



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 ۳، 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 "حمایت 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

سفارش شرکت کانتینری NYK ژاپن جهت ساخت اولین شناور سوخت رسان گاز مایع طبیعی (LNG).....	۳
۳۰٪ تخفیف به کشتیها با سوخت LNG در بندر گوتنبرگ سوئد .....	۵
فشار و هزینه های قانونی پیش روی شرکتهای خصوصی امنیت دریایی.....	۷
اعطای تخفیف ۲۰۰ دلاری شرکتهای کشتیرانی به ازای هر TEU در مسیر آسیا- اروپا .....	۱۰
افزایش فروش رشد در کاشنده های اتوماتیک ترمینال (ATT - Automotive Terminal Trailers).....	۱۳
شرکت مک گرگور و ثبت سفارش برای ساخت نفت کش های کوه پیکر و کانتینربر .....	۱۵
آغاز تحویل ۲۳ کشتی سوپر پاناما کس توسط شرکت CMA CGM فرانسوی.....	۱۷
بندر نیوکاسل استرالیا به خریداران چینی و استرالیایی فروخته شد .....	۱۹
تکمیل شدن مطالعات استراتژیک بندر هنگ کنگ توسط شرکت BMT.....	۲۰
<b>افزایش فعالیت ترمینال کانتینری در بندر صحار عمان.....</b>	<b>۲۱</b>
بررسی ادغام بنادر در غرب استرالیا.....	۲۴
واگذاری قرارداد ساخت ترمینال چهارم بندر جواهر لعل نهرو به بندر سنگاپور .....	۲۵
افزایش صادرات نفت کردستان عراق و تقسیم در آمد کرکوک .....	۲۶
ضرر و زیان کانتینرها بسیار پایین تر از برآوردهای قبلی است.....	۲۷
کانتینربر ۲۴,۰۰۰ TEU تا دو سال دیگر .....	۲۹
فرووردها و حمل کننده گان بدون کشتی بیزار از اتحاد جدید P3 .....	۳۱
تحلیل های منتخب در خصوص خبر " راه اندازی خط راه آهن باری چین - اروپا توسط GEFCO " مندرج در	
خبرنامه شماره ۲ .....	۳۴



## سفارش شرکت کانتینری NYK ژاپن جهت ساخت اولین شناور سوخت رسان گاز مایع طبیعی (LNG)

شرکت کانتینری NYK<sup>۱</sup> ساخت اولین شناور سوخت رسان LNG در جهان را به شرکت HHIC<sup>۲</sup> سفارش داده است. هدف از این طرح ایجاد کسب و کار و سوخت رسانی LNG<sup>۳</sup> در شمال اروپا با همکاری شرکت‌های ژاپنی میتسوبیشی و GDF SUEZ میباشد. این شناور ۶۰,۰۰۰ تنی در سال ۲۰۱۶ در بندر ZEEBRUGGE بلژیک تحویل داده خواهد شد که بتواند خدمات گاز رسانی خود به کشتی‌های LNG که در دریای شمال و بالتیک فعالیت میکنند، را آغاز کند. این شناور نخستین سوخت رسان LNG ژاپن خواهد بود. میزان انتشار دی‌اکسید کربن از این شناور ۳۰ درصد، اکسید نیتروژن ۸۰ درصد و اکسید سولفور ۱۰۰ درصد کمتر از شناورهای سوخت رسان دیگر است. شرکت NYK از سال ۲۰۱۳ تحقیقاتی را برای تحقیق در جایگزین کردن سوخت گاز بر روی شناورهای خود آغاز کرده است. طبق اظهار نظر شرکت NYK با افزایش کنترل میزان آلاینده‌ها، تقاضا برای LNG به عنوان سوخت در دریاهای اطراف اروپا در حال رشد است. این سوخت رسان زیرساختی برای سرمایه گذاری مشترک جدید بین شرکت‌های NYK، GDF و میتسوبیشی خواهد بود، که هر دو از شرکای عملیات حمل و نقل LNG در ژاپن میباشند. با بهره گیری بیشتر از این مشارکت شرکت‌های GDF SUEZ، میتسوبیشی، و NYK قصد ایجاد یک شرکت سوخت رسان LNG، و همچنین به عنوان یک شرکت فروش سوخت LNG به کشتی‌ها در اروپا را خواهند داشت. اهداف دیگر این سرمایه گذاری مشترک کسب و کار LNG در سطح جهانی و ساخت یک چارچوب جامع فروش در اروپا میباشد. تجارت سوخت LNG در ابتدا در شناورهای گازی حمل خودرو توسط حمل کنندگان حامل خودرو در اروپا در دفتر مرکزی اسلو UECC<sup>۴</sup> و سرمایه گذاری مشترک بین شرکت NYK و خط کشتیرانی Wallenius بلژیکی در شمال اروپا عملیاتی خواهد گردید. در حال حاضر حدود ۵۰ کشتی با سوخت LNG در آبهای شمال اروپا فعالیت می کنند، که عمدتاً کشتی‌های فری، مسافری، و کشتیهای کروز میباشند. عملیات سوخت رسانی LNG به کشتیها در حال حاضر توسط مخازن ساحلی صورت میگیرد. با معرفی

<sup>۱</sup> - Nippon Yusen Kaisha

<sup>۲</sup> - Hanjin Heavy Industries and Construction

<sup>۳</sup> - Liquefied Natural Gas

<sup>۴</sup> - United European Car Carriers

۱/۰ درصد محدودیت گوگرد در آب‌های دریای شمال و با افزایش کنترل میزان آلاینده‌ها در دریای بالتیک ECA<sup>۵</sup> سال آینده انتظار می‌رود که سوخت LNG به عنوان جایگزین سوخت کشتی‌ها مورد قبول قرار گیرد. طبق اظهار شرکت NYK، با توجه به تلاش‌های بین‌المللی برای کنترل تولید گازهای گلخانه‌ای از کشتی، سوخت LNG به طور گسترده‌ای به عنوان یک اقدام متقابل مهم برای کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای مضر و در نتیجه کاهش هر گونه اثرات زیست‌محیطی دیده می‌شود. بندر گوتنبرگ سوئد کاهش ۳۰٪ در تعرفه‌های بندری را برای استفاده از سوخت LNG در کشتی‌ها را اعلام کرده است. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



<sup>5</sup> - Emission Control Areas



### ۳۰٪ تخفیف به کشتیها با سوخت LNG در بندر گوتنبرگ سوئد

در پیشسازی استفاده از سوخت LNG به عنوان سوخت آینده شناورها، بندر گوتنبرگ تعرفه های بندری بر کشتی را جهت تشویق مالکان و اپراتورهای کشتی کاهش داده است. این تخفیف در سال ۲۰۱۵ به میزان ۳۰٪ به اجرا در خواهد آمد، همزمان با افزایش کنترل میزان آلاینده ها در دریای بالتیک و اروپا ECA<sup>۶</sup> این تخفیف تا سال ۲۰۱۸ نیز ادامه خواهد یافت. با استفاده از دو شاخص کشتی محیط زیست و حمل و نقل پاک اثرات تخفیفات اندازه گیری می شود. بندر گوتنبرگ همچنین تخفیف بیشتری به کشتی‌هایی که با جایگزینی از سوخت های سنگین HFO<sup>۷</sup> به گاز مایع طبیعی (LNG) را اعمال نمایند، اطمینان داده است. LNG سوخت ارزان تری نسبت به سوخت های نفتی (Distillate Fuel) محسوب می شود و میزان بسیار کمتری از آلاینده های زیست محیطی را نسبت به سوخت های نفتی تولید می کند. صنعت سوخت رسانی دریایی یکی از زیربخش های بسیار مهم در حوزه خدمات صنایع دریایی است و شبکه گسترده ای از سازمان ها و مراودات تجاری را در برمی گیرد. زنجیره تأمین سنتی این صنعت، از پالایشگاه ها و انبارهای نفت آغاز می شود. در مجموع در حدود ۴۰۰ بندر سوخت رسانی در سطح جهان به فعالیت مشغول هستند. به رغم نگاه های مثبت موجود در قبال سوخت LNG سوال بزرگ این است که آیا ساختار زنجیره تأمین این نوع سوخت در زمان اجرایی شدن مقررات ECA ۲۰۱۵ به میزان کافی توسعه خواهد یافت تا تأثیر مثبتی به اجرای این مقررات داشته باشد. سوخت LNG می‌بایست در مخازن برودتی ذخیره شود که نیازمند به فضای به مراتب بزرگتری نسبت به مخازن سنتی سوخت معمولی است. این امر می تواند منجر به کاهش ظرفیت حمل کالای کشتی گردد. مهمترین مولفه در ترکیب شیمیایی گاز طبیعی، متان است. استفاده از LNG به عنوان سوخت در وسایل محرکه در حال افزایش بوده و الزامات اتحادیه اروپا شامل جایگزینی ۱۲ درصدی سوخت مصرفی در آن منطقه با گاز طبیعی تا سال ۲۰۲۰ است. به اعتقاد موسسه رده بندی GL<sup>۸</sup> گاز مایع طبیعی LNG طی چند سال آینده به یک جایگزین عمده سوخت در کشتیرانی تبدیل

<sup>۶</sup> - Emission Control Areas

<sup>۷</sup> - heavy fuel oil

<sup>۸</sup> - Germanischer Lloyd





خواهد شد. علاوه بر تخفیف در تعرفه های بندری از طرف بندر گوتنبرگ، ساخت ترمینال سوخت رسانی LNG به عنوان بخشی از سرمایه گذاری مشترک با بندر روتردام به عنوان سکوی پرشی برای بندر محسوب می شود. طبق اظهار نظر موسسه کشتیرانی سوئد، این فن آوری نیست که عامل محدود کننده میباشد بلکه ملاحظات مالی است. اعتبار مالی، مهم ترین موضوع برای مالکان کشتی و اپراتورها در زمانی است که می خواهند سوخت خود را تأمین کنند. اما در شرایط سخت اقتصادی فعلی دسترسی مالکان و اپراتورها به شرایط اعتباری مناسب از سوی عرضه کنندگان سوخت بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. شرکت های تأمین کننده سوخت مایل به ارائه شرایط اعتباری طولانی مدت تر هستند، اما این موضوع به شرایط و اعتماد متقابل طرفین بستگی دارد. اعتبارات بلند مدت تنها در شرایط خاص و با درک کامل از آنچه ارائه کنندگان سوخت می توانند عرضه کنند قطعی می شود. روند فزاینده افزایش قیمت سوخت، مالکان و اپراتورهای بیشتری را به فکر راهکارهای حمایتی در برابر قیمت های بالا انداخته است. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.





