



مرکز ملی باور اطلاعات 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



ماهنامه الکترونیکی مسیر



اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

ISSN 2423-348X

شماره ۱۳ - سال دوم - بهمن ۱۳۹۴

نشریه مرکز بررسی باومطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی



خبر تحلیلی این شماره: «امضای قرارداد با هیلود ال.ان.جی برای ترمینال گازسازی مجدد»



آپارات



SID



اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

Historical Documents of Iranian Ports and Maritime



سکه دوره هخامنشی

Achaemenid coins

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، مانده واحدی و منصوره نعیمی

مترجم: نازنین ساغری

ویراستار ادبی: مانده واحدی

ویراستار فنی: سعید خرم

تدوین و گردآوری: محمدعلی حسن‌زاده و نازنین ساغری

شاپا: ۳۴۸۸-۲۴۲۳

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

نارگاه: <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

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.



فهرست مطالب

۲.....	خبر تحلیلی: «امضای قرارداد با هیلود ال.ان.جی برای ترمینال گازسازی مجدد»
۴.....	لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران و آغاز رونق اقتصادی
۴.....	تاثیر منفی کاهش تقاضا بر بنادر پرترافیک جهان
۵.....	بهبود چشمگیر قابلیت اعتماد در صنعت کشتیرانی
۷.....	لزوم خصوصی‌سازی در بنادر هند
۷.....	توزین کانتینرها در آینده
۸.....	تاسیس صندوق سرمایه‌گذاری کشتیرانی در کره جنوبی
۹.....	خدمات آنلاین در بندر آنتورپ
۹.....	طرح ترانشیپمنت در کانال پاناما
۱۰.....	عراق به دنبال تامین بودجه برای بندر چند میلیارد دلاری
۱۱.....	صاحبان کشتی اروپا خواهان تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد زائد بهینه در بندر
۱۲.....	سرمایه‌گذاری مشترک در بندر کارتاگنا
۱۳.....	ادامه همکاری IPCSA و پورت فاینانس اینترنشنال در سال ۲۰۱۶
۱۴.....	امضای قرارداد خدمات یدک‌کشی میان سوئیتزر و گوانگژو
۱۵.....	افشای تاریخ نهایی ادغام CSCL و COSCO
۱۶.....	افتتاح دفتر گروه بندری گوانگژو در ایالات متحده آمریکا
۱۷.....	اعلام موضوع روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۶
۱۸.....	کتاب راهنمای جدید برای کاهش انتشار گاز NOX
۱۸.....	فناوری جدید تخلیه آب بالاست در مرحله تایید نوع
۱۹.....	اعطای پاداش به کشتی‌های پاک در بندر آمستردام
۲۰.....	همکاری ایران و خط کشتیرانی CMA CGM
۲۱.....	بررسی نظام حقوقی دریای خزر
۲۲.....	سرمایه‌گذاری دی پی‌ورلد در زیرساخت‌های روسیه
۲۳.....	راه‌اندازی یک پروژه سبز جدید در هند
۲۴.....	«بخش تحلیلی»
۲۴.....	تحلیل منتخب در خصوص خبر: «نقش پروژه جاده ابریشم در احیای اقتصاد جهان»
۲۸.....	«بخش آموزشی»
۲۸.....	مقاله منتخب: «مگاپورت‌ها، ترمینال‌ها و اتحادهای بزرگ»



«بخش خبری»

خرسندیم و سعی داریم در این پروژه عظیم به بهترین وجه ممکن با وایرس همکاری نماییم.»

وی افزود: «ما معتقدیم این راهکار از بازار خوبی برخوردار خواهد بود، چراکه گاز پاک را به عنوان سوخت در اختیار نیروگاهها قرار می‌دهد و از لحاظ ابعاد از واحدهای شناور ذخیره‌سازی و گازسازی مجدد^۷ سنتی کوچکتر است. ما امیدواریم که قرارداد با وایرس سرآغاز بسیاری از این نوع قراردادها باشد.»

سوان مارین طی قرارداد مذکور، حق بهره‌برداری از تکنولوژی هایلود در زمینه گاز و ال.ان.جی را کسب نمود و با استفاده از این تکنولوژی به توسعه راهکار و راهحل برای ترمینالهای تخلیه، دریافت و گازسازی مجدد ال.ان.جی پرداخته است. در همین راستا، ترمینال فلوتینگ رگاس داک (FRD)^۸ که به دریافت و گازسازی مجدد ال.ان.جی اختصاص دارد، این راهکار ابتکاری جدید را جایگزین واحدهای شناور ذخیره‌سازی و گازسازی مجدد نموده است. در حال حاضر شرکت هایلود ال.ان.جی در حال مذاکره با مشتریان احتمالی برای توسعه ترمینالهای مشابه در جنوب شرقی آسیا و آمریکای لاتین است. علاوه بر این، هایلود ال.ان.جی برای عقد یک قرارداد جدید در زمینه ارائه خدمات طراحی و مهندسی نیز توافق نموده است.

خبر تحلیلی: «امضای قرارداد با هایلود ال.ان.جی برای ترمینال گازسازی مجدد^۱»



به گزارش مرکز بررسی‌ها و به نقل از پایگاه [خبری ام.او.اس. وی^۲](#)، شرکت هایلود ال.ان.جی و شرکت وایرس انرژی^۳ برای توسعه یک ترمینال دریافت و گازسازی مجدد ال.ان.جی قرارداد امضا نمودند. موضوع این قرارداد، مجوز استفاده از تکنولوژی شرکت هایلود^۴ است. لازم به ذکر است که شرکت هایلود ال.ان.جی یکی از شعب تابعه شرکت سوان مارین^۵ می‌باشد. شرکت وایرس پس از انجام یک مطالعه امکان‌سنجی تصمیم گرفت این پروژه را به سرانجام برساند.

لارس اودسکاگ^۶ که یکی از مسئول امور ال.ان.جی در شرکت سوان مارین است، خاطرنشان ساخت: «ما از این که وایرس با الزامات گازسازی مجدد خود، در این پروژه به ما پیوسته بسیار

¹ HiLoad LNG AS

² On the MoS Way

³ Vires Energy

⁴ Technology License Agreement

⁵ Sevan Marine

⁶ Lars Ødeskaug

⁷ Floating Storage and Re-gasification Unit

⁸ Floating Regas Dock



پرسش: «حسب آمارهای ارایه شده، کشور ایران از نظر ذخائر گاز طبیعی جهان در رتبه اول تا سوم قرار دارد. از طرف دیگر، همجواری سواحل جنوبی کشور با مسیرهای اصلی کشتیرانی به ویژه تنگه هرمز به عنوان دومین تنگه پرتردد دریایی جهان، فرصت ارایه خدمات به شناورهای عبوری را فراهم کرده است. به نظر شما با عنایت به روند استفاده از گاز طبیعی مایع شده به عنوان سوخت شناورها، بهترین فرصت‌های پیش روی بنادر کشور و منطقه در این حوزه کدامند. لطفاً با توجه به آمار، ارقام و اخبار، تحلیل‌های خود را در این خصوص ارایه نمایید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۴/۱۲/۲۰ 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 ارایه شده که مشمول هر یک از موارد زیر باشند، معذور است:

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

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

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

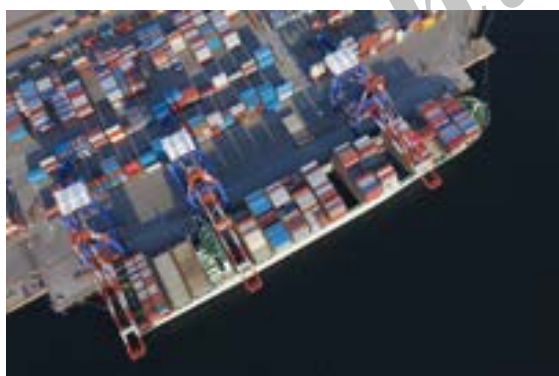
لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران و آغاز رونق اقتصادی

در بخش‌های مالی و انرژی و بر زندگی روزانه و کسب و کار شهروندان ایرانی و شرکت‌های خارجی و افرادی که از سرمایه‌گذاری در ایران نفع می‌بردند، تاثیر بسیار زیادی گذاشت».

زیوالا گفت: «قانون جدید از تعامل مجدد ایران با بازارهای بین‌المللی حمایت می‌کند. هدف از طراحی این قانون جدید جذب سرمایه خارجی بیشتر، حذف محدودیت‌های قبلی در درصد سهم سرمایه خارجی در ایران و امکان ثبت شرکت ایرانی با ۱۰۰٪ سهام خارجی بوده است».

وی در ادامه خاطرنشان ساخت: «بخش انرژی پتانسیل زیادی برای توسعه دارد و ایران در نظر دارد به‌منظور کمک به افزایش تولید نفت، ۳۰ میلیارد دلار سرمایه خارجی جذب نماید».

تاثیر منفی کاهش تقاضا بر بنادر پرترافیک جهان



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میک‌می‌فید](#)^۴، ضعف تقاضا که از کساد بازار ناشی می‌شود موجب کاهش شدید نرخ رشد پرترافیک‌ترین بنادر جهان از زمان بحران جهانی سال ۲۰۰۹ شده است.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، به دنبال توافق هسته‌ای میان ایران و گروه ۵+۱، روابط تجاری میان نهادها و سازمان‌های دولتی ایران و شهروندان و شرکت‌های غیرآمریکایی مجاز شد.

خبرگزاری رویترز در مورخ ۲۸ دی ۱۳۹۴ گزارش نمود که پس از لغو تحریم‌ها، قیمت نفت به شدت سقوط نموده و به بشکه‌ای ۲۷/۶۷ دلار رسیده است که کم‌ترین رقم از سال ۲۰۰۳ می‌باشد.

ساروش زیوالا^۲ - بنیان‌گذار و شریک ارشد شرکت حقوقی زیوالا^۳ - گفت: «ما از لغو تحریم‌های اقتصادی غرب علیه بخش‌های مالی، انرژی و حمل و نقل ایران و خاتمه تحریم‌های ثانویه که مانع معامله افراد غیرآمریکایی با نهادها و سازمان‌های ایرانی می‌شد، خوشحال هستیم».

وی افزود: «اعمال تحریم‌های گسترده و محدودیت‌های تجاری علیه ایران در دهه گذشته، اقتصاد این کشور را با چالش مواجه کرد (به‌خصوص

¹ Port Technology

² Sarosh Zaiwalla

³ شرکت حقوقی زیوالا شرکتی است که به کمک وکلای خود به دفاع از حقوق افرادی می‌پردازد که معتقد است به ناحق تحریم شده‌اند.

⁴ Make Me Feed

نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۲۰۱۴ کاهش یافت.

پایین آمدن نرخ کرایه حمل بار و افزایش ظرفیت مازاد بر نیاز خطوط کشتیرانی را وادار می‌سازد که از ظرفیت مسیرهای کلیدی بکاهند. در همین راستا، خط کشتیرانی مرسک از یکپارچه‌سازی و ادغام ناوگان خود خبر داده است.

بهبود چشمگیر قابلیت اعتماد در صنعت کشتیرانی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میا^۲](#)، قابلیت اعتماد خدمات کانتینری در سال ۲۰۱۵ به میزان قابل توجهی بهبود یافت و به بهترین وضعیت خود رسید، ولی قابلیت اعتماد متصدیان حمل و نقل در ماه دسامبر ۲۰۱۵ با ۱/۹٪ کاهش به ۷۵/۳٪ رسید.

ماه‌های اول سال ۲۰۱۵ تحت تاثیر منفی مسایل و مشکلات ساختاری اتحادهای جدید و مشکلات ناشی از تراکم در بنادر لس آنجلس و لانگ بیچ در ساحل غربی ایالات متحده آمریکا قرار داشت.

بندر جاकारتا و بندر هامبورگ از جمله بنداری هستند که شاهد بیشترین میزان کاهش در حجم ترافیک خود بوده‌اند. حجم ترافیک این بنادر به ترتیب ۱۶/۶٪ و ۹/۲٪ کاهش یافته است.

پیتر سند^۱، تحلیل‌گر ارشد کشتیرانی در بیمکو^۲، گفت قدرت یوان^۳ چین به دلار بستگی دارد و این بدان معناست که اگر بهای دلار افزایش یابد، قیمت کالاهای چینی نیز افزایش خواهد یافت.

وی اظهار داشت: «این چیزی است که مصرف‌کنندگان اروپایی دوست ندارند. برای بهتر ساختن سال ۲۰۱۶ باید مصرف‌کنندگان اروپایی را بیشتر راضی نگاه داریم و شاید شاهد کاهش بهای یوان باشیم».

سند خاطرنشان ساخت: «برای این که نرخ کرایه حمل بار به سطحی ثابت و پایدار برسد، در حدود ۲ میلیون TEU از ظرفیت شناورها باید بلااستفاده باقی بماند. اپراتورها و مالکان کشتی باید هرچه در توان دارند انجام دهند تا از سفارش کشتی جدید جلوگیری کنند و به اوراق نمودن شناورهای اضافی ادامه دهند».

کاهش حجم عملیات در بندر جاकारتا و هامبورگ نمایان‌گر وضعیت فعلی تجارت جهانی است. شاخص بالتیک^۴ که نشان‌دهنده عملکرد تجارت جهانی است در نوامبر ۲۰۱۵ حدود ۷۹۰ امتیاز

¹ Peter Sand

² Bimco

^۳ واحد پول چین

⁴ Baltic Dry Index: عمدتاً مواد خشک (محموله‌های فله خشک) در انتقال محموله‌های فله خشک (محموله‌های خام صنعتی) به وسیله کشتی‌های باربری را نشان می‌دهد. به عبارت دیگر، میزان تقاضای ظرفیت حمل و نقل به وسیله کشتی را در مقابل عرضه کشتی‌های باربری محموله‌های خشک اندازه‌گیری می‌کند.

⁵ Mea



نیز با امتیاز $58/4\%$ در کف جدول رده‌بندی سقوط کرد.

یک خط کشتیرانی با ارایه خدمات کشتیرانی قابل اعتمادتر می‌تواند هزینه‌هایی همچون هزینه نگهداری از موجودی انبار یا ارسال سریع کالا را کاهش دهد. در بیشتر مواقع این صرفه‌جویی‌ها از صرفه‌جویی‌های حاصل از محل تضمین نرخ حمل بار در رقابتی‌ترین مسیرهای اقیانوسی نیز بیشتر است.

موسسه دروری معتقد است که این هنجار جدید در زمینه قابلیت اعتماد ماندگار خواهد بود، اما احتمالاً این میزان از اعتمادپذیری پاسخگوی نهایت انتظار فرستندگان کالا از متصدیان حمل و نقل کالا در کوتاه‌مدت و میان مدت خواهد بود، چرا که تمرکز آنها در حال حاضر بیشتر روی سودآوری است.

آمار و ارقام نشان می‌دهد که متوسط قابلیت اعتماد در ماه نوامبر ۲۰۱۵ تا حد زیادی بالاتر از ماه قبل کاهش یافت. تنها $6/8\%$ درصد نسبت به ماه قبل کاهش یافت.

کارشناسان دروری بر این باورند که قابلیت اعتماد خدمات در ماه‌های میانی سال ۲۰۱۵ افزایش چشمگیری داشته است. افزایش توجه متصدیان حمل و نقل کالا به قابلیت اعتماد نشان می‌دهد که هنوز هم، جا برای پیشرفت وجود دارد، ولی دروری پیش‌بینی نموده است که تفاوت و فاصله میان خطوط کشتیرانی در سال ۲۰۱۶ نیز وجود خواهد داشت. بنابراین، فرستندگان کالا باید اهم تلاش خود را برای انتخاب خدمات قابل اعتماد بگذارند و در انتخاب تامین‌کنندگان خدمات خود نهایت دقت را مبذول نمایند.

با وجود آشفتگی جزئی سه ماهه پایانی سال ۲۰۱۵، متوسط قابلیت اعتماد در طول این سال در همه حوزه‌های تجارت و کسب و کار نسبت به سال ۲۰۱۴ بهبود قابل توجهی داشت. در سال ۲۰۱۵، قابلیت اعتماد در حوزه‌های تجاری مختلف در حدود 73% بود، در حالی که در سال ۲۰۱۴ این رقم در حدود 59% درصد بود.

یافتن دلیل این بهبود قابل توجه در سال ۲۰۱۵ مشکل است، اما برداشت غیرعلمی ما این است که این موضوع بازتاب بهبود عملکرد عملیاتی می‌باشد که از اتحادهای جدید متصدیان حمل و نقل بزرگ و عملکرد مناسب متصدیان حمل و نقل معمولی ناشی می‌شود که از اهمیت قابلیت اعتماد در بازاریابی و حفظ مشتری آگاه شده‌اند.

موسسه مشاوران کشتیرانی دروری^۱ معتقد است که فاصله میان بهترین و بدترین خطوط کشتیرانی^۲ کاهش یافته است و به 20% رسیده است، در حالی که در سال‌های گذشته این فاصله خیلی بیشتر بود. در سال ۲۰۱۵، خط کشتیرانی دانمارکی مرسک^۳ از لحاظ ارایه خدمات به‌موقع بهترین عملکرد را داشت و با متوسط قابلیت اعتماد 81% برای دوازده ماه سال، بالاترین رتبه اعتماد را از آن خود نمود.

خط کشتیرانی اورگرین^۴ با امتیاز $78/1\%$ و خط کشتیرانی کالین^۵ با امتیاز $77/6\%$ به ترتیب رتبه دوم و سوم را از آن خود نمودند. خط ام.اس.سی^۶

¹ Drewry

^۲ بهترین و بدترین از لحاظ عملکرد

³ Maersk

⁴ Evergreen

⁵ K Line

⁶ MSC

لزوم خصوصی سازی در بنادر هند

کشور هند ۶ میلیارد دلار بودجه برنامه ریزی شده را به طور مساوی میان سرمایه گذاران بخش دولتی و خصوصی تقسیم نموده است.

هند مدت‌ها است که نسبت به توسعه یک مگاپورت در ایران علاقه نشان می‌دهد و برای سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری در این پروژه ابراز تمایل نموده است. همچنین، این کشور قصد دارد در نوآوری‌های بندری با اسپانیا همکاری کند.

توزین کانتینرها در آینده

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پما](#)^۵، انجمن سازندگان تجهیزات بندری^۶ که یک نهاد صنعتی جهانی در زمینه تجهیزات و فناوری‌های بندری است به کمک کمیته ایمنی و محیط زیست خود و با همکاری ICHCA International^۷ و سایر سازمان‌های غیردولتی^۸ و نهادهای نظارتی به ایفای نقشی فعال در مباحث شکل گرفته پیرامون قوانین آتی توزین کانتینرها که از مورخ یکم ژوئیه ۲۰۱۶ لازم‌الاجرا خواهد شد، پرداخته است.

اتونل پاپسکو^۹، رئیس انجمن سازندگان تجهیزات بندری، گفت: «ما سعی داریم با ارایه اطلاعات لازم در خصوص بهترین توصیه‌ها و راه‌کارها، حوادث ناشی از کانتینرهایی که بیش از حد



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، وزیر دارایی هند - آرون جیتلی^۲ - معتقد است که بخش بنادر دولتی این کشور باید یک سازماندهی مجدد شود و به سوی خصوصی سازی گام بردارد.

جیتلی در رویداد مشترکی که توسط شرکت تامین مالی زیرساخت هند^۳ و فدراسیون اتاق بازرگانی و صنعت هند برگزار شد،^۴ گفت: «ساختار بنادر دولتی هند باید بازنگری شود و به سوی خصوصی سازی حرکت کند».

وی افزود: «اگر بنادر بزرگ مهم هند ساختار خود را بازسازماندهی نکنند، در رقابت با بنادر کوچک متحمل شکست سنگینی خواهند شد».

هند پس از تغییر سیاست‌های خود در بخش حمل و نقل هوایی شاهد بهبود و پیشرفت این بخش بوده است و اکنون مشتاق پیاده‌سازی سیاست‌های مشابه در بخش بندری است.

⁵ PEMA

⁶ Port Equipment Manufacturers Association (PEMA)

⁷ نهادی بین‌المللی برای اطلاع‌رسانی، آموزش، شبکه‌سازی، شکل‌دهی و به اشتراک‌گذاری دیدگاه‌های صنعتی جهت کمک به حمل و نقل کالا در سراسر زنجیره تامین بین‌المللی است.

⁸ Non-Governmental Organization (NGO)

⁹ Ottonel Popesco

¹ Port Technology

² Arun Jaitley

³ India Infrastructure Finance Company

⁴ Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry (FICCI)

تاسیس صندوق سرمایه‌گذاری کشتیرانی در کره جنوبی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مریتايم اگزکیوتیو](#)^۷، دولت کره جنوبی از تاسیس یک صندوق سرمایه‌گذاری ۱/۲ میلیارد دلاری برای حمایت از صنعت کشتیرانی این کشور خبر داد.

این صندوق به مالکان کشتی کمک می‌کند با کمترین ریسک مالی به خرید و فروش شناور پردازند و مالکیت شناورهای جدید سفارش داده شده به یاردهای کشتی‌سازی کره را تضمین می‌نماید، چراکه شرکت بیمه تجارت کره^۸ و شرکت بیمه گارانتی دریانوردی کره^۹ به ارائه خدمات بیمه‌ای برای این معاملات می‌پردازند.

اقتصاد کره جنوبی تا حد زیادی به صادرات وابسته است و از کاهش حجم تجارت جهانی صدمه دیده است. شرکت‌هایی همچون هیوندای مرچنت مارین^{۱۰} و هانجین شیبینگ^{۱۱} از کاهش ۱۱ ماهه صادرات در سال گذشته ضربه خوردند.

مجاز وزن دارند یا دارای اظهارنامه غلط هستند را کاهش دهیم و به‌عنوان انجمن سازندگان تجهیزات بندری، صدای تولیدکنندگان تجهیزات را به گوش همگان برسانیم».

در سال ۲۰۱۳، انجمن سازندگان تجهیزات بندری مقاله‌ای با موضوع توزین کانتینرها در بنادر و ترمینال‌ها منتشر نمود. این مقاله اطلاعات مربوط به سیستم‌ها و فناوری‌های توزین کانتینر مستقر در بنادر و ظرفیت‌ها و قابلیت‌های نسبی آنها برای تعیین وزن دقیق کانتینرها را در اختیار بنادر، اپراتورهای ترمینال و سایر ذینفعان قرار می‌دهد.

لارس مرلینگ، رئیس کمیته ایمنی و محیط زیست انجمن سازندگان تجهیزات بندری، گفت: «ارایه اظهارنامه صحیح برای وزن کانتینرها برای صنعت کشتیرانی بسیار مهم است و توجه بسیاری از اعضا را به خود جلب نموده است».

وی افزود: «ما به همکاری فعالانه خود با همه نهادهایی که به توسعه یک راه‌کار قابل اجرا و واقع‌بینانه برای اپراتورهای ترمینال علاقه‌مندند، ادامه خواهیم داد».

مقاله «توزین کانتینرها در بنادر و ترمینال‌ها» هم باسکول‌ها و هم سیستم‌های وزن‌کشی را برای استفاده در تجهیزات مختلف جابه‌جایی کانتینر پوشش می‌دهد. از جمله تجهیزات جابه‌جایی کانتینر می‌توان به جرثقیل‌های کانتینربر کشتی به ساحل^۱، آر.تی.جی^۲، آر.ام.جی^۳، استرادل^۴، ریچ استکر^۵ و فورک‌لیفت تراک‌های^۶ کانتینربر اشاره کرد.

⁴ Straddle Carrier

⁵ Reach Stacker

⁶ Forklift Truck

⁷ Maritime Executive

⁸ Korea Trade Insurance Corporation

⁹ Korea Maritime Guarantee Insurance

¹⁰ Hyundai Merchant Marine

¹¹ Hanjin Shipping

¹ Ship-to-Shore Crane

² RTG

³ RMG

مستغلات یا نماینده‌های آنها را هدف قرار داده است. این پلت فرم که به صورت ماهانه به روزرسانی می‌شود شامل فهرست کاملی از املاک و مستغلات است و از طبقه‌بندی خوبی برخوردار می‌باشد. آنتورپ در حال حاضر در حدود ۶۰۰ هکتار انبار سرپوشیده دارد که آماده ارایه می‌باشد.

