس از اعمال تحریم‌ها، سرمایه‌گذاری ایرانی‌ها در بازار املاک و مستغلات امارات متحده عربی رو به افول گذاشت و به کم‌ترین میزان خود رسید تا جایی که در شش ماه اول سال ۲۰۱۵، میزان خریداران نقدی ایرانی در دبی تنها ۳ درصد بوده است. این بانک آمریکایی برآورد نمود که با لغو تحریم‌ها علیه ایران، سرمایه‌گذاری ایرانی‌ها در بازار املاک و مستغلات امارات می‌تواند به سطح ۱۲ درصد گذشته بازگردد و جمع کل جریان سرمایه‌افزایی به بیش از ۲/۴ میلیارد دلار در سال برسد. به همین ترتیب، میزان ورود مسافر به دبی نیز افزایش خواهد یافت.

پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد با لغو تحریم‌ها علیه ایران میزان تقاضا برای واردات تا سال ۲۰۲۰ به ۲۰۰ میلیارد دلار خواهد رسید، درحالی‌که هم اکنون این رقم برابر با ۸۰ میلیارد دلار است. تحلیل‌گران این بانک آمریکایی خاطرنشان ساختند: «ما معتقدیم که امارات متحده عربی و ترکیه بیش از همه از افزایش احتمالی فعالیت‌های ایران سود خواهند برد. لغو تحریم‌ها به نفع قفقاز جنوبی نیز خواهد بود، چرا که از تجارت آزادتر سود خواهد برد. اما در این میان روسیه احتمالاً متضرر خواهد شد، چون قیمت نفت کاهش خواهد یافت و رقابت برای عرضه گاز به اروپا میان روسیه و ایران بالا خواهد گرفت. با این وجود، هرگونه بهبود و ترقی در فعالیت‌های تجاری ایران مستلزم اصلاحات کلان در این کشور خواهد بود».

واردات و صادرات ایران ایفا خواهند نمود. از نظر ما بانک تجارت ابوظبی^۱، بانک اسلامی دبی^۲ و بانک اسلامی ابوظبی^۳ و اپراتورهای ترمینال‌های دریایی و متصدیان لجیستیک همچون دی.پی.ورلد پس از احیای تجارت و اقتصاد ایران بیش از همه از بازار سهام سود خواهند برد». در سال گذشته، صادرات امارات متحده عربی به ایران بالغ بر ۱۱/۵ میلیارد دلار بود (۹۵ درصد از این مبلغ به صادرات مجدد مربوط می‌شود)، درحالی‌که واردات از ایران برابر با ۱/۲ میلیارد دلار بوده است.

تحلیل‌گران مباشر اعلام کردند: «آمار و ارقام نشان می‌دهد که امارات متحده عربی بزرگ‌ترین شریک تجاری غیر نفتی ایران است. در نتیجه، آزادی اقتصادی ایران باید موجب رشد بیش‌تر صادرات از امارات متحده عربی و در نتیجه افزایش رشد ناخالص داخلی این کشور شود. البته، لغو تحریم‌ها به صادرات مستقیم از اروپا به ایران منجر خواهد شد که این به ضرر بخش صادرات مجدد امارات متحده عربی به جمهوری اسلامی ایران خواهد بود». تحلیل‌گران مباشر تردید معتقدند که سرمایه‌گذاری‌های ایران به رشد بازار املاک دبی نیز کمک خواهد کرد. این تحلیل‌گران در بیانیه‌ای گفتند: «با توجه به نزدیکی دبی و ایران و جایگاه خوب دبی به‌عنوان کانون تجارت و کسب و کار، دبی هم از لحاظ وام مسکن و هم از لحاظ سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، مقصد مطلوب سرمایه‌گذاران ایرانی خواهد بود. درواقع، لغو تحریم‌ها علیه ایران فرصت‌های چشم‌گیری را برای رشد بازار املاک و مستغلات امارات در پی خواهد داشت».

پژوهشی که توسط بانک آمریکا مریل لینگ^۴ انجام شد نشان داد که لغو تحریم‌ها به رشد قابل توجه تقاضای داخلی ایران کمک خواهد کرد، به‌خصوص اگر وضع صادرات نفت به قبل از سال ۲۰۱۲ باز گردد. این بانک آمریکایی خاطرنشان ساخت: «ما معتقدیم که پس از لغو تحریم‌ها، اقتصاد ایران با اقتصاد عربستان سعودی برابری خواهد کرد. لغو تحریم‌ها

¹ Abu Dhabi Commercial Bank

² Dubai Islamic Bank

³ Abu Dhabi Islamic Bank

⁴ America Merrill-Lynch Bank



پرسش: «در دوران تحریم، بسیاری از کارشناسان معتقد بودند که کشور امارات و شرکت‌های مستقر در آن، از وضعیت تحریم ایران استفاده‌های شایانی برده‌اند. اینک و براساس گزارشات آماری، شرکت‌های اماراتی همچنان بزرگ‌ترین ذینفعان لغو تحریم‌های ایران خواهند بود. به نظر شما چه ویژگی‌هایی باعث می‌شود تا این شرکت‌ها بتوانند هم از وضع و هم از لغو تحریم‌ها علیه کشور بیش‌ترین نفع را ببرند. لطفا دلایل خود را با ذکر مصادیق، آمار و ارقام بیان نمایید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۴/۰۶/۲۰ دیدگاه‌های خود در مورد مساله فوق را حداقل در ۱۰۰۰ و حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه در فرمت دو ستونی با فونت ۱۲ B-Mitra و با ذکر منبع به آدرس پست الکترونیکی masir@pmo.ir ارسال نمایید.

لازم به ذکر است مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی از انتشار تحلیل‌های ارایه شده که مشمول هر یک از موارد زیر باشند، معذور است:

- عدم رعایت حقوق مالکیت مادی و معنوی (کپی برداری غیرمجاز، عدم ذکر منبع و غیره)
- عدم توجه به قواعد نگارشی و رسم الخط فارسی
- عدم ارتباط یا ارتباط بسیار ضعیف تحلیل ارایه شده با پرسش مطرح شده
- عدم رعایت چارچوب‌های تعیین شده (حداقل و حداکثر واژه‌ها، منبع نویسی و غیره)

بدیهی است که کلیه مسوولیت معنوی تحلیل‌های ارایه شده برعهده تحلیل‌گر است و این مرکز هیچ‌گونه مسوولیتی در این رابطه برعهده ندارد.

در ضمن، از علاقه‌مندان به اشتراک در ماهنامه الکترونیکی دعوت می‌گردد نسبت به تکمیل **فرم ثبت نام** و ارسال آن به پست الکترونیکی masir@pmo.ir اقدام نمایند.

هنگ‌کنگ در ۱۲ سال گذشته شاهد کاهش مداوم حجم بار کانتینری بوده است؛ البته باید در نظر داشت که بعضی از فعالیت‌ها به بنادر واقع در سرزمین اصلی منتقل شده است.

در کشور چین، حمل و نقل دریایی بار فله خشک بیش‌ترین ضربه را خورده است، چرا که کارخانه‌های این کشور به واردات سنگ آهن و سایر کالاها روی آورده‌اند. اما با توجه به این‌که چین و هنگ‌کنگ حدود ۳۰ درصد از ترافیک کانتینری جهان را به خود اختصاص داده‌اند، خطوط کشتیرانی کانتینری بیش از همه از این مساله صدمه خورده‌اند.

سیمون هینی^۳، مدیر ارشد بخش تحقیقات زنجیره تامین در دروری، گفت: «در این میان یک حقیقت آرام بخش وجود دارد. کند شدن روند رشد اقتصادی چین بیش‌تر روی ترافیک ورودی به این کشور تاثیر دارد که برای خطوط کشتیرانی سود چندانی ندارد و روی کانتینرهای خروجی از چین تاثیر چندانی نخواهد گذاشت».

وی افزود: «در حال حاضر، هرگونه کاهش در حجم ترافیک چین، چندان تاثیرگذار نخواهد بود. البته در مقیاس بزرگ، این موضوع ریسک محسوب می‌شود، اما ریسکی کوچک!».



افزایش ظرفیت در ترمینال کانتینری بین‌المللی عمان

ظرفیت ترمینال کانتینری بین‌المللی عمان به چهار برابر افزایش یافت.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^۴، با تعطیل شدن بندر سلطان قابوس^۵ (واقع در استان مسقط^۶ عمان)، ترمینال کانتینری بین‌المللی

اقتصاد چین تهدیدی جدید علیه کشتیرانی کانتینری

کارشناسان اعلام کردند از این پس اقتصاد چین تهدیدی جدی علیه خطوط کشتیرانی کانتینری به حساب خواهد آمد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [هلنیک شپینگ نیوز](#)^۱، شرکت مشاوران کشتیرانی دروری^۲ اعلام کرده است خطوط کشتیرانی کانتینری که تا کنون نگران مساله تقاضا در نظام‌های اقتصادی اروپا و بسیاری از بازارهای نوظهور بودند، از این پس باید چین را نیز به فهرست مشکلات خود اضافه نمایند.

این شرکت مشاوره و پژوهشی پیش‌بینی نمود که حجم جابه‌جایی کانتینر در بنادر چین و هنگ‌کنگ در سال جاری در حدود ۴/۹ درصد رشد می‌نماید، درحالی‌که پیش‌تر این رقم را ۵/۸ درصد پیش‌بینی کرده بود. این به معنای حذف ۱/۸۵ میلیون TEU (یا یک درصد از حجم ترافیک کانتینری جهان) از خطوط تجاری اقیانوسی است.

رشد اقتصاد چین در چند سال گذشته به تدریج کند شد، اما نشانه‌های رکود شدید هم اکنون هویدا شده است. فعالیت‌های تولیدی چین در دو سال گذشته کاهش یافته و اقتصاددان‌ها معتقدند نابسامانی اوضاع بازار سهام چین می‌تواند بر اعتماد تجار و مصرف‌کنندگان تاثیر منفی داشته باشد.

³ Simon Heaney

⁴ Port Technology

⁵ Port Sultan Qaboos

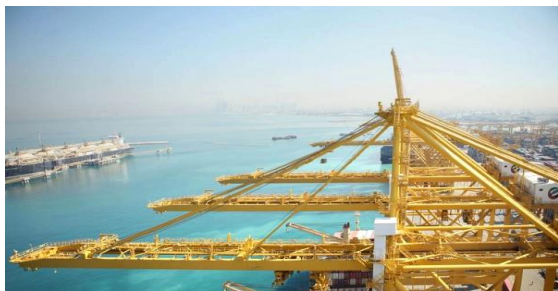
⁶ Muscat

¹ Hellenic Shipping News

² Drewry Shipping Consultants

آغاز پروژه میلیاردی ترمینال ۴ در بندر جبل علی

یک ترمینال کانتینری جدید در بندر جبل علی احداث خواهد شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [فور تریدرز](#)^۵، رئیس دی‌پی‌ورلد^۶، سلطان احمد بن سلیم، از آغاز ساخت یک ترمینال کانتینری جدید در بندر جبل علی واقع در دبی خبر داد.

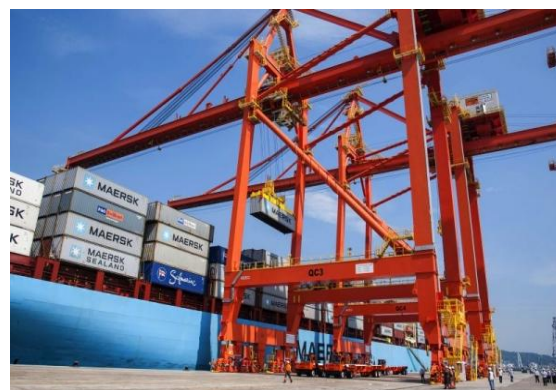
با اتمام فاز یک چهارمین ترمینال کانتینری (T4) در سال ۲۰۱۸، در حدود ۳/۱ میلیون TEU به ظرفیت بندر جبل علی افزوده خواهد شد و ظرفیت کلی آن به ۲۲/۱ میلیون TEU خواهد رسید. این مجتمع بندری تا آن زمان حداقل به ۱۱۰ جرثقیل مجهز خواهد بود و طول اسکله آن به ۱۱ هزار متر خواهد رسید.

ترمینال ۴، در یک جزیره بازسازی شده در شمال ترمینال ۲ احداث خواهد شد و ظرفیت دی‌پی‌ورلد را به ۷/۸ میلیون TEU افزایش خواهد داد.

در بخشی از این پروژه، یک پل ساخته خواهد شد که دسترسی به این جزیره را از طریق زمینی که در نزدیکی ترمینال ۲ قرار دارد، میسر می‌سازد. علاوه بر این، قرار است گذرگاهی ۳ هزار متری ساخته شود و پل نیز تا قبل از پایان سال ۲۰۱۵ تا حدودی مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.

عمان^۱ که تحت بهره‌برداری شرکت هاجیسون پورت هولدینگز^۲ است، سعی دارد ظرفیت خود را چهار برابر کرده و به شش میلیون TEU برساند.

اریک آی‌پی^۳، مدیر عامل هاجیسون پورت هولدینگز گفت: «ما به بندر صحار و شیخ‌نشین عمان متعهد هستیم. ما به منظور بهبود فعالیت‌های تجاری در خاورمیانه و برقراری امکان سرویس‌دهی به کشتی‌های بزرگ ۲۰ هزار TEU به توسعه تاسیسات بندری ادامه خواهیم داد. در یک کلام "ما آینده را می‌سازیم!"».



آندره توئت^۴، مدیر عامل ترمینال کانتینری بین‌المللی عمان خاطرنشان ساخت: «افتتاح یک ترمینال جدید و توسعه یافته، انتقال همه فعالیت‌های کشتیرانی از مسقط، تنظیم زنجیره‌های تامین و ایجاد یک کمپین بین‌المللی بازاریابی، سطح آگاهی بین‌المللی درباره بندر صحار را افزایش داده و به سرمایه‌گذاری‌های جدید منجر شده است.»

شرکت هاجیسون پورت هولدینگز در نظر دارد تا سال ۲۰۱۹ بیش از ۳۰۰ میلیون دلار روی ترمینال کانتینری سرمایه‌گذاری کند. با سرمایه‌گذاری‌هایی که پیش‌تر روی بندر صحار انجام شده، میزان سرمایه‌گذاری روی این بندر روی هم رفته بالغ بر ۲۱ میلیارد دلار خواهد بود.



¹ Oman International Terminal Container (OICT)

² Hutchison Port Holdings

³ Eric IP

⁴ Andre Toet

⁵ Four Traders

⁶ DP World

انتخاب مشاور برای چشم انداز ۲۰۳۰ عمان

دولت عمان برای چشم‌انداز ۲۰۳۰ خود مشاور انتخاب می‌کند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^۳، به‌منظور مطالعه و طراحی فاز سوم توسعه بندر سلاله، وزارت حمل و نقل و ارتباطات عمان برای پیدا کردن یک مشاور واجد شرایط مناقصه برگزار می‌نماید.

برگه‌های مناقصه در مورخ ۳۱ آگوست ۲۰۱۵ بازگشایی می‌شوند تا چشم‌انداز ۲۰۳۰ عمان را تحقق بخشند.

پیش‌تر نیز خبرگزاری‌های عمان گزارش دادند که چهار شرکت برای مشارکت در مناقصه مدیریت و بهره‌برداری از اولین بندر خشک عمان با یکدیگر تفاهم‌نامه همکاری امضاء کرده‌اند.

بندر سلاله در گزارش سه ماهه اول ۲۰۱۵ خود خاطر نشان ساخت که **این بندر از جمله برترین بندرهای ترانشیبی جهان است** و فرصت بهره‌برداری از شبکه کانونی حمل و نقل چندوجهی و امکانات منطقه آزاد سلاله را برای تجار و ذینفعان مهیا می‌سازد.

در طول سه ماهه اول سال ۲۰۱۵ در حدود ۶۲۷ هزار TEU در بندر سلاله جابجا شد. این رقم نشان‌دهنده کاهش ۲۴ درصدی حجم عملیات نسبت به مدت زمان مشابه در سال

سلطان احمد بن سلیم^۱، رئیس دی‌پی‌ورلد، گفت: «با توجه به چشم‌انداز اقتصادی قوی داخلی و منطقه‌ای امارات متحده عربی که شامل موفقیت در دبئی اکسپو ۲۰۲۰ نیز می‌باشد، ما مفتخریم که آغاز ساخت ترمینال ۴ را در حالی به جامعه جهانی اعلام نماییم که فاز اول آن حدود ۳/۱ میلیون TEU بر ظرفیت بندر جبل علی خواهد افزود».

وی خاطر نشان کرد: «توسعه بندر جبل علی در پاسخ به نیاز مشتریان برای ظرفیت بیش‌تر در بندر جبل علی ایجاد خواهد شد، چرا که پیش‌بینی می‌شود هم‌زمان با اکسپو ۲۰۲۰ میزان تردد و تجارت نیز در این منطقه افزایش یابد».

سلطان احمد بن سلیم در ادامه گفت: «ترمینال‌های ما این توانایی را دارند که به انواع شناورهای بسیار بزرگ سرویس دهند و به این ترتیب به بهبود کارایی و اثربخشی زنجیره تامین منطقه کمک کنند». جبل علی و سایر ترمینال‌های دی‌پی‌ورلد در امارات متحده عربی ۷/۹ میلیون TEU در شش ماهه اول ۲۰۱۵ جابجا نمودند. این رقم نشان‌دهنده ۶ درصد رشد نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۲۰۱۴ است.



سلطان بن سلیم در پایان اظهار داشت: «جبل علی همواره با تقاضای بازار هماهنگ بوده است. علیرغم افزایش ۲ میلیون TEU به ظرفیت ترمینال ۳ در نیمه دوم سال ۲۰۱۵، هنوز هم سطح بهره‌برداری و استفاده از ظرفیت در این بندر بالاست».



¹ Sultan Ahmed Bin Sulayem

² Expo 2020 (Dubai's World Expo): ورلد اکسپو نمایشگاهی

جهانی است و از بزرگ‌ترین رویدادهای جهان می‌باشد که در سال ۲۰۲۰ برای اولین بار در منطقه خاورمیانه (شمال آفریقا و جنوب آسیا) و به میزبانی دبئی برگزار خواهد شد.

³ Port Technology

دولت سپراس در حال حاضر از پروپوزال قبلی حمایت می‌کند که بر فروش سهام دولت در دو بندر کلیدی پیرائوس^۸ و تسالونیک^۹ متمرکز است. در ضمن، ای.پی.ام.ترمینالز^{۱۰} که یکی از شرکت‌های تابعه ای.پی.مولر – مرسک^{۱۱} است، به شدت به خرید این بنادر علاقه‌مند می‌باشد. لازم به ذکر است که بیش از یک‌سوم از سهام این بنادر در مالکیت دولت یونان قرار دارد. در صورتی که قرارداد کمک مالی میان یونان و اتحادیه اروپا به امضا برسد، دولت یونان برای ادای قرض طلبکاران این کشور کمک نقدی می‌نماید.

دولت یونان حداکثر تا پایان اکتبر ۲۰۱۵ تاریخ تحویل اسناد را اعلام خواهد کرد.



۷ بندر تنگه مالاکا به کانون‌های تخصصی تبدیل می‌شوند

هفت بندر مالاکا به کانون‌های تخصصی تبدیل خواهند شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [وسل فایندر](#)^{۱۲}، به نظر می‌رسد طرح جامع توسعه بندر مالاکا با اشتغال‌زایی در بخش‌های تولیدی، گردشگری و صنعتی موجب افزایش سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های اقتصادی خواهد شد. به موجب این طرح، شش بندر مالاکا به‌روز رسانی خواهد شد و کار ساخت بندر

⁸ Pireaus

⁹ Thessaloniki

¹⁰ APM Terminals

¹¹ A.P Moller – Maersk

¹² Vessel Finder

۲۰۱۴ است. دلیل اصلی کاهش حجم عملیات بندر سالانه، متغیر بودن حجم بار در سراسر جهان است.

بر اساس چشم‌انداز ۲۰۳۰ عمان، تا سال ۲۰۲۸ در حدود ۱۵ میلیارد دلار در منطقه آزاد تجاری سالانه سرمایه‌گذاری خواهد شد. شرکت ای.پی.ام.ترمینالز^۱ نیز از برنامه‌های خود برای سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها و مناطق آزاد تجاری این منطقه رونمایی نموده است.



فروش دو بندر کلیدی در یونان

دولت یونان برای رهایی از بحران اقتصادی، سهام خود را در دو بندر این کشور به فروش می‌رساند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [اوسنس](#)^۲، [آلکسیس سپراس](#)^۳، نخست وزیر یونان، با حداکثر سرعت ممکن در حال جمع‌بندی قرارداد کمک مالی است، چرا که پروپوزال جدید کمک مالی این کشور توسط کمیسیون اتحادیه اروپا^۴، بانک مرکزی اروپا^۵ و صندوق بین‌المللی پول^۶ در حال بررسی می‌باشد. البته، آنجلا مرکل^۷، صدر اعظم آلمان، هشدار داده است که گزینه‌های یونان محدود است.

¹ APM Terminals

² Ocnus

³ Alexis Tsipras

⁴ EU Commission

⁵ European Central Bank

⁶ International Monetary Fund

⁷ Angela Merkel



پس از پرلیس^۹ و پنانگ^{۱۰}، مالاکا سومین ایالت کوچک مالزی است. مالاکا در جنوب شبه جزیره مالای در کنار تنگه مالاکا و در مجاورت شهر صنعتی موار^{۱۱} واقع شده است. رشد ناخالص داخلی مالزی در سال ۲۰۱۴ برابر با ۳۳۶/۹ میلیون دلار بود و ۸۳ درصد آن به صادرات مربوط می‌شد.



۱۰ بندر برتر در بهره‌وری اسکله



۱۰ بندر برتر جهان از لحاظ بهره‌وری اسکله معرفی شدند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^{۱۲}، انجمن بین‌المللی حمل و نقل^{۱۳} در گزارش "اثر واقعی کشتی‌های بزرگ" ۱۰ بندر برتر جهان از لحاظ بهره‌وری اسکله را معرفی کرد. این بنادر بر اساس تعداد جابه‌جایی جرتقیل‌های اسکله در ساعت رتبه‌بندی شده‌اند.

در اینفوگرافیک فوق عملکرد ده بندر برتر جهان از لحاظ بهره‌وری اسکله نمایش داده شده است. البته، فقط عملکرد کلی مشخص شده و در خصوص تعداد جابه‌جایی کانتینرها در یک ساعت اطلاعاتی ارائه نشده است.

مالاکا گیت‌وی^۱ که یک بندر گردشگری خواهد بود نیز آغاز خواهد شد.



شش بندر فعلی مالاکا به صنایع مختلف

اختصاص خواهد یافت. بندر لینگگی^۲ به بخش صنعتی اختصاص خواهد یافت. بندر تانگاباتو^۳ در خدمت صنایع نفت و گاز خواهد بود. بندر تانجونگ بروس^۴ برای جابه‌جایی بار و سرویس‌دهی به کشتی‌های کانتینربر استفاده خواهد شد. بندر آندانگ^۵ به اهداف نظامی اختصاص خواهد یافت. بندر اومبای^۶ در خدمت صنعت شیلات خواهد بود. بندر سونگی رامبی^۷ در بخش معدن و مواد معدنی مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.



داتوک لیم بان^۸، رئیس کمیته حمل و نقل و اجرای پروژه مالاکا، گفت: «در طرح جامع مالاکا، مزایای تخصصی‌سازی بنادر و تاثیر آن بر روی اقتصاد بررسی شده است».

⁹ Perlis

¹⁰ Penang

¹¹ Muar

¹² Port Technology

¹³ International Transport Forum

¹⁴ Real Impacts of Megaships

¹ Malacca Gateway Port

² Linggi Port

³ Tangga Batu

⁴ Tanjung Bruas

⁵ Andang

⁶ Umbai

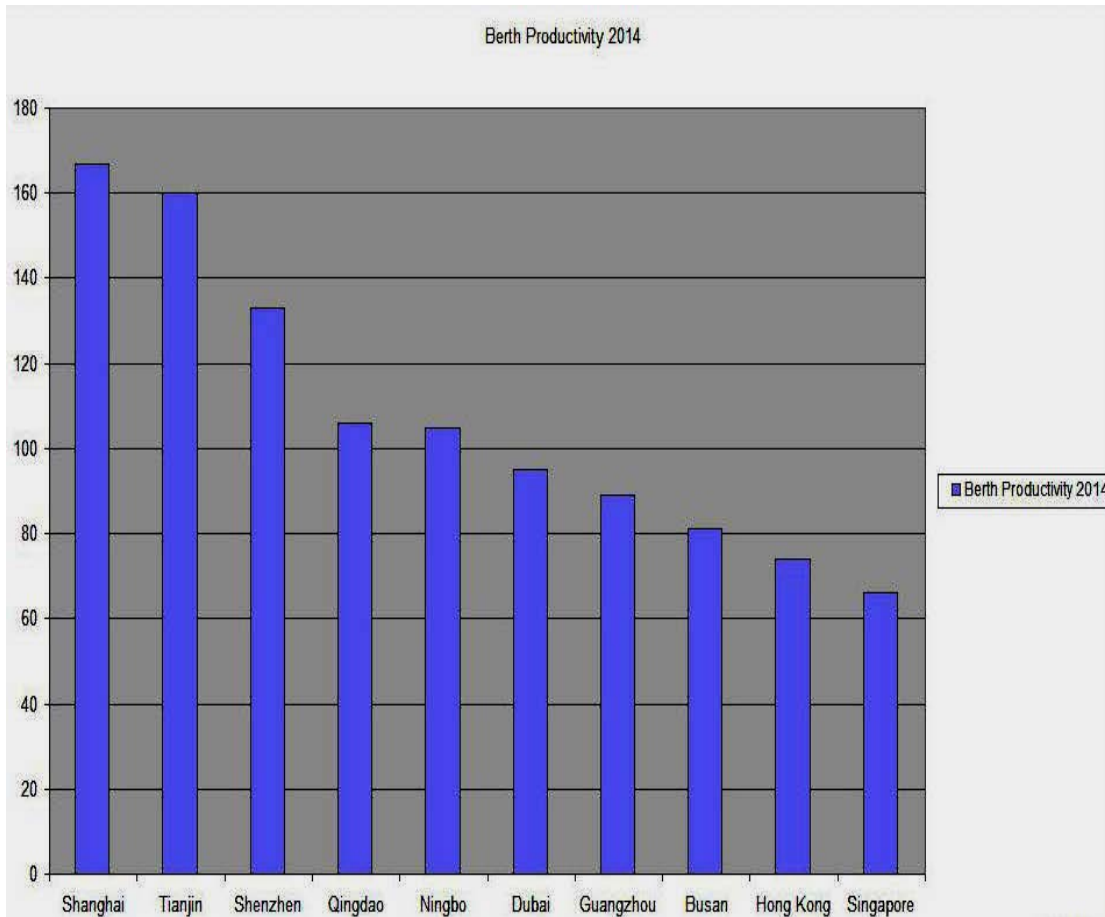
⁷ Sungai Rambai

⁸ Datuk Lim Ban



اولاف مرک^۱، مدیر بخش بنادر و کشتیرانی در انجمن بین‌المللی حمل و نقل گفت: «در نگاه اول تفاوت در بهره‌وری اسکله ۱۰ بندر برتر جهان تعجب‌برانگیز است. من معتقدم سه توضیح در این رابطه وجود دارد: خودکارسازی، مشتری‌مداری و موقعیت مکانی. **بنادری که از ترمینال‌های خودکار برخوردارند می‌توانند به بهره‌وری اسکله بیش‌تری دست یابند؛** البته این موضوع ممکن است به بهای کاهش انعطاف‌پذیری ترمینال تمام شود».

بر طبق گزارش انجمن بین‌المللی حمل و نقل، حجم کار ترمینال‌هایی که به کشتی‌های کانتینربر سرویس‌دهی می‌کنند حدود ۷۰۹ درصد نسبت به سال ۱۹۷۵ افزایش یافته است. به همین ترتیب، متوسط حجم کار جرثقیل‌ها نیز در حدود ۳۸۲ درصد افزایش یافته است. با این وجود، تعداد جرثقیل‌های بارانداز مورد استفاده جهت تخلیه و بارگیری یک کشتی فقط حدود ۸۷ درصد افزایش یافته است.



¹ Olaf Merk



لغو تعرفه‌های کابوتاژ در فیلیپین

دولت فیلیپین تعرفه‌های کابوتاژ را لغو کرد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، دولت فیلیپین قوانین جدیدی را تصویب نموده است که نقطه پایان تعرفه‌های کابوتاژ^۲ خواهند بود. تعرفه‌های کابوتاژ مدتی است که براساس قانون ۵۰ ساله کابوتاژ این کشور، اجرایی شده‌اند. قانون جامع رقابت و قانون بارگیری مشترک کشتی‌های خارجی فیلیپین که به تازگی به امضا رسیده است، موجب تحول اقتصادی این کشور خواهد شد.

قانون جامع رقابت امکان امکان استفاده از فرصت‌های حاصل از ادغام و یکپارچگی بازارهای آسیا را فراهم می‌نماید. هدف از تعیین تعرفه کابوتاژ محافظت از اپراتورهای کشتیرانی داخلی است. تعرفه‌ها و آیین‌نامه‌های گمرکی قبلی فیلیپین نیز حق هرگونه فعالیت تجاری در آب‌های داخلی این کشور را به شناورهای تحت پرچم فیلیپین محدود می‌نماید. به دلیل اندازه و موقعیت مجمع‌الجزایر فیلیپین به‌عنوان یک منطقه تجاری بین‌المللی، بسیاری از گروه‌های تجاری داخلی این کشور سعی کردند این قانون را لغو نمایند، چرا که در بسیاری از موارد موجب می‌شود که کشتیرانی داخلی بسیار گرانتر از حمل محموله‌های بین‌المللی تمام شود. تصویب قوانین جدید محدودیت‌های کابوتاژ را لغو کرده و موجب کاهش هزینه‌های کشتیرانی و افزایش رونق صنعت کشتیرانی فیلیپین خواهد شد.

تغییر این قوانین بخشی از استراتژی بزرگ‌تر دولت فیلیپین است که به شدت حامی رشد بنادر این کشور می‌باشد. در نتیجه این سیاست‌ها، ترافیک بندری فیلیپین در سال‌های اخیر (به‌خصوص در اطراف بندر کانونی مالینا^۳) رشد قابل توجهی داشته است.

رشد ترافیک بندری در فیلیپین چنان سریع بوده است که اداره گمرک این کشور سال گذشته ناچار شد برای حل مشکل تراکم در بندر مالینا اقدام نماید. مشکل تراکم در بندر مالینا باعث اغتشاش در بسیاری از بخش‌های صنعتی شده و روی اقتصاد فیلیپین تأثیر مخربی داشت. بندر مالینا توسط شرکت اینترنشنال کانتینر ترمینال سرویسز^۴ که یکی از پنج اپراتور برتر ترمینال دریایی جهان است، مدیریت و بهره‌برداری می‌شود.



در ماه آوریل سال جاری، اداره حمل و نقل و ارتباطات^۵ و اداره بندر فیلیپین^۶ برای انجام پروژه نوسازی بندر داواؤو ساسا^۷ مناقصه برگزار کردند. در این مناقصه شرکت‌های داخلی و بین‌المللی برای تامین بودجه، طراحی، بازسازی، بهره‌برداری و حفاظت از بندر داواؤو ساسا و افزایش ظرفیت آن از ۱۹۰۰ اسلات کانتینر به ۲۹۰۰ اسلات تحت یک قرارداد امتیاز انحصاری ۳۰ ساله، رقابت خواهند کرد.



³Malina

⁴ International Container Terminal Services (ITCS)

⁵ Department of Transport and Communication (DOTC)

⁶ Philippine Port Authority (PPA)

⁷ Davao Sasa

¹Port Finance International

^۲تجارت ساحلی، کشتیرانی ساحلی



هشدار جدی برای افزایش سطح آب دریاها

تحقیقات اخیر نشان می‌دهد که سطح آب دریاها افزایش یافته است.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [اینفو مارین](#)^۱، با وجود این‌که متوسط دمای فعلی جهان با گذشته فرق چندانی نکرده و فقط اندکی گرم‌تر شده است، سطح دریا حداقل ۲۰ فوت (شش متر) افزایش یافته است و اگر گرم شدن جهان ادامه یابد، افزایش سطح آب دریاها نیز به همین نسبت ادامه خواهد یافت.

مجمع بین‌المللی تغییرات آب و هوایی^۲ در پنجمین گزارش ارزیابی^۳ خود برآورد کرده است که تا سال ۲۱۰۰ بیش از ۳ فوت (یک متر) دیگر بر ارتفاع سطح آب دریاها افزوده خواهد شد.

یافته‌های ایالات متحده آمریکا که در مجله ساینس^۴ منتشر شده حاکی از آن است که سطح آب به دلیل ذوب شدن یخ‌های گرینلند و قطب جنوب، افزایش یافته است. این نشان می‌دهد که یخ‌های قطبی با شرایط جوی فعلی سازگار نیستند. گرم شدن هوا موجب گسترش اقیانوس‌ها، ذوب شدن یخچال‌های طبیعی کوه‌ها و کلاهک‌های یخی و آب شدن بخشی از یخ‌های گرینلند و قطب جنوب و جاری شدن آب حاصل به سوی اقیانوس‌ها خواهد شد.

یک تیم بین‌المللی از دانشمندان، افزایش سطح آب دریاها را در بازه‌های زمانی مختلف بررسی نمودند تا بتوانند تاثیر گرما بر یخ‌های قطبی را ارزیابی کنند. این تیم با استفاده از مدل‌های کامپیوتری و مشاهدات انجام شده از لایه‌های زمین متوجه شدند در

زمان‌های دور که دمای هوا یک تا سه درجه سانتی‌گراد (۱/۸ تا ۵/۴ درجه فارینهایت) گرم‌تر از دوره ماقبل صنعت بود، سطح آب حداقل ۲۰ فوت بالاتر از زمان حال بود.

محققان نتیجه‌گیری نمودند که حدود ۱۲۵ هزار سال پیش که متوسط دمای جهان یک درجه سانتیگراد بیش‌تر از دوره ماقبل صنعت (مشابه عصر امروز) بود، سطح آب ۲۰ تا ۳۰ فوت بیش‌تر از زمان حاضر بوده است. به همین ترتیب، در حدود ۴۰۰ هزار سال قبل که متوسط دمای جهان از ثبات کم‌تری برخوردار بود (اما قطعا یک یا دو درجه سانتیگراد گرم‌تر از دوره ماقبل صنعت بوده است) سطح آب ۲۰ تا ۴۰ فوت از عصر حاضر بالاتر بوده است.

در آن زمان، غلظت دی‌اکسید کربن حداکثر ۲۸۰ ذره در میلیون بود، اما امروزه غلظت آن به مرز ۴۰۰ ذره در میلیون رسیده و همچنان در حال افزایش است. محققان سعی کردند زمان‌های دورتر که غلظت کربن مشابه امروز بوده است (حدود سه میلیون سال پیش) را نیز به‌منظور محاسبه دقیق‌تر میزان افزایش سطح دریا بررسی کنند، اما به دلیل حرکت زمین که موجب تغییر خطوط ساحلی شده، این کار به‌طور دقیق و کامل میسر نیست. موسسه کلیمیت سنترال^۵ پیش‌بینی نموده است که اگر سطح آب ۲۰ فوت افزایش یابد، فلوریدا با ۹ میلیون نفر جمعیت زیر آب فرو خواهد رفت و نیویورک، کالیفرنیا، لوئیزیانا، ویرجینیا و نیوجرسی (که هر کدام بیش از یک میلیون نفر جمعیت دارند) در معرض خطر قرار خواهند گرفت.

برطبق گزارش آژانس حفاظت از محیط زیست ایالات متحده^۶، سطح آب دریاها در سراسر جهان حدود هشت اینچ افزایش یافته است. برآوردها نشان می‌دهد که در آینده افزایش سطح آب در مناطق مختلف، متفاوت خواهد بود. در هر صورت، پیش‌بینی می‌شود **در قرن آینده سطح آب دریا با سرعتی بیش‌تر از ۵۰ سال گذشته افزایش خواهد یافت.**

عوامل محلی نیز بر افزایش سطح آب دریا در آینده تاثیر خواهد گذاشت. آژانس حفاظت از محیط زیست ایالات متحده آمریکا خاطرنشان ساخت با فرض این‌که فشارهای زمین‌شناختی ادامه یابد، تا سال ۲۱۰۰ در حدود دو فوت بر ارتفاع سطح دریا افزوده خواهد شد.



⁵ Climate Central

⁶ US Environmental Protection Agency (US EPA)

¹ Info Marine

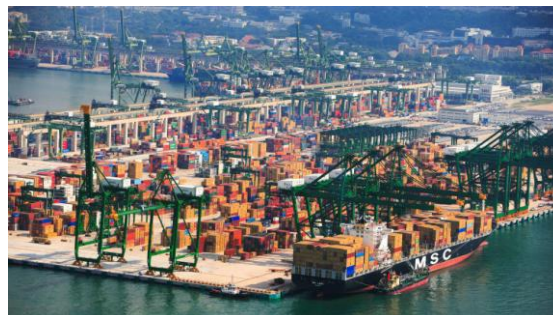
² International Panel on Climate Change (IPCC)

³ Fifth Assessment Report

⁴ Journal of Science

سنگاپور، کانون تامین سوخت ال.ان.جی شناورها

سنگاپور به زودی به یکی از بزرگ‌ترین کانون‌های تامین سوخت ال.ان.جی شناورها تبدیل خواهد شد!



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ای.پی.ام.مریتایم](#)^۱، اداره بنادر و دریانوردی سنگاپور^۲ برای صدور مجوز تامین سوخت ال.ان.جی^۳ درخواست پروپوزال^۴ داده است. امروزه سنگاپور برترین کانون سوخت‌رسانی جهان است و هم‌اکنون خود را برای سرویس‌دهی به نسل بعدی ناوگان کشتیرانی جهان آماده می‌کند که احتمالاً گاز طبیعی را جایگزین سوخت‌های فسیلی خواهد ساخت.

کسانی که پروپوزال ارائه می‌دهند باید جزئیات کامل راه‌های تامین سوخت ال.ان.جی و مدل‌های موجود برای عرضه و تحویل آن را توضیح دهند. پروپوزال‌های منتخب تامین سوخت ال.ان.جی را از اوایل سال ۲۰۱۷ آغاز خواهند کرد.

سنگاپور در نظر دارد تا سال ۲۰۲۰ به همه شناورهای گازسوز سرویس‌دهی کند و با صدور مجوزهای مربوطه خود را به یک کانون ال.ان.جی تبدیل نماید. سنگاپور در حال حاضر ماهانه در حدود ۳/۵ میلیون سوخت دریایی به فروش می‌رساند. علاقه‌مندان تا سی‌ام ماه سپتامبر فرصت دارند که پروپوزال‌های خود را ارسال کنند.



¹ APM Maritime

² Singapore Maritime and Port Authority

³ LNG: گاز طبیعی مایع

⁴ Request for Proposal (RFP)

ابزاری جدید برای ممیزی کانتینرها

یک دستگاه جستجوگر جدید برای ممیزی کانتینرها ساخته شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [هلنیک شپینگ نیوز](#)^۵، هیستر^۶ دستگاه جستجوگر جدیدی ساخته است که به ممیزی کارآمد کانتینرها کمک می‌کند. با استفاده از این دستگاه، دیگر نیازی نیست کانتینرها را برای ممیزی روی زمین گذاشت و به همین دلیل هزینه‌ها کاهش می‌یابد.

دستگاه جستجوگر هیستر که با همکاری شرکت خدمات کانتینری هامبورگ^۷ ساخته شده است، امکان ثابت نمودن کانتینرها در ارتفاع ۱/۹ متری را فراهم می‌سازد. به این ترتیب، همه جهات کانتینر برای اطمینان از عدم وجود آسیب یا صدمه بررسی می‌شود.

دکتر رونالد کارنیک^۸، مدیرعامل شرکت خدمات کانتینری هامبورگ، گفت: «این نوآوری یکی از مراحل ممیزی کانتینر را کم می‌کند و به صرفه‌جویی در زمان و افزایش بهره‌وری عملیات کمک می‌نماید. تنها راه حفظ موقعیت رقابتی برای ما، بهینه‌سازی استراتژیک همه هزینه‌ها است». طراحی این ابزار ممیزی جدید توسط هیستر، پیشنهاد دکتر کارنیک بود. شرکت مهندسی هیستر^۹ واقع در نایمگن^۱ (هلند) پس از دو سال تلاش، یک راه

⁵ Hellenic Shipping News

⁶ Hyster

⁷ Hamburg Container Service (HCS)

⁸ Ronal Karnback

⁹ Hyster Special Engineering Department (SPED)

پیشرفت در بازیافت سازه‌های دریایی^۲

یک حوضچه خشک آمریکایی به روشی سازگار با محیط زیست بازیافت شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [گرین پورت](#)^۳، شرکت سی‌توکرادل^۴ در اوایل سال جاری یک پروژه بازیافت حوضچه خشک را در بندر سانفرانسیسکو (ایالات متحده آمریکا) به اجرا در آورد.

شرکت یونانی سی‌توکرادل تاکنون بیش از ۱۰۰ سازه شناور را به کمک یاردهای اوراق کشتی بازیابی نموده است. همچنین، این شرکت امکان بازیافت ساده و بی دردسر کشتی‌ها و سازه‌های شناور را برای مالکان کشتی و اپراتورهای بندر فراهم می‌سازد و همه کارها (از بازیافت کشتی و پیدا کردن خریدار گرفته تا نظارت بر پیاده‌سازی و اجرای پروژه بازیافت در یارد اوراق سازی) را انجام می‌دهد. مهم‌تر از همه این‌که شرکت سی‌توکرادل همه کارها را با رعایت استانداردهای عالی بهداشت، ایمنی و محیط زیست انجام می‌دهد و از استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنوانسیون هنگ‌کنگ و مقررات بازیافت کشتی اتحادیه اروپا پیروی می‌کند.

این شرکت از زمان آغاز به کار تمام تلاش خود برای انتقال حس مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی به جامعه کشتیرانی

ابتکاری برای ممیزی وسایل نقلیه ویژه حمل کانتینر خالی ارایه داد.

تاکنون دو وسیله نقلیه ویژه حمل کانتینر خالی مجهز به ابزار ممیزی به شرکت خدمات کانتینری هامبورگ تحویل داده شده است. این وسیله‌های نقلیه جدید ویژه ممیزی کانتینر خالی، H₂₂XM-12EC نام دارند.

صرفه‌جویی در مصرف سوخت و افزایش بهره‌وری برای شرکت خدمات کانتینری هامبورگ از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. روزانه قریب به ۵۰۰ کانتینر به سایت این شرکت که در مجاورت بندر هامبورگ قرار دارد، وارد می‌شود. سپس، از ساعت شش صبح این کانتینرها به وسیله کامیون، قطار و کشتی به‌طور مستقیم به شرکت خدمات کانتینری هامبورگ منتقل می‌شوند. سپس، وسیله نقلیه ویژه حمل کانتینر خالی هیستر، کانتینرها را در داخل انبار جابه‌جا می‌کند. سه محوطه انبارش شرکت خدمات کانتینری هامبورگ روی هم رفته ۱۳ هزار TEU ظرفیت دارد که برای پرکردن یک کشتی کانتینربر بزرگ تقریباً کافی است. کانتینرهای خالی به محض ورود به‌صورت بصری برای بررسی هرگونه آسیب یا صدمه مورد ممیزی قرار می‌گیرند.

با استفاده از وسیله‌های نقلیه ویژه حمل کانتینر خالی که به ابزار ممیزی مجهز هستند، لزوم پاکسازی یا تعمیر کانتینرها به‌طور مستقیم در محوطه انبارش بررسی می‌شود. آسیب‌های کوچک مانند صدمات وارد به در کانتینر یا فضای داخلی آن بلافاصله در سایت انجام می‌شود، در غیر این‌صورت کانتینر به یکی از دو تعمیرگاه موجود در محوطه منتقل می‌گردد.

شرکت خدمات کانتینری هامبورگ در نظر دارد در آینده نزدیک همه وسایل نقلیه ویژه حمل کانتینر خالی خود را به این سیستم جدید مجهز نماید.

² Marine Structures

³ Green Port

⁴ Sea2Cradle

¹ Nijmegen

که همگی دارای مواد خطرناک هستند، تجربه زیادی دارد. به تازگی نیز یک بازار جدید برای شناورهای ویژه حمل ال.ان.جی پیدا کرده است، چرا که بسیاری از این شناورها قدیمی شده و باید از رده خارج شوند.

شرکت سی توکرادل درست مانند یاردهای اوراق کشتی چین، تجربه همکاری با اوراقچی‌های ترکیه و بلژیک را داشته است. یارد اوراق سازی گنت^۲ نیز مورد جالبی است، چرا که در محیط شهری واقع شده و نشان می‌دهد که اگر بازیافت به‌طور صحیح انجام شود، از تعمیر یا ساخت کشتی جدید خطرناک‌تر نخواهد بود. شرکت سی توکرادل معتقد است در آینده هیچ مانعی برای انجام بازیافت در محیط شهری وجود نخواهد داشت و اگر صنعت دریانوردی در زمینه بازیافت عاقلانه عمل کند، بیش‌تر فعالیت‌های مربوطه در مقیاس محلی انجام خواهد شد.

در هر صورت، اگر چه یاردهای کشتی‌سازی از ظرفیت کافی برای بازیافت برخوردارند، اما قوانین و مقررات باید به‌گونه‌ای باشد که بازیافت‌کنندگان را به بازیافت صحیح و اصولی تشویق نماید.



گام بعدی دیجیتالی سازی در بندر روتردام

هلندی‌ها تقریباً تمام فعالیت‌های خود در بندر روتردام را الکترونیکی کرده‌اند!

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **پورت بیس**^۳، بندر روتردام بار دیگر فعالیت‌های خود برای کاهش کاغذبازی و بروکراسی اداری را آغاز نموده است. از این پس، ترمینال‌های کانتینری نیز می‌توانند برای کانتینرهای خروجی (NCTS) در اداره گمرک به‌طور الکترونیکی اسناد گمرکی صادر نمایند. روتردام ورلد گیت‌وی^۴ در ماسولکت^۱،

را به کار بسته است. شرکت سی توکرادل همه تلاش خود برای ممانعت از فروش کشتی‌ها به خریداران مناقصه‌ای را انجام داده است. عاقبت بیش‌تر کشتی‌هایی که به این خریداران فروخته می‌شوند، به سواحل آسیا و اوراق به قیمت پایین ختم می‌شود.

نماینده شرکت سی توکرادل به گرین پورت گفت: «مالکان کشتی و مقامات بندر در گذشته کشتی‌ها و بخش‌های مستهلک را می‌فروختند. اما بر اساس قوانین و مقررات جدید باید به مسایل زیست‌محیطی بیش‌تر اهمیت بدهند. درواقع، برای تبدیل شدن به یک بندر سبز باید این مقررات جدید را رعایت کرد».

این شرکت در سال جاری پروژه بازیافت حوضچه خشک در بندر سانفرانسیسکو را اجرا کرد. حوضچه خشک ۷۰ ساله سانفرانسیسکو باید روی شناور سنگین بر ام.وی.ترن^۱ سوار شده و به یارد بازیافت ژوشان (واقع در کشور چین) منتقل می‌شد. اما به دلیل شرایط مخاطره‌آمیز کف حوضچه خشک، باید اقدامات خاصی جهت حفظ ایمنی و سلامتی کارکنان در حین عملیات انجام می‌گرفت.

یک تیم ویژه مواد خطرناک را در کیسه‌هایی مخصوص قرار داده و به انبار نگهداری مواد خطرناک منتقل کردند تا بعداً آن‌ها را جابه‌جا نمایند (لازم به ذکر است که این کیسه‌ها توسط تیم ویژه سی توکرادل ممیزی شده بودند). علیرغم شرایط خاص حوضچه خشک، مراحل پیش از برش و تخلیه بلوک‌ها بسیار راحت انجام شد و تنها شش هفته زمان برد.

همه بنادر مواد زائدی دارند که باید به روشی سبز و سازگار با محیط‌زیست بازیافت شوند. علاوه بر این، تجهیزات، یدک‌کش‌ها، تجهیزات بارانداز و سایر تجهیزات موجود در بندر طول عمر مشخصی دارند. بنابراین باید یک برنامه اوراق و انهدام مناسب برای آن‌ها وجود داشته باشد.

شرکت سی توکرادل در زمینه انهدام و بازیافت بارچ‌های جک آپ، سکوی نفتی، بویه‌ها و چراغ‌های دریایی

² Ghent

³ Port Base

⁴ Rotterdam World Gateway

¹ MV Tern



ورود عینک گوگل به ترمینال‌های کانتینری

بندر روتردام از فناوری جدید شرکت گوگل استفاده می‌کند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^۳، در سال ۲۰۱۲ شرکت گوگل یک فناوری پوششی جدید^۴ به نام «عینک گوگل»^۵ طراحی کرد. عینک گوگل یک ابزار کوچک هوشمند است که ظاهری شبیه عینک‌های معمولی دارد و درست مانند عینک پوشیده می‌شود.

این عینک هوشمند بخشی از «انقلاب پوششی» عصر حاضر است. تاکنون ابزارهای پوشیدنی بسیاری (از قبیل ساعت‌ها و دستبندهای هوشمند) وارد بازار شده است که عینک گوگل نیز یکی از این ابزارهاست.

این ابزارهای جدید نه تنها برای تفریح و سرگرمی استفاده می‌شوند، بلکه برای کمک به مردم در محیط کار نیز مفید هستند. برای مثال، استفاده از عینک گوگل در بنادر می‌تواند بسیار مفید و سودمند واقع شود.

طبق تحقیقات به‌عمل آمده در بندر روتردام، استفاده از عینک گوگل به مکانیک‌های ترمینال کمک بسیاری می‌کند. عینک گوگل می‌تواند اطلاعات مربوط به محیط اطراف را به‌طور مستقیم در اختیار مکانیک‌های ترمینال قرار دهد.

اولین ترمینال کانتینری خواهد بود که از این سرویس جدید بهره برداری خواهد کرد.



به همین منظور، سیستم جامعه بندری «پورت بیس»^۲ یک سرویس ترخیص کالای جدید برای کانتینرهای صادراتی NCTS ارائه می‌نماید. با در نظر گرفتن سیستم‌های قبلی توسعه یافته توسط بندر روتردام می‌توان گفت که هم اکنون ۹۵ درصد از اسناد گمرکی مربوط به کانتینرهای صادراتی در این بندر به‌صورت الکترونیکی مورد رسیدگی قرار می‌گیرد.

سرویس ترخیص کانتینرهای صادراتی NCTS برای شرکا و ذینفعان دیگر نیز منافی در پی دارد. در حال حاضر دیگر نیازی نیست که کامیون‌ها برای ارائه اسناد و مدارک در ترمینال توقف کنند. به همین ترتیب، دیگر برای کشتیرانی داخلی و حمل ریلی کانتینرها نیز به ارائه اسناد و مدارک نیازی نیست.

صادرکنندگان و فرستندگان کالا می‌توانند رونوشت اسناد را از طریق سرویس پورت بیس به‌صورت الکترونیکی ارسال نمایند. سپس، هنگام ورود کانتینرها به ترمینال، این اسناد به‌صورت خودکار منتشر می‌شوند. بنابراین، با استفاده از این سرویس، دیگر عدم تطابق و اشتباهی رخ نخواهد داد و از بروز مشکلات گمرکی پیش‌گیری خواهد شد.

³ Port Technology

⁴ Wearable Technology

⁵ Google Glass

⁶ Wearable Revolution

¹ Maasvlakte 2

² Portbase 's Port Community System

۶ حقیقت پنهان درباره کانال سوئز

از شش حقیقت پنهان درباره کانال سوئز پرده برداری شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^۲، مجمع جهانی اقتصاد^۳ و سازمان کانال سوئز^۴ از شش حقیقت پنهان در مورد کانال سوئز خبر دادند.

این ۶ حقیقت پنهان درباره کانال سوئز عبارتند از:

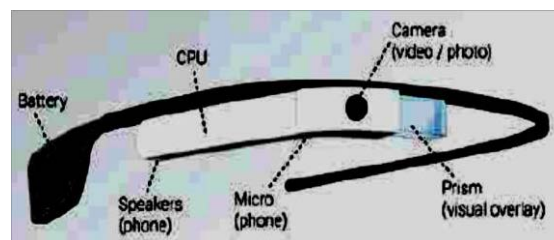
۱. ۸/۵ میلیارد دلار برای پروژه توسعه کانال سوئز هزینه شده است.
۲. درآمد پروژه در سال ۲۰۳۰ بالغ بر ۱۳/۲ میلیارد دلار خواهد بود.
۳. طول کانال و گذرگاه‌های فرعی جدید ۷۲ کیلومتر است.
۴. تا سال ۲۰۳۰ روزانه ۹۷ کشتی از کانال سوئز عبور خواهند کرد.
۵. ترانزیت به جنوب ظرف مدت ۱۱ ساعت (در گذشته ۱۸ ساعت طول می‌کشید)
۶. مدت زمان تکمیل پروژه (تا آگوست ۲۰۱۵) دوازده ماه بوده است.

این اطلاعات از نرم‌افزارهای تجهیزات، سیستم عامل ترمینال، جی.پی.اس^۱ و غیره دریافت می‌شود. با استفاده از عینک گوگل، مکانیک می‌تواند به موقعیت تجهیزات، محل وسایل نقلیه در حال حرکت و مسیرهای پیشنهادی دست پیدا کند و از نزدیک شدن وسایل نقلیه آگاه شود.

عینک گوگل امنیت کارکنان و مکانیک‌های بندر را افزایش می‌دهد و به درک بهتر آن‌ها از محیط اطراف کمک می‌کند.

علاوه بر این، با استفاده از عینک گوگل بهره‌وری و عملکرد مکانیک‌ها نیز بهبود می‌یابد. برای مثال، با استفاده از این عینک هوشمند، مکانیک از خرابی تجهیزات باخبر می‌شود و نوع و محل دقیق خرابی را تشخیص دهد.

علاوه بر این، عینک گوگل امکان برقراری ارتباط مستقیم افراد با یکدیگر را نیز فراهم می‌کند. با استفاده از این عینک هوشمند، مکانیک می‌تواند به‌طور مستقیم با اتاق کنترل تماس بگیرد یا ارتباط ویدیویی برقرار کند. در این صورت، متخصص مربوطه می‌تواند مشکل را از دریچه چشم مکانیک (به بیان دقیق‌تر، از دید عینک گوگل) مشاهده نماید و پشتیبانی لازم را انجام دهد.



ساختار عینک گوگل

لازم به ذکر است که ارتباط عینک گوگل با ابزارهای دیگر از طریق وای‌فای، بلوتوث، ارتباط اینترنتی موبایلی یا جی.پی.اس انجام می‌شود.



² Port Technology
³ World Economic Forum
⁴ Suez Canal Authority

¹ GPS

مدودف گفت: «مسیر دریای شمال کوتاه‌ترین راه ارتباطی میان اروپا و خاور دور، منطقه آسیا-اقیانوسیه و بخش غربی آمریکای شمالی است. اقرار می‌کنم که در حال حاضر این مسیر چندان کاربردی ندارد، اما در گذشته به‌طور گسترده مورد استفاده قرار داشت».

به گفته وی، هدف از امضای این سند ارتقای مزایای منحصر به فرد روسیه در بخش حمل و نقل و لجستیک و تزریق پول به بودجه این کشور و در نتیجه هموار نمودن راه بهره‌برداری از منابع معدنی قطب شمال، سیبری و خاور دور است.

آنچه که بیش‌تر مورد تاکید مدودف قرار دارد، لزوم حفاظت از محیط زیست دریایی و بهبود قابلیت اعتماد پذیری ترانزیت مواد معدنی از معادن قطب شمال و فلات قاره فدراسیون روسیه است. بنا به گزارش منابع خبری آگاه دولت روسیه، کار راه‌اندازی مراکز نجات دریایی برای اولین بار در این منطقه آغاز شده است.

روسیه در نظر دارد علاوه بر جریان بار پروژه ال.ان.جی یامال^۵ که قرار است از مسیر دریای شمال جابه‌جا گردد، بار بیش‌تری برای این مسیر جذب کند.

برآوردها نشان می‌دهد که ظرف مدت ۱۵ سال بیش از ۸۰ میلیون تن بار از طریق این مسیر جابه‌جا خواهد شد که نشان‌دهنده ۲۰ برابر شدن حجم ترافیک است.

در نمایشگاه امسال چین-روسیه که تحت نظارت دو کشور برگزار خواهد شد، فرصت‌های احتمالی شراکت و همکاری مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت.

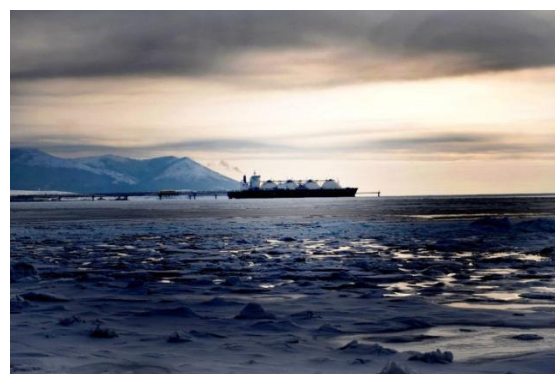
علاوه بر این، روسیه جایگزینی یخ‌شکن‌های هسته‌ای خود با یخ‌شکن‌های برقی-دیزلی را آغاز نموده است.

این کانال که در ماه جاری توسط عبدالفتاح السیسی^۱ رئیس‌جمهور مصر، افتتاح شد، **طولانی‌ترین کانال جهان است** و ۱۹۳ کیلومتر طول دارد. هزینه کلی این پروژه ۸/۵ میلیارد بوده است و مسیر ترانزیت بین سنگاپور و روتردام را شش هزار کیلومتر کاهش خواهد داد که بسیار قابل توجه است.



روسیه در پی جذب بار بیش‌تر برای مسیر دریای شمال

روس‌ها آماده بهره‌برداری از پتانسیل استفاده نشده مسیر دریای شمال هستند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **ورلد مریٹایم نیوز**^۲، روسیه آماده بهره‌برداری از پتانسیل استفاده نشده مسیر دریای شمال^۳ است و به دنبال پروژه‌های سرمایه‌گذاری جهت توسعه این مسیر می‌باشد.

بر همین اساس، دیمیتری مدودف^۴ نخست‌وزیر روسیه، طرح جامع توسعه مسیر دریای شمال را امضا نموده است. **مسیر دریای شمال کوتاه‌ترین راه اتصال اروپا و خاور دور است و مسیر کشتیرانی و تعداد روزهای سفر دریایی را در مقایسه با مسیر دریای جنوب در حدود یک‌سوم کاهش خواهد داد.**

¹ Abdel Fattah Al-Sisi

² World Maritime News

³ Northern Sea Route (NSR)

⁴ Dmitry Medvedev

⁵ Yamal LNG Project



دفتر بین‌المللی دریانوردی پیش‌تر خاطرنشان ساخته بود که دزدان مسلح برای سرقت نفت و گاز دیزل به نفت‌کش‌های کوچک حمله می‌کنند.

همان‌طور که در اینفوگرافیک مشاهده می‌شود، نفت‌کش‌ها بیش‌تر در معرض حمله دزدان دریایی قرار دارند. بیش‌تر حوادث به یک باند ۹ نفره مربوط می‌شود که کشتی‌ها را به‌منظور سرقت کالا به گروگان می‌گیرند. ریکاپ معتقد است که مسئولان و اعضای جامعه دریانوردی باید در زمینه مبارزه با دزدی دریایی بیش‌تر تلاش کنند و تمهیدات لازم برای کمک به کشتی‌های قربانی را فراهم نمایند.

افزایش دزدی دریایی در سال ۲۰۱۵



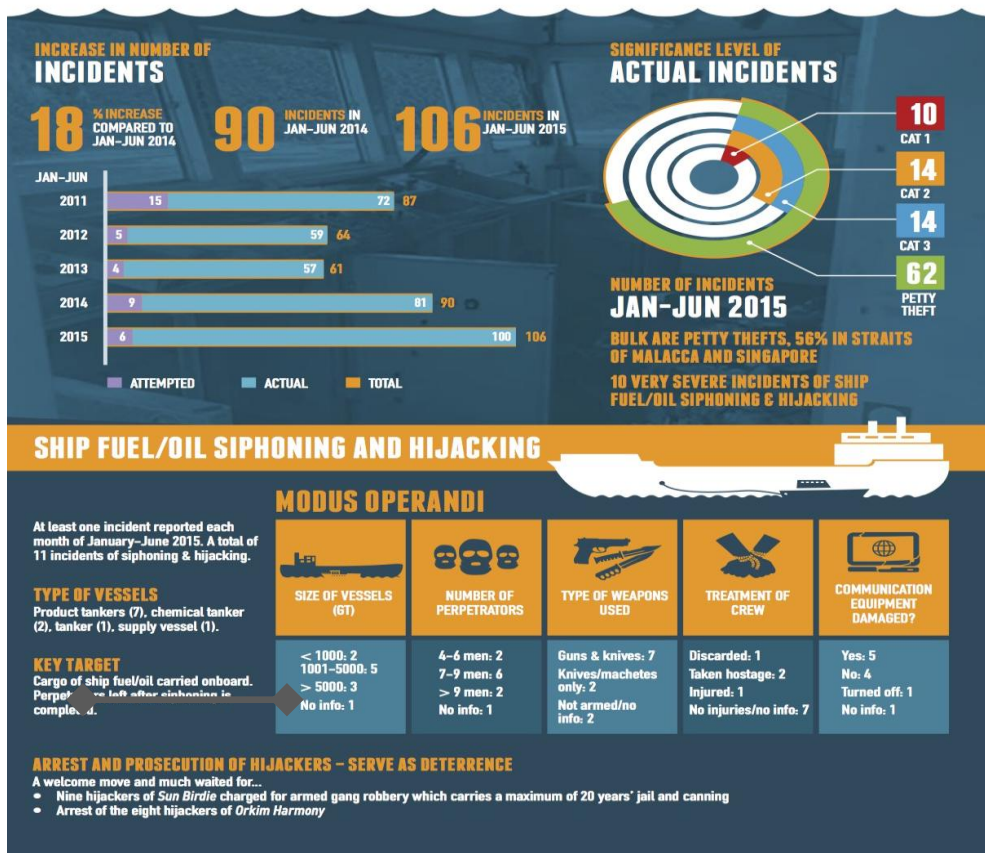
گزارش‌ها نشان می‌دهد که حملات دزدان دریایی نسبت به سال گذشته افزایش یافته است.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ورلد مریتايم نیوز](#)^۱، اینفوگرافیکی که توسط مرکز اطلاعات ریکاپ منتشر شده نشان می‌دهد که تعداد حملات دزدان دریایی نسبت به سال ۲۰۱۴ افزایش یافته و از ژانویه تا ژوئن ۲۰۱۵ حداقل ماهی یک حمله گزارش شده است.

قبلا نیز گزارش شده بود که تعداد حملات دزدان دریایی در آسیا در سال ۲۰۱۴ با ۳۳ مورد افزایش به ۱۸۳ حمله رسیده است.

PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN ASIA (JANUARY - JUNE 2015)

ReCAP
Information Sharing Centre



¹ World Maritime News



۳۰ خط کانتینری برتر جهان

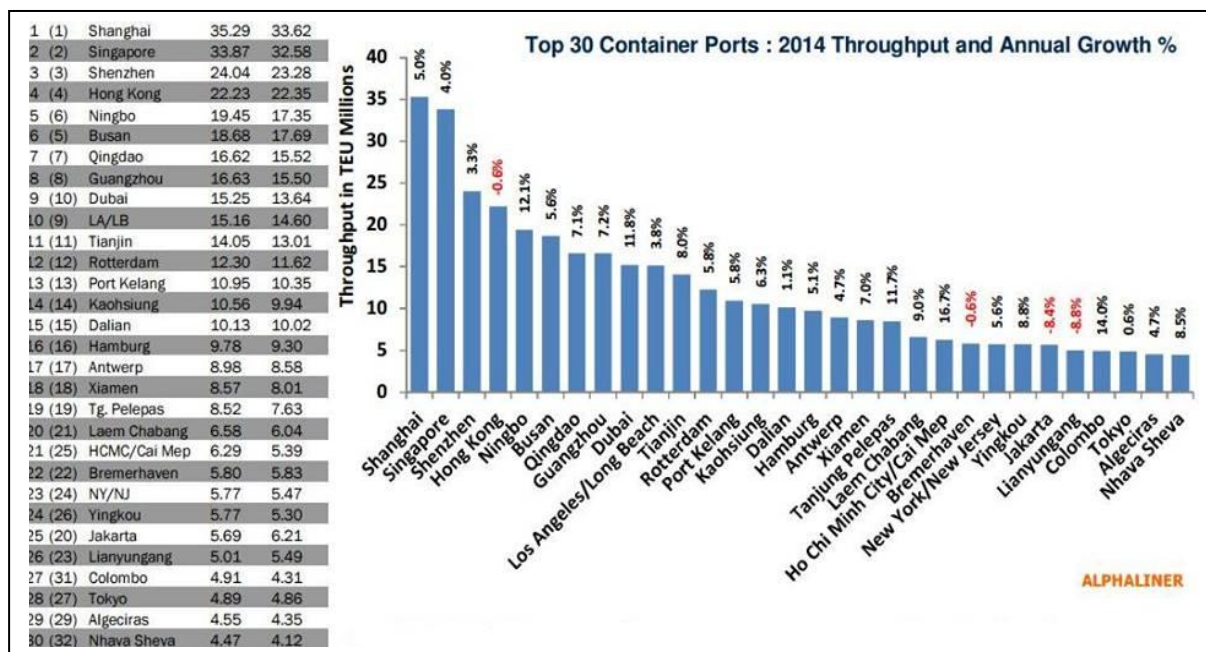
۳۰ خط کانتینری برتر جهان معرفی شدند.

در گزارش جدید نیز خط مرسک موقعیت خود را به عنوان خط کشتیرانی برتر جهان حفظ کرده است. در این رده بندی، با احتساب سفارش های جدید مرسک که در سال ۲۰۱۶-۲۰۱۷ تحویل داده خواهد شد، ظرفیت این شرکت کشتیرانی کانتینری برابر با سه میلیون TEU در نظر گرفته شده است.

با وجود ظرفیت بالای مرسک، به احتمال زیاد خط کشتیرانی ام.اس.سی^۳ به دلیل تعداد زیاد کشتی هایی که سفارش داده است، در آینده گوی سبقت را از رقیب خود «مرسک» خواهد بود و به برترین خط کشتیرانی جهان تبدیل خواهد شد. لازم به ذکر است که خط کشتیرانی مرسک و ام.اس.سی در اتحاد 2M شریک هستند.

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پورت تکنولوژی^۱، در اینفوگرافیکی که توسط آلفالاینر^۲ منتشر شد، ۳۰ خط کانتینری برتر جهان از لحاظ ظرفیت TEU برحسب اندازه فعلی ناوگان و تعداد کشتی هایی که سفارش داده اند، ارایه شده است.

در گزارش قبلی آلفالاینر از خط مرسک با ظرفیت ۲/۵ میلیون TEU به عنوان شرکت کشتیرانی برتر جهان نام برده شده بود.



³ MSC

¹ Port Technology
² Alphaliner



خطوط کشتیرانی مهمی همچون CMA CGM فرانسه، شرکت کشتیرانی یونایتد عرب^۶ و خط کانتینری چاینا شیبینگ^۷ از ششم آگوست، بندرعباس را به سرویس‌های خاوردور- خاورمیانه خود خواهند افزود. شرکت CMA CGM در اوایل ماه آینده اولین کشتی خود به نام «آندرومدا»^۸ را در بندرعباس پهلو خواهد داد.



با توجه به این که دیگو آپوته^۹، مدیرعامل شرکت کشتیرانی مدیترانه^{۱۰} در اوایل ماه جاری با نمایندگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تهران ملاقات نموده است، پیش‌بینی می‌شود که این شرکت نیز فعالیت تجاری خود در ایران را آغاز خواهد کرد. مرسک نیز اعلام کرده که به دنبال فرصت تجاری در ایران است، اما تصمیم نهایی در خصوص بازگشت به ایران را به لغو نهایی تحریم‌ها علیه ایران منوط نموده است. به نظر می‌رسد شرکت کشتیرانی ایرانی حافظ دریا^{۱۱} نیز از مزایای لغو تحریم‌ها علیه ایران نفع خواهد برد، چرا که این شرکت به دنبال توسعه مجدد شبکه خود است (به‌خصوص در اروپا).

شورای امنیت سازمان ملل متحد در مورخ ۲۰ ژوئیه، یک سیستم مانیتورینگ برای برنامه هسته‌ای و «لغو نهایی» همه تحریم‌ها علیه ایران تصویب نمود. ایران نیز با پیش‌بینی

اشتیاق خطوط کشتیرانی کانتینری برای ورود به ایران

خطوط کشتیرانی کانتینری بار دیگر به ایران بازمی‌گردند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ورلد مریٹایم نیوز](#)^۱، پس از توافق ۵+۱ در خصوص لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران، خطوط کشتیرانی کانتینری بار دیگر به ایران باز خواهند گشت.

بر اساس این توافق، در صورت ایفای تعهدات هسته‌ای از سوی ایران، تحریم‌های علیه صنعت نفت ایران لغو خواهد شد. البته مدتی زمان خواهد برد که ناوگان نفت‌کش ایران به بازار باز گردد، با این وجود **خطوط کشتیرانی کانتینری مهم و اصلی جهان کار خود را برای پهلو دهی کشتی در بنادر کشور ایران آغاز کرده‌اند.**

هیوندای مرچنت مارین^۲ حتی قبل از لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران با راهاندازی سرویس «کره-آسیای شرقی- خاورمیانه» به ایران بازگشت. این سرویس که در بندرعباس توقف خواهد داشت، در ماه آوریل راهاندازی شد. پس از هیوندای مرچنت مارین، شرکت‌های کشتیرانی هانجین^۳ و یانگ مینگ^۴ نیز تصمیم گرفتند که بندرعباس را به سرویس‌های اکسپرس خاور دور- خاورمیانه و چاینا گلف اکسپرس^۵ بیافزایند.

⁶ United Arab Shipping Co.

⁷ China Shipping Container Line

⁸ Andromeda

⁹ Diego Aponte

¹⁰ Mediterranean Shipping Co. (MSC)

¹¹ HDS Lines

¹ World Maritime News

² Hundai Merchant Marine (HMM)

³ Hanjin

⁴ Yang Ming

⁵ China Gulf Express



ان.اس.بی. مارین سالوشنز^۴ که یکی از شعبات فرعی ان.اس.بی است، افزایش عرض کشتی را به سایر مالکان و مدیران کشتی‌ها نیز پیشنهاد نموده و به این ترتیب میزان تقاضا برای تعریض کشتی افزایش یافته است. در یکم ژوئیه، کشتی ام.اس.اسی ژنو^۵ که چیوان^۶ نامیده می‌شود، بار دیگر در سرویس لاینر مورد بهره‌برداری قرار گرفت و سفر خود را در اقیانوس آرام در مسیر آسیا-آمریکای جنوبی آغاز کرد.

در هجدهم ژوئیه، ان.اس.بی و شرکایش (یارد کشتی‌سازی هوران دادونگ^۷ و شرکت تکنولوگ جی.ام.بی.اچ^۸) راهاندازی این شناور منحصر به فرد را جشن گرفتند. تیم پونات^۹، مدیر ارشد اجرایی ریدری ان.اس.بی، گفت: «تاکنون هیچ‌کس برای افزایش عرض یک کشتی آن را به‌طور عمودی نصف نکرده است. ما به تیم خود که کشتی ام.اس.اسی ژنو را عریض نموده و بر اعتبار طرح ما صحنه گذاشت، افتخار می‌کنیم. این کشتی ثابت خواهد کرد که می‌تواند پایه‌پای سایر کشتی‌ها در اقیانوس‌های جهان سفر کند».

جیفنگ وو^{۱۰}، مدیرعامل یارد کشتی‌سازی هوران دادونگ، خاطرنشان ساخت: «با این پروژه، ان.اس.بی به‌عنوان یک مدیر کشتی برتر با دیدگاه و عزمی راسخ و عالی، به شهرت جهانی دست یافت. ان.اس.بی یکی از سه کشتی خود را با موفقیت عریض نمود و راه را برای افزایش مزیت رقابتی شناورهای پاناماکس و بهبود ساختار کلی اقتصاد هموار ساخت».

لغو تحریم‌ها، به آماده ساختن بنادر خود برای پذیرش خطوط کشتیرانی کانتینری مهم، مشغول بوده است.

جلیل اسلامی، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی ایران، خاطر نشان ساخت که به‌منظور جذب خطوط کشتیرانی بین‌المللی به آب‌ها و بنادر ایران، برای مالکان بار و کشتی‌های خارجی تخفیف‌های ویژه در نظر گرفته شده است.



بهره‌برداری از اولین کشتی عریض شده جهان

اولین کشتی عریض شده جهان مورد بهره‌برداری قرار گرفت.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مارین اینسایت](#)^۱، اولین کشتی کانتینربر عریض شده جهان پس از یک سفر آزمایشی، سرویس دهی در خط چین - آمریکای جنوبی را آغاز کرد.

این کشتی که تحت مدیریت شرکت آلمانی ریدری ان.اس.بی^۲ بازسازی شده است، در مورخ یکم ژوئیه بار دیگر به سرویس لاینر ام.اس.سی^۳ پیوست. پیش‌بینی می‌شود که با تغییر و تحول‌های انجام شده در این کشتی کانتینربر پاناماکس، بهره‌وری عملیاتی و ردپای کربن آن بهبود یابد و در نتیجه مزیت رقابتی این کشتی نیز افزایش پیدا کند.

⁴ NSB Marine Solutions

⁵ MSC Geneva

⁶ Chiwan

⁷ Huarun Dadong Shipyard (HRDD)

⁸ Technolog GmbH

⁹ Tim Ponath

¹⁰ Jifeng Wu

¹ Marine Insight

² Reederei NSB

³ MSC



در مورخ ۳ آگوست ۲۰۱۵، توافق نامه انتقال فعالیت‌ها به امضای طرفین رسید. به موجب این توافق نامه، از این به بعد ایسوان مسوولیت انجام همه فعالیت‌های MPHRP را بر عهده خواهد داشت. با انتقال فعالیت‌ها به ایسوان، امکان توسعه هر چه بیشتر برنامه مبارزه با دزدی دریایی تحت نظارت سازمان بین‌المللی رفاه دریانوردان وجود خواهد داشت.

این برنامه از دریانوردان و خانواده آن‌ها که تحت تاثیر پدیده دزدی دریایی قرار گرفته‌اند، حمایت می‌کند.

درحالی که حملات دزدان دریایی در سواحل سومالی به شدت کاهش یافته است، تعداد حملات در جنوب شرق آسیا و خلیج گینه رو به افزایش است.

برنامه MPHRP روی این مناطق تمرکز خواهد کرد و در عین حال از دریانوردانی که مدت‌ها در سومالی اسیر بودند، حمایت می‌کند. این برنامه سعی دارد با شرکا و همکاران صنعتی قبلی و جدید روابطی سازنده و مثبت ایجاد نماید.

ایسوان در حال حاضر یک مدیر برنامه جدید به نام تام هولمر^۴ به خدمت گرفته است تا فاز جدید برنامه MPHRP را مدیریت و رهبری نماید.

درحالی که اولویت اصلی تامین بودجه برای برنامه مبارزه با دزدی دریایی با جنوب شرق آسیا و اروپای شرقی است، این برنامه در جنوب آسیا نیز ادامه خواهد یافت.

پیتر هینچلیف^۵، به نیابت از هیات مدیره MPHRP خاطر نشان ساخت: «مدتی پیش هیات مدیره MPHRP به

پونات گفت، سرعت تحول و توسعه در صنعت کشتی‌سازی کانتینری بسیار بالاست. شناورهای پاناماکس که بعد از سال ۲۰۰۴ ساخته شده‌اند دیگر از مزیت رقابتی برخوردار نیستند و حتی ممکن است پیش از به پایان رسیدن عمر مفیدشان، با صرف هزینه زیاد اوراق شوند. تعریض کشتی، علاوه بر افزایش ظرفیت حمل بار، ثبات عرضی شناور را نیز افزایش خواهد داد. مهم‌تر از همه این‌که با تعریض کشتی به آب توازن کم‌تری نیاز خواهد بود.

تعریض کشتی بهره‌وری سوخت شناور را نیز افزایش خواهد داد و موجب خواهد شد که میزان انتشار گاز کربن به میزان قابل توجهی کاهش یابد. در شاخص بهره‌وری انرژی سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ که از سال ۲۰۲۵ به بعد اجرایی خواهد شد. کشتی‌های عریض شده با کشتی‌های جدید در یک سطح خواهند بود.



تغییر در مدیریت برنامه مبارزه با دزدان دریایی

مدیریت برنامه مبارزه با دزدی دریایی دستخوش تغییراتی تازه شده است.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ایسوان](#)، شبکه بین‌المللی رفاه و حمایت از دریانوردان (ایسوان)^۲ و برنامه واکنش بشردوستانه به دزدان دریایی (MPHRP)^۳ اعلام نمودند که فعالیت‌های MPHRP به ایسوان منتقل خواهد شد.

^۱ IMO Energy Efficiency Design Index
International Seafarers Welfare and Assistance
Network (ISWAN)
Maritime Piracy Humanitarian Response
(MPHRP)

این نتیجه رسید که بهترین راه برای حمایت از دریانوردان و خانواده آن‌ها که به اعمال هولناک دزدان دریایی اقیانوس هند و سومالی گرفتار شده‌اند، ایجاد یک مرکز دائمی است که تحت حمایت یکی از موسسات و نهادهای معتبر حمایت از دریانوردان باشد. حمله به کشتی‌های تجاری و دریانوردان هنوز اتفاق می‌افتد و به همین دلیل، باید اطمینان داشته باشیم که در صورت وقوع حمله، MPHRP برای حمایت از دریانوردان و کمک به آن‌ها برای عبور از مناطق خطر، آماده است.»

جان ویتلو^۱، دبیر بخش دریانوردان فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل^۲، گفت: «ما از اینکه این برنامه به‌عنوان بخشی از ایسوان ادامه خواهد یافت، بسیار خرسندیم. فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل و نقل و سایر شرکای صنعتی تمام تلاش خود را انجام خواهند داد تا پدیده دزدی دریایی و اثرات مخرب آن روی دریانوردان و خانواده آن‌ها فراموش نشود.»

پرگالسترپ^۳، رئیس ایسوان و مدیر سابق کلیپر^۴ که کشتی‌اش «سی.ای.سی.فیوچر»^۵ به همراه خدمه توسط دزدان دریایی ربوده شد و به مدت ۷۱ روز در اسارت بود، گفت: «من از انتقال این برنامه به ایسوان بسیار خوشحالم. MPHRP در گذشته کارهای بسیار ارزشمندی انجام داده و من باور دارم که ایسوان بهترین گزینه برای ادامه این برنامه است. ما نیز مشتاق همکاری با شرکای قبلی و جدید برای توسعه MPHRP هستیم.»

سایر شرکای صنعتی مهم MPHRP عبارتند از اتاق بازرگانی کشتیرانی و اداره بین‌المللی دریانوردی که از انتقال این برنامه به ایسوان به‌طور کامل حمایت کرده‌اند.



Jon Whitlow
International Transport Workers Federation (ITF)
Per Gullestrup
Clipper
CEC Future

«بخش تحلیلی»

تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر تحلیلی: «اتخاذ استراتژی بازاریابی محتوا» مندرج در شماره ششم ماهنامه

الکترونیکی مسیر

پرسش: «چگونگی استفاده از استراتژی بازاریابی محتوا برای یک بندر و یا شرکت کشتیرانی را با ذکر مصادیق شرح دهید»

تکنولوژی و کاهش هزینه‌های تولید و عرضه محتوا باعث شده که این استراتژی به صورت جدی مورد توجه قرار بگیرد.

تحلیل‌های منتخب:

سهیل رادفر^۱

مقدمه:

بازاریابی محتوا، فراهم کردن و به اشتراک گذاشتن محتوایی ارزشمند، برای جذب مشتری بالقوه و تبدیل آن‌ها به مشتری و در نهایت تبدیل مشتری به خریدار دائمی و وفادار است. نوع محتوایی که به اشتراک می‌گذارید، مستقیماً به آنچه می‌فروشید ارتباط دارد. به واقعیت‌های زیر دقت کنید:

- افراد روز به روز توجه کم‌تری به تبلیغات می‌کنند، تبلیغات مرسوم به تدریج کم اثر شده است.
- مشتریان بیش‌تر از گذشته به دنبال اطلاعات مفید هستند.
- افراد محتوای کاربردی را دوست دارند و آن را در اینترنت جستجو می‌کنند.
- محتوای جذاب از طریق شبکه‌های اجتماعی به اشتراک گذاشته شده و پخش می‌شود.
- کاربران نظرات همدیگر را درباره محصول با هم در میان می‌گذارند.

نکات کلیدی پیرامون استراتژی محتوا برای بازاریابی را می‌توان در گام‌های زیر برشمرد: شناخت اولیه از محتوا، مدل ذهنی مدیران در مواجهه با محتوا، این که مدل ذهنی بازاریابی بر اساس محتوا چه می‌گوید؟ این موضوع که در بازاریابی بر اساس محتوا به مشتری چگونه نگاه می‌شود؟ و در نهایت تدوین استراتژی بازاریابی بر اساس محتوا.

بازاریابی محتوا^۲ در واقع نوعی از بازاریابی است که به فرایند تولید و به اشتراک‌گذاری محتوایی که باعث حفظ مشتریان قبلی و به دست آوردن مشتریان جدید می‌شود، می‌پردازد. این محتوا و اطلاعات می‌تواند به انواع مختلفی چون اخبار تحلیلی، ویدیو، کتاب الکترونیکی، اینفوگرافی، مطالعه موردی، راهنما و دستورالعمل‌ها، سؤالات و پاسخ، مقالات و تصاویر و ... تولید و منتشر گردد. تعریف‌های مختلفی از بازاریابی محتوا وجود دارد که هر یک از زاویه‌ای به آن پرداخته‌اند. در تعریفی که موسسه بازاریابی محتوا ارائه کرده است، بازاریابی محتوا «یک تکنیک بازاریابی برای خلق و توزیع محتوای ارزشمند، مرتبط و مداوم است، به منظور جذب کردن مخاطب مشخص و تعریف‌شده با هدف برانگیختن عملی سودآور از سوی مشتری.»

محتوا و بازاریابی محتوا یکی از اصطلاحاتی

است که در سالیان اخیر به صورت گسترده در رسانه‌ها دیده می‌شود. بازاریابی محتوا موضوع جدیدی نیست، اما گسترش

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی سواحل، بندر و سازه‌های دریایی

^۲Content marketing

نمونه در لینکدین). این شرکت فرصت‌های شغلی را تبلیغ و مقالاتی پیرامون فرهنگ کار در تجارت منتشر می‌کند و در اینستاگرام، دنبال‌کنندگان را به پست کردن عکس‌های کشتی‌هایشان با هشتگ #Maersk ترغیب می‌نمود. Maersk اکنون بیش از ۱,۱ میلیون هوادار در فیس‌بوک (که ۱۵ درصد از این تعداد، مشتریان هستند) و ۱۲۰۰۰ دنبال‌کننده در توئیتر و همچنین حساب‌های فعالی در اینستاگرام، تامبلر^۱، یوتیوب و گوگل پلاس نیز دارد.

به‌عنوان نمونه صفحه فیس‌بوک مذکور توسط گروه ارتباطات Maersk برای مقاصد تجارت به مصرف‌کننده^۲ گردانده می‌شود و قصد این گروه این است که با به اشتراک‌گذاری خبرهای مثبت و منفی دنبال‌کنندگان را ترغیب کند (به‌عنوان نمونه کمک به یک وال برخورد کرده به کشتی که بسیار موردتوجه قرار گرفت و به‌سرعت بازخوردهای مثبت قابل‌توجه دریافت کرده و به‌دفعات توسط کاربران به اشتراک گذاشته شد). برخی از دنبال‌کنندگان آن‌ها در فیس‌بوک عبارتند از: NGO ها، کارکنان خطوط Maersk، رقبای اقتصادی، تأمین‌کنندگان، ارگان‌های قانون‌گذاری و مشتاقان کشتیرانی. برای سنجش میزان پیوند مخاطبان در فیس‌بوک، Maersk رابطه زیر را تعریف کرد:

امتیاز = تعداد پسندیدن + تعداد

اشتراک‌گذاری‌ها ضرب در ۲ + تعداد نظرات ضرب در

۴، تقسیم بر تعداد هواداران

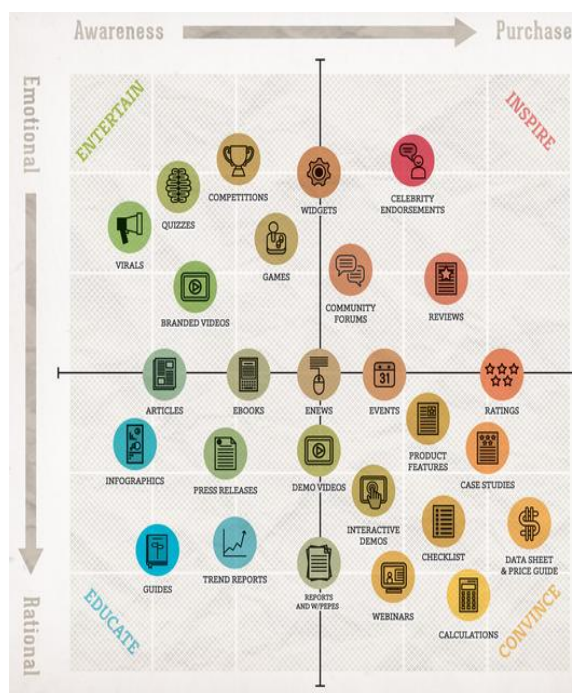
با توجه به رابطه بالا، این شرکت آماری از شرکت‌های مطرح در قیاس با Maersk را ارائه داده‌اند که نتایج جالبی در بردارد و نشان از اقبال مناسب و ارتباط آن با دنبال‌کنندگان به نحوه بسیار مساعدی دارد:

Tumblr

B2C: این نوع تجارت، تجارت بین بنگاه و مصرف‌کننده (فروشنده مصرف‌کننده) می‌باشد

اگر بپذیریم که بازاریابی محتوا شیوه‌ای برای فروش است می‌توانیم بگوییم که هرکس چیزی برای فروختن دارد، می‌تواند به بازاریابی محتوا هم به‌عنوان یک ابزار و گزینه نگاه کند.

حیطه بازاریابی محتوا بسیار گسترده است. شکل زیر، برای مثال انواع مختلف محتواهای موجود و هدف هر یک از آن‌ها و نوع هدف‌گذاری شنونده را نشان می‌دهد:



نکته‌ای که در این بین باید به آن توجه شود این است که راز بازاریابی محتوا انتقال ارزش به مخاطب است.

استراتژی بازاریابی محتوا در شرکت کشتیرانی

شرکت کشتیرانی دانمارکی Maersk، برای نخستین بار در ۲۰۱۱ جهت افزایش آگاهی از برند، دستیابی به بیشترین پیرامون بازار، افزایش رضایت کارمندان و از همه مهم‌تر نزدیک شدن به مشتریان، شروع به استفاده از شبکه‌های اجتماعی کرد. آن‌ها روی داستان‌هایی که از دل تجارت بیرون می‌آمد تمرکز کردند (مقالات و داستان‌هایی که از فرمت رسمی فاصله گرفته و به‌صورت تعاملی با خواننده باشند). سپس محتوای متناسب با هر پلت فرم بارگذاری می‌شد (به‌عنوان



- متفاوت و شجاع باشید
- گوش کنید و پاسخگو باشید
- با سازمان تعامل کنید

نتیجه گیری

با عنایت به این که بازاریابی محتوا هنر برقراری ارتباط با مشتریان حقیقی و بالقوه بدون امر فروش است می‌بایست در این روش محتوایی مفید، بدون چشم‌داشت و تلاش برای تحمیل کردن محصول به مخاطب، به او عرضه گردد. ماهیت این استراتژی محتوایی بر این باور است که ما، به‌عنوان صاحبان کسب‌وکار، اطلاعات مفید و به‌روز را در اختیار مشتریان قرار دهیم و آن‌ها در آخر با انجام خرید از ما، مرتبط ساختن کسب‌وکار خود به ما و وفاداری به مجموعه ما، پاداش این کار را خواهند داد. بازاریابی محتوا دنبال آن نیست که روش‌های مرسوم بازاریابی و تبلیغ را کنار بگذارد، بلکه به دنبال اثربخشی بیش‌تر آن با یک چپ‌ش و استراتژی جدید است. اگر چه بازاریابی محتوا با توجه به پدیده‌ای به نام اینترنت و شبکه‌های اجتماعی توسعه داده شده است اما استراتژی‌های محتوا قابل تسری و تعمیم به همه ابزارهای بازاریابی است.

یک طرح بازاریابی باید بر اساس سه مسئله ایجاد شود: اهداف و آرمان‌ها، اقدامات استراتژیک و تاکتیک‌ها. مدیران بازاریابی می‌توانند از این چارچوب ساده برای دگرگون کردن طرح‌های بازاریابی خود استفاده کنند و با الگوگیری از تجربه شرکت Maersk، شرکت‌های کشتیرانی قادرند استراتژی بازاریابی محتوا را به بهینه‌ترین شکل پیاده‌سازی کنند.

با توجه به این که بیش از ۹۰ درصد تجارت کشور از طریق دریا انجام می‌شود و بازاریابی محتوا موضوعی نوپا در کشور ما می‌باشد، شرکت‌های کشتیرانی قادر خواهند بود با بهره‌گیری از این پتانسیل و عنایت به شکوفایی احتمالی دوران پسانحریم ناشی از خروج گروه شرکت‌های کشتیرانی ایران از لیست تحریم‌ها، بازدهی اقتصادی خود را گسترش دهند.

برند	امتیاز
Lego	۴۸
Maersk Line	۳۷
Disney	۳۴,۲
GE	۳۲,۹
Shell	۱۹,۱
Ford	۱۷,۲
McDonald's	۱۰,۲
Oreo	2.
Dell	2
Red Bull	6
Converse	1.
Starbucks	5.1
Coca-Cola	.

نکته جالب این است که جاناتان ویچمن و گروه او به‌عنوان مسئول این بخش، در سال اول با هزینه‌ای در حدود ۱۰۰ هزار دلار، موفق شدند به آمار حدود ۶۰۰ هزار هوادار در فیس‌بوک و ۲۰ هزار هوادار در توئیتر دست یابند. برای درک بهتر ارزش این کار، نتایج تحقیقات انجام گرفته توسط Virtue در سال ۲۰۱۰ جالب خواهد بود، جایی که بیان می‌کند هر پسندیدن فیس‌بوک برای یک برند تجارت به تجارت، ۳٫۶ دلار در سال درآمد در پی خواهد داشت.

جمع‌بندی تجربه Maersk

درس‌های آموخته شده از تجربه Maersk می‌تواند به‌صورت زیر خلاصه شود:

- بین پلتفرم‌های مختلف تفاوت قائل شوید
- به‌درستی بیان‌دیشید که این یک ارتباط است نه یک تجارت
- پیش‌داوری نکنید
- از داده‌ها به‌درستی استفاده کنید
- ساده فکر کنید و پیچیده نیاندیشید
- طرز بیان مناسب را بیابید
- ببینید و بررسی کنید
- صادق و شفاف صحبت کنید



منابع و مأخذ

- روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۳۲۸۵، تاریخ چاپ ۱۳۹۰/۰۶/۱۰
- بازاریابی محتوا چیست و به چه دلیل شکل گرفت؟، محمدرضا شعبانعلی، گروه متمم، <http://www.motamem.org/?p=6951>
- صاحبه با محتاتان و چمن، مسؤل رسله خطوط Maersk، <http://linkhumans.com/case-study/maersk-line>
- بازاریابی محتوا چیست؟ <http://www.karma-co.com>
- روش‌های نوین بازاریابی و رویکردهای آن، دکتر شهناز برآهویی، سید ابوالحسن هاشمی، دانشگاه آزاد واحد قشم
- بازاریابی محتوا استراتژی باطولانیبامخاطب، خبرگزاری آریا، اردیبهشت ۹۴
- ویژگی‌های بازاریابی خوب در شرایط سخت اقتصادی، بنا نیوز، اردیبهشت ۹۲
- www.banki.ir، مرداد ۹۴
- صنعت کشتیرانی، قبل و بعد از تحریم، مهدی نوری، روزنامه فرصت امروز، تیر ۹۴
- Maersk Line: B2B SOCIAL MEDIA—“IT’S COMMUNICATION, NOT MARKETING”, ZsoltKatona, MiklosSarvary, UNIVERSITY OF CALIFORNIA, BERKELEY, 2014
- modernandmaterialthings.tumblr.com/post/521698047/facebook-value
- The B2B Story of Maersk – How to Engage with Customers Online, JessicaHeres, Jonathan Wichmann, 2012
- Maersk Line in social media, Jonathan Wichmann, 2013
- First10 and Smart Insights, 2014
- 15 B2B case studies, Rob Petersen, Bussiness2Community, August 8, 2015

مانی مقدم ورسول قنبری ممان^۱

بازاریابی محتوا

مقدمه

در واقع نوعی از بازاریابی است که به فرایند تولید و به اشتراک‌گذاری محتوایی که باعث حفظ مشتریان قبلی و بدست آوردن مشتریان جدید می‌شود، می‌پردازد. این محتوا و اطلاعات می‌تواند به انواع مختلفی چون اخبار تحلیلی، ویدیو، کتاب الکترونیکی، اینفوگرافی، مطالعه موردی، راهنما و دستورالعمل‌ها، سوالات و پاسخ، مقالات و تصاویر و... تولید و منتشر گردد.

بازاریابی محتوا به طرق مختلف تعریف و استفاده می‌گردد، یکی از تعاریف رایج در این مورد عبارت است از: «تکنیک خلق و پخش کردن محتوا جذاب، ارزشمند و مرتبط با نیاز مشتری و یا مخاطب هدف» بازاریابی محتوا به خلق محتوای جذاب در حوزه‌هایی تفریحی، علمی، سرگرمی و ... می‌پردازد. بازاریابی محتوایی با کیفیت است که به حل مشکل مردم بپردازد. ماهیت این استراتژی محتوایی این باور است که اگر ما به‌عنوان یک کسب و کار، به خریداران اطلاعات نامتناقض، مداوم و ارزشمند تحویل دهیم، این خریداران در آخر با انجام خرید و وفاداری به ما پاداش خواهند داد.

بازاریابی با محتوا برای تجارت‌های B2B

اخیرا تحقیقاتی توسط موسسه بازاریابی محتوای (CMI) و IDG Knowledge Hub برای متخصصین بازاریابی الکترونیک انجام شده است تا مشخص شود افراد موفق در بازاریابی از نوع B2B چطور از محتوا استفاده می‌کنند. همینطور مطالعات زیاد دیگری نیز وجود دارند که می‌توانند شک شما نسبت به تأثیر بازاریابی محتوای را از بین ببرند. در تمام این تحقیقات دو سوم برنامه‌های تجارت الکترونیک، افزایش بودجه بازاریابی محتوا در سال ۲۰۱۳ بوده است. این روند بازاریابی یک رویداد گذرا نیست، این ایده و مفهوم است که برای مدت‌ها باقی خواهد ماند.

این تحقیقات ارزشمند، CMI پی برد که اهداف اصلی بازاریابی محتوایی شرکت‌های B2B شامل موارد زیر می‌شود:

مبحث بازاریابی بنادر با بازاریابی‌های کالاهای تجاری از جنبه‌های مختلف متفاوت است. بنادر با حدودا ۲۰ نوع مشتری در ارتباط متقابل هستند که عبارتند از صاحبان کالاهای، خطوط کشتیرانی‌ها اعم از کانتینری، فله، نفتی، مسافری، شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و غیره که هر کدام انتظارات و درخواست‌های خاص خود را از بنادر دارند. لذا شناخت و پاسخ‌گویی به آن‌ها از اهمیت زیادی در مباحث بازاریابی دارد. با عنایت به تعریف بازاریابی که همانا تحلیل نیازهای مشتریان، طراحی محصولات و فرایندهایی که به آن نیازها پاسخ دهد و مشتریان را از وجود محصولات و فرایندها آگاه سازد، مشخص می‌گردد بازاریابی بنادر چه وظیفه سنگین و مهمی را بر عهده دارد.

هیچ شکی نیست که عنصر اصلی در بازاریابی‌های اینترنتی محتوا بوده و هر نوع تجارت الکترونیک به آن نیاز دارد. بازاریابی محتوایی^۲ به عنوان اصلی در تجارت الکترونیک محسوب می‌شود که از مد نیفتاده و ارزش خود را حفظ خواهد کرد. گوگل، بینگ، و سایر موتورهای جست و جوی بزرگ تأکید هر چه بیش‌تر بر محتوا قرار می‌دهند، بنابراین وبلاگ-نویسان و متخصصین بازاریابی تلاش می‌کنند بهترین تجربه را با استفاده از محتوا به کاربران و مشتریان انتقال دهند. بازاریابی محتوایی از اولویت‌های اصلی متخصصین بازاریابی^۳ B2B محسوب می‌شود.

از اینرو در این تحقیق ضمن بررسی مفاهیم و الگوهای بازاریابی محتوا و تحلیل اهمیت بازاریابی در بنادر، سعی شده است پیشنهادت و تلفیق مناسبی از استراتژی‌های بازاریابی محتوا برای یک بندر توضیح و ارائه گردد.

سازمان بنادر و دریانوردی، اداره کل مهندسی سواحل و بنادر

²Content Marketing

³B2B (Business to Business)

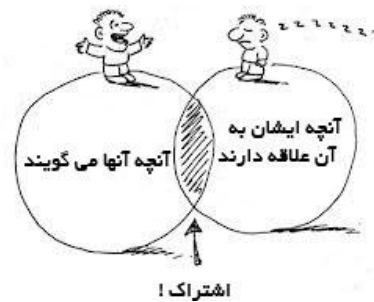
روساخت‌های بندری نیاز به فعالیت‌های پورت مارکتینگ^۱ است.

۲- هزینه‌های زیاد ساخت بندر ایجاب می‌نماید تا برای امکانات ایجاد شده بتوان کالا و کشتی جذب نمود که در این راستا اقدامات بازاریابی بنادر از اهمیت خاصی برخوردار است. به‌عنوان نمونه هزینه ساخت یک ترمینال کانتینری با ظرفیت ۲ میلیون TEU کانتینر در حدود ۷۰۰ میلیون دلار، هزینه خرید یک دستگاه گنتری کرین در حدود ۱۰ میلیون دلار، هزینه نصب و راه‌اندازی نرم‌افزار ترمینال کانتینری ۱۵ میلیون دلار و هزینه لایروبی حوضچه و کانال‌های بندر ۲۰۰ میلیون دلار است. حال خود در نظر بگیرید بندری که با این هزینه‌های سرسام‌آور ساخته شده ولی در جذب کالا و کشتی موفق نباشد چه ضرری به اقتصاد آن کشور وارد می‌نماید.

۳- رقابت شدید بنادر در دنیای اقتصادی کنونی باعث شده که بنادر برای جذب هرچه بیشتر کالا و کشتی از یک طرف زیرساخت‌ها و امکانات خود را قوی و قوی‌تر نمایند و از سوی دیگر با انجام فعالیت‌های بازاریابی بتوانند برای امکانات ایجاد شده که با هزینه سرسام‌آور مهیا نموده‌اند کالا و کشتی جذب نمایند. در جنوب شرقی آسیا بنداری نظیر شانگهای، سنگاپور، هنگ‌کنگ وجود دارند که سالیان متمادی است که در حال رقابت تنگاتنگ برای کسب رتبه برترین بندر کانتینری جهان هستند و هر سال یکی از آن‌ها به آن نائل می‌شود.

به‌عنوان نمونه در سال ۲۰۱۱ میلادی بندر شانگهای چین با عملکرد ۲۹/۱ میلیون کانتینر رتبه اول، بندر سنگاپور با عملکرد ۲۸/۴ میلیون رتبه دوم و بندر هنگ‌کنگ با ۲۳/۵ میلیون کانتینر رتبه سوم بندر برتر کانتینری جهان را کسب نمودند. در شمال غربی اروپا بنادر رتردام هلند، آنتورپ بلژیک و

- تعامل با مشتریان واقعی و احتمالی (۸۲٪)
- ارتقای فروش (۵۵٪)
- آموزش بازاریابی (۴۴٪)
- ایجاد تفکر و دیدگاه رهبری و مدیریتی (۴۳٪)
- افزایش ترافیک و سایت (۴۳٪)



شکل ۱- بازاریابی محتوا

ضرورت بازاریابی بندری

۱- ماهیت فعالیت بنادر، جنبه بین‌المللی بودن آن‌ها است. بنادر صرفاً پوشش‌دهنده نیاز واردات و صادرات یک کشور نبوده، بلکه جذب کالا و کانتینرهای ترانشیپی و ترانزیتی سایر کشورها را نیز بر عهده می‌گیرند. به‌عنوان نمونه از حدود ۲۸ میلیون کانتینر تخلیه و بارگیری شده در بندر سنگاپور در سال ۲۰۱۱ میلادی به میزان ۸۰ درصد آن مربوط به کانتینرهای ترانشیپی بوده که مقصد نهایی آن‌ها کشورهای همجوار می‌باشند. زیرا کشور سنگاپور صرفاً ۴ میلیون نفر جمعیت داشته، وسعتش به اندازه جزیره قشم بوده و طول سواحلش صرفاً ۱۷۰ کیلومتر است با این حال دومین بندر کانتینری جهان محسوب می‌شود. همچنین بندر جبل‌علی امارات متحده عربی با عملیات ۱۲ میلیون کانتینر در سال ۲۰۱۱ میلادی و لقب گرفتن دهمین بندر برتر کانتینری جهان، در حدود ۵۰ درصد عملیات کانتینری آن مربوط به ترانشیپ است. بنابراین برای آشنا ساختن سایر کشورها با توانمندی‌ها، زیرساخت‌ها و

¹Port marketing



هستند، یا اطلاعات و یا چیز دیگر؟ شما باید در نظر داشته باشید مخاطب هدف شما چه زمانی بعد از دیدن محتوا با تجارت شما تماس برقرار می‌کند.

دیدگاه خریدار B2B

در مطالعه‌ای که بر الگوهای موجود در وضعیت شرکت‌های B2B انجام شده است، گروه تحقیقات Acquit مطالعه‌ای بر روی خریداران تحقیقات انجام داده است تا ببیند عادات و تمایلات خریداران چه تغییراتی داشته است.

این تحقیق نشان داد:

- ۲۷.۱٪ ترجیح می‌دادند مستقیماً با کسی در مورد انتخاب‌های خرید مشورت کرده و طی فرآیند خرید هدایت شوند.
- ۲۷.۱٪ افراد ترجیح می‌دادند تحقیق کنند اما دوست داشتند باتلفن نیز با مسئول فروش صحبت کنند.
- ۳۳.۸٪ می‌خواستند تحقیقات و خرید را خودشان انجام دهند اما می‌خواستند کسی طی بحث تلفنی آنها را هدایت کند.

اقدامات بازاریابی محتوا در بنادر جهان

- ۱- تبدیل بندر به منطقه آزاد تجاری (FEZ) و یا منطقه ویژه اقتصادی (FEZ) و ارائه تسهیلات گمرکی و تجاری برای جذب بیشتر کالا و کشتی.
- ۲- اعمال تعرفه‌ها و تخفیفات ترجیحی برای مشتریان عمده (خطوط کشتیرانی بزرگ و یا صاحبان عمده کالا).
- ۳- حضور در کنفرانس‌ها و نمایشگاه‌های تخصصی حمل و نقل دریایی نظیر - TOC SEATRADE.
- ۴- برگزاری همایش‌ها، سمینارها و نمایشگاه‌های تخصصی.

هامبورگ آلمان رقابت شدیدی با یکدیگر دارند و در منطقه خلیج فارس و دریای عمان بنادر جبل‌علی، سلاله عمان و شهید رجایی ایران با یکدیگر رقابت می‌کنند. بنابراین باتوجه به ماهیت دنیای اقتصادی امروز که همانا رقابت شدید است لزوم فعالیت‌های بازاریابی بنادر برای جذب هرچه بیش‌تر سهم بازار از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است.

دسترسی به استراتژی بازاریابی محتوا

وقتی شما قصد ارائه استراتژی‌های مهم بازاریابی محتوایی را کرده و یا به دنبال اصلاح آن هستید، باید بر چندین مسئله مهم تمرکز کنید. به یاد داشته باشید که در بازاریابی محتوایی عقب کشیدن از تبلیغات و رو کردن به ارائه هر چه بیش‌تر اطلاعات به مشتریان و تصمیم‌گیرندگان تجارت است. شما باید زمانی را صرف تفکر در مورد ایجاد محتوایی کنید که مبتنی بر محتواست و این افراد را در نظر می‌گیرد.

- ۱- چه کسی مخاطب شماست؟ محتوای شما باید برای مخاطبین تعریف شده طراحی شود. مخاطب هدف خود را قبل از رسیدن به مرحله دوم تعریف کنید.
- ۲- وقتی شما مخاطب خود را شناختید، مشخص کنید چه نوع محتوایی برای تعامل با آنها مفید بوده و احتمال اشتراک گذاشتن آن قوی است. چه نوع محتوایی، کتبی یا تصویری مورد قبول مشتریان است؟
- ۳- مخاطب هدف شما کجا قرار دارد؟ مخاطب از موبایل استفاده می‌کند، یا تبلت، کامپیوتر شخصی، بلاگ، رسانه‌های اجتماعی و غیره. بهترین محتوا که با این پلتفرم‌ها سازگاری دارد کدام است؟
- ۴- چطور محتوا پیدا شده و به اشتراک گذاشته می‌شود؟ درک اینکه چطور مشتریان احتمالی مطالب را جستجو کرده و آنها را به اشتراک می‌گذارند، بر عملکرد فعالیت‌های بازاریابی محتوایی شامل محتوا و نحوه توزیع آن نقش بسزایی خواهد داشت.
- ۵- چه زمانی مشتری به محتوا نگاه کرده و یا آن را ارزشمند می‌داند؟ آیا مخاطبین به دنبال سرگرمی

	چین	
۱۰	بندر جبل علی - امارات	بندری با موقعیت جهانی بین‌المللی متصل کننده بازارهای جهانی به یکدیگر می‌باشند.
۱۱	بندر رتردام - هلند	بندر جهانی مرکزی.
۱۲	تیناچین - چین	دروازه اصلی دریایی برای شمال چین.
۱۳	کائوشینگ تایوان	کالای شما در بندر ما و تعهد ما به آن.
۱۴	پورت کلانگ - مالزی	اتصال جهانی به بیش از ۵۰۰ بندر در بیش از ۱۸۰ کشور جهان.
۱۵	آنتورپ - بلژیک	سریع‌ترین مسیر دسترسی به اروپا.
۱۶	هامبورگ - آلمان	بندری که از ایده‌های جدید استقبال می‌نماید.
۱۷	تانجونگ پلپاس - مالزی	بندری که در جنوب شرقی آسیا اولویت داشته و دارای منطقه آزاد تجاری و هاب لجستیکی می‌باشد.
۱۸	شیانمن - چین	عرضه کننده بی‌رقیب خدمات جهانی بندری.
۱۹	دالیان - چین	قابل اعتماد کارا و پیشرفته.
۲۰	لایم چابانگ - تایلند	بندری که در حال تقویت ظرفیت‌های خود می‌باشد به نحوی که شایسته لقب بندر جهانی باشد.

شاخص‌های اجرای بازاریابی محتوا در بنادر

- ۱- شاخص‌های سنجش بعد «سازماندهی متناسب»
 - وجود کارشناسان لازم در بخش بازاریابی و فروش
 - برگزاری کلاس‌های آموزشی برای کارکنان در زمینه برقراری ارتباط با مشتری
 - وجود اهداف تجاری در زمینه حفظ مشتری کنونی
 - سنجش میزان عملکرد بر مبنای برآورده کردن موفق نیازهای مشتریان
 - ساختار سازمانی بر حسب مشتری
- ۲- شاخص‌های سنجش بعد «تمرکز روی مشتریان کلیدی»
 - تبادل نظر با مشتریان کلیدی برای ارائه خدمات بهتر

- ۵- دارا بودن وب سایت تخصصی اینترنتی که در آن امکانات و توانمندی‌های بندر به وضوح قابل مشاهده است.
- ۶- فعالیت‌های بازاریابی بندری الکترونیکی^۱.
- ۷- ساخت ویدیو کلیپ به صورت مستند و انیمیشن از بندر.
- ۸- اسپانسر شدن در فعالیت‌های رسانه‌ای که بیننده‌های فراوانی به خود اختصاص می‌دهد.
- ۹- اعزام هیات‌های بازاریابی به شرکت‌های کشتیرانی و یا شرکت‌های عمده صاحبان کالا که در خارج از کشورشان است.
- ۱۰- تبلیغات فراوان در رسانه‌های تصویری، بولتن‌های خبری، توزیع کاتالوگ و بروشور، مجلات تخصصی نظیر: Containerization, Cargo System و ...

جدول ۱- شعارهای برخی از بنادر دنیا

ردیف	نام بندر	عنوان شعار تبلیغاتی
۱	شانگ‌های	بندری که غرب دنیا را به شرق آن متصل می‌کند و انتظارات متخصصان در آن برآورد می‌شود.
۲	سنگاپور	بندری که همه کشتی‌های جهان به آن تردد می‌نمایند.
۳	هنگ کنگ	بندری پیشتاز در ارائه خدمات عالی دریایی.
۴	شن زن - چین	بندری که به واسطه اثرگذاری در اقتصاد کشور باعث رشد و توسعه می‌گردد.
۵	بوسان - کره جنوبی	بندری که به واسطه خدمات برتر، ارزش افزوده جهانی ایجاد می‌نماید.
۶	لس آنجلس	بندری سازگار با شرایط زیست محیطی.
۷	نینگو - چین	بندر اصلی برای حمل و نقل کشتی‌های اقیانوس پیما.
۸	گوانگجو - چین	مشهور بودن بندر در سطح جهانی به مبدا جاده ابریشم دریایی.
۹	کینگ داتو -	بندری فعال با کارایی عالی.

¹E-port Marketing

شکل ۲- مدیر بخش رسانه‌های اجتماعی شرکت مرسک در برلین (۱۴ سپتامبر ۲۰۱۲، دریافت جوایز)

پیشنهادات اجرایی بازاریابی محتوا در بنادر

- ۱- دارا بودن وبسایت‌های تخصصی اینترنتی که در آن امکانات و توانمندی‌های بندر به وضوح قابل مشاهده است.
- ۲- فعالیت‌های بازاریابی بندری الکترونیکی
- ۳- تبلیغات فراوان در رسانه‌های تصویری، بولتن‌های خبری، توزیع کاتالوگ و بروشور، مجلات تخصصی و رسانه‌های اجتماعی
- ۴- ساخت ویدیو کلیپ به صورت مستند و انیمیشن از بندر و شرکت‌های خدمات بندری فعال در آن.
- ۵- اسپانسر شدن در فعالیت‌های رسانه‌ای که بیننده‌های فراوانی را به خود اختصاص می‌دهد.
- ۶- برگزاری همایش‌ها، سمینارها و نمایشگاه‌های تخصصی.
- ۷- حضور در کنفرانس‌ها و نمایشگاه‌های حمل و نقل دریایی

با توجه به روند خصوصی‌سازی در بنادر مختلف دنیا، ایجاد رقابت بین اپراتورهای مختلف برای افزایش کارایی بندر، ارائه قیمت‌های رقابتی و جذب ترافیک بیش‌تر یکی از سیاست‌های اصلی سازمان متولی بنادر کشورها است. از آنجایی‌که هر ترمینال دارای برخی هزینه‌های ثابت نظیر نیروی انسانی، سرمایه‌گذاری برای تجهیزات و تاسیسات، پرداخت اجاره ترمینال و ... است، بنابراین در صورت جذب کالای بیش‌تر از طریق بازاریابی محتوا با قیمت مناسب‌تر می‌تواند حاشیه سود خود را افزایش دهد. برآیند این رقابت افزایش ورود و خروج کالا به بندر و ایجاد تجارت‌های جدید با کاهش هزینه‌ها خواهد بود.

- ارائه خدمات خاص به مشتریان کلیدی
- تلاش برای رفع نیازهای مشتریان کلیدی
- انجام هماهنگی‌های لازم برای تغییر در یک خدمت خاص به درخواست مشتریان کلیدی
- ۳- شاخص‌های سنجش بعد «مدیریت دانش»
- ارائه خدمات مورد نیاز مشتری در زمان مقرر
- وجود دانش کافی برای حل مشکلات مشتریان
- درک نیازهای مشتریان با استفاده از اطلاعات آنها در سازمان
- وجود کانال‌هایی برای ایجاد رابطه دو طرفه
- ارائه خدمات با سرعت و در حداقل زمان
- ۴- شاخص‌های سنجش بعد «تکنولوژی»
- کارکنان فنی مناسب جهت پشتیبانی فنی از تکنولوژی رایانه‌ای
- نرم‌افزار مناسب برای ارائه خدمات به مشتریان
- سخت‌افزارهای مناسب
- وجود اطلاعات مشتری در هر نقطه از سازمان
- وجود پایگاه داده‌ای جامع از اطلاعات مشتریان

از جمله شرکت‌هایی که از روش بازاریابی محتوا استفاده کرده و بابکارگیری یک استراتژی اجتماعی موثر در بخش حمل و نقل دریایی موفق بوده‌اند، می‌توان به خط کشتیرانی مرسک^۱ اشاره کرد که در سال ۲۰۱۲ میلادی موفق شد در کشور آلمان در شهر برلین دو جایزه «کمپین رسانه‌های اجتماعی» و «حضور اجتماعی» را دریافت نماید.



Jonathan Wichmann, Maersk Line's Head of Social Media, with the two awards won on 14 September 2012 in Berlin.

¹Mersek

منابع و ماخذ

1-[https://fa.wikipedia.org/wiki/Content Marketing](https://fa.wikipedia.org/wiki/Content_Marketing)

۲- الصفی، ب. "بازاریابی نوین در بنادر"، پرتال جامع اطلاعات تخصصی حمل و نقل، ۱۳۹۱.

۳- علیزاده، ع. "بهترین راهکارهای بازاریابی محتوا برای سازمان‌های B2B"، ۱۳۹۳.

4-<http://maersklinesocial.com>

۵- علیدوست اقدم، ع. "اهمیت بازاریابی در بنادر"، بانک مقالات بازاریابی، ۱۳۹۳.

«بخش آموزشی»

مقاله منتخب: «روش‌ها و مزایای ساخت نیروگاه کشندی (جزر و مدی) در بنادر جهت تامین نیروی ترمینال‌ها و

شناورها»

نگارنده: عباس فرید شولمی^۱

چکیده

دارند و در کشورمان نیز پتانسیل این کار وجود دارد که در ادامه به تشریح آن خواهیم پرداخت.

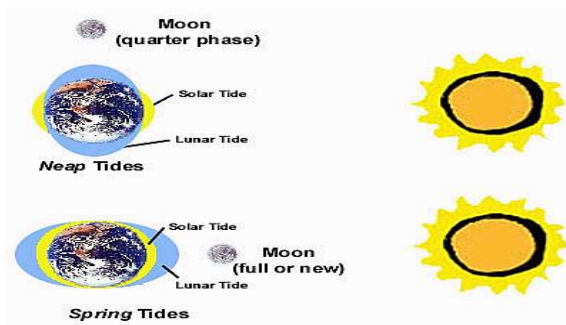
واژه‌های کلیدی:

جزر و مد (کشند)^۳، توربین‌های جزر و مدی^۴، جزر، مد^۵، ...

مقدمه:

تعریف جریان‌های کشندی: جزر و مد حاصل

بالا و پایین رفتن سطح اقیانوس‌ها است که این خود نتیجه تاثیر جاذبه ماه و خورشید است. نیروی کشندی در واقع حاصل اختلاف مسیر برداری نیروهای جاذبه زمین و ماه است. البته موقعیت خورشید نیز در این موضوع تاثیرگذار خواهد بود، در واقع بهترین حالت برای تولید یک جزر و مد قوی زمانی است که ماه و خورشید در یک راستا قرار گیرند که در شکل زیر (شکل ۱) به خوبی قابل مشاهده است:



(شکل ۱)

در طول یک شبانه روز که زمین یک بار به دور خود می‌چرخد، تمام نقاط زمین دو بار در معرض میدان مغناطیسی قوی کشندی قرار می‌گیرند. بیش‌ترین میزان آن هم در زوایای

بنادر به‌عنوان یکی از مراکز استراتژیک در حوزه حمل و نقل و ترانزیت کالا نقشی محوری در حوزه‌های اقتصادی، تجاری، صنعتی و امنیتی کشورها دارند و به همین دلیل امکانات و تجهیزات خاصی برای این مهم نیاز دارند که از جمله آنها می‌توان به انواع جرثقیل و تجهیزات بارانداز، پمپ‌های تخلیه و غیره اشاره نمود که هر یک از آنها برای کارکرد نیازمند انرژی الکتریکی هستند. از اینرو، تامین نیروی برق بنادر موضوعی جدی و حیاتی برای بنادر است که به طرق مختلف انجام می‌شود.

در روش‌های سنتی و متداول بنادر (درست مانند سایر بخش‌های جامعه) از انرژی‌های فسیلی استفاده می‌کنند. اما امروزه با توجه به مشکلات بسیاری که استفاده از این روش در بر دارد (نظیر هزینه بالا، آلودگی‌های محیطی و ...) استفاده از انرژی‌های نو و تجدیدپذیر موضوعی جدی است که مورد توجه کارشناسان حوزه انرژی و به‌ویژه کشورهای دوستدار محیط زیست یا محروم از سوخت‌های فسیلی قرار دارد.

از آنجایی که در سالیان اخیر این موضوع در کشورمان مورد مطالعه و بهره برداری قرار گرفته است، در این مقال به یکی از انواع انرژی‌های نو یعنی «نیروی جزر و مد دریا»^۲ پرداخته و به امکان‌سنجی آن برای استفاده در بنادر که یکی از مصرف‌کنندگان انرژی هستند می‌پردازیم.

بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد نیروگاه‌های جزر و مدی در بعضی نقاط دنیا سالهاست که مورد بهره‌برداری قرار

موارد فوق هر یک دارای خصوصیات و شرایط استفاده خاص می‌باشند و کارایی (راندمان) متفاوتی دارند. امروزه با توجه به هزینه بالای سوخت و راندمان پایین نیروگاه‌های حرارتی، سیاست کشورها به سمت استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر سوق یافته و هر روزه استفاده از آنها بیش از پیش مورد توجه قرار می‌گیرد.

لازم به ذکر است که با وجود این که نیروگاه‌های اتمی و خورشیدی هم از توربین‌های نوع فسیلی استفاده می‌کنند، به دلیل راندمان بالا بیش از نیروگاه‌های متداول حرارتی می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند (توضیح: نیروگاه‌های خورشیدی از نوع سلول‌های فتوولتائیک^۱ دارای سیستمی متفاوت نسبت به نیروگاه‌های خورشیدی حرارتی می‌باشند و در رده نیروگاه‌های انرژی تجدیدپذیر قرار دارند).

تشریح ساختار و عملکرد هر یک از موارد فوق نیازمند نوشتاری مجزا است و از آنجایی که در این مقاله توربین‌های کشندی مورد نظر است از پرداختن به سایر موارد پرهیز کرده و به موضوع اصلی می‌پردازیم.

تولید انرژی از نیروی کشند :

انرژی جریان‌های کشندی به دو طریق قابل استحصال است:

- (۱) انرژی جنبشی حاصل از جریان‌های همرفتی در زمان جزر و مد
 - (۲) انرژی پتانسیل حاصل از اختلاف ارتفاع ایجاد شده بین جزر و مد
- انرژی پتانسیل موجود در حجم مشخصی از آب با فرمول ذیل قابل محاسبه است:

$$E = xMg$$

در این فرمول x ارتفاع جزر و مد، M حجم آب عبوری و g شتاب جاذبه زمین است. برطبق این فرمول و با توجه به ثابت بودن M در یک سطح مشخص و g که عدد

۴۵، ۱۳۵، ۲۵۵ و ۳۲۵ درجه اتفاق می‌افتد. هر هفته ماه و خورشید در زاویه ۹۰ درجه هم قرار می‌گیرند که با توجه به مولفه‌های برداری که در فوق تشریح شد کم‌ترین قدرت جزر و مد ایجاد خواهد شد. لازم به ذکر است که بین زمین و خورشید نیز جاذبه ضعیفی وجود دارد. با توجه به موارد فوق، برای استفاده از پدیده کشند و آثار آن، باید مطالعات جغرافیایی و زمانی مختلفی انجام داد.

چگونگی تولید انرژی الکتریکی

روش‌های مختلفی برای تولید انرژی الکتریکی وجود دارد که بسته به میزان تولید و توان مورد نیاز مورد استفاده قرار می‌گیرند. تولید انرژی در مقیاس بزرگ به مولدهای انرژی یا ژنراتور نیاز دارد. در واقع، در اکثر مراکز تولیدی (نیروگاه)، ژنراتور به‌عنوان مولد نیروی برق شناخته می‌شود.

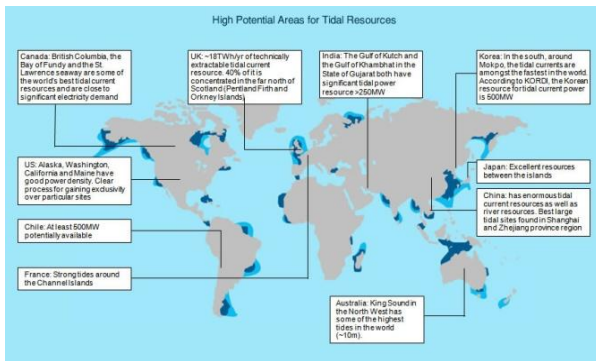
ژنراتور با توجه به قوانین فیزیک - مغناطیس برای تولید انرژی الکتریکی، نیاز به دوران (چرخش) داشته که این موضوع فلسفه وجودی توربین‌ها را توجیه خواهد کرد. توربین‌ها در نیروگاه‌های برق به‌عنوان عامل محرک ژنراتورها تعبیه می‌شوند تا در نهایت انرژی الکتریکی (برق) تولید کنند. در حقیقت، با توجه به نقش محوری توربین‌ها و تنوع آن‌ها، نیروگاه‌ها بسته به نوع توربین تعریف می‌شوند.

از انواع توربین‌ها می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- توربین‌های حرارتی که از سوخت‌های فسیلی استفاده می‌کنند (از نوع توربین‌های بخار و گاز و سیکل ترکیبی)
- توربین‌های آبی
- توربین‌های زمین گرمایی
- توربین‌های تلمبه - ذخیره‌ای
- توربین‌های بادی
- توربین‌های کشندی
- و غیره

حالت ایده‌آل برای ایجاد یک نیروگاه کشندی، استفاده از کانال‌ها و تنگه‌های باریک و کم عرض با جزر و مدهای زیاد است.

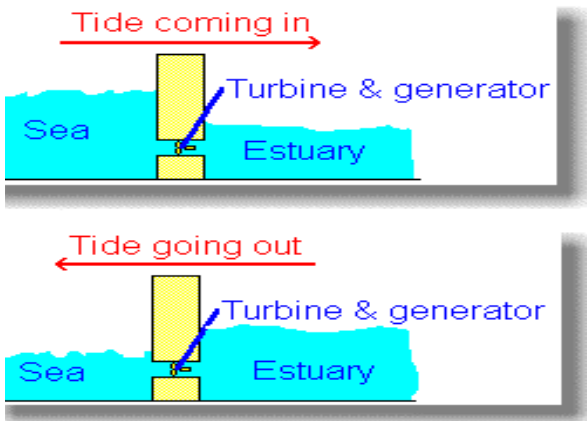
نقاط مطلوب برای استفاده از نیروی کشندی با توجه به نقشه جهانی زیرقابل تخمین است (شکل ۳):



(شکل ۳)

حال به تشریح روش‌های فوق می‌پردازیم. نخست روش سد که قدیمی‌تر است.

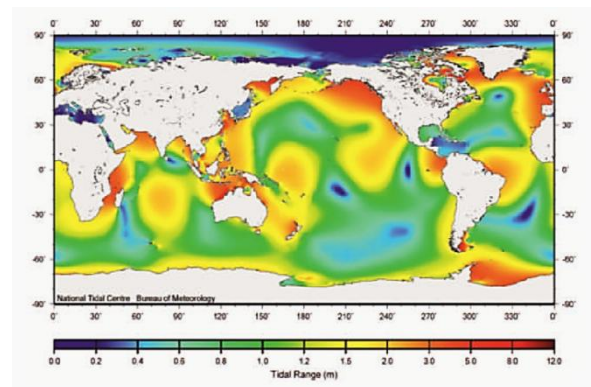
روش سد ساده‌ترین ساختار برای ساخت نیروگاه کشندی است که به سیستم تولید جزری^۵ معروف می‌باشد و از یک سد و یک حوضچه ذخیره آب^۶ تشکیل شده است (شکل ۴).



(شکل ۴)

ثابت است، فاکتور تاثیرگذار همان X است. بنابراین ارتفاع جزر و مد در میزان استحصال از انرژی کشندی بسیار موثر است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد حداقل ارتفاع برای تولید انرژی با استفاده از جزر و مد ۵ متر است. تنها ۴۰ نقطه از جهان این پتانسیل را دارد. بنابراین انتخاب نقطه مناسب برای احداث یک نیروگاه کشندی بسیار مهم است. نقاط مناسب بیش‌تر در کشورهای نظیر آمریکا، کانادا، استرالیا، کره و انگلیس یافته شده است (شکل ۲).



(شکل ۲)

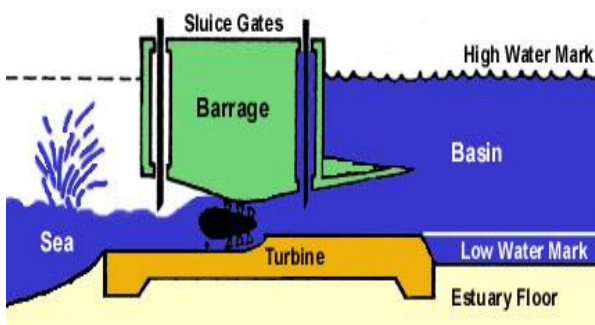
تاریخچه بهره برداری از انرژی کشندی

ایده اولیه استفاده از انرژی کشندی به قرن ۱۱ میلادی و آسیاب‌های سنگ در اطراف انگلیس و فرانسه بر می‌گردد. اما احداث مدل نیروگاهی آن به سال ۱۹۲۵ در منطقه آبراج^۱ در فینیستره^۲ برمی‌گردد که البته در سال ۱۹۳۰ به دلیل مشکلات اقتصادی تعطیل شد.

ساختار نیروگاه‌های کشندی

دو مدل برای جذب انرژی موجود در جزر و مد و ایجاد نیروی مولد برق وجود دارد:

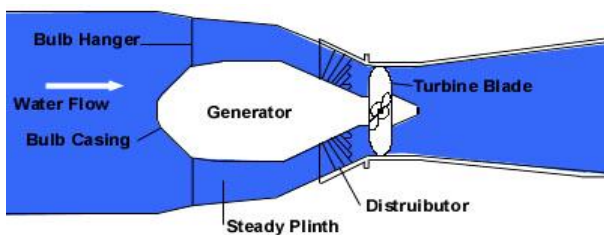
- مدل سد^۳
- مدل جریان^۴



(شکل ۶)

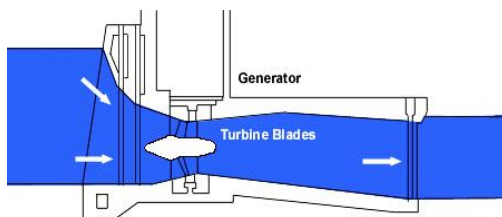
انواع توربینهای مدل جزری

- مدل حبایی^۴: در این روش مطابق شکل زیر (شکل ۷) آب در اطراف توربین جریان می‌یابد و از عبور آب از میان توربین باید جلوگیری شود. در این روش، تعمیرات و نگهداری توربین به دلیل دسترسی مشکل آن بسیار سخت است.



(شکل ۷)

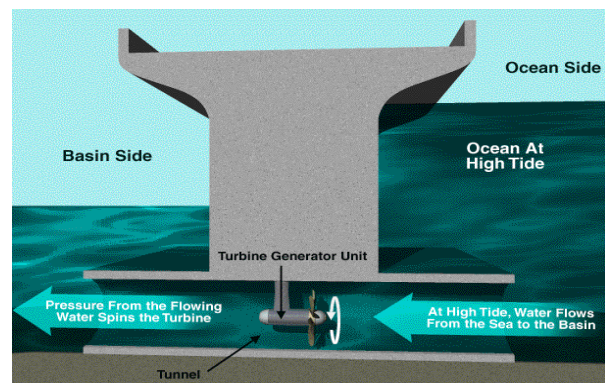
- مدل لبه‌دار^۵: در این روش به دلیل نصب ژنراتور در بالای سد دسترسی برای تعمیرات تا حدودی بهتر شده است اما تنظیمات اجرایی توربین کماکان مشکل است (شکل ۸).



(شکل ۸)

در این روش از انرژی پتانسیل ذخیره شده در آب که از اختلاف ارتفاع ایجاد شده در زمان جزر و مد به‌وجود می‌آید، استفاده می‌شود.

در نسل اولیه این روش، از آب ذخیره شده در حوضچه که از یک سد قوی حاصل می‌شد، برای چرخش پره‌های توربین در زمان جزر استفاده می‌شد (شکل ۵).

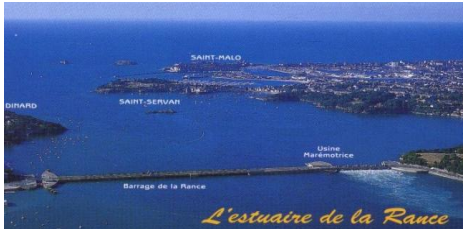


(شکل ۵)

در این روش، دریچه‌های سد به‌طوری تنظیم می‌شود که در زمان مد، موجب ورود آب به حوضچه و ذخیره‌سازی آن می‌گردد تا انرژی پتانسیل لازم تولید شود. در زمان جزر، آب ذخیره شده که حامل انرژی بالایی است با باز شدن دریچه دوم موجب چرخش توربین می‌شود. به همین دلیل این سیستم از نوع جزری^۱ است.

در این سیستم در زمان مد که باید آب جهت ذخیره‌سازی در حوضچه قرار گیرند، توربین‌ها به‌صورت چرخش آزاد (هرزگرد)^۲ عمل می‌کنند تا انرژی لازم تامین شود. در واقع، این سیستم در یک سیکل تولید انرژی و در سیکل دیگر ذخیره انرژی خواهد داشت. به‌طور کلی، عملکرد این سیستم مشابه توربین‌های آبی^۳ است که از انرژی پتانسیل آب ذخیره شده در پشت سد بهره می‌برند.

ذخیره‌ای^۴ مقداری از آب یک حوضچه به حوضچه دیگر پمپاژ شده و برای افزایش انرژی پتانسیل استفاده می‌شود.



(شکل ۱۰)

از آنجایی که انرژی کشند در زمین به‌طورنسبی توزیع می‌شود، انرژی که می‌توان از آن استحصال کرد با فرمول زیر قابل محاسبه است:

$$\text{Tidal Energy} = d \times g \times A \times H^2$$

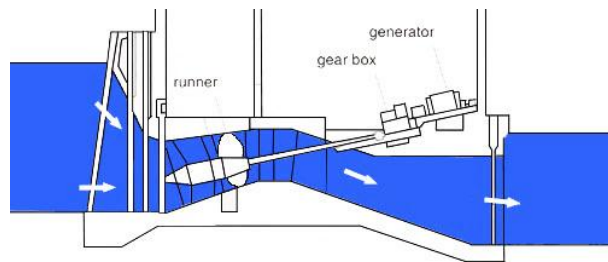
در این فرمول d چگالی آب، H ارتفاع جزر و مد، H مساحت و g شتاب جاذبه زمین است. برطبق این فرمول و با توجه به ثابت بودن d و g ، ارتفاع و مساحت عوامل تعیین‌کننده در جذب انرژی از آب خواهند بود که البته در یک مساحت مشخص ارتفاع جزر و مد عامل اصلی است که پیش‌تر نیز اثبات شده بود. به همین دلیل برای استفاه از این انرژی ارتفاع جزر و مد عامل حیاتی بوده و حداقل ارتفاع ۵ متر مدنظر است. از بعد دیگر، جریان گذرنده آب حامل انرژی است که با توجه به فرمول زیر قابل محاسبه است:

$$P_e(t) = 1/2 \rho A V^3$$

در این فرمول p چگالی آب، A سطح مورد نظر و V سرعت جریان آب است.

بنابراین، در مکان‌هایی که جزر و مد ارتفاع کم، اما شار^۵ سیال گذرنده جریان قابل قبولی داشته باشد، امکان جذب انرژی وجود دارد که این موضوع مقدمه‌ای برای بررسی روش دیگری از تولید انرژی از نیروی کشند یا همان مدل جریانی

مدل لوله ای^۱: این مدل برای استفاده در پروژه‌های کشور انگلستان پیشنهاد شده است. در این سیستم پرها به یک محور بلند متصل شده‌اند که در سمت شرق دارای یک زاویه به سمت بالا می‌باشد و ژنراتور در بالای سد روی آن مستقر شده است (شکل ۹).



(شکل ۹)

معایب نیروگاه‌های سدی

به‌طور کلی، سدها در این سیستم به دلیل هزینه بسیار بالای زیرساخت‌های آن، مکان‌های قبل توسعه و بادوام و نیز معضلات زیست‌محیطی گزینه مناسب و قابل توجیهی برای تولیدکنندگان انرژی نبوده و نیست.

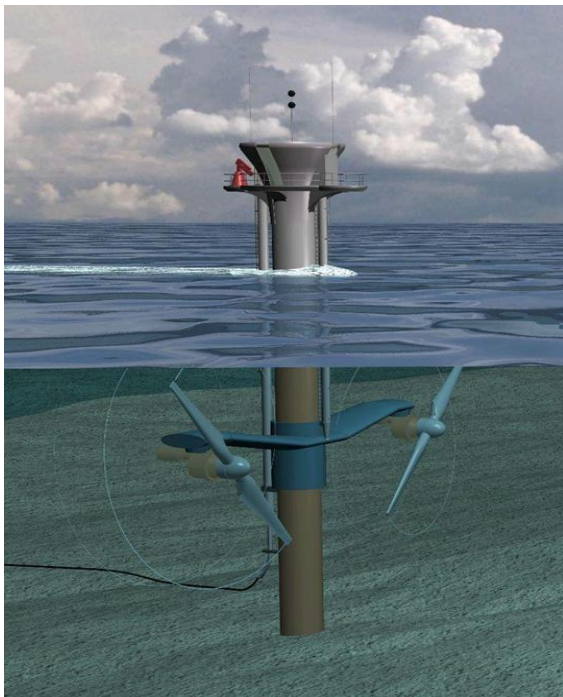
نیروگاه‌های مطرحی که از این روش استفاده می‌کنند، عبارتند از:

• نیروگاه لارنس (فرانسه)^۲:

این سایت اولین و بزرگ‌ترین نیروگاه مدل سد در دنیاست که در فاصله سال‌های ۱۹۶۱ تا ۱۹۶۷ بر روی رودخانه رنسر ریور^۳ احداث شده است (شکل ۹). این نیروگاه مشتمل بر ۲۴ توربین نوع حبایی است که هر کدام ۲۴ مگاوات ظرفیت تولید دارند که در مجموع قابلیت تولید ۲۴۰ مگاوات را دارد. در این نیروگاه از دو حوضچه استفاده شده است که به‌وسیله پمپاژ و به روش نیروگاه‌های تلمبه-

زیست‌محیطی به‌عنوان روش مناسب برای جذب و تبدیل انرژی جزر و مدی از دریا مورد توجه هستند. از جمله مزایای این روش می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

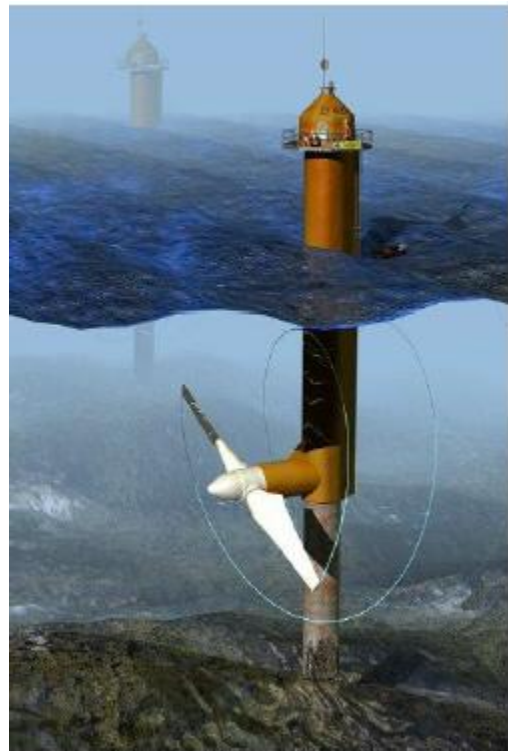
- عملکرد توربین‌ها هم در زمان جزر و هم در زمان مد (سیکل کامل)
- ساختار ساده و کم حجم نیروگاه در مقایسه با روش سدی (مجموعه محور توربین^۳، چرخ دنده^۴ و یک ژنراتور)
- عدم نیاز به زیرساخت‌های وسیع
- کاهش آثار نامطلوب زیست‌محیطی



(شکل ۱۲)

تکنولوژی ساخت و عملکرد این توربین‌ها تقریباً مشابه توربین‌های بادی است، اگرچه پره‌های^۵ کوتاه‌تری دارند اما استحکام آن‌ها بیشتر است. این نوع توربین را به‌نوعی می‌توان یک آسیاب آبی زیر دریایی^۶ نامید. سرعت توربین‌ها معادل ۱۵ دور در دقیقه است. هرچه سرعت جریان جزر و مد بیشتر باشد، انرژی بیشتری قابل استحصال است. مناطقی

است.^۱ این روش برخلاف روش سد که از انرژی پتانسیل آب جزر و مد استفاده می‌کند، از توان موجود در انرژی جنبشی جریان آب بهره می‌برد. توربین‌ها در این سیستم عملکردی مشابه توربین‌های بادی^۲ را دارند که از جریان سیال گذرنده جذب انرژی می‌کنند. همان‌گونه که در روش سد حداقل ارتفاع ۵ متر مورد نیاز است در این روش که بر پایه جریان عبوری کار می‌کند، طبق فرمول صفحه قبل سرعت جریان آب عامل تعیین کننده است. در این روش، جریان آب باید حداقل سرعتی معادل ۴ تا ۶ گره دریایی (۲ تا ۳ متر بر ثانیه) داشته باشد. لازم به ذکر است که سرعت‌های خیلی زیاد نیز موجب استهلاک و ایجاد تنش در مکانیزم توربین‌ها خواهد شد. در شکل زیر نمایی از یک توربین مدل جریانی قابل مشاهده است.



(شکل ۱۱)

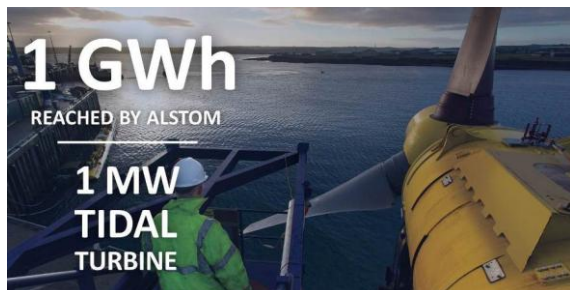
با توجه به وابستگی روش سدی به ارتفاع جزر و مد و محدود بودن مکان‌های مورد نظر و مشکلاتی که این روش دارد، امروزه روش جریانی باتوجه به هزینه کمتر احداث و محدودیت‌های کمتر از نظر انتخاب مکان مورد نظر و مشکلات

برابر بیش‌تر انرژی (در مقیاس متر مربع با هزینه کمتر و ابعاد کوچکتر) تولید خواهد کرد.

اولین نمونه آزمایشی توربین‌های مدل جریانی در پروژه "SeaFlow" با توان ۳۰۰ کیلووات در منطقه لینموث دوون^۱ در سال ۲۰۰۳ توسط یک کنسرسیوم آلمانی-انگلیسی با هزینه‌ای معادل ۳,۴ میلیون یورو نصب و راه‌اندازی شد.

امروزه شرکت‌هایی که در این زمینه فعالیت می‌کنند با پیشرفت و ارتقای تکنولوژی توانسته‌اند توربین‌هایی با تولید انرژی بالاتر تولید کنند که نویدبخش آینده‌ای روشن برای این روش تولید انرژی است.

برای نمونه می‌توان به پروژه ReDAPT که توسط شرکت آلتوم برای مرکز انرژی دریایی اروپا^۲ با کمک انستیتو تکنولوژی انرژی انجام شده است، اشاره نمود. این پروژه در سال گذشته در اسکاتلند احداث شد تا در فاز نهایی ۱ گیگاوات انرژی تولید کند.

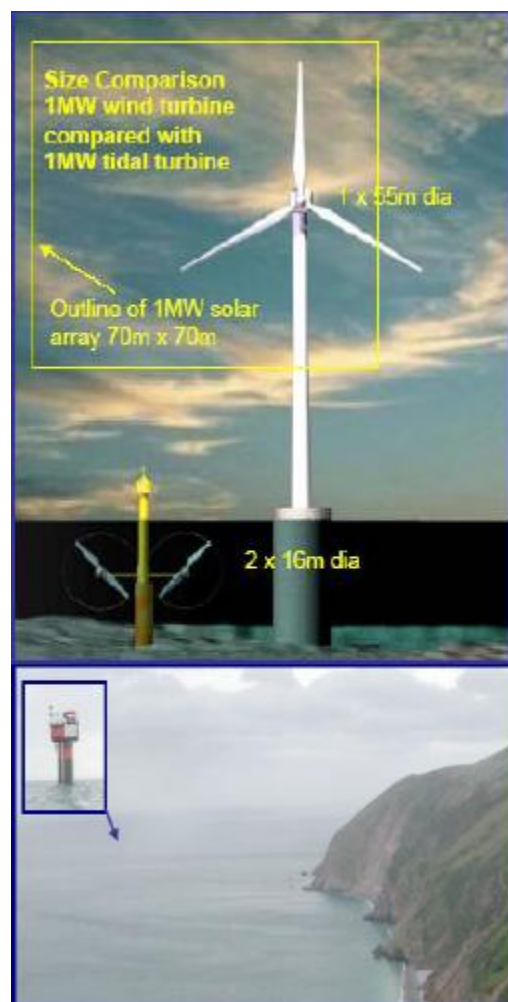


(شکل ۱۴)

در کشور ما جزر و مد در مناطق ساحلی جنوب کشور و به‌ویژه در شمال خلیج فارس (نظیر رودخانه اروند) وجود دارد. بنابراین، امکان‌سنجی و بهره‌برداری از این پتانسیل می‌تواند از اهمیت مطالعاتی بسیاری برخوردار باشد. اختلاف ارتفاع ایجاد

Lynmouth, Devon
EMEC (European Marine Energy Centre) [The European Marine Energy Centre: Located in Orkney, Scotland. Comprises an area of 975 km² and 70 islands. Orkney Islands could generate 18,000 GW h per year. Operational since 2005. Test center for full-scale grid-connected prototypes of tidal current turbines. Monitor impact on the environment.]
<http://www.emec.org.uk>

نظیر کشورهای اسکانداوی و اطراف انگلستان شرایط مطلوبی برای این سیستم دارند. اگر چه این سیستم هنوز در ابتدای راه قرار دارد، اما آینده خوبی برای آن قابل تصور است و در آینده‌ای نه چندان دور بخش اعظمی از انرژی در دنیا از این طریق قابل تولید است. اگر چه این روش نیز مانند سیستم سد، با مشکلات تعمیرات و نگهداری مشابه مواجه است، ولی مزایای قابل توجهی دارد که این مشکلات را کم‌اهمیت می‌نماید. همان‌گونه که اشاره شد یکی از مزیت‌های این سیستم، ساختار کم حجم آن است که در مقایسه با مورد مشابه خود یعنی توربین‌های بادی برای تولید انرژی، نیاز به فضای کم‌تری دارد (شکل ۱۳).



(شکل ۱۳)

پیرو شکل فوق یک توربین ۱ مگاواتی از نوع جزر و مدی جریانی در مقایسه با یک توربین بادی ۱ مگاواتی، ۵ تا ۱۰

شده در جزر و مد در شرق دریای عمان حدود ۳ متر و در تنگه هرمز نیز تا ۵,۵ متر خواهد رسید.

البته میزان ارتفاع جزر و مد در تنگه هرمز برای تولید حداقل انرژی مناسب است، اما با توجه به مشکلات و معایب نیروگاه‌های سدی به نظر می‌رسد این روش مطلوب نباشد. زیرا هم بازدهی مناسب را ندارد و هم معضلات زیست‌محیطی برای منطقه به وجود خواهد آورد.

اما به نظر می‌رسد برای استفاده از روش جریان‌ی و توربین‌های جدید، تنگه هرمز و دریای عمان دارای شرایط مناسبی باشد. البته برای این موضوع باید سرعت جریان‌های حاصل از جزر و مد در نقاط اشاره شده اندازه‌گیری شود تا مکان‌های مناسب برای نصب توربین‌ها هدف‌گذاری گردد.

نتیجه‌گیری

با توجه به این‌که انرژی موجود در دریا از نوع انرژی‌های نو و تجدیدپذیر است، می‌توان با استفاده از توربین‌های کشندی از این پتانسیل برای مصارف عمومی و خاص همچون ترمینال‌ها و بنادر که در مجاورت دریاها قرار دارند بهره برد.

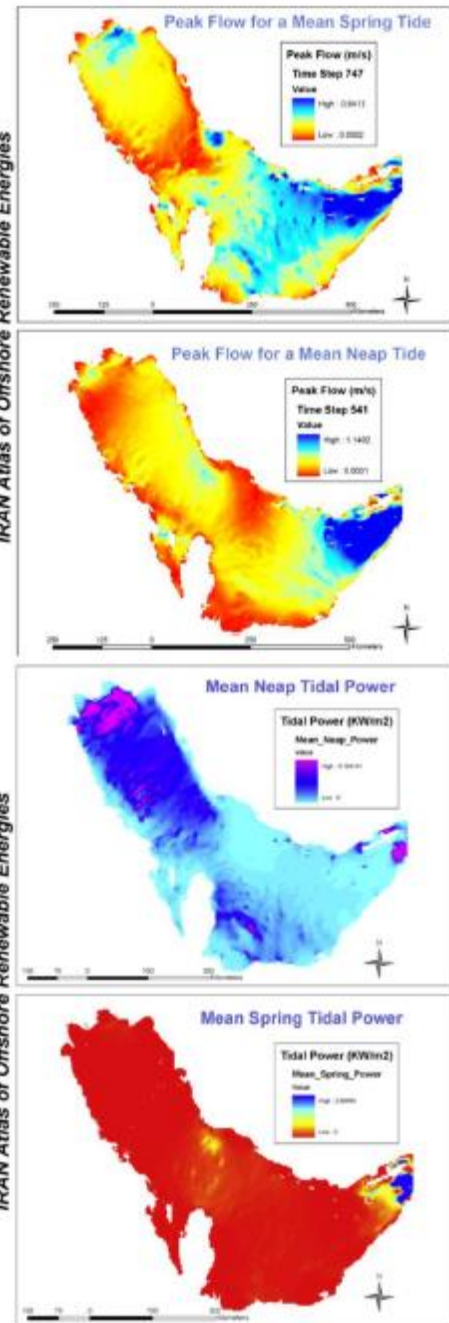
به این منظور، دو روش برای استحصال این انرژی معرفی شد:

- (۱) روش سدی
- (۲) روش جریان‌ی

روش اول دارای معایب بیشتری بود و ضمناً امکان بهره‌مندی از آن برای کشور ما فراهم نیست (به دلیل کم بودن ارتفاع جزر و مد).

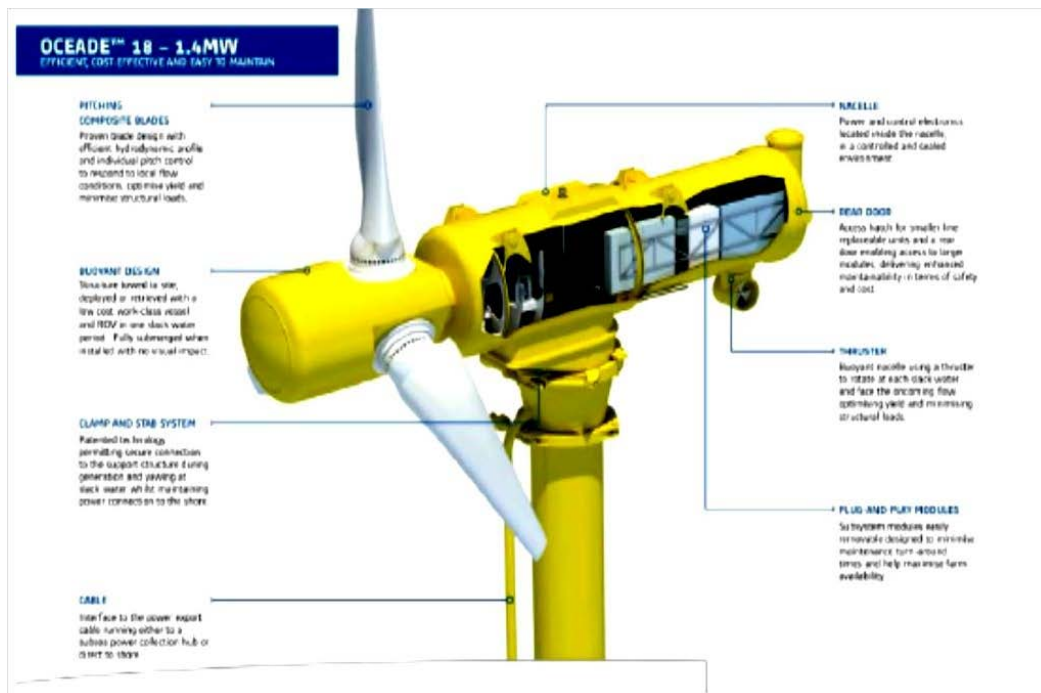
روش دوم امکان بهره‌برداری را داشته و با توجه به این‌که معایب روش اول را ندارد، با مطالعات کارشناسی و استفاده از تکنولوژی روز دنیا امکان تولید انرژی در خلیج فارس و دریای عمان قابل ملاحظه است (شکل ۱۶).

با احداث نیروگاه‌های کشندی در مناطق یادشده امکان تامین انرژی مورد نیاز بنادر و ترمینال‌ها و حتی شناورها در جنوب کشور فراهم خواهد شد.



(شکل ۱۵)

شکل (۱۵) نشان‌دهنده شدت جزر و مد در خلیج فارس است و همان‌گونه که اشاره شد تنگه هرمز از این بابت وضعیت بهتری دارد.



منابع و مأخذ

- [Tidal energy update 2009](#)
Applied Energy, Volume 87, Issue 2, February 2010, Pages 398-409 Fergal O'Rourke, Fergal Boyle, Anthony Reynolds
- http://www.travelandtransitions.com/stories_photos/evangeline_trail.htm
- <http://www.emec.org.uk/>
- <http://www.alternative-energy-news.info>
- <http://oilprice.com>
- <http://alstompower.com>
- RISE – Research Institute for Sustainable Energy
- <http://rise.org.au>
- <http://en.wikipedia.org>
- <http://www.hie.co.uk>
- <http://www.ifremer.fr>
- <http://www.tidalenergyltd.com>
- <http://web.uvic.ca>
- Feasibility Study on Renewable Power Plants: Tidal Power Plants
- *Hamid Samani, Mohammad Reza Heidary*
- Iran atlas of offshore renewable energies *M.Abbaspour, R.Rahi*



Masir

Vol 2, No 7(2015)

ISSN 2423-348X



**The Official E-Magazine of Port & Maritime Organization of
Iran**