



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



نشریه مرکز بررسی باومطالعات راهبردی

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

شماره ۱۶ - سال سوم - اردیبهشت ۱۳۹۵ ISSN 2423-348X

سازمان بنادر و دریانوردی



خبر تحلیلی این شماره: «امکان تغییر الگو در صنعت کشتیرانی»



آپارات



SID



ماهنامه مسیر در فضای مجازی

اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

Historical Documents of Iranian Ports and Maritime



مهر با نقش کشتی

Seal with the Ship Image

The date of coinage: Attributed to Achaemenid Empire
Preserving in the Bahrain Museum

تاریخ ضرب سکه: منسوب به دوره هخامنشیان
محل نگهداری: موزه بحرین



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: مهدی جانباز و 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	«بخش خبری».....
۲	خبر تحلیلی: «امکان تغییر الگو در صنعت کشتیرانی کانتینری».....
۵	پهپادها راهی برای تامین امنیت در بنادر غنا.....
۵	افزایش درآمد حمل‌الان‌جی در سال ۲۰۱۸.....
۶	اهمیت اتصالات پس‌کرانه‌ای و زنجیره تامین برای بنادر.....
۸	توسعه پایانه ریلی در ترمینال کانتینری التوردر.....
۸	تایید خبر انتقال مالکیت NOL به "CMA CGM" توسط اتحادیه اروپا.....
۹	حمایت مالی از پروژه بندر سبز.....
۱۰	حضور تاکسی‌های آبی پاک‌تر و سبزتر در ونیز.....
۱۱	نصب مزرعه خورشیدی در بندر سیلوث.....
۱۱	ورود اولین شناورهای متانولی به ناوگان جهانی.....
۱۲	تاسیس مراکز همکاری‌های فن‌آوری دریایی.....
۱۳	افزایش خطر نمودارهای دریایی تقلبی.....
۱۴	سرویس جدید شرکت کشتیرانی عمان.....
۱۵	تجارت کانتینری هوشمند در مرسک.....
۱۵	تغییرات ساختاری در صنایع کره جنوبی.....
۱۶	کره جنوبی آماده سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی ایران.....
۱۷	ادغام کشتی‌سازی‌های بزرگ کره جنوبی.....
۱۷	ظرفیت مازاد بر نیاز و عدم تقاضا برای کالای فله خشک.....
۱۸	امضای قرارداد میان دی‌پی‌ورلد و قبرس.....
۱۸	کاربرد اینترنت صنعتی در تجهیزات بالابری.....
۱۹	تکمیل مگاپورت دوحه تا سال ۲۰۲۰.....
۲۰	خرید ۳ کشتی بزرگ توسط ایران.....
۲۰	بنادر زنجیره‌ای، یک پدیده بندری جدید.....
۲۲	«بخش تحلیلی».....

«بخش خبری»

خبر تحلیلی: «امکان تغییر الگو در صنعت کشتیرانی کانتینری»

از طرفی پنج عامل احتمالی برای این تغییر الگو وجود دارد که به شرح ذیل است:

۱. در حال حاضر تجارت کانتینری در داخل آسیا در حدود ۴ یا ۵ برابر حجم تجارت در آسیا-اروپا یا اقیانوس آرام است. کشتی‌های فوق بزرگ فقط در مسیرهای طولانی تردد می‌کنند، چراکه باید مدت زمان سفر آن قدر زیاد باشد که مدل تجاری "صرفه‌جویی‌های مقیاس" موثر واقع شود. حمل و نقل درون قاره‌ای و ساحلی جندان با ماهیت شناورهای بسیار بزرگ سازگار نیست. در این جا فعالان کوچک‌تر که از شناورهای کوچک‌تر برخوردارند بیشتر سود می‌برند.

۲. احتمالاً خطوط کشتیرانی به این حقیقت پی برده و به دنبال مدل‌های جدید خواهند بود. خط کشتیرانی مرسک، تابستان گذشته در یک پیام مطبوعاتی که چندان هم مورد توجه قرار نگرفت به احتمال این تغییر الگو اشاره نموده بود. این خط کشتیرانی یک مجموعه کشتی با ظرفیت ۱۴ هزار TEU سفارش داده است که امکان استفاده از آن‌ها در همه جا وجود دارد و به یک مسیر خاص محدود نمی‌شود. این اقدام خط مرسک دقیقاً برخلاف روش‌های کلاسیک سفارش کشتی‌های فوق بزرگ برای مسیرهای تجاری آسیا-اروپا و ارسال کشتی‌های مازاد به سایر خطوط تجاری بوده است.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، الگوی غالب در کشتیرانی کانتینری «صرفه‌جویی مقیاس»^۲ است، اما امکان دارد این الگو تغییر کند و با فاصله گرفتن از متصدیان حمل و نقل بزرگ، کشتی‌های پهن پیکر^۳ و بنادر بسیار بزرگ، به سوی موارد ذیل تغییر جهت دهد:

- متصدیان حمل و نقل کوچک‌تر با تعداد شناورهای کمتر، دیون اندک‌تر و انعطاف‌پذیری بیشتر؛ متصدیان حمل و نقلی که به معنای واقعی با هم رقابت می‌کنند؛
- کشتی‌های کوچک‌تر که به ارابه خدمات سفارشی‌تر به مشتریان خود می‌پردازند؛
- افزایش تعداد توقف‌های بندری در بنادر کوچک محلی به جای پهلوگیری در هاب‌ها و مراکز حمل و نقل بزرگ

¹ Port Finance International

² Economies of Scale

³ Megaship

متمرکز نمودن متصدیان حمل و نقل بزرگ و اختصاص پول مالیات دهندگان به ساخت بنادر، کریدورهای باربری و حجمی عظیم از کشتی‌های فوق بزرگ در صنعتی که استانداردهای خود را بدون هیچ بحث و مذاکره قبلی بر کل زنجیره تامین تحمیل می‌نماید از ایجاد فرصت‌های شغلی ممانعت نموده و بر خلاف مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها می‌باشد و از نظر سیاستمداران نیز چندان جالب نیست.

باتوجه به نقطه نظرات فوق شاید در آینده‌ای نه چندان دور باید منتظر یک طوفان بزرگ در صنعت کشتیرانی باشیم.

۳. استفاده گسترده‌تر از فناوری اطلاعات موجب تغییرات گسترده در زنجیره تامین خواهد شد. فناوری اطلاعات موجب کاهش نیاز به واسطه‌ها، کوتاه‌تر شدن زنجیره‌های تامین و معاملات و تبادلات مستقیم‌تر خواهد شد. بنابراین، در چنین مدل تجاری شناورهای بسیار بزرگ بیشتر مانع هستند تا مزیت.

۴. ارتباط میان خریداران و فروشندگان مستقیم‌تر خواهد شد و فرستندگان بزرگ کالا می‌توانند امور حمل و نقلی خود را به‌طور مستقل سامان‌دهی نمایند و این به معنای کاهش حجم محموله‌ها و اندازه کشتی‌ها و افزایش تعداد توقف‌های بندری مستقیم است.

۵. توجه قانون‌گذاران به صنعت کشتیرانی جلب خواهد شد. در واقع،





پرسش: «تحلیل‌های خود درخصوص امکان تغییر مسیر و اندازه شناورهای کانتینری و اثرات آن بر صنعت حمل و نقل دریایی ایران را با ذکر دلیل و مصداق ارایه نمایید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۵/۰۳/۲۰ دیدگاه‌های خود در مورد مساله فوق را حداقل در ۱۰۰۰ و حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه و با ذکر منبع به آدرس پست الکترونیکی masir@pmo.ir ارسال نمایید.

لازم به ذکر است مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی از انتشار تحلیل‌های ارایه شده که مشمول هر یک از موارد زیر باشند، معذور است:

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

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

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

پهپادها راهی برای تامین امنیت در بنادر غنا



لازم به ذکر است که خط کشتیرانی مرسک که یکی از شرکت‌های برتر در این زمینه است که استفاده از فناوری پهپاد برای حمل و نقل محموله‌های کوچک را آغاز نموده است.

خط مرسک موفق شده است توسط پهپاد مقدار اندکی بار را از خشکی به کشتی ببرد و بسته را با موفقیت از فاصله ۵ متری بر روی عرشه رها نماید.

سلطان احمد بن سلیمان، رئیس و مدیرعامل دی‌پی‌ورلد، اخیراً ادعا نموده است که ممکن است در آینده دیگر هیچ نیازی به بنادر نباشد. که حمل و نقل پهپادی می‌تواند نقطه کانونی «تجارت هوشمند» باشد و امکان «تحويل مستقیم تر کالا به مشتری» را فراهم نماید.

صنعت کشتی‌سازی نیز در حال بررسی امکان استفاده از پهپاد برای بهبود عملیات خود است، چراکه پهپادها می‌توانند به مراحل ساخت (نظیر ممیزی) کمک شایانی نمایند.

افزایش درآمد حمل‌الان‌جی در سال ۲۰۱۸

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میکز می فید](#)^۵، صاحبان کشتی‌های ویژه حمل‌الان‌جی ناچارند تا سال ۲۰۱۸ برای بهبود درآمد صبر کنند، چرا که پیش‌بینی می‌شود تا آن زمان، بیشتر کارخانه‌های ال‌ان‌جی ایالات متحده راه‌اندازی کردند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، سازمان بنادر و لنگرگاه‌های غنا^۲ در تلاش برای مقابله با حملات تروریستی اعلام نمود که قصد دارد از فناوری پهپاد استفاده نماید و به کمک این فناوری موقعیت برتر خود در منطقه را به‌عنوان یک بندر کلیدی حفظ نماید.

پل آساری^۳، مدیر شرکت بازاریابی و روابط عمومی سازمان بنادر و لنگرگاه‌های غنا، گفت: «پهپادها بر فراز بنادر پرواز خواهند کرد».

وی افزود: «با استفاده از سیستم‌های امنیتی پیشرفته همچون دوربین‌های مداربسته و نرم‌افزار مستر ترمینال جید^۴، ما می‌توانیم به کمک پهپادها نظارت هوایی انجام دهیم. در این صورت هیچ راهی وجود ندارد که کسی بتواند سیستم را مختل نماید و به‌صورت قاچاقی با کشتی سفر نماید».

¹ Port Technology

² Ghana Ports and Harbour Authority

³ Paul Asare

⁴ Jade Master Terminal

⁵ Makes Me Feed

اهمیت اتصالات پس کرانه‌ای و زنجیره تامین برای بنادر

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۴، از آن جایی که حجم حمل و نقل جهانی افزایش یافته است، هزینه‌های جانبی تراکم ترافیک آشکارتر شده است. در نتیجه، یکی از چالش‌های اصلی پیش روی صنعت حمل و نقل نیاز به ارائه خدمات کارآمدتر است. این خدمات باید از یکپارچگی کافی با حالات مختلف حمل و نقل برخوردار باشند و بتوانند از ظرفیت مازاد آن‌ها بهره‌برداری نمایند.

هم اکنون بنادر به غیر از ارائه خدمات تخلیه و بارگیری کالا، به نقطه تمرکز ترافیک نیز تبدیل شده‌اند، لذا محل استقرار تعداد بسیاری از خدمات و فعالیت‌های ارزش افزوده می‌باشند. این شرایط مقامات بندر را وادار نموده است تا در زنجیره تامین به ایفای نقش کلیدی خود پرداخته و با ارتقای سیستم‌های حمل و نقل چندوجهی جریان آزاد، سریع و کارآمد کالا را تضمین نمایند.

قدرت رقابتی یک بندر به چگونگی انتقال بار به مقصد خود در پس‌کرانه آن بستگی دارد. اهمیت اتصالات پس‌کرانه‌ای چنان است که این اتصالات در بسیاری از بنادر جهان به یکی از اصلی‌ترین عوامل رقابت و توسعه بندری تبدیل شده‌اند و در همین راستا بسیاری از ترمینال‌های جهان سعی نموده‌اند با توسعه اتصالات پس‌کرانه‌ای خود و ارائه خدمات لجستیک متنوع، برای خود ارزش افزوده ایجاد نموده و بر قدرت رقابتی خود بیافزایند.



در سه ماهه نخست سال ۲۰۱۶ دو کارخانه جدید مایع‌سازی گاز، عملیات خود را آغاز کردند. این دو کارخانه استرالیا پاسیفیک ال.ان.جی^۱ در استرالیا و سایین پاس ال.ان.جی^۲ در ایالات متحده آمریکا نام دارند. با این وجود، علی‌رغم آغاز به فعالیت بخش‌هایی جدید از تاسیسات مایع‌سازی گاز طبیعی (ترن‌های ال.ان.جی)^۳، هنوز نرخ کرایه حمل ال.ان.جی پایین است.

باتوجه به بعد مسافت کوتاه میان اقیانوسیه و بازارهای آسیا، افزایش حجم صادرات ال.ان.جی استرالیا برای صاحبان کشتی‌های ویژه حمل ال.ان.جی دارای مزیت خاصی نمی‌باشد.

از طرفی، آغاز صادرات ال.ان.جی از ترن ۱ پایانه ال.ان.جی سایین پاس در ایالات متحده آمریکا نیز موجب افزایش تقاضا برای حمل ال.ان.جی نخواهد شد، چراکه برای آسیا واردات ال.ان.جی از ایالات متحده آمریکا چندان اقتصادی و مقرون به صرفه نیست.

رشد روزافزون ناوگان کشتی‌ها در چند سال گذشته، موجب عرضه مازاد بر نیاز شناورها شده است و این نیز به نوبه خود باعث شده که نرخ کرایه حمل تا سال ۲۰۱۷ پایین باقی بماند.

¹ Australia Pacific LNG (APLANG)

² Sabine Pass LNG

³ LNG Train

⁴ Port Finance International

توسعه پایانه ریلی در ترمینال کانتینری التنوردر

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری اچ.اچ.ال.ای](#)، گروه هامبورگر هاقن و لجستیک^۱ به منظور پاسخگویی به افزایش تعداد خطوط ریلی ویژه حمل و نقل کانتینری، در حال توسعه پایانه ریلی خود در ترمینال کانتینری التنوردر^۲ است.

پایانه ریلی ترمینال کانتینری التنوردر در آینده از ۹ خط برخوردار خواهد بود، لازم به ذکر است که این ترمینال در حال حاضر از ۷ خط برخوردار می‌باشد و با توسعه پایانه ریلی، ظرفیت این ترمینال کانتینری از ۱۴۰ هزار به ۹۳۰ هزار TEU افزایش خواهد یافت. شایان ذکر است که مساحت کلی پایانه ریلی ترمینال کانتینری التنوردر در این پروژه تغییری نخواهد کرد، چرا که این ۲ خط اضافی در محوطه فعلی احداث خواهند شد.

در واقع با پروژه توسعه پایانه ریلی، بهره‌وری فضا افزایش می‌یابد. در این پروژه، فاصله بین خطوط کمتر می‌شود و کارکنان ترمینال دیگر ناچار نیستند که مانند گذشته به تردد و رانندگی در بین قطارها و کنترل اطلاعات کانتینرها بپردازند. برای تحقق این هدف، یک «دروازه ویژه تردد قطار» ساخته خواهد شد و در این دروازه اطلاعات کانتینرهای که توسط قطار وارد ترمینال می‌شوند به‌طور اتوماتیک ثبت می‌گردد.

ثبت اتوماتیک اطلاعات خیلی از ثبت دستی سریع‌تر است و این روند موجب تسریع عملیات

جابه‌جایی کانتینرها خواهد شد. در صورت عدم استفاده از وسایل نقلیه دیزلی برای حمل و نقل کانتینرها، انتشار گاز خطرناک CO2 در ترمینال کانتینری التنوردر که هم‌اکنون نیز تا حدود زیادی از تجهیزات الکتریکی برخوردار است، باز هم کاهش خواهد یافت. عملیات توسعه این پایانه ریلی در اوایل ماه آوریل ۲۰۱۶ آغاز شده و پیش‌بینی می‌شود که در حدود ۶ ماه به طول انجامد.

نابید خبر انتقال مالکیت NOL به "CMA CGM" توسط اتحادیه اروپا



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۳، در شرایطی که خط کشتیرانی نپتون اورینت لاینز (NOL)^۴ اتحاد کشتیرانی G6 را ترک نموده است، کمیسیون اروپا اعلام نموده امکان واگذاری این خط به شرکت CMA CGM وجود دارد.

مارگارت وستاگر^۵، عضو هیات رقابت اتحادیه اروپا، خاطرنشان ساخت: «از آنجا که کشتیرانی

³ Port Technology

⁴ Neptune Orient Lines

⁵ Margrethe Vestager

¹ Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)

² Container Terminal Altenwerder (CTA)



پروژه گرین اینفراپورت در راستای پروژه تسهیلات مالی اتحادیه اروپا برای منطقه دریای بالتیک^۸ به تصویب رسیده است. پروژه تسهیلات مالی مذکور به بنادر متقاضی کمک می‌نماید که برای دریافت حمایت مالی از اتحادیه اروپا اقدام نمایند.

فعالیت‌های زیست‌محیطی آگاهانه در بنادر، محوریت این پروژه را دارند. از جمله این فعالیت‌ها می‌توان به برنامه‌ریزی و توسعه تاسیسات پذیرش ضایعات از کشتی‌های مسافربری و پذیرش زباله از اسکرابرها^۹، مدیریت انرژی در بنادر و ترمینال‌ها و ساخت زیرساخت‌های تامین سوخت ال.ان.جی اشاره کرد.

مدیریت انرژی که عامل کلیدی در مبارزه علیه تغییرات جوی است، یکی دیگر از بخش‌های حیاتی پروژه گرین اینفراپورت می‌باشد و مسایلی همچون تامین انرژی ساحلی، بهره‌وری انرژی در محوطه‌های بندری و سوخت‌های جایگزین برای وسایل نقلیه بندری را پوشش می‌دهد.

احتمالا سازمان بنادر دریای بالتیک در این پروژه نقش شریک اصلی را ایفا خواهد نمود. بنیاد

کانتینری در تجارت جهانی نقش بسیار مهمی دارد، بنابراین رقابت در این بخش برای شرکت‌های تجاری و مصرف‌کنندگان اتحادیه اروپا بسیار مهم و ضروری است».

پیش‌تر هیات مدیره NOL خبر واگذاری خط کشتیرانی آمریکن پرزیدنت لاینز (APL)^۱ که زیرمجموعه NOL است به شرکت کشتیرانی CMA CGM را تایید نموده بود.

در حال حاضر، خطوط کشتیرانی در تلاش برای کسب موقعیت برتر در بازار نسبت به ایجاد تغییرات سازمانی و ساختارای اقدام نموده‌اند. احتمالاً خطوط کشتیرانی همچون هانجین شیپینگ^۲، هیوندای مرچنت مارین^۳ و هاپاگ لوید^۴ نیز به منظور حفظ قدرت رقابتی خود ادغام خواهند شد.

حمایت مالی از پروژه بندر سبز

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری گرین پورت^۵، اتحادیه اروپا اعلام نمود از توسعه و اجرای یک پروژه بندر سبز حمایت مالی خواهد نمود. هدف از اجرای این برنامه که «گرین اینفراپورت»^۶ نام دارد، افزایش پایداری بنادر دریای بالتیک است. این پروژه توسط سازمان بنادر بالتیک^۷ اجرا خواهد شد.

¹ American President Lines

² Hanjin Shipping

³ Hyundai Merchant Marine

⁴ Hapag Lloyd

⁵ Green Port

⁶ Green Infraport

⁷ Baltic Port Organization (BPO)

⁸ EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR)

⁹ Scrubber

صوتی شدید در این شهر و تهدید سلامت آب، محصولات کشاورزی، شهروندان و گردشگران است. ریپ سیستمز به منظور تولید یک نمونه اولیه منحصر به فرد، سیستم ترکیبی خود را بر روی یک تاکسی آبی ۹ متری پیاده نموده است.

این سیستم که با حمایت دانشگاه ساوتهمپتون^۴ و شرکت اسکورپیون^۵ طراحی شده به یک موتور دیزل هیوندایی و یک موتور برق، باتری لیتیوم و واحد کنترل مجهز است. این موتور به گونه‌ای طراحی شده که در سرعت‌های پایین موتور دیزل کاملاً از کار می‌افتد و شناور با نیروی محرکه کاملاً الکتریکی کار می‌کند. در سرعت‌های بالا باتری‌ها در حین حرکت شارژ می‌شوند.

ریپ به منظور پیروی از قوانین و مقررات جدید مربوط به آلودگی ناشی از ترافیک آبی، امسال تابستان این تاکسی آبی جدید را به آب خواهد انداخت.

به غیر از این نوآوری، بندر ونیز در ماه‌های گذشته اقدامات مشابه دیگری نیز انجام داده که از آن جمله می‌توان به ساخت پلت‌فرم سوخت‌رسانی، راه‌اندازی کوتاه‌ترین مسیر تردد آبی بین چین و اروپا و تدوین طرح جامع «بندر فردا» اشاره نمود که شامل مجموعه تغییراتی است که به توسعه یک بندر پایدار با حداقل اثرات بر روی مردم منطقه و محیط زیست آن منجر خواهد شد.

موتوس و اس.اس.پی.ای سوئد^۱ نیز از شرکای این پروژه خواهند بود. این پروژه از ماه آوریل آغاز شد و باید تا پایان مارس ۲۰۱۷ تکمیل شود.

حضور تاکسی‌های آبی پاک‌تر و سبزتر در ونیز



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پروفشنال مارینرز](#)^۲، شرکت ریپ سیستمز^۳ که در حوزه نیروی محرکه انرژی‌های تجدیدپذیر تخصص دارد، در حال ساخت یک سیستم ترکیبی است که در تاکسی‌های آبی ونیز نصب خواهد شد و ناوگان فعلی را به یک سیستم حمل و نقلی پاک‌تر و سبزتر تبدیل خواهد نمود.

ونیز که یکی از شهرهای ثبت یونسکو است تقریباً ۲۰ هزار قایق تفریحی و ۵۵۰ تاکسی آبی دارد که هر سال به بیش از ۳۲ میلیون بازدیدکننده خدمات‌رسانی می‌نمایند.

همه این ناوگان در حال حاضر از سوخت دیزل استفاده می‌کنند و این به معنای آلودگی هوایی و

⁴ Southampton University
⁵ Scorpion

¹ Motus Foundation and SSPA Sweden AB
² Professional Mariners
³ Reap Systems

نصب مزرعه خورشیدی در بندر سیلوث

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۱، شرکت بنادر متحده بریتانیا^۲ به منظور تولید ۲۲۰ هزار کیلووات از برق مورد نیاز بندر سیلوث^۳، یک مزرعه خورشیدی در این بندر نصب و راه‌اندازی خواهد نمود.

پنل‌های خورشیدی به شبکه‌ای متصل خواهند شد که برق مورد نیاز بندر سیلوث را تامین می‌کند و به تامین انرژی پایدار و کاهش ردپای کربن^۴ در این بندر کمک خواهند کرد.



روی هم رفته ۹۶۰ پنل خورشیدی در ضلع شمالی بارانداز مارشال^۵ نصب خواهد شد. این پروژه توسط شرکت پیمانکاری اسکاتیش سولار پاور^۶ انجام خواهد شد و ظرف چند ماه آینده به انجام خواهد رسید.

نصب این مزرعه خورشیدی نمونه‌ای از سرمایه‌گذاری‌های مداوم شرکت بنادر متحده

بریتانیا در زمینه انرژی‌های تجدیدپذیر است. از جمله این پروژه‌ها می‌توان به یک مزرعه خورشیدی جدید در بندر بری^۷ و دومین توربین بادی در بندر نیوپورت^۸ اشاره نمود.

در سال ۲۰۱۵، در بیست و یک بندری که زیر مجموعه شرکت بنادر متحده بریتانیا هستند در مجموع بیش از ۶/۷ میلیون کیلووات برق تولید کردند.

ورود اولین شناورهای متانولی به ناوگان جهانی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۹، اولین شناورهای متانولی اقیانوس‌پیما در اواخر ماه آوریل تحویل داده شدند.

این سه شناور متانول‌سوز که تحت اجاره شرکت کشتیرانی واترفرونت شیپینگ^{۱۰} قرار دارند اولین گروه از مجموعه ۷ شناوری هستند که به موتور دوگانه سوز Man B&W ME-LGI مجهزند. لازم به ذکر است که این موتورها می‌توانند از سوخت‌هایی همچون متانول، نفت سنگین، نفت دیزل دریایی یا گازوئیل استفاده کنند.

دو فروند از این شناورهای متانولی به شرکت وستفال-لارسن^{۱۱}، دو فروند تحت مالکیت مشترک مارین‌وست^{۱۲} و واترفرونت شیپینگ و سه فروند

⁷ Barry

⁸ Newport

⁹ Green Port

¹⁰ Waterfront Shipping

¹¹ Westfal-Larsen Management

¹² Marinewest

¹ Green Port

² ABP: Associated British Ports

³ Silloth

⁴ Carbon Footprint

⁶ Scottish Solar Power

سازی برای کاهش تغییرات اقلیمی در صنعت حمل و نقل دریایی^۴ اقدام نموده‌اند.



این پروژه تاسیس ۵ مرکز همکاری‌های فن‌آوری دریایی^۵ را هدف قرار خواهد داد. هر یک از این ۵ مرکز در یکی از ۵ منطقه هدف (آفریقا، آسیا، کارائیب، آمریکای لاتین و اقیانوس آرام) تاسیس و یک شبکه جهانی تشکیل خواهند داد. بودجه مورد نیاز برای تاسیس این مراکز از محل بودجه ۱۰ میلیون یورویی اتحادیه اروپا برای این پروژه تخصیص خواهد یافت. هدف از اجرای این پروژه راه اندازی مراکز پیشرفته، ترویج فناوری‌های بهره‌وری انرژی در کشتی‌ها و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از کشتی‌ها است. به منظور موفقیت در این پروژه، سازمان بین‌المللی دریانوردی از سازمان‌های واقع در مناطق هدف که ظرفیت راه‌اندازی مرکز همکاری‌های فن‌آوری دریایی را دارند دعوت نمود که در مناقصه‌ای که به همین منظور برگزار خواهد شد شرکت کنند.

سازمان‌های منتخب در مناقصه میزبان مراکز همکاری‌های فن‌آوری دریایی خواهند بود و کمک بودجه ابتدایی پروژه را دریافت خواهند نمود. این

دیگر تحت مالکیت میتسوی او.اس.کا لاینز^۱ قرار دارند. این کشتی‌ها توسط یارد کشتی‌سازی هیوندایی میپو داک‌یارد و مینامینیپون^۲ ساخته شده‌اند.

سه شناور اول در ماه آوریل تحویل داده شدند و چهار شناور دیگر در اکتبر ۲۰۱۶ تحویل داده خواهند شد.

استفاده از سوخت جایگزین متانول نه تنها مزایای زیست محیطی دارد، بلکه صرفه اقتصادی نیز دارد. هزینه ساخت شناورهای متانول‌سوز یا تبدیل شناورهای فعلی به کشتی‌های متانول‌سوز بسیار کمتر از سایر سوخت‌های جایگزین و دوست‌دار محیط زیست است.

متانول یک سوخت دریایی پاک است که از قابلیت تجزیه زیستی برخوردار بوده و میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای (از جمله ذرات معلق، اکسیدهای گوگرد و اکسیدهای نیتروژن) را کاهش می‌دهد. جایگزین نمودن سوخت متانول در شناورهای ۵۰ هزار dwt، این کشتی‌ها را قادر می‌سازد که در برابر نوسانات قیمت سوخت مقاوم باشند.

تاسیس مراکز همکاری‌های فن‌آوری دریایی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری آیمو](#)^۳، سازمان بین‌المللی دریانوردی و اتحادیه اروپا در برنامه‌ای مشترک نسبت به راه‌اندازی پروژه‌ای تحت عنوان «ظرفیت

⁴ Capacity Building for Climate Change Mitigation in Maritime Shipping Industry

⁵ Maritime Technology Cooperation Centres (MTCCs)

¹ Mitsui OSK Lines

² Hyundai Mipo Dockyard and Minaminipon

³ IMO (International Maritime Organization)

نمودارهای دریایی و نشریات قلبی و خطر آنها برای ایمنی شناورها، خدمه و بار هشدار داده و یک دستورالعمل ساده برای کمک به شناسایی نسخه‌های قلبی صادر نموده است.

دفتر هیدروگرافی بریتانیا اخیراً متوجه افزایش تعداد نسخه‌های قلبی نشریات و نمودارهای دریایی شده است.

این اسناد قلبی با الزامات حمل و نقل کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا (سولاس) مطابقت ندارند، چراکه به‌طور رسمی یا با مجوز دولتی، توسط دفتر هیدروگرافی مجاز یا سایر نهادهای دولتی مربوطه منتشر نشده‌اند.

حتی حمل این نشریات و نمودارهای دریایی نیز ممکن است برخلاف قوانین کشورهای صاحب پرچم یا مقررات کنترل و بازرسی کشتی‌ها باشد و موجب افزایش ریسک‌های امنیتی برای شناورها، خدمه و محموله‌ها شود.

علاوه بر این، حمل این اسناد قلبی در همه کشورهایی که کنوانسیون کپی‌رایت برن^۳ را امضا نموده‌اند، غیرقانونی است.

دفتر هیدروگرافی بریتانیا به منظور کمک به کاربران و بازرسی‌ها برای تشخیص نشریات و نمودارهای دریایی رسمی از قلبی یک دستورالعمل ساده منتشر کرده است.

در نسخه‌های اصلی یک حرف «A» انگلیسی در میان صفحه جلد رو و یک «برچسب اثر انگشت

سازمان‌ها برای ارزیابی گزارش پیشرفت کار پروژه در یک دوره سه ساله با سازمان بین‌المللی دریانوردی وارد قرارداد می‌شوند.

همان‌طور که می‌دانیم میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از صنعت کشتیرانی در حال افزایش است. کشورهای در حال توسعه که در صنعت کشتیرانی بین‌المللی نقش بسزایی دارند، اغلب فاقد ابزار کافی برای افزایش بهره‌وری انرژی در بخش‌های کشتیرانی خود هستند. این پروژه ۴ ساله به کشورهای در حال توسعه (به‌خصوص کشورهای کم‌رشد و جزایر کوچک در حال توسعه) در مناطق هدف کمک می‌کند که با برخورداری از حمایت فنی و ظرفیت‌سازی بر میزان بهره‌وری انرژی افزوده و اقدامات ضروری در این راستا را انجام دهند.

افزایش خطر نمودارهای دریایی قلبی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری هاربر مستر](#)^۱، دفتر هیدروگرافی بریتانیا^۲ مجدداً درخصوص استفاده از

¹ Harbour Master

² United Kingdom Hydrographic Office (UKHO)

³ Berne Convention on Copyright

لاینز^۴ که یکی از زیرمجموعه‌های شرکت کشتیرانی عمان است، اداره می‌شود.

هدف اصلی شرکت کشتیرانی عمان این است که از طریق یک سرویس منظم که بنادر سلاله، دقم و صحر عمان را به امارات متحده عربی وصل می‌کند، کشور عمان را به بقیه نقاط جهان متصل نماید.

این شرکت دولتی نقطه کانونی همه مشتریان خواهد بود و سرویس اکسپرس عمان از شناور چندمنظوره خود برای حمل کانتینر، محمولات تفکیک شده و بار پروژه استفاده خواهد کرد. این شناور ۳۵۰ TEU یا ۸ هزار تن کالای عمومی ظرفیت دارد.

ارتباطات جاده‌ای بهبود یافته نیز امکان جابه‌جایی سریع‌تر و آسان‌تر محموله‌ها از طریق بندر دقم به میدان‌های نفتی مرکزی عمان را میسر می‌سازند. سرویس اکسپرس عمان موجب افزایش حجم جابه‌جایی بار در بنادر سلاله و صحر نیز خواهد شد.



شست» با آرم نیروی دریایی، شماره نمودار، منطقه جغرافیایی، بارکد و تاریخ در پشت جلد وجود دارد.

همچنین، نشریات و نمودارهای تقلبی را می‌توان از طریق مقایسه آن‌ها با نسخه اصلی نیز تشخیص داد، چراکه ممکن است نسخه‌های تقلبی احتمالاً از لحاظ رنگ، شکل ظاهری، کیفیت و رنگ جوهر، وزن و سایر موارد با نسخه اصلی تفاوت داشته باشند.

از همه کسانی که به اصالت نشریات و نمودارهای دریایی خود مشکوک هستند درخواست می‌شود مراتب را از طریق ارسال کپی سند به ایمیل customerservices@ukho.gov.uk اطلاع دهند. ضمناً امکان دانلود نسخه اصلی اسناد مذکور از [این جا](#) وجود دارد.

سرویس جدید شرکت کشتیرانی عمان

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری ورلد مریتایم نیوز](#)^۱، شرکت کشتیرانی عمان^۲ در نیمه آوریل ۲۰۱۶ یک سرویس حمل و نقل جدید تحت عنوان «سرویس اکسپرس عمان»^۳ راه‌اندازی نمود که همه بنادر عمان را به امارات متحده عربی متصل می‌نماید.

سرویس اکسپرس عمان اولین اپراتور حمل و نقل فیدر خواهد بود که همه بنادر این کشور را به هم متصل می‌نماید و توسط خط کشتیرانی عمان کانتینر

¹ World Maritime News

² Oman Shipping Company (OSC)

³ Oman Express Service

⁴ Oman Container Lines (OCL)

تجارت کانتینری هوشمند در مرسک

وی افزود: «سیستم مدیریت از راه دور کانتینر امکان نظارت بیشتر بر محموله و کاهش خسارات وارد بر بار را فراهم می‌سازد».

کلرک در ادامه گفت: «تکنولوژی مدیریت از راه دور کانتینر امکان نظارت کامل بر بارهای یخچالی و کانتینرهای یخچال‌دار در کل زنجیره سرد را فراهم می‌سازد، از کانتینرها در برابر خطاهای انسانی محافظت می‌کند و با کاهش تعداد ممیزی‌های فیزیکی مورد نیاز در ترمینال امکان عملیات ایمن‌تر را فراهم می‌سازد».

تغییرات ساختاری در صنایع کره جنوبی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۵، یو ایل هو^۶ وزیر دارایی کره جنوبی برای حل مشکل کاهش جریان نقدی شرکت‌ها که نتیجه بازار ضعیف است، خواستار تغییرات ساختاری صنعتی شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مای اینفورمز](#)^۱، در مقاله‌ای که توسط وینسنت کلرک^۲ مدیر ارشد تجاری خط مرسک در سایت لینکدین^۳ منتشر شد، اهمیت زنجیره تامین سرد قابل اعتماد مورد بحث قرار گرفته است، چراکه هر سال در حدود ۳۰٪ از مواد غذایی جهان فاسد می‌شود.

در این مقاله جایگاه مرسک به عنوان پیشرو در صنعت حمل و نقل یخچالی نیز تاکید شده است.

وینسنت کلرک خاطرنشان ساخت: «مرسک در سال‌های گذشته به بیش از ۲۷۰ هزار کانتینر یخچالی یا یخچال مجهز به سیستم مدیریت از راه دور کانتینر^۴ تجهیز شده است. این فناوری امکان ردیابی محل دقیق کانتینر، کنترل دما و رطوبت آن و کنترل عملکرد و خاموشی احتمالی در زمان واقعی را میسر می‌سازد».

¹ My Informs

² Vincent Clerc

³ LinkedIn

⁴ Remote Container Management

⁵ Port Technology

⁶ Yoo Il Ho

این کشور برای سرمایه‌گذاری در صنعت بندر و کشتیرانی ایران خبر داد.

کیم اظهار داشت که این سرمایه‌گذاری‌ها شامل ساخت کشتی، تعمیر و نگهداری از ناوگان دریایی و آماده نمودن بنادر برای عملیات خواهد بود. کره جنوبی نسبت به سرمایه‌گذاری در صنایع نفت و گاز ایران نیز ابراز تمایل نموده است.

از سوی دیگر، جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر تلاش دارد حجم صادرات نفت خود را نیز افزایش دهد.

لازم به ذکر است که شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز روند مذاکرات با صنایع سنگین هیوندایی جهت سفارش ۳ کشتی کانتینری را آغاز نموده است. ظرفیت هر یک از این کشتی‌ها بالغ بر ۱۴ هزار TEU خواهد بود.

ادغام کشتی‌سازی‌های بزرگ کره جنوبی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری فی‌ریلی](#)^۵، یون جیونگ هیون^۶ وزیر سابق دارایی کره جنوبی پیشنهاد نمود که برای غلبه بر رکود در صنعت کشتیرانی جهانی، ۳ یارد بزرگ کشتی‌سازی کره جنوبی با یکدیگر ادغام شوند.

یون جیونگ هیون گفت: «تغییرات ساختاری برای صنعتی که با ظرفیت مازاد بر نیاز مواجه است بسیار ضروری می‌باشد. همچنین، تعداد یاردهای

ایل هو خاطر نشان ساخت: «صنعت کشتی‌سازی و متصدیان حمل و نقل نیز باید ساختار خود را بازسازی نمایند.

شین جی یون^۱ تحلیل‌گر شرکت کی.تی.بی.سکیوریتیز^۲ در سؤال گفت: «سرمایه‌گذارها در خصوص برنامه‌های دولت برای بازسازی ساختاری صنعت نگران هستند. البته بیشتر نگرانی‌ها از عدم وجود جزییات در این رابطه ناشی می‌شود».

متصدیان حمل و نقل جهانی به دنبال راهی برای نجات خود در این صنعت آشفته هستند. در همین راستا، خط مرسک نسبت به افزایش نرخ کرایه حمل و کاهش ظرفیت در مسیرهای کلیدی اقدام نموده است.

کره جنوبی آماده سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی ایران



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پرس تی‌وی](#)^۳، سانگ گویی^۴ کیم رئیس موسسه دریانوردی کره جنوبی از آمادگی

⁵ Fairplay

⁶ Yun Jeung Hyun

¹ Shin Ji Yoon

² KTB Securities

³ Press TV

⁴ Sang Gui Kim



در هر صورت، اگرچه بازار فله خشک در صورت لزوم از کشتی‌های بزرگ به کشتی‌های کوچک (و بالعکس) روی می‌آورند، اما در حال حاضر این بازار با بیش از ۳۰٪ ظرفیت مازاد بر نیاز در بدترین برهه زمانی خود قرار دارد.

شاخص فله خشک بالتیک^۲ نیز در حال سقوط است و از هر زمان دیگری پایین‌تر می‌باشد. در حال حاضر شرکت‌های کشتیرانی فله‌بر نیز در بدترین شرایط خود قرار دارند و بسیاری از آنها در ۲ سال گذشته ورشکسته شدند و هیچ نشانه‌ای نیز از بهبود و احیای بازار وجود ندارد.

درآمد بسیاری از شناورها کمتر از هزینه‌های عملیاتی آنهاست، ولی برای مالکان کشتی دشوار است که شناورهای خود را برای مدت طولانی از سرویس خارج نمایند.

کشتی‌سازی بزرگ کره جنوبی (نظیر صنایع سنگین هیوندایی، صنایع سنگین سامسونگ و شرکت کشتی‌سازی و مهندسی دریایی دوو) باید کاهش یابد».

باتوجه به کاهش نرخ رشد جهانی و پایین بودن قیمت نفت، تعداد سفارش‌های ساخت کشتی نیز کاهش خواهد یافت.

از سوی دیگر، کشتی‌های بزرگ‌تر مشکلاتی را برای بخش بندری ایجاد نموده است و یکی از راه‌های مقابله با مشکل ظرفیت مازاد بر نیاز در این صنعت کاهش تعداد سفارش‌های ساخت کشتی است.

ولی این راه‌کار یاردهای بزرگ و مهم کشتی‌سازی را به چالش خواهد کشید. لذا، اتحاد کشتی‌سازی‌های بزرگ می‌تواند راه‌حلی مناسب برای مقابله با طوفان فعلی باشد.

ظرفیت مازاد بر نیاز و عدم تقاضا برای کالای فله خشک

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی^۱](#)، در شرایطی که تقاضا تقریباً به صفر رسیده، بازار فله خشک برای نجات خود در تلاش است.

تجارت کالاهای عمده همچون زغال سنگ و سنگ آهن تقریباً راکد است، به همین دلیل شناورهای بزرگی که اغلب کالاهای عمده را حمل می‌کنند بیش از همه ضرر خواهند نمود.

² Baltic Dry Index

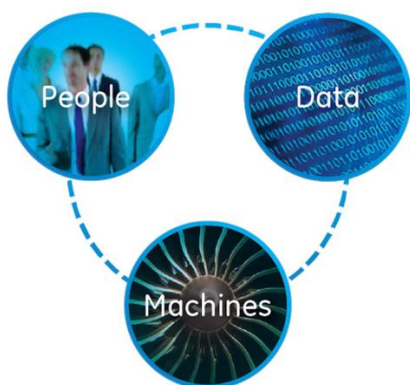
¹ Port Technology

امضای قرارداد میان دی‌پی‌ورلد و قبرس



خدماتی و لجستیکی است اعطا می‌شود. ۷۵٪ از سهم سرمایه‌ای این قراردادهای انحصاری و همچنین حق مدیریت آنها باید در اختیار دی‌پی‌ورلد قرار بگیرد. این قراردادها انحصاری از ۲۹ ژانویه ۲۰۱۷ لازم‌الاجرا خواهند شد.

کاربرد اینترنت صنعتی در تجهیزات بالابری



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت تکنولوژی، می‌توان با هوشمندسازی و متصل‌سازی تجهیزات بالابری، اینترنت صنعتی را برای فناوری بالابری به اجرا در آورد.

در این راستا، همه ابزارها، انسان‌ها و ماشین‌آلات فعال در یک فرآیند (برای مثال، جابه‌جایی کانتینر) باید پتانسیل بهبود را داشته باشند.

هنگامی که ماشین‌آلات در یک فرآیند صنعتی مشغول به کارند توانایی تحلیل شرایط خود و گزارش‌دهی در خصوص پارامترهای عملکردی، نحوه کار و تعامل با سایر تجهیزات و نحوه بهره‌برداری و

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری جی.اوی.سی^۱، دی‌پی‌ورلد^۲ و دولت قبرس برای تجاری‌سازی فعالیت‌های جاری در بندر لیماسول^۳ دو قرارداد انحصاری جداگانه امضا نمودند.

طی یک قرارداد انحصاری ۲۵ ساله حق انحصاری بهره‌برداری از این ترمینال چندمنظوره که در زمینه فله خشک و کالای عمومی فعالیت دارد به دی‌پی‌ورلد لیماسول^۴ واگذار شد.

به طور همزمان، براساس یک قرارداد انحصاری ۱۵ ساله حق ارایه کلیه خدمات بندری و دریایی (از جمله تامین یدک کش و پایلوت) در بندر لیماسول به شرکت P&O Maritime Cyprus که زیرمجموعه دی‌پی‌ورلد است، اعطا شد.

هر دوی این قراردادهای انحصاری به یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک میان دی‌پی‌ورلد و شرکت جی.ای.پی. واسیلوپولوس^۵ که یک شرکت

¹ JOC: Journal of Commerce

² DP World

³ Limassol

⁴ Limassol DP World

⁵ G. A. P. Vassilopoulos

تکمیل مگاپورت دوحه تا سال ۲۰۲۰



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گلوبال پورترز فوروم](#)^۱، طرح ساخت یک مگاپورت ۷/۵ میلیارد دلاری در قطر که در ابتدا قرار بود در سال ۲۰۳۰ به پایان برسد پس از انجام بررسی‌های لازم ۱۰ سال جلو افتاد و قرار شد این پروژه تا سال ۲۰۲۰ به پایان برسد.

این بندر جدید، بندری مدرن و جهانی خواهد بود. این بندر با فراهم نمودن برق و گاز، انبارها و مراکز توزیع سفارشی و قابل تنظیم، انبارهای چندمنظوره، خدمات لجستیک، مرکز اطلاعات مدرن و پیشرفته، یارد کانتینری پهناور و فروشگاه خدمات حمل و نقل پذیرای مشتریان خود خواهد بود.

این بندر با برخورداری از محوطه‌ای به مساحت ۲۶۰۰ هکتار از فضای کافی برای راه‌اندازی یک پایگاه نیروی دریایی و منطقه اقتصادی قطر ۳ برخوردار است. فاز اول این پروژه در سال ۲۰۱۶ به پایان خواهد رسید.

حفاظت و نگهداری از خود را داشته باشند، احتمال بهبود و ارتقا بسیار زیاد خواهد بود.

هرقدر سنجش و ارزیابی یک فرآیند از لحاظ تعاملات میان انسان‌ها و ماشین‌آلات دقیق‌تر انجام شود، فرآیند بهتر درک می‌شود و امکان بهبود و ارتقا نیز فراهم می‌گردد. این میثاق اینترنت صنعتی است که بر تجهیزات بالابری فعال در همه صنایع اعمال شده و موجبات بهبود و ترقی آن‌ها را فراهم می‌آورد. اولین مرحله اینترنت صنعتی شامل ایجاد ارتباطات راه دور با تجهیزات بالابری هوشمند سراسر دنیا است.

با افزایش تعداد تجهیزات متصل به هم، اطلاعات زمان واقعی عملیات به مراکز خدمات کنترل از راه دور ارسال می‌شود. سپس حجم عظیم و رو به رشد داده‌ها را می‌توان غربال‌گری و تجزیه و تحلیل نمود و الگوها، روندها و ناهنجاری‌های مصرف که ویژه صنعت بوده و برای مشتریان بسیار حائز اهمیت می‌باشند را تعیین نمود.

اینترنت صنعتی با فناوری‌های جدید و نحوه عملکرد آنها نیز سر و کار دارد. سنسورها در تجهیزات بالابری نصب می‌شوند تا کمیت و کیفیت گزارش‌دهی این تجهیزات و همچنین سطح آگاهی آنها درخصوص اشیاء و ابزارهای محیط اطراف را بهبود دهند.

¹ Global Ports Forum

خرید ۳ کشتی بزرگ توسط ایران

بنادر زنجیره‌ای، یک پدیده بندری جدید



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۴، پس از اجرای پروژه‌های پایلوت نوآورانه بسیار در راستای طرح بندر هوشمند، ایده بندر هوشمند بسط و توسعه بیش‌تری یافت و به شکل‌گیری ایده ایجاد یک شبکه بین‌المللی میان بنادر تحت عنوان «بنادر زنجیره‌ای» منجر شد.

این پلت‌فرم جهانی از یک سو باید اطلاعات مهم بنادر شریک در این شبکه آینده‌گرا را به هم متصل نماید و از سوی دیگر پایه و اساس لازم برای توسعه مشترک راه‌حل‌های جدید و آینده‌گرا را ایجاد کند.

علاوه بر بندر هامبورگ، بنادر بوسان، سنگاپور، شنزن، لس‌آنجلس، فلیکستو و آنتورپ نیز در شبکه آینده‌گرا شریک هستند.

هدف از پروژه «بنادر زنجیره‌ای» ایجاد یک زنجیره جهانی از بنادر هوشمند است. این پروژه قصد دارد مدیریت و ذینفعان بنادر را برای به اشتراک گذاری معیارها و توسعه استراتژی‌های مربوط به عملکرد بنادر در آینده گرد هم جمع نماید و از این طریق دستیابی به اهداف مشترک همچون کارایی و بهره‌وری جهانی را میسر سازد.

استفاده مشترک از سیستم‌های هوشمند و داده‌ها توسط بنادر امکان دستیابی به رشد پایدار را فراهم می‌سازد. علاوه بر دیجیتالی‌سازی و امور

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری شیبینگ نیوز دیلی](#)^۱، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای خرید ۳ کشتی با ظرفیت بیش از ۱۴ هزار TEU با شرکت صنایع سنگین هیوندایی^۲ وارد مذاکره شده است.

یکی از اعضای شرکت صنایع سنگین هیوندایی گفت: «در سال ۲۰۰۸ شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به یارد هیوندایی میبو داکیارد^۳ که خواهرخوانده ما است چند کشتی سفارش داد، اما اعمال تحریم‌ها موجب تعلیق این سفارش‌ها شد. اما اکنون این شرکت خواهان کشتی‌های بزرگ‌تر است که این سفارش توسط ما به اجرا در خواهد آمد».

معامله میان این دو شرکت در زمانی اتفاق می‌افتد که صنعت کشتی‌سازی به علت رکود بازار تقاضا در معرض خسارت شدید قرار دارد و این موضوع بر کشتیرانی کانتینری نیز تاثیر گذاشته است. تصمیم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران درخصوص سفارش این کشتی‌ها در راستای بیانیه قبلی این شرکت مبنی بر افزایش ظرفیت کشتی‌های کانتینربر خود به ۵۷۵ هزار TEU تا سال ۲۰۲۰ است.

¹ Shipping News Daily

² Hyundai Heavy Industries

³ Hyundai Mipo Dockyard

⁴ Port Technology



شبکه، پاسخگویی به رشد کشتی‌های کانتینری نیز یکی از موضوعات و چالش‌های مهم همه بنادر است.

بحث و بررسی مشترک درخصوص مزایا و معایب افزایش اندازه شناورها بسیار ضروری است. در آینده شبکه و تبادل اطلاعات باید امکان برنامه‌ریزی بهتر و دقیق‌تر بنادر را فراهم سازد.

تبادل اطلاعات را می‌توان از طریق روش‌های داده‌های بزرگ^۱ انجام داد، چراکه تصور می‌شود این روش‌ها با استفاده از سنسورها که به جمع‌آوری اطلاعات توسط تجهیزات کمک می‌کنند، ظرفیت لازم برای بهبود فرآیند حفاظت و نگهداری و ارتقای کل عملیات را دارا هستند.

Archive of SID

¹ Big Data



«بخش تحلیلی»

به علت عدم دریافت تحلیل منطبق بر سوال مطرح شده و با کیفیت قابل ارائه در خصوص خبر تحلیلی «تاسیس مرکز قضایی دریایی در چین» در این شماره تحلیلی منتشر نشده است.

Archive of SID



Masir

Vol 3, No 16(2016)

ISSN 2423-348X



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