یورن ورهون^۲، مدیر املاک و مستغلات در اداره بندر آنتورپ، گفت: «ما با پشتیبانی شرکت‌ها و نمایندگان املاک و مستغلات در بندر توانستیم برای اولین بار یک پلت فرم دسترسی آزاد و کاربرپسند راه‌اندازی نماییم که عرضه و تقاضا را به شیوه‌ای شفاف و کارآمد هماهنگ می‌سازد».

بر اساس نظرسنجی صورت گرفته توسط مشاوران املاک کولیبرز^۳ در سال ۲۰۱۳، آنتورپ برای همه کسانی که قصد دارند در حوزه توزیع در اروپا فعالیت نمایند، محلی ایده‌آل است. شنیده‌ها حاکی از آن است که بندر آنتورپ در سال ۲۰۱۵ موفق شد ۲۰۰ میلیون تن بار غیرکانتینری و ۹ میلیون TEU بار کانتینری جابه‌جا کند.

طرح ترانسپیمنت در کانال پاناما

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گروه بین‌المللی مشاورین پاناما](#)^۴، کانال پاناما در تلاش برای جذب فعالیت‌های ساخت و مونتاژ سبک، توجه خود را به یک منطقه لجستیک جدید و ساخت ترمینال کانتینری

اخبار و گزارش‌های رسانه‌های محلی حاکی از آن است که دولت کره از شرکت‌های کشتی‌سازی محلی توقع دارد که به منظور بهینه‌سازی عملکرد خود در زمان چالشی بودن بازار، ساختار خود را بازسازماندهی نموده و از اندازه خود بکاهند. در همین راستا، احتمال آغاز روند ادغامات و اکتساب‌ها وجود دارد. صنایع سنگین هیوندای که بزرگ‌ترین یارد کشتی‌سازی کره جنوبی است و شرکت کشتی‌سازی و مهندسی دریایی دوو که رقیب آن است از ضرر و زیان سنگینی که به علت کاهش حجم سفارش شناورها و واحدهای ساحلی متحمل شده‌اند، خبر داده‌اند.

خدمات آنلاین در بندر آنتورپ



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مای اینفورمز](#)^۱، بندر آنتورپ یک پلت فرم آنلاین راه‌اندازی نموده که می‌تواند فهرست کاملی از املاک و مستغلات موجود در محوطه بندر تهیه کند و این اطلاعات را در اختیار سرمایه‌گذاران احتمالی قرار دهد.

این پلت فرم هم‌اکنون به دو زبان هلندی و انگلیسی در دسترس است و صاحبان املاک و

² Bjön Verhoveven

³ Colliers

⁴ Panama Advisory International Group

¹ My Informs



عراق به دنبال تامین بودجه برای بندر چند میلیارد دلاری



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری میکز می فید^۳، عراق در تلاش برای تامین بودجه بندر کانتینری گرنند فاو^۴، عرضه عمومی سهام این بندر را آغاز کرد. گفته می‌شود ارزش این سهام در حدود ۱/۳ میلیارد دلار است.

صبح البازونی^۵ - رئیس شورای استانی بصره - خاطر نشان ساخت طی چند روز آینده دولت بصره مجوزهای لازم جهت راه‌اندازی یک شرکت هولدینگ برای سهام این بندر را از دولت مرکزی اخذ خواهد نمود.

بندر کانتینری گرنند فاو از ابتدا به‌عنوان یک بندر ۱۷ میلیارد دلاری طرح‌ریزی شده بود، اما کاهش شدید قیمت نفت دولت عراق را ناچار ساخت که به تامین کمک بودجه و جذب حمایت مالی روی آورد.

ترانسشیپمنتی جدید خود در بندر کرزل^۱ معطوف نموده است.



هدف از ساخت هاب ترانسشیپمنت جدید در بندر کرزل محدود نمودن تعداد توقف‌های بندری کشتی‌های پست پاناماکس در نیم‌کره غربی است.

خورخه کویجانو^۲، مدیر کانال پاناما، گفت: «کار اصلی ما ترانزیت در کانال است و خواهد بود. آنچه که ما انجام داده‌ایم افزایش جذابیت از طریق افزایش ظرفیت ترانزیت و ترانسشیپمنت است.»

وی افزود: «مرکز ترانسشیپمنت به بهترین وجه در منطقه مرکزی یک هاب واقع شده است. این منطقه مرکزی کانال پاناما است.»

بنابراین، دیگر لازم نیست کشتی‌های بزرگ خود را عازم جنوب نمایند، چراکه می‌توانند از یک کشتی کوچک برای سفر در آن مسیر استفاده کنند.

³ Makes Me Feed

⁴ Grand Faw Container Port

⁵ Sabah Al-Bazooni

¹ Port Corozal

² Jorge Quijano



صاحبان کشتی اروپا خواهان تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد زائد بهینه در بندر



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری انجمن صاحبان کشتی جامعه اروپا^۱، صاحبان کشتی اروپا از طریق انجمن صاحبان کشتی جامعه اروپا (ECSA) یک مقاله نظری درباب نسخه آینده دستورالعمل تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد زائد در بندر (PRF)^۲ که در سال ۲۰۰۰ به تصویب رسید، منتشر نموده‌اند.

این مقاله پاسخی است به مقاله «ارزیابی اثرات کسب مالکیت» که اخیراً توسط کمیسیون اروپا منتشر شده است.

این مقاله حاکی از آن است که صنعت کشتیرانی نیازمند تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد زائد بندری کافی و مناسب برای زباله‌های تولید شده توسط کشتی‌ها و پسماندهای مضر محمولات و یک سیستم هزینه‌ای شفاف‌تر و منصفانه‌تر و همچنین یک مکانیسم نظارت و اجرای کارآمدتر می‌باشد.

دستورالعمل PRF، الزامات کنوانسیون مارپل را به قانون اتحادیه اروپا منتقل می‌نماید. هدف این دستورالعمل، کاهش تخلیه زباله‌های تولید شده توسط کشتی‌ها و پسماندهای مضر محمولات در دریا است. ایم امر از طریق ملزم ساختن کشورهای عضو به تامین تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد

زائد در بندر جهت جمع‌آوری این نوع نخاله‌ها میسر می‌شود. متأسفانه، این تعهدات اجرا نشده‌اند و بندر اتحادیه اروپا از کمبود تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد زائد کافی و مناسب رنج می‌برند و به همین دلیل کمیسیون اتحادیه اروپا بر آن شده است که دستورالعمل مربوطه را اصلاح نماید.

علاوه بر این، ECSA در بیانیه‌ای اعلام نمود که تعرفه‌های بعضی از بندر شفاف یا منصفانه نیستند. به همین دلیل، وجود یک سیستم تعرفه منطقی و عملکردی که پاسخگوی الزامات حداقلی باشد و به صاحبان کشتی برای تحویل زباله‌ها و ضایعات در بندر انگیزه دهد، ضروری است.

پاتریک ورهون^۳، دبیرکل ECSA، خاطرنشان ساخت: «برای اجرایی شدن این دستورالعمل، بندر اتحادیه اروپا باید از تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد زائد کافی برخوردار باشند. این تاسیسات باید توانایی پاسخگویی به انواع جدید زباله‌ها و پسماندهای حاصل از قوانین سختگیرانه‌تر زیست‌محیطی (مانند آب توازن و ضایعات اسکرابر^۴) را داشته باشند. گام بعدی اطمینان از سازمند بودن تعرفه‌های بندری است، به نحوی که صاحبان کشتی را به تحویل زباله‌ها و پسماندهای شناور به تاسیسات مربوطه تشویق کند».

صاحبان کشتی اروپا نیز به دنبال رویکردی عملگرایانه‌تر برای مساله انهدام زباله کشتی‌ها هستند. کشتی‌هایی که به سفرهای کوتاه مشغول هستند و مرتباً در بندر اروپا توقف دارند و کشتی‌هایی که از ظرفیت انبارش کافی برخوردارند

³ Patrick Verhoeven

⁴ Scrubber: دستگاهی که عمل اسکراب را انجام می‌دهد

¹ ECSA (European Community Ship-owners' Association)

² Port Reception Facilities (PRF) Directive



تجهیزاتی سرمایه‌گذاری خواهد شد که امکان پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر و ترانزیت سریع‌تر آنها از کانال پاناما را میسر خواهد ساخت.



شرکت ای.پی.ام. ترمینالز و شرکت بهره‌برداری از بنادر و ترمینال‌های کلمبیایی - *Compañía de Puertos Asociados S.A.* (Compas S.A.) - اتحاد با اپراتور ترمینال کانتینری کارتاگنا (CCTO)^۳ را نهایی نمودند. این اتحاد یک سرمایه‌گذاری مشترک است که تاسیسات چندمنظوره شرکت *Compas S.A.* در بندر کارتاگنا (کلمبیا) را مدیریت و بهره‌برداری خواهد نمود. سهم عمده عملیات در این بندر (حدود ۵۱٪) به شرکت ای.پی.ام. ترمینالز تعلق دارد که برابر با توان عملیاتی سالانه ۲۵۰ هزار TEU و ۱/۵ میلیون تن کالای عمومی می‌باشد.

کیم فجفر^۴، مدیرعامل شرکت ای.پی.ام. ترمینالز، گفت: «ما مفتخر هستیم که موفق شده‌ایم شبکه جهانی ترمینال‌های ای.پی.ام. ترمینالز را با همکاری یک شریک تجاری معتبر همچون *Compas SA* در این بازار مهم در آمریکای جنوبی گسترش دهیم و دستاوردهای این شرکت در بندر کارتاگنا را توسعه دهیم».

شرکت *Compas SA* و *CCTO* به‌طور مشترک بیش از ۲۰۰ میلیون دلار روی به‌روزرسانی

نیازی ندارند که در همه بنادری که توقف دارند به انهدام زباله بپردازند. بنابراین در نسخه بازنگری شده دستورالعمل PRF باید استثناها و موارد شامل معافیت به وضوح ذکر شود و بدون به خطر انداختن اهداف دستورالعمل PRF به صاحبان کشتی قابلیت انعطاف بیشتری داده شود.

بنوآ لواک^۱، مدیر ایمنی و محیط زیست دریایی در ESCA، در رابطه با اجرای این دستورالعمل خاطرنشان ساخت: «مکانیزم نظارت و اجرا باید موثر و کارآمد باشد. این رویکرد باید براساس ممیزی استوار باشد، اما وجود یک سیستم الکترونیک که امکان گزارش کمبودها و نابسندگی‌های دستورالعمل PRF و دریافت اطلاعات درخصوص دسترسی پذیری به PRF را قبل از ورود به بندر برای صاحبان کشتی میسر سازد، نیز ضروری است».

بحث و بررسی درخصوص مدیریت بهینه‌تر زباله‌ها و ضایعات در اروپا در حال شتاب گرفتن است، به‌خصوص پس از این که کمیسیون اروپا در اوایل ماه دسامبر بسته اقتصاد دایره‌ای را منتشر نمود. در این بسته نیز بر اهمیت دستورالعمل PRF به‌عنوان ابزار اصلی کاهش زباله دریایی تاکید شده است.

سرمایه‌گذاری مشترک در بندر کارتاگنا

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی وبه نقل از [پایگاه خبری ای.پی.ام. ترمینالز](#)^۲، حدود ۲۰۰ میلیون دلار روی به‌روزرسانی تاسیسات و

³ Cartagena

⁴ Kim Fejfer

¹ Benoit Loicq

² APM Terminals



CCTO ششمین تاسیسات عملیاتی آمریکای لاتین در شبکه جهانی ای.پی.ام. ترمینالز است و بنادر کالائو (پرو)، بوئوس آیرس (آرژانتین) و پیسیم^۱ و ایتاجای^۲ (برزیل) را تحت پوشش دارد. شرکت ای.پی.ام ترمینالز اخیرا در حال ساخت یک ترمینال عمیق ۱/۲ میلیون TEU در لازارو کاردناس (مکزیک) است که در اواخر سال جاری افتتاح خواهد شد. همچنین، این شرکت در حال احداث یک ترمینال عمیق ۱/۳ میلیون TEU در معین^۳ (کاستا ریکا) است که در سال ۲۰۱۸ افتتاح خواهد شد.

ادامه همکاری IPCSA^۴ و پورت فاینانس اینترنشنال در سال ۲۰۱۶

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۵، انجمن بین‌المللی سیستم‌های جامعه بندری (IPCSA) در پی همکاری موفقیت آمیز با مجله معتبر آنلاین پورت فاینانس اینترنشنال در سال ۲۰۱۵، اعلام نمود که در سال ۲۰۱۶ نیز به‌عنوان یک شریک پشتیبان با این مجله همکاری خواهد کرد.

ریچارد مورتون^۶، دبیرکل IPCSA، گفت: «این یک شراکت بسیار هیجان‌انگیز برای IPCSA است و این فرصت را برای ما مهیا می‌سازد که اهمیت سیستم‌های جامعه بندری برای تسهیل تجارت را

و توسعه تاسیسات بندرز کارتائو سرمایه‌گذاری نموده‌اند. هدف از این سرمایه‌گذاری سه برابر نمودن توان عملیاتی و امکان پهلودهی به شناورهای بیش از ۱۳ هزار TEU است که پس از تکمیل پروژه تعریض آب‌بند پاناما که در سال جاری به پایان می‌رسد، بتوانند از کانال پاناما عبور کنند.

کارتائو که در بخش شمالی آمریکای جنوبی در ساحل کارائیب کلمبیا واقع شده است، دومین بندر کانتینری پرترافیک در آمریکای جنوبی است و پنجمین بندر پرترافیک در منطقه آمریکای لاتین / کارائیب است. توان عملیاتی این بندر در سال ۲۰۱۵ بیش از ۲ میلیون TEU بود و پس از بنادر بولبا و کولون (پاناما)، سانتوس (برزیل) و مانزانیلو (مکزیک) قرار دارد. اقتصاد کلمبیا پس از برزیل و آرژانتین، سومین اقتصاد بزرگ در آمریکای جنوبی است و متوسط نرخ رشد سالانه آن بعد از سال ۲۰۱۰ بیش از ۴٪ بوده است. صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی نموده است که نرخ رشد اقتصاد کلمبیا در سال ۲۰۱۶ در حدود ۲/۹٪ خواهد بود.

گزارش جدید بانک جهانی حاکی از آن است که جمعیت کلمبیا ۴۷ میلیون است و دومین کشور پرجمعیت آمریکای جنوبی می‌باشد. نرخ فقر در این کشور از ۴۹٪ در سال ۲۰۰۳ به ۲۱/۹٪ در سال ۲۰۱۴ کاهش یافته است. رشد اقتصادی منجر به اشتغال‌زایی دلیل اصلی فقرزدایی در این کشور بوده است. افزایش فرصت‌های تجاری که از سرمایه‌گذاری و ارتقای زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل ناشی می‌شود به توسعه اقتصادی و پیشرفت اجتماعی بیشتر کلمبیا کمک می‌کند.

¹ Peçem

² Itajai

³ Moin

⁴ International Port Community Systems

انجمن بین‌المللی سیستم‌های جامعه بندری (IPCSA):

⁵ Port Finance International

⁶ Richard Morton

امضای قرارداد خدمات یدک‌کشی میان سوئیترز و گوانگژو



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل [پایگاه خبری از ورلد مریٹایم نیوز](#)^۲، شرکت کوبنهایگی یدک‌کشی ونجات سوئیترز^۳ با گروه بندری گوانگژو (واقع در چین)^۴ تفاهم‌نامه امضا نمود. موضوع این تفاهم‌نامه، سرمایه‌گذاری مشترک برای تامین خدمات یدک‌کشی و سایر خدمات دریایی مربوطه در بندر گوانگژو است.

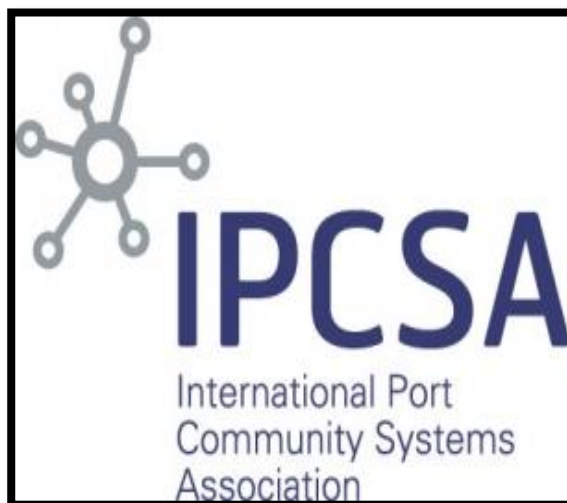
بهموجب این سرمایه‌گذاری مشترک خدمات یدک‌کشی و سایر خدمات دریایی مربوطه بوسیله ۳ یدک‌کش (با قدرت ۵۲۰۰ تا ۶۸۰۰ اسب بخار) در بندر گوانگژو تامین می‌شود.

آلن برادلی^۵، مدیرعامل منطقه آسیا در شرکت سوئیترز، گفت: «ترکیب نقاط قوت بندر گوانگژو و شرکت سوئیترز اولین گام مهم برای همکاری بیشتر در چین و سایر نقاط جهان است. ورود به پنجمین بندر بزرگ جهان برای موفقیت سوئیترز در آسیا بسیار حائز اهمیت است».

بیان سازیم و اخبار و وقایع پورت فاینانس اینترنشنال را در بین اعضای خود را منتشر نماییم».

وی افزود: «در سال ۲۰۱۵ فرصت این را داشتیم که بر اهمیت تبادل الکترونیک اطلاعات در یک محیط بندری تاکید نماییم. با توسعه مداوم Single Window و توافق‌نامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی، در سال ۲۰۱۶ نیز صنعت کشتیرانی با چالش‌های جدیدی مواجه خواهد بود».

کتی هاج^۱، مدیر پورت فاینانس اینترنشنال، گفت: «ما از ادامه همکاری با IPCSA در سال ۲۰۱۶ به‌عنوان شریک پشتیبان خود افتخار می‌کنیم و خواهان همکاری بیشتر با ریچارد مورنون و اعضای IPCSA هستیم. تسهیل تجارت - به‌خصوص از طریق پلت‌فرم‌های الکترونیک فراهم شده توسط اپراتورهای سیستم جامعه بندری، مساله‌ای کلیدی در توسعه بندر است و ما امیدواریم که از تجربه و دانش IPCSA در این زمینه بهره ببریم».



² World Maritime News

³ Svitzer

⁴ Guangzhou Port Group

⁵ Alan Bradley

¹ Cathy Hodge

شرکت و آغاز عملیات خود را افشا نمودند. بنا بر اعلام CSCL که در اوایل سال ۲۰۱۶ دارای‌های خود را با Cosco ادغام نمود، این اتحاد در حدود یکم مارس ۲۰۱۶ وارد فاز عملیاتی خواهد شد.



این دو خط کانتینری فعالیت خود را به‌عنوان یک نهاد جدید آغاز خواهند نمود و براساس این قرارداد جدید به اجاره کشتی و مبادله دارایی‌های خود خواهند پرداخت.

بر اساس این قرارداد، Cosco به مدیریت عملیات کشتیرانی کانتینری خواهد پرداخت و CSCL پیش‌تر روی اجاره کشتی و تامین بودجه تمرکز خواهد نمود.

پس از این که شورای دولتی چین^۴ این اتحاد جدید را امضا نمود، این ادغام به‌طور رسمی مورد تایید قرار گرفت. احتمالاً هدف این شورا از تایید این اتحاد، ادغام دارایی‌ها و حفظ ثبات و پایداری در بازار غیرقابل پیش‌بینی فعلی است.

خط کشتیرانی Cosco اخیراً پیشنهاد خرید ۶۷٪ از سهام بندر پیرائوس^۵ را داده است که گفته می‌شود در حدود ۷۵۸ میلیون دلار ارزش دارد.

صاحبان کالای ذینفع نسبت به ادغامات جدیدی که در سال ۲۰۱۶ صورت می‌گیرد ابراز نگرانی

کاسپر فریس نیلاؤس^۱، مدیر ارشد تجاری سوئیتزر، اظهار داشت: «امضای تفاهم‌نامه با هدف سرمایه‌گذاری مشترک گامی بسیار مهم در راستای تامین خدمات و راه‌حل‌های پیشرفته در زمینه یدک‌کشی در بندر گوانگژو است.

با افزایش توسعه تجاری ما در بازارهای یدک‌کشی بزرگ و سریع‌الرشد آسیا، این تفاهم‌نامه قطعاً گامی بزرگ و صحیح به سوی دستیابی به هدف استراتژیک ما است که همان رشد سودآور می‌باشد».

شرکت سوئیتزر در حدود ۴۰ کشور و ناوگانی متشکل از بیش از ۴۰۰ شناور را پوشش می‌دهد.

لازم به ذکر است که شرکت سوئیتزر اخیراً با اعتصاب‌های گسترده در بنادر مختلف استرالیا مواجه بوده است. این اعتصاب‌ها در بنادر شرقی و غربی اروپا (سیدنی، بوتانی، جیلاتنگ، نیوکاسل، بریزبن، آدلاید، ملبورن، فرمانتل، کونانا) برگزار شد و مانع ورود و خروج همه شناورهای ویژه حمل زغال سنگ، سوخت، واردکنندگان خودرو، فله‌برها و کانتینربرها به بنادر گردید.

افشای تاریخ نهایی ادغام CSCL و Cosco

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مای اینفورمز](#)^۲، خطوط کشتیرانی چینی Cosco و چاینا شیبینگ کانتینر لاینز (CSCL)^۳ سرانجام تاریخ دقیق ادغام این دو

¹ Kasper Friis Nilaus

² My Informs

³ China Shipping Container Lines

⁴ Chinese State Council

⁵ Piraeus



جان پینتر^۴، رئیس و مدیرعامل گوانگژو (نانشا) پورت آمریکا، خاطرنشان ساخت: «این سرمایه‌گذاری جدید برای بسیاری از فرستندگان کالا گزینه‌ای بهینه خواهد بود که به آنها امکان می‌دهد برای انتخاب بندر مبدا از قدرت انتخاب بالایی برخوردار باشند.»

تیم بندری گوانگژو در موفقیت عملیاتی شهرت بسیار زیادی دارد و با برخورداری از تنها بندر عمیق (نانشا) در بخش غربی دلتای رودخانه پرل^۵ به ما اطمینان می‌دهند که این سرمایه‌گذاری پاسخگوی نیازها و انتظارات مشتریان ما خواهد بود.»

در اواخر سال ۲۰۱۳، بندر نانشا موفق شد ۱۰ میلیون TEU جابه‌جا نماید که بیشترین حجم کانتینر جابه‌جا شده در این بندر از زمان افتتاح آن در سال ۲۰۰۴ بود.

بندر نانشا یکی از اهرم‌های مهم حمل بار در گروه بندری گوانگژو است و در سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۲ میلیون TEU جابه‌جا نموده است.

سانگ زیائومینگ^۶، نایب رئیس گروه بندری گوانگژو گفت: «رشد مداوم ما دستاوردی مهم و حاصل سال‌ها تلاش ما بوده است. این شراکت جدید نمایانگر تعهد ما در قبال بازارهای ایالات متحده و سایر بازارها در راستای دستیابی فرستندگان کالا به اهداف لجستیکی خود است.»

نموده‌اند، چرا که از تاثیر آنها بر زنجیره تامین مطمئن نیستند.

در هر صورت، با ادغام این دو شرکت، نهاد جدید چهارمین شرکت کشتیرانی بزرگ در سراسر دنیا خواهد شد.

افتتاح دفتر گروه بندری گوانگژو در ایالات متحده آمریکا



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری آسیا کارگو نیوز](#)^۱، شرکت گوانگژو پورت آمریکا^۲ و گروه بندری گوانگژو^۳ از آغاز گسترش همکاری‌های خود در زمینه سرمایه‌گذاری روی افزایش تقاضا برای بنادر مبدا خبر دادند.

