

تأثیر بحران مالی آمریکا بر صنعت کشتیرانی دنیا

اعمال مدیریت بر عملیات بارگیری، تخلیه، سفر، تعمیر و نگهداری کشتی‌ها، از وقوع سفرهای طولانی، توقف‌های غیرمتعارف و در انتظار گذاشتن کشتی‌ها بکاهند.

میزان بهره‌وری از ناوگان دریایی جهان در اواسط دهه ۸۰ میلادی و در زمان جنگ اول خلیج فارس و سپس در زمان بحران اقتصادی کشورهای آسیایی، به شدت تحت تأثیر و دچار نوسان شده است.

با توجه به سرمایه‌گذاری‌های فراوان انجام شده در بخش ساخت کشتی در جهان و استمرار ورود بیش از اندازه کشتی‌های جدید به بازار حمل در سال‌های آتی، حتی اگر بهره‌وری کشتی‌های موجود در ناوگان جهانی به سطح سال‌های دهه ۸۰ میلادی کاهش پیدا کند، باز هم برای پاسخگویی به ظرفیت‌های حمل ایجاد شده، باید در سال ۲۰۰۸، ۵۰۰ میلیون تن، در سال ۲۰۰۹، ۷۵۰ میلیون تن و در سال ۲۰۱۰، ۴۵۰ میلیون تن بار به تجارت جهانی محمولات از طریق دریا اضافه شود. نتیجه آن که حجم محمولات تجاری باید از رشدی پایدار برخوردار باشد، به این معنی که، جهان نیازمند یک و یا

سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در صنعت کشتیرانی در چند سال گذشته، باعث افزایش شدید قیمت انواع کشتی شده و این در حالی است که در بخش مربوط به درآمدها، سقوط نرخ‌ها برای انواع کشتی به خصوص فله‌رها را شاهد بوده‌ایم.

در دو ماه گذشته میانگین درآمد روزانه انواع کشتی فله‌بر به یک پنجم ارزش خود در انتهای ماه می سال جاری رسید. این کاهش شدید درآمدها، بسیاری از صاحبان کشتی را نگران کرده به طوری که ممکن است تعدادی از آنها را به اتخاذ تصمیم‌های عجولانه وادار کند.

پر واضح است که شرایط حاکم بر اقتصاد جهانی و شروع قریب‌الوقوع رکود اقتصادی در آمریکا و دیگر کشورهای غربی، می‌تواند یکی از دلایل رکود به وجود آمده در بازار حمل کالای خشک باشد اما مسائل اساسی دیگری وجود دارد که شرکت‌های کشتیرانی را مجبور به عبور از آبهای متلاطم می‌کند.

میزان بهره‌وری ناوگان جهانی در سنوات گذشته از رشد مطلوبی برخوردار بوده و این به این معنی است که شرکت‌های کشتیرانی توانسته‌اند با



دو «چین» دیگر خواهد بود تا جوابگوی این نیاز باشد.

در صورت تحقق نیافتن رشد ذکر شده، تنها راه باقی مانده، از رده خارج کردن کشتی‌های فرسوده، در انتظار گذاشتن تعدادی از کشتی‌های موجود، کاهش سرعت سفری و باطل نمودن سفارش‌های ساخت خواهد بود که قبلاً نیز شرکت‌های کشتیرانی در سال‌های دهه ۷۰ و ۸۰ از آنها پیروی کرده‌اند.

با وجود شواهد و خبرهایی که از وضعیت نابسامان اقتصاد جهانی و ورود اغلب کشورهای تأثیرگذار به دوران رکود به گوش می‌رسد، بعید خواهد بود که صنعت کشتیرانی بتواند افزایش حجم محمولات دریایی را شاهد باشد، بنابراین جدی گرفتن مسئله و برخوردی مناسب با تبعات پیش روی، راهبردی است که می‌تواند به عنوان گزینه‌های منطقی بر روی میز مدیران شرکت‌های کشتیرانی قرار گیرد و برنامه‌ریزی مناسب و منتج از واقعیات روز، تنها راه عبور از دریای متلاطم پیش روی باشد.

