



انجمن کشتیرانی و صنایع دریایی ایران
Shipping Association of Iran

شماره

۴۸

۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۰

«مسعود پل‌مه» دبیر کل
انجمن کشتیرانی:

بارف‌های تحریم‌ها،
می‌توانیم به
ظرفیت حداکثری
در حوزه دریایی
برسیم



بایندر

بازخوانی پرونده گرانترین ترافیک دریایی جهان

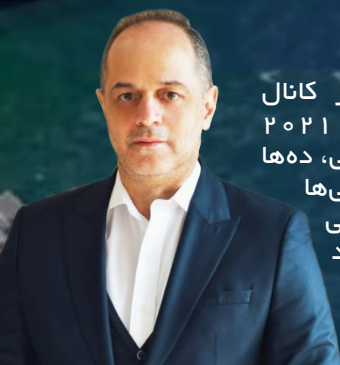
از انسداد نفس گیر در کانال سوئز تا توقیف در دریاچه تلخ



داستان جلد

با به گل نشستن کشتی اورگیون در کانال سوئز، این گذرگاه از ۲۳ لغایت ۲۹ مارچ ۲۰۲۱ مسدود شد و با معطلی ۳۶۰ فروند کشتی، ده‌ها میلیارد دلار کالا بدون حرکت روی کشتی‌ها معطل ماند و خسارت‌های آشکار و پنهانی به ذینفعان چرخه حمل‌ونقل دریایی وارد شد.

مهندس علیرضا چشم‌جهان



دولت یونان اعلام کرد:

چارترکنندگان باید هزینه‌های تجارت آلاینده‌های اتحادیه اروپا را پرداخت کنند

رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی مازندران خبر داد:

توقف اجرای پروژه آزادسازی سواحل و معابر دسترسی در مازندران

در این شماره می خوانید

سخن اول



بسم الله الرحمن الرحيم
 پروردگار را سپاس می گوئیم که توفیق طاعات و عبادات ماه مبارک رمضان را بار دیگر در تقدیرمان قرار داد و فرصتی فراهم کرد تا با روزه‌داری در ماه تہذیب و تزکیہ نفس و با استعانت از درگاہ مهر بی انتہایش به آرامش دست یابیم. عید فطر، روزی است کہ همه مسلمانان جهان دست به قنوت نماز برده و به حمد و ثنای خداوند متعال می پردازند و کام خویش را با حلاوت ذکر او شیرین می کنند. عید فطر، نمادی از وحدت، وحدتی کہ سبب ذلت و ناامیدی شیطان می شود.

عید فطر روز تولد دوباره انسان و فصل تازه شکفتن ایمان در روح و جان‌های پاک و بیدار است. عید فطرت‌های روشنی است کہ در پس ماه مبارک رمضان و نخستین روز ماه شوال، اجر و پاداش خود را تنها در قرب الهی جستجو می کنند و به شکرانه این نعمت بزرگ و بی کران، به ستایش باری تعالی پرداخته و زنگار گناه را از آئینه روشن قلب و جان می زداید. ضمن آرزوی قبولی طاعات و عبادات ماه مبارک رمضان و تبریک فرا رسیدن عید سعید فطر، از درگاہ ایزد منان رستگاری، سلامتی، عزت و کرامت خانواده بزرگ انجمن کشتیرانی و دریا سیرتان را مسئلت دارم.

مسعود پل‌مه



مسعود پل‌مه

نتایج مثبت رفع تحریم بر حمل و نقل دریایی کشور صفحه ۳



توسط شرکت ONE اعلام شد

سفرش ساخت ۲۷۵۰۰ کانتینر یخچالی جدید صفحه ۵



یادداشت ویژه

بازخوانی پرونده گرانترین ترافیک دریایی جهان صفحه ۸



اعضای جدید

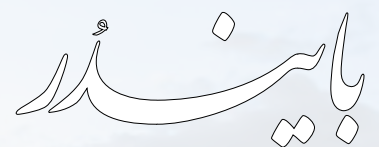
معرفی و اطلاعات اعضای جدید انجمن کشتیرانی صفحه ۹



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 Shipping Association of IRAN

گفت‌وگوهای مندرج در پایینتر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

B A Y A N D O R



صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

مدیر مسئول: مسعود پل‌مه

تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

سردبیر: شیرین خان میرزا

صفحه آرایی: احسان نوری

نشانی: تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش‌کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طیقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴-۹

نمبر: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir



توقف اجرای پروژه آزادسازی سواحل و معابر دسترسی در مازندران

رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی مازندران خبر داد: اجرای ۲ پروژه مهم اقتصاد مقاومتی در این استان خیر داد.

مفید غلامی‌راد در جلسه بررسی پروژه‌های اقتصاد مقاومتی با بیان اینکه دو پروژه متوقف شامل آزادسازی سواحل و معابر دسترسی در فواصل مشخص بوده است، اظهار کرد: این طرح‌ها با پیشرفت ۴۰ درصدی متوقف شده است.

وی ادامه داد: پروژه ایجاد زیرساخت کشتیرانی تفریحی بنادر حاشیه دریای خزر و بنادر داخلی نیز با ۳۰ درصد پیشرفت متوقف است.

رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی مازندران تصریح کرد: مابقی پروژه‌های اقتصاد مقاومتی نظیر زهکشی اراضی کشاورزی با ۸۰ درصد پیشرفت و پروژه مرمت و توسعه آبندها دارای ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی در دست اجرا قرار دارد.

