

بایندر



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran

شماره

۲۶

نیمه دوم
فروردین ۱۳۹۹



قدر دانی پل مه
از شرکت های
عضو انجمن
کشتیرانی

شبیه تاریک و بیم موج

۲۱ نکته مهم از چشم انداز تجارت و صنعت حمل و نقل دریایی و خدمات بندری
در سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ میلادی



داستان جلد ۱۲

فایننشال تایمز گزارش می دهد
مشکلات بنادر اروپا
در دوران شیوع کرونا

به منظور تأمین امنیت بهداشتی شرکت های عضو؛
توزیع اقلام بهداشتی از سوی
انجمن کشتیرانی آغاز شد

شیوع ویروس کرونا سیگنال های قوی از تضعیف و تحریف شدن صنعت حمل و نقل دریایی را نشان می دهد. حالا در آستانه یک رکود بزرگ قرار گرفته ایم که به بیم موج ویرانگر می ماند. برای درک شرایط سال جاری میلادی و سال آینده تجارت و حمل و نقل دریایی و خدمات بندری در دوران کرونا و پساکرونا با مهندس «علیرضا چشم جهان» عضو هیات مدیره و مدیر ارشد اجرایی شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه و مدرس مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت و گویی انجام دادیم که می خوانید.



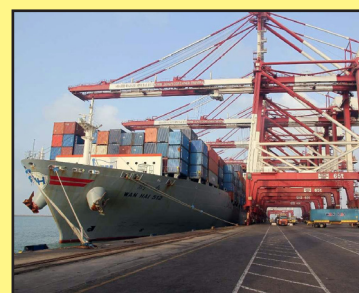
محمد اسلامی | وزیر راه و شهرسازی

حجم ترانزیت جاده ای به دلیل شیوع ویروس کرونا ۶۰ درصد کاهش داشته است. اما در بخش ریلی شاهد رشد ۱۰ درصدی و در بنادر شاهد افزایش ۶۰ تخلیه و بارگیری بودیم.



با هدف تامین کالاهای اساسی در روزهای تعطیل

انجمن کشتیرانی در تمام ایام نوروز مشغول خدمت رسانی بود



مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از شرکت های تابعه که در ایام تعطیلات نوروز با همدلی و ایثار فراوان، همچنان در خدمت اقتصاد کشور بودند تا اقلام و نیازهای بازار تامین شود، قدردانی کرد.

در بخشی از پیام قدردانی وی آمده است: «فعالیت شرکت های تابعه انجمن کشتیرانی در شرایطی که کشور از یک سو درگیر شیوع ویروس ویرانگر کرونا و از سوی دیگر، تعطیلات نوروزی بود یک قدم ایثارگرانه و اقدامی همدلانه برای چرخش اقتصاد کشور بود که بسیار موثر واقع شد.»

لازم به ذکر است در نامه شماره ۳۷۶۷ مورخ ۲۵ اسفندماه که از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خطاب به شرکت های تابعه منعکس شد، آمده بود: «احتراما، در راستای همسویی با سیاست های دولت خدمتگزار برای تداوم عملیات واردات و صادرات کشور با رویکرد تامین کالاهای درمانی، بهداشتی و سایر اقلام و مایحتاج عمومی کشور، با نگاه مسئولیت های ملی متوجه سربازان و باز یگران اصلی عرصه حمل و نقل دریایی کشور، ضرورت دارد کلیه شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی اعم از عضو و غیر عضو ترتیبی اتخاذ نمایند. بمنظور تحویل ترخیصیه و قبض انبار (به صاحبان کالا) در ایام تعطیلات پایان سال جاری و سال جدید از ساعت ۱۹ الی ۱۱ صبح، شیفت کاری در نظر گرفته شود.»

این اقدام موثر انجمن کشتیرانی مورد تقدیر وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی واقع شد.