سرمایه‌گذاری صندوق دارایی دریانوردی

صندوق پیشگام مستقر در هامبورگ بنام "دارایی دریانوردی" Maritime Equity که در سال گذشته توسط Salmon Invest پایه‌گذاری شد، اولین سرمایه‌گذاری خود را انجام داده و نسبت به خرید یک فروند کشتی فله‌بر ۹۲ هزار و ۵۰۰ تنی به نام John Wulff که توسط موسسه Christopher Mayer معامله شد، اقدام کرد. این کشتی توسط گروه Yangfan در چین در حال ساخت بوده و برنامه تحویل آن ماه اوت سال ۲۰۱۰ است. کشتی مذکور برای مدت پنج سال به خطوط Mitsui OSK با قیمت روزانه ۳۲ هزار دلار اجاره داده شده است.

صندوق Maritim Equity معادل ۷۵ درصد بهای ۱۱/۳ میلیون یورویی (معادل ۱۵/۳ میلیون دلار) کشتی فله‌بر مذکور را از تسهیلات اعتباری استفاده کرده است. دو سوم این مبلغ بهره‌ای سالانه برابر با ۹/۵ درصد داشته و در صورت فروش کشتی باید ۱۰۰ درصد آن بازپرداخت شود. یک سوم مابقی نیز جهت پرداخت هزینه‌های تحقق نیافته قابل مصرف است. مالک کشتی مذکور John-Peter Wulff در این تسهیلات دارای ۲۵ درصد سهم است. بنا بر اظهار مدیرعامل شرکت مذکور، نرخ مطلوب به همراه اعتبار و شهرت اجاره‌کننده موجب تسریع در تصمیم‌گیری در سرمایه‌گذاری خرید این کشتی شد.

وی همچنین عنوان کرد که بحران در بازارهای

در دو ماه گذشته میانگین درآمد روزانه انواع کشتی فله‌بر به یک پنجم ارزش خود در انتهای ماه می سال جاری رسید.



مالی جهانی اثراتی بر صنعت کشتیرانی گذاشته و ضروری بود به کیفیت شرکا جهت ادامه بهره‌برداری از بازار روبه رشد، توجه شود. شرکت‌های کشتیرانی می‌توانند از این ابزار به عنوان راه‌حلی جهت اخذ تسهیلات خرید کشتی‌ها سود برده و سهمی بین ۲۵ تا ۷۵ درصد از سرمایه را در اختیار گیرند.

دکتر گاندرمن اضافه کرد که علاقه فراوانی به استفاده از این ابزار در صنعت وجود دارد و ما شاهدیم که شرایط مطلوب سرمایه‌گذاری هر ماه بهبود می‌یابد.

تأثیر چین بر بازار حمل‌ونقل

کشور چین تنها کشوری نیست که حجم تجارت آن، صنعت کشتیرانی را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد. در ۴۰ سال اخیر، اروپا، ژاپن، کره و بره‌های آسیایی نیز عملکرد تأثیرگذاری داشته و صنعت کشتیرانی نیز از عملکرد آنها منتفع شده است، اما چرخه فعلی اقتصاد چین از مشخصاتی برخوردار است که صنعت حمل‌ونقل دریایی را بیش از پیش تحت تأثیر قرار می‌دهد. یکی از جنبه‌های مثبت مدل رشد اقتصادی چین جنبه شرکتی آن است. کشور چین نسبت به موج ورود سرمایه‌گذاری‌ها روی خوش نشان داد و به موازات آن پروژه‌های توسعه ساختاری را در فضایی به وسعت ۲۷ استان به اجرا گذاشت.

شرایط حاکم بر اقتصاد جهانی و شروع قریب‌الوقوع رکود اقتصادی در آمریکا و دیگر کشورهای غربی یکی از دلایل رکود به وجود آمده در بازار حمل‌کالای خشک است.



