



مرکز ملی باور اطلاعات 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 نادر و دریانوردی

نشریه الکترونیکی مسیر

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

شماره ۲ - سال اول - بهمن ۱۳۹۳

ISSN 2423-348X



نشریه مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



عناوین اخبار این شماره:

- ✓ هزینه های دستورالعمل کاهش انتشار سولفور
- ✓ جبران وام های دیربازده در HSH Nordbank
- ✓ عبور کشتی مرسک از رکورد ۱۸۰۰۰ TEU
- ✓ افزایش احجام باری در PSA International
- ✓ عواقب تخلف از الزامات ساعات کاری
- ✓ لزوم پشتیبانی از بخش تقاضا در کشتیرانی
- ✓ پیامدهای احتمالی طرح مالیاتی سیریزا
- ✓ افزایش حملات دزدان دریایی در آسیا

- ✓ گوادر، یک شهر بندری
- ✓ افزایش ظرفیت در بندر صحار
- ✓ سرمایه گذاری شرکت بنادر ابوظبی
- ✓ افزایش حوادث دریایی در سال ۲۰۱۵
- ✓ ۲۶ سال زندان برای ناخدای کونکوردیا
- ✓ ساخت ۸ بندر جدید در عربستان
- ✓ بیمکو در پی ارتقای عملکرد ترمینال ها
- ✓ Drewry در انتظار احیای بازار فله خشک



مسیر، اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

عنوان: نشریه الکترونیکی مسیر

صاحب امتیاز: مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

دبیر تحریریه: نازنین ساغری

هیات تحریریه: محمدعلی حسن زاده، حمید حمیدی، مهدی جانباز، سید امیر احمدی، مائده واحدی و منصوره نعیمی

شاپا: ۳۴۸X-۲۴۲۳

ISSN: 2423-348X

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

تلفن: ۸۴۹۳۲۱۲۷ (۰۲۱)

دورنگار: ۸۸۶۵۱۱۹۱ (۰۲۱)

پست الکترونیک: researchcenter@pmo.ir

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



فهرست مطالب

- پیش بینی گوادر به عنوان یک «شهر بندری» توسط چین..... 2
- افزایش ظرفیت بالابری جرتقیل ها در بندر صحار 4
- سرمایه گذاری شرکت بنادر ابوظبی روی نرم افزار مدیریت ترمینال 5
- هزینه های اضافی ناشی از دستورالعمل کاهش انتشار گاز گلخانه ای سولفور 6
- افزایش حوادث دریایی در سال ۲۰۱۵ 7
- ۲۶ سال زندان برای ناخدای کونگوردیا 8
- HSH Nordbank به دنبال راهی برای جبران وام های دیربازده 9
- عبور کشتی غول پیکر مرسک از رکورد ۱۸۰۰۰ TEU 01
- افزایش قابل توجه احجام باری در PSA International 00
- برنامه عربستان برای ساخت ۸ بندر جدید 02
- بیمکو در پی ارتقای عملکرد ترمینال های فله خشک 01
- توقیف ۳۵ کشتی توسط مقامات IOMOU به دلیل تخلف از الزامات ساعات کاری 04
- دروری در انتظار احیای معتدل و آرام بازار فله خشک 05
- صنعت کشتیرانی نیازمند پشتیبانی بیشتر در بخش تقاضا 06
- نگرانی صاحبان کشتی های یونانی در خصوص طرح مالیاتی سیریزا 07
- افزایش تعداد حملات دزدان دریایی به نفت کش ها در جنوب شرق آسیا 09
- کتاب اقتصاد بندر 20
- تحلیل های منتخب در خصوص خبر « چین، اقتصاد برتر جهان! » مندرج در شماره اول خبرنامه الکترونیکی مسیر 42
- گزارش تکمیلی خبر تحلیلی مندرج در خبرنامه مسیر – شماره ۱ موضوع « چین، اقتصاد برتر جهان! » ارایه شده توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران 52

پیش بینی گوادر به عنوان یک «شهر بندری» توسط چین



پروفسور احسن اقبال^۱ - وزیر برنامه ریزی، توسعه و اصلاحات پاکستان - اعلام نمود که گوادر به یک «شهر بندری هوشمند»^۲ تبدیل خواهد شد.

به نقل از اکسپرس تریبون^۳ و به گفته احسن اقبال، با هر پروژه ای که در کریدور اقتصادی پاکستان و چین انجام شود، سرعت توسعه در گوادر افزایش خواهد یافت.

این کریدور اقتصادی به کمک خطوط لوله، بزرگراه ها و خطوط راه آهن، بندر گوادر را به سین کیانگ (چین) متصل می نماید. دولت های چین و پاکستان یک فرمول سرمایه گذاری برای این پروژه پیش بینی نموده اند.

اقبال خاطر نشان ساخت: «این کریدور در سراسر پاکستان و از جنوب تا شمال گسترده شده و از چندین پروژه در زمینه انرژی، زیرساخت، بهداشت، آموزش و پرورش و آب آشامیدنی برخوردار می باشد».

این کریدور به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود توسعه خواهد یافت و از طریق زیرساخت های موجود منطقه ای، سایر بنادر داخل و خارج پاکستان را تکمیل خواهد نمود. این پروژه به دو مرحله تقسیم خواهد شد؛ در مرحله اول، از طریق یک سری شبکه های جاده ای شاهراه لاهور - پشاور به شاهراه لاهور - کراچی متصل خواهد شد.

اقبال در ادامه سخنان خود افزود: «در مرحله دوم، این کریدور به اتصالات جاده ای میان گوادر، بلوچستان، خیبر - پختونخوا خواهد پرداخت و همزمان با افزایش سرعت توسعه و ترافیک آغاز خواهد شد».

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

¹ Ahsan Eqbal

² Smart Port City

³ Express Tribune



سوال: بسیاری از کارشناسان حمل و نقل در پاکستان معتقدند که بندر چابهار رقیب بندر گوادر است. به نظر شما این ذهنیت در خصوص کدامیک از موضوعات مرتبط با حمل و نقل دریایی و رقابت بین بنادر صحت دارد؟

جایزه بگیرد

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



تا مورخ ۱۳۹۳/۱۲/۲۵ دیدگاه‌های خود در مورد سوال فوق را حداقل در ۵۰۰ و حداکثر در ۱۰۰۰ کلمه و با ذکر منبع به آدرس پست الکترونیکی researchcenter@pmo.ir ارسال نمایید. لازم به ذکر است کلیه مسوولیت معنوی تحلیل‌های ارائه شده برعهده تحلیل‌گر است و این مرکز هیچ‌گونه مسوولیتی در این رابطه برعهده نمی‌گیرد.

افزایش ظرفیت بالابری جرثقیل‌ها در بندر صحار



C. Steinweg Oman که اپراتور ترمینال باری چند منظوره بندر و منطقه آزاد صحار است، یک جرثقیل مدل **gottwald HMK 4607** با ظرفیت بالابری ۱۰۰ مگا تن وارد نموده است.

با ورود این جرثقیل که توسط شرکت **SAL Heavy Lift** تحویل داده شده است، این اپراتور ترمینال هم اکنون از سه جرثقیل اسکله متحرک برخوردار است.

ادوین لامرز - مدیر بازرگانی صحار - اظهار نمود: «از آنجایی که تعداد کشتی‌ها و حجم باری که در ترمینال‌های این بندر جابه‌جا می‌شود همچنان در حال افزایش است، این جرثقیل یک سرمایه‌گذاری مهم است و از رشد صحار پشتیبانی خواهد کرد. پیش‌بینی می‌شود همزمان با سرمایه‌گذاری روی پروژه‌های بزرگ جاده و راه آهن در عمان، تقاضا برای تدارکات پروژه و محصولات تفکیکی نیز افزایش می‌یابد و به همین دلیل افزایش ظرفیت نیز اهمیت ویژه‌ای خواهد یافت».

پروژه ۲۵۰ میلیارد دلاری راه آهن گلف^۴ و پروژه ۲/۵ میلیارد دلاری بزرگراه بتیناه^۵ از جمله پروژه‌هایی هستند که به میلیون‌ها تن مصالح عمرانی (که به شکل محموله‌های پروژه‌ای کاملاً پیش ساخته وارد می‌شوند) یا مواد خامی که برای تولید آهن و فولاد در صحار استفاده می‌شوند، نیاز خواهند داشت.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

^۴ راه آهن گلف، خط آهنی است که شش عضو شورای همکاری خلیج فارس را به هم ارتباط می‌دهد. قرار بر این است که این راه آهن یک شبکه ۱۹۴۰ کیلومتری باشد و در سال ۲۰۱۷ به بهره‌برداری برسد

^۵ بزرگراه بتیناه یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های جاده‌ای عمرانی است و به نوعی توسعه بزرگراه مسقط محسوب می‌شود. طول این بزرگراه ۲۵۶ کیلومتر پیش‌بینی شده و تا مرکز عمان - امارات متحده عربی ادامه خواهد داشت.

سرمایه گذاری شرکت بنادر ابوظبی روی نرم افزار مدیریت ترمینال



شرکت بنادر ابوظبی^۶ به منظور بهبود عملیات کالاهای عمومی^۷ در بنادر امارات متحده عربی، نرم افزار جدید مدیریت بندر که «مستر ترمینال»^۸ نامیده می شود را راه اندازی نمود. این نرم افزار با بهبود زمان پردازش و افزایش طیف خدمات مشتریان موجب بهبود سطح عملیات خواهد شد. این نرم افزار جدید که توسط شرکت نرم افزاری جید^۹ تهیه شده است، جایگزین سیستم های فعلی شرکت بنادر ابوظبی خواهد شد و از مدیریت همه وجوه عملیات در بخش کالاهای عمومی (از جمله بار فله، محصولات تفکیکی، بار پروژه ای و بار رو-رو) پشتیبانی می کند. این نرم افزار در تمام طول روز، اطلاعات زمان واقعی مربوط به جریان بار را فراهم خواهد نمود و استفاده بهینه از تاسیسات بندری را میسر خواهد ساخت و در عین حال شفافیت و بهره وری پروسه های عملیاتی، برنامه ریزی و گزارش دهی را افزایش خواهد داد.

دیوید لیندسی - مدیرعامل شرکت نرم افزاری جید - اظهار نمود: «نرم افزار مستر ترمینال در سه ماهه دوم سال جاری نصب خواهد شد. این نرم افزار در ابتدا در بندر خلیفه و بندر زاید نصب خواهد شد، چرا که این دو بندر در واردات و صادرات امارات متحده عربی نقش کلیدی دارند و از ظرفیتی برابر با ۲۰ میلیون تن در سال برخوردار می باشند».

لازم به ذکر است که بهره برداری و اداره بنادر زیر برعهده شرکت بنادر ابوظبی قرار دارد:
بندر خلیفه، بندر و منطقه آزاد زاید، بندر Musaffah، بندر شاماها، بندر منطقه الغربیه (بندر Mugharraq، بندر آل سیلا، بندر لجیستیک سر بانایس، بندر دلما و بندر مارفا) و بنادر خشک Al Dharfa و العین.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

⁶ Abu Dhabi Ports

⁷ General Cargo

⁸ Master Terminal

⁹ Jade Software



هزینه های اضافی ناشی از دستورالعمل کاهش انتشار گاز گلخانه ای سولفور

بنا به گفته کارن ژاک^{۱۰} - مدیر Dryad Maritime - از آنجایی که به دلیل دستورالعمل جدید سولفور ۰/۱٪ در مناطق کنترل کننده انتشار گازهای گلخانه ای (ECA)^{۱۱} که از مورخ یکم ژانویه سال جاری تصویب شد، افزایش هزینه سوخت رسانی امری اجتناب ناپذیر است؛ هزینه های ساختاری کشتی ها تغییر خواهد کرد.



بدیهی است که الزامات مربوط به سوخت رسانی اضافی جهت حمل مقادیر لازم از سوخت هایی با کیفیت های مختلف و همچنین الزامات مربوط به تغییر و اصلاح موتورها (که عمدتاً به دلیل تفاوت در ویسکوزیته نفت انجام

می شوند) و هزینه های قابل توجه این پروژه ها در ناوگان های کشتی رانی موجب بروز هزینه های اضافی اجتناب ناپذیر خواهد شد.

از آنجایی که پس از بارگیری نفت سوخت^{۱۲} هیچ وسیله ای برای تغییر محتوای سولفور آن وجود ندارد، باید از مطابقت نفت سوخت بارگیری شده با محدودیت های الزامی اطمینان حاصل نمود و در صورت پیروی از الزامات مربوط به نفت سوخت ECA، نباید این نفت را با سایر نفت های سوخت حاوی سولفور بیش تر موجود در مخازن نفت یا سیستم انتقال ترکیب نمود. در رابطه با مخازن سوخت دوگانه پیچیدگی هایی وجود دارد (از لحاظ ذخیره سوخت هایی با کیفیت های مختلف). در بسیاری از موارد، مخازن باید از بخش های فرعی برخوردار باشند و احتمالاً به سوخت رسانی بیش تری نیاز خواهد بود.

بار اداری مدیریت تغییرات عملیاتی مربوط به محدودیت های جدید سولفور نیز اثرات قابل توجهی خواهد داشت. با یک چنین محدودیت سخت گیرانه ای، خدمه کشتی ها باید از بارگیری نفت های سوخت مختلف در مخازن نیمه پر، مخازن تنظیم و مخازن خدماتی اکیدا ممانعت نمایند و اطمینان حاصل کنند که در مسیر عملیات انتقال، نفت سوخت با سایر نفت های حاوی سولفور بالاتر ترکیب نشده است، به نحوی که فقط سوختی که واقعا مجاز است در محدوده مناطق ECA استفاده شود.

تا پیش از لازم الاجرا شدن دستورالعمل ECA، نفت سوخت باید بطور کامل با ملزومات این دستورالعمل سازگار شود. باید پروسه های مکتوب جدیدی برای کشتی ها فراهم شود که الزامات مربوط به چگونگی اجرای این روتین ها و همچنین چگونگی نگهداری سوابق مربوط به تغییرات رخ داده جهت ثبت میزان نفت سوخت و زمان و موقعیت کشتی هنگام ورود یا خروج از این مناطق را پوشش دهد. این سوابق باید در گزارش روزانه سفر کشتی یا به هر نحوی که کشور صاحب پرچم صلاح دیده، ثبت شوند.

آقای ژاک معتقد است که مقررات IMO در خصوص تولید گازهای گلخانه ای حاوی سولفور به جا و ضروری هستند، اما قطعاً بدون پیامد نخواهند بود. برای اجرای این مقررات به صبر، زمان و منابع مالی و مدیریتی قابل توجه در کوتاه مدت و بلند مدت نیاز خواهد بود.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

¹⁰ Karn Jacques

¹¹ Emission Control Areas (ECA)

¹² Fuel Oil



افزایش حوادث دریایی در سال ۲۰۱۵



IHS که یکی از ارایه دهندگان جهانی اطلاعات در خصوص روندهای تجاری قرن معاصر است، خاطر نشان نموده که ایمنی کشتیرانی مساله ای مهم و حیاتی است و در صورتی که اقدامات فعلی معلق شوند، تعداد حوادث در سال ۲۰۱۵ افزایش خواهد یافت. در مجموع ۱۶۳۹ حادثه منجر به تلفات و صدمات در سال ۲۰۱۴ گزارش شد که این رقم مبین ۱۰ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۳ با ۱۴۸۹ حادثه است. داده‌های دریایی و تجاری IHS نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۴ خسارت‌های وارد بر بدنه و ماشین آلات، کشتی شکستگی و به گل نشستگی، تصادف کشتی‌ها و آسیب‌های ناشی از تماس و برخورد، افزایش مشهودی داشته است.

افزایش تصادف کشتی‌ها قابل توجه بوده و سالانه ۲۳ درصد افزایش یافته است. آب‌های پرتردد جنوب دریای چین شاهد بیش‌ترین تعداد تصادف‌ها و برخوردها بوده است. بعضی از این تصادف‌ها تیرت اول خبرهای ۲۰۱۴ بوده اند و مهم‌ترین آن‌ها شاید برخورد یکی از شناورهای مرسک با شناور هایپاک-لوید در خلیج سوئز باشد.

گری لی^{۱۳} - تحلیل‌گر ارشد دریایی و تجاری در IHS - خاطر نشان ساخت: «همان‌طور که ناوگان تجاری جهان گسترش یافته، تراکم بنادر و سن شناورها نیز افزایش یافته است و این احتمال وجود دارد که در سال ۲۰۱۵ شاهد افزایش تعداد حوادث منجر به صدمات و تلفات باشیم. بد نیست که برای ارزیابی روندها و علل بروز حادثه و درک بهتر خطرات پیش رو، سال گذشته را مرور نماییم».

لی در ادامه سخنان خود اظهار نمود: «اگرچه رشد مداوم تجارت دریایی جهانی خبر خوبی است، اما باید همگام با ایمنی دریانوردان پیش رود».

با این وجود، کاهش نرخ کلی تلفات نسبت به کل حوادث، خبر خوبی است.

برای دریافت خبر اصلی این‌جا [کلیک](#) نمایید.

¹³ Gray Li



۲۶ سال زندان برای ناخدای کونکوردیا



دادستانی ایتالیایی به نام ماریا ناوارو^{۱۴} از دادگاه درخواست نمود که کاپیتان کشتی لاینر تفریحی کوستا کونکوردیا^{۱۵} را بخاطر نقش وی در فاجعه ۲۰۱۲ که به کشته شدن ۳۲ نفر منجر شد، به بیش از ۲۶ سال زندان محکوم نماید.

هنگامی که این کشتی که به هتلی شناور شباهت داشت و به بزرگی سه زمین فوتبال بود به ساحل نزدیک شد و به صخره های جزیره توسکان^{۱۶} در گیگلیو^{۱۷} برخورد نمود، فرانچسکو اسکیتینو^{۱۸} فرماندهی آنرا برعهده داشت.

این دادستان در دادگاهی که در نزدیکی گروسو^{۱۹} برگزار شد، استدلالات خود را اینگونه جمع بندی نمود که اسکیتو باید برای

قتل نفس و خسارت های جانی به ۱۴ سال، برای غرق شدن کشتی به ۹ سال، برای رها کردن کشتی به ۳ سال و برای شهادت دروغ به ۳ ماه زندان محکوم شود. این محاکمه ماه آینده در حضور هیات منصفه مطرح خواهد شد.

این دادستان خاطر نشان ساخت که در صورت محکوم شدن، اسکیتو باید بلافاصله زندانی شود، چراکه امکان دارد کشور را ترک کند. در ایتالیا، بیش تر متهمان تا پس از برگزاری محاکمه تجدید نظر آزاد باقی می ماندند.

کوستا کونکوردیا هنگام واژگون شدن بیش از ۴۰۰۰ مسافر و خدمه سرنشین داشت که این امر موجب هرج و مرج در عملیات جستجو و نجات شبانه شد. این کشتی در هم شکسته بمدت بیش از دو سال در نزدیکی بندر گیگلیو به گل نشسته بود و سرانجام سال گذشته طی یکی از پیچیده ترین عملیات نجات یدک کشیده شد.

منطقه توسکانی و جزیره گیگلیو بدلیل اثرات منفی این فاجعه بر روی صنعت توریسم از کوستا کروز^{۲۰} که یکی از واحدهای شرکت کارناوال^{۲۱} است مبلغ ۲۲۰ میلیون یورو (۲۷۰ میلیون دلار) خسارات طلب نموده اند.

کوستا کروز با پرداخت یک میلیون یورو جریمه به ایتالیا در سال گذشته از محاکمه کیفری معاف شد، اما باید به بازماندگان حادثه هزاران یورو خسارت پرداخت نماید.

اسکیتینو به این دلیل که کونکوردیا را طی یک مانور دریایی شوم که «سالوت»^{۲۲} نام دارد، بیش از حد به ساحل نزدیک نموده و کشتی را پیش از نجات همه سرنشینان ترک کرده، در ایتالیا مورد تمسخر و استهزا قرار گرفته است.

صدای ضبط شده یک افسر گارد ساحلی ایتالیایی که در یک مکالمه تلفن همراه بر سر اسکیتینو فریاد می کشد: «برگرد عقب، لعنتی!» در اینترنت پخش شد و مردم این جمله را روی تی شرت های خود چاپ کردند.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

¹⁴ Maria Navarro
¹⁵ Costa Concordia Cruise
¹⁶ Tuscan Island
¹⁷ Giglio
¹⁸ Francesco Schettino
¹⁹ Grosseto
²⁰ Costa Cruise
²¹ Carnival Corp
²² Salute



HSH Nordbank به دنبال راهی برای جبران وام های دیربازده



به گزارش روزنامه مالی و تجاری Handelsblatt، دفتر مرکزی HSH Nordbank (واقع در هامبورگ) در تلاش است که ۱,۵ میلیارد یورو (۱,۷ میلیارد دلار) از وام های دیر بازده بخش کشتی رانی که طی هفت سال رکود این صنعت روی هم انباشته شده است را با یافتن شرکت های کشتی رانی که حاضر به خرید کشتی های بدهکاران متخلف باشند، وصول نماید.

HSH Nordbank سعی می نماید از همان روش استفاده کند که در سال ۲۰۱۳ برای Greek Navios Group اجرا شد و بانک موفق شد ۳۰۰ میلیون دلار از وام های نیمه کارآمد را کاهش دهد. با انتقال ۱۰ شناور (۵ نفتکش و ۵ کانتینربر) به Navios، مالکان پیشین از تعهدات اعتباری خود آزاد شدند. در عوض، در حدود ۱۳۰ میلیون دلار به HSH Nordbank پرداخت نمود که تقریباً برابر با ۴۰ درصد از مبلغ بود و بهره برداری مستمر از شناورها را حداقل به مدت شش سال تضمین کرد.

۱۷۰ میلیون دلار باقی مانده از مبلغ وام توسط HSH Nordbank به وام مشارکتی تبدیل شد. علاوه بر این، هشتاد درصد از جریان های نقدی آزاد تولید شده توسط شناورها پس از کسر همه مخارج عملیاتی و هزینه های سرمایه ای، برای کمک به وام مشارکتی استفاده می شود.

ولفگانگ تاپ^{۲۳} - رئیس واحد بازسازی HSH - به Handelsblatt گفت: «من پیش بینی می کنم که امسال یک، دو یا سه معامله با ارزش ناخالص ۱,۵ میلیارد یورو انجام خواهیم داد. در سال گذشته مشکل این بود که انتظارات ما از بازار (به خصوص متصدیان حمل و نقل بار فله) با انتظارات شرکت کنندگان در بازار فرق داشت».

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

²³ Wolfgang Topp



عبور کشتی غول پیکر مرسک از رکورد TEU ۱۸۰۰۰



کشتی کانتینربر غول پیکر تریپل-ای مرسک که مرسک مک-کینی مولر^{۲۴} نام دارد، بندر اگسیراز^{۲۵} اسپانیا را با ۱۸۱۶۸ TEU ترک کرد و رکورد قبلی جهان را افزایش داد. لازم به ذکر است که رکورد قبلی جهان نیز به یکی دیگر از کشتی های تریپل - ای مرسک به نام مرسک مری^{۲۶} تعلق داشت که در آگوست ۲۰۱۴ همین بندر را با ۱۷۶۰۳ TEU ترک کرد.

مرسک مک-کینی مولر این محموله را به تانجانگ پلپاس^{۲۷} در مالزی حمل می نماید. مرسک مک - کین مولر که اولین شناور از بیست کشتی کانتینربر تریپل - ای ساخت شرکت کشتی سازی و مهندسی دریایی دوو (DSME)^{۲۸} است، هنگامی که در سال ۲۰۱۳ سرویس خود را آغاز نمود از بیشترین ظرفیت حمل بار (بر حسب TEU) برخوردار بود و بلندترین کشتی در سراسر جهان محسوب می شد. این کشتی که از ظرفیت حمل بار ۱۸۲۷۰ TEU برخوردار می باشد، این بندر اسپانیایی را تنها با ۱۰۲ اسلات خالی ترک نمود.

کاپیتان نیلز وسترگارد پدرسین^{۲۹} گفت: « من شخصا از این که کاپیتان مرسم مک- کینی مولر هستم و از این که این کشتی اولین شناوری است که از مرز ۱۸۰۰۰ TEU گذشته است، احساس غرور و می کنم. همه خدمه هیجان خود را با عکس گرفتن، سوال پرسیدن و صد البته برنامه ریزی ها و محاسبات بسیار به اشتراک گذاشته اند».

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

²⁴ Mearsk Mc-Kinney Moller

²⁵ Algeciras

²⁶ Mearsk Marry

²⁷ Tanjung Pelepas

²⁸ Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering

²⁹ Niels Vestergaard Pedersen

افزایش قابل توجه احجام باری در PSA International



در سال ۲۰۱۴، PSA International که اپراتور ترمینال‌های بندری است، ۶۵/۴۴ میلیون TEU کانتینر را از طریق پروژه‌های بندری خود در سراسر جهان، جابجا نمود. میزان احجام جابجا شده توسط این شرکت ۵/۸ درصد نسبت به سال ۲۰۱۳ رشد نموده است.

سهام ترمینال‌های PSA در سنگاپور برابر با ۳۳/۵۵ میلیون TEU (۴/۱ +) درصد و سهم ترمینال‌های PSA در خارج از سنگاپور برابر با ۳۱/۸۹ میلیون TEU (۷/۸ +) درصد است.

چانگ منگ^{۳۰} - مدیر اجرایی گروه PSA اظهار نمود: « سال گذشته برای صنعت بندر و کشتیرانی، سالی چالش برانگیز بود. متوسط بودن نرخ رشد و ورود تعداد بسیاری از شناورهای بزرگ موجب ظرفیت مازاد بر نیاز و کاهش نرخ حمل و نقل لاینر شد. کشتی‌های بیش از پیش بزرگ و اتحاد‌های بسیار پیچیده نیز موجب شد که اپراتورهای بندر با تقاضاهای عملیاتی بسیار بیش‌تری مواجه شوند. این امر یک تغییر ساختاری است که همه بنادر را تحت تاثیر قرار خواهد داد، چرا که افزایش اندازه کشتی‌ها در همه مسیرهای کشتی‌رانی ادامه دارد.»

لازم به ذکر است که دفتر مرکزی شرکت PSA International در سنگاپور است.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

³⁰ Chong Meng



برنامه عربستان برای ساخت ۸ بندر جدید



به گزارش شبکه خبری ۲۴ ساعته امارات، عربستان سعودی در نظر دارد به عنوان بخشی از طرح جامع جدید خود، هشت بندر جدید و یک شبکه راه آهن به طول ۲۳۰ کیلومتر احداث نماید. این پروژه شامل ساخت دو فرودگاه جدید نیز می باشد. عادل آل ملحم^{۳۱}، نماینده احساء^{۳۲} به روزنامه الوطن^{۳۳} گفت: « در راستای طرح توسعه استراتژیک این استان که به منظور پاسخگویی به حجم وسیع سرمایه گذاری های آتی تهیه شده است، برنامه هایی برای ساخت هشت بندر دریایی و بندر خشک جدید در دستور کار قرار دارد».

وی افزود، دو بندر جدید در عقیر^{۳۴} ساخته خواهد شد که محلی در نزدیکی مرز عربستان سعودی و قطر در خلیج فارس است. ساخت شش حوضچه خشک که هر کدام از مسافتی در حدود ۵ کیلومتر مربع برخوردار خواهد بود نیز برای این دو بندر پیش بینی شده است.

آل ملحم خاطر نشان ساخت؛ شبکه راه آهن برنامه ریزی شده، بندر دمام در شرق عربستان را به ریاض پایتخت این کشور متصل خواهد نمود.

وی در پایان اظهار نمود، علاوه بر این مسئولان این استان ساخت یک فرودگاه محلی در جنوب احساء و یک فرودگاه منطقه ای در ساحل عقیر را نیز امکان سنجی می نمایند.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

³¹ Adel Al-Melhem

³² Ahsa

³³ Al-Watan

³⁴ Uqair



بیمکو در پی ارتقای عملکرد ترمینال های فله خشک



بیمکو^{۳۵} یک سیستم بررسی جدید راه اندازی نموده است که برای جمع آوری اطلاعات مربوط به کیفیت تاسیسات و خدمات در ترمینال های فله خشک طراحی شده و هدف نهایی آن ارتقای ترمینال های سراسر جهان است. برای جمع آوری اطلاعات از دریانوردان درخواست می شود که هنگام ترک ترمینال در یک نظر سنجی کوتاه شرکت کنند (این نظر سنجی را می توانند بصورت آنلاین ثبت نمایند و یا بصورت آفلاین ذخیره کنند و بعدا ارسال نمایند).

داده هایی که جمع آوری می شوند باید اطلاعات مربوط به تاسیسات تخلیه و بارگیری، تمهیدات مهار و پهلودهی، تبادل اطلاعات میان ترمینال و کشتی، کیفیت و دسترسی پذیری تجهیزات و سایر خدمات مربوطه را پوشش دهند. به ترمینال ها بر اساس رتبه، ستاره اعطا خواهد شد، این ستاره ها عملکرد ترمینال ها را بر اساس پنج مورد فوق الذکر، نشان می دهند.

علاوه بر این، بیمکو اعلام نمود گزارش های جامعی منتشر خواهد کرد که کشتی ها می توانند از آن ها به عنوان دستورالعمل برای برنامه ریزی آتی جهت استفاده از ترمینال های سراسر جهان استفاده کنند.

برای مثال، شرکت های کشتی رانی قادر خواهند بود احتمال آسیب دیدن کشتی یا وجود موج در ترمینال های خاص را بررسی کنند. به گفته لارس رابرت پدerson^{۳۶} - معاون دبیرکل بیمکو - هدف از طرح بررسی، ارایه اطلاعات ارزشمند در خصوص ترمینال های فله خشکی است که امکان برنامه ریزی بهتر و افزایش کارایی آنها وجود دارد.

پدerson افزود: «موضوع مهم تر این است که به اشتراک گذاری بازخورد تجهیزات و خدمات ترمینال ها مشخص می نماید که کدام ترمینال بهترین عملکرد را دارد و یا حداقل معلوم می کند که کدامیک در صورت لزوم به بهبود و ارتقای عملکرد کمک خواهند کرد. هر چه اطلاعات بیش تری دریافت کنیم، نتایج بهتری حاصل خواهیم نمود، به همین دلیل، از شرکت های کشتی رانی درخواست نموده ایم که هنگام ترک ترمینال پنج دقیقه از وقت خود را صرف تکمیل نظرسنجی نمایند، در این صورت می توانند از اطلاعات حاصل شده به نفع خود استفاده کنند.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

³⁵ BIMCO

³⁶ Lars Robert Pederson

توقیف ۳۵ کشتی توسط مقامات IOMOU به دلیل تخلف از الزامات ساعات کاری



در نتیجه بازرسی متمرکز (CIC)^{۳۷} از الزامات کنوانسیون STCW در خصوص ساعات استراحت در منطقه مربوط به تفاهم نامه هند^{۳۸} که از یک سپتامبر ۲۰۱۴ انجام شد، سی و پنج کشتی توقیف گشت. در طول مدت بازرسی، مقامات عضو IOMOU از ۱۶۲۳ فروند کشتی بازرسی نمودند و ۱۱۸ مورد را ردیابی و شناسایی نمودند. از این تعداد، ممیزی ۱۲۵۹ فروند کشتی که تحت پرچم ۶۳ کشور مختلف بودند، با استفاده از پرسشنامه CIC انجام شد. در نتیجه این کمپین بازرسی متمرکز، در مجموع ۱۷۴ فروند کشتی با ۲۴۶ مورد نقصان و کاستی مختلف یافت شد. بیش تر ممیزی های CIC در کشتی های تحت پرچم پاناما (۲۸۴ فروند کشتی) و سپس لیبریا (۱۴۷ فروند کشتی) انجام شد. بیش ترین مورد های کشف شده توسط CIC به کشتی های تحت پرچم پاناما (۱۰ مورد) مربوط می شد. از لحاظ نوع کشتی، بیش ترین تعداد بازرسی های CIC به کشتی های بار فله (۶۹۵ فروند کشتی) و سپس کشتی های کانتینربر (۱۱۹ فروند کشتی) مربوط می باشد. بیش ترین کاستی ها و نقصان های یافت شده در طول مدت کمپین، به عدم ثبت صحیح اطلاعات و سوابق مربوط به ساعات استراحت، عدم رعایت الزامات STCW در خصوص دوره های استراحت برای همه پرسنل دیده بان (از جمله الزامات مربوط به ساعات استراحت هفتگی) و اسنادی که نشان دهنده حمایت از دیده بان سکوی فرماندهی هستند، مربوط می شدند. دولت استرالیا ۸۳۷ مورد بازرسی انجام داد که به توقیف ۱۳ فروند کشتی منجر شد. هند نیز ۱۶۰ مورد بازرسی انجام داد که به توقیف ۱۳ فروند کشتی ختم شد. این کمپین همراستا با CIC انجام شده به موجب تفاهم نامه توکیو^{۳۹} و تفاهم نامه پاریس^{۴۰} انجام شد.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

³⁷ Concentrated Inspection Campaign

³⁸ Indian Ocean MoU

³⁹ Tokyo MoU

⁴⁰ Paris MoU



دروری^{۴۱} در انتظار احیای معتدل و آرام بازار فله خشک



بر طبق گزارش گروه پژوهش حقوق صاحبان سهام دریایی دروری (DMER)^{۴۲} امکان دارد بازار کم رونق فله خشک در سال ۲۰۱۵ تا حدودی احیا شود و درآمدهای اساسی نیز ممکن است تا حدی افزایش یابد. در سال ۲۰۱۴، ارزش بازار حقوق صاحبان سهام در شرکت های فله خشک فهرست شده به شدت کاهش یافت و بسیاری از شرکت ها بیش از نیمی از ارزش بازار خود را از دست دادند. در آغاز سال ۲۰۱۴، به پشتوانه احیاء در بازارهای باربری مهم، بازار در انتظار بهبود درآمدها و عایدات بود، اما این خوش بینی خیلی زود به بدبینی بدل شد، چرا که شرکت ها نتوانستند در طی این سال به انتظارات خود دست یابند. دیوانشو سالجو^{۴۳} و راهول کاپور^{۴۴} - تحلیل گران DEMR - خاطر نشان ساختند: «ما در سال ۲۰۱۴ برای بخش فله خشک شاهد یک چشم انداز درآمد شکننده بودیم، ولی در اواخر سال چشم انداز تقاضا اندکی مثبت شد». در هر صورت، رشد متعادل بازار عرضه باید موجب شکل گیری و ظهور اصول بنیادی بهتر در سال ۲۰۱۵-۱۶ شود. همچنین، افزایش تعادل عرضه و تقاضا باید موجب شود که قیمت سهام در سال ۲۰۱۵ آرام آرام به حالت قبل بازگردد».

DEMIR پوشش دهی بخش فله خشک را با Navios ، Diana Shipping ، D/S NORDEN ، Scorpio Bulkers ، Pacific Basin Holdings ، و آغاز نموده است.

DEMIR شرکت های Navios Maritime Holdings و D/S NORDEN را بعنوان «جذاب» و Scorpio Bulkers را بعنوان «پرخطر» رتبه بندی کرده است و در خصوص Pacific Basin و Diana Shipping بی طرف بوده و نظری نداده است.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

⁴¹ Drewry

⁴² Drewry Maritime Equity Research (DMER)

⁴³ Devanshu Saluja

⁴⁴ Rahul Kapoor



صنعت کشتیرانی نیازمند پشتیبانی بیشتر در بخش تقاضا

بنابه گزارش بیمکو^{۴۵}، پتانسیل رشد اقتصادی محدود و روند کند بهبود اقتصاد جهانی، درد صنعت کشتیرانی جهانی را فقط اندکی کاهش داده است. در حالی که این صنعت همچنان از عرضه مازاد بر نیاز در بازار حمل و نقل در رنج است، صندوق بین المللی پول (IMF^{۴۶})، در برآوردها میزان تقاضا را باز هم کاهش داده است. در نسخه جدید چشم انداز اقتصادی جهان^{۴۷} که در ماه ژانویه منتشر شد، IMF میزان رشد در سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ را ۰/۳ درصد پیش بینی کرده است. در حال حاضر، این صندوق انتظار دارد که تولید نا



خالص داخلی جهان در سال ۲۰۱۵ به میزان ۳/۵ درصد و در سال ۲۰۱۶ به میزان ۳/۷ درصد رشد نماید که مبین ۳/۳ درصد رشد افزایش نسبت به دو سال گذشته می باشد.

پیترسند^{۴۸} - تحلیل گر ارشد کشتیرانی در بیمکو اظهار داشت: «اگرچه این روند نزولی پیش بینی شده بود، با این وجود ضربه سختی وارد کرد. در حال حاضر صنعت کشتیرانی از تعداد بسیار زیادی کشتی و مقدار بسیار کمی بار برخوردار است و برای این که بتواند این وضعیت را به تدریج بهبود بخشد به پشتیبانی بیش تری در بخش تقاضا نیاز دارد». به گفته وی، مساله زیاد بودن تعداد کشتی ها در درجه اول یک مشکل داخلی است. وی افزود: «از جمله عناصر موثر بر بهبود تعادل می توان به کاهش سرعت بازرگانی کشتی ها (حرکت در سرعت پایین)، بازیافت کشتی های بازرگانی زیر حد استاندارد و اضافه نمودن به ظرفیت با استفاده از بازارهای دست دوم، اشاره نمود».

صندوق بین المللی پول، پیشرفت ها و ترقی ایالات متحده آمریکا را با این موقعیت تطبیق داده است و به همین دلیل آمریکا در افزایش فعالیت های اقتصادهای پیشرفته سهم قابل توجهی دارد. منطقه یورو^{۴۹} نیز در رشد بیشتر اقتصادهای پیشرفته سهم دارد؛ اما با روند نزولی ۰/۲ درصدی، این سهم در سال ۲۰۱۵ به ۱/۲ درصد رسید. چین که دومین اقتصاد جهان است در سال ۲۰۱۵ هنوز هم به رشد خود با نرخ ۶/۸ درصد ادامه می دهد که البته از نرخ رشد ۷/۴ درصدی در سال ۲۰۱۴ کم تر است. بالا بودن نرخ رشد چین یک پشتیبان کلیدی برای بخش تقاضا در کشتیرانی جهانی است. اگرچه روسیه به خودی خود یک اقتصاد کوچک است، ولی عدم قطعیت جغرافیای سیاسی که از این کشور نشات می گیرد روی صنعت کشتیرانی اثر منفی گذاشته است. تحریم ها و شرایط تجاری نامساعد، صادرات بار فله خشک، واردات کالاهای کانتینری و تجارت فرآورده های نفتی را با عدم قطعیت بسیاری مواجه نموده است. صندوق بین المللی پول پیش بینی نموده است که در سال ۲۰۱۵ اقتصاد در روسیه ۳ درصد کوچک تر خواهد شد. پیترسند خاطر نشان ساخت: «پایین آمدن قیمت نفت برای صنعت کشتیرانی و کشورهای صادر کننده خوب است؛ چرا که موجب پایین آمدن هزینه ها و افزایش تقاضا می شود، در حالی که پایین آمدن نرخ رشد چین به ضرر کل منطقه درون آسیایی خواهد شد. پایین آمدن نرخ رشد چین به معنای کاهش قیمت کالاها نیز می باشد، درست همان طور که در سال های گذشته شاهد آن بودیم (به خصوص در سال گذشته برای کالاهای فله خشک). اگرچه پایین آمدن نرخ درآمد ممکن است موجب محدودیت درآمد در بعضی از کشورها شود، اما بطور کلی روی بخش تقاضا در صنعت کشتیرانی تاثیر مثبت خواهد داشت».

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

⁴⁵ BIMCO

⁴⁶ International Monetary Fund

⁴⁷ World Economic Outlook

⁴⁸ Peter Sand

⁴⁹ Euro Region

نگرانی صاحبان کشتی های یونانی در خصوص مالیاتی سیریزا



سیریزا^{۵۰} خواهان یک توافقنامه ملی جدید است که می تواند موجب لغو بعضی از معافیت های مالیاتی شود. صاحبان کشتی در بخش کشتی رانی یونان در خصوص امکان وضع مالیات های سنگین توسط حزب چپ گرای رادیکال سیریزا ابراز نگرانی نموده و اظهار داشتند که شاید این صنعت نتواند از عهده چنین مالیات هایی بر آید.

بعضی از مالکان کشتی گفته اند که اگر این صنعت نتواند با دولت جدید مصالحه کند، یا عملیات خود در یونان را محدود می نمایند و یا به طور کلی این کشور را ترک می کنند.

کشتی رانی یکی از معدود بخش های یونان است که بحران ویران گر بدهی که در طول پنج سال گذشته بیش از یک چهارم از اقتصاد این کشور را از بین برده و موجب فقر بسیاری از مردم یونان شده را با موفقیت پشت سر گذاشته است.

این بخش یکی از بزرگترین کارفرمایان یونان است که در حدود یک میلیون شغل ایجاد نموده و بیش از ۸ درصد از بازده اقتصادی کشوری که در آن نرخ بیکاری قریب به ۳۰ درصد می باشد را به خود اختصاص داده است.

البته بسیاری از یونانیان معتقدند که صاحبان کشتی گروهی ممتاز با حقوق ویژه هستند و تحت حفاظت قوانین مالیاتی خاص قرار دادند و سهم خود را چنان که باید و شاید برای خروج کشور از وضعیت بحران ادا نمی کنند.

بسیاری از اعضای حزب سیریزا چنین عقیده ای دارند و می گویند صنعت کشتی رانی را وادار می سازند که سهم بیش تری پرداخت نماید.

تئودوروس دریتساس^{۵۱} - عضو رسمی حزب سیریزا که به احتمال بسیار زیاد به سمت وزیر تجارت دریایی یونان منصوب خواهد شد - در یک گردهمایی که به مناسبت سال نو در اتاق کشتی رانی یونان برگزار شد، خاطر نشان ساخت: «همه طرح ها و برنامه

⁵⁰ سیریزا حزبی سیاسی است که به عنوان ائتلاف گروه های دست چپی رادیکال شکل گرفت و در حال حاضر در یونان به قدرت رسیده است. رئیس جمهور فعلی Syriza
یونان نیز از اعضای این حزب است (حزب چپ گرای رادیکال سیریزا).

⁵¹ Theodoros Dritsas



ریزی‌های ما باید در چارچوب منافع جامعه یونان باشد. وی گفت، بخش کشتی‌رانی به‌عنوان بهره‌ورترین بخش این کشور باید آماده بر دوش کشیدن سنگین‌ترین بار برای کمک جهت خروج از بحران باشد». پیش از انتخابات، در یکی از مقاله‌های سیاسی حزب سیریزا، مساله «توافق نامه ملی جدید» با بخش کشتی‌رانی جهت لغو معافیت‌های مالیاتی مختلف پیشنهاد شده بود.

درست مانند سایر نقاط جهان، صنعت کشتی‌رانی یونان نیز تنها مالیات تناژ را پرداخت می‌نماید که یک هزینه سالانه متوسط (ولی پیچیده) است و بر اساس تناژ شناورهای تحت بهره برداری شرکت‌ها تعیین می‌شود. در سال ۲۰۱۳، صاحبان کشتی‌ها برای اثبات حسن نیت خود با دو برابر شدن این مالیات موافقت نمودند، اما خاطر نشان ساختند که این تنها کاری است که می‌توانند انجام دهند.

تئودور وینامیس^{۵۲} - رئیس اتحادیه صاحبان کشتی یونان^{۵۳} - در یک انجمن دریایی در آتن اظهار نمود که صاحبان کشتی می‌خواهند که در یونان بمانند، اما حفظ قوانین موجود حاکم بر این بخش «یک شرط غیر قابل مذاکره» است.

بر طبق اطلاعات ارائه شده در vesselvalue.com که تامین کننده اطلاعات کشتی‌رانی است، یونانی‌ها بزرگ‌ترین صاحبان کشتی جهان هستند و حدود ۱۵ درصد از کل شناورهای جهان (یا در حدود ۴۰۰۰ کشتی) را در کنترل خود دارند. در سال‌های اخیر، کل درآمد سالانه این بخش در حدود ۱۵ میلیارد دلار بوده است.

هری وافیاس^{۵۴} که شرکت اپراتور نیویورکی استیلتر گاز با ۶۳ تانکر نفت و گاز مایع را اداره می‌نماید، گفت: «من نمی‌دانم آیا دولت جدید می‌داند که اکثریت شرکت‌هایی که به حمل و نقل بار فله خشک می‌پردازند (شرکت‌های مستقر در آتن) طی چهار یا پنج سال گذشته در بدترین وضعیت خود بوده‌اند؟ این افراد حتی برای پرداخت دیون و بدهی‌های خود پول ندارند».

بر طبق برآورد تحلیل گران، حمل و نقل بار فله خشک (اقلامی همچون غلات، زغال سنگ، سنگ آهن و غیره) در دهه گذشته تقریباً با ۲۰ درصد ظرفیت مازاد بر تقاضا مواجه بوده است. تناژ اضافی موجب سرکوب نرخ کرایه می‌شود که منبع اصلی درآمد برای شرکت‌های کشتی‌رانی است.

آقای وافیاس گفت: «من دلم می‌خواهد بیش‌تر به دولت جدید کمک کنم، چون عاشق کشورم هستم و آنقدر خوش شانس بوده‌ام که کشتی‌های پول‌ساز را مدیریت کنم. اما اکثریت قریب به اتفاق همتایان من که در چند سال گذشته شاهد افت ۳۰ تا ۴۰ درصدی ارزش کشتی‌های خود بوده‌اند، چنین نظری ندارند».

به همین دلیل اگر دولت تند و برنده رفتار نماید و سازش نکند، این شرکت‌ها تعطیل خواهند شد، دولت همین مالیاتی که اکنون می‌گیرد را نیز از دست خواهد داد، کشتی‌ها پرچم خود را تغییر می‌دهند و مشاغل زیادی از دست خواهد رفت.

پنج صاحب کشتی دیگری که با مجله وال استریت تماس گرفتند نیز گفتند که همگی از یک «طرح ب» برخوردارند که به موجب آن به سایر مراکز کشتی‌رانی همچون لندن، موناکو، سنگاپور یا دبی نقل مکان خواهند کرد.

این افراد خاطر نشان ساختند که منتظرند دولت جدید سیاست کشتی‌رانی خود را رونمایی کند تا طرح‌ها و برنامه‌های خود را به اطلاع عموم برسانند.

برای دریافت خبر اصلی این‌جا [کلیک](#) نمایید.

⁵² Theodore Veniamis

⁵³ Union of Greek Ship-owners

⁵⁴ Harry Vafias



افزایش تعداد حملات دزدان دریایی به نفت کش ها در جنوب شرق آسیا



بنا به گزارش دفتر بین المللی (IMB)⁵⁵ از اتاق بازرگانی بین المللی (ICC)⁵⁶، علیرغم اینکه میزان دزدی دریایی به کمترین حد خود در ۸ سال گذشته رسیده است، حملات علیه نفت کش ها موجب شده که تعداد دزدی های دریایی از ۱۲ مورد در سال ۲۰۱۳ به ۱۴ مورد در سال ۲۰۱۴ افزایش یابد. در سال ۲۰۱۴، دزدان دریایی ۴۴۲ خدمه را به گروگان گرفتند، در حالی که در سال ۲۰۱۳ تعداد گروگان ها ۳۰۴ نفر بود. گزارش سالانه دزدی دریایی IMB نشان می دهد که در سال ۲۰۱۴ روی هم رفته ۲۴۵ حادثه در سراسر جهان اتفاق افتاده است که این رقم مبین کاهش ۴۴ درصدی پدیده دزدی دریایی سومالی نسبت به سال ۲۰۱۱ می باشد. لازم به ذکر است که در سال ۲۰۱۱ دزدی دریایی به نقطه اوج خود رسیده بود. دزدان دریایی سومالی مسئول ۱۱ حمله بودند که همگی خنثی شدند. در سال گذشته، روی هم رفته ۲۱ شناور در سراسر جهان مورد سرقت قرار گرفتند؛ این شناورها ۱۸۳ نفر سرنشین داشتند که از این تعداد ۱۳ نفر مورد اصابت گلوله قرار گرفتند. دزدان دریایی چهار نفر از خدمه را به قتل رساندند، ۱۳ نفر را مجروح نمودند و ۹ نفر را از شناورهایشان ربودند.

پوتنگال موکوندان⁵⁷ - مدیر IMB - اظهار داشت: «باند های دزدان مسلح برای سرقت بار به نفت کش های منطقه حمله می کنند، بسیاری از این دزدان به دنبال سرقت و فروش سوخت دیزل و گازوئیل هستند». با استناد به مرگ یک خدمه در ماه دسامبر که بر روی تانکر قیر به وی شلیک شده بود، گزارش IMB خاطر نشان ساخت که امکان دارد حملات دزدان دریایی بیش از پیش خشونت آمیز شوند. بسیاری از این ۱۲۴ حمله که در منطقه صورت گرفته است در زمره سرقت های سطح پایین قرار دارند و با استفاده از تفنگ و چاقوهای بلند انجام شده اند. دزدان دریایی در خارج از محدوده بندری و بخصوص در آب های اطراف Pulau Bintan و جنوب دریای چین فعالیت می کنند که در سال ۲۰۱۱ محل حمله دزدان دریایی به ۱۱ شناور بود.

⁵⁵ International Maritime Bureau

⁵⁶ International Chamber of Commerce

⁵⁷ Pottengal Mukundan



در غرب آفریقا، ۴۱ حادثه گزارش شده است؛ هرچند IMB معتقد است که حمله های بسیار دیگری نیز وجود دارد که گزارش نشده اند. در این منطقه پنج شناور مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفتند که سه فروند از آنها نفت کش، یک فروند شناور تدارکاتی و یک فروند شناور صیادی بود. حمله دزدان دریایی به نفت کش ها در سه ماهه پایانی سال ۲۰۱۴ فروکش نمود و آخرین مورد گزارش شده به پایان ژوئیه ۲۰۱۴ مربوط می باشد. از ۱۸ حمله ای که در سواحل نیجریه انجام شده است، ۱۴ فروند نفت کش و شناور به صنعت نفت وابسته بوده اند. بیش تر شناورهای مورد حمله قرار گرفته، نفت کش هایی بودند که محموله هایشان سرقت شده و به نفت کش های کوچک تر منتقل گشت. در اوایل امسال، آب های جنوب و غرب ترمینال براس^{۵۸} شاهد موجی از حملات دزدان دریایی بود.

در ماه ژوئن و ژوئیه، سه شناور در داخل و اطراف آب های غنا مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفتند که یکی از آنها یک شناور صیادی بود و قرار بود به عنوان پلت فرمی برای هایجک نفت کش های سواحل نیجریه مورد استفاده قرار بگیرد. هفت شناور نیز هنگامی که در پوینت نوار (جمهوری کنگو) لنگر انداخته بودند مورد سرقت قرار گرفتند و هدف از حمله سرقت کشتی و اموال خدمه بود. بنگلادش ۲۱ حادثه را در سال ۲۰۱۴ گزارش نمود، در حالی که تعداد حوادث در سال ۲۰۱۳ برابر با ۱۲ مورد بود. هفده شناور در حالی که لنگر انداخته بودند و سه شناور در حین حرکت مورد حمله قرار گرفتند و یک مورد هم اقدام به حمله وجود داشت. بیش تر حوادث در زمره سرقت های سطح پایین قرار داشتند، هرچند در یکی از گزارش ها قید شده که در دو حادثه جداگانه، سه خدمه به گروگان گرفته شده و دو خدمه نیز مجروح شدند. گارد ساحلی بنگلادش به بسیاری از درخواست کمک های ناخدایان کشتی ها پاسخ داده و به آنها کمک نموده است.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

⁵⁸ Brass Terminal



کتاب اقتصاد بندر

فصل ۲- بهره‌برداران و ارائه‌کنندگان خدمات

مؤلف: وین کنت تالی

مترجم: نازنین ساغری

ویراستار: پرویز محسن پور

مقدمه

بهره‌برداران بندر اشخاصی هستند که از بندر به عنوان بخشی از فرآیند جابه‌جایی بار و مسافر از یک مبداء مشخص به مقصد مشخص بهره‌برداری می‌نمایند. این جابه‌جایی‌ها تحت عنوان "سفرهای ترابری بار و مسافر" شناخته می‌شوند. برای انجام یک سفر ترابری، دو بخش باید توافق داشته باشند: (۱) متصدیان حمل و نقل (برای مثال، خطوط کشتیرانی، خطوط راه‌آهن، شرکت‌های باربری و شرکت‌های حمل و نقلی) باید مایل به حمل بار و مسافر باشند؛ (۲) شرکت‌های باربری دریایی و مسافران باید برای استفاده از خدمات متصدیان حمل و نقل تمایل داشته باشند. در صورتی که یکی از بخش‌ها موافق نباشد، سفر ترابری صورت نخواهد گرفت. بنابراین، بهره‌برداران بندر عبارتند از متصدیان حمل و نقل، شرکت‌های باربری دریایی و مسافران که از بندر برای انجام سفرهای ترابری بار و مسافر استفاده می‌کنند. ارائه‌کنندگان خدمات بندری به آن دسته از اشخاصی اطلاق می‌گردد که به بهره‌برداران بندر خدمات می‌دهند. نخستین رایه‌کننده خدمات بندری؛ متصدی پایانه است که بندر یا یکی (یا تعداد بیشتری) از پایانه‌های دریایی را اداره می‌کند. در قسمت‌های بعدی این بخش، انواع مختلف متصدیان حمل و نقل که از تسهیلات بندری بهره‌برداری می‌کنند، ارائه شده‌اند (برای مثال، نماینده کشتی، ارسال‌کنندگان بار و حق‌العمل کاران گمرک، خطوط کشتیرانی کانتینری، متصدیان کشتیرانی کرانه‌ای، متصدیان حمل و نقل کالا با لنج، خطوط تفریحی دریایی، خطوط راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای). در ادامه شرکت‌های باربری دریایی و مسافران که آن‌ها نیز از تسهیلات بندری بهره‌برداری می‌کنند، مورد بحث قرار می‌گیرند. ارائه‌کنندگان خدمات بندری در این بخش مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرند. خلاصه‌ی بحث در پایان بخش ارائه خواهد شد.

بهره‌برداران: متصدیان حمل و نقل

خطوط کشتیرانی کانتینری

حمل و نقل کانتینری اقیانوسی - به‌ویژه رشد خطوط کشتیرانی کانتینری آسیایی مانند هانجین، یانگ مینگ، خط کانتینری اورینت اورسیز (OOCL) و اروگرین.^{۵۹} در دهه‌ی ۱۹۸۰ شتاب گرفت. در سال ۱۹۸۶، اروگرین به بزرگترین متصدی حمل و نقل اقیانوسی تبدیل شد. خطوط آسیایی ۳۰ درصد از ناوگان کانتینری جهان را اداره می‌کردند، در حالی که سهم خطوط آمریکای شمالی و اروپای غربی از ناوگان کانتینری جهان کمتر از ۵۰ درصد بود. خطوط سی‌لند و آمریکن پرزیدنت (APL)^{۶۰} به ترتیب اولین و دومین خطوط کشتیرانی کانتینری بزرگ تحت پرچم ایالات متحده بودند. تناژ کشتی‌های کانتینری خط بازرگانی خاور دور - آمریکای شمالی ظرف مدت ۵ سال (۱۹۸۳ تا ۱۹۸۸) بیش از دو برابر افزایش یافت. فقط در سال ۱۹۸۸، با ورود خط دانمارکی مرسک^{۶۱} به بازار و استفاده سی‌لند از کشتی‌های کم مصرف (اما کندروی) "اکانشییز"^{۶۲} در خطوط تجاری آتلانتیک شمالی، تناژ

59 Hanjin, Yang Ming, Orient Overseas Container Line (OOCL), Evergreen.

60 Sealand and American President Lines.

61 Meask

62 Econships: این نوع کشتی‌ها یا ناوگان‌ها را می‌توان به دلیل اقتصادی بودن به اختصار ((کشتی اقتصادی)) نامید.



این خطوط ۲۵ درصد افزایش یافت. البته، ظرفیت مازاد کشتی‌ها و کاهش سوددهی در این صنعت موجب شد که تعدادی از خطوط کشتیرانی کانتینری تغییر یابند و این صنعت را ترک نمایند؛ در حالی که بقیه‌ی خطوط با شرکت‌های حمل و نقلی بزرگتر ادغام شده یا توسط آن‌ها خریداری شدند (برای مثال، خرید سی‌لند توسط خط آهن "CSX" ایالات متحده). خطوط کشتیرانی کانتینری که در این صنعت باقی ماندند، با راهبردهای خدماتی مختلف خود را با محیط پیش پیچیده و پویای کشتیرانی کانتینری تطبیق دادند. برخی از آن‌ها راهبرد مرکزیت بار (پهلویی‌گری کشتی در یک یا دو بندر واقع در یک محدوده) را اتخاذ نمودند. دیگران راهبرد چند بندری (پهلویی‌گری کشتی در بندرهای مختلف واقع در حاشیه یک خط ساحلی) را در پیش گرفتند. بعضی‌ها خدمات خود را در مسیرهای با ظرفیت بالا و به شدت رقابتی بین آمریکای شمالی، اروپا و آسیا حفظ نمودند، در حالی که دیگران برای خدمات ریلی، جاده‌ای و خدمات واسطه‌ای دیگر قرارداد بستند و خطوط اورگرین، ندلوید^{۶۳} و سناتور^{۶۴} خدمات دور دنیا را اتخاذ کردند. اورگرین بعدها از کشتی‌های به نسبت بزرگ برای مسیرهای دائمی شرقی و غربی استفاده نمود.

در سال ۱۹۹۷ بیست خط برتر کشتیرانی جهان (رتبه بندی شده بر اساس ظرفیت TEU حمل شده) متصدی حمل ۷۸/۲ درصد از TEU حمل شده توسط صد خط برتر جهان شناخته شدند (تالی، ۲۰۰۰)^{۶۵}. در میان این بیست خط، سه خط برتر (سی‌لند، اورگرین و مرسک) عهده‌دار حمل ۳۳/۲ درصد از TEU حمل شده بودند. در دهه‌ی ۱۹۹۰ صنعت کشتیرانی کانتینری با مشکلات مالی مواجه شد. در سال ۱۹۹۶، کل ضرر و زیان خطوط کشتیرانی کانتینری در مسیرهای تجاری واقع در اقیانوس آرام، اقیانوس اطلس و اروپا/آسیای دور، ۴۱۱ میلیون دلار برآورده شد (پورت، ۱۹۹۶)^{۶۶}. این ضرر و زیان‌ها بیانگر ناهماهنگی دائمی بین عرضه و تقاضای بازار بودند و در قالب ظرفیت مازاد کشتی‌ها و کاهش نرخ حمل بار نمایان می‌شدند. خطوط کشتیرانی کانتینری وقتی متوجه شدند که افزایش نرخ حمل بار دشوار است، تلاش کردند با ایجاد اتحاد، ادغام یا خرید و فروش و سرمایه‌گذاری روی کشتی‌های بزرگ‌تر (مقرون به صرفه‌تر) هزینه‌ها را کاهش دهند تا بتوانند شرایط مالی خود را بهبود بخشند. تعدادی از بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی کانتینری با هم متحد شدند. این خطوط با اشتراک‌گذاری کشتی‌ها و پایانه‌هایشان بدون کاهش خدمات و با حفظ استقلال توانستند هزینه‌های عملیاتی خود را کاهش دهند. برای مثال اگر کشتی متحد با یک خط کشتیرانی در یک بندر مشخص پهلویی‌گری می‌کرد و برای کانتینرهای آن خط کشتیرانی جا داشت، ممکن بود آن خط ترجیح دهد به جای آن که کشتی‌های خودش را به آن بندر فراخواند، کانتینرهایش را روی کشتی عضو اتحاد بارگیری کند. در این صورت این خط می‌توانست با کاهش تعداد توقف‌ها هم ظرفیت کشتی وارد نشده به بندر را حفظ نماید و هم مدت زمان ترانزیت در یک مسیر خاص را کاهش دهد. از ظرفیت حفظ شده‌ی کشتی نیز به نوبه‌ی خود، هم در مسیرهای خدمات‌رسانی جدید و هم برای افزایش تعداد توقف‌های کشتی در مسیرهای موجود استفاده می‌کردند. در آگوست سال ۱۹۹۵ چهار اتحاد مهم وجود داشت: (۱) اتحاد گلونا بین خطوط APL، OOCL، خط میتسوبی OSK^{۶۷} و ندلوید؛ (۲) اتحاد گراند بین خطوط پنین سولار و ارینت^{۶۸} (P&O)، هاپک لوید، نپتون اورینت (NOL) و NYK؛ (۳) اتحاد خطوط سی‌لند و مرسک؛ (۴) اتحاد تریکن^{۶۹} ما بین شرکت کشتیرانی چویانگ^{۷۰}، خطوط DSR – سناتور، شرکت کشتیرانی هانجین و شرکت کشتیرانی امارات متحده عربی.

تعدادی از خطوط کشتیرانی کانتینری با درک این موضوع که درآمدهای حاصل از کاهش هزینه‌ی مورد انتظار در کوتاه مدت به پول تبدیل نخواهند شد، سیاست ادغام و تملک را به عنوان راه دیگری برای کاهش هزینه در پیش گرفتند. P&O (متصدی حمل و

63 Nedlloyd

64 Senator

65 Talley

66 Porter

67 Mitsui OSK

68 Peninsular

69 Tricaon

70 Cho Yong



نقل بریتانیایی) و ندلوید (متصدی حمل و نقل هلندی) با اعلام این خبر که در یکم ژانویه ۱۹۹۷ با هم ادغام خواهند شد و خط P&O - ندلوید، یعنی بزرگترین خط کشتیرانی کانتینری جهان را تشکیل خواهند داد؛ جامعه دریانوردی را شگفت زده کردند. بر اساس برنامه ریزی های انجام شده قرار بود درآمد سالیانه حاصل از کاهش هزینه ها ۲۰۰ میلیون دلار آمریکا باشد، که بنا بود ۶۵ درصد آن بلافاصله از محل حذف هزینه های عمومی تکراری سربار و بقیه از محل اضافه درآمدهای حاصل از کاهش هزینه های ناشی از اتحاد دو شرکت بود، حاصل شود. در آوریل ۱۹۹۷، NOL سنگاپور با تشخیص این که ادغام خدمات فناوری اطلاعات و خدمات کشتی، کانتینری و خدمات داخلی و کاهش هزینه های پایانه ای می تواند سالیانه ۱۳۰ میلیون دلار آمریکا درآمد حاصل از کاهش هزینه داشته باشد، موافقت کرد که APL را در اختیار بگیرد (تریشول، ۱۹۹۷)^{۷۱}. در سال ۱۹۹۹، مرسک با پرداخت ۸۰۰ میلیون دلار آمریکا سی لند را به دست آورد و بزرگترین خط کشتیرانی کانتینری جهان "مرسک - سی لند" را ایجاد نمود. در بین سالهای ۲۰۰۰ الی ۲۰۰۳، تعدادی از خطوط بزرگ برای تقویت حضور تجاری خود در بعضی مسیرهای تجاری خطوط کوچک تر را خریداری نمودند (برای مثال، مرسک - سی لند، P&O ندلوید، سی پی شیبز^{۷۲}، CSAV، هامبورگ ساد^{۷۳}، CMA - CGM و وان های^{۷۴} چهارده خط را خریداری کردند). در سال ۲۰۰۵، بزرگترین معامله تاریخ خطوط کشتی رانی به وقوع پیوست. در این سال مرسک - سی لند، خط P&O ندلوید را خریداری کرد و بزرگترین خط کشتی رانی کانتینری جهان یعنی "مرسک" را ایجاد نمود. بعد از این ادغام، هاپگ لوید خط سی پی شیبز را خرید. مفهوم ادغام و خریداری خطوط کشتی رانی فراتر از آن چیزی است که خود این خطوط استنباط می نمایند. در وهله اول، این ادغامها و خریدها آینده ای اتحادها را مبهم می سازند. در درجه دوم، فشار روزافزون بر خطوط کشتیرانی برای تبدیل شدن به شرکت های جهانی را نشان می دهد. در وهله سوم، کم اهمیت شدن خطوطی که تحت پرچم ملی به فعالیت مشغولند را نشان می دهند. اگر چه آینده ای اتحادها هنوز در هاله ای از ابهام و شک و تردید قرار دارد، ولی اتحادها هنوز پا برجا هستند. در سال ۲۰۰۳ اتحاد نیوورد^{۷۵}، خطوط APL، میتسوئی و OSK و هیوندای^{۷۶} و اتحاد گرنند^{۷۷} خطوط هیگ - لوید، NYK، P&O ندلوید، OOCL و MSC را شامل می شد.

خطوط کشتیرانی کانتینری نیز سعی داشتند با سرمایه گذاری روی کشتی های کانتینر بزرگ تر، هزینه های خود را کاهش دهند؛ زیرا به خود متکی نبودن (سلولی بودن) کشتی های کانتینر باعث ایجاد درآمدهای حاصل از کاهش هزینه ناشی از اندازه ی کشتی می شود. برای مثال درآمدهای حاصل از کاهش هزینه ی یک کشتی TEU ۴۰۰۰ در هر TEU حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از درآمد یک کشتی TEU ۲۵۰۰ بیش تر است و در یک کشتی TEU ۶۰۰۰ درآمد حاصل از کاهش هزینه برای هر TEU حدود ۱۸ تا ۲۴ درصد نسبت به درآمد یک کشتی TEU ۴۰۰۰ بالاتر است. (تالی، ۲۰۰۰). درآمد حاصل از کاهش هزینه ی یک کشتی TEU ۱۲۰۰۰ که در مسیر اروپا - خاور دور فعالیت می کند ۱۱ درصد به ازای هر TEU بیش تر از درآمد حاصل از کاهش هزینه ی یک کشتی TEU ۸۰۰۰ است (نوت بوم، ۲۰۰۴)^{۷۸}.

کشتی TEU ۶۰۰۰ مرسک که در ۱۹۹۶ به آب انداخته شد، ۱۰۴۹ فوت طول و ۱۷ کانتینر عرض دارد، سرعت حرکت بیش از ۲۵ گره دریایی است، ۱۵ نفر خدمه دارد و نیروی محرکه آن توسط بزرگترین موتور دیزلی جهان (در هنگام ساخت کشتی) تامین می شود. بزرگترین کشتی کانتینربری که در اوایل سال ۲۰۰۵ وارد فعالیت شد، کلمبو اکسپرس^{۷۹} بود که ظرفیت آن TEU ۸۷۵۰ است و توسط هاپگ - لوید به کار گرفته شده است. در اوایل سال ۲۰۰۷، اما مرسک^{۸۰} که یک کشتی کانتینربری TEU ۱۳۰۰۰ بود

71 Trischwell

72 CP Ships

73 Hamburg Sud

74 Wan Hai

75 New World

76 Hyundai

77 Grand

78 Notteboom

79 Cloombo Express

80 Emma Maersk



به کار گرفته شد. در جدول ۲-۱ بیست خط کشتیرانی کانترینری برتر جهان در آگوست ۲۰۰۷ ارائه شده است. این خطوط بر اساس ظرفیت حمل TEU ناوگان هایشان رتبه بندی شده اند؛ تعداد کشتی های آن ها نیز ارائه شده است. بزرگ ترین خط کشتیرانی جهان خط مرسک است که تقریباً ۱۹ درصد از ظرفیت حمل TEU ناوگان کشتیرانی (تا آگوست ۲۰۰۷) و ۱۷ درصد از کشتی هایی که توسط این بیست خط برتر مورد بهره برداری قرار داشته به آن تعلق دارند. پنج خط برتر کشتیرانی کانترینری روی هم رفته ۵۲/۳ درصد از ظرفیت حمل TEU ناوگان کشتیرانی و ۵۰/۷ درصد از کشتی هایی که توسط بیست خط برتر مورد بهره برداری قرار داشته اند را به خود اختصاص داده بودند. بیست خط برتر ارائه شده در جدول ۲-۱، روی هم رفته ۷۳/۴ درصد از ظرفیت حمل TEU ناوگان کشتیرانی جهان (۱۲۲۱۱۱۰ TEU) و ۳۳/۵ درصد از کشتی های جهان را در اختیار داشتند. در سال ۲۰۰۷، درصد کشتی هایی که توسط ۵ خط برتر کشتیرانی کانترینری ارائه شده در جدول ۲-۱ یعنی خط مرسک، خط کشتیرانی مدیترانه ای^{۸۱}، CMA CGM، خط اورگرین و هاپگ-لوید مورد بهره برداری قرار گرفتند به ترتیب برابر با ۴۲/۷، ۶۴/۹، ۷۵/۸ و ۳۸/۹ و ۵۶/۸ درصد بود (لیچ، ۲۰۰۷)^{۸۲}.

جدول ۲-۱) بیست خط کشتیرانی برتر جهان (آگوست، ۲۰۰۷)

رتبه	خط کشتیرانی	توان حمل TEU ناوگان کشتی ها (TEU ۱۰۰۰) درصد از کل	تعداد کشتی ها/درصد از کل	مراکز اصلی فعالیت در جهان
۱	خط مرسک	۱۷۰۰/۱۸/۶۹٪	۵۰۷/۱۷/۴۸٪	کپنهاک، دانمارک
۲	کشتیرانی مدیترانه ای	۱۱۴۰/۱۲/۷۱	۳۴۶/۱۱/۹۳	ژنو، سوئیس
۳	CMA-CGM	۷۶۵/۸/۵۳	۳۰۱/۱۰/۳۸	مارسیلز، فرانسه
۴	خط اورگرین	۶۰۹/۶/۷۹	۱۷۸/۶/۱۱۴	تایپیی - تایوان
۵	هاپگ - لوید	۴۷۹/۵/۳۴	۱۳۸/۴/۷۶	هامبورگ، آلمان
۶	شرکت کشتیرانی اقیانوس چین (COSCO)	۴۴۰/۴/۹۱	۱۵۱/۵/۲۱	شانگهای، چین
۷	خطوط کشتیرانی کانترینری چین	۴۲۳/۴/۷۲	۱۲۴/۴/۲۷	شانگهای، چین
۸	خط آمریکن پرزیدنت	۳۶۴/۴/۰۶	۱۰۹/۳/۷۶	سنگاپور
۹	نیپون یوش کانشیا (خط NYK)	۳۴۳/۳/۸۳	۱۱۴/۳/۹۳	توکیو، ژاپن
۱۰	خط کانترینری ارنت اورسیز (OOCL)	۳۴۰/۳/۷۹	۸۴/۲/۹۰	هنگ کنگ
۱۱	شرکت کشتیرانی هانجین	۳۳۲/۳/۵۹	۷۶/۲/۶۲	سئول، کره ی جنوبی
۱۲	خطوط میتسوی O.S.K	۳۰۶/۳/۴۱	۹۸/۳/۳۸	توکیو، ژاپن
۱۳	کاواساکی کابینی کاشا (خط K)	۲۸۴/۳/۱۷	۸۸/۳/۰۳	توکیو، ژاپن
۱۴	حمل و نقل دریائی یانگ سین	۲۷۳/۳/۰۴	۷۸/۳/۰۰	کیلانگ، تایوان
۱۵	کمپانیاساد آمریکن دی واپدز	۲۵۱/۲/۸۰	۸۷/۳/۰۰	والپاراسیو، شیلی
۱۶	خدمات کشتیرانی زیم اینتگریتد	۲۴۳/۲/۷۱	۹۸/۳/۳۸	حیفاء، اسرائیل
۱۷	هامبورگ ساد	۲۳۵/۲/۶۲	۱۰۰/۳/۴۵	هامبورگ، آلمان
۱۸	هیوندای مرچنت مارین	۱۷۵/۱/۹۵	۴۱/۱/۴۱	سئول، کره ی جنوبی
۱۹	خطوط بین المللی پاسیفیک	۱۵۴/۱/۹۵	۱۰۱/۳/۴۸	سنگاپور
۲۰	خطوط وان های	۱۲۱/۱/۳۵	۷۳/۲/۵۲	آسیا
	جمع کل	۸/۹۶۷	۲۹۰۱	

ماخذ: استاف (۲۰۰۷)، بیست خط کانترینری برتر. قابل دسترسی در <http://www.lloydlist.com> (از تاریخ ۲۹ آگوست ۲۰۰۷).

⁸¹ Mediterranean Line

⁸² Leach



متصدیان کشتی‌رانی کرانه‌ای

کشتی‌رانی کرانه‌ای (یا کشتی‌رانی ساحلی) به حمل و نقل تجاری کالا در آب (بوسیله‌ی کشتی و بارکش شناور) گفته می‌شود که بدون عبور از اقیانوس و بیش‌تر در آبهای داخلی و کرانه‌ای برای حمل و نقل بار در بندرها صورت می‌گیرد. در اروپا و ایالات متحده، کشتی‌رانی کرانه‌ای به عنوان جایگزینی برای حمل و نقل جاده‌ای توسعه یافت تا از ترافیک و تراکم بزرگراه‌ها کاسته شود. وجود خط ساحلی وسیع، آب‌های داخلی و بندرهای مختلف در اروپا، عامل موفقیت برنامه‌ی کشتی‌رانی کرانه‌ای اروپا بوده است. در سال ۲۰۰۰ تقریباً ۲ بلیون تن بار از طریق کشتیرانی کرانه‌ای در سراسر اروپا جابه‌جا شد که ۷۰۰ تن آن در انگلیس و ایتالیا حمل و نقل شده بود (اروپا، ۲۰۰۴)^{۸۳}، برنامه‌ی کشتی‌رانی کرانه‌ای اروپا ۴۰ درصد از تن-کیلومتر حمل و نقل اروپا را به خود اختصاص داده است و باعث کاهش ۵۰ درصدی ترافیک سنگین کامیون‌ها در اروپا شده است. هر چند، رشد چشمگیر صنعت کشتی‌رانی کرانه‌ای نیاز به زیر ساخت‌های بندری در اروپا را افزایش داده است؛ به عبارت دیگر، افزایش حجم بار کرانه‌ای و کشتی‌هایی که وارد بندر می‌شوند موجب افزایش تراکم در بندرهای اروپا شده است. تداخل در برنامه کشتی‌های ناوگان کشتی‌رانی دریای آزاد و کشتی‌رانی کرانه‌ای مثال بارزی برای این موضوع است.

کشتی‌رانی کرانه‌ای در ایالات متحده نوپا است. بخش حمل و نقل اداره‌ی دریانوردی (MARAD) ایالات متحده، کشتیرانی کرانه‌ای را از طریق شرکت کشتیرانی کرانه‌ای خود ارتقاء داده است. هدف این شرکت استفاده از شبکه آبراهه‌های داخلی ایالات متحده (کرانه‌ای و داخلی) به منظور کاهش تراکم در شبکه‌های بزرگراهی و ریلی از طریق حمل و نقل کانتینر به وسیله‌ی کشتی‌ها و بارکش‌های شناور کوچک ساحلی است. مصرف انرژی، هزینه و آلودگی به ازای هر تن-مایل در کشتیرانی کرانه‌ای نسبت به حمل و نقل کامیونی کمتر است.

یکی از اشکالات شرکت کشتی‌رانی کرانه‌ای ایالات متحده این است که کشتی‌هایی که تحت قانون جونز^{۸۴} نیستند نمی‌توانند مشارکتی در این فعالیت داشته باشند. بر اساس قانون جونز تمام کشتی‌هایی که بار را از یک بندر ایالات متحده به بندر دیگر حمل می‌کنند باید ساخت ایالات متحده باشند، خدمه‌ی آن اهل ایالات متحده باشند و تحت پرچم این دولت به فعالیت بپردازند. از این‌رو، کشتی‌هایی که تحت پرچم کشورهای خارجی هستند نمی‌توانند در این شرکت فعالیت داشته باشند. آیا کشتی‌هایی که تحت قانون جونز هستند برای تامین نیاز رو به رشد برای کشتی‌رانی کرانه‌ای در ایالات متحده کافی هستند؟

آیا باید برای تخلیه و بارگیری کشتی‌های خط کشتی‌رانی کرانه‌ای از کارگران اسکله‌ی اتحادیه استفاده شود؟ در این صورت ممکن است نرخ حمل و نقل کرانه‌ای ایالات متحده بتواند با نرخ حمل و نقل جاده‌ای رقابت کند. انجمن بین‌المللی کارگران اسکله^{۸۵} (ILA) یک قرارداد کارفرمایی در ایست کاست^{۸۶} ایالات متحده منعقد نمود که بندرهای مین کاست^{۸۷} تا گلف کاست^{۸۸} را تحت پوشش قرار می‌دهد و به اعضای اتحادیه‌ی ILA حق می‌دهد که تمام جابه‌جایی‌های کانتینری در بندر را به کشتی‌هایی بسپارند که به سفرهای دریایی بین‌المللی می‌پردازند. هر چند، ممکن است ILA بخواهد این قلمرو را تا کشتی‌های تحت قانون جونز گسترش دهد. مسئله‌ی دیگری که وجود دارد این است که کشتی‌رانی کرانه‌ای ممکن است موجب افزایش چشمگیر در عبور و مرور کشتی‌ها و احجام باری در بندرهای ایالات متحده شود و در نتیجه موجب تراکم بیش‌تر در این بندرها گردد (راسل^{۸۹} و تالی، در شرف ارایه).

83 Europa

84 Jones Act

85 International Longshoremen's Association.

86 East Coast

87 Maine Coast

88 Gulf Coast

89 Russell and Talley



متصدیان حمل و نقل با لنج^{۹۰}

متصدیان حمل و نقل با لنج ارائه‌کننده‌ی خدمات حمل و نقل برنامه‌ریزی شده در مسیرهای آبی کوتاه و مشخص هستند. با استفاده از لنج می‌توان، مسافران، وسایل نقلیه آن‌ها و وسایل نقلیه مخصوص حمل بار (کامیون و خط‌آهن) را حمل کرد. خدمات حمل و نقل در مسیرهای کوتاه درجایی ارائه می‌شود که بین مبدا و مقصد پل (یا تونل) وجود ندارد یا فاصله آبی بین مبدا و مقصد آن قدر نیست که بتوان پل (یا تونل) ساخت. خدمات حمل و نقل در مسیرهای کوتاه به‌طور معمول در مناطق شهری ساحلی یافت می‌شوند، اما می‌توان آن‌ها را در مناطق میان جزیره‌ای و میان ساحلی نیز یافت. وقتی آبراه خلوت باشد، خدمات حمل بار و مسافر به وسیله‌ی لنج یک جایگزین مناسب برای حمل و مسافر از طریق پل یا تونل خواهد بود. اما اگر آبراه شلوغ باشد، استفاده از پل و تونل کم‌هزینه‌تر از استفاده از لنج خواهد بود؛ به بیان دیگر، وقتی هزینه‌ی ساخت و ساز در طول مدت عمر سازه مستهلک شود و سپس بر تعداد خدمات حمل و نقلی که از سازه استفاده می‌کنند تقسیم گردد، استفاده از پل یا تونل مقرون به صرفه‌تر خواهد بود.

لنج‌های مخصوص حمل وسایل نقلیه به کشتی‌های رو-روی گفته می‌شود که ویژه‌ی تخلیه و بارگیری وسایل نقلیه از طریق عرشه و درهای عقبی کشتی هستند. اگر هنگامی که لنج در حال حرکت است، این درها سوراخ شوند؛ آب وارد لنج می‌شود و ممکن است لنج، کج و غرق شود. سرعت لنج‌های مخصوص حمل وسایل نقلیه معمولی معمولاً ۲۲ گره‌ی دریایی است. لنج‌های تندرو (هاورکرافت‌ها^{۹۱} و کاتاماران‌ها^{۹۲}) می‌توانند تا بیش از ۳۰ گره‌ی دریایی سرعت داشته باشند. هاورکرافت‌ها که از بالشتک هوا برخوردارند، دارای لبه‌های لاستیکی هستند که شناور روی آن‌ها قرار می‌گیرد. شناور توسط یک فن که هوا را درون بالشتک می‌دمد از جاکنده می‌شود و توسط چند موتور به پیش رانده می‌شود. کاتاماران‌ها شناورهایی دو جداره با بدنه‌هایی نازک می‌باشند و متصدیان لنج‌های مسافربری بیش‌تر از آن‌ها استفاده می‌کنند.

برخی از متصدیان حمل و نقل با لنج که از لنج‌های بزرگ استفاده می‌کنند، عبارتند از: سی‌لینک^{۹۳} (بین انگلستان، ایرلند و اروپا به فعالیت مشغول است)، واشنگتن استیت فریز^{۹۴} (در ایالت واشنگتن به فعالیت می‌پردازد) و شرکت بریتیش کلمبیا فری^{۹۵} (در استان کانادایی بریتیش کلمبیا به فعالیت مشغول است). شرکت بریتیش کلمبیایی، یکی از شلوغ‌ترین پایانه‌های دریایی لنجی جهان را اداره می‌نماید. ابر لنج‌های جهان توان حمل بیش از ۲۰۰۰ مسافر و ۷۰۰ وسیله‌ی نقلیه در سه عرشه‌ی ویژه‌ی وسایل نقلیه را دارا می‌باشند. آن دسته از پایانه‌های دریایی که به چنین لنج‌هایی اجازه‌ی پهلوگیری می‌دهند احتمالاً باید مجهز به رمپ‌هایی باشند که قابلیت تخلیه و بارگیری همزمان وسایل نقلیه از دو عرشه‌ی یک لنج را داشته باشند.

خطوط مسافری تفریحی

خطوط مسافری تفریحی به متصدیانی گفته می‌شود که حمل و نقل مسافران (از مبدا A به مقصد B)، گردشگرها و خدمات رفاهی را بر عهده دارند. سفرهای گردشگری بر روی کشتی‌های مسافرتی تفریحی "یکی از سازمان یافته‌ترین خدمات گردشگری در جهان شناخته شده‌اند زیرا هر چه برای یک سفر تفریحی لازم باشد را دارا می‌باشند" (لویز و دیگران^{۹۶}، ۲۰۰۴). روند ساخت کشتی‌های مسافری تفریحی رو به سوی ساخت کشتی‌های بزرگتری دارد که بتوانند بیش از ۱۵۰۰ مسافر را در خود جای دهند. کشتی‌های مسافری تفریحی بزرگ‌تر می‌توانند از صرفه‌جویی هزینه‌ی کشتی در دریا (هزینه‌ی کم‌تر برای هر مسافر) و درآمد بالاتر حاصل از راحتی بیش‌تر کشتی برخوردار شوند. کشتی‌های مسافری تفریحی، بندرهای تفریحی و پایانه‌های دریایی را وادار

90 Ferry Carriers

91 Hovercraft

92 Catamaran

93 Sealink

94 Washington State Ferries

95 British Columbia Ferry Corporation

96 Lois et al.



می‌سازند: ۱) تسهیلات خود را توسعه دهند تا بتوانند از عهده‌ی سوار و پیاده کردن مسافران برآیند؛ ۲) عمق آب کانال‌های خود را افزایش دهند؛ ۳) کانال‌ها را عریض کنند تا دو کشتی مسافری تفریحی بتوانند به‌طور همزمان از آن‌ها عبور کنند. ممکن است بندرهای مسافری تفریحی، امکانات ساحلی نظیر فروشگاه، صرافی و دفاتر اطلاعات گردشگری را در اختیار مسافران قرار دهند. سه نوع کشتی مسافری تفریحی وجود دارد که عبارتند از: کشتی مسافری تفریحی اقیانوس‌پیما، کشتی مسافری تفریحی ویژه‌ی آبراه‌های داخلی، کشتی‌های مسافری تفریحی ویژه‌ی صرف شام/بندرگاه. از تاریخ یکم ژانویه ۲۰۰۴، تعداد ۳۳۹ کشتی مسافری تفریحی و ۲۹۶۰۰۰ اسکله‌ی مسافربری در سراسر جهان به فعالیت مشغول بوده‌اند. از میان این کشتی‌ها، ۱۴۱ کشتی و ۱۹۳۰۰۰ اسکله‌ی مسافربری در طول سال ۲۰۰۳ در بازار ایالات متحده به فعالیت مشغول بوده‌اند (ابرسولد، ۲۰۰۴)^{۹۷}. کشتی‌های مسافری ویژه‌ی آبراه‌های داخلی و شام/بندر بیش‌تر در آمریکای شمالی و اروپا به فعالیت مشغول هستند. صنعت جهانی خطوط مسافری تفریحی در کانون توجه جامعه‌ی جهانی قرار دارد. خطوط کارناوال^{۹۸}، رویال - کارائیب^{۹۹} و استار/NCL^{۱۰۰} روی هم رفته ۳۵ درصد از کشتی‌های مسافری تفریحی و ۶۸ درصد از اسکله‌های مسافربری جهان را در دست دارند (ابرسولد، ۲۰۰۴).

انجمن بین‌المللی غیر انتفاعی خطوط مسافری تفریحی^{۱۰۱} بزرگ‌ترین سازمان صنعتی خطوط مسافری تفریحی آمریکا است و حامی منافع ۲۴ خط مسافری تفریحی عضو خود می‌باشد. این ۲۴ خط در جدول ۲-۲ ارائه شده‌اند. این خطوط بر اساس تعداد اسکله‌های مسافربری که در خطوط مسافری تفریحی‌شان یافت می‌شود، رتبه‌بندی شده‌اند. لازم به ذکر است که خط بین‌المللی رویال کارائیب با ۶۰۵۸۶ اسکله‌ی مسافربری در مقام اول و خطوط مسافری تفریحی کارناوال با ۵۳۸۸۴ اسکله مسافربری در مقام بعدی قرار گرفته است!