به منظور تامین امنیت بهداشتی شرکت های عضو؛

توزیع اقلام بهداشتی از سوی انجمن کشتیرانی آغاز شد

همچنین نامه نگاری ها و ارتباطات متعددی برای دریافت ژل و محلول های ضد عفونی کننده نیز از سازمان غذا و داروی وزارت بهداشت انجام گرفته است. یادآور می شود اقلام بهداشتی مذکور با تعرفه دولتی و با قیمت بسیار نازل تر از موجودی بازار و با استانداردهای بالا تامین و در اختیار شرکت های عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران قرار گرفته است. تاکنون بخش اول این اقلام بهداشتی توزیع و بخش دوم نیز از ابتدای اردیبهشت ماه و مطابق با نیاز اعلام شده از سوی شرکت ها توزیع خواهد شد.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پس از شیوع ویروس کرونا در سطح کشور، از اوایل اسفندماه سال گذشته تلاش های گسترده ای را برای اطلاع رسانی صحیح به منظور افزایش آگاهی شرکت های عضو از یک سو و پیگیری های مستمر برای تامین اقلام بهداشتی از سوی دیگر انجام داده است.

در نتیجه این پیگیری ها، تاکنون اقلامی نظیر دستکش، ماسک چندلایه و ماسک ان ۹۵، شیلد محافظ صورت و عینک محافظ تامین و به میزان مورد نیاز، میان شرکت های عضو توزیع شده است.



تخلیه ۱۵۰ میلیون تن کالا در بنادر کشور در سال ۹۸

محمد راستاد، مدیر عامل سازمان بنادر با اشاره به اهمیت بنادر تجاری در ورود کالاهای مورد نیاز به کشور اظهار داشت: با توجه به اینکه حمل و نقل حدود ۹۵ درصد از کالاهای تجاری صادراتی و وارداتی از طریق بنادر کشور انجام می گیرد، نقش سازمان بنادر در ورود کالاهای مورد نیاز و صادرات کالاهای نقشی مهم محسوب می شود. وی ادامه داد: سال گذشته علی رغم همه تحریم هایی که متوجه صنعت حمل و نقل دریایی شده بود، حدود ۱۵۰ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شد که رشد ۶ درصدی رانست به سال ۹۷ نشان می دهد.



ضرر شرکت های حمل و نقل دریایی، جاده ای و ریلی ارزیابی شود

رئیس جمهور در گفت و گو با محمد اسلامی، دستور داد یک ارزیابی از شرکت های حمل و نقل دریایی، ریلی، جاده ای و هوایی که در ایام تعطیلی دچار ضرر و زیان شده اند، انجام گیرد و گزارش آن برای اقدامات لازم به ستاد ملی مبارزه با کرونا و هیات دولت ارائه شود. حسن روحانی در خصوص وضعیت حمل و نقل عمومی مسافری جاده ای، هوایی و راه آهن، برای پیشبرد پروژه های عمرانی به سازمان برنامه و بودجه برای تخصیص به پروژه های مذکور نیز دستوراتی صادر کرد.





ریگ کوتینگ | مدیر اجرایی بندر زیبورگ

برخی از اپراتورها با مشکل ورود کالاهای جدید مواجه شده‌اند. ما ناچار شده ایم از فضاهایی که برای طرح برگزیت در نظر گرفته بودیم برای انبار کردن کالاهای وارداتی استفاده می‌کنیم.



فایننشال تایمز گزارش می‌دهد

مشکلات بنادر اروپا در دوران شیوع کرونا



بنادر اروپا طی روزهای آینده پذیرای کشتی‌های کانتینری خواهند بود که از سمت شرق به سوی کشورهای غربی می‌آیند. حمل دریایی کالاها به خاطر همه گیر شدن ویروس کرونا طی هفته های گذشته با تاخیر مواجه بود. اما کالاها در حالی به بنادر اروپا می‌رسند که میزان تقاضا برای آنها کاهش یافته است. کالاهایی که پیش از جهانی شدن ویروس کرونا سفارش داده شده اند اکنون در بنادر روتردام، آنتورپ و هامبورگ در حال تخلیه هستند. این کالاها توسط خرده فروش ها در اروپا سفارش داده شده اند، اما حالا تقاضا برای خرید آنها به حداقل رسیده است.

