



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



نشریه مرکز بررسی باطیالات راهبردی

ماهنامه الکترونیکی مسیر

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

ISSN 2423-348X

شماره ۲۳ - سال سوم - آذر ۱۳۹۵



سازمان بنادر و دریانوردی



خبر تحلیلی این شماره: «الحاق فنلاند به کنوانسیون انتقال لاشه‌ها»



آپارات

SID link

ماهنامه مسیر در فضای مجازی

تولید علم و تحقیقات، حیات آینده کشور است.

(مقام معظم رهبری)



گرامیداشت

هفته پژوهش



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، مهرداد اربابیان، مائده واحدی و منصوره نعیمی

مترجم: نازنین ساغری

ویراستار ادبی: مائده واحدی

ویراستار فنی: مهدی جانباز و سعید خرم

تدوین و گردآوری: محمدعلی حسن‌زاده، یونس غربالی مقدم، حمید علالدینی، میثم گلکار و نازنین ساغری

شاپا: ۲۴۲۳-۳۴۸۸

ISSN: 2423-348X

نشانی: تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی

تلفن: (۰۲۱) ۸۴۹۳۲۱۲۷

دورنگار: (۰۲۱) ۸۸۶۵۱۱۹۱

پست الکترونیک: masir@pmo.ir

تارگاہ: <http://research.pmo.ir/fa/publication/re/masir1>

مسیر در آپارات: <http://www.aparat.com/masir.pmo>

مسیر در SID: <http://fa.journals.sid.ir/JournalList.aspx?ID=7839>

مسیر در لینکداین: <https://ir.linkedin.com/in/masir-pmo-281452111>

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



اسناد و مدارک تاریخی بنادر و دریانوردی ایران

Historical Documents of Iranian Ports and Maritime



Petroglyph of a Two-Masted Ship

Hormozgan Province, Iran

**Atlas of Iranian Ports & Maritime
History, 2016**

سنگ نگاره کشتی دو دکله

استان هرمزگان، ایران

اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی، سازمان بنادر و
دریانوردی ۱۳۹۵



فهرست مطالب

۲..... «بخش خبری».....

۲..... رویکردها، چالش‌ها و راه‌کارها در حوزه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی در افق ۲۰۲۳-۲۰۱۸.....

۲..... روند چهارم: پیشرفت فناوری.....

۴..... خبر تحلیلی: «الحاق فنلاند به کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها».....

۶..... خطوط کشتیرانی تهدیدی علیه سرمایه‌گذاری بندری.....

۸..... سیاست‌های حمایتی تهدیدی علیه صنعت کشتیرانی.....

۹..... سرمایه‌گذاری عربستان سعودی در یک مجتمع بندری چند میلیاردی.....

۱۰..... افتتاح مرکز تحقیقات ایمنی دریانوردی.....

۱۱..... نهایی شدن قرارداد مدیریت بندر حمد.....

۱۲..... صرفه جویی در مصرف سوخت با آر.تی.جی‌های برقی در گرجستان.....

۱۳..... بازسازی سرویس‌های شرکت کشتیرانی زیم در مدیترانه.....

۱۴..... یک فصل سخت دیگر برای CMA CGM.....

۱۵..... افزایش حجم اوراق‌سازی شناورها به دلیل اجرای قوانین جدید آی‌مو.....

۱۶..... راهکاری جدید برای بانکرینگ ال.ان.جی.....

۱۷..... آینده کشتی‌های مرتبط.....

۱۹..... ظهور کشتی‌های هوشمند در دهه آینده.....

۲۰..... اعطای جایزه نوآوری در بندر به سیستم تصفیه آب توازن دامن.....

۲۱..... اولین ترمینال راه آهن ویژه بار فله خشک و کانتینری.....

۲۲..... فرصت‌های سرمایه‌گذاری در فاو.....

۲۳..... امضای تفاهم‌نامه همکاری میان ایران و عمان.....

۲۴..... امضای تفاهم‌نامه همکاری میان ایران و هلند.....

۲۵..... ترویج کشتیرانی سبز در کانال پاناما.....

۲۶..... ظهور خطوط کشتیرانی جدید علی‌رغم رکود اقتصادی.....

۲۷..... «بخش تحلیلی».....

۲۷..... تحلیل‌های منتخب درخصوص خبر: «افزایش نگرانی درخصوص حملات موشکی به کشتی‌های تجاری در تنگه باب‌المندب».....



«بخش خبری»

رویگردها، چالش‌ها و راه‌کارها در حوزه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی در افق ۲۰۲۳-۲۰۱۸

سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به جایگاه حقوقی خود، ذی‌صلاح‌ترین مرجع بین‌المللی در رابطه با تدوین کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها و کدهای مرتبط با حوزه‌های مختلف دریایی، کشتیرانی و حمل و نقل است. این سازمان پس از ۵۳ سال فعالیت مستمر توانسته است ۵۰ [کنوانسیون](#) و [پروتکل](#) و بیش از ۱۰۰۰ کد و توصیه‌نامه در رابطه با ایمنی و امنیت دریانوردی، جلوگیری از آلودگی آب‌ها و موضوعات مرتبط دیگر را به تصویب رساند. مهم‌ترین هدف این سازمان «ایمنی، امنیت و کشتیرانی کارآمد در اقیانوس‌های عاری از آلودگی» عنوان شده است. سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به روندها، پیشرفت‌ها و چالش‌های پیش‌روی صنعت دریانوردی، تصمیم به تدوین برنامه‌ریزی راهبردی در دوره ۲۰۲۳-۲۰۱۸ نموده است. مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به اهمیت این موضوعات در حوزه‌های مختلف عملیاتی، سرمایه‌گذاری، توسعه‌ای و ... تصمیم گرفته است تا نسبت به ترجمه بخش‌های مختلف این سند اقدام و هر بار بخشی از آن را در ماهنامه مسیبر منتشر نماید. آنچه در ادامه می‌آید مربوط به روند اول این سند با موضوع «دستور کار توسعه پایدار برای افق ۲۰۳۰» می‌باشد. سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌عنوان یکی از نهادهای زیرمجموعه سازمان ملل متحد، سند «رویگردها، چالش‌ها و راه‌کارها در حوزه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی در افق ۲۰۲۳-۲۰۱۸» خود را در چارچوب اهداف و مقاصد «دستور کار توسعه پایدار ۲۰۳۰ سازمان ملل» تهیه و تدوین نموده است.

روند چهارم: پیشرفت فناوری

ظهور فناوری‌های جدید جهان را دستخوش تغییرات قابل توجهی نموده است. به‌خصوص فناوری اطلاعات و ارتباطات که بر سبک زندگی و نحوه تعامل ما با یکدیگر تاثیر گذاشته است.

پیشرفت فناوری با شتاب ادامه دارد. در چند دهه آینده، فناوری‌های جدید به شدت بر صنعت کشتیرانی تاثیر گذاشته و یک صنعت متصل‌تر و کارآمدتر و یکپارچه با زنجیره تامین جهانی ایجاد خواهند نمود.

در صنعت کشتیرانی بین‌المللی، به دلیل ظهور فناوری‌های جدید، هم‌اکنون نیز در شیوه ساخت و بهره‌برداری بنادر تغییراتی ایجاد شده است. یاردهای کشتی‌سازی از مواد پیشرفته برای ساخت کشتی‌ها استفاده می‌کنند و طراحی کشتی‌ها بسیار پیچیده‌تر شده است. تجهیزات ناوبری، عملیاتی و ارتباطی موجود در کشتی‌ها و ایستگاه‌های ساحلی نیز تغییر کرده‌اند و از دقت بسیار بالاتری برخوردارند، ولی محدودیت‌هایی را نیز بر کشتی‌ها و خدمه آن‌ها اعمال نموده‌اند.



از آن جایی که پیشرفت فناوری‌ها برای جامعه دریاوردی هم فرصت‌ها و هم تهدیدهایی در پی دارد، ورود یک فناوری جدید به این صنعت مستلزم بررسی دقیق است، درست همانند رویکردی که نهادهای نظارتی قانونی درخصوص این فناوری‌ها در پیش گرفته‌اند. باید میان پیش‌بینی پذیری نظارتی فناوری‌های تحت نظارت و عدم تداخل قوانین و مقررات مربوطه با نوآوری‌ها و ایده‌های جدید، یک تعادل بهینه برقرار باشد.

حال که پیشرفت فناوری‌ها ادامه دارد، عکس‌العمل سازمان بین‌المللی دریاوردی در بلندمدت باید هدف محور باشد و عنصر انسانی را مورد تاکید و توجه ویژه قرار دهد، چراکه تغییر و تکامل نقش دریاوردان همواره ادامه خواهد یافت. پیاده‌سازی موفقیت‌آمیز فناوری‌های جدید مستلزم وجود یک چارچوب نظارتی موثر، استانداردسازی تکنیکی بر اساس یک مقیاس جهانی و همکاری میان همه ذینفعان بخش دریاوردی است.





خبر تحلیلی: «الحاق فنلاند به کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها»



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری هاربر مستر^۱](#)، کشور فنلاند به کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها^۲ ملحق شد.

در تاریخ ۲۷ اکتبر ۲۰۱۶ کشور فنلاند به کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها ملحق شد. فنلاند سی و دومین کشوری است که به این کنوانسیون ملحق می‌شود.

این معاهده که در سال ۲۰۱۵ لازم‌الاجرا شد، پایه و اساس قانونی لازم برای حذف و انتقال لاشه کشتی‌هایی که می‌توانند ایمنی جان اشخاص، کالاها و اموال و مایملک در دریا و یا محیط زیست دریایی را به خطر اندازند، را فراهم می‌نماید.

این کنوانسیون در سال ۲۰۰۷ مورد پذیرش قرار گرفت و در حال حاضر بیش از ۶۰٪ از ناوگان تجاری جهان به این کنوانسیون ملحق شده‌اند.

¹ Harbour Master

² Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks



پروسی: «لطفاً با توجه به لازم‌الاجرا بودن کنوانسیون فوق و وجود مغروقه‌های متعدد در ارون‌رود ناشی از جنگ تحمیلی، جنبه‌های حقوقی اقتصادی اجرای این کنوانسیون را بر حمل و نقل دریایی بررسی و تحلیل نمایید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۲۰ دیدگاه‌های خود در مورد مساله فوق را حداقل در ۱۰۰۰ و حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه و با ذکر منبع به آدرس پست الکترونیکی masir@pmo.ir ارسال نمایید.

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

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

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

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



خطوط کشتیرانی تهدیدی علیه سرمایه گذاری بندری



موجب شده متصدیان ترمینال‌ها با افزایش هزینه مواجه شوند.

تجزیه و تحلیل مسایل مالی بنادر و متصدیان ترمینال‌ها وجود ضعف در درآمدهای مالی و افزایش سطح بدهی‌ها و دیون را آشکار ساخت و نشان داد که برای حفظ منافع سرمایه‌گذاری‌ها باید هزینه‌ها را با اصول عقلانی انطباق داد و از ریسک‌های مالی کاست. این گزارش همچنین حاکی از آن است که شرکت‌هایی که دارای برنامه‌های رشد هستند در رابطه با مساله کاهش سودآوری، از مزیت بازار قابل توجهی برخوردارند.

شاخص بندر ژوری^۴ که برحسب قیمت سهام متصدیان برتر به ارزیابی وزنی بازار می‌پردازد، در

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، شرکت جهانی مشاوره کشتیرانی ژوری^۲ هشدار داد که خطوط کشتیرانی با تقاضای کاهش هزینه‌های جابه‌جایی کالا موجب به خطر افتادن سرمایه گذاری در بخش بندری خواهند شد.

ژوری در گزارش جدید خود تحت عنوان «چشم انداز بنادر و ترمینال‌ها^۳» هشدار داد که با افزایش اندازه کشتی‌ها، افزایش ریسک‌های تجاری ناشی از اتحادهای بزرگ خطوط کشتیرانی، کاهش رشد نرخ رشد تقاضا و فشار متصدیان حمل‌ونقل کالا بر روی ترمینال‌ها برای کاهش هزینه‌های جابه‌جایی کالا

¹ Port Technology

² Drewry

³ Ports and Terminals Insight

⁴ Drewry Port Index

اما بسیاری از متصدیان ترمینال هنوز هم در مواجهه با افزایش هزینه‌ها، فشار قیمت گذاری و افزایش ریسک‌ها با آینده‌ای چالش برانگیز مواجه هستند.

نیل دیویدسون - تحلیل‌گر ارشد بخش بنادر و ترمینال‌ها در ژوری - اظهار داشت: «مدل‌سازی ما نشان می‌دهد که متصدیان ترمینال به دلیل افزایش اندازه کشتی‌ها، برای حفظ بقای خود باید هزینه‌های عملیاتی و هزینه‌های سرمایه‌گذاری را به ترتیب ۱۰ و ۲۰٪ افزایش دهند».

وی افزود: «ریسک‌ها نه تنها به دلیل وجود اتحادیه‌های بزرگ‌تر، بلکه به دلیل بازار گرمی و چانه زنی در بنادر برای انتخاب از میان اعضای اتحادیه‌های بزرگ در حال افزایش هستند و این بدان معناست که انتخاب‌ها ضرورتاً منطقی نیستند».

Terminal Operator 'Perfect Storm' Challenges



سه ماهه اخیر ۱۰٪ سقوط نمود و بر صحت تحلیل‌ها درخصوص کاهش ارزش بازار اپراتورها صحنه گذاشت و بر لزوم ارزیابی محتاطانه روند رشد در این بخش تاکید نمود. با این وجود، بسته به شرایط بازار محلی و قدرت انتخاب کشتی‌ها و اتحادیه‌های بزرگ می‌توان در برابر فشار نزولی وارد بر قیمت‌های جابه‌جایی کالا در ترمینال‌ها مقاومت نمود.

برطبق این گزارش جدید، متصدیان ترمینال‌ها می‌توانند با تمرکز بر نقاط رشد مهم همچون آسیای جنوبی و خاورمیانه وضعیت را بهبود بخشند و از طریق کسب مالکیت به سهم بازار بیش‌تری دست یابند.

ژوری پیش‌بینی نمود که آسیای جنوبی با تمرکز بر صنعت ساخت و تولید احتمالاً در بعضی از حوزه‌ها جایگزین چین خواهد شد و می‌تواند در شرایط نسبی به یک ستاره تبدیل شود.

پیش‌بینی می‌شود در خاورمیانه پروژه‌های زیرساخته که به دلیل کاهش قیمت نفت به‌طور موقت به حالت تعلیق درآمده‌اند، مجدداً از سر گرفته خواهند شد.

هم اکنون گروه‌های بندری مختلف از جمله کوسکو شیبینگ پورترز^۱، چاینا مرچنت پورت هولدینگ^۲ و گروه ییلدریم (بیل پورت هولدینگ)^۳ به‌منظور تحریک رشد بازار به استراتژی خرید سهام بازار از طریق ادغامات و کسب مالکیت‌ها روی آورده‌اند.

¹ Cosco Shipping Ports

² China Merchants Port Holdings

³ Yildirim Group (Yilport Holdings)



سیاست‌های حمایتی تهدیدی علیه صنعت کشتیرانی



همچنان بیش از تقاضا می‌باشد و این باعث شده که نرخ‌ها پایین باقی بماند.

علیرغم این‌که سیاست‌های حمایتی در جهان سرمایه داری ما مساله جدیدی نیست، اما نشانه‌هایی وجود دارد دال بر این‌که حامیان دولتی کم کم از حمایت مداوم از صنعت کشتیرانی خسته شده‌اند.

در هر صورت، بعضی از کشورها تصمیم گرفته‌اند کمک‌ها را قطع کنند. برای مثال، صندوق ذخیره ارزی سنگاپور - تماسک^۴ - تصمیم گرفت که به جای ادامه کمک‌های مالی، خط کشتیرانی NOL را به CMA CGM واگذار کند.

با تصمیم دولت امارات متحده عربی مبنی بر قطع حمایت خود از شرکت کشتیرانی یونایتد عرب^۵ به عنوان یک نهاد مستقل، این شرکت تصمیم گرفت برای حل مشکلات مالی خود با هاپاگ-لوید^۶ ادغام شود.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت تکنولوژی^۱، دخالت دولت‌ها برای حمایت از خطوط کانتینری بیمار، روند احیا در بازار را تهدید می‌نماید.

با حمایت از خطوط کشتیرانی زیان‌ده از طریق یارانه دولتی، مشکل ظرفیت مازاد بر نیاز بیش از آنچه که باید ادامه یافته و در نتیجه برقراری تعادل طبیعی در عرضه و تقاضا به تعویق افتاده است.

دولت چین در ۷ سال گذشته حدود ۱/۷ میلیارد دلار آمریکا به خطوط کشتیرانی کوسکو^۲ و چاینا شیبینگ^۳ کمک کرده است. تایوان ۱/۹ میلیارد دلار به صنعت کشتیرانی خود کمک مالی نموده و کره جنوبی ۸۷۱ میلیون دلار صرف ایجاد یک حامل مالی نموده تا متصدیان حمل و نقل داخلی بتوانند از یاردهای کشتی‌سازی داخلی، شناور جدید بخرند.

اگرچه این کمک‌ها درمانی موقتی برای خطوط کشتیرانی درگیر هستند، اما مشکل صنعت کشتیرانی همچنان به قوت خود باقی است، چراکه ظرفیت

⁴ Temasek

⁵ United Arab Shipping Company

⁶ Hapag-Lloyd

¹ Port Technology

² Cosco

³ China Shipping



سرمایه‌گذاری عربستان سعودی در یک مجتمع بندری چند میلیاردی

حوضچه خشک و بیش از ۱۵ کوتاه اسکله^۵ و سبک اسکله^۶ گوناگون) خواهد بود.

این مراسم افتتاحیه از جمله اقدامات متعاقب تفاهم نامه‌ای بود که در ماه نوامبر ۲۰۱۵ در خصوص همکاری در فرصت‌های تجاری جدید میان صنایع سنگین هیوندایی^۷، شرکت نفت عربستان سعودی (سعودی آرامکو)^۸، لامپرل^۹ و شرکت کشتیرانی ملی عربستان سعودی (بحری)^{۱۰}، به امضا رسید و در اوایل سال جاری، این شرکا قرارداد توسعه مشترک این مجتمع جهانی صنایع دریایی ملک سلیمان را نیز امضا نمودند.

مجتمع جهانی صنایع دریایی ملک سلیمان بخشی از استراتژی رشد و تنوع اقتصادی عربستان سعودی در «چشم‌انداز ۲۰۳۰» این کشور است.

پیش‌بینی می‌شود که مجتمع مذکور در نوامبر ۲۰۱۸ تولید اولیه را آغاز خواهد کرد و بهره‌برداری از سکوهای دریایی را در فوریه ۲۰۱۹، محوطه کشتی‌سازی را در سال ۲۰۲۰ و محوطه ویژه تعمیر و اوراق‌سازی را در سال ۲۰۲۱ آغاز خواهد نمود و تا سال ۲۰۲۲ به ظرفیت تولید کامل دست خواهد یافت.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [ورلد مری تایم نیوز](#)^۱، در ۲۹ نوامبر ۲۰۱۶، مراسم افتتاحیه مجتمع جهانی صنایع دریایی ملک سلیمان^۲ در راس الخیر^۳ (در نزدیکی جبیل^۴) در عربستان سعودی برگزار شد.

طی این مراسم، سنگ بنای مجتمع بین‌المللی ملک سلمان برای خدمات و صنایع دریایی توسط ملک سلمان بن عبدالعزیز آل سعود - پادشاه عربستان سعودی - نهاده شد.

هدف از بنای این یارد دریایی ارایه خدمات مهندسی، تولیدی و تعمیراتی برای سکوهای دریایی، شناورهای تجاری و شناورهای خدمات ساحلی است.

این یارد میلیارد دلاری پس از تکمیل شدن از مساحتی برابر با ۴/۹۶ میلیون متر مربع برخوردار خواهد بود و شامل ۴ منطقه عملیاتی (از جمله چندین

⁵ Pier

⁶ Wharf

⁷ Hyundai Heavy Industries (HHI)

⁸ Saudi Arabian Oil Company (Saudi Aramco)

⁹ Lamprell

¹⁰ The National Shipping Company of Saudi Arabia (Bahri)

¹ World Maritime News

² King Salman Global Maritime Industries Complex

³ Ras Al-Khair

⁴ Jubail



افتتاح مرکز تحقیقات ایمنی دریانوردی



هدف از تاسیس این مرکز تلاش برای دستیابی به ایمنی بیش‌تر در عملیات آبی از طریق توسعه و اجرای یک رویکرد مدیریت ریسک چرخه حیات است که همه تمهیدات مقرون به صرفه کاهش ریسک (هم فعالانه و هم غیرفعالانه) را شامل شود. این مرکز تلاش دارد به شیوه‌ای مقرون به صرفه نسبت به افزایش سطح ایمنی در کشتی‌ها و واحدهای دریایی فعلی و جدید اقدام نماید. علاوه بر این، مرکز تحقیقات ایمنی دریانوردی در تلاش است فرهنگ ایمنی و توسعه مداوم چارچوب‌های قانونی را ترویج نماید.

حوزه‌های تحقیقاتی این مرکز عبارتند از: ایمنی و امنیت سیستم‌های پیچیده داخل کشتی‌ها، مدیریت موانع دینامیکی، ثبات و پایداری کشتی‌ها، پایداری کشتی‌های کروز در شرایط سلامت و آسیب‌دیدگی، فرهنگ ایمنی، حفاظت و پیشگیری از حریق و جلوگیری از خاموشی واحدها.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری هاربر مستر^۱، در تاریخ ۱۸ نوامبر برای اولین بار در جهان، یک مرکز تحقیقات ایمنی دریانوردی توسط دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی افتتاح شد.

«مرکز تحقیقات ایمنی دریانوردی (MSRC)»^۲ حاصل همکاری مشترک میان صنعت دریانوردی و جامعه دانشگاهی است. این مرکز با مشارکت گروه معماری دریایی استراتکلاید^۳، شرکت مهندسی اقیانوسی و دریایی^۴، شرکت رویال کاراییب کروز^۵ و DNV GL افتتاح شد.

هدف از تاسیس مرکز تحقیقات ایمنی دریانوردی که اولین مرکز از نوع خود است، ارتقای ایمنی در دریا از طریق همکاری نزدیک میان صنعت دریانوردی و دانشگاه از طریق تحقیق و توسعه در موضوعات مشترک میان رشته‌ای است.

¹ Harbour Master

² Maritime Safety Research Center (MSRC)

³ Strathclyde's department of naval architecture

⁴ Ocean & Marine Engineering

⁵ Royal Caribbean Cruises Ltd



نهایی شدن قرارداد مدیریت بندر حمد



به گزارش پایگاه خبری امارات بیزنس^۱، وزیر حمل و نقل قطر در مراسم امضای قرارداد خطاب به خبرنگاران گفت که ۱۰۰ میلیون ریال قطر (۲۷/۵ میلیون دلار) به کیوترمینالز تخصیص یافته است.

پیش‌بینی می‌شود بندر حمد پس از تکمیل شدن در سال ۲۰۲۰ از ظرفیت سالانه‌ای در حدود ۷ میلیون TEU برخوردار خواهد بود. این بندر دارای ۳ ترمینال کانتینری و یک پایگاه دریایی خواهد بود و بخشی از یک منطقه ویژه اقتصادی خواهد شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، سازمان مدیریتی کیو ترمینالز^۲ برای توسعه بندر ۷/۴ میلیارد دلاری «حمد»^۳ در قطر، تاسیس شد.

به موجب یک قرارداد، ۵۱٪ از سهم کیوترمینالز به شرکت مدیریت بنادر قطر^۴ که متصدی بنادر، تجارت و گردشگری این کشور است و ۴۹٪ از سهم آن به موسسه دریانوردی و لجستیک قطر نوپیشن (ملاحه)^۵ واگذار شد.

¹ Port Technology

² QTerminals

³ Hamad Port

⁴ Qatar Ports Management Company (Mwani Qatar)

⁵ Qatar Navigation (Milaha)

⁶ Emirates Business



صرفه جویی در مصرف سوخت با آر.تی.جی های برقی در گرجستان



برقی شدند یا از ابتدا به صورت برقی خریداری گردیدند.

آر.تی.جی های برقی موجود فعلی به سازمان بنادر گرجستان کمک نموده اند میزان مصرف سوخت دیزل خود را در حدود ۷۰۰ هزار گالن در سال کاهش دهد و از این طریق ۲/۲ میلیون دلار صرفه جویی نماید. هنگامی که همه ناوگان آر.تی.جی ها برقی شود، میزان مصرف سوخت دیزل در سازمان بنادر گرجستان سالانه در حدود ۳ میلیون گالن کاهش خواهد یافت.

با تکمیل این سیستم، هزینه های سوخت و حفاظت و نگهداری در سازمان بنادر گرجستان در حدود ۱۱ میلیون دلار در سال کاهش خواهد یافت، حتی با وجود نیاز به خرید نیروی برق.

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [گرین پورت](#)^۱، سازمان بنادر گرجستان (GPA)^۲ فاز جدید توسعه زیرساخت های مربوط به آر.تی.جی های برقی^۳ را تکمیل نمود.

مصرف سوخت دیزل در آر.تی.جی های برقی در حدود ۹۵٪ کمتر از آر.تی.جی های معمولی است. سازمان بنادر گرجستان در حال حاضر در حال برقی نمودن کل ناوگان آر.تی.جی های خود است که تا سال ۲۰۲۶ به ۱۷۰ دستگاه خواهد رسید. با به پایان رسیدن فاز سوم این پروژه، تعداد ۴۵ دستگاه از ۱۴۶ آر.تی.جی موجود در سازمان بنادر گرجستان

^۱ Green Port

^۲ Georgia Port Authority

^۳ Electric RTG: منظور از آر.تی.جی، جرثقیل دروازه ای تایر لاستیکی است



بازسازی سرویس‌های شرکت کشتیرانی زیم در مدیترانه



مسیر اکسپرس ترکیه - یونان (TGX) با دو شناور ۱۶۰۰ TEU در مسیر چرخشی زیر:

- حیفا - آنتالیا - مرسین - تسالونیکي - ازمیر - دمیاط - حیفا
- مسیر اکسپرس ترکیه - اسرائیل (TIX) با ۳ شناور ۲۸۰۰ TEU در مسیر چرخشی

زیر:

- پیره - استانبول - ازمیر - گلمیک - آلیاگا - پیره - مرسین - اسکندرون - اشدود - حیفا - پیره

پایگاه خبری پورت تکنولوژی در گزارش‌های پیشین خود اعلام نموده بود که شرکت کشتیرانی زیم قصد دارد به منظور تبدیل شدن به یک فعال کلیدی در بازار کشتیرانی مدیترانه نسبت به فروش شبکه کانتینری خود اقدام نماید. زیم در سنگاپور مستقر است اما در فهرست اپراتورهای رژیم صهیونیستی و ایالات متحده آمریکا ثبت شده و ارزش آن در حدود ۲۶۷ میلیون دلار آمریکا برآورد شده است.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، شرکت کشتیرانی زیم^۲ اعلام نمود که از تاریخ ۲۸ نوامبر ۲۰۱۶ نسبت به بازسازی و به‌روزرسانی سرویس‌های خود در شرق مدیترانه اقدام نموده است.

از آن جایی که تعداد پهلوگیری‌ها در بنادر آلیاگا و اسکندرون در ترکیه، دمیاط در مصر و اشدود در رژیم صهیونیستی افزایش یافته است، شرکت کشتیرانی زیم در نظر دارد با بهبود ساختار خود، نواحی بیش‌تری از شرق مدیترانه را پوشش و مدت زمان ترانزیت را کاهش دهد.

مسیر جدید تسالونیکي (واقع در یونان) به دمیاط موجب رشد تجارت کالاهای یخچالی در این مسیر خواهد شد و موجب کاهش قابل توجه مدت زمان ترانزیت می‌گردد.

این ساختار جدید به شرح ذیل است:

¹ Port Technology

² ZIM



یک فصل سخت دیگر برای CMA CGM



اگر NOL را در نظر نگیریم، میزان ضرر و زیان خالص این شرکت به ۲۰۲ میلیون دلار کاهش می‌یابد. بخشی از این ضرر و زیان نیز به بازپرداخت وام‌هایی مربوط می‌شود که صرف تامین بودجه خرید ۲/۴ میلیاردی این شرکت شد.

پورت تکنولوژی در ماه اکتبر گزارش داده بود که CMA CGM نیمی از وام ۱/۶ میلیارد دلاری که برای خرید NOL دریافت نموده بود را بازپرداخت نموده و در هفته گذشته نیز اعلام نمود که به این خط کشتیرانی به لطف یک قرارداد فروش و اجاره مجدد^۲ برای کانتینرها و یک برنامه اوراق بهادار و از طریق اجرای یک برنامه جامع کاهش هزینه در سراسر شبکه تجاری خود، موفق شده است نیمه باقیمانده این وام را نیز بازپرداخت نماید.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، آمار و ارقام منتشر شده توسط خط کشتیرانی CMA CGM که سومین خط کشتیرانی بزرگ جهان است، نشان داد که صنعت کشتیرانی فصل سخت دیگری را پشت سر نهاده است و این خط کشتیرانی بزرگ ۲۶۸ میلیون دلار آمریکا زیان خالص داشته است.

خط کشتیرانی CMA CGM که در مدت زمان مشابه در سال ۲۰۱۵ شاهد ۵۱ میلیون دلار سود خالص بود، علی‌رغم این که اعلام نموده بود «ثبات در راه است»، در سال جاری به دلیل پایین باقی ماندن نرخ حمل بار و خرید خط کشتیرانی NOL سنگاپور در آغاز سال ۲۰۱۶ با کاهش سودآوری مواجه شد.

² Sale and Leaseback: فروش یک مال و تصاحب مجدد آن از طریق اجاره

¹ Port Technology



افزایش حجم اوراق سازی شناورها به دلیل اجرای قوانین جدید آیمو

موجود پس از موعد مقرر برای نصب این سیستم باشد، به این شناورها مهلت داده خواهد شد که در طول مدت بازرسی ویژه به این سیستم مجهز گردند.

