



شماره

۳۳

نیمه دوم
دی ۱۳۹۸

پیام تسلیت
دبیرکل انجمن
کشتیرانی به
مناسبت شهادت
سردار سلیمانی



بایندور



سال، سازه ۲۰۲۰

آیا شرایط در ماه‌های پیش رو برای صنعت کشتیرانی مطلوب خواهد بود؟

تحلیل صنعت حمل و نقل دریایی در
سال ۲۰۲۰ میلادی

هزینه‌های بیشتر
و درآمد کمتر

دبیرکل انجمن کشتیرانی در همایش ملی
توازیت عنوان کرد

سهم حمل و نقل در ایران
حداقل ۱۲ درصد است

داستان جلد ۱۲

سال ۲۰۲۰ در حالی آغاز شد که تمام کشتی‌ها در سراسر جهان مطابق قوانین آی‌م‌ولزم به استفاده از سوخت کم سولفور شده‌اند. بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی عنوان کرده‌اند که استفاده از این نوع سوخت، هزینه‌هایشان را بالاتر می‌برد، در حالی که درآمد بیشتری برایشان ایجاد نمی‌کند. در کشور ما اما مشکل دیگری نیز وجود دارد. تامین سوخت کم سولفور برای کشتی‌ها در بنادر کشور و به قیمت مناسب! در پرونده پیش رو به این موضوع پرداخته ایم.



محمد اسلامی | وزیر راه و شهرسازی
 تاکنون بالغ بر ۱۵ هزار میلیارد تومان درخواست سرمایه گذاری در بنادر کشور از سوی بخش خصوصی داخلی صورت گرفته است.



خبر ویژه

دبیر کل انجمن کشتیرانی

دولت در حوزه ترانزیت هیچ گونه تصدی گری را به شکل های خصوصی واگذار نکرده است



دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: دولت در حوزه ترانزیت هیچ گونه تصدی گری را به شکل های بخش خصوصی واگذار نکرده است. مسعود پل مه در حاشیه «نخستین همایش ملی ترانزیت و حمل و نقل بین المللی در مسیر توسعه اقتصادی» با اشاره به تعدد تشکل های اقتصادی عنوان کرد: متأسفانه تعدد تشکل های بخش خصوصی باعث شده است تا تضارب و اختلاف نظر به وجود بیاید، طبیعتاً هر یک از این تشکل ها، مواضع خاص خود را مبتنی بر دیدگاه اعضایشان دارند، در صورتی که اگر تمام این تشکل ها صدای واحدی در موضوعات مشترک باشند، یقیناً مطالبه گری موثرتری را در این حوزه شاهد خواهیم بود.

وی خاطر نشان کرد: با مقایسه بین ایران و ترکیه به این نتیجه خواهیم رسید که ترکیه قسمت اعظمی از فعالیت های حمل و نقل بین المللی و داخلی خودش را تصدی گری نمی کند، بلکه این دولت است که مسئولیت های خودش را در شقوق مختلف به تشکل های بخش خصوصی واگذار کرده است، در حالی که این رویه را در کشورمان شاهد نیستیم. پل مه خاطر نشان کرد: به طور قطع مجلس یکی از مراجع اصلی در ایجاد سهولت حوزه ترانزیت است، البته این به معنای صرف قانون گذاری در این حوزه نیست بلکه نظارت بر اجرای صحیح قانون از جمله قانون تسهیل فضای کسب و کار و موارد مشابه می تواند به تسهیل گیری این حوزه کمک کند. به بیان دیگر اگر مجلس از بعد نظارتی به این حوزه ورود پیدا کند و مسائلی را که به نوعی مانع از اجرای صحیح و هر چه بهتر قوانین موجود است را برطرف کند، گام مهمی را در جهت شکوفایی ترانزیت برداشته است.



دبیر کل انجمن کشتیرانی در همایش ملی ترانزیت عنوان کرد

سهام حمل و نقل در ایران حداقل ۱۲ درصد است

ایده آل ایران است فاصله بسیاری دارد. دبیر کل انجمن کشتیرانی ایران گفت: رقابای لجستیکی ایران در منطقه نظیر امارات با رتبه ۱۱، قطر با رتبه ۳۰ در گروه کشورهای برتر لجستیکی قرار داشته و ترکیه با رتبه ۴۶ در گروه کشورهای لجستیک منسجم و پایدار قرار می گیرد. بر اساس نتایج زیر شاخص های عملکرد لجستیکی، علی رغم وجود پتانسیل های بلامنازع، بهترین رتبه ایران در میان شش زیر شاخص، رتبه ۶۰ در تحویل به موقع کالا است. به بیان دیگر، علیرغم بر خورداری ایران از مزیت های متعدد لجستیکی و زیر ساخت های لجستیکی نسبتاً مناسب نظیر جاده، ریل، بندر و فرودگاه، این بخش در ایران از کارایی مناسبی برخوردار نیست.

دبیر کل انجمن کشتیرانی گفت: طبق برآوردهای مستند، سهم حمل و نقل از قیمت تمام شده کالا در ایران حداقل ۱۲ درصد است، در حالی که میانگین جهانی این رقم ۶ درصد است. مسعود پل مه در اولین همایش ملی ترانزیت و حمل و نقل بین المللی در مسیر توسعه اقتصادی در اتاق بازرگانی استان گفت: ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی جزو معدود کشورهای است که موقعیتی استثنایی در منطقه و حتی جهان دارد و به طور بالقوه یک کشور تجاری لجستیکی محسوب می شود. خوشبختانه با تلاش های صورت گرفته، جایگاه لجستیکی ایران دارای رشد صعودی بوده و با ۳۲ پله ارتقا به رتبه ۶۴ دست یافته است. اما این جایگاه به لحاظ عملکرد لجستیکی با آنچه مناسب و



اعطای ۴۲ فقره گواهینامه شایستگی لجستیک بندری در سال جاری

دبیر کل انجمن کشتیرانی از اعطای ۴۲ فقره گواهینامه شایستگی لجستیک بندری در سال جاری خبر داد. پل مه در این خصوص اظهار کرد: «گواهینامه شایستگی لجستیک بندری (STCP) به دانش پژوهانی اعطا شده که موفق به گذراندن دوره های مختلف لجستیک بندری و آزمون کتبی شده اند یا از لحاظ سوابق مدیریتی در زمره پیشکسوتان حوزه کسب و کار قرار می گیرند. این دوره ها در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با حضور اساتید برجسته حوزه های مختلف دریایی و بندری برگزار شده است.»



پیام تسلیت دبیر کل انجمن کشتیرانی به مناسبت شهادت سردار سلیمانی

مسعود پل مه به مناسبت شهادت سردار حاج قاسم سلیمانی پیام تسلیتی صادر کرد که در بخشی از آن آمده است: «شهادت میراث سرور و سالار آزادگان و مظلومان عالم، امام حسین علیه السلام به پیروان طریق پایمردی است و بهشت، آشیان مردانی است که در این طریق قدم برداشته و پرچم عدالت خواهی را برافراشته اند. اینجانب شهادت سردار دل ها، سر باز وطن، حاج قاسم سلیمانی را به محضر بقیه الله الاعظم، امام زمان (ع)، مقام معظم رهبری و امت شهید پرور ایران تسلیت عرض می نمایم.»





پیتر ساند | تحلیلگر صنعت حمل و نقل

«میزان مصرف سوخت برای کشتی‌های کانتینری بزرگ و یا نفتکش‌های عظیم الجثه روزانه ۸۰ تن است. این بدان معناست که هزینه روزانه ۱۶ هزار دلار به شرکت‌ها تحمیل خواهد شد.»



خبر ویژه

با اعطای وام از سوی توکیو

ژاپن از نفوذ چینی‌ها در بنادر السالوادور جلوگیری می‌کند



منابع رسمی خبر دادند که ژاپن با اعطای وام به دولت السالوادور به منظور توسعه بندری این کشور موافقت کرده است. این وام ۱۰۲ میلیون دلاری به منظور جلوگیری از نفوذ سرمایه‌گذار چین در بنادر السالوادور پرداخت خواهد شد. منابع رسمی اعلام کرده‌اند که شینزو آبه، نخست‌وزیر ژاپن در ملاقات با نجیب ابوکیله، رئیس‌جمهور السالوادور عنوان کرده که آمریکا نگران نفوذ چین در بنادر السالوادور به منظور استفاده‌های نظامی و تامین پایگاه‌های جدید دریایی در آمریکای جنوبی است. چین برای ایجاد پروژه یک کمر بند، یک راه، قصد دارد در نقاط مختلف دنیا پایگاه‌های بندری و دریایی نیز داشته باشد. به همین دلیل، برخی کشورها از جمله آمریکا و ژاپن نگران نفوذ اقتصادی و نظامی چین در بنادر آمریکای جنوبی هستند. یکی از مقامات وزارت امور خارجه ژاپن در این خصوص اظهار کرد: «چین قصد دارد تا با سرمایه‌گذاری در بنادر السالوادور، یک پایگاه مطمئن در آمریکای جنوبی داشته باشد. این در حالی است که ایالات متحده، سواحل آمریکای جنوبی را حیات خلوت خود می‌داند و از این جهت نگران است.»

در سال گذشته میلادی، مناقصه‌ای برای توسعه بنادر السالوادور برگزار شد و چینی‌ها اعلام آمادگی کردند تا بتوانند در این مناقصه‌ها شرکت کنند. حال، ژاپن با پرداخت وام‌های متعدد قصد دارد تا به مقامات السالوادور فشار بیاورد تا برگزاری مناقصات را منتفی کند و به حالت تعلیق درآورد. در دیدار ماه گذشته مسئولان دو کشور، آبه به ابوکیله اظهار داد که چین از راه اعطای وام به کشورهای در حال توسعه، آنها را تحت فشار قرار می‌دهد تا به خواسته‌هایشان برسند.



تحلیل صنعت حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۰ میلادی هزینه‌های بیشتر و درآمد کمتر

برای افزایش هزینه‌هایشان از یک سو و ارائه خدمات بهتر و قیمت‌های مناسب‌تر به مشتریان شان راهکار مناسبی در نظر بگیرند. اعمال قانون لزوم استفاده از سوخت کم سولفور از ابتدای ژانویه ۲۰۲۰ میلادی، تضعیف اقتصاد جهانی و جنگ‌های تجاری باعث شده تا شرکت‌های حمل و نقل دریایی در موقعیت دشواری قرار بگیرند. افزایش قابل پیش‌بینی قیمت تمام‌شده سوخت کم سولفور به عنوان یک هزینه جدید برای حتی امکان مذاکره با مشتریان را برای افزایش نرخ کرایه‌های حمل‌رأ ایجاد نمی‌کند. در این شرایط، تحمیل قیمت سوخت بالاتر برای شرکت‌ها هزینه‌ها را افزایش می‌دهد.

شرکت‌های بزرگ کشتیرانی دنیا تحت فشار قرار دارند. مناقشات و جنگ‌های اقتصادی میان دولت‌های بزرگ باعث شده تا تجارت جهانی آسیب ببیند و این موضوع در صنعت حمل و نقل دریایی با وضوح بیشتری به چشم بیاید.

حجم ناوگان از میزان تقاضای بازار بیشتر است و رقابت‌پذیری شکل جدی‌تری به خود گرفته است. از سوی دیگر، با اعمال قوانین جدید آیمو مبنی بر لزوم استفاده از سوخت کم سولفور برای تمام کشتی‌ها، تهدید دیگری برای صنعت حمل و نقل به وجود خواهد آمد. شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در حال حاضر در چالشی‌ترین دوران خودشان به سر می‌برند. چرا که باید



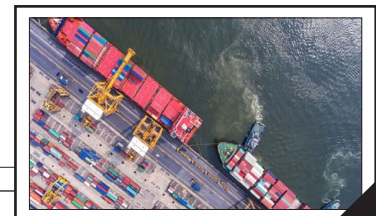
استفاده از سوخت کم سولفور از امروز اجباری شد

حدود ۱۱ سال پیش آیمو تصمیم گرفت تا میزان آلایندگی تولیدشده توسط کشتی‌ها را کاهش بدهد. این اقدام با ارائه طرح کاهش سولفور کشتی‌ها آغاز شد و طرح آیمو ۲۰۲۰ سه سال پس از آن به تصویب رسید. در نخستین روز سال نو میلادی تمام کشتی‌ها ملزم به استفاده از سوخت کم سولفور هستند. آنچه که کشتی‌ها ملزم به رعایت آن هستند، استفاده از سوخت با سولفور ۰٫۵ درصد به جای سوخت با سولفور ۳٫۵ درصد است. آیمو با اعمال قوانین جدید مانع استفاده از سوخت‌هایی خواهد شد که آلایندگی دارند.



تعداد کشتی‌های فعال کانتینری کاهش یافت

جدول برترین شرکت‌های حمل و نقل کانتینری دریایی در ابتدای سال جاری میلادی نیز تغییری نداشته است. ای.بی.ام. مرسک همچنان با اختصاص ۱۷٫۸ درصد از کل حمل و نقل کانتینری جهان به صدرنشینی بی‌چون و چرای خود ادامه می‌دهد. تعداد کشتی‌های فعال در روزهای نخست کاهش اندکی داشت. هم‌اکنون ۶۱۴۷ فروند کشتی فعال کانتینری در خطوط فعالیت می‌کنند، این در حالی است که تعداد کشتی‌ها در هفته آخر سال گذشته میلادی ۶۱۵۴ فروند گزارش شده بود.





حمید قاسمی
معاون مدیر عامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران:
«پالایشگاه های ایران هم زمان با پالایشگاه های دنیا در حال بروزرسانی تجهیزات و همچنین تولیدات است. بیش از ۵۰ درصد ظرفیت تولید سوخت مصرفی در پالایشگاه های ایران دارای استاندارد یورو ۴ است، در نتیجه مشکلی برای تولید سوخت نداریم.»

مسئله تامین سوخت کم سولفور برای کشتی های ایرانی

مقررات آی‌مُو برای استفاده اجباری از سوخت کم سولفور، معادله جدیدی را پیش روی فعالان صنعت حمل و نقل دریایی قرار داده است. تامین سوخت حدود ۳۰ درصد هزینه های جاری یک کشتی را به خود اختصاص می دهد و تامین سوخت کم سولفور این هزینه ها را بالاتر می برد. این در حالی است که تامین سوخت استاندارد برای شناورهای ایرانی نیز به یک چالش جدید تبدیل شده است. برخی کارشناسان از ماه ها قبل هشدار داده بودند که پالایشگاه های ایران امکان تامین سوخت کافی و استاندارد را برای شناورها ندارند. در حال حاضر بخشی از پالایشگاه های اروپایی توانایی تولید این سوخت را دارند و از دو سال گذشته سازمان بنادر و دریانوردی نیز از وزارت نفت درخواست کرده که حداقل نیاز کشتی های ایرانی که شامل شناورهای اقیانوس پیما و شامل ۲۰۰ فروند می شود را به مقدار ۱.۳ تا ۱.۴ میلیون تن تامین کند. «حمید قاسمی»، معاون مدیر عامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران با اشاره به تولید سوخت کم سولفور در پالایشگاه های کشور تاکید کرد: «پالایشگاه های ایران هم زمان با پالایشگاه های دنیا در حال بروزرسانی تجهیزات و همچنین تولیدات است. بیش از ۵۰ درصد ظرفیت تولید سوخت مصرفی در پالایشگاه های ایران دارای استاندارد یورو ۴ است، در نتیجه مشکلی برای تولید سوخت نداریم. تازه ترین تولیدات در ستاره خلیج فارس این نوید را به صنعت انرژی کشور می دهد که سوخت کم سولفور با در صد زیر ۵ پی پی ام را نیز تولید کند. میزان تولیدات کم سولفور تکمیل است و زمانی که اجبار استفاده از آن ها اعلام شود آماده ارائه این میزان از سوخت به کشتی ها هستیم.»