لارس جنسن، مدیر اجرایی مشاوران دریایی در خصوص وضعیت بنادر اروپا در این روزها می گوید: کالاها سفارش داده شده به واسطه کانتینرها در بنادر تخلیه می شوند. اما هیچ تقاضایی برای آنها از سوی بازار وجود ندارد. چرا که فعالیت های اقتصادی در بیشتر شهرهای اروپا از حالت عادی خارج شده است. ما اکنون با مشکل انبارداری کالاها مواجه ایم. چرا که تنها می توانیم این کالاها را ۴ تا ۵ هفته در انبارهای بندری نگه داریم. واردکنندگان حالا با انبارهای پر و ورود کالاها مواجه شده اند که مشتری جدیدی برای آن کالاها وجود ندارد. در حال حاضر سه چهارم واردات کالا به اروپا از طریق دریایی انجام می شود و این مسئله، نگهداری کالاها در بنادر را با شرایط ویژه ای همراه می کند. اپراتورهای بنادر اروپا می گویند که آنها برای هجوم واردات کالاهای کانتینری که توسط بنادر یا خارج از آنها وارد می شوند آمادگی دارند. برخی بنادر به این فکر افتاده اند که از فضاهای باز بندری برای انبار کردن قطعات و کالاها استفاده کنند.



سختگویی گمرک چین اعلام کرد

تجارت خارجی با موانع جدی روبروست

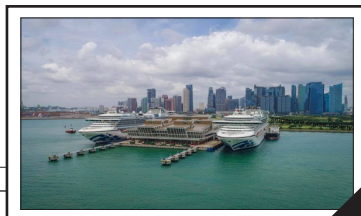
خارجی چین، با موانعی جدی روبرو شده است. در سه ماه نخست امسال تجارت خارجی چین، ۶.۴ درصد کاهش داشته و به ۹۳۳ میلیارد دلار رسیده است. لی ادامه داد: واردات محصولات کشاورزی چین، روندی افزایشی داشته اما نمی توان نسبت به تاثیر منفی شیوع ویروس کرونا، هم چشم پوشی کرد. با اجرای تدریجی فاز نخست توافق تجاری با آمریکا، این کشور شاهد برخی نتایج مثبت در تجارت خارجی خود بوده است. چند روز پیش سفیر چین در آمریکا، گفت: علیرغم شیوع ویروس کرونا، فاز نخست توافق تجاری بین چین و آمریکا، در حال اجرا شدن است.

بر اساس آمارهای منتشر شده از سوی گمرک کل چین، در سه ماه نخست سال جاری صادرات این کشور ۱۱.۴ درصد و واردات ۰.۷ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته سقوط کرده است. لی کوئیون، سختگویی گمرک چین، امروز اعلام کرد: آمارهای اقتصادی حاکی از بهبود اوضاع در تجارت داخلی این کشور است، چرا که تقاضای داخلی در بازار چین، در حال بازگشت به شرایط نرمال است. وی گفت: به دلیل شیوع گسترده ویروس کرونا در جهان، اقتصاد جهانی، شاهد فشار نزولی است و بی ثباتی ها در حال افزایش هستند. از طرف دیگر تجارت



ابتکار سنگاپور برای استفاده از ظرفیت خالی کشتی های کروز

پس از آنکه ده ها فروند کشتی مسافری کروز در سراسر دنیا دچار بیکاری ناشی از شیوع ویروس کرونا شدند، سنگاپور برای این نوع کشتی ها یک کاربری جدید ایجاد کرده است. مسئولان بندری شهر سنگاپور قصد دارند از کشتی های مسافری پهلو گرفته در این بندر به عنوان اقامتگاه موقت کارگران خارجی شاغل در این شهر استفاده کنند. این طرح تنها برای کارگرانی قابل اجراست که تست کروناي آنها منفی اعلام شده است. هم اکنون ۲۰۰ هزار کارگر خارجی در کمپ های سنگاپور زندگی می کنند.



رکورد شکنی ذخیره سازی نفت در شناور های جهان

شیوع ویروس کرونا و کاهش شدید تقاضای نفت در بازار جهانی باعث شده که شرکت های نفتی و کارگزاران به سمت ذخیره سازی هر چه بیشتر نفت روی آورده و با امید به افزایش تقاضا پس از بحران کرونا از هر فضایی برای انبار کردن نفت استفاده کنند. ارزیابی ها حاکی از آن است که در حال حاضر ۱۶۰ میلیون بشکه نفت، توسط شرکت ها و واسطه های نفتی، به صورت شناور در جهان ذخیره شده اند. در سال ۲۰۰۹ بیش از ۱۰۰ میلیون بشکه نفت، به صورت شناور در جهان ذخیره شده بود.





پرونده

موضوع:

تأثیر شیوع ویروسی کرونا بر
صنعت حمل و نقل دریایی



استفاده از سیستم‌های مکانیزه به جای انسان
حتی پیش از شیوع کرونا، استفاده از سیستم‌های مکانیزه به جای انسان در بسیاری از مجموعه‌های عملیاتی در بنادر، پایانه‌های بندری، مراکز لجستیکی و کانون‌های ایجاد ارزش افزوده در حال شکل‌گیری بود که به نظر می‌رسد در دوران پساکرونا شدت و سرعت بیشتری پیدا کند.

منفی ۳ درصد پیش بینی شده است. (در حالیکه نرخ رشد اقتصادی در زمان بروز بحران اقتصادی در سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۰۹ به منفی ۰/۱ درصد رسیده بود).

۴ انتظار می‌رود ۹ تریلیون دلار خسارت در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ به اقتصاد جهان تحمیل گردد.

۵ گستردگی شیوع بیماری کرونا، چشم‌انداز تجارت و حمل و نقل را در هر لحظه دچار تغییرات مختلفی کرده و به دلیل توقف گردش نقدینگی ناشی از کاهش تقاضای مصرف‌کنندگان و توقف نسبی حمل و نقل، ترس از ورشکستگی به تجارت، خطوط کشتیرانی و خدمات دهندگان بندری و لجستیکی سایه انداخته است که البته در نهایت منجر به تطبیق زنجیره تأمین با نوسانات تقاضا خواهد شد.

۶ کشورهای گرفتار کرونا، حوزه تولید و معاملات تجاری خود را به طور خاص در حوزه فرآورده‌های خوراکی، کالاهای پزشکی و بهداشتی متمرکز کرده‌اند و واردات سایر اقلام را به حالت تعلیق یا تعطیل درآورده‌اند. این موضوع به افت شدید صادرات و واردات مواد خام و اولیه، کالاهای نیم ساخته و ساخته شده، خودرو و قطعات یدکی و لاستیک و پلاستیک، کالاهای ساختمانی پروژه‌ای، البسه، کالاهای لوکس، فولاد، نفت و فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی... منجر شده است.

۷ با کاهش معاملات بین‌المللی، حجم تقاضا برای جابجایی کالا کاهش یافته و ناوگان تجاری فعال در دریا با مقادیر کمتری از کالا در حرکت هستند و خیلی از سفرهای منظم و از قبل برنامه‌ریزی شده آنان نیز لغو شده است. به عنوان مثال (براساس گزارش آلفالاینر) هم‌اکنون ۱۴ درصد از کل کشتی‌های کانتینربر جهان در نقاط مختلف دنیا در حالت غیر فعال قرار گرفته‌اند.

۲۱ نکته مهم از چشم‌انداز تجارت و صنعت حمل و نقل دریایی و خدمات بندری در سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ میلادی

شبی تاریک و بیم موج

در دو شماره اخیر نشریه بایندر، ترسیمی از دنیای حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۰ میلادی داشتیم؛ چشم‌اندازی که روشنی آن کم‌فروغ بود و بیشتر به تاریکی می‌رفت. شیوع ویروس کرونا از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی، سیگنال‌های قوی از ضعیف و تحیف شدن این صنعت را نشان‌مان داد. حالا، در آستانه یک رکود بزرگ قرار گرفته‌ایم که به بیم موج و برانگیز می‌ماند. برای درک شرایط سال جاری میلادی و سال آینده تجارت و حمل و نقل دریایی و خدمات بندری در دوران کرونا و پساکرونا با مهندس «علیرضا چشم‌جهان»، عضو هیات مدیره و مدیر ارشد اجرایی شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه و مدرس مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت‌وگویی انجام دادیم که ماحصل آن ۲۳ نکته طلایی از اوضاع روزگار پیش روی این صنعت مهم و حیاتی است که در ادامه می‌خوانید.

۱ بیش از ۹۰ درصد مبادلات تجاری جهان از طریق حمل و نقل دریایی و بنادر دنیا انجام می‌شود و آنچه بر تجارت جهانی تأثیر می‌گذارد بر چرخه حمل و نقل نیز تأثیرگذار است.

۲ سناریوی خوشبینانه و بدبینانه بین ۱۳ تا ۳۲ درصد نسبت به سال ۲۰۱۹ کاهش می‌یابد و به ترتیب از ۱۱ میلیارد تن احتمالاً به حدود ۹ میلیارد تن در حالت خوشبینانه و به کمتر از ۸ میلیون تن در حالت بدبینانه می‌رسد.

۳ با تعطیل شدن بسیاری از کسب و کارها و از رونق افتادن تجارت و حمل و نقل یکی از بدترین رکودهای اقتصادی تاریخ در سال ۲۰۲۰ رخ می‌دهد و ثبت نرخ رشد

۱ بیش از ۹۰ درصد مبادلات تجاری جهان از طریق حمل و نقل دریایی و بنادر دنیا انجام می‌شود و آنچه بر تجارت جهانی تأثیر می‌گذارد بر چرخه حمل و نقل نیز تأثیرگذار است.

۲ با شیوع بیماری کرونا و براساس پیش‌بینی سازمان تجارت جهانی (WTO) مقدار کالایی که از طریق حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۰ جابجا خواهد شد در قالب



فعالیت با حداقل نیروی انسانی و کمترین ضایعات
 وقوع تحولات اخیر باعث شده تا خیلی از مجموعه‌ها آگاه شوند که چگونه با حداقل نیروی انسانی فعالیت‌هایشان را با کمترین ضایعات ادامه بدهند. این حقیقت در دوران پساکرونا به بازنگری اساسی شرکت‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مختلف در مورد چارت‌های سازمانی و کاهش وابستگی آنها به نیروی انسانی و تأمین دفاتر عریض و طویل برای آنان می‌انجامد.

زیادی در دیوها قابل پیش بینی است. در این شرایط، خطوط کشتیرانی و شرکت‌های بهره‌بردار کانتینرها با افزایش هزینه‌های انبارداری و برخی از آنها با ازدیاد هزینه اجاره کانتینرها بدون آنکه عوایدی برای آنها داشته باشد، روبرو می‌شوند.

۱۸ به دلیل مشکلات ارسال و دریافت اسناد پستی و تعطیلی‌های گسترده به دلیل قرنطینه سراسری در کشورهای مختلف، موضوع مبادله اسناد با چالشی جدی روبرو و امکان پهلوهی بعضی از کشتی‌های حامل بار و یا ترخیص کالاها برای گیرندگان محمولات پدید نیامده که زیان سنگینی را از بابت هزینه‌های دموراژ کشتی‌ها و یا هزینه‌های انبارداری و حق توقف (دیرکرد عودت) کانتینرها پدید آورده است. از این رو، برخی صاحبان کالا تمایلی برای ارسال محمولات‌شان به مقاصد بنداری که در آنها شرایط قرنطینه سراسری حاکم است، ندارند.

۱۹ موضوع فوق باعث شده بعضی از کشورهای توسعه یافته و ممالک در حال توسعه در بندار و گمرکات خود روال ترخیص کالاها را تا حد امکان تغییر داده و تمهیداتی را مبتنی بر استناد بر اسناد الکترونیکی فراتر از آنچه تا پیش از این بوده، بنانهند و به ترخیص و خروج محمولات از بندار و پایانه‌های بندری و لجستیکی کمک کنند. این فرایندهای بهبود یافته در دوران پساکرونا نیز تثبیت خواهند شد.

۲۰ در طول دوره شیوع کرونا و همچنین دوران پساکرونا، بازار کمک‌های اهدایی کشورها به سایر کشورها داغ شده و داغ خواهد ماند. اگرچه در حال حاضر بیشتر این گونه کمک‌ها از طریق حمل و نقل هوایی صورت می‌گیرد، اما به تدریج با فروکش کردن زبانه‌های این بحران، حمل و نقل دریایی و بندار و شبکه‌های ریلی و جاده‌ای کشورهای مختلف نیز از آن بهره‌مند خواهند شد.

۲۱ بروز و شیوع کرونا با همه ابعاد و جوانب آزار دهنده‌اش، آثار مثبتی بر محیط زیست و کاهش تولید آلاینده‌ها حتی فراتر از انتظارات اجلاس تغییرات اقلیمی پاریس گذاشته است!

جنرال کارگو ممکن است با جهش روبرو شود. کشورهایی که امکان ذخیره‌سازی کالاهای اساسی، غلات و حبوبات، برنج، خوراک دام و طیور را در انبارهای خود (بنادر و پست‌خانه‌ها) دارند، سعی بر استفاده حداکثری از ظرفیت‌هایشان در این رابطه دارند. در همین حال تعدادی از کشورهای عمده تولید و صادرکننده مواد غذایی حالت انقباضی به خود گرفته‌اند و برخی از آنها دستورالعمل‌هایی برای عدم صادرات برخی اقلام مهم خوراکی صادر کرده‌اند.

۱۴ وقایع اخیر، سطح بهداشت فردی و اجتماعی را در جوامع تغییر داده و این تغییر نگرش باعث افزایش نیاز به کالاهای بهداشتی و پزشکی بین کشورهای مختلف حتی در دوران پساکرونا خواهد شد که یک بازار جدید برای حمل و نقل هوایی و دریایی محسوب می‌شود.

۱۵ ضرورت پاکسازی و ضدعفونی تجهیزات، کانتینرها، محل‌های نگهداری کالاها، دفاتر، ساختمان‌ها و انبارها و وسایل حمل و نقل شاخه‌های جدیدی را برای ارائه این خدمات ایجاد و تقاضاهای گسترده‌ای را پدید می‌آورد که در بندار می‌تواند به ایجاد مراکز و ایستگاه‌های ضدعفونی و شست و شوی کانتینرها و تجهیزات و وسایل حمل و نقلی بینجامد.

۱۶ مبارزه خدمه کشتی‌های تجاری با بیماری کرونا بر اهمیت موضوع رسیدگی به ایشان در شرایط اضطراری می‌افزاید. این موضوع حتی ممکن است به تغییر ساختار و نقشه کشتی‌های جدید در جهت تقلیل تعداد خدمه و همچنین افزایش امکانات بهداشتی و مراقبتی در داخل کشتی‌ها شود و نیاز آنها را به انواع وسایل کمک‌های اولیه، بهداشتی، ضدعفونی و انواع نظیفات در هنگام تهیه مایحتاج کشتی‌ها در بندار مختلف بیافزاید و کسب و کارهای جدیدی را ایجاد کند. از سویی ممکن است در دوران پساکرونا، ضوابط سختگیرانه‌تری در مورد کنترل سلامت، تعویض کروز و تردد خدمه کشتی‌ها در بندار و شهرهای بندری ادامه یابد و کسب و کارهایی را تحت الشعاع خود قرار دهد.

۱۷ به دلیل افت صادرات کالا از مبادی مختلف، بر تعداد کانتینرهای خالی منظر برای استافینگ کالاها در بندار و پایانه‌های بندری افزوده شده و ازدحام

۸ افزایش تعداد کشتی‌های معطل در لانگرگاه‌ها، تعویق تحویل دهی کشتی‌های جدید، لغو سفارشات جدید ساخت کشتی‌ها، کاهش و تعلیق ساخت کانتینرهای جدید، کاهش قیمت کشتی‌ها و تقلیل نرخ اجاره آنها، لغو قراردادهای اجاره کشتی‌ها و کانتینرها، سرعت یافتن اسکراب کشتی‌های قدیمی از جمله سایر آثار بروز و شیوع بیماری کرونا بر عرصه حمل و نقل دریایی در عرصه بین‌المللی است.

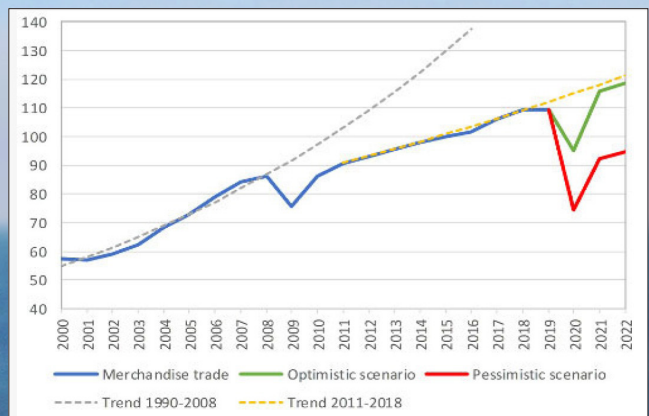
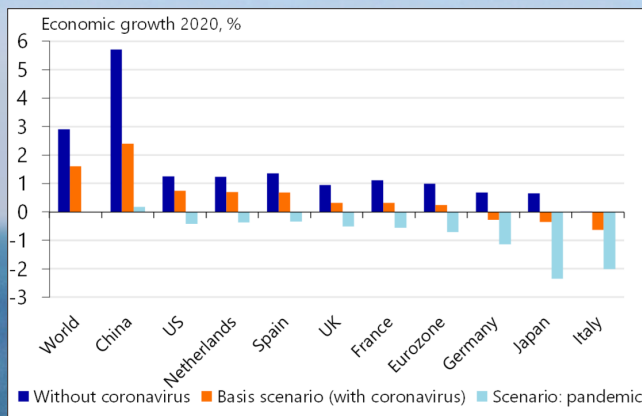
۹ با افزایش مدت انتظار محمولات برای ترخیص یا حمل دریایی، یاردها و انبارهای بندار مختلف جهان با ازدحام کالا و کانتینرها روبرو هستند که البته این موضوع گریبانگیر بندار ترانشیپی در سراسر دنیا نیز هست.

۱۰ کاهش تقاضا برای حمل بار و افزایش عرضه به دلیل ظرفیت غیر فعال کشتی‌ها و نیز کاهش قیمت سوخت و تقلیل هزینه اجاره کشتی‌ها، به تدریج به تقلیل نسبی کرایه‌های حمل دریایی می‌انجامد. هرچند که تاکنون خطوط و شرکت‌های کشتیرانی در تلاشند تا با بالا نگهداشتن سطح کرایه‌های حمل، خود را از ضرر و زیان ناشی از کاهش ترافیک حمل دریایی در امان نگه دارند.

۱۱ بیکار شدن کشتی‌ها به بیکاری خدمه کشتی‌ها انجامیده و بالغ بر ۲ میلیون نفر شاغل در این زمینه را در سراسر دنیا با چالش روبرو می‌کند. این بیکاری، به امنیت این صنف و ثبات اجتماعی کشورها لطمه وارد می‌سازد.

۱۲ با تقلیل تقاضا برای انرژی در جهان، بعضی از کشورها واردات نفت و فرآورده‌های نفتی و برخی کالاهای پایه صنعتی با قیمت ارزان را افزایش داده‌اند تا در دوران پساکرونا از این ذخیره برای تقویت مزیت‌های رقابتی محصولات و خدمات‌شان استفاده کنند.

۱۳ هراس از تداوم کرونا و نیاز به تأمین مایحتاج خوراکی جوامع بشری، بعضی از کشورها را به ذخیره‌گیری کالاهای اساسی واداشته و از این بابت بازار حمل اینگونه کالاها از طریق دریا و کشتی‌های فله‌برو



رشد اقتصاد جهانی در حال کرونا و غیرکرونا در این نمودار نشان داده شده است. در حال حاضر پیش بینی می‌شود که رشد در سال ۲۰۲۰ منفی باشد

■ نشانی:
تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
طبقه اول - روابط عمومی
تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@scanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران



BAYANDOR
بایندر

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