



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



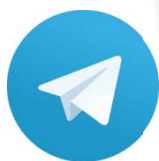
اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی
شماره ۱۵ - سال سوم - فروردین ۱۳۹۵ ISSN 2423-348X

نشریه مرکز بررسی با و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی



خبر تحلیلی این شماره: «تاسیس مرکز قضایی دریایی در چین»



آپارات
اشتراک‌جویدید



SID





اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

Historical Documents of Iranian Ports and Maritime



سکه دوره هخامنشی

Achaemenid coins

The date of coinage: Achaemenid Empire

Preserving in the Museum of Melli Bank (Iran)

تاریخ ضرب سکه: دوره هخامنشیان

محل نگهداری: موزه بانک ملی (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

نارگاہ: <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 خبری».....
۲	خبر تحلیلی: «تاسیس مرکز قضایی دریایی در چین».....
۴	نوروز ایرانی آغاز عصری نو.....
۵	ادغام قریب الوقوع یاردهای کشتی سازی بزرگ در کره جنوبی.....
۶	رسیدگی به قوانین حفاری دریایی در اجلاس باکو.....
۷	خرید شناورهای وال ماکس توسط چین.....
۷	مرسک عامل افزایش شدید نرخ کرایه حمل و نقل دریایی.....
۸	کشتی های بسیار بزرگ و چالش های پیش روی ترمینال ها.....
۹	همکاری دی پی ورلد و مرکز قضایی محمد بن رشید.....
۱۰	پنج نکته مهم در مورد توزین کانتینرها.....
۱۱	تحويل اولین پهباد به یک شناور مرسک تانکرز.....
۱۲	افزایش فعالیت های شرکت باس پورت لجستیک در ترکیه.....
۱۳	بهبود اتصالات ریلی مترانز در ترکیه.....
۱۴	ادغام نهادهای مختلف حمل و نقل و لجستیک گروه بلوره.....
۱۵	کسب رتبه چهارم بهره‌وری ترمینال جهان توسط سریلانکا.....
۱۶	اعطای قرارداد امتیاز انحصاری بهره‌برداری از ترمینال تانگرمند به ای پی ام ترمینالز.....
۱۷	سیستمی جدید برای پاک سازی اقیانوس ها.....
۱۸	توسعه هاب ال.ان.جی در خاورمیانه.....
۱۹	فهرست ۱۰ اولویت زیست محیطی در بنادر اروپا.....
۲۰	سرمایه گذاری بوسان در کشورهای در حال توسعه.....
۲۱	انتشار نسخه جدید کتاب راهنمای فرآیندهای پل.....
۲۲	کنترل آلودگی آب به کمک پروژه سؤال.....
۲۳	کشتی های بزرگ، رقابت یا بهره‌وری؟.....
۲۵	ناتوانی صنایع کشتی سازی و کشتیرانی در بازپرداخت دیون خود به بانک توسعه کره.....
۲۶	امضای قرارداد میان شرکت کشتیرانی مدیترانه و اینترا برای تسهیل اجرای قوانین توزین کانتینر.....
۲۷	«بخشش تحلیلی».....
۲۷	تحلیل منتخب در خصوص خبر: «رد طرح خط لوله گاز قطر، بهانه شروع جنگ در سوریه».....

«بخش خبری»

خبر تحلیلی: «تاسیس مرکز قضایی دریایی در چین»



چین در خصوص گروهی از جزایر خالی از سکنه در دریای چین شرقی با ژاپن اختلاف دارد و در مورد بیشتر دریای چین جنوبی نیز ادعای مالکیت دارد. تایوان، مالزی، ویتنام، فیلیپین و برونئی نیز در این رابطه ادعاهایی دارند.

فیلیپین درخصوص اختلاف خود با چین بر سر دریای چین جنوبی پرونده‌ای در یک دادگاه داوری در لاهه باز نموده است. این شکایت موجب خشم چین شده، تا جایی که اعلام نموده در این دادگاه شرکت نخواهد کرد.

ادعاهای قاطعانه و رو به افزایش چین در خصوص دریای چین جنوبی و همچنین نوسازی سریع نیروی دریایی این کشور موجب جنجال و کشمکش بر سر این منطقه شده است.

ژو کیانگ گفت سال گذشته دادگاه‌های چین ۱۶۰۰۰ پرونده دریایی را استماع نموده‌اند که بیشترین رقم در سراسر جهان است. چین بیشترین تعداد دادگاه‌های دریایی در سراسر جهان را دارد».

وی به یکی از پرونده‌های سال ۲۰۱۴ در یک دادگاه دریایی در جنوب شرقی چین اشاره کرد. موضوع این دادگاه برخورد یک کرجی چینی و یک کشتی باری تحت پرچم پاناما در آب‌های نزدیک جزایر کوچک و خالی از سکنه دریای چین شرقی بود، منطقه‌ای که مورد اختلاف چین و ژاپن قرار داشت. این پرونده که در نهایت با میانجیگری خاتمه یافت، قدرت چین در منطقه را به وضوح به تصویر کشید.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [رویترز](#)^۱، کشور چین قصد دارد به منظور حفاظت از حق حاکمیت و حقوق دریای خود، یک «مرکز قضایی دریایی بین‌المللی» تاسیس نماید.

ژو کیانگ^۲ رئیس دیوان عالی کشور اظهار داشت که دادگاه‌های چین به منظور تبدیل نمودن این کشور به یک قدرت دریایی، اجرای این استراتژی ملی را در دست بررسی دارند.

وی خاطرنشان ساخت: «ما باید قاطعانه از حاکمیت ملی، حقوق دریایی و سایر منافع اساسی چین محافظت کنیم. باید کیفیت کار دادگاه‌های دریایی را بهبود بخشیده و یک مرکز قضایی بین‌المللی دریایی بسازیم».

کیانگ اطلاعات بیشتری نداد. هیچ اطلاعاتی مبنی بر زمان آغاز کار مرکز قضایی، محل استقرار آن و نوع پرونده‌های مورد رسیدگی در آن وجود ندارد.

¹ Reuters

² Zhou Qiang



پرسش: «وجود مراکز قضایی دریایی از منظر اعمال حاکمیت و حفظ منافع ملی دریایی در سطح یک کشور یا جهان چه تاثیری می‌تواند داشته باشد. تحلیل‌های خود را با بیان مثال‌های از اجزای یک مرکز قضایی دریایی، استراتژی‌ها و مواردی از حفظ منافع ملی توسط این مراکز بیان فرمایید. در نهایت، تبعات ملی عدم وجود چنین مراکزی در کشور ایران را بیان نمایید.»

تقدیر شود

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۵/۰۲/۲۰ 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 (کپی‌برداری 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.

نوروز ایرانی آغاز عصری نو

حمل و نقل و لجستیک از جمله جذاب‌ترین و پرسودترین عوامل اقتصادی جمهوری اسلامی ایران هستند. ایران محل تقاطع مسیرهای تجاری میان شرق و غرب و پلی منحصر به فرد است که دسترسی مستقیم به ۹ کشور و دسترسی غیرمستقیم به ۱۰ کشور دیگر در خاورمیانه، آسیای مرکزی، اوراسیا، و خاور نزدیک را امکان‌پذیر می‌سازد.



علاوه بر این، ایران از طریق دریاهاى خود به ۹ کشور منطقه دسترسی دارد. این کشورها پس‌کرانه احتمالی شبکه حمل و نقل و لجستیک ایران هستند و بیش از یک دهم از جمعیت جهان را در خود جای داده‌اند. همچنین، این کشورها از لحاظ انرژی و منابع طبیعی از ثروتمندترین کشورهای جهان هستند. پیش‌کرانه‌های دریایی این شبکه نیز عبارتند از خاور دور، آسیای جنوبی و اروپا. به همین دلیل، بنادر ایران را می‌توان دروازه‌ای برای تجارت در خاورمیانه، آسیای مرکزی و مناطق اطراف آن‌ها در نظر گرفت.

احتمالا گزارش حمل و نقل و لجستیک ۲۰۱۶ بر فعالیت‌های اقتصادی سودمند و همچنین زنجیره‌های اقتصادی در جمهوری اسلامی ایران متمرکز خواهد بود. ایران در طول چند دهه گذشته سرمایه‌گذاری‌های عظیمی روی زیرساخت‌ها و ناوگان‌های خود نموده است. علاوه بر این، پیش‌بینی می‌شود در بخش توسعه کسب و کار و حمایت از تجارت نیز سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی صورت خواهد گرفت.

ایران طرح‌های توسعه‌ای زیادی دارد، از جمله طرح توسعه بندر و ترمینال‌ها، جاده‌ها، راه‌آهن،

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، سال جدید ایرانی (۱۳۹۵ شمسی) امسال با شعار ملی «اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل» نامگذاری شد و به نظر می‌رسد نقطه عطفی برای اقتصاد ایران باشد.

پس از سال‌ها چالش با تحریم‌های بین‌المللی، ایران سرانجام با قدرت و پتانسیل بسیار بالا به بازارهای جهانی بازگشته است. ایران نه تنها در قلب جغرافیای اقتصادی خاورمیانه و آسیای مرکزی واقع شده است، بلکه اهرم ثبات و پایداری در منطقه نیز می‌باشد.

علاوه بر این، ایران نه تنها بزرگ‌ترین بازار ناشناخته جهان و یکی از ثروتمندترین کشورهای دنیا از لحاظ انرژی و منابع طبیعی است، بلکه یکی از اقتصادی‌ترین و اجتماعی‌ترین کشورهای منطقه نیز می‌باشد.

موج علاقه و توجه جهان به اقتصاد ایران و مزایا و فرصت‌های آن در سال گذشته بسیار مشهود بود و نشان‌دهنده آغاز موفقیت‌های اقتصادی ایران و آینده‌ای امیدوارکننده برای این کشور است.

¹ Port Technology

ادغام قریب‌الوقوع یاردهای کشتی‌سازی بزرگ در کره جنوبی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری اسپلش](#)^۱، سه یارد کشتی‌سازی برتر کره جنوبی باید با هم ادغام شوند و به یک یا دو نهاد جدید تبدیل گردند.

یون جیونگ هیون^۲، وزیر سابق امور راهبردی و بودجه کره جنوبی، در سخنرانی خود در باب خدمات نظارت بر امور مالی به رونق و رکود در صنعت کشتی‌سازی اشاره کرد و خاطر نشان ساخت که مشکل ظرفیت مازاد بر نیاز، باید به سرعت حل شود.

وی گفت: «از تعداد یاردهای کشتی‌سازی بزرگی همچون یارد کشتی‌سازی صنایع سنگین هیوندای^۳، یارد کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ^۴ و یارد کشتی‌سازی و مهندسی دریایی دوو^۵ باید کاسته شود و این یاردها باید به یک یا دو نهاد جدید تبدیل شوند».

ناوگان‌های دریایی، ناوگان‌های هوایی، کشتی‌سازی، خدمات دریایی و صنعت خودرو. این تحولات به شدت مورد استقبال قرار گرفته‌اند و از سوی سرمایه‌گذاران، متصدیان حمل و نقل کالا، اپراتورهای صنعتی، فرستندگان کالا و بازارهای سراسر جهان به دقت پیگیری می‌شوند.

بخش دریانوردی یکی از بخش‌های مهم سیاست‌های برنامه‌ریزی است. این سیاست‌ها بر توسعه دریایی جمهوری اسلامی ایران متمرکز هستند. در همین راستا، کشور ایران در نظر دارد ظرفیت‌ها و قابلیت‌های مورد نیاز یک کشور دریایی را به‌طور پایدار توسعه دهد. در رابطه با این مساله اقداماتی در بخش اقتصاد صورت گرفته و حمل و نقل و تجارت دریایی مورد توجه ویژه قرار گرفته است.

افزایش قدرت دریانوردی ایران در منطقه خاورمیانه به ثبات و پایداری زنجیره‌های تامین منطقه کمک خواهد کرد و می‌توان در زمینه کاهش آلودگی، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، تحویل سریع‌تر بار، کاهش هزینه (به‌خصوص برای کشورهای محصور در خشکی)، خدمات ارزش افزوده، توسعه زنجیره‌های تامین جدید و تاثیر روی قیمت‌نهایی به مزایای بسیاری دست یافت.

¹ Splash

² Yoon Jeung-Hyun

³ Hyundai Heavy Industries

⁴ Samsung Heavy Industries

⁵ Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME)

شد شرکت نمودند و در این اجلاس قوانین و مقررات بین‌المللی مربوط به حفاری متحرک دریایی، مدیریت ساحلی و تعهدات دولت‌ها در قبال حفاری دریایی و همچنین پیشگیری و پاسخ به آلودگی ناشی از فعالیت‌های دریایی را مورد بحث و بررسی قرار دادند.

این اجلاس ۲ روزه توسط پروژه ایمنی و امنیت دریایی تراسیکا II^۳ برگزار شد. لازم به ذکر است که تامین بودجه این پروژه را اتحادیه اروپا بر عهده دارد.

میرچا سیوپراگا^۴، دبیرکل تراسیکا، خطاب به شرکت‌کنندگان در اجلاس مذکور اظهار داشت این برنامه شامل تمهیداتی در زمینه امنیت ترافیک دریایی و حفاظت از محیط زیست در دریای سیاه و دریای خزر است.

پروژه ایمنی و امنیت دریایی تراسیکا در ابتدا در ژانویه ۲۰۱۳ توسط کمیسیون اروپا راه‌اندازی شد و سه سال به طول انجامید و متعاقباً در ژوئن ۲۰۱۶ برای سه سال دیگر تمدید شد. هدف از این پروژه حمایت از قوانین اتحادیه اروپا، تصویب و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی در حوزه ایمنی و امنیت دریایی است. یکی دیگر از اهداف این پروژه، بهبود سطح کیفیت و افزایش هماهنگی در ادارات دریایی کشورهای حاشیه دریای سیاه و دریای خزر است. این کشورها شامل ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، مولداوی، اوکراین، قزاقستان، ترکمنستان، بلغارستان، رومانی و ترکیه می‌باشد.

جیونگ هیون خاطرنشان ساخت: «یارد کشتی‌سازی و مهندسی دریایی دوو که هم‌اکنون در حال بازسازی خود است باید دقت لازم را در این زمینه مبذول نماید. اگر دولت کره جنوبی طرح‌ها و برنامه‌های کشتی‌سازی خود را اصلاح نکند، موقعیت برتر آن در جهان متزلزل خواهد شد و به سقوط جایگاه کشتی‌سازی سوئد در برابر ژاپن در نیم قرن پیش اشاره کرد».

صنعت کشتی‌سازی کره جنوبی در حال حاضر در تلاش است از طریق اتحادیه‌های گسترده جایگاه خود را تثبیت نماید.

رسیدگی به قوانین حفاری دریایی در اجلاس باکو



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [یورو ایست](#)^۱، مقامات بخش دریانوردی و حمل و نقل و نمایندگان صنعت کشتیرانی کشورهای آذربایجان، گرجستان و قزاقستان در سمینار ۲ روزه‌ای که توسط برنامه حمل و نقل تراسیکا^۲ در باکو (پایتخت آذربایجان) برگزار

^۳ TRACECA Maritime Safety and Security II Project
^۴ Mircea Cio

^۱ Euro East
^۲ TRACECA: تراسیکا یک کریدور حمل و نقل بین‌المللی میان اروپا، قفقاز و آسیا است.

خرید شناورهای وال ماکس توسط چین

از آنجایی که حجم محموله‌های سنگ آهن در بنادر چین به بیش از ۹۰ میلیون تن رسیده است، کشتی‌های وال ماکس به یک دارایی کلیدی برای صادرکنندگان بزرگ جهان تبدیل شده‌اند.

چین نیز علیرغم سقوط بازار بار فله خشک، به منظور کنترل نرخ کرایه حمل سنگ آهن در ۱۰ سال آینده، در حال سفارش شناورهای جدید است.

این مساله قطعا صاحبان کشتی مستقل را که سعی دارند با نرخ پایین کرایه حمل بار دست و پنجه نرم نمایند را بیشتر تحت فشار قرار می‌دهد.

مرسک عامل افزایش شدید نرخ کرایه حمل و نقل دریایی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میک می‌فید](#)^۱، خط کشتیرانی مرسک اعلام نمود نرخ کرایه حمل بار در مسیرهای مهم و کلیدی آسیا-اروپای شمالی را ۴۰۰ دلار و در مسیر آسیا به مدیترانه را ۵۰۰ دلار به ازای هر TEU افزایش می‌دهد. این اقدام موجب افزایش نرخ کرایه حمل و نقل دریایی تا ۱۹۰٪ می‌شود.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مای اینفورمز](#)^۱، شرکت کشتیرانی COSCO، شرکت چاینا مرچنتز گروپ^۲ و شرکت لیزینگ ICBC که بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی چین هستند در اقدامی بی‌سابقه ۳۰ فروند کشتی وال ماکس^۳ به ارزش کلی ۲/۵ میلیارد دلار سفارش دادند.

پیش‌بینی می‌شود خرید این شناورها موجب افزایش کنترل بیجینگ^۴ بر محموله‌های سنگ آهن ارسالی از برزیل می‌شود و بازار تقاضا را رونق می‌دهد.

طول این شناورهای وال ماکس در حدود ۳۶۰ متر و ظرفیت حمل آن‌ها بالغ بر ۴۰۰ هزار DWT^۵ است.

کشتی‌های وال ماکس در ابتدا توسط شرکت معادن برزیل برای حمل سنگ آهن از برزیل به بنادر اروپا و آسیا مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

¹ My Informs

² China Merchants Group

³ Valemax

⁴ شهری در چین: Beijing

⁶ Make Me Feed

حداکثر تناژ شناور، وزن مرده یا مطلق



کشتی‌های بسیار بزرگ و چالش‌های پیش روی ترمینال‌ها



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۴، در سال ۲۰۱۵ ظرفیت بزرگ‌ترین کشتی‌ها در حدود ۱۹ هزار TEU بود، اما در سال‌های آینده ظرفیت کشتی‌ها به بیش از ۲۱ هزار TEU خواهد رسید.

رقابت بر سر کشتی‌های بسیار بزرگ^۵ همچنان ادامه دارد و ترمینال‌ها باید تمهیدات لازم برای خدمات‌رسانی به این شناورها را اتخاذ نمایند. صرفه‌جویی‌های مقیاس^۶، حاصل استفاده از کشتی‌های بسیار بزرگی است که در حداقل زمان ممکن به‌طور نسبتاً کامل بارگیری شده و بیشتر وقت خود را در دریا سپری می‌کنند. این موارد ترمینال‌ها را با چالش‌های واقعی مواجه می‌سازد.

اپراتورهای بندر برای جذب کشتی‌های بزرگ و خدمات‌رسانی به آن‌ها باید به سرمایه‌گذاری‌های سنگین زیرساختی بپردازند. ترمینال‌ها به

نیل دیویدسون^۱، تحلیل‌گر ارشد امور بنادر و ترمینال‌ها در موسسه مشاوره کشتیرانی دروری^۲، اظهار داشت: «متصدیان حمل و نقل کالا هر از گاهی با اعلام این نوع خبرها سعی در افزایش نرخ کرایه حمل بار دارند، اما در انتها این بازار است که سطح قیمت را تعیین می‌کند، بنابراین باید دید که آیا چنین افزایش قیمتی عملاً صورت خواهد گرفت یا خیر؟».

وی افزود: «تاریخ نشان می‌دهد در بیشتر مواقع افزایش قیمتی صورت نمی‌گیرد، چراکه فرستندگان کالا از شرایط بازار آگاه هستند و برطبق این شرایط عمل می‌کنند. متصدیان حمل و نقل کالا با کنترل (به بیان دیگر، با کاهش) میزان ظرفیت کشتی‌های مورد استفاده در یک مسیر خیلی بهتر می‌توانند نرخ کرایه حمل بار را بهبود بخشند».

به نظر می‌رسد این اقدام جدیدترین راه‌حل خط مرسک برای احیای بازار اشباع شده است. علاوه بر این، مرسک قصد دارد از میزان ظرفیت شناورها در مسیرهای کلیدی بکاهد.

شاخص حمل کانتینری جهان^۳ که از سال ۲۰۱۱ سرویس‌های هفتگی را در بعضی از مسیرها پیگیری می‌نماید نشان می‌دهد در حال حاضر نرخ کرایه حمل و نقل دریایی در پایین‌ترین حد خود است.

دیویدسون معتقد است که از آنجایی که رکود اخیر چین زمینه احیای اقتصاد جهانی را فراهم نموده است، شاید تنها راه احیای بازار کانتینری ایجاد تعادل طبیعی میان عرضه و تقاضا است.

⁴ Port Technology

⁵ Mega Ship

⁶ Economies of Scale

¹ Neil Davidson

² Drewry

³ World Container Index

دی‌پی‌ورلد در یک نشست خبری اعلام نمود: «براساس این تفاهم‌نامه که به امضای سلطان بن سلیم رئیس و مدیرعامل دی‌پی‌ورلد و یوسف حمد آل ثیبانی مدیرعامل مرکز فضایی محمد بن رشید رسیده است، این مرکز فضایی نیازهای فعلی و آتی در ارتباط با برنامه‌های کاربردی سنجش از راه دور و تصاویر ماهواره‌ای را برای دی‌پی‌ورلد ارزیابی و تامین می‌نماید.»



دی‌پی‌ورلد همچنین اظهار داشت: «مرکز فضایی محمد بن رشید مطالعاتی در زمینه شناسایی نیازها و انتظارات دی‌پی‌ورلد از تصاویر دریافتی از ماهواره‌های «دبی‌ست-۱»^۴ و «دبی‌ست-۲»^۵ و ماهواره‌های آتی انجام خواهد داد و از نتیجه این تحقیقات در برنامه‌های کاربردی سنجش از راه دور، تجزیه و تحلیل جغرافیایی و در زمینه طرح‌های مورد نیاز دی‌پی‌ورلد برای نظارت بر برنامه‌ریزی شهری و طبقه‌بندی پوشش‌های گیاهی، منابع آب، برنامه‌های زیست‌محیطی، کنترل سهام، آلودگی و غیره استفاده خواهد نمود.»

دی‌پی‌ورلد در ادامه خاطر نشان ساخت: «مرکز فضایی محمد بن رشید بسته بر نیاز یا تقاضای

جرثقیل‌های بزرگ‌تر، اسکله‌های بلندتر و عمیق‌تر، سطوح بالاتر بهره‌وری جرثقیل، و محوطه بزرگ‌تر نیاز دارند و همچنین باید توانایی لازم برای پذیرش تعداد بیشتری کامیون، واگن و بارج برای جابه‌جایی کانتینرها به داخل و بیرون از ترمینال را داشته باشند. علاوه بر این، از آنجایی که کشتی‌های بسیار بزرگ موجب می‌شوند ظرف یک مدت زمان کوتاه مقادیر بسیار بیشتری از بار به بندر وارد یا از آن خارج شود، در نتیجه ترافیک ترمینال را به اوج می‌رسانند.

سایر فعالان زنجیره تامین نیز باید به بهترین شکل ممکن با بنادر در ارتباط باشند تا بتوان حجم عظیم کانتینرهایی که از کشتی‌های بسیار بزرگ تخلیه و بارگیری می‌شوند را به‌طور صحیح و مناسب جابه‌جا نمود. در کل، با ورود کشتی‌های بسیار بزرگ به صنعت کشتیرانی، بنادر و ترمینال‌ها نه تنها با چالش به‌روز رسانی و توسعه زیرساخت‌ها مواجه هستند، بلکه با چالشی بزرگ‌تر به نام «بهینه‌سازی هزینه‌ها» نیز روبرو هستند.

همکاری دی‌پی‌ورلد و مرکز فضایی محمد بن رشید^۱

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میک‌می‌فید](#)^۲، دی‌پی‌ورلد^۳ به‌منظور دسترسی به تصویر ماهواره‌ای شفاف و داده‌های علمی دقیق برای طرح‌ریزی بهتر استراتژی‌های خود با مرکز فضایی محمد بن رشید تفاهم‌نامه امضا نمود.

¹ Mohammed bin Rashid Space Centre (MBRSC)

² Make Me Feed

³ DP World

⁴ DubaiSat-1

⁵ DubaiSat-2

قوانین توزین کانتینر را به سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو)^۵ ارسال نمود. پس از ارسال این نامه، پل توماس^۶ دریادار گارد ساحلی ایالات متحده آمریکا، در یک کنفرانس مهم در بیانیه‌ای اظهار داشت قوانین توزین کانتینر لازم‌الاجرا نیستند.



در پی این جنجال‌ها، جوزف وست‌وود-بوث^۷ معاون ارشد تکنولوژی و بار دریایی در اداره ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی در کنفرانسی در بارسلونا اعلام نمود که قوانین و مقررات توزین کانتینرها قطعا به اجرا در خواهد آمد.

حال با توجه به این‌که قوانین توزین کانتینر از یکم ژوئیه ۲۰۱۶ به اجرا در خواهد آمد، در ادامه فهرستی از ۵ نکته مهم درخصوص توزین کانتینرها ارائه شده است:

۱. تاریخچه: این قوانین توسط سولاس تصویب شده است. هدف از تصویب این قوانین اطمینان از عدم در هم شکستن کشتی‌ها در دریا در اثر عدم تعادل وزنی و همچنین حفاظت از کارگران بخش دریانوردی بوده است.

