

چرا در حال حاضر نرخ های کرایه حمل بالاست و شرکت های حمل چطور می توانند خودشان را با این شرایط وفق دهند؟

تورم نرخ کرایه ها و کمبود کانتینر چالشی جهانی شده که زنجیره های تامین عموم صنایع را آشفته کرده است. در طول ۶ تا ۸ ماه گذشته نرخ های کرایه حمل کانال های حمل و نقل به بالاترین حد خود رسیده است که این اتفاق اثرات حیاتی روی صنایع و عملکردهای وابسته آن مثل صنایع خودروسازی و تولیدکنندگان در میان سایرین داشته است.

برای ملایم کردن این تاثیر در حال رشد نیاز به موشکافی دلایل کلیدی پشت پرده این افزایش های بدون توجیه کرایه های حمل جهانی است.

پاندمی کوید ۱۹

صنعت حمل و نقل یکی از بخشهایی بود که به بدترین شکل مورد هدف پاندمی کوید ۱۹ قرار گرفت. اول اینکه تمام کشورهای اصلی تولیدکننده نفت به خاطر پاندمی تولیداتشان را کاهش دادند و این کار ناهماهنگی بین بازار عرضه و تقاضا را به وجود آورد که به فشار قیمت ها انجامید.

ثانیاً تقاضای شدید برای کالا و کمبود کانتینر به نوبت از دلایل دیگر نابه سامان شدن توزیع هستند که به طور چشمگیری باعث افزایش نرخ های حمل شده اند. با متوقف شدن تولید به واسطه پاندمی در نیمه اول ۲۰۲۰ شرکت ها مجبور به افزایش دادن تولیدات خود شدند تا بتوانند جوابگوی تقاضاهای سر به فلک کشیده باشند. همچنین محدودیت های کرونایی صنعت هواپیمایی را مختل کرده و فشارهای سنگین بر حمل دریایی در خصوص تحویل کالا ایجاد کرده است. این وضعیت به طور منظم اثرات سوء زیادی بر زمان گردش کانتینر ها داشته است.

تکیه مستمر روی حمل های جداگانه

خرده فروشان تجارت الکترونیک عمده سالهاست که به دلایل متعدد از حمل های جداگانه استفاده می کنند. اول اینکه لازم است کالاها را از مکانهای مختلفی بارگیری کنند. دوماً به دلیل کوچک کردن سفارشات به خرده سفارش های ریزتر علی الخصوص اگر سفارش به دسته های متفاوتی تعلق داشته باشد، حمل جداگانه می تواند سرعت تحویل را بالا ببرد. سوم اینکه با نبود فضای کافی جهت حمل کامل یک سفارش روی یک کامیون یا هواپیما، حتماً باید آن محموله به جعبه های مجزا تقسیم شده و جداگانه حمل گردد. حمل مجزا به میزان گسترده ای در حمل های درون کشوری یا در حمل های بین المللی کالاها کاربرد دارد. مضافاً اینکه درخواست مشتریان در خصوص حمل کالا به مقاصد مختلف مشوق دیگری برای حمل های مجزاست. هرچه محموله ها بیشتر باشند هزینه های حمل بالاتر است. بنابراین برآمد این روند گرانی و اغلب خسارت به اکوسیستم را در پی خواهد داشت.

اثر خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا برافزایش نرخ هزینه های حمل کالا به مقصد بریتانیا و برعکس

علاوه بر پاندمیک، خروج انگلیس از اتحادیه اروپا باعث بروز اختلافات زیادی بین کشورها شده است زیرا که قیمت حمل کالا به بریتانیا یا از آن به میزان گزافی افزایش یافته است. با خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا انگلستان مجبور شد از سوبسیدهای متعددی که زیر چتر اتحادیه اروپا داشت قطع امید کند. با این اتفاق انتقال کالاها از انگلیس و به آن، حالا محموله ی بین قاره ای تلقی می شود که این موضوع همراه با پیچیدگی های پاندمیک بر زنجیره تامین کالا، نرخ های حمل کالاها از انگلیس و به آن را در حال حاضر

چهار برابر کرده است. مضافاً اینکه اختلافات در مرز نیز شرکت های حمل را برای زیرپا گذاشتن توافق های قبلی به فعالیت واداشته است که مجدداً این بدان معناست که شرکت هایی که سعی در حمل کالا دارند مجبورند که نرخ های افزایش یافته نقطه ای حمل را بپردازند

نرخ کرایه های جهانی باربری به علت ظهور این مشکلات فراتر از حد فزونی یافته است.

واردات محموله از چین

جدای از موارد فوق، دلیل مهم دیگر که پشت این افزایش قیمت ها نهفته است، درخواست های فوق العاده کانتینر در چین می باشد. چین به عنوان بزرگترین تولید کننده و کارخانه دار در سراسر جهان موجب وابستگی شدید کشورهای غربی مثل اروپا و آمریکا به کالاهای مختلف چینی شده است. بنا براین هنگامی که دسترسی به کانتینر به طور چشمگیری در این دوران پاندمیک کاهش یافته، تقاضای عظیمی برای کانتینر در چین ایجاد شده و نرخ کرایه ها نیز به تبع آن به میزان قابل توجهی بالا رفته است. این عامل نیز به طور قابل ملاحظه ای بر بالا بردن قیمت ها ی باربری اثر گذاشته است.

عوامل دیگر در سناریوی افزایش نرخ های باربری

جدای از نکات گفته شده فوق تعدادی عوامل کمتر شناخته شده نیز در افزایش نرخ های کرایه نقش دارند. مشکلات ارتباطی که از کنسلی ها و تغییر جهت های لحظه آخری در سناریوی جاری نشئت می گیرند یکی دیگر از دلایل افزایش قیمت های حمل هستند. همچنین بخش حمل و نقل مانند سایر صنایع وقتی که شرکت ها نقش مهمی ایفا می کنند تمایل به اثرات موجی پیدا می کند. به طوری که هر زمان رهبران بازار (بزرگترین شرکت های حمل) برای بهبود بخشیدن خسارت ها تصمیم به بالا بردن قیمت ها می گیرند رویهمرفته نرخ های بازار نیز دچار تورم می شوند.

صنعت می تواند به بسیاری از واحدها برای کنترل روند صعودی کرایه ها متوسل شود. یادآور شدن روز یا ساعت برای حمل و نقل در روزهای آرام تر مثل دوشنبه ها و جمعه ها به جای پنج شنبه ها که معمولاً به عنوان شلوغ ترین روز شناخته می شود، می تواند هزینه را ۱۵ تا ۲۰ درصد به صورت سالیانه کاهش دهد.

شرکت ها می توانند به جای تحویل های جداگانه به گونه ای از پیش برنامه ریزی کنند که چند دریافت با هم انجام شود که این نکته می تواند برای شرکت ها جهت تخفیف یا تشویق گرفتن از شرکت حمل مفید باشد. بسته بندی بیشتر هم باعث افزایش هزینه باربری می شود و به محیط زیست هم آسیب می رساند. به همین دلیل شرکت ها باید از این کار پرهیز کنند. مضافاً اینکه شرکت های کوچک تر باید به دنبال ادغام کردن همکارها از شرکت های حمل و برون سپاری باشند که این کار به آنها کمک می کند تا بیشتر به انجام وظایف اصلی خود بپردازند.

برای مقابله با افزایش نرخ باربری چه می توان انجام داد؟

برنامه ریزی از قبل

یکی از موثرترین راهها برای مقابله با این نرخ های حمل بالا برنامه ریزی پیش از حمل است. هزینه حمل محموله هر روز افزایش می یابد. برای اجتناب از پرداخت هزینه های بالا و سود بردن از تسهیلات پیش از موعد، شرکت ها از نظر استراتژیک باید برنامه های حمل خود را از قبل به خوبی برنامه ریزی کنند. این کار به آنها کمک کند تا بتوانند مبالغ قابل توجهی را ذخیره و از تاخیر اجتناب کنند. استفاده از پلتفرم های دیجیتالی و به کارگیری اطلاعات سوابق قیمت های باربری برای پیش بینی نرخ ها به همان خوبی تاثیر روندها بر نرخ هاست و ضمناً هنگام برنامه ریزی قبلی برای حمل قابل دسترس می باشد.

تضمین شفافیت

دیجیتالی کردن (به عدد و رقم درآوردن)، می تواند که تحول استراتژیک در صنعت باربری و لجستیک ایجاد کند. در حال حاضر کمبود زیاد وضوح و شفافیت در میان بازیکنان این چرخه به چشم می خورد. لذا خلق مجدد این پروسه، دیجیتالی کردن عملیات های مشترک و اجرا و ادغام تکنولوژی ها می تواند باعث افزایش بهره وری و کاهش هزینه های بازرگانی شود. علاوه بر این انعطاف پذیر بودن زنجیره تامین به صنعت کمک می کند تا داده ها را جمع آوری کند و به افراد هم در تصمیم گیری یاری می رساند. بنابراین، نیاز است که صنعت در مسیر عملکرد ها و معاملات بازرگانی با داده های تکنولوژی در جهت یک تغییر سیستمی همراه شود.