احتمالا آن دسته از مالکان شناورها که دوره چهارم بازرسی ویژه آن‌ها در حول و هوش موعد مقرر مذکور است، این بازرسی را جلو خواهند انداخت تا نصب سیستم تصفیه آب توازن را تا دوره پنجم بازرسی ویژه به تعویق بیاورند.

اما مالکانی که دوره بازرسی ویژه آن‌ها بعد از نیمه سال ۲۰۱۸ هستند احتمالا ناچار خواهند بود یا سیستم تصفیه آب توازن را در شناورهای خود نصب نمایند یا شناورهایشان را اوراق نمایند.

هزینه نصب سیستم تصفیه آب توازن و هزینه بازرسی ویژه بسیاری از مالکان شناورها را وادار خواهد ساخت که شناورهای جدیدتر را قبل از فرا رسیدن دوره بازرسی بعدی اوراق نمایند.

موسسه ژوری^۲ پیش‌بینی نموده است که دوره چهارم بازرسی ویژه برای در حدود ۷۴ تانکر نفت خام (حدود ۱۴ میلیون dwt) و ۱۱۴ تانکر کالا (حدود ۵/۶ میلیون dwt) از اواسط سال ۲۰۱۸ تا سال ۲۰۲۱ خواهد بود و همین امر آن‌ها را به قربانیان احتمالی قوانین و مقررات جدید تبدیل نموده است.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میگز می فید](#)^۱، کاهش در نرخ حمل بار موجب افزایش حجم تانکرها در دو سال آینده خواهد شد و این روند با توجه به دلیل قوانین جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو) در رابطه با آب توازن، در سال‌های بعد با سرعت بیش‌تری ادامه خواهد یافت.

علیرغم کاهش در نرخ کرایه حمل بار تانکرها، نرخ تخریب آن‌ها هنوز افزایش قابل توجهی نداشته است. ولی در دو سال آینده، زمانی که مالکان شناورها به دلیل پایین ماندن نرخ کرایه حمل بار تحت فشار قرار بگیرند، حجم اوراق‌سازی افزایش خواهد یافت. اما از آنجایی که ناوگان تانکرها نسبتاً جوان است، حجم تخریب شناورها متوسط خواهد بود.

به موجب مقررات جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص مدیریت آب توازن، شناورهایی که در دریاهای عمیق به سفر می‌پردازند باید تا سپتامبر ۲۰۱۷ به سیستم‌های تصفیه آب توازن مجهز شوند. اگر دوره بازرسی ویژه شناورهای

² Drewry

¹ Makes Me Feed



راهکاری جدید برای بانکرینگ ال.ان.جی



از آنجایی که هزینه‌های عملیاتی و مخارج سرمایه‌ای تیتان ال.ان.جی فلکس فیولر پایین است، پیش‌بینی می‌شود این روش بسیار مقرون به صرفه‌تر از شیوه سنتی تامین سوخت ال.ان.جی با بارج خواهد بود.

شرکت تیتان امیدوار است که از این مدل برای مناطق و بنادر دیگر نیز بسازد و معتقد است که بازار از این روش جدید بانکرینگ استقبال خواهد نمود.

از آنجایی که هر بندری ویژگی‌های منحصر به فرد خود را دارد، پانتون باید بتواند در سطحی بهینه از آب‌های حفاظت شده^۷ به سرعت و در ایمنی کامل مانور دهد.

شرکت تیتان با همکاری ذینفعان مختلف صنعت دریانوردی و چندین بندر سعی در توسعه بیش‌تر طرح و رده‌بندی این پانتون دارد تا در آینده بتواند در هاب‌های مختلف مطرح شود. پانتون بانکرینگ تیتان ال.ان.جی فلکس فیولر در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ به‌طور رسمی به آب انداخته خواهد شد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری گرین پورت](#)^۱، شرکت تیتان ال.ان.جی^۲ یک روش جدید برای تحویل سوخت ال.ان.جی^۳ به شناورهای دریایما و بارج‌های رودخانه‌پیما در بنادر منطقه آمستردام-روتتردام-آنتورپ (منطقه آرا)^۴ ابداع نموده است.

گفته می‌شود تیتان ال.ان.جی فلکس فیولر^۵ اولین پانتون بانکرینگ^۶ در شمال غرب اروپا خواهد بود و هدف از ساخت آن تحویل ایمن سوخت ال.ان.جی به شناورها است و به‌گونه‌ای طراحی شده که کاملاً انعطاف‌پذیر می‌باشد.

از این پانتون می‌توان برای تامین سوخت شناورهای آبراه‌های داخلی از یک جایگاه ثابت و همچنین تامین سوخت شناورهای دریایمای بزرگ‌تر استفاده کرد. هدف از توسعه این روش جدید بانکرینگ، تامین سوخت ایمن شناورها در حین عملیات تخلیه و بارگیری محموله‌ها است.

¹ Green Port

² Titan LNG

³ LNG: گاز طبیعی مایع

⁴ Amsterdam – Rotterdam – Antwerp region (ARA)

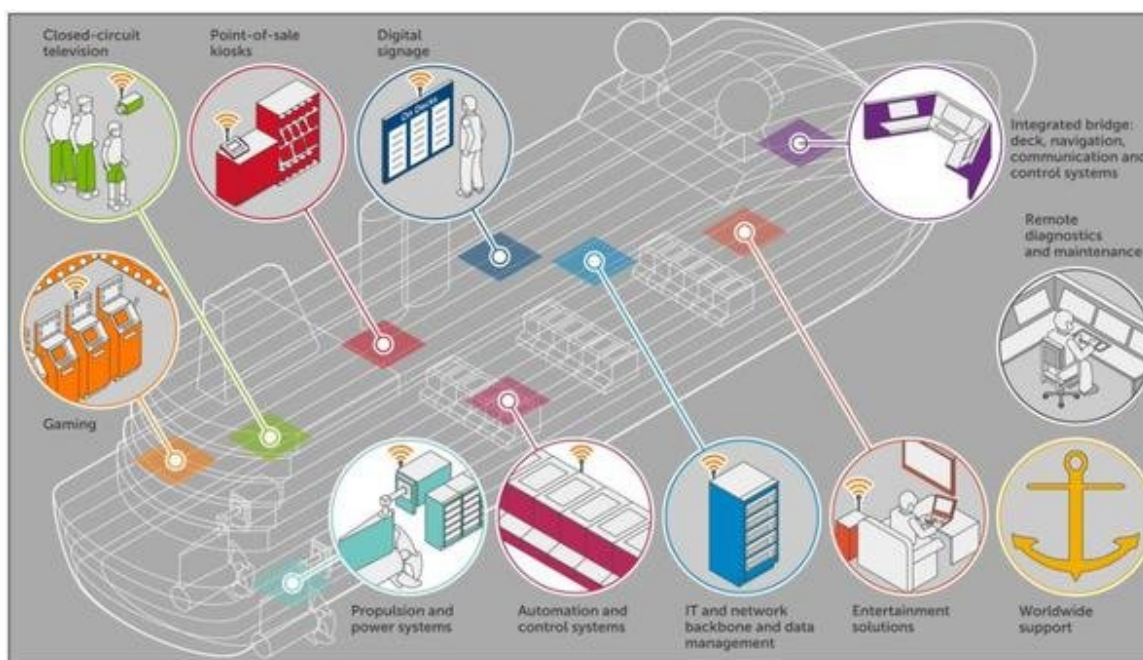
⁵ Titan LNG Flex-Fueler

⁶ شناوک یا اسکله شناور ویژه سوخت‌رسانی

⁷ Sheltered Water: آبی که در معرض بدنه اصلی آب (برای مثال، اقیانوس، دریا یا دریاچه بزرگ و غیره) قرار ندارد



آینده کشتی‌های مرتبط



ما همه شاهد تحول صنعت هوانوردی بوده‌ایم. در این صنعت تصمیم‌گیری داده محور حرف اول را می‌زند. درست همان‌طور که هواپیماهای مرتبط در هوا پیشروی می‌کنند، کشتی‌های مرتبط^۲ نیز به لطف توانایی پیش‌بینی که به بهبود عملیات دریایی کمک می‌کند، از پتانسیل قابل توجهی برخوردارند.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری میگز می‌فید](#)^۱، آینده صنعت دریانوردی با راه‌حلهایی همچون کشتی‌های مرتبط، داده‌های بزرگ و تحلیل‌های پیشگویانه گره خورده است.

در زمانی که صنعت دریایی جهان تحت تاثیر نوسانات بازار، عرضه مازاد بر نیاز، فشارهای حاشیه‌ای و کمبود نیروی کار مواجه است، اپراتورها برای کاهش هزینه‌ها و افزایش کارایی عملیاتی با چالش‌های قابل توجهی مواجه هستند.

روش‌های سنتی ایجاد مخازن داده نموده و جزایر اتوماسیون، بهینه‌سازی عملیات در یک شناور یا قاعده‌مند سازی عملیات در یک ناوگان را دشوار می‌سازد. فناوری‌های دیجیتال (همچون اینترنت صنعتی و تحلیل داده‌ای) می‌توانند بسیار نویدبخش باشند.

² Connected Ships

¹ Makes Me Feed



این یک فرصت حقیقی است. گذشته از همه چیز، ۹۰٪ از تجارت جهان از طریق دریا انجام می‌شود. به همین دلیل است که شرکت‌های دریایی آینده نگر به راه‌کارهای استراتژیک جهت انجام تحلیل‌های پیشرفته نرم‌افزاری برای بهره‌برداری از قدرت داده و درک بیش‌تر عملیات متری روی آورده‌اند.

با تحولات سریع در اقتصادهای به هم مرتبط جهان و تغییر فرصت‌های منطقه‌ای، اپراتورهای دریایی باید خود را تغییر داده و کارآمد و قابل پیش‌بینی شوند. آن‌ها باید بتوانند در فرصت مناسب از منابع مناسب بهره‌برداری نمایند و همیشه و همه جا بر عملکرد عملیاتی نظارت داشته باشند (آگاهی از داده‌های عملیاتی در زمان واقعی اولین گام مهم و حیاتی در این راستا است). تکامل به سوی تصمیمات داده‌محور می‌تواند به بهره‌وری عملیاتی بسیار و تمایز رقابتی بلندمدت در عملیات دریایی منجر گردد.

کلید باز کردن قفل این وعده‌های دیجیتالی، بهره‌برداری از قدرت داده‌های بزرگ است. از قدیم، داده‌های عملیات در مخازن تجهیزات ذخیره شده که اساساً برای ادراک موارد استثنا در فرآیند عیب‌یابی استفاده می‌شوند. در بسیاری از موارد، تولیدکنندگان تجهیزات، دسترسی به داده‌ها را مدیریت می‌نمودند. به همین دلیل، اپراتورهای دریایی برای استفاده از داده‌های مربوطه جهت تصمیم‌گیری آگاهانه با محدودیت مواجه بودند. در هر صورت، در هم شکستن مخازن داده‌ای و استفاده از داده‌ها در تصمیم‌گیری‌ها می‌تواند موجب تحول عملیات دریایی شود.

داده‌های عملیاتی حاصل از تجهیزات مهم و حیاتی را می‌توان برای آگاهی از عملکرد شناور در زمان واقعی مورد تجزیه و تحلیل قرار داد و در نتیجه تصمیمات آگاهانه‌تر اتخاذ نمود و به بهره‌وری بیش‌تر دست یافت. با تحلیل پیشگویانه می‌توان از خرابی‌های احتمالی تجهیزات آگاه شد و در نتیجه اپراتورها می‌توانند مشکلات را قبل از وقوع حل نمایند (گاهی اوقات هفته‌ها قبل از وقوع مشکل). این امر موجب می‌شود فرآیند حفاظت و نگهداری از برنامه محور به شرایط محور تبدیل شود.

علاوه بر این، از نرم‌افزارها می‌توان برای حفظ دانش و تجربه نیز استفاده کرد. با تصمیم‌گیری داده محور، علی‌رغم تنوع تخصص‌های خدمه می‌توان به اتخاذ تصمیمات هدفمند نامتناقض پرداخت. اختلافات عملکردی معمول از شیفتی به شیفت دیگر و از خدمه‌ای به خدمه دیگر به حداقل خواهد رسید و عملیات مهم و گسترده قابل پیش‌بینی‌تر خواهد شد.



ظهور کشتی‌های هوشمند در دهه آینده

وی افزود: «وجود هوش در کشتی‌ها، نیروی محرکه‌ای خواهد بود که آینده این صنعت، نوع کشتی‌ها در دریا و شایستگی‌های لازم برای دریانوردان آتی را تعیین می‌نماید».

قانون‌گذاران، بخش‌های مربوط به امور مالی کشتی‌ها و بخش‌های خدمات همگی باید برای همگام شدن با کشتی‌های هوشمند تغییراتی در خود ایجاد نمایند و شرکت‌های عملیاتی باید مهارت‌ها و شایستگی‌های جدیدی کسب نمایند. این فناوری در صورتی توسعه می‌یابد که با عملیات کشتیرانی سازگار شود و تریپلوسکی پیش‌بینی نموده است که طی ۵ سال آینده، اتصال ماشین به ماشین (M2M)^۴ و اینترنت اشیا (IoT)^۵ در بخش لجستیک برقرار خواهد شد.

بنا به گفته تریپلوسکی مزایای عمده استفاده از فناوری هوشمند شامل ایمنی، امنیت، کیفیت بار، بهره‌برداری مقرون به صرفه از تجهیزات و کانتینرها، شبکه‌ها و زیرساخت‌های لجستیک کارآمدتر، ردیابی، نظارت و کنترل زمان واقعی بر محموله‌های چندوجهی و مزایای ویژه بر بارهای یخچالی (از جمله کنترل دما) خواهد بود.

تریپلوسکی اظهار داشت اگرچه شناورها دارای حد بالایی از اتوماسیون خواهند بود، اما از سرنشین نیز برخوردار خواهند بود. وی افزود: «احتمال دارد نقش و فعالیت دریانوردان به بخش ساحلی منتقل شود و مهارت‌های لازم برای هدایت ایمن و کارآمد شناورها تغییر خواهد کرد».



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری ورلد مریٹایم نیوز](#)^۱، انجمن ویستا^۲ اعلام نمود که احتمالاً در ۱۰ سال آینده، حمل و نقل کالا به وسیله کشتی‌های هوشمند انجام خواهد شد. ولی برای بهره‌برداری از این فناوری جدید، همه زنجیره لجستیک باید با آن سازگار شود تا بتواند از حجم عظیم داده‌های حاصل از این فناوری استفاده بهینه نماید.

سو تریپلوسکی^۳ - رئیس ویستا - گفت: «صنعت کشتیرانی از یک موضع ضعیف در تولید و استفاده از داده به خط مقدم بهره‌برداری از فناوری جدید خواهد رسید و همه این را مدیون تقاضای مشتریان است».

تریپلوسکی اظهار داشت: «در ۱۰ سال آینده شاهد حضور «کشتی‌های سخنگو» خواهیم بود، تا جایی که حتی رنگ کشتی‌ها به شما درباره امواجی که بر بدنه کشتی کوبیده می‌شوند، اطلاعات می‌دهند».

¹ World Maritime News

² Women's International Shipping & Trading Association, UK: انجمن کشتیرانی و تجارت بانوان در انگلستان

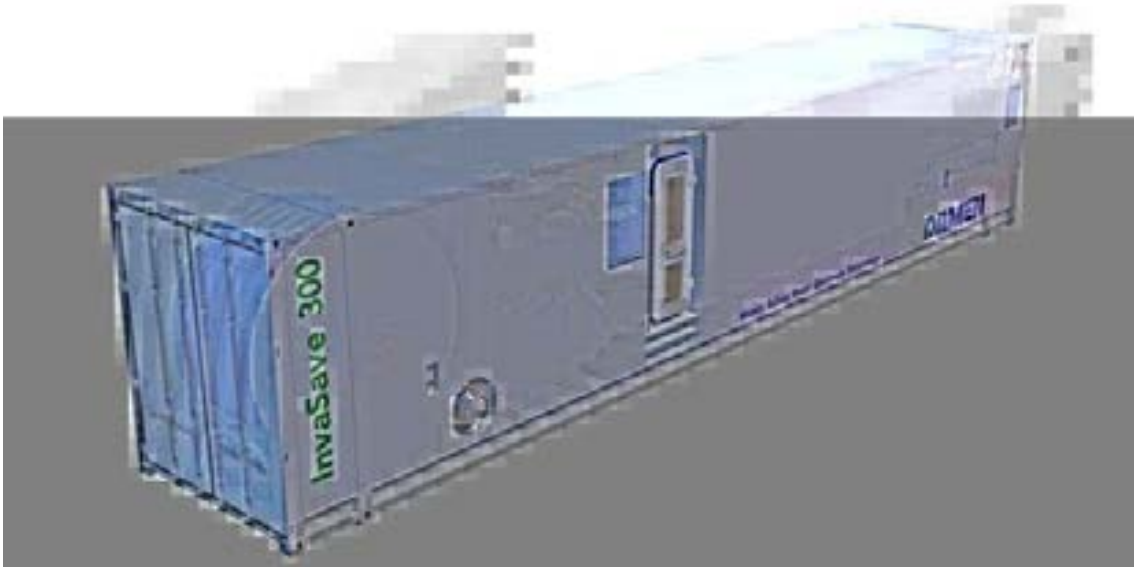
³ Sue Terpilowski

⁴ machine to machine (M2M)

⁵ Internet of Things



اعطای جایزه نوآوری در بندر به سیستم تصفیه آب توازن دامین



اینواسیو برای این طراحی شده است که بنادر بتوانند به شناورهایی که به سیستم‌های تصفیه آب توازن مجهز نیستند یا دچار خرابی سیستمی شده‌اند، راه‌حل ارابه نمایند. با فناوری اینواسیو، آب توازن فقط باید در محل تخلیه تصفیه شود، برخلاف بعضی سیستم‌های ثابت داخل کشتی‌ها که مستلزم تصفیه آب توازن در هنگام آب‌گیری نیز می‌باشند. سیستم اینواسیو می‌تواند به‌عنوان یک واحد خودکفا در داخل یک کانتینر عرضه شود. این سیستم را می‌توان روی یک قایق یا بارج سوار نمود و در همه بندرگاه به حرکت درآورد. امکان نصب چندین واحد به‌صورت موازی و در نتیجه افزایش بهره‌وری وجود دارد.

جایزه نوآوری DPC برای تقدیر و قدردانی از نوآوری‌های مهم و برجسته و موفقیت‌های تکنولوژیکی در صنعت لایروبی و ساخت بندر ایجاد شده است. در این جشنواره، برندگان در ۱۳ گروه تولیدی توسط هیات داوران انتخاب می‌شوند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری مارین اینسایت](#)^۱، سیستم تصفیه آب توازن اینواسیو دامین^۲ جایزه نوآوری در تجهیزات بندری را در مراسم افتتاحیه جشنواره لایروبی و ساخت بندر IHS DPC از آن خود نمود.

دلیل انتخاب این سیستم از سوی داوران این بود که اینواسیو یک مشکلی را که مدت‌هاست نادیده گرفته شده را حل می‌کند و دامین، درست مشکل بازار را هدف گرفته است. به موجب قوانین جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)، از سال آینده نصب سیستم‌های تصفیه آب توازن اجباری خواهد بود، اما همه شناورها برای این موضوع آماده نیستند، بنابراین وجود یک واحد در سمت بندر که تقریباً همه شناورها بتوانند به آن وصل شوند یا برخوردار از چنین سیستمی در داخل شناور بسیار عالی است و یک راه‌حل نوآورانه محسوب می‌شود.

¹ Marine Insight

² Damen InvaSave ballast water treatment (BWT) system



اولین ترمینال راه آهن ویژه بار فله خشک و کانتینری



وی افزود: «علاوه بر این، اتصال خطوط راه آهن اتحاد ریل به بندر خلیفه^۵ و کیزاد^۶ به مشتریان ما فرصت می‌دهد که به رشد بیش‌تر دست یافته و میزان دسترسی خود به امارات متحده عربی و شورای همکاری خلیج فارس را افزایش دهند».

این شبکه مرحله در سه مرحله توسعه خواهد یافت. مرحله اول که شامل ۲۶۴ کیلومتر خط آهن از شاه^۷ و حبشان^۸ تا رویس^۹ در منطقه غرب است، اکنون در دست اجرا می‌باشد.

مرحله دوم شامل شبکه خط آهن ۶۲۸ کیلومتری تا عربستان سعودی از طریق غویفات^{۱۰} و تا عمان از طریق العین^{۱۱} است. مرحله سوم شامل یک خط آهن ۲۷۹ کیلومتری دیگر می‌باشد که این شبکه را به شمال امارات متحده عربی (از جمله فجیره و راس الخیمه) متصل می‌نماید.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری [گرین پورت](#)^۱، شرکت بنادر ابوظبی (ADPC)^۲ و شرکت اتحاد ریل^۳ به منظور برنامه‌ریزی یک ترمینال راه آهن بار فله و کانتینری در بندر خلیفه تفاهم‌نامه امضا نمودند.

قرارداد توسعه یک شبکه راه آهن ۱۲۰۰ کیلومتری برای شبکه راه آهن سریع‌الرشد امارات متحده عربی و بخش بندری و صنعتی در حال پیشرفت این کشور، گام مهمی است.

دکتر ناصر المنصوری^۴ - مدیرعامل شرکت اتحاد ریل - اظهار داشت: «اتصال ترمینال راه آهن اتحاد ریل به بنادر شرکت بنادر ابوظبی در اتصال کامل خطوط راه‌آهن به مراکز اقتصادی کلیدی امارات متحده عربی و منطقه نقشی حیاتی ایفا نموده و موجب برخورداری از یک زنجیره تامین قدرتمندتر و کارآمدتر می‌گردد».

⁵ Khalifa Port

⁶ Kizad

⁷ Shah

⁸ Habshan

⁹ Ruwais

¹⁰ Ghweifat

¹¹ Al Ain

¹ Green Port

² Abu Dhabi Ports Company

³ Etihad Rail

⁴ Naser Al-Mansoori



فرصت‌های سرمایه‌گذاری در فاو



استراتژیک در حال شکل‌گیری در این استان، در اولویت هستند».

البته این اولین بار نیست که شایعاتی از این قبیل پخش شده است. در پایان سال ۲۰۱۵ عراق اعلام نمود که سهام بندر کانتینری فاو بزرگ^۳ را در معرض عرضه عمومی خواهد گذاشت، پروژه‌ای برنامه ریزی شده که گفته می‌شد ۱/۳ میلیارد دلار آمریکا، ارزش دارد.

در ابتدا قرار بود بندر کانتینری فاو بزرگ، بندری ۱۷ میلیارد دلاری باشد، اما افت شدید قیمت نفت خام دولت عراق را وادار ساخت که به کمک‌های مالی روی آورد.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت استراتژی](#)^۱، به نظر می‌رسد فرصت‌های جدید سرمایه‌گذاری برای شرکت‌های داخلی و خارجی در بندر فاو (واقع در بصره) مهیا خواهد بود.

به گفته شبکه خبری عراقی نیوز^۲، عبدالحسین العبطان - وزیر حمل و نقل عراق - اعلام نموده است که این وزارتخانه آماده اعطای فرصت‌های سرمایه‌گذاری موجود در بندر فاو به شرکت‌های داخلی و خارجی است.

عبطان در بیانیه‌ای اظهار داشت: «دولت محلی و مردم بصره برای بهره بردن از مزایای پروژه‌های

³ Grand Faw Container Port

¹ Port Strategy
² Iraqi News



امضای تفاهم‌نامه همکاری میان ایران و عمان



آکاک اظهار داشت: «با وجود سرویس‌های متعدد خط اصلی که هم‌اکنون سلاله را به یک نقطه اتصال جهانی کامل و قابل اعتماد تبدیل نموده و با توجه به علاقه و توجه زیاد خطوط کشتیرانی به اقتصاد در حال شکوفایی ایران، این توافق به منزله یک تسهیل‌کننده و پلت‌فرم برای این سه بندر خواهد بود تا با همکاری یکدیگر به ارائه بهترین راه‌حل‌های لجستیک و زنجیره تامین به ذینفعان گوناگون بپردازند».

این قرارداد نه تنها به منزله دروازه‌ای برای صنایع پس‌کرانه‌ای خواهد بود، بلکه به کشورهای محصور در خشکی مجاور ایران نیز کمک می‌کند تا با استفاده از قراردادهای چندجانبه موجود از کریدورهای حمل و نقل برای دسترسی به بازارهای جهانی استفاده نموده و در نتیجه فرصت‌های تجاری منطقه‌ای را افزایش دهند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری سی‌ترید^۱](#)، بندر سلاله در عمان به امضای تفاهم‌نامه همکاری با بندر شهید رجایی و چابهار در ایران پرداختند.

هدف از این توافق‌نامه که به امضای ابراهیم ایدنی، مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان، و احمد آکاک^۲، مدیرعامل بندر سلاله رسید، توسعه یک مسیر آبی میان این سه بندر است. این مسیر برای یک سفر گردشگری به مسافت ۲۱۵۲ مایل دریایی در بین سه بندر استفاده خواهد شد.

علاوه بر این، به موجب این قرارداد از تجربیات بندر سلاله برای بازسازی و نوسازی زیرساخت‌های بندر شهیدرجایی و چابهار و همچنین آموزش و توسعه مهارت‌های نیروی کار ایرانی استفاده خواهد شد.

¹ Seatrade

² Ahmad Akaak



امضای تفاهم‌نامه همکاری میان ایران و هلند



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری پورت استراتژی^۱، عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی ایران و شولتز ون هگن^۲، وزیر امور زیربنایی و محیط زیست هلند به امضای یک تفاهم‌نامه همکاری دوجانبه در بخش حمل و نقل دریایی و امور بندری پرداختند.

هدف از این توافق، توسعه استراتژیک فعالیت‌های بندری و دریایی است و محور اصلی مذاکرات دو کشور در امور حمل و نقل به استفاده از امکانات موجود برای برقراری لجستیک دریایی میان ایران و هلند مربوط می‌شود.

ایران خواستار همکاری گسترده با هلند است تا کریدورهای جدید میان اروپا و شرق را احیا نماید.

این تفاهم‌نامه حوزه‌های مختلفی را پوشش می‌دهد که شامل تحکیم روابط بندری و دریایی، تشکیل یک کمیته مشترک، آموزش مدیران در سطوح مختلف، اقدامات عملی و توسعه روش‌های منطقی می‌باشد.

¹ Port Strategy

² Schultz van Haegen



ترویج کشتیرانی سبز در کانال پاناما

یک راه‌آبی عریض‌تر، طولی‌تر و عمیق‌تر برای عبور شناورهای بزرگ‌تر (با ظرفیت حمل بار بیش‌تر) فراهم می‌نماید و در نتیجه از هزینه‌های حمل و نقل و میزان انتشار گاز دی‌اکسید کربن می‌کاهد. پیش‌بینی می‌شود که توسعه کانال پاناما در ۱۰ سال اول بهره‌برداری موجب خواهد شد که میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای ۱۶۰ میلیون تن بیش‌تر کاهش یابد.

دومین اقدام نوآورانه، تقدیر از خطوط کشتیرانی سبز خواهد بود. به این خطوط اجازه داده می‌شود که خارج از نوبت، ترانزیت نمایند. این اقدام نوآورانه که «رتبه بندی پاداش زیست‌محیطی»^۳ نام دارد، شناورها را برحسب عملکرد سبز آن‌ها رتبه‌بندی می‌نماید. شناورهایی که از سوخت پاک‌تر استفاده می‌کنند و موجب کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌شوند، در هنگام ترانزیت در اولویت قرار می‌گیرند. این سیستم جدید از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۷ راه‌اندازی خواهد شد.

پایگاه خبری پورت تکنولوژی قبلاً در خبری اعلام نموده بود که سازمان کانال پاناما از اپراتورهای بندر واجد شرایط دعوت نموده است که طرح‌های پیشنهادی خود برای رقابت در مناقصه قرارداد انحصاری طراحی، توسعه، تامین بودجه، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری یک ترمینال کانتینری در نزدیکی کرزل^۴ را ارسال نمایند.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، کانال پاناما به موجب استراتژی «مسیر سبز»^۲ خود به انجام اقدامات نوآورانه جهت کاهش میزان گازهای گلخانه‌ای منتشره از کشتی‌ها و همچنین اعطای پاداش به کشتی‌هایی پرداخته است که اقدامات دوستدار محیط‌زیست را ترویج می‌نمایند.

یکی از این اقدامات نوآورانه، راه‌اندازی نرم‌افزار کانال است که میزان گاز دی‌اکسید کربن منتشره از یک شناور در هنگام عبور از یک مسیر خاص را محاسبه می‌کند. این ابزار که عواملی همچون نوع کشتی، نوع بار، حالت حمل و نقل و مبدا و مقصد سفر را مد نظر قرار می‌دهد، به فرستندگان کالا کمک می‌کند بهترین و پایدارترین مسیر از لحاظ زیست‌محیطی را انتخاب کنند.

از زمان افتتاح کانال پاناما در سال ۱۹۱۴، این کانال به دلیل موقعیت استراتژیک خود به شناورها کمک می‌کند که مسیر و مدت زمان سفر خود را در مقایسه با مسیرهای جایگزین کاهش داده و در نتیجه از میزان هزینه و انتشار گازهای گلخانه‌ای بکاهند. برآوردها نشان می‌دهد که کانال پاناما در طول ۱۰۲ سال فعالیت خود روی هم رفته بیش از ۶۵۰ میلیون تن از میزان انتشار گاز دی‌اکسید کربن کاسته است.

کانال پانامای جدید باز هم موجب کاهش بیش‌تر اثرات زیست‌محیطی کشتی‌ها خواهد شد. کانال پانامای توسعه یافته، علاوه بر کوتاه‌تر نمودن مسیر،

³ Environmental Premium Ranking

⁴ Corozal

¹ Port Technology

² Green Route Strategy



ظهور خطوط کشتیرانی جدید علی‌رغم رکود اقتصادی



مقابله با مشکلات مالی خود در طول دوره رکود اقتصادی، شناورهای جوان خود را اوراق می‌نمایند.

گزارش صندوق بین‌المللی پول^۵ که در تاریخ ۲۳ اکتبر ۲۰۱۶ منتشر شد، حاکی از آن است که هزینه نجات یاردهای کشتی‌سازی و شرکت‌های کشتیرانی کره جنوبی در حدود ۲۷/۳ میلیارد دلار آمریکا است.

ویاسی تنها توسعه جدید در بازار کشتیرانی اروپای شمالی نیست، در اواسط اکتبر ۲۰۱۶، خط کشتیرانی OPDR که زیرمجموعه گروه CMA CGM است، از راه‌اندازی سرویس جدید خود «PENN» از طریق روتردام خبر داد. این سرویس جدید اروپای قاره‌ای^۶ را به انگلستان و نروژ متصل می‌نماید.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پایگاه خبری پورت تکنولوژی](#)^۱، علی‌رغم این‌که بسیاری از خطوط کشتیرانی در صنعت بیمار امروز ناچار به کوچک نمودن بدنه خود شده‌اند، یک خط کشتیرانی جدید به نام ویاسی^۲ از تاریخ ۳۱ اکتبر ۲۰۱۶ فعالیت خود را در اروپای شمالی آغاز کرد.

اولین سرویس این خط دریایی نروژی از بندر هلندی موئردیچیک^۳ راهی اولسو^۴ شده و با ظرفیتی در حدود ۵۰۰+TEU جایگزین حمل و نقل جاده‌ای خواهد شد.

خبر آغاز به کار این خط کشتیرانی جدید در حالی منتشر شد که شرکت‌های کشتیرانی بزرگ‌تر به شدت در حال تقلیل بدنه خود هستند و برای

⁵ International Monetary Fund (IMF)

⁶ Continental Europe: به خشکی اصلی تشکیل دهنده قاره اروپا (منهای جزیره‌های اروپا) گفته می‌شود.

¹ Port Technology

² Viasea

³ Moerdijk

⁴ Olso



«بخش تحلیلی»

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

تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر: «افزایش نگرانی در خصوص حملات موشکی به کشتی‌های تجاری در تنگه

باب‌المنذب»

تحلیل ۱: عدنان عبدالرضایی مدنی^۱

مقدمه:

چکیده:

در صنعت حمل و نقل دریایی انتخاب مسیر امن و کوتاه اهمیت بسزایی دارد لذا شرکتهای کشتیرانی جهانی جهت کاهش هزینه در کرایه و کاهش مصرف سوخت از تنگه های باریک و کم عرضی در جهان عبور می کنند که به این هدف غایی دست پیدا کنند. طبق رتبه بندی اداره اطاعات انرژی امریکا (EIA)^۳ این تنگه ها به نسبت اهمیت بر طبق جدول زیر رتبه بندی شده اند .

امروزه اهمیت صنعت حمل و نقل دریایی بر کسی پوشیده نیست. انتقال کالا و خدمات از طریق دریا و کف آن و استفاده از منابع سرشار آنها برای بشر امری حیاتی در ادامه توسعه و رونق اقتصادی، اجتماعی و سیاسی می باشد که این انتقال کالا و خدمات از شریانهای حیاتی دریایی که تنگه ها و ابراهای بارک و استراتژیک و به گلو گاهای دریایی^۲ معروفند جهت کاهش مسیر و هزینه صورت می گیرند. یکی از این گلو گاهای مهم دریایی تنگه باب‌المنذب است که خلیج عدن و اقیانوس هند را به دریای سرخ متصل و از کانال سوئز به دریایی مدیترانه و اروپا متصل می کند و به علت موقعیت استراتژیک این گلو گاه چنانچه نا امنی در حرکت کشتیرانی تجاری در آن صورت پذیرد عواقبی از قبیل افزایش کرایه در صورت انتخاب مسیر جایگزین، تورم، افزایش هزینه سوخت، افزایش هزینه بیمه، افزایش الودگی و بیکاری را در پی خواهد داشت

Six most important oil chokepoint by volume

	Oil traffic million
Straits of Hormuz	17
Straits of Malacca	15
Suez Canal	4.5
Bab el-Mandeb Strait	3.3
Turkish Straits	2.4
Panama Canal	0.5

عبور از این تنگه ها برای رسیدن به بازارها ی جهانی و همچنین ایجاد کانال ارتباط امن بسیار پر اهمیت است و چنانچه این گلو گاهها بسته و یا ناامن

^۱ کارشناس مسئول اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه

^۲ Choke point

^۳ The USA Energy information Administration



عرض آن ۲۵ کیلومتر و عمق آن ۳۱۰ متر است و در نزدیکی ساحل آفریقا مجموعه جزایر کوچکی قرار دارد که هفت برادران (الاشقاء السبعة) نامیده می شوند. از نظر اقتصادی نیز بر اساس آمار موجود حدود پنج تا شش درصد تولید نفت جهان و به عبارت دیگر حدود چهار میلیون تن نفت هر روز از این تنگه به سمت کانال سوئز و از آنجا به سایر نقاط جهان عبور می کند. سالانه حدود ۲۱ هزار کشتی حامل انواع کالاها نیز از باب المندب عبور می کند. بر اساس ارزیابی های اداره اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) در سال ۲۰۱۳، مقدار نفتی که روزانه از این تنگه عبور کرد، حدود سه میلیون و ۸۰۰ هزار بشکه بود.

تاثیر مسدود شدن باب المندب بر صنعت حمل و نقل دریایی

طبق تحقیقات به عمل آمده در اداره اطلاعات انرژی آمریکا جهت انتقال کالای نفت خام از تنگه ها و فرض وجود سناریوی در سه فاز مختلف بسته شدن ۲۰ درصدی، بسته شدن ۵۰ درصدی و یا بسته شدن کامل چهار گلو گاه مهم دریایی (هرمز، مالاکا، باب المندب و سوئز) چه مقدار (میلیون بشکه در روز) از حمل و نقل نفت کاهش پیدا خواهد کرد.

	20% disruption	50% disruption	100% disruption
Strait of Hormuz	3.4	8.5	17
Strait of Malacca	3	7.5	15
Suez Canal	0.9	2.25	4.5
Bab el-Mandeb Strait	0.66	1.65	3.3

با توجه به جدول بالا در صورت بسته شدن کامل تنگه باب المندب حمل و نقل دریایی ۳,۳ میلیون بشکه نفت کاهش پیدا خواهد کرد ولی با توجه به اتکای

شوند تاثیرات منفی خود را در سطح جهانی می گذارند. کشورها و شرکتهای بزرگ جهانی این تهدیدات را جدی گرفته و به دنبال راههای جایگزین در هنگام بروز چنین رخدادهایی هستند. معمولاً به علت موقعیت ژئوپولیتیکی و استراتژیکی این گلو گاهها پتانسیل ناامنی در آنها موجود می باشد. موقعیت تنگه هرمز و تنشهای موجود در منطقه خلیج فارس، تنشهای کشور صنعتی بزرگ چین با کشورهای موجود در منطقه کانال مالاکا، تداوم نزاع کشور فلسطین با رژیم اشغالگر اسرائیلی و عدم ثبات امنیتی در شبه جزیره سینا و تاثیرات آن بر کانال سوئز، همچنین عدم ثبات سیاسی اخیر کشور یمن و دخالتهای کشورهای حاشیه خلیج فارس در یمن و تهدیدات دزدان دریایی در شاخ آفریقا و ناامنی در تنگه باب المندب و ترافیک تانکرها و تهدید تصادم و الودگی در تنگه های ترکیه (بسفر و داردانل) از جمله تهدیدات موجود بر روند صنعت حمل و نقل دریایی در استفاده از این گلو گاهها می باشند.

تنگه باب المندب

تنگه باب المندب نقطه ارتباطی بین دریای سرخ و مدیترانه است به اضافه اینکه جنوب غرب آسیا را به شرق آفریقا و اروپا متصل می کند. همچنین باب المندب گذرگاه آبی استراتژیک است که خلیج عدن را به دریای سرخ متصل می کند و مرزهای آبی آن بین سه کشور یمن، اریتره و جیبوتی مشترک است. عرض این تنگه حدود ۳۰ کیلومتر است که از «رأس منهالی» در یمن شروع شده و تا «رأس سیان» در جیبوتی امتداد می یابد و جزیره پریم (میون) متعلق به یمن این تنگه را به دو کانال شرقی و غربی تقسیم می کند. کانال شرقی به «باب اسکندر» معروف است که عرض آن سه کیلومتر بوده و عمق آن به ۳۰ متر می رسد. اما کانال غربی به نام «دقه المایون» معروف است و

¹ BBL

توجه به افزایش مسیر به طور حتم کرایه ها نیز افزایش خواهند داشت.

۲- افزایش مصرف سوخت: با توجه به افزایش مسیر فوق الذکر، این افزایش مسیر یعنی دور زدن قاره افریقا بجای گذر از تنگه باب المندب تقریباً در ۱۷ روز صورت میگیرد که این افزایش مسیر مصرف سوخت کشتی ها را بالا می برد که بنا بر تحقیق اداره اطلاعات انرژی امریکا افزایش هزینه تقریبی ۴۰۰۰۰۰ دلار را به دنبال خواهد داشت.

۳- الودگی زیست محیطی بیشتر: در نتیجه دو مورد فوق افزایش مسیر و افزایش مصرف سوخت، افزایش الودگی زیست محیطی ناشی از تولید گازهای گلخانه ای دود کشتی ها (اکسیدهای گوگرد و نیتروژن) را به همراه خواهد داشت و همچنین در تولید الودگی صوتی هرچند به مقدار کم تاثیری را به همراه خواهد داشت. در اثر حمله های احتمالی به تانکرها و یا کشتی های تجاری در تنگه های ناامن موجب تلفات و خسارتهای زیست محیطی ناگواری به همراه خواهد داشت.

۴- افزایش حق بیمه^۲: بعد از حمله گروه القاعده به تانکر فرانسوی در اکتبر ۲۰۰۲ حق بیمه به ۳ برابر آن افزایش پیدا کرد و همچنین نا امن شدن این تنگه ها حق بیمه ورود به مناطق جنگی^۳ را به دنبال خواهد داشت که این حق بیمه شامل خود کشتی، محموله و نفرات می باشد که این حق بیمه بنا بر تحقیق

غالب کانال سوئز از مسیر تنگه باب المندب از ۴,۵ میلیون بشکه کاهش شده در صورت بسته شدن کانال سوئز به طور تقریبی ۸۰ درصد آن نیز از طریق باب المندب قطع خواهد شد که تاثیرات فراوانی بر کشور مصر خواهد داشت. طرح اهمیت تجارت نفت در اینجا به نوعی با کشمکش های موجود در منطقه در ارتباط بوده و به آن گره خورده است از همین رو مسدود شدن این تنگه مانع رسیدن نفت کش ها از کشورهای حوزه خلیج فارس به کانال سوئز و انتقال نفت از دریای سرخ به مدیترانه و بازارهای اروپایی و آمریکایی خواهد شد. لذا در پی ناامن شدن و یا بسته شدن این تنگه مسیر جایگزین دور زدن قاره افریقا از طریق دماغه امید نیک^۱ خواهد بود که افزایش مسیر دریایی را در پی خواهد داشت که تا ثیرات زیر را در پی خواهد داشت.

۱- افزایش مسیر دریانوردی و در نتیجه افزایش کرایه حمل: مسیر دریایی که از خاور میانه به اروپا از طریق تنگه هرمز بسوی تنگه باب المندب و از آن بسوی کانال سوئز و از آن بسوی اروپا صورت می گیرد چنانچه بر اثر ناامنی تنگه باب المندب مسیر تغییر یابد و باعث دور زدن کشتیهای تجاری از جنوب قاره افریقا و دماغه امید نیک صورت بگیرد افزایش تقریبی ۶۰۰۰ مایل دریایی به همراه خواهد داشت. مسیر دریایی بندرعباس به بندر جنوای ایتالیا از طریق تنگه های ذکر شده ۴۲۵۷ مایل دریایی است که در صورت جایگزینی مسیر طولانی، از بندرعباس تا کیپ تاون ۴۷۰۵ مایل دریایی و از کیپ تاون تا اروپا ۶۱۵۰ مایل دریایی می باشد. لذا با

² Insurance premium

³ War risk

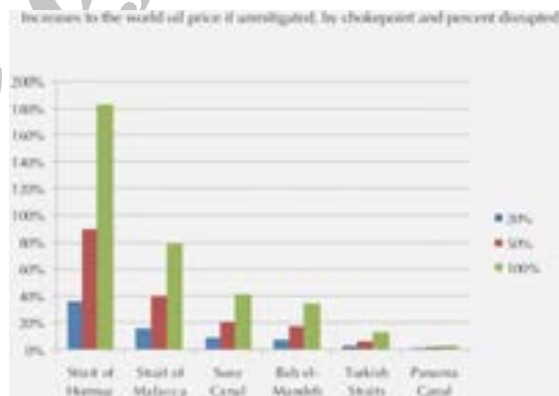
¹ The cape of good hope

منابع :

- willaim komiss.lavar huntzinger
“THE ECONOMIC IMPLICATION
OF DISRUPTION
OF MARITIME IOL CHOKEPOINT
“U.S energy information
administration march 2011
- http://www.revolv.com/main/index.php?s=Bab-el-Mandeb&item_type=topic

ذکر شده قبلی در تانکرها معمولا ۱۰ درصد قیمت خود تانکر در بازار می باشد .

۵- تورم و افزایش جهانی قیمت نفت : بدیهی است که با افزایش کرایه ها و افزایش مسیبر و همچنین افزایش هزینه بیمه در قیمت تمام شده کالاها و نفت تاثیر افزایشی خواهد داشت . بر طبق تحقیق به عمل آمده در اداره اطلاعات انرژی امریکا افزایش هزینه سفر و مصرف بیشتر سوخت خود به تنهایی در قیمت نهایی نفت افزایش ۳ درصدی به دنبال خواهد داشت . نمودار زیر بر طبق فرضیات مسدود شدن جزئی و یا کلی تنگه ها و تاثیر در قیمت جهانی نفت در اداره اطلاعات انرژی امریکا شکل گرفته است .



۶- تاثیرات دیگر : خارج شدن کانال سوئز که دومین منبع درآمد مصر به حساب می آید، از مسیبرهای اصلی تردد حمل و نقل دریایی در پی نا امنی تنگه باب المندب تاثیر منفی بر اقتصاد مصر خواهد داشت . که آمار بیکاری و تورم را در پی خواهد داشت . همچنین استفاده از کف این تنگه برای عبور کابلهای مواصلاتی مخابراتی در حال نا امنی تهدید قطع موقت ارتباط را به همراه خواهد داشت .



تحلیل ۲: آیلار خیری زاده^۱

چکیده

در این تحلیل ادامه حملات موشکی به کشتی‌های تجاری در تنگه باب‌المندب از دو دیدگاه مورد بررسی قرار گرفته است: دیدگاه اول با تغییر مسیر حرکت کشتی‌ها از طریق دماغه امیدنیک با - افزایش هزینه حمل‌ونقل دریایی روبه‌رو خواهیم بود و دیدگاه دوم در صورت تغییر ندادن مسیر با افزایش هزینه‌های بیمه کشتی‌ها و کالاها روبه‌رو خواهیم بود. که هر دو دیدگاه را از منظر هزینه تمام شده محصول نهایی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته‌اند.

کلمات کلیدی باب‌المندب، حمل‌ونقل، هزینه، بیمه

مقدمه

تنگه باب‌المندب^۲ راه آبی باریکی است که بین یمن در شبه جزیره عربستان (در خاورمیانه) و جیبوتی و اریتره در شاخ آفریقا واقع شده است. این تنگه دریای سرخ را به خلیج عدن متصل می‌کند و از این طریق یک پیوند استراتژیک بین دریای مدیترانه و اقیانوس هند ایجاد کرده است.



تنگه باب‌المندب ۲۰ مایل (۳۲ کیلومتر) عرض دارد و به وسیله جزیره پریم^۳ به دو کانال تقسیم می‌شود. کانال غربی ۱۶ مایل (۲۶ کیلومتر) و کانال شرقی ۲ مایل (۳ کیلومتر) عرض دارد. با ساخت کانال سوئز، تنگه اهمیت استراتژیک و اقتصادی زیادی یافت. کانال سوئز دریای مدیترانه را به خلیج سوئز که شاخه‌ای از دریای سرخ است متصل می‌کند. کانال سوئز

سریع‌ترین مسیر کشتی رانی بین اروپا و آسیا محسوب می‌شد. برآورد نشان می‌دهد که روزانه ۳٫۸ میلیون بشکه نفت خام و فرآورده‌های نفتی تصفیه شده از طریق تانکرها از میان تنگه باب‌المندب عبور داده می‌شود. بسته شدن تنگه باب‌المندب می‌تواند تانکرهایی که از خلیج فارس خارج می‌شوند را مجبور به انحراف از مسیر کند و به زمان و هزینه حمل‌ونقل بیفزاید.

کانال سوئز

کانال سوئز واقع در کشور مصر به طول ۳/۱۹۴ کیلومتر است. در سال‌های قبل کشتی‌هایی که بین اروپا و آسیا تردد می‌کردند، مجبور بودند از دماغه امیدنیک^۴ در قاره آفریقا به عنوان تنها مسیر موجود عبور کنند در حالی که با عبور از کانال سوئز، مسیر کشتیرانی از آسیا به اروپا حدود ۶۰۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر می‌شود. به این ترتیب کاهش مسافت منجر به کاهش هزینه حمل‌ونقل دریایی در مقایسه با گذشته شده و در نهایت افزایش تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی را در پی داشت، به طوری که در سال ۲۰۰۸ تعداد ۲۱۴۱۵ فروند کشتیاز کانال سوئز عبور کرده‌اند.

تصویر زیر تاثیر استفاده از کانال سوئز در کاهش مسافت دریانوردی در مقایسه با دماغه امیدنیک برای مسیرهای کشتیرانی لندن - سنگاپور و لندن - بمبئی را نشان می‌دهد. استفاده از کانال سوئز منجر به کاهش ۴۱ درصدی در مسیر دریایی لندن - بمبئی

³ Perim

⁴ Cape of Good Hope

¹ کارشناس بهره‌وری، اداره بودجه و تحول اداری، گروه تحول اداری

² Bab-el-Mandeb



درصد از سود و منافع/ هزینه‌های لجستیک و ۵ عایدی در فرایند لجستیک می‌باشد. بطور متوسط یک سوم هزینه‌های لجستیک در کشورهای پیشرفته شامل حمل‌ونقل می‌گردد که منظور از حمل‌ونقل هزینه‌های پیمایش میسر؛ کانتینر، پالت، ترمینال؛ کارگر و نیروی انسانی در ضمن طی مراحل ذکر شده و ارزش زمان سپری شده می‌باشد. سیستم حمل‌ونقل باعث انتقال محصولات شده و با صرف زمان و موقعیت فعالیت‌های منطقه‌ای منجر به ایجاد ارزش افزوده در کالا می‌گردد. ارزش حمل‌ونقل بسته به نوع محصولات متفاوت است و برای کالاهای کوچک و با ارزش بالا حمل‌ونقل بخش کمتری در سبد فروش به خود اختصاص می‌دهد نسبت به کالاهای بزرگ و با ارزش کمتر و لذا حمل‌ونقل بخش مهمی در میزان منافع محصول ایفا می‌کند.

هزینه‌های حمل‌ونقل به طور مطلق با مسافت طی شده رابطه نسبی دارند. یعنی هر قدر به مقدار مسافت طی شده افزوده شود، هزینه‌های متغیر نیز به نسبت آن افزایش می‌یابند؛ مانند هزینه‌های سوخت و عوارض راه‌ها.

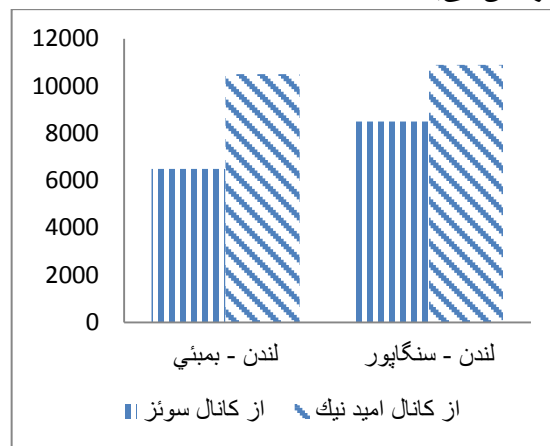
از کل هزینه‌های لجستیکی در هر کشور، به طور متوسط ۶۲ درصد آن متعلق به بخش حمل‌ونقل، ۳۴ درصد متعلق به بخش نگهداری موجودی و انبارداری و ۴ درصد مربوط به مدیریت و کنترل لجستیک است.

از سویی دیگر، در حال حاضر ۶ تا ۷ درصد قیمت کالاها در جهان متأثر از هزینه‌های حمل‌ونقل است با یک حساب سرانگشتی می‌توان نتیجه‌گیری کرد که متوسط سهم هزینه‌های لجستیکی از قیمت تمام شده محصولات در جهان بین ۷,۹ تا ۳,۱۱ درصد از قیمت تمام شده محصول می‌باشد. [3]

بیمه حمل‌ونقل دریایی

بیمه‌نامه^۲ دریائی در بدو پیدایش صرفاً به منظور پوشاندن خطرات حاصله از ناحیه دزدان دریائی،

را به دنبال دارد. این امر مزایای فراوانی را برای شرکت‌های کشتیرانی، صاحبان کالا، مصرف‌کنندگان و در نهایت تجارت جهانی به همراه داشته است. کالاهای کانتینری که توسط کشتی‌ها حمل می‌شوند به عنوان با ارزش‌ترین کالاها می‌باشند، حجم تجارت بین آسیا و اروپا با رشد ۱۲,۲٪ در حال افزایش می‌باشد.



نفت خام مهم‌ترین منبع انرژی برای فعالیت‌های صنعتی و مصرف روزمره به شمار می‌آید، حدود ۴۰٪ تجارت دریایی را تشکیل می‌دهد. مهم‌ترین محل‌های بارگیری نفت خام، کشورهای عضو اوپک ۱ در غرب آسیا، جنوب و شرق آسیا، آفریقای مرکزی، شمال و غرب آفریقا، حوزه کارائیب و آمریکای مرکزی و نیز کرانه‌های شرقی و شمالی آمریکای جنوبی بودند. [2]

هزینه حمل‌ونقل

حمل‌ونقل مهم‌ترین فعالیت اقتصادی در سیستم اقتصادی لجستیک است در حدود یک سوم تا دو سوم هزینه‌های لجستیک مربوط به حمل‌ونقل می‌گردد.

بر مبنای نتایج تحقیقات صورت گرفته در شورای ملی مدیریت توزیع کشور استرالیا به طور متوسط هزینه‌های حمل‌ونقل شامل ۴۴ درصد از مجموع ۶

² Marine Insurance Policy

¹ OPEC



افزایش می‌دهند که در نتیجه آن تولیدکنندگان محصولات هزینه به وجود آمده را در قیمت تمام شده محصول نهایی سرشکن می‌کنند.

نتیجه گیری

هر دو دیدگاه در صورت ادامه حملات موشکی به کشتی‌های تجاری در تنگه باب‌المندب (دیدگاه اول) با تغییر مسیر حرکت کشتی‌ها از طریق دماغه امید-نیک با افزایش هزینه حمل‌ونقل دریایی روبه‌رو خواهیم بود و دیدگاه دوم در صورت تغییر ندادن مسیر با افزایش هزینه‌های بیمه کشتی‌ها روبه‌رو خواهیم بود. در هزینه تمام شده محصول نهایی که به دست مصرف‌کننده خواهد رسید افزایش را بوجود می‌آورند. از طرفی با افزایش هزینه تمام شده واردکننده محصول به فکر کالاهای جایگزین، ساخت کالای مشابه و یا وارد کردن کالای مشابه از کشورهای که مسیر عبور کشتی‌های آن از طریق این مسیر دریایی نباشد می‌افتد از طرفی مسیر کانال سوئز یکی از پرترددترین مسیرهای دریایی جهت حمل و نقل نفت خام می‌باشد که در صورت کاهش که در نتیجه تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی را در کاهش خواهد داشت که این امر معایب فراوانی را برای

شرکت‌های کشتیرانی، صاحبان کالا، مصرف‌کنندگان و در نهایت تجارت جهانی به همراه خواهد داشته است.

مناب و ماخذ:

[1] <http://020.ir>

[2] محمدعلی حسن‌زاده محمدی (۱۳۹۰)، اقتصاد حمل‌ونقل دریایی، نشر آرامش.

[3] <http://www.rmt0.ir>

[4] <http://fmbm.blogfa.com>

آتش‌سوزی در بین راه بوده است. ولی امروزه اغلب خطراتی را که کالا در اثنای سفر دریایی و همچنین در حین حمل‌ونقل خشکی پس از خاتمه سفر دریا با آن روبه‌روست می‌پوشاند.

بیمه دریایی خسارات تصادفی و غیرقابل پیش‌بینی را می‌پوشاند، مانند خطرات ناشی از دریا که مفهوم آن خسارات ناشی از سفر دریا می‌باشد. همچنین خسارات غیر عمدی که در اثر حوادث اتفاقی و غیر-قابل پیش‌بینی به وجود را نیز شامل می‌شود، مانند: احتراق کالاهای محترقه یا آبدیگی یا خطرات ناشی از دزدان دریایی.

در بیمه کشتی شرکت بیمه با توجه به نوع پوشش شناورها مسئول جبران خسارت بدنه شناورها می‌باشد که در بعضی پوشش‌ها ۳/۴ مسئولیت ناشی از تصادم و همچنین زیان همگانی تحت پوشش قرار می‌گیرند. بنابراین در بیمه کشتی خسارت ناشی از خطرات ذیل تحت پوشش قرار می‌گیرند.

خسارت وارد به کشتی در نتیجه خطرات زیر:

- آتش‌سوزی و انفجار
- طوفان
- به گل نشستن و یا برخورد با صخره
- تصادم شناور بیمه شده با شناورهای دیگر
- برخورد هواپیما یا وسائل مشابه و یا اشیای که از آنها سقوط کند به مورد بیمه، برخورد مورد بیمه با وسایل نقلیه زمینی، حوضچه تعمیرات تجهیزات و تاسیسات ساحلی
- زمین لرزه، فوران آتشفشان یا صاعقه
- حوادث ناشی از بارگیری، تخلیه یا جابجایی کالا
- ترکیدن دیگ بخار، شکست شفت
- زیان همگانی و هزینه‌های نجات
- خسارت وسایل و ادوات صیادی (در مورد شناورهای صیادی) [4]

با توجه به نوع پوشش بیمه‌های دریایی و در صورت ادامه حملات موشکی به کشتی‌های تجاری در تنگه باب‌المندب بیمه گزاران نرخ بیمه‌های خود را



تحلیل ۳: علی اکبر عیسی زاده^۱

اقیانوس هند ایجاد کرده است(۱). به تنگه باب المندب، تنگه مندب یا مندب هم گفته می شود.

مقدمه

اصطلاح «باب المندب» به معنای دروازه غم و اندوه و یا دروازه اشک ها است. نام باب المندب به خاطر مخاطرات هدایت کشتی ها در این تنگه به آن داده شده است. طبق یک افسانه عرب هم زلزله ای که آسیا را از آفریقا جدا کرد باعث غرق کشتی ها در این منطقه شد در نتیجه نام باب المندب بر روی این تنگه گذاشته شد. طبق فرضیه های اخیر، تنگه باب المندب احتمالاً مکانی بوده که اولین مهاجرت های انسان امروزی از قاره آفریقا در تقریباً ۶۰۰۰۰ سال پیش از طریق آن انجام شده است. این فرضیه می گوید که در آن زمان، سطح اقیانوس ها بسیار پایین تر از حالا بوده و تنگه باب المندب بسیار کم عمق یا خشک بوده است. همین امر اجازه این قبیل مهاجرت را داده است(۲).

تنگه باب المندب ۲۰ مایل (۳۲ کیلومتر) عرض دارد و به وسیله جزیره پریم (Perim) به دو کانال تقسیم می شود. کانال غربی ۱۶ مایل (۲۶ کیلومتر) و کانال شرقی ۲ مایل (۳ کیلومتر) عرض دارد. با ساخت کانال سوئز، تنگه اهمیت استراتژیک و اقتصادی زیادی یافت. کانال سوئز دریای مدیترانه را به خلیج سوئز که شاخه ای از دریای سرخ است متصل می کند. کانال سوئز سریع ترین مسیر کشتی رانی بین اروپا و آسیا محسوب می شد(۳).

تنگه های دنیا نقش اساسی در جابجایی کالا و بالاصح نفت خام و مشتقات آن دارند. از جمله مهمترین تنگه های دنیا برای عبور نفت خام می توان به ترتیب به تنگه هرمز، تنگه مالاکا، کانال سوئز، تنگه باب المندب، تنگه های دانمارک، تنگه های ترکیه و کانال پاناما اشاره نمود. وجود امنیت در تنگه ها جهت عبور ایمن کشتی ها از مسائل بسیار مهم دولت ها و صنعت حمل و نقل دریایی است. از جمله تنگه های مهم دنیا که در سالهای اخیر به دلیل بروز جنگ های داخلی و خارجی کشورهای مجاور آن، برای عبور کشتی ها نا امن شده است، تنگه باب المندب است. در این تحلیل سعی شده است ضمن بیان مختصات جغرافیایی تنگه باب المندب و نقش راهبردی آن در انتقال کالا و مواد نفتی، عواقب نا امن شدن و یا بسته شدن تنگه مذکور بر صنعت حمل و نقل دریایی با تکیه بر مطالعات انجام شده پیشین و با عنایت به میزان جابجایی روز افزون کالا بیان شود.

تنگه باب المندب و نقش راهبردی آن

همانطور که در شکل ۱ نشان داده شده است، تنگه باب المندب راه آبی باریکی است که بین یمن در شبه جزیره عربستان (در خاورمیانه) و جیبوتی و اریتره در شاخ آفریقا واقع شده است. این تنگه دریای سرخ را به خلیج عدن متصل می کند و از این طریق یک پیوند استراتژیک بین دریای مدیترانه و

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



بر اساس تازه ترین گزارش منتشر شده از سوی سازمان اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) در سال ۲۰۱۳ میلادی حدود ۹۰،۱ میلیون بشکه نفت در روز بوده است که در حدود ۵۶،۵ میلیون بشکه در روز یعنی در حدود ۶۳ درصد از نفت تولیدی جهان در سال ۲۰۱۳ از مسیرهای دریایی منتقل شده است. در این میان، تنگه هرمز و تنگه مالاکا جزء استراتژیک ترین گلوگاه های جهان به لحاظ حجم نفت عبوری به شمار می روند. دو گلوگاه فوق الذکر به همراه کانال سوئز، تنگه باب المندب، تنگه های دانمارک، تنگه های ترکیه و کانال پاناما، هفت گلوگاه از مهمترین مسیرهای تجاری برای انتقال جهانی نفت محسوب می شوند.

بر اساس داده های جدول فوق تنگه هرمز و تنگه مالاکا به ترتیب با عبور روزانه ۱۷ و ۱۵،۲ میلیون بشکه نفت در روز، از تنگه های استراتژیک و فوق العاده با اهمیت دنیا هستند. تنگه باب المندب بعد از کانال سوئز با عبور روزانه ۳،۸ میلیون بشکه نفت در روز در سال ۲۰۱۳ به عنوان چهارمین تنگه مهم از این حیث محسوب می شود.

از طرف دیگر با نگاهی به نمودار میله ای حجم نفت خام و محصولات مشتق عبوری از گلوگاه های جهانی از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۳ می توان دریافت که تقاضای کشورها برای نفت همواره روند افزایشی داشته است. به عنوان مثال حجم نفت خام عبوری از تنگه هرمز از ۱۵،۷ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۰۹ به ۱۷ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۳ رسیده است. در تنگه باب المندب نیز حجم نفت خام عبوری روند افزایشی داشته است و از ۲،۹

مکان	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
تنگه هرمز	۱۵،۷	۱۵،۹	۱۷	۱۶،۹	۱۷
تنگه مالاکا	۱۳،۵	۱۴،۵	۱۴،۶	۱۵،۱	۱۵،۲
کانال سوئز	۳	۳،۱	۳،۸	۴،۵	۴،۶
باب المندب	۲،۹	۲،۷	۳،۴	۳،۷	۳،۸
تنگه های دانمارک	۳	۳،۲	۳،۳	۳،۱	۳،۳
تنگه های ترکیه	۲،۸	۲،۸	۳	۲،۹	۲،۹
کانال پاناما	۰،۸	۰،۷	۰،۸	۰،۸	۰،۸
تجارت جهانی نفت از طریق دریا	۵۳،۹	۵۵،۵	۵۵،۶	۵۶،۷	۵۶،۵
عرضه جهانی نفت	۸۴،۹	۸۷،۵	۸۷،۸	۸۹،۷	۹۰،۱

جدول شماره ۱: حجم نفت خام و محصولات مشتق عبوری از گلوگاه های جهانی: ۲۰۰۹-۲۰۱۳



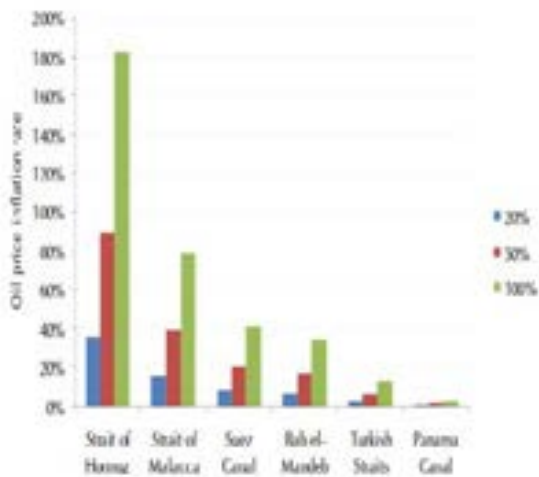
شکل شماره ۱: موقعیت تنگه باب المندب



عواقب نا امن کردن تنگه باب المندب بر صنعت

حمل و نقل دریایی

نمودار شماره ۲ افزایش نرخ تورم قیمت جهانی نفت در صورت مختل شدن عبور نفت از تنگه های مهم دنیا به اندازه ۲۰ ، ۵۰ و ۱۰۰ درصد و عدم استفاده از مسیر های جایگزینی نظیر خطوط لوله و مسیر های دریایی دیگر را بین جولای ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۰ نشان می دهد (۱). با توجه به نمودار ، در صورت کاهش عبور نفت از مهمترین تنگه دنیا یعنی تنگه هرمز به اندازه ۲۰ ، ۵۰ و ۱۰۰ (بستن کامل تنگه) درصد به ترتیب نزدیک به ۴۰ ، ۹۰ و ۱۸۵ درصد قیمت جهانی نفت با تورم مواجه خواهد شد و به همین ترتیب نا امن شدن تنگه باب المندب در صورتی که منجر به کاهش عبور نفت به میزان ۲۰ ، ۵۰ و ۱۰۰ درصد گردد، به ترتیب ۷ ، ۱۸ و ۳۶ درصد قیمت جهانی نفت افزایش خواهد یافت (۵).

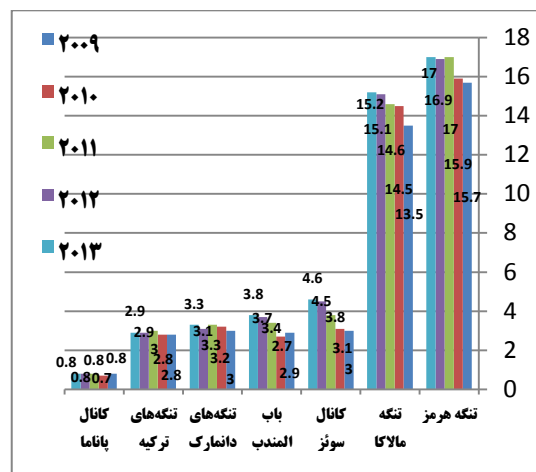


نمودار شماره ۲: افزایش نرخ تورم قیمت جهانی نفت در صورت مختل شدن عبور نفت از تنگه های مهم دنیا به اندازه ۲۰ ، ۵۰ و ۱۰۰ درصد

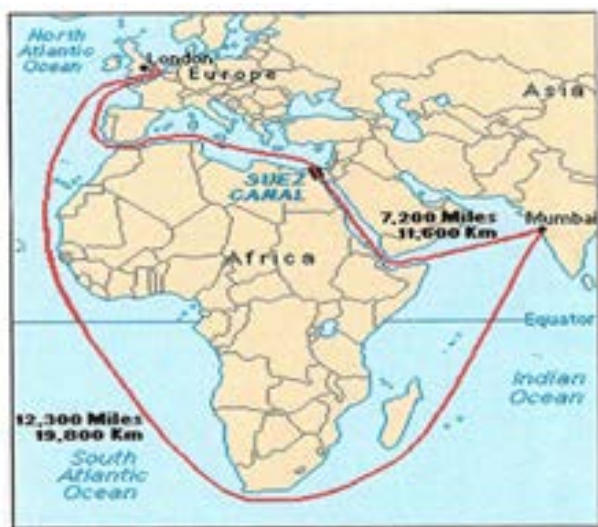
میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۰۹ به ۳,۸ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۳ رسیده است.

بدیهی است انسداد و یا نا امن شدن هر کدام از گلوگاه ها - حتی به صورت موقت - می تواند به افزایشی اساسی در هزینه های کلی انرژی و بهای جهانی انرژی تمام شود.

گلوگاه های فوق الذکر چندان هم امن نیستند مانند گلوگاه باب المندب که چند سالی است به دلیل بروز جنگ در کشور یمن و نا آرامی ها در سومالی ، کشتی های عبوری از آن با آسیب هایی نظیر دزدی دریایی و حملات تروریستی روبرو می شوند. بستن شدن و یا نا امن شدن تنگه باب المندب می تواند تانکراهایی و سایر کشتی های تجاری که از خلیج فارس و یا آسیا به مقصد اروپا خارج می شوند را مجبور به انحراف از مسیر کند و هزاران مایل به مسیرهای عبوری تانکرها بیفزاید که پیامد آن افزایش هزینه و قیمت جهانی انرژی خواهد بود که متعاقبا به تشریح کامل عواقب آن بر صنعت حمل و نقل دریایی خواهیم پرداخت.



نمودار شماره ۱: حجم نفت خام و محصولات مشتق عبوری از گلوگاه های جهانی: ۲۰۰۹-۲۰۱۳

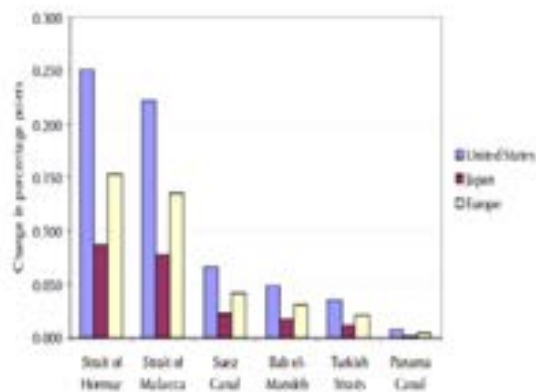


شکل شماره ۲: مسیر انتقال کالا از بندر مومبای هند تا لندن انگلستان

شکل شماره ۲ مسیر انتقال کالا را از بندر مومبای هند تا لندن انگلستان را از دو مسیر نشان می دهد. کشتی ها برای جابجایی کالا از بندر مومبای هندوستان به مقصد لندن انگلستان از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز - تنگه جبل الطارق تنها مسافت ۱۱۶۰۰ کیلومتر را در ۱۳ روز طی خواهند کرد، در صورتی که در صورت بسته شدن مسیر مذکور، کشتی ها بناچار باید از مسیر دماغه امید نیک کل قاره آفریقا را برای رسیدن به اروپا با طی مسافت ۱۹۸۰۰ کیلومتر در طی ۲۲ روز برای رسیدن به لندن بپیمایند. بنابراین استفاده از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز فاصله ها را از حیث مسافت به میزان ۸۲۰۰ کیلومتر و از حیث زمان به میزان ۸ روز کوتاهتر می کند.

شکل شماره ۳ مسیر انتقال کالا را از بندر ملبورن استرالیا تا فرول اسپانیا از دو مسیر نشان می دهد. کشتی ها برای جابجایی کالا از بندر ملبورن استرالیا به مقصد فرول اسپانیا از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز - تنگه جبل الطارق تنها مسافت ۱۹۲۶۰ کیلومتر را در ۲۲ روز طی خواهند کرد، در صورتی که

نمودار شماره ۳ نرخ تورم در آمریکا، ژاپن و اروپا را در صورتی که به اندازه ۵۰ درصد در روند انتقال نفت از تنگه های مهم دنیا اختلال بوجود آید را نشان می دهد. به عنوان مثال اگر تنها ۵۰ درصد در روند انتقال نفت در تنگه هرمز اختلال بوجود آید، قیمت ها (نرخ تورم سه ماهه) در آمریکا ۰,۲۵ درصد افزایش خواهد یافت. ذکر این نکته جالب است که بالاترین نرخ تورم سه ماهه در آمریکا از سال ۱۹۱۴ و به میزان ۰,۶۹ درصد بوده است که بین ژوئن و سپتامبر ۱۹۴۶ اتفاق افتاده است (۵). همچنین این موضوع باعث تورم ۰,۱۵ در اروپا و ۰,۰۸ در ژاپن خواهد شد. به همین ترتیب اختلال ۵۰ درصدی در روند انتقال نفت از تنگه باب المندب باعث افزایش نرخ تورم سه ماهه آمریکا به میزان ۰,۰۵ درصد، ژاپن ۰,۰۲ درصد و اتحادیه اروپا به میزان ۰,۰۳ درصد خواهد شد که اهمیت این تنگه را بیش از پیش نمایان می سازد.



نمودار شماره ۳: افزایش نرخ تورم در آمریکا، ژاپن و اروپا با اختلال ۵۰ درصد در روند انتقال نفت از تنگه های مهم دنیا

علل افزایش قیمت حامل های انرژی در اثر اختلال در تنگه های مهم دنیا را نه تنها فقط در کاهش عرضه و تقاضا بلکه باید در صنعت حمل و نقل دریایی نیز جستجو کرد.

شرکت های بیمه گذار دریایی بر صنعت حمل و نقل به دلیل نا امنی مسیر دریایی تحمیل می نمایند.

نتیجه گیری

بروز نا امنی در تنگه های مهم دنیا، نه تنها بر چرخه اقتصادی کشورها تاثیر گذار است بلکه همانطور که بیان شد بر چرخه اقتصاد و صنعت حمل و نقل دریایی نیز تاثیر مستقیمی دارد. صنعت حمل و نقل دریایی جهت تامین امنیت عبور و مرور خود در تنگه های نا امن، نیازمند صرف هزینه بیشتر از طریق درخواست از دولت های مرتبط با خود و یا پرداخت بیمه های دریایی بالاتر می باشند و در بدترین حالت در صورت بسته شدن تنگه ها، نیازمند طی مسافت بیشتر و صرف زمان بالاتر جهت جابجایی کالا خواهند بود که ممکن است در بسیاری موارد حمل همان کالا از طریق جاده های زمینی و ریلی کم هزینه تر باشد که در اینصورت صنعت حمل و نقل بناچار می بایست با دامنه سود پایین تر به بقای خود امیدوار باشد.

منابع:

- http://www.revolvy.com/main/index.php?s=Bab-el-Mandeb&item_type=topic
- <http://www.hamshahrionline.ir/details/321894/City/-Iranenvironment>
- <http://www.britannica.com/place/Bab-El-Mandeb-Strait>
- U.S. Energy Information Administration analysis based on Lloyd's List Intelligence, Panama Canal Authority, Eastern Bloc Research, Suez Canal Authority, and UNCTAD, using EIA conversion factors
- https://www.cna.org/CNA_files/PDF/D0024669.A1.pdf

در صورت بسته شدن مسیر مذکور، کشتی ها بناچار باید از مسیر دماغه امید نیک کل قاره آفریقا را برای رسیدن به اروپا با طی مسافت ۲۲۲۲۴ کیلومتر در طی ۲۵ روز برای رسیدن به فرول اسپانیا بپیمایند. بنابراین استفاده از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز فاصله ها را از حیث مسافت به میزان ۲۹۶۴ کیلومتر و از حیث زمان به میزان ۳ روز کوتاهتر می کند.



شکل شماره ۳: مسیر انتقال کالا از بندر ملبورن استرالیا تا فرول اسپانیا

بدیهی است که هر چقدر مسافت بیشتر باشد کرایه حمل نیز بیشتر خواهد شد که در نهایت بر افزایش قیمت کالای حمل شده تاثیر مستقیمی خواهد داشت. ضمن اینکه صنعت حمل و نقل دریایی نمی تواند به هر میزان بر قیمت حمل کالا بیفزاید و افزایش قیمت تا زمانیکه که از مسیر زمینی مقرون به صرفه تر نباشد، قابل افزایش است. در صورتی که مسیر نا امن باشد، شرکت های کشتیرانی ناچار خواهند بود مبالغی را صرف تامین امنیت نمایند نظیر هزینه هایی که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران برای تامین امنیت عبور تانکرهای نفتی ایران از خلیج عدن و تنگه باب المندب متقبل شده است و امنیت تنگه مذکور را نه تنها برای تانکرهای ایرانی بلکه برای کشتی های سایر کشورها نیز تامین نموده است و یا هزینه هایی که

«باب اسکندر» معروف است که عرض آن سه کیلومتری بوده و عمق آن به ۳۰ متر می‌رسد. اما کانال غربی به نام «دقه المایون» معروف است و عرض آن ۲۵ کیلومتر و عمق آن ۳۱۰ متر است و در نزدیکی ساحل آفریقا مجموعه جزایر کوچکی قرار دارد که هفت برادران (الاشقاء السبعة) نامیده می‌شوند.

از زمان حفر کانال سوئز در سال ۱۸۶۹ باب المندب به یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های حمل و نقل دریایی بین کشورهای اروپایی و دریای مدیترانه و نیز اقیانوس هند و شرق آفریقا تبدیل شد. همچنین افزایش صادرات نفت کشورهای حاشیه خلیج فارس به بازارهای جهانی عبور و مرور در باب المندب را افزایش داد. بسته شدن تنگه باب المندب می‌تواند تانکرهایی که از خلیج فارس خارج می‌شوند را مجبور به انحراف از مسیر کند و به زمان و هزینه حمل‌ونقل بیفزاید. خاک و جزایر یمن نقش مهمی در امنیت این تنگه مهم بازی می‌کند. (۱)(۲)

خطرات امنیتی: تهدید برای حمل و نقل

در مقابل خطر حملات به کشتی‌ها هویت مهاجمان در اهمیت ثانویه قرار دارد. پیامدهای کاهش امنیت محیطی در باب المندب قابل توجه می‌باشد. این تنگه یکی از معدود نقاط استراتژیک دریایی در سرتاسر جهان بوده که یک آبراه باریک حیاتی است که ترافیک دریایی باید قادر به حرکت موثر برای تجارت در این آبراه باشد. باریکترین نقطه در سراسر باب المندب تنها ۲۹ کیلومتر بوده، پس بنابراین حتی کوچکترین صنایع در سواحل یمن نیز قادر به ممنوعیت و جلوگیری از تمام ترافیک و عبور و مرور از آن خواهد بود. تقریباً تمام تجارت دریایی بین اروپا و آسیا حدود ۷۰+ میلیارد دلار در سال می‌باشد که از طریق عبور از این آبراه باریک صورت می‌پذیرد. هرگونه تهدید امنیتی در این آبراه، مسیرهای تجارت دریایی جهان و امنیت خطوط و ارتباطات دریایی را تحت تاثیر قرار می‌دهد. با توجه به اینکه ۹۰ درصد از حمل و نقل محصولات در جهان از طریق این نقاط صورت می‌گیرد، بسته

تحلیل ۴: سیامک یگانه^۱



مقدمه

تنگه باب‌المندب راه آبی باریکی است که بین یمن در شبه جزیره عربستان (در خاورمیانه) و جیبوتی و اریتره در آفریقا واقع شده است. این تنگه دریای سرخ را به خلیج عدن متصل می‌کند و از این طریق یک پیوند استراتژیک بین دریای مدیترانه و اقیانوس هند ایجاد کرده است. باب‌المندب به معنای دروازه غم و اندوه یا دروازه اشک‌ها است. نام این تنگه به دلیل مخاطرات هدایت کشتی‌ها در این تنگه به آن داده شده است. براساس یک افسانه عرب هم زلزله‌ای که آسیا را از آفریقا جدا کرد باعث غرق کشتی‌ها در این منطقه شد در نتیجه نام باب‌المندب روی این تنگه گذاشته شد.

از نظر جغرافیایی باب المندب از این نظر حائز اهمیت است که دومین تنگه مهم جهان پس از کانال سوئز به شمال می‌آید، زیرا نقطه ارتباطی بین دریای سرخ و مدیترانه است به اضافه اینکه جنوب غرب آسیا را به شرق آفریقا و اروپا متصل می‌کند. همچنین باب المندب گذرگاه آبی استراتژیک است که دریای سرخ را به خلیج عرب و بحر العرب متصل می‌کند و مرزهای آبی آن بین سه کشور یمن، اریتره و جیبوتی مشترک است. عرض این تنگه حدود ۳۰ کیلومتر است که از «رأس منهالی» در یمن شروع شده و تا «رأس سیان» در جیبوتی امتداد می‌یابد و جزیره پریم (میون) متعلق به یمن این تنگه را به دو کانال شرقی و غربی تقسیم می‌کند. کانال شرقی به

^۱ کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان - چابهار

حمل و نقل، هزینه‌های تعمیر و نگهداری و هزینه‌های مورد نیاز برای حفظ کشتی به منظور سفرهای طولانی را افزایش می‌دهد.

با این حال عبور کشتی‌های تجاری از تنگه مورد نظر نیز متحمل هزینه‌های اضافی است. این محدوده از حق بیمه بالاتر، هزینه‌های اضافه تیم حفاظت آماده باش در عرشه و پرداخت هزینه اضافه به کارکنان بخاطر بالا بودن سطح خطر در این سفرها برخوردار است. به علاوه اگر حملات آینده باعث آسیب قابل توجهی و یا از دست دادن زندگی در یک کشتی غیر نظامی شود. اپراتور تدارکات دریایی در معرض خطر عواقب حقوقی در خصوص درماندگی برای اطمینان از کفایت وظیفه خود در برابر مراقبت از خدمه خواهد بود. تا زمانی که وضعیت عادی در تنگه حاکم نباشد تجار حمل و نقل باید هزینه‌های افزایش یافته صرف نظر از اینکه آنها را انتخاب کند برای گذشتن از تنگه باب المندب پوشش دهند. (۸)(۹)

خطرات احتمالی: محدوده پوشش نیروی دریایی

خطرات اقتصادی و امنیتی شرکت‌های حمل و نقل با مشکلاتی که نیروهای دریایی در خنثی کردن تهدید در باب المندب آمیخته است. گفته می‌شود نیروی دریایی قدرت‌های بزرگ به طور جدی به تهدید روزافزون در تنگه پاسخ دادند. نیروی دریایی ایالات متحده در حال حاضر قدرت خود را در مناطق اطراف آن تقویت کرده و این احتمال وجود دارد که ناوگان دریایی بریتانیا که کنترل عملیات در آب‌های خاورمیانه را دارند، بر منطقه اضافه شوند.

استفاده از قایق‌های تندرو که سریعتر بوده و برای تشخیص و جلوگیری دشوار می‌باشند چالشی برای نیروی دریایی قدرت‌های بزرگ در منطقه به حساب می‌آیند. علاوه بر این استفاده از سایت‌های ساحلی برای حمله به ناوگان جنگی ایالات متحده، پاسخ نظامی به محیط ناامن در جنوب غرب یمن را پیچیده می‌کند به آن معنی که تیم‌های کوچک می‌توانند به راحتی با ناوگان حمل و نقل دریایی برخورد کرده و قبل از اینکه نیروهای دریایی پاسخ دهند، از منطقه

شدن این نقاط یک تهدید جدی برای تجارت بین المللی خواهد بود. (۵)

در ماه آوریل سال ۲۰۱۵ طبق برآورد اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده حمل و نقل ۴/۷ میلیون بشکه نفت خام و فرآورده‌های نفتی از طریق تنگه هرمز بطور روزانه، در سال گذشته به تصویب رسیده است. تمام ترافیک از طریق کانال سوئز که سریعترین مسیر برای حمل و نقل به اروپا برای رسیدن به آسیا می‌باشد باید از طریق عبور از باب المندب برای رسیدن به خلیج عدن و پس از آن اقیانوس هند انجام پذیرد. از ماه مارس این سال تنها، ۱/۴۵۴/۰۰۰ تن حمل و نقل انجام شده توسط ۸۰/۴۹۶ کشتی، از کانال سوئز ترانزیت شده است. بنابراین یک تهدید امنیتی در باب المندب، پیامدهای اقتصادی جدی برای تجارت جهانی را دارند و می‌تواند مشکلات قابل توجهی هم برای ناوگان تجاری و برای شرکت‌هایی که بر محصولات و کالاهای خود تکیه می‌کنند در بر خواهد داشت. خطوط کشتیرانی باید از مسیر دور از دریای سرخ برای اروپا و آسیا استفاده کنند و یا همچنان از تنگه هرمز با افزایش خطر و هزینه استفاده کنند. (۶)(۷)

خطرات درآمدی کسب و کار: معضل دوباره

مسیر دریایی

سریعترین مسیر جایگزین برای ترافیک اروپا و آسیا، دور زدن آفریقا از طریق دماغه امید نیک، حداقل ۳۰۰۰ مایل دریایی به حمل و نقل اضافه می‌کند. این زمان اضافه می‌تواند مسیرهای کمتری پوشش دهد و در نتیجه کسب درآمد کمتر برای کشتی در چشم انداز یکساله را در بر خواهد داشت. اگر چه این هزینه تاثیرگذار بر قیمت نفت خام می‌باشد ولی در واقع یک خطر قابل توجه برای صنعت حمل و نقل و کاهش درآمد و سود آنها خواهد بود. حتی با قیمت‌های پایین نفت، هزینه‌های اضافی که باید توسط شرکت‌های دریایی علاوه بر پرداخت دستمزد کارکنان در دریا، افزایش مسیر و فاصله

اپراتورهای دریایی همچنین باید اطمینان حاصل کنند که خدمه کشتی آموزش‌های لازم در جهت استفاده از RPG و سلاحهای کوچک را دیده اند. کشتی‌های آرام و آهسته و با عرشه کم و با قابلیت و توانایی کم برای فرار از حمله احتمالی باید مسیرهای مجددی را در نظر بگیرند. این شامل قایقهای تفریحی کوچک افراد خصوصی که بعید است آموزش و یا منابع برای کاهش تهدیدات بالقوه را در دسترس داشته باشند با توجه به زمان حمل و نقل اضافی درگیر با این رویکرد، ارائه دوباره مسیریابی و اندازه گیری آن اجتناب ناپذیر است. با توجه به استقرار نیروهای امنیتی مستقر در عرشه کشتی باید از تمام قوانین ملی مربوط به منطقه اطاعت لازم را داشته باشند. (۸)(۹)

نتیجه‌گیری

اگر اهمیت جغرافیایی تنگه باب المندب را به اهمیت اقتصادی آن بیفزاییم به همان نتیجه ای می‌رسیم که از نظر کارشناسان استراتژیک دلیل قانع کننده‌ای برای اهمیت راهبردی این تنگه و در نتیجه تاثیر آن در روند درگیری‌ها به شمار می‌آید. ناظران به خوبی متوجه هستند که مسدود شدن تنگه باب المندب به هر دلیلی، نه فقط به تجارت نفت بلکه به روند تجارت جهانی به طور کامل زبان فراوانی خواهد رساند. وضعیت ناامنی در تنگه باب المندب بسیار شدید است و هر دو کشتی نیروهای دریایی و غیر نظامی در خطر هستند. نیروهای دریایی مستقر با مشکلاتی در جهت مقابله با تهدیدات مواجه هستند همچنین شرکتهای حمل و نقل در عبور از تنگه مورد نظر باید هزینه های اضافی مرتبط با خطرات از جمله، بیمه و هزینه های پرسنلی و امنیتی، همچنین در نظر گرفتن مشاور امنیتی جهت آماده شدن برای حفاظت بیشتر به منظور عبور از منطقه را در نظر داشته باشند. افزایش چنین هزینه‌هایی، مستقیماً بر روی افزایش قیمت نفت و فرآوردهای آن را در بر خواهد داشت.

ناپدید شدند. اگر تأیید شود که نیروهای شورشی حوثی در پشت حوادث قرار داشته باشند هرگونه اقدام نیروی دریایی در منطقه با مقاومت مصمم و هماهنگ روبرو خواهد بود. برخلاف دزدان دریایی سومالی از اواخر سال ۲۰۰۰ مبارزان حوثی با انگیزه ایدئولوژیک آموزش دیده و سخت در نبرد و به خوبی مسلح شده است. علاوه بر این آنها از آزادی حرکت و کنترل در مناطق جنوب غربی یمن برخوردارند در حالی که قدرت نیروهای دریایی بین المللی با حمایت نیروی دریایی و نیروهای ویژه به احتمال زیاد قادر به مهار تهدید و از بین بردن کامل منطقه از قابلیت حوثی‌ها یک هدف غیر واقعی و بدون منابع قابل ملاحظه در دسترسی می‌باشد. بنابراین مشکلات مقابله دریایی مانع یک راه حل آسان به بحران و در نتیجه خطر ابتلا مواجهه اپراتورهای تجاری حمل و نقل غیر نظامی را افزایش می‌دهد. دلیل این است که غیر محتمل است راه حل نظامی برای کمک به سرعت ختنی مهاجمان و بازگرداندن امنیت کافی خواهد بود. (۸)(۹)

توصیه های امنیتی برای حمل و نقل تجاری

تدارکات دریایی و مدیران امنیتی منطقه دریایی سرخ و خلیج عدن را تا زمان ثبات وضعیت یک منطقه پرخطر در نظر بگیرند و این باید به افسران پل فرماندهی ابلاغ شود. حمل و نقل و رفت و آمد در این مسیر باید با استراتژی حفاظت انجام گردد. که این شامل افزایش سرعت کشتی، در صورت امکان عبور کردن تنها در طول روز، افزایش تمام مراحل نگهبانی و حصول اطمینان از کنترل همه جانبه خدمه در همه حالات می‌باشد، افسران امنیت دریایی باید در نظر داشته باشند که در حال نزدیکی به آبهای یمن با نیروهای امنیتی مستقر در منطقه باید در همه زمانها تماس داشته باشند. ماموران امنیتی به منظور کاهش هزینه ها می‌توانند بسته به مسیر حمل و نقل، در مصر، ماداگاسکار، مالدیو و یا عمان در عرشه کشتی قرار گیرند.

- <http://www.smtnews.ir/trade/foreign-trade/16725->
- <http://cimsec.org/dangerous-waters-situation-bab-el-mandeb-strait/29508>
- <http://www.maritime-executive.com/article/dangerous-waters-in-the-strait-of-bab-el-mandeb>

منابع و مأخذ

- <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1394/07/18/883606>
- <http://sedayiran.com/fa/voiceofeconomic>
- <http://isna.ir>
- <https://www.csis.org/>
- <http://worldmaritimenews.com>
- <http://www.reuters.com/>

Archive of SID



Masir

Vol 3, No 23(2016)

ISSN 2423-348X



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