



ارزیابی میزان همپوشانی تئوری‌های اقتصادی با واقعیت‌های بازار حمل دریایی

بازگشت دایناسورها

تدوین و تنظیم: امید ملک

هنگامی که موسسه مستقل **standard & poor's** برای اولین بار درجه اعتباری اقتصاد ایالت متحده آمریکا (بزرگترین اقتصاد دنیا) را کاهش داد، بسیاری شبح یک بحران اقتصادی جدید را در این تصمیم رصد کردند و به تبع آن از بازارهای بورس آسیایی و اروپایی فقط خبر سقوط مخابره می‌شد. در حالی که اقتصاددانان تلاش مضاعفی را برای درک مطلب و ترسیم اوضاع جاری و آتی به کار می‌برند، مردم به عنوان هیات ژوری می‌خواهند بدانند که آیا سیر جاری حوادث، مربوط به کند شدن روند بهبود اقتصاد است و یا شاهدی دال بر شرایطی به مراتب وحشتناکتر در آینده‌ای نه چندان دور.

صنعت کشتیرانی لاینر که به دنبال بحران مالی سال ۲۰۰۸ به شدت آسیب دید و تراز مالی شش ماهه نخست سال ۲۰۱۱ نیز برای بسیاری از آنان منفی بسته شد، سخت دل‌نگران روزهای آینده است. در واقع خطوط چاره‌ای جز کاهش هزینه‌ها - یعنی آنچه که در سال‌های اخیر هم بدان همت گماردند - نخواهند داشت و دو مولفه مهم در این زمینه، کاهش هزینه سوخت و کاهش هزینه حمل است که اولی از طریق کاهش سرعت (**Extra Slow Steaming**) در کلیه مسیرها بدست آمده و دومی از طریق ساخت و به کارگیری کشتی‌های بزرگ و بزرگتر.

و چون بنا به اصل سوم نیوتن، هر عملی را عکس‌العملی است در جهت خلاف؛ بنابراین به کارگیری کشتی‌های بزرگ به عرضه ظرفیت اضافه در بازار انجامیده که خود دغدغه جدیدی را برای بازیگران بوجود آورده است. این مقاله سعی دارد از منظر هزینه هر واحد حمل به بررسی جدل بزرگ شدن برای بقا بپردازد.

سایز کشتی‌های مورد مطالعه ۱۱۰۰، ۱۷۰۰، ۲۵۰۰، ۳۵۰۰ و ۴۲۵۰ TEU است. جدول شماره ۱ شاخص اجاره را در بالاترین حد خود، یعنی در ۱۰۲۲ واحد در فوریه ۲۰۰۸ و دوره حذب خود یعنی ۲۳۸ واحد در اواخر سال ۲۰۰۹ نمایش می‌دهد.

از اوسط سال ۲۰۱۰، شاخص صعودی می‌شود و بیشترین شتاب را به بین ماه‌های مه و سپتامبر ثبت می‌نماید و پس از آن، دست‌اندا‌زهای بیشتری در این جاده از پایین و بالا رفتن‌ها به چشم می‌خورد تا به امروز که به ۶۰۴ واحد رسیده است.

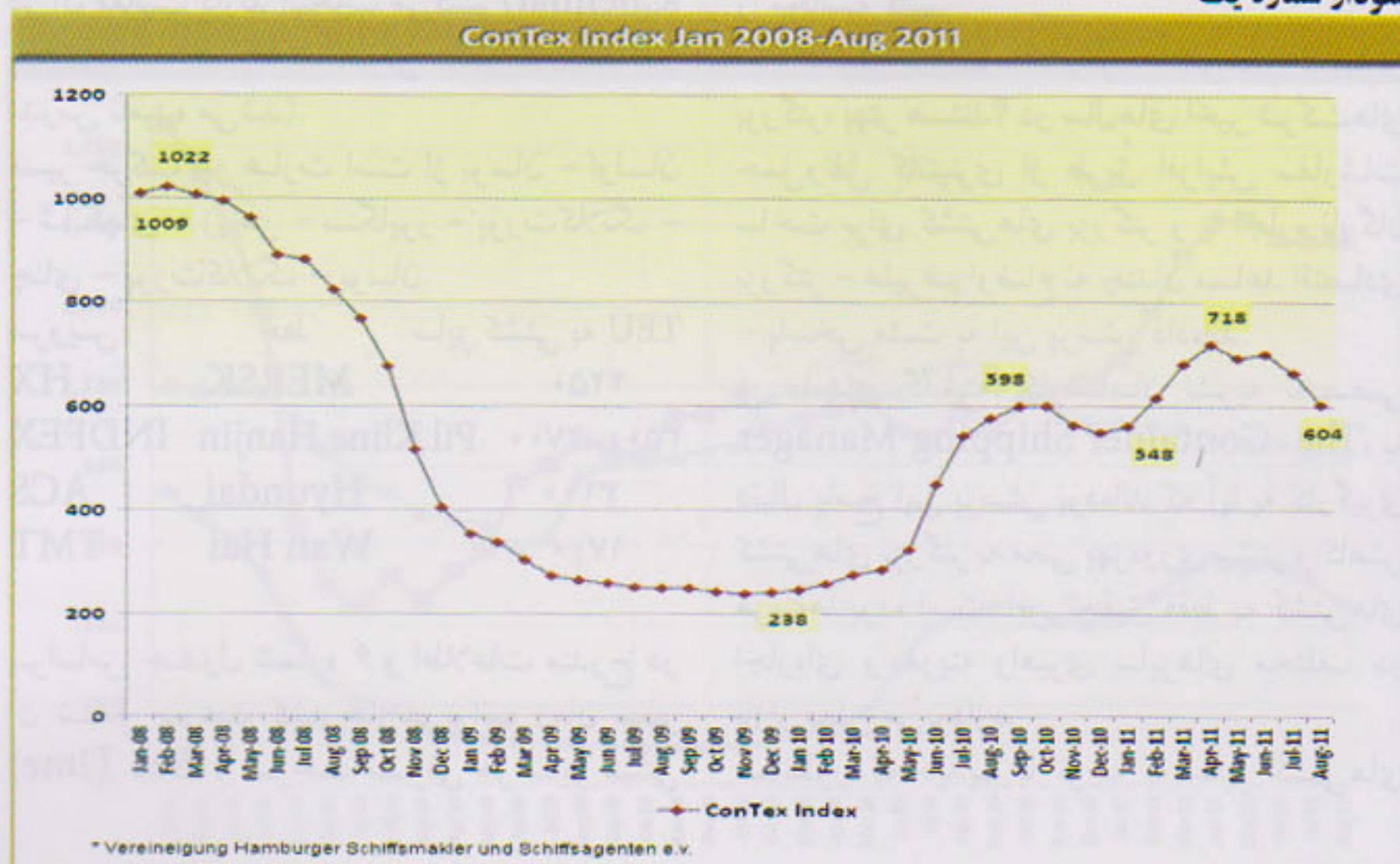
این جدول، ترسیمی از آشفته‌بازار کشتی‌های اجاره‌ای در دو سال و نیم گذشته است که همه خطوط با آن سروکار داشته‌اند؛ به ویژه خطوطی که حجم عظیمی از نیازمندی‌های خود را به دلیل ثبات هزینه از آن تامین می‌نمایند.

در گام بعدی به جدول تفکیکی سایزهای مورد نظر، نرخ اجاره آنها (جدول شماره ۲) و تغییرات مرتبط نظر می‌کنیم. همانطور که ملاحظه می‌شود، نرخ اجاره در مورد تمامی سایزهای موردنظر، روندی کاهنده را در سال جاری طی کرده است. بیشترین کاهش مربوط به سایز ۴۲۵۰ TEU می‌باشد که از مبلغ ۲۸۳۴۵ دلار در اواخر ماه مارس به ۲۲۴۵۶ دلار در ماه اوت رسیده است و سقوط ۲۰/۷ درصدی و یا حدود ۶۰۰۰ دلار در روز در کمتر از شش ماه را نشان می‌دهد. هرچند که هنوز نرخ‌ها با آنچه در اواخر سال ۲۰۰۹ و اوایل سال ۲۰۱۰ شاهد آن بودیم، فاصله دارد و به طور قابل‌توجهی بالاتر از آن چیزی است که در اوایل سال ۲۰۱۰ بود؛ اما براساس نظر کارشناسان، افت فعلی، بسیار قابل‌ملاحظه است و این روند تداوم خواهد داشت.

با توجه به آنچه گفته شد، نرخ‌ها را در سال جاری و سال گذشته در جدول شماره ۳ با هم مرور می‌کنیم تا درصد تغییرات (رشد) بیشتر عیان شود. همانگونه که ملاحظه می‌شود، بیشترین رشد مربوط به سایز ۳۵۰۰ TEU است؛ یعنی هزینه اجاره روزانه چنین کشتی‌هایی در حال حاضر ۱۵۰/۷ درصد بیشتر از هزینه اجاره همین کشتی‌ها در فوریه سال ۲۰۱۰ است. کشتی‌های سایز ۲۵۰۰ و ۱۷۰۰ TEU به ترتیب با ۱۳۶/۵ و ۱۳۲/۶ درصد بیشترین رشد قیمت را در دوره مورد مطالعه پس از سایز ۳۵۰۰ TEU به خود اختصاص داده‌اند. کشتی‌های بزرگ سایز ۴۲۵۰ TEU کمترین رشد را (در حد ۸۰/۸ درصد) در میان سایر سایزهای مورد مطالعه دارا هستند. حالا که شناخت خود را از تلاطم در بازار اجاره کشتی - برحسب سایز آنها - تکمیل نمودیم، بهتر است توجه خود را به هزینه به ازای هر TEU معطوف نمائیم.

همانطور که در جدول شماره ۴ ملاحظه می‌شود، کشتی‌های سایز ۳۵۰۰ TEU از مقام بهترین بازدهی در اوایل سال ۲۰۱۰، به مقام سوم در اوسط این سال تنزل کرد، اما مجدداً مقام اول

نمودار شماره یک



بازدهی اقتصادی را در بازار کشتی‌های استیجاری با مبلغ ۷/۲۰ دلار به ازای هر TEU کسب نمود. کشتی‌های سایز ۲۵۰۰ TEU با ۷/۶۲ دلار به ازای هر TEU، جایگاه دوم بازدهی اقتصادی را از آن خود ساختند؛ در حالی که در مقطعی از سال گذشته و اوایل امسال، رتبه اول را دارا بودند. بزرگترین کشتی مورد مطالعه در این تحقیق (۴۲۵۰ TEU) در مقام سوم با هزینه ۸/۰۲ دلار به ازای هر TEU قرار می‌گیرد. همانطور که منحنی نشان می‌دهد این سایز کشتی در دو سال گذشته در مقام دوم هزینه بابت هر واحد حمل بوده و در این زمینه می‌بایست سپاسگزار کاهش سریع قیمت‌ها در بازار اجاره بود.

آنچنان که از نمودار پیداست، بیشترین هزینه واحد حمل مربوط به کوچکترین سایز کشتی‌های مورد مطالعه یعنی ۱۱۰۰ TEU به مبلغ ۱۱/۹۱ دلار می‌باشد و این روند تقریباً در دو سال گذشته ثابت بوده است و پس از آن کشتی‌های سایز ۱۷۰۰ TEU به مبلغ ۹/۶۸ دلار هزینه برای هر واحد حمل، رکورددار هستند.

پیام اعداد ارائه‌شده به وضوح قابل درک است: این که هر چقدر سایز کشتی‌ها به بهره‌وری بیشتر به ازای هر TEU کمک می‌نماید، اما در پرتو واقعیت دیگر بازار یعنی اجاره روزانه، «بزرگتر» الزاماً به معنای «بهتر» نیست.

اقتصاد مقیاس عبارتی است که این روزها بسیار در صنعت کشتیرانی به گوش می‌خورد، اما آیا بزرگ شدن کشتی‌ها در بازار کنونی توجیه‌پذیر است. به عبارت دیگر می‌بایست میزان همپوشانی تئوری‌های اقتصادی با واقعیت‌های بازار را ارزیابی کنیم.

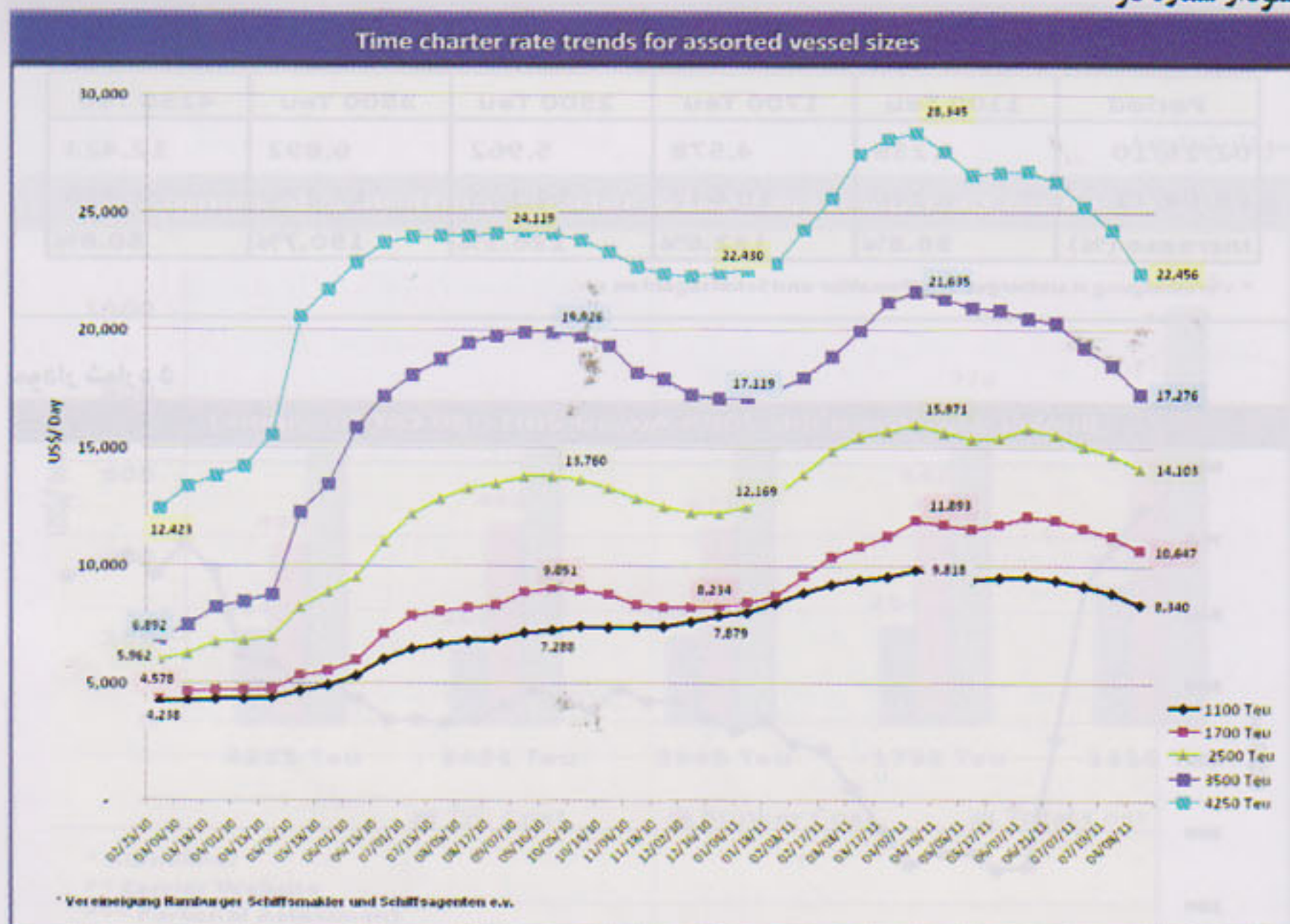
تاکنون براساس مستندات، مشخص شده که دومین سایز کشتی‌های بزرگ یعنی کشتی‌هایی با ظرفیت ۳۵۰۰ TEU بهترین ارزش در مقابل پول پرداختی را دارا هستند، در حالی که بزرگترین سایز کشتی‌های تحقیق یعنی ۴۵۰۰ TEU، مقام سوم ارزانتین کشتی را در بین پنج سایز مورد مطالعه براساس واحد حمل به خود اختصاص می‌دهند.

و حالا به بررسی مزایای اقتصادی هزینه سوخت در بین کشتی‌های منتخب می‌پردازیم، اما قبل از ورود به مبحث آنالیز هزینه / مصرف سوخت و اثرات آن بر مجادله اقتصاد مقیاس، بهتر است جدول تغییرات قیمت سوخت کشتی‌ها را در سه سال گذشته با هم مرور کنیم. (جدول ۵)

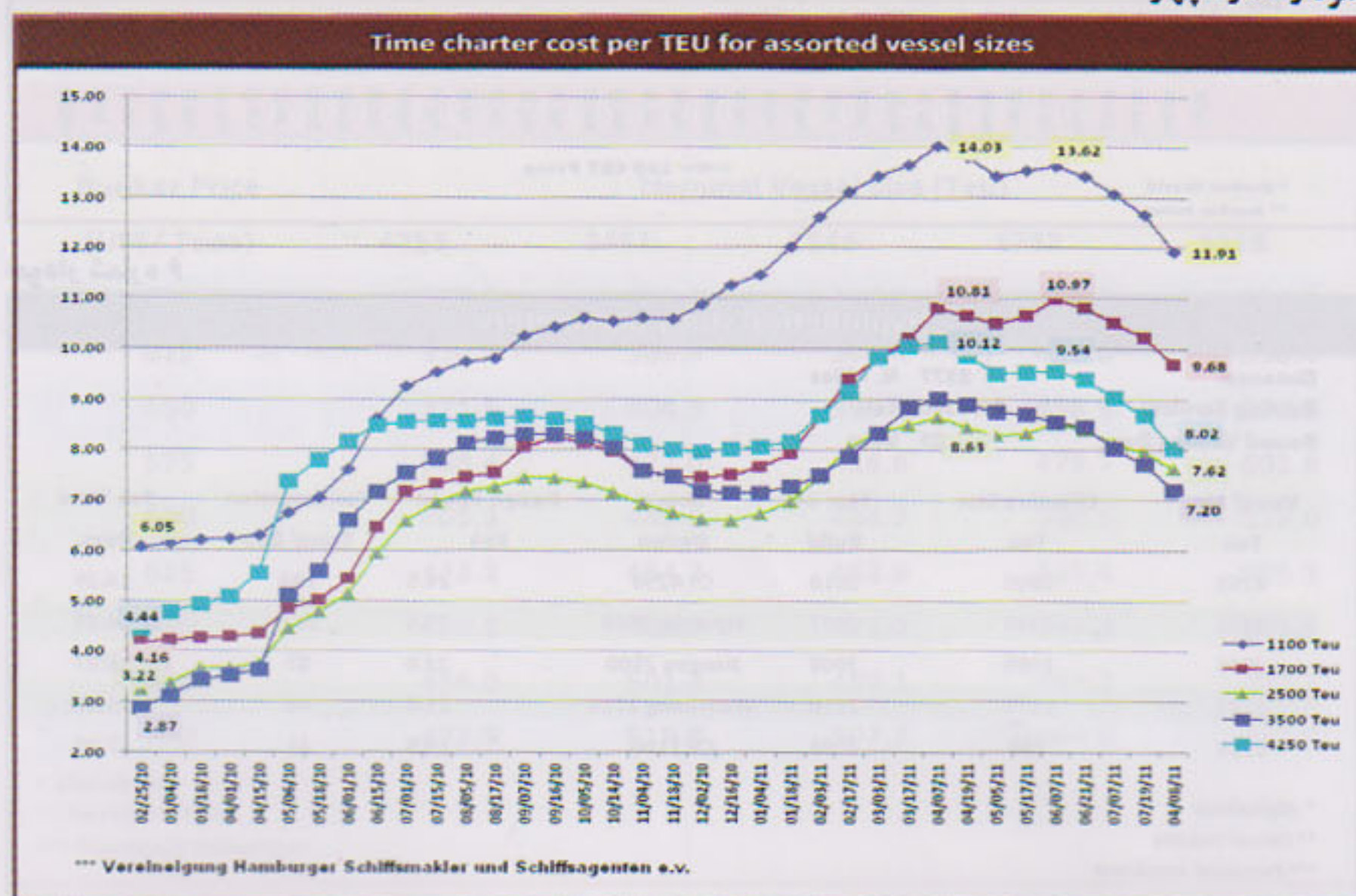
برای محاسبه سوخت مصرفی کشتی‌های مورد مطالعه، می‌بایست حرکت این کشتی‌ها در یک سرویس مورد ارزیابی قرار گیرد. این رویکرد از یک‌طرف به درک بهتری از اثربخشی اعداد و ارقام در دنیای واقعی منجر خواهد شد و از طرف دیگر پاسخی است به انتظارات خطوط کشتیرانی از کارآمدی هزینه در سایزهای مختلف کشتی.

به این ترتیب، برای سایز کشتی‌های منتخب، مسیر خاور دور به بندر چنای را که تمامی این کشتی‌ها

نمودار شماره دو



نمودار شماره چهار



مورد مطالعه و هزینه اجاره آنها، کشتی بزرگتر به معنای انتخاب بهتر نبوده و کشتی ۳۵۰۰ TEU گوی سبقت را در هزینه کمتر، از رقبای خود.

در قسمت دوم، اثر قیمت سوخت بر هزینه راهبری کشتی را در همان سائز کشتی‌ها بررسی کردیم و نتیجه به نفع کشتی‌های بزرگتر ارزیابی شد و تاج این افتخار بر سر سائز کشتی‌های ۴۲۵۰ TEU نشست.

و حالا به بررسی تلفیق اثر این دو مولفه که به تنهایی بیش از ۵۰ درصد از هزینه راهبری هر کشتی را تشکیل می‌دهند خواهیم پرداخت، اما پیش از آن، به روند جاری شاخص‌های سه مولفه مهم در این صنعت یعنی اجاره کشتی، هزینه سوخت و کرایه حمل از طریق جدول شماره ۷ نظر می‌افکنیم.

براساس مستندات، شاخص درآمد خطوط که با منحنی CCFI یا China Containerized Freight Index نمایش داده شده، در سه سال گذشته فراز و فرودهای زیادی را شاهد بوده و از اواخر سال ۲۰۱۰ روند نزولی را با شیب ملایمی طی می‌کند.

شاخص اجاره روزانه که با منحنی Contex ارائه گردیده، در تمام طول سال ۲۰۰۹ و نیمه اول ۲۰۱۰ در حقیض بوده؛ و اگرچه به یکباره و با جهش‌هایی در نیمه دوم سال قبل و اوایل سال جاری، رشد خود را بروز داده، اما اخیراً به دام روندی نزولی با شیبی نه چندان ملایم افتاده است. منحنی سوم که شاخص قیمت سوخت است و توسط Bunker-Index نمایان شده، شاهد تلاطم جدی و مداوم در سه سال گذشته در این عرصه می‌باشد، هر چند قیمت فعلی به صورت تاریخی بسیار بالا است، اما هنوز به حداکثر قیمت ثبت شده در سال ۲۰۰۸ نرسیده است.

به طور خلاصه علائم بی‌ثباتی بازار از میان شاخص‌های مورد بررسی در سال‌های گذشته به وضوح قابل درک است و بنابراین در چنین شرایطی محاسبه هزینه توسط خطوط در درآمدت بسیار مشکل به نظر می‌رسد. به این ترتیب در سایه چنین بی‌ثباتی بزرگی، چرایی تمایل خطوط به استفاده از کشتی‌های بزرگتر به منظور کاهش هزینه‌ها قابل درک می‌نماید.

و حالا تلفیق دو مولفه هزینه سوخت براساس قیمت سنگاپور به ازای هر تن ۶۵۰ دلار برای CST ۱۸۰ و اجاره روزانه را در جدول شماره ۸ ملاحظه می‌کنیم.

به وضوح مشخص است که هزینه کوچکترین سائز انتخابی حدود ۳۰ درصد بیشتر از اولین رقیب است. اما جنگ واقعی را باید در سائزهای بالاتر جستجو کرد که هزینه‌ها بسیار نزدیک به هم هستند. بزرگترین کشتی با سائز ۴۲۵۰ TEU بهترین راندمان را نسبت به هزینه انجام شده نشان می‌دهد، اما فقط به اندازه ۱۵ دلار برای هر TEU حمل. مقام بعدی به کشتی ۲۵۰۰ TEU می‌رسد، اما باز هم اختلاف با سائز ۳۵۰۰ TEU بسیار نازل

را محاسبه کنیم. آیا واقعاً در صنعت کشتیرانی، کشتی‌های کانتینری بزرگتر، بهتر هستند؟ در سال‌های اخیر شرکت‌های حمل‌ونقل کانتینری از طریق افزایش سفارشات ساخت برای کشتی‌های بزرگتر و یا اجاره ناوگان بزرگتر - علیرغم اوضاع نه چندان مساعد اقتصادی - پاسخی مثبت به این پرسش داده‌اند.

در ماه‌های گذشته، کارشناسان نشریه تخصصی The Container Shipping Manager، به دنبال پاسخ این پرسش بوده‌اند که آیا به کارگیری کشتی‌های بزرگتر به معنی بهره‌وری بیشتر و کاهش هزینه‌ها بوده است. این تحقیق فقط به کشتی‌های اجاره‌ای و هزینه راهبری سائزهای مختلف در بازار فعلی می‌پردازد.

همانطور که دیدیم با توجه به سائز کشتی‌های

در آن فعالیت دارند انتخاب می‌کنیم (Chennai؛ بندری است در جنوب شرقی هندوستان که قبلاً مدرس نامیده می‌شد).

مسیر حرکت نیز عبارت است از بوسان - اولسان - شانگهای - زیامن - سنگاپور - پورت کلانگ - چنای - پورت کلانگ - بوسان.

سرویس	خط	سائز کشتی به TEU
HX	MERSK	۴۲۵۰
INDFEX	Pil, Kline, Hanjin	۳۵۰۰-۲۷۰۰
ACS	Hyundai	۳۱۰۰
TMT	Wan Hai	۱۷۰۰

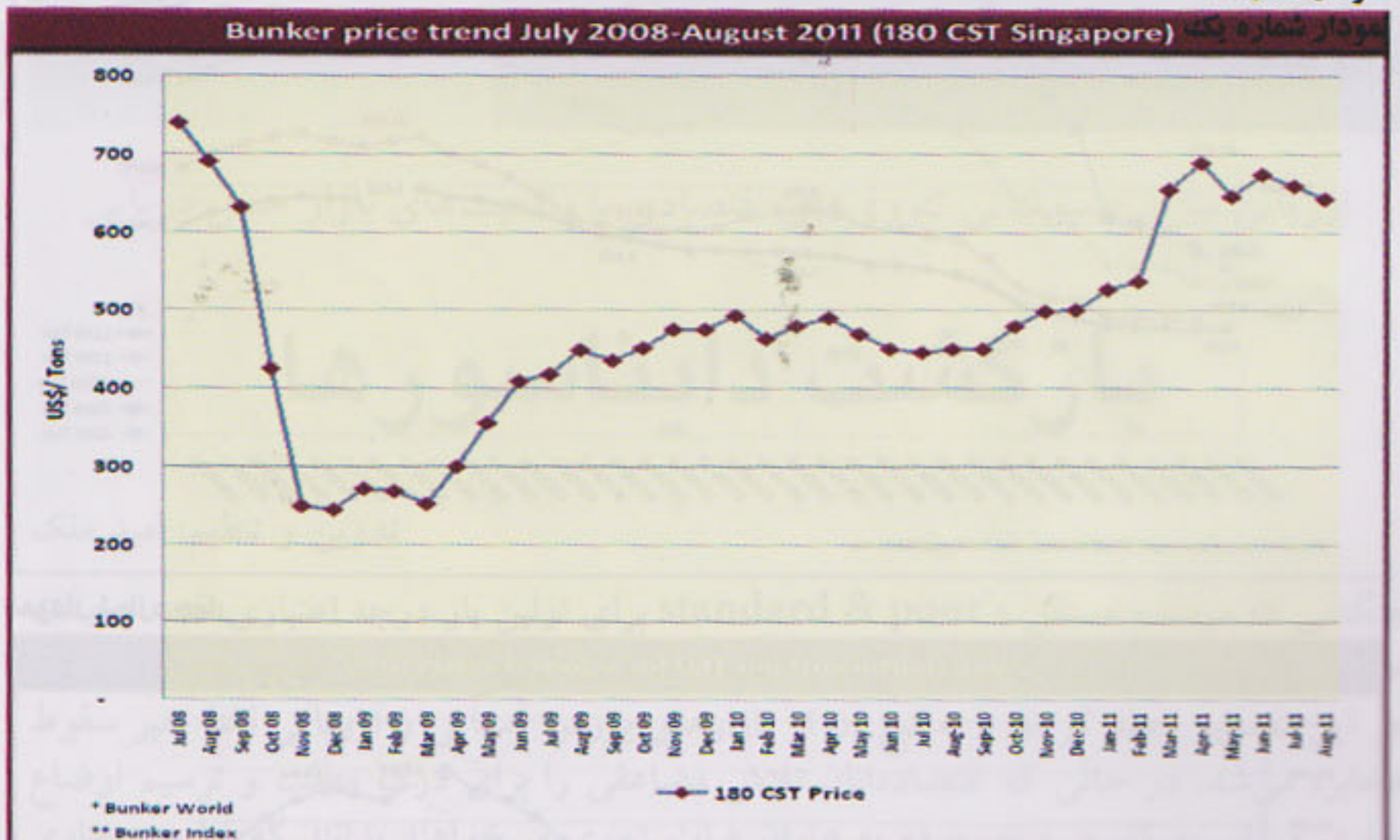
براساس جدول شماره ۶ و اطلاعات مندرج در آن شامل سرعت کشتی‌ها، می‌توانیم زمان سیر (Sea Time) و سوخت مصرفی هر سائز کشتی

جدول شماره ۳

Time charter rate increases Feb 2010-Aug 2011 (%) نمودار شماره یک					
Period	1100 Teu	1700 Teu	2500 Teu	3500 Teu	4250 Teu
02/25/10	4,238	4,578	5,962	6,892	12,423
08/04/11	8,340	10,647	14,103	17,276	22,456
Increase (%)	96.8%	132.6%	136.5%	150.7%	80.8%

* Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

نمودار شماره ۵

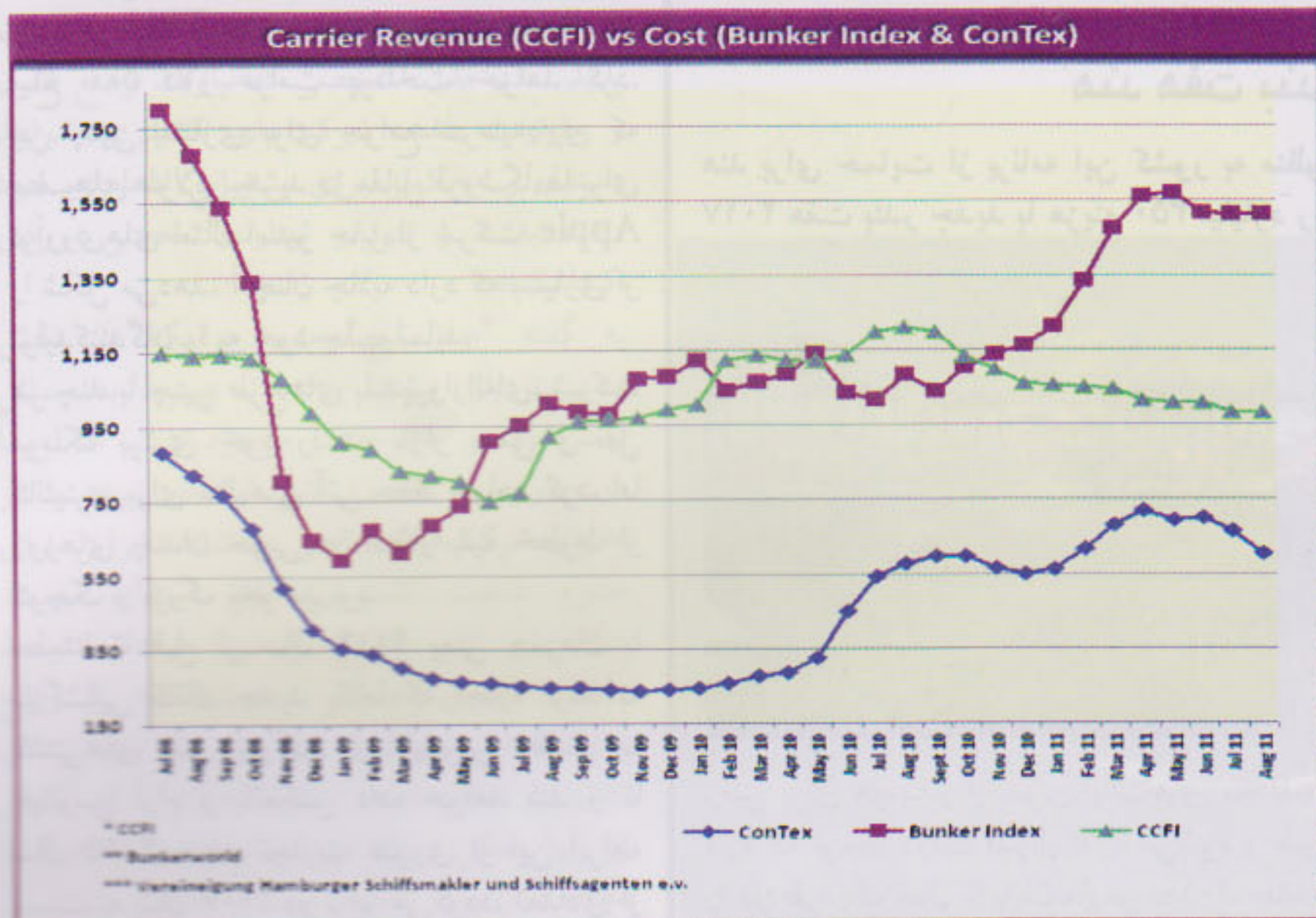


نمودار شماره ۶

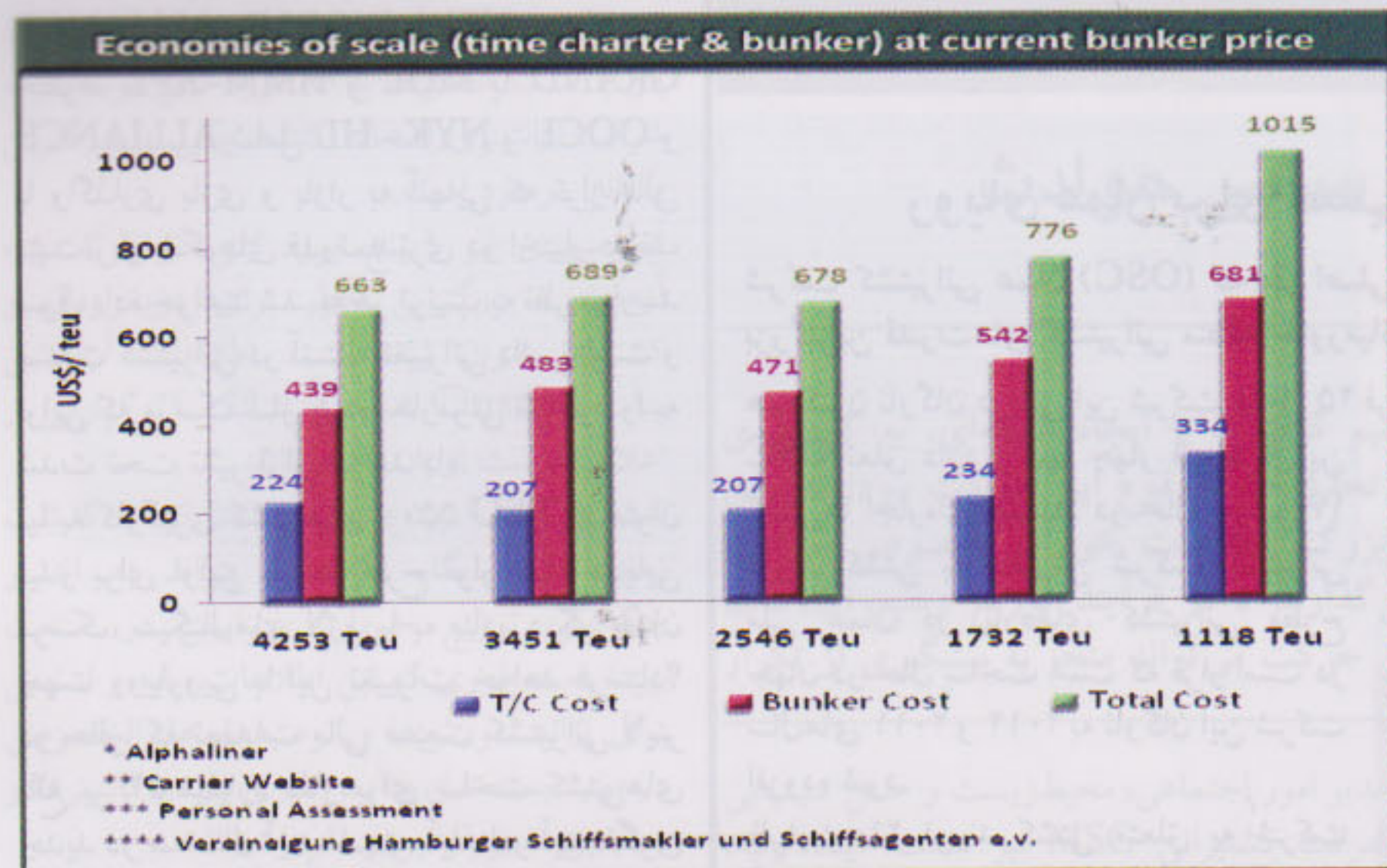
Hypothetical study parameters						
Distance:	8377 N. Miles					
Existing Service:	4 x 2100 Teu					
Round Voyage Days:	28 Days					
Vessel Size	Effective Size	Year of Build	Ship's Design	Design Speed Knt	Consumption Tons/Day	Sea Time Days
4253	2805	2010	CS 4250	24.5	133	14.25
3451	2340	2007	Hyundai 3500	23.5	117	14.85
2546	1905	2008	Jiangsu 2500	22.0	87	15.87
1732	1275	2010	Wenchong 1700	21.0	64	16.62
1118	700	2008	CV 1100	19.5	41	17.90

* Alphaliner
** Carrier Website
*** Personal Assessment

نمودار شماره ۷



نمودار شماره ۸



نمودار شماره ۹

Bunker cost per TEU based on varying bunker price levels

Bunker Price (US\$/ Tons)	Nominal Vessel Size (Teu)				
	4253	3451	2546	1732	1118
500	337.8	371.3	362.3	417.2	524.2
525	354.6	389.9	380.4	438.0	550.4
550	371.5	408.5	398.5	458.9	576.6
575	388.4	427.0	416.6	479.7	602.8
600	405.3	445.6	434.7	500.6	629.0
625	422.2	464.2	452.9	521.4	655.3
650	439.1	482.7	471.0	542.3	681.5
675	456.0	501.3	489.1	563.2	707.7
700	472.9	519.8	507.2	584.0	733.9

Source: * Alphaliner, ** Carrier Website, *** Personal Assessment

و به مبلغ ۱۱ دلار در هر TEU است.

با چنان اختلاف کمی در هزینه سه کشتی سائز بزرگ، این سوال به ذهن متبادر می‌شود که آیا انتخاب کشتی بزرگتر در شرایطی که خطوط نمی‌توانند ضریب بارگیری کشتی را به ۹۰ درصد نزدیک کنند، مقرون به صرفه است؟ به عبارت دیگر، برای صرفه‌جویی ۱۵ دلار توسط خطوط با انتخاب کشتی ۴۲۵۰ TEU نسبت به سائز ۲۵۰۰، میبایست ۳۰ درصد کانتینر بیشتری بارگیری شود؟ در بازار خوب حتما دستیابی به چنان حجمی از بار آسان است، اما در شرایط بی‌ثبات فعلی، این موضوع می‌تواند به عاملی کاملاً منفی تبدیل شود.

بنابراین همانطور که مشاهده می‌شود به طور تئوریک و سطحی، قانون حاکم بر اقتصاد مقیاس درست به نظر می‌رسد، اما در صحنه عمل، فاکتورهای دیگری نیز باید مدنظر قرار گیرند.

حساسیت سائز کشتی‌ها به قیمت سوخت، در صورتی که به ۵۰۰ دلار در هر تن تقلیل یابد و یا به ۷۰۰ دلار در تن افزایش یابد، در جدول آخر (۹) بررسی گردیده که نشان می‌دهد همچنان کشتی بزرگتر، بهره‌وری بیشتری به ارمغان می‌آورد.

و حالا طنین صدای مهیب طبل‌ی که سال‌ها پیش هنگام سفارش ساخت کشتی‌های VLCC و ULCC به گوش می‌رسید، بار دیگر شنیده می‌شود؛ از یک‌طرف روند رو به افزایش کشتی‌های بیکار که با آهنگی تند و سرسام‌آور در سه ماه گذشته ۳۴۶ درصد رشد داشته و از ۷۵۰۰ TEU به ۳۳۵۰۰ TEU رسیده است و از طرف دیگر عرضه ظرفیت حمل اضافه که رخصت افزایش کرایه حمل را به هیچکس نمی‌دهد.

و همه اینها تازه از نتایج سحر است، چرا که بزرگترین شرکت کشتیرانی جهان (MAERSK) که همیشه تمایل به حفظ جایگاه خود با سفارش کشتی‌های بزرگ و بزرگتر داشته است (و همین چند ماه پیش قرارداد ساخت تعداد قابل توجهی کشتی به ظرفیت ۱۸۰۰۰ TEU را امضا کرد) با راه‌اندازی طرح نوار نقاله اقیانوسی (Ocean Conveyor Belt) در مسیر خاور دور به اروپا یعنی در پرتراфик‌ترین مسیر دنیا، نوایی دیگر ساز کرده که فعلاً هیچکس از رقبا توان رقابت با آن را نخواهند داشت؛ مگر در سایه سرویس‌های مشترک بین دو یا چند خط.

با این طرح هیچگاه کالای صادراتی منتظر ورود کشتی نخواهد ماند. به کارگیری ۷۰ فروند کشتی در یک سرویس که فقط چهار بندر بارگیری شامل Shanghai, Ningbo, Yantian و Tanjung Pelepas در خاور دور و سه بندر اصلی Bremerhaven، روتردام و Felixstowe در اروپا را نیز به صورت مستقیم به یکدیگر پیوند می‌دهد، از مشخصات اصلی این سرویس جدید است.

بعلاوه برای اولین بار، این شرکت برای تاخیر

هند هفت بندر جدید می‌سازد

هند برای حمایت از برنامه این کشور به منظور سه برابر کردن صادرات کالا، قصد دارد تا سال ۲۰۱۷ هفت بندر جدید با هزینه ۳۵۰ میلیارد روپیه (۷/۶ میلیارد دلار) بسازد.

به گزارش خبرگزاری بلومبرگ، حدود دو سوم از هزینه مورد نیاز برای ساخت این بندر از سوی بخش خصوصی تأمین می‌شود. شرکت‌های APM Terminal و DP World از جمله شرکت‌هایی هستند که برای سود بردن از افزایش تجارت، در این بندر سرمایه‌گذاری کرده‌اند.



دولت پیشنهادها برای ساخت بندر جدید را به هفت ایالت هندی ارسال کرده است. این برنامه نیازمند اختصاص حدود ۱۰۱۱ هکتار زمین برای هر بندر از سوی ایالت‌های مختلف این کشور است. هند در حال حاضر ۱۳ بندر بزرگ دارد که توسط دولت فدرال اداره می‌شود و طبق آمار رسمی، این بندر در مجموع ۵۶۱ میلیون تن بار را در طی یک سال تا پایان مارس ۲۰۱۰، جابه‌جا کرده‌اند. طبق اعلام وزارت کشتیرانی هند، دولت قصد دارد ظرفیت سالانه بندر را از ۶۱۶/۷ میلیون تن به ۱/۴۶ میلیارد تن تا مارس ۲۰۲۰ افزایش دهد. حدود ۹۰ درصد از تجارت بین‌المللی هند از نظر حجم، از طریق دریا انجام می‌شود.

رویای عمان برای کسب جایگاه در کشتیرانی جهان

شرکت کشتیرانی عمان (OSC) که مقر اصلی آن در شهر مسقط واقع شده، قصد دارد به یکی از بزرگترین قدرت‌های کشتیرانی منطقه خاورمیانه و جهان تبدیل شود.

هم اکنون ناوگان دریایی این شرکت شامل ۲۵ فروند کشتی است که مالکیت ۲۱ فروند از آنها به شرکت OSC تعلق دارد و تنها چهار فروند از این کشتی‌ها اجازه‌ای هستند. در حال حاضر ۱۷ فروند کشتی به سفارش شرکت کشتیرانی ملی عمان در یاردهای کشتیرانی مطرح جهان در حال ساخت است که قرار است در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ به ناوگان این شرکت افزوده شود.



ظرفیت ۲۱ فروند کشتی متعلق به شرکت OSC از ۸۷۰۰ تا ۳۱۷ هزار DWT متغیر است؛ با این وجود مجموع ظرفیت آنها به ۲/۴۳ میلیون DWT می‌رسد.

شرکت OSC دارای ناوگان بسیار جوانی است و بخش عمده کشتی‌های این شرکت از سال ۲۰۰۸ به بعد وارد ناوگان آن شده‌اند. جوان بودن ناوگان OSC این شرکت را در عرصه بین‌الملل به انتخابی مطمئن برای حمل و نقل دریایی مبدل ساخته است. از این رو بسیاری شرکت‌ها همچون شل، میتسوبیشی، عمان ال ان جی، پترون، سهار آل‌مینوم و قطرگاز هم اکنون قراردادهای کلان و طولانی‌مدت با این شرکت کشتیرانی دارند.

طبق گفته مقامات شرکت OSC، بخش عمده کشتی‌های در حال ساخت این شرکت در فاصله زمانی آوریل ۲۰۱۱ تا فوریه ۲۰۱۲ وارد ناوگان آن خواهند شد که از این تعداد ۱۱ فروند VLCC هستند که هم اکنون در یاردهای کشتی‌سازی یونیورسال ژاپن، هیوندای کره و شرکت دوو در حال ساختند. زمانی که این کشتی‌ها وارد ناوگان OSC شوند، ظرفیت ناوگان این شرکت ظرف مدت زمان دو سال، سه برابر خواهد شد.

گرچه هم اکنون تمرکز شرکت OSC بر حمل و نقل نفت، ال ان جی و محصولات پتروشیمی است، اما این شرکت دولتی اخیراً با راه‌اندازی یک خط کانتینری به حوزه‌های دیگر نیز ورود کرده است. این خط کشتیرانی که با یک فروند کشتی چند منظوره کار خود را آغاز کرده بندر عمان را به بندر مصر، لبنان سوریه، ترکیه و لیبی متصل می‌کند.

در تحویل کالا در مقصد، برای سه روز اول به ازای هر TEU مبلغ ۱۰۰ دلار و بیش از ۳ روز مبلغ ۵۰۰ دلار غرامت پرداخت خواهد کرد. این چنین امتیازی برای جوامع سرمایه‌داری که صف‌های طولانی خرید در مقابل فروشگاه‌ها برای نوآوری‌های امثال استیو جابز از شرکت Apple را شکل می‌دهد، آنچنان جاذبه دارد که بسیاری از تولیدکنندگان را به خود جلب نماید.

هر چند با چنین طرح‌های بلندپروازانه‌ای، شرکت مرسک برتری خود را در بازار حمل و نقل کانتینری برای سال‌های آتی حفظ خواهد کرد، اما روزهای چندان خوبی در انتظار بقیه خطوط از کوچک و بزرگ نخواهد بود.

مطمئن‌نا تا قبل از سال ۲۰۱۴ یعنی همزمان با بازگشایی کانال جدید پاناما که اجازه تردد به کشتی‌های پس بزرگتر، از اقیانوس اطلس به اقیانوس آرام و بالعکس داده خواهد شد و تا سال ۲۰۲۵ حجم تجارت عبوری از این آبراهه نسبت به سال ۲۰۰۶ دو برابر می‌گردد، تعدادی از خطوط تحت تاثیر نیروهای شکل‌دهنده بازار به سمت تشکیل کنسرسیوم‌های استراتژیک از قبیل NEW WORLD ALLIANCE متشکل از خطوط HMM-APL و MOL یا GRAND و ALLIANCE شامل NYK-HL و OOCL و یا واگذاری بازی و بازار به آنهایی که تراز مالی مثبت‌تر و بانک‌های قدرتمندتری در اختیار دارند، سوق داده خواهند شد. به هر ترتیب به نظر می‌رسد صنعت کشتیرانی در آستانه تغییراتی دائمی است و نوایی که مرسک ساز کرده، هارمونی موجود را به شدت تحت تاثیر قرار خواهد داد.

آیا به کارگیری کشتی‌های ۵۵۰۰ TEU به عنوان فیدر برای اولین بار در طرح نوار نقاله دریایی مرسک، سیگنال‌های لازم را به بندر دیگر جهان جهت رویارویی با این تغییرات خواهد فرستاد؟ در حالی که تعهدات مالی صنعت کشتیرانی لاینر بالغ بر ۵۲ میلیارد دلار برای ساخت کشتی‌های جدید در سه سال آینده است، آیا بندر آینده‌نگری لازم برای پذیرش کشتی‌های بزرگتری که هم‌اکنون در بندرشان تردد ندارند، ولی به دلیل رفتار آبشاری (Cascade Effect) در پس به کارگیری کشتی‌های بزرگتر، کشتی‌های بزرگ قبلی به سرویس‌های منطقه‌ای و محلی سوق داده خواهند شد) در آینده‌ای نزدیک با سیل تقاضای ورود چنان کشتی‌هایی مواجه خواهند شد، اندیشیده‌اند؟ آیا توانایی مالی لازم برای چنان سرمایه‌گذاری‌های عظیمی وجود دارد و نهایتاً آیا با سرمایه‌گذاری‌های هنگفت آماده‌سازی ترمینال‌ها جهت پذیرش چنین کشتی‌هایی، شاهد افزایش سهم هزینه‌های بندری نسبت به هزینه کرایه حمل خواهیم بود؟

برگردان قسمتی از گزارش ماه آگوست نشریه
The Container Shipping Manager