دی‌پی‌ورلد به تهیه تصاویر ماهواره‌ای چند طیفی، تصاویر پانکروماتیک^۱ با رزولوشن بالا و سیستم مختصات مورد تایید دی‌پی‌ورلد پرداخته و آن‌ها را در اختیار بنادر قرار خواهد داد. از سوی دیگر، دی‌پی‌ورلد نیز نتایج مساحی و داده‌های جغرافیایی را در اختیار مرکز فضایی قرار خواهد داد. از این اطلاعات می‌توان برای تکمیل پایگاه داده‌ای سیستم اطلاعات جغرافیایی^۲ استفاده کرد.

دی‌پی‌ورلد خاطر نشان ساخت: «طرفین تفاهم‌نامه درخصوص تبادل دانش، اطلاعات، تخصص و همچنین توسعه منابع انسانی در فضا و ایجاد رشته‌های علمی شامل علوم فضایی، برنامه‌های سنجش از راه دور، ارتباطات ماهواره‌ای و سیستم‌های ناوبری جهانی توافق نمودند».

پنج نکته مهم در مورد توزین کانتینرها

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری اسکولا یورپ](#)^۳، از آنجایی‌که تنها چند هفته به اجرای جهانی قوانین و الحاقیه جدید کنوانسیون ایمنی جان افراد در دریا (سولاس)^۴ باقی‌مانده است، در سال ۲۰۱۶ مساله توزین کانتینرها موضوع اصلی مباحث مربوط به صنعت دریانوردی خواهد بود.

هفته آغازین ماه مارس با تلاطم‌هایی همراه بود. شرکت **Global Consolidators Working Group** اولین نامه مبنی بر غیرممکن بودن اجرای

^۱ حساس نسبت به همه رنگ‌ها، همه رنگ

^۲ GIS: Geographic Information System

^۳ Escola Europe De Short Sea Shipping 2E3S. EU

^۴ Safety of Life at Sea (SOLAS)

^۵ International Maritime Organization

^۶ Paul Thomas

^۷ Josef West Wood-Booth

تحويل اولین پهباد^۱ به یک شناور مرسک تانکرز



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری ورگ^۲](#)، به منظور ارزیابی بهره‌وری استفاده از پهباد در زنجیره تامین جهانی، مرسک تانکرز^۳ اولین پهباد خود را به یک کشتی در دریا در نزدیکی کالوندبرگ^۴ (دانمارک) تحويل داد.

امروزه صنایع مختلف به اهمیت استفاده از پهبادها برای بهبود عملیات خود پی برده‌اند. صنعت کشتیرانی نیز به اهمیت این فناوری پی برده و در صدد است از پهباد برای تسهیل و تسریع مراحل مختلف عملیات (از جمله ساخت و ساز، ممیزی و ...) استفاده کند.

مارکوس کوهن^۵، مدیر زنجیره تامین در مرسک، اظهار داشت: «هزینه بارج به‌طور متوسط ۱۰۰۰ دلار است و می‌تواند به ۳ هزار دلار یا بیشتر هم برسد».

۲. مسئولیت: شرکت‌های باربری (آن‌هایی که نامشان در بارنامه اقیانوسی ذکر شده است) مسئولیت اولیه برای اطمینان از صحیح و استاندارد بودن وزن کانتینر و محتوای آن‌ها را بر عهده دارند.

۳. روش: شرکت‌های باربری و فرستندگان کالا دو روش پیش رو دارند: وزن‌کشی کانتینرها همراه با محتوای آن‌ها پیش از بسته‌بندی یا وزن‌کشی کانتینرها و محتوایشان به صورت جداگانه.

۴. عملی بودن: اگرچه فرستندگان کالا می‌توانند به طرق مختلف کانتینرها را وزن کنند، اما بهترین و عملی‌ترین روش استفاده از خدمات درون بندری و بهره‌برداری از باسکول‌ها و ابزارهای اندازه‌گیری بار موجود در تجهیزات بندری است.

۵. زمان: صنعت دریانوردی از لحاظ اتخاذ راه‌حل برای قوانین و مقررات جدید توزین بار آهسته عمل نموده است؛ با این وجود، کسانی که زودتر اهمیت این قوانین و مقررات را به رسمیت می‌شناسند، می‌توانند راهنمایی‌های مورد نیاز را ارائه دهند، به‌خصوص حالا که از اجرای قوانین سولاس در مورخ ۱ ژوئیه ۲۰۱۶ اطمینان داریم.

^۱ پرند بدون سرنشین هدایت پذیر

^۲ Verg

^۳ Maersk Tankers

^۴ Kalundbord

^۵ Markus Kuhn

افزایش فعالیت‌های شرکت باس پورت لجستیک^۲ در ترکیه

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری باس^۳](#)، کارشناسان لجستیک شرکت باس پورت لجستیک موفق شدند به کمک شرکت باس‌ارک^۴ که یک سرمایه‌گذاری مشترک میان ترکیه و آلمان است، قرارداد جدیدی را در جنوب شرقی ترکیه منعقد نمایند.

در حال حاضر بیش از ۲/۵ میلیون تن بار از طریق ترمینال گوبرتاس^۵ جابه‌جا می‌شود. بیشتر این محموله‌ها تحت مالکیت بزرگ‌ترین شرکت کود در ترکیه قرار دارند. ترمینال گوبرتاس در اسکندرون و در فاصله ۱۰ کیلومتری شمال بندر لیماک^۶ واقع شده است. لازم به ذکر است، باس‌ارک، قرارداد خود را توسعه داده و بندر لیماک در اسکندرون را نیز تحت پوشش قرار داده است.

در سال ۲۰۱۴، قرارداد گوبرتاس در ابتدا برای دو سال امضا شد و شامل جابه‌جایی بار فله، کالای عمومی و محموله‌های پروژه‌ای بود. به علت عملکرد بسیار مثبت باس‌ارک از آغاز کار آن در فوریه ۲۰۱۴، قرارداد این شرکت برای بندر لیماک به مدت ۲ سال دیگر (تا ۲۰۱۸) نیز تمدید شد. باس‌ارک در حال حاضر در بندر لیماک در حدود ۱۶۰ کارمند دارد و سعی دارد روی جرثقیل‌ها و سایر تجهیزات حمل بار این بندر سرمایه‌گذاری بیشتری نماید. علاوه بر این، باس‌ارک؛ روی تجهیزات، سرمایه‌گذاری قابل

وی خاطر نشان ساخت: «با توجه به ظرفیت ترابری فعلی پهبادها، یک شناور می‌تواند به‌طور متوسط ۳ مرتبه در سال پهباد را جایگزین بارچ نماید. به این ترتیب در طول یک سال می‌توان برای هر شناور در حدود ۳ تا ۹ هزار دلار در هزینه بارچ صرفه‌جویی نمود».

کوهن در ادامه گفت: «اگر مرسک تانکرز ۱۰۰ فروند شناور داشته باشد، میزان صرفه‌جویی آن با استفاده از پهباد بسیار قابل توجه خواهد بود».

فناوری‌هایی همچون پهباد و حمل و نقل هایپرلوپ^۱ می‌توانند بنادر مهم و بزرگ را تحت تاثیر قرار دهد، چراکه امکان دارد متصدیان حمل و نقل بار این روش را برای خدمات‌رسانی به مشتریان خود انتخاب کنند.

لازم به ذکر است که دی‌پی‌ورلد در استفاده از فناوری پهباد پیشرو بوده است.

سلطان احمد بن سلیم، رئیس و مدیرعامل دی‌پی‌ورلد پیشتر خاطر نشان نمود که رباتیک و اتوماسیون، وسایل نقلیه خودکار، اینترنت اشیا و داده‌های بزرگ و شبیه‌سازی، آینده تجارت را متحول خواهند ساخت.

^۱ هایپرلوپ نوع جدیدی از حمل و نقل سریع است. در این نوع حمل و نقل کپسول‌هایی در داخل لوله‌هایی که در آن شرایط خلأ حکمفرماست تا اصطکاک در کار نباشد قرار می‌گیرند که سرعتی بالغ بر ۱۲۲۰ کیلومتر بر ساعت دارد. با این سرعت می‌شود ظرف تنها ۳۵ دقیقه از لس‌آنجلس به سان فرانسیسکو رفت. هایپر لوپ با استفاده از فشار هوایی که از عقب وسیله وارد و از خروجی‌های پائین آن به بیرون رانده می‌شود حرکت می‌کند.

^۲ Buss Port Logistic

^۳ Buss

^۴ BussErk

^۵ GÜbretas: ترمینالی در ترکیه

^۶ Limak Port: بندری در ترکیه

از ابتدای سال، مترانز مسیر بین ترمینال هاب دونایسکا ستردا^۵ (واقع در اسلواکی) و ترمینال هالکالی در استانبول را تحت پوشش قرار داده است و هفته‌ای سه مرتبه در این مسیر سرویس دارد. ترمینال هالکالی داخل شهر استانبول قرار دارد و به همین دلیل نسبت به ترمینال چرکزکی^۶ انتخاب بسیار راحت‌تری است. لازم به ذکر است که قبلاً سرویس‌های مترانز در چرکزکی توقف می‌نمودند. آمار و ارقام نیز نشان می‌دهد که مترانز با استفاده از ترمینال هالکالی می‌تواند مدت زمان ترانزیت را به میزان قابل توجهی کاهش دهد.

پیتر کیس^۷ مدیرعامل مترانز در رابطه با برقراری سرویس در ترمینال هالکالی خاطر نشان ساخت: «ما با گنجاندن هالکالی در شبکه خود، اتصال خود به کلان شهر اقتصادی استانبول را تقویت نموده‌ایم. علاوه بر این، هالکالی هاب مرکزی میان اروپای مرکزی و شرقی و بخش آسیایی ترکیه است. این موضوع باعث می‌شود ما بتوانیم خدمات و سرویس‌های خود برای مشتریانی که به واردات و صادرات کالا به بخش آسیایی ترکیه می‌پردازند را بهبود دهیم. ما مدت زمان ترانزیت ۴/۵ روز را برای مشتریان خود تضمین می‌نماییم و این به معنای ۱ روز سود برای صادرات و ۲ روز سود برای واردات به ترکیه است».

باتوجه به آمار و ارقام اولیه، شرکت‌های راه‌آهن گروه هامبورگر هافن و لجستیک ای‌جی در سال ۲۰۱۵ در حدود ۱ میلیون TEU جابه‌جا نموده‌اند. این

توجهی خواهد نمود و به ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و تامین نیروی انسانی نیز خواهد پرداخت.

باسارک به ارائه و مدیریت خدماتی همچون خدمات انبارش و ذخیره‌سازی (شامل حمل و نقل بار از بارانداز به انبار)، عملیات انبارداری (شامل چیدن و بسته‌بندی و بارچینی و بسته‌بندی مجدد)، مرحله‌بندی و تحویل محموله نیز می‌پردازد. به‌علاوه، این شرکت به عملیات فروش و بازاریابی در ترمینال گوبرتاس نیز می‌پردازد.

بهبود اتصالات ریلی مترانز^۱ در ترکیه



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری ای.اچ.ال.ای](#)^۲، مترانز که شرکت راه‌آهن تابعه گروه هامبورگر هافن و لجستیک ای‌جی^۳ می‌باشد، اولین شرکتی است که به ترمینال هالکالی^۴ سرویس‌دهی می‌نماید و اتصال این ترمینال به منطقه اقتصادی قدرتمند استانبول را تقویت می‌نماید.

⁵ Dunajska Streda

⁶ Cerkezkoy

⁷ Peter Kiss

¹ Metrans

² HHLA

³ Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)

⁴ Halkali

می‌شود. شرکت حمل و نقل و لجستیک بلوره دارای چهار نهاد است که هر کدام تخصص خاص خود را دارند (بندر، لجستیک، راه‌آهن و انرژی).

این سازمان جدید به همه واحدهای تجاری کمک می‌کند تا موقعیت پیشروی خود را در فرانسه و آفریقا تحکیم نمایند و به این ترتیب رشد خارجی را افزایش داده و توسعه جهانی فعالیت‌های خود را سرعت بخشند. هم‌افزایی میان این ۴ نهاد تجاری بر تنوع خطوط تجاری و توانایی ارائه پیشنهادها ویژه می‌افزاید و راه‌حل‌های ویژه‌ای را برای پاسخگویی به نیازها و انتظارات ارباب‌رجوعان فراهم می‌نماید و در عین حال تطابق با شرایط و تحولات بازار را امکان‌پذیر می‌سازد.

سیریل بلوره^۶ رئیس شرکت حمل و نقل و لجستیک بلوره ضمن ابراز شور و شوق خود نسبت به این سازمان جدید و چالش‌های آن، اظهار داشت: «ادغام فعالیت‌های تجاری ما قبل از هر چیز فرصتی برای مشتریان ما محسوب می‌شود. ما نیازهای ارباب‌رجوعان خود را پیش‌بینی می‌کنیم و ابزارهای مدیریتی و عملیاتی تهیه می‌نماییم که با نیازها و انتظارات شرکت‌های کوچک و متوسط و شرکت‌های صنعتی سازگار باشند، خواه این شرکت‌ها در توکیو مستقر باشند یا در هوستون^۷ و لومه^۸. سیاست سرمایه‌گذاری ما در بلندمدت این امکان را فراهم می‌نماید که به طراحی، تامین بودجه و اجرای پروژه‌های مهم و بزرگ بپردازیم. این سازمان جدید به ما کمک می‌کند همه مشتریان خود را از دانش و

نشان می‌دهد حجم حمل و نقل نسبت به سال گذشته بیش از ۵ درصد افزایش یافته است.

ادغام نهادهای مختلف حمل و نقل و لجستیک گروه بلوره^۱



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۲، گروه بلوره پس از انتشار گزارش نتیجه فعالیت‌های خود در ۲۴ مارس ۲۰۱۶، اعلام نمود که واحدهای حمل و نقل و لجستیک قدیمی خود را با یکدیگر ادغام نموده و همگی را تحت یک نام تجاری با عنوان «شرکت حمل و نقل و لجستیک بلوره»^۳ درآورده است.

هم اکنون SDV، SAGA، BLP، بلوره آفریقا لجستیک^۴ و بلوره انرژی^۵ همگی بخشی از یک نهاد واحد هستند. اکنون به جای سازماندهی فعالیت‌ها بر اساس موقعیت جغرافیایی، همه فعالیت‌ها توسط یک سازمان که از خط تجاری برخوردار است انجام

¹ Bolloré Group

² Port Finance International

³ Bolloré Transport & Logistics

⁴ Bolloré Africa Logistics

⁵ Bolloré Energie

⁶ Cyrille Bolloré

⁷ Huston

⁸ Lome

سازمان بنادر سریلانکا اعلام نمود که عملکرد بهره‌وری ترمینال گیتوی ترمینالز آسیای جنوبی برابر با ۱۱۳ جابه‌جایی کانتینر در ساعت و متوسط ۳۴ جابه‌جایی کانتینر در ساعت به ازای هر جرثقیل است. عملکرد بهره‌وری این اپراتور در زمره بهترین‌های جهان است. این سازمان خاطرنشان ساخت: «این بدان معناست که شناوری با ظرفیت ۱۰۰۰ کانتینر را می‌توان ظرف مدت کمتر از ۹ ساعت با به‌کارگیری ۳/۳ جرثقیل تخلیه یا بارگیری نمود».

پنج ترمینال برتر جهان از لحاظ رتبه بهره‌وری به شرح ذیل می‌باشند:

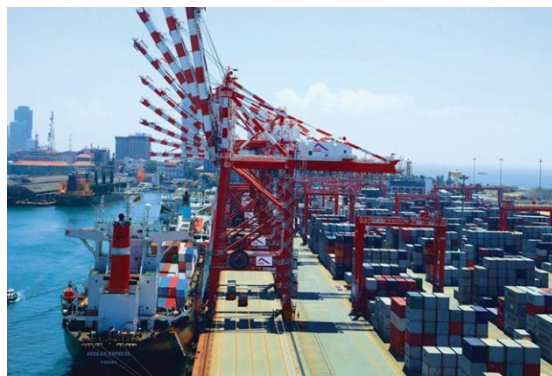
رتبه	ترمینال	بندر	کشور	بهره‌وری
۱	زیامن سونگیو	زیامن	چین	۱۳۱
۲	ای‌پی‌ام ترمینالز یوکوهاما	یوکوهاما	ژاپن	۱۲۱
۳	تیانجین فایو کانتینتزر اینترنشنال	تیانجین	چین	۱۱۹
۴	SAGT	کلمبو	سریلانکا	۱۱۳
۵	دی‌پی‌ورلد	جبل‌علی	دبی، امارات متحده عربی	۱۱۲

ترمینال گیتوی ترمینالز آسیای جنوبی که در سال ۱۹۹۹ کار خود را آغاز کرد، یک شرکت سرمایه‌گذاری هیات مدیره‌ای است و چهار سهامدار دارد که عبارتند از جان کیلز هولدینگ^۳، ای‌پی‌ام ترمینالز^۴، سازمان بنادر سریلانکا^۱ و شرکت سرمایه‌گذاری پیونی^۲.

تخصصی که طی ۳۰ سال فعالیت در آفریقا درمورد این منطقه کسب نموده‌ایم، بهره‌مند سازیم».

شرکت حمل و نقل و لجستیک بلوره دارای چهار خط تجاری است که تحت یک نام تجاری واحد فعالیت می‌کنند و دارای یک شبکه تخصصی جهانی هستند. این شرکت در حال حاضر از ۳۶ هزار کارمند برخوردار است و در ۱۰۵ کشور شعبه دارد. در سال ۲۰۱۵ گردش مالی این شرکت ۸/۳ میلیارد یورو بود و میزان سرمایه‌گذاری سالانه آن ۴۵۰ میلیون یورو است.

کسب رتبه چهارم بهره‌وری ترمینال جهان توسط سریلانکا



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری لانکا بیزنس آنلاین](#)^۱، ترمینال گیتوی ترمینالز آسیای جنوبی (SAGT)^۲ که اولین اپراتور ترمینال کانتینر خصوصی سریلانکا است رتبه چهارم جهان و اول آسیا را از لحاظ بهره‌وری ترمینال کسب نمود.

³ John Keells Holdings

⁴ APM Terminals

¹ Lanka Business Online

² South Asia Gateway Terminals: ترمینالی در بندر کلمبو

اعطای قرارداد امتیاز انحصاری بهره‌برداری از ترمینال تانگرمد^۳ به ای‌پی‌ام ترمینالز

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری سی.ام.آی](#)^۴، قرارداد امتیاز انحصاری ۳۰ ساله بهره‌برداری از ترمینال کانتینری ۴ در تانگرمد II به ای‌پی‌ام ترمینالز^۵ اعطا شد.

توسعه این ترمینال که ۵ میلیون TEU ظرفیت دارد در سال ۲۰۱۹ به پایان خواهد رسید و شامل ۱۶۰۰ متر بارانداز و ۷۶ هکتار پلت‌فرم کانتینری خواهد بود.

ای‌پی‌ام ترمینالز ۷۵۸ میلیون یورو (۸۷۳ میلیون دلار) در این پروژه سرمایه‌گذاری خواهد کرد. همچنین در این قرارداد امکان توسعه بیشتر ترمینال تا سقف ۱۴۰ میلیون یورو (۱۵۹ میلیون دلار) سرمایه‌گذاری اضافه‌تر و ۱ میلیون TEU ظرفیت بیش‌تر در نظر گرفته شده است.

اداره بندر تانگرمد (TMSA)^۶ در بیانیه‌ای اعلام نمود این ترمینال به خط مرسک و هم‌بیمانان آن اختصاص خواهد یافت. هم‌بیمان فعلی خط مرسک شرکت کشتیرانی مدیترانه است. در ضمن خط مرسک و ای‌پی‌ام ترمینالز هر دو بخشی از گروه مرسک هستند.

نجلا دیوری^۷ مدیرعامل اداره بندر تانگرمد در نوامبر ۲۰۱۵ خاطر نشان ساخت: «ظرفیت بندر تانگرمد تکمیل شده است. در حال حاضر توان عملیاتی این بندر ۳ میلیون TEU است که بیشتر از محدودیت ۲/۸ میلیون TEU در نظر گرفته شده برای تانگرمد است».

ای‌پی‌ام ترمینالز هم‌اکنون بهره‌برداری از ترمینالی به نام «ای‌پی‌ام تی تانگرم»^۸ را در بندر تانگرمد بر عهده دارد. ترمینال جدید نیز «ای‌پی‌ام ترمینالز مدپورت تانگرم»^۹ نام خواهد داشت. این شرکت بهره‌برداری از ترمینالی در آلسیراس^{۱۰} در نزدیکی تنگه جبل الطارق در اسپانیا را نیز بر عهده دارد. لازم به ذکر است که تانگیر^{۱۱} ترمینال دیگری نیز دارد که تحت بهره‌برداری یوروگیت^{۱۲} قرار دارد.

ای‌پی‌ام ترمینالز در بیانیه‌ای اظهار داشت: «در حالی که بنادر آفریقایی تنها ۴/۵٪ از توان عملیاتی جهان را به خود اختصاص داده‌اند (این توان عملیاتی شامل بار ترانسشیپی نیز می‌باشد)، گزارش پیش‌بینی جمعیت جهان ۲۰۱۵ که توسط سازمان ملل منتشر شده نشان می‌دهد بیش از نیمی از رشد جمعیت جهان از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۵۰ در آفریقا اتفاق خواهد افتاد و در ۳۵ سال آینده جمعیت آفریقا بیش از ۲ برابر خواهد شد و از ۱/۱ میلیارد به ۲/۴ میلیارد نفر خواهد رسید».

¹ Sri Lanka Ports Authority (SLPA)

² Peony Investments: یکی از شرکت‌های زیرمجموعه شرکت

اورگرین مارین است

³ Tanger Med: بندری در مراکش

⁴ CM: Container Management

⁵ APM Terminals

⁶ Tanger Med Port Authority (TMSA)

⁷ Najla Diouri

⁸ APMT Tangier

⁹ APM Terminals MedPort Tangier

¹⁰ Algeciras

¹¹ Tangier

¹² Eurogate

سیستمی جدید برای پاکسازی اقیانوس‌ها



پورالو مارین^۴ که یک تامین‌کننده تجهیزات فرانسوی است نسبت به شراکت و همکاری در پروژه سبیین اعلام آمادگی و ابراز تمایل نموده است. این شراکت می‌تواند سرآغاز یک همکاری بلندمدت برای هر دو شرکت باشد.

این مخزن زباله که به سطل‌های زباله بزرگ خانگی بی‌شباهت نیست، برای استفاده توسط اسکله‌های شناور در حوضچه‌ها، عرشه‌های شناور خصوصی^۵، آبراهه‌های داخلی، دریاچه‌ها، لنگرگاه‌ها و بنادر طراحی شده است. این دستگاه را حتی می‌توان روی قایق‌های تفریحی یا قایق‌های موتوری نیز نصب نمود.

این سیستم توسط یک پمپ ساحلی تامین نیرو می‌شود و از طریق مکش آب به درون یک کیسه داخلی که از فیبر طبیعی ساخته شده کار می‌کند. همراه با آب همه زباله‌ها و مایعات شناور نیز وارد مخزن می‌شوند.

زباله‌ها در کیسه مخزن گیر می‌افتند و سپس آب از طریق کف مخزن وارد پمپ می‌شود. پمپ به یک فیلتر جداساز آب و روغن مجهز است که آب را تمیز نموده و سپس آب تمیز را به دریا بازمی‌گرداند. این فرآیند به‌طور پیوسته انجام می‌شود و هنگامی که مخزن پر شود می‌توان آن را تعویض یا تخلیه نمود.

از آنجایی که باد و جریانات آبی موجب تجمع زباله‌ها و ضایعات در حوضچه‌ها، بنادر و لنگرگاه‌ها می‌شوند، این مکان‌ها برای استقرار و استفاده از این سیستم جدید مناسب و ایده‌آل هستند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [گرین پورت](#)^۱، یک شرکت اسپانیایی امیدوار است بتواند در پروژه‌ای به نام سبیین (سطل زباله دریایی)^۲ به کمک مخزن زباله مبتکرانه خود زباله‌ها، روغن، سوخت و مواد شوینده شناور در سطح آب را جمع‌آوری نموده و اقیانوس‌های جهان را پاکیزه سازد.

در پروژه سبیین که در مایورکا^۳ مستقر می‌باشد، نمونه اولیه به‌طور کامل طراحی شده است و هم‌اکنون تلاش‌ها و مذاکرات برای جذب و تامین بودجه لازم جهت تولید این محصول در حال انجام است.

یکی از بنیان‌گذاران این پروژه اعلام نموده که در حال مذاکره با یک تولیدکننده هستند و مذاکرات مربوط به قرارداد در حال انجام است.

¹ Green Port

² Seabin

مایورکا جزیره‌ای است واقع در دریای مدیترانه در شرق اسپانیا که مقصد بسیاری از گردشگران اروپایی می‌باشد.

⁴ Poralu Marine

⁵ Private Pontoon

توسعه هاب ال.ان.جی در خاورمیانه

امید است که این اقدام موجب شود اثرات زیست‌محیطی صنعت کشتیرانی که در حال حاضر بیش‌تر بر سوخت سنگین متکی است، کاهش یابد.

سعد شریدا الکعبی در رابطه با این تفاهم‌نامه اظهار داشت: «به‌عنوان بخشی از چشم‌انداز ملی سال ۲۰۳۰، دولت قطر سعی دارد در حفظ و حفاظت از محیط زیست و همچنین پژوهش و سرمایه‌گذاری روی روش‌های جدید و نوآورانه برای دستیابی به این هدف به ایفای نقش مهم و عمده بپردازد».

به‌موجب این تفاهم‌نامه، قطرگاز که یک سرمایه‌گذاری مشترک میان شرکت نفت قطر^۸ و شرکت شل‌گاز بی.وی^۹ است، سوخت ال.ان.جی مورد نیاز پروژه را تامین خواهد نمود و خط مرسک نیز این ال.ان.جی را در شناورهای تجاری خود مورد استفاده قرار خواهد داد.

نیلز اندرسون خاطرنشان ساخت: «همکاری میان قطرگاز، گروه مرسک و شرکت شل گامی مهم برای استفاده از ال.ان.جی به‌عنوان سوخت برگزیده و مناسب برای حمل و نقل دریایی است. استفاده از ال.ان.جی به‌عنوان سوخت به مثابه فرصتی است برای کشتی‌ها تا میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای Sox و رد پای کربن^{۱۰} خود را کاهش دهند».

میشل کول^{۱۱}، رئیس و مدیرعامل شرکت‌های قطر شل^{۱۲} گفت: «سوخت ال.ان.جی جایگزینی جدید برای کشتی‌ها و اپراتورهای کشتی است و



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری قطرگاز^۱، گروه مرسک و شرکت‌های شل^۲ و قطرگاز به‌منظور بررسی امکان توسعه بازارهای جدید برای گاز ال.ان.جی به‌عنوان سوخت دریایی در منطقه خاورمیانه تفاهم‌نامه‌ای را امضا نمودند.

این تفاهم‌نامه به امضای سعد شریدا الکعبی^۳ رئیس هیات مدیره قطرگاز، خالد بن خلیفه آل ثانی^۴ مدیر ارشد اجرایی قطرگاز، نیلز اندرسون^۵ مدیر ارشد اجرایی گروه مرسک و دنی لیک^۶ مدیرعامل شرکت شل اینترنشنال تریدینگ میدل ایست^۷ رسید.

این شرکت‌ها از طریق روابط مشترک خود به توسعه بازارهای جدید برای گاز ال.ان.جی به‌عنوان سوخت شناورهای تجاری خواهند پرداخت.

^۸ Qatar Petroleum

^۹ Shell Gas B. V.

^{۱۰} Carbon Footprint

^{۱۱} Michiel Kool

^{۱۲} Qatar Shell Companies

^۱ QatarGas

^۲ Shell

^۳ Saad Sherida Al-Kaabi

^۴ Khalid Bin Khalifa Al-Thani

^۵ Nils. S. Anderson

^۶ Danny Leek

^۷ Shell International Trading Middle East

پورتوییا^۳ که در مورخ ۲۳ مارس ۲۰۱۶ در لیسبون^۴ برگزار شد، منتشر گردید.

آنتونیس میخائیل^۵ مشاور ارشد سیاست‌گذاری و امور هماهنگی اکوپورت^۶ در سازمان بنادر دریایی اتحادیه اروپا اظهار داشت: «این اطلاعات حائز اهمیت است، چراکه به شناسایی مسائل زیست‌محیطی مهم در رابطه با بنادر کمک نموده و چهارچوب لازم برای تهیه دستورالعمل و راه‌کارهای نوآورانه توسط سازمان دریایی اتحادیه اروپا را فراهم می‌کند».

در رتبه‌بندی سال ۲۰۱۶ سازمان بنادر دریایی اتحادیه اروپا، کیفیت هوا در صدر اولویت‌های بنادر اروپایی باقی ماند. به‌طور کلی اولویت‌ها در گزارش ۲۰۱۶ سازمان بنادر دریایی اتحادیه اروپا تا حد زیادی مشابه سال ۲۰۱۳ است، فقط در ترتیب اولویت‌ها تغییر ایجاد شده است. هم‌اکنون مصرف سوخت رتبه دوم را در این فهرست دارد و این رتبه را می‌توان به رابطه میان مصرف سوخت، رد پای کربن و تغییرات اقلیمی ربط داد.

اولویت سوم فهرست سازمان بنادر دریایی اتحادیه اروپا، سر و صدا است، این در حالی است که جامعه محلی به رتبه چهارم ارتقا یافته است. مقوله مدیریت مواد زائد در بنادر و زباله‌های تولید شده توسط کشتی‌ها به ترتیب اولیت پنجم و ششم را به خود اختصاص دادند. توسعه بنادر، کیفیت آب، گرد و غبار و عملیات لایروبی به ترتیب نوبت هفتم تا دهم را از آن خود نمودند.

امکان پیروی از استانداردهای سخت‌گیرانه کنترل گازهای گلخانه‌ای را فراهم می‌سازد».

وی افزود: «ما قصد داریم از تخصص خود استفاده نموده و با همکاری قطرگاز که بزرگ‌ترین تولیدکننده ال.ان.جی جهان است و مرسک که بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی کانتینری دنیا است، یک هاب منطقه‌ای در خاورمیانه ایجاد نماییم».

فهرست ۱۰ اولویت زیست‌محیطی در بنادر اروپا



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۱، سازمان بنادر دریایی اتحادیه اروپا^۲ به منظور به‌روز رسانی اولویت‌های زیست‌محیطی در بنادر اروپا، اخیراً نتایج بررسی‌های زیست‌محیطی خود را منتشر نموده است.

اطلاعات مربوط به اولویت‌های زیست‌محیطی سازمان بنادر دریایی اتحادیه اروپا در کنفرانس

³ PORTOPIA

⁴ Lisbon

⁵ Antonis Michail

⁶ بندر سازگار با محیط زیست: Ecoport

¹ Green Port

² ESPO: European Sea Ports Organization

سرمایه‌گذاری بوسان در کشورهای در حال توسعه



ترانسشیپی نموده تا از اثرات منفی عوامل اقتصاد کلان همچون رکود اقتصادی چین بکاهد.

پروژه‌های ارتقای زیرساخت‌ها و طرح‌های مشوق قیمت‌گذاری در حال حاضر به منظور پشتیبانی از محموله‌های ترانسشیپمنت در حال اجرا است. کار لایروبی به منظور افزایش عمق آب‌خور بندر و پروژه حذف یک جزیره کوچک در ورودی بندر جهت تسهیل تردد کشتی‌های بزرگ در دست اجرا است. علاوه بر این، اداره بندر بوسان به شرکت‌های کشتیرانی که مقادیر زیادی بار ترانسشیپمنت را از طریق بندر بوسان جابه‌جا نماید، طرح‌های تشویقی مالی و نقدی می‌دهد.

هدف بندر بوسان دستیابی به توان عملیاتی ۲۰ میلیون TEU در سال ۲۰۱۶ است و به نظر می‌رسد با توجه به تلاش‌های این بندر در زمینه بازاریابی و ارائه خدمات ارزش افزوده‌تر در مراکز توزیع بندر بوسان تحقق این هدف کاملاً میسر است.

یکی از چالش‌های اصلی پیش روی بندر بوسان ایجاد تعادل میان سیستم‌های بندری مختلف است (بندر جدید بوسان و بندر قدیمی که بندر شمالی بوسان نام دارد). اداره بندر بوسان یک طرح مشوق برای حمل و نقل درون ترمینالی ارائه نموده است که به موجب آن به خطوط کشتیرانی جهت جبران هزینه‌های اضافی ناشی از حمل کانتینرها میان ترمینال‌های مختلف کمک مالی می‌کند.

بندر جدید و بندر قدیمی بوسان عملکردهای متمایزی دارند. بندر قدیم یا شمالی به تدریج به یک بندر فیدر تبدیل شده است که بیش‌تر به خدمات‌رسانی به خطوط تجاری درون آسیایی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت استراتژی](#)^۱، اداره بندر بوسان (BPA)^۲ که ششمین بندر کانتینری بزرگ جهان است در نظر دارد در بنادر و تاسیسات لجستیکی خارجی سرمایه‌گذاری کند.

وو یه یونگ^۳ مدیر اجرایی اداره بندر بوسان گفت بندر بوسان در حال جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات بازار جهانی به‌منظور سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها و عملیات بندری در کشورهای در حال توسعه است.

توسعه فرامرزی یکی از سه اولویت اصلی توسعه آتی بوسان است. ساخت مرکز ترانسشیپمنت و تکمیل پروژه ۸ میلیارد دلاری توسعه بندر شمالی ۲ اولویت دیگر بندر بوسان هستند.

بندر بوسان که در سال گذشته برای اولین بار بیش از ۱۰ میلیون کانتینر ترانسشیپی جابه‌جا نمود، هم‌اکنون توجه خود را صرف افزایش محموله‌های

¹ Port Strategy

² Busan Port Authority (BPA)

³ Woo Ye Yung

مورد استفاده دریانوردان و موسسات آموزشی سراسر جهان قرار دارد.

نسخه پنجم این کتابچه راهنما که در یکم مارس ۲۰۱۶ منتشر شد، به طور کامل و جامع توسط یک کارگروه متخصص متشکل از انجمن‌های ملی صاحبان کشتی عضو اتاق بازرگانی بین‌المللی کشتیرانی بررسی و بازنگری قرار گرفته و جایگزین نسخه قبل که در سال ۲۰۰۷ منتشر شده بود، گردید.

در نسخه جدید اصلاحات سال ۲۰۱۲ کنوانسیون STCW^۴ با تاکید ویژه بر مدیریت منابع پل فرماندهی و استفاده از فناوری‌های جدید همچون سیستم اطلاعاتی نمایش نمودار الکترونیکی^۵ و سایر ابزارهای کمک ناوبری الکترونیکی، منعکس شده است.

سیستم اطلاعاتی نمایش نمودار الکترونیکی مثال خوبی است که نشان می‌دهد تجهیزات و فناوری‌های جدید باید همراه با دفترچه راهنمای مناسب ارایه شوند، به خصوص که خدمه کشتی باید با ترتیبات خاص آن آشنا شوند. به همین دلیل، کتابچه راهنمای جدید اتاق بازرگانی بین‌المللی کشتیرانی شامل چک لیستی کامل از موارد و جزئیات مربوط به سیستم اطلاعاتی نمایش نمودار الکترونیکی است.

اتاق بازرگانی بین‌المللی کشتیرانی تاکید موکد دارد که یک نسخه از کتابچه راهنما باید در همه

می‌پردازد و بندر جدید یک هاب تخصصی است که به کشتی‌های بسیار بزرگ خطوط جهانی خدمات‌رسانی می‌نماید.

پیش‌بینی می‌شود ادغام مداوم اپراتورهای ترمینال در بندر بوسان موجب بهبود بهره‌وری و کارایی عملیات در هر ۲ سیستم بندری خواهد شد. بندر بوسان سعی دارد با کاهش هزینه و زمان انتظار برای مشتریان خود، بر میزان کارایی و بهره‌وری خود بیافزاید.

انتشار نسخه جدید کتاب راهنمای فرآیندهای پل فرماندهی^۱



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مارین اینسایت](#)^۲، اتاق بازرگانی بین‌المللی کشتیرانی (ICS)^۳ نسخه جدید کتاب راهنمای فرآیندهای پل فرماندهی ICS را منتشر نموده است. در صنعت کشتیرانی این کتابچه راهنما به‌عنوان دستورالعمل اصلی جهت انتخاب بهترین اقدام برای ناوبری ایمن شناخته می‌شود و

⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers

⁵ Electronic Chart Display Information Systems

¹ ICS Bridge Procedures Guide

² Marine Insight

³ International Chamber of Shipping

نظارت بر آلاینده‌ها موضوعی بسیار مهم است، چراکه امکان ارزیابی میزان آلودگی، بررسی اثرات استراتژی‌های کاهش خطر و شناسایی منابع آلودگی را میسر می‌سازد. در حال حاضر بنادر اروپا مکلف شده‌اند آلودگی را در چهارچوب دستورالعمل آب^۳ مورد نظارت و پایش قرار دهند. آزمایش آب در نقاطی معین از بندر و در زمان‌های خاص انجام می‌شود. برای انجام این آزمایش‌ها، غواصان باید از آب نمونه برداری کنند و سپس نمونه‌ها را به آزمایشگاه ارسال نمایند. این رویکرد چالش برانگیز است، چراکه سنجش پراکنده میزان آلودگی موجب می‌شود که اطلاعات مربوط به سطح آلاینده‌های بندر به‌طور دقیق و مداوم در دسترس نباشد. به همین دلیل، شناسایی منبع دقیق آلودگی و اتخاذ اقدامات مناسب برای جلوگیری از بیش‌تر شدن آلاینده‌ها بسیار مشکل خواهد بود.

به‌منظور حل مشکلات فوق، پروژه شوال^۱ (در اسپانیا) راه‌اندازی شد. هدف پروژه شوال ایجاد تیمی از ماهی‌های رباتیک بود که می‌توانستند آلودگی را جستجو و پایش نمایند. این پروژه با مشارکت دانشمندان و مهندسانی از تالس^۴، تیندال^۵، دانشگاه اسکس^۶، دانشگاه استراتکلاید^۷ و بندر خیخون^۸ (اسپانیا) راه‌اندازی شد.

ماهی‌های رباتیک به‌گونه‌ای طراحی شده بودند که می‌توانستند در آب‌های ساحلی و بنادر شنا کنند و از انرژی کافی برای غلبه بر جریان‌های آبی و جزر و

کشتی‌های تجاری وجود داشته باشد. بخش فنی شرکت‌های کشتیرانی نیز باید نسخه‌هایی از دستورالعمل اتاق بازرگانی بین‌المللی کشتیرانی را نگهداری نمایند.

کتابچه راهنمای فرآیندهای پل فرماندهی اتاق بازرگانی بین‌المللی کشتیرانی علاوه بر نسخه متنی، دارای یک لوح فشرده با قابلیت جستجو در متن نیز می‌باشد و از همه کتابفروشی‌های حوزه دریانوردی در سراسر جهان یا به‌طور مستقیم از اتاق بازرگانی بین‌المللی کشتیرانی قابل تهیه است.

کنترل آلودگی آب به کمک پروژه شوال^۱



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت^۲](#)، آلودگی سطح آب مساله‌ای جدی با اثرات زیست‌محیطی قابل توجه است که می‌تواند اکوسیستم‌های دریایی را به خطر بیناندازد. با وجود منابع مختلف آلودگی در خشکی و دریا، شناسایی منبع و میزان آلودگی می‌تواند امری چالش‌برانگیز باشد.

³ Water Framework Directive

⁴ Thales

⁵ Tyndall

⁶ Essex University

⁷ Strathclyde University

⁸ Gijon

¹ Shoal Project

² Green Port

امکان پذیر شود، اشکالات موجود باید رفع شوند، البته این مشکلات غیرقابل حل نیستند.

ایجاد یک ایستگاه پهلوگیری و شارژ برای ربات‌ها موجب عملکرد کاملا مستقل آن‌ها شده و امکان عملیات پیوسته را برای این سیستم مهیا می‌سازد. باتوجه به این‌که وجود این زیرساخت‌ها ضروری هستند، باید به جای بستر دریا در جایی نصب شوند که به آسانی قابل دسترسی بوده و محافظت و نگهداری از آن‌ها ساده باشد.

در نهایت، برای این‌که سیستم ماهی‌های رباتیک مورد استفاده قرار گیرد باید از سوی جامعه دریانوردی پذیرفته شده و مورد اعتماد واقع شود.

کشتی‌های بزرگ، رقابت یا بهره‌وری؟



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، در یازده سال گذشته که شامل بحران اقتصادی سال ۲۰۰۹ نیز می‌باشد، سرعت رشد ترکیبی سالانه ترافیک کانتینری جهان در نگاه اول ثابت به نظر می‌رسید و این روند نویدبخش رشد قابل قبول تجارت کانتینری بود.

مدی برخوردار بودند. این ماهی‌ها به‌جای یک پروانه قدرتمند، دم دارند و می‌توانند با کم‌ترین اثرات زیست محیطی در آب‌های ساحلی شنا کنند. ماهی‌های رباتیک به سیستم‌های ارتباطی نیز مجهزند که به کار در آب‌های کم عمق و تسهیم اطلاعات میان ربات‌ها و بندر کمک می‌کند. این ربات‌ها دارای حسگرهای شیمیایی هستند که آلاینده‌ها را در محل حس و شناسایی می‌کنند. معماری رباتیک این ماهی‌ها به‌گونه‌ای است که ناوبری ایمن آن‌ها در بندر را امکان‌پذیر می‌سازد. در نهایت باید گفت الگوریتم طراحی ماهی‌های رباتیک به‌گونه‌ای است که این ربات‌ها بندر را از لحاظ آلودگی مورد پایش قرار می‌دهند و در صورت وجود منبع آلودگی، آن را شناسایی می‌کنند.

این سیستم در بندر خپخون مورد آزمایش قرار گرفت. سطح آلاینده‌ها در این بندر توسط ماهی‌های رباتیک اندازه‌گیری شد. در طی این عملیات آزمایشی، ۳ ماهی رباتیک بندر خپخون را از لحاظ سطح آلاینده‌ها مورد پایش قرار داده و کیفیت آب از لحاظ درجه شوری و اکسیژن محلول مورد سنجش قرار دادند.

پروژه سؤال نشان داد که پایش آلودگی در زمان واقعی و شناسایی منابع آلودگی آب امکان‌پذیر است، اما این سیستم نیز خالی از اشکال نیست. ماهی برای شارژ مجدد باید از آب خارج شود، لذا برای کار کردن این سیستم باید زیرساخت‌هایی در بستر دریا نصب نمود. استفاده از این سیستم در ترمینال‌های پرترافیک نیز با چالش‌هایی همراه است. برای این‌که استفاده از سیستم ماهی رباتیک

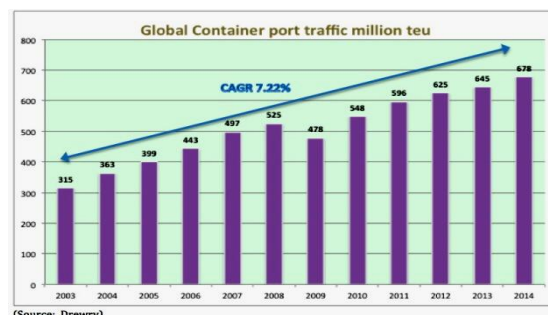
¹ Port Finance International

مدنظر قرار دهند، در غیر این صورت استفاده از حمل و نقل کانتینری در سراسر جهان کمتر از پتانسیل واقعی آن خواهد شد. هم‌اکنون اتحادهای بزرگی میان خطوط کشتیرانی اتفاق افتاده و اندکی بهره‌وری ایجاد نموده است. اما در بلندمدت، افزایش کشتی‌های کانتینربر فوق بزرگ می‌تواند تعادل را بر هم زند، چراکه رشد ترافیک با اضافه ظرفیت حمل و نقل کانتینری متوازن نخواهد بود. بازار نیز این حقیقت را پیش‌بینی نموده است.

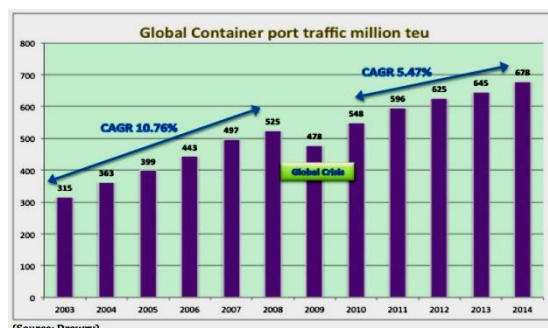
البته مستندات نشان می‌دهد که خطوط کشتیرانی به دنبال صرفه‌جویی‌های مقیاس^۱ هستند. اما این تلاش‌ها در اواخر قرن نوزدهم بود که بسیار موثر و نتیجه‌بخش بود. افزایش ظرفیت کشتی‌ها از ۷ هزار به ۱۵ هزار TEU در اواسط دهه ۱۹۹۰ یک گام عظیم بود و بهره‌وری بسیار ملموس و قابل توجه بود. اما افزایش ظرفیت از ۲۰ به ۲۵ هزار TEU و یا حتی به ۳۰ تا ۳۵ هزار TEU به اندازه دهه‌های قبل موثر و نتیجه‌بخش نخواهد بود. خرید کشتی‌های بسیار بزرگ به نوعی بازی رقابت است و از اعتماد به نفس بیش از حد یا ترس ناشی می‌شود و هدف از آن حفظ سهم بازار یا تمایل به کسب رتبه بالا از لحاظ ظرفیت کانتینری است. باوجود آگاهی فعالان بازار از شرایط موجود، بازی رقابت هنوز ادامه دارد. شرکت‌های کشتیرانی برای این که عضوی از کلوب صاحبان کشتی بالای ۲۰ هزار TEU باشند همچنان به ثبت سفارش ادامه می‌دهند. به همین دلیل متخصصان کشتیرانی معتقدند دلیل سفارش کشتی‌های بزرگ علاوه بر افزایش ظرفیت، رقابت شدید نیز می‌باشد.

¹ Economies of Scale

در نمودار زیر بازه زمانی ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۴ به تصویر کشیده شده است. در این نمودار اثرات بحران اقتصادی سال ۲۰۰۹ نیز لحاظ شده است.



اما پس از بحران جهانی ۲۰۰۹ مشخص شد که سرعت رشد ترکیبی سالانه ترافیک کانتینری جهان کند شده است. در نمودار زیر دو روند نرخ رشد ترکیبی سالانه در دوران پیش و پس از بحران ارائه شده است.



پر واضح است که اختلاف فاحشی میان دوران پیش و پس از بحران وجود دارد. پس از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۹، سرعت رشد ترکیبی سالانه ترافیک کانتینری بنادر جهان تقریباً نصف شده است. این بدان معناست که تجارت دریایی جهان نمی‌تواند به نقطه اوج دوران پیش از بحران برسد و علیرغم قیمت پایین سوخت، این روند حداقل برای چند سال ادامه خواهد داشت. به بیان دیگر، بازار حمل و نقل کانتینری رشد خواهد نمود، اما با سرعتی بسیار پایین‌تر. خطوط کشتیرانی باید این حقیقت را

ناتوانی صنایع کشتی‌سازی و کشتیرانی در بازپرداخت

دیون خود به بانک توسعه کره



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری بانکرست](#)^۱، بانک توسعه کره^۲ که یک شرکت خدمات مالی و بانکداری دولتی است در سال ۲۰۱۵ بزرگ‌ترین ضرر و زیان خود در ۱۷ سال گذشته را تجربه نمود، چرا که بیشتر کشتی‌سازی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی داخلی کره که از این بانک وام گرفته بودند در بازپرداخت دیون خود اهمال نموده‌اند.

بانک توسعه کره در گزارشی که در وبسایت خود منتشر نمود از ۱/۸۹۵ تریلیون وون^۳ (۱/۶ میلیارد دلار) ضرر و زیان خالص در سال ۲۰۱۵ خبر داد، در حالی که در سال ۲۰۱۴ این بانک ۱۸۳/۵ میلیارد وون سود خالص داشت. بعد از ضرر ۴/۸۸۹ تریلیون وونی بانک توسعه کره در سال ۱۹۹۸ و همزمان با بحران مالی آسیا رخ داده بود، این ضرر و زیان بدترین عملکرد این بانک محسوب می‌شود.

سخنگوی بانک توسعه کره اظهار داشت: «وضعیت صنایع کشتی‌سازی و کشتیرانی در

سال‌های گذشته بغرنج‌تر شده است. سود سرمایه‌گذاری بر روی سهام این صنایع به شدت کاهش یافته است. از سوی دیگر اگر این صنایع نتوانند وام‌های دریافتی خود را بازپرداخت نمایند، ضرر و زیان حاصل از این وام‌ها نیز به ضرر ناشی از کاهش سود سرمایه‌گذاری اضافه خواهد شد».

وام‌های غیرقابل بازگشت^۴ بانک توسعه کره نسبت به ۳/۰۷۸ تریلیون وون در سال ۲۰۱۴ دو برابر شده و در سال ۲۰۱۵ به ۷/۳۲۷ تریلیون وون رسید. نسبت وام‌های غیرقابل بازگشت نسبت به کل وام‌ها در سال ۲۰۱۵ به ۵/۶۸٪ رسیده است، در حالی که این نسبت در سال ۲۰۱۴ برابر با ۲/۴۹٪ بوده است.

بانک توسعه کره بستانکار اصلی شرکت کشتی‌سازی و مهندسی دریایی دوو^۵ و شرکت هیوندای مرچنت مارین^۶ است، اما هر دوی این شرکت‌ها هنوز با مشکلاتی همچون ظرفیت مازاد بر نیاز و تقاضای اندک مواجه هستند که بعد از بحران مالی سال ۲۰۰۸ به آن دچار شده‌اند.

بانک توسعه کره این ضرر و زیان‌ها را موقتی و ساختاری و نتیجه تغییر در چرخه‌های صنعتی خواند و اعلام نمود که علیرغم این ضرر و زیان‌ها به حمایت مالی از صنایع اصلی و زیربنایی همچون کشتی‌سازی و کشتیرانی ادامه خواهد داد تا زمانی که این صنایع مجدد بازسازی شوند.

⁴ Non-Performing Loans

⁵ Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co.

⁶ Hyundai Merchant Marine Co.

¹ Bunkerist

² State-run Development Korea Bank

³ Won: واحد پول کره

امضای قرارداد میان شرکت کشتیرانی مدیترانه^۱ و اینترا^۲ برای تسهیل اجرای قوانین توزین کانتینر



فاقد سند وزن خالص تایید شده باشد بر روی شناور بارگیری نخواهد شد.

با نزدیک شدن به زمان اجرای الحاقیه رسمی کنوانسیون سولاس^۵ سازمان بین‌المللی دریانوردی، متصدیان حمل و نقل کالا نسبت به تهیه و ابلاغ دستورالعمل به فرستندگان کالا و بارفرابران در زمینه روش تهیه و ثبت سند وزن خالص تایید شده اقدام نموده‌اند. برای مثال، خط کشتیرانی OOCL دستورالعمل وزن خالص تایید شده را در وبسایت خود منتشر نموده است.

فابیو کاتاسی^۶ مسوول ارشد بخش فناوری شرکت کشتیرانی مدیترانه گفت: «نرم‌افزار وزن خالص تایید شده اینترا به ما کمک می‌کند ثبت الکترونیکی وزن خالص تایید شده را تا حد ممکن برای مشتریان خود تسهیل نماییم. ما معتقدیم این ابزار آسیب به محموله‌های مشتریان ما را به حداقل رسانده و از ایجاد هزینه‌های اضافی مربوط به انبارش در ترمینال یا حمل و نقل پیشگیری می‌نماید».

نرم‌افزار الکترونیکی وزن خالص تایید شده اینترا دو نسخه دارد (یکی برای فرستندگان کالا و یکی برای متصدیان حمل و نقل) و می‌تواند به انتقال اطلاعات مربوط به وزن خالص تایید شده از متصدیان حمل و نقل به ترمینال‌ها و همچنین به تهیه گزارش‌های ممیزی و بازرسی ضروری نیز کمک نماید.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری لوداستار^۳، شرکت کشتیرانی مدیترانه (MSC) قراردادی را با اینترا - پلت‌فرم رزرو کشتیرانی کانتینری - امضا نمود تا به فرستنده‌های کالا کمک کند رزروهای خود را مطابق با قوانین جدید توزین کانتینر انجام دهند.

شرکت کشتیرانی مدیترانه از نرم‌افزار الکترونیکی وزن خالص تایید شده اینترا (eVGM)^۴ برای دریافت اطلاعات مربوط به وزن خالص تایید شده ثبت شده توسط فرستندگان کالا استفاده خواهد کرد.

براساس قوانین جدید توزین کانتینر که از یکم جولای ۲۰۱۶ لازم‌الاجرا خواهند شد، فرستندگان کالا باید سند وزن خالص تایید شده را به متصدی حمل و نقل خود تحویل دهند. در این سند باید وزن کانتینر و محتوای آن ثبت شده باشد. کانتینری که

¹ Mediterranean Shipping Co (MSC)

² INTTRA

³ Load Star

⁴ Electronic Verified Gross Mass

⁵ Safety of Life at Sea (SOLAS)

⁶ Fabio Catassi

«بخش تحلیلی»

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

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 طول تاریخ از حمل و نقل به‌عنوان 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.»

نگارنده: علی اکبر عیسی زاده^۱

شده است. از جمله منازعات منطقه‌ای، حمل و نقل ذخایر نفتی و گازی و پیامد آن احداث خطوط لوله انتقال نفت و گاز می‌باشد که در اکثر موارد مشاهده می‌گردد خطوط لوله موازی با اغراض سیاسی احداث شده و یا در حال احداث می‌باشند که به ۴ مورد آن (خط لوله قطر-ترکیه در تقابل با خط لوله اسلامی، خط لوله تاپی در تقابل با خط لوله صلح، خط لوله باکو-تفلیس-جیهان در تقابل با خطوط لوله قدیمی روسیه و ایران نظیر کنسرسیوم خط لوله خزر، خط لوله ناباکو در تقابل با خط لوله جریان جنوبی) اشاره خواهد شد.

خط لوله قطر - ترکیه در تقابل با خط لوله اسلامی

از سال ۱۳۸۸ (۲۰۱۰ میلادی) مذاکرات گازی ایران، عراق و سوریه برای صادرات و ترانزیت گاز طبیعی فازهای میدان‌های مشترک پارس جنوبی ایران و ترانزیت آن به عراق، سوریه و در آینده لبنان و سواحل دریای مدیترانه آغاز شد که به خط لوله اسلامی معروف شده است. این خط لوله ۵۶ اینچی به طول ۵۶۰۰ کیلومتر و برای انتقال روزانه ۱۱۰ میلیون متر

مقدمه
با یک نگاه گذرا به میزان ذخایر گاز و نفت جهان در گزارش پایان سال ۲۰۱۴ موسسه بین‌المللی بریتیش پترولیوم انگلیس به آسانی می‌توان دریافت که بیش از ۴۶ درصد ذخایر گاز جهان و بیش از ۱۷ درصد ذخایر نفتی جهان در دست ۵ کشور حاشیه دریای خزر (ایران، روسیه، ترکمنستان، قزاقستان و آذربایجان) قرار دارد و از طرف دیگر بیش از ۴۲ درصد ذخایر گازی جهان و بیش از ۴۷ درصد ذخایر نفتی جهان در دست کشورهای حاشیه خلیج فارس (ایران، امارات، بحرین، عراق، عربستان، عمان، قطر و کویت) می‌باشد. این آمارها نشان می‌دهد که تا چه اندازه مناطق شمالی و جنوبی کشورمان از اهمیت ویژه‌ای برای کشورهای جهان برخوردار است که این موضوع باعث منازعات بسیاری در طول تاریخ در این مناطق

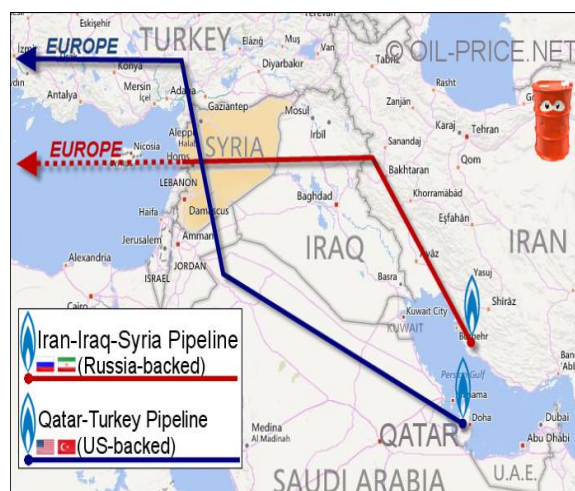
^۱ کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان (بندر انزلی)

دو خط لوله در دست اجرا برای تامین گاز طبیعی مورد نیاز کشورهای عضو اتحادیه اروپا هستند که خط لوله ناباکو فاقد منابع قابل توجه تامین کننده گاز است و خط لوله جریان جنوبی نیز به دلیل پاره ای از مشکلات که در ادامه تشریح خواهد شد، فاقد کارایی لازم است. از طرفی آمریکا تمام تلاش خود را بکار بست تا ایران غایب مهم در خط لوله ناباکو باشد که در صورت ساخت خط لوله گاز اسلامی، ۳۴ تریلیون متر مکعب ذخایر گاز طبیعی ایران می تواند به مهمترین رقیب خط لوله ناباکو و سایر خطوط لوله گاز مشابه تا سال ۲۰۳۰ میلادی تبدیل شود. قطر پیشنهاد احداث خط لوله ۱۰ میلیارد دلاری قطر-ترکیه را در سال ۲۰۰۹ به طول هزار و ۵۰۰ کیلومتر از طریق عربستان سعودی، اردن، سوریه و ترکیه مطرح کرد. این پیشنهاد مورد حمایت آمریکا و سایر کشورهای در مسیر خط لوله به استثنای سوریه قرار گرفت و سوریه در سال ۲۰۱۱ از امضای قرارداد جهت عبور خط لوله فوق الذکر از کشور خود سرباز زد و پروژه فوق معطل مانده است تا حدی که هم اکنون بسیاری معتقدند مخالفت سوریه در پیوستن به قرارداد مذکور یکی از دلایل وقوع جنگ و نابسامانی در سوریه است.

خط لوله تاپی در تقابل با خط لوله آی پی آی (صلح)

مذاکرات خط لوله آی پی آی (ایران - پاکستان - هند (IPI)) موسوم به «صلح» در دهه ۷۰ (۱۹۹۰ میلادی) بین کشورهای ایران و هند شروع و نهایتاً در سال ۱۳۸۸ (۲۰۱۰ میلادی) منتج به قراردادی بین ایران و پاکستان شد. طول خط لوله ایران به هند ۲۷۰۰ کیلومتر است و قرار بود گاز صادراتی ایران را از مسیر پاکستان به هند منتقل کند. مقرر شد ۱۱۰۰

مکعب (سالانه بالغ بر ۴۰ میلیارد متر مکعب) گاز طبیعی و اعتبار مورد نیاز حدود ۶ میلیارد دلار مقرر شد در صورت تامین منابع مالی بین سالهای ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۴ میلادی به بهره برداری برسد.



شکل شماره ۱: خط لوله قطر - ترکیه در تقابل با خط لوله اسلامی در یک نگاه

بر اساس برآوردهای انجام شده میزان نیاز گازی کشورهای در مسیر خط لوله اسلامی تا افق ۲۰۲۰ میلادی در عراق روزانه ۱۰ تا ۱۵ میلیون متر مکعب، سوریه روزانه ۱۵ تا ۲۰ میلیون متر مکعب و لبنان بین پنج تا هفت میلیون متر مکعب است. از این رو با توجه به ظرفیت ۱۱۰ میلیون متر مکعبی روزانه انتقال گاز این خط لوله در صورت تامین گاز مورد نیاز تمامی کشورهای مسیر هنوز ۶۵ تا ۷۰ میلیون متر مکعب در روز ظرفیت مازاد برای صادرات گاز به سایر کشورهای متقاضی و به ویژه کشورهای عضو اتحادیه اروپا برای تحویل در سواحل دریای مدیترانه وجود دارد. همچنین بر اساس مطالعات موسسات معتبر بین المللی، اروپا سالانه ۵۰۰ میلیارد متر مکعب گاز مصرف می کند که در سال ۲۰۳۰ به ۷۰۰ میلیارد متر مکعب خواهد رسید. در حال حاضر خطوط لوله ناباکو و جریان جنوبی

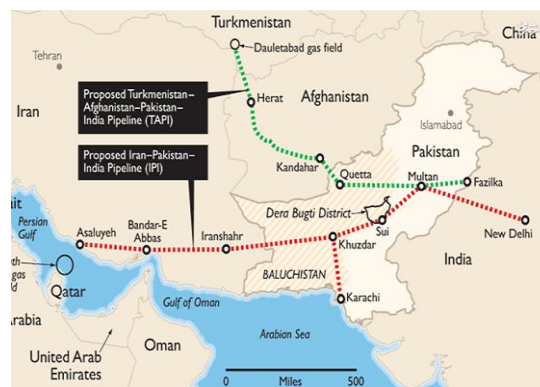
در تقابل با خط لوله صلح، خط لوله تاپی (ترکمنستان، افغانستان، پاکستان، هند (TAPI)) از پشتیبانی آمریکا برخوردار و با مخالفت روسیه مواجه است. طول این خط لوله ۱۸۱۴ کیلومتر را در بر می گیرد که از این میان ۲۰۰ کیلومتر آن از خاک ترکمنستان، ۷۳۵ کیلومتر آن از خاک افغانستان و ۸۰۰ کیلومتر آن از خاک پاکستان و از آنجا به منطقه فاضلکه در مرز با هند امتداد خواهد یافت. این خط لوله در ماه دسامبر ۲۰۱۹ تکمیل خواهد شد و ظرفیت انتقال گاز از این خط لوله سالانه ۳۳ میلیارد متر مکعب می رسد. خط لوله تاپی که قرار است گاز ترکمنستان را از طریق خاک افغانستان به کشورهای پاکستان و هند انتقال دهد، می تواند نقشی حیاتی را در راستای برقراری صلح و روابط حسنه میان کشورهای منطقه منجر شود.

خط لوله باکو-تفلیس-جیهان در تقابل با خطوط لوله قدیمی روسیه و ایران نظیر کنسرسیوم خط لوله خزر

از سال ۱۹۹۱ برنامه آمریکا برای کنار گذاردن ایران و روسیه از بازی نفتی خزر شروع و با کشف یکی از بزرگترین مخازن نفت آذربایجان در منطقه (کاشاقان - چراغ) در سال ۱۹۹۴ به اوج خود رسید. ابتدا ایران و روسیه آمادگی خود را برای انتقال این نفت از خاک خود به سوی اروپا اعلام کردند. اما کاخ سفید به دنبال بازی بدون حضور این دو بود و سرانجام نیز با رایزنی و اعمال فشار توانست شرکت های نفتی اروپایی سرمایه گذار را متقاعد کند که مسیر کنونی خط لوله باکو-تفلیس-جیهان را انتخاب نمایند. به هرحال با عملی شدن این نقشه ها در منطقه اولین کلنگ طرح در سال ۲۰۰۳ بر زمین خورد و نخستین بخش خط لوله ۱۷۶۲ کیلومتری در خرداد ماه ۱۳۸۴ (ژوئن ۲۰۰۵) افتتاح گردید. از کل مسیر ۱۷۶۲ کیلومتری این خط لوله

کیلومتر از این خط لوله در ایران، ۷۸۰ کیلومتر در پاکستان و ۶۰۰ کیلومتر در هند احداث شود. با تکمیل این طرح، روزانه ۱۵۰ میلیون متر مکعب گاز (سالانه حدود ۵۵ میلیارد متر مکعب) ایران به هند و پاکستان صادر می شود که ۹۰ میلیون متر مکعب آن برای هند و ۶۰ میلیون متر مکعب آن برای پاکستان در نظر گرفته شده است. هزینه اجرای این طرح در برآوردهای اولیه چهار و نیم میلیارد دلار اعلام شده بود اما اکنون کارشناسان هزینه طرح را حدود هفت میلیارد دلار برآورد می کنند.

ساخت این خط لوله که از سال ۲۰۰۲ شروع شد، قرار بود در سال ۲۰۱۴ به بهره برداری برسد که با کنار کشیدن هند در سال ۲۰۰۹ از این پروژه و تعلل پاکستان در ساخت خط لوله در داخل این کشور، نیمه کاره رها شده است و تنها ایران به تعهد خود در ساخت خط لوله عمل نموده است. دلایل انصراف هندی ها از این پروژه علاوه بر عدم اعتماد هند به پاکستان در تامین امنیت این خط لوله، فشارهای آمریکا به هند بود. این خط لوله به شدت با مخالفت آمریکا روبرو است و در مقابل از حمایت روسیه و چین برخوردار است.



شکل شماره ۲: خط لوله تاپی در تقابل با خط لوله آی پی آی (صلح) در یک نگاه

نفت خام را انتقال داده است که ۶۰۸ هزار بشکه‌ی آن از قزاقستان و ۷۶ هزار بشکه‌ی آن از روسیه منتقل شده است. شرکای کنسرسیوم خزر در سال ۲۰۱۱ تصمیم گرفتند ظرفیت خط لوله مذکور را تا سال ۲۰۱۶ تا ۱/۴ میلیون بشکه در روز (بالغ بر ۶۴ میلیون تن در سال) افزایش دهند. به دلیل منازعات تعرفه ای که در خط لوله فوق وجود دارد احتمال اینکه قزاقستان بخواهد از خط لوله باکو-تفلیس-جیهان هم استفاده نماید، بعید نیست.

خط لوله ناباکو در تقابل با خط لوله جریان جنوبی

خط لوله نابوکو (Nabucco) خط لوله‌ای است که قرار است گاز طبیعی را از منابع دریای خزر به اروپا از طریق آذربایجان، گرجستان، ترکیه، بلغارستان، رومانی، مجارستان و اتریش منتقل کند. این خط لوله به طول ۳۳۰۰ کیلومتر، با قابلیت عبور حداکثر ۳۱ میلیارد متر مکعب گاز در سال و با برآورد هزینه ۱۰ میلیارد و ۶۹۰ میلیون دلار در نظر گرفته شد. هدف اصلی از احداث این خط لوله کاهش وابستگی منابع تامین انرژی اروپا به روسیه می‌باشد. اغلب اعضای اتحادیه اروپا و آمریکا از این پروژه حمایت می‌کنند. ساخت این پروژه از سال ۲۰۱۱ شروع شد و مقرر گردید جریان گاز از سال ۲۰۱۴ آغاز شود. با وجود پتانسیل‌های بسیار برای این پروژه، روسیه بصورت تاریخی خواستار حفظ انحصار واردات گاز طبیعی اوراسیا به اروپا از طریق شبکه خط لوله ای متعلق به خود است.

۱۰۷۶ کیلومتر آن در خاک ترکیه، ۴۴۳ کیلومتر آن در خاک جمهوری آذربایجان و ۲۸۶ کیلومتر بقیه در خاک گرجستان قرار دارد. قرار بود در ابتدا افتتاح خط لوله باکو - تفلیس - جیهان، سالیانه ۵۰ میلیون تن و در مراحل بعد ۶۰ و سپس ۸۰ میلیون تن نفت از این خط لوله انتقال یابد.



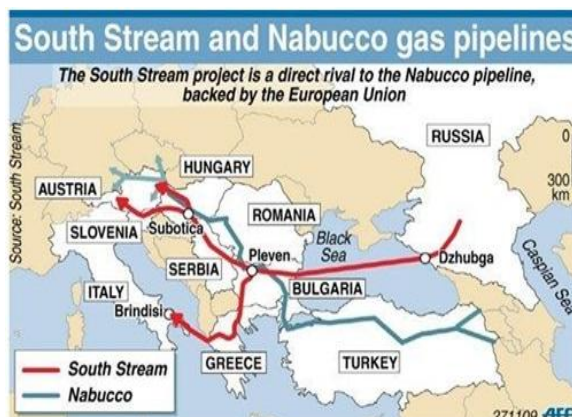
شکل شماره ۳: خط لوله باکو-تفلیس-جیهان در یک نگاه

کارشناسان به دلیل ذخایر پایین نفت و گاز آذربایجان، مسائل زیست محیطی و امنیتی اجرای پروژه را غیر اقتصادی می‌دانستند. به همین منظور یکی از راه‌های اقتصادی کردن پروژه مذکور، دعوت از قزاقستان جهت استفاده از خط لوله مذکور به جای کنسرسیوم خط لوله خزر و سایر خط‌لوله قدیمی روسیه برای انتقال ذخایر بالای نفتی ازش است. خط لوله کنسرسیوم خزر در سال ۲۰۰۱ از میدان «تنگیز» قزاقستان به پایانه نفتی در نزدیکی بندر «نوروسیسک» روسیه در دریای سیاه امتداد دارد. طول این خط لوله یک هزار و ۵۸۰ کیلومتر است. روسیه و قزاقستان به ترتیب ۳۱ و ۱۹ درصد در این خط لوله سهم دارند. این کنسرسیوم در سال ۲۰۱۱ به طور متوسط ۶۸۴ هزار بشکه در روز (بالغ بر ۳۱ میلیون تن در سال)

دریای سیاه به سوی ترکیه کشیده شود. خط لوله جدید گاز به طول کل ۱۱۰۰ کیلومتر است، بر اساس آخرین اطلاعات منتشر شده، کارهای ساخت خط لوله « جریان ترکیه » بر طبق برنامه ادامه دارد. قرار است در سال ۲۰۲۰ میلادی ظرفیت خط لوله گاز به ۶۴ میلیارد مترمکعب گاز در سال برسد.

نتیجه گیری

با یک نگاه اجمالی به جدول شماره ۱ که مشخصات خطوط لوله موازی و در تقابل با یکدیگر به همراه مخالفان و متحدانشان را نشان می دهد، به آسانی می توان دریافت منطقه خزر و خلیج فارس به واسطه برخورداری از ذخایر انرژی، برای قدرت های منطقه ای و فرامنطقه ای موقعیت مهمی محسوب می شود. از دیر باز آمریکا و متحدانش نظیر اتحادیه اروپا از یک سو و روسیه و متحدانش نظیر ایران، سوریه از سوی دیگر تلاش فزاینده ای را برای توسعه و تثبیت نفوذ خود بر منطقه دارند. در این بین دو کشور آمریکا و روسیه در تقابل با یکدیگر به مهمترین بازیگران منطقه تبدیل شدند. در تنازعات فوق هر کشوری که بتواند کشف، تولید و انتقال نفت و گاز را بیشتر بر عهده بگیرد، بهتر می تواند از فرصت های منطقه ای بهره برد و سلطه خود را بر منطقه تداوم بخشد. بدین ترتیب صحت ادعای " حمل و نقل در عرصه مناسبات سیاسی بین کشور ها یک ابزار قوی محسوب می شود " را نمی توان انکار کرد.



شکل شماره ۴: خط لوله ناباکو در تقابل با خط لوله جریان جنوبی در یک نگاه

تلاش روسیه برای حفظ انحصار خود در عرضه و حمل و نقل گاز اوراسیا را می توان در پیشنهاد روسیه برای خط لوله گاز جریان جنوبی (South Stream) دید، یک خط لوله که به صورت بالقوه می تواند با ناباکو به رقابت بپردازد. پروژه جریان جنوبی، پیشنهادی است که ۶۰ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی در هر سال از طریق این خط لوله گاز که در دریای سیاه در حال اجراست، منتقل می کند. این خطوط لوله اوکراین را دور می زند و صادرات گاز روسیه و آسیای مرکزی را ممکن می سازد. لیکن این پروژه پس از صرف هزینه های زیاد به دلیل مخالفت بلغارستان در صدور مجوز عبور این خط لوله از کشورش متوقف ماند و حالا روسیه برای در انحصار داشتن صدور گاز به اروپا و یا حداقل رقابت با پروژه خط لوله ناباکو تصمیم به اجرای طرح خط لوله موسوم به " جریان ترکیه " گرفته است. خط لوله جدید باید از روسیه از طریق بستر



منطقه	خلیج فارس		دریای خزر		دریای خزر		دریای خزر	
	خطی - ترکیبی	اسلامی	نابکو	جبران جنوبی	نابی	آبی بی آبی (صلح)	ناکو-تفلیس-جیبهان	کسیر سیوم لوله خزر
سال شروع ساخت	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۰۷	۲۰۱۵	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۱۹۹۷
سال اتمام احتمالی	-	۲۰۱۴	۲۰۱۴	۲۰۱۷	۲۰۱۹	۲۰۱۴	۲۰۰۵	۲۰۰۱
سال شروع عملیاتی	-	-	۲۰۱۴	-	-	-	۲۰۰۶	۲۰۰۱
طول (کیلومتر)	۱۵۰۰	۵۶۰۰	۳۳۰۰	۲۳۸۰	۱۸۱۴	۲۷۰۰	۱۷۶۲	۱۵۸۰
طرفیت	-	۴۰	۳۱	۶۰	۳۳	۵۵	۵۰	۳۱
	میلیارد متر مکعب		میلیارد متر مکعب		میلیارد متر مکعب		میلیون تن (نفت)	
برآورد اولیه (میلیارد دلار)	۱۰	۶	۱۰,۷	۱۸	۷,۶	۷	۴,۲	۲
کشورهای موافق	آمریکا و متحدها	روسیه و متحدها	آمریکا و متحدها	روسیه و متحدها	آمریکا و متحدها	روسیه و متحدها	آمریکا و متحدها	روسیه و متحدها
کشورهای مخالف	روسیه و متحدها	آمریکا و متحدها	روسیه و متحدها	آمریکا و متحدها	روسیه و متحدها	آمریکا و متحدها	روسیه و متحدها	آمریکا و متحدها
وضعیت فعلی	متوقف	در حال ساخت	ساخته شده	متوقف	در حال ساخت	در حال ساخت	ساخته شده	ساخته شده

جدول شماره ۱: مشخصات خطوط لوله موازی و متقابل دریای خزر و خلیج فارس در یک نگاه

منابع

- <http://www.donya-e-eqtasad.com/news/788782>
- <http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=1393082500066>
- <http://vista.ir/article/357725>
- <http://ir.sputniknews.com/world/20150523/280217.html>
- <http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/statistical-review-2015/bp-statistical-review-of-world-energy-2015-full-report.pdf>
- http://www.petronet.ir/oilcountries/-/asset_publisher/jOF6inRV3JB4/content/id/2383851
- http://pers.iran.ru/news/analytics/80271/d_n_H_d_f_H_L_X_d_d_L_d_n_d_P_d_P_h_p
- http://www.petronet.ir/home/-/asset_publisher/nPP3Yn7juPE3/content/id/2407792/pop_up?_101_INSTANCE_nPP3Yn7juPE3_viewMode=print
- http://www.eghtesadnews.com/Live/Stories/DEN-107660/%D9%85%D8%B3%DB%8C%D8%B1_%D8%AE%D8%B7_%D9%84%D9%88%D9%84%D9%87_%DA%AF%D8%A7%D8%B2_%D8%B1%D9%88%D8%B3%DB%8C%



- [D9%87_%D8%A8%D9%87_%D8%A7%D8%B1%D9%88%D9%BE%D8%A7_%D8%AA%D8%BA%DB%8C%DB%8C%D8%B1_%DA%A9%D8%B1%D8%AF](http://sahebnews.ir/91574/%D8%A8%D9%87_%D8%A7%D8%B1%D9%88%D9%BE%D8%A7_%D8%AA%D8%BA%DB%8C%DB%8C%D8%B1_%DA%A9%D8%B1%D8%AF)
- <http://sahebnews.ir/91574/%D8%AA%D8%B1%DA%A9%DB%8C%D9%87-%DA%AF%D8%B0%D8%B1%DA%AF%D8%A7%D9%87%DB%8C-%D9%85%D9%87%D9%85-%D8%AF%D8%B1-%DA%98%D8%A6%D9%88%D9%BE%D9%84%DB%8C%D8%AA%DB%8C%DA%A9-%D9%86%D9%88%DB%8C%D9%86-%D8%A7%D9%86-2.htm>

Archive of SID



Masir

Vol 3, No 15(2016)

ISSN 2423-348X



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