## فشار و هزینه های قانونی پیش روی شرکتهای خصوصی امنیت دریایی

با رشد و پیشرفت در استفاده از دستورالعمل های ایزو برای گاردهای مسلح دریایی (ISO/PAS 28007) بعنوان بلوغ در بخش امنیت دریایی معیاری جهت قضاوت شرکتهای خصوصی امنیت دریایی (PMSC) را فراهم نموده است. طی چند سال اخیر، حملات دزدان دریایی منجر به مرگ و زخمی شدن گروگان های بی گناه شده است و برای صنعت حمل و نقل دریایی میلیون ها دلار خسارت در زمینه بارهای مفقود شده و پرداخت غرامت در پی داشته است. اگر چه به نظر می رسد استفاده از افراد مسلح باعث ترساندن دزدان دریایی شده است، حضور جنگ افزارها در عرشه کشتی هایی که در آب های بین المللی تردد می کنند، باعث افزایش نگرانی ها شده است. برای کمک به اعتماد به نفس و تضمین امنیت، کارایی و قابلیت اعتماد به این راه حل، ایزو مشخصاتی را که در دسترس عموم باشد با عنوان ISO/PAS 28007:2012 کشتی ها و فناوری دریایی، دستورالعمل برای شرکتهای خصوصی امنیت دریایی PMSC<sup>9</sup>، تامین پرسنل امنیتی مسلح و خصوصی PCASP<sup>10</sup> برای حضور در عرشه کشتی ها، تدوین نموده است. یکی از چالش های نظارتی مواجه شده برای شرکتهای خصوصی امنیت دریایی، رفتار و عملکرد این بخش تحت کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶ MLC<sup>11</sup> است. کنوانسیون به تفسیر باز است که آیا PCASP دریانوردان یا نه، و این تصمیم پیامدهای جدی برای شرکتهای خصوصی امنیت دریایی به همراه خواهد داشت. در انگلستان، که پایگاه بسیاری از شرکتهای خصوصی امنیت دریایی و پیمانکاران در آن قرار دارد، وضعیت دریانوردان فقط داشتن کارت ملوانی مورد تایید قرار می گیرد. برای شرکتهای خصوصی امنیت دریایی PMSC، کارت ملوانی دریانورد کاهش چشمگیر در کارهای اداری بعنوان دریافت راحت ویزا و کاهش هزینه در پرواز را به همراه دارد. در حال حاضر بخش امنیتی با صنعت دریایی برای روشن کردن مناطق خاکستری (خطر) در حال فعالیت میباشد، اما موضوع تامین پرسنل امنیتی مسلح و خصوصی دسته بندی نگردیده است. نیروی دریایی بریتانیا و واحد گشت ساحلی، صدور مجدد کارت ملوانی را موقتاً به تعلیق در آورده است. فشارهای تجاری در صنعت حمل و نقل آغاز شده است و این فشارها بر شرکتهای خصوصی امنیت دریایی

<sup>9</sup> - Private Maritime Security Companies

<sup>10</sup> - Privately Contracted Armed Security Personnel

<sup>11</sup> - Maritime Labour Convention





(PMSC) نیز وارد می گردد. در چنین شرایطی با نرخ پایین درآمدها و نوسانات بالا، بهره وری هزینه صنعت حمل و نقل و هزینه ها در بخش های مختلف بایستی تحت بررسی دقیق قرار گیرد. فشار هزینه ها بر مناطق ریسک بالا نیز افزایش یافته است، به عنوان مثال هندوستان ادعا می کند که منطقه آنها با کاهش ریسک مواجه می باشد در حالی که شرکت های بیمه، به طور قابل توجهی حق بیمه خود جهت پوشش سواحل غرب هندوستان را افزایش داده اند. در عین حال هندوستان استدلال می کند که در مدت دو سال این منطقه بدون حادثه بوده است. کاهش سایز منطقه در معرض ریسک بالا، پیش بینی منطقه خطر را سخت می کند. تغییر مرز به سمت غرب، به سمت سومالی کشتی ها را هدف آسان تر، و یا حداقل قابل پیش بینی، برای هدف قرار میدهد. همانطور که بخش امنیت دریایی به بلوغ خود میرسد و جای خود را در صنعت دریایی مشخص میکند، ضروری است که کاهش هزینه ها و تنظیم قوانین در یک چشم انداز نگه داشته شود و اقدامات امنیتی بایستی افراطی باشد. این اقدامات بایستی برای محافظت از زندگی و معیشت از مردان و زنان کل صنعت دریایی که ما متکی به عملکرد آنها هستیم، باشد.

سازمان بین المللی دریایی IMO<sup>۱۲</sup>، ایزو (ISO/PAS 28007) را به عنوان بهترین گزینه تدوین استاندارد تحت هدایت و مشارکت IMO برگزیده است. سازمان بین المللی دریانوردی یادآوری می نماید که گواهی های فردی یا قوانین فردی را تایید نمی کند. علاوه بر IMO، شرکتهای بزرگ بین المللی و آژانس های ضد اطلاعات و سازمان های مجری قانون همچون INTERPOL، کمیسیون اروپا و گروه تماس (پس از صدور قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت سازمان ملل متحد به وجود آمد) از استاندارد ISO/PAS 28007 پشتیبانی می کنند. مدرک ISO/PAS 28007 تنها استاندارد بین المللی منتشره در زمینه نگهداری مسلح در کشتیها می باشد. این مدرک حاوی اطلاعات ضروری برای شرکتهای امنیت دریایی خصوصی و کشتیهای ارائه دهنده خدمات می باشد. همچنین الزامات بخش ویژه برای اعمال این استاندارد با عنوان ویژگی های سیستم های مدیریت ایمنی در زنجیره تامین را به صورت مختصر برای شرکت های خصوصی ایمنی دریایی، شرح می دهد. در نتیجه انطباق با ISO/PAS 28007 می تواند در اخذ گواهی ISO 28000 مفید باشد. این مدرک به عناصر سیستم مدیریت امنیت همچون انعطاف پذیری، برنامه ریزی، منابع، آموزش و هوشیاری، ارتباطات و نگهداری اسناد توجه دارد و به صورت مختصر الزامات اجرایی برای مواجهه با موضوعاتی نظیر مدیریت تلفات و محل وقوع، گزارش تصادف و تحقیق و رسیدگی، سلامت و

<sup>12</sup> - International Maritime Organization



ایمنی و شکایات مشتریان را شرح می دهد. مدرک استاندارد ایزو ISO/PAS 28007 همچنین شامل پیشنهادهایی برای ارزیابی کارایی نظیر نظارت، ممیزی، مدیریت و بهبود مستمر می باشد. اجرای این مدرک به شرکت‌های امنیتی کمک می کند تا توانایی خود را در تامین پرسنلی که به صورت مخفیانه برای حضور در عرشه کشتی مجهز شده اند، نشان دهند. مدرک مذکور توسط کمیته فنی 8 ISO/TC، کشتی‌ها و فناوری دریایی تدوین شده است و از طریق درخواست از دبیرخانه مرکزی ایزو قابل دسترسی می باشد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



## اعطای تخفیف ۲۰۰ دلاری شرکتهای کشتیرانی به ازای هر TEU در مسیر آسیا - اروپا

شکاف سود فزاینده ای میان ۲۰ شرکت برتر کشتیرانی دنیا در حمل و نقل دریایی پیش بینی شده است. جنگ بر سر سهم بازار، سبب افت نرخهای مقطعی در مسیرهای اصلی شده است؛ به طوری که انتظار می رود شرکتهای حمل کانتینری جهان در مجموع ضرر و زیان خود را برای سال ۲۰۱۳ اعلام کنند. خطوط حمل و نقل با توجه به گزارش کانتینری Drewry نرخ قرارداد پایین تری را در مسیر آسیا - اروپا و اقیانوس آرام در سال جدید امضا کرده اند. موسسه مشاوره Drewry، در گزارش سه ماهه خود آورده است که علی رغم افزایش نرخهای کرایه حمل، چشم انداز بهتری برای سال ۲۰۱۴ وجود ندارد. طبق پیش بینی این موسسه برخی شرکتهای حمل کانتینری در این سال با مشکل عدیده نقدینگی مواجه می شوند، مگر آنکه برنامه های خارج ساختن کشتی ها از مدار ناوگان به سرعت شروع شود. همچنین در سال ۲۰۱۴ پیش بینی شده است حمل کننده گان اقیانوسی در حدود ۱/۳ میلیارد دلار از درآمد سالانه خود را به صاحبان کالا تخفیف دهند.