این کار به عهده شرکت‌ها بود و دولت طرح خاصی در این روند ارائه نکرد. همراه با ورود سرمایه، مهارت‌ها و تکنولوژی مورد نیاز نیز وارد شد و شرکت‌های چینی به سرعت تبدیل به تولیدکنندگان محصولات صادراتی با کیفیت عالی و قیمت‌های بسیار پایین شدند.

جای تعجب نیست که صادرات کشور چین رشد ۲۵ درصدی داشته و میزان واردات این کشور از ۲۰۰ میلیون تن در سال ۱۹۹۸ به یک میلیارد تن در حال حاضر رسیده است. تولید ۵۰۰ میلیون تن فولاد در سال ۲۰۰۷ هر چند غیرقابل تصور، اما ایجادکننده شرایط ایده‌آل برای کشتیرانی بوده است.

تلاش برای ارضای میزان بالای تقاضای حمل، به طور طبیعی باعث افزایش قیمت‌ها شد. قیمت سنگ‌آهن که به ازای هر تن برابر ۲۰ دلار بود به ۱۸۰ دلار افزایش یافت. فولاد از ۳۰۰ دلار در هر تن به ۱۲۰۰ دلار رسید و درآمد کشتی‌های کیپ‌سایز که هیچ‌گاه بیش از ۲۵ هزار دلار در روز نبود، به ۱۸۰ هزار دلار در روز رسید. تزریق این میزان پول نقد به صنعت با قصد ظرفیت‌سازی صورت پذیرفت اما به نظر می‌رسد هم اکنون و در مقطع ورود این ظرفیت‌های جدید، ماشین اقتصاد چین توان خود را از دست داده است.

بعد از چهار سال رشد ۲۰ الی ۲۵ درصدی، در ژوئن و جولای ۲۰۰۸ نرخ رشد صادرات کشور چین به ۵ درصد کاهش یافت. صادرکنندگان مشکلاتی شامل افزایش ۴۰ درصدی قیمت مواد خام را تجربه می‌کنند. دستمزدها دو برابر شده و ارزش واحد پولی چین افزایش یافته است. عرضه و صادرات محمولات فله از جمله زغال‌سنگ و مواد معدنی کاهش یافته است. هر چند مشکل اصلی کشور چین در نوع مالکیت دارایی‌ها نهفته است.

دولت‌های استانی از فروش زمین به درآمدهای بالایی دست یافته‌اند. در حالی که قیمت‌ها در حال حاضر رو به کاهش بوده و بخش‌های توسعه‌ای، مشکلات مالی را تجربه می‌کنند. این موضوع برای آینده بازار فولاد و در نتیجه حمل‌ونقل دریایی نگران‌کننده است. صادرات کشور چین رو به کاهش بوده در صورتی که هزینه‌ها رو به افزایش است. در این میان سایر حوادث از جمله توفان، زمین‌لرزه و تغییرات ارزش زمین‌های استانی را نیز باید در نظر گرفت.

مناقضه کشتیرانی هند برای خرید کشتی‌های VLCC

شرکت دولتی کشتیرانی هندوستان جهت خرید چهار فروند کشتی بسیار بزرگ مناقصه برگزار کرده تا از عهده انجام درخواست‌های عمده

و تقاضای بازار مصرف داخلی نفت هندوستان برآید.

این کشتی‌ها بخشی از ۷۲ فروند کشتی‌هایی است که طبق برنامه، کشتیرانی SCI امیدوار به خرید آنها تا قبل از سال ۲۰۱۲ با قیمت برآوردی سه میلیارد دلار است.

تعداد ۳۲ فروند از این کشتی‌ها تاکنون سفارش داده شده یا حتی به ناوگان پیوسته‌اند. مدیرعامل کشتیرانی Hajara S SCI به همراه وزیر کشتیرانی TR Baalu جهت تحویل‌گیری یک فروند VLCC به ظرفیت ۳۱۹ هزار dwt و دو فروند کشتی کانتینری ۴۴۰۰ TEU عازم ستول کره‌جنوبی شدند.

شرکت کشتیرانی SCI اکنون دارای دو فروند VLCC است که کشتی اخیر بزرگ‌ترین شناور ناوگان تجاری کشور است. این دو کشتی در کشتی‌سازی‌های کره‌جنوبی ساخته شده و بهای هر یک ۱۶۰ میلیون دلار است. نرخ اجاره فعلی یک فروند VLCC در منطقه بین ۹۵ تا ۹۰ هزار دلار در روز برای حمل فوری کالاست. اما اجاره بلندمدت سالانه این نرخ حدود ۷۵ تا ۷۰ هزار دلار در روز است.

شرکت‌های متعدد دولتی پالایش و تصفیه نفت هندوستان و صنایع مربوطه در بخش خصوصی، همگی متقاضی ظرفیت حمل و انتقال بیشتر نفت خام هستند.

هندوستان بیش از ۷۰ درصد نفت مصرفی خود را وارد می‌نماید به طوری که هر یک از شرکت‌های پالایش دولتی و بخش خصوصی سالانه حدود ۱۲ میلیون تن (۲۴۱ هزار بشکه در روز) نفت خام وارد می‌کنند.

صنایع Reliance که مربوط به بخش خصوصی است، هر ساله ۱۲۰ تانکر از بازار حمل فوری اجاره کرده و برای انتقال ۳۳ میلیون تن نفت خام به پالایشگاه Jamnagar در گجرات در غرب هندوستان اقدام می‌کند. با توجه به مدرنیزه شدن این پالایشگاه و افزایش ظرفیت آن به دو برابر در سال ۲۰۰۹، به احتمال زیاد این بخش به دو برابر این تعداد کشتی‌ها جهت انتقال نفت خام نیازمند خواهد بود.

شاهدان صنعت عنوان می‌کنند که دلیل تصمیم کشتیرانی SCI به خرید تانکرهای جدید، درخواست بزرگ‌ترین پالایشگاه دولتی هند IOC از دبیرکل کشتیرانی برای تغییر قوانین و صدور مجوز پنج ساله استفاده از کشتی‌های خارجی برای واردات نفت است.

براساس مقررات و شرایط جاری، شرکت‌های داخلی مجاز به استفاده از کشتی‌های خارجی تا حداکثر دو سال پس از اخذ مجوز و کشتی‌ها خارجی نیز موظف به اخذ گواهی نبود اعتراض

Ron Widdows مدیرعامل و رئیس شرکت Neptune Orient Lines معتقد است نتایج سه ماه سوم به هیچ عنوان نشان‌دهنده میزان وخامت اوضاع نیست. درآمد این شرکت در سه ماهه سوم و نسبت به دوره مشابه سال پیش، ۸۲ درصد کاهش داشته و روند موجود حاکی از سقوط درآمدهای شرکت NOL به زیر خط قرمز در سه ماهه چهارم و برای اولین بار در شش سال اخیر است.

Widdows صحنه ناخوشایندی از عدم اطمینان و ناپدید شدن تقاضاهای حمل از سوی مشتریان را به تصویر می‌کشد. شرایط فعلی، فقدان توازن و مازاد عرضه بر تقاضای حمل را بدتر خواهد نمود.

وی اعلام داشت: «در چند سال آینده شاهد هیچ گونه روند صعودی نخواهیم بود. روند نزولی موجود تا مدتی ادامه خواهد یافت.»

شرکت لاینری چینی CSCL نیز با اعلام ضرر ۳۹/۷ میلیون دلاری، وارد منطقه زیر خط قرمز شده است. با پیش‌بینی وخیم‌تر شدن اوضاع، تحلیلگران پیش‌بینی می‌کنند، این شرکت در طول کل سال مالی آینده نیز ضرر کند. یک تحلیلگر از موسسه Daiwa اعلام کرد با روند سریع کاهش تقاضا، پیش‌بینی می‌شود سه ماه پایانی سال، به راحتی سود ۴۲۷ میلیون یوانی شرکت در ۹ ماهه ابتدای سال را به صفر برساند. در بخش حمل فله نیز سقوط نرخ‌ها، بازار را با عدم تعادل مواجه ساخته هر چند تأثیر مثبت قراردادهای اجاره طولانی‌مدت در وضعیت بازار، درآمدهای سه ماهه را در این بخش بهبود بخشیده است. شرکت کره‌ای - سنگاپوری Pan Ocean مالک و اپراتور یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های فله جهان، شاهد افت ۸ درصدی سود از میزان پیش‌بینی شده ۱۳۱ میلیون دلاری بوده است. شرکت STX به تأثیر مثبت قراردادهای اجاره بلندمدت در بهبود شرایط مالی شرکت و امکان اجاره با نرخ پائین کشتی‌ها در حال حاضر و پیش از هر گونه افزایش قیمت اشاره کرده است.

شرکت مالک هنگ‌کنگی Pacific Basin، کاهش میزان درآمد از اجاره کشتی در سال ۲۰۰۹ را نسبت به حال حاضر پیش‌بینی می‌کند. سه شرکت مالک بزرگ NYK، MOL و K Line زاین به دلیل انجام فعالیت‌ها در بخش‌های مختلف حمل، ضرر و زیان کمتری را نسبت به شرکت‌هایی که به صورت تخصصی در یک بخش خاص مانند فله و کانتینر فعالند متحمل شده‌اند.

هر چند دو شرکت MOL، K Line پیش‌بینی درآمد سالانه خود را به میزان ۷ و ۹ درصد تعدیل کرده‌اند. اما هیچ کدام از پیش‌بینی‌ها بر اساس

جدی گرفتن مسئله و برخورد مناسب با تبعات پیش روی، راهبردی است که می‌تواند به عنوان گزینه‌ای منطقی بر روی میز مدیران شرکت‌های کشتیرانی قرار گیرد و برنامه‌ریزی مناسب و منتج از واقعیات روز، تنها راه عبور از دریای متلاطم پیش روی باشد.



از مؤسسه ملی مالکان کشتی‌های هندوستان هستند. این قانون در مورد کشتی‌های داخلی و ثبت شده در هندوستان اعمال نمی‌شود. گزارش‌های دریافتی حاکی است که شرکت IOC سالانه ۱۴ میلیارد روپیه (۲۸۲ میلیون دلار) جهت حمل، هزینه می‌کند و تصمیم گرفته با استفاده از کشتی‌های VLCC در بلندمدت برای حمل نفت خام از حجم مبالغ پرداختی بکاهد و در هزینه حمل صرفه‌جویی کند.

بررسی نتایج عملکرد مالی برخی شرکت‌های کشتیرانی

نتایج عملکرد مالی بسیاری از شرکت‌های آسیایی فعال در حوزه‌های دریایی و کشتیرانی، پیام‌های متفاوتی را در پی داشته است. برخی از این شرکت‌ها رشد خیره‌کننده‌ای را گزارش کرده‌اند، از جمله شرکت بزرگ NYK ژاپن که معادل ۶۶ درصد افزایش سود در شش ماهه ابتدای سال داشته است، اما سایر شرکت‌ها از جمله شرکت China Shipping Container Line به زیر خط قرمز سقوط کرده‌اند.

یکی از پرسش‌های موجود در خصوص این خروجی‌ها این است که آیا می‌توان از این آمار به عنوان معیاری برای پیش‌بینی وضعیت آینده بحران مالی جهانی استفاده کرد.

میزان بهره‌وری از ناوگان دریایی جهان در اواسط دهه ۸۰ میلادی و در زمان جنگ اول خلیج فارس و سپس در زمان بحران اقتصادی کشورهای آسیایی، به شدت تحت تأثیر و دچار نوسان شده است.



سقوط شدید بازار حمل نیست بلکه این شرکت‌ها افت و خیزهای متعددی را برای بازار متصور شده و تأثیر قراردادهای درازمدت در بخش فله و کاهش هزینه‌های سوخت را باعث جلوگیری از کاهش شدید نرخ‌های مقطعی در بخش فله و نرخ‌های کرایه حمل در بخش کانتینری می‌دانند. حتی شرکت NYK با اطمینان اعلام کرده که نیازی به بازبینی میزان سود پیش‌بینی شده خود نمی‌بیند.

شرایط مشابهی بر گروه کشتیرانی COSCO با فعالیت‌های گسترده و متفاوت حکمفرماست این شرکت با رشد ۱۸ درصدی، رقم سود سه ماهه سوم را ۶/۵ میلیارد Yuan اعلام کرده است.

انتظار برای کاهش نرخ اجاره

متصدیان حمل و نقل برای سال ۲۰۰۹ نیز کاهش نرخ اجاره زمانی کشتی‌ها را انتظار دارند. بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی حمل و نقل دریایی محمولات فله هنگ‌کنگ (Pacific Basin) زمان بهبود وضعیت بازار را پس از سقوط اخیر نرخ‌ها غیرقابل پیش‌بینی دانست. شرکت مذکور در گزارشی ادامه ناپایداری و وخامت شرایط موجود را برای سال ۲۰۰۹ پیش‌بینی کرد و سطوح پائین‌تری از نرخ‌های اجاره زمانی را در سال ۲۰۰۹ نسبت به سال ۲۰۰۸ قابل انتظار دانست.

مرکز تحقیقات Morgan Stanley کاهش سطوح نرخ‌های اجاره زمانی و SPOT را در سال ۲۰۰۹ نسبت به سال ۲۰۰۸ به میزان ۶۰ درصد پیش‌بینی کرده است.

کشتیرانی P.B به دلیل مشکلات گشایش LC، مواجهه با مشکلات مالی و اعتباری را مورد تأیید قرار داد. همچنین اعلام داشت در صورت تثبیت وضعیت بازار پولی، رفع تمامی مشکلات قابل انتظار است. TTA بزرگ‌ترین کشتی حمل‌کننده محمولات فله در تایلند نیز اعلام کرد، نتایج کاهش شدید نرخ‌های کرایه حمل به دلیل بحران مالی جهان در دو سال آینده آشکارتر می‌شود.

تجار به سختی می‌توانند به LC مناسب برای ضمانت پرداخت آنها برای کالا دست یابند، در حالی که بانک‌ها در سرمایه‌گذاری بر روی اقلام و قراردادهای حمل بسیار محتاط رفتار می‌کنند. مدیرعامل TTA در گفت‌وگو با رویترز اعلام کرد، این پدیده هم اکنون محسوس است و تأثیر خود را در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ نشان خواهد داد.

بحران مالی به کاهش شدید تقاضای فولاد منتهی شده است. در چین کاهش تقاضای فولاد از بخش سازنده و تولیدکننده توأم با کاهش تولید فولاد از زمان برگزاری المپیک، باعث کاهش ۷/۷ درصدی تولید فولاد خام این کشور در سه ماهه

بعد از چهار سال رشد ۲۰ الی ۲۵ درصدی، در ژوئن و جولای ۲۰۰۸ نرخ رشد صادرات کشور چین ۵ درصد کاهش یافت.



سه شرکت مالک بزرگ NYK، MOL و K Line ژاپن به دلیل انجام فعالیت‌ها در بخش‌های مختلف حمل، ضرر و زیان کمتری را نسبت به شرکت‌هایی که به صورت تخصصی در یک بخش خاص مانند فله و کانتینر فعالند متحمل شده‌اند.

سوم نسبت به سه ماهه پیش از آن شد.

بازار حمل و نقل ناوگان هندی سبب متاثر از فضای نامطلوب حاکم بر مذاکره‌های بین Vale و واردکنندگان چین بر سر قیمت سنگ آهن است که پیش از این به کاهش نرخ‌های کیپ‌سایزها منتهی شده بود.

لیکن در حالی که ۳۳ درصد از مجموع ظرفیت ناوگان هندی‌سایز جهان قدیمی هستند و سن بیش از ۲۵ سال دارند، اوراق‌سازی روز افزون توأم با لغو قراردادهای سفارش ساخت کشتی نو، می‌تواند تأثیر مثبتی بر بازار حمل محمولات فله بگذارد.

البته این امر به توانایی یاردهای اوراق‌سازی به گشایش LC بستگی دارد که تاکنون اصلی‌ترین دلیل توقف فعالیت اوراق‌سازی بوده است. همچنین توسعه صنعتی کشورهای چین، هند و سایر کشورها می‌تواند در جهت تقویت بازار حمل

مرکز تحقیقات Morgan Stanley کاهش سطوح نرخ‌های اجاره زمانی و SPOT را در سال ۲۰۰۹ نسبت به سال ۲۰۰۸ به میزان ۶۰ درصد پیش‌بینی کرده است.



در ارتباط با نیروی انسانی دریانورد و صنعت مدیریت کشتی، مالکان به قطع سرمایه‌گذاری در زمینه آموزش دریانورد به عنوان یکی از تبعات بحران مالی جهانی اقدام می‌کنند.

فله در بلندمدت اثر گذار باشد. بحران مالی جهان تاکنون تأثیر منفی در کوتاه‌مدت داشته و ادامه وضعیت کنونی چندان قابل پیش‌بینی به نظر نمی‌رسد.

شرکت P.B در میان مدت همچنان به دنبال پوششی برای ناوگان فله‌بر خود متشکل از ۷۸ فروند و ۱۱ مورد سفارش ساخت کشتی جدید است. پوشش هندی‌سایز P.B متضمن ۹۳ درصد به میزان ۳۱ هزار و ۳۴۰ دلار به ازای هر روز برای سال ۲۰۰۸ و ۴۳ درصد به میزان ۳۲ هزار و ۵۸۰ دلار برای سال ۲۰۰۹ است.

پوشش ناوگان هندی‌سایز برای سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ به میزان ۱۰۱ و ۱۰۷ درصد است که متضمن مفهوم برتری میزان محمولات قابل حمل نسبت به ظرفیت حمل در آینده است.

بحران مالی غرب و احتمال قطع برنامه‌های آموزشی دریایی

در ارتباط با نیروی انسانی دریانورد و صنعت مدیریت کشتی، مالکان به قطع سرمایه‌گذاری در زمینه آموزش دریانورد به عنوان یکی از تبعات بحران مالی جهانی اقدام می‌کنند.

Stene مدیرعامل شرکت Ole Stene در کنفرانس آموزش نیروی انسانی در مانیل فیلیپین اعلام کرد: در صورت وخیم‌تر شدن وضعیت بحران، تاریخ بار دیگر تکرار خواهد شد و موضوع برنامه‌های آموزشی دانشجویان در انتهای فهرست موضوعات مهم مالکان کشتی‌ها قرار خواهد گرفت. آنچه وظیفه پیش روی ماست، متقاعد کردن مالکان به ضرورت سرمایه‌گذاری در این زمینه است.

Stene در بیان این ترس تنها نبود و اظهارهایی مبنی بر تداوم بحران کمبود نیروی انسانی دریانورد حتی در صورت لغو یک سوم از حجم سفارش‌های در دست ساخت کشتی ناشی از بحران مالی جهان، توسط شرکت‌کنندگان در این کنفرانس داده شد.

«ما متوجه نقطه نظرات مالکان کشتی‌ها هستیم. لیکن چگونه می‌توان بدون پشتوانه مالی به تربیت نیروی انسانی پرداخت؟» مدیرعامل OSM نیز اظهار داشت: کاهش میزان سرمایه‌گذاری در زمینه تربیت نیروی انسانی خطر بزرگی است که در برخی از بخش‌ها وقوع آن، از احتمال بیشتری برخوردار است.

این امر به حوزه فعالیت مدیران وابسته است. اگر شما یک تانکر در اختیار دارید؛ امکان بازگشت وجود ندارد زیرا متولیان اصلی امر در زمینه نفت، کشتی شما را برای به کارگیری مورد بازرسی و تأیید قرار می‌دهند.

دفتر برنامه ریزی راهبردی و امور بین الملل منابع: Clarksons Lloyd's List