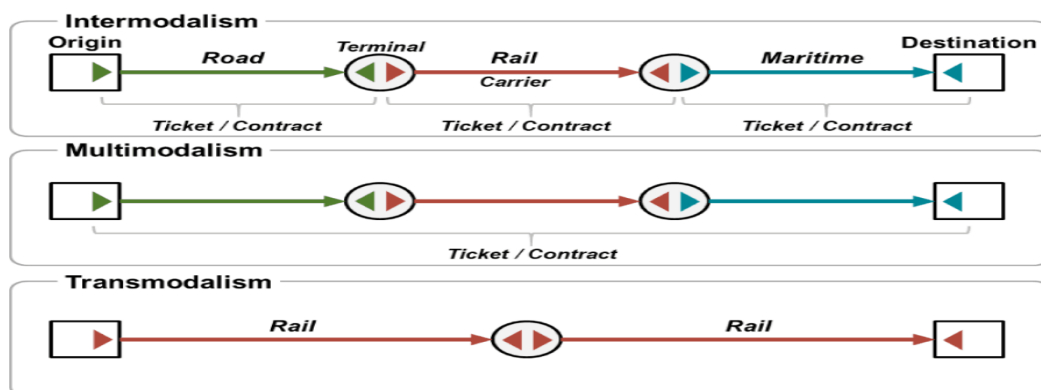


قسمت سی و دوم

1.1.1.1 چگونگی رشد حمل کانتینری در جهان

بررسی‌های قبلی نشان داد که نیازهای تجاری مدرن به تحرک منجر می‌شود. و تحولات تجاری از جمله برونسپاری تولید و توزیع به کشورهای دیگر، موجب تشدید تحرک می‌شود. در این بخش به بررسی دو عامل کانتینری شدن و حمل چندوجهی در افزایش تحرک بیشتر پرداخته می‌شود.

خاطر نشان می‌سازد سه نوع حمل ترکیبی وجود دارد (تصویر زیر). حمل چند وجهی (intermodal) به معنی حمل مسافر یا کالا از مبدأ تا مقصد به وسیله‌ی چند شیوه‌ی حمل و نقل است. در این نوع حمل ترکیبی، هر شیوه‌ی حمل بلیت یا بارنامه‌ی مستقل خود را صادر می‌کند. حمل چندوجهی با بلیت یا بارنامه یکسره از مبدأ اولیه تا مقصد نهایی (multimodal) بدین معنی است که اگر چه چند شیوه‌ی حمل در جابجایی دخیل هستند، ولی به واسطه‌ی سازوکار خاص فقط یک بلیت یا بارنامه برای کل مسیر صادر می‌شود. اینکار از طریق ایجاد نظام یکپارچه قیمت گذاری (مثلاً در اروپا) یا با دخالت یک واسطه (مثلاً یک بارفرابر) ممکن می‌شود. نوع سوم میان وجهی (transmodal) به معنی جابجایی مسافر و بار توسط یک نوع وسیله‌ی حمل در طول مسیر از مبدأ اولیه تا مقصد نهایی است. مثلاً در حمل ریلی به دلیل تغییر عرض خط یا تغییر قطار پس از عبور از مرز و در حمل هوایی به سبب تغییر اندازه‌ی هواپیما اینکار صورت می‌پذیرد. موضوع مهم اینست که یکی از عوامل اصلی موفقیت در حمل کانتینری ریلی ایران، لزوم ورود به حوزه‌ی حمل چندوجهی با بلیت یا بارنامه یکسره از مبدأ تا مقصد (Multimodal) است. دلایل آن متعاقباً توضیح داده خواهد شد.



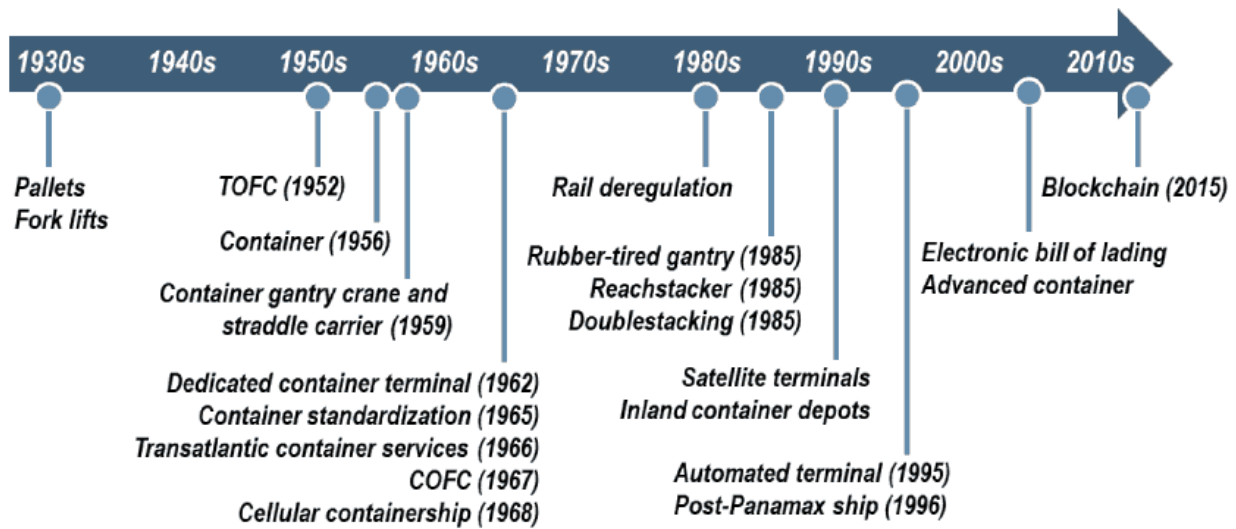
۲ تحولات حمل و نقل از قرن بیستم به بعد

از قرن بیستم به بعد و در طول دوره‌های مختلف جابجایی کالا، همواره تغییر شیوه‌ی حمل و نقل، یک چالش مهم بوده است. به ویژه اینکه جابجایی بارهای ریز و درشت به وسیله‌ی نیروی انسانی، باعث اتلاف وقت زیاد

می شده است. پس از یک مجموعه اختراعات و ابداعات در قرن بیستم، کارکرد حمل چندوجهی (intermodal) قابل تحقق شد. اختراع پالت و فورک لیفت به کشف حمل ترکیبی انجامید. استاندارد کردن حمل ترکیبی و ظهور کانتینرهای استاندارد، به توسعه و ارزانتر شدن حمل و نقل کمک بسیار کرد. در سالهای پایانی قرن قبل، به سبب ساخت کشتی‌های غول آسا، انبوه سازی و خودکار کردن امور، حمل ریلی ترکیبی رواج بسیار یافت. توسعه فناوری اطلاعات و توانایی صدور بارنامه‌ی الکترونیکی به حمل چندوجهی با بارنامه‌ی یکسره (multimodal) انجامید. استفاده از RFID، حسگرها و سیستمهای تعیین مکان، امر ردگیری کانتینرها را ممکن ساخت.

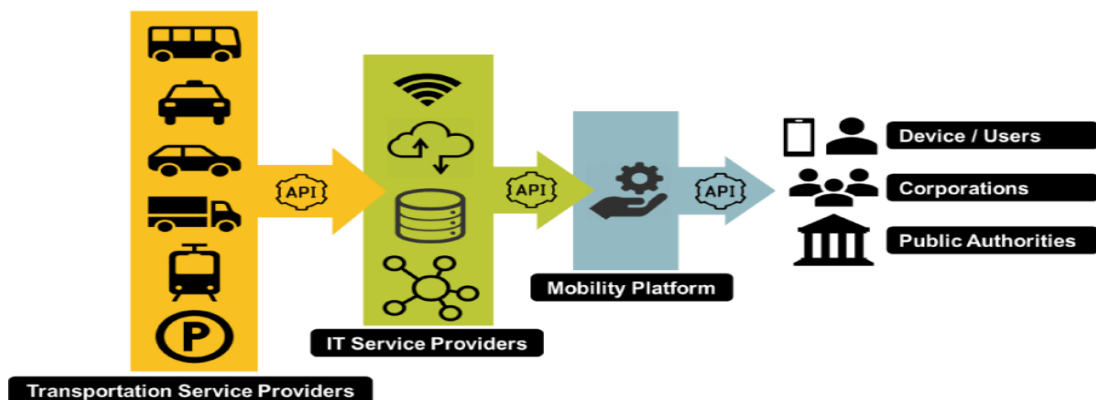
در تصویر زیر روند تجاری شدن حمل و نقل کانتینری در دهه‌های مختلف (میلادی) نشان داده شده است:

۱. دهه ۳۰- ورود پالت و فورک لیفت به صحنه‌ی حمل.
۲. دهه ۵۰ - حمل تریلر بر روی واگن مسطح؛ ساخت کانتینر؛ ورود جرثقیل دروازه‌ای ویژه‌ی جابجایی کانتینر؛ ساخت وسیله‌ی حمل استرادال (دارای توان حمل، تخلیه و بارگیری).
۳. دهه ۶۰ - ایجاد پایانه‌های ویژه‌ی کانتینری؛ استاندارد شدن کانتینرها؛ ارائه‌ی خدمات کانتینری فرااقیانوس اطلس؛ حمل کانتینر با واگن مسطح؛ قابلیت قرار دادن چندین کانتینر بر روی یکدیگر در باراندازها.
۴. دهه ۸۰- مقررات‌زدایی در حمل ریلی؛ ورود جرثقیل دروازه‌ای چرخ لاستیکی؛ ساخت ریچ استکر؛ حمل ریلی دو کانتینر بر روی هم.
۵. دهه ۹۰ - ایجاد پایانه‌های اقماری؛ انباشت انبوه کانتینر در باراندازها؛ راه‌اندازی پایانه‌های خودکار؛ ساخت کشتی‌های بزرگتر از ظرفیت عبور از کانال پاناما.
۶. دهه ۲۰۰۰- ظهور بارنامه‌ی الکترونیکی؛ کانتینرهای پیشرفته.
۷. دهه ۲۰۱۰ - بهره‌گیری از سیستم بلاک چین (سیستمهای رمزنگاری)



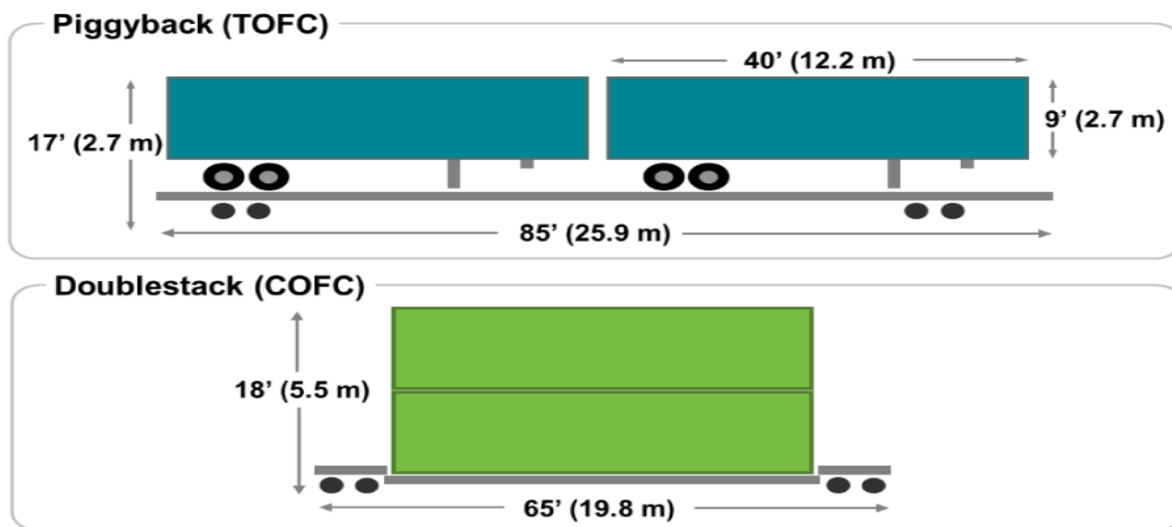
کلیه‌ی این اختراعات و نوآوری‌های نه دهه‌ی گذشته، باعث ایجاد تحولات بزرگی در حمل‌ونقل ریلی گردیده است. اما راه آهن ایران که ۸۲ ساله عمر دارد، به دلیل تداوم مدیریت سنتی، کمتر از این همه تحولات عظیم جهانی تأثیر پذیرفته است.

در تصویر زیر تأثیرات الکترونیکی، دیجیتالی و اینترنتی شدن سیستم‌های حمل و نقل را نشان می‌دهد. این موارد باعث ایجاد یک پلتفرم جدید شده است که توسط آن، فعالین می‌توانند در تأمین، استفاده و تبادل خدمات حمل و نقل تراکنش داشته باشند. با یکپارچه سازی تأمین کنندگان خدمات حمل و نقل در پلتفرم ICT، یک پارادایم جدید پدید آمده که به آن "تحرك همچون یک خدمت" می‌گویند.



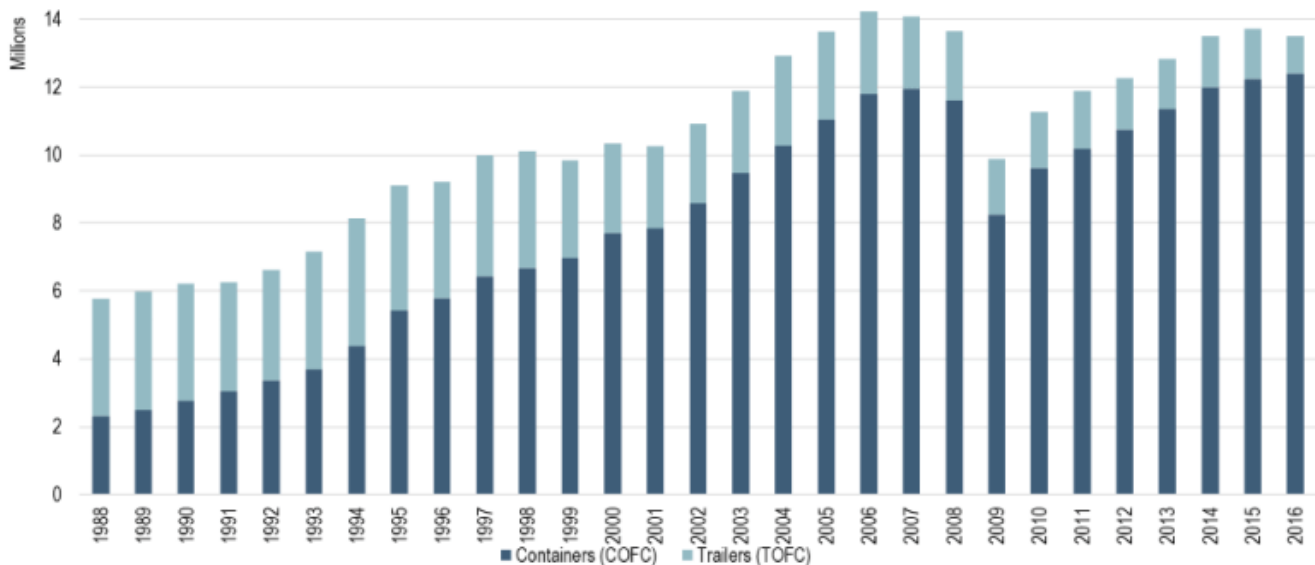
در اینجا تراکنش بین حمل و نقل و زنجیره‌ی تأمین مطرح می‌شود. هر فرد در زنجیره‌ی تأمین دارای یک حساب مالی مرکزی (Ledger) خاص می‌شود، که اطلاعات و تراکنش‌های او در آن ثبت می‌گردد. در این صورت به فناوری "بلاک‌چین" (رمزنگاری ویژه) نیاز است تا حساب مالی گسترده و توزیع یافته تأمین گردد و از این طریق ارزش افزوده آن ازدیاد یابد. با این روش، امکان دسترسی آسان و مستمر به زیرساخت حمل و نقل و محل ذخیره (از صندلی قطار مسافری تا جای کانتینر بر واگن باری) فراهم می‌شود.

در اواسط سده‌ی بیستم، حمل تریلر با واگن مسطح (Piggyback) در آمریکا مطرح شد و به سرعت رواج یافت. واگنهایی که دارای ظرفیت حمل دو تریلر ۴۰ فوت (Trailer on Flat Car, TOFC) بودند. در دهه‌ی هشتاد میلادی حمل کانتینرهای دوطبقة (Container on Flat Car, COFC) توسط راه آهن رونق گرفت و حمل تریلر را به حاشیه راند. اما حمل کانتینرهای دو طبقه برای عبور از برخی پلها و تونلها با محدودیت ۵,۵ متر مواجه بوده است. در تصویر زیر دو نوع حمل مزبور و ابعاد فیزیکی آنها نشان داده شده است.



در تصویر زیر، ترافیک ریلی چندوجهی (intermodal) کشور آمریکا طی دوره‌ی ۲۹ ساله (۱۹۸۸ الی ۲۰۱۶) بر حسب میلیون تی‌ای‌یو نشان داده شده است. دو نوع حمل ریلی، یکی کانتینر بر روی واگن مسطح (cofc) و دیگری حمل تریلر بر روی واگن (tofc/ piggyback) در نمودار مطرح شده است. همانطور که ملاحظه می‌شود

در این نوع حمل ترکیبی، رشد حمل کانتینری با راه آهن از حمل تریلر با راه آهن افزونتر بوده است. این تغییرات به دو دلیل اتفاق افتاده است: اول گرایش شدید راه آهن به حمل کانتینرهای دو طبقه (و کانتینرهای یک طبقه‌ی چندمنظوره) در مسافت طولانی و دوم حمل کانتینرهای ۴۸ و ۵۳ فوت توسط تریلرها، که منافع این دو شیوهی حمل را به دور شدن از یکدیگر هدایت کرده است. در هر صورت این نمودار حاکی از اینست که راه آهن آمریکا به امر کانتینری کردن حمل ریلی توجهی ویژه داشته است.



۲.۱.۱.۱ عوامل رشد کانتینری شدن

رشد بهره‌گیری از کانتینر، عمدتاً بر چهار عامل پایه‌ای به شرح (و تصویر) زیر نهاده شده است:

۱. دستاوردی

۱.۱. به لحاظ رشد: بهبود نتایج اقتصادی و ازدیاد درآمد، به رشد کمی محمولات در چرخه‌ی حمل می‌انجامد. علاوه بر آن، امر جهانی شدن، به برونسپاری داخلی یا خارجی زنجیره‌ی تأمین وابسته است، که به هر حال موجب افزایش میانگین مسافت حمل کانتینری می‌گردد. به لحاظ تقسیم بندی بازارها، برونسپاری به کشورهای خارجی بسیار پیچیده شده است. در هر دو صورت، افزایش ظرفیت کانتینری (به لحاظ شیوهی حمل و قابلیت پایانه‌ها) لازم است.

۱.۲. به لحاظ تنزل: از طرف مخالف، دو عامل مهم: اقتصاد در حال رکود یا اقتصاد حمایت گرانه، بر میزان تقاضای حمل تأثیرات منفی باقی می‌گذارند. ضمن اینکه روند رو به ظهور خودکار شدن، باعث نیاز

کمتر به منابع و استفاده بیشتر از انواع مواد جدید در صنعت می‌گردد. علاوه بر آن، امر خودکار شدن، رفتارهای مرتبط با محل فعالیت‌های صنعتی را هم تغییر می‌دهد، به ویژه صنایع کاربر واقع در نزدیکی مرزها (که از نیروی کار ارزان خارجی استفاده به عمل می‌آورند). بر اثر خودکار شدن تولید، به جابجایی کالا و حمل و نقل نیاز کمتری دارند.

۲. جایگزینی

۲.۱. به لحاظ رشد: در آغاز تحولات، از طریق جذب تدریجی بازار کالاهای عمومی مجزا (غیر فله ای)، امر جایگزینی، عامل اصلی رشد کانتینری شدن بود. این موضوع به ویژه در مورد کالاهای خرده فروشی مصداق داشت. پس از آنکه جابجایی قریب ۹۰ درصد از این نوع کالاها کانتینری شد، سمت گیری متوجهی بازارهای خاص مثل کالاهای حساس به دما (زنجیره‌ی سرد) شد.

۲.۲. به لحاظ تنزل: کانتینری شدن از جنبه‌ی نوع کالاهای قابل حمل، تقریباً به حداکثر رشد خود رسیده و یافتن انواع بارهای جدید با مشکل مواجه شده است. ضمن اینکه شکل بندی کانتینرها نیز به نقطه‌ی بهینه خود نزدیک می‌گردد.

۳. اتفاقی بودن





۳.۱. به لحاظ رشد: جریان حرکت کانتینرها، اکثراً نامتوازن است و لذا این امر مستلزم آنست که کانتینرهای خالی به مناطقی که کالاهای صادراتی وجود دارند، منتقل شوند. بنابراین به هر میزان که عدم توازن وجود داشته باشد، کانتینر خالی بیشتری باید جابجا گردد. هر مقدار که تعداد کانتینرهای خالی بیشتر از حجم محمولات صادراتی موجود در یک منطقه باشد، به همان نسبت نیز دستاویزی برای تنزل نرخهای تعرفه‌ی حمل کانتینرهای خالی می‌شود.

۳.۲. به لحاظ تنزل: سیاستهای حمایتی دولتی و مقررات کابوتاژی (حمل در آبهای دریایی داخلی) هم موجب کمتر شدن جابجایی کانتینرهای خالی می‌گردد. خودکار شدن صنایع سرمایه بر و نیاز کمتر به نیروی کار ارزان در نزدیکی مرزها (با کشورهای کمتر توسعه یافته) نیز سبب کاهش حمل (به ویژه حمل کانتینری) می‌گردد.

۴. اثر القایی

۴.۱. به لحاظ رشد: در جایی که چندین شیوهی حمل برای جابجایی کالا از مبدأ به مقصد وجود دارند، توزیع جهانی بار مستلزم تنظیم زنجیرهی حمل می‌باشد. این امر در حمل و نقل دریایی به ظهور هاب‌های واسط منجر شده است تا سیستمهای مختلف حمل دریایی با چرخه‌های سیر مختلف (سیر طولانی کشتیرانی دریا‌های عمیق و سیر کوتاه خدمات فیدری) را بهم متصل کند. این کار نیازمند ارسال دو برابری احجام کانتینری است و لذا ظرفیت‌های مازاد کانتینری، برای حفظ خدمات فیدری بکار می‌رود.

۴.۲. به لحاظ تنزل: از طرف دیگر، اگر کشتیرانی دریای عمیق به سمت کشتیهای بزرگتر و برای خدمات مستقیم‌تر گرایش یابند، اینکار سبب ارسال کمتر کانتینرها می‌گردد.

	Growth	Decline
Derived 	<ul style="list-style-type: none">Economic and income growthOutsourcing and offshoringComplex supply chains	<ul style="list-style-type: none">Economic recessionsTrade protectionismAutomation
Substitution 	<ul style="list-style-type: none">Capture of bulk and break-bulk marketsNew niches (commodities and cold chain)	<ul style="list-style-type: none">Peak substitutionComposition of container fleet
Incidental 	<ul style="list-style-type: none">Trade imbalancesRepositioning of empty containers	<ul style="list-style-type: none">Trade protectionismAutomation
Induced 	<ul style="list-style-type: none">Transshipment (hubbing, relay and intersection)	<ul style="list-style-type: none">Changes in shipping networks (more direct services)

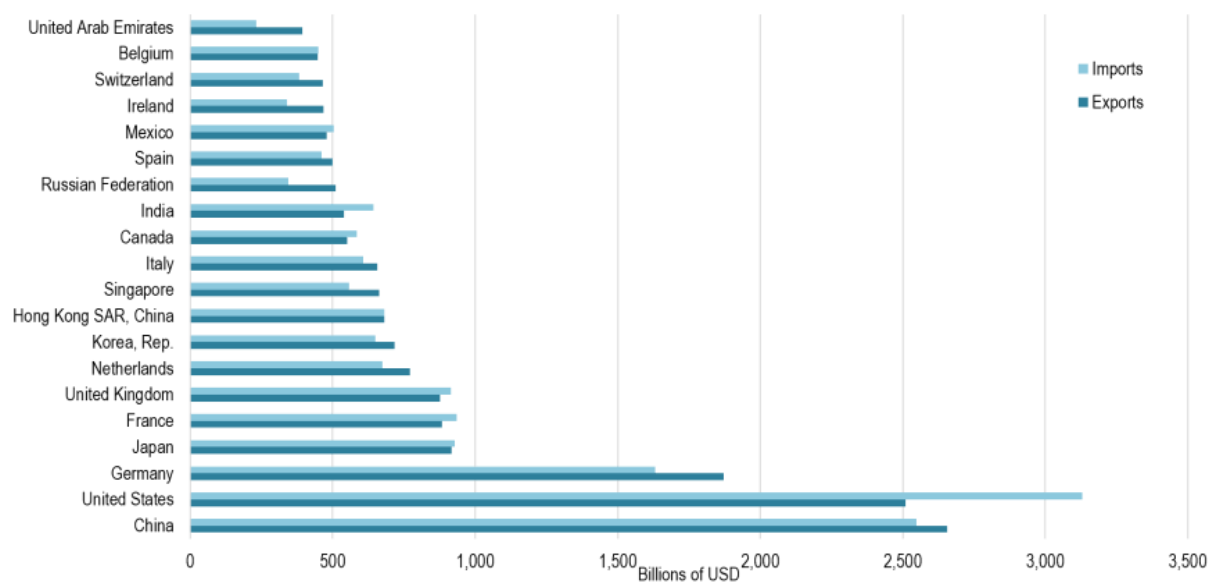
۲.۱.۱.۲ زمینه‌های اقتصادی کانتینری شدن حمل و نقل

الف - تجارت کالایی

رونق گرفتن حمل کانتینری، تابع میزان جابجایی کالا یا به تعبیری تجارت جهانی آن (از نوع واردات و صادرات) است. در نمودار زیر که بر اساس آمار سال ۲۰۱۸ سازمان جهانی تجارت تهیه شده، بزرگترین وارکنندگان و صادرکنندگان کالا در جهان را نشان می‌دهد. چهار کشور آمریکا، چین، آلمان و ژاپن، بزرگترین وارد کنندگان و

در نتیجه صادرکنندگان دنیا هستند. چند سال قبل، کشور آلمان به موقعیت ۵۰ ساله‌ی آمریکا به عنوان بزرگترین صادرکننده‌ی دنیا خاتمه داد. اما چین که در سال ۲۰۰۰ هفتمین و در سال ۲۰۰۵ سومین کشور صادرکننده‌ی دنیا بود، در سال ۲۰۰۸ هر دو کشور آلمان و آمریکا را پشت سر گذاشت و به مقام اول رسید.

باید توجه داشت که در این رده بندی، عملکرد خیره کننده‌ی کشورهای چینی، هلند، سنگاپور، بلژیک، امارات متحده عربی و هنگ کنگ در نتیجه‌ی صادرات مجدد است. زیرا آنها به عنوان دروازه‌ی ورودی منطقه‌ی مربوطه (Gateway) نقش آفرینی می‌کنند. مثلاً ۹۰ درصد صادرات کشور هنگ‌کنگ معطوف به صادرات مجدد کشور چین است. نکته‌ی مهم دیگر، عدم تراز تجارت خارجی کشورهای آمریکا، انگلیس و فرانسه است. چین موضوعی در نتیجه‌ی جابجایی اقتصاد کالا محور به خدمات محور (به ویژه فناوریانه محور) است. مثلاً آمریکا از محل درآمدهای حاصل از فروش خدمات شرکت‌های گوگل، مایکروسافت، فیس بوک و غیره، درآمدهای صادراتی عظیمی دارد که کسری تراز بازرگانی عظیمش را کاملاً جبران می‌کند. کشورهای آلمان، چین و کره‌ی جنوبی صادرات محور هستند و لذا به بهبود مبادلات کالایی بازارهای جهانی چشم دوخته اند.



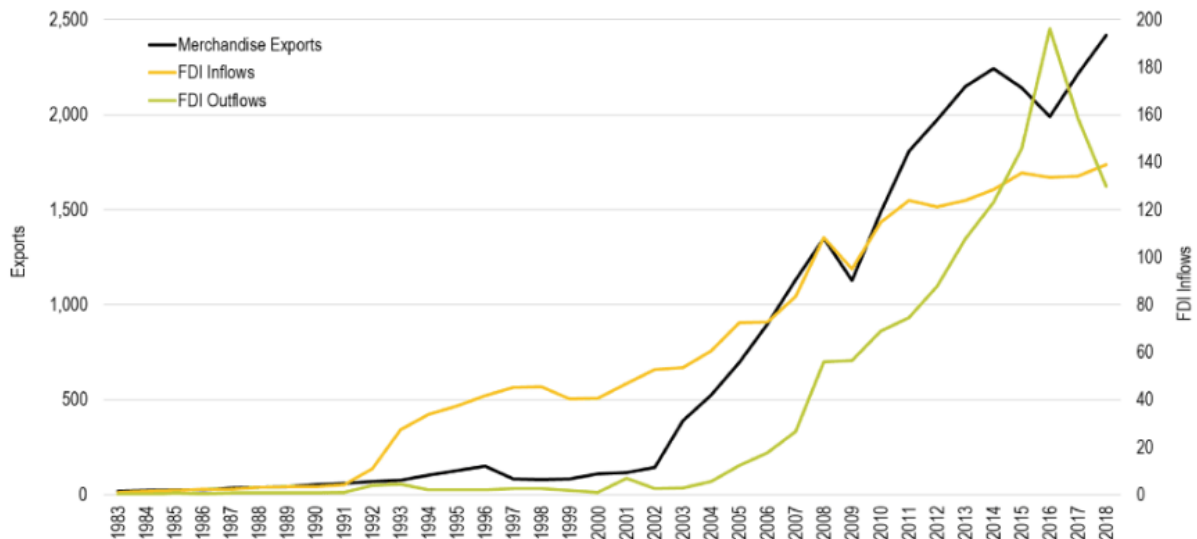
ب- رشد تجارت خارجی تابعی از سطح سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی

در نمودار زیر میزان صادرات کالاهای چینی در برابر دو نوع سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی (FDI): اولی توسط سایر کشورها در چین (Inflows) و دیگری توسط چین در سایر کشورها (Outflows) نشان داده شده است. نمودار (خط سیاه رنگ) مربوط به میزان کالاهای صادراتی چین است. همان طور که انتظار می‌رود، ابتدا طی دهه‌ی ۸۰، سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی در راستای ایجاد زمینه‌های توسعه، تأمین بازدهی بالای سرمایه و جلب سرمایه‌گذاران خارجی صرف شد. تولید بر مبنای صادرات، از سیستم مناطق آزاد تجاری کشورهای پیشرو نظیر هنگ کنگ، کره جنوبی، و تایوان الگوبرداری شده بود.

استمرار ورود سرمایه‌های عظیم خارجی طی دهه‌ی ۹۰، سبب ایجاد بسترهای لازم برای تولید انبوه کالاهای ارزان و با کیفیت متوسط شد. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی ضمن ورود سرمایه، دسترسی به فناوری و بازارهای خارجی را برای چین به ارمغان آورد. افزایش مداوم تجارت خارجی، تقاضا برای سرمایه‌گذاری در حمل بین‌الملل و توسعه‌ی بنادر را زیاد کرد. پس از پیوستن چین به سازمان جهانی تجارت در سال ۲۰۰۱ و رفع موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای سایر کشورهای عضو، به ناگهان میزان صادرات این کشور به صورت تصاعدی فزونی گرفت.

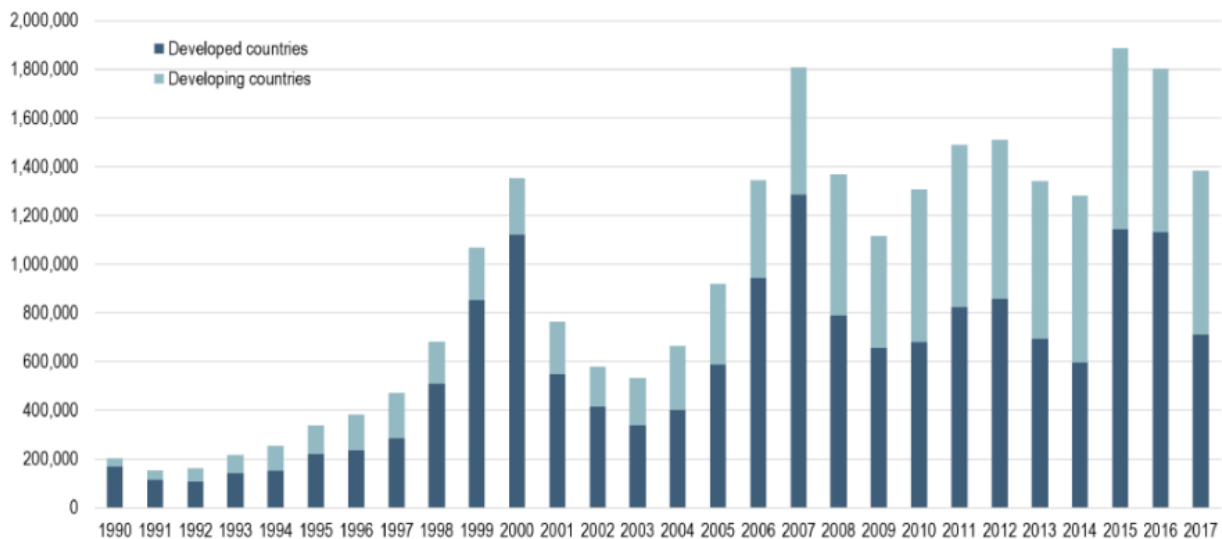
بدین ترتیب پس از صرف شدن مدت چند دهه برای امر توسعه‌ی بازرگانی خارجی و انباشت سرمایه‌ی مازاد بر نیاز داخلی، آنگاه سرمایه‌گذاری‌های چین در دیگر کشورها شروع شد. سرمایه‌گذاری در کشورهای خارجی برای دسترسی مستقیم به مواد اولیه، خرید سهام شرکت‌های پیشرفته جهت انتقال فناوری، گسترش برندهای چینی و دستیابی به بازارهای جدید بوده است. در سال ۲۰۱۵ میزان سرمایه‌گذاری‌های چین در کشورهای دیگر از مبلغ سرمایه‌گذاری‌های ورودی افزون‌تر شد.

چنین روندی برای کلیه‌ی کشورهایایی که خواهان توسعه‌ی صادرات هستند، به تقریب یکسان است. ابتدا باید بر مبنای شایستگی مدیران کارآمد، میزان بازدهی سرمایه زیاد شود تا سرمایه‌گذاران بیشتری به سمت کشور جلب شوند. اینکار به نظارت مستمر و دقیق برای ارتقاء مداوم کیفیت کالاها، ادغام با تجارت جهانی و عرضه‌ی مداوم نیروی کار ماهر ارزان نیازمند است. ضمن اینکه ضرورت دارد با کسب تجارب سایر کشورها، رموز بازرگانی خارجی برای صدور انواع کالاها آموخته و به کار گرفته شود.



در نمودار زیر، روند سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه طی سالهای ۱۹۹۷-۲۰۱۷ نشان داده شده است. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی می‌بایست در ایجاد دارایی‌های مولد به کار گرفته شوند تا متعاقباً به بهره‌وری بالاتر کشور سرمایه‌پذیر منجر گردد. متغیر سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، به دلیل ایجاد ظرفیت‌های جدید تولید و افزایش صادرات و واردات، با متغیر تجارت بین‌الملل همبستگی مستقیم دارد. یک شرکت فراملیتی که در کشوری دیگر سرمایه‌گذاری می‌کند، اغلب به تجارت در سطح جهانی علاقه‌مند است. سرمایه‌گذاری‌های مستقیم، در طیف گسترده‌ای از بخشهای اقتصادی نظیر صنعت، بازرگانی و توزیع انباشته می‌شوند. اگر سرمایه‌ها در بازرگانی (مثل خرده‌فروشی) نهاده شوند، متعاقباً این امر به افزایش واردات می‌گراید.

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از نوع دوره‌ایست، زیرا با تراکنشهای مالی و ریسک انباشت درگیر است. نمودار زیر حاکی از دو دوره‌ی پیاپی نزول و صعود طی دهه‌ی ۹۰ است. در دوره‌ی ۲۰۰۰-۱۹۹۳، جهانی سازی راهبرد غالب در نظام سرمایه‌داری (به ویژه در کشورهای توسعه یافته) بود. متعاقباً طی سالهای ۲۰۰۴-۲۰۰۷ رشد سرمایه‌گذاری در کشورهای در حال توسعه اتفاق افتاد. رشد منفی (ناشی از انباشت سرمایه و مازاد ظرفیت)، طی سالهای ۲۰۱۰-۲۰۰۸ موجب تنزل سطح سرمایه‌گذاری‌ها شد (همین فرایند در دوره‌ی ۲۰۰۳-۲۰۰۱ نیز رخ داد که مایه‌ی عبرت نشده بود). متعاقباً سرمایه‌گذاری در کشورهای در حال توسعه روند غالب را به خود گرفت. اما با روی کار آمدن ترامپ و اتخاذ راهبرد حمایت‌گرانه، مجدداً ملی‌گرایی در برخی از کشورها به عنوان یک فرایند تدافعی رونق یافت و سرمایه‌گذاری مستقیم در سایر کشورها سیر نزولی به خود گرفت.

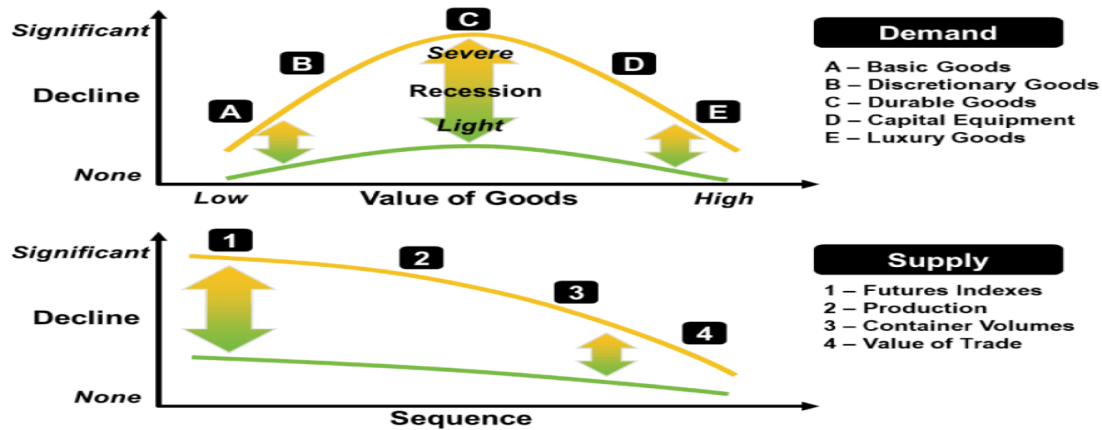


ج- وضعیت حمل جهانی کانتینری، شاخصی آینده‌نگرانه از وضعیت اقتصاد کالایی در جهان

در تصویر زیر وضعیت تقاضا (مصرف) و عرضه در شرایط اقتصادی متفاوت نشان داده شده است. رکود (recession) در جهان، از سبک تا سنگین طبقه بندی می‌شود. دلایل رکود متفاوت است، ولی معمولاً به سه عامل: چرخه‌های سرمایه‌گذاری نابجا در اقتصاد، تورم سرمایه (حباب مالی) و فاجعه‌ی طبیعی (نظیر امراض همه‌گیر جهانی) مرتبط است. هنگامی که رکود چندین ماه به درازا بکشد و شدت آن نیز زیاد باشد، شیب نزولی منحنی اقتصادی تند می‌گردد. و اگر روند چند سال طول بکشد به کساد (depression) منجر می‌شود. میزان شدت رکود، با تنزل سطح مصرف، حجم تجارت و تعرفه‌های حمل بار همراه است.

سطح مصرف کالاها (تقاضا)، به میزان ارزش هر یک از آنها مرتبط است. کالاهای اساسی و اجناس لوکس با اینکه به لحاظ بازرگانی نرمش پذیر هستند، ولی در دوره‌ی رکود پایین، کالاهای اساسی (برای عموم مردم) و کالاهای لوکس (برای قشر مرفه) تحت تأثیر قرار می‌گیرند. در دوره‌ی رکود متوسط، بر سطح تقاضا برای وسایل الکترونیکی ارزان قیمت (برای طبقه‌ی متوسط) و سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی تجهیزات سرمایه‌ای نظیر ماشین آلات راه سازی، وسائط نقلیه، ساخت زیربناها (توسط شرکتها) اثر زیادی گذارده می‌شود. در دوره‌ی رکود شدید، تقاضا برای کالاهایی با عمر طولانی و بهای متوسط (مثل خودرو، یخچال و غیره) تقریباً ناچیز می‌شود.

بنابراین هر یک از دوره‌های مزبور به گونه‌ای متفاوت بر سطح تقاضا (ساخت صنعتی یا واردات، و در کل زنجیره‌ی تأمین، لجستیک و حمل و نقل) تأثیر می‌گذارند.



در تجارت و تولید (عرضه)، ارزشگذاری بازار بورس و نرخهای تعرفه حمل باری (شاخص‌های آتیه) و به دنبال آن به ترتیب شاخص‌های متغیری چون سطح تولید، میانگین میزان درآمد، وضعیت خرج کردن و حجم جابجایی کانتینر "شاخص‌های نشانگر" متوالی و پیش‌تاز رکود هستند. بدین ترتیب، تنزل تجارت بین الملل، حاکی از سقوط تبعی اقتصاد کالایی است و کاهش حجم مبادلات کانتینری در جهان، آخرین شاخص بروز رکود محسوب می‌شود.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته