



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



سازمان نادر دریانوردی

ماهنامه الکترونیکی مسیر

اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

شماره ۹ - سال دوم - مهر ۱۳۹۴ ISSN 2423-348X



نشریه مرکز بررسی با و مطالعات راهبردی

جایگاه ایران
در حمل و نقل دریایی
جهان

REVIEW
OF MARITIME
TRANSPORT
2015



UNCTAD

NM5300

همراه با فرم
نظر سنجی

گزارش ویژه: «انتشار گزارش حمل و نقل دریایی»

خبر ویژه: «بنادر ایرانی در عصر پساتحریم»

خبر تحلیلی این شماره: «کاهش کرایه حمل کانتینر در مسیر آسیا-اروپا»

مقاله منتخب: «تکمیل زنجیره تامین و ورود به بازارهای حمل دریایی LPG، مواد شیمیایی و فرآورده‌های نفتی»

300



4000



110



آپارات
اشتراک ویدیو

SID



ماهنامه مسیر در فضای مجازی



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

عنوان: ماهنامه الکترونیکی مسیر

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

دبیر تحریریه: نازنین ساغری

هیات تحریریه

گروه خبری: محمدعلی حسن‌زاده، حمید حمیدی، مهدی جانباز، سعید خرم و مائده واحدی

مترجم: نازنین ساغری

گروه ویراستاری: مهدی جانباز، سعید خرم، زهرا غلامی

تدوین و گردآوری: محمدعلی حسن‌زاده و نازنین ساغری

شاپا: ۳۴۸۸-۲۴۲۳

ISSN: 2423-348X

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

تلفن: ۸۴۹۳۲۱۲۷ (۰۲۱)

دورنگار: ۸۸۶۵۱۱۹۱ (۰۲۱)

پست الکترونیک: masir@pmo.ir

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

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

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

مسیر در لینکداین: <https://ir.linkedin.com/pub/masir-journal/101/b89/81>

مسیر در اینستاگرام: <http://www.instagram.com/masir.pmo>



فهرست مطالب

۲	«بخش خبری»
۲	گزارش ویژه: «انتشار گزارش حمل و نقل دریایی ۲۰۱۵»
۴	خبر ویژه: «بازگشت بنادر ایرانی در عصر پسا تحریم»
۹	خبر تحلیلی: «کاهش کرایه حمل کانتینر در مسیر آسیا-اروپا»
	اخبار کشتیرانی
۹	افزایش چشمگیر ظرفیت ناوگان کشتیرانی جهان
۱۱	حمله دزدان دریایی به یک کشتی در مالزی
۱۱	ساخت شناورهای زباله روب جدید
۱۲	آمار هزینه در صنعت کشتیرانی
۱۳	ساخت پروانه‌ای جدید برای شناورهای فله‌بر
۱۴	نقش مهم کشتی‌های کوچک در حمل و نقل دریایی
۱۶	راه اندازی سیستم کنترل کانتینر توسط CMA CGM
۱۷	سرمایه گذاری سنگین سنگاپور در بخش دریانوردی
	اخبار حقوقی و قانونی
۱۷	حذف قوانین کابوتاژ در هند
۱۸	استقبال بیمه‌گرها از قوانین جدید توزین کانتینر
	اخبار فناوری
۱۹	چشم انداز تکنولوژی دریایی در سال ۲۰۳۰
۲۰	تبدیل زباله به انرژی حرارتی
۲۱	تکمیل سند حمل و نقل ۲۰۲۰
۲۲	تجهیز ترمینال کانتینری لازارو کاردناس به جرثقیل‌های پیشرفته
۲۳	راه‌اندازی سامانه رزرو آنلاین کانتینر
	اخبار بندری
۲۴	دستیابی به ظرفیت ۲۰ میلیون TEU، هدف آینده بوسان
۲۶	خواهرخواندگی شارجه و بندر کاناورال
۲۷	توان عملیات کانتینری در آفریقا
۲۸	شانگهای، پرتراфик‌ترین بندر کانتینری جهان
۲۸	بهبود بازار تقاضا با سرمایه‌گذاری در بنادر
۲۹	انتخاب ترمینال کانتینری بندر خلیفه به‌عنوان سومین بندر سریع‌الرشد جهان
۳۰	اعطای جایزه «پراتور بندر برتر» به ای‌پی‌ام ترمینالز
۳۱	ادغام رسمی بنادر نینگبو ژوشان
۳۳	«بخش تحلیلی»
۳۳	تحلیل منتخب درخصوص خبر «رونق مجدد سرمایه‌گذاری خارجی در ایران»
۳۷	«بخش آموزشی»
۳۷	مقاله منتخب: «تکمیل زنجیره تامین و ورود به بازارهای حمل دریایی LPG، محمولات شیمیایی و فرآورده‌های نفتی»
۴۹	فرم نظرسنجی



«بخش خبری»

گزارش ویژه: «انتشار گزارش حمل و نقل دریایی

۲۰۱۵»

۲) ساختار، مالکیت و ثبت ناوگان جهانی

۳) نرخ حمل بار و هزینه‌های حمل و نقل دریایی

۴) بنادر و مسایل مربوطه

۵) مسایل حقوقی و تحولات نظارتی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی، جدیدترین نسخه گزارش «مروری بر حمل و نقل دریایی ۲۰۱۵» به تازگی منتشر و در اختیار علاقه‌مندان و ذینفعان قرار گرفته است.

براساس این گزارش، نرخ رشد ناوگان تجاری جهان در سال ۲۰۱۴ برابر با ۳/۵ درصد بوده که کم‌ترین میزان رشد در ۱۰ سال گذشته بوده است.

گزارش سالانه «مروری بر حمل و نقل دریایی» از سال ۱۹۶۵ توسط دبیرخانه انکتاد منتشر می‌شود. هدف از تهیه این گزارش، شفاف‌سازی بازارهای دریایی و تجزیه و تحلیل آخرین تحولات و توسعه‌های صورت گرفته در صنعت حمل و نقل دریایی است. نسخه جدید این گزارش شامل ۵ فصل به شرح ذیل است (لازم به ذکر است که هرکدام از این فصل‌ها دارای زیربخش‌های متعددی هستند):

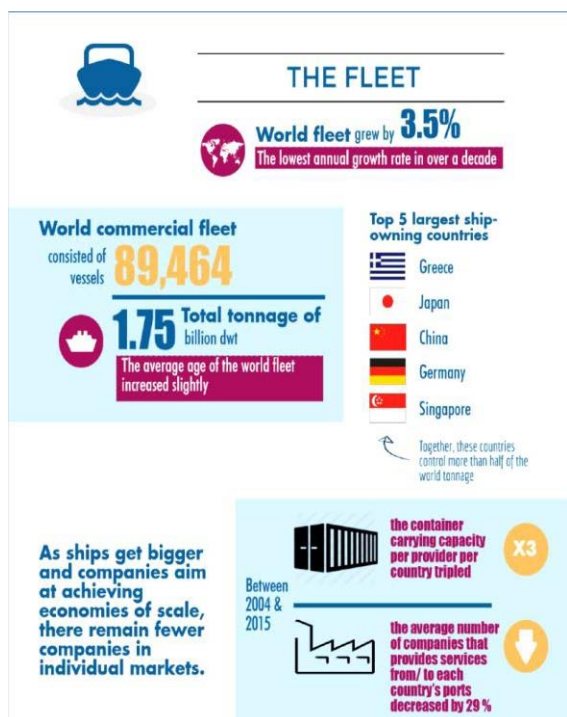
کشور یونان به‌رغم مشکلات مالی، همچنان بیش‌ترین سهم از ناوگان دریایی جهان را دارا می‌باشد (بیش از ۱۶ درصد) و کشورهای ژاپن، چین، آلمان و سنگاپور به ترتیب در رده‌های بعدی قرار دارند. این پنج کشور در مجموع بیش از نیمی از تناژ ناخالص جهان را در اختیار دارند. در این فهرست، کشور ایران از میان ۳۵ کشور، رتبه ۲۱ را به خود اختصاص داده است.

۱) تحولات صورت گرفته در تجارت دریایی بین‌المللی

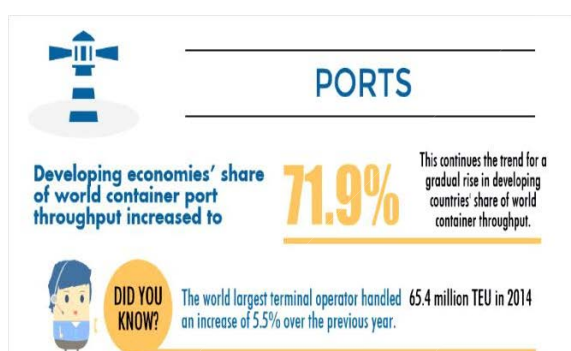
وضعیت ایران در حوزه‌های مختلف حمل و نقل:

«رتبه ۲۱ تناژ ناخالص ناوگان کشتیرانی در بین ۳۵ کشور برتر صاحب ناوگان جهان»

«رتبه ۱۹ رشد توان عملیات کانتینری در بین ۸۰ کشور در حال توسعه جهان»



شکل ۱ - وضعیت ناوگان جهان



ECONOMIC, ENVIRONMENTAL AND SOCIAL CHALLENGES FACING PORTS

- Growing and concentrated traffic volumes brought about by ever increasing ships size
- The cost of adaptation of port and port hinterland infrastructure measures
- A changing market place as a result of increased alliances between shipping lines
- National budget constraints limiting the possibilities of public funding for transport infrastructure
- Volatility in energy prices, the new energy landscape and the transition to alternative fuels
- Entry into force of the stricter sulphur limits in (e.g. IMO Emission Control Area countries)
- An increasing societal and environmental pressure
- Potential changes in shipping routes from new or enlarged or new international passage ways

شکل ۲ - وضعیت بنادر جهان

در رتبه‌بندی شاخص اتصال به خطوط کشتیرانی خط پیمای^۱ انکتاد، بالاترین رتبه به کشور چین تعلق دارد. این شاخص نشان‌دهنده میزان اتصال کشورهای ساحلی به شبکه کشتیرانی خط‌پیمای جهان است. بعد از چین، کشورهای سنگاپور، هنگ‌کنگ (چین)، جمهوری کره، مالزی و آلمان به ترتیب رتبه‌های بعدی جهان را به خود اختصاص داده‌اند.

این گزارش حاکی از آن است که اگرچه ظرفیت حمل کانتینر کشورهای تامین‌کننده خدمات کانتینری از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۵ تقریباً ۳ برابر شده، اما تعداد شرکت‌های تامین‌کننده خدمات کانتینری ۲۹ درصد کاهش یافته است. ادغام خطوط کشتیرانی و افزایش اندازه کشتی‌ها از علل عمده این مساله هستند.

در گزارش حمل و نقل دریایی ۲۰۱۵، فهرست ۱۰ شرکت کشتیرانی لاینر برتر که بیش از ۶۰ درصد ناوگان جهان را در اختیار دارند و همچنین فهرست ۲۰ شرکت برتری که توانسته‌اند ۸۳ درصد از ظرفیت حمل کانتینر را کنترل کنند، ارائه شده است (جهت مشاهده این جدول به نسخه اصلی گزارش رجوع فرمایید).

در این گزارش، فهرست توان عملیات کانتینری ۸۰ کشور درحال توسعه نیز برای سال‌های ۲۰۱۲-۲۰۱۴ ارائه شده است. این فهرست نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۴ توان عملیات کانتینری کشورهای درحال توسعه جهان در مجموع ۷۱/۹ درصد افزایش یافته و این روند موجب افزایش تدریجی سهم این کشورها از توان عملیات کانتینری جهان شده است. جالب توجه است که جمهوری اسلامی ایران با ۴/۸۶ درصد رشد توان عملیات کانتینری در سال ۲۰۱۳-۲۰۱۴ رتبه نوزدهم این فهرست را از آن خود نموده است. این در حالی است که در سال ۲۰۱۲-۲۰۱۳ رشد توان عملیات کانتینری ایران ۳/۶۵- درصد بوده است. لازم به ذکر است که توان عملیات کانتینری بزرگ‌ترین اپراتور جهان در سال ۲۰۱۴ در حدود ۵/۵ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافته است (جهت دریافت گزارش اصلی [این‌جا](#) کلیک کنید).

¹ Liner

خبر ویژه: «بازگشت بنادر ایرانی در عصر پسا تحریم»



اقتصاد ایران در یک نگاه

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)، جمهوری اسلامی ایران از لحاظ جغرافیایی سیاسی و اقتصادی، کشوری منحصر به فرد است. ایران به عنوان بزرگ‌ترین کشور خاورمیانه و آسیای مرکزی، از لحاظ تجارت بین‌المللی، صنایع و کشاورزی، انرژی و منابع طبیعی، علم و فناوری و توریسم و گردشگری یک قدرت اقتصادی محسوب می‌شود. به‌رغم همه فشارهای بی‌سابقه جهانی در سه دهه اخیر، ایران همچنان سرزمین فرصت‌ها و منابع است. از جمله ویژگی‌های اقتصادی بی‌شمار ایران می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- برخورداری از جمعیت ۸۰ میلیون نفری که از لحاظ توسعه انسانی در حال بهبود تدریجی است (شاخص توسعه انسانی این کشور در سال ۲۰۱۴ برابر با ۰/۴۷۹ بود).
- دارنده دومین میدان گاز طبیعی بزرگ جهان (۳۴۰۲۰ میلیارد مترمکعب) و سومین تولید کننده بزرگ گاز طبیعی جهان (۱/۶۲۶ تریلیون مترمکعب در سال ۲۰۱۳).
- دارنده رتبه چهارم جهان از لحاظ ذخایر نفتی اثبات شده (۱۵۷۵۳۰ میلیون بشکه) و رتبه پنجم جهان از لحاظ تولید فرآورده‌های نفتی (تولید روزانه ۳/۴

میلیون شبکه نفت و فرآورده های نفتی در سال ۲۰۱۴).

- مالک ۷ درصد از ذخایر معدنی جهان (آلومینیوم، مس، روی، منیزیم، کروم، سرب، گوگرد، تالک، سنگ گچ، فسفات، سیمان، سیلیس، طلا، اورانیوم، تیتانیوم، سنگ‌های قیمتی و بسیاری از مواد معدنی دیگر).

- برخورداری از تولید صنعتی قابل توجه در بیش از ۴۰ صنعت مختلف از جمله فلزات، آلیاژهای مختلف، خودروسازی، پتروشیمی، پالایش نفت، امور دفاعی، مواد شیمیایی، مواد غذایی و نوشیدنی، مواد دارویی و بهداشتی، ساخت و ساز، حمل و نقل، گردشگری، خرده فروشی، کشتی‌سازی، قدرت و نیرو، مخابرات، الکترونیک و غیره).

- تولیدکننده بزرگ محصولات کشاورزی که در سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۴۷/۳ میلیارد دلار محصول کشاورزی تولید کرد (ایران در میان ۴۰ کشور برتر تولیدکننده محصولات کشاورزی قرار دارد و از ۱۳ گروه محصولات کشاورزی، در ۱۲ گروه رتبه آورده است).

- دارنده تجارت خارجی شامل ۳۲/۴۹۵ میلیون دلار صادرات غیرنفتی، ۵۳/۶۵۲ میلیون دلار صادرات نفتی و ۵۱/۵۶۰ میلیون دلار واردات.

بسیاری از آمار و ارقام فوق اگرچه هنوز هم قابل توجه هستند ولی نشان‌دهنده انقباض اقتصاد ایران در طول مدت تحریم‌های اقتصادی جهان علیه این کشور می‌باشند. در واقع، توانایی‌ها و ظرفیت‌های اقتصاد ایران خیلی بیش از این است. به همین دلیل است که فعالان اقتصادی جهان برای پیوستن به بازارهای ایران در عصر پساتحریم عجله دارند. بازگشایی بازار بزرگ ایران برای سرمایه‌گذاری خارجی می‌تواند به فرصت‌های سرمایه‌گذاری جدید در دهه آینده با ارزش تقریبی ۶۰۰ تا ۸۰۰ میلیارد دلار منجر شود. این یک حقیقت است که نمی‌توان نقش ایران در اقتصاد جهانی را نادیده گرفت. جهان به ایران نیاز دارد، همان‌طور که ایران به جهان نیاز دارد. هم اکنون وقت آن رسیده است که همه دنیا ایران را به‌عنوان یک فعال جهانی



است، امکان دسترسی به نظام‌های اقتصادی در حال ظهور و پروتق هزاره جدید و بازارهای آن‌ها را فراهم می‌سازد.

برهمن اساس، اقیانوس هند به بزرگ‌ترین بزرگراه دریایی برای حمل و نقل انرژی و انجام امور تجاری تبدیل شده

و شریک منطقه‌ای مهم که تمایل دارد به صلح، ثبات و توسعه کمک کند، به رسمیت بشناسد. در این مقاله، موقعیت بخش بندری ایران و مزایای آن برای تجارت جهانی بررسی شده است. در این گزارش بیش‌تر از بنادر تخصصی روی بنادر

جدول ۱- اقتصاد و بازارهای پیرامونی ایران در سال ۲۰۱۶

No.	Bordering Position	Economy	GDP (millions of US dollars)	Population	Area (m ²)
1	Mainland	Iran, Islamic Rep.	415,339	78470222	1,648,188
2	N	Iraq	220,506	34768761	438,319
3	N	United Arab Emirates	401,647	9445624	83,600
4	N	Afghanistan	20,842	31280518	652,085
5	NL	Turkmenistan	47,932	5307171	488,105
6	N	Turkey	799,535	75837020	783,562
7	NNL	Tajikistan	9,242	8408947	143,099
8	NN	Georgia	16,530	4322842	69,700
9	NNL	Uzbekistan	62,644	2932492	447,401
10	N	Russian Federation	1860597/923	142467651	17,076,310
11	NL	Armenia	10881/60506	2983990	29,800
12	N	Pakistan	246,876	185132926	796,096
13	N	Oman	81796/61899	3926492	309,489
14	NL	Azerbaijan	75198/01097	9514887	86,600
15	NN	Syrian Arab Republic	..	21986615	185,180
16	NNL	Kyrgyz Republic	7404/41271	5625015	199,901
17	N	Kazakhstan	212,248	16606878	2,725,119
19	N	Qatar	211,817	2267916	11,000
20	N	Kuwait	175,827	3479371	17,818
21	N	Bahrain	33,869	1344111	694
22	N	Saudi Arabia	746,249	29369428	2,149,717
TOTAL			5,656,979	675,478,877	28,341,783

و نیمی از کشتی‌های کانتینری، دو سوم از نفت‌کش‌ها و یک‌سوم از کشتی‌های فله‌بر دنیا را به خود جذب می‌نماید. به همین دلیل، اتصال خلیج فارس و دریای عمان به اقیانوس هند امکان ارتباط آسیای مرکزی و خاورمیانه با شبکه حمل و نقل دریایی جهانی را فراهم می‌سازد.

در واقع، با وجود همسایگان شمالی، شرقی و غربی، می‌توان ایران را یک پس کرانه بالقوه در نظر گرفت، علی‌الخصوص که افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، ارمنستان، نخجوان و قزاقستان از کشورهای محصور در خشکی هستند و هیچ‌گونه دسترسی به آب‌های آزاد ندارند. علاوه بر این، کشورهای محصور در خشکی نیز وجود دارند که به‌طور مستقیم با ایران همسایه نیستند، اما با کشورهای همسایه آن هم‌مرز هستند (برای مثال، تاجیکستان، قرقیزستان و ازبکستان).

کانتینری تمرکز شده است که می‌توانند به انواع زنجیره‌های تامین خدمات رسانی کنند.

ایران در چهار راه تجارت

ایران از لحاظ جغرافیایی در تقاطع خاورمیانه، آسیای مرکزی و جوب آسیا واقع شده و با ۱۶ کشور از طریق زمینی، آبی و دریایی هم‌مرز است. ایران در شمال از ۸۹۰ کیلومتر خط ساحلی برخوردار است که کل بخش جنوبی دریای خزر را پوشش می‌دهد و در جنوب دارای ۴۹۰۰ کیلومتر خط ساحلی می‌باشد که کل گستره شمالی دریای عمان و خلیج فارس را شامل می‌شود. دریای عمان به اقیانوس هند که استراتژیک‌ترین اقیانوس جهان است، متصل می‌باشد. اقیانوس هند که با جمعیت ۲/۵ میلیارد نفری کشورهای ساحلی خود در ارتباط

میلیون نفر جمعیت برخوردارند (به استثنای عراق).

بنادر ایران: یک انتخاب طبیعی

موسسه کشتیرانی شانگهای اینترنشنال^۱ پیش بینی نموده است که ظرف ۱۰ سال آینده میزان تقاضای برای بنادر کانتینری واقع در خلیج فارس با ۶۵/۶۴ درصد رشد به ۴۹/۴ میلیون TEU خواهد رسید. براساس این گزارش، می‌توان برآورد کرد که نسبت ترانشیپ کالا به ترافیک گیت‌وی از ۷۷/۳۶ درصد در سال ۲۰۱۵ به ۸۰/۵۵ درصد در سال ۲۰۲۵ افزایش خواهد یافت. این موضوع برخلاف تمایل طبیعی صنعت کشتیرانی و زنجیره‌های تامین به افزایش ترافیک گیت‌وی در بنادر است.

در واقع، به جز چند مورد خاص، در سراسر دنیا، بنادر تحت کنترل ترافیک گیت‌وی قرار دارند و نسبت a/m معمولاً نزدیک به ۴۳ درصد است (رابر با ۳۰ درصد از سهم ترانشیپمنت در کل ترافیک بندری). این تمایل طبیعی در خلیج فارس به طرز غیرمعمولی نقض شده است. در خلیج فارس به جای هدایت زنجیره‌های تامین به سوی بنادر گیت‌وی و صرفه جویی در هزینه، زمان و کاهش اثرات جانبی ناخواسته تحویل کالا به مشتریان بازار (از جمله آلودگی هوا و کاهش منابع طبیعی)، صنعت کشتیرانی به ترانشیپ کالا از بنادر ریموت واقع در غرب تنگه هرمز با صرف هزینه‌های سنگین روی آورده است.

برای درک بهتر موضوع اجازه دهید دو سناریو را مد

کشورهایی همچون عراق، پاکستان و سوریه نیز با وجود دسترسی به آب‌های آزاد، نه تنها از لحاظ دسترسی به تاسیسات بندری و زیرساخت‌های مناسب با مشکل مواجه هستند، بلکه از لحاظ امنیت ملی نیز با مشکلات جدی روبرو هستند. لذا، ایران به‌عنوان کشوری که بیش‌ترین ثبات سیاسی و لجیستیکی منطقه را دارد، بهترین انتخاب برای ارایه خدمات تجاری به این کشورها است.

علاوه براین، ایران بهترین مسیر برای ترانزیت کالا از جنوب آسیا (و خاور دور) به کشورهای همچون گرجستان، ترکیه، بخش جنوبی روسیه، اوکراین و حتی کشورهای عضو اتحادیه اروپا است. توانایی بالقوه ترانزیت معمولاً یکی از مفاهیم موثر در انتخاب کریدور حمل و نقل است. ایران در مسیر چند کریدور پیشنهادی دیگر نیز قرار دارد (از جمله کریدور شمال-جنوب و کریدور اروپا-قفقاز-آسیا). در سال ۲۰۱۴، کل تولید ناخالص داخلی و جمعیت ۱۷ کشور پس کرانه بنادر ایران در اوراسیا و آسیای مرکزی به ترتیب برابر با ۳۶۰۰ میلیارد دلار و ۵۴۷ میلیون نفر بود. در سمت جنوب، ایران با ۶ کشور عضو شورای همکاری خلیج فارس و کشور عراق مرز مشترک دریایی دارد. این کشورها از بازارهای در حال ظهور برخوردارند و ایران نه تنها با آن‌ها روابط خوبی دارد، بلکه با امارات متحده عربی و عراق نیز روابط تجاری قابل توجهی دارد. کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس عمدتاً نظام‌های اقتصادی نفت محور دارند و از ۱/۶ تریلیون دلار رشد ناخالص داخلی و ۵۰

جدول ۲- نرخ تقاضا در بنادر کانتینری در منطقه خلیج فارس (برحسب TEU)

Demand	2015	2020	2025
Gateway	16.83	22.14	27.36
T'shipment	13.02	17.39	22.04
Total	29.86	39.53	49.4

¹ Shanghai International Shipping



نظر قرار دهیم. در سناریوی اول، یک خط کشتیرانی یک کشتی ۱۲ هزار TEU را با سرویس خاورمیانه^۱ به بندر جبل علی می‌فرستد و بخش زیادی از بار با دو کشتی کوچکتر ۴۵۰۰ TEU به بندرعباس ترانسشپ می‌شود. در سناریوی دوم، خط کشتیرانی کشتی ۱۲ هزار TEU را به‌طور مستقیم به بندرعباس می‌فرستد. با مقایسه هزینه و اثرات جانبی این سناریوها متوجه می‌شویم که سناریوی اول مستلزم مصرف ۱۱۳۴/۲ تن سوخت بیشتر و انتشار ۳۵۳۴/۳ تن گاز دی اکسید کربن، چندین روز تأخیر در تحویل کالا به مشتری، هزاران دلار هزینه اضافی برای تحویل کانتینر و صدها و هزاران دلار هزینه بیشتر برای استقرار کشتی‌ها در هر سفر می‌باشد.

این روند به‌معنای بی‌ثباتی اقتصادی مطلق در مدیریت زنجیره تامین است. با ارسال مستقیم شناور ۱۲ هزار TEU به بندرعباس برطبق سناریوی شماره ۲ می‌توان از این هزینه‌ها و اثرات جانبی کاست، ولی متأسفانه چندین دهه است که عملاً سناریوی اول به اجرا در می‌آید. در حال حاضر، بخش بندری ایران می‌تواند یک‌سوم از تقاضای گیت‌وی برای بار کانتینری در خلیج فارس را پاسخگو باشد. از ۲۲ بندر کانتینری خلیج فارس و دریای عمان، ۶ بندر به ایران تعلق دارند که عبارتند از بندر چابهار، بندر شهید رجایی، بندر بوشهر، بندر امام خمینی، بندر عسلویه و بندر خرمشهر. این بنادر به شبکه‌ای متشکل از ۸۵۸۹۳ کیلومتر جاده، ۱۰۴۰۷ کیلومتر خط آهن و ۶۰ فرودگاه متصل هستند و تحت پشتیبانی ناوگان‌های بزرگ حمل و نقل دارند که می‌توانند بار را در بازارهای داخلی و خارجی توزیع نمایند.

علاوه بر این، ایران در مرزهای شمالی نیز از سه بندر مهم برخوردار است که کل خط ساحلی جنوب دریای خزر را پوشش می‌دهند، این بنادر عبارتند از بندر انزلی، بندر امیرآباد و بندر نوشهر. این بنادر برای سایر بنادر دریای خزر (همچون باکو، آستاراخان، آکتائو و ترکمن باشی) نقش فولرند را دارند. در جدول ۲ توانایی‌ها و ظرفیت‌های بنادر و بخش دریانوردی ایران از ماه مارس ۲۰۰۹ تا مارچ ۲۰۱۵ به تصویر کشیده شده است.

در حال حاضر بسیاری از بنادر ایران درگیر طرح‌های توسعه و افزایش ظرفیت هستند. بندر شهیدرجایی در نظر دارد طی چند سال آینده ظرفیت خود را به ۸ میلیون TEU و ۱۵۰ میلیون تن افزایش دهد. بندر چابهار درحال جذب سرمایه خارجی جهت سرویس‌دهی به مسیر تجاری آسیا- آسیای مرکزی درآینده نزدیک است. بندر بوشهر در جزیره نگین یک ترمینال کانتینری ۶۰۰ هزار TEU احداث نموده است. در بندر امام خمینی، خرمشهر، انزلی، امیرآباد و نوشهر نیز طرح‌های مشابهی در دست اجرا است. پروژه‌های بسیاری نیز در زمینه توسعه زیرساخت درحال تکمیل است که میزان اتصال در شبکه حمل و نقل ایران را افزایش می‌دهند. از جمله این پروژه‌ها می‌توان به ۱۱۵۸۴ کیلومتر جاده، ۵۸۶ کیلومتر آزادراه و ۴۳۷۱ کیلومتر راه‌آهن اشاره کرد. بسیاری از این پروژه‌ها بخشی از کریدورهای حمل و نقلی خواهند بود که از ایران عبور می‌کنند (ازجمله راه‌آهن قزوین- رشت- آستارا، راه آهن اراک- کرمانشاه- خسروی، آزاد راه انزلی- رشت- رامسر، بزرگراه آستارا- رضوانشهر و بسیاری موارد دیگر).

تنگه هرمز در قلمرو ایران قرار دارد. این تنگه نه تنها محل عبور ۳۵ درصد از نفتی است که از طریق دریا داد و ستد می‌شود، بلکه عبور بیش از ۸۵۵۰۰ شناور را در طول سال تسهیل می‌نماید. این تنگه بهترین فرصت‌ها را برای توسعه خوشه‌های تجاری دریایی در قلمرو ایران مهیا می‌سازد. این خوشه‌ها می‌توانند فعالیت‌های تجاری همچون سوخت‌رسانی، بیمه دریایی، تعمیر کشتی، جستجو و نجات و بسیاری فعالیت‌های دیگر را شامل شوند. سوخت‌رسانی بهترین مثال در این زمینه است. با توجه به نزدیکی به مسیرهای دریایی، امکان عرضه اقتصادی فرآورده‌های نفتی و دسترسی‌پذیری زیرساخت‌ها و تجهیزات ایران یکی از بهترین انتخاب‌ها برای توسعه یک بازار سوخت رسانی پایدار و با ثبات است.

ایران همواره برای ارتقای محیط تجاری و بازرگانی خود در تلاش بوده است. بسیاری از بنادر ایران به مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی تبدیل شده است. ایران معافیت‌ها،

¹ Middle East Service

به‌طور خلاصه، ایران به‌عنوان یک فعال جهانی در حوزه اقتصاد، تجارت بین‌المللی و لجستیک در دوره پساتحریم به سرعت برای دستیابی به موقعیت سزاوار خود در حرکت است. این می‌تواند نقطه عطفی در تاریخ خاورمیانه باشد. ایران به‌عنوان یک کشور گسترده، گزینه طبیعی برای انتخاب بنادر و ترمینال‌های خاورمیانه است. انتخاب بنادر و ترمینال‌های ایران تا حد بسیار زیادی تابع ثبات سیاسی، توسعه صنعتی، توسعه انسانی، اندازه بازارهای در دسترس، تاسیسات حمل و نقل و فرصت‌های همکاری و سرمایه‌گذاری است. هم‌اکنون وقت آن رسیده است که ایران و جهان منافع یکدیگر را به رسمیت بشناسند و برای دستیابی به این منافع، تلاش‌های مشترک انجام دهند.

تخفیف‌ها و تسهیلات بسیاری را برای پشتیبانی از ترانزیت از این کشور در نظر گرفته است.

ایران عضو با نفوذ بسیاری از بلوک‌های اقتصادی همچون سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو)، مجمع کشورهای صادرکننده گاز و اوپک است.

علاوه بر این، از ایران جهت پیوستن به اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان همکاری شانگهای دعوت شده است. همچنین این کشور جهت پیوستن به سازمان تجارت جهانی در حال تلاش است.

جدول ۳، توانایی‌ها و ظرفیت‌های بنادر و بخش دریانوردی ایران در بازه زمانی سال‌های مالی ایرانی ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳

Category	IFY	1388 (2009-10)	1389 (2010-11)	1390 (2011-12)	1391 (2012-13)	1392 (2013-14)	1393 (2014-15)
Nominal Capacity of Ports (Million Tons per annum)		150	163	172	184	190	200
Ports Container Capacity (Million TEU per annum)		4.4	5.0	5.1	5.3	5.34	5.34
Passenger Capacity (Million People per annum)		6	7.7	13	14	16	17.5
Non-oil Maritime Fleet Capacity -IRISL (Million Tons per annum)		4.5	5.5	5.7	5.8	5.34	5.2
Oil Tanker Fleet Capacity (Million Tons per annum)		7.1	11	9.7	13.7	15	15

خبر تحلیلی: «کاهش کرایه حمل کانتینر در مسیر

آسیا-اروپا»

گزارش‌ها حاکی از آن است که خط مرسک با برخورداری از بیش از ۳ میلیون TEU از ظرفیت ناوگان جهان (برابر با ۱۵ درصد) بیش‌ترین سهم را از این ناوگان دارد.

در صورتی که پیشنهاد ادغام خط کوسکو^۳ و شرکت کشتیرانی چین^۴ به نتیجه برسد، رتبه‌بندی خطوط کشتیرانی به شدت تحت‌تاثیر قرار خواهد گرفت و هر دوی این متصدیان حمل و نقل چینی به جایگاه چهارم فهرست رتبه‌بندی ناوگان کشتیرانی جهان صعود خواهند کرد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از مارین لینک^۱، کرایه حمل و نقل دریایی کانتینر از بنادر آسیا به اروپای شمالی در سال ۲۰۱۵ کاهش یافته است.

کرایه حمل و نقل دریایی کانتینر در مسیر آسیا-اروپا در سال جاری با نوسانات زیادی مواجه بود، هرچند این نوسانات بیش‌تر در جهت کاهش نرخ کرایه بوده است.

یکی از نکات برجسته در رشد اندازه ناوگان کشتیرانی جهان این است که تنها ظرف مدت هفت ماه و نیم، ۱ میلیون TEU به ظرفیت این ناوگان افزوده شده است. در چند سال آینده که خطوط کشتیرانی مختلف، کشتی‌های ۱۹ و ۲۰ هزار TEU خود را تحویل گیرند، ظرفیت ناوگان کشتیرانی جهان باز هم افزایش خواهند یافت. لازم به ذکر است که در سال ۲۰۱۵، تعداد سفارش کشتی‌ها از حد قراردادهای سالانه هفت سال گذشته پیشی گرفته است.

برای مثال، در هفته پایانی ماه شهریور کرایه حمل یک کانتینر ۲۰ فوتی از آسیا به اروپای شمالی با ۳۱ درصد کاهش به ۳۱۳ دلار رسید. در این هفته، کرایه حمل کانتینر از آسیا به بنادر مدیترانه ۳۰/۱ درصد، بنادر ساحل غربی ایالات متحده ۶/۴ درصد و بنادر ساحل شرقی ایالات متحده ۴/۵ درصد کاهش یافت.



افزایش چشمگیر ظرفیت ناوگان کشتیرانی جهان



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [گلوبال پورترز فروم](#)^۲، ظرفیت کلی ناوگان کشتیرانی کانتینری جهان با یک میلیون TEU افزایش نسبت به رکورد قبلی به ۲۰ میلیون TEU رسیده است.

^۳ Cosco

^۴ China Shipping Company

^۱ Marine Link

^۲ Global Ports Forum



پرسش: «اثر کاهش گرایه حمل کانتینر در مسیر آسیا-اروپا بر بنادر کشور و شرکت‌های کشتیرانی که به بنادر ایران تردد می‌نمایند را با ذکر دلیل و مستند به اعداد و ارقام در قالب SWOT تحلیل نمایید.»

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



خواهشمند است تا مورخ ۱۳۹۴/۰۸/۲۰ دیدگاه‌های خود در مورد مساله فوق را حداقل در ۱۰۰۰ و حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه و با ذکر منبع به آدرس پست الکترونیکی masir@pmo.ir ارسال نمایید.

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

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

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

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

حمله دزدان دریایی به یک کشتی در مالزی



تعداد حوادث از ۲۴ فقره در ماه ژوئن به ۱۱ مورد در ماه ژوئیه کاهش یافت، ولی در ماه آگوست بار دیگر به نقطه اوج خود رسید).

ریکاپ اعلام نمود که در ۸ ماه گذشته (ژانویه تا آگوست ۲۰۱۵) در مجموع ۱۴۱ حادثه دزدی دریایی گزارش شده است که نشان‌دهنده ۱۴ درصد افزایش نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۲۰۱۴ است.

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **مریتایم کانکتور**^۱، دفتر بین‌المللی دریانوردی^۲ (واقع در اتاق بازرگانی بین‌المللی) در روز یکم اکتبر ۲۰۱۵ از یک فقره حمله مسلحانه به یک کشتی حامل مواد شیمیایی مطلع شد. این حادثه در فاصله ۱/۵ مایلی مسیر شمال-شمال شرق سانداکان^۳ (مالزی) اتفاق افتاد. نام این کشتی افشا نشده و هیچ گزارشی مبنی بر مجروحیت خدمه وصول نشده است.

ساخت شناورهای زباله روب جدید



اتاق بازرگانی بین‌المللی اعلام نمود: «دو دزد مسلح از طریق زنجیر لنگر وارد کشتی شده‌اند. در همین حین، خدمه هوشیار متوجه ورود سارقان شده و زنگ خطر را به صدا درآوردند، در نتیجه دزدان مسلح اشیای سرقتی را جمع‌آوری نموده و فرار کردند».

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **گرین پورت**^۵، شرکت الاستک^۶ و MWRD^۷ برای ساخت دو قایق زباله روب با یکدیگر همکاری می‌کنند.

براساس آمار ماهانه ریکاپ^۴، در آگوست ۲۰۱۵ در مجموع ۲۴ فقره سرقت مسلحانه از کشتی‌ها در آسیا گزارش شده است. از این تعداد، ۲۲ حادثه به سرقت منجر شد و ۲ حادثه در حد تلاش برای سرقت باقی ماند. این گزارش حاکی از آن است که در ماه آگوست هیچ‌گونه حادثه گروگان‌گیری رخ نداده است.

شرکت آمریکایی الاستک که در حوزه کنترل آلودگی تخصص دارد، به منظور جمع‌آوری زباله از سطح آب بندرگاه‌ها و آبراهه‌ها، در حال ساخت دو قایق زباله‌روب به سفارش MWRD است. این قایق‌ها که برای مانور در مناطق دور از دسترس طراحی شده‌اند، از یک بازوی معکوس برخوردار است

تعداد حملات دزدان دریایی پس از یک کاهش ۵۴ درصدی، بار دیگر در ماه آگوست افزایش یافت (در سال ۲۰۱۵

⁵ Green Port

⁶ Elastec

اداره تصفیه آب منطقه شهری شیکاگو

¹ Maritime Connector

² International Maritime Bureau's ICC

³ Sandakan

⁴ ReCaap

کشتیرانی در سال ۲۰۱۴ در حدود ۰/۸ درصد کاهش یافت. در حالی که در سال ۲۰۱۳ نیز این هزینه‌ها در حدود ۰/۳ درصد کاهش یافته بود.



در سال ۲۰۱۴ همه انواع هزینه‌ها در بخش کشتیرانی کاهش یافت. این نشان می‌دهد که اپراتورها و مالکان کشتی در سال ۲۰۱۴ نیز به مدیریت هزینه و مراقبت از نقدینگی خود ادامه داده‌اند.

موراستفان یافته‌های خود را در آپ کاست ۲۰۱۵^۶ که یک ابزار محک زنی هزینه‌های عملیاتی کشتی است، ثبت نمود. آپ کاست نشان داد که هزینه‌های مربوط به کشتی‌های نفت‌کش، فله‌بر و کانتینربر در سال مالی ۲۰۱۴ کاهش یافته است.

آپ کاست ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۴ شاخص کشتی‌های کانتینربر ۲ امتیاز (یا ۱/۲ درصد) سقوط کرده است. به همین ترتیب، آمار و ارقام مربوط به آپ کاست ۲۰۱۴ حاکی از آن بود که در سال ۲۰۱۳ شاخص کشتی‌های نفت‌کش ۲ امتیاز افزایش و شاخص کشتی‌های فله‌بر و کانتینربر ۲ امتیاز کاهش یافته بود.

در سال ۲۰۱۴، هزینه خدمه در حدود ۰/۱ درصد نسبت به سال ۲۰۱۳ کاهش یافت، در حالی که در سال ۲۰۱۳ نیز در حدود ۰/۲ درصد نسبت به سال ۲۰۱۲ کاهش یافته بود (از باب قیاس، گزارش ۲۰۰۸ حاکی از افزایش ۲۱ درصدی هزینه خدمه بود).

⁶ OpCost

که زباله‌های شناور را به سبد زباله ۹۸ فوت مکعبی این شناور هدایت می‌کند.

شون موسی^۱، مدیر فروش الاستک، گفت: «قایق زباله روب الاستک یک روش منحصر به فرد برای پاکسازی زباله‌های به جا مانده از رواناب طوفان‌ها است».

این قایق‌ها طرح ساده‌ای دارند و از تعداد اندکی قطعات متحرک برخوردارند که کار با آن‌ها را ساده می‌سازد. این قایق‌های ۲۳ فوتی اسکیمی دیمپر^۲ و اسکیم پیکنز^۳ نام دارند و برای پاکسازی آب رودخانه شیکاگو مورد استفاده قرار می‌گیرند. این شناورهای آلومینیومی به یک پلت فرم «۸×۱۱ فوت» برخوردار هستند که می‌توان از آن برای بسیاری از امور تعمیر و نگهداری استفاده کرد. لازم به ذکر است اداره حفاظت از منابع آبی ایالت تگزاس، شهر واکو و شهر آستین نیز نمونه‌های مشابه این شناورها را خریداری کرده است. شرکت الاستک مدعی است که تا کنون بیش از ۱۴۵ کشور ابزارها و سیستم‌های کاهش آلودگی الاستک را خریداری کرده‌اند. الاستک در بخش بازیافت نفت نیز فعالیت دارد و به تولید پمپ، اسکیم، بوم، و کیوم و تجهیزات جانبی می‌پردازد. همچنین، این شرکت در زمینه تولید موانع شناور در جهت حفاظت از آب نیز فعالیت دارد.

آمار هزینه در صنعت کشتیرانی

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^۴، هزینه‌های سالانه حمل و نقل دریایی تاحدی کاهش یافته است.

مور استفانز^۵، مشاور و حسابدار بین‌المللی در بخش کشتیرانی، معتقد است هزینه‌های عملیاتی سالانه در صنعت

¹ Shon Mosier

² Skimmy Dipper

³ Skim Pickens

⁴ Port Technology

⁵ Moore Stephens

بالای رقابت در بازار بیمه این موضوع چندان جای تعجبی ندارد.»

وی اظهار داشت: «کاهش هزینه‌های عملیاتی در سه سال پی‌در پی برای صنعتی که با چالش‌های مالی جدی مواجه است و باز هم چالش‌های بیش‌تری پیش رو دارد، خبر خوبی است. اما اگر دید خود را وسیع‌تر نماییم متوجه می‌شویم که علیرغم همه این آمار و ارقام، هزینه‌های عملیاتی در چند سال گذشته چقدر افزایش یافته است.»

گرینر در پایان نتیجه گرفت: «چالش اصلی صنعت کشتیرانی، تامین هزینه‌های عملیات از محل کرایه حمل است، به نحوی که دستیابی به حاشیه سود معقول و منطقی در این صنعت رقابتی که با اضافه تناژ نیز مواجه است، امکان‌پذیر شود. در نهایت، دو نکته قطعی است. اول این‌که، صنعت کشتیرانی همیشه پرهزینه خواهد بود. دوم این‌که، مشتریان صنعت کشتیرانی هرگز برای افزایش کرایه حمل انگیزه‌سازی نخواهند کرد.»

ساخت پروانه‌ای جدید برای شناورهای فله‌بر



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مارین یلو پیجز](#)^۲، دو کشتی اول از مجموعه شناورهای فله بر ۵۸ هزار تنی سوپرامکس سی^۳، اولین شناورهای تجاری هستند که به پروانه جدید شرکت Man Diesel & Turbo

این گزارش نشان می‌دهد که هزینه خدمه در بخش کانتینری ثابت باقی مانده و برابر با سال ۲۰۱۳ بوده است. لازم به ذکر است که میزان این هزینه‌ها در سال ۲۰۱۳ نیز نسبت به سال قبل‌تر ثابت بوده است. در کل، هزینه خدمه در کشتی‌های کانتینربر ۲۰۰۰-۱۰۰۰ TEU در حدود ۲/۵ درصد افزایش و در کشتی‌های ۲۰۰۰-۶۰۰۰ TEU در حدود ۱/۴ درصد کاهش داشته است.

در سال ۲۰۱۴، هزینه‌های تعمیر و نگهداری ۰/۶ درصد کاهش یافت، در حالی که در سال ۲۰۱۳ میزان این کاهش برابر با ۰/۴ درصد بود. بیش‌ترین کاهش هزینه در این بخش به کشتی‌های کانتینر بر ۲۰۰۰-۱۰۰۰ TEU ثبت شده است.

ریچارد گرینر^۱، شریک مور استراتژ، گفت: «این سومین سال پیاپی است که هزینه‌های عملیاتی کلی در بخش کشتیرانی کاهش می‌یابد. این موضوع شگفت‌انگیز است و پیش‌بینی‌های قبلی را نقض می‌کند. این بدان معناست که صنعت کشتیرانی به دقت مراقب پول و درآمد خود است. همچنین، رقابتی‌تر شدن قیمت کالاها و خدمات نیز می‌تواند در کاهش هزینه‌ها نقش داشته باشد. البته، تعیین اثر تغییرات نرخ ارز چندان آسان نیست.»

وی افزود: «تاکنون بیش‌ترین کاهش در هزینه‌های عملیاتی در بخش انبارداری مشاهده شده است. افت قیمت نفت و کاهش هزینه‌های روغن تا حدودی این موضوع را توجیه می‌کند. چنین مزایایی برای هیچ صنعتی همیشگی نیست و معمولاً روند نزولی طی می‌کند، برای صنعت کشتیرانی نیز وضع به همین منوال است.»

گرینر در ادامه سخنان خود خاطر نشان ساخت: «کاهش هزینه تعمیر و نگهداری در سال ۲۰۱۳ را نیز می‌توان تا حدودی به کاهش قیمت فولاد و پایین بودن نرخ حمل و نقل نسبت داد که موجب شد اپراتورها و مالکان کشتی به جز انجام تعمیرات ضروری از انجام هر کار دیگری دلسرد شوند. هزینه پوشش‌های بیمه‌ای نیز کاهش یافته است که با توجه به سطح

² Marine Yellow Pages

³ Supramax C

¹ Richard Greiner

شده که در پاشنه و کف پاشنه این شناورهای ۵۸۵۰۰ تنی قرار می‌گیرد. لازم به ذکر است که الیزابت‌سی و میرلا توسط یارد کشتی سازی نیو تایمز واقع در جیانگسو (چین) ساخته شدند. سایر کشتی‌های خواهر این مجموعه در دوازده ماه آینده تحویل داده خواهند شد.



نقش مهم کشتی‌های کوچک در حمل و نقل دریایی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^۸، خطوط کشتیرانی جهانی باید در هنگام استفاده از شناورهای کوچک‌تر بسیار خلاقانه عمل کنند، چرا که سرعت ساخت و سفارش کشتی‌های کانتینر بسیار بزرگ (۱۸ هزار TEU به بالا) به شدت در حال افزایش است.

شرکت کشتیرانی کوسکو^۹ که سهام آن به علت مذاکرات تجاری مربوط به ادغام با شرکت کشتیرانی چین^{۱۰} به حالت تعلیق درآمده، تایید نمود که ۱/۵ میلیارد دلار جهت سفارش ۱۱ کشتی ۱۹ هزار TEU هزینه نموده است. این کشتی‌ها به چهار یارد کشتی‌سازی چینی مختلف سفارش داده شده‌اند و در سال ۲۰۱۸ تحویل داده خواهند شد.

قیمت تمام شده هر یک از این کشتی‌ها به‌طور متوسط ۱۳۷/۴ میلیون دلار خواهد بود که نشان‌دهنده تخفیف قابل توجه

مجهر می‌باشند. لازم به ذکر است که این پروانه جدید MAN Alpha Kappel FP نام دارد.

این کشتی‌ها که الیزابت‌سی^۱ و میرلا^۲ نام دارند به موتورهای مدل MAN B&W 5S6OME-C8.2 مجهز هستند. قدرت این موتورها برابر با SMCR 8050^۳ Kw در ۸۹ دور در دقیقه است. مالک این کشتی‌ها فرونت مارین^۴ است که یکی از شرکت‌های وابسته گروه لمیس لوسر نوئیگیشن قبرس^۵ می‌باشد.

شرکت لمیس لوسر در گزارشی اظهار نموده است که پروانه Kappel میزان مصرف سوخت را در مقایسه با پروانه‌های معمولی تا حد قابل‌توجهی کاهش می‌دهد. این ویژگی در کنار طراحی جدید این شناورهای جدید و رنگ ضد خزه اکریلات آن‌ها موجب شد که سفر آزمایشی این دو شناور نتایج مطلوبی در بر داشته باشد. این گزارش حاکی از آن است که مصرف سوخت این شناورها در شرایط بالاست و با سرعت ۲/۱۴ گره دریایی در حدود ۲۳ تن متریک در روز است. کشتی الیزابت‌سی از تست کراش استاپ^۶ نیز سربلند بیرون آمد و لرزش و سر و صدا بسیار نامحسوس بود.

علاوه بر این، آستانه دور کند موتور^۷ در شناورهای هم‌سایز این کشتی‌ها بسیار پایین بود. شرکت Man Diesel & Turbo با ارایه آستانه دور کند ۴ تا ۱۰ درصد، این مشکل را برای همه پروانه‌های FP و موتورهای دو زمانه حل کرده است. به همین دلیل، پروانه این کشتی‌های ۵۸۵۰۰ تنی در حدود ۳ تا ۴ درصد بلندتر از شناورهای معمولی است. با انجام این اصلاحات، نه تنها ایمنی و قابلیت اعتماد عملیات افزایش می‌یابد، بلکه کارایی و قدرت مانور شناور نیز افزایش می‌یابد. در ضمن، پروانه Man Alpha Kappel به‌گونه‌ای طراحی

¹ Elisabeth C

² Mirela

³ Specific Maximum Continuous Rating

⁴ Frontmarine

⁵ Lemissoler Navigation of Cyprus

⁶ Crash Stop Test: نوعی تست قدرت موتور است که شناور برحسب

آبخور بارگیری یا بالاست می‌شود و سپس قدرت موتور آن تست می‌گردد.

⁷ Light Running Margin (LRM)

⁸ Port Technology

⁹ Cosco

¹⁰ China Shipping Company

عدم انعطاف‌پذیری کشتی‌های کانتینر بسیار بزرگ که نمی‌توانند در هیچ کدام از مسیرهای تجاری مجاور با مسیر تجاری آسیا-اروپا فعالیت کنند موجب شده واکنش به نوسانات تقاضا برای متصدیان حمل و نقل کالا دشوار شود.

همه شناورهای جدید ۱۰ هزار TEU و بزرگ‌تر که تا پایان اگوست ۲۰۱۵ به صاحبان خود تحویل داده شده‌اند، در مسیر آسیا-اروپا مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند، اما متصدیان حمل و نقل کشتی‌های ۸ تا ۱۰ هزار TEU خود را نیز در این مسیر به کار گرفته‌اند. این روند نشان‌دهنده تلاش متصدیان حمل و نقل برای توزیع بار و فشار حاصل از ظرفیت جدید و جلوگیری از ایجاد مشکل در مسیرهای تجاری دیگر است.

در هر صورت پیش‌بینی می‌شود که اندازه متوسط کشتی‌ها در سال‌های آینده افزایش خواهد یافت و در مسیر تجاری آسیا-اروپا به ۱۶ هزار TEU خواهد رسید. موسسه مشاوران کشتیرانی ژوری^۴ معتقد است که این عمل نوعی ایجاد تعادل است و به‌طور قطع در این فرآیند متصدیان حمل و نقل همیشه برنده نخواهند بود. البته با توزیع صحیح کشتی‌های جدید، این متصدیان شانس حفظ تعادل را تا حدودی خواهند داشت. هرچند، این معادله به نوعی غیرقابل حل است، چرا که در هر صورت بار کافی برای پر کردن همه کشتی‌ها وجود ندارد.

علیرغم این که کشتی‌های بزرگ‌تر همیشه به نوعی از مزیت‌های هزینه‌ای برخوردار هستند، ولی با کاهش قیمت سوخت‌های دریایی، بحث صرفه‌جویی‌های مقیاس اهمیت خود را تا حدی از دست داده است. در کل، هر چند متصدیان حمل و نقل همیشه نگران هستند که از دور رقابت کشتی‌های کانتینر بسیار بزرگ جا بمانند، اما مزیت رقابتی برخورداری از یک ناوگان کوچک‌تر و انعطاف‌پذیرتر در بازار در حال رکود را نیز نباید نادیده گرفت.

۱۰ تا ۲۰ میلیون دلاری در مقایسه با مبلغی است که سایر خطوط کشتیرانی برای لویاتان‌های^۱ هم اندازه پرداخت می‌کنند.

برای درک بهتر میزان تخفیف تعلق گرفته باید گفت که خط مرسک در فوریه ۲۰۱۱ برای سفارش هر یک از کشتی‌های تریپل-ای ۱۸ هزار TEU مبلغ ۱۹۰ میلیون دلار هزینه کرد.

سفارش‌های جدید کوسکو به این معنا است که هم اکنون ۹ متصدی حمل و نقل کالا از کشتی‌های ۱۹ هزار TEU برخوردار هستند. انتظار می‌رود که تعداد این متصدیان حمل و نقل باز هم افزایش یابد، چرا که ظاهراً خط کشتیرانی CSCL نیز ۱۱ کشتی کانتینر بسیار بزرگ سفارش داده و یارد کشتی‌سازی ژاپنی ایماباری^۲ نیز چهار کشتی ۲۰ هزار TEU سفارش گرفته که البته هنوز نام مالک آن‌ها فاش نشده است.



اتحاد 2M پیش‌تر اعلام نمود که در حال توزیع شناورهای سرویس AE9/Condor است که به ۱۰ کشتی TEU 10/300 مجهز می‌باشد. البته هنوز مشخص نیست که سرنوشت ۲۲ کشتی که توسط اتحاد‌های 2M و اوشن‌تری^۳ جابه‌جا شد چه خواهد بود، هرچند مرسک معتقد است که در صورت وجود تقاضا می‌توان این حلقه را دوباره فعال کند.

¹ در لغت به معنای نهنگ یا جانوران بزرگ دریایی عهد Leviathan: عتیق است و در اصطلاح واحد اندازه‌گیری صنایع کشتی‌سازی چین جهت قبول سفارش است.

² Japanese shipyard Imabari

³ Ocean3

⁴ Drewey

راه اندازی سیستم کنترل کانتینر توسط CMA CGM

می‌شود. ایده اصلی این شرکت، ارسال اطلاعات بار به سراسر شبکه حمل و نقل به شیوه‌ای امن و مطمئن است.»

کانتینرهای هوشمند مجهز به تراکسنز در کشتی بوگاینویل می‌توانند با استفاده از آنتن‌های رله داخلی خود با یکدیگر و با زیرساخت‌های ارتباطی کشتی ارتباط برقرار کنند و حتی دورافتاده‌ترین کانتینر نیز با استفاده از این سیستم به سایر کانتینرها و کشتی متصل خواهد بود.

این سیستم، اطلاعاتی همچون مکان، دما، میزان رطوبت، ارتعاشات، تماس‌ها، اقدام به سرقت و ترخیص کالا از گمرک را در زمان واقعی جمع‌آوری می‌کند. به روز رسانی اطلاعات مربوط به ترخیص کالا از گمرک می‌تواند برای جلوگیری از بروز خطا در اظهارنامه‌های گمرکی و پیشگیری از تقلب بسیار مهم و حیاتی باشد.

این سیستم برای حمل و نقل کالاهای فاسدشدنی یخچالی نیز بسیار ارزشمند است. این سیستم از راه دور قابل کنترل است و دمای کانتینرهای یخچالی را کنترل کرده و امکان بهینه‌سازی ممیزی‌های روتین را میسر می‌سازد.

کشتی بوگاینویل در حلقه FAL اتحاد اوشن‌تری^۴ فعالیت می‌کند و در ساوتهمپتون، دانکرک، هامبورگ، روتردام، زیبراگ، اوهاور، مالت، خورفکان، یانتیان، زینگانگ، دالیان، بوسان، چینگداو، نینگبو، شانگهای، یانتیان، پورت کلانگ و الجسیراس توقف می‌نماید و سپس به ساوتهمپتون باز می‌گردد.

شرکت CMACGM سومین شرکت کشتیرانی کانتینری بزرگ جهان است. این شرکت ۴۴۵ شناور تحت بهره‌برداری دارد که در بیش از ۴۰۰ بندر در ۵ قاره دنیا توقف دارند. در سال ۲۰۱۴، بیش از ۱۲ میلیون TEU توسط کشتی‌های کانتینربر CMACGM جابه‌جا شد.



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مری‌تایم اکسیوتیو](#)^۱، شرکت CMA CGM یکی از کشتی‌های کانتینر بر خود به نام «ام.وی. بوگاینویل»^۲ را به نسل جدید تکنولوژی مجهز نموده است.

با استفاده از این نسل جدید تکنولوژی، بوگاینویل اولین کشتی کانتینربر خواهد بود که کانتینرهای آن از اتصال و ارتباط داخلی برخوردار خواهند شد.

این شناور ۱۸ هزار TEU که به تکنولوژی تراکسنز^۳ مجهز است، بخشی از تحولات دیجیتال صنعت کشتیرانی است که کشتی‌های کانتینربر استاندارد را به شناورهای هوشمند و دارای ارتباط داخلی تبدیل می‌کند.

تراکسنز یک شرکت لجیستکی فرانسوی است که در ماریسی واقع شده و در اوایل سال ۲۰۱۴ افتتاح شد. این شرکت به ارائه خدمات کنترل و نظارت بر کانتینر می‌پردازد.

مدیر عامل شرکت تراکسنز- میشل فلاح- در بیانیه‌ای گفت: «کانتینر یک واحد حمل و نقل چندوجهی است که توسط اپراتورهای بی‌شماری که هیچ ارتباطی با یکدیگر ندارند جابه‌جا



¹ Maritime Executive

² M/V Bougainville

³ TRAXENS technology

⁴ Ocean3

سرمایه گذاری سنگین سنگاپور در بخش دریانوردی



نیز ۲۰۰۰ دلار پاداش اعطا می‌شود. افسران دریایی سنگاپور که از گواهی‌نامه‌های رده بالاتری برخوردارند نیز می‌توانند برای ادامه تحصیل و ارتقای مدرک خود ۳۰۰۰ دلار کمک مالی دریافت کنند.

حدود نیمی از این سرمایه‌گذاری ۸ میلیون دلاری به اداره اتصال واحدهای دریانوردی سنگاپور^۶ تعلق می‌گیرد. این اداره یک مرکز آموزش، پرورش و راهنمایی شغلی در حوزه‌های دریایی است که توسط بنیاد دریایی سنگاپور^۷ مدیریت می‌شود. ۴ میلیون دلار باقی‌مانده نیز صرف اعطای یارانه و پاداش نقدی به متقاضیان کار می‌شود.

صنعت دریانوردی سنگاپور بیش از ۱۷۰ هزار نفر نیروی کار دارد و حدود ۷ درصد از رشد ناخالص داخلی این کشور را به خود اختصاص داده است. از سال ۲۰۰۷، حدود ۱۵ میلیون دلار به توسعه منابع انسانی صندوق خوشه دریایی^۸ اختصاص داده شده است. این برنامه از شرکت‌های دریایی در حوزه‌هایی همچون توسعه نیروی انسانی، ارایه ابتکارات آموزشی و ظرفیت‌سازی حمایت می‌کند.

حذف قوانین کابوتاژ در هند

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [اینفو مارین](#)^۹، هند اعلام نموده است که به‌منظور کمک به رشد تجارت و کاهش تراکم جاده‌ها و خطوط راه‌آهن خود قصد دارد قوانین کابوتاژ را به مدت ۵ سال حذف نماید.

حذف قوانین کابوتاژ به اپراتورهای خارجی اجازه می‌دهد که از شناورهای رو-رو^{۱۰}، رو-روی هیبریدی^{۱۱}، رو-

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مریتایم اکسکیوتیو](#)^۱، سنگاپور در تلاش برای تبدیل شدن به کانون تامین سوخت LNG، میلیون‌ها دلار در پروژه‌های زیرساختی و احیای اراضی سرمایه‌گذاری نموده است. این بندر که هم اکنون بزرگ‌ترین بندر سوخت‌رسانی جهان است، قصد دارد تا سال ۲۰۲۰ به یک کانون برتر تامین سوخت LNG تبدیل شود.

اداره بندر و دریانوردی سنگاپور (MPA)^۲ و کمیته سه‌جانبه حمل و نقل این کشور^۳، حدود ۸ میلیون دلار^۴ به برنامه‌های آموزشی دریایی اختصاص داده است. بودجه این برنامه‌های آموزشی توسط اسکیلز فیوچر^۵ که یک برنامه آموزش و تامین شغل است، فراهم می‌گردد. سنگاپور در نظر دارد برای دریانوردان و پرسنل بخش عملیات بندری بیش از ۱۲۰۰ فرصت شغلی جدید ایجاد نماید. فارغ‌التحصیلان این برنامه پس از تکمیل دوره یک ساله خود، یک کمک بودجه تشویقی ۵۰۰۰ دلاری دریافت می‌کنند. به کارفرمایان نیز به ازای هر کارآموز ۱۵ هزار دلار پرداخته می‌شود. اهالی سنگاپور که هم‌اکنون در بخش دریانوردی کار می‌کنند نیز برای بهبود مهارت‌های خود کمک مالی دریافت می‌کنند.

به داوطلبانی که دوره‌های آموزشی مربوطه را روی کشتی تکمیل کرده و به افسران عرشه تازه کار تبدیل شده‌اند

⁶ Maritime Singapore Connect Office

⁷ Singapore Maritime Foundation

⁸ Maritime Cluster Fund

⁹ Info Marine

¹⁰ Roll-On Roll-Off (RoRo)

¹¹ Hybrid RoRo

¹ Maritime Executive

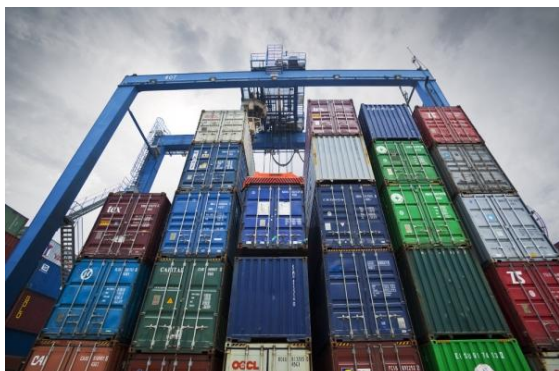
² Singapore's Maritime Port Authority

³ Sectoral Tripartite Committee for Transport

⁴ دلار سنگاپور (در کل متن خبر نیز واحد پول دلار سنگاپور است)

⁵ Skill Future

استقبال بیمه‌گرها از قوانین جدید توزین کانتینر



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)^{۱۰}، پی‌اند‌آی کلاب^{۱۱} انگلستان که یکی از شرکت‌های بیمه‌ای برجسته در زمینه «حمایت و غرامت»^{۱۲} است و تی‌تی کلاب^{۱۳} که از شرکت‌های خدمات بیمه مهم در زمینه خدمات حمل و نقل، باربری و لجستیک بین‌المللی می‌باشد، از اصلاحیه کنوانسیون بین‌المللی نجات جان اشخاص در دریا (سولاس)^{۱۴} که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌ام‌و)^{۱۵} در خصوص وزن استاندارد کانتینرها هنگام بارگیری بر روی کشتی تصویب شد، استقبال نمودند.

این اصلاحیه از تاریخ یکم ژوئیه ۲۰۱۶ لازم‌الاجرا خواهد شد و پس از لازم‌الاجرا شدن، در صورتی که کشتی و اپراتور ترمینال تاییدیه وزن ناخالص کانتینر را نداشته باشد، بارگیری کانتینر بر روی کشتی نقض کنوانسیون سولاس محسوب شده و اپراتورهای متخلف جریمه یا تنبیه خواهند شد.

برطبق این اصلاحیه جدید، فرستنده کالا باید تاییدیه وزن ناخالص کانتینر را فراهم نموده و آن را در اختیار متصدی حمل و نقل اقیانوسی قرار دهد.

در همین راستا، پی‌اند‌آی کلاب و تی‌تی کلاب یک جلسه مشاوره مشترک برای اپراتورهای کشتی‌ها برگزار نمودند. در این

روی مسافربری^۱، کشتی‌های ویژه حمل خودرو^۲، کشتی‌های ویژه حمل خودرو و کامیون^۳، شناورهای ویژه حمل سوخت LNG^۴ و کشتی‌های ویژه حمل بارهای بسیار بزرگ و سنگین^۵ یا محمولات پروژه^۶ برای حمل و نقل کالا در بین بنادر واقع در ساحل هند استفاده کنند.



وزارت کشتیرانی هند^۷ در بیانیه‌ای اعلام نمود: «اگرچه عرضه این شناورهای خاص در کشور هند محدود است، اما از آنجایی که به حمل و نقل محموله‌های خاص اختصاص دارند، در صورت استفاده از این کشتی‌ها می‌توان کشتیرانی ساحلی را تا حد زیادی جایگزین حمل و نقل جاده‌ای و ریلی محموله‌های خاص کرد.

برای مثال، خوشه‌های خودرویی بسیار بزرگی در مانیسار^۸ و اطراف چنای^۹ وجود دارد و تعداد بسیاری اتومبیل از شمال به جنوب و بالعکس حمل می‌گردد. می‌توان بخش عمده‌ای از حمل و نقل را از طریق کشتیرانی ساحلی انجام داد». علاوه بر این، هند معتقد است که با استفاده از شناورهای رو-رو میزان انتشار گاز کرین کاهش یافته و حمل و نقل سبز میسر خواهد شد. قوانین جدید کابوتاژ در ۱۲ بندر مهم هند و حدود ۲۰۰ بندر کوچک این کشور به اجرا در خواهد آمد.



¹⁰ Port Technology

¹¹ UK P&I Club

¹² protection and indemnity

¹³ TT Club

¹⁴ Safety of Life at Sea Convention (SOLAS)

¹⁵ International Maritime organization (IMO)

¹ Roll-On Roll-Off Passenger (Ro-Pax)

² Pure Car Carriers

³ Pure Car and Truck Carriers

⁴ LNG vessels

⁵ Over-Dimensional cargo

⁶ Project Cargo Carriers

⁷ Indian Union Shipping Ministry

⁸ Manesar

⁹ Chennai

چشم انداز تکنولوژی دریایی در سال ۲۰۳۰



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت اولوشن](#)^۱، در نتیجه پروژه مشترک لویدرجیستر^۲، کینتیک^۳ و دانشگاه ساوتهمپتون^۴ در خصوص آینده کشتیرانی تجاری، نیروی دریایی و سلامت اقیانوس‌ها، یک گزارش جهانی تحت عنوان فرآیندهای جهانی تکنولوژی در سال ۲۰۳۰ (GM TT2030)^۵ منتشر کرد.

گزارش GM TT2030 یک ابزار کمکی برای تجار، سیاست‌گذاران و جامعه‌ای است که تلاش دارد از آینده اقیانوس‌ها و صنایع دریایی آگاه شود. به بیان دیگر این ابزار به ما می‌گوید که «در آینده چه اتفاقی رخ می‌دهد»..

در این گزارش، با ارزیابی ۵۶ تکنولوژی مختلف و تمرکز روی ۱۸ حوزه تکنولوژیکی خاص، سناریوی مربوط به روندهای دریایی جهانی و روندهای جهانی مربوط به سوخت دریایی در سال ۲۰۳۰ ساخته شد و اثرات و اهمیت بازه‌های زمانی دگرگونی تکنولوژیکی شفاف‌سازی گردید.

لویدر رجیستر در بخش کشتیرانی تجاری این گزارش، نقش پیشرو را داشت و روی ۸ تکنولوژی که کشتیرانی تجاری را دگرگون خواهند نمود، تمرکز کرد.

جلسه مسایل کلیدی که پس از لازم‌الاجرا شدن اصلاحیه باید توسط اپراتورهای کشتی‌ها، افراد و گروه‌های ذیربط به اجرا درآیند، تشریح شد. لازم به ذکر است که زنجیره‌های تامین تجاری و لجستیکی بین‌المللی از پیچیدگی‌هایی برخوردارند که شناسایی فرستنده کالا را دشوار می‌سازد. گروه‌های مختلف فعال در یک زنجیره تامین خاص باید نحوه صدور تاییدیه وزن ناخالص کانتینر و نحوه ارسال به‌موقع اطلاعات از فرستنده کالا به متصدی حمل و نقل اقیانوسی را مشخص نمایند.

اپراتورهای کشتی باید از ثبت وزن ناخالص تایید شده اطمینان حاصل کنند و از آن در برنامه‌ریزی انبار کشتی استفاده نمایند. برای اطمینان از عدم بارگیری کانتینر توزین نشده بر روی کشتی باید حتماً مراحل ثبت اطلاعات، کنترل و نظارت شود. این فرآیند کلیه مراحل مربوط به بار (از زمان رزرو بار تا هنگام بارگیری) که شامل ارتباط میان خطوط کشتیرانی شریک و اپراتور ترمینال نیز می‌باشد را تحت تاثیر قرار خواهد داد. به موجب کنوانسیون سولاس، وزن ناخالص تایید شده باید با استفاده از تجهیزات توزین استاندارد و دقیق و باتوجه به الزامات بارچینی کانتینر تعیین می‌گردد.

عدم رعایت اصلاحیه سولاس ممکن است باعث جریمه و مجازات‌های دیگر از سوی مراجع ذیصلاح یا نهاد نظارتی بندر مربوطه شود. از طرفی، بسته‌بندی مجدد بار، هزینه‌های اجرایی اصلاح اسناد و مدارک و هزینه‌های دموراژ کانتینر موجب پرداخت هزینه‌ها و تعرفه‌های اضافی خواهد شد. به‌علاوه، این کانتینرها احتمالاً معطل شده و کشتی خود را از دست خواهند داد و در نتیجه باید هزینه‌های تجاری یا قراردادی مازاد پرداخت کنند.

¹ Port Evolution

² Lloyd's Register (LR)

³ QinetiQ

⁴ University of Southampton

⁵ Global Marine Technology Trends (GM TT) 2030

تبدیل زباله به انرژی حرارتی



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [تراگون](#)^۴، امکان تولید انرژی حرارتی از زباله‌های بندری با استفاده از یک سیستم جدید فراهم شد. این ابزار جدید که سیستم گازی‌سازی اتوماتیک تراگون (MAGS)^۵ نام دارد برای بیش‌تر بخش‌های صنعتی از جمله بنادر، مناسب است.

شرکت کانادایی فناوری‌های زیست محیطی تراگون^۶ به بخش دریانوردی کمک می‌کند که میزان تخلیه زباله را به صفر رسانده و انرژی تولید کند. کارشناسان پسماند هم اکنون به منظور جلوگیری از آلودگی‌های ناشی فساد، حمل و پخش زباله‌ها بر روی زمین با بخش‌های بندری، کشتیرانی، صنعتی، نظامی و دفاعی همکاری می‌کنند.

سیستم MAGS برای بیش‌تر بخش‌های بندری مناسب است. این سیستم از زباله‌های معمولی که شامل پلاستیک، کاغذ، مواد غذایی، لباس، روغن‌های استفاده شده و چوب می‌باشد برای تولید انرژی حرارتی استفاده می‌کند. این سیستم از یک شبکه دو جداره تشکیل شده و حداکثر ظرفیت آن برای فرآوری زباله جامد در حدود ۴۰ کیلوگرم در ساعت است.

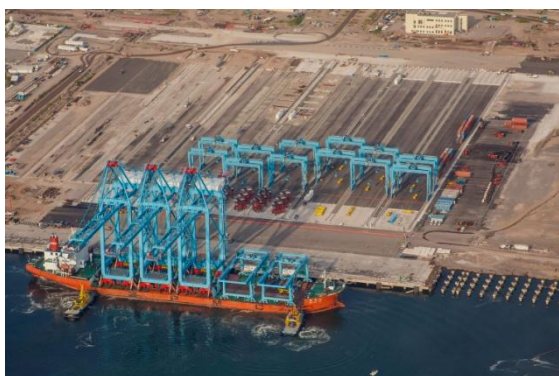
لوئیس بنیتو^۱، مدیر بازاریابی لویترز رجیستر، خاطرنشان ساخت: «جهان دریایی در سال ۲۰۳۰ دنیایی به هم متصل و دیجیتالی خواهد بود و موجب یکپارچگی بیش‌تر مردم، نرم افزارها و سخت افزارها خواهد شد و نحوه عملکرد ما را تحت تاثیر قرار خواهد داد. ما می‌دانیم که تکنولوژی جهان ما را تغییر می‌دهد و همپوشانی بسیاری نیز میان تکنولوژی‌های مختلف وجود دارد و به همین دلیل، نحوه ادغام این تکنولوژی‌ها بسیار مهم خواهد بود».

در این گزارش دو گروه محرک تکنولوژی شناسایی شده است. این دو گروه عبارتند از (۱) محرک‌هایی که طراحی و فضا سازی کشتی‌ها را دگرگون می‌نمایند و به پیشرفت کشتی‌سازی، سیستم پیش‌رانش و تامین نیرو و ساخت کشتی‌های هوشمند منجر می‌شوند؛ (۲) فناوری‌هایی که به بهبود عملکرد ایمنی، تجاری و عملیاتی منجر می‌شوند (برای مثال، مواد پیشرفته، تجزیه و تحلیل داده‌های بزرگ، ارتباطات، حسگرها و رباتیک).

در گزارش GMTT2030، سناریوهای «تکنومکث»^۲ برای شناورهای فله‌بر، کانتینربر، نفت کش و گازکش ارایه شده است. منظور از سناریوهای تکنومکث نماش طرح مفهومی کشتی‌ها نیست، بلکه معرفی حداکثر تغییرات تکنولوژیکی در چهاربخش بازار کشتی است.

تام بردلی^۳، مدیر دریایی لویترز رجیستر- اظهار داشت: «صنعت کشتیرانی در حال حاضر به سرعت در حال تکامل است. این تکامل احتمالاً با ناهمواری‌هایی مواجه خواهد بود، اما با وجود این‌که سال ۲۰۳۰ چندان هم دور نیست، ما فکر می‌نیم که تا آن زمان صنعت کشتیرانی با تغییرات قابل توجهی مواجه خواهد بود».

تجهیز ترمینال کانتینری لازارو کاردناس به جرثقیل‌های پیشرفته



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [کانتینر منیجمنت](#)^۳، سه دستگاه از بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین جرثقیل‌های کانتینر دریا به ساحل (STS)^۴ و دو دستگاه جرثقیل ریلی^۵ برای تاسیسات ریلی چندوجهی به شرکت ای.پی.ام ترمینالز در لازارو کاردناس^۶ تحویل داده شد. لازم به ذکر است که شرکت ای.پی.ام ترمینالز ساخت دومین بندر بزرگ کانتینری مکزیک در لازارو کاردناس (TEC2) را به مرحله نهایی رسانده است.

مراسم جشن توسعه این ترمینال در پایتخت مکزیک و با حضور فرناندو گمباروساس^۷ مدیرعامل اداره توسعه و مدیریت مکزیک و نیلز اسمدگارد اندرسن^۸ مدیر اجرایی گروه مرسک^۹ و سایر اعضای ارشد بخش‌های بندری و حمل و نقل مکزیک برگزار شد.

جی.دی نیلسن^{۱۰}، مدیرعامل ای.پی.ام ترمینالز در حاشیه مراسم، خاطرنشان ساخت: «ترمینال کانتینری لازارو کاردناس پیشرفته‌ترین ترمینال آمریکای لاتین خواهد بود

علاوه بر این، برای برخورداری از عملیات چندوجهی بهینه، مقرون به صرفه و انعطاف‌پذیر در داخل ترمینال و محوطه بندر نیز انجام تحقیق و پژوهش ضروری است. همچنین، برای یکپارچه‌سازی روابط میان مقامات بندر، اپراتورهای ترمینال، شرکت‌های کشتیرانی، ادارات گمرک، بخش‌های امنیتی و تسهیل فرآیند تصمیم‌گیری در شرایط بحرانی به سیستم‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات پیشرفته نیاز است.

کار بر روی «بندر آینده» از سال ۲۰۱۷ آغاز خواهد شد. بودجه‌ای برابر با ۳۷ میلیون یورو به تحقیق، پژوهش و نوآوری در این زمینه اختصاص یافته است. البته این بودجه علاوه بر «بندر آینده» به دو بخش زیرساختی دیگر با عناوین «انعطاف‌پذیری در مقابل رویدادهای جدی»^۱ و «بهینه‌سازی زیر ساخت‌های حمل و نقل از جمله ترمینال‌ها»^۲ نیز تعلق دارد. حدود ۱ میلیون یورو نیز به بخش هماهنگی و پشتیبانی از طرح «بندر آینده ۲۰۱۷» اختصاص یافته است.



کمیسیون اروپا معتقد است که هر یک از طرح‌های پژوهشی برای انجام اقدامات پژوهشی و فعالیت‌های نوآورانه در حدود ۳ تا ۵ میلیون یورو کمک بودجه درخواست خواهند کرد و بیش از یک میلیون یورو نیز برای هماهنگی و پشتیبانی لازم خواهد بود. پیش‌بینی می‌شود که برنامه کاری کمیسیون اروپا تا نیمه اکتبر ۲۰۱۵ تصویب و منتشر خواهد شد.

³ Container Management

⁴ advanced Ship-to-Shore (STS) container cranes

⁵ Lázaro Cárdenas

از شهرهای مکزیک می‌باشد و در ایالت میچوآکان واقع شده است.

⁷ Fernando Gamboa Rosas

⁸ Nils Smedegaard Andersen

⁹ Maersk Group

¹⁰ J.D. Nielsen

¹ Resilience to extreme events

Optimization of transport infrastructure including terminals

راه‌اندازی سامانه رزرو آنلاین کانتینر



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [مانیلا بولتن](#)^۳، شرکت بین‌المللی خدمات ترمینال کانتینر^۴ (ICTSI) که بزرگ‌ترین اپراتور بندر فیلیپین است، سامانه رزرو آنلاین کانتینر (TABS)^۵ را در ترمینال کانتینری بین‌المللی مانیلا (MICT)^۶ راه‌اندازی نمود.

این سامانه یک پلت‌فرم الکترونیکی برای رزرو کانتینر در ترمینال کانتینری بین‌المللی مانیلا و سایر بنادر بین‌المللی مانیلا است. هدف اصلی از طراحی TABS، کاهش ترافیک و جلوگیری از انباشتگی کانتینرها (به‌خصوص در ایام تعطیل) می‌باشد.

این سامانه جدید متضمن جریان سازمان‌یافته‌تر کالاهای کانتینری در داخل و خارج از ترمینال کانتینری بین‌المللی مانیلا است و در عین حال اطلاعات زمان واقعی در خصوص وضعیت کانتینرها را فراهم می‌نماید.

فرآیند رزرو کانتینر طی سه مرحله ساده و طی چند دقیقه انجام می‌شود. کاربران بندر باید پس از ورود به سیستم، اطلاعات کانتینر خود را در سامانه ثبت نمایند. در مرحله بعد باید اسلات‌های موجود در بازه‌های زمانی مورد نظر را جستجو کنند، لازم به ذکر است که کاربران برای رزرو محوطه مورد نظر برای هر کانتینر ۱۵ دقیقه وقت دارند. در پایان، کاربران پس از

و ما بسیار مفتخریم که در رشد مداوم مکزیک به‌عنوان یک شریک تجاری و هاب لجستیک جهانی مهم سهم داریم.»

دولت مکزیک اعلام نموده که طی ۶ سال آینده ظرفیت بنادر خود را دو برابر خواهد ساخت. در عین حال، نیلز اندرسن نیز از تمایل APMT برای مشارکت در عملیات توسعه بندر وراکروز و در نهایت ایجاد ارتباط میان اقیانوس آرام و گلف کاست^۱ خبر داد. این ارتباط از طریق ارتباطات ریلی چندوجهی در تاسیسات حمل و نقل چندوجهی APMT در کواتیتلان ایزکلی^۲ که از نزدیک شهر مکزیکوسیتی عبور می‌کند، برقرار خواهد شد.

شرکت ای.پی.ام ترمینالز یک قرارداد امتیاز انحصاری ۳۲ ساله برای طراحی، ساخت و بهره‌برداری از ترمینال کانتینری لازارو کاردناس (TEC2) امضا نموده است که شامل یک سرمایه‌گذاری ۹۰۰ میلیون دلاری می‌باشد.

مرحله اول این پروژه شامل ۷ جرثقیل STS با قابلیت دسترسی به ۲۴ ردیف کانتینر، ۷۵۰ متر بارانداز با قابلیت پذیرش بزرگ‌ترین شناورها، یک گیت کاملاً خودکار و یک تاسیسات ریلی چندوجهی روی اسکله می‌باشد.

شرکت ای.پی.ام ترمینالز به تازگی نسبت به سرمایه‌گذاری در بندر وراکروز مکزیک نیز ابراز تمایل نموده است. این بندر در حال حاضر به دنبال جذب سرمایه ۱/۳ میلیارد دلاری جهت ۵ ترمینال کانتینری خود است. همچنین، این شرکت جایزه «بهترین اپراتور بندر سال» فهرست لویترز در حوزه‌هایی همچون بهره‌وری، ایمنی و نوآوری را از آن خود نمود.

نیلسن در خاتمه خاطرنشان ساخت: «مکزیک یکی از بخش‌های مهم و اساسی استراتژی رشد و توسعه شبکه APMT در آمریکای لاتین و سراسر جهان است.»

³ Maritime Bulletin

⁴ International Container Terminal Services, Inc.

⁵ Terminal Appointment Booking System

⁶ Manila International Container Terminal

¹ Gulf Coast

² از شهرهای مکزیک می‌باشد و در ایالت استادو د مخیکو واقع شده است.

تجاری شمالی-جنوبی و شرقی-غربی دسترسی دارد. به همین دلیل، این بندر از رشد چشمگیری برخوردار بوده و به بزرگترین هاب ترانسشیپمنت در شمال شرق آسیا تبدیل شده است. آمار و ارقام سال ۲۰۱۴ نشان می‌دهد که در این سال بیش از ۱۸/۶ میلیون TEU از طریق این بندر جابه‌جا شده که به معنای ۵/۶ درصد رشد نسبت به سال قبل می‌باشد.



همچون همه بنادر کانونی، اداره بندر بوسان نیز در حال آماده شدن برای پذیرش مگاشیپ‌های بیش از پیش بزرگ است و هم اکنون نیز رکورد بی‌سابقه و قابل توجهی در این زمینه دارد. اولین کشتی تریبل-ای^۲ مرسک و سپس کشتی ام‌وی مرسک مک-کین مولر^۳ و بعد از آن کشتی ام‌اس.سی اسکار^۴ با ظرفیت ۱۹۲۲۴ TEU بوسان را به‌عنوان بندر توقف خود انتخاب نموده‌اند.

اداره بندر بوسان برای آماده شدن جهت پهلودهی به این مگاشیپ‌ها، از یک شبیه‌ساز ورود به بندر استفاده نموده که هرگونه مساله ایمنی یا ناوبری در رابطه با این شناورهای بزرگ را شناسایی نموده و حل می‌کند. این مرکز اجازه ورود این کشتی‌ها را در صورت شبیه‌سازی و تحلیل یک سری از شرایط صدور خواهد کرد. برای هموار نمودن راه برای پهلودهی به کشتی‌هایی تا ظرفیت ۲۲ هزار TEU، پروژه لایروبی بوسان تا عمق ۱۷ متر در دست اقدام است و تا سال ۲۰۱۶ به پایان خواهد رسید. به منظور تضمین ناوبری ایمن کشتی‌های فوق بزرگ در هنگام ورود و خروج از بندر، دولت مرکزی احتمالاً نسبت به حذف جزیره «TO» که یک تپه کوچک غیرمسکونی

بازنگری و نهایی کردن همه جزئیات می‌توانند درخواست خود را تایید کنند.

رزرو اسلات^۱، خدمات‌رسانی را در همه سطوح تسهیل می‌نماید و صف کامیون‌ها را از بین می‌برد، چراکه ترمینال کانتینری با استفاده از این سیستم می‌تواند جریان ورود و خروج کامیون‌ها را کنترل کند، در نتیجه مشکل تراکم در جاده‌ها، منع عبور و مرور کامیون‌ها و سایر عوامل خارجی تاثیرگذار را از میان برمی‌دارد و تراکشیهای مربوط به کامیون‌ها را برای واردکنندگان و صادرکنندگان شفاف‌سازی می‌نماید.

دو روز پیش از راه‌اندازی سامانه رزرو آنلاین کانتینر، شرکت بین‌المللی خدمات ترمینال کانتینر یک دوره آموزش دو روزه برای کاربران بندر برگزار نمود. علاوه بر این، در اوایل سپتامبر نیز نسخه غیررسمی این سامانه به‌طور آزمایشی راه‌اندازی شد و توسط تعدادی از کاربران تست گردید.

این گزارش در ادامه خاطر نشان ساخت که باتوجه به نزدیک بودن ایام کریسمس و احتمال افزایش ترافیک، اجرای سامانه TABS به مدیریت حجم غیرقابل پیش‌بینی کامیون‌هایی که جاده‌های شهر تردد می‌کنند، کمک می‌نماید. لازم به ذکر است که سامانه TABS حاصل تلاش مشترک ذینفعان زنجیره تامین فیلیپین و شرکت 1-Stop Connections Pty استرالیا می‌باشد.

دستیابی به ظرفیت ۲۰ میلیون TEU، هدف آینده بوسان

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت تکنولوژی](#)، به سختی می‌توان مکانی را یافت که بیش از بوسان برای ساخت بندر کانتینری مناسب باشد. این بندر که در بخش جنوبی شبه جزیره کره واقع شده در میانه راه اقیانوس آرام و در بین چین و ژاپن واقع شده و به هر دو مسیر

² Port Technology

³ McKinney Moller

⁴ MSC Oscar

¹ Slot

به‌خصوص در رابطه با شناورهایی که عازم بندر ژاپنی هستند)، در این ایام تراکم افزایش می‌یابد. با افزودن ۶ پست اسکله جدید تا پایان دهه جاری، این مشکل نیز تا حد زیادی حل خواهد شد.

در نهایت باید گفت دستیابی به بهره‌وری بندری بهینه بر مزیت رقابتی بندر بوسان خواهد افزود، چراکه این بندر سعی دارد هزینه‌های بندری را کاهش دهد، قابلیت اعتماد را افزایش دهد و ارایه خدمات به مشتریان را تسهیل نماید. به‌منظور دستیابی به این هدف، اداره بندر بوسان همه ۹ اپراتور ترمینال خود را از لحاظ بهره‌وری ارزیابی می‌نماید. این ارزیابی همه ساله به‌منظور بررسی بهره‌وری ترمینال‌ها به ازای هر جرتقیل و اسکله انجام می‌شود. اداره بندر بوسان به منظور ایجاد انگیزه هر سال به کارآمدترین اپراتور ترمینال جایزه اعطا می‌کند و جهت مطالعه بهترین راه‌کارها و راه‌حل‌های جایگزین، فرصت بازدید از پیشرفته‌ترین ترمینال‌های کشورهای دیگر را برای اپراتور برتر مهیا می‌سازد. علاوه بر این، اداره بندر بوسان به اپراتورهای ترمینال خود برای به‌روز رسانی و مدرن‌سازی مداوم تجهیزات جابه‌جایی بار کمک مالی می‌کند.

همچنین، با توجه به الزامات حمل و نقل سبز که در دستور کار بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی وجود دارد، بوسان اولین بندر شمال شرق آسیا بود که شاخص زیست محیطی کشتی‌ها را به اجرا در آورد. اداره بندر بوسان در حال حاضر جرتقیل‌های RTG خود را برقی نموده است که تا حد زیادی به کاهش انتشار کرین کمک می‌نماید. علاوه بر این، در بسیاری از تاسیسات انبار محوطه این بندر از سیستم‌های روشنایی و گرمایش دوستدار محیط زیست (برای مثال، سیستم‌های خورشیدی) استفاده شده است.

از سوی دیگر، بندر بوسان اخیراً شورایی را به نام شورای کنترل ایمنی بوسان تاسیس نموده است که بندر، ترمینال‌ها و سایر سازمان‌های مربوطه را پوشش می‌دهد. این شورا مسوولیت انجام کنترل‌های ایمنی مشترک براساس یک چهارچوب سیستماتیک را برعهده دارد که به کاهش ریسک و

در ورودی بندر است اقدام خواهد نمود. قبل از نهایی نمودن این تصمیم، دولت کره جهت بررسی اثرات زیست‌محیطی این اقدام، مطالعات مختلفی انجام خواهد داد.



بندر بوسان همان‌طور که شرایط لازم برای پذیرش شناورهای بزرگ‌تر را مهیا می‌نماید، به‌منظور دستیابی به حداکثر بهره‌وری، اقدامات لازم برای بهبود کارایی و اثربخشی ترمینال و محوطه را نیز انجام می‌دهد. این مساله در هر ۹ تاسیسات جابه‌جایی این بندر به خوبی در جریان است. بیش‌تر جرتقیل‌های محوطه در این بندر جدید اتوماتیک هستند و سیستم‌های عملیاتی اسکله، محوطه و گیت کاملاً با یکدیگر در ارتباطند. در همه گیت‌های ترمینال، برچسب‌های RFID کامیون‌ها به‌طور اتوماتیک خوانده می‌شود و اطلاعات به‌طور مستقیم به سیستم عامل ترمینال ارسال می‌گردد. خودکارسازی کامل اجازه می‌دهد همه اپراتورهای ترمینال بتوانند مکان تجهیزات خود را ردیابی کنند و اطلاعات را در ترمینال‌ها مبادله نمایند. این روند با کاهش هزینه‌های لجستیکی، عملیاتی و انسانی بر قدرت رقابتی بندر بوسان می‌افزاید.

مسلماً کشتی‌های بزرگ‌تر بار بیش‌تری را نیز وارد می‌کنند و به همین دلیل کارهای عمرانی برای افزایش تعداد اسکله‌ها از ۲۲ پست به ۲۸ پست ادامه دارد. انبارها و تاسیسات انبارش اضافی نیز در حال ساخت هستند تا ظرفیت فعلی (۴/۱۸ میلیون مترمربع) را در حدود ۱/۹۱ میلیون مترمربع افزایش دهند.

پیش‌بینی می‌شود این تاسیسات جدید مشکل تراکم فعلی بوسان را که گاهی در تعطیلات پایان هفته رخ می‌دهد را حل می‌کند. اگرچه این مساله فلج‌کننده نیست، اما بسیاری از توقف‌های بندری در ایام پایان هفته صورت می‌گیرد

خواهرخواندگی شارجه و بندر کاناورال



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **گلف‌تینر**^۱، اداره بندر و مشتریان شارجه^۲، از انعقاد قرارداد خواهرخواندگی با اداره بندر کاناورال^۳ در ایالت فلوریدای آمریکا خبر داد. به موجب این قرارداد، به موجب این قرارداد، این دو بندر خواهر خوانده می‌شوند و روابط مشترک خود در زمینه توسعه منابع اقتصادی، تجارت بین‌المللی و لجستیک را توسعه خواهند داد.

این اداره در بیانیه‌ای اعلام نمود که این توافق‌نامه به کشف فرصت‌های همکاری میان دو بندر کمک خواهد کرد. خواهرخواندگی این دو بندر به شرکت‌های خصوصی فعال در محوطه بندر نیز در زمینه همکاری‌های تجاری و سرمایه‌گذاری کمک خواهد کرد. مقامات این دو بندر اظهار داشتند که هدف آن‌ها تبادل دانش و اطلاعات و توسعه روابط تجاری، فرهنگی و تکنولوژیکی جهت دستیابی به پیشرفت متقابل است.

مراسم امضای این قرارداد به میزبانی گلف‌تینر انجام شد، چراکه این شرکت در هر دوی این بنادر اپراتور اصلی ترمینال کانتینر است. گلف‌تینر کار خود در شارجه را از سال ۱۹۷۶ با اولین ترمینال کانتینری خلیج فارس آغاز کرد. این شرکت در بهبود روابط متقابل میان دو بندر، مشتریان مختلف و شرکت‌های خصوصی فعال در این بنادر نقش بسزایی ایفا خواهد نمود. لازم به یادآوری است که روابط تجاری متقابل میان شارجه و ایالات متحده عربی از سال ۲۰۱۴ بیش از ۸۰ درصد رشد نموده و به بیش از ۲۴ میلیون دلار خواهد رسید.

کنترل همه مسایل ایمنی کمک می‌کند. هدف اداره بندر بوسان به صفر رساندن حوادث است.

از آنجایی که آسیا همچنان در تجارت کانتینری جهان نقش بسزایی ایفا می‌نماید و چین پیشروترین تولیدکننده جهان است و سایر کشورهای درحال ظهور همچون ویتنام و مالزی نیز در زمینه محموله‌های کانتینری پله‌های رشد و ترقی را طی می‌کنند، بسیاری از بنادر آسیایی از جمله بندر بوسان برای پاسخگویی به این رشد به سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌های خود ادامه می‌دهند.

آمار و ارقام نشان می‌دهد که از ۱۸/۶ میلیون TEU باری که در سال ۲۰۱۴ از طریق بندر بوسان جابه‌جا شد، بیش از نیمی از محموله‌ها ترانشیپی بوده و مقصد مابقی محموله‌ها خود کشور کره بود. این اولین سالی بود که حجم محموله‌های ترانشیپی کره از بار داخلی آن پیشی گرفت. انتظار می‌رود که در سال ۲۰۱۵ حجم محموله‌های ترانشیپی بوسان باز هم افزایش یابد، چراکه نظام‌های اقتصادی و تولیدکنندگان آسیا همچنان درحال توسعه هستند. از سوی دیگر، در حال حاضر اقتصاد داخلی کره با رکود مواجه است و به همین دلیل تصور نمی‌شود که بار محلی این کشور رشد چندانی داشته باشد. گفته می‌شود که رشد محموله‌های ترانشیپی، توان عملیاتی این بندر را تا پایان سال ۲۰۱۵ به ۲۰ میلیون TEU خواهد رساند.

افزایش اندازه کشتی‌های کانتینربر و تشکیل اتحادیه‌های جهانی نیز به رشد بندر بوسان کمک کرده است. از آنجایی که این بندر می‌تواند به بزرگ‌ترین شناورهای دنیا پهلو می‌دهد و از موقعیت مکانی خوبی نیز برخوردار می‌باشد به یکی از انتخاب‌های برتر در منطقه شمال شرق آسیا تبدیل شده است. البته استفاده از شناورهای بزرگ‌تر نیاز به شناورهای فیدر کوچکتر جهت سرویس‌دهی به بنادر محلی را افزایش داده است. از سوی دیگر، از آنجایی که اپراتورها از مزایا و منافع بنادر مدرن و کارآمدی که از اتصال کافی و مناسب برخوردارند آگاه شده‌اند، میزان پهلوگیری‌ها در بندر بوسان افزایش یافته است.

¹ Gulftainer

² Department of Seaports and Customers in Sharjah

³ Canaveral Port Authority of Florida



برطبق گزارش توسکار لویدز، در سال ۲۰۱۳ ترافیک کانتینری در پورت سعید و آفریقای جنوبی به ترتیب ۷/۱ و ۴/۵ میلیون TEU رسید.

ساحل غربی آفریقا نیز درحال حاضر هم از لحاظ مالی و هم از نظر ظرفیت شاهد رشد و توسعه عظیم و قابل توجهی است، چنانکه تاکنون درحدود ۹۹ میلیون دلار روی بنادر غربی سرمایه‌گذاری شده و تا سال ۲۰۱۹ بیش از ۳/۵ میلیون TEU بر ظرفیت این بنادر افزوده خواهد شد.

توان عملیات کانتینری در آفریقا



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از **توسکار لویدز**^۱، توان عملیات کانتینری کشورهای آفریقایی مختلف در سال ۲۰۱۳ را برحسب TEU به تصویر کشیده است.

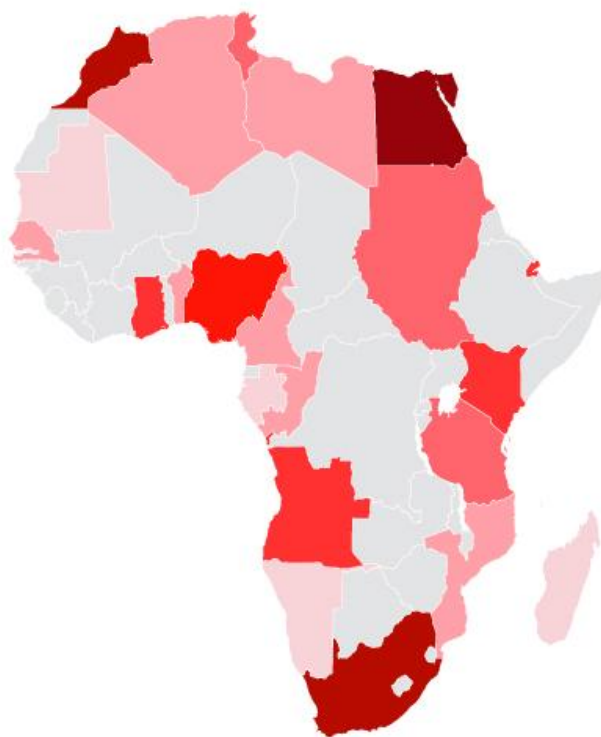
توسکار لویدز که یک کارگزار بارفرابری^۲ و کشتیرانی است اینفوگرافیکی را منتشر نموده که نشان می‌دهد بیش‌ترین حجم کانتینر به مصر، مراکش و پورت سعید تعلق دارد.

[INFOGRAPHIC] AFRICA CONTAINER TRAFFIC

Map shows the difference in annual Container port traffic for each African country.

The deeper red shows the most traffic recorded and the lighter shades are the least traffic (TEU 20ft Equivalents).

ANNUAL TEU VOLUMES:



¹ Tuscor Lloyds

² Freight Forwarder

شانگهای، پرتراфик ترین بندر کانتینری جهان



بنا به گزارش مجله بازرگانی، حدود ۷۱/۲ درصد از ترافیک کانتینری ۵۰ بندر برتر جهان به ۲۷ بندر برتر آسیایی تعلق دارد و برابر با ۳۱۶/۵ میلیون TEU است.

هرچند شواهد حاکی از آن است که تضعیف موقعیت اقتصاد کلان چین و سقوط بازار سهام این کشور بر رشد بخش بندری نیز تاثیرگذار می‌باشد، تاجایی که متوسط رشد ۱۲ بندر بزرگ واقع در سرزمین اصلی چین و هنگ کنگ فقط ۴/۱ درصد بوده که تقریباً ۱ درصد از متوسط رشد آسیا کم‌تر است.

سایر بنادر کانتینری بزرگ جهان نیز بیش‌تر در خاورمیانه و اروپا واقع شده‌اند. برای مثال، بندر جبل‌علی در امارات متحده عربی با توان عملیاتی ۱۵/۳ میلیون TEU در سال ۲۰۱۴ رتبه نهم جهان و بندر روتردام در هلند با توان عملیاتی ۱۲/۳ میلیون TEU رتبه ۱۱ جهان را از آن خود نموده است. ایالات متحده آمریکا نیز با برخورداری از تنها ۵ بندر در فهرست ۵۰ بندر برتر جهان، توان عملیات کانتینری جهان را به میزان قابل توجهی تحت تاثیر قرار داده است. توان عملیاتی این ۵ بندر در سال ۲۰۱۴ در مجموع ۲۷/۷ میلیون TEU بوده است که باز هم از بندر سنگاپور که رتبه دوم فهرست جهانی را دارد، کم‌تر بوده است.



بهبود بازار تقاضا با سرمایه‌گذاری در بنادر

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [سوپلای چین برین](#)^۴، افزایش روزافزون تقاضا برای محموله‌های کانتینری باعث ایجاد «سرمایه‌گذاری عظیم» اپراتورهای ترمینال و بندر جهت دستیابی به ظرفیت بیش‌تر خواهد شد.

بر اساس آمار و ارقامی که در بخشی از گزارش سالانه اپراتورهای ترمینال‌های کانتینری جهان منتشر شده است، نرخ

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [پورت فاینانس اینترنشنال](#)^۱، برطبق جدیدترین رتبه‌بندی‌های مجله بازرگانی^۲، بندر شانگهای همچنان پرتراфик ترین بندر کانتینری جهان است. این بندر از سال ۲۰۱۰ که گوی رقابت را از سنگاپور ربود، همواره پرتراфик ترین بندر کانتینری جهان بوده است. گزارش‌ها و آمار جدید نیز نشان می‌دهد که علی‌رغم فشارهای شدید اقتصادی و کند شدن روند رشد و شکوفایی داخلی چین، هنوز هم ترافیک کانتینری این کشور افزایش چشمگیری دارد.

مارشا سالیسبوری^۳، ویراستار بخش تحقیقات در مجله بازرگانی - خاطرنشان ساخت: «از لحاظ حجم و تراکم تولید کالای مصرفی، سرزمین اصلی چین می‌تواند یک شاخص پیشرو باشد». توان عملیات کانتینری بنادر بزرگ واقع در سرزمین اصلی چین و هنگ کنگ در مجموع ۱۸۱/۷ میلیون TEU بوده است که برابر با ۴۰/۹ درصد از توان عملیاتی ۵۰ بندر برتر در گزارش مجله بازرگانی است. توان عملیاتی این ۵۰ بندر برتر در مجموع ۴۴۴/۵ میلیون TEU می‌باشد.

سالیسبوری در ادامه افزود: «۹ بندر از ۱۰ بندر برتر جهان در آسیا واقع شده است. همچنین، آسیا دارای ۲۷ بندر از ۵۰ بندر برتر جهان است. به‌طور کلی، ۴/۹ درصد از نرخ رشد ۵۰ بندر برتر جهان به این ۲۷ بندر برتر آسیایی مربوط است.»

¹ Port Finance International

² Journal of Commerce

³ Marsha Salisbury

⁴ Supply Chain Brain

رشد سالانه تقاضا در بنادر کانتینری جهان تا سال ۲۰۱۹ به طور متوسط ۴/۵ درصد پیش‌بینی شده است.

افزایش ظرفیت ترمینال‌های خود دارند. لازم به ذکر است که طرح‌های توسعه ICTSI موجب افزایش ۴۰ درصدی ظرفیت در شبکه این شرکت خواهد شد.

نیل دیویدسون^۱، تحلیل‌گر ارشد موسسه مشاوران ژوری^۲، خاطرنشان ساخت: «امروزه به دلیل استفاده از کشتی‌های کانتینربر بسیار بزرگ و ایجاد اتحادهای کشتیرانی بزرگ‌تر، صنعت ترمینال‌های کانتینری جهان با چالش‌های بی‌سابقه‌ای مواجه است. این دو عامل باعث افزایش تقاضا برای ظرفیت‌سازی در بنادر و ترمینال‌ها و ایجاد هزینه‌های عملیاتی و مخارج سرمایه‌ای شده است.»

در حال حاضر بازارهای نوظهور یکی از منابع اصلی رشد و تحولات سبز هستند، درحالی‌که تا چند سال پیش این بازارها از لحاظ کسب و کار و سرمایه‌گذاری از اقلیم‌های سخت اقتصادی محسوب می‌شدند. علی‌رغم پیش‌بینی‌های صورت گرفته، انتظار می‌رود که رشد سرمایه‌گذاری ثابت باقی بماند، علی‌الخصوص که به نظر می‌رسد صاحبان خطوط کشتیرانی برای تبدیل دارایی‌ها به نقدینگی تلاش بسیاری می‌نمایند.

دیویدسون در پایان خاطرنشان ساخت: «حداکثر درآمد قبل از کسر بهره، مالیات و استهلاک برای اپراتورهای ترمینال جهانی و بین‌المللی در حدود ۲۰ تا ۴۵ درصد خواهد بود. از طرفی گزارش‌های مالی سال ۲۰۱۴ که با سال‌های قبل نیز همخوانی زیادی داشته است، نشان‌دهنده ثبات و قابلیت اطمینان اپراتورهای ترمینال است.»

شواهد حاکی از آن است که آسیا همچنان منبع اصلی رشد بوده و حدود ۶۰ درصد از رشد تقاضای جهان را به خود اختصاص داده است. در مجموع، پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۱۹ ترافیک کانتینری جهان به ۸۵۰ میلیون TEU خواهد رسید که نشان دهنده ۱۶۸ میلیون TEU افزایش نسبت به سال جاری است.



انتخاب ترمینال کانتینری بندر خلیفه به‌عنوان سومین

بندر سریع‌الرشد جهان



دیویدسون در ادامه سخنان خود افزود: «شرکت ای.پی.ام. ترمینالز^۳ و دی‌پی‌ورلد^۴ از لحاظ تعداد پروژه‌های جدید در زمینه خطوط لوله بسیار فعال هستند، اما بیش‌ترین افزایش ظرفیت به شرکت پی‌اس‌ای اینترنشنال^۵ (به‌خصوص در سنگاپور) مربوط می‌شود. خطوط کشتیرانی هاپیسون، CMA CGA، TIL و ICTSI نیز برنامه‌های قابل توجهی برای

^۶ Yahoo Maktoob

^۷ Khalifa Port Container Terminal

^۱ Neil Davidson

^۲ Drewry

^۳ APM Terminals

^۴ DP World

^۵ PSA International

اعطای جایزه «اپراتور بندر برتر» به ای.پی.ام ترمینالز



به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از [ای.پی.ام ترمینالز](#)^۳، در مراسم سالانه اعطای جوایز جهانی فهرست لویدز، جایزه «اپراتور بندر برتر سال»^۴ را برای دومین بار به شرکت ای.پی.ام ترمینالز اعطا شد.

شرکت ای.پی.ام ترمینالز موفق شد جایزه «اپراتور بندر برتر سال» لویدز لیست^۵ سال ۲۰۱۵ را در زمینه ایجاد استانداردهای صنعتی جدید در حوزه‌هایی همچون بهره‌وری، سرمایه‌گذاری در بازارهای محروم، بنادر چندوجهی، ایمنی، سرویس‌های داخلی و نوآوری را کسب نماید.

کیم فجفر^۶، مدیرعامل شرکت ای.پی.ام ترمینالز، اظهار داشت: «ما به عملکرد خود به عنوان یک تیم جهانی ۲۰ هزار نفری افتخار می‌کنیم و از قضاوت داوران سپاسگذاریم».

با تغییر و تحول کشتی‌های کانتینربر جهان و وابستگی بیش‌تر به شناورهای با ظرفیت ۱۰ هزار TEU به بالا، بهره‌برداری از بنادر و ترمینال‌ها با چالش‌هایی مواجه شد. تقاضای روز افزون برای افزایش بهره‌وری ترمینال‌ها و لزوم آگاهی از ریسک بروز حادثه در هنگام جابه‌جایی حجم زیاد کانتینرها در هر پهلوگیری، از جمله این چالش‌ها هستند.

در پژوهش انجام شده توسط مجله بازرگانی^۷ در نیمه اول سال ۲۰۱۴ مشخص شد سیزده مورد از تاسیسات کانتینری

می‌شود، یکی از سریع‌الرشدترین بنادر کانتینری جهان شناخته شده است.

در فهرست رتبه‌بندی بنادر کانتینری جهان، از میان ۱۲۰ بندر کانتینری سریع‌الرشد، ترمینال کانتینری بندر خلیفه با ۲۶ درصد رشد احجام کانتینری در سال ۲۰۱۴، رتبه سوم جهان و اول خاورمیانه را کسب نمود. این فهرست از سال ۲۰۰۵ توسط مجله مدیریت^۱ تهیه می‌شود و بندر خلیفه نیز از سال گذشته با پیوستن به ده بندر سریع‌الرشد برتر جهان به این فهرست اضافه شده است. دستیابی به این موفقیت نشان‌دهنده موقعیت استراتژیک ابوظبی در حوزه کشتیرانی جهانی است.

توسعه قابل توجه صنایع ابوظبی و نقش قابل توجه آن در ترانسشیپمنت منطقه‌ای و همچنین افزایش مداوم تعداد خطوط کشتیرانی که به ترمینال کانتینری بندر خلیفه مراجعه می‌کنند از علل اصلی رشد سریع شرکت ابوظبی ترمینالز است.

شایان ذکر است که توان عملیات کانتینری بندر خلیفه در هفت ماهه نخست سال ۲۰۱۵ در حدود ۴۱ درصد افزایش یافته است که نشان‌دهنده دستیابی به نرخ رشد تجارت جهانی مورد انتظار در سال‌های اخیر می‌باشد. ظرف مدت سه سالی که بندر خلیفه تحت بهره‌برداری می‌باشد، اپراتور این ترمینال با کاهش مدت زمان بازگشت شناورها و کامیون‌ها و کاهش هزینه‌های لجستیک به نفع کاربران بندر، موقعیت رقابتی خود را تثبیت نموده است.

مارتین ون دلینده^۲، مدیرعامل شرکت ابوظبی ترمینالز در رابطه با این رتبه‌بندی اظهار داشت: «ما از رای اعتماد مشتریان خود (مشتریان تجاری و خطوط کشتیرانی) بسیار خرسندیم. این رای ما را به‌عنوان یکی از سریع‌الرشدترین بنادر کانتینری جهان به رسمیت می‌شناسد. فلسفه کاری شرکت ما همواره ارایه بهترین خدمات به مشتریان و کمک به آن‌ها در کاهش هزینه‌های زنجیره تامین و تسهیل در دسترسی به بازارهای بین‌المللی خواهد بود».

³ APM Terminals

⁴ Port Operator Award

⁵ 2015 Lloyd's List Global Awards

⁶ Kim Fejfer

⁷ Journal of Commerce

¹ Journal of Commerce

² Martijn van de Linde



هم‌اکنون، هر دوی این شرکت‌ها تحت مدیریت گروه بندری نینگبو_ژوشان قرار گرفته‌اند. گروه بندری نینگبو_ژوشان تحت مالکیت مشترک نینگبو و ژوشان در کمیسیون دولتی مدیریت و نظارت بر دارایی چین (SASAC)^۸ قرار دارد. کمیسیون دولتی مدیریت و نظارت بر دارایی چین یک نهاد کاملاً قدرتمند است که مسوولیت انجام اصلاحات در شرکت‌های دولتی ناکارآمد و کم توسعه یافته را برعهده دارد. گفته می‌شود این کمیسیون در مذاکرات مربوط به ادغام شرکت کوسکو^۹ و شرکت کشتیرانی چین^{۱۰} نیز نقش بسزایی دارد.

در حال حاضر خرید و فروش سهام گروه بندری نینگبو در بازار سهام شانگهای متوقف شده است تا از هرگونه خرید و فروش اشتباهی جلوگیری شود، به‌خصوص در چین که سرمایه گذاران هنوز از آشفتگی اخیر بازار سهام عصبانی و وحشت زده هستند.

در کل، به غیر از مانورهای مالی و بازسازی وضعیت سهام، گروه بندری نینگبو_ژوشان تغییر چندانی نخواهد کرد، چرا که از سال ۲۰۰۶ این دو بندر عملاً یک نهاد واحد محسوب شده و توان عملیاتی آن‌ها با هم محاسبه می‌شود، تا جایی که بندر نینگبو_ژوشان به پنجمین بندر کانتینری پر ترافیک جهان تبدیل شده است. این بندر از لحاظ تناژ بار، پر ترافیک‌ترین بندر جهان است و در سال گذشته ۸۳۷ میلیون تن بار جابه‌جا نمود. علاوه بر این، بندر نینگبو_ژوشان سومین بندر پرترافیک چین است و تا پایان آگوست سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۴ میلیون TEU

شبکه جهانی ای.پی.ام.ترمینالز در زمره بهره‌ورترین ترمینال‌های جهان قرار دارند. بهره‌وری این تاسیسات براساس تعداد جابه‌جایی جرتقیل‌ها در یک ساعت (MPH)^۱ برای یک شناور برآورد شد و ترمینال یوکوهامای^۲ شرکت ای.پی.ام.ترمینالز با ۱۸۰ MPH بهره‌ورترین ترمینال جهان شناخته شد.

در میان ترمینال‌های اروپایی نیز بندر روتردام با ۱۰۲ MPH لقب بهره‌ورترین ترمینال را از آن خود نمود. علاوه بر این، شرکت ای.پی.ام.ترمینالز نسبت به سرمایه‌گذاری در بازارهای نوظهوری که از زیرساخت‌های مدرن محرومند و بیش‌تر تحت تاثیر استانداردهای ایمنی و بهره‌وری قرار می‌گیرند نیز اقدام نموده است. در ماه می ۲۰۱۴، این شرکت یک قرارداد امتیاز انحصاری ۲۰ ساله برای بهره‌برداری، محافظت و توسعه بندر نامیب^۳ (واقع در آنگولا) امضا نمود.

همچنین، در ماه ژوئن ۲۰۱۵، این شرکت توافق‌نامه ۱/۵ میلیارد دلاری توسعه بندر تما^۴ را با دولت غنا امضا نمود. این توافق‌نامه شامل ساخت جاده‌ها و مسیرهای دسترسی جدید به بندر تما می‌باشد. آقای فجفر در پایان نتیجه‌گیری نمود: «برای APMT پیشرو بودن در نوآوری، ایمنی، بهره‌وری و سرمایه‌گذاری جدید، هدف یا دستاورد جدیدی نیست».

ادغام رسمی بنادر نینگبو_ژوشان

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات رهبردی و به نقل از [مجله بازرگانی](#)^۵، پکن در آخرین اقدام خود برای اصلاح شرکت‌های بزرگ دولتی، سرانجام شرکت بندر نینگبو^۶ و شرکت بندر ژوشان^۷ را به‌طور رسمی ادغام نمود، هرچند این بنادر مدت‌ها است که یک نهاد واحد محسوب می‌شوند.

¹ crane moves per hour

² APMT Yokohama

³ Port of Namibe

⁴ Tema Port

⁵ Journal of Commerce

⁶ Ningbo Port Co.

⁷ Zhoushan Port Co.

⁸ State-owned Assets Supervision and Administration Commission

⁹ Cosco

¹⁰ China Shipping Company



با این وجود، همان‌طور که آمار مربوط به توان عملیاتی نشان می‌دهد، رشد اقتصادی چین در سال ۲۰۱۵ کند بوده است. تا پایان آگوست ۲۰۱۵، توان عملیاتی ۲۰ بندر برتر چین روی هم رفته ۱۲۰ میلیون TEU بوده است، اما به نظر می‌رسد با کاهش حجم تقاضا در بخش صادرات، نرخ رشد بیش‌تر بندر مهم چین نیز کاهش یافته است.

جابه‌جا نمود که نشان‌دهنده ۳ درصد رشد سالیانه است. توان عملیاتی کلی این بندر در سال ۲۰۱۴ برابر با ۱۹/۵ میلیون TEU بود.



این بندر در نظر دارد تا پایان سال ۲۰۱۵، توان عملیاتی خود را به ۲۲ میلیون TEU برساند. هرچند که حجم رشد توان عملیاتی آن تا پایان آگوست فقط ۳ درصد بوده و از آنجایی که چین در بخش صادرات با رکود مواجه است، احتمال دارد بندر نینگبو-ژوشان نتواند به هدف خود برسد.

در سال ۲۰۱۵، بیش‌تر کانتینرهایی که از طریق این گروه بندری جابه‌جا شده‌اند به بندر نینگبو مربوط هستند. در ۶ ماهه اول سال تنها ۳ درصد از حجم محموله‌های کانتینری توسط بندر ژوشان جابه‌جا شد، هرچند که این رقم نشان می‌دهد توان عملیاتی ژوشان نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۲۰۱۴ حدود ۴/۳ افزایش یافته است. در کل، سال ۲۰۱۵ برای بندر نینگبو تاکنون سال خوبی بوده است. اوج رونق این بندر در ماه فوریه بود. در این ماه، توان عملیاتی بندر نینگبو حدود ۲۲ درصد نسبت به سال قبل افزایش یافت. سپس در ماه آوریل، توان عملیاتی این بندر ۱۲ درصد دیگر نیز افزایش یافت.

در فهرست رده‌بندی بهره‌وری بندری مجله بازرگانی، نینگبو از لحاظ بهره‌وری در جایگاه هشتم و از لحاظ سرویس‌دهی به کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۸ هزار TEU در جایگاه هفتم قرار گرفت. ترمینال کانتینری دوم نینگبو از لحاظ بهره‌وری، رتبه پنجم آسیا و ششم جهان را از آن خود نمود.

¹ Ningbo Beilun Second Container Terminal

«بخش تحلیلی»

تحلیل منتخب در خصوص خبر «رونق مجدد سرمایه‌گذاری خارجی در ایران»

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

پرسش: «با توجه به رفع نگرانی شرکت‌های کشتیرانی، صاحبان کالا، سرمایه‌گذاران و ... از عدم تصویب برجام در سنای آمریکا، به نظر شما چه بخش‌هایی از صنعت حمل و نقل دریایی کشور از رونق بیش‌تری برخوردار خواهند شد. با استناد به گزارشات و آمار، تحلیل خود را در این خصوص ارایه فرمایید.»

نگارنده: سهیل رادفر^۱

مقدمه

صنایع دریایی و بندری برای سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی از جذابیت زیادی برخوردار است و در دوران پساتحریم باید از این فرصت به‌نحو مناسبی استفاده شود. برخی از فعالان اقتصادی از سرمایه‌گذاری خارجی به‌عنوان تیغ دو لبه یاد می‌کنند؛ چرا که اگر این موضوع درست مدیریت نشود، تبعات جبران‌ناپذیری دارد. اعمال مدیریت صحیح صنایع دریایی و داشتن نقشه راه در دوران پساتحریم می‌تواند درهای تجارت جهانی را به روی بازار ایران بازگشایی کند.

برخی از مهم‌ترین تحریم‌هایی که خارج از شورای امنیت وضع شده‌اند:

۴. تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (اتحادیه اروپا و کانادا)
 ۵. تحریم شرکت‌های مختلف کشتیرانی بین‌المللی به علت ارتباط با ایران (اتحادیه اروپا و آمریکا)
 ۶. تحریم شرکت هواپیمایی ایران ایر (آمریکا)
 ۷. پیش از ۱۸۰ موسسه، شرکت و افراد مرتبط با فعالیت‌های هسته‌ای (اتحادیه اروپا)
 ۸. تحریم بانک مرکزی (آمریکا)
 ۹. تحریم خرید نفت از ایران (اتحادیه اروپا)
 ۱۰. تحریم شرکت ملی نفت‌کش، کشتی‌ها و مؤسسات وابسته به این شرکت (تحریم آمریکا)
- در ادامه به مهم‌ترین بازارهای ایران در شرایط پساتحریم اشاره خواهد شد.

ورود خطوط معتبر کشتیرانی جهان

از مهم‌ترین تبعات لغو تحریم‌ها، می‌توان به ازسرگیری تردد مستقیم خطوط معتبر کشتیرانی جهان به بنادر اشاره کرد. به‌عنوان مثال پیش از تحریم‌ها ۲۱ خط کشتیرانی لاینر به بندر شهید رجایی تردد داشته‌اند. در این بندر، تردد مستقیم لاینرهای بزرگ به کشور فاصله دستیابی به کالاها را به میزان ۷ روز و تبادل مستقیم محموله، هزینه تمام‌شده کالا را

۱. تحریم صادرات بنزین (آمریکا)
۲. تحریم شرکت‌هایی که با ایران مبادله تجاری داشته باشند (آمریکا)
۳. تحریم پست‌بانک، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت‌های بیمه‌ای، نفتی و انرژی دولتی در ایران (آمریکا)

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی

ظرفیت‌های موجود در کشور، می‌توان با ایجاد مخازن در مناطق مختلف دنیا، از این تجارت به‌خوبی برخوردار شد.

با کاهش شدید نرخ کرایه‌های حمل و پایین آمدن درآمدها و از سوی دیگر بالا رفتن قیمت سوخت، حاشیه سود شرکت‌های کشتیرانی به‌شدت تحت تأثیر منفی قرار گرفته است. از آنجائی که سهم نفت در بودجه عمومی دولت هنوز بخش قابل توجهی را به خود اختصاص می‌دهد بنابراین، کاهش درآمدهای نفتی موجب کاهش تجارت و به تبع آن کاهش تردد کشتی در بنادر کشور و در نتیجه کاهش درآمد شرکت‌های کشتیرانی، فعالان و ذینفعان در بنادر خواهد شد. این مشکلات موجب شده که هزینه حمل‌ونقل بر قیمت تمام‌شده کالا در ایران به حدود دو برابر میانگین جهانی برسد.

تحریم‌ها باعث شده که کشتی‌های ایرانی اجازه پهلوگیری با پرچم پرافتخار جمهوری اسلامی در بنادر دیگر کشورها را نداشته به همین خاطر کشتیرانی جمهوری اسلام ایران مجبور به تغییر نام پرچم شناورها کرده و کشتی‌های خود را در کشورهای دیگر همچون مالت ثبت نموده است. دلیل اصلی این موضوع فرار از مالیات‌ها و هزینه‌های اضافی تحمیل به کشتی است و همچنین بعضی از مقررات سخت‌گیرانه در خصوص اشتغال خدمه کشتی حامل پرچم است که بعضی از کشورها از جمله ایران وضع می‌کنند و کشورهای مذکور عملاً چنین مقرراتی ندارند به همین خاطر اکثر مالکین شناورها راغب هستند کشتی خود را در این کشور ثبت کنند و این کشورها همچون مالت و پاناما و قبرس نیز با کاهش مالیات‌ها پرچم کشور خود را در تمام آبراه‌های بین‌المللی به اهتزاز درمی‌آورند.

وضعیت حمل‌ونقل ما متأثر از تجارت خارجی است و خط اروپایی ما به‌عنوان یکی از مهم‌ترین خطوط حمل‌ونقلی حدود ۴۸ سال و از بدو تأسیس کشتیرانی فعال بوده که غیرفعال شده است و در کنار آن خط آمریکا نیز از دیگر خطوط مهم بود که تقریباً از اوایل پیروزی انقلاب غیرفعال شد

پیش‌بینی می‌شود با تعلیق کامل تحریم‌های بین‌المللی و خارجی، ظرفیت حمل دریایی نفت ایران به ۱۰۰

بین ۴۰ تا ۱۰۰ دلار در هر تن کاهش می‌دهد. با خروج بندر شهید رجایی از فهرست تحریم‌ها راه برای ورود خطوط کشتیرانی خارجی به‌ویژه ون‌های و PIL هموار شده است. این موضوع همچنین موجب بازگشت دوباره بندرعباس به سرویس مشترک چین - خاورمیانه شد. در سال ۹۳، ۱۵۰ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد که ظرفیت‌سازی تا ۱۸۰ میلیون در بنادر در حال انجام است.

صنعت کشتیرانی ایران

به دلیل تحریم‌ها متأسفانه خطوط کشتیرانی ایران با محدودیت‌هایی مواجه شدند. بر اساس توافق هسته‌ای رفته‌رفته با حذف تحریم‌ها فضای جدید برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران^۱ شکل می‌گیرد. در حال حاضر شرکت کشتیرانی ایران در رتبه ۲۱ دنیا قرار دارد که مطابق برنامه، با لغو تحریم‌ها، در پایان ۵ سال آینده نیز به یکی از ۱۰ شرکت برتر کشتیرانی دنیا تبدیل خواهیم شد. از سوی دیگر، با رفع تحریم‌ها، سیستم‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری این صنعت دقیقاً منطبق با شرایط روز دنیا برورسانی خواهند شد. کشور ایران با ظرفیت ۱۵،۵ میلیون تن بزرگ‌ترین ناوگان دریایی دنیاست که پس از تحریم می‌توان شاهد رونق در این زمینه بود.

گسترش حمل‌ونقل ترکیبی یکی دیگر از اولویت‌های کاری در کشتیرانی است؛ با توجه به شرایط جدید CIS^۲ و نیاز شدید کشورهای این منطقه به دریاهای آزاد از طریق ایران حمل‌ونقل ترکیبی را نیاز به گسترش خواهد داشت. بر این اساس مسیر کشورهای آسیای میانه مانند قزاقستان، ترکمنستان و... به دریای آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان می‌تواند فراهم شود. این مسئله یک مزیت گسترده برای بنادر ایران محسوب می‌شود؛ چرا که از خطوط کشتیرانی گسترده و زیرساخت‌های خوب ریلی برخوردار می‌باشد.

یکی دیگر از اولویت‌های کشتیرانی توسعه سیستم بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) می‌باشد. با توجه به

^۱ IRISL

^۲ جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع



میلیون تن در سال افزایش یابد. با لغو تحریم‌ها، بنادر اروپایی بسیار علاقه‌مند به حضور نفت‌کش‌های ایرانی هستند.

به دلیل شرایط تحریم و نبود امکانات داخلی، عمر کشتی‌های تجاری در بخش خصوصی به حدود ۲۲ تا ۲۷ سال رسیده است، از این رو نوسازی ناوگان یکی از اولین اقداماتی است که باید در این حوزه انجام شود.

صادرات مجدد

در دوران پساتحریم شاهد افزایش حمل یکسره از کشورهای اروپایی و سایر کشورها خواهیم بود. تخمین میزان حمل یکسره و صادرات مجدد^۱ کالا را آینده مشخص خواهد کرد اما به نظر می‌رسد، دیگر شاهد تخلیه کالاهایی مانند خودرو در دبی و "ری اکسپرت" آن به ایران نخواهیم بود.

اعمال خواسته یا ناخواسته هرگونه وقفه یا ایجاد هزینه‌های غیرضروری در چرخه حمل‌ونقل دریایی کالا به نوبه خود می‌تواند منجر به حذف بسیاری از فعالان در بخش واردات و صادرات شود به گونه‌ای که دیگر قادر به حفظ حاشیه درآمدها نخواهند بود و از چرخه فعالیت خارج خواهند شد.

بیمه دریایی

عمده‌ترین محدودیتی که صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور آن را تجربه کرد، تحریم‌ها و محدودیت‌های بیمه‌ای بود که در اکتبر سال ۲۰۱۰ اعمال شد. بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی بیمه به دلیل ترس از تحریم‌های آمریکا، از تعامل با شرکت‌های حمل‌ونقل کالای ایران خودداری می‌کنند. به‌زودی ژاین قراردادی ۸ میلیارد دلاری با کشتی‌داران برای بیمه واردات نفت از ایران منعقد خواهد کرد که نشان‌دهنده تغییر این رویه است. در کنار بیمه‌های خارجی، ظرفیت‌های بیمه‌های داخلی نیز رشد پیدا خواهد کرد.

با کاهش شدید نرخ کرایه‌های حمل و پایین آمدن درآمدها و از سوی دیگر بالا رفتن قیمت سوخت، حاشیه سود

شرکت‌های کشتیرانی به‌شدت تحت تأثیر منفی قرار گرفته است.

افزایش قیمت سوخت، کاهش میزان بار و نرخ بالای بهره‌های بانکی را موجب افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل عنوان کرد و گفت که این موضوع باعث کاهش رقابت‌پذیری تجارت خارجی ایران در میان دیگر کشورها شده است.

سهم کشور ما از کشتی‌سازی جهانی کمتر از سدهم (۰,۳) درصد است و در حوزه تعمیرات شناور نیز ظرفیت سفارشات داخلی تعمیرات حدود ۶۰۰ فروند در سال برآورد می‌شود که در شرایط تحریم می‌توان شاهد افزایش این سهم بود.

پیش از تحریم‌ها حدود ۲۰ فروند کشتی برای ساخت به کره جنوبی سفارش داده شده اما به علت تحریم‌ها ساخت آن‌ها متوقف شد که اگر تحریم‌ها برطرف شود ساخت آن‌ها از سر گرفته خواهد شد و با افزایش ظرفیت نیز روبه‌رو خواهیم شد.

گردشگری دریایی

حوزه دیگری که با رونق روبرو خواهد شد، گردشگری دریایی است. با ورود شرکای خارجی از جمله شرکت‌های پتروشیمی خارجی می‌توان به رونق این صنعت خصوصاً در نواحی جنوبی امید داشت.

لیزینگ دریایی

ابزار اجاره اعتباری (لیزینگ) در قالب انواع قراردادهای اجاره طولانی‌مدت، «مالکیت» کالاهای سرمایه‌ای بادوام از قبیل کشتی‌ها را در اختیار شرکت‌های برون‌مرزی قرار می‌دهد و «بهره‌برداری» از آن‌ها را در داخل کشور میسر می‌کند. ابزارهای موجود در صنعت لیزینگ قادر است نقش تعیین‌کننده‌ای در تحقق اصلاحات اقتصادی پساتحریم ایفا کند.

¹ re-export



منابع و ماخذ

۱. صنعت حمل و نقل دریایی کشور و اثرات لغو تحریم‌های این صنعت، بورس نیوز، فروردین ۱۳۹۴
۲. پساتحریم فرصتی برای نو شدن ناوگان حمل و نقل، تیر ۱۳۹۴
۳. تأثیر توافق هسته‌ای بر میزان صادرات مجدد خودرو و کالا از امارات، مرداد ۱۳۹۴
۴. اتاق فرمان بخش خصوصی برای پول‌های خارجی، مرداد ۱۳۹۴، روزنامه دنیای اقتصاد
۵. حمل و نقل دریایی در سالی که گذشت، فروردین ۱۳۹۴، خبرگزاری مهر
۶. آمادگی دروازه طلایی ایران برای نقش‌آفرینی در عصر پساتحریم، مرداد ۱۳۹۴
۷. حمل و نقل کانتینری جهان با ورود ایران جان می‌گیرد، شهریور ۱۳۹۴، سایت خبری مانا
۸. اولویت کشتیرانی در پساتحریم؛ دو سال دیگر به رتبه ۱۵ دنیا می‌رسیم، شهریور ۱۳۹۴، خبرگزاری تسنیم
۹. بخش‌های دریایی و هوایی آماده دوران پسا تحریم، روزنامه صنعت، خرداد ۱۳۹۴
۱۰. ضرورت تکیه بر توانمندی بیمه‌های دریایی در دوران پسا تحریم، صنعت بیمه، مرداد ۱۳۹۴
۱۱. آثار لغو تحریم بر حمل و نقل دریایی، فروردین ۱۳۹۴، تین نیوز
۱۲. صنعت لیزینگ دریایی در اقتصاد پساتحریم، مارین نیوز، شهریور ۱۳۹۴

Archive of SID

«بخش آموزش»

مقاله منتخب: «تکمیل زنجیره تامین و ورود به بازارهای حمل دریایی LPG، محمولات شیمیایی و فرآورده‌های نفتی»

نگارندگان: رضا رضوی صیاد^۱، مرضیه شاهرضایی^۲

در بومی‌سازی ارابه خدمات تخصصی حمل و نقل دریایی این محصولات می‌پردازیم.

چکیده

کلمات کلیدی

فرآورده نفتی-محمولات شیمیایی-تانکر شیمیایی-گاز مایع-ال پی جی-حمل دریایی-تانکر حمل فرآورده نفتی

بازار حمل گاز مایع (LPG)

گاز مایع (Liquefied Petroleum GAS)

که به صورت اختصاری LPG نامیده می‌شود، محصول فرعی فرآیند تصفیه و تولید گاز طبیعی و پالایش نفت خام و شامل پروپان، پروپیلن، بوتان و بوتیلن در نسبت‌های مختلف است. قسمت عمده ال.پی.جی از پروپان و بوتان با نسبتی تقریباً مساوی به دست می‌آید.

ایران که تا چند سال پیش با وجود تولید LPG به منظور تأمین نیاز داخلی کشور ناچار به واردات این فرآورده نفتی بود، اکنون نه تنها نیاز داخلی خود را تأمین می‌کند بلکه به جمع صادرکنندگان این فرآورده نفتی نیز پیوسته است. تولید LPG در پالایشگاه‌های نفت خام، هم در پالایشگاه‌های گاز و هم در صنعت پتروشیمی صورت می‌گیرد.

در ابتدای پیوستن ایران به جمع کشورهای صادرکننده LPG توان صادراتی ایران تنها در حدود ۶۰۰ تا یک هزار تن در روز بود اما با افزایش تولید در جریان طرح‌های توسعه پالایشگاهی کشور، میزان تولید مازاد بر نیاز مصرف داخلی کشور افزایش یافته و هم اکنون ایران توان صادرات حدود ۴ هزار تن LPG را در روز دارد.

هم اکنون ۹ هزار و ۸۰ تن LPG روزانه در پالایشگاه‌های نفت خام کشور تولید شده و حدود یک هزار و ۵۰۰ تن نیز در مجتمع‌های پتروشیمی و پالایشگاه‌های گاز

در کشورهایی مانند ایران که نفت برداشت‌شده در آنها با مقدار قابل توجهی گاز همراه است، تولید ال.پی.جی به صرفه است. روند تولید و صادرات ال پی جی توسط ایران و همینطور تقاضای جهانی این ماده طی سال‌های اخیر به سرعت رو به افزایش بوده است. از سوی دیگر کاهش صدور نفت خام افزایش تولید و صادرات فرآورده‌های نفتی و محمولات شیمیایی به دلایلی از جمله ارزش افزوده بالاتر، تبدیل تهدید رقابتی نفتی به فرصت، کمتر بودن احتمال تحریم معاملات فرآورده‌های نفتی و افزایش روابط تجاری منطقه‌ای و بین‌المللی از مهم‌ترین راهکارهای کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی و تحقق اقتصاد مقاومتی شناخته شده و بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است.

با توجه به روند فزاینده تولید این دو دسته کالاهای اساسی در کشورمان، لزوم شناخت روش‌ها و بازارهای حمل این تولیدات و برنامه‌ریزی و ایجاد زیرساخت‌های لازم در این ارتباط برای توسعه صادرات آنها بیش از پیش اهمیت می‌یابد. در واقع آنچه که تکمیل‌کننده تحقق اقتصاد مقاومتی در این راستا محسوب می‌شود در اختیار گرفتن کامل زنجیره بین‌المللی تامین این تولیدات به خصوص در بخش حمل دریایی است که تاکنون مورد کم توجهی واقع گردیده است.

در این مقاله ضمن آشنایی اجمالی با این تولیدات به بررسی وضعیت بازار حمل دریایی آن‌ها و همچنین فرصت‌های موجود

کارشناسی ارشد مهندسی دریا، کشتیرانی جمهوری اسلامی

ایران

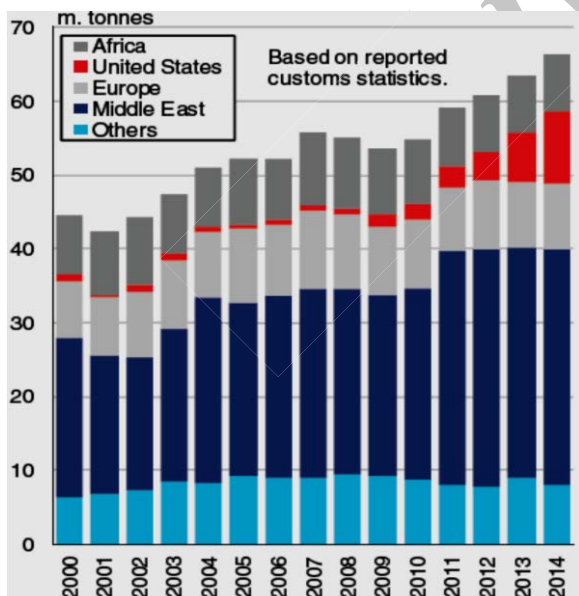
کارشناسی ارشد مدیریت فناوری اطلاعات، کشتیرانی

جمهوری اسلامی ایران

می‌کنند. تقاضای پایه از سوی کشورهای آسیایی بسیار قوی است. این موضوع به طور خاص برای کشورهای چین و هند صدق می‌کند که وارداتشان طی سال ۲۰۱۴ روند صعودی داشته است.

محرك رشد واردات آسیا در سال ۲۰۱۴ کشورهای غیر عضو OECD بوده‌اند. در این سال واردات چین رشد قابل ملاحظه‌ای داشت و میزان محمولات ورودی به این کشور در طول ۷ ماه ابتدای سال نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۳ افزایش ۷۹ درصدی را تجربه کرد. بخشی از این موضوع به علت آغاز ظرفیت‌سازی تولید پروپان دی‌هیدروژن در این کشور بوده است. واردات هند نیز در دوره یاد شده و نسبت به هفت ماه ابتدای سال ۲۰۱۳ با رشد ۴۵ درصدی مواجه بوده است. بخشی از این موضوع به دلیل افزایش استفاده از گاز LPG خانگی (کپسول) بوده است. واردات در میان کشورهای OECD نسبتاً ناچیز بوده است. ژاپن بزرگترین واردکننده سنتی LPG افزایش چندانی در واردات این ماده نداشته است. در حالی که واردات کره کاهش سالانه با نرخ ۸ درصدی را تجربه نموده است.

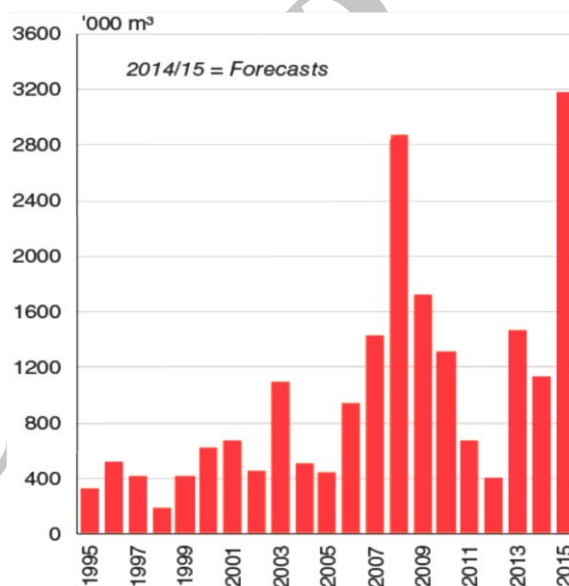
روند صادرات LPG



کشور تولید می‌شود. در صورتی که مصرف داخلی این فرآورده نفتی مدیریت شود، امکان توسعه صادرات آن به بیش از ۴ هزار تن در روز وجود خواهد داشت.

در طول سال‌های گذشته و حتی پیش از توافق ژنو برخی از کشورهای آسیایی همچون کره جنوبی با وجود مخالفت‌های غرب به جمع مشتریان گازی ایران پیوسته‌اند.

روند تحویل‌دهی کشتی‌های حمل LPG



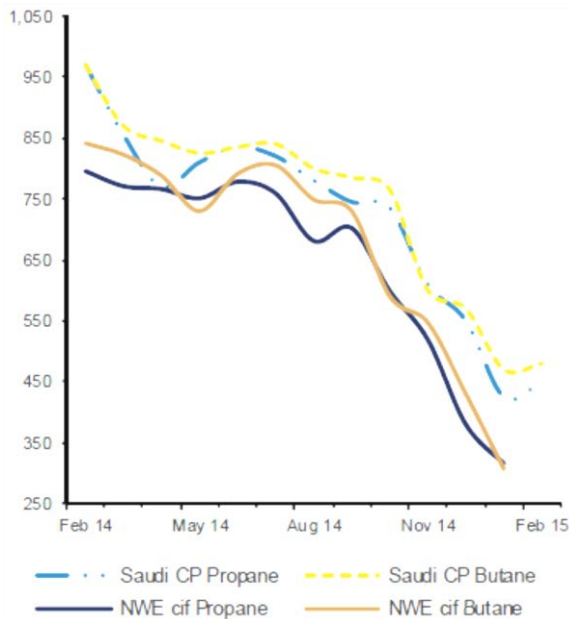
بازار جهانی حمل LPG، در سال ۲۰۱۴، تقریباً در شرایط موازنه بود و نرخ‌های کرایه حمل در سطح بالایی قرار داشت. ولی براساس برنامه زمانبندی ارائه شده، قرار است تعداد زیادی کشتی تانکر حمل LPG در سال ۲۰۱۵ به بازار تحویل داده شود و این امر تهدیدی برای برهم خوردن موازنه بازار محسوب می‌گردد. ولی از سوی دیگر، افزایش فعالیت در مسیرهای طولانی آتلانتیک- پاسیفیک می‌تواند سبب تعدیل شرایط عدم موازنه شود.

مجموع حجم تجارت LPG برای سال ۲۰۱۴ در حدود ۶۶ میلیون تن تخمین زده شده است. افزایش صادرات LPG آمریکا با توجه به اختلاف قیمت گاز بین دو منطقه شرق و غرب میزان تقاضا بر حسب تن مایل را برای ناوگان افزایش داده و منجر به جابجایی تناژ بین این دو حوزه گردیده است. بازارهای کرایه در شرق کانال سوئز نیز شرایط مثبتی را تجربه

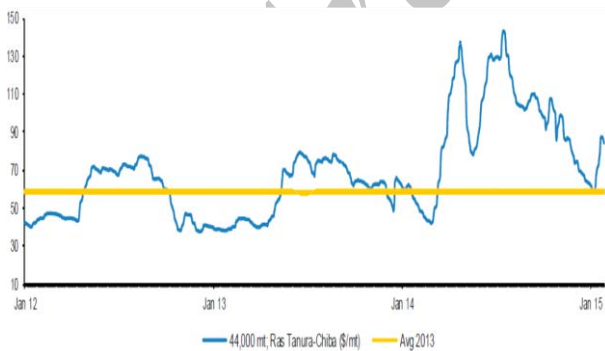


نرخ کرایه حمل کشتی‌های LPG، در بازار مقطعی در سال ۲۰۱۳، بسیار متغیر بود ولی در مجموع متوسط سالانه این نرخ در سطح بالایی بود. در طول این مدت نرخ اجاره زمانی این کشتی‌ها نیز به شدت متغیر بود.

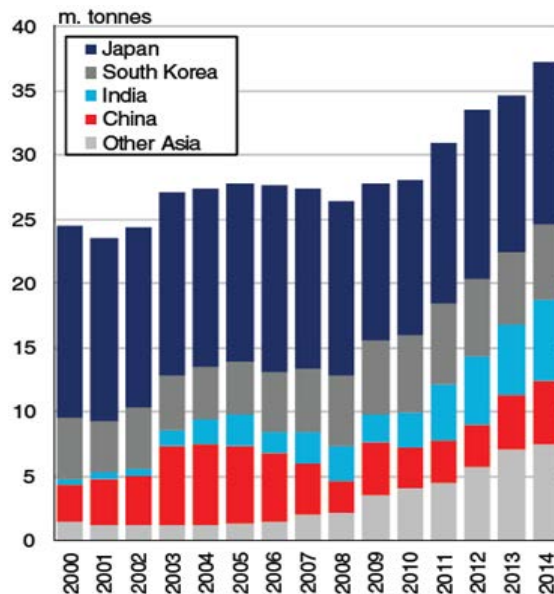
کرایه حمل کشتی‌های حمل LPG



شاخص باتنیک برای کشتی‌های حمل LPG

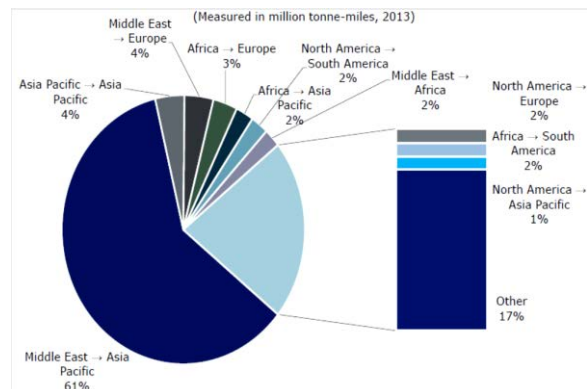


واردات LPG آسیا



به لحاظ صادرات انتظار می‌رود حجم صادرات آمریکا در کوتاه مدت با توجه به افزایش تولید گاز شیل با افزایش مواجه باشد. همچنین با توجه به پتانسیل بهبود روابط تجاری بین غرب و جمهوری اسلامی ایران امکان ورود محمولات صادراتی ایران نیز به بازارهای جهانی وجود دارد. حوزه آسیا پاسیفیک، بزرگترین واردکننده محمولات LPG در جهان محسوب می‌گردد. این منطقه در سال ۲۰۱۳ با واردات ۳۷ میلیون تن، ۶۵ درصد از تجارت دریایی LPG در سطح جهان را به خود اختصاص داد.

سهم مناطق عمده از حجم تجارت گاز مایع (LPG)





بازار کشتی‌های حمل گاز مایع بسیار بزرگ (VLGC)

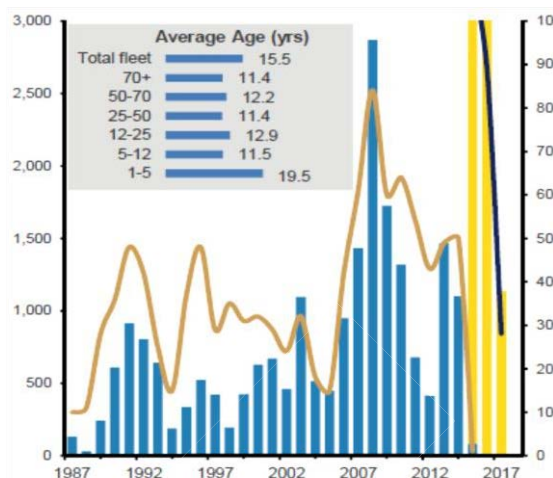
در بخش عرضه، ناوگان حمل VLGC در سپتامبر سال ۲۰۱۴ شامل ۱۶۲ فروند کشتی به مجموع ظرفیت ۱۳ میلیون فوت مکعب و فهرست سفارش کشتی‌های VLGC مشتمل بر ۸۶ فروند کشتی به مجموع ظرفیت ۷/۲ میلیون فوت مکعب بوده که یک رکورد محسوب می‌شود و ۵۵ درصد از ناوگان موجود به لحاظ ظرفیتی را شامل می‌شود. البته رشد ناوگان بخش VLGC طی ماه‌های اخیر اندکی کند شده در حالی که حجم کلی تجارت LPG رشد قوی داشته است.

اخیرا بازیگران نسبتا جدیدی به این بازار ورود نموده‌اند شرکت China Peace، ۴ فروند کشتی VLGC را در ماه آوریل و دو فروند دیگر را در اواسط ماه سپتامبر سال ۲۰۱۴ به شرکت Daewoo سفارش نموده است. همچنین بخش جدیدی به ناوگان حمل گاز در حال افزوده شدن است.

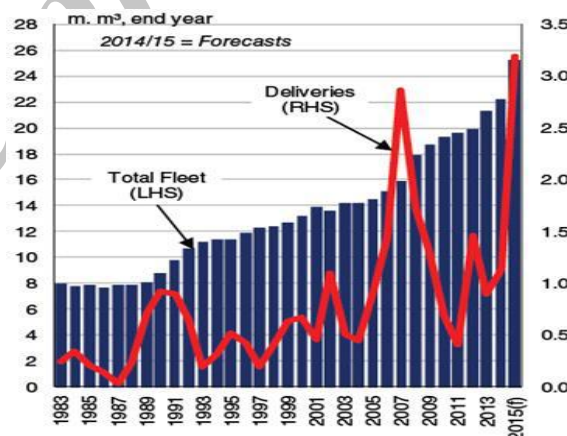
شرکت Reliance Industries در ماه ژوئیه سفارش ۶ فروند کشتی حمل اتان بسیار بزرگ (VLEC) را به یارد سامسونگ ارایه داده است. این کشتی‌ها یک مفهوم جدید در دنیای کشتیرانی محسوب شده و برای حمل محموله اتان در مقادیر زیاد طراحی شده‌اند. این امکان در نتیجه انقلابی در تولید گازهای شیل و افزایش موجودی اتان به وجود آمد. در مجموع قرارداد ساخت ۱۹ فروند کشتی VLGC بین ماه‌های مارس و اوت ۲۰۱۴ ثبت گردید. هم اکنون شرایط بازار برای سال ۲۰۱۵ با توجه به رشد تقاضای جهانی به خصوص تقاضای آسیا و رشد صادرات از آمریکا و خلیج فارس مثبت به نظر می‌رسد.

جابجایی کشتی‌های VLGC به سمت آمریکا به بهبود موازنه عرضه و تقاضا کمک شایانی نمود. علاوه بر آن تاخیرات در تعدادی بنادر هند عرضه کشتی‌های فعال VLGC را در بازار نقدی شرق سوئز محدود ساخته و کمک بیشتری به نرخ‌های کرایه حمل در این منطقه نمود.

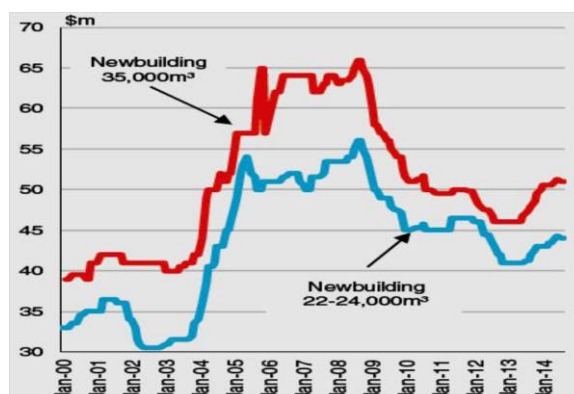
رشد تغییرات ظرفیت و سن ناوگان حمل LPG (بر حسب هزار متر مکعب)



رشد تغییرات ناوگان LPG (میلیون متر مکعب)

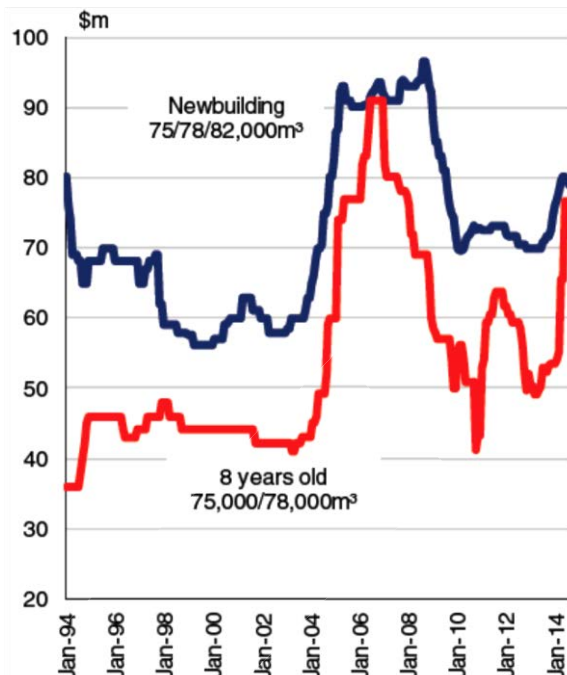


قیمت کشتی متوسط حمل LPG





قیمت کشتی VLGC

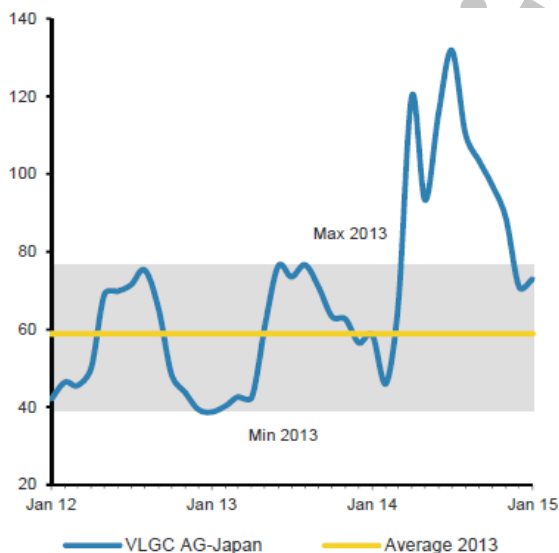


در اوایل سال ۲۰۱۵، نرخ کرایه حمل کشتی‌های VLGC، نسبت به رکود مشاهده شده در آخرین فصل سال ۲۰۱۴، افزایش یافت. البته این بهبود، قابل پیش‌بینی بوده، زیرا دلایل کاهش نرخ‌ها در ماه‌های پایانی سال، به عوامل کوتاه‌مدتی از جمله تعطیلات کریسمس و افزایش ظرفیت حمل در بازار مقطعی و نه تغییرات بنیادی در بازار نسبت داده شده است. بدین ترتیب بهبود نرخ‌های کرایه حمل مربوطه، به همراه کاهش قیمت سوخت، سبب افزایش درآمد مالکان این نوع کشتی‌ها شد.

در غرب بازار کشتی‌های VLGC در اوایل سال جاری با مزاد تناژ حمل مواجه بود ولی این موضوع به سرعت تغییر کرد و محدود شدن ظرفیت‌های حمل در غرب به اندازه‌ای رسید که اگر در طول ماه‌های آتی کشتی‌های خالی برای بارگیری از شرق به سمت غرب حرکت کنند، تعجبی نخواهد داشت.

روند نرخ اجاره کشتی‌های VLGC در بازار مقطعی در مسیر

خلیج فارس - ژاپن



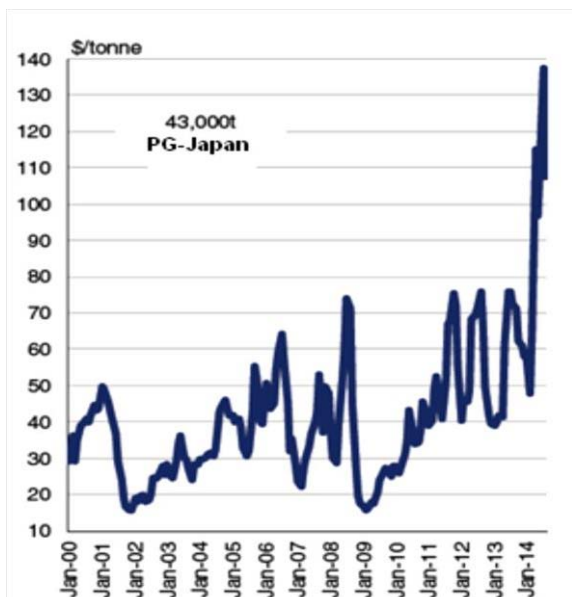
شرایط بازار در بخش حمل VLGC در اواسط سال

۲۰۱۴ با بهبود مواجه بوده و نرخ‌ها رو به افزایش گذاشت. این بهبود شرایط کسب و کار برای مالکان در وهله اول مدیون رشد قابل ملاحظه صادرات LPG توسط آمریکا بوده که منجر به جذب ظرفیت‌های حمل از منطقه غرب کانال سوئز شده است. رشد صادرات آمریکا به واسطه افزایش تولید و توسعه پایانه‌های خاص در این کشور حاصل آمد.

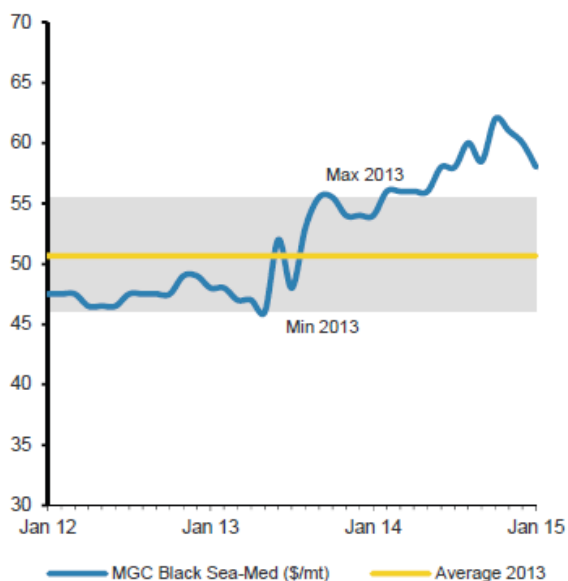
در ماه ژوئیه نرخ پایه درآمد برای این مسیر برابر ۳۷۳۶۷۵۰ دلار به ازای هر ماه بوده است که یک رکورد محسوب می‌شود. افزایش صادرات LPG از آمریکا در کنار تقاضای قوی از سوی خاوردور و رشد محدود ناوگان تماما منجر به بهبود موازنه عرضه و تقاضا در هر دو سوی کانال سوئز شده و به مالکان امکان افزایش نرخ‌ها را داده است. به رغم شرایط نسبتا با ثبات بازار از ماه ژوئیه به بعد میزان درآمد بسیار بالا و متوسط آن در ماه اوت برابر ۲۷۷۰۰۰۰ دلار در ماه بوده است. در حالی که نرخ پایه اجاره یک کشتی به ظرفیت ۷۸۰۰۰ مترمکعب به طور متوسط برابر ۱۶۷۶۰۰۰ دلار در ماه بوده و از افزایش سالیانه ۶۱ درصدی برخوردار بوده است.



خلیج فارس - ژاپن (برای کشتی‌های ۴۳۰۰۰ تن)



دریای سیاه - مدیترانه



بازار کشتی‌های حمل گاز مایع متوسط (MGC)
(ظرفیت ۲۰۰۰۰۰ الی ۴۰۰۰۰۰ مترمکعب)

در بخش عرضه ناوگان، کشتی‌های متوسط مشتعل بر ۱۲۶ فروند کشتی به مجموع ظرفیت ۳/۶ میلیون مترمکعب بوده و ۴۰ فروند به مجموع ظرفیت ۱/۲ میلیون متر مکعب نیز تحت سفارش ساخت قرار دارند.

نرخ اجاره یکساله کشتی‌های VLGC و MGC

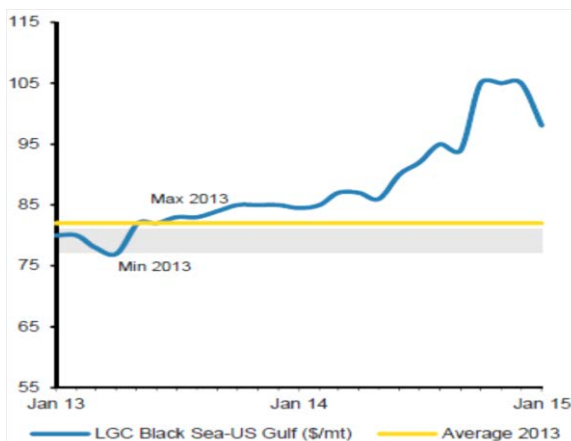


بازار کشتی‌های بزرگ حمل گاز مایع (LGC) - به ظرفیت ۴۰ الی ۶۰ هزار فوت مکعب

بخش کشتی‌های بزرگ حمل گاز با تنها ۱۹ فروند کشتی، بخش کوچکی از ناوگان حمل LPG را به خود اختصاص می‌دهد. در حالی که ناوگان این بخش به لحاظ ابعاد، کوچک و محدود به تنها ۵ مالک می‌باشد اما کلیه کشتی‌های این ناوگان به طور کامل فعال و عمدتاً تحت قراردادهای اجاره می‌باشند. نرخ‌ها برای کشتی‌های LGC تحت تاثیر رشد صادرات آمریکا و بهبود شرایط در بخش VLGC با رشد مواجه بوده است.

روند نرخ اجاره کشتی‌های LGC در بازار مقطعی در مسیرهای مختلف (دلار بر تن)

دریای سیاه - خلیج مکزیک



سهام صنایع پتروشیمی ایران در بازار جهانی از ۱/۱ درصد در سال ۱۳۸۴ به ۴/۲ درصد در پایان سال ۱۳۹۱ رسیده است و بر این اساس سهم صنایع پتروشیمی ایران در بازار جهانی ۱۸۱ درصد رشد داشته است.

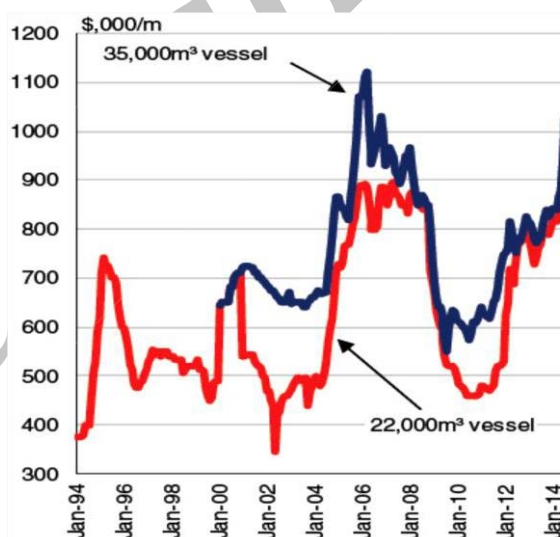
هم‌اکنون محصولات پتروشیمی ایران به ۶۰ کشور مختلف صادر می‌شوند به گونه‌ای که شبه قاره هند ۱۳ درصد، آسیای جنوب شرقی ۲۳ درصد، چین ۲۲ درصد، خاور دور ۱۸ درصد، کشورهای اروپایی ۵ درصد و خاورمیانه ۱۹ درصد از سهم صادرات ایران را به خود اختصاص داده‌اند. از طرف دیگر، بر اساس رتبه‌بندی ۱۰۰ شرکت برتر پتروشیمیایی جهان که هر ساله توسط موسسه ICIS صورت می‌گیرد، سهم صنعت پتروشیمی ایران از رتبه ۸۲ در سال ۲۰۰۴ به ۱۲ در سال ۲۰۱۱ ارتقا یافته است. بر این اساس لزوم برنامه‌ریزی بر روی زنجیره تامین پایین دست این صنایع از جمله حمل و نقل و به طور خاص حمل و نقل دریایی بیش از پیش آشکار می‌شود. حمل هر دو دسته محمولات یاد شده توسط کشتی های تانکر هندی عمدتاً به ظرفیت بین ۱۰ الی ۸۰ هزار تن Dwt صورت می‌گیرد.

محمولات شیمیایی بر اساس میزان خطرناک بودن در کلاس های مختلف IMO تقسیم‌بندی می‌شوند. تانکرهای کلاس IMO I به حمل خطرناک‌ترین فرآورده‌های نفتی می‌پردازند. کشتی‌های تحت کلاس IMO II محمولات کم خطرتر را حمل نموده و کشتی‌های تحت کلاس IMO III به حمل کم خطرترین محمولات شیمیایی اختصاص دارند. از سوی دیگر تعریف مرز بین یک تانکر حمل فرآورده با تانکر حمل محمولات شیمیایی اندکی دشوار است. در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان تانکرهای تحت کلاس I و II را در قالب تانکرهای شیمیایی قرار داد. تانکرهای کلاس III شامل هر دو نوع تانکر حمل فرآورده و شیمیایی می‌باشند.

بسته‌های محمولات شیمیایی دارای ظرفیت بین ۲ الی ۶ هزار تن هستند و بدین لحاظ تانکرهای مربوطه دارای مخازن متعدد که هر یک قابلیت حمل ماده شیمیایی خاصی را دارند می‌باشند.

بازار کرایه حمل برای کشتی‌های متوسط با نزدیک شدن به انتهای ۲۰۱۴ بهبود داشته است. LPG و آمونیا محرک‌های اصلی تجارت در بخش کشتی‌های با ظرفیت متوسط هستند. در واقع ناوگان کشتی‌های متوسط به نیروی کاری تجارت جهانی آمونیا تبدیل شده است. تقاضای این محموله برای قاره آسیا در سال ۲۰۱۴ قوی بوده است. البته عرضه این ماده از سوی ایران از سال ۲۰۱۲ به بعد محدود بوده و الجزایر تا حدودی به افزایش عرضه در بازار کمک نموده است.

نرخ /جاره زمانی یک ساله کشتی متوسط حمل LPG



بررسی بازار حمل تانکر (فرآورده و شیمیایی)

فرآورده‌های نفتی مانند الفین و پلی‌اتیلن تحت فرآیندهای صنعت پتروشیمی و از مواد خام حاصل از نفت یا گاز طبیعی حاصل می‌شود. فرآورده‌های نفتی علاوه بر مصرف در قالب سوخت و وسایل نقلیه، روغن موتور و غیره در تهیه بسیاری از سایر قطعات صنعتی نقش ارزنده‌ای دارند.

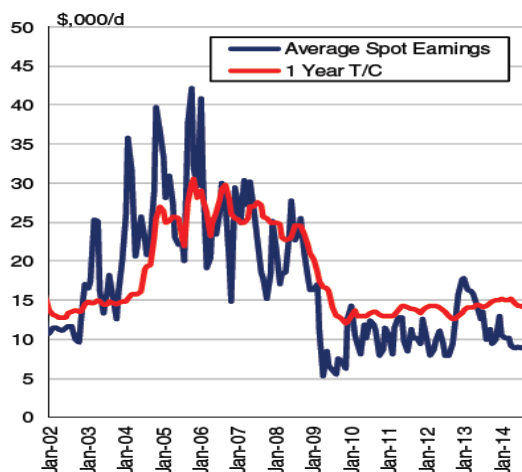
تولید فرآورده‌های نفتی نقش ارزنده‌ای را در فعالیت‌های اقتصادی کشورهای نفت‌خیز از جمله کشورمان ایفا می‌کند. محمولات عمده‌ای که توسط واحدهای صنایع پتروشیمی در ایران تولید می‌شوند عمدتاً شامل کودهای شیمیایی، اوره و مواد شیمیایی نظیر آمونیاک و گوگرد است.



در سال ۲۰۱۳ افزایش داشته است. هرچند نرخها به طور کلی در سطح پایینی قرار دارد. تقاضای حمل در سال ۲۰۱۴ محدود بوده است.

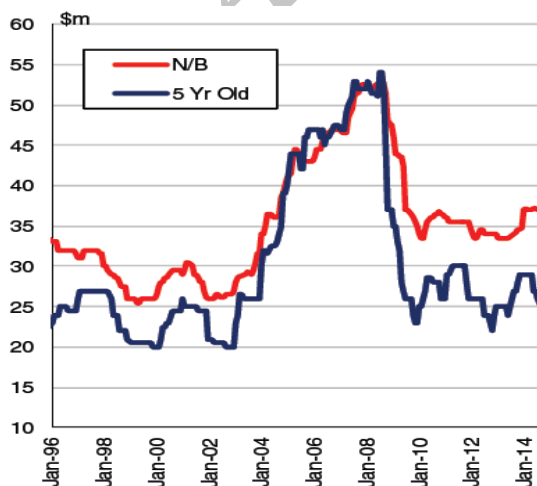
روند بازار در بخش کشتی‌های به ظرفیت متوسط (MR) در سه ماهه مارس - مه به دلیل حجم کم محمولات از خلیج آمریکا و تناژ نسبتا زیاد موجود در منطقه روند نزولی داشت. اما با نزدیک شدن به اواخر ماه ژوئیه فعالیتها از خلیج آمریکا به خصوص به مقصد اروپا رو به فزونی گذاشت.

درآمد تانکر حمل فرآورده (MR)



قیمت پایه برای کشتی تانکر حمل فرآورده در سال ۲۰۱۴ به طور کلی رو به افزایش گذاشت.

قیمت تانکر حمل فرآورده (MR)

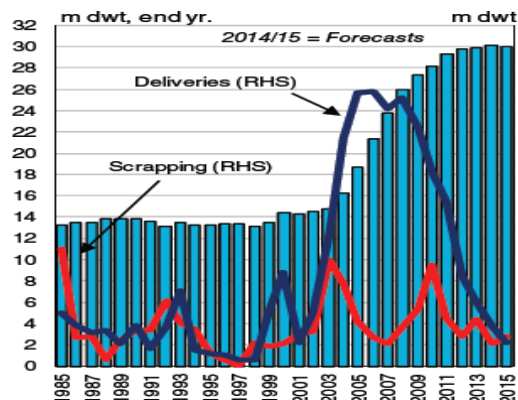


در این قسمت به بررسی بازار حمل محمولات شیمیایی و فرآورده‌های نفتی در این دو بخش از حمل دریایی تانکر می‌پردازیم.

بازار حمل فرآورده‌های نفتی

ناوگان تانکر حمل فرآورده به ظرفیت بالای ۱۰۰۰۰ تن Dwt شامل تانکرهای روکش‌دار غیر IMO، تانکرهای IMOIII و تانکرهای IMOII به ظرفیت ۳۰ الی ۶۰ هزار تن Dwt مجهز به مخازن با ظرفیت متوسط بالای ۳۰۰۰ مترمکعب می‌باشند. در ابتدای ماه سپتامبر سال ۲۰۱۴ ناوگان تانکرهای فرآورده نفتی مشتمل بر ۲۵۳۰ فروند کشتی به مجموع ظرفیت ۱۳۱/۲ میلیون تن Dwt بوده که حاکی از رشد ۲/۴ درصدی نسبت به سال گذشته است. میزان عقد سفارش‌های ساخت کشتی در سال ۲۰۱۴ نسبت به سال ۲۰۱۳ روند نزولی را طی نمود. در ۸ ماهه ابتدای سال ۶۶ فقره سفارش به مجموع ظرفیت ۴ میلیون تن Dwt ارایه گردید. این رقم نسبت به سال پیش نشان دهنده کاهش ۶۷ درصدی بوده است.

ناوگان تانکر فرآورده



میزان درآمدها در بازار حمل تانکر در سال ۲۰۱۴ به طور کلی تحت فشار بوده است. هرچند در برخی بخش‌ها بهبودهایی در وضعیت بازار حاصل گردید.

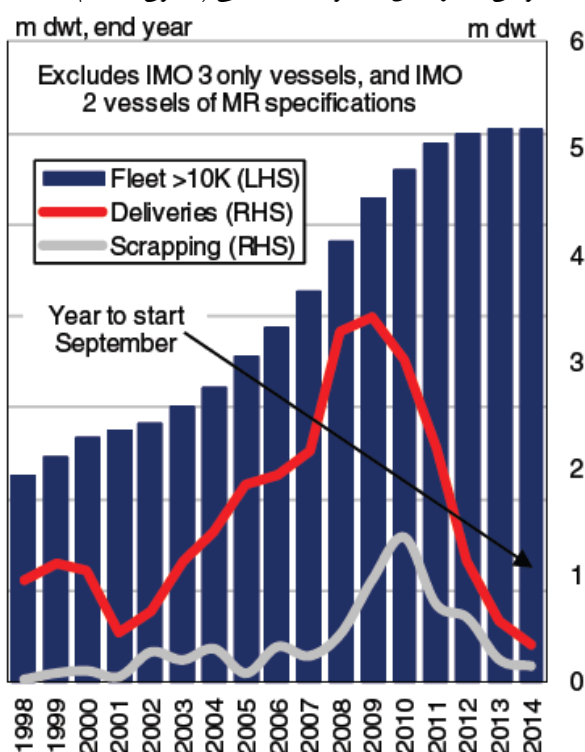
در بخش حمل پاناماکس محمولات کثیف، درآمدها در ۸ ماهه ابتدای سال ۲۰۱۴ به میزان ۶۱ درصد نسبت به متوسط درآمد

افزوده برای صادرات نفتی خود از طریق پالایش آنها پیش از صادرات می‌باشند.

بازار حمل محمولات شیمیایی

ناوگان تانکرهای حمل محمولات شیمیایی به ظرفیت بالای ۱۰۰۰۰ تن Dwt در سپتامبر سال ۲۰۱۴ برابر ۱۴۴۰ فروند کشتی به مجموع ظرفیت ۳۰/۴ میلیون تن Dwt بوده است. این رشد ضعیف منجر به جبران مازاد عرضه در برخی از بخش‌های ناوگان گردید. هرچند فهرست سفارش‌ها در این بخش کماکان رو به رشد بوده و در سپتامبر سال ۲۰۱۴ برابر ۴/۵ میلیون تن Dwt بوده است. این رقم در مقطع مشابه سال پیش از آن برابر ۱/۶ میلیون تن Dwt بوده است. افزایش قابل ملاحظه ظرفیت ناوگان نشان دهنده افزایش میزان عقد قرارداد در طول سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ بوده است.

ناوگان تانکر حمل محمولات شیمیایی (میلیون Dwt)



بازار ساخت کشتی‌های حمل محمولات شیمیایی در اوایل سال ۲۰۱۵، به دلیل چشم‌انداز بدبینانه بازار کرایه حمل و شرایط نامساعد مالی مالکان و یاردهای ساخت کشتی همچنان

به دنبال رشد ۴/۶ درصدی تجارت دریایی فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۳ میزان رشد تجارت در سال ۲۰۱۴ با افزایش ۳/۳ درصدی در حدود ۲۰/۸ میلیون بشکه بر روز تخمین زده می‌شود. واردات دریایی فرآورده‌های نفتی به اروپا نیز برای سال ۲۰۱۴ با یک درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۳ برابر ۶/۶ میلیون بشکه بر روز تخمین زده شده است. به رغم تولیدات صنعتی نسبتاً ضعیف در منطقه اروپا شاهد بهبود تقاضا از بخش پالایشگاهی در این ناحیه بوده‌ایم. واردات فرآورده‌های نفتی فرانسه با افزایش ۷ درصدی نسبت به سال قبل به روزانه ۰/۷ میلیون بشکه در سال ۲۰۱۴ افزایش یافت.

همچنین میزان واردات فرآورده‌های دریایی در سال ۲۰۱۴ با افزایش ۲ درصدی در حدود ۸ میلیون بشکه بر روز تخمین زده می‌شود. اقتصادهای منطقه‌ای مانند ویتنام، تایلند و مالزی دارای ظرفیت‌های پالایشی محدودی هستند در حالی که تقاضای این منطقه به پشتوانه تقاضای صنعتی فزاینده و افزایش مصرف محلی از ناحیه طبقه متوسط جامعه رو به افزایش است. در نتیجه انتظار می‌رود رشد تقاضای این کشورها با رشد واردات فرآورده‌های نفتی همراه باشد. البته کشور چین به دنبال توسعه ظرفیت‌های پالایشی خود را در قالب محرک اصلی رشد تجارت این محمولات در منطقه آسیا معرفی نموده است. انتظار می‌رود این کشور در پایان سال ۲۰۱۵، ۰/۵ میلیون بشکه بر روز به ظرفیت‌های پالایشی خود اضافه نماید.

از سوی دیگر در حوزه پاسیفیک رشد تولیدات پالایشی آمریکا منجر به کاهش ۲ درصدی واردات فرآورده‌های نفتی این کشور در سال ۲۰۱۴ گردید. البته رشد واردات آمریکای لاتین برای سال ۲۰۱۴ با افزایش حدوداً ۲۰ درصدی مواجه بوده است. انتظار می‌رود افزایش تقاضا عمدتاً به واسطه رشد وضعیت طبقه متوسط به خصوص در اقتصادهایی مانند برزیل باعث افزایش بیشتر حمل محمولات به این منطقه گردد. برای منطقه خاورمیانه نیز با توجه به رشد سریع بخش پالایشگاهی میزان رشد صادرات فرآورده‌های نفتی از منطقه در سال ۲۰۱۴ برابر ۱۳ درصد تخمین زده می‌شود. بسیاری از کشورهای منطقه خاورمیانه به دنبال ایجاد ارزش

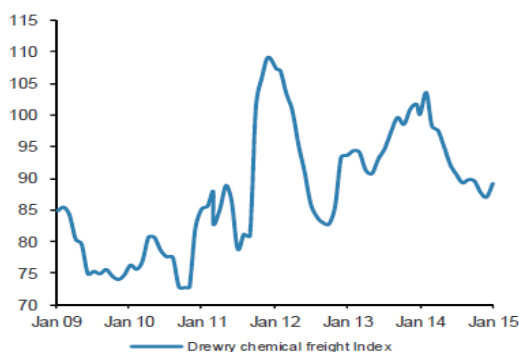
شرایط بازار نقدی در این بخش در سال ۲۰۱۴ و به دنبال بهبود محدود در ابتدای سال ۲۰۱۴ به تدریج رو به افول نهاد. علت عمده این امر تقاضای ضعیف‌تر از اروپا و خاور دور بوده است. صادرات آمریکا نیز به همین دلیل و افزایش تقاضای داخلی روند نزولی را در این سال در پیش گرفت. این شرایط کساد به رغم کاهش بسیار اندک در ناوگان این بخش به وقوع پیوست.

به دنبال بهبود کلی بازار حمل بسته‌های شیمیایی در سه ماهه چهارم سال ۲۰۱۳ و سه ماهه اول سال ۲۰۱۴، در ادامه این سال بازار روند نزولی را در پیش گرفت. علت این امر کاهش تقاضا از سوی خاور دور بود. توسعه صنعت پتروشیمی در خاورمیانه منجر به افزایش حجم صادرات از این منطقه و نتیجتاً جلب تناژ بیشتر و افزایش نرخ‌ها شده است.

نرخ کرایه کشتی‌های حمل محمولات شیمیایی در ابتدای سال ۲۰۱۵، علی‌رغم کاهش میزان واردات از چین، بهبود یافت. به طور کلی کاهش قیمت محمولات شیمیایی و کاهش قیمت نفت، سبب بهبود وضعیت تجارت محمولات شیمیایی صنعتی شد و این وضعیت به احتمال زیاد در طول ماه‌های آتی نیز ادامه خواهد داشت.

شاخص کرایه حمل کشتی‌های حمل محمولات شیمیایی با افزایش فعالیت‌ها در حوزه آتلانتیک، اندکی بهبود یافت.

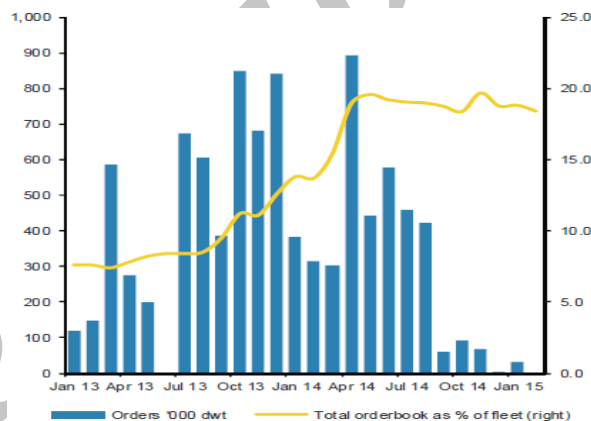
شاخص کرایه حمل *Drewry* برای کشتی‌های حمل محمولات شیمیایی



آرام بود. در همین حال، قرار است بیش از نیمی از لیست سفارش‌های ساخت فعلی، در سال ۲۰۱۵ به بازار تحویل داده شود.

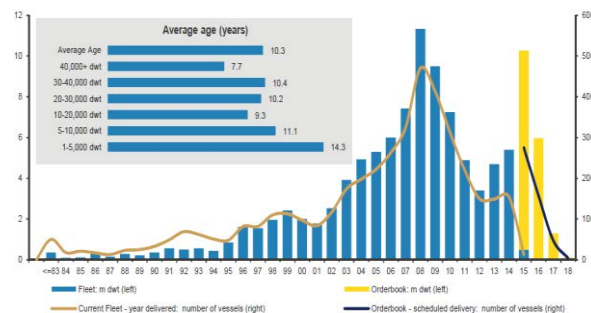
در پایان ماه ژانویه سال جاری، تعداد کشتی‌های حمل محمولات شیمیایی، ۴۲۲۸ فروند با مجموع ظرفیت ۹۳/۳ میلیون Dwt بود و لیست سفارش‌های ساخت این نوع کشتی نیز شامل ۴۸۳ فروند کشتی با ظرفیت ۱۷/۲ میلیون Dwt و معادل ۱۸/۴ درصد از ناوگان فعلی است.

روند سفارش ساخت کشتی‌های حمل محمولات شیمیایی



با کاهش قیمت فولاد و به تبع آن کاهش قیمت کشتی اوراقی در طول ماه‌های اخیر، میزان فعالیت در بازار اوراق‌سازی این نوع کشتی نیز کاهش یافت و بدین ترتیب متوسط سن ناوگان حمل محمولات شیمیایی، افزایش یافته است. بنابراین مالکان دریافته‌اند که بکارگیری کشتی‌های قدیمی در مقایسه با فروش آنها برای اوراق‌سازی، سودآورتر است.

روند تغییرات ظرفیت و سن ناوگان حمل محمولات شیمیایی (بر حسب هزار Dwt)





تاثیر افزایش تولید گازهای شیل در آمریکا باعث پشتیبانی از تولید مواد شیمیایی و صادرات این کشور می‌شود.

– فرآزهای متناظر در سیاست های اقتصادمقاومتی

در بند سیزدهم سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، بر انتخاب مشتریان راهبردی، ایجاد تنوع در روش های فروش، مشارکت دادن بخش خصوصی در فروش، افزایش صادرات گاز، پتروشیمی و فرآورده های نفتی برای مقابله با ضربه پذیری درآمد حاصل از صادرات نفت و گاز تاکید شده است. در بند چهاردهم افزایش ذخایر راهبردی نفت و گاز کشور به منظور اثرگذاری در بازار جهانی نفت و گاز و تاکید بر حفظ و توسعه ظرفیت های تولید نفت و گاز، بویژه در میداین مشترک مورد توجه قرار گرفته است. براساس بند پانزدهم نیز، افزایش ارزش افزوده از طریق تکمیل زنجیره ارزش صنعت نفت و گاز، توسعه تولید کالاهای دارای بازدهی بهینه (براساس شاخص شدت مصرف انرژی) و بالا بردن صادرات محصولات پتروشیمی و فرآورده های نفتی با تاکید بر برداشت صیانتی از منابع خاطر نشان شده است.

– پیشنهاد

با کنار هم گذاشتن واقعیات بیان شده و اهداف تعیین گردیده فوق و با توجه به پتانسیل‌های موجود در سطح ملی و بین‌المللی، به نظر می‌رسد فراهم نمودن فضا، زیرساخت‌ها و منابع لازم برای در اختیار گرفتن ارایه خدمات حمل دریایی فرآورده‌های گازی، نفتی و شیمیایی (شامل سفارش و خرید انواع کشتی‌های تخصصی برای حمل این تولیدات) قدم مهمی در راستای تکمیل بومی‌سازی زنجیره تولید و صادرات و نهایتاً تحقق اقتصاد مقاومتی در کشورمان باشد.

۱. منابع

- 1- Drewry Shipping Insight, Feb, 2015
- 2- 2-SHIPPING MARKET REVIEW, MAY 2014, Danish Ship Finance
- 3- Shipping Review & Outlook, Autumn 2014, Clarkson Research Services-



«فرم نظرسنجی»

ماهنامه الکترونیکی مسیر جهت بهبود کیفی مطالب ارائه شده و دریافت نظرات، پیشنهادات و انتقادات مخاطبین خود یک فرم نظرسنجی تهیه کرده است. افراد علاقه‌مند به مشارکت در نظرسنجی می‌توانند فرم مربوطه را از [این جا](#) دانلود و پس از تکمیل به پست الکترونیکی masir@pmo.ir ارسال نمایند.



Masir

Vol 2, No 9(2015)

ISSN 2423-348X



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