



صنعت حمل و نقل ایران

گزارش تحلیلی همراه با پیش بینی ۵ ساله تا سال ۲۰۱۷

فصل سوم - سال ۲۰۱۳

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



«مسئولیت صحت و سقم این گزارش بر عهده کانون نیست و تصمیم گیری مبتنی بر این داده‌ها مسئولیتی را برای کانون ایجاد نمی‌کند. همچنین سیاست‌های اتخاذ شده و مفروضات در نظر گرفته شده و پیش‌بینی‌های انجام شده لزوماً مورد تأیید کانون نیست.»





سخن آغازین

در جای جای اهداف مقرر در اساسنامه کانون نهادهای سرمایه گذاری ایران، ضرورت تهیه گزارش‌های تحلیلی، به منظور ارتقاء کارایی و تعمیق بازار اوراق بهادار و بهره‌مندی بیشتر اعضا مورد تأکید واقع شده است. ارتقاء و توسعه دانش حرفه‌ای مدیران و کارکنان کانون از طریق گسترش و بهبود آموزش‌های حرفه‌ای، توسعه روابط با مؤسسات آموزشی و پژوهشی داخلی و خارجی، انجام تحقیقات و انتشار نشریات تخصصی، ارائه اطلاعات و گزارش‌های تحلیلی در حوزه فعالیت نهادهای عضو کانون جهت انجام تحقیقات کاربردی، همچنین بررسی و تحقیق در مورد دیدگاهها، مشکلات و موانع کسب و کار اعضا کانون در بازار اوراق بهادار و انعکاس آن به مقامات مسئول و ارائه پیشنهادهایی برای رفع این مشکلات و موانع و بالاخره پایش تحولات و عملکرد بازار اوراق بهادار با هدف نیل به بازار اوراق بهاداری کارآمد و منصفانه از جمله رسالت‌های گذاشته شده بر دوش کانون می‌باشد.

از دیگر سوی ضرورت حفظ استقلال و عدم جانبداری از یک عضو، بنگاه یا کسب و کار خاص عضو کانون، همواره سرلوحه موضع‌گیری‌ها و فعالیت‌های کانون بوده و پیوسته کوشش شده منابع کانون تا سرحد ممکن در راستای منافع مشترک اعضا و بدون شائبه تورش به یک حوزه خاص مصرف شود. در همین راستا دپارتمان «تحلیل و پایش بازار» کانون با هدف تمرکز این دسته از فعالیت‌ها و گسترش آن پایه ریزی شد و به جهت وابستگی تحلیل‌های خرد به شاخص‌های کلان و پیش‌بینی آن‌ها، رسالت اصلی این واحد تمرکز بر تحلیل‌های فراملی، ملی و نهایتاً تحلیل در سطح یک صنعت خاص قرار داده شد و تحلیل‌های خرد تر از سطح صنعت همچون تحلیل بنگاه از حوزه وظایف این دپارتمان خارج شد.

در ابتدای راه به منظور بهره‌مندی از تجارب سایر مراجع و مؤسسات تحلیلی‌گری باسابقه بین‌المللی و نیز به جهت دستیابی به یک روش شناسی مورد تأیید و تأکید برای انجام این گونه تحلیل‌ها، تصمیم بر این شد که الگوهای بین‌المللی سرلوحه کار قرار گرفته و در گام اول ترجمه‌ای از آن‌ها در اختیار اعضا کانون گزارده شود و در ادامه با متناسب سازی آن تحلیل‌ها با شرایط کشور، به بومی سازی و بسط و توسعه آن همت گمارده شود.

آنچه پیش روی شماست اولین گام‌هایی است که در این راستا برداشته شده و برای اولین بار در بازار سرمایه کشور ارائه می‌شود که به یقین بازخوردهای شما تحلیلگران در بهبود آتی آن مؤثر خواهد افتاد. ذکر این نکته خالی از لطف نیست که به رغم تعدیل، اصلاح و حذف سوگیری‌های انجام شده در برآوردها و پیش‌بینی‌های انجام پذیرفته در متن اصلی گزارش حاضر، آنچه ارائه می‌شود لزوماً همسو با سیاست‌ها، خط‌مشی‌ها و پنداشت‌های کانون نهادهای سرمایه گذاری ایران نیست و تنها به عنوان یک گزارش تحلیلی برگردان شده به منظور الگوگیری تهیه شده است.

دکتر بهروز خدارحمی

دبیر کل کانون نهادهای سرمایه گذاری ایران

مقدمه

در زمان‌های نه چندان دور فقدان اطلاعات دلیل عمده ناکارآمدی تصمیم‌گیری‌ها قلمداد می‌شد. در آن مقطع اداره‌کنندگان بنگاه‌های اقتصادی به شدت تشنه حداقل اطلاعات جهت تصمیم‌گیری بودند. اما اکنون به نظر می‌آید وضعیت به شدت متفاوت شده است. بسیاری از دانشمندان حوزه اطلاعات در عصر حاضر فزونی اطلاعات را سبب پیچیدگی و عدم بهینگی تصمیمات می‌دانند. با ظهور فضای مجازی در هر لحظه تولید اطلاعات با سرعت نمایی افزایش می‌یابد. از این رو در شرایط حاضر اطلاعات مرتبط، به‌هنگام و معتبر نیاز اصلی مدیران کسب و کار است.

با در نظر گرفتن مختصات فوق مشخص می‌شود که ساماندهی اطلاعات و استفاده به موقع از این عنصر حیات بخش چقدر در پویایی تصمیم‌گیری‌ها اثر خواهد داشت و شرکت‌هایی که مأموریت خود را ساماندهی اطلاعات جهان می‌دانند چقدر انتخاب راهبردی داشته‌اند.

با درک حساسیت و اهمیت مسائل فوق، مدیریت ارشد کانون نهادهای سرمایه‌گذاری اقدام به ایجاد دپارتمانی تحت عنوان «تحلیل و پایش بازار» کرده است که مأموریت اصلی آن پایش بازار و صنایع بااهمیت کشور جهت ارائه اطلاعات صحیح، مرتبط و به‌هنگام به سرمایه‌گذاران است. این گونه اقدامات قطعاً می‌تواند ثمرات خیری برای سرمایه‌گذاران داشته باشد و آن‌ها را در اتخاذ تصمیم درست یاری نماید.

این دپارتمان در میان مدت در صدد آن است که گزارش‌های تحلیلی از فضای کسب و کار و تحلیل صنایع مختلف توسط شبکه تحلیل‌گران کانون - که به مرور شکل خواهد گرفت - تولید شود و در دسترس اعضاء و سایر نهادها قرار گیرد. اما در بررسی‌های مختلف به نظر رسید در کوتاه مدت جهت آغاز ارتباط با مخاطبین و آشنا شدن با ساختار گزارش‌های حرفه‌ای تلاش شود از گزارش‌های شناخته شده مؤسسات بین‌المللی معتبر نظیر بانک جهانی، صندوق بین‌المللی پول، بیزینس مانیتور و مؤسساتی از این دست استفاده شود. هر چند که اعتراف می‌کنیم در چنین گزارش‌هایی سوگیری و جهت‌گیری‌های متعددی وجود دارد اما به نظر می‌رسد با علم به این نکته، می‌توان از چنین گزارش‌هایی به عنوان یک ورودی در تصمیم‌گیری‌ها استفاده نمود.

لازم به ذکر است از آنجایی که ارائه برخی نکات مطرح شده در این گزارش‌ها خلاف قوانین کشور می‌باشد، تلاش شده است تغییراتی در برخی از عبارات صورت پذیرد و یا اینکه به صورت کلی عبارت حذف شود که البته این تغییرات اجتناب ناپذیر بوده است.

گزارش پیش رو ترجمه گزارش «تحلیل صنعت حمل و نقل ایران» بیزینس مانیتور است که برای فصل سوم سال ۲۰۱۳ تهیه شده است. امید است که مفید واقع شود.

واحد تحلیل و پایش بازار کانون نهادهای سرمایه‌گذاری ایران



فهرست

دیدگاه	۶
تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها	۷
پیش‌بینی صنعت	۱۱
مروری بر بازار	۱۶
گرایش‌ها و پیشرفت‌های صنعتی	۲۱
نمایه شرکت‌ها	۲۳
مروری بر صنعت جهانی - حمل و نقل کانتینری	۲۹
مروری بر صنعت جهانی - حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک	۳۹
مروری بر صنعت جهانی - حمل و نقل اقلام فله‌ای مایع	۴۶
استراتژی شرکت‌های بین‌المللی	۵۵
پیش‌بینی‌های اقتصاد کلان	۸۳
پیش‌بینی‌های جمعیتی	۸۶

«دیدگاه»

برنامه هسته‌ای خویش تحت تحریم‌های سخت‌گیرانه و روزافزونی قرار گرفته است. سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار آخرین نمونه در این زمینه به شمار می‌رود.

افزایش ظرفیت کتان در بندر شهید رجایی: بندر ایرانی شهید رجایی یا بندر عباس پس از استقرار بخش خصوصی واحد بارگیری و تخلیه بار، آمادگی تبدیل شدن به بزرگترین پایانه حمل و نقل کتان برای آسیای مرکزی را دارند. بر اساس اظهارات علی استیری، رئیس اداره بنادر و حمل و نقل استان هرمزگان، ۳ کیلومتر از مسیر قطار تکمیل گردیده و در حدود ۴۰ درصد از ۳ کیلومتر باقیمانده نیز تکمیل شده است.

افزایش ظرفیت بندر نوشهر به ۵ میلیون تن: پیش‌بینی شده که پس از تکمیل پروژه‌های زیربنایی، ظرفیت سالانه بندر ایرانی نوشهر در سال ۲۰۱۴ به ۵ میلیون تن افزایش یابد. سید نبی سیدپور، مدیر کل بندر نوشهر این موضوع را طی نشست‌های جهت ارائه راه‌حل‌هایی در راستای رفع بن‌بست‌های کنونی در این بندر اعلام نمود.

❖ ریسک‌های مهم مرتبط با این چشم‌انداز

تحریم‌های تحمیل شده بر ایران، خطر قابل ملاحظه‌ای را برای پیش‌بینی‌ها پدید آورده است. با وجود برنامه توسعه انرژی هسته‌ای که به یک هدف ملی تبدیل شده، برنامه‌ای که ایرانیان تأکید دارند با توسعه تسلیحات مرتبط نمی‌باشد، احتمال رفع تحریم‌ها در آینده نزدیک بعید به نظر می‌رسد. هرچند این موضوع نامعلوم است که ایران تا چه اندازه می‌تواند با توجه به چشم‌انداز اقتصادی بسیار نامطلوب خود، به رفتار کنونی خود ادامه دهد و عملکردی معکوس اتخاذ کند که منجر به لغو تحریم‌ها گردد و باعث شود تا خطری برای پیش‌بینی‌ها در خصوص اقتصاد و توان عملیاتی از بندر ایجاد نماید.

پیش‌بینی می‌شود ایران در سال ۲۰۱۳ نیز مجدداً متحمل رکود اقتصادی گردد، تولید ناخالص داخلی در این کشور منجر به کساد ۲/۳ درصدی در سال ۲۰۱۳ می‌شود که تابع تخمین ۳/۴ درصد کساد در سال ۲۰۱۲ می‌باشد. حمل و نقل کانتینرها در معرض آسیب دیگری هستند، به طوری که اکثر خطوط حمل و نقل در بنادر ورودی به کشور متوقف می‌شوند و از این رو پیش‌بینی شده سال دیگر نیز توان عملیاتی بندر عباس به میزان قابل ملاحظه‌ای کاهش یابد. اگرچه این کاهش به بزرگی سال ۲۰۱۲ نخواهد بود- ۱۸ درصد جایگزین ۲۹ درصد می‌شود- اما در بخش بزرگی نسبت به اثرات پایه‌ای پایین خواهد بود؛ چنین چشم اندازی برای این بخش حقیقتاً نامساعد می‌باشد.

❖ عناوین داده‌های صنعتی

- پیش‌بینی شده که پیش از بازگشت به رشد در سال ۲۰۱۴، توان عملیاتی از بندر عباس در سال ۲۰۱۳ تا ۱۸ درصد کاهش یابد.
- انتظار می‌رود که توان عملیاتی از بندر عباس در سال ۲۰۱۷ به حجم ۱/۹۹ میلیون برای کانتینرهای ۲۰ فوتی برسد که چندان با حجم‌های سال ۲۰۱۱ مطابقت ندارد.
- برآورد شده که تجارت کلی در سال ۲۰۱۳ متحمل ۱۶/۵ درصد کساد گردد.

❖ گرایش‌های مهم صنعتی

اهمیت روز افزون خدمات حمل و نقل به عنوان تجارت برای صندوق‌های خالی: این باور وجود دارد که تجارت حمل و نقل و توسعه بنادر به عنوان منبع درآمد خارجی، در سال‌های پیش رو برای کشور ایران اهمیت گسترده‌ای خواهد یافت، چرا که این کشور به دلیل توسعه



تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها

❖ نقاط قوت

- بندر عباس اقداماتی را در جهت به چالش کشیدن تحریم‌ها و رکود اقتصادی جهانی در حمل و نقل مدیریت نمود و در سال‌های ۲۰۰۹، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ رشدی مثبت را به ثبت رساند.
- موقعیت ایران در خلیج فارس امکان دسترسی از طریق تنگه هرمز به مسیرهای کشتیرانی مهم بین شرق و غرب را فراهم می‌آورد.

- ناوگان دریایی ایران در حفاظت از کشتی‌های ایرانی در برابر حملات دزدان دریایی در خلیج عدن^(۱) مداخله می‌نمایند.

❖ نقاط ضعف

- مرسک لاین^(۲) به عنوان بزرگترین شرکت حمل و نقل و باربری، تمامی ورودی‌های خود به بنادر ایران را متوقف نمود در حالی که این شرکت، شرکت‌های حمل و نقل دریایی بسیاری دارد.
- شرکت‌های خارجی از فعالیت در بخش دریایی ایران فاصله گرفتند، به طوری که شرکت مشاوره بندر هامبورگ^(۳) قرارداد بازسازی و نوسازی بندر عباس را لغو نمود.
- تایدواتر^(۴)، اپراتور پایانه باربری در بندر عباس، نیز به تحریم‌های ایالات متحده آمریکا پیوست.
- ایران با توجه به تحریم‌ها نمی‌تواند بیش از این نفت خام خود را توسط نفت‌کش‌های جهانی حمل نماید، چرا که بیمه آن‌ها نیز تحریم شده است.

❖ فرصت‌ها

- ایران نخستین مسیر باربری تولید داخلی را راه‌اندازی نموده است.
- کویت به دنبال ارتقای تجارت، یک بندر خاص را به اقلام وارداتی ایرانی اختصاص داد که این امر منجر به بهبود روابط بین دو ملت گردید.
- کشور هند نیز بندری را در ایران توسعه داد.

❖ تهدیدها

- تهدید به جنگ در تنگه هرمز همچنان به قوت خود باقی است و ایران نیز سایر کشورها را تهدید به بستن این تنگه می‌کند.
- تحریم‌های بیشتری از سوی جامعه بین‌الملل تحمیل گشت که توانست به میزان بیشتری به تجارت ایران آسیب رساند.
- وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا تحریم‌هایی را علیه خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و بسیاری از متعلقات آن اعمال نمود.
- خزانهداری انگلستان نیز حکم به توقف تمامی داد و ستدهای بین سرویس‌های مالی انگلستان و خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران داد.
- پس از این که اتحادیه اروپا واردات نفت خام ایران را تحریم کرد، دشواری در دسترسی به بیمه معتبر برای کشتی‌های حامل نفت خام ایران به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش یافت.

۱. The Gulf of Aden: یک ناحیه شناخته‌شده برای دزدی‌های دریایی است که آب‌های ناحیه را برای سفرهای دریایی ناامن کرده‌است.

۲. Maersk Line: مرسک لاین که به نام مرسک هم شناخته می‌شود، یک شرکت خوشه‌ای دانمارکی است. این شرکت در عرصه‌های مختلف اقتصادی فعال است، اما مشارکت عمده آن، در زمینه‌های حمل‌ونقل و انرژی است. شرکت مرسک بزرگترین شرکت حمل و نقل دریایی در جهان است. مرکز این شرکت در کپنهاگ قرار دارد، اما دارای شعباتی در ۱۳۵ کشور جهان است و شمار کارکنانش بیش از ۱۰۸,۰۰۰ نفر می‌باشد.

3. Hamburg Port Consultancy (HPC)

4. Tidewater

تحلیل وضعیت سیاسی

❖ نقاط قوت

- از زمان سرنگونی خاندان پهلوی در سال ۱۹۷۹، سطح فساد سیاسی در ایران کاهش یافته است و وضعیت توزیع ثروت بهبود یافته است.
- سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و نیروی بسیج کاملاً به حاکمیت وفادار هستند که این موضوع به حفظ ثبات اجتماعی کمک بسیاری می‌کند.

❖ نقاط ضعف

- از نظر کشورهای غربی، ایران وضعیت چالش برانگیزی در حوزه حقوق بشر در منطقه دارد و به زعم آن‌ها حاکمیت در جمهوری اسلامی ایران متهم به محدود کردن برخی از آزادی‌ها است. به دلیل حوادث انتخابات سال ۲۰۰۹ تعدادی از روزنامه‌نگاران و معترضان علیه دولت در حال حاضر در وضعیت نامناسب هستند.
- در حالی که تصمیم‌گیری نهایی بر عهده مقامات عالی‌تر ایران است، کشور به شدت دچار تکثر شده است و اجماع بین سیاستمداران به سختی حاصل می‌شود.
- اعتراضات در جریان انتخابات ریاست جمهوری ماه ژوئن سال ۲۰۰۹، یکپارچگی قبلی کشور را خدشه دار کرده است.

❖ فرصت‌ها

- قدرت مجلس شورای اسلامی ایران (پارلمان ایران) بیشتر از آن چیزی است که تصور می‌شد؛ اقدام ۱۵۰ عضو مجلس (از بین ۲۹۰ نفر) برای مسئول دانستن رئیس جمهور ایران در کنترل وضعیت اقتصادی این کشور در سال ۲۰۱۲ نشان از وجود بازرسی و نظارت در این کشور است.

❖ تهدیدها

- ادامه مناقشات هسته‌ای منجر به افزایش تحریم‌های آتی آمریکا و اتحادیه اروپا علیه ایران خواهد شد و همچنین احتمال حمله نظامی به کشور را در پی دارد.
- ریسک مناقشات قومی در ایران همیشه وجود داشته است.
- سطح بیکاری جوانان بسیار بالا است.
- افزایش دخالت نیروهای نظامی در حوزه‌های سیاسی و اقتصادی، باعث ایجاد چالش در وضعیت موجود در بلند مدت خواهد شد.



تحلیل وضعیت اقتصادی

❖ نقاط قوت

- ایران، بعد از عربستان سعودی، دومین دارنده ذخایر اثبات شده نفتی و بعد از روسیه دومین دارنده ذخایر اثبات شده گازی است.
- ایران صرف نظر از گاز و نفت، از نظر سایر منابع نیز کشوری غنی است و در بخش کشاورزی نیز قدرتمند است.

❖ نقاط ضعف

- مصرف داخلی انرژی‌های هیدروکربنی به سرعت در حال افزایش است، از سوی دیگر تکنولوژی در این بخش در حال فرسوده شدن است و تأثیر منفی بر روی ظرفیت استخراج نفت و گاز کشور ایران خواهد گذاشت.
- تحریم‌های بین‌المللی باعث کاهش علاقه شرکت‌های نفتی خارجی به انتقال تکنولوژی‌ها و تجهیزات مورد نیاز ایران برای حفظ سطوح تولیدی خواهد شد.

❖ فرصت‌ها

- بخش گاز ایران هنوز یک بخش توسعه نیافته است و فضای قابل توجهی برای بیشینه سازی درآمدهای گازی وجود دارد.
- جمعیت در حال رشد به همراه کمبود مسکن مورد نیاز، فرصت‌هایی را برای سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت و ساز واحدهای مسکونی ایجاد می‌کند.

❖ تهدیدها

- کاهش روابط ایران با انجمن‌های بین‌المللی به دلیل برنامه هسته‌ای، منجر به تحمیل تحریم‌های اقتصادی بیشتر توسط سازمان ملل متحد و امریکا علیه ایران خواهد شد.
- کاهش قیمت‌های جهانی نفت اثر چشمگیری بر اقتصاد ایران دارد. اگرچه صندوق ذخیره ارزی با هدف حمایت از اقتصاد در شرایط کاهش قیمت‌های نفت ایجاد شده است، اما ذخایر آن به میزان بسیار زیادی صرف مخارج افراطی دولت شده و موجودی آن در شرف اتمام است.
- به دلیل تورم بالا و سقوط ریال، فرار سرمایه به احتمال زیاد ادامه خواهد یافت.

تحلیل فضای کسب و کار

❖ نقاط قوت

- قانون حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی از سرمایه‌گذاران خارجی حمایت می‌کند و فرصت‌های خوبی برای بازگشت سود به مبدأ اصلی سرمایه ایجاد کرده است.
- اگرچه از زمان انقلاب اسلامی ایران، سطح مهارت‌های کارآفرینی ایرانیان به میزان زیادی کاهش یافته است، اما ایرانی‌ها شخصاً توانسته‌اند تا حدودی این مهارت‌ها را بازسازی کنند که یک عامل بالقوه تشویقی برای سرمایه‌گذاران خارجی است.

❖ نقاط ضعف

- با وجود علائم تشویقی اخیر، میزان پیشرفت در برنامه خصوصی‌سازی بسیار کند است.
- در حال حاضر بنگاه‌های خارجی نمی‌توانند مالکیت منابع هیدروکربنی ایران را در اختیار داشته باشند. براینده معاملات "بیع متقابل" در ایران نسبت به سایر نقاط دیگر دنیا موارد سودمند کمتری دارد و در نتیجه امید به سرمایه‌گذاری جدید را کاهش می‌دهد.

❖ فرصت‌ها

- طبق قانون برنامه پنج ساله چهارم طی سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۹، دولت ایران امتیازهای انحصاری مالیاتی و گمرکی نهادها و مؤسسات شبه دولتی را حذف کرد.
- دولت ایران فاز اول پروژه سوآپ نفتی را با روسیه، قزاقستان و ترکمنستان آغاز کرده است. این خط لوله، باکو در آذربایجان را به دریای مدیترانه از طریق گرجستان تا سیحان در ترکیه متصل خواهد کرد که رقیبی برای خط لوله امریکا خواهد بود.

❖ تهدیدها

- تحریم‌های سازمان ملل، امریکا و اتحادیه اروپا در مورد سیستم بانکداری و بخش‌های انرژی ایران، برقراری مبادلات مالی با مؤسسات ایرانی را برای شرکت‌های خارجی بسیار دشوار و سرمایه‌گذاری در بخش انرژی ایران را با ریسک زیاد همراه کرده است.
- بلافاصله بعد از انتشار خبر ورشکستگی مؤسسات خیریه به دلیل وام‌دهی بی ضابطه، نظارت بانک مرکزی بر این مؤسسات به شدت افزایش یافته است.



«پیش بینی صنعت»

❖ چشم انداز توان عملیاتی بندرعباس کوتاه مدت: کاهش مستمر حجم ها

این چشم انداز برای بندر عباس، به عنوان بندر اصلی ایران حقیقتاً بعید به نظر می رسد؛ همچنین پس از تغییر نام در سال ۲۰۰۸، نام شهید رجایی نیز به این بندر ارجاع می گردد. تحریم های غرب علیه جمهوری اسلامی ایران که منسوب به توسعه برنامه هسته ای می باشد، ادامه می یابد تا تمامی اشکال تجاری ایران را تحت تأثیر قرار دهد و در نهایت به صورت اجتناب ناپذیری منتهی به کاهش حجم ها در بنادر این کشور شود. در سال ۲۰۱۳ پیش بینی شده بود که کنترل کانتینرها با تسهیلات خلیج فارس منجر به کاهش تأسف بار ۱۸ درصدی خواهد شد، یک تغییر نزولی از پیش بینی ۷/۳ درصدی رکود اقتصادی که در آخرین گزارش سه ماهه به آن اشاره شد. این میزان، سال دوم کاهش گسترده توان عملیاتی است که پس از برآورد کاهش ۲۹ درصدی حجم توان عملیاتی در سال ۲۰۱۲ قرار دارد، در حالی که پیش بینی شده بازگشت رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۴ به صورت موقتی باشد و تا احیای حجم های از دست رفته در طول دوره میان مدت (۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷) فاصله زیادی داشته باشد.

در صورتی که داده ها تأیید شود، پیش بینی می شود رکود اقتصادی ۱۸/۵ درصدی در توان عملیاتی باربری در بندر عباس طی سال ۲۰۱۳ شاهد باشیم و توان عملیاتی در این بندر در پایان سال به حجم ۱/۶۳ میلیون برای کانتینرهای ۲۰ فوتی برسد. این میزان با حداکثر توان عملیاتی سال ۲۰۱۱، در واقع حجم ۲/۸ میلیونی برای کانتینرهای ۲۰ فوتی فاصله زیادی دارد که به رغم تحریم های شدید از رشد ۸ درصدی برخوردار بود. همچنین برآورد شده بود که در

سال ۲۰۱۱ شاهد رشد اقتصادی در ایران باشیم اگرچه این نرخ اندک، معادل ۲/۱ درصد می باشد. این برآورد و پیش بینی کاهش ها بر مبنای وضعیت اقتصاد کلان در ایران و همچنین اثرات بنیادی تر تحریم ها می باشد که بر بخش حمل و نقل و باربری این کشور تحمیل شده است.

برآورد شده بود که در سال ۲۰۱۲ شاهد رکود اقتصادی ۳/۴ درصدی در ایران باشیم و از آنجا که پیش بینی ها به درستی برآورد شدند، کاهش بیشتر را در نرخ حقیقی ۲/۳ درصدی درآمد ناخالص داخلی در سال جاری شاهد خواهیم بود. آسیب های بیشتری گریبان گیر تجارت می شود و پیش بینی شد که تجارت در سال ۲۰۱۲ تا ۱۸ درصد کاهش می یابد و این میزان به ۱۶/۵ درصد در سال ۲۰۱۳ کاهش خواهد یافت. میزان مصرف نهایی بخش خصوصی که برای کالاهای وارداتی با کانتینر عاملی مهم به شمار می رود، ۱۵/۵ درصد در سال ۲۰۱۱، برآورد شد که ۰/۵ درصد در سال ۲۰۱۲ و ۰/۱ درصد در شرایط حقیقی سال ۲۰۱۳ کاهش می یابد؛ تأثیرات اولیه کاهش های پیشین تنها عاملی است که مانع کاهش بیشتر می شود.

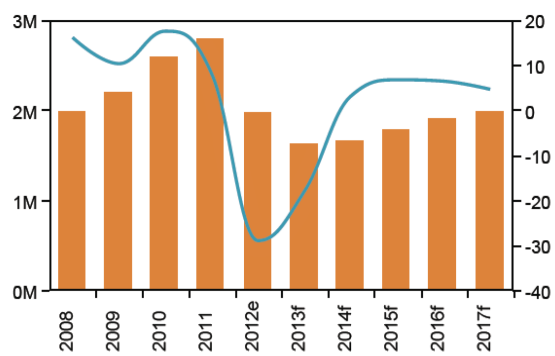
مصرف کننده ایرانی با کاهش گسترده ارزش ریال طی ۱۲ ماه گذشته و همزمان تورم داخلی آسیب دیده است. قدرت خرید ایرانیان به صورت ثابت کاش یافته است، به طوری که خرید کالاهای اصلی برای مردم به دلیل تورم روزافزون دشوار می باشد. براساس گزارش های حاصل از آمار رسمی دولت، در اسفند ۱۳۹۱ تورم سالیانه در قیمت کالاهای مصرفی تا ۳۱/۵ درصد افزایش یافته بود. پیش بینی می شود تورم سالیانه در سال مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۳ (از ۱۳۹۱/۰۱/۰۱ تا ۱۳۹۲/۱۲/۲۹) به طور متوسط ۲۵ درصد باشد، در حالی که برآورد سال مالی

۲۰۱۳-۲۰۱۲، ۲۸ درصد بود. به علاوه، در نتیجه کاهش مداوم ارزش ریال در بازار آزاد، قابلیت دسترسی به کالاهای وارداتی به میزان گسترده‌ای کاهش یافت. طبق گزارش‌ها، هر دلار آمریکا در ۱۸ فروردین معادل ۳۶,۵۰۰ ریال ایران معامله شد، در حالی که در دی ماه ۱۳۹۰ هر دلار آمریکا معادل ۱۸,۰۰۰ ریال ایران داد و ستد شده بود. با توجه به این که ایران یکی از واردکنندگان اصلی کالاهای کانتینری می‌باشد، وابستگی صادرات این کشور به هیدروکربن‌ها باعث شده تا توان عملیاتی باربری در بندر عباس عمده‌تأثیر تحت تأثیر این چشم‌انداز نامطلوب قرار گیرد.

این امر نه تنها سطح تقاضای کالاهای وارداتی را کاهش می‌دهد، بلکه باعث خواهد گشت تا روند رکود اقتصادی در بندر عباس تا این سال نیز ادامه یابد. تحریم‌ها موجب شد تا شمار زیادی از شرکت‌های حمل و نقل، ورود مستقیم به بنادر این کشور را متوقف نمایند.

مرسک لاین، بزرگترین شرکت حمل و نقل و باربری در جهان، در اکتبر ۲۰۱۲ اعلام نمود که از این تاریخ دیگر به بنادر ایرانی وارد نمی‌شود؛ آن‌ها تمایل نداشتند تا سهواً سایر داد و ستدهای خویش را به واسطه ارتباط با این کشور به خطر اندازند. لذا این شرکت پیشرو در بازار در سال ۲۰۱۳ همزمان با شدت یافتن تحریم‌های ایالات متحده آمریکا به سایر شرکت‌های کوچک‌تر پیوست.

اثر تحریم‌های ترخیص از گمرک
حجم توان عملیاتی کانتینرهای ۲۰ فوتی، ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷



منبع: بیزینس مانیاتور
(e): برآورد؛ f: پیش‌بینی
توان عملیاتی باربری در بندر عباس، حجم توان عملیاتی کانتینرهای ۲۰ فوتی (LHS)^(۱)
توان عملیاتی باربری در بندر عباس، حجم توان عملیاتی کانتینرهای ۲۰ فوتی درصد تغییرات سالانه (RHS)^(۲)

لایحه اختیارات دفاع ملی^(۳) ایالات متحده آمریکا از اول جولای اجرایی شد که بر این اساس حمل و نقل، کشتی‌سازی و بخش‌های مدیریت بنادر و انرژی ایران را تحریم نمود و شرکت‌ها به تبعیت از این لایحه جدید پایان حضور خویش در ایران را اعلام نمودند. اگرچه اقلام خوراکی، دارویی و انسانی معاف از تحریم می‌باشند، اما خطوط حمل و نقل در خصوص تخطی از این تحریم‌ها نگرانی‌هایی دارند. شرکت کشتیرانی متحده عربی^(۴)، کشتیرانی سیماتک^(۵)، خطوط حمل و نقل

و باربری اورینت اورسیز^(۶) و شرکت حمل و نقل وان‌های^(۷) به موجب این لایحه جدید به فعالیت‌های خویش در ایران پایان دادند.

دوره میان‌مدت: بازگشت رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۴

دوره پیش‌بینی از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷ است که بر اساس برآورد انجام شده پس از بازگشت ۳/۱ درصدی رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۴، میزان رشد توان عملیاتی باربری سالانه در بندر عباس به طور متوسط برای هر سال ۰/۶ درصد خواهد بود. از این جهت میزان جابجایی سال ۲۰۱۷ برابر ۱/۹۹ میلیون برای کانتینرهای ۲۰ فوتی می‌باشد. لازم به ذکر است پیش‌بینی نرخ متوسط ۲/۷ درصدی رشد اقتصادی به میزان قابل ملاحظه‌ای از نرخ متوسط ۱۳ درصدی بین سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۱ کمتر است و این امر نتیجه تحریم‌های مستمری می‌باشد که علیه ایران و به خصوص بندرعباس اعمال خواهد گشت. ریسک‌های بسیاری برای این پیش‌بینی پدید می‌آید، از این جهت که تحریم‌ها بایستی کاهش یا شدت یابند. افزایش تدریجی خشونت سیاسی در منطقه خلیج فارس می‌تواند اثرات نامطلوبی بر توان عملیاتی بندر عباس بگذارد.

این چشم‌انداز مبهم باعث خواهد شد تا اقدامی که در حال حاضر در این بندر انجام شده است، اقدامی پیش از موعد و بی‌موقع به نظر آید. در حقیقت هم‌اکنون ظرفیت این بندر ۲ برابر میزان پیشین شده است، به طوری که از حجم ۳ میلیون در سال به ۶ میلیون در سال برای کانتینرهای ۲۰ فوتی رسیده است، در آخرین گزارش، اجرای کار طبق برنامه معین تا سال ۲۰۱۳ مشخص شده است. بر مبنای پیش‌بینی بدبینانه، انتظار نمی‌رود که ظرفیت موجود مشکلی ایجاد نماید. از این جهت ظرفیت ۶ میلیونی برای کانتینرهای ۲۰ فوتی نیز تضمین شده نخواهد بود. اگرچه سابقه رشد پیشین در این بندر نشان می‌دهد که انجام این عمل در آینده الزامی خواهد بود؛ در گذشته نرخ رشد این بندر همواره دو رقمی بوده است.

این بندر دارای روند صعودی می‌باشد. پس از استقرار بخش خصوصی واحد بارگیری و تخلیه بار در بندر عباس، این بندر توانایی تبدیل شدن به بزرگترین پایانه حمل و نقل کتان به آسیای مرکزی را دارد. بر اساس اظهارات علی استیری، رئیس اداره بنادر و حمل و نقل استان هرمزگان، ۳ کیلومتر از مسیر قطار تکمیل گردیده و در حدود ۴۰ درصد از ۳ کیلومتر باقیمانده نیز تکمیل شده است. تجهیزات به ارزش ۲۸۰ میلیون دلار (معادل ۲۲/۴۴ میلیون دلار) می‌باشد و ظرفیت سالانه بارگیری و تخلیه بار آن ۸۰۰,۰۰۰ تن کتان خواهد بود. کالاهای کتان، کانی‌ها، مازوت، کودهای

3. National Defense Authorization Act (NDAA)
4. United Arab Shipping Company (UASC)
5. Simatech Shipping

6. Orient Overseas Container Line (OOCL)
7. Wan Hai Lines

۱. اعداد سمت ستون سمت چپ
۲. اعداد سمت ستون سمت راست



ایران، قادر به تأمین وجه پروژه‌ها و حفظ حمایت سیاسی باشد. به منظور رهایی از تحریم‌ها، ایران بایستی از موضع خویش نسبت به موضوع هسته‌ای تسلیم شود که در این صورت احتمالاً وضعیت تراز پرداخت‌ها ارتقا یافته و گردش پولی مجدداً در کشور آغاز خواهد شد و نهایت واردات از طریق بندر عباس ممکن است از رشد بالایی بهره‌مند گردد؛ بیش از آنچه در گذشته واقع شده بود. در زمان وقوع چنین رویدادی، ظرفیت افزایش یافته احتمالاً سرمایه‌گذاری آگاهانه به نظر می‌رسد.

شیمیایی، مشتقات نفتی و آلومینیوم از این بندر به جنوب شرقی آسیا و کشورهای حاشیه خلیج فارس حمل و نقل خواهد شد.

دوره بلندمدت: تابع واکنش به تحریم‌ها

چشم‌انداز بلندمدت برای بندر عباس تابع پاسخ دولت ایران به تحریم‌های رو به افزایش است. بعید به نظر می‌رسد این رژیم در مقابله با وضعیت نامناسب‌تر از پرداخت‌ها ناشی از تحریم‌های معین علیه صادرات نفت خام و بخش بانکداری

بندر مهم بندرعباس، ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۷

پیش‌بینی ۲۰۱۷	پیش‌بینی ۲۰۱۶	پیش‌بینی ۲۰۱۵	پیش‌بینی ۲۰۱۴	پیش‌بینی ۲۰۱۳	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	
۱,۹۹۳,۸۹۴	۱,۹۰۶,۱۰۰	۱,۷۹۲,۰۸۹	۱,۶۷۹,۰۴۶	۱,۶۲۹,۲۴۷	۱,۹۸۶,۸۸۷	۲,۸۰۰,۰۰۰	۲,۵۹۲,۵۲۲	توان عملیاتی باربری بندرعباس برای کانتینرهای ۲۰ فوتی
۴/۶۱	۶/۳۶	۶/۷۳	۳/۰۶	-۱۸/۰۰	-۲۹/۰۴	۸/۰۰	۱۷/۵۰	درصد تغییر سالانه

منبع: تایداوتر، بیزینس مانیتور

نگاهی اجمالی به تجارت، ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۷

پیش‌بینی ۲۰۱۷	پیش‌بینی ۲۰۱۶	پیش‌بینی ۲۰۱۵	پیش‌بینی ۲۰۱۴	پیش‌بینی ۲۰۱۳	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	
واقعی								
۵/۰۰	۸/۰۰	۶/۰۰	۹/۰۰	-۱۵/۰۰	-۱۶/۰۰	-۵/۴۶	۸/۲۳	رشد حقیقی واردات درصد تغییرات سالانه
۵/۰۰	۷/۰۰	۴/۳۱	۷/۰۰	-۱۸/۰۰	-۲۰/۰۰	-۲/۵۳	۱۱/۲۵	رشد حقیقی صادرات درصد تغییرات سالانه
۵/۰۰	۷/۵۰	۵/۱۵	۸/۰۰	-۱۶/۵۰	-۱۸/۰۰	-۳/۹۹	۹/۷۴	رشد حقیقی مجموع تجارت درصد تغییرات سالانه
اسمی								
۱۳۱/۱۱	۱۲۱/۷۲	۱۱۳/۰۱	۱۰۴/۹۳	۹۷/۲۵	۸۹/۷۲	۸۲/۲۰	۷۵/۴۰	واردات میلیارد دلار امریکا
۷/۷۲	۷/۷۱	۷/۷۰	۷/۹۰	۸/۳۹	۹/۱۵	۹/۰۲	۷/۰۸	رشد واردات درصد تغییرات سالانه
۱۶۰/۲۹	۱۴۸/۷۹	۱۳۸/۳۳	۱۲۸/۸۵	۱۲۰/۲۵	۱۱۱/۴۲	۱۰۳/۰۰	۹۳/۴۶	صادرات میلیارد دلار امریکا
۷/۷۳	۷/۵۶	۷/۳۵	۷/۱۵	۷/۹۳	۸/۱۷	۱۰/۲۱	۱۷/۴۱	رشد صادرات درصد تغییرات سالانه
۲۹۱/۴۱	۲۷۰/۵۱	۲۵۱/۳۴	۲۳۳/۷۸	۲۱۷/۵۰	۲۰۱/۱۴	۱۸۵/۲۰	۱۶۸/۸۵	مجموع تجارت میلیارد دلار امریکا
۷/۷۲	۷/۶۳	۷/۵۱	۷/۴۸	۸/۱۴	۸/۶۱	۹/۶۸	۱۲/۵۶	مجموع رشد تجارت درصد تغییرات سالانه

منبع: آمارهای ملی، بیزینس مانیتور



اقلام تجاری مهم، ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۷

پیش‌بینی ۲۰۱۷	پیش‌بینی ۲۰۱۶	پیش‌بینی ۲۰۱۵	پیش‌بینی ۲۰۱۴	پیش‌بینی ۲۰۱۳	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۱	۲۰۱۰	
مواد خام کشاورزی								
۷۷۲/۱	۷۴۸/۴	۷۲۲/۳	۷۰۳/۲	۶۷۶	۸۷۸	۱,۱۳۳/۳۰	۱,۰۹۰/۳۰	واردات، میلیون دلار آمریکا
۳/۱۷	۳/۶۱	۲/۷	۴/۰۴	-۲۳/۰۱	-۲۲/۵۲	۳/۹۴	۳۰/۶۱	واردات، درصد تغییرات سالانه
۲۵۲/۱	۲۴۸/۹	۲۴۵/۶	۲۴۳/۴	۲۴۰	۲۵۴/۱	۲۸۰/۵	۳۰۴/۷	صادرات، میلیون دلار آمریکا
۱/۳۱	۱/۳۵	۰/۸۹	۱/۴۳	-۵/۵۸	-۹/۴۲	-۷/۹۳	۳۴/۳۴	صادرات، درصد تغییرات سالانه
فلزات و سنگ‌های معدنی								
۲,۵۰۷	۲,۲۶۶	۲,۰۲۰	۱,۸۵۸	۱,۶۰۳	۲,۶۵۴	۴,۶۱۳	۳,۶۱۸	صادرات، میلیون دلار آمریکا
۱۰/۶۶	۱۲/۱۹	۸/۶۷	۱۵/۹۱	-۳۹/۵۸	-۴۲/۴۸	۲۷/۵	۵۳/۳۸	صادرات، درصد تغییرات سالانه
۸۵۹/۲	۸۴۱/۲	۸۲۰/۴	۸۰۶/۸	۷۹۴/۸	۱,۰۲۷/۰۰	۱,۲۹۶/۸۰	۱,۲۰۴/۰۰	واردات، میلیون دلار آمریکا
۲/۱۴	۲/۵۴	۱/۶۹	۱/۵۱	-۲۲/۶۱	-۲۰/۸	۷/۷	۴۰/۶۹	واردات، درصد تغییرات سالانه
آهن و فولاد								
۱,۳۸۹	۱,۲۸۸	۱,۱۸۷	۱,۱۱۴	۹۷۵	۱,۲۴۸	۱,۸۷۴	۱,۳۶۷	صادرات، میلیون دلار آمریکا
۷/۸۵	۸/۵۵	۶/۵۸	۱۴/۱۸	-۲۱/۸۴	-۳۳/۴۱	۳۷/۰۵	۶/۲۱	صادرات، درصد تغییرات سالانه
۷,۱۰۴	۶,۵۸۷	۶,۰۶۸	۵,۶۹۴	۴,۹۸۷	۶,۳۸۰	۹,۵۸۱	۶,۹۹۱	واردات، میلیون دلار آمریکا
۷/۸۵	۸/۵۵	۶/۵۸	۱۴/۱۸	-۲۱/۸۴	-۳۳/۴۱	۳۷/۰۵	۱۲/۶۷	واردات، درصد تغییرات سالانه
کالاهای تولیدی								
۶,۸۱۱	۶,۲۷۵	۵,۷۲۹	۵,۳۷۱	۴,۸۰۴	۷,۱۳۷	۱۱,۴۸۷	۹,۵۴۷	صادرات، میلیون دلار آمریکا
۸/۵۴	۹/۵۴	۶/۶۶	۱۱/۷۹	-۳۲/۶۸	-۳۷/۸۷	۲۰/۳۲	۳۴/۵۲	صادرات، درصد تغییرات سالانه
۳۲,۳۹۵	۳۱,۳۷۳	۳۰,۲۵۰	۲۹,۴۳۲	۲۸,۲۵۸	۳۶,۹۵۳	۴۷,۹۳۶	۴۶,۹۶۱	واردات، میلیون دلار آمریکا
۳/۲۶	۳/۷۱	۲/۷۸	۴/۱۵	-۲۳/۵۳	-۲۲/۹۱	۲/۰۸	۲۱/۳	واردات، درصد تغییرات سالانه
سبوغها								
۶۷,۹۳۳	۶۳,۲۰۸	۵۸,۳۹۲	۵۵,۲۳۷	۵۰,۲۴۴	۷۰,۸۰۱	۱۰۹,۱۴۹	۸۲,۳۵۴	صادرات، میلیون دلار آمریکا
۷/۴۸	۸/۲۵	۵/۷۱	۹/۹۴	-۲۹/۰۴	-۳۵/۱۳	۳۲/۵۴	۲۵/۴	صادرات، درصد تغییرات سالانه
۳,۳۵۹	۳,۲۳۵	۳,۰۹۹	۳,۰۰۱	۲,۸۵۹	۳,۹۱۰	۵,۲۳۸	۵,۰۵۹	واردات، میلیون دلار آمریکا
۳/۸۲	۴/۳۸	۳/۳	۴/۹۷	-۲۶/۸۹	-۲۵/۳۵	۳/۵۵	۵۳/۹	واردات، درصد تغییرات سالانه

منبع: آنتکاد^(۱)، بیزینس مانیتر

شرکای وارداتی مهم (بر حسب میلیون دلار آمریکا)

۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶	۲۰۰۵	۲۰۰۴	
۲۸,۹۵۵/۷۰	۲۲,۴۴۶/۳۰	۱۲,۶۲۸/۶۰	۱۴,۷۶۲/۱۰	۱۰,۰۸۰/۸۰	۸,۹۷۹/۸۳	۷,۲۸۵/۴۲	۵,۴۷۶/۰۰	امارات متحده عربی میلیون دلار آمریکا
۳۰/۱۸	۳۳/۸۱	۲۵/۳۹	۲۵/۳۰	۲۲/۳۲	۲۲/۰۷	۱۸/۷۳	۱۶/۵۹	درصد از کل
۱۶,۲۷۶/۸۰	۵,۷۳۳/۲۰	۴,۲۷۵/۶۴	۵,۱۲۱/۹۲	۳,۸۸۳/۳۰	۲,۵۸۵/۲۹	۲,۴۱۰/۷۶	۱,۶۲۳/۰۰	سرزمین اصلی چین ^(۲) میلیون دلار آمریکا
۱۶/۹۷	۸/۶۳	۸/۶۰	۸/۷۸	۸/۶۰	۶/۳۵	۶/۲۰	۴/۹۲	درصد از کل
۶,۶۸۶/۰۱	۳,۶۸۷/۳۰	۳,۱۳۶/۶۳	۳,۱۱۸/۲۱	۲,۳۴۱/۷۹	۱,۹۱۲/۶۳	۲,۱۳۴/۵۶	۱,۷۷۴/۰۰	جمهوری کره میلیون دلار آمریکا
۶/۹۷	۵/۵۵	۶/۳۱	۵/۳۴	۵/۱۸	۴/۷۰	۵/۴۹	۵/۳۷	درصد از کل
۴,۵۱۰/۵۳	۴,۴۸۴/۳۰	۴,۶۱۷/۲۰	۵,۶۲۶/۵۱	۵,۱۸۰/۹۵	۵,۲۱۵/۳۷	۵,۱۱۸/۹۳	۴,۱۱۴/۰۰	آلمان میلیون دلار آمریکا
۴/۷۰	۶/۷۵	۹/۲۸	۹/۶۴	۱۱/۴۷	۱۲/۸۲	۱۳/۱۶	۱۲/۴۶	درصد از کل
۳,۹۴۸/۶۰	۳,۸۰۵/۸۰	۱,۷۹۴/۳۹	۱,۵۰۹/۶۰	۱,۱۴۷/۳۷	۸۰۴/۲۳	۸۵۶/۲۱	۶۹۳/۰۰	ترکیه میلیون دلار آمریکا
۴/۱۲	۵/۷۳	۳/۶۱	۲/۵۹	۲/۵۴	۱/۹۸	۲/۲۰	۲/۱۰	درصد از کل
۹۵,۹۳۹/۶۰	۶۶,۳۹۵/۱۰	۴۹,۷۴۰/۵۰	۵۸,۳۴۲/۹۰	۴۵,۱۶۸/۲۰	۴۰,۶۸۶/۰۰	۳۸,۹۰۴/۰۰	۳۳,۰۱۳/۰۰	جمع پنج کشور نخست
۶۲/۹۳	۶۰/۴۸	۵۳/۱۸	۵۱/۶۶	۵۰/۱۱	۴۷/۹۲	۴۵/۷۷	۴۱/۴۴	درصد از ۵ شریک تجاری نخست

منبع: صندوق بین‌المللی پول

۱. سرزمین اصلی چین، اصطلاحی سیاسی و جغرافیایی است که برای اشاره به منطقه ژئوپلیتیک تحت سلطه جمهوری خلق چین به کار می‌رود. این منطقه عموماً مناطق اداری ویژه هنگ کنگ و ماکائو را شامل نمی‌شود.

۲. UNCTAD: کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (United Nations Conference on Trade and Development) که به اختصار آنتکاد نامیده می‌شود، در سال ۱۹۶۴ میلادی با هدف یکپارچگی کشورهای در حال توسعه با اقتصاد جهانی تأسیس شد.



شرکای صادراتی مهم (میلیون دلار امریکا)

۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	۲۰۰۶	۲۰۰۵	۲۰۰۴	
۲۷,۵۱۳/۵۰	۱۶,۵۷۷/۹۰	۱۲,۰۲۰/۶۰	۱۷,۸۰۱/۲۰	۱۲,۱۱۸/۱۰	۹,۰۴۱/۸۸	۶,۱۷۸/۱۰	۴,۰۷۶/۶۸	سرزمین اصلی چین میلیون دلار امریکا
۲۱/۴۰	۱۶/۷۰	۱۶/۲۰	۱۴/۹۰	۱۳/۵۶	۱۱/۹۳	۱۱/۱۹	۹/۹۴	درصد از کل
۱۱,۶۸۷/۹۰	۱۰,۱۴۶/۹۰	۸,۴۶۱/۲۷	۱۶,۵۸۷/۲۰	۱۱,۵۹۸/۶۰	۹,۸۸۶/۵۷	۹,۳۶۱/۶۴	۷,۵۱۵/۳۳	ژاپن میلیون دلار امریکا
۹/۰۹	۱۰/۲۲	۱۱/۴۰	۱۳/۸۹	۱۲/۹۸	۱۳/۰۵	۱۶/۹۵	۱۸/۳۳	درصد از کل
۱۱,۳۲۸/۷۰	۶,۹۵۰/۰۱	۳,۰۹۶/۳۵	۷,۴۵۴/۲۶	۶,۰۱۲/۵۴	۵,۱۱۴/۸۲	۳,۱۵۴/۲۸	۱,۷۸۲/۷۶	ترکیه میلیون دلار امریکا
۸/۸۱	۷/۰۰	۴/۱۷	۶/۲۴	۶/۷۳	۶/۷۵	۵/۷۱	۴/۳۵	درصد از کل
۱۰,۴۶۷/۶۰	۱۰,۱۰۰/۹۰	۹,۶۱۲/۷۳	۱۲,۷۳۰/۳۰	۹,۱۷۵/۸۷	۵,۳۶۰/۴۳	۵۷۲/۱۸	۳۳۲/۶۵	هند میلیون دلار امریکا
۸/۱۴	۱۰/۱۸	۱۲/۹۶	۱۰/۶۶	۱۰/۲۷	۷/۰۷	۱/۰۴	۰/۸۱	درصد از کل
۱۰,۳۰۲/۷۰	۶,۳۰۹/۳۱	۵,۲۲۳/۴۱	۷,۴۷۵/۵۱	۵,۸۹۲/۵۷	۴,۵۹۰/۱۴	۳,۲۱۳/۵۱	۲,۲۱۳/۹۳	جمهوری کره میلیون دلار امریکا
۸/۰۱	۶/۳۶	۷/۰۴	۶/۲۶	۶/۵۹	۶/۰۶	۵/۸۲	۵/۴۰	درصد از کل
۷۱,۳۰۰/۴۰	۵۰,۰۸۵/۰۲	۳۸,۴۱۴/۳۶	۶۲,۰۴۸/۴۷	۴۴,۷۹۷/۶۸	۳۳,۹۹۳/۸۴	۲۲,۴۷۹/۷۱	۱۵,۹۲۱/۳۵	مجموع ۵ کشور نخست میلیون دلار امریکا
۵۵/۴۶	۵۰/۴۶	۵۱/۷۷	۵۱/۹۵	۵۰/۱۳	۴۴/۸۶	۴۰/۷۱	۳۸/۸۴	درصد از ۵ شریک تجاری نخست

«مروری بر بازار»

❖ مرور اجمالی بازار حمل و نقل کانتینری ایران

بزرگترین تأسیسات حمل و نقل کانتینری ایران در بندر عباس می‌باشد که در شمال ساحل تنگه هرمز، ورودی خلیج فارس، واقع شده است. این تأسیسات به عنوان مرکز اصلی حمل و نقل کالا به کشتی، تجارت اندکی با تأسیسات شورای همکاری خلیج فارس در این ناحیه دارد. به رغم این امر، بندر عباس همچنان از توان عملیاتی قابل ملاحظه‌ای برخوردار است و در بهره‌برداری از رشد بالای اقتصادی در طول سال‌های پیش از ۲۰۱۱ موفق بوده است. هرچند تحریم‌های تحمیل شده علیه جمهوری اسلامی ایران باعث شد تا اقتصاد این کشور خسارات بیشتری را متحمل گردد، اعتقاد بر این است که رشد اقتصادی این بندر به انتهای خود رسیده است و سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳، سال‌های کاهش چشمگیر توان عملیاتی این بندر خواهد بود. تحریم‌ها تأثیر به سزایی بر اقتصاد و بخش حمل و نقل کانتینری ایران می‌گذارد و این تغییر برای تمامی سطوح در نظر گرفته نمی‌شود، مگر این که جمهوری اسلامی ایران از موضع خویش نسبت به برنامه هسته‌ای کوتاه آید.

دیدگاه‌های کلیدی

- پس از سقوط سال ۲۰۱۲، امتیاز ایران بر روی شاخص اتصال خطوط کشتیرانی^(۱) به میزان قابل ملاحظه‌ای در سال ۲۰۱۳ کاهش خواهد یافت.
- به رغم تحریم‌های بی‌شماری که بر جمهوری اسلامی ایران تحمیل شده است، خطوط حمل و نقل و مراکز وابسته آن در ایران بر حمل و نقل کانتینری این کشور تسلط دارند.

- تحریم‌ها همچنین بنادر مهم حمل و نقل کانتینری در ایران را مورد هدف قرار دادند.
- آمار موجود، حاکی از ادامه روند رشد در واردات کانتینری می‌باشد.
- تا حصول توافق بین ایران و غرب، تأثیر تحریم‌ها بر اقتصاد ایران و بنادر و بخش حمل و نقل این کشور به منظور کاهش حجم حمل و نقل، ادامه خواهد یافت.

سقوط اتصال

اتصال ایران با سرویس‌های حمل و نقل کانتینری تا سال ۲۰۱۱ همگام با توان عملیاتی کانتینری در بندر عباس افزایش یافت، این میزان بر روی شاخص اتصال خطوط کشتیرانی آنکند تعیین شده است. ارتباط ایران در حمل و نقل کانتینری، از امتیاز ۱۳/۶۹ در سال ۲۰۰۴ که شاخص اتصال از ارتباط با چین آغاز می‌شود و نرخ مبنا ۱۰۰ تعیین شده است، به ۳۰/۲۷ در سال ۲۰۱۱ افزایش یافت (در سال ۲۰۱۰ به نقطه اوج، ۳۰/۷۳، رسید). این سیر نزولی کند، نشان می‌دهد تحریم‌های تحمیلی بر کشور تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر بخش حمل و نقل کانتینری ایران نگذاشته است.

با این حال، امتیاز ایران در شاخص اتصال خطوط کشتیرانی طی سال ۲۰۱۲ به عدد ۲۲/۶۲ سقوط کرد. با توجه به افزایش شدت تحریم‌ها علیه ایران، چنین افتی قابل پیش‌بینی بود. دولت‌های غربی در راستای برنامه توسعه انرژی هسته‌ای جمهوری اسلامی ایران، فشارهایی را بر این کشور اعمال نمودند. به رغم این که ایران بر صلح‌آمیز بودن این برنامه تأکید



فرصت‌های تجاری در سایر نقاط جهان به خصوص ایالات متحده آمریکا، یک تصمیم کاربردی به شمار می‌رود. تا به امروز، تجارت شرکت مرسک در ایران مشمول حمل و نقل مواد غذایی و سایر کالاها همچون وسایل نقلیه برای افراد غیر نظامی می‌باشد و جای بسی تأسف است که چنین فعالیت‌هایی به پایان می‌رسد.

همزمان با تشدید تحریم‌های ایالات متحده آمریکا در سال ۲۰۱۳، پیشروان این بازار به سایر خطوط کشتیرانی کوچکت پیوستند. لایحه اختیارات دفاع ملی ایالات متحده آمریکا از اول جولای اجرایی شد که بر این اساس حمل و نقل، کشتی‌سازی و بخش‌های مدیریت بنادر و انرژی ایران را تحریم نمود و شرکت‌ها به تبعیت از این لایحه جدید پایان حضور خویش در ایران را اعلام نمودند. اگرچه اقلام خوراکی، دارویی و انسانی معاف از تحریم می‌باشند، اما خطوط حمل و نقل در خصوص تخطی از این تحریم‌ها نگرانی‌هایی دارند. شرکت کشتیرانی متحده عربی، کشتیرانی سیماتک، خطوط حمل و نقل و باربری اورینت اورسیز و شرکت حمل و نقل وان‌های به موجب این لایحه جدید به فعالیت‌های خویش در ایران پایان دادند.

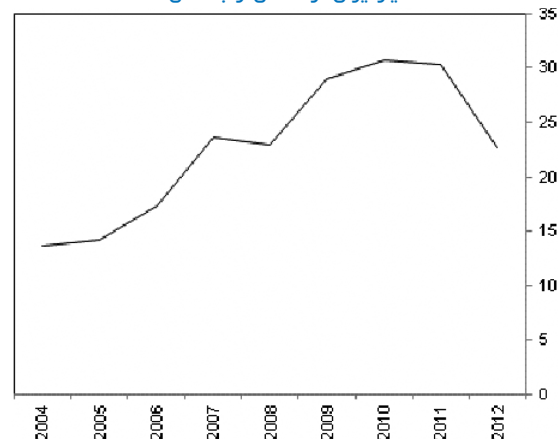
اعتقاد بر این است که این امر به اقتصاد ایران آسیب شدیدی وارد خواهد نمود. در نتیجه واردات و صادرات کانتینرها به میزان قابل ملاحظه‌ای از طریق بنادر نزدیک به حوزه خلیج فارس همچون بندر جبل علی در دубی^(۱) حمل و نقل می‌شوند و خدمات حمل و نقل مواد غذایی از طریق شرکت‌های داخلی اجرا می‌گردد که نگران از دست دادن تجارت در ایالات متحده آمریکا نمی‌باشند. استفاده از بنادر و کاهش صرفه‌جویی به مقیاس^(۲) به واسطه نیازمندی به چندین شناور کوچکتر جهت حمل همان تعداد جعبه که کشتی‌های کانتینری بزرگتر حمل می‌کنند، نهایتاً منجر به افزایش قابل ملاحظه‌ای در هزینه‌های شرکت‌های حمل و نقل ایرانی خواهد شد.

تحریم‌های بین‌المللی با آسیب‌های شدید

پیش‌بینی می‌شود اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۳ بار دیگر متحمل رکود اقتصادی گردد، به همراه این که رقم اصلی تا ۲/۳ درصد نزول می‌کند؛ این رقم نسبت به پیش‌بینی ۲۰۱۲ در خصوص افت ۳/۴ درصدی نرخ حقیقی تولید ناخالص داخلی کمی کاهش یافته است. به نظر می‌رسد آسیب‌های بیشتری گریبان‌گیر تجارت می‌شود، برآورد شده که نرخ حقیقی نزول تجارت در سال ۲۰۱۲ برابر ۱۸ درصد باشد و این میزان به ۱۶/۵ درصد در سال ۲۰۱۳ کاهش یابد. پیش‌بینی می‌شود نرخ حقیقی میزان مصرف نهایی بخش خصوصی، به عنوان عاملی اساسی برای کالاهای وارداتی، به میزان ۱۵/۵ درصد در سال ۲۰۱۱، به میزان ۰/۵ درصد در سال ۲۰۱۲ و ۰/۱ درصد در سال ۲۰۱۳ کاهش یابد؛ تأثیرات اولیه روندهای نزولی پیشین تنها عاملی است که مانع کاهش بیشتر می‌شود.

و صرفاً هدف از این برنامه را دستیابی به انرژی اعلان می‌نماید، اما نگرانی ایالات متحده آمریکا، اتحادیه اروپا و سازمان ملل متحد در خصوص این موضوع که ایران در پی توسعه تسلیحات هسته‌ای است، باعث شد تا جهت جلوگیری از پدید آمدن ایران هسته‌ای، تحریم‌هایی علیه خدمات بانکداری و مالی، نفت و گاز و بخش حمل و نقل این کشور اعمال گردد.

کاهش ارتباط
امتیاز ایران در شاخص ارتباط خطی



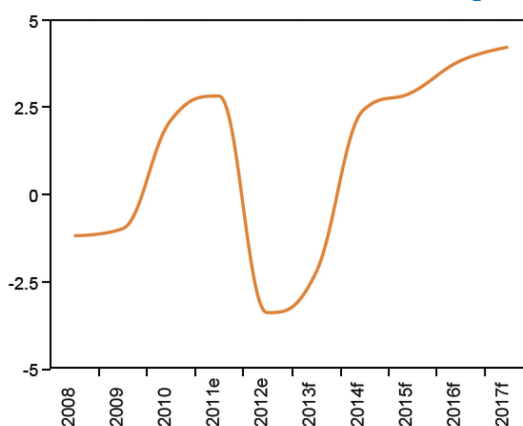
منبع: آنگتاد

زمانی که شرکت تاید واتر، به عنوان متصدی پایانه بندر عباس، به لیست سیاه ایالات متحده آمریکا اضافه شد، بخش بنادر ایرانی به طور مستقیم مورد هدف قرار گرفت. شرکت‌هایی همچون شرکت حمل و نقل مرسک و شرکت کشتیرانی مدیترانه مجبور شدند تا از بنادر کوچکتر ایرانی همچون تأسیسات واقع در شمال بوشهر استفاده نمایند که توسط شرکت تاید واتر اداره نمی‌شوند. این امر تا حدی مسئول کاهش شاخص اتصال خطوط کشتیرانی از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۲ خواهد بود، به طوری که خدمات خطوط حمل و نقل مهم را کاهش می‌دهد.

پیش‌بینی می‌شود روابط ایران در سال ۲۰۱۳ با شدت بیشتری کاهش یابد. باور بر این است که ایران به منظور وارد کردن کالاهای خود به میزان قابل ملاحظه‌ای به خدمات خوراکی دولت‌های حاشیه خلیج فارس وابسته می‌شود. باید توجه داشت که مهمترین شرکت‌های حمل و نقل کانتینری بیش از گذشته نسبت به تخطی از تحریم‌های تحمیل شده علیه این کشور محتاط می‌باشند، در غیر این صورت امور تجاری آن‌ها در سایر نقاط جهان به سادگی تحت تأثیر قرار خواهد گرفت. مرسک لاین به عنوان بزرگترین شرکت حمل و نقل کانتینری در اکتبر ۲۰۱۲ اعلام نمود از این پس دیگر به بنادر ایرانی وارد نمی‌شود؛ آن‌ها تمایل ندارند که سهواً تمامی امور تجاری خود را به واسطه ارتباط داشتن با این کشور به مخاطره اندازند. سخنگوی شرکت مرسک در خصوص این تصمیم اذعان نمود: این تصمیم با توجه به ارزیابی تراز منافع انجام تجارت محدود در ایران در برابر خطر از دست دادن

1. Dubai's Jebel Ali

۲. Economies of Scale: صرفه‌جویی به مقیاس یا مزیت مقیاس، مفهومی در اقتصاد خرد است که به کسب مزیت کاهش هزینه در اثر افزایش حجم تولید اشاره دارد. صرفه‌جویی به مقیاس به معنای آن است که با افزایش حجم تولید، هزینه متوسط تولید هر واحد کالا کاهش می‌یابد. آنچه باعث رشد بسیاری از صنایع می‌شود کسب صرفه‌جویی در مقیاس بزرگتر است. در عین حال وقتی یک یا چند شرکت در یک صنعت دارای مزیت مقیاس هستند، اگر شرکت دیگری بخواهد وارد رقابت با آنان شود باید در مقیاس انبوه تولید را آغاز کند یا این که هزینه زیاد تولید در مقیاس کم را متحمل شود.

تلاش در جهت بازگشت به رشد اقتصادی
نرخ حقیقی تولید ناخالص داخلی طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷

ع: برآورد، ف: پیش‌بینی
(بر اساس تقویم رسمی کشور ایران، سال جدید از ماه مارس آغاز می‌شود.)

مصرف‌کننده ایرانی با کاهش گسترده ارزش ریال طی ۱۲ ماه گذشته و همزمان تورم داخلی، خساراتی را متحمل شده است. قدرت خرید ایرانیان در طول چند ماه گذشته به صورت ثابت کاهش یافته است، به طوری که خرید کالاهای اصلی برای مردم به دلیل تورم روزافزون دشوار می‌باشد. براساس گزارش و آمار رسمی دولت، در مارس ۲۰۱۳ تورم سالیانه در قیمت کالاهای مصرفی تا ۳۱/۵ درصد افزایش یافت. پیش‌بینی می‌شود تورم سالیانه در سال مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۳ (از ۲۱ مارس ۲۰۱۳ تا ۲۰ مارس ۲۰۱۴) در مقایسه با برآورد سال مالی ۲۰۱۳-۲۰۱۲ که ۲۸ درصد بود به‌طور متوسط ۲۵ درصد باشد. به علاوه، در نتیجه کاهش مداوم ارزش ریال در بازار آزاد، قابلیت دسترسی به کالاهای وارداتی به میزان گسترده‌ای کاهش یافت. طبق گزارش‌ها، هر دلار آمریکا در هفتم آوریل معادل ۳۶,۵۰۰ ریال ایران معامله شد، در حالی که در ژانویه ۲۰۱۲ هر دلار آمریکا معادل ۱۸,۰۰۰ ریال ایران داد و ستد شده بود. با توجه به این که ایران یکی از واردکنندگان اصلی کالاهای کانتینری به حساب می‌آید و صادرات این کشور به میزان گسترده‌ای به هیدروکربن‌ها وابسته می‌باشد، توان عملیاتی کانتینری در بندر عباس عمدتاً تحت تأثیر این چشم‌انداز نامطلوب قرار می‌گیرد.

خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران در مرکز هدف تحریم‌ها

بخش حمل و نقل کانتینری که تحت کنترل خطوط حمل و نقل دولتی این کشور، خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران، قرار دارد در معرض این تحریم قرار گرفته است. این خطوط مسئول حمل و نقل کالاهای فله خشک و عمومی و بخش‌های حمل و نقل کانتینری می‌باشد. عملیات این خط کشتیرانی به طور گسترده آسیا و اروپا را به خلیج فارس و شبه‌قاره هندوستان متصل می‌نماید. سازمان حمل و نقل ملی معتقد است نرخ‌های این خطوط قابلیت رقابت با سایر خطوط،

بین‌المللی تأمین‌کننده نیازهای تجاری ایران را دارد. با این حال، ارتباط این خط کشتیرانی با دولت ایران مشکلاتی را برای این سازمان به همراه دارد و طبیعی است که نخستین هدف تحریم‌ها به حساب آید. مجموعه‌ای از تحریم‌ها در ماه می ۲۰۱۰ مورد توافق قرار گرفت که احتیاط در برابر شرکت‌های مهم ایرانی حمل و نقل بین‌المللی کالا، خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و شرکت هواپیمایی ایران ایر^(۱) را ایجاب نمود، ضمن این که حکم تحریمی مطرح گشت که بر این اساس پناه دادن به کشتی‌های مشکوک به حمل و نقل کالاهای تحریم شده به ایران، امری غیرقانونی برای کشورها به شمار می‌رفت. در عمل، انتظار می‌رود این احتیاط به معنای توقف و بازرسی‌های بیشتر از خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران باشد، افزایش این اقدام باعث شد تا ایران نسبت به چنین اقدامی به شدت واکنش نشان دهد. علی لاریجانی، رئیس مجلس شورای اسلامی، اذعان داشت: «به ایالات متحده آمریکا و کشورهای مخاطره طلب هشدار می‌دهم در صورتی که آن‌ها در نظر دارند تا از محموله کشتی‌های ایرانی بازرسی به عمل آورند، مطمئن باشند که ایران نیز متعاقباً به اجرای اقداماتی مشابه مبادرت می‌نماید».

تهدید به توقف و بازرسی به رشد احتمالی بخش حمل و نقل کانتینری ایران خدشه وارد می‌کند. اعتقاد بر این است که مؤسسات حمل و نقل تمایل به استفاده از شرکتی ندارند که از سوی بسیاری از دولت‌ها در لیست سیاه قرار گرفته است. ایالات متحده آمریکا در سال ۲۰۰۸ به صورت مستقیم تحریم‌هایی را علیه حمل و نقل ایران معین نمود، از این جهت تمام معاملات بین این شرکت با شهروندان آمریکا را ممنوع اعلام کرد و دارایی‌های خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران تحت حوزه قضایی خود را مسدود نمود. در سال ۲۰۰۹ بریتانیا به تمامی شرکت‌های خدمات مالی بریتانیا فرمان داد تا به موجب لایحه ضد تروریستی سال ۲۰۰۸، به تجارت با ایران پایان دهند. گزارش‌ها حاکی از این می‌باشند که شرکت‌های بیمه متعلق به برمودا و بریتانیا به فعالیت‌های تجاری با خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران پایان داده‌اند، تا جایی که این سازمان مجبور شد تا در سایر مناطق به جستجوی شرکت‌های بیمه بپردازد.

اعتقاد بر این است که از آنجا که خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران مشکوک به ارائه خدمات حمل و نقل و لجستیک^(۲) جهت مساعدت به برنامه ایران در راستای توسعه ظرفیت‌های هسته‌ای است، تحریم‌های بیشتری خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران را مورد هدف قرار داد. ایالات متحده آمریکا در ۲۷ اکتبر ۲۰۱۰، تحریم‌هایی را علیه ۳۷ شرکت صوری^(۳) مرتبط با خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران اعمال نمود. براساس این حکم ایالات متحده آمریکا، شبکه گسترده خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی

1. Iran Air

۲. Logistics: لجستیک یا آمادگاری به معنای مدیریت جریان کالا، اطلاعات و یا هر نوع منابع دیگر؛ مانند انرژی یا انسان‌ها بین محل تولید یا محل موجودی تا نقطه مصرف یا مورد نیاز برای برآورده کردن نیازهای مصرفی (معمولاً در سازمانهای نظامی) می‌باشد. لجستیک شامل یکپارچه‌سازی اطلاعات، حمل و نقل، موجودی کالا، انبارداری، جابجایی کالا و بسته بندی و در مواردی نیز شامل امنیت می‌شود.

3. Front Companies



طوری که عدم پرداخت متوالی اقساط وام و تعیین حداقل مبالغ بیمه در نهایت منجر به بدهی عظیم کشتی‌های این خط حمل و نقل و عدم توانایی پرداخت مبالغ مربوط به کشتی‌هایی که سفارش داده بودند، گردید.

به رغم تحریم‌های قابل ملاحظه‌ای که بر خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران تحمیل گشت، این خطوط حمل و نقل در ادامه روند حمل و نقل به بنادر اروپایی موفق بود. اما از فوریه ۲۰۱۲ ادامه این روند با دشواری بیشتری همراه گردید. از ۱۴۴ کشتی متعلق به خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران، ۶۰ کشتی تحت پرچم کشور مالت و قبرس حرکت می‌کردند. با این وجود رویترز^(۳) در این رابطه گزارش داده است که دولت‌های این دو جزیره دریای مدیترانه به تبعیت از برنامه گسترده تحریم‌ها، اقداماتی را جهت برداشتن پرچم‌های خود از کشتی‌های متعلق به خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران اتخاذ نموده‌اند. تونیو بورگ، وزیر امور خارجه دولت مالت، به رویترز اذعان داشت: «باور ما بر این است که تمامی خدمات شرکت حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران می‌بایست ممنوع اعلام گردد. هم‌اکنون نیز آماده انجام چنین اقدامی می‌باشیم، مشروط بر این که تمامی کشورها نیز مبادرت به این اقدام نمایند».

این شرکت حمل و نقل اقدامات پیچیده‌ای را در راستای پنهان ساختن ناوگان دریایی خود اتخاذ نمود. پس از ۴۸ ماه از آغاز تحریم‌ها در سپتامبر ۲۰۰۸، خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران طی اقداماتی جهت پنهان ساختن فعالیت‌های خود بیش از ۸۷۸ مرتبه تغییراتی همچون تغییر نام کشتی، مالک کشتی و سایر موارد را در ناوگان خود به کار برد. به نظر می‌رسد تحریم‌ها، وضعیت فعالیت‌های حمل و نقل کانتینری ایران را وخیم‌تر نموده است، هرچند این امر صرفاً در رابطه با بخش حمل و نقل نفت خام این کشور باشد.

پتانسیل بازگشت به رشد اقتصادی در زمان لغو تحریم‌ها

تا پیش از افزایش فشار تحریم‌ها طی دو سال گذشته، بخش حمل و نقل کانتینری ایران بسیار مقتدر به نظر می‌رسید. تقاضای ایران در خصوص کالاهای کانتینری رکود اقتصادی جهانی در تجارت کانتینری را به چالش کشید؛ به طوری که نرخ متوسط سالانه توان عملیاتی کانتینری در بندرعباس طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰ برابر ۱۴/۶ درصد بود، در حالی که در این زمان سایر نهادها در سرتاسر جهان متحمل کاهش توان عملیاتی گشتند، آنچنان که نرخ حمل و نقل کانتینری جهانی برای نخستین بار پس از ظهور آن در دهه ۱۹۶۰ کاهش یافت. علیرغم این که در سال ۲۰۱۱، تایدواتر، شرکت متصدی عملیات بندرعباس به فهرست تحریم‌های ایالات متحده آمریکا ملحق گردید، این بندر همچنان موفق به تأمین

ایران و شرکت‌ها و مقامات اجرایی دارای سهام را مورد هدف قرار داد و پس از آن به کارگیری مؤسسه حمل و نقل دریایی ملی به جهت توسعه برنامه تسلیحات غیرقانونی کشتار جمعی و حمل کالاهای نظامی توسط ایران در معرض تحریم‌ها قرار گرفتند.

این اقدام تا پایان دسامبر ۲۰۱۱ ادامه یافت، در این زمان وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا تحریم‌هایی را علیه ۱۰ شرکت صوری و حمل و نقل ایالات متحده آمریکا تحمیل نمود؛ چرا که آن‌ها با برنامه‌های نظامی و ساخت موشک ایران در ارتباط بودند. شرکت‌های مالت^(۴)، با خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و دو شرکت وابسته آن مشمول خطوط کشتیرانی ایران و هند^(۵) و آی. اس. آی^(۶) ارتباط دارند؛ لازم به ذکر است خطوط کشتیرانی ایران و هند یک شرکت مختلط بین خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و شرکت حمل و نقل هند است که در سال ۲۰۱۲ در اثر فشار تحریم‌ها به عملیات خود پایان داد. دیوید کوهن^(۷) معاون وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا اذعان داشت این تحریم‌ها نشانه تصمیمی قاطع مبنی بر توقف حمل و نقل غیرقانونی محموله‌های نظامی توسط دولت ایران می‌باشد.

این تحریم‌ها همچنین منجر به عدم تحقق راهکار تازه خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران شده است. از آنجا که بانک‌های جهانی نسبت به تخطی از تمامی تحریم‌ها در خصوص معامله با خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران یا شرکت‌های وابسته به آن بسیار محتاط می‌باشند، این خطوط حمل و نقل تلاش می‌کند تا به نحوی ایمن وجوه مورد نیاز را تأمین نماید. این امر باعث شد تا بسیاری از کشتی‌های این سازمان در پایان سال ۲۰۱۰ در سنگاپور متوقف گردند. سه مورد از این کشتی‌ها با نام‌های توچال، سبلان و سهند که همگی برای شرکت‌های مختلف به ثبت رسیده بودند، به عنوان پرداختی‌های وثیقه-عدم ایفای تعهد تصرف گشتند.

با این وجود، هر سه کشتی در ژانویه ۲۰۱۱ بنا به حکم دادگاه عالی سنگاپور آزاد شدند، مقامات خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران به فایننشیل تایمز^(۸) اذعان نمودند که هیچ گونه خطری این شرکت را تهدید نمی‌کند و مطمئناً با مخاطره‌ای در آسیا مواجه نمی‌شوند، این اظهارات توسط محمد حسین داجمر، مدیر عامل شرکت حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران، اعلام گشت، هرچند که وی تصدیق نمود در عمل از ورود این خطوط حمل و نقل به بنادر اروپایی ممانعت به عمل می‌آید.

آدام زوبین^(۹)، مدیر کل دفتر کنترل دارایی‌های خارجی وزارت خزانهداری ایالات متحده آمریکا و مسئول اجرای این تحریم‌ها، بر تأثیر گذار بودن این تحریم‌ها تأکید نمود و همچنین اظهار داشت این کشتی‌ها صرفاً پس از بازپرداخت ۲۰۰ میلیون دلار به ازای بدهی معوق خود آزاد شدند؛ به

1. Malta-based companies

2. Irano Hind

3. ISI Maritime

4. David Cohen

6. Adam Szubin

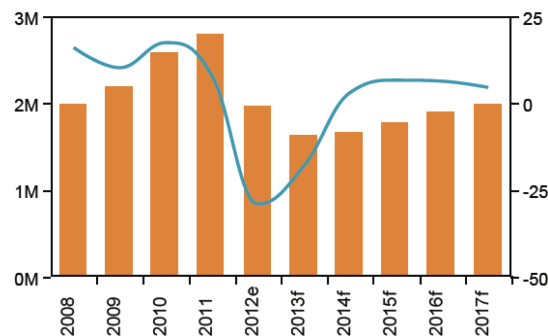
7. Reuter

۵. Financial Times: فایننشیل تایمز یکی از قدیمی‌ترین، مهم‌ترین و پرنفوذترین روزنامه‌های اقتصادی - سیاسی در جهان است که مرکز آن در شهر لندن قرار دارد. روزنامه فایننشیل تایمز یکی از روزنامه‌های مطرح و بسیار مهم در سیاست و اقتصاد بریتانیا به حساب می‌آید. این روزنامه به طور همزمان در شهرهای مهم دنیا از جمله لندن، دUBLIN، پاریس، میلان، نیویورک، توکیو، هنگ‌کنگ، سنگاپور، سنول، دوی و ... منتشر می‌شود.

رشد ۸ درصدی توان عملیاتی گشت.

در مقایسه با سایر بنادر مهم کانتینری در خاورمیانه، بندرعباس در میان ۹ بندر، رتبه پنجم را به خود اختصاص داده است، بندر عباس پس از بندر جبل علی امارات متحده عربی، بندر سلاله عمان^(۱)، بندر جدّه عربستان سعودی^(۲) و بندر سعید شرقی مصر^(۳) قرار دارد. اکثریت این بنادر (جبل علی، سلاله و سعید شرقی) مراکز اصلی حمل و نقل کالا از طریق کشتی به شمار می‌روند. بندرعباس پتانسیل حمل و نقل کالا در این بندر را توسعه نداده است، از این جهت توان عملیاتی در این بندر به خوبی بیانگر تقاضای داخلی نسبت به کالاهای کانتینری در ایران می‌باشد.

کاهش قابل ملاحظه حجم توان عملیاتی
توان عملیاتی بندر عباس بر حسب تی. ای. یو، ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷



توان عملیاتی کانتینری بندر عباس، بر حسب تی. ای. یو (LHS)^(۴)
توان عملیاتی کانتینری بندر عباس، درصد سالانه بر حسب تی. ای. یو (RHS)

برآورد؛ پیش‌بینی

جمعیت ایران در سال ۲۰۱۳ در حدود ۷۶,۴۰ میلیون نفر برآورد شده است که بالاترین نرخ جمعیت در خاورمیانه را به خود اختصاص می‌دهد، بدیهی است که تقاضای کالاهای کانتینری نیز به همین نسبت بالا باشد. آمار جمعیتی ایران به میزان بیشتری از چشم انداز مثبت مصرف‌کننده حمایت می‌کند، ضمن این که از جمعیتی جوان بهره‌مند است؛ این گروه از جمعیت به طور کلی از پول به میزان بیشتری استفاده نموده و تمایل آن‌ها نسبت به صرف هزینه بیشتر است. برآورد شده که در سال ۲۰۱۳، ۶۳/۵ درصد از جمعیت ایران کمتر از ۳۵ سال خواهند داشت. با توجه به پیش‌بینی‌های انجام شده، کل جمعیت این کشور تا سال ۲۰۲۲ به رقم ۸۲ میلیون نفر افزایش می‌یابد. از آنجا که تنها ۵۱/۳ درصد از کل جمعیت احتمالاً در سال ۲۰۲۲ زیر ۳۵ سال سن دارند، نسبت مصرف‌کننده‌های جوان متعاقباً کاهش خواهد یافت، به طوری که عاملی بالقوه منفی برای تقاضای کالاهای کانتینری به شمار می‌رود. نرخ نهایی مصرف بخش خصوصی ایران دلیل اکثر تولیدات ناخالص داخلی این کشور می‌باشد، در سال ۲۰۱۲ نرخ کل تولید ناخالص داخلی ۴۲/۶ درصد برآورد شده بود که البته در مقایسه با سایر کشورها این نرخ پایین است؛

هر چند افزودن صادرات هیدروکربن‌ها باعث شد تا دامنه معناداری برای رشد این نرخ فراهم آید.

در حالی که تمامی این عوامل به انضمام تحریم‌های تحمیل شده از جانب غرب، تأثیر اندکی بر حمل و نقل ایران دارند، باور بر این است که این عوامل به این بخش کمک می‌کند تا زمانی که این وضعیت بغرنج لغو و تحریم‌ها علیه این کشور متوقف می‌گردد، احیا شود.

افزایش تدریجی تنش‌های منطقه‌ای

ادامه افزایش تحریم‌ها علیه ایران، احتمال بسته شدن تنگه هرمز توسط این کشور را افزایش می‌دهد، این تنگه مسیر آبی کوچکی متصل به خلیج فارس می‌باشد. اگرچه چنین اقدامی حمل و نقل نفت خام را تحت تأثیر قرار می‌دهد، اما بخش حمل و نقل کانتینری ایران نیز از چنین اقدامی متأثر خواهد شد؛ شایان ذکر است ۲۰ درصد از نفت خام دنیا از این مسیر آبی عبور می‌کنند. ایالات متحده آمریکا با صراحت اعلام نمود هیچ نوع اقدامی در این راستا پذیرفته نمی‌باشد و متعاقباً ناو هواپیمابر خود، با نام آبراهام لینکلن^(۵)، را طی مأموریتی ر سال ۲۰۱۲ از طریق این تنگه به خلیج فارس ارسال کرد. با توجه به انتخابات ریاست‌جمهوری در ژوئن ۲۰۱۳ بهتر است چشم‌انداز سیاسی داخلی این کشور مورد بررسی قرار گیرد.

1. Oman's Port of Salalah
2. Saudi Arabia's Port of Jeddah
3. Egypt's East Port Said
4. The USS Abraham Lincoln

۴. Twenty-foot Equivalent Unit معیار احتساب کانتینر، اعم از ۲۰ یا ۴۰ فوت. این شیوه محاسبه، براساس معیار کانتینر ۲۰ فوت، انجام می‌شود. به عنوان مثال، یک کانتینر ۴۰ فوت، برابر ۲ تی. ای. یو است.



«گرایش‌ها و پیشرفت‌های صنعتی

❖ اهمیت روز افزون خدمات حمل و نقل به عنوان تجارت برای صندوق‌های خالی

اعتقاد بر این است که تجارت حمل و نقل و توسعه بنادر به عنوان منبع درآمد خارجی، در سال‌های پیش رو برای کشور ایران اهمیت گسترده‌ای خواهد یافت، چرا که این کشور به دلیل برنامه هسته‌ای خویش تحت تحریم‌های سخت‌گیرانه و روز افزونی قرار گرفته است. سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار آخرین نمونه در این زمینه به شمار می‌رود.

به نقل از خبرگزاری فارس، عطاالله صدر، مدیر کل سازمان بنادر و کشتیرانی اذعان داشت که درآمد سالانه کشور از بارگیری و تخلیه بار در بنادر ایران در حدود ۱۴ تریلیون ریال (معادل تقریباً ۱/۱۵ میلیارد دلار آمریکا) بوده است. وی همچنین اظهار نمود ارزش کالاهایی که سالانه از طریق بنادر کشور حمل و نقل می‌شود در حدود ۱۴۰ میلیارد دلار آمریکا می‌باشد. بر اساس اظهارات علی نیکزاد، وزیر راه و شهرسازی، ظرفیت کل بنادر ایران طی ۸ سال اخیر به میزان ۸۰ میلیون تن افزایش یافت و به ۱۸۴ میلیون تن رسید.

گزارش شده است هند مبلغی در حدود ۱۰۰ میلیون دلار آمریکا در بخش توسعه بندر چابهار واقع در جنوب شرقی ایران سرمایه‌گذاری نموده است. این قرارداد مزایای قابل ملاحظه‌ای را برای هر دو کشور ایران و هند دربر دارد. دولت هند همچنین مبلغ ۱۳۶ میلیون دلار آمریکا در راستای اتصال این بندر به بزرگراه حلقوی افغانستان سرمایه‌گذاری کرد، در حالی که دولت ایران تا به امروز ۳۴۰ میلیون دلار آمریکا در این زمینه سرمایه‌گذاری نموده است.

از طرف هند، این بندر امکان تجارت با افغانستان را برای ملل دولت‌های بریکس^(۱) فراهم آورد؛ در حال حاضر تجارت با افغانستان به موجب ممانعت‌های دولت پاکستان که بین هند و این کشور جنگ زده قرار گرفته، محدود می‌باشد. در حالی که افغانستان مجاز است کالاهای خود را از طریق پاکستان به بنادر و

مسیرهای مرزی این کشور حمل نماید، صادرات کالاهای هندی به افغانستان ممنوع است، زیرا پاکستان در پی محدود نمودن نفوذ دولت هند بر افغانستان است. لذا این تجارت تنها به صورت یک طرفه امکان‌پذیر می‌باشد. دولت هند به واسطه توسعه بندر چابهار می‌تواند به یک مسیر تجاری دست یابد، در غیر این صورت ممکن بود به موجب ملاحظات ژئواستراتژیک، از انجام این سرمایه‌گذاری امتناع ورزد، این مسیر نه تنها به افغانستان بلکه به سایر بازارهای آسیای مرکزی مرتبط خواهد بود.

از سوی دیگر این تجارت حمل و نقل که توسط این بندر جدید ایجاد می‌گردد عاملی مهم در ارتقا ذخائر سرمایه‌ای رو به نزول ایران خواهد بود. تحریم‌هایی که در راستای توقف توسعه تسلیحات هسته‌ای از سوی دولت‌های غربی بر ایران تحمیل شد، اقتصاد این کشور را فلج نمود. کاهش تحمیلی صادرات نفت و گاز به میزان قابل ملاحظه‌ای بر روند ورود ارز خارجی تأثیر گذاشت، حال آن که تحریم‌های مرتبط با بخش مالی ایران منجر به دشواری‌های بیشتر در امور تجاری گشت (برخی بازارها همچون بازار هند و چین اجازه دارند تا نفت خام را به میزان محدودی از ایران وارد نمایند، هرچند دستیابی به تانکرهای حمل و نقل نیز می‌تواند فی نفسه معضلی به شمار آید). وجوهی که در جهت ساخت و توسعه این بندر هزینه شده و تعرفه‌های گمرکی که متعاقباً می‌توان در خصوص عبور ترانزیتی وضع نمود، می‌توانند به یک منبع مهم درآمد برای دولت تبدیل شوند.

بدیهی است که تجارت حمل و نقل تنها گزینه پیشنهادی ایران نیست، بلکه این کشور تلاش می‌کند تا به منطقه‌ای مرکزی بین غرب و شرق، آسیای مرکزی و خلیج فارس و اقیانوس هند تبدیل گردد. مقامات رسمی افغان در چهارم سپتامبر ۲۰۱۲ اعلام نمودند یک خط راه‌آهن جدید بین شهر خلف - واقع در شهرستان قشم، استان هرمزگان - در شرق ایران و شهر هرات در غرب افغانستان و سومین شهر بزرگ

۱. BRICS: بریکس نام گروهی به رهبری قدرت‌های اقتصادی نوظهور است که از به هم پیوستن حروف اول نام انگلیسی کشورهای عضو برزیل، روسیه، هند، چین و آفریقای جنوبی تشکیل شده‌است. در ابتدا نام این گروه بریک نام داشت اما پس از پیوستن آفریقای جنوبی، به بریکس تغییر نام یافت. هر چند اعضای گروه بریکس همگی به غیر از روسیه در زده کشورهای در حال توسعه یا اقتصادهای در حال ظهور هستند اما عموماً به واسطه اقتصادهایی با رشد پرشتاب و فراگیر و نفوذ تأثیرگذار بر امور جهانی و منطقه‌ای از دیگر کشورها متمایز می‌شوند. بریکس نمایانگر نیمی از جمعیت جهان است و ۲۸ درصد قدرت اقتصادی دنیا را در اختیار دارد.

این کشور، در حال ساخت است و در حدود یک ماه دیگر تکمیل خواهد گشت ضمن آنکه خط راه آهن اتصال ایران به ترکمنستان و قزاقستان انتظار می رفت در اواخر سال گذشته به پایان برسد.

❖ افزایش ظرفیت کتان در بندر شهید رجایی

بندر ایرانی شهید رجایی یا بندر عباس پس از استقرار بخش خصوصی واحد بارگیری و تخلیه بار، آمادگی تبدیل شدن به بزرگترین پایانه حمل و نقل کتان برای آسیای مرکزی را دارند. بر اساس اظهارات علی استیری رئیس اداره بنادر و حمل و نقل استان هرمزگان، ۳ کیلومتر از مسیر قطار تکمیل گردیده و در حدود ۴۰ درصد از ۳ کیلومتر باقیمانده نیز تکمیل شده است. تجهیزات به ارزش ۲۸۰ میلیارد ریال (معادل ۲۲,۴۴ میلیون دلار) می باشد و ظرفیت سالانه بارگیری و تخلیه بار در این مسیر ۸۰۰,۰۰۰ تن کتان خواهد بود. کالاهای نظیر کتان، کانی ها، مازوت، کودهای شیمیایی، مشتقات نفتی و آلومینیوم از این بندر به جنوب شرقی آسیا و کشورهای حاشیه خلیج فارس حمل و نقل خواهد شد.

❖ افزایش ظرفیت بندر نوشهر به ۵ میلیون تن

پیش بینی شده که پس از تکمیل پروژه های زیربنایی، ظرفیت سالانه بندر ایرانی نوشهر در سال ۲۰۱۴ به ۵ میلیون تن افزایش یابد. سید نبی سیدپور، مدیر کل بندر نوشهر این موضوع را طی نشست جهت ارائه راه حل هایی در راستای

رفع بن بست های کنونی در این بندر، اعلام نمود. این بندر در حال حاضر دارای ظرفیت سالانه ۳/۵ میلیون تن می باشد. وی همچنین اذعان داشت که اقتصاد داخلی از طریق ساخت پایانه ها و ارتقای تجهیزات حمل و نقل در این بندر احتمالاً مزایایی را به دست آورد.

❖ راه اندازی بندری جدید در آستارا

یک بندر جدید چند منظوره در شهر آستارا واقع در استان گیلان راه اندازی شد. این بندر کالاهایی را کنترل خواهد نمود که از قزاقستان و ترکمنستان به دریای سیاه و گرجستان حمل می شوند. مجموع کل هزینه های این بندر در حدود ۸۵/۶ میلیون دلار امریکا برآورد شده است.

❖ عقب نشینی هند از سرمایه گذاری در شرکت ایران و هند

به نقل از خبرگزاری هلنیک مرتبط با حمل و نقل^(۱)، وزارت حمل و نقل دولت هند خواستار کناره گیری از ۴۹ سال سرمایه گذاری مشترک با مراجع قانونی ایران می باشد. تصمیم به کناره گیری از این مشارکت با تمرکز بر حمل و نقل، در مورد خطوط حمل و نقل ایران و هند می باشد که پس از تحریم های ایالات متحده امریکا اتخاذ گشت به طوری که این تحریم ها این شرکت را نسبت به انجام آزادانه عملیات های بین المللی محدود نمود. پیش بینی می شود دولت هند رسماً تقاضای وزارت حمل و نقل مبنی بر کناره گیری از این مشارکت را تأیید نماید.



«نمایه شرکت‌ها»

خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران

❖ نقاط قوت

- رکود اقتصادی منجر به ادامه رشد توان عملیاتی در بنادر ایرانی گشت؛
- خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران یک شرکت دولتی می‌باشد.

❖ نقاط ضعف

- خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران به موجب تحریم‌های اعمال شده با مشکلات عملیاتی شدیدی مواجه شدند.
- شماری از کشتی‌های این شرکت به دلیل مسائل مربوط به پرداختی‌ها توقیف شده‌اند.
- انزوای سیاسی ایران، توانایی این کشور را نسبت به جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید و دستیابی به آخرین فناوری محدود کرده است.
- شرکت حمل و نقل ایران و هند، که تابعه شرکتی بزرگ‌تر بود، به عملیات‌های خود پایان داد.

❖ فرصت‌ها

- با توجه به بازگشت بالقوه ایران به میز مذاکرات، می‌توان مشاهده نمود که تحریم‌های علیه شرکت‌های حمل و نقل ایران سست شده‌اند.

❖ تهدیدها

- ممکن است بر شدت تحریم‌های تحمیلی علیه ایران و خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران افزوده شود. این موضوع باعث شده تا دستیابی به سود برای این شرکت امری غیرممکن باشد.
- ناآرامی‌های خاورمیانه ادامه دارد و در صورتی که ایران متحمل آشفتگی سیاسی گسترده‌ای گردد، این امر بر کسب و کار خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران تأثیر می‌گذارد.
- محدودیت‌های سیاسی و تجاری خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران ممکن است سهم مشارکت این خطوط حمل و نقل در بازار مربوطه را نسبت به سایر خطوط حمل و نقل خلیج فارس و خاورمیانه کاهش دهد.
- ۱۵۰ مورد از شرکت‌های تابعه و وابسته خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران به لیست سیاه ایالات متحده آمریکا اضافه شده‌اند.

خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران

❖ نگاه اجمالی به شرکت

پس از انقلاب اسلامی ایران، خطوط حمل و نقل آریا به خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۹۷۹ تغییر یافت. بسیاری از کشتی‌های این شرکت در طول جنگ تحمیلی ایران-عراق از بین رفتند و بر اساس وبسایت این خطوط حمل و نقل، کشتی‌های خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران با نام شهدا و شهرهای این جنگ نام‌گذاری شدند. این خطوط با ۷,۰۰۰ کارمند، مشمول حمل و نقل کالاهای فله‌ای خشک و کانتینری می‌باشد.

خطوط حمل و نقل خزر در حوزه دریای خزر که خدمات حمل و نقل دریایی از بندر انزلی، نوشهر و امیرآباد به بنادر آکتائو، آستراخان، مخاچ‌قلعه، ترکمن‌باشی و باکو را ارائه می‌دهد و شرکت حمل و نقل والفجر^۸ که خدمات حمل و نقل کالا و مسافر بین کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان را فراهم می‌آورد و بیش از ۱۱۰ دفتر نمایندگی دارد، از شرکت‌های تابعه خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌آیند. تا پیش از سال ۲۰۱۲ شرکت حمل و نقل ایران و هند توسط خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران راه‌اندازی گشت، این خطوط حمل و نقل با شرکت حمل و نقل هند به صورت مشترک سرمایه‌گذاری کرده بودند. این شرکت دارای ۸ کشتی اقیانوس‌پیما بود که حمل و نقل نفت خام و کالاهای فله و عمومی را برعهده داشت. البته عملیات‌های این شرکت به موجب فشارهای ناشی از تحریم‌های غرب متوقف گردید و در آوریل ۲۰۱۳ کشتی‌ها و بدهی‌های این شرکت بر عهده شرکت حمل و نقل هند قرار گرفت.

❖ راهبرد

ناوگان

خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران شامل حمل و نقل اقلام حجیم خشک و کانتینری می‌باشد، اگرچه این شرکت به جهت گریز از تحریم‌های غرب، عملیات‌های حمل و نقل را این روزها به شرکت‌های وابسته واگذار کرده است. بر اساس وبسایت این خطوط حمل و نقل، بخش حمل و نقل کالاهای فله‌ای خشک دارای ناوگانی با اندازه‌های مختلف از پاناماگذر^(۱) تا راحت‌گذر^(۲) می‌باشد. خدمات حمل و نقل در زمینه محصولات تمیز همچون غلات و برنج و محصولات کثیف همچون ذغال و سنگ آهن ارائه می‌شود.

خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران در اواخر سال ۲۰۰۹ و اوایل سال ۲۰۱۰ عملیات‌های حمل و نقل کانتینری خود را به خطوط حمل و نقل حافظ دریا واگذار نمود که سابق بر این شرکتی ناشناس بود. اظهار شده که خطوط حمل و نقل حافظ دریا یک شرکت خصوصی و مجزا از خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. البته اطلاعات ناچیزی در خصوص ساختار مدیریتی این شرکت در دسترس قرار دارد. به گزارش آلفالاینر، خطوط حمل و نقل حافظ دریا در حال حاضر به لحاظ بزرگی در جایگاه بیست و دوم ناوگان حمل و نقل کانتینری دنیا فعالیت می‌کند، به طوری که با بهره‌مندی از ۲۱ کشتی حجم کل معادل ۸۶,۳۲۰ (تی.ای. یو) است. چنین حجمی باعث شده تا این شرکت ۰/۵ درصد از سهام بازار را به خود اختصاص دهد.

خطوط حمل و نقل حافظ دریا صرفاً مالک دو کشتی است با حجم کل معادل ۴,۵۷۶ تی.ای. یو می‌باشد. ۱۹ کشتی این شرکت به صورت اجاره‌ای هستند که حجم کل آن معادل ۸۱,۷۴۴ تی.ای. یو است. کشتی‌های اجاره‌ای این شرکت ۹۴/۷ درصد از ناوگان آن را تشکیل می‌دهد. به رغم چنین اختلافی، در حال حاضر هیچ کشتی در دفتر سفارشات خطوط حمل و نقل حافظ دریا وجود ندارد که این امر وضعیت نامطلوب شرکت‌های حمل و نقل ایران را منعکس می‌نماید. بدین سبب این شرکت در پی تأمین وجوه مالی خود می‌باشد.

۱. Panamax: به دسته‌ای از کشتی‌ها که ابعادشان برای گذشتن از کانال پاناما مناسب باشد پاناماگذر گفته می‌شود. اندازه پاناماگذر بیانگر بزرگ‌ترین اندازه مورد قبول برای کشتی‌های عبورکننده از کانال پاناما است. طول این گونه کشتی‌ها حداکثر ۲۷۵ متر و عرض آنها حداکثر ۳۲ متر است. ظرفیت متوسط این گونه کشتی‌ها حدود ۴۵۰۰۰ dwt است. به آن دسته از کشتی‌ها که ابعادشان برای گذر از کانال پاناما مناسب نیست پاناماناگذر (Post Panamax) می‌گویند.

بنادر ایرانی مجبور به سرمایه‌گذاری داخلی

اگرچه شرکت حافظ دریا تلاش کرد فعالیت‌های حمل و نقل خود را از شرکت حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران مجزا نماید، اما همچنان یک راه سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل به شمار می‌رود. در سال ۲۰۱۰ این شرکت توافق‌نامه‌ای را در راستای کنترل و سرمایه‌گذاری در مجتمع بندری پارس ایران امضا نمود. اعتقاد بر این است که در حال حاضر بنادر ایرانی از هیچ گونه شانس برخورداری نمی‌باشند اما مجبور به سرمایه‌گذاری در منابع داخلی هستند. در این زمینه به ویژه می‌توان به شرکت تایدواتر، متصدی امور بندر عباس اشاره نمود که هم‌اکنون در معرض تحریم‌ها قرار گرفته است. با این وجود، در صورتی که تحریم‌های علیه ایران ادامه یابد، ممکن است سرمایه‌گذاران پیش از مبادرت به هر گونه اقدامی، موضوع بازگشت سرمایه را مد نظر قرار دهند.

خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران تحت شرایط این انتقال، عملیات مربوط به هفت لنگرگاه را بر عهده خواهد گرفت و می‌بایست مبلغ ۴۰۰ میلیارد ریال (در حدود ۴۰ میلیون دلار) در تأسیسات و زیرساخت‌های بندر پارس سرمایه‌گذاری نماید. مجتمع بندری پارس در منطقه ویژه اقتصادی/انرژی پارس^(۱) در استان بوشهر واقع در جنوب غربی ایران قرار گرفته است. این مجتمع در فاصله ۱۰۰ کیلومتر مربعی از خشکی قرار دارد و متشکل از چندین مجتمع و پالایشگاه پتروشیمی می‌باشد. قرارداد بین خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و منطقه ویژه اقتصادی/انرژی پارس در مرحله اولیه به مدت ۱۵ سال خواهد بود و سپس ممکن است در دوره‌های ۵ ساله تمدید گردد.

اعتقاد بر این است که این قرارداد مزایای آشکاری را برای این شرکت حمل و نقل ایرانی در پی دارد و فرصتی را جهت ارتقای زنجیره تأمین و تغییر یافتن به صورت مدیریت بندر در اختیار این شرکت قرار می‌دهد. این خطوط حمل و نقل به عنوان هدف تحریم‌ها انتخاب شده بود و بدون شک امید داشت تا این بندر فرصتی را جهت تغییر جریان عایدات برای آن‌ها فراهم آورد.

تحریم‌های ایالات متحده آمریکا مستقیماً بر خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران اعمال گشت؛ چرا که به باور غرب، این شرکت خدمات مربوط به پشتیبانی نظامی از وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران^(۲) را تأمین می‌نماید. با توجه به این تحریم، شرکت حمل و نقل ملی ایران از انجام هر گونه تراکنش مالی با شهروندان آمریکایی ممنوع گشت و تمامی دارایی‌های خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران تحت حوزه قضایی ایالات متحده آمریکا مسدود شدند.

تصور می‌شود منطقه ویژه اقتصادی/انرژی پارس چاره‌ای جز امضای قرارداد با خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران ندارد. تحریم‌ها و فشارهای دیپلماتیک وارد بر تمامی شرکت‌هایی که همچنان آماده سرمایه‌گذاری در ایران می‌باشند، راهی جز سرمایه‌گذاری داخلی باقی نگذاشته است. در ژانویه ۲۰۱۰ فشارهای رژیم صهیونیستی، شرکت مشاوره بندر هامبورگ را به عنوان شرکت مشاوره لجستیک زنجیره تأمین آلمان، متقاعد به کناره‌گیری از قراردادی نمود که در راستای بازسازی بندر عباس امضا کرده بود.

❖ داده‌های مالی

۲۰۱۲

در دسترس نیست.

❖ آخرین فعالیت

در ماه آوریل، شرکت حمل و نقل هند (اس. سی. آی)^(۳)، توافق نمود تا مسئولیت ۶ کشتی متعلق به خطوط حمل و نقل ایران و هند را تقبل نماید و بدهی‌های این شرکت را پرداخت نماید به طوری که کلیه حساب بدهی‌های مورد نظر را نیز واریز کرد. این شرکت که با سرمایه‌گذاری مشترک بین خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و شرکت حمل و نقل هند تأسیس گشت، بدین امر واقف شد که با اعمال تحریم‌ها علیه ایران و به ویژه خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران، انجام عملیات مربوطه بسیار دشوار می‌باشد و نهایتاً در دوم آوریل از سوی مجلس قانون‌گذاری هند منحل گردید.

1. Pars Special Energy/Economic Zone (PSEEZ)
2. Iran's Ministry of Defence and Armed Forces Logistics (MODFL)
3. Shipping Corporation of India (SCI)



ان. آی. تی. سی^(۱)

❖ نقاط قوت

- شرکت ان. آی. تی. سی هشتمین شرکت نفت کش بزرگ دنیا به حساب می آید.
- با بهره‌مندی از ناوگان متنوع در کنار کشتی‌هایی با طبقات مختلف، مشمول شمار بسیاری از نفت کش‌های غول پیکر نیز می‌باشد.

❖ نقاط ضعف

- ارتباط شرکت ان. آی. تی. سی با ایران، مشکلات متعددی را برای این شرکت به همراه داشته است.
- این متصدی نفت کش تلاش نمود تا در نتیجه تحریم‌ها، بیمه خود را در سال ۲۰۱۱ تجدید نماید.
- هزینه‌های بالای انبار، از منافع شرکت‌های حمل و نقل تجاوز کرد.
- ان. آی. تی. سی در حال حاضر به طور مستقیم در معرض تحریم‌های غرب می‌باشد.

❖ فرصت‌ها

- در صورتی که ایران با استفاده از اهالی فن و کارشناسی موفق به رفع تحریم‌ها گردد، این کشور می‌تواند به یکی از مهم‌ترین صادرکنندگان گاز طبیعی مایع تبدیل شود.
- ان. آی. تی. سی خواستار اجرای برنامه مهم توسعه ناوگان می‌باشد.
- خروج متصدیان اصلی نفت کش از ایران منجر به افزایش تقاضا در خصوص نفت کش‌های ان. آی. تی. سی می‌گردد.

❖ تهدیدها

- ناپایداری سیاسی کشورهای خاورمیانه دغدغه‌ای مهم به شمار می‌آید.
- بخش حمل و نقل فله‌ای مواد مایع هم‌اکنون تلاش نموده تا معضل استفاده از سوخت بیش از حد را رفع نماید و نفت کش‌های غول پیکر جدید ان. آی. تی. سی این موضوع را وخیم‌تر می‌کند.

❖ نگاه اجمالی به شرکت

ان. آی. تی. سی که پیش از نام‌گذاری مجدد در سال ۲۰۱۰ به عنوان شرکت ملی نفت کش ایران شهرت داشت، این اقدام در جهت فاصله گرفتن از دولت ایران و تحریم‌های تحمیلی غرب اتخاذ گشت. ان. آی. تی. سی یک شرکت متصدی عملیات‌های مربوط به نفت کشی می‌باشد که اصولاً در حمل و نقل نفت خام دخالت دارد و در پایگاه‌های بین‌المللی فعالیت می‌نماید.

❖ راهبرد

ناوگان

براساس فهرست ۳۰ شرکت برتر متصدی نفت کشی، ناوگان ان. آی. تی. سی به لحاظ بزرگی و بر حسب حداکثر تناژ وسیله نقلیه^(۲) در جایگاه هفتم جهان قرار گرفته است. با این حال، اندازه حقیقی این شرکت همچنان مورد تردید قرار دارد چرا که به منظور اجتناب از تحریم‌ها، کشتی‌های این شرکت از ابتدا نام‌گذاری و پرچم‌گذاری شدند. با این وجود، تصور می‌شود که این شرکت مالک ۳ نفت کش غول پیکر، ۹ نفت کش سوئز گذر^(۳)، ۵ نفت کش افراماکس^(۴) و سه نفت کش با اندازه متوسط با مجموع کل ۱۱/۳۹ میلیون حداکثر تناژ وسیله نقلیه می‌باشد. افزون بر این، ان. آی. تی. سی در دفتر ثبت سفارشات خود دارای ۱/۲۴ میلیون حداکثر تناژ وسیله نقلیه است. این شرکت از هدف‌مندترین برنامه‌ها در راستای توسعه این بخش برخوردار بود که براساس یکی از برنامه‌ها این شرکت می‌بایست جایگاه سوم را در جهان بر حسب حداکثر تناژ وسیله نقلیه بدست آورد. این برنامه شامل خرید ۲۲ نفت کش غول پیکر، ۶ نفت کش شاتل مخصوص گذر از دریای خزر^(۵)، ۱ عدد نفت کش مخصوص حمل گاز طبیعی مایع و ۲ عدد ناو مخصوص محصولات طی فاصله زمانی ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۳ می‌باشد. با این حال، اعتقاد بر این است که تحریم‌های اعمال شده علیه این شرکت و ایران، انجام چنین اقداماتی را دشوار می‌سازد. براساس گزارش‌ها، از آنجا که ایران به موجب تحریم‌ها نمی‌تواند تمامی نفت خود را صادر نماید و تولید خود را نیز کاملاً کاهش نداده است، بسیاری از کشتی‌های این شرکت به عنوان انبارهای شناور ایران به کار می‌روند. همچنین انتظار می‌رود هر گونه برنامه توسعه ناوگان براساس انبار بلندمدت محصول باشد. این شرکت همچنین برنامه‌های بلندمدتی جهت مشارکت در حمل و نقل گاز طبیعی دارد. ایران دارای ذخائر گاز ثابت شده می‌باشد و زمانی که این کشور از فناوری ورود به این بخش برخوردار گردد، ان. آی. تی. سی اذعان خواهد نمود که خواهان توسعه ناوگانی جهت حمل و نقل این محموله می‌باشد، این شرکت سابق بر این اظهار داشته بود که برای پاسخ‌گویی به این تقاضا به ۸۰ کشتی نیاز دارد.

2. Deadweight Tonnage
3. Suezmaxes
4. Aframax
5. Caspimax

۱. National Iranian Tanker Company: شرکت ملی نفت کش ایران از شرکت‌های فرعی شرکت ملی نفت ایران می‌باشد که در سال ۱۹۵۵ تاسیس و در سال ۱۳۸۸ به بخش خصوصی واگذار شده است. این شرکت نفت خام ایران را به بازارهای صادراتی انتقال می‌دهد و همچنین در تجارت متقابل محموله‌های نفتی را برای برخی از ۱۵۰ شرکت نفت در سراسر جهان، از جمله رویال داچ شل، توتال، آرامکو سعودی و شرکت‌های تولیدی نفت دولتی کویت و ابوظبی حمل می‌کند.



ان. آی. تی. سی

تحریم‌های تأثیرگذار بر بخش حمل و نقل نفت خام

اعتقاد بر این است که فرصت‌های حمل و نقل نفت خام ایران رو به پایان است و شرکت ان. آی. تی. سی با مشکلات روزافزونی در اجرای این عملیات مواجه خواهد شد. انتظار نمی‌رود که پس از بازگشت مؤثر ایران به میز مذاکرات، به استثنای کاهش شدت تحریم‌ها، تا پیش از ۲۰۱۴ صادرات نفت از ایران به نرخ رشد خود بازگردد. اگرچه موضوع ایران خصوصاً از سال ۲۰۱۲ تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر بازار حمل و نقل نفت خام برجای گذاشت، اما انتظار می‌رود تأثیر آن به موجب گزینه‌های متناوب برطرف شود.

ان. آی. تی. سی در نهایت در جولای ۲۰۱۲ به فهرست تحریم‌های ایالات متحده آمریکا اضافه شد؛ ایالات متحده آمریکا و اتحادیه اروپا در راستای توقف برنامه توسعه تسلیحات هسته‌ای، تحریم‌های روزافزونی را علیه این کشور واقع در خاورمیانه اعمال کردند، هر چند این اتهام همواره از سوی ایران انکار می‌شود. سایر شرکت‌های وابسته به بخش حمل و نقل ایران همچون خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و در پاره‌ای از زمان تاییداتر، متصدی پایانه بندرعباس، زمانی که از شرکت‌های تابعه و وابسته بسیاری در جهت انجام عملیات‌های خطوط حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران استفاده نمود، در این فهرست قرار گرفتند.

کشتی‌های ان. آی. تی. سی سابقاً تحت پرچم و نام کشورهای اروپایی مالت و قبرس قرار داشتند. تشدید تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه ایران، طی ماه‌های اخیر این متصدی نفت‌کش به فهرست‌بندی مجدد و داشت؛ ماه جولای نیمی از ناوگان ان. آی. تی. سی مجدداً تحت نام و پرچم کشورهای جدید خصوصاً تانزانیا^(۱) و تووالو^(۲)، (جزیره‌ای واقع در اقیانوس آرام)، قرار گرفتند. به موجب فشارهایی که از جانب ایالات متحده آمریکا بر این دو کشور وارد گشت، این دو کشور اقدام به خروج نمودن آن‌ها از فهرست نمودند. در حال حاضر بار دیگر نام کشتی‌هایی که تحت پرچم دولت‌های مذکور حرکت می‌کردند، از فهرست خارج شدند. دفتر ثبت کشتی‌ها در تووالو اذعان داشت: انتظار می‌رود تکمیل روند خروج به منظور تضمین ایمنی کشتی‌ها طی مدت زمان کوتاهی اجرایی گردد. ۳۶ کشتی تحت پرچم جزیره نیمه‌خودمختار زنگبار^(۳) در تانزانیا فعالیت می‌نمودند. این امر بدین معنا است که انجام عملیات‌های مربوطه برای ان. آی. تی. سی به صورت روزافزونی دشوارتر می‌گردد. ناوگان این شرکت به احتمال زیاد مجبور به حرکت تحت پرچم ایران می‌شوند، ضمن این که این اقدام نیز مشکلات مشخصی را به همراه دارد.

هاوارد برمن^(۴)، عضو ارشد کمیته امور خارجی مجلس نمایندگان ایالات متحده آمریکا، اذعان نمود: «ایران از این راه دشوار آگاهی دارد که ما از اجرای این تحریم‌ها علیه ایران منصرف نخواهیم گشت و سایرین نیز به خوبی آگاه هستند که فریب تحریم‌های بین‌المللی راهکاری ناموفق می‌باشد».

ان. آی. تی. سی در آخرین گزارش ویژه سه ماهه برای مدت کوتاهی به عنوان فاتح تحریم‌های فزاینده علیه ایران در خصوص بخش حمل و نقل اقلام فله‌ای مایع تعیین شد. شورای تصمیم‌گیری اتحادیه اروپا در ۲۳ ژانویه ۲۰۱۲، قانونی را در راستای تحریم واردات، خرید یا حمل و نقل نفت خام و فرآورده‌های نفتی ایران برای دولت‌های عضو اتحادیه اروپا وضع نمود. این تصمیم به نحوی قاطع در جولای ۲۰۱۲ اجرایی شد، ضمن این که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم قراردادهای مالی، بیمه یا بیمه اتکائی مرتبط به این فعالیت‌ها را تحریم کرد. حدود ۹۵ درصد از بیمه نفت‌کش‌های نفت خام به صورت مستقیم یا از طریق مرکز بیمه اتکائی بر عهده باشگاه بیمه‌گران حفظ منافع و جبران خسارت اروپایی^(۵) می‌باشد و شرکت‌های خارجی که سابق بر این نفت خام ایران را حمل می‌کردند، در حال حاضر نمی‌توانند اقدام بدین امر نمایند.

ان. آی. تی. سی تحت پوشش شرکت ایرانی حفظ منافع و جبران خسارت کیش^(۶) قرار گرفت. این بیمه‌گذار وابسته به بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به عنوان بیمه‌گذار اتکائی خود می‌باشد. یکی از مقامات مسئول ان. آی. تی. سی در جولای ۲۰۱۲ به خبرگزاری رویترز اذعان داشت: «این شرکت می‌تواند بدون هرگونه مشکلی در سرتاسر آسیا تجارت نماید. مبلغ پوشش بیمه حفظ منافع و جبران خسارت این شرکت معادل ۱ میلیارد دلار آمریکا است. ان. آی. تی. سی می‌تواند تجارت نموده و به تمامی مناطق سفر نماید».

1. Tanzania
2. Pacific Nation Tuvalu
3. Zanzibar

4. Howard Berman
5. European P&I Club of Insurers
6. Kish P&I



ان. آی. تی. سی

این اقدامات معادل استاندارد صنعتی می‌باشد و در انجمن حمل و نقل نیز قابل پذیرش است. «ان. آی. تی. سی به دلیل تقاضای بالای خدماتی که ارائه می‌دهد، به ویژه حمل و نقل نفت خام به بازارهای مهم آسیایی پایدار باقی مانده است؛ بازارهای مذکور برای واردات نفت خام ایران از سوی ایالات متحده امریکا از معافیت‌های مالیاتی محدود برخوردار شده‌اند. با این حال، نبود کشوری که کشتی‌های ان. آی. تی. سی تحت نام و پرچم آن کشور حرکت نماید، خیلی زود منجر به توقف این موقعیت می‌گردد.

تحریم‌های روزافزون علیه ایران تأثیر قابل ملاحظه‌ای در بخش حمل و نقل نفت خام این کشور در سال ۲۰۱۲ گذاشت. میزان تقاضای کشورهای متکی به نفت خام ایران که به مقدار ذخیره این ماده در انبار پیش از تحریم‌های اعمال شده بستگی داشت، نرخ‌های فعالیت نفت‌کش‌های غول پیکر با نشان خلیج فارس به مسیر آسیا را پشتیبانی نمود. به رغم این که معضل استفاده از سوخت بیش از حد منجر به عدم تعادل اساسی در این ناوگان گشت، نرخ بازده طی دوره‌های متناوب به میزان ۱۶,۰۰۰ دلار امریکا افزایش یافت. با این وجود، در حال حاضر آن انبارها کاملاً پر می‌باشند و تحریم‌هایی که در این موقعیت پویا هستند به حالت عادی بازگشته‌اند؛ در ماه جولای و آگوست، بار دیگر می‌توان کاهش نرخ بازده تا ارقام منفی را مشاهده نمود. در حالی که امید است نیاز به یافتن منابع جدید نفت بتواند تقاضای کلی نفت‌کش‌ها برحسب تن-مایل را افزایش دهد، گزینه‌های متناوبی به صورت گسترده از سوی دولت‌های عضو شورای همکاری خلیج فارس جهت محدود نمودن تمامی تأثیرات تعیین شده‌اند.

❖ داده‌های مالی

۲۰۱۲

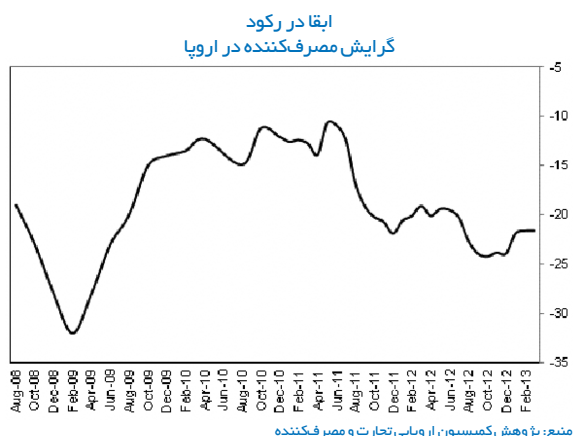
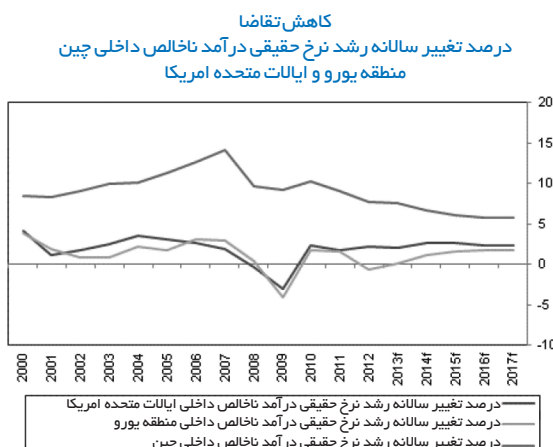
در دسترس نیست.

❖ آخرین فعالیت

حمل و نقل نفت خام به چین

گزارش شده است که ان. آی. تی. سی در ماه می ۲۰۱۳، اقدام به حمل و نقل نفت خام از ایران به چین نموده است. کشور چین به رغم این که همچون سایر کشورها، حجم واردات خود را به تبعیت از فشار دولت‌های غرب نسبت به صادرات ایران کاهش داد، همچنان بزرگترین واردکننده نفت خام ایران به شمار می‌رود. بر اساس خبرگزاری فارس، چین و ایران به توافق رسیدند که نفت‌کش‌های ان. آی. تی. سی، حجم نفت مورد نظر را بر اساس تحویل در مقصد (عرشه کشتی) تأمین نمایند. این امر بدین معنا است که تسویه مالی در زمانی انجام می‌گیرد که محموله از نفت‌کش مورد نظر واقع در بندر چینی خارج شود. این امر از سویی فروشنده را ملزم به تأمین بیمه شخص ثالث می‌کند تا کشتی را در موقعیت نشت نفت یا بروز خسارات تحت پوشش قرار دهد.





این افزایش رونق، هر چند کند، در نرخ تقاضای کالاهای حمل شده از طریق کانتینر ادامه یافت تا با کندی رشد چین ترکیب شد که به معنای کاهش کمتر تقاضای رشد در این بازار می‌باشد.

❖ متقاعد نشدن مصرف‌کننده‌های اروپایی

شاخص‌های خاص حمل و نقل در خصوص تقاضاهای موجود بر روی مسیر تجاری اروپا-آسیا هنوز در دست چاپ است، ضمن این که اطلاعاتی در زمینه توان عملیاتی کانتینری از بنادر پیش‌تاز اروپایی همچون روتردام، آنتورپ یا هامبورگ در دسترس نمی‌باشد. آخرین داده‌ها در رابطه با توان عملیاتی در مسیر کانال سوئز از ماه دسامبر ۲۰۱۲ بیانگر آن هستند که به رغم این که ناآرامی‌های مصر بر فعالیت مسیر آبی این کشور تأثیری ندارد، تأثیر نامطلوبی بر توانایی مقامات مسئول کانال سوئز در راستای انتشار داده‌هایی گذاشته است که تا ابتدای سال ۲۰۱۳ به صورت ماهانه منتشر می‌شدند.

یکی از محاسن سرعت در فراهم آوردن داده‌ها، ارائه یک بینش نسبی در خصوص دولت متقاضی مسیر تجاری اروپا-آسیا است. مشکل استفاده از سوخت بیش از حد ادامه یافته و براساس سطوح نرخ شاخص هزینه حمل کانتینری شانگهای^(۱) سال به سال کاهش می‌یابد و به پایین‌تر از ۱,۰۰۰ دلار آمریکا به ازای هر تی.ای.یو سقوط می‌کند که نزدیک به دو برابر تا این زمان از سال ۲۰۱۳ می‌باشد.

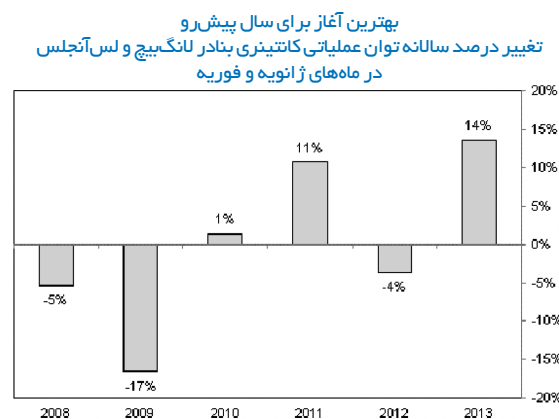
بر اساس پیش‌بینی‌های اقتصاد کلان می‌توان تشخیص داد که چرا حجم‌های توان عملیاتی کانتینری در این مسیر رو به افزایش است. پیش‌بینی می‌شود منطقه یورو در سال ۲۰۱۳ متحمل رکود اقتصادی گردد، اما از سویی انتظار می‌رود پس از کساد ۰/۷ درصدی برآورد شده در سال ۲۰۱۲، رشدی معادل ۰/۱ درصد داشته باشد. بر مبنای پیش‌بینی‌ها، رونق اقتصادی در این ناحیه صرفاً زمانی آغاز خواهد شد که افزایش رشد سالانه در سال ۲۰۱۴ به ۱/۲ درصد برسد.

عامل اصلی که مانع افزایش بیشتر رونق می‌شود، میلیاردری مصرف در این منطقه است. ادامه تهدید فروپاشی یورو و نرخ بالای بی‌کاری به سختی افراد را ترغیب به گردش و صرف هزینه می‌کند که متعاقباً نرخ تقاضای واردات کالاهای مصرفی را کاهش می‌دهد.

اگرچه شاخص گرایش مصرف‌کننده در اروپا تا سال ۲۰۱۳ به میزان جزئی افزایش یافت و در ماه مارس به سطح ثابت رسید، اما مقدار این شاخص نسبت به مقدار آن در مارس ۲۰۱۲ در سطح پایین‌تری قرار دارد؛ این امر حاکی از احتیاط مصرف‌کننده‌ها است چرا که آن‌ها در خصوص وضعیت اقتصادی سرتاسر اروپا نامطمئن می‌باشند.

❖ وضعیت نسبتاً مشخص ایالات متحده آمریکا در زمان ادامه رشد با نرخ ثابت

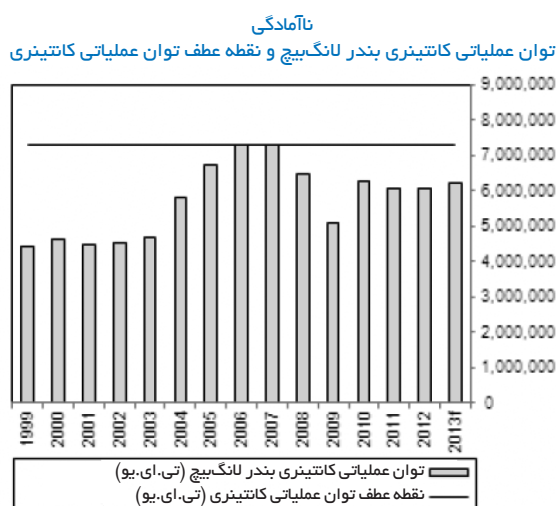
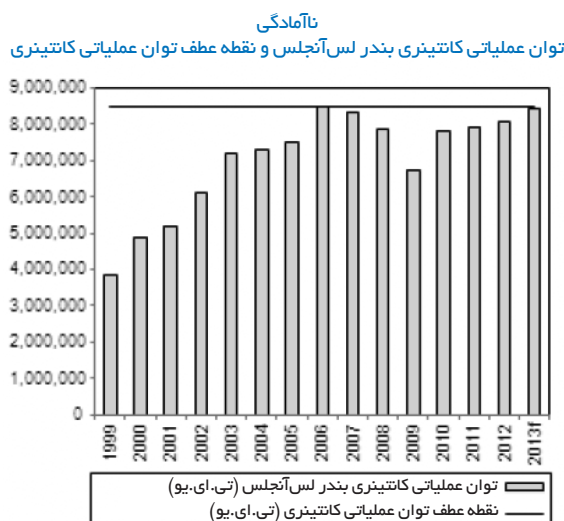
در ایالات متحده آمریکا چشم‌انداز مشخص‌تری نسبت به سایر دولت‌ها در جریان است، به طوری که رونق اقتصادی ایالات متحده آمریکا با نرخی کند اما ثابت ادامه دارد. کل توان عملیاتی کانتینری در بنادر ساحل غربی لس‌آنجلس و لانگ‌بیچ، به عنوان بزرگترین بنادر کانتینری آمریکا طی دو ماه نخست سال ۲۰۱۳ تا ۱۴ درصد افزایش یافت. در مقایسه با کاهش ۴ درصدی توان عملیاتی در این بنادر طی دو ماه نخست ۲۰۱۲، می‌توان این مقدار را رشدی قابل ملاحظه در نظر گرفت.



1. Shanghai Containerised Freight Index (SCFI)



به موجب این علائم پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ رشد سالانه بنادر لانگ‌بیچ و لس آنجلس افزایش یافته و از رشد سالانه ۱ درصدی ۲۰۱۲ به رشد ۴ درصدی در سال ۲۰۱۳ برسد.



(پیش‌بینی)

منبع: اداره گمرک بندر

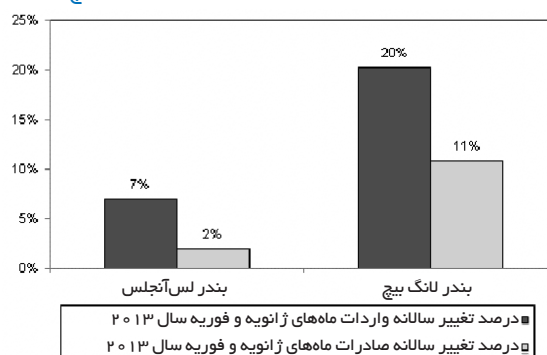
به نظر می‌رسد به رغم مشاهده رونق در دو بندر مذکور، توان عملیاتی این تأسیسات در سال ۲۰۱۳ همچنان با حجم‌های توان عملیاتی پیشین فاصله خواهد داشت؛ به طوری که در سال ۲۰۰۶ حجمی برابر ۸/۵ میلیون تی.ای.یو در بندر لس آنجلس جابجا شده بود و در سال ۲۰۰۷ حجمی برابر ۷/۳ میلیون تی.ای.یو در بندر لانگ‌بیچ فراهم شده بود.

❖ نرخ کند توسعه چین در بلندمدت، اما با رشد مطمئن

مشکلات بخش حمل و نقل کانتینری، بیشتر به کندی نرخ رشد در چین ارتباط دارد. این کشور که از گذشته به عنوان مرکز اصلی صادرات کالاهای کانتینری در سرتاسر جهان محسوب شده است، به عنوان موتور رشد تقاضاهای کانتینری و از این جهت یک واردکننده کانتینری در میان دوره به شمار

این بالاترین نرخ است که پس از دوره رکود، در گزارش سالانه بنادر مذکور برای ماه‌های ژانویه و فوریه ذکر شده است و نشان می‌دهد نرخ تقاضای این کشور نسبت به کالاهای کانتینری در جهت رونق کامل اقتصادی قرار دارد. نکته جالب توجه این است که داده‌های مربوط به آغاز سال ۲۰۱۳ مشخص می‌کند که واردات کانتینری بار دیگر در این بندر رو به افزایش می‌باشد. در ماه‌های ژانویه و فوریه سال ۲۰۱۳ واردات کانتینری در بندر لس آنجلس تا ۷ درصد و صادرات نیز به میزان جزئی تا ۲ درصد افزایش یافت. از سویی نرخ سالانه واردات در بندر لانگ‌بیچ ۲۰/۳ درصد بود در حالی که صادرات از این بندر با رشد ۱۰/۹ درصد همراه بود.

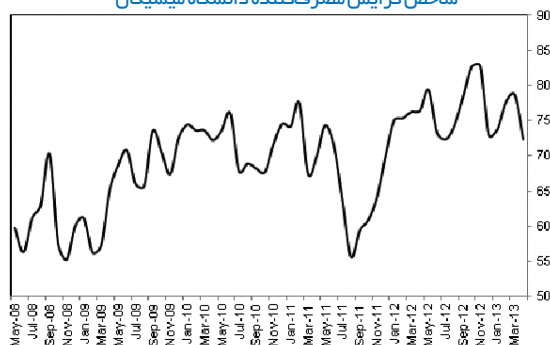
رشد بالای واردات نشانه تقویت مصرف‌کننده
تغییر درصد واردات و صادرات بندر لس آنجلس و لانگ‌بیچ



داده‌های بندر لانگ‌بیچ از فصل اول سال ۲۰۱۳ است.
منبع: اداره گمرک بندر

تقویت تقاضای واردات حاکی از تقویت مصرف‌کننده است. البته این بخش با دشواری‌هایی مواجه می‌باشد. در شرایطی که اقتصاد این کشور در حال بهبود است، پیش‌بینی می‌شود نرخ رشد سالانه در دوره زمانی ۲۰۱۳ ثابت باشد. انتظار می‌رود نرخ حقیقی رشد تولید ناخالص داخلی پس از رشد ۲/۲ درصدی در سال ۲۰۱۲، در سال ۲۰۱۳ برابر ۲/۱ درصد باشد. البته وضعیت مصرف‌کننده در ایالات متحده آمریکا تضعیف شده است. در ارزیابی دانشگاه میشیگان، شاخص گرایش مصرف در آوریل سال ۲۰۱۳ به پایین‌ترین سطح خود (۷۲/۳)، رسید که این سطح، آخرین بار در جولای ۲۰۱۲ مشاهده شده بود. در آوریل ۲۰۱۲ به میزان ۵ درصد سقوط داشت.

ادامه مشکلات مصرف‌کنندگان
شاخص گرایش مصرف‌کننده دانشگاه میشیگان



منبع: بلومبرگ

می‌آید. البته نرخ مصرف این کشور رو به افزایش است و توسعه میلیاردی رشد چین نیز به شدت گذشته نمی‌باشد.

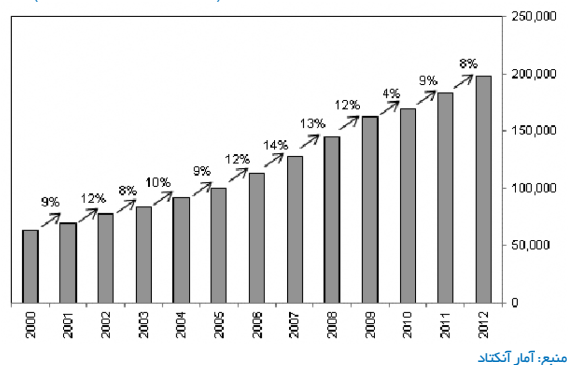
این کندی در رشد، در کوتاه‌مدت به تولیدکنندگان مواد خام خسارت وارد می‌کند، بسیاری از این تولیدکنندگان در بازارهای نوظهوری حضور دارند که از سطوح بالای رشد در چین منفعتی را بدست آورده‌اند. کندشدن تقاضا از چین، توسعه اقتصادهای آن کشور را تقویت خواهد نمود، بسیاری از این اقتصادها توسعه یافته‌اند و به نظر می‌رسد بخش مصرف‌کننده آن‌ها به حمایت از روند رشد چین گسترش یابند.

در حالی که روند رشد در توسعه بخش‌های مصرف‌کننده این کشور با کندی همراه است، انتظار می‌رود ماهیت بازارهای نوظهور نسبت به بازارهای توسعه یافته از پتانسیل بالاتری برای شرکت‌های حمل و نقل کانتینری برخوردار باشد. این حجم وسیع که به وسیله کشتی‌های غول‌پیکر در مسیر تجاری اروپا-آسیا حمل شده است و به طور روز افزونی در آن سوی اقیانوس آرام باقی خواهند ماند، در کنار میلیاردهای رشد بالا و نیاز به افزایش ظرفیت با نرخ ثابت، همان موضوعی است که به جهت جذب بیشتر خطوط حمل و نقل مسیرهای تجاری داخل آسیا، آسیا-آفریقا و آسیا-آمریکای لاتین ادامه خواهد داشت.

❖ عرضه: ظرفیت مناسب افزایش جزئی تقاضا

استفاده از سوخت بیش از حد، همچنان مشکلی برای بخش حمل و نقل کانتینری در سال ۲۰۱۳ به شمار می‌آید. نظرات کلی کارشناسان حمل و نقل حاکی از رشد سالانه ظرفیت کشتی‌ها بین ۹ درصد و ۱۰ درصد است، به طوری که رقمی برابر ۱/۷ میلیون تی.ای. یو از ظرفیت جدید به صورت آن‌لاین فراهم می‌آید. با این نرخ تحویل نیز همچنان معضل استفاده از سوخت بیش از حد ادامه می‌یابد. اگرچه به موجب کندی حرکت، نرخ تقاضا افزایش خواهد یافت، اما با در نظر گرفتن روند مستمر رونق در ایالات متحده آمریکا و خروج منطقه یورو از رکود اقتصادی در سال ۲۰۱۳، عرضه بار دیگر کمتر از تقاضا می‌شود.

عدم کاهش رشد
درصد تغییر سالیانه ناوگان کانتینری جهانی (حداکثر تناژ وسیله نقلیه)



همان طور که مشخص شد بخشی از مشکل استفاده از سوخت بیش از حد مربوط به حجم ایجاد شده در سال ۲۰۱۳ می‌باشد. پیش‌بینی افزایش ۹ درصدی و ۱۰ درصدی بالاتر از رشد ۹ درصد و ۸ درصد در ناوگان کانتینری جهانی در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ است.

با این وجود، موضوع اصلی که متصدیان انبار کشتی در سال ۲۰۱۳ با آن مواجه می‌باشند، مربوط به کشتی‌های مسیر تجاری اروپا-آسیا است. این مسیر پس از رکود اقتصادی سال ۲۰۱۲ در منطقه یورو، آغازگر راهی به سوی رونق است؛ اما از سویی شاهد بیشترین تراکم مربوط به تناژ جدید خواهد بود، به طوری که یک ناوگان جدید متشکل از کشتی‌های بسیار بزرگ راه‌اندازی شده است.

کشتی‌های با حجم ۱۴,۰۰۰ تی.ای. یو و بیشتر که در سال ۲۰۱۳ افزایش یافته‌اند در مسیر اروپا-آسیا به دلیل اندازه بزرگ، با محدودیت همراه می‌باشند. در رأس شرکت‌های حمل و نقل کانتینری که سکوی آن‌ها بزرگتر از ظرفیت کشتی است، می‌توان به خطوط حمل و نقل سی.ام. ای. سی. جی.ام.^(۱) دارای کشتی با حجم ۱۶,۰۰۰ تی.ای. یو و الکساندر وون هامبولت^(۲) اشاره نمود که در کنار کشتی مارکوپولو^(۳) بزرگترین شناورهای حمل و نقل کانتینری را تشکیل می‌دهند.

خطوط حمل و نقل مرسک نخستین ناوگان خود متشکل از ۲۰ کشتی با حجم ۱۸,۰۰۰ تی.ای. یو را در اواسط سال ۲۰۱۳ تحویل می‌دهد، سکوی این کشتی‌ها حتی بزرگتر از کشتی‌های فعال در مسیر اروپا-آسیا می‌باشد. در حالی که فاصله زیادی بین خطوط حمل و نقل سی.ام. ای. سی. جی.ام. و مرسک بهره‌مند از ناوگان گسترده با سایر خطوط حمل و نقل واقع در ۲۰ خطوط حمل و نقل برتر وجود دارد، اما این خطوط حمل و نقل نیز از کشتی‌های بسیار بزرگی استفاده می‌کنند. شرکت حمل و نقل کانتینری ای. پی. ال.^(۴)، خطوط حمل و نقل ان. وای. کی.^(۵) و شرکت حمل و نقل او. او. سی. ال.^(۶) (اورینت اورسیز) همگی به باشگاه خطوط بهره‌مند از کشتی‌های بسیار بزرگ پیوستند، به طوری که در سال ۲۰۱۳ کشتی‌هایی با حجم ۱۳,۰۰۰ تی.ای. یو یا بالاتر در حال فعالیت می‌باشند.

1. CMA CGM
2. Alexander Von Humboldt
3. Marco Polo

4. APL (American President Lines)
5. NYK Line (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)
6. OOCL (Orient Overseas Container Line)



برنامه‌های نوین ۲۰ شرکت برتر در زمینه حمل و نقل کانتینری

شرکت	بزرگترین کشتی‌های حال حاضر، تی.ای.یو	برنامه‌های نوین بزرگترین کشتی‌ها، تی.ای.یو	زمان تحویل آن‌لاین
Maersk	۱۵,۵۵۰	۱۸,۲۷۰	از ۲۰۱۳
MSC	۱۴,۰۰۰	۱۶,۰۰۰	فصل سوم ۲۰۱۴
CMA CGM	۱۶,۰۰۰		
COS CON	۱۳,۱۱۴		
CSCL	۱۴,۰۷۴		
حمل و نقل هنجین	۱۳,۱۰۰		
هیوندای ام. ام	۱۳,۰۸۲		
UASC	۱۳,۵۰۰		
هپاگ- لویید	۱۳,۲۰۰		
APL	۸,۱۱۰	۱۴,۰۰۰	از ۲۰۱۳
خطوط NYK	۹,۳۰۰	۱۳,۰۰۰	از ۲۰۱۳
OOCL	۸,۸۸۸	۱۳,۰۰۰	از ۲۰۱۳
خطوط اورگرین	۷,۰۲۴	۱۳,۸۰۰	از ۲۰۱۴
MOL	۸,۰۰۰	۱۳,۰۰۰	از ۲۰۱۴
یانگ مینگ	۸,۰۶۲	۱۴,۰۰۰	از ۲۰۱۵
خطوط K	۸,۰۲۱	۱۴,۰۰۰	از ۲۰۱۵
ZIM	۱۰,۰۰۰	۱۳,۰۰۰	پس از ۲۰۱۵
PIL	۴,۰۰۰	۶,۶۰۰	۲۰۱۳
CSAV	۸,۰۰۰	۹,۳۰۰	۲۰۱۵

منبع: بلومبرگ

مسیرهای تجاری سراریز شوند. به عنوان مثال در مسیر داخل آسیا، کشتی‌هایی با اندازه‌های متفاوت (از ۴,۵۰۰ تا ۸,۰۰۰ تی.ای.یو) حضور دارند، در حالی که ۱۵ سال پیش این مسیر ویژه کشتی‌هایی از ۱,۷۰۰ تا ۲,۸۰۰ تی.ای.یو ایجاد شد.

انتظار می‌رود دو روند در کنترل ظرفیت سوخت در سال ۲۰۱۳ همچنان به قوت خود باقی باشند که عبارتند از: حرکت در سرعت‌های پایین^(۲) و حرکت درجا بدون استفاده از موتور^(۳).

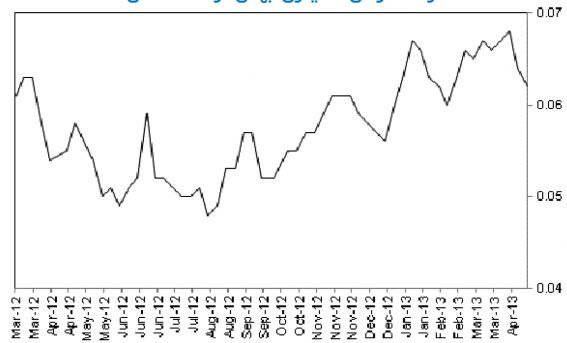
به گزارش آل لویڈز^(۴)، درصد جهانی ناوگان ساکن در ۱۷ آوریل ۲۰۱۳، ۶/۲ درصد بود (آخرین داده‌های قابل دسترس). در حالی که این میزان از کاهشی جزئی نسبت به میزان ۶/۴ درصدی که در ۱۰ آوریل تعیین شده بود، برخوردار است، همچنان بالاتر از متوسط ۶ درصد سال‌های پیشین قرار دارد. ۶/۲ درصد از ناوگان جهانی، در مجموع نیز از ۵/۵ درصد سالانه مربوط به سال‌های پیشین بالاتر است.

خطوط کانتینری با هدف ایجاد مسیری جهت حرکت این کشتی‌ها با ظرفیت بالاتر، تعداد ناوگان خود را به سرعت افزایش داده‌اند. کشتی‌هایی که سابق بر این در مسیر تجاری اروپا- آسیا به کار می‌رفتند، هم‌اکنون در مسیر اقیانوس آرام استفاده می‌شوند.

افزایش ناوگان، موضوع اساسی استفاده از سوخت بیش از حد را مورد خطاب قرار نداده، بلکه این مشکل را به سایر مسیرهای تجاری انتقال می‌دهد. اگرچه اقتصاد ایالات متحده آمریکا در حال بهبود است، اما تقاضا به اندازه‌ای افزایش نیافته که پذیرای ورود تناژ بسیار بالا باشد. بدین جهت صرفاً یک کشتی با حجمی معادل ۱۳,۸۰۰ تی.ای.یو با نام ام. اس. سی بیتریک^(۱) در ۱۲ اکتبر ۲۰۱۲ در بندر لانگ‌بیچ پهلو گرفت. با راه‌اندازی یک خط جدید مختص کشتی‌های بسیار بزرگ، احتمالاً کشتی‌های دارای این اندازه، به میزان بیشتری از این مسیر رفت و آمد خواهند نمود. این امر باعث شده تا ظرفیت بیشتری به سوی سایر

1. MSC Beatrice
2. Slow Steaming
3. Idling

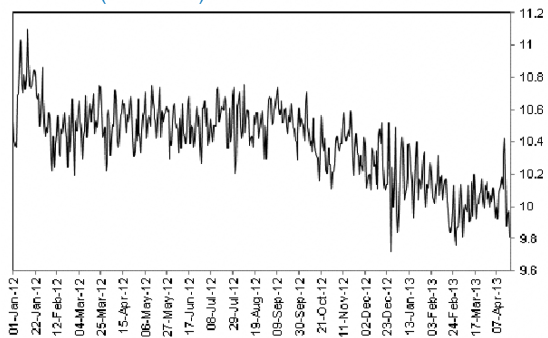
۴. Lloyds List Intelligence: خبرگزاری تجاری ویژه‌ای است که جزئیات ورود و خروج کشتی‌ها و نیز خسارات و دعاوی مربوطه را دربردارد.

تحت کنترل قرار دادن ظرفیت
درصد ناوگان کانتینری جهانی در حالت ساکن

منبع: خبرگزاری ال لویجز

در شرایطی که ممکن است در راستای آماده سازی در فصل اوج حمل و نقل، از ماه می تا سپتامبر، ناوگان ساکن به میزان جزئی کاهش یابند، این ناوگان به موجب ورود تناژ جدید همچنان در مقادیر بالا باقی خواهند ماند.

اعتقاد بر این است که دومین راهکار شایع در سال ۲۰۱۳، حرکت کشتی در سرعت های پایین باشد. این صنعت از این راهکار استفاده می کند تا اعتبارنامه مرتبط با محیط زیست را کسب نماید. ضمن این که از این راهکار جهت کاهش سوخت مصرفی استفاده می کند و گاهی اوقات مقدار تناژ بالاتری را جذب می کند، بدین معنا که هر چه سرعت کشتی پایین تر باشد، کشتی های بیشتری به جهت انجام سرویس طبق برنامه زمانی می بایست به این کشتی متصل شوند.

رشد کاهش سرعت
سرعت متوسط حمل کالا با کانتینر (بر حسب گره)

منبع: بلومبرگ

آخرین داده های مربوط به ۱۹ آوریل ۲۰۱۳ نشان می دهند سرعت کشتی کانتینری به طور متوسط ۹/۸ گره^(۱) می باشد، این میزان پایین ترین سرعت ممکن در سال ۲۰۱۳ است که از متوسط سرعت ۱۰/۱ گره در سال های پیشین پایین تر می باشد. متوسط سرعت کشتی کانتینری از ۹/۸ گره به ۷/۳ درصد کاهش یافته است در حالی که سال قبل این میزان برابر ۱۰/۵۷ گره بود.

❖ نرخ ها: به صدا در آمدن علائم هشدار

بحران ها نقش به سزایی در نرخ هزینه حمل کالای

کانتینری ایفا می کنند؛ به طوری که می توانند نرخ ها را کاهش دهند. نرخ های هزینه حمل کالا در این بخش به همراه افزایش رشد سالانه، در اوایل سال ۲۰۱۳ بسیار بالا بودند. این نرخ ها به میزان قابل ملاحظه ای پس از آغاز سال جدید چینی تغییر کرد و نرخ های هزینه حمل سالانه سقوط کردند. مهمترین عامل نرخ های متغیر هزینه حمل کالا، استفاده بیش از حد از سوخت است و با توجه به تعداد بیشتر کشتی های با اندازه بسیار بزرگ در مسیر تجاری آسیا-اروپا در سال ۲۰۱۳ و تهدید به استفاده بیش از حد از مسیر اقیانوس آرام، سال ۲۰۱۳ به احتمال بسیار زیاد سالی دشوار برای خطوط کانتینری خواهد بود، در حالی که جنگ نرخ^(۲) بالاتر از گذشته بود.

این افزایش در نرخ هزینه حمل در آغاز سال ۲۰۱۳ در نرخ متوسط هزینه حمل سه ماهه اول ۲۰۱۳ بر روی شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای مشهود است؛ این شاخص، معیاری جهانی برای نرخ های هزینه حمل کالای کانتینری به حساب می آید. رشد سالانه شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای در سه ماهه اول ۲۰۱۲ به همراه نرخ متوسط هزینه حمل بیش از ۹ درصد است که حاکی از افزایش رشد سالانه می باشد، به طوری که در سه ماهه اول ۲۰۱۲ نرخ متوسط هزینه حمل سالانه بر روی شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای صرفاً ۲ درصد افزایش یافته است. اختلاف سال به سال در سه ماهه دوم ۲۰۱۳ نیز ادامه دارد، اما متأسفانه این روند برای بخش حمل و نقل کانتینری امری نامطلوب است. در سه هفته نخست آوریل ۲۰۱۲ نرخ متوسط سالانه شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای تا ۳۸ درصد افزایش یافت، هر چند این نرخ در سه هفته نخست آوریل ۲۰۱۳ به میزان ۲۱ درصد کاهش داشت.

از کاهش تا افزایش و بازگشت مجدد
درصد تغییر سالانه نرخ های متوسط هزینه حمل
(سه هفته نخست آوریل ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳)

■ درصد تغییر سالانه نرخ متوسط هزینه حمل (سه ماهه اول ۲۰۱۲)
□ درصد تغییر سالانه نرخ متوسط هزینه حمل (سه ماهه اول ۲۰۱۳)

۱. Knot: گره که به آن گره دریایی نیز می گویند واحدی برای سنجش سرعت است. علامت مخفف آن در مکاتبات kt با kn است. گره با این که جزو سیستم استاندارد بین المللی واحدها نیست، از نظر این سیستم شناخته شده است. گره معمولاً در ناوبری کاربرد دارد. هر گره برابر ۱۸۵۲ متر در ساعت است، طبق تعریف، یک گره بین المللی برابر است با سرعت یک مایل دریایی بر ساعت برابر ۱۸۵۲ متر بر ساعت.

۲. Rate War: نوعی رقابت منفی است که فروشندگان به منظور بیرون کردن رقیبان از بازار، کالاهای خود را به قیمتی پایین تر از قیمت تمام شده عرضه می کنند.

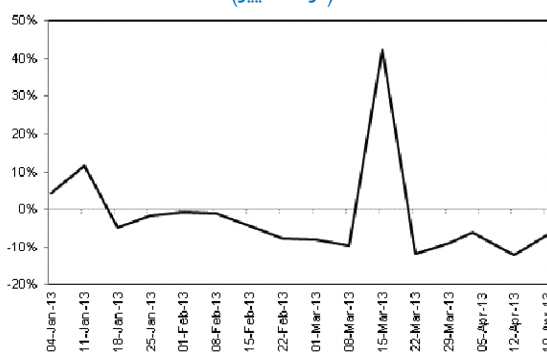


۲۰۱۳ منجر به بروز نگرانی در خصوص نرخ‌های هزینه حمل کالا از مسیر آسیا-اروپا در کل سال می‌شود.

تا این زمان از سال ۲۰۱۳ شرکت‌های حمل و نقل تنها موجبات افزایش هزینه حمل کالا در مسیر تجاری آسیا-اروپا را فراهم آورده‌اند. عرضه این نرخ برنامه‌ریزی شده در کنار شرکت‌های خواستار افزایش نرخ‌ها در محدوده ۶۰۰ تا ۷۰۰ دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو، موفقیتی نسبی به شمار می‌آید. با توجه به نرخ‌های رو به افزایش معادل ۴۲۴ دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو، افزایش نرخ برابر ۴۲/۴ درصد به دست آمد.

افزایش نرخ به عنوان تغییری موقت

شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای مربوط به بندر اصلی اروپا (درصد تغییر)

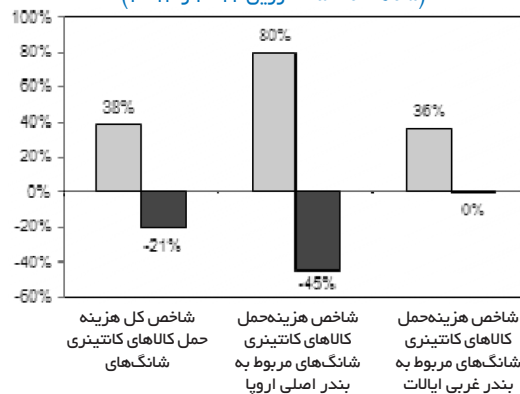


این میزان با روند افزایش نرخ در این مسیر تجاری در سال ۲۰۱۲ هم‌راستا بود و از این جهت شرکت‌های حمل و نقل در افزایش نرخ‌ها به سطحی که برخی متصدیان موجبات بازگشت منافع را فراهم آورده بودند، عملکرد ناموفقی داشتند.

پیش از آغاز مجدد روند کاهش، افزایش نرخ در این مسیر به صورت متداول به مدت ۲ هفته ادامه داشت. افزایش نرخ در مارس ۲۰۱۳ تنها به مدت یک هفته دوام داشت و سپس مجدداً کاهش یافت. شرکت‌های حمل و نقل با تغییر راهکار به این مسئله پاسخ دادند. به جای این که در پی افزایش نرخ در هر دو ماه باشند، برنامه‌ای در جهت افزایش نرخ به صورت ماهانه تنظیم نمودند. البته این راهکار موفقیتی در پی نداشت و به رغم بازگشت ۹ خط کانتینری مهم، افزایش نرخ در آوریل ۲۰۱۳ به تعویق افتاد.

اعتقاد بر این است که ناتوانی خطوط در فراهم آوردن موجبات افزایش نرخ ماهانه بدین معنا است که یک جنگ نرخ در جریان می‌باشد. این دیدگاه با این حقیقت پشتیبانی می‌شود که نرخ‌ها به کمتر از ۱۰۰۰ دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو کاهش یافته‌اند.

از کاهش تا افزایش و بازگشت مجدد درصد تغییر سالانه نرخ‌های متوسط هزینه حمل (سه هفته نخست آوریل ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳)



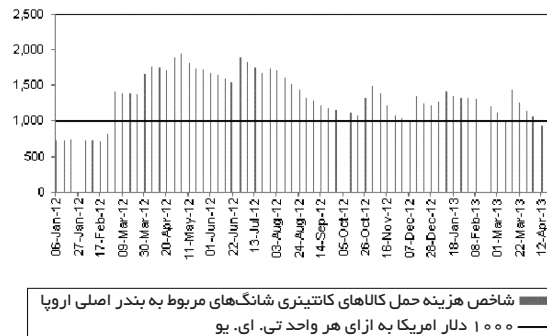
این روند، نشانه خوبی برای نرخ هزینه حمل کالای در سال ۲۰۱۳ به شمار نمی‌آید. افزایش جزئی در نرخ‌های سه ماهه اول ۲۰۱۲ آغازی بر افزایش این نرخ‌ها تا پایان سال بود و از این جهت بازگشت منافع بسیاری از شرکت‌های حمل و نقل را غیرممکن ساخت. آیا کاهش این نرخ در ابتدای سال ۲۰۱۳ می‌تواند شروعی برای این روند در ادامه سال باشد و متعاقباً آیا شرکت‌های حمل و نقل منافع از دست رفته خود را بازخواهند یافت؟ توسعه مسیرهای تجاری مهم که شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای، آسیا-اروپا و اقیانوس آرام ایجاد می‌کنند، مطمئناً علت این دغدغه می‌باشد.

شرکت‌های حمل و نقل در جنگ آسیا-اروپا

درست همان‌طور که شاخص جامع هزینه حمل کالای کانتینری شانگهای شروع خوبی داشت، نرخ‌های مربوط به مسیر تجاری آسیا-اروپا نیز به همان منوال عمل کردند. نرخ متوسط هزینه حمل کالا در سه ماهه اول ۲۰۱۳ در مسیر تجاری آسیا-اروپا با رشد ۲۲ درصدی همراه بود که در همین دوره در سال ۲۰۱۲ به میزان ۱۵ درصد کاهش داشت، رشد متوسط سه ماهه اول ۲۰۱۳، این مسیر تجاری را به لحاظ رشد سالانه در میان ۱۵ مسیر ارزیابی شده از سوی شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای، در رتبه سوم جای داد.

با این حال، آغاز سه ماهه دوم ۲۰۱۳ تغییر قابل ملاحظه‌ای در موفقیت‌های نرخ‌های آسیا-اروپا ایجاد نمود. نرخ متوسط سالانه برای سه هفته نخست آوریل ۴۵ درصد بود که با رشد ۸۰ درصد یک سال پیش در همین دوره زمانی قابل مقایسه نمی‌باشد. در زمان نگارش گزارش (۲۴ آوریل ۲۰۱۳)، نرخ‌های هزینه حمل کالا در مسیر آسیا-اروپا به مدت ۸ هفته متوالی با کاهش مواجه شد، به طوری که کمتر از ۱۰۰۰ دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو و در واقع معادل ۸۷۵ دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو بود. رشدهای پس از ماه‌های نخست

کاهش نرخ به کمتر از ۱,۰۰۰ دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو
شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای مربوط به بندر اصلی اروپا



منبع: شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای

در نهایت، موضوع ظرفیت همچنان به قوت خود باقی است. با ورود تناژ بیشتر و حتی کشتی‌های بزرگ‌تر به مسیر تجاری آسیا-اروپا، نرخ‌ها در سال ۲۰۱۳ با فشار بیشتری مواجه بودند. این حقیقت که یک جنگ نرخ پیش از فراهم آمدن حجم گسترده‌ای از ظرفیت توسعه می‌یابد، صدمات بیشتری را بر سطوح نرخ ۲۰۱۳ و خطوط زیرین حمل و نقل برجای خواهد گذاشت.

❖ افزایش فشار بر نرخ‌های مسیر اقیانوس آرام

نرخ‌های هزینه حمل کالا در مسیر اقیانوس آرام به مدت طولانی‌تری به صورت شناور باقی ماندند، زیرا مشکل ظرفیت، به اندازه مسیر آسیا-اروپا اهمیت ندارد و نرخ‌های این مسیر از این حقیقت حاصل شده‌اند که اکثر متصدیان از اعضای معاهده ثبات اقیانوس آرام^(۳) می‌باشند. از این جهت آنها می‌توانند در خصوص افزایش نرخ‌ها و تعدیل آن‌ها مذاکره نمایند. پس از سال ۲۰۰۸، متصدیان مسیر آسیا-اروپا به این امکانات دسترسی نداشتند، در این زمان این موضوع از نظر کمیسیون اروپا ضد تراست^(۳) به شمار می‌رفت.

مزایای مذاکره با یکدیگر و تعدیل نرخ‌های هزینه حمل به موجب این حقیقت معین می‌شود که اعضای معاهده ثبات اقیانوس آرام موجبات برقراری دو مورد افزایش نرخ هزینه حمل کالا در سال ۲۰۱۳ را فراهم آوردند و این افزایش‌ها نسبت به آنچه که در مسیر تجاری آسیا-اروپا بدست آمد، از موفقیت بالاتری برخوردارند.

با این وجود، از سویی می‌توان روند رو به رشد در آغاز ۲۰۱۳ که در ادامه با تضعیف این روند ادامه می‌یابد را در خصوص نرخ‌های هزینه حمل اقیانوس آرام مشاهده نمود. در سه ماهه اول ۲۰۱۳ نرخ متوسط سالانه هزینه حمل کالا در مسیر اقیانوس آرام تا ۲۶ درصد افزایش یافت که ۲ درصد از رشد سالانه سه ماهه اول ۲۰۱۲ بالاتر بود. هر چند که در سه هفته نخست آوریل، نرخ متوسط هزینه حمل در مسیر اقیانوس آرام به صورت سالانه افزایش نیافت و به رشد ۳۶ درصدی یک سال پیش سقوط کرد. نرخ‌های هزینه حمل در این مسیر در حال حاضر به صورت سالانه کاهش یافته‌اند و در دو هفته متوالی حرکتی نزولی داشتند که این موضوع نگرانی‌های بسیاری را ایجاد نموده است.

خطوط کانتینری خواستار اجرایی شدن یک نرخ نهایی در ماه می ۲۰۱۳ می‌باشند، اما تا این زمان تنها چهار شرکت حمل و نقل به این اقدام پیوسته‌اند و تردیدهایی در مورد موفقیت آن مطرح شده‌اند. این افزایش نرخ به نحو مطلوبی بر این امر دلالت خواهد داشت که خطوط حمل و نقل توانایی بازگرداندن نرخ‌های هزینه حمل کالا به وضعیت پیشین و همچنین حصول اطمینان از پایان سقوط نرخ‌ها را دارند. راهکار افزایش نرخ، هر دو ماه نتایج مطلوبی را در سال ۲۰۱۲ برای شرکت‌های حمل و نقل فراهم آورد.

اعتقاد بر این است که با استفاده از چنین راهکاری ممکن است بازگشت با دشواری‌هایی همراه باشد. چنانچه جنگ نرخ‌ها در جریان باشد این راهکار برای این بخش مضر خواهد بود، آنچنان که در سال ۲۰۰۹ و بخشی از سال ۲۰۱۱ واقع شد و شرکت‌های حمل و نقل به یکدیگر اعلام نمودند ظرفیت آن‌ها نامحدود بوده و با کاهش نرخ‌ها در پی افزایش سهام بازار هستند، این راهکار به کل صنعت حمل و نقل خسارت وارد نمود.

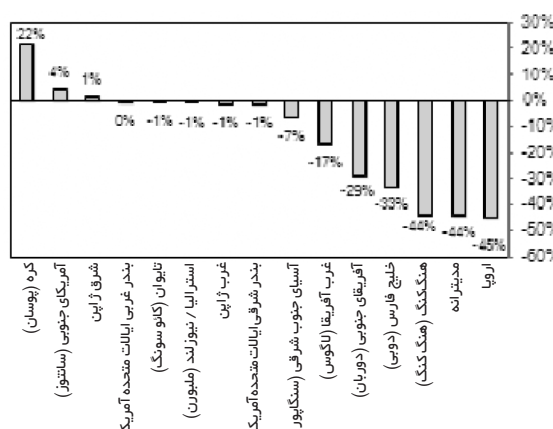
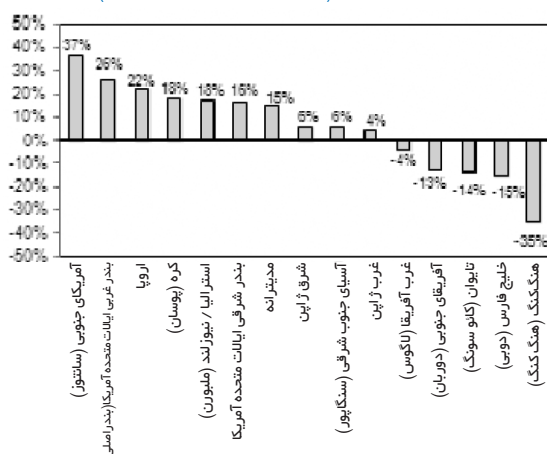
در حال حاضر سوءظن بین شرکت‌های حمل و نقل افزایش یافته است. در این رابطه وینسنت کلارک^(۱)، رئیس امور تجاری و مسئول بازاریابی خطوط حمل و نقل مرسک، اذعان نمود: «برخی از خطوط حمل و نقل به منظور پاسخ به معضل کاهش تقاضا، قیمت‌ها را کاهش می‌دهند. چنین اقدامات مخاطره‌آمیزی منتهی به یک جنگ قیمت می‌گردد، بروز چنین نتیجه‌ای از دغدغه‌های این شرکت به شمار می‌آید. جنگ قیمت، خطوط حمل و نقل مرسک را در موقعیت بسیار نامطلوبی قرار می‌دهد، به طوری که مجبور به انتخاب رفتار متناسب یا حفاظت از موقعیت بازار خود می‌شود.»

علاوه بر این، کشتی‌داران طی ۱۲ ماه گذشته به راهکارهای افزایش نرخ شرکت‌های حمل و نقل عادت کردند و می‌توانند خود را در راستای افزایش نرخ برنامه‌ریزی شده مهیا نمایند. از این رو، این نرخ‌ها را در موقعیت مذاکره جدی با شرکت‌های حمل و نقل پیشنهاد می‌دهند.

1. Vincent Clerc
2. Transpacific Stabilization Agreement (TSA)
3. Anti-trust



سودآوران مسیرهای تجاری نوظهور
درصد تغییر نرخ متوسط هزینه حمل بر اساس شاخص هزینه حمل کالاهای
کانتینری شانگهای (سه هفته نخست آوریل ۲۰۱۳)

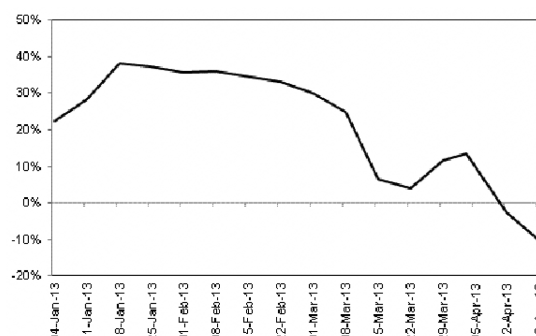


منبع: شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای

در سه ماهه اول ۲۰۱۳، از ۱۵ مسیر تجاری شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری، مسیر آسیا-آمریکای لاتین برحسب رشد متوسط هزینه حمل، مسیری سودآور می‌باشد؛ ضمن این که نرخ‌های متوسط سالانه بین شانگهای و بندر برزیلی سانتوز^(۱) به میزان ۳۷ درصد افزایش یافت. در سه هفته نخست آوریل، مسیر تجاری داخل آسیا به عنوان مسیری سودآور تعیین شد، به طوری که نرخ متوسط سالانه هزینه حمل کالا بین بندر شانگهای و بندر پوسان کره جنوبی تا ۲۲ درصد افزایش یافت. با توجه به نرخ بندر سانتوز، این بندر در جایگاه دوم قرار می‌گیرد.

این افزایش حجم و صعود جزئی نرخ‌های هزینه حمل کالا در مسیرهای تجاری نوظهور طی سال ۲۰۱۲ به واسطه خطوط حمل و نقل مرسک، بزرگترین شرکت حمل و نقل کانتینری در جهان، مشخص شدند. از لحاظ افزایش حجم، مسیرهای داخل آسیا و مسیرهای آسیا-آمریکای لاتین به ترتیب با رشد ۱۹ و ۱۰ درصدی سودآور به شمار آمدند. این رشد و سودآوری، خطوط کانتینری را ترغیب به افزایش ظهور در این مسیرها می‌کند. خطوط حمل و نقل مرسک، توزیع حجم‌های این شرکت در مسیرهای داخل آسیا را از مجموع ۶ درصد در سال ۲۰۱۱ به ۷ درصد در ۲۰۱۲ افزایش داد.

روند نزولی
درصد تغییر شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای
مربوط به بندر غربی ایالات متحده آمریکا



منبع: شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای، بیزینس مانیتور

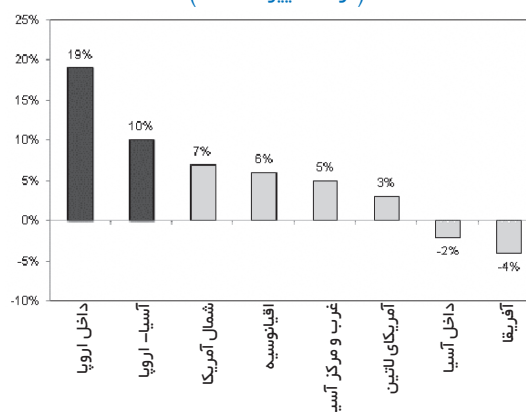
با وجود این که متصدیان معاهده ثبات اقیانوس آرام گزینه‌های بیشتری را جهت کنترل نرخ‌های هزینه حمل در اختیار دارند، اما بایستی در خصوص تأثیر افزایش ناگهانی نرخ‌های هزینه حمل این مسیر در سال ۲۰۱۳ آگاه باشند. ورود حجم‌های عظیم در مسیر تجاری آسیا-اروپا منجر به تغییر مسیر حرکت کشتی‌ها به سوی مسیر اقیانوس آرام می‌شود. کشتی ام. اس. سی بیتریک با حجم ۱۳,۰۰۰ تی. ای. یو، نخستین کشتی بود که در سال ۲۰۱۲ به اقیانوس آرام وارد شد و در اکتبر ۲۰۱۲ در بندر لانگ‌بیچ لنگر انداخت. در ادامه کشتی‌های بیشتری در این رده از مسیر اقیانوس آرام عبور کردند، چرا که شرکت‌های حمل و نقل منافع خود را در چشم‌انداز تقاضای بیشتر مشاهده نمودند که از ایالات متحده آمریکا سرچشمه گرفته است و با تقاضای اروپا قابل قیاس نمی‌باشد. اعتقاد بر این است که این راهکار، مشکل استفاده بیش از حد از سوخت را منتقل می‌کند و فشار بیشتر را بر نرخ‌های هزینه حمل اقیانوس آرام وارد خواهد نمود.

❖ مسیرهای تجاری نوظهور متعهد به افزایش حجم و منافع

در حالی که مسیرهای تجاری اصلی در سال ۲۰۱۳ در انتظار سالی سخت و دشوار هستند، ممکن است موفقیت‌هایی نیز در این راستا حاصل آید. این موفقیت‌ها را می‌توان در مسیرهای تجاری نوظهور جستجو نمود. چنانچه مسیرهای تجاری نوظهور تحت تأثیر افزایش ورود کشتی‌ها قرار بگیرند و پذیرای تناژهای بیشتری نسبت به گذشته باشند، تقاضا همچنان بیش از عرضه بوده و نرخ‌ها نیز به میزان جزئی افزایش می‌یابند.

1. Brazil's Port of Santos

پذیرش مسیرهای نوظهور
حجم‌های کانتینری خطوط حمل و نقل مرسک در سال ۲۰۱۲
(درصد تغییرات سالانه)



منبع: خطوط حمل و نقل مرسک

نرخ متوسط هزینه‌های حمل کالا در بندر اصلی اروپا بر اساس شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای، فصل اول ۲۰۱۲ تا فصل اول ۲۰۱۳

درصد تغییر سالانه	نرخ متوسط هزینه‌های حمل کالا در بندر اصلی اروپا بر اساس شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای در سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ (دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو)	
-۱۵	۱,۰۳۲/۵۸	فصل اول سال ۲۰۱۲
۹۱	۱,۷۴۱/۵۰	فصل دوم سال ۲۰۱۲
۸۵	۱,۴۹۱/۳۰	فصل سوم سال ۲۰۱۲
۱۰۸	۱,۲۰۹/۳۰	فصل چهارم سال ۲۰۱۲
۲۲	۱,۲۵۸/۲۵	فصل اول سال ۲۰۱۳

منبع: شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای، بی‌زینس مانیتور

نرخ متوسط هزینه‌های حمل کالا در بندر اصلی غرب آمریکا بر اساس شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای، فصل اول ۲۰۱۲ تا فصل اول ۲۰۱۳

درصد تغییر سالانه	نرخ متوسط هزینه‌های حمل کالا در بندر اصلی غرب آمریکا بر اساس شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای در سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ (دلار آمریکا به ازای هر واحد تی. ای. یو)	
۲	۱,۸۵۲/۶۰	فصل اول سال ۲۰۱۲
۴۱	۲,۴۲۹/۳۰	فصل دوم سال ۲۰۱۲
۵۸	۲,۵۸۷/۸۰	فصل سوم سال ۲۰۱۲
۵۴	۲,۲۷۷/۳۰	فصل چهارم سال ۲۰۱۲
۲۶	۲,۳۳۸/۶۴	فصل اول سال ۲۰۱۳

منبع: بی‌زینس مانیتور، شاخص هزینه حمل کالاهای کانتینری شانگهای



«دیدگاه جهانی صنعت - حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک»

❖ تقاضا: توقف سود برنامه محرک اقتصادی چین، چشم‌انداز طاقت‌فرسای پیش‌رو

بخش حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک ظاهراً برای یک مسیر طولانی و دشوار فراهم آمده‌اند. زمانی که نرخ تقاضای سنگ آهن در چین، به عنوان مقصد و محموله اصلی این بخش حمل و نقل، سقوط کند، تأثیر برنامه محرک اقتصادی چین در بخش زیرساخت‌ها به صورت طبیعی به پایان می‌رسد. ترغیب بیشتر در رابطه با کالاهای مرتبط با تولیدات فولاد چین در سال ۲۰۱۳ چندان پیشنهاد نمی‌شود، مگر این که این کشور برنامه محرک دیگری را مطرح نماید. در مدت زمان طولانی‌تر، یک روند کند در رشد اقتصادی چین و تنوع در بخش انرژی این کشور از عواملی به شمار می‌آیند که شرکت‌های حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک بایستی در زمان تصمیم‌گیری در خصوص ناوگان مورد نظر، مورد ملاحظه قرار دهند.

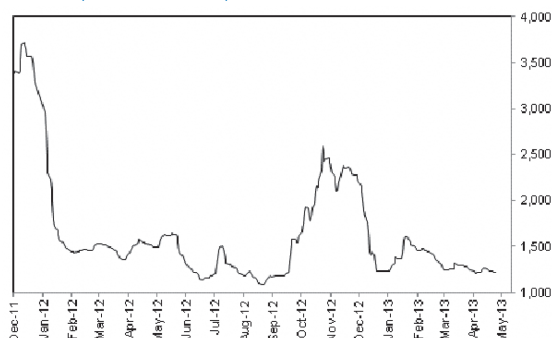
حضور و عدم حضور برنامه محرک اقتصادی، صعود و نزول نرخ‌ها

حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک، به خصوص بخش کشتی‌های دماغه‌گذر^(۱) که مسئول حمل و نقل سنگ آهن به چین می‌باشند، نخستین بخشی بود که تأثیر مثبت برنامه زیرساخت‌های محرک اقتصادی چین در بخش زیرساخت‌ها به ارزش ۱۵۸ میلیارد دلار آمریکا را احساس نمود. پیش‌بینی می‌شود این برنامه پیشنهادی، واردات سنگ آهن چین را به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش دهد. بخش حمل و نقل کشتی‌های دماغه‌گذر از افزایش جزئی تقاضای سنگ آهن از سوی کارخانجات ذوب آهن چینی در سه ماهه چهارم ۲۰۱۲

منافعی حاصل نمودند، به طوری که تولیدکنندگان فولاد، واردات خود را بالا بردند تا در خصوص تقاضای افزوده ناشی از برنامه محرک زیرساخت‌ها آمادگی داشته باشند.

در اوایل اکتبر ۲۰۱۲ نرخ‌های کشتی‌های دماغه‌گذر در حدود ۲,۰۰۰ دلار آمریکا تغییر کرد و در پایان همان ماه به مبلغی بالاتر از ۲,۵۸۷ دلار آمریکا رسید ولی مجدداً در آغاز دسامبر ۲۰۱۲ به کمتر از ۲,۰۰۰ دلار آمریکا سقوط کرد. این شاخص در زمان نگارش این گزارش (انتهای آوریل ۲۰۱۳)، با یک رکود موقت ۹ روزه مواجه بود، به طوری که نرخ‌های ۲۴ آوریل در حدود ۱,۲۱۴ دلار آمریکا قرار داشت که با در نظر گرفتن بُعد تقاضا انتظار می‌رود این نرخ به ارقامی پایین‌تر نیز کاهش یابد.

توقف تحرک
شاخص کشتی‌های دماغه‌گذر بالتیک (بر حسب دلار آمریکا)



منبع: بلومبرگ

به نظر می‌رسد مزایای بخش حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک حاصل از برنامه زیرساخت‌های محرک چین رو به پایان است و هیچ گزینه‌ای هم به صورت کوتاه‌مدت جایگزین آن نخواهد گشت.

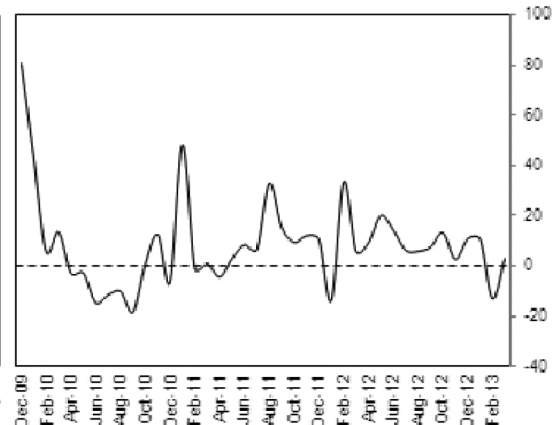
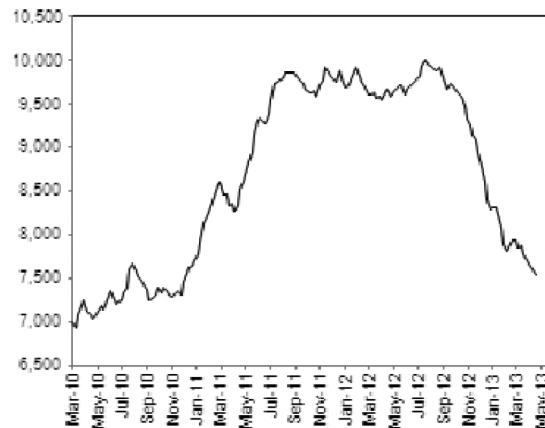
۱. Capsize: کشتی‌های دماغه‌گذر، کشتی‌هایی هستند که به دلیل اندازه بزرگ و محدودیت‌های عرض، آب‌خور و طول شناورهای عبوری از کانال‌های سوئز و کانال پاناما، امکان عبور از این کانال‌ها را ندارند و مجبورند تا از دماغه امید نیک در جنوب آفریقا به عنوان مسیر جایگزین کانال سوئز در مصر و یا دماغه هورن در جنوب شیلی به عنوان مسیر جایگزین کانال پاناما عبور کنند، به همین دلیل به آن‌ها کشتی‌های دماغه‌گذر گفته می‌شود.

کاهش تقاضای سنگ آهن

دو عامل بیانگر خطر شرایط جوی سخت و استثنایی در خصوص بخش اقلام فله‌ای خشک در سال ۲۰۱۳ می‌باشند؛ موجودی سنگ آهن در بنادر چینی رو به کاهش است، اندازه آن به حدی کاهش می‌یابد که آخرین مرتبه در سال ۲۰۱۰ مشاهده شده بود. آخرین داده‌های ورودی برای این شاخص (۱۹ آوریل ۲۰۱۳) پنجمین کاهش متوالی را نشان دادند، ضمن این که موجودی سنگ آهن بنادر به ۲۲ درصد کاهش یافت و در پایین‌ترین سطح خود تا این لحظه از سال ۲۰۱۳ رسید در حالی که این درصد، آخرین مرتبه در نوامبر ۲۰۱۰ مشاهده شده بود.

موجودی پایین کالا معمولاً از سوی جامعه حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک عاملی مثبت در نظر گرفته می‌شود، چرا که چین کل موجودی را استفاده کرده تا مجدداً کالاها را انبار نماید؛ این امر منجر به افزایش تقاضا و متعاقباً نرخ‌های هزینه حمل کالا می‌گردد. البته، احتمال اندکی وجود دارد که این فرضیه در مدت زمان کوتاه تأیید شود، در عین حال تقاضای سنگ آهن در جهت تأمین سوخت بخش فولاد در آماده‌سازی حضور و عدم حضور زیرساخت‌های محرک کاهش یافته است.

اتمام موجودی انبارها
موجودی سنگ آهن بنادر چین (۱۰۰۰۰ تن) و واردات سنگ آهن در چین
(درصد تغییر سالانه)



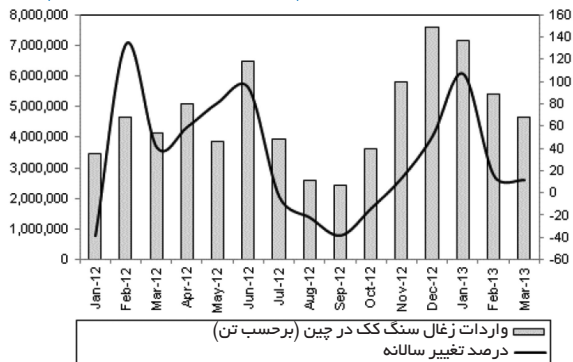
منبع: بلومبرگ، سایت استیل هوم، گمرک چین، بیزینس مانیتر

همگام با اتمام موجودی سنگ آهن انبارها، چین واردات این محصول را کاهش داد، به طوری که واردات سالانه در سه ماهه اول سال ۲۰۱۳ تا ۴ درصد سقوط کرد.

آغاز روند کند واردات زغال سنگ کک

یکی دیگر از اقلام مورد نیاز صنعت فولاد چین، زغال سنگ کک می‌باشد. این ماده در کنار سنگ آهن ترکیبی مهم در ساخت فولاد به شمار می‌آید. در شرایطی که واردات این محصول با رشد سالانه ۴۴ درصدی همراه بود، احتمالی دارد این امر منجر به موجودی پایین‌تر زغال سنگ کک شود، بدین معنا که چین نمی‌تواند این ماده را در سطح مشابه سنگ آهن مصرف نماید.

روند کند تقاضا
واردات زغال سنگ کک در چین (بر حسب تن و درصد تغییر سالانه)



منبع: گمرک چین، بیزینس مانیتر

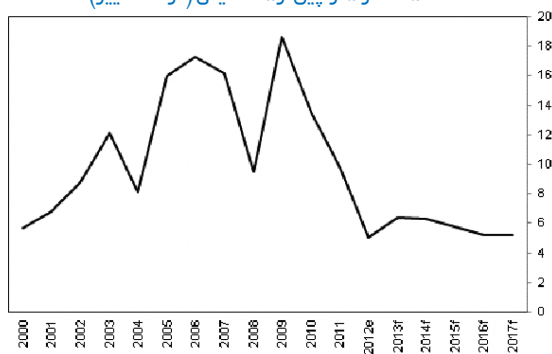
افزایش واردات افزایش واردات زغال سنگ کک در سه ماه نخست سال ۲۰۱۳ با روندی کند همراه بود و پیش‌بینی می‌شود این کندی در سال ادامه یابد، واردات زغال سنگ کک از نرخ ۴۱/۴ درصد در مارچ ۲۰۱۲ به ۱۱/۹ درصد در مارچ ۲۰۱۳ کاهش یافت.

افزایش تولید فولاد

این عوامل یک روند کند احتمالی در تولید فولاد را نشان می‌دهند. در حال حاضر این بخش تحت تأثیر زیرساخت‌های محرک چین می‌باشد، چرا که کارخانجات ذوب آهن به منظور تأمین تقاضای زیرساخت‌های این بخش، تولید خود را کاهش دادند، پیش‌بینی می‌شود این عامل در نیمه نخست ۲۰۱۳ شدیدتر باشد. در مارچ ۲۰۱۳ تولید فولاد چین به اوج خود رسید، این میزان نه تنها برای این سال بلکه از سویی برای ۷ سال گذشته برابر ۶۶/۳ میلیون تن می‌باشد.



طولانی شدن روند کند
صنعت ساخت و ساز چین، رشد حقیقی (درصد تغییر)



منبع: اداره ملی آمار

برآورد، f؛ پیش‌بینی

این روند کند رشد، از بخش ساخت و ساز به تولیدات فولاد پیش خواهد رفت و چنانچه زنجیره تأمین به صورت مداوم کاهش یابد، روند کند تولید فولاد منجر به کندی در تقاضای سنگ آهن و زغال سنگ کک خواهد شد که متعاقباً به بخش حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک خسارت وارد می‌کند.

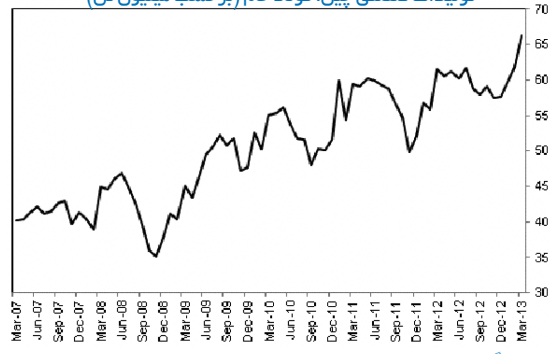
بخش حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک می‌بایست به واسطه مشتری‌های اصلی و بررسی ناوگان عملیاتی خود، در راستای این روند کند تقاضا تدارکات لازم را فراهم آورد. این بخش حمل و نقل تا برآورده کردن تقاضای سنگ آهن چین ادامه می‌یابد، ضمن این که بخش معدن سنگ آهن داخلی این کشور به موجب درجات نامطلوب سنگ معدن داخلی با موانعی مواجه است، به طوری که از ۴۳ درصد در سال ۲۰۰۴ به ۱۸ درصد در سال ۲۰۱۱ سقوط نموده است، اما پیش‌بینی کندی رشد می‌بایست بدین دلیل باشد که شرکت‌های حمل و نقل، قراضه‌های آهن و نوآوری‌های تازه ساخت را مورد ملاحظه قرار دادند.

سقوط واردات زغال سنگ حرارتی

زغال سنگ حرارتی یکی دیگر از واردات فله‌ای خشک به چین را به خود اختصاص داده است، که بخش انرژی را به حرکت می‌اندازد و بخش تولید را به صورت پویا حفظ می‌کند. تقاضا به میزان قابل ملاحظه‌ای با چشم‌انداز رشد چین همبستگی دارد و در معرض روند کندی می‌باشد که برای رشد اقتصادی این کشور پیش‌بینی شده است.

افزایش واردات زغال سنگ حرارتی در چین در پایان سال ۲۰۱۲ و ابتدای سال ۲۰۱۳ همزمان با افزایش جزئی واردات سنگ آهن در راستای فراهم آوردن موجبات برنامه زیرساخت‌های محرک چین بود. در حال حاضر واردات زغال سنگ حرارتی نیز همچون واردات سنگ آهن در این کشور سیر نزولی دارد.

دست یافتن به نقاط اوج جدید
تولیدات صنعتی چین، فولاد خام (برحسب میلیون تن)

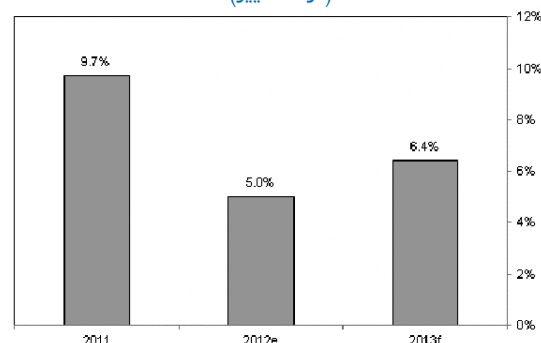


منبع: بلومبرگ

بخش ساخت و ساز چین نیز از برنامه زیرساخت‌های محرک مزایایی را حاصل نمود و از این حیث در جایگاه دوم قرار گرفته است. پیش‌بینی می‌شود صنعت ساخت و ساز چین در سال ۲۰۱۳ تا ۶/۴ درصد توسعه یابد که بالاتر از برآورد ۵ درصدی در سال ۲۰۱۲ قرار می‌گیرد. رشد بخش ساخت و ساز چین از روند کند به صورت پیوسته و یکنواخت برخوردار خواهد بود، ضمن این که رقم ۶ درصد، آخرین مرتبه در اوایل سال ۲۰۰۰ مشاهده شده بود.

رشد ساخت و ساز با روندی کند

صنعت ساخت و ساز چین، رشد حقیقی طی سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۳ (درصد تغییر)

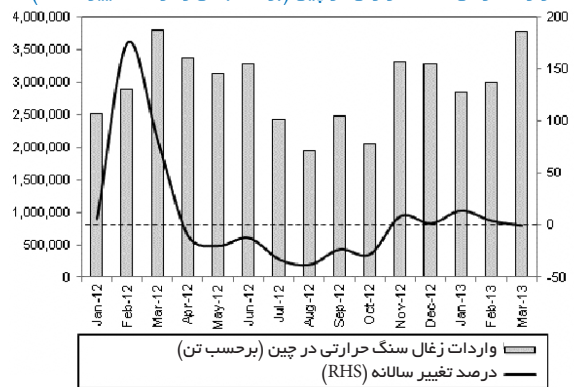


منبع: اداره ملی آمار

برآورد، f؛ پیش‌بینی

آنچه باعث نگرانی بیشتر می‌شود چشم‌انداز بلندمدت بخش ساخت و ساز چین است که با پیش‌بینی روند کند در چشم‌انداز رشد اقتصادی چین هم‌راستاست. پیش‌بینی می‌شود صنعت ساخت و ساز چین در سال ۲۰۱۴ تا ۶/۳ درصد توسعه یابد. برآورد شده که در سرتاسر دوره میان‌مدت، رشد متوسط سالانه صرفاً ۵/۸ درصد باشد که از رشد متوسط سالانه ۱۱/۳ درصد مربوط به کل ۵ سال گذشته (۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲) پایین‌تر است.

سقوط تقاضای زغال سنگ حرارتی
واردات زغال سنگ حرارتی در چین (بر حسب تن و درصد تغییر سالانه)



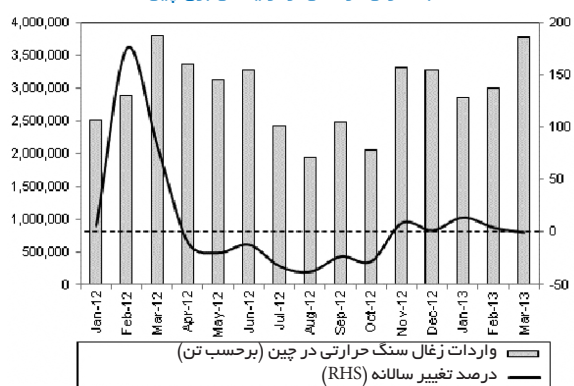
منبع: گمرک چین

واردات زغال سنگ حرارتی در مارس ۲۰۱۳، با به پایان رسیدن یک رقابت چهار ماهه، به ۷ درصد کاهش یافت. با توجه به پیش‌بینی‌های مربوط به روند رشد اقتصادی چین، به صورت خوش‌بینانه برآورد شده است که واردات این کالا در سال ۲۰۱۳ با رشد همراه باشد. از سویی پیش‌بینی می‌شود که نرخ حقیقی تولید ناخالص داخلی با توجه به این که در سال ۲۰۱۲ به ۷/۵ درصد کاهش یافته بود، در سال ۲۰۱۳ تا ۷/۷ درصد افزایش یابد.

نگرانی‌ها در خصوص طولانی شدن روند رشد و تنوع در بخش انرژی

در سرتاسر دوره میان‌مدت، روند کند و مستمر رشد چین منجر به تعدیل تقاضای واردات زغال سنگ حرارتی خواهد شد. در عین حال پیش‌بینی شده است نرخ حقیقی تولید ناخالص داخلی چین در دوره میان‌مدت به متوسط سالانه ۶/۴ درصد افزایش یابد که از رشد متوسط سالانه ۹/۲ درصد در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ پایین‌تر است.

سقوط تقاضای زغال سنگ حرارتی
رشد حقیقی تولید ناخالص داخلی چین (درصد تغییر سالانه) و زغال سنگ به عنوان درصدی از تولید کل برق چین



منبع: اداره ملی آمار، اداره اطلاعات انرژی

تنوع بخشیدن کشور چین به واردات و فاصله گرفتن از زغال سنگ، یک روند بلندمدت است که سطح تقاضای واردات زغال سنگ حرارتی را تضعیف خواهد نمود. به رغم این که

پیش‌بینی شده زغال سنگ همچنان به عنوان منبع اصلی تولید برق باقی بماند، اما کارشناسان انرژی برآورد نموده‌اند بیش از ۷۰ درصد پیش‌بینی‌های بلندمدت و میان‌مدت طی سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ نشان می‌دهند که چین با تنوع بخشی از مصرف زغال سنگ فاصله خواهد گرفت.

پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۳ زغال سنگ، ۷۶/۹ درصد از مجموع برق تولیدی را تشکیل دهد و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۱۷ این میزان به ۷۳/۵ درصد و تا سال ۲۰۲۲ به ۷۱/۹ درصد کاهش یابد. این موضوع یکی دیگر از مواردی است که متصدیان حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک در زمان برنامه‌ریزی ناوگان و مسیرهای تجاری بایستی مورد ملاحظه قرار دهند.

❖ عرضه: روند کند توسعه ناوگان اما استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت همچنان به عنوان مهمترین نگرانی

از بعد تأمین، شرکت‌های حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک همچون افراد فعال در بخش‌های حمل و نقل نفت کش و کانتینری با مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت مواجه می‌باشند. حال آن که به نظر می‌رسد این مشکل به زودی برطرف گردد، زیرا رشد سالانه ناوگان اقلام فله‌ای خشک با روندی کند همراه است و ظاهراً متصدیان با ممانعت از ارائه سفارشات جدید، ظاهراً اصول را به خوبی فرا گرفته‌اند. مزیت حاصل از این اقدام صرفاً در دوره میان‌مدت آغاز خواهد شد و از این جهت متصدیان بار دیگر برای کنترل ظرفیت سوخت در سال ۲۰۱۳ به تدابیر حرکت در سرعت‌های پایین و حرکت درجا بدون استفاده از موتور اعتماد خواهند نمود. ورود یک کشتی وال‌مکس^(۱) به بندری در چین بار دیگر موضوع تأثیر بالقوه این کشتی‌های بسیار بزرگ بر چشم‌انداز جهانی حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک را مورد تردید قرار می‌دهد. هرچند این دیدگاه که چین از کشتی‌های وال‌مکس پر بار در بنادر خود استقبال می‌کند، اشتباه بود و پهلوی گرفتن وال‌مالزیا^(۲) در آوریل ۲۰۱۳ در بندر لیان‌یونگانگ^(۳) در حقیقت موفقیتی توخالی و بی‌اساس برای وال به شمار می‌رفت.

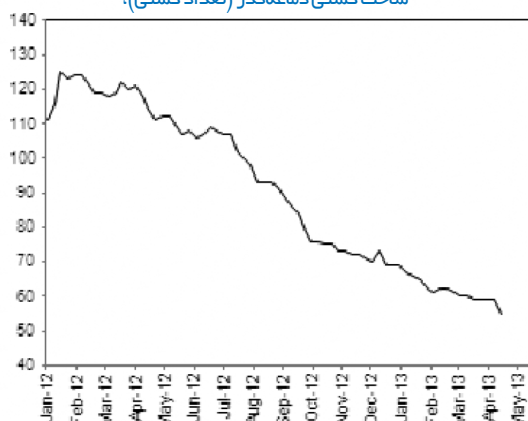
تحویل کالا و تقاضای سفارش جدید با روند کند

به نظر می‌رسد با توجه به این که در حال حاضر کشتی‌های کمتری در حال ساخت می‌باشند، روند کند رشد جهانی در سال ۲۰۱۳ آغاز شود. ناوگان اقلام فله‌ای خشک در سال ۲۰۱۲ تا ۱۷ درصد توسعه یافت که نسبت به رشد سالانه ۱۶/۵ درصدی سال ۲۰۱۱ بیشتر است. این رشد مربوط به افزایش تعداد و اندازه کشتی‌ها می‌شود، چرا که متصدیان حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک همچون متصدیان کشتی‌های کانتینری به ایده «هرچه کشتی بزرگتر، مطلوب‌تر» باور داشتند.

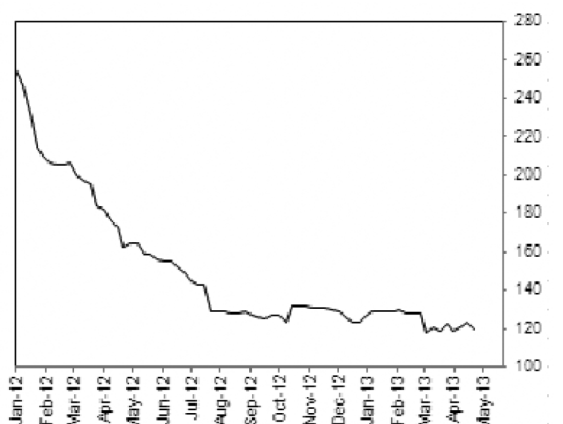
1. Valemax
2. Vale Malaysia
3. Lianyungang Port



رفع مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت
ساخت کشتی دماغه‌گذر (تعداد کشتی)



سفارش کشتی دماغه‌گذر (تعداد کشتی)



منبع: بلومبرگ

به نظر می‌رسد این صنعت تجارب مؤثری را از اشتباهات خود فرا گرفته است، به طوری که با کاستن تعداد سفارش‌های خود در خصوص ساخت این کشتی‌های جدید، برنامه‌های توسعه ناوگان را به نحوی متناسب محدود نموده است. براساس داده‌های بلومبرگ هم‌اکنون تعداد کل کشتی‌های دماغه‌گذر تحت سفارش ۱۲۰ عدد می‌باشد، در صورتی که تعداد کشتی‌های دماغه‌گذر که در همین دوره زمانی در سال ۲۰۱۲ در دفتر سفارشات ثبت شده، ۱۶۲ عدد بود که حاکی از کاهش ۲۶ درصدی است. این کاهش در دفتر سفارشات بدان معنا می‌باشد که معضل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت در بخش حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک به طور پیوسته و یکنواخت مورد ملاحظه قرار دارد.

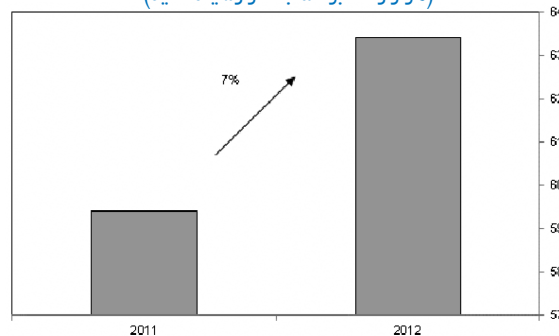
توقف در لنگرگاه و حرکت با سرعت‌های پایین راه‌حل‌های کلیدی در کوتاه‌مدت

اعتقاد بر این است که چنانچه عرضه و تقاضا به یکدیگر نزدیکتر شده و در دوره میان‌مدت به تعادل و وضعیت ثابت برسند، نرخ‌های حمل و نقل منافعی را در این راستا حاصل خواهند نمود. با توجه به شیوه‌ای که در حال حاضر متصدیان

براساس آمار آنکتاد، در سال ۲۰۱۱ اندازه متوسط جهانی یک کشتی مخصوص اقلام فله‌ای خشک معادل ۵۹,۴۱۹ بر حسب حداکثر تناژ وسیله نقلیه بود؛ در سال ۲۰۱۲ این میزان با رشد سالانه ۶/۷ درصد به ۶۳,۴۲۰ بر حسب حداکثر تناژ وسیله نقلیه افزایش یافت. مهم‌ترین علت چنین گرایشی را افزایش جزئی تقاضای سنگ آهن از سوی چین عنوان نموده‌اند و متصدیان پیش‌تاز در این زمینه به منظور حمل و نقل این محموله، ناوگان دماغه‌گذر خود را توسعه دادند؛ اما این امر از سویی منجر به ایجاد یک گروه جدید از کشتی‌های مختص اقلام فله‌ای خشک (وال‌مکس) گردید که گنجایش کشتی را از ۳۸۰,۰۰۰ تا ۴۰۰,۰۰۰ بر حسب حداکثر تناژ وسیله نقلیه افزایش داد.

افزایش اندازه

متوسط اندازه جهانی کشتی‌های حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک
(هزار واحد بر حسب تناژ وسیله نقلیه)



منبع: بیزینس مانیتر

توسعه رده‌های کشتی‌های بزرگتر به ادامه رشد چین متکی است و ادامه روند رشد چین نیز پیش‌بینی گردیده است. اما چشم‌انداز رشد اقتصادی این کشور از روندی کند بهره‌مند است و نهایتاً این پرسش را مطرح می‌کند که آیا تمامی این تناژ بالا به کار خواهد رفت یا خیر.

در حال حاضر این تناژ بالا که ظرف چند سال گذشته فراهم آمده‌اند، عامل استفاده بیش از اندازه از ظرفیت سوخت می‌باشد، به طوری که تقاضا همگام با عرضه پیش نمی‌رود. با این وجود، می‌توان روندی کند را در بخش عرضه مشاهده نمود که در این راستا می‌بایست به جهت رسیدگی به مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت در دوره میان‌مدت اقداماتی را اجرا نمود.

به عنوان مثال داده‌های خبرگزاری بلومبرگ در خصوص استفاده از کشتی‌های دماغه‌گذر حاکی از آن می‌باشد که در حال حاضر تعداد کشتی‌های دماغه‌گذر در حال ساخت کاهش یافته است. در ۲۶ آوریل ۲۰۱۳ تعداد کشتی‌های دماغه‌گذر در حال ساخت بر روی تعداد ۵۵ ثابت ماند، در حالی که در همین دوره در سال ۲۰۱۲ تعداد کشتی‌های دماغه‌گذر در حال ساخت ۱۱۴ عدد بود و این موضوع بیانگر کاهش ۵۲ درصدی می‌باشد.

نموده‌اند (نشان‌دهنده تعداد کشتی‌های ساکن) ۳۰۲ عدد بود، حال آن که در همین دوره زمانی در سال ۲۰۱۲ تعداد کشتی‌های دماغه‌گذر متوقف در لنگرگاه‌ها ۲۸۸ عدد به ثبت رسیده که حاکی از افزایش ۴ درصدی است.

وال مکس به عنوان تهدیدی بی‌اساس و توخالی

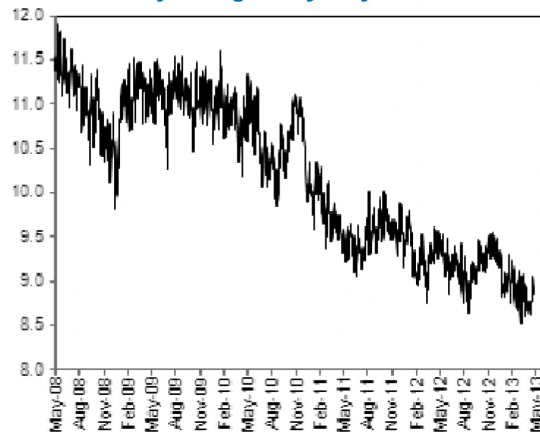
کشتی‌های وال مکس در کوتاه‌مدت تهدیدی مهم در رابطه با مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت به شمار می‌روند. این کشتی‌ها با دیدگاه رقابتی‌تر نمودن صادرات سنگ آهن برزیل به چین توسعه یافتند ولی در حال حاضر استرالیا واردات سنگ آهن به چین را تحت سلطه دارد، ضمن این که معادن این کشور از کوتاهی فاصله حمل و نقل این محموله از بندر هدلند^(۱) در استرالیا به بندر کینگ‌دائو^(۲) در چین منافع بسیاری حاصل کرده‌اند؛ فاصله این دو بندر از یکدیگر ۳,۴۵۲ مایل دریایی می‌باشد. برزیل دومین صادرکننده بزرگ سنگ آهن به چین است، اما فاصله‌ای معادل ۱۱,۰۷۵ مایل دریایی بین بندر توبارائو^(۳) در برزیل و بندر کینگ‌دائو در چین وجود دارد؛ از این رو، مدت زمان و هزینه بالاتر باعث شده تا معادن سنگ آهن برزیل نسبت به رقبای استرالیایی در وضعیت نامساعدی قرار گیرد.

البته این امر تا زمانی ادامه یافت که شرکت وال برزیل اقدام به ساخت کشتی‌های وال مکس، بزرگ‌ترین شناور مختص حمل و نقل سنگ آهن، نمود و این صرفه‌جویی‌های مقیاس، وضعیت معدن‌داران سنگ آهن برزیل را برابر با وضعیت شرکت‌های معدن‌داری در استرالیا قرار داد. هرچند راهکار استفاده از کشتی‌های وال مکس نیز با مشکلاتی مواجه شد، به طوری که اگرچه برخی از این کشتی‌ها در چین ساخته شدند، اما صرفاً دو مورد از این کشتی‌ها اجازه داشتند در بنادر چین لنگر اندازند؛ ضمن این که انجمن مالکین کشتی چینی پیشنهاداتی مبنی بر تحریم این کشتی‌ها به دولت چین ارائه دادند، چرا که این اقدام در رابطه با تأثیر کشتی‌های وال مکس بر متصدیان کشتی‌های حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک در چین در محیط پیرامون، نوعی ترس ایجاد می‌نماید.

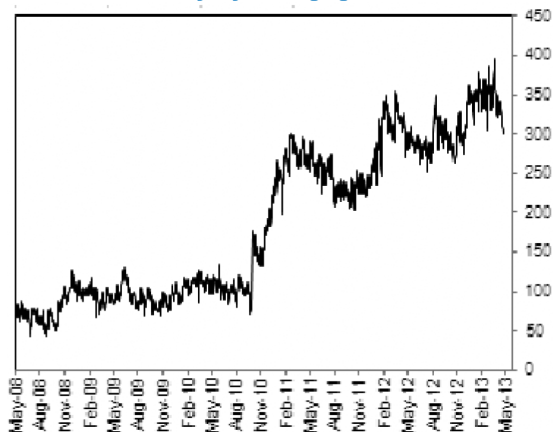
این بخش برای رفع این مشکل به کار می‌برند، انتظار می‌رود روند استفاده از دو راهکار حرکت در سرعت‌های پایین و حرکت درجا بدون استفاده از موتور به منظور مدیریت نمودن این مشکل ادامه یابد.

از سرعت متوسط کشتی‌های دماغه‌گذر به صورت یکنواخت و پیوسته کاسته می‌شود، چرا که متصدیان کشتی درصدد استفاده کمتر از سوخت هستند، در شرایطی که به طور همزمان کشتی‌ها را در مدت زمان طولانی‌تری نیز استفاده نمایند، بدین جهت تا اندازه‌ای موضوع ظرفیت را مطرح می‌نمایند. در ۲۹ آوریل ۲۰۱۳ سرعت متوسط کشتی‌های دماغه‌گذر ۸/۸۵ گره بود در صورتی که در همین دوره زمانی در سال ۲۰۱۲، ۹/۵۶ گره ثبت شده که حاکی از کاهش ۷ درصدی می‌باشد.

راه‌حل کوتاه‌مدت: حرکت درجا بدون استفاده از موتور
سرعت متوسط کشتی دماغه‌گذر



تعداد کشتی‌های دماغه‌گذر لنگر انداخته



منبع: بلومبرگ

توقف کشتی‌ها در لنگرگاه‌ها یکی دیگر از تدابیر کارآمد جهت مقابله با مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت به شمار می‌رود و به نظر می‌رسد حتی در سال ۲۰۱۳ به میزان بیشتری مورد استفاده قرار گیرد. به عنوان مثال در ۲۹ آوریل ۲۰۱۳ تعداد کشتی‌هایی که در آن زمان در لنگرگاه‌توقف

1. Hedland
2. Qingdao
3. Tubarao



انواع رده‌های کشتی‌های مختص حمل اقلام فله‌ای خشک

تن‌اژ وسیله نقلیه	رده کشتی
۲۰۰,۰۰۰	کشتی‌های حمل و نقل سنگ آهن بسیار بزرگ
۱۱۰,۰۰۰ - ۱۹۰,۰۰۰	کشتی‌های دماغه‌گذر
۸۰,۰۰۰ - ۱۰۹,۹۹۹	کشتی‌های پاناماگذر
۶۰,۰۰۰ - ۷۹,۹۹۹	کشتی‌های پاناماگذر
۴۰,۰۰۰ - ۵۹,۹۹۹	کشتی‌های هندی‌مکس / سوپر مکس
۰ - ۳۹,۹۹۹	کشتی‌های راحت‌گذر

مهم‌ترین هدف از توسعه راهکار وال‌مکس با ظرفیت ۴۰۰,۰۰۰ بر حسب حداکثر تن‌اژ وسیله نقلیه، بدین صورت تعیین شده است که این کشتی‌ها به وسیله حمل و نقل حجم‌های بیشتر سنگ آهن طی یک سفر، از صرفه‌جویی‌های مقیاس بهره می‌برند، به همین دلیل از سفرهای متعدد با چندین کشتی اجتناب می‌شود. دلیل این که وال‌مالزیا اجازه توقف در بندر لیان یونگانگ را دریافت نمود حمل و نقل محموله سنگ آهن به حجم ۲۲۰,۰۰۰ تن بود، از این رو این کشتی با باری معادل ۲۲۰,۰۰۰ تن سنگ آهن توانست حکم تحریم کشتی‌هایی با ظرفیت ۴۰۰,۰۰۰ بر حسب حداکثر تن‌اژ وسیله نقلیه در چین را برطرف سازد. با این حال، ظرفیت این کشتی وال‌مکس صرفاً کمی بیشتر از یک کشتی معمولی دماغه‌گذر بود، زیرا کشتی‌های دماغه‌گذر ظرفیت را تا ۱۹۹,۰۰۰ بر حسب حداکثر تن‌اژ وسیله نقلیه افزایش دادند.

اعتقاد بر این است که اگرچه بنادر چینی آمادگی پذیرش کشتی‌های رده وال‌مکس را دارند، ولی فاصله زیادی تا پذیرش کشتی‌های وال‌مکس در بنادر چین باقی مانده است. ضمن این که شرکت بندری کینگ‌دائو در مارس ۲۰۱۳ اقدام به راه‌اندازی یک پایانه جدید سنگ آهن در بندر دانگ‌جی‌آکائو^(۱) نمود که از ظرفیت فنی جهت پذیرش کشتی‌های وال‌مکس برخوردار می‌باشد.

اگرچه معدن‌داران برزیلی در نگاه نخست با پذیرش وال‌مالزیا در بندر چینی لیان یونگانگ در آوریل ۲۰۱۳ در راهکار خود نسبت به کشتی‌های وال‌مکس نرمش نشان دادند، اما اعتقاد بر این است که این عمل در حقیقت یک پیروزی توخالی برای آنان به شمار می‌رفت؛ لازم به ذکر است که وال‌مالزیا نخستین کشتی وال‌مکس بود که پس از تحریم کشتی‌های رده وال‌مکس به چین وارد شد.

1. Dongjiakou

«دیدگاه جهانی صنعت - حمل و نقل اقلام قله‌ای مایع»

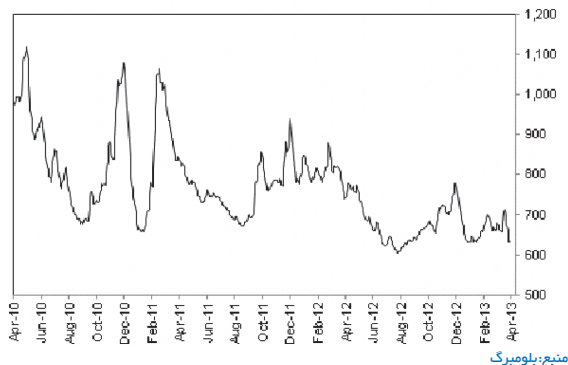
♦ تحت فشار بودن شاخص بالتیک مربوط به کشتی‌های نفت کش کثیف^(۱)

نفت کش - تولید امیدوارکننده است و به رغم این که سفارشات در حال افزایش است. این ناوگان نیز متحمل سفارش بیش از حد نیاز مانند ناوگان نفت کش مختص نفت خام نمی‌شوند. شاخص بالتیک مربوط به کشتی‌های نفت کش کثیف در سال پیش برابر ۷۴۵ بود که با کاهش ۱۴/۹ درصدی همراه می‌باشد و انتظار می‌رود این کاهش حتی به میزان بیشتری نمایان گردد. این شاخص در اواسط سال ۲۰۰۸ بیش از ۲,۰۰۰ بود. در ۲۴ ژوئن ۲۰۰۸ عدد ۲,۰۸۶ برای این شاخص به ثبت رسید که نشان از سقوط ۶۶۹ درصدی است. با توجه به کاهش این شاخص که کمترین حد آن آخرین بار در آگوست ۲۰۱۲ مشاهده شد، بهبود پیش‌بینی شده در خصوص عدم تعادل عرضه و تقاضای جهانی با شکست مواجه شد.

احتمالاً این موضوع تصادفی نیست که کاهش نرخ‌های ۲۰۱۲ همزمان با منافع منفی متصدیان نفت کش‌های غول‌پیکر با نشانه نفت خام خلیج فارس در مسیر آسیا می‌باشد. این متصدیان بار دیگر متحمل بازده‌های منفی شدند. لذا این روند (تحت فشار بودن متصدیان نفت کش‌های غول‌پیکر) با جزئیات بیشتر مورد بررسی قرار گرفته است؛ اما لازم به ذکر است که بخش گسترده‌تر حمل و نقل نفت خام به میزان قابل ملاحظه‌ای توسط رخدادهای اتفاق افتاده برای این نفت کش‌های بسیار بزرگ هدایت می‌شود.

سقوط دوباره شاخص

شاخص بالتیک مربوط به کشتی‌های نفت کش کثیف، طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳

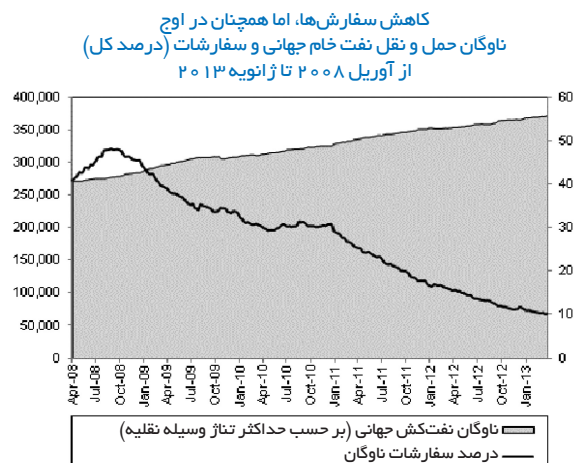


1. Baltic Dirty Tanker Index

پیش‌بینی‌های خوش‌بینانه‌ای در خصوص بخش حمل و نقل جهانی نفت خام در سال ۲۰۱۳ صورت نگرفته است. در حالی که سفارش‌ها از سطوح ثبت شده در سال ۲۰۰۸ به میزان قابل ملاحظه‌ای پایین‌تر می‌باشد، رشد ناوگان جهانی همچنان بیش از آن حدی است که در خصوص تقاضای حمل و نقل دریایی نفت خام انتظار می‌رود. شاخص بالتیک کشتی‌های نفت کش کثیف به صورت مستمر کاهش می‌یابد و از آنجا که رونق اقتصاد جهانی همچنان با روندی کند همراه است، هرگونه احیای متقاعدکننده‌ای در سطوح آن تا پیش از پایان این سال پیش‌بینی نشده است. افزون بر این متصدیان نفت کش‌های کثیف می‌بایست برای تهدیدی گسترده‌تر که به واسطه دگرگونی سنگ‌های نفت‌زا در ایالات متحده آمریکا مطرح گشت، آمادگی لازم را داشته باشند. این عامل می‌تواند به نحوی کارآمد بزرگترین واردکننده نفت جهان را از بسیاری از بنادر متصدی نفت کش‌ها حذف نماید.

ادامه روند نزولی شاخص بالتیک

شاخص بالتیک کشتی‌های نفت کش کثیف که از چندین مسیر جهانی حمل و نقل نفت خام برای انواع مختلف کشتی‌ها تشکیل شده است، در پایان هجدهم آوریل ۲۰۱۳ دومین هفته متوالی کاهش را تجربه نمود و از ۶۷۴ به ۶۳۴ کاهش یافت که حاکی از سقوط ۵/۹ درصدی می‌باشد. این سقوط حتی از کاهش ۴/۷ درصدی هفته‌های پیشین بیشتر بود و چشم‌اندازی را منعکس می‌نمود که بخش نفت کش‌های کثیف در سال ۲۰۱۳ نسبت به رقبای خود در بخش نفت کش‌های تمیز به موفقیت‌های چندانی نائل نمی‌گردد. شاخص بالتیک کشتی‌های نفت کش تمیز در پایان هجدهم آوریل به میزان کمتری (معادل ۱/۱ درصد) کاهش یافت. از آنجا که مقادیر تن - مایل در حال افزایش می‌باشد، چشم انداز متصدیان



با این وجود، این ناوگان همیشه در حال توسعه بدین معناست که اگرچه درصد سفارش‌ها به میزان قابل ملاحظه‌ای کمتر از گذشته می‌باشد، اما امروزه ناوگان بزرگتری شناور هستند و همچنان حجم‌های گسترده‌ای (برحسب تن) در خطوط حمل و نقل فراهم می‌آیند. ۴۸/۰۹ درصد از ۲۷۸,۸۶۱ میلیون تن در سال ۲۰۰۸ تقریباً برابر ۱۳۴,۱۰۴ میلیون تن می‌باشد که در زمان معین از سوی کاخانه‌های کشتی‌سازی تحویل داده شده‌اند. ۱۰/۳ درصد سفارشات امروزی به عنوان درصدی از ۳۷۳,۶۸۲ میلیون تن شناور است که همچنان معادل ارزش قابل ملاحظه ۳۸,۴۸۹ میلیون تن می‌باشد. در سال‌های بعد با افزایش رشد ناوگان، متصدیان نفت‌کش‌ها به منظور ایجاد عدم تعادل در خطوط، کشتی‌های قدیمی کمتری را جهت قراضه‌سازی در اختیار دارند. حرکت درجا بدون استفاده از موتور یکی از گزینه‌های پیش‌روی آنان است. به عنوان مثال مرسک دو مورد از نفت‌کش‌های غول‌پیکر فعال خود را در مجموعه نفت‌کش‌های نووا به حالت سکون قرار داده است. با توجه به افزایش مداوم ناوگان، انتظار می‌رود زمانی که متصدیان تمایلی به قراضه کردن کشتی‌های قابل تعمیر ندارند، حرکت درجا بدون استفاده از موتور به میزان بیشتری به کار رود و در عوض در برابر احتمال افزایش عدم تعادل ناوگان مقاومت کنند. بخش حمل و نقل کانتینری همواره راهکار درجا بدون استفاده از موتور را با هدف رفع مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت به کار می‌برد.

تقاضای ناکافی جهت صعود نرخ رشد ناوگان

چنانچه تقاضای حمل و نقل دریایی نفت به اندازه مناسب افزایش یابد، رشد ناوگان چنین نگرانی را پدید نمی‌آورد. هرچند که رونق اقتصادی جهانی از بحران‌های مالی جهان در سال‌های ۲۰۰۸-۲۰۰۹ به پایان رسید. براساس پیش‌بینی‌ها منطقه یورو مجدداً در سال ۲۰۱۲ وارد رکود اقتصادی شد و از سویی پیش‌بینی می‌شود سال ۲۰۱۳ سال

در حال حاضر فشارهای معینی بر ناوگان حمل و نقل نفت خام جهانی وجود دارد و برخلاف پیش‌بینی‌های مطمئن گذشته نمی‌توان با اطمینان افزایش احتمالی نرخ‌ها در سال ۲۰۱۳ را پیش‌بینی نمود. در حالی که انتظار نمی‌رود کاهش شاخص بالتیک نفت‌کش‌های کثیف طی پنج سال به کمتر از ۵۰۰ برسد (رقمی که آخرین مرتبه در سال ۲۰۰۹ مشاهده شد) آن زمان که به دلیل کاهش تقاضای حمل و نقل دریایی نفت خام، این شاخص از مقادیر بالای رکود اقتصادی پیشین این بخش به میزان محسوسی سقوط کند، بازگشت به رتبه ۶۰۰ امکان‌پذیر می‌شود و بعید است که تمامی افزایش نرخ‌های تضمین شده از سوی متصدیان، رتبه این شاخص را به بالاتر از ۸۰۰ برساند. وضعیت نفت‌کش‌های غول‌پیکر به‌طور ویژه این شاخص را تحت فشار قرار می‌دهد. از آنجا که ظرفیت کشتی‌های در انتظار محموله در خلیج فارس سطح تقاضا را افزایش می‌دهد، نرخ‌ها احتمالاً همچنان منفی باقی بمانند، هر چند پالایشگاه‌های چینی پس از تعمیرات معمول به خطوط حمل و نقل باز می‌گردند.

معضل پایان‌ناپذیر استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت عدم موفقیت در بخش حمل و نقل نفت خام عمدتاً به دلیل استفاده بیش از حد ناوگان جهانی از ظرفیت سوخت می‌باشد. اوج این امر در سال ۲۰۰۸ و پیش از سقوط اقتصادی، منجر به افزایش بیش از حد سفارش‌های شرکت‌های حمل و نقل گشت که در پی حصول منافع از رشد بی‌پایان تقاضای حمل و نقل دریایی نفت بودند. زمان و وجوه قابل ملاحظه جهت ساخت و راهاندازی یک کشتی جدید بدین معنا است که نوسانات در تقاضا، به سرعت عرضه کشتی‌ها پیش نمی‌رود. شاخص بالتیک نفت‌کش‌های کثیف پیش از سقوط به رتبه ۱,۵۰۰ در ژانویه ۲۰۰۵، به بیش از ۳,۰۰۰ در نوامبر ۲۰۰۴ افزایش یافته بود. این روند نزولی توسعه پیدا کرد، هر چند بالاترین سطح سفارش با بزرگترین رکود اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم همزمان بود.

براساس داده‌های کشتیرانی مؤسسه آی. اچ. اس که از سوی بلومبرگ تأیید شد، پیش از آغاز بحران‌های اقتصادی جهان، در سپتامبر سال ۲۰۰۸ سفارش‌های جهانی نفت‌کش به اوج خود، یعنی ۴۸/۰۹ درصد، رسید. این ناوگان دارای ظرفیت ۲۷۸,۸۶۱ میلیون تن بودند. زمانی که کشتی‌ها وارد خطوط حمل و نقل شدند و معضل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت منجر به کاهش نرخ‌ها شد، سفارش‌ها کاهش یافت. در ۱۹ آوریل ۲۰۱۳ این سفارشات تنها ۱۰/۳ درصد از ناوگان جهانی را دربرداشتند.

محیطی که در اثر دگرگونی سنگ نفت‌زا در ایالات متحده آمریکا ایجاد شد.

❖ نفت‌کش‌های غول‌پیکر

اعتقاد بر این است که نتایج سه ماهه اول شرکت‌های عامل نفت‌کش‌های غول‌پیکر در بازار معاملات نقدی دلسردکننده خواهد بود و حاکی از این حقیقت است که کشتی‌های عامل در مسیر آزمون سوپرنفت‌کش‌ها در سه ماهه نخست، بازده منفی ایجاد نمودند که این روند تا زمان نگارش این گزارش در اواسط آوریل ادامه داشت.

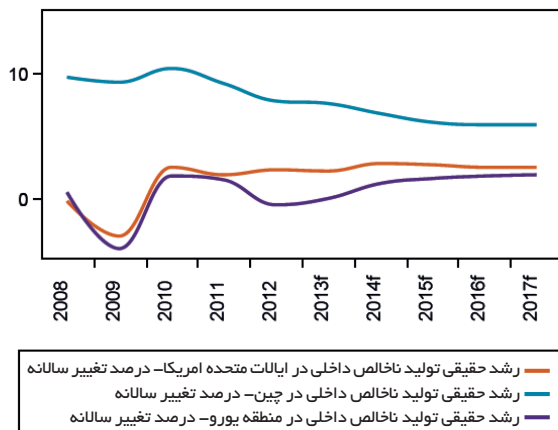
مشکلات کشتی‌های رده نفت‌کش‌های غول‌پیکر در شرایط سقوط نرخ‌ها و استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت همچنان به قوت خود باقی است. این سوپر نفت‌کش‌ها به همراه کشتی‌های دماغه‌گذر در ناوگان حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک از گنجایش حمل ۲ میلیون بشکه نفت خام بهره‌مند می‌باشند که این امر گستردگی صنعت حمل و نقل جهانی را در سال‌های پیش از آغاز بحران‌های اقتصادی جهان؛ آن زمان که افزایش تقاضا به خصوص از سوی چین شاهد بازدهی روزانه کشتی‌های برتر، ۲۰۰,۰۰۰ دلار ایالات متحده آمریکا، بود منعکس می‌کند.

جهش‌های اقتصادی منجر به سفارش‌دهی بیش از حد نیاز شد و از این جهت ناوگان نفت‌کش‌های غول‌پیکر از ۴۳۲ عدد در آوریل ۲۰۰۸ به رقم کنونی ۵۸۹ عدد افزایش یابد. با این وجود، رشد تقاضا در طول بحران‌های اقتصادی متوقف شد، به طوری که طی چند سال اخیر مجدداً توسعه یافته است ولی تعداد آن‌ها برای رفع این تفاوت‌ها کفایت نمی‌کند. این موضوع اکثریت حمل و نقل جهانی مشمول شرکت‌های حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک و کانتینری را تحت تأثیر قرار می‌دهد. افزون بر این، متصدیان سوپرنفت‌کش‌ها به روند سفارش‌دهی به کارخانه‌های کشتی‌سازی ادامه می‌دهند و از قیمت‌های پایین‌تر سوءاستفاده می‌کنند، چرا که کارخانه‌های کشتی‌سازی در مقابله با معضل سقوط تقاضا و برای بقای تجارت خود اقدام به کاهش قیمت‌ها نموده‌اند. درصد سفارشات جهانی ناوگان نفت‌کش‌های غول‌پیکر از ۴۷ درصد در سال ۲۰۰۸ به میزان کنونی ۶/۶ درصد کاهش یافته است، با این حال همچنان نرخ رشد عرضه این کشتی‌ها با سرعت بیشتری نسبت به تقاضا رو به افزایش می‌باشد.

رکود اقتصادی، به میزان ۱ درصد، باشد. رونق بزرگترین اقتصاد جهان، ایالات متحده آمریکا، با روندی کند همراه است و رشد اقتصاد چین به عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان از آنجا که بازارهای صادراتی این کشور برای حفظ تقاضا تلاش می‌کردند به کمتر از ۸ درصد کاهش یافت. برآورد شده است در سال ۲۰۱۳ نرخ رشد حقیقی تولید ناخالص داخلی در این دو اقتصاد بزرگ به ترتیب ۲/۱ درصد و ۷/۵ درصد باشد.

اقدامات اقتصاد جهانی

رشد حقیقی تولید ناخالص داخلی در ایالات متحده آمریکا، چین و منطقه یورو طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷ (درصد تغییر سالانه)



(f: پیش‌بینی)

سال ۱۲۰۲: مقادیر برآوردی برای آمریکا و منطقه یورو

در سال ۲۰۱۳ کارشناسان نفت و گاز برآورد نمودند که میزان تقاضای جهانی نفت ۱/۸ درصد خواهد بود. بالاترین نرخ رشد مصرف برای آفریقا و آمریکای لاتین به ترتیب ۳/۳ درصد و ۳/۲ درصد برآورد شد، ضمن این‌که این نرخ برای اروپای غربی و آمریکای شمالی به ترتیب ۰/۰ درصد و ۰/۴ درصد می‌باشد. این امر با توجه به فاصله بین صادرکنندگان اصلی خلیج فارس و اروپا و آمریکای شمالی که می‌بایست تلاش نموده تا این حمل و نقل را توسط ناوگان نفت‌کش جهانی پشتیبانی نمایند، نشانه خوبی برای متصدیان نفت‌کش‌ها به شمار نمی‌آید.

با توجه به این‌که ایالات متحده آمریکا سنگ‌های نفت‌زای خود را تأمین نمود، تقاضای این کشور نسبت به واردات دریایی نفت کاهش خواهد یافت که این امر خطری جدی را برای متصدیان نفت‌کش مطرح می‌کند. فاصله خلیج فارس تا چین تقریباً ۱۲,۰۰۰ کیلومتر است که بیش از فاصله خلیج فارس تا خلیج ایالات متحده آمریکا می‌باشد.

نتیجه این‌که متصدیان نفت‌کش لازم است دوره‌های کوتاه تا میان‌مدت را به خوبی مورد ملاحظه قرار دهند، چرا که کاهش نرخ‌ها تا غلبه بر عوامل اصلی و تعادل‌ها ادامه می‌یابد و اعتبار آن‌ها را به مخاطره می‌اندازد. در عین حال می‌بایست از انطباق با محیط تجاری جدید نیز اطمینان حاصل نمایند،



۲۰۱۳، بازده‌ها همچنان منفی بودند.

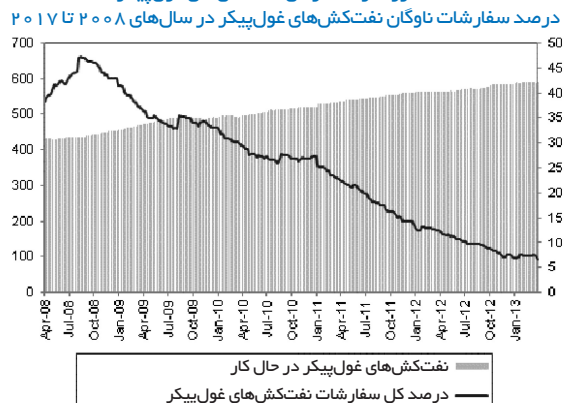
در نتایج سه ماهه چهارم ۲۰۱۲، فرانت‌لاین رقم ۲۴,۲۰۰ دلار آمریکا را به عنوان نرخ‌های بی‌سود و زیان هزینه‌های نقدی نفت‌کش‌های غول‌پیکر خود در سال ۲۰۱۳ اعلام نمود، البته پیش‌بینی نمی‌شود که این رقم در سه ماهه نخست حاصل گردد و از این رو احتمالاً این شرکت در گزارش سه ماهه خود ضرر و زیان را ثبت خواهد نمود. این موضوع را بایستی به خاطر سپرد که رقم نرخ‌های بی‌سود و زیان فرانت‌لاین از طریق بازسازی شرکت در سال ۲۰۱۲ کاهش یافت. جان فردریکسن^(۲)، رئیس این شرکت با سرمایه‌گذاری شخصی در هلدینگ‌های همین^(۳)، اکثریت بدهی‌های این شرکت را متقبل شد و تعهدات تازه‌ای در یک شرکت جدید (فرانت‌لاین) در سال ۲۰۱۲ ایجاد نمود. سایر متصدیان نفت‌کش‌های غول‌پیکر نیز چنانچه موظف به پرداخت بدهی‌های قابل ملاحظه باشند، در معرض بازار معاملات نقد نسبت به فرانت‌لاین حتی از وضعیتی وخیم‌تر برخوردارند.

در سه هفته نخست سه ماهه دوم، بازده‌های منفی تولید شده‌اند. لذا چشم‌انداز سه ماهه دوم چندان مطلوب‌تر از سه ماهه اول نیست. پژوهش بلومبرگ در تاریخ ۱۷ آوریل تخمینی با اجماع متوسط ارائه داد، به طوری که ظرف مدت ۳۰ روز، نفت‌کش‌های غول‌پیکر ۲۰ درصد بیشتر از قبل اجاره شدند، این بدان معنا است که ارتقای این وضعیت برای متصدیان نفت‌کش‌های غول‌پیکر زودتر از این تاریخ ممکن نمی‌باشد. چشم‌انداز سال ۲۰۱۳ در یک نگاه کلی شفاف نیست. کلارک‌سون به عنوان بزرگترین شرکت واسطه حمل و نقل در جهان، پیش‌بینی نمود ظرفیت حمل و نقل جهانی نفت‌کش‌های غول‌پیکر در این سال تا ۵/۱ درصد افزایش خواهد یافت، در حالی که پیش‌بینی این نهاد در خصوص تقاضا حاکی از رشد ۴/۹ درصدی بود. عدم تعادل بین عرضه و تقاضا نمی‌بایست در سال ۲۰۱۳ افزایش یابد؛ هر چند که هنوز فاصله بسیاری با یکدیگر دارند.

❖ شرح شاخص نفت‌کش بلومبرگ

اعتقاد بر این نیست که شاخص نفت‌کش بلومبرگ به مانند گذشته نماد دارایی شرکت‌های عامل نفت‌کش کثیف باشد. از دیدگاه نسبتاً عادلانه‌تر نسبت به گذشته، به رغم جداسازی ۶ متصدی نفت‌کش اقلام فله‌ای مایع که در بورس اوراق بهادار نیویورک فهرست شده‌اند، حجم اقلام فله‌ای به میزان قابل ملاحظه‌ای با حمل و نقل نفت خام در ارتباط بود. در حال حاضر افزایش این شاخص طی سه ماه، مرتبط به شرکت تیکای است که به‌طور روزافزونی برای منافع خود، به شرکت‌های فراساحلی و گاز طبیعی مایع وابسته می‌باشد. با توجه به این که یکی از اعضای پیشین هم‌اکنون از فهرست خارج شده و دو عضو دیگر نیز اعلام ورشکستگی نموده‌اند، این

ادامه روند رشد ناوگان نفت‌کش‌های غول‌پیکر



منبع: حمل و نقل آی. اس

چهار ماهه نخست سال ۲۰۱۳ برای متصدیان نفت‌کش‌های غول‌پیکر مطلوب نبود. در ابتدای این سال پیش‌بینی‌های خوش‌بینانه‌ای در خصوص چشم‌انداز این گروه از کشتی‌ها صورت گرفت و اعتقاد بر این بود که بازده‌های منفی روزانه نسبتاً ثابت در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ متعلق به گذشته بودند و فاصله بین عرضه جهانی این ناوگان و تقاضای حمل و نقل دریایی نفت به یکدیگر نزدیک شده‌اند که این امر تاکنون ثابت نشده است. براساس بورس بالتیک، بازده‌های روزانه مسیر حمل و نقل خلیج فارس به آسیای طی هفت هفته، تا ۱۴ مارس منفی تعیین شد و پس از یک وقفه کوتاه به ارقام مثبت تغییر یافت که البته مجدداً در ۲۸ مارس به روند منفی خود بازگشت. در زمان نگارش این گزارش، سوپرنفت‌کش‌ها همچنان دور از ارقام مثبت بودند و نرخ بازده منفی در ۱۶ آوریل برابر با ۳,۴۰۹ دلار آمریکا برآورد شد.

محاسبات بورس بالتیک برای تعیین بازده‌های روزانه، تأثیرات حرکت کشتی‌ها در سرعت‌های پایین در مسیرهای اصلی شرکت‌ها را در نظر نمی‌گیرد. حرکت آهسته‌تر کشتی‌ها نسبت به کشتی‌هایی که سابق بر این دو برابر سوددهی برای متصدیان نفت‌کش داشتند، نه تنها مصرف سوخت را کاهش می‌دهد که به ویژه پس از جهش هزینه‌های سوخت‌گیری در سال ۲۰۱۱ این موضوع از اهمیت بسیاری برخوردار است، بلکه از طریق خارج نمودن کشتی‌های موجود در چرخه، برای حضور طولانی‌تر در یک مسیر منفرد می‌تواند به غلبه بر مشکل استفاده بیش از ظرفیت سوخت در این ناوگان کمک نماید.

با این وجود، چشم‌انداز این شاخه برای متصدیان نفت‌کش‌های غول‌پیکر نامطلوب است. شرکت فرانت‌لاین^(۱) اذعان داشت در سال ۲۰۱۲ نفت‌کش‌های غول‌پیکر دو جداره آن به‌طور متوسط روزانه ۲۲,۴۰۰ دلار آمریکا به‌طور نقدی تولید کردند. هرچند این رقم در نیمه نخست نسبتاً شناور بود. در سه ماهه سوم، نرخ‌های نقدی این مسیر مورد آزمون در اکثر این دوره زمانی روندی منفی داشت و سوپر نفت‌کش‌های تحت اجاره فرانت‌لاین صرفاً ۱۳,۳۰۰ دلار در روز تولید نمودند. در اواسط ماه آوریل و در حدود ۱۰ هفته از چهار ماهه نخست

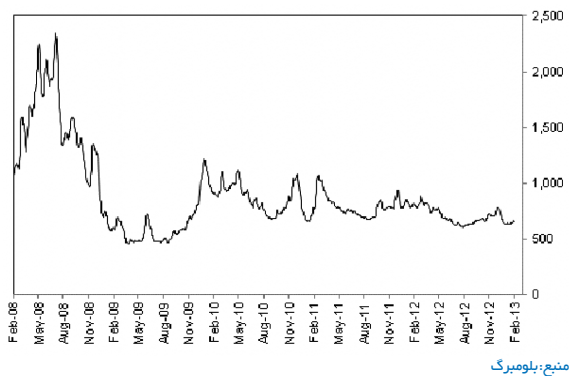
2. John Fredriksen
3. Hemen Holdings

۱. فرانت‌لاین، شرکت کشتیرانی برمودایی است که بزرگترین شرکت ارائه‌دهنده کشتی‌های نفت‌کش و یکی از بزرگترین شرکت‌ها، در زمینه خدمات کشتیرانی در جهان محسوب می‌شود. دفتر مرکزی شرکت فرانت‌لاین در شهر همیلتون، برمودا قرار گرفته است. کسب و کار اصلی این شرکت، حمل و نقل نفت خام است. شرکت فرانت‌لاین مالک بزرگترین ناوگان تانکرهای نفتی در جهان، با نام سوئز مکس می‌باشد. این شرکت دارای ۸۲ تانکر نفت‌کش است.

پویایی به احتمال زیاد ادامه می‌یابد. به رغم چشم‌انداز نسبتاً خوشبینانه در خصوص حمل و نقل نفت خام در سال ۲۰۱۳، انتظار نمی‌رود این شاخص طی سال آتی به نحو معناداری احیا گردد.

بازار نفت‌کش‌های کثیف در سال ۲۰۱۳ همچنان متحمل مشکلاتی خواهد بود. این بخش همچون بخش حمل و نقل کانتینری و حمل و نقل اقلام فله‌ای خشک از عرضه بیش از حد کشتی‌هایی آسیب می‌بیند که پیش از رکود اقتصادی سفارش داده شده‌اند. رشد این ناوگان جهانی از رشد تقاضای حمل و نقل دریایی نفت در سال‌های بعد فاصله بسیاری دارد و نرخ‌ها نیز به صورت مستمر کاهش می‌یابند. شاخص بالتیک کشتی‌های نفت‌کش کثیف که از چندین مسیر جهانی حمل و نقل نفت خام و رده‌های متنوعی از کشتی‌ها تشکیل شده است، در ۱۹ فوریه در رقم ۶۵۸ قرار گرفت که با رقم ۲,۳۴۷ به عنوان نقطه اوج دوره پنج ساله که در جولای ۲۰۰۸ به ثبت رسید، تفاوت آشکار داشت.

تفاوت نقاط اوج در دوره پنج ساله
شاخص بالتیک کشتی‌های نفت‌کش کثیف در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳

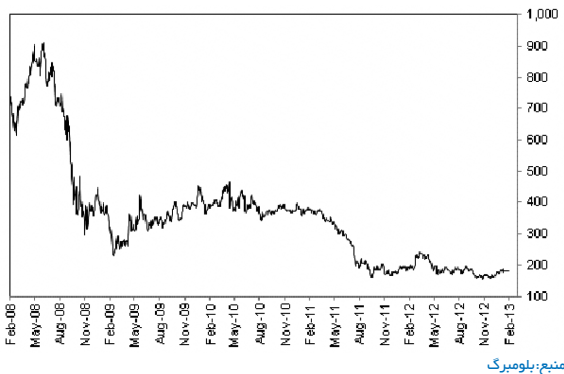


منبع: بلومبرگ

چشم‌انداز حمل و نقل نفت خام نسبت به سال ۲۰۱۲ از خوش‌بینی بیشتری برخوردار است؛ با توجه به پیش‌بینی‌هایی در رابطه با بازگشت رشد منطقه یورو و رشد ۲/۳ درصدی و ۷/۵ درصدی ایالات متحده آمریکا و چین به عنوان دو اقتصاد بزرگ جهان می‌توان ادعا نمود که اقتصاد جهانی رو به بهبود است. همچنین سفارشات نفت‌کش‌های جدید در سطح قابل کنترل قرار دارد، به طوری که در ابتدای سال ۲۰۱۳ مجموع کل سفارشات ۱۱/۸ درصد تعیین گردید، در حالی که در مقایسه با سه سال پیش با کاهش ۳۴/۳ درصدی همراه بود. با این وجود، تأثیر کاهش اخیر تولید اوپک نشان می‌دهد که شرکت‌های نفت‌کش تا چه اندازه نسبت به عدم تعادل عرضه و تقاضا آسیب‌پذیر می‌باشند.

پیش‌بینی شده است که ناوگان جهانی این سوپر نفت‌کش‌ها در این سال تا ۵/۳ درصد توسعه یابد، در حالی که تقاضا در خصوص این ناوگان ۶/۳ درصد رشد خواهد نمود و این امر به نحوی در جهت رفع عدم تعادل بین عرضه و تقاضا خواهد بود. با این وجود، در چشم‌انداز شاخص نفت‌کش بلومبرگ و شرکت‌های حمل و نقل که منجر به افزایش آن می‌شوند، همچنان وضعیت مالی نامطلوب و ضعیف شرکت‌ها به قوت خود باقی است.

کاهش تعداد کشتی‌ها
شاخص نفت‌کش بلومبرگ در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳



منبع: بلومبرگ

متصدیان نفت‌کش کثیف پس از وقوع نخستین بحران اقتصادی جهان، با کاهش نرخ‌ها و افزایش بدهی‌ها در یک جنگ فرسایشی شرکت داشتند که این امر در سقوط قیمت‌های سهام آن‌ها و روند نزولی شاخص نفت‌کش بلومبرگ منعکس شده است. این شاخص با سقوط ۸۰/۳ درصدی از نقطه اوج پنج ساله، ۹۱۲/۰۷، که در ژوئن ۲۰۰۸ به ثبت رسید، در حال حاضر ۱۷۹/۷۲ می‌باشد. سال‌ها منفی بودن گزارش‌های سه ماهه در خصوص درآمدها و بازسازی بدهی‌های سنگین منجر به خسارات شدیدی شد. شرکت جنرال ماریتایم^(۱) به عنوان یکی از اعضای سابق این شاخص که در نوامبر ۲۰۱۱ اعلام ورشکستگی نمود، از فهرست بورس اوراق بهادار نیویورک خارج شد و از آن پس دیگر بخشی از این شاخص به شمار نمی‌رود. گروه تجاری حمل و نقل اورسیز، از دیگر شرکت‌های نفت‌کش

نفت‌کش‌های غول‌پیکر از رده کشتی‌هایی به شمار می‌روند که احتمالاً بیشترین تأثیرپذیری را از مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت دارند، این سوپر نفت‌کش‌ها می‌توانند ۲ میلیون بشکه نفت خام را حمل نمایند. بازده روزانه این کشتی‌ها در سال‌های پیش از رکود، بیش از ۲۰۰,۰۰۰ دلار آمریکا برآورد شد و در حال حاضر اقدامات آن‌ها منجر به بازده‌های بی‌سود و زیان می‌گردد. نفت‌کش‌های غول‌پیکر فعال در مسیر عربستان سعودی به ژاپن تقریباً در سه ماهه سوم سال گذشته بازده‌های منفی و نسبتاً ثابتی را متحمل شدند و با توجه به این که اعضای اوپک به تازگی تولیدات خود را کاهش داده‌اند، وخامت وضعیت مجدداً افزایش می‌یابد. از آنجا که نرخ خسارات روزانه این مسیر طی هفته گذشته در حدود ۶,۵۰۰ دلار تعیین شد، تقریباً تمامی کشتی‌های تحت اجاره در خلیج فارس با ورشکستگی مواجه شدند. البته خسارات ناشی از سفر به خلیج مکزیک حتی از این میزان نیز بالاتر بود، به طوری که براساس بورس بالتیک این خسارات ۳۰,۰۰۰ دلار آمریکا برآورد شد.

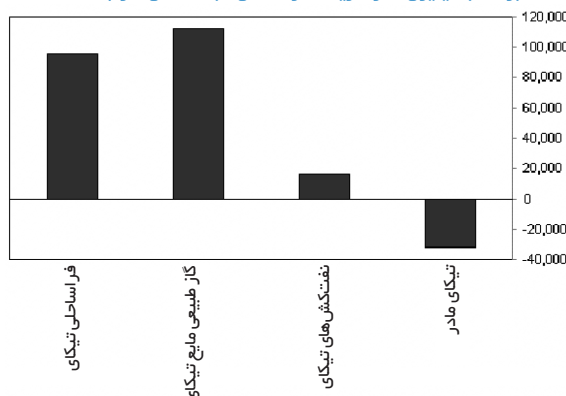
1. General Maritime Corp.



خام بود، اگرچه برخی از متصدیان به نحو قابل ملاحظه‌ای تحت تأثیر نفت‌کش‌هایی با طراحی خاص فرآورده‌بر قرار داشتند. در ۲۲ فوریه ۲۰۱۰، ابتدا شرکت فرانت‌لاین در عملیات‌های مربوط به بازار معاملات نقد نفت‌کش‌های غول‌پیکر شرکت نمود. این شرکت بیشترین ارزش بازار، ۲/۲۳ میلیارد دلار آمریکا، را در میان ۶ متصدی نفت‌کش داشت و سهم این شرکت در شاخص ۲۵/۲ درصد بود. شرکت تیکای با ارزش بازار ۱/۷۵ میلیارد دلار آمریکا، دومین سهم را در اختیار داشت. در مقابل، امروزه ارزش بازار شرکت فرانت‌لاین صرفاً ۲۳۹/۰۳ دلار آمریکا است که با ارزش بازار ۲/۵۵ میلیارد دلار شرکت تیکای قابل مقایسه نیست. دو شرکت فرانت‌لاین و تیکای در حال حاضر به ترتیب ۶/۲ درصد و ۷۸/۳ درصد از شاخص را به خود اختصاص داده‌اند.

رشد بالای شرکت تیکای در این شاخص به موجب نفت‌کش‌های کثیف این شرکت نمی‌باشد. بلکه شرکت مادر با ایجاد تنوع در بخش‌های مختلف، فعال نمودن حمل و نقل سودآور گاز طبیعی مایع و فراساحلی موجبات دستیابی به موفقیت را فراهم آورده است. براساس گزارش‌های سه ماهه سوم ۲۰۱۲ در خصوص درآمدهای شرکت تیکای مشخص شد که گردش وجوه ناشی از عملیات کشتی‌ها (۱۹۱/۵۶ میلیون دلار آمریکا) در این شرکت به موجب شرکت‌های تابعه با نام شرکای فراساحلی تیکای و شرکای گاز طبیعی مایع تیکای بود. گردش وجوه ناشی از عملیات کشتی‌ها در این دو شرکت تابعه به ترتیب ۹۵/۵۳ میلیون و ۱۱۱/۷۳ میلیون دلار آمریکا برآورد شدند که حجم عمده‌ای از منافع شرکت را تشکیل داده‌اند. لذا این امر به حذف خسارات شرکت مادر مساعدت رساند. در همین دوره زمانی در سال ۲۰۱۱ نیز شرح مشابهی می‌توان اذعان نمود. گردش وجوه ناشی از عملیات کشتی‌ها در نفت‌کش‌های تیکای که ابتدا در بخش حمل و نقل نفت خام فعالیت داشتند، در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ صرفاً ۱۶/۲۵ دلار آمریکا بود.

عدم موفقیت نفت‌کش‌های تک منظوره
گردش وجوه عملیات‌های کشتی‌ها در شرکت تیکای
برحسب میلیون دلار آمریکا، شرکت‌های تابعه، فصل سوم ۲۰۱۲



منبع: شرکت تیکای

متعلق به ایالات متحده آمریکا که در حال حاضر صرفاً ۱/۰۱ درصد از این شاخص را تشکیل می‌دهد، با ۴۶۳ میلیون دلار بدهی مالیات در ایالات متحده آمریکا اعلام ورشکستگی نمود. این شاخص به طور روزافزونی متکی به عملکرد مطلوب شرکت تیکای می‌باشد. هزینه حمل و نقل در این شرکت در مقایسه با چهار شرکت دیگر موجود در شاخص بسیار مناسب‌تر است و در نتیجه مقدار شاخص آن به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته است. در فوریه ۲۰۱۰ شرکت تیکای ۲۴/۱ درصد این شاخص را تشکیل داده بود ولی در حال حاضر این شرکت امریکایی ۷۸/۳ درصد از این شاخص را تشکیل می‌دهد. پس از آن شرکت نفت‌کش‌های آمریکن نوردیک^(۱) (۱۰/۱ درصد)، فرانت‌لاین (۶/۲ درصد)، کشتیرانی انرژی تساکس^(۲) (۴/۴ درصد) و گروه حمل و نقل اورسیز قرار گرفته‌اند.

تسلط یافتن شرکت تیکای

سهم شرکت‌ها در شاخص نفت‌کش بلومبرگ در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۳



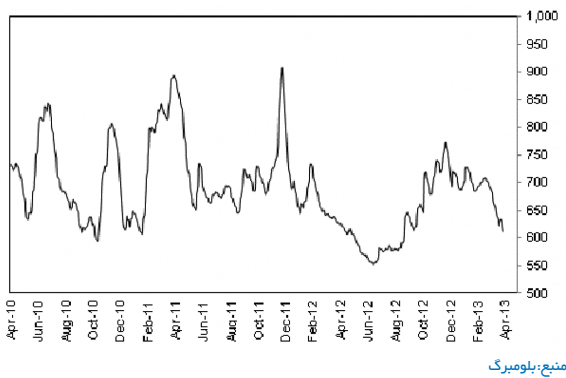
منبع: بلومبرگ

با نگاهی به نمودار دایره‌ای می‌توان مشاهده نمود با توجه به این که شرکت‌های تیکای، فرانت‌لاین و حمل و نقل اورسیز تقریباً یک چهارم از دایره را به خود اختصاص داده‌اند، شرکت‌ها در سال ۲۰۱۰ از ارزش بازار بیشتری برخوردار بودند. قسمت عمده‌ای از این شاخص در آن زمان تحت تأثیر حمل و نقل نفت

1. Nordic American Tankers
2. Tsakos Energy Navigation

و در مدت هفت روزه تا ۲۶ آوریل با کاهش ۳/۲ درصدی به ۶۱۳ سقوط نمود. شاخص بالتیک نفت کش‌های تمیز، تنها شاخص اقلام فله‌ای مایع طی این دوره در بورس بالتیک به شمار نمی‌رود. شاخص بالتیک نفت کش‌های کثیف متشکل از انواع مختلف کشتی‌ها و بسیاری از مسیرهای حمل و نقل نفت خام جهانی، شاهد روند نزولی در سومین هفته متوالی بود، به طوری که با سقوط ۱/۷ درصدی از ۶۳۴ به ۶۲۳ کاهش یافت.

چشم‌انداز امیدوارکننده
شاخص بالتیک نفت‌کش‌های تمیز در سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳



منبع: بلومبرگ

اگرچه شاخص بالتیک نفت کش‌های تمیز شاهد روند نزولی در این هفته بود، با این حال وضعیت مطلوب‌تری نسبت به شاخص نفت کش‌های کثیف دارد. شاخص بالتیک نفت کش‌های تمیز در ۲۶ آوریل ۲۰۱۳ با کاهشی ۲/۲ درصدی از امتیاز ۶۲۷ سال گذشته همراه بود. هر چند درصد سالانه شاخص بالتیک نفت کش‌های کثیف به میزان ۱۸/۷ درصد کاهش یافت و اعتقاد بر این است که این تفاوت بین عملکردهای کلی این دو در آینده افزایش خواهد یافت، زیرا نرخ‌های نفت کش‌های تمیز بسیار زودتر از نفت کش‌های کثیف به اوج می‌رسد.

سطح متناسب سفارش‌ها

تفاوت بین این دو بخش را نمی‌توان به طور کامل منسوب به افزایش سفارش‌های بخش نفت خام نمود. در حقیقت رشد این ناوگان طی پنج سال گذشته به نحو قابل ملاحظه‌ای مشابه بوده است. براساس داده‌های کشتیرانی مؤسسه آی. اچ. اس که از سوی بلومبرگ تأیید شد، ناوگان جهانی نفت کش‌هایی با طراحی خاص فرآورده‌بر در ۲۶ آوریل برابر ۱,۶۰۲ کشتی با مجموع ظرفیت ۵۵/۷۴ میلیون تن (برحسب حداکثر تناژ وسیله نقلیه) بود که ۳۷/۲ درصد از ظرفیت ۴۲/۶۲ میلیون تن این ناوگان در می ۲۰۰۸ بیشتر می‌باشد. در همین دوره زمانی درصدی مشابه برای بخش نفت کش‌های نفت خام تعیین شده است. برحسب تعداد کشتی‌های موجود در این ناوگان، تعداد نفت کش‌هایی با طراحی خاص فرآورده‌بر (۲۴/۷ درصد) به تناسب، رشد کندتری در مقایسه با نفت کش‌های نفت خام (۲۳/۸ درصد) دارد. امروزه درصد سفارشات نفت کش‌های

رشد بالای شرکت تیکای در شاخص نفت کش بلومبرگ و وابستگی این رشد به شرکت‌های فراساحلی و حمل و نقل گاز طبیعی مایع که منافع تیکای را تضمین نمودند، نشان می‌دهد این شاخص دیگر همچون گذشته نماد حمل و نقل نفت کش کثیف به شمار نمی‌رود و بیانگر عملکرد ضعیف این بخش می‌باشد. به رغم چشم انداز خوشبینانه در سال آینده که شرکت‌هایی با حمل و نقل تک موضوعی نفت خام به میزان بیشتری در این شاخص حضور خواهند یافت، بدهی‌های قابل ملاحظه در این شرکت‌ها ایجاد می‌شود و ممکن است گاهی اوقات همچون سال ۲۰۱۰ تقسیم گردد. افزون بر این حتی سودآوری شرکت تیکای هنوز باعث نشده تا این شاخص به بالای ۲۰۰ صعود کند.

♦ نفت کش‌هایی با طراحی خاص فرآورده‌بر

بایستی خاطر نشان نمود که امیدواری به موفقیت بخش نفت کش‌های دارای طراحی خاص فرآورده‌بر به نحوی قابل ملاحظه بیش از نفت کش‌های حمل و نقل نفت خام در دوره‌های میان مدت و بلندمدت می‌باشد. با دیدگاهی خوش‌بینانه‌تر پیش‌بینی شده است که نه تنها چشم‌انداز عرضه و سفارشات در سطح متناسبی قرار دارد، بلکه با سطح تقاضا نیز در یک راستا قرار گرفته‌اند.

رشد تقاضای خدمات متصدیان نفت کش تمیز لزوماً به واسطه تقاضای بیشتر در خصوص محصولات پالایش شده، افزایش نمی‌یابد، زیرا روند کند رونق اقتصاد جهانی ناشی از بحران‌های مالی جهانی تا زمانی ادامه پیدا می‌کند که حجم تقاضا به میزان گسترده‌ای توسعه یابد. مقابل با رشد مقدار تناژ حمل و نقل شده- مقدار مایل طی شده در نفت کش‌های تمیز- بر میزان تقاضای خدمات متصدیان نفت کش تمیز افزوده می‌شود، چرا که ظرفیت پالایش از بازارهای توسعه یافته اروپا و استرالیا به آسیا و خاورمیانه منتقل شده است.

این دیدگاه که نفت کش‌ها با طراحی خاص فرآورده‌بر در آب‌های ایمن‌تری نسبت به کشتی‌های حمل و نقل نفت خام کشتیرانی می‌کنند، توسط متصدیان نفت کش‌های کثیف شایع شده است. لذا بسیاری از افراد به وسیله سفارش‌دهی جدید یا انجام تغییرات در پی افزایش حضور خود در بخش حمل و نقل این محصول می‌باشند. اعتقاد بر این است که این صنعت بایستی احتیاط نماید تا با هجوم سفارشات به کارخانه‌های کشتی‌سازی، سطح عرضه بالاتر از تقاضا قرار نگیرد.

ادامه روند نزولی شاخص، به صورت فعلی

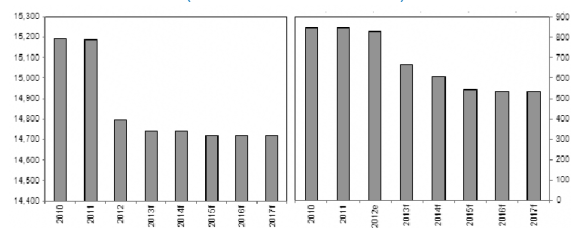
نفت کش‌های تمیز شامل کشتی‌هایی است که مسئول حمل و نقل فرآورده‌های تمیز همچون محصولات شیمیایی و فرآورده‌های نفتی پالایش شده می‌باشند شاخص بالتیک نفت کش‌های تمیز برای دومین بار طی دو هفته سقوط کرد



۱۵/۱۹ میلیون بشکه در هر روز در سال ۲۰۱۰ با سقوط ۲/۶ درصدی در سال ۲۰۱۲ همراه بود و پیش بینی می شود این روند نزولی در میان مدت تا سال ۲۰۱۷ ادامه یابد.

شرکت رویال داچ شل استرالیا^(۱) برنامه های خود در راستای فروش پالایشگاه جیلان را اعلام نمود. این دومین پالایشگاه در استرالیا است که این شرکت در سال گذشته اقدام به واگذاری آن می نماید. در حال حاضر یک پالایشگاه استرالیایی دیگر نیز توسط شرکت کلتکس^(۲) تعطیل شده است. هر دو این پالایشگاه ها هم اکنون به عنوان پایانه های وارداتی فعالیت می کنند. پیش بینی می شود ظرفیت پالایش استرالیا تا سال ۲۰۱۷ به ۵۳۴,۲۴۰ بشکه در روز کاهش یابد، که براساس آخرین داده های قابل دسترس سقوطی ۳۷ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۱ دارد. این امر احتمال تعطیلی پالایشگاه جیلان شل به حساب نمی آید.

روند نزولی ظرفیت
ظرفیت پالایش اروپا و استرالیا در سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۷
(بر حسب تعداد بشکه در روز)

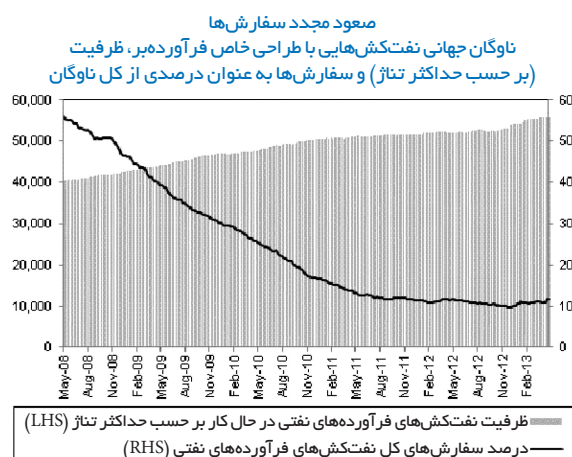


منظور از اروپا تمامی کشورهای اروپایی به استثنای روسیه، آسیای مرکزی و ترکیه می باشد؛ احتمال تعطیلی پالایشگاه جیلان برای استرالیا پیش بینی شده است، اگرچه خطر روند نزولی معنادار برای پیش بینی های پس از ۲۰۱۵ در نظر گرفته شده است.
e: برآورد؛ پیش بینی

این بازارها به طور روزافزونی به واردات فرآورده های پالایش شده از کشورهای هم چون هند و سنگاپور وابسته می باشد که ظرفیت پالایش آنها به شدت در حال افزایش است. با توجه به فاصله ای که این فرآورده ها از هند به اروپا یا از سنگاپور به استرالیا طی می کنند، انتظار می رود تقاضای حمل و نقل هر ۱ تن کالا در مسافت ۱ مایل با نفت کش هایی با طراحی خاص فرآورده بر به میزان قابل ملاحظه ای افزایش یابد. مسافت های طولانی تر منجر به تجارت بیشتر برای متصدیان می گردد، در عین حال به موجب عملکرد اقتصادی ضعیف در منطقه یورو، حجم تقاضا با رشدی دلسردکننده همراه خواهد بود. از این رو پیش بینی شده است که سال ۲۰۱۳ به عنوان دومین سال متوالی شاهد رکود اقتصادی باشد.

کاهش ظرفیت پالایش اروپا و رشد این بخش در ایالات متحده امریکا به دلیل رشد منابع سنگی نفتزا در این کشور، منجر به کاهش تجارت در آن سوی اقیانوس اطلس شد. با این حال این امر با رشد صادرات ایالات متحده امریکا به امریکای لاتین متعادل شد. رشد تقاضا در اقتصادهای نوظهور امریکای لاتین و آفریقا که فاقد ظرفیت مناسب پالایش داخلی می باشند، باعث شده است گستره حمل و نقل هر ۱ تن کالا

تمیز (۱۱/۸ درصد) به عنوان بخشی از این ناوگان بیش از نفت کش های کثیف (۱۰/۳ درصد) است.



منبع: بلومبرگ

در حالی که چشم انداز رشد تقاضا در زمینه خدمات نفت کش های نفت خام ضعیف است، مسیرهای تجاری جدید برای حمل و نقل فرآورده های پالایش شده، چشم انداز رشد بالای تقاضا را در زمینه متصدیان نفت کش تمیز ایجاد می نماید. سفارش های این دو بخش ممکن است در سطحی مشابه باشند؛ اما به دلیل این که موضوع نرخی مطلوب برای متصدیان نفت کش تمیز به حساب می آید، منجر به ورود کشتی های بیشتر به بازار حمل و نقل نفت خام می شود که در حال حاضر بسیار شلوغ است. لذا امید اندکی به ارتقای این بخش در میان مدت پیش بینی شده است.

پس از شکست، کاهش پنج ساله به مقدار ۹/۸ درصد در نوامبر ۲۰۱۲ رسید و بر مبنای چشم انداز امیدوارکننده در بخش نفت کش های تمیز سفارش های نفت کش های تمیز به عنوان درصدی از ناوگان کنونی مجدداً افزایش یافت.

سود سهام به ازای هزینه حمل یک تن کالا در مسافت یک مایل

فرصت های بسیاری در پیش روی متصدیان نفت کش هایی با طراحی خاص فرآورده بر قرار دارد که به موجب کاهش ظرفیت پالایش در بازارهای توسعه یافته پدید آمده است. با توجه به این که پالایشگاه ها اغلب ۱۰ سال پیش ایجاد شده و توسعه یافته اند، هزینه های فعال نگهداشتن آن ها از سودهای حاصل بیشتر بود، ضمن این که مدیران اجرایی اروپایی و استرالیایی تمایلی به پشتیبانی مالی از این صنعت نداشتند. در مقابل، رشد این صنعت در بازارهای پالایش موجود در آسیا قابل ملاحظه بوده است.

براساس داده های بلومبرگ، دو سوم از پالایشگاه های اروپا در سال ۲۰۱۱ خسارات مالی بسیاری را متحمل شدند و ظرفیت این بخش به نحوی گسترده کاهش یافت. ظرفیت پالایش از

۱. Australia Royal Dutch Shell: رویال داچ شل که معمولاً به نام شل شناخته می شود، شرکت هلندی - بریتانیایی است، که دفتر مرکزی آن، در شهر لاهه و لندن مستقر می باشند.
۲. Caltex: کلتکس، یک شرکت نفتی چندملیتی با نام تجاری شرکت شورون، در بیش از ۶۰ کشور؛ در مناطق آسیای شرقی، خاورمیانه، استرالیا و آفریقای جنوبی می باشد. نام کلتکس، از دو نام کالیفرنیا (از استاندارد اوایل کالیفرنیا یا شورون) و تگزاس (از شرکت نفت تگزاس یا تکزاکو)، اقتباس شده است.

در مسافت ۱ مایل افزایش یابد. لازم به ذکر است که موقعیت برتر نفت کش‌هایی با طراحی خاص فرآورده‌بر در این رابطه به مشکلات گسترده متصدیان نفت کش نفت خام خواهد افزود.

صرف وجوه بالا

چشم‌انداز خوش‌بینانه در خصوص بخش نفت کش‌های تمیز، سرمایه‌گذاری‌های قابل ملاحظه‌ای را به خود جذب نمود. به گزارش کلارکسون هیلز در آوریل ۲۰۱۳، نفت کش‌هایی با طراحی خاص فرآورده‌بر به خصوص انواع دارای اندازه متوسط و بزرگ، یکی از بزرگترین گروه از کشتی‌ها به شمار می‌روند که در سال ۲۰۱۳ به کارخانه‌های کشتی‌سازی سفارش داده شده‌اند. نفت کش‌های اسکورپیو^(۱) و شرکت بازرگانی دریایی سینوکور^(۲) از نخستین شرکت‌هایی بودند که با آغاز این سال سفارش نفت کش‌های تمیز جدید را به کارخانه‌های کشتی‌سازی ارائه دادند.

این موضوع، نقش آفرینانی را در این بخش مستقر می‌کند که در پی کسب منافعی از نرخ پیش‌بینی شده در تقاضای نفت کش‌هایی با طراحی خاص فرآورده‌بر می‌باشند. به نظر می‌رسد جان فردریکسن، مدیر فرانت‌لین در سال ۲۰۱۲ قصد نداشت این شرکت را صرفاً با نفت کش‌های تک موضوعه نفت خام تجهیز نماید، چرا که وی با خرید ۱۶ نفت کش با طراحی خاص فرآورده‌بر به بخش بازار تمیز وارد شد. این کشتی‌ها براساس قرارداد بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۴ تحویل داده می‌شوند. یکی دیگر از تجهیزات نسبتاً جدید مربوط به شرکت نفت کش‌های ساخت ۲۰۱۰ با پشتیبانی شرکت منابع طبیعی بارکیز است که در پی توسعه ناوگان خود می‌باشد. میکائیل اسکوف، مدیر عامل اجرایی شرکت، به مرکز تجارت دریایی گلوبال اذعان نمود: «برای ورود به صنعت نفت کش‌های فرآورده‌بر تنها در پی فرصتی مناسب هستیم؛ خواه به صورت شراکتی و خرید، خواه از طریق کشتی‌های دست دوم یا تازه‌ساخت. از هم‌اکنون در فرایندهای مختلفی مداخله نموده و باور داریم که سال ۲۰۱۳ بهترین زمان برای سرمایه‌گذاری به شمار می‌آید.»

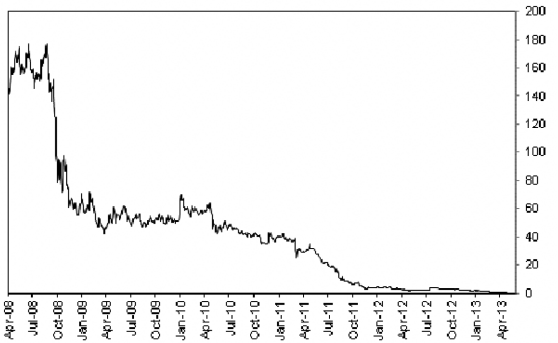
کشتی‌های خریداری شده یا تازه‌ساخت، نه تنها به معنی تازه‌واردهای امیدوار به تشکیل حمل و نقل فرآورده‌های پالایش شده است، بلکه نرخ‌های تبدیل نیز به اوج می‌رسند. گزارش شده است که حداقل چهار نفت کش کثیف افرامکس در حال حاضر از طریق پاکسازی به نفت کش‌های تمیز تبدیل شده‌اند.

صنعت گردش به همراه خطرات موجود

در کنار تمامی چشم‌اندازهای امیدوارکننده در صنعت حمل و نقل، خطراتی نیز در این بخش موجود است و عمدتاً به ماهیت گردش بالای این بخش مرتبط است. زمان و هزینه‌های توسعه ناوگان نفت کش‌ها بدین معنا می‌باشد که زمان می‌تواند

در واکنش‌ها به نوسانات ادواری در سطح تقاضا نقشی مهم ایفا نماید. از آنجا که چشم‌انداز تمامی بخش‌های حمل و نقل امیدوارکننده است، متصدیان این بخش سریعاً تعداد کشتی‌های خود را افزایش داده‌اند تا زمانی که این کشتی‌ها فعال می‌شوند، آن‌ها در آن بخش حضور داشته باشند.

سقوط بهای کشتی
قیمت سهام شرکت تورم طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳



منبع: بلومبرگ

این سفارش عجولانه به کارخانه‌های کشتی‌سازی می‌تواند منجر به نزول نرخ‌ها گردد، از این رو بایستی یک عامل توقف بازار موجود باشد؛ مانند عاملی که منجر به بحران‌های اقتصادی جهان در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۰۹ شد. به رغم این که تقاضای حمل و نقل دریایی نفت خام کاهش یافته است، ناوگان حمل و نقل نفت خام در حال توسعه می‌باشد که علت کسادی فعلی این بخش به شمار می‌آید. اگرچه چشم‌انداز این بخش امیدوارکننده است، اما متصدیان بایستی احتیاط نموده تا این بخش را با سفارش کشتی‌های جدید اشباع نکنند، به صورت بالقوه رشد سود سهام هزینه حمل ۱ تن کالا در مسافت ۱ مایل را به تعادل برسانند و موجبات لازم را برای مقابله با فجایع ناشی از رخدادهای دیگر فراهم آورند.

با نگاهی به نفت کش فرآورده‌بر اصلی شرکت تورم^(۳) واقع در کپنهاک، طی سال‌های اخیر می‌توان نکات مفیدی را فرا گرفت. این شرکت، ناوگانی متشکل از ۹۱ کشتی راحت‌گذر و نفت کش‌های فرآورده‌بر با اندازه متوسط (به همراه شماری از کشتی‌های مختص اقلام فله‌ای خشک) را هدایت می‌کند که این ناوگان، شرکت تورم را به یکی از بزرگترین متصدیان نفت کش‌های فرآورده‌بر در جهان تبدیل نموده است. البته این شرکت، یک سال قبل هدایت ناوگانی متشکل از ۱۲۰ کشتی را برعهده داشت که این امر حاکی از کاهش تعداد ناوگان می‌باشد. آن‌ها در سال ۲۰۰۸ در زمان اوج بازار تعدادی کشتی اجاره کرده بودند و در حال حاضر قادر به ضمانت پرداختی‌های خود به بانک‌ها و مالکین کشتی‌ها نیستند. مبلغ ضرر و زیان خالص شرکت تورم در سال ۲۰۱۲ معادل ۵۸۱ میلیون دلار امریکا برآورد شد که چهارمین سال متوالی ضرر و زیان خالص بود و در نیمه نخست این سال در آستانه ورشکستگی قرار گرفت که مجبور به بازسازی بدهی‌های هنگفت خود شد.

1. ScorpioTankers
2. Sinokor Merchant Marine
3. Torm



«استراتژی شرکت‌های بین‌المللی

خطوط حمل و نقل مرسک

❖ مرور اجمالی

خطوط حمل و نقل مرسک، مهم‌ترین واحد حمل و نقل کانتینری در شرکت خوشه‌ای حمل و نقل و انرژی ای. پی. مولر-مرسک به شمار می‌آید. از دیگر شرکت‌های تابعه حمل و نقل کانتینری این شرکت خوشه‌ای می‌توان به ام. سی. سی.^(۱)، متصدی مسیر تجاری داخل آسیا و سافمارین^(۲)، مسئول حمل و نقل کانتینری در آفریقا و خاورمیانه اشاره نمود. مرکز این شرکت در دانمارک قرار دارد، اما حضور جهانی خود را با استقرار شعبه در ۱۲۵ کشور توسعه داده است. شمار کارکنان این شرکت در حدود ۲۵,۰۰۰ نفر می‌باشد.

مرسک بزرگترین شرکت حمل و نقل کانتینری در جهان به شمار می‌آید، ضمن این که ناوگانی با ظرفیت ۲/۶ میلیون تی. ای. یو و یکی از بزرگترین شبکه‌های حمل و نقل کانتینری را تشکیل داده است. این شرکت در مسیر آسیا-اروپا فعالیت می‌کند اما اقدامات تجاری آن در خطوط داخل آسیا نیز که در حال حاضر شرکت تخصصی ام. سی. سی فعالیت می‌کند، رو به افزایش می‌باشد.

❖ نقاط قوت

- مرسک به عنوان بزرگترین خطوط حمل و نقل کانتینری در جهان در مقایسه با سایر شرکت‌های حمل و نقل، سهم بیشتری از حمل و نقل دریایی احجام کانتینری را برعهده دارد.
- ناوگان بزرگ و گسترده این شرکت امکان دستیابی به حجم‌های بازرگانی را فراهم می‌آورد.
- خطوط حمل و نقل مرسک بخشی از شرکت خوشه‌ای ای. پی. مولر-مرسک شناخته می‌شود، این شرکت فعالیت‌های متنوعی در بخش‌های نفت و گاز، فعالیت‌های پایانه‌ای و عملیات حمل و نقل دارد.
- اندازه و تنوع ناوگان، این شرکت را انعطاف‌پذیر نموده است.
- این شرکت با استفاده از راهکارهای مختلف می‌تواند در دوره کنونی کسادی بخش کانتینری فعالیت نماید. از جمله این راهکارها توقف کشتی‌ها در لنگرگاه‌ها و حرکت کشتی‌ها در سرعت‌های بسیار پایین است.

❖ نقاط ضعف

- سهم بالای مسیر تجاری آسیا-اروپا (در حدود ۲۴ درصد از حجم‌های حمل و نقل شده در سال ۲۰۱۲) در پورتفوی خدمات مرسک، این شرکت را متحمل رکود اقتصادی شدیدی در این مسیر می‌کند.
- این شرکت در سال ۲۰۱۲، سود مدیریت شده اعلام کرد.
- مرسک با بهره‌مندی از چنین ناوگان عظیمی، دائماً در معرض خطر استفاده بیش از حد از ظرفیت قرار دارد که در صورت کندی تجارت، این امر می‌تواند منجر به اتمام منابع گردد.
- حضور مرسک در بخش‌های نفت و گاز و عملیات پایانه‌ای بدین معنا است که تمامی خطرات اعتماد بیش از حد به این بخش را پذیرفته است. این امر در صورتی که یکی از فعالیت‌های این بخش در جلوگیری از ضرر و زیان بخش دیگر ناموفق باشد، به عنوان مثال در صورتی که نرخ قیمت‌های نفت با قیمت‌های سوخت‌گیری مغایرت داشته باشد، می‌تواند اقدامی مخاطره‌آمیز به حساب آید.

1. MCC
2. Safmarine



خطوط حمل و نقل مرسک

❖ فرصت‌ها

- این شرکت در حال افزایش فعالیت‌های خود در مسیرهای داخل آسیا می‌باشد و پتانسیل بالای رشد برای بخش حمل و نقل کانتینری در این مسیر در نظر گرفته شده است.
- به نظر می‌رسد این شرکت رتبه نخست در بخش حمل و نقل کانتینری را حفظ نماید و با سفارش ۲۰ کشتی با ظرفیت ۱۸,۰۰۰ تی. ای. یو موقعیت خود را به عنوان شرکت پیش‌رو در این بخش محکم کند.
- این شرکت در حال افزایش فعالیت‌های خود در روسیه است که به عنوان یکی از معدود بازارهای اروپا همچنان امکان رشد بخش حمل و نقل کانتینری را پیشنهاد می‌دهد.
- این خطوط حمل و نقل با تمرکز بر مسیرهای نوظهور راهکاری خردمندانه در پیش گرفته است، راهکاری که نه تنها به عنوان شیوه تنوع بخشی از فعالیت افراطی در مسیرهای سودآور اصلی به شمار می‌رود بلکه راهی برای ورود به بازارهایی با پتانسیل رشد بالا می‌باشد.

❖ تهدیدها

- استفاده بیش از حد از ظرفیت همچنان به عنوان معضل اصلی بازار حمل و نقل کانتینری به شمار می‌آید.
- گرایش متحدین و شرکا می‌تواند همانند رقبای این شرکت، سهم بازار خطوط حمل و نقل مرسک را تحت فشار قرار دهد.
- این شرکت به مدت دو تا سه سال می‌بایست در خصوص سفارش کشتی‌های تازه ساخت مقاومت نماید. این اقدام احتمالاً منجر به از دست دادن برخی معاملات با صرفه گردد که کارخانه‌های کشتی‌سازی در زمان کاهش قیمت‌های کشتی‌های تازه ساخت مطرح نموده‌اند.
- دفاتر مرسک به همراه دفاتر همتایان خود در فوریه ۲۰۱۳ از سوی سرویس ضد انحصاری روسیه فدرال و در می ۲۰۱۱ توسط مقامات مسئول بررسی دعای ضد تراست کمیسیون اروپا مورد بازرسی قرار گرفتند. در صورتی که اثبات گردد به انجام اقدامات ناشایستی مبادرت نموده‌اند، مطمئناً متحمل جرایم هنگفتی خواهند شد.
- معاملات این شرکت بر مبنای کرون می‌باشد و تغییر آن به دلار امریکا به شرکت آسیب می‌رساند.
- اگرچه این شرکت در بخش نفت و گاز فعالیت می‌کند، اما اختلاف بین بهای نفت و هزینه‌های سوخت‌گیری، سوددهی را در معرض خطر قرار می‌دهد.

❖ راهبرد

به گزارش آلفالاینر، مرسک با بهره‌مندی از ۱۵/۲ درصد سهم بازار بر بخش حمل و نقل کانتینری تسلط دارد. این میزان، کمی بیشتر از نزدیک‌ترین رقیب آن‌ها؛ شرکت حمل و نقل مدیترانه با بهره‌مندی از ۱۳/۵ درصد سهم بازار است.

❖ مسیرهای تجاری

مرسک در نظر دارد با هدایت ۱۰ نهاد خدمت‌رسانی در آب‌های اقیانوس آرام و ۱۳ نهاد خدمت‌رسانی در مسیر آسیا-اروپا، فعالیت‌های خود را در این مسیرهای سودآور افزایش دهد. همچنین اقدامات گسترده‌ای را عمدتاً از طریق شرکت تابعه ام. سی. سی در مسیرهای داخل آسیا اجرا نموده است، شرکت ام. سی. سی هدایت یک نهاد خدمت‌رسانی در مسیرهای داخل آسیا را برعهده دارد.

خدمات مرسک در مسیر آسیا-اروپا در زمینه حجم‌های جابجا شده نسبت به سایر مسیرها برتری دارد. ۲۴ درصد در صد از کل حجم‌های جابجا شده در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ از طریق این مسیر حمل و نقل شدند. مسیرهای غرب و مرکز آسیا با ۱۷ درصد از کل این حجم‌ها دومین رتبه را به خود اختصاص داده است. ۱۵ درصد از حجم محموله‌های جابجا شده نیز از مسیر آفریقا حمل و نقل شده‌اند که شرکت سافمارین در این ناحیه فعالیت می‌کند و بر حمل و نقل کانتینری در آفریقا و خاورمیانه تمرکز دارد. این مقدار برای آب‌های اقیانوس آرام ۱۵ درصد و امریکای لاتین ۱۴ درصد می‌باشد، در حالی که هم‌اکنون ۷ درصد از کل حجم‌های جابجا شده از طریق مسیرهای داخل آسیا حمل و نقل می‌شوند. انتظار می‌رود نقش مسیرهای داخل آسیا در پورتفوی مرسک در میان مدت افزایش یابد، زیرا این شرکت در کنار همتایان خود تأکید ویژه‌ای بر رشد تقاضا در میان کشورهای آسیایی دارند.



خطوط حمل و نقل مرسک

مرسک ضمن این که موقعیت برتر خود در مسیرهای تجاری سودآور را حفظ نموده است، اقداماتی نیز در جهت افزایش فعالیت‌های خود در مسیرهای تجاری نوظهور اجرا می‌نماید. این مسیرها عبارت از آب‌های داخل آسیا، داخل اروپا و غرب آفریقا می‌باشد. از آنجا که رقابت در زمینه توسعه مسیرهای آسیا-اروپا و اقیانوس آرام ادامه دارد و منتهی به کاهش نرخ‌ها می‌شود، این راهکار منطقی به نظر می‌رسد. زیرا مسیرهای تجاری نوظهور از رقابت کمتر و پتانسیل بالای رشد برخوردار می‌باشند. البته با توجه به تمایل به انجام فعالیت‌هایی با تمرکز بر بازار نوظهور، موانعی نیز در این راهکار وجود دارد. با این حال، تدبیر مرسک در خصوص انتقال این بخش به واحدهای ویژه همچون شرکت ام. سی. سی در موقعیت مسیرهای داخل آسیا، راهکاری مطلوب به نظر می‌آید. مرسک برای غلبه بر مشکل نبود زیرساخت‌ها در بسیاری از بنادر موجود در مسیرهای تجاری نوظهور از کشتی‌هایی مجهز به جرثقیل‌های مخصوص بارگیری استفاده نمود که این راهکار عملیات‌های مخاطره برانگیز را خنثی کرد.

❖ ناوگان

مرسک دارای بزرگترین ناوگان حمل و نقل جهان با ظرفیت ۲/۶ میلیون تی.ای. یو و ۵۹۴ کشتی می‌باشد. فعالیت این ناوگان به نسبت تقریباً مساوی بین کشتی‌های تحت مالکیت و تحت اجاره به ترتیب ۵۱/۶ درصد و ۴۸/۴ درصد تقسیم شده است. اگرچه ظرفیت کشتی‌های تحت اجاره از کشتی‌های تحت مالکیت این شرکت کمتر برآورد شده، اما تعداد کشتی‌های اجاره شده توسط این شرکت بیشتر است و ۳۵۵ کشتی از این ناوگان تحت اجاره و ۲۳۹ کشتی تحت مالکیت شرکت مرسک قرار دارند. به نظر می‌رسد راهکار این شرکت، اجاره کشتی‌های کوچکتر و مالکیت انواع بزرگتر باشد. این امر می‌تواند به موجب بهره‌مندی از اعتبار مالکیت یک ناوگان بزرگ باشد، اما از سویی اعتقاد بر این است که به دلیل عرضه بیشتر کشتی‌های کوچک‌تر به صورت جهانی، مرسک می‌تواند در زمان نیاز این کشتی‌ها را اجاره نماید.

از نقطه نظر اندازه، کشتی‌هایی با ظرفیت ۴,۰۰۰ تا ۵,۰۰۰ تی.ای. یو بیشترین سهم را در ناوگان مرسک به خود اختصاص داده‌اند. این امر بدین معنا است که این شرکت در راستای حرکت کشتی‌ها بین مسیرهای مختلف با توجه به این که کشتی‌هایی با چنین اندازه‌ای را می‌توان در خدمات مستقیم و خطوط فرعی به کار برد، از انعطاف‌پذیری مطلوبی برخوردار می‌باشد. این شرکت در کشتی‌های بزرگتر نیز سرمایه‌گذاری نموده است و مالک ۸ کشتی با ظرفیت ۱۵,۰۰۰ تی.ای. یو می‌باشد که این کشتی‌ها به لحاظ بزرگی در رتبه دوم قرار دارند.

مرسک در حال پیاده‌سازی راهکاری است که مطمئناً در میان‌مدت این شرکت را در صدر این بازار قرار می‌دهد. این شرکت در ابتدا ۱۰ کشتی با ظرفیت ۱۸,۰۰۰ تی.ای. یو سفارش داد، اما در حال حاضر نسبت به این سفارش با تردید مواجه شده است. مقرر شده ۱۰ کشتی نخست در سال‌های ۲۰۱۳ (از اوایل ژوئن) و ۲۰۱۴ تحویل گردد. تحویل دومین مجموعه از کشتی‌ها در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ خواهد بود. مرسک از این امکان برخوردار شد تا مجموعه دیگری متشکل از ۱۰ کشتی با ظرفیت ۱۸,۰۰۰ تی.ای. یو را دریافت نماید، اما تصمیم گرفت این سفارش را لغو کند. در حالی که حجم کالاهای حمل و نقل شده در مسیر آسیا-اروپا پس رکود اقتصادی رو به رشد است، سفارش کشتی‌هایی که صرفاً توانایی فعالیت در یک مسیر را دارند، ریسک‌ها را افزایش می‌دهند.

استفاده از راهکار «هر چه کشتی بزرگتر، مطلوب‌تر» در مرسک حاکی از آن بود که این شرکت حمل و نقل در پی افزایش ظرفیت برخی از کشتی‌های خود با ظرفیت ۸,۶۰۰ تی.ای. یو به ۱۰,۰۰۰ تی.ای. یو می‌باشد. با این وجود آن‌ها سفارش کشتی‌های تازه ساخت را برای ۲ تا ۳ سال به تعویق انداختند.



خطوط حمل و نقل مرسک

❖ دستاوردهای مالی

سه ماهه چهارم و دوازده ماه سال ۲۰۱۲

درآمد سالانه خطوط حمل و نقل مرسک در سه ماهه چهارم ۲۰۱۲ با افزایش ۲/۵ درصدی به مبلغ ۶/۵۲ میلیون دلار آمریکا رسید. این میزان به رغم کاهش ۹/۱ درصد از ۲ میلیون اف. ای. یو^(۱) حجم محموله‌های حمل و نقل شده و از طریق رشد ۶/۶ درصدی در نرخ هزینه حمل کالاها حاصل شد. در نتیجه، خطوط حمل و نقل مرسک، سود خالص پس از مالیات را مبلغ ۳۳۵ میلیون دلار آمریکا اعلام کرد که با ۵۹۳ میلیون دلار ضرر و زیان گزارش شده در سه ماهه چهارم ۲۰۱۱ قابل مقایسه نیست. ضمن اینکه انتظار می‌رود بهای سوخت‌گیری به ازای هر تن از ۶۵۸ دلار آمریکا به ۶۰۴ دلار آمریکا کاهش یابد.

درآمد این سال با افزایش ۸ درصدی به ۲۷/۱ میلیارد دلار رسید و حجم کالاهای حمل و نقل شده از ۸/۱ میلیون اف. ای. یو در سال ۲۰۱۱ به ۸/۵ میلیون اف. ای. یو در سال ۲۰۱۲ افزایش یافت. کاهش هزینه‌ها، گردآوری هزینه‌های مربوط به تراکم بار و افزایش ۱/۹ درصدی نرخ متوسط سالانه منجر به بازگشت خطوط حمل و نقل مرسک شد، به طوری که سود خالص پس از کسر مالیات را در سال ۲۰۱۲ برابر ۴۶۱ میلیون دلار آمریکا اعلام نمود، در حالی که ۵۵۳ میلیون دلار ضرر و زیان در سال ۲۰۱۱ گزارش شده بود.

به گزارش این شرکت سهم بازار در این سال افزایش یافته بود، اما کاهش سهام در نیمه دوم ۲۰۱۲ نیز مشاهده شد.

سه ماهه سوم و نه ماهه اول ۲۰۱۲

خطوط حمل و نقل مرسک اعلام کرد که درآمد سالانه این شرکت در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ با افزایش ۵/۷ درصدی به ۶/۹۶ میلیارد دلار افزایش یافته است. مهم‌ترین عامل این افزایش ۵/۷ درصدی، نرخ هزینه حمل کالا عنوان شد که در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ به‌طور متوسط ۳,۰۲۲ دلار آمریکا به ازای هر اف. ای. یو برآورد شده بود، در حالی که حجم کالاهای حمل و نقل شده سالانه در عدد ۲/۱ میلیون اف. ای. یو ثابت باقی ماند.

خطوط حمل و نقل مرسک سود این شرکت را ۴۹۸ میلیون دلار آمریکا گزارش داد که نسبت به ۲۸۹ میلیون دلار ضرر و زیان شرکت در سه ماهه سوم ۲۰۱۱ بهبود یافته بود. این سود از طریق افزایش درآمد و کاهش هزینه‌های عملیاتی حاصل شد، در این رابطه به ویژه می‌توان به بهای سوخت‌گیری اشاره نمود که پس از کاهش ۱/۲ درصدی به نرخ متوسط ۶۴۸ دلار آمریکا به ازای هر تن در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ رسید.

خطوط حمل و نقل مرسک با توجه به نتایج مثبت در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ توانست سودی معادل ۱۲۶ میلیون دلار آمریکا را در نه ماه ابتدایی ۲۰۱۲ را به ثبت برساند. درآمد این شرکت در ۹ ماه نخست سال ۲۰۱۲ با توجه به این که حجم کالاهای حمل و نقل شده تا ۱۰/۲ درصد و نرخ هزینه حمل کالاها تا ۲۴/۰ درصد افزایش یافت، با افزایش ۹/۹ درصدی به مبلغ ۲۰/۶ میلیون دلار آمریکا رسید. در حالی که در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ از قیمت‌های سوخت‌گیری کاسته شده بود، این قیمت‌ها طی دو دوره سه ماهه دیگر با افزایش ۱۱/۹ درصدی همراه شد.

سه ماهه دوم و نیمه اول ۲۰۱۲

در حالی که سود خالص شرکت مرسک در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ یک نشانه مثبت به شمار می‌رفت، اما برای بازگرداندن این شرکت به بازار طی ۶ ماه نخست سال ۲۰۱۲ کافی نبود. دومین سه ماهه سودآور به موجب موفقیت‌های ناشی از افزایش نرخ‌ها در مسیر آسیا-اروپا به‌دست آمد، زیرا این شرکت در مسیر یاد شده بالاترین فعالیت را دارد. این شرکت در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ به موفقیت محدودی در زمینه افزایش نرخ‌ها دست یافت، هر چند خطر کاهش توانایی شرکت در سوددهی برای کل سال ۲۰۱۲ مطرح شد.

سود خالص عملیاتی خطوط حمل و نقل مرسک در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ برابر با ۲۲۷ میلیون دلار آمریکا اعلام شد که بیشتر از ۹۵ میلیون دلار ضرر و زیان سه ماهه دوم ۲۰۱۱ بود. سود سه ماهه دوم ۲۰۱۲ به حدی بود که ضرر و زیان سه ماهه اول را حذف نمود و این خطوط حمل و نقل، سود خالص این شرکت را ۳۷۲ میلیون دلار گزارش داد. البته این مقدار از ۳۲۹ میلیون دلار سود نیمه اول ۲۰۱۱ پایین‌تر بود.

۱. Forty-foot Equivalent Units (FEU): توان عملیاتی کانتینرهای ۴۰ فوتی



خطوط حمل و نقل مرسک

درآمد سالانه خطوط حمل و نقل مرسک در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ با ۱۶/۷ درصد افزایش به مبلغ ۷/۳ میلیارد دلار آمریکا رسید، ضمن این که نتایج سه ماهه دوم ۲۰۱۲ حاکی از عملکرد برتر شرکت نسبت به سه ماهه اول بود و درآمد نیمه اول نیز تا ۱۲/۲ درصد افزایش یافت.

افزایش درآمد خطوط حمل و نقل مرسک در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ به موجب افزایش حجم‌های حمل و نقل شده بود، چرا که حجم محموله‌های حمل و نقل شده در این شرکت ۱۰ درصد بیش از حمل و نقل در سه ماهه دوم ۲۰۱۱ بود، نرخ‌ها با افزایش جزئی همراه گشتند و نرخ‌های متوسط سالانه هزینه حمل کالا در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ تا ۴/۲ درصد افزایش یافت. به رغم بالا بودن هزینه‌های عملیاتی، از بهای سوخت‌گیری در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ به مقدار جزئی کاسته شد، هرچند که درصد سالانه آن همچنان بالا بود. شرکت مرسک افزایش بهای متوسط سوخت‌گیری در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ را ۲۰/۳ درصد و در نیمه اول ۲۰۱۲ را ۱۹/۶ درصد اعلام نمود. افزایش نرخ‌های سه ماهه دوم ۲۰۱۲ در مسیر آسیا-اروپا به ویژه برای خطوط حمل و نقل مرسک با موفقیت همراه بود، چرا که اکثر عملیات این شرکت، در واقع ۲۴ درصد از عملیات، در مسیر تجاری آسیا-اروپا انجام می‌شود. خطوط حمل و نقل مرسک نرخ‌های این مسیر را تا ۱۴ درصد افزایش داد، اما برای حذف کاهش نرخ‌های سه ماهه اول ۲۰۱۲ کفایت نمی‌کرد، زیرا نرخ‌های سالانه این مسیر تا ۸ درصد کاهش یافته بود.

سه ماهه اول ۲۰۱۲

به رغم این که افزایش ۲۲/۲ درصدی هزینه‌های حمل کالا در سه ماهه اول ۲۰۱۲، افزایش ۷/۴ درصدی درآمد سالانه را برای خطوط حمل و نقل مرسک به همراه داشت، با توجه به این که قیمت سوخت نیز در سه ماهه اول ۲۰۱۲ تا ۳۰/۹ درصد افزایش یافت، این شرکت با ثبت ۵۹۹ میلیون دلار ضرر و زیان همچنان در وضعیت وخیم و نامناسب قرار داشت. این شرکت با کاهش ۹ درصدی نرخ‌ها و افزایش بهای سوخت‌گیری مواجه شد.

اعتقاد بر این است که عمق ضرر و زیان خطوط حمل و نقل مرسک عمدتاً به موجب فعالیت‌های گسترده در مسیر تجاری آسیا-اروپا بود. از نقطه نظر تولید درآمد، نرخ متوسط سالانه این مسیر تجاری تا ۲۱ درصد کاهش یافت که این مسیر را در نامطلوب‌ترین وضعیت قرار داد. در حقیقت، با ارزیابی توزیع حجم حمل و نقل شده در شبکه‌های حمل و نقل شرکت مرسک، این شرکت در تمامی مسیرها حضوری فعال داشت، اما در سه ماهه اول ۲۰۱۲ در یک مورد کاهش نرخ گزارش شده بود. نرخ‌های مسیر آسیا-اروپا که ۳۷ درصد از عملیات‌های خطوط حمل و نقل مرسک را دربر می‌گیرد، تا ۲۱ درصد کاهش یافت. کاهش نرخ سالانه در مسیرهای آمریکای لاتین و اقیانوس آرام که به ترتیب ۱۴ درصد و ۱۱ درصد از عملیات‌های خطوط حمل و نقل مرسک را دربر می‌گیرند، ۸ درصد و ۵ درصد گزارش شد. مسیرهای تحت پوشش آفریقا که ۱۵ درصد از عملیات‌های خطوط حمل و نقل مرسک را شامل می‌شوند، افزایش نرخ‌ها را اعلام نمودند، اما این مقدار صرفاً ۲ درصد سالانه به شمار می‌آید.

۲۰۱۱

به رغم این که درآمد سالانه خطوط حمل و نقل مرسک با افزایش ۴/۵ درصدی از ۲۴ میلیارد به ۲۵/۱ میلیارد دلار آمریکا رسید و حجم حمل و نقل شده تا ۱۱ درصد افزایش یافته بود، این شرکت با خسارتی معادل ۵۳۲ میلیون دلار در سال ۲۰۱۱ مواجه شد، در حالی که سود این شرکت ۲/۸ میلیارد دلار گزارش شده بود. این مقدار ضرر و زیان را می‌توان منسوب به کاهش عمده نرخ‌های هزینه حمل کالا دانست. از آنجا که جنگ نرخ‌ها بین شرکت‌های حمل و نقل بزرگ تا انتهای سال ۲۰۱۱ ادامه یافت، این شرکت ناگزیر به کاهش نرخ متوسط سالانه هزینه حمل کالا تا ۷/۷ درصد، معادل ۲,۸۲۸ دلار آمریکا به ازای هر تن شد. این موضوع با توجه به این که بهای متوسط سوخت‌گیری با ۳۵/۴ درصد افزایش به ۶۲۰ دلار آمریکا به ازای هر تن رسید، با تأثیرات منفی ناشی از حرکت تسلسلی هزینه‌های سوخت همراه شد.

فعالیت خطوط حمل و نقل مرسک در مسیر آسیا-اروپا عاملی کلیدی در ضرر و زیان ۲۰۱۱ به شمار می‌رفت. ۳۹ درصد از عملیات این شرکت در مسیر آسیا-اروپا انجام می‌شود (در حقیقت متصدی خطوط حمل و نقل مرسک، سهم بازار خود را در این سال تا ۱ درصد کاهش داد و به ۳۸ درصد رساند). در حالی که رشد توان عملیاتی در سال ۲۰۱۱ تا ۱۶ درصد گزارش شد، کاهش ۱۹ درصدی سالانه نرخ‌ها در عمل، سودآوری را به امری غیرممکن تبدیل نمود.



خطوط حمل و نقل مرسک

سایر نواحی مهم رشد برای خطوط حمل و نقل مرسک، از نقطه نظر حجم‌های حمل و نقل شده، مسیرهای آفریقا و امریکای لاتین بودند که توان عملیاتی در این مناطق به ترتیب ۱۹ درصد و ۱۷ درصد افزایش یافتند. این مناطق، همچنین نقش خود در توزیع حجم‌های حمل و نقل در این شرکت را توسعه دادند، ضمن این که مسیر آفریقا ۱۶ درصد و امریکای لاتین ۱۴ درصد از حجم کل را به خود اختصاص داده بودند. متأسفانه در هر دو مسیر یاد شده، نرخ‌ها کاهش یافتند. در سال ۲۰۱۱ سه منطقه آب‌های اقیانوس اطلس، اقیانوسیه و داخل آسیا با کاهش نرخ‌های هزینه حمل کالا مواجه نشدند. مسیر داخل آسیا به رغم حضور برجسته خطوط حمل و نقل مرسک، شاهد ۵ درصد رشد حجم‌های حمل و نقل شده می‌باشد. این مسیر صرفاً ۶ درصد از حجم کل حمل و نقل توسط خطوط مرسک را دربرداشت، اما با توجه افزایش تقاضا و این حقیقت که مسیر تجاری مذکور نسبتاً خود را از معضل کاهش نرخ‌ها محفوظ داشته است، انتظار می‌رود خطوط حمل و نقل مرسک به توسعه فعالیت‌های خود در این مسیر ادامه دهد.

۲۰۱۰

درآمد سالانه شرکت مرسک با ۳۰/۶۵ درصد افزایش در سال ۲۰۱۰ به ۲۶ میلیارد دلار امریکا رسید، در حالی که در سال ۲۰۰۹ این مبلغ ۱۹/۹ میلیارد دلار برآورد شده بود. این افزایش درآمد، امکان بازگشت مرسک را به بازار فراهم آورد، زیرا پس از ۲/۱ میلیارد دلار ضرر و زیان در سال ۲۰۰۹، سود سالانه این شرکت ۲/۶ میلیارد دلار تعیین شد. این بهبود درآمد به موجب افزایش جزئی حجم کالاهای حمل و نقل شده و تقاضای بخش حمل و نقل کانتینری حاصل شد. درصد کل محموله‌های کانتینری حمل و نقل شده در خطوط حمل و نقل مرسک تا ۵ درصد افزایش یافت. البته مهم‌ترین عامل بهبود درآمد، توانایی این شرکت در زمینه افزایش نرخ‌ها بود. نرخ‌های سالانه در سال ۲۰۱۰ رشد ۲۹ درصدی داشتند، در این راستا نرخ مسیر آسیا-اروپا با ۵۲ درصد بالاترین رشد را به خود اختصاص داد، در حالی که نرخ مسیر آب‌های اقیانوس آرام با ۳۳ درصد رشد جایگاه دوم را در اختیار داشت.

از داده‌های مربوط به خطوط حمل و نقل مرسک می‌توان نتیجه گرفت که به استثنای یک مورد، نرخ‌های تمامی مسیرها به میزان قابل ملاحظه‌ای بیش از حجم‌های حمل و نقل شده بودند. این استثنا مربوط به مسیر داخل آسیا بود که رشد حجم کالاهای حمل و نقل شده در این مسیر ۳۷ درصد تعیین شده بود، در صورتی که رشد نرخ‌ها ۱۹ درصد برآورد شد. چنین رشدی در حجم کالاهای حمل و نقل شده حاکی از آن است که مسیرهای تجاری داخل آسیا از پتانسیل بالای رشد در بخش حمل و نقل کانتینری برخوردار است.

با افزایش نرخ‌ها، درآمدهای این شرکت در سال ۲۰۱۰ به نحو محسوسی افزایش یافت و این شرکت نیز همچون رقبای خود برای اجرای افزایش نرخ‌های برنامه‌ریزی شده اقدامات بسیاری را اتخاذ نمود.

خاطر نشان می‌شود افزایش حجم کالاها و نرخ‌ها با دشواری‌هایی همراه بود و دستیابی به این موفقیت به شرکت مرسک کمک کرد تا موقعیت مالی شرکت را افزایش دهد. این شرکت با استفاده مداوم از راهکار حرکت در سرعت‌های پایین توانست ذخیره سوخت را تضمین نماید و انتظار می‌رفت این راهکار ادامه یابد؛ چرا که سطح تقاضا در این بازار به جهت تأمین خدمات هنوز از صافه اقتصادی برخوردار نشده بود.

❖ آخرین اقدامات

جایگزینی پاناما با سوئز توسط خطوط حمل و نقل مرسک

به گزارش بلومبرگ، سورن اسکو^(۱)، مدیر اجرایی خطوط حمل و نقل مرسک اعلام کرد که، این شرکت به دلایل اقتصادی از آوریل ۲۰۱۳ به بعد، دیگر از کانال پاناما برای حمل و نقل کالاها از خاور دور آسیا به سواحل شرقی ایالات متحده امریکا استفاده نمی‌کند و در حال حاضر به جای کشتی‌هایی با ظرفیت ۴,۵۰۰ تی.ای. یو که از کانال پاناما جهت رسیدن به مقصد عبور می‌کنند، کشتی‌هایی با ظرفیت بالاتر از ۹,۰۰۰ تی.ای. یو از طریق کانال سوئز به بنادر مقصد اعزام خواهند شد. براساس اظهارات اسکو، از طریق کانال سوئز وضعیت اقتصادی به میزان قابل ملاحظه‌ای ارتقا می‌یابد؛ چرا که تعداد کشتی‌های مورد استفاده در این مسیر به نصف میزان قبل کاهش یافته است و تعداد کشتی‌ها یکی از دلایل مهم افزایش هزینه‌های کشتیرانی از طریق کانال پاناما به شمار می‌رود.

مسیر تجاری چین-سواحل شرقی ایالات متحده امریکا از طریق کانال سوئز به طور متوسط ۴ تا ۵ درصد طولانی‌تر است، زیرا فاصله هنگ‌کنگ تا چالزتون از طریق سوئز تقریباً ۱۲,۰۰۰ مایل می‌باشد ولی از طریق کانال پاناما ۱۱,۰۰۰ مایل است.



خطوط حمل و نقل مرسک

در این رابطه بلومبرگ اذعان می‌نماید که این فاصله از سنگاپور از طریق کانال سوئز کوتاه‌تر از کانال پاناما می‌باشد. به نقل از اسکو، هزینه‌های کانال پاناما طی پنج سال گذشته سه برابر افزایش داشته و در حال حاضر به ازای هر کشتی با ظرفیت ۴۵۰۰ تی.ای. یو برابر ۴۵۰,۰۰۰ دلار آمریکا می‌باشد. از سویی نماینده مرسک در ماه آوریل اذعان داشت نگرانی عمده این شرکت، تأثیر بالقوه افزایش عوارض راهداری است که میزان این عوارض از سوی مقامات مسئول کانال سوئز در ماه فوریه ۲۰۱۳ اعلام شد و از ماه می نیز اجرایی خواهد شد. برنامه توسعه کانال پاناما ۵/۲۵ میلیارد دلار هزینه داشت و انتظار می‌رود تا ژوئن ۲۰۱۵ تکمیل گردد. مدیر اجرایی خطوط حمل و نقل مرسک اعلام کرد استفاده از کانال پاناما از این تاریخ به بعد، بستگی به وضعیت اقتصادی شرکت دارد.

پیوستن سه‌گانه E به ناوگان مرسک

خطوط حمل و نقل مرسک اذعان داشت که نخستین کشتی با ظرفیت ۱۸,۰۰۰ تی.ای. یو در اواخر ژوئن ۲۰۱۳ به ناوگان این شرکت افزوده می‌گردد. این سه‌گانه E (صرفه‌جویی به مقیاس^(۱)، کارایی انرژی^(۲) و بهبود زیست‌محیطی^(۳)) بزرگترین کشتی حمل و نقل به شمار می‌آید که تا به حال ساخته شده است. به گزارش این شرکت، در مقایسه با کشتی‌های ۱۳,۱۰۰ تی.ای. یو که سایر خطوط حمل و نقل در سال‌های اخیر سفارش داده‌اند، این کشتی به ازای هر کانتینر ۳۵ درصد کمتر سوخت مصرف می‌کند. خروج گاز دی اکسید کربن به ازای هر کانتینر حمل و نقل شده در مسیر آسیا-اروپا بیش از نیمی از عملکرد متوسط دی اکسید کربن در این صنعت خواهد بود.

خطوط حمل و نقل مرسک اعلام نمود که این کشتی جدید در زمانی چالش‌برانگیز که سطح ضعیف تقاضا منجر به تضعیف تمامی خطوط حمل و نقل شده است، در خط قرار می‌گیرد و تمهیدات لازم در راستای تطبیق ظرفیت را در نظر گرفته تا در نهایت از تکرار جنگ‌نرخ‌های زبان‌آور سال‌های پیشین جلوگیری نماید. این شرکت در نظر دارد به منظور دستیابی به این امر کشتی‌های تحت اجاره شرکت را به شرکای اجاره‌دهنده کشتی‌ها بازگرداند، تناژ اضافی را بازسازی نماید، بخشی از ناوگان خود را به حالت سکون قرار دهد و از حرکت در سرعت‌های پایین استفاده کند. خطوط حمل و نقل مرسک موجبات استقرار کشتی‌های سه‌گانه E را در نهاد خدمات‌رسانی ای.ای. ۱۰^(۴) فراهم آورد، چرخه حرکت این کشتی‌ها در ۱۳ بندر واقع در آسیا و اروپای شمالی می‌باشد.

اسکو در مارس ۲۰۱۳ اذعان داشت که این شرکت پیش‌بینی کرده است ظرفیت حمل و نقل کانتینری در سال ۲۰۱۳ به میزان ۱۱ درصد افزایش یابد، به رغم این حقیقت که ۲ درصد از ناوگان کانتینری جهانی اوراق خواهد شد و ۶ درصد از کشتی‌های این ناوگان در لنگرگاه‌ها توقف خواهند نمود، سطح تقاضا بیش از ۵ درصد افزایش می‌یابد. در این رابطه اسکو به نقل از خبرگزاری داو جونز نیوزوایرز^(۵) اظهار داشت سطح تقاضا در مسیر آسیا-اروپا در سال ۲۰۱۳ ممکن است از ۳ درصد تا ۵ درصد افزایش یابد، حال آن که سطح تقاضا بین آسیا و آفریقا و آسیا و آمریکای لاتین با نرخ سالانه ۵ درصد از مسیر آسیا-اروپا سبقت گرفته است.

خطوط حمل و نقل مرسک در بازرسی ضد تراست روسیه

روسیه طی یک بازرسی ضد تراست در فوریه ۲۰۱۳، حداقل ۱۲ خطوط حمل و نقل را براساس فهرست ال لویدز مورد هدف قرار داد. دفاتر این خطوط در مسکو و سنت‌پترزبورگ توسط بازرسان مورد بازبینی قرار گرفتند. این شرکت‌های حمل و نقل مشمول سه شرکت بزرگ حمل و نقل مرسک، مدیترانه و سی. ام. ای. سی. جی. ام.^(۶) ای. پی. ال.^(۷) اورگرین او. او. سی. ال.^(۸)، حمل و نقل چین^(۹)، کاسکو^(۱۰)، شرکت بازرگانی دریایی هیوندا ان. وای. کی.^(۱۱) و زد. آی. ام.^(۱۲) بودند.

براساس اظهارات سرویس ضدانحصاری روسیه فدرال (اف. ای. اس) هزینه‌های حمل و نقل کانتینری دریایی، بخش اعظمی از بهای کالاها را تشکیل می‌دهند و هرگونه افزایش هزینه‌های حمل و نقل مستقیماً بر خریداران سرتاسر جهان تأثیر می‌گذارد. اف. ای. اس همچنین بازرسی‌های ضد تراست توسط مقامات مسئول اروپایی، آمریکایی و آسیایی را یادآوری نمود. اتحادیه اروپا کنفرانس‌های تعیین اعتبار در سال ۲۰۰۸ را تحریم کرد و دفاتر اروپایی ۱۲ خط حمل و نقل جهانی را در می ۲۰۱۱ مورد بازبینی قرار داد، زیرا بخشی از این بازرسی در جهت تنظیم هزینه تراکم بار در نظر گرفته شده بود. در زمان نگارش این گزارش اطلاعاتی در خصوص اجرای هر کدام از این موارد در آینده در دسترس قرار نداشت.

به گزارش ال لویدز، خطوط حمل و نقل مرسک، بازبینی دفاتر این شرکت در مسکو و سنت‌پترزبورگ توسط مقامات مسئول ضد تراست روسیه را تأیید نمود و هرگونه رفتار ضد رقابتی را انکار کرد.

1. Economy of Scale

2. Energy Efficiency

3. Environmentally Improved

4. AE10

5. Dow Jones Newswires

6. CMA CGM

7. APL

8. Evergreen OOCL

9. China Shipping

10. COSCO

11. NYK Hyndai Merchant Marine

12. ZIM



خطوط حمل و نقل مدیترانه

❖ مرور اجمالی

شرکت حمل و نقل مدیترانه در سال ۱۹۷۰ در شهر ژنو سوئیس، تأسیس شد. این شرکت نخستین نهاد خدمات‌رسانی بین مدیترانه و جنوب و شرق آفریقا را در اواسط دهه ۱۹۷۰ راه‌اندازی نمود. در سال ۲۰۰۳ به دومین شرکت بزرگ حمل و نقل کانتینری در جهان تبدیل شد و تا به امروز جایگاه خود را حفظ کرده است. این شرکت حمل و نقل ۲۰۰ نهاد خدمات‌رسانی را به صورت مستقیم و ادغامی را هدایت می‌کند که این نهادها ضمن ارائه خدمات هفتگی در ۳۱۶ بندر فعالیت دارند. این شرکت دارای ۴۸۰ شعبه در ۱۶۳ کشور و شمار کارکنان آن بیش از ۳۷,۵۰۰ نفر است.

❖ نقاط قوت

- شرکت حمل و نقل مدیترانه دومین شرکت بزرگ حمل و نقل کانتینری در جهان به شمار می‌آید.
- راهکار این شرکت تفکر رو به جلو است و از این جهت ناوگان آن متشکل از کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۴,۰۰۰ تی. ای. یو می‌باشد.
- شرکت حمل و نقل مدیترانه تمایل خود را نسبت به اجاره کشتی‌ها نشان داده است، چرا که از این طریق می‌تواند ناوگان خود را توسعه دهد.
- این خطوط حمل و نقل ظرفیت و فعالیت‌های شرکت را در دوران بی‌ثباتی بخش حمل و نقل کانتینری از طریق ارتباط با سایر شرکت‌های حمل و نقل و اتحاد با شرکت حمل و نقل سی. ام. ای. سی. جی. ام مدیریت می‌کند.
- این شرکت از سویی در حال افزایش فعالیت‌های خود در ایالات متحده امریکا است و بزرگترین کشتی‌های این شرکت در مسیر تجاری آب‌های اقیانوس آرام فعالیت می‌کنند.

❖ نقاط ضعف

- شرکت حمل و نقل مدیترانه با بهره‌مندی از ناوگانی بزرگ به صورت مداوم در معرض خطر استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت قرار دارد که این موضوع در صورت کندی معاملات تجاری می‌تواند منابع سوختی این شرکت را به اتمام برساند.
- در عین حال معضل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت برای خطوط حمل و نقل همچنان به قوت خود باقی است، این شرکت سفارش ساخت ۱۶ کشتی را ارائه داده است.

❖ فرصت‌ها

- پس از جنگ نرخ‌ها در سال ۲۰۱۱ که خسارات بی‌شماری را بر خطوط حمل و نقل اصلی متحمل کرد، بخش حمل و نقل کانتینری موجبات افزایش نرخ‌ها در سال ۲۰۱۲ را فراهم آورده و اعتقاد بر این است که شرکت حمل و نقل مدیترانه راهکار خود در افزایش نرخ‌ها را تا سال ۲۰۱۳ نیز ادامه دهد.
- بخش حمل و نقل در دو دهه گذشته موفقیت‌های بسیاری را حاصل نموده است، زیرا تجارت حمل و نقل کالا از سال ۱۹۸۲ به بعد با رشد سالانه همراه بود. اگرچه رکود اقتصادی بر این شرکت تأثیر گذاشت، اما فرصت‌های میان‌مدت و بلندمدت در خصوص رشد تجارت از هم‌اکنون مشهود می‌باشد و شرکت حمل و نقل مدیترانه برای دستیابی به این فرصت‌ها در جایگاه مناسبی قرار دارد.
- این شرکت در پی افزایش بیشتر فعالیت‌های خود در مسیرهای تجاری نوظهور می‌باشد؛ به ویژه مسیر امریکای جنوبی که فرصت‌های جدیدی را در جهت رشد اقتصادی فراهم می‌آورد.

❖ تهدیدها

- شرکت حمل و نقل مدیترانه فعالیت‌های خود را به شدت در اروپا از طریق مسیر آسیا-اروپا و مسیر داخل اروپا متمرکز نموده است. چشم‌انداز رشد اقتصادی با روندی کند در این منطقه تهدیدی برای سطح تقاضا به شمار می‌رود، ضمن این که روند کند رشد حجم‌های حمل و نقل شده در این مسیرها نیز احتمالاً به قوت خود باقی می‌ماند.
- خطوط حمل و نقل مرسک احتمالاً مانع دستیابی شرکت حمل و نقل مدیترانه به آرزوی خود در جهت قرار گرفتن در جایگاه نخست شرکت‌های حمل و نقل کانتینری جهان می‌شود، چرا که شرکت مرسک در حال حاضر ناوگان متشکل از کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۸,۰۰۰ تی. ای. یو را تحویل گرفته است.
- معضل استفاده بیش از حد از سوخت به عنوان تهدید اصلی در دوره کوتاه‌مدت به شمار می‌آید.



خطوط حمل و نقل مدیترانه

❖ راهبرد

به گزارش آلفالاینر، شرکت حمل و نقل مدیترانه با توجه به بهره‌مندی از سهم بازار ۱۳/۴ درصدی به اقدامات خود در جهت کسب جایگاه مرسک ادامه می‌دهد، در صورتی که سهم بازار مرسک ۱۵/۲ درصد است. اعتقاد بر این است که شرکت حمل و نقل مدیترانه به اقدامات خود تا دستیابی به مکان نخست ادامه خواهد داد.

برخی از ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که این شرکت از خطوط حمل و نقل مرسک سبقت گرفته است، به طوری که نهاد بین‌المللی حمل و نقل کانتینری در فوریه ۲۰۱۱ گزارش داد شرکت حمل و نقل مدیترانه از لحاظ ظرفیت ناوگان از شرکت حمل و نقل مرسک بالاتر است. این برتری صرفاً مربوط به واحد حمل و نقل مرسک است و مشمول شرکت خوشه‌ای مرسک، سافمارین و حمل و نقل ام. سی. سی نمی‌شود. در صورتی که مجموعه کل شرکت مرسک در نظر گرفته شود، خطوط حمل و نقل مرسک همچنان در جایگاه نخست قرار دارد.

مجله بازرگانی ایالات متحده آمریکا منتشر شده در دسامبر ۲۰۱۱ بر مبنای صادرات و واردات این کشور گزارش داد: شرکت حمل و نقل مدیترانه با پشت سر گذاشتن خطوط حمل و نقل مرسک، در ۹ ماه نخست ۲۰۱۱ در مکان نخست شرکت‌های ارائه دهنده خدمات حمل و نقل کانتینری به ایالات متحده آمریکا قرار گرفت. البته عملیات شرکت حمل و نقل مدیترانه بین واردات و صادرات تعادل برقرار نموده است.

شرکت حمل و نقل مدیترانه هدایت بزرگترین کشتی‌های فعال در مسیر اقیانوس آرام را برعهده دارد. این شرکت در حال حاضر از کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۱,۶۰۰ تی.ای. یو تا ۱۳,۰۰۰ تی.ای. یو در این مسیر استفاده می‌کند و در ماه اکتبر بزرگترین کشتی حمل و نقل که تاکنون به بندر لانگ‌بیچ وارد شده است، کشتی ام. اس. سی بیترایس^(۱) با ظرفیت ۱۳,۸۰۰ تی.ای. یو، در این بندر لنگر انداخت.

❖ مسیرهای تجاری

به رغم افزایش جزئی نرخ‌ها در دو مسیر آسیا-اروپا و آب‌های اقیانوس آرام، خطوط حمل و نقل همچنان با خطر استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت مواجه هستند و برای غلبه بهتر بر این معضل اقدام به برقراری ارتباط با یکدیگر نموده‌اند. شرکت حمل و نقل مدیترانه در مسیرهای آسیا-اروپا، آسیا-آفریقای جنوبی و آمریکای جنوبی اتحادی را با شرکت حمل و نقل سی. ام. ای سی. جی. ام تشکیل داد. این اتحاد به میزان قابل ملاحظه‌ای بر سهم بازار این خطوط حمل و نقل در مسیر تجاری آسیا-اروپا تأثیر گذاشت، به طوری که این دو شرکت حمل و نقل چهار نهاد خدمات‌رسانی متشکل از ۴۴ کشتی با ظرفیت‌های بیش از ۱۱,۰۰۰ تی.ای. یو را در این مسیر هدایت می‌کنند. تأثیر این اتحاد بر این مسیر تجاری به سرعت نمایان شد، چرا که اعضای اتحاد بزرگ و اتحاد جهان جدید در اواخر ۲۰۱۱ اتحاد خود را اعلام نمودند. این اتحاد گسترده از ۶ متصدی تشکیل شده و اتحاد جی ۶ نام دارد.

شرکت حمل و نقل مدیترانه فعالیت گسترده‌ای در مسیرهای سودآور به خصوص آب‌های اقیانوس آرام دارد و در ۵ نهاد خدمات‌رسانی از آسیا تا بنادر سواحل غربی ایالات متحده آمریکا فعالیت می‌کند. شرکت حمل و نقل مدیترانه همچنین خدمات حمل و نقل در تمامی آب‌ها را برای حمل و نقل سواحل شرقی ایالات متحده آمریکا فراهم آورده است.

این شرکت هدایت چهار نهاد خدمات‌رسانی را در مسیر آسیا-اروپا برعهده دارد؛ دو مورد از این نهادها (سیلک اکسپرس^(۲) و لیون سرویس^(۳)) به بنادر اروپای شمالی و دو مورد (دراگون اکسپرس^(۴) و تایگر سرویس^(۵)) به بنادر واقع در مدیترانه خدمت‌رسانی می‌کنند.

شرکت حمل و نقل مدیترانه همچنین در مسیر داخل آسیا خدماتی ارائه داده است، این شرکت با راهاندازی نهاد نیو شوگون، چین و ژاپن را به یکدیگر متصل نموده است و با تشکیل نهاد تانگ کینگ بنادر چینی را به ویتنام متصل می‌کند. سایر نهادهای خدمات‌رسانی این شرکت حمل و نقل پیش از اتصال به سایر نقاط جهان در بسیاری از کشورهای آسیایی خدمات‌رسانی می‌نمایند. نهاد خدمات‌رسانی چیتا پیش از سفر به آفریقا می‌تواند بنادر چینی را با بندر کانوسیانگ تایوان متصل کند.

اعتقاد بر این است که امکان توسعه فعالیت‌های شرکت حمل و نقل مدیترانه در پورتفوی داخل آسیا بسیار زیاد است، چرا که انجام عملیات در مسیرهای ویژه داخل آسیا به صورت انفرادی یا شراکتی از پتانسیل بالایی برخوردار است. شرکت حمل و نقل مدیترانه در مقایسه با رقبای خود، حضور کمتری در بازار داخل آسیا دارد، در حالی که پیش‌بینی شده این مسیر در میان مدت منجر به رشد بالای شرکت‌های حمل و نقل کانتینری گردد.

1. MSC Beatrice
2. Silk Express
3. Lion Service

4. Dragon Express
5. Tiger Service



خطوط حمل و نقل مدیترانه

❖ ناوگان

شرکت حمل و نقل مدیترانه دارای دومین ناوگان بزرگ در جهان می‌باشد و هدایت ۴۷۱ کشتی با ظرفیت کل ۲/۳ میلیون تی.ای. یو را برعهده دارد. کشتی‌های تحت اجاره این ناوگان نسبت به کشتی‌های متعلق به شرکت بیشتر بوده و ۵۵/۴ درصد از ظرفیت کل را تشکیل می‌دهند.

۱۸۷ کشتی با ظرفیت کل ۱/۰۱ میلیون تی.ای. یو تحت مالکیت این شرکت قرار دارند، در حالی که کشتی‌های تحت اجاره ۲۸۴ عدد با ظرفیت کل ۱/۲۷ میلیون تی.ای. یو می‌باشند.

در عمل، تفکیک ناوگان شرکت حمل و نقل مدیترانه ممکن نیست، اما این شرکت با بهره‌مندی از کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۴,۰۰۰ تی.ای. یو یکی از اعضای باشگاه کشتی‌های کانتینری غول‌پیکر است. این شرکت در دسامبر ۲۰۱۱ اظهار داشت که شرکت‌های حمل و نقل به منظور به حداقل رساندن خسارات بایستی بزرگترین کشتی‌ها را در مسیر تجاری آسیا-اروپا مستقر نمایند. دیگو آپونته، نائب رئیس شرکت، عنوان نمود که انتظار دارد مسیر تجاری آسیا-اروپا تا سال ۲۰۱۳ همچنان بدون سودآوری باقی بماند.

شرکت حمل و نقل مدیترانه تمهیدات لازم را در جهت پذیرش تناژ بیشتر در حمل و نقل کانتینری به صورت اجاره‌ای یا تملک را فراهم آورده است. این شرکت در حال حاضر ۱۶ کشتی با ظرفیت کل ۱۸۴,۹۹۶ تی.ای. یو را به کارخانه‌های کشتی‌سازی سفارش داده است.

به رغم این که این شرکت هدایت کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۴,۰۰۰ تی.ای. یو را بر عهده دارد، به نظر نمی‌رسد در حال حاضر آمادگی سفارش کشتی‌هایی با ظرفیت بزرگتر را داشته باشد. جیانلوجی آپونته، مؤسس و مدیرعامل شرکت حمل و نقل مدیترانه، در مصاحبه‌ای با خبرگزاری ال‌لویدز اذعان نمود این شرکت قصد ندارد مانند خطوط حمل و نقل مرسک کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۸,۰۰۰ تی.ای. یو را سفارش دهد. آپونته اظهار داشت این شرکت صرفاً علاقه‌مند به کشتی‌های دارای ظرفیت ۱۴,۰۰۰ تی.ای. یو است. خاطر نشان می‌شود، آپونته در ابتدا تمایلی به سفارش کشتی‌های دارای ظرفیت ۱۴,۰۰۰ تی.ای. یو نیز نداشت، با این حال هم‌اکنون آن‌ها را سفارش داده است. از این جهت توسعه کشتی‌های بزرگتر از ۱۴,۰۰۰ تی.ای. یو توسط شرکت حمل و نقل مدیترانه امری غیرمحمتمل به حساب نمی‌آید.

❖ دستاوردهای مالی

۲۰۱۲ عدم دسترسی به اطلاعات

۲۰۱۱ عدم دسترسی به اطلاعات

۲۰۱۰

شرکت حمل و نقل مدیترانه نتایج مالی این شرکت را منتشر نکرده است. با این حال، ناوگان عملیاتی این شرکت و مقدار محموله‌های حمل و نقل شده در سال ۲۰۱۰ افزایش یافته بود. در این سال، هدایت ۴۳۲ کشتی را بر عهده داشت که این امر با توجه به ۳۸۷ کشتی که در سال ۲۰۰۹ در هدایت این شرکت بود، حاکی از رشد سالانه ۱۴/۳ درصدی می‌باشد و از سویی بالاتر از ناوگان این شرکت در دوره پیش از رکود اقتصادی (۴۱۰ کشتی) است. به رغم رکود اقتصادی در سال ۲۰۰۹، ظرفیت ناوگان این شرکت به رشد خود ادامه داد و از ۱/۴ میلیون تی.ای. یو در سال ۲۰۰۸ به ۱/۴۷ میلیون تی.ای. یو در سال ۲۰۰۹ و ۱/۸۲ میلیون تی.ای. یو در سال ۲۰۱۰ رسید.

با این وجود، نماد حقیقی ارتقای عملیات شرکت حمل و نقل مدیترانه مربوط به حجم کالاهای کانتینری حمل و نقل شده می‌باشد. این عامل پس از کاهش ۱۰/۵ درصدی در سال ۲۰۰۹، با رشد ۱۷/۶ درصدی به ۱۲/۱ میلیون تی.ای. یو در سال ۲۰۱۰ رسید. در سال ۲۰۱۰ سطوح کالاهای حمل شده از ۱۱/۵ میلیون تی.ای. یو در دوره پیش از رکود اقتصادی افزایش یافت که این امر نشان می‌دهد شرکت حمل و نقل مدیترانه از رکود اقتصادی با موفقیت عبور کرده است و در کنار افزایش نرخ‌های سراسری بدان معنا می‌باشد که این شرکت در سال ۲۰۱۰ به بازار بازگشته است.



خطوط حمل و نقل مدیترانه

❖ آخرین اقدامات

سلب مسئولیت تی. آی. ال^(۱)

شرکت حمل و نقل مدیترانه ۳۵ درصد از سهام تی. آی. ال را به مبلغ ۱,۹۲۹ میلیون دلار آمریکا به شرکت جی. آی. پی^(۲) واگذار نمود. انتظار می‌رود این معامله در اواسط ۲۰۱۳ منوط به موافقت‌ها و تصویبات مربوطه منعقد گردد. شرکت تی. آی. ال که متعلق به دومین شرکت بزرگ حمل و نقل در جهان، یعنی شرکت حمل و نقل مدیترانه می‌باشد، ششمین متصدی پایانه کانتینری در جهان به شمار می‌آید. در ادامه توسعه این شرکت طی سال‌های اخیر، در حال حاضر این شرکت منافع ۳۰ پایانه کانتینری جهانی را در اختیار دارد و یا در شرف کسب آن می‌باشد. در این معامله آلیستار بایلی^(۳)، مدیر عامل کنونی جی. آی. پی متعلق به هلدینگ پورت اینترنشنال^(۴)، به عنوان رئیس تی. آی. ال مشغول به فعالیت می‌شود و این امر نشان می‌دهد جی. آی. پی نقش مدیریتی فعالی در شرکت حمل و نقل مدیترانه ایفا می‌کند. آخرین سرمایه‌گذاری جی. آی. پی توانست موقعیت بازرشی را در بازار جهانی پایانه‌ای کانتینری ایجاد نماید.

در این بخش حمل و نقل گسترده، نقش متصدیان بندر توسعه یافته است. در شرایطی که این بخش به‌طور کلی به موجب عرضه بیش از کشتی‌های مورد تردید قرار دارد، عملکرد متصدیان پایانه‌های کانتینری بسیار مطلوب بوده است. در عین حال که حجم کالاهای حمل و نقل شده به صورت جهانی افزایش یافته، خطوط حمل و نقل به موجب نرخ‌های حمل و نقل پایین ناشی از استفاده بیش از حد از ظرفیت همچنان با چالش‌هایی مواجه است. با این حال، متصدیان پایانه‌های کانتینری در قبال این موضوع محافظت شدند و در مقابل، منافعی را از افزایش کلی توان عملیاتی حاصل نمودند. با آن که به دلیل فشار وارد شده از سوی خطوط حمل و نقل بزرگ محدودیت‌هایی در هزینه‌های حمل و نقل وضع شد، دستاوردهای مالی متصدیان پایانه‌ای در مقایسه با خطوط حمل و نقل مربوطه ثبات بیشتری دارند. به علاوه هزینه حمل و نقل در بحران‌های مالی برای متصدیان مناسب‌تر بود و سودهایی با ثبات بیشتر را گزارش دادند، حال آن که خطوط حمل و نقل نوسان‌های قابل ملاحظه‌ای از سود تا زیان را تجربه کردند.

توسعه فعالیت شرکت حمل و نقل مدیترانه در ایالات متحده آمریکا با سرمایه‌گذاری در بندر لانگ‌بیچ

شرکت حمل و نقل مدیترانه فعالیت‌های خود در بازار حمل و نقل کانتینری ایالات متحده آمریکا را از طریق خرید سهام پیر. تی^(۵) بندر لانگ‌بیچ افزایش دهد. این خرید به شرکت حمل و نقل مدیترانه حق تقدم در بندر لانگ‌بیچ، دومین قطب کانتینری ایالات متحده آمریکا را اعطا می‌کند. در دو سال گذشته شرکت حمل و نقل مدیترانه تمرکز خود را به مسیر آب‌های اقیانوس آرام داشته است، زیرا نخستین کشتی با ظرفیت ۱۳,۸۰۰ تی. آی. یو متعلق به شرکت حمل و نقل مدیترانه بود که در یک بندر واقع در سواحل غربی ایالات متحده آمریکا لنگر انداخت و بزرگترین کشتی کانتینری محسوب می‌شد که تا آن زمان در آن بندر حمل و نقل کرده بود. شرکت حمل و نقل مدیترانه برای توسعه فعالیت در ایالات متحده آمریکا، منافع بندر لانگ‌بیچ را خریداری خواهد نمود و با توجه به ریسک بالای این بندر که برای سال ۲۰۱۳ پیش‌بینی شده است، پشتیبانی از این تأسیسات را تضمین می‌نماید.

شرکت حمل و نقل مدیترانه سهام تحت اجاره پیر. تی، بزرگترین پایانه کانتینری در بندر لانگ بیچ را خریداری نمود و در حال حاضر منافع مالی متصدیان پایانه‌ای در پیر. تی را در اختیار دارد.

شرکت حمل و نقل مدیترانه در سال ۲۰۱۱ منافع خود در بازار حمل و نقل ایالات متحده آمریکا را افزایش داد. مجله بازرگانی ایالات متحده آمریکا منتشر شده در دسامبر ۲۰۱۱، بر مبنای صادرات و واردات این کشور گزارش داد: شرکت حمل و نقل مدیترانه با پشت سر گذاشتن خطوط حمل و نقل مرسک، در ۹ ماه نخست ۲۰۱۱ در مکان نخست شرکت‌های ارائه دهنده خدمات حمل و نقل کانتینری به ایالات متحده آمریکا قرار گرفت. از آن زمان شرکت حمل و نقل مدیترانه به صورت مستمر منطقه تحت پوشش خود در اقیانوس آرام را افزایش داده است. در ژوئن ۲۰۱۰ کشتی آیوانکا با ظرفیت ۱۱,۶۶۰ تی. آی. یو به شعبه این شرکت در وی. اس. آی ۲ اضافه شد (بزرگترین کشتی که تا آن زمان به مسیر آب‌های اقیانوس آرام اضافه شده بود). این شرکت هم‌زمان با لنگر انداختن ام. اس. سی بیترایس با ظرفیت ۱۳,۸۰۰ تی. آی. یو در اکتبر ۲۰۱۲ رکورد خود در این زمینه را شکست.

سهام شرکت حمل و نقل مدیترانه در پیر. تی امکان حق تقدم را به کشتی‌های این شرکت می‌دهد، با چنین رویکردی این شرکت حمل و نقل توانست به دومین پایانه کانتینری بزرگ در ایالات متحده آمریکا دسترسی داشته باشد.

1. Terminal Investment Limited (TIL)
2. Global Infrastructure Partners (GIP)
3. Alistair Baillie

4. International Port Holdings
5. Pier T



خطوط حمل و نقل مدیترانه

بندر لانگ‌بیچ نیز مزایایی را از معامله با شرکت حمل و نقل مدیترانه بدست خواهد آورد، به طوری که این بندر اطمینان کسب می‌کند که دومین شرکت حمل و نقل بزرگ دنیا از مشتریان این بندر به حساب می‌آید. به موجب چنین توسعه‌ای ریسک افزایش توان عملیاتی کانتینری در سال ۲۰۱۳ و در میان مدت برای بندر لانگ‌بیچ پیش‌بینی می‌شود. بندر لانگ‌بیچ در سال ۲۰۱۲ برای دومین سال پیاپی با کاهش توان عملیاتی کانتینری مواجه گشت و حجم کالاهای کانتینری حمل و نقل شده با کاهش سالانه ۲۵ درصد به ۶ میلیون تی.ای. یو رسید. پیش‌بینی می‌شود حجم کالاهای حمل و نقل شده در سال ۲۰۱۳ افزایش یابد، زیرا اقتصاد ایالات متحده آمریکا به صورت یکنواخت و ثابت رو به بهبودی است و این روند در میان مدت (۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷) ادامه خواهد یافت.

پیوستن اجباری به شرکت زد. آی. ام

شرکت حمل و نقل مدیترانه و شرکت خدمات حمل و نقل منسجم زد. آی. ام، با مسئولیت محدود اعلام کردند از اواسط فوریه ۲۰۱۳ یک نهاد خدمات‌رسانی جدید و ارتقا یافته را در مسیر مدیترانه-اروپا راه‌اندازی می‌کنند. ۵ کشتی با ظرفیت ۵,۵۰۰ تا ۶,۰۰۰ تی.ای. یو در این مسیر فعالیت خواهند نمود و چرخه حرکت ۳۵ روزه این کشتی‌ها در بنادر فلیکس‌تاو-روتتردام-هامبورگ-آنورپ-ای‌آور-اشدود-الکساندرا-هایفا-اشدود-والنسیا-فلیکس‌تاو می‌باشد. پیش از این در ژانویه ۲۰۱۳، شرکت حمل و نقل مدیترانه در عملیات بندر تامپا، فلوریدا به زد. آی. ام پیوست. صرف نظر از تامپا، شرکت حمل و نقل مدیترانه در حال حاضر به طور مستقیم در کاسدو، کینگ‌استون، وراکروز و آلتامیرا فعالیت می‌کند و سه کشتی از مجموع پنج کشتی با ظرفیت ۳,۰۰۰ تی.ای. یو که توسط زد. آی. ام فراهم شده بودند، در این مسیرها فعال می‌باشند.

شرکت حمل و نقل مدیترانه در بازرسی ضد ترانست روسیه

روسیه طی یک بازرسی ضدترانست در فوریه ۲۰۱۳ حداقل ۱۲ خطوط حمل و نقل را براساس فهرست ال‌لویدز مورد هدف قرار داد. دفاتر این خطوط در مسکو و سنت‌پترزبورگ توسط بازرسان مورد بازبینی قرار گرفتند. این شرکت‌های حمل و نقل مشمول سه شرکت بزرگ حمل و نقل مرسک، مدیترانه و سی. ام. ای. سی. جی. ام. ای. پی. ال، اورگرین او. او. سی. ال، حمل و نقل چین، کاسکو، شرکت بازرگانی دریایی هیوندا ان. وای. کی و زد. آی. ام بودند. براساس اظهارات سرویس ضدانحصاری روسیه فدرال (اف. ای. اس) هزینه‌های حمل و نقل کانتینری دریایی، بخش اعظمی از بهای کالاها را تشکیل می‌دهند، هرگونه افزایش هزینه‌های حمل و نقل مستقیماً بر خریداران سرتاسر جهان تأثیر می‌گذارد.

اف. ای. اس همچنین بازرسی‌های ضدترانست توسط مقامات مسئول اروپایی، امریکایی و آسیایی را متذکر شد. اتحادیه اروپا کنفرانس‌های تعیین اعتبار در سال ۲۰۰۸ را تحریم کرد و دفاتر اروپایی ۱۲ خط حمل و نقل جهانی را در می ۲۰۱۱ مورد بازبینی قرار داد، از این حیث که بخشی از این بازرسی در جهت تنظیم هزینه تراکم بار در نظر گرفته شده بود. در حال حاضر اطلاعاتی در خصوص اجرای هر کدام از این موارد در آینده در دسترس قرار ندارد.



سی. ام. ای. سی. جی. ام

❖ مرور اجمالی

سی. ام. ای. سی. جی. ام سومین شرکت حمل و نقل بزرگ دنیا به حساب می‌آید. کمپانی جنرال ماریتایم^(۱) در سال ۱۹۷۷ پس از ادغام شرکت حمل و نقل میسجریز ماریتایمز^(۲) و کمپانی جنرال ترانزآتلانتیک^(۳) تشکیل شد. همچنین کمپانی ماریتایم دی‌افریتمنت^(۴) در سال بعد از آن تأسیس گشت. در سال ۱۹۹۶ سی. ام. ای. سی. جی. ام به بخش خصوصی واگذار شد و یک سال بعد نخستین خرید خود، خطوط ملی استرالیا^(۵) را ایجاد نمود. این روند با خرید بسیاری از شرکت‌ها ادامه یافت که آغازگر آن‌ها شرکت انگلیسی مک‌اندروز^(۶) در سال ۲۰۰۲ بود. سی. ام. ای. سی. جی. ام در سال ۲۰۰۶ شرکت دلماز^(۷) را خریداری نمود که سابقاً مالکیت این شرکت حمل و نقل آفریقایی را گروه تجاری بالوره^(۸) بر عهده داشتند. خرید این شرکت، شرکت سی. ام. ای. سی. جی. ام را به رتبه سوم در خطوط حمل و نقل کانتینری جهان سوق داد. این شرکت با رشد بالای اقتصادی خود توانست سه خط حمل و نقل را در سال ۲۰۰۷ خریداری نماید، این سه خط عبارت‌اند از شرکت کشتیرانی چنگلی (تایوان)، خطوط حمل و نقل کمپاناو (مراکش) و خطوط حمل و نقل یو اس (ایالات متحده آمریکا) بودند.

۲۴ درصد شرکت سی. ام. ای. سی. جی. ام متعلق به گروه تجاری ایلدیریم ترکیه است و از این رو آن‌ها حق رأی دارند؛ اما خانواده سعاده^(۹) همچنان ریاست این شرکت را بر عهده دارند، ضمن این که از اکثریت سهام و حق رأی برخوردار می‌باشند. گروه تجاری ایلدیریم عملیاتی را با تمرکز بر محموله‌های یخچالی در حمل و نقل کانتینری اجرا نموده است. این گروه تجاری همچنین از طریق شرکت تابعه توریسم و کروزرز^(۱۰) در زمینه صنعت توریست نیز فعالیت می‌کند. سی. ام. ای. سی. جی. ام، ۱۴ دفتر پشتیبانی را در چین، اروپا و خاورمیانه هدایت می‌نماید و مالک شرکت پشتیبانی چندوجهی تی. سی. ایکس^(۱۱)، شرکت انبارداری گمرک می‌باشد که در بسیاری از بنادر فرانسه فعالیت می‌کنند. شرکت‌های تابعه چندوجهی سی. ام. ای. سی. جی. ام همچون شرکت کانتینری فرانس ریور^(۱۲)، شرکت حمل و نقل اوشن فرانسه با مسئولیت محدود^(۱۳)، سی. ام. ای. رایل^(۱۴) و پروجیکو^(۱۵) بازوهای نگهداری مؤسسات تجاری کانتینری سی. ام. ای. سی. جی. ام به شمار می‌آیند. ترمینال لینک^(۱۶) یک گروه تجاری عملیاتی پایانه‌ای است.

❖ نقاط قوت

- این گروه تجاری سومین ناوگان بزرگ کانتینری در جهان تلقی می‌شود.
- سی. ام. ای. سی. جی. ام دارای انواع متنوعی از شرکت‌های تابعه است که بازارهای مختلفی را در سرتاسر جهان فراهم آورده‌اند.
- ترمینال لینک از توسعه بخش حمل و نقل و گروه‌های تابعه این شرکت حمایت می‌کند.
- بخش‌های چندوجهی این شرکت با فراهم آوردن خدمات تحویل کالا از انبار فروشنده و تحویل آن به انبار خریدار برای مشتریان از رشد شرکت پشتیبانی می‌نماید.
- این شرکت در دوران ناپایداری بخش حمل و نقل کانتینری، موقعیت و ظرفیت خود را از طریق ارتباط با سایر شرکت‌های حمل و نقل و اتحاد با شرکت حمل و نقل مدیترانه مدیریت می‌کند.

❖ نقاط ضعف

- با بهره‌مندی از چنین ناوگان عظیمی، خطر استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت مشهود است.
- این شرکت از سطح تنوع رقبای خود که در بخش‌های حمل و نقل اقلام فله‌ای و نفت‌کش‌ها فعالیت می‌کنند، همچون مرسک، کاسکو و حمل و نقل چین برخوردار نمی‌باشد.

❖ فرصت‌ها

- سه خرید این شرکت مشمول خطوط حمل و نقل یو اس، کمپاناو و کشتیرانی چنگلی فرصتی در جهت جذب احجام حمل و نقل به این سه بازار منطقه‌ای مختلف فراهم آورد.
- شراکت با گروه تجاری ایلدیریم، توانایی بازگشت به راهکار رشد در عوض آشفته‌گی به موجب خطر ورشکستگی را در اختیار این شرکت گذاشت.
- این شرکت در سال ۲۰۱۲ به بازار بازگشت و انتظار می‌رود سودآوری مشابهی در سال ۲۰۱۳ داشته باشد.
- اعتقاد بر این است که افزایش ارتباط با روسیه منجر به بازاری پررونق خواهد شد.
- افزایش ارتباط با آفریقا ضمن ایجاد بازاری پررونق، خدمات این شرکت و سرمایه‌گذاری در بندر ابیجان، در ساحل عاج را افزایش می‌دهد.

1. Compagnie Générale Maritime (CGM)
2. Messageries Maritimes (MessMar)
3. Compagnie Générale Transatlantique (Transat)
4. Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA)
5. Australian National Lines (ANL)
6. MacAndrews

7. Delmas
8. Groupe Bolloré
9. Saadé Family
10. Croisières et Tourisme
11. TCX Multimodal Logistics
12. French River Shuttle Containers

13. Ocean Freight Forwarder LTI France
14. CMA Rail
15. Progeco
16. Terminal Link



سی.ام.ای سی.جی.ام

❖ تهدیدها

- این شرکت می‌بایست اطمینان حاصل نماید که ارزش سهام بازار آن بالاتر از سطح رونق قرار نگیرد.
- معضل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت و کاهش تقاضا همچنان موضوعات اصلی بخش حمل و نقل کانتینری را تشکیل می‌دهند.
- بازسازی بدهی‌ها منتهی به کاهش تنوع در پورتفوی عملیات این شرکت می‌شود، ضمن این که سهام یکی از پایانه‌های اصلی و شرکت حمل و نقل کروز را فروخته است.
- دفاتر سی.ام.ای سی.جی.ام در کنار همتایان خود در فوریه ۲۰۱۳ از سوی دولت فدرال روسیه مورد هجوم قرار گرفتند.
- خدمات ضد انحصاری در می ۲۰۱۱ توسط مقامات مسئول بررسی دعاوی ضد تراست ارائه شد.

❖ راهبرد

براساس اعلام خبرگزاری آلفا لاینر، سی.ام.ای سی.جی.ام با ۸/۴ درصد سهم بازار، سومین شرکت بزرگ حمل و نقل در جهان به شمار می‌آید. این شرکت بعد از شرکت حمل و نقل مدیترانه با ۱۳/۵ درصد سهم بازار قرار گرفته و رتبه‌ای بالاتر از شرکت اورگرین با ۴/۳ درصد سهم بازار دارد.

سی.ام.ای سی.جی.ام موفق به پشت سر گذاشتن رکود اقتصادی ۲۰۰۹ شد. البته در دوره‌ای این طور به نظر می‌رسید که دولت فرانسه ملزم به ضمانت این شرکت خواهد بود. در نهایت این خطوط حمل و نقل تصمیمی مبنی بر حفظ منافع خانواده سعاده اتخاذ نمود و یک سرمایه‌گذار در گروه تجاری ایلدیریم یافت که توافق نمود با سرمایه‌گذاری مبلغی برابر ۵۰۰ میلیون دلار آمریکا، ۲۰ درصد سهام این خطوط حمل و نقل را تصاحب نماید. این میزان بعداً به ۲۴ درصد افزایش یافت، ولی خانواده سعاده همچنان ریاست این شرکت را به همراه اکثریت سهام و حق رأی بر عهده دارند. با این وجود، ایلدیریم تمایل دارد تا حضور محسوسی داشته باشد و از این جهت مانع راهکار جدید از پیش برنامه‌ریزی شده می‌شود. ایلدیریم خواهان افزایش سهام خود در سی.ام.ای سی.جی.ام از ۲۴ درصد به ۳۰ درصد می‌باشد.

بازسازی بدهی‌ها بر تنوع عملیات سی.ام.ای سی.جی.ام تأثیر می‌گذارد، حتی اگر این شرکت سهام پایانه بندر تجاری مالتا مارساکس لوک^(۱) و شرکت حمل و نقل کروز، کمپانی دی پونانت^(۲)، را به فروش رساند.

❖ مسیرهای تجاری

به رغم افزایش جزئی نرخ‌ها در مسیرهای تجاری اروپا-آسیا و اقیانوس آرام، خطوط کانتینری همچنان در جهت رفع مشکل استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت تلاش می‌کنند. خطوط حمل و نقل به منظور مقابله با این مشکل شروع به بالا بردن قیمت‌ها نمودند و در این راستا سی.ام.ای سی.جی.ام با شرکت حمل و نقل مدیترانه در مسیرهای تجاری آسیا-اروپا، آسیا-آفریقای جنوبی و آمریکای جنوبی تشکیل اتحاد داد. این اتحاد به میزان قابل ملاحظه‌ای بر سهم بازار خطوط حمل و نقل مسیر آسیا-اروپا تأثیر گذاشت، ضمن این که این دو شرکت حمل و نقل خدماتی را در چهار مسیر ارائه نمودند و ۴۴ کشتی با ظرفیت‌های بیش از ۱۱,۰۰۰ تی.ای.یو را در آن مسیرها به کار گرفتند. تأثیر این اتحاد بر مسیرهای مذکور به خوبی احساس می‌شود. لذا اعضای اتحاد بزرگ و اتحاد جهان جدید در پایان سال ۲۰۱۱ اعلام نمودند که با پیوستن به یکدیگر اتحادی عظیم متشکل از ۶ متصدی و با نام جی ۶ را تشکیل خواهند داد.

شرکت سی.ام.ای سی.جی.ام با ارتقای یک شبکه خدماتی در ۸ مسیر، نقشی اساسی در مسیر آسیا-اروپا ایفا می‌کند و از سوی دیگر یک شبکه متشکل از ۹ مرکز خدماتی را برای مسیر اقیانوس آرام فراهم آورده و به شدت در تجارت داخل آسیا شراکت دارد. سی.ام.ای سی.جی.ام بیش از ۲۰ مسیر تجاری را در داخل آسیا مطرح کرده است. در عین حال آن‌ها، نهادهای فرعی می‌باشند و خطوط حمل و نقل سی.ان.سی، شرکت تابعه آسیایی، به طور مستقیم نهادهای داخل آسیا را هدایت می‌کند. انتظار می‌رود سی.ام.ای سی.جی.ام راهکار خود در خصوص توسعه تجارت در داخل آسیا را ادامه دهد، چرا که طبق بررسی‌ها این منطقه پتانسیل رشد بالای حمل و نقل کانتینری را در اختیار دارد.

1. Marsaxlokk Malta Freeport Terminal
2. Compagnie du Ponant



سی.ام.ای.سی.جی.ام

❖ ناوگان

ناوگان سی.ام.ای.سی.جی.ام همچون رقبای خود در حال افزایش است و این افزایش مشمول تعداد و ظرفیت کشتی‌ها می‌شود. این شرکت ناوگانی متشکل از کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۳,۰۰۰ تی.ای.یو را راه‌اندازی نمود، ضمن این که ۲۶ کشتی این ناوگان دارای ظرفیت بالای ۱۱,۰۰۰ تی.ای.یو می‌باشند. این شرکت، کشتی‌های اول و دوم از مجموع سه کشتی ناوگان خود با ظرفیت ۱۶,۰۰۰ تی.ای.یو را به ترتیب در اواخر سال ۲۰۱۲ و در آوریل ۲۰۱۳ تحویل گرفت که این کشتی‌ها آغازگر عملیات این شرکت در مسیر آسیا-اروپا می‌باشند. تاریخ تحویل کشتی سوم در اوایل می ۲۰۱۳ تعیین شده است.

به نظر می‌رسد سی.ام.ای.سی.جی.ام برای مدتی روند سفارش دادن را متوقف سازد، زیرا سفارش پیشنهادی ۲۰ کشتی با ظرفیت ۱۰,۰۰۰ تی.ای.یو در حیطه حکم تحریم چین در اکتبر ۲۰۱۱ از سوی شریک جدید شرکت، رابرت ایلدیریم، مطرح گشت. ایلدیریم به خبرگزاری ال لویذز اذعان داشت: «در نظر من سفارشات نقش مهمی در حمل و نقل دارد و بایستی همگام با رقبا باشد. این موضوع امری بسیار خطیر است.» براساس اعلام خبرگزاری آلفالاینر، این شرکت ۱۱ کشتی در دفتر سفارشات دارد.

شرکت سی.ام.ای.سی.جی.ام بر توسعه ناوگان خود از طریق اجاره کشتی‌ها تمرکز نمود و انتظار می‌رود این راهکار ادامه یابد. کشتی‌های اجاره شده ۶۳ درصد ظرفیت کل سی.ام.ای.سی.جی.ام (برحسب تی ای یو) را تشکیل می‌دهد. این اقدام انعطاف‌پذیری قابل ملاحظه‌ای را برای شرکت فراهم می‌آورد و می‌تواند در طول دوران کاهش ظرفیت، پس از اتمام دوره اجاره، کشتی‌های اجاره‌ای را بازگرداند، اندازه ناوگان و هزینه عملیات‌ها را کاهش دهند.

❖ دستاوردهای مالی

۲۰۱۲

سی.ام.ای.سی.جی.ام در سال ۲۰۱۳ نرخ افزایش درآمد سالانه را ۷ درصد تثبیت نمود، در واقع از ۱۴/۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ به ۱۵/۹ میلیارد دلار افزایش یافت. این موضوع ناشی از رشد ۶ درصدی حجم کانتینری است که از ۱۰ میلیون تی ای یو در سال ۲۰۱۱ به ۱۰/۶ میلیون تی ای یو در سال ۲۰۱۲ افزایش یافته بود. براساس اظهارات شرکت، پس انداز کل سال بالغ بر ۸۰۰ میلیون دلار امریکا برآورد شد که بالاتر از اهداف این شرکت قرار داشت. گزارش‌ها حاکی از آن بود که سود خالص تثبیت شده در سال ۲۰۱۲ برابر ۳۶۱ میلیون دلار امریکا است که با ۵ میلیون ضرر و زیان سال پیش قابل مقایسه نمی‌باشد.

سی.ام.ای.سی.جی.ام موجبات کاهش ۱۲ درصدی هزینه‌های سوخت‌گیری به ازای هر تی ای یو و هزینه‌های اجاره کشتی تا ۲۰۰ میلیون دلار امریکا را فراهم آورد. انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۳ سطح مشابهی از سوددهی به این شرکت مساعدت رساند تا بدهی‌های خالص خود را از ۱/۱ میلیارد به ۳/۵ میلیارد دلار امریکا کاهش دهد.

یک خبرگزاری، اطلاعاتی مبنی بر تقویت ترازنامه سی.ام.ای.سی.جی.ام به کمک فروش ۴۹ درصد از سهام ترمینال لینک به مبلغ ۴۰۰ میلیون یورو، تزریق سهامی نزدیک به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار امریکا توسط ایلدیریم، استفاده از ۱۵۰ میلیون دلار سهام الحاق شده از طریق صندوق سرمایه‌گذاری راهبردی و توافق با بانک‌هایی که بدهی‌های شرکت را احیا نموده‌اند، منتشر نمود.

سه ماهه سوم و نه ماه ابتدایی سال ۲۰۱۲

به گزارش سی.ام.ای.سی.جی.ام، درآمدهای سه ماهه سوم ۲۰۱۲ افزایش یافته بود. پس از چهار سال چالش‌برانگیز در بخش کانتینری جهانی، این آمار حاکی از سالی کاملاً پرمفعت است. هرچند در حالی که چنین عاملی آرامش بیشتر را فراهم آورد و موجبات موفقیت برنامه کاهش بودجه را ایجاد نمود، موضوع استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت و چشم‌انداز رشد اقتصادی ضعیف جهان منجر به پیش‌بینی‌های خوش‌بینانه نمی‌شود.

سی.ام.ای.سی.جی.ام، مبلغ ۳۷۱ میلیون دلار امریکا را به عنوان سود خالص در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ اعلام نمود این مبلغ، سودی معادل ۳۱۰ میلیون دلار امریکا در نه ماه ابتدایی ۲۰۱۲ به همراه آورد که با ۱۳/۲ میلیون دلار سود در ۹ ماه نخست ۲۰۱۱ قابل مقایسه نمی‌باشد. افزایش سود در سه ماهه سوم منسوب به اقدامات کاهش هزینه داخلی، تسکین نرخ‌ها و مزایای حاصل از کاهش هزینه‌های سوخت بود. چالش‌های استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت و رشد اقتصادی ضعیف جهانی منجر به وضعیت ضعیف‌تر این شرکت در سه ماهه چهارم گردید. با این وجود، سی.ام.ای.سی.جی.ام در مسیری قرار گرفته است که کل سال را سود خالص دهد.



سی.ام.ای.سی.جی.ام

دلایل این خوش بینی نسبت به شرکت سی.ام.ای.سی.جی.ام ناشی از اقدامات موفقیت آمیز کنترل بودجه می باشد. پس انداز شرکت در ۹ ماه نخست این سال ۵۵۰ میلیون دلار امریکا تعیین شد که معادل با ۵ درصد کاهش هزینه عملیاتی سالانه و کمی بیش از میزان پس انداز پیش بینی شده در کل سال است که ۴۰۰ میلیون دلار امریکا برآورد شده بود. فروش برنامه ریزی شده دارایی های مشمول واگذاری ۴۹ درصد سهام متصدی پایانه ترمینال لینک و فروش و اجاره پس از فروش برخی کشتی های متعلق به این شرکت، می بایست به تحت کنترل ماندن هزینه های عملیاتی انتقالی به سال ۲۰۱۳ کمک کند. افزون بر این، سرمایه گذاری های برنامه ریزی شده از طریق صندوق سرمایه گذاری فرانسوی اف.اس.آی^(۱) (۱۵۰ میلیون دلار) و ایلدیریم ترکیه (۱۰۰ میلیون دلار) مطمئناً به کاهش فشارهای عملیاتی مساعدت شایانی می رساند. در نهایت این که احتمالاً مهم ترین و مرتبط ترین امور مذکور در زمینه افزودن سرمایه مربوط به معامله مجدد سی.ام.ای.سی.جی.ام با وام دهنده ها است که موجبات پرداخت دیون خود در سال آینده را فراهم آورد.

حال آن که فراهم آوردن آرامش و قرار دادن شرکت در موقعیت با ثبات بیشتر، باعث نمی شوند که سال ۲۰۱۳ برای سی.ام.ای.سی.جی.ام، سالی چالش برانگیز نباشد. محیط عملیاتی خارجی نیز با دشواری های بسیاری همراه است. از نقطه نظر عرضه کالا، موضوع استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت به میزان بیشتری توسعه خواهد یافت و مطمئناً سی.ام.ای.سی.جی.ام با استفاده از راهکار سفارش دهی این شرکت در این زمینه اقداماتی را انجام می دهد. از بُعد تقاضا نیز چشم انداز ضعیف رشد اقتصاد جهانی به عنوان یک جریان مخالف عمل می کند.

پیش بینی می شود در سال ۲۰۱۳ نرخ حقیقی تولیدات ناخالص داخلی ۲/۹ درصد باشد که این میزان از پیش بینی ۳ درصدی گذشته پایین تر است. در حالی که علائم با فراوانی بالا، یک چشم انداز ضعیف را در عوض رکود رشد اقتصاد جهانی مطرح می کند، قوانین سخت گیرانه چین در خصوص ورود به بنادر این کشور، مشکلات مربوط به بدهی های منطقه یورو، پرتگاه مالی ایالات متحده امریکا^(۲)، منافع حاشیه ای حاصل از سیاست پولی انبساطی^(۳) و افزایش مشکلات دولتهایی که توانایی ترغیب سیاست های مالی انبساطی را دارند، همگی باعث شده تا میلیاردری رشد اقتصادی به صورت بی ثبات و مخاطره آمیز باقی بماند.

سه ماهه دوم و نیمه اول سال ۲۰۱۲

سی.ام.ای.سی.جی.ام در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ با سود خالصی معادل ۱۷۸ میلیون دلار مجدداً به این بازار بازگشت. درآمد این شرکت با ۱۲ درصد رشد به ۴/۱۵ میلیارد دلار امریکا رسید. سی.ام.ای.سی.جی.ام در نیمه اول ۲۰۱۲ نیز پس اندازی معادل ۲۹۴ میلیون دلار اندوخت و این امر شرکت را در مسیری قرار داد تا به برنامه کاهش بودجه ۲۰۱۲ (۴۰۰ میلیون دلار) تحقق بخشد.

سه ماهه اول سال ۲۰۱۲

اگرچه حجم کالاهای حمل و نقل شده در این شرکت با رشد سالانه ۱۳/۴ درصدی به ۲/۶ میلیون تی ای یو و درآمدهای شرکت با رشد ۲/۶ درصدی به ۳/۶ میلیارد دلار رسید، اما با توجه به بهای نسبتاً بالای سوخت گیری، خسارتی معادل ۲۴۸ میلیون دلار را نیز متحمل گشت.

۲۰۱۱

به گزارش سی.ام.ای.سی.جی.ام، ضرر و زیان این شرکت در سال ۲۰۱۱ معادل ۳۰ میلیون دلار بود، اما این رقم به طور قابل ملاحظه ای از ارقام اعلام شده توسط رقبا پایین تر بود. به رغم افزایش ۴ درصدی درآمد به ۱۴/۸۷ میلیارد دلار و رشد ۱۱ درصدی حجم کالاهای کانتینری به ۱۰ میلیون تی ای یو که توسط این شرکت حمل شده اند، سی.ام.ای.سی.جی.ام متحمل ضرر و زیان شد. این خسارات از سویی منسوب به استفاده بیش از حد از ظرفیت سوخت در این بازار است، به طوری که مجبور به کاهش نرخ ها شد؛ و از سوی دیگر به افزایش بهای نفت ارتباط داشت که از رشد ۳۴ درصدی قیمت سالانه سوخت گیری مشهود بود.

سی.ام.ای.سی.جی.ام با راهکار پس انداز هزینه ها، بازگشت مجدد خود در سال ۲۰۱۲ به بازار را برنامه ریزی نمود. در این برنامه، پس انداز ۴۰۰ میلیون دلار برآورد شده بود. اعتقاد بر این است که شرکت با کاهش نرخ های اجاره در حدود ۸۰ میلیارد دلار پس انداز خواهد نمود. این شرکت در شرایط رونق اقتصادی، در جهت افزایش حق بیمه خود از روسیه، هند، امریکای لاتین و آفریقا برنامه ریزی کرد و در عین حال حق بیمه کالاهای یخچالی را افزایش داد.

1. French Fund FSI

۲. The US Fiscal Cliff: طرحی است که در آن دولت ایالات متحده آمریکا مصارف خود را زیاد و مالیات را بلند می کند تا کسری بودجه کاهش یابد یکی از پیامدهای این طرح کاهش تقاضا و افزایش بی کاری است.

۳. Expansionary Monetary Policy: یکی از سیاست های پولی است که فرآوری پول بیش از حد معمول باشد و هدف مقابله با بی کاری در یک وضعیت رکود اقتصادی از طریق کاهش نرخ بهره به امید جلب اعتماد بازرگانان در گسترش فعالیت های اقتصادی است.



سی.ام. ای.سی.ام

۲۰۱۰

درآمد سی.ام. ای.سی.ام در سال ۲۰۱۰ با رشد ۳۶ درصدی از ۱۰/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۹ به ۱۴/۳ میلیارد دلار رسید. پس از این که شرکت در سال ۲۰۰۹ خسارتی معادل ۱/۴ میلیارد دلار متحمل شد، این امر سودی برابر ۱/۶ میلیارد دلار برای این خط حمل و نقل به همراه داشت. این بهبود درآمد، ناشی از افزایش جزئی جهانی در حجم و تقاضای بخش حمل و نقل کانتینری بود. حجم کالاهای کانتینری که توسط سی.ام. ای.سی.ام حمل و نقل شد تا ۱۴/۷ درصد افزایش یافت. این شرکت اعلام نمود: «از تجارت بی‌سابقه‌ای در خطوط آسیا-اروپا و داخل آسیا بهره‌مند گشته است، در حالی که خطوط آسیا-ایالات متحده آمریکا نیز به سطوح پیش از رکود اقتصادی خود بازگشته‌اند.»

اعتقاد بر این است که افزایش جزئی حجم کالاهای حمل شده در سال ۲۰۱۰ تنها بخشی از این رخداد بود. حجم‌ها به صورت سال به سال و از سال ۲۰۰۸ (تا ۴/۴ درصد) افزایش یافتند و افزایش نرخ‌ها نیز نقشی اساسی در این امر ایفا کردند.

❖ آخرین اقدامات

افزایش نرخ‌ها پس از پایان ساختاردهی مجدد

شرکت سی.ام. ای.سی.ام در فوریه ۲۰۱۳ اعلام نمود که مراحل بازسازی مالی خود را که در سال ۲۰۱۱ راه‌اندازی شد، نهایی نموده است. آن‌ها در خصوص بازسازی بدهی‌ها با بانک‌های مربوطه به توافق رسیدند. آن‌ها در خصوص خط اعتباری که در سال ۲۰۱۳ موعود پرداخت آن به اتمام رسیده است، با گرفتن وام‌هایی با ضمانت مدت‌دار با موعود پرداخت بیش از سه سال اقدام به تأمین وجه مجدد و محدود کردند. سپس توافق‌نامه‌ای الزامی را با صندوق سرمایه‌گذاری فرانسه (اف اس آی) امضا نمودند. در آخرین مهلت پرداخت که در حدود سه ماه پیش‌بینی شده است، به ازای مبلغ ۱۵۰ میلیون دلار بر روی اوراق قرضه قابل تبدیل به سهام توافق کردند که به آن‌ها حق تصاحب ۶ درصد سهام سی.ام. ای.سی.ام را می‌دهد. این بازسازی همچنین مشمول سرمایه‌گذاری دیگری توسط گروه تجاری ایلدیریم بود که در آن توافقی حاصل شد که در صورت عملکرد خارج از توافق‌نامه، به ازای ۱۰۰ میلیون دلار، اوراق قرضه قابل تبدیل به سهام، گروه ایلدیریم به آن‌ها حق تصاحب ۴ درصد سهام سی.ام. ای.سی.ام را بدهد.

براساس اظهارات رودولف سعادة، مدیر شرکت سی.ام. ای.سی.ام، انتظار می‌رود با تکمیل بازسازی بدهی‌ها به همراه تزریق سرمایه از طریق اف اس آی و گروه ایلدیریم و همچنین فروش ۴۹ درصد سهام ترمینال لینک، سی.ام. ای.سی.ام بتواند با انعطاف‌پذیری مالی مورد نیاز فعالیت نماید و از سویی مهم‌ترین مرحله در راستای هدف فروش سهام اولیه به شمار می‌رود. اطلاعات سی.ام. ای.سی.ام در ماه فوریه با رأی سازمان اعتبارسنجی استاندارد اند پورز ادامه یافت به طوری که رتبه اعتباری شرکت از CCC+ به B- و رتبه صدور اوراق تضمین نشده مهم شرکت از CCC- به CCC ارتقا یافت. استاندارد اند پورز همچنین خاطر نشان نمود با توجه به اقدامات مثبت اجرا شده، این رتبه از نظر اعتباری تحت نظر قرار دارد و انتظار می‌رود با ارتقای نقدینگی سی.ام. ای.سی.ام، رتبه این شرکت در سه ماه آینده افزایش یابد.

فروش ۴۹ درصد سهام ترمینال لینک به شرکت هلدینگ بازرگانی چین (سی.ام. ای.سی.ام)

سی.ام. ای.سی.ام در اواخر ژانویه ۴۹ درصد از سهام ترمینال لینک را به شرکت هلدینگ بازرگانی چین با مسئولیت محدود فروخت و با این اقدام اندوخته مالی خود را ۴۰۰ میلیون یورو افزایش داد و یک شراکت راهبردی جدید را آغاز نمود. با توجه به توافقات نظارتی انتظار می‌رفت این معامله در نیمه اول ۲۰۱۳ نهایی گردد. سی.ام. ای.سی.ام بزرگترین متصدی بندری سهامی عام در چین به شمار می‌آید و دو طرف قرارداد امید دارند که این معامله براساس اصول جهانی یک شراکت راهبردی پرمفعت در پایانه‌های کانتینری فعال و در حال توسعه باشد.

ترمینال لینک که در شهر مارسای فرانسه واقع شده است، ۱۵ پایانه را در مسیرهای مهم حمل و نقل بین‌المللی هدایت می‌کند و در رتبه دوازدهم جهان قرار گرفته است، به طوری که در سال ۲۰۱۱، حجمی معادل ۸/۱ میلیون تی‌ای‌یو در این شرکت جابجا شده بود. سی.ام. ای.سی.ام در این شرکت سرمایه‌گذاری نمود و تجارت بندری را ابتدا در ۸ بندر اصلی چین یعنی شنژن، هنگ‌کنگ، شانگهای، نینگبو، کینگ‌دائو، تیانجین، شیامن و ژانجیانگ راه‌اندازی نمود. در سال‌های اخیر این شرکت در کلمبو (سريلانكا) و در آفریقا دارایی‌هایی را به‌دست آورد. در سال ۲۰۱۲ کل حجم کانتینری جابجا شده در بندر شرکت سی.ام. ای.سی.ام بیش از ۶۰ میلیون تی‌ای‌یو بود و سرمایه‌گذاری در ترمینال لینک، تجارت بندری سی.ام. ای.سی.ام را به صورت بین‌المللی مطرح نمود.

سی.ام. ای.سی. جی. ام

لوود استار از خبرگزاری آلفالاینر گزارش داد که دستاوردهای سی.ام. ای.سی. جی. ام، ۱۰ پایانه از ۱۵ پایانه ترمینال لینک را تحت پوشش قرار داده است. سی.ام. ای.سی. جی. ام، ۱۰ درصد سهام پایانه جهانی رتردام، ۲۵ درصد سهام پایانه لانگ بیچ در دسامبر ۲۰۱۲، ۵ درصد سهام ترمینال A بندر FOS2XL و همچنین سهامی از بنادر جدید و بزرگی در دامیتای مصر و چای مپ ویتنام، که به تازگی تعطیل شده‌اند را در اختیار دارد.

گشایش بندر خشک بغداد در ژوئن ۲۰۱۳

در مارس ۲۰۱۳ شرکت سی.ام. ای.سی. جی. ام اعلام نمود که در ماه ژوئن بندر خشک گمرکی جدیدی را در منطقه ابوغریب، واقع در نزدیکی پایتخت عراق افتتاح خواهد کرد. این تأسیسات دارای مساحت کل ۱۶۵,۰۰۰ متر مربع است و محیط آن ۹۰,۰۰۰ متر مربع می‌باشد. ظرفیت انبار ۱۲,۰۰۰ تی ای یو است که بررسی کانتینری و دفاتر گمرک در محل می‌باشد.

سی.ام. ای.سی. جی. ام در بازرسی ضد ترست روسیه

روسیه طی یک بازرسی ضد ترست در فوریه ۲۰۱۳ حداقل ۱۲ خطوط حمل و نقل را براساس فهرست ال لویدرز مورد هدف قرار داد. دفاتر این خطوط در مسکو و سنت پترزبورگ توسط بازرسان مورد بازبینی قرار گرفتند. این شرکت‌های حمل و نقل عبارت از سی.ام. ای.سی. جی. ام، دو شرکت حمل و نقل بزرگ مرسک و مدیترانه، ای. پی. ال، اورگرین او. او. سی. ال، حمل و نقل چین، کاسکو، شرکت بازرگانی دریایی هیوندا ان. وای. کی و زد. آی. ام بودند.

براساس اظهارات سرویس ضدانحصاری روسیه فدرال (اف. ای. اس) هزینه‌های حمل و نقل کانتینری دریایی، بخش اعظمی از بهای کالاها را تشکیل می‌دهند و هرگونه افزایش هزینه‌های حمل و نقل مستقیماً بر خریداران سرتاسر جهان تأثیر می‌گذارد. اف. ای. اس همچنین بازرسی‌های ضد ترست توسط مقامات مسئول اروپایی، امریکایی و آسیایی را متذکر شد. اتحادیه اروپا کنفرانس‌های تعیین اعتبار در سال ۲۰۰۸ را تحریم کرد و دفاتر اروپایی ۱۲ خط حمل و نقل جهانی را در می ۲۰۱۱ از این حیث که بخشی از این بازرسی در جهت تنظیم هزینه تراکم بار در نظر گرفته شده بود، مورد بازبینی قرار داد.

اوایل این سال، سی.ام. ای.سی. جی. ام فعالیت‌های خود را در پایانه بندر تجاری ولادی‌ووستاک^(۱)، پایانه ماهیگیری ولادی‌ووستاک^(۲) و بندر ووستاچنی^(۳) مجدداً راه‌اندازی نمود. این شرکت سرویس خبرگزاری خاور دور کره / روسیه^(۴) را به روزرسانی کرد که هم‌اکنون متشکل از پنج شعبه می‌باشد.

1. Vladivostok Commercial Port Terminal
2. Vladivostok Fishery Terminal

3. Vostochny Port
4. KRT/RUFEX

خطوط حمل و نقل اور گرین (همیشه سبز)

❖ مرور اجمالی

خطوط حمل و نقل اور گرین، نام و علامت تجاری با شهرت جهانی است که در آن پنج شرکت حمل و نقل فعالیت می‌کنند. این علامت تجاری در می ۲۰۰۷ تأسیس شد و شامل اور گرین مارین (تایوان)، مایتما ایتالیا (ایتالیا)، اور گرین مارین (هنگ کنگ) و اور گرین مارین (انگلستان) می‌باشد. پنجمین شرکت حمل و نقل به نام اور گرین مارین (سنگاپور) در می ۲۰۰۹ قرارداد همکاری با این خطوط حمل و نقل را امضا نمود.

مسیرهای اصلی خطوط اور گرین بر تحویل کالاها از آسیا به خصوص تایوان، هنگ کنگ، چین، کره جنوبی و ژاپن تمرکز دارد. این خطوط حمل و نقل در سواحل غرب و شرق ایالات متحده آمریکا، آمریکای جنوبی، اروپا، مدیترانه، خاورمیانه و آفریقا فعالیت می‌کند. در این خطوط خدمات کانتینری بین سواحل شرقی آمریکای جنوبی و سواحل شرقی ایالات متحده آمریکا فراهم آمد و در عین حال خدمات اتصال پاناما به سواحل غربی ایالات متحده آمریکا ایجاد شد. این شرکت حمل و نقل، خدمات منظمی را در کارائیب، مدیترانه و پیرامون شبه قاره هند فراهم آورده است.

اور گرین در بخش عملیات بندری فعالیت می‌کند و پایانه‌های این خطوط عبارت از پایانه کانتینری تای چانگ و پایانه کانتینری کائوسیوانگ در تایوان، پایانه کانتینری در پاناما و پایانه کانتینری تارانتو در جنوب ایتالیا می‌باشند که شرکت هلدینگ بندری هاتچیسون در آنجا سهام دارد.

❖ نقاط قوت

- اور گرین یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجاری جهان را هدایت می‌کند، ضمن این که در کنار خدمات اصلی به آسیا، ایالات متحده آمریکا و اروپا، بنادر مهم آمریکای لاتین و خاورمیانه را تحت پوشش قرار می‌دهد.
- امضای توافق‌نامه‌هایی در زمینه تسهیم مسیر امکان کاهش ظرفیت سوخت را در اختیار آن‌ها قرار می‌دهد و در عین حال به خوبی تقاضای مشتریان را برطرف می‌نماید.
- به میزان قابل ملاحظه‌ای در مسیر تجاری داخل آسیا فعالیت می‌کند که عمدتاً بازار رو به ترقی تلقی می‌شود.
- اتحاد سی. کی. وای. اچ (مشهور به اتحاد سبز) متشکل از خطوط حمل و نقل کاسکو، کی لاین، یانگ‌مینگ و هانجین با حمل و نقل اور گرین شراکتی را تشکیل دادند که بدین جهت می‌توانند با قدرتی بیشتر با سایر اتحادها و همچنین خطوط حمل و نقل مرسک رقابت نمایند.
- به رغم مشکلات موجود در محیط عملیاتی، با استفاده از اتحاد تشکیل شده، مسیرهای خود را توسعه دادند.
- اور گرین پس از یک سال ضرر و زیان خالص، مجدداً با سوددهی همراه است و درآمد خالص آن در سال ۲۰۱۲ معادل ۱۲۸/۵۳ میلیون نرخ جدید دلار تایوان اعلام شد.

❖ نقاط ضعف

- به گزارش اور گرین مارین، ضرر و زیان خالص سال ۲۰۱۱ در حدود ۱۰۵ میلیون دلار آمریکا بود. بهره‌مندی از یک ناوگان کانتینری بزرگ و تنوع‌بخشی کمتر به سوی سایر بخش‌ها منجر به خطر استفاده بیش از حد از ظرفیت می‌شود. در حال حاضر این شرکت بزرگترین ناوگان نوساز شامل ۳۶ کشتی را سفارش داده است که به ویژه ارتباطی مستقیم با این موضوع دارد.
- خدمات اصلی این شرکت در ناحیه آسیا تمرکز دارد. بنابراین تغییر در فعالیت‌های این منطقه می‌تواند شرکت حمل و نقل اور گرین را در معرض خطر قرار دهد.

❖ فرصت‌ها

- این شرکت به میزان قابل ملاحظه‌ای در پی ایمنی می‌باشد. از این رو در مسیرهای متعددی به اتحاد سی. کی. وای. اچ پیوسته است.
- نخستین خط حمل و نقل کانتینری بود که پس از رکود اقتصادی به این بازار بازگشت و در برنامه‌های میان‌مدت خود، ۱۰۰ کشتی را سفارش داد. بدین جهت از جوان‌ترین و مدرن‌ترین ناوگان در بخش کانتینری برخوردار خواهد بود (برنامه بهره‌مندی از ۱۰۰ کشتی نوین پس از ۲۰۱۵ نیز ادامه می‌یابد).
- سفارش دادن در انتهای بازار باعث شده تا نسبت به رقبای خود، با بهای ارزان‌تری توسعه یابد.
- گشایش مسیرهای مستقیم بین چین و تایوان منجر به افزایش رشد حمل و نقل محموله شده است.
- این شرکت، منطقه تحت پوشش خود در مسیرهای تجاری نوظهور را توسعه داد، ضمن این که خدمات نوین اتصال آسیا و آفریقا را فراهم آورد.



خطوط حمل و نقل اورگرین (همیشه سبز)

- یکی از خطوط حمل و نقل بود که احتمالاً از کاهش مالیات دولت تایوان منفعت حاصل نمود و به جهت ارتقای ناوگان دریایی بازرگانی خود، حرکت کشتی‌ها تحت پرچم تایوان را پیشنهاد داد.

❖ تهدیدها

- در عین حال که این شرکت سابقه و مهارت را در مسیرهای داخل آسیا ایجاد نمود، پتانسیل رشد این منطقه، بازیگران تازه‌ای را جذب می‌کند و عرصه رقابت را برای اورگرین افزایش خواهد داد.
- خطوط اصلی با رشد سریع بهای سوخت، خسارات سنگینی را متحمل خواهند گشت و پیش‌بینی می‌شود که افزایش بها همچنان ادامه یابد.
- دفاتر اورگرین به همراه برخی از رقبای در فوریه ۲۰۱۳ توسط سرویس ضدانحصاری روسیه فدرال و در می ۲۰۱۱ توسط مقامات مسئول کمیسیون اروپا جهت بازررسی ادعاهای ضدتراست مورد بررسی و تحقیق قرار گرفتند. چنانچه اثبات شود این شرکت حمل و نقل از شیوه‌های ناشایست استفاده نموده، با جرایم هنگفتی مواجه خواهد شد.

❖ راهبرد

خطوط حمل و نقل اورگرین که در حال حاضر در سهم بازار رتبه چهارم را به خود اختصاص داده است، به تلاش در جهت حفظ جایگاه خود ادامه می‌دهد. به گزارش آلفالاینر این شرکت دارای ظرفیت ۷۳۰,۲۸۹ تی.ای. یو می‌باشد که صرفاً ۷۴۸ تی.ای. یو بیش از ظرفیت شرکت کاسکو است که در رتبه پنجم جای دارد. سی.ام.ای.سی. جی. ام سومین شرکت بزرگ حمل و نقل نزدیک به دو برابر اورگرین گنجایش دارد.

❖ مسیرهای تجاری

خطوط حمل و نقل اورگرین فعالیت در مسیرهای تجاری داخل آسیا را ارتقا و روند راه‌اندازی مسیرهای جدید را نیز ادامه داد. آخرین خدمات این شرکت در پورتفوی داخل آسیا مربوط به خدمات اتصال جنوب چین، فیلیپین و شرق مالزی با چرخه حرکت در بنادر شکو- هنگ کنگ- مانیل- کوتا کینابالو- بینتولا- شکو می‌باشد. پتانسیل رشد بالای مسیرهای داخل آسیا منجر به حضور بسیاری از خطوط در این منطقه شده است. اعتقاد بر این است که خطوط حمل و نقل اورگرین از موقعیت بهتری نسبت به سایرین برخوردار است، چرا که مسیر داخل آسیا، منطقه عملیاتی متداول این شرکت است و ضمن ایجاد مهارت، پایگاهی برای مشتریان می‌باشد.

این خطوط حمل و نقل در مارس ۲۰۱۲ به همراه بسیاری از خطوط حمل و نقل دیگر به مسیرهای امریکای شمالی- امریکای جنوبی بازگشت. اورگرین، خطوط ان.وای.کی، حمل و نقل هانجین و شرکت بازرگانی دریایی هیوندای به طور مشترک یک نهاد خدمات‌رسانی جدید به نام نهاد جنوب به شمال اقیانوس اطلس را بین ساحل شرقی ایالات متحده امریکا و امریکای جنوبی راه‌اندازی کردند. این شرکت نقش مهمی در مسیرهای سودآور ایفا می‌کند و ۱۴ نهاد در مسیر آسیا-اروپا و ۱۳ نهاد در مسیر اقیانوس آرام دارد.

❖ ناوگان

خطوط حمل و نقل اورگرین دارای ناوگانی متشکل از ۱۸۸ کشتی و ظرفیت ۷۳۰,۲۸۹ تی.ای. یو می‌باشد. اورگرین مالک ۹۵ کشتی است و ۹۳ کشتی را اجاره کرده است. در واقع ۳۳۰,۹۱۰ تی.ای. یو، معادل ۴۵/۳ درصد از ناوگان شرکت به صورت اجاره‌ای هستند و ظرفیت کشتی‌های متعلق به اورگرین ۳۹۹,۳۷۹ تی.ای. یو برآورد شده است. ظرفیت کشتی‌های این شرکت حمل و نقل کمتر از رقبای آن می‌باشد، ضمن این که دامنه ظرفیت آن از ۱۱۶۴ تی.ای. یو تا ۸۴۵۲ تی.ای. یو است. راهکار اورگرین در خصوص حفظ ناوگان بزرگ متشکل از کشتی‌های کوچک، این خطوط حمل و نقل را به مسیرهای داخل آسیا متصل می‌کند. سابق بر این به نظر می‌رسید این شرکت آمادگی افزایش ناگهانی کشتی‌های بسیار بزرگ را ندارد، در حالی که اکثر رقبای آن را اجرا می‌کنند. با این وجود، سفارش‌های آن‌ها نشان می‌دهد که این شرکت موجبات بهره‌مندی از کشتی‌های بیشتر با ظرفیت ۸,۰۰۰ تی.ای. یو به ازای کشتی‌های در تملک و ۸,۸۰۰ تی.ای. یو به ازای تناژ در اجاره فراهم آورده است.

خطوط حمل و نقل اورگرین (همیشه سبز)

به نظر می‌رسد اجتناب این شرکت از سفارش کشتی‌های بسیار بزرگ به موجب احتیاط مدیر عامل و مؤسس شرکت، چانگ‌یانگ-فا باشد. وی اذعان نمود که نسبت به گرایش این صنعت در جهت کشتی‌های بزرگتر تردید دارد و بر این باور است که پر کردن این کشتی‌ها منجر به اتمام درآمدهای آن‌ها خواهد شد. با توجه به اقدام اورگرین در خصوص اجاره ۱۰ کشتی با ظرفیت ۱۳,۸۰۰ تی.ای. یو از اینسل یونان، ظاهراً این تردید برطرف شد. این کشتی‌دار یونانی سفارشی به ارزش ۱/۲ میلیارد دلار آمریکا به شرکتی به نام صنایع سنگین هیوندای در کره جنوبی، ارائه داد، به طوری که نخستین کشتی در نیمه دوم ۲۰۱۳ وارد خط حمل و نقل گردد. خاطر نشان می‌شود اورگرین با اجاره کشتی‌ها در عوض خریداری آن‌ها از منافع خود محافظت کرده است.

اعتقاد بر این است که تصمیم اورگرین جهت پیوستن به باشگاه کشتی‌های بسیار بزرگ، امکان افزایش سهم بازار را در اختیار آن‌ها قرار می‌دهد. این موضوع همچنین به این شرکت کمک می‌کند تا در رتبه نخست فهرست خطوط حمل و نقل آسیا واقع شود.

سفارش‌های اورگرین در واقع ۴۹ درصد از ناوگان کنونی آن، ۳۶۰,۱۸۷ تی.ای. یو و تقریباً سه برابر سفارش‌های شرکت کاسکو (۱۲۳,۴۷۳ تی.ای. یو) می‌باشد، لذا اورگرین می‌بایست به راحتی برتری خود را حفظ نماید. تغییر در راهکار به این شرکت کمک کرده تا در راستای هدف چانگ حرکت نماید. وی در این خصوص اظهار داشت: «هدف ما تبدیل اورگرین به بزرگترین خطوط حمل و نقل در جهان است».

این شرکت در آگوست ۲۰۱۲ اعلام نمود که ۴۰ عدد کشتی کانتینری را تا سال ۲۰۱۵ تحویل خواهد گرفت، ضمن این که نخستین کشتی با ظرفیت ۸,۰۰۰ تی.ای. یو را از شرکت کشتی‌سازی کره جنوبی؛ شرکت صنایع سنگین سامسونگ در همان ماه تحویل گرفته بود. شرکت سامسونگ در مجموع ۲۰ کشتی و شرکت‌های کشتی‌سازی سی.اس.بی. سی تایوان و اینسل یونان هر کدام ۱۰ کشتی تحویل خواهند داد. این کشتی‌ها ظرفیت کل شرکت اورگرین مارین را از ۳۷۸,۰۰۰ تی.ای. یو به ۱/۰۶ میلیون تی.ای. یو افزایش می‌دهد.

این شرکت تمهیدات ساخت ۱۰۰ کشتی را فراهم نمود و در سال ۲۰۱۰، ۲۰ کشتی با ظرفیت بالای ۸,۰۰۰ تی.ای. یو را به شرکت صنایع سنگین سامسونگ سفارش داد. البته اورگرین در سال ۲۰۱۱ بیش از ۱۰ کشتی با مشخصات مشابه را به شرکت کشتی‌سازی تایوان سفارش داده بود. انتظار می‌رود ۱۸ تا ۳۰ کشتی نوساز با ظرفیت ۸,۴۵۲ تی.ای. یو تا انتهای سال ۲۰۱۳ تحویل گردد. اورگرین همچنین برنامه ساخت ۲۰ کشتی با ظرفیت ۷,۰۲۴، ۲۰ کشتی با ظرفیت ۵,۳۶۴ و ۲۰ کشتی با ظرفیت ۲,۰۰۰ تی.ای. یو را طرح‌ریزی کرده بود که این برنامه‌ها تا پس از تکمیل پروژه توسعه کانال پاناما در سال ۲۰۱۵ به تعویق افتاده است.

❖ دستاوردهای مالی

۲۰۱۲

اورگرین مارین در سال ۲۰۱۲ به بازار بازگشت و درآمد خالص این شرکت ۱۲۸/۵۳ میلیون دلار جدید تایوان اعلام شد، در حالی که ضرر و زیان این شرکت در سال ۲۰۱۱ معادل ۳/۰۹ میلیارد دلار جدید تایوان تعیین شده بود. این شرکت اعلام کرد در این سال سودی حاصل نکرده است.

سه ماهه سوم و نه ماه ابتدایی سال ۲۰۱۲

به گزارش اورگرین مارین، سود خالص این شرکت برای ماه‌های ژانویه تا سپتامبر ۲۰۱۲ معادل ۱۰۴/۱۵ میلیون دلار جدید تایوان (۳/۵۶ میلیون دلار آمریکا) بود و این نرخ در سه ماهه سوم ۲۰۱۲ معادل ۲/۵ میلیون دلار جدید تایوان برآورد شد. در حالی که در ۹ ماه نخست ۲۰۱۲ این شرکت به روند رشد بازگشت، اما سود آن به‌طور قابل ملاحظه‌ای پایین‌تر از مقدار سود شرکت در همین دوره زمانی در نه ماه نخست ۲۰۱۱، معادل ۲۶۶/۸ میلیون دلار جدید تایوان، بود.

اورگرین سود خالص سه ماهه دوم ۲۰۱۲ را ۸۵۸ میلیون دلار جدید تایوان اعلام کرد. گزارش شده که درآمد عملیاتی این شرکت ۶۴۱ میلیون دلار جدید تایوان (۲۲ میلیون دلار آمریکا) بود، هر چند ضرر و زیان نیمه اول ۲۰۱۲ نیز ۲/۴ میلیارد دلار جدید تایوان (۸۲ میلیون دلار آمریکا) عنوان شد. این مبلغ، ضرر و زیان عملیاتی برابر ۲/۲۴ میلیون دلار جدید تایوان (۷۶ میلیون دلار آمریکا) را نیز دربرداشت.



خطوط حمل و نقل اورگرین (همیشه سبز)

۲۰۱۱

به گزارش اورگرین مارین، ضرر و زیان خالص این شرکت در سال ۲۰۱۱ برابر با ۱۰۵ میلیون دلار امریکا بود و درآمد شرکت تا ۵۱۴ میلیون دلار امریکا سقوط کرد.

نیمه اول سال ۲۰۱۱

به رغم این حقیقت که سود اورگرین مارین با سقوط ۶۱ درصدی از ۴/۰۳ میلیارد دلار جدید تایوان در نیمه اول ۲۰۱۰ به ۱/۳۹ میلیارد دلار جدید تایوان (۴۸ میلیون دلار امریکا) کاهش یافت، این شرکت بر خلاف بسیاری از رقبای خود، موجبات ابقا در این بازار را در نیمه اول ۲۰۱۱ فراهم آورد. درآمد شرکت از ۸/۶ میلیارد دلار جدید تایوان به ۷/۵۹ میلیارد دلار جدید تایوان کاهش یافت. اورگرین این کاهش را منسوب به استفاده بیش از حد از ظرفیت و ضعف در بهبود اقتصادی تلقی نمود که منجر به کاهش تقاضا شده بودند.

۲۰۱۰

اورگرین مارین در سال ۲۰۱۰ درآمد این شرکت را ۳/۵ میلیارد دلار امریکا و معادل بیش از ۳۹/۹ درصد سالانه، اعلام نمود. این امر امکان بازگشت به بازار را فراهم آورد، ضمن این که سوددهی عملیاتی شرکت در مقایسه با ضرر و زیان شرکت که در سال ۲۰۰۹ معادل ۴۷۳ میلیون دلار امریکا برآورد شد، ۴۰۳/۱ میلیون دلار امریکا بود.

❖ آخرین اقدامات

راهاندازی دهمین و یازدهمین کشتی با ظرفیت ۸،۴۵۲ تی.ای. یو؛ توسعه روند کند

ناوگان خطوط حمل و نقل اورگرین دائماً رو به توسعه می‌باشد. به تازگی این شرکت مراسم نام‌گذاری را برای دو کشتی خود برگزار نموده است. اور لیون^(۱) (همیشه سرحال) و اور لوجیک^(۲) (همیشه منطقی)، هر کدام با ظرفیت ۸،۴۵۲ تی.ای. یو به ترتیب دهمین و یازدهمین کشتی از مجموعه کشتی‌های کانتینری نوع ال^(۳) می‌باشند و توسط این شرکت هدایت می‌شوند. این دو در کارخانه کشتی‌سازی شرکت صنایع سنگین هیوندای واقع در کره جنوبی ساخته شده‌اند و هر دو کشتی در اواخر آوریل ۲۰۱۳ به نهادهای خدمات‌رسانی مسیر اروپا- خاور دور شرکت اورگرین پیوستند. در عین حال که این شرکت در حال توسعه ناوگان خود می‌باشد، اما ظرفیت آن همچنان با احتیاط تحت کنترل قرار دارد. لازم به ذکر است این شرکت برنامه ساخت ۶۰ کشتی کانتینری با اندازه متوسط و کوچک را تا زمان اتمام برنامه توسعه کانال پاناما در سال ۲۰۱۵ به تعویق انداخته است. شرکت اورگرین در سال ۲۰۱۰ اعلام نمود که موجبات ساخت ۱۰۰ کشتی را در میان مدت برنامه‌ریزی کرده است. حال آن که سفارش ساخت ۳۰ کشتی با ظرفیت ۸،۰۰۰ تی.ای. یو ارائه شده و برنامه ساخت ۲۰ کشتی با ظرفیت ۷،۵۲۴، ۲۰ کشتی با ظرفیت ۵،۳۶۴ تی.ای. یو و ۲۰ کشتی با ظرفیت ۲،۰۰۰ تی.ای. یو به تعویق افتاده است. انتظار می‌رود ۱۸ کشتی از ۳۰ کشتی نوساز با ظرفیت ۸،۰۰۰ تی.ای. یو تا اواخر سال ۲۰۱۳ تحویل گردد.

کانتینرهای خریداری شده توسط اورگرین

شرکت اورگرین به منظور همگام شدن با افزایش ظرفیت ناوگان، کانتینرهای جدیدی خریداری نمود. در مارس ۲۰۱۳ این شرکت تعداد ۵۰،۰۰۰ کانتینر به ارزش ۱۷۱/۷ میلیون دلار امریکا را از طریق دو شرکت تابعه، بر مبنای فهرست ال لویدرز در خصوص شرکت‌های بارگیری خریداری نمود. به نقل از فهرست ال لویدرز در خصوص بارگیری، شرکت اورگرین مارین اعلام نمود که شرکت اورگرین کامپس مارین^(۴) مبلغ ۱۲۱/۳ میلیون دلار به ازای خرید ۳۴،۰۵۰ کانتینر به شرکت بین‌المللی کانتینری دریایی چین^(۵) و شرکت کانتینری سینگاماس^(۶) پرداخت کرده است و شرکت اورگرین انگلستان مبلغ ۵۰/۴ میلیون دلار امریکا را به ازای ۱۵،۱۵۰ کانتینر به شرکت تجاری سی. ایکس. آی. سی پرداخته است.

خدمات نوین و اصلاحی

شرکت اورگرین در آوریل ۲۰۱۳ شماری از تغییرات انجام شده در خدمات این شرکت را اعلام نمود. نخست این که با راهاندازی نهاد شبه قاره هند- مورتوس- موزامبیک- آفریقا در اواخر ماه آوریل شبکه خدمات‌رسانی خود در اقیانوس هند را توسعه داد و با استفاده از خطوط فرعی متحد آفریقا مسیرهای شبه قاره هند، جزایر اقیانوس هند و موزامبیک را به یکدیگر متصل کرد. خطوط حمل و نقل اورگرین دو مورد از سه کشتی با ظرفیت ۲،۵۰۰ تی.ای. یو این شرکت را برای خدمات دو هفته یک بار با توجه به چرخه حرکت در بنادر کراچی- مونورا- کلومبو- پورت لوئیس- تاماتاو- دوربان- ماپوتا- ناکالا- کراچی فراهم آورد.

1. Ever Liven
2. Ever Logic
3. L-Type

4. Evergreen Greencompass Marine
5. China International Marine Containers
6. Singamas Container

خطوط حمل و نقل اور گرین (همپیشه سبز)

اور گرین همچنين شبکه فرعی خود در خاورميانه را اصلاح کرد و در اين رابطه بندر گبزه ترکیه را به نهاد خدمات رسانی ترکیه- یونان افزود و به جای نهاد خدماتی یونان- ترکیه- مالت، یک نهاد جدید بین یونان- قبرس با چرخه حرکت در بنادر پیرائوس- تسالونیکي- لیما سول- پیرائوس راه اندازی نمود.

شرکت اور گرین منطقه تحت پوشش خود در دریای سرخ را با پیوستن به سی. ام. ای. سی. جی. ام از می ۲۰۱۳ در ایجاد یک نهاد جدید در جنوب دریای سرخ جهت اتصال جنوب شرقی آسیا، شبه قاره هند و دریای سرخ تقویت نمود. این شعبه جدید از طریق جیبوتی، یک خط ارتباطی به اتیوپی ایجاد می کند. خطوط حمل و نقل اور گرین سه کشتی از مجموع پنج کشتی با ظرفیت ۲,۲۰۰ تی. ای. یو را جهت انجام خدمات هفته ای خود را با چرخه حرکت در بنادر تانجانگ پلپاس- کلومبو- جیبوتی- عدن (یمن)- جده (عربستان سعودی)- بندر سودان (سودان)- جیبوتی- کلمبو- پورت کلانگ- تانجانگ پلپاس مستقر کرد. اور گرین نهاد خدماتی خاور دور- امریکای جنوبی این شرکت را به روز رسانی کرد و سپس یک نهاد جدید را بین آسیا- سواحل غربی امریکای جنوبی راه اندازی نمود. این شرکت در به روز رسانی مسیر خاور دور- امریکای جنوبی با کاسکو و زد. آی. ام همکاری می کند و پنج کشتی با ظرفیت ۸,۵۰۰ تی. ای. یو را فراهم آورده که هم اکنون جایگزین کشتی های پیشین با ظرفیت ۳,۰۰۰ تی. ای. یو شده اند. بنادر برزیلی ریوگرانده و ایتاپوآ به این مسیر اضافه شدند و یک چرخه حرکت در بنادر شانگ های- نینگبو- یانتیان- هنگ کنگ- سنگاپور- سانتوز- پاراناگوا- مونته ویدئو- بوینس آیرس- ریو گرانده- ایتاپوآ- سانتوز- سنگاپور- هنگ کنگ- شانگ های را ایجاد نمودند.

نهاد خدماتی آسیا- سواحل غربی امریکای جنوبی یک نهاد مشارکتی با خطوط حمل و نقل وان های، پی. آی. ال و کاسکو می باشد و تایوان و چین را به پنج کشور در طول سواحل غربی امریکای مرکزی و جنوبی متصل می کند. نهاد خدماتی آسیا- سواحل غربی امریکای جنوبی برای خدمات هفته ای یک بار خود ۹ کشتی با ظرفیت ۳,۵۰۰ تا ۳,۹۰۰ تی. ای. یو با چرخه حرکت در بنادر کائوسیاینگ- شکو- هنگ کنگ- نینگبو- شانگ های- مانزانیلو (مکزیک)- پورتو کوئترال (گوآتمالا)- بوناونتارا (کلمبیا)- کالو (پرو)- گویاکوئیل (اکوادور)- مانزانیلو- کائوسیاینگ مستقر نموده است.

اور گرین در بازرسی ضد تر است روسیه

روسیه طی یک بازرسی ضد تر است در فوریه ۲۰۱۳ حداقل ۱۲ خطوط حمل و نقل را براساس فهرست ال لویدز مورد هدف قرار داد. دفاتر این خطوط در مسکو و سنت پترزبورگ توسط بازرسان مورد بازبینی قرار گرفتند. این شرکت های حمل و نقل عبارت از سی. ام. ای. سی. جی. ام، دو شرکت حمل و نقل بزرگ مرسک و مدیترانه، ای. پی. ال، اور گرین او. او. سی. ال، حمل و نقل چین، کاسکو، شرکت بازرگانی دریایی هیوندا ان. وای. کی و زد. آی. ام بودند.

براساس اظهارات سرویس ضدانحصاری روسیه فدرال (اف. ای. اس) هزینه های حمل و نقل کانتینری دریایی، بخش اعظمی از بهای کالاها را تشکیل می دهند و هرگونه افزایش هزینه های حمل و نقل مستقیماً بر خریداران سرتاسر جهان تأثیر می گذارد. اف. ای. اس همچنين بازرسی های ضد تر است توسط مقامات مسئول اروپایی، امریکایی و آسیایی را متذکر شد. اتحادیه اروپا کنفرانس های تعیین اعتبار در سال ۲۰۰۸ را تحریم کرد و دفاتر اروپایی ۱۲ خط حمل و نقل جهانی را در می ۲۰۱۱ از این حیث که بخشی از این بازرسی در جهت تنظیم هزینه تراکم بار در نظر گرفته شده بود، مورد بازبینی قرار داد. در حال حاضر، در خصوص اجرای هر کدام از این موارد در آینده اطلاعاتی در دسترس نمی باشد.

اور گرین بازبینی دفاتر این شرکت در روسیه را تأیید نمود و در عین حال اذعان شد که کارمندان اور گرین با مأمورین اف. ای. اس در این زمینه به طور کامل همکاری می کنند.



شرکت حمل و نقل کانتینری کاسکو

❖ مرور اجمالی

شرکت حمل و نقل کانتینری کاسکو (کاسکو) یکی از بزرگترین خطوط حمل و نقل کانتینری در جهان به شمار می‌رود و بزرگترین شرکت حمل و نقل چینی می‌باشد که به لحاظ ظرفیت ناوگان از شرکت رقیب خود یعنی خطوط حمل و نقل کانتینری چین، برتری دارد.

کاسکو یکی از واحدهای حمل و نقل کانتینری در شرکت هلدینگ کاسکو چین است. این شرکت در سال ۱۹۶۱ تأسیس شد و از ابتدا در انواع روش‌های حمل و نقل مشارکت داشت. کاسکو در سال ۱۹۹۳ به یک شرکت کشتیرانی تبدیل شد. در سال ۲۰۰۵ اقدام به فروش سهام اولیه نمود و در حال حاضر سهام آن در بورس سهام شانگ‌های و هنگ‌کنگ، دادوستد می‌شود. شرکت هلدینگ کاسکو چین سکوی اصلی و منسجم کاسکو به شمار می‌رود. مالک این گروه تجاری جمهوری خلق چین می‌باشد.

❖ نقاط قوت

- کاسکو ارتباط مناسبی با بانک چین دارد، به طوری که از دهه ۱۹۶۰ منابع اعتباری این شرکت را تأمین نموده است.
- این شرکت با سرمایه‌گذاری در شماری از کارخانه‌های کشتی‌سازی می‌تواند سفارش‌ها را با وضعیت اقتصادی خود تطبیق دهد.
- این شرکت حمل و نقل از ناوگانی با تنوع مناسب برخوردار است.

❖ نقاط ضعف

- شرکت مادر کاسکو، شرکت هلدینگ کاسکو چین، در سال ۲۰۱۲ شاهد وضعیت نامساعد اقتصادی برای دومین سال پیاپی بود.

❖ فرصت‌ها

- گشایش مسیرهای حمل و نقل مستقیم بین چین و تایوان، احتمالاً فرصت‌های بلندمدت رشد اقتصادی را برای متصدیان کانتینری کاسکو فراهم می‌آورد.
- این گروه تجاری در موقعیتی قرار گرفته که به خوبی می‌تواند از رشد مسیرهای تجاری داخل آسیا منفعتی را حاصل نماید.

❖ تهدیدها

- مشکل پایان ناپذیر استفاده بیش از حد از ظرفیت در سال ۲۰۱۳ نیز همچنان منجر به کاهش نرخ‌ها خواهد شد.
- ادامه بحران‌بدهی‌ها در منطقه یورو، مطمئناً در آینده بر مسیر تجاری آسیا-اروپای کاسکو تأثیر می‌گذارد.

❖ مسیرهای تجاری

براساس وبسایت رسمی شرکت حمل و نقل کاسکو، این خط حمل و نقل هدایت بیش از ۷۶ مسیر حمل و نقل بین‌المللی و ۱۰ مسیر فرعی بین‌المللی را بر عهده دارد که ۱۵۹ بندر اصلی در ۴۸ کشور و منطقه مختلف را به یکدیگر متصل می‌کند. کاسکو علاوه بر عملیات‌های بین‌المللی، نقش مهمی در حمل و نقل داخلی چین در مسیرهای آبی داخل کشوری و سواحل ایفا می‌نماید. این شرکت هدایت ۲۱ مسیر ساحلی و ۶۷ مسیر در مناطق دلتا ریور پیرل و رودخانه یانگ‌تسه را بر عهده دارد. کاسکو به عنوان یک شرکت چینی به میزان قابل ملاحظه‌ای در بازار داخل آسیا فعالیت می‌نماید و اعتقاد بر این است که در زمانی که اکثر مسیرهای متداول به موجب استفاده بیش از حد از ظرفیت با مشکلاتی مواجه می‌باشند، حمل و نقل در این مسیر افزایش خواهد یافت. این شرکت در کنار نهادهای خدماتی داخلی چین، دارای شماری از نهادهای خدماتی است که بنادر چینی را به بنادر سایر کشورهای آسیایی همچون ویتنام و اندونزی متصل می‌کند. کاسکو همچنین در مسیرهای سودآور متداول غرب-شرق همچون آسیا-اروپا و اقیانوس آرام فعالیت گسترده‌ای دارد.

این شرکت همگام با سقوط نرخ‌ها، با معضل افزایش قیمت‌های سوخت‌گیری مواجه شد و در راستای مقابله با این معضل، به موجب تعدیل هزینه‌های تراکم بار، شماری از مخازن سوخت‌گیری را معرفی کرد. از سویی تلاش کرد تا فصل اوج هزینه تراکم بار را معین نماید، اما با توجه به سبقت گرفتن عرضه از تقاضا، این امر واقع نگردید.

شرکت حمل و نقل کانتینری کاسکو

❖ متحدین

افزایش ارتباطات بین خطوط حمل و نقل در حال حاضر نیز ادامه دارد و شراکتی بین اتحاد سی. کی. وای. اچ (اتحاد سبز) متشکل از کاسکو، کی لاین، یانگ مینگ و هانجین، با خطوط حمل و نقل اورگرین تایوان تشکیل شده است. اعتقاد بر این است که توسعه اتحادها فشار بیشتری بر شرکت‌های حمل و نقل منفرد در مسیر آسیا-اروپا وارد می‌کند و آن‌ها را مجبور می‌کند تا به اتحاد پیوسته و یا از ادامه فعالیت‌ها در آن مسیر انصراف دهند.

ارتباط بین اتحاد سی. کی. وای. اچ و اورگرین در سه ماهه دوم ۲۰۱۲ آغاز شد و شرکت‌های حمل و نقل مذکور نهادی متشکل از ۱۲ شعبه فرعی را بین ۹۶ تا ۱۳۲ کشتی استفاده نمودند.

اتحاد بین خطوط، موضوعی چندان جدید به شمار نمی‌آید. تشکیل اتحاد به صورت رقابتی، امکان هدایت مسیرهای تجاری بزرگ را برای شرکت‌های کوچکتر فراهم می‌آورد؛ مسیرهایی که چنانچه به صورت انفرادی هدایت آن را به عهده بگیرند، طبعاً بازار مربوطه را از دست خواهند داد. در سال ۲۰۰۹، برقراری ارتباط بین خطوط حمل و نقل به امری معمول تبدیل گشت و به طوری که پیش‌بینی شد با توجه به وخیم شدن مجدد وضعیت اقتصادی جهان، خطوط حمل و نقل بار دیگر با یکدیگر متحد شدند و لازم به ذکر است چنین وضعیتی سابق بر این هرگز بر روی مقیاس واقع نشده است. آغاز به کار اتحاد جی ۶ بیانگر این موقعیت می‌باشد که در این رابطه اعضای اتحاد بزرگ (هاپاک، ال لویڈز، خطوط ان. وای. کی و شرکت حمل و نقل او. او. ی. سی. ال) به جهت تشکیل یک اتحاد عظیم متشکل از ۶ عضو به اتحاد جهان جدید (ای. پی. ال، ام. ام. هیوندای و ام. ال) پیوستند.

اعتقاد بر این است که راه‌اندازی این اتحاد بزرگ، ارتباط شرکت حمل و نقل مدیترانه یا سی. ام. ای سی. جی. ام در مسیر تجاری آسیا-اروپا و برتری خطوط حمل و نقل مرسک باعث شد تا اتحاد سی. کی. وای. اچ به شرکت حمل و نقل اورگرین بپیوندد.

یکی دیگر از اتحادها در سه ماهه چهارم ۲۰۱۲ تشکیل شد. در آن زمان سی. اس. سی. ال و کاسکو نخستین نهاد خدماتی داخلی را تشکیل دادند که مناطق شرق چین را به فوجیان و شانتائو واقع در جنوب چین را متصل می‌کند. این اقدام از این شرکت‌ها محافظت خواهد کرد، به طوری که در صورت همکاری با یکدیگر می‌توانند بر بخش حمل و نقل ساحلی این کشور تسلط یابند و با این اقدام خطوط حمل و نقل خارجی برای ورود به این بازار با دشواری‌هایی مواجه خواهند شد.

❖ ناوگان

براساس داده‌های آلفالاینر، در تاریخ ۲۶ آوریل ۲۰۱۳ شرکت حمل و نقل کاسکو به عنوان پنجمین شرکت بزرگ حمل و نقل کانتینری در جهان به شمار می‌رود و سهم بازار ۴/۳ درصدی این شرکت در سه ماه گذشته بدون تغییر باقی مانده است. ناوگان حمل و نقل این شرکت دارای ظرفیت ۷۲۹,۵۴۱ تی. ای. یو می‌باشد که نسبت به ظرفیت این ناوگان به میزان ۷۱۶,۸۶۸ تی. ای. یو، در تاریخ ۱۷ دسامبر ۲۰۱۲ به میزان ۱/۸ درصد رشد داشته است. ناوگان شرکت حمل و نقل کاسکو متشکل از ۱۶۱ کشتی می‌باشد. اکثریت این کشتی‌ها را انواع پاناماگذر با ظرفیت بیش از ۴,۵۰۰ تی. ای. یو تشکیل می‌دهند. بزرگترین کشتی در ناوگان کاسکو، ام. وی کاسکو بلژیوم، با ظرفیت ۱۳,۳۸۶ تی. ای. یو است که در فوریه ۲۰۱۳ به این شرکت تحویل داده شد.

با سبقت گرفتن شرکت حمل و نقل کانتینری آسیایی اورگرین از کاسکو، این شرکت در سال ۲۰۱۲ از رتبه چهارم سقوط کرد. اگرچه سهم بازار اورگرین مشابه کاسکو است، اما ظرفیت اورگرین (۹,۲۰۰ تی. ای. یو) کمی بیش از کاسکو می‌باشد. انتظار می‌رود اورگرین موقعیت جدید خود را به موجب سفارش‌های انبوه حفظ نماید. این سفارشات ۴۹/۳ درصد از ناوگان کنونی اورگرین را تشکیل می‌دهد، در حالی که این میزان برای کاسکو ۱۶/۹ درصد است.

از ۱۶۱ کشتی موجود در ناوگان کاسکو، نسبت کشتی‌های تحت اجاره این شرکت تقریباً متعادل است، به طوری که ۴۵/۸ درصد از ناوگان، معادل ۳۳۴,۳۱۱ تی. ای. یو را تشکیل داده‌اند. از سویی کاسکو مالک ۱۰۵ کشتی می‌باشد که باقی ظرفیت ناوگان این شرکت، یعنی ۳۹۵,۲۳۰ تی. ای. یو را دربرمی‌گیرند. شرکت کاسکو، ۱۴ کشتی با مجموع ظرفیت ۱۲۳,۴۷۳ تی. ای. یو را سفارش داده و پیش‌بینی شده که ظرفیت ناوگان این شرکت متشکل از کشتی‌های تحت اجاره و مالکیت تا سال ۲۰۱۴، به میزان ۸۵۰,۷۷۶ تی. ای. یو برسد.



شرکت حمل و نقل کانتینری کاسکو

❖ دستاوردهای مالی

۲۰۱۲

درآمد سالانه کاسکو با ۱۶/۹ درصد افزایش به ۴۸,۴۴۶ میلیون یوان در سال ۲۰۱۲ رسید، در حالی که این میزان در سال ۲۰۱۱ معادل ۴۱,۴۳۷ میلیون یوان بود. ظرفیت این شرکت تا ۱۳/۳ درصد و حجم کالاهای حمل شده توسط آن‌ها تا ۱۶ درصد افزایش یافتند، به طوری که از ۶/۹۱ میلیون تی.ای. یو در سال ۲۰۱۱ به ۸/۰۲ میلیون تی.ای. یو در نیمه اول ۲۰۱۲ رسید. بالاترین درآمد این شرکت از طریق نهادهای خدماتی واقع در آب‌های اقیانوس آرام (با رشد بالغ بر ۲۱ درصد، معادل ۱۴,۸۶۳ میلیون یوان) و پس از آن از طریق مسیر آسیا-اروپا مشمول مدیترانه (با رشد بالغ بر ۳۰/۷ درصد، معادل ۱۲,۰۶۷ میلیون یوان) و داخل آسیا مشمول استرالیا (با رشد بالغ بر ۱۴/۳ درصد، معادل ۷,۳۱۸ میلیون یوان) حاصل شد

نیمه اول سال ۲۰۱۲

درآمدهای شرکت کاسکو در نیمه اول ۲۰۱۲، ۲۳,۱۱۷,۲۰۱ میلیون یوان تعیین شد که حاکی از کاهش ۱۴/۱ درصدی از مبلغ ۲۰,۲۶۵ میلیون یوان در سال قبل بود. ظرفیت این شرکت تا ۶/۳ درصد و حجم کالاهای حمل شده توسط این شرکت تا ۱۶/۷ درصد افزایش یافتند، به طوری که از ۳/۲۴ میلیون تی.ای. یو در نیمه نخست سال ۲۰۱۱ به ۳/۷۸ میلیون تی.ای. یو در نیمه نخست ۲۰۱۲ رسید. این امر به دلیل گرایش گسترده‌تر حاصل آمد، زیرا حجم‌های حمل شده توسعه یافتند، اما درآمدها و سودهای شرکت در اثر معضل استفاده بیش از حد از ظرفیت در این ناوگان جهانی در وضعیت نامساعدی قرار گرفتند و روند نزولی آن همچنان ادامه دارد.

۲۰۱۱

شرکت کاسکو حجم کل ۶/۹۱ میلیون تی.ای. یو را در سال ۲۰۱۱ حمل کرد که این میزان بیانگر رشد سالانه ۱۱/۲ درصد بود. با این حال، این محیط عملیاتی دشوار از این حیث که فزونی ظرفیت منجر به کاهش نرخ‌ها شد و افزایش بهای نفت منجر به افزایش قیمت‌های سوخت‌گیری و هزینه‌های عملیاتی گردید، منتهی به ضرر و زیان این شرکت همچون اکثر خطوط حمل و نقل کانتینری در سال ۲۰۱۱ شد. درآمدهای کاسکو از بخش حمل و نقل کانتینری با کاهش ۱۱ درصدی برابر ۴۱/۴ میلیارد یوان تعیین شد و کل ضرر و زیان این شرکت در این سال ۱۰/۵ میلیارد یوان (معادل ۱/۶۶ میلیارد دلار آمریکا) برآورد گردید، در حالی که در سال ۲۰۱۰ سود شرکت معادل ۶/۷۹ میلیارد یوان (۱/۵۵ میلیارد دلار آمریکا) بود.

❖ آخرین اقدامات

تاریخ تحویل بزرگترین کشتی کاسکو

ام. وی کاسکو بلژیوم^(۱)، بزرگترین کشتی شرکت حمل و نقل کاسکو به شمار می‌آید و نخستین کشتی از مجموع ۸ کشتی با ظرفیت ۱۳,۳۸۶ تی.ای. یو به سفارش کاسکو می‌باشد که توسط شرکت مهندسی کشتی کی.اچ. آی کاسکو نانتونگ با مسئولیت محدود^(۲) ساخته و در ۲۸ فوریه ۲۰۱۳ نام‌گذاری و تحویل داده شد. کشتی کاسکو بلژیوم در شرکت حمل و نقل سریع‌السیار اروپای شمالی، سی. کی. وی.اچ. مستقر خواهد گشت. انتظار می‌رود تمامی ۸ کشتی با ظرفیت ۱۳,۳۸۶ تی.ای. یو تا سه ماهه سوم ۲۰۱۴ به ناوگان کاسکو ملحق گردند.

بهینه‌سازی نهادهای خدماتی خاور دور- امریکای جنوبی

کاسکو، اورگرین و زد. آی. ام از تاریخ ۱۱ می ۲۰۱۳ نهاد خدماتی خود واقع در خاور دور- امریکای جنوبی را بهینه‌سازی نمودند. در حال حاضر ۱۰ کشتی با ظرفیت ۸,۵۰۰ تی.ای. یو جایگزین کشتی‌های پیشین با ظرفیت ۳,۰۰۰ تی.ای. یو در این نهاد شده‌اند. بنادر برزلی ریوگرانده و ایتاپوآ به این مسیر اضافه شدند، به طوری که یک چرخه حرکت در بنادر شانگ‌های-نینگبو-یانتیان-هنگ کنگ-سنگاپور-سانتوز-پارانگوا-مونته‌ویدئو-بوینس آیرس-ریوگرانده-ایتاپوآ-سانتوز-سنگاپور-هنگ کنگ-شانگ‌های را ایجاد نمودند.

نهادهای خدماتی جدید آسیا-سواحل غربی امریکای جنوبی

کاسکو، اورگرین، پی. آی. ال و وان‌های یک نهاد خدماتی جدید را در مسیر آسیا-سواحل غربی امریکای جنوبی راه‌اندازی کردند. این نهاد از تاریخ ۴ می ۲۰۱۳ تایوان و چین را با پنج کشور در طول سواحل غربی امریکای مرکزی و جنوبی متصل کرده است. نهاد خدماتی آسیا-سواحل غربی امریکای جنوبی برای خدمات هفته‌ای یک بار خود ۹ کشتی با ظرفیت ۳,۵۰۰ تا ۳,۹۰۰ تی.ای. یو را با چرخه حرکت در بنادر کائوسی‌انگ-شکو-هنگ کنگ-نینگبو-شانگ‌های-مانزانیلو (مکزیک)-پورتو کوئنتال (گواتمالا)-بونونتارا (کلمبیا)-کالو (پرو)-گویاکوئیل (اکوادور)-مانزانیلو-کائوسی‌انگ مستقر نمود. به گزارش کاسکو، این سفر ۶۳ روزه در پاسخ به شکوفایی بازار آسیا-امریکای جنوبی ایجاد شد.

1. MV COSCO Belgium

2. Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co Ltd (NACKS)

شرکت حمل و نقل کانتینری کاسکو

بازسازی نهادهای خدماتی سی. کی. وای. اچ آسیا- سواحل شرقی ایالات متحده امریکا

اتحاد سبز سی. کی. وای. اچ در اواسط آوریل ۲۰۱۳ اقدام به بازسازی نهادهای خدماتی خود در آسیا- سواحل شرقی ایالات متحده امریکا نمودند. این اتحاد متشکل از شرکت های حمل و نقل کاسکو، کی لاین، یانگمینگ و هانجین، پنج شعبه فرعی در این مسیر با نام های ای. دبلیو. ای ۱، ای. دبلیو. ای ۲، ای. دبلیو. ای ۳، ای. دبلیو. ای ۴ و ای. دبلیو. ای ۷ را تشکیل می دهد. ای. دبلیو. ای ۷، به تازگی جایگزین ای. دبلیو. ای ۶ شده است که در زمستان ۲۰۱۲ به حالت تعلیق قرار داشت. این چرخه جدید حرکت در بنادر بدین شرح است:

ای. دبلیو. ای ۱: نینگبو- شانگ های- بوسان- نیویورک- ویلمینگتون- ساوانا- جک سانویل- بوسان- نینگبو.
ای. دبلیو. ای ۲: کینگ داثو- شانگ های- نینگبو- یوکوهاما- نیویورک- بوستون- نورفک- نینگبو- کینگ داثو.
ای. دبلیو. ای ۳: نینگبو- شانگ های- بوسان- مانزانیلو- کالون- ساوانا- نیویورک- ویلمینگتون- بوسان- نینگبو.
ای. دبلیو. ای ۴: هوچی مین- کائوسانگ- هنگ کنگ- یانتیان (شنژن)- سنگاپور- نیویورک- نورفک- ساوانا- سنگاپور- هوچی مین.

ای. دبلیو. ای ۷: شیامن- هنگ کنگ- یانتیان (شنژن)- بوسان- کائوسیانگ- نینگبو- شیامن.

اصلاح نهادهای خدماتی آسیا- اروپای شمالی و آسیا- مدیترانه

اتحاد سبز سی. کی. وای. اچ در اوایل آوریل ۲۰۱۳، نهادهای خدماتی آسیا- اروپا شمالی و آسیا- مدیترانه را مجدداً سازمان دهی نمود. نهاد ان. ای ۱ در مسیرهای آسیا- اروپای شمالی در حالت تعلیق قرار گرفت و فعالیت های ان. ای ۴ که در اکتبر ۲۰۱۲ به حالت تعلیق درآمده بود، متوقف شد، حال آن که هر دو بندر ان. ای ۱ و ان. ای ۴ تحت پوشش این اتحاد قرار دارند.

نهادهای خدماتی اتحاد سبز در مسیر اروپای شمالی در حال حاضر از ۴ شعبه (ان. ای ۲، ان. ای ۳، ان. ای ۶ و ان. ای ۷) تشکیل شده اند که چرخه حرکت در بنادر به قرار ذیل می باشد:

ان. ای ۲: شیامن- کائوسیانگ- یانتیان- سنگاپور- روتردام- هامبورگ- فلیکس تاو- انتورپ- پورت سعید- سنگاپور- هنگ کنگ- شیامن.

ان. ای ۳: جیانجانگ- دالیان- کینگ داثو- شانگ های- نینگبو- سنگاپور- روتردام- فلیکس تاو- هامبورگ- انتورپ- هنگ کنگ- جیانجانگ.

ان. ای ۶: جیانجانگ- وانگ یانگ- پوسان- شانگ های- شیامن- یانتیان- سنگاپور- الجزیره- هامبورگ- روتردام- لو آور- الجزیره- سنگاپور- یانتیان- هنگ کنگ- جیانجانگ.

ان. ای ۷: نینگبو- شانگ های- نانشا- هنگ کنگ- سنگاپور- هامبورگ- روتردام- فلیکس تاو- انتورپ- سنگاپور- نانشا- یانتیان- کائوسانگ- نینگبو.

شبکه خدماتی آسیا- مدیترانه آسیا- مدیترانه اتحاد سبز از سه ساختار فرعی به شرح ذیل تشکیل شده است:

ام. دی ۱: کینگ داثو- شانگ های- نینگبو- یانتیان- هنگ کنگ- نانشا- سنگاپور- پیرائوس- لاسپیزیا- ژنو- بارسلونا- والنسیا- پیرائوس- سنگاپور- هنگ کنگ- کینگ داثو.

ام. دی ۲: نینگبو- شانگ های- شیامن- کائوسیانگ- هنگ کنگ- یانتیان- سنگاپور- پورت سعید- اشدود- ژنو- بارسلونا- فاس- پورت سعید- سنگاپور- هنگ کنگ- نینگبو.

ام. دی ۳: پوسان- شانگ های- نینگبو- هنگ کنگ- یانتیان- سنگاپور- پورت سعید- ناپولی- لوورنا- لاسپیزیا- پورت سعید- سنگاپور- هوچی مین سیتی- هنگ کنگ- یانتیان- نینگبو.



شرکت حمل و نقل کانتینری کاسکو

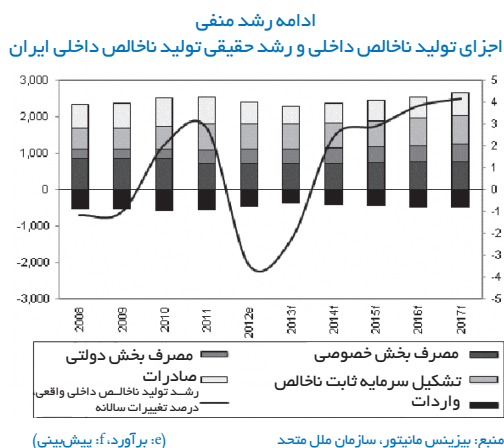
بازرسی ضد تراست روسیه

روسیه طی یک بازرسی ضدتراست در فوریه ۲۰۱۳ حداقل ۱۲ خطوط حمل و نقل را براساس فهرست ال لویدز مورد هدف قرار داد. دفاتر این خطوط در مسکو و سنت پترزبورگ توسط بازرسان مورد بازبینی قرار گرفتند. این شرکت‌های حمل و نقل عبارت از سه شرکت بزرگ حمل و نقل مرسک، مدیترانه و سی. ام. ای. سی. جی. ام، ای. پی. ال، اورگرین او. او. سی. ال، حمل و نقل چین، کاسکو، شرکت بازرگانی دریایی هیوندا ان. وای. کی و زد. آی. ام بودند.

براساس اظهارات سرویس ضدانحصاری روسیه فدرال (اف. ای. اس) هزینه‌های حمل و نقل کانتینری دریایی، بخش اعظمی از بهای کالاها را تشکیل می‌دهند و هرگونه افزایش هزینه‌های حمل و نقل مستقیماً بر خریداران سرتاسر جهان تأثیر می‌گذارد. اف. ای. اس همچنین بازرسی‌های ضدتراست توسط مقامات مسئول اروپایی، امریکایی و آسیایی را متذکر شد. اتحادیه اروپا کنفرانس‌های تعیین اعتبار در سال ۲۰۰۸ را تحریم کرد و دفاتر اروپایی ۱۲ خط حمل و نقل جهانی را در می ۲۰۱۱ از این حیث که بخشی از این بازرسی در جهت تنظیم هزینه تراکم بار در نظر گرفته شده بود، مورد بازبینی قرار داد. در زمان نگارش این گزارش اطلاعاتی در خصوص اجرای هر کدام از این موارد در آینده در دسترس قرار نداشت.



«پیش‌بینی‌های اقتصاد کلان»



❖ چشم‌انداز مصرف بخش خصوصی

قدرت خرید ایرانیان در طول چند ماه گذشته به صورت ثابت کاهش یافته است، به طوری که خرید کالاهای اصلی برای مردم به دلیل تورم روزافزون دشوار می‌باشد. براساس گزارش‌های حاصل از آمار رسمی دولت، در مارس ۲۰۱۳ تورم سالیانه قیمت کالاهای مصرفی تا ۳۱/۵ درصد افزایش یافت. پیش‌بینی می‌شود که تورم سالیانه در سال مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۳ (از ۲۱ مارس ۲۰۱۳ تا ۲۰ مارس ۲۰۱۴) به طور متوسط ۲۵ درصد باشد، در حالی که برآورد سال مالی ۲۰۱۳-۲۰۱۲، ۲۸ درصد بود. به علاوه، در نتیجه کاهش مداوم ارزش ریال در بازار آزاد، قابلیت دسترسی به کالاهای وارداتی به میزان گسترده‌ای کاهش یافت. طبق گزارش‌ها، هر دلار آمریکا در هفتم آوریل معادل ۳۶,۵۰۰ ریال معامله شد، در حالی که در ژانویه ۲۰۱۲ هر دلار آمریکا معادل ۱۸,۰۰۰ ریال ایران داد و ستد شده بود. پیش‌بینی می‌شود هر دلار آمریکا در بازار آزاد معادل ۳۹,۰۰۰ ریال معامله شود.

پیش‌بینی شده است اقتصاد ایران در شرایط حقیقی در سال ۲۰۱۳ با رکود ۲/۳ درصدی مواجه شود و در سال ۲۰۱۴ مجدداً به رشد ۲/۴ درصدی بازگردد و ادامه تحریم‌های بین‌المللی در این سال به شدت به صادرات نفت این کشور آسیب وارد کند. اگرچه از سال ۲۰۱۴ به بعد، بازگشت رشد اقتصادی پیش‌بینی شده، اما اقتصاد این کشور کمتر از پتانسیل میان‌مدت خود توسعه خواهد یافت.

انتظار می‌رود اقتصاد ایران در شرایط حقیقی در سال ۲۰۱۳ با رکود ۲/۳ درصدی مواجه شده و مجدداً در سال ۲۰۱۴ به رشد ۲/۴ درصدی بازگردد، در حالی که پیش‌بینی‌های گذشته در خصوص رشد اقتصادی سال ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ به ترتیب ۵ درصد و ۲ درصد برآورد شده بود. پیش‌بینی ۲۰۱۳ در اثر داده‌های اخیر کاهش یافته، به طوری که این داده‌ها بیانگر سقوط سریع تولید نفت می‌باشند، در حالی که خریداران اصلی نیز واردات نفت خام ایران را در سال ۲۰۱۳ متوقف خواهند نمود. اقتصاد به‌طور کلی در بحران باقی می‌ماند، زیرا چشم‌انداز مصرف خصوصی و به ویژه سرمایه‌گذاری ثابت دلسردکننده است و صرفاً سقوط واردات نفت از کاهش قابل ملاحظه رشد جلوگیری خواهد کرد.

اگرچه عوامل تأثیرگذار اصلی که منجر به بازگشت رشد صادرات نفت از سال ۲۰۱۴ به آن طرف می‌گردد، بازگشت رشد به نواحی مثبت مقیاس را تضمین می‌کند، اما تحریم‌های بین‌المللی علیه بخش‌های هیدروکربن و بانکداری ایران به قوت خود باقی می‌ماند. در نتیجه اقتصاد این کشور کمتر از پتانسیل آن در دوره میان‌مدت توسعه خواهد یافت و پیش‌بینی می‌شود که نرخ متوسط حقیقی رشد تولید ناخالص داخلی در دوره زمانی ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷ برابر با ۲/۴ درصد باشد.

تأثیر متقابل افزایش قیمت‌ها تحت فشار و ضعف پولی منتهی به افزایش سطوح بیکاری در سال ۲۰۱۳ می‌شود. بر مبنای آمارهای رسمی در سال ۲۰۱۱، در حدود یک سوم از جمعیت کشور توانایی تأمین اقلام خوراکی را نداشتند. گزارش‌های اخیر حاکی از آن می‌باشد که طی سال گذشته حجم فروش محصولات لبنی به دلیل افزایش بی‌رویه قیمت این محصولات تقریباً تا ۳۰ درصد کاهش یافته است. افزون بر این، اگرچه منابع رسمی اعلام داشتند نرخ بیکاری در پاییز ۲۰۱۲ برابر ۱۱/۲ درصد تعیین شد که در مقایسه با همین دوره زمانی در سال ۲۰۱۱ به میزان ۶ درصد کاهش یافته بود، اما گزارش‌ها نشان می‌دهد که نرخ بیکاری به خصوص در مناطق شهری به نحو قابل ملاحظه‌ای رو به افزایش است، به طوری که نرخ حقیقی بیکاری ممکن است حداقل ۲۰ درصد باشد.

به رغم ادامه کاهش مصرف در بخش خصوصی در سال ۲۰۱۳، حرکت رکود اقتصادی در مقایسه با سال ۲۰۱۲ روندی کند خواهد داشت که به نحوی گسترده در نتیجه عوامل تأثیرگذار اصلی می‌باشد. کاهش ۱ درصدی مصرف در بخش خصوصی و بازگشت رشد ۷ درصد در ۲۰۱۴ پیش‌بینی شده است، در حالی که سال ۲۰۱۲ از رکود ۵ درصدی برخوردار بود.

❖ چشم‌انداز بودجه دولت

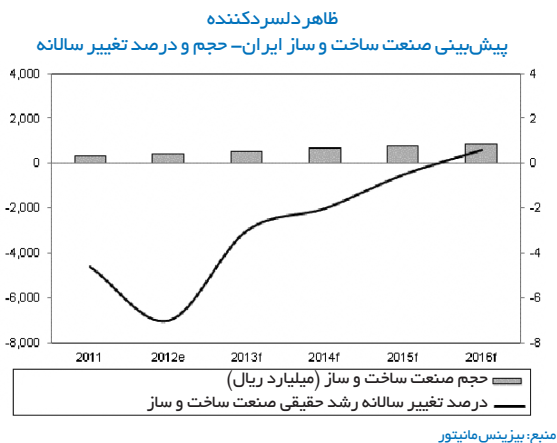
کاهش بودجه دولت در سال ۲۰۱۳ همچنان ادامه می‌یابد و این امر عمدتاً به موجب کاهش درآمدهای نفتی است که ۵۳ درصد از درآمد کل در سال مالی ۲۰۱۱-۲۰۱۰ را به خود اختصاص داده بود. این بدان معنا است که مدیران اجرایی تلاش نموده‌اند تا در راستای افزایش حمایت عمومی، در مواردی همچون خدمات اجتماعی و آموزشی سرمایه‌گذاری نمایند. به عنوان مثال، مجلس در تاریخ ۲۴ فوریه در حمایت از اقرار آسیب‌پذیر جامعه و جبران قدرت خرید تحلیل رفته آن‌ها طرحی را تأیید نمود که به موجب این طرح، این افراد هر سه ماه یارانه کالاهای اساسی مشمول برنج، روغن نباتی و گوشت را دریافت نمایند. پیش‌بینی می‌شود سطح مصرف دولت در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ به ترتیب ۲ درصد و ۴ درصد افزایش یابد.

❖ چشم‌انداز سرمایه‌گذاری ثابت

تشکیل سرمایه ثابت ناخالص، طی سال‌های آینده همچنان به صورت اندک باقی می‌ماند. ورود سرمایه‌گذاران خارجی به ایران همچنان ممنوع خواهد بود، در حالی که بحران‌های اقتصادی منجر به کندی روند سرمایه‌گذاری از سوی دولت و بخش خصوصی داخلی می‌شود. تیم‌های تحقیقاتی زیرساخت‌ها پیش‌بینی می‌کنند که به دلیل تأثیر متقابل

تورم توأم با کساد، افزایش فشارها بر تأمین وجوه پس از تحریم‌های اعمال شده بر بخش انرژی ایران و یک فضای کسب و کار مبهم و تقریباً نفوذناپذیر، بخش ساخت و ساز در ایران در سال ۲۰۱۳ با رکود ۳ درصدی مواجه می‌گردد.

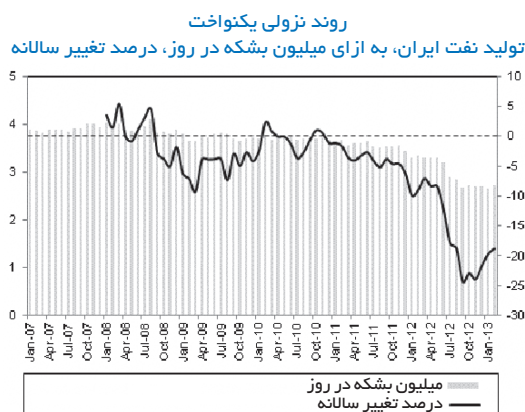
از آنجا که هزینه‌های ورود به فرایندهای ساختمان‌سازی به‌طور روزافزونی افزایش می‌یابد، زیربخش‌های مربوط به مسکونی و غیرمسکونی همچنان ضعیف خواهند ماند. تیم‌های تحقیقاتی خودرو نیز نسبت به بخش خودروسازی بدبین می‌باشند. عباس معمارزاده، مدیر اجرایی بخش گمرک، در ماه ژانویه اعلام نمود که ایران به موجب چشم‌انداز نامساعد کنونی بازار مناطق خاورمیانه و شمال آفریقا، صادرات خودرو را در سال‌های مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۳ متوقف می‌کند و پیش‌بینی می‌شود تولید وسایل نقلیه در سال ۲۰۱۳ تا ۱/۸ درصد کاهش یابد، در حالی که در سال ۲۰۱۲ این صنعت کاهش ۵/۸ درصدی داشت.



این بدین معنا است که در حالی که در خصوص تحویل شایسته پروژه‌های دولتی و خصوصی در میانه بحران‌های اقتصادی رو به افزایش، تردید وجود دارد، اعلام شده که پیشرفت‌های بسیاری در زمینه خطوط لوله حاصل شده است. به عنوان مثال براساس اظهارات محمد رضا رضازاده، مدیرعامل شرکت توسعه منابع آب و برق، در ۲۶ مارس، ایران در سال ۲۰۱۳ آغاز به ساخت سدی با ارتفاع ۳۲۵ متر در استان غربی لرستان خواهد نمود که بزرگترین سد بتونی در جهان به شمار می‌رود. افزون بر این، دولت چین به تازگی اعلام کرده که این کشور در سال ۲۰۱۳ مبلغ ۱ میلیارد دلار آمریکا در ساخت خط راه‌آهن سریع‌السیر در جمهوری اسلامی ایران سهم خواهد شد. در نهایت مجید نامجو، وزیر نیرو، اذعان داشت که بخش خصوصی در ماه مارس، مجوز ساخت ۸۰ نیروگاه جدید در کشور را از مقامات اجرایی دریافت داشته است. لذا پیش‌بینی می‌شود سرمایه‌گذاری ثابت در سال ۲۰۱۳ به میزان ۱ درصد کاهش و در سال ۲۰۱۴ به میزان ۳/۲ درصد افزایش یابد.

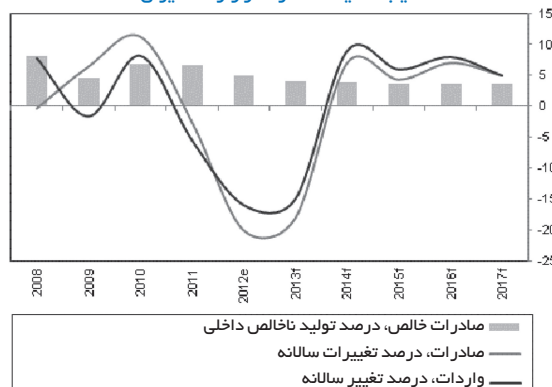


بیمه کشتی‌های حامل نفت خام ایران و امکان دستیابی به نفت روسیه و غرب آفریقا متعاقباً صادرات نفت به این دو کشور را نیز کاهش خواهد داد. این امر بدان معنا است که در نتیجه عوامل اساسی و پیش‌بینی‌های انجام شده، جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۱۴ راه‌هایی را جهت غلبه بر تحریم‌ها در نظر می‌گیرد و از این رو صادرات کل این کشور مجدداً به رشد ۱۰ درصدی در سال آینده دست می‌یابد.



در اثر رکود اقتصادی مداوم در ارزش ریال و تحریم‌های بین‌المللی بر صنعت مالی ایران، نرخ واردات کل طی چند ماهه اخیر به طور قابل ملاحظه‌ای سقوط کرده است. به عنوان مثال، به گزارش مقامات گمرک دوی در اواخر ماه مارس، تجارت دو سویه بین امارات و جمهوری اسلامی ایران در مقایسه با سال ۲۰۱۱ با سقوط ۳۱ درصدی همراه بود. افزون بر این، صادرات محصولات دارویی ایالات متحده آمریکا به ایران تا ۱۴/۸ میلیون دلار آمریکا در سال ۲۰۱۲ کاهش یافت، در صورتی که این میزان در سال ۲۰۱۱ برابر ۳۱/۱ میلیون دلار آمریکا اعلام شد، زیرا تحریم‌های بین‌المللی علیه صنعت مالی جمهوری اسلامی ایران موانعی را برای واردات انواع محصولات به این کشور ایجاد کرده است. پیش‌بینی می‌شود واردات کل در سال ۲۰۱۳ تا ۱۵ درصد کاهش یابد و در سال ۲۰۱۴ به رشد ۹ درصدی بازگردد.

آسیب شدید- صادرات و واردات ایران



❖ صادرات خالص

وضعیت خارجی ایران در سال ۲۰۱۳ در مقایسه با سال پیش به صورت معتدل ارتقا خواهد یافت. پیش‌بینی می‌شود نرخ کل صادرات پیش از بازگشت به رشد ۱۰ درصدی در سال ۲۰۱۴، در سال ۲۰۱۳ به میزان ۱۸ درصد کاهش یابد، این امر به ویژه به موجب نوسانات صادرات نفت می‌باشد که در سال ۲۰۱۰ اعلام شد ۸۵ درصد از کل صادرات را تشکیل می‌دهد. براساس اعلام سازمان انرژی بین‌المللی، تولید نفت با کاهش سالانه ۱۸/۸ درصدی در ماه فوریه به ۱/۷۲ میلیون بشکه در روز رسید و انتظار می‌رود سقوط تولید و صادرات تا پایان سال ادامه یابد. در سال ۲۰۱۳ صادرات به ژاپن، به عنوان چهارمین واردکننده نفت ایران، احتمالاً در حدود ۱۶۰,۰۰۰ بشکه در روز باشد که این رقم حاکی از کاهش ۱۵ درصدی نسبت به حجم متوسط صادرات به این کشور، یعنی ۱۹۰,۰۰۰ بشکه در روز می‌باشد، حال آن که کره جنوبی به عنوان پنجمین واردکننده نفت خام ایران در نظر دارد به موجب تحریم‌ها، واردات خود را از دسامبر ۲۰۱۲ تا می ۲۰۱۳ به میزان ۲۰ درصد کاهش دهد. اگرچه چین و هند به ترتیب اولین و دومین واردکنندگان نفت خام ایران بعید به نظر می‌رسد که واردات خود را به میزان قابل ملاحظه‌ای در این سال کاهش دهند، مشکلات مربوط به

فعالیت اقتصادی ایران

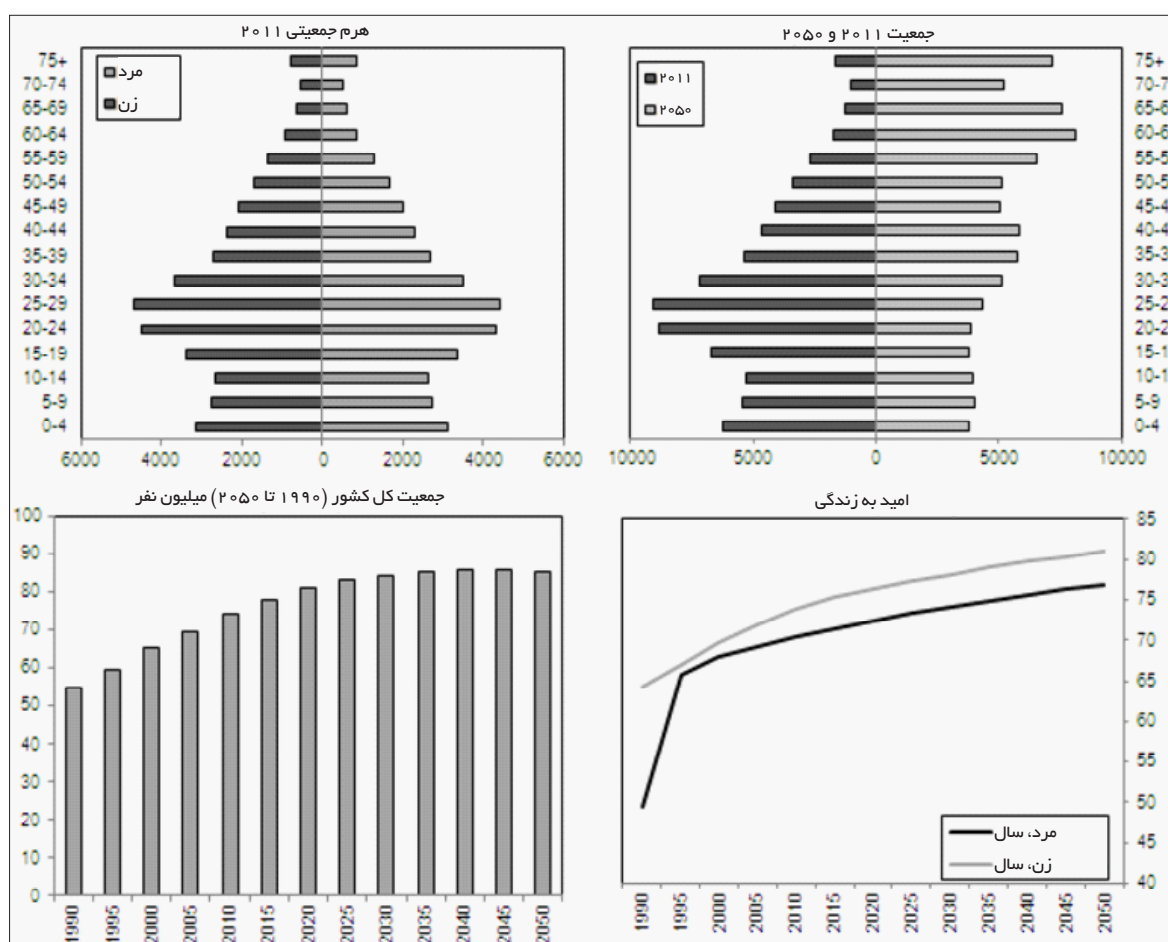
پیش‌بینی ۲۰۱۷	پیش‌بینی ۲۰۱۶	پیش‌بینی ۲۰۱۵	پیش‌بینی ۲۰۱۴	پیش‌بینی ۲۰۱۳	برآورد ۲۰۱۲	برآورد ۲۰۱۱	۲۰۱۰	
۱۵,۷۰۶,۵۳۶	۱۳,۸۶۸,۴۸۲	۱۱,۸۵۳,۸۲۷	۱۰,۱۱۲,۸۸۳	۸,۵۹۸,۰۵۴	۶,۹۶۳,۹۸۴	۵,۵۳۹,۹۵۹	۴,۳۹۸,۶۲۷	تولید ناخالص داخلی اسمی (میلیارد ریال) ۱,۲
۹۲۳/۱	۸۵۵/۸	۷۶۸/۱	۶۸۸	۶۷۲/۷	۶۵۳/۸	۵۲۰/۲	۴۳۶/۷	تولید ناخالص داخلی اسمی (میلیارد دلار آمریکا) ۱,۲
۴/۲	۳/۸	۲/۹	۲/۴	-۲/۳	-۳/۴	۲/۸	۲/۱	رشد تولید ناخالص داخلی واقعی (درصد تغییر سالانه) ۱,۲
۱۱,۶۴۳	۱۰,۸۸۶	۹,۸۵۸	۸,۹۱۵	۸,۸۰۴	۸,۶۴۷	۶,۹۵۴	۵,۹۰۴	سرانه تولید ناخالص داخلی (دلار آمریکا) ۱,۲
۷۹/۳	۷۸/۶	۷۷/۹	۷۷/۲	۷۶/۴	۷۵/۶	۷۴/۸	۷۴	جمعیت (میلیون نفر) ۳

۱. آغاز سال در ماه مارس (تقویم شمسی)
۲. سازمان ملل متحد / بی‌بیزنس مانیتر
۳. بانک جهانی / سازمان ملل متحد

پیش بینی جمعیتی

ایران در سال ۲۰۱۱، تغییر در ساختار جمعیتی بین سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۵۰ و جمعیت کلی بین سال‌های ۱۹۹۰ و ۲۰۵۰ را در کنار امید به زندگی با جزئیات توضیح می‌دهند. جداول، اطلاعات کلیدی شکل‌ها را در کنار موارد مهم دیگری مانند نسبت جمعیت غیربیکار به جمعیت شاغل و همین‌طور نسبت جمعیت شهری به روستایی نشان می‌دهد.

تحلیل جمعیتی، بخش اصلی مدل پیش‌بینی صنایع و اقتصاد کلان است. جمعیت کلی یک کشور نه تنها متغیر اصلی در تقاضای خرید می‌باشد، بلکه درک نمایه جمعیتی برای فهمیدن مسائل گوناگون مانند روند آینده جمعیت، رشد تولید و نیازمندی‌های هزینه دولت، بسیار مهم است. شکل‌هایی که در ادامه آورده شده است، هرم جمعیتی



منبع: بانک جهانی، بیزینس مانیاتور



جمعیت ایران با توجه به گروه‌های سنی از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰ (هزار نفر)

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	مجموع
۸۱,۰۴۵	۷۷,۹۱۴	۷۵,۶۱۲	۷۳,۹۷۴	۶۹,۷۳۲	۶۵,۳۴۲	۵۹,۷۵۷	۵۴,۸۷۱	
۵,۲۶۲	۵,۹۵۵	۶,۲۶۹	۶,۱۴۹	۵,۴۲۶	۶,۳۳۵	۷,۵۹۲	۹,۱۹۰	۰ تا ۴ سال
۵,۹۲۶	۶,۰۸۸	۵,۶۰۳	۵,۳۵۷	۵,۴۹۳	۷,۵۸۸	۸,۹۳۵	۸,۷۵۱	۵ تا ۹ سال
۶,۰۷۷	۵,۳۳۳	۵,۲۲۵	۵,۴۶۶	۷,۱۹۰	۸,۹۳۸	۸,۶۹۱	۷,۱۳۵	۱۰ تا ۱۴ سال
۵,۳۱۴	۵,۴۳۲	۶,۳۰۸	۷,۱۴۶	۹,۲۰۴	۸,۶۵۷	۶,۸۳۴	۵,۶۶۹	۱۵ تا ۱۹ سال
۵,۳۸۹	۷,۰۷۶	۸,۴۳۶	۹,۱۰۷	۹,۰۰۰	۶,۸۹۴	۵,۲۵۹	۴,۵۸۳	۲۰ تا ۲۴ سال
۷,۰۱۰	۹,۰۲۲	۹,۲۴۸	۸,۸۹۹	۶,۸۲۱	۵,۳۶۹	۴,۳۹۱	۳,۸۷۴	۲۵ تا ۲۹ سال
۸,۹۴۷	۸,۸۳۱	۷,۶۴۳	۶,۷۵۴	۵,۲۵۶	۴,۴۱۲	۳,۷۶۰	۳,۳۱۷	۳۰ تا ۳۴ سال
۸,۷۵۶	۶,۶۹۹	۵,۶۶۷	۵,۲۰۳	۴,۶۶۳	۳,۷۵۱	۳,۲۱۱	۲,۷۶۵	۳۵ تا ۳۹ سال
۶,۶۳۲	۵,۱۴۸	۴,۷۷۰	۴,۶۰۷	۴,۰۳۴	۳,۱۹۶	۲,۶۵۹	۲,۰۴۷	۴۰ تا ۴۴ سال
۵,۰۸۰	۴,۵۳۹	۴,۲۰۳	۳,۹۶۶	۳,۳۴۶	۲,۶۳۵	۱,۹۲۲	۱,۵۸۹	۴۵ تا ۴۹ سال
۴,۴۴۸	۳,۸۷۸	۳,۵۰۵	۳,۲۶۲	۲,۶۲۸	۱,۹۰۱	۱,۴۷۲	۱,۴۹۲	۵۰ تا ۵۴ سال
۳,۷۶۴	۳,۱۵۸	۲,۸۰۱	۲,۵۳۶	۱,۷۳۹	۱,۴۳۷	۱,۳۸۲	۱,۴۱۶	۵۵ تا ۵۹ سال
۳,۰۲۱	۲,۴۲۰	۱,۹۳۲	۱,۶۵۴	۱,۳۴۲	۱,۳۱۱	۱,۲۹۵	۱,۱۶۴	۶۰ تا ۶۴ سال
۲,۲۴۰	۱,۵۲۶	۱,۲۹۰	۱,۲۲۹	۱,۲۴۲	۱,۱۶۸	۱,۰۱۶	۹۳۶	۶۵ تا ۶۹ سال
۱,۳۳۲	۱,۰۶۶	۱,۰۴۳	۱,۰۶۶	۱,۰۷۹	۸۵۳	۷۵۸	۵۰۳	۷۰ تا ۷۴ سال
۱,۸۴۶	۱,۷۴۴	۱,۶۶۹	۱,۵۷۴	۱,۲۶۹	۸۹۸	۵۷۹	۴۳۹	بالای ۷۵ سال

منبع: بانک مرکزی، بانک جهانی، سازمان ملل

جمعیت ایران بر حسب گروه سنی، ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰ (درصد از کل)

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	
۶/۴۹	۷/۶۴	۸/۲۹	۸/۳۱	۷/۷۸	۹/۷۰	۱۲/۷۰	۱۶/۷۵	۰ تا ۴ سال
۷/۳۱	۷/۸۱	۷/۴۱	۷/۲۴	۷/۸۸	۱۱/۶۱	۱۴/۹۵	۱۵/۹۵	۵ تا ۹ سال
۷/۵۰	۶/۸۴	۶/۹۱	۷/۳۹	۱۰/۳۱	۱۳/۶۸	۱۴/۵۴	۱۳/۰۰	۱۰ تا ۱۴ سال
۶/۵۶	۶/۹۷	۸/۳۴	۹/۶۶	۱۳/۲۰	۱۳/۲۵	۱۱/۴۴	۱۰/۳۳	۱۵ تا ۱۹ سال
۶/۶۵	۹/۰۸	۱۱/۱۶	۱۲/۳۱	۱۲/۹۱	۱۰/۵۵	۸/۸۰	۸/۳۵	۲۰ تا ۲۴ سال
۸/۶۵	۱۱/۵۸	۱۲/۲۳	۱۲/۰۳	۹/۷۸	۸/۲۲	۷/۳۵	۷/۰۶	۲۵ تا ۲۹ سال
۱۱/۰۴	۱۱/۳۳	۱۰/۱۱	۹/۱۳	۷/۵۴	۶/۷۵	۶/۲۹	۶/۰۵	۳۰ تا ۳۴ سال
۱۰/۸۰	۸/۶۰	۷/۴۹	۷/۰۳	۶/۶۹	۵/۷۴	۵/۳۷	۵/۰۴	۳۵ تا ۳۹ سال
۸/۱۸	۶/۶۱	۶/۳۱	۶/۲۳	۵/۷۸	۴/۸۹	۴/۴۵	۳/۷۳	۴۰ تا ۴۴ سال
۶/۲۷	۵/۸۳	۵/۵۶	۵/۳۶	۴/۸۰	۴/۰۳	۳/۲۲	۲/۹۰	۴۵ تا ۴۹ سال
۵/۴۹	۴/۹۸	۴/۶۴	۴/۴۱	۳/۷۷	۲/۹۱	۲/۴۶	۲/۷۲	۵۰ تا ۵۴ سال
۶/۶۴	۴/۰۵	۳/۷۰	۳/۴۳	۲/۴۹	۲/۲۰	۲/۳۱	۲/۵۸	۵۵ تا ۵۹ سال
۳/۷۳	۳/۱۱	۲/۵۵	۲/۲۴	۱/۹۲	۲/۰۱	۲/۱۷	۲/۱۲	۶۰ تا ۶۴ سال
۲/۷۶	۱/۹۶	۱/۷۱	۱/۶۶	۱/۷۸	۱/۷۹	۱/۷۰	۱/۷۱	۶۵ تا ۶۹ سال
۱/۶۴	۱/۳۷	۱/۳۸	۱/۴۴	۱/۵۵	۱/۳۱	۱/۲۷	۰/۹۲	۷۰ تا ۷۴ سال
۲/۲۸	۲/۲۴	۲/۲۱	۲/۱۳	۱/۸۲	۱/۳۷	۰/۹۷	۰/۸۰	۷۵ سال به بالا

منبع: بانک مرکزی، بانک جهانی، سازمان ملل

نسبت‌های کلیدی جمعیت ایران، ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	
۳۸/۹	۳۸/۶	۳۸/۷	۳۹/۲	۴۵/۲	۶۵/۲	۸۵/۷	۹۶/۶	نسبت تکفل، درصد از کل جمعیت در سن کار
۲۲۶۸۴	۲۱۷۱۲	۲۱۱۰۱	۲۰۸۴۲	۲۱۶۹۹	۲۵۷۷۹	۲۷۵۷۲	۲۶۹۵۴	جمعیت تحت تکفل، کل هزار نفر
۷۲/۰	۷۲/۱	۷۲/۱	۷۱/۸	۶۸/۹	۶۰/۵	۵۳/۹	۵۰/۹	جمعیت فعال، درصد از کل
۵۸۳۶۱	۵۶۲۰۲	۵۴۵۱۱	۵۳۱۳۲	۴۸۰۳۳	۳۹۵۶۳	۳۲۱۸۶	۲۷۹۱۷	جمعیت فعال، کل، هزار نفر
۲۹/۶	۳۰/۹	۳۱/۴	۳۱/۹	۳۷/۷	۵۷/۸	۷۸/۴	۸۹/۸	جمعیت جوان، درصد از کل جمعیت در سن کار
۱۷۲۶۵	۱۷۳۷۶	۱۷۰۹۸	۱۶۹۷۲	۱۸۱۱۰	۲۲۸۶۱	۲۵۲۱۹	۲۵۰۷۵	جمعیت جوان، کل، هزار نفر
۹/۳	۷/۷	۷/۳	۷/۳	۷/۵	۷/۴	۷/۳	۶/۷	جمعیت بازنشسته، درصد از کل جمعیت در سن کار
۵۴۱۹	۴۳۳۶	۴۰۰۳	۳۸۶۹	۳۵۸۹	۲۹۱۸	۲۳۵۳	۱۸۷۸	جمعیت بازنشسته، هزار نفر

جمعیت روستایی و شهری ایران، ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰

پیش‌بینی ۲۰۲۰	پیش‌بینی ۲۰۱۵	برآورد ۲۰۱۲	۲۰۱۰	۲۰۰۵	۲۰۰۰	۱۹۹۵	۱۹۹۰	
۷۳/۸	۷۱/۷	۷۰/۳	۶۹/۴	۶۶/۹	۶۴/۲	۶۰/۲	۵۶/۳	جمعیت شهری، درصد از کل
۲۶/۲	۲۸/۳	۲۹/۷	۳۰/۶	۳۳/۱	۳۵/۸	۳۹/۸	۴۳/۷	جمعیت روستایی، درصد از کل
۵۹۸۱۱/۲	۵۵۸۶۴/۰	۵۳۱۷۰/۲	۵۱۳۳۷/۷	۴۶۲۱۹/۳	۴۱۰۴۸/۶	۳۵۴۹۰/۳	۳۰۶۲۷/۲	جمعیت شهری، هزار نفر
۲۱۲۳۳/۸	۲۲۰۴۹/۵	۲۲۴۴۱/۶	۲۲۸۶۷/۸	۲۲۸۶۷/۸	۲۲۸۹۰/۰	۲۳۴۶۳/۷	۲۳۷۷۲/۸	جمعیت روستایی، هزار نفر

نشانی: تهران، خیابان سهروردی جنوبی، پایین تر از راهنمایی و رانندگی، کوچه اسلامی، پلاک ۴، طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۳۴۹۴۳۰ - ۸۸۳۴۹۲۶۰ - ۸۸۳۴۹۴۴۴ دورنگار: ۸۸۳۴۹۴۳۲

www.iiia.ir
research@iiia.ir