



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 ۱۲ - سال دوم - دی ۱۳۹۴ - ISSN 2423-348X



نشریه مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



خبر تحلیلی این شماره: «نقش پروژه جاده ابریشم در احیای اقتصاد جهان»



آپارات



SID



اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

Historical Documents of Iranian Ports and Maritime



سکه دوره هخامنشی - دوره داریوش اول

Achaemenid coins - First Darius

The place of coinage: the port of Sidon (Iran)

محل ضرب سکه: بندر صیدا (ایران)

The date of coinage: 522 century BC

تاریخ ضرب سکه: قرن ۵۲۲ پیش از میلاد

Preserving in the Museum of Bank Sepah (Iran)

محل نگهداری: موزه بانک سپه (ایران)



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، سعید خرم، مائده واحدی و منصوره نعیمی

مترجم: نازنین ساغری

ویراستار ادبی: مائده واحدی

ویراستار فنی: سعید خرم

تدوین و گردآوری: محمدعلی حسن‌زاده و نازنین ساغری

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>

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/in/masir-pmo-281452111>

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

مسیر در تلگرام: https://telegram.me/Masir_pmo

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



فهرست مطالب

| | |
|----|--|
| ۲ | «بخش خبری»..... |
| ۲ | خبر تحلیلی: «نقش پروژه جاده ابریشم در احیای اقتصاد جهان»..... |
| ۴ | راه‌اندازی اولین بارج تامین سوخت ال.ان.جی در آمریکای شمالی..... |
| ۴ | پایان موفقیت آمیز پروژه طرح جامع ال.ان.جی راین..... |
| ۶ | اینفوگرافیک: چالش‌های کشتی‌های عظیم و اتحادهای بزرگ..... |
| ۷ | انتشار نسخه جدید پایگاه داده‌ای آیمو- وگا..... |
| ۸ | اینفوگرافیک: پنجاه سال با کشتی‌های کانتینر..... |
| ۹ | اهمیت ترمینال کانتینری دریایی برای مانسا..... |
| ۹ | طرح‌های شرکت ادیانی برای رشد و ترقی هند..... |
| ۱۰ | خرید نفتکش‌های دست دوم توسط شرکت ملی کشتیرانی عربستان..... |
| ۱۱ | جنگال برای اجرای قوانین و مقررات رقابتی در هنگ کنگ..... |
| ۱۱ | گدانسک در تدارک ساخت مگاپورت در بالتیک..... |
| ۱۲ | نمایی از کشتی کانتینر بنجامین فرانکلین..... |
| ۱۳ | پیوستن مرسک به اتحاد جهانی تسهیل تجارت..... |
| ۱۴ | سرانجام پروژه توسعه کانال پاناما..... |
| ۱۴ | تاسیس صندوق سرمایه‌گذاری کشتیرانی در کره جنوبی..... |
| ۱۵ | اجاره زمین به چین برای پروژه توسعه بندر گوادر..... |
| ۱۶ | دستاوردی جدید در ترمینال کانتینری خورفکان..... |
| ۱۷ | مصر در تکاپوی توسعه بندر..... |
| ۱۸ | توسعه شبکه ترمینال‌های شرکت ای پی ام ترمینالز..... |
| ۱۸ | مشارکت مرسک در طرح جامع مبارزه با فساد..... |
| ۱۹ | بازگشت MSC به ایران..... |
| ۲۰ | تفاهم‌نامه ساخت کشتی میان روسیه و ایران..... |
| ۲۱ | استفاده از پلت‌فرم‌های شناور جایگزینی برای احیای زمین..... |
| ۲۲ | فیلم زیرساخت‌های حمل و نقل چندوجهی در بندر شهید رجایی..... |
| ۲۲ | افتتاح بندر بزرگ المرفه در ابوظبی..... |
| ۲۳ | کسب مالکیت NOL توسط CMA CGM..... |
| ۲۴ | اعلام فهرست ۱۰۰ اپراتور برتر آلفالانتر..... |
| ۲۷ | «بخش تحلیلی»..... |
| ۲۷ | تحلیل‌های منتخب درخصوص خبر: «جذب سرمایه‌گذارهای جدید به بازار کانتینری ترکیه»..... |

«بخش خبری»

خبر تحلیلی: «نقش پروژه جاده ابریشم در احیای

اقتصاد جهان»

در سال ۲۰۱۵، چین فعالیت خود در بنادر قبرس و اروپا آغاز کرد و با مالزی به عنوان بخشی از راه کار ابتکاری «یک کمربند، یک جاده» وارد معامله شد.

بندر روتردام نیز به عنوان بخشی از این طرح، قراردادی را برای همکاری در پروژه جاده ابریشم امضا نمود.

در نتیجه، مرسک به همکاری با شرکت های چینی علاقه نشان داد. تام اسمیت در این رابطه خاطرنشان ساخت: «ما برای همکاری و شراکت با شرکت های چینی در پروژه های زیرساختی جدید بسیار مشتاقیم».

وی افزود: «پروژه یک کمربند- یک جاده تنها طرح بزرگی است که رهبران سیاسی سعی دارند برای افزایش تقاضای آن کاری انجام دهند».

سال ۲۰۱۵ با توجه به بحران اقتصادی چین و انفجارهای بندر تیانجین برای این کشور سال سختی بود. اما با وجود سال سختی که گذشت، هیچ یک از اهداف چین با شکست مواجه نشدند و ادغام اخیر COSCO و CSCL می تواند موجب رشد و توسعه یکی از مسیرهای کشتیرانی تجاری قطبی شود.



به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت تکنولوژی^۱، چین به عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان بخش دریانوردی را هدف قرار داده و آن را کلید رشد و ترقی و دستیابی به روابط اقتصادی بین المللی بهتر و موثرتر می داند.

تیم اسمیت^۲ - رئیس مرسک چاینا^۳ - معتقد است که استراتژی چین که تحت عنوان «یک کمربند، یک جاده»^۴ یا «جاده ابریشم دریایی»^۵ شناخته می شود می تواند عامل کلیدی تحریک تجارت جهانی و رشد تقاضا باشد.

هدف از راه کار ابتکاری «یک کمربند، یک جاده» احیای حلقه ها و مسیرهای تجاری تاریخی میان چین و همسایه های آسیایی آن و پیوند دادن این مسیرها به شبکه جهانی از طریق افزودن کشورهای آفریقایی و اروپایی است.

¹ Port Technology

² Tim Smith

³ Maersk China

⁴ One Belt, One Road

⁵ Maritime Silk Road



پرسش: «در تحقق اهداف پروژه جاده ابریشم چه نقشی را برای بنادر ایران پیش‌بینی می‌نمایید. تحلیل خود را مبتنی بر آمار و ارقام تجاری و حمل و نقلی ارائه فرمایید.»

تقدیر شود

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۴/۱۱/۲۰ دیدگاه‌های خود در مورد مساله فوق را حداقل در ۱۰۰۰ و حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه 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 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 رسم‌الخط 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.

راهاندازی اولین بارج تامین سوخت ال.ان.جی در آمریکای شمالی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پروفشنال مارینر^۱، شرکت مسئولیت محدود کلین مارین انرژی^۲ اعلام نموده است اولین بارج تامین سوخت ال.ان.جی^۳ آمریکای شمالی در ماه فوریه ۲۰۱۶ راهاندازی خواهد شد.

این بارج در سه ماهه سوم سال ۲۰۱۶ به شهر جکسونویل (ایالت فلوریدا)^۴ تحویل داده خواهد شد. این بارج به کشتی‌های کانتینربر جدید کلاس مارلین^۵ ساخت شرکت توت^۶ و سایر شناورهای گازسوز فعال در داخل یا اطراف بندر جکسونویل خدمات‌رسانی می‌کند.

شرکت کلین مارین انرژی و وس‌پاک مید استریم^۷ با یکدیگر شریک شده و به همراه پیووتال ال.ان.جی^۸ مالکیت و بهره‌برداری از جکس ال.ان.جی^۹ که یک واحد کوچک فرآورش و مایع‌سازی ال.ان.جی^{۱۰} در بندر جکسونویل است را بر عهده خواهند داشت.

این تاسیسات در سه ماهه اول سال ۲۰۱۷ راهاندازی خواهد شد و به نقاط مختلف در بالا و پایین سواحل فلوریدا و جورجیا خدمات‌رسانی خواهد کرد. ساخت بدنه ۲۲۰۰ متر مکعبی بارج مذکور در مرحله نهایی است و بلاستینگ^{۱۱} و رنگ‌آمیزی آن در هفته‌های آینده آغاز خواهد شد. این بارج به شش واحد کرایوکولر^{۱۲} مدل DH Industries StirLNG-4 مجهز است و می‌تواند معادل ۱۲۵٪ از ظرفیت خود بویل-آف گاز^{۱۳} حمل کند. همچنین، این بارج به سیستم‌های دیگری نیز مجهز است که می‌توانند گاز ال.ان.جی را در سردترین دمای ممکن به کاربر نهایی تحویل دهند.

پایان موفقیت آمیز پروژه طرح جامع ال.ان.جی راین

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت استراتژی^{۱۴}، طرح جامع ال.ان.جی^{۱۵} برای راین/میوز-ماین-دانوب^{۱۶} با موفقیت به پایان رسید. این طرح جامع به اجرای موفقیت آمیزتر زیرساخت‌های ال.ان.جی در بخش حمل و نقل آبی داخلی کمک خواهد کرد.

این پروژه ۳ ساله در مجموع ۳۴ میلیون یورو هزینه داشت که ۱۷ میلیون از آن توسط اتحادیه اروپا از محل برنامه تن-تی^{۱۷} تامین شد. برنامه اختتامیه این پروژه در مورخ ۱۴ تا ۱۶ دسامبر ۲۰۱۵ با حضور ۳۰۰ تن از ذی‌نفعان بخش ال.ان.جی برگزار شد. در این مراسم آخرین تحولات در زمینه ایمنی،

¹¹ Blasting: پرتاب ساینده‌ها یا بلاستینگ به عملیاتی گفته می‌شود که طی آن یک جریان از مواد ساینده تحت فشار زیاد به سطح ناهموار برخورد کرده و آن سطح را صاف می‌کند، زبر می‌کند، شکل می‌دهد، و یا آلودگی را از آن سطح پاک می‌کند. یک مایع تحت فشار، هوا و یا قرار دادن شیء در دستگاه گریز از مرکز به عنوان شتاب‌دهنده مواد ساینده استفاده می‌شوند.

¹² Cryocooler: نوعی سرمازا است

¹³ Boil-Off Gas: گاز مایع در سیستم بویل-آف به بخار تبدیل شده و سپس بوسیله سرماساز متراکم و مجدداً به مایع تبدیل می‌شود.

¹⁴ Port Strategy

¹⁵ LNG: گاز طبیعی مایع

¹⁶ Rhine/Meuse, Main, Danube: نام چندین رودخانه در اروپا

(رود راین، رود میوز، رود ماین و رود دانوب)

¹⁷ Ten-T Programme

¹ Professional Mariner

² Clean Marine Energy LLC (CME)

³ LNG

⁴ Jacksonville (Florida)

⁵ Marlin Class Container Vessels

⁶ TOTE Inc: شرکتی است که در زمینه‌های کشتی‌سازی، کشتیرانی و غیره فعالیت دارد.

⁷ WesPac Midstream LLC (WesPac)

⁸ Pivotal LNG

⁹ JAX LNG

¹⁰ liquefaction

شدند (برای مثال، پروژه ری، ال.ان.جی^{۱۰} که شرکت شل^{۱۱}، بندر لوبک^{۱۲}، گروه اس.تی.سی و بندر روتردام در آن دخالت دارند).

تامین بودجه پروژه طرح جامع ال.ان.جی در مجموع توسط ۳۳ شریک بودجه‌ای از ۱۲ کشور عضو اتحادیه اروپا و یک شریک دیگر از سوئیس انجام شد. این شرکت با همکاری یکدیگر به تحقق اولین شریان ال.ان.جی در اروپا کمک نموده و نقشه راه آینده را فراهم نمودند. این همکاری به تحویل ۶۰ واحد اصلی منجر شد. یکی از این واحدها اولین ترمینال ال.ان.جی در دانوب است که توسط شرکت بولمارکت دی.ام^{۱۳} در روسه^{۱۴} (واقع در بلغارستان) احداث شده است و بخشی از فعالیت‌های پروژه طرح جامع ال.ان.جی محسوب می‌شود. در راستای این پروژه، بندر آنتورپ نیز پیش‌نویس یک طرح فنی را آماده نموده که به ساخت و ساز و اخذ مجوزهای زیست‌محیطی لازم و برگزاری مناقصه واگذاری امتیاز انحصاری ساخت و بهره‌برداری از یک ایستگاه اختصاصی تامین سوخت ال.ان.جی منجر خواهد شد.

پیش‌بینی می‌شود این ایستگاه جدید تامین سوخت شناورها در ژانویه ۲۰۱۹ به بهره‌برداری برسد. اقداماتی نیز در زمینه تدارک زیرساخت‌های لازم برای تامین سوخت ال.ان.جی در گالاتی^{۱۵} و کونستانتا^{۱۶} (واقع در رومانی) و کمارنو^{۱۷} (واقع در اسلواکی) انجام شده است. با وجود این موفقیت‌ها، حقیقت این است که همه کشورهای اروپایی در معرفی ال.ان.جی به یک اندازه موفق نبوده‌اند. در ضمن این کشورها در همه بخش‌ها نیز موفقیت نداشته‌اند. این برنامه اختتامیه نشان داد صنعت کشتیرانی بسیار کند حرکت می‌کند و هنوز موانع بسیاری وجود دارد که برای پذیرش گسترده سوخت ال.ان.جی باید از میان برداشته شوند.

واکنش‌های اضطراری، طراحی کشتی، سوخت‌رسانی و تامین سوخت مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

در این رویداد امکان سیاحت در بندر و بازدید از ترمینال دروازه‌ای و تاسیسات آموزشی برای واکنش اضطراری به وقایع مربوط به ال.ان.جی برای مهمانان مهیا بود. علاوه بر این، گروه اس.تی.سی^۱ نیز امکانات آموزشی و امکان آموزش الکترونیکی را برای کارکنان بخش کشتیرانی و راننده کامیون‌هایی که با ال.ان.جی سر و کار دارند، فراهم نموده است.



در این برنامه از دو شناور ال.ان.جی سوز نیز رونمایی شد. این دو شناور عبارتند از کشتی کانتینربر مجهز به ال.ان.جی گروه دنسر^۲ به نام «آیگر-نوردوند»^۳ و نفت‌کش تیپ C صد در صد ال.ان.جی سوز شرکت دیمین^۴ که «اکولینر»^۵ نام دارد. در بارانداز نیز شرکت‌های اسکانیا و ایویکو کامیون‌های خود را به نمایش گذاشتند و شرکت تی.ان.او^۶ نیز مخزن ال.ان.جی جدید خود که به مدت ۲ ساعت تحت تست آتش قرار داشت را رونمایی نمود. همچنین، اولین شناور ال.ان.جی سوز اروپایی به نام «آرگونون»^۷ متعلق به شرکت دین شیبینگ^۸ در سن‌هاون^۹ به نمایش گذاشته شد. در پایان برنامه اختتامیه یک شمای کلی از نتایج پروژه ارایه شد و پروژه‌های جدید ال.ان.جی نیز اعلام

گروه اس.تی.سی یک موسسه آموزشی و تحقیقاتی در STC Group^۱ زمینه کشتیرانی، حمل و نقل و صنایع دریایی است. این موسسه به برگزاری دوره‌های آموزشی پیشرفته برای متخصصان و افراد حرفه‌ای نیز می‌پردازد. دفتر اصلی این موسسه در روتردام واقع شده است، اما فعالیت آن در سطح بین‌المللی است.

^۲ Danser Group

^۳ Eiger-Nordwand

^۴ Damen

^۵ EcoLiner

^۶ TNO

^۷ Argonon

^۸ Deen Shipping

^۹ Seinehaven: بندری در شرق روتردام (هلند)

^{۱۰} ReaLNG

^{۱۱} Shell

^{۱۲} Lubek

^{۱۳} Bulmarket DM Ltd

^{۱۴} Ruse

^{۱۵} Galati

^{۱۶} Constanta

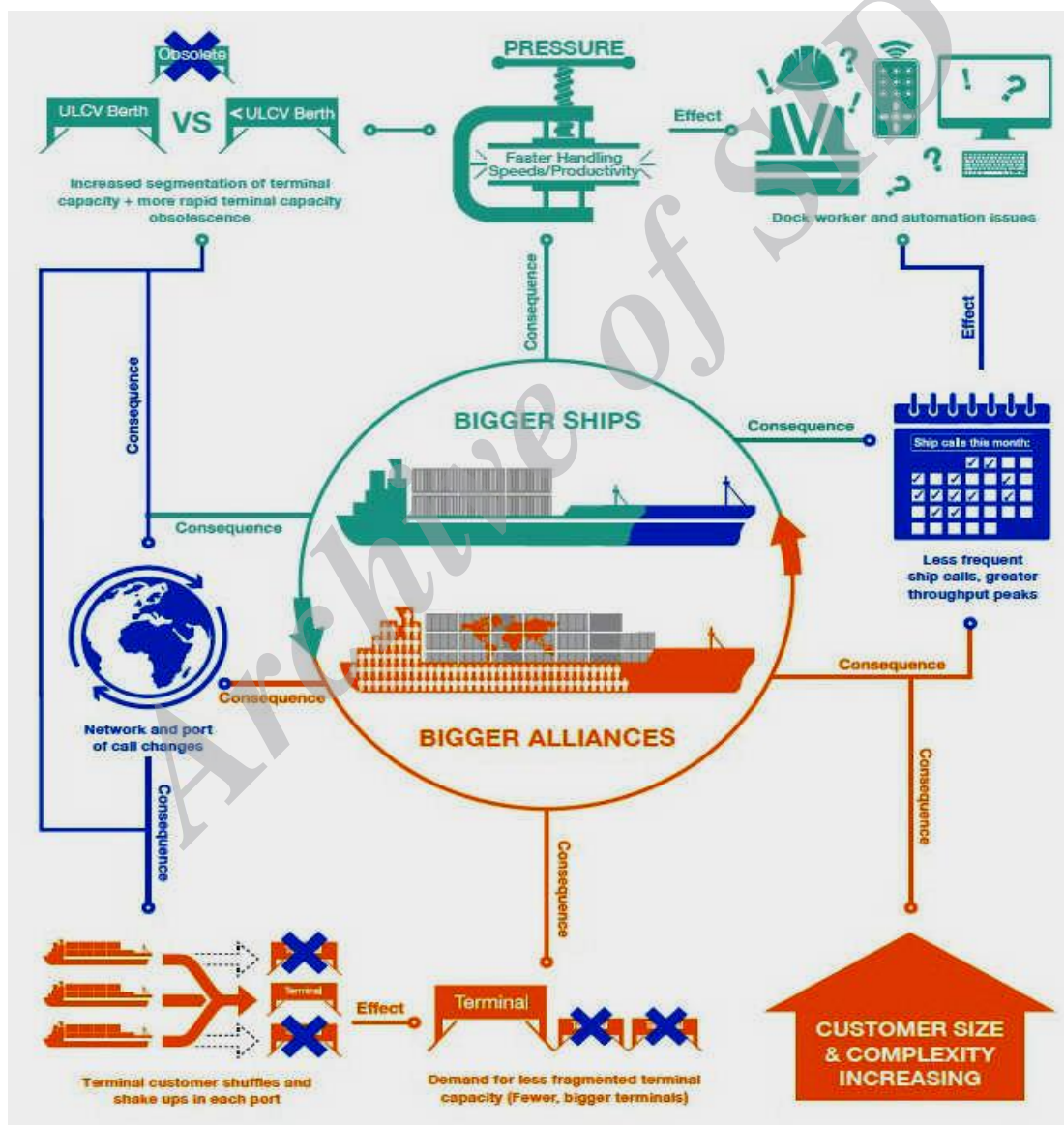
^{۱۷} Komarno



اینفوگرافیک: چالش‌های کشتی‌های عظیم و اتحادهای بزرگ

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری **پورت تکنولوژی**^۱، اینفوگرافیکی که توسط موسسه مشاوران دروری^۲ منتشر شده تصویری بزرگ‌تر از اثرات کشتی‌های عظیم و اتحادهای بزرگ بر روی صنعت جهانی بندر و ترمینال را به تصویر کشیده است.

کشتی‌های بزرگ به خودی خود موجب از رونق افتادن بسیاری از ترمینال‌ها شده‌اند، اتحادهای بزرگ هم به پیچیدگی بیشتر پایه مشتری^۳ منجر شده‌اند. کشتی‌های بزرگ‌تر موجب اعمال فشار بیشتر بر بندر و ترمینال‌ها شده تا حجم بیشتری از کالا را جابه‌جا نمایند و این به نوبه خود موجب شده کارگران اسکله بیشتر تحت فشار قرار بگیرند.



¹ Port Technology

² Drewry Shipping Consultants

³ Customer Base

انتشار نسخه جدید پایگاه داده‌ای آی‌مو - وگا

نسخه جدید پایگاه داده‌ای آی‌مو - وگا^۵ هم‌اکنون شامل اسناد به‌روزرسانی شده و ادغام شده آی‌مو از جمله قطعه‌نامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو)^۶ در بیست و هشتمین نشست مجمع، شصت و هشتمین نشست کمیته حفظ محیط زیست دریایی^۷ و نشست نود و پنجم کمیته ایمنی دریانوردی^۸ و همچنین بخشنامه‌ها و تفاسیری می‌باشد که تا پایان اکتبر ۲۰۱۵ انجام شده‌اند.

امکان جستجوی پیشرفته مناطق ویژه حساس دریایی^۹ و دستورالعمل‌های مختلف دیگر (برای مثال، شاخص طراحی کارایی انرژی^{۱۰} و پاک‌سازی گاز خروجی) که در شصت و هشتمین نشست کمیته حفظ محیط زیست دریایی تصویب شدند نیز در این پایگاه داده‌ای در نظر گرفته شده است.

علاوه بر این، آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی برای کشتی‌هایی که از گاز یا سوخت‌های با احتراق پایین استفاده می‌کنند^{۱۱} به پایگاه داده‌ای آی‌مو - وگا افزوده شده و آیین‌نامه بین‌المللی حمل و نقل دریایی بارهای فله خشک^{۱۲} و کتابچه راهنمای سیستم جهانی ایمنی و اضطرار دریایی^{۱۳} نیز در این پایگاه داده‌ای به‌روز رسانی شدند.

به‌طور کلی، همه به‌روز رسانی‌ها و ادغامات انجام شده در اسناد آی‌مو در این پایگاه داده‌ای منظور شده است. در ضمن، در صورتی که این اسناد به دلیل حجم بالا به‌صورت فایل‌های مجزا در پایگاه داده‌ای بارگزاری شده باشند، به‌منظور کاربرد بهتر و آسان‌تر از طریق لینک به یکدیگر متصل خواهند بود.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری دی‌ان‌وی، [جی‌ال](#)، نسخه جدید پایگاه داده‌ای آی‌مو - وگا آماده شد.

آی‌مو - وگا یک پایگاه داده‌ای با قابلیت جستجو است و شامل متن قوانین و مقررات مندرج در کنوانسیون‌های سولاس، مارپل، لود لاین و سایر کنوانسیون‌ها و همچنین آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی^۱، آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری^۲، آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو (۲۰۰۰)^۳ و بسیاری دیگر از آیین‌نامه‌ها می‌باشد.

نسخه بازنویسی شده آیین‌نامه آب‌های قطبی که هم‌اکنون در مارپل نیز لازم‌الاجرا می‌باشد در نسخه جدید پایگاه داده‌ای آی‌مو - وگا افزوده شده است.

لازم به ذکر است که قبلاً آیین‌نامه آب‌های قطبی پس از لازم‌الاجرا شدن در سولاس در نسخه قبلی پایگاه داده‌ای آی‌مو - وگا معرفی شده بود.

⁵ IMO-Vega

⁶ International Maritime Organization (IMO)

⁷ Marine Environment Protection Committee (MEPC)

⁸ Maritime Safety Committee (MSC)

⁹ Particularly Sensitive Sea Areas

¹⁰ Energy Efficiency Design Index (EEDI)

¹¹ IGF Code

¹² International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code

¹³ Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

¹ DNV. GL

² International Safety Management (ISM) Code

³ International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code

⁴ International Code of Safety for High-Speed Craft 2000 (2000 HSC Code)

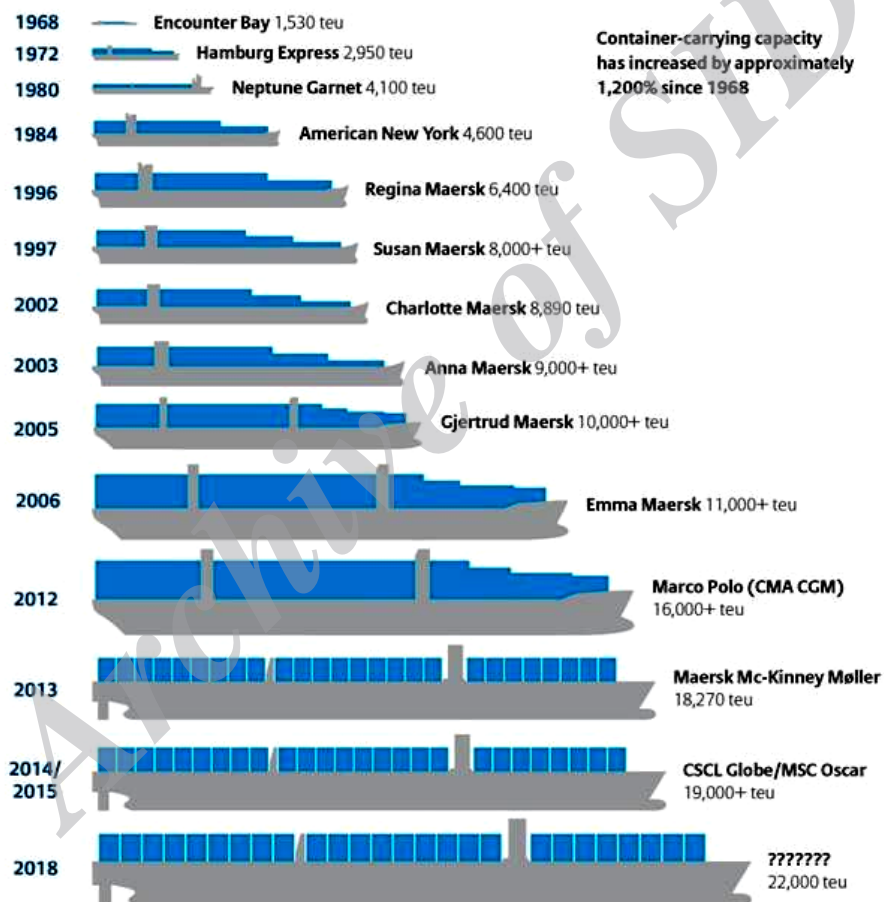


اینفوگرافیک: پنجاه سال با کشتی‌های کانتینربر

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [ورلد مری تایم نیوز](#)^۱، در اینفوگرافیکی که توسط آلیانز^۲ منتشر شده رشد اندازه کشتی‌های کانتینربر در ۵۰ سال گذشته به تصویر کشیده شده است. این اینفوگرافیک نشان می‌دهد که از سال ۱۹۶۸ تاکنون، اندازه کشتی‌های کانتینربر در حدود ۱۲۰۰٪ افزایش یافته است.

کشتی‌های ام.اس.سی اسکار^۳ و ام.اس.سی. اولیور^۴ که در سال ۲۰۱۵ تحویل بازار شدند هر کدام ۱۹۲۲۴ TEU ظرفیت دارند. اندازه کشتی‌های کانتینربر باز هم افزایش خواهد یافت، چراکه هم‌اکنون خط کشتیرانی هنگ کنگی او.او.سی.ال^۵ برای ساخت ۶ فروند کشتی فوق بزرگ با ظرفیت ۲۱ هزار TEU به یارد کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ^۶ سفارش داده است.

50 years of Container Ship Growth



Graphic: Allianz Global Corporate & Specialty.
Approximate ship capacity data: Container-transportation.com

¹ World Maritime News

² Allianz

³ MSC Oscar

⁴ MSC Oliver

⁵ OOCL

⁶ Samsung Heavy Industries

ایجاد زیرساخت‌های بیشتر بی‌فایده خواهد بود. هزینه پهلوهی به شناورهایی که در بنادر هند توقف می‌نمایند حدود ۵ یا ۶ برابر بیشتر از کشورهای توسعه‌یافته است و این امر تجارت و فعالیت اقتصادی در کشور هند را به گزینه‌ای گران‌قیمت تبدیل می‌نماید.»

ترمینال کانتینری دریایی (OCT) که توسط گروه گامون^۶ توسعه یافته است، اولین و بزرگ‌ترین و تنها پروژه ترمینال کانتینری در بندر بمبئی است که تحت قرارداد ساخت-بهره‌برداری-انتقال (BOT)^۷ بوده و فاز اول آن شامل ۷۰۰ متر بارانداز است که تا ۱۰۵۰ متر نیز قابل افزایش می‌باشد.

کاپیتان آناند در ادامه اظهار داشت: «استفاده موثر و بهینه از ترمینال کانتینری دریایی (OCT) برای شناورهای بسیار بزرگ و کاهش تراکم در بندر راهی طولانی است که به دولت هند کمک می‌کند به هدف دیرین خود که تسهیل تجارت است دست یافته و با کاهش هزینه معاملات از رونق اقتصادی برخوردار شود». همچنین، بندر بمبئی کار تعمیر دیواره اسکله‌ها و لایروبی حفاظتی را آغاز نموده است. این اقدامات عمرانی بر میزان تراکم خواهند افزود و به همین دلیل استفاده بهینه از ترمینال کانتینری دریایی (OCT) الزامی خواهد بود.

طرح‌های شرکت ادیانی برای رشد و ترقی هند

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میک‌می‌فید](#)^۸، شرکت بنادر و منطقه ویژه اقتصادی ادیانی^۹ در تلاش برای تکمیل پروژه ساگالارمالا^{۱۰} قصد دارد در ایالات ماهاراشترا^{۱۱}، آندراپرادش^{۱۲} و کارناتاکای^{۱۳}

⁶ Gamon Group

⁷ Build-Operate-Transfer

⁸ Make Me Feed

⁹ Adani Ports and Special Economic Zone

¹⁰ Sagalarmala project: راه‌کار ابتکاری ۱۰/۵ میلیاردی هند برای

مدرن‌سازی بنادر خود

¹¹ Maharashtra

¹² Karnataka

¹³ Andhra Pradesh

اهمیت ترمینال کانتینری دریایی برای مانسا



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه داده‌ای مارین لینک](#)، انجمن نمایندگان کشتی بمبئی و ناوا (مانسا)^۱ قصد دارد به منظور کاهش تراکم و تقلیل هزینه معاملات در ترمینال کانتینری دریایی (OCT)^۲ یک تاسیسات پهلوگیری در بندر بمبئی راه‌اندازی کند. هدف از راه‌اندازی این تاسیسات پهلوهی به شناورهای بزرگ حامل بسته‌های بزرگ حبوبات، فولاد و کالاهای عمومی است.

مانسا در نامه‌ای خطاب به رئیس اتحادیه بندر بمبئی^۳ خاطرنشان ساخت: «در بندر بمبئی امکان پذیرش شناورهای بزرگ وجود ندارد و این شناورها ابتدا باید در محل سبک‌سازی^۴ لنگرگاه سبک شوند. حتی بعد از سبک‌سازی شناورها نیز جا دادن به آن‌ها در کنار دیواره اسکله‌ها دشوار است، چراکه این شناورها بیش از یک اسکله را اشغال می‌کنند و اسکله‌های دیگر را به روی سایر شناورها می‌بندند».

در این نامه ذکر شده است که وقوع مکرر این شرایط به تراکم مداوم در بندر منجر شده است. بنابراین، تحت چنین شرایطی، شناورهایی که بزرگ‌تر از حد مجاز هستند به‌عنوان یک عامل ویژه برای حل مشکل تراکم، اجازه پهلوگیری در ترمینال کانتینری دریایی (OCT) را خواهند داشت.

کاپیتان ویویک آناند^۵، رئیس انجمن مانسا، به‌منظور اثبات منطق نهفته در پشت این حرکت گفت: «تازمانی که از زیرساخت‌های بندری به‌طور موثر و کارآمد بهره‌برداری نشود،

¹ Mumbai and Nhava Ship-Agentd Association (MANSA)

² Offshore Container Terminal (OCT)

³ Mumbai port Trust

⁴ Lighterage Point

⁵ Vivek Anand

علاوه بر این، شرکت ادیانی به تازگی قرارداد دیگری امضا نموده است که به موجب آن بندر کاتاپالی^۴ در تامیل نادو^۵ را از شرکت کشتی سازی L&T^۶ تحویل خواهد گرفت.

خرید نفتکش‌های دست دوم توسط شرکت ملی کشتیرانی عربستان



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری ورلد مریٹایم نیوز^۷، شرکت ملی کشتیرانی عربستان سعودی (بحری)^۸ خبر خرید دو نفتکش بسیار بزرگ^۹ دست دوم به قیمت ۱۵۵ میلیون دلار را تایید کرد.

شرکت بحری در بیانیه بورس^{۱۰} اعلام نمود: «نفتکش‌های واس اسپیریت^{۱۱} و همسدال اسپیریت^{۱۲} از شرکت مسئولیت محدود آلفا و بتا وی.ال.سی.سی^{۱۳} که یکی از شرکت‌های تابعه شرکت سهامی خاص تانکر اینوستمنت^{۱۴} است، تحویل گرفته می‌شوند».

این نفتکش‌های بسیار بزرگ در سال ۲۰۱۰ در یارد کشتی‌سازی دوو در کره جنوبی ساخته شده و قرار است بین

هند حضور یابد و در آسیای جنوب شرقی و شرق آفریقا نیز ترمینال‌های ترانسشپیمنت احداث نماید.



کارن ادیانی^۱ - مدیر اجرایی بنادر و منطقه ویژه اقتصادی ادیانی - خاطرنشان ساخت: «هدف ما حضور در سه ایالت مهاراشترا، آندراپرادش و کارناتاکا خواهد بود، به نحوی که بتوانیم به ۹ بندر خود بهتر خدمات‌رسانی کنیم و پروژه ساگالارمالای خود را تکمیل نماییم».

وی افزود: «ما قصد داریم در آسیای جنوب شرقی - به‌خصوص در میانمار و بنگلادش - و همچنین در شرق آفریقا نیز ترمینال‌های ترانسشپیمنت احداث نماییم. در آینده از این ترمینال‌ها برای خدمات‌رسانی به تاسیسات ویژینجام^۲ استفاده خواهیم کرد. تاسیسات بندری ویژینجام از لحاظ هزینه با بنادر کلمبو سنگاپور رقابت خواهد کرد. در ضمن، بیش از ۸۰ درصد از تجارت بین‌المللی هند از طریق این تاسیسات بندری انجام خواهد شد».

ادیانی در ادامه اظهار داشت: «استراتژی ما در ویژینجام رهبری در هزینه خواهد بود و اطمینان داریم که می‌توانیم در زمینه هزینه، گوی رقابت را از بندر کلمبو و سایر بنادر اطراف برابیم».

شرکت بنادر ادیانی پیش‌تر قرارداد ساخت بندر ویژینجام را با دولت کرالا^۳ امضا نموده و تعداد پروژه‌های بندری خود را به ۹ عدد افزایش داد. پیش‌بینی می‌شود که پروژه ویژینجام تا سال ۲۰۱۸ به پایان خواهد رسید.

⁴ Kattupalli

⁵ Tamil Nadu

⁶ L & T Shipyard

⁷ World Maritime News

⁸ The Board of National Shipping Company of Saudi Arabia (Bahri)

⁹ Very Large Crude Carrier (VLCC)

¹⁰ Stock Exchange Statement

¹¹ Voss Spirit

¹² Hemesdal Spirit

¹³ Alpha and Beta VLCC LLC

¹⁴ Tanker Investment Ltd

¹ Karan Adani

² Vizhinjam

³ Kerala Government

قراردادهای کشتیرانی لاینر را برای ۵ سال دیگر (تا مورخ ۳۱ دسامبر ۲۰۲۰) از قوانین و مقررات رقابت معاف نموده است.

خط مرسک^۵ که یک لاینر عظیم دانمارکی است اعلام نمود که اگر کمیسیون رقابت هنگ‌کنگ این معافیت را تایید نکند، به احتمال بسیار پهلوگیری شناورهای خود در هنگ‌کنگ را متوقف خواهد کرد. برآوردهای اولیه نشان می‌دهد که در صورت عدم معافیت، تجارت ترانسشیپی در ترمینال‌های کانتینری هنگ‌کنگ به زانو در خواهد آمد و تاثیر کلی آن بر روی اقتصاد محلی ویرانگر خواهد بود. شرکت‌هایی که درخواست معافیت نموده‌اند انتظار دارند تا زمان بررسی و تصمیم‌گیری نهایی به آن‌ها درخصوص اجرای قوانین رقابتی مهلت داده شوند.

گدانسک در تدارک ساخت مگاپورت در بالتیک

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [لود استار](#)^۶، اداره بندر گدانسک^۷ در لهستان به‌منظور پهلودهی به کشتی‌های کانتینربر فوق بزرگ جهان در نظر دارد برای ساخت یک تاسیسات ویژه کالاهای عمومی و کانتینری مناقصه برگزار کند. این تاسیسات به یک بندر نسل پنجم مهم تبدیل خواهد شد.

دوروتا رابن^۸ - رئیس بندر گدانسک - گفت هدف از اجرای این پروژه افزایش اهمیت گدانسک به‌عنوان بزرگ‌ترین تاسیسات کانتینری در بالتیک است.



⁵ Maersk Line
⁶ Loadstar
⁷ Gdansk
⁸ Dorota Raben

چهاردهم ژانویه تا یکم فوریه ۲۰۱۶ به ناوگان بحری بیبوندند. شرکت بحری خاطر نشان ساخت که این خرید احتمالا در ۳ ماهه نخست سال ۲۰۱۶ تاثیر مالی خود را نشان خواهد داد.

گزارش‌ها حاکی از این است که شرکت بحری در اکتبر ۲۰۱۵ نیز دو فروند نفتکش بسیار بزرگ دیگر به نام‌های بلو توپاز و بلو پرل از دی.کی.مریتایم^۱ که شعبه صاحب کشتی شرکت کشتی‌سازی و مهندسی دریایی دوو^۲ است، به قیمت ۱۵۷ میلیون دلار خریداری نمود.

جنجال برای اجرای قوانین و مقررات رقابتی در هنگ‌کنگ

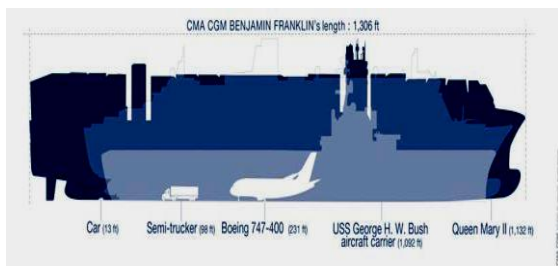


به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [سی.ان.اس.اس](#)^۳، انجمن کشتیرانی لاینر هنگ‌کنگ^۴ برای معافیت صنعت کشتیرانی از قوانین و مقررات رقابتی هنگ‌کنگ که در مورخ ۱۴ دسامبر ۲۰۱۵ لازم‌الاجرا شدند، درخواست نموده است. به موجب این قوانین، قراردادهای به‌اشتراک‌گذاری شناور نیز ممنوع و غیرقانونی تلقی می‌شوند.

انجمن کشتیرانی لاینر هنگ‌کنگ از سایر بخش‌های صنعت کشتیرانی که خواهان معافیت از این مقررات هستند نیز درخواست حمایت نموده است. این انجمن معتقد است که هنگ‌کنگ باید سنگاپور را سرمشق قرار دهد. سنگاپور

¹ DK Maritime
² Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Company (DSME)
³ CNSS
⁴ Hong Kong Liner Shipping Association

هدف ژاک. آر. سعاده^۶ - رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت CMA CGM - از استقرار یک شناور ۱۸ هزار TEU در ایالات متحده آمریکا نشان دادن اعتقاد این شرکت به پتانسیل رشد اقتصادی آمریکا در بلندمدت و همچنین تلاش CMA CGM برای افزایش سهم بازار خود در این کشور است.



بنجامین فرانکلین از ساختمان امپایر استیت بلندتر و از زمین فوتبال آمریکایی عریض تر است. طول این کشتی ۳۹۶ متر و عرض آن ۵۳ متر است. ارتفاع این شناور ۶۰ متر است که برابر با ارتفاع یک ساختمان ۲۰ طبقه می‌باشد و ارتفاع بلندترین آنتن آن برابر با ۷۰ متر است. در صورتی که همه کانتینرهای این کشتی به صف چیده شوند، طول صف برابر با فاصله میان سانتا مونیکا^۷ و سانتا باربارا^۸ خواهد بود. حداکثر ظرفیت بار بنجامین فرانکلین نیز برابر با حجم ۲۳۵ استخر شنای المپیک است. بنجامین فرانکلین به اندازه ۹۰۰ دستگاه خودروی فورد فوکوس^۹ انرژی تولید می‌کند میزان تولید برق آن برابر با شهری با جمعیت ۱۶ هزار نفر است. لازم به ذکر است که CMA CGM یک گروه کشتیرانی جهانی پیشرو است. این خط کشتیرانی ناوگانی متشکل از ۴۷۰ شناور دارد که در بیش از ۴۰۰ بندر جهان و در همه ۵ قاره پهلو می‌گیرند. در سال ۲۰۱۴ این شرکت ۱۲,۲ میلیون TEU در سراسر جهان جابه‌جا نمود. این گروه از طریق ۶۵۵ نمایندگی خود در ۱۶۰ کشور جهان حضور دارد و از بیش از ۲۲۰۰۰ کارمند برخوردار است که ۲۴۰۰ نفر آن در دفتر مرکزی مarseilles^{۱۰} مشغول به کار هستند.

از شرکت‌های مختلف برای ساخت و بهره‌برداری از این مگاپورت دعوت خواهد شد. لازم به ذکر است که این پروژه از اواخر سال ۲۰۱۶ آغاز خواهد شد.

سرمایه‌گذاران چینی هم‌اکنون نسبت به سرمایه‌گذاری در این هاب کانتینری بزرگ که می‌تواند به مهم‌ترین هاب کانتینری کل اروپای شرقی تبدیل شود، علاقه نشان داده‌اند. علاوه بر این، دولت روسیه نیز در نظر دارد یک بندر ۱ میلیارد دلاری در کالینینگراد^۱ (واقع در دریای بالتیک) احداث نماید.

در پروژه کالینینگراد آب‌خور بندر بیش از ۹ متر خواهد بود که امکان رقابت این بندر با رقبای خود (کلاپیدا^۲ و لهستان) را تضمین خواهد نمود.

نمایی از کشتی کانتینر بنجامین فرانکلین



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت تکنولوژی^۳، کشتی بنجامین فرانکلین^۴ که به سومین خط کشتیرانی بزرگ جهان - CMA CGM - تعلق دارد در مورخ ۲۶ دسامبر ۲۰۱۵ برای اولین بار در بندر لس آنجلس پهلو گرفت. خط کشتیرانی CMA CGM یک برگه اطلاعات^۵ منتشر نموده که حقایق را در مورد ابعاد شگفت‌آور این کشتی غول‌پیکر ۱۸ هزار TEU نشان می‌دهد.

⁶ Jacques R. Saade

⁷ Santa Monica

⁸ Santa Barbara

⁹ Ford Focus

¹⁰ Marseilles: شهری در فرانسه

¹ Kalingrad

² Klaipeda

³ Port Technology

⁴ Benjamin Franklin

⁵ Factsheet



پیوستن مرسک به اتحاد جهانی تسهیل تجارت

امروزه، فرآیندهای گمرکی شامل مقدار زیادی اسناد و مدارک غیردیجیتالی است. اسناد و مدارک گمرکی غیردیجیتالی و عدم همکاری موثر میان بخش خصوصی و دولتی موجب افزایش غیرضروری مدت زمان انتظار و تاخیر در تجارت کالا می‌شود و به افزایش هزینه موجودی انبار^۹ و ریسک جریمه برای واردکنندگان و صادرکنندگان منجر می‌گردد.

نیلز آندرسون^{۱۰} - مدیرعامل گروه مرسک - گفت: «اجرای کامل توافق‌نامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی گامی بزرگ به سوی کاهش موانع زنجیره تامین و تقویت تجارت جهانی خواهد بود. گروه مرسک با پیوستن به اتحاد میان سایر دولت‌ها و شرکا از تخصص محلی خود برای پشتیبانی از اجرای توافق‌نامه و تحریک رشد اقتصادی محلی استفاده خواهد کرد».

هدف از انجام این اصلاحات، کاهش مدت زمان ترانزیت است. کاهش مدت زمان ترانزیت موجب افزایش قابل توجه جریان‌های تجاری و در نتیجه افزایش رشد اقتصادی و اشتغال‌زایی در کشورهای کم درآمد یا دارای درآمد متوسط خواهد شد.

سازمان تجارت جهانی پیش‌بینی نموده است که با اجرای کامل توافق‌نامه مذکور، سالانه یک تریلیون دلار به تولید ناخالص داخلی جهان افزوده شده و ۲۱ میلیون فرصت شغلی در سراسر جهان ایجاد خواهد شد. بنابراین اجرای موفقیت‌آمیز توافق‌نامه تسهیل تجارت، به نفع همه کشورها و صادرکنندگان و واردکنندگان خواهد بود.

اولین گام در اتحاد جهانی تسهیل تجارت شناسایی موانع بزرگ و اصلی تجارت در بعضی از کشورها است. با توجه به این که ۹۰ درصد از تجارت جهان از طریق دریا انجام می‌شود، گروه مرسک می‌تواند از نقطه نظرات تخصصی و تجربیات متخصصان خود در بازارهای محلی برای کمک به اجرای توافق‌نامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی استفاده کند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [مرسک](#)^۱، گروه مرسک به منظور تسهیل تجارت تحت نظارت سازمان تجارت جهانی^۲ به یک اتحاد جهانی پیوست.

این اتحاد جدید در دهمین کنفرانس وزیران سازمان تجارت جهانی در نایروبی^۳ (واقع در کنیا) اعلام شد. این اتحاد دولت‌های مختلف، شرکت‌های بین‌المللی همچون گروه مرسک، دی‌اچ‌ال^۴ و وال‌مارت^۵، اتاق بازرگانی بین‌المللی^۶ و مجمع جهانی اقتصاد^۷ را شامل می‌شود.

هدف از این اتحاد جهانی تجارت سرعت بخشیدن به اصلاحات مربوط به تسهیل تجارت است. تسریع این اصلاحات با حمایت از اجرای سریع و گسترده توافق‌نامه تسهیل تجارت^۸ سازمان تجارت جهانی میسر خواهد بود.

- 1 Maersk
- 2 World Trade Organization (WTO)
- 3 Nairobi
- 4 DHL
- 5 Wal-Mart
- 6 International Chamber of Commerce
- 7 World Economic Forum
- 8 Trade Facilitation Agreement (TFA)

⁹ Inventory Cost

¹⁰ Nils Anderson

سرانجام پروژه توسعه کانال پاناما

کانال پاناما همزمان با پیشرفت پروژه و فراهم شدن اطلاعات لازم، به‌روزرسانی‌های لازم را به‌طور مرتب انجام می‌دهد.

خورخه کویجانو اظهار داشت: «پایان پروژه بسیار نزدیک است. تنها ۴٪ از کار باقی مانده است. کانال پاناما تاکنون هرگز توسعه نیافته بود و ما از آنچه که انجام داده‌ایم بسیار خرسندیم.

وی افزود: «بعد از یک سال موفقیت آمیز، هم اکنون آماده هستیم تا مردم پاناما و مشتریان خود را مزایا و منافع کانال جدید بهره‌مند سازیم».

لازم به ذکر است پس از کشف یک ترک در آب‌بند کوکولی^۳ در آگوست ۲۰۱۵، کار تعمیر این ترک آغاز شد و قرار بود تا پایان ژانویه ۲۰۱۶ به پایان برسد. پس از تکمیل پروژه توسعه کانال پاناما، این کانال جدید توانایی پذیرش بزرگ‌ترین کشتی‌ها را خواهد داشت.

تاسیس صندوق سرمایه‌گذاری کشتیرانی در کره جنوبی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری مستر مارینرز^۴، دولت کره جنوبی در نظر دارد یک صندوق سرمایه‌گذاری ۱/۲ میلیارد دلاری برای رونق بخشیدن به صنعت کشتیرانی خود تاسیس نماید.

قرار است صندوق سرمایه‌گذاری کشتیرانی توسط بانک‌های تجاری محلی و موسسات مالی دولتی از جمله بانک



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری کانال پاناما^۱، اداره کانال پاناما^۲ اعلام نمود که در حدود ۹۶ درصد از پروژه توسعه کانال پاناما تکمیل شده است.

خورخه کویجانو - مدیرعامل اداره کانال پاناما - گفت که تحویل کامل پروژه کانال پاناما در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۶ صورت خواهد گرفت. وی اقدامات آتی را به شرح ذیل اعلام نمود:

۱. تقویت آب‌بندها در اواسط ماه ژانویه ۲۰۱۶ به پایان خواهد رسید.
۲. آزمایش آب‌بندهای تقویت شده و سایر آزمایش‌ها در مرحله بعدی انجام خواهد شد.
۳. در ماه آوریل، یک شناور چارتر به‌طور آزمایشی از آب‌بند اقیانوس اطلس عبور خواهد کرد.
۴. بعد از طی این مراحل، تاریخ مراسم افتتاحیه تعیین خواهد شد. احتمالاً این مراسم در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۶ برگزار خواهد شد.
۵. تاریخ افتتاحیه تجاری نیز متعاقباً تعیین می‌گردد. این مجموعه بلافاصله پس از مراسم افتتاحیه آغاز به کار خواهد کرد.
۶. اداره بندر کانال پاناما این پروژه را برای مسافت‌های طولانی انجام داده و به همین دلیل بررسی کیفیت و انجام آزمایش‌های لازم ضروری است. اداره بندر

³ Cocoli

⁴ Master Mariners

¹ Panama De Canal

² Panama Canal Authority



این محوطه که در جنوب غربی کشور پاکستان واقع شده برای ساخت هاب عمیق از اهمیت استراتژیک برخوردار است و بخشی از تعهدات ۴۵/۶ میلیاردی چین در قبال پروژه‌های زیرساختی است که مسیرهای حمل و نقل منطقه را به هم متصل می‌کنند.

در حال حاضر، کشور پاکستان تنها بندر عمیق بین‌المللی مهم و اصلی دارد (بندر کراچی و بندر قاسم). محدودیت‌های فیزیکی موجود برای رشد ظرفیت این دو بندر موجب شده است که مقامات رسمی چین ساخت سومین بندر عمیق در گوادر را پیگیری نمایند.

پس از اجاره ۶۰۷ هکتار زمین به چین در ژوئن ۲۰۱۵، مقامات پاکستان اعلام نمودند به زودی ۲۰۲ هکتار زمین دیگر به چین اجاره می‌دهند تا در مجموع ۱۰۱۱ جریب (۸۰۹ هکتار) زمین در اختیار پروژه توسعه منطقه آزاد اقتصادی قرار بگیرد.

قاضی خلیل الله، سخنگوی وزارت امور خارجه پاکستان، گفت: «تاکتون پروژه‌های مختلفی تحت پروژه کریدور اقتصادی چین - پاکستان راه‌اندازی شده‌اند. با پایان این پروژه، نه تنها مردم این دو کشور، بلکه مردم کل منطقه نیز منتفع خواهند شد.»

اگرچه در حال حاضر گوادر فقط از ارتباطات جاده‌ای و ریلی بسیار ابتدایی برخوردار است، ولی در حدود ۱۰ میلیارد دلار از سرمایه‌گذاری چین صرف ارتقای اتصالات چندوجهی خواهد شد.

مسعود خان، سفیر سابق پاکستان در چین، خاطرنشان ساخت: «کشور پاکستان پروژه کریدور اقتصادی چین - پاکستان را عامل تغییر و تحول می‌داند و آن را نقطه آغاز رشد

توسعه کره^۱، بانک صادرات - واردات کره^۲ و شرکت بیمه تجاری کره^۳ اداره شود.

این صندوق حدود ۵۰ درصد از منابع مالی لازم را در قالب اوراق ارشد^۴ قرضه از محل بانک‌های تجاری تامین می‌نماید. موسسست مالی دولتی نیز در حدود ۴۰ درصد از بودجه لازم را در قالب اوراق قرضه فرعی^۵ فراهم می‌نماید. شرکت‌های کشتیرانی نیز ۱۰ درصد باقی‌مانده از بودجه مورد نیاز را تامین می‌کنند. در این طرح پیش‌بینی شده است که امنیت مالی شرکت‌هایی که به خرید و فروش شناور علاقه‌مند هستند توسط شرکت بیمه تجاری کره و شرکت بیمه ضمانتنامه دریایی کره^۶ تامین شود. به این ترتیب، ریسک مالی سرمایه‌گذاری‌های جدید در بخش کشتیرانی کاهش می‌یابد.

کشور کره سعی دارد با تاسیس این صندوق بر پایداری بخش کشتیرانی بیافزاید و سرمایه‌گذاری بر روی شناورهای جدید را برای مالکان کشتی تسهیل نماید. مقامات این کشور پس از طی یک دوره بسیار چالش‌برانگیز برای شرکت‌های کشتیرانی به تصمیم‌گیری درخصوص تاسیس صندوق سرمایه‌گذاری کشتیرانی پرداختند. در طی دوره مذکور، شرکت‌های کشتیرانی علی‌رغم شرایط بسیار بد بازار سعی نموده‌اند سلامت مالی خود را حفظ کنند.

اجاره زمین به چین برای پروژه توسعه بندر گوادر

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال^۷، مقامات پاکستان با اجاره دادن ۸۰۹ هکتار از زمین‌های استان بلوچستان به کشور چین، گام اول جهت تاسیس اولین منطقه آزاد اقتصادی این کشور و توسعه بندر ۶۲۲ میلیونی گوادر را برداشتند.

¹ Korea Development Bank

² Export – Import Bank of Korea

³ Korea Trade Insurance Corporation

⁴ Senior Bonds

⁵ Subordinated Bonds

⁶ Korea Maritime Guarantee Insurance Co.

⁷ Port Finance International

پرسنل ترمینال کانتینری خورفکان عملیات مذکور را ظرف مدت ۳۶/۴ ساعت انجام دادند. به عبارت دیگر، در عملیات تخلیه و بارگیری گئورگ فوستر، تعداد خالص جابه‌جایی‌ها در هر ساعت^۶ برابر با ۲۲۷/۷ و تعداد جابه‌جایی‌های اسکله در هر ساعت^۷ برابر با ۲۲۳/۴ بود. با توجه به سرعت عملیات مذکور، این شناور موفق شد پیش از زمان تعیین شده عازم مقصد بعدی خود در یانتیان^۸ (واقع در چین) شود.

دانیل رایت^۹، مدیر ترمینال گلف‌تینر در ترمینال کانتینری خورفکان، خاطرنشان ساخت: «ترمینال کانتینری خورفکان به برخورداری از سطح بالای بهره‌وری مشهور است و توانایی خود در خدمات‌رسانی به شناورهای بزرگ را ثابت نموده است. این دستاورد جدید بر اعتبار این ترمینال می‌افزاید، چراکه نشان‌دهنده آمادگی ترمینال خورفکان برای خدمات‌رسانی به کشتی‌های بزرگ است و مهارت کارکنان این ترمینال برای پاسخگویی به شناورهای بزرگ در کوتاه‌ترین زمان ممکن را تایید می‌نماید». نیکولاس سارتینی^{۱۰}، معاون ارشد مدیرعامل گروه CMA CGM در مارسی، اظهار داشت: «ترمینال کانتینری خورفکان با بهبود دائمی سطح بهره‌وری خود همواره ما را تحت تاثیر قرار می‌دهد. این موفقیت‌های پی در پی عزم ما را جزم می‌نماید تا خورفکان را به‌عنوان هاب اصلی جابه‌جایی بار از آسیا و اروپا به خاورمیانه انتخاب کنیم».

در اوایل سال ۲۰۱۵، ترمینال کانتینری خورفکان رکورد بیشترین میزان تخلیه و بارگیری کالا از شناوری با ظرفیت ۱۹۵۶۱ TEU را از آن خود نمود. علاوه بر این، ترمینال خورفکان به تازگی عنوان افتخاری «بندر کشتیرانی سال»^{۱۱} را در جستواره زنجیره تامین و حمل و نقل ۲۰۱۵ (SCATA)^{۱۲} کسب نموده است.

زیرساختی و سرمایه‌گذاری تلقی می‌نماید. زمین معامله شده تنها بخشی از زیرساخت بندر گوادر است که برای تحقق انتظارات پاکستان و چین از این پروژه بزرگ، این زمین باید توسعه یابد».

سال گذشته کشور چین قرارداد ساخت یک کریدور اقتصادی ۱۸ میلیارد دلاری را امضا نمود. این کریدور گوادر را به کاشغر^۱ (واقع در استان سین‌کیانگ چین) متصل خواهد کرد.

دستاوردی جدید در ترمینال کانتینری خورفکان



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۲، گلف‌تینر^۳ که شرکتی خصوصی و مستقل در زمینه بهره‌برداری از ترمینال و خدمات لجستیک است به موفقیت چشمگیر دیگری دست یافت. این شرکت موفق شد در یک شیفت ۱۲ ساعته تعداد ۴۰۷۳ کانتینر را در ترمینال کانتینری خورفکان^۴ جابه‌جا نماید. این دستاورد باور صنعت کشتیرانی درخصوص جابه‌جایی ۶۰۰۰ کانتینر در ۲۴ ساعت را به چالش کشید.

کل این عملیات شامل جابه‌جایی ۸۲۸۸ کانتینر (۱۳۰۰۵ TEU) از کشتی سی‌ام‌ای-سی‌جی‌ام گئورگ فوستر^۵ بود که یکی از شناورهای ۱۸ هزار TEU خط کشتیرانی فرانسوی CMA CGM است.

⁶ Gross Moves Per Hour (GMPH)

⁷ Berth Moves Per Hour (BMPH)

⁸ Yantian

⁹ Daniel Wright

¹⁰ Nicolas Sartini

¹¹ Shipping Port of the Year

¹² 2015 Supply Chain & Transport Awards (SCATA)

¹ Kashgar

² Port Finance International

³ Gulftainer

⁴ Khorfakkan Container Terminal (KCT)

⁵ CMA CGM Georg Foster

به روزرسانی بنادر سخنا^۵ و آدابیا^۶ را به احمد درویش^۷ رئیس اداره کل منطقه اقتصادی کانال سوئز^۸، کامل الوازر^۹ رئیس سازمان مهندسی^{۱۰} و هشام ابو سنا^{۱۱} رئیس اداره بندر دریای سرخ^{۱۲} ارایه داد.

بر اساس این طرح، بنادر باید به گونه‌ای توسعه یابند که پس از توسعه منطقه کانال سوئز بتوانند پاسخگوی افزایش حجم بار در منطقه باشند.

فرآیند توسعه منطقه کانال سوئز شامل تاسیس چندین منطقه صنعتی مختلف برای پروژه‌های نفت، روغن‌های معدنی و محصولات شیمیایی می‌باشد.

علاوه بر این، مراکزی وجودی دارد که به ارائه خدمات لجستیک به شناورها می‌پردازند و بنادر را برای پذیرش حامل‌های غولپیکر گاز طبیعی مایع و پمپ گاز به شبکه گاز ملی بازسازی و آماده می‌نمایند.

این طرح پس از موفقیت در پروژه توسعه پورت سعید شرقی پیشنهاد شد. اداره کانال سوئز^{۱۳} و ترمینال کانتینری کانال سوئز^{۱۴} در نوامبر ۲۰۱۵ قراردادی را امضا نمودند که به موجب آن از طریق یک پروژه کانال ۶۰ میلیون دلاری به توسعه مشترک پورت سعید شرقی می‌پردازند. این کانال جانبی به مدت بیش از ۷ ماه لایروبی خواهد شد و احتمالاً تا پایان سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری می‌رسد.

اداره کانال سوئز اعلام نموده است که با به‌روز رسانی بندر و ساخت یک کانال جانبی جدید، کشتی‌ها می‌توانند به‌جای انتظار ۷ ساعته، بی‌درنگ وارد پورت سعید شرقی شوند.

ترمینال کانتینری خورفکان به دلیل موقعیت منحصر به فردی که دارد، همواره یکی از مهم‌ترین هاب‌های ترانسشیپمنت برای بازارهای خلیج فارس، شبه قاره هند، خلیج عمان و آفریقای شرقی تبدیل شده است.

این موفقیت جدید نیز باری دیگر توانایی ترمینال خورفکان برای پذیرش و خدمات‌رسانی به کشتی‌های کانتینربر بسیار بزرگ و بهبود مداوم در استانداردهای بهره‌وری عملیاتی و خدمات به مشتریان را اثبات می‌کند، تا جایی که به تازگی موفق شده است «جایزه اپراتور بندر»^۱ را در جشنواره خاورمیانه و شبه قاره هند لویدز لیست ۲۰۱۵^۲ را از آن خود نماید.

مصر در تکاپوی توسعه بنادر



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [مریتایم یونین](#)^۳، کشور مصر در نظر دارد بنادر خود را به‌روز رسانی کند.

مصر برای فراهم نمودن ظرفیت کافی جهت جابه‌جایی حجم رو به افزایش کالاها در منطقه در نظر دارد بنادر خود (به‌خصوص ۶ بندر واقع در کانال سوئز) را توسعه دهد.

عبدالفتاح سعید حسین خلیل السیسی^۴ - رئیس‌جمهور مصر - در اجلاسی که اخیراً برگزار شد، طرح کلی توسعه و

⁵ Sukhna

⁶ Adabeyia

⁷ Ahmed Darwish

⁸ general authority of Suez canal economic region

⁹ Kamel Elwazeer

¹⁰ Engineering authority

¹¹ Hesham Abu Sennah

¹² Red Sea port authority

¹³ Suez Canal Authority (SCA)

¹⁴ Suez Canal Container Terminal (SCCT)

¹ Port Operator Award

² Lloyd's List Middle East & Indian Subcontinent Awards

³ Maritime Union

⁴ Abdel Fattah Saeed Hussein Khalil el-Sisi

توسعه شبکه ترمینال‌های شرکت ای پی ام ترمینالز



رسید، این در حالی است که در مدت زمان مشابه در ۲۰۱۵ میزان سود برابر با ۴۳۸ میلیون دلار بود.

خط کشتیرانی مرسک که شرکت مادر ای پی ام ترمینالز است نیز از کاهش چشمگیر تقاضا برای بار کانتینری در نیمه اول سال ۲۰۱۶ خبر داد و اعلام نمود که بخش کشتیرانی کانتینری در سال ۲۰۱۶ کندتر از حد انتظار و با نرخ ۲ تا ۴ درصد رشد خواهد نمود.

شرکت گراپ مریتیم تی سی بی از انگشت شمار اپراتورهای ترمینال جهان می باشد که در سال های اخیر روی توسعه بین المللی سرمایه گذاری سنگینی کرده است. دارایی های این شرکت شامل سایت هایی در بارسلونا، جزایر قناری، والنسیا و خیخون در اسپانیا، پاراناگوا در برزیل، ازبیر در ترکیه، پرگرسو در مکزیک و بونوتورا در کلمبیا است. به علاوه، این شرکت به زودی سایتی را در پورتو کوتزال در گواتمالا توسعه خواهد داد. همچنین، در اوایل سال ۲۰۱۵، شرکت خدمات لجستیک گراپ مریتیم تی سی بی اعلام نمود که ۸۵۰ هزار دلار روی تجهیزات و فناوری های جدید بندر نمروت بی^۴ (واقع در ازبیر ترکیه) سرمایه گذاری کرده است.

مشارکت مرسک در طرح جامع مبارزه با فساد

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری میک می فید^۵، خط مرسک^۶ در تلاش برای افزایش سطح آگاهی در صنعت کشتیرانی نسبت به همکاری با دانشگاه جهانی دربانوردی (WMU)^۷ در پروژه تحصیلات عالی در رشته آگاهی از فساد (CORA)^۸ اقدام نمود. بودجه مورد نیاز برای این پروژه به طور مشترک توسط صندوق پشتیبانی ای پی مولر^۹ و خط مرسک فراهم خواهد شد.

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال^۱، شرکت ای پی ام ترمینالز^۲ که یک متصدی ترمینال کانتینری بین المللی است اعلام نمود بخش اعظمی از سهام شرکت خدمات لجستیک گراپ مریتیم تی سی بی^۳ را خریداری کرده است.

در این معامله شرکت ای پی ام ترمینالز مجموعه ۱۱ ترمینال کانتینری شرکت گراپ مریتیم تی سی بی را به مبلغ نامعلومی خریداری خواهد کرد. در حال حاضر حجم کانتینرهای ترمینال های گراپ مریتیم تی سی بی در حدود ۳،۵ میلیون در سال و توان عملیاتی سالانه آن در حدود ۴،۳ میلیون TEU برآورد شده است.

این معامله یکی از ادغامات مهم بخش بندری محسوب می شود و دلیل آن تحت فشار بودن اپراتورها برای عقلانی نمودن هزینه ها است. تمایل خطوط کشتیرانی به شناورهای بسیار بزرگ موجب افزایش تقاضا برای سرمایه گذاری های عظیم از سوی اپراتورهای ترمینال شده و به کاهش بودجه احتیاطی برای بعضی از فعالان کوچک تر منجر شده است.

در اوایل سه ماهه چهارم ۲۰۱۵ شرکت ای پی ام ترمینالز از رقابت سخت در نیمه اول ۲۰۱۶ خبر داد و اعلام نمود احتمالاً میزان سود با کاهش ۱۹،۸ درصدی به ۳۵۱ میلیون دلار خواهد

⁴ Nemrut Bay

⁵ Make Me Feed

⁶ Maersk Line

⁷ World Maritime University

⁸ Higher Education Corruption Awareness Project

⁹ AP Moller

¹ Port Finance International

² APM Terminals

³ Grup Matitim TCB

دست اول درخصوص بهترین اقدامات برای فعالان خصوصی و دولتی در صنعت کشتیرانی دست یابند.

سورن تافت^۳، مدیر عملیات خط مرسک، خاطرنشان ساخت: «فساد در بیشتر بخش‌های جهان مساله‌ای مهم و چالش برانگیز است. ما هم در صنعت کشتیرانی هر روز با مشکل فساد روبرو هستیم. مرسک در برابر تقلب و فساد، سیاست عدم تحمل را در پیش گرفته است، با این وجود این نبرد یک شبه به پیروزی نمی‌رسد و نیازمند همکاری با یکدیگر است.»

وی در خاتمه اظهار داشت: «خط مرسک به‌عنوان بزرگ‌ترین متصدی حمل و نقل کانتینری جهان نسبت به حل این مشکل احساس تعهد و مسوولیت می‌کند. همکاری ما با دانشگاه جهانی دریانوردی می‌تواند گامی دیگر در راستای دستیابی به صنعت دریانوردی عاری از فساد باشد.»

لازم به ذکر است که این پروژه در ۱۵ دسامبر ۲۰۱۵ آغاز شد و پیش‌بینی می‌شود تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۶ به پایان برسد.

بازگشت MSC به ایران



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ورلد کارگو نیوز](#)^۴، شناورهای شرکت کشتیرانی مدیترانه (MSC)^۵ بار دیگر پهلوگیری مستقیم در بنادر ایران را آغاز نموده‌اند.

دانشگاه جهانی دریانوردی در بخشی از پروژه CORA به طراحی، آزمایش و ارایه یک دوره کارشناسی ارشد در زمینه تمامیت تجارت و آگاهی از فساد می‌پردازد. هر دوی حوزه‌های مذکور برای مالکان کشتی‌ها و سازمان بین‌المللی دریانوردی از اهمیت رو به افزایشی برخوردار هستند.



این دوره آموزشی از ۵ ماژول برخوردار است. از جمله این ماژول‌ها می‌توان به «آگاهی از فساد، امنیت و ایمنی دریانوردی و رهبری در دریانوردی» اشاره کرد.

دکتر کلتوپاترا دومبیا - هنری^۱، رئیس دانشگاه جهانی دریانوردی، گفت: «ما مفتخر هستیم که همزمان با روز بین‌المللی مبارزه با فساد سازمان ملل متحد، یک راه‌کار ابتکاری جدید مطرح نموده‌ایم که از مهارت و تخصص دانشگاه جهانی دریانوردی و خط کشتیرانی مرسک برای افزایش آگاهی نسبت به فساد استفاده می‌کند.»

وی افزود: «این راه‌کار ابتکاری مشترک به‌طور مستقیم در پاسخ به بند ۱۶ طرح توسعه پایدار سازمان ملل متحد^۲ تهیه شده است. در بند ۱۶ از طرح مذکور بر مواردی همچون ترویج جوامع صلح‌آمیز و فراگیر به‌منظور توسعه پایدار، دسترسی به عدالت برای همگان و ایجاد نهادهای موثر، جوابگو و فراگیر در همه سطوح تاکید دارد.»

مطالعات موردی ارایه شده توسط خط مرسک از این پروژه پشتیبانی می‌کند. تیم دانشگاه جهانی دریانوردی نیز بر روی کشتی‌های مرسک سفر خواهند نمود تا به دانش و اطلاعات

³ Soren Toft

⁴ World Cargo News

⁵ Mediterranean Shipping Company (MSC)

¹ DR Cleopatra Doumbia-Henry

² UN Sustainable Development Goal 16

باریکادی روسیه^۷ تفاهم‌نامه ساخت کشتی را امضا نمودند. این تفاهم‌نامه با حضور مجتبی خسرو تاج، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران، به امضای مدیران عامل دو شرکت رسید.



حمید رضائیان، مدیرعامل ISOICO، گفت: «بحث‌های مهندسی، تبادل فناوری و بهره‌مندی از مزایای آژانس بین‌المللی رتبه‌بندی شرکت کشتی‌سازی روسی که نیاز ما به تولید تجهیزات خاص را برآورده می‌سازد، سه مشخصه مهم این تفاهم‌نامه هستند».

وی افزود: «با امضای این تفاهم‌نامه، ایران با نشان تجاری ISOICO وارد بازار روسیه خواهد شد. دریافت تاییدیه‌های بین‌المللی از آژانس رتبه‌بندی این شرکت روسی یکی دیگر از مزیت‌های بسیار مهم این تفاهم‌نامه است».

مدیرعامل یارد کشتی‌سازی کراسنی باریکادی روسیه نیز به نوبه خود نسبت به افزایش همکاری با ایران و توسعه پروژه‌های جدید در بخش‌های مختلف ابراز تمایل نمود.

وی در ادامه برای اسال تجهیزات آماده ساخت کشتی به ایران ابراز آمادگی نمود. وی خاطرنشان ساخت که این تفاهم‌نامه جدید امکان ارسال تجهیزات برای انجام تست‌های لازم در ایران را فراهم می‌نماید.

مدیرعامل باریکاری ضمن اشاره به زمینه‌های متعدد همکاری گفت: «باتوجه به سطح فعلی روابط میان دو کشور و به لطف پشتیبانی مالی و بیمه‌ای دولت روسیه، ما آمادگی کافی جهت تامین تجهیزات برای ISOICO را دارا هستیم».

این شرکت کشتیرانی مستقر در ژنو فعالیت در بنادر ایران را با یک کشتی کانتینربر با ظرفیت ۹۴۰۰ TEU از سر گرفت. این کشتی که ام‌اس‌سی دومیتیل^۱ نام دارد در ۳۰ دسامبر ۲۰۱۵ در بزرگ‌ترین بندر کانتینری ایران - بندر شهید رجایی - پهلو گرفت. در مدت استقرار این کشتی در بندر شهید رجایی بیش از ۱۱،۶۰ TEU تخلیه و بارگیری شد.

ابراهیم ایدنی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، گفت: «این اولین کشتی از این شرکت سوئیسی بود که بعد از ۶ سال در ایران پهلو گرفت و قرار است از این پس هر هفته کشتی‌های خط کشتیرانی MSC در بندر شهید رجایی پهلو بگیرند».

این سرویس هفتگی بخشی از سرویس جدید فالکون^۲ شرکت MSC است که شامل ۷ کشتی ۸،۸۰۰ تا ۹،۵۰۰ TEU می‌باشد و تعداد بسیاری از بنادر در خاور دور و خاورمیانه را به یکدیگر متصل می‌نماید. این سرویس در پی توافق هسته‌ای میان ایران و گروه ۱+۵ (روسیه، چین، بریتانیا، فرانسه و آلمان) در ژوئیه ۲۰۱۵ برقرار شد.

ایران یک بازار مستعد رشد است و متصدیان حمل و نقل دیگر همچون شرکت‌های CMA CGM، چاینا شیپینگ کانتینر لاینرز^۳، UASC، اورگرین^۴ و ون‌های لاینرز^۵ نیز حرکت MSC را دنبال خواهند کرد. لازم به ذکر است که MSC سوئیس دومین خط بزرگ کشتیرانی کانتینری دنیا است.

تفاهم‌نامه ساخت کشتی میان روسیه و ایران

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [مارین لینک](http://www.marinelink.ir)^۶، شرکت مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ISOICO) و یارد کشتی‌سازی کراسنی

¹ MSC Domitille

² Falcon

³ China Shipping Container Liners

⁴ Evergreen

⁵ Wan Hai Lines

⁶ Marine Link

⁷ Russian Krasnye Barrikady Shipyard

استفاده از پلت فرم های شناور جایگزینی برای احیای

زمین



شناور^۷ و به جای جرثقیل های دروازه ای غول پیکر (که جالوت^۸ نیز نامیده می شوند) از جرثقیل های شناور استفاده می کند. حوزه عملکرد جرثقیل های دروازه ای محدود و مشخص است، اما جرثقیل های شناور از آزادی عمل کامل برخوردارند و محدوده بسیار بیش تری را پوشش می دهند. علاوه بر این که ظرفیت بالابری جرثقیل های شناور ۵ تا ۱۰ برابر بیش تر از جالوت ها است، می توان از آن ها در هر نقطه دیگر از جهان نیز استفاده کرد (برای مثال جهت پل سازی یا تخلیه و بارگیری محموله های فوق العاده بزرگ).

یک بندر کانئینری بتنی شناور ۲۱۳ متری در والدز^۹ (واقع در آلاسکا) پس از گذشت ۳۳ سال از راه اندازی آن در تاکوما^{۱۰} (واقع در واشنگتن، آمریکا) هنوز هم کار می کند.

یک سازه شناور دیگر به نام موناکو^{۱۱} از یک اسکله شناور برای پهلو دهی به کشتی های کروز برخوردار است که طول آن نیز دو برابر یک موج شکن است. در زیر عرشه این سازه که از بدنه ای به ابعاد ۳۵۲ متر طول و ۳۰ متر عرض برخوردار است، فروشگاه ها و پارکینگ های متعدد وجود دارد. این سازه هم اکنون بیش از ۱۲ سال است که در حال کار می باشد.

همچنین، ارتش نیروی دریایی بریتانیا نیز به تازگی یک بلند اسکله^{۱۲} با طول ۲۰۰ و عرض ۲۸ متر سفارش داده که به شناورهای نیروی دریایی ارتش در فالسان^{۱۳} (واقع در اسکاتلند) خدمات رسانی خواهد کرد.

کارگاه های ساخت بارج های شناور چندان غیر عادی و نامتداول نیستند. مطالعات نشان می دهد که امکان نصب همه بخش های یک یارد کشتی سازی (از حوضچه ها تا جرثقیل ها، اسکله ها و کارگاه ها) بر روی سازه های شناور وجود دارد. سنگاپور فقط باید همه این بخش ها را کنار یکدیگر قرار دهد تا اولین یارد کشتی سازی شناور جهان را بسازد.

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری استریتز تایمز^۱، شرکت سهامی جی تی سی^۲ به جای احیای زمین، پلت فرم هایی شناور برای عملیات کشتی سازی ساخته است.

این پلت فرم های جدید را می توان خیلی سریع و با صرف هزینه بسیار معقول (خیلی سریع تر و مقرون به صرفه تر از احیای زمین) ساخت.

طول عمر این پلت فرم ها بین ۵۰ تا ۱۰۰ سال طراحی شده که احتمالاً بیش از عمر صنعت دکل های فراساحلی سنگاپور خواهد بود.

حسن این پلت فرم ها در این است که امکان تقسیم آن ها به پلت فرم های کوچک تر و تغییر مکان آن ها وجود دارد. برای مثال، یکی از این پلت فرم ها که در یک یارد کشتی سازی در تیوآس^۳ مورد استفاده قرار دارد ممکن است ۲۰ سال دیگر به یک یک کاندومینیوم^۴ شناور در نزدیکی پولائو یوبین^۵ یا به هتلی شناور در ویتنام تبدیل شود.

در حال حاضر، کره جنوبی برای ساخت کشتی به جای حوضچه های خشک^۶ مستقر در خشکی از حوضچه های

⁷ Floating Dock

⁸ Goliaths

⁹ Valdez

¹⁰ Tacoma

¹¹ Monaco

¹² Jetty

¹³ Falsane

¹ Straits Times

² JTC Corporation: توسعه دهنده و مدیر اصلی املاک و مستقالات صنعتی و تاسیسات مربوط به آن ها در سنگاپور

³ Tuas

⁴ مالکیت مشترک، تحت مالکیت مشترک

⁵ Pulau Ubin

⁶ Dry Dock

پشتیبانی از جوامع محلی و خدمات‌رسانی بهتر به آن‌ها است. بندر المرفه با برخورداری از زیرساخت‌های به‌روز رسانی شده، تاسیسات تازه تاسیس و استانداردهای پیشرفته برای ارائه خدمات، هم‌اکنون اولین بندر امارات است که به پشتیبانی از صنعت صیادی اختصاص دارد.

شرکت ابوظبی پورترز به‌منظور اجرای طرح جامع توسعه بنادر خود تحت قوانین و مقررات تعیین شده توسط شورای برنامه‌ریزی شهری^۴ با شرکای استراتژیک خود (شورای برنامه‌ریزی شهری ابوظبی، شهرداری منطقه غربی^۵، وزارت حمل و نقل و چندین نهاد دولتی دیگر) همکاری بسیار نزدیک دارد.

پروژه توسعه مجدد بندر المرفه شامل سرمایه‌گذاری در زمینه حفاظت از اسکله‌ها و ساخت یک موج‌شکن جهت حفاظت از حوضچه بندر در برابر جریان‌های آبی شدید و قدرتمند است. علاوه بر این، پل‌های شناوری نیز ساخته شده است که اسکله‌های جدیدی را تشکیل می‌دهند که امکان جا دادن به ۱۴۰ قایق صیادی و فری تفریحی را مهیا می‌سازند. به‌روز رسانی تاسیسات نیز شامل ساخت یک ساختمان اداری چندمنظوره، یک رستوران مدرن، یک پارکینگ سرشوشیده و یک بازار ماهی خصوصی می‌باشد.

به‌منظور جذب سرمایه مستقیم و کمک به تنوع خدمات بندری، دو بخش از این پروژه به جذب شرکت‌های حفاظت و نگهداری و شرکت‌های تامین قطعات یدکی شناور اختصاص یافته است. یک بخش دیگر از پروژه نیز به کسب و کارهای کوچک (از جمله کارخانه یخ‌سازی) اختصاص یافته است.



⁴ Urban Planning Council

⁵ Western Region Municipality

فیلم زیرساخت‌های حمل و نقل چندوجهی در بندر شهید رجایی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی، به دلیل استفاده از مزایای روش‌های مختلف حمل و نقل، معمولاً در جابه‌جایی کالاها از مبدأ تا مقصد از وسایل حمل و نقل چندوجهی متعدد همچون کشتی، قطار، کامیون و هواپیما استفاده می‌شود.

بندر شهید رجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری ایران (واقع در ۳۰ کیلومتری شهر بندرعباس، استان هرمزگان) نمونه‌ای از بنادر پیشرفته با قابلیت ارائه خدمات حمل و نقل چندوجهی است. در ادامه یک فیلم ویدیویی در رابطه با عملیات حمل و نقل چندوجهی در بندر شهیدرجایی ارائه شده است. جهت مشاهده فیلم [این‌جا](#) کلیک کنید.

افتتاح بندر بزرگ المرفه در ابوظبی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میک‌می‌فید](#)^۱، بندر المرفه^۲ در غرب منطقه ابوظبی به‌طور رسمی افتتاح شد.

شرکت ابوظبی پورترز^۳ به تازگی پروژه بازسازی بندر المرفه را به پایان رسانده و زیرساخت‌ها و تاسیسات آن را به‌روز رسانی نموده است. پروژه توسعه بندر المرفه بخشی از اهداف شرکت بنادر ابوظبی جهت تنوع بخشیدن به اقتصاد امارات از طریق

¹ Make Me Feed

² Al Mirfa

³ Abu Dhabi Ports

کسب مالکیت NOL توسط CMA CGM

اشتراک گذاری دانش و تخصص خود می‌توانند به ارایه خدمات هرچه بهتر به مشتریان خود در تمامی بازارها بپردازند.

« در زمانی که صنعت کشتیرانی با بادهای مخالف بسیار مواجه است، توجه به مقیاس بسیار مهم‌تر و حیاتی‌تر از سرمایه‌گذاری در هم‌افزایی و استفاده از فرصت‌های رشد است.

«من اطمینان دارم CMA CGM به شرکت NOL در پاسخگویی به چالش‌های جدید صنعت کشتیرانی کمک خواهد کرد. ما از اهمیت استراتژیک سنگاپور به‌عنوان یک هاب کلیدی در صنعت دریانوردی آگاهیم و سعی داریم نقش آن در منطقه را پررنگ‌تر نماییم».

علی‌رغم اظهارات سعاد مبنی بر این‌که معامله مذکور به حفظ قدرت شرکت CMA CGM در شرایط بد بازار فعلی کمک خواهد کرد، شرکت مشاوران کشتیرانی دوروی^۴ معتقد است در شرایط فعلی برای یک متصدی حمل و نقل بزرگ، هر حرکتی می‌تواند یک ریسک باشد.



در هر صورت ان‌جی یات چانگ^۵، مدیرعامل NOL، نیز با سعادة موافق است. وی خاطرنشان ساخت: «بازار مشتری که به موجب این معامله ایجاد خواهد شد ما را در دستیابی به مقیاس مورد نیاز برای افزایش رقابت‌پذیری در NOL یاری خواهد نمود و مسیری روشن و پایدار پیش روی این نهاد ترکیبی جدید باز می‌نماید».

وی افزود: «این معامله به NOL کمک می‌کند تا به‌عنوان بخشی از یک نهاد بزرگ‌تر رشد کند و از منابع سومین خط کشتیرانی بزرگ جهان بهره‌برداری نماید».



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت تکنولوژی^۱، خط کشتیرانی فرانسوی CMA CGM که سومین متصدی حمل و نقل بزرگ جهان است، معامله با شرکت نپتون اورینت لاینز (NOL)^۲ را به‌طور رسمی اعلام نمود. هیات مدیره شرکت NOL نیز این خبر را تایید نمودند.

خط کشتیرانی CMA CGM قصد دارد NOL را به قیمت تقریبی ۲،۴ میلیارد دلار خریداری کند. این انتقال مالکیت استراتژیک موجب یک گردش مالی به ارزش ۲۲ میلیارد دلار و برخورداری از ناوگانی متشکل از ۵۶۳ شناور خواهد شد.

علاوه بر این، شرکت CMA CGM در بیانیه‌ای اعلام نمود که قصد دارد یک دفتر مرکزی منطقه‌ای در سنگاپور تاسیس نماید و موقعیت پیشروی سنگاپور در صنعت کشتیرانی را تقویت نماید.

رودولف سعاد^۳، معاون مدیرعامل CMA CGM در این رابطه اظهار داشت: «این معامله نقطه عطفی بزرگ در توسعه CMA CGM است».

«خط کشتیرانی CMA CGM با تکیه بر نقاط قوت هر دو شرکت و با برخورداری از درآمد ترکیبی ۲۲ میلیارد دلار و ناوگانی متشکل از ۵۶۳ شناور، موقعیت خود به‌عنوان یک پیشرو در کشتیرانی جهان را تقویت خواهد نمود. این دو شرکت با به

⁴ Drewry

⁵ Ng Yat Chung

¹ Port Technology

² Neptune Orient Lines (NOL)

³ Rodolphe Saade



اعلام فهرست ۱۰۰ اپراتور برتر آلفالاینر

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [سی‌ای‌سی‌دی‌تی](#)^۱، آلفالاینر^۲ در گزارش جدید خود فهرست ۱۰۰ ناوگان کشتیرانی برتر جهان را اعلام نموده است.

در فهرست ۱۰۰ ناوگان برتر آلفالاینر، بزرگ‌ترین اپراتورهای کشتیرانی کانتینری یا لاینر برحسب ظرفیت جهانی رتبه‌بندی شده‌اند. لازم به ذکر است که در این رتبه‌بندی تقریباً همه اپراتورهای جهان مورد بررسی قرار گرفته‌اند. در این رتبه‌بندی ظرفیت TEU و DWT کشتی‌های ۱۰۰ اپراتور برتر جهان (کشتی‌هایی که در تملک یا اجاره آن‌ها قرار دارد) و تعداد سفارش‌های آن‌ها لحاظ شده است. بر طبق این گزارش امروزه ۶،۰۸۶ کشتی (با ظرفیت ۲۰،۴۰۴،۰۰۴ TEU و ۲۵۴،۴۶۹،۳۷۴ DWT) در خطوط لاینر به فعالیت مشغول هستند. از این تعداد ۵،۱۵۷ کشتی (با ظرفیت ۱۹،۹۵۷،۴۴۳ TEU) کاملاً سلولی هستند. در ادامه فهرست ۱۰۰ اپراتور برتر جهان در قالب جدول ارائه شده است.

| رتبه | کل اپراتورها | ناوگان تحت مالکیت | | ناوگان در اجاره | | | سفارش‌ها | | تعداد کشتی | % existing | |
|------|----------------------------------|-------------------|------------|-----------------|------------|-----------|------------|---------|------------|------------|-------|
| | | TEU | تعداد کشتی | TEU | تعداد کشتی | TEU | تعداد کشتی | % Chart | | | |
| 1 | APM-Maersk | 3,016,013 | 591 | 1,758,951 | 265 | 1,257,062 | 326 | 41.7% | 405,910 | 31 | 13.5% |
| 2 | Mediterranean Shg Co | 2,672,309 | 485 | 1,054,381 | 192 | 1,617,928 | 293 | 60.5% | 572,720 | 43 | 21.4% |
| 3 | CMA CGM Group | 1,815,406 | 458 | 603,820 | 88 | 1,211,586 | 370 | 66.7% | 261,518 | 25 | 14.4% |
| 4 | Hapag-Lloyd | 932,822 | 173 | 498,991 | 68 | 433,831 | 105 | 46.5% | 52,500 | 5 | 5.6% |
| 5 | Evergreen Line | 931,849 | 192 | 539,533 | 104 | 392,316 | 88 | 42.1% | 395,770 | 41 | 42.5% |
| 6 | COSCO Container L. | 862,025 | 166 | 466,025 | 86 | 396,000 | 80 | 45.9% | 322,560 | 21 | 37.4% |
| 7 | CSCL | 698,695 | 126 | 471,384 | 59 | 227,311 | 67 | 32.5% | 233,928 | 14 | 33.5% |
| 8 | Hamburg Süd Group | 646,219 | 134 | 292,311 | 44 | 353,908 | 90 | 54.8% | 39,430 | 9 | 6.1% |
| 9 | Hanjin Shipping | 626,217 | 102 | 274,078 | 37 | 352,139 | 65 | 56.2% | 18,060 | 2 | 2.9% |
| 10 | OOCL | 561,522 | 104 | 357,907 | 50 | 203,615 | 54 | 36.3% | 126,600 | 6 | 22.5% |
| 11 | MOL | 559,321 | 96 | 151,316 | 22 | 408,005 | 74 | 72.9% | 140,920 | 8 | 25.2% |
| 12 | Yang Ming Marine Transport Corp. | 536,510 | 101 | 196,481 | 42 | 340,029 | 59 | 63.4% | 140,400 | 10 | 26.2% |
| 13 | APL | 535,007 | 85 | 416,095 | 53 | 118,912 | 32 | 22.2% | | | |
| 14 | UASC | 523,841 | 57 | 372,479 | 36 | 151,362 | 21 | 28.9% | 109,828 | 7 | 21.0% |
| 15 | NYK Line | 491,103 | 98 | 279,294 | 48 | 211,809 | 50 | 43.1% | 140,000 | 10 | 28.5% |
| 16 | K Line | 380,273 | 66 | 80,150 | 12 | 300,123 | 54 | 78.9% | 69,350 | 5 | 18.2% |
| 17 | Hyundai M.M. | 379,392 | 55 | 165,080 | 22 | 214,312 | 33 | 56.5% | 60,330 | 6 | 15.9% |
| 18 | Zim | 360,746 | 82 | 32,053 | 7 | 328,693 | 75 | 91.1% | | | |
| 19 | PIL (Pacific Int. Line) | 359,597 | 146 | 298,682 | 122 | 60,915 | 24 | 16.9% | 141,600 | 12 | 39.4% |
| 20 | Wan Hai Lines | 223,358 | 90 | 168,523 | 71 | 54,835 | 19 | 24.6% | | | |
| 21 | X-Press Feeders Group | 128,457 | 86 | 22,064 | 17 | 106,393 | 69 | 82.8% | | | |
| 22 | KMTC | 108,233 | 57 | 41,987 | 25 | 66,246 | 32 | 61.2% | 9,200 | 6 | 8.5% |

¹ CEIC Data

² Alphaliner



| | | | | | | | | | | | |
|----|----------------------------------|--------|----|--------|----|--------|----|--------|--------|---|--------|
| 23 | SITC | 89,385 | 72 | 54,481 | 43 | 34,904 | 29 | 39.0% | 3,610 | 2 | 4.0% |
| 24 | HDS Lines | 88,608 | 22 | 6,864 | 3 | 81,744 | 19 | 92.3% | | | |
| 25 | TS Lines | 81,619 | 40 | 3,156 | 2 | 78,463 | 38 | 96.1% | 3,600 | 2 | 4.4% |
| 26 | Arkas Line / EMES | 58,339 | 40 | 51,285 | 33 | 7,054 | 7 | 12.1% | 11,016 | 4 | 18.9% |
| 27 | Simatech | 54,083 | 18 | 11,926 | 4 | 42,157 | 14 | 77.9% | | | |
| 28 | Quanzhou An Sheng Shg Co | 51,531 | 42 | 48,807 | 36 | 2,724 | 6 | 5.3% | 2,400 | 1 | 4.7% |
| 29 | RCL (Regional Container L.) | 50,665 | 29 | 22,927 | 19 | 27,738 | 10 | 54.7% | 3,376 | 2 | 6.7% |
| 30 | Zhonggu Shipping | 45,764 | 41 | 36,918 | 20 | 8,846 | 21 | 19.3% | 2,500 | 1 | 5.5% |
| 31 | UniFeeder | 45,495 | 42 | | | 45,495 | 42 | 100.0% | | | |
| 32 | NileDutch | 42,822 | 18 | 11,831 | 4 | 30,991 | 14 | 72.4% | | | |
| 33 | Grimaldi (Napoli) | 42,604 | 42 | 41,969 | 41 | 635 | 1 | 1.5% | 15,236 | 4 | 35.8% |
| 34 | Sinokor | 41,393 | 40 | 19,321 | 22 | 22,072 | 18 | 53.3% | | | |
| 35 | Swire Shipping | 40,341 | 29 | 35,939 | 24 | 4,402 | 5 | 10.9% | | | |
| 36 | Matson | 39,696 | 24 | 38,148 | 21 | 1,548 | 3 | 3.9% | 7,200 | 2 | 18.1% |
| 37 | OEL / Shreyas (Transworld Group) | 37,636 | 25 | 25,706 | 17 | 11,930 | 8 | 31.7% | | | |
| 38 | Samudera | 37,574 | 39 | 11,230 | 18 | 26,344 | 21 | 70.1% | | | |
| 39 | Sinotrans | 36,993 | 31 | 17,165 | 15 | 19,828 | 16 | 53.6% | 16,000 | 4 | 43.3% |
| 40 | Emirates Shipping Line | 36,242 | 8 | | | 36,242 | 8 | 100.0% | | | |
| 41 | Heung-A Shipping | 35,255 | 31 | 11,803 | 16 | 23,452 | 15 | 66.5% | 5,400 | 3 | 15.3% |
| 42 | Meratus | 34,142 | 52 | 33,483 | 47 | 659 | 5 | 1.9% | | | |
| 43 | Seaboard Marine | 33,745 | 25 | 2,418 | 3 | 31,327 | 22 | 92.8% | | | |
| 44 | Salam Pasific | 30,383 | 45 | 30,383 | 45 | | | | | | |
| 45 | Linea Messina | 29,116 | 13 | 23,360 | 8 | 5,756 | 5 | 19.8% | | | |
| 46 | Tanto Intim Line | 26,169 | 44 | 26,169 | 44 | | | | 537 | 1 | 2.1% |
| 47 | Namsung Shipping | 24,601 | 28 | 19,590 | 22 | 5,011 | 6 | 20.4% | 5,206 | 4 | 21.2% |
| 48 | Crowley Liner Services | 24,168 | 22 | 6,354 | 7 | 17,814 | 15 | 73.7% | 4,800 | 2 | 19.9% |
| 49 | S.C. India | 22,947 | 6 | 14,407 | 5 | 8,540 | 1 | 37.2% | | | |
| 50 | MACS | 22,946 | 13 | 12,114 | 7 | 10,832 | 6 | 47.2% | | | |
| 51 | FESCO | 17,051 | 20 | 13,856 | 17 | 3,195 | 3 | 18.7% | | | |
| 52 | Log-In Logistica | 16,705 | 7 | 8,964 | 4 | 7,741 | 3 | 46.3% | 8,424 | 3 | 50.4% |
| 53 | Chun Kyung (CK Line) | 16,078 | 18 | 7,951 | 11 | 8,127 | 7 | 50.5% | | | |
| 54 | Stream Line (Seatrade BV) | 15,726 | 43 | 3,317 | 11 | 12,409 | 32 | 78.9% | 17,632 | 8 | 112.1% |
| 55 | Westwood | 15,453 | 7 | | | 15,453 | 7 | 100.0% | | | |
| 56 | Turkon Line | 15,260 | 9 | 12,423 | 7 | 2,837 | 2 | 18.6% | | | |
| 57 | Pasha Hawaii Transport Lines | 13,956 | 7 | 13,956 | 7 | | | | | | |
| 58 | Far Shipping | 13,611 | 10 | | | 13,611 | 10 | 100.0% | | | |
| 59 | Temas Line | 13,116 | 22 | 13,116 | 22 | | | | | | |
| 60 | Tropical Shg / TOTE Maritime | 12,926 | 19 | 8,926 | 14 | 4,000 | 5 | 30.9% | 3,100 | 1 | 24.0% |
| 61 | Bengal Tiger Line | 12,876 | 8 | | | 12,876 | 8 | 100.0% | | | |



| | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------------------------------|--------|----|--------|----|--------|----|--------|--------|----|--------|
| 62 | DAL | 12,254 | 5 | 1,684 | 1 | 10,570 | 4 | 86.3% | | | |
| 63 | Dole Ocean Liner | 12,014 | 12 | 10,718 | 11 | 1,296 | 1 | 10.8% | 3,080 | 2 | 25.6% |
| 64 | Marfret | 11,861 | 8 | 3,525 | 3 | 8,336 | 5 | 70.3% | | | |
| 65 | Guangxi Hongxiang Shipping Co | 11,670 | 24 | 11,670 | 24 | | | | | | |
| 66 | Shanghai Hai Hua (Hasco) | 11,545 | 17 | 10,127 | 15 | 1,418 | 2 | 12.3% | 4,080 | 4 | 35.3% |
| 67 | Shanghai Jin Jiang | 11,474 | 11 | 11,474 | 11 | | | | | | |
| 68 | Peel Ports (BG Freight) | 11,311 | 13 | | | 11,311 | 13 | 100.0% | | | |
| 69 | Great White Fleet | 9,981 | 9 | 4,984 | 2 | 4,997 | 7 | 50.1% | | | |
| 70 | Independent Container Line | 9,860 | 4 | | | 9,860 | 4 | 100.0% | | | |
| 71 | Containerships OY | 9,690 | 11 | 966 | 1 | 8,724 | 10 | 90.0% | 8,280 | 6 | 85.4% |
| 72 | Melfi C.L. | 9,498 | 6 | | | 9,498 | 6 | 100.0% | | | |
| 73 | King Ocean | 9,313 | 11 | | | 9,313 | 11 | 100.0% | | | |
| 74 | Borchard Lines | 9,295 | 10 | 5,254 | 5 | 4,041 | 5 | 43.5% | | | |
| 75 | Qatar Navigation (Milaha) | 9,071 | 9 | 5,609 | 7 | 3,462 | 2 | 38.2% | | | |
| 76 | Interworld Shipping Agency | 8,776 | 5 | 8,331 | 3 | 445 | 2 | 5.1% | | | |
| 77 | Marguisa | 8,718 | 5 | | | 8,718 | 5 | 100.0% | | | |
| 78 | Caribbean Feeder Services | 8,588 | 9 | 2,136 | 3 | 6,452 | 6 | 75.1% | | | |
| 79 | MTT Shipping | 8,425 | 7 | 7,383 | 6 | 1,042 | 1 | 12.4% | | | |
| 80 | Eimskip | 7,871 | 12 | 5,425 | 8 | 2,446 | 4 | 31.1% | | | |
| 81 | Boluda Lines | 7,503 | 10 | 2,975 | 5 | 4,528 | 5 | 60.3% | | | |
| 82 | Tarros | 7,374 | 5 | | | 7,374 | 5 | 100.0% | | | |
| 83 | Oceanic Cargo Lines | 7,169 | 18 | 7,169 | 18 | | | | | | |
| 84 | Samskip | 7,063 | 10 | 3,942 | 5 | 3,121 | 5 | 44.2% | | | |
| 85 | Ningbo Ocean Shg Co | 6,881 | 7 | 6,252 | 6 | 629 | 1 | 9.1% | 15,492 | 11 | 225.1% |
| 86 | EAS Datong | 6,806 | 6 | 2,028 | 2 | 4,778 | 4 | 70.2% | | | |
| 87 | Dalian Trawind Marine Co | 6,787 | 3 | 6,787 | 3 | | | | | | |
| 88 | Tianjin Marine Shg Co | 6,644 | 4 | 6,644 | 4 | | | | | | |
| 89 | Valfajre Eight Shg Co | 6,156 | 8 | 6,156 | 8 | | | | | | |
| 90 | Caraka Tirta Perkasa | 6,103 | 9 | 5,873 | 8 | 230 | 1 | 3.8% | | | |
| 91 | Kambara Kisen | 5,910 | 7 | 2,947 | 3 | 2,963 | 4 | 50.1% | | | |
| 92 | Philippines Span Asia Carrier Corp. | 5,898 | 14 | 5,898 | 14 | | | | | | |
| 93 | SASCO (Sakhalin Shipping Co) | 5,872 | 12 | 5,552 | 11 | 320 | 1 | 5.4% | | | |
| 94 | Goto Shipping | 5,862 | 6 | | | 5,862 | 6 | 100.0% | | | |
| 95 | Vinalines | 5,847 | 9 | 5,847 | 9 | | | | 1,794 | 1 | 30.7% |
| 96 | Interasia Line | 5,726 | 4 | | | 5,726 | 4 | 100.0% | | | |
| 97 | Admiral Feeder Line | 5,671 | 7 | 5,331 | 6 | 340 | 1 | 6.0% | | | |
| 98 | STX Pan Ocean (Container) | 5,608 | 6 | 1,404 | 2 | 4,204 | 4 | 75.0% | | | |
| 99 | Pan Continental Shg | 5,214 | 6 | 3,178 | 4 | 2,036 | 2 | 39.0% | 3,818 | 3 | 73.2% |
| 100 | IACC | 5,113 | 3 | | | 5,113 | 3 | 100.0% | | | |

«بخش تحلیلی»

تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر: «جذب سرمایه‌گذارهای جدید به بازار کانتینری ترکیه»
لازم به ذکر است که دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

پرسش: «تاثیر رشد اقتصادی ترکیه بر ایجاد یا توسعه بنادر کانتینری و همچنین فعالیت اپراتورهای برتر ترمینال‌های کانتینری در بنادر کشور ترکیه را بررسی و تحلیل نمایید».

نگارندگان: سهیل رادفر - سیاوش فیلم

مقدمه

حمل و نقل دریایی از عوامل تاثیر گذار در توسعه تجارت بین الملل و ابزار اصلی تامین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی است. همگام با رشد پایدار تولید و تجارت جهانی و همچنین تغییرات بنیادی در بازرگانی ملی که با تمایل به توسعه صادرات غیر نفتی شکوفا شده، اهمیت حمل و نقل دریایی به عنوان زیر ساخت عمده تجارت و بازرگانی ضرورت می‌یابد. توسعه حمل و نقل دریایی می‌تواند به رشد اقتصادی منجر شود.

بنادر ترکیه

در مجموع ۱۷۵ بندر در ترکیه وجود دارد که بیشترین آنها در منطقه استانبول (۷۹ بندر) واقع شده‌اند. بندر آلتاش بزرگترین بندر کانتینری ترکیه با ظرفیت سه میلیون TEU و یکصد هکتار وسعت در رتبه ۴۵ جهان قرار دارد. ظرفیت بندر ترکیه به شرح زیر است:

| | |
|-------------------|-----------------|
| بنادر کانتینری | ۹,۳ میلیون TEU |
| کالای خشک و عمومی | ۲۷۰ میلیون تن |
| بار مایع | ۱۴۴ میلیون تن |
| رو-رو | ۱,۹ میلیون قطعه |
| ماشین | ۲,۵ میلیون |

وضعیت قرارگیری بندر اصلی ترکیه در شکل زیر نشان داده شده‌است:

بانک جهانی ترکیه را هجدهمین اقتصاد بزرگ دنیا نامیده است. بر اساس داده‌های سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، تولید ناخالص داخلی کشور ترکیه در بین سالهای ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۴، سالانه به طور متوسط ۴,۷ درصد رشد داشته است. بدون شک این رشد اقتصادی، تاثیرات شگرفی بر حوزه حمل و نقل به خصوص حمل و نقل دریایی (با توجه به وجود ۸۴۳۵ کیلومتر مرز آبی و شرایط جغرافیایی مناسب) داشته است. به تبع آن، بنادر این کشور به عنوان هسته اصلی سیستم حمل و نقل دریایی نیز شامل این پیشرفت بوده و خواهد بود. ۴۶ درصد صادرات و ۵۱ درصد واردات ترکیه از طریق دریا صورت می‌گیرد.^۱

در علم اقتصاد، مجموعه خدماتی که سبب انتقال و جابه جایی منابع تولید می‌شود، دارای ارزش اقتصادی است و بخشی از جریان تولید محسوب می‌شود زیرا اصولاً در جریان حمل و نقل به بهای اولیه منابعی که از نقاط مازاد افزوده می‌شود و چنین افزایشی نتیجه و فرایند پدیده حمل و نقل است. صنعت حمل و نقل دریایی در تمام جهان نقشی استراتژیک دارد با توجه به درصد بالایی از جابه جایی کالا در تجارت جهانی توسط این صنعت می‌توان ادعا کرد که ارائه خدمات کارآمد در

^۱ Transportation in Turkey, country report October 2014, Ministry of Transport and Communications



حضور اپراتورهای بین‌المللی

پورت اپراتورهای کانتینری به دو دسته تقسیم می‌شوند:

۱) شرکت‌های پورت‌اپراتوری که فقط به عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری می‌پردازند.^۱

۲) شرکت‌های پورت‌اپراتوری که شرکت مادرشان علاوه بر عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری، دارای کشتی‌های کانتینری نیز هستند.^۲

در کل شرکت‌های پورت اپراتوری سیاست‌های ساخت و توسعه بنادر در کشورهای مختلف و سپس بهره‌برداری طولانی مدت از آنها را نیز دنبال می‌کنند. با توجه به سیاست خصوصی سازی بنادر در ترکیه که از دهه ۹۰ میلادی سرعت گرفته است، این کشور با توجه به پویایی اقتصادی خود می‌تواند جذابیت مناسبی برای سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر توسط پورت اپراتورها داشته باشد.

بر اساس اعلام موسسه لویترز، پنج اپراتور بزرگ دنیا عبارتند از: ۱- PSA - ۲ HPH - ۳ APM Terminal - ۴ CMHI - ۵ DP WORLD. در ادامه مروری بر فعالیت هر یک از این اپراتورها در بنادر ترکیه خواهیم داشت:

فعالیت‌های اپراتوری بندر Mersin در بخش جنوب شرقی ساحل مدیترانه در سال ۲۰۰۷ طی قراردادی به کنسرسیوم MIP واگذار شد. این کنسرسیوم متعلق به PSA و Akfen Holding می‌باشد. قرارداد بهره‌برداری از این بندر برای ۳۶ سال به این کنسرسیوم واگذار شد. با توجه به ظرفیت‌های جدید موجود در بازار ترکیه، کنسرسیوم تصمیم گرفته است ظرفیت ۱,۸ میلیون TEU فعلی را به ۲,۲ میلیون TEU افزایش دهد.^۳

شرکت HPH نیز انحصار فعالیت‌های اپراتوری بندر از میر ترکیه را برای ۴۰ سال آینده در اختیار دارد. بندر از میر یکی از بنادر اصلی ترکیه محسوب می‌شود و پتانسیل بسزایی

مصرف ۸۰ میلیون نفری را می‌توان از مهم‌ترین دلایل جذابیت سرمایه‌گذاری در بنادر ترکیه برشمرد. بنادر این کشور و به خصوص بنادر کانتینری، جا برای توسعه بسیار دارند.

پورت اپراتورهای جهانی به روشهای گوناگون با بنادر قراردادهای همکاری تنظیم نموده و امتیاز (Concession) بهره‌برداری از بندر را طی مدت مشخص بدست می‌آورند. در دهه‌های اخیر دولتها توجه زیادی به مشارکت هرچه بیشتر بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری در زیر ساختها نشان داده‌اند. علت این امر محدودیت منابع مالی دولتها می‌باشد. دولتها سعی دارند با مشارکت دادن هر چه بیشتر پورت اپراتورها در زیر ساختها و روساختها از سرمایه؛ مهارت کارکنان آنها؛ ابداع و نوآوری آنها استفاده بیشتر نموده و بالتبع شاهد افزایش کارایی نیز باشند. این استراتژی "مشارکت بخش خصوصی - بخش دولتی" یا (Public - Private Partnership: PPP) نام گذاری شده‌است. در این مدل، دولتها ترمینالهای بندری و یا حتی زمین بایر در اختیار پورت اپراتورها قرار داده و آنها نیز با سرمایه‌گذاری، فعالیت اقتصادی مشخص شده در قرارداد را انجام خواهند داد. معمولاً مدت قرارداد نیز بلند مدت ۲۰ الی ۴۰ ساله در نظر گرفته می‌شود تا سرمایه‌گذاری آنها توجیه‌پذیر باشد. به عنوان یکی از جدیدترین طرح‌های توسعه انجام شده توسط پورت اپراتور APM، قرارداد توسعه استراتژیک بندر از میر ترکیه را می‌توان نام برد که بین APM و شرکت Petkim ترکیه منعقد شده و در آن APM به میزان ۴۰۰ میلیون دلار در آن بندر سرمایه‌گذاری نموده و ساخت ترمینالی با ظرفیت ۱,۵ میلیون TEU کانتینر را بعهده گرفته‌است. فاز اول این ترمینال که دارای ۳۵۰ متر طول اسکله می‌باشد در سال ۲۰۱۳ و فاز دوم آن نیز با ۳۵۰ متر طول اسکله در سال ۲۰۱۴ مورد بهره‌برداری قرار گرفت و توانایی پهلودهی کشتی‌ها با ۱۰۰۰۰ کانتینر را داراست. بهره‌برداری از این ترمینال به مدت ۲۸ سال از طرف دولت ترکیه به این کنسرسیوم واگذار شده‌است.

^۱ Pure Stevedore

^۲ Integrated Global Carriers

^۳ <http://ifcext.ifc.org/ifcext/spiwebsite1.nsf/651aeb>



پورت اپراتورهای چینی نیز در پی بحران اقتصادی چین و در راستای سیاست احیای راه آبی ابریشم رویکرد مثبتی نسبت به سرمایه گذاری در بنادر خارجی نشان داده اند. شرکت CMHI چین به همراه COSCO این کشور و در قالب کنسرسیومی مشترک قصد دارند ۵۲ درصد سهام ترمینال کانتینری کامپورت ترکیه را در اختیار گیرند. سهم هر یک از این شرکت ها در این قرارداد ۲۶ درصد عنوان شده است.

همان گونه که مشاهده شد، رشد اقتصادی فزاینده ترکیه در کنار موقعیت ژئوپلیتیکی مناسب آن برای بزرگترین پورت اپراتورهای جهان بستری جذاب را فراهم می کند که با توجه به سیاست های خصوصی سازی بنادر که توسط دولت این کشور پیگیری می شود، می تواند در حوزه های ساخت، توسعه و بهره برداری از بنادر ترکیه تحولی شگرف ایجاد کند.

منابع

[http://www.portfinanceinternational.com/features/item/1523-turkey-ports-\\$3-5bn-investment-opportunities](http://www.portfinanceinternational.com/features/item/1523-turkey-ports-$3-5bn-investment-opportunities)

<http://bandarbehzad.blogfa.com/post/1>

<http://www.mana.ir/110/index.aspx?nid=56323&mId=5526>

<http://www.iaphworldports.org>

برای افزایش ظرفیت تجاری با قاره آسیا دارد. با توجه به پتانسیل اقتصادی ترکیه، قرار است ظرفیت این بندر نیز به ۲,۵ میلیون TEU افزایش یابد.^۲

از آنجا که حجم بازار کانتینری ترکیه با سرعت قابل ملاحظه ای در حال رشد است (در حدود دو برابر رشد تولید ناخالص داخلی این کشور) شرکت APM برنامه های گسترده ای برای سرمایه گذاری در بنادر کشور ترکیه دارد. این شرکت با سرمایه گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری با مشارکت Petkim (وابسته به شرکت نفت آذربایجان) در حال ایجاد و توسعه بندر کانتینری Petkim با ظرفیت ۱,۵ میلیون TEU می باشد. این بندر در غرب ترکیه و در ناحیه ازمیر واقع شده است.



پورت اپراتور DP WORLD نیز با سرمایه گذاری در بندر Yarimca در ناحیه Kocaeli در شمال غربی ترکیه، ترمینال کانتینری با ظرفیت ۱,۳ میلیون TEU ایجاد کند. نیکولا سیلویرا، مدیر اجرایی DP World Yarimca، در راستای تبیین هدف این شرکت از سرمایه گذاری در بنادر ترکیه بیان می کند: از آنجا که صنعت در حوزه شرق مدیترانه پیوسته در حال توسعه است، مشتریان این شرکت مشتاقند تا DP WORLD در این ناحیه حضور موثر داشته باشد. به همین دلیل بندر Yarimca در قلب صنعتی ترکیه احداث می شود تا نقش مهمی را در توسعه بلندمدت صنعت و تجارت ترکیه ایفا کند.^۳ نمایی از بندر Yarimca :

^۱ <http://www.e-logi.net/?ID=240>

^۲ http://www.abnnewswire.net/press/en/36374/Hutchinson_Port_Holdings_Consortium_Wins_Port_of_Izmir_Concession.html

^۳ <http://www.portfinanceinternational.com/categories>

[/finance-deals/item/2132-dp-world-prepares-for-q4-launch-of-1-3m-teu-yarimca-port](http://www.portfinanceinternational.com/categories/finance-deals/item/2132-dp-world-prepares-for-q4-launch-of-1-3m-teu-yarimca-port)

ساخت و توسعه بندادر

حال حاضر ۷۰ میلیون TEU می‌باشد که با توسعه پروژه‌های موجود این ظرفیت تا سال ۲۰۳۰ به ۱۱۴ میلیون خواهد رسید و به همین دلیل این موسسه پیش‌بینی می‌کند چنین بندری با این ظرفیت برای نیازهای موجود این منطقه خیلی بزرگ است.^۳

بندر ترکیه از نظر جغرافیایی در ۴ ناحیه مدیترانه، دریای اژه، دریای سیاه و مرمره قرار گرفته‌اند. ظرفیت حمل کانتینر در این نواحی به صورت زیر است:



| ظرفیت فعلی کل | دریای سیاه | مدیترانه | دریای اژه | مرمره | T EU |
|---------------|------------|-----------|-----------|-----------|------|
| ۱۱,۰۸۵,۰۰۰ | ۵,۰۵۰,۰۰۰ | ۲,۷۲۰,۰۰۰ | ۱,۷۶۰,۰۰۰ | ۱,۵۱۰,۰۰۰ | |

۲- بندر کانتینری جدید Mersin در منطقه مدیترانه: در شرق بندر بین‌المللی موجود Mersin و در ۵ مرحله اجرا می‌شود و قرار است ظرفیت ۱۱,۴ میلیون TEU داشته باشد.

۳- بندر Filyos در غرب دریای سیاه: قرار است به ناحیه صنعتی که در ساحل آن احداث خواهد شد، خدمات دهد و ظرفیت کانتینری ۷۰۰ هزار TEU خواهد داشت.



۴- بندر ازمیر: سرمایه‌گذاری‌هایی برای توسعه صورت خواهد پذیرفت تا ظرفیت این بندر را به ۲,۵ میلیون TEU برساند.^۴

بر اساس آمارها، ترکیه ۱۷۵ بندر دارد که ۹۰٪ این بنادر در اختیار بخش خصوصی قرار دارند. سیاست‌های خصوصی‌سازی بندر در ترکیه از سال‌های میانی دهه ۱۹۸۰ کلید خورد و در دهه ۱۹۹۰ سرعت گرفت. ادامه روند خصوصی‌سازی بندر ترکیه با این هدف صورت می‌گیرد که سطح عملکرد و کارایی بندر بهبود یابد، زیرا که بندر کارا بدلیل نقششان در ایجاد ارتباطات لجستیک و زنجیره تأمین، ظرفیت رقابت‌پذیری کشور را افزایش می‌دهند.^۱

ترکیه برنامه دارد تا با ساخت بنادر هاب به کشوری ترانزیتی بدل گردد. تاکنون ۴ پروژه عظیم در دستور کار قرار گرفته است:

۱- پروژه ساخت بندر Çandarlı در ازمیر برای ساخت دهمین بندر بزرگ کانتینری جهان: ساخت این بندر توسط Kolin İnşaat و Limak Holding انجام می‌شود و قرار است در سه مرحله به ظرفیت سالانه ۱۲ میلیون TEU برسد تا به عنوان بندر کلیدی در مسیر تجارت دریایی آسیا و اروپا بدل شود. ولی نگرانی‌هایی پیرامون تعادل عرضه و تقاضا در دریای مدیترانه (با وجود ۴۲ بندر و ۹۸ پایانه کانتینری) وجود دارد. بر اساس آمارهای Dynamar هلند ظرفیت سالانه جابجایی این بندر در

^۲ <http://www.oxfordbusinessgroup.com/overview/unified-vision-economic-growth-spurring-needed-infrastructure-investments>

^۳ <http://e-marineeducation.com/en/port-candarli-going-replacing-port-rotterdam/>

^۴ <http://www.internationaalondernemen.nl/en/rapporten/port-development-turkey-2015>

^۱ Concentration and Competition of Container Ports in Turkey: A Statistical Analysis, Seçil Varan, 2014



فعالیت پورت اپراتورهای برتر

با رشدی ۱۱,۸ درصدی به ظرفیت ۲۵,۸ میلیون TEU رسیده است.^۷

در ادامه مروری خواهیم داشت بر فعالیت این اپراتورها در بنادر ترکیه:

۱. شرکت PSA نیز در قالب کنسرسیومی مشترک در امور اپراتوری بندر Mersin، به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری ترکیه، فعالیت دارد. این کنسرسیوم در نظر دارد ظرفیت بندر را از ۱,۸ میلیون TEU فعلی به ۲,۲ میلیون TEU افزایش دهد تا پاسخگوی نیاز بازار باشد.^۸

۲. کنسرسیومی به رهبری HPH امتیاز انحصاری بهره‌برداری از بندر ازمیر را برای ۴۰ سال آینده در اختیار دارد. این بندر یکی از بنادر استراتژیک ترکیه محسوب می‌شود با توجه به پتانسیل‌های موجود این بندر در افزایش ظرفیت تجاری با آسیا قرار است ظرفیت این بندر به ۲,۵ میلیون TEU افزایش یابد.^۹

۳. بر اساس اعلام شرکت APM ساخت پایانه کانتینری ۴۰۰ میلیون دلاری Petkim در سه‌ماهه اول ۲۰۱۶ خاتمه خواهد یافت و این پایانه بزرگ‌ترین پایانه کانتینری در دریای اژه خواهد شد. پایانه Petkim با ظرفیت ۱,۵ میلیون TEU و آبخور ۱۵,۵ متری، قادر است تا به کشتی‌های تا ظرفیت ۱۶۰۰۰ TEU سرویس دهد. قرار است APM برای ۲۸ سال حق بهره‌برداری از این پایانه را در اختیار داشته باشد. کیم فجفر، مدیر اجرایی شرکت APM، معتقد است که این شرکت بدلیل دورنمای بازار روبه رشد ناشی از پویایی اقتصادی در ترکیه، به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری این کشور ترغیب شده است. انتظار می‌رود تقاضای کانتینری این بندر ناشی از فعالیت‌های صنعتی گوناگونی شامل تولیدات صنعتی، واردات کالاهای مصرفی و صادرات کشاورزی باشد. ترمینال جدید در ازمیر پتانسیل رشد اقتصادی زیادی را در این منطقه خواهد

پورت‌اپراتورهای کانتینری جهان را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد:

۱- شرکت‌های پورت‌اپراتوری که فقط به عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری می‌پردازند^۱ مانند PSA، DP World و HPH

۲- شرکت‌های پورت‌اپراتوری که شرکت مادرشان علاوه بر عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری، دارای کشتی‌های کانتینری نیز هستند^۲ مانند COSCO و APM Terminal

بر اساس اعلام لویدز، پنج اپراتور بزرگ دنیا به شرح زیر هستند:

۱- PSA^۳: برترین پورت اپراتور کانتینری جهان شرکت PSA است که در ۲۹ بندر و ۱۷ کشور فعال می‌باشد.

۲- HPH^۴: یکی از بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار، توسعه‌دهنده و اپراتور بندری جهان شناخته می‌شود که در ۵۱ بندر و ۲۵ کشور فعال می‌باشد.

۳- پورت‌اپراتور APM Terminal: این پورت‌اپراتور کانتینری زیرمجموعه شرکت Maersk Group - AP Moller بوده و برترین خط کشتیرانی کانتینری جهان (MAERSK LINE) نیز زیرمجموعه آن محسوب می‌شود. در حال حاضر در ۶۱ پایانه کانتینری در ۳۳ کشور فعال می‌باشد.^۵

۴- DP WORLD: این پورت‌اپراتور کانتینری که در سال ۱۹۹۹ تأسیس گردید؛ در حاضر در ۶۰ پایانه بندری در شش قاره جهان مشغول به فعالیت است.

۵- CMHI^۶: این پورت‌اپراتور کانتینری که متعلق به کشور چین بوده و سال گذشته میلادی با حضور در ۱۴ کشور جهان و

⁷ <http://www.lloydlist.com/ll/news/top100/ports-and-logistics/>

⁸ <http://ifcext.ifc.org/ifcext/spiwebsite1.nsf/651aeb16abd09c1f8525797d006976ba/ed5b2c5981a87c3385257c0e006cb0f5?OpenDocument>

⁹ http://www.portstrategy.com/news101/port-operations/port-performance/godfathers_of_ports

¹ Pure Stevedore

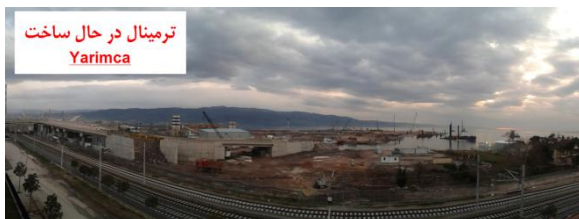
² Integrated Global Carriers

³ Port Singapore Authority

⁴ Hutchison Port Holding

⁵ <http://mojtba.rozblog.com/post/28>

⁶ China Merchants Holdings (International)



ترمینال در حال ساخت
Yarimca

داشت و ایجاد این ترمینال موجب می شود منفعت سرمایه گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری ناشی از صادرات و واردات به ساکنان ناحیه ۲۰ میلیون نفری از میر بازگردد.



۵. سهامداران دو شرکت CMHI و COSCO چین نیز مایل به خرید ۶۵ درصد از سهام بندر کامپورت ترکیه به مبلغ ۹۴۰ میلیون دلار هستند و هرکدام از این دو اپراتور ۲۶ درصد از سهام پایانه نامبرده را خواهند داشت.

۱۳ درصد سهام این پایانه به شرکت CIC به عنوان شرکت تابعه وزارت خزانه داری چین تعلق دارد و مابقی سهام این پایانه از آن ذخیره عمومی دولت عمان می شود.^۴ مدیرعامل شرکت CMHI اظهار داشت: با توجه به رشد اقتصادی ترکیه و موقعیت جغرافیایی این کشور، کار در این پایانه نقش بسزایی در احیای راه آبی ابریشم ایفا می کند.^۵ علاوه بر این ۵ اپراتورهای بزرگ شرکت های دیگری نیز دست به سرمایه گذاری در بندر ترکیه زده اند.

TIL دیگر شرکتی است که سرمایه گذاری های عمده ای در زیرساخت های بندری ترکیه انجام داده است. پایانه کانتینری AsyaPort با ظرفیت ۲ میلیون TEU، Marport با ظرفیت ۱,۷ میلیون TEU و Assan port با ظرفیت ۱۹۰ هزار

بر اساس ادعای بلومبرگ، APM قصد دارد تا بندر بیشتری را در ترکیه خریداری کند، زیرا بازار کانتینری این کشور با سرعت دو برابر رشد اقتصادی ترکیه در حال رشد است.

لارسن، مدیرعامل APM از میر معتقد است که تجارت بندر کانتینری ترکیه بسیار توسعه نیافته است و در صورتی که ترکیه درهای بندر خود را به روی کشتی های بزرگ باز کند، تجارت کانتینری این کشور توسعه خواهد یافت.^۱

۴. DP World نیز در صدد راه اندازی بندری ۴۶ هکتاری Yarimca در ناحیه Kocaeli در شمال غربی ترکیه می باشد. این پایانه با ظرفیت سالانه ۱,۳ میلیون TEU در ناحیه ای استراتژیک و در قلب صنعتی ترکیه یعنی Izmit-Kocaeli واقع شده است. نیکولا سیلویرا مدیر اجرایی DP World Yarimca معتقد است ظرفیت های کانتینری آسیون ترکیه در حال حاضر ۵۰ درصد می باشد که راه درازی برای رسیدن به آمار ۸۰-۹۰ درصدی اروپای غربی دارد.^{۲,۳}

^۴ <http://www.lloydlist.com/ll/news/top100/ports-and-logistics/>

^۵ <http://www.mana.ir/110/index.aspx?nid=56323&mId=5526>

^۶ <http://www.scmp.com/business/companies/article/1858962/chinese-consortium-invest-turkeys-no-3-container-terminal>

^۱ <http://portfinanceinternational.com/categories/emerging-economies/item/2140-petkim-container-port-aims-for-2016-launch>

^۲ <http://www.arabiansupplychain.com/article-8099-dp-world-to-begin-construction-on-turkey-terminal/>

^۳ <http://www.portfinanceinternational.com/categories/finance-deals/item/2132-dp-world-prepares-for-q4-launch-of-1-3m-teu-yar%4B1mca-port>



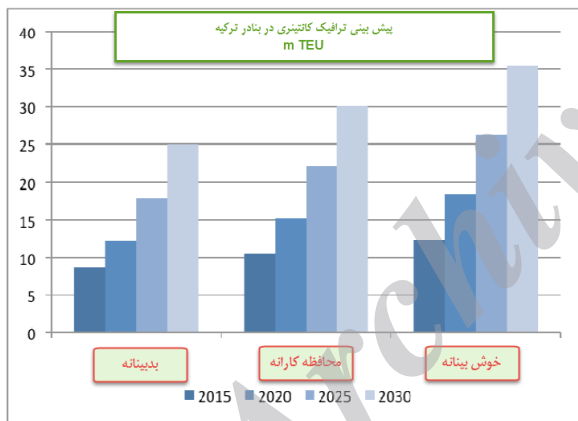
جمع‌بندی

برای درک بهتر دلایل رشد اقتصادی ترکیه به‌خصوص در بخش دریایی بهتر است نگاهی به جدول زیر شود:

| هزینه جابجایی کانتینر و انبارداری در بنادر ترکیه در قیاس با دیگر بنادر مطرح جهان | | | | | | | | |
|--|----------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------------|------------|--------|---------|
| | Singapore | Trieste | Hamburg | Rotterdam | Marseille | Haydarpaşa | Izmir | Mersin |
| هزینه جابجایی کانتینر | USD 148 | USD 200 | USD 240 | USD 200 | USD 293 | USD 85 | USD 85 | USD 120 |
| هزینه انبارداری | USD 12 (first 3 days free) | USD 20 (first 3 days free) | USD 47 (first 3-5 days free) | USD 47 (first 3-5 days free) | USD 29 (first 5 days free) | USD 9 | USD 7 | USD 7 |

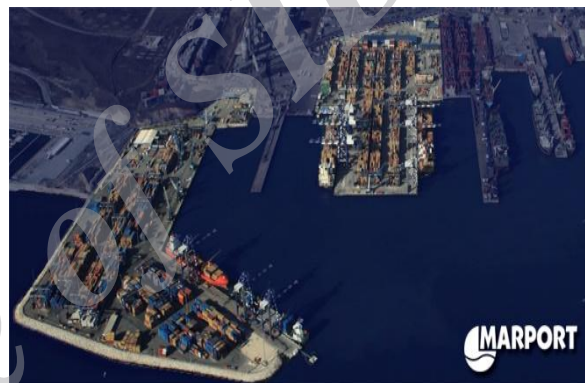
بر اساس این جدول مشاهده می‌شود هزینه جابجایی کانتینر و انبارداری در ۳ بندر بزرگ ترکیه در قیاس با دیگر بنادر مطرح جهان بسیار مقرون‌به‌صرفه تر است.^۷

نمودار زیر نیز پیش‌بینی ترافیک کانتینری بنادر ترکیه در ۳ حالت نشان می‌دهد:



پیش‌بینی می‌شود ترکیه در سال ۲۰۲۳ حداقل حدود ۱۸ میلیون TEU ظرفیت کانتینری نیاز داشته باشد.^۸ در نتیجه با در نظر گرفتن تمامی جوانب می‌توان انتظار داشت کماکان رویکرد مثبت نسبت به سرمایه‌گذاری در بنادر کانتینری ترکیه وجود داشته باشد.

TEU از جمله بنادری است که بهره‌برداری از آن‌ها در اختیار این شرکت قرار دارد. ۶۵۴۳۲۱



¹ <http://www.asyaport.com/Default-eng.html>
² <http://www.tilgroup.com/terminal/port-asyaport>
³ <http://www.tilgroup.com/terminal/port-iskenderun>
⁴ http://www.marport.com.tr/en/about_us/general_information.html
⁵ <http://www.tilgroup.com/terminal/port-istanbul>
⁶ [http://www.portfinanceinternational.com/features/item/1523-turkey-ports-\\$3-5bn-investment-opportunities](http://www.portfinanceinternational.com/features/item/1523-turkey-ports-$3-5bn-investment-opportunities)

⁷ The Logistics Industry in Turkey, Investment Support and Promotion Agency of Turkey, 2013
⁸ Maritime Turkey, Market Research, 2013

نگارنده: سیامک یگانه^۱

مقدمه

تجربیات جهانی از اثرگذاری مثبت رشد اقتصادی کشورها و فعالیت پورت اپراتورهای برتر کانتینری جهان بر بنادر طی سالیان اخیر حکایت می‌نماید. در واقع دولت‌ها و به موازات آنها پورت اپراتورها؛ بنادر را در راستای اهدافشان کمک و همیاری می‌نمایند. این اهداف عبارتند از: تبدیل به بندرهاب؛ تبدیل به الگوی نسل سوم بنادر؛ ارائه خدمات متنوع IT؛ تمرکز به لجستیک و زنجیره عرضه کالا؛ توسعه زیرساختها برای جذب هرچه بیشتر کشتی و کالا؛ اثرگذاری بیشتر در اقتصاد جهانی؛ تبدیل شدن به بندری با جایگاه جهانی؛ افزایش کارایی؛ جلب اعتماد بیشتر صاحبان عمده کالا و خطوط کشتیرانی برای فعالیت در آن بندر؛ ارائه دامنه وسیعی از خدمات مورد نیاز خطوط کشتیرانی؛ متصل بودن و ارتباط بندر به شبکه حمل و نقل دریایی جهان؛ مشتری گرایی؛ افزایش ایمنی و کاهش حوادث.

موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی ترکیه

امتیاز احاطه شدن از سه طرف توسط دریا، ترکیه را به یک موقعیت استراتژیکی بندری تبدیل کرده است که به شدت در حال توسعه می‌باشد. همچنین ترکیه با جمعیتی بالای ۷۰ میلیونی و رشد متوسط ۸٪ در تولید ناخالص داخلی یک بازار بزرگی محسوب می‌گردد. ترکیه دارای تجربه خوبی در رشد سریع واردات و صادرات در سال‌های اخیر بوده است. در سال ۲۰۰۵ تجارت خارجی با آمریکا ۱۹۰ میلیارد دلار و صادرات خود به آمریکا ۷۳ میلیارد دلار بوده است. اتحادیه اروپا بزرگترین شریک تجارت خارجی ترکیه با سهم ۵۲٪ در کل صادرات و ۴۲٪ در کل واردات است. فرایند تبدیل شدن ترکیه به بزرگترین شریک تجاری اتحادیه اروپا و بازارهای جدید در حال ظهور در آسیای مرکزی و شرق فرصت منحصر به فردی را برای تجارت و حمل و نقل ترکیه ایجاد کرده است. همچنین عضویت ترکیه در اتحادیه اروپا و نقش روبه رشد آن در تجارت

بین آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی تمرکز بر حمل و نقل را مهمتر کرده است.^(۷)

در زمینه ارتباط حمل و نقل بین کشورهای پان اروپایی و آسیای مرکزی، نقش موثر ترکیه به عنوان یکی از کشورهای مهم در BSEC^۲ و حوزه مدیریتانه است برای ارتباط هر دو شرق و غرب و اتصالات از شمال به جنوب بسیار پررنگ شده است. این منطقه برای سازمان هایی مانند BSEC، TRACECA^۳ و غیره مهم است چرا که نه تنها به عنوان یک مرکز فعالیت‌های صنعتی در آینده در سطح رقابت جهانی امیدوار کننده است، بلکه به عنوان یک خروجی مهم برای محصولات کشاورزی و صنعتی خود در آسیای مرکزی است. فاصله طولانی خطوط حمل و نقل دریایی کانتینری بین غرب اروپا، آسیای میانه و آسیای دور از طریق دریایی مدیریتانه و بنادر ترکیه بسیار نزدیک می‌شود.^(۵)

استراتژی‌های اقتصادی سیاست و حکومت ترکیه

نهمین طرح ملی توسعه دولت ترکیه از سال (۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳) در خصوص چشم انداز رشد صادرات محور بوده که در آن تسهیلات حمل و نقل و بنادر بسیار با اهمیت در نظر گرفته شده‌اند. این استراتژی ترکیه با استراتژی‌های دیگر دولت شامل "استراتژی صنعتی ۲۰۱۱-۲۰۱۴"، "استراتژی صادرات ۲۰۱۲-۲۰۲۳" و عملیاتی شدن این استراتژی‌ها از سال ۲۰۱۳ در برنامه توسعه سالیانه منظور گشته است. از اهداف مهم این استراتژی‌ها کسب بالاترین رتبه بندی در سال ۲۰۲۳ در میان ده اقتصاد برتر جهان به مناسبت صدمین سالگرد جمهوری ترکیه می‌باشد که در راستای آن رسیدن به ۵۰۰ میلیارد دلار از صادرات که این هدف نیز با افزایش به طور متوسط ۱۱٫۷٪ صادرات در هر سال ضروری می‌باشد. و با توجه به گرایش حمل و نقل کالا به سوی کانتینری شدن این رشد و توسعه صادرات در این راستا برنامه ریزی شده که به تبع آن توسعه بنادر و امکانات بندری را در پی داشته است. به منظور رسیدن به این هدف، بهبود بنادر و تجهیزات بندری به اولویت‌های دولت تبدیل شده است. پیش بینی "برنامه استراتژی صادرات ۲۰۲۳" نشان می‌دهد که ظرفیت نهایی جایجایی کانتینر در

^۲ Black Sea Economic Cooperation^۳ Black Sea Economic Cooperation^۱ کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

با توجه به آن بخش خصوصی طبق قرارداد بعد از گذشت چند سال افزایش تعرفه و با درصد معینی امکان پذیر خواهد بود. (۲)

فعالیت‌ها و حمایت‌های دولت ترکیه در راستای سیاست‌های توسعه منطقه ای

- ۱- حمایت‌های دولت از بخش‌های پشتیبانی و لجستیک بنادر
- ۲- حمایت از پروژه‌های حمل و نقل، کشاورزی، بسته بندی و ذخیره سازی
- ۳- ایجاد مناطق آزاد در کنار بنادر کانتینری
- ۴- ارائه طرح‌های تشویقی ملی برای مناطق توسعه نیافته
- ۵- ارائه مشوق‌های معافیت‌های مالیات بر درآمد شرکت‌ها برای فعالیت‌های تولیدی و تجاری
- ۶- طرح معافیت مالیاتی درآمد کارکنان مناطق آزاد
- ۷- ارائه سیستم‌های تشویقی در سال ۲۰۱۲ جهت تولید و ایجاد اشتغال در مناطق سازمان یافته صنعتی به ویژه در مناطق کمتر توسعه یافته و بخصوص بندر مرسین شامل تخفیف در هزینه‌های خدمات اجتماعی و مشوق‌های مالیاتی بسته به منطقه (در این مورد ترکیه شش منطقه را با توجه به سطح توسعه آن با چهار طرح تشویقی مختلف، مشخص کرده که بندر مرسین در آن به عنوان منطقه سوم قرار گرفته است)
- ۸- دریافت تخفیف‌های مالیاتی (۶۰٪) و نرخ مشارکت در سرمایه‌گذاری (۳۵٪) برای طرح‌های سرمایه‌گذاری در مقایسه بزرگ
- ۹- تخصیص زمین، معافیت مالیات بر ارزش افزوده، معافیت گمرکی و حمایت از امنیت اجتماعی برای سرمایه‌گذاران بندر (۲)

بنادر ترکیه در مسیر توسعه همگام با توسعه اقتصادی (بندر مرسین برای نمونه)

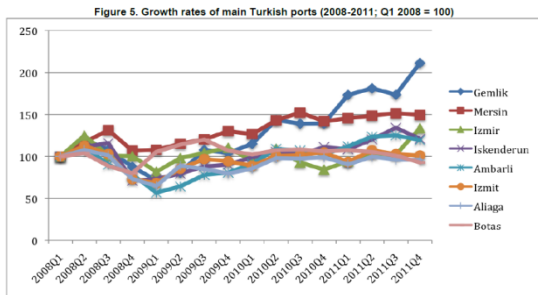
بندر مرسین یکی از بنادر در حال ظهور در شرق مدیترانه می‌باشد. نرخ رشد پایدار در دهه های گذشته (به طور متوسط

بنادر ملی کشور ترکیه نیاز به افزایش ۱۱ میلیون به ۳۰ میلیون در دوره ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۳ دارد. سیاست دولت به منظور تحرک توسعه اقتصادی در مناطق مورد نظر، افزایش صادرات و در نتیجه افزایش ظرفیت بنادر می‌باشد. که این ظرفیت با ایجاد سه بندر جدید افزایش یافته است که از جمله این بنادر بندر مرسین می‌باشد که جزئیاتی از آن بیان می‌شود. علاوه بر این سرمایه‌گذاری در جاده و راه آهن به منظور اتصال مناطق داخلی کشور با هدف اتصال بنادر ترکیه به شبکه حمل و نقل ترانس اروپا (TEN-T) به موازات این اهداف بهبود یافته است. (۲)

اهمیت لجستیک نیز در سیاست‌های منطقه‌ای و محلی پر رنگ می‌شود. در استراتژی توسعه منطقه‌ای ترکیه ۲۰۱۳-۲۰۱۰ لجستیک به عنوان یکی از نه بخش که آن را پشتیبانی می‌کند نشان داده است. در نهایت اهمیت لجستیک در بنادر ترکیه از طریق ایجاد بسترهای نرم‌افزاری که در حقیقت بازیگر اصلی در تدارکات و حمل و نقل بنادر می‌باشند، توسعه یافته است. تاکید بر توسعه بنادر و تدارکات آن توسط بازیگران و برنامه‌های مختلف، پایه و اساس ثمربخشی را برای حل چالش‌های زیر فراهم می‌آورد: ۱- افزایش تحول به سمت سیاست‌های رقابتی بنادر ۲- ایجاد مزایایی منطقه‌ای ۳- کاهش اثرات منفی. (۲)

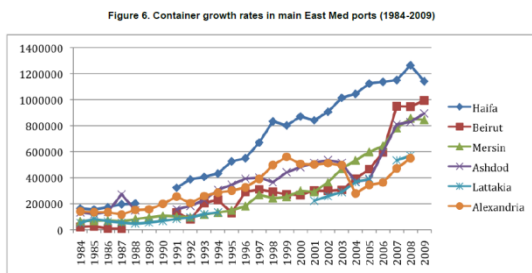
سیاست افزایش رقابت در بنادر

خصوصی سازی از سال ۱۹۹۴ در بخش بنادر ترکیه گسترش پیدا کرده است. خصوصی‌سازی بنادر با هدف بهبود عملیات بندری با جذب سرمایه گذاری خصوصی و از بین بردن مسئولیت مالی دولت است. با توجه به قانون خصوصی‌سازی در سال ۱۹۹۴، بنادر دولتی را می‌توان به اپراتورهای خصوصی با اعطای حقوقی برای یک دوره معین زمانی داده شده است. ولی با این حال بنادر کانتینری هنوز به بخش خصوصی واگذار نگردیده است. که به واسطه آن با توجه به تجهیزات و تاسیسات مدرن بندری در بندر مرسین تنها بندر کانتینری و اعمال تعرفه های دولتی و سیاست‌های قیمت‌گذاری، در روند توسعه کالاهای کانتینری قدم موثری برداشته است. همچنین تعیین محدوده زمانی در خصوص افزایش تعرفه با توجه به خصوصی‌سازی برای بخش خصوصی را نیز جزئی از قوانین قرار داده است. که



Note: the indicated ports are the largest eight Turkish ports.

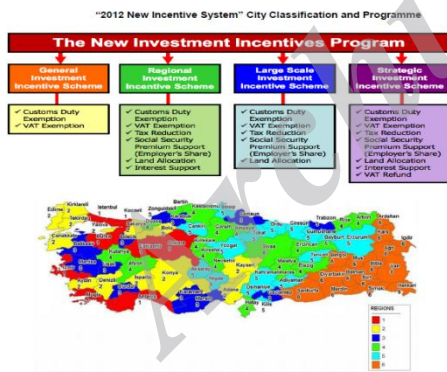
Source: www.oecd.org/gov/regional/workingpapers



Source:

www.oecd.org/gov/regional/workingpapers

تاثیرات رشد اقتصادی ترکیه بر رشد کانتینری بندر مرسین حاکی از رشد کالاهای کانتینری داشته است که در جداول بالا به وضوح قابل مشاهده می باشد.



Source: Ministry of Economy, www.ekonomi.gov.tr

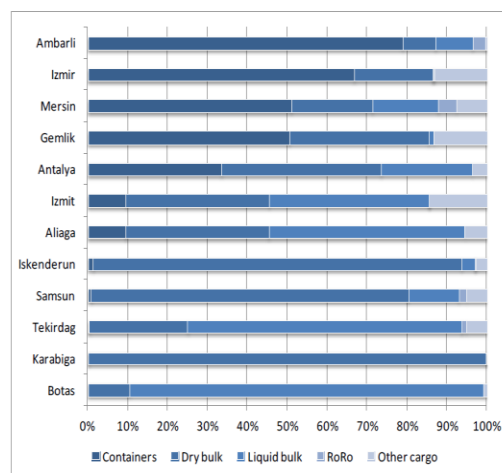
از جمله علل اصلی توسعه بنادر ترکیه می توان موارد ذیل را بیان نمود:

۱. رشد اقتصادی ترکیه بر اساس توسعه زیرساخت های حمل و نقلی، لجستیکی و ... در راستای توسعه بنادر کلید خورده است و به موازات آن توسعه بنادر کانتینری با توجه به روند رشد و توسعه بنادر جهان به سوی بنادر نسل سه و چهار بوده است.

بیش از ۵٫۸ درصد در هر سال بین سالهای (۱۹۷۱-۲۰۱۱) نشان داده است، در حال حاضر این بندر دومین بندر کانتینری ترکیه می باشد که موفق به افزایش ۶٫۵ درصد از سال ۲۰۰۷ از طریق خصوصی سازی کسب نماید. با این حال در ارتباطات دریایی خود نسبتاً ضعیف است به این صورت که در مسیرهای بین قاره ای در مسیرهای حامل کانتینری بزرگ جهانی را شامل نمی شود که یکی از دلایل عمده آن، در معرض رقابت نبودن این بندر می باشد زیرا تنها بندر کانتینری در منطقه می باشد و تنها دارای یک اپراتور می باشد. (۶)

تاثیرات قابل توجه اقتصادی بندر مرسین قابل چشم پوشی نبوده این بندر ایجاد کننده حداقل ۱۷ هزار شغل و ۰٫۶ میلیارد یورو ارزش افزوده اقتصادی در هر سال بر اساس برآوردهای نظری، با توجه به فقدان اطلاعات در این زمینه می باشد. حمل و نقل دریایی در مرسین بشدت با تجارت و تولید مواد غذایی و منسوجات به هم پیوسته است. خروج اضافی یک یورو در بندر منجر به خروج ۱٫۲۰ یورو در اقتصاد ملی ترکیه می گردد. بندر مرسین قویترین و تخصصی ترین بندر در زمینه کانتینر بوده حجم تخلیه و بارگیری این بندر در سال ۲۰۱۱، ۲۵ میلیون تن بوده که بیش از نیمی از این حجم معادل ۱٫۱ میلیون TEU کالای کانتینری بوده است. بندر مرسین بعد از بندر آمبارلی از نظر کانتینر بزرگترین بندر می باشد. (۸)

Figure 1. Cargo mix of main Turkish ports (2011)



Source:

www.oecd.org/gov/regional/workingpapers



یکی از معروفترین و مهمترین ترمینال‌های کانتینری اتحادیه اروپا شناخته شده می‌باشد. لازم به ذکر است PSA قصد دارد با سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری طی ۵ سال آتی (تا سال ۲۰۱۶) ظرفیت ترمینال کانتینری آن بندر را به ۱۰ میلیون TEU کانتینر افزایش دهد. نمونه دیگر می‌توان به پورت اپراتور DP World در بندر جبل علی اشاره نمود که ساخت ترمینال سوم کانتینری آن را با سرمایه ۸۵۰ میلیون دلار و به ظرفیت ۴ میلیون کانتینر را در دست اجرا دارد که با تکمیل آن ظرفیت بندر مذکور به ۱۹ میلیون کانتینر تا پایان سال ۲۰۱۴ افزایش می‌یابد. این پورت اپراتور که در ۳۱ کشور جهان و در ۵۰ بندر جهان فعال می‌باشد؛ قصد دارد ظرفیت ترمینال‌های کانتینری خود را به ۹۰ میلیون TEU کانتینر تا سال ۲۰۱۷ میلادی افزایش دهد. لازم به ذکر است در بندر جبل علی تعداد ۷۹ دستگاه گنتری‌کرین وجود دارد که همگی توسط DP World خریداری و نصب شده است. (۱)

به عنوان یکی از جدیدترین طرح‌های توسعه انجام شده توسط پورت اپراتور APM؛ قرارداد توسعه استراتژیک بندر ازبیر ترکیه را می‌توان نام برد که بین APM و شرکت Petkim ترکیه منعقد شده و در آن APM به میزان ۴۰۰ میلیون دلار در آن بندر سرمایه‌گذاری نموده و ساخت ترمینالی با ظرفیت ۱٫۵ میلیون TEU کانتینر را به‌عهده گرفته است. فاز اول این ترمینال که دارای ۳۵۰ متر طول اسکله می‌باشد در سال ۲۰۱۳ و فاز دوم آن نیز با ۳۵۰ متر طول اسکله در سال ۲۰۱۴ مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت و توانایی پهلوهدی کشتی‌ها با ۱۰۰۰۰ TEU کانتینر را خواهد داشت. بهره‌برداری از این ترمینال به مدت ۲۸ سال از طرف دولت ترکیه به این کنسرسیوم (APM - Petkim) واگذار شده است. (۱)

با توجه به مزایای جغرافیایی (منطقه مدیترانه شرقی نه تنها یک پل بین شرق و غرب بوده بلکه یک نقطه تقاطع بین آسیا، اروپا و آفریقا می‌باشد) قابل توجه سرمایه‌گذاران اروپایی و پورت اپراتورهای بزرگ می‌باشد. همچنین همزمان با فعالیت‌های آزادسازی و ارائه طرح‌های تشویقی در مناطق آزاد و بنادر بخصوص بنادر کانتینری حضور پورت اپراتورها و سرمایه‌گذاران جهانی در بنادر شرق مدیترانه پررنگ‌تر شده همانند: MSC در

۲. بزرگ شدن اتحادیه اروپا و بازارهای مصرف در شرق اروپا و افزایش روند تجارت اروپا (شرق و غرب) نسبت به حجم تجارت شمال و جنوب که این روند نیروی محرکه‌ای برای توسعه حجم حمل و نقل و بنادر منطقه مدیترانه و در نتیجه شرق اروپا خواهد شد.

فعالیت اپراتورهای برتر ترمینال‌های کانتینری دربنادر کشور ترکیه

بر اساس گزارش سال ۲۰۱۱ کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) تحت عنوان "مروری بر حمل و نقل دریایی RMT: Review of Maritime Transport" در سال مذکور ۵۲۴ میلیون TEU کانتینر در بنادر جهان تخلیه و بارگیری گردید که عملیات ۳۵۰ میلیون آن توسط ۲۰ پورت اپراتور برتر کانتینری جهان انجام پذیرفت. به عبارت دیگر سهم بازار ۲۰ پورت اپراتور برتر کانتینری جهان به میزان ۶۷٪ می‌باشد. نکته قابل توجه اینکه فقط ۳ پورت اپراتور برتر کانتینری جهان شامل APM, HPH, PSA در سال ۲۰۱۰ به میزان ۱۷۷ میلیون TEU عملیات کانتینری داشته‌اند که بیانگر این نکته می‌باشد که ۳۳٪ کانتینرهای دریایی جهان صرفاً توسط ۳ پورت اپراتور تخلیه و بارگیری شده‌اند. (۱)

عمده ترین نقش‌های مختلف پورت اپراتورهای کانتینری جهان

۱. نقش سرمایه گذار
۲. نقش توسعه دهنده
۳. نقش بازاریاب بنادر
۴. ارایه کننده نقش‌های لجستیکی در زنجیره عرضه کالا

یکی از نقش‌های پورت اپراتورهای کانتینری جهان "توسعه‌دهنده" ترمینال‌های کانتینری بنادر می‌باشد. به عنوان نمونه ترمینال MSC Home Terminal بندر آنتورپ بلژیک بصورت مشارکت مالی (جوینت ونچر) ۵۰٪ - ۵۰٪ بین خط کشتیرانی MSC و پورت اپراتور PSA سنگاپور می‌باشد که در سال ۲۰۰۵ میلادی با ظرفیت ۵٫۴ میلیون TEU کانتینر مورد بهره برداری قرار گرفته و به عنوان

قوی و بزرگ جهانی بوده که با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه این منطقه بسیار مطلوب و مورد پسند سرمایه گذاران می باشد. که روند خصوصی سازی در آن بنادر با توجه به تسهیلات و طرحهای تشویقی بطور فیزیکی در جهت بهبود فنی و زیربنایی بنادر در حال انجام می باشد.

منابع و مأخذ

1. Merk, O., Bagis, O. (2013), « The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of Mersin - Turkey », OECD Regional Development Working Papers, 2013/01, OECD Publishing, <http://dx.doi.org/10.1787/5k4c43014plt-en>
2. Republic of Turkey Ministry of Economy (2012), 2023 TürkiyeGhracatStratejisi ve Eylem Planı ” (“2023 Turkey Export Strategy and Action Plan”) press release 13 June 2012 www.ekonomi.gov.tr/upload/F72F2D25-CE27-9E3A-10371CC90C3F5026/20120613_31_1.pdf.
3. Republic of Turkey State Planning Organization (2007), “DPT, 9. Kalkınma Planı Denizyolu Özel Ghtisas Komisyonu Raporu” (“9th Development Plan Maritime Comission Report”).
4. Yetgin, U (1998) ‘Turkish Port Infrastructure in International Combined Transport’, ECMT Seminar on New Trade Patterns: New Transport Demands In The Black Sea Region, Antalya, 21-22 October 1998
5. Yildiztekin, A.; Maestro Consultancy (2009) “Mersin Lojistik Strateji Planı” (“Mersin Logistics Strategic Plan”).
6. Zeybek, Hülya (2010), Ports In Turkey And Perspectives For Cooperation In The East Mediterranean Region Within Intermodal Supply Chain, 2010
7. www.oecd.org/gov/regional/workingpapers
8. الصفی، بهزاد، (۱۳۹۱)، تحلیلی بر نقشهای مختلف پورت اپراتورهای کانتینری جهان، دسترسی <http://news.pmo.ir/fa/news/print/1536>

آمبرلی و DP World در یاریمکا و PSA در مرسین ترکیه، DP World و APM در کنستانتزا.

نتیجه گیری

تجارت و حمل و نقل در سراسر جهان پویا است و با نوآوری و سازماندهی جهت پاسخگویی بهتر به رفع نیازهای زنجیره های تامین جهانی در نتیجه فشار و ریسک بر ارائه دهندگان حمل و نقل، صادر کنندگان و سیاستگذاران برای پاسخ دادن به آن نیازها بالاتر می رود. با توجه به توسعه بازارهای مصرف و فعالیت های جدید منطقی از شرکت های چند ملیتی در شرق اروپا، بنادر ترکیه باید بازسازی هایی شامل ایجاد ارزش افزوده و تدارکات در فعالیت های خود را بر اساس نیازهای بنادر اروپا و جنوب مدیترانه شمالی ایجاد نمایند. به نظر می رسد که توسعه شبکه حمل و نقل و تدارکات امکانات حمل و نقل چند وجهی داخلی جهت نفوذ در مناطق داخلی کشور یک چالش بزرگ برای بنادر شرق دریای مدیترانه است. ترکیه یک رشد سریع هم واردات و صادرات در سال های اخیر تجربه کرده است و این روند را در سال های آینده ادامه خواهد داد. اندازه بازار ترکیه، کسب و کار مناسب، قوانین و آداب و رسوم هماهنگ، بخش تدارکات پویا منجر به ایجاد یک پتانسیل برای جذب فعالیت های ارزش افزوده و تدارکات با دامنه های منطقه ای در ترکیه شده است. بنادر مدیترانه ترکیه نیز می تواند نواحی خود را برای جذب فعالیت های ارزش افزوده با دامنه های چند ملیتی توسعه بخشند. در این زمینه، مدیریت کارآمد حمل و نقل و بنادر برای پاسخگویی موثر به این چالش های جهانی بسیار مهم است. اگر چه زیرساخت های حمل و نقل در سطح مناسب در کشور، ترکیه است، ولی به خوبی از اهمیت اقدامات زیربنایی و اداری برای همکاری بهتر صورت گرفته در منطقه آگاه می شود، آغاز یک فرایند خصوصی سازی بنادر دولتی به منظور کاهش هزینه، افزایش قابلیت اطمینان و افزایش بهره وری در بنادر و اطمینان از ارتباط کارآمدترین و کوتاه ترین فاصله بین اروپا و آسیا است. از سوی دیگر، توسعه ارتباطات چند وجهی با کشورهای منطقه در جریان است. بنادر مدیترانه ترکیه، به ویژه مرسین و ازمیر دارای پتانسیل برای توسعه امکانات تدارکات کارآمد ارزش افزوده با گسترش نواحی بندر و بخصوص با کانتینری شدن این بنادر و اداره آن توسط پورت اپراتورهای

نگارنده: محمد پورحاجی^۱

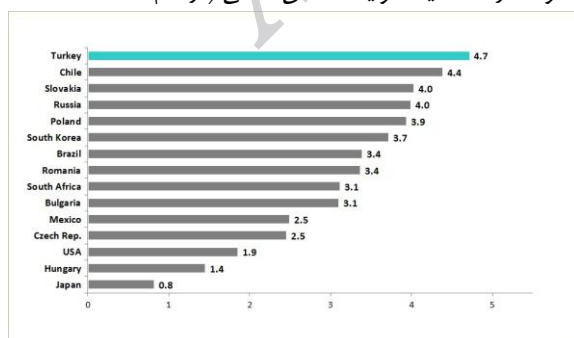
مقدمه

بنادر ترکیه در شرق دریای مدیترانه و دریای سیاه بدلیل قرار گرفتن در کریدور حمل و نقل بین المللی شرق به غرب و شمال به جنوب، برای جذب بار ترانزیتی و ترانشیپی موقعیت استراتژیک و ممتازی دارند. بنداری که در دریای مدیترانه و اژه واقع شده اند نیز دارای موقعیت مناسبی برای جذب بار خطوط اصلی کشتیرانی آسیایی- اروپایی که از مدیترانه عبور میکنند، هستند. بنادر واقع در دریای مرمره نیز بخاطر اتصال کریدورهای حمل و نقل فرا- اروپایی و بین اروپایی^۲ که توسط کشورهای اروپایی ایجاد شده اند و قابل توسعه به طرف شرق می باشند، از اهمیت زیادی برخوردارند. بنادر مستقر در دریای سیاه هم به خاطر تسهیل تجارت بین اروپا و کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی روز به روز به اهمیت آنان افزوده می شود.

عمده ترین بازار صادرات ترکیه اروپا، عراق، روسیه، آمریکا، امارات متحده عربی و ایران است و بیشترین میزان واردات به ترکیه از اروپا، روسیه، چین، آمریکا، ایران و کره جنوبی است.

اجرای اصلاحات ساختاری اقتصادی و سیاست های موفقیت آمیز اقتصاد کلان نتایج مناسبی را برای رشد مستمر اقتصادی در دهه اخیر در ترکیه بوجود آورده و این کشور سریع ترین رشد اقتصادی در منطقه و دنیا را به خود اختصاص داده است. به نحوی که در دوره زمانی بین ۲۰۰۴ و ۲۰۱۴ تولید ناخالص داخلی کشور ۱۰۵ درصد افزایش یافته و به ۸۰۰ میلیارد دلار رسیده و متوسط رشد سالیانه تولید ناخالص داخلی در طی همین مدت معادل ۴٫۲ درصد بوده است. این پیشرفت ها به همراه افزایش سرانه تولید ناخالص داخلی به ۱۰۴۰۴ دلار در سال ۲۰۱۴ بهبود وضع اقتصادی را در کشور نشان می دهد (سرانه تولیدی ناخالص داخلی در سال ۲۰۰۴، معادل ۴۵۶۴ دلار بود).

متوسط رشد سالیانه تولید ناخالص داخلی (درصد) ۲۰۰۳-۲۰۱۴



کشور ترکیه از نظر جغرافیایی بین قاره آسیا و اروپا واقع شده و می توان این کشور را رابط بین تجارت آسیایی و اروپایی دانست که علاوه بر ارتباط جاده ای و ریلی، از موقعیت ممتاز دسترسی به دریای مدیترانه، دریای اژه، دریای مرمره و دریای سیاه نیز برخوردار می باشد. رشد اقتصادی بالای ترکیه، وجود بازار مصرف بزرگ در حاشیه دریای مدیترانه و نزدیک بودن بنادر جنوبی این کشور به کانال سوئز که گذرگاه اصلی ارتباط کشورهای تولید کننده آسیای جنوب شرقی و چین با اروپا می باشد، بر امتیازات این کشور در توسعه تجارت دریا محور افزوده است.



نگاهی به فعالیت های تجاری و دریایی ترکیه

ترکیه دارای ۱۷۶ بندر است که با مالکیت دولتی و خصوصی، به تجارت داخلی و خارجی خدمات ارائه می دهند. فعالیت های کشتیرانی بخش مهمی از اقتصاد ترکیه را تشکیل می دهند و حدود ۹۰٪ تجارت خارجی کشور از طریق دریا انجام می شود. فعالیت های اقتصادی دریایی ۲۸۰۰۰۰ شغل در این حوزه ایجاد کرده و ارزش افزوده ناخالص حاصل از چهار فعالیت دریایی (توریسم دریایی، کشتیرانی نزدیک به ساحل، کشتی سازی و ماهیگیری) به میزان ۴٫۳۹ میلیارد یورو بالغ می شود که ۸۲٪، مشاغل و ۷۴٪ کل ارزش افزوده ناخالص ایجاد شده از طریق اقتصاد دریایی را شامل می شود. بیشتر فعالیت های دریایی در دریای مرمره (بنادر ازمیت، امبارلی، جم لیک، توزلا، استانبول) و دریای مدیترانه (بنادر مرسین و اسکندرون) انجام می شود.

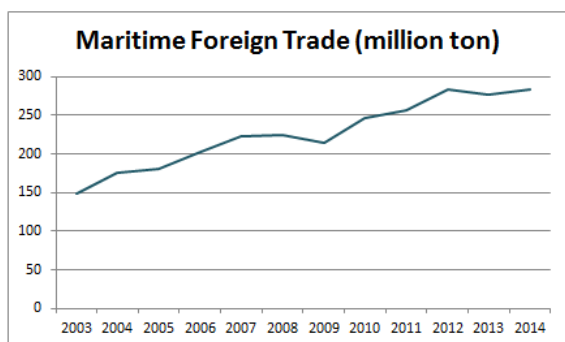
^۲ Trans-European and Pan-European Transport Corridors

^۱ کارشناس ارشد اقتصاد و لجستیک دریایی

آزاد با ایسلند، نوروز، سوئیس و لینخن اشتاین، گرجستان، اسرائیل، مقدونیه، بوسنی و هرزگوین، تونس، مراکش، فلسطین، سوریه، مصر، آلبانی، مونته نگرو، صربستان، شیلی، اردن، موریس، کره جنوبی

ع ایفای نقش پل سرزمینی و هاب منطقه ای برای توزیع کالاهای ترانزیتی و ترانشیپی

با توجه به اینکه ۹۰ درصد تجارت بین المللی ترکیه از طریق دریا انجام می شود، مقامات حمل و نقل در ترکیه سعی نموده اند زیرساخت بنادر خود را بطور مستمر با جریان رو به رشد کالاها منطبق نمایند و با تحقق این موضوع تجارت دریایی این کشور در سالهای اخیر روند رو به رشدی را شاهد بوده است:



منبع: WWW.hazar.org

ناوگان کشتیرانی تجاری ترکیه که در سال ۲۰۱۴ رتبه سیزدهم در دنیا را کسب کرده بود، با برنامه ریزی میان مدت به رتبه دهم دنیا صعود خواهد کرد و موجب افزایش سهم شرکت های کشتیرانی ترکیه در حمل کالاهای این کشور خواهد شد. با توجه به نمودار فوق، سهم حمل و نقل دریایی در کل تجارت خارجی در سال ۲۰۱۴، بالغ بر ۲۸۳ میلیون تن می شود و این بدان معنی است که سه چهارم کل کالای تخلیه و بارگیری شده در بنادر برای تجارت خارجی بوده است.

کل کالای تخلیه و بارگیری شده در بنادر ترکیه در سال ۲۰۱۴، به میزان ۳۸۳ میلیون تن بوده که در مقایسه با ده سال گذشته افزایش ۱۰۰٪ درصدی را نشان می دهد؛ همچنین کل تعداد کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده در ترکیه در سال ۲۰۱۴ معادل ۸،۴ میلیون تی ای یوز بوده که در مقایسه با آمار مشابه دهه گذشته افزایش ۲۳۵٪ درصدی را نشان می دهد و در این میان، بندر آمبارلی^۲ بیشترین سهم را در کل کانتینرهای جابجا شده را به میزان ۴۰٪ به خود اختصاص داده است.

با توجه به پیش بینی سال ۲۰۱۳ اکونومیست، متوسط رشد اقتصادی برای ترکیه بین سال های ۲۰۲۰-۲۰۱۳، حدود ۴،۲٪ برآورد شده است. در صورت تحقق این میزان رشد، رشد تجاری در این کشور و به تبع آن رشد حمل و نقل دریایی و جابجایی کانتینر از رشد چشمگیری برخوردار خواهد شد.

| تغییرات تجارت خارجی ترکیه بین سالهای ۲۰۱۴-۲۰۰۴ | | | |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| سال | تغییرات صادرات (%) | تغییرات واردات (%) | تغییرات حجم تجارت |
| ۲۰۰۴ | ۳۳،۷ | ۴۰،۷ | ۳۷،۸ |
| ۲۰۰۵ | ۱۶،۳ | ۱۹،۷ | ۱۸،۴ |
| ۲۰۰۶ | ۱۶،۴ | ۱۹،۵ | ۱۸،۳ |
| ۲۰۰۷ | ۲۵،۴ | ۲۱،۸ | ۲۳،۲ |
| ۲۰۰۸ | ۲۳،۱ | ۱۸،۸ | ۲۰،۴ |
| ۲۰۰۹ | -۲۲،۶ | -۳۰،۲ | -۲۷،۲ |
| ۲۰۱۰ | ۱۱،۵ | ۳۱،۷ | ۲۳،۲ |
| ۲۰۱۱ | ۱۸،۵ | ۲۹،۸ | ۲۵،۵ |
| ۲۰۱۲ | ۱۳،۰ | -۱،۸ | ۳،۵ |
| ۲۰۱۳ | -۰،۴ | ۶،۴ | ۳،۷ |
| ۲۰۱۴ | ۳،۸ | -۳،۸ | -۰،۹ |

منبع: نویسنده با جمع آوری آمار از مؤسسه آمار ترکیه (Turkish Statistical Institute)

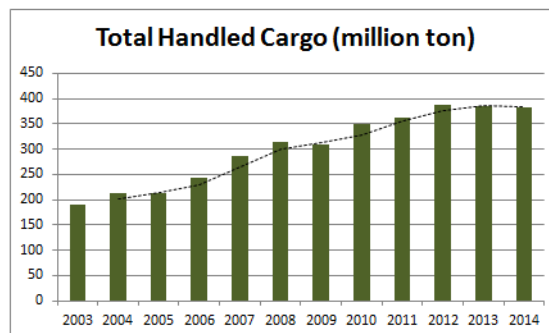
آمار فوق، روند رو به رشد تجارت خارجی ترکیه در ده سال گذشته را نشان می دهد و گرچه در سال ۲۰۱۴ و سال ۲۰۱۵ این روند با کاهش مواجه بوده ولی بدلیل زیر روند رشد تجاری این کشور ادامه خواهد داشت:

۱. موقعیت مناسب تجاری این کشور در ارتباط آسیا به اروپا و دسترسی به کشورهای مختلف از طریق دریای مدیترانه، اژه، مرمره و سیاه
۲. دیپلماسی گسترده و سریع ترکیه برای تغییر بازار صادرات و واردات خود از روسیه به سایر کشورها جهت حفظ وضعیت رشد اقتصادی خود.
۳. افزایش کیفیت کالاهای ساخت این کشور و استفاده بهینه از عضویت در سازمان جهانی تجارت (WTO).^۱
۴. تداوم اصلاحات قانونی جهت تسهیل جذب سرمایه گذاری خارجی
۵. عضویت در سازمان های بین المللی اقتصادی و توافقنامه گمرکی با اتحادیه اروپا و توافقنامه تجارت

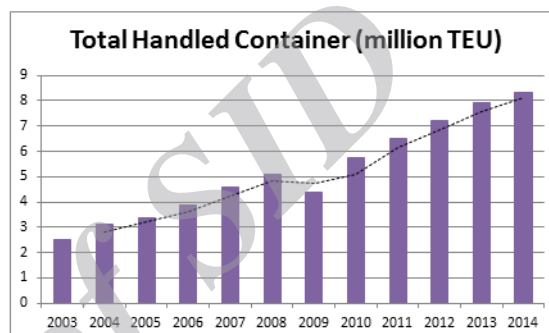
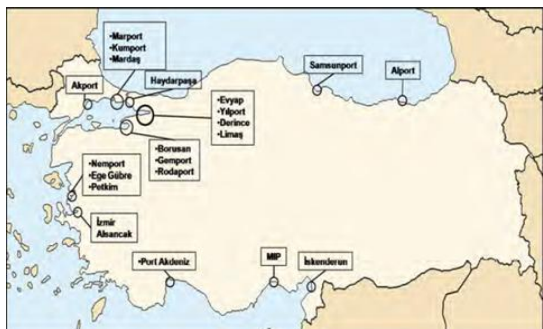
² Ambarli

^۱ ترکیه از سال ۱۹۹۵ عضو سازمان جهانی تجارت است.

کل بار و کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده در سال ۲۰۱۴



موقعیت بنادر اصلی کانتینری در ترکیه



منبع: مطالعات بازار بخش دریایی ترکیه

بندر پت لیم^۷ بندری کانتینری در چهل کیلومتری شمال از میر ترکیه است که با سرمایه گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری انجام شده، در فاز اول اولین محموله کانتینری آن تا پایان ژانویه ۲۰۱۶ در آن تخلیه و بارگیری خواهد شد و اولین بندری در دریای اژه و مدیترانه خواهد بود که قابلیت پهلو دهی به شناورهای با ظرفیت ۱۱۰۰۰ تی ای یو را دارد.

ظرفیت اولیه این بندر ۱,۵ میلیون تی ای یو است که به تدریج به ۴ میلیون تی ای یوز خواهد رسید. با قابلیت پذیرش کشتی های با آبخورد ۱۵,۵ متر، این بندر که در قالب قرارداد داد ۲۸ ساله توسط شرکت APM Terminals اداره می شود، مقرر است کشتی های نسل جدید ۱۶۰۰۰ تی ای یوز را جذب و برای ۶۰۰ نفر شغل ایجاد نماید. با بازگشایی بزرگ ترین ترمینال کانتینری ترکیه در دریای اژه که به استانبول و بخش جنوبی ترکیه خدمات ارائه خواهد نمود، رشد صادرات ترکیه که بر اساس برنامه ریزی دولت تا سال ۲۰۲۳ به ۵۰۰ میلیارد دلار خواهد رسید، تسهیل خواهد شد.

تصویر بندر پت لیم



منبع: Port Finance International

منبع: www.hazar.org

کشور ترکیه دارای ۴ بندر اصلی کانتینری به نام های حیدرپاشا، امبارلی، از میر و مرسین^۱ است که بغیر از بندر امبارلی، سه بندر دیگر توسط یک اژانس بزرگ دولتی بنام شرکت راه آهن دولتی ترکیه اداره می شوند. با توجه به جذاب بودن بازار تجارت و اقتصاد ترکیه، تخلیه و بارگیری ۳۰ میلیون تی ای یوز کانتینر در سال ۲۰۲۳ در بنادر این کشور هدف گذاری شده و جهت افزایش ظرفیت کانتینری در بنادر فعلی و ساخت ترمینال های جدید سرمایه گذاری زیادی توسط دولت و بخش خصوصی داخلی و خارجی انجام شده است. از جمله پروژه های اصلی بندری می توان به توسعه بندر کاندارلی^۲ در شمال دریای اژه با اعتبار ۹۱۰ میلیون یورو، توسعه بندر فیل یوس^۳، پروژه ۶۵۰ میلیون دلاری بندر یاریمکا^۴ توسط شرکت DP World و توسعه ظرفیت بندر پت لیم، مرسین، از میر و پرکیم آلیاژ^۵، ساخت ترمینال کانتینری آسیاپورت^۶ نام برد.

¹ Haydarpaşa, Ambarli, Izmir and Mersin

² Candarli

³ Filyos

⁴ Yarimca

⁵ Petlim, Mersin, Izmir and Prekim Aliaga

⁶ Asya Port

⁷ Petlim

توسعه بندر ایجاد یک هاب ترانزیتی کانتینر در شرق مدیترانه، خاورمیانه و آسیای مرکزی جهت صادرات مجدد کالاهای کشورهایی نظیر غلات قزاقستان به بازارهای منطقه می باشد. با توجه به قصد کشور ترکیه برای ایجاد بندر هاب در سواحل این کشور، بندر از میر در دریای اژه و بندر مرسین در دریای مدیترانه بهترین پتانسیل را در ایفای این نقش بعهده دارند.

علاوه بر توسعه بندر فوق، در سایر بندر نظیر درینس کانتینر پورت، آسیا پورت، بوروسان پورت، جم پورت، او یاپ پورت، بیل پورت^۳ نیز سرمایه گذاری جهت افزایش ظرفیت کانتینری انجام شده است.



نتیجه گیری

با افزایش رشد اقتصادی و تجارت در ترکیه بندر این کشور نیز خود را با این پیشرفت همگام ساخته و نسبت به افزایش ظرفیت بندر فعلی و ایجاد بندر و ترمینال های جدید اقدام نموده اند. بندر کشور ترکیه علاوه بر این که باید پاسخگوی حجم روز افزون صادرات و واردات این کشور باشند، می بایست به عنوان بندر هاب منطقه ای، زمینه جابجایی کالاهای ترانزیتی و ترانزیتی را نیز فراهم نمایند.

با توسعه حمل و نقل ریلی و پسرکانه ای، کشور ترکیه قصد بهره گیری از موقعیت جغرافیایی خود برای اتصال بازارهای خاور میانه، آسیای مرکزی به بازارهای بین المللی را دارد. در این راستا، شرکت های بین المللی نظیر APM Terminal، DP World، PSA International و سایر شرکت ها بازار ترکیه را بازاری جذاب برای سرمایه گذاری دیده و سرمایه گذاری طولانی مدت برای حضور در صنعت پر سود حمل و نقل کانتینری این کشور انجام داده اند.

کاندالری بندر دیگری در سواحل اژه است که در قالب ۳ فاز توسعه به ظرفیت ۱۱،۴ میلیون تی ای یوز کانتینر طراحی شده و در فاز اول ۴ میلیون تی ای یوز کانتینر در آن قابل تخلیه و بارگیری خواهد بود. این بندر به همراه بندر پت لیم، هاب تجارت دریایی ساحل غربی ترکیه را تشکیل خواهند داد و با اتصال حمل و نقل دریایی به راه آهن و بزرگراه، زمینه ارتباط با کریدور ترانسیکا و انتقال کالاهای آسیا به اروپا را فراهم خواهد نمود.

بندر یارمیکا که توسط شرکت DP World راه اندازی خواهد شد، اولین بندر با مالکیت ۱۰۰٪ خارجی کشور ترکیه خواهد بود که در اواخر سال ۲۰۱۶ با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱،۳ میلیون تی ای یوز مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت.

تصویر بندر کاندالری



پس از خصوصی سازی بندر مرسین در سال ۲۰۰۷ که مالکیت آن از بندر بین المللی مرسین^۱ به کنسرسیومی متشکل از PSA International، و شرکت آکفن^۲ برای بهره برداری از بندر طی قراردادی به مدت ۳۶ سال منتقل شد، این بندر با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۱،۸ میلیون تی ای یوز کانتینر و اتصال به راه آهن سراسری و بزرگراه به بندری فعال در زمینه کابوتاژ، ترانزیت و ترانزیت در شرق دریایی مدیترانه تبدیل شده است.

این کنسرسیوم قصد دارد تا ظرفیت ترمینال کانتینری را به ۲،۲ میلیون تی ای یوز تا پایان ۲۰۱۵ و به ۱۱،۴ میلیون تی ای یوز تا سال ۲۰۳۳ افزایش دهد تا بتواند نیاز روزافزون ترافیک ورودی به این بندر را پوشش داده و کشتی های کانتینری به ظرفیت ۱۳۵۰۰ تی ای یوز را پهلو دهد. هدف از

^۳ Derince Container Port, Asyaport, Borusan Port(Gemlik), Gempport(Gemlik), Evyap Port, Yilport

^۱ Mersin International Port(MIP)

^۲ Akfen Holding بزرگترین شرکت سرمایه گذاری زیرساخت در ترکیه



منابع:

- Studies to support the development of sea basin cooperation in the Mediterranean, Adriatic and Ionian, and Black Sea, Country Fiche, Turkey, By European Commission, January 2014
- <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/turkey/>
- <http://www.portfinanceinternational.com/categories/item/2392-turkish-container-market-still-attracting-new-investors-->
- <http://www.invest.gov.tr/en-US/investmentguide/investorguide/Pages/MacroEconomicIndicators.aspx>
- [http://www.hazar.org/blogdetail/blog/maritime transportation and major port projects in turkey 1299.aspx](http://www.hazar.org/blogdetail/blog/maritime_transportation_and_major_port_projects_in_turkey_1299.aspx)
- Maritime Turkey, Market Research, By Martin Bloem M.A., Sandra van Putten M.A., Assoc.Prof.Dr.Ali Deveci, Prof. Dr. Okan Tuna, December2013
- Container Ports of turkey, By Hakan ERDOGAN, Turkish State Railways Ports Department
- <http://www.portfinanceinternational.com/categories/technology-design/item/2302-turkey%E2%80%99s-petlim-port-to-receive-first-containers-january-2016>
- <http://www.portfinanceinternational.com/categories/finance-deals/item/2367-apm-terminals-izmir-prepares-for-2016-opening>
- <http://portfinanceinternational.com/features/item/2107-turkish-port-investment-to-power-growth-with-key-hub-projects>
- Turkish ports at a glance 2014, by Hoseyin Sipahioglu 2014
- <http://ifcext.ifc.org/ifcext/spiwebsite1.nsf/651aeb16abd09c1f8525797d006976ba/ed5b2c5981a87c3385257c0e006cb0f5?OpenDocument>
- Port Opportunities in Turkey, UK Trade & Investment Sector Briefing, 2010
- [http://www.portfinanceinternational.com/features/item/1523-turkey-ports-\\$3-5bn-investment-opportunities](http://www.portfinanceinternational.com/features/item/1523-turkey-ports-$3-5bn-investment-opportunities)

Archive of SID



Masir

Vol 2, No 12 (2016)

ISSN 2423-348X



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