غلامی‌راد خاطرنشان کرد: مدیریت و بهره‌برداری رودخانه‌های استان دارای پیشرفت ۹۹ درصدی، اجرای پروژه‌های آبخیزداری توسط منابع طبیعی ۸۰ درصد، اجرای آبخیزداری در منابع طبیعی نوشهر ۵۵ درصد، آزادسازی سواحل توسط منابع طبیعی نوشهر ۸۳ درصد پیشرفت دارد.

وی افزود: مدیریت پسماند دارای رشد ۶۷ درصدی، بهسازی محور خطیرکوه - دوآب - شه‌میرزاد پروژه مشترک مازندران و سمنان ۵۲ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

دبیر ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی افزود: همچنین تکمیل زنجیره ارزش تولید دارای پیشرفت فیزیکی ۴۵ درصدی است و جزئیات انجام پروژه‌های جهاد کشاورزی شامل نوغانداری، توسعه کشت در اراضی شیب‌دار، مرمت آب‌بندان‌ها و غیره از دیگر طرح‌ها است.



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بیان کرد:

تشریح نتایج مثبت رفع تحریم بر حمل و نقل دریایی کشور

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه فشارهای آمریکا باعث شد شرکت‌های کشتیرانی خارجی، به اجبار بنادر ایران را ترک کنند، گفت: در صورت احیای برجام، تمامی خطوط بزرگ کشتیرانی به بنادر ایران باز خواهند گشت.

مسعود پل‌مه در رابطه با تاثیر احیای برجام بر عملکرد دریایی و بندری کشور، اظهار داشت: پایه اصلی مرادوات تجاری، حمل‌ونقل دریایی است و تا زمانی که امکان حضور خطوط کشتیرانی در بنادر ایران وجود نداشته باشد، شرکت کشتیرانی‌های خارجی تراز اول امکان فعالیت تجاری منظم و متداول در بنادر کشور را نخواهند داشت.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه احیای برجام موجب می‌شود تمامی خطوط کشتیرانی بزرگ به بنادر ایران بازگردند، گفت: این مسئله تاثیر بسیار مثبتی بر مبادلات تجاری کشور خواهد داشت و پویایی صادرات و واردات را رقم خواهد زد.

پل‌مه افزود: اثرات مثبت رفع تحریم بر حوزه بندری و دریایی بسیار زیاد است و در صورت تحقق آن، موارد متعددی رخ می‌دهد که می‌تواند به کاهش کرایه حمل‌ونقل دریایی، کاهش هزینه انبارداری، کاهش مشکلات بیمه‌ای، کاهش هزینه دموارژ کالا و بهبود وضعیت سایر عملیات‌های مالی اشاره کرد.

وی با تاکید بر اینکه احیای برجام در اقتصاد کلان ایران با کاهش نرخ تورم، رونق تولید و اشتغال آفرینی همراه خواهد بود، خاطرنشان کرد: تحقق این اهداف، تاثیر بسزایی نیز بر رونق فعالیت‌های در حوزه دریایی و بندری دارد.

مسعود پل‌مه با اشاره به اینکه در حال حاضر ۵۰ درصد ظرفیت عملیات بندری ایران آزاد است، خاطرنشان کرد: با رفع تحریم‌ها، به ظرفیت حداکثری در حوزه دریایی و بندری دست خواهیم یافت و این مسئله موجب می‌شود تا گردش بار و کار در بنادر افزایش یابد و شاهد افزایش میزان عملیات تخلیه و بارگیری در بخش‌های مختلف از جمله کانتینری، فله‌ای، جنرال کارگو و مواد نفتی باشیم.

وی ادامه داد: بنادر کشور هم اکنون از ظرفیت کافی برخوردار هستند و در صورت رفع تحریم‌ها، ظرفیت آنها تکمیل خواهد شد و شکوفایی اقتصادی رقم خواهد خورد.



از سوی سازمان حراست کل کشور صورت گرفت:

تقدیر از مدیرکل حراست گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

رییس سازمان حراست کل کشور با اهدای لوح تقدیر از خدمات مدیرکل دفتر مرکزی حراست گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تقدیر به عمل آورد.

شایان ذکر است، در مراسمی با حضور مهندس مدرس خیابانی مدیر عامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مدیرکل خدمات اجتماعی سازمان حراست لوح تقدیر ریاست سازمان حراست کل کشور را به محسن پارسا مدیرکل دفتر مرکزی حراست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اهدا کرد. گفتنی است طبق اعلام سازمان حراست کل کشور این لوح پیرو اقدامات و خدمات انجام شده در دفتر مرکزی حراست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی یک‌سال اخیر که در بازدیدهای دوره‌ای مربوطه مشخص شده بود به ایشان اهدا شده است.



مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان:

راهکاری استراتژیک برای ارتقای جایگاه حمل و نقل دریایی

بهروز آقایی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گفت: چین به عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان، یکی از کشورهای نیرومند در زمینه کشتیرانی است و حمل‌ونقل دریایی و خدمات بندری سهم عمده‌ای در رشد ناخالص داخلی این کشور دارد. به عنوان نمونه بالاترین میزان تجارت دریایی جهان حدود ۶۰۰ میلیارد دلار بین چین و آمریکا صورت می‌پذیرد.

