



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



ماهنامه الکترونیکی مسیر



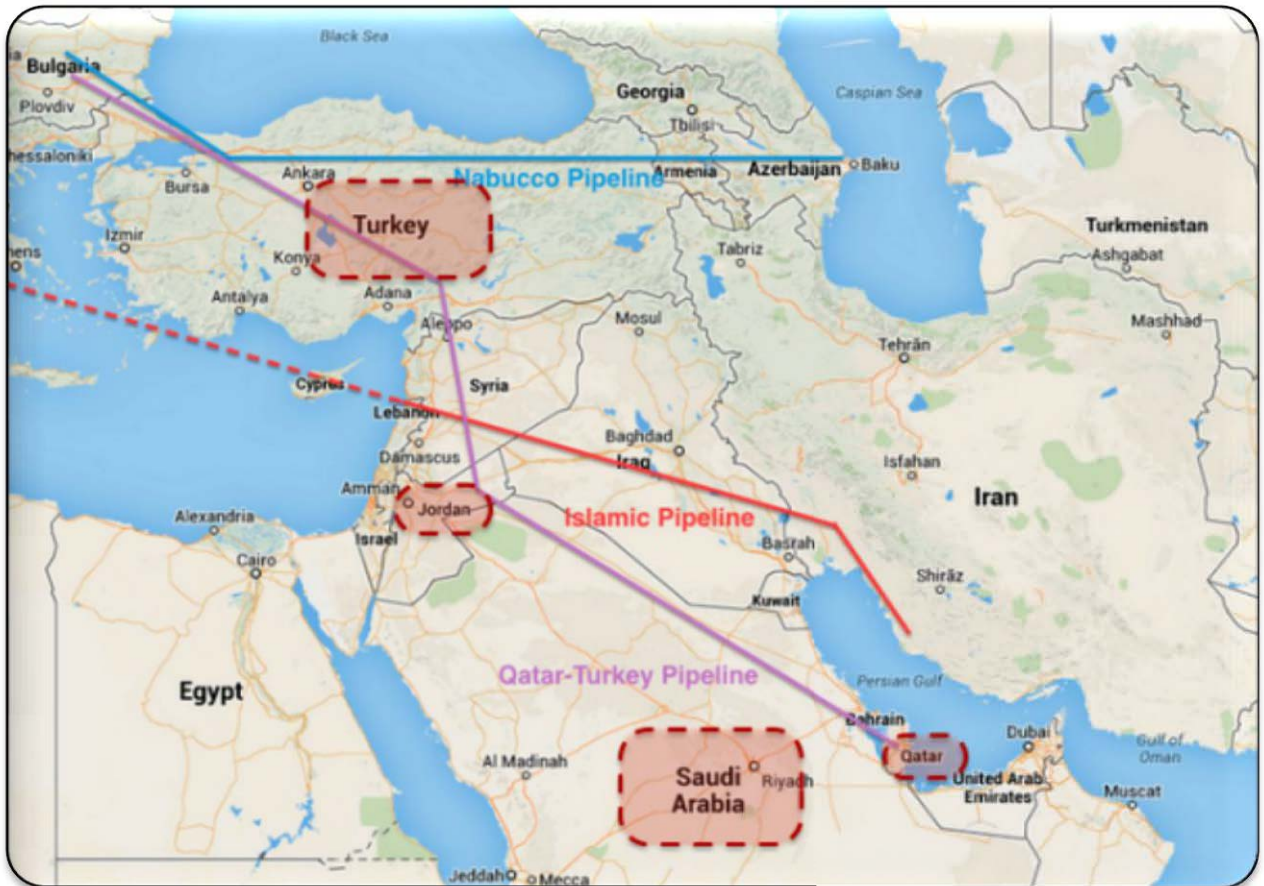
اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

ISSN 2423-348X

شماره ۱۴ - سال دوم - اسفند ۱۳۹۴

نشریه مرکز بررسی با و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی



خبر تحلیلی این شماره: «رد طرح خط لوله گاز، بهانه شروع جنگ در سوریه»



آپارات

SID





مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی فرارسیدن سال نو و تجدید حیات طبیعت که یادآور
 رستاخیز و آفرینش و نشانی از قدرت لایزال الهی است را به همه علاقه مندان و
 دست اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی تبریک و تهنیت عرض نموده و سالی سرشار
 از موفقیت، بالندگی و پیشرفت را از درگاه خداوند متعال برای این عزیزان مسئلت دارد.

اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

Historical Documents of Iranian Ports and Maritime



سنگ نگاره‌ای از تمدن عیلامی (هزاره سوم پیش از میلاد)

A Petroglyph from Elamite Civilization (3rd millennium BC)

Preserving in the Great Britain Museum

محل نگهداری: موزه بریتانیا



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/@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	«بخشش خبـری».....
۲	خبر تحلیلی: «رد طرح خط لوله گاز قطر، بهانه شروع جنگ در سوریه».....
۶	آزمایش موفقیت‌آمیز آب‌بندهای کانال پاناما.....
۶	انتشار گزارش جدید داینامار.....
۷	استمدادطلبی کاپیتان کشتی ال‌فارو در واپسین لحظات قبل از غرق شدن.....
۸	افزایش ظرفیت عملیاتی خط کشتیرانی Cosco.....
۹	اهمیت اعتماد سنجیده به سامانه‌های ماهواره‌ای ناوبری جهانی.....
۹	ثبت رکوردی جدید در بندر آنتورپ.....
۱۰	اعطای قرارداد توسعه بندر آناکلیا به شرکت کانتی.....
۱۱	راه‌اندازی دسته کامیون‌ها در بندر روتردام.....
۱۲	تجهیز بنادر شانگهای به ژنراتورهای برق.....
۱۴	۱۰ کشور صاحب ناوگان برتر جهان در سال ۲۰۱۶.....
۱۵	استقبال گسترده از شاخص محیط زیستی کشتی‌ها.....
۱۵	استفاده از خدمات کشتیرانی به‌جای خطوط لوله در کانادا.....
۱۶	بندر سخنا همچنان در انتظار تامین بودجه.....
۱۷	حمایت دولت سنگاپور از صنعت حمل و نقل دریایی.....
۱۸	فرصت استثنایی برای سرمایه‌گذاری در بنادر برزیل.....
۱۹	تاکید انجمن سازندگان تجهیزات بندر بر خطرات ناشی از خستگی در جرثقیل‌های کانتینربر.....
۲۰	حمایت مرسک از صنعت باز یافت کشتی در هند.....
۲۱	استفاده از انرژی خورشیدی در بندر بمبئی.....
۲۲	توسعه بندر وادهاون به شرط سرمایه‌گذاری عظیم.....
۲۳	تاسیس شرکت ادغامی COSCOCS در چین.....
۲۴	ایده‌ای نو برای حمل بار فله در سبزترین بندر دنیا.....
۲۴	استرین‌استال، پیشرو در توزین کانتینرها.....
۲۵	اعزام هیات تجاری بندر آنتورپ به هند.....
۲۷	دستاوردهای دی‌پی‌ورلد در سال ۲۰۱۵.....
۲۸	«بخش تحلیلی».....
۲۸	تحلیل منتخب در خصوص خبر: «امضای قرارداد با هایلود ال.ان.جی برای ترمینال گازسازی مجدد».....

«بخش خبری»

خبر تحلیلی: «رد طرح خط لوله گاز قطر، بهانه شروع جنگ در سوریه»

متن زیر برگردان گزیده ای از این مقاله از انگلیسی به فارسی است :

مردم آمریکا از سابقه مداخله خشونت آمیز آمریکا در سوریه اطلاع چندانی ندارند. تا زمانی که مردم و سیاستگذاران آمریکا از این پیشینه آگاهی نداشته باشند، دخالت‌های بیشتر، تنها به پیچیده‌تر کردن بحران کمک می‌کند.

جنگ ما علیه بشار اسد از اعتراضات صلح آمیز مردمی موسوم به بهار عربی در سال ۲۰۱۱ آغاز نشد، بلکه از سال ۲۰۰۰ و هنگامی که قطر پیشنهاد احداث خط لوله ۱۰ میلیارد دلاری به طول هزار و ۵۰۰ کیلومتر را از طریق عربستان سعودی، اردن، سوریه و ترکیه مطرح کرد آغاز شد. میدان گازی پارس جنوبی (گنبد شمالی) که بین ایران و قطر مشترک است، غنی‌ترین میدان گازی طبیعی در جهان می‌باشد. تحریم‌ها در زمینه تجارت بین الملل تا همین اواخر ایران را از فروش گاز به کشورهای خارجی منع می‌کرد.



رابرت اف کندی، وکیل امریکایی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پرس تی‌وی](#)^۱، یک وکیل می‌گوید تصمیم واشنگتن برای سرنگونی بشار اسد، رئیس‌جمهور مشرور و منتخب سوریه از امتناع وی در حمایت از طرح خط لوله گاز قطر ناشی می‌شود.

رابرت اف کندی، وکیل امریکایی و برادرزاده جان اف کندی، رئیس‌جمهور اسبق امریکا در مقاله‌ای که روز پنجشنبه در سایت [پلیتیکو](#)^۲ منتشر شد، نوشته است: آمریکا پس از آن‌که، اسد از پروژه احداث خط لوله گاز دولت قطر حمایت نکرد، تصمیم به برکناری وی گرفت.

این پروژه ۱۰ میلیارد دلاری نخستین بار در سال ۲۰۰۰ مطرح شد و سرویس اطلاعاتی امریکا (سیا) این طرح را پیگیری کرد تا آن‌که ۹ سال بعد اسد اعلام کرد که از طرح این خط لوله که به موجب آن قطر می‌توانست از طریق پایانه‌های ترکیه، مستقیماً به بازارهای انرژی اروپا دسترسی داشته باشد حمایت نمی‌کند.

کندی افزود که این خط لوله همچنین به عربستان سعودی امکان می‌داد نفوذ بیشتری را در منطقه علیه ایران، اعمال کند.

¹ Press TV

² Politico

عربستان سعودی مناطق شیعه نشین تحت سلطه امریکا در عراق (و اخیرا پایان بخشیدن به تحریم‌های اقتصادی علیه ایران) را به عنوان عوامل کاهش قدرت خود در منطقه می‌داند و در حال حاضر در جنگی نیابتی علیه تهران در یمن حضور دارد که تحت عنوان نسل کشی عربستان سعودی علیه گروه حوثی یمن (شیعیان این کشور) که تحت حمایت ایران قرار دارند، از آن یاد می‌شود.



اما در این میان روسیه که ۷۰ درصد گاز خود را به اروپا می‌فروشد، خط لوله قطر - ترکیه را به عنوان تهدیدی برای موجودیت خود می‌دید. از نظر پوتین، خط لوله قطر توطئه ناتو برای تغییر وضع موجود، محروم کردن روسیه از تنها پایگاه خود در خاورمیانه، رکود اقتصاد روسیه و پایان دادن به قدرت نفوذ این کشور در بازار انرژی اروپا بوده است.

در سال ۲۰۰۹ اسد اعلام کرد امضای تفاهم نامه مجوز ایجاد خط لوله از طریق سوریه را، امضا نمی‌کند. پس از آن اقدامات اسد بیش از پیش خشم کشورهای حاشیه خلیج فارس را برانگیخت، چرا که او از «خط لوله اسلامی» که مورد تایید روسیه بود و از میدان گازی ایران از طریق سوریه به بنادر لبنان کشیده می‌شد، حمایت کرد. این خط لوله

در عین حال، گاز قطر تنها در صورتی می‌تواند به کشورهای اروپایی برسد که تبدیل به مایع و از طریق دریا حمل شود. مسیری که ظرفیت را محدود کرده و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد.

خط لوله پیشنهادی، قطر را از طریق پایانه‌های توزیع ترکیه، مستقیما به بازارهای اروپایی متصل می‌ساخت. ترکیه از این طریق می‌توانست هزینه‌های ترانزیت را به جیب بزند.

خط لوله مشترک قطر - ترکیه سلطه قطعی کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس بر بازارهای گاز طبیعی را موجب می‌شد و قطر، نزدیک‌ترین متحد امریکا در جهان عرب را قوی‌تر می‌ساخت. دو پایگاه نظامی عظیم آمریکایی و مقرر فرماندهی مرکزی امریکا در خاورمیانه، در کشور قطر واقع شده است.

اتحادیه اروپا که ۳۰ درصد گاز خود را از روسیه تأمین می‌کند نیز از پیشنهاد خط لوله استقبال کرد چرا که از این طریق می‌توانست به انرژی با قیمت ارزان‌تر دست یابد و از نفوذ سیاسی و اقتصادی پوتین رهایی پیدا کند. ترکیه، که دومین خریدار بزرگ گاز روسیه است، برای پایان دادن به اتکای خود به رقیب دیرینه و همچنین تثبیت خود به عنوان مرکز انتقال پرسود سوخت آسیا به بازارهای اروپایی، مشتاق بود.

خط لوله قطر می‌توانست برای عربستان سعودی با ایجاد پایگاهی در سوریه سودآور باشد. هدف ژئوپلیتیکی عربستان این است که قدرت سیاسی و اقتصادی رقیب اصلی خود و متحد نزدیک بشمار اسد، یعنی ایران را محدود نگه دارد.



اسلامی، «ایران» و نه قطر را، تبدیل به تامین کننده اصلی بازارهای انرژی اروپا می‌کرد و نفوذ تهران در خاورمیانه و جهان را به طور چشمگیری افزایش می‌داد.



تصویری از نیروهای ارتش سوریه

اسرائیل نیز همان طور که انتظار می‌رفت مصمم بود تا از ایجاد خط لوله اسلامی که باعث قدرتمند شدن هرچه بیشتر ایران، سوریه و احتمالا حزب اله و حماس می‌شد، جلوگیری کند.

گزارش های محرمانه از سازمان های اطلاعاتی اسرائیل، عربستان سعودی و امریکا نشان می‌دهند همان زمانی که اسد طرح خط لوله قطر را رد کرد، برنامه ریزان نظامی و اطلاعاتی به سرعت به این نتیجه رسیدند که دامن زدن به شورش سنی ها در سوریه برای برکناری بشار اسد که با آنان همکاری نداشته است، راهکاری عملی برای دستیابی به هدف مشترک تکمیل خط لوله گاز قطر - ترکیه است.

بنابر اسناد افشا شده توسط ویکی لیکس، در سال ۲۰۰۹ پس از آنکه اسد طرح خط لوله قطر را رد کرد، سازمان سیا حمایت مالی از گروه های مخالف در سوریه را آغاز کرد. شایان ذکر است که این مساله پیش از قیام بهار عربی علیه اسد اتفاق افتاد.



پرسش: «در طول تاریخ از حمل و نقل به عنوان یکی از ابزارهای اعمال قدرت علیه سایر کشورها استفاده شده است. تشویق به ایجاد مسیرهای جایگزین با وضع تحریم علیه شرکت‌های فعال در یک مسیر حمل و نقلی (با هدف از بین بردن فرصت‌های شغلی، درآمدی و کاهش سطح امنیت یک کشور) نمونه‌هایی از این موارد هستند. لطفاً خبر تحلیلی را مطالعه و ضمن تحلیل جنبه‌های اقتصادی این پیشنهادات، حداقل به ۳ مورد دیگر از استفاده ابزاری از حمل و نقل در عرصه مناسبات سیاسی بین کشورها اشاره نمایید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۵/۰۱/۲۰ 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 رسم الخط فارسی
- عدم ارتباط یا ارتباط بسیار ضعیف تحلیل ارایه شده با پرسش مطرح شده
- عدم رعایت چارچوب‌های تعیین شده (حداقل و حداکثر واژه‌ها، منبع نویسی و غیره)

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

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

آزمایش موفقیت آمیز آب بندهای^۱ کانال پاناما



حال که این مرحله از آزمایش‌ها با موفقیت به پایان رسیده است، GUPC قطعات الکترومکانیکی ضروری برای بهره‌برداری از کانال توسعه یافته را آزمایش خواهد کرد.

هم‌اکنون کمتر از ۴ درصد از پروژه توسعه کانال پاناما باقی مانده است و این پروژه در اواخر سال ۲۰۱۶ افتتاح خواهد شد.

انتشار گزارش جدید داینامار^۷



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۸، موسسه مشاوره کشتیرانی داینامار در اواخر سال ۲۰۱۵ جدیدترین نسخه از مجموعه گزارش‌های دیدگاه کشتیرانی با عنوان «تحلیل حمل و نقل یخچالی داینامار: ساختار بازار، روش‌های سنتی و

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری درگینگ تودی](#)^۲، مقامات کانال پاناما اعلام نمودند که کنسرسیوم گروپو یونیداس پور ال کانال (GUPC)^۳ که مسوولیت طراحی و ساخت پروژه مجموعه سوم آب بندهای کانال پاناما را برعهده دارد، آرماتورهای پایه شماره ۳ آب بند کوکولی^۴ را با موفقیت آزمایش نمود.

پرسنل بخش فنی GUPC، طراحان و متخصصان سازمان کانال پاناما^۵ بر مراحل انجام این آزمایش نظارت داشتند. در آزمایش مذکور، سطح آب در پشت دروازه آب بند به تدریج افزایش داده شد تا جایی که آب به ترکی که در آگوست گذشته در پایه شماره ۳ کشف شد، رسید.

سپس، گروهی مستقل از متخصصان، پروفیسورها و مهندسان سازه از دانشگاه فنی پاناما^۶ از فرآیند انجام آزمایش‌ها بازدید نموده و همگی از نتایج حاصل ابراز رضایت نمودند.

¹ Lock

² Dredging Today

³ Gropu Unidos Por El Canal

⁴ Cocoli

⁵ Panama Canal Authority (ACP)

⁶ Technical University of Panama

⁷ Dynamar Report: داینامار یک موسسه مشاوره کشتیرانی در هلند است

⁸ Port Finance International

استمدادطلبی کاپیتان کشتی ال فارو در واپسین لحظات قبل از غرق شدن



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری ورلد مریٹایم نیوز](#)^۳، کاپیتان کشتی باری ال فارو^۴ درست قبل از غرق شدن کشتی در آخرین تماس خود هشدار داد که شمارش معکوس آغاز شده است. این کشتی به دلیل گرفتار شدن در طوفان خواکین^۵ در نزدیکی باهاما^۶ غرق شد.

کاپیتان مایکل دیویدسون^۷ در آخرین تماس خود برای ال فارو درخواست کمک نمود. ال فارو تحت بهره‌برداری شرکت توتِه سرویسز^۸ قرار داشت و پس از گرفتار شدن در طوفان خواکین به علت نقص در بدنه، غرق شد.

بر طبق اظهارات کاپیتان ال فارو، کشتی قبل از برقراری تماس دچار آسیب شده و آب به سه انبار آن وارد شده بود.

کانتینرها^۱ را منتشر نمود. از جمله موارد، جزییات و یافته‌های این گزارش می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- حمل و نقل محصولات تازه حدود ۲/۷٪ از تجارت دریایی جهانی انواع کالاهای خشک را به خود اختصاص داده است؛
- در سال ۲۰۱۵، اندازه ناوگان کانتینرهای یخچال‌دار به ۲/۶ میلیون TEU رسید؛
- در سال ۲۰۱۵، ظرفیت یخچال‌های سنتی با ۴۱٪ کاهش به ۱۲۰ میلیون فوت مکعب خواهد رسید؛
- شرکت کشتیرانی سی‌تریڈ^۲ بزرگ‌ترین اپراتور کشتی‌های یخچال‌دار سنتی است (این اپراتور از ۵۷ کشتی یخچال‌دار سنتی با متوسط اندازه ۵۲۶ هزار فوت مکعب برخوردار است)؛
- خط مرسک در مسیرهای جنوب/شمال از ۱۰۳ هزار کلید و دوشاخه اتصال مخصوص کانتینرهای یخچال‌دار برخوردار است؛
- ظرفیت سالانه کانتینرهای یخچال‌دار مسیر جنوب/شمال حدود ۶/۵ برابر ظرفیت یخچال‌های سنتی است؛
- سال ۲۰۱۵ در حالی به پایان رسید که اسقاط و اوراق‌سازی رونق چندانی نداشت، ولی ۱۵ سفارش بزرگ برای کشتی‌های کانتینری یخچال‌دار در دفتر سفارش‌های جهان ثبت شد.

جهت دریافت گزارش کامل [اینجا](#) کلیک نمایید.

³ World Maritime News

⁴ El Faro

⁵ Hurricane Joaquin

⁶ Bahamas

⁷ Michael Davidson

⁸ TOTE Services: یک شرکت مدیریت کشتی در ایالات متحده

آمریکا است

¹ Dynamar Reefer Analysis: Market Structure, Conventional, Containers

² SeaTrade

این شرکت قصد دارد سهم بزرگ‌تری از بازار مسیرهای شرقی-غربی و جنوبی-شمالی را از آن خود نماید.



در همین راستا، شرکت Cosco سعی دارد خدمات کشتیرانی کانتینری خود را فراتر از خطوط آسیایی - آفریقایی و خطوط کشتیرانی چین و جنوب شرقی توسعه دهد و هم‌اکنون روی خطوط کشتیرانی مهم (به‌خصوص خطوط آسیایی - اروپایی و آسیایی - آمریکایی) متمرکز است.

شرکت Cosco که رتبه چهارم را در میان اپراتورهای کشتیرانی کانتینری برتر جهان دارد و پس از خط کشتیرانی دانمارکی مرسک، شرکت کشتیرانی سوئسی مدیترانه و شرکت کشتیرانی فرانسوی CMA CGM قرار دارد، قصد رقابت با این سه رقیب اروپایی را داشته و سعی دارد سهم بیشتری از حجم حمل و نقل را از آن خود نماید.

وان مین، مدیرعامل Cosco، معتقد است که سهم شرکت‌های چینی از خطوط کشتیرانی مهم نسبتاً کم است و خط مشی جدید Cosco بر ظرفیت این شرکت خواهد افزود.

شرکت توته سرویسز که اپراتور ال‌فارو بود در طول اولین جلسه رسیدگی اعلام نمود که کاپیتان کشتی برای تغییر مسیر اجازه کامل داشته است، این در حالی است که مکاتبات ایمیلی بین کاپیتان مایکل دیویدسون و شرکت توته نشان می‌دهد که کاپیتان کشتی آشکارا برای تغییر مسیر درخواست اجازه نموده است.

گارد ساحلی ایالات متحده آمریکا برای تعیین علت حادثه که به غرق شدن و از دست دادن این شناور آمریکایی و ۳۳ خدمه‌اش منجر شده، یک فرصت استماع عمومی ۱۰ روزه در نظر گرفته است. انجمن ملی ایمنی حمل و نقل آمریکا (NTSB)^۱ اعلام نموده است قصد دارد در ماه آوریل هیات بازرسی دوم را برای جستجوی داده‌نگار^۲ ال‌فارو اعزام نماید. کشتی آمریکایی ال‌فارو در مورخ ۳۱ اکتبر ۲۰۱۵ جایی در نزدیکی آخرین موقعیت ثبت شده خود در مجاورت جزیره باهاما در عمق ۱۵ هزار پایی آب آرام گرفت.

افزایش ظرفیت عملیاتی خط کشتیرانی Cosco

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری هلنیک شپینگ نیوز](#)^۳، شرکت چاینا اوشن شپینگ (Cosco)^۴ اعلام نمود که در نظر دارد تا پایان سال ۲۰۱۸ ظرفیت عملیاتی خود را به ۲ میلیون TEU افزایش دهد.

¹ US National Transportation Safety Board

² Voyage Data Recorder

³ Hellenic Shipping News

⁴ China Ocean Shipping Company (Cosco)

کشتی در رادار^۵ و سرعت ژيروسکوپ^۶ در دسترس نباشد و قابلیت شناسایی موانع و گریز از برخورد در صفحه نمایش رادار از دست برود.

