



شماره

نیمه اول
آذر ۱۳۹۸

بگ نماینده مجلس عنوان کرد

فعالیت شرکت های
کشتیرانی به دلیل
گرانی سوخت
توجیه اقتصادی
ندارد



بایندور



لندن هفته آینده در این زمینه تصمیم گیری می کند

کاهش سرعت کشتی ها برای حفظ محیط زیست

هلنیک شیبینگ
گزارش می دهد

کاهش ۴ درصدی سود
بندری شرکت کاسکو

اعضای جدید هیات مدیره انجمن کشتیرانی
مشخص شدند

حضور دو چهره جوان در
هیات مدیره انجمن کشتیرانی

داستان جلد ۱۲

تغییرات اقلیمی و آب و هوایی طی دهه های اخیر باعث شده تا صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از عوامل مهم و تاثیر گذار در ایجاد آلودگی ها دچار تغییراتی شود و به سمت استفاده از سوخت های پاک برود. بخش مهمی از آلودگی هوا به واسطه فعالیت کشتی های بزرگ تجاری و مسافری انتشار می یابد و به همین دلیل، نگاه فعالان حفظ محیط زیست به این قضیه دارد به سمت وسوی خاصی می رود. راهکارهای متعددی برای کاهش میزان تولید آلودگی ها توسط کشتی ها ارائه شده که یکی از مهم ترین آنها کاهش سرعت این وسایل نقلیه بزرگ و بین المللی است. اما این طرح تا چه اندازه قابلیت اجرا دارد و چقدر می تواند در کاهش آلودگی ها مفید باشد.



حسین هاشمی تختی نژاد |

رئیس کمیته بنادر کمیسیون عمران مجلس |

شرکت های کشتیرانی اعلام کرده اند که با توجه به بالا بودن نرخ سوخت، در آینده ای نزدیک دیگر قادر به فعالیت نخواهند بود یا فعالیت آنها با این شرایط توجیه اقتصادی ندارد.



علیرضا چشم جهان، کارشناس ارشد بندری و دریایی خبر داد

سهم ۶۴ درصدی بنادر آسیا از کل مبادلات کانتینری جهان



در پنجاهمین نشست اتاق فکر سازمان بنادر که اعضای هیات عامل سازمان، مدیران و کارشناسان صنعت حمل و نقل دریایی کشور حضور داشتند، علیرضا چشم جهان، کارشناس ارشد بندری و دریایی با استناد به گزارش «آکتاد»، عملکرد خطوط کشتیرانی کانتینر جهان را بررسی کرد. چشم جهان با اشاره به رشد ۲۰۷ درصدی تجارت دریایی در سال ۲۰۱۸ در مقایسه با سال ۲۰۱۷، گفت: در سال ۲۰۱۸ بیش از ۱۱ میلیارد تن کالا در بنادر دنیا مبادله شد. در حوزه حمل و نقل کانتینری، حدود ۷۹۳ میلیون کانتینر در بنادر کانتینری جهان جابجا شده است که رشد ۴۰۷ درصدی داشته است. این کارشناس دریایی و بندری با تاکید بر اینکه اقبال عمومی در نزد صاحبان کالا و خطوط حمل و نقل دریایی به حمل کانتینری افزایش چشم گیری داشته است، اظهار داشت: سهم کانتینر از کل مبادلات تجاری در دنیا از ۳ درصد در سال ۱۹۸۰ میلادی به ۱۰ درصد در سال ۲۰۰۰ و از این میزان به ۱۷ درصد در سال ۲۰۱۷ ارتقا یافته است. از لحاظ ظرفیت نیز ناوگان کانتینری از سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۸، رشد ۶ درصدی داشته است. همچنین بیشترین سفارش ساخت را ۳ کشور چین، کره جنوبی و ژاپن دارند و متوسط سن کشتی ها به ۲۱ سال رسیده است. چشم جهان افزود: در حال حاضر کشتی های با ظرفیت ۲۳ هزار TEU در حال ساخت است و ۳۳ درصد از کل ناوگان دنیا بالای ۱۰ هزار TEU ظرفیت دارد. اقبال عمومی به داشتن کشتی های بزرگ تر و تلفیق شدن شرکت های کشتیرانی کانتینری با یک دیگر در حال افزایش است. قاره آسیا از کل مبادلات کانتینری جهان در سال جاری میلادی، ۶۴ درصد و قاره اروپا ۱۸ درصد سهم داشته است.



اعضای جدید هیات مدیره انجمن کشتیرانی مشخص شدند

حضور دو چهره جوان در هیات مدیره انجمن کشتیرانی

شمارش شد. بدین ترتیب و در پایان این مجمع، روزبه مختاری، محمد نیک پی، مجید ورشووساز، امید ملک، حسین ناجی پور، مهسا اکبری طاری و نیما روشنائی به عنوان اعضای اصلی هیات مدیره انتخاب شدند. همچنین فرداد فیروز پور، مریم «تگین» بهلولی و محمد روشنی نیز به عنوان اعضای علی البدل با آرای اعضا برگزیده شدند. نکته قابل توجه، حضور دو چهره جوان یعنی مهسا اکبری طاری و نیما روشنائی در ترکیب اعضای اصلی هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران بعنوان تنها تشکل ملی حوزه کسب و کار دریا و بندر بود.

مجمع عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران روز سی مهرماه در اتاق بازرگانی تهران برگزار شد و اعضای جدید هیات مدیره انجمن پس از اخذ و شمارش آرا انتخاب شدند. این مجمع پس از به حد نصاب رسیدن با ضریب ۸۵ درصدی اعضا انجمن رسمیت یافت. در ابتدای جلسه، کاندیداها به ترتیب حروف الفبا از فرصت خود استفاده کرده و طی دقایقی، اهداف و برنامه های خود را برای حاضرین در مجمع مطرح کردند. پس از سخنرانی کاندیداها، با حضور بازرسان انجمن، ناظر اتاق بازرگانی و نیز ناظر وزارت کشور انتخابات برگزار و آرا به دقت



کاهش صادرات LPG ایران به چین در ماه نوامبر

صادرات LPG ایران به چین در ماه نوامبر نسبت به ماه ژوئن کاهش قابل توجهی داشته که دلیل آن تحریم های آمریکا و اجرای عملیات نگهداری و تعمیرات در تاسیسات گازی ایران بوده است. ایران در ماه ژوئن ۱۲ محموله گاز LPG به چین ارسال کرده که در ماه نوامبر به اعتقاد برخی کارشناسان به ۷ تا ۱۰ محموله کاهش یافته است. منابع دیگر نیز تعداد محموله های LPG ارسالی از ایران به چین را ۶ یا ۷ محموله در ماه نوامبر ارزیابی کرده اند.



رای مثبت به لایحه موافقت نامه کشتیرانی بین ایران و قزاقستان

لایحه موافقت نامه کشتیرانی تجاری دریایی در دریای خزر بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری قزاقستان در جلسه علنی مجلس در دستور کار قرار گرفت و نمایندگان با ۱۵۶ رای موافق، ۴ رای مخالف و ۲ رای ممتنع از مجموع ۲۰۹ نماینده حاضر به آن رای دادند. به موجب ماده واحده این لایحه موافقت نامه کشتیرانی تجاری دریایی در دریای خزر بین ایران و قزاقستان مشتمل بر یک مقدمه و ۲۱ ماده به شرح ذیل تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.





سورن اسکو | مدیر اجرایی مرستک لاین

ما در حال مذاکره با روسیه برای استفاده از خطوط کشتیرانی قطب شمال هستیم. تغییرات آب و هوایی این امکان را فراهم آورده به صورت جدی به ایجاد خطوط جدید در قطب شمال فکر کنیم.



وقوع اتفاقی عجیب پس از وقوع سیلاب شدید

کشتی پس از ۱۰۱ سال از زیر آبشار نیاگارا بیرون آمد



چند روز گذشته اتفاقی عجیب در آبشار نیاگارا رخ داد. وقوع طوفان و سیلاب شدید باعث شد تا لاشه یک کشتی باری قدیمی مربوط به ۱۰۱ سال پیش از زیر آبشار بیرون بیاید. این کشتی در ماه اوت سال ۱۹۱۸ میلادی در مسیر رودخانه ای در حال حرکت بوده که نتوانسته در برابر قدرت کشندگی آبشار مقاومت کند و از آن ارتفاع سقوط می کند.

