



در حالی که کرایه حمل کانتینر ۲۰ فوتی از بمبی به بندرعباس برای مشتری از ۷۰۰ دلار در چند سال پیش به ۸۰ دلار رسیده است، هزینه واحد حمل هر کانتینر در این مسیر در حد ۳۰۰ دلار است. کرایه حمل از دوبی به بندرعباس هم که در اوایل سال ۲۰۱۴ برای کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوتی به ترتیب ۳۰۰ و ۹۰۰ دلار بود، به متفاوت ۲۰ و ۱۰۰ دلار سقوط کرده است (بله درست خواندید، یعنی اگر یک کانتینر ۲۰ فوت را جهت حمل بازگیری کنید، نه تنها کرایه حملی پرداخت نمی کنید که از مجموع هزینه های محلی از قبیل THC و صدور بارنامه، مبلغ ۲۰ دلار نیز تخفیف می گیرید).

کرایه حمل از شانگهای به اروپا نیز در ژوئن سال گذشته برای کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ به زیر ۲۰۰ دلار سقوط کرد. شاید همین اوضاع و احوال خراب توانست صد و هفتادمین ثروتمند دنیا را به تهران بکشاند تا پیش از دیگران نمدی برای کلاه خود دست و پا کند. آپونته، مدیر MSC دومین غول دنیای لانژها در آخرین روزهای ماه رمضان، در خصوص همکاری در دوره پساحتریم، هم با مقامات سازمان بنادر دریانوردی و هم کشتیرانی جمهوری اسلامی به گفت و گو نشست.

چرا و تا کجا این اتفاق تداوم خواهد یافت؟ این مضمون پرسشی بود که یکی از اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در مجمع عمومی سالیانه طرح کرد و پیش از ۱۰۰ عضو حاضر نیز مشتاقانه به پاسخ ریس هیات مدیره انجمن که مدیر عامل بزرگترین شرکت لاینر ایرانی نیز هست، گوش فردا دادند. از آنجا که پاسخ ایشان به دلیل کمی وقت، بیشتر معطوف به تشریح وضع موجود بود، از امید ملک خواستیم تا تحلیلی از اوضاع را برای آگاهی خوانندگان ارائه نماید.

همه آنچه در افق تجارت دریایی به چشم می خورد

عصر تلاطم

امید ملک



■ اتحادیه اروپا هنگامی که با اندیشه حمایت از حقوق مصرف‌کننده و قوانین ضد تراست، سوت انحصار کنفرانس‌های خطوط لاینر را به صدا درآورد، گمان نمی‌برد که در یک پروسه زمانی کوتاه‌مدت و در غیاب هماهنگی و هم‌فکری خطوط، خود به کاهش رقابت از طریق حذف ضعفا و رقابت بر پایه همکاری مقابله اقدام کرده است.

یا تبخیر و از دست دادن مواد غذایی کمیاب (کاهش هزینه حمل هر TEU حمل از طریق استفاده از ظرفیت‌های اقتصاد مقیاس چه از طریق کاهش مصرف سوخت و چه هزینه پرسنلی و حتی هزینه‌های عوارض بندری) را با به دست آوردن مزیت نسبی در رقابت با دیگران، از خود دور کند.

ارقام عظیم میلیارد دلاری هزینه سوخت در ۲ سال برای پنج شرکت بزرگ در نمودار شماره ۱ نمایش داده شده است و تازه این هزینه در زمانه‌ای است که عملده کشتی‌های کلانتری به دلیل کاهش هزینه مصرف سوخت، با سرعت پسیار پایین حرکت می‌کنند (نمودار ۲) و اتفاقاً همین امر باعث جذب حجم عظیمی از ناوگان بیکار در سرویس‌های لاینر شده است.

چالش‌های شرکت‌های لاینر شامل ضررهای تاریخی، تحلیل رفتون نقدینگی جاری و پشتیبانی، هیولای ورشکستگی و کاهش تقاضا

شیخ مصلح‌الدین سعدی شیرازی در خلال درس‌های اخلاقی رساله خود «بوستان» نقلی جالب دارد که با ایات زیر شروع می‌شود:

یکی بر سر شاخ و بن می‌برید
خداآوند بستان نگه کرد و دید
بگفتا که این مرد بد می‌کند
نه با من که با نفس خود می‌کند

و هر چند در این بیش از هفت‌صد سال، دنیا با رها دگرگون شده، اما زبان و ادبیات فارسی آنچنان زنده و پویا مانده که همچنان فهم بیش از ۸۰ درصد از این گنجینه‌های یگانه توسط مردم عادی امکانپذیر است.

حال حکایت شرکت‌های کشتیرانی لاینر است که یک دفعه انگار با پیشرفت‌های تکنولوژی به علم اشراق رسیدند و مسابقه‌ای را آغازیدند جهت بریدن بن شاخه دیگران تا مگر آب و ریزمعذّب‌های (کرايه حمل و درآمدۀای محلی) بیشتری به شاخه خودشان برسد و

هر چند گلایه شرکت‌های لاینر از اوضاع خراب کسب و کار شنیده می‌شود، اما نمی‌توان آن را به جهل ایشان از چنین اتفاقی مرتبط دانست. در واقع به نظر مرسد شرکت‌های موصوف از هر زمان دیگری به درک مساله‌ای که با جهت‌گیری غلط سیاستی حداقل برای مسیرهایی که به قاره اروپا مرتبط است و آنها را مجبور به تعطیلی سیستم اثبات شده کنفرانس‌ها کرد، نزدیک شده باشتند.

ابتدا فرمول اقتصاد مقیاس به صورت اندیشه بزرگی در تمام سطوح بررسی‌های کارشناسانه ظاهر شد، یعنی به کارگیری کشتی‌های تا ۲۰۰۰۰ TEU ظرفیت در مسیرهای اصلی شرقی-غربی و به کارگیری این ایده در بسیاری از مسیرها تا جایی که امکان داشته باشد.

اما در میان این هیاهو، کسی به اثر آبشاری (Cascade effect) این اقدام توجه نداشت؛ چرا که کارشناسان عمده‌ای از سوی بزرگان جهت کارشناسی و ظهار نظر دعوت می‌شدند و لذا دید و تحلیل شان پیشتر ناظر بر عملکرد یک شرکت بود تا کل صنعت و چون رقبا میدان را تسریع ممکن تر کردند و حاضر به پرداخت هزینه‌های نمی‌کنند و هجوم به سمت سفارش ساخت کشتی‌های بزرگ به این اثر دامن زدند تا جایی که لیدر بازار برای اولین بار این کشتی‌ها را در طرح بسیار جاوه‌بلانه خود موصوف به

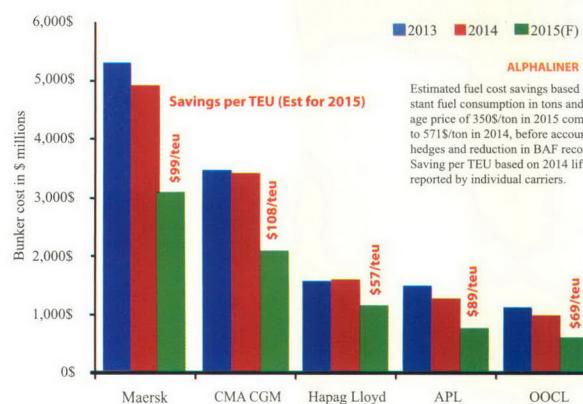
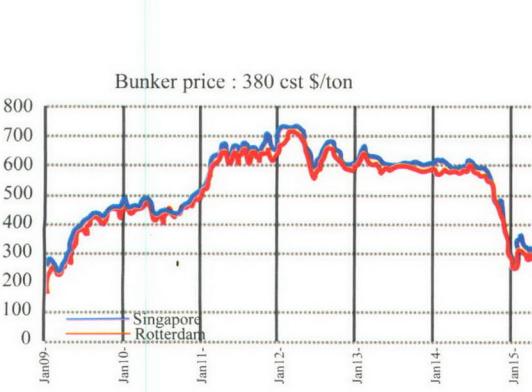
برای خدمات ایشان است. فشار تقریباً مساوی رقابت در صنعت لاینر هم‌زمان با جنگ قیمت، به دلیل عکس العمل شرکت‌ها به رفتار خودتحملی (خودکرده) آنها در بر هم زدن عرضه و تقاضا شدت گرفت.

بررسی‌های صورت گرفته شان از عدم بهبود اوضاع در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ پس از دوران ناپایداری سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۱ به دلیل بحران جهانی دارد و هر چند که امید به بهبودی در پس کاهش نرخ بیکاری و رشد اقتصادی آمریکا و اروپا در افق به چشم می‌خورد، اما این پیش‌بینی مشتاقانه که در مقاله «خوب، بد، زشت» در شماره ۸۶ مجله ترابران در ماه آگوست سال ۲۰۰۹ تحت عنوان «خوب، نقل شد، تاکنون محقق نشده است و در واقع شرکت‌های لاینر با چالش‌های بسیاری از قبیل مازاد ظرفیت حمل به دلیل مد شدن استفاده از ظرفیت‌های اقتصاد مقیاس و سیل بینان کن ساخت کشتی‌های جدید از یکطرفه؛ و از طرف دیگر صنعت بهشت چندپاره شده دست به گریبان هستند.

هر چند آمار اوراق کشتی‌های کانتینری رشد خوبی را نشان می‌دهد، اما به گردد پای تازه‌واردان هم نمی‌رسد. حجم عظیم سفارشات در راه هم توسط ۲۰ اپراتور لاینر در نمودار ۳ مشخص شده است. بد نیست نگاهی مقایسه‌ای هم به برآیند افزایش و کاهش ظرفیت از سال ۲۰۰۸ تا اوایل امسال در نمودار ۴ داشته باشیم.

■ چشم‌انداز ماه‌های آتی
با توجه به کاهش رشد اقتصاد چین اصلاح‌آمیدوار کننده نیست؛ اما از دیگر سو کاهش قیمت نفت و افزایش عرضه آن از سوی کشورهای تولید کننده و همچنین ورود حجم عظیم نفت خام شناور ایران و افزایش ظرفیت صادراتی این محصول تا ماه‌های آغازین سال نو میلادی، نور امید را در انتهای توغل به دل مدیران خط در شرکت‌های کشتیرانی می‌تاباند

نمودار ۱- هزینه سوخت پنج شرکت بزرگ کشتیرانی



به عنوان برهان خلف استراتژی پیش گفته دانست یا چنان نتایج مثبتی، مرتبط با مشارکت حداقلی اش در اصلی ترین مسیر تجارت یعنی شرق به غرب است؟ (مشارکت این خط تا مورخه ۲۶ ژوئن سال جاری تنها از طریق خرید slot بود و از آن پس به دلیل کاهش نرخ کرایه حمل به کمتر از هزینه خرید slot کلا این سرویس را ترک گفت). شاید هم باید این موضوع را به نفوذ گستردگی داش در پوشش مسیرهای داخل آسیا مرتبط دانست و لذا حداکثر در سال جاری اما در سال آینده باید در سایه تغییر رفتار رقبای زخم خورده، شاهد تغییرات اساسی در ترازنامه این شرکت (که در ۱۳ فصل گذشته به طور پیوسته سوددهی داشته) و احیاناً تغییر استراتژی آن نیز باشیم. به نظر می‌رسد روزگار غمنگیز شرکت‌های لاینر از بحران جهانی اقتصاد در سال ۲۰۰۸ شروع شده باشد، اما ریشه‌اش را در پروره EMMA MAERSK سری ساخت کشتی باید جستجو کرد که به قبیل از بحران اقتصادی مربوط می‌شود.

در آن زمان، لیدر بازار پس از سر هم نمودن قطعات منفصله کشتی در شرکت کشتی‌سازی Odense در دانمارک که متعلق به خودش بود، امکان مخفی نگه داشتن تازه‌وارد را از چشم خبرنگاران و رقباً از دست داد، اما باز هم با عدم ارائه اطلاعات درست در مورد سایز کشتی سعی در حفظ فاصله با رقباً می‌کرد (البته سایز کشتی از لحظه تصمیم هیات مدیره مشخص بود؛ تا آن زمان بزرگترین کشتی فقط ۱۰۰۰ TEU ظرفیت داشت و این سفارش، آرشیتکت‌های کشتی‌سازی را به چالشی غورانگیز وامی داشت، اما ۱۲۰۰ تا ۱۴۰۰ و حتی ۱۶۰۰ به عنوان اعدادی نشان‌دهنده ظرفیت اسمی این موجود عجیب‌الخلقه، به عمد به رسانه‌ها درز می‌کرد تا محاسبات رقباً و کشتی‌سازی‌های خاور دور پیچیده‌تر و مشکل‌تر و زمانبتر باشد).

به هر حال، از آن زمان تاکنون تحت تاثیر پیشی گرفتن عرضه ظرفیت حمل در این مسابقه جهانی (ظرفیت حمل کانتینری جهان در سال ۲۰۰۵ حدود ۸ میلیون TEU بوده و در پایان سال ۲۰۱۴ به ۱۸ میلیون TEU رسید یعنی ۲۲۵ درصد رشد در مدت ۹ سال؛ در

کنه کار مطرح در عرصه جهانی، اما ابایی از اعلام مخالفتش با صدای بلند نداشت. DR.Chairman Evergreen که به شهرت Chang شهرت دارد و در سال ۲۰۰۸ رتبه ۳ را در بین خطوط لاینر داشت، حداکثر موافق به کارگیری و سفارش کشتی‌هایی به ظرفیت TEU ۸۰۰۰ بود، ولی سرانجام در سال ۲۰۰۹ تسلیم فشار رو به افزایش مدیران ارشد سازمان عریض و طویل خود شد و با دستور سفارش ساخت ۱۰۰ فروند کشتی، خواب را از چشم‌ها ربود.

البته سفارش ساخت کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۸۰۰۰ و ۲۰۰۰۰ TEU در میان ناوگان جدید ۱۰۰ فروندی، دلیلی بر مقاعد شدن او نبود، بلکه نشان از عزم راسخ‌ش برای حفظ جایگاه جهانی و توان رقابت و عدم واگذاری بازی به رقبای اروپایی داشت. هم اکنون نیز کشتی‌هایی بزرگتر از باورش (TEU ۸۰۰۰) را از طریق اجراه بلندمدت در اختیار دارد، اما کوچکترین شرکت لاینر در میان ۲۰ شرکت برتر دنیا، برخلاف آب شنا کرده و کشتی بزرگتر از ۶۰۰۰ TEU را به دلیل عدم باور و ابیات استراتژی پیش گفته سفارش نداد و توانست پنجاه‌مین سالگرد تأسیس خود را با بیشترین نرخ سوددهی در میان تمام رقباً، در سه ماهه اول ۲۰۱۵ (نمودار شماره ۹) جشن بگیرد.

آیا این رفتار بجهه غول تایوانی را می‌توان

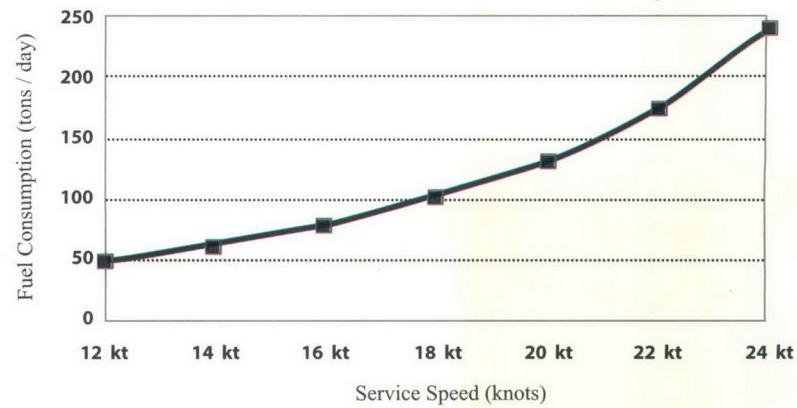
نوار نقاله در جنوب شرق آسیا به کار گرفت و دست آخر نیز بازی بزرگان به اتحاد غول‌ها نظیر (2M (Maersk + MSC) و 3Ocean (CMA CGM + UASC + CSCL) ختم شد.

این نوزایی هزینه‌های هنگفتی را نیز به بنادر برای عمیق‌تر کردن کanal دسترسی، عمق حوضجه و کنار اسکله و حفظ آن و همچنین تهیه تعداد زیادی گتري کرین متناسب با سازه‌های جدید تحلیل کرد که باید در هزینه‌های اقتصاد حمل و نقل کشورها دیده شود.

هرچند گزارش بسیار مثبت تراز مالی شرکت Maersk در پایان سال ۲۰۱۴ این استراتژی را کاملاً تایید می‌کند، اما در حال حاضر از پایان طوفانی که باشد و حدت شرکت‌های لاینر را درمی‌نوردد خبری نیست؛ چرا که خونریزی آغاز شده است و قیمت‌ها در مسیرهای اصلی شرقی - غربی به طرز بی‌سابقه‌ای سقوط کرده تا حدی که شاخص کرایه حمل شانگهای (SCFI) به کمترین عدد ثبت شده خود یعنی ۷۴/۵۴ دلار رسیده است. (نمودار شماره ۵ سقوط شاخص‌ها را در ده مسیر نشان می‌دهد)

رقباً چه نحیف و چه قدر تمند، با کلید خوردن بازی و ابیشه شدن صفحات گزارش‌ها و تحلیل‌ها از مزیت‌های اقتصاد می‌قياس، یک به یک مقاعده شدند که تنها راه بقا همین است، در این میانه، یک مدیر

Effect of Speed on Fuel Consumption



به تملک مرسک درآمد تابا مالکیت شبکه ریلی و شبکه پخش گسترده شرکت مذکور در آمریکای شمالی، سهم و نفوذ خود را در آن بازار ارتقا دهد و به همین ترتیب هم توانست حجم عظیمی از لجستیک نظامی ارتش ایالات متحده را در جنگ با عراق و افغانستان با کرایه حمل‌های بسیار عالی که فقط در هنگامه جنگ و برای تجهیزات نظامی می‌توان دریافت نمود از آن خود سازد و به آسانی حجم عظیمی از هزینه سرمایه‌گذاری خود در چند سال قبل را مستهلك نماید.

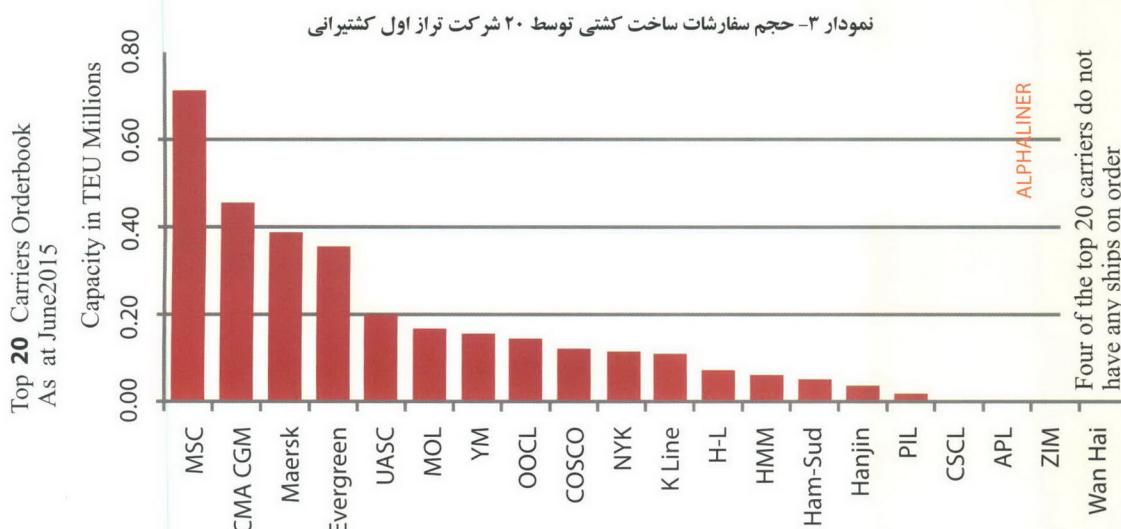
مولفه‌های زیادی، این صنعت به شدت دینامیک را کنترل کرده یا تحت تاثیر قرار می‌دهند و روز به روز نیز تعدادشان و یا قدرت اثرباری‌شان تغییر می‌کند. هزینه سوخت که مستقیماً با قیمت نفت خام مرتبط است، رشد اقتصادی کشورها، افزایش یا کاهش واردات و صادرات، نوسان قیمت مواد خام، تصمیم و اراده رقبا، جنگ و سازندگی، بلایای طبیعی مثل سیل، زلزله، قحطی، خشکسالی و غیره، همگی سیگنانال‌هایی را در جهت تضعیف یا تقویت بازار می‌فرستند، اما یکی از خصلت‌های انسانی است که بازی را جذاب و هیجان‌انگیز می‌کند و آنهم تعقل و اندیشه است که بحمدالله هیچکس داعیه کمبود در این زمینه را ندارد و بنابراین در مقابل پدیده‌های ثابت، با توجه به عمقد اطلاعات

حالی که رشد تجارت جهانی در همین زمان بسیار ناچیز بوده است) ناقوس مرگ دو شرکت لاینر به صدا درآمده است؛ اولی شرکت مالزیایی MISC بود که در سال ۲۰۱۱ با تصمیم هیات مدیره وقت پس از اینباشت ضرر در ۵ سال متولی، فعالیت شاخه لاینر خود را تعطیل و اقدام به فروش کشتی‌ها و کانتینرها و سایر تجهیزات خود کرد و دومی شرکت شیلیایی CAV که در تقالابرای بقا، بیش از ۱/۲ میلیارد دلار به سهامدارانش ضرر تحملی کرد و سر آخر کل کشتی‌ها و کانتینرها را در ازای ۳۴ درصد از سهام شرکت آلمانی Hapag Lloyd به این شرکت واگذار کرد و چایگاه HL در رتبه‌بندی جهانی را از ۶ به ۴ ارتقا داد.

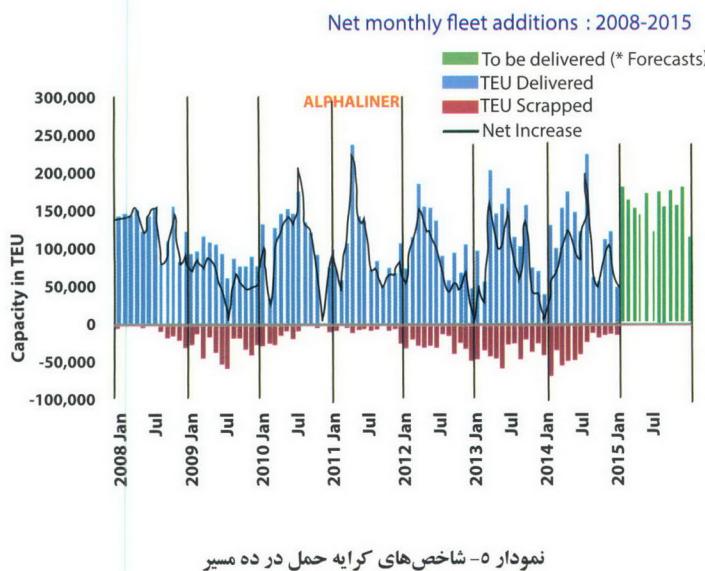
آنچه که عقاب پر بریزد

فصل کار برای سرگرمی و مزیت نسبی خودبندارانه مدهاست افول کرده و قواعد بازی به رقابت و میزان و توان سرمایه‌گذاری محدود شده است؛ شاید به همین دلیل باشد که پرهای American NOL در سال ۱۹۹۷ و قسی President Line سنگاپوری آن را تملک کرد، فرو ریخت و فقط نشان عقاب و نام APL را حفظ کرد. دو سال پس از آن یعنی در سال ۱۹۹۹ دیگر پرندۀ شکاری آمریکایی هم با نام Sea Land

■ مدل‌های متدوال اتحادها
تاکنون بیشتر به بهینه کردن هزینه واحد حمل و ارتقای دسترسی جغرافیایی متمایل بوده، اما با وجود سیل بنیان کن ظرفیت‌های اضافی شرکت‌های لاینر باید به فکر مدل‌های یکپارچه تر و با ارزش افزوده بیشتر بود. براساس ارزیابی‌های موسسه BCG تا بیش از یک میلیارد دلار در سال صرفه‌جویی به ارمغان آورد

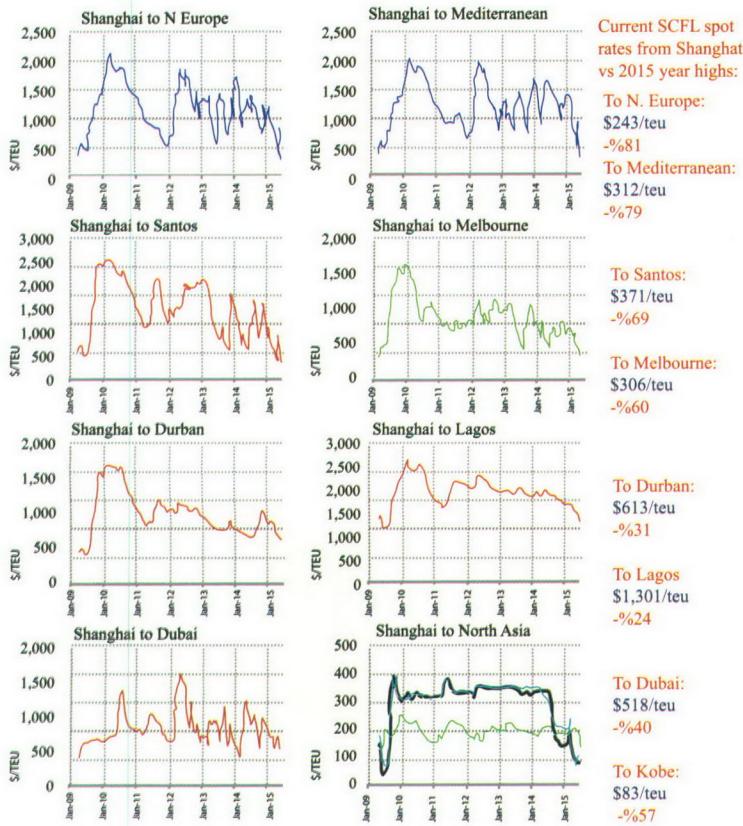


نمودار ۴- برآیند افزایش و کاهش ظرفیت حمل از سال ۲۰۰۸ تا اوایل امسال



نمودار ۵- شاخص‌های کرایه حمل در ۵۵ مسیر

SCFI Spot Rates: 2009-2015



و تحلیل خود، تصمیم‌های متفاوتی می‌گیرد.

در این میان همه بر این باورند که بهترین تصمیم را اتخاذ کرده‌اند، اما صحت و سقم آن در آینده روشن می‌شود.

حالا دیگر مالک بزرگ، یعنی شرکت THemasek سنگاپوری که ۶۷ درصد از سهام APL را اختیار دارد، پس از فروش سازمان لجستیکی خود (APL Logistics) در سال ۲۰۱۴ به قیمت ۱۲۰۰ میلیون دلار یه یک شرکت ژاپنی به منظور پوشش ضررهای متولی و سرپا نگه داشتن APL ۱/۵ میلیارد دلار ضرر از سال ۲۰۰۹ (منافع استراتژیکی در نگهداری این سهام نمی‌بیند ولذا تصمیم به فروش شرکت را در نیمه سال ۲۰۱۵ رسانه‌ای می‌کند، هرچند ماهها قبل از آن شایعاتی در بازار شنیده می‌شد. جالب است که کاهش ظرفیت حمل جهانی از ۴/۲ درصد در سال ۲۰۱۰ به ۲/۹ درصد در سال ۲۰۱۵ که به عنوان یکی از راه حل‌ها برای پایین آوردن هزینه‌های

جاری از طریق کاستن از تعداد کشتی‌های

اجاره‌ای در مسیرهای کم‌بازده ارائه شده بود نیز نتوانست کمک شایان توجهی به سوددهی این شرکت نماید.

بنابراین در چنین بازار سختی که در عرض پنج سال دو شرکت قادر محو شده‌اند و سومی در انتظار خواستگار مطلوب روزشماری می‌نماید، زمان تحولات و همکاری‌های به شدت رادیکال جدید به منظور تداوم بقا فرا رسیده است.

بنا به گزارش و توصیه گروه مشاوران بوستون، سرعت بخشیدن به تحولات و اتحادهای عمیق‌تر به منظور همکاری بین شرکت‌های لاینر جهت خروج از این چرخه معیوب که با مازاد عرضه، تقسیم بازارها و کاهش نرخ سوددهی به سهامداران مواجه است بسیار حیاتی است (نمودار ۱۰ متوسط بازدهی بسیار پایین این فعالیت برای ۱۵ شرکت را نشان می‌دهد).

مدل‌های معمول و متداول اتحادها تاکنون بیشتر به بهینه کردن هزینه واحد حمل (Slot Cost) و ارتقای دسترسی جغرافیایی (network Reach) متمایل بوده است، اما با سیل بنیان‌کنن عرضه ظرفیت‌های اضافی

در شرکت‌های کشتیرانی می‌تاباند؛ هر چند که دهها و شاید چند صد مدیر ارشد شرکت‌های لاینر با توجه به ترکیب اشتغال کل ناوگانشان در مسیرهای مختلف و ضعف و قوت تقاضا در هر مسیر و زیاندهی کل روزانه، به فکر اصلاح سهم بازار خود در مسیرهای زیانده و یا وسوسه اتحاد با دیگر خطوط در آن مسیرها جهت افزایش ضریب بارگیری (Loading Factor) و کاهش ضرر و یا فروش برخی از اموال به منظور تهیه نقدینگی موردنیاز هستند.

عمولاً پدیده‌های دنیوی نه شر مطلق و نه خیر مطلق هستند و تصمیم‌گیری راجع به آنها توسط تصمیم‌سازان به عوامل زیادی بستگی دارد، اما تاریخ ملل انباشته از تصمیم‌های سیاسی غلط از جمله حمله آمریکا و متحدانش به عراق و انحلال ارتش و نهادهای کارکردی جامعه توسط فرمانداری خردی به نام پل برمر بود. پر واضح است که ظهور و اقتدار گروههای رادیکال‌تر از طالبان حتی توسط نویسنده‌گان علمی - تخلیی مخالف جنگ نیز پیش‌بینی نمی‌شد و توان آن تصمیم اشتباه تا آینده‌ای نامعلوم، نه تنها در عراق و سوریه و ترکیه و فرانسه و بسیاری از کشورهای دیگر پرداخت خواهد شد که اثراتی مخرب بر جوامع غربی در ابعادی غیرقابل تصور مانند گریز دختران به سن قانونی نرسیده در آن کشورها برای پیوستن به نیروهای داعش و جهاد نکاح خواهد داشت.

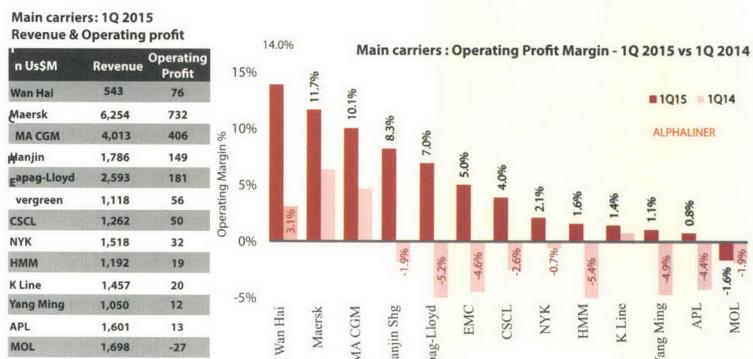
در اقتصاد نیز یکی از تصمیمات سیاسی بهشدت مخرب بر اوضاع فعلی صنعت کشتیرانی لاینر، نابودی رژیم کنفرانس‌ها توسط اتحادیه اروپا بود. اتحادیه اروپا نیز هنگامی که با اندیشه حمایت از حقوق مصرف‌کننده و تحت عنوان قوانین ضد تراست و انحصار، سوت انحلال کنفرانس‌های خطوط لاینر را به صدا درآورد، گمان نمی‌برد که در یک پروسه زمانی کوتاه‌مدت و در غیاب هماهنگی و همفتکری خطوط در کنفرانس‌ها که راجع به افزایش ظرفیت، حدود عرضه، کشش بازار و حد پایین کرایه حمل‌ها تبدیل نظر می‌کردد، خود به کاهش رقابت از طریق حاذف ضعفا و سازوکار ثبات شده رقابت بر پایه همکاری متقابل (نه در این کنفرانس و حوزه جغرافیائی که در دیگر مسیرهای اصلی) نیز اقدام کرده است.

صرفه‌جویی در هزینه‌ها را برای شرکت‌های لاینر به ارمغان آورده.

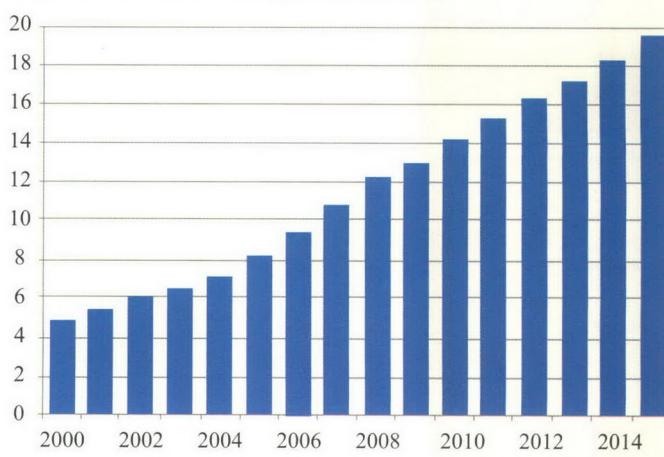
چشم‌انداز ماههای آتی با توجه به کاهش شدید رشد اقتصاد چین که به سقوط بازار سهام این کشور و کاهش ارزش یوان ختم شد و مسلمانه به کاهش بیشتر تقاضای حمل می‌انجامد، اصلاً امیدوارکننده نیست؛ اما از دیگر سو کاهش قیمت نفت و افزایش عرضه آن از سوی کشورهای تولیدکننده و همچنین ورود حجم عظیم نفت خام طرفیت صادراتی این محصول تا ماههای آغازین سال نو می‌لادی (با توجه به تعليق تحريم‌ها) نور امید را در انتهای تونل به دل هزاران مدیر خط

شرکت‌های لاینر باید به فکر مدل‌های یکپارچه‌تر و با ارزش افزوده بیشتری بود تا کارآمدی بیشتری را از طریق هم‌افزاری بیشتر در شرکت به وجود آورند؛ مثلاً شرکت در واحد تدارکات، عملیات، تجهیزات، خدمات و حتی ارتقای سیستم‌های نرم‌افزاری به صورت مشترک، پیامی بود که به خوبی توسط دولتمردان چینی که مالکیت دو شرکت کاسکو و CSCL را در اختیار دارند شنیده شد و دستور ادغام این دو را در ماه گذشته به تیتر خبرها تبدیل کرد. براساس ارزیابی‌های موسسه BCG چنین اتحادهای بیشترهای می‌توانند تا بیش از یک میلیارد دلار در سال

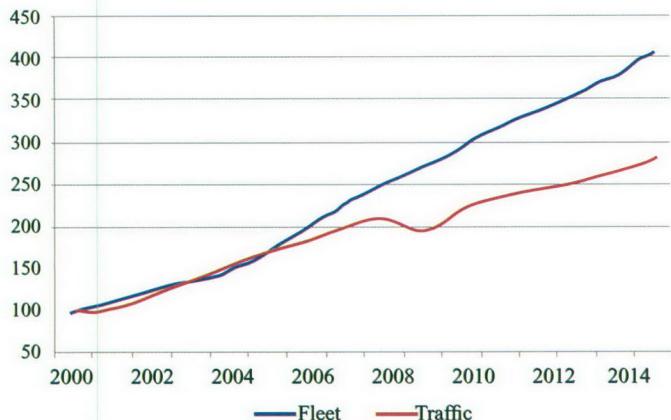
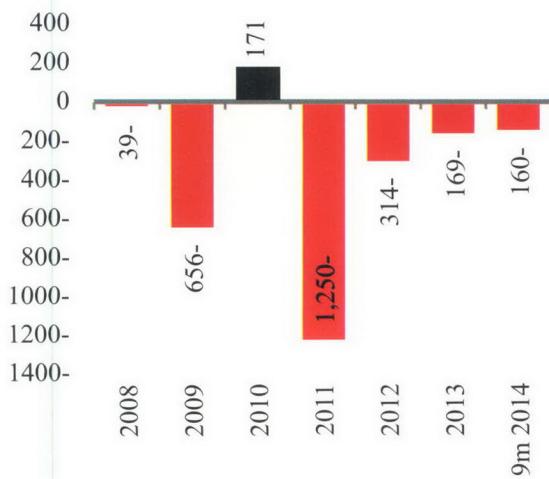
نمودار ۶- نوخ سوددهی ۲۰ شرکت برتر کشتیرانی در سه ماهه اول ۲۰۱۵



A) World cellular containership fleet (million teu)

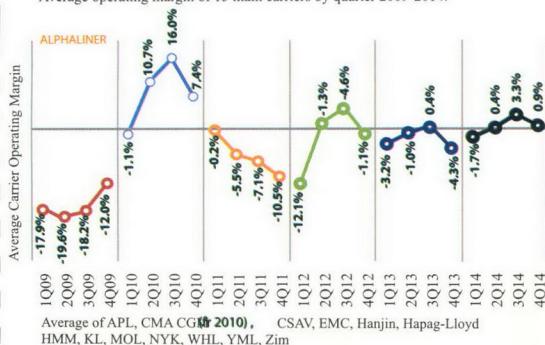


A) Development of world containership fleet, container traffic [2000=100]:

CSAV Net Income/Loss
2008-2014 :us\$ MFull Year Results 2014
(ranked by operating margin %)

| | In US \$ millions | Revenue | Operating Profit | Margin % |
|-------------|-------------------|---------|------------------|----------|
| Maersk | 27,351 | 2,343 | 8.6% | |
| Wan Hai | 2,150 | 178 | 8.3% | |
| CMA CGM | 16,739 | 973 | 5.8% | |
| OOCL | 6,495 | 230 | 3.5% | |
| K Line | 6,139 | 141 | 2.3% | |
| COSCO | 8,183 | 165 | 2.0% | |
| Hanjin | 7,411 | 137 | 1.8% | |
| EMC | 4,754 | 54 | 1.1% | |
| NYK | 6,382 | 46 | 0.7% | |
| CSCL | 5,845 | 23 | 0.4% | |
| Yang Ming | 4,442 | -32 | -0.1% | |
| Zim | 3,409 | -11 | -0.3% | |
| Hapag-Lloyd | 9,045 | -149 | -1.6% | |
| APL | 7,039 | -143 | -2.0% | |
| HMM | 4,787 | -99 | -2.1% | |
| MOL | 7,243 | -228 | -3.1% | |
| CSAV | 2,506 | -185 | -7.4% | |

Average operating margin of 15 main carriers by quarter 2009-2014:



در حالی که کلیدی ترین عامل تفوق تمدن غرب از طریق تلاش جدگانه دریانوردان پرتغالی، اسپانیایی، انگلیسی و هلندی برای تسلط بر تجارت پرسود ادویه از جنوب شرق آسیا به اروپا در قرن پانزدهم آغاز شد و محصول این را بست، نظام سرمایه داری بود؛ آیا چنین تصمیمات اشتباہی آن هم در مبانی نظام سرمایه داری که به سلسله ای از اشتباہات بیشتر و بزرگتر دامن می زند، نشان دهنده افول تمدن غرب خواهد بود؟ آنهم در سایه شکوفایی روزگاری روزگاری تمدن شرق جهانی دوم شروع شد و به تبدیل این کشور به دومن اقتصاد دنیا در سال ۲۰۱۳ انجامید.

آیا با برداشته شدن سدهایی در جوامع جنوب شرق آسیا که به ظهور برباهی آسیایی منجر شد و مهم تر از همه بزرگترین انقلاب صنعتی دنیا را در مدت ۳۰ سال در بزرگترین جمعیت ساکن در یک کشور به وجود آورد و آن را از یک جامعه بسته و فقیر کشاورزی به دومن اقتصادی تبدیل شود؟ چنین به روزگار سروری سلسله مینگ و شکوفایی تمدنش در ۶۰۰ سال قبل بازمی گردد و غرب به زوال پس از عصر رومیان دچار خواهد شد؟

به نظر می رسد «عصر تلاطم» که کتابی است نوشته آلن گرین اسپن (رئیس بانک مرکزی بزرگترین اقتصاد جهان به مدت ۵ دوره و در زمان چهار رئیس جمهور) و چکیده آن توسط مترجم زبردست جناب آقای صالح واحدی به فارسی برگردانده شده، فرا رسیده است.

پس بر همه واجب است که به دولت تدبیر و امید که به قول غیرسیستماتیک توانتست بزرگترین چالش دیپلماسی پس از جنگ جهانی دوم را با قدرت های جهانی به صورت سیستمی در مدت کمتر از ۲ سال حل نماید و با انتخاب وزرای قدرتمند اراده معطوف به تغییر و تدبیر را نشان داده، کمک کنیم تا با خدمتی ایران عزیز را از گزند تلاطماتی که منطقه را فرا گرفته به دور نگه دارد؛ هر چند بدنه دولت هنوز با آرمان های ریس جمهور منتخب و چارچوب های اعلامی وزرا شکافی عمیق دارد.