جدول ۲-۲) خطوط مسافری تفریحی، اسکله‌ها و کشتی‌های انجمن بین‌المللی خطوط مسافری تفریحی (۲۰۰۸)

رتبه (بر اساس تعداد اسکله‌ها)	خط مسافری تفریحی	تعداد کشتی‌ها اسکله‌ها/کشتی‌های مسافربری
۱	رویال کارایب اینترنشنال	۵۸۶/۲۲
۲	خطوط مسافری تفریحی کارناوال	۵۳۸۸۴/۲۳
۳	خطوط مسافری تفریحی پرنس	۳۴۲۲۰/۱۶
۴	خطوط مسافری تفریحی نروژ	۲۵۳۴۵/۱۲
۵	خطوط مسافری تفریحی کاستا	۲۳۳۳۰/۱۲
۶	خط هلند آمریکا	۱۸۹۸۳/۱۳
۷	کشتی‌های مسافری تفریحی سلبریتی	۱۳۸۷۷/۸
۸	کشتی‌های مسافری تفریحی MSC	۱۵۸۳۶/۹
۹	هادتیگروتن (Norwegian Coastal Voyages سابق)	۶۳۹۹/۱۵
۱۰	خط کونارد	۶۳۹۷/۳
۱۱	خط مسافری تفریحی دسینی	۵۴۰۰/۲
۱۲	خطوط مسافری تفریحی / جنت سون سیز	۲۴۱۸/۵
۱۳	خطوط مسافری تفریحی اوشنیا	۲۰۵۲/۳
۱۴	خطوط مسافری تفریحی کریستال	۲۰۲۰/۲

97 ebersold

98 Carnival

99 Royal Caribbean

100 Star/NCL

101 Non-Profit Cruis Lines Association



۱۵۳۷/۶	خط مجستیک آمریکن	۱۵
۱۴۸۸/۵	خطوط مسافری تفریحی سیلورسی	۱۶
۱۳۸۸/۲	خطوط مسافری تفریحی آزامارا	۱۷
۸۴۵/۱	خطوط مسافری تفریحی ارنیت	۱۸
۶۲۴/۳	خط مسافری تفریحی سیورن	۱۹
۶۰۸/۳	خطوط مسافری تفریحی وینداستار	۲۰
۵۹۲/۹	خطوط مسافری تفریحی یونی ورد گرندریور	۲۱
۲۹۸/۴	خطوط مسافری تفریحی آمریکن	۲۲
۲۲۰/۲	سیدریم یات کلوب	۲۳
۲۱۴/۱	خطوط مسافری تفریحی پرل سیز	۲۴

ماخذ: موسسه ام. سیلور (۲۰۰۸). کتاب مرجع صنعت مسافربری تفریحی، فورت لودردیل: انجمن بین‌المللی خطوط مسافری تفریحی.

خطوط راه‌آهن

اگر بندرها از شبکه حمل و نقلی داخلی (ریل، کامیون و کشتیرانی در آبراه‌های داخلی/کشتیرانی کرانه‌ای) کافی برای حمل و نقل بار در مناطق داخلی کشور برخوردار نباشند، ممکن است خطوط کشتی‌رانی (به‌ویژه خطوط کشتی‌رانی کانتینری) ناچار شوند کشتی‌هایشان را به سوی بندرهای همسایه هدایت کنند. از آنجایی که کشتی‌های کانتینر بزرگ در تعداد اندکی از بندرهای کانتینری قادر به پهلوگیری هستند، متصدیان حمل و نقل داخلی بیش از پیش روی توزیع بار در مناطق داخلی گسترده‌تر تکیه می‌کنند و فشار بیش از حدی را بر زیرساخت آن‌ها اعمال می‌نمایند.

در سال ۱۹۸۴، خط کشتیرانی کانتینری آمریکایی "APL" خدمات ریلی لندبریج^{۱۰۲} را در ایالات متحده راه‌اندازی کرد. (۳). کشتی‌های APL به جای استفاده از خدمات در طول اقیانوس آرام (از کانال پاناما گرفته تا ایست کاست) ترجیح دادند که در بندرهای حاشیه وست کاست (ساحل غربی) ایالات متحده پهلوگیری نمایند که محل تخلیه کانتینرها و بارگیری آن‌ها روی وسایل نقلیه ریلی سبک جهت ارسال به شرق بود. APL با خطوط راه‌آهن قرارداد بست تا قطارهای ویژه‌ی حمل در ردیف کانتینر (چیده شده بر روی یکدیگر) را روی خطوط آهن حرکت دهند. قطارهای ویژه‌ی حمل دو ردیف کانتینر به وسایل نقلیه ریلی سبک بی‌لبه‌ای اطلاق می‌شود که می‌توانند دو ردیف کانتینر روی هم چیده شده را حمل کنند.

جاذبه‌ی قطارهای ویژه‌ی حمل دو ردیف کانتینر به دلیل مقرون به صرفگی آن‌ها نسبت به قطارهای COFC معمولی (واگن‌های با لبه‌ی معمولی مخصوص حمل کانتینر) است: زیرا نیروی محرکه‌ی آن‌ها اندکی از نیروی محرکه‌ی قطارهای COFC بیش‌تر است، به همان تعداد کارگر نیازمند است، اندکی بیش‌تر سوخت مصرف می‌کند و ۲۰۰ کانتینر را می‌توان بر روی یک قطار مخصوص حمل نمود در حالی که با یک قطار COFC فقط می‌توان ۱۰۰ کانتینر حمل کرد. در پایان دهه‌ی ۱۹۸۰ بیش‌تر بار کانتینری آسیا که به سواحل شرقی ایالات متحده فرستاده می‌شد با کشتی حمل نمی‌شد بلکه بیشتر یا در ساحل غربی ایالات متحده تخلیه می‌شد و به وسیله‌ی راه‌آهن این قاره را طی می‌کرد، در نتیجه موجب رقابت بندرهای ساحل غربی با بندرهای ساحل شرقی می‌شد. در مقایسه با خدمات دریایی (از کانال پاناما گرفته تا ایست کاست)، خدمات خط آهن لندبریج (حتی با استفاده از قطارهای مخصوص حمل دو ردیف کانتینر) خیلی پر هزینه‌تر است، اما سرعت آن بین ۵ تا ۶ روز بیش‌تر است. امروزه، خطوط کشتیرانی با خطوط راه‌آهن قرارداد بسته‌اند تا با استفاده از قطارهای مخصوص حمل دو ردیف کانتینر، کار حمل و نقل کانتینر به سواحل غربی و شرقی ایالات متحده را انجام دهند.

¹⁰² Rail Landbridge Service

در این نوع خدمات ریلی، بار کانتینری مسیری را توسط کشتی طی می‌کند، در یک مقصد معلوم از کشتی تخلیه می‌شود و روی قطار بارگیری می‌شود و سپس توسط قطار به مقصد بعدی ارسال شده و در آن‌جا مجدداً روی کشتی بارگیری می‌شوند تا به مقصد نهایی برسند.



خطوط آهن لندبریج موجب رشد بندرهای کانتینری ساحل غربی ایالات متحده (به خصوص بندرهای لس آنجلس و لانگ بیچ) و ضرر بندرهای حاصل شرقی شدند. در اواسط دهه‌ی ۱۹۸۰، بندرهای ساحل شرقی ایالات متحده ۲۲ درصد از بار کانتینری اقیانوس آسیا را در دست داشتند، ولی در سال ۱۹۹۷ این مقدار به ۱۵ درصد کاهش یافت (منگلازو، ۱۹۹۸).^{۱۰۳} اگر بندرهای ساحل شرقی ایالات متحده برای جذب بار کانتینری آسیا از طریق کانال سوئز اقدام نمی‌کردند (که از صفر درصد در سال به ۶ درصد در اواسط سال ۱۹۹۶ رسید)، این روند ادامه می‌یافت (تالی، ۲۰۰۰). سرعت و مقرون به صرفه‌گی کشتی‌های کانتینر بزرگ باعث شد که بازرگانی کانال سوئز تا حدودی به رقابت با بازرگانی لندبریج اقیانوس آرام بپردازد. کل خدمات حمل و نقل آبی در کانال سوئز (از سنگاپور تا بندر نیویورک - نیوجرسی) که مسیری برابر با ۹۰۰۰ مایل دریایی بود، ۲۲ روز طول می‌کشید که فقط یک یا دو روز بیشتر از حمل کالا از اقیانوس آرام به بندرهای لس آنجلس و لانگ بیچ و سپس ارسال آن توسط خط لندبریج به ساحل شرقی ایالات متحده، زمان می‌برد. اگرچه نرخ باری که از طریق مسیر آبی سوئز به ساحل شرقی ایالات متحده فرستاده می‌شد ۱۰ درصد کمتر از نرخ باری بود که از طریق خدمات آبی به ساحل غربی و از آن‌جا از طریق خط لندبریج به ساحل شرقی فرستاده می‌شد، اما درآمد حاصل از حمل بار در حالت اول بیش تر عاید خطوط کشتی‌رانی می‌شود تا این که با خطوط راه‌آهن تقسیم گردد.

در ژانویه ۱۹۹۸، مجلس پاناما خط آهن دولتی پاناما را به بخش خصوصی سپرد و آن را به مدت ۲۵ سال به شرکت‌های آمریکایی خط آهن جنوبی کانزاس سیتی^{۱۰۴} و محصولات مای - جک^{۱۰۵} اجاره داد. این خط آهن بازسازی شده برای ارائه‌ی خدمات لندبریج به کانتینرهایی که به وسیله‌ی کشتی‌های پست - پاناما کس^{۱۰۶} (کشتی‌های خیلی بزرگی که در طول کانال پاناما سفر می‌نمایند) وارد پاناما (هر دو ساحل) می‌شوند، استفاده می‌شود. شبکه‌های لندبریج را می‌توان در مالزی و عربستان سعودی نیز یافت. نیکاراکونه نیز در صدد است که برای رقابت با لندبریج کانال پاناما و اروپا، آسیا یک شبکه‌ی لندبریج راه‌اندازی کند که بار را از طریق چین و روسیه به تردام نقل و انتقال دهد و آسیا و اروپا را به هم وصل نماید.

لندبریج ریلی علاوه بر این که موجب رشد بندرهای لس آنجلس و لانگ بیچ شده است، سبب افزایش قابل توجه تراکم بزرگراه‌های این شهرهای بندری نیز شده است. تراکم زمانی بوجود می‌آید که جریان ترافیک بزرگراه به ناچار جهت ورود و خروج قطارها از این بندرها، در محل تقاطع‌های ریلی متوقف می‌شود. مشکل تراکم در بزرگراه با ساخت گذرراه^{۱۰۷} ۲/۴ میلیون دلاری^{۱۰۸} حل شد. گذرراه^{۱۰۹} یک گذرراه غیر همسطح ریلی ترکیبی ظرفیت بالاست که بیش از ۹۰ مایل عملیات ترابری ریلی را به در یک گذرراه بیست مایلی خلاصه کرده است و بندرهای لس آنجلس و لانگ بیچ و خطوط ریلی شرقی را به هم وصل کرده است. تمام تقاطع‌های ریلی که در سطح خیابان‌های اطراف گذرراه وجود داشتند (۲۰۰ عدد) حذف شدند. این گذرراه از سال ۲۰۰۲ افتتاح شده است و برای هر کانتینر ۴۰ فوتی (FEU) ۳۰ دلار هزینه‌ی عبور از گذرراه دریافت می‌شود. در سال ۲۰۰۲، میانگین تعداد قطارهایی (خطوط آهن یونیون پاسیفیک^{۱۰۶} و بورلینگتون نورتن سانتافه^{۱۱۰}) که روزانه از گذرراه^{۱۰۹} عبور می‌کردند سی و نه بود که در سال ۲۰۰۶ به ۵۵ قطار در روز افزایش یافت و در سال ۲۰۰۷ (با اندکی کاهش در حجم کانتینرها به دلیل تعداد بیش تر کانتینرهایی که روی یک قطار سوار می‌شوند) به چهل و نه قطار در روز کاهش یافت. گذرراه^{۱۰۹} بزرگترین پروژه‌ی عمرانی ترکیبی (حمل و نقل با بیش از یک شیوه حمل و نقل) تاریخ ایالات متحده بوده است.

¹⁰³ Mongelluzzo

¹⁰⁴ Kansas City Souther Railway

¹⁰⁵ Mi-Jack Products

¹⁰⁶ Post panamax

¹⁰⁷ Corridor

¹⁰⁸ Alamed

¹⁰⁹ Union Pacific

¹¹⁰ Burlington Northern Santafe



یکی دیگر از مشکلات لندهای ویژه با قطارهای ویژه حمل دو ردیف کانتینر، لزوم تطبیق یافتن با ارتفاع وسایل نقلیه ریلی ویژه حمل دو ردیف کانتینر است. بدین معنی که ممکن است ارتفاع تونل‌های راه‌آهن برای عبور قطارهای ویژه حمل دو ردیف کانتینر کافی نباشد. در این صورت، اگر برای تامین خدمات مستقیم‌تر ویژه حمل دو ردیف کانتینر به مقصدهای معین به این تونل‌ها نیاز باشد (برای کاهش زمان و هزینه‌ی حمل و نقل)، ارتفاع آن‌ها باید افزایش یابد. در ساحل شرقی ایالات متحده، خط‌آهن جنوبی نورفولک^{۱۱۱} مشغول پروژه‌ی "گذرراه هارت لند"^{۱۱۲} است که به خاطر آن بر ارتفاع تونل‌های راه‌آهن کوهستانی ایالت ویرجینیای غربی افزوده می‌شود تا مسیر برای قطارهای ویژه حمل دو ردیف کانتینر که از بندر ویرجینا به شیکاگو می‌روند، تا حد ممکن کوتاه شود. یک پروژه‌ی دیگر به نام "گذرراه کرسنت"^{۱۱۳} نیز در دست اجراست که بر ارتفاع تونل‌های راه‌آهن می‌افزاید تا قطارهای ویژه حمل دو ردیف کانتینر مسیر مستقیم‌تری را از بندر نیویورک - نیوجرسی تا ممفیس^{۱۱۴} (تنسی^{۱۱۵}) طی نمایند. نقص تجهیزات ریلی در بندرها می‌تواند موجب تاخیر زیاد در حرکت بار از بندر به نواحی داخلی شود. در تابستان ۱۹۹۷، خط آهن یونیون پاسیفیک (UP) که دو سوم از ترافیک کانتینری کالیفرنیا جنوبی را در دست داشت با اشکال شدید در وسایل نقلیه ریلی و لوکوموتیوهای منطقه مواجه شد. نقص تجهیزات و انباشتگی کانتینرهایی که منتظر خروج از بندرهای لس‌آنجلس و لانگ بیچ بودند به چنان حدی رسید که UP طی یک اقدام بی‌سابقه یک کشتی از APL اجاره کرد تا بتواند کانتینرها را از این بندرها خارج کرده و از طریق کانال پاناما به بندر ساوانا^{۱۱۶} برساند.

علاوه بر این، بندرهای لس‌آنجلس و لانگ بیچ با یک مشکل قدیمی نیز مواجه بودند. تاخیر در حرکت دادن کانتینرهایی که روی شاسی قرار داده شده بودند موجب خراب شدن شاسی کامیون‌ها شد، در نتیجه بندرهای لس‌آنجلس و لاگ بیچ ناچار بودند کانتینرهای بیشتری را روی هم قرار دهند (بر خلاف روش نگهداری کانتینر روی شاسی) که روشی موثرتر بود. در سال‌های اخیر، بندرهای لس‌آنجلس و لانگ بیچ با ۲۰۰۰۰ مورد خرابی شاسی مواجه شده‌اند، این مساله موجب شده این بندرها نسبت به زمانی که کانتینرها روی شاسی ذخیره می‌شدند، از ۳۰ تا ۳۵ درصدی نیروی کار بیشتر برای روی هم گذاشتن کانتینرها استفاده نمایند.

متصدیان حمل و نقل بار با کامیون

متصدیان حمل بار با کامیون که حمل و نقل بار به و از بندرها (متصدیان حمل بار با کامیون به صورت ترکیبی) بر عهده دارند عبارتند از متصدیان حمل بار با کامیون‌های بندر پیما (ویژه‌ی بارگیری و باراندازی در بندر) و متصدیان حمل بار با کامیون‌های جاده پیما. گروه اول، خدمات حمل و نقل منطقه‌ای (برای مثال، حمل و نقل بار بین بندر و انبار توزیع محلی و خطوط راه‌آهن) را ارائه می‌نماید. در حالی که متصدیان حمل بار با کامیون‌های جاده پیما، خدمات باربری بین شهری (مانند حمل و نقل کانتینر بین بندر و مناطقی غیر از مناطق محلی) را انجام می‌دهند. نحوه‌ی پرداخت دستمزد در این دو نوع حمل و نقل کامیونی، بسیار متفاوت است. رانندگان کامیون‌های بندر پیما معمولاً بر اساس تعداد سفرهایشان دستمزد می‌گیرند، در حالی که رانندگان کامیون‌های جاده پیما معمولاً بر اساس مقدار مسافت طی شده دستمزد دریافت می‌کنند.

در ایالات متحده به طور معمول هر دو نوع راننده کامیون‌ها، مالک وسیله‌ی نقلیه‌ای هستند که آن را می‌رانند (راننده کامیون مستقل نیز نامیده می‌شوند). شرکت‌های حق‌العمل‌کاری معمولاً ۲۵ تا ۳۰ درصد از درآمد کامیون‌های بندر پیما را برداشت می‌کنند و بقیه را به مالکان کامیون‌ها پرداخت می‌نمایند (مانچلوزو^{۱۱۷}، ۲۰۰۱).

¹¹¹ Norfolk

¹¹² Heart Land Corridor

¹¹³ Crescent Corridor

¹¹⁴ Memphis

¹¹⁵ Tennessee

¹¹⁶ Savana

¹¹⁷ Mongelluzzo



درآمد راننده کامیون‌های ترکیبی نه تنها به شدت تحت تاثیر نرخ پایین کامیون‌ها قرار دارد، بلکه تحت تاثیر هزینه‌های مربوط به زمان و هزینه‌های دیگری که توسط بندرها و خطوط کشتیرانی بر آن‌ها اعمال می‌شود نیز قرار می‌گیرد. وقتی این هزینه‌های بالا از عایدات حمل بار با کامیون کم شوند، درآمد کمتری نصیب رانندگان کامیون‌های بندری می‌شود. برای مثال، رانندگان کامیون اغلب به دلیل منتظر شدن در صف، موجب تراکم بندر می‌شوند. در نتیجه، توقف در صف‌های طولانی موجب می‌شود درآمد روزانه رانندگان کامیون‌های بندری کم شود. کاهش زمان انتظار راننده‌های کامیون در بندرها ارایه داد، عبارتند از: (۱) افزایش محورهای کامیون‌رو، (۲) افزایش ساعت کاری دروازه‌ها، (۳) ایجاد سامانه‌های رزرو بندر، (۴) تشویق انبارهای محلی و مراکز توزیع برای افزایش ساعت کاری و (۵) دریافت حق‌الزحمه برای ساعت بیکاری کامیون و تراکم بندر.

در سال ۲۰۰۵، مجلس کالیفرنیا و لانگ بیج برنامه‌ی "پایر پاس"^{۱۱۸} (عبور از اسکله) را به تصویب رساند تا با انتقال ترافیک به ساعت‌های کم تردد روز، از حجم تراکم در ورودی پایانه‌ها و بزرگراه‌های منطقه بکاهند. برنامه‌ی پایر پاس، از دوشنبه تا پنجشنبه و در وقت اداری روز شنبه از شرکت‌های باربری دریایی‌ای که بارشان بین ساعت ۳ صبح تا ۶ بعد از ظهر با کامیون وارد بندر می‌شود، برای هر FEU (واحد معادل چهل فوت) ۸۰ دلار ورودی اخذ می‌کند. در ساعت‌های دیگر روز، شرکت باربری دریایی می‌تواند حق‌الورود پایر پاس را پرداخت نکند.

راننده کامیون‌های ایالات متحده که نقل و انتقال بار کانتینری از/به بندرها را بر عهده دارند نیز ممکن است با اضافه هزینه‌های خطوط کشتیرانی کانتینری مواجه شوند. در ایالات متحده شاسی‌های کانتینبری به خطوط کشتیرانی تعلق دارند. مادامی که شاسی‌ها در بندر باشند، خطوط کشتیرانی مسئول تعمیر آن‌ها هستند (برای مثال، تعمیر ترمزها، چراغ‌ها و تابلوهای معیوب). اما وقتی که شاسی در اختیار راننده قرار داده شد و بندر را ترک کرد، راننده کامیون مسوول هر گونه مشکلی است که در راه پیش بیاید. ممکن است راننده از خرابی‌های شاسی مطلع نباشد، چون ممکن است خرابی‌ها گزارش نشده باشند و یا در صورت گزارش شدن توسط خط کشتیرانی یا نماینده‌ی آن تعمیر نشده باشند. همچنین ممکن است، راننده کامیون از خرابی‌های شاسی مطلع باشد اما برای این که بار را از دست ندهد یا بارهای بعدی را به رقیب خود نسپارد، قطعات معیوب را قبول کند و ریسک عواقب بعدی را بپذیرد. در صورتی که راننده پیش از ترک بندر از خرابی‌های شاسی آگاه شود، در بندر باقی می‌ماند تا تعمیرات انجام شود.

در سال ۲۰۰۲، مجلس کالیفرنیا لایحه‌ای برای راهواری شاسی (رومرو)^{۱۱۹} به تصویب رساند که بر اساس آن پایانه‌های دریایی موظف بودند برای راننده کامیون‌های ترکیبی (راننده کامیون‌هایی که چند شیوه مختلف حمل و نقل را بر عهده داشتند) شاسی‌های مطمئن و راهوار فراهم کنند. به ویژه متصدیان پایانه باید اطمینان حاصل کنند که شاسی‌هایی که در اختیار راننده کامیون‌ها قرار می‌دهند راهوار هستند و تمام هزینه‌ها و جرایمی که از محل شاسی‌های خراب به رانندگان کامیون تحمیل می‌شود را پرداخت نمایند. کارولینای جنوبی، لویزیانا^{۱۲۰} و ایلینویز^{۱۲۱} نیز همین قانون را به تصویب رساندند. اجرای این قانون در نیوجرسی، پنسیلوانیا، فلوریدا و تگزاس نیز پیشنهاد شده است.

انجمن حمل و نقل چند وجهی آمریکای شمالی برای تدوین یک سیاست ملی یکپارچه برای راهواری تجهیزات به سخنانی و تبلیغات پرداخته است. این سیاست زمانی به تصویب رسید که کنگره‌ی ایالات متحده ((قانون منصفانه‌ی حمل و نقل امن، جوابگو، انعطاف پذیر و کارآمد: میراثی برای بهره‌برداران)) را در آگوست ۲۰۰۵ اجرایی نمود. این قانون جدید، مالک ۷۵۰۰۰۰ شاسی در شبکه حمل و نقل چند وجهی ایالات متحده را وادار می‌ساخت که از شاسی‌هایشان درست نگهداری کنند. بر همین اساس، وجود سامانه بایگانی در شاسی‌ها اجباری است؛ رانندگان ناچارند قبل از این که با شاسی وارد بزرگراه شوند، موارد ذکر

¹¹⁸ Pier Pass

¹¹⁹ Romero

¹²⁰ Louisiana

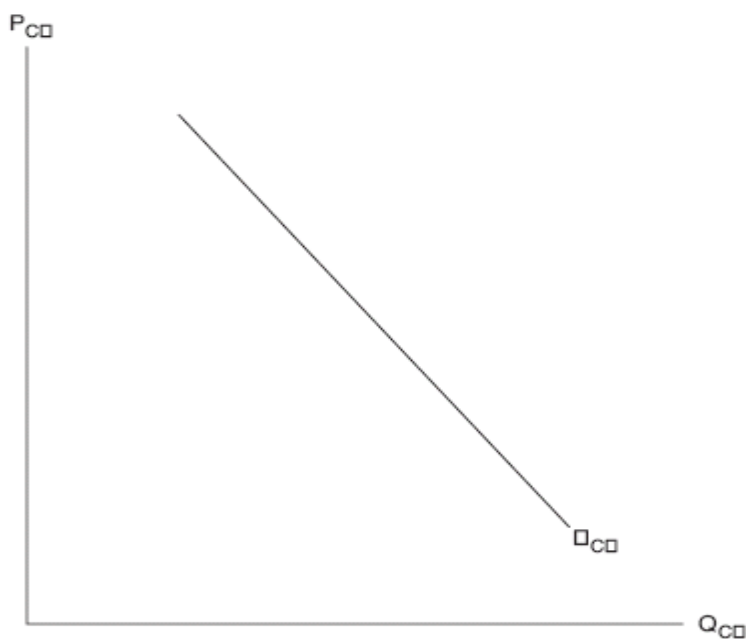
¹²¹ Illinois



شده در چک لیست ایمنی را کنترل کنند؛ رانندگان متعهد هستند هر گونه خرابی یا خسارتی که در حین ترانزیت به شاسی وارد شده است را گزارش نمایند؛ اداره‌ی حمل و نقل ایالات متحده مجاز است، کسانی که از این قانون پیروی نکنند را جریمه کند. راننده‌های صاحب کامیون در ایالات متحده به عنوان پیمان کار مستقل بر اساس قوانین آنتی تراست^{۱۲۲} (مخالف راننده‌های شاغل در شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای) حق ندارند تشکیلات چانه‌زنی تشکیل دهند (پیپلز^{۱۲۳} و تالی، ۲۰۰۴). اتحادیه رانندگان کامیون و کارگران اسکله، انجمن بین‌المللی کارگران اسکله (ILA) و اتحادیه بین‌المللی اسکله و انبار (VWLI) در تلاش برای افزایش درآمد رانندگان کامیون‌های بندرپیما (رانندگان صاحب کامیون) از طریق عضو کردن آن‌ها در یک اتحادیه ملی برای سازماندهی به وضع این راننده‌ها، به توافق رسیدند. این اتحادیه به دنبال آن است که دلالتان خدمات حمل و نقل جاده‌ای را ترغیب کند تا حدود ۵۰۰۰۰ نفر از رانندگان فعال در اسکله‌های سراسر کشور را به عنوان کارمند مستقیم استخدام کنند و کامیون‌ها را از رانندگان کرایه نمایند. رانندگان به عنوان کارمند، واجد شرایط عضویت در یک اتحادیه خواهند بود^{۱۱}.

تقاضای متصدیان حمل و نقل برای خدمات بندری

تقاضای متصدیان حمل و نقل برای خدمات بندری در نرخ‌های مختلف، در منحنی تقاضای D_{CA} شکل (۱-۲) آرایه شده است. خدمات ارزان‌تر بیش‌تر و خدمات گران‌تر کم‌تر، درخواست می‌گردند، بقیه موارد یکسان است.



واحدهای خدمات‌رسانی، متصدی حمل و نقل در بندر
شکل (۱-۲) تقاضای متصدی حمل و نقلی برای خدمات بندری

واکنش تعداد تقاضا برای خدمات بندری (Q_{CA}) توسط یک متصدی حمل و نقل در قیمت یا نرخ این خدمت (P_{CA}) با نماد کسر قیمتی تقاضای متصدی حمل و نقل (E_{CA}) برای این خدمات، قابل اندازه‌گیری است. یعنی نسبت درصد تغییر در تعداد تقاضا برای خدمات، به درصد تغییر در قیمت آن خدمات؛ یا:

$$E_{CA} = \% \Delta Q_{CA} / \% \Delta P_{CA}$$

¹²² Antitrust: مخالف تشکیل (تراست) یا اتحادیه‌های بزرگ صنایع

¹²³ Peoples



$E_{CA} < 0$ ، زیرا کاهش ارزش قیمتی P_{CA} موجب افزایش ارزش مقدار Q_{CA} خواهد شد یا بالعکس. اگر $E_{CA} > 1$ باشد، کاهش قیمتی تقاضا مثبت است (قیمت با کاهش)؛ یعنی یک درصد معین تغییر در قیمت، موجب درصد بیشتری تغییر در مقدار تقاضا خواهد شد. بنابراین، متصدیان حمل و نقل در بندر در برابر تغییر قیمت خدمات بندری خیلی انعطاف پذیر هستند. اگر $E_{CA} < 1$ باشد، کاهش قیمت تقاضا منفی است (قیمت بی کاهش)؛ یعنی درصد معینی تغییر در قیمت، موجب درصدی کمتری تغییر در مقدار تقاضا خواهد شد. بنابراین، متصدیان حمل و نقل در بندر خیلی در برابر تغییر قیمت خدمات بندری انعطاف پذیر نخواهند بود. اگر $E_{CA} = 1$ باشد، کاهش قیمت تقاضا خنثی است (کاهش قیمتی واحد)؛ یعنی درصد معینی تغییر در قیمت، موجب همان درصد تغییر در مقدار تقاضا خواهد شد.

بهره‌برداران: شرکتهای باربری دریایی و مسافران

شرکتهای حمل و نقل دریایی

برای شرکتهای حمل و نقل دریایی، کانتینری شدن باری که از طریق اقیانوس جابه‌جا می‌شود به معنای دزدی کمتر بود، زیرا کانتینرها در مبداء مهر و موم می‌شدند و تا هنگام رسیدن به دست گیرنده‌ی اصلی کالا باز نمی‌شدند. تحویل کالا توسط کشتی‌های کانتینری خیلی سریع‌تر و مطمئن‌تر از تحویل کالا به وسیله‌ی کشتی‌های ویژه‌ی حمل محصولات تفکیکی بود، در نتیجه موجب کاهش قابل توجه در موجودی انبار شرکتهای باربری دریایی می‌شد. یکی از عوامل موثر در تحویل سریع‌تر کالا به وسیله‌ی کشتی‌های کانتینربر این است که آن‌ها نسبت به کشتی‌های ویژه‌ی حمل محصولات تفکیکی مدت زمان کم‌تری را در بندر سپری می‌کنند.

نرخ بارهای کانتینری اقیانوسی به دلیل عواملی غیر از ارزش بار، رو به افزایش است. در نتیجه، نرخ حمل کانتینری کالاهای قیمتی نسبت به نرخ محصولات تفکیکی، کاهش یافته و بقیه موارد ثابت باقی مانده است. کاهش کلی در نرخ کانتینرها و مزایای حمل و نقل کانتینری اقیانوس نسبت به حمل و نقل اقیانوسی توسط کشتی‌های ویژه‌ی حمل محصولات تفکیکی موجب افزایش قابل توجه در کانتینری شدن فعالیت‌های بازرگانی بین‌المللی شده است. برای مثال، بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۶، بازرگانی دریایی بین‌المللی کانتینری ۴۳/۳ درصد افزایش یافت و از ۳۶/۴ میلیون TEU در سال ۱۹۸۰ به ۱۵۷/۶ میلیون TEU در سال ۱۹۹۶ رسید (تالی، ۲۰۰۰).

در سال ۲۰۰۶، این مقدار به ۴۴۲ میلیون TEU افزایش یافت و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۱۱ به ۶۷۳ میلیون TEU برسد (گالهنه^{۱۲۴}، ۲۰۰۸). بین سال‌های ۱۹۹۶ و ۲۰۰۶، ظرفیت کانتینری جهان با نرخ رشد سالیانه ۱۰/۸ درصد افزایش یافت. از سال ۲۰۰۷، حدود ۵۰ درصد از بار بین‌المللی حمل شده توسط متصدیان حمل و نقل دریایی، کانتینری بود. چنین ۲۵ درصد از صادرات کانتینری جهان را به خود اختصاص داده بود.

در جدول (۲-۳)، ده صادرکننده‌ی برتر (یا شرکت حمل و نقل دریایی) بار کانتینری اقیانوسی در ایالات متحده در سال ۲۰۰۷ ارائه شده است. در این سال، میزان صادرات برترین صادرکننده‌ی ایالات متحده (آمریکن چانگ نام^{۱۲۵}) برابر با ۲۱۱۳۰۰ TEU بود و وایه‌ویزر با ۱۶۵۸۰۰ TEU در رتبه دوم قرار داشت. ده صادرکننده‌ی برتر بار کانتینری اقیانوسی در ایالات متحده، بیشتر به صادرات فرآورده‌های کاغذی و شیمیایی می‌پردازند.

¹²⁴ Galhena

¹²⁵ American Chung Num



جدول ۲-۳) ده صادر کننده برتر بار کانتینری اقیانوس در ایالات متحده

مرکز فعالیت	کالا	TEU(۱۰۰۰s)	صادره کننده	رتبه
کالیفرنیا	کاغذ	۲۱۱/۳	آمریکن چانگ نام	۱
واشنگتن	فرآورده‌های جنگی/کاغذی	۱۶۵/۸	ویرهیوزر	۲
مینه سوتا	مواد شیمیایی	۱۲۳/۸	کارگیل	۳
کانزاس	سنگ جوش	۱۲۳/۴	صنایع کاچ	۴
تنسی	سنگ جوش	۱۰۰/۹	اینترنشنال پیپر	۵
میشیگان	مواد شیمیایی/کاغذ	۱۰۰/۰	صنایع شیمیایی داو	۶
دلویز	مواد شیمیایی/کاغذ	۹۳/۱	دوپونت	۷
ویرجینیا	محصولات مصرفی/تولیدی	۷۷/۹	میدوست واکو	۸
اوهیو	فرآورده‌های کاغذی	۷۳/۸	پراکتر و گمپل	۹
ایلی نویز	کاغذ/مواد قابل بازیافت	۷۳/۳	آرشرز دانیلز هیدلند	۱۰

مرجع: استاف (ط ۲۰۰۸). صد وارد کننده و صادر کننده برتر. مجله‌ی بازرگانی، ۲۶۰۹ می: ۱۳۸ و ۳۴۸.

در جدول (۲-۴)، ده وارد کننده‌ی (یا گیرنده‌ی کالا) برتر بار کانتینری ایالات متحده در سال ۲۰۰۷ ارایه شده است. در این سال، وال - مارت استورز به میزان ^{۱۲۶} TEU ۷۲۰۰۰۰ بار خرده (یا عمده) وارد کرد. تارجت ^{۱۲۷} با TEU ۴۳۵۰۰۰، دومین وارد کننده‌ی بزرگ بود. مقدار TEU وارد شده توسط وال - مارت استورز تقریباً دو برابر مقدار TEU وارد شده توسط سومین وارد کننده برتر (یعنی هوم دیپوت ^{۱۲۸}) بود. دو وارد کننده‌ی برتر بار کانتینری ایالات متحده، بیشتر بار عمده وارد می‌کنند.

جدول ۲-۴) ده وارد کننده‌ی برتر بار کانتینری اقیانوس در ایالات متحده (۲۰۰۷)

مرکز فعالیت	کالا	هزار TEU	صادره کننده	رتبه
آرکانزاس	کالای عمده	۷۲۰/۰	وال - مارت استورز	۱
مینه سوتا	کالای عمده	۴۳۵/۰	تارجت	۲
جورجیا	کالای عمده	۳۶۵/۳	هوم دیپوت	۳
ایلی نویز	کالای عمده	۲۴۸/۶	سیرز هولدینگ	۴
کالیفرنیا	مواد غذایی	۲۲۳/۲	دول فود	۵
واشنگتن	کالای عمده	۱۸۳/۸	کاستکو هول سیل	۶
کارولینا شمالی	کالای عمده	۱۸۲/۱	لووز	۷
نیوجرسی	سنگ جوش	۱۳۰/۰	گروه LG	۸
نیویورک	کالاهای تولیدی/مصرفی	۱۲۷/۲	فیلیپس الکترونیک نورت آمریکا	۹
اوهیو	مواد غذایی	۱۱۶/۳	چیکیتا برندز اینترنشنال	۱۰

مرجع: استاف (ط ۲۰۰۸). صد وارد کننده و صادر کننده برتر. مجله‌ی بازرگانی، ۲۶۰۹ می: ۱۳۸ و ۳۴۸.

تقاضای شرکت‌های حمل و نقل دریایی برای خدمات بندری در قیمت‌های مختلف، به وسیله‌ی منحنی تقاضای D_{SH} در شکل (۲-۲) ارایه شده است. در قیمت‌های پایین‌تر، خدمات بیشتری تقاضا می‌شود و در قیمت‌های بالاتر خدمات کمتری مطالبه می‌گردد، بقیه‌ی موارد یکسان است. واکنش مقدار تقاضا برای خدمات بندری توسط یک شرکت حمل و نقل دریایی (Q_{SH}) نسبت به تغییر

¹²⁶ Wal - Mart Stores

¹²⁷ Target

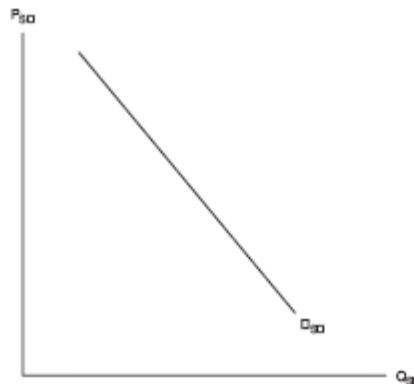
¹²⁸ Home Depot



در قیمت این خدمات (P_{SH}) با نماد کشش قیمتی تقاضای شرکت حمل و نقل دریایی برای آن خدمات (E_{SH})، قابل اندازه‌گیری است. یعنی نسبت درصد تغییر در مقدار تقاضا برای خدمات، به درصد تغییر در قیمت آن خدمات؛ یا:

$$E_{SH} = \% \Delta Q_{SH} / \% \Delta P_{SH}$$

اگر $E_{SH} = 1$ و $E_{SH} < 1$ ، $E_{SH} > 1$ باشد، کشش قیمتی تقاضای شرکت باربری دریایی برای یک خدمات بندری به ترتیب مثبت، منفی و خنثی است.



شکل ۲-۲) تقاضای متصدی حمل و نقل دریایی برای خدمات بندری واحدهای خدمات‌دهی متصدی حمل و نقل در بندر

مسافران

در اواخر دهه‌ی ۱۹۹۰، تعداد مسافران لنج در ایالات متحده به ۱۳۴ میلیون در سال رسید (تالی، ۲۰۰۰). واشنگتن استت فریز^{۱۲۹} - بزرگ‌ترین متصدی حمل و نقل با لنج در ایالات متحده - ۲۸ لنج با ظرفیت کلی ۳۷۵۰۰ مسافر را اداره می‌کرد. در سال ۲۰۰۳، تعداد مسافران لنج در کانادا ۳۸/۹ میلیون نفر بود که نمایانگر تقریباً ۱۵ درصد از کل ترافیک لنجی جهان بود (ترانسپورت کانادا^{۱۳۰}، ۲۰۰۸).

در سال ۲۰۰۳، تعداد مسافران کشتی‌های مسافربری اقیانوس پیمای کل جهان، تقریباً ۱۱/۵ میلیون نفر بود. سهم آمریکای شمالی از این رقم حدود ۷۸ درصد بود و اروپا و آسیا/اقیانوس آرام جنوبی به ترتیب با سهمی معادل ۱۸ و ۴ درصد، در جایگاه بعدی قرار داشتند (ابرسولد^{۱۳۱}، ۲۰۰۴).

در سال ۲۰۰۳، تعداد مسافرانی که در کل جهان به وسیله‌ی خطوط مسافربری تفریحی انجمن بین‌المللی خطوط مسافری تفریحی (CILA) جابه‌جا می‌شدند، برابر با ۹/۵ میلیون نفر بود. پرطرفدارترین مقصد برای کشتی‌های مسافربری تفریحی CILA، کاراییب است که ۴۶ درصد از کل مدت استقرار کشتی‌های مسافربری تفریحی CILA در سال ۲۰۰۲ را به خود اختصاص داده بود. بین سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۲، نرخ رشد سالیانه‌ی کل مدت استقرار کشتی‌های CILA در بازارهای اروپا/مدیترانه و آلاسکا به ترتیب برابر با ۱۵ و ۲۱ درصد بود. در سال ۲۰۰۷، حدود ۱۲/۶ میلیون مسافر در کل جهان با کشتی‌های مسافربری تفریحی اقیانوس پیمای سفر می‌کردند، که از این تعداد حدود ۱۰/۳ میلیون نفر در آمریکای شمالی به سفر می‌پرداختند (دانهام - پاتر^{۱۳۲}، ۲۰۰۸).

¹²⁹ Washington State Ferries

¹³⁰ Transport Canada

¹³¹ Ebersold

¹³² Dunhum - Potter



تعداد مسافرانی که بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۴ به وسیله خطوط CILA در آمریکای شمالی به سفر می‌پرداختند در جدول (۲-۵) ارایه شده است. نرخ رشد متوسط سالیانه‌ی تعداد مسافران خطوط CILA در آمریکای شمالی در خلال سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۴ برابر با ۸/۲ درصد بود. در سال ۲۰۰۶ تعداد مسافران CILA در آمریکای شمالی ۱۰/۸ میلیون نفر بود. برآوردها نشان می‌داد که این تعداد در سال ۲۰۰۷ به ۱۰/۳۳ میلیون نفر و تا سال ۲۰۰۸ به ۱۰/۵ میلیون نفر می‌رسد. (پیش‌بینی‌های انجام شده در خصوص تعداد مسافرهای کشتی‌های مسافربری تفریحی در سال ۲۰۰۸، ۲۰۰۸).

جدول ۲-۵) مسافران سالانه‌ی CILA در آمریکای شمالی

سال	تعداد مسافران (۱۰۰۰ نفر)	سال	تعداد مسافران (۱۰۰۰)
۱۹۸۰	۱۴۳۱	۱۹۹۳	۴۴۸۰
۱۹۸۱	۱۴۵۳	۱۹۹۴	۴۴۴۸
۱۹۸۲	۱۴۷۱	۱۹۹۵	۴۳۷۸
۱۹۸۳	۱۷۵۵	۱۹۹۶	۴۶۵۶
۱۹۸۴	۱۸۵۹	۱۹۹۷	۵۰۵۱
۱۹۸۵	۲۱۵۲	۱۹۹۸	۵۴۲۸
۱۹۸۶	۲۶۲۴	۱۹۹۹	۵۸۹۴
۱۹۸۷	۲۸۹۸	۲۰۰۰	۶۸۸۲
۱۹۸۸	۳۱۷۵	۲۰۰۱	۶۹۰۶
۱۹۸۹	۳۲۸۶	۲۰۰۲	۷۶۴۰
۱۹۹۰	۳۶۴۰	۲۰۰۳	۸۱۹۵
۱۹۹۱	۳۹۷۹	۲۰۰۴	۹۱۰۷
۱۹۹۲	۴۱۳۶		

مرجع: انجمن بین‌المللی خطوط مسافری تفریحی (۲۰۰۵). قابل دسترسی در:

<http://www.cruising/press/overview>

بندرها‌ی مبدأ اصلی ایالات متحده برای کشتی‌های مسافربری تفریحی عبارتند از میامی، پورت کاناورال و فورت لادردایل^{۱۳۳}. در سال ۲۰۰۳، این بندرها ۴۹ درصد از کل مسافران سوار بر کشتی‌های مسافربری تفریحی آمریکای شمالی را به خود اختصاص داده بودند. از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۳، بندرها‌ی نیویورک، تامپا^{۱۳۴}، گالوستون^{۱۳۵} و نیواورلئان^{۱۳۶} به ترتیب شاهد ۹۳ درصد، ۱۵۱ درصد و ۱۴۰ درصد افزایش در تعداد مسافران کشتی‌های مسافری تفریحی بودند که از این بندرها راهی می‌شدند (ابرسولد، ۲۰۰۴).

تقاضای مسافران برای خدمات بندری به قیمت‌های مختلف به وسیله‌ی منحنی تقاضای D_{PA} در شکل (۳-۲) ارایه شده است. در قیمت‌های پایین، خدمات بیشتری تقاضا می‌شود و در قیمت‌های بالا خدمات کمتری مطالبه می‌گردد، بقیه موارد مشابه است. واکنش تعداد تقاضا برای یک خدمت بندری توسط یک مسافر (Q_{PA}) نسبت به تغییرات در قیمت این خدمت (P_{PA}) با نماد کشش قیمتی تقاضای مسافر برای آن خدمت (E_{PA}) قابل اندازه‌گیری است. یعنی نسبت درصد تغییر در تعداد تقاضا برای آن خدمت، به درصد تغییر در قیمت آن خدمت؛ یا:

$$EPA = \% \Delta Q_{PA} / \% \Delta P_{PA}$$

¹³³ Fort Lauderdale

¹³⁴ Tampa

¹³⁵ Galveston

¹³⁶ New Orleans



اگر $E_{PA} = 1$ و < 1 ، > 1 باشد، کشش قیمتی تقاضای مسافر برای یک خدمت بندری به ترتیب مثبت (باکشش)، منفی (بی کشش) و خنثی (واحد) است.



واحد های خدمات رسانی به مسافران
شکل ۲-۳) تقاضای مسافران برای خدمات بندری

ارایه کنندگان خدمات

ارایه کنندگان خدمات بندری به آن دسته از اشخاصی گفته می شود که به بهره برداران بندر خدمات رسانی می کنند؛ به بیان دیگر به کسانی اطلاق می گردد که به متصدیان حمل و نقل، شرکت های حمل و نقل دریایی و مسافران خدمات رسانی می کنند. متصدی بندر (یا پایانه) ارایه کننده اصلی خدمات بندری است.

متصدی بندر

متصدی بندر می تواند یکی از این موارد باشد: ۱) مقام مسئول بندر که ((پایانه عمومی)) آن را اداره می کند (این پایانه به تمام کشتی هایی که وارد آن جا می شوند خدمات رسانی می کند)؛ ۲) متصدی خصوصی پایانه که با مقام مسوول بندر یا صاحب بندر قرارداد می بندد تا پایانه ((عمومی)) آن را اداره کند یا به اداره ای پایانه ((عمومی)) خود بپردازد؛ ۳) یک خط کشتیرانی که یک پایانه را به عنوان ((پایانه خصوصی)) از صاحب بندر اجاره کرده و اداره می نماید و یا ((پایانه خصوصی)) متعلق به خود را اداره می کند (فقط به کشتی های خود، کشتی های خطوط هم پیمان و مشتریان خود خدمات رسانی می کند). متصدی بندر، مبادله کالا (ورود و خروج بار از بندر)، عملیاتی که در محوطه بندر انجام می شود و استفاده از فضای باراندازی و تجهیزات پایانه را مدیریت می کند. اداره ای پایانه های کانتینری توسط مقامات مسوول بندر دیگر چندان متداول نیست. مقامات بندر بیش تر به عنوان صاحب بندر به ایفای نقش می پردازند و متصدیان خصوصی پایانه را استخدام می کنند تا پایانه هایشان را اداره نمایند. چند متصدی پایانه (خصوصی) جهانی برای پایانه های کانتینری وجود دارد. بزرگ ترین آن ها شرکت سهامی هنگ کنگی هاتچیسون پورت^{۱۳۷} است که در سال ۲۰۰۶، حدود ۱۳/۸ درصد از امور حمل و نقل کانتینرهای بندرهای سراسر جهان را بر عهده داشت، بعد از آن پایانه های APM دانمارک با ۱۱/۸ درصد و پی.اس.ای اینترنشنال^{۱۳۸} سنگاپور با ۱۰/۷ درصد سهم از امور حمل و نقل کانتینری بندرهای کانتینری جهان، بزرگ ترین متصدیان خصوصی پایانه در سطح جهان بودند (به جدول ۲-۶ رجوع شود). در سال ۲۰۰۶، هفت متصدی پایانه جهانی برتر ۵۶/۲ درصد از ظرفیت کانتینری جهان را جابه جا نمودند. در سال ۲۰۰۴، هفت متصدی برتر ۵۳ درصد از ظرفیت کانتینری جهان را جابه جا کرده بودند. بنابر این می توان نتیجه گرفت که تمرکز روی صنعت تصدی پایانه جهانی رو به افزایش است و متصدیان پایانه جهانی با بهینه سازی عملکرد خود و کسب امتیازات انحصاری بیش تر، بر سهم بازار خود افزوده اند (کنفرانس سازمان ملل در باره ی تجارت و توسعه، ۲۰۰۷:۹۱).

¹³⁷ Hutchison Port

¹³⁸ PSA International



جدول ۲-۶) بزرگ‌ترین بهره‌برداران پایانه‌های بین‌المللی کانتینری در جهان

رتبه	بهره‌بردار	TEU جابه‌جا شده (میلیون)	درصد سهم از ظرفیت TEU جهانی
۱	هاتچیسون پورت هولدینگر	۶۰/۹	۱۳/۸
۲	پایانه‌های APM	۵۲/۰	۱۱/۸
۳	PSA International	۴۷/۴	۱۰/۷
۴	DP World	۴۱/۶	۹/۴
۵	Cosco Pacific	۲۲/۰	۵/۰
۶	یوروگیت	۱۲/۵	۲/۸
۷	SSA مارین	۱۱/۹	۲/۷
جمع کل		۲۴۸/۳	۵۶/۲
ظرفیت TEU جهانی		۴۴۱	۱۰۰

مرجع: کنفرانس سازمان ملل برای تجارت و توسعه (۲۰۰۷). "بررسی حمل و نقل دریایی". ژنو، سوئیس: سازمان ملل.

در سال ۲۰۰۵، دی.پی.ورد^{۱۳۹} اداره‌ی پایانه‌های سی.اس.ایکس.ورد^{۱۴۰} را در دست گرفت و برای کسب ۱/۲ میلیارد دلار آمریکا، مرکز فعالیت‌های خود را ایالات متحده قرار داد و بندرهای P&O در سال ۲۰۰۶ انگلستان را برای کسب ۶/۸ میلیارد دلار مرکز فعالیت‌های خود قرار دادند. در سال ۲۰۰۶، پی.اس.ای. اینترنشنال ۲۰ درصد از سهم رقیب خود - شرکت سهامی هاتچیسون پورت - را به قیمت ۴/۴ میلیارد دلار خرید و حق خرید باقی سهم شرکت مادر - هاتچیسون وامپوا^{۱۴۱} - در زمانی که تصمیم به فروش سهام خود کند را نیز گرفت. در سال ۲۰۰۷، درآمد پی.اس.ای. اینترنشنال بیش از کسر بهره، مالیات، کاهش ارزش و استهلاک (EBI/TDA) ۱/۴۶۲ میلیارد دلار آمریکا بود (۴۸/۶ درصد از عایدات سالانه). در همان سال EBI/TDA شرکت سهامی هاتچیسون پورت ۱/۶۴۹ میلیارد دلار آمریکا بود (۳۳/۹ درصد از عایدات سالانه) و EBI TPA دی.پی.ورد ۱/۱ میلیارد دلار آمریکا بود (۴۰/۳ درصد از عایدات سالانه). در سال ۲۰۰۷، نرخ رشد جابه‌جایی TEU متوسط ابرمتصدیان پایانه جهان از نرخ رشد تجارت جهانی سریع‌تر بود و EBI/TDA آن‌ها به عنوان درصدی از عایدات سالانه به طور کلی در سال ۲۰۰۶ بالاتر بود (استاف^{۱۴۲}، ۲۰۰۸a).

مؤسسات مالی علاقه‌ی زیادی به سرمایه‌گذاری در پایانه‌های دریایی داشته‌اند. در سال ۲۰۰۷، گلدمن ساچز اینفرا استراکچر^{۱۴۳} (بخشی از بانک سرمایه‌ی نیویورک) ۴۹ درصد از اس.اس.ای. مارین^{۱۴۴} را خرید؛ اونتادیوتیچرز پنژن پلان^{۱۴۵} پایانه‌های دریایی ایالات متحده و کانادا را از خط کانتینری ارنیت اورسیز^{۱۴۶} خرید؛ و مک کوآری اینفرا استراکچر پارتنرز^{۱۴۷} پایانه‌های دریایی هالی فاکس^{۱۴۸} و ونکاور^{۱۴۹} در کانادا را خریداری نمود (مونگلازو، ۲۰۰۷).

¹³⁹ DP World

¹⁴⁰ CSX World

Whompoa¹⁴¹ Hutchison

Staff¹⁴²

¹⁴³ Goldman Sachs Infrastructvre

¹⁴⁴ SSA Marine

¹⁴⁵ Ontario Teacher's Pension Plan

¹⁴⁶ Orient Overseas

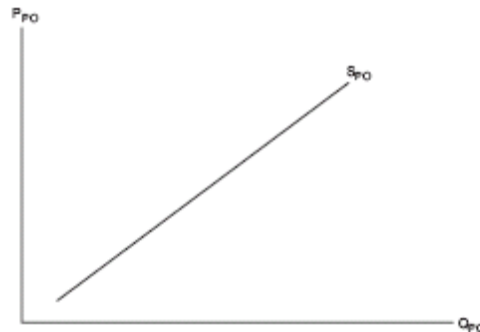
¹⁴⁷ Macquarie Infrastructure Partners

¹⁴⁸ Halifax

¹⁴⁹ Vancouver



CMA-CGM و شرکت کشتیرانی مدیترانه‌ای (MSC) از جمله خطوط کشتی‌رانی هستند که در زمینه‌ی توسعه‌ی فعالیت‌های پایانه‌ای خود فعالیت می‌کنند. بعضی از خطوط کشتیرانی به این نتیجه رسیده‌اند که حاشیه سود حاصل از اداره‌ی بنادر بالاتر از حاشیه سود ناشی از حمل و نقل کانتینر بین بندرها است. خطوط کشتی‌رانی می‌توانند با جابه‌جا کردن کانتینر در پایانه‌های خود از مشکلات حاصل از شلوغی پایانه بکاهند یا از آن‌ها جلوگیری نمایند. مقدار خدمات بندری که یک متصدی بندر حاضر است در قیمت‌های مختلف ارایه نماید در منحنی عرضه S_{PO} در شکل (۲-۴) ارایه شده است. در قیمت‌های پایین‌تر، متصدی بندر خدمات کمتری ارایه می‌کند، اما مقدار خدماتی که در قیمت‌های بالاتر ارایه می‌نماید بیش‌تر است، بقیه شرایط یکسان است.



واحد‌های خدمات بندری متصدی بندر
شکل ۲-۴- عرضه خدمات بندری توسط متصدی بندر

سایر ارایه‌کنندگان خدمات

علاوه بر متصدیان بندر، ارایه‌کنندگان دیگری نیز هستند که به متصدیان حمل و نقل، شرکت‌های حمل و نقل دریایی و مسافران خدمات‌رسانی می‌کنند. متصدی تخلیه و بارگیری، شرکتی است که کار بارگیری، بارچینی و تخلیه‌ی کشتی‌ها را برعهده دارد. در بسیاری از بندرها، متصدی تخلیه و بارگیری، پیمانکار مستقلی است که توسط خطوط کشتیرانی استخدام می‌شود تا وقتی کشتی‌هایشان در بندر است به آن‌ها خدمات‌رسانی کند؛ یا به بیان دیگر کالاها را تخلیه و بارگیری نمایند. در بندرهای متحد، متصدی تخلیه و بارگیری، کارگران اسکله‌ی اتحادیه‌های محلی را استخدام می‌کنند تا در کشتی‌ها کار کنند. در یک بندر کانتینری، متصدی تخلیه و بارگیری، مسوول برداشتن کانتینرها از منطقه‌ی عملیاتی و بار زدن آن‌ها روی کشتی است. از طرف دیگر، متصدی تخلیه و بارگیری، کانتینرها را از کشتی تخلیه کرده و آن‌ها را در منطقه‌ی عملیاتی قرار می‌دهد. علاوه بر این، در بعضی از پایانه‌های کانتینری، متصدی تخلیه و بارگیری، طرح بارگیری کشتی‌ها را آماده می‌کند، کانتینرها را قبل از رسیدن کشتی اسکان می‌دهد، کانتینرهایی که روی عرشه قرار دارند را در کشتی مهار می‌کند و هنگام لنگر انداختن و لنگر کشیدن کشتی، در تعویض خط کمک می‌نماید.

نماینده کشتی به شرکتی گفته می‌شود که وقتی کشتی در بندر است به نیابت از مالک کشتی، از منافع کشتی، ناخدا و خدمه‌ی آن دفاع می‌کند؛ برای مثال، تا زمانی که کشتی در بندر است، تمام هماهنگی‌های لازم با بندر و متصدی تخلیه و بارگیری را انجام می‌دهد. نماینده‌ی کشتی می‌تواند اموری مانند هدایت، یدک‌کشی و پهلودهی کشتی را هماهنگ کند، هزینه‌هایی که متوجه کشتی می‌شود را پردازد و هماهنگی‌های لازم با کشتی‌های باربری دریایی، گیرندگان کالا و مقامات رسمی دولتی را انجام دهد. شرکتی که انبارها و تدارکات را در اختیار کشتی‌ها قرار می‌دهد، مسوول تدارکات کشتی نامیده می‌شود. علاوه بر این، بعضی از شرکت‌ها مادامی که کشتی در بندر است، سوخت آن را تامین می‌کنند.

هدایت کشتی خدمتی است که هنگام ورود و خروج کشتی به بندر یا آب‌های بندری، توسط یک پایلوت به ناخدای کشتی ارایه می‌گردد. پایلوت‌ها به‌طور معمول مجوز دارند و ملوانانی با تجربه‌اند که با شرایط یک بندر یا منطقه‌ی خاص آشنا هستند. یدک‌کش به یدک کشیدن یا هل دادن کشتی‌ها در بندر می‌پردازد؛ برای مثال، یدک‌کشی کشتی‌ها هنگام پهلوگیری یا جدا شدن از



اسکله به کمک یک یدک کش (یک یگان شناور موتور کوچک) و توسط شرکت های یدک کشی انجام می شود. علاوه بر این، شرکت های تعمیراتی می توانند مادامی که کشتی ها در بندر هستند به آن ها خدمات تعمیراتی ارائه دهند. ارزیاب های موسسات رده بندی نیز می توانند در بندر باشند تا ارزیابی های دوره ای لازم از کشتی ها را انجام دهند و اطمینان حاصل کنند که این کشتی ها از حداقل استانداردهای لازم برای حفظ گواهی نامه های موسسات رده بندی و دریافت بیمه برخوردار باشند. یک واسطه امور گمرکی (حق العمل کار)، شرکتی است که به نیابت از گیرنده کالای وارداتی، بار را از گمرک ترخیص می کند. واسطه های امور گمرکی اطمینان حاصل می کنند که تمام کارمزدهای گمرکی پرداخت شده است، ترخیص ها انجام شده اند و مجوز خروج بار از بندر را صادر می کنند. واسطه های حمل و نقل کالا شرکتی است که به نیابت از یک شرکت باربری دریایی هماهنگی های لازم جهت حمل بار را انجام می دهد. این هماهنگی ها عبارتند از: رزرو جا در کشتی یا وسیله نقلیه ی یک متصدی حمل و نقل (برای مثال، واگن راه آهن یا کامیون) و تهیه ی مدارک لازم. یک شرکت لجستیک شخص ثالث (3PL) فعالیت های لجستیک (برای مثال، مدیریت موجودی و انبارداری) را در هنگام حمل بار هماهنگ کرده و در بعضی از موارد خدمات ارزش افزوده مانند یکپارچه سازی بار را انجام می دهد.

دولت نیز می تواند یکی از ارائه کنندگان خدمات بندری باشد. در سطح فدرال ایالات متحده، مهندسان ارتش مسوول ساخت (افزایش عمقی و تعریض) و نگهداری کانال های لنگرگاه، جابه جایی مواد ناشی از لارویی و ساخت باراندازها و موج شکن های لنگرگاه است.

بندرهای منطقه و مالکان دولتی آنها مسوول لارویی اسکله ها و لنگرگاه های مجاور خود هستند. اداره ی گمرک و حفاظت مرزی ایالات متحده اجازه ی ورود کالا به ایالات متحده از طریق بندرها را صادر می نماید.

گارد ساحلی ایالات متحده مسوولیت ساخت، نگهداری، تعمیر و به کار انداختن وسایل کمک ناوبری (برای مثال، بویه ها) در بندرها و آبراهه های مجاور را برعهده دارد. بویه یک شیء شناور کوچک است که در بستر مسیرهای آبی مهار می شود و کانال را نشانه گذاری می کند تا از این طریق کشتی ها را از خطرهایی مانند کشتی شکستگی یا موانع دیگر موجود در آبراه آگاه می سازد. گارد ساحلی ایالات متحده مسوولیت ایجاد امنیت در بندرها را نیز برعهده دارد.

کنگره ایالات متحده در واکنش به نرخ هشدار دهنده ی حوادث دریایی در بسیاری از بندرها و آبهای ساحلی ایالات متحده، در سال ۱۹۷۲ قانون ایمنی بندرها و مسیرهای آبی را به تصویب رساند. این قانون به اداره ی حمل و نقل ایالات متحده (USDOT) اجازه داد که سامانه های ترافیک دریایی (VTS) را راه اندازی کرده و مورد بهره برداری قرار دهد و سپس هشت سامانه VTS که توسط گارد ساحلی ایالات متحده بهره برداری می شدند را راه اندازی نماید. سامانه VTS یک سامانه امنیتی دریایی است که اطلاعات رد و بدل شده میان مرکز ترافیک دریایی در ساحل و کشتی هایی که در حوزه ی این مرکز هستند را جمع آوری، پردازش و توزیع می کند، ولی معمولاً بر خلاف مرکز کنترل ترافیک هوایی حرکت کشتی ها را هدایت نمی کند (تالی، ۱۹۹۸). هشت سامانه VTS که مورد بهره برداری گارد ساحلی ایالات متحده قرار دارند عبارتند از سامانه های هوستون، نیویورک، سان فرانسیسکو، پوچت سوند^{۱۵۰}، سانت سنت ماریا^{۱۵۱}، برویک بی^{۱۵۲}، لوئیس ویل^{۱۵۳} و پرنس ویلیام سوند^{۱۵۴}.

معمولاً دولت های محلی مسوول ساخت بزرگراه هایی (و در بعضی موارد خطوط راه آهن) هستند که به بندرها راه دارند، به خصوص در بندرهای کانتینری که کانتینرها باید به وسیله ی کامیون حمل و نقل شوند. در صورت آتش سوزی یا وقوع یک حادثه ی ضد امنیتی در بندر، امکان دارد مسوولان بندر از اداره ی آتش نشانی یا پلیس منطقه برای اطفاء حریق یا ارائه ی خدمات پلیسی، کمک بخواهند.

¹⁵⁰ Puget Sound

¹⁵¹ Sault St. Marie

¹⁵² Berwick Bay

¹⁵³ Louisville

¹⁵⁴ Prinve William Sound



مقدار خدمات بندری که سایر ارائه‌کنندگان خدمات بندری (به بیان دیگر، ارائه‌کنندگانی غیر از متصدی بندر) به قیمت‌های مختلف ارائه می‌نمایند، به وسیله‌ی منحنی عرضه‌ی S_{OSP} در شکل (۲-۵) به نمایش گذاشته شده است. در قیمت‌های پایین‌تر، سایر ارائه‌کنندگان خدمات مایل به ارائه خدمات کم‌تری هستند؛ اما وقتی قیمت‌ها بالاتر باشند، خدمات بیشتری ارائه می‌کنند.



واحدهای خدماتی سایر ارائه‌کنندگان خدمات بندری
شکل (۲-۵) عرضه‌ی خدمات بندری توسط سایر ارائه‌کنندگان خدمات بندری

خلاصه بحث

بهره‌برداران بندر عبارتند از، متصدیان حمل و نقل، شرکت‌های حمل و نقل دریایی که بار خود را در اختیار متصدیان حمل و نقل قرار می‌دهند و افرادی که خود را به عنوان مسافر در اختیار متصدیان حمل و نقل قرار می‌دهند و از بندر به عنوان بخشی از فرآیند حمل و نقل بار و مسافر بهره‌برداری می‌کنند. متصدیان حمل و نقل که از بندرها بهره‌برداری می‌نمایند برای مثال عبارتند از، خطوط کشتی‌رانی، متصدیان حمل و نقل کرانه‌ای، متصدیان حمل و نقل لنجی، خطوط مسافری تفریحی، خطوط راه‌آهن و متصدیان حمل و نقل با کامیون (حمل و نقل جاده‌ای).

برای یک شرکت حمل و نقل دریایی، خدمات حمل و نقل اقیانوسی کانتینر به معنای دزدی کم‌تر از بار، خسارت کم‌تر به بار، تحویل سریع‌تر و خدمات قابل اعتمادتر نسبت به خدمات ویژه‌ی محصولات تفکیکی است (که موجب کاهش قابل توجه در دارایی شرکت باربری دریایی می‌شود). تعداد مسافران خطوط مسافری تفریحی جهان در سال ۲۰۰۳ تقریباً ۱۱/۵ میلیون نفر بود. مهم‌ترین بندرهای مسافربری ایالات متحده عبارتند از بندرهای میامی، پورت کاناورال و فورت لادریدیل. در سال ۲۰۰۳، تعداد مسافران لنج در کانادا ۳۸/۹ میلیون نفر بود که نمایانگر حدود ۱۵ درصد از کل ترافیک لنجی جهان بود.

ارایه‌کنندگان خدمات بندری به آن دسته از افرادی گفته می‌شود که به بهره‌برداران بندر خدمات‌رسانی می‌کنند؛ به بیان دیگر، به متصدیان حمل و نقل، شرکت‌های حمل و نقل دریایی و مسافران خدمات‌رسانی می‌کنند. متصدی بندر، ارائه‌کننده‌ی اصلی خدمات بندری است. سایر ارائه‌کنندگان خدمات بندری برای مثال عبارتند از، متصدیان تخلیه و بارگیری، نمایندگان کشتی، واسطه‌های امور گمرکی (حق‌العمل کاران)، شرکت‌های یدک‌کشی و پایلوت و نمایندگان مختلف دولتی که حفاظت از کانال‌های بندر، اداره‌ی گمرکات و سامانه‌های خدمات ترافیک کشتی را برعهده دارند.



تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر «**چین، اقتصاد برتر جهان!**» مندرج در شماره اول خبرنامه الکترونیکی مسیر

جناب آقای سیامک یگانه از بندر چابهار

پیشی گرفتن اقتصاد چین از ایالات متحده روی حمل و نقل دریایی و تجارت جهان چه تأثیری خواهد داشت؟

مقدمه:

چین برای حفظ حیات اقتصادی خود نیاز به اجرای سیاستها و استراتژی‌های دوجانبه با کشورهای مورد نظر خود می‌باشد بنابراین این چین با یک نگاه ویژه به راه‌های دریایی و در عین حال در سایه امنیتی که خود گسترده است بدنبال نفوذ بیشتر در زمینه دریایی و کشورهای هدف می‌باشد. در این مقاله خلاصه‌ای از سیاست و استراتژی‌های چین در زمینه اقتصادی و دریایی در محدوده آفریقا و اقیانوس هند ارائه گردیده است.

سیاست پینگ پنگ چین:

سبقت چین نه تنها از آمریکا بلکه از سایر کشورهایی که در زمینه حمل و نقل دریایی و تجارت جهانی پیشرفت قابل توجهی داشته‌اند دور از ذهن و انتظار نخواهد بود. بزرگترین محدودیت چین در زمینه کمبود مواد اولیه می‌باشد که دولت چین این مهم را توانسته از طریق تسلط اقتصادی بر قاره پهناور آفریقا پوشش دهد به این صورت که قبل از اینکه دیگر کشورهای جهان از جمله آمریکا بدلیل عدم احساس (کمبود مواد اولیه) بدنبال آن باشند چین نسبت به شناسایی، سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری اقدام نموده است. این کشور در تمامی مرزهای خارجی قاره آفریقا (تقریباً در تمامی بنادر فعال این قاره) از طریق سرمایه‌گذاری مستقیم و غیر مستقیم به این صورت که از طریق سرمایه‌گذاری در تمامی طرحهای عمرانی و زیرساختها، قدرت بهره‌برداری از آن طرحها را برای چند سال اول در دست خواهد داشت که هدف نهایی این فرایند چیزی جز استفاده از منابع اولیه موجود در این قاره بکر نخواهد بود پس بنابراین پیش‌بینی دستیابی به مواد اولیه ارزان و بدنبال آن وابسته کردن اقتصاد آفریقا به خود از طریق دریافت مواد اولیه و فروش مواد ساخته شده به خود آنها توسط چین از قبل برنامه‌ریزی شده است.

سیاست کاربردی چینی‌ها در آفریقا به سیاست پینگ پنگ معروف می‌باشد، بدین معنا که پرداخت کالا و خدمات به اندازه دریافت می‌باشد، این سیاست برای آفریقایی‌ها که نیاز به رشد و ترقی دارد بسیار جذاب و عادلانه می‌باشد. تعدادی از نمودارهای قابل تامل در خصوص میزان تسلط چین و آمریکا بر قاره بکر آفریقا در نمودارهای ذیل نشان داده شده است، سیاست پینگ پنگ از سوی چین برای آفریقا بسیار جذابتر از سیاست سلطه آمریکا می‌باشد در نهایت این باعث همکاری‌های دوجانبه از سوی هر دو شده که به رشد و توسعه آنها در آینده‌ای نه چندان دور کمک میکند. ساخت زیرساختهای جاده‌ای، ریلی و ارسال تکنولوژی به روز از سوی چین کمک بسیاری در رشد و توسعه آفریقا خواهد کرد از سوی دیگر با تسلط آفریقا بر منطقه وسیع آفریقا یعنی دستیابی به یک منبع عظیم مواد خام پس سرمایه‌گذاری در زمینه حمل و نقل دریایی و بنادر در راستای تبدیل شدن به تنها قطب جهانی، نیز دور از انتظار نخواهد بود.



CHINESE INVESTMENT IN AFRICA SINCE 2010

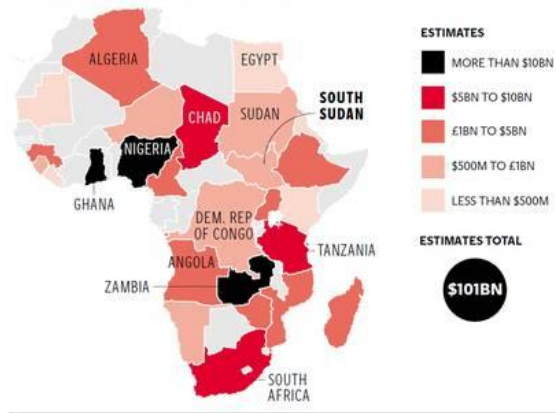
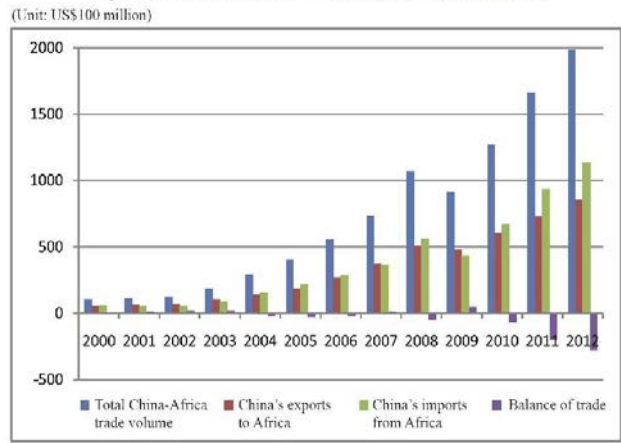
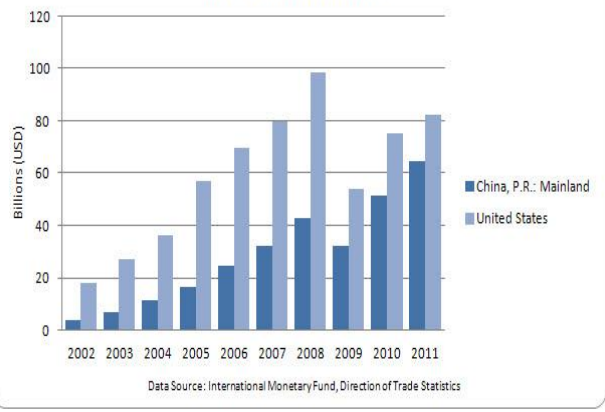


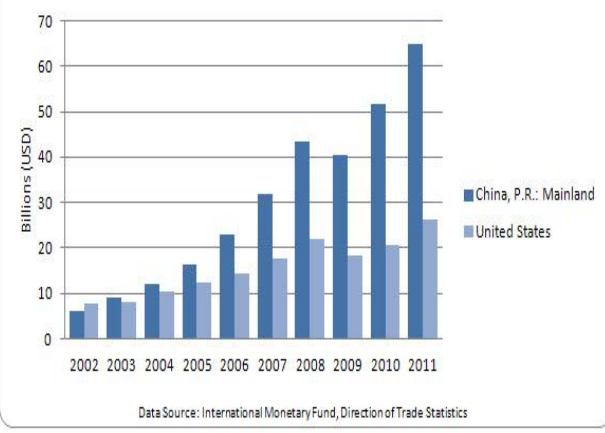
Figure 1: China-Africa Trade Volume (2000-2012)



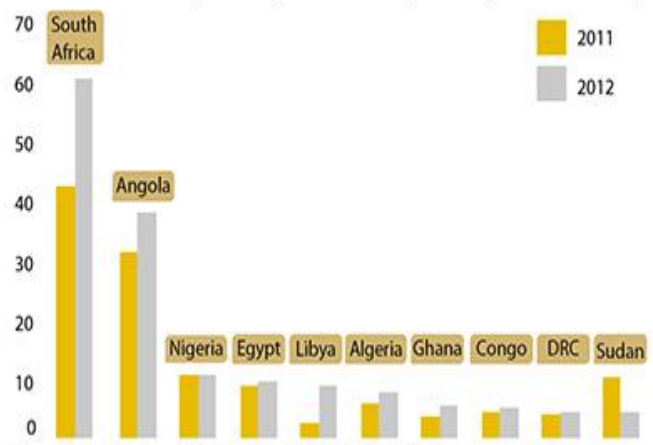
Value of Exports from Africa to the U.S. and China



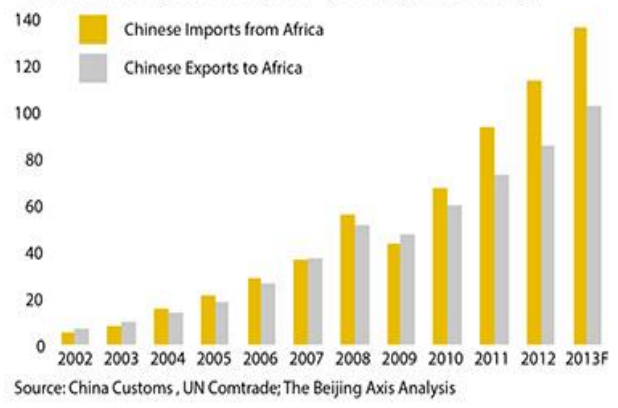
Value of Exports from the U.S. and China to Africa

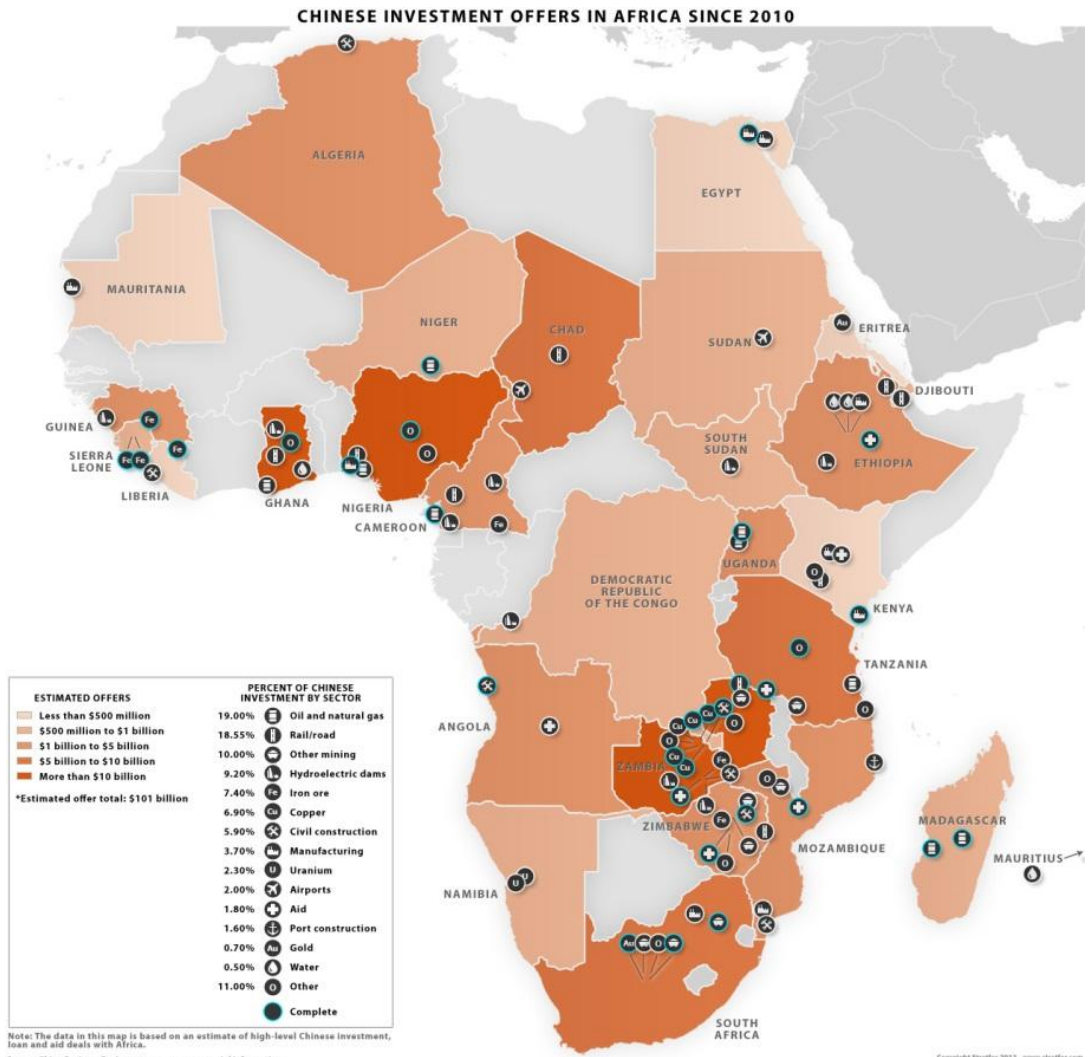


China-Africa Trade, Ten Largest Partners (USD bn, 2011 vs. 2012)



China-Africa Imports & Exports (USD bn, 2002-2013F)





دامنه سرمایه گذاریهای چین در آفریقا

استراتژی رشته مروارید چین:

این استراتژی مانند مرواریدهایی می ماند که در یک رشته به هم گره خورده اند و هر یک از مرواریدها نشان دهنده یک کشور است که به مثابه یک پورت (دروازه) می ماند که چین از این طریق به آن کشور و کشورهای همسایه دسترسی خواهد داشت. رشته ای که با مروارید نقش رابط را ایفا می کند همان خطوط ارتباط دریایی است. رشته مروارید حضور چین و پایگاه های نظامی در امتداد "خطوط ارتباط دریایی" را از چین به خلیج فارس در خاور میانه مهیا می کند. هر مروارید به طور معمول با امکانات رفاهی، باندهای پروازی و پایگاه های نیروی دریایی همراه است. نقشه زیر نشان می دهد که چگونه استراتژی رشته مرواریدهای چین، هند و سایر نقاط آسیای جنوبی را محاصره کرده است.



Source: Adapted from Juli MacDonald, Amy Donahue, and Bethany Danyluk, *Energy Futures in Asia*, Booz Allen Hamilton report sponsored by the Director of Net Assessment, November 2004, 17.

پیشرفت چین در زمینه حمل و نقل دریایی نیز در آینده نزدیک، دور از انتظار نخواهد بود زیرا با توجه به پیشینه، توانایی و پتانسیل این کشور باعث موج تازه‌ای در این صنعت از لحاظ کاهش قیمت حمل و نقل کالا، افزایش ناوگان دریایی، سرعت حمل و نقل، افزایش ایمنی، افزایش و تنوع در شیوه‌های حمل و نقل و تکنولوژی‌های مربوطه خواهد بود.

مقامات چینی از خلیج فارس تا شاخ آفریقا به دنبال تامین منابع انرژی مورد نیاز خود هستند. منابع خارجی بیش از ۳۰ درصد از کل مصرف نفت چین را تشکیل می‌دهند. ۷۷ درصد از واردات نفت چین از غرب آفریقا و آسیا، عمدتاً از طریق آبی و از طریق اقیانوس هند تامین می‌شود. علاوه بر واردات نفت، حدود ۳۰ درصد از معاملات چین از طریق راه‌های دریایی و از طریق اقیانوس هند، انجام می‌شود.

دسترسی مستقیم به اقیانوس هند از طریق بندر گواتر برای چین یک مزیت استراتژیکی و یک مکان کلیدی برای پکن در آینده خواهد بود. پاکستان و چین بر ایجاد یک خط ۳۰۰۰ کیلومتری راه آهن بین گواتر و کاشغر در جولای ۲۰۱۰ رایزنی کرده‌اند. از گسترش بنادر در امتداد مسیرهای دریایی و اتصال خاورمیانه تا سواحل چین، و تلاش‌های چینی‌ها برای نفوذ در اقیانوس هند را به عنوان استراتژی "رشته مرواریدها" می‌شناسند. استراتژی "رشته مرواریدها"، بنگلادش (چیتاگونگ)، برمه (سیتو جزیره کوکو)، سریلانکا (هامبانتوتا)، پاکستان (گوادر) و تانزانیا (باگامویو) را شامل می‌شود. اقیانوس هند به یکی از مسیرهای اصلی تجارت چین با دنیای بیرون تبدیل شده است و همین امر امنیت این مسیر را به یکی از دغدغه‌های پکن تبدیل ساخته است. هند توانایی رویارویی با استراتژی رشته مرواریدهای چین را ندارد چراکه پکن به یک نیروی اقتصادی مهم در اقیانوس هند تبدیل شده است از طرفی پکن با ارائه مشوق‌های اقتصادی بسیار جذاب به کشورهای هدف، شرایط پذیرش ساخت پورت‌های چینی و تلاش‌های مدیریتی را برای خود فراهم ساخته است.

نتیجه‌گیری: چین حفاظت از حمل و نقل دریایی را، عمدتاً برای واردات انرژی خود، و برای حفظ منافع ملی‌اش حیاتی می‌داند. چین و رقبای جهانی این قدرت نوظهور، به خوبی می‌دانند که اختلال در راه‌های دریایی در تامین انرژی این غول مصرف کننده، باعث صدمات جدی به بدنه اقتصادی چین و دیگر کشورهای وابسته به این کشور خواهد انجامید. بنابراین چین نگاه ویژه‌ای به راه‌های آبی و تامین امنیت آن داشته و بدنبال اعمال نفوذ بیشتر از طریق استراتژی‌های گوناگون با جذابیت دوجانبه برای دیگر کشورهای مورد نظر خود خواهد بود.



محمد پور حاجی از بندر انزلی

پیشی گرفتن اقتصاد چین از ایالات متحده روی حمل و نقل دریایی و تجارت جهان چه تأثیری خواهد داشت؟

با توجه به معیار محاسبات صندوق بین المللی پول (IMF)، یعنی قدرت خرید، که آن را عامل پیشی گرفتن اقتصاد چین از کشور آمریکا در نظر گرفته است، می توان گفت که در کل، این موضوع بر حمل و نقل دریایی و تجارت جهانی تأثیر خاصی نخواهد داشت و باید در نظر داشت که چین همچنان از لحاظ مواد خام از ایالات متحده آمریکا عقب مانده است و این تفوق کشور چین طولانی مدت نخواهد بود.

با در نظر گرفتن رشد تولید ناخالص ملی کشور و افزایش قدرت خرید مردم چین، مسلماً فرهنگ این کشور به سمت مصرف گرایی متمایل شده و خانوارها میزان درآمد اضافی خود را خرج خوراک، پوشاک، کالای لوکس و حتی مسافرت خواهند کرد و بر اساس آمار موجود، بیشترین تعداد توریست ها در جهان و البته ول خرج ترین آنها چینی ها بوده اند. تصویر زیر رشد تولید ناخالص ملی در چین از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۴ را نشان می دهد که بر اساس پیش بینی انجام شده، انتظار می رود در سال جاری میلادی نیز افزایش داشته باشد.



با افزایش جمعیت این کشور که با برداشتن محدودیت یک فرزند و افزایش حقوق و دستمزدها تشدید شده است، می توان انتظار داشت منبع مردم این کشور پول بیشتری صرف مایحتاج خود کنند. یعنی علاوه بر اینکه کشور چین در بخش اقتصاد و تولید نقش مهم و جهانی خود را ایفا خواهد کرد، بخش بیشتری از پول رایج این کشور در زمینه کالاهای مصرفی هزینه خواهد شد و در داخل مرزهای خود با یک بازار مصرف بزرگ روبرو خواهد بود و در دراز مدت بخشی از کالاهای صادراتی این کشور بدلیل تقاضای داخلی رو به بازار داخلی خواهد گذاشت.



نمودار هزینه مصرفی خانوارهای چینی از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۴



SOURCE: WWW.TRADINGECONOMICS.COM | NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA

نمودار افزایش جمعیت چین از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۴



SOURCE: WWW.TRADINGECONOMICS.COM | NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA

با افزایش حقوق پرداختی به مردم در بخش عمومی و بخصوص در بخش تولید، و با استمرار تقاضا در بازار، میزان تولید این کشور همچنان رو به افزایش خواهد بود و رشد اقتصادی این کشور را ولو با آهنگ ملایم و گاهی با نزول^{۵۵}، به جلو رهنمون خواهد کرد. با برون سپاری بخشی از صنایع تولیدی این کشور و انتقال آنها به کشورهای نظیر بنگلادش و میانمار و غیره روند توسعه اقتصادی کشور چین تداوم خواهد داشت.

^{۵۵} در سال ۲۰۱۴ رشد اقتصادی چین ۷٫۶ بود که نسبت به رشد ۷٫۷ درصدی سال ۲۰۱۳ روند نزولی را طی می کند و براساس پیش بینی بانک جهانی در سال ۲۰۱۵ به ۷٫۵ درصد خواهد رسید.



میانگین پرداخت دستمزد در بخش تولیدی از ۲۰۰۶ الی ۲۰۱۴ در چین



SOURCE: WWW.TRADINGECONOMICS.COM | NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA

بر اساس گزارش آنکتاد^{۱۵۶} دور نمای اقتصاد دنیا، تجارت و کشتیرانی رو به بهبود است در حال حاضر کشور چین بزرگترین واردکننده مواد خام و بزرگترین تولیدکننده و صادرکننده محصولات در دنیاست که در آمارهای سال ۲۰۱۴ آنکتاد به آن اشاره شده و در صورت پیشی گرفتن اقتصاد این کشور از آمریکا، با نوسانی نه چندان زیاد، همچنان یک واردکننده باقی خواهد ماند و حمل و نقل دریایی به مبدأ و مقصد بنادر این کشور مطمئناً سیر صعودی شدیدی را تجربه نخواهد کرد.

Table 1.2. Growth in the volume of merchandise trade, 2010–2013 (Annual percentage change)

Exports				Countries/regions	Imports			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13.9	5.5	2.3	2.2	WORLD	13.8	5.4	2.1	2.1
12.9	4.9	0.5	1.3	Developed economies	10.8	3.4	-0.4	-0.4
of which:								
11.6	5.5	-0.1	1.4	European Union (EU-28)	9.4	2.8	-2.5	-1.2
27.5	-0.6	-1.0	-1.8	Japan	10.1	4.2	3.8	0.5
15.4	7.2	4.0	2.6	United States	14.8	3.8	2.8	0.9
16.0	6.7	4.6	5.1	Developing economies	18.5	7.7	5.3	5.5
of which:								
10.3	-6.8	7.8	-1.8	Africa	6.5	3.9	11.8	5.6
8.1	5.1	3.1	1.5	Developing America	22.3	11.3	3.1	2.4
18.2	8.5	4.5	4.3	Asia	19.3	7.3	5.1	6.1
of which:								
29.5	13.4	7.4	4.8	China	25.0	10.7	6.1	8.8
14.0	15.0	-1.8	7.6	India	13.8	9.7	5.5	0.1
4.2	9.1	9.8	2.2	Western Asia	8.6	8.2	8.7	8.6
11.4	4.1	1.3	1.0	Transition economies	17.6	16.8	5.0	2.7

¹⁵⁶ Review of Maritime Transport 2014



در سال ۲۰۱۳، رشد تولیدات صنعتی در چین به ۹,۷ درصد کاهش یافت که آهنگ نزولی از ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۲ و ۱۳,۷ درصد در سال ۲۰۱۱ را نشان می دهد. این روند، نشان می دهد که رشد اقتصادی از کشورهای در حال توسعه به سمت کشورهای توسعه یافته که در حال گذر از وضعیت رکود اقتصادی هستند تغییر یافته است. جابجایی محموله ها از طریق دریا در سال ۲۰۱۳ به طور متوسط رشد ۳,۸ درصدی را تجربه کرد که در مجموع ۹,۶ میلیارد تن از این طریق جابجا شد که در این میان کالای فله خشک بیشترین حجم را به خود اختصاص داد و کشور چین به عنوان یکی از بزرگترین واردکنندگان مواد اولیه خام در صنعت حمل و نقل دریایی باقی ماند.

نتیجه گیری

روند حمل و نقل بین المللی دریایی و جابجایی کالاها از طریق دریا رو به رشد بوده است و پیشی گرفتن اقتصاد چین از ایالات متحده آمریکا روی حمل و نقل دریایی و تجارت جهانی تأثیر زیادی نخواهد داشت و می بایست در نظر داشته باشیم که روند رشد اقتصادی این کشور در حال کاهش بوده و حمل و نقل دریایی در دنیا و بخصوص مسیر غالب شرق به غرب تحت تأثیر فاکتورهای زیادی می باشد که عمده آن عرضه و تقاضا و توزیع مراکز تولید و روند رشد اقتصادی کشورها و افزایش سرانه GDP و تغییر ذائقه مشتریان است و با پررنگ شدن یک شاخص، یعنی قدرت خرید مردم، شاهد تأثیر زیادی در اقتصاد و تجارت بین الملل و حمل و نقل دریایی نخواهیم بود. گرچه اقتصاد چین می تواند تأثیر بسیاری بر اقتصاد حمل و نقل و تجارت جهانی داشته باشد ولی در کنار موارد ذکر شده، سیر رشد صعودی اقتصادهایی نظیر هند و ظهور بازارهای جدید و دسترسی آنها به بازارهای مصرف، می تواند عوامل جدید محرک حمل و نقل دریایی و تجارت بین المللی به حساب آیند.

منابع:

<http://www.tradingeconomics.com/china/indicators->

- مروری بر حمل و نقل دریایی 2014

<http://www.worldbank.org/en/country/china/publication/china-economic-update-june-2014>



سرکار خانم ایران بنایی از اداره کل بنادر و دریانوردی خرمشهر

پیشی گرفتن اقتصاد چین از ایالات متحده روی حمل و نقل دریایی و تجارت جهان چه تأثیری خواهد داشت؟

با مطالعه و بررسی اقتصاد چین می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- ۱- تجربه منطقه آزاد تجاری شانگهای می تواند منجر به اصلاحات بانکی در حوزه منطقه آزاد و کاهش محدودیت های تجاری شود که هر دو باعث تحولات مهمی در صنعت کشتیرانی خواهند شد.
- ۲- طولی نخواهد کشید که رشد GDP، دیگر به عنوان شاخص اصلی اقتصاد محسوب نخواهد شد و توسعه اجتماعی و کیفیت محیط زیست نیز در شاخص های اقتصادی لحاظ خواهد شد. و این تغییر نشان دهنده تصمیم دولت برای ایجاد توازن مجدد میان اولویت های اقتصادی است که رشد اقتصادی سالانه کشور چین در سال ۲۰۱۴، ۷/۳٪ پیش بینی شده است.
- ۳- هرچند الگوی فعالیت های اقتصادی در چین وابسته به سرمایه گذاری و اعتبارات شده که اگر این موضوع به خوبی مدیریت نشود می تواند منجر به بی ثباتی های محلی در بخش مالی و مسکن این کشور گردد.
- ۴- تجارت حمل و نقل دریایی: با افزایش تقاضای مشتریان چین برای کالاهای کشورهای در حال توسعه آسیایی به خصوص اندونزی، مالزی، تایلند و فیلیپین، رشد حجم تجارت کانتینری در داخل منطقه آسیا در سال ۲۰۱۲ سریع ترین رشد حجم تجارت در سطح جهان بوده است. پیش بینی های اخیر حاکی از رسیدن حجم واردات دریابرد چین در پایان سال ۲۰۱۳ به سطح ۲۰۳۵۸ میلیون تن است که افزایش ۱۱ درصدی نسبت به سال گذشته را نشان می دهد. بخش عمده این رشد به دلیل رشد شدید واردات سنگ آهن بوده است که انتظار می رود تا پایان سال ۲۰۱۳ به ۸۰۱ میلیون تن برسد. در ضمن انتظار می رود واردات ذغال سنگ این کشور در پایان سال ۲۰۱۳ به ۱۵٪ رشد سالانه به ۳۰۳ میلیون تن برسد. صادرات چین در سال ۲۰۱۳، ۶۶۰۱۵ میلیون تن تخمین زده می شود که بخش عمده آن مربوط به صادرات محمولات کانتینری بوده است.
- ۵- کشور چین در سال ۲۰۱۴ در نظر دارد به طور متوسط حدود ۶۰٪ از تعرفه های گمرکی واردات خود را برای ۷۶۰ نوع کالا کاهش دهد.
- ۶- رهبران چین و ویتنام برای سال ۲۰۱۵، تجارت دوجانبه ۶۰ میلیارد دلاری را هدف قرار داده اند.
- ۷- چین در حال حاضر بزرگ ترین صادرکننده ی ماشین الات، فولاد و سایر محصولات به ویتنام است و برخی از ماشین الات، زغال سنگ و نفت کوره را از ویتنام وارد می کند.
- ۸- در سال ۲۰۱۳، ۸۵٪ رشد تجارت دریایی چین مربوط به سنگ آهن و فولاد است و چین بزرگ ترین واردکننده زغال کک می باشد.
- ۹- بنادر چین: رشد سریع اقتصاد چین و تجارت بین المللی دریایی آن، تقاضای خدمات کیفی و موثر بندری را بیش از پیش افزایش داده است. این موضوع باعث رشد سریع سرمایه گذاری بندری شده که منجر به مازاد ظرفیت بنادر و رقابت منفی شده است.
- ۱۰- کشتی سازی: این کشور دارای ۱۶۰۰ یارد است اما در ۹ ماهه ابتدای سال تنها ۳۹ یارداز میان کل یاردها، ۹۳٪ از مجموع سفارش های ارایه شده به این کشور رابه خود اختصاص داده اند. یعنی یاردهای کوچک تر چین با خطر حذف مواجه اند.



۱۱- اوراق سازی: در طول سال ۲۰۱۳، یاردهای اوراق سازی چین با خرید ۱۰/۷ میلیون Dwt ظرفیت حمل به منظور اوراق سازی، نسبت به سال ۲۰۱۲ فعال تر بودند و با کاهش مالیات از سوی دولت چین آن ها برای فروش کشتی های قدیمی به یاردها تشویق شدند.

نتیجه گیری:

رشد اقتصادی چین طی سال های گذشته تغییرات گسترده ای را در ساختار شبکه کشتی رانی به خصوص در بخش حمل کانتینری به / از آسیا، درون آسیایی و همچنین مراکز سفارش ساخت کشتی ایجاد نموده است. تغییرات مداوم در الگوی خطوط، سرویس های حمل و خدمات فوری در شبکه حمل و نقل نشان دهنده این موضوع است. انتظار می رود اقتصاد چین رشد سریع تری نسبت به کشورهای اروپایی و امریکا داشته باشد اما کماکان پیش بینی ها، رشد اقتصادی کشور چین را در مقایسه با سال های گذشته با روند کندتری نشان می دهد.

با کاهش حجم تجارت به اروپا و امریکا، تجارت درون منطقه ای اسان در حال تبدیل به یک منطقه تجاری مهم است. تجارت های درون آسیایی بیش از پیش نسبت به گذشته خودکفا شده اند. انتظار می رود پیمان های تجاری مهمی در منطقه شکل بگیرد که منجر به رشد تجارت منطقه و چین گردد. همچنین پیش بینی می شود حجم تجارت از مجموع تجارت چین با اروپا که بزرگ ترین تجارت جهان است پیشی بگیرد. افزایش تجارت چین با سایر کشورهای منطقه باعث افزایش ترافیک در اب های منطقه شده است. درعین حال متوسط میزان ظرفیت کشتی های فعال در این منطقه نیز در حال افزایش است و هماهنگی بین کشورها، اپراتورهای بنادر و شرکت های کشتی رانی برای استفاده از فرصت های رشد در قاره آسیا بسیار لازم و ضروری می باشد.



گزارش تکمیلی خبر تحلیلی مندرج در خبرنامه مسیر - شماره ۱ موضوع «**چین، اقتصاد برتر جهان!**» ارائه شده توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



ویژه نامه ۸

«چین و نقش آن در بازارهای حمل و نقل دریایی»



معاونت فنی بازرگانی

دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل
شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

(رضا رضوی صیاد - مرضیه شاهرضائی)

دی ماه ۱۳۹۲



مقدمه

اهداف اقتصادی بیان شده دولت چین به موازات گفتمان قبلی این دولت، موازنه مجدد اقتصاد به دور از روند رشد سرمایه‌محوری است که طی ۲۰ سال اخیر یکی از مشخصه‌های اصلی این کشور بوده است. انیارسازی سنگ آهن توسط کشور چین به بهبود تقاضای حمل فله کمک نموده است. همچنین انتظار می‌رود نیروگاه‌های تولید برق در چین نیز تقاضای وارداتی خود را افزایش دهند. این در حالی است که هرگونه بهبود واقعی در نرخ‌ها تنها از سال ۲۰۱۴ به بعد امکان‌پذیر خواهد بود. از زاویه دید تجاری مجموع صادرات کالا در سطح جهان طی ۴ ماهه ابتدای سال ۲۰۱۳ با رشد ۲ درصدی مواجه بوده است. در آن مقطع کشور چین صادرکننده برتر بوده و ۶۹۶ میلیارد دلار تجارت صادراتی داشته است و پس از آن آمریکا با ۵۲۲ میلیارد دلار رتبه دوم را به خود اختصاص داده است. در حال حاضر مالکان کشتی‌های فله‌بر چینی به شدت به دنبال خرید کشتی‌های اقتصادی هستند چرا که در انتظار چرخش عمده بازار در سال ۲۰۱۴ می‌باشند. در ضمن رقابت نفس‌گیری بین بنادر چینی و آسیایی شرق در حال شکل‌گیری است و ۷ بندر از ۱۰ بندر عمده کانتینری جهان در این منطقه قرار دارند.

اقتصاد

اگر اقتصاد چین آن گونه که دولت این کشور قبول داده باز شود، فرصت‌های بسیاری را در اختیار صنعت کشتیرانی قرار خواهد داد که از جمله آن تأمین مالی، ایجاد شراکت‌های تجاری و شاید بازارهای جدید است.



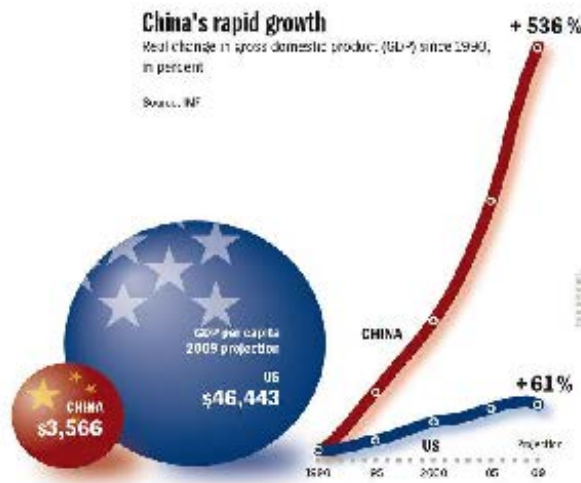
البته اعلام و اجرای این گونه سیاست‌ها در کشور چین معمولاً به صورت سعی و خطا صورت می‌گیرد. به این ترتیب که مقامات این کشور چارچوب‌های کلی یک سیاست را بیان می‌کنند اما پیشرفت اصلاحات می‌تواند به صورت سعی و خطا باشد. یک روش، انجام اصلاحات در یک منطقه خاص است که از جمله آن آغاز اصلاحات سرمایه‌داری در

منطقه جنوبی چین بوده که به نمونه موفقی برای سایر مناطق این کشور تبدیل شده است. بسیاری از ناظران اعلام منطقه آزاد تجاری شانگهای را نمونه دیگری از اجرای این روش ارزیابی می‌کنند. تجربه منطقه آزاد می‌تواند منجر به اصلاحات بانکی در حوزه منطقه آزاد شانگهای و کاهش محدودیت‌های تجاری شود که هر دو آنها تحولات مهمی برای صنعت کشتیرانی خواهد بود. رهبران چین طی ۱۰ سال گذشته جاری سازی سیاست‌های اصلاحی این کشور را با روند کندی به پیش بردند. در مقابل دولت جدید قصد دارد با انجام سریع و موثر اصلاحات، نشانی از خود برجای گذارد. هرچند پیش‌بینی میزان اجرایی شدن سیاست‌های اصلاحی دشوار است. دولت پکن در گذشته قول‌های مکرری را در خصوص یارانه به بخش کشتیرانی داده است و دولت چین از طریق وزارت حمل‌ونقل، کشتی‌های Vale max شرکت بزرگ معدنی برزیلی یعنی Vale را از ورود به بنادر این کشور منع نموده است. صنعت کشتیرانی دولتی چین مانعی در برابر افزایش هزینه‌های حمل صاحبان کالای دولتی این کشور محسوب می‌شود.

زمانی که شرکت‌های حمل و نقل دولتی چین سودده هستند سود سهام دولت را به خوبی پرداخت می‌کنند اما زمانی که این شرکت‌ها ضررده هستند و نرخ‌ها به حداقل کاهش می‌یابند این مشتریان آنها یعنی دیگر شرکت‌های دولتی هستند که سود می‌برند.



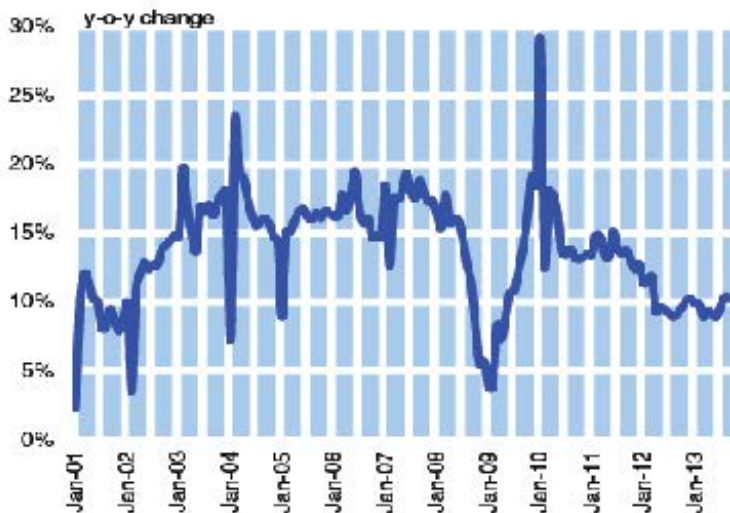
براساس بیانیه کنفرانس اقتصادی در منطقه میانی چین در ماه دسامبر، نولت این کشور در سال ۲۰۱۴، کنترل ریسک بدهی‌های خود را در دست خواهد گرفت. کل بدهی‌های ملی پلیست به‌طور کامل در بودجه



پوشش داده شود و دستورالعمل‌های موکدی برای سرمایه‌گذاری‌های قوی ایجاد گردد. اداره حسابرسی چین از اواسط سال ۲۰۱۳، بررسی‌های جامعی را در خصوص بدهی دولت محلی انجام داده است ولی نتایج آن هنوز منتشر نشده است. برخی از تحلیلگران معتقدند که کل بدهی دولت محلی ۲۰ تریلیون یوان است و این یک برآورد محافظه‌کارانه است.

نپارتمان سازمانی حزب کمونیستی چین، طرح‌هایی را برای بهبود سیستم ارزیابی مقدمات عالی رتبه محلی ارائه کرده است. طولی نخواهد کشید که رشد GDP، دیگر به عنوان شاخص اصلی اقتصاد محسوب نخواهد شد و توسعه اجتماعی و کیفیت محیط زیست نیز در شاخص‌های اقتصادی لحاظ خواهد شد. این تغییر نشان‌دهنده تصمیم دولت برای ایجاد توازن مجدد میان اولویت‌های اقتصادی است.

نمودار ۱: رشد تولیدات صنعتی (IP) چین



جدول ۱: نرخ رشد GDP چین

China, growth in real GDP %	
2007	14.2%
2008	9.6%
2009	9.2%
2010	10.4%
2011	9.3%
2012 (e)	7.7%
2013 (f)	7.6%
2014 (f)	7.3%

Source : IMF



رشد اقتصادی سالیانه کشور چین ۷/۷ درصد پیش‌بینی شده است. این کشور که دومین اقتصاد بزرگ جهان محسوب می‌گردد به صورت استثنایی از بحران سال ۲۰۰۸ عبور کرد و تبدیل به محرک و انگیزه قوی برای تقاضای جهانی گردید. هرچند الگوی فعالیت‌های اقتصادی در چین بیش از پیش وابسته به سرمایه‌گذاری و اعتبارات شده که اگر این موضوع به خوبی مدیریت نشود می‌تواند منجر به بی‌ثباتی‌های محلی در بخش مالی و مسکن این کشور گردد.

تجارت حمل و نقل دریایی

با افزایش تقاضای مشتریان چین برای کالاهای کشورهای در حال توسعه آسیایی، به خصوص (اندونزی، مالزی، تایلند و فیلیپین)، رشد حجم تجارت کانتینری در داخل منطقه آسیا در سال ۲۰۱۲، سریعترین رشد حجم تجارت در سطح جهان بوده است.

پیش‌بینی‌های اخیر حاکی از رسیدن حجم واردات دریابرد چین در پایان سال ۲۰۱۳ به سطح ۲۰۳۵/۹ میلیون تن است که افزایش ۱۱ درصدی نسبت به سال گذشته را نشان می‌دهد. بخش عمده این رشد به دلیل رشد شدید واردات سنگ آهن بوده است که انتظار می‌رود تا پایان سال ۲۰۱۳ به ۸۰۱ میلیون تن برسد. در ضمن انتظار می‌رود واردات زغال‌سنگ این کشور در پایان سال ۲۰۱۳ با ۱۵ درصد رشد سالانه به ۳۰۳ میلیون تن برسد.

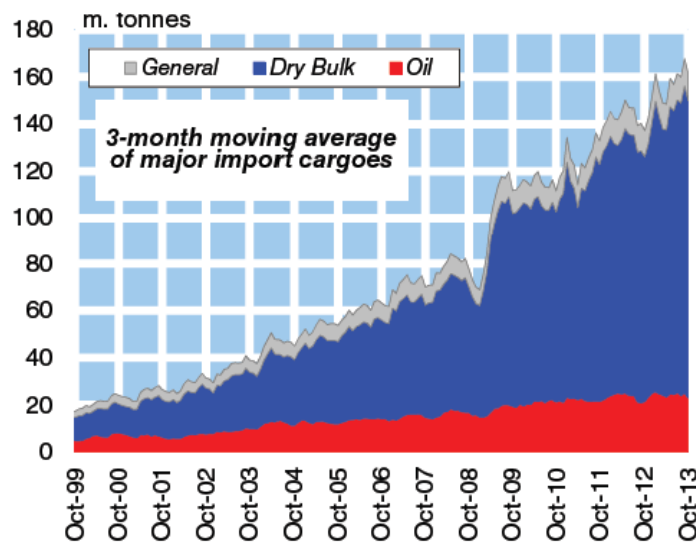
صادرات چین نیز در سال ۲۰۱۳، ۴۶۰/۵ میلیون تن تخمین زده می‌شود که بخش عمده آن مربوط به صادرات محمولات کانتینری بوده است.

جدول ۲: میزان صادرات و واردات چین به تفکیک نوع محمولات (برحسب میلیون تن)

۲۰۱۳ (پیش‌بینی)	۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰		
۱۸۲/۳	۱۵۸/۲	۱۵۵/۷	۱۵۵/۷	محمولات فله خشک	صادرات
۵۱/۸	۴۵/۹	۴۷/۹	۴۸	محمولات تانکر	
۲۲۶/۳	۲۱۱/۱	۲۰۳/۱	۱۸۲/۸	محمولات جنرال کارگو	
۴۶۰/۵	۴۱۵/۱	۴۰۶/۶	۳۸۶/۵	مجموع کل	
۱۵۱۰/۷	۱۳۲۳/۶	۱۱۷۵/۸	۱۰۲۳/۸	محمولات فله خشک	واردات
۳۸۸/۳	۳۷۴/۵	۳۴۸/۲	۳۳۲/۷	محمولات تانکر	
۱۳۶/۹	۱۳۴/۴	۱۲۲/۵	۱۱۷/۴	محمولات جنرال کارگو	
۲۰۳۵/۹	۱۸۳۲/۵	۱۶۴۶/۵	۱۴۷۳/۸	مجموع کل	

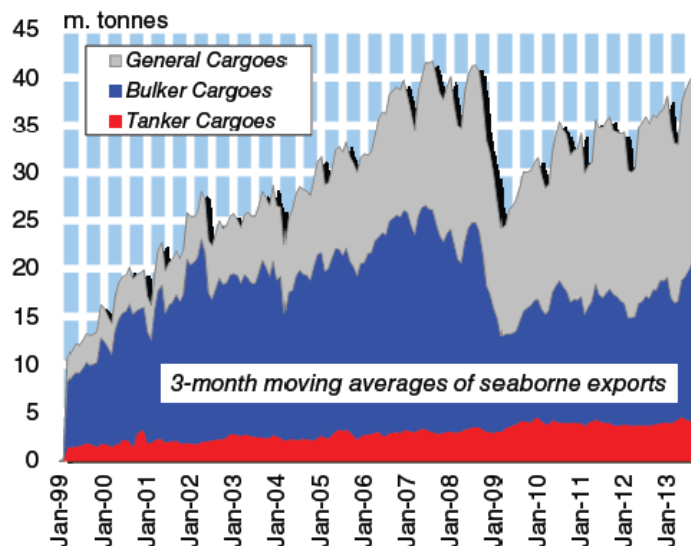


نمودار ۲: واردات دریابرد چین به تفکیک محمولات



ارزش صادرات چین در ماه نوامبر سال ۲۰۱۳ با رشد سالانه ۱۳ درصدی به سطح بسیار بالای ۲۰۲/۲ میلیارد دلار رسید. ارزش واردات نیز با ۵ درصد رشد سالانه به سطح ۱۶۸/۴ میلیارد دلار رسید. کشور چین در نظر دارد که در سال ۲۰۱۴، به طور متوسط حدود ۶۰ درصد از تعرفه‌های گمرکی واردات خود را برای ۷۶۰ نوع کالا کاهش خواهد داد. رهبران چین و ویتنام اخیراً برای سال ۲۰۱۵، تجارت دوجانبه ۶۰ میلیارد دلاری را هدف قرار داده‌اند. چین در حال حاضر بزرگترین صادرکننده ماشین‌آلات، فولاد و سایر محصولات به ویتنام است و برخی از ماشین‌آلات، زغال‌سنگ و نفت کوره را از ویتنام وارد می‌کند.

نمودار ۳: صادرات دریابرد چین

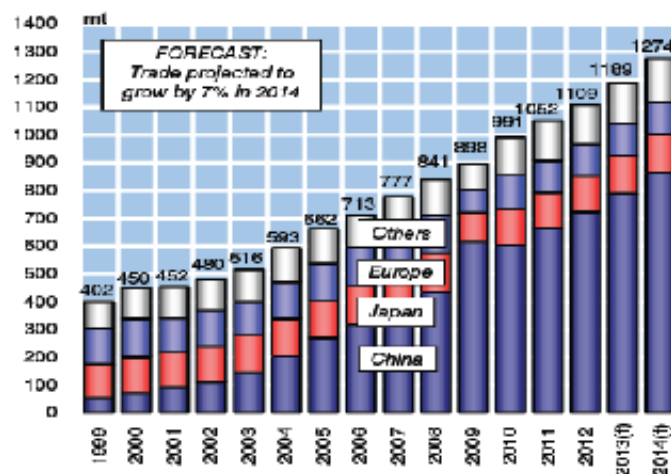




تجارت سنگ آهن و فولاد

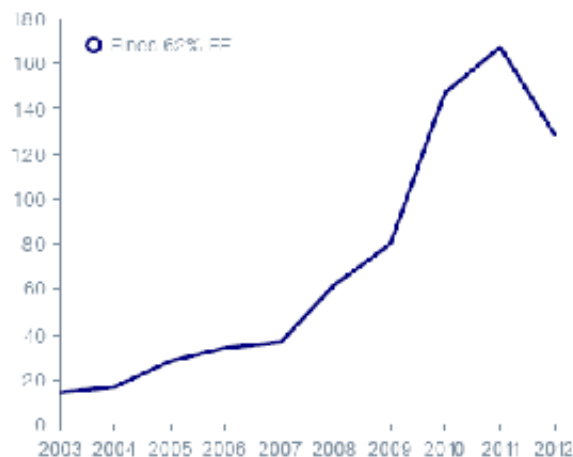
رشد جهانی تجارت دریایی سنگ آهن عمدتاً توسط چین هدایت گرفته است تخمین زده می شود واردات سنگ آهن چین در سال ۲۰۱۲، ۸۵ درصد از رشد تجارت دریایی این محصول در این سال را به خود اختصاص دهد. واردات قوی سنگ آهن چین در سال جاری به تولید گسترده فولاد این کشور و صادرات قوی استرالیا و بهبود صادرات برزیل نسبت داده می شود.

نمودار ۴: روند حجم تجارت سنگ آهن در مناطقی مختلف (میلیون تن)



مجموع واردات سنگ آهن کشور چین در ۱۰ ماهه اول سال ۲۰۱۲ به ۶۶۹/۱ میلیون تن رسید که حاکی از رشد ۱۰ درصدی نسبت به سال گذشته است. تقاضای قوی چین برای بازسازی نواحی خود عامل عمده رشد بازار حمل سنگ آهن بوده است.

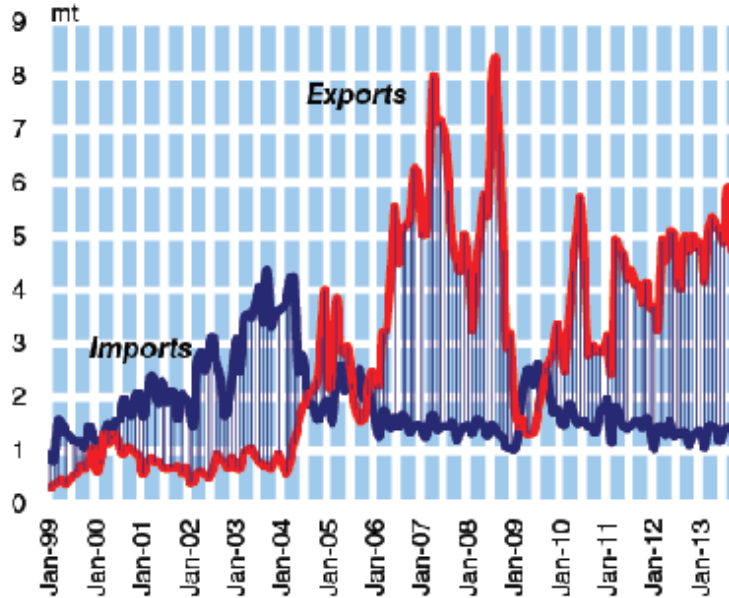
نمودار ۵: قیمت سنگ آهن به مقصد چین (سنت آمریکا به تن)



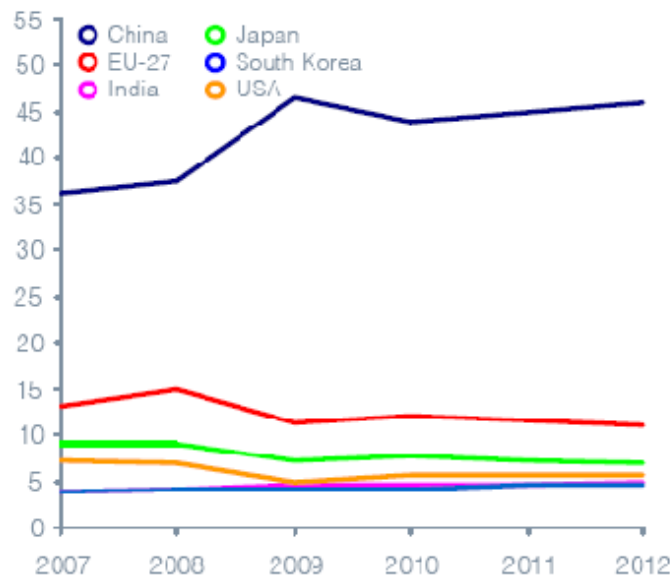


بین ماه‌های ژانویه و اکتبر ۲۰۱۳ تولید فولاد چین رشد سالیانه ۱۰ درصدی داشته و به ۶۵۱/۳ میلیون تن رسیده است. این موضوع به رغم کند شدن نسبی اقتصاد چین طی سال‌های اخیر به وقوع پیوسته است. چرا که تولید فولاد این کشور از روند نسبتاً پایداری برخوردار بوده است.

نمودار ۶: تجارت محصولات فولاد (میلیون تن)



نمودار ۷: درصد سهم کشورهای از تولید فولاد





زغال کک

چین بزرگترین وارد کننده زغال کک در سال ۲۰۱۳ بوده و واردات آن در این سال با ۷۵ درصد افزایش ۶۰/۵ میلیون تن تخمین زده می‌شود. یکی از دلایل این امر مزیت قیمتی زغال کک وارداتی در برابر زغال کک محلی بوده است.

پیش‌بینی‌های صورت گرفته حاکی از رشد ۵ درصدی تجارت زغال کک در سال ۲۰۱۴ و رسیدن به رقم ۲۷۵ میلیون تن است. در بخش تقاضا انتظار می‌رود رشد تقاضای چین و هند در این سال به ترتیب برابر ۱۰ و ۶ درصد باشد که آنها را کماکان به محرک‌های اصلی تجارت زغال کک تبدیل می‌کند.

جدول ۳: روند واردات زغال کک در مناطق مختلف جهان (میلیون تن)

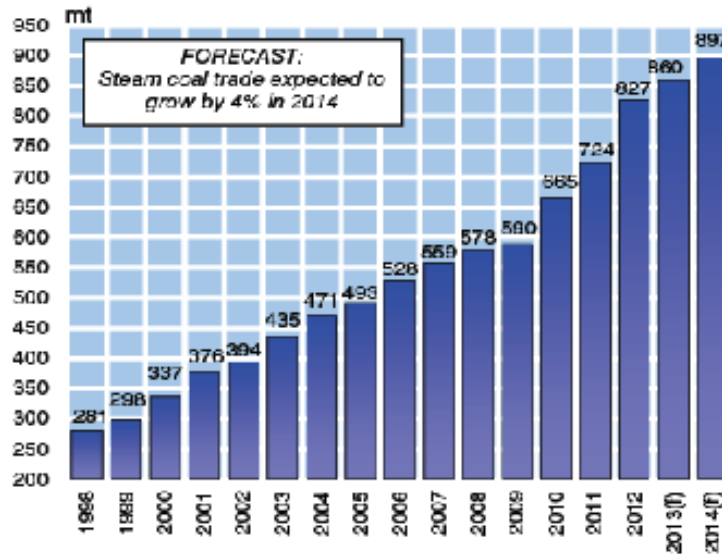
منطقه	۲۰۱۲	۲۰۱۳ تخمینی	۲۰۱۴ پیش‌بینی
اتحادیه اروپا (۱۵)	۴۱	۴۱/۸	۴۲/۵
ژاپن	۵۳/۹	۵۵/۶	۵۶/۷
کره جنوبی	۲۵/۸	۲۶/۲	۲۷
چین	۳۴/۶	۵۶/۳	۶۱/۹
هند	۳۵/۲	۳۵/۶	۳۷/۷

زغال سنگ حرارتی

واردات زغال سنگ حرارتی چین بین ماه‌های ژانویه تا سپتامبر ۲۰۱۳ بالغ بر ۱۱۰/۴ میلیون تن بوده که حاکی از رشد ۹ درصدی سالیانه نسبت به دوره مشابه سال قبل است. واردات این کشور برای کل سال ۲۰۱۳ در حدود ۱۵۴/۳ میلیون تن تخمین زده می‌شود که حاکی از رشد سالیانه ۷ درصدی است افزایش واردات در مقطع یاد شده به دلیل قیمت نسبتاً کم جهانی زغال سنگ حرارتی در برابر زغال سنگ محلی بوده است.

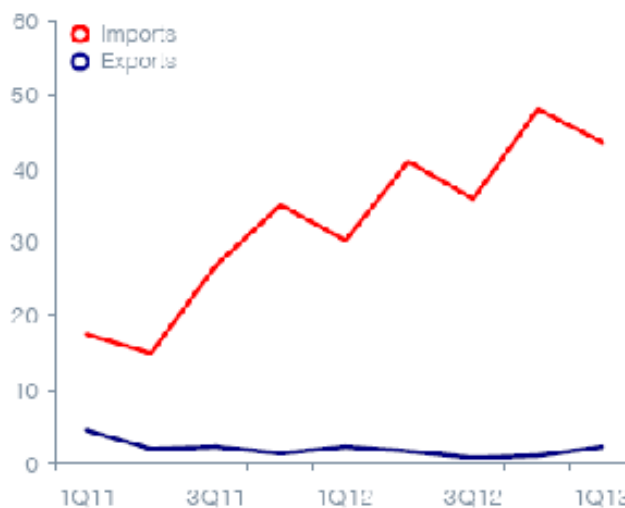


نمودار ۸: روند تغییرات حجم تجارت زغالسنگ حرارتی (میلیون تن)



قراردادهای مربوط به تامین زغالسنگ حرارتی سالانه چین در سال جاری، از ۱۲ دسامبر بین معنجهان زغالسنگ مطی و خریداران آغاز شد و این دومین سال متوالی است که قراردادهای از طریق مذکوره مستقیماً میان خریداران و معنجهان و بدون مداخله دولت و تعیین قیمت از سوی دولت انجام می‌شود. براساس قراردادهای منعقد شده توسط شرکت Lu An Coal، قیمت مهنا برای قرارداد در سال جاری، حدود ۵۴۰ پوان به ازای هر تن زغالسنگ ۵۵۰۰ Kcal/kg بوده است.

نمودار ۹: تجارت زغال سنگ چین (میلیون تن)

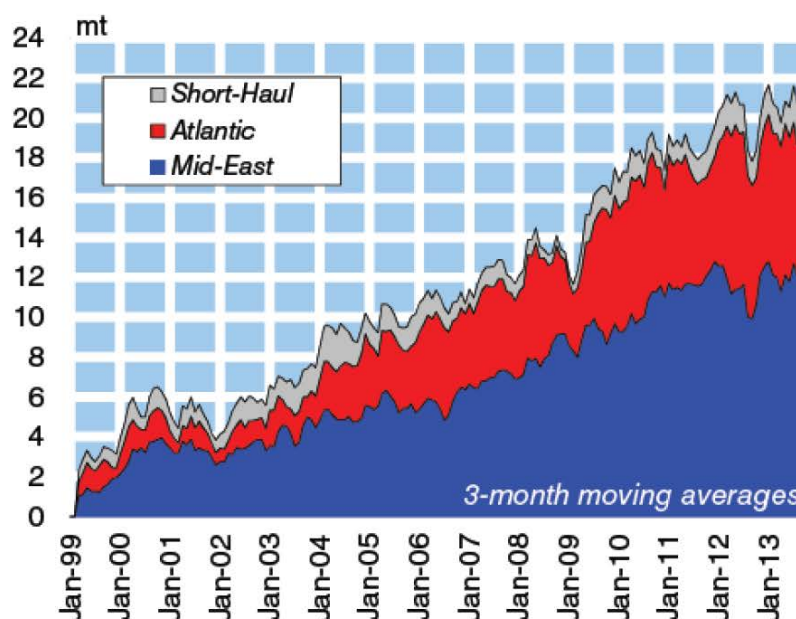




نفت

میزان صادرات محمولات نفتی کشور چین در ۱۰ ماه اول سال به ۱۴/۹ میلیون تن رسید که بیش از کل محمولات نفتی صادر شده در سال ۲۰۱۲ بوده است. این کشور در ۱۰ ماه اول سال ۲۰۱۳، در مجموع ۱۷/۱ میلیون تن نفت خام از ایران خریداری کرد که نسبت به سال گذشته ۳/۹ درصد کاهش داشته است. شرکت ملی نفت ایران، کاهش واردات نفت خام چین را موقتی و به کاهش تقاضا از سوی برخی از پالایشگاه‌های محلی چین نسبت داده است.

نمودار ۱۰: واردات دریایرید نفت خام چین از مناطق مختلف



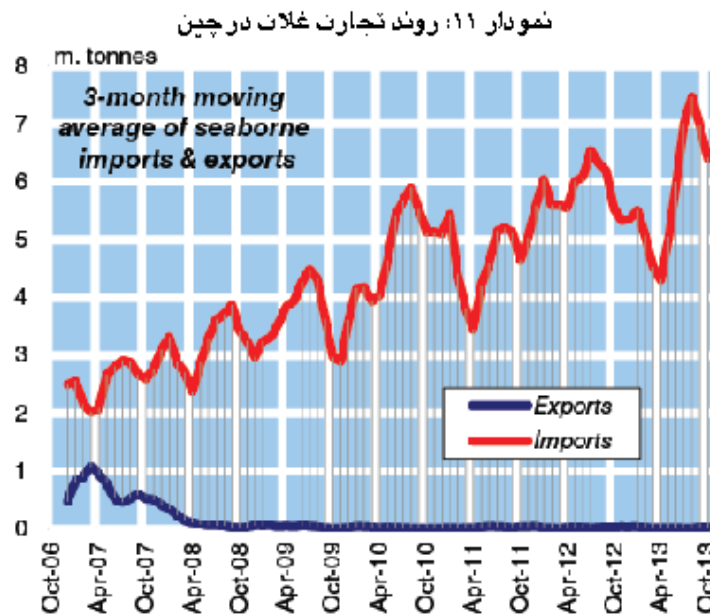
غلات

براساس اطلاعات منتشر شده از سوی وزارت کشاورزی چین، تولید غلات چین (شامل برنج) در سال ۲۰۱۳، برای دهمین سال متوالی رشد داشته است و با افزایش سالانه ۲/۱ درصدی به سطح ۶۰۱/۹ میلیون تن رسیده است. البته وزارت کشاورزی چین اظهار داشته است که در آینده، لازم است این کشور میزان واردات خود از بازارهای بین‌المللی را افزایش دهد تا بتواند به افزایش نیاز غلات کشور پاسخ دهد، زیرا نرخ رشد تولید غلات داخلی نمی‌تواند به طور کامل پاسخگوی رشد سریع مصرف غلات در این کشور باشد.

در ۱۰ ماه اول سال ۲۰۱۳، میزان کل واردات غلات (شامل برنج)، در سطحی مشابه سال گذشته و حدود ۶۰/۵ میلیون تن بوده است.



پیش‌بینی می‌شود که همکاری میان کشورهای چین و اوکراین در زمینه تجارت غلات در سال ۲۰۱۴ تقویت گردد. براساس گزارش‌های ارائه شده، به دلیل پروتکل‌های بازرسی قرنطینه که توسط چین تأیید شده است، در سال ۲۰۱۴، اوکراین دانه سویا و جو به چین صادر خواهد کرد.



بنادر

چین یک غول تجاری رو به رشد و خستگی ناپذیر است. آمار تجاری کشور چین حاکی از رشد فعالیت‌های بندری در این کشور است. در واقع دوره جدیدی برای بنادر چینی در حال شکل‌گیری است که در واقع تلاش برای افزایش حجم جابجایی محمولات ترکنار رشد هزینه‌های سرمایه‌ای محسوب می‌گردد.

ساحب نظران معتقدند بنادر چین با مزاد ظرفیت و رقابت نفس‌گیر مواجه شده‌اند. مطالعه صورت گرفته توسط دانشگاه هنگ‌کنگ حاکی از این است که بنادر چین به قانونمندی بیشتری نیازمندند.

رشد سریع اقتصاد چین و تجارت بین‌المللی دریایی آن، تقاضای خدمات کیفی و موثر بندری را پیش از پیش افزایش داده است. این موضوع باعث رشد سریع سرمایه‌گذاری بندری شده که در بسیاری موارد منجر به مزاد ظرفیت بنادر و رقابت منفی گردیده است. در صورت عدم وجود هماهنگی صحیح، سرمایه‌گذاری در بنادر کشور چین می‌تواند منجر به ایجاد زیر ساخت‌های یکسان به رغم عدم وجود



تقاضای کافی گردد. در این صورت بنادر بزرگتر با استفاده از مزایای پیشقدم بودن و کسب سود از حجم بالای جابجایی کالا برنده نهایی بوده و سایر بنادر شدیداً در این رقابت متضرر می‌شوند. در حال حاضر بندر شانگهای به عنوان مهم‌ترین بندر کشور چین به اوج روند رشد خود دست یافته است. میزان جابجایی کالا در این بندر در سال ۲۰۱۳ تنها ۲/۵ درصد بیش از رقم سال ۲۰۱۲ و معادل ۳۲/۵ میلیون TEU بوده است. این میزان رشد با رشد دو رقمی فعالیت‌های این بندر طی سال‌های پس از ۲۰۰۱ یعنی ورود چین به سازمان تجارت جهانی اختلاف زیادی دارد. گروه بندری شانگهای، اپراتور اصلی بندر اعلام نموده که کاهش رشد عملکردی این بندر با کاهش صادرات چین مرتبط بوده است. این بندر با رقابت فزاینده‌ای از سوی همسایگان خود یعنی بندر نینگجو مواجه بوده است که معمولاً بندر بعدی در زنجیره تجارت آسیا-اروپا محسوب می‌شود.

جدول ۴: توان عملیاتی بنادر چین در مقایسه بنادر سایر نقاط

million TEU lifts	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (f)	2014 (f)	5-Yr Trend
Northern Europe	61.9	62.9	53.5	61.2	64.9	65.1	65.7	68.3	5.0%
Med Europe	33.2	33.0	29.9	32.4	34.7	35.9	36.1	37.5	4.6%
N America	49.3	47.1	41.5	47.2	47.9	49.0	50.0	52.6	4.8%
<i>of which US</i>	45.0	42.7	37.3	42.9	43.4	44.3	45.3	47.9	5.1%
Asia	256.7	274.1	252.9	293.9	313.5	329.8	345.8	369.2	7.9%
<i>of which Japan</i>	19.2	18.9	16.3	18.1	18.9	19.2	19.5	20.7	4.9%
<i>of which China</i>	128.5	140.4	129.8	154.0	164.1	174.5	184.0	196.9	8.7%
Other	94.0	104.1	99.3	110.7	112.0	117.9	121.8	128.4	5.3%
GLOBAL TOTAL	495.1	521.3	477.1	545.3	573.0	597.6	619.5	656.0	6.6%
<i>year-on-year growth</i>	14%	5%	-8%	14%	5.1%	4.3%	3.7%	5.9%	

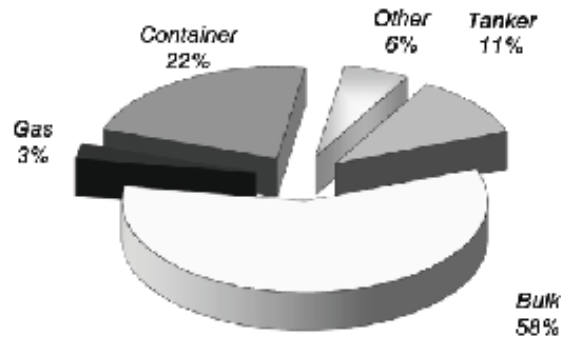
Note on port throughput data : Northern Europe includes Russia; Med Europe includes Turkey and Malta; N America : US and Canada; Asia includes Indian Sub-Continent; China includes Hong Kong.
Trend shows average annual growth over 5 years up to and including the forecasts shown.
Source : Clarkson Research Services, AAPA, press, ports.

کشتی سازی و بازار سفارش ساخت کشتی

صنایع کشتی سازی چین تحت فشار شدیدی قرار دارد. این کشور دارای ۱۶۰۰ یارد است اما در ۹ ماهه ابتدای سال تنها ۳۹ یارد از میان کل یاردها، ۹۳ درصد از مجموع سفارش‌های ارائه شده به این کشور را به خود اختصاص دادند. این بدان معنی است که یاردهای کوچکتر چینی با خطر حذف مواجه هستند. در برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته تا سال ۲۰۱۵ مقرر گردیده که ۶۰ درصد از ظرفیت‌های کشتی سازی چین در قالب ۱۰ یارد عمده این کشور تجمیع شود. البته تاکنون اقدامی در این ارتباط صورت نگرفته ولی ممکن است این فرآیند به خودی خود صورت پذیرد.



نمودار ۱۲: ترکیب سفارش های اریبه شده به پارنهای چینی در سال ۲۰۱۲



در مجموع علائق زیادی حاکمی از مثبت بودن بخش کشتی سازی کشور چین است. بازسازی ظرفیت های کشتی سازی این کشور مدت ها به عنوان اولویت های اصلی دولت بوده است. اما سطح بالایی رقابتی بودن پاردهای عمده چین چه به لحاظ مندریت و چه در فرآیندهای ساخت کشتی های با ارزش افزوده بالا از جمله دلایل منجر به ارزیابی مثبت آینده این بخش است.

جدول ۵: سفارش ساخت کشتی های کانتریدر توسط کشورهای سازنده

Oct-13	2013		2014		2015 onwards		Total O/Book	
Build Country	No	TEU	No	TEU	No	TEU	No	000 Teu
South Korea	17	143740	63	719903	77	971488	157	1,835,129
China P.R.	57	257158	77	443348	85	572144	219	1,272,650
Taiwan	5	29986	10	54248	10	97600	25	181,834
Philippines	5	24720	16	98832	5	41020	26	159,572
Japan	5	24810	2	2140	12	76873	19	103,623
Romania	1	8600	4	36200	2	19000	7	63,800
Brazil	3	8100	0	0	0	0	3	8,100
United States	0	0	0	0	2	6200	2	6,200
Vietnam	3	2121	0	0	0	0	3	2,121
Netherlands	2	1618	0	0	0	0	2	1,618
Other	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	98	500,653	172	1,349,671	193	1,784,323	463	3,634,647

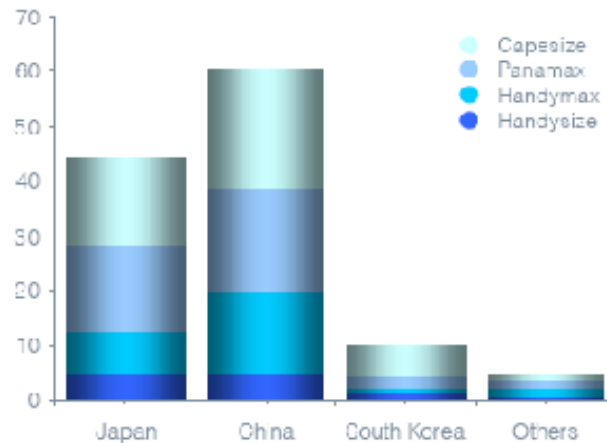
Source : Clarkson Research Services

لیست سفارش های ساخت پاردهای کشتی سازی چین تا تاریخ ۱ نسامبر سال ۲۰۱۲ شامل ۲۰۵۰ فروند کشتی با مجموع ظرفیت ۲۸ میلیون CGT بوده است. پس از افزایش بی سابقه سفارش ساخت در اکتبر ۲۰۰۸ و رسیدن به سطح ۴۴۶۲ فروند با مجموع ظرفیت ۷۰/۲ میلیون CGT، میزان سفارش های ساخت چین به شدت کاهش یافت و در ماه مه سال ۲۰۱۲ به سطح ۱۹۵۲ فروند کشتی با



مجموع ظرفیت ۲۴/۶ میلیون CGT رسید ولی میزان سفارش‌ها از ماه مه به بعد بار دیگر روند صعودی را پیموده است.

نمودار ۱۳: حجم سفارش‌های ارایه شده به چین در مقایسه با سایر کشورها (میلیون Dwt)



اخیرا میزان سفارش کشتی‌های کانتینر، دومین رتبه را به لحاظ ظرفیت CGT در لیست سفارش‌های سلطت پاردهای چین به خود اختصاص داده است و حدود ۱۸ درصد از سفارش‌ها مربوط به این نوع کشتی‌ها می‌باشد.

کشتی‌سازی Dalian در میان تمامی کشتی‌سازان چین، بیشترین میزان سفارش کشتی‌های کانتینر را در پایان ماه نوامبر سال جاری داشته است. (۲۹ فروند با مجموع ظرفیت ۱/۱ میلیون CGT)

جدول ۶: میزان سفارش سلطت و تحویل‌دهی در سال‌های اخیر

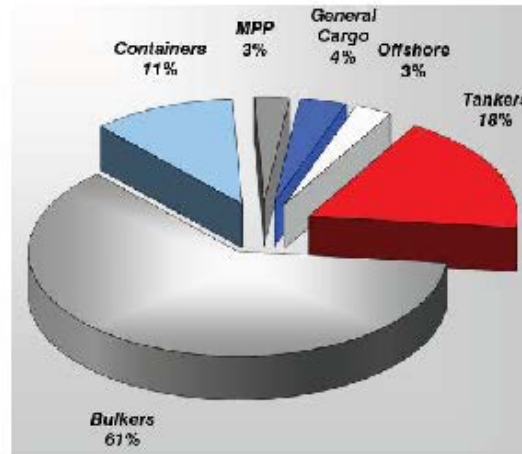
۲۰۱۳ (پیش‌بینی)		۲۰۱۲		۲۰۱۱		۲۰۱۰		۲۰۰۹		
ظرفیت (هزار CGT)	فروند	ظرفیت (هزار CGT)	فروند	ظرفیت (هزار CGT)	فروند	ظرفیت (هزار CGT)	فروند	ظرفیت (هزار CGT)	فروند	
۱۸۲۶۷	۹۲۹	۸۱۶۸	۵۱۳	۱۱۸۹۷	۷۰۱	۲۱۴۱۲	۱۳۲۲	۸۲۹۷	۶۰۳	سفارش سلطت جدید
۱۲۹۷۷	۷۷۱	۱۱۲۲۸	۱۲۰۹	۱۹۹۶۹	۱۲۸۸	۱۹۴۲۰	۱۲۹۲	۱۲۲۲۶	۹۹۲	تحویل‌دهی

کشور چین به لحاظ دارا بودن تعداد ناوگان ملی، پس از یونان و ژاپن، سومین رتبه جهانی را دارد و بیشترین میزان سفارش ساخت را به لحاظ GT دارد.



براساس گزارش موسسه رده‌بندی لویدز ریجستر انگلیس که از سوی شرکت فناوری و تحقیقاتی Qinetiq ارائه شد و بنا به تحقیقات نو ساله انجام شده بر روی صنایع دریایی جهان، انتظار می‌رود که در سال ۲۰۲۰، چین مالک یک چهارم ناوگان کشتی‌های تجاری جهان شود.

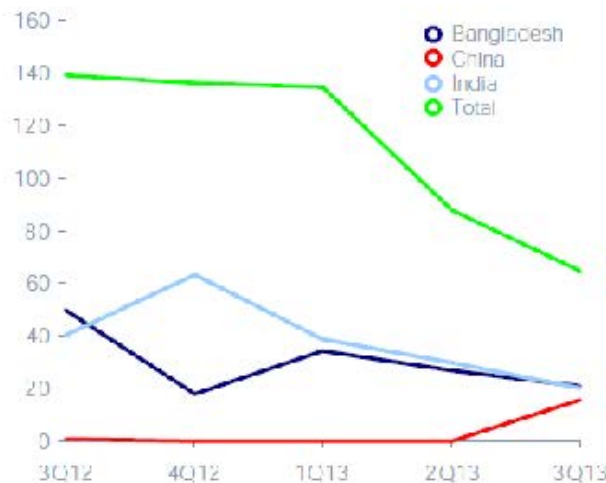
نمودار ۱۴: ترکیب ناوگان ملکی چین برحسب GT



اوراق‌سازی

در طول سال ۲۰۱۳، یاردهای اوراق‌سازی چین، با خرید ۱۰/۷ میلیون Dwt ظرفیت حمل به منظور اوراق‌سازی، نسبت به سال ۲۰۱۲ (۹ میلیون Dwt) فعال‌تر بودند و با کاهش ملیات برای مالکان از سوی دولت چین، آن‌ها برای فروش کشتی‌های قدیمی خود به یاردها تشویق شدند.

نمودار ۱۵: روند اوراق‌سازی به تفکیک مناطق (تعداد کشتی)





نتیجه‌گیری و پیش‌بینی

رشد اقتصادی چین طی سال‌های گذشته تغییرات گسترده‌ای را در ساختار شبکه کشتیرانی بخصوص در بخش حمل کانتینری به/از آسیا، درون آسیایی و همچنین مراکز سفارش ساخت کشتی ایجاد نموده است. تغییرات مداوم در الگوی خطوط، سرویس‌های حمل و خدمات فوری در شبکه حمل و نقل نشان دهنده این موضوع است.

انتظار می‌رود اقتصاد چین رشد سریعتری نسبت به کشورهای اروپایی و آمریکا داشته باشد، اما کماکان پیش‌بینی‌ها، رشد اقتصادی کشور چین را در مقایسه با سال‌های گذشته با روند کندتری نشان می‌دهد.

با کاهش حجم تجارت با اروپا و آمریکا، تجارت درون منطقه‌ای آسه‌آن در حال تبدیل به یک منطقه تجاری مهم است. تجارت‌های درون- آسیایی بیش از پیش نسبت به گذشته خودکفا شده‌اند. انتظار می‌رود پیمان‌های تجاری مهمی در منطقه شکل بگیرد که منجر به رشد تجارت منطقه آسه‌آن و چین گردد. همچنین پیش‌بینی می‌شود حجم تجارت از مجموع تجارت چین با اروپا که بزرگترین تجارت جهان است پیشی بگیرد. افزایش تجارت چین با سایر کشورهای منطقه باعث افزایش ترافیک در آب‌های منطقه شده است. در عین حال، متوسط میزان ظرفیت کشتی‌های فعال در این منطقه نیز در حال افزایش است و هماهنگی بین کشورها، اپراتورهای بنادر و شرکت‌های کشتیرانی برای استفاده از فرصت‌های رشد در قاره آسیا بسیار لازم و ضروری می‌باشد.

منابع:

- China intelligence monthly, Volume8. No.12
- Dry Bulk Forecaster Quarterly, Drewry, 2013
- Container Intelligence Quarterly, Clarksons, 2013
- <http://www.lloydslist.com/ll/>



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

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



Masir

Vol 1, No 2 (2015)
ISSN 2423-348X



**« The First Port & Maritime Analytical
& Didactic E-Newsletter with a view
to Growth & Development Paths of
the World Port & Maritime Industry »**