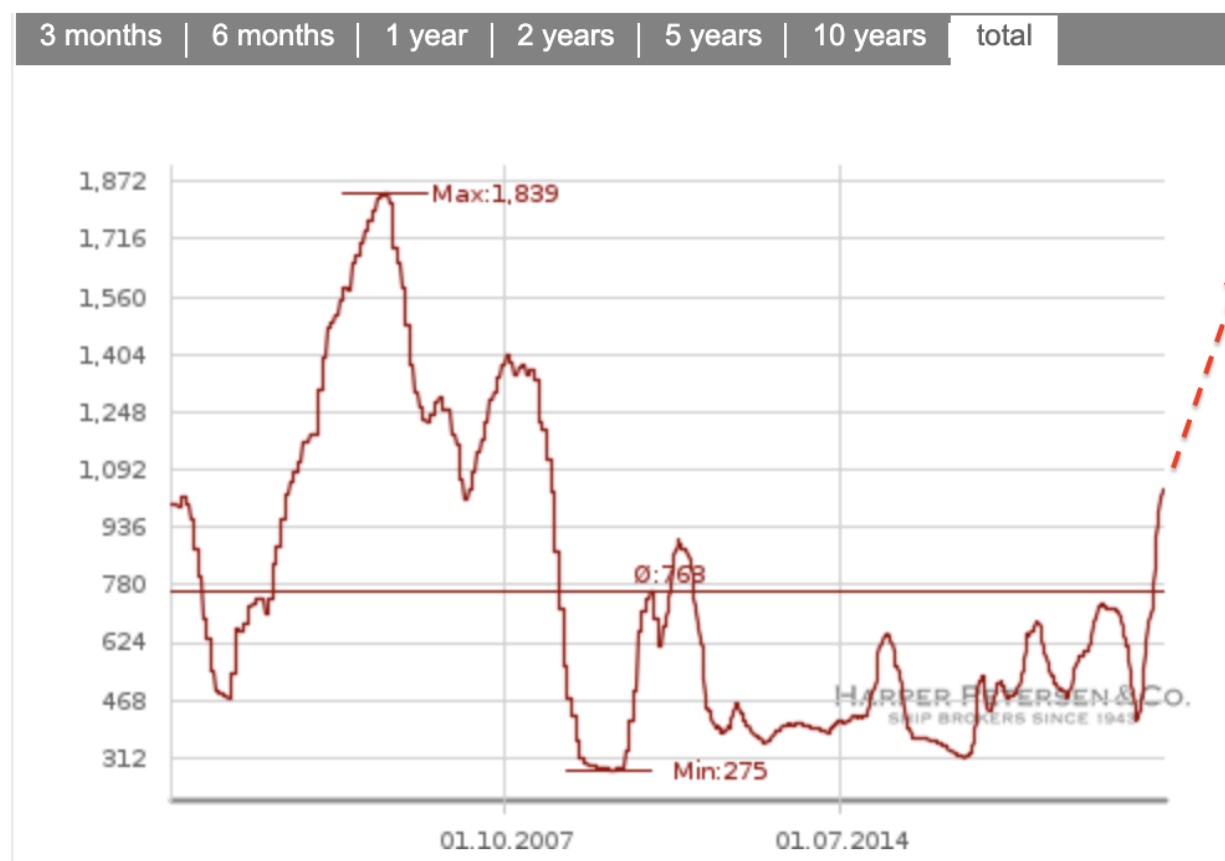


قسمت سی و پنجم

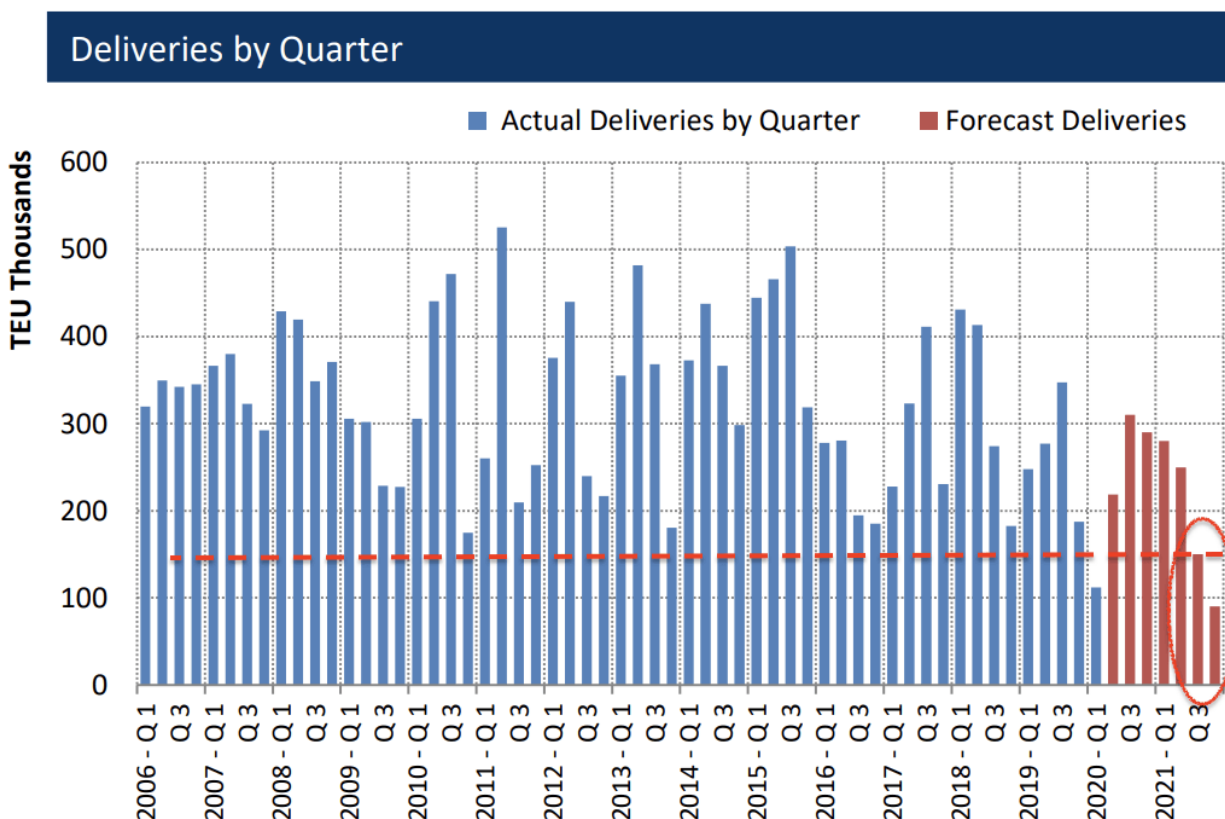
افزایش بی رویه‌ی نرخ‌های کرایه‌ی کشتی‌های کانتینری

روند نرخ‌های کرایه‌ی کشتی‌های کانتینری، از به شدت رو به رشد بودن آن حکایت دارد. سؤال اساسی اینست که چرا تعرفه‌های کرایه‌ی کشتی‌های کانتینری سر به فلک می‌کشند؟ و رشد این نرخها تا چه حد معقول است؟ در نمودار زیر تعرفه‌های مربوطه طی دو دهه‌ی اخیر نشان داده شده است. بیشینه و کمینه‌ی نرخها در حد ۱۸۳۹ و ۲۷۵ دلار و میانگین نرخ نیز در حد ۷۸۰ دلار بوده است. حجم جابه‌جایی جهانی کانتینر در سال ۲۰۱۹ میلادی از ۳,۶ درصد به ۲,۵ درصد تقلیل یافت و افت پیش‌بینی شده را ناشی از تشدید تنش تجاری بین آمریکا و چین ذکر کرده‌اند. در ادامه نشان داده خواهد شد که صرفاً عرضه و تقاضای حمل بر سطح تعرفه‌ها اثر نمی‌گذارد، بلکه توان تولید صنعت کشتی‌سازی نیز به طور مستقیم در این امر دخیل می‌باشد.



در دهه‌ی ۲۰۰۶-۲۰۱۵، تقاضای شدیداً رو به رشد اجاره‌ی کشتی‌های کانتینری، همواره با رشد قابل توجه میزان کشتی‌سازی و عرضه‌ی ظرفیت‌های جدید جبران می‌گردیده است. اما به سبب وجود عدم اطمینان و بدبینی نسبت به امکان ایجاد مازاد ظرفیت کشتی‌ها، که ناشی از تنش‌های اقتصاد بین الملل، جنگ تجاری قدرت‌های

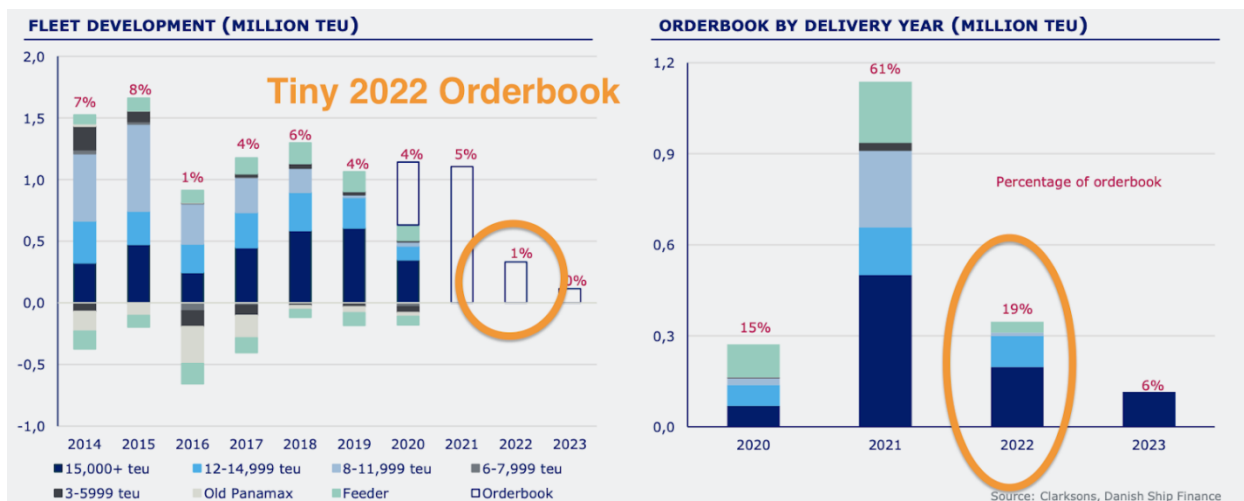
بزرگ اقتصادی و متعاقباً همه گیری ویروس کرونا بوده است، تعداد بسیار کمتری سفارش ساخت کشتی صادر شد تا به تصور سرمایه گذاران، همگام با رشد واقعی تجارت جهانی گام بر داشته شود. اما ارتقاء عجیب نرخهای کرایه‌ی کشتی‌های کانتینری نشان می‌دهد که طی ۶ فصل گذشته و تا نیمه‌ی دوم سال ۲۰۲۱ کمترین تحویل کشتی‌های کانتینری طی ۵۱ سال گذشته انجام شده و می‌شود. در نمودار زیر میزان تحویل واقعی و پیش بینی شده‌ی ظرفیت کشتی‌های کانتینری بر حسب هزار تی‌ای‌یو در سال، طی دوره‌ی ۲۰۰۶-۲۰۲۱ نشان داده شده است. میانگین تحویلی طی کل این دوره، حدود ۱۵۰ هزار تی‌ای‌یو در سال بوده است.



کشتی‌های کانتینری جدید از نوع مگامکس ۲۴ هستند، بدین معنی که توانایی قراردادن ۲۴ ردیف کانتینر بر روی عرشه را دارند و ظرفیت آنها بالای ۲۰ هزار بی‌تی‌یو است. کشتی‌های کانتینری مگامکس ۲۳، دارای ظرفیت‌های بین ۱۸ تا ۲۰ هزار بی‌تی‌یو هستند. اپراتور ۱۲ فروند از بزرگترین کشتی‌های کانتینری جهان با ظرفیتهایی بین ۲۳۸۲۰ تا ۲۳۹۶۴ بی‌تی‌یو کره جنوبی است و ۱۱ کشتی در رده‌ی های بعدی به لحاظ بزرگی ظرفیت نیز از آن شرکت MSC سوئیس است که از ۲۲۷۴۱ تا ۲۳۶۱۸ بی‌تی‌یو ظرفیت دارند.

اکثر این شناورهای فوق بزرگ، در کشتی سازی‌های معظم سامسونگ و هیوندایی ساخته شده‌اند. طول آنها ۴۰۰ متر و ارتفاع beam آنها بین ۶۱ تا ۶۱,۵ متر است (که تقریباً کمی کمتر از ظرفیت نهایی تنگه‌ی سوئز ۶۲,۱ متر است). کل کشتی‌های کانتینری بالای ۲۰ هزار تی‌ای‌یو جهان ۷۸ فروند است. تعداد ۱۲ کشتی بالای ۲۰ هزار تی‌ای‌یو نیز در دست ساخت است که بین سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ تحویل داده خواهند شد. ۲۸ فروند از بزرگترین کشتی‌های جهان دارای پرچم پاناما هستند.

بر اساس بررسی آمار کشتی‌های مگامکس در دست ساخت و محدودیت‌های تحویل دهی، حالا هجوم سرمایه‌گذاران برای سفارش دادن این گونه شناورهای پیشرفته در حال انجام است. ولی میزان سفارش ثبت شده بسیار کمتر از تقاضای فعلی و آینده‌می‌باشد، زیرا کلیه کارخانجات کشتی‌سازی بزرگ، سفارش تولید برای حداکثر ظرفیت خود تا سال ۲۰۲۴ را دریافت کرده‌اند و فقط سفارش برای سال‌های بعد از آن تاریخ را می‌پذیرند. بدین ترتیب اولاً از آنجایی که ساخت کشتی‌های بسیار بزرگ حداقل ۲۴ ماه به طول می‌انجامد، پاسخگویی به این حجم تقاضای روز افزون سالها طول می‌کشد. ثانیاً برای آنکه کارخانجات بزرگ و جدید کشتی‌سازی احداث شوند، سال‌های سال باید منتظر ماند. بنابراین تقاضای ۲۰۲۲ با کمبود شدید عرضه مواجه خواهد شد. همین موضوع در دوره‌ی ۲۰۰۳-۲۰۰۸ نیز رخ داده بود که به رشد حیرت انگیز تعرفه‌های کرایه‌ی کشتی‌های کانتینری منجر شد. در نمودار زیر وضعیت سفارش ایجاد ظرفیت توسط کشتی‌سازیها و میزان ظرفیت تحویلی کشتی‌های کانتینری مختلف (از ظرفیت‌های کوچک تا بسیار بزرگ) بر حسب میلیون تی‌ای‌یو، طی سال‌های آینده نشان داده شده است.



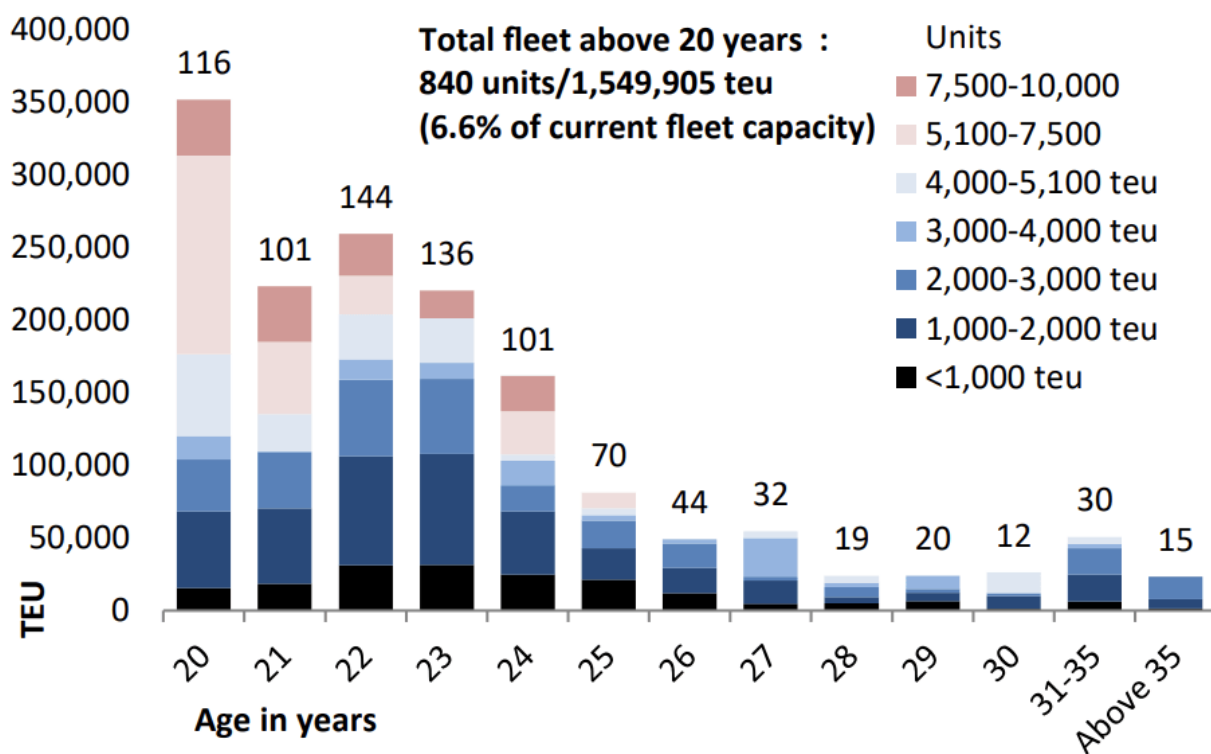
امروزه پیش بینی می‌شود که تقاضا برای کشتی‌های بزرگ کانتینری آنچنان زیاد شده که بسیار بالاتر از ظرفیت کارخانجات کشتی‌سازی بزرگ خواهد بود. بنابراین نرخ‌های بالای کرایه‌ها هم نتیجه‌ی منطقی پیش‌بینی چنین روندی می‌باشد. طبعاً در چنین شرایطی شرکت‌های کشتیرانی کانتینری بزرگ از سودهای قابل توجهی برخوردار خواهند بود. ظرفیت کشتی‌سازی‌های بزرگ تا حدی محدود بود و در سال ۲۰۲۰ محدودتر هم شده است. در چنین شرایطی، هر صاحب کشتی، تمایل دارد که کشتی خود را به یک فروند چند مرسول‌های (Multi-Bagger) تبدیل کند و کانتینرهایی با مقاصد مختلف ولی با نرخ‌های بالاتر را بپذیرد.

پس از ضعف حداکثری تولید (بر حسب تی‌ای‌یو) در فصل اول سال ۲۰۲۰، فصل سوم و چهارم سال ۲۰۲۱ نیز رده‌های پایین‌تر را در ظرفیت اندک کشتی‌های تحویلی طی ۵ سال اخیر خواهند داشت. سال ۲۰۲۲ حتی خیلی بدتر از قبل می‌شود. این کمبودها بر مبنای برآورد حجم تجارت آینده محاسبه شده است. حال چنانچه میزان رشد تجارت جهانی بیشتر از برآوردهای بدبینانه‌ی قبلی شود (که فعلاً به ۴,۸ رسیده است)، آنگاه میزان کمبود نیز به تبع آن بدتر خواهد شد. چنین وضعی با روند رو به رشد مصرف کالا، غلبه بر بیماری همه گیر و روی کارآمدن دولت جدید در آمریکا، محتمل است.

امروزه تنها نوع کشتی بسیار پُر طرفدار کانتینری، مگامکس پیشرفته است و تعداد صنایع کشتی‌سازی توانمند برای ساخت این نوع کشتی‌ها، در حد ۱۰ تا ۱۲ واحد بیشتر نیست. بنابراین در کارخانجات کشتی‌سازی بزرگ، هیچ سفارش کشتی کوچکتر پذیرفته نمی‌شود. هم اکنون ۵۰ کشتی مگامکس با ظرفیت کل ۱,۲ میلیون تی‌ای‌یو سفارش ساخت گرفته است. بر مبنای سفارش‌های صادر شده‌ی کنونی و تحویلی سال قبل (که در سال ۲۰۱۸ به بیش از ۲۶ فروند کشتی بالای ۱۸۰۰۰ تی‌ای‌یو رسیده بود)، به نظر می‌رسد که ساخت کشتی مگامکس کمتر از ۳۰ فروند (یعنی به تقریب ۷۲۰ هزار تی‌ای‌یو یا ۳ درصد ناوگان فعال) در سال خواهد بود. این در حالی است که ظرفیت کشتی‌های مگامکس تولیدی، حتی توانایی جایگزینی ظرفیت کشتی‌های از رده خارج شده‌ی قدیمی را هم نداشته باشد.

هم اکنون کشتی‌هایی با مجموع ظرفیت ۱,۶ میلیون تی‌ای‌یو، بالای ۲۰ سال و مجموع ظرفیت ۳,۲ میلیون تی‌ای‌یو بالای ۱۵ سال عمر دارند. برای آنکه بتوان میانگین عمر کنونی کشتیها را حفظ نمود، باید تعدادی از آنها را، معادل ظرفیت ۶۰۰ هزار تی‌ای‌یو از رده خارج کرد. برای خروج از این وضعیت یا باید تعدادی کارخانجات ساخت کشتی‌های مگامکس سریعاً احداث شوند، یا سفارش دهندگان، به کشتی‌هایی با اندازه‌ی متوسط روی خوش نشان دهند. در نمودار زیر عمر ناوگان نسبتاً فرسوده‌ی موجود، بر حسب اندازه‌ی کشتیها و ظرفیت تی‌ای‌یو آنها نشان داده شده است.

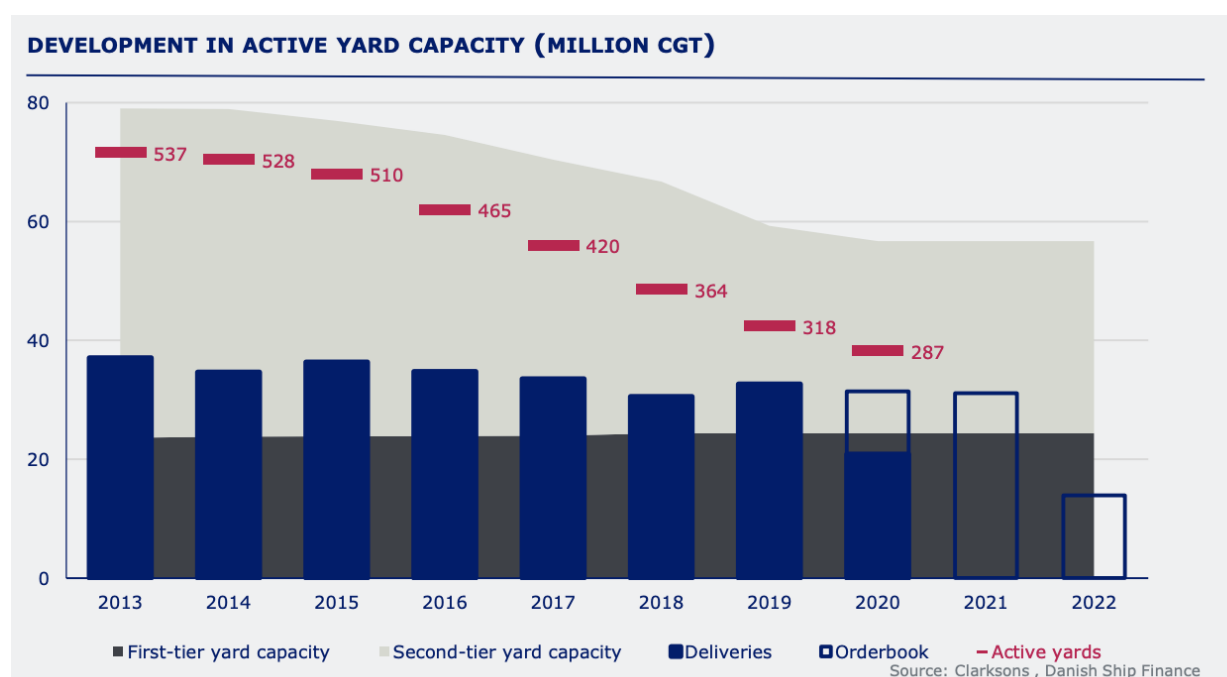
Overaged Cellular Fleet Capacity Profile (Built 2000 or earlier)



کشتی‌سازی‌های کوچکتر از سال ۲۰۱۵ به بعد، هیچ سفارش ساختی برای کشتی‌هایی در اندازه‌های ۴۰۰۰ تا ۷۵۰۰ تی‌ای‌یو و از سال ۲۰۱۷ کشتیهایی در اندازه‌های ۷۵۰۰ تا ۱۰۰۰۰ تی‌ای‌یو را به دست نیاورده‌اند. این موضوع نشان می‌دهد که از ۵ تا ۸ سال قبل هیچ سفارشی برای چنین کشتی‌هایی داده نشده و این نوع کشتی‌ها در واقع آخرین طراحی و فناوری نسل خود می‌باشند. در حال حاضر لازم است که کشتی‌های دارای طراحی فناورانه‌ی نوین و تولید کربن پایین ساخته شوند. ۶۵ کشتی‌ساز از کل ۲۷۸ واحد موجود، ظرفیت ساخت شناورهای بزرگتر از ۱۰۰ هزار dwt را دارند و فقط ۶۰ درصد از ظرفیت جهانی موجود، قادر به ساخت موتورهای با مصرف غیر سوخت فسیلی هستند.

شاید چندی بعد کشتی‌هایی در اندازه‌های متوسط و با فناوری‌های قدیمی‌تر هم بالاخره با سفارش‌های مستمر روبرو شوند. ولی صرفاً کشتی‌سازی‌های بزرگ (همانهایی که سفارش ساخت برای سال‌های آینده تا سال ۲۰۲۴) را دریافت کرده‌اند، توانایی ساخت شناورهای نسل آینده را دارند. در نمودار زیر میزان توسعه‌ی آتی کشتی‌سازی‌های فعال را بر حسب میلیون (compensated gross tonnage CGT) نشان می‌دهد. (CGT) شاخص مقدار کاریست که برای ساخت یک کشتی لازم است. مقدار این شاخص از طریق ضرب میزان تناژ کشتی

در عددی ثابت به دست می‌آید. این ضریب بر حسب نوع طراحی، میزان تجهیزات مربوطه و حجم کار صنعتی برای انواع کشتی‌های باری و مسافری متفاوت است. در این نمودار ستون آبی معرف میزان تحویل دهی، ستون بی رنگ میزان سفارش‌های ثبت شده و خطوط سرخ رنگ مجموع ظرفیت کشتی‌سازی‌های فعال است. محیط خاکستری پر رنگ ظرفیت کشتی‌سازی‌های بزرگ و خاکستری کم رنگ، ظرفیت کشتی‌سازی‌های متوسط به پایین هاست.



تا ۵ سال آینده وضعیت بازار چگونه خواهد بود؟ در سال ۲۰۲۱، کشتی‌های که در ۲۰۰۶ ساخته شده اند، ۲۰ ساله می‌شوند. این موضوع از آنجایی اهمیت دارد که تا سال ۲۰۰۵، شرکت‌های کشتی‌سازی کمتر از ۵۰۰ هزار تی‌ای‌یو در سال را تحویل می‌داده‌اند. ولی در سال ۲۰۰۶، ظرفیت ساخت با جهشی ناگهانی به ۱,۳ میلیون تی‌ای‌یو ارتقاء یافت و این وضع تا سال ۲۰۱۵ کم و بیش تداوم داشت. بدین معنی که از آن پس کشتی‌های سال ۲۰۰۶ باید به تدریج از رده خارج شوند. از آنجایی که از سال ۲۰۱۵ به بعد، صرفاً کشتی‌های با ظرفیت ۱,۱ میلیون تی‌ای‌یو در سال ساخته شده‌اند، کمبود سالان‌های در حد ۲۰ درصد طی ۵ سال، رقم بسیار بزرگی می‌شود.

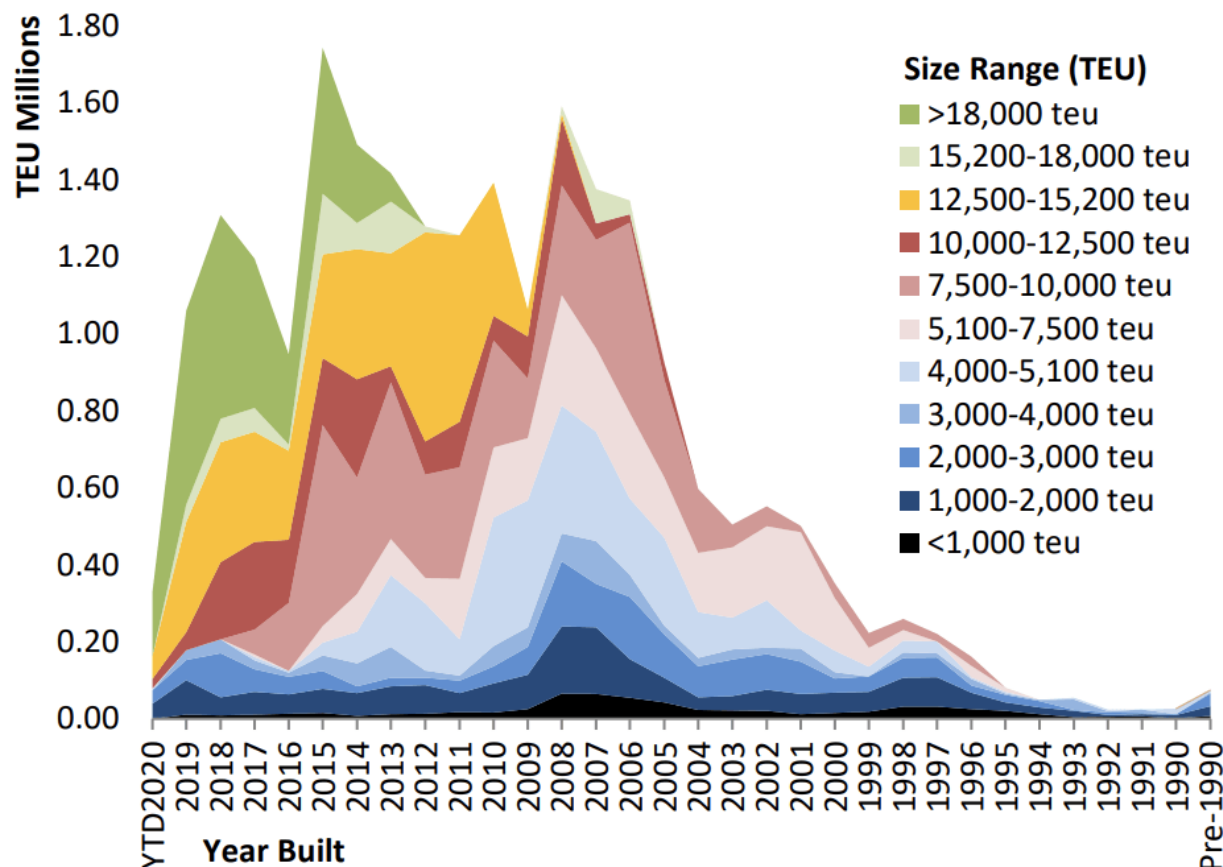
اگر میانگین رشد تجارت جهانی طی سال‌های بعد فقط ۳ درصد در نظر گرفته شود، می‌بایست ۸۳۰ هزار تی‌ای‌یو (علاوه بر ۱,۳ میلیون ظرفیت جایگزین) تأمین گردد. بنابراین از سال ۲۰۲۶، ظرفیت ساخت سالانه‌ی کشتی‌سازی‌های جهان باید تقریباً دو برابر میانگین ساخت سالانه‌ی ۵ سال پیش از آن یعنی ۲,۱ میلیون تی‌ای‌یو باشد تا کمبودهای قبلی به تدریج مرتفع شود. چنین مسئله‌های نیاز به احداث زیر ساختی عظیم در صنعت کشتی‌سازی دارد. البته سرمایه‌گذاری در این بخش مستلزم مشاهده‌ی تراز مالی مثبت طی چند سال متوالی است تا تأمین کنندگان مالی حاضر به ورود به این میدان شوند.

ولی ممکن است چند وضعیت ویژه بر خلاف پیش‌بینی این روند اتفاق بیفتد:

- احتمال دارد که اقتصاد جهان به شکلی غیره منتظره به دوره‌ی رکود وارد شود.
- نرخ‌های بالای اجاره کشتی‌ها تحت شرایطی (مثلاً انتقال تقاضا) سقوط کند.
- دولت‌های ثروتمند منتظر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نشده و خود اقدام به توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی کنند.
- رکودی بزرگ در بخش‌های دیگر کشتیرانی (یعنی غیر کانتینری) رخ دهد و ظرفیت‌های بزرگی از کشتی‌سازی آنها برای ساخت کشتی‌های کانتینری آزاد شود.

در نمودار زیر، سال ساخت انواع کشتی‌ها بر حسب تی‌ای‌یو و میزان آنها طی سه دهه‌ی اخیر نشان داده شده است. ملاحظه می‌شود که اولاً میزان ساخت از سال ۲۰۱۴ به شدت کاهش یافته و ثانیاً به جز کشتی‌های نسبتاً بزرگ (از ۱۰ هزار تن به بالا) و همچنین کوچک (که نقش فیدر برای بنادر ثانویه را ایفا می‌کنند)، ساخت کشتی‌های متوسط چندیست واقعاً به اتمام رسیده و دیگر سفارش ساختی برای آنها وجود ندارد.

Cellular Fleet Capacity Age Profile by size range



کمبود کانتینر و افزایش نرخ کرایه‌ی کانتینر

به نظر می‌رسد که اخیراً نحوه‌ی ارتباط تجاری بین شرق آسیا با بازارهای اروپا و آمریکای شمالی به خطر افتاده است. کرایه‌ی یک کانتینر ۴۰ فوتی که در ماه نوامبر ۲۰۲۰ به میزان ۲۰۰۰ دلار بوده، در آغاز سال ۲۰۲۱ به ۹۰۰۰ دلار رسیده است. به دلیل همه‌گیری ویروس کرونا، رکود شدید و فراگیر اقتصاد بین الملل، بسیاری از کانتینرهای خالی و بامصرف به طور پراکنده در گوشه و کنار کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی رها باقی مانده‌اند. ضمن اینکه صنعت کشتیرانی جهانی چند رهنمود برای انجام اقدامات مدیریتی (نظیر تغییر در مسیرها، محدودیت در خدمات رسانی و حذف تعدادی از بنادر در طول مسیر حمل) به تصویب رسانده که باعث اختلال شدید در جابجایی کانتینرهای خالی شده است. حالا که برای تجارت جهانی در سال جاری میلادی رونق ۴,۸ درصدی پیش بینی شده، تلاش برای یافتن و بازگرداندن کانتینرهای خالی به چرخه‌ی تجارت بین الملل شدت گرفته است. اما تا رفع کامل کمبود تعداد کانتینرهای خالی، میزان عرضه‌ی آنها بسیار کمتر از تقاضا شده و لذا قیمت‌ها به شدت افزایش یافته است.

ضمن اینکه همزمان با آن، هجوم صادرکنندگان برای ارسال محمولات، بنادر را با تراکم تقاضا و محدودیت عرضه مواجه کرده است. در مورد حمل دریایی بین شرق آسیا و آمریکای شمالی، این وضعیت بدتر شده و به ۶ برابر رسیده است. قراردادهای کشتیرانی‌ها با تأمین کنندگان طرف سوم (3PL) در سطح چند هفته تنظیم می‌شود تا با مشکل جریمه های مربوط به تأمین تعداد حداقل کانتینر برخورد نکنند. بدین ترتیب دولت چین مجبور شده به طور بسیار جدی در تعیین سقف قیمتها دخالت کند.

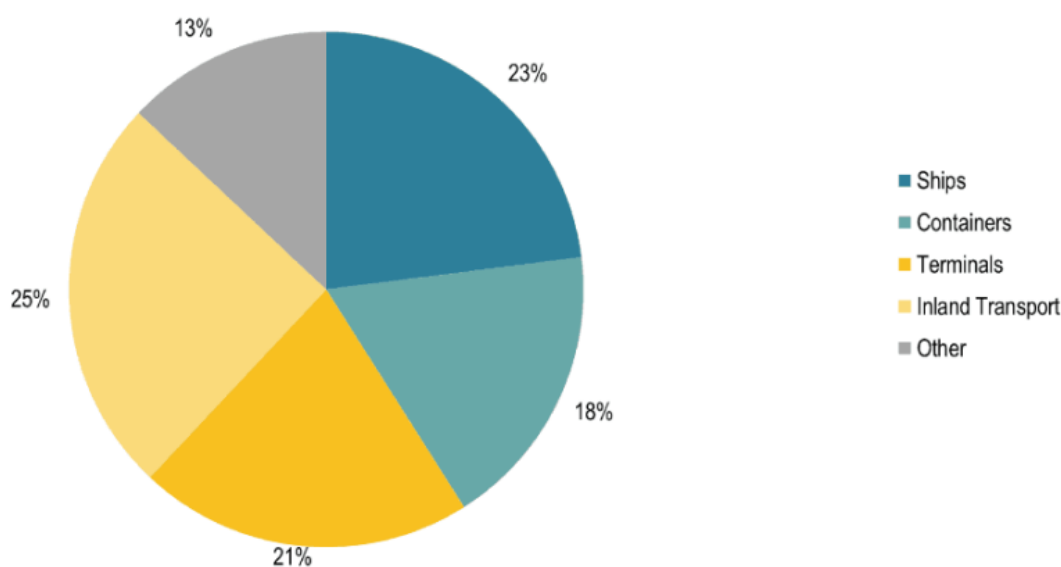
در هر حال، طی سال ۲۰۲۰ به طور میانگین نرخ کرایه‌ی کانتینرها سه برابر شده است. چنین پدیده‌ای واردکنندگان را برای سفارش دادن کالاها مردد کرده تا مبدا بر اثر بهبود اوضاع و سقوط کرایه ها، مشتری برای کالاهای گران آنها پیدا نشود. چنین تردیدهایی و بروز اخلاص در زنجیره‌ی تأمین (در قالب عدم دریافت مواد اولیه و کالاهای نیمه ساخته)، موجب تنزل سطح موجودی انبارها و بالا رفتن قیمتها گردیده است. ارتقاء قیمتها دارای دو اثر متضاد: کاهش رشد (اثر منفی) و افزایش تورم عمومی قیمتها (اثر مثبت در شرایط رکود) است.

سهم هزینه‌های مختلف از حمل و نقل کانتینری

همانطور که ملاحظه شد، نرخ‌های تعرفه‌ی حمل کانتینری وابسته به عرضه و تقاضاست. ولی عرضه و تقاضا در شکل‌های مختلفی نمایان می‌شود. در حالت عادی، ازدیاد مستمر حجم تجارت کالایی در سطوح ملی و بین‌المللی و همچنین وجود فاصله‌های مکانی (بین مواد اولیه، مراکز تأمین مقدماتی، مراکز مختلف ساخت در هر مرحله و بالاخره مراکز مصرف)، سبب تحرک و نیاز بیشتر به حمل و نقل می‌شود. کمبود ظرفیت حمل و نقل (اعم از وسایل نقلیه یا امکانات و تجهیزات تخلیه و بارگیری) به بالا رفتن تعرفه‌ی حمل منجر می‌شود.

نشان داده شد که عدم تراز تجاری بین بازارهای تجاری (شرق آسیا با آمریکای شمالی و اروپا) موجب عدم توازن کانتینرهای پر و خالی می‌گردد و کسری کانتینرهای خالی، باعث ازدیاد تعرفه‌های حمل می‌شود. یا هجوم سرمایه گذاران برای خرید کشتی‌های بسیار مدرن (خودکار و کم کربن) و در اندازه‌های بسیار بزرگ (مگامکس)، موجب کاهش شدید تولید کشتی‌های متوسط و کوچک شده است. همین موضوع ظرفیت قابل عرضه‌ی کشتی‌های کانتینری را نسبت به تقاضای آتی بسیار محدود ساخته است. بنابراین نرخ‌های تعرفه‌ی حمل کانتینری شروع به افزایش بی‌سابقه کرده که سقف نهایی آن در آینده نامعلوم است. یا کمبود کانتینرهای خالی در چند ماه اخیر، دلیل تشدید ازدیاد کرایه‌ی کانتینرها بوده است. بدین ترتیب عوامل گوناگونی بر تعرفه‌ی حمل اثر می‌گذارند. ضمن اینکه در یک چرخه‌ی بازرگانی، میزان سودآوری موجب جلب سرمایه‌های سرگردان به سمت منابع درآمدی رو به تزاید از جمله کشتی‌های بزرگ کانتینری جدید می‌گردد.

همانگونه که در نمودار زیر نشان داده شده است، به طور متعارف ۴ عامل اصلی هزینه‌زا، مربوط به امور: حمل دریایی و زمینی، نگهداری و جابجایی در پایانه‌ها و اجاره‌ی کانتینرها می‌باشد. در حالت عادی دست‌اندرکاران هر یک از این عوامل، مجبور هستند برای مقابله با رقبای اختصاصی خود، سهم هزینه‌هایشان را تا حد ممکن تنزل دهند و بدین ترتیب مرتباً از کل هزینه‌های حمل کانتینری بکاهند. مدیریت‌های لجستیکی تلاش می‌کنند تا با تلاش‌های جمعی دست‌اندرکاران مختلف، این میزان سهم هزینه‌ها در طول زمان دستخوش تغییرات عمده نشود. در هر حال ممکن است که یک یا دو عامل دچار کمبود و کسری عرضه شود. در این صورت بر هزینه‌های مربوطه افزوده شده و نسبت‌های مزبور در نمودار نیز دستخوش تغییر شود. در قسمت فوق نشان داده شده که دو عامل اساسی یعنی هزینه‌های حمل کشتی و کرایه‌ی کانتینرها در حال افزایش است و در نتیجه از سهم دیگر عوامل به نسبت کاسته می‌شود.



(این نوشتار ادامه دارد)

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