همچنین بر اساس جدیدترین گزارش آنکتاد، چین با دارا بودن حدود ۶۹۰۰ فرزند کشتی، مالکیت سومین ناوگان بزرگ دریایی جهان را پس از یونان و ژاپن دارد. در فهرست ۱۰ بندر برتر کانتینری دنیا در سال ۲۰۱۹ نیز، ۷ بندر چینی هستند.

بنابراین قابلیت‌های تفاهم نامه اخیر ایران و چین فرصت مناسبی را برای جلب مشارکت تریمینال اپراتورهای بزرگ چینی با توان سرمایه‌گذاری بلند مدت و ارتقای عملکرد بنادر می‌باشد.



جاش برزیل

نایب رئیس بازاریابی شرکت project44

ازدحام در بنادر سراسر جهان چیز جدیدی نیست، اما حوادث از ابتدای سال ۲۰۱۹ باعث ایجاد طوفانی برای ضربه زدن به زنجیره‌های تامین در آمریکا شده است.

توسط شرکت ONE اعلام شد:

سفارش ساخت ۲۷۵۰۰ کانتینر یخچالی جدید

شرکت ONE (Ocean Network Express) در پاسخ به تقاضای روزافزون جهانی، ۲۷۵۰۰ کانتینر یخچالی جدید سفارش داده است.

سفارش ۲۷۵۰۰ کانتینر یخچالی توسط دفتر مرکزی سنگاپور، که شامل ۸۵۰ جعبه مجهز به فناوری کنترل اتمسفر داخل کانتینر انجام شده است.

ONE اعلام کرد تجارت جهانی یخچالی در سال ۲۰۲۰ انعطاف‌پذیری زیادی نشان داده است و این تا سال ۲۰۲۱ ادامه داشته است.

هیروکی تسوجی، مدیر بازاریابی و بازرگانی ONE گفت: شرکت ONE اکنون یکی از بزرگترین و جوانترین ناوگان مرجع در جهان را دارد که مجهز به پیشرفته‌ترین فناوری‌های طراحی شده برای مقابله با تقاضای بار فاسدشدنی است.

ONE در حال کار بر روی یک برنامه IoT است تا بتواند اطلاعاتی مانند دما و رطوبت داخل ظرف را در زمان واقعی ارائه دهد.



جاش برزیل، نایب رئیس بازاریابی شرکت project44:

ازدحام بحرانی زنجیره تامین نیاز به تغییر سیستمی دارد

جاش برزیل، نایب رئیس شرکت project44 می‌گوید که صنعت لجستیک باید از تغییر تقاضای مصرف‌کننده آگاه باشد و به آن پاسخ دهد.

گلوگاه‌های موجود در مناطق کلیدی مانند مجموعه بندر لس آنجلس و بندر اروپای شمالی، که با انسداد کانال سوئز و کمبود کانتینر تشدید شده‌اند، شاهد ازدحام فزاینده در زنجیره‌های تامین شده‌اند. وی معتقد است که این صنعت باید از وقایع سال گذشته درس بگیرد.

ازدحام در بنادر سراسر جهان چیز جدیدی نیست، اما حوادث از ابتدای سال ۲۰۱۹ باعث ایجاد طوفانی برای ضربه زدن به زنجیره‌های تامین در آمریکا شده است. تعداد زیاد تقاضاها، مانع از عملکرد روان زنجیره‌های تامین می‌شود.

این اوضاع یک شبه رخ نداده، و فقط به دلیل همه‌گیری ۲۰۲۰ اتفاق نیفتاده، اما ریشه مشکلات زنجیره تامین در سیاست دولت و تغییر رفتار مصرف‌کننده است که توسط کوید ۱۹ تسریع شد و به سایر نقاط جهان گسترش یافته است. که در نهایت باید به فکر تغییر سیستمی در زنجیره تامین بیش از پیش احساس می‌شود.



با اعلام شرکت ساخت کشتی دولتی چین:

CMA CGM سفارش ۲۲ کشتی جدید کانتینربر را می‌دهد

گروه CMA CGM که بزرگترین کشتی‌های کانتینری مجهز به LNG جهان را اداره می‌کند، سفارش ۲۲ کشتی کانتینربر جدید را به گروه شرکت ساخت کشتی دولتی چین (CSSC) می‌دهد.

با هدف تأمین رشد بازار، انتظار می‌رود این شناورها بین سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ به ناوگان شرکت فرانسوی بپیوندند.

تمام کشتی‌های سفارش داده شده یا از طریق گاز طبیعی مایع (LNG) یا از سوخت با درصد گوگرد بسیار کم (VLSFO) تأمین می‌شوند.

به طور خاص، شش فروند شناور مجهز به LNG دارای ظرفیت ۱۵۰۰۰ TEU و شش کشتی دیگر با LNG مجهز به ظرفیت ۱۲۰۰۰ TEU خواهند بود.

ده کانتینربر باقیمانده توسط VLSFO تأمین می‌شوند و ظرفیت ۵۵۰۰ TEU را دارند.

طبق داده‌های Alphaliner، شرکت CMA CGM سومین خط حمل‌ونقل کانتینر در جهان است که سهم بازار آن تقریباً ۱۲،۵ درصد می‌باشد و آن را با اختلاف کمی بالاتر از گروه COSCO قرار می‌دهد که ۱۲،۳ درصد سهم بازار را در اختیار دارد.



دولت یونان اعلام کرد:

چارترکنندگان باید هزینه‌های تجارت آلاینده‌های اتحادیه اروپا پرداخت کنند

یونان رسماً اعلام کرد که می‌خواهد چارترکنندگان را در قبال قیمت کربن اتحادیه اروپا مسئول کند، زمانی که از ابتدای سال ۲۰۲۲ اتحادیه ۲۷ کشور، حمل‌ونقل را به سیستم تجارت آلاینده‌ها خود اضافه می‌کنند.

ایوانس پلاکیوتاکیس، وزیر حمل‌ونقل و سیاست‌های جزیره‌ای یونان، در نامه‌ای به کمیسیون اروپا گفت که «پرداخت هزینه آلاینده» باید به عنوان یک اصل اعمال شود.

پلاکیوتاکیس با بیان نگرانی‌های صنعت حمل‌ونقل یونان در مورد اهداف کمیسیون اروپا، در متن تجدید نظر در EU ETS، برای گنجاندن حمل‌ونقل در آن، از ایجاد صندوق ویژه اروپا تحت EU ETS حمایت می‌کند.

پیشنهاد یونان برای پرداخت اپراتورهای تجاری کشتی‌ها برای حقوق انتشار کربن مطابق با موضع اتحادیه مالکان کشتی یونان (UGS) است. دلیل این استدلال این است که در نهایت مشتریان تصمیم می‌گیرند با چه سرعتی کشتی حرکت کند و بنابراین میزان کربن را آن‌ها منتشر می‌کنند.

وی امید دارد که این موضوع، عدم اطمینان تجاری و همچنین بار مالی و اداری هزاران SME را کاهش می‌دهد.

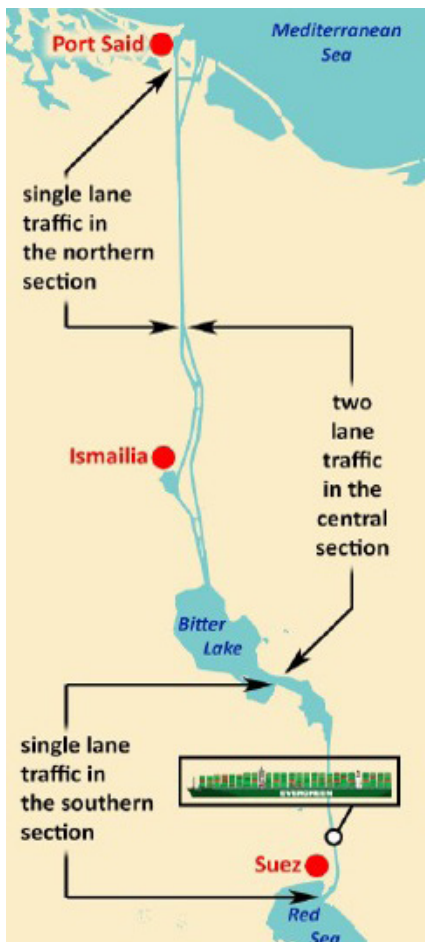
بازخوانی پرونده گرانترین ترافیک دریایی جهان

از انسداد نفس گیر در کانال سوئز تا توقیف در دریاچه تلخ

با به گل نشستن مورب کشتی کانتینری غول پیکر اورگیون (Ever Given - IMO: 9811000) در بخش جنوبی کانال سوئز (Suez Canal) که یکی از مهمترین آبراهه‌های دریایی جهان با سهم ۱۴ درصدی از کل مبادلات تجاری دنیا محسوب می‌شود، این گذرگاه از ۲۳ لغایت ۲۹ مارچ ۲۰۲۱ (سوم تا نهم فروردین ۱۴۰۰) مسدود شد و با معطلی ۳۶۰ فروند کشتی در دو سوی این معبر، ده‌ها میلیارد دلار کالا بدون حرکت روی کشتی‌ها معطل ماند و خسارت‌های آشکار و پنهانی به ذینفعان چرخه حمل‌ونقل دریایی وارد شد که آثار و تبعات آن همچنان ادامه دارد.



اگر بنادر، جاده‌ها و راه‌آهن کشورمان با یک انسجام لجستیکی، می‌توانستند خدمات قابل قبولی را به کالاهای در حال حمل دریایی در مسیر شرق به غرب عالم ارائه نمایند، ایران در قالب کریدور شمال-جنوب موفقیت‌های بزرگی را در زنجیره تامین جهانی کسب می‌کرد.



حوزه خدمات بندری و دریایی کشور) و سرکار خانم پریسا کاوه (کارشناس ارشد حقوق تجاری از دانشگاه نورث وسترن شیکاگو) و بهره‌مندی از منابع معتبر بین‌المللی، وقایع مربوط به این حادثه را بار دیگر برای خوانندگان محترم بازخوانی نموده و به تحلیل موضوع از جوانب مختلف عملیاتی، فنی، بازرگانی، بیمه و حقوقی بپردازد:

سه‌شنبه ۲۳ مارچ (سوم فروردین):

کشتی اورگیون با ۴۰۰ متر طول، ۵۳ متر عرض، آبخور ۱۵ متر و با ظرفیت حمل حدود ۲۰ هزار TEU (واحد شمارش کانتینر)، در مسیر خود از خاور دور به اروپا (بندر روتردام - هلند) در حالیکه در مسیر جنوب به شمال در حال حرکت بود، در اوایل کانال و در بخش یک‌طرفه آن به صورت مورب به گل نشست. در زمان حادثه، این کشتی که مالک آن ژاپنی است با پرچم پاناما توسط شرکت تایوانی اورگرین برای حمل کانتینر به کار گرفته شده بود و مدیریت فنی کشتی را نیز یک شرکت آلمانی بر عهده داشت.

در ابتدا ادعا شد که انحراف از مسیر اصلی به علت مواجهه با باد شدید و طوفان شن رخ داده اما بعداً این دلیل توسط هیچ یک از منابع رسمی تأیید نشد. به محض به گل نشستن کشتی، اداره کانال سوئز، چند فروند یدک‌کش را برای انجام عملیات رهاسازی به محل اعزام کرد، اما تلاش آنها مؤثر واقع نشد.

چهارشنبه ۲۴ مارچ (چهارم فروردین):

با ناکامی تلاش‌های اولیه، واحدهای لایروب از راه دریا و لودرها و بیل‌های مکانیکی از طریق خشکی تلاش خود را به طور همزمان برای بیرون آوردن کشتی از گل و لای آغاز کردند. بازرسی‌های اولیه نشان داد که بدنه کشتی خسارت چندانی ندیده و ۲۵ خدمه آن نیز سالم هستند.

پنج‌شنبه ۲۵ مارچ (پنجم فروردین):

مالک کشتی اعلام می‌کند که تمام خدمه، کشتی و کالاهایی که روی آن قرار دارند سالم هستند و هیچ آلودگی زیست محیطی رخ نداده است.

با تمام این توصیفات و تداوم تلاش واحدهای لایروبی، یدک‌کشی و بیل‌های مکانیکی، هنوز هم کشتی از جای خود تکان نمی‌خورد و تیم سومی به واحدهای عمل‌کننده جهت تسریع مراحل شناورسازی ملحق می‌شود.

جمعه ۲۶ مارچ (ششم فروردین):

تلفیقی از ۱۱ فروند یدک‌کش و یک لایروب با قدرت مکنندگی گل و لای به کار گرفته می‌شوند تا کشتی را در زمان آب مد دوباره روی آب شناور سازند. در همین حین، ورود آب به داخل بخش‌هایی از کشتی تأیید می‌شود و در همان زمان پمپ‌هایی قدرتمند برای تخلیه آب نفوذ کرده به داخل کشتی وارد عمل می‌شوند.

در طی دوران یک هفته انسداد نفسگیر در کانال سوئز که گرانترین ترافیک دریایی جهان نام گرفت، دنیا یک بار دیگر به یاد آورد که تا چه میزان به حمل‌ونقل دریایی وابسته است و سیستم کشتیرانی جهان که به تازگی از شوک و آسیب‌های ناشی از شیوع بیماری کرونا رهایی یافته بود، در معرض چالش‌های جدیدی قرار گرفت که به اعتقاد کارشناسان در هر ساعت ۴۰۰ میلیون دلار خرج روی دست اقتصاد جهانی گذاشت و همزمان باعث افزایش قیمت نفت شد.

وقتی که اورگیون به گل نشست، اگرچه اولین دغدغه موجود به زمان مورد نیاز برای رهاسازی شناور معطوف شد اما از همان ابتدا نیز نگرانی‌های دیگری برای ذینفعان و طرفین حادثه و جامعه دریایی و بندری دنیا به وجود آمد که مربوط به پیچیدگی و وسعت دعاوی و خسارت‌ها و مسائل بیمه‌ای ناشی از این واقعه بود.

در طول ایامی که سوئز بسته شد، حرکت روزانه دو میلیون بشکه نفت خام به سوی اروپا و همچنین ۳۰۰ هزار TEU کانتینر و هزاران تن کالاهای عمومی و فله در دو سوی این کانال متوقف شد و خطوط کشتیرانی این سؤال را در پیش رو داشتند که آیا برای ادامه مسیر کشتی‌هایشان باید منتظر گشایش مجدد این معبر بمانند یا مسیر جایگزین را که از دماغه امیدنیک می‌گذرد برای رسید به مقاصدشان برگزینند. انتخاب مسیر دماغه امیدنیک برای رسیدن از شرق دور، آسیا و خاورمیانه به اروپا و بالعکس ۳۵۰۰ مایل و به عبارت دیگر ۹ الی ۱۲ روز مدت دریاوردی کشتی‌ها را طولانی‌تر می‌کند.

پیش‌تر و در بحبوحه شیوع بیماری کرونا که قیمت جهانی نفت ارزان‌تر از حد تصور بود و بازار عرضه و تقاضا نیز رونقی نداشت، خطوط کشتیرانی حاضر بودند برای اجتناب از پرداخت عوارض عبور از کانال سوئز به دولت مصر، مسیر دماغه امیدنیک را برگزینند، اما در شرایطی که انسداد کانال سوئز رخ داد، انتخاب مسیر جایگزین هزینه بیشتر و صرف وقت مضاعف را به خطوط کشتیرانی تحمیل می‌کرد. این موضوع آستانه تحمل خطوط کشتیرانی را برای حل این مشکل بسیار پایین آورده بود.

از سوی دیگر دولت مصر هم که با طولانی شدن انسداد کانال، متحمل زیان سنگین مالی می‌شد (روزانه ۱۵ میلیون دلار) و اعتبار خودش را هم در معرض آسیب می‌دید، با علم به اهمیت این موضوع برای جامعه جهانی و اقتصاد کشورش، تمامی امکانات را برای گشودن این آبراهه بسیج کرد تا جاییکه در نهایت ژنرال السیسی، رئیس جمهور مصر، شخصاً بازگشایی کانال سوئز را به رسانه‌های بین‌المللی اعلام و آن را موفقیتی بزرگ برای کشورش خواند که البته با توجه به بزرگی حادثه، چنین هم بود.

