



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 دریانوردی

ماهنامه الکترونیکی مسیر

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

شماره ۸ - سال دوم - شهریور ۱۳۹۴ ISSN 2423-348X



نشریه مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



خبر تحلیلی این شماره: «رونق دوباره سرمایه گذاری خارجی در بنادر ایران»

مقاله منتخب این شماره: «تحلیلی بر آخرین وضعیت دزدی دریایی در جهان»

۲۰۰  ۳۷۱۲  ۱۱۰ 



آپارات اشتراک ویدیو

SID



ماهنامه مسیر در فضای مجازی





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

گروه خبری: محمدعلی حسن‌زاده، حمید حمیدی، مهدی جانباز، سید امیر احمدی، مانده واحدی و نازنین ساغری

مترجم: نازنین ساغری

گروه ویراستاری: مهدی جانباز، سعید خرم، زهرا غلامی

تدوین و گردآوری: محمدعلی حسن‌زاده و نازنین ساغری

شاپا: ۲۴۲۳-۳۴۸X

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>

مسیر در آپارات: <http://www.aparat.com/masir.pmo>

مسیر در SID: <http://fa.journals.sid.ir/JournalList.aspx?ID=7839>

مسیر در لینکداین: <https://ir.linkedin.com/pub/masir-journal/101/b89/81>

مسیر در اینستاگرام: <http://www.instagram/@masir.pmo>



فهرست مطالب

۲..... «بخش خبری»

 «اخبار بندری»

 ۲..... خبر تحلیلی: «رونق دوباره سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر ایران»

 ۴..... دی‌پی‌ورلد به دنبال فرصت‌های بندری ایران

 ۵..... پهلوگیری اولین کشتی کانتینربر در بندر پلتیم ترکیه

 ۶..... ادغام پنج بندر منطقه‌ای در استان ژجیانگ چین

 ۶..... بهره‌برداری فرانسه و چین از یک بندر آفریقایی

 ۹..... نقش فناوری اطلاعات در بنادر

 ۱۰..... خودکارسازی عامل سرعت و شتاب عملیات

 ۱۱..... رونق حمل و نقل خودرو در لوهاور

 «اخبار کشتیرانی»

 ۱۲..... اثرات ادغام خطوط کشتیرانی بر صنعت حمل و نقل دریایی

 ۱۲..... استراتژی باری جدید برای کشتی‌های کانتینربر بسیار بزرگ

 ۱۳..... رونق بازار کانتینرهای یخچالی

 ۱۴..... رونق صنعت کروز در جزیره کیمن

 ۱۵..... گاه‌گذشت سفر گانهیلد مرسک

 ۱۶..... حذف قوانین کابوتاژ استرالیا

 «اخبار مسیرهای کشتیرانی»

 ۱۷..... کانال سوئز به رکورد جدیدی دست یافت

 ۱۸..... مقایسه توان عملیاتی کانال سوئز و پاناما در مسیر تجاری آسیا-آمریکا

 ۱۹..... خشکسالی کانال پاناما را با مشکلاتی مواجه کرد

 «اخبار زیست‌محیطی»

 ۱۹..... کاهش آلودگی هوای ناشی از حمل و نقل دریایی

 ۲۰..... کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل و نقل دریایی در چین

 ۲۱..... استفاده از سوخت پاک در ناوگان دریایی آلمان

 ۲۳..... «بخش تحلیلی»

 ۲۳..... تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر تحلیلی «ذینفعان اصلی ایران پساتحریم»

 ۲۳..... تحلیل منتخب:

 ۲۷..... «بخش آموزشی»

 ۲۷..... مقاله منتخب: «تحلیلی بر آخرین وضعیت دزدی دریایی در جهان»

«بخش خبری»

خبر تحلیلی: «رونق دوباره سرمایه گذاری خارجی در

بنادر ایران»

صنعت حمل و نقل دریایی ایران به رونق دوره پیش از تحریم باز خواهد گشت.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^۱، باتوجه به کاهش ترافیک کانتینری در اکثر نقاط جهان، لغو تحریم‌های ایران بارقه امیدی برای متصدیان حمل و نقل به وجود آورده است.



هرچند کاهش تحریم‌های ایران، کاهش ترافیک کانتینری جهان را جبران نمی‌کند، ولی فرصت بسیار خوبی برای خطوط کشتیرانی فراهم می‌سازد تا از ارتباط مجدد با کشوری بهرمند شوند که در حال احیای اقتصادی است و حدود ۸۰ میلیون جمعیت دارد که از قدرت خرید مناسب برخوردارند. این گزارش حاکی از آن است که با راه‌اندازی یک مسیر مسافربری و باربری جدید میان ایران و عمان، امکان تحقق این امر میسر خواهد شد. رییس اتاق بازرگانی مشترک ایران و عمان نیز معتقد است که در آینده حجم تجارت میان این دو کشور از حجم تجارت مشترک ایران و امارات متحده عربی بیش‌تر خواهد شد.

در خصوص شبکه بندری ایران باید گفت که بندر شهید رجایی (واقع در بندرعباس) بزرگ‌ترین بندر کانتینری

ایران است و حدود ۹۰ درصد از کل ترافیک کانتینری این کشور از طریق این بندر جابه‌جا می‌شود. ولی در ژوئن ۲۰۱۱، وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا، شرکت تایدواتر خاورمیانه که اپراتور این بندر بود را تحریم کرد و پس از آن تا حد زیادی از رونق بندر شهید رجایی کاسته شد. تا پیش از اعمال تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران و در خلال سال‌های ۶-۲۰۰۵ تا ۱۲-۲۰۱۱، رشد حجم ترافیک کانتینری بندرعباس در حدود ۱۳ درصد در سال بود و در بازه زمانی مذکور به ۲/۶ میلیون TEU رسید. در آن زمان بسیاری از خطوط کشتیرانی مهم جهان از مشتریان بندر شهید رجایی بودند، اما پس از اعمال تحریم‌ها به سایر بنادر کانونی منطقه (برای مثال، جبل‌علی) روی آوردند.

موسسه مشاوران کشتیرانی ژوری^۲ اعلام نمود که شرکت تایدواتر تلاش خود برای بازگشت به عرصه رقابت را آغاز کرده و در بیانیه‌ای اعلام نموده که به زودی مذاکرات خود با گروه‌های خارجی علاقه‌مند به همکاری تجاری را آغاز می‌کند. به احتمال زیاد شرکت تایدواتر با رقبای قدرتمندی همچون دی‌پی‌ورلد^۳ روبرو خواهد بود. دی‌پی‌ورلد برای آغاز عملیات در ایران ابراز تمایل نموده، هرچند دستیابی به پتانسیل کامل عملیات کانتینری در فضای رقابتی ایران پساتحریم مستلزم سرمایه‌گذاری بیش‌تر در بخش زیرساخت و افزایش ظرفیت است. در کل، پیش‌بینی می‌شود تعداد بسیاری از متصدیان حمل و نقل برای بهره بردن از این فضای تجاری مناسب به بندرعباس وارد خواهند شد. موسسه ژوری بر این باور است که هرچند اقدامات سیاسی بسیاری باید انجام شود، اما پس از لغو تحریم‌ها، اقتصاد ایران بسیار رونق خواهد گرفت و باید پاسخگوی تقاضای ۸۰ میلیون جمعیت مشتاق خرید کالاهای کانتینری باشد.

² Drewry

³ DP World

¹ Port Technology



پرسش: «با توجه به رفع نگرانی شرکت‌های کشتیرانی، صاحبان کالا، سرمایه‌گذاران و ... از عدم تصویب برجام در سنای آمریکا، به نظر شما چه بخش‌هایی از صنعت حمل و نقل دریایی کشور از رونق بیشتری برخوردار خواهند شد. با استناد به گزارشات و آمار، تحلیل خود را در این خصوص ارائه فرمایید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۴/۰۷/۲۰ 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 جهت ارسال مقاله نیز از فرمت مذکور پیروی شود.

لازم به ذکر است مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی از انتشار تحلیل‌های ارائه 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 ارائه 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 ارائه 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.

دی‌پی‌ورلد به دنبال فرصت‌های بندری ایران

اپراتورهای بندر بزرگ جهان در ایران سرمایه‌گذاری خواهند کرد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [سی‌ترید مریتایم](#)^۱، باتوجه به سفر سلطان سلیم^۲ - رییس دی‌پی‌ورلد- به ایران در ماه جولای ۲۰۱۵، به نظر می‌رسد دی‌پی‌ورلد قصد دارد در سواحل شمالی و جنوبی ایران سرمایه‌گذاری کند.



شبکه تلویزیونی پرس تی‌وی^۳ دو هفته قبل از آغاز روند توافق هسته‌ای در ۱۴ ژوئیه اعلام نمود، سلطان سلیم از بندر انزلی در دریای خزر، بندر چابهار در دریای عمان و جزیره قشم در خلیج فارس بازدید نموده است.

سلطان سلیم در این رابطه اظهار داشت: «ما به بازار ایران بسیار علاقه‌مند هستیم و معتقدیم که از پتانسیل فوق‌العاده‌ای برخوردار است».

دی‌پی‌ورلد به دنبال راهی است تا جبل‌علی را از طریق ایران از مزایای مسیر زمینی به آسیا بهره‌مند سازد. سلطان سلیم گفت: «ایران از پتانسیل **لندبریج**^۴ ریلی بالایی برخوردار است که جاده ابریشم را از چین به

اروپا متصل می‌نماید و ما باتوجه به بنادری که در خلیج فارس داریم بهتر است در ایران سرمایه‌گذاری کنیم».

از سوی دیگر، تبدیل چابهار به یک بندر عمیق^۵ اصلی‌ترین دغدغه هند برای کاهش مسیرهای تجاری به آسیای مرکزی، روسیه و اروپا است، چراکه در صورت توسعه بندر چابهار **۴۰ درصد از مسیر نسبت به حال حاضر که از مسیر کانال سوئز استفاده می‌شود، کاهش می‌یابد.** در عین حال، در صورت تبدیل چابهار به بندر عمیق، هند می‌تواند پاکستان را دور زده و با قدرت بیشتری با چین رقابت کند.

سخنگوی دی‌پی‌ورلد به خبرگزاری سی‌ترید مریتایم اعلام کرد: «موضع ما مثل گذشته است. ما انتظار داریم کاهش تحریم‌ها برای منطقه و جهان فرصت آفرینی نماید. باتوجه به موقعیت جبل‌علی به‌عنوان یک بندر کانونی منطقه‌ای، هر فعالیتی که باعث افزایش جریان تجارت شود به نفع این بندر خواهد بود».

گزارش‌های خبری حاکی از آن هستند که مدیر اجرایی شرکت کشتیرانی مدیترانه^۶ - دیگو آپونته^۷ - نیز در اواخر ژوئیه به‌منظور ملاقات با محمد حسین داجمر، مدیرعامل خط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (واقع در تهران)، به ایران سفر کرده است.

تحلیل‌گران امنیتی معتقدند کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس خواهان تجارت در ایران هستند و این به رشد اقتصادی ایران کمک خواهد نمود. لازم به یادآوری است، با این‌که در اواخر قرن نوزدهم، بندر لنگه مهم‌ترین بندر خلیج فارس بود، اما افزایش چشمگیر نرخ مالیات توسط دولت وقت ایران موجب شد که تجار به دنبال جایگزین گشته و به امارات که تا آن زمان ناشناس بود روی بیاورند و این نقطه آغاز رشد و ترقی دبی بود.



¹⁷ Deep-Water

⁶ Mediterranean Shipping Company

⁷ Diego Aponte

¹ SeaTrade Maritime

² Sultan Bin Sulayem

^۳ پرس تی‌وی یک شبکه خبری ایرانی است.

⁴ Landbridge: مسیر ارتباطی زمینی که یک بندر را به بنادر دیگر

متصل می‌کند

پهلویگیری اولین کشتی کانتینربر در بندر پلتیم ترکیه

توان عملیاتی کانتینری کشور ترکیه افزایش خواهد یافت.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، اولین مرحله ساخت بندر ۴۰۰ میلیون دلاری پلتیم^۲ (واقع در از میر^۳ ترکیه) ظرف چند ماه آینده کامل شده و در ژانویه ۲۰۱۶ میزبان اولین کشتی کانتینربر خود خواهد بود.

کنان یاووز - رئیس شرکت سوکار ترکی انرژی^۴ - اظهار داشت: «بندر پلتیم سومین بندر بزرگ ترکیه و بزرگ‌ترین بندر دریای اژه^۵ خواهد بود».

وی افزود: «این بندر می‌تواند به کشتی‌های کانتینربر بسیار بزرگ با ظرفیت ۱۱ هزار TEU پهلو دهد و با صرف سرمایه‌ای در حدود ۴۰۰ میلیون دلار ساخته شده که ۳۰۰ میلیون دلار از آن توسط شرکت پکتیم^۶ تامین شده است».

در پایان فاز اول، ظرفیت این بندر ۱/۵ میلیون TEU خواهد بود که به مرور زمان و با توسعه بیشتر به ۴ میلیون TEU خواهد رسید. این بندر با برخورداری از یک آب‌خور ۱۵/۵ متری توانایی پهلودهی به

بزرگ‌ترین شناورهای مدرن را خواهد داشت و براساس یک قرارداد امتیاز انحصاری ۲۸ ساله توسط ای.پی.ام.ترمینالز^۷ مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.

کیم فجفر^۸ - مدیر اجرایی ای.پی.ام.ترمینالز - خاطرنشان ساخت: «ترکیه از بازار بسیار خوبی برخوردار است و پتانسیل رشد زیادی دارد. ما نیز از همکاری با شرکای خوب و قدرتمندی همچون پکتیم پتروشیمی هولدینگ و سوکار ترکی انرژی بسیار خوشنودیم». این بندر ترکیه‌ای تنها بخش کوچکی از طرح‌های توسعه شبه جزیره پکتیم است و همزمان با پروژه بزرگ مجتمع پتروشیمی پکتیم توسعه خواهد یافت.

کنان یاووز خاطرنشان ساخت: «تاکنون سوکار به‌عنوان یکی از ذینفعان توسعه شبه جزیره پکتیم، بیش از ۱۰ میلیارد دلار در اقتصاد ترکیه سرمایه‌گذاری نموده است. با احتساب سرمایه‌گذاری‌های این شرکت در پروژه خط لوله ترانس آناتولی (TANAP)^۹، میزان سرمایه‌گذاری این شرکت در ترکیه در بازه زمانی سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۸ بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار خواهد بود. بنابراین، می‌توان گفت شرکت سوکار بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار در اقتصاد ترکیه است».



بنابر پیش‌بینی‌های یاووز، شرکت سوکار ترکی انرژی که یکی از شرکت‌های تابعه شرکت نفت آذربایجان^{۱۰} است تا سال ۲۰۱۸ به دومین شرکت بزرگ صنعتی ترکیه تبدیل خواهد شد.



⁷ APM Terminals

⁸ Kim Fejfer

⁹ Trans-Anatolian Pipeline (TANAP)

¹⁰ State Oil Company of Azerbaijan Republic

¹ Port Finance International

² Peltim

³ Izmir

⁴ SOCAR Turkey Energy: یک شرکت فعال در حوزه نفت و

پتروشیمی

⁵ Aegean Port

⁶ Pektim Petrokimya Holding

ادغام پنج بندر منطقه‌ای در استان ژجیانگ چین

بزرگ‌ترین شرکت بندری چین تاسیس می‌شود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مارین اونتر](#)^۱، مقامات استان ساحلی ژجیانگ^۲ در چین اعلام نمودند که در نظر دارند به منظور بهبود عملکرد بندری، ۵ بندر مهم منطقه را ادغام نمایند.



در ماه ژوئن ۲۰۱۵، شرکت بندر ژوشان^{۱۰} اعلام کرد قصد دارد با صدور ۲۰۰ میلیون سهم در بورس اوراق بهادار شانگهای، ۶۱۴ میلیون یوان بر سرمایه خود بیافزاید. این شرکت ۲۰۰ میلیارد یوان نیز از محل عرضه اولیه سهام^{۱۱} ذخیره نمود. البته باتوجه به وضعیت وخیم فعلی بازار سهام چین، این برنامه‌ها فعلاً معلق مانده است.

علاوه بر این، سایر بخش‌های بندر چین مشغول گمانه‌زنی درخصوص هزینه‌های سرسام آور انفجار اخیر بندر تیانجین^{۱۲} هستند. در ماه آگوست، انفجار مواد شیمیایی در بندر تیانجین ۱۱۴ کشته و ۷۰۰ زخمی برجای گذاشت. خسارت این حادثه در حدود ۱ تا ۱/۵ میلیارد دلار پیش‌بینی شده است.

سخنگوی موسسه رده‌بندی فیتچ^{۱۳} گفت: «به احتمال زیاد ادعاهای خسارت مربوط به این انفجار موجب تضعیف عملکرد مالی بعضی از فعالان مالی و بیمه‌گرها در مناطق آسیب‌دیده خواهد شد».

این پنج بندر عبارتند از جیاکسینگ^۳، نینگبو^۴، تایژو^۵، ونژو^۶ و ژوشان^۷. پس از ادغام این بنادر، عملیات مشترک آن‌ها توسط یک نهاد جدید به نام گروه عملیات و سرمایه‌گذاری بندر ژجیانگ (ZPIO)^۸ مدیریت خواهد شد. هنگامی که هر پنج بندر به طور کامل ادغام شده و تحت مدیریت ZPIO قرار بگیرند، بزرگ‌ترین شرکت بندری چین از لحاظ توان عملیاتی را تشکیل خواهند داد.

بنا به گفته لی کیانگ^۹، فرماندار ژجیانگ، اولین گام در این زمینه، ادغام بندر نینگبو و ژوشان است، هرچند هنوز مشخص نیست که مقامات بندر ژوشان از این طرح حمایت می‌کنند یا خیر.

بهره‌برداری فرانسه و چین از یک بندر آفریقایی

بندر کریبی به اهرم رشد اقتصادی غرب آفریقا تبدیل می‌شود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [CMA CGM](#)، امتیاز انحصاری بهره‌برداری از ترمینال کانتینری کریبی^{۱۴} با ظرفیت ۱/۴ میلیون TEU به کنسرسیومی فرانسوی و چینی اعطا شده است.

¹ Shipping and Marine Events

² Zhejiang

³ Jiaying

⁴ Ningbo

⁵ Taizhou

⁶ Wenzhou

⁷ Zhoushan

⁸ Zhejiang Port Investment Operation Group

(ZPIO)

⁹ Li Qiang

¹⁰ Zhoushan Port Company

¹¹ عرضه اولیه سهام که به اختصار با IPO نشان داده می‌شود، عبارتست از اولین فروش سهام توسط یک شرکت خصوصی که طی آن به یک شرکت عمومی تبدیل می‌شود

¹² Tianjin

¹³ Fitch

¹⁴ Kribi Container Terminal



فیلیپ لابونه^۵ - مدیر اجرایی شرکت بلوره آفریقا لجستیک - خاطرنشان ساخت: «با ساخت این ترمینال جدید در کریبی، شبکه زیرساختی کامرون دومین بندر کانونی خود را در اختیار خواهد داشت. کنسرسیوم بلوره آفریقا لجستیک، CMA CGM و چاینا هاربر با دانش فنی خود در زمینه کشتیرانی، عملیات بندری و لجستیک، بندر کریبی را به پلتفرمی تبدیل خواهند کرد که موجب افزایش سرعت رشد کاراییب و غرب آفریقا خواهد شد. ارتباطات ریلی و جاده‌ای مستقیم که عامل کلیدی توسعه هستند، از جمله ویژگی‌های زیرساختی بندر کریبی خواهند بود و امکان دسترسی به کل منطقه را فراهم می‌سازند».

CMA CGM پیش‌بینی نموده است که بندر کریبی به دلیل «موقعیت استراتژیک» و نرخ رشد سریع بازار کامرون به بندر کانونی سواحل اقیانوس اطلس در آفریقا تبدیل خواهد شد.



سخنگوی CMA CGM در بیانیه‌ای اعلام نمود: «شناورهای بزرگ بازارهای اروپایی و آسیایی در این بندر پهلو خواهند گرفت. بنابراین، بندر کریبی به کشورهای محصور در خشکی همچون جاد و جمهوری آفریقای مرکزی کمک می‌کند و به این ترتیب به اهرم رشد اقتصادی کاراییب تبدیل شده و بیش از ۲ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد می‌نماید».



⁵ Philippe LABONNE

این کنسرسیوم شامل خط کشتیرانی فرانسوی CMA CGM، شرکت مهندسی بلوره آفریقا لجستیک^۱ و شرکت مهندسی چاینا هاربر^۲ است و برطبق یک قرارداد امتیاز انحصاری ۲۵ ساله از بندر عمیق کریبی بهره‌برداری می‌کند.



فرید سالم^۳، مدیر اجرایی CMA CGM، گفت: «خط کشتیرانی CMA CGM و شرکایش، ترمینال کانتینری کریبی را به یک ترمینال بین‌المللی تبدیل خواهند کرد که پویایی را به اقتصاد کامرون هدیه می‌نماید. با این ترمینال جدید، کامرون در قلب تجارت بین‌المللی قرار خواهد گرفت».

ترمینال کانتینری کریبی به بندر کانونی کلیدی غرب آفریقا تبدیل خواهد شد. در حال حاضر فاز دوم این ترمینال در حال توسعه است، فاز اول ترمینال کانتینری کریبی نیز سال گذشته با سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری شرکت مهندسی چاینا هاربر به پایان رسید.

پروژه توسعه این بندر شامل ساخت یک وارف^۴ جدید ۳۵۰ متری و یک وارف ۷۰۰ متری است که طی ۵ سال آینده انجام خواهد شد. بندر کریبی از دسترسی مستقیم به دریا برخوردار است، آبخوری ۱۵ متری دارد و امکان پهلودهی به شناورهای بزرگ با ظرفیت بیش از ۸ هزار TEU را برای منطقه کارائیب میسر می‌سازد.

¹ Bolllore Africa Logistics

² China Harbour Engineering Company (CHEC)

³ Farid T. Salem

⁴ Wharf

نقش فناوری اطلاعات در بنادر

فناوری اطلاعات کلید ارتباط بنادر و جامعه پیرامونی آنها است.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **پورت تکنولوژی**^۱، بنادر در دهه‌های اخیر بیش از پیش با جامعه پیرامون خود ارتباط برقرار نموده‌اند.



هم‌اکنون نقش بنادر از مدیر فعالیت‌های خدماتی به تامین کننده خدمات تغییر نموده و این تغییر موجب تبادل بیش از پیش اطلاعات میان بنادر و محیط پیرامون آنها شده است. به همین دلیل بنادر ابتدا با استفاده از سیستم تبادل الکترونیکی داده^۲ و سپس با استفاده از سیستم‌های جامعه بندری^۳ به تبادل الکترونیکی اطلاعات با شرکای خود روی آوردند.

با توسعه اینترنت، بنادر نیز به انتشار اطلاعات در وبسایت‌های خود پرداختند. در ابتدا فقط اطلاعات آماری در این وبسایت‌ها قرار می‌گرفت، ولی به مرور زمان اطلاعات پویا نیز به آنها افزوده شد و به این ترتیب وبسایت‌ها به کانال ارتباطی پایدار و تثبیت شده میان بنادر و محیط پیرامون آنها تبدیل شدند.

رونق فناوری اطلاعات در بنادر، رابطه میان بندر و شرکای تجاری آن از جمله کارگزاران کشتی، ترمینال‌ها و خطوط کشتیرانی را از یک سو و رابطه میان بندر و جامعه محلی را از سوی دیگر تحت تاثیر قرار داده است. به این معنا که دسترسی عموم به بنادر موجب افزایش فشار شهروندان برای آگاهی از وضعیت بندر شده است، چراکه در این فرایند مردم بندر را قسمتی از شهر محل سکونت خود تلقی می‌کنند. در همین راستا، پروژه‌های بسیار زیادی در زمینه یکپارچه‌سازی شهرها و بنادر در سراسر جهان راه‌اندازی شده است.

همچنین، با افزایش تعداد کشتی‌های تفریحی و مسافری که قصد دارند ظرف مدت چند ساعت از یک شهر بازدید کنند و باید سفر خود را از بندر آغاز نموده و به پایان برسانند، تبادل سریع و بهینه اطلاعات و برقراری موثر ارتباطات به امری ضروری تبدیل شده است. مقامات بندری هم‌اکنون شاهد آن هستند که چگونه شهروندان و توریست‌ها به ذینفعان جامعه بندری تبدیل شده‌اند. باید توجه شود که این ذینفعان یک روند گذرا نیستند، آنها همیشگی بوده و یک منبع درآمد بسیار مهم برای تاجران محسوب می‌شوند. بنابراین، به اشتراک‌گذاری اطلاعات بندر با شرکای تجاری، شهروندان و مسافران به یک الزام تبدیل شده است.



¹ Port Technology

² Electronic Data Interchange (EDI)

³ Port Community Systems (PCS)

خودکارسازی عامل سرعت و شتاب عملیات

یک ترمینال نسل جدید در اندونزی افتتاح شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **پورت تکنولوژی**^۵، پلیندو^۶ که یک ترمینال خودکار نسل جدید است در اندونزی افتتاح شد. بیش‌تر تجهیزات این ترمینال را کونکریز^۷ تامین نموده است.



در ادامه فیلم ویدویی مصاحبه با توماس گایلینگ^۸ – مدیر فروش کونکریز – ارائه شده است. در این مصاحبه که در بخش حراج جهانی جرثقیل‌های بندری کونکریز در نمایشگاه TOC Europe 2015 در روتردام^۹ انجام شد، توماس خاطر نشان ساخت که **خودکارسازی تجهیزات بندری موجب افزایش سرعت و بهبود عملکرد صنعت دریانوردی می‌شود و آینده‌ای درخشان را نوید می‌دهد.** در این فیلم تصاویری کوتاه از تجهیزات خودکار بندری نیز ارائه شده است.

(برای مشاهده ویدئو [این‌جا](#) کلیک نمایید).

در ادامه برای درک بهتر اهمیت تبادل اطلاعات، بندر کارتاجنا^۱ (واقع در جنوب شرقی اسپانیا) به عنوان نمونه مورد مطالعه قرار گرفته است. در سال ۲۰۱۳، حجم انتقال بار در بندر کارتاجنا که برترین بندر اسپانیا از لحاظ ترافیک بار فله است، در حدود ۳۰ میلیون تن بود. این بندر به‌منظور افزایش دسترسی‌پذیری زمینی، با انجام کارهای عمرانی و با استفاده از ترمینال کروز خصوصی خود که به باراندازی ۵۶۰ متری مجهز است، میزان مسافران کروز خود را افزایش داده است. چند سال پیش مقامات بندر کارتاجنا تصمیم گرفتند که اطلاعات بندر را از طریق وبسایت در اختیار مخاطبان بندر قرار دهند و به همین دلیل دسترسی آزاد به بیش‌تر محتوای آن را امکان‌پذیر نمودند. **پربازدیدترین بخش این وبسایت قسمتی است که به ارائه اطلاعات درخصوص وضعیت فعلی بندر در رابطه با کشتی‌ها، اسکله‌ها و عملیات بندری می‌پردازد.** این وبسایت براساس مجموعه برنامه‌های نرم‌افزاری پوسیدانیا پورت^۲ استوار است که توسط پرودولوپ^۳ تهیه شده و در فضای ابری^۴ نصب و با سیستم مدیریت داخلی بندر کارتاجنا ادغام شده است. هدف بندر کارتاجنا افزایش اشتراک‌گذاری اطلاعات و ارائه ابزاری جدید جهت برقراری ارتباط با بازدیدکنندگان بندر (شهروندان محلی و مسافران کروز) بوده است.

⁵ Port Technology

⁶ Pelindo III

⁷ Konecranes: کونکریز شرکتی است که تجهیزات و جرثقیل‌های

بندری تامین می‌نماید.

⁸ Thomas Gylling

^۹ نمایشگاهی جهانی که باحضور فعالان بندری، دریایی، کشتیرانی و غیره برگزار می‌شود

¹ Cartagena

² Posidonia Port

³ Prodevelop

⁴ Cloud Space

رونق حمل و نقل خودرو در لوهاور

این شرکت است و از ویژگی‌های فنی بسیار پیشرفته‌ای برخوردار می‌باشد.



هروه کورندا - مدیر امور تجاری و بازاریابی بندر هاپورا - اظهار داشت: «پهلویگیری بزرگ‌ترین کشتی رو جهان در بندر هاپورا نشان می‌دهد که این بندر بزرگ‌ترین پلت‌فرم واردات و صادرات وسایل نقلیه نو و دست اول در فرانسه است».

بندر هاپورا قصد دارد امکان حمل و نقل ماشین آلات و کامیون‌های سنگین و تجهیزات پروژه‌ای دست دوم که همگی مستلزم برقراری خدمات کشتیرانی رو-رو است را نیز فراهم نماید. این گزارش حاکی از آن است که سرویس تجاری شرکت هوئگ اتولاینرز از بندر هاپورا چندین قاره را پوشش می‌دهد. هر ۱۰ روز یکبار، یکی از سرویس‌های این خط کشتیرانی از کشورهای آفریقای جنوبی و اقیانوسیه عبور می‌کند.

علاوه بر این، یکی دیگر از سرویس‌های کشتیرانی این شرکت، بنادر خلیج مکزیک و جزایر کارائیب را به یکدیگر وصل می‌کند. سایر سرویس‌ها نیز بنادر خاورمیانه تا هند را به هم مرتبط می‌نمایند و امکان ارتباط با کشورهای خاور دور را نیز فراهم می‌سازند. کشتی هوئگ تارگت نیز اولین سفرهای خود را در مسیر آفریقای جنوبی-اقیانوس هند-اقیانوسیه انجام خواهد داد.

فرانسه میزبان بزرگ‌ترین کشتی رو-رو جهان شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پورت تکنولوژی^۱، در روز ۷ سپتامبر ۲۰۱۵، ترمینال رو-رو بندر هاپورا^۲ در لوهاور^۳ میزبان کشتی هوئگ تارگت^۴ بود.

هوئگ تارگت اولین کشتی از مجموعه شش شناور پست پاناماکی است که شرکت هوئگ اتولاینرز^۵ در نظر دارد ظرف ۱۸ ماه آینده بسازد. ظرفیت حمل این کشتی رو-رو ۸۵۰۰^۶ است و در حال حاضر بزرگ‌ترین کشتی ویژه حمل خودرو و کامیون^۷ جهان محسوب می‌شود.



استاینر لاودل^۸ - رییس بخش مدیریت ظرفیت شرکت هوئگ اتولاینرز - گفت: «به آب انداختن هوئگ تارگت نقطه عطفی در تاریخ عملکرد شرکت هوئگ اتولاینرز است. این شناور اولین کشتی ویژه حمل خودرو و کامیون پست پاناماکی

¹ Port Technology

² HAPORA

³ Le Havre

⁴ M/V Hoeg Target

⁵ Hoeg Autoliners

⁶ CEU (Car Equivalent Uits): واحد حمل خودرو

⁷ Pure car and truck carrier (PCTC)

⁸ Steinar Lovdal





تغییرات احتمالی در سهم بازار اتحادهای خطوط تجاری شرقی- غربی

Ocean Three (current)	18%
Ocean Three (without CSCL)	13%
Ocean Three (with Cosco)	23%
Ocean Three (without CSCL; with APL)	17%
CKYHE (current)	23%
CKYHE (with CSCL)	28%
CKYHE (without Cosco)	17%
G6 (current)	24%
G6 (without APL)	20%

استراتژی باری جدید برای کشتی‌های کانتینرر بسیار بزرگ

لویدرز رجیستر کشتی‌های کانتینرر بسیار بزرگ را رده‌بندی کرد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ورلد مریٹایم نیوز](#)^۴، موسسه رده‌بندی لویدرز رجیستر^۵ ابرکشتی‌های کانتینرر جهان را رده‌بندی کرده است. در این رده‌بندی، یک قرارداد نظارت بر ساخت ۶ کشتی کانتینرر بسیار بزرگ با ظرفیت بیش از ۲۰ هزار TEU نیز لحاظ شده است.

تیم‌های فنی موسسه رده‌بندی لویدرز رجیستر پس از بررسی عرض و ارتفاع در حال افزایش پشته‌های کانتینرر که امروزه توسط کشتی‌های کانتینرر خیلی بزرگ حمل می‌شوند، دستورالعمل جدیدی را تدوین کردند که به طراحان، مالکان و ناخدایان در انجام امور محوله کمک می‌کند.

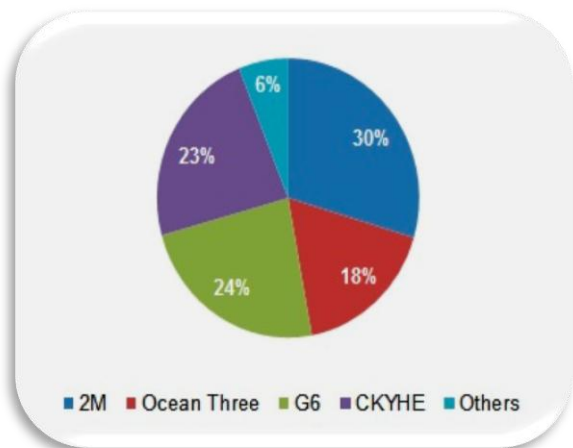
یکی از یافته‌های کلیدی این تیم که بر اساس سرعت کشتی استوار است نشان می‌دهد که سرعت حرکت کشتی روی حرکات گردشی که عاملی کلیدی در حمل بار است، تأثیری قابل توجه و قابل پیش‌بینی دارد. بنابراین به جای

اثرات ادغام خطوط کشتیرانی بر صنعت حمل و نقل دریایی

وضعیت اتحادهای کشتیرانی متزلزل خواهد شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، پیشنهاد دولت چین مبنی بر ادغام خطوط کشتیرانی کوسکو^۲ و چاینا شیپینگ کانتینرر لاینرز^۳ موجب بی‌ثباتی اتحادهای کشتیرانی موجود می‌شود و بر حواشی صنعت حمل و نقل دریایی می‌افزاید. در ادامه سهم بازار اتحادهای موجود و اثرات احتمالی تغییرات پیشنهاد شده به تصویر کشیده شده است.

سهم بازار اتحادهای خطوط تجاری شرقی-غربی (جولای ۲۰۱۵)



ادغام خطوط کشتیرانی کوسکو و چاینا شیپینگ کانتینرر لاینرز برای چین قابل قبول و منطقی است، اما نتایج این ادغام برای سایر بخش‌های صنعت کشتیرانی می‌تواند تبعات گسترده‌تری داشته باشد. در جدول زیر سهم بازار احتمالی سایر اتحادها در صورت ادغام خطوط کشتیرانی فوق‌الذکر ارایه شده است.