در آن زمان دو خدمه کشتی به نام های گوستاو لوفبرگ و جیمز هرپس، در های دامپینگ را باز می کنند تا محفظه های پایینی پر از آب شده و حرکت کشتی با کندی مواجه شود. اقدام آنها باعث شد تا بتوانند به موقع از کشتی برهند و جان خود را نجات بدهند. با این حال، نتوانستند مانع سقوط کشتی از آبشار شوند.

حالا و پس از گذشت ۱۰۱ سال، طوفان و سیلاب شدید که مقارن با شب هالووین در آن منطقه رخ داد توانست کشتی را از زیر آبشار بیرون آورد و به سمت رودخانه بکشاند. «جیم هیل»، مدیر ارشد میراث فرهنگی کمیسیون پارک های نیاگارا، در این خصوص می گوید: «هرآنچه که از آبشار سقوط کند و به داخل دریاچه پایینی بیفتد ممکن است ماه ها و یا حتی سال ها آنجا گیر کند، بماند و بیرون نیاید. برای همین داستان این کشتی تنها روایت جالب و کشف خاص این آبشار نیست و ممکن است در آینده چیزهای عجیب تری از زیر آن بیرون بیاید و کشف شود.»

کارشناسان معتقدند در زیر آبشار نیاگارا همچنان اشیای عجیب زیادی پنهان شده که وقوع رخدادهایی مانند سیل یا مواردی شبیه به آن باعث می شود تا هر چند وقت یکبار، چنین کشفی انجام شود.



هلنیک شیپینگ گزارش می دهد

کاهش ۴ درصدی سود بندری شرکت کاسکو

داشته و با ۶۶۶ میلیون دلار، ۱۲٫۱ درصد کاهش را به ثبت رسانده است. همچنین اگر عملکرد ۹ ماهه سال ۲۰۱۹ میلادی را نیز در نظر بگیریم، اپراتورهای کاسکو در سراسر جهان با سود ناخالص ۲۲۰ میلیون دلار، ۵٫۷ درصد کاهش داشته اند. در سه ماهه سوم سال جاری میلادی، مجموع عملیات تخلیه و بارگیری اپراتورهای کاسکو نیز ۶ میلیون و ۵۶۵ هزار و ۱۵۴ TEU کانتینر بوده که رشد ۵٫۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته داشته است. در گزارش اخیر نیز اشاره شد که بیشتر رشد فعالیت اپراتورها در بنادر چین به ثبت رسیده است.

شرکت عملیات بندری کاسکو، یکی از اپراتورهای پیشرو در بنادر جهان، هفته گذشته گزارش سه ماهه سوم خود را منتشر کرد. بر اساس این گزارش، سود خالص این دوره زمانی ۷۱٫۸ میلیون دلار بوده که ۴٫۴ درصد نسبت به دوره مشابه سال گذشته کاهش نشان می دهد که این مسئله یک افت اقتصادی محسوب می شود.

در گزارش اخیر سایت هلنیک شیپینگ نیز ذکر شده که درآمد اپراتورهای کاسکو در سه ماهه سوم سال جاری میلادی نسبت به سال گذشته ۷ درصد رشد نشان می دهد. اما سود ناخالص در همین دوره عملکرد منفی



تعداد کشتی های کانتینری فعال جهان افزایش یافت

آلفالاینر گزارش فعالیت شرکت های کشتیرانی کانتینری جهان را اعلام کرد. بر این اساس IRISL موقعیت ماه گذشته خود را در رده چهاردهم فهرست برترین شرکت های کشتیرانی کانتینری جهان حفظ کرده است. شرکت ای پی ام مرستک با اختصاص ۱۷٫۸ درصد از کل حمل و نقل کانتینری جهان به خود توانسته همچنان رتبه نخست این رده بندی را در اختیار داشته باشد. در گزارش اخیر آلفالاینر مجموع کشتی های فعال کانتینری دنیا ۶۱۵۰ فروند عنوان شده که نسبت به آخرین آمار، رشد ۱۳ فروندی را نشان می دهد.



برزیل یک کشتی متعلق به یونان را متهم کرد

مقامات برزیل یک کشتی با پرچم یونان را به بهانه آلوده سازی ۲۱۰۰ کیلومتر از سواحل شمالی این کشور متهم کرد. آنها متوجه شدند که یک فروند نفتکش متعلق به شرکت دلنا تانکرز طی ۲ ماه گذشته اقدام به رهاسازی آلاینده های نفتی در سواحل برزیل کرده است. هر چند تحقیقات تکمیلی در این زمینه ادامه دارد، اما مسئولان برزیلی این کشتی را عامل اصلی بروز چنین آلودگی دانسته اند. کشتی ۱۳ ساله سوئز ماکس یکی از ۳۰ نفتکش متعلق به شرکت دلنا تانکرز است.





شرکت هایی که ناراضی اند
 برخی از شرکت ها از جمله ای.پی.ام مرسک نسبت به طرح کاهش سرعت کشتی ها اعتراض هایی داشته اند. آنها معتقدند که کاهش سرعت کشتی هزینه های حمل بار را افزایش می دهد و این موضوع برای شرکت ها چندان سودآور نیست.

موضوع:

**کاهش سرعت کشتی ها
 حمل و نقل دریایی**



پرونده



لندن هفته آینده در این زمینه تصمیم گیری می کند

طرح کاهش ۲۰ درصدی سرعت کشتی ها

سازمان ملل در تدارک قوانینی است که سرعت حمل و نقل بین المللی از جمله سرعت کشتی ها را کاهش بدهد. آنها با استدلال کاهش انتشار گازهای گلخانه ای به دنبال دستیابی به هدفی بزرگ تر یعنی حفظ محیط زیست زمین هستند. گزارش های اخیر نیز نشان می دهد که کاهش سرعت کشتی ها منافع برای سالم ماندن اقلیم دریاها، آب و هوا و محیط زیست دارد. طرح اولیه آنها کاهش ۲۰ درصدی سرعت کشتی ها است. ایده ای که به نظر می رسد باعث کاهش انتشار گازهای گلخانه ای، دی اکسید کربن و اکسید ازت می شود. اما اینجا تنها موضوع آلاینده های هوا نیست. تحقیقات جدید نشان می دهد که کاهش ۲۰ درصدی سرعت کشتی ها باعث کاهش تولید آلاینده های صدای کشتی ها به میزان ۶۶ درصد است. اتفاقی که می تواند روی سلامت موجودات دریایی از جمله وال ها تاثیر بسزایی بگذارد.

آیتمو در این رابطه تصمیم می گیرد

مذاکره کنندگان و ارائه دهندگان این پیشنهاد از سوی سازمان ملل قصد دارند در شهر لندن این پیشنهاد مهم در صنعت حمل و نقل دریایی را ارائه بدهند. کشتی ها حدود ۸۰ درصد از انواع کالاهای جهان را از نظر حجم جابجا می کنند. با این حال، آنها همچنان به خاطر تولید و انتشار گازهای گلخانه ای و نوع سوختی

کاهش سرعت کشتی ها برای حفظ محیط زیست

تغییرات اقلیمی و آب و هوایی طی دهه های اخیر باعث شده تا صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از عوامل مهم و تاثیرگذار در ایجاد آلاینده ها دچار تغییراتی شود و به سمت استفاده از سوخت های پاک برود. بسیاری بر این باورند که خودروهایی از جمله عوامل اصلی آلودگی هوا و محیط زیست هستند. اما اگر صنعت حمل و نقل را در ابعاد بزرگ تر نگاه کنیم متوجه می شویم که ردیای خطوط هوایی و کشتیرانی نیز به این مسئله باز می شود. در واقع، بخش مهمی از آلودگی هوا به واسطه فعالیت کشتی های بزرگ تجاری و مسافری انتشار می یابد و به همین دلیل، نگاه فعالان حفظ محیط زیست به این قضیه دارد به سمت وسوی خاصی می رود. راهکارهای متعددی برای کاهش میزان تولید آلاینده ها توسط کشتی ها ارائه شده که یکی از مهم ترین آنها کاهش سرعت این وسایل نقلیه بزرگ و بین المللی است. اما این طرح تا چه اندازه قابلیت اجرا دارد و چقدر می تواند در کاهش آلاینده ها مفید باشد. در پرونده پیش رو به این موضوع پرداخته ایم.



یادداشت



کاهش سرعت کشتی‌ها در کانادا

دولت کانادا به طور موقت قانون کاهش سرعت کشتی‌های عبوری در خلیج سنت لورنس را در سال ۲۰۱۶ به اجرا گذاشت. دولت کانادا برای جلوگیری از مرگ بیشتر نهنگ‌ها، قانون کاهش سرعت کشتی‌های عبوری در خلیج سنت لورنس را به اجرا گذاشته بود. کشتی‌هایی که در خلیج سنت لورنس تردد می‌کنند باید سرعت خود را حداکثر در سطح ۱۰ گره دریایی حفظ کنند.



تحقیقات اخیر بر این موضوع تأثیر گذار شده که تحقق هدف فوق راهکارهای متعددی دارد که یکی از مهم‌ترین آنها، کاهش سرعت کشتی‌ها از شرایط کنونی به میزان ۲۰ درصد است

از آن بهره می‌برند مورد اتهام جامعه طرفدار محیط زیست جهانی هستند. گفته می‌شود که صنعت حمل و نقل دریایی سهم ۳ درصدی در پدیده گرمایش زمین دارد. این میزان با کل نقش کشور آلمان در گرمایش زمین برابر است. اگرچه صنعت حمل و نقل دریایی تحت پوشش توافقنامه پاریس نبوده، اما سال گذشته سازمان جهانی دریانوردی (ایمو) قانونی را تصویب کرد که به موجب آن، صنعت حمل و نقل دریایی میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای خود را تا سال ۲۰۵۰ میلادی نسبت به سال ۲۰۰۸ به میزان ۵۰ درصد کاهش بدهد.

کاهش سرعت، کاهش آلاینده‌ها

تحقیقات اخیر بر این موضوع متمرکز شده که تحقق هدف فوق راهکارهای متعددی دارد که یکی از مهم‌ترین آنها، کاهش سرعت کشتی‌ها از شرایط کنونی به میزان ۲۰ درصد است. این گزارش علاوه بر تولید و انتشار گازهای گلخانه‌ای توسط کشتی‌ها، به وضعیت آلاینده‌های صوتی آنها نیز توجه داشته است. نتایج تحقیقات نشان می‌دهد هر چه کشتی‌ها آهسته‌تر حرکت کنند، میزان سوخت مصرفی آنها نیز کاهش می‌یابد. این بدان معناست که تولید اکسیدهای کربن، اکسید گوگرد و اکسید نیتروژن نیز کاهش خواهد یافت. این موارد به ویژه در شهرها و مناطق ساحلی که به زندگی انسان‌ها نزدیک‌تر است بیشتر به آلاینده‌های هوا و در خطر قرار گرفتن شهروندان کمک می‌کند. کاهش ۲۰ درصدی سرعت کشتی‌ها باعث کاهش ۲۴ درصدی تولید اکسید گوگرد و اکسید نیتروژن می‌شود. تولید کربن سیاه نیز با کاهش سرعت کشتی‌ها به میزان معناداری پایین خواهد آمد. همچنین کاهش تولید کربن سیاه توسط کشتی‌ها در مناطق قطب شمال نیز باعث کند شدن پدیده گرم شدن زمین می‌شود. وقتی کشتی‌ها در آب‌های یخ زده قطب شمال حرکت می‌کنند، ذرات کربن سیاه روی یخ‌ها و برف‌ها می‌نشینند و امکان بازتاب گرمای تولیدشده توسط نور خورشید کاهش می‌یابد و همین پدیده، یکی از عوامل ذوب شدن سریع‌تر یخ‌ها و گرمایش زمین است.

تأثیرات کشتی‌های فله بر در قدم اول

نتایج این بررسی همچنین نشان می‌دهد که با کاهش ۲۰ درصدی سرعت کشتی‌ها در خطوط بین‌المللی، میزان تولید آلاینده‌های صوتی نیز کمتر می‌شود و همین عامل، می‌تواند برخورد نهنگ‌ها با یکدیگر یا با کشتی‌ها را به میزان دو-سوم کاهش بدهد. پیشنهاد کاهش سرعت کشتی‌ها از جمله مواردی

است که در جلسه اخیر آیمو مورد بحث و بررسی قرار خواهد گرفت. کارشناسان امیدوارند که صنعت حمل و نقل دریایی در درازمدت بتواند از سوخت‌های غیرفسیلی و تجدیدپذیر برای حرکت کشتی‌ها استفاده کند. اما تا آن زمان، کاهش میزان سولفور سوخت کشتی‌ها و همچنین کاهش سرعت این وسایل نقلیه اثربخش می‌تواند راهکارهای مهمی برای حفظ محیط زیست کره زمین باشد. فرانسه در این مسیر پیشنهاد داده که در قدم نخست، طرح کاهش سرعت کشتی‌ها ابتدا از نفتکش‌ها و کشتی‌های فله بر شروع شود و در مرحله بعد، کشتی‌های کانتینری و یا کروز را شامل شود. دانمارک نیز پیشنهاد داده تا این صنعت در زمینه سرعت حرکت کشتی‌ها بر یک استاندارد مبتنی بر هدف توافق کنند تا منافع همه از جمله شرکت‌های کشتیرانی نیز تأمین شود.

آیا شرکت‌های بزرگ کشتیرانی موافق طرح هستند؟

«لوانا پروکاپیو» در خصوص طرح کاهش سرعت کشتی‌ها می‌گوید: «مزیت این طرح این است که اجرای آن نیاز به هیچ فناوری یا نصب دستگاه و تغییر ساختار در کشتی‌ها ندارد و به محض تصویب آن، امکان افزایش برای همه شرکت‌های کشتیرانی ممکن است. همچنین کاهش سرعت کشتی‌ها یکی از کارآمدترین راه‌های کاهش و انتشار گازهای آلاینده است.» اما ایده کاهش سرعت کشتی‌ها توسط برخی از شرکت‌های بزرگ حمل و نقل دریایی مورد حمایت واقع نشده است. «سامون کریستوفر برگلف»، مدیر امور مقررات شرکت معتبر مرسک در این خصوص می‌گوید: «ما از طرح جدید مبنی بر کاهش سرعت کشتی‌ها حمایت نمی‌کنیم و مورد تأیید ما نخواهد بود. محدودیت سرعت باعث افزایش برخی هزینه‌ها برای شرکت‌هایی همچون مرسک می‌شود و به همین دلیل، ما آن مخالفت می‌کنیم. ما می‌توانیم روی عملکرد موتور کشتی‌ها یا نوع سوخت بحث کنیم تا میزان تولید گازهای آلاینده کاهش بیابد. اما به طور قطع، کاهش سرعت کشتی‌ها مدنظر ما نیست و نباید روی این موضوع تمرکز کنیم. حتی آیمو هم در دستورالعمل‌های اخیر خود به سراغ استفاده از سوخت‌های کم سولفور رفته و این موضوع برایش اهمیت بیشتری دارد.»

کاهش سرعت کشتی‌ها، یک طرح تکراری

کاهش سرعت کشتی‌ها برای شرکت‌های کشتیرانی پدیده جدیدی نیست. در سال ۲۰۰۸ میلادی و در زمان رکود و کاهش فعالیت شرکت‌های حمل و نقل دریایی، آنها تصمیم گرفتند تا سرعت کشتی‌ها را به منظور کاهش مصرف سوخت و صرف هزینه کمتر، کاهش بدهند. در آن دوره سرعت کشتی‌ها به طور متوسط حدود ۱۲ درصد کاهش یافت و همین مسئله، به کاهش ۲۷ درصدی مصرف سوخت کمک کرد. کارشناسان معتقدند که هر تصمیمی که در سازمان جهانی دریانوردی (ایمو) در این برهه زمانی اتخاذ شود اصل قانون کاهش سرعت کشتی‌ها را هدف قرار نمی‌دهد. چرا که برای حفظ محیط زیست جهانی چاره‌ای جز کاهش سرعت آنها وجود ندارد.

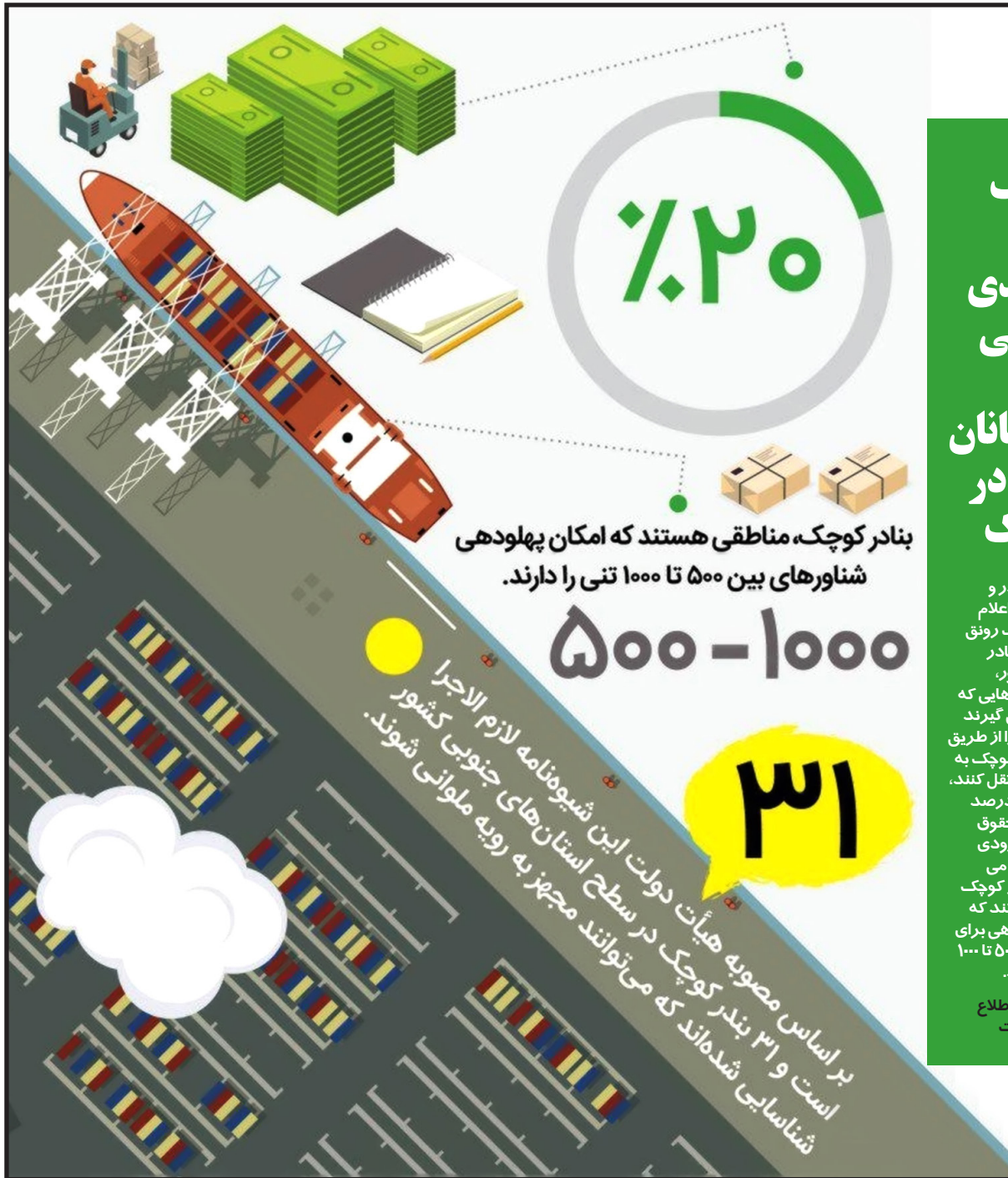
ایده‌ای که قبلاً عملی شده است

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) هفته جاری درباره موضوع مهمی تشکیل جلسه خواهد داد. اما این اولین بار نیست که طرح کاهش سرعت کشتی‌ها روی میز آیمو قرار می‌گیرد. در سال ۲۰۱۲ میلادی نیز در پی بهینه‌سازی مصرف سوخت و استفاده کشتی‌های بیشتر از سوی شرکت‌های کانتینری، متوسط سرعت حرکت ناوگان کانتینری جهان ۱۳ درصد کاهش یافت. در آن دوره بررسی ۲۱۱۹ فروند کشتی کانتینری توسط موسسه تحقیقات اقتصادی RS Platou نشان داد که متوسط سرعت حرکت کشتی‌های کانتینری از ۱۷،۱ نوات دریایی در فوریه ۲۰۱۱ به ۱۴،۹ نوات دریایی در ماه فوریه رسیده بود. این موضوع نشان می‌دهد که تصمیمات آیمو در خصوص کاهش سرعت کشتی‌ها عملاً از طرف شرکت‌ها و خطوط کشتیرانی جدی گرفته شده است.

هزینه سوخت، بیشترین سهم را در هزینه‌های عملیاتی کشتی‌های کانتینری دارد و افزایش در هزینه‌های سوخت، شرکت‌های حمل کانتینری را بیش از بخش‌های حمل فله یا تانکر تحت تأثیر قرار می‌دهد. طبق تحلیل RS Platou کشتی‌های کانتینری در ماه نوامبر ۲۰۱۱ با متوسط سرعت ۱۶،۶ نوات دریایی در حال حرکت بوده‌اند. این میزان سرعت، نسبت به مقادیر ماه پیش از آن ۱۰ درصد کمتر بوده است.

موسسه RS Platou همچنین ۱۷۵۲ فروند ناوگان تانکر و ۲۰۴۹ فروند کشتی فله‌بر را نیز مورد بررسی قرار داد. به طوری که در این بخش‌ها نیز رویه حرکت کند کشتی‌ها استفاده شده بود، اما با توجه به محدودیت‌های فنی و همچنین عدم امکان کاهش بیشتر سرعت، بخش‌های تانکر و فله به ترتیب تنها قادر به کاهش متوسط سرعت سالانه به میزان هفت و پنج درصد بودند. بررسی‌های انجام گرفته حاکی از این است که متوسط سرعت حرکت تانکرهای VLCC در ماه فوریه همان سال به ۱۲،۵ نوات دریایی رسید. این میزان در ماه‌های فوریه و نوامبر سال گذشته به ترتیب ۱۵،۹ و ۱۳،۱ نوات دریایی بوده است.

میزان کاهش سرعت در انواع مختلف کشتی‌های فله‌بر، کمتر نیز بود که متوسط سرعت حرکت این کشتی‌ها با ۰،۶ نوات دریایی کاهش از ۱۲،۷ نوات دریایی فوریه سال گذشته به ۱۲،۱ نوات دریایی در ماه فوریه ۲۰۱۱ رسید. متوسط سرعت حرکت کشتی‌های فله‌بر پاناماکس در طول سال ۲۰۱۱ میلادی ۰،۷ نوات دریایی کاهش یافته و از ۱۲،۸ به ۱۲،۱ نوات دریایی رسیده است. متوسط سرعت حرکت کشتی‌های فله‌بر سوپراماکس نیز در طول ۱۲ ماه سال قبل ۰،۷ نوات دریایی کاهش یافت و از ۱۲،۷ به ۱۲ نوات دریایی بالغ شد.



تخفیف ۲۰ درصدی گمرکی برای بازرگانان در بنادر کوچک

سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد با هدف رونق تجاری در بنادر کوچک کشور، صاحبان کالاهایی که تصمیمی می گیرند کالای خود را از طریق شناورهای کوچک به این بنادر منتقل کنند، مشمول ۲۰ درصد تخفیف در حقوق گمرکی و ورودی به این بنادر می شوند. بنادر کوچک امکان پهلودهی برای شناورهای ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ تنی را دارند.

بنادر کوچک، مناطقی هستند که امکان پهلودهی شناورهای بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ تنی را دارند.

بر اساس مصوبه هیأت دولت این شیوهنامه لازم الاجرا است و ۳۱ بندر کوچک در سطح استان های جنوبی کشور شناسایی شده اند که می توانند مجهز به روبه ملوانی شوند.

۳۱

منبع: پایگاه اطلاع رسانی دولت

کارگاه آموزشی

بارفرایی یا فوروار دینگ

دوره آموزشی بارفرایی یا فوروار دینگ به همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. در این دوره که با تدریس استاد «محمد نیک پی» همراه بود، ۱۹ دانشجو شرکت کردند. این دوره در روزهای ۲۸ و ۲۹ آبان ماه برگزار شد و سرفصل هایی همچون تعرفه بارفرایی، تعریف بارفرایی، قوانین بین المللی بارفرایی، کنوانسیون های حمل و نقل، اسناد مرتبط، مسئولیت متصدی حمل و انتخاب محل تشکیل دادگاه ها بر اساس قوانین بین المللی تدریس شد.



معرفی کتاب

کتاب سی.ام.آر

کتاب سی.ام.آر به موضوع قرارداد حمل و نقل بین المللی جادهای کالای می پردازد. ایران در سال ۱۳۷۶ به این کنوانسیون پیوست و از آن به بعد، مفاد آن در زمره قوانین در آمده و محاکم قضایی می توانند به آن استناد کنند. این کتاب در ۸ فصل نگارش شده که از آن جمله می توان به انعقاد و اجرای قرارداد حمل، مسوولیت حمل کننده و بطلان شرایط مغایر با کنوانسیون اشاره کرد. این کتاب به دو زبان فارسی و انگلیسی و در ۱۲۰ صفحه توسط انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران منتشر شده است.

