



جزئیات بسته حمایت از صنایع دریایی در مقابله با بحران جهانی

# رونق اقتصادی در راه است

کاپیتان علی عزتی، مدیر دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

بحران که آغاز شد استراتژی عبور از آن در صدر برنامه‌های مسئولان اجرایی اکثر کشورها قرار گرفت. برخی از طریق کمک‌های بلاعوض با وام بانکی، بعضی با تأسیس صندوق حمایت و کشوری مانند چین با پیش‌خرید کشتی‌های در دست ساخت. البته به زیر قیمت به حمایت از صنایع دریایی برخاستند. در این میان به جرأت می‌توان گفت چین تنها کشوری است که با فرصت‌طلبی از بحران جهانی برای تقویت ناوگان حمل‌ونقل دریایی خود بهره‌جست. بسته پیشنهادی ایران نیز کارشناسانه بود و با استفاده از دیدگاه‌های ۱۲ ارگان دریایی تدوین و به سازمان بنادر و دریانوردی ارائه شد.

کاپیتان علی عزتی، مدیر دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگو با پیام‌دریا پس از تشریح ابعاد بحران جزئیات بسته پیشنهادی در ایران را بازگو می‌کند.



## ابعاد بحران

شرکت‌های کشتیرانی پس از جنگ جهانی دوم دوره‌های مختلفی را تجربه کرده‌اند بنابراین سقوط نرخ‌ها، سقوط شاخص‌ها و سپس رونق مجدد بازار و تکرار این سیکل در هر ۱۰ سال یک بار تقریباً امری عادی است.

اتفاقی که بحران اقتصادی اخیر را از سایر بحران‌ها متمایز کرده ناشی از چند واقعیت است. برخی از این واقعیت‌ها به نوع چالشی که اقتصاد جهانی در این برهه از زمان با آن مواجه شده است باز می‌گردد که کاملاً با چالش‌ها و افت و خیزهای قبلی متفاوت است. از جنگ جهانی دوم به این سو اقتصاد جهانی با چنین معضل بزرگی مواجه نبوده است.

بحران‌هایی از اواخر دهه ۷۰ تا اواخر دهه ۸۰ وجود داشته اما سقوط فروپاشی اقتصادی تا این حد نبوده است. این واقعیتی است که همه آن را پذیرفته‌اند. شاید در سال ۲۰۰۷ گفته می‌شد بحران مالی که در حال وقوع است یک بحران مالی جدی است، اما بحران مالی که در اواسط سال ۲۰۰۷ اتفاق افتاد عملاً در سال ۲۰۰۸ تأثیر خود را بر اقتصاد، تولیدات صنعتی و افت شاخص‌ها گذاشت. شرکت‌های کشتیرانی و صنعت حمل‌ونقل نیز از اواسط سال ۲۰۰۸ عمق و شدت بحران مالی را درک کردند. به دنبال همین موضوع سقوط تاریخی در نرخ‌ها و شاخص‌های حمل کشتیرانی اتفاق افتاد.

در نیمه دوم سال ۲۰۰۸ (سپتامبر) شاخص حمل کشتی‌های فله‌بر (BDI) از ۱۱ هزار و ۷۵۰ به کمتر از ۷۰۰ واحد سقوط کرد که در نوع خود استثنائی بود.

این اتفاق به دلیل فضای کسب و کار بین‌المللی رخ داد. تولیدات صنعتی و خروجی‌های کارخانه‌ها در قطب‌های صنعتی با افت کاملاً محسوسی مواجه شد. هنگامی که تولیدات صنعتی و به دنبال آن حجم تجارت به یکباره سقوط می‌کند تقاضا برای حمل کاهش می‌یابد. این در حالی است که عرضه کشتی‌ها کم نشده و عرضه تغییری نکرده است، اما تقاضا برای حمل به دنبال افت شدید تولیدات صنعتی و افت شدید تجارت در سطح جهانی به شدت کاهش داشته است.

رونق چرخه اقتصادی که سقوط اقتصادی را به دنبال داشت از سال ۲۰۰۲ شروع شد و تا سال ۲۰۰۷ در فضای کسب و کار مالی دنیا و تا اواسط سال ۲۰۰۸ در فضای کسب و کار مربوط به تجارت ادامه داشت. استمرار روند صعودی اقتصاد دنیا و استمرار روند صعودی حجم تجارت باعث شد که در مدت گفته شده شرکت‌های کشتیرانی با توجه به واقعیت‌های روز دست به ظرفیت‌سازی و توسعه ظرفیت‌ها بزنند. این ظرفیت‌سازی فشار



مضاعفی در بخش عرضه کشتی‌ها به وجود آورد. به طوری که قرار بوده در سال‌های ۲۰۰۸، ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ بالغ بر ۴۰ درصد از ظرفیت ناوگان تجاری دنیا ساخته و تحویل شود. اما در عین حال بیش از ۵۰ درصد ظرفیت ناوگان جهانی در دست ساخت بود و قرار بود مابقی در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ تحویل داده شود به گونه‌ای که در سال ۲۰۰۸ با افت شدید حجم تجارت جهانی و با کاهش کشتی‌های در دست ساخت مواجه نبودیم زیرا قراردادهای کشتی‌های در دست ساخت که قرار بود سال ۲۰۰۸ تحویل شوند در سال ۲۰۰۵ و ۲۰۰۶ بسته شده بود.

این کشتی‌ها در طول سال ۲۰۰۸ وارد ناوگان جهانی شدند اما شرکت‌های کشتیرانی در پی فشاری که بر آنها وارد شد برای کشتی‌هایی که قرار بود در طول سال ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ تحویل بگیرند برنامه‌ریزی و سعی کردند قراردادهای کنسل کنند یا به تعویق بیندازند که این اتفاق افتاد اما این امر نمی‌تواند شامل تمام کشتی‌ها شود.

بر اساس آخرین آمارها قرارداد ۴۰ درصد از کشتی‌هایی که قرار بود در سال ۲۰۰۹ تحویل شوند لغو شده یا تحویل آنها به تعویق افتاده است.

متأسفانه در بحث لغو شدن این قراردادها شک و شبهه‌های بسیاری وجود دارد زیرا شرکت‌های بسیاری پرداخت‌های اولیه را به عنوان ضرر پذیرفته‌اند تا ضررهای بیشتری را با تحویل‌گیری کشتی‌ها متحمل نشوند به همین دلیل تعدادی از قراردادهای خود را به خصوص در بخش کشتی‌های فله‌بر لغو کرده‌اند.

اما متأسفانه همیشه در دنیا افرادی وجود دارند که می‌خواهند از فرصت‌های به وجود آمده در

برای تدوین بسته پیشنهادی  
ایران از دیدگاه‌های ۱۲ ارگان  
دریایی استفاده شده است.

000

بر اساس آخرین آمارها قرارداد ۴۰  
درصد از کشتی‌هایی که قرار بود  
در سال ۲۰۰۹ تحویل شوند به دلیل  
بحران مالی لغو شده یا تحویل آنها  
به تعویق افتاده است.



خصوص کاهش سطح قیمت کشتی‌ها بهترین استفاده را ببرند. خریداران چینی با حمایت دولت چین، جایگزین شرکت‌هایی می‌شوند که سفارش‌های ساخت خود را لغو می‌کنند. به این ترتیب آنها با یاردهایی که با لغو سفارش مواجه هستند وارد مذاکره می‌شوند و به قیمت بسیار پائین‌تر همان کشتی‌ها را خریداری می‌کنند به این ترتیب کشتی‌ها ساخته می‌شوند. ساخته شدن کشتی‌ها خطری برای بازار حمل و نقل دریایی است خطری که بازار حمل‌ونقل در حال تجربه کردن آن است.

دولت چین پیرو وضعیت صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان که منجر به کاهش ارزش سرمایه و کاهش ارزش کشتی‌ها شده یک استراتژی را به شدت و سرعت و حمایت‌های مالی دولت مرکزی دنبال می‌کند. دولت چین به دنبال این است که وابستگی خود را به شرکت‌های کشتیرانی خارجی به حداقل برساند و بحران اقتصادی حاضر از این لحاظ فرصت مناسبی را برایش فراهم کرده است.

دولت چین از طرفی از یاردهای سازنده کشتی خود نیز حمایت می‌کند. چین قراردادهای ساخت کشتی که توسط غربی‌ها و سایر شرکت‌های مطرح بسته شده را پس از لغو قرارداد از سوی آنها خریداری می‌کند و به این ترتیب یاردهای ساخت کشتی در چین را حمایت می‌کند.

چین هدف‌گذاری کرده که تا سال ۲۰۱۵ به بزرگ‌ترین سازنده کشتی در دنیا تبدیل شود و با این کار به استراتژی تبدیل چین به قطب ساخت کشتی در دنیا کمک می‌کند به عبارتی چین دو هدف را هم‌زمان پیگیری می‌کند.

کشور چین نقدینگی بالایی دارد و با فراهم کردن تسهیلات مالی ارزان قیمت کشتیرانی‌ها و

**پس از بروز بحران مالی دولت کره جنوبی با تأسیس صندوقی با مبلغ اولیه ۲/۹ میلیارد دلار از شرکت‌های کشتیرانی کره‌ای حمایت کرد.**

000

**موضوع حمایت از شرکت‌های کشتیرانی و جامعه دریایی ایران که تحت تأثیر بحران اقتصادی قرار گرفته‌اند برای اولین بار در هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی مطرح شد.**

یاردهای داخلی خود را حمایت می‌کند. البته نباید فراموش کنیم که در حال حاضر بزرگ‌ترین سازنده کشتی در دنیا کره جنوبی است. در فضای موجود و مشکلات عدیده‌ای که برای کشتی‌سازی‌های کره‌ای به وجود آمده تعداد زیادی از کشتی‌های سفارش شده به یاردهای کره‌ای اگر مورد حمایت بانک‌های کره‌ای قرار نگیرند لغو سفارش می‌شوند به این ترتیب ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های یاردهای کره‌ای صدمه می‌بینند و قدرت رقابت یاردهای کره‌ای نیز در مقابل چینی‌ها تحلیل می‌یابد. در مقابل، دولت چین علاوه بر حمایت از کشتی‌سازی‌های خود ظرفیت حمل‌ناوگان داخلی خود را به شدت افزایش می‌دهد و استراتژی کاهش وابستگی چین به تناژ کشتی‌های خارجی را به راحتی و با کمترین هزینه انجام می‌دهد. با توجه به تسهیلاتی که دولت چین در اختیار شرکت‌های کشتیرانی داخلی خود قرار می‌دهد

شرکت‌های کشتیرانی چینی ترغیب می‌شوند که کشتی‌های ارزان قیمت را از یاردها خریداری و جایگزین مالکی که سفارش خود را لغو کرده بشوند.

چین از جمله واردکنندگان عمده بارهای فله است زیرا کشوری تولیدکننده است و به مواد اولیه نیاز دارد.

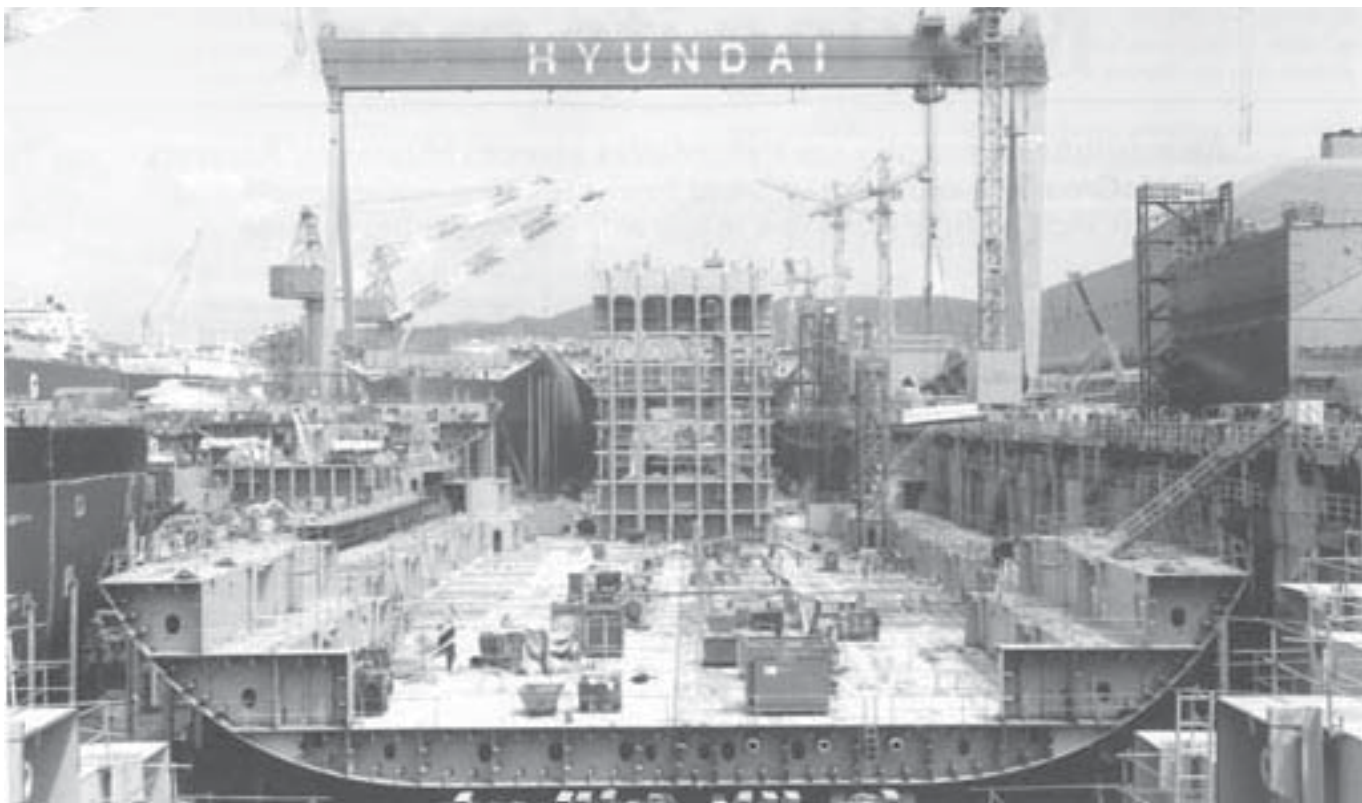
مقدار زیادی از تولیدات این کشور صادر و مقداری نیز در داخل مصرف می‌شود. چین با واردات حدود ۵۶۰ تا ۶۰۰ میلیون تن در سال عمده‌ترین واردکننده سنگ آهن است. از طرفی ۵۰ درصد بازار تولید فولاد نیز در اختیار چین است. تولیدات فولاد در سال ۲۰۰۹ در دنیا حدود ۱/۲ میلیارد تن خواهد بود.

با توجه به این موضوع می‌تواند فضایی را ایجاد کند که کشتیرانی‌های چینی بتوانند سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص دهند. بنابراین خوارک اولیه برای شرکت‌های کشتیرانی چینی وجود دارد. با توجه به این شرایط شرکت‌های کشتیرانی چینی در مقایسه با دیگر رقبا در وضعیت بهتری قرار دارند.

### حمایت از صنایع دریایی

مقوله حمل‌ونقل از زیرساخت‌های تجارت هر کشوری است. با توجه به اهمیت استراتژیک حمل‌ونقل، دولت‌ها برای حمایت از زیرساخت‌های حمل‌ونقلی سیاست‌گذاری می‌کنند.

حمایت از حمل‌ونقل بالاخص حمل‌ونقل دریایی بحثی نیست که دولت‌ها آن را در بحران‌ها مطرح و به اجرا بگذارند. از جمله استراتژی‌های بلندمدت اغلب کشورهاست. همان‌طور که گفته شد چین از فضای به وجود آمده برای افزایش ظرفیت ناوگان خود استفاده می‌کند. دولت چین از مدت‌ها قبل این استراتژی را پیگیری می‌کرده اما در این



فضا فرصتی به وجود آمده و آنها حداکثر استفاده را از آن برده‌اند.

سایر کشورها نیز همین گونه عمل می‌کنند. بر اساس قوانین دولت هند، حمل‌محمولاتی که توسط وزارتخانه‌های هندی صادر یا وارد می‌شود حتماً باید توسط ناوگان ملی و شرکت‌های داخلی هند صورت گیرد. این قوانین در هند وجود دارد و روز به روز بر اهمیت آن افزوده می‌شود.

وزارتخانه‌های هندی زمانی می‌توانند بار خود را با کشتی‌های خارجی حمل کنند که مدرکی داشته باشند مبنی بر این موضوع که شرکت‌های هندی قادر به حمل آنها نیستند. دولت مالزی نیز در صدد است ظرفیت ناوگان داخلی خود را به شدت افزایش دهد. این مسأله از اولویت‌های مالی دولت مالزی است. به دنبال این موضوع برخی شرکت‌های خصوصی ایران از فضای به وجود آمده استفاده کرده و با شرکای مالزیایی شرکت‌هایی را در مالزی ایجاد و به خرید، اداره و مدیریت کشتی در مالزی اقدام کرده‌اند.

ارائه تسهیلات مالی آسان و ارزان قیمت برای توسعه ناوگان داخلی و کمک به ایجاد زیرساخت‌های تجاری از جمله سیاست‌های دولت مالزی است.

در حقیقت حمایت دولت جمهوری اسلامی ایران از ناوگان داخلی، شرکت‌های داخلی و تناژ داخلی معافیت ۱۰ درصد بازپرداخت عوارض است؛ بنابراین صنعت حمل‌ونقل دریایی، صنعتی نیست که دولت‌ها نسبت به آن بی‌تفاوت باشند زیرا یک بحث استراتژیک است. در زمان بحران سطح حمایت‌ها نیز تغییر پیدا می‌کند. پس از بروز بحران مالی دولت کره جنوبی از ابتدای سال ۲۰۰۹، با تأسیس صندوقی با مبلغ اولیه ۲/۹ میلیارد دلار از شرکت‌های کشتیرانی کره‌ای حمایت کرد. به

### چین هدف‌گذاری کرده که تا سال ۲۰۱۵ به بزرگ‌ترین سازنده کشتی در دنیا تبدیل شود.



### چین کشتی‌های در حال ساخت را که دچار بحران شده‌اند، به قیمت ارزان خرید و به ناوگان خویش می‌افزاید.

این ترتیب در صورتی که شرکت‌های کشتیرانی کره‌ای با مشکلات مالی مواجه و به نقدینگی نیاز داشته باشند. این صندوق کشتی‌ها را از مالکان کره‌ای به قیمت روز خریداری می‌کند و پول آن را به شرکت‌های کشتیرانی که با مشکل نقدینگی مواجه هستند می‌پردازد، سپس همان کشتی‌ها را با قیمت خریداری شده دوباره تحت قرارداد به شرط تملیک به شرکت‌های کشتیرانی می‌فروشد. به واسطه این امر شرکت‌های کره‌ای کشتی‌های خود را در چنین فضایی که قیمت‌ها به شدت پائین آمده به خریداران چینی، اروپایی، یونانی و... نمی‌فروشند به عبارتی کشتی‌ها حفظ شده و به قیمت ارزان از کشور کره خارج نمی‌شوند. همچنین اگر کمک‌های میلیون دلاری مؤسسات مالی و دولت اسرائیل نبود خط کانتینری ZIM

قطعا ورشکست می‌شد.

مورد دیگر شرکت Hapage-Lloyd آلمان است که با کمبود نقدینگی مواجه است به طوری که باید ۱/۸ میلیارد دلار طی مدت زمان یک تا ۱/۵ سال به این شرکت تزریق شود. وزارت راه و مقامات دولتی آلمان این مسأله را پذیرفته‌اند.

وزارت راه و مقامات مالی فرانسه نیز پذیرفته‌اند که حدود ۱/۲ میلیارد یورو وام سه‌ل‌الوصول و ارزان قیمت در اختیار شرکت CMA فرانسه قرار دهند. همچنین به شرکت‌های اصلی چین مانند COSCO در همان ابتدای سال ۲۰۰۹ مبلغی در حدود ۶۰۰ میلیون دلار از سوی دولت چین نقدینگی تزریق شد.

اغلب شرکت‌ها طرح‌های توسعه ناوگان و پروژه‌های وسیعی را در دست دارند که باید برای پرداخت اقساط کشتی‌ها و تحویل‌گیری آنها نقدینگی تأمین کنند.

این در حالی است که درآمد این شرکت‌ها در برخی موارد به خصوص در بحث کانتینر در ۶ ماهه ابتدای سال ۲۰۰۹ کفاف هزینه‌ها را نمی‌داد. حتی گاهی برای گذراندن وضعیت روزانه شرکت‌ها نیاز به تزریق نقدینگی بیرون از شرکت است.

### چرا ایران برای بسته پیشنهادی دیر اقدام کرد

وضعیت ایران تا حدودی متفاوت از سایر کشورهاست. عمده‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی کشور کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران هستند. این شرکت‌ها توان و بنیان قوی دارند به خصوص کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که بر حمل یک محصول تمرکز ندارد و فعالیت‌های بازرگانی‌اش مستقیم است. حدود ۶۰ فروند کشتی در بخش Bulk فعالیت می‌کنند که بازار خاص خود را دارند.

در این جلسات بسته پیشنهادی استخراج، نهایی و سپس به معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و دبیرخانه همایش ارگان‌های دریایی ارسال شد.

به نظر می‌رسد این بسته باید ابتدا در کمیته عالی ارگان‌های دریایی مطرح شود و سپس به تصویب هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی برسد. پس از این مراحل بسته پیشنهادی به مجاری ذیربط ارجاع خواهد شد. مراکزی که باید این بسته برای آنها ارسال شود هیئت وزیران، فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی و ستاد تدابیر ویژه اقتصادی است.

در بسته پیشنهادی توجه به استراتژی‌ها و راه‌های عبور از بحران مد نظر قرار گرفت. در مرحله اول استراتژی‌های مربوطه استخراج شد. در فاز بعدی کمک‌هایی که لازم بود دولت و مراجع ذیربط برای پیمودن مسیرها یا اجرای استراتژی‌ها انجام دهد مورد توجه قرار گرفت که با عنوان تمهیداتی برای اجرای استراتژی‌های مربوطه در بسته پیشنهادی آورده شد. اکثر موارد بسته پیشنهادی مربوط به مباحث مالی است، با توجه به شرایطی که اکنون سیستم بانکی دنیا با آن مواجه است امکان تأمین منابع و تسهیلات مالی برای رفع مشکلات ناشی از نقدینگی شرکت‌های کشتیرانی داخلی و اجرای پروژه‌های توسعه‌ای این شرکت‌ها تقریباً به حداقل کاهش یافته است. بنابراین بحث اول به تأمین منابع مالی جایگزین باز می‌گردد که تا پیش از بحران به قیمت بسیار ارزان در بازارهای بین‌المللی و پولی در اختیار شرکت‌ها و مالکان ایرانی بود، اما متأسفانه اکنون نه تنها در اختیار مالکان ایرانی بلکه در اختیار مالکان اروپایی و مالکان داخلی خود کشورها نیز نیست. بانک‌ها با مشکل تأمین تسهیلات مواجه هستند. سعی شده این موضوع به عنوان یکی از مباحث اصلی بسته پیشنهادی با اولویت‌بندی‌های خاصی مد نظر قرار گیرد.

پیشنهاد استفاده از منابع جایگزین استفاده از منابع داخلی است. عمده‌ترین منبع داخلی سهل‌الوصول و در اختیار صندوق ذخیره ارزی است. البته یک واقعیت باید مورد توجه قرار گیرد و آن تفاوت صنعت حمل‌ونقل با سایر صنایع است. این تفاوت در استفاده از صندوق ذخیره ارزی بسیار قابل تأمل است و باید در تصمیم‌گیری‌ها مورد توجه قرار گیرد.

هنگامی که صندوق ذخیره ارزی برای کمک به صنایع نقدینگی تزریق می‌کند و تسهیلات در اختیار اغلب صنایع داخلی قرار می‌دهد در جامعه با معضلی به نام افزایش نقدینگی مواجه می‌شویم. به عبارتی مبالغ ارزی که در اختیار شرکت‌های داخلی گذاشته می‌شود در اغلب موارد به ریال

هم‌زمان تعداد بسیاری از کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بخش حمل‌کانتینری و کالای عمومی فعال هستند. به عبارتی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هم‌زمان در سه بازار عمده حمل‌ونقل جهانی کار می‌کند. فعال بودن در این سه بازار باعث می‌شود کشتیرانی کمتر از بحران آسیب‌پذیر باشد.

اکثر بارهای وارداتی کشور در حال حاضر به صورت C&F خریداری می‌شود بنابراین در بخش حمل‌ونقل فعالیت‌ها طبق نرخ‌های روز دنیا صورت می‌گیرد.

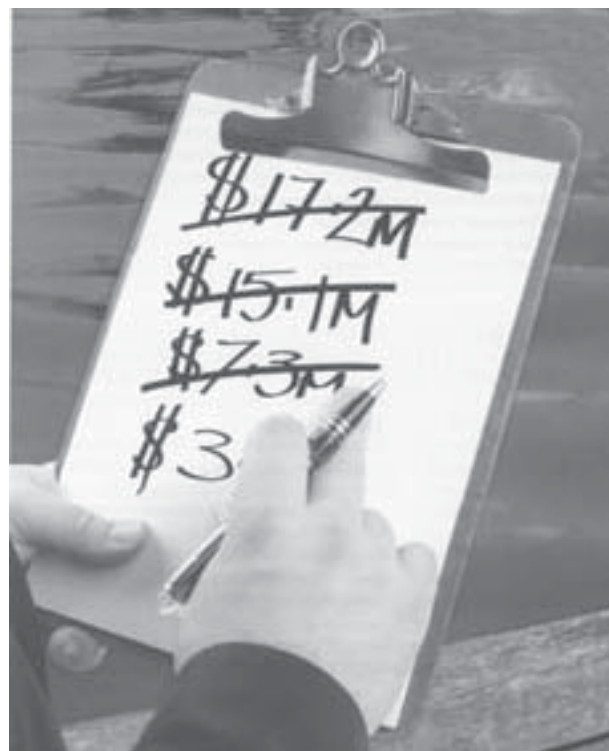
جمهوری اسلامی ایران سالانه حدود ۴۵ تا ۵۰ میلیون تن واردات دارد که این مسأله فضای بسیار خوبی را برای شرکت‌های کشتیرانی داخلی ایجاد می‌کند تا از بازار به وجود آمده سهم خوبی را کسب کنند. بر اساس آخرین برآوردها ۳۰ درصد از بارهای صادراتی و وارداتی توسط ناوگان داخلی و ۷۰ درصد مابقی توسط ناوگان خارجی حمل می‌شود. در عین حال این نکته باید مورد توجه قرار گیرد که قیمت حمل‌ونقل در ایران قیمتی کاملاً رقابتی است و ارتباط تنگاتنگی با قیمت‌های بین‌المللی دارد و واردکننده بودن کشور هیچ امتیازی برای افزایش نرخ‌ها یا گرفتن نرخ‌های بالا برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و یا هر اپراتور ایرانی دیگری محسوب نمی‌شود.

### صنایع دریایی ایران و بسته پیشنهادی

موضوع حمایت از شرکت‌های کشتیرانی و جامعه دریایی ایران که تحت تأثیر بحران اقتصادی قرار گرفته‌اند برای اولین بار در هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی مطرح شد.

در این همایش کارگاهی به نام «بحران اقتصادی جهان و تأثیر آن بر حمل‌ونقل دریایی» وجود داشت و در آنجا مباحث مختلفی از جمله امکان استقرار وضعیت نامطلوب صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان در سال‌های آتی مطرح شد. با توجه به موضوع‌های بررسی شده در این کارگاه در یکی از بندهای قطعنامه هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی موضوع راه‌اندازی کمیته بحران اقتصادی و تأثیر آن بر جامعه دریایی و تدوین و ارائه یک بسته پیشنهادی برای حمایت از جامعه دریایی مطرح شد.

در حکمی از معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مسئولیت تهیه بسته پیشنهادی به دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی واگذار شد. با وجود اینکه موضوع خیلی دیر به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ارجاع شد اما در جلسات مستمری که گذاشته شد نمایندگانی از ۱۲ ارگان دریایی کمیته بحران حضور داشتند.



اغلب تحلیلگران اقتصادی بر این باورند که سرعت بهبود وضعیت اقتصادی جهان در چرخه صنعت حمل‌ونقل بسیار کند خواهد بود.





۲/۵ درصد برای سال ۲۰۱۰ و هفت درصد برای سال ۲۰۱۱ است.

بهبود وضعیت تجاری دنیا گواه خوبی از بهبود وضعیت در صنعت حمل و نقل دریایی است، اما نباید فراموش کرد آنچه صنعت حمل و نقل دریایی را آزار خواهد داد ورود کشتی‌های جدید است.

#### اسکراپ کشتی‌ها

اسکراپ و اوراق‌سازی کشتی‌ها پس از بروز بحران در صنعت حمل و نقل دریایی به شدت سرعت گرفته و این وضعیت حتی تا سال ۲۰۱۹ نیز ادامه خواهد داشت. اما ظرفیت تعداد کشتی‌هایی که از طریق اسکراپ خارج می‌شود در مجموع به اندازه تعداد کشتی‌هایی که وارد می‌شود، نیست. کشتی‌هایی که ساخته و وارد ناوگان می‌شوند اغلب ظرفیت‌های بالایی دارند. به عبارتی ورود ظرفیت خیلی بالاتر از خروج آن است. البته در بخش‌های مختلف شرایط متفاوت است. برای مثال در بخش کشتی‌های کانتینری خروج کشتی‌ها بسیار نامحسوس است زیرا نسل کشتی‌های کانتینری نسل جوانی است. ناوگان کانتینری جهان سن متوسط پائینی دارد.

تعداد بسیاری از کشتی‌های کانتینری به سن فرسودگی و اسکراپ نرسیده‌اند اما در بخش فله شرایط تا حدودی متفاوت است. عمر متوسط ناوگان فله جهان بالاتر از کانتینر است و تعداد بسیاری کشتی‌های هندی‌سایز وجود دارد که عمر متوسط آنها بیش از ۲۵ سال است که به نظر می‌رسد طی پنج سال آینده همگی باید از مدار خارج شوند.

تبدیل شده و به جامعه و سیستم پولی کشور تزریق می‌شود که سبب تورم تبعات اقتصادی ناشی از آن می‌شود. اما این موضوع در صنایع دریایی کاملاً متفاوت است. اگر نقدینگی در اختیار شرکت‌های کشتیرانی قرار گیرد حتی یک دلار آن در داخل کشور به ریال تبدیل نمی‌شود، از این نقدینگی برای اجرای پروژه‌های ساخت و تحویل کشتی‌ها کسب درآمد و سود در بازار حمل و نقل بین‌المللی و پرداخت اقساط استفاده می‌شود. به این ترتیب هیچ گونه تأثیر منفی بر اقتصاد داخلی کشور نخواهد داشت و چه بسا باعث رونق کسب و کار بانک‌های داخلی می‌شود. از طرفی حق‌الزحمه‌ها و هزینه‌های تأمین تسهیلات به جای پرداخت به بانک‌های خارجی به بانک‌های کارگزار داخلی پرداخت خواهد شد همچنین سودی که باید به صورت ارزی به بانک‌های خارجی پرداخت شود به صندوق ذخیره ارزی پرداخت خواهد شد.

به نظر می‌رسد یکی از بی‌دغدغه‌ترین کانال‌هایی که می‌تواند از صندوق ذخیره ارزی استفاده کند شرکت‌های حمل و نقل دریایی هستند. این نکته همواره باید مورد توجه مسئولان قرار گیرد.

#### حضور نمایندگان بخش خصوصی

در طول مذاکره‌ها و جلساتی که با دبیرخانه ارگان‌های دریایی وجود داشت سعی شد اکثر ذی‌نفعان حمل و نقل دریایی در تهیه بسته پیشنهادی دخالت داشته باشند. نمایندگانی از اتحادیه مالکان کشتی در جلسات حضور داشتند که نظرات آنها متبلور نظرات بخش خصوصی و مالکان جزء بود به عبارتی روح بسته پیشنهادی به گونه‌ای است که برای کل جامعه دریایی ایران تهیه شده است.

#### ادامه بحران

پیش‌بینی‌ها در سطح کلان اقتصادی بسیار متغیر است به گونه‌ای که نمی‌توان پیش‌بینی سه ماه پیش را با امروز و یا حتی پیش‌بینی امروز را با یک هفته قبل مقایسه کرد. اما رونق اقتصادی در راه است. بحثی که وجود دارد این است که بهبود وضعیت با چه سرعتی انجام خواهد شد. اغلب تحلیلگران اقتصادی بر این باورند که سرعت بهبود وضعیت اقتصادی جهان در این چرخه بسیار کند خواهد بود. اگر بهبود وضعیت با شتاب آهسته‌تری انجام شود استقرار معضلات صنعت حمل و نقل بیشتر خواهد بود و روزهای سخت خیلی دیر تمام می‌شود.

اما مهم این است که بدانیم سخت‌ترین وضعیت به پایان رسیده است. پس از این با برگشت اوضاع، بهبود وضعیت و رونق کسب و کار در صنعت حمل و نقل دریایی مواجه خواهیم بود.

به رغم اینکه در سال ۲۰۰۹ با کاهش ۹ درصدی تجارت مواجه هستیم اما پیش‌بینی‌ها گواه افزایش

بسته پیشنهادی به هیئت وزیران، فراکسیون دریایی مجلس و ستاد تدابیر ویژه اقتصادی ارسال می‌شود.



عمده‌ترین منابعی که در بسته برای حمایت از صنایع دریایی پیش‌بینی شده، استفاده از منابع صندوق ذخیره ارزی است.

