

سال اول - شماره دوم

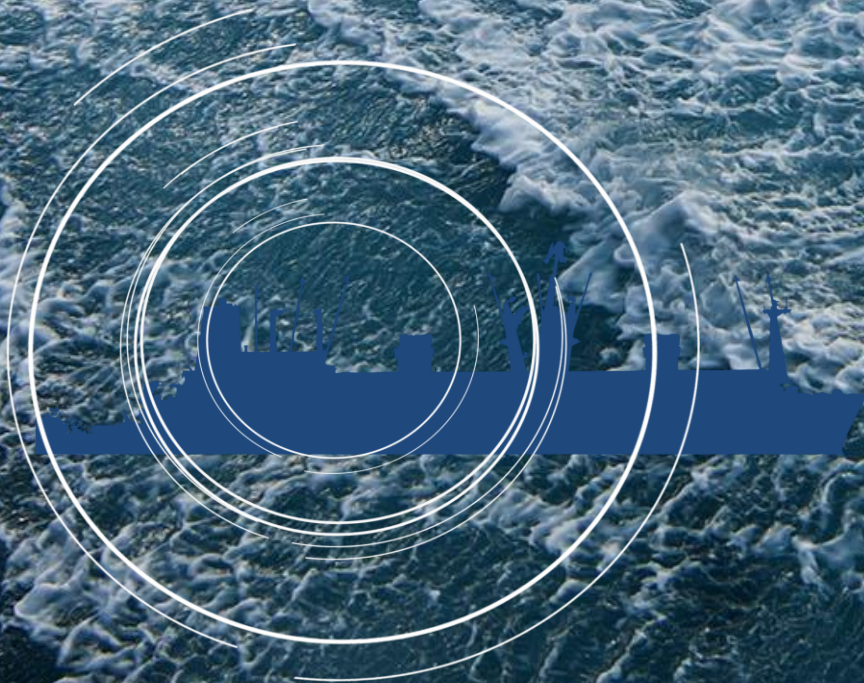
خرداد ۱۳۹۷ (June 2018)

اهم مطالبی که در این شماره می خوانید:

- واکاوی رفتار دونالد ترامپ: مخالفم پس هستم!
- بر سر اقتصاد جهان چه می آید؟
- آخرین گزارش صندوق بین المللی پول از چشم انداز رشد اقتصادی جهان
- تحلیل روند شاخص های کلان اقتصاد جهانی
- جنگ تجاری چین و آمریکا زیر ذره بین تحلیل
- تحلیل بازار کالاهای اساسی: غلات، فولاد، نفت و سوخت
- تأثیر تصمیمات اوپک بر بازارهای نفتی
- نگاهی گذرا به روند تغییرات تجارت دریابرد جهانی
- بررسی روند تغییرات سبد منتخب از تجارت دریابرد جهانی در فواصل زمانی یک ماهه
- تغییر محرک های واردات نفت خام ایالات متحده
- نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل های 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
۹	فصل اول: وضعیت اقتصاد جهانی
۱۰	۱-۱- تولید ناخالص داخلی (GDP)
۱۲	۱-۲- تولیدات صنعتی (IP)
۱۵	۱-۳- نرخ تورم (Inflation Rate)
۱۶	۱-۴- نرخ تسعیر ارز (Currency Exchange Rate)
۱۸	۱-۵- نرخ بهره (Interest Rate)
۱۹	تحلیل ویژه: جنگ تجاری چین و آمریکا زیر ذره بین تحلیل
۲۱	منابع فصل اول
۲۲	فصل دوم: بازار کالاهای اساسی
۲۳	۲-۱- بازار غلات (Grain Market)
۲۶	۲-۲- بازار فولاد (Steel Market)
۲۸	۲-۳- بازار نفت (Oil Market)
۳۱	۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)
۳۳	تحلیل ویژه: تأثیر تصمیمات اوپک بر بازارهای نفتی
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
۴۶	تحلیل ویژه: تغییر محرک‌های واردات نفت خام ایالات متحده
۴۸	منابع فصل سوم
۴۹	فصل چهارم: نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل‌های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی
۵۰	۴-۱- شرکت AISSOT عراق در پی افزایش عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها
۵۲	۴-۲- خط کانتینری آلمانی هپگ‌لوید فعالیت خود در ایران را کم‌رنگ کرد.
۵۳	۴-۳- نیمی از مالکان و اپراتورها برای اجرای قانون ۲۰۲۰ آمادگی ندارند!
۵۴	۴-۴- شادمانی مالکان کشتی از افزایش تولید نفت خام اوپک
۵۶	منابع فصل چهارم

پیشگفتار: مخالفم پس هستم!

چپ‌ها در ابتدا دارای هیچ استراتژی نبودند و تنها مخالف بودند، مخالف هرچیزی که ابراز و یا انجام می‌شد.

رمون آرون

داستان از آنجا شروع شد که مردی سکان‌دار نماد دنیای مدرن بعد از جنگ جهانی دوم شد که تنها برنامه آن مخالفت بود! مخالفت با هر آن چیزی که دستاورد بشری برای نیل به صلح و ثبات شمرده می‌شود و البته در دنیای نوین در پس جهانی شدن کلمات مقدسی محسوب می‌شدند؛ ثبات و ارتباط اقتصادی!

دونالد ترامپ از روزی که پا به کاخ سفید گذاشت اساسش بر مخالفت بر تمام قواعد و قراردادهای جمعی بود و با شعار اول آمریکا تمام انگاره‌های دنیای نوین را زیر سؤال برد اما ایراد این گزاره اضافی چیست که انقدر با خود اعوجاج به ارمغان آورده است؟

بعد از جنگ جهانی دوم و در پس قراردادهای اجتماعی تدوین شده برای رسیدن به توسعه پایدار و دوری جستن از جنگ؛ تنگاتنگی اقتصادی در صدر قرار گرفت به قسمی که کشورها در یک موافقت جمعی پذیرفتند برای رها شدن از جنگ‌های خانمان برانداز، جهانی را بسازند که با تقسیم عادلانه اقتصاد (نه الزاماً برابر) منافع را به قسمی بین دول مختلف و ملت‌ها توزیع کنند که همه درگیر این منافع باشند و به سبب این نفع جمعی دیگر برای منفعت، جنگی رخ ندهد.

اساس دنیای پساجنگ و عبور از عصر روشنگری، تنیدگی اقتصادی بود تا از رهاورد آن دوری جستن از جنگ باشد و برای نیل به این هدف مفهومی در ادبیات سیاسی جهان نقش بست که به آن «سیاست رئال» گفته می‌شود.

دنیا از پس جنگ و البته بحران اقتصادی دهه ۳۰ که محصول مرکانتلیست بود به صرافت فهمید که برای توسعه متوازن در امر اقتصاد آنچه بر هر امری رجحان دارد دو انگاره مهم است: اول مصرف‌گرایی و دوم مزیت نسبی.

هرچند اولی دلیل مهمی برای تولید روز افزون ادوات مختلف برای نیل به بهزیستی بشری بود اما آنچه تفکر جدید یعنی درهم تنیدگی اقتصادی را محصول می‌شد همانا قبول انگاره مزیت نسبی بود به قسمی که

با دوری جستن از تفکر ملی کردن و نگاه به درون با توسعه، بخش قدرت‌مند هر اقتصاد و اشتراک منافع این مهم حاصل شود و البته که شد.

اما توسعه روزافزون و بالا بلندی‌ها در اقتصاد جهان و ورود چین به بازار مشترک اقتصادی بعد از سده ۲۰ و با توجه به جمعیت قابل توجه این کشور دنیا بار دیگر برای حفاظت از دستاورد پساجنگ خود یک تحول اساسی را رقم زد و آن هم تشکیل شرکت‌های چند ملیتی بود.

نیروی کار ارزان قیمت و بازار مصرف بزرگ چین پس از تغییر رویه ای که ماحصل افکار دنگ شیائوپنگ بود و ورود این کشور به ظاهر سوسیالیستی به دنیای سرمایه باعث شد بار دیگر تضمین‌هایی برای شکوه از دست رفته خلق شود. همین امر بود که توانست جهان را بار دیگر از بحران بزرگ سال ۲۰۰۸ رهایی دهد یعنی روح هم‌گرایی اقتصادی برای افزایش تنیدگی اقتصادی در پس شرکت‌های چند ملیتی دمیده شد.

همانطور که بالاتر بیان شد اگر بپذیریم که یکی از دستاوردهای جهان پساجنگ پذیرش جمعی تئوری مزیت نسبی است بر همین اساس تراز تجاری معنی خود را آن‌گونه که در قبل از آن معنی می‌یافت از دست داد و آنچه در اقتصاد مهم تلقی می‌شد ارزش گردش سرمایه بود، اما بعد از سال‌ها شخصی‌سکان نماینده و مبدع طرح جهانی شدن را در دست گرفت که با یک بازگشت شگفت‌انگیز بار دیگر سراغ مفاهیم «ملی کردن»، «توان داخلی» و البته «تراز تجاری» را گرفت و از آنجا که حجم اقتصاد ایالات متحده به تنهایی دو برابر اقتصاد چین و البته هم پای اروپا بود از این برتری استفاده کرد تا با یک عقب‌گرد، اقتصاد را وارد اعوجاج کند.

گفته شد یکی از دلایل رجوع کشورها به اشتراک منافع عبور از تقابل‌های بی‌حاصل و تجربه رکود از پس وضع تعرفه‌ها (مرکانتلیست‌ها در دهه ۳۰ با وضع تعرفه جهان را تا مرز فروپاشی سوق دادند) بود و بر همین اساس، آن‌ها با راه اندازی سازمان بین‌المللی تجارت جهانی در صدد آن برآمدند تا برای جلوگیری از بروکراسی‌های اضافه و البته تعرفه‌های دست و پاگیر چاره‌ای بیاندیشند تا از این رهگذر حجم مرادوات اقتصادی بین کشورها که غایت نظریه جهانی شدن اقتصاد بود، حاصل شود.

تراپ در یک اقدام بی‌سابقه برای جبران کسری تراز تجاری با دیگر کشورهای جهان و برای بازگشت شرکت‌های چندملیتی (که البته سهامداران بزرگی از ایالات متحده داشتند) به داخل کشور برای رفع معضل بیکاری اقدام به وضع تعرفه کرد.

این اقدام شاید در بدایه برای هر کشوری حق تلقی شود که ابتدا به صنایع خود رجوع کند اما آنچه ماحصل «جهانی شدن» یعنی بر سازنده دنیای نوین تلقی می‌شد انگاره ای عکس بود، یعنی خلق ارزش افزوده از طریق کار مشترک و البته بهینه.

اگر هدف از در هم تنیدگی را دوری جستن از تقابل بدانیم و منافع را مشترک، پس در هر صورت تمام بازیگران این عرصه در منافع و مضرات شریک هستند و آنچه قانون نانوشته این بازی محسوب می‌شود آن است که هر کس به قواعد آن بازی استوار باشد، قواعدی که معتقد است مزیت در رقابتی بودن است و اگر اصل رقابت را اساس قرار دهیم پس آن محصولی موفق خواهد بود که بتواند خواسته مصرف کننده را تأمین کند و حال اگر این نیاز در قیمت و کیفیت خلاصه شود باید پذیرفت که آمریکا در برخی صنایع مزیت نسبی خود را از دست داده و برخی کشورها همچون چین در تولید فولاد با تولید حدود ۱ میلیارد تن در سال صاحب یک مزیت مطلق گردیده و براساس آنچه هدف از تأسیس سازمان جهانی تجارت (WTO) بود باید تمام کشورها بر اصل رقابت صحنه گذارند.

این آن موردی است که تیم جدید اقتصادی دولت آمریکا با آن مشکل اساسی دارد و معتقد است تراز تجاری مثبت تنها برای آمریکا! در حالی که این به معنای بر هم ریختگی در اقتصاد جهان است زیرا با این انگاره باقی کشورها نیز می‌توانند مدعی تراز مثبت باشند و بار دیگر تحدید (محدودیت) مهمی بر سر راه تئوری مزیت نسبی و به طریق اولی جهانی شدن قرار می‌گیرد.

این نگاه نا آشنا در ۷۰ سال اخیر درباره توافق هسته‌ای ایران نیز چنین رفتار کرد و با خروج از برجام به عنوان یک سند حقوق بین الملل باعث شد با ایجاد رعب در بازار نفت جهان قیمت‌ها را به یکباره چنان فزونی دهد که اولین خسران آن به بازار سوخت خود ایالات متحده وارد شد.

هرچند در اجلاس ۱۷۵ اوپک کشورها تصمیم گرفتند که طی یک بازه زمانی مشخص تولید خود را تا یک میلیون بشکه افزایش دهند و امارات و عربستان به عنوان تنها تأیید کنندگان ترامپ برای ثبات در قیمت‌ها، تولیدات خود را افزایش دادند اما نگاه سلبی به بازار جهانی باعث شد که این افزایشات نتواند خلاء را پر کند و از آنجا که بعد از ۱۸ ماه فریز نفتی ذخایر استراتژیک جهان به طرز قابل توجهی کاهش یافته بود بار دیگر اشتباه محاسباتی بوجود آمد.

اقتصاد امروز جهان یک مهمان ناخوانده دارد و این عدم درک ترامپ از رفتار بازاری است که با درهم تنیدگی خو گرفته است.

ترامپ اگرچه در دسته محافظه کاران دسته‌بندی می‌شود اما اگر این گفته‌هایک در مقاله مشهور خود مبنی بر آنکه «منتهی علیه چپ (بلشویسم) و منتهی علیه راست (فاشیسم) در یک نقطه و آن هم چپگرایی افراطی است» را بپذیریم و اگر قبول کنیم که اصل اساسی تئوری چپ در اقتصاد، ملی شدن اقتصاد است باید پذیرفت رفتار عوام فریبانه ترامپ در بعد داخلی و رفتار زورمدارانه در بعد خارجی تصویری کاریکاتور شده از چپ‌های تند رو است و بیش از پیش یادآور شعار ژاکوبن‌های فرانسوی است که می‌گفتند: «آزادی، برابری، برادری و در غیر این صورت مرگ»!

گویی روح سرگردان فاشیست این بار در اقتصاد نمایان شده و زورمندی رئیس جمهور ایالات متحده در جهان اعوجاجی به ارمغان آورده است که اسم رمز آن یک گزاره است: با تمام دستاوردهای شما مخالفم!



فصل اول

• وضعیت اقتصاد جهانی

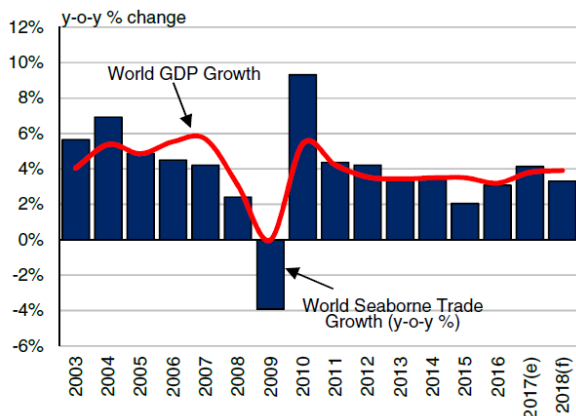


۱-۱ - تولید ناخالص داخلی (GDP)

تغییرات تولید ناخالص داخلی (GDP) - بر اساس آخرین پیش بینی های IMF^[۲]

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

در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸، رشد اقتصادی ایالات متحده کندتر از میزان پیش بینی شده بود و مصرف مردم این کشور به کمترین سطح در ۵ سال اخیر رسید. با این وجود، به پشتوانه بازار کار مساعد و کاهش مالیات



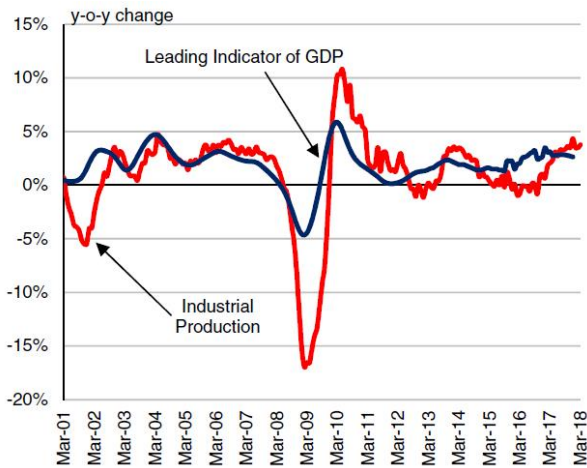
نمودار شماره ۱-۱ - تغییرات GDP و تجارت دریابرد جهانی^[۳]

پیش بینی می شود اوضاع بهبود یابد. ماه گذشته پیش بینی شده بود که تولید ناخالص داخلی این کشور رشد ۲/۲ درصدی داشته باشد اما در گزارش اخیر این رقم به ۲ درصد کاهش یافته است. این در حالی است که رشد اقتصادی ایالات متحده در سه ماهه چهارم سال ۲۰۱۷ برابر با ۲/۹ درصد بود.

به هر حال اقتصاددانان هشدار داده اند که سیاست دولت آمریکا با عنوان «اولویت با آمریکا» که بیم از جنگ های

تجاری را افزایش داده، چشم انداز اقتصاد جهان را تیره و تاریک ساخته و اول از همه خود این کشور را نشانه گرفته است. تحلیل گران بر این باورند که آمریکا با تحریک شرکای بزرگ تجاری خود چون چین، کانادا، مکزیک و اتحادیه اروپا برای اعمال تعرفه های تجاری متقابل می تواند به زنجیره های تأمین جدی بزند، سرمایه گذاری های کسب و کار را به شدت کاهش دهد و محرک های مالی را نابود کند.^[۵]

در پی اعمال تعرفه بر ۲۵ درصد از واردات خودرو و قطعات متعلق به آن توسط دولت ترامپ، رویترز در



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

گزارشی به نقل از رئیس اتاق بازرگانی آلمان اعلام کرد که اعمال تعرفه بر واردات خودرو از آلمان حدود ۶ میلیارد یورو (معادل ۶/۹۹ میلیارد دلار) از درآمدهای اقتصادی آلمان می‌کاهد. وی معتقد است این اقدام منجر به از بین رفتن فرصت‌های شغلی در آلمان و اتحادیه اروپا خواهد شد اما متعاقباً به بازار کار و سرمایه‌گذاری در ایالات متحده نیز آسیب خواهد زد.

بر اساس مطالعه بانک مرکزی فرانسه، گسترش

جنگ تجاری می‌تواند GDP جهان را در حد ۳ درصد کاهش دهد. اقتصاددانان بر این باورند که ۱۰ درصد

افزایش در تعرفه‌های وارداتی به تنهایی می‌تواند بعد از دو سال یک درصد GDP جهانی را کاهش دهد.

علاوه بر این، صندوق بین‌المللی پول (IMF) نیز به اتحادیه اروپا و انگلیس هشدار داده است که با خروج

انگلیس از اتحادیه اروپا که قرار است در ۲۹ مارس ۲۰۱۹ اتفاق بیافتد، GDP این اتحادیه ۱/۵ درصد (معادل

۲۵۰ میلیارد دلار) کاهش خواهد یافت. البته قرارداد تجارت آزاد این کاهش را به ۰/۸ درصد تقلیل خواهد داد.

