



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



سازمان بنادر و دریانوردی

خبرنامه اداره کل مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

ISSN: 2383-417X

شماره ۱۳، سال دوم، ۱۳۸۷

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود در راستای تحقق راهبردهای

کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید،

ثبت، داوری و نسخ و ایجاد بانک های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت **SID** می نماید.



خبرنامه تحقیقات R&D

حاوی جدیدترین خبرهای بندری، دریایی و مدیریتی

شبهای قدر

شبه قدر است بیا قدر بدانیم کمی

خانه دل ز گناهان بتکانیم کمی (امیر علی مصدق)



😊 هشدار اروپا به چین در صنایع کشتی سازی و فولاد

😊 تلاش ویتنام برای رسیدن به مقام چهارمین کشتی ساز دنیا

😊 موقعیت کشتی مغروق باستانی

😊 ظرفیت ناوگان کشتی‌های فله‌بر

😊 زنگ‌های خطر برای زنجیره تامین کادر دریا

هر جا که هستید و هر چه که هستید بفاطر آن است که خودتان اینطور فواسته‌اید.

مسئولیت کامل آنچه که هستید، آنچه که بردست آورده‌اید و آنچه که خواهید داشت بر عهده خود شماست.

هشدار اروپا به چین در صنایع کشتی سازی و فولاد

بنا به اظهار یکی از دیپلمات های اتحادیه اروپا، به چین هشدار داده شده است که در صورت عدم کنترل ظرفیت صنایع فولاد و کشتی سازی خود، آن کشور به طور فزاینده ای در معرض تهدید مجازات های تجاری از سوی اتحادیه اروپا قرار خواهد داشت. به نقل از همین منبع، آقای گونتر فرهویگن، کمیسر صنایع اتحادیه اروپا، در طی یک نشست سطح بالا که بین مقامات چینی و اروپایی در پکن برگزار شد، مراتب هشدار اروپا را به اطلاع چینی ها رساند.

مهم ادغام شرکت ها و کارخانجات بزرگ و کوچک در یکدیگر است. یک سخنگوی اتحادیه اروپا در پکن بنام مایکل جنینگز اظهار داشت که آقای فرهویگن شدیداً از اینکه بخواهد پیشنهاد خاصی به چینی ها بدهد اجتناب ورزیده است. این درحالی است که بطور قریب الوقوع اروپایی ها در تدارک تعیین موازینی در خصوص تجارت فولاد و کشتی سازی با چینی ها هستند.

زمانیکه سال گذشته چینی ها برای نخستین بار به یک صادر کننده تمام عیار محصولات فلزی تبدیل شدند، صادرات فولاد این کشور به اتحادیه اروپا، زنگ خطر را برای بروکسل به صدا در آورد.

در بخش کشتی سازی، به عقیده فرهویگن، رقابت بین چین و اروپا را بیشتر یک فرصت محسوب می کند تا یک تهدید چون اروپا می تواند با استفاده از این فرصت و چالش های پیش رو، به خلاقیت بیشتری روی آورد. فرهویگن می گوید « موارد ضد دمیینگ اجرا شده بر علیه چین بسیار کمتر از میزان صادرات چینی ها به اروپا بوده است. حتی یک بار که در صنعت کفش مساله بین دو طرف بالا گرفت، تعرفه های گمرکی فوق العاده ای که اعمال شد حتی بر روی قیمت های خرده فروشی آن محصول هم تاثیر نگذاشت.»



تلاش ویتنام برای رسیدن به مقام چهارمین کشتی ساز دنیا

بنابر اخبار منتشر شده، گروه صنایع کشتی سازی ویتنام (ویناشین) با تمام توان تلاش می نماید تا سال ۲۰۱۵ این کشور را به رتبه چهارمین سازنده دنیا برساند. رئیس و مدیر اجرایی گروه ویناشین، فام تان بی * در مراسم ضیافتی که به مناسبت دهمین سال تاسیس گروه در تاریخ ۸ جولای در هانوی برگزار گردیده بود، به اطلاع عموم رسانید. گروه ویناشین تلاش خود را برای توسعه یاردهای موجود و ایجاد تاسیسات جدید برای مجتمع های اصلی خود در استان های شمالی، مرکزی و جنوبی کشور متمرکز نموده است.

بکارگیری فن آوری های مدرن و کارخانه های جدید برای ساخت قطعات پشتیبان در برنامه مد نظر قرار گرفته اند تا دست یابی به اهداف برنامه ای گروه برای ارتقای درصد ساخت داخل به میزان ۶۰ درصد تا سال ۲۰۱۰ امکانپذیر گردد. رئیس ویناشین همچنین به دیگر اهداف شرکت در خصوص بهبود مهارت های مدیریتی مدیران شرکت و ارتقای سطح دانش فنی متخصصین اشاره نمود.

موقعیت کشتی مغروق باستانی

شناسایی محل یک فروند کشتی رومی متعلق به قرن سوم میلادی در سواحل سیسیل (ایتالیا)، باستان‌شناسان را در دستیابی به گنج موجود در آن، امیدوار کرده است.

محل کشتی غرق شده اولین بار در ماه می سال ۲۰۰۶ در عمق ۹۲ متری آب در هنگام هیدروگرافی در سواحل سیسیل، شناسایی شد. کشف این کشتی غرق شده، یک کشف بزرگ به حساب می‌آید به طوری که از نحوه قرار گرفتن آن در زیر آب، یابندگان حدس زدند که آن یک کشتی با طول حدود ۲۰-۱۵ متری، باشد.

برخی نمونه‌هایی از برخی اشیاء و موانع از قبیل سفال‌ها، الوار و کچسارهای بسته شده در بدنه کشتی از محل کشتی مغروق برداشته شد و تحت مطالعه وسیعی قرار داده شد تا قدمت دقیق آن‌ها تعیین شود و نیز جزییات بیشتری را برای تعیین مقصد نهایی کشتی مغروق، استخراج نمایند.

کشتی مغروق رومی
در زیر آب



گفته می‌شود که آخرین بندری که کشتی آن جا را ترک نموده، بندری در آفریقای شمالی بوده است، ولی کشتی هرگز به مقصدش در ایتالیا نرسید.

کشتی مغروق که یک کشتی تجاری بود، کالاهای متنوعی از قبیل روغن زیتون و غلات به همراه مصالح برای معماری ساختمان، حمل می‌کرده است.

مسوولین هیدروگرافی ایتالیا سال‌ها آب‌های پیرامون جزیره سیسیل را برای یافتن کشتی جستجو کرده بودند.

دکتر Jeff Royal مدیر باستان‌شناسی ایتالیا اشاره می‌کند که یکی از کارهای آن‌ها در این فصل تهیه عکس با کیفیت خوب از کشتی مغروق است. برای این منظور باستان‌شناسان از دوربین ویدیویی Trisect Typhoon استفاده می‌کنند که به همراه دوربین‌های رنگی ویدیویی و اندازه‌گیری لیزری برای گرفتن دقیق عکس‌های تکه‌ای از کشتی، بکار برده می‌شود.

نتیجه یافته‌های باستان‌شناسان پس از تهیه عکس‌های دقیق، تجزیه و تحلیل صورت خواهد گرفت و در مجله باستان‌شناسی ایتالیا، منتشر خواهد شد.

زنگ‌های خطر برای زنجیره تامین کادر دریا :

با ادامه روند صعودی بازار حمل و نقل دریایی و به تبع آن افزایش ظرفیت ناوگان حمل، نگرانی‌ها در زمینه تامین نیروی انسانی کیفی برای کار در دریا افزایش می‌یابد. این موضوع از سوی تعداد زیادی شرکت‌های مالک کشتی ابراز شده است. ارقام پیش‌بینی شده در زمینه گسترش ناوگان جهانی حمل طی دو الی سه سال آینده، نیاز به تعداد زیادی پرسنل دریایی را مشخص می‌سازد که تامین آن طی دوره مذکور امکان‌پذیر نمی‌باشد.

در حال حاضر تعداد ۸۵۰۰ فروند کشتی (ظرفیت بیش از ۵۰۰۰ Dwt) در حال ساخته شدن می‌باشد و اگر میزان اوراق سازی حتی به رقم ۱۰۰۰ کشتی در سال (بیش از بالاترین رقم ثبت شده برای هر یک از سال‌های دهه اخیر) برسد، برای این افزایش در تعداد کشتی‌های صنعت نیازمند به کارگیری ۱۵۰ هزار پرسنل دریایی خواهد بود. گزارشی از موسسه تحقیقاتی Drewry نیز به کمبود ۹۰۰۰۰ پرسنل دریایی تا سال ۲۰۱۲ اشاره نموده است.



ظرفیت ناوگان کشتی‌های فله‌بر :

باتوجه به جدول، مجموع ظرفیت ناوگان فله بر جهان در ابتدای ماه ژوئیه ۲۰۰۸، ۷/۴۰۳ میلیون Dwt گزارش شده است. مجموع تعداد کشتی‌های فله بر در جهان در ابتدای ماه ژوئیه سال ۲۰۰۸ میلادی ۶۸۴۲ فروند کشتی اعلام شده که از این تعداد ۷۹۱ فروند کشتی کیپ سائیز، ۱۵۱۶ فروند کشتی پاناماکس، ۱۶۴۵ فروند کشتی هندی ماکس و ۲۸۹۰ فروند کشتی هندی سائیز می‌باشند.

نوع کشتی	میانگین ۲۰۰۶	میانگین ۲۰۰۷	آوریل ۲۰۰۷	آوریل ۲۰۰۸
Handy size (۱۰-۴۰۰۰)	۱۵۸۶۰	۲۷۲۱۰	۲۳۰۰۰	۳۸۷۵۰
Handy max (۴۰-۶۰۰۰۰)	۲۱۸۰۰	۴۳۹۴۵	۲۳۰۰۰	۶۱۷۵۰
Panamax (۶۰-۱۰۰۰۰۰)	۲۲۴۷۵	۵۲۲۳۰	۳۹۵۰۰	۷۵۰۰۰
Caps size (۱۰۰۰۰۰+)	۴۵۶۴۵	۱۰۲۸۷۵	۷۳۰۰۰	۱۵۳۰۰۰
مجموع	۳۴۵/۲	۳۶۸/۶	۳۹۲/۵	۴۰۳/۷



مرکز تحقیقات

+98 21 8493 2130

www.pso.ir