خوشبختانه شناورها توانستند با استفاده از سیستم هاد^۷، قطب نمای مغناطیسی و نقشه خوانی و ناوبری زمینی، سفر خود را با حفظ ایمنی ادامه دهند. تقریباً بعد از طی ۶ مایل دریایی، واحد جی‌پی‌اس کشتی‌ها دوباره شروع به کار کرد. اگرچه این شناورها از سیستم‌های پشتیبانی برخوردار بودند که امکان حمل و نقل امن را میسر ساخت، اما این اتفاق می‌توانست پیامدهای سخت و جبران‌ناپذیری داشته باشد. این اتفاق‌ها بر اثرات مخرب و خطرناک اخلاص در عملکرد جی‌پی‌اس صحنه گذاشته و اهمیت وجود سیگنال جی‌پی‌اس برای عملکرد صحیح تجهیزات شناور را نشان می‌دهد.

ثبت رکوردی جدید در بندر آنتورپ

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مری تایم نیوز](#)^۸، بندر آنتورپ با پهلو دهی به کشتی کانتینربر غول‌پیکر النورا مرسک^۹ با ظرفیت ۱۵۵۰۰ TEU و آبخور ۱۵/۶۵ متر، رکورد جدیدی را برای خود ثبت نمود.

شرکت کشتیرانی Cosco هم اکنون ۱/۵۸ میلیون TEU از ظرفیت کشتی‌های کانتینربر جهان را در اختیار دارد.

اهمیت اعتماد سنجیده به سامانه‌های ماهواره‌ای ناوبری جهانی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری هاربر مستر](#)^۱، در تاریخ ۱۹ ژانویه ۲۰۱۶ گارد ساحلی ایالات متحده آمریکا پیام هشدار (هشدار ایمنی ۱۶-۰۱) صادر نمود مبنی بر این‌که تابستان گذشته شناورهایی که از یک بندر غیرآمریکایی سفر خود را آغاز نمودند ناگهان سیگنال جی‌پی‌اس^۲ خود را از دست دادند.

نتیجه این موضوع پیام‌های هشدار مختلف و از دست دادن اطلاعات جی‌پی‌اس در رادار جستجوی سطحی^۳، واحدهای ژيروسکوپ و سیستم اطلاعات نمایشگر نقشه الکترونیک (ECDIS)^۴ کشتی‌ها بود که این نیز به نوبه خود موجب شد هیچ‌گونه اطلاعات جی‌پی‌اس برای تثبیت موقعیت، سرعت زمینی

⁵ Radar over ground speed: سرعت زمینی که توسط رادار محاسبه می‌شود

⁶ Gyro Speed: سرعت محاسبه شده توسط ژيروسکوپ

⁷ Radar in heads up display (HUD System): این سیستم باعث می‌شود تصویر دریافت شده توسط پروژکتور به گونه‌ای که تمام میدان دید را پوشش دهد در اختیار بیننده قرار گیرد. همچنین این سیستم باعث می‌شود تصاویر دور و نزدیک به صورت همزمان در صفحه نمایش نمایان شوند. در واقع، نمایشگری فرارنا است که اطلاعات را در جلو دید و منظر بیننده، بدون اینکه بیننده مجبور باشد جایی دیگر را بنگرد، نمایش می‌دهد.

⁸ Maritime News

⁹ Eleonora Maersk

¹ Harbour Master

² GPS Signal

³ Surface Search Radar

⁴ Electronic Chart Display & Information System

فاصله ۸۰ کیلومتری داخل بلژیک را دارد. این موقعیت داخلی نشان می‌دهد بندر آنتورپ در مقایسه با اکثر بنادر شمالی از موقعیت مرکزی‌تری در اروپا بهره‌مند است. همچنین، باراندازهای بندر آنتورپ از طریق خط آهن و آبراهه و جاده به مناطق پس‌کرانه‌ای متصل هستند.

اعطای قرارداد توسعه بندر آناکلیا به شرکت کانتی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۵، شرکت کانتی^۶ اعلام نموده است که به عنوان یکی از شرکای بنیان‌گذار کنسرسیوم توسعه آناکلیا^۷ برنده یک پروژه توسعه‌ای مهم برای بندر و منطقه آزاد تجاری آناکلیا واقع در دریای سیاه در کشور گرجستان شده است.

این پیروزی به شرکت کانتی کمک می‌کند تا به‌عنوان یک توسعه‌دهنده زیرساخت، طرح‌های استراتژیک خود را توسعه دهد و به رشد این شرکت



این کشتی غول‌پیکر مستقیماً از بندر مالزیایی تانجونگ پلپاس^۱ عازم بندر آنتورپ شد. در ابتدا برنامه از این قرار بود که النورا مرسک قبل از ورود به بندر آنتورپ بخشی از کانتینرهای خود را در بندر تانجیر^۲ و ساوت‌همپتون^۳ تخلیه نماید، اما به علت تاخیرهای صورت گرفته در سوئز، تصمیم گرفت به‌طور مستقیم به بندر آنتورپ وارد شود. با ورود النورا مرسک به آنتورپ، این بندر رکورد جدیدی را از نظر عمق آب‌خور از آن خود نمود.

مقامات بندر آنتورپ در بیانیه‌ای رسمی اعلام نمودند: «پهلوهی به این کشتی‌های بزرگ نشان می‌دهد بندر آنتورپ آمادگی کافی برای پذیرش بزرگ‌ترین و جدیدترین کشتی‌های کانتینربر جهان را دارد».

بندر آنتورپ در بلژیک در قلب اروپا و در مسیر کشتی‌های بسیار بزرگ قرار دارد. آنتورپ دومین بندر بزرگ اروپا است و در فهرست ۱۰ بندر برتر جهان قرار دارد. بندر آنتورپ در حد بالایی خور جزر و مدی شلده^۴ واقع شده است. این خور توان عبوردهی کشتی‌هایی با تناژ ناخالص بیش از ۱۰۰ هزار تن، تا

⁵ Port Finance International

⁶ Conti

⁷ Anaklia Development Consortium

¹ Tanjung Pelepas

² Tangier

³ Southampton

⁴ Tidal Estuary of the Scheldt



راه‌اندازی دسته کامیون‌ها در بندر روتردام



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مارین اونترز](#)^۳، بندر روتردام به‌منظور تسهیل عملکرد و روان‌سازی عملیات خود، راه‌کار ابتکاری جدیدی به نام «دسته کامیون‌ها»^۴ اتخاذ نمود.

«دسته کامیون‌ها» ستونی از کامیون‌های اتوماتیک است که نزدیک به هم حرکت می‌کنند و می‌توانند به‌عنوان راه‌حلی هوشمندانه مورد استفاده قرار گیرند. هدف از «چالش دسته کامیون‌های اروپا» توسعه بیش‌تر این روش حمل و نقل و جلب توجه عموم مردم به آن است. این کامیون‌ها در تاریخ ۶ آوریل ۲۰۱۶ وارد بندر روتردام خواهند شد.

دسته کامیون‌ها سفر خود را از تعدادی از شهرهای اروپا آغاز کرده و عازم هلند خواهند شد و در نهایت در مورخ ۶ آوریل به ماسولاکته^۵ در روتردام وارد خواهند شد.

در بازارهای بندری و دریایی کمک می‌کند. علاوه بر این، شرکت کانتی با موفات و نیکول^۱ که از طراحان برتر بندر هستند نیز همکاری می‌نماید.

هدف از توسعه بندر آناکلیا ایجاد یک کریدور دریایی جدید و سریع‌تر میان چین و اروپا و کمک به احیای جاده تاریخی ابریشم است.

کانتی که مدیر برنامه کلی و همه‌جانبه پروژه توسعه، طراحی و ساخت بندر آناکلیا است، به کمک شرکای خود ماتوف و نیکول طرح‌های مفهومی اولیه را آماده نموده است.



کورت کانتی^۲، مدیرعامل شرکت کانتی، اظهار داشت: «ما بسیار خوشحال و مفتخر هستیم که توسعه زیرساختی بندر عمیق آناکلیا به ما سپرده شده و به زودی کار را آغاز خواهیم کرد».

³ Marine Events

⁴ Truck Platooning

⁵ Maasvlakte

¹ Moffatt & Nichol

² Kurt Conti

می‌نمایند در هنگام پهلوگیری در بندر آلودگی زیادی ایجاد می‌کنند.



وی خاطرنشان ساخت: «حتی بدون ارزیابی و اندازه‌گیری دقیق نیز می‌توان گفت که میزان آلاینده‌گی یک خط کروز برابر با ۳ تا ۵ هزار وسیله نقلیه است».

شانگهای در حال حاضر هشتمین بندر کروز بزرگ جهان است و سال گذشته میزبان بیش از ۴۰۰ سفر و ۱/۶ میلیون مسافر دریایی بود.

ژانگ افزود: «کشتی‌های کروز به دردی بزرگ برای شهر شانگهای تبدیل شده‌اند. در صورت عدم انجام اقدامات لازم، افزایش سریع تعداد کشتی‌های کروز لاینر به تهدیدی علیه شهر تبدیل خواهد شد».

اولین ژنراتور برق ولتاژ بالا در ماه سپتامبر در ترمینال کروز بین‌المللی ووسونگکو^۵ (یکی از ۲ ترمینال کروز شانگهای) مورد آزمایش قرار خواهد گرفت.

بنا به گفته باب دودیمونت^۱ مدیر پروژه حمل و نقل هوشمند در سازمان بندر روتردام، در نیمه اول سال ۲۰۱۶، هلند سرپرستی اتحادیه اروپا را برعهده خواهد گرفت. این موضوع رویداد مهمی است و طی آن «دسته کامیون‌ها» توجه عموم را به خود جلب خواهد نمود.

دودیمونت معتقد است که برای تحقق یافتن ایده «دسته کامیون‌ها» به همکاری قوی بین‌المللی نیاز است.

در حقیقت، حرکت نزدیک به هم کامیون‌ها برای کاربران بندر مزایای مختلفی دارد که یکی از جمله می‌توان به بهره‌وری انرژی اشاره کرد. علاوه بر این، این موضوع منافع اجتماعی نیز دارد. این راه‌کار ابتکاری جدید می‌تواند در زمینه پایداری، محیط زیست و استفاده کارآمد از ظرفیت‌های زیرساختی نیز مزایای بسیار و همه‌جانبه‌ای داشته باشد.

تجهیز بنادر شانگهای به ژنراتورهای برق

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری شانگهای دیلی](#)^۲، شانگهای قصد دارد به‌منظور کاهش آلودگی هوا در ترمینال‌های ویژه کشتی‌های کروز ۶ ژنراتور برق بسازد.

ژانگ لین^۳ معاون مدیر کمیسیون حمل و نقل^۴ شهر شانگهای در یک نشست مطبوعاتی گفت، کشتی‌های لاینر که از سوخت دیزل استفاده

¹ Bob Dodemont

² Shanghai Daily

³ Zhang Lin

⁴ Transport Commission

⁵ Wusongkou International Cruise Terminal

شانگهای در طول سال پذیرای بیش از ۵۰ هزار کشتی از چین و اقصی نقاط جهان است. بر طبق اظهارات شورای دفاع از منابع طبیعی^۳ که یک گروه مدافع آمریکایی مستقر در شانگهای است، بیشتر کشتی‌ها در بنادر چین از سوخت‌های ارزان قیمت با محتوای سولفور زیاد استفاده می‌کنند، ضمن این‌که انرژی مورد نیاز کشتی‌ها، وسایل نقلیه بندری و تجهیزات عموماً از طریق دیزل تامین می‌شود.

فونگ شوهای^۴ عضو شورای دفاع از منابع طبیعی خاطرنشان ساخت، میزان سولفوری که توسط شناورهای اقیانوس‌پیما متصاعد می‌شود هزاران برابر وسایل نقلیه است.

وی افزود، سوخت دیزل مورد استفاده کشتی‌ها حاوی مقادیر قابل توجهی فلزات سنگین مانند کادمیوم، وانادیوم و سرب نیز می‌باشد.

وزارت حمل و نقل چین در نظر دارد یک برنامه پایلوت برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در دلتای رودخانه یانگ‌تسه راه‌اندازی کند.

این برنامه برای شناورهایی که در اسکله‌های مهم همچون شانگهای پهلو می‌گیرند به اجرا در خواهد آمد و به موجب آن شناورها از سوخت‌های کم سولفور استفاده خواهند کرد.

اولین مرحله از طرح کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در تاریخ ۱ آوریل ۲۰۱۶ آغاز خواهد شد. پیش‌بینی می‌شود که ژنراتورهای برقی شانگهای تا پایان سال ۲۰۱۷ به‌طور کامل به بهره‌برداری خواهند رسید.

دومین ترمینال کروز شانگهای در منطقه نورث باند^۱ در هونگکو^۲ واقع شده به کشتی‌های کروز کوچک‌تر خدمات‌رسانی می‌کند.

شانگهای هزینه نصب ژنراتورها در بندر و بخشی از هزینه برق مصرفی کشتی‌های لاینر را تامین خواهد نمود. همچنین، هزینه‌های نگهداری و تعمیر را نیز پوشش خواهد داد.

ژانگ اظهار داشت تعداد زیاد کشتی‌های کانتینر نیز یکی دیگر از منابع آلودگی شهر شانگهای است. لازم به ذکر است که شانگهای از سال ۲۰۱۰ به بزرگ‌ترین بندر کانتینری جهان تبدیل شده است.

وی گفت: «اگرچه بندر کانتینری اصلی شانگهای از مرکز شهر فاصله دارد، اما باد آلودگی را به این قسمت از شهر می‌آورد».



بنا بر اعلام کمیسیون حمل و نقل شهر شانگهای، اولین ژنراتور برق کشتی‌های کانتینر در بندر یانگشان نصب شده و حوالی ماه ژوئن به بهره‌برداری خواهد رسید.

³ Natural Resources Defense Council

⁴ Fung Shuhui

¹ North Bund

² Hongkou



۱۰ کشور صاحب ناوگان برتر جهان در سال ۲۰۱۶

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، ده کشور صاحب ناوگان برتر در سال ۲۰۱۶ رتبه‌بندی شدند و کشور یونان مقام اول را کسب نمود.

این رتبه بندی بر اساس ارزش شناورها

صورت گرفته است و کشور یونان علیرغم آشفته‌گی‌های اقتصادی از لحاظ ارزش ناوگان تحت مالکیت، رتبه اول را در میان ۱۰ کشور برتر صاحب ناوگان کشتیرانی از آن خود نمود. ژاپن، چین، آلمان و سنگاپور همچنان رتبه خود را به‌عنوان چهار کشور برتر بعدی حفظ نمودند، البته ارزش ناوگان آن‌ها نسبت به سال ۲۰۱۵ اندکی کاهش یافته بود که این موضوع را می‌توان به اوراق کشتی‌ها به دلیل ظرفیت مازاد بر نیاز در صنعت کشتیرانی نسبت داد. در اینفوگرافیک زیر ۱۰ کشور برتر صاحب ناوگان جهان به تصویر کشیده شده‌اند.

Source: vesselsvalue.com

TOP 10 SHIP OWNING NATIONS 2016

*All values in USD Millions	2016	2015	% CHANGE	BULKER	CONTAINER	LNG	LPG	SMALL DRY	TANKER
GREECE	\$95,287	\$105,605	-11%	\$21,142	\$11,469	\$13,406	\$4,724	\$246	\$44,299
JAPAN	\$80,816	\$89,745	-11%	\$24,713	\$12,662	\$15,457	\$5,060	\$2,664	\$20,259
CHINA	\$67,493	\$70,771	-5%	\$17,647	\$22,424	\$2,975	\$2,811	\$3,232	\$18,403
GERMANY	\$43,639	\$49,703	-14%	\$4,922	\$26,013	\$659	\$1,863	\$4,584	\$5,599
SINGAPORE	\$36,940	\$38,254	-4%	\$6,008	\$6,302	\$503	\$5,388	\$1,021	\$17,717
USA	\$32,145	\$34,479	-7%	\$3,848	\$5,442	\$2,097	\$106	\$315	\$20,338
NORWAY	\$28,325	\$33,202	-17%	\$3,312	\$1,733	\$4,391	\$4,254	\$496	\$14,138
S. KOREA	\$23,431	\$25,205	-8%	\$5,031	\$3,871	\$3,172	\$1,779	\$648	\$8,929
DENMARK	\$22,965	\$18,866	18%	\$1,011	\$12,517	\$907	\$1,577	\$546	\$6,407
UK	\$18,574	\$22,029	-19%	\$1,587	\$4,460	\$5,174	\$2,241	\$491	\$4,621

¹ Port Technology

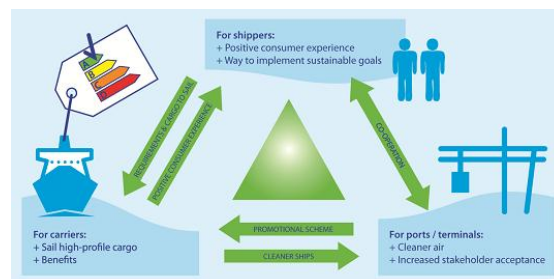
استقبال گسترده از شاخص محیط زیستی کشتی‌ها

بنا بر گزارش IAPH، در حال حاضر ۳۸۰۹ کشتی از امتیاز ESI خوب و بالایی برخوردار هستند و امتیاز ۲۵۹۹ کشتی بیش از ۲۰ است.

هم‌اکنون بسیاری از بنادر برای تشویق کشتی‌ها به کاهش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای به شناورهایی که عملکرد زیست‌محیطی بهتری دارند و امتیاز ESI آنها بالاتر است در تعرفه‌های بندری خود تخفیف می‌دهند، به خصوص در نروژ که بنادر فلم^۵ و گودوانگن^۶ میزان تخفیف در تعرفه‌های بندری خود را به طور مستقیم بر اساس امتیاز ESI کشتی‌ها تنظیم می‌نمایند. اداره سواحل نروژ^۷ اعلام نموده است به کشتی‌هایی که گواهی معتبر ESI دارند و امتیاز ESI آنها ۵۰ یا بالاتر است در تعرفه خدمات پایلوت ۱۰٪ تخفیف می‌دهد. علاوه بر این، بندر اولسان نیز به کشتی‌هایی که امتیاز ESI آنها بیشتر از ۳۱ است ۱۰٪ در تعرفه‌های بندری تخفیف می‌دهد.

استفاده از خدمات کشتیرانی به‌جای خطوط لوله در کانادا

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مریتایم اگزکیوتیو](#)^۸، استان آلبرتا^۹ در غرب کشور کانادا از ذخایر نفتی فراوانی برخوردار است، درحالی‌که پالایشگاه نفت در استان



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گریت پورت](#)^۱، انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها (IAPH)^۲ اعلام نمود که بررسی‌ها ثابت نموده‌اند طرحی که میزان دوستدار محیط زیست بودن کشتی‌ها را اندازه‌گیری می‌کند برای مبارزه با تغییرات آب و هوایی مفید است.

شاخص محیط زیستی کشتی‌ها (ESI)^۳ بخشی از راه‌کار ابتکاری آب‌وهوای بنادر جهان است که در سال ۲۰۰۸ در راستای به رسمیت شناختن نقش بنادر در تضمین پیروی کشتی‌ها از قوانین و الزامات کاهش انتشار گاز کرین، آغاز شد.

این شاخص کشتی‌هایی که در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای بهتر از استانداردهای تعیین شده توسط آی‌مو^۴ عمل می‌کنند را شناسایی می‌نماید. این کار از طریق اندازه‌گیری NOx و Sox منتشر شده توسط کشتی و گزارش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای انجام می‌شود.

⁵ Flam

⁶ Gudvangen

⁷ Norwegian Coastal Administration

⁸ Maritime Executive

⁹ Alberta

¹ Green Port

² International Association of Ports and Harbours

³ Environmental Ship Index (ESI)

⁴ International Maritime Organization



که از راه دریایی سنت لورنس عبور می‌کنند آماده شده‌اند، حمل و نقل آبی و خدمات کشتیرانی می‌تواند جایگزین مناسبی برای خط لوله غرب به شرق کانادا باشد و هم اکنون بحث و بررسی در این رابطه آغاز شده است.

بندر سخنا همچنان در انتظار تامین بودجه



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری دیلی نیوز اجیبت](#)^۵، منابع مالی مورد نیاز برای ساخت ترمینال بار فله مایع در بندر سخنا تضمین شده است.

این ترمینال جدید برای واردات و ذخیره گازوئیل، گاز بوتان و ال‌ان‌جی^۶ در مصر مورد استفاده قرار خواهد گرفت و یکی از مهم‌ترین پروژه‌های مربوط به توسعه کانال سوئز است.

در نوامبر ۲۰۱۵ شرکت سونکر بانکرینگ^۷، دی‌پی‌ورلد دبی^۸، سازمان کانال سوئز^۹ و سازمان

نیوبرانزویک^۱ در شرق کانادا قرار دارد و خواهان انتقال نفت از طریق خط لوله است.



این در حالی است که شهرداران بسیاری از شهرها و شهرک‌های استان کبک^۲ از عبور خط لوله نفت از شهرهایشان مخالف هستند، چرا که شهر ماجوج^۳ در استان کبک شاهد واقعه غم‌انگیز از خط خارج شدن قطاری بود که نفت خام را از غرب به شرق کانادا حمل می‌کرد.

از سوی دیگر، بر حسب تصادف در نزدیکی خط لوله نفت ۲ اسکله بار فله در رودخانه سنت لورنس وجود دارد. این ۲ بندر در منطقه جنوب شرق استان اونتاریو در در فاصله بسیار نزدیک از کبک واقع شده‌اند. یکی از این اسکله‌ها تحت مالکیت شرکت یوتیورسال ترمینالز^۴ قرار داشت و در جنوب اوتاوا و در نزدیکی شهر موریسبرگ واقع شده بود. یکی دیگر از آنها در بندر کورنوال قرار دارد و هنوز هم به عنوان یک ترمینال بار فله تحت بهره‌برداری است و دارای مخازن زیرزمینی کلرید کلسیم می‌باشد.

با توجه به مخالفت مقامات کبک با حمل و نقل خط لوله نفت از این استان و از آنجایی که هر دوی این بنادر برای پهلودهی به شناورهای بسیار بزرگی

⁵ Daily News Egypt

⁶ LNG: گاز طبیعی مایع

⁷ Sonker Bunkering Company

⁸ Dubai-based DP World

⁹ Suez Canal Authority

¹ New Brunswick

² Quebec

³ Magog

⁴ Universal Terminals



قرارداد اصلی ساخت ترمینال بار فله مایع سخنا را امضا نموده بودند. این قرارداد در نهایت در مارس ۲۰۱۵ در کنفرانس توسعه اقتصادی مصر (EEDC)^۷ اصلاح شده و بار دیگر امضا شد.

حمایت دولت سنگاپور از صنعت حمل و نقل دریایی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۸، از بن پولسن^۹ رئیس انجمن حمل و نقل سنگاپور^{۱۰} در حاشیه جشن سالانه آغاز سال جدید قمری اعلام نمود دولت سنگاپور و سازمان بندر و دریانوردی این کشور (MPA)^{۱۱} از توسعه صنعت حمل و نقل دریایی سنگاپور حمایت خواهند کرد.

لی هسین لونگ^{۱۲} نخست وزیر سنگاپور نیز مردم این کشور را به تمرکز بر برنامه‌های بلندمدت‌تر و ایجاد فرصت‌های بیش‌تر برای توسعه

بنادر دریای سرخ^۱ قرارداد سرمایه‌گذاری مشترک برای مدیریت و بهره‌برداری از این پروژه ۵۰۴ میلیون دلاری را امضا نمودند. در این پروژه ۶۰٪ سهام در به کشور مصر و مابقی سهام به سونکر-دی‌پی‌ورلد تعلق دارد.

در اوایل فوریه، موسسه مالی بین‌المللی (IFC)^۲ با بسته وام ۱۴۴ میلیون دلاری به شرکت سونکر برای پروژه‌های زیرساختی آن موافقت نمود، با این وجود پروژه ساخت ترمینال بار فله مایع هنوز به ۳۶۰ میلیون دلار نیاز دارد. لازم به ذکر است بانک بازسازی و توسعه اروپا (EBRD)^۳ و بانک بین‌المللی تجارت (CIB)^۴ نیز در بسته وام مذکور مشارکت دارند.

طارق الملا وزیر نفت مصر اظهار داشت: «محوطه کلی پروژه ترمینال بار فله سخنا ۴۰۰ هزار متر مربع است و ظرفیت ذخیره سازی آن به شرکت نفت عمومی مصر (EGPC)^۵ اجازه می‌دهد مقادیر بیشتری از فرآورده‌های نفتی وارد نماید».

محمد شیمی رئیس شرکت پتروجت^۶ در بیانیه‌ای گفت: «ساخت این ترمینال جدید توسط پتروجت انجام خواهد شد. پتروجت یک شرکت دولتی مهندسی و ساخت در بخش نفت است و ۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در دست اجرا دارد».

لازم به یادآوری است که سونکر، دی‌پی‌ورلد و سازمان بنادر دریای سرخ قبلاً در سال ۲۰۰۶

⁷ Egyptian Economic Development Conference

⁸ Port Technology

⁹ Esben Poulsson

¹⁰ Singapore Shipping Association

¹¹ Maritime and Port Authority of Singapore

¹² Lee Hsien Loong

¹ Red Sea Ports Authority

² International Finance Corporation

³ European Bank for Reconstruction and Development

⁴ Commercial International Bank

⁵ Egyptian General Petroleum Corporation

⁶ Petrojet

پولسن در خاتمه اظهار داشت: «این دستورالعمل جامع است و همه موارد مفید و مرتبط با دریانوردان شاغل در همه انواع کشتی‌های در حال فعالیت در آسیا را شامل می‌شود. این دستورالعمل به دریانوردان کمک می‌کند از حملات دزدان دریایی دور بمانند و از این حملات جلوگیری نموده یا آنها را به تاخیر بیندازند و در صورت وقوع حمله تمهیدات لازم را انجام دهند».

فرصت استثنایی برای سرمایه‌گذاری در بنادر برزیل



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۴، وزارت بنادر ویژه برزیل^۵ جزئیات دور دوم «حراج بزرگ بنادر برزیل» به ارزش ۱/۷۶۶ میلیارد رئال^۶ را اعلام نمود و پیش‌بینی می‌شود با توجه به نرخ فعلی ارز در برزیل این قراردادهای واگذاری امتیاز انحصاری با استقبال زیاد سرمایه‌گذاران خارجی مواجه شود.

مهارت‌ها، افزایش بهره‌وری و بهبود سطح تعلیم و آموزش تشویق نمود.

پولسن خاطر نشان ساخت: «انجمن حمل و نقل سنگاپور بسیار خوش شانس است که اعضای دارد که با تمام توان از منافع صنعت حمل و نقل دریایی این کشور و موقعیت آن در مرکز بین‌المللی دریانوردی حمایت می‌کنند».

وی افزود: «این افراد آماده‌اند که تجارب و تخصص خود را داوطلبانه به اشتراک بگذارند و اغلب ایده‌هایی را ارائه می‌دهند که به توسعه راه‌کارهای ابتکاری منجر شده و شانس و اقبال را به صنعت حمل و نقل دریایی ما هدیه می‌نماید».

پولسن اعلام نمود که انجمن حمل و نقل سنگاپور در نظر دارد در مراسم هفته دریانوردی سنگاپور در سال ۲۰۱۶ اهمیت بخش ساحلی و دریایی و شبکه دریانوردی این کشور را منعکس نماید.

انجمن حمل و نقل دریایی سنگاپور با همکاری سازمان‌های دیگر همچون انجمن آنلاین اینترتانکو^۱ و انجمن صاحبان کشتی آسیا^۲ پیش‌نویس «دستورالعمل منطقه‌ای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه از کشتی‌ها در آسیا» را آماده نمودند. این دستورالعمل سپس توسط مرکز تسهیم اطلاعات ریکاپ^۳ منتشر شد.

^۱ INTERTANKO

^۲ Asian Shipowners' Forum

^۳ ReCAAP ISC: The ReCAAP Information Sharing Centre (ISC)

منظور از ریکاپ توافقنامه همکاری منطقه‌ای در مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی در آسیا است.

^۴ Port Finance International

^۵ Special Ports Ministry (SEP)

^۶ واحد پول برزیل

برزیل باید زیرساخت‌های بندری را ارتقا داده و خود را برای صادرات انواع کالا آماده نماید.

یکی دیگر از عواملی که روند اعطای قراردادهای امتیاز انحصاری در برزیل را تسریع می‌نماید، نیاز شدید این کشور به پول است، چراکه اقتصاد این کشور در حال سقوط است و درآمد مالیاتی آن نیز پایین می‌باشد. به همین دلیل است که برزیل در نهایت تصمیم گرفت که امتیازهای انحصاری را به «بالاترین پیشنهاد» واگذار نماید و دور دوم مناقصه مربوطه را در ۳۱ مارس ۲۰۱۶ در بورس سائوپائولو برگزار کند. در سائوپائولو حداقل امتیاز ۶ قرارداد انحصاری واگذار خواهد شد و همه آنها به ایالت پارا مربوط خواهند بود. دو قرارداد به بندر سانتارم^۱، سه قرارداد به بلم^۲ و دو قرارداد به ویلادوکونده^۳ مربوط می‌شود. این بنادر از مناقصه مرحله اول جا مانده بودند.

تاکید انجمن سازندگان تجهیزات بندر بر خطرات ناشی از خستگی در جرثقیل‌های کانتربر

PEMA
PORT EQUIPMENT MANUFACTURERS ASSOCIATION

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پما](#)^۴، انجمن سازندگان تجهیزات بندر (پما) که نهاد مسوول بین‌المللی در

سرعت کاهش ارزش رئال در مقایسه با دلار آمریکا و سایر ارزهای خارجی فرصت بسیار خوبی را سرمایه‌گذاران بین‌المللی مهیا نموده است. هم‌اکنون زمان بسیار خوبی برای سرمایه‌گذاری در برزیل است، چراکه قیمت‌ها در این کشور به یک سوم کاهش یافته است. آشفستگی سیاسی و اقتصادی امروز برزیل که موجب کاهش ارزش ارز این کشور شده مدتی دوام خواهد داشت، اما به احتمال زیاد دائمی نخواهد بود. اکنون برای شرکت‌های خارجی مستقر در کشورهایی که نرخ بهره پایینی دارند، برزیل به منزله یک فرصت طلایی است و می‌توانند با هزینه بسیار کمتر از نرخ واقعی در زیرساخت‌های بندری این کشور سرمایه‌گذاری کنند.

از آنجایی که قیمت دلار آمریکا از ۲/۲ رئال در آوریل ۲۰۱۴ به ۳/۱ رئال در آوریل ۲۰۱۵ افزایش یافت و هم‌اکنون به ۴/۱ رئال رسیده است، سرمایه‌گذاری در بنادر برزیل برای شرکت‌های آمریکایی ۲ برابر ارزان‌تر شده است. ارزش رئال نسبت به پوند استرلینگ هم کاهش یافته و قیمت پوند از ۳/۷ رئال در آوریل ۲۰۱۴ هم اکنون به ۵/۸ رئال رسیده است. به همین ترتیب، ارزش رئال برزیل نسبت به ارز رایج سایر کشورهای خارجی نیز کاهش یافته است. این موضوع باعث شده است که قیمت کالاهای صادراتی برزیل (برای مثال، گوشت، مرغ، قهوه، شکر، میوه، سنگ آهن و غیره) بسیار کاهش یابد و سرمایه‌گذاری در برزیل تا ۲ برابر ارزان‌تر شود.

در واقع تنها راه خروج برزیل از بحران اقتصادی فعلی افزایش حجم صادرات است. به همین دلیل،

¹ Santarem

² Belem

³ Vila do Conde

⁴ PEMA: Port Equipment Manufacturers

Association (انجمن سازندگان تجهیزات بندر)

ناشی از خستگی مربوط می‌شود. خرابی‌های ناشی از خستگی (به‌خصوص در جرثقیل‌های STS) ریسک‌های ایمنی، اقتصادی و عملیاتی بسیاری در پی دارند. در مقاله مذکور ذکر شده است که از ۵۰۰۰ جرثقیل STS جهان، سالانه در حدود ۱۵۰ دستگاه دچار ترک ناشی از خستگی می‌شوند و این خرابی‌ها می‌تواند به خطرات جدی منجر شوند.

در بخش اصلی این مقاله دلایل اصلی وقوع خرابی ناشی از خستگی بررسی شده و برای معاینات ساختاری و محل و زمان بازدید دستورالعملی جامع ارائه شده است. این مقاله بر اهمیت بازرسی‌های چشمی مرتب تاکید نموده است، اما به اپراتورها نیز تاکید نموده که یک فرد متخصص باید بررسی و معاینه دقیق و کامل نقاط اصلی و مهم جرثقیل‌ها را به‌طور دوره‌ای انجام دهد.

حمایت مرسک از صنعت بازیافت کشتی در هند



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۲، گروه مرسک^۳ اعلام نموده است که قصد دارد از یاردهای بازیافت کشتی در النگ (واقع در هند) حمایت کند و

زمینه تجهیزات و فناوری‌های بندری است مقاله جدیدی در رابطه با معاینات ساختاری جرثقیل‌ها در بنادر و ترمینال‌ها منتشر نموده است.

این مقاله سعی دارد سطح آگاهی درخصوص خرابی‌های ناشی از خستگی و ریسک‌های مربوط به آن را افزایش دهد و بر اهمیت معاینات ساختاری تاکید نماید و راهنمایی جامع در اختیار پرسنل ترمینال قرار دهد که به کمک آن ترک‌های موجود در جرثقیل‌های کشتی به ساحل (STS)، گنتری کرین‌های ریلی (RMG) و گنتری کرین‌های تائیری (RTG) را به‌صورت چشمی و بصری تشخیص دهند. در این مقاله تاکید شده است که اگرچه معاینه چشمی افراد غیرمتخصص بهتر از این است که هیچ کاری انجام نشود، اما نباید معاینات این افراد را جایگزین برنامه ممیزی کارشناسانه توسط سازنده جرثقیل یا متخصصان آموزش دیده نمود.

خرابی ناشی از خستگی آغاز شکل‌گیری و رشد ترک‌هایی است که از اعمال مکرر بار و فشار ناشی می‌شوند. این نوع از فرسودگی در واقع آسیب ساختاری پیش‌رونده و موضعی است و اغلب هنگامی رخ می‌دهد که سازه در معرض بارهای دوره‌ای قرار دارد. هر نوع بار و فشار عملیاتی می‌تواند باعث بروز چنین آسیبی شود. این نکته را نیز باید مدنظر قرار داد که معمولاً ۱۵ سال یا بیشتر زمان می‌برد که ترک‌های خطرناک قابل تشخیص شوند.

اطلاعات جمع‌آوری شده توسط شرکت بیمه تی‌تی‌کلاب^۱ نشان می‌دهد که بیش‌ترین درخواست خسارت در بخش تجهیزات بندری به آسیب‌های

² Green Port

³ Maersk Group

¹ TT Club

در سال‌های گذشته شاهد بهبود مداوم در یاردهای بازیافت کشتی النگ بوده‌ایم و هم‌اکنون چهار یارد از استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی و کنوانسیون هنگ‌کنگ پیروی می‌کنند.

مرسک در دراز مدت به توسعه روش‌های پایدار بازیافت کشتی خواهد پرداخت و گفته می‌شود تا چند سال آینده فقط با یاردهای بازیافت کشتی منتخب در النگ همکاری خواهند نمود.

استوب در خاتمه خاطر نشان ساخت: «سیاست مرسک، ارتقا و به‌روزرسانی تاسیسات انهدام زباله و بیمارستان‌های محلی و بهبود شرایط اسکان کارگران مهاجر را نیز شامل می‌شود».

استفاده از انرژی خورشیدی در بندر بمبئی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری ام.او.اس. وی](#)^۲، ای‌پی‌ام ترمینالز بمبئی^۳ که پرتراфик‌ترین ترمینال کانتینری در بندر جواهر لعل نهرو است، سیستم انرژی خورشیدی خود را به‌طور رسمی افتتاح نمود.

تاسیسات و شیوه‌های کاری آنها را برطبق استانداردهای خود به‌روز رسانی نماید.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که با توجه به افزایش تعداد شناورهایی که در آینده بازیافت خواهند شد، هزینه فعلی اوراق و بازیافت پایدار کشتی‌ها قابل قبول نیست.

آنت استوب^۱ رئیس بخش پایداری مرسک اظهار داشت: «سیاست گروه مرسک فقط بازیافت مسوولانه شناورها است. با این وجود، در روش‌های کاری این حوزه تغییر چندانی ایجاد نشده و بازیافت پایدار تنها در تعداد معدودی از یاردهای بازیافت کشتی ترکیه و چین امکان پذیر است».

بازار بازیافت کشتی تحت سلطه روش‌هایی قرار دارد که برای چندین دهه تغییر نکرده‌اند. از ۷۶۸ فروند کشتی که در سال گذشته در نقاط مختلف جهان بازیافت شدند، ۴۶۹ شناور به یاردهای هندی، پاکستانی و بنگلادش فروخته شدند.

استوب در ادامه سخنان خود خاطر نشان ساخت: «ما قصد داریم بازیافت مسوولانه را در النگ هند نهادینه نماییم».

وی افزود: «ما سعی داریم برای یافتن راه‌حل‌های پایدار با سایر مالکان کشتی ائتلافی گسترده‌تر ایجاد نماییم و کار خود را با تعدادی از یاردهای بازیافت کشتی النگ آغاز نموده‌ایم».

هزینه اضافه مرسک برای بازیافت مسوولانه در یاردهای بازیافت فعلی در حدود ۱ تا ۲ میلیون دلار در سال برآورد شده است.

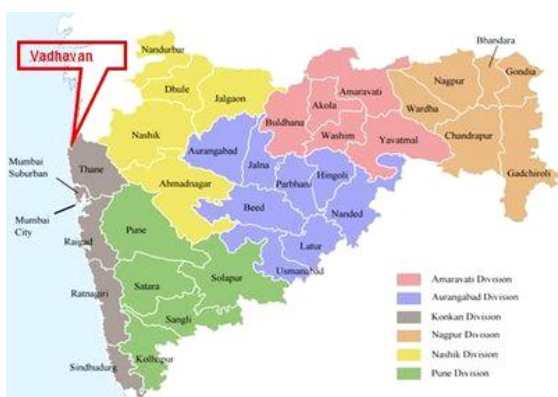
² On the MoS Way

³ APM Terminal Mumbai

¹ Anette Stube

دستیابی به منابع انرژی پاک و تجدیدپذیر به یکی از مباحث مهم برای رشد اقتصادی تبدیل شده است، چراکه جمعیت هند در ۱۵ سال آینده رشد قابل توجهی خواهد داشت.

توسعه بندر وادهاون به شرط سرمایه‌گذاری عظیم



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مجله بازرگانی](#)^۱، شرکت AECOM^۲ که توسط دولت هند برای انجام پروژه‌های مختلف توسعه بندر در طرح «ساگار-مالا»^۳ این کشور انتخاب شده است، اعلام نمود توسعه زیرساخت‌های اساسی برای ساخت یک بندر عمیق جدید در وادهاون^۴ تقریباً به ۵/۱ میلیارد دلار بودجه نیاز است.

این شرکت مشاور همچنین خاطر نشان ساخت که دولت هند باید برای توسعه و بهره‌برداری از این

در بخشی از پروژه انرژی پاک خورشیدی، پنل‌های خورشیدی روی سقف دو ترمینال نصب شدند و تبدیل انرژی خورشیدی ذخیره شده به نیروی برق آغاز شد.

این سیستم در یکم ژانویه ۲۰۱۶ با توان تولید برق ۳۶۱ هزار کیلووات در سال به‌طور کامل مورد بهره‌برداری قرار گرفت و در مورخ یکم فوریه ۲۰۱۶ توسط معاون مدیرعامل ای‌پی‌ام ترمینالز به‌طور رسمی افتتاح شد.

این پروژه پس از پایان مطالعات امکان‌سنجی در سال ۲۰۱۵ برای بررسی امکان تولید برق از انرژی خورشیدی و کاهش میزان مصرف برق معمولی، به مرحله اجرا درآمد.

پس از پایان مطالعات، پروژه ۳ مرحله‌ای نصب پنل خورشیدی آغاز شد.

مرحله اول که هم‌اکنون در دست اجرا است شامل نصب و اجرای پنل‌های خورشیدی روی سقف مجتمع کارگاه و دروازه ترمینال می‌باشد.

در مرحله دوم، پنل‌های خورشیدی روی سقف اطاقک جرثقیل‌های کشتی به ساحل (STS) نصب خواهد شد. پیش‌بینی می‌شود که مرحله دوم در ژوئن ۲۰۱۶ به پایان خواهد رسید.

در مرحله سوم پروژه، پنل‌های خورشیدی فضاهای بزرگ‌تر و گسترده‌تر را پوشش خواهند داد و انرژی خورشیدی بیش از ۱۵٪ از نیروی برق سالانه مورد نیاز ترمینال را تامین خواهد نمود.

در حال حاضر در حدود ۷۰٪ از نیروی برق هند با استفاده از سوخت‌های فسیلی تامین می‌شود.

¹ Journal of Commerce

^۲ یک شرکت جهانی است که در زمینه طراحی بندر و ارائه خدمات فنی و مهندسی در بنادر فعالیت دارد

³ Sagar-Mala

⁴ VadHAVAN: جای‌ی در نزدیکی داهانو در ماهاراشترا

ادغام این دو شرکت و تشکیل یک نهاد جدید به نام شرکت کشتیرانی COSCOCS^۴ را به طور رسمی اعلام نمودند.

تحلیل‌گران معتقدند که این شرکت برای عبور از رکودی که در حال حاضر بر صنعت کشتیرانی حاکم است باید نیروی کار خود را محدود نموده و از تعداد سفارش‌های خود بکاهد.

شارل دو ترانک^۵، تحلیل‌گر وتران شپینگ^۶، گفت: «تعداد معدودی از شرکت‌های کشتیرانی لاینر خود را برای مواجهه با چالش‌های کنونی آماده کرده بودند. شاید اولین چالش کوچک نمودن این شرکت ادغامی جدید باشد. در صورت عدم انجام این کار، اوضاع با سرعت بیش‌تری رو به وخامت خواهد گذاشت».

جیانگ مینگ^۷، تحلیل‌گر اسنس سکیوریتیز^۸ در شانگهای، اظهار داشت: «ادغام این دو شرکت به آن‌ها شانس مبارزه می‌دهد. اگر این شرکت‌ها ادغام نمی‌شدند، وضعیتشان فرقی نمی‌کرد و بد باقی می‌ماند».

اسکای هنگ^۹ و جو لیو^{۱۰}، تحلیل‌گران بانک دویچه^{۱۱} نیز خاطرنشان ساختند: «تجربه نشان داده است در عین حال که ادغامات اخیر موجب تحکیم بیشتر بازار سهام می‌شوند، رقابت در قیمت‌گذاری نیز موجب تقویت ادغامات قبلی شده است».

⁴ China Cosco Shipping Corporation

⁵ Charles De Trenck

⁶ Veteran Shipping

⁷ Jiang Ming

⁸ Essence Securities

⁹ Sky Hang

¹⁰ Joe Liew

¹¹ Deutsche Bank

تاسیسات جدید از روش مدیریتی «صاحب‌خانه‌ای» استفاده کند.

وادهاون در فاصله ۵۶ مایلی شمال بمبئی واقع شده است و پتانسیل لازم برای جذب متصدیان بزرگ حمل و نقل اقیانوسی را دارد، چراکه از عمق کافی برخوردار بوده و در نزدیکی مراکز صنعتی مهم منطقه غرب واقع شده است.

وادهاون یکی از ۳ پروژه توسعه بندر سبز است که دولت نارندرا به منظور افزایش ظرفیت بنادر و تحریک رشد تجاری توسعه داده است. دو روزه دیگر در جزیره ساگار (واقع در غرب بنگال) و کلاچل (واقع در تامیل نادو) در دست اقدام هستند.

تاسیس شرکت ادغامی COSCOCS در چین



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری ترنسپورت ویک^۱، شرکت چاینا شپینگ کانتینر لاینز (CSCL)^۲ و شرکت چاینا اوشن شپینگ (Cosco)^۳ بعد از ماه‌ها بازسازی و بازسازماندهی عملیات کشتیرانی کانتینری خود،

¹ Transport Week

² China Shipping Container Lines

³ China Ocean Shipping Company

بخشی از این مقاله ذکر شده است: «هنگامی که بر بار فله خشک انرژی وارد می‌گردد و غبار ایجاد می‌شود. فرآیند CBH به گونه‌ای طراحی شده است که از ورود انرژی به بار فله در مراحل مختلف جابه‌جایی محموله جلوگیری می‌کند».

در بخش دیگری از این مقاله ذکر شده است: «بادی که بر واگن قطار می‌وزد، چرخ‌های کامیون تخلیه‌کننده^۵ یا بالک لودری که بار را از ارتفاع زیاد پایین می‌اندازد و موجب جابه‌جایی هوا در انبار کشتی می‌شود از جمله انرژی‌های هستند که موجب تولید گرد و غبار می‌شوند».

جهت دریافت اصل مقاله [این جا](#) کلیک نمایید.

استرین‌استال^۶، پیشرو در توزین کانتینرها



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورتنز اند لجستیک](#)^۷، استرین‌استال که در زمینه اندازه‌گیری بار تخصص دارد اعلام نمود که همزمان با نزدیک شدن به زمان

رئیس COSCOCS نیز اخیراً در بیانیه‌ای اعلام نموده است که ادغام شرکت‌های CSCL و Cosco برای توسعه آن‌ها ضروری و حیاتی است.

ایده‌ای نو برای حمل بار فله در سبزترین بندر دنیا



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، در مقاله‌ای که توسط رم اسپریدرز^۲ منتشر شده، دیدگاهی جدید برای جابه‌جایی بار فله در یکی از سبزترین بنادر دنیا در شیلی ارائه شده و در خصوص چگونگی همکاری شرکت کودلکو^۳ در این عملیات توضیحاتی ارائه شده است.

در این مقاله حمل و نقل کانتینری بار فله با شیوه حمل و نقل سنتی آن مقایسه شده و جنبه‌های مختلف مالی و زیست‌محیطی این روش‌ها مورد بررسی قرار گرفته است.

در این مقاله فرآیند جابه‌جایی کانتینری بار فله (CBH)^۴ به‌طور مفصل شرح داده شده است. در

⁵ Tipper Truck

⁶ Strainstall: یک شرکت انگلیسی که در زمینه اندازه‌گیری و توزین بار تخصص دارد

⁷ Ports & Logistics

¹ Port Finance International

² RAM Spreaders

³ بزرگ‌ترین شرکت تولیدکننده مس در دنیا: Codelco

⁴ Containerized Bulk Handling

آن‌ها را در ارزیابی خدمات تجاری به مشتریان خود یاری می‌نماید.

اعزام هیات تجاری بندر آنتورپ به هند



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری بندر آنتورپ](#)^۴، این بندر بنا بر سنت هر ساله خود در ماه فوریه یک هیات تجاری به هند اعزام می‌نماید.

مارک وان پیل^۵ رئیس سازمان بندر آنتورپ و پیتر دو کرم^۶ وزیر امور خارجه بلژیک در دیدار از دهلی و بمبئی حضور خواهند داشت. مراسم جشن سالانه بندر آنتورپ، اعطای جایزه به انجمن بارفرابران هند و افتتاح دوره آموزشی جدید پیشنهاد شده توسط مرکز آموزش بندری JNPT APEC^۷ از جمله موارد مهم در دستور کار این سفر هستند.

اجرای قوانین جدید وزن‌کشی کانتینرها، سیستم توزین کانتینر (CWS)^۱ خود را در چندین ترمینال کانتینری بزرگ اروپا با موفقیت آزمایش نموده است.

در یکم ژوئیه ۲۰۱۶ مقررات جدید سولاس لازم‌الاجرا خواهد شد و کانتینرها باید قبل از بارگیری روی شناور وزن‌کشی شوند.

اگرچه مسوولیت اصلی تعیین وزن دقیق کانتینرها برعهده فرستنده کالا است، ولی گزینه‌های بسیاری برای نحوه توزین کانتینرها و محتوای آن‌ها وجود دارد.

استرین استال در بیانیه‌ای اعلام نموده است که آزمایش‌های نهایی با موفقیت انجام شده و ثابت نموده است که سیستم CWS حتی از سخت‌گیرانه‌ترین انتظارات و توقعات صنعت کشتیرانی نیز دقیق‌تر است.

شرکت استرین استال اعلام نمود که سیستم CWS در بالابرها متعدد و برای کانتینرهایی با وزن‌های گوناگون آزمایش شده و همواره نتایج بسیار دقیقی داشته که حتی فراتر از انتظارات آیمو^۲ بوده است.

استرین استال در نهایت خاطر نشان ساخت که سیستم CWS توانایی تعیین دقیق جرم ناخالص تایید شده^۳ برای کانتینرها را دارد و این نتایج دقیق به اپراتورهای ترمینال اطمینان می‌دهد که این سیستم پاسخگوی الزامات و شرایط آیمو بوده و

⁴ Port of Antwerp

⁵ Marc Van Peel

⁶ Pieter De Crem

⁷ پلان مرکز آموزشی سال گذشته با همکاری APEC که مرکز آموزش متخصصان دریانوردی در آنتورپ است، در بمبئی افتتاح شد. در ضمن JNPT مخفف بندر جواهر لعل نهرو است.

¹ Container Weighing System

سازمان بین‌المللی دریانوردی

³ Verified Gross Mass

در ۱۶ فوریه ۲۰۱۶، مارک وان پیل و پیتر دو کرم به همراه آنیل دیجیکار^۳ رئیس بندر جواهر لعل نهرو (JNPT) در مراسم رسمی افتتاح دوره آموزشی جدید در بمبئی مشارکت خواهند نمود. این دوره آموزشی «توسعه استراتژی، سیاست و تجارت در بمبئی» نام دارد. یکی از مواردی که در این دوره آموزشی ۵ روزه مورد توجه قرار خواهد گرفت نقش و تاثیر بندر در منطقه اطراف آن و اهمیت روابط خوب میان مقامات بندری و اپراتورهای ترمینال است. در ادامه روز ۱۶ فوریه، مراسم جشن سالیانه بندر آنتورپ برگزار خواهد شد. طی این مراسم، مارک وان پیل به رئیس فدراسیون انجمن‌های بارفرابران هند (FFFAI)^۴ جایزه‌ای اعطا خواهد نمود.

مارک وان پیل در بیانیه‌ای خاطرنشان ساخت: «موفقیت بندر آنتورپ در هند نتیجه تعامل صحیح فعالان مختلف - به خصوص فعالان محلی - است. بنابراین ما وظیفه خود می‌دانیم که از شرکای خود که ما را از مراحل بسیار ابتدایی حمایت نمودند به خاطر حسن نظر ایشان به بندر آنتورپ تشکر نماییم. فدراسیون انجمن‌های بارفرابران هند در این میان نقش بسیار مهمی ایفا نموده و از ما در بسیاری از شهرهای هند - از چنای گرفته تا لودیانا - پشتیبانی کرده است».

بندر آنتورپ سال‌ها است که روی تحکیم روابط با دنیای تجاری هند و مقامات محلی آن سرمایه‌گذاری نموده است. علاوه بر این بازدید سالانه، بندر آنتورپ نماینده دائم و تمام وقت خود را در شهر بمبئی مستقر نموده و یک سری اقدامات نیز برای توسعه شبکه خود در هند انجام داده است. این اقدامات موفقیت‌آمیز بوده است، چراکه حجم تجارت میان هند و آنتورپ در سال‌های گذشته افزایش یافته و به بیش از ۵ میلیون تن در سال رسیده است.

در سال ۲۰۱۲، بندر آنتورپ حضور خود در هند را پررنگ‌تر نمود. در این سال شرکت بین‌المللی بندر آنتورپ (PAI)^۱ که یکی از شرکت‌های فرعی سازمان بندر آنتورپ است و شرکت اسار پورتز^۲ که بزرگ‌ترین اپراتور بندر خصوصی در هند است، قرارداد یک اتحاد استراتژیک را امضا نمودند. این اتحاد در اواسط سال گذشته به نتیجه رسید. به لطف این اتحاد، نه تنها موجب افزایش قابل توجه سرمایه سازمان بندر آنتورپ شد، بلکه موجب کسب دانش تجاری قابل توجه در خصوص بنادر هند گردید. به علاوه، این اتحاد به انعقاد قراردادهای بیشتر میان شرکت بین‌المللی بندر آنتورپ و مرکز آموزش‌های بندری آنتورپ (APEC) منجر شد. توسعه بیشتر این قراردادهای (به خصوص با مرکز آموزش بندری JNPT APEC یکی از موارد اصلی دستورکار ماموریت تجاری مذکور است.

¹ Port of Antwerp International: این شرکت در سال ۲۰۱۰ توسط سازمان بندر آنتورپ تاسیس شد. این شرکت یکی از شرکت‌های فرعی بین‌المللی سازمان بندر آنتورپ است و در زمینه مشاوره و سرمایه‌گذاری بین‌المللی فعالیت دارد.

² Essar Ports Limited

³ Anil Diggikar

⁴ Federation of Freight Forwarders' Associations



دستاوردهای دی‌پی‌ورلد در سال ۲۰۱۵

میلیون TEU جابه‌جایی داشتند که نشان‌دهنده بهبود ۲/۷ درصدی است. رشد نقطه به نقطه احجام تلفیقی در سال ۲۰۱۵ برابر با ۱/۷٪ بود.

سلطان احمد بن سلیم رئیس و مدیرعامل جدید دی‌پی‌ورلد اظهار داشت: «نیمه دوم سال ۲۰۱۵ برای اپراتورهای جهانی به دلیل فشارهای نزولی مختلف از جمله افت نرخ ارز و کاهش قیمت کالا، دوره‌ای دشوار و چالش‌برانگیز بود، چراکه این موضوعات بر رشد تجارت اثر منفی داشتند».

وی افزود: «علیرغم چالش‌هایی که پشت سر گذاشتیم، روی هم رفته در سال ۲۰۱۵ سراسر شبکه جهانی شاهد رشد سالیانه نقطه به نقطه بود».

سلیم در ادامه سخنان خود خاطرنشان ساخت: «در سال ۲۰۱۶ ما خواهان ظرفیتی جدید در روتردام (هلند)، بمبئی (هند)، پرنس روبرت (کانادا) و یاریمکا (ترکیه) خواهیم بود و امیدواریم در کل سال شاهد رشد توان عملیاتی خود باشیم».

وی افزود: «ما امیدواریم که بتوانیم اسکله سوم خود در لندن گیت‌وی را تا نیمه ۲۰۱۶ افتتاح کرده و ۶۰۰ هزار TEU بر ظرفیت این ترمینال بیافزاییم. همچنین، پروژه افزایش ظرفیت ۲ میلیون TEU در ترمینال ۳ جبل‌علی (T3) در نیمه دوم سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری خواهد رسید».

سلیم گفت: «علیرغم این‌که پیش‌بینی می‌شود که شرایط تجاری در سال ۲۰۱۶ ثابت باقی خواهد ماند، ما معتقدیم که شبکه ترمینال‌های دی‌پی‌ورلد با سرعت بیشتر به سوی بازارهای سریع‌الرشد حرکت خواهد نمود و افزایش ظرفیت نیز به عملکرد بهتر ما در بازار کمک خواهد کرد».



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت تکنولوژی^۱، شرکت دی‌پی‌ورلد^۲ در سال ۲۰۱۵ در شبکه جهانی ترمینال‌های کانتینری خود ۶۱/۷ میلیون TEU جابه‌جا نمود که نشان‌دهنده رشد ۳٪ حجم ناخالص کانتینرها و ۲/۴٪ رشد نقطه به نقطه سالیانه است.

رشد حجم تجارت کانتینری در سال ۲۰۱۵ تا حد زیادی مدیون ترمینال‌های اروپا و امارات متحده عربی است. در سال ۲۰۱۵، شرکت دی‌پی‌ورلد از طریق ترمینال‌های لندن گیت‌وی^۳ و امارات متحده عربی ۱۵/۶ میلیون TEU جابه‌جا نمود که نشان‌دهنده رشد نقطه به نقطه سالیانه ۲/۳٪ می‌باشد. علیرغم کاهش حجم ترافیک در سه ماهه چهارم ۲۰۱۵، سطح بهره‌وری در جبل‌علی همچنان بالا و در حدود ۹۰٪ باقی مانده است. شرایط بازار در نیمه دوم سال ۲۰۱۵ چالش‌برانگیز بود و رشد توان عملیاتی ناخالص نقطه به نقطه در سه ماهه چهارم این سال نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۲۰۱۴ تغییر محسوسی نداشت. در سال ۲۰۱۵ ترمینال‌های دی‌پی‌ورلد در سطح تلفیقی ۲۹/۱

^۱ Port Technology

^۲ این شرکت یک اپراتور ترمینال و بندر جهانی است: DP World

^۳ ترمینال دی‌پی‌ورلد در انگلستان

«بخش تحلیلی»

**تحلیل منتخب در خصوص خبر: «امضای قرارداد با هیلودال.ان.جی برای ترمینال گازسازی مجدد»
لازم به ذکر است که دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسوولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به
عهده مولفان می‌باشد.**

پرسش: «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 ارائه فرمایید؟»

در هر حال آمارها نشان می‌دهد که کشورمان دارای ذخایر عظیم گازی است که بخشی از آن‌ها با ایجاد سکوه‌های نفتی و از بستر دریا استیصال می‌شود. از طرفی استفاده از سوخت گاز با صرفه‌تر از سایر سوخت‌های فسیلی است؛ بنابراین استفاده از سوخت گاز مایع شده از دو دهه پیش تاکنون در شناورها، دارای رشد افزایشی بوده است. از طرف دیگر به دلیل موقعیت ممتاز کشورمان در تنگه هرمز اکثر شناورها از مسیر فوق تردد می‌نمایند که تعداد شناورهای با سوخت گاز مایع شده در حال افزایش است. اینجاست که بنادر جنوبی ایران می‌توانند از فرصت ایجاد شده به نحو احسن سود برده و از رقبای همسایه خود پیشی بگیرند.

مروری بر تاریخچه سوخت شناورها

در سال ۱۸۹۲ کارخانه تولید موتورهای دیزلی راه اندازی گردید و اولین کشتی که از موتورهای دیزلی استفاده می‌کرد در سال ۱۹۰۳ میلادی ساخته شد. تا قبل از آن کشتی‌ها با استفاده از انرژی باد در دریاها تردد می‌کردند. در سال ۱۹۱۲ اولین کشتی دارای موتورهای دیزلی با نام MS

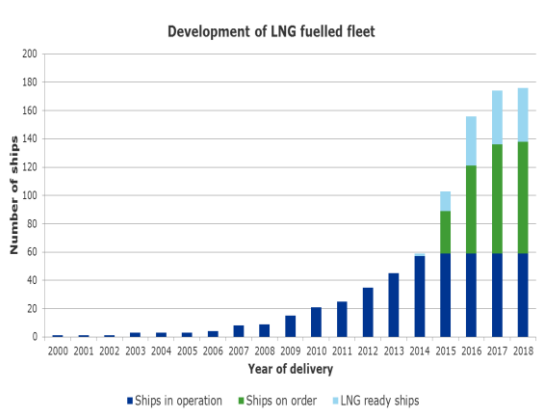
نگارنده: علی اکبر عیسی زاده^۱

مقدمه

در پایان سال ۲۰۱۴ موسسه بین‌المللی بریتیش پترولیوم انگلیس اعلام کرد حجم ذخایر گازی ایران در سطح ۳۴ تریلیون مترمکعب باقی مانده است. ایران ۱۸,۲ درصد کل ذخایر گازی جهان را در خود جای داده و بزرگ‌ترین دارنده ذخایر گازی جهان شناخته شده است. روسیه پس از ایران با ذخایر ۳۲,۶ تریلیون مترمکعبی در رتبه دوم و قطر با ۲۵,۵ تریلیون مترمکعب در رتبه سوم از این نظر قرار گرفته‌اند. بریتیش پترولیوم از سال ۲۰۱۲ برآورد خود از حجم ذخایر گازی روسیه را اصلاح کرده و ایران را که پیشتر در رتبه دوم قرار داشت به عنوان بزرگ‌ترین دارنده ذخایر گازی جهان شناخته است. در سال‌های پیش از آن حجم ذخایر گازی روسیه بیش از ۴۴ تریلیون مترمکعب برآورد شده بود.