در مجموع برآوردها حاکی از آن است که تولید ناخالص داخلی در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ برابر با ۵/۲ درصد

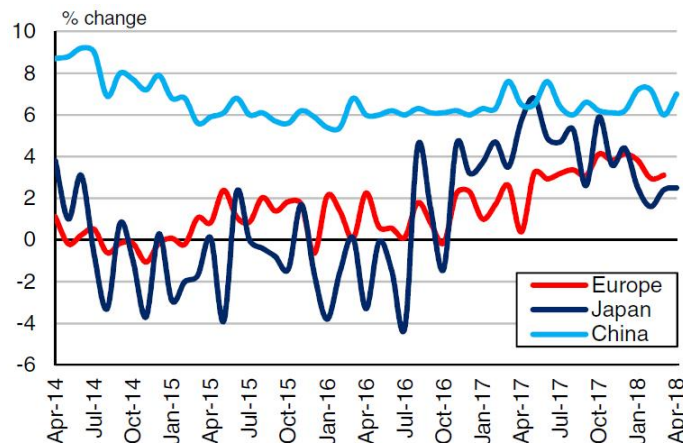
بوده که نسبت به سطح سه ماهه اول (۲ درصد) بیش از دو برابر شده است.^[۷]

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

۱-۲- تولیدات صنعتی (IP)

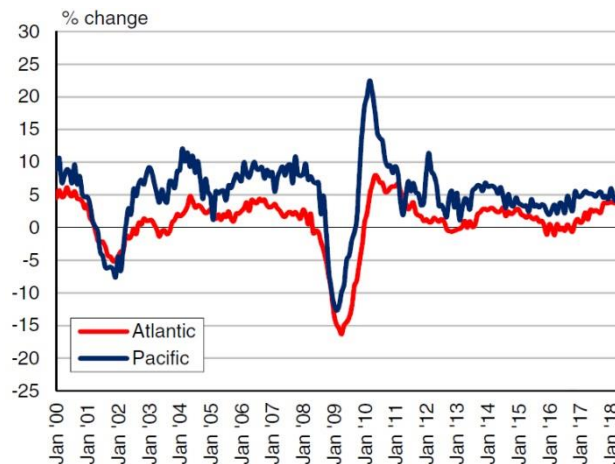
به گزارش فدرال رزرو تولیدات صنعتی در ماه ژوئن رشد ۰/۶ درصدی را نشان داد در حالی که در ماه مه افت ۰/۵ درصدی داشت. نرخ سالانه تولیدات صنعتی در سه ماهه دوم سال جاری نسبت به رقم ۲/۴ درصدی سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ رشد خوبی داشت و شاخص سالانه را به ۶ درصد افزایش داد. تولیدات صنعتی پس از آنکه در ماه مه ۱ درصد کاهش یافت، در ماه ژوئن ۰/۸ درصد افزایش داشت. افزایش ۷/۸ درصدی تولید وسایل نقلیه موتوری عامل تعیین کننده در مثبت شدن نرخ تولیدات صنعتی در ماه ژوئن بود. تولید این دست از محصولات در ماه مه افت ۸/۶ درصدی داشت که متعاقب آن در مونتاژ کامیون‌ها کاهش شدیدی رخ داد. تولیدات صنعتی بیشتر همزمان با خرده‌فروشی‌های گسترده‌تر در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ زمینه را برای سرعت بخشیدن به رشد اقتصادی فراهم کرد.^[۷]

نمودار شماره ۱-۳- تغییرات تولیدات صنعتی^[۷]

تولید که ۱۲ درصد از رشد اقتصادی را محقق می‌کند با اقتصاد داخلی و جهانی قوی حمایت می‌شود اما شدت گرفتن تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و شرکای تجاریش همچون چین، کانادا، مکزیک و اتحادیه اروپا می‌تواند کسب‌وکارهای تولیدی را دچار بحران کند.

با توجه به هشدار صندوق بین‌المللی پول در مورد اینکه اعمال تعرفه‌های وارداتی ایالات متحده و اقدامات تلافی‌جویانه متعاقب آن، بهبود اقتصاد جهانی را با خطر مواجه می‌سازد، نگاهی به شاخص تولیدات صنعتی ایالات متحده که شامل تولید، معدن‌کاوی، بهره‌برداری از گاز و الکتریسیته می‌شود، می‌تواند راهگشا باشد. در ماه ژوئن به پشتوانه تولید بیشتر و افزایش استخراج معادن تولیدات صنعتی ایالات متحده رشد داشت و آخرین نشانه از رشد پایدار اقتصادی در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ شد. میزان تولیدات این کشور در سه

ماهه دوم سال ۲۰۱۸ افزایش ۱/۹ درصدی داشت در حالی که در سه ماهه اول در سطح ۱/۷ درصد بود. در ماه ژوئن، افزایش تولید چوب، کامپیوتر و محصولات الکترونیکی مشاهده شد. در بخش معدن کاوی علاوه بر رشد ۲/۲ درصدی ماه مه در ماه ژوئن شاهد افزایش ۱/۲ درصدی بودیم و به این ترتیب در ماه ژوئن ۲۰۱۸ تولیدات معدنی ایالات متحده رکورد پیشین که در دسامبر ۲۰۱۴ ثبت شده بود را پشت سر گذاشت.



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

استخراج نفت و گاز ایالات متحده نیز در ماه ژوئن ۲/۹ درصد افزایش یافت و با توجه به افزایش قیمت نفت در ماه‌های اخیر منجر به افزایش درآمدها در این حوزه شد. تولیدات حاصل از این بخش در سه ماهه دوم رشد ۱۹/۴ درصدی داشت، در حالی که در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ این رقم بالغ بر ۱۱ درصد بود.

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

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

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

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

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

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

۱-۳- نرخ تورم (Inflation Rate)

در زمینه قیمت کالاها و تورم در جهان باید به تأثیر تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و سایر کشورها از جمله چین نگاه ویژه کرد و بازار تأثیرگذار نفت را زیر ذره‌بین قرار داد. قیمت نفت جهانی از فوریه تا اوایل ژوئن ۲۰۱۸ به واسطه کاهش عرضه در سطح جهان رشد ۱۶ درصدی داشت. در ماه ژوئن اعضای اوپک و کشورهای غیرعضو تولیدکننده نفت توافق کردند که حدود یک میلیون بشکه در روز به سطوح کنونی عرضه نفت (که آخرین سطح توافق شده از نوامبر ۲۰۱۶ بود) بیافزایند. پیش‌بینی بازار این است که به دلیل کاهش ظرفیت ونزوئلا و تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران این گروه از محقق کردن میزان توافق شده عاجز باشند. اما به هر حال قیمت نفت در طول ۴ الی ۵ سال آینده به تدریج کاهش خواهد یافت و این امر تا حدودی به علت افزایش تولید نفت شیل ایالات متحده نیز است. پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول در مورد قیمت نفت در آینده میان مدت ۵۹ دلار به ازای هر بشکه است، یعنی ۲۰ درصد پایین‌تر از سطوح کنونی!

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

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

افزایش قیمت سوخت منجر به افزایش نرخ تورم در اقتصادهای پیشرفته و نوظهور شده است. در ایالات متحده با بدتر شدن شرایط بازار کار این موضوع با شدت بیشتری درک شد اما منطقه اروپا هم از این قضیه مستثنی نبود. سیر تورم در بازارهای نوظهور نیز صعودی بود که در برخی موارد ناشی از کاهش ارزش پول و در بعضی دیگر متأثر از افزایش قیمت سوخت بود. قیمت محصولات کشاورزی نیز تا حدودی افزایش یافت که ناشی از کاهش عرضه بود.^[۱]

در این میان برخی کشورها چون کانادا در ماه ژوئن تورم خاصی را تجربه کردند به طوری که در جراید کانادا این خبر منتشر شد که به دلیل افزایش قیمت گاز، نرخ تورم سالانه کانادا در ماه ژوئن به ۲/۵ درصد رسید که بیشترین مقدار در ۶ سال اخیر بوده است.^[۸]

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

در هفته آخر ماه ژوئن، شاخص مرکب بورس اوراق بهادار شانگهای (SSE) بیش از ۲ درصد افت داشت که ناشی از نگرانی‌ها در خصوص شدت گرفتن تنش‌های تجاری بین چین و ایالات متحده بود که احتمال سخت‌تر شدن سیاست‌های پولی و ضعیف‌تر شدن شاخص‌های رشد نسبت به پیش‌بینی‌ها را تشدید می‌کند. شاخص مرکب SSE اکنون بیش از ۲۰ درصد نسبت به سطح بالایی که در ژانویه ۲۰۱۸ داشت، افت کرده است. با این وجود، پس از اقدام کمیسیون اصلاحات و توسعه ملی چین جهت کاهش برخی محدودیت‌ها در زمینه سرمایه‌گذاری خارجی و در پی آن که بانک مردمی چین (PBOC) اعلام کرد که تمایل به نگهداری بخش عظیم نقدینگی در سیستم مالی چین را دارد، شاخص‌ها کمی تغییر مثبت نشان دادند. به هر حال عدم اطمینان در اقتصاد چین و شدت گرفتن درگیری تجاری با ایالات متحده، در ماه ژوئن منجر به آن شد که ارزش یوان نسبت به دلار آمریکا کاهش ۳ درصدی داشته باشد.

بازارهای سرمایه‌ای جهان تلاش می‌کنند تا به ثبات برسند، اما تنها برخی بازارهای محلی همچون چین، استرالیا و کره پیشرفت‌هایی را در این زمینه کسب کرده‌اند.^[۹]

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

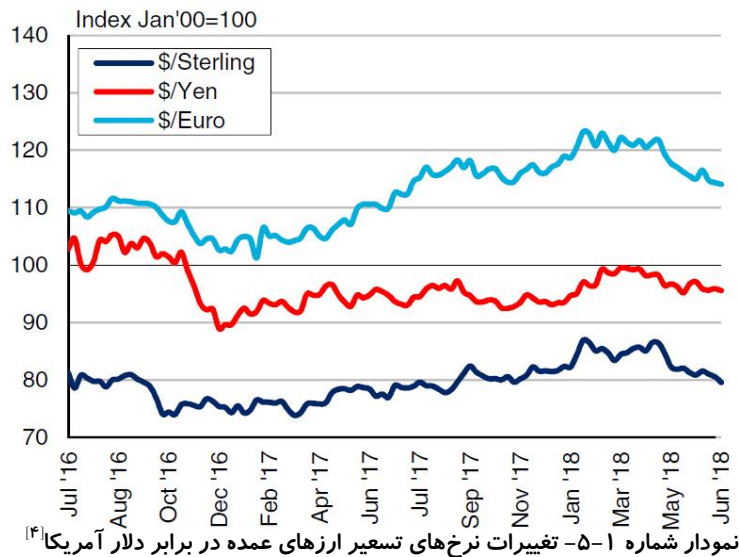
۲۰۱۸ ژوئن	۲۰۱۸ مه	۲۰۱۸ آوریل	۲۰۱۸ مارس	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۱/۱۶	۱/۱۸	۱/۲۳	۱/۲۳	۱/۱۳	۱/۱۱	۱/۱۱	اتحادیه اروپا
۱/۳۱	۱/۳۵	۱/۴۱	۱/۳۹	۱/۲۹	۱/۳۶	۱/۵۳	انگلیس
۱۱۰/۳۸	۱۰۹/۶۲	۱۰۷/۸۶	۱۰۶/۳۳	۱۱۲/۱۵	۱۰۸/۹۴	۱۲۱/۰۷	ژاپن
۶/۶۳	۶/۳۷	۶/۳۰	۶/۳۲	۶/۷۵	۶/۶۴	۶/۲۸	چین
۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۸۴	۷/۷۹	۷/۷۶	۷/۷۵	هنگ کونگ
۱/۳۷	۱/۳۴	۱/۳۲	۱/۳۲	۱/۳۸	۱/۳۸	۱/۳۷	سنگاپور
۱/۴۰	۱/۴۳	۱/۴۵	۱/۴۵	۱/۳۹	۱/۳۹	۱/۴۰	SDR ^۱
۶۸/۷۳	۶۷/۴۸	۶۵/۶۷	۶۵/۰۹	۶۵/۱۲	۶۷/۱۷	۶۴/۱۰	هند

خیلی از بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه نیاز به آن دارند که از طریق سیاست‌های مالی و پولی، نرخ مبادله ارز و سیاست‌های احتیاطی خود ثبات اقتصادی را افزایش دهند و به این طریق

^۱ 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.

تأثیرپذیری خود از شرایط نامساعد مالی، تحرکات ارزی و جریان سرمایه‌ای معکوس در جهان را کاهش دهند.

در مواجهه با ناپایداری بازارهای نوظهور اهمیت رشد اعتبارات اضافی در موارد مورد نیاز، حمایت از ترازنامه بانکی سالم و حفظ شرایط بازار، بیش از پیش آشکار می‌شود. در کل، چنانچه اجازه داده شود که نرخ مبادله منعطف باشد و به عوامل بیرونی واکنش نشان دهد، خود وسیله‌ای خواهد بود برای مقابله با اثرات مخرب شوکهای بیرونی، اگر چه کاهش نرخ مبادله بر ترازنامه مالی بخش‌های خصوصی و دولتی اثرگذار خواهد بود.^[۶]



۱-۵- نرخ بهره (Interest Rate)

همان‌گونه که در گزارش پیشین صندوق بین‌المللی پول (آوریل ۲۰۱۸) در زمینه چشم‌انداز اقتصاد جهانی (WEO) و گزارش ثبات مالی جهانی^۲ آمد، نشانه‌هایی از تورم سنگین‌تر از حد پیش‌بینی در ایالات متحده می‌تواند منجر به افزایش نرخ بهره بیش از حد پیش‌بینی شود. هم‌اکنون نرخ بهره در این کشور پایین‌تر از حد پیش‌بینی گزارش WEO است. اکنون کاهش ناگهانی ریسک‌پذیری می‌تواند منجر به تعدیل‌های مخرب شود، جریان‌های مالی معکوس را در بازارهای نوظهور تسریع کرده و گسترش دهد و ارزش دلار آمریکا را بیش از پیش کاهش دهد.^[۱]

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

تغییرات نرخ بهره (%) در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	مارس ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	۲۹ ژوئن 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	۴/۵۵	۴/۷۵	۴/۷۵	۵/۰
نرخ لایبور (۶ ماهه)	۰/۴۸	۱/۰۵	۱/۴۷	۲/۳۳	۲/۴۷	۲/۵۰	۲/۵۰

بانک مرکزی اروپا (ECB) نرخ بهینه تأمین مالی مجدد خود را در ۱۴ ژوئن سال جاری روی صفر درصد قرار داد و اعلام کرد سرعت ماهانه خرید خالص دارایی‌ها از سپتامبر تا دسامبر ۲۰۱۸ به ۱۵ میلیارد یورو کاهش خواهد یافت. این بانک همچنین اظهار کرده که پیش‌بینی می‌کند نرخ بهره حداقل تا تابستان ۲۰۱۹ بدون تغییر باقی بماند. نرخ بهره در منطقه اروپا از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۸ به طور میانگین ۲/۰۱ درصد بوده است و تنها در اکتبر سال ۲۰۰۰ به بالاترین سطح خود یعنی ۴/۷۵ درصد رسید. در عین حال کمترین سطح نرخ بهره در اروپا مربوط به ماه مارس ۲۰۱۶ و رکورد صفر درصد بوده است.^[۱۰]

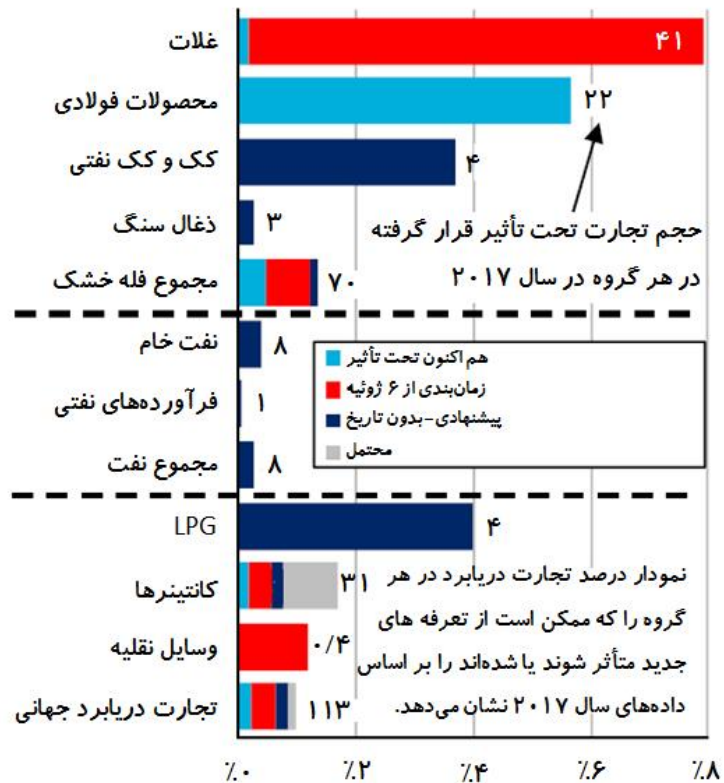
² Global Financial Stability Report

تحلیل ویژه: جنگ تجاری چین و آمریکا زیر ذره‌بین تحلیل

در طول چند ماه گذشته شاهد افزایش درگیری‌ها در حوزه تجارت جهانی بوده‌ایم که در رأس آن ایالات متحده و چین با اعلام تعرفه‌های جدید وارداتی به تشنج‌ها بیش از همه دامن زده‌اند. گسترش اختلافات نگرانی‌هایی را در زمینه اثرات مخرب آن بر حجم تجارت دریابرد به وجود آورده است اما سؤال اینجاست که واقعاً تجارت تا چه میزان می‌تواند از چالش‌های به وجود آمده متأثر شود؟ در ادامه به بررسی میزان اثرگذاری درگیری‌ها بر تجارت دریابرد جهانی پرداخته می‌شود.

همگام با درگیری‌های تجاری در سطح جهان

این نمودار درصد تجارت دریابرد را در مقیاس میلیون تن برای محموله‌های مختلفی تخمین می‌زند که ممکن است تحت تأثیر جنگ تجاری ایالات متحده با سایر کشورها از جمله چین قرار گیرند یا تاکنون متأثر شده‌اند. داده‌ها بر اساس آمار و اطلاعات کل سال ۲۰۱۷ نمایش داده شده است. موارد "مختل" بر اساس تعرفه‌های پیش‌بینی شده از سوی ایالات متحده بر اساس "دور چهارم" درگیری‌ها برآورد شده است.



چه اتفاقی افتاده است؟

از آغاز سال ۲۰۱۸، ایالات متحده اقداماتی جهت حمایت از تولید داخلی خود انجام داد. در ژانویه ۲۰۱۸، این کشور تعرفه‌های وارداتی خود را بر ماشین‌های لباس‌شویی و پنل‌های خورشیدی اعمال کرد و منجر به آن شد که چین نیز در آوریل ۲۰۱۸ به‌طور موقت بر واردات ذرت خوشه‌ای ایالات متحده تعرفه بگذارد (دور اول). در ماه مارس، ایالات متحده بر واردات فولاد و آلومینیوم نیز تعرفه اعمال کرد که تعرفه‌های انتقام‌جویانه‌ی کشورهای چین، مکزیک، کانادا و اتحادیه اروپا را در پی داشت (دور دوم).

در ماه آوریل ۲۰۱۸ وقتی تنش‌ها شدت گرفت که ایالات متحده در خصوص واردات از چین ۲۵ درصد تعرفه اضافه را که سالانه معادل ۵۰ میلیارد دلار می‌شد، مطرح کرد و چین تهدید کرد که مقابله به مثل خواهد کرد. (دور سوم). با وجود مذاکرات اخیر، هفته دوم ماه ژوئن ایالات متحده اعلام کرد که برنامه‌هایش را به پیش خواهد برد و تعرفه‌های اولیه که بر ۳۴ میلیارد دلار از کالاها اعمال خواهد شد، از ۶ ژوئیه ۲۰۱۸ اجرایی خواهد شد و در ادامه تعرفه‌هایی نیز بر ۱۶ میلیارد دلار از محموله‌های وارداتی اعمال خواهد شد. در عین حال چین نیز در حال واکنش متناسب با این اقدامات است. پس از آن در اوایل هفته سوم ژوئن، ایالات متحده ۱۰ درصد تعرفه اضافه را بر واردات از چین اعمال کرد که ارزش آن بالغ بر ۲۰۰ میلیارد دلار سالانه بود.

کدها را چک کنید!

حال به راستی تجارت دریابرد جهانی به چه میزان تحت تأثیر اقدامات صورت گرفته قرار می‌گیرد؟ دنیال کردن تحولات بسیار دشوار است چرا که اتفاقات به سرعت به وقوع می‌پیوندند و لیست محصولاتی که تحت تأثیر قرار می‌گیرند همواره در حال تغییر است. تاکنون تعرفه‌های اعمال شده بر کالاها معادل ۲۶ میلیون تن از کل تجارت دریابرد سال ۲۰۱۷ بوده که اکثر آن محصولات فولادی است. کالاهایی که ریسک اعمال تعرفه از سوی ایالات متحده و چین را دارند و قرار است در ۶ ژوئیه ۲۰۱۸ معرفی شوند عبارتند از: ۷ میلیون تن تجارت دوجانبه کانتینری بین ایالات متحده و چین و ۴۰ میلیون تن واردات غلات چین. علاوه بر این طرح چین در «دور سوم» درگیری‌ها می‌تواند واردات انرژی از ایالات متحده را که در سال ۲۰۰۷ بالغ بر ۱۹ میلیون تن بود، تحت تأثیر قرار دهد، این گروه از محصولات ذغال سنگ، کک نفتی، نفت

خام، فرآورده‌های نفتی و LPG را دربرمی‌گیرد. در حالی که آخرین اعلان ایالات متحده بیشتر تجارت کانتینری را مدنظر داشت، کالاهایی که به‌طور غیرمستقیم تحت‌الشعاع قرار می‌گیرند فعلاً مشخص نیستند. در کل، حجم تجارت دریابرد در سال ۲۰۱۷ برای کل کالاهایی که ممکن است اکنون تحت تأثیر تعرفه‌ها قرار گیرند یا تاکنون متأثر بوده‌اند، ۱۱۳ میلیون تن برآورد می‌شود که حدود ۱ درصد از تجارت دریابرد جهانی است. به تفکیک بخش‌های مختلف، پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد فله خشک ۱,۴ درصد، تجارت کانتینری ۲ درصد، تجارت نفت ۰,۳ درصد و ۴ درصد تجارت LPG تحت تأثیر قرار گیرند.

ارزیابی اثرات

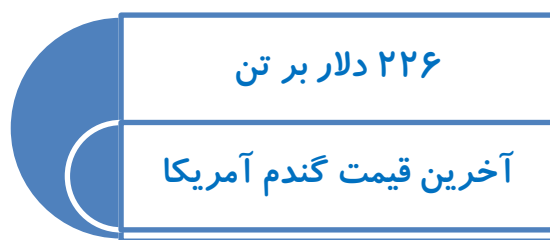
بنابراین، حجم تجارت دریابردی که می‌تواند تحت‌الشعاع این درگیری‌ها قرار گیرد، کم نیست اما هنوز در سطح جهان عدد محدودی است. اما هنوز میزان حساسیت تقاضا به قیمت‌های متأثر از تعرفه‌ها دقیق مشخص نیست. هم‌چنان امکان دارد که بخشی از محمولات از جایی دیگر تأمین شود و تأثیر کلی بر حجم تجارت کاهش یابد. با این وجود، اگر چه محرک‌های مثبتی در تجارت دریابرد جهانی باقی می‌ماند اما باید ریسک شدت گرفتن اختلافات را از نزدیک نظاره کرد تا به نتیجه رسید.^[۱۱]

- [1] world Economic Outlook, International Monetary Fund, July-2018, ISSN: 1564-5215.
- [2] Dry Bulk Trade Outlook, Clarksons Research, Volume 24, No. 6, June-2018, ISSN: 1361-3189.
- [3] Seaborne Trade Monitor, Clarksons Research, Volume 5, No. 6, June-2018, ISSN: 2058-7570.
- [4] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,328, 29-June-2018, ISSN: 1358-8028.
- [5] <https://www.cnbc.com/>
- [6] <http://www.imf.org>
- [7] <http://www.reuters.com>
- [8] <http://globalnews.ca>
- [9] <https://www.investing.com>
- [10] <https://tradingeconomics.com>
- [11] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,327, 22-June-2018, ISSN: 1358-8028.

فصل دوم

• بازار کالاهای اساسی





۱-۲ - بازار غلات (Grain Market)

آخرین وضعیت	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت گندم آمریکا (دلار بر تن)
۲۲۶	۲۴۴	۲۴۳	۲۳۰	۱۹۶	۲۲۸	۳۰۲	

با توجه به تنزل رتبه برزیل در بخش ذرت، پیش‌بینی‌ها برای تولید کل غلات (گندم و غلات دانه درشت) در سال زراعی ۲۰۱۷-۱۸ نسبت به ماه گذشته تعدیل شده و با افزایش مصرف این محصولات برآوردها حاکی از آن است که ذخایر موجود با کاهش ۴ میلیون تنی به ۵۹۸ میلیون تن رسیده، که نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰ گذشته ۱۹ میلیون تن کاهش یافته است. با رونق بازار گندم و ذرت نسبت به ماه مه در ماه ژوئن ۲۰۱۸ برآورد می‌شود تجارت در این ماه ۲ میلیون تن رشد داشته باشد.

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	۲۰۷۷	۲۰۹۰	۲۱۳۸	۲۰۱۵	٪ -۰/۶
عرضه	۲۶۷۵/۵	۲۷۰۸	۲۶۹۸	۲۵۴۶	٪ -۱/۲
مصرف	۲۱۳۱	۲۱۱۰	۲۰۸۰	۱۹۸۶	٪ +۹/۹
تجارت	۳۶۹	۳۶۵	۳۵۳	۳۴۶	٪ +۱/۱

چشم‌انداز عرضه و تقاضای کل غلات برای سال زراعی ۲۰۱۸-۱۹ نسبت به گزارش پیشین بازار غلات (GMR)



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

۴۸۸ فشرده‌تر شده است. در پیش‌بینی‌ها شاهد ۱۲ میلیون تن کاهش تولید غلات جهانی بودیم چرا که بدی آب و هوای اروپا و روسیه منجر به آن شد که تولید گندم، ذرت و جو آسیب ببیند. اگرچه مصرف جهانی کاهش یافته، مصرف ذخایر نیز نسبت به ماه مه در ماه ژوئن ۲۰۱۸ کاهش ۱۲ میلیون تنی داشته و

نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ به میزان ۵۴ میلیون تن افت کرده است، که البته ۳۴ میلیون تن از کاهش ذخایر مربوط به صادرکنندگان عمده غلات جهان بوده است.

اندکی تغییر رو به بالا در پیش‌بینی تولید جهانی دانه‌های روغنی در سال زراعی ۲۰۱۷-۱۸ آمار حمل و نقل این محصولات را کمی افزایش داد. با وجود این، افزایش ۴۰ میلیون تنی مذکور همچنان بیانگر ۱۶ درصد افت سالانه است. این بازنگری برای ایالات متحده و برزیل در سال زراعی ۲۰۱۸-۱۹ اندکی افزایش تولید در حد ۲۱ میلیون تن نسبت به سال زراعی ۲۰۱۷-۱۸ و رسیدن به سطح ۳۵۸ میلیون تن را پیش‌بینی می‌کند. با وجود همه تغییر و تحولات، چشم‌انداز تجارت جهانی دانه‌های روغنی در سطح مطلوب پیش‌بینی شده، یعنی ۱۵۶ میلیون تن باقی مانده است.



نمودار شماره ۲-۲- گندم: زیرشاخص GOI^[۲]

پیش‌بینی عرضه و تقاضای برنج در سال زراعی ۲۰۱۷-۱۸ نسبت به گذشته کمی تغییر کرده و به علت تقاضای چشمگیر در آسیا تجارت در سال ۲۰۱۸ در اوج خود است. به دلیل بازنگری چشم‌انداز تولید غلات اصلی در تایلند، چشم‌انداز

تولید جهانی سال ۲۰۱۸-۱۹ کمی افزایش یافته

و با رشد ۳ میلیون تن نسبت به سال گذشته به ۴۹۱ میلیون تن رسیده است. با توجه به پایان فصل برداشت و برابری میزان عرضه و تقاضا، سطح ذخایر برنج بدون تغییر و در کمترین سطح ۵ سال اخیر یعنی در سطح ۱۲۱ میلیون تن باقی ماند.

شاخص غلات و دانه‌های روغنی (GOI) در ژوئن ۲۰۱۸ سقوط ۹ درصدی را نسبت به ماه مه نشان داد که عمدتاً به علت کاهش تجارت گندم، ذرت و دانه‌های روغنی ناشی از درگیری‌های تجاری در سطح جهان بود.

با کاهش شدید شاخص ذرت، دانه‌های روغنی و گندم، شاخص قیمت غلات و دانه‌های روغنی (IGC GOI) نسبت به گزارش بازار غلات ماه مه در ماه ژوئن ۲۰۱۸ افت ۹ درصدی داشت و حتی به پایین‌ترین سطح ۵ ماهه رسید. با وجود شرایط مطلوب غلات خام در ایالات متحده، شدت گرفتن درگیری‌های تجاری به ویژه بین چین و ایالات متحده چشم‌انداز تجارت غلات را در هاله‌ای از ابهام فرو برده است.

زیرشاخص گندم IGC GOI با ۹ درصد کاهش به پایین‌ترین سطح یک سال اخیر رسید که عمدتاً ناشی از ضعف بازارهای کالا و سهام بود.

همچنان که نگرانی‌ها در خصوص روابط تجاری آتی وجود دارد، زیرشاخص ذرت IGC GOI که به دلیل شرایط خوب آب و هوایی در ایالات متحده تحت فشار قرار گرفت، در ماه ژوئن ۲۰۱۸ افت ۱۲ درصدی را به نسبت گزارش بازار ماه مه نشان داد.

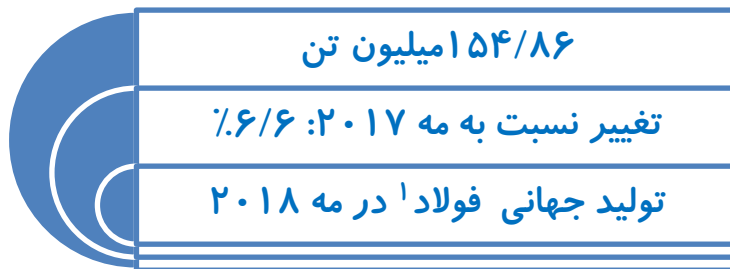
با توجه به تقاضای کمتر خریداران اصلی برنج در آسیا و جنوب صحرای آفریقا، زیرشاخص برنج IGC GOI کاهش ۵ درصدی را نشان داد. این درحالی‌است که ورود محصولات جدید به بازار و تحرکات ارزی به فشارها افزود.

با توجه به کاهش شدید قیمت دانه‌های روغنی در ایالات متحده که به دلیل تنش‌های تجاری با چین به پایین‌ترین سطح در طول ۲۸ ماه گذشته رسید، در ماه ژوئن ۲۰۱۸ زیرشاخص دانه‌های روغنی IGC GOI حدود ۱۱ درصد نسبت به ماه مه افت کرد. در برزیل نیز خبرها از کاهش قیمت نسبت به اواخر ماه مه خبر می‌دهند که تا حدودی به دلیل افزایش حق‌العمل صادرات به صورت FOB است.^[۲]

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

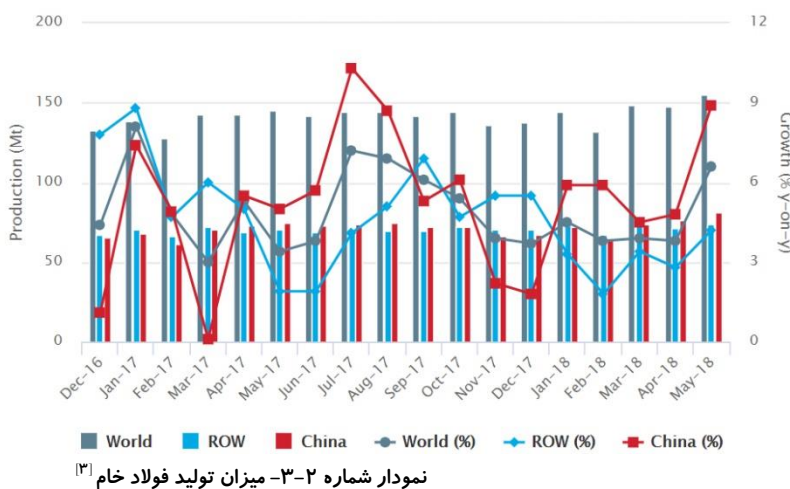
تغییرات سالانه	تغییرات	GMR 489	
٪ +۱/۶	٪ -۹/۳	۱۹۴	IGC GOI
٪ -۳/۴	٪ -۹/۰	۱۸۱	زیرشاخص گندم
٪ +۸/۶	٪ -۱۲/۳	۱۷۸	زیرشاخص ذرت
٪ +۲۱/۲	٪ -۳/۰	۲۱۴	زیرشاخص جو
٪ -۲/۱	٪ -۴/۸	۱۷۰	زیرشاخص برنج
٪ +۳/۳	٪ -۱۰/۵	۱۸۵	زیرشاخص سویا

^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 ژوئن ۲۰۱۸)، میزان تولید فولاد ۶۴ کشور عضو این انجمن در ماه مه ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۵۴/۹ میلیون تن بوده است که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، رشد ۶/۶ درصدی داشته است.



تولید فولاد خام چین در ماه مه ۲۰۱۸، در سطح ۸۱/۱ میلیون تن بود که رشد ۸/۹ درصدی نسبت به مه ۲۰۱۷ داشت. همچنین میزان تولید ژاپن در مه ۲۰۱۸ با افزایش ۱/۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، در سطح ۹/۱ میلیون تن قرار گرفت.

تولید هند با رشد ۷/۶ درصدی و تولید کره جنوبی با رشد ۳ درصدی نسبت به مه ۲۰۱۷، در مه ۲۰۱۸ به ترتیب در سطح ۸/۸ و ۶/۲ میلیون تن قرار گرفتند.

در مه ۲۰۱۸، در اتحادیه اروپا، ایتالیا تولید ۲/۲ میلیون تنی فولاد خام را ثبت کرده که نسبت به مه ۲۰۱۷ رشد ۳/۷ درصدی داشته است. همچنین فرانسه و اسپانیا هر یک با ۱/۳ میلیون تن نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ترتیب کاهش ۶/۵ و افزایش ۷ درصدی را نشان دادند.

تولید فولاد خام ترکیه نیز با افزایش ۰/۵ درصدی نسبت به مه ۲۰۱۷، در مه ۲۰۱۸ به ۳/۳ میلیون تن رسید. علاوه بر این، تولید اوکراین در این زمینه با رشد ۲/۹ 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 مه ۲۰۱۸ با افزایش ۳ درصدی نسبت به مه ۲۰۱۷، به ۷/۱ میلیون تن رسید. برزیل نیز تولید خود را با ۸/۶ درصد افزایش به ۲/۷ میلیون تن رساند.

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

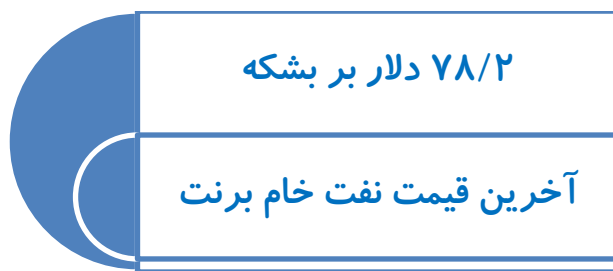
برزیل	آمریکا	ترکیه	فرانسه	ایتالیا	آلمان	ژاپن	چین	
۲/۶۸	۷/۱۱	۳/۳۲	۱/۳۳	۲/۱۸	۳/۹۰	۹/۰۹	۸۱/۱۳	آوریل ۲۰۱۸
٪-۸/۶	٪+۳/۰	٪+۰/۵	٪-۶/۵	٪+۳/۷	٪+۲/۶	٪+۱/۸	٪+۸/۹	تغییر (نسبت به مه ۲۰۱۷)

میزان بهره‌برداری از ظرفیت تولید فولاد خام در ۶۴ کشور مذکور در ماه مه ۲۰۱۸، ۷۷/۷ درصد گزارش شده است که ۴/۲ درصد بیشتر از میزان گزارش شده در مه ۲۰۱۷ است و در مقایسه با ماه آوریل ۲۰۱۸ نیز ۱ درصد رشد داشته است.

در گزارش انجمن جهانی فولاد همچنین به افزایش ۱۲/۴ درصدی تولید فولاد ایران در مه ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ و رسیدن میزان تولید این محصول به ۲ میلیون و ۱۵ هزار تن اشاره شده است، این رقم برای مه ۲۰۱۷ بالغ بر ۱/۷۹ میلیون تن بوده است. به این ترتیب ایران در ماه مه با یک رتبه تنزل نسبت به دو ماه گذشته، در جایگاه یازدهم در بین تولیدکنندگان بزرگ این کالای اساسی قرار گرفت. بر اساس برآوردهای این نهاد بین‌المللی، ایران در ۵ ماه نخست سال ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۰/۱۴۲ میلیون تن فولاد تولید کرده که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افزایش قابل توجه ۲۴/۳ درصدی داشته است. لازم به ذکر است که ایران در ۵ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ نیز جایگاه یازدهم را بین تولیدکنندگان عمده این کالا کسب نموده است و پیش از ایران کشورهای چین، ژاپن، هند، ایالات متحده، روسیه، کره جنوبی، آلمان، ترکیه، برزیل و ایتالیا، به ترتیب رتبه اول تا دهم را در جهان از آن خود کرده‌اند.^[۳]

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

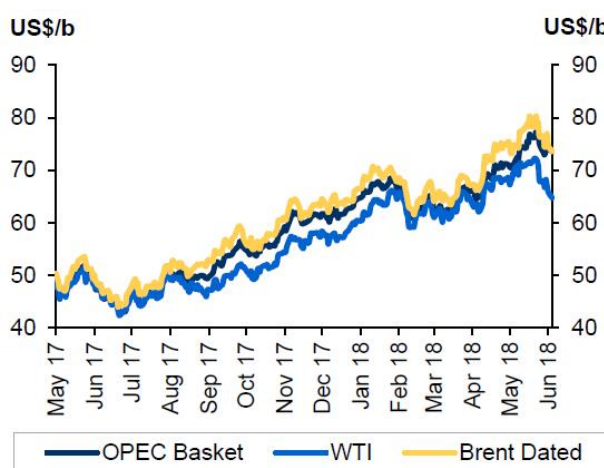
آخرین وضعیت	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۶۵۰	۶۴۰	۶۱۰	۶۰۰	۳۸۴	۴۹۴	۵۹۲	دلار بر تن



۲-۳- بازار نفت (Oil Market)

آخرین قیمت	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	مارس ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت نفت خام برنت (دلار بر بشکه)
۷۸/۲۰	۷۷/۹۸	۷۴/۶۴	۶۹/۱۷	۴۵/۴۳	۵۲/۹۸	۹۸/۳۴	

میانگین قیمت سبد مرجع آپیک^۳ (ORB) در ماه مه ۲۰۱۸ با افزایش ۸/۵ درصدی نسبت به ماه آوریل، به ۷۴/۱۱ دلار به ازای هر بشکه رسید. این رقم نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ که در سطح ۶۷/۴۸ دلار به ازای هر بشکه بود به میزان ۳۱/۷ درصد افزایش یافته است. در مقابل، در ماه مه ۲۰۱۸، نفت خام برنت ۷/۴ درصد، نفت دویی ۸/۷ درصد و نفت خام برنت ۵/۴ درصد افزایش نسبت به ماه آوریل داشتند. بازار نفت همچنان از شدت گرفتن تنش‌های ژئوپولیتیکی و تشدید تخلیه ذخایر نفت خام ایالات متحده، متأثر



می‌شود. با وجود این، در اواخر ماه مه پیرو احتمال تعدیل تولید جهانی، قیمت‌ها کمی ثابت ماند. با توجه به آینده نفت خام، شاخص ICE با افزایش ۵/۲۴ دلار در بشکه یعنی ۷/۳ درصد رشد به ۷۷/۰۱ دلار در هر بشکه رسید. در حالی که شاخص WTI نیمکس با افزایش ۳/۶۶ دلاری (رشد ۵/۵ درصدی) نسبت به ماه آوریل

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

در سطح ۶۹/۹۸ دلار به ازای هر بشکه قرار گرفت. تا این مقطع از سال ۲۰۱۸، شاخص ICE نفت خام برنت ۳۰/۶ درصد افزایش یافته و به ۷۰/۲۲ دلار بر بشکه رسیده در حالی که شاخص WTI نیمکس در مقایسه با مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ با رشد ۲۷/۷ درصدی به ۶۵/۰۹ دلار بر بشکه رسید. شاخص ICE نفت

³ OPEC Reference Basket

خام برنت بر WTI نیمکس به دلیل افزایش عرضه ایالات متحده، ۱/۵۹ دلار گسترش یافت و در ماه مه به ۷/۰۲ دلار در هر بشکه رسید. ساختار بازار دویی عقب افتاده‌تر از گذشته به فعالیت ادامه می‌دهد در حالی که بازار برنت به طور قابل توجهی بهبود یافته و WTI نیز بدون تغییر باقی مانده است. تفاوت‌های تلخ و شیرین در اروپا و آسیا کاهش یافته در حالی که در سواحل خلیج ایالات متحده (USGC) تفاوت‌ها گسترده‌تر شده است.

پیش‌بینی رشد تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۸ با وجود تعدیل‌های صورت گرفته در کشورهای عضو و غیر عضو OECD بدون تغییر باقی ماند. برآورد می‌شود تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۸ نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ به میزان ۱/۶۵ میلیون بشکه در روز رشد کند و روزانه به ۹۸/۸۵ میلیون بشکه برسد. همچنین پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ مناطق OECD رشد تقاضایی بالغ بر ۴۰۰ هزار بشکه در روز داشته باشند که نسبت به گزارش پیشین اوپک ۲۰ هزار بشکه در روز افزایش داشته که به دلیل بازنگری مثبت چشم‌انداز کشورهای آمریکایی عضو OECD بوده است. در همین حال، پیش‌بینی می‌شود تقاضای نفت در کشورهای غیر عضو OECD به میزان ۱/۲۷ میلیون بشکه در روز افزایش یابد که نسبت به گزارش ماه پیش ۲۰ هزار بشکه در روز کاهش داشته است. در حالی که تقاضای چین و سایر کشورهای آسیایی بازنگری رو به بالا شده‌اند، این افزایش بیش از حدی است که با بازبینی رو به پایین تقاضا در خاورمیانه و آمریکای لاتین جبران شود.

عرضه کشورهای غیر عضو اوپک در سال ۲۰۱۷ اندکی نسبت به گزارش پیشین اوپک افزایش کرده و با افزایش ۱۰ هزار بشکه در روز اکنون رشدی معادل روزانه ۰/۸۸ میلیون بشکه را نسبت به سال ۲۰۱۶ نشان می‌دهد. در سال ۲۰۱۸، عرضه کل کشورهای غیر عضو اوپک با افزایش روزانه ۱۳۰ هزار بشکه بازنگری شد و به ۵۹/۷۵ میلیون بشکه در روز رسید که رشد سالانه ۱/۸۶ میلیون بشکه در روز را نشان می‌دهد. در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ برای کشورهای عضو OECD، به ویژه ایالات متحده و کانادا بازنگری‌های رو به بالایی انجام شد، و همچنین برای سه ماهه دوم سال جاری، با توجه به تولیدات بیش از حد انتظار، در اتحادیه شوروی سابق و چین این بازنگری افزایشی مشاهده می‌شود. اما بازنگری‌های افزایشی با کاهشی‌ها در سه ماهه مشابه جبران می‌شوند. نیز برای سال ۲۰۱۷ با کاهش روزانه ۷۴ هزار بشکه اکنون رشدی معادل ۹۰ هزار بشکه در روز را نسبت به سال ۲۰۱۶ نشان می‌دهد و در سال ۲۰۱۷ به میانگین ۶/۲۳ میلیون بشکه در روز رسیده است. همچنین در سال ۲۰۱۸ پیش‌بینی می‌شود تولیدات LNG و مایعات غیرمتعارف اوپک با رشد ۱۲۰

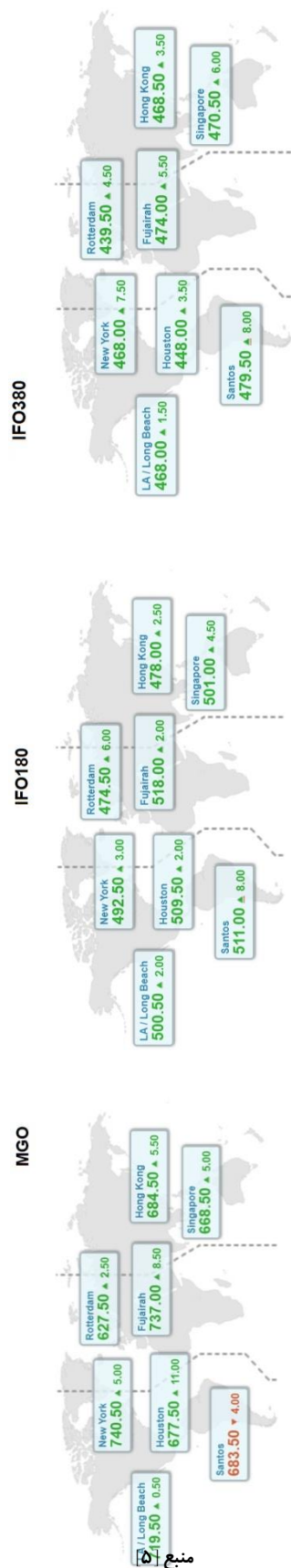
هزار بشکه در روز به میانگین روزانه ۶/۳۵ میلیون بشکه برسد. در ماه مه ۲۰۱۸، تولید نفت خام اوپک با افزایش روزانه ۳۵ هزار بشکه به میانگین ۳۱/۸۷ میلیون بشکه در روز رسید.

بازار فرآورده‌های نفتی در حوزه آتلانتیک در ماه مه ۲۰۱۸ عملکرد مثبتی را نشان داد. در ایالات متحده، تقاضای داخلی گازوئیل همزمان با بازار پررونق‌تر فرآورده‌های میانی و سوخت‌های نفتی، درآمدهای پایشگاهی را به بالاتر از سطوح سال ۲۰۱۷ رساند. در اروپا، درآمدهای بازار فرآورده‌های نفتی در ماه مه در همان سطح ماه آوریل باقی ماند. به دلیل حاشیه سود بهتر عملیات پالایش قیمت فرآورده‌ها در ماه مه بالا رفت و احتمالاً به طریقی از بالاتر رفتن قیمت‌ها جلوگیری شد. در عین حال، بازار فرآورده‌ها در آسیا تا حدودی تنزل داشت که به علت افزایش سطح ذخایر و تقاضای پایین نفت سفید (سوخت جت) بود.

در ماه مه ۲۰۱۸، بازار تانکرهای حمل نفت و فرآورده‌های نفتی تحرکات مثبتی را نشان داد و نرخ‌های کرایه حمل در برخی از مسیرها در این ماه نسبت به ماه آوریل سودده‌تر بودند. در مجموع، نرخ‌های کرایه حمل این دسته از تانکرها نسبت به ماه آوریل در ماه مه ۱۸ درصد افزایش داشت، اما نرخ‌های کرایه حمل مقطعی به طور متوسط در این ماه نسبت به ماه پیش ثابت ماند. با وجود این، نرخ درآمدها در هر دو بخش نسبی بوده و در کل درآمدها در این بازار به دلیل قیمت‌های بالای سوخت در سطوح پایین باقی مانده است.

داده‌های اولیه ماه آوریل ۲۰۱۸ نشان می‌دهد که ذخایر تجاری نفت کشورهای عضو OECD به میزان ۶/۷ میلیون بشکه نسبت به ماه مارس کاهش یافته و به ۲۸۱۱ میلیون بشکه رسیده است که ۲۶ میلیون بشکه کمتر از میانگین ۵ سال اخیر است، اما همچنان ۲۴۰ میلیون بشکه بیشتر از میانگین سطح ذخایر این کشورها در ژانویه ۲۰۱۴ است. ذخایر نفت خام افزایش اندک ۴ هزار بشکه‌ای داشته است، در حالی که ذخایر فرآورده‌ها نفتی کاهش ۲۶ میلیون بشکه‌ای را نسبت به میانگین ۵ سال اخیر نشان می‌دهد.

برآورد می‌شود در سال ۲۰۱۷، تقاضای نفت خام اوپک در سطح ۳۳/۱ میلیون بشکه در روز بوده است یعنی ۷۰۰ هزار بشکه در روز بیشتر از سال ۲۰۱۶ بود. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸، تقاضای نفت خام اوپک ۳۲/۷ میلیون بشکه در روز باشد که نشان‌گر کاهش ۳۰۰ هزار بشکه در روز نسبت به سال ۲۰۱۷ است.^[۴]



۴۷۴ دلار بر تن

آخرین قیمت سوخت
کشتی (فجیره)

۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)

در خبرهای ماه ژوئن آمد که شرکت کشتی‌سازی میتسوبیشی (Mitsubishi Shipbuilding) و شرکت MHPS وابسته به همان گروه میتسوبیشی اعلام کردند یک سیستم پیشرفته کاهش گاز اکسید سولفور را ابداع کرده‌اند. این سیستم که Active Funnel نامیده می‌شود، این قابلیت را دارد که گازهای منتشر شده ناشی از احتراق سوخت کشتی را به‌طور بهینه کاهش دهد. این دستگاه در واقع اسکرابری است که می‌تواند میزان انتشار سوخت‌های با ۳/۵ درصد سولفور را به سطح ۰/۱ درصد برساند.^[۶]

Drewry در گزارش خود اعلام کرد که ناتوانایی شرکت‌های کشتیرانی برای کنترل هزینه‌ها که ناشی از افزایش قیمت نفت و متعاقب آن رشد قیمت سوخت بوده، منجر به آن شد که سه شرکت بزرگ کانتینری جهان (MSC، مرسک لاین و CMA CGM) برای نرخ‌های کرایه حمل خود، ضریب تعدیل قیمت سوخت لحاظ کنند.^[۷]

با توجه به اینکه تحریم‌های اقتصادی علیه قطر منجر به ممنوعیت سوختگیری کشتی‌های دارای پرچم این کشور در فجیره شده است، مقامات بندر فجیره اعلام کرده‌اند با توجه به افت ۱۰ الی ۱۵ درصدی مراجعه کشتی‌ها به این بندر، فروش سوخت کشتی در این بندر در پنج ماهه نخست سال ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ کاهش چشمگیری داشته است.

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.

همان‌گونه که شرکت سوخت‌رسان AISSOT به شرکت S&P Global Platts اعلام کرده است، در سپتامبر ۲۰۱۷، این شرکت مرحله اولیه سوخت رسانی را در بصره عراق به اتمام رساند. اکنون حجم فروش سوخت AISSOT به حدود ۴۰ الی ۵۰ هزار متریک تن در ماه رسیده است و به تدریج در حال افزایش است. در نهایت، این شرکت به دنبال آن است که در دو سال آینده در بصره، خورالزیر و ام قصر، حجم فروش سوخت خود را به ماهانه ۲۰۰ هزار متریک تن برساند. در ماه حدود ۷۰ الی ۸۰ فروند کشتی VLCC و سوئزماکس برای بارگیری به عراق که دومین صادرکننده بزرگ نفت خام در خاورمیانه است، به این منطقه می‌آیند. همچنین، با توجه به رشد اقتصادی عراق، شرکت مذکور پتانسیل خوبی برای مراجعه کانتینربرها و فله‌برها دارد. در حال حاضر، بخش اعظم نفت خام عراق به صورت FOB به فروش می‌رسد.^[۷]

به دنبال رشد تقاضا در بازار برای سوخت دریایی LNG و به موجب قوانین زیست محیطی مصوب IMO که قرار است در سال ۲۰۲۰ میلادی به مرحله اجرا درآید، وزارت اقیانوس و شیلات کره جنوبی یک سرمایه‌گذاری سه میلیارد دلاری (کره) در پروژه توسعه‌ای بانکرینگ انجام می‌دهد. این کشور تصمیم دارد طرح توسعه‌ای مبنی بر استفاده حداکثری و بهینه از تکنولوژی‌های موجود را برای ارتقا بانکرینگ خود اجرایی کند.

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

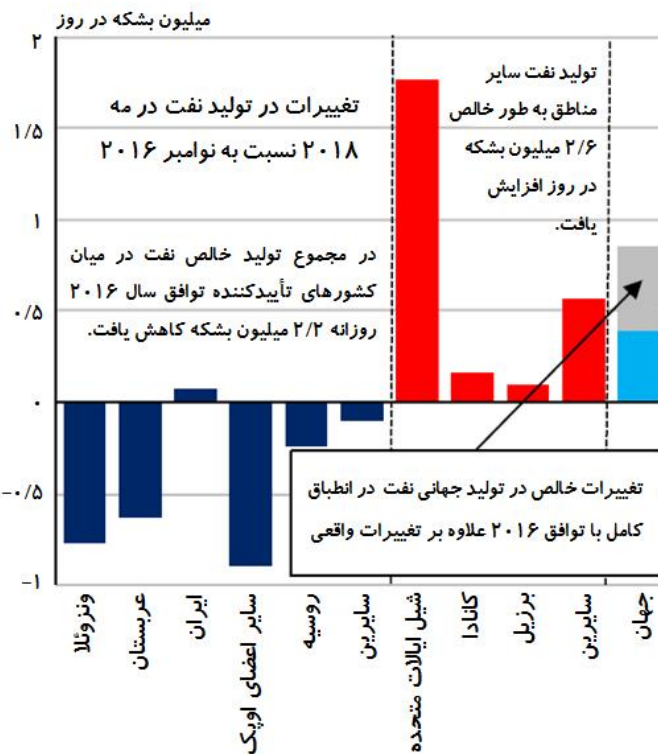
تغییرات طی هفته چهارم مه	IFO 380 cst					MGO					نوع سوخت
	۲۹ ژوئن	۲۲ ژوئن	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	۲۹ ژوئن	۲۲ ژوئن	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	
٪+۵/۵	۴۶۲	۴۳۸	۴۰۵	۳۲۴	۲۳۳	۷۳۳	۷۲۸	۶۸۵	۵۶۶	۴۹۲	فجیره
٪+۶/۹	۴۶۷	۴۳۷	۴۰۴	۳۲۹	۲۳۳	۶۵۵	۶۴۰	۶۲۳	۴۹۳	۴۰۱	سنگاپور
٪+۵/۸	۴۹۲	۴۶۵	۴۳۹	۳۶۳	۲۶۴	۸۱۲	۷۸۷	۷۳۴	-	-	ژاپن
٪+۳/۳	۴۵۲	۴۳۸	۴۰۹	۳۳۸	۲۳۴	۷۱۲	۷۱۵	۶۷۶	۵۵۵	۴۷۲	لس آنجلس
٪+۱/۸	۴۵۶	۴۴۸	۴۰۴	۳۲۴	۲۲۷	۶۸۶	۶۸۶	۶۵۶	۵۲۵	۴۲۷	جبل الطارق
٪+۶/۹	۴۳۶	۴۰۸	۳۸۲	۳۰۵	۲۱۳	۶۴۴	۶۰۸	۶۰۲	۴۷۴	۳۸۳	روتتردام

تحلیل ویژه: تأثیر تصمیمات اوپک بر بازارهای نفتی

از نوامبر ۲۰۱۶ که تولید نفت به صورت هماهنگ شده توسط کشورهای عضو اوپک روزانه ۱,۷۳ میلیون بشکه در روز کاهش یافت، قیمت نفت از زیر ۵۰ دلار به ازای هر بشکه به ۷۰ تا ۸۰ دلار در هر بشکه رسید که اگرچه بخش‌های بالادستی را تهییج کرد اما بازارهای تانکری را در ۱۸ ماه گذشته دچار رکود کرد. با این پیش زمینه و در پی آخرین جلسه اوپک در ادامه به بررسی جزئیات خط مشی اوپک و تأثیر آن بر بازارهای نفتی می‌پردازیم.

نگاهی بر تغییرات تولید جهانی نفت

این نمودار تغییرات خالص تولید نفت از نوامبر ۲۰۱۶ تا مه ۲۰۱۸ را برای چند کشور انتخابی و کل دنیا نشان می‌دهد. کشورها به دو دسته امضاکنندگان توافق ۲۰۱۶ و غیر، تقسیم شده‌اند. اعضای اوپک که از کاهشها استثناء شدند (لیبی و نیجریه)، در "سایرین" نمایش داده شده‌اند.



پیش روی مداوم

از وقتی که در اوپک توافق شد تا تولیدات نفت کاهش یابد، قیمت نفت تا کنون حدود ۵۰ درصد افزایش یافته است. با وجود این که عرضه جهانی نفت در ماه مه ۲۰۱۸ افزایش روزانه ۰,۴ میلیون بشکه‌ای را

عمدتاً به علت افزایش شدید تولید نفت در ایالات متحده، تجربه کرد، این عرضه بیشتر نتوانست تأثیری بر کاهش قیمت نفت داشته باشد. تقاضای جهانی نفت، عرضه این محصول را به حدود ۹۸,۷ میلیون بشکه در روز رسانده و ذخایر نفتی کشورهای عضو OECD (سازمان همکاری و توسعه اقتصادی) را به پایین‌تر از میانگین پنج سال اخیر (شاخص بهینه کاوی اوپک) کاهش داده است. کاهش‌ها عامل بسیار مهمی در این جریان بوده‌اند: مجموع کاهش تولید در سال ۲۰۱۷ به‌طور میانگین ۱۱۳ درصد در سال ۲۰۱۷ گزارش شد و این رقم در مه ۲۰۱۸ به ۱۲۷ درصد رسید (یعنی کاهش ۲,۲ میلیون بشکه در روز). با وجود این، اثربخشی توافق سال ۲۰۱۶ عامل اصلی در کاهش سرعت رشد تجارت دریابرد نفت بوده است. تجارت دریابرد نفت خام رشد در سال ۲۰۱۷ رشد ۳,۳ درصدی داشت و به ۴۰ میلیون بشکه در روز رسید (در مقایسه با رشد ۴,۱ درصدی سال ۲۰۱۶ و رشد ۳,۸ درصدی سال ۲۰۱۵). برای درک مفهوم این اعداد و ارقام لازم به ذکر است که رشد ناوگان تانکرهای حمل نفت خام در سال ۲۰۱۷ با رشد ۵,۱ درصد به ۳۸۸ میلیون DWT رسید، در حالی که در سال ۲۰۱۶ رشد ۵,۹ درصدی و در سال ۲۰۱۵ رشد ۲,۱ درصدی داشت.

برنامه‌ای در کار نیست!

انطباق پایدار با برنامه در سطح گسترده اتفاق افتاد اما این امر به علت کاهش برنامه‌ریزی نشده تولید ونزوئلا بود که در ۱۸ ماه گذشته روزانه ۰,۸ میلیون بشکه افت داشت. شرایط ایران نیز در افزایش قیمت نفت بی‌تأثیر نبود. با وجود این، نگرانی اصلی در نشست ۲۲ ژوئن اوپک این بود که آیا باز