

سال اول - شماره اول

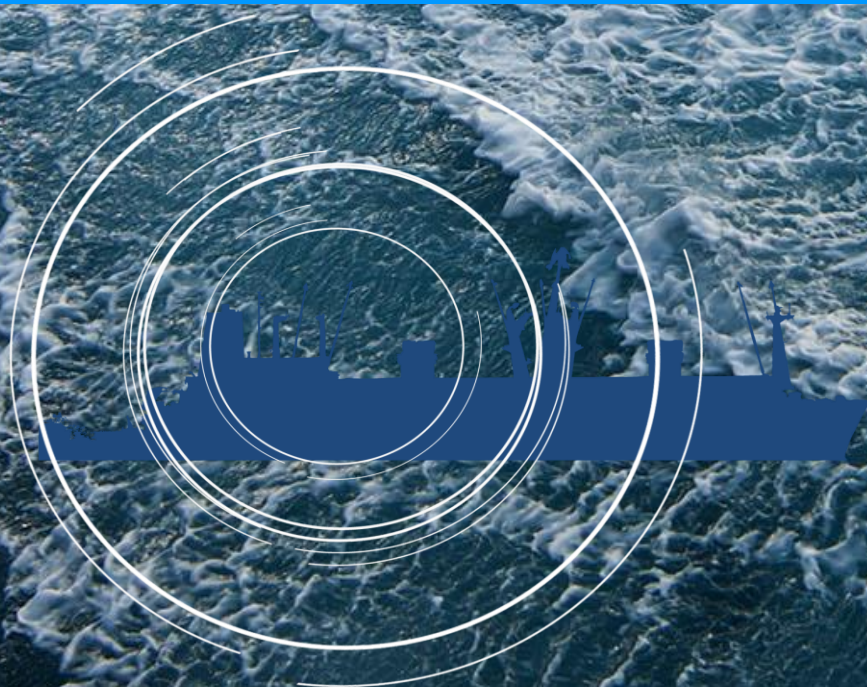
اردیبهشت ۱۳۹۷ (May 2018)

اهم مطالبی که در این شماره می‌خوانید:

- مزایا و معایب ارزهای مجازی و سیستم‌های مالی سنتی
- آیا سیستم جدیدی جایگزین سوئیفت می‌شود؟
- آخرین گزارش صندوق بین‌المللی پول از چشم‌انداز رشد اقتصادی جهان
- تحلیل روند شاخص‌های کلان اقتصاد جهانی
- نقاط اوج و نقاط پرتانسیل در تجارت دریابرد جهانی
- تحلیل بازار کالاهای اساسی: غلات، فولاد، نفت و سوخت
- آیا احتمال تأخیر در اجرای قانون ۲۰۲۰ وجود دارد؟
- نگاهی گذرا به روند تغییرات تجارت دریابرد جهانی
- بررسی روند تغییرات سبد منتخب از تجارت دریابرد جهانی در فواصل زمانی یک ماهه
- نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل‌های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی

اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی

World Economics & Seaborne Trade



تهیه شده در

روابط عمومی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



مشخصات

موضوع	دوره انتشار	زبان	شروع انتشار
• اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی	• ماهیانه	• فارسی	• اردیبهشت ۱۳۹۷

کپی رایت

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است و هر گونه استفاده با ذکر منبع بلامانع است.

آدرس

خیابان پاسداران، تقاطع شهید لواسانی (فرمانیه)، برج آسمان، شماره ۵۲۳، صندوق پستی ۱۳۱۱-۱۹۳۹۵

تلفن

(+ ۹۸۲۱) ۲۳۸۴۴۷۶۷

فاکس

(+ ۹۸۲۱) ۲۶۱۰۰۳۶۷

کشتیرانی جمهوری
شرکت
سهامی عام
اسلامی ایران



دفتر روابط عمومی

شماره صفحه	فهرست مطالب
۵	پیشگفتار
۷	فصل اول: وضعیت اقتصاد جهانی
۸	۱-۱- تولید ناخالص داخلی (GDP)
۱۱	۲-۱- تولیدات صنعتی (IP)
۱۴	۳-۱- نرخ تورم (Inflation Rate)
۱۵	۴-۱- نرخ تسعیر ارز (Currency Exchange Rate)
۱۷	۵-۱- نرخ بهره (Interest Rate)
۱۹	تحلیل ویژه: نقاط اوج و نقاط پرتانسیل تجارت دریابرد
۲۱	منابع فصل اول
۲۲	فصل دوم: بازار کالاهای اساسی
۲۳	۱-۲- بازار غلات (Grain Market)
۲۶	۲-۲- بازار فولاد (Steel Market)
۲۸	۳-۲- بازار نفت (Oil Market)
۳۰	۴-۲- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)
۳۲	خبر ویژه: احتمال تأخیر در اجرای قانون ۲۰۲۰ وجود ندارد.
۳۵	منابع فصل دوم

شماره صفحه	فهرست مطالب
۳۶	فصل سوم: نگاهی گذرا به تجارت دریابرد جهانی
۳۷	۳-۱- تجارت دریابرد جهانی
۳۹	۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک
۴۱	۳-۳- تجارت جهانی محمولات کانتینری
۴۳	۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر
۴۵	خبر ویژه: آیا بهبود بازار فله خشک حاصل می‌شود؟!
۴۷	منابع فصل سوم
۴۸	فصل چهارم: نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل‌های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی
۴۹	۴-۱- تلاش هنگ‌کونگ برای بازسازی صنعت کشتیرانی این کشور
۵۳	۴-۲- همکاری مشترک کشتیرانی ژاپن با استرالیا
۵۴	۴-۳- ۲۰۲۰ سال جذاب برای حمل فله خشک
۵۵	۴-۴- شتاب واردات چین از کشورهای عضو یک کمربند، یک راه
۵۶	منابع فصل چهارم

پیشگفتار: مزایا و معایب ارزهای مجازی و سیستم‌های مالی سنتی؛ آیا سیستم جدیدی جایگزین سوئیفت می‌شود؟

صندوق بین‌المللی پول در حالی به مزایا و معایب استفاده از ارزهای مجازی اشاره می‌کند که بحث‌های زیادی بر سر سیستم انتقال پول از طریق سوئیفت و امکان جایگزینی آن با سیستم جدید انتقال از طریق ارزهای مجازی وجود دارد. مدت‌هاست بحث استفاده از ارزهای مجازی در جهان بسیار داغ شده است. برخی کشورها از این ارزهای مجازی استفاده می‌کنند و برخی دیگر آن را منع کرده‌اند و هر طیفی دیدگاه‌های خاص خودشان را دارند. نظرات کارشناسان هم در این زمینه چندان یکسان نیست و نوسانات زیادی دارد و اکثر مردم و کشورها هنوز نتوانسته‌اند به ذهنیت شفاف و دقیقی درباره استفاده از ارزهای مجازی برسند.

صندوق بین‌المللی پول درباره ارزهای مجازی و امکان استفاده از آن گزارشی منتشر کرده است. از آنجایی که این نهاد بین‌المللی منبع و مرجع اصلی در حوزه اقتصادی محسوب می‌شود شاید بتواند ابهامات ذهنی بسیاری را در این زمینه برطرف کند. صندوق بین‌المللی پول ابتدا درباره ارزهای مجازی موسوم به کریپتو کارنسی مطرح می‌کند: زمانی که ما محصولی را خرید و فروش می‌کنیم معمولاً مراحل پرداخت پول توسط بانک و یا شرکت‌های اعتباری انجام می‌شود. اما مسائل و مشکلاتی در این زمینه وجود دارد.

سه اشکال نقل و انتقال پول در سیستم سنتی: نخست اینکه این شرکت‌ها معمولاً در این زمینه پول دریافت می‌کنند که رقم بالایی هم هست؛ دوم اینکه ما مجبوریم به هر عنوان به این شرکت‌ها اعتماد کنیم که آنها واقعاً به آمارها و اطلاعات ما حساس هستند و هکرها دسترسی به آنها نخواهند داشت؛ سوم اینکه این پرداخت‌ها توسط نهادهای بین‌المللی برای این پرداخت‌ها زمان زیادی می‌برد و برای خریدار یا فروشنده هم گران تمام می‌شود.

پنج مزیت انتقال پول با ارزهای مجازی؛ صندوق بین‌المللی پول اعلام کرده است که برای رفع چنین مشکلاتی می‌توانیم از ارزهای ویژه‌ای استفاده کنیم که بتواند براساس علمی که بر پایه ریاضی استوار است از این اطلاعات محافظت کند و مانع از دسترسی هکرها شود. این نوع ویژه‌ای از ارزها به ارزهای مجازی یا کریپتو کارنسی موسوم است که مسیر اجرای آن تنها از طریق شبکه‌های کامپیوتری انجام می‌شود. به این نحو زمانی که شما برای کسی از طریق کامپیوتر ارز مجازی ارسال می‌کنید این نوع پول مستقیم و بدون

واسطه به مقصد منتقل می‌شود و در همان زمان این انتقال در تمام شبکه مشخص می‌شود و این دریافت‌ها و پرداخت‌ها به طور کامل در شبکه ثبت می‌شود. مفهوم آن این است که سیستم هیچگونه خطایی در ثبت وقایع انتقال نخواهد داشت. از سوی دیگر هزینه چنین نقل و انتقالی نیز بسیار پایین‌تر است. همچنین روند انتقال پول بسیار سریع‌تر انجام می‌شود به ویژه در مسیر انتقال بین کشورها این سرعت بسیار حائز اهمیت است و حتی کسانی که هیچگونه حساب بانکی نیز ندارند می‌توانند اقدام به خرید و فروش کالا بکنند و بدون هیچ مشکلی نقل و انتقال پول را انجام بدهند و در اقتصاد جهانی مشارکت داشته باشند.

چهار عیب استفاده از ارزهای مجازی؛ صندوق بین‌المللی پول همچنین اعلام کرده است که علی‌رغم مزیت‌هایی که استفاده از ارزهای مجازی دارد اما برخی ریسک‌ها هم در این زمینه هست. اینکه انتقال دهنده این نوع ارزهای مجازی می‌تواند ناشناخته باقی بماند و همچنین برخی از این نوع ارزهای مجازی قابل ردیابی نیستند و این امکان را برای افراد خلافکار می‌دهد تا اقدام به سرمایه‌گذاری و مبادلات مالی کنند بدون اینکه کسی متوجه بشود. مسئله دوم این است که شما اگر رمز سیستم خودتان را گم کنید مثل این است که تمام پول خودتان را از دست دادید. مشکل دیگر این است که در حال حاضر ارزهای مجازی بسیار پرنوسان هستند و همچنین امکان مبادلات خیلی گسترده از طریق این ارزهای مجازی فعلاً وجود ندارد و مسئله بعدی این است که هنوز استفاده از ارزهایی مجازی در اکثر کشورها پذیرفته نیست. اما اگر قرار باشد که ما با این نوع ارزهای مجازی مواجه شویم و از آنها استفاده کنیم این ارزها تکمیل‌تر خواهند شد که می‌تواند در آینده روند خرید و فروش، پس‌انداز، سرمایه‌گذاری و پرداخت‌ها را متحول کند و کسی چه می‌داند که این ارزها نوع پیشرفته‌ای از ارزهای فعلی باشند.



فصل اول

• وضعیت اقتصاد جهانی

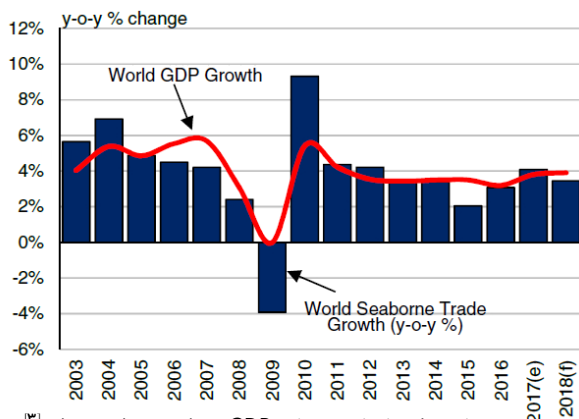


۱-۱ - تولید ناخالص داخلی (GDP)

تغییرات تولید ناخالص داخلی (GDP) - بر اساس آخرین پیش بینی های IMF^[۱]

تغییرات GDP (%) در:	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۸ پیش بینی	۲۰۱۹ پیش بینی
جهان	۳/۵	۳/۶	۳/۵	۳/۲	۳/۸	۳/۹	۳/۹
اقتصادهای پیشرفته	۱/۳	۲/۱	۲/۳	۱/۷	۲/۳	۲/۵	۲/۲
بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه	۵/۱	۴/۷	۴/۳	۴/۴	۴/۸	۴/۹	۵/۱

رئیس صندوق بین المللی پول با حمله به سیاست دولت آمریکا در دوره ترامپ با عنوان «اولویت با آمریکا» هشدار داد چشم انداز اقتصاد جهان با این روند روز به روز تاریک تر شود. کریستین لاگارد رئیس صندوق بین المللی پول با حمله به سیاست «اولویت با آمریکا» که مبنای سیاست گذاری های اقتصادی دولت آمریکا در



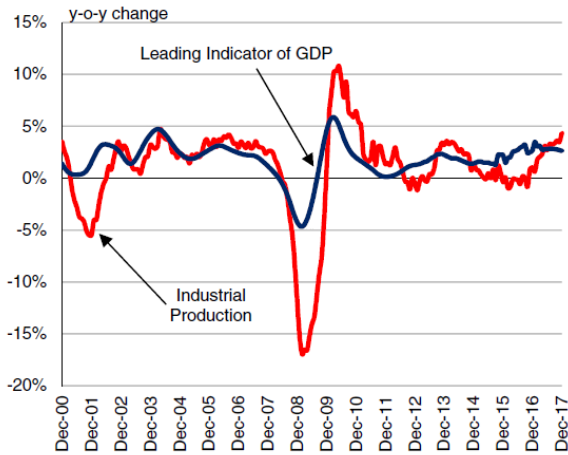
نمودار شماره ۱-۱ - تغییرات GDP و تجارت دریابرد جهانی^[۱]

دوره ترامپ شده اعلام کرد ابرهای آسمان اقتصاد جهانی هر روز تیره تر می شوند. آمریکا بیانیه مشترک اجلاس گروه G7 در کانادا را نیز که اخیراً برگزار شد، امضا نکرده است. در این بیانیه بر لزوم تجارت آزاد، عادلانه و سودآور برای طرف های مختلف و همچنین اهمیت مبارزه با سیاست های حمایت گرای کشورها تاکید شده است. رئیس جمهور آمریکا که دستور اعمال

تعرفه گمرکی واردات فولاد و آلومینیوم به آمریکا را صادر

کرده است به شدت نسبت به کسری تراز تجاری این کشور با متحدین آن ناراحت است. ترامپ طی توثیاتی نوشته است که تجارت عادلانه در حال حاضر باید تجارت احمقانه نامیده شود، مگر آنکه به صورت متقابل شکل بگیرد. در پاسخ به این اظهارات لاگارد با حمله ضمنی به سیاست های تجاری ترامپ گفته است موانع موجود بر سر راه سیاست های کنونی تجاری در حال آسیب زدن به اطمینان سرمایه گذاری است که از زمان برگزاری اجلاس G7 روندی کاهشی را در پیش گرفته است.

لاگارد همچنین عنوان کرده است که صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی ۳/۹ درصدی خود نسبت به رشد اقتصاد جهانی را برای سال جاری و سال آینده تغییر نداده است، اما ابرهای آسمان اقتصاد جهانی همانگونه که ۶ ماه پیش هشدار داده بودیم روز به روز تیره‌تر می‌شوند. به باور ایشان بزرگترین ابر سیاه تجارت جهانی افت



نمودار شماره ۱-۲- تغییرات GDP و تولیدات صنعتی در OECD^[۲]

اطمینان در فعالیتهای اقتصادی است که با به چالش کشیدن روند تجارت کنونی جهانی ایجاد شده است. لاگارد پس از دیدار با صدر اعظم آلمان، رئیس سازمان تجارت جهانی، بانک جهانی، سازمان همکاری اقتصادی و توسعه، سازمان بین‌المللی کار و بانک توسعه اقتصادی آمریکا این اظهارات را بیان کرد. صدر اعظم آلمان نیز اخیراً عنوان کرده بود که اتحادیه اروپا اقدامات تلافی جویانه‌ای را علیه سیاست‌های آمریکا در

اعمال تعرفه گمرکی فولاد و آلومینیوم اتخاذ خواهد کرد. سرمایه‌گذاران هم اکنون نگران شکل‌گیری یک جنگ تجاری بین اروپا و آمریکا هستند.

جدول شماره ۱-۱- تغییرات تولید ناخالص داخلی (GDP) در اقتصادهای برتر جهان (درصد)- بر اساس آخرین پیش‌بینی‌های IMF^[۱]

رشد GDP (درصد) در:	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۸ پیش‌بینی	۲۰۱۹ پیش‌بینی
جهان	۳/۶	۳/۵	۳/۲	۳/۸	۳/۹	۳/۹
ایالات متحده آمریکا	۲/۶	۲/۹	۱/۵	۲/۳	۲/۹	۲/۷
چین	۷/۳	۶/۹	۶/۷	۶/۹	۶/۶	۶/۴
ژاپن	-۰/۴	۱/۴	-۰/۹	۱/۷	۱/۲	-۰/۹
اتحادیه اروپا	۱/۸	۲/۴	۲/۰	۲/۷	۲/۵	۲/۱
آلمان	۱/۹	۱/۵	۱/۹	۲/۵	۲/۵	۲/۰
هند	۷/۴	۸/۲	۷/۱	۶/۷	۷/۴	۷/۸

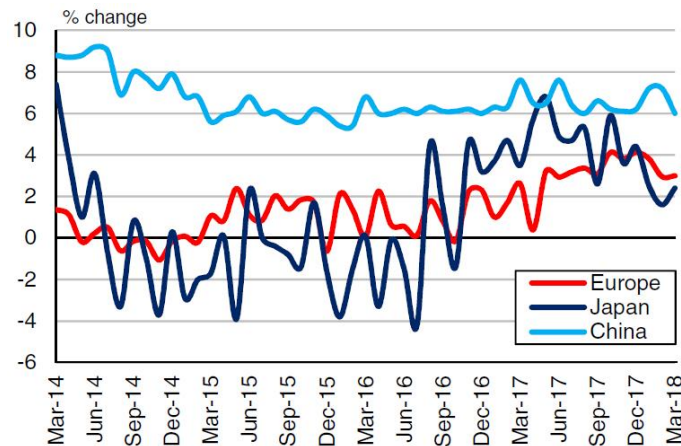
شرکت انگلیسی پرایس‌واتر‌هاوس کوپرز نیز پیش‌بینی کرده که اقتصاد آمریکا تضعیف شده و تا ۳۲ سال دیگر با دو پله سقوط به جایگاه سوم جهان تنزل پیدا می‌کند و چین و هند گوی سبقت را از آمریکا خواهند ربود. بنابر پیش‌بینی این شرکت، در ۳۲ سال آینده دو اقتصاد بزرگ آسیایی یعنی چین و هند آمریکا را پشت‌سر خواهند گذاشت و اقتصاد آمریکا در سال ۲۰۵۰ به جایگاه سوم جهان افت پیدا خواهد کرد. بر اساس این پیش‌بینی، تا سال ۲۰۵۰ کشورهای آسیایی به جایگاه‌های بهتری از اقتصاد جهان دست پیدا خواهند کرد؛ از جمله اندونزی به جایگاه چهارم یعنی بلافاصله بعد از آمریکا قرار خواهد گرفت. ژاپن و روسیه هم در جایگاه‌های هفتم و هشتم اقتصاد بزرگ جهان قرار خواهند گرفت. بر اساس این گزارش، عربستان، ترکیه،

پاکستان، مصر، کره جنوبی هم بین ۱۷ اقتصاد بزرگ جهان جای خواهند گرفت. گزارش پرایس واتر هاوس کوپرز حاکی از این است که در سال ۲۰۵۰ اقتصاد برزیل در جایگاه پنجم، مکزیک ششم، آلمان دهم، انگلیس یازدهم خواهد بود. شرکت پرایس واترهاوس کوپرز یک شبکه خدمات حرفه‌ای است که دفتر مرکزی آن در لندن قرار دارد. این شرکت در گروه شرکت‌های همسو به عنوان دومین شرکت بزرگ جهان محسوب می‌شود و در حال حاضر درآمد سالانه آن بالغ بر ۳۷ میلیارد دلار برآورد می‌شود، در سال ۱۸۴۹ راه‌اندازی شده و ۲۳۶ هزار نفر کارمند دارد.

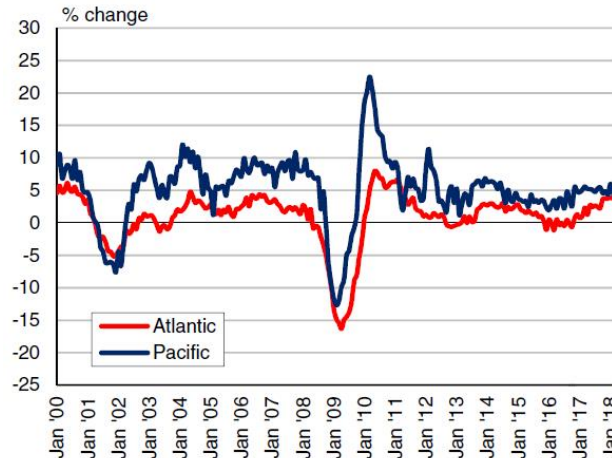
اسپکتاتور ایندکس فهرستی از وضعیت اقتصاد ۱۷ کشور جهان را منتشر کرد که در آن ونزوئلا با منفی ۱۵ درصد جایگاه نخست کمترین‌ها را از آن خود کرده است. اسپکتاتور ایندکس، به ۱۷ کشور با رشد اقتصادی پایین در سال ۲۰۱۸ اشاره کرده است که در این فهرست کشورهای با رشد تولید ناخالص داخلی بین منفی ۱۵ درصد تا ۱/۷ درصد جای گرفته‌اند کمترین رشد اقتصاد در بین کشورهای جهان مربوط به ونزوئلا با منفی ۱۵ درصد است. این کشور عضو اوپک طی سال‌های گذشته با کاهش شدید قیمت نفت با مشکلات فراوان اقتصادی مواجه شد. اقتصاد این کشور متکی به نفت است و افت قیمت طلای سیاه باعث تورم بیش از ۷۰۰ درصدی و افزایش بدهی‌ها در این کشور شد. ونزوئلا تلاش کرد با اصلاحات اقتصادی تا حدود زیادی از اثرات منفی کاهش قیمت نفت بکاهد اما تاکنون نتیجه مثبتی نگرفته است. این کشور حتی تلاش کرد تا با راه‌اندازی ۲ ارز با پشتوانه نفت و گاز از وابستگی به دلار نجات پیدا کند. ونزوئلا بحث فروش نفت با ارزهای ملی و ارزهای مجازی را مطرح کرد و اگرچه این طرح هنوز در مرحله آغازین است اما کارشناسان بر این باورند که توجه به ارزهای مجازی در آینده‌ی پیش‌رو موضوع قابل تأمل در اقتصاد جهانی است. حتی آنها بحث جایگزینی سیستم انتقال با ارزهای مجازی را به جای سوئیفت مطرح کرده‌اند. در گزارش اسپکتاتور ایندکس که با عنوان کندترین رشدهای اقتصادی کشورها در سال ۲۰۱۸ مطرح شده است گینه استوایی با منفی ۸/۵ درصد در جایگاه دوم و سودان جنوبی با منفی ۳/۸ درصد در جایگاه سوم کمترین‌ها قرار دارد. کشورهای پورتوریکو (منفی ۳/۶ درصد)، سوئیزلند (منفی ۰/۹ درصد)، برونودی (۰/۱ درصد)، کنگو (۰/۷ درصد)، برونئی (۱ درصد)، ژاپن (۱/۲ درصد)، کویت (۱/۳ درصد)، آفریقای جنوبی (۱/۵ درصد)، جامائیکا (۱/۵ درصد)، لبنان (۱/۵ درصد)، ایتالیا (۱/۵ درصد)، انگلیس (۱/۶ درصد) و روسیه (۱/۷ درصد) در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.^[۵]

۱-۲- تولیدات صنعتی (IP)

کشورهای صنعتی برندگان اصلی روند جهانی شدن؛ اینکه کشورهای صنعتی از روند جهانی شدن بیشترین سود را می‌برند، موضوع جدیدی نیست. اما آمار منتشر شده در یک پژوهش جدید حکایت از روند ناعادلانه تقسیم سود و مزایای ناشی از روند جهانی شدن در کشورهای مختلف جهان دارد. بر اساس نتایج پژوهش اقتصادی «بنیاد برتلزمان»، درآمد سرانه ناخالص در کشورهای صنعتی جهان از سال ۱۹۹۰ تا سال ۲۰۱۶ افزایش فوق‌العاده‌ای داشته است. در صدر کشورهایی که از روند جهانی شدن (Globalization) سود زیادی کسب برده‌اند، کشور سوئیس قرار دارد. پس از سوئیس، کشورهای ژاپن، فنلاند، ایرلند در شمار برندگان اصلی روند جهانی شدن به حساب می‌آیند. آلمان نیز در رده ششم قرار دارد.

نمودار شماره ۱-۳- تغییرات تولیدات صنعتی^[۲]

با پیشرفت سرمایه‌داری و در سایه انقلاب صنعتی، زمینه‌های روند جهانی شدن فراهم شد؛ روندی که در آن مرزهای اقتصادی میان کشورها مدام کمرنگ‌تر و تحرک روزافزون منابع، تکنولوژی، کالا، خدمات و سرمایه و حتی نیروی انسانی در ماورای مرزها سهل‌تر شده است؛ روندی که می‌تواند از طریق افزایش ارتباطات و گسترش تبادلات، رفاه و رشد اقتصادی بیشتری به همراه بیاورد. حال آنکه این روند در عمل عمدتاً به سود کشورهای صنعتی و پیشرفته تمام شده است.

نمودار شماره ۱-۴- تغییرات تولیدات صنعتی در دو منطقه عمده^[۴]

افزایش درآمد سرانه ناخالص؛ نرخ سرانه تولید ناخالص ملی در آلمان ظرف سال‌های یاد شده، همه ساله به طور متوسط از رشدی معادل ۱۱۵۰ یورو برخوردار بوده است. به این ترتیب، سرانه تولید ناخالص ملی در آلمان ظرف این ۲۶ سال، در مجموع ۳۰ هزار یورو افزایش داشته است. آرات د گویس، رئیس بنیاد برتلزمان، عنوان کرده است که رشد درآمد ناخالص ملی در کشورهای صنعتی و کشورهای نیمه توسعه یافته حکایت از آن دارد که جهانی شدن روندی مثبت برای ایجاد رفاه و رشد اقتصادی است. او نسبت به توزیع ناعادلانه مزایای روند جهانی شدن هشدار داده و گفته است: «سیاست‌های حمایت‌گرایانه در اقتصاد آشکارا به بیراهه می‌روند. اما باید روند جهانی شدن نیز به گونه‌ای پیش برود که انسان در مرکز آن قرار گیرد.»

جدول شماره ۱-۲- تغییرات تولیدات صنعتی در کشورهای پیشرفته^[۴]

تغییرات IP (درصد) در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	فوریه ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸
آلمان	۰/۵	۰/۸	۳/۵	۲/۴	۳/۲	-
انگلیس	۱/۱	۱/۰	۱/۴	۲/۲	۲/۹	-
ایالات متحده آمریکا	۱/۲	-۰/۹	۲/۰	۴/۳	۴/۳	۳/۵
ژاپن	-۰/۹	-۰/۲	۴/۷	۱/۶	۲/۴	-
اتحادیه اروپا	۱/۰	۱/۲	۲/۸	۳/۰	۳/۰	-
کشورهای عضو OECD	۰/۸	۰/۲	۲/۸	۳/۲	۳/۳	-

هند در پایین‌ترین رده جدول؛ تحقیق پیرامون نرخ رشد تولید ناخالص ملی در سایه روند جهانی شدن شامل ۴۲ کشور جهان می‌شود. همین پژوهش حکایت از آن دارد که هند از روند جهانی شدن کمترین سود را برده است. نرخ سرانه تولید ناخالص ملی هند در بین ۴۲ کشور مورد تحقیق در رده آخر جدول قرار دارد و صرفاً حاکی از رشد سالانه‌ای معادل ۲۰ دلار برای هر نفر است.

افزایش سرانه درآمد ناخالص ملی در کشور چین نیز ظرف سال‌های بین ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۶ تنها ۸۰ یورو در سال بوده است. این رقم در مکزیک نیز ۱۲۰ یورو بوده است. تحقیق بنیاد برتلزمان نشان می‌دهد که کشورهای صنعتی پیشرفته در قیاس با کشورهای کمتر توسعه یافته، از روند جهانی شدن بیشترین سود را می‌برند. از این رو، کورا یونگ‌بلوت، کارشناس امور اقتصادی بنیاد برتلزمان، در این باره گفته است: «ما باید یک نظم اقتصادی جهانی ایجاد کنیم که متکی بر حق صاحبان قدرت نباشد، بلکه ناظر بر اجرای مشترک و همگانی قواعد و استانداردهای الزام‌آور باشد.» به باور این کارشناس امور اقتصادی، تنها از این طریق می‌توان سود و مزایای ناشی از روند جهانی‌شدن را عادلانه‌تر بین همه‌ی کشورها توزیع کرد.^[۶]

جدول شماره ۱-۳- تغییرات تولیدات صنعتی در کشورهای پیشرو در آسیا^[۴]

تغییرات IP (%): در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	فوریه ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸
کره جنوبی	-۰/۷	۰/۹	۰/۹	-۶/۴	-۴/۳	-
چین	۶/۱	۶/۰	۶/۵	۷/۲	۶/۰	۷/۰
تایوان	-۱/۴	۱/۴	۲/۹	-۱/۹	۳/۱	۸/۵
تایلند	-۳/۴	۰/۴	۱/۴	۴/۶	۲/۶	-
مالزی	۴/۶	۴/۰	۴/۵	۳/۰	۳/۱	-
هند	۳/۳	۰/۳	۳/۰	۷/۱	۴/۴	-

جدول شماره ۱-۴- تغییرات تولیدات صنعتی در کشورهای پیشرو در اروپای شرقی و آمریکای جنوبی^[۴]

تغییرات IP (%): در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	فوریه ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸
روسیه	-۳/۲	۰/۵	۰/۸	۱/۳	۰/۹	-
چک	۴/۲	۲/۸	۵/۵	۲/۷	-۱/۰	-
مجارستان	۷/۰	۰/۹	۵/۵	۳/۹	۲/۰	-
لهستان	۴/۸	۳/۰	۶/۵	۷/۴	۱/۹	-
شیلی	-۰/۷	-۱/۶	-۰/۵	۸/۹	۸/۷	-
برزیل	-۸/۵	-۶/۷	۲/۱	۲/۸	۱/۳	-

۱-۳- نرخ تورم (Inflation Rate)

در حالی که آمارهای صندوق بین‌المللی پول از افزایش ۱۴۰۰ درصدی تورم در ونزوئلا خبر می‌دهد، این کشور ۲ راهکار استفاده از ارز مجازی و حذف ۳ صفر از پول ملی را دنبال می‌کند. آمارهای صندوق بین‌المللی پول نشان می‌دهد تورم در ونزوئلا در سال ۲۰۱۸ بسیار افزایش می‌یابد و شاخص قیمت مصرف‌کننده در این کشور به ۱۴ هزار درصد خواهد رسید. در این میان ارزهای مجازی احتمالاً به عنوان شکلی از پول یا مدلی برای سرمایه‌گذاری در کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه دیده شود. کشورهایی مانند ونزوئلا که به شدت درگیر افزایش تورم هستند مدل‌های پولی این چینی را برای غلبه بر تورم معرفی می‌کنند. در استفاده از ارزهای مجازی گفته می‌شود هزینه نقل و انتقال پول بسیار پایین است و هیچ واسطی در این سیستم وجود ندارد. از سوی دیگر نرخ مبادله ارز با دلار هم در سیستم انتقال ارزهای مجازی حذف می‌شود که این نرخ مبادله با توجه به غلبه دلار به ضرر کشورها است. نیکولاس مادورو رئیس‌جمهور ونزوئلا همچنین برای مقابله با تورم بیش از اندازه در این کشور حذف سه صفر از پول این کشور را مطرح کرده است. البته حذف صفر از پول این کشور تا ۴ اوت ۲۰۱۸ به تأخیر افتاده و فرصتی را برای سیستم بانکی این کشور به وجود آورده است تا زیرساخت‌های انجام این کار را فراهم کند. به نظر می‌رسد دولت ونزوئلا هر کاری را برای کنترل دوباره وضعیت اقتصاد این کشور انجام می‌دهد که راه‌اندازی دو ارز مجازی مربوط به این کشور است.

جدول شماره ۱-۵- تغییرات تورم در اقتصادهای مهم جهان^[۴]

تغییرات تورم (% در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	فوریه ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸
اتحادیه اروپا	۱/۱	۰/۶	۰/۹	۲/۲	۲/۳	-
ایالات متحده آمریکا	۱/۶	۰/۱	۱/۳	۲/۲	۲/۴	۲/۵
ژاپن	۲/۷	۰/۸	-۰/۱	۱/۵	۱/۱	-
کشورهای عضو OECD	۱/۷	۰/۶	۱/۱	۲/۲	۲/۳	-

اگرچه برخی کارشناسان معتقدند در شرایط کنونی مردم و سرمایه‌گذاران ونزوئلا به ارز مجازی این کشور توجهی نخواهند کرد اما برخی دیگر بر این باورند که ارزهای مجازی می‌توانند به عنوان نوعی پول جدید با رویکردهای تازه‌تر باشد. به طوری که برخی از کشورها این رویکرد جدید را در حذف سلطه دلار در بازارهای جهانی، حذف سیستم نقل و انتقال ارزی با هزینه‌های بالا و داشتن ارزی مستقل دنبال می‌کنند. طی چند ماه گذشته ونزوئلا دو ارز مجازی با پشتوانه نفت و گاز راه‌اندازی کرد و برای تولید کنندگان نفت هم پیشنهاد داده تا فروش نفت خود را با این ارزها انجام دهند. ونزوئلا به تمام خریداران اعلام کرده است در صورت خرید نفت با ارزهای مجازی ونزوئلا از تخفیف ویژه برخوردار خواهند شد. ونزوئلا یکی از کشورهای عضو اوپک است.^[۷]

۱-۴- نرخ تسعیر ارز (Currency Exchange Rate)

برای جلوگیری از سلطه دلار آمریکا، چین خرید و فروش با یوان را در بورس فلزات لندن راه‌اندازی می‌کند. پس از راه‌اندازی سیستم انعقاد قراردادهای خرید نفت و طلا با یوان، این بار چین می‌خواهد خرید و فروش فلزات را در بورس فلزات لندن براساس یوان اجرایی کند، این اقدامات برای جلوگیری از سلطه دلار انجام می‌شود. براساس اعلام رئیس بورس فلزات لندن انجام قراردادهای آتی فلزات با یوان پول رایج چین به زودی در بازارهای بورس لندن کلید می‌خورد. بازار بورس لندن در حال حاضر به فعالان اقتصادی این اجازه را می‌دهد تا از ارز چین استفاده کنند. مشخص نشده است که چه زمانی قراردادهای جدید فلزات آغاز به کار خواهد کرد، اما این اعتماد ایجاد شده است که قراردادهای آتی با حمایت یوان موفقیت‌آمیز خواهد بود؛ چرا که استفاده از یوان چین در مبادلات جهانی روزبه‌روز بیشتر می‌شود.

جدول شماره ۱-۷- تغییرات ارزش برابری واحدهای پولی اقتصادهای مهم جهان در برابر یک دلار آمریکا^[۴]

۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	فوریه ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸
۱/۱۱	۱/۱۱	۱/۱۳	۱/۲۴	۱/۲۳	۱/۲۳	۱/۱۷
۱/۵۳	۱/۳۶	۱/۲۹	۱/۴۱	۱/۳۹	۱/۴۱	۱/۳۴
۱۲۱/۰۷	۱۰۸/۹۴	۱۱۲/۱۵	۱۰۷/۹۵	۱۰۶/۳۳	۱۰۷/۸۶	۱۰۹/۰۲
۶/۲۸	۶/۶۴	۶/۷۵	۶/۳۳	۶/۳۲	۶/۳۰	۶/۳۸
۷/۷۵	۷/۷۶	۷/۷۹	۷/۸۲	۷/۸۴	۷/۸۵	۷/۸۵
۱/۳۷	۱/۳۸	۱/۳۸	۱/۳۲	۱/۳۲	۱/۳۲	۱/۳۴
۱/۴۰	۱/۳۹	۱/۳۹	۱/۴۵	۱/۴۵	۱/۴۵	۱/۴۲
۶۴/۱۰	۶۷/۱۷	۶۵/۱۲	۶۴/۲۶	۶۵/۰۹	۶۵/۶۷	۶۸/۳۳

گام نخست برای جهانی سازی یوان چین حدود یک دهه گذشته برداشته شد؛ زمانی که پکن به ارزها اجازه داد تا در سرمایه‌گذاری و تجارت استفاده شوند، در سال ۲۰۱۶ یوان شامل حق برداشت مخصوص (SDR) در کنار ارزهای دلار، ین ژاپن، یورو و پوند انگلیس شد و این اقدام این امکان را به یوان می‌دهد که چین ذخایر ارزی خود را بیشتر کند. اوایل امسال چین که بزرگترین واردکننده نفت خام است قراردادهای خرید نفت را با یوان امضا کرد که باعث شد ۲۷ میلیارد یوان معادل ۴ میلیارد دلار در مرحله نخست انجام

^۲ SDR سبد ارزی متشکل از واحدهای پولی یورو، ین ژاپن، پوند استرلینگ و دلار آمریکا است. میزان برابری این سبد ارزی توسط صندوق بین‌المللی پول محاسبه و اعلام می‌شود.

عملیات تجاری جذب کند. این قراردادها چه از سوی سرمایه‌گذاران خارجی و چه از سوی سرمایه‌گذاران داخلی مورد توجه واقع شد.

لیر ترکیه از ابتدای سال جاری تاکنون ۲۰ درصد از ارزش خود را از دست داده است و طی ۵ سال گذشته

۷۰ درصد سقوط کرده است. افت ۳/۵

درصدی روز گذشته در حالی رخ داد که

بانک مرکزی ترکیه در تلاش است، تا

با بالا بردن نرخ بهره بانکی در این

کشور از افت بیشتر آن جلوگیری کند.

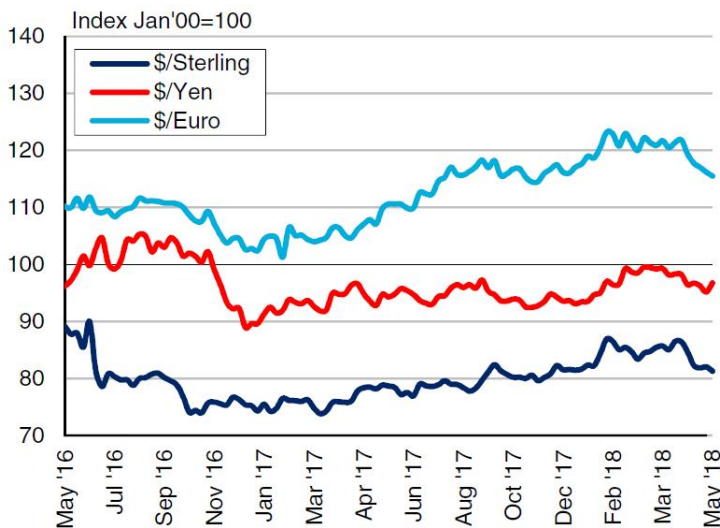
البته افت لیر ترکیه دلایل عمیق‌تری

دارد و نمی‌توان با افزایش نرخ بهره و یا

اقداماتی از این دست از آن جلوگیری

کرد. کارشناسان بر این باورند، با

توجه به نرخ دو رقمی تورم در ترکیه



نمودار شماره ۱-۵- تغییرات نرخ‌های تسعیر ارزهای عمده در برابر دلار آمریکا^[۴]

و نیاز شدید این کشور به منابع مالی خارجی با توجه به افزایش روزافزون کسری پ تجاری، بالا رفتن قیمت

نفت و خروج سرمایه‌گذاران ژاپنی، جلوگیری از کاهش ارزش لیر ترکیه در برابر دلار و دیگر ارزهای

بین‌المللی امکان‌پذیر نخواهد بود.

این کارشناسان همچنین معتقدند، یکی دیگر از دلایل روند نزولی ارزش لیر کمبود توانمندی بانک مرکزی

این کشور است. اخیراً ارزش لیر بیشترین افت را در میان ارزهای کشورهای بازارهای نوظهور داشته است

و احتمالاً بالا رفتن نرخ بهره در این کشور تاثیر موقتی در جلوگیری از روند نزولی ارزش آن خواهد داشت.

تنها امید لیر کاهش ارزش دلار و یا کاهش ارزش دیگر ارزهای بازارهای نوظهور است.^[۸]

۱-۵- نرخ بهره (Interest Rate)

به دنبال نشست مثبت آمریکا و کره شمالی و تقویت دلار، قیمت طلا کاهش یافت. همچنین سرمایه‌گذاران در انتظار یک افزایش نرخ بهره از سوی بانک مرکزی آمریکا هستند. کاهش نگرانی‌های ژئوپلیتیکی برای طلا کاهشی است زیرا این فلز گران بها به عنوان یک دارایی امن در زمان‌های بی‌ثباتی سیاسی دیده می‌شود. به میزان زیادی انتظار می‌رود که کمیته بازار آزاد فدرال رزرو، نرخ بهره بانکی در آمریکا را در نشست دو روزه خود افزایش دهد. بانک مرکزی اروپا و بانک مرکزی ژاپن نیز در آینده نزدیک نشست‌های سیاست‌گذاری دارند.

جدول شماره ۱-۶- تغییرات نرخ بهره در اقتصادهای مهم جهان^[۴]

تغییرات نرخ بهره (٪) در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	فوریه ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸
اتحادیه اروپا	۰/۰۵	۰/۰۲	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰
انگلیس	۱/۵۰	۱/۴۰	۱/۲۹	۱/۵۰	۱/۵۰	۱/۵۰	۱/۵۰
چین	۴/۹۸	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵
ژاپن	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸
ایالات متحده آمریکا	۳/۲۵	۳/۵۱	۴/۰۹	۴/۵۰	۴/۵۵	۴/۷۵	۴/۷۵
نرخ لایبور (۶ ماهه)	۰/۴۸	۱/۰۵	۱/۴۷	۲/۰۴	۲/۳۳	۲/۴۷	۲/۵۰

قیمت طلا با کاهش ارزش دلار و اوراق قرضه خزانه داری آمریکا افزایش یافت اما انتظار برای افزایش نرخ بهره آمریکا در هفته آینده، قیمت‌ها را نزولی کرد. قیمت طلا با کاهش ارزش دلار و اوراق قرضه خزانه داری آمریکا افزایش یافت اما انتظار برای افزایش نرخ بهره آمریکا در هفته آینده مانع از افزایش بیشتر قیمت‌ها شد. تنش‌های ژئوپلیتیکی تنها سبب تقویت محدود قیمت طلا می‌شود و بهبود وضعیت اقتصادی آمریکا می‌تواند به افزایش نرخ بهره از سوی بانک مرکزی این کشور منجر شود؛ از اینرو، روند افزایشی طلا قوی نیست. فعالیت بخش خدمات آمریکا در ماه مه سرعت گرفت که به رشد اقتصادی قوی در سه ماهه دوم و تقویت مورد افزایش نرخ بهره آمریکا در آینده اشاره دارد. طلا که دارایی بدون بهره است از افزایش نرخ بهره خسارت می‌بیند.

دفتر آمار انگلیس نیز گزارش داده که در ماه مه سال جاری قیمت سوخت در این کشور ۳/۸ درصد افزایش داشته که بیشترین میزان از سال ۲۰۱۱ تاکنون محسوب می‌شود. این در حالی است که قرار بود نرخ تورم در این کشور کاهش یابد که افزایش قابل توجه قیمت سوخت از این مسئله جلوگیری کرد. بالا

رفتن قیمت حامل‌های انرژی همچنین به افزایش قیمت مواد اولیه شرکت‌ها منجر شده و آنها را ۹/۲ درصد افزایش داده است. بالا رفتن قیمت سوخت به افزایش هزینه حمل و نقل هوایی و دریایی در انگلیس نیز انجامیده است. از ابتدای سال جاری میلادی تاکنون قیمت بنزین در انگلیس ۸ درصد افزایش یافته و همه ۶ شرکت نفتی بزرگ انگلیس قصد دارند قیمت حامل‌های انرژی را در فصل تابستان افزایش دهند. قرار است کمیته تعیین نرخ بهره بانکی در بانک مرکزی انگلیس با استناد به این داده‌ها در آینده نزدیک نسبت به تعیین نرخ بهره در این کشور تصمیم‌گیری کند. برخی کارشناسان بر این باورند که این کمیته نرخ بهره را در ماه اوت افزایش خواهد داد اما برخی دیگر می‌گویند نرخ بهره تا سال ۲۰۱۹ افزایش نخواهد یافت.^[۹]

تحلیل ویژه: نقاط اوج و نقاط پرتانسیل در تجارت دریابرد جهانی

تجارت دریابرد جهانی از یک قرن پیش تقریباً دو برابر شده است و در این زمینه اتفاق نظر وجود دارد که این روند صعودی در بلندمدت ادامه خواهد داشت. یک عامل مهم در این خصوص افزایش سرانه‌ی تجارت است چرا که جهان به سمت ثروتمندتر شدن پیش می‌رود. اما سوال اینجاست که این افزایش سرانه تجارت دقیقاً از کجا نشأت می‌گیرد؟ در این راستا به کارگیری اصطلاح «نقطه اوج» و آوردن چند مثال کارساز خواهد بود.

آمار و ارقام چشمگیر

پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۸ به بیش از ۱۲ میلیارد تن برسد یعنی ۱.۵۷ تن برای هر فرد در کره زمین! این مجموع سرانه بیش از ۷۰ درصد رشد را نسبت به ۲ دهه پیش نشان می‌دهد. در حالی که در این مدت جمعیت جهان ۲۷ درصد رشد داشته است. اگر به تفکیک کشورها به آمار نگاه کنیم، خیلی تفاوت در زمینه سرانه واردات دریابرد وجود دارد. برای مثال، در سال ۲۰۱۷، کشورهای اروپایی به ازای هر نفر ۳,۱ تن واردات دریابرد داشتند؛ در مقابل، در خیلی از کشورهای پر جمعیت اما در حال توسعه واردات دریابرد تنها کسری از یک تن برای هر نفر بوده مثلاً در سال ۲۰۱۷ پاکستان سرانه واردات دریابرد ۰,۱۵ داشته است. در نهایت، در کشورهای در حال توسعه پتانسیل افزایش سرانه واردات وجود دارد (همچنان که پتانسیل افزایش جمعیت در این کشورها بیشتر است) و به همین دلیل تجارت دریابرد، آینده رو به رشدی خواهد داشت.

نقطه اوج یا نقطه پرواز!

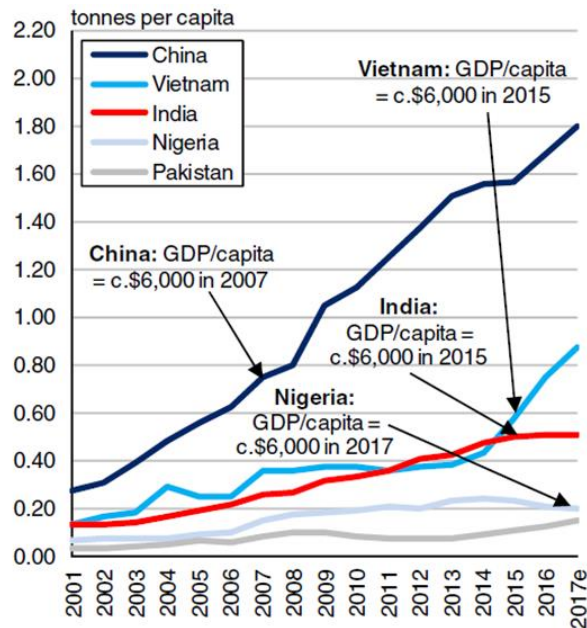
نقطه اوج اقتصاد، زمانی خواهد بود که پتانسیل کشورهای در حال توسعه به کار افتد. به سادگی می‌توان شاخص آستانه سرانه GDP را در نظر گرفت یعنی دقیقاً نقطه‌ای که مصرف کالاها در یک کشور به سرعت شروع به رشد می‌کند (اساساً در راستای شهرنشین شدن جمعیت این اتفاق می‌افتد). برخی از اقتصاددانان این شاخص را معادل ۶ هزار دلار برآورد می‌کنند. چین که موتور محرک جهانی شدن در دو دهه گذشته بوده، نمونه بسیار خوبی است. سرانه GDP چین در سال ۲۰۰۷ به ۶ هزار دلار رسید. در فاصله زمانی سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۶ واردات دریابرد چین ۵۰۰ میلیون تن افزایش یافت و در فاصله سال‌های ۲۰۰۷ الی ۲۰۱۲ این افزایش به ۱ میلیارد تن رسید.

در میان خیلی از کشورهای در حال توسعه (همچون پاکستان که در بالا اشاره شد) که پتانسیل رشد چشمگیر تجارت دریابرد را دارند، ویتنام واقعاً می‌درخشد. نمودار زیر نشان می‌دهد که این کشور اکنون نقطه اوج را رد کرده است. در این کشور واردات به ازای هر نفر که در سال ۲۰۱۴ برابر با ۰,۴۴ تن بود، در سال ۲۰۱۷ به تقریباً ۰,۸۷ تن رسید و در همین مدت واردات دریابرد این کشور دو برابر شد.

سرانه تجارت دریابرد در کشورهای در حال توسعه

این نمودار برآورد سرانه واردات دریابرد چند کشور در حال توسعه یا اقتصاد نوظهور را در طول سال‌های ۲۰۰۱ الی ۲۰۱۷ نشان می‌دهد. برچسب‌های روی نمودار «نقطه اوج» یعنی جایی که سرانه GDP به ۶ هزار دلار (سرانه GDP پاکستان ۵ هزار و ۴۰۰ دلار است) می‌رسد را نشان می‌دهند.

توجه: اطلاعات جمعیت از بخش جمعیت سازمان ملل به دست آمده و داده‌های GDP نیز از پایگاه داده صندوق بین‌المللی پول استخراج شده است.



به همین سادگی هم نیست.

اما در همه موارد این موضوع اینقدر واضح و برهن نیست. هند که در تئوری نزدیک نقطه اوج است، هنوز رفتار مشابهی را نشان نداده است چرا که سرانه واردات دریابرد آن از سال ۲۰۱۵ روی نقطه ۰,۵ تن مانده است. اما سیاست دولت هند آن است که تولید داخلی ذغال‌سنگ را افزایش دهد و در مقابل واردات این ماده را کاهش دهد. این امر تجارت را دچار مسائلی خواهد کرد، پس نتیجه‌گیری از این اوضاع کار راحتی نیست. به‌طور مشابه، پیش‌بینی می‌شود نیجریه نیز نزدیک به نقطه اوج باشد. اما نقش بسیار پررنگی که نفت در این کشور بازی می‌کند و فاکتور ریسک‌های محتمل در آن اقلیم منجر به آن می‌شود که احتمالاً نقطه اوج از آن چیزی که کارشناسان برآورد می‌کنند فاصله داشته باشد.

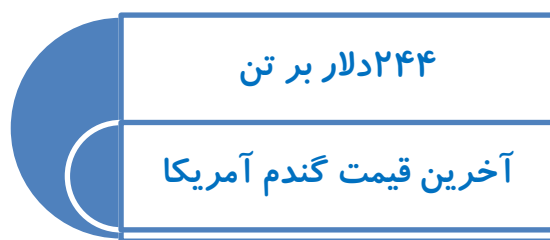
بنابراین، وقتی به نقاط اوج نگاه می‌کنیم، باید متوجه تفاوت‌های ظریف کشورها با یکدیگر باشیم. با این حال، این ابزار در حال حاضر بسیار کاربردی است و جهت کشف پتانسیل کشورهای در حال توسعه برای افزایش تجارت دریابرد بسیار مفید است. در واقع، اگر کشورهای روی نمودار به سرانه یک تن برسند، حتی بدون رشد جمعیت، سالانه نویدبخش افزایش یک میلیارد تن تجارت دریابرد خواهند بود.^[۱۰]

- [1] world Economic Outlook, International Monetary Fund, April-2018, ISSN: 1564-5215.
- [2] Dry Bulk Trade Outlook, Clarksons Research, Volume 24, No. 5, May-2018, ISSN: 1361-3189.
- [3] Seaborne Trade Monitor, Clarksons Research, Volume 5, No. 5, May-2018, ISSN: 2058-7570.
- [4] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,323, 25-May-2018, ISSN: 1358-8028.
- [5] <http://www.imf.org>
- [6] <http://www.reuters.com>
- [7] <http://www.project-syndicate.org>
- [8] <http://www.bertelsmann.com>
- [9] <http://www.ons.gov.uk>
- [10] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,322, 18-May-2018, ISSN: 1358-8028.

فصل دوم

• بازار کالاهای اساسی





۱-۲ - بازار غلات (Grain Market)

وضعیت	آوریل ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	فوریه ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت گندم آمریکا (دلار بر تن)
آخرین وضعیت	۲۴۴	۲۴۳	۲۳۰	۲۳۷	۱۹۶	۲۲۸	۳۰۲

کاهش ۲ میلیون تنی تخمین تولید غلات (گندم و غلات دانه درشت) در سال زراعی ۱۸-۲۰۱۷ نسبت به ماه آوریل ۲۰۱۸ و رسیدن آن به سطح ۲۰۹۱ میلیون تن، به طور عمده به دلیل کاهش ذخایر ذرت و تحت تأثیر تنزل رتبه برزیل بوده است. تغییرات تاریخی ذخایر ذرت (عمدتاً در ایران) منجر به کاهش ۸ میلیون تنی نسبت به ماه آوریل ۲۰۱۸ در سطح ذخایر دنیا شد اما با وجود این، در مقیاس سالانه ۱۷ میلیون تن کاهش وجود داشته که تنها اندکی بیشتر از پیش است. پیش‌بینی تجارت در سال زراعی جاری حدود ۱ میلیون تن در مقیاس ماهانه رشد داشته که به دلیل افزایش تجارت گندم، جو و ذرت خوشه‌ای بوده است.

جدول شماره ۱-۲ - میزان تولید، عرضه، مصرف و تجارت غلات در جهان (میلیون تن)^[۲]

تغییرات سالانه	۲۰۱۸-۱۹ پیش‌بینی	۲۰۱۷-۱۸ پیش‌بینی	۲۰۱۶-۱۷ تخمینی	۲۰۱۵-۱۶	
تولید	۲۰۸۹	۲۰۱۹	۲۱۳۹	۲۰۱۵	٪ -۰/۱
عرضه	۲۶۹۲	۲۷۱۱	۲۶۹۹	۲۵۴۶	٪ -۰/۷
مصرف	۲۱۳۶	۲۱۰۸	۲۰۸۰	۱۹۸۶	٪ +۱/۳
تجارت	۳۶۹	۳۶۳	۳۵۳	۳۴۶	٪ +۲/۸

پیش‌بینی می‌شود تجارت جهانی دانه‌های روغنی در سال زراعی ۱۸-۲۰۱۷ با کاهش ۳ میلیون تن نسبت به سال زراعی پیش (۴ درصد افت) به ۳۳۶ میلیون تن برسد. این موضوع به علت آن است که رشد برزیل در این زمینه نتوانست افت آرژانتین، هند و پاراگوئه را جبران کند.



منودار شماره ۱-۲ - شاخص دانه‌های روغنی و غلات IGC (GOI)^[۲]

با توجه به شرایط تولیدکنندگان اصلی پیش‌بینی می‌شود تولید جهانی دانه‌های روغنی در سال زراعی ۱۹-۲۰۱۸ با رشد ۴ درصدی به ۳۵۶ میلیون تن

۲۰۱۸-۱۹ با رشد ۴ درصدی به ۳۵۶ میلیون تن برسد. ذخایر دانه‌های روغنی صادرکنندگان عمده این محصول به علت محصولات بیشتر آرژانتین که به کاهش تولیدات ایالات متحده فائق خواهد آمد، اندکی نسبت به سال گذشته افزایش خواهد داشت. پیش‌بینی تقاضای جهانی برای واردات دانه‌های روغنی با یک میلیون تن کاهش به ۱۵۶ میلیون تن رسیده است اما با این حال، همچنان رکورد خوبی محسوب می‌شود.



نمودار شماره ۲-۲- گندم: زیرشاخص GOI^{۱۲}

با توجه به اینکه در پیش‌بینی‌ها افزایش میزان عرضه برنج با افزایش میزان مصرف این محصول برابری می‌کند، ذخایر جهانی برنج در سال زراعی ۲۰۱۷-۱۸ در مقایسه با ماه آوریل بدون تغییر مانده است. چشم‌انداز انجمن جهانی غلات در زمینه تولید سال ۲۰۱۸-۱۹ با ۳ میلیون تن کاهش به ۴۹۰ میلیون تن رسیده که ناشی از

پیش‌بینی کاهش تولید در آسیا به ویژه در چین است. با توجه به روند تحولات جهانی، پیش‌بینی می‌شود ذخایر در پایان سال زراعی در مجموع کمی کم‌تر از پیش باشد و این امر نیز به علت کاهش ذخایر در چین است. همچنین پیش‌بینی تجارت در سال ۲۰۱۸ به ۴۸ میلیون تن افزایش می‌یابد که نسبت به سال ۲۰۱۷ رکورد جدید و بالایی است.

با کاهش قیمت صادرات دانه‌های روغنی و ذرت و انحراف کم آن نسبت به قیمت صادرات گندم، شاخص غلات و دانه‌های روغنی (GOI) این انجمن تقریباً نسبت به ماه آوریل بدون تغییر باقی ماند.

بازار جهانی دانه‌های روغنی، برنج و غلات در طول ۴ هفته گذشته (ماه می ۲۰۱۸) روندهای متفاوتی را به نمایش گذاشت. صنعت تولید آرد جهانی به علت محصولات کم گندم جان گرفت اما مبادله دانه‌های روغنی و ذرت کمتر بود، به همین دلیل شاخص قیمت غلات و دانه‌های روغنی (IGC GOI) در مقیاس ماهانه بدون تغییر ماند. جهت‌گیری قیمت همچنین تحت تأثیر نوسانات ارزی و آخرین نتایج مذاکرات تجاری ایالات متحده و چین بوده است.

زیرشاخص گندم IGC GOI با ۵ درصد افزایش به بالاترین سطح در طول ۱۰ ماه گذشته رسید که ناشی از تولیداتی بود که به دلیل نگرانی در زمینه شرایط آب‌وهوایی انجام شده بود. تقویت بهای دلار نیز تأثیر قابل توجهی بر رقابتی شدن صادرات در میان مناطق اصلی داشت.

زیرشاخص ذرت IGC GOI نیز به علت قیمت پایین در اکراین و ایالات متحده برای اولین بار در طول ۷ ماه گذشته در مقایسه با ماه پیش کاهش ۱ درصدی داشت. قیمت‌ها در آرژانتین نیز تحت تأثیر شرایط سخت برداشت محصول قرار گرفت.

با توجه به تغییرات جبران‌کننده در مبادی اصلی، زیرشاخص برنج IGC GOI نسبت به ماه آوریل تقریباً ثابت باقی ماند. قیمت‌ها در تایلند اندکی افت داشت چرا که تقاضای بیشتر از سوی آسیا با فشار ناشی از کساد بازار تقاضای آفریقا جبران شد. تحرکات ارزی نیز در هند و تایلند اثرات منفی داشت اما در ویتنام تأثیر مثبتی بر جای گذاشت.

همچنین زیرشاخص دانه‌های روغنی IGC GOI نسبت به گزارش ماه آوریل افت حدود ۳ درصدی داشت. قیمت این محصولات در برزیل کاهش تقریباً ۵ درصدی را نشان می‌دهد که تا حدودی ناشی از کاهش تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و چین بوده است.^[۲]

جدول شماره ۲-۲- شاخص قیمت غلات و دانه‌های روغنی IGC (GOI)^[۱]

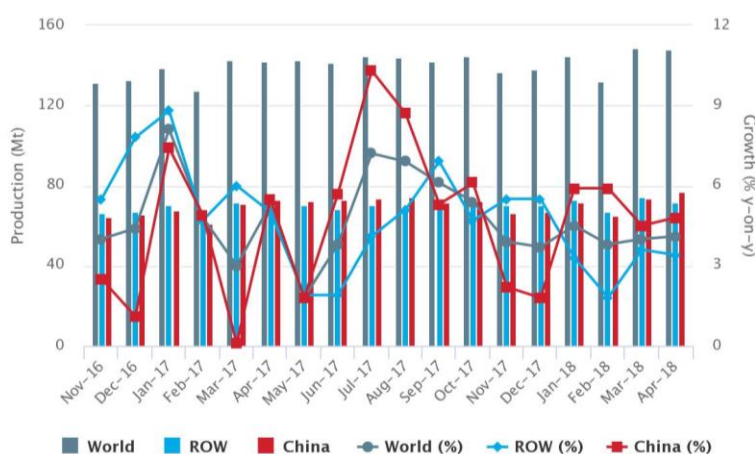
تغییرات سالانه	تغییرات	GMR 488	
٪+۱۴/۶	٪-۰/۱	۲۱۳	IGC GOI
٪+۲۲/۹	٪+۵/۰	۱۹۹	زیرشاخص گندم
٪+۱۸/۳	٪-۱/۲	۲۰۳	زیرشاخص ذرت
٪+۳۰/۵	٪-۰/۳	۲۲۱	زیرشاخص جو
٪+۸/۹	٪-۰/۴	۱۷۹	زیرشاخص برنج
٪+۱۲/۲	٪-۲/۷	۲۰۷	زیرشاخص سویا

^۱ لازم به ذکر است سطح شاخص‌ها در ژانویه سال ۲۰۰۰ مقدار ۱۰۰ واحد در نظر گرفته شده بود. همچنین تغییرات در مقایسه با گزارش پیشین بازار غلات (GMR 487) محاسبه شده است.



۲-۲- بازار فولاد (Steel Market)

بر اساس آخرین گزارش انجمن جهانی فولاد واقع در بروکسل (۲۵ مه ۲۰۱۸)، میزان تولید فولاد ۶۴ کشور عضو این انجمن در ماه آوریل ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۴۸/۳ میلیون تن بوده است که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، رشد ۴/۱ درصدی داشته است.



نمودار شماره ۲-۳- میزان تولید فولاد خام^[۳]

تولید فولاد خام چین در ماه آوریل ۲۰۱۸، در سطح ۷۶/۷ میلیون تن بود که رشد ۴/۸ درصدی نسبت به آوریل ۲۰۱۷ داشت. اما میزان تولید ژاپن در آوریل ۲۰۱۸ با افت ۰/۴ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، در سطح ۸/۷ میلیون تن قرار گرفت.

تولید هند با رشد ۵/۶ درصدی و تولید کره جنوبی با رشد ۷/۱ درصدی نسبت به آوریل ۲۰۱۷، در آوریل ۲۰۱۸ به ترتیب در سطح ۸/۷ و ۵/۹ میلیون تن قرار گرفتند.

در آوریل ۲۰۱۸، در اتحادیه اروپا، ایتالیا تولید ۲/۱ میلیون تنی فولاد خام را ثبت کرده که نسبت به آوریل ۲۰۱۷ رشد ۳/۷ درصدی داشته است. همچنین فرانسه با ۱/۴ میلیون تن و اسپانیا با ۱/۳ میلیون تن هر یک نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ترتیب رشد چشمگیر ۱۰/۷ و ۷/۵ درصدی را نشان دادند.

تولید فولاد خام ترکیه نیز با کاهش ۳/۱ درصدی نسبت به آوریل ۲۰۱۷، در آوریل ۲۰۱۸ به ۳ میلیون تن رسید. علاوه بر این، تولید اوکراین در این زمینه با رشد ۶ درصدی به ۱/۷ میلیون تن رسید.

^۱ مقصود از تولید جهانی فولاد، مجموع میزان تولید فولاد ۶۴ کشور عضو انجمن جهانی فولاد می‌باشد. شایان ذکر است بر اساس گزارش انجمن جهانی فولاد، ۶۴ کشور مورد بررسی در این گزارش، ۸۵ درصد مجموع فولاد تولیدی در جهان را تولید می‌کنند.

تولید ایالات متحده در آوریل ۲۰۱۸ با افزایش ۳/۶ درصدی نسبت به آوریل ۲۰۱۷، به ۶/۹ میلیون تن رسید. برزیل نیز تولید خود را با ۱/۹ درصد افزایش به ۳ میلیون تن رساند.

جدول شماره ۲-۳- میزان تولید فولاد خام در کشورهای عمده تولیدکننده فولاد جهان (میلیون تن)^[۳]

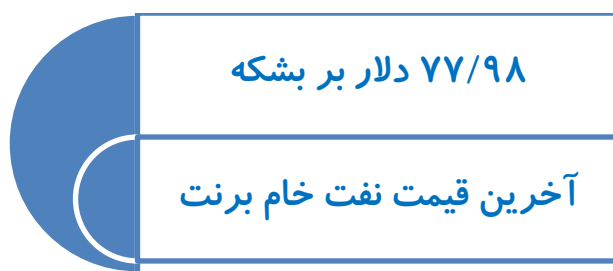
برزیل	آمریکا	ترکیه	فرانسه	ایتالیا	آلمان	ژاپن	چین	
۲/۹۵	۶/۹۳	۲/۹۵	۱/۴۰	۲/۰۶	۳/۷۷	۸/۷۲	۷۶/۷۰	آوریل ۲۰۱۸
%+۱/۹	%+۳/۶	%-۳/۱	%+۱۰/۷	%+۳/۷	%-۱/۷	%-۰/۴	%+۴/۸	تغییر (نسبت به آوریل ۲۰۱۷)

میزان بهره‌برداری از ظرفیت تولید فولاد خام در ۶۴ کشور مذکور در ماه آوریل ۲۰۱۸، ۷۶/۹ درصد گزارش شده است که ۲/۴ درصد بیشتر از میزان گزارش شده در آوریل ۲۰۱۷ است و در مقایسه با ماه مارس ۲۰۱۸ نیز ۲/۴ درصد رشد داشته است.

در گزارش انجمن جهانی فولاد همچنین به افزایش ۱۲/۴ درصدی تولید فولاد ایران در آوریل ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ و رسیدن میزان تولید این محصول به ۱/۹۵ میلیون تن اشاره شده است، این رقم برای آوریل ۲۰۱۷ بالغ بر ۱/۷۳ میلیون تن بوده است. به این ترتیب ایران در ماه آوریل همچنان در جایگاه دهم در بین تولیدکنندگان بزرگ این کالای اساسی قرار گرفته است. بر اساس برآوردهای این نهاد بین‌المللی، ایران در ۴ ماه نخست سال ۲۰۱۸ بالغ بر ۸/۱۲۷ میلیون تن فولاد تولید کرده که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افزایش قابل توجه ۲۷/۶ درصدی داشته است. لازم به ذکر است که ایران در ۴ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ نیز جایگاه دهم را بین تولیدکنندگان عمده این کالا کسب نموده است.^[۳]

جدول شماره ۲-۴- قیمت ورق فولادی کشتی ژاپن^[۱]

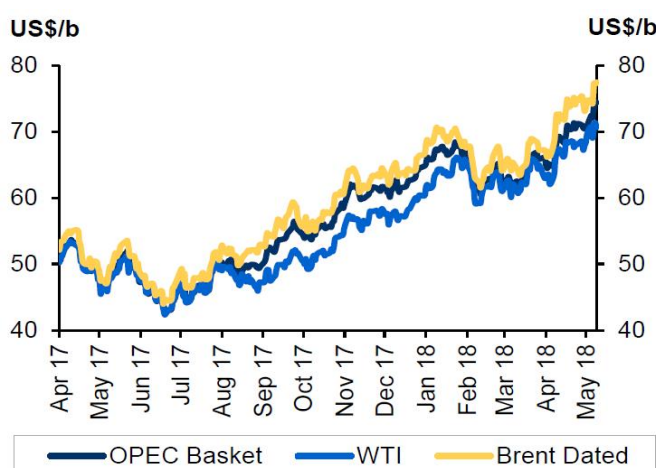
آخرین وضعیت	آوریل ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	فوریه ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۶۴۰	۶۱۰	۶۰۰	۵۸۰	۳۸۴	۴۹۴	۵۹۲	دلار بر تن



۲-۳- بازار نفت (Oil Market)

آخرین قیمت	آوریل ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	فوریه ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت نفت خام برنت (دلار بر بشکه)
۷۷/۹۸	۷۴/۶۴	۶۹/۱۷	۶۵/۱۳	۴۵/۴۳	۵۲/۹۸	۹۸/۳۴	

میانگین قیمت سبد مرجع آپیک^۳ (ORB) در ماه آوریل ۲۰۱۸ با افزایش ۷/۳ درصدی یعنی معادل ۴/۶۷ دلار نسبت به ماه گذشته، به ۶۸/۴۳ دلار به ازای هر بشکه رسید. این در حالی است که در مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ میانگین ORB با رشد ۲۶/۷ درصدی معادل ۱۳/۸۵ دلار در سطح ۶۵/۶۷ دلار به ازای هر بشکه بود. نگرانی‌های ژئوپولیتیکی، باعث محدود شدن ذخایر نفتی شده و تقاضای پایدار این ماده پستوانه‌ای برای قیمت‌ها بوده است. در آوریل ۲۰۱۸، شاخص ICE نفت خام برنت با ۵/۰۴ دلار افزایش یا



نمودار شماره ۲-۴- تغییرات قیمت نفت خام^[۳]

به عبارتی رشد ۷/۶ درصدی به ۷۱/۷۶ دلار در هر بشکه رسید. در حالی که شاخص WTI نیمکس با افزایش ۳/۵۵ دلاری (رشد ۵/۷ درصدی) در سطح ۶۶/۳۳ دلار به ازای هر بشکه قرار گرفت. همچنین اختلاف شاخص ICE نفت خام برنت و WTI نیمکس به شدت گسترش یافت و به ۵/۴۴ دلار در هر بشکه (بیشترین اختلاف در سال ۲۰۱۸) رسید.

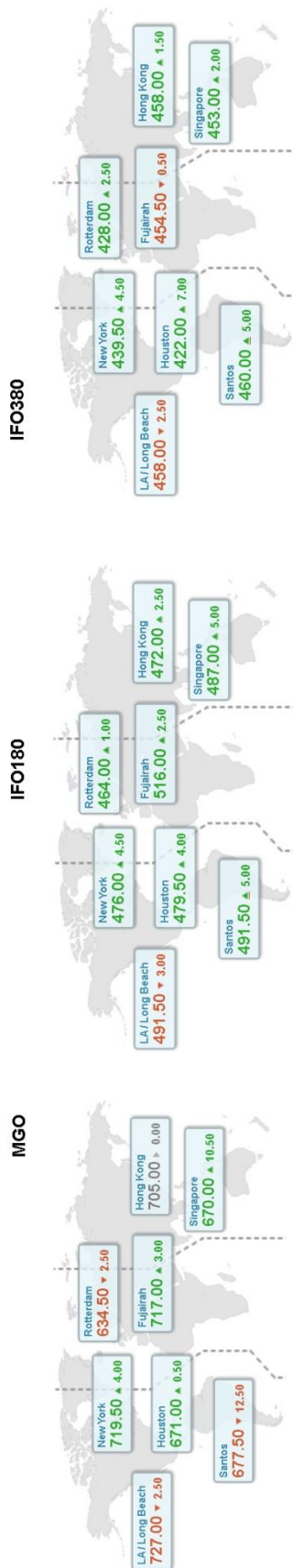
علیرغم چشم‌انداز افزایش قیمت‌های آتی نفت خام، نظریه پردازان بر این باورند که این بهبود دیری نخواهد پایید، با وجود این، برخی کارشناسان خبر از آن می‌دهند که شاخص ICE نفت خام برنت در بلندمدت و کوتاه‌مدت رکوردهای بالایی را ثبت خواهد کرد. بازار برنت و دوبی، هر دو از قافله افزایش

³ OPEC Reference Basket

چشمگیر قیمت‌ها و بازارهای سالم نفت خام بیش از پیش عقب ماندند، در حالی که WTI نیمکس همچنان در سطوح قبلی باقی ماند. تفاوت‌های تلخ و شیرین قیمت در منطقه اروپا و آسیا گسترش یافت اما در سواحل خلیج ایالات متحده (USGC) اختلاف قیمت‌ها بیش از پیش کاهش یافت.

رشد تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۷ در ماه آوریل ۲۰۱۸ نسبت به ماه پیش از آن بدون تغییر باقی ماند اگرچه تغییراتی در رشد تقاضای مناطق OECD و غیر OECD وجود داشت اما این دو یکدیگر را خنثی می‌کردند. برآورد می‌شود تقاضای نفت جهانی در سال ۲۰۱۷، با رشد ۱/۶۵ میلیون بشکه در روز به میانگین ۹۷/۲ میلیون بشکه در روز رسیده باشد. در سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود رشد تقاضای نفت حدود ۱/۶۵ میلیون بشکه در روز باشد و به میانگین روزانه ۹۸/۸۵ میلیون بشکه افزایش یابد. بر اساس بررسی‌های به عمل آمده این رشد در مقایسه با ماه مارس ۲۰۱۸ به میزان ۲۵ هزار بشکه در روز ارتقاء یافته است. این امر بیشتر ناشی از آمار خوب OECD در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ است. رشد تقاضای نفت در مناطق غیر OECD نیز بازنگری رو به بالا شده چرا که آمار و اطلاعات واصله از کشورهای دیگر آسیایی نظیر هند و نیز آمریکای لاتین بهتر از پیش‌بینی‌ها بوده است. پیش‌بینی می‌شود چین در سال ۲۰۱۸ سردمدار رشد تقاضای نفت باشد و پس از آن سایر کشورهای آسیایی و کشورهای آمریکایی عضو OECD قرار بگیرند.

عرضه کشورهای غیر عضو آپک در سال ۲۰۱۷ اندکی نسبت به گزارش پیشین آپک افت کرده و با کاهش ۱۰ هزار بشکه در روز اکنون رشدی معادل روزانه ۰/۸۷ میلیون بشکه را نسبت به سال ۲۰۱۶ نشان می‌دهد و به میانگین روزانه ۵۷/۸۹ میلیون بشکه رسیده است. این بازنگری ناشی از بازبینی غیرمتعارف اطلاعات مربوط به تولید نفت بود که منجر به تغییرات رو به پایین آمار تولیدی به ویژه در برزیل شد و همچنین تغییرات رو به بالایی نیز به ویژه در کشورهای عضو OECD اروپایی وجود داشت. علاوه بر این، در سال ۲۰۱۸، بازنگری‌های افزایشی در سه ماهه اول این سال برای پیش‌بینی‌های مربوط به ایالات متحده، آرژانتین، کلمبیا و چین وجود داشت که با کاهش‌های مربوط به کانادا، مکزیک، نروژ، انگلیس و برزیل سر به سر شدند. این موضوع باعث شد در عرضه کشورهای غیر عضو آپک بازنگری رو به بالایی در حد ۱۰ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۱۸ صورت گیرد. اکنون برآورد می‌شود که عرضه نفت با رشد ۱/۷۲ میلیون بشکه در روز نسبت به سال ۲۰۱۷ به میانگین روزانه ۵۹/۶۲ میلیون بشکه برسد. همچنین تولید نفت خام آپک در آوریل ۲۰۱۸ با افزایش ۱۲ هزار بشکه در روز به میانگین روزانه ۳۱/۹۳ میلیون بشکه رسید.^[۴]



منبع [۵]

۴۵۴/۵ دلار بر تن

آخرین قیمت سوخت
کشتی (فجیره)

۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)

در پی افزایش قیمت نفت، هزینه‌های سوخت نیز برای شرکت‌های کشتیرانی به شدت افزایش یافته است. اگرچه هزینه‌های بیشتر سوخت منجر به آن می‌شود که شرکت‌های حمل‌ونقل بر لبه تیغ سود و زیان حرکت کنند اما می‌توان اثرات مثبتی را برشمرد که بعدها همین شرکت‌ها را منتفع می‌سازد! حداقل تأثیر آن بر عرضه کشتی‌ها می‌باشد. در حالی که چشم‌انداز بلندمدت مبهم است، آینده نزدیک مترصد وقایع مثبت بیشتری است.

افزایش هزینه‌های سوخت، حاشیه سود شرکت‌های کشتیرانی را به شدت کاهش می‌دهد چیزی که نه تنها HMM که مرسک را نیز تحت تأثیر قرار داده است. هر دوی این شرکت‌ها در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ ضرر و زیان قابل توجهی را گزارش کرده‌اند و از علل اصلی این امر افزایش هزینه‌های سوخت را مطرح کرده‌اند.

اگر از زاویه‌ای دیگر به این موضوع نگاه کنیم، قیمت بالاتر نفت و هزینه‌های بیشتر سوخت، شاید خیلی خبر بدی برای فعالین صنعت کشتیرانی نباشد. افزایش هزینه همزمان با نزدیک شدن فصل پیک حمل‌ونقل می‌تواند برای شرکت‌ها اهرمی باشد که توسط آن بر سر نرخ‌های کرایه حمل بهتر چانه بزنند.

نفت خام برنت که از اکتبر ۲۰۱۴ تاکنون بیش از ۹۰ دلار به ازای هر بشکه نشده بود در تاریخ ۱۷ مه ۲۰۱۸ به ۸۰ دلار به ازای هر بشکه

رسید و پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که در سال آینده با توجه به محدودیت عرضه ایران و ونزوئلا، قیمت نفت مرز ۱۰۰ دلار به ازای هر بشکه را رد می‌کند.^[۶]

این چالش‌ها به کنار، موضوع مهم دیگر قانون ۲۰۲۰ و درگیری شرکت‌های کشتیرانی برای برآوردن الزامات این قانون است. با توجه به مهلت تعیین شده برای اجرای قانون محدودیت انتشار سولفور که تنها ۱۹ ماه از آن باقی مانده است، طی یک نظرسنجی غیررسمی از مالکان کشتی و اپراتورها که توسط مؤسسه رده‌بندی ABS منتشر شد، مشخص شد که ۵۳ درصد از مالکان و اپراتورهای کشتی آمادگی لازم برای اجرایی شدن این قانون را ندارند. مدیرعامل ABS و مشاور ارشد دریایی اظهار کرد: «الزامات قانون محدودیت سولفور ۲۰۲۰ نیازمند تحولات بسیار بزرگی است که یکی از آن‌ها تغییر گرایش از سوخت سنگین به سوخت با سولفور پایین است. صنعت کشتیرانی هنوز نمی‌داند چگونه برای این تحول بزرگ آماده شود و از پس عواقب آن بریاید.»

گزینه‌هایی که برای برآمدن از پس قانون محدودیت ۰.۵ درصدی سولفور (که در یکم ژانویه ۲۰۲۰ اجرایی خواهد شد) وجود دارد عبارتند از: سوخت‌های جایگزین همچون LNG، نصب اسکرابرها و استفاده از سوخت‌های کم سولفور. همچنان که به تاریخ شروع اجرای این قانون نزدیک می‌شویم کشش به سمت سوخت LNG و نصب اسکرابر بیشتر می‌شود که در این راستا نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان است.^[۷]

جدول شماره ۲-۵- قیمت انواع سوخت کشتی (دلار بر تن)^[۱]

تغییرات طی هفته چهارم مه	IFO 380 cst					MGO					نوع سوخت زمان منطقه
	۲۵ مه	۱۸ مه	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	۲۵ مه	۱۸ مه	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	
٪+۲/۴	۴۶۹	۴۵۸	۳۹۴	۳۲۴	۲۳۳	۷۳۵	۷۲۸	۶۷۵	۵۶۶	۴۹۲	فجیره
٪-۰/۲	۴۵۶	۴۵۷	۳۹۴	۳۲۴	۲۳۳	۶۸۵	۶۸۹	۶۱۳	۴۹۳	۴۰۱	سنگاپور
٪-۰/۱	۴۷۸	۴۷۹	۴۳۰	۳۶۳	۲۶۴	۷۹۷	۸۰۷	۷۱۹	-	-	ژاپن
٪+۴/۲	۴۶۳	۴۴۴	۳۹۹	۳۳۸	۲۳۴	۷۵۵	۷۵۲	۶۶۴	۵۵۵	۴۷۲	لس آنجلس
٪+۵/۳	۴۷۴	۴۵۰	۳۹۳	۳۲۴	۲۲۷	۷۳۴	۷۱۸	۶۴۶	۵۲۵	۴۲۷	جبل الطارق
٪-۰/۹	۴۳۳	۴۳۷	۳۷۲	۳۰۵	۲۱۳	۶۷۳	۶۷۷	۵۹۳	۴۷۴	۳۸۳	روتردام

خبر ویژه: احتمال تأخیر در اجرای قانون ۲۰۲۰ وجود ندارد.

با توجه به قانون کنترل انتشار آلاینده‌ها در سطح دنیا، صنعت کشتیرانی جهانی بیش از پیش مورد بررسی قرار گرفته است. شرکت تولید انرژی پلاتس (S&P Global Platts) در گفتگویی با دبیرکل IMO به بررسی برخی از نگرانی‌ها در این زمینه پرداخته است.

چرا پیاده‌سازی الزامات مربوط به قانون محدودیت انتشار برای صنعت کشتیرانی در مقایسه با صنایع دیگر زمان بر است؟

اول باید این نکته را در نظر گرفت، صنعت کشتیرانی توسط دولت‌ها و از طریق سازمان جهانی دریایی (IMO) قانون‌گذاری می‌شود. این صنعت در طول ۲۰ سال که از اضافه شدن پیوست جدید در زمینه آلودگی هوا به کنوانسیون (MARPOL پیمان‌نامه اصلی در زمینه آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۹۹۷) می‌گذرد، همواره تحت قوانین سخت‌گیرانه بوده است

این پیوست توسعه یافته و تقویت شده است. امروزه، این بخش تمامی مجموعه گازهای مضر منتشر شده از کشتی‌ها را دربرمی‌گیرد. اصلاحات این الحاقیه در سال ۲۰۰۸ به‌روزرسانی شد تا در واقع کشتیرانی اولین صنعتی باشد که در سطح جهان تحت کنترل قوانین انتشار گازهای گلخانه‌ای قرار می‌گیرد و البته این بخش از مارپول در سنوات آتی همواره سخت‌گیرانه‌تر شد.

چنانچه مشکلات جدی در پیاده‌سازی قانون محدودیت سولفور در اوایل سال ۲۰۱۹ بروز کند، آیا شما از تعلیق موقت این قانون حمایت می‌کنید؟

در حال حاضر، قانون محدودیت ۰.۵ درصدی سولفور موجود در سوخت‌های دریایی از یکم ژانویه ۲۰۲۰ اجرایی خواهد شد (البته برای مناطق خارج از محدوده کنترل انتشار که در حال حاضر محدودیت ۰.۱ درصدی دارند) و با توجه به چشم‌انداز قانون تدوین شده احتمال تأخیر در اجرای این قانون وجود ندارد. کارگروهی تحت عنوان کمیته «جلوگیری از آلودگی و پاسخ‌گویی» در ماه ژوئیه جهت تدوین دستورالعمل‌های کامل‌تر در راستای پیاده‌سازی قانون محدودیت ۰.۵ درصدی سولفور، ایجاد خواهد شد. این دستورالعمل مسائل مربوط به مراحل آماده‌سازی و گذار را دربرمی‌گیرد. همچنین چهارچوب زمانی

مربوطه، به روزرسانی سیستم‌ها و دستگاه‌های داخل کشتی، مکانیزم کنترل، بازبینی و اقدامات شامل کنترل و بازرسی بنادر را در خود جای می‌دهد. این گروه کاری در ماه اکتبر سال جاری گزارش مستقیمی در زمینه توسعه برنامه پیاده‌سازی قانون ۲۰۲۰ بر روی کشتی، به کمیته حفاظت محیط زیست دریایی ارسال خواهد کرد.

آیا قانون ممنوعیت حمل سوخت حاوی سولفور بالا (HSFO) بر روی کشتی‌های بدون اسکرابر موجب اجرای مؤثر این قانون می‌شود؟ آیا IMO برای تحقق این هدف برنامه یا طرح دیگری دارد؟

این تنها یک راه کنترلی است. پیش‌بینی می‌شود که در جلسه هفتاد و سوم کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC 73) در ماه اکتبر، اصلاحاتی را در پیوست ششم ماریپول در نظر بگیرد تا حمل سوخت غیر منطبق را بر روی کشتی ممنوع کند.

در مورد اینکه آیا این اقدامات کافی است باید نگاهی بیاندازیم به سال‌های پیش که صنعت کشتیرانی و مقامات دریایی توانستند قوانین جدید را اجرایی کنند.

در نهایت کشورهای عضو نیز تجربیات خود را در زمینه اجرای قوانین در مناطق کنترل انتشار به اشتراک خواهند گذاشت و این امر مفید واقع خواهد شد.

از ۱۷۲ عضو IMO تنها نیمی از آن‌ها پیوست شماره ۶ قانون را تأیید کرده‌اند! آیا این موضوع می‌تواند مانعی برای اجرای آن باشد؟

در حال حاضر، ضمیمه ششم ماریپول توسط ۹۱ عضو که دارای ۹۶.۸۹ درصد از ناوگان تجاری جهان از منظر تناژ حمل هستند، امضاء شده است. بنابراین، اکثریت تناژ فعال تحت پرچم‌های کشورهای عضو IMO این قانون را تأیید کرده‌اند.

اگر یک کشتی با پرچم کشور غیر عضو بخواهد در محدوده یک کشور عضو فعالیت کند، باید قوانین را رعایت کند. با توجه به اینکه از لحاظ تناژ حمل اکثریت اعضاء موافق این قانون بوده‌اند، ما شاهد سطح وسیعی از هماهنگی در اجرا خواهیم بود.

لازم به ذکر است که قوانین IMO برای همه کشتی‌ها لازم الاجرا است. علاوه بر این، اصل عدم تبعیض و اصل عدم وجود راه‌حل مناسب‌تر در مارپول و سایر کنوانسیون‌های IMO تصریح شده است. بنابراین، تعداد اعضای که پیوست شماره ۶ مارپول را تأیید نکرده‌اند نمی‌تواند مانعی بر سر راه اجرای این قانون باشد.

ایزو می‌خواهد دستورالعملی برای انطباق سوخت‌های دریایی با قانون محدودیت ۰٫۵ درصدی سولفور ایجاد کند. آیا IMO در این زمینه ایده‌ای دارد؟

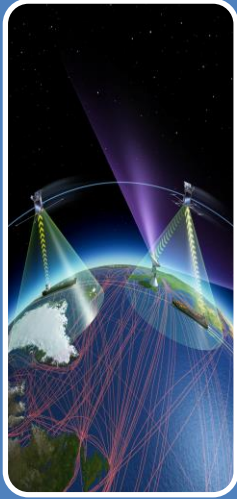
کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC) در IMO از سازمان ایزو خواسته است که برای اطمینان از هماهنگی بین استانداردهای ایزو در زمینه سوخت‌های دریایی و پیاده‌سازی قانون محدودیت سولفور، چهارچوب ایزو ۸۲۱۷ (در زمینه سوخت، محصولات پتروشیمی و الزامات سوخت‌های دریایی) را در نظر بگیرد.

در پایان جلسه MEPC، سازمان ایزو اطلاعاتی در زمینه توسعه مشخصات عمومی موجود در ایزو را با نام PAS 23263 ارائه داد. این مورد راهنمایی برای تأمین‌کنندگان و مصرف‌کنندگان سوخت‌های دریایی با در نظر گرفتن محدودیت ۰٫۵ درصدی سولفور در سال ۲۰۲۰ است. کمیته مذکور از سازمان ایزو خواسته است که این دستورالعمل را به روز نگهدارد.

آیا قوانینی در خصوص انتشار اکسید نیتروژن (ذرات جامد منتشر شده) نیز وجود دارد؟

در یکم ژانویه ۲۰۱۹، اصلاحات مربوط به پیوست شماره ۶ مارپول که به انتشار اکسید نیتروژن در مناطق دریای شمال و بالتیک که جزئی از منطقه ECA هستند، بر اساس قانون ۱۳ این پیوست اجرایی خواهد شد. در یکم ژانویه ۲۰۲۱ نیز کاهش انتشار اکسید نیتروژن در سطح کشتیرانی جهانی در مناطق ECA لازم الاجرا خواهد شد.^[۸]

- [1] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,323, 25-May-2018, ISSN: 1358-8028.
- [2] Grain Market Report, International Grains Council, www.igc.int, GMR 488, 24 May 2018.
- [3] <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2018/april-2018-crude-steel-production.html> (25 May 2018)
- [4] OPEC Monthly Oil Market Report, www.opec.org, 14 May 2018.
- [5] <http://shipandbunker.com/prices> (June 10, 2018)
- [6] <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1122664/Pricier-fuel-look-on-the-bright-sidePricier> (May 18, 2018)
- [7] <http://www.seatrade-maritime.com/news> (June 8, 2018)
- [8] <https://www.hellenicshippingnews.com/imo-head-says-no-possibility-of-delay-to-sulfur-limit-rule-for-marine-fuels/> (May 21, 2018)



فصل سوم:

• نگاهی گذرا به تجارت
دریابرد جهانی

میزان: ۱۲/۰۱۲ میلیارد تن

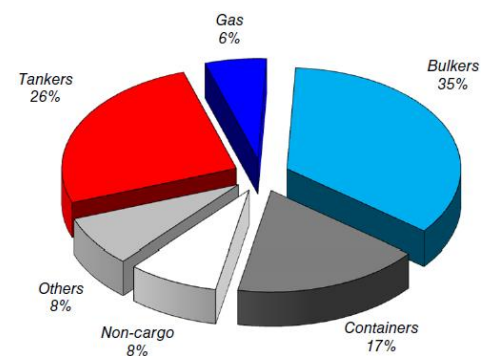
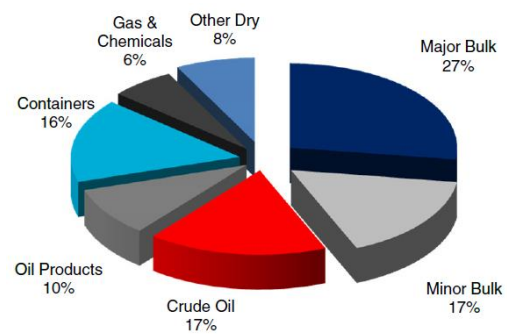
رشد: ۳ درصد

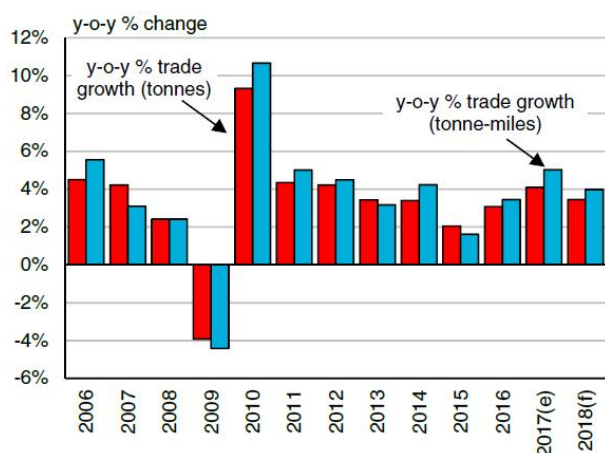
پیش‌بینی تجارت دریابرد
جهانی (۲۰۱۸)

۳-۱- تجارت دریابرد جهانی

پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	
۱۲,۰۱۲	۱۱,۶۱۲	۱۱,۱۵۶	۱۰,۸۲۳	۱۰,۶۰۷	تجارت دریابرد جهانی (m. Tonnes)
% ۳/۴	% ۴/۱	% ۳/۱	% ۲/۰	% ۳/۴	تغییر
۱,۳۱۵/۱	۱,۳۰۰/۸	۱,۲۵۷/۹	۱,۲۲۰/۱	۱,۱۷۵/۵	ناوگان دریایی جهان (m. GT)
% ۱/۱	% ۳/۴	% ۳/۱	% ۳/۸	-	تغییر

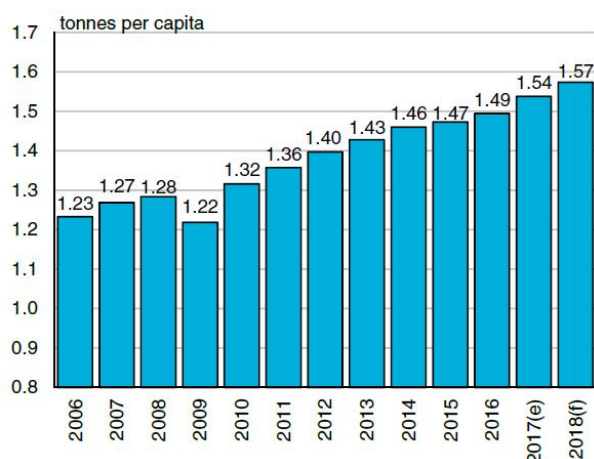
مذاکرات اولیه در مورد تجارت بین ایالات متحده و چین در اوایل ماه مه ۲۰۱۸ بدون هیچ توافق به پایان رسید و در نتیجه، در ماه‌های آتی همچنان تنش تجاری بین این دو کشور وجود خواهد داشت. هر دو کشور در حال حاضر تعرفه‌های وارداتی را بر روی تعداد کمی از کالاها اعمال کرده‌اند اما هر دو تهدید می‌کنند که تعرفه‌های وارداتی را گسترش داده و بر روی تعداد بیشتری از کالاها اعمال می‌کنند.

نمودار شماره ۳-۲ - سهم از ناوگان جهانی بر حسب نوع کشتی (%)^[۴]نمودار شماره ۳-۱ - پیش‌بینی سهم از تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۸ (%)^[۱]

نمودار شماره ۳-۳- رشد تجارت دریابرد جهانی^[۱]

پیش‌بینی می‌شود که حدود ۱۰۰ میلیون تن از حجم تجارت دریابرد تحت تأثیر تعرفه‌های جدید ایالات متحده و چین قرار گیرد که اغلب بخش‌های فله خشک و کانتینر را در برمی‌گیرد، اگرچه تجارت LPG، خودرو و برخی مواد شیمیایی نیز ممکن است از این موضوع متأثر شود. با وجود این، حجم کالاهایی که ممکن است تحت تأثیر قرار گیرند تنها سهم محدودی از تجارت دریابرد جهانی را (کمتر از

یک درصد) شامل می‌شود. اما همچنان عدم قطعیت وسیعی در این خصوص وجود خواهد داشت که این اقدامات ایالات متحده و چین در نهایت چه جمعی را ممکن است متأثر سازد.



نمودار شماره ۳-۴- سرانه تجارت دریابرد جهانی (میلیون تن به ازای

هر نفر)^[۱]

در کل، در حالی که برخی ریسک‌ها در چشم‌انداز وجود دارد، گرایش‌های مثبتی نیز کماکان در اقتصاد جهانی دیده می‌شود که به پشتوانه آن‌ها می‌توان برای سال ۲۰۱۸ رشد تجارت دریابرد را مثبت پیش‌بینی کرد. پیش‌بینی‌های جاری در کل سال ۲۰۱۸، از رشد ۳/۴ درصدی تجارت دریابرد جهانی (رشد ۴ درصدی تن-مایل) خبر می‌دهند و حاکی از آن هستند که حجم تجارت دریابرد به ۱۲ میلیارد تن خواهد رسید.

هم اکنون برآوردها از رشد ۲/۶ درصدی تجارت فله خشک در جهان و رسیدن به سطح ۵/۲ میلیارد تن خبر می‌دهند. این امر به دلیل پیش‌بینی رشد تجارت سنگ آهن و زغال سنگ با یک سرعت متوسط است. همچنین پیش‌بینی می‌شود تجارت کانتینری به پشتوانه رشد نسبتاً خوب اقتصاد جهانی رشد با ثباتی در حد ۵ درصد را تجربه خواهد کرد. در عین حال، پیش‌بینی می‌شود با توجه به رشد چشمگیر صادرات نفت خام ایالات متحده، تجارت نفت (نفت خام و فرآورده‌ها) رشد ۳/۱ درصدی داشته باشد. با این وجود، با توجه به اعمال مجدد تحریم‌ها از سوی ایالات متحده بر علیه ایران، پیش‌بینی‌ها برای صادرات نفت خام ایران نیاز به بازنگری رو به پایین دارد.^[۱]



میزان: ۵/۲۴ میلیارد تن

رشد: ۲/۵ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات فله خشک (۲۰۱۸)

۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک

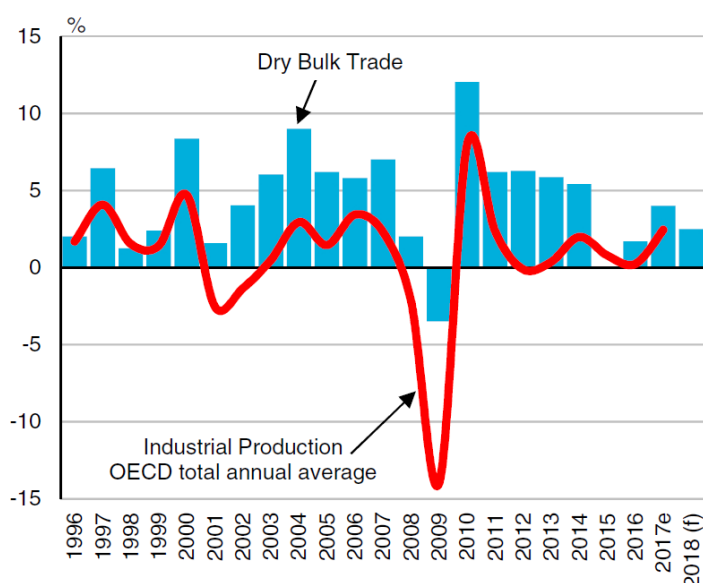
پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۵,۲۴۱	۵,۱۱۳	۴,۹۱۵	۴,۸۳۳	۴,۸۳۲	تجارت جهانی محمولات فله خشک (m. Tonnes)
% ۲/۵	% ۴	% ۱/۷	% ۰	% ۵/۴	تغییر
۸۳۶/۲	۸۱۷/۴	۷۹۳/۹	۷۷۶/۷	-	ناوگان جهانی حمل فله (m. DWT)
% ۲/۳	% ۲/۹۶	% ۲/۲	-	-	تغییر

میانگین وزنی درآمد روزانه کشتی‌های فله‌بر در ماه آوریل ۲۰۱۸ روزانه ۱۱ هزار و ۲۸۸ دلار گزارش شد که اگرچه نسبت به مدت مشابه سال گذشته ثابت بود اما نسبت به ماه مارس کمی کاهش داشت. در حالی که میانگین درآمد مقطعی کیپ‌سایزها در آوریل ۹ هزار و ۳۷۰ دلار در روز بود، یعنی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ کاهش ۲۰ درصدی داشت؛ بازار کیپ‌سایزها در طول ماه بهبود چشمگیری را نشان داد، به طوری که درآمدها به بالاترین سطح در سال ۲۰۱۸ رسید و این روند تا اوایل ماه مه ادامه داشت. این موضوع تا حدودی از افزایش استخراج سنگ آهن در برزیل که ناشی از کاهش بارش‌های سنگین در این کشور بود، منتج می‌شود. در بخش پاناماکس، میانگین درآمدهای مقطعی نسبت به ماه مارس در آوریل ۱۹ درصد افت کرد و به ۱۱ هزار و ۱۹۵ دلار در روز رسید اما همچنان ۶ درصد نسبت به سطوح سال ۲۰۱۷ بیشتر است. در کل، میانگین درآمدهای فله‌برها از ژانویه تا آوریل ۲۰۱۸ در سطح روزانه ۱۱ هزار و ۳۹۹ دلار قرار داشت که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۱۸ درصدی را نشان می‌دهد.

در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود، تجارت دریابرد فله خشک در سال ۲۰۱۸ با رشد ۲/۵ درصدی به ۵/۲ میلیارد تن برسد و حدود ۳/۳ درصد نیز شاخص تن-مایل رشد داشته باشد. تاکنون واردات سنگ آهن



چین نسبت به سال ۲۰۱۷ ثابت بوده اما پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ حدود ۳ درصد افزایش یابد که به پشتوانه افزایش تولید فولاد و رشد عرضه دریابرد خواهد بود. همچنین پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸، تجارت ذغال‌سنگ رشد ۲ درصدی داشته باشد چرا که رشد واردات اقتصادهای نوظهور آسیایی از میزان کاهش واردات اروپایی‌ها پیشی خواهد گرفت. در عین حال که همچنان عدم قطعیت در زمینه آثار



نمودار شماره ۳-۵- رشد تجارت جهانی فله خشک و رشد تولیدات صنعتی در کشورهای عضو OECD^[۳]

اعمال تعرفه‌های احتمالی ایالات متحده و چین وجود خواهد داشت، حجم تجارت فله خشکی که ممکن است تحت تأثیر این ماجرا قرار گیرد، کمتر از ۱ درصد از حجم کل تجارت دریابرد جهانی فله خشک است.

در طرف عرضه، سرعت تحویل شناورهای فله‌بر تا این لحظه از سال به شدت کاهش یافته است، در حالی که اوراق‌سازی این

کشتی‌ها در بازه ژانویه تا آوریل ۲۰۱۸ تنها

۱/۷ میلیون DWT بوده یعنی نسبت به مدت

مشابه سال ۲۰۱۶ افت ۷۳ درصدی داشته است. در کل، پیش‌بینی می‌شود رشد ناوگان فله‌بر در سال‌های

۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ حدود ۲/۳ درصد باشد.

به این ترتیب، امید بیشتری برای بهبود توازن عرضه و تقاضا در بازار فله وجود دارد. با وجود اینکه سال ۲۰۱۸ در خیلی از مسیرهای تجاری کلیدی ضعیف شروع شد و در کل ریسک زیادی در چشم‌انداز تقاضا وجود داشت، اکنون پیش‌بینی می‌شود که برای دومین سال متوالی رشد تجارت فله خشک از رشد ناوگان پیشی بگیرد و به ویژه در افزایش شاخص تن-مایل تأثیر بگذارد.^[۳]



میزان: ۲۰۳ میلیون TEU

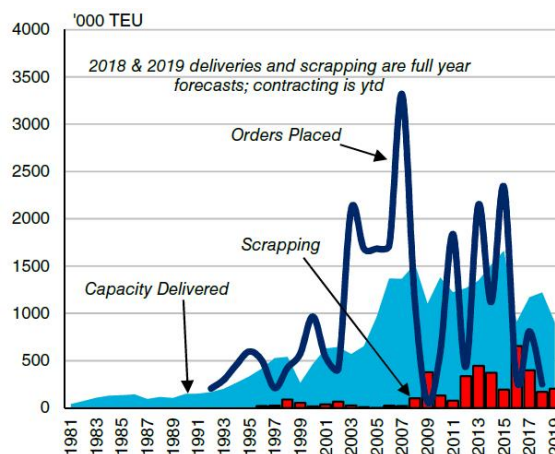
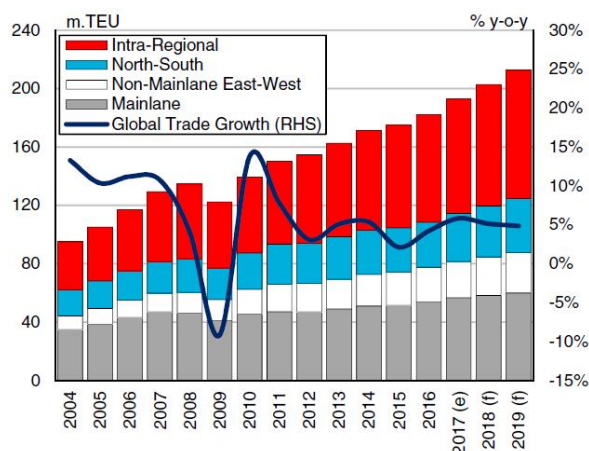
رشد: ۵/۱ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات کانتینری (۲۰۱۸)

۳-۳- تجارت جهانی محمولات کانتینری

پیش‌بینی ۲۰۱۹	پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(انتهای سال)
۲۱۳	۲۰۳	۱۹۳	۱۸۲	۱۷۵	تجارت جهانی محمولات کانتینری (m. TEU)
%۴/۸	%۵/۱	%۵/۸	%۴/۲	%۲/۱	تغییر
مه ۲۰۱۸	۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(ابتدای سال)
۲۲/۸۶۲	۲۰/۸۳۴	۲۰/۰۶۶	۱۹/۸۲۰	۱۸/۳۵۹	ناوگان جهانی حمل کانتینری (m. TEU)
%۵/۰	%۳/۸	%۱/۲	%۸/۰	%۶/۶	تغییر

به پشتوانه روند مثبت اقتصاد جهانی، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ رشد تجارت دریابرد جهانی کانتینری برابر با ۵/۱ درصد باشد. اگرچه همچنان احتمال تشدید تنش‌ها در سطح تجارت بین‌الملل وجود دارد، پیش‌بینی می‌شود هرگونه اثر مستقیم بر روی تجارت کانتینری ناشی از تعرفه‌های ایالات متحده و چین محدود باشد. با وجود اینکه ایالات متحده اخیراً اعلام کرد که قصد اعمال مجدد تحریم‌ها علیه ایران را دارد و این امر ریسک زیادی برای تجارت کانتینری در خاورمیانه محسوب می‌شود، اما پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ حجم تجارت در مسیرهای تجاری شمال-جنوب و مسیرهای غیراصولی شرق-غرب رشد با ثباتی داشته باشد.



نمودار شماره ۳-۷- تقاضا برای کشتی‌های کانینری و میزان رشد تجارت کانینری^[۴]

نمودار شماره ۳-۶- عرضه‌ی کشتی‌های کانینری^[۴]

تا این لحظه از سال ۲۰۱۸، تحویل کشتی‌های کانینربر در مجموع ۰/۵۳ میلیون TEU بوده در حالی که فعالیت‌های اوراق‌سازی متوقف شده است. پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸، رشد ظرفیت ناوگان ۵ درصد باشد. با وجود اینکه احتمال دارد فاصله بین رشد عرضه و تقاضا نسبت به آنچه در پیش‌بینی اولیه آمده بود، کمتر باشد، همچنان چشم‌انداز کلی مثبت است. مجموع ظرفیت سفارش شده جهت ساخت برابر با ۱۲ درصد از ناوگان موجود است که با توجه به سوابق سطح بسیار پایینی است. همچنین پیش‌بینی می‌شود تحویل کشتی‌ها تا سال ۲۰۱۹ کند شود و رشد ناوگان در سال ۲۰۱۸ حدود ۳/۲ درصد باشد. نرخ‌های کرایه حمل خطوط تجاری اصلی در اواخر آوریل افزایش یافت و البته به سطوح پیش از کاهش نرخ‌ها در ماه مارس بازگشت. با وجود این، نرخ‌های کرایه حمل همچنان در نوسان است و لازم است برای افزایش نرخ‌ها مدیریت ظرفیت در خطوط اصلی صورت پذیرد.

نرخ‌های اجاره کشتی کانینری در ماه آوریل ۲۰۱۸ بیش از پیش رشد داشت. در حالی که چشم‌انداز کلی بخش حمل کانینری مثبت ارزیابی می‌شود، در سال ۲۰۱۸ همچنان چالش‌هایی در خصوص بازار کرایه وجود خواهد داشت. شواهدی حاکی از آن است که در سال جاری با بازار «دو وجهی» مواجه خواهیم بود که در آن بازارهای کرایه و اجاره در دو سمت مخالف حرکت خواهند کرد. شرایط بازار اجاره زمانی کشتی‌های کانینربر در ماه آوریل رشد بیشتری داشت. به واسطه اندکی کاهش ظرفیت کشتی‌های کانینربر، نرخ‌ها برای اغلب کشتی‌ها افزایش یافت. این در حالی بود که نرخ‌های کرایه حمل پس از یک دوره کاهش در ماه مارس، در هفته‌های اخیر شروع به افزایش کرده‌اند.^[۴]



میزان: ۴۰۱/۴ میلیون تن

رشد: ۴/۰ درصد

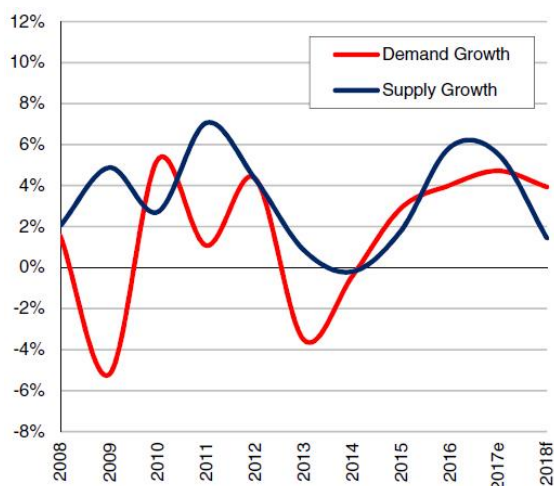
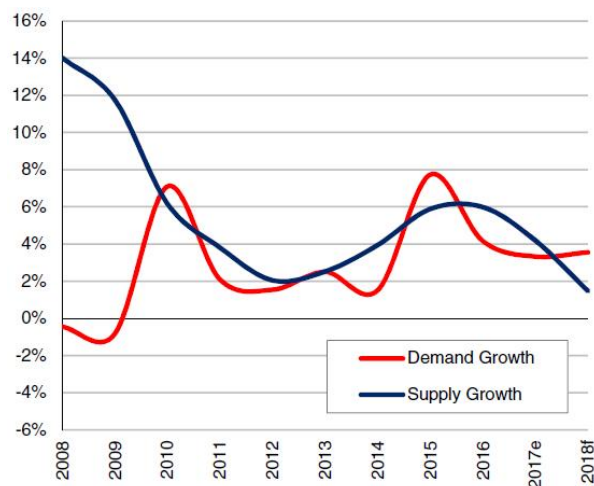
پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات تانکر (۲۰۱۸)

۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر

پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۴۵۵/۲	۴۳۸/۵	۴۲۰/۳	۴۰۳/۹	۳۸۷/۳	تجارت جهانی محمولات تانکر (m. DWT)
%۳/۸	%۴/۳	%۴/۱	%۴/۳	-	تغییر
۵۳۸/۲	۵۳۰/۶	۵۰۴/۷	۴۷۶/۶	۴۶۴/۵	ناوگان جهانی حمل تانکر (m. DWT)
%۱/۴	%۵/۱	%۵/۹	%۲/۶	-	تغییر

در ماه آوریل ۲۰۱۸، با توجه به اینکه بازار VLCCها شرایط بسیار دشواری را از سر می‌گذرانند، بازار تانکر در کل تحت فشار باقی ماند. میانگین درآمدهای مقطعی VLCC نسبت به ماه مارس، در ماه آوریل افت ۳۷ درصدی داشت و به روزانه ۳ هزار و ۹۳۲ دلار رسید و میانگین درآمدهای VLCC را در ۴ ماه اول سال ۲۰۱۸ به روزانه ۶ هزار و ۳۹ دلار رساند که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افت ۷۷ درصدی داشت. در همین مدت، میانگین درآمدهای کشتی‌های MR تانکر تمیز ۱۰ هزار و ۱۸۸ دلار در روز بود که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ تقریباً ثابت بود.

شاخص‌های تقاضا در بخش نفت خام تا این مقطع از سال ۲۰۱۸ روندهای متفاوتی را نشان داده و واردات نفت خام به برخی از کشورهای عمده واردکننده نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ کاهش یافته است. واردات دریابرد به چین، کره، ژاپن و ایالات متحده در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ افت تقریبی ۴ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ داشته است.

نمودار شماره ۳-۹- تغییرات عرضه-تقاضای کشتی‌های حمل نفت خام^{۱۵}نمودار شماره ۳-۸- تغییرات عرضه-تقاضای کشتی‌های حمل فرآورده‌های نفتی^{۱۵}

با این وجود، برخی از نشانه‌ها از بهبود تقاضا در آوریل خبر دادند. به نظر می‌رسد صادرات ونزوئلا بار دیگر در سال جاری افت شدید داشته باشد و بهبودهای اخیر مربوط به ایران بر بازار تأثیر بگذارد. همچنان پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد جهانی نفت خام در سال ۲۰۱۸ رشد ۲ درصدی داشته باشد. با توجه به افزایش صادرات نفت خام از آتلانتیک به آسیا، پیش‌بینی می‌شود رشد تقاضا برای تانکرهای حمل نفت خام در سال ۲۰۱۸ حدود ۴ درصد باشد.

در پی فعالیت‌های اوراق‌سازی در سال جاری، رشد ناوگان تانکرهای حمل نفت خام در مقایسه با دو سال گذشته بسیار محدود خواهد بود و پیش‌بینی می‌شود رشد ناوگان موجود نیز تنها ۱/۴ درصد باشد. با وجود این، همچنان پیش‌بینی می‌شود که ایجاد بهبود چشم‌گیر در بازار تانکرهای حمل نفت خام زمان زیادی خواهد برد تا در اساس بازار تغییر و تحولات مثبت ایجاد شود.

پیش‌بینی می‌شود تقاضا برای تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی با سرعت نسبتاً کم در سال ۲۰۱۸ رشد ۳/۶ درصدی داشته باشد که ناشی از افزایش محمولات فرآورده‌های نفتی به کشورهای غیر OECD و رشد صادرات ایالات متحده، خاورمیانه و کشورهای آسیایی می‌باشد. در حالی‌که، پیش‌بینی می‌شود رشد ناوگان تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۸ در حد ۱/۵ درصد باشد، به نظر می‌رسد در سال جاری پتانسیل لازم برای موازنه عرضه و تقاضا وجود دارد.^{۱۵}

خبر ویژه: آیا بهبود بازار فله خشک حاصل می‌شود؟!^{۱۷}

یک دهه از سال ۲۰۰۸ که نرخ‌های کرایه حمل فله خشک روند نزولی خود را آغاز کرد، گذشته است. این رکود طولانی که با بحران مالی همزمان شده بود، در ژانویه ۲۰۱۶ به اوج خود رسید. در حالی که خیلی‌ها در شرایط سخت بازار باز پس نشستند، نگاهی گذرا به شاخص فله خشک بالتیک (BDI) نشان می‌دهد که تا چه میزان سقوط قیمت‌ها شدید بوده و تا چه حد بهبود، ضعیف و شکننده است!

بازار فله خشک هیچ‌گاه به شرایط پیش از رکود بازنگشت. در سال ۱۹۹۹ میانگین شاخص BDI در سطح ۱۳۳۸ واحد بود. در حالی که در اواخر سال ۲۰۱۷، به زور مدیریت همه جانبه به سطح ۱۵۰۰ واحد رسید و در خیلی از مقاطع سال ۲۰۱۷ سطح این شاخص از سطوح سال ۱۹۹۹ پایین‌تر بود.

اکنون دیگر کسی به دنبال بازگشت به گذشته نیست و مالکان و فعالین بخش فله خشک تنها خرسندند که می‌توانند کسب‌وکار خود را بدون ضرر و زیان مدیریت کنند. حال اینکه چگونه بخش فله در سال ۲۰۱۸ شرایط سال ۱۹۹۹ را تداعی می‌کند، موضوعی است که با نگاه به اعداد و ارقام آشکار می‌شود. در حالی که ظرفیت ناوگان فله‌بر جهانی از ۲۶۴ میلیون DWT در سال ۱۹۹۹ بیش از سه برابر شده و در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ به ۸۱۷ میلیون DWT رسیده است، فله‌برها بهره‌ورتر نشده‌اند بلکه بار کمتری را حمل می‌کنند. در دهه ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۸ به‌طور میانگین به ازای هر DWT تقریباً هشت تا ۹ تن بار حمل می‌شد اما از سال ۲۰۰۹ تاکنون این میانگین به ۶ تا هشت تن به ازای هر DWT کاهش یافته است. البته محمولات دریابرد فله افزایش یافته و از ۲۱۸۵ میلیون تن در سال ۱۹۹۹ به ۵۰۹۶ میلیون تن در سال ۲۰۱۷ رسیده است اما این افزایش از پس رشد ظرفیت ناوگان برنیامده است.

پیشرفت‌های چشمگیر رخ داده در زمینه فناوری‌های کارآمد، همزمان با اقتصاد بسیار کندتر چین (گرچه به این زودی‌ها اقتصادی به عظمت چین ظهور نخواهد کرد) تنها یک حقیقت را آشکار می‌کند: باید بخش عظیمی از ظرفیت‌ها کاهش یابد! در واقع حدود ۲۰۰ میلیون DWT که ۳۰ درصد از ظرفیت ناوگان فعال را شامل می‌شود (معادل پنج هزار فروند کشتی فله‌بر با ظرفیت چهار هزار DWT!) باید از عرصه خارج شوند تا بتوانیم شاهد همان نرخ‌هایی باشیم که پیش از سال ۲۰۰۸ وجود داشت.

با توجه به سفارشات ساخت جدیدی که انجام شده که برابر با ۱۰ درصد از ناوگان موجود است، اوراق سازی در حجم زیاد شاید راحت ترین راه برای کاهش مازاد ظرفیت باشد.

مالکان کشتی علاوه بر این باید با هزینه های بیشتر سوخت نیز دست و پنجه نرم کنند. قیمت سوخت از ۱۰۰ دلار به ازای هر متریک تن در سال ۱۹۹۹ به ۳۸۰ دلار به ازای هر متریک تن در حال حاضر افزایش یافته است.

در حالی که مالکان کشتی تقریباً هیچ کنترلی بر قیمت سوخت ندارند، پیش بینی می شود قیمت ها پس از اجرایی شدن قوانین ۲۰۲۰ سازمان بین المللی دریایی (IMO) افزایش یابد. به این ترتیب کاهش میزان آلاینده های و الزام استفاده از سوخت های کم سولفور مسئله کاهش ظرفیت یا به عبارتی اوراق سازی را بیش از پیش حائز اهمیت می سازد.

به طور حتم در زمینه اوراق سازی نیز محدودیت هایی وجود دارد. میانگین سن ناوگان فله خشک جهان از ۱۴،۲ سال در سال ۱۹۹۹ اکنون به حدود ۸،۸ سال کاهش یافته است. با این حال، مالکانی که با مسئله کاهش بازگشت سرمایه مواجه هستند، باید ناوگان خود را نوسازی کنند.

همچنین بازار فله خشک بسیار از هم گسیخته است و شرکای بسیار مختلفی از شرکت های مستقل کوچک گرفته تا سازمان های بزرگ دولتی در آن نقش آفرینی می کنند. این موضوع منجر به آن می شود که نقطه نظرات و دیدگاه های متفاوتی در زمینه موازنه بازار وجود داشته باشد.

در کل، با وجود این که بازار فله خشک در سال ۲۰۱۷ شاهد حرکت مثبت رو به جلو بود، اگر مسئله مازاد ظرفیت در این بخش حل نشود، همچنان فرسنگ ها از شرایط بهبود فاصله خواهد داشت. تا سال ها ما شاهد بازگشت به سطوح پیش از سال ۲۰۰۸ نخواهیم بود.^[۷]



- [1] Seaborne Trade Monitor, Clarkson Research Services, Volume 5, No. 5, May-2018, ISSN: 2058-7570.
- [2] World Fleet Monitor, Clarkson Research Services, Volume 9, No. 5, May-2018, ISSN: 2042-0633.
- [3] Dry Bulk Trade Outlook, Clarkson Research Services, Volume 24, No. 5, May-2018, ISSN: 1361-3189.
- [4] Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services, Volume 20, No. 5, May-2018, ISSN: 1467-0488.
- [5] Oil & Tanker Trades Outlook, Clarkson Research Services, Volume 23, No. 5, May-2018, ISSN: 1363-9617.
- [6] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,323, 25-May-2018, ISSN: 1358-8028.
- [7] <https://www.hellenicshippingnews.com/the-dry-bulk-freight-market-just-treading-water/>

فصل چهارم:



- نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیلهای اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی



۴-۱ - تلاش هنگ‌کونگ برای بازسازی صنعت

کشتیرانی این کشور^[۱]

هنگ‌کونگ در راستای بهبود و بازسازی صنعت دریایی خود، دست به اقدامات اصلاحی زده است. با این وجود، مؤثر بودن یا نبودن اقدامات این کشور وابسته به روند سیاسی دموکراتیک هنگ‌کونگ است.

با توجه به ویژگی پویایی و چابکی کسب‌وکار، به نظر می‌رسد آخرین تلاش‌های هنگ‌کونگ در راستای بهبود و بازسازی صنعت دریایی خود، شانس خوبی برای به نتیجه رسیدن دارد. با این وجود، مؤثر بودن یا نبودن اقدامات این کشور وابسته به مشخصه کلیدی دیگری است و آن روند سیاسی دموکراتیک هنگ‌کونگ است.

دشواری این موضوع را می‌توان در آخرین گزارش کمیته توسعه خدمات مالی هنگ‌کونگ (FSDC) مشاهده کرد که بر اختلاف بین حجم و ارزش تأکید می‌کند که موضوع نا آرامی این صنعت است.

بر اساس اطلاعات مؤسسه تحقیقاتی کلارکسونز، شرکت ثبت کشتی هنگ‌کونگ (HKSR) با در اختیار داشتن ۱۱۳٫۲ میلیون تناژ ناخالص چهارمین شرکت بزرگ جهان در این بخش است که همواره به عنوان شاخصی برای سنجش میزان توفیق هنگ‌کونگ در بخش دریایی در نظر گرفته می‌شود اما در گزارش FSDC پیشنهاد می‌شود که برای توسعه این صنعت نیاز است که شاخص‌های دیگری نیز در نظر گرفته شود.

تنها به ثبت کشتی محدود نشوید!

در این گزارش آمده است: «با وجود این که HKSR در رشد خود موفق بوده و به عنوان بخشی از شناسنامه صنعت دریایی هنگ‌کونگ است، واقعیت این است که ارزش حاشیه‌ای آن در تحکیم گروه دریایی این کشور نادیده گرفته شده است. در حالی که، سایز و کیفیت HKSR یک دستاورد برای این کشور محسوب می‌شود، اکنون این شرکت به حدی رسیده است که برای رشد بیشتر نیاز به رشد منابع مربوطه در بخش دریایی دارد و به این ترتیب حاشیه سود افزایش سایز HKSR بسیار کم است.»

در عوض FSDC پیشنهاد می‌کند: «عنصر حیاتی‌تر برای هنگ‌کونگ به جای تنها رشد HKS، ایجاد و توسعه زیرساخت‌های تجاری در این کشور است.»

در گزارش پیشین کمیته توسعه تجاری هنگ‌کونگ نیز آورده شده بود که شاید بیان برخی از مسائل واضح به نظر بیاید اما برای تقویت مزیت رقابتی این کشور و تبدیل آن به مرکز تأمین مالی کشتی، هنگ‌کونگ باید گروه متنوعی از شرکت‌های کشتیرانی را ایجاد کند و به جذب مدیران بازرگانی خبره پردازد و در عین حال به نقاط قوت منحصر فرد خود توجه کند. در این گزارش این‌گونه نتیجه‌گیری شده بود: «کاملاً آشکار است که بخش دریایی از ارکان مهمی همچون تصمیم‌گیرندگان قدری که سرمایه‌ها را در کنترل خود دارند، تشکیل شده است.» FSDC در ادامه اشاره کرد که ۲۴ درصد از تناژ ثبت شده در هنگ‌کونگ تحت اختیار ارکان این کشور است در حالی که این معیار در سنگاپور ۴۸ درصد است. FSDC بر این باور است که هنگ‌کونگ در ایجاد زیرساخت‌های تجاری عقب مانده است.

جذب تأمین‌کنندگان تناژ

گزارش مذکور نتیجه می‌گیرد: جذب تأمین‌کنندگان تناژ، با تمرکز ویژه بر روی اجاره‌دهندگان و تأمین‌کنندگان سرمایه که اساس کار خود را در هنگ‌کونگ پایه‌گذاری می‌کنند، باید هدف اصلی باشد.

با وجود این برای جذب و ایجاد رقابت بین سایر بخش‌های دریایی، نیاز به تغییرات چشمگیر است. خیلی از چالش‌هایی که در این گزارش آمده و توصیه‌هایی که برای رفع آن‌ها مطرح شده، به‌طور مستقیم به سنگاپور اشاره کرده است.

برای مثال، انعطاف سنگاپور در سیاست مالیاتی مورد تأکید قرار گرفته است. سنگاپور دو برابر هنگ‌کونگ معاهده مالیاتی دارد، هنگ‌کونگ نسبت به سنگاپور دریاوردان خارجی کمتری را در اختیار دارد، سهولت تعامل با مقامات رسمی برای ایجاد و انجام کسب و کار در سنگاپور بیشتر است، در واقع روش‌های توسعه اقتصادی سنگاپور بسیار کارآمدتر از هیأت بنادر و دریایی هنگ‌کونگ است که تنها نقش مشاور را بدون نمایندگی از سوی سایر سازمان‌های دولتی ایفا می‌کند.

بازسازی سیستم مالیاتی برای صنعت دریایی

در همه این موارد، به وضوح هنگ‌کونگ خود را از میدان عقب می‌بیند و می‌خواهد بهبودهایی را ایجاد کند. بازسازی سیستم مالیاتی در زمینه صنایع دریایی و بهبودهایی با هدف جذب کسب‌وکارهای کشتیرانی که خدمات مالی با ارزش افزوده بالا ارائه می‌کنند، در دل این تغییرات قرار دارند.

در صدر اصلاحات مالیاتی، طرح کاهش نرخ استاندارد مالیات بر سود برای بخش‌های دریایی، مدیریت اجاره کشتی و خدمات وابسته به کشتیرانی به نصف میزان کنونی و یا کمتر از ۸,۲۵ درصد قرار دارد. علاوه بر این، تمرکز جدید بر اجاره کشتی همزمان با درخواست کاهش مالیات منجر به ایجاد چشم‌انداز مثبت برای فعالین این عرصه شده است.

بهینه‌سازی از طریق سنگاپور

در ادامه این گزارش آمده است، سنگاپور در هر دو طرح پیشنهادی به عنوان الگویی در نظر گرفته شده است. مشوق‌های مالیاتی که توسط دولت سنگاپور برای صنعت کشتیرانی در نظر گرفته شده، بهینه‌سازی شده به طوری که برای کل صنعت دریایی جذاب و رقابتی باشد.

این اصل به خودی خود فوق‌العاده جلوه می‌کند اما مشکل در مرحله اجرا و تشخیص تفاوت بین دو بخش دریایی در منطقه است. FSDC در ادامه افزوده است: «در سنگاپور، اصول مربوطه را می‌توان مورد به مورد با دولت به بحث گذاشت و مالیات مشخصی برایش تعیین کرد، به ویژه برای کسب‌وکارهای جدید. در حالی که، در هنگ‌کونگ از مذاکره دو طرفه جلوگیری می‌شود و یک سیاست برای همه عادلانه در نظر گرفته می‌شود. بسیار مهم است که اصول مربوط به بخش B23 (بخشی در اداره درآمد داخلی هنگ‌کونگ که مالیات بر درآمد کشتیرانی را پوشش می‌دهد) مورد تأیید مجدد قرار گیرد و خط‌مشی‌ها و قواعدی به موازات این بخش ایجاد شود که بتواند قطعیت بیشتری را در زمینه مالیات برای شرکت‌های فعال در این کشور به ارمغان بیاورد.»

این کمیته پیشنهاد می‌کند: «هر مشوق مالیاتی پیشنهادی به صنعت دریایی باید واضح و قاطع باشد و باید برای تحقق هدف مطلوب با صنایع فعال مشورت شود.»

عکس‌العمل مالکان کشتی هنگ‌کونگی

انجمن مالکان کشتی هنگ‌کونگ (HKSOA) در پاسخ به توصیه‌های FSDC در رسانه‌ها اعلام کرد: «HKSOA از توصیه‌های مختلفی که در گزارش FSDC آمده پشتیبانی می‌کند و علاوه بر آن، مصرانه از دولت می‌خواهد که قطعیت، ثبات و شفافیت قانون مالیاتی بخش B23 را تضمین کند و از این روی در بازنگری این قانون و کاهش نرخ مالیات بر سود برای فعالیتهای مدیریت اجاره کشتی و خدمات پشتیبانی وابسته با صنایع درگیر؛ به‌طور کامل مشورت کند. اصول تجاری محرک کسب‌وکارهای دریایی هستند، لذا هنگ‌کونگ به ویژه نیاز به قوانین بازرگانی دارد که قابلیت اجرایی در سطح صنعت دریایی داشته باشد.»

از پیشنهادها تا قانون

اگر چه احیای صنعت دریایی هنگ‌کونگ نیاز به تغییر و تحولات بزرگی دارد اما در اولین گام باید قانون‌گذاری صحیح صورت گیرد و این بخش جایی است که اختلافات اساسی وجود دارد. در هنگ‌کونگ برای اینکه یک لایحه قانونی فوراً اجرایی شود، هیچ تضمینی وجود ندارد. در طول سنوات گذشته، اقدامات جلوگیری کننده و فیلترینگ مدت‌هاست که تصویب قوانین را در مجلس قانون‌گذاری به تعویق انداخته است. تصویب قانون ضد فیلترینگ در اواخر سال ۲۰۱۷ ممکن است این معضل را برطرف کند.

در نتیجه باید منتظر ماند تا ببینیم آیا تغییرات نتیجه مطلوبی در شرایط صنعت دریایی هنگ‌کونگ خواهد داشت یا خیر؟

▲ Source: Seatrade Maritime News, Date: 25 May 2018



▼ ۴-۲- همکاری مشترک کشتیرانی ژاپن با استرالیا^[۲]

شرکت حمل‌ونقل کانتینری ژاپن موسوم به ONE به شرکت GAC استرالیا نمایندگی داده است تا کشتی‌هایی را که به بنادر مختلف این کشور مراجعه می‌کنند، مدیریت کند.

ONE، شرکت حمل‌ونقل کانتینری ژاپن به شرکت GAC نمایندگی داده است تا کشتی‌هایی که به بنادر سیدنی، ملبورن، بریسبن، آدلاید و فریمنتل مراجعه می‌کنند را مدیریت کند.

طی این توافق، شرکت GAC استرالیا خدمات نمایندگی و مدیریت حدود ۲۱۰ مورد مراجعه سالانه به این بنادر را تأمین خواهد کرد.

شرکت ONE که حاصل همکاری مشترکی است که از یکپارچه‌سازی سه شرکت کانتینری بزرگ ژاپن (Kawasaki Kisen Kaisha)، Mitsui OSK Lines و (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) شکل گرفته است، اکنون ششمین شرکت بزرگ کانتینری دنیا است. این همکاری مشترک در کسب‌وکار حمل‌ونقل کانتینری فعالیت خود را از اول آوریل ۲۰۱۸ آغاز کرده است.

مدیر اجرایی GAC استرالیا اعلام کرد: «تمرکز GAC بر همکاری پربار با شرکای خود در درازمدت است. پیش از یکپارچه شدن این شرکت‌ها ما تجربه همکاری با خطوط کانتینری را برای مدت طولانی داشتیم، به همین دلیل از کیفیت خدماتی که این شرکت‌ها می‌خواهند آگاهیم و منابع و قابلیت‌های لازم برای برآوردن نیاز آن‌ها را در اختیار داریم.»

GAC در تمام بنادر استرالیا دفتر عملیاتی دارد و از سال ۲۰۰۷ خدمات مختلف نمایندگی کشتیرانی و پشتیبانی را در تمام این بنادر ارائه می‌دهد.

▲ Source: World Maritime News, Date: 29 May 2018



▼ ۴-۳-۲۰ سال جذاب برای حمل فله خشک^[۳]

تغییر سوخت کشتی به سوخت‌های کم سولفور نه تنها کار درستی است، بلکه برای بازار هم می‌تواند مثبت باشد.

دکتر خالد هاشم در سمینار کشتیرانی سنگاپور که با همکاری مؤسسه Moore Stephens و مؤسسه بین‌المللی بانکداری موسوم به BNP Paribas برگزار شده بود، اظهار کرد: در حال حاضر حمایت‌های زیادی از اجرای قانون سوخت با سولفور پایین به جای استفاده از اسکرابرها مطرح می‌شود.

وی بر این باور است، تغییر سوخت کشتی به سوخت‌های کم سولفور نه تنها کار درستی است بلکه برای بازار هم می‌تواند مثبت باشد گفت: «دو سال آینده باید سال‌های سوددهی برای همگان باشد و با نگاه به آینده، سال ۲۰۲۰ «سال جذابی» خواهد بود و این امر به دلیل واکنش بازار به دو قانون اصلی سوخت کم سولفور و مدیریت آب توازن است. راحت‌ترین کار برای برآمدن از پس قانون سوخت کم سولفور، کاهش سرعت حرکت کشتی است. با کاهش سرعت کشتی‌ها از ۱۲ گره دریایی (معادل میزان دریایی در ساعت) به ۱۰ گره دریایی، به طور مؤثر ۱۷ درصد از میزان عرضه کشتی‌های فله‌بر کم خواهد شد.»

در کل کشتی‌های با سن بالاتر از ۱۵ سال که در دنیا در مجموع ۱۴۲ میلیون تن ظرفیت حمل دارند یا به عبارتی ۱۷ درصد از ناوگان موجود را تشکیل می‌دهند، بیشترین پتانسیل را برای اوراق سازی دارند. در نتیجه شرکت‌هایی که مالک چنین کشتی‌هایی هستند باید در این زمینه تصمیم‌گیری کنند چرا که موتورهای قدیمی‌تر نمی‌توانند سوخت کم‌سولفور استفاده کنند و علاوه بر این، سرمایه‌گذاری برای نصب سیستم آب توازن بر روی چنین کشتی‌هایی، مشکلات خود را برای شرکت‌ها خواهد داشت. وی افزود: «در سال ۲۰۲۰ یک شوک مثبت کاهش عرضه در بازار ایجاد خواهد شد که دلیل آن کاهش چشمگیر سرعت در کل ناوگان یا ادغام اوراق‌سازی کشتی‌های قدیمی‌تر و کاهش سرعت کشتی‌ها به طور همزمان خواهد بود. علاوه بر این، هزینه سرمایه به دلیل نرخ بهره بالاتر در حال افزایش است که منجر به محدودیت سفارش ساخت کشتی‌های جدید می‌شود. همزمان عدم قطعیت و شفافیت قانون‌های اعمالی به عنوان مانعی برای سفارشات ساخت خواهد بود.»

وی در پایان اظهار داشت: نباید از خاطر برد که ریسک‌های سطح پایین‌تری همچون عوامل ژئوپولیتیکی وجود دارد که به عنوان سرعت‌گیری در زمینه رشد تقاضا عمل خواهد کرد و همچنین این امکان نیز وجود دارد که تعرفه‌های ایالات متحده بیش از انتظار، رشد تقاضا را کاهش دهد.

▲ Source: Seatrade Maritime News, Date: 27 April 2018



۴-۴- شتاب واردات چین از کشورهای عضو یک کمربند، یک راه^[۲]

واردات چین از کشورهای عضو یک کمربند، یک راه از صادرات سال ۲۰۱۷ میلادی پیشی گرفت و برای نخستین بار با سرعت بیشتری در حال پیشروی است.

مرکز دولتی اطلاعات چین خبر داد، ارزش واردات چین از کشورهای عضو یک کمربند، یک راه در سال گذشته میلادی به ۶۶۶ میلیارد دلار رسید و رشد ۲۰ درصدی را در مقایسه با سال ۲۰۱۶ و ۳۰ درصدی را در مقایسه با ارزش مجموع واردات تجربه کرد. میزان صادرات چین به کشورهای عضو نیز به ۷۷۴،۲۶ میلیارد دلار رسید و رشد ۸،۵ درصدی را پشت سر گذاشت.

بر اساس این گزارش، تجارت ترکیبی چین با کشورهای عضو یک کمربند، یک راه به یک تریلیارد و ۴۴۰ میلیارد دلار رسید و در مقایسه با سال گذشته ۱۳،۴ درصد افزایش یافت که در مقایسه با رشد مجموع ۵،۹ درصدی تجارت چین به تنهایی سرعت بیشتری داشته است.

این گزارش ضمن اشاره به تجارت چین با کشورهای آسیای مرکزی ادامه داد: این تجارت در سریع‌ترین حالت ممکن شاهد رشد بود و پس از آن تجارت بین چین و کشورهای اروپای شرقی نیز رشد را تجربه کردند. کره جنوبی، ویتنام، مالزی، هند و روسیه نیز در لیست ۱۰ شریک تجاری برتر چین هستند که حدود ۷۰ درصد از تجارت چین با کشورهای عضو یک کمربند، یک جاده را به خود اختصاص می‌دهند. چین اساساً قطعات الکترونیکی و مکانیکی را به کشورهای عضو یک کمربند، یک راه می‌فروشد و همین محصولات را نیز به همراه سوخت فسیلی از کشورهای عضو خریداری می‌کند.

مرکز دولتی اطلاعات چین در ادامه گفت: سرمایه‌گذاری چین در کشورهای عضو یک کمربند، یک جاده تا سال ۲۰۳۰ میلادی به ۳۰۰ میلیارد دلار خواهد رسید که خبر از افزایش دو برابری آن در مقایسه با حال حاضر می‌دهد. این اقدام، جریان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین را افزایش داده است که پس از آمریکا دومین کشور بزرگ جهان بین کشورهای سرمایه‌گذار در سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ میلادی به حساب می‌آید. به گونه‌ای که میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در سال ۲۰۱۶ میلادی به ۱۲۹،۴ میلیارد دلار رسید که افزایش ۱۲ درصدی را در مقایسه با سال گذشته نشان می‌دهد.

این گزارش در پایان نوشت: شبکه متقاطع منطقه‌ای ریلی، پروژه‌های خط لوله و بندری نیز در حال شکل‌گیری است. به عنوان مثال، خط ریلی چین-اروپا از ژوئن سال گذشته میلادی اپراتوری چهار هزار قطار را با هدف پوشش خدمات در ۲۷ شهر و در ۲۱ استان چین و ۲۹ شهر در ۱۱ کشور اروپا بر عهده دارد. حدس و گمان‌ها نیز خبر از سرمایه‌گذاری حداقلی ۲۰ میلیارد دلاری چین در بنادر و ترمینال‌ها طی دو سال گذشته می‌دهد.

▲ Source: The BRICS Post, Date: 7 May 2018

منابع فصل چهارم

- [1] <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/will-hong-kong-do-the-necessary-to-revamp-its-maritime-industry.html> (25 May 2018)
- [2] <https://worldmaritimenews.com/archives/253779/gac-australia-secures-one-agency-deal> (29 May 2018)
- [3] <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/2020-will-be-an-interesting-year-for-dry-bulk-precious-hashim.html> (27 April 2018)
- [4] <http://thebricspost.com/china-imports-from-belt-and-road-countries-surges/#.WyXpPzV95Mw> (7 May 2018)

درباره نشریه

ماهنامه «اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی» از جمله گزارش‌های داخلی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که به منظور بررسی عمیق‌تر وضعیت اقتصاد جهانی و مسائل پیرامونی مرتبط و همچنین تجارت دریابرد، به صورت ماهانه تهیه و توزیع می‌گردد.

در فصل اول، وضعیت کلی و روند تغییرات و پیش‌بینی‌ها درباره اقتصاد جهانی و همچنین شاخص‌های کلان اقتصادی گنجانده می‌شود؛ در فصل دوم، بازار کالاهای اساسی منتخب شامل فولاد، غلات، نفت خام و سوخت کشتی بررسی و تحلیل می‌شود؛ در فصل سوم، تجارت دریابرد جهانی در بخش‌های اصلی کشتیرانی، یعنی حمل کانتینری، فله و تانکر بررسی و همچنین به تحولات عمده در این بخش‌ها پرداخته می‌شود؛ در پایان و در فصل چهارم نیز آخرین اخبار، تحولات و تحلیل‌های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی آورده می‌شود. تهیه‌کنندگان از هر گونه نظر و پیشنهاد درباره محتوای این مستند استقبال می‌کنند و خوانندگان می‌توانند از طریق e-pr@irisl.net نظرها و پیشنهادات خود را ارسال نمایند.

World Economics & Seaborne Trade

اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است و هر گونه استفاده با ذکر منبع بلامانع است.

آدرس: خیابان پاسداران، تقاطع شهید لواسانی (فرمانیه)، برج آسمان، شماره ۵۲۳، صندوق پستی ۱۳۱۱-۱۹۳۹۵

تلفن: ۲۳۸۴۴۷۶۷ (۹۸۲۱) +

فاکس: ۲۶۱۰۰۳۶۷ (۹۸۲۱) +