⁴ World Maritime News
⁵ Loyd's Register(LR)

¹ Port Finance International
² Cosco
³ China Shipping Container Liners

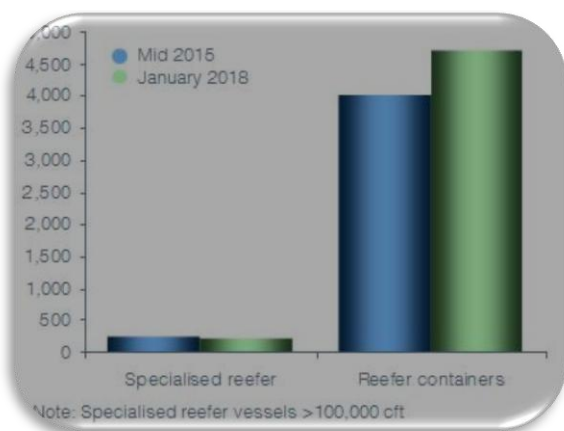
هستند. این شناورهای جدید در سال ۲۰۱۷ تحویل صاحبان خود داده می‌شوند و قرار است در مسیر تجاری آسیا-اروپا مورد بهره‌برداری قرار گیرند.



رونق بازار کانتینرهای یخچالی

بازار حمل و نقل بار یخچالی رونق خواهد گرفت.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از منابع خبری معتبر (پورت تکنولوژی^۸ و مارین لینک^۹)، گزارش جدید موسسه مشاورین کشتیرانی ژوری در رابطه با بررسی و پیش‌بینی بازار حمل و نقل دریایی کانتینرهای یخچالی نشان می‌دهد که ناوگان شناورهای کانتینرهای یخچالی را حمل می‌کنند سالانه ۱۵ درصد رشد نموده و نرخ رشد آن‌ها تا سال ۲۰۱۸ به ۲۰ درصد نیز خواهد رسید.



گزارش ژوری حاکی از آن است که باتوجه به ظرفیت محدود ناوگان ویژه حمل بار یخچالی، هیچ راهی جز حمل بار با کشتی‌های کانتینربر یخچالی باقی نمی‌ماند (این روند باتوجه به رشد مداوم حجم بار یخچالی در حال تسریع است).

طراحی انبارهای کانتینری که حرکت با سرعت کامل را در آب‌های متلاطم اقیانوس اطلس و آرام امکان‌پذیر می‌سازد، روشی ابداع شد که بر اساس سرعت و تعادل کشتی و ارتفاع جهت امواج غالب استوار است.



این گزارش نشان می‌دهد که از دیگر فاکتورهای کلیدی مدیریت بار، ایجاد قفل‌های چرخشی مهار کانتینر^۱ است. اپراتورهایی که از قفل‌های چرخشی کاملاً اتوماتیک و مدرن استفاده می‌کنند، می‌توانند با حداقل مداخله متصدیان بارگیری و باراندازی، بار خود را روی عرشه کشتی ثابت نمایند. با استفاده از قفل‌های چرخشی و سکویهای مهار می‌توان بیش از ۱۰ ردیف کانتینر را با ایمنی کامل بر روی عرشه ثابت کرد.

این موسسه به تازگی مسوولیت رده‌بندی چهار شناور با ظرفیت ۲۰,۱۵۰ TEU را برای شرکت ژاپنی میتسوی او.اس.کا لاینر^۲ برعهده گرفته است. لازم به ذکر است که یارد کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ^۳ کار ساخت این شناورها را انجام می‌دهد. لویزر رجیستر دو شناور ۲۰,۰۵۰ TEU دیگر را نیز رده‌بندی می‌نماید که به سفارش شوای کیسن کایشا^۴ و برای اجاره بلندمدت به ام.او.ال^۵ در یارد کشتی‌سازی سایجو^۶ در کشتی‌سازی ایماباری^۷ (واقع در ژاپن) در حال ساخت

¹ Lashing twistlocks

² Mitsuni O.S.K.Lines

³ SAMSUNG Heavy Industries

⁴ Shoen Kisen Kaisha

⁵ MOL

⁶ Saijo

⁷ Imabari

⁸ Port technology

⁹ Marine Link

می‌نماید، به این ترتیب محموله تا رسیدن به مقصد تازه می‌ماند. همچنین در صورت لزوم می‌توان از این کانتینرها، برای گرمایش نیز استفاده کرد، برای مثال در هنگام حمل بارهای حساس به سرما در مسیر اقیانوس اطلس شمالی در فصل زمستان می‌توان از سیستم گرمایش این کانتینرها استفاده نمود.



در همین راستا، سی‌ترید^۱ که یک اپراتور تخصصی در زمینه حمل بار یخچالی است روی برنامه ساخت شناورهای کانتینری ویژه حمل بار یخچالی سرمایه‌گذاری کرده و با کاهش مدت زمان ترانزیت، انتخاب مسیرهای مستقیم و ارابه سرویس‌های کانتینری ویژه حمل بار یخچالی، خود را از سایر متصدیان حمل و نقل کانتینر متمایز نموده است.

شرکت هاپاگ-لوید که چهارمین ناوگان بزرگ حمل بار یخچالی جهان را در اختیار دارد نیز به‌منظور بهره‌برداری از بازار در حال رشد بارهای یخچالی در آمریکای جنوبی و آسیا، ۶ هزار کانتینر یخچالی مدرن و پیشرفته سفارش داد که در تاریخ فعالیت این شرکت بی‌سابقه بوده است.

رونق صنعت کروز در جزیره کیمن

ساخت پل هوایی به حفظ محیط زیست دریایی جزیره کیمن کمک خواهد کرد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مارین ساینس تکنولوژی](#)، گروه گرین تک^۲ قصد دارد تاسیسات پهلوگیری کروز جزیره کیمن^۳ را به‌روز رسانی کند. این برنامه شامل یک «پل هوایی»^۴ سازگار با محیط زیست است که به حفاظت از صخره‌های کارائیب کمک می‌کند.

پل هوایی کیمن نتیجه طرح جامع توسعه مجدد شهر جرج تاون^۵ است و شامل ایجاد یک بندر کروز و بندر باری می‌باشد که با محیط زیست دریایی سازگار بوده و به حفظ آن کمک می‌کند.



از کانتینرهای یخچالی برای حمل انواع بارهای حساس به گرما از جمله میوه، سبزیجات، دارو، گوشت و ماهی و ... استفاده می‌شود. در این کانتینرها، یک کامپیوتر با استفاده از یک سری حسگر، دمای داخل کانتینر را به‌طور مداوم کنترل می‌کند و آن را براساس برنامه‌ای از پیش تعیین شده تنظیم

² GreenTech

³ Cayman Island

⁴ SkyBridge

⁵ جرج تاون پایتخت کشور گویان است و لقب باغ شهر کارائیب نیز به آن داده می‌شود.

¹ Sea Trade

این پروژه شامل یک سیستم خورشیدی یکپارچه ۵ مگاواتی نیز است که موجب می‌شود ردپای کربن به صفر برسد. از این سیستم برای شارژ باتری‌های اضطراری آماده به کار استفاده خواهد شد و نیروی برق اضافی به شبکه برق ملی فروخته خواهد شد.



گاه‌گذشت سفر گانهیلد مرسک



سفر دریایی کشتی گانهیلد مرسک به تصویر کشیده شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [دیلی موشن](#)^۲، گاه‌گذشت سفر کشتی کانتینربر گانهیلد مرسک^۳ از بندر هو-چی مین^۴ به بندر نینگبو^۵ و مراحل بارگیری آن در بندر در یک فیلم ویدیویی به تصویر کشیده شده است.



لازم به ذکر است که خط کشتیرانی مرسک هم اکنون یکی از بهترین متصدیان حمل و نقل از لحاظ رعایت مسایل زیست‌محیطی است و میزان انتشار گاز گلخانه‌ای ناشی از حمل هر کانتینر را در حدود ۶۰ درصد کاهش داده است.

(برای مشاهده ویدیو [این‌جا](#) کلیک نمایید).



^۲ Daily Motion

^۳ Gunhilde Maersk

^۴ بندری واقع در ویتنام

^۵ بندری واقع در چین

در راستای این طرح یک سیستم ماشین کابلی ساخته خواهد شد که در هر ساعت بیش از ۲۰,۰۰۰ مسافر را در مسافتی کم‌تر از یک چهارم مایل جابه‌جا می‌کند. این سیستم شامل ۲ ترمینال، چهار خط، ۴۳ کابین در هر خط، ۱۵ مسافر به ازای هر کابین و سرعتی معادل ۵ متر در ثانیه خواهد بود که امکان ترانزیت سریع را فراهم نموده و مدت زمان انتظار مسافران را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد.



گروه گرین تک مدعی است که پل هوایی کیمن مانع از آسیب‌های زیست‌محیطی ناشی از لایروبی و مسایل مربوط به گل و لای خواهد شد و صخره‌ها را در مقابل چنین آسیب‌هایی محافظت خواهد کرد.

اما گزارش‌های رسانه‌های محلی حاکی از آن است که بعضی افراد این طرح‌ها را مورد پرسش قرار داده و خواستار مطالعات زیست‌محیطی بیشتر و کاهش آسیب‌های وارده به صخره‌های منطقه شده‌اند.

برطبق طرح پیشنهادی، برج‌های اصلی در خارج از خط صخره‌ها قرار خواهند گرفت و به هیچ‌گونه لایروبی نیاز نخواهد بود. یک واحد نظارت زیردریایی نیز در این سازه تعبیه خواهد شد که امکان مشاهده حیات دریایی را میسر می‌سازد. کوتاه‌اسکله‌های^۱ کروز نیز روی بستر ماسه‌ای و در خارج از محدوده زندگی صخره‌ها قرار خواهند گرفت و در بستر دریا ثابت می‌شوند.

^۱ Cruise Piers

حذف قوانین کابوتاژ استرالیا

قوانین کشتیرانی داخلی استرالیا اصلاح می‌شود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [نیوز فیبر](#)^۱، تونی ابوت^۲ - نخست وزیر استرالیا - در نظر دارد قوانین کابوتاژ ملی را لغو نماید و به همین دلیل امکان دارد بعضی از دریانوردان محلی بی‌کار شوند.



به موجب لایحه اصلاح قانون کشتیرانی، دولت استرالیا امیدوار است که بتواند خط ساحلی خود را به روی شناورهای تحت پرچم خارجی و شناورهایی که خدمه خارجی دارند باز نماید. ابوت خاطر نشان ساخت که **لغو قوانین کابوتاژ استرالیا موجب تقویت اقتصاد کشور خواهد شد، هرچند که ممکن است به ضرر دریانوردان محلی تمام شود.**

بنا به گزارش موسسه استرالیا^۳، در صورت تصویب قوانین جدید امکان دارد تعداد دریانوردان از ۱۱۷۷ نفر به کمتر از ۱۰۰ نفر کاهش یابد که به معنای بیش از ۹۰ درصد بیکاری در این بخش است. به موجب اصلاحات پیشنهاد شده، خدمه و کشتی‌های تحت پرچم خارجی مجاز خواهند بود به مدت بیش از نیمی از سال با پرداخت دستمزد بین‌المللی در مسیرهای کشتیرانی داخلی این کشور تردد کنند.

موسسه استرالیا اعلام نمود تنگه باس^۴ که به حمل بار غیرفله بین تاسمانی^۵ و ویکتوریا^۶ اختصاص دارد، در حال حاضر به‌طور صد درصد تحت بهره‌برداری خدمه استرالیایی قرار دارد. اما با اعمال قوانین جدید کابوتاژ، پیش‌بینی می‌شود که حدود ۶۵ درصد خدمه فعال در این مسیر خارجی و ۳۵ درصد مابقی استرالیایی خواهند بود.

علاوه بر این، قانون پیشنهادی به کشتی‌ها اجازه می‌دهد تقریباً در همه نقاط خط ساحلی لنگر ببندند. مکان‌هایی که شناورها اجازه لنگراندازی دارند عبارتند از مصب رودخانه‌ها، رودخانه‌ها، نهرها و کانال‌های قابل کشتیرانی، اسکله‌ها و کوتاه اسکله‌ها^۷.

گزارش‌ها حاکی از آن است که مقامات رسمی دولت به خط کشتیرانی نورث استار کروز^۸ پیشنهاد نموده‌اند که اگر می‌خواهد در صورت اجرایی شدن قوانین جدید، شناورهایش از دور رقابت خارج نشوند، آن‌ها را مجدداً در خارج از کشور ثبت نموده و خدمه خارجی استخدام کند.

در همین حال، شرکت حمل و نقل داخلی سی‌رود^۹ اعلام نموده است که اگر قوانین جدید کابوتاژ تصویب شود، درخصوص سرمایه‌گذاری ۱۰۰ میلیون دلاری خود روی دو شناور جدید باری تجدید نظر خواهد کرد.

وارن تراس^{۱۰}، وزیر توسعه اقتصادی و معاون نخست وزیر استرالیا از قوانین پیشنهادی به عنوان ابزاری برای حمایت از فعالیت‌های تجاری داخلی در مقابل گزینه‌های محدود کشتیرانی و هزینه‌های بالا دفاع نمود. دولت استرالیا پیش‌بینی می‌کند که تا سال ۲۰۳۰ حجم کشتیرانی این کشور در حدود ۸۰ درصد رشد خواهد کرد، اما مدعی است که در صورت عدم لغو

⁴ Bass Strait

⁵ Tasmania

⁶ Victoria

⁷ Pier

⁸ North Star Cruises

⁹ SeeRood

¹⁰ Warren Rttuss

¹ NewsFiber

² Tony Abbott

³ Australia Institute (AI)



نشان‌دهنده اهمیت تاسیس کانال جدید سوئز برای افزایش ظرفیت و پاسخ‌گویی به حجم عظیم تجارت جهانی است.»

با توسعه این کانال که در حال حاضر سریع‌ترین مسیر ارتباطی میان آسیا و اروپا است، مدت زمان ترانزیت از ۱۸ به ۱۱ ساعت کاهش یافته است. پروژه ارتقای کانال شامل ساخت یک کانال ۲۳ مایلی است که ترافیک دو طرفه را امکان‌پذیر ساخته و مدت زمان انتظار را کاهش می‌دهد. دولت مصر حدود ۸/۵ میلیارد دلار برای پروژه توسعه کانال سوئز هزینه کرده و انتظار دارد که این کانال به یک کانون تجاری بین‌المللی تبدیل شود. مصر به منظور تکمیل کانال و جذب سرمایه روی زیرساخت‌های جدید (همچون مگاپورت‌ها^۶ و تاسیسات ترمینال) نیز سرمایه‌گذاری کرده است.



در ادامه این گزارش، لازم به توضیح است که در سال ۲۰۱۴ بیش از ۱۷ هزار کشتی از کانال سوئز عبور کرد (حدود ۵۰ کشتی در روز). دولت مصر پیش‌بینی می‌کند که با توسعه کانال سوئز، میزان ترافیک تا سال ۲۰۲۳ به ۹۷ کشتی در روز (حدود ۳۴ هزار کشتی در سال) افزایش خواهد یافت. تا پیش از توسعه کانال جدید سوئز، این کشور در حدود ۵/۳ میلیارد دلار در سال از محل این کانال ۱۲۰ مایلی درآمد کسب می‌کرد و ۸ درصد از تجارت دریایی جهان از طریق آن جابه‌جا می‌شد.

قانون کابوتاژ، کشتیرانی ساحلی فقط ۱۵ درصد رشد خواهد نمود.

اتحادیه دریانوردی استرالیا^۱ در بیانیه‌ای اعلام نمود: «اعمال این تغییرات "سطح میدان بازی"^۲ ایجاد شده توسط حزب کارگری^۳ سابق را بی‌اثر خواهد ساخت، به این ترتیب شناورهای خارجی اجازه خواهند داشت در مسیرهای داخلی تردد نمایند اما باید تا زمانی که در آب‌های داخلی این کشور مشغول به فعالیت هستند برطبق تعرفه استرالیا دستمزد پرداخت کنند. این به نفع اقتصاد، محیط زیست و امنیت استرالیا است که از یک صنعت کشتیرانی با رونق و پرترقی برخوردار باشد.»



کانال سوئز به رکورد جدیدی دست یافت

با افتتاح فاز جدید کانال سوئز، ترافیک مسیر آسیا-اروپا افزایش یافت.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مریتایم اکسکیوتیو](#)^۴، با افتتاح فاز جدید کانال سوئز در تاریخ ۶ آگوست، به نظر می‌رسد پیش‌بینی‌های مصر در خصوص افزایش ترافیک این کانال تحقق یافته است. این کانال در تاریخ یکم سپتامبر با عبور ۷۰ کشتی با ظرفیت کلی ۴ میلیون تن، رکورد بیش‌ترین میزان عبور شناور در یک روز را ثبت نمود. در این رکورد، ۳۴ کشتی از طریق ورودی شمالی و ۳۶ کشتی از طریق ورودی جنوبی کانال عبور کرده‌اند.

محب مامیش^۵، رئیس هیات مدیره کانال سوئز در بیانیه‌ای اظهار داشت: «افزایش ترافیک کشتی‌ها در این کانال

¹ Maritime Union of Australia

² Level Playing Field

³ Labor Government

⁴ Bunker Ports News

⁵ Mohab Mamish

⁶ Mega Port





می‌دهد، در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۵، میزان ترافیک بار در کانال سوئز در حدود ۶۰ هزار TEU نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۲۰۱۴ افزایش یافته است و از این لحاظ حدود ۵۰ هزار TEU از کانال پاناما جلوتر است.

این گزارش در ادامه افزود فاز جدید کانال سوئز که با صرف هزینه ۸/۵ میلیاردی در آگوست ۲۰۱۵ افتتاح شده است، موجب افزایش قابل توجه حجم ترافیک در سال‌های آینده خواهد شد و همچنین پروژه لایروبی خط جدید این کانال از طریق پورت سعید نیز موجب تشدید این موضوع خواهد شد.

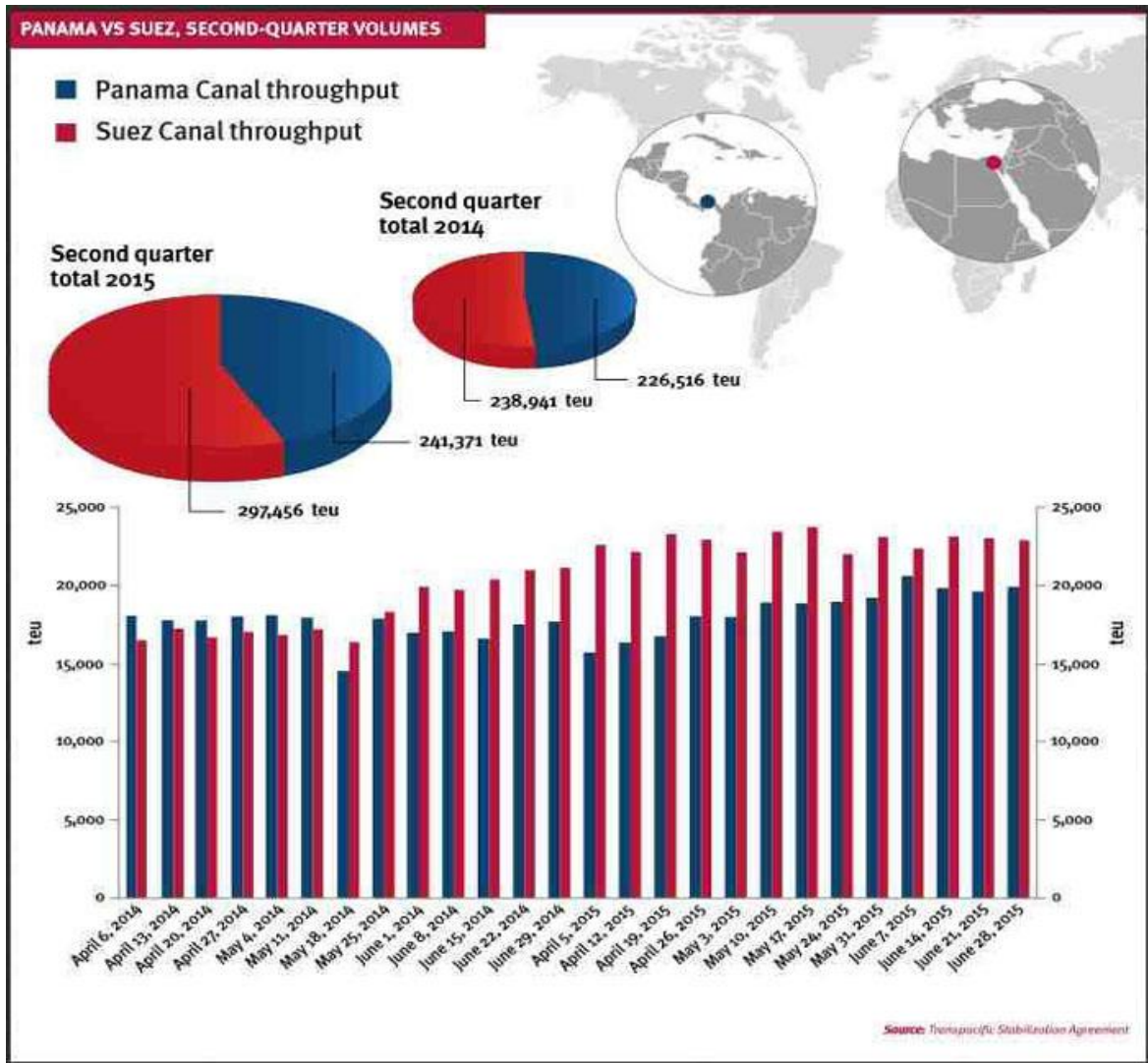
مقایسه توان عملیاتی کانال سوئز و پاناما در مسیر تجاری آسیا-آمریکا



رقابت میان کانال سوئز و پاناما بالا می‌گیرد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [بانکر پورتر نیوز](#)^۱، در اینفوگرافی که توسط انجمن تحقیق و توسعه توافق‌نامه تثبیت ترانس پاسفیک (TSA)^۲ منتشر گردیده، توان عملیاتی کانتینری کانال پاناما و سوئز در مسیر آسیا-آمریکا مقایسه شده است.

آمارهای منتشر شده از توافق‌نامه TSA نشان



¹ Bunker Port News

² Transpacific Stabilization Agreement (TSA)

از کانال پاناما ۱۱/۸۹ متر شد، اما مقامات کانال پاناما هشدار دادند که اگر خشکسالی ادامه یابد، محدودیت آبخور به ۱۱/۷۳ متر نیز کاهش خواهد یافت. در مارس ۱۹۹۸ نیز مقامات کانال پاناما به دلیل شرایط آب و هوایی خشک ناچار شدند اقدامات مشابهی انجام دهند.



کاهش آلودگی هوای ناشی از حمل و نقل دریایی

میزان انتشار گاز دی اکسید کربن حاصل از حمل و نقل دریایی کاهش یافته است.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [گرین پورت](#)^۵، از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۴ میزان انتشار گاز دی اکسید کربن (CO₂) حاصل از حمل یک کانتینر در مسافتی یک کیلومتری در حدود ۸/۴ درصد کاهش یافت.

گزارش سالانه کارگروه بار پاک^۶ که میزان انتشار گاز دی اکسید کربن حاصل از فعالیت ۳ هزار شناور در سراسر جهان را مورد بررسی قرار داده، نشان می‌دهد که از ۲۵ خط تجاری، ۲۱ خط شاهد کاهش میزان انتشار گاز CO₂ بوده‌اند. همچنین، این گزارش نشان می‌دهد که میان انتشار CO₂ حدود ۲۹ درصد نسبت به سال ۲۰۰۹ کاهش یافته است. یکی از دلایل بهبود وضعیت انتشار این گاز، تغییر مستمر در شرایط عملیاتی متصدیان حمل و نقل و تجارت جهانی است، البته افزایش کیفیت و بهره‌وری ناوگان حمل و نقل دریایی نیز موثر بوده است.

در سال ۲۰۱۴، حداقل میزان انتشار گاز CO₂ به خطوط تجاری مسیر آسیا-اروپای شمالی مربوط می‌شد. در سال ۲۰۱۴، پس از بررسی ۲۸۸۹ شناور، میزان انتشار گاز دی‌اکسید کربن حاصل از حمل یک کانتینر بیست فوتی در مسافتی یک

خشکسالی کانال پاناما را با مشکلاتی مواجه کرد

خشکسالی موجب کاهش عمق آبخور مجاز کشتی‌های عبوری از کانال پاناما شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [وال استریت ژورنال](#)^۱، مقامات کانال پاناما اعلام نموده‌اند که به دلیل وقوع پدیده آب و هوایی ال‌نینو^۲ از تاریخ ۸ سپتامبر آبخور کشتی‌های عبوری از کانال نباید بیش‌تر از ۱۱/۸۹ متر باشد. این موضوع می‌تواند ترافیک دریایی میان اقیانوس آرام و اطلس را در حدود ۲۰ درصد کاهش دهد.

مقامات مسوول این کانال اعلام نمودند که در صورتی که عمق کانال کم باقی بماند، محدودیت آبخور افزایش خواهد یافت. ماه‌های ژوئن و جولای خشک‌ترین دوره زمانی در ۱۰۲ سال گذشته بوده است و سطح آب دریاچه گاتان^۳ و آلهاجولوا^۴ که آب کانال را تامین می‌کنند، بسیار پایین آمده



گزارش‌ها حاکی از آن است که پیش از این کشتی‌هایی با آبخور ۱۲/۰۴ متر نیز می‌توانستند وارد کانال پاناما شوند. از تاریخ ۸ سپتامبر، آبخور مجاز برای کشتی‌های عبوری

¹ Wall Street Journal

² ال نینو یکی از چرخه‌های مشهور آب و هوایی جهان است و EL Nino: ناهنجاری‌های بزرگی نظیر خشکسالی، قحطی و غیره در سراسر جهان ایجاد می‌کند.

³ Gutan

⁴ Alhajuela

⁵ Green Port

⁶ Clean Cargo Working Group (CCWG)

تایید بار پاک^۴، ابزارهای مفید و کاربردی مختلفی را برای اندازه‌گیری، ارزیابی و گزارش‌دهی اثرات زیست‌محیطی حمل و نقل جهانی تهیه کرده است.

در پایان لازم به ذکر است که اعضای این کارگروه (از جمله CMA CGM، هاپاگ-لوید، K Lines، خط مرسک، خط MOL، خط MCC، خط NYK و غیره) حدود ۹۰ درصد از ظرفیت حمل و نقل جهانی را در اختیار دارند.



کاهش آلاینده‌های زیست محیطی ناشی از حمل و نقل دریایی در چین

حمل و نقل دریایی پاک در چین آغاز شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [گریک مارین نیوز](#)^۵، وزارت حمل و نقل چین دستورالعمل‌های جدیدی را منتشر کرده که به کاهش آلودگی دریایی ناشی از فعالیت‌های کشتی‌ها و بنادر منجر خواهد شد. دولت چین امیدوار است که تا سال ۲۰۲۰ میزان انتشار گاز سولفور و اکسیدهای گوگرد را در دلتای رودخانه پرل^۶، دلتای رودخانه یانگ تسه^۷ و پسرکانه خلیج بوهای^۸ به ترتیب در حدود ۶۵، ۲۰ و ۴۰ درصد کاهش دهد.



کیلومتری، مشخص شد. میزان انتشار CO₂ برای بار غیریخچالی برابر با ۳۷/۹ و برای محموله‌های یخچالی ۶۹/۶ گرم بود. این ارقام نشان‌دهنده کاهش میزان انتشار گاز دی اکسید کربن نسبت به سال ۲۰۱۲ است، چراکه در آن سال میزان انتشار CO₂ برای بار غیریخچالی ۴۷/۱ و برای محموله‌های یخچالی ۷۵/۹ گرم بود.



حداکثر میزان انتشار گاز دی اکسید کربن به اروپای مرکزی مربوط است. در این منطقه میزان انتشار CO₂ حاصل از حمل یک کانتینر بیست فوتی در مسافتی یک کیلومتری برای بار خشک ۸۴ و برای بار یخچالی ۱۳۰/۱ گرم بود. آمریکای مرکزی (کاراییب) نیز جزء مناطق بسیار آلوده ارزیابی شده است. در این منطقه میزان انتشار گاز دی اکسید کربن برای بارهای خشک و یخچالی به ترتیب ۸۰/۹ و ۱۲۳/۸ گرم بود. البته، گزارش کارگروه بار پاک نشان می‌دهد که میزان انتشار گاز دی اکسید کربن در این مسیرها نیز نسبت به سال ۲۰۱۲ کاهش یافته است. در سال ۲۰۱۲، میزان انتشار CO₂ برای بار خشک و یخچالی در اروپای مرکزی به ترتیب ۹۲/۲ و ۱۳۸/۱ گرم و در آمریکای مرکزی ۱۰۳/۴ و ۱۴۷/۲ گرم اعلام شده بود.

کارگروه بار پاک که در سال ۲۰۰۳ راه‌اندازی شد، از طریق بررسی عملکرد زیست محیطی^۱، ابزار محاسبه‌گر کربن چندوجهی^۲، کارت امتیاز کارگروه بار پاک^۳ و پروتکل بازمینی و

⁴ CCWG Verification Protocol

⁵ Greek Marine News

⁶ Pear River

⁷ Yangtze River

⁸ Bohai

¹ Environmental Performance Survey (EPS)

² Intermodal Carbon Calculator

³ CCWG Scorecard

فدرال درخواست نمود که تمهیدات ویژه جهت استفاده از گاز طبیعی مایع^۵ به‌عنوان سوخت جایگزین برای صنعت کشتیرانی را آماده کند.



پلت فرم سوخت LNG دریایی^۶، انجمن مالکان کشتی^۷، انجمن صنایع کشتی‌سازی و اقیانوسی^۸، انجمن اپراتورهای دریایی^۹ و انجمن اسقاط کشتی آلمان^{۱۰} در بیانیه‌ای مشترک سه راه حل جداگانه برای استفاده از سوخت LNG در حمل و نقل دریایی پیشنهاد نمود. این سه ابزار عبارتند از: یک نوآوری انگیزشی، یک برنامه کمک بودجه برای تجهیز کشتی‌ها به سیستم پیش‌رانش گازسوز و استانداردهای قانونی یکپارچه در بنادر.

گئورگ ارمن^{۱۱} - مدیرعامل پلت فرم سوخت LNG دریایی - خاطرنشان ساخت: «استفاده از سوخت LNG به صنعت حمل و نقل دریایی کمک می‌کند تا میزان انتشار گاز سولفور، ذرات معلق و اکسیدهای نیتروژن در مناطق و شهرهای ساحلی را به میزان قابل توجهی کاهش دهد. در عین حال، سوخت LNG با قوانین و مقررات مربوط به انتشار گازهای گلخانه‌ای (هم قوانین

پس از اجرای این دستورالعمل‌ها، حدود ۹۰ درصد از شناورهای که در بنادر چین پهلو می‌گیرند از برق ساحلی استفاده خواهند کرد و حدود ۵۰ درصد از ترمینال‌های کانتینری و کروز قادر به تامین نیروی برق ساحلی خواهند بود. علاوه بر این، چین در حال توسعه مناطق کنترل انتشار گاز گلخانه‌ای^۱ در بنادر مهم خود است. این کشور از لحاظ آلودگی هوا جز کشورهای بسیار آلوده رتبه‌بندی شده است و پژوهش جدید شورای دفاع از منابع طبیعی در آمریکا^۲ نشان می‌دهد که حدود ۶۷ درصد از آلاینده‌های سولفات در هنگ‌کنگ به فعالیت‌های دریایی مربوط می‌شود. لازم به ذکر است که از ۱۰ بندر کانتینری پرتراфик جهان، ۷ بندر در کشور چین واقع شده است. براساس این گزارش، میزان آلاینده‌های یک کشتی باری ساده می‌تواند با آلودگی حاصل از نیم میلیون کامیون تجاری که درجا کار می‌کنند، برابر باشد.

به دلیل مقررات و استانداردهای سخت‌گیرانه کنترل آلودگی در خارج از آسیا، کشور چین به تازگی به سوخت‌های پاک روی آورده است. از آغاز ماه ژانویه، کشتی‌هایی که در آمریکای شمالی، دریای کاراییب، دریای شمال انگلستان و دریای بالتیک پهلو می‌گیرند باید میزان انتشار گاز سولفور خود را از ۱۰ هزار به ۱۰۰۰ ذره در میلیون^۳ کاهش دهند و همچنین از سال ۲۰۱۶ هر شناوری که در آب‌های ساحلی آمریکای شمالی یا دریای کاراییب ایالات متحده تردد نماید باید میزان انتشار اکسید نیتروژن خود را ۷۵ درصد کاهش دهد.

استفاده از سوخت پاک در ناوگان دریایی آلمان

ناوگان دریایی آلمان به سوخت LNG مجهز می‌شود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ورلد مریٹایم نیوز](#)^۴، بخش دریانوردی آلمان از دولت

⁵ LNG

⁶ Maritime LNG Platform

⁷ German Ship-owners Association (VDR)

⁸ German Shipbuilding and Ocean Industries Association (VSM)

⁹ Association of German Seaport Operators (ZDS)

¹⁰ German Shipbrokers' Association (ZVDS)

¹¹ Georg Ehrmann

¹ Emission Control Areas (ECAS)

² Natural Resources Defense Council (NRDC)

³ Parts per Million (PPM)

⁴ World Maritime News

وی اظهار داشت: «برای برخورداری از یک طرح مناسب، دولت فدرال باید یک برنامه پژوهشی موفق برای راهاندازی فناوری‌های نوآورانه بندری تدارک ببیند».

هنوز در بخش‌های مختلف صنعت دریانوردی شکاف‌های گوناگونی برای استفاده از سوخت LNG وجود دارد (از ساخت کشتی، بهره‌برداری از آن‌ها و سوخت‌رسانی گرفته تا زیرساخت‌های بندری). یکی از آیت‌های کلیدی که باید بررسی شود، نحوه یکپارچه‌سازی استانداردهای خدمات‌رسانی به کشتی‌های گازسوز در اروپا و سایر نقاط جهان است.

الکساندر گایسلر^۴ - مدیرعامل انجمن اسقاط کشتی آلمان - گفت: «آلمان برای سرویس‌دهی به کشتی‌های گازسوز و تامین سوخت، برق و خدمات حمل و نقل برای آن‌ها، به استانداردهای یکپارچه نیاز دارد».

در حال اجرا و هم‌قوانینی که در آینده لازم‌الاجرا خواهند شد سازگار است».

ایجاد ائتلاف میان وزارت حمل و نقل و زیرساخت‌های دیجیتال^۱ و اداره هماهنگی امور دریایی دولت فدرال آلمان^۲، اولین گام در راستای استفاده از سوخت LNG در ناوگان دریایی این کشور بوده است. این ائتلاف اهمیت LNG برای برخورداری از مسیرهای حمل و نقل پاک‌تر و سازگاری آن با دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا برای استفاده از سوخت پاک در حمل و نقل را به رسمیت می‌شناسد.

البته، برای استفاده از سوخت LNG در حمل و نقل دریایی، مشکل هزینه نیز باید حل شود. هزینه کشتی‌های دوگانه‌سوز حدود ۲۵ درصد از کشتی‌های معمولی پیشی‌تر است، چرا که باید به موتورها، مخازن اضافی و خطوط سوخت مخصوص مجهز باشند.

رالف ناگل^۳ - مدیر اجرایی انجمن مالکان کشتی آلمان - خاطرنشان ساخت: «در صورتی که دولت فدرال یک طرح انگیزشی جامع برای ساخت و مقاوم‌سازی کشتی‌های گازسوز ارائه ندهد، نمی‌توان موانع موجود برای ورود این کشتی‌ها به بازار را از میان برداشت. در سراسر اروپا تا به امروز هیچ کشتی دوگانه‌سوزی بدون کمک مالی دولت راهاندازی نشده است. آلمان نیز به‌عنوان یک کشور پیشرو در حوزه حمل و نقل دریایی به دنبال راهی است که در این زمینه به ایفای نقش بپردازد».

این ایده مورد تایید مدیرعامل انجمن اپراتورهای دریایی آلمان - دانیال هونتسئوس - نیز قرار دارد. وی معتقد است که برای موفقیت در استفاده از LNG در صنعت کشتیرانی، بخش لجستیک دریایی به یک طرح یارانه مناسب نیاز دارد.

¹ German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure

² Maritime Coordinator of the Federal Government

³ Ralf Nagel

⁴ Alexander Geisler

«بخش تحلیلی»

تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر تحلیلی «ذینفعان اصلی ایران پساتحریم»

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. لطفاً دلایل خود را با ذکر مصادیق، آمار و ارقام بیان نمایید.»

تحلیل منتخب:

عبد الرحمن ایزدی

کارشناس دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی

مقدمه

ایران صادرات مجدد بود. ایران در سال ۲۰۱۳ بالغ بر ۱۲ درصد صادرات غیرنفتی امارات را به خود اختصاص داده بود و ۱۲ میلیارد دلار کالا از این کشور وارد کرد. اینک و براساس گزارشات آماری، شرکت‌های اماراتی همچنان بزرگ‌ترین ذینفعان لغو تحریم‌های ایران خواهند بود. صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرد با رفع تحریم‌ها علیه ایران ۱۳ میلیارد دلار بر حجم اقتصاد امارات افزوده خواهد شد و طی سه سال آینده تولید ناخالص داخلی این کشور ۱ درصد بیش‌تر رشد می‌کند. در ادامه به بررسی علل و عوامل بهره‌برداری شرکت‌های فعال در دبی در دوران تحریم کشورمان و شرایط مناسب ایجاد شده برای آن‌ها در دوران پساتحریم می‌پردازیم. برخی از این عوامل ناشی از جایگاه ممتاز این کشور در مبادلات تجاری منطقه می‌باشد و برخی نیز به شرایط حاکم بر کسب و کار شرکت‌های فعال در این کشور برمی‌گردد.

دبی یکی از شهرها و شیخ‌نشین‌های هفت‌گانه امارات متحده عربی است. این شهر در جنوب کشور ایران و در حاشیه خلیج فارس و در شبه جزیره عربستان واقع شده است. دبی بیش‌ترین جمعیت را در میان هفت شیخ‌نشین کشور امارات دارد و بعد از شهر ابوظبی بزرگ‌ترین شهر کشور امارات است. دبی به تنهایی حدود ۹۳ درصد صادرات کالای کشور امارات متحده عربی را به خود اختصاص داده است. نام تاریخی دبی «الوصل» می‌باشد که نمایان‌گر نقش تاریخی دبی به‌عنوان گذرگاهی برای بازرگانی آینده آسیا با اروپا و شرق آفریقا است. دبی که روزانه بیش از حدود چند هزار بشکه نفت تولید نمی‌کند، موفقیت خود را با تکیه بر بازرگانی به دست آورد و نفت تنها یک نقش حاشیه‌ای در موفقیت آن داشته است و با غیرنفتی کردن اقتصاد از طریق ساخت املاک، توسعه گردشگری و صادرات مجدد اقتصاد خود را متنوع کرده است.

در دوران تحریم کشور ما، بسیاری از کارشناسان معتقد بودند که کشور امارات و شرکت‌های مستقر در آن، از وضعیت تحریم ایران استفاده‌های شایانی برده‌اند. در طی سال‌های تحریم، ۹۵ درصد صادرات امارات متحده عربی به

سهولت انجام کسب و کار

طبق آماری که بانک جهانی برای چشم انداز سال ۲۰۱۵ اعلام کرده، رتبه انجام کسب و کار در امارات متحده عربی ۲۲ است؛ در حالی که رتبه انجام کسب و کار در ایران ۱۳۰ است. این شکاف بزرگ در سهولت انجام کسب و کار، برای صادرکنندگان، واردکنندگان و صنعتگران ایرانی، جاذبه بسیار زیادی داشته و باعث شده به تناسب شرایط حاکم نسبت به تغییر استراتژی کسب و کار خود اقدام نمایند. امارات متحده عربی بزرگ‌ترین شریک تجاری غیر نفتی ایران است و طبق آن چه که رییس اتاق بازرگانی دبی اعلام کرده، نزدیک به ۸۰ هزار شرکت و موسسه ایرانی در دبی ثبت شده اند که حداقل نیمی از آن‌ها فعال هستند. خرید ملک در دبی برای کسانی که اقامت این شهر را دارند، با وام‌های کم بهره مسکن انجام می‌شود و دولت محلی تلاش می‌کند که شرکت‌ها هرچه راحت‌تر و با تسهیلات ویژه دفاتر نمایندگی خارجی خود را راه اندازی کنند.

امکان استفاده از فضای بانکی کشور امارات

با بروز تحریم‌ها و قطع ارتباط سیستم بانکی ایران با سیستم بانکی بین‌المللی، تجار ایرانی ناچار به استفاده از فضای بانکی امارات برای انجام امور بانکی و مبادلات مالی می‌باشند. شرکت‌های بزرگ تولیدکننده دنیا، نمایندگان انحصاری خود را در حوزه خاورمیانه در امارات مستقر کردند و تجار و بازرگانان ایرانی که خواستار خرید کالا از تولیدکنندگان بزرگ دنیا هستند ناچاراً می‌بایست به نماینده شرکت‌های مذکور در خاورمیانه که عمدتاً در کشور امارات مستقر هستند مراجعه نمایند. شرکت‌های ایرانی ثبت شده در امارات، نیازهای داخلی کشور ما را از کشورهای تولیدکننده اصلی خریداری کرده و به امارات حمل می‌کنند و از این کشور به کشور ما صادر می‌نمایند.

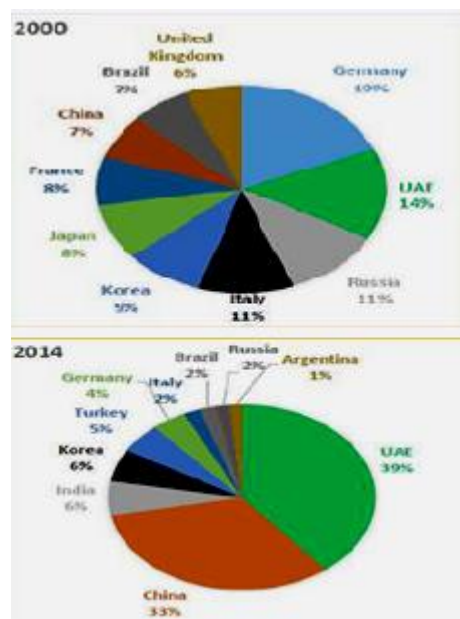
تبدیل شدن دبی به هاب منطقه

امارات پایگاه صادرات مجدد در منطقه خلیج فارس است. در واقع بیش‌تر صادرات امارات به ایران مربوط به کالاهای صادرات مجدد می‌باشد که از طریق بندر جبل‌علی

امکان انتقال کالاهای مشمول تحریم با توجه به حجم گسترده مبادلات تجاری

در شرایط تحریم، واردات بسیاری از کالاها به کشورمان از کشورهای واسطه به‌خصوص امارات متحده عربی صورت می‌گرفت و برای صادرات کالا از کشور نیز ابتدا به آن کشور حمل می‌گردد و از آنجا به بازار کشورهای هدف ارسال می‌شود. حجم گسترده بازرگانی و داد و ستد قانونی میان دبی و ایران، امکان انتقال کالاهای مشمول تحریم را راحت‌تر می‌کند و این خود عامل مهمی است که در شرایط تحریم فرصت مناسبی در اختیار این شرکت‌ها قرار می‌دهد تا در کنار انتقال قانونی کالا نسبت به انتقال کالاهای مشمول تحریم اقدام نمایند. همچنین با توجه به تحریم‌های بانکی، امکان مبادله کالا در قبال کالا باعث شده که شرکت‌های اماراتی از فرصت امکان خرید کالا در عوض صادرات (تهاتر) حداکثر بهره‌برداری را بنمایند. نمودار شماره ۱ سهم کشورهای مختلف و از جمله کشور امارات متحده عربی را در واردات کالا به کشورمان در سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۱۴ میلادی نشان می‌دهد که افزایش چشمگیر سهم کشور امارات متحده عربی در واردات کالا به کشور طی سال‌های تحریم بسیار قابل توجه می‌باشد.

نمودار شماره ۱: سهم کشورهای مختلف در واردات کالا به ایران طی سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۱۴



همه جانبه‌ای از برنامه‌های بازاریابی انجام داده است. در این بین دپارتمان‌های دولتی مختلفی در دبی برای بازاریابی و ترویج این شهر ایجاد شده است که برنامه‌ریزی‌ها و اجرای برنامه‌های منسجم به منظور ترویج بین‌المللی و اعلان فعالیت‌های تجاری، نمایشگاهی و گردشگری را انجام می‌دهند. این فعالیت‌ها شامل مشارکت در نمایشگاه‌های تجاری، نمایشگاه‌های محصولات، دیدارهای بازاریابی، همایش‌ها و کنفرانس‌ها، تبلیغات، پخش بروشورها، تبلیغ در رسانه‌ها و خدمات اطلاعاتی می‌شود. این دپارتمان‌ها نه تنها فعالیت‌های بازاریابی دفتر دبی را اداره می‌کنند، بلکه بر فعالیت‌های بازاریابی دفاتری که در سایر کشورها قرار دارند، نیز نظارت می‌کنند.

موقعیت جغرافیایی و نزدیکی دو کشور ایران و امارات

اگر به موقعیت جغرافیایی دبی در نقشه توجه کنید، متوجه فاصله برابر با اروپا، آسیای شرقی و استرالیا می‌شوید. اهمیت این بازارهای سه‌گانه در این است که کشورهای ثروتمند و مرفهی را در خود جای داده‌اند و این موجب جذب تعداد زیادی از گردشگران و فعالان صنعت کسب و کار می‌شود. از طرفی می‌توان به جرات ادعا کرد این سه بازار به دلیل دارا بودن جمعیت فراوان و وضعیت مالی خوب از مهم‌ترین بازارهای گردشگری جهان محسوب می‌شوند. نزدیکی دو کشور ایران و امارات متحده عربی، همزمانی ساعت و آسانی نقل و انتقال پول بین دو طرف عامل مهمی در گسترش مبادلات تجاری ایران با کشور امارات متحده عربی با توجه به قرار گرفتن در آن در کانون تجارت منطقه و شرایط حاکم بر کسب و کار شرکت‌های فعال در آن جا شده است.

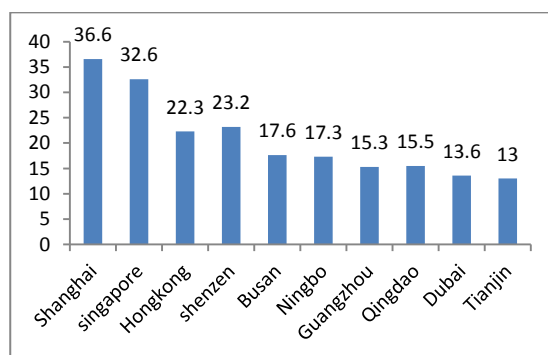
تنوع اقتصادی و تنوع صنعتی شرکت‌های فعال در کشور امارات

هرکدام از هفت امیرنشین کشور امارات متحده عربی به بخشی از ارتباطات اقتصادی می‌پردازند که برای آن تعریف و تجهیز شده‌اند و بر همان اساس هم توسعه پیدا کرده‌اند. ابوظبی کاملاً نفتی و دبی کاملاً تجاری است. شارجه کارگاهی می‌باشد

انجام می‌شود. حتی در برخی موارد اسناد کالاهایی که مستقیم از بنادر ایران به بنادر چین حمل می‌شوند در دبی معامله می‌شود. دبی نهمین بندر کانتینری دنیا در سال ۲۰۱۳ میلادی بوده است. نمودار شماره ۲ عملکرد ده بندر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۳ و نمودار شماره ۳ سهم هریک از بنادر منطقه خلیج فارس را از عملکرد مذکور در همان سال نشان می‌دهد.

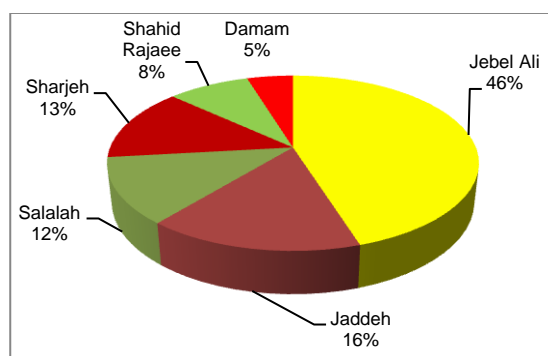
نمودار شماره ۲: عملکرد کانتینری ده بندر اول دنیا در سال

۲۰۱۳ (به میلیون TEU)



نمودار شماره ۳: سهم بنادر منطقه از تجارت کانتینری خلیج

فارس در سال ۲۰۱۳



نحوه ترویج و بازاریابی

یکی از عوامل موفقیت در بازارهای خارجی، نحوه ترویج و بازاریابی و آگاهی‌رسانی به سایر کشورها در زمینه فرصت‌های موجود در دبی به عنوان یک مقصد گردشگری عمده، یک مرکز تجاری و یک مقصد نمایشگاهی و کنفرانسی است. دبی از این نظر بسیار موفق عمل کرده و دولت حمایت

ارایه محیطی باز با مالیات کم برای سرمایه‌گذاران خارجی، بازاریابی جهانی و تاکید مستمر بر سرمایه‌گذاری، ضریب موفقیت آن را در عبور از بحران‌های مالی جهانی و منطقه‌ای افزایش داده است. چنین شرایطی در کنار سطح بالای شفافیت و قوانین منسجم و سهولت سرمایه‌گذاری، دبی را به پناهگاهی امن در شرایط پرآشوب نسبت به دیگر بازارهای منطقه تبدیل نموده است. کمترین بی‌ثباتی و بحران در هریک از بازارهای منطقه اطراف منجر به هجوم سرمایه‌گذاران به این شهر می‌گردد و با توجه به حجم گسترده مبادلات تجاری ایران با امارات و فراهم بودن شرایط صادرات مجدد کالا، از فضای موجود جهت مبادله کالاهای مضمحل تحریم استفاده می‌گردد. در شرایط عادی و دوران پساتحریم نیز با توجه به قرار گرفتن دبی در کانون بازرگانی منطقه، داد و ستد تجاری به‌خصوص صادرات کشور ما به کشور امارات توسعه می‌یابد و در نهایت به رشد اقتصادی آن کشور منتهی می‌گردد.

و فجیره پمپ بنزین خلیج فارس محسوب می‌شود و همه کشتی‌هایی که می‌خواهند سوخت بگیرند به آنجا می‌روند. عجمان نیز منطقه آزاد است. از آنجائی که امارات عربی متحده در صدد کاهش وابستگی اقتصادی به صنعت نفت می‌باشد، ایجاد تنوع در صنایع را نیز سرلوحه کار خود قرار داده است. در حال حاضر صنایعی مختلفی مثل ساخت و ساز املاک و مستغلات، حمل و نقل، بانکداری، آلومینیوم، سرمایه‌یک، داروسازی، صنایع غذایی، شیمیایی، لاستیک و پلاستیک، مواد معدنی، فلزات، تجهیزات الکترونیکی نقشی جدی در صنعت این کشورها ایفا می‌کنند.

نتیجه گیری

شناسایی به‌موقع فرصت‌ها و سرمایه‌گذاری کلان در کنار موقعیت ویژه جغرافیایی، دبی را به کانون تجارت منطقه تبدیل کرده است. طی سالیان گذشته اقتصاد این شهر هم به لحاظ افقی و هم به لحاظ عمودی رشد چشمگیری داشته است.

منابع و ماخذها

- <http://www.donya-e-eqtasad.com>
- <http://www.ireconomy.ir>
- <http://www.taraznews.com>
- <http://www.dzbook.ir>
- <http://www.iremcc.ir>
- <http://www.shahrkhabar.ir>
- <http://www.tccim.ir>

«بخش آموزش»

مقاله منتخب: «تحلیلی بر آخرین وضعیت دزدی دریایی در جهان»

نگارنده: بهزاد الصفی، کارشناس ارشد حمل و نقل و مدیریت دریایی در بندر شهیدرجایی

مقدمه:

از زمان‌های قدیم دزدی دریایی در آب‌های جهان وجود داشته و کشتی‌ها مورد تاخت و تاز دزدان دریایی بی‌رحم قرار می‌گرفتند. در زمان‌های گذشته در فیلم‌های سینمایی و کارتن‌های تلویزیونی دزدان دریایی را با یک چشم آسیب‌دیده بسته و با ظاهری عجیب که حاکی از ذات پلید آن‌ها می‌باشد شناخته‌ایم و هنوز این نقش در ذهن همه ما نقش بسته است. مهم‌ترین مرکز دزدی دریایی از زمان‌های قدیم تاکنون تنگه مالاکا^۱ در حوالی کشورهای سنگاپور و اندونزی بوده که مهم‌ترین مرکز تردد کشتی‌ها می‌باشد. همچنین کشور اندونزی بعلت دارا بودن جزایر بسیار زیاد محل فعالیت و اختفای دزدان دریایی می‌باشد. به‌طور کلی کشورهای جنوب شرقی آسیا دارای جزایر زیادی می‌باشند که به‌عنوان نمونه می‌توان به فیلیپین اشاره نمود که دارای ۷۱۰۰ جزیره می‌باشد. چندسالی است که دزدی دریایی در سومالی زبازد جهانیان شده که با خشونت زیاد کشتی‌ها را به اسارت برده و از هرکدام آن‌ها مبلغی بین ۲۰ الی ۳۰ هزار دلار باج طلب می‌نمایند، هرچند که برای آزادسازی سوپر نفتکش عربستانی با ۲ میلیون بشکه نفت خام دزدان دریایی مبلغ ۲ میلیون دلار طلب کرده بودند. بر اساس گزارش سازمان کنفرانس و توسعه تجارت سازمان ملل (UNCTAD) طی سال‌های ۱۹۸۴ تا ۲۰۱۰ تعداد ۵۷۱۶ مورد حمله به کشتی‌ها گزارش شده است. مطالعه موردی انجام شده نشان‌گر این نکته می‌باشد که دزدی دریایی سالیانه هزینه‌ای بین ۷ الی ۱۲ میلیارد دلار بر صنعت حمل و نقل دریایی و بندری جهان خسارت وارد ساخته است که عبارتند از

پرداخت باج به دزدان دریایی، خسارت به کشتی و کالای آن، افزایش هزینه بیمه کشتی، تغییرمسیر کشتی‌ها، بکارگیری نیروی نظامی و اسکورت کشتی‌ها، هزینه توقف کشتی طی مدت اسارت، هزینه نصب تجهیزات امنیتی کشتی‌ها، هزینه بازداشت دزدان دریایی و تشکیل دادگاه و زندانی نمودن آن‌ها و غیره.

طی چند سال اخیر ناوگان نیروی دریایی کشورهای مختلفی با حضور و گشت زنی در آب‌های سواحل سومالی سعی در غلبه بر این بحران بزرگ را داشته‌اند و حضور قدرتمند ناوگان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران را نیز در آنجا شاهد هستیم.

بر اساس گزارش مرکز مبارزه با دزدی دریایی طی نیمه اول سال ۲۰۱۵ به طور متوسط هر ۲ هفته، یک حمله به کشتی‌های نفت‌کش کوچک در منطقه جنوب شرقی آسیا اتفاق افتاده است. برپایه همین گزارش طی دومین فصل سال ۲۰۱۵، در آب‌های جنوب شرقی آسیا تعداد ۵ فروند کشتی مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته‌اند. همچنین طی ۷ ماه اول سال ۲۰۱۵ تعداد ۱۳ فروند کشتی در آب‌های جنوب شرقی آسیا مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته‌اند. این مرکز گزارش داده است که طی نیمه اول سال ۲۰۱۵ تعداد ۱۳۴ مورد حمله به کشتی‌ها توسط دزدان دریایی در جهان اتفاق افتاده که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۴ تعداد ۱۱۶ مورد بیش‌تر می‌باشد. طی ۷ ماهه اول سال ۲۰۱۵ دزدان دریایی در جهان موفق به ورود به عرشه ۱۰۶ فروند کشتی شده، ۱۳ فروند را به سرقت برده، ۲۵۰ ملوان را اسیر کرده، ۱۰ نفر را ربوده، ۱ نفر را مجروح و ۱ نفر را نیز کشته‌اند.

مدیرمرکز هماهنگی مبارزه با دزدی دریایی اعتقاد دارد که راهکار غلبه بر این معضل جهانی «اطلاع‌رسانی و همکاری تنگاتنگ کشورهای ساحلی با یکدیگر و نیز شناسایی به موقع شناورهای مشکوک که در حال نزدیک شدن به کشتی می‌باشند» است.



اقدامات کشتی‌ها برای جلوگیری از حمله دزدان دریایی:

- تدوین و ابلاغ دستورالعمل‌های لازم به کاپیتان کشتی توسط شرکت‌های کشتیرانی
- فاصله گرفتن از نقاط خطر
- حرکت با آخرین سرعت در آب‌های کشور سومالی و خلیج عدن
- ارتباط مداوم با مرکز هماهنگی ضد دزدی دریایی در هنگام عبور از مکان‌های خطرناک
- هماهنگی با نیروهای نظامی منطقه جهت اسکورت کشتی‌ها
- دیده‌بانی کامل در نقاط خطر
- استفاده از سیم خاردار به دور عرشه کشتی
- کنترل دقیق بر کاربرد موتور کشتی در هنگام عبور از نقاط خطرناک
- تعیین طول و عرض جغرافیایی منطقه عبور ممنوع برای کشتی‌ها از سوی شرکت‌های کشتیرانی
- مجهز نمودن پرسنل کشتی به جلیقه ضدگلوله

- به‌کارگیری آب فشار قوی در هنگام دفع حمله
- مجهز نمودن کشتی‌ها به دوربین‌های مادون قرمز دید در شب
- به حداقل رساندن نور کشتی در شب

لازم به یادآوری است که مرکز مبارزه با دزدی دریایی در کوالامپور (پایتخت مالزی) به‌صورت ۲۴ ساعته آماده دریافت گزارش‌های مربوطه به دزدی دریایی از سوی شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کشتی‌ها می‌باشد. این مرکز از شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کشتی‌ها درخواست نموده که هرگونه حادثه دزدی دریایی را گزارش نمایند و در این راستا سایت اینترنتی www.icc.ccs.org را راه‌اندازی کرده است.

منابع و ماخذ:

- سایت اینترنتی مارین این سایت به نشانی www.marineinsight.com با مقاله ای تحت عنوان
 Maritime policy report reveals continued SE Asian attacks against small tankers



Masir

Vol 2, No 8(2015)

ISSN 2423-348X



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