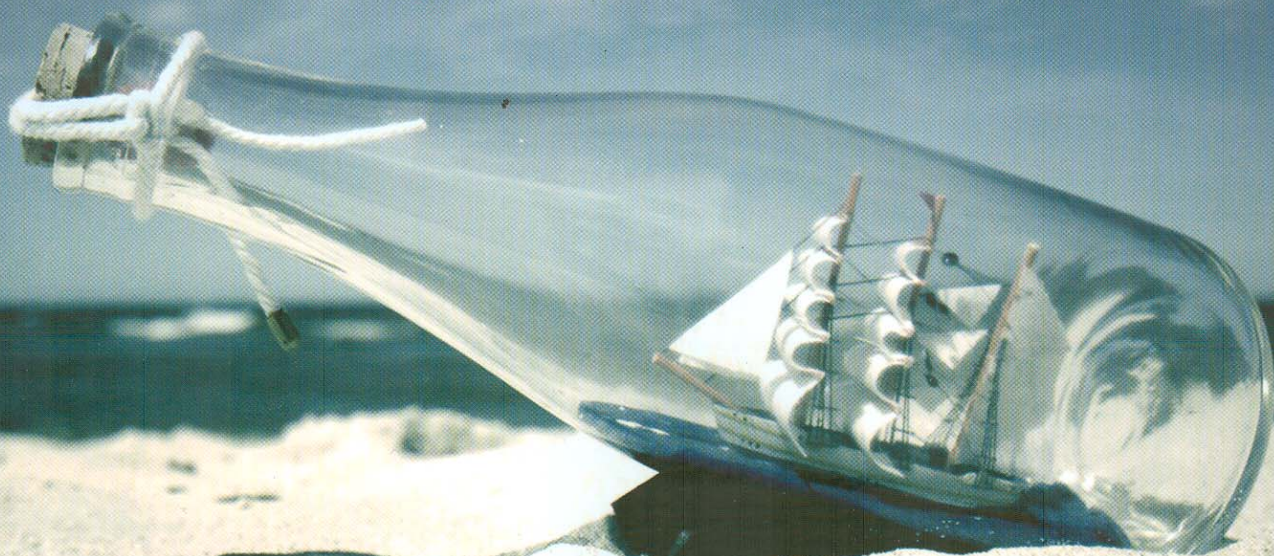


نمایک

- بارانداز اول ترانزیت
- در حصار تو در توی دیوانسالاری
- بندری بدون پسرکانه
- شیوه مالزیایی
- بر سر سفره بخش خصوصی
- اسکله‌ای به طول ده کیلومتر
- از خصوصی‌سوزی تا افراد نفوذی!
- شبه‌دولتی نداریم: گرانفروشی هم نمی‌کنیم



رویا

آتش سوزی های بزرگ و خاکستر شدن روستاها و یا املاک ویلایی در تپه های گرانیقیمت کالیفرنیا، سیل های بنیان کن از قبیل سیل اخیر پاکستان در اثر باران های موسمی یا سیل های متعدد در چین که خسارت آن در هفت ماهه سال جاری بیش از ۲۸ میلیارد دلار برآورد شده تا زلزله های مهیب و آتشفشانی که می تواند یکصد هزار پرواز را متوقف نماید، در صدر اخبار جهانی خودنمایی نکند.

آیا واقعاً برای راحت و سالم زیستن می بایستی تقسیم کار، چنین جهانی شود که پنبه را در یک نقطه بکاریم و در نقطه دیگری هزاران کیلومتر آنطرف تر با صرف مقادیر متناهی انرژی آن را به پارچه و نخ تبدیل نموده و مجدداً با صرف انرژی زیاد پارچه را به جایی جهت تبدیل شدن به لباس حمل کنیم و آنگاه لباس ها را جهت عرضه در بازار دیگری در فراسوی اقیانوس ها در دل کانتینر به امواج حمل سپاریم. آیا بشریت و عالمین آن در حوزه فلسفه و علم، امکان گشایش افق هایی جدید را در پیش روی آیندگان خواهند داشت و یا نقش پول آفدور در حوزه عمومی پررنگ خواهد شد که به تنهایی به هدف زیستن بشر بر کره خاک مبدل می شود و آیا چنین بشری می تواند پلی برای آیندگان خویش باشد، همانگونه که گذشتگان برای او بودند؟

در ژانویه سال جاری آمارهای کشتی های کانتینربر متوقف شده در لنگرگاه ها و یا برخی اسکله های متروک شتاب رشدش را از دست داد و حکایت از در راه بودن خبرهای خوب را برای این صنعت علیرغم پیش بینی های قبلی مبنی بر پایداری بیشتر بحران تا

بودن یا نبودن؛ این مهمترین سؤال صنعت مد لباس در ابتدای بحران جهانی اقتصاد در نیمه سال ۲۰۰۸ بود که مردم دنیا (از طبقات متوسط به بالا) به آن پاسخ مثبت دادند، ولی مشخص نیست به غیر از هزینه ای که از جیب آنان خارج شده است تا این صنعت سرپا بماند، بشریت چه بهایی بابت چگونگی بودنش در آینده پرداخت خواهد کرد و یا دامنه مد در سایر زمینه ها، ما را تا چه حد به مصرف هر چه بیشتر اندوخته های کره زمین که آیندگان نیز سهمی از آن دارند، رهنمون خواهد شد. چراکه بر اساس برآوردها هزینه های یک عدد شلوار جین تولیدی در کشور چین حداکثر به چهار تا پنج دلار بالغ می شود، در حالی که این کالا در بازار آمریکا حدود ۶۰ الی ۶۵ دلار به دست مصرف کننده می رسد و صنعت لجستیک نه تنها سهم بسزایی در عملیات صادرات کالا و ارسال آن از مبدأ تا ترخیص و توزیع همزمان در شبکه گسترده فروشگاه های زنجیره ای در اقصی نقاط ایالات متحده بر عهده دارد که سهم قابل توجهی از این ارزش افزوده را نیز نصیب خود می نماید. اگرچه سهم صنعت لجستیک و حمل و نقل و کشتیرانی در اشتغال زایی و تولید ناخالص داخلی کشورها (فاکتوری که قدرت اقتصاد کشورها را بیان می نماید) قابل ملاحظه است، اما آیا هزینه آن همانی است که فاکتور می شود و یا قسمت اعظم آن در ستون دیگری به حساب بدهکاری زمینان منظور می گردد؟ آنجا که با برهم خوردن تعادل زیستی میان انسان و طبیعت با افزایش گازهای گلخانه ای و تغییرات شدید آب و هوایی روزی نیست که اتفاقات بزرگی از قبیل

آیا مدی که صنعت کشتیرانی جهان را با خود بالا می برد، به سیلی بنیان کن تبدیل خواهد شد؟

آب شدن یخ ها

امید ملک



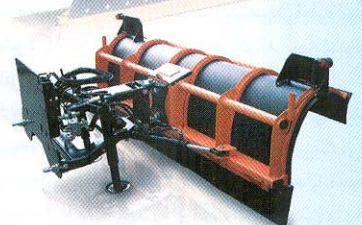


PAU BEHAR

تیغه‌های برف:

این تیغه‌ها دارای ویژگی‌های

- عدم انتقال نیروی وارده به شاسی خودرو
- شاسی فولادی همراه با فریم اتصال به خودرو
- فریم اصلی و محافظ جلده از جنس فولاد
- محافظت از بخش‌های فولادی با ۵ لایه اپوکسی و رنگ به ضخامت ۳۶۰ میکرون
- بدنه پلی یورتان
- دو تیغه همزمان فولادی و پلی اتیلن (امکان تعویض از داخل و در زمان فعالیت تیغه)
- هیدروپمپ و مغزن روغن هیدرولیک
- دسته هدایت کننده
- دارای همت سیلندر هیدرولیکی



و رقم کرایه حمل افزایش می‌یافت تا ماه مه که هیچ نرخ بیش از یک هفته اعتبار نداشت و در مدت یک ماه کرایه حمل در اکثر مسیرهای مهم از جمله آسیا به اروپا؛ آسیا به غرب آمریکا؛ آسیا به شرق آمریکا؛ اروپا به آمریکا و آسیا به آمریکای جنوبی بیش از دو برابر شد. (نمودار شماره ۳ منحنی رشد کرایه حمل در مسیرهای مهم را نمایش می‌دهد.)

بنا بر آمار منتشره توسط مؤسسه آلفا لاینر، حجم کشتی‌های بیکار به کار گمارده شده در نیمه اول سال جاری میلادی بیش از ۱۲۰۰۰،۰۰۰ TEU بوده و در همین مدت ظرفیت کشتی‌های نو که پس از تحویل به کار مشغول شده‌اند، بیش از هشتصد هزار TEU بوده است، یعنی در مجموع دو میلیون TEU به ظرفیت خطوط لاینر در مدت شش ماه افزوده شده که مبین ۱۵ درصد حجم ظرفیت ناوگان کانتینری دنیا در ژانویه امسال است و پیش‌بینی می‌شود حجم کشتی‌های نو که تا پایان سال تحویل می‌گردد، به بیش از یک میلیون و چهارصد و پنجاه هزار TEU بالغ شود، چنین رشدی در چنان زمان محدودی در هیچ صنعتی به وسعت صنعت کشتیرانی تاکنون مشاهده نشده است.

آیا انفجار بزرگ در فراوی این صنعت به کمین نشسته است و این اخبار خوشایند و روزهای آفتابی به مثابه آخرین دیدار بازمانده‌ای از طوفان گریخته با آسمان آرام و آبی در هنگامه مواجهه با طوفان است؟ آیا بدهی‌های چند صد میلیارد دلاری ملت‌هایی از قبیل یونان، پرتغال، اسپانیا و بریتانیا که دولت‌ها را به کاهش هزینه در بخش‌های عمومی و به تبع آن افزایش لشکر بیکاران وامی دارد، باعث می‌شود صنعتی را که نیروی محرکه آن حمل کالاهای مصرفی و خرده‌فروشی است و قدرت خرید مردم در پایان روز، حکم به بودن یا نبودن می‌دهد، مرگی فجیع به انتظار نشسته باشد. آنچه اتفاقات اخیر در صنعت کشتیرانی لاینر را تا بدین حد پیش‌بینی‌ناپذیر کرد، نمی‌توان به حساب عدم اطلاع و آگاهی تحلیلگران اقتصادی و یا کشتیرانی منظور نمود، بلکه دلیل آن، عدم تمایل نسبت به تغییر شیوه زندگی در غیاب هر جهان‌بینی مشخص توسط انسان و ناچیز شمردن ظرفیت عامل انسانی در تحلیل‌ها است.

به طور نمونه جام جهانی فوتبال و تمایل علاقمندان به فوتبال در تمام دنیا باعث رونق بی نظیر فروش تلوزیون‌های تخت از قبیل پلاسما و LCD و LED گردید و هزاران کانتینر در دنیا جهت پاسخگویی به مشتریان در کلیه مسیرها علیرغم اوضاع نه چندان پررونق اقتصادی به گردش افتاد. اما کاهش سرعت کشتی‌ها و کمبود کانتینر و نبود فضای بارگیری در کشتی سبب ساز محاسبه مجدد محاسبات در قلمرو لجستیک شده و در مواردی باعث گردید که فروشندگان و واردکنندگان به دنبال تأمین کنندگان جدیدی در قلمرو نزدیکتر باشند. اما مشخص نیست داشتن دست بالا در بازار محلی برای چنین فروشندگانی به منظور اقناع مشتریان، در چه زمانی باعث برهم خوردن تعادل در بازار حمل و نقل دریایی و لجستیک خواهد شد.

در این نابسامانی که موتور محرکه آن عطش

سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲، به ارمان آورد، هر چند که در سایه کمک‌های دولتی که به تریلیون دلار نیز رسید، امکان چنان ارزیابی مثبتی از روند تحولات توسط تحلیلگران اقتصادی و کشتیرانی نبود.

براساس پیش‌بینی رشد متعادل تجارت کانتینری به مقدار ۵، ۷/۵ و ۱۵ درصد به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۰، ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲، فعالین این صنعت پیش‌بینی می‌کردند که کاهش ظرفیت اضافه از اواسط سال ۲۰۱۲ شروع خواهد شد، هر چند که تقاضا برای کشتی‌های کانتینربر می‌توانست به دو دلیل با سرعت بیشتری محقق گردد؛ اولاً کاهش سرعت در اغلب مسیرها که خود به دلیل کاستن از هزینه سرسام‌آور سوخت از یک طرف و کاهش تولید CO2 از طرف دیگر، خطوط را ترغیب به استفاده از این مدل می‌نمود و ثانیاً بهبودی قوی‌تر و سریع‌تر در تجارت خاور دور به اروپا.

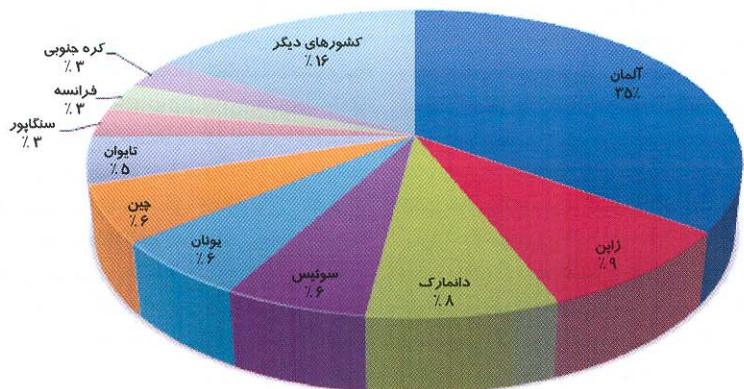
پایان ماه فوریه و انتشار آمار کشتی‌های بیکار در اواخر اولین هفته مارس، افق روشن‌تری را برای صنعت کشتیرانی لاینر به همراه داشت، هر چند خوب ارزیابی شدن چنین اخباری برای مالکین کشتی‌های کانتینربر که هیچ دستی در بازار لاینر ندارند و بیشترین سهم در آن بر اثر سیاست‌های مالیاتی، متعلق به آلمان است، بسیار بعید می‌نمود. (بسیاری از پزشکان آلمانی به منظور پرهیز از پرداخت مالیات و با توجه به حمایت‌های قانونی به سمت خرید و مالکیت کشتی ترغیب می‌شوند و شرکت‌های زیادی با یک یا چند فروند کشتی در آلمان به عنوان شرکت کشتیرانی فعالیت می‌نمایند که عمده فعالیت آنان اجاره کشتی به شرکت‌های لاینر است) (نمودار شماره ۱)

اما گویا با تابش بیشتر خورشید بر نیمه شمالی کره زمین در ماه مارس، از حجم یخزدگی تجارت بین قاره‌ای نیز به طور قابل ملاحظه‌ای کاسته شد و کشتی‌هایی که ماه‌های متمادی بدون هیچگونه تحرکی در انتظار روزهای رونق و شکوه و جلال از دست رفته بسر برده بودند، با سرعت بیشتری به کار گمارده و از حجم بی‌حاصله انتظار آنان کاسته شد. (نمودار شماره ۲)

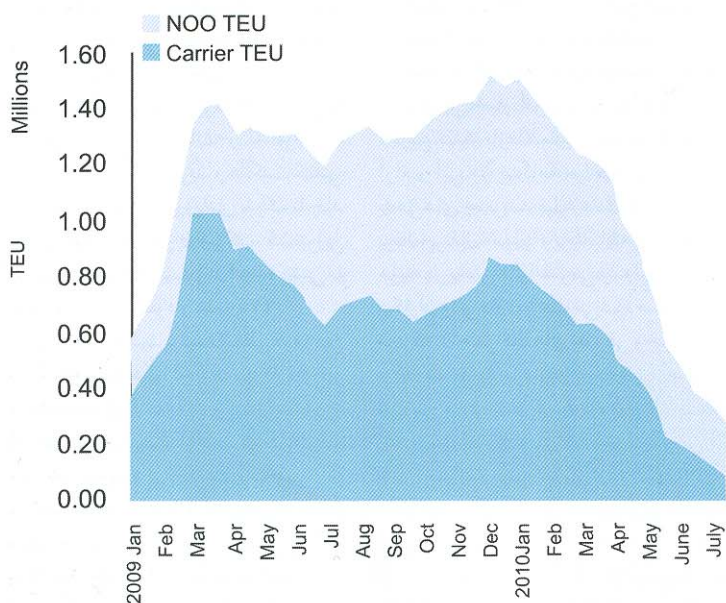
در همان ماه‌های بی‌حوصلگی و به منظور جلوگیری از افزایش رکود در صنعت کشتیرانی لاینر از یک سو و کاهش هزینه‌های جبران‌ناپذیر سوخت کشتی‌ها، قواعد بازی و طعم تلخ ترازنامه‌های منفی، بزرگان صنعت را به کاهش سرعت سفرها و ادار ساخت، تانه تنها کشتی‌های بیشتری را در هر مسیر به کار بگمارند و از انبوه‌تر شدن ظرفیت معطل کشتی‌های بیکار که در مدت شش ماه به بیش از یک میلیون TEU رسیده بود بکاهند که هزینه سوخت کشتی‌ها را نیز به طرز قابل توجهی تقلیل دهند؛ چرا که سرخوشی زودبازده آن در ترازنامه هر سفر لمس می‌شد. اینچنین بود که دیگر بار از دل مساله، راه حل خودنمایی کرد.

اما بهار سال ۲۰۱۰ برای صنعت لاینر، بهاری از جنس رستن و سبز شدن بود، چرا که سرعت حجم رزرو کانتینر جهت حمل، از راه اندازی مجدد سرویس‌ها در پس طولانی‌ترین خواب زمستانی کشتی‌های کانتینربر بیشتر بود و بدین ترتیب افزایش قیمت‌ها در کرایه حمل کلید خورد و هر چه فضای حمل کشتی در هفته‌های بعدی بیشتر رزرو می‌شد، اعتبار کرایه حمل‌ها کاهش

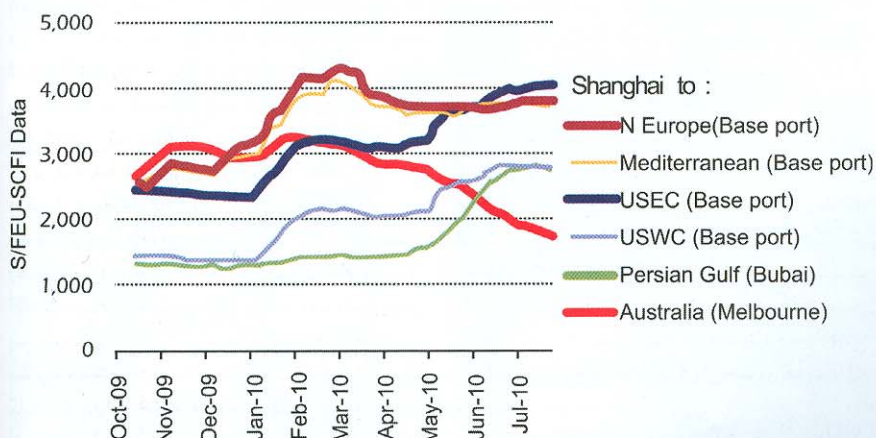
نمودار ۱ مالکیت کشتی های کانتری بر اساس کشور



نمودار ۲ تحول کشتی های بیکار متعلق به خطوط و مالکین



نمودار ۳ روند تغییرات نرخ کرایه حمل از شانگهای از اکتبر ۲۰۰۹ تا کنون



سیری ناپذیر بشریت با تداوم مصرف بیشتر و روز افزون است، تحریم های جدید سازمان ملل متحد نیز تعادل بازار را بیش از پیش با تحریم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت های وابسته آن به هم زد؛ هر چند که فعلاً دامنه مد آن قاره اروپا و جزرش در قاره آسیاست.

مشاوران و وکلای شرکت بریتیش پترولیوم از لندن تا واشنگتن، یک نکته را مدام به رئیس خود گوشزد می کردند که مبادا در مواردی که احاطه صد درصد به موضوعی ندارد، پاسخی دهد که از لحاظ حقوقی شرکت را به مخاطره افکند و یا باعث بروز سوالات بعدی گردد و اینچنین بود که مدیرعامل غول نفتی BP در حضور کمیته تحقیق سنای آمریکا پاسخ های «نمی دانم»، «در جریان نیستم»، «باید کنترل کنم» را آنقدر تکرار کرد که سناتوری دموکرات عنوان کرد، اگر چنین است (یعنی اگر مدیرعامل یک شرکت معتبر در خصوص یک موضوع مهم می تواند تا این حد از موضوع بی اطلاع باشد) پس من هم می توانم مدیرعامل یک شرکت نفتی باشم.

و به همین سادگی جایگزینی او با سخنرانی تند رئیس جمهوری آمریکا کلید خورد. آنچه تونی هیوارد (Tony Hayward) و شرکت BP را به زیر کشید، بزرگترین آلودگی نفتی تاریخ سرزمین آمریکا که پتانسیل تبدیل شدن به بزرگترین چالش حزب دموکرات را علیرغم درگیری نظامی وسیع نیروهای این کشور در افغانستان و عراق در انتخابات بعدی دارد، نبود؛ بلکه نگاه از بالای طایفه انگلوساکسون ها با عقبه استعمار سرزمین های بی شمار و افتخارات موزه ای «افتاب در سرزمین های بریتانیای کبیر هرگز غروب نمی کند» بود؛ و گر نه مدیرعامل تویوتا هم که بزرگترین غول اتومبیل سازی دنیاست، چند ماه قبل از آن در مقابل چنین کمیته ای از سنا نشست و با فروتنی تمام مدام از اتفاقات ناگواری که اثرش به مراتب کمتر از این بزرگترین آلودگی نفتی بود پوشش طلبید و آنگاه که در مقابل خبرنگاران قرار گرفت با قطره اشکی و تعظیمی، همدردی خود را از صمیم قلب با مردم و جامعه آمریکا ابراز کرد. نه اینکه غرور ژاپنی ها کمتر از انگلیسی ها باشد که به صورت تاریخی غرور ژاپنی ها باعث بوجود آمدن فرهنگ «کامیکازی» شد که بریتانیای کبیر فاقد آن است، اما فرهنگ شرقی در کار هم با احساس عجین است و همین احساس باعث فرو غلطیدن قطره اشکی می شود که در لحظه مناسب می تواند نجات بخش انسانی، شرکتی و یا ملتی باشد.

آیا فرهنگ غنی زندگی شرقی در پرتو ارتقای اقتصاد چین به دومین اقتصاد بزرگ دنیا در کنار ژاپن که از این پس سومین حجم اقتصادی را کنترل می نماید، امکان ترویج احترام به طبیعت و برانگیختن حواس ما را در مصرف کمتر به همراه خواهد داشت و یا فرمول های مبادله انتشار گازهای گلخانه ای در کنار انتقال صنایع آلاینده به کشورهای در حال توسعه و کمبود منابع از قبیل زمین مناسب کشاورزی، آب، معادن آهن و بقیه کانی ها تا نفت و گاز، بشریت را به رویارویی بیشتر در پرتو کوبیدن بر طبل مد جهت استفاده بی حد و اندازه از ذخایر طبیعی سوق خواهد داد؟