این سرمایه‌گذاری که بر توسعه و ارتقای بندر نانشا متمرکز است، واردکنندگان، صادرکنندگان، شرکت‌های لجستیکی شخص ثالث و متصدیان حمل و نقل اقیانوسی را هدف قرار می‌دهد.

⁴ John Painter

⁵ Pearl

⁶ Song Xiaoming

¹ Asia Cargo News

² Guangzhou Port Amrica

³ Guangzhou Port Group

اعلام موضوع روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۶



بیش از ۳۰۰ برابر شده است و آیمو در دستیابی به این دستاورد نقش بسزایی ایفا نموده است.

وی در ادامه سخنان خود در رابطه با موضوع روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۶ اظهار داشت که با توجه به مفهوم امروزی «جهانی شدن» دیگر هیچ کشور و جامعه‌ای نمی‌تواند خود کفا باشد و نیاز به واردات، صادرات و تجارت یک نیاز جهانی است. به همین دلیل، کشتیرانی به‌عنوان تنها ابزار واقعی مقرون به صرفه، دارای بهره‌وری انرژی و پایدار برای حمل و نقل کالا و محموله‌های فله، برای جهان بسیار ضروری است.

لیم در ادامه خاطرنشان ساخت که تجارت دریایی همچنان توسعه خواهد یافت و از طریق ارائه نرخ‌های رقابتی برای حمل کالا به مصرف‌کنندگان سراسر جهان سود خواهد رساند. هم‌اکنون بیش از ۵۰ هزار کشتی تجاری در سراسر دنیا به تجارت مشغولند و به کمک ناوگان جهانی که در بیش از ۱۵۰ کشور ثبت شده و بیش از ۱ میلیون دریانورد از ملیت‌های مختلف به حمل و نقل همه انواع کالاها می‌پردازند.

هدف از انتخاب موضوع روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۶، تمرکز بر اهمیت حیاتی صنعت کشتیرانی برای جامعه جهانی و تاکید بر نقش آیمو به‌عنوان نهاد نظارتی برای کشتیرانی بین‌المللی بوده است. بدون شک اهمیت صنعت کشتیرانی برای ثبات بخشیدن و پشتیبانی از جامعه جهانی امروز بر اهمیت آیمو نیز می‌افزاید و شهرت آن را به آن سوی درهای صنعت کشتیرانی خواهد رساند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری هاربرمستر^۱](#)، در روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۶ بر اهمیت صنعت کشتیرانی برای جامعه جهانی تمرکز خواهد شد. کیتاک لیم^۲ دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی همزمان با افتتاح کمیته فرعی طراحی و ساخت کشتی در روز ۱۸ ژانویه ۲۰۱۶، موضوع روز جهانی دریانوردی سال جاری را «ضرورت حمل و نقل دریایی» اعلام نمود.

لیم خاطرنشان ساخت بدون کشتیرانی، واردات و صادرات کالا، حفظ ثبات و پایداری جهان مدرن به‌سادگی امکان‌پذیر نخواهد بود. وی از کشورهای عضو آیمو و کل جامعه کشتیرانی دعوت نمود که برای ترویج صنعت حمل و نقل دریایی در جامعه جهانی و افزایش آگاهی در مورد نقش آیمو به‌عنوان نهاد نظارتی جهانی در کشتیرانی بین‌المللی، در این رویداد شرکت نمایند.

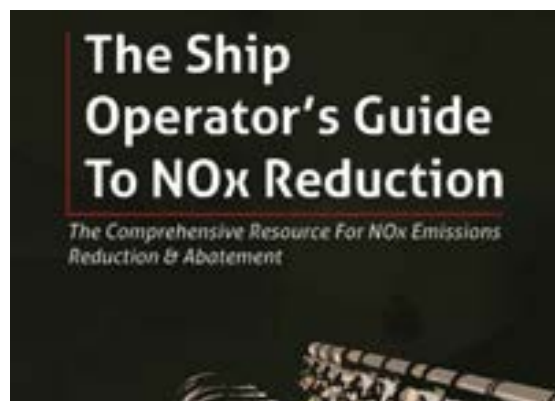
وی در سخنرانی خود در کمیته فرعی مذکور خطاب به نمایندگان خاطرنشان ساخت که از زمان تاسیس آیمو در سال ۱۹۵۹ حجم تجارت جهانی

¹ Harbour Master

² Kitack Lim



کتاب راهنمای جدید برای کاهش انتشار گاز NOx



همچنین، این دستورالعمل با در نظر گرفتن قوانین و مقررات نظارتی و ضمن ارایه اطلاعات فنی، ملاحظات عملی و اطلاعات مالی، به ارایه رهنمود و مشاوره درخصوص انتخاب مناسب‌ترین و سازگارترین سوخت می‌پردازد.

جهت دریافت فایل «راهنمای کاهش نشر گاز NOx برای اپراتورهای کشتی» [این‌جا](#) کلیک کنید.

فناوری جدید تخلیه آب بالاست در مرحله تایید نوع^۴



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۵، فناوری جدید تخلیه آب توازن شرکت دیمن در مسیر تایید نوع سازمان بین‌المللی دریانوردی^۶ قرار دارد.

این فناوری جدید شرکت دیمن که «اینواسیو»^۷ نام دارد در حال انجام آزمایش‌های نهایی در یک کشتی کانتینربر ۸ هزار TEU به نام «هنریک شپرز»^۸ است.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۱، فاتوم مریتامین اینتلیجنس^۲ از انتشار یک کتاب راهنمای جدید برای صنعت کشتیرانی خیر داد. این کتاب جدید «راهنمای کاهش گاز NOx برای اپراتورهای کشتی» نام دارد.

در این کتاب محدودیت‌های قانونی و نظارتی در خصوص میزان انتشار گاز NOx در مناطق کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای (ECA)^۳ که از مورخ یکم ژانویه ۲۰۱۶ لازم‌الاجرا شده‌اند، دنبال شده است.

فاتوم مریتامین اینتلیجنس پس از یک نظرسنجی گسترده از مالکان و اپراتورهای کشتی این کتاب راهنما را منتشر نمود. در این کتاب بر خلاء اطلاعاتی درخصوص کاهش انتشار گاز NOx تاکید شده است.

«راهنمای کاهش نشر گاز NOx برای اپراتورهای کشتی» الزامات مربوط به قوانین و مقررات پیچیده کاهش انتشار گاز NOx را شرح می‌دهد و یک نقشه راهی دقیق و روشن برای انتخاب مناسب‌ترین فناوری‌ها فراهم می‌نماید.

⁴ Type Approval

⁵ Green Port

^۶ سازمان بین‌المللی دریانوردی

⁷ InvaSave

⁸ Henrike Schepers

¹ Green Port

² Fathom Maritime Intelligence

³ Emission Control Areas

اود اگرینگ در ادامه سخنان خود اظهار داشت: «سیستم تخلیه آب توازن در بنادر برای مشتریان بندر ارزش افزوده ایجاد می‌نماید».

وی در خاتمه گفت: «راه‌کارهای جایگزین همچون اینواسیو برای بنداری که باید در موارد اضطراری به ارائه خدمات پشتیبانی بپردازند نیز ضروری است. منظور از موارد اضطراری مواقعی است که سیستم‌های تصفیه کشتی‌ها با مشکل مواجه شده‌اند».

اعطای پاداش به کشتی‌های پاک در بندر آمستردام



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۲، بندر آمستردام اعلام نموده که قصد دارد پاداش کشتی‌های که در فهرست شاخص کشتی‌های دوستدار محیط زیست (ESI)^۳ قرار دارند را دو برابر سازد.

شاخص ESI نشان‌دهنده عملکرد زیست‌محیطی شناورها از لحاظ میزان آلاینده‌ها و تولید گاز دی‌اکسید کربن است.

ایواسیو، یک فناوری جدید در زمینه تخلیه آب توازن به صورت متحرک است و راه را برای پیروی از قوانین بندری هموار می‌سازد.

گرت جان اود اگرینگ^۱، مدیر بخش فناوری آب توازن در شرکت دیمن، گفت: «اینواسیو اولین و تنها فناوری بازار امروز است که امکان تخلیه یک مرحله‌ای آب توازن را فراهم می‌سازد».

وی افزود: «این فناوری می‌تواند یک راه‌کار جایگزین برای آن دسته از صاحبان کشتی باشد که به دلایل مختلف نمی‌خواهند سیستم‌های تصفیه را بر روی کشتی‌های خود مستقر نمایند».

این سیستم با موفقیت در شرایط مختلف دریا آزمایش شده است. آزمایش‌های رسمی بخش خشکی نیز در سال ۲۰۱۵ در موسسه آزمایش‌های MEA انجام شد.

پروتکل تست و آزمایش این سیستم با دستورالعمل‌های کمیته مدیریت آب بالاست سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر الزامات کشور هلند سازگار هستند.

در طول آزمایش‌هایی که در عرشه کشتی انجام می‌شود آب توازن به صورت تصفیه نشده خواهد بود و سیستم فقط از لحاظ فرآیند تخلیه مورد آزمایش قرار می‌گیرد.

پیش‌بینی می‌شود که این سیستم جدید در سه ماهه سوم سال جاری تایید نوع خواهد شد.

² Green Port

³ Environmental Ship Index (ESI)

¹ Gert Jan Oude Egbrink

همکاری ایران و خط کشتیرانی CMA CGM



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مجله بازرگانی](#)^۲، خط کشتیرانی CMA CGM شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نظر دارند ظرفیت شناورهای خود را به اشتراک بگذارند و به‌طور مشترک از مسیرهای دریایی و ترمینال‌های کانتینری بهره‌برداری نمایند. به همین منظور، این دو شرکت به دنبال لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران، به امضای یک قرارداد همکاری پرداختند.

تفاهم‌نامه‌ای که در سفر اخیر حسن روحانی رئیس‌جمهور ایران به پاریس به امضای نمایندگان دو کشور رسید، فضا را برای به اشتراک‌گذاری ظرفیت شناورها و به اشتراک‌گذاری قابلیت‌های کشتیرانی طرفین مساعد می‌سازد.

علاوه بر این، شرکت کشتیرانی CMA CGM از مورخ یکم آوریل ۲۰۱۶ شش دفتر در نقاط مختلف ایران افتتاح خواهد نمود. این ۶ دفتر در شهرهای تهران، بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام خمینی و چابهار افتتاح خواهند شد.

کوئن اورتوم^۱، مدیر عملیات بندر آمستردام، گفت: «بندر آمستردام بندری پایدار و با ثبات است و شناورها را به حفاظت از محیط زیست تشویق می‌کند».

وی افزود: «هرچه شناورها پاک‌تر باشند، هوای محلی محلی پاک‌تر خواهد بود و این برای منطقه و مردم آن بسیار حائز اهمیت است».

بندر آمستردام با ایجاد انگیزه‌های مالی و کاهش تعرفه‌های بندر، از شناورهای پاک تقدیر می‌نماید.

کشتی‌هایی که امتیاز بالایی کسب می‌نمایند (۳۱ امتیاز به بالا)، علاوه بر تخفیف معمول، یک پاداش اضافی نیز دریافت می‌کنند. مبلغ این پاداش از یکم ژانویه ۲۰۱۶ دو برابر شده است.

عملکرد ESI بر اساس یک مقیاس + تا ۱۰۰ نمایش داده می‌شود. امتیاز « ۱ » نشان‌دهنده پیشرفت و بهبود جزئی نسبت به قوانین و مقررات زیست‌محیطی جاری در صنعت کشتیرانی است و امتیاز « ۱۰۰ » نشان‌دهنده عملکرد عالی و درخشان است.

در حال حاضر، از ۳۸۱۰ شناور فهرست شده، روی هم رفته ۱۶۹ شناور موفق به کسب امتیاز ۵۰ یا امتیازهای بالاتر شده‌اند و ۲ کشتی توانسته‌اند امتیاز ۱۰۰ را از آن خود نمایند.

² Journal of Commerce

¹ Koen Overtoom

بررسی نظام حقوقی دریای خزر



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری ترند^۲](#)، کارگروه ویژه توسعه کنوانسیون نظام حقوقی دریای خزر در طول اجلاس مورخ ۲۷ الی ۲۹ ژانویه در عشق‌آباد، مواضع کشورهای حاشیه دریایی خزر در رابطه با این کنوانسیون را مورد بحث و بررسی قرار داد.

اجلاس عشق‌آباد در سطح وزاری خارجه کشورهای حاشیه دریای خزر (ترکمنستان، روسیه، قزاقستان، آذربایجان و ایران) برگزار شد.

این آژانس گزارش داد که در طول اجلاس مذکور، روسای هیات‌های نمایندگی حاضر در جلسه مواضع کشورهای خود در خصوص بخش‌های مختلف کنوانسیون نظام حقوقی دریای خزر را بیان کرده و سعی در تقویت هنجارهای حقوقی مربوط به تعامل در حوزه‌های مختلف دریای خزر داشتند.

پیش‌تر، در سپتامبر ۲۰۱۴ اسناد مهم تصویب شده بود. این اسناد شامل توافق‌نامه حفاظت و استفاده پایدار از منابع زیستی دریای خزر است که پایه و اساس قانونی برای اجرای مشترک اقدامات

با لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران، ورود شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی به بازار ایران بار دیگر آغاز شده است.

شرکت‌های کشتیرانی CMA CGM و اورگرین سرویس‌های خود در ایران را از تابستان ۲۰۱۵ از سر گرفته‌اند. شرکت کشتیرانی مدیترانه - دومین خط کانتینری بزرگ جهان - سرویس‌های خود در ایران را از دسامبر ۲۰۱۵ آغاز کرده است. شرکت کشتیرانی یونایتد عرب نیز اعلام نموده که به زودی تجارت در ایران را از سر خواهد گرفت.

متصدیان حمل و نقل در تلاش هستند در تجارت کانتینری ایران سهم داشته باشد. پیش‌بینی می‌شود بازار کانتینری ایران ظرف یک سال تا ۲۵٪ رشد خواهد نمود.

اپراتورهای بندر و ترمینال نیز وارد گود رقابت برای بازار ایران شده‌اند و مقامات بندر آنتورپ به‌منظور بهره‌برداری از فرصت‌ها و مزایای تجاری ایران اخیراً به تهران سفر نموده‌اند. تا پیش از اعمال تحریم‌ها علیه ایران، بندر آنتورپ دروازه اصلی برای محموله‌های ایران در اروپا بود.

کانتشیپ ایتالیا^۱ که یک اپراتور ترمینال ایتالیایی است در ماه آگوست با بزرگ‌ترین شرکت بندری ایران - شرکت توسعه خدمات بندری و دریایی سینا - قرارداد بست. این قرارداد شامل تبادل دانش و تجربه، توسعه بخش لجستیک ایران و بنادر آن و ارتقای قابلیت‌های فنی، تجاری و عملیاتی این کشور است.

² Trend

¹ Contship Italia



سلطان احمد بن سلیم رئیس دی‌پی‌ورلد در مورخ ۲۱ ژانویه ۲۰۱۶ سندی را امضا نمود که اصول و شرایط کلیدی این سرمایه‌گذاری مشترک که «دی‌پی‌ورلد روسیه» نام دارد را تعیین می‌نماید. سهم دی‌پی‌ورلد و صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه در این شراکت به ترتیب ۸۰٪ و ۲۰٪ است.

پیش‌بینی شده است که دی‌پی‌ورلد روسیه در کل ۲ میلیارد دلار در تاسیسات بندری روسیه سرمایه‌گذاری خواهد کرد و اقدامات بین‌المللی لازم در زمینه بهبود اتصال و ارتباط تجاری را به نفع بنگاه‌های تجاری، مصرف‌کنندگان و جامعه روسیه انجام خواهد داد.

سلطان احمد بن سلیم اظهار داشت: «روسیه برای ما همیشه یک بازار مبدا و مقصد جذاب بوده که از چشم‌اندازهای رشد بلندمدت برخوردار است. این سرمایه‌گذاری مشترک به دی‌پی‌ورلد و صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه اجازه می‌دهد که به کمک یکدیگر رونق اقتصادی را به روسیه به ارمغان بیاورند».

کریل دمیتریف^۴، مدیر اجرایی صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه، گفت: «تخصص

جامع در زمینه حفاظت از منابع زیستی دریای خزر (به‌خصوص ماهی خاویار) را فراهم می‌نماید. یکی دیگر از اسناد مهم، توافق‌نامه همکاری در زمینه پیشگیری و حل موقعیت‌های اضطراری در دریای خزر است. توافق‌نامه همکاری در زمینه هواشناسی دریای خزر نیز یکی دیگر از اسناد مهم است.

این گزارش حاکی از آن است که قزاقستان به‌عنوان حامی تنوع روابط تجاری و اقتصادی بین کشورهای حاشیه دریای خزر و استفاده کامل از منابع طبیعی و سوختی عظیم و پتانسیل‌های صنعتی، حمل و نقلی و ترانزیتی بسیار نهفته در این دریا عمل می‌کند.

روی هم رفته، مسایل بسیار زیاد و متنوعی در دستورکار این اجلاس قرار داشت که مهم‌ترین آنها عبارتند از حفاظت از منابع زیستی دریای خزر که امروزه برای همه کشورهای حاشیه این دریا از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند.

سرمایه‌گذاری دی‌پی‌ورلد در زیرساخت‌های روسیه

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت استراتژی^۱](#)، دی‌پی‌ورلد^۲ و صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه^۳ یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک جدید راه‌اندازی نمودند که زیرساخت‌های بندری، حمل و نقل و لجستیک در روسیه را هدف قرار می‌دهد.

¹ Port Strategy

² DP World

³ Russian Direct Investment Fund (RDIF)

⁴ Kiril Dmitriev

از آنجایی که در این سیستم از خطوط ارتباطی فیزیکی استفاده نشده، هزینه نگهداری و تعمیر برای پوسیدگی و پارگی سیم‌ها وجود نخواهد داشت.

گفته می‌شود این سیستم توانایی انتقال بیش از یک میلیون وات انرژی برق را خواهد داشت که ۳۰۰ برابر نیروی تولید شده توسط شارژرهای فعلی مورد استفاده برای خودروهای برقی است.

این راه‌کار ابتکاری در راستای فعالیتهای زیست‌محیطی و ارتسیلا برای توسعه صنعتی سبزتر و پاک‌تر است.

جهانی دی‌پی‌ورلد و توانایی اثبات شده آن در تحریک رشد تجاری و توسعه زیرساختی، آن را به انتخابی ایده‌آل برای اهداف بلندمدت توسعه در روسیه تبدیل نموده است.»

راه‌اندازی یک پروژه سبز جدید در هند



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری وارتسیلا^۱، شرکت کاوتک^۲ و وارتسیلا قرارداد توسعه مشترک اولین طرح شارژ القایی ترکیبی و مهار اتوماتیک جهان را امضا نمودند.

کاوتک سیستم‌های مهار برای شبکه شارژی و وارتسیلا توسعه می‌دهد را فراهم خواهد نمود. این شبکه شارژی براساس سیستم انتقال نیروی القایی (شارژ بی‌سیم) کار می‌کند.

شارژ بی‌سیم باطری کشتی‌ها موجب کاهش عظیم در انتشار گازهای گلخانه‌ای مضر خواهد شد.

این دو شرکت با استفاده از توانمندی‌های خود یک سیستم مهار و شارژ بی‌سیم یکپارچه طراحی خواهند نمود که در طرح کشتی‌های وارتسیلا مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

¹ Wärtsilä

² Cavotec

«بخش تحلیلی»

تحلیل منتخب در خصوص خبر: «نقش پروژه جاده ابریشم در احیای اقتصاد جهان»

لازم به ذکر است که دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

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».

از قرن ۲ قبل از میلاد تا قرن ۲ میلادی در امتداد جاده ابریشم از غرب به شرق چهار کشور بزرگ رم باستان اروپا، پارس در آسیای غربی، "کوشان" آسیای مرکزی (آسیای مرکزی و شمال هند امروز را حکومت می‌کرد) و سلسله "هان" چین در آسیای شرقی وجود داشتند. نتایج مطالعات نشان می‌دهد که جاده ابریشم اساساً توسط "جانگ چیان" که در سلسله "هان غربی" زندگی می‌کرد، افتتاح شد و در قرن یکم قبل از میلاد شکل گرفته است. جاده ابریشم به دو بخش اصلی خشکی و دریایی تقسیم می‌شود که بخش خشکی آن نیز به دو قسمت شمالی و جنوبی تقسیم می‌شود. در آن زمان جاده ابریشم خشکی شمالی به افغانستان، ازبکستان و ایران و شهر "اسکندریه" مصر در غرب امتداد می‌یافت. راه دیگر این جاده (جاده ابریشم خشکی جنوبی) نیز از پاکستان و کابل در افغانستان به خلیج فارس و از کابل به طرف جنوب یعنی شهر کراچی پاکستان امتداد می‌یافت. جاده ابریشم دیگر که از شهر "گوانگ جو" آغاز می‌شود و از تنگه "من لا تسی" (تنگه مالاکا امروز مابین مالزی و سنکاپور)، "سی لان" (سریلانکای امروز)، هند به آفریقای شرقی امتداد می‌یابد. این جاده "جاده ابریشم دریایی" نامیده شده است. آثار تاریخی حفاری در سومالی واقع در شرق آفریقای اثبات کرده که این جاده در زمان سلسله "سونگ" چین در قرن دهم میلادی شکل گرفته است. جاده ابریشم روی دریا، چین را با کشورهای بزرگ

نگارنده: علی اکبر عیسی زاده^۱

جاده ابریشم مسیری است که تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. جاده ابریشم به عنوان پلی بین چین و کشورهای اروپا، آسیا و آفریقا برای تبادلات مادی و تمدنی شرقی و غربی سهم مهمی ادا نموده است. نخستین کسی که نام راه ابریشم را در سال ۱۸۷۷ میلادی، برای این مسیرها برگزید، جغرافی‌دان آلمانی فردیناند ریخته‌هوفن بود. حمل ابریشم چین از این راه به دریای مدیترانه و مناطق گوناگون دیگر دلیل این نام‌گذاری است.



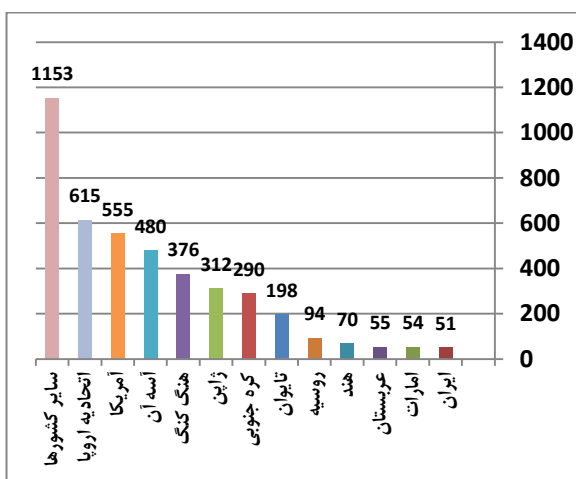
شکل شماره ۱: نمایی از جاده ابریشم خشکی و دریایی

^۱ کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان (بندر انزلی)



بیشترین مبادلات تجاری را با روسیه به میزان ۹۴ میلیارد دلار داشته است.

همچنین حجم مبادلات تجاری چین با آمریکا در سال ۲۰۱۴ بالغ بر ۵۵۵ میلیارد دلار، با کشورهای آسه آن ۴۸۰ میلیارد دلار، با هنگ کنگ بالغ بر ۳۷۶ میلیارد دلار، با ژاپن بالغ بر ۳۱۲ میلیارد دلار، با کره جنوبی ۲۹۰ میلیارد دلار بوده است. ارائه این آمار از آن جهت مهم است که به راحتی می توان دریافت حجم عظیمی از کالاهای فوق را می توان پس از احیای جاده ابریشم، از طریق این جاده به صورت ایمن تر و ارزان تر مبادله نمود.



نمودار شماره ۱: مبادلات تجاری چین با برخی شرکایش در سال ۲۰۱۴

(میلیارد دلار)

اهمیت احیای جاده ابریشم برای چین و ایران

چین از سال ۲۰۱۱ برنامه تأسیس جاده ابریشم دریایی و زمینی را شروع کرده است. زی جین پینگ، رئیس جمهوری چین در سال ۲۰۱۳ رسماً این پروژه را به عنوان اولویت دولت اعلام کرد. این پروژه در حالی کلید خورده که رشد اقتصادی چین در سال ۲۰۱۴ به ۷ درصد رسید که پایین ترین عدد در

متمدن و فرهنگی جهان متصل کرده و تبادلات اقتصادی و فرهنگی این مناطق را به پیش سوق داده و "مسیر گفتگوی تمدن های شرق و غرب" نامیده شده است.

مروری بر مبادلات تجاری چین در سال ۲۰۱۴

همان طور که در نمودار شماره ۱ نشان داده شده است ، شرکای اصلی و برخی از شرکای فرعی تجاری چین در سال ۲۰۱۴ به ترتیب عبارتند از ۱- کشورهای عضو اتحادیه اروپا (۲۸ کشور) با ۶۱۵ میلیارد دلار ، ۲- ایالات متحده آمریکا ۵۵۵ میلیارد دلار، ۳- کشورهای عضو آسه آن (۱۰+۱ کشور) ۴۸۰ میلیارد دلار، ۴- هنگ کنگ ۳۷۶ میلیارد دلار، ۵- ژاپن ۳۱۲ میلیارد دلار ۶- کره جنوبی ۲۹۰ میلیارد دلار ۷- تایوان ۱۹۸ میلیارد دلار بوده اند. بر اساس این آمار از کل تبادلات تجاری چین در سال ۲۰۱۴ (۴۳۰۳ میلیارد دلار) به میزان ۲۸۲۶ میلیارد دلار یعنی در حدود ۶۶ درصد با شرکای فوق الذکر بوده است که با اضافه کردن حجم تبادلات ایران، روسیه، هند، امارات و تایوان با چین ، میزان تبادلات به ۳۱۵۰ میلیارد دلار یعنی در حدود ۷۳ درصد خواهد شد. کشور چین بیشترین حجم مبادلات تجاری خود را با اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۴ و بالغ بر ۶۱۵ میلیارد دلار داشته است، در بین کشورهای غرب آسیا هند با حجم مبادلات تجاری ۷۰ میلیارد دلاری بیشترین میزان مبادلات تجاری با چین را داشته است و در بین کشورهای خلیج فارس چین در سال ۲۰۱۴ بیشترین مبادلات را با عربستان سعودی به میزان ۵۵ میلیارد دلار و پس از این کشور امارات متحده عربی با ۵۴ میلیارد دلار سپس جمهوری اسلامی ایران با ۵۱ میلیارد دلار قرار گرفته است. در بین کشورهای همسایه جمهوری اسلامی ایران، چین در سال ۲۰۱۴



شمال-جنوب باعث اتصال آسیای جنوبی به بازارهای آسیای میانه شده است.

۵- کمربند جاده ابریشم یکی از بخش‌های کلیدی‌اش برای پکن انرژی است و یکی از مناطق چین هم که باید در این زمینه نقش آفرین باشد «سین کیانگ» در شمال غرب است که با افغانستان و پاکستان و با آسیای مرکزی مرز مشترک دارد.

نقش بنادر ایران در تحقق پروژه جاده ابریشم

همانطور که قبلاً نیز بیان شد ایران در شاه‌رگ حیاتی جاده ابریشم و در محل اتصال کشور چین به کشورهای آسیای میانه، مرکزی و امتداد آن به اروپا قرارداد دارد. چنانچه در نمودار شکل ۲ مشاهده می‌گردد بیشترین مبادلات تجاری چین در جهان به میزان ۱۴,۲۹ درصد (۶۵۱ میلیارد دلار) با کشورهای عضو اتحادیه اروپاست که در صورت احیای مسیر جاده ابریشم برآورد می‌شود بسیاری از مبادلات فوق از طریق ایران ترانزیت شود که به خودی خود نقش بسیار موثری در اقتصاد و حمل نقل ریلی و دریایی ایفاد خواهد کرد. با توجه به وجود کریدور شمال- جنوب در ایران و سایر راه‌های دسترسی ارزان قیمت که بنادر ایران را به جاده ابریشم متصل کرده است و نظر به برآورد دولت چین مبنی بر کاهش هزینه انتقال کالا پس از احیای جاده ابریشم، چه بسا بسیاری از کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان و همچنین برخی کشورهای حاشیه دریای خزر که به طور مستقیم دسترسی به جاده ابریشم ندارند، ترجیح خواهند داد تا مبادلات تجاری خود را از طریق جاده ابریشم کنونی به انجام برسانند که این امر مستلزم انتقال کالا از طریق دریا به بنادر کشورهای واقع در کمربند جاده ابریشم از

۲۰ سال گذشته است. جاده ابریشم زمینی از سال ۲۰۱۱ با احداث مسیر ریلی شروع شد که از قزاقستان، آسیای مرکزی، شمال ایران، عراق، سوریه و ترکیه می‌گذرد و تا کشورهای عضو اتحادیه اروپا، شریک تجاری اصلی چین امتداد دارد. چین ۴۰ میلیارد دلار برای تأسیس پل‌ها، جاده‌ها و ریل‌گذاری در نظر گرفته که از منطقه چین جیانگ شروع می‌شود و در آلمان به پایان می‌رسد. حداقل می‌توان دلایل ذیل برای ضرورت احیای جاده ابریشم برای کشور چین برشمرد:

الف- کشور چین با کمبود مواد اولیه روبه‌روست و در حال حاضر تنها از مسیر دریایی توان تأمین آن را دارد، ولی مسیر دریایی چندان امن نیست و به همین خاطر به فکر ایجاد یک جاده ابریشم جدید افتاده است. در حال حاضر ۸۰ درصد منابع انرژی چین از تنگه مالاکا می‌گذرد و برای چین تأمین امنیت این مسیر در اولویت قرار دارد البته ساخت جزایر مصنوعی هم راه‌کاری است که چین برای گسترش نفوذش در دریای چین در نظر گرفته است.

ب- هدف چین این است که قدرت اقتصادی‌اش را در کشورهای این مسیر تثبیت کند و مسیر جدید و سریع‌تری نسبت به راه دریایی برای تبادلات اقتصادی‌اش به‌وجود آورد.

ج- علت اصلی اهمیت ایران برای چین در احیای جاده ابریشم نه مبادلات اقتصادی، بلکه شرایط جغرافیایی ایران است. ایران در عین حال که یکی از مهم‌ترین صادرکنندگان نفت به چین است، در منطقه‌ای واقع است که می‌تواند شاهراه احیای جاده ابریشم به منظور ارتباط با آسیای مرکزی، افغانستان و پاکستان باشد. همچنین وجود راه آهن و کریدور

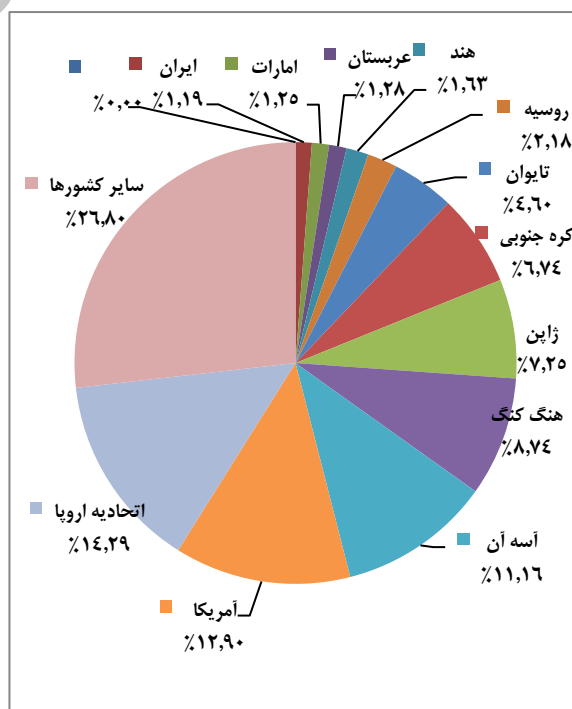
نتیجه‌گیری

با توجه به اهتمام دولت چین در احیای جاده ابریشم و همچنین موقعیت جغرافیایی استراتژیک ایران در منطقه، بر اساس آمارهای ارائه شده از مبادلات تجاری چین با کشورهای حاشیه جاده ابریشم و به خصوص با کشورهای اتحادیه اروپا، می‌توان نتیجه گرفت که هم‌زمان با احیای جاده ابریشم مورد بحث می‌بایست هرچه زودتر نسبت به بهینه‌تر نمودن زیر ساخت‌های حمل و نقل در کشور به خصوص زیر ساخت‌های حمل و نقل از بنادر به محلهای اتصال جاده ابریشم اهتمام ویژه ای صورت پذیرد تا با کاهش هزینه‌های حمل و نقل کالا و به دلیل امنیت مناسبی که در کشورمان وجود دارد، صاحبان کالا ترغیب به انتخاب مسیر ایران جهت انتقال کالاهای خود خواهند شد که این امر موجب رونق اقتصادی برای بنادر و کشور عزیزمان ایران گردد.

منابع:

- <http://www.ghanoonbaz.com/anavin/sabt/Safavie-Osmal/Jadeh-Abriham.htm>
- <http://www.akairan.com/iranshenasi-irangardi/safar1/110904012724.html>
- <http://persian.cri.cn/chinaabc/chapter20/chapter200301.htm>
- <http://persian.cri.cn/chinaabc/chapter14/chapter140501.htm>
- <http://tamashagaranemrooz.com/Issue/58/News/10/%DA%86%DB%8C%D9%86%20%D8%AF%D8%B1%20%D8%B1%D9%88%DB%8C%D8%A7%DB%8C%20%D8%AC%D9%80%D9%80%D9%80%D9%80%D8%A7%D8%AF%D9%87%20%D8%A7%D8%A8%D8%B1%DB%8C%D8%B4%D9%85%20%D8%AC%D8%AF%DB%8C%D9%80%D9%80%D9%80%D9%80%D8%AF/>
- <http://eghtesadbartar.ir/%D9%85%DB%8C%D8%A7%D9%86%D8%A8%D8%B1-%D8%AA%D9%88%D8%B3%D8%B9%D9%87-%D8%A7%D8%B2-%D8%AC%D8%A7%D8%AF%D9%87-%D8%A7%D8%A8%D8%B1%DB%8C%D8%B4%D9%85/>

جمله ایران خواهد بود. وقوع چنین امری باعث خواهد شد که حجم عملیات تخلیه، بارگیری و ترانزیت کالا در بنادر ایران افزایش یابد که متعاقباً رونق اقتصادی را برای بنادر ایران به همراه خواهد داشت. ضمناً علاوه بر اتحادیه اروپا، کشور چین با بسیاری از کشورهای واقع شده در غرب ایران نظیر ترکیه، عراق، اردن و ... مبادلات تجاری دارد که حداقل مزیت احیای جاده ابریشم کنونی، ترانزیت بیشتر کالا برای ایران خواهد بود. از طرف دیگر عکس قضیه نیز صادق است یعنی ارتقا بنادر ایران و ایجاد زیرساخت‌های بهتر باعث خواهد شد تا کشورها تمایل برای انجام مبادلات کالای خود را از طریق بنادر ایران در اولویت قرار دهند و انتقال کالاهای فوق به مسیر دسترسی جاده ابریشم به منظور ترانزیت باعث رونق بیش از پیش جاده ابریشم خواهد شد.



نمودار شماره ۲: مبادلات تجاری چین با برخی شرکایش در سال ۲۰۱۴ (درصد)

«بخش آموزشی»

مقاله منتخب: «مکاپورت‌ها، ترمینال‌ها و اتحادهای

بزرگ»

- ارایه خدمات بهینه مشتری از طریق برقراری سرویس‌های منظم‌تر در بین بنادر
- کاهش هزینه با ادغام محموله‌ها در شناورها و استفاده بهتر از ظرفیت آن‌ها و در نتیجه بازدهی سرمایه بهتر برای شناورها
- کاهش رقابت از طریق افزایش همکاری و ایجاد ابزاری جهت مدیریت و کنترل قیمت‌ها برای فرستندگان کالا/واردکنندگان. مسلماً خطوط کشتیرانی این‌گونه استدلال می‌نمایند که با استفاده از مزیت‌های مقیاس خود می‌توانند نرخ کرایه حمل کالا را کاهش دهند. متصدیان حمل و نقل کالا نیز با تکیه بر این استدلال اتحادها مدعی هستند که می‌توانند هزینه کلی را برای فرستندگان کالا کاهش دهند.
- برخورداری از قدرت خرید بیشتر هنگام مذاکره با ترمینال‌ها درخصوص هزینه‌های جابه‌جایی کالا در ترمینال
- کاهش عوارض بندری در هنگام مذاکره و نهایی نمودن توافق‌نامه‌ها و قراردادهای با مقامات بندری

از دیدگاه یک متصدی حمل و نقل کالا این‌ها استدلال‌های اولیه هستند، اما در واقع خیلی بیش از یک استدلال ابتدایی می‌باشند. حقیقت این است که اتحادها شکل گرفته‌اند. این اتحادها از شناورهای بسیار بزرگ استفاده می‌کنند و قصد دارند تعداد توقف‌ها در طول مسیر را کاهش دهند. در همین راستا، اندازه شناورهایی که در بنادر توقف می‌کنند و تعداد کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده در یک بندر



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، با افزایش اندازه شناورها و اتحادهایی که توسط خطوط کشتیرانی بزرگ شکل گرفته است، اندازه شناورهایی که در بنادر پهلو می‌گیرند نیز در حال افزایش است و این موضوع فشار و استرس زیادی را بر بنادر و ترمینال‌ها تحمیل می‌نماید. برای خطوط کشتیرانی مدت زمان بازگشت^۲ و هزینه مهم‌ترین عامل انتخاب یک ترمینال است. این مقاله به بررسی اثرات اندازه رو به افزایش شناورها و چگونگی مدیریت این افزایش ظرفیت در ترمینال‌ها می‌پردازد.

اتحادها

در دنیای امروز، خطوط کشتیرانی در حال ادغام و تشکیل اتحاد هستند و چند دلیل مهم برای این موضوع وجود دارد:

¹ Port Technology
² Turnaround Time

اتفاق‌های جاری در حین عملیات اطلاعات کامل، جامع و شفاف در اختیار داشته باشند.



مشکلات موجود برای اپراتورهای ترمینال‌ها

کار یک اپراتور ترمینال تخلیه و بارگیری شناورها، انبارش کانتینرها برای یک مدت زمان محدود و تحویل یا دریافت آن‌ها در خشکی است. این ماهیت کار یک اپراتور ترمینال است. اپراتورهای ترمینال خدمتی را ارائه می‌دهند و سعی دارند کار خود را به بهترین وجه ممکن انجام دهند. اساس کار آن‌ها بر اطلاعات دقیق و در دسترس استوار است. اگر اطلاعات صحیح نباشد یا به‌موقع در دسترس نباشد، همه فرآیندهای برنامه‌ریزی به یک کابوس عملیاتی بدل خواهند شد و به اتلاف وقت و هزینه و تاخیرهای ناشی از جابه‌جایی‌ها و حرکات اجتناب‌ناپذیر منجر می‌شوند.

برای اپراتورهای ترمینال، برنامه‌ریزی دقیق یک الزام است. به همین دلیل، با توجه به افزایش اندازه شناورها و لزوم کمینگی مدت زمان بازگشت آنها، برای پاسخ‌گویی به نیازهای متصدیان حمل و نقل کالا باید فضای بیشتری در اسکله موجود باشد و جرثقیل‌های بیشتری به کار گرفته شود.

خاص در حال افزایش است. این کانتینرها اغلب پس از تخلیه در بندر توسط شناورهای کوچک‌تر، قطار یا کامیون به بندر مقصد نهایی ارسال می‌شوند (در صورت صادرات عکس این رویه اتفاق می‌افتد، به نحوی که محموله توسط شناورهای کوچک‌تر، قطار یا کامیون به بندر مبدا ارسال شده و سپس بر شناورهای بسیار بزرگ بارگیری می‌گردد).

انتظار اتحادها از ترمینال‌ها

خطوط کشتیرانی، متصدیان حمل و نقل و اتحادها معمولاً شرایط و نیازهای مشابهی دارند. آن‌ها همگی انتظار دارند هنگام ورود به بندر یا ترمینال بدون اتلاف وقت پهلوگیری نمایند متصدیان حمل و نقل انتظار دارند به محض پهلوگیری، عملیات تخلیه و بارگیری در کوتاه‌ترین زمان ممکن و با کم‌ترین تاخیر آغاز شود و عملیات به سرعت و در کم‌ترین زمان ممکن به پایان برسد. پرواضح است که عملیات باید مطابق با استانداردهای کیفیت صنعت کشتیرانی و براساس قوانین و مقررات ایمنی و امنیت انجام شود. مهم‌تر از همه، متصدیان حمل و نقل خواهان انعطاف‌پذیری هستند، به این معنا که کانتینری که روی یک شناور قرار دارد را بتوان به شناور دیگر منتقل نمود، حتی در آخرین لحظات.

حال که اعضای اتحادها اسلات‌های^۱ شناورهای خود را به اشتراک گذاشته‌اند، اوضاع پیچیده‌تر شده است، چراکه ممکن است برای اسلات‌های موجود در یک شناور رقابت نمایند. علاوه بر این، مدیران خطوط کشتیرانی انتظار دارند در هر برهه زمانی، از

¹ Slot: محل یا شمار استقرار کانتینر در شناور یا محوطه بندر قرار گیری کانتینر



مطلوب، ابزار و مدیریت باید دست به دست هم دهند.

سیستم‌های فناوری اطلاعات و سیستم‌های عامل ترمینال باید همه وجوه و جنبه‌های فرآیند جاری در ترمینال را پیش‌بینی و برنامه‌ریزی می‌کنند. با توجه به افزایش اندازه شناورها، توقعات و انتظارات گوناگون مشتری‌ها، افزایش تراکم، محدودیت‌های موجود در زمینه فضای اسکله و دسترسی‌پذیری جرثقیل، پیش‌بینی و برنامه‌ریزی فرآیندهای ترمینال اهمیت بیشتری می‌یابد.

مسلم است که یک ترمینال می‌تواند روی دیوارهای بارانداز و جرثقیل‌های بارانداز اضافی و سایر منابع و تجهیزات سرمایه‌گذاری سنگین نماید، اما نکته مهم و کلیدی این است که آیا این سرمایه‌گذاری‌ها بازدهی و درآمد بیشتری برای آن به ارمغان خواهند آورد یا خیر. پاسخ این سوال احتمالاً منفی است، چراکه این تجهیزات و منابع در بعضی از ایام سال بلا استفاده خواهند ماند. هنگامی که میان طول بهینه بارانداز و تجهیزات یک ترمینال تعادل ایجاد شود، می‌توان براساس خدمات مورد انتظار و اندازه شناورهایی که پهلو می‌گیرند و همچنین با استفاده از سیستم‌های شبیه‌ساز، بهینه‌سازی را تعریف نمود. مدیریت ترمینال باید با وجود این محدودیت‌ها به کار خود ادامه دهد و از فضای اسکله و تجهیزات موجود بیشترین بهره‌برداری را نماید.

استفاده بهینه از منابع موجود

این جاست که یک سیستم عامل ترمینال خوب و یکپارچه اهمیت خود را نشان می‌دهد. بدون برنامه‌ریزی یکپارچه، عملیات در مگاپورت‌ها و ترمینال‌ها به کابوس تبدیل خواهد شد. تاخیر، گم

گذشته از همه چیز، یک جرثقیل (بسته به نوع جرثقیل و راننده آن) می‌تواند در هر ساعت در حدود ۴۰ تا ۵۰ جابه‌جایی انجام دهد. بنابراین، در یک توقف بندری که مستلزم ۵۰۰۰ جابه‌جایی ظرف مدت ۲۴ ساعت است، باید از ۵ جرثقیل استفاده کرد. این فرآیند تاخیرها، حرکت‌های در پیچه بار^۱ و وقت استراحت و ناهار را نیز شامل می‌شود، اما هیچ‌وقته یا تاخیر دیگری پذیرفته نیست. در این فرآیندها، جرثقیل مرحله بسیار مهمی است، اما از آن جایی که در بحث لجستیک فرآیندها پی در پی هستند، همه مراحل بعدی نیز باید با جرثقیل هماهنگ باشند و حداقل باید بتوانند حاصل کار جرثقیل را به سرانجام برسانند.

رمز موفقیت اپراتورهای ترمینال

اولین شرط کارآمدی، اثربخشی، بهره‌وری و محدودیت مخارج در یک ترمینال برخوردار از مدیریت و کارکنان آموزش‌دیده، ماهر و با انگیزه است. مسلماً، املاک و دارایی‌ها، محوطه‌های انبارش، تجهیزات جابه‌جایی و دسترسی دریایی و زمینی نیز باید فراهم باشد. این‌ها منابع بنیانی هستند.

مدیریت منابع به‌منظور ارایه خدمات بهینه به مشتریان مستلزم برخورداری از ابزارهای مناسب، عملکردی و کامل و یکپارچه است که امکان نظارت بر کل فرآیند (از دریا تا خشکی و در سایر مسیرها) را برای مدیران میسر سازد. این ابزارها بدون وجود افراد کارآموده بی‌فایده هستند، مدیران نیز بدون وجود ابزارهای صحیح و مناسب درمانده خواهند بود. بنابراین می‌توان گفت برای دستیابی به نتیجه

^۱ Hatch Cover: روزنه عرشه کشتی مخصوص پایین فرستادن بار

قدیمی مدیریت شود. برنامه‌ریزی قاطعانه و قابل اطمینان اسکله آغازگر بهره‌وری موثر در یک ترمینال است و نیروی محرکه کل جریان حاکم در آن است. برنامه‌ریزی اسکله با استفاده از قابلیت‌های اتوماسیون و شبیه‌سازی موجود در سیستم عامل ترمینال نه تنها امکان برنامه‌ریزی، زمان‌بندی و مدیریت اسکله‌ها را میسر می‌سازد، بلکه برنامه‌ریزی جرثقیل‌های بارانداز، نیروی کار، حمل و نقل و فضای پشته‌سازی^۱ را نیز امکان‌پذیر می‌سازد.

شدن بارها و کانتینرها، برنامه‌ریزی نامناسب منابع، هزینه‌های سرسام‌آور، ضرر و زیان مشتریان، خراب شدن کل عملیات، لطمه دیدن حسن شهرت و جایگاه در صنعت حمل و نقل دریایی همگی از نتایج و عواقب عدم برنامه‌ریزی صحیح است.



امروزه فقط برنامه‌ریزی کافی نیست. یک سیستم عامل ترمینال باید قابلیت‌های شبیه‌سازی را یکپارچه سازد و به این ترتیب مسایل را قبل از وقوع و در مرحله برنامه‌ریزی، پیش‌بینی نماید. پیدا کردن راه حل پیش از شروع عملیات مسلماً خیلی بهتر از انجام عملیات اضطراری برای موقعیت‌های پیش‌بینی نشده در فرآیند برنامه‌ریزی است.

نتیجه‌گیری

اگر بین سرمایه و بازدهی سرمایه تعادل ایجاد شود، مگاپورت‌ها و ترمینال‌های بزرگ برای مالکان یک موهبت محسوب می‌شوند. از نظر متصدیان حمل و نقل کالا، مگاپورت‌ها و ترمینال‌های بزرگ از توان سرمایه‌ای کافی برای هماهنگی با اندازه رو به افزایش شناورها و توقف‌های بندری برخوردار هستند، البته به شرط این‌که کل زنجیره فرآیندها به شیوه‌ای شفاف و یکپارچه و با استفاده از اطلاعات دقیق و در دسترس و ضمن بهره‌گیری از داده‌های

¹ Stacking Space: محل پشته‌سازی کانتینرها



Masir

Vol 2, No 13 (2016)

ISSN 2423-348X



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