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

۲۰۱۴ و بعد از آن رشد بسیار زیادی داشته است به گونه ای که تعداد کشتی های عملیاتی، آماده به کار و سفارش داده شده، از تعداد ۵۰ فروند در ابتدای سال ۲۰۱۴ نزدیک به ۱۸۰ فروند در پایان سال ۲۰۱۸ خواهد رسید.



نمودار شماره ۱: روند توسعه و ساخت کشتی های با سوخت گاز مایع شده (۲۰۰۰ تا ۲۰۱۸)

اهمیت استفاده از سوخت گاز مایع در شناورها برای جهان

با توجه به شتاب فراوان در تولید شناورهای مبتنی بر سوخت گاز مایع شده برخی از مزایای استفاده از شناورهای مبتنی بر سوخت LNG عبارتند از:

- از نظر زیست محیطی به دلیل انجام تمامی مراحل فراورش در میدان گازی، امکان انتقال تاسیسات LNG به داخل دریاها، عدم نیاز به لوله گذاری های طولانی تا ساحل، حذف واحدهای فشرده ساز برای پمپاژ گاز به خشکی، عدم نیاز به ساخت مجتمع فراورش LNG در خشکی، قابلیت

Selandia که توانایی تردد در اقیانوس ها را داشت در دانمارک به آب انداخته شد. در سال ۱۹۴۵ بیش از ۶۰ درصد کشتی های جدید با موتورهای دیزلی کار می کردند و در سال ۱۹۶۰ بیشتر کشتی ها از موتورهای دیزلی استفاده می کردند. تا این که در سال ۲۰۰۰ اولین کشتی با سوخت گاز مایع شده MF (LNG (liquefied natural gas) با نام MF Glutra - که در شکل ۱ نشان داده شده است - توسط نروژ ساخته شد و تعداد ۵۰ فروند از کشتی های مبتنی بر سوخت LNG تا سال ۲۰۱۴ وارد چرخه عملیات دریایی شده اند.



شکل شماره ۱: کشتی MF Glutra/اولین کشتی با سوخت LNG

نمودار شماره ۱ روند توسعه و ساخت کشتی هایی که با سوخت LNG در حال فعالیت هستند و یا در آینده وارد چرخه فعالیت می شوند را از سال ۲۰۰۰ تا سال ۲۰۱۸ نشان می دهد. با توجه به نمودار می توان به راحتی دریافت، روند سفارش و تولید کشتی های مبتنی بر سوخت LNG از سال



- از نظر انتشار گازهای گلخانه‌ای، هم اکنون سهم صنعت کشتیرانی در تولید گازهای گلخانه‌ای برای دی اکسید کربن ۳ درصد، برای اکسیدهای نیتروژن ۱۵ تا ۱۹ درصد و برای اکسیدهای گوگرد ۴ تا ۹ درصد است. این در حالی است که بر اساس قوانین جدید و کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)، مقدار ترکیبی گوگرد موجود در سوخت‌های مصرفی کشتی‌ها در مناطق حفاظت شده انتشار گاز، از ابتدای سال ۲۰۱۵ میلادی به کمتر از ۰٫۱ درصد کاهش پیدا کرد. از سوی دیگر میزان اکسیدهای نیتروژن حاصل از احتراق نیز از ابتدای سال ۲۰۱۶ میلادی کاهش یافته است. با توجه به توضیحات فوق استفاده از شناورهای مبتنی بر سوخت LNG به عنوان یک راه حل مناسب در کاهش ایجاد گازهای گلخانه‌ای حاصل از کشتیرانی مد نظر است.
- از نظر قیمت، به دلیل فراوانی گاز طبیعی در جهان، قیمت آن نسبت به سایر سوخت‌های فسیلی، به مراتب ارزان‌تر و در دسترس‌تر است. ویژگی‌هایی نظیر در دسترس بودن، مقرون به صرفه تر بودن و پاک بودن باعث شده است تا گزینه مناسبی برای تأمین تقاضای جهانی انرژی باشد.
- استفاده از گاز طبیعی به عنوان سوخت اولیه کشتی‌ها نظیر استفاده از آن در کشتی Viking Grace که در شکل شماره ۲ نشان داده شده است، بیان‌گر یک تجربه موفق در این زمینه است که در دریای بالتیک جهت جابه‌جایی مسافر به‌کار گرفته شده است. هزینه زیاد ساخت کشتی‌های گاز سوز، نیاز به داشتن حجم بالاتر انبار سوختی، افزایش جدا سازی آسان و خارج از سرویس ساختن آن با کم‌ترین آسیب به محیط، باعث می‌گردد تا آثار مخرب زیست‌محیطی، پروژه‌های گاز طبیعی کاهش یابد.
- از نظر اقتصادی برداشت از میادین گازی بسیاری از کشورها مانند مناطق فراساحلی شرق آفریقا با محدودیت‌های اقتصادی نظیر عدم وجود توجیه اقتصادی پمپاژ گاز به ساحل مواجه بود. توسعه شناورهای مبتنی بر سوخت LNG می‌تواند نقش مهمی از لحاظ اقتصادی ایفا کند. تا پیش از معرفی این شناورها، برداشت از میادین به دلیل نیاز به استفاده از خط لوله با خطرات و مشکلاتی همراه بوده است. لیکن با فراهم شدن امکان استفاده مستقیم از LNG به عنوان سوخت در حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و با توجه به پایین بودن هزینه‌های عملیاتی و زیست‌محیطی آن، امروزه LNG جایگاه مناسبی در میان انواع سوخت‌ها پیدا کرده است.
- شناورهای مبتنی بر سوخت LNG از نظر رقابت پذیری، ضمن کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری، به سبب زمان کوتاه‌تر برای طراحی و ساخت دارای قدرت رقابت پذیری بهتری نسبت به سایر شناورها می‌باشند. در حال حاضر هزینه ساخت تأسیسات LNG شناور حدود ۵۵۰ تا ۷۰۰ دلار در هر تن برآورد می‌شود، این در حالی است که تأسیسات LNG در خشکی هزینه‌ای حدود ۱۲۰۰ دلار برای هر تن در بر دارد.
- از نظر ایمنی، به دلیل فاصله از مناطق مسکونی و صنعتی، شناورهای LNG، ایمنی فعالیت‌های این حوزه را افزایش می‌دهد.

دریافت و گازرسانی مجدد و باز مهندسی فرایندها صورت پذیرد. در حال حاضر شرکت کشتیرانی امارات متحد عربی سفارش ساخت ۱۷ فروند کشتی کانتینر بر مبنی بر سوخت LNG را داده است که ۱۱ فروند از آنها با ظرفیت ۱۴۰۰۰ TEU و ۶ فروند با ظرفیت ۱۸۰۰۰ TEU می باشند و از نوامبر ۲۰۱۴ اولین کشتی از نوع فوق در حال ارائه خدمات حمل و نقل دریایی می باشد. همان طور که بیان شد از ساخت اولین کشتی با موتور دیزلی در سال ۱۹۰۳ تا مجهز شدن اکثریت آنها به موتورهای دیزلی در سال ۱۹۶۰ چیزی کمتر از ۶۰ سال به طول انجامید و کشتی‌های بادبانی به کلی از چرخه حمل و نقل دریایی بیرون رفتند. در عصر حاضر و با پیشرفت فزاینده و سریع فن آوری‌ها چه بسا این امکان وجود دارد که در زمانی بسیار کمتر از ۶۰ سال کشتی‌ها با موتورهای دیزلی از صفحه حمل و نقل دریایی کنار بروند. پدیده ای که از سال ۲۰۰۰ شروع شده و کماکان ادامه دارد.

نتیجه‌گیری

استفاده از فن آوری‌های نو به امری ضروری تبدیل شده است و هر فرد و یا کشوری که برنامه ریزی جهت استفاده از آنها را نداشته باشد، در آینده دچار خسران خواهد شد. با توجه به ذخایر عظیم گاز در کشور و فاصله بسیار کم تنگه هرمز نسبت به کشورهای عمان، قطر، عربستان، بحرین و کویت در فواصل دورتری از تنگه واقع شده اند. با توجه به روند روبه رشد تولید و به‌کارگیری کشتی‌های مبتنی بر سوخت مایع و امکان تردد آنها در تنگه هرمز در آینده ای نه چندان دور، فرصتی استثنایی برای بنادر کشور و منطقه بوجود آمده است تا نسبت به ارائه خدمات مرتبط با این‌گونه شناورها اقدام نمایند و به رونق و شکوفایی بنادر و کشور خود بیش از پیش کمک نمایند. بدیهی است بدین منظور ابتدا باید سرمایه‌گذاری‌های لازم مرتبط نظیر فراهم آوردن زیرساخت‌های ارائه خدمات نظیر ایجاد ترمینال‌های

زمان سوخت‌گیری در مقایسه با سایر شناورها را نیز می توان از معایب این‌گونه شناورها در حال حاضر دانست.



شکل شماره ۲: کشتی Viking Grace در حال

سوخت‌گیری گاز مایع

فرصت‌های پیش روی بنادر کشور و منطقه

همان‌طور که می دانیم تنگه هرمز به عنوان دومین تنگه پر تردد کشتیرانی جهان محسوب می شود که کشورمان در شمال و در نزدیک ترین فاصله به آن واقع شده است و کشورهای عربی مانند عمان، امارات، قطر، عربستان، بحرین و کویت در فواصل دورتری از تنگه واقع شده اند. با توجه به روند روبه رشد تولید و به‌کارگیری کشتی‌های مبتنی بر سوخت مایع و امکان تردد آنها در تنگه هرمز در آینده ای نه چندان دور، فرصتی استثنایی برای بنادر کشور و منطقه بوجود آمده است تا نسبت به ارائه خدمات مرتبط با این‌گونه شناورها اقدام نمایند و به رونق و شکوفایی بنادر و کشور خود بیش از پیش کمک نمایند. بدیهی است بدین منظور ابتدا باید سرمایه‌گذاری‌های لازم مرتبط نظیر فراهم آوردن زیرساخت‌های ارائه خدمات نظیر ایجاد ترمینال‌های



دلیل مقرون به صرفه بودن خدمات از نظر هزینه و زمان، بنادر کشورمان را بر سایر بنادر حاشیه خلیج فارس ترجیح خواهند داد که این امر موجب رونق اقتصادی برای بنادر و کشور عزیزمان ایران گردد و به همان اندازه در صورتی که از فرصت ایجاد شده به نحو مطلوب استفاده نگردد، بازار ارائه خدمات به شرکت‌های کشتی‌رانی از دست خواهد رفت.

منابع

- 1- <https://www.dnvgl.com>, A Report from the IEA Advanced Motor Fuels Implementing Agreement, Project: Alcohol (Spirits) and Ethers as Marine Fuel, by SSPA AB, Sweden Alternative fuels for shipping – pathway to 2050, by Christos Chryssakis
- 2- <http://www.marinetimes.ir/fa/print/4949>
- 3- <http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf>
- 4- https://www.dnvgl.com/Images/LNG%20as%20fuel%20highlight%20projects_new_tcm8-6116.pdf



Masir

Vol 2, No 14(2016)

ISSN 2423-348X



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

www.SID.ir