**Drewry**



در مسیر تجاری آسیا و اروپا، نرخ قرارداد سالانه حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ دلار پایین تر به ازای هر کانتینر ۴۰ فوتی نسبت به سال قبل خواهد بود. موسسه Drewry پیش بینی کرده است، خطوط حمل و نقل در سطوح پایین تری برای پر کردن کشتی های خود قرار داد امضا خواهند کرد، اما هشدار داد فشار بر حمل کننده گان کالا برای بهبود درآمد حاصل از بازار، بسیار فرار باقی می ماند. این تحلیلگران گفتند: نرخ پایین کرایه حمل شکاف سود فزاینده ای را میان ۲۰ حمل کننده مهم کانتینری و بقیه حمل کننده گان خواهد آورد. به اعتقاد موسسه Drewry، سال ۲۰۱۴ سال چالشی برای شرکت های حمل کانتینری خواهد بود. در حالی که عرضه و تقاضا محرک های اصلی در تمام معاملات باقی می ماند، آن دسته از حمل کنندگان که کرایه خود را کاهش دهند و با ارائه نرخ های پایین تر و در شرایط واقعی از منافع مشتریان بهره مند خواهند شد. به اعتقاد موسسه Drewry موازنه فعلی عرضه و تقاضا در مسیرهای تجاری شرق-غرب، به اندازه کافی قوی نیست تا بتواند شرکت های کشتیرانی را به سمت افزایش پایدار درآمد سوق دهد. هزینه های واحد صنعت به ازای هر TEU با ۲/۵ درصد کاهش در این سال پیش بینی می شود و استراتژی هایی مانند موتورهای بخار کشتی، طراحی مجدد شبکه ها و خرید مخازن از روسیه از مسائل بحرانی نیز می باشد، اما از طرف دیگر حمل کنندگان سعی در کسب درآمد میکنند و از طرف دیگر واحد های صنعتی نیز با کاهش درآمد مواجه هستند. در صنعت دریانوردی حجم دقیق برآورد عملکرد بسیاری از خطوط کشتیرانی ناشناخته است، به این علت که هیچ سیستم یکپارچه و توافقی وجود ندارد. در این صنعت تعداد نسبتاً اندکی از شرکت های کشتیرانی می توانند پیش بینی دقیق حجم عملیاتی خود را ارائه نمایند. صنعت دریانوردی تنها صنعتی می باشد که با تمایل افزایش در سایز کشتی ها باعث کاهش هزینه ها و موازنه عرضه و تقاضا میگردد. به اعتقاد موسسه Drewry، با مسدود کردن اتحاد P3 توسط قانونگذاران و مقامات بندری چینی (توافق نامه به اشتراک گذاری شناور در شبکه P3) برای صنعت دریانوردی ناامید کننده بود زیرا که یک فرصت بسیار عالی برای کمک به ایجاد ثبات در تجارت دریایی، از لحاظ مدیریت ظرفیت و استفاده بهینه از دارایی ها بود. موسسه Drewry می گوید، فرصت از دست رفته است، بحث جامعی برای کمک به تعادل منافع بالاتر و صرفه جویی به مقیاس، تحکیم اتحاد های جدید و نیاز به کنترل انحصار چند جانبه از مگا اتحادها مورد نیاز می باشد. با این حال طبق اعلام Drewry، میزان ضرر و زیان پیش بینی شده در سال ۲۰۱۳، کمتر از سال ۲۰۱۲ بوده است با این



سازمان بازرگانی دریانوردی

تفاوت که در سال ۲۰۱۱، صنعت کشتیرانی پس از افت در سال ۲۰۱۰، با بهبود مواجه شده و سودی بالغ بر ۱۷ میلیارد دلار کسب کرد. در ابتدای سال ۲۰۱۲، موسسه Drewry پیش‌بینی کرده بود که شرکت‌های کانتینری در موقعیت سوددهی باقی خواهند ماند، اما شرکت‌ها استراتژی خود را تغییر داده و به جای تمرکز بر موضوعات مهم‌تر، به جنگ بر سر سهم بازار پرداختند که این موضوع سبب افت شدید نرخ‌های کرایه حمل شد. نرخ‌های مقطعی نیز در مسیرهای رفت در طی سال گذشته بیش از ۵۰ درصد افت پیدا کرد. با عدم قطعیتی که کشتی‌تقاضای جهانی با آن مواجه است، تحویل کشتی‌های بزرگ هم مشکلی ادامه‌دار در این صنعت خواهد بود. این در حالی است که استراتژی خارج سازی کشتی از مدار ناوگان در کسب درآمد در آینده بسیار تاثیرگذار است. گرچه اکنون تعداد کشتی‌های نسبتاً کمی در وضعیت بیکار قرار گرفته‌اند، اما Drewry پیش‌بینی کرده است که ظرفیت بیکار به هشت درصد ظرفیت ناوگان جهان افزایش پیدا کند. در حال حاضر تعداد کمی کشتی از سرویس‌های در حالت تعلیق، بیکار شده یا از مدار ناوگان خارج شده است به طوری که اکثر کشتی‌های سرویس‌های متوقف شده، دوباره اجاره داده شده یا در مسیرهای دیگر بکار گرفته شده‌اند اما این وضعیت مدت زمان طولانی نمی‌تواند دوام داشته باشد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



### افزایش فروش رشد در کشنده های اتوماتیک ترمینال (ATT - Automotive Terminal Trailers)

طبق اظهار نظر شرکت گوسین (Gaussin) فرانسه یاد داشت تفاهم فروش ۳۵۵ دستگاه کشنده ATT را در حال بررسی دارد. شرکت گوسین نتایج مالی عملکرد خود را برای شش ماه اول سال ۲۰۱۴ منتشر کرده است که فروشی در حدود ۱۷ میلیون یورو در مقایسه با ۶/۲ میلیون یورو سال قبل داشته که افزایشی بیش از ۱۷۰ درصد میباشد. بخش عمده در آمد شرکت از فروش کشنده های ATT و تجهیزات بندری بوده است. درآمد حاصله عمدتاً از سفارش کشنده ها برای بندر اندونزی، APM-Terminal ، FSH آلمان، شرکت بین المللی بندر دویی (DP World) و همچنین خدمات پس از فروش کسب نموده است. با نگاه به آینده، شرکت Gaussin بازار فروش را بسیار دلگرم کننده دانسته است. در نیمه اول سال ۲۰۱۴، سه تفاهم نامه مورد بحث و بررسی بوده است. سه تفاهم نامه مورد بحث نشان از سفارش بالقوه ۳۵۵ کشنده ATT را به همراه خواهد داشت.







کشنده های معمولی در محوطه های ترمینال های بندری با استفاده از سوخت گازوئیل کار می کنند که بالطبع آلودگی زیست محیطی نیز دارند. در سیستم کشنده های برقی موسوم به (power pack)، منبع تامین کننده رانش کشنده سوخت فسیلی نبوده بلکه با یک بسته الکتریکی بصورت موبایل که قابل نصب و جدا شدن از روی کشنده می باشد، استفاده شده و قابل شارژ شدن نیز می باشد. البته باید در نظر داشت که این نوع تجهیز را با کشنده های بدون راننده AGV<sup>۱۳</sup> یکسان قلمداد نمود. در سیستم ATT کشنده دارای راننده بود و منبع انرژی آن الکتریسته می باشد، در صورتی که در AGV کشنده های بدون راننده در ترمینال های تمام اتوماتیک نظیر بندر رتردام هلند فعالیت میکنند. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



---

<sup>13</sup> - Automated Guided Vehicle



## شرکت مک گرگور و ثبت سفارش برای ساخت نفت کش های کوه پیکر و کانتینربر

شرکت فنلاندی کارگوتک (Cargotec) تولیدکننده ماشین‌آلات صنعتی مورد نیاز در صنایع سنگین، کشتی‌ها، بنادر، پایانه‌ها و کارخانجات صنعتی می‌باشد. شرکت کارگوتک در ماه ژوئن سال ۲۰۰۵ در پی تفکیک شرکت کوهنه، به دو بخش؛ کوهنه و کارگوتک، تشکیل شد. شرکت مک گرگور بخشی از کارگوتک می‌باشد که صنایع دریایی و تجهیزات بندری را در سراسر جهان نصب می‌کند. مک گرگور سفارش ۵۰ میلیون دلاری ساخت کشتی کوه پیکر برای شرکت کشتیرانی اتحاد عربی را با شرکت صنایع سنگین کره‌ای، که بزرگترین شرکت کشتی‌سازی جهان به شمار می‌رود، را انجام خواهند داد. شرکت کشتیرانی اتحاد عربی که امارات متحده عربی نیز یکی از سهامداران آن است نیز قصد دارد سفارش یک مورد از سری A-18 و شش سفارش از سری A-14 که در مجموع امارات عربی را صاحب ۱۱ کشتی TEU 14.500 و شش کشتی با ظرفیت TEU 18.800 کانتینربر جدید را به ناوگانش اضافه کند که سفارش خرید این کشتیها نیز به شرکت کره ای صنایع سنگین هیوندایی سپرده شده است. تمامی کشتی های کانتینربر از ویژگی های ساخت تجهیزات مک گرگور که از اجزای کلیدی مربوط به حمل و نقل، پوشش خن ها، نرم افزارهای محصولات شرکت، تجهیزات حفاظت و مهار کانتینر ها بهره مند خواهد شد.





