غیبت بیش از یک میلیون واحد ظرفیت کانتینری در آب‌های جهان

جریمه ۱۰۰۰ دلاری ریسک برای هر کانتینر در هرمز



کیمیا ملکی: **روزانه ۱۲۰ هزار دلار برای اجاره یک کشتی؛ این عدد فقط صورت‌حساب استفاده از یک شناور نیست، نشانه‌ای از بازاری است که در آن ناامنی مسیرها، طولانی‌شدن سفرها و محدودیت دسترسی به ظرفیت آماده‌به‌کار، هزینه جابه‌جایی کالا را بالا نگه داشته‌اند. در پایان اکتبر ۲۰۲۶، بازار کشتیرانی کانتینری با تناقضی مهم روبه‌روست: سفارش ساخت کشتی‌های جدید از ۱۵ میلیون واحد ظرفیت عبور کرده اما یافتن شناور مناسب برای فعالیت فوری همچنان آسان نیست. بخشی از ناوگان در مسیرهای طولانی‌تر به کار گرفته شده، بخشی در تعمیرگاه‌هاست و بخشی نیز با محدودیت‌های عملیاتی مواجه است. در این میان، بازگشت تدریجی بعضی سرویس‌ها به کانال سوئز می‌تواند معادله عرضه را تغییر دهد، اما ریسک تردد در آبراه‌های منطقه هنوز از صورت‌حساب تجارت حذف نشده است.**

پیامد این وضعیت، فراتر از درآمد مالکان کشتی، به سرمایه در گردش بنگاه‌ها، زمان تحویل سفارش‌ها و هزینه نهایی کالاها می‌رسد.

شاخص‌ها چه می‌گویند؟

شاخص هارپکس در ۳۰ اکتبر ۲۰۲۶ به ۲۵۸۵ واحد رسیده؛ در حالی که یک هفته پیش از آن، ۲۵۲۵ واحد بوده است. افزایش ۶۰ واحدی، معادل حدود ۲.۴ درصد، نشان می‌دهد فشار صعودی بازار اجاره در آخرین هفته اکتبر نیز ادامه داشته است. این شاخص، تحولات اجاره زمانی کشتی‌های کانتینری را با فرض قراردادهای شش تا دوازده‌ماهه دنبال می‌کند؛ نه هزینه حمل یک کانتینر در یک مسیر مشخص.

در جدول همان روز، اجاره کشتی ۷۰۰ واحدی بدون جرثقیل، روزانه ۱۱ هزار دلار و کشتی ۱۱۰۰ واحدی، ۱۸ هزار و ۵۰۰ دلار ارزیابی شده است. نرخ کشتی‌های ۱۷۰۰ و ۱۸۰۰ واحدی نیز به‌ترتیب ۳۵ هزار و ۳۸ هزار دلار بوده است. در رده‌های بزرگ‌تر، کشتی ۴۲۵۰ واحدی روزانه ۶۱ هزار دلار و کشتی‌های ۶۵۰۰ و ۸۵۰۰ واحدی به‌ترتیب ۷۶ هزار و ۸۳ هزار دلار نرخ داشته‌اند.

فاصله این ارزیابی‌ها با قرارداد ۱۲۰ هزار دلاری الزاماً تناقض نیست؛ یکی نماینده ارزیابی استاندارد بازار است و دیگری معامله‌ای با مشخصات اختصاصی. همچنین شاخص کرایه حمل کانتینری شانگهای، با رقم گزارش‌شده ۳۶۸۱ واحد، بازاری متفاوت را می‌سنجد. اجاره کشتی و کرایه حمل کالا به یکدیگر مرتبط‌اند، اما مترادف نیستند.

کمبود کشتی یا کمبود ظرفیت مؤثر؟

برای توضیح وضعیت کنونی باید میان ظرفیت اسمی ناوگان و ظرفیت موثر آن تفاوت گذاشت. ظرفیت اسمی می‌گوید کشتی‌ها در مجموع چند کانتینر حمل می‌کنند؛ ظرفیت مؤثر نشان می‌دهد همین ناوگان در یک بازه زمانی، چند بار می‌تواند بارگیری، سفر و تخلیه را تکرار کند. طولانی‌شدن مسیر، بدون حذف حتی یک کشتی، توان جابه‌جایی دوره‌ای ناوگان را کاهش می‌دهد.

