



صنعت حمل و نقل دریایی در چالش با بحران مالی؛

بازنگری در قراردادها

دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

در حالی حاضر که وضع بازار بسیار نامناسب است، زمان آن رسیده است که سفارشات جدید مجدداً مورد بازبینی قرار گیرند. به هر حال، با توجه به این موضوع و همچنین بالا بودن هزینه‌های دادرسی برای هر دو طرف صاحبان کشتی و سازندگان، یافتن راه حل مسالمت‌آمیز در اولویت اول قرار دارد.

نتیجه رکود و کساد بازار تنها کم‌اثر کردن کار بانکداران نیست، بلکه سایر حرفه‌های خدماتی مانند صنعت حمل و نقل دریایی با کمبود اعتبار و تأمین تسهیلات لازم در خط مقدم قرار می‌گیرند. به عنوان مثال، کمبود سفارش‌های جدید سبب نبود اقدامات قانونی لازم برای تسویه حساب و پرداخت مطالبات قراردادها می‌گردد. اما این موضوع نشانگر جریان پیوسته و به هم متصل اخبار ناخوشایند نیست، بلکه در سایر زمینه‌ها موارد مناسبی به چشم می‌خورد. اکنون شرکت‌های کشتیرانی دیگر نگران توسعه فعالیت‌هایشان نیستند، بلکه نگران برآورده ساختن سطح تعهدات قراردادهایی هستند که قبلاً (یعنی زمانی که وضع بازار مناسب بود) متقبل شده‌اند، می‌باشند. یک کشتی که در وضع مناسب و اوج بازار سفارش ساخت شده است، احتمالاً در حال حاضر نیمی از ارزش بازاری خود را از دست داده است.



مذاکره مجدد درباره قراردادهای موجود باعث ترافیک پرونده‌های مربوطه در میز کار وکلای متخصص امور کشتیرانی شده است.



ابعاد واقعی افت و توقف فعالیت‌ها در نیمه دوم این سال به خوبی آشکار شد و روندها برای اولین بار پس از شروع حمل کانتینری و روند کانتینریزاسیون در دهه ۶۰ میلادی، جهت عکس به خود گرفت. اما روند تحویل سفارش‌های ساخت کشتی‌های کانتینرر کماکان ادامه دارد. به گونه‌ای که هم‌اکنون نیز فهرست طولی از سفارش‌های ساخت کشتی‌های کانتینرر شامل پست‌پاناما کس‌های مدرن - که در سال ۲۰۰۷ و به امید ادامه روند صعودی تجارت شرق/ غرب ارائه سفارش شده بودند - کماکان موجود است. شرایط در حال حاضر عبارت است از: مازاد عرضه ظرفیت‌های حمل، نرخ‌های کرایه حمل نزولی، کاهش فوق‌العاده سود شرکت‌های کشتیرانی و قرمز شدن بسیاری از نسبت‌های مالی بدون امید به بازگشت.

شرایط نامطلوب

به دلیل شرایط بسیار نامطلوب اقتصاد جهان، چشم‌انداز تجارت کانتینری برای سال جاری بسیار وخیم گردیده است. در حالی که تمامی کشورهای توسعه یافته بشدت متأثر از تبعات بحران اقتصاد جهان می‌باشند، فعالیت در بازار مصرف کشورهای غربی به عنوان اصلی‌ترین موتور محرکه بازار تجارت کانتینری جهان و به تبع آن حجم تجارت در مسیرهای اصلی به شدت کاهش یافته است. آمار منتشره از حجم تجارت در مسیر شمال - جنوب و مسیرهای درون منطقه‌ای به گونه‌ای وسیع این دیدگاه منفی را تأیید می‌کنند. با تشدید تبعات منفی کاهش حجم تجارت جهانی محمولات کانتینری (Demand)، نرخ رشد حجم تجارت کانتینری جهان اکنون به ۸/۳- درصد برای سال ۲۰۰۹



در حال حاضر که وضع بازار بسیار نامناسب است، زمان آن رسیده که سفارشات جدید مجدداً مورد بازبینی قرار گیرند.

راه حل چیست؟ چه کار باید انجام داد؟ آیا باید نشست و منتظر بهبود بازار شد یا باید تن به زیان ناشی از فسخ قرارداد داد؟ این موضوع به تحلیل اقتصادی برمی‌گردد. باید سنجید که کدام راه حل زیان کمتری به همراه دارد، صرف نظر کردن از ودیعه قرارداد یا افت ارزش بازاری دارایی‌ها و اینکه کدام یک از طرفین نقش عمده‌ای را در پروژه دارند.

فشار کار همواره در ارزیابی مجدد تصمیمات قبلی وجود دارد. واقعیت آن است که مسائل پیرامون مذاکره مجدد درباره قراردادهای موجود باعث ترافیک پرونده‌های مربوطه در میز کار وکلای متخصص امور کشتیرانی شده است.

تعداد دعوی‌ها و مشاجره‌های قراردادی منتهی به دادگاه توسط شرایط بازار تعیین خواهد شد. تحلیل‌گران بازار می‌گویند: مالکان بسیار نگرانند و میزان درخواست‌های وارده به شرکت‌های حقوقی کشتیرانی گواهی بر این موضوع است. اما تا زمانی که ارزش دارایی‌ها نامعلوم باشد شمش مالک (یا در بعضی مواقع بانک) مانع از انجام هر کاری می‌شود. اگر بانک مبادرت به سلب حق فک رهن از خود کند، چه انتظاری می‌تواند از مالکیت مجدد دارایی داشته باشد که به بازار ارائه کرده است. این موضوع بیان می‌کند که چرا مالکان باید از دست دادن بیعانه خرید کشتی‌های جدید را به عنوان زیان کوچک‌تر از دو خسارت بزرگ‌تر در طی اقامه طولانی دعوی در دادگاه بپذیرند.

تصاویر بهت‌آور

تصاویر بهت‌آور لنگرگاه سنگاپور، نشان‌دهنده تعداد بسیاری کشتی‌های کانتینرر در میان خیل کشتی‌های لنگر انداخته در این بندر است. تعداد زیادی از کشتی‌های کانتینرر در سایر نقاط جهان متوقف مانده‌اند. نشریه Lloyds تعداد کشتی‌های کانتینرر متوقف در سطح جهان را برابر ۵۳۷ فروند و معادل ۱۱/۴ درصد از ناوگان جهانی حمل تخمین زده است. این امر به خوبی نشان‌دهنده میزان تأثیر رکود جهانی بر بخش حمل کانتینری است.

پس از آغاز بحران مالی و ایجاد رکود در جهان در سال میلادی گذشته، حجم تجارت جهانی بشدت کاهش یافته است. روند نزولی تقاضای محمولات در کشورهای مصرف‌کننده، در کنار عدم توانایی در فاینانس معاملات تجاری، بازار جهانی حمل کانتینری را بشدت تحت تأثیر قرار داده است.

آمار ارائه شده از صادرات کشورهای صادرکننده محمولات کانتینری حاکی از افت شدید میزان صادرات این نوع محمولات است.

به رغم آغاز روند نزولی بازار حمل کانتینری در نیمه اول سال ۲۰۰۸ به خصوص در بنادر آمریکا،

کاهش یافته است. این امر در حالی وقوع یافت که رشد ظرفیت (Supply) برای سال ۲۰۰۹ از نرخ ۱۱/۵ درصد و رشد ظرفیت حمل کانتینری محض از نرخ ۱۲/۸ درصد برخوردار گردید. با وجود چنین حجم ظرفیت مازاد، ناموازنه عرضه و تقاضا افزایش یافت و در نتیجه بازار حمل و نقل محمولات کانتینری، مالکان و متصدیان حمل نیز متأثر گردیدند.

شرکت‌های لاینری در سه ماهه دوم از سال ۲۰۰۹ با کاهش شدید حجم تجارت مواجه گردیدند و با توجه به برتری کامل عرضه ظرفیت حمل بر تقاضا و سقوط نرخ‌های کرایه، متصدیان حمل با ضرر و زیان سنگین در نیمه ابتدای سال روبه‌رو شدند. وضعیت نامطلوب بازار به روند نزولی نرخ‌های اجاره منجر گردید. از سوی دیگر، مالکان کشتی‌های اجاره‌ای به دلیل کاهش سطوح درآمد و نیز فاصله بین مبالغ پرداخت شده برای یک کشتی و ارزش فعلی آن متضرر گردیدند. به رغم افزایش میزان فعالیت خرید و فروش و افزایش میزان رضایت‌مندی متصدیان حمل از سطوح جدید قیمت‌ها، قیمت کشتی‌های دست دوم نیز همچون درآمد حاصل از حمل، کاهش یافت.

به دلیل حاکمیت شرایط نامطلوب بر بازار، هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری در زمینه حمل و نقل کانتینری انجام نگرفت. این امر به همراه کمبود منابع مالی، به کلی بازار ساخت کشتی‌های کانتینری را با رکود مواجه گرداند. به طوری که از ابتدای سال تاکنون هیچ‌گونه قراردادی ساخت، منعقد نگردیده است. در هر صورت انعقاد قراردادهای ساخت و یا ارائه سفارش ساخت حاکی از ورود ظرفیت‌های جدید حمل به ناوگان موجود و کاهش بیش از پیش نرخ‌ها خواهد بود. برداشت تحلیلگران از این امر (کاهش ارائه سفارش و انعقاد قراردادهای ساخت) و عدم تحقق برنامه یاردها بر اساس برنامه‌ریزی قبلی، کاهش میزان ورود ظرفیت‌های جدید حمل به ناوگان کانتینرر جهان است. به رغم امکان بالقوه کاهش فشار ظرفیت مازاد بر بازار، تأثیر عامل کاهنده در بعد عرضه در برابر تأثیر عوامل افزایشنده فاصله عرضه و تقاضا در کوتاه‌مدت، بسیار ناچیز است. لغو بسیاری از سفارش‌های ساخت، تأییدی بر این مدعاست (بخصوص در مورد کشتی‌هایی با زمان تحویل سال ۲۰۱۰ و بعد از آن).

متصدیان حمل و مالکان به منظور غلبه بر بحران ظرفیت مازاد در بازار و به منظور کاستن از ظرفیت موجود حمل کانتینری، به اوراق‌سازی ظرفیت‌های قدیمی‌تر اقدام کردند. در هر صورت بخش قابل ملاحظه‌ای از ناوگان کانتینرر (در حدود ۹ تا ۱۰ درصد) به صورت غیرفعال و بی‌کار (Lay-up) وجود دارند. بعلاوه سه ماهه



دوم از سال ۲۰۰۹، شاهد انتقال ظرفیت حمل از مسیرهای اصلی تجاری به مسیرهای غیراصلی بود. میزان بکار گرفتن ظرفیت‌های جدید بزرگ و انتقال ظرفیت‌های متوسط به عنوان مثال از منطقه اقیانوس آرام به مسیرهای غیر اصلی در آینده، تعیین کننده میزان اترپذیری تمامی بخش‌های بازار از عامل ظرفیت مازاد خواهد بود. به رغم احتمال بهبود اوضاع در بعد تقاضای حمل در سال آینده، ارائه ظرفیت مازاد، همچنان بر بازار حمل و نقل کانتینری در آینده تأثیر منفی خواهد داشت. تأثیر کاهنده بالقوه، لغو قراردادهای و اوراق‌سازی، بر سرعت و چگونگی روند بهبود حجم تجارت اثرگذار خواهد بود. با توجه به میزان انتقال ظرفیت حمل به سایر بخش‌ها، این فرصت وجود دارد که برخی از بخش‌ها سریع‌تر از سایرین قادر به استفاده از مزیت کاهش تقاضا باشند.

آسیب به صنعت کشتیرانی

تردیدی نیست که بحران جهانی به شدت به صنعت کشتیرانی آسیب وارد آورده است. بخش فولاد با کاهش گسترده واردات مصرف‌کنندگان عمده این ماده به شدت صدمه دیده و برخی کارخانه‌های فولاد مجبور به تعطیلی و توقف فعالیت‌های خود شده‌اند. اما با شروع مجدد جریان واردات از جمله حجم عمده‌ای از مواد خام توسط کشور چین در سه ماهه ابتدای سال ۲۰۰۹ و ادامه این روند در سه ماهه دوم این سال، از تبعات منفی بحران در این بخش از حمل دریایی اندکی کاسته شد.

پس از آغاز بحران مالی و ایجاد رکود در جهان حجم تجارت جهانی بشدت کاهش یافته است.



تحلیلگران در قبال این تحولات مثبت کماکان جانب احتیاط را حفظ کرده‌اند. علت اصلی این موضع‌گیری آن است که هر چند انتظار می‌رود میزان تقاضای کشور چین با ارائه بسته محرک اقتصادی اعلام شده توسط دولت این کشور، افزایش جهشی داشته باشد اما روند فعلی افزایش واردات این کشور از آن روند جهشی مورد انتظار کماکان فاصله زیادی دارد.

موضوع مهم دیگر، فضای بی‌اعتمادی است که تحت تأثیر پس لرزه‌های بحران جهانی اقتصاد گریبانگیر سیستم‌های مالی - اعتباری شده و به مانند یک سرعت‌گیر، مانع تسریع در بهبود عملکرد اقتصاد جهان می‌شود.

پیش‌بینی می‌شود با تأثیرگذاری بسته‌های محرک پولی و مالی ارائه شده توسط دولت‌ها، طی نیمه دوم سال ۲۰۰۹، شاهد تسریع در بازگشت بازار، افزایش تقاضای مصرف‌کننده و نهایتاً کاهش

نرخ‌های بهره باشیم.

هشدار درباره بدتر شدن شرایط در آینده

بر اساس گفته‌های Dagfinn Lunde، رئیس بخش مالی کشتیرانی و عضو هیئت‌مدیره DVB Bank، با بدتر شدن اوضاع و شرایط در بازار حمل‌ونقل دریایی، تعداد زیادی از شرکت‌های کشتیرانی گرفتار مسائل نقدینگی خواهند شد. ایشان در مورد گزارش مدیریتی میان دوره‌ای ۶ ماهه اول سال ۲۰۰۹ گفت: اوضاع در نیمه دوم سال ۲۰۰۹ بدتر خواهد شد. شرایط بازار تانکر و کانتینر خیلی وخیم به نظر می‌رسد.

مدیر اجرایی DVB گفت: از نتایج به دست آمده راضی هستیم. ایشان همچنین خاطر نشان کرد: تغییرات ناخواسته در بازار پول بود که ۱۹/۶ میلیون یورو از سود این بانک را از بین برد. گرچه نتایج به دست آمده در سال جاری نسبت به مقادیر مشابه سال قبل، پائین است، با این حال با در نظر گرفتن شرایط اقتصادی فعلی، نتایج راضی‌کننده است.

Lunde با اشاره به نتایج به دست آمده، بیان کرد که نتیجه خالص حاصل از بخش کشتیرانی ۹ میلیون یورو کمتر از سال قبل بوده و بانک در نیمه اول سال ۲۰۰۹، ۷/۵ میلیون یورو فوق‌العاده برای زیان‌های اعتباری در بخش کشتیرانی در نظر گرفت. در حالی که این میزان برای کل سال ۲۰۰۸، ۶/۵ میلیون یورو بوده است. این موضوع سبب کاهش درآمد خالص بدست آمده از بخش کشتیرانی ۴۷/۲ میلیون یورو در نیمه اول سال

۲۰۰۸ به ۴۰/۷ میلیون یورو در نیمه اول سال ۲۰۰۸ شده است.

میزان وام قسمت مالی کشتیرانی DVB، از پایان سال ۲۰۰۸ تا انتهای ژوئن ۵/۹ درصد کاهش پیدا کرده و به ۹/۸۶ میلیون یورو رسیده است. بدین معنی که ۵۳/۸ درصد از کل موجودی بانک را که بخش کشتیرانی مدیریت می‌کرده است، ۲/۹ درصد کاهش پیدا کرده است.

بانک کمک‌های خود را برای زبان‌های اعتباری کشتیرانی به میزان ۲۳/۸ میلیون یورو افزایش داده است. گزارش‌ها، وسعت مشکلات پیرامون نقض شروط وام را نشان می‌دهد.

برای نشان دادن این موضوع که سرایت بحران بازارهای مالی تأثیر قابل توجهی در بخش حمل‌ونقل دریایی داشته است، بانک رشد منفی قیمت کشتی‌ها و افت شدید ارزش کشتی‌ها را عنوان می‌کند.

این موضوع سبب افزایش قابل توجه نسبت‌های وام به ارزش دارایی‌ها، به خصوص در بخش‌های کانتینر و فله شده است.

در نتیجه، این موضوع منتهی به افزایش شدید تعداد نقض مفاد حفظ ارزش دارایی‌ها، به طور خاص یک شرط قرارداد که حداقل نیازمندی‌ها با لحاظ نمودن نسبت مقدار وام به ارزش وثیقه را تعیین می‌کند، شده است.

در شرایط اقتصادی به وجود آمده، DVB انتظار دارد این روند در نیمه دوم سال ۲۰۰۹ ادامه پیدا کند و بنابراین اختلالات بیشتری پیش‌بینی می‌شود.

بازنگری قراردادهای ساخت توسط کشتیرانی CSAV

هیئت مدیره شرکت شیلیایی CSAV بازنگری مجدد برنامه‌های ساخت کشتی را تصویب کرد.

اصلاح برنامه‌ها از سوی مدیرعامل شرکت به بازار بورس در سانتیاگو اعلام گردید. شرکت CSAV سفارش ساخت چهار فروند کانتینربر به ظرفیت هر یک ۱۲ هزار و ۶۰۰ TEU به کشتی‌سازی ساسونگ کره جنوبی به مبلغ هر یک ۱۶۱ میلیون دلار و مجموعاً ۶۴۴ میلیون دلار با زمان تحویل سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۱۰ ارائه کرده بود. اما در شرایط موجود کشتیرانی CSAV همچنین یارد کشتی‌سازی، سفارش مذکور را به ساخت ۵ فروند کانتینربر به ظرفیت هر یک ۸۰۰۰ TEU و مجموع مبلغ ۶۲۵ میلیون دلار با زمان تحویل سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۲ تغییر داده‌اند. گروه سرمایه‌گذاری BNP-Paribas تأمین منابع مالی مورد نیاز سفارش مذکور را عهده‌دار می‌باشد. این گروه همچنین سرمایه مورد نیاز برای ساخت دو فروند به ظرفیت هر یک ۶۰۰۰ TEU را پیش از این تأمین کرده بود. بر اساس برنامه‌ریزی‌ها

BNP Paribas، ۷۰ درصد از سرمایه مورد نیاز برای ساخت پنج فروند کانتینربر به ظرفیت هر یک ۸،۰۰۰ TEU براساس Libor+۳۵۰ bbs در دوره ۱۲ ساله تأمین خواهد کرد. دو فروند از مجموعه پنج تایی از کانتینربرهای به ظرفیت ۶۰۰۰ TEU در یارد تایوانی CSBC و به مبلغ هر یک ۸۵ میلیون دلار در حال ساخت می‌باشند. تأمین سرمایه کشتی‌های مذکور به میزان ۷۰ درصد و به نرخ مشابه در یک دوره ۱۰ ساله انجام گرفته است. زمان تحویل کشتی‌های در حال ساخت بین آوریل ۲۰۱۰ تا آوریل ۲۰۱۱ می‌باشد.

سرمایه‌گذاری برای ساخت سومین فروند از مجموعه با ظرفیت ۶۰۰۰ TEU با میزان ۶۵ درصد و به نرخ مشابه سایر پروژه‌ها در دوره پنج ساله در حال مذاکره و بررسی می‌باشد.

شرکت‌های بزرگ کانتینری در شرایط بدی قرار گرفته‌اند

بر اساس گزارش چشم‌انداز بازار گروه DVB، تجارت در جهت غرب مسیر "آسیا-اروپا" برای کشتی‌های کانتینربر سوپرپست پاناما کس کم‌اکان در شرایط بسیار بدی قرار دارد. انتظار می‌رود میزان تقاضا در سال ۲۰۰۹ با کاهش ۱۵ درصدی به کمتر از ۱۱/۳ میلیون TEU رسیده و در سال ۲۰۱۰ نیز در همین میزان ثابت باقی بماند. همچنین ارزش سرمایه‌ای پروژه‌های ساخت کشتی نیز ۳۰ درصد کاهش یافته است.

در این گزارش آمده است: برخی مشاهدات حاکی از توقف کاهش ماه به ماه حجم تجارت است. نرخ متوسط کاربری این نوع کشتی از هفته اول ماه جولای به این سو در حدود ۹۵ درصد بوده که نسبت به نرخ ۷۵ درصدی در سه ماهه ابتدای سال ۲۰۰۹ از رشد قابل ملاحظه‌ای برخوردار بوده است. نرخ کرایه حمل در مسیر چین-اروپای شمالی و مدیترانه از ۳۵۰ الی ۴۵۰ دلار به ازای هر TEU و در انتهای ماه می به ۹۰۰ الی ۱۰۰۰ دلار در ابتدای ماه آگوست رسیده است.

این بخش از حمل ۲۳۵ فروند کشتی با ظرفیت بیش از ۸۰۰۰ TEU را شامل می‌شود. کشتی‌های سوپرپست پاناما کس بزرگ‌ترین نوع از انواع کشتی‌های کانتینربر در سطح جهان هستند. ۸۵ درصد از این کشتی‌ها در مسیر آسیا به اروپا فعالند. بحران مالی در انتهای سال ۲۰۰۸ باعث افت تقاضا و سقوط نرخ‌های اجاره زمانی شد.

عدم حصول به توافق در یک قرارداد شرکت MSC برای اجاره ۴ فروند کشتی کانتینربر هر یک به ظرفیت ۸۴۰۰ TEU با نرخ ۱۰ هزار دلار بر روز در ماه آوریل حاکی از این است که کاهش ۸۰ درصدی نرخ‌ها نسبت به ۱۲ ماه پیش از آن نیز برای انعقاد یک قرارداد کافی نبوده است.

تعداد زیادی از کشتی‌های کانتینربر در سایر نقاط جهان متوقف مانده‌اند. نشریه Lloyds تعداد کشتی‌های کانتینربر متوقف در سطح جهان را برابر ۵۳۷ فروند معادل ۱۱/۴ درصد از ناوگان جهانی حمل تخمین زده است.





آمار ارائه شده از صادرات کشورهای صادرکننده محمولات کانتینری حاکی از افت شدید میزان صادرات این نوع محمولات است.

000

شرکت‌های لاینری در سه ماهه دوم سال ۲۰۰۹ با کاهش شدید حجم تجارت مواجه گردیدند. با توجه به برتری کامل عرضه ظرفیت حمل بر تقاضا و سقوط نرخ‌های کرایه، متصدیان حمل با ضرر و زیان سنگین در نیمه اول سال جاری میلادی روبه‌رو شدند.

به رغم اینکه کشتی‌های سوپرپست پاناماکس عمدتاً وابسته به تجارت در مسیر آسیا به اروپا هستند وضعیت کشتی‌های پاناماکس بین ۳ الی ۸ هزار TEU وخیم‌تر به نظر می‌رسد. علت اصلی این امر ورود و به کارگیری تعداد بیشتری از کشتی‌های سوپرپست پاناماکس و کنار گذاشته شدن کشتی‌های کوچک‌تر است.

در طی ۷ سال پیش از سقوط بازار تا نیمه دوم سال ۲۰۰۸، تجارت آسیا-اروپا با رشد سالانه ۱۵ درصدی از رقم ۵/۲ میلیون TEU در سال ۲۰۰۰ به ۱۲/۴ میلیون TEU در سال ۲۰۰۷ افزایش یافت.

در حدود نیمی از سفارش‌های ساخت کشتی‌های کانتینربر به تعداد ۱۰۰۰ فروند و به مجموع ظرفیت ۵/۵ میلیون TEU شامل کشتی‌های سوپرپست پاناماکس است. این تعداد ۲۶۳ فروند و به مجموع ظرفیت ۲/۲ میلیون TEU است که معادل ۱۵۰ درصد از مجموع ظرفیت ناوگان موجود در این بخش می‌باشد.

با از بین رفتن امید به هر گونه بازگشت سریع در بازار، مؤسسه DVB افزایش تأخیرها، تبدیل کشتی و لغو سفارش‌ها را پیش‌بینی کرده است. از سه ماهه چهارم سال ۲۰۰۸ به این سو تعداد ۱۸ فروند از سفارش‌های این نوع کشتی لغو شده و تحویل‌ها به طور متوسط ۱۰ ماه تأخیر داشته است. به رغم ادامه روند تأخیرها مذاکره با یاردها کار دشواری است. یاردهای کره‌ای تهدید به پافشاری در خصوص مواضع خود در خصوص تحویل‌ها کرده و حق تغییر در قراردادهای را در صورت نیاز محفوظ می‌دانند.

از سوی دیگر خطوط و مالکان در خصوص لغو سفارش کشتی‌های سوپرپست پاناماکس که غالباً در سری هشت تایی و به منظور راهاندازی سرویس‌های همگن مسیر آسیا-اروپا سفارش شده‌اند، مردد هستند. با توجه به قیمت ۱۵۰ میلیون دلاری هر فروند کشتی به ظرفیت ۱۰ هزار TEU و قیمت یک میلیارد دلاری سری ۸ تایی، پرداخت هزینه ۲۰۰ میلیون دلاری لغو





سفارش برای خطوطی که در بازار کساد فعالیت می‌کنند دشوار است.

به رغم عدم ارائه سفارش جدید طی ۹ ماهه اخیر، به نظر می‌رسد قیمت کشتی نو ۳۰ درصد کاهش داشته باشد. شاخص قیمت ارائه شده از سوی مؤسسه کلارکسون برای کشتی‌های بین ۸ الی ۸۵۰۰ TEU با ۳۰ درصد کاهش از ۱۳۷ میلیون دلار در نیمه سخت سال ۲۰۰۸ به ۹۶ میلیون دلار در ماه جولای سال ۲۰۰۹ کاهش یافته است. گزارش DVB قیمت‌های فوق را به رغم حداقل بودن کماکان بالا می‌داند و ارائه سفارش‌های جدید را با در نظر گرفتن فهرست سفارش‌های ۱/۵ برابری در قیاس با ناوگان موجود و این واقعیت که این کشتی‌ها تنها در یک مسیر قابل استفاده هستند و در نهایت نامیدی به بازگشت بازار تا سال ۲۰۱۱ و حتی ۲۰۱۲، غیرمنطقی می‌داند.

انتظار می‌رود رشد ناوگان کشتی‌های سوپرپست پاناماکس تا سال ۲۰۱۰ حداکثر به ۳۷/۳ درصد برسد و در سال ۲۰۱۱ به ۲۱/۸ درصد کاهش یابد. میزان رشد این بخش در سال ۲۰۰۹ معادل ۳۳/۵ درصد تخمین زده می‌شود.

۲۰ درصد از کشتی‌های سفارش شده در این بخش از نیمه دوم سال ۲۰۱۰ و طی دو سال پس از آن با تأخیر در تحویل و ۳۰ درصد با لغو قرارداد مواجه خواهند شد.

در حدود ۳۰ فروند از ۲۶۳ کشتی سفارش شده با ظرفیت بالای ۸۰۰۰ TEU بدون قرارداد اجاره یا فاینانس سفارش شده‌اند.

درد پنهان شرکت‌های حمل‌ونقل کانتینری

شرکت‌های کشتیرانی بسیاری وجود دارند که در حال حاضر با مشکلات عدیده دست به گریباندند. جزئیات مبارزات برخی بیش از سایرین فاش شده و در اختیار افکار عمومی قرار گرفته است. به عنوان مثال، CSAV... موضوع مشخص بررسی‌های دقیق طی هفته‌های اخیر بوده‌اند که اقدامات قابل ملاحظه‌ای در جهت رونق فعالیت آنها انجام شده است. اگرچه برخی به تنها بودن آنها در مبارزات معتقدند، هیچکس به طور جدی تمایلی بر این باور ندارد که مرسک در معرض خطر واقعی است، اما ضرر و زیان به میزان ۵۴۰ میلیون دلار برای ۶ ماهه ابتدای سال ۲۰۰۹ و احتمال قریب به یقین مبنی بر استمرار روند مشابه در نیمه دوم از سال، دلیلی بر این مدعاست. همه شرکت‌های کوچک یا بزرگ با صرف هزینه‌های گزاف به فعالیت ادامه داده و تاکنون در صحنه باقی مانده‌اند. منابع تأمین کننده، مبلغ ۶۴ میلیارد دلار که تاکنون به منظور تثبیت موقعیت شرکت‌ها هزینه شده چندان مشخص نیست. فقط

میزان رشد ناوگان کشتی‌های سوپرپست پاناماکس در سال ۲۰۰۹ معادل ۳۳/۵ درصد تخمین زده می‌شود.



بیشترین میزان لغو و یا تعویق قراردادهای مربوط به کشتی‌های فله‌بر است و تانکرها با کمترین میزان لغو و یا تعویق مواجه‌اند.

شرکت‌ها و بانک‌ها دقیق‌ترین اطلاعات را در اختیار دارند و بعید به نظر می‌رسد که آنها نیز تا پیش از آشکار شدن مشکلات، به انتشار اطلاعات اقدام کنند. بسیاری از شرکت‌ها (برای تأمین منابع مورد نیاز)، به لغو قراردادهای اقدام می‌کنند، اما به دلیل استراتژی بانک‌ها در ارتباط با حفظ منافع مشخصی در شرکت‌ها، به تعویق انداختن، راه حل مناسب‌تری به نظر می‌رسد. نگرانی‌های مشترک بین ۲۰ شرکت برتر کانتینری غالباً در خصوص ورشکستگی بالقوه و حذف کامل از صحنه رقابت در صنعت می‌باشد. بدیهی است بخشی از مشکلات ناشی از بزرگ بودن ناوگان‌هاست، لیکن عواملی از قبیل سیاست‌ها و حمایت دولت‌ها نیز باید لحاظ گردد. بزرگی برخی از شرکت‌ها به حدی است که سقوط آنها کاملاً بعید به نظر می‌رسد، ولی با اتمام منابع پولی و مالی، هیچ شرکتی در امان نخواهد ماند. به هر ترتیب دوره کنونی، دوران صبر و انتظار برای همه محسوب می‌گردد، بدیهی است در صورت عدم تغییر در شرایط کنونی و عدم افزایش حجم تجارت، ناچار به تحمل ضرر و زیان بیشتری می‌باشند.

حجم تجارت کانتینری، سهم عظیمی از مجموع حجم تجارت جهانی را به خود اختصاص می‌دهد و در صورت تثبیت میزان فعالیت در سطوح فعلی، صنعت ناچار به انطباق‌دهی خود با وضعیت تجارت جهانی است. فرایند دردناکی که در انتظار بسیاری از شرکت‌های کانتینری می‌باشد.

افت شاخص BDI در ۳ ماهه اخیر

نرخ شاخص بالتیک در سه ماه گذشته در پی کاهش تقاضا برای حمل سنگ آهن (در نتیجه

به دلیل حاکمیت شرایط نامطلوب بر بازار، هیچگونه سرمایه‌گذاری در زمینه حمل و نقل کانتینری انجام نگرفت.



بحران جهانی به شدت به صنعت کشتیرانی آسیب وارد آورده است. بخش فولاد با کاهش گسترده واردات مصرف‌کنندگان عمده این ماده به شدت صدمه دیده و برخی کارخانه‌های فولاد مجبور به تعطیلی و توقف فعالیت‌های خود شده‌اند.

از بین رفتن تجمع بار سنگ‌آهن) و همچنین توسعه ناوگان جهانی به کم‌ترین میزان خود رسیده است.

بر اساس اطلاعات Baltic Exchange، این شاخص برای روز ششم متوالی افت داشت، به طوری که با ۴۹ واحد (معادل ۲ درصد) کاهش به ۲۳۸۸ واحد رسید. این میزان، کمترین مقدار از ۱۳ ماه می تاکنون است. همچنین حمل‌کنندگان سنگ‌آهن و زغال‌سنگ با کاهش ۳/۱ درصدی در نرخ حمل کشتی‌های نوع پاناماکس و کیپ‌سایز مواجه شدند.

مدیر لندنی بخش کشتیرانی مدیریت M2M می‌گوید: فقدان فعالیت در زمینه سنگ آهن، به خصوص از چین کاملاً مشهود است. به نوعی، به فزونی بار پایان داده شده است. تعداد کشتی‌های جدید تحویلی در ماه جولای به تنهایی با تعداد کشتی‌های تحویلی در شش‌ماهه اول سال برابری می‌کند.

بر اساس اطلاعات مشاوران کشتیرانی Drewry در لندن، کشور چین با مصرف ۲۶ درصد کل سنگ‌آهن دنیا در سه ماهه جاری، بزرگ‌ترین مصرف‌کننده سنگ‌آهن در جهان محسوب می‌شود.

نرخ شاخص‌ها در سال ۲۰۰۸ قبل آنکه در انتهای آن سال افت پیدا کند، به شدت بالا رفت، به طوری که سبب شد کشتی‌های زیادی (مازاد نیاز) سفارش داده شوند. بر اساس اطلاعات ارائه شده از سوی Drewry، ناوگان دریایی فله در سال جاری ۱۴ درصد ظرفیت خود، توسعه پیدا کرده است. در این پیش‌بینی Drewry، سفارش‌های توام با تأخیر، فسخ شده و نیز کشتی‌های اسقاط شده لحاظ شده است.

نرخ اجاره کشتی‌های کیپ‌سایز به ۳۶ هزار و ۸۵۸ دلار در هر روز افت پیدا کرد. بر اساس اطلاعات FFA از Imarex متوسط نرخ اجاره این نوع کشتی برای سه ماه آخر ۳۴ هزار و ۲۵۰ دلار پیش‌بینی می‌شود.

همچنین متوسط نرخ چارتر زمانی کشتی‌های نوع پاناماکس به ۱۷ هزار و ۷۹ دلار در هر روز کاهش پیدا کرد. نرخ‌های FFA برای سه ماهه آخر سال ۲۰۰۹، ۱۸ هزار و ۲۵۰ دلار در هر روز بود.

یک کارگزار لندنی می‌گوید: نرخ بازار در حال حاضر در حال کاهش است و نشانه‌های واقعی از بهبود اوضاع دیده نمی‌شود.

نرخ‌های مسیر panamax fronthaul برای حمل محصولات فله از حوزه تجاری آتلانتیک به چین در ماه گذشته به یک سوم کاهش پیدا کرده و به میزان ۲۷ هزار و ۲۰۰ دلار در هر روز رسیده است.

همچنین نرخ‌ها در حوزه اقیانوس آرام افت کرده و

به حدود ۱۴۰۰۰ دلار در هر روز رسیده است. در حالی که مقدار این نرخ در بالاترین مقدار خود در اوایل ژوئن ۲۴۰۰۰ دلار در هر روز بود.

رفتار محتاطانه یاردها

یاردهای کشتی‌سازی نهایت سعی خود را به منظور تحویل به موقع کشتی‌ها و جلوگیری از ضرر و زیان در برابر مالکان می‌کنند. بر اساس اظهارات دکتر Stampford مدیر مؤسسه تحقیقاتی کلارکسون، شرایط بسیار سخت و پیچیده است زیرا یاردها سفارش‌هایی با قیمت‌های بسیار گزاف در اختیار دارند.

آنها قراردادهایی را در اختیار دارند که ممکن است به لغو ناگهانی دچار شوند و در صورت عدم تحویل به موقع، مالک می‌تواند قرارداد را لغو کند. به این ترتیب یاردها انگیزه مالی بسیار قوی به منظور تحویل به هنگام کشتی‌ها دارند. شواهد حاکی از برتری تعداد موارد به تعویق انداختن قراردادهای نسبت به لغو قراردادهای می‌باشد. در صورت لغو قراردادهای یاردها به فروش مجدد کشتی‌های مذکور اقدام می‌کنند. بر اساس آمار اعلام شده از سوی مؤسسه کلارکسون، طی هفت ماهه منتهی به ۳۱ جولای ۲۰۰۹، ظرفیتی معادل ۶۳/۹ میلیون تن Dwt از تمامی انواع کشتی‌ها به بازار تحویل گردیده است. این رقم در برابر رقم ۱۶۳/۳ میلیون تن Dwt مربوط به ظرفیت قابل تحویل تا پایان سال ۲۰۰۹ بر اساس برنامه‌ریزی‌های پیشین، قرار دارد.

به گفته دکتر Stampford، سطوح یاردها با یکدیگر متفاوتند. برخی از یاردها در ژاپن چندان مایل به توسعه یافتگی نیستند، از شهرت کافی برخوردارند و به شدت مورد اطمینان مالکان ژاپنی می‌باشند. یاردهای بزرگ در کره و چین نیز در همین سطح قرار دارند و به طور کلی از ثبات برخوردارند. سپس یاردهای موجود در لایه‌های دوم و سوم قرار دارند که با مسائل و مشکلاتی مواجه می‌باشند و حجم قابل ملاحظه‌ای از سفارش‌های ساخت انواع فله‌بر را در اختیار دارند. در پائین‌ترین سطح یاردهایی با کمترین میزان تخصص و تبحر قرار دارند.

بر اساس مشاهدات، بیشترین میزان لغو و یا تعویق قراردادهای مربوط به کشتی‌های فله‌بر است و کمترین میزان تحویل به بازار مربوط به همین گروه می‌باشد. در مقایسه، تانکرها با کمترین میزان لغو و یا تعویق قرار دارند، ظرفیتی معادل ۲۰/۷ میلیون تن Dwt در مقایسه با ۵۶ میلیون تن Dwt برنامه‌ریزی شده تا پایان سال جاری میلادی به بازار تحویل شود.

ضرر و زیان بی‌سابقه در گروه Cosco

ضرر و زیان زیاد از خط کانتینری و همچنین ضررهای حاصله از بخش عملیات فله خشک،

بازار حمل و نقل

بخش از میزان ۲۳/۵ میلیارد CNY به ۱۱/۴ میلیارد CNY افت کرد.

Cosco معتقد است: در مواجهه با تأمین بیش از حد ظرفیت و افزایش دوباره قیمت نفت، انتظار می‌رود شرایط عملیاتی برای شش‌ماهه دوم سال همچنان سخت باقی بماند.

آنها همچنین اضافه می‌کنند: گروه ما رشد ظرفیت حمل را با فسخ، تحویل با تأخیر بعضی از سفارش‌های ساخت کشتی‌ها، تحویل پیش از موعد کشتی‌های اجاره‌ای، charter-out کردن کشتی‌ها و اسقاط کشتی‌های خارج از رده، از نظر فرصت‌ها و شرایط محیطی کنترل خواهد کرد.

بخش فله Cosco در مقایسه با سود ۱۶/۹ میلیارد CNY مدت مشابه سال قبل، با زیان ۵۳۵/۹ میلیون CNY در سال جاری مواجه شد.

درآمد حاصل از کشتی‌های فله خشک در طول ۱۲ ماه گذشته، از ۳۸/۹ میلیارد CNY به ۱۰/۷ میلیارد CNY افت کرد.

شرکت Cosco با فسخ قرارداد ساخت ۸ فروند از کشتی‌های فله‌بر، کماکان ۴۴ فله‌بر در دست سفارش دارد.

منبع:
Fairplay
Lloyd's List

بی‌نوشت:
1- forward freight agreement

سبب شد در شش‌ماهه اول سال جاری زبانی به میزان ۶۷۰ میلیون دلار به China Cosco Holdings تحمیل شود.

این شرکت می‌گوید: در کنار این ضرر و زیان زیاد، با توجه به اینکه چشم‌انداز بهبودی در بخش کانتینر وجود ندارد و این شرکت آماده لغو قرارداد ۵۷ سفارش کشتی کانتینری خود است.

در ۶ ماهه منتهی به ۳۰ ژوئن، شرکت Cosco حدود ۴/۶ میلیارد CNY (معادل ۶۷۲/۵ میلیون دلار) ضرر داد که با توجه به سود ۱۵/۱ میلیارد CNY که در سال قبل به دست آمد، تغییر و نوسان قابل توجهی محسوب می‌شود.

بنا به گزارش خبرگزاری Reuters، از طرف دیگر می‌توان گفت زیان مذکور کمتر از ۴/۸ میلیارد CNY بود که چهار تن از تحلیلگران پیش‌بینی کرده بودند. در نتیجه این موضوع اتفاقی غیرمنتظره به حساب نمی‌آید.

همچنین، درآمدهای حاصله به شدت افت کرده و با ۵۹ درصد کاهش به ۲۸/۹ میلیارد CNY رسید، در حالی که زیان عملیاتی مطابق گزارش شش‌ماهه این شرکت، در حدود ۴/۳ میلیارد CNY بوده است.

در پی کاهش حجم حمل و نقل بار به یک پنجم، زیان حاصل از بخش کانتینر Cosco به ۴/۳ میلیارد CNY (معادل ۶۳۱ میلیون دلار) رسید. در طول ۱۲ ماه گذشته، درآمد حاصله از این

ارزش سرمایه‌ای پروژه‌های ساخت کشتی ۳۰ درصد کاهش یافته است.

000