همچنین، تضامین پنج ساله از تجهیزات روی شناور، مراقبت و تضمین عملکرد پنج ساله قطعات در قرارداد گنجانده شده است. طبق اظهار نظر شرکت مک گرگور، هدف ما کسب رضایت دقیق مشتریان، به حداکثر رساندن بهره وری کشتی‌ها و درآمد بالقوه و استفاده از راه حل‌های تخصصی مدل تجاری کسب و کار مک گرگور (Macgregor's specialist solutions business model) برای رسیدن به اهداف شرکت میباشد. این روش و رویکرد از نظر بهره وری سیستم حمل و نقل ضروری است و امنیت اولیه شرکت در ساخت قطعات کشتی در مرحله فازبندی را تضمین می‌نماید. مزایای ارائه شده توسط مدل تجاری کسب و کار مک گرگور فقط به پروژه‌های ساخت کشتی‌های جدید محدود نمی‌شود، آنها همچنین می‌توانند از طریق پروژه‌های مقاوم سازی برای شناورهای شخصی و یا شناورهای دیگر نیز اعمال گردد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.





## آغاز تحویل ۲۳ کشتی سوپر پاناماکس توسط شرکت CMA CGM فرانسوی

اولین فروند از مجموع ۲۳ فروند کشتی پست پاناماکس مدرن با ظرفیت ۹ هزار و ۴۰۰ TEU کانتینر به کشتیرانی CMA CGM فرانسوی تحویل شد. به نقل از لویذلیست کشتی تحویلی جدید به نام CMA CGM Danube بیشترین ظرفیت دوشاخه های اتصال برق برای کانتینرهای یخچالی را در بین کشتی‌های این رده ظرفیتی ارائه می‌دهد. بر اساس این گزارش فرانسه یکی از کشتی‌های سری ۲۳ فروندی کشتی‌های مدرن پست پاناماکس را تحویل گرفته که این کشتی بطور خاص جهت فعالیت در تنگه بوسفر طراحی شده است. نخستین کشتی تحویلی، اولین سفر دریایی خود را در تاریخ ۳۰ ژوئن از چین آغاز کرده است. کشتی مذکور از شرکت چاینا اینترنشنال مرین کانتینر اجاره شده است. این کشتی دارای بیشترین تعداد دو شاخه اتصال کانتینر یخچالی در این رده ظرفیتی است و دارای ۱۴۵۸ دو شاخه اتصال برای کانتینرهای ۴۰ فوتی است. این کشتی ۳۰۰ متر طول و ۴۸ متر عرض دارد که برای سرویس دهی در تنگه بسفر بین آسیا، ترکیه و دریای سیاه به کار گرفته خواهد شد. این کشتی اولین فروند از سری کشتی‌های رده ظرفیتی ۹ هزار و ۴۰۰ TEU و ده هزار و ۹۰۰ TEU است که قرار است از مقطع فعلی تا سه ماهه سوم سال ۲۰۱۶ به شرکت CMA CGM تحویل داده شوند. مقامات فرانسه می‌گویند با به کارگیری موتور کنترل الکتریکی و سیستم خروج گاز در این کشتی، مصرف سوخت کشتی کاهش خواهد یافت همچنین این کشتی به تجهیزاتی مجهز است که در بازه سرعتی ۱۶ تا ۱۸ گره دریایی عملکرد بهینه‌ای دارد. علاوه بر این ۲۳ فروند کشتی، این شرکت شش فروند کشتی با ظرفیت ۱۷ هزار و ۷۰۰ TEU در دست ساخت دارد و برای سه فروند کشتی کوچکتر نیز سفارش ساخت داده است. از پوشش ضد رسوب قلع در بدنه کشتی و چوب خیزران در طبقات کشتی استفاده خواهد گردید. برنامه سفارش‌های ساخت آتی این شرکت در حال حاضر نامشخص بوده و نامی از شرکت سازنده این کشتی‌ها ذکر نکرده است. این شرکت هیچ برنامه‌ای جهت سفارش ساخت کشتی جدید ندارد چرا که این شرکت منتظر عکس‌العمل بازار نسبت به فعال شدن اتحاد P3 بوده است. با وجود این، در اوایل ماه جاری اتحاد P3 توسط قانونگذاران و مقامات بندری چینی رد شد. گردش



سازمان یاد و دریا نوردی

مالی شرکت کشتیرانی CGM CMA فرانسوی در سال گذشته ۱۶ میلیارد دلار بوده است و در مجموع ۱۱ میلیون TEU کانتینر جابجا نموده است. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



## بندر نیوکاسل استرالیا به خریداران چینی و استرالیایی فروخته شد

دولت ایالت نیو ساوت ولز (New South Wales) استرالیا بندر نیوکاسل را که بزرگترین پایانه صادرات ذغال سنگ دنیاست، به مبلغ ۱/۷۵ میلیارد دلار استرالیا به خریداران چینی و استرالیایی فروخت. دولت این ایالت اعلام کرد پس از دریافت پنج پیشنهاد خرید، تصمیم گرفت لیزینگ ۹۸ ساله بندر نیوکاسل را به کنسرسیومی متشکل از هستینگز استرالیا و گروه بازرگانان چین بفروشد. این قیمت بیش از دو برابر قیمتی است که دولت نیوساوت ولز یک سال قبل امید داشت (۷۰۰ میلیون دلار استرالیا) از فروش این پایانه به دست آورد. این اختلاف بازتاب افزایش اشتیاق سرمایه گذاران برای دارایی‌های زیرساخت است که در زمان پایین بودن نرخ‌های بهره می‌توانند سود بالاتری نسبت به دارایی‌های دیگری مانند اوراق قرضه به همراه داشته باشند. همچنین نشان می‌دهد چین مشتاق است منافع مستقیمی در دارایی‌هایی داشته باشد که برای امنیت بلندمدت انرژی و منابع این کشور اهمیت دارند. بر اساس گزارش وال استریت ژورنال، بندر نیوکاسل سالانه بیش از ۱۰۰ هزار تن ذغال سنگ را عمدتاً به مقصد چین و ژاپن جابجا می‌کند. با اینهمه با ضعف شدن تقاضای اقتصادهای در حال توسعه ای مانند چین برای کالاها، اداره کنندگان این بندر قراردادهایی را به شرکتهای معدنی بزرگ تحمیل کرده اند که طبق آنها برای جابجایی حجم خاصی باید پول پرداخت کنند حتی اگر میزان صادر شده کمتر از آن باشد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.







### تکمیل شدن مطالعات استراتژیک بندر هنگ کنگ توسط شرکت BMT

شرکت مشاوره‌ی آسیا و اقیانوسیه BMT هنگ کنگ، متخصص در امور اقتصادی، زیست محیطی، طراحی، برنامه ریزی و مدیریت ریسک بندری، مطالعات استراتژیک بندر هنگ کنگ را از طرف شرکت حمل و نقل هنگ کنگ و اداره مسکن و شهرسازی به پایان رساند. این مطالعات تحت عنوان افزایش کیفیت بندر هنگ کنگ به عنوان یک مرکز بین‌المللی دریانوردی (IMC)، با هدف طرح نقشه راه توسعه و استراتژی است، که هنگ کنگ را قادر خواهد ساخت تا یک مرکز موفق دریایی در منطقه به شدت رقابتی باقی بماند. بندر هنگ کنگ به عنوان دروازه تجارت در آسیای جنوب شرقی به شمار می‌رود و به علت رشد بالای کشورهای این منطقه و نیز نزدیکی به منطقه صنعتی چین جنوبی از موقعیت بسیار خوبی برخوردار است. بندر هنگ کنگ با توجه به سه فاکتور حجم کل کالاهای حمل و نقل شده، تعداد مسافر جابجا شده و تعداد کل جابجایی انجام شده، یکی از شلوغ‌ترین بنادر دنیا به شمار می‌رود. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.





## افزایش فعالیت ترمینال کانتینری در بندر صحار عمان

بندر صحار که یک سرمایه‌گذاری مشترک بین دولت عمان و بندر روتردام است، به دلیل نقش آن به عنوان یک بندر اصلی و کلیدی برای کشورهای منطقه خاورمیانه، اهمیت بیشتری یافته است.

بندر صنعتی صحار در حال برنامه ریزی برای توسعه یک ترمینال کانتینری با ظرفیت ۳/۵ میلیون TEU در سال است که بتواند عملکرد کانتینری خود را به ۵ میلیون TEU در سال افزایش دهد. در حالی که جزئیات کامل از ترمینال جدید D اعلام نشده است، ولی این طرح به طور مختصر در جشن ترمینال کانتینر بین المللی

بندر عمان OICT<sup>۱۴</sup> به مناسبت پذیرش اولین کشتی ۱۰/۰۰۰ TEU بنام APL SAVANNAH، از سنگاپور، که به طور مشترک توسط شرکت Mitsui Osk نیز اداره می شود، معرفی گردید. بندر صحار، تنها بندر صنعتی خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس است که بین مسقط، دبی و ابوظبی واقع شده است.



<sup>14</sup> - Oman International Container Terminal



سال گذشته، بندر صحار عملیات جابجایی بیش از ۲۵۰۰ کشتی را به عهده داشت. توان عملیاتی این بندر در بخش فله خشک و مایعات به ۲۰ میلیون تن افزایش می‌یابد، که نسبت به سال گذشته یک افزایش ۶۰ درصدی است. منطقه آزاد صحار و توان عملیاتی بندر صحار در بخش کانتینر، این بندر را به یک مکان ایده آل برای ورود محمولات به کشورهای حوزه خلیج فارس و به عنوان یک گذرگاه برای سایر کشورهای جهان تبدیل خواهد کرد. این پیشرفت‌ها سبب خواهد شد که عمان تلاش خود را برای تنوع بخشیدن به محرک‌های اقتصادی افزایش دهد و از وابستگی خود به صنعت نفت و گاز بکاهد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

سوال: تحلیل های خود را در خصوص مدل مدیریت، نسل بندر صحار و چرایی سرمایه گذاری مسئولین بندر صحار در خصوص جلب کشتی های کانتینری بزرگ با توجه به فاصله ۶۵ مایلی خورفکان عمان (به عنوان هاب ترانشیپی) تا این بندر را ارایه دهید؟

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 ۹۳/۵/۱۵ به [Researchcenter@pmo.ir](mailto:Researchcenter@pmo.ir) ارسال نمایید.



## بررسی ادغام بنادر در غرب استرالیا

استراتژی ادغام یکی از روش‌های صرفه‌جویی حاصل از اقتصاد مقیاس (Economies of scale) محسوب می‌شود که بسیاری از بنادر پیشرو و توسعه یافته در شرایط شدید رقابتی بازار اعمال می‌کنند. بر اساس اصل اقتصاد مقیاس امروزه بنادر موفق دنیا با ادغام بنادر خود و تجمع منابع، قدرت رقابتی خود را برای جذب کشتی‌های بزرگتر و در نتیجه افزایش ترافیک کالا افزایش داده‌اند. ادغام بنادر غربی استرالیا به حالت تعلیق قرار گرفته است. دولت فدرال تصمیم دارد کمیسیونی را جهت بررسی اینکه آیا مقامات جدید بندر ادغام شده اعتماد به نفس لازم را جهت کنترل بنادر را دارا می‌باشند یا نه، تشکیل دهد. وزیر حمل و نقل، اظهار داشت، ادغام بنادر صرف جویی در پی دارد و بررسی آن توسط یک پانل مستقل، با بهره‌گیری از وزارت دارایی، برای ارزیابی آمادگی مقامات بندری برای مهلت ادغام که به تصویب قانون بندری متمم لایحه ۲۰۱۳ رسیده و از طریق پارلمان دولتی، کنترل و اداره میگردد. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید





## واگذاری قرارداد ساخت ترمینال چهارم بندر جواهر لعل نهرو به بندر سنگاپور

بنادر هند مهمترین بنادر آسیای جنوبی به شمار می روند که بندر جواهر لعل نهرو بیشترین حجم مبادلات بازرگانی را در سال ۲۰۱۳ داشته است. پایانه خصوصی کانتینری بهارات بمبئی <sup>۱۵</sup> BMCT متعلق به بندر سنگاپور میباشد. شرکت مدیریت بندری سنگاپور بزرگترین و معروف ترین شرکت مدیریت بندری، موفق شد کسب امتیاز قرارداد ۳۰ ساله ساخت ترمینال کانتینری چهارم در بندر جواهر لعل نهرو <sup>۱۶</sup> JNP در بمبئی را بصورت یک از قرارداد های طراحی، احداث، تأمین اعتبار و راه اندازی (Design.Build.Finance Operate) به عهده بگیرد. سنگاپور در سال ۲۰۱۳ با سرمایه گذاری نزدیک به ۱۰۰ میلیارد دلار، بزرگ ترین منبع سرمایه گذاری مستقیم خارجی در هند بوده است. این مبلغ یک چهارم مجموع سرمایه گذاری های مستقیم خارجی در هندوستان میباشد. این قرارداد بحث و کشمکش دو ساله را پس از واگذاری به شرکت مدیریت بندری سنگاپور با کنسرسیوم بنادر بمبئی و ABG به پایان رساند. کنسرسیوم پس از عقد قرارداد از معامله کنار خواهد کشید و شرکت مدیریت بندری سنگاپور به تنهایی عملیات را آغاز خواهد نمود. دلیل کنارگیری کنسرسیوم اعتماد دادن به بندر جواهر لعل نهرو جهت پرداخت حق تمبر مربوط به ثبت نام و حضور در مناقصه بوده است. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



<sup>15</sup> - Bharat Mumbai Container Terminals

<sup>16</sup> - Jawaharlal Nehru Port





## افزایش صادرات نفت کردستان عراق و تقسیم درآمد کرکوک

آشتی هورامی، وزیر انرژی اقلیم کردستان در گفت‌وگویی با خبرگزاری رویترز تأکید کرد دولت اقلیم کردستان در صدد است تا پایان سال ۲۰۱۵ صادرات نفت خام خود را هشت برابر کند. وی با پیش بینی این که، اربیل تا پایان سال آینده قابلیت صادرات روزانه یک میلیون بشکه نفت، از جمله نفت کرکوک را خواهد داشت، اضافه کرد: اربیل درآمد حاصل از فروش نفت را با بغداد تقسیم می کند. این منطقه می خواهد به همکاری با بغداد در چارچوب قانون اساسی ادامه دهد و بغداد سهم خود را از صادرات نفت کرکوک دریافت می کند. وی ادامه داد: در زمانی که ما به یک نظام متحد در تقسیم قدرت و به اشتراک گذاری درآمد نیاز داریم، در مقابل برخی از اشخاص در بغداد که می خواهند تمرکز قدرت را در دست گیرند، تسلیم نمی شویم. این در حالی است که دولت مرکزی بغداد به شدت با فروش نفت مخالفت می کند و آن را نقض قانون اساسی عراق می داند. دو هفته پیش، نیروهای پیشمرگه کرد کنترل خود را بر کرکوک که منطقه کردنشین آن را یکی از استانهای اقلیم کردستان عراق می دانند، گسترش دادند. وزیر انرژی ترکیه، از اقدام ترکیه برای صادرات نفت اربیل از طریق بندر جیهان ترکیه خبر داده، اقدامی که دولت عراق را بر آن داشت تا از ترکیه به دادگاه بین المللی شکایت کند. دولت عراق تأکید می کند که سازمان دولتی بازاریابی نفت عراق (سومو) تنها واسطه مجاز به فروش نفت خام عراق از جمله منطقه کردنشین این کشور است. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.





## ضرر و زیان کانتینرها بسیار پایین تر از برآوردهای قبلی است

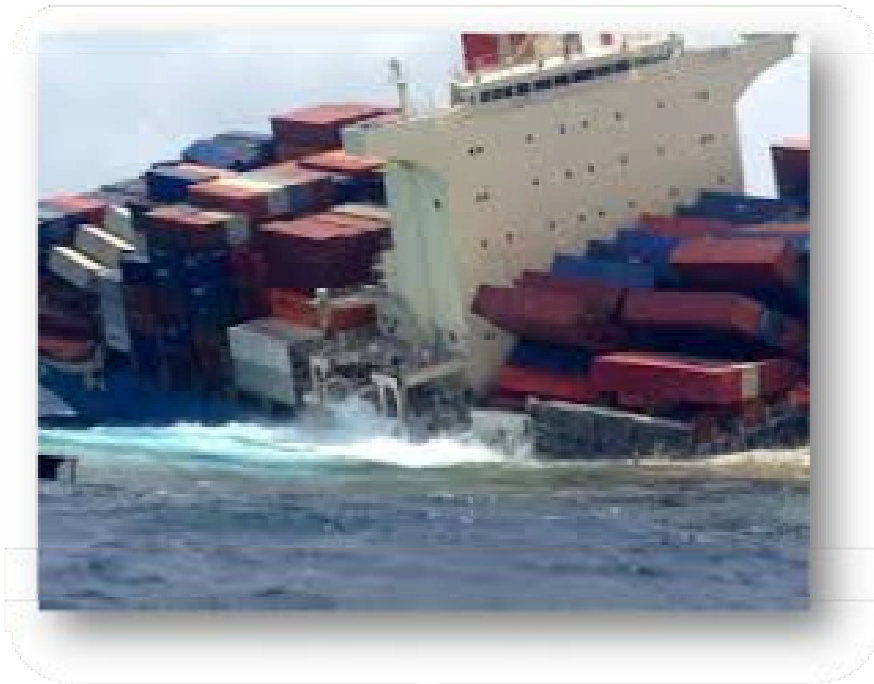
بررسی شورای حمل و نقل جهانی<sup>۱۷</sup> WSC نشان می دهد بین ۵۰۰ تا ۸۰۰ کانتینر به طور متوسط در هر سال از دست داده میشود، به استثنای حوادث فاجعه بار. کمتر از ۸۰۰ کانتینر در دریا هر سال توسط خطوط حمل و نقل، با توجه به یک نظرسنجی جدید توسط شورای حمل و نقل جهانی از دست داده میشود که بسیار پایین تر از سطح برخی از تخمین های قبلی است. بررسی پوشش داده شده در دو سال گذشته (۲۰۱۱-۲۰۱۳) تخمین می زند که ۷۳۳ کانتینر به طور متوسط در هر سال به استثنای حوادث فاجعه بار، از دست داده شده است. با شمارش حوادث فاجعه بار مانند غرق شدن کشتی MOL (کشتی کانتینربر MOL Comfort که در سال ۲۰۰۸ با ظرفیت ۸۰۰۰ TEU توسط شرکت ژاپنی طراحی شده بود، در تاریخ هفدهم ژوئن هنگامی که قصد سفر از سنگاپور به جده و سپس شمال اروپا را داشت؛ در دریای عرب در شرایط آب و هوایی نامناسب و دریای موج دچار حادثه و در نتیجه، از وسط به دو نیم تقسیم شد) در سال ۲۰۱۳ در زمانی که همه ۴,۲۹۳ کانتینر خود را از دست داد، این رقم به طور متوسط به ۲,۶۸۳ کانتینر در هر سال بیش از مدت مشابه افزایش یافت. تخمین های قبلی ارائه شده به سازمان بین المللی دریانوردی این رقم را به مراتب بالاتر نشان داده اند، اما طبق بررسی شورای حمل و نقل جهانی، که از طریق اعضای خطوط کشتیرانی خود که حدود ۹۰ درصد از ظرفیت کشتیهای جهان را ارائه میدهند، معتقد است که این ادعاها اغراق آمیز بوده است. به گفته شورای حمل و نقل جهانی، به دست آوردن یک ارزیابی دقیق از این که چگونه بسیاری از کانتینرها در دریا از دست داده می شود یک چالش است. آمار مفقود شدن کانتینرها در دریا به طور گسترده ی منتشر میشود اما این آمارها پشتیبانی نشده و به شدت نادرست میباشد. صنعت دریایی ممکن است ۱۰,۰۰۰ کانتینر در یک سال در دریا از دست دهد ولی بدون هیچ گونه اثبات در مجامع بین المللی گنجانده شده است. با ادغام بررسی جدید و مطالعه دو سال گذشته (۲۰۰۸-۲۰۱۰) و به همراه پوشش سالهای ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳ تخمین زده می شود که به طور متوسط ۵۴۶ کانتینر در دریا هر سال از دست رفته است. طبق اظهار نظر مدیریت شورای حمل و نقل جهانی امید است با همکاری موثر بین سهامداران به منظور

<sup>17</sup> - World Shipping Council



سازمان بازرگانی دریانوردی

کاهش تلفات کانتینر و بهبود ایمنی، حتی از دست دادن یک کانتینر در صنعت دریانوردی و دریا را جلوگیری کنیم. در حالی که هیچ کس نمی تواند چالش های آب و هوای بد و یا خطر تلفات کشتی در دریا را حذف کند، ولی مراقبت و همکاری در هنگام بستن، پر و خالی کانتینر و بهبود ایمنی مورد نیاز است. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



بررسی و گزارش



## کانتینربر ۲۴,۰۰۰ TEU تا دو سال دیگر

مدیر مؤسسه مشاوره کشتیرانی OCEAN معتقد است کشتی‌های با ظرفیت ۲۲,۰۰۰ TEU در سال آینده ساخته می‌شود و فاصله چندانی نیز با ورود کشتی‌های ۲۴,۰۰۰ کانتینری نداریم. طبق اظهار نظر مشاورین عالی حمل و نقل، با افزایش بیش از ۵۰۰۰ TEU بزرگتر از بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری با ظرفیت ۲۴,۰۰۰ TEU در کارگاه‌های کره جنوبی در حال ساخت است و می‌تواند فقط تا دو سال دیگر ساخته شود. انجام مطالعات امکان‌سنجی فنی برای کشتی‌های کانتینری با ظرفیت ۲۴,۰۰۰ TEU انجام شده است، و هزینه‌های راهبری در دریا نیز برای یک کشتی ۲۴,۰۰۰ TEU در مقایسه با کشتی‌های کانتینری با ظرفیت ۱۲,۵۰۰ TEU ۲۳ درصد کمتر و همچنین نسبت به کشتی‌های ۱۶,۰۰۰ TEU، ۱۷,۴ درصد کمتر می‌باشد. کارشناسان معتقدند، اگر ارزش کشتی‌های ۲۴,۰۰۰ TEU را بررسی کنیم، خواهیم دید ساخت چنین شناوری با صرفه‌جویی زیادی همراه خواهد بود و به همین دلیل، می‌توان خیلی سریع از کشتی‌های ۱۸ هزار و ۵۰۰ TEU کانتینری که اکنون در حال ساخت است، به کشتی‌های ۲۲۰۰۰ یا ۲۴۰۰۰ کانتینری گذر کرد. بنابر تحقیقات انجام‌شده، درآمد روزانه یک کشتی با ظرفیت ۱۸ هزار TEU، ۱۹۷ هزار و ۱۹۸ دلار، برای کشتی ۲۲۰۰۰ TEU، ۲۲۰ هزار و ۸۹۲ دلار و برای کشتی با ظرفیت ۲۴ هزار TEU، ۲۲۹ هزار و ۶۹۳ دلار خواهد بود. همچنین، هزینه تمام‌شده حمل هر TEU کانتینر در کشتی ۱۸ هزار TEU، ۱۰۹۶ دلار، در کشتی ۲۲ هزار TEU، ۱۰۰۴ دلار و در کشتی ۲۴ هزار TEU، ۹۵۷ دلار خواهد بود. ساخت این کشتی‌ها در کارگاه‌های کره ای در حدود سال ۲۰۱۶ شروع می‌شود.

ابعاد این کشتی‌ها در حدود 430 X 62 متر، و آبخور آنها ۱۶ متر باقی می‌ماند. با وجود ماهیت بازار حمل و نقل ظرفیت برای کشتی‌های بزرگ‌تر اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد عمق آبخور ۱۷/۵ متر باید در آینده اثبات شود. عمق کنار اسکله در آینده برای حیات اسکله‌ها الزامی می‌باشد. به علت ساخت کشتی‌های بزرگ‌تر فعالیت‌های ترانشیپمنت و عملیات Hub & Spoke افزایش خواهد یافت و ساخت کشتی‌های ۲۴,۰۰۰ TEU به منظور تردد کمتر به بنادر نخواهد بود. بروز ۳۵ تا ۴۰ درصد از انتقال کالا و ترانشیپمنت به توسعه و سازه بنادر منتهی می‌شود که این فشارهایی را به ترمینال اپراتورها افزایش می‌دهد و این بدان معنی است که ایجاد اتحاد جدید مانند P3



ضروری خواهد بود. خطوط کشتیرانی مجزا فاقد توانمندی موثر از به کارگیری تسهیلات و امکانات بندری میباشند. بیشترین رشد در هابهای بندری و با بالاترین ترانشیپمنت صورت میگیرد. تشکیل اتحاد جدید به معنای استفاده از تسهیلات و امکانات اشتراکی میباشد. بهره وری کمتر در ترمینالها به معنای سهم کمتر از بازار میباشد.

طبق اظهار نظر مشاورین کشتیرانی OSC<sup>۱۸</sup> صرفه جویی حاصل از اقتصاد مقیاس در ساخت کشتیهای ۲۴,۰۰۰ TEU را به همراه موسسه ثبت و طبقه بندی لویذ لندن و دو خط کشتیرانی در قالب یک پروژه تحقیقاتی بزرگ در حال پیگیری میباشند. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



---

<sup>18</sup> - Ocean Shipping Consultant



### فورواردها و حمل کننده گان بدون کشتی بیزار از اتحاد جدید P3

فورواردها و حمل کننده گان بدون کشتی NVOCC<sup>۱۹</sup> احساسات متناقضی را در مورد فروپاشی پیشنهاد اتحاد P3، با پیامدهای نامشخص از نظر قیمت و سطح خدمات، ابراز کرده اند. در حالی که انتظار می رود روند تغییرات بازار حمل و نقل دریایی همچنان متغییر باشد. طبق اظهار نظر کارشناسان لویدز، پس از تصمیم چین برای جلوگیری و مسدود کردن پیشنهاد اتحاد P3 (خطوط کشتیرانی مرسک، MSC و CMA CGM) باید خبر خوبی برای حمل کنندگان کوچک تر باشد، اما سوال کارشناسان این است که این بدین معنا می باشد که نرخ های ارزان تری توسط خطوط کشتیرانی ارائه خواهد گردید؟ این فرضیه می تواند درست فرض شود که رقابت بیشتر می تواند قیمت گذاری تهاجمی را پیشنهاد دهد، اما تجارت دریایی کسب و کاری است که در آن اصول طبیعی صدق نمی کند. با توجه به این واقعیت که حمل کنندگان درآمد زیادی کسب نمی کنند و در حال کاهش هزینه های خود میباشند و امید به افزایش نرخ بالاتر از طرف فرستندگان کالا برای تعادل کسب و کار خود می باشند.



<sup>19</sup> - Non vessel owning carriers



سازمان بازرگانی دریایی



از گری فریلی، رئیس و مشاوره حمل و نقل لجستیک جهانی و رئیس سابق اتحادیه NVOCC سوال شد آیا تصمیم به جلوگیری از اتحاد P3 برای مشتریان و فرستندگان کالا خوب بود؟ پاسخ داد: به چشم انداز فردی و کسب و کار شما بستگی دارد. ولی اگر شما به دنبال هرج و مرج و تداوم در بالا رفتن نرخ شدید قیمت‌ها به طور مداوم هستید، از نتیجه جلوگیری P3 خوشحال نخواهید شد.

فریلی اظهار داشت، که او لزوماً با این فرض که اتحاد P3 وضعیت حمل و نقل کانتینری را تغییر میداد، موافق نیست، حمل و نقل کانتینری چندین بار در ۵۰ سال گذشته تغییر کرده است و با رشد بازار و تجارت جهانی تغییر خواهد نمود. او معتقد است، اتحاد P3 می‌توانست به ثبات در ظرفیت و قیمت گذاری کمک کند. نوسانات مربوط به نرخ قیمت‌ها به طور مستقیم و همیشه به عرضه و تقاضا در بازار مربوط بوده و خواهد بود. اتحاد P3 می‌توانست برخی از ظرفیت مازاد را در قالب کشتی‌های چارتری، و در زمان تثبیت نرخ، به حمل‌کنندگان بدون کشتی بازگرداند. افزایش نرخ ۵۰۰ دلاری در هفته گذشته، و به دنبال یک سری از کاهش‌ها در شش هفته قبل، خبر خوبی برای کسی که در کسب و کار تجارت دریایی برای مدت طولانی بوده است، نیست. نوسانات فعلی در بازار یک چالش برای فورواردرها، مشتریانشان و همچنین برای حمل‌کنندگان عمومی به وجود آورده است،





وضعیتی مشابه به زمان انحلال کنفرانس حمل و نقل خاور دور FEFC<sup>۲۰</sup>. کارشناسان معتقدند، نرخ بالاتر به احتمال زیاد منجر به ثبات نرخ و قیمت می‌گردد، در حالی که نوسانات نرخ اجتناب ناپذیر است در حالی که نرخ‌ها در حال حاضر پایین می‌باشند. این بدان معنی است که خطوط کشتیرانی دائماً در تلاش برای پیاده سازی سرعت افزایش نرخ‌های خود می‌باشند، در حالی که بازار به طور مداوم در تلاش برای مقاومت در برابر آنها است. در یک سطح، این رقابت مستمر بین حمل کنندگان کالا برای فرستندگان کالا خوب است، اما مشتریان نیز بطور کلی در جستجوی ثبات در هزینه های خود می‌باشند. مهم است به یاد داشته باشیم که اتحاد P3 به عنوان یک نهاد تنها ۴۰ تا ۴۵ درصد از دارایی های خود را به اشتراک گذاشتند و با ۵۵ تا ۶۰ درصد منابع خود می‌توانستند هر تصمیمی را بگیرند. ولی مشخص نیست که آیا نرخ‌ها در نتیجه این اقدام افزایش می‌یافت. طبق نظر کارشناسان، ممکن بود افزایش می‌یافت، ولی تاریخ نشان می‌دهد که بازار، نرخ را تعیین میکند و اجازه دهید واقع بینانه باشیم، نرخ امروز با آنچه که در ۲۵ سال گذشته بوده است مساوی است با در نظر گرفتن هزینه های سوخت و ارزش دارایی‌ها که به صورت سرسام آور بالا رفته است. اتحاد P3 برای افزایش قیمت‌ها طراحی نشده بود. بلکه طراحی شده بود که به نهادهای عملیاتی، یک ساختار هزینه ای که بتواند با فراز و نشیب بازار خود را کنترل کنند، و در انتها به مالکان کشتی یک در آمد معقول ارائه نماید، و به خطوط کشتیرانی سطح بالایی از خدمات را در یک طیف گسترده ای از بازار بزرگ تجارت دریایی و همچنین حمایت بالای دولت از صنعت دریایی با ایده کسب درآمد بدون نیاز به آنها انجام دهد. اما طبق اظهار نظر کارشناسان، معلوم نبود چطور یا چگونه پیشنهاد اتحاد P3 می‌توانست بهبود در کیفیت خدمات را ارائه نماید. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

---

<sup>20</sup> - Far Eastern Freight Conference



## تحلیل های منتخب در خصوص خبر "راه اندازی خط راه آهن باری چین – اروپا توسط GEFCO" مندرج در خبرنامه شماره ۲

### آقای محمد پور حاجی:

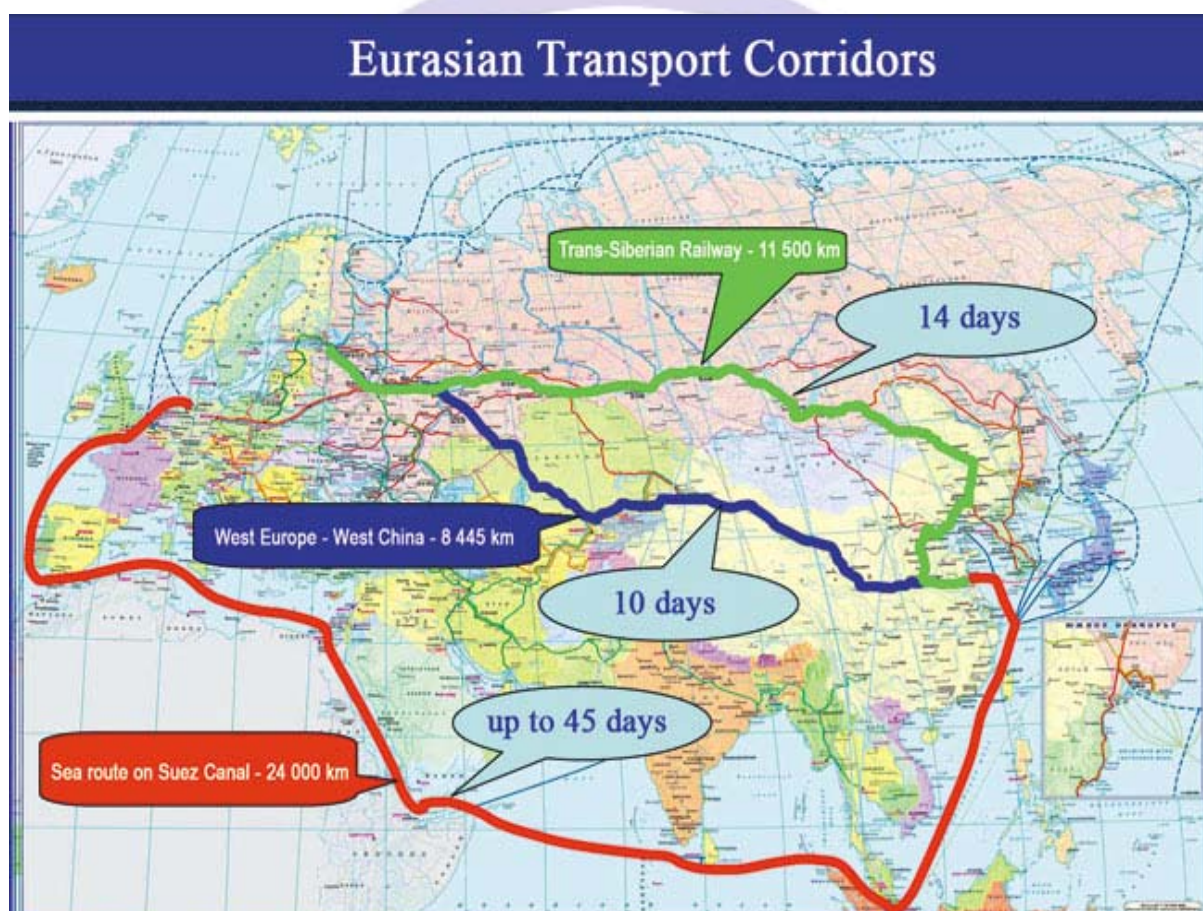
متولیان بخش صنعت و تجارت چین همواره بدنبال بازارهای جدید و راهکارهای کاهش هزینه تمام شده کالا و کاهش زمان تحویل محصول به مشتریان خود بوده و در این راستا مسیرهای جدید را برای دستیابی حداکثری به بازارهای مصرف جستجو نموده اند. نتیجه این تلاش، راه اندازی کریدورهای جدید و ساخت زیرساخت های جاده ای و ریلی مناسب و انعقاد تفاهم نامه با کشورهای مسیر تردد کالا بوده است. در حال حاضر قسمت عمده بارکشور چین ( بیش از ۸۰ درصد تولیدات)<sup>۲۱</sup> به مقصد اروپا از طریق مسیر دریایی و از طرف کانال سوئز با طول ۲۴۰۰۰ کیلومتر به مدت ۴۵ روز به بازارهای اروپای غربی و شمالی ارسال می گردد. مسیر راه آهن عبوری از مسیر سیبری نیز به طول ۱۱۵۰۰ کیلومتر بوده و در عرض مدت ۱۴ روز می توان از این طریق به بازار هدف دست یافت که البته هزینه کرایه به ازای هر واحد کالا افزایش خواهد یافت.

به منظور کوتاه نمودن مسیر دسترسی برای ارسال کالاهای باارزش و ضرب العجلی (Time Sensetive)، کشور روسیه، چین و اتحادیه اروپا قراردادی با کشور قزاقستان برای احداث کریدور جاده ای امضاء نمودند. طول این کریدور بزرگراهی ۸۴۴۵ کیلومتر است که غرب چین را به اروپای غربی در ظرف مدت ۱۰ روز متصل می نماید. این بزرگراه شرکت های حمل و نقل را قادر خواهد ساخت به غرب اروپا دسترسی آسانتری داشته باشند و علیرغم این که حجم بار کمتری در این روش حمل می شود و هزینه تمام شده کالا افزایش می یابد ولی زمان به میزان زیادی کاهش خواهد یافت. با این وجود هنوز تمرکز بروی راه اندازی یک خط آهن سریع بین چین و کشور آلمان است. این "جاده ابریشم" راه آهنی چین – اروپا، که فعالیت محدودی در سال ۲۰۱۱ داشت، هنوز در دست ساخت

<sup>۲۱</sup> منبع: سایت تحلیل گر آسیای مرکزی، قفقاز

و تکمیل شدن می باشد. حجم سالانه بار قابل جابجایی از این طریق در سال ۲۰۱۳ بالغ بر ۲ میلیون متریک تن بوده و مقرر است در سال جاری میلادی به ۱۵ میلیون متریک تن افزایش یابد.

تصویر زیر کریدورهای حمل و نقلی یوراسیان (Eurasian) را نشان می دهد.



منبع: سایت The Astana Times

در کنار کریدورهای اشاره شده، شرکت GEFCO نیز جهت ارائه خدمات حمل و نقل چند وجهی و لجستیکی و ارتباط بازار چین به اروپا وارد عرصه شده و راه آهن چین را به کشورهای مسیر تا به اروپای غربی فراهم می نماید. با استفاده از این خط راه آهن، در کنار کاهش قابل ملاحظه انتشار گاز CO<sub>2</sub>، هزینه حمل نسبت به حمل هوایی بار تا ۹۰٪ کاهش خواهد یافت.



تأثیر فعالیت این کریدور حمل و نقلی بر کریدور دریایی شرق - غرب (از طریق کانال سوئز):

فعالیت این کریدور حمل و نقلی که در آینده با اتمام طرح های توسعه جاده ای و ریلی کشور قزاقستان بیشتر نیز افزایش خواهد یافت می تواند بخشی از باری که در حال حاضر از طریق دریایی و از کانال سوئز به اروپا ارسال می گردد را به خود جذب نماید. البته با توجه به تراز تجاری چین اروپا که در حال حاضر به نفع چین می باشد و حجم باری که از چین به اروپا ارسال می گردد، در کوتاه مدت فقط بخشی از بارها که حساسیت زمانی در بازار دارند (Time sensitive) نظیر کالاهای وابسته به مد، کالاهای با حجم کم و ارزش بالا (نظیر قطعات رایانه و الکترونیکی و یدکی ماشین)، اتومبیل و غیره از این طریق به بازارهای هدف اروپا ارسال خواهند شد و مسلماً به تدریج با توسعه زیرساخت ها، در میان مدت و بلند مدت حجم بار بیشتری از این طریق حمل خواهند شد. عامل کاهش زمان می تواند انگیزه زیادی در این خصوص ایجاد نماید زیرا در بازار رقابتی کنونی، سرعت رساندن محصول بدست مشتری نهایی می تواند بعنوان یک مزیت رقابتی برای شرکتها محسوب شود، ولو اینکه کالا با اندک قیمت بالاتری بدست مشتری برسد. در بلند مدت این یک مسیر "یک سر بار" (Dead head) نخواهد بود و با توجه به کشورهایی که در مسیر حرکت قراردارند، بارهایی به مقاصد این کشورها و در مسیر بازگشت حمل خواهد شد که این موضوع به تثبیت جایگاه حمل و نقلی مسیر مورد نظر و جذب بار بیشتر کمک خواهد نمود. نکته دیگر این که، با راه اندازی کامل مسیر بزرگراهی غرب چین - غرب اروپا<sup>۲۲</sup> که در مراحل نهایی ساخت در بخش مربوط به کشور قزاقستان است، بخشی دیگر از بار مسیر دریایی فعلی به مسیر جدید بزرگراهی منتقل خواهد شد. البته کالاهایی که در حجم بالا و در ابعاد بزرگتر قبلاً از مسیر دریایی از طریق کانال سوئز حمل می شدند و گیرنده کالا حساسیتی در مورد زمان تحویل آنها ندارد، کماکان از همین مسیر به مقصد اروپا ارسال می شوند تا صاحب کالا از مزیت اقتصاد مقیاس جهت کاهش هزینه کرایه حمل به ازای هر واحد کالا بهره برداری نماید. میزان ظرفیت مسیر ریلی به اندازه ای نیست که بتواند قسمت عمده بار چین اروپا را به خود جذب نماید بلکه همچنان بخش مهمی از بار اروپا از مسیر دریایی کنونی حمل خواهد شد و با توجه به افزایش جمعیت، بالا رفتن درآمد



سرانه و بهتر شدن وضعیت معیشتی و فرهنگ مصرف، و در نهایت تقاضای بیشتر برای کالای مصرفی، مسیر کنونی دریایی جایگاه خود را بعنوان مسیر غالب حفظ خواهد کرد.



تأثیر فعالیت این کریدور بر کریدور بین المللی شمال- جنوب ( از طریق بنادر جنوبی و شمالی ایران):

فعالیت این کریدور مسلماً تأثیر زیادی بر کریدور شمال جنوب از طریق بنادر شمالی و جنوبی ایران خواهد گذاشت. زیرا کریدور ریلی می تواند کالاهای ساخت کشور چین را که قسمت عمده کالاهای مصرفی اروپا را تشکیل می دهد مستقیماً بدون گذر از مسیر طولانی تر و پرهزینه تر ایران (کریدور شمال جنوب) به مقصد ارسال نمایند و ایران گزینه ای اقتصادی برای عبور کالاهایشان نخواهد بود و از طرف دیگر، با توجه به این که این راه آهن از کشورهای آسیای مرکزی و میانه عبور می کند، دیگر باری که از طریق جبل علی برای این کشورها از طریق ایران ترانزیت می شد نیز از طریق کریدور ریلی مسیر خود را طی نموده و به بازار آسیای میانه و مرکزی ارسال می شوند و ایران بخشی از بار ترانزیتی فعلی خود را از دست خواهد داد.

با وجود تمامی موارد ذکر شده فوق، البته مسیر کریدور شمال جنوب هنوز برای سایر شرکای تجاری اروپا و روسیه نظیر کشور هند هنوز جذابیت لازم را دارد و می توان امیدوار بود بخشی از کالاهایی که از کشور مالزی، سنگاپور، هند که برای روسیه ارسال می گردد از این طریق به شرکای تجاری شان ارسال گردد که البته این در صورت ایجاد شرکت یکپارچه حمل و نقل و لجستیکی قوی و تسهیل بروکراسی اداری و خصوصاً گمرکی و نوسازی ناوگان ریلی



و جاده ای و زیرساخت های مرتبط در مسیر جنوب به شمال ایران قابل انجام خواهد شد و در غیر این صورت همین مقدار سهم باارزش بار ترانزیتی را از دست خواهیم داد.

متولیان بخش ترانزیتی کشور ایران می بایست با در نظر گرفتن مسیر ریلی جدید، تهدیدات احتمالی آن را تجزیه و تحلیل نموده و آن را به فرصتی برای بهره برداری از این مسیر برای انتقال بخشی از کالاهای ترانزیتی به کشور تبدیل نمایند.





### آقای محمد توکلی:

فعالیت کریدور ریلی چین به اروپا موجب کاهش زمان و هزینه های حمل و نقل کالاها، ایجاد اشتغال مولد، ایجاد درآمد، افزایش تولید ناخالص داخلی GDP، امنیت و صلح پایدار بین المللی، افزایش قدرت بین المللی ایران و سایر کشورهای مسیر، رشد و توسعه اقتصادی مناطق پیرامونی، جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی، ارتقاء سطح رفاه عمومی، گسترش تعاملات فرهنگی بین المللی، رقابت سازنده بین رقبای و ارتقاء سطح امید می گردد. و این کریدور می تواند به عنوان مکمل کریدور شرق به غرب و حلقه واسط کریدور شمال به جنوب عمل کند.

### آقای علی اشتری:

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

با توجه به شرایط روز و تنش های سیاسی در کشورهای عبوری میزان اعتماد شرکت های صادرات و واردات حداقل خواهد بود و رفته رفته در صورت بروز تجارب موفق به احتمال زیاد با ارائه سرویس های منظم می تواند سهمی البته نه چندان زیاد را داشته باشد، به علت میزان و حجم کالاهای صادراتی و یا وارداتی.

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

تاثیر زیادی خواهد داشت و بی شک برای کشورهای شمالی بسیار مطلوب بوده و در صورت عدم مدیریت صحیح با کم کردن هزینه ها، افزایش بهره وری و کاهش حداکثری مدت زمان به طور اخص در مرزهای خروجی در بازار رقابتی نخواهیم توانست سهم داشته باشیم.





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

مساعدت شما همکاران فرهیخته امکان بهبود خواهد داشت.

**Phone : +982184932131**

**Fax : +982184932137**

**researchcenter @ pmo.ir**

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی