



شماره

۲۵

نیمه دوم
بهمن ۱۳۹۸

فراهم شدن
حضور پورت
اپراتورهای
ایرانی در بنادر
سوریه



بایندور



کرونا علیه کشتیرانی

انتشار ویروس کشنده در ابتدای سال نو میلادی از شرق آسیا
صنعت حمل و نقل دریایی را غافلگیر کرد

تعداد کشتی های فعال کانتینری ثابت ماند
سقوط یک پله ای
در رتکینگ آلفالاینر IRISL

با حضور اعضای کانتینری انجمن کشتیرانی
انتخابات کمیته تخصصی -
مشورتی کانتینری برگزار شد

داستان جلد ۱۲

سال نو میلادی در حالی آغاز شد که صنعت حمل و نقل دریایی در یک اقدام تاریخی قصد تغییر نوع سوخت را به منظور کاهش انتشار آلاینده ها داشت. در حالی که همه توجهات به سمت قانون جدید سوخت بود، شوک بزرگ دوم یعنی خبر انتشار ویروس کرونا از کشور چین، دومین اقتصاد بزرگ دنیا صنعت کشتیرانی را غافلگیر کرد. اکنون وضعیت جهانی کشتیرانی در بخش های مختلف آن کاملا تحت تاثیر این ویروس قرار گرفته است. در گزارش این شماره به تاثیرات کرونا بر صنعت کشتیرانی پرداخته ایم.



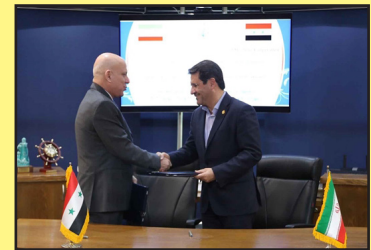
فرهاد منتصر کوهساری | عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر

۹۲ فرزند شناور مختلف توسط بخش داخلی در دست ساخت، مناقصه و قرارداد داریم که ارزش این قراردادها ۴ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.



امضای یادداشت تفاهم همکاری بندری و دریایی ایران و سوریه

فراهم شدن حضور پورت اپراتورهای ایرانی در بنادر سوریه



در پایان ششمین نشست کمیته مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و سوریه، یادداشت تفاهم همکاری دو جانبه به امضای محمد استاد؛ مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و عمار کمال الدین؛ معاون وزیر حمل و نقل دریایی سوریه رسید. به موجب این تفاهم نامه، مقرر شد طرفین توسعه همکاری‌های دریایی و توسعه آموزش‌های دریانوردی بین مراجع دریایی دو کشور و بهره برداری از امکانات یکدیگر را در دستور کار قرار دهند و همچنین شرکت‌های خصوصی و دولتی آموزش دریانوردی طرفین، نسبت به همکاری متقابل ترغیب و تشویق شوند.

همچنین در این تفاهم نامه، بر افزایش حمل و نقل دریایی کالا از طریق خطوط کشتیرانی دو کشور تاکید شده و مقرر شد شرکت‌های کشتیرانی طرفین طی جلسه مشترکی مذاکرات مربوط به این موضوع را انجام و تصمیمات نهایی را به مراجع ذیربط دو کشور اعلام کنند. شرایط حضور پورت اپراتورهای ایرانی در بنادر سوریه و اجرایی سازی مفاد یادداشت تفاهم خواهر خواندگی میان بندر امام خمینی و بندر لاذقیه از دیگر مواردی است که در متن این یادداشت تفاهم به آن پرداخته شده است. دو طرف توافق نمودند؛ هفتمین نشست کمیته مشترک همکاری‌های بندری و دریایی طرفین در نیمه اول سال ۲۰۲۱ به میزبانی طرف سوری برگزار شود. راستاد ضمن تاکید بر تداوم برگزاری نشست‌های کمیته مشترک همکاری‌های بندری و دریایی بین به پتانسیل بالای اتصال خلیج فارس به دریای مدیترانه از طریق خطوط ریلی و جاده ای بین ایران و سوریه به منظور ترانزیت کالا اشاره کرد. پیشنهاد مطالعه تخصصی و دقیق بر روی پروژه راه اندازی این دالان ترانزیتی نیز ارائه و مورد توافق طرفین قرار گرفت.



با حضور اعضای کانتینری انجمن کشتیرانی

انتخابات کمیته تخصصی-مشورتی کانتینری برگزار شد

بر گزار شد. در پایان این جلسه، پس از شمارش آرا نقرات اصلی و علی البدل بدین شرح انتخاب شدند: سیامک ابوعلی، لیدا حفاری، یوسف احمدی نسب، نیلوفر سمنانی، امین صالح طره، عباس شریفی و داریوش رشیدی به عنوان نقرات اصلی این کمیته تخصصی-مشورتی انتخاب شدند. ترکیب کمیته تخصصی-مشورتی کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در نخستین جلسه این کمیته که هفته آینده در محل انجمن برگزار می‌شود، مشخص و اعلام خواهد شد.

انتخابات کمیته تخصصی-مشورتی کانتینری در سالن اجتماعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد و نقرات این کمیته با آرای انجمن انتخاب شدند.

مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی در ابتدای این جلسه ضمن مهم برشمردن نقش و اهمیت جایگاه کمیته کانتینری، از همه حاضران خواست تا در نقش آفرینی هر چه بهتر این کمیته در کنار اعضای کمیته باشند. سپس فرصتی به کاندیداها داده شد تا به شرح مختصری از برنامه‌های خود بپردازند. پس از آن انتخابات



مذاکره با وزارت نفت برای کاهش قیمت سوخت کم سولفور

سازمان بنادر از مذاکره با وزارت نفت برای کاهش قیمت سوخت کم سولفور خبر داد. این سازمان اعلام کرد اساس تلاش‌ها و پیگیری‌هایی که از سوی وزارت نفت انجام شد، تاکنون ۴۰ هزار تن سوخت کم سولفور تولید شده و تولید این نوع سوخت تا ۱۰۰ هزار تن در دستور کار قرار گرفته است. این سازمان اعلام کرد شرکت‌های کشتیرانی فعلا می‌توانند به جای سوخت نیم درصد از گازوئیل استفاده کنند تا مشکل کمبود سوخت نیم درصد برطرف شود.



رشد ۶/۶ درصدی تخلیه و بارگیری در بنادر کشور

عملکرد بنادر کشور نسبت به مدت مشابه سال قبل رشدی نزدیک به ۷ درصد را نشان می‌دهد. نگاهی به عملکرد بنادر کشور در بحث تخلیه و بارگیری نشان می‌دهد که بنادر آبادان، اروندکنار، آستارا، امام خمینی، امیرآباد، انزلی، بوشهر، تیاب، جاسک، چابهار، چارک، چوئیده، خرمشهر، دیر، شهید باهنر، شهید رجایی، شهید حقانی، فریدونکنار، قشم، گناوه، لنگه و نوشهر در این خصوص نسبت به مدت مشابه رشد ۶.۶ درصدی را تا ۱۹ بهمن ماه نسبت به مدت مشابه سال قبل شاهد هستند.





راجر استراونز | معاون اجرایی اوشن اکسپنچ

تغییر نوع سوخت کشتی ها به سوی آلپندگی کمتر می تواند برای بخش های دیگر حمل و نقلی مانند هوایی و ریلی نیز راهبردی باشد و در آینده، بازار را به نفع صنعت کشتیرانی تغییر بدهد.



خداحافظی با سوخت های فسیلی در آینده

مرسک به دنبال سوخت جدیدی است که صنعت کشتیرانی را متحول می کند



برای تحقق اهداف ۲۰۵۰ میلادی، شرکت های بزرگ کشتیرانی جهان به دنبال منابعی غیر از سوخت های سنتی و فسیلی هستند. سوخت های جایگزین مانند انرژی باتری، هیدروژن و سلول های سوخت آمونیاک و یک مورد نیز ترکیبی از لیگنین و اتانول به نام ال.ای.او. LEO هستند. مرسک از جمله شرکت هایی است که در این پروژه نقش تعیین کننده را ایفا خواهد کرد.

پروژه LEO ابتکاری است که توسط دانشگاه ماساچوست، والنیوس ویلهلمسن و دانشگاه کپنهاگ با همکاری BMW Group، H&M Group، Levi Strauss & Co، و ماسک و اسپنسر به منظور کشف نوع جدیدی از سوخت سازگار با محیط زیست که بتواند نیروی ناوگان حمل و نقل دریایی را تامین کند اجرا می شود. این پروژه با استفاده از ماده لیگنین پیش خواهد رفت. دانشمندان دانشگاه کپنهاگ در حال به دست آوردن ترکیبی از لیگنین و اتانول هستند که می تواند به عنوان "سوخت زیستی سنگین" که در مقیاس بالا برای صنعت حمل و نقل مورد استفاده قرار می گیرد هستند. در این حالت، "سنگین" بدان معنی است که سوخت در دمای اتاق و یسکوزیته بالایی دارد.

سوخت جدید بر خلاف سوخت های فسیلی که بخشی از کربن را در فضاها می کند، از طریق لیگنین و اتانول به دست می آید و در هنگام احتراق به طور کامل می سوزد و چیزی را در محیط زیست منتشر نمی کند. به همین دلیل، میزان آلپندگی آن به صفر نزدیک است. مزیت دیگر استفاده از این نوع سوخت، افزایش عمر کشتی هاست. به طوری که عمر مفید آنها را از ۲۵ سال به بیش از ۶۰ سال خواهد رساند.

Alphaliner TOP 100 / 10 Feb 2020

Global figures **6,146 active ships** including 5,351 fully cellular

23,652,510 TEU 23,272,789 TEU fully cellular

285,957,201 DWT

Figures are consolidated Regional Trades weekly capacities Trans-Atlantic **145,755 TEU** Trans-Pacific **444,126 TEU** Feast-Europe **406,084 TEU**

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	4,158,190	17.6%		
2	Mediterranean Shg Co	3,826,547	16.2%		
3	COSCO Group	2,920,283	12.3%		
4	CMA CGM Group	2,681,287	11.3%		
5	Hapag-Lloyd	1,742,312	7.4%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,566,865	6.6%		
7	Evergreen Line	1,260,049	5.3%		
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	630,911	2.7%		
9	PTL (Pacific Int. Line)	392,410	1.7%		
10	Hyundai M.M.	379,135	1.6%		
11	Zim	278,414	1.2%		
12	Wan Hai Lines	257,106	1.1%		
13	Zhonggu Logistics Corp.	161,068	0.7%		
14	KMTC	159,667	0.7%		
15	IRISL Group	152,419	0.6%		
16	Antona Holdings (QASC)	145,772	0.6%		

تعداد کشتی های فعال کانتینری ثابت ماند

سقوط یک پله ای IRISL در رنکینگ آلفالاینر

جمهوری اسلامی ایران که طی ماه های اخیر و با ثابت ماندن سهم حمل و نقل کانتینری جهانی خود یعنی ۶ دهم درصد، در رده چهاردهم قرار داشت، هم اکنون در رقابت با کی.ام. تی.سی نتوانست جایگاه خود را حفظ کند و یک رده پایین تر آمد. تعداد کانتینرهای موجود در جهان نیز در این هفته رشد نشان داد. هم اکنون بیش از ۲۳ میلیون و ۶۵۲ هزار تی.ای.یو کانتینر در اختیار شرکت های حمل و نقل دریایی قرار دارد. تعداد کشتی های فعال کانتینری نیز نسبت به هفته اول اکتبر در عدد ۶۱۴۶ فروند ثابت ماند. ضمن اینکه DWT نیز به مرز ۲۸۶ میلیون تن رسید.

سایت معتبر آلفالاینر جدیدترین رده بندی شرکت های بزرگ حمل و نقل کانتینری جهان را اعلام کرد. بر این اساس، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نسبت به هفته گذشته با یک پله سقوط در رده پانزدهم این جدول قرار گرفت. در جدیدترین رنکینگ آلفالاینر شرکت های مرسک، مدیترانه ای، کاسکو، سی.ام.ای.سی.ام. و هاپاگ لوید همچون هفته گذشته در رده های اول تا پنجم برترین غول های کانتینری جهان ایستادند. شرکت ONE نیز با جدیت خاص خود در تلاش است تا خود را به رده های بالای جدول برساند و هم اکنون در رده ششم قرار دارد. کشتیرانی



یک کشتی در آب های امارات متحده عربی آتش گرفت

یک کشتی بزرگ با نام «اوسپری» روز چهارشنبه ۹ بهمن در آب های بندر شارجه امارات آتش گرفته است. خبرگزاری آسوشیتدپرس اعلام کرد؛ هنوز معلوم نیست علت آتش سوزی نفتکش چه بوده، اما روزنامه «شنال» امارات نوشت این سومین کشتی است که طی دو هفته گذشته در آب های امارات دچار آتش سوزی می شود و در موارد قبلی علت آتش سوزی نقص فنی کشتی ها بوده است. مقامات نظامی آمریکا در منطقه گفته اند که در جریان این آتش سوزی قرار گرفته اند، اما هنوز علت آن را نمی دانند.



افت ۵ امتیازی شاخص اجاره کشتی های کانتینری در ابتدای فوریه

شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری در انتهای ماه ژانویه و اوایل فوریه از سوی اتحادیه کشتیرانی هامبورگ و برمن (VHBS) اعلام شد. در این گزارش، شاخص با افت ۵ امتیازی از ۴۳۰ به ۴۲۵ امتیاز رسید. کارشناسان، این افت امتیاز را ناشی از نگرانی فعالیت با بنادر چین به دلیل شیوع بیماری ویروس و واگیردار و آغاز سال نو چینی دانسته اند. کارشناسان پیش بینی کرده اند که این افت امتیاز در هفته های آتی نیز تداوم پیدا کند.

New ConTex*		425		
		30.01.20	12 mos	24 mos
Gearless	1100 TEU	\$6.160		
	1700 TEU	\$8.388		n.a.
	2500 TEU	\$9.660		\$10.233
	2700 TEU	\$10.240		\$10.705
	3500 TEU	\$10.670		\$11.180
	4250 TEU	\$13.440		\$13.387



افزایش قربانیان کرونا به بیش از ۱۰۰۰ نفر
در حالیکه تعداد قربانیان شیوع ویروس کرونا به ۱۰۱۶ نفر رسیده و تعداد مبتلایان آن از مرز ۴۲ هزار نفر گذشته، دولت چین تعدادی از مقامات و مسئولان این کشور را به دلیل اهمال و کوتاهی در مبارزه با این ویروس برکنار کرد.



انتشار ویروس کشنده در ابتدای سال نو میلادی از شرق آسیا، صنعت حمل و نقل دریایی را غافلگیر کرد

کرونا علیه کشتیرانی

مسعود مستقیمی | سال نو میلادی در حالی آغاز شد که صنعت حمل و نقل دریایی در یک اقدام تاریخی قصد تغییر نوع سوخت را به منظور کاهش انتشار آلاینده ها داشت. مقررات آیماو از ماه ها قبل همه نگاه ها را به روز نخست ژانویه ۲۰۲۰ جلب کرده بود و شاید برخی، این اتفاق را مهم ترین رویداد این صنعت طی سال های اخیر می دانستند. در حالی که همه توجهات به سمت قانون جدید سوخت بود، شوک بزرگ دوم یعنی خبر انتشار ویروس کرونا از کشور چین، دومین اقتصاد بزرگ دنیا صنعت کشتیرانی را غافلگیر کرد. شیوع این بیماری کشنده به گونه ای بود که بخشی از تجارت بین الملل را به صورت مستقیم تحت تاثیر قرار داد و در موج بعدی، حمل و نقل دریایی را درگیر خود کرد. بسیاری از بنادر دنیا به حالت آماده باش درآمده اند و برخی دیگر نیز از پذیرش کشتی های چینی و یا ارسال محموله به این کشور آسیایی خودداری می کنند. این گزارش که توسط مسعود مستقیمی، کارشناس بازرگانی شرکت کشتیرانی امواج دریا و از همراهان نشریه بایندر آماده شده، نگاهی دارد به تاثیراتی که شیوع ویروس کرونا بر صنعت حمل و نقل دریایی داشته است.

بخشنامه هایی به شرکت های چینی در خصوص شیوع ویروس کرونا و تمهیدات شدید در این خصوص (واردات-صادرات) را ابلاغ کرده اند. به عنوان نمونه، تقاضای سنگ آهن در صنایع فولاد و یا محصولات گازی LPG که از حجم بالای وارداتی در چین برخوردارست تحت تاثیر شدید کاهش تقاضای وارد کنندگان قرار گرفته است. طبق بررسی های بعمل آمده و تحقیقات لازم از شرکت ها و کارخانه های فولادی در چین، علی رغم انتظارات زیاد بابت تقاضا، فعلا هیچ برنامه ای برای استناد به واردات این میزان تقاضا وجود ندارد و گزینه هایی نظیر استفاده از ذخایر مواد اولیه را در پیش گرفته اند، که در

تمهیداتی از سوی اکثر کشورها درطیف حمل و نقل با کشتی و اقداماتی نظیر قرنطینه خدمه و کشتی ها را در پی داشته است. هر عضو خدمه مشکوک به عفونت، باعث می شود کشتی تحت یک دوره قرنطینه اجباری ۱۴ روزه قرار بگیرد. در کشور چین هر روز به مردم توصیه می شود در خانه بمانند و از مسافرت های غیر ضروری خودداری کنند، در حالی که بسیاری از کارخانه ها نیز موظف هستند قبل از اتمام تعطیلات سال نو فوریه (به جز آن دسته از کالاهای اساسی که تولید می کنند)، مجدداً راه اندازی نشوند. از تاریخ ۳۰ ژانویه ۲۰۲۰، دولت چین با اختطاریه ها و

تاثیرات منفی ویروس کرونا بر بازار چین
بنا به تحقیقات و منابع بازار در طی چند روز گذشته و شیوع ویروس کرونا از ابتدای سال ۲۰۲۰، بازار بزرگ واردات-صادرات چین به شدت تحت تاثیر وقایع فوق قرار گرفته، به طوری که تاکنون ۴۰۰ میلیارد دلار ضرر مالی به بار آورده است. در نتیجه این حوادث و به دلیل حجم بالای معاملات اقتصادی کشورهای آسیایی، اروپایی و آمریکایی، متأسفانه دامنه این ضرر شامل تمام کشورهای طرف قرارداد با چین نیز شده است. ایران نیز به دلیل حجم بالای صادراتی و وارداتی با این کشور نیز از این مستثنی خارج نشده است. تاثیرات منفی ویروس کرونا



یادداشت



مقابله با کرونا در بنادر ایران

سازمان بنادر و دریانوردی اقدامات مهمی را در بنادر شمالی و جنوبی کشور برای مقابله با ورود احتمالی ویروس کرونا انجام داد. برگزاری همایش پیشگیری مقابله با ویروس کرونا در بندر شهید رجایی براساس دستورالعمل‌های ابلاغی از سوی (IHR) و اقداماتی نظیر تب سنجی و کنترل بار و خدمه با جدیت دنبال شد. محمد راستاد، مدیرعامل سازمان بنادر نیز تأکید کرد؛ در شرایطی که نگرانی خانواده‌ها از شیوع و انتقال بیماری کرونا از خاور دور فراگیر شده، گروه قرنطینه پزشکی باید برای تأیید ورود و خروج کشتی و اشخاص در بندر، به صورت شبانه روزی در بنادر حضور داشته باشند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان نیز در خصوص تمهیدات در نظر گرفته شده در بندر انزلی برای جلوگیری از شیوع این بیماری اظهار داشت: براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی که سازمان بنادر و دریانوردی در عضویت آن قرار دارد، دستورالعمل‌های قرنطینه انسانی اجرا می‌شود و به کشتی‌هایی که شیوع بیماری کرونا در آنها ثابت شود، اجازه ورود داده نخواهد شد. معاون دریایی بندر لنگه نیز با اشاره به اهمیت شناخت و ضرورت آموزش و اطلاع رسانی در خصوص مقابله با ویروس کرونا گفت: با نظارت و راهبری اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه در بنادر غرب هرمزگان و با حضور تیم‌هایی متشکل از کارشناسان بهداشت به همراه تجهیزات مناسب، هرگونه مورد مشکوک به ویروس کرونا تحت غربالگری و مراقبت قرار می‌گیرد. از بندر امیرآباد نیز خبر می‌رسد که کنترل شدیدی روی اتباع خدمه کشتی‌های خارجی صورت می‌گیرد و تیم‌های پزشکی نیز در محوطه مستقر شده‌اند تا در صورت ملاحظه موارد مشکوک، اقدامات لازم را در این زمینه انجام دهند.

پایانه‌های مسافری دریایی شهید حقانی و شهید باهنر نیز به حالت آماده باش درآمده‌اند. در بندر شهید باهنر و بنادر تابعه براساس هماهنگی‌های بعمل آمده با معاونت بهداشت استان، تمام خدمه شناورهای وارده به بنادر استان براساس پروتکل‌های وزارت بهداشت توسط اکیپ‌های قرنطینه مستقر در گروه پاس شناورهای مورد پایش جهت پیشگیری از ورود ویروس کرونا از بنادر قرار می‌گیرند.

ضرر ۱.۵ تریلیون دلاری کرونا

به دلیل شیوع ویروس کرونا در جهان، بازار کالاها بیشترین ضرر را دیدند و ارزش دارایی‌های امنی مانند ین ژاپن و فرانک سوئیس افزایش یافت. ویروس کرونا بازارهای جهانی را متزلزل کرده است. این ویروس از تاریخ ۲۰ ژانویه (۳۰ دی) تا کنون، ۱.۵ تریلیون دلار از ارزش بورس‌های جهانی را از بین برده است.



منابع تحقیقاتی نشان می‌دهند که شیوع ویروس در چین نگرانی‌های زیادی را مبنی بر تقاضای LPG کشور و کارخانه‌های آن کشور داشته است. زیرا این ویروس در سرتاسر مرزهای استان‌های شرقی گسترش یافته و باعث اختلال در حمل و نقل و لجستیک شده است. این مسئله تأثیر مستقیمی بر روی مواد اولیه، کالاها، قیمت حمل CFR کالاها و در نتیجه واردات کمتر از خاورمیانه را دارند

نتیجه کاهش شدید نرخ تولید را در پی خواهد داشت. عواملی دیگر نظیر طوفان سهمگین پیش بینی شده استرالیا (سواحل غربی)، که به سمت سواحل Pilbara و بندرهای Walcott و Dampier، که مرکز اصلی بارگیری سنگ آهن هستند، نیز وجود دارند.

منابع تحقیقاتی نشان می‌دهند که شیوع ویروس در چین نگرانی‌های زیادی را مبنی بر تقاضای کشور و کارخانه‌های آن کشور داشته است. زیرا این ویروس در سرتاسر مرزهای استان‌های شرقی گسترش یافته و باعث اختلال در حمل و نقل و لجستیک شده است. این مسئله تأثیر مستقیمی بر روی مواد اولیه، کالاها، قیمت حمل CFR کالاها و در نتیجه واردات کمتر از خاورمیانه را دارند. خریداران عمده در چین، محموله‌های LPG و پروپان را از طریق کامیون‌های پایانه‌های مجاور وارد می‌کنند. با این وجود، کنترل‌های حمل و نقل دولت در استان‌های مختلف چین برای محدود کردن شیوع ویروس کشنده، ورود برخی محموله‌ها را برای برخی از این خریداران محدود می‌کند. به طور کلی تخمین زده می‌شود که تقاضای داخلی LPG به دلیل شیوع این بیماری ۵۰ تا ۷۰ درصد کاهش یابد و این موضوع یعنی تأثیر مستقیم بر روی حمل و نقل LPG در عرصه بین‌المللی!

تأثیرات منفی برای صادرات نفتی، فله و کانتینری

فعالیت نفتکش‌ها و کشتی‌های فله نیز در هفته‌های گذشته تحت تأثیر ویروس کرونا قرار گرفت. تعطیلی کارخانه‌های چین و کاهش تقاضا برای نفت، باعث کاهش قیمت این کالا و کندی حمل آن به شرق آسیا شده است. از سوی دیگر، وقوع طوفان در آمریکای جنوبی که مرکز تولید مواد خام فله است و شیوع ویروس کرونا بر صنعت حمل و نقل فله نیز تأثیر منفی گذاشت. چین یکی از بزرگ‌ترین واردکنندگان مواد خام فله از نقاط مختلف جهان است. در هفته‌های

گذشته صنعت حمل و نقل دریایی در این حوزه با یک کاهش نسبتاً محسوس مواجه بود که به نظر می‌رسد در آینده نزدیک شرایط آن بهتر شود. شاخص اجاره بهای کشتی‌های کانتینری نیز در هفته آخر ژانویه با افت ۵ امتیازی به ۴۲۵ رسید که یکی از دلایل مهم آن، شیوع ویروس کرونا بود.

کندی پذیرش کشتی‌ها به دلیل کرونا

شیوع ویروس کرونا از چین باعث شده بسیاری از کشتی‌هایی که از این کشور به سمت بنادر مختلف دنیا عازم می‌شوند، در مقصد با مشکلاتی مواجه شوند. برخی از مقامات مسئول برخی کشورها با تعیین ضوابط سختگیرانه، تا اطلاع ثانوی پذیرش کشتی از بنادر چین را به حالت تعویق درآورده‌اند و یا اجازه حرکت کشتی‌هایشان را به بنادر این کشور نمی‌دهند. برخی از کشورها همچون ژاپن، استرالیا، امارات متحده عربی، سنگاپور نیز با استقرار تیم پزشکی مستقر در بنادر، با شرایط خاص و ایجاد قرنطینه‌های کوتاه مدت برای خدمه کشتی‌ها مراقب ورود این ویروس به کشورشان هستند. همین عامل باعث شده تا ورود، تخلیه و یا بارگیری کشتی‌ها با کندی مواجه شود و در دسرهایی را برای مسئولان بندری ایجاد کند.

اداره دریایی و بندری سنگاپور از ۲۴ ژانویه غربالگری را در تمام بنادر الزامی کرده و اقدامات جدی را برای جلوگیری از این ویروس انجام داده است. مرکز صادرات کویت نیز به مسئولان بنادر توصیه کرده است که کشتی‌های عبوری از چین حساسیت بیشتری نشان داده و در صورت مشاهده هرگونه بیماری آن را به مراکز درمانی اعزام کنند. سازمان حمل و نقل امارات عربی نیز در این ارتباط بیانیه‌ای صادر کرده تا کشتی‌هایی که از طریق چین به این کشور وارد می‌شوند تمامی خدمه مورد معاینات پزشکی قرار گیرند. در این بیانیه آمده است این کشتی‌ها بدون دریافت مجوز تأیید از سوی این کشور، حق ترک بنادر امارات را ندارند.

مسافری دریایی در قرنطینه

در حوزه حمل و نقل مسافر دریایی اما شرایط کمی سخت‌تر نیز شده است. هزاران نفری که در یک کشتی کروز در ساحل هنگ کنگ بودند اجازه پیدا کردند از آن پیاده شوند چون نتیجه آزمایش ۱۸۰۰ خدمه آن از نظر ابتلا به ویروس کرونا منفی بوده است. ۳۶۰۰ مسافر و خدمه به مدت ۵ روز در این کشتی گیر افتاده بودند تا جواب آزمایش‌های خدمه معلوم شود. اما به ۳۷۰۰ نفری که در یک کشتی اقیانوس پیمای دیگر در ساحل ژاپن گیر افتاده‌اند گفته شده در کابین‌های خود بمانند. شمار مبتلایان به ویروس کرونا جدید در این کشتی به ۶۹ نفر رسیده است. در آمریکا نیز ویروس کرونا باعث شد تا یک کشتی کروز وارد قرنطینه شود تا از ورود احتمالی این ویروس جلوگیری به عمل آید. مسافری یک کشتی تفریحی که در نیوجرسی پهلو گرفت، در حال انتقال با آمبولانس دیده شدند. ترس از ابتلای برخی از مسافران کشتی وستردام هلند به ویروس کشنده کرونا باعث شده است تاکنون چهار کشور به درخواست این کشتی برای پهلو گرفتن در سواحل خود پاسخ منفی دهند.

Source: S&P Global Platts

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، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد ساحل



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS