

کاهش قیمت جهانی نفت، بر هزینه‌های حمل و نقل دریایی اثر کاهنده دارد

عارضه تبعیت

حمل و نقل دریایی ایران تنها بخش ترابری ایران است که در زمینه تغییرات قیمت سوخت در تعادل جهانی قرار دارد

زمانی که در بازارهای بین‌المللی و در سبد مصرفی خانوارها، مسواک چینی، تی شرت هندوراسی، فرش ایرانی و ماشین آلمانی قرار دارد و جریان تجارت، کالاها را در طول و عرض جهان جابه‌جا می‌کند، طبیعی است که پذیریم جهانی شدن در بازارها روی داده است و بازارها به هم تنیده شده‌اند، اما در عین حال روند جهانی شدن، در حوزه حمل و نقل - به‌خصوص در بخش دریایی - منجر به افزایش میزان حساسیت این بخش به قیمت‌های انرژی شده است و این مسأله‌ای است که هم برای اقتصاددانان و هم برای دریانوردان و تجار اهمیت قابل توجهی دارد.

درباره وابستگی هزینه‌های حمل و نقل دریایی به قیمت سوخت، با چند تن از کارشناسان این حوزه گفتگو کرده‌ایم. آنها اگرچه معترف به کاهش هزینه شرکت‌های کشتیرانی هستند، اما در عین حال تاکید می‌کنند که این الزاما به معنای کاهش نرخ کرایه‌های حمل نیست.

براساس عرضه و تقاضا نرخ تعیین می‌کنند، برخی شرکت‌های هواپیمایی نیز همین گونه بازاریابی می‌کنند، مثلا ممکن است در یک روز و ساعت خاص هفته، بلیت کیش را ۲۰ هزار تومان بفروشند، ولی در روز دیگر آن بلیت را ۴۵۰ هزار تومان هم بفروشند، در حالی که تفاوت آنچنانی در هزینه، متصور نیست.»

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تاکید کرد: «شرکت‌های کشتیرانی لاینر هم با توجه به اینکه باید در هر صورت حرکت کنند و نمی‌تواند توقف داشته باشند، براساس عرضه و تقاضا نرخ خود را تعیین می‌کنند و هر چقدر درآمد داشته باشند، بالاخره بخشی از هزینه‌شان پوشش داده می‌شود.»

سایز متوسط کانتینری، گاهی ممکن است روزانه بیش از یکصد هزار دلار و گاهی کمتر از ۵ هزار دلار درآمد داشته باشد که بسیار پایین‌تر از هزینه جاری حفظ و نگهداری کشتی است.»

کاپیتان کشاورز با اشاره به اینکه این تغییر ارقام تنها در طول فواصل سنواتی و بازه سیکل‌های زمانی کشتیرانی نیست، تصریح کرد: «در طول یک سال هم در مواجهه با تعطیلات یا به هر دلیل دیگری، در مبادی یا مقاصد، تعداد محموله‌ها کم می‌شود و در همان زمان ممکن است خطوط کشتیرانی نرخ پایینی را اعلام کنند؛ در حالی که وقتی با ازدحام محموله‌ها مواجه می‌شوند، نرخ‌ها را افزایش می‌دهند.»

وی ادامه داد: «همان طور که خطوط کشتیرانی

حمزه کشاورز، مدیرعامل سابق شرکت والفجر و مدیرعامل فعلی شرکت کانتینری کشتیرانی ملی، با بیان اینکه وقتی قیمت سوخت کشتی‌ها در تاسی از کاهش قیمت نفت کاهش می‌یابد، انتظار می‌رود که در بازار قیمت حمل هم شاهد کاهش باشیم، تاکید کرد: «اما در عمل این انتظار، عملی نیست.»

او کشتیرانی‌های دنیا را به دو بخش عمده لاینر و ترمپ تقسیم کرد و توضیح داد: «کشتیرانی‌های لاینر، به ویژه کشتیرانی‌های کانتینری، همیشه در مسیر ثابت و از پیش تعریف‌شده‌ای در حرکت هستند و هیچ وقت نرخ فروش خود را بر مبنای هزینه تنظیم نمی‌کنند، بلکه نرخ آنها براساس عرضه و تقاضا است. به طور مثال، یک کشتی



کشاورز با اشاره به اینکه این روند در بسیاری از اقلام که با مکانیزم بازار عمل می‌کند، نیز وجود دارد و بازار مسکن هم نمونه دیگر آن است، ولی شدت و ضعف متفاوتی دارد، گفت: «البته شرایط کشتیرانی از مسکن حساس‌تر است. شاید خالی نگه داشتن مسکن، هزینه عملیاتی نداشته باشد، ولی ثابت نگه داشتن کشتی، هزینه‌های سنگینی از جمله هزینه‌های فنی، پرسنلی، اجاره اسکله و لنگرگاه و امثالهم برای مالک خواهد داشت که باعث می‌شود در بسیاری موارد، حرکت کشتی از سکونش بهتر باشد.»

با این توضیحات، کشاورز با تاکید بر اینکه قیمت سوخت، هزینه عملیات کشتی‌ها را پایین می‌آورد، ولی اثر مستقیمی بر کرایه حمل

شرکت‌های لاینر ندارد، گفت: «بلافاصله بعد از اینکه سوخت ارزان شود، نرخ کرایه تغییری نمی‌کند، اما در درازمدت عرضه و تقاضا را دچار تغییر می‌کند. یعنی با ارزان شدن قیمت‌ها، ورود کشتی‌های دیگر و ساخت کشتی توجیه اقتصادی پیدا می‌کند. در واقع چون هزینه انجام سفر کمتر می‌شود، صرف می‌کند که کشتی‌ها فعال‌تر شوند، بنابراین نیاز به ساخت کشتی هم بیشتر می‌شود و یا اینکه صرف می‌کند که کشتی‌ها با سرعت بالاتری حرکت کنند که خود موجب افزایش ظرفیت موثر و عرضه کشتی و ظرفیت حمل در بازار خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت حمل کانتینری ملی کشور با بیان اینکه در بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ و رشد

منفی اقتصاد دنیا در آن سال‌ها، سوخت، گران‌ترین قیمت‌ها را داشت، خاطرنشان کرد: «در آن دوران، علی‌رغم اینکه کرایه‌ها به شدت پایین آمده بودند، قیمت سوخت سنگین تا نیمی ۸۳۰ دلار هم رسید، یعنی بالا بودن قیمت سوخت باعث نشد که کشتیرانی‌ها نرخ کرایه خود را افزایش بدهند؛ اما طبیعی است وقتی می‌بینند که کرایه حمل صرف نمی‌کند، کشتی‌های کهنه را اوراق می‌کنند، یک سری از کشتی‌ها را می‌خوابانند، سرعت کشتی‌ها را کم می‌کنند تا مصرف سوخت را پایین ببرند و... بنابراین به مرور زمان، قیمت سوخت نقش خود را در عرضه و تقاضا نشان می‌دهد.»

کشاورز درباره کشتی‌های فله‌بر، تانکرها و برخی کشتی‌های کارگو نیز چنین توضیح



■ مدیرعامل شرکت کانتینری کشتیرانی ملی:
 وقتی قیمت سوخت کشتی‌ها در تاسی از کاهش قیمت نفت کاهش می‌یابد انتظار می‌رود که در بازار قیمت حمل هم شاهد کاهش باشیم، اما در عمل این انتظار عملی نیست

■ در بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ و رشد منفی اقتصاد دنیا در آن سال‌ها علی‌رغم اینکه کرایه‌ها به شدت پایین آمده بودند سوخت سنگین تا تنی ۸۳۰ دلار هم رسید، یعنی بالا بودن قیمت سوخت باعث نشد کشتیرانی‌ها نرخ کرایه خود را افزایش بدهند

داد: «این کشتی‌ها غالباً سفرهای ثابت ندارند و معمولاً باری به هر جهت می‌زنند و محاسبه هزینه سفر می‌کنند مثلاً از یک یا دو بندر در ایران، باری برای یک یا دو بندر در برزیل، استرالیا یا ژاپن می‌برند و محاسبه می‌کنند که هزینه سفر مربوطه با احتساب هزینه اجاره روزانه کشتی، سوخت، هزینه‌های بندری، تخلیه و بارگیری احتمالی، هزینه‌های بالاسری و امثالهم چقدر است. آن وقت آن عدد را تقسیم بر تناژ کرده و محاسبه می‌کنند که هزینه تمام شده، تنی چقدر می‌شود و براساس آن نرخ را به صاحب کالا ارائه خواهند داد.»

او با تأکید بر اینکه یک رابطه متقابل بین کشتی‌های لاینر و کشتی‌های ترمپ وجود دارد، یادآوری کرد: «بدیهی است که هر چقدر هزینه کشتی‌های ترمپ پایین‌تر شود، به نوعی می‌توانند رقیب شرکت‌های لاینر باشند، آنها در مسیرهایی که هم‌جهت با کشتی‌های لاینر هستند، عرضه را بیشتر می‌کنند چون برای آنها با هزینه کمتر، صرف می‌کند که برخی سرویس‌ها را برقرار کنند و در این صورت کشتی‌های لاینر مجبورند خود را به سرعت با این شرایط تطبیق دهند.»

به گفته کشاورز، چون برخلاف درآمد، قالب هزینه‌های کشتی‌های لاینر براساس عرضه و تقاضا نیست، ممکن است یک زمان ضرر کلان بدهند و زمان دیگری سود ببرند. او در این باره مثالی زد: «اتحادیه خطوط IRA که متشکل از ۱۸ خط فعال کانتینری بین خاور دور و آسیای جنوب شرقی است، در سال ۲۰۱۳، در مجموع خطوط عضو، ۳۰۰ میلیون دلار زیان داده و در سه ماهه اول سال گذشته میلادی (۲۰۱۴) هم ۱۹۰ میلیون دلار زیان داشتند، یعنی در مجموع این ۱۸ خط بزرگ چنین زیان‌های کلانی داشته‌اند، ولی هیچ کدام سرویس‌های خود را قطع نمی‌کنند، چون متعهد به بازار هستند و مشتریان خود را از دست نمی‌دهند.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی کانتینری، در خصوص وضعیت ناوگان ملی در زمان کاهش قیمت سوخت گفت: «کشتیرانی ملی ایران هم بحث عرضه و تقاضا را دنبال می‌کند و هم در کنار آن، یک رسالت ملی برای خود قائل است. از ماه ژوئیه ۲۰۱۳ که خطوط خارجی تردد خود را به ایران متوقف کردند، کرایه یک دستگاه کانتینر ۴۰ فوتی که حدود ۲۲۰۰ دلار بود، تا ۸ هزار دلار افزایش یافت. در این وضعیت، اگر کشتیرانی ملی با دید عرضه و تقاضا نگاه می‌کرد، فرصتی بود که کرایه‌هایی در همین حدود در بازار ارائه کند، اما کرایه را تعدیل و در مسیری مانند شانگهای به بندرعباس با همان ۲۲۰۰ دلار عمل کرد.»

کشاورز با انتقاد از اینکه که در آن دوره، عده‌ای از واسطه‌های حمل خواستند که سرویس را از کشتیرانی بخرند و به دیگران بفروشند و بازار سیاه درست کنند، گفت: «این شد که کشتیرانی نرخ‌هایش را به صورت اینترنتی در بازار اعلام کرد تا مشتریان، چه در میدا و چه در مقصد، نرخ کشتیرانی را به طور همزمان ببینند.» وی ادامه داد: «بنابراین، کشتیرانی ملی کشور صرف نظر از اینکه یک بنگاه اقتصادی است و سهامدارانی دارد که باید پاسخگوی آنها باشد، همیشه نگاه ملی و تعدیل‌کننده‌ای در زمینه نرخ کرایه حمل داشته و انصافاً در این زمینه تا به حال موفق بوده است.»

... از نگرانی‌ها کاسته شده است

محمود بن سعید کارشناس ارشد صنایع دریایی و کشتیرانی می‌گوید: «چون کشتیرانی‌ها برخلاف دیگر حمل‌کنندگان داخل کشور، سوخت را به صورت آزاد و به قیمت روز خریداری می‌کنند، در مجموع، وابستگی هزینه‌های حمل و نقل دریایی به قیمت سوخت بسیار زیاد است. براساس بعضی محاسبات، هزینه سوخت، ۶۳ درصد هزینه عملیاتی یک کشتی ۸۰۰۰ TEU را شکل می‌دهد و سهم هزینه سوخت



■ **محمود بن سعید: سوخت کشتی، سوخت سنگین و شبیه مازوت است که قبل از ارزانی نفت، تنی حدود ۶۰۰ دلار بود و الان زیر ۳۰۰ دلار شده است. این تفاوت قیمت برای کشتیرانی‌ها بسیار موثر است**

■ **با توجه به پایین آمدن هزینه حمل، تمایل شرکت‌های کشتیرانی به سفارش ساخت کشتی‌های جدید کاهش یافته، در نتیجه قیمت ساخت کشتی نیز کاهش می‌یابد. به عنوان مثال قیمت یک کشتی VLCC در سال ۲۰۰۸ بیش از ۱۵۰ میلیون دلار بود ولی اکنون کمتر از ۱۰۰ میلیون دلار است**

هزینه سوخت، هزینه‌های بندری، هزینه‌های روزانه کشتی) در یک مسیر ۱۵۰۰۰ مایلی انجام می‌گیرد و این موسسه برای هر مسیر یک Flat Rate بخصوص اعلام می‌نماید؛ حالا اگر World Scale ۱۰۰ بشود، یعنی کشتیرانی‌ها دقیقا همان قیمت تمام شده را دریافت می‌کنند و اگر فرضاً ۵۰ شود، یعنی کرایه‌ها نصف قیمت تمام شده است. حتی ممکن است که این شاخص به عدد ۲۰۰ برسد، قیمت حمل کالا دو برابر قیمت استاندارد خواهد بود.»

او توضیح می‌دهد: «در این چند سال، این قدر قیمت‌ها پایین آمده بود که World Scale به ۲۰ رسیده بود یعنی ۲۰ درصد قیمت واقعی. در این میان، شرکت‌های بزرگی ضرر کردند و کشتی‌هایی با عمر بیست سال اوراق شدند. با اینکه معمولاً کشتی‌های سی سال به بالا اوراق می‌شوند. بنابراین، وقتی قیمت سوخت پایین می‌آید برای کشتی‌های بزرگی مانند VLCC که روزانه صد تن سوخت در سرعت نرمال (NCR) می‌سوزانند، بسیار موثر است.»

بن سعید می‌گوید: «در چند سالی که بحران اقتصادی وجود داشت، فروش کارخانجات سازنده مواد، اقلام و ماشین‌آلات کاهش یافت و به تبع آن، مصرف سوخت و انرژی کاهش یافت که این خود کاهش جابه‌جایی‌ها را در پی داشت. از طرف دیگر، قیمت بالای نفت باعث شده بود تولیدچندان به مقرون به صرفه نباشد و قیمت‌های تمام شده کالا افزایش یابد و در نتیجه شاهد کاهش تقاضا باشیم.»

او می‌افزاید: «از سال ۲۰۰۹ تا امروز بدترین سال‌های کشتیرانی‌ها بوده است چون وقتی اقتصاد خراب می‌شود، کالا کمتر خریده شده و کشتی‌های کمتری تردد می‌کند. در عین حال، وقتی کالا کم و کشتی زیاد باشد، رقابت آنقدر زیاد می‌شود که همه قیمت‌ها را پایین می‌آورند. مثلاً زمانی کرایه کشتی‌های VLCC بیش از صد هزار دلار در روز بود،

در عملیات کانتینری یک کشتی جنرال کارگو کوچک ۳۰۰۰ DWT حدود ۴۰ درصد است. بنابراین مشاهده می‌شود افزایش هزینه سوخت در هزینه کرایه حمل و نقل دریایی می‌تواند چشمگیر و مؤثر باشد.

او در عین حال تأکید می‌کند: «فراموش نکنید که کانتینری شدن فرآیند حمل و نقل باعث شده تا حمل و نقل دریایی درجه حساسیت بالاتری نسبت به تغییرات قیمت انرژی پیدا کند؛ چرا که تخلیه و بارگیری بسیار سریع کشتی‌های کانتینری، باعث شده است تا این کشتی‌ها زمان بیش‌تری را در دریاها سپری کنند تا در کنار اسکله‌ها.»

به گفته این کارشناس «تا پیش از کاهش قیمت نفت، افزایش قیمت انرژی بیشترین افزایش را در هزینه‌های حمل و نقل به همراه آورده بود و به همین دلیل بزرگ‌ترین مانع بر سر راه تجارت بین‌المللی، نه تعرفه‌ها بلکه افزایش هزینه‌های حمل و نقل استدلال می‌شد. این رویداد به محدود شدن تجارت بین‌قاره‌ای منجر شد و تجارت کشورها را در محدوده‌های جغرافیایی نزدیک و کالاهای با ارزش افزوده بالاتر محدود کرد. اما اکنون با کاهش قیمت نفت و به تبع آن هزینه‌های حمل و نقل، به نظر می‌رسد از آن نگرانی‌ها کاسته شده باشد و دیگر هزینه حمل و نقل بخش مهمی از هزینه نهایی کالا را تشکیل ندهد. در حال حاضر، سوخت کشتی سوخت سنگین و شبیه مازوت است که قبل از ارزانی نفت، تنی حدود ۶۰۰ دلار بوده و الان زیر ۳۰۰ دلار شده است. این تفاوت قیمت برای کشتیرانی‌ها بسیار موثر است و باعث می‌شود درآمد کشتی‌ها بیشتر شود.»

بن سعید می‌افزاید: «برای تعیین کرایه‌های حمل کشتی ما شاخصی به نام world Scale داریم؛ در واقع این نرخ است که کرایه‌ها براساس آن سنجیده می‌شود و هر ساله توسط موسسه World Scale Association در لندن تعیین می‌گردد؛ این محاسبات براساس کل هزینه‌های یک کشتی ۷۵ هزار تنی (که شامل



■ امید ملک: وقتی از قیمت سوخت کاسته می‌شود حاشیه سود کشتیرانی‌ها افزایش می‌یابد؛ اما در میان مدت، به دلیل کاهش رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه و صادرکننده نفت، تقاضای بازار کاهش یافته و آنگاه اوضاع کشتیرانی به مراتب بدتر می‌شود

■ قیمت در حوزه کشتیرانی ابعاد جهانی دارد، اما برعکس، کسانی که در بنادر فعالیت می‌کنند، از سوخت گازوییل استفاده می‌کنند که چون دولت قیمت گازوییل را به صورت ثابت اعلام کرده بنابراین شاهد تفاوتی در هزینه این شرکت‌ها نخواهیم بود

ولی پس از بحران اقتصادی، به ۲۰ هزار دلار در روز هم رسید! به هر حال به نظر می‌رسد بازار فعلی که در نتیجه کاهش قیمت سوخت به وجود آمده است برای شرکت‌های کشتیرانی‌ها خوب و مناسب باشد.»

این کارشناس تاکید می‌کند: «توجه داشته باشید که رویکرد به حمل و نقل کانتینری، نقش عامل سرعت را در جابه‌جایی‌های بار بسیار بالا برده است. در طول دو دهه گذشته کشتی‌های کانتینری به گونه‌ای ساخته شده‌اند تا بتوانند سریع‌تر حرکت کنند و از آنجا که سهم کشتی‌های کانتینری در ناوگان دریایی جهان به طور فزاینده‌ای رو به افزایش است، بر متوسط سرعت کشتیرانی در جهان نیز افزوده شده است. اما در حمل و نقل دریایی همانند حمل و نقل در سایر مدها (زمینی، هوایی) سرعت بالاتر، مترادف با مصرف بالاتر انرژی است. بنابراین وقتی World Scale کاهش شدیدی داشت، کرایه کشتی‌ها بسیار پایین آمد و بعضی کشتی‌ها مجبور شدند مسیری را که با سرعت معمولی می‌رفتند، با سرعت کمتری حرکت کنند تا سوخت کمتری مصرف شود.»

به گفته او «کاهش ۱۰ درصدی سرعت کشتی می‌تواند باعث شود که میزان سوخت مصرفی کشتی ۲۵ درصد کاهش یابد. البته در مقابل هزینه‌های دیگری به دلیل طولانی شدن زمان سفر پدید می‌آید که محاسبات نشان می‌دهد هنوز در مقابل هزینه سوخت کم‌تر است و کاهش سرعت می‌تواند در چنین شرایطی به صرفه باشد.»

بن سعید درباره وضعیت صنایع دریایی نیز می‌گوید: «با توجه به پایین آمدن هزینه حمل و نقل، تمایل شرکت‌های کشتیرانی به سفارش ساخت کشتی‌های جدید کاهش یافته، در نتیجه قیمت ساخت کشتی نیز کاهش می‌یابد. به عنوان مثال قیمت یک کشتی غول‌پیکر (VLCC) در سال ۲۰۰۸ بیش از ۱۵۰ میلیون دلار تمام می‌شد، ولی

هم اکنون قیمت تمام شده به کمتر از ۱۰۰ میلیون دلار رسیده است.» او می‌گوید: «بر اساس جداول موجود که مربوط به سوم اکتبر در فجیره است قیمت سوخت ۵۵۸ دلار برای هرتن بود. بد نیست بدانید که قیمت‌ها در فجیره و رتردام و سنگاپور با هم متفاوت است. به طور کل، در اروپا سوخت ارزان‌تر است چون نفت زیادی می‌خرند و پالایشگاه‌های بسیاری دارند و رقابت بسیار بالاست، بنابراین قیمت سوخت کشتی‌ها هم ارزان‌تر از سنگاپور و فجیره تمام می‌شود. همین مساله باعث شده بود برخی کشتی‌های نفتکش پس از تحویل دهی نفت خام به اروپا، از آن طرف سوخت تولید شده توسط پالایشگاه‌ها را به مقصد سنگاپور بارگیری کنند.»

... در میان مدت به نفع هیچکس نیست

امید ملک، مدیرعامل شرکت کشتیرانی بروبحر ایران، با اشاره به اثرات مثبت کاهش قیمت سوخت در عملکرد شرکت‌های کشتیرانی تاکید می‌کند: «حدود ۳۰ درصد از هزینه کشتیرانی مربوط به هزینه سوخت است، بنابراین وقتی از قیمت سوخت کاسته می‌شود، حاشیه سود شرکت‌های کشتیرانی افزایش می‌یابد؛ اما این اثر مثبت در کوتاه‌مدت خواهد بود و در میان‌مدت به دلیل کاهش رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه و پیرامونی و صادرکننده نفت، در سمت تقاضای بازار اثرات کاهنده خواهد گذاشت و آنگاه اوضاع صنعت کشتیرانی به مراتب بدتر خواهد شد.»

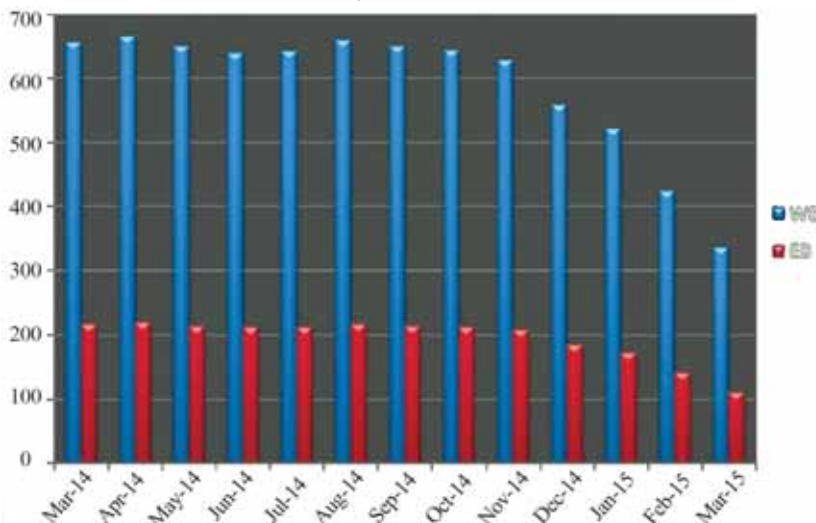
او می‌افزاید: «مثلاً در بخش محمولات فله هم اکنون شاخص خشک بالتیک (Baltic Dry Index) به عدد ۵۷۷ رسیده است که از سه دهه پیش تاکنون سابقه نداشته است. این مساله عمدتاً به دلیل فشار افزایش عرضه کشتی‌های جدید از سال ۲۰۰۸ به بعد است (که سایز کشتی‌های فله خشک بسیار بیشتر از تقاضای بازار رشد

خرید سوخت پایین تر می آید؛ چه به ریال و چه به دلار.» او با بیان اینکه خوشبختانه قیمت در حوزه کشتیرانی ابعاد جهانی دارد، افزود: «برعکس، در حوزه بنادر کسانانی که در بندر فعالیت می کنند، از سوخت گازوییل استفاده می کنند که چون دولت قیمت گازوییل را به صورت ثابت اعلام کرده، لذا علیرغم تغییر قیمت جهانی سوخت، تفاوتی در هزینه این شرکت ها به وجود نمی آید.»

ملک یکی از اهداف قطع بارانه سوخت و کالاهای دیگر را واقعی شدن قیمت های آنها برشمرد و تصریح کرد: «تا اوایل امسال که قیمت سوخت بالا بود، متاسفانه این هدف کاملاً از دسترس دور شده بود و الان هم که قیمت کاهش پیدا کرده، گویی قیمت فوب خلیج فارس به سمت قیمت مصرف کننده داخلی ایران حرکت کرده و نزدیک شده؛ نه اینکه قیمت مصرف کننده ما به سمت فوب خلیج فارس نزدیک شود. بنابراین امیدواریم دولت و ملت همگام و همسو از این اتفاق تاریخی جهت اصلاح قیمت که به اصلاح الگوی مصرف خواهد انجامید و از جمله اهداف سیاست های اقتصاد مقاومتی - نیز بوده، بهره لازم را با کمترین هزینه ببرند.»

کاهش سورشارژ سوخت از مارس گذشته تا مارس آینده در مسیر خاور دور به اروپا و برعکس

(نمادی از اثرات آن در تمام مسیرهاست)



برداشته شد که تاکنون نیز ادامه دارد.» او یادآوری می کند: «این دو راه حل حداقل مسوول به کارگیری ۷ درصد از ناوگان بیکار دنیا در صنعت کشتیرانی کانتینری است.»

ملک اثرات مثبت کاهش قیمت سوخت را بیشتر در جامعه جهانی تجارت و بازرگانی دانست و گفت: «متاسفانه در کشتیرانی چندان نمی توان هزینه تمام شده را محاسبه کرد تا بعد درباره حاشیه سود آن برآوردی داشت و کرایه حمل را تعیین کرد. در بسیاری اوقات، کرایه حملی که اعلام می شود، بسیار کمتر از هزینه ای است که برای تولید خدمات صرف شده است. با این حال، در شرایط فعلی، کرایه های شقوق مختلف صنعت حمل و نقل تنفسی خواهند داشت و اوضاع بهتر خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت بروبحر با اشاره به اینکه شرکت های کشتیرانی ایرانی نیز از مزیت کاهش قیمت سوخت بهره مند می شوند، گفت: «قیمت سوختی که شرکت های ایرانی خریداری می کنند معمولاً معادل فوب خلیج فارس است و طبیعتاً وقتی قیمت جهانی کاهش می یابد، قیمت فوب خلیج فارس هم کم می شود و هزینه شرکت کشتیرانی برای

کرد و در حال حاضر حدود ۲۰ درصد اضافه ظرفیت در بازار وجود دارد) و محصول آن نیز ورشکستگی است؛ کما اینکه که شرکت دانمارکی Copenship و چینی Winland ocean در چند ماه گذشته ورشکستگی خود را ثبت کرده اند.»

ملک توضیح می دهد: «به عنوان مثال هزینه اجاره یک کشتی ۱۵۰ هزار تنی فله به حدود ۵۵۰۰ تا ۶۰۰۰ دلار در روز رسیده است در حالی که نقطه سر به سر هزینه های جاری کشتی مبلغ ۷۵۰۰ دلار است؛ تازه برای کسی که وام بانکی نداشته باشد.»

او با یادآوری اینکه در سال های گذشته، بعد از بحران جهانی سال ۲۰۰۸، حال صنعت کشتیرانی خوب نبود، توضیح داد: «به عنوان مثال، در بخش کانتینر شرکت بزرگی مانند MISC کالا ورشکست شد یا شرکت شیلائی CSAV پنج سال متوالی ضرر داد و حجم ضررش به بیش از یک میلیارد و دویست دلار رسید، لذا مجبور شد که با Hapag-Lloyd آلمان ادغام شود، اما اشکال این ادغام شدن ها این است که حق انتخاب صاحب کالا را محدود و فرصت رقابت را کم خواهد کرد.»

مدیرعامل شرکت بروبحر در عین حال تصریح کرد: «افزایش قیمت سوخت از نیمه دوم سال ۲۰۰۷ شرکت های کشتیرانی را با چاره جدیدی مبنی بر کاهش سرعت به منظور صرفه جویی در مصرف سوخت آشنا ساخت و بعدها پس از بحران جهانی سال ۲۰۰۸ و کاهش تقاضای حمل از یکسو و افزایش قیمت سوخت از طرف دیگر و سیل تحویل کشتی های غول پیکر که به شدت ظرفیت حمل را بالا برد و به افزایش عرضه انجامید، روش های دیگری همسو با همان راه حل اول خودنمایی کرد و منجر به کاهش بیشتر سرعت حمل با عنوان ESS در صنعت کشتیرانی شد (Extra Slow Steaming).

پس از سال ۲۰۱۰ نیز گام سوم در این زمینه با به کارگیری بیشترین کاهش سرعت تحت عنوان Super Slow Steaming یا همان SSS

مشکل حمل و نقل، قیمت سوخت نیست، نبود قوه تشخیص است

گرفتاری‌های یک اقتصاد سابقاً ملی!