وقتی مسیر یک سرویس از سوئز به دور دماغه امید نیک منتقل می‌شود، کشتی مدت بیشتری در دریا می‌ماند. برای حفظ فاصله منظم حرکت‌ها، خط کشتیرانی ممکن است به شناورهای بیشتری نیاز پیدا کند. در غیر این صورت، باید برنامه حرکت، تعداد سفرها یا تعهد زمانی خود را تغییر دهد. به همین دلیل، افزایش تقاضا برای اجاره کشتی لزوما به معنای رشد هم‌اندازه تجارت کالا نیست؛ گاهی همان حجم بار، کشتی بیشتری مصرف می‌کند.

میزان افزایش مسافت و زمان نیز به مبدأ، مقصد، سرعت و توقف‌های بندری وابسته است. بنابراین، نمی‌توان یک عدد ثابت را به تمام مسیرها تعمیم داد. آنچه اهمیت دارد، جذب ظرفیت در سفرهای طولانی‌تر و کاهش انعطاف عملیاتی شبکه است.

یک میلیون واحد بیرون از چرخه عادی

تا ۱۹ اکتبر، ظرفیت ناوگان تجاری کانتینری غیرفعال حدود ۲۸۷ هزار واحد، معادل ۰.۸ درصد ظرفیت کل ناوگان، گزارش شده است. هم‌زمان، حدود ۷۶۹ هزار واحد ظرفیت نیز در تعمیرگاه‌ها و حوضچه‌های خشک قرار داشته است. جمع این دو رقم به یک میلیون و ۵۶ هزار واحد می‌رسد یعنی بیش از یک میلیون واحد ظرفیت، در این دو وضعیت قرار داشته است.

اما این دو گروه را نباید یکسان تفسیر کرد. کشتی غیرفعال تجاری، الزاماً شرایط مشابه شناوری را ندارد که برای تعمیر، بازرسی یا عملیات فنی برنامه‌ریزی‌شده از سرویس خارج شده است. همچنین تمام ظرفیت خارج از فعالیت را نمی‌توان به ناامنی منطقه نسبت داد.

سهم پایین ناوگان غیرفعال تجاری، در کنار نرخ‌های بالای اجاره، با محدودبودن ظرفیت آزاد سازگار است. بااین‌حال، حتی کشتی آماده‌به‌کار نیز اگر در محل نامناسب باشد یا مشخصات موردنیاز یک سرویس را نداشته باشد، فوراً مشکل آن خط را حل نمی‌کند. بازار اجاره، بازاری جهانی است، اما دسترسی به عرضه در آن، محدودیت‌های زمانی و جغرافیایی دارد.

رکورد اجاره

در معاملات گزارش‌شده اواخر اکتبر، نرخ اجاره یک کشتی با ظرفیت ۶۷۰۰ واحد معادل کانتینر بیست‌فوتی، یا TEU، به حدود ۱۱۵ تا ۱۲۰ هزار دلار در روز رسیده است. همچنین یک کشتی ۴۸۰۰ واحدی برای دوره‌ای دوازده‌ماهه، با نرخ روزانه ۸۰ هزار دلار اجاره شده است. این ارقام از قدرت چانه‌زنی مالکان شناورهای موردنیاز بازار حکایت دارند، اما نباید آنها را نرخ عمومی تمام کشتی‌ها دانست.

سن شناور، مصرف سوخت، تجهیزات، محل و زمان تحویل، طول قرارداد و مشخصات فنی می‌توانند نرخ اجاره را تغییر دهند. بنابراین، مقایسه دو قرارداد فقط بر اساس ظرفیت اسمی کشتی، تصویر کاملی ارائه نمی‌دهد. شناوری که دقیقاً در زمان و محل موردنیاز یک خط کشتیرانی آماده تحویل باشد، ممکن است نسبت به کشتی مشابهی با شرایط متفاوت، اجاره بالاتری بگیرد.

نکته اقتصادی مهم، ارزش دسترسی فوری است. سفارش ساخت، نیاز چند سال آینده را پاسخ می‌دهد اما خط کشتیرانی برای حفظ برنامه حرکت هفتگی خود، همین امروز به کشتی نیاز دارد. همین فاصله زمانی می‌تواند کمبود کوتاه‌مدت را در کنار وفور سفارش‌های آینده قرار دهد.

سوئز؛ بازگشتی که می‌تواند عرضه را آزاد کند

بازگشت بعضی سرویس‌های آسیایی به کانال سوئز، فقط تغییر یک خط روی نقشه نیست؛ این اتفاق می‌تواند بخشی از ظرفیت درگیر در مسیر آفریقا را آزاد کند. اگر زمان گردش یک سرویس کوتاه‌تر شود، حفظ همان برنامه حمل ممکن است با تعداد کمتری کشتی امکان‌پذیر باشد. شناورهای آزادشده نیز می‌توانند به مسیرهای دیگر منتقل شوند یا دوباره وارد بازار اجاره شوند.

در برنامه‌های اعلام‌شده اواخر اکتبر، بازگرداندن دو سرویس دیگر ائتلاف پریمیر در مسیر آسیا و مدیترانه به سوئز پیش‌بینی شده است. بااین‌حال، برنامه اعلام‌شده را نباید با بازگشت کامل و پایدار شبکه جهانی یکسان دانست. تصمیم نهایی شرکت‌ها به ارزیابی امنیت، امکان بیمه، شرایط عملیاتی و قابلیت اتکای مسیر وابسته است.

اثر این تغییر نیز فوری و یکدست نخواهد بود. جابه‌جایی کشتی‌ها، تنظیم توقف‌های بندری و بازطراحی برنامه سرویس‌ها زمان می‌برد. قراردادهای اجاره موجود نیز ممکن است تا ماه‌ها برقرار بمانند. ازاین‌رو، حتی بازگشت گسترده‌تر به سوئز الزاماً به کاهش هم‌زمان تمام نرخ‌ها منجر نمی‌شود؛ نخست عرضه عملیاتی تغییر می‌کند و سپس آثار آن، با شدت‌های متفاوت، به قراردادها و کرایه‌ها منتقل می‌شود.

هرمز؛ صورت‌حساب جداگانه ریسک

تنگه هرمز را باید جدا از مسیر سوئز تحلیل کرد. دورزدن آفریقا، جایگزینی برای بخشی از سفرهای عبوری از دریای سرخ است اما برای دسترسی دریایی به بنادر داخل خلیج فارس، چنین جایگزین مستقیمی وجود ندارد. استفاده از بنادر بیرون تنگه و ادامه حمل زمینی، خود به زیرساخت، ظرفیت، هماهنگی و هزینه اضافی نیاز دارد. در اطلاعیه عملیاتی یکی از خطوط بزرگ کشتیرانی، برای محموله‌های سوار بر کشتی‌های عبوری از هرمز، هزینه‌ای معادل هزار دلار به ازای هر کانتینر تعیین شده است. این مبلغ، از جمله هزینه بیمه و جبران ریسک خدمه را پوشش می‌دهد. بااین‌حال، نباید آن را تعرفه‌ای عمومی برای تمام شرکت‌ها، تمام بنادر یا همه محموله‌های منطقه معرفی کرد؛ دامنه اجرا به شرایط همان خدمت وابسته است. برای صاحب کالا، مسئله فقط مبلغ اضافه نیست. تغییر بندر تخلیه، حمل زمینی تکمیلی، انتظار برای تحویل و هزینه انبارداری نیز می‌توانند صورت‌حساب را تغییر دهند. نااطمینانی زمانی، حتی بدون افزایش مستقیم کرایه، سرمایه بنگاه را مدت بیشتری در مسیر نگه می‌دارد و برنامه تولید یا فروش را دشوارتر می‌کند.

سفارش‌های بزرگ

در سوی دیگر بازار، ظرفیت سفارش ساخت کشتی‌های کانتینری از ۱۵ میلیون واحد عبور کرده است. رسیدن این رقم به حدود ۱۶ میلیون واحد تا پایان ۲۰۲۶، پیش‌بینی مطرح‌شده بر پایه قراردادهای احتمالی است، نه ظرفیت قطعی تحویل‌شده. همین تمایز برای ارزیابی آینده بازار ضروری است: مذاکره، سفارش نهایی و ورود کشتی به خدمت، سه مرحله متفاوت‌اند.

انباشت سفارش‌ها می‌تواند در سال‌های آینده فشار عرضه ایجاد کند، به‌ویژه اگر هم‌زمان مسیرهای کوتاه‌تر دوباره مورد استفاده قرار گیرند. در آن صورت، بازار از دو جهت با افزایش ظرفیت مؤثر مواجه می‌شود: ورود شناورهای تازه و آزادشدن کشتی‌های درگیر در سفرهای طولانی‌تر.

بااین‌حال، اندازه سفارش‌ها به‌تنهایی زمان یا شدت افت نرخ را تعیین نمی‌کند. برنامه تحویل، رشد تجارت، خروج کشتی‌های قدیمی، سرعت حرکت ناوگان و مدت قراردادهای موجود نیز مؤثرند. کاهش سرعت برای صرفه‌جویی در سوخت می‌تواند بخشی از ظرفیت را جذب کند؛ همان‌طور که افزایش سرعت، در شرایط مناسب، توان حمل را بالا می‌برد. آینده بازار، حاصل تعامل این عوامل است، نه نتیجه خودکار یک عدد بزرگ.

رقابت بر سر سوخت و هزینه

ترکیب سفارش‌ها نشان می‌دهد رقابت فقط برای افزایش تعداد کشتی نیست. حدود ۵۶ درصد ظرفیت سفارش‌های جدید به شناورهای دوگانه‌سوز با قابلیت استفاده از گاز طبیعی مایع و حدود ۱۲ درصد به کشتی‌های دوگانه‌سوز متانولی اختصاص یافته است. در رده بالاتر از ۱۵ هزار واحد نیز سهم شناورهای دوگانه‌سوز گاز طبیعی مایع، حدود ۷۲ درصد گزارش شده است.

این انتخاب‌ها بر هزینه سرمایه‌گذاری و انعطاف سوخت‌رسانی اثر می‌گذارند، اما برتری اقتصادی هر فناوری به قیمت و دسترسی سوخت، زیرساخت بنادر و الزامات محیط‌زیستی وابسته است. عنوان دوگانه‌سوز نیز به‌خودی‌خود به معنای حذف انتشار آلاینده‌ها نیست.

برای شرکت‌ها، تصمیم دشوار میان درآمد امروز و هزینه فرداست. اجاره گران می‌تواند حفظ سرویس فعلی را ممکن کند، اما تعهد بلندمدت در اوج بازار، ریسک دارد. خرید کشتی جدید نیز ظرفیت آینده را تضمین می‌کند، ولی شرکت را در معرض هزینه تأمین مالی و احتمال کاهش نرخ‌ها قرار می‌دهد. سودآوری، بیش از بزرگ‌کردن ناوگان، به هماهنگی زمان سرمایه‌گذاری با نیاز واقعی شبکه وابسته شده است.

سخن پایانی

بازار کانتینری امروز، بیش از آنکه فقط با تعداد کشتی‌ها توضیح داده شود، به زمان و قابلیت اتکای مسیرها وابسته است. نرخ روزانه ۱۲۰ هزار دلار برای بعضی شناورها، نشانه فشار در بخش‌هایی از بازار است؛ نه تعرفه‌ای یکسان برای همه کشتی‌ها و نه تضمینی برای تداوم رونق. در مقابل، سفارش‌های چندمیلیونی نیز وعده ارزانی فوری نیستند، زیرا ظرفیت آینده هنوز جای کشتی آماده امروز را نمی‌گیرد. نقطه تعیین‌کننده، هم‌زمانی تحویل شناورهای جدید با تغییر شرایط آبراه‌هاست. اگر مسیرها کوتاه‌تر و قابل‌اتکاتر شوند، ظرفیت مؤثر افزایش می‌یابد و فشار بر نرخ‌ها می‌تواند بیشتر شود؛ اگر اختلال ادامه پیدا کند، بخشی از عرضه تازه نیز صرف جبران زمان ازدست‌رفته خواهد شد.

برای اقتصادهای وابسته به تجارت دریایی، مسئله اصلی فقط کرایه نیست؛ ثبات برنامه حمل، امکان بیمه و پیش‌بینی‌پذیری تحویل نیز اهمیت دارد. هزینه نااطمینانی، سرانجام از دریا به ترازنامه بنگاه و قیمت کالا منتقل می‌شود.