از آنجا که این واقعه مهم بین سوم لغایت نهم فروردین ۱۴۰۰ و همزمان با تعطیلات عید نوروز در ایران رخ داد، انعکاس خبری مناسبی بر روی آن از طریق رسانه‌های داخلی انجام نشد. به همین دلیل تحریریه مجله الکترونیکی بایندر تصمیم گرفت تا با مساعدت آقای مهندس علیرضا چشم جهان (از مدیران با سابقه



وقتی کشتی اورگیون در کانال سوئز به گل نشست، از همان ابتدا نگرانی‌های بزرگ دیگری برای متعاملین زنجیره تامین جهانی در خصوص عواقب گسترده عملیاتی، حقوقی، بیمه‌ای و مالی این حادثه شکل گرفت که تا کنون نیز ادامه یافته است.



در همین روز، مصاحبه‌ای در یکی از سایت‌های خبری در ایران منتشر شد و انسداد کانال سوئز را به عنوان "سیگنالی مثبت برای فعال‌سازی کریدور شمال جنوب" تلقی کرد تا از آن به عنوان یک معبر جایگزین برای کانال سوئز استفاده شود. اما علاوه بر محدودیت‌های ناشی از وضع تحریم‌های همه جانبه بین‌المللی (که امید است برطرف شوند)، بنادر ایران در سواحل اقیانوس هند و خلیج فارس آمادگی پذیرش و خدمات‌رسانی به همه انواع کشتی‌های کانتینری و غیرکانتینری ترددکننده در زنجیره تامین جهانی را ندارد و شبکه ترانزیت متصل به بنادر جنوبی و شمالی و مرزهای زمینی با کشورهای همسایه از قابلیت حمل سریع و اقتصادی محمولات عبوری برخوردار نیست. عدم اتصال بنادر شمالی ایران به ریل (به جز بندر امیرآباد)، تکمیل نشدن راه آهن قزوین - رشت به انزلی و آستارا، متصل نشدن چابهار به راه آهن سراسری، کندی سیر و حرکت واگن‌ها، ضعف گلوگاه ریلی سرخس در تعویض بوژی واگن‌ها به جای شیوه ترانشیپ واگن به واگن، پیچیدگی سیستم‌های گمرکی و تغییرات خلق‌الساعه در آن و بی بهره ماندن کشور از مزایای برنامه سراسری مانع تحقق این رویاست.

پنج‌شنبه ۱ آوریل (دوازدهم فروردین):

صاحب ژاپنی کشتی اورگیون اجرای رویه خسارت همگانی یا همان General Average را برای جبران خسارت ایجاد شده اعلام می‌دارد. تا مبلغ خسارت ناشی از این واقعه از همه صاحبان کالایی که محمولات آن‌ها روی کشتی مذکور بوده به تناسب ارزش کالاهایشان مطالبه شود.

خسارت مشترک بخشی از قانون دریایی رودیان (Rhodian law) بوده که از دیرباز و قرن‌ها پیش از شکل‌گیری بیمه دریایی وجود داشته و مهمترین قانون در آن، تقسیم ضرر بین مالک کشتی و صاحبان کالا بوده است.

به این ترتیب، فرستندگان کالاهای بیمه شده، با ارائه گواهی بیمه، کالای خود را پس از رسیدن به بندر مقصد اول از همه دریافت می‌کنند اما فرستندگان کالاهای بیمه نشده باید منتظر برآورد کل هزینه‌ها بمانند و یا پس از گذاشتن سپرده نقدی بار خود را آزاد کنند.

چهارشنبه ۷ آوریل (هجدهم فروردین):

اداره کانال سوئز رسماً ادعای خود شامل مبلغ ۹۱۶ میلیون دلار برای جبران خسارت وارده به مالک ژاپنی کشتی اورگیون ابلاغ می‌کند. به گفته مسئولین کشتیرانی اورگرین (بهره‌بردار کشتی) این مبلغ شامل ۳۰۰ میلیون دلار بابت عملیات نجات، ۳۱۶ میلیون دلار بابت خسارت وارد آمده به سازه کانال و درآمد از دست رفته آن در طول دوران انسداد و ۳۰۰ میلیون دلار بابت اعاده حیثیت از اعتبار کانال سوئز است.

خطوط کشتیرانی مرسک Maersk، سی‌ام‌ای - سی‌جی‌ام CMA CGM و هاپاگ لوید Hapag-Lloyd اعلام می‌کنند برای اجتناب از اتلاف وقت بیشتر، کشتی‌های معطل خود را به سمت دماغه امیدنیک روانه می‌کنند تا از برنامه زمانبندی رسیدن به بنادر مقصد و تحویل محمولات به مشتریان بیش از این عقب نیافتند.

شنبه ۲۷ مارچ (هفتم فروردین):

بخشی از کشتی از گل جدا می‌شود اما هنوز اورگیون قادر به حرکت نیست. تلاش مجدد واحدهای یدک‌کش برای راه‌سازی کشتی در شرایط آب مد (High Tide) هم بی نتیجه می‌ماند.

یک‌شنبه ۲۸ مارچ (هشتم فروردین):

دو فروند یدک‌کش قدرتمند دیگر به تیم نجات می‌پیوندند و جمع یدک‌کش‌ها به ۱۴ فروند می‌رسد. اخبار تأیید نشده‌ای از شناور شدن کشتی اورگیون به گوش می‌رسد. این خبر بعضی از خطوط کشتیرانی را از اجرای تصمیم خود مبنی بر تغییر مسیر کشتی‌هایشان باز می‌دارد و برخی از کشتی‌ها که راه خود را به سمت دماغه امیدنیک کج کرده بودند، دستور برگشت به صف عبور از کانال سوئز را از خطوط کشتیرانی ذیربط دریافت می‌کنند.

دوشنبه ۲۹ مارچ (نهم فروردین):

از اوایل بامداد نشانه‌هایی از شناور شدن کشتی ظاهر می‌شود و حوالی ظهر اورگیون کاملاً از گل خارج و شناور می‌گردد و با توان موتور خودش با همراهی چند فروند یدک‌کش به سمت دریاچه تلخ (Grate Bitter Lake) هدایت می‌شود تا در آنجا مورد بازرسی کامل قرار گیرد.

با رفع انسداد، کشتی‌های گرفتار شده در دریاچه تلخ (به عنوان اولین عبورکنندگان از مسیری که مسدود شده بود)، حرکت خود را به سمت دریای سرخ پیش می‌گیرند. با مسدود شدن کانال سوئز، کشتی‌های کانتینری منتظر برای عبور از این آبراهه مجموعاً بیش از ۱۰۰۰ روز معطل شدند و تحویل ۱/۹ میلیون TEU محمولات کانتینری و ۱۲ میلیون بشکه نفت خام که بر روی این کشتی‌ها بود به تعویق افتاد.

در همین حال شنیده می‌شود که اداره کانال سوئز (SCA) درصدد است خسارتی در حدود یک میلیارد دلار را بر علیه مالک ژاپنی کشتی اورگیون و خط کشتیرانی اورگرین مطرح کند.

اکثر خطوط کشتیرانی بزرگ دنیا اعلام می‌دارند که با وجود عادی شدن تدریجی روند عبور و مرور کشتی‌ها از کانال سوئز، تا پایان اردیبهشت ۱۴۰۰ طول می‌کشد تا برنامه زمانبندی منظم کشتی‌ها روی روال قبلی قرار گیرد و در چنین حالتی بنادر مبدأ و مقصد کشتی‌های گول‌پیکری مانند اورگیون به دلیل تأخیر یا رسیدن همزمان کشتی‌ها، شرایط دشواری را تجربه خواهند کرد.

دوشنبه ۱۲ آوریل (بیست و سوم فروردین):

جلسه‌ای بین مقامات اداره کانال سوئز و مالک کشتی برگزار می‌شود و به گفته خط کشتیرانی اورگرین، به دلیل عدم ارائه مدارک لازم از سوی مسئولین کانال سوئز، مالک ژاپنی کشتی و شرکت بیمه‌گر وی از پذیرش ادعای خسارت ۹۱۶ میلیون دلاری، سرباز می‌زند.

سه‌شنبه ۱۳ آوریل (بیست و چهارم فروردین):

کشتی اورگیون با شکایت اداره کانال سوئز و به حکم دادگاه محلی مصر در همان دریاچه تلخ توقیف می‌شود، تا زمانی‌که مسئله جبران خسارت وارده مورد ادعای کانال سوئز تعیین تکلیف گردد.

جمعه ۱۶ آوریل (بیست و هفتم فروردین):

خط کشتیرانی اورگرین اعلام می‌کند که در تلاش است تا راهی برای تخلیه کانتینرهای حامل کالا از کشتی اورگیون پیدا کند تا زمینه ادامه مسیر آنها با کشتی یا کشتی‌های دیگر فراهم شود و فقط کشتی در توقیف باقی بماند.

با این حال دادگاه مصری با تفکیک کشتی و کالا موافقت نمی‌کند و اصرار می‌ورزد که کشتی و کانتینرهایی که روی آن قرار دارند همچنان باید در توقیف باقی بمانند تا زمانی‌که خسارت ادعا شده از سوی اداره کانال سوئز پرداخت گردد. البته از ابتدا هم معلوم نبود که کشتی اورگیون چگونه قرار است در یک بندر مصری در محدوده کانال سوئز تخلیه شود چون نه بندر سوئز و نه بندر سعید (پورت سعید) آبخور و امکانات لازم برای تخلیه کانتینر از چنین کشتی عظیم الجثه‌ای ندارند.

سه‌شنبه ۲۰ آوریل (سی و یکم فروردین):

کارشناسان مستقل اعلام می‌دارند که از نظر آنها هزینه عملیات نجات کشتی اورگیون و خسارت وارده به کانال سوئز فراتر از ۲۵۰ هزار دلار نیست، ولی دادگاه مصری بنا به ادعای مطروحه از سوی مسئولین کانال سوئز همچنان بر لزوم پرداخت ۹۱۶ میلیون دلار از سوی مالک کشتی و شرکت کشتیرانی اورگرین اصرار می‌ورزد.

پنج‌شنبه ۲۲ آوریل (دوم اردیبهشت):

بالاخره انسداد کانال سوئز اولین تأثیرات خود را بر روی کرایه حمل‌ونقل کانتینرها می‌گذارد. لویدز لیست در این رابطه می‌نویسد که افزایش نرخ‌ها در پی مسدود شدن کانال سوئز در مسیر آسیا به بنادر اروپای شمالی، شش درصد و آسیا به بنادر مدیترانه ۷ درصد بوده است. این گزارش می‌افزاید که بعضی خطوط کشتیرانی برای مسیرهای فوق و به منظور جبران هزینه‌های ناشی از معطلی‌هایی که کشتی‌هایشان با آن مواجه شده یا می‌شوند، اقدام به اعمال افزایش عمومی کرایه حمل یا همان GRI نموده‌اند که تا چند هفته تداوم می‌یابد.

سه‌شنبه ۲۵ آوریل ۲۰۲۱ (۵ اردیبهشت):

رئیس هیأت مدیره و مدیر ارشد اجرایی دی پی ورلد (DP World) در مصاحبه با یکی از روزنامه‌های پر تیراژ خاورمیانه در خصوص تبعات بسته شدن کانال سوئز گفت که این اتفاق نشان داد که اقتصاد جهانی تا چه حد می‌تواند آسیب پذیر باشد و باید دنیا خودش را برای غلبه بر سناریوهایی که می‌تواند به طور مشابه بر عملکرد زنجیره تأمین تأثیر منفی بگذارند، آماده کند و این آمادگی حتی می‌تواند از طریق ایجاد یک معبر موازی با کانال سوئز باشد.

جمعه ۳۰ آوریل ۲۰۲۱ (دوم اردیبهشت):

با گذشت یک ماه از انسداد کانال سوئز، شواهد جدیدی مبنی بر بروز ازدحام در بنادر اروپایی و آسیایی قابل مشاهده است و از سوی دیگر زنجیره تأمین جهانی دوباره با پدیده کمبود کانتینر و افزایش کرایه حمل دریایی به خصوص در اروپا و آسیای جنوب شرقی مواجه شده است.

یکی از دلایل عمده بروز ازدحام در بنادر، تعداد کشتی‌های زیادی است که به یکباره و در پی بازگشایی کانال سوئز با هم به بنادر مقصد خود رسیده‌اند. شاخص‌های منتشر شده از سوی لویدز لیست حکایت از طولانی شدن مدت انتظار کشتی‌ها در بنادر روتردام (بین ۵ تا ۷ روز) و سنگاپور (۲ و نیم روز) دارد و کارشناسان معتقد هستند که این اختلال تا اواخر اردیبهشت ماه امسال به طول می‌انجامد. هرچند که شدت ازدحام در بنادر اروپایی کمتر از آن مقداری است که در بدو بازگشایی مجدد کانال سوئز پیش‌بینی می‌شد.

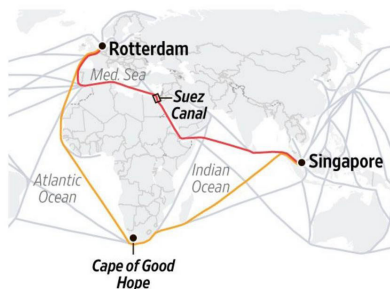
به هم خوردن چرخه تردد منظم کشتی‌ها در مسیرهای اصلی باعث کندی در روند جابجایی کانتینرهای خالی بین بنادر اروپایی و آسیایی شده به طوری‌که بر روی روند ارسال محمولات کانتینری از جنوب شرقی آسیا به بنادر ایالات متحده نیز بی‌تأثیر نبوده است. با افزایش مدت انتظار کشتی‌ها برای پهلوگیری و تخلیه و بارگیری در بنادری مانند روتردام (هلند) و آنتورپ (بلژیک)، خطوط کشتیرانی تصمیم به حذف موردی برخی از سفرهای خود به بعضی از بنادر بین راه گرفته‌اند تا از مقدار معطلی آنها در طی چرخه دریانوردی کوتاه‌تر شود. در مورد بندر سنگاپور نیز بعضی خطوط کشتیرانی برای اجتناب از صف انتظار برای پهلوگیری، استفاده از ظرفیت سایر بنادر توانمند جنوب شرق آسیا، به ویژه پورت کلانگ و تانجون پالاپاس (مالزی) را که در همسایگی سنگاپور هستند، در برنامه کار قرار داده‌اند.

در زمان انتشار این مطلب، کشتی اورگیون همچنان در دریاچه تلخ در توقیف مصری‌ها است و مالک ژاپنی آن و خط کشتیرانی تایوانی همچنان در حال رایزنی برای گریز از این مخمصه هستند و البته مابقی دنیا نیز مشغول تحمل و مدیریت چالشی هستند که به دلیل این به گل نشستن چند روزه بر آنها تحمیل شده است.

Major world shipping routes

■ Suez route
■ Cape of Good Hope route
■ Other

Example: Singapore-Rotterdam, Netherlands



Distance

Suez route 8,301 naut. miles

Cape of Good Hope route 11,758

Round-trip voyage

34 days

43

Sources: Jean-Paul Rodrigue, Hofstra University (global routes); Bimco (distance, voyage)

با سلام؛

احتراماً به استحضار می‌رساند شرکت‌های معزز ذیل، در سال ۱۴۰۰ به عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در آمده‌اند. خواهشمند است برای مشاهده آخرین لیست شرکت‌های عضو و اطلاعات شرکت‌های موصوف و راه‌های ارتباطی با ایشان به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضا مراجعه نمایید.



خدمات کشتیرانی
مهر دریا ناوگان
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰



خدمات و نمایندگی کشتیرانی
راه طلایی دریا
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۶۲۳۰-۲



حمل و نقل بین‌المللی
سفیر دریا ساحل آرمانی
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۲۶۳۰۹۵۶۹



نمایندگی کشتیرانی
کالاداران ناو دریا
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۹۰۹۷



حمل و نقل دریایی
تارا دریا قشم
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۷۶-۳۵۲۴۳۱۱۱

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



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
سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS