



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 ۲، سال ۸، ششم، ۱۳۹۳

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 "حیات از توسعه بکده 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.



Contents

۳	راه اندازی خط آهن باری چین - اروپا توسط GEFCO
۶	ساخت ترمینال فله خشک بندر قاسم توسط China Harbour Works
۶	شکل گیری هاب تجاری بندر جبل عربستان سعودی با مشارکت Rickmers-Linie
۸	بندر چابهار در مسیر توسعه بین المللی
۱۱	هکرها، نسل جدید دزدان دریایی
۱۳	همکاری عمان Drydock و DSME برای تامین خدمات تعمیر شناورهای ویژه حمل LNG
۱۴	انعقاد قرارداد امتیاز انحصاری میان PSA و JNPT برای چهارمین ترمینال کانتینری در بندر جواهر لعل نهرو
۱۶	همکاری مشترک بنادر اروپا برای ترویج استفاده از سوخت LNG در کشتی رانی داخلی
۱۷	ادغام Hapag-Lloyd و CSAV و تشکیل چهارمین شرکت بزرگ کشتی رانی جهان
۱۸	ادامه شراکت سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور (MPA) با شرکت مدیریت بندری سنگاپور (PSA) در بخش تحقیق و توسعه
۱۹	تحلیل های منتخب در خصوص خبر "اتحاد P3، مثلث ویرانگر یا سازنده" مندرج در خبرنامه شماره ۱



سازمان بنادر و دریانوردی

راه اندازی خط آهن باری چین - اروپا توسط GEFCO

GEFCO که یک شرکت فرانسوی تخصصی خودروسازی و لجستیک صنعتی است، یک سرویس درب به درب حمل و نقل ریلی مابین چین و اروپا راه اندازی نمود.

این خط آهن که هم اکنون به طور برنامه ریزی نشده سرویس دهی می کند، امکان بارگیری مستقیم بارهای اقیانوسی جمع آوری شده از بنادر اصلی چین و بارهای زمینی بر روی قطار و حمل آن به کشورهای همچون قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، روسیه، اوکراین، بلاروس، لهستان، آلمان و مجارستان از طریق Alashank و Manzhouli که در مناطق تحت کنترل چین از مغولستان واقع شده اند، را میسر می سازد.

مدیر عامل شرکت GEFCO China آقای Andrea Ambrogio اظهار نمود: «هم اکنون شرکت های چینی بیش از پیش در پی فرصت در بازارهای خارجی هستند و یکی از استراتژی های کلیدی ما در چین، پشتیبانی از مشتریان محلی برای توسعه جهانی است».

با استفاده از این خدمات ریلی، مشتریان می توانند بیش از ۵۰ درصد در مدت زمان مورد نیاز برای حمل بار صرفه جویی کنند، چرا که حمل بار از چین به اروپا از طریق این خط آهن بین ۱۸ تا ۲۸ روز زمان می برد و این در حالی است که حمل بار از طریق دریا به ۴۵ تا ۶۵ روز زمان نیاز دارد.

GEFCO که در سال ۲۰۱۲ به بخشی از گروه راه آهن روسیه (RZD)^۱ تبدیل شد، از طریق ارائه خدمات گمرکی قابل اعتماد، کارآمد و یکپارچه در کل روسیه که بر مبنای خدمات تخصصی و برجسته گمرکات و مالیات بر ارزش افزوده این شرکت استوار است، از این خط آهن مرزی جدید پشتیبانی می کند.

مدیر توسعه تجاری برون مرزی GEFCO China آقای میکائیل ژانگ ضمن تکیه بر اهمیت کاهش مدت زمان ترانزیت از طریق خدمات ریلی در مقایسه با خدمات باربری اقیانوسی اظهار داشت که «حمل بار یکی از مشتریان

1- Russian Rail ways Group



سازمان بنادر و دریانوردی

این شرکت (که از خودروسازان مهم چین نیز می باشد) از شهر هاربین (واقع در شمال غرب چین) تا Cherkessk (واقع در روسیه) از طریق اقیانوس ۶۰ روز زمان برد، در حالی که می توان همین بار را با استفاده از خدمات حمل و نقل ریلی، ظرف مدت ۲۴ روز به مقصد رساند.

وی افزود: «GEFCO از یک شرکت بین المللی کالاهای مصرفی نیز برای حمل بار آن از بندر چینی دالیان تا هامبورگ از طریق Manzhouli ظرف مدت ۲۶ روز، نیز پشتیبانی می کند». در ضمن، به محض این که بار به هامبورگ برسد، می توان آن را به طور مستقیم به مقصد نهایی اش در انگلستان حمل کرد.

GEFCO به منظور پوشش دادن به شکاف قیمتی میان نرخ حمل و نقل ریلی و اقیانوسی، به دنبال راه حلی برای جذب بار در مسیر برگشت از اروپا به چین است، چرا که در حال حاضر قطارها اغلب خالی باز می گردند.

در هر صورت، این شرکت معتقد است که هنگامی که این خط تجاری به اندازه کافی جا بیافتد، بیش تر کالاهای صادراتی از اروپا به چین (به خصوص کالاهای با ارزش همچون خودروها و کالاهای الکترونیکی) در سال های آتی از طریق این خط آهن جا به جا خواهند شد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.





سازمان بنادر و دریانوردی

سوال ۱) فعالیت این کریدور حمل و نقلی چه تاثیری بر کریدور دریایی شرق - غرب (از طریق کانال سوئز) دارد؟

سوال ۲) فعالیت این کریدور چه تاثیری بر کریدور بین المللی شمال - جنوب (از طریق بنادر جنوبی و شمالی ایران) دارد؟

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

حداقل در ۵۰۰ و حداکثر در ۱۰۰۰ کلمه دیدگاه های خود را در مورد سوالات فوق تا تاریخ ۹۳/۴/۱۵ به

آدرس Researchcenter@pmo.ir ارسال نمایید.

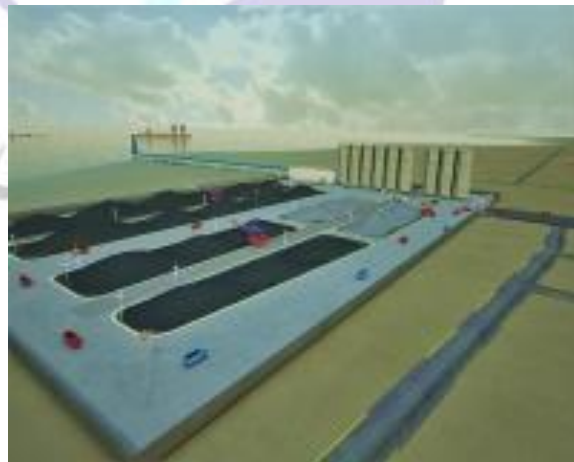


سازمان بازرگانی دریانوردی

ساخت ترمینال فله خشک بندر قاسم توسط China Harbour Works

شرکت China Harbour Works قرارداد ۱۳۰ میلیون دلاری ساخت ترمینال بین المللی فله خشک جدید پاکستان (PIPT)^۲ در بندر قاسم را برنده شد. این تاسیسات فله خشک که مستلزم سرمایه گذاری ۲۵۰ میلیون دلاری (دلار آمریکا) است، از ظرفیت سالانه جابه‌جایی ۱۲ میلیون تن ذغال سنگ وارداتی و چهار میلیون تن سیمان و کلینکر برخوردار خواهد بود. به منظور پاسخگویی به افزایش تقاضای سوخت در پاکستان، در فاز دوم ساخت ترمینال بین المللی فله خشک پاکستان (PIBT)، ظرفیت جا به جایی ذغال سنگ به ۲۰ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت. شرکت های مارین گروپ که اسپانسر این پروژه بلند پروازانه هستند در نامه واگذاری قرارداد که برای China Harbour Works صادر کردند، تصریح نمودند که این کار باید ظرف مدت دو سال به پایان برسد.

بندر قاسم که متصدی جا به جایی بیش از چهل درصد از حجم کالاهای وارداتی و صادراتی این کشور است، در خط ساحلی دریای عرب و در فاصله ۵۰۰ کیلومتری شرق کراچی واقع شده است. در نهایت، باید گفت که PIBT بخش جدایی ناپذیر زنجیره تامین ذغال سنگ پاکستان محسوب می شود و از دسترسی بی نظیری به نیروگاه های برق و کارخانه های سیمان این کشور برخوردار است. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



² - Pakistan International Bulk Terminal



سازمان بنادر و دریانوردی

شکل گیری هاب تجاری بندر جبل عربستان سعودی با مشارکت Rickmers-Linie

صفحه هاب تجاری جبل یک مرکز اطلاعاتی، داده‌ای و محتوایی برای فعالیت‌های مرتبط با کشتیرانی در بندر جبل (عربستان سعودی) است. این ابزار تخصصی حمل و نقل به دایرکتوری جامع حمل و نقل به آدرس Lloyd's Loadinglist.com متصل است.

در صفحه هاب تجاری جبل به سوالات مربوط به حمل و نقل دریایی بار در جبل، قوانین و مقررات حاکم در عربستان که مالکان بار و بارفرابرها باید از آنها آگاه باشند پاسخ داده می‌شود و امکان مشاوره شخصی با متخصصان کشتیرانی و بهره‌برداری از مطالعات موردی آنها نیز میسر است.





سازمان بنادر و دریانوردی

Lloyd's loading list.com جامع ترین منبع اطلاعات در صنعت حمل و نقل بار جهان است. در هیچ وب سایت دیگری در خصوص هاب های باربری مهم جهان و کارپردازان فعال در این هاب ها، چنین حجم اطلاعاتی ارائه نشده است.

در صورت نیاز به کسب اطلاعات بیشتر، Rickmers-Linie به عنوان شریک هاب جبیل در www.Jubail.Lloydsloadinglist.com آماده پاسخگویی به شما خواهد بود.

برای کسب اطلاعات میتوانید به موتورهای جستجو یا تلفنهای پاسخگویی در سراسر جهان نیز مراجعه کنید، اما هاب جبیل همه اطلاعات مورد نیاز جهت تصمیم گیری در امور کشتیرانی را بطور یکجا در اختیار شما قرار می دهد و علاوه بر این امکان مشاوره شخصی و تخصصی در موارد اضطراری یا پهلوگیری های مهم و بزرگ را نیز برای شما فراهم میکند. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بازرگانی دریانوردی

بندر چابهار در مسیر توسعه بین المللی

رییس هیات بازرگانی از چابهار کشور عمان - خالد بن حمد آل محمد کیلانی - طی بازدید از بندر چابهار اظهار داشت: «هدف من از سفر به چابهار، آشنایی بیشتر با ظرفیت های بندر چابهار و منطقه آزاد برای پروژه های سرمایه گذاری بندری، ترانزیت و راه آهن است».

وی عدم آگاهی از ظرفیت های یکدیگر را مشکل اصلی بر سر راه تجارت و سرمایه گذاری دو جانبه میان تاجران ایران و عمان خطاب کرد و اظهار داشت: «تعداد تفاهم نامه های میان ایران و عمان از آنچه که هم اکنون هست باید بیشتر شود».

چابهار بندری استراتژیک در جنوب شرقی ایران است و خلیج فارس را به آسیای مرکزی وصل می نماید. تاکنون چندین کشور از جمله افغانستان، پاکستان و هند از برنامه های خود برای سرمایه گذاری در این بندر خبر داده اند. در سال ۲۰۱۳، سفیر سابق افغانستان در تهران - نصیر احمد نور - از آمادگی کابل برای سرمایه گذاری در بندر چابهار خبر داد.

وی با اشاره بر معاملات تجاری میان ایران و افغانستان خاطر نشان ساخت که کابل به سرمایه گذاری در منطقه آزاد تجاری چابهار علاقمند است.

همچنین، در اوایل سال جاری نیز وزیر بازرگانی و صنایع افغانستان - انور الحق احدی - خاطر نشان ساخت که علیرغم قراردادهای و توافق های به امضا رسیده میان افغانستان و پاکستان، کابل نمی تواند از ظرفیت های بندر پاکستان به طور کامل بهره برداری کند.

کریدور حمل و نقل شمالی - جنوبی، مسیر کشتیرانی، ریلی و جاده ای برای حمل بار از جنوب آسیا به اروپا از طریق آسیای مرکزی، قفقاز و روسیه است. ایران نیز در این کریدور بین المللی واقع شده است و مسیر عبوری این کریدور در ایران از بندر چابهار در جنوب آغاز شده و تا مشهد ادامه دارد. بندر چابهار ایران که در فاصله ۷۲ کیلومتری غرب بندر گوادر در پاکستان واقع شده است، از اهمیت استراتژیک و اقتصادی بسیار زیادی برای هند



سازمان بآد و در یانوردی

برخوردار است (بنادر چابهار و گوادر در یک خط ساحلی مشترک واقع شده اند و در فاصله حدود ۷۰ کیلومتر از یکدیگر واقع شده اند).

در نهایت، لازم به ذکر است که توافق نامه حمل و نقل، کشور های ایران، هند و افغانستان را شامل می شود. هند نیز در طول سفر وزیر امور خارجه هند- سلمان خورشید - به تهران در ماه می ۲۰۱۳، با ایران در خصوص بندر چابهار وارد مذاکره شد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.





سازمان باادوردیانوردی

هکرها، نسل جدید دزدان دریایی

KPMG که یکی از بزرگ ترین شرکت های خدمات تخصصی جهان است، به صنعت دریانوردی اخطار داد که دریاهای آزاد، قربانی بعدی هکرها خواهند بود.

مدیر امنیت سایبری KPMG آقای ویل روکال اظهار داشت که امنیت سایبری سیستم های کنترل دریانوردی توسط مهندسان کنترل می شود، نه مدیران ارشد امنیت اطلاعات (CISO)³ و مدیران ارشد فناوری اطلاعات، این سیستم ها را در برابر هکرها که نسل جدید دزدان دریایی هستند، آسیب پذیر نموده اند.

بیشتر بنادر و ترمینال ها توسط سیستم های کنترل صنعتی مدیریت می شوند و تا همین اواخر از حیطة وظایف مدیران ارشد فناوری اطلاعات خارج بوده اند. از قدیم، امنیت تحت کنترل مدیران ارشد امنیت اطلاعات شرکت ها قرار نداشته و سیستم های کنترل دریانوردی بسیار به یکدیگر شبیه هستند. در نتیجه، پیشرفت هایی که بسیاری از شرکت ها در سه تا پنج سال گذشته در زمینه امنیت سایبری حاصل نموده اند تا بتوانند تغییر در چشم انداز تهدید را منعکس کنند، در این محیط ها نمود نداشته است. در عوض، اجرا و مدیریت این سیستم ها بر عهده مهندسانی نهاده شده است که معمولاً بر بهینه سازی کارایی و ایمنی فرآیندها تمرکز دارند تا فضای سایبر و ریسک های امنیتی. این بدان معنا است که بسیاری از شرکت ها و مشتریان آن ها هنگام بررسی و مدیریت این ریسک ها، گویی در دنیای آب های ناشناخته سیر می کنند.

وی افزود: « KPMG متوجه شده است که یکی از موانع اصلی در بهبود این وضعیت، مشکل انتقال مفاهیم در هنگامی است که تیم های امنیت فناوری اطلاعات سعی دارند استاندارد های خود را بر سیستم های کنترل صنعتی یا سیستم های کنترل دریانوردی اعمال نمایند.

³ - Chief Information Security Officer



سازمان باادوردیانوردی

KPMG ضمن کار با اپراتور یکی از بزرگ ترین ناوگان های حمل نفت خام، فرآورده های نفتی و گاز طبیعی مایع جهان، به این نتیجه رسید که پر کردن این شکاف و اجرای راه حل های عملی به منظور ارتقای امنیت سیستم های کنترل صنعتی بدون در نظر گرفتن بهره وری یا ایمنی فرآیند ها برای موفقیت در مدیریت ریسک سایبری سیستم های کنترل صنعتی، از اهمیت حیاتی برخوردار است». برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بنادر و دریانوردی

همکاری عمان Drydock و DSME برای تامین خدمات تعمیر شناورهای ویژه حمل LNG

شرکت عمان درای داک (OPC)^۴ و شرکت مهندسی کشتی سازی و دریانوردی دوو (DSME)^۵ قرارداد مشارکتی را برای تعمیر شناورهای ویژه حمل LNG به امضا رساندند. این خدمات شامل تعمیر سیستم های مهيار محموله و تعویض قطعات مختلف نظیر باکس های عایق بندی شده، پوسته ها، پنل های پیش ساخته و والوهای ایمنی برودتی در کارخانه کشتی سازی ODC واقع در دوقم، خواهد بود.

مدیر اجرایی ODC - یانگ دوک پارک - اظهار داشت: (ما روی تاسیسات جدید از جمله تعمیر و بازسازی فروشگاه برودتی خود نیز سرمایه گذاری خواهیم نمود تا بتوانیم چهار شناور ویژه حمل LNG را به طور همزمان تعمیر کنیم. ما معتقدیم که با همکاری DSME، یکی از پیشرفته ترین پکیج های خدمات تعمیر LNG جهان را تهیه نموده ایم. مجوز جدید ما برای حمایت از شرکت فرانسوی گاز ترانسپورت و تکنی گاز (GTT)^۶ که در زمینه مهيار محموله برای گران ترین شناورهای ویژه حمل LNG تخصص دارد، موجب تحکیم بیشتر گام های ما در تبدیل شدن به LNGC، خواهد شد). برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



⁴ - Oman Dry dock Company

⁵ - Daewoo Shipbuilding and Maritime Engineering

⁶ - Gaztransport & Technigaz



سازمان بنادر و دریانوردی

انعقاد قرارداد امتیاز انحصاری میان PSA و JNPT برای چهارمین ترمینال کانتینری در بندر جواهر لعل نهرو

شرکت بین المللی مدیریت بندر سنگاپور (PSA International) با شرکت جواهر لعل نهرو پورت تراست (JNPT) برای چهارمین ترمینال کانتینری در بزرگ ترین بندر هند - جواهر لعل نهرو - یک قرارداد امتیاز انحصاری امضا نمود.

شرکت خصوصی ترمینال های کانتینری بهارات بمبئی (BMCT)^۷ که تماما به شرکت سرمایه گذاری پی.اس.ای^۸ بهارات تعلق دارد و یکی از شعبه های فرعی PSA International است، با اعطای قرارداد امتیاز انحصاری بر مبنای طراحی، ساخت، بهره برداری، تامین بودجه و انتقال برای این ترمینال جدید، موافقت نمود.

پس از آن که هیات امنای JNPT پیشنهاد BMCT مبنی بر سهم درآمد ۳۶ درصدی در ترمینال جدید که بالاترین پیشنهاد مناقصه بود را تایید کرد، قرارداد امتیاز انحصاری به این شرکت زیرمجموعه PSA اعطا شد.

PSA در بیانیه ای خاطر نشان ساخت که BMCT عمیق ترین اسکله ها (تا عمق ۱۶/۵ متر) را در بندر جواهر لعل نهرو احداث خواهد نمود و به پیشرفته ترین فناوری های جا به جایی کانتینر مجهز خواهد بود.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

⁷ Bharat Mumbai Container Terminals Pirrate Limited (BMCT)

⁸ PSA Bharat Investment pte ltd



سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر عامل شرکت PSA International اظهار نمود: «PSA با همکاری شرکت جواهر لعل نهرو پورت تراست، این ترمینال بسیار مهم هندی را به منظور افزایش ظرفیت جا به جایی کانتینر و پاسخگویی به افزایش تقاضا، توسعه خواهد داد و تجارت دریایی در هند را تسهیل خواهد نمود». برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بنادر و دریانوردی

همکاری مشترک بنادر اروپا برای ترویج استفاده از سوخت LNG در کشتی‌رانی داخلی

بنادر اروپایی روتردام، آنتورپ، مانهایم، استراسبورگ و زویترلند توافق نامه‌ای را در رابطه با استفاده از LNG در بخش کشتیرانی داخلی به امضا رساندند. به موجب این توافق نامه، این پنج بندر با همکاری یکدیگر بر روی راهکارهای موجود برای ترویج استفاده از شناورهای LNG سوز در شبکه کشتی رانی داخلی اروپا کار خواهند کرد.

اداره بندر روتردام طی بیانیه‌ای اعلام نمود که این همکاری با برنامه های بلند پروازانه این بندر برای توسعه کامل و همه جانبه بازار LNG تاجایی که بتوان تا پیش از سال ۲۰۱۵ یک هاب LNG در روتردام افتتاح نمود، هم‌راستا است. همچنین این بندر مجدداً بر تعهد خود نسبت به سرمایه گذاری بر روی زیرساخت ها و پروژه های حمایت از سوخت LNG و نقش کلیدی خود در تدوین سیاست ها و قوانین و مقررات ملی و بین المللی ضروری، تاکید نمود.

این توافق نامه در چارچوب طرح جامع LNG برای کریدور راین-مین-دانوب که پروژه ای مشترک میان هر پنج بندر است، تهیه شده اند. هدف از این طرح جامع LNG، معرفی LNG به عنوان سوختی برای کشتی‌رانی داخلی در کریدور راین-مین-دانوب است.

اتحادیه اروپا از طریق برنامه TEN-T مبلغ ۴۰ میلیون دلار در قالب یارانه برای کمک به این پروژه پرداخت نموده است. لوید-رجیستر نیز گزارشی منتشر کرده است مبنی بر اینکه سهم LNG از بازار جهانی سوخت تا سال ۲۰۲۰ به ۱۳ درصد و تا سال ۲۰۵۰ به ۲۴ درصد افزایش خواهد یافت. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



سازمان بازرگانی دریانوردی

ادغام Hapag - Lloyd و CSAV و تشکیل چهارمین شرکت بزرگ کشتی رانی جهان

به موجب این توافق نامه لازم الاجرا، رتبه Hapag- Lloyd به چهارمین متصدی حمل و نقل بزرگ جهان ارتقا یافته و بعد از خط مرسک، CMA CGM و MSC قرار خواهد گرفت.

Hapag- Lloyd با اضافه کردن شناورهای شیلی به ناوگان خود، تعداد شناورهایش را به ۲۰۰ فروند، ظرفیت حمل و نقل خود را به حدود یک میلیون TEU و حجم معاملاتش را به بیش از ۹ میلیارد یورو افزایش خواهد داد و در عین حال از طریق دفتر پرسابقه CSAV در شیلی، در منطقه آمریکای لاتین حضوری قوی خواهد داشت. البته دفتر مرکزی این شرکت در شهر هامبورگ آلمان همچنان به قوت خود باقی خواهد ماند.

به موجب بخشی از این توافق نامه که به حمایت از تجارت کانتینری CSAV^۹ می پردازد، سی درصد از سهام Hapag- Lloyd در HGV (هامبورگ) و Kühne Maritime، به این شرکت واگذار خواهد شد. علاوه بر این، طرفین معامله در هنگام انعقاد قرارداد در خصوص افزایش سرمایه ۳۷۰ میلیون یورویی توافق کردند که به موجب این توافق نامه CSAV جهت افزایش سهم خود در این شرکت آلمانی به ۳۴ درصد، ۲۵۹ میلیون یورو از افزایش سرمایه را به عهده خواهد داشت. افزایش سرمایه دوم ۳۷۰ میلیون یورویی نیز با فهرست بورس برنامه ریزی شده هاپاگ-لویید مرتبط خواهد بود. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

⁹ - Hapag – Lloyd AG and Compania Americana de Vapores



سازمان بنادر و دریانوردی

ادامه شراکت سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور (MPA) با شرکت مدیریت بندری سنگاپور (PSA) در بخش تحقیق و توسعه

سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور (MPA)^{۱۰} به منظور ادامه توسعه فناوری های جدید برای بهره برداری از ترمینال کانتینری سنگاپور، تفاهم نامه ای با شرکت مدیریت بندری سنگاپور (PSA)^{۱۱} منعقد نمود. این تفاهم نامه تحت برنامه تحقیق و توسعه فناوری های بندری (PTRDP)^{۱۲} به امضا رسید. هدف از این برنامه، تامین بودجه تعدادی از پروژه های تحقیق و توسعه (R&D) در دست اقدام این دو نهاد است. از جمله این پروژه ها می توان به سیستم اتوماسیون بندر، سیستم های کنترل و برنامه ریزی هوشمند و راه حل های سبز بندری، اشاره کرد.

هم سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور (MPA) و هم شرکت مدیریت بندری سنگاپور (PSA) برای سرمایه گذاری ۱۵ میلیون دلاری (دلار سنگاپور) روی این پروژه در طول پنج سال آینده اعلام آمادگی کرده اند. این سرمایه گذاری ها موجب خواهد شد مقدار کل تعهدات نسبت به این برنامه به ۵۰ میلیون دلار سنگاپور برسد. بیست میلیون دلار اولیه سرمایه گذاری شده روی RTRDP برای پروژه های بنیادی پژوهشی و آزمایشی بر روی سیستم های AVG و اتوماسیون در عملیات محوطه ها و جرثقیل ها استفاده خواهد شد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



¹⁰ - Maritime and Port Authority of Singapore

¹¹ - Port of Singapore Authority

¹² - Port Technology Research and Development program



تحلیل های منتخب در خصوص خبر "اتحاد P3، مثلث ویرانگر یا سازنده" مندرج در خبرنامه شماره ۱۵

آقای اله مراد عقیفی پور:

۱- شرکت های کشتیرانی کانتینری که در لیست آمده است در قاره های مختلف و تقریباً در نقاط حساس و کریدرهای اصلی حمل و نقل کانتینری دنیا صاحب ترمینال های کانتینری هستند.

بطور مثال شرکت کانتینری CMA CGM امروز در حدود ۱۳ ترمینال در نقاط مختلف دنیا از جمله آمریکا، فرانسه، اکراین، عراق و ویتنام تحت مالکیت خود دارد که در سال ۲۰۱۳ حدود ۲,۶ میلیون TEU کانتینر را جابجا نموده است. البته این ترمینال ها در کنار مجموعه ترمینال های کانتینری سایر کشورهاست که در چرخه (LOOP) حمل و نقل شرکت مذکور قرار می دهد و عملیات انجام شده ۱۰,۴ میلیون TEU در سال ۲۰۱۳ در این چرخه توان عملیاتی و حجم فعالیت آن را نشان می دهد.

سایر شرکت های در توافق P3 نیز شرایط و توانی مشابه با شرکت CMA CGM دارند. این شرکت ها در بنادر اصلی و در مسیرهای بین المللی و پرترافیک حمل و نقل کانتینری (بنادر کشورهای تولید کننده، مصرف کننده و واسط) ترمینال هایی دارند که به عنوان پایگاه های قوی برای اجرای طرح P3 محسوب می شود و بالطبع عملیات تخلیه و بارگیری یکدیگر را با تمام توان پشتیبانی خواهند نمود.

این شرکت ها در سیاست گذاری های خود، بنادر خشک را نیز در برنامه های توسعه ای خود از دیرباز لحاظ نموده اند، از اینرو چنانچه مجموعه این توانمندیها که در نقاط استراتژیک دنیا قرار دارند در یک قالب قرار گرفته و با یک هدف فعالیت نمایند، سایر بنداری را که در این چرخه نقشی ندارند و دارای ظرفیت های کم هستند و در نزدیکی این بنادر یا حتی در فواصل دورتر واقع شده اند را با مشکل جدی مواجه خواهند نمود که به دو نمونه از این چالش ها به شرح زیر می توان اشاره نمود:



سازمان بنادر و دریانوردی

الف- ممکن است که بنادر خارج از چرخه فعالیت سه شرکت مذکور، از چرخه حمل و نقل کانتینری حذف و یا حداقل در امکان توسعه نرم افزاری و سخت افزاری خود با مشکل مواجه شوند.

ب- در حالت خوشبینانه این بنادر تبدیل به بنادر فیدری شوند که فقط عملیات ترانسشیپمنت این شرکت ها را پشتیبانی نمایند.

۲- امروزه بنظر میرسد که رقابت این سه شرکت بزرگ در عرصه حمل و نقل کانتینری است که قیمت نهایی حمل کانتینر را تعیین می کند و سایر شرکت های کوچکتر در سایه رقابت این به اصطلاح غول های حمل کانتینری، نقشی در تعیین کرایه حمل ندارند و اتحاد P3 می تواند انحصار در رقابت بوجود آورد و آنها باشند که بتوانند نقش تعیین کننده در نهایی سازی قیمت های حمل ایفا نمایند. از طرف دیگر با توجه باینکه این سه شرکت در مسیرهای عمده و پرترافیک حمل و نقل کانتینری فعال هستند لذا با به اشتراک گذاشتن ظرفیت های خالی خود، توان عملیاتی خود را افزایش داده و بطور قطع شرکت های کوچکتر را از دور خارج و یا حذف خواهند نمود.

۳- از آنجاییکه یکی از نیازمندیها و تمایلات شرکت های تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل، دریافت به موقع و سالم کالای تجاری خود می باشد به نظر میرسد با این روش و استفاده از ظرفیت های خالی در مسیرهای مختلف، با یک برنامه ریزی مدون و دقیق که یقینا از شگردهای موفقیت این سه شرکت در سالیان گذشته بوده است، حداکثر خدمات را به صاحبان کالا و تجار خواهند داد و با توجه باینکه در توافق طرفین P3 عملیات ترانسشیپمنت نیز لحاظ شده است، بنابراین نگرانی برای صاحبان کالا از بابت تاخیر در دریافت خدمات و کالای مورد نیاز در محل و موعد مقرر نخواهد داشت، البته با توضیحات اشاره شده در بند یک می توان انتظار رشد قیمت های حمل و نقل کانتینر را داشت که اتفاقا یکی از مولفه های آن و انگیزه برای افزایش قیمت ارتقای کیفیت و سرعت تحویل کالا است که با اتحاد P3 تا حدود زیادی انجام خواهد شد. گرچه افزایش قیمت حمل را در نهایت مصرف کننده نهایی پرداخت می نماید و لیکن چندان مورد نظر صاحبان کالا و تولید کنندگان بزرگ نخواهد بود چرا که آنان را



سازمان بنادر و دریانوردی

در کورس رقابت با همتایان خود دچار دردسر خواهد نمود و بایستی با دستکاری در عوامل متعدد تولید این نقیصه را مرتفع نمایند.

از سوی دیگر به نظر می‌رسد که عملیات بندری و استفاده از کشتی‌های کوچکتر برای ترانسشیپمنت کانتینر بین بنادر بزرگ دچار دگرگونی به سمت رشد این فعالیت شود و این موضوع برخی از بنادر نه چندان بزرگ را از دور **Direct call** حذف خواهد نمود و تنها به عنوان بنادر پشتیبان و فیدری فعال خواهند نمود.



مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



آقای یونس غربالی مقدم:

۱- تأثیر این اتحاد بر عملکرد بنادر کانتینری را چگونه ارزیابی می کنید؟

اتحاد مذکور با هدف اصلی استفاده بهینه از ظرفیت و امکانات جابجایی کالا در میان سه شریک برتر جهانی از طریق سهیم نمودن کالاهایی مبادله میان مناطق مختلف جهان صورت گرفته است. لذا حرکت به سمت اقتصاد مقیاس در خطوط کشتیرانی بوده و فشار مضاعفی را برای بنادر کانتینری جهت پاسخگویی به این تقاضا ایجاد خواهد نمود. بنادر کانتینری مجبور خواهند بود جهت جذب این خطوط که با حداکثر ظرفیت بار جابجا می شوند، تخلیه و بارگیری با کارایی بیشتر و همچنین سرویس های مکمل و مورد نیاز خطوط را ارائه بدهند.

۲- اتحاد P3 چه تبعاتی بر صنعت کشتیرانی می تواند داشته باشد؟

بازار کشتیرانی یک بازار انحصار چند جانبه است. مثل اوپک. نظر به اینکه اعضای P3 سهم غالبی در عملیات کانتینری (۳۳,۴ درصد) در میان خطوط دارند لذا با این اتحاد براحتی می تواند تبدیل به کارتل شده و بازار حمل و نقل دریایی را از نظر هزینه و حتی مقادیر جابجایی کالا تحت تأثیر قرار دهند.

۳- شرکت های تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل، تأثیر این اتحاد بر فعالیت خود را چگونه ارزیابی می کنند؟

قدرت چانه زنی شرکت های تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل تقلیل می یابد. چون گیرنده قیمت هستند. اگرچه ظاهراً این اتحاد به دلیل فعالیت در اقتصاد مقیاس منجر به کاهش بهای جابجایی کالا می گردد لیکن هیچ تضمینی بر تباری و افزایش هزینه جابجایی کالا به ویژه بعد از حذف رقبا ندارد.



آقای محمد پور حاجی:

سوال ۱) تاثیر این اتحاد بر عملکرد بنادر کانتینری را چگونه ارزیابی می کنید؟

پاسخ: تاثیر این اتحادیه بر عملکرد بنادر کانتینری مثبت خواهد بود و دو طرف از این فرآیند منتفع خواهند شد. یعنی ثبات بیشتری در برنامه خطوط لاینری با حداقل تأخیر رخ خواهد داد و از سوی دیگر بنادر کانتینری می بایست توجه ویژه ای به نرخ تعرفه های خود داشته باشند تا بتوانند اعضای این اتحادیه را از خود راضی نگهدارند زیرا هر گونه افزایش نابجای تعرفه خدمات موجبات از دست دادن یک مشتری قوی (P3) را دربر خواهد داشت. این در مورد مدرن سازی زیرساخت ها و روساخت های بنادر نیز تأثیر گذار خواهد بود و روند به سمت مدرن سازی پیش خواهد رفت و بنادر کانتینری مجبور خواهند شد خود را با چنین ظرفیتی در صنعت کشتیرانی تطبیق دهند. یکپارچگی عمودی (Vertical Integration) به قوت خود ادامه خواهد یافت و زنجیره تأمین با تسهیل جریان کالا در حلقه بندری مواجه خواهد شد. از سوی دیگر ممکن است برخی متصدیان ترمینالهای کانتینری در بنادر جهت تقویت جایگاه خود در برابر این اتحادیه به توسعه یکپارچگی افقی (Horizontal Integration) دست بزنند تا قدرت چانه زنی خود درباره نرخ خدمات را افزایش دهند و جایگاه خود را تثبیت نمایند که البته این مورد با توجه به روند رو به رشد فضای رقابتی بین بنادر نزدیک (مثل بنادر مستقر در محدوده Hamburg- Le Havre) کمی ریسک به نظر می رسد. و از طرف دیگر بنادر در جایگاه ارائه کننده خدمات هستند و می بایست این تغییر را بپذیرند و خدمات خود را متناسب با شرایط جدید اتحادیه ارائه نمایند. با توجه به استفاده حداکثری از ظرفیت و توان اتحادیه برای حمل و نقل کانتینری، بنادر کانتینری با ظرفیت کامل کشتیهایی مراجعه کننده به بندر مواجه خواهند بود و می توان گفت دورنمای مناسبی برای بکارگیری ظرفیت اسمی خود خواهند داشت.

سوال ۲) اتحاد P3 چه تبعاتی بر صنعت کشتیرانی کانتینری می تواند داشته باشد ؟



سازمان بازرگانی دریانوردی

پاسخ: با توجه به نوسان بازار کشتیرانی و ورود کشتیهای ساخت جدید و تبعات ناشی از رکود سال ۲۰۰۸ که همچنان بازار کرایه را تحت تأثیر خود دارد، اتحاد (P3 Alliance) به قصد ایجاد تناسب در بازار کرایه و بالاتر رفتن قدرت چانه زنی (Bargaining Power) توسط شرکتهای کشتیرانی در بازار، توزیع ریسک، بهره وری در بکارگیری کشتیهای متناسب با ظرفیت بار در مسیرهای مختلف، تکمیل ظرفیت بار در هنگام دریانوردی و جلوگیری از دریانوردی با ظرفیت خالی، ورود به بازارهای جدید و ایجاد جایگاه جدید برای شرکتهای کشتیرانی در مقابل ارسال کنندگان کالا (Shippers) ایجاد گردید. مسلماً ورود چنین اتحادی در بازار کشتیرانی، برای اعضای آن ثبات و برای سایر شرکتهای کشتیرانی ایجاد نگرانی خواهد کرد که البته این نگرانی موردی ندارد. بدین دلیل که به نظر نمی رسد این اتحادیه قصد داشته باشد به سایر بازارهای کوچکتر و مسیرهای اختصاصی برخی شرکتهای کشتیرانی ورود کند زیرا چنین کاری نیاز به بازاریابی جدید، ایجاد خط مشی حمل بار و کرایه جدید و توسعه ناوگان دارد که با توجه به توافق نامه مشترک بین اعضای این اتحادیه، چنین کاری در کوتاه مدت انجام خواهد شد و مسلماً اعضای اتحادیه تلاش خواهند نمود در مسیرهای فعلی شان وضعیت فعالیت خود را تثبیت نموده و از سقوط نرخ کرایه تا میزان هزینه های عملیاتی شان جلوگیری بعمل آورند. صنعت کشتیرانی کانتینری با چنین اتحادیه ای با ثبات بیشتری روبرو خواهد شد و در حالیکه روند حمل و نقل کانتینری (براساس گزارش آنکتاد در مروری بر حمل و نقل دریایی ۲۰۱۳) رو به افزایش است (هر چند با شیب ملایم)، شرکتهای کشتیرانی کانتینری با فراغ خاطر بهتری به توسعه فعالیت خود ادامه خواهند داد و ریسک حضور در این بازار کاهش خواهد یافت. به نظر می رسد این اتحادیه به بهره وری ظرفیت کانتینری در مسیرهای غالب (Dominant Leg) دریایی منجر خواهد شد و از هزینه ها خواهد کاست.

سوال ۳) شرکتهای تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل، این اتحاد و تأثیر آن بر فعالیت خود را چگونه ارزیابی می کنند؟

پاسخ: همانطوریکه در متن نیز به آن اشاره شده و انتظار می رفت مجمع جهانی ارسال کنندگان کالا به این اتحاد اعتراض نموده و از این طریق نگرانی خود را از عواقب تشکیل این اتحادیه اعلام نموده اند. زیرا آنها بخوبی میدانند که با تشکیل این اتحادیه جایگاه متعالی تأثیرگذاری بر نرخ کرایه حمل و نقل در بازار و تعیین شرایط



سازمان بازرگانی دریانوردی

جدید از آنها گرفته شده و در بلند مدت مجبور خواهند شد نرخ ها و شرایط شرکت‌های حاضر در این اتحادیه را بپذیرند. مسلماً حاشیه سود آنها نیز کاهش خواهد یافت و این دقیقاً چیزی است که آنها را نگران کرده است. بهمین دلیل است که از نهاد های نظارتی خواسته اند که مانع از تبدیل شده آنها به قطب قدرتمند تأمین کننده خدمات حمل و نقل کانتینری و هر گونه تغییرات در نرخ کرایه و نوع خدمات شوند. ولی گریزی از این موضوع نخواهند داشت و مطمئناً در بلند مدت تشکیل این اتحادیه بر نرخ و نوع خدمات حمل و نقل در مسیرهای اصلی دریایی دنیا تأثیرگذار خواهد بود و در صورتیکه عملکرد آنان تحت نظارت کمیسیون دریانوردی فدرال، اتاق بین المللی کشتیرانی، فدراسیون بین المللی کشتیرانی تحت نظارت دقیق و معقولانه قرار گیرد، این یک اقدام هم برای شرکت‌های تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل (در صورتیکه حاشیه سود معقولی را برای خود در نظر بگیرند) و هم برای شرکت‌های کشتیرانی کانتینری و صنعت حمل و نقل کانتینری موازنه مفیدی را ایجاد خواهد کرد.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بنادر و دریانوردی

آقای حمید علاء الدینی:

- تاثیر این اتحاد بر عملکرد بنادر کانتینری را چگونه ارزیابی می کنید؟

با تشکیل اتحاد بزرگ شبکه P3 بمدت ۱۰ سال (کشتیرانی مرسک، CMA CGM سوئیس و MSC

مدیترانه ای و ادغام ناوگان آنها که میتواند بیش از ۲۷٪ سهم بازار تجارت دریایی را کنترل نماید و همچنین با

کشتیهای سایز بزرگی که این ناوگان دارند و با افزایش سفارشی ساخت سایز کشتیها بزرگتر در طول و پهنا، بنادر

کانتینری برای جذب کالا و عملکرد خود نیازمند تغییرات اساسی در سطح بنادر خود می گردند.

تاثیر این اتحاد با ادغام ناوگان و اتحاد عملیاتی (operational alliance) که به صورت اشتراکی بین آنها

تسهیم خواهد گردید مینواند بر عملکرد بنادر کانتینری بصورت ذیل اثر گذارد :

۱ - بعلت ساخت کشتیهای مگا سایز (طول ۴۰۰ متر، عرض ۵۴ متر و یا بیشتر) که شامل یک ردیف اضافی

(row) و چیدمان بالاتر خواهند شد، بنادر نیازمند جرثقیلهای تخصصی تر خواهند شد.

۲ - با افزایش بار اضافی بر جرثقیل ها، بار اضافی نیز بر زیرساختهای اسکله اعمال می گردد. که نیاز به تجدید

در زیر ساخت آنها خواهد شد.

۳ - اسکله ها مجبور خواهند شد اثرات فشار بار کشنیهای بزرگتر را تحمل نمایند. که نیاز به بازسازی خواهند

داشت.

۴ - با افزایش حجم جابجایی کانتینرها در اسکله ها بعلت افزایش در سایز کشتیها و نیاز به تخلیه سریعتر

کانتینرها، نیاز به نیروی انسانی متخصص و تجهیزات کارآرتر در زمان حضور کشتیهای مگا سایز برای تخلیه



سازمان بنادر و دریانوردی

کانتینرها الزامی میباشد. این فشار افزایش نیاز به زنجیره تامین (Major supply Chain trends) از قبیل بخشهای حمل و نقل، انبارداری، توزیع و فرآیند انتقال کانتینر از بندر را ایجاد خواهد نمود.

۵ - تاثیر این اتحاد با ادغام ناوگان و اتحاد عملیاتی (operational alliance) مینواند بر عملکرد بنادر بصورت

ذیل اثر گذارد :

- ❖ تسهیم فضای حمل و نقل
- ❖ تسهیم محوط و انبارها
- ❖ بازاریابی در بنادر جدید
- ❖ برنامه ریزی دریانوردی
- ❖ تسهیم دارائی و ریسک
- ❖ ادغام ناوگان جدید

۲ - اتحاد P3 چه تبعاتی بر صنعت کشتیرانی کانتینری می تواند داشته باشد ؟

در این اتحاد سه غول اول خطوط کشتیرانی با بیش از ۲۵۰ کشتی اقیانوس پیما بیش از ۲/۶ میلیون TEU کانتینر

را در ۲۹ مسیر و سه ناحیه پوشش و جابجا خواهند نمود (مسیرهای تجاری آسیا-اروپا ، دوسوی اقیانوس اطلس

(transatlantic) و دوسوی اقیانوس آرام (transpacific). سهم کشتی هر شرکت در این توافق نامه عبارت

است از:

:Ship Contributions

Maersk: 42%

CMA CGM: 34%

MSC Mediterranean: 24%



سازمان بنادر و دریانوردی

خطوط کشتیرانی در پاسخ به فشار هزینه ها و هماهنگی و مقابله با رقبا در طرحهای توافقی و ادغام ناوگان به ساخت و سفارش کشتیهای بزرگتر رو خواهند آورد. این گرایش بسمت کشتیهای با ظرفیت حدود ۱۴۰۰۰، ۱۶۰۰۰ یا ۱۸۰۰۰ TEU و در نهایت الزامات ساخت انبارها، عملیات ریلی گسترده تر و ساخت جرثقیل های بزرگتر و افزایش طرحهای توسعه ای بندری را در گیر خواهد نمود. با ساخت کشتی های مگا سایز، صرفه حویی به مقیاس (کاهش قیمت به هر کانتینر) یکی از موثرترین راه های کاهش هزینه است. اتحاد P3 دارای ناوگانی با متوسط ظرفیت هر کشتی برابر ده هزار و ۳۵۰ TEU، میباشد که در نظر دارند با بکارگیری کشتیهای بزرگتر تا ۱۹۲۰۰ TEU در ناوگان خود به سرویس دهی مشترک اقدام نمایند. با توجه به اینکه تمامی شرکتهای حمل کانتینری تحت فشار مضاعفی برای افزایش کارایی کشتیهایشان هستند و صرفه جویی به مقیاس یکی از موثرترین راههای کاهش هزینه است، افزایش ظرفیت حمل کشتیها، راهی سریع و نسبتاً ارزان برای دستیابی به هدف مد نظرشان است. با ایجاد اتحاد P3 یا ادغام دیگر خطوط کشتیرانی (G6 Alliance) صنعت کشتیرانی کانتینری بعلت نیاز به کشتیهای مگا سایز و بزرگتر رشد نسبی خواهد داشت.

۳ - شرکت های تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل، این اتحاد و تاثیر آن بر فعالیت خود را چگونه ارزیابی می کنند؟

در طول سالهای گذشته اغلب شرکتهای عمده حمل کانتینری در تلاش برای کاهش هزینههای واحد کالا به دنبال اضافه کردن کشتیهای پست پاناما کس و مگا سایز به ناوگان خود بوده اند. کاری که منجر به طولانی تر شدن روند بهبود موازنه عرضه و تقاضا خواهد شد. بر اساس برآوردهای بعمل آمده سال ۲۰۱۳، رشد ظرفیت کشتیرانی جهان در سال های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ میلادی به ترتیب برابر ۵/۵ و ۸/۵ درصد و رشد تجارت کانتینری بین چهار الی شش درصد خواهد بود. شرکتهای حمل کانتینر به ارایه سفارش کشتیهای کانتینری مگا سایز به عنوان بخشی از تلاش



سازمان بنادر و دریانوردی

خود برای کاهش هزینه‌ها ادامه می‌دهند. با توسعه عملیات اتحادها که با تشکیل اتحاد P3، به وقوع پیوسته تنها امکان رقابت باقیمانده مابین این گروه‌ها نرخ کرایه حمل می‌باشد. شاید پس از ایجاد اتحاد P3 تجارت دریایی چارچوب مشخصی پیدا نماید و تنها مسئله باقیمانده رقابت بر سر نرخ کرایه حمل باشد. با ادامه رقابت بر سر نرخها در مسیرهای مختلف رقابت درون گروهی نیز می‌تواند شکل بدتری به خود بگیرد. شرکتهای حمل کانتینری چنانچه سطح همکاری‌های خود را افزایش ندهند با توجه به مازاد عرضه که باعث افت نرخها می‌شود، برخی از آنها ورشکست خواهند شد. این اتحاد و تاثیر آن بر شرکتهای تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل باعث کاهش نرخهای کرایه حمل میشود. بعلاوه از دیاد شرکتهای در تجارت حمل و نقل باعث ایجاد رقابت شدید و عرضه بیش از حد ظرفیت می‌شوند. این امر برای مسیرهای تجاری درون آسیایی و خاورمیانه ای با مسافت کوتاهتر بسیار بد است. بعبارت دیگر، وقتی روند برآوردن تقاضاها افزایش می‌یابد، شرکتهای تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل به جای اضافه کردن ظرفیت در این بازار باید در مورد استفاده مشترک از کشتی‌ها، معاوضه ظرفیت حمل و یا انجام سفرهای مشترک توافقنامه منعقد کنند. که این امر می‌تواند هزینه‌ها را کاهش دهد. اثرات فعالیت اتحاد p3 و ترس شرکتهای تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل از این اتحاد عبارتند از:

- ❖ نفوذ و تاثیر استفاده از کشتیهای مگا سایز بالای ۱۸,۰۰۰ (TEU) توسط p3 در عرضه حمل و نقل،
 - ❖ اثرات کاهش قیمتها و سطح خدمات بالای اتحاد p3.
 - ❖ ثبات و تردد منظم (stable, frequent and flexible service) به تمامی بنادر در کوتاهترین زمان
- ممکن توسط p3.
- ❖ رقیق کردن رقابت بین خطوط.



سازمان بازرگانی دریایی

❖ اشتراک گذاشتن تسهیلات بندری و هابها از شانگهای چین تا لاس آنجلس و از نیویورک تا روتردام و ...

توسط P3.

❖ خارج ساختن فعالیت شرکتهای تجاری و دریافت کنندگان خدمات حمل و نقل کوچک از گرده رقابت.

❖ ادغام ناوگان جدید جهت رقابت با اتحاد p3.





سازمان بنادر و دریانوردی

لطفاً دیدگاه ها و نقطه نظرات خود را برای مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی ارسال نمایید. این خبرنامه تنها بار آسمانی و

مساحت شما همکاران فریخته امکان بهبود خواهد داشت.

Phone : +982184932131

Fax : +982184932137

Researchcenter @PMO.IR