سوخت کم سولفور به شناورهای ایرانی می رسد؟

چندی پیش «مدرس خیابانی»، مدیر عامل شرکت کشتیرانی کشور با اشاره به موضوع قانون سوخت کم سولفور که از دی ماه سال جاری و به دستور IMO برای تمام شناورها در جهان اجرایی می شود، گفت: «اجرای این قانون چالش مهمی پیش روی ناوگان ملی ایجاد می کرد که طی مذاکرات انجام شده با ارگان های ذی ربط به ویژه وزارت نفت، امید داریم این نوع از سوخت در موعد مقرر به دست ما برسد. طی این مذاکرات به مسئولان مربوطه گفته شد که هزینه سوخت وارداتی و مشکلاتی که تحریم می تواند در این زمینه ایجاد کند بسیار زیاد است، بنابراین باید سوخت ناوگان در داخل تامین شود.» اما اکنون شرایط چگونه است؟ یکی از کارشناسان صنعت حمل و نقل دریایی در گفت و گو با بایندر اعلام کرد: «ظاهراً پالایشگاه نفت شازند اراک برای تولید سوخت کم سولفور کشتی ها اعلام آمادگی کرده است. اما دو چالش همچنان وجود دارد. نخست تولید و تامین کافی این نوع سوخت با قیمت مناسب و دوم، انتقال آن به بنادر کشور.»

سال سیاه ۲۰۲۰

آیا شرایط در ماه های پیش رو برای صنعت کشتیرانی مطلوب خواهد بود؟

سال ۲۰۲۰ میلادی در حالی آغاز شد که تمام کشتی ها در سراسر جهان مطابق قوانین آی‌مُو ملزم به استفاده از سوخت کم سولفور شده اند. بسیاری از شرکت های بین المللی عنوان کرده اند که استفاده از این نوع سوخت، هزینه هایشان را بالاتر می برد، در حالی که در آمد بیشتری برایشان ایجاد نمی کند. در کشور ما اما مشکل دیگری نیز وجود دارد. تامین سوخت کم سولفور برای کشتی ها در بنادر کشور و به قیمت مناسب! در پرونده پیش رو، شرایط تامین سوخت کم سولفور، هزینه های جانبی، امکان بهره مندی از این نوع سوخت و شرایط کلی صنعت حمل و نقل دریایی در سال پیش روی میلادی مورد بررسی قرار گرفته است.



مدیر عامل شرکت کشتیرانی ایران:

اجرای این قانون چالش مهمی پیش روی ناوگان ملی ایجاد می کرد که طی مذاکرات انجام شده با ارگان های ذی ربط به ویژه وزارت نفت، امید داریم این نوع از سوخت در موعد مقرر به دست ما برسد.

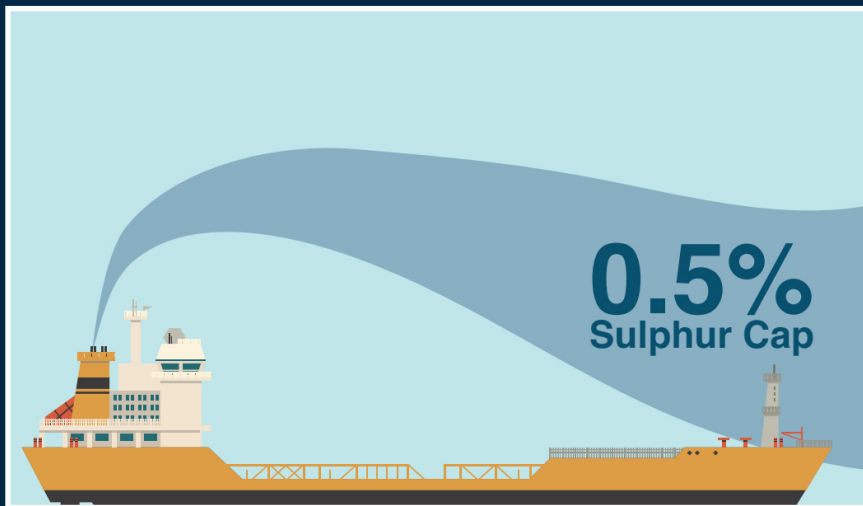
قیمت تمام شده کالاها و یا خدمات خواهد داشت. یک تحقیق در این زمینه نشان داده که احتمالاً قیمت تلو بیون های ال.ای.دی برای حمل روی هر دستگاه یک دلار افزایش قیمت را تجربه می کنند که شاید چندان زیاد به نظر نرسد. اما همین قیمت برای یک تور یک هفته ای با کشتی کروز افزایش هزینه ۱۵۰ دلاری را به همراه خواهد داشت.

در روزهای نخست سال نو میلادی، تامین سوخت کم سولفور برای کشتی ها همچنان یک معضل بزرگ به شمار می رود. قیمت این نوع سوخت، برخلاف پیش بینی های قبلی بیش از حد انتظار بوده و همین افزایش قیمت، هزینه های شرکت های کشتیرانی را افزایش داده است. هزینه هایی که بعید به نظر می رسد، راهکار عملی برای جبران آن وجود داشته باشد و همین موضوع، فعالیت در ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی را با مشکلات متعددی روبرو کرده است.

هزینه های بیشتر و درآمد کمتر!

شرکت های بزرگ کشتیرانی دنیا تحت فشار قرار دارند. مناقشات و جنگ های اقتصادی میان دولت های بزرگ باعث شده تا تجارت جهانی آسیب ببیند و این موضوع در صنعت حمل و نقل دریایی با وضوح بیشتری به چشم بیاید. حجم ناوگان از میزان تقاضای بازار بیشتر است و رقابت پذیری شکل جدی تری به خود گرفته است. از سوی دیگر، با اعمال قوانین جدید آی.امو مبنی بر لزوم استفاده از سوخت کم سولفور برای تمام کشتی ها، تهدید دیگری برای صنعت حمل و نقل به وجود خواهد آمد. آیا راهی برای گذران این تهدیدها وجود دارد؟ شرکت های بزرگ کشتیرانی در حال حاضر در چالشی ترین دوران خودشان به سر می برند. چرا که باید برای افزایش هزینه ها بیش از یک سو و ارائه خدمات بهتر و قیمت های مناسب تر به مشتریان شان راهکار مناسبی در نظر بگیرند.

اعمال قانون لزوم استفاده از سوخت کم سولفور از ابتدای ژانویه ۲۰۲۰ میلادی، تضعیف اقتصاد جهانی و جنگ های تجاری باعث شده تا شرکت های حمل و نقل دریایی در موقعیت دشواری قرار بگیرند. افزایش قابل پیش بینی قیمت تمام شده سوخت کم سولفور به عنوان یک هزینه جدید برای حتی امکان مذاکره با مشتریان را برای افزایش نرخ کرایه های حمل را ایجاد نمی کند. پیتس ساند، تحلیلگر ارشد بیمکو در خصوص صنعت حمل و نقل دریایی در سال آینده میلادی می گوید: «در حال حاضر بیشتر شرکت ها برای ایجاد رقابت، قیمت های مناسبی را برای حمل کالا پیشنهاد می دهند. نرخ ها خیلی چشمگیر و قابل ملاحظه نیست. با این حال، صنعت حمل و نقل دریایی به واسطه استفاده از سوخت کم سولفور دچار هزینه های جدیدی خواهد شد. هزینه ها در حالی به شرکت ها تحمیل می شوند که راهکاری برای جبران آنها در شرایط اقتصادی کنونی جهانی وجود ندارد.»



حدود ۱۱ سال پیش سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) تصمیم گرفت تا میزان آلاینده های تولید شده توسط کشتی ها را کاهش بدهد. این اقدام با ارائه طرح کاهش سولفور کشتی ها آغاز شد و طرح آی.امو ۲۰۲۰ سه سال پس از آن به تصویب رسید. حالا و از روز نخست سال نو میلادی، همه کشتی ها ملزم به استفاده از سوخت کم سولفور هستند

شرکت های بزرگ حمل و نقل دریایی دو گزینه را برای رعایت این قانون پیش رو دارند. نخست اینکه از تجهیزات گرانقیمت برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای بر روی کشتی ها بشان استفاده کنند. روش دیگر نیز آن است که از سوخت کم سولفور برای کشتی ها بشان بهره ببرند. تحقیقات نشان داده که بیشتر شرکت ها به سمت انتخاب دوم یعنی سوخت کم سولفور می روند تا نتیجه بهتری بگیرند. جیمی وستر، تحلیلگر حوزه نفت در گروه مشاور بوستون و محقق مرکز سیاست جهانی انرژی در دانشگاه کلمبیا در این خصوص گفت: «هزینه های سوخت پاک تر ممکن است ۵۰ تا ۶۰ درصد بیشتر شود. وقتی این اتفاق بیافتد، بدیهی است که شرکت های حمل و نقل دریایی بخواهند تا این هزینه اضافی را روی هزینه های حمل کالا اضافه کنند. به همین دلیل، پیش بینی می شود که نرخ حمل کالا در ماه ابتدایی سال نو میلادی افزایش داشته باشد.» اما افزایش کرایه حمل کشتی ها چه تاثیری بر روی

در هر دو مورد شکی وجود ندارد که هزینه های تمام شده این نوع سوخت برای شناور های داخلی افزایش معناداری خواهد داشت. از طرفی بحث تحریم ها نیز باعث شده تا شناور های ایرانی به راحتی نتوانند در دیگر بنادر دنیا، سوخت مورد نیاز شان را تامین کنند و از این جهت، در ابتدای سال نو میلادی، شرایط سختی پیش روی فعالان این صنعت اثر بخش قرار گرفته است. مجموعه این عوامل باعث می شود که مشکلات برای فعالان صنعت حمل و نقل دریایی طی سال جاری میلادی چندان مطلوب به نظر نرسد و چشم انداز روشنی نیز حداقل در کوتاه مدت دیده نمی شود.»

افزایش هزینه های حمل و نقل دریایی از ابتدای سال نو میلادی

حدود ۱۱ سال پیش سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) تصمیم گرفت تا میزان آلاینده های تولید شده توسط کشتی ها را کاهش بدهد. این اقدام با ارائه طرح کاهش سولفور کشتی ها آغاز شد و طرح آی.امو ۲۰۲۰ سه سال پس از آن به تصویب رسید. حالا و از روز نخست سال نو میلادی، همه کشتی ها ملزم به استفاده از سوخت کم سولفور هستند. برخی از کارشناسان این حوزه پیش بینی کرده اند که از ابتدای ژانویه سال ۲۰۲۰ میلادی، کرایه حمل کشتی ها افزایش یابد. چند روزی می شود که قوانین جدید انتشار گازهای گلخانه ای از سوی سازمان ملل متحد اجرایی شده است. کشتی های سراسر جهان نیز ملزم هستند تا میزان سولفور سوخت کشتی ها را تا ۸۵ درصد کاهش دهند. به همین دلیل، اکثر تحلیلگران معتقدند که در ماه نخست سال آینده میلادی این اتفاق بر روی قیمت حمل و نقل دریایی تاثیر خواهد گذاشت و کرایه حمل افزایش می یابد. پیش بینی های صنعت حمل و نقل دریایی نشان می دهد که بیش از ۵۹ هزار فروند کشتی در انواع نفتکش، مسافری، کانتینری و فله بر در سراسر جهان با قانون جدید سوخت درگیر خواهند شد.



جهانی است. این مسئله شرکت‌های کشتیرانی در موضع ضعف برای آغاز مذاکره با مشتریان شان در خصوص افزایش نرخ حمل بار قرار می‌دهد. به همین خاطر، صادقانه باید بگویم که چشم‌انداز سال ۲۰۲۰ برای صنعت حمل و نقل دریایی چندان روشن نیست. به همین خاطر من می‌توانم از هم‌اکنون وضعیت قمرمز را برای شرکت‌های حمل‌کانتینری و فله‌بربینم. پیتر ساند به این نکته نیز اشاره می‌کند که در گذشته نیز شاهد رشد قیمت سوخت بوده‌ایم، اما شرایط برای مذاکره با مشتریان برای جبران هزینه‌ها از طریق اصلاح و افزایش نرخ حمل بار وجود داشته است. در ۵ سال گذشته ما با پدیده‌ای به نام جنگ تجاری مواجه نبودیم و از طرفی، اقتصاد جهانی در شرایط مطلوب تری قرار داشت. ما در فضای متفاوتی هستیم و به نظر می‌رسد، لزوم بازنگری نرخ‌های کرایه حمل از راه مذاکره با مشتریان باید از نهاد‌های بین‌المللی نیز مورد حمایت قرار بگیرد.

تأثیرات منفی استفاده از سوخت کم سولفور در صنعت کشتیرانی

در حالی تمام کشتی‌ها در سراسر جهان ملزم به استفاده از سوخت کم سولفور شده‌اند، برخی کارشناسان در گفت‌وگو با پایگاه خبری بلومبرگ معتقدند استفاده از این نوع سوخت به کاهش گاز گوگرد در اتمسفر زمین منجر می‌شود. آنها معتقدند که گاز گوگرد می‌تواند بخشی از زیان‌های تابش نور

میزان مصرف سوخت برای کشتی‌های کانتینری بزرگ و یا نفتکش‌های عظیم‌الجثه روزانه ۸۰ تن است. این بدان معناست که هزینه روزانه ۱۶ هزار دلاری به شرکت‌ها تحمیل خواهد شد. هیچ شرکتی قادر به تحمل این حجم از افزایش هزینه نیست و راهی هم برای جبران آن در نظر گرفته نشده است

که شرایط برای شرکت‌های کشتیرانی در مذاکره با مشتریان فعلی شان چندان مناسب نیست.» پیتر ساند شرایط کنونی بازار را برای تعامل میان شرکت‌های کشتیرانی و مشتریان مطلوب نمی‌داند و می‌گوید: «چه زمانی شرایط برای آغاز مذاکره میان مشتری و شرکت کشتیرانی مناسب است؟ زمانی که اقتصاد و بازار قوی باشد. طی سال‌های اخیر تعداد کشتی‌ها افزایش یافته و ناوگان جهانی رشد داشته است، اما میزان تقاضا تقریباً به همان میزان کاهش داشته که ناشی از رخداد‌های تجارت

افزایش هزینه ۴ هزار دلاری در هر روز برای کشتی‌ها

بر اساس گزارش مابوکس، هزینه سوخت برای کشتی‌های بانکر برای سوخت‌های معمول کنونی با سولفور بالا، بسته به بندر سوخت‌گیرنده چیزی بین ۱۵۰ تا ۳۰۰ دلار برای هر متر مکعب است. اگر یک کشتی روزانه ۲۰ تن سوخت مصرف کند (مصرف بیشتر کشتی‌های کوچک و متوسط) و از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی مجبور شود سوخت کم سولفور مصرف کند، باید هزینه اضافه ۲۰۰ دلاری را برای هر متر مکعب سوخت بپردازد. این یعنی هزینه‌های یک کشتی تنها در بخش سوخت حدود ۴ هزار دلار در روز بیشتر خواهد شد. طبیعی است که هزینه‌های کشتی‌ها و شرکت‌ها از طریق نرخ حمل بار تامین می‌شود. اما آیا راهکار عملی برای اصلاح نرخ بار برای سال آینده میلادی در نظر گرفته شده تا جلوی ضرر شرکت‌های کشتیرانی گرفته شود؟ پیتر ساند در این خصوص می‌گوید: «میزان مصرف سوخت برای کشتی‌های کانتینری بزرگ و یا نفتکش‌های عظیم‌الجثه روزانه ۸۰ تن است. این بدان معناست که هزینه روزانه ۱۶ هزار دلاری به شرکت‌ها تحمیل خواهد شد. هیچ شرکتی قادر به تحمل این حجم از افزایش هزینه نیست و راهی هم برای جبران آن در نظر گرفته نشده است. اگر بخواهیم نگاهی واقع‌بینانه داشته باشیم، شرکت‌ها مجبورند بخشی از این هزینه‌ها را در افزایش کرایه حمل‌شان جبران کنند و این در حالی رخ می‌دهد

Bloomberg

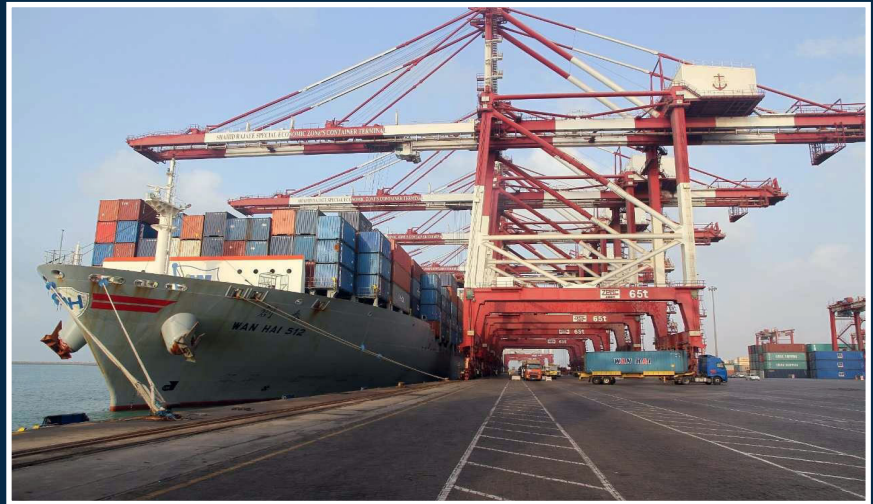
پایگاه خبری بلومبرگ:

اقدامات آیمو در جهت کاهش سولفور سوخت کشتی‌ها میزان حملات قلبی از ۳۴۹ هزار مورد به ۲۲۶۸۰۰ مورد کاهش خواهد یافت که کاهش ۳۵ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین سرطان ریه نیز با کاهش ۲۷ درصدی از ۵۴ هزار و ۳۰۰ مورد به ۳۹ هزار و ۵۰۰ مورد خواهد رسید.

تابش منفی نور خورشید ایجاد و برخی از تشعشعات آن را به خود جذب می‌کند. حذف یا به حداقل رساندن گاز گوگرد اگر چه سلامتی شهروندان ساحل نشین را تضمین می‌کند، اما از جهتی دیگر می‌تواند در درازمدت اقلیم زیستی کره زمین را با تأثیرات منفی دیگری مواجه سازد. میخائیل سوفیف، یکی از کارشناسان اقلیمی در این زمینه می‌گوید: «وجود گاز سولفور به روشن تر شده ابرها کمک می‌کند و می‌تواند بخشی از اثرات تابش نور خورشید به اتمسفر زمین را بازتاب دهد. این عملیات به نوعی از گرمتر شدن بیش از حد اتمسفر زمین جلوگیری می‌کند. مطالعات جدید نشان می‌دهد که وجود اکسید گوگرد در سوخت کشتی‌ها حدود ۹۲ درصد به خنک‌کنندگی ابرهای جاذب اکسید گوگرد کمک می‌کند. اما مقررات جدید آیمو این میزان را به ۸۱ درصد کاهش می‌دهد. بنابراین پیش‌بینی می‌شود که اقدامات آیمو در نهایت باعث گرمتر شدن زمین به میزان ۳.۸ درصد خواهد شد. بازل گوگرد موجود در سوخت کشتی‌ها تنها یکی از تلاش‌های آیمو برای پاک‌سازی این صنعت از انواع آلاینده‌هاست. این موضوع زمانی شکل جدی‌تری به خود می‌گیرد که متوجه شویم بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی توسط کشتی‌ها صورت می‌گیرد. معما گوگرد تنها یک قطعه از تلاش‌های IMO برای پاک‌سازی صنعتی است که برای تداوم تجارت جهانی بسیار مهم است، و بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریای انجام می‌شود. سومین مطالعه GHG IMO، که در سال ۲۰۱۴ منتشر شد، تخمین می‌زند که در سال ۲۰۱۲ حمل و نقل بین‌المللی حدود ۲/۲ درصد از کل انتشار دی‌اکسید کربن انسان‌شناسی را به خود اختصاص داده است، و این که چنین انتشار می‌تواند تا سال ۲۰۵۰ بین ۵۰ تا ۲۵۰ درصد رشد کند.

کاهش آلاینده‌ها تا ۲۰۵۰ میلادی

آیمو در گزارش دیگری نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۲ میلادی، کشتی‌ها باعث تولید ۲.۲ درصد از انتشار گاز دی‌اکسید کربن جهان بوده‌اند. اگر اقدامات لازم در این زمینه صورت نگیرد تا سال ۲۰۵۰ میلادی میزان انتشار این گاز خطرناک به بیش از ۵۰ درصد خواهد رسید. آیمو در اقدامی سازنده قصد دارد تا میزان آلاینده‌های این صنعت پرثمر را در ده‌های آتی کاهش دهد. در سال ۲۰۱۸ میلادی یک گروه استراتژیک در لندن تشکیل شد تا این هدف مهم را محقق کند. هدف این گروه این است که تا سال ۲۰۳۰ میلادی میزان تولید کربن توسط کشتی‌ها حدود ۴۰ درصد کاهش یابد. این گروه همچنین قصد دارد تا میزان انتشار کربن توسط کشتی‌ها را در سال ۲۰۳۰ میلادی نسبت به سال ۲۰۰۸ بیش از ۷۰ درصد کاهش دهد. پیش‌بینی می‌شود که حجم جابجایی کالا تا سال ۲۰۵۰ میلادی به وسیله حمل و نقل دریایی نسبت به شرایط کنونی افزایش یابد و به همین دلیل، استفاده از سوخت‌های پاک یا کمتر آلاینده برای حفظ محیط زیست ضروری به نظر می‌رسد.



آیمو در اقدامی سازنده قصد دارد تا میزان آلاینده‌های این صنعت پرثمر را در ده‌های آتی کاهش دهد. در سال ۲۰۱۸ میلادی یک گروه استراتژیک در لندن تشکیل شد تا این هدف مهم را محقق کند. هدف این گروه این است که تا سال ۲۰۳۰ میلادی میزان تولید کربن توسط کشتی‌ها حدود ۴۰ درصد کاهش یابد

خورشید را به خود جذب کند و مانع پدیده گرم شدن زمین شود. پدیده‌ای که می‌تواند زیان‌های خسارت‌باری برای محیط زیست زمین داشته باشد. کارشناسان می‌گویند که وجود گاز گوگرد در اتمسفر زمین باعث بازتاب گرما می‌شود و اثرات آن را کاهش می‌دهد. نظر کارشناسان بلومبرگ این است که اجبار استفاده از سوخت کم سولفور برای کشتی‌ها در نگاه اول برای افرادی که در سواحل و شهرهای بندری زندگی می‌کنند بسیار مفید به نظر می‌رسد، اما با پدیده گرمتر شدن زمین و ذوب شدن یخ‌های قطب، سطح دریاها بالا می‌آید و اولین کسانی که بی‌خانمان می‌شوند، همان افرادی هستند که در سواحل و شهرهای بندری زندگی می‌کنند.

سلامت بیشتر یا سولفور کمتر!

آیمو برای کاهش میزان آلاینده‌های کشتی‌ها دو راهکار اصلی را در نظر گرفته است. نخست استفاده از سوخت کم سولفور، به طوری که میزان آن از ۳.۵ درصد به نیم درصد کاهش پیدا کند یا اینکه با نصب اسکرابر بتوانند از انتشار این نوع گاز جلوگیری به عمل آورند. کارشناسان محیط زیست معتقدند در حال حاضر ۱۳ درصد از کل اکسید گوگرد جهان توسط کشتی‌ها تولید می‌شود و با اقدامات اخیر سازمان بین‌المللی دریانوردی، انتشار این نوع آلاینده حدود ۷۵ درصد کاهش خواهد یافت.

بلومبرگ همچنین با ارائه گزارش‌های تحقیقی نشان داده که اقدامات آیمو در جهت سالم‌سازی سوخت کشتی‌ها تا چه اندازه می‌تواند سلامت بشر در کره زمین را ارتقا دهد. به عنوان مثال در این گزارش ذکر شده که با اقدامات آیمو در جهت کاهش سولفور سوخت کشتی‌ها میزان حملات قلبی از ۳۴۹ هزار مورد به ۲۲۶۸۰۰ مورد کاهش خواهد یافت که کاهش ۳۵ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین سرطان ریه نیز با کاهش ۲۷ درصدی از ۵۴ هزار و ۳۰۰ مورد به ۳۹ هزار و ۵۰۰ مورد خواهد رسید. بخش دیگری از این تحقیق نشان می‌دهد که بیماری آسم در کودکان نیز با

کاهش ۵۴ درصدی از ۱۴ میلیون مورد به ۶ میلیون و ۴۰۰ هزار مورد خواهد رسید.

بندرنشین‌ها بیشتر در خطر هستند

این گزارش تأکید دارد که بیشترین منفعت کاهش سولفور سوخت کشتی‌ها متوجه بندرنشین‌ها به ویژه در کشورهایمانند هند و چین می‌شود. البته شهروندان ساکن بنادر در قاره اروپا یا کشور آمریکا چندان از این بابت نگرانی ندارند، چرا که قوانین سختگیرانه‌ای برای کشتی‌ها وضع شده که تخطی از آن، هزینه‌های زیادی را برای شرکت‌های کشتیرانی به همراه دارد. در حال حاضر میزان سولفور در سوخت کشتی‌هایی که در سطح اروپا یا آمریکای شمالی تردد می‌کنند حدود ۱ درصد پیش‌بینی می‌شود. شاید تا اینجا کار، همه چیز به نفع کاهش سولفور موجود در سوخت کشتی‌ها باشد. اما مزایای بهره‌مندی از این سلامتی شاید در درازمدت تهدیدات اقلیمی بیشتری را متوجه شهروندان ساحل نشین کند. وجود گاز گوگرد در اتمسفر زمین یک فضای خنک‌کننده‌ای را در مقابل

SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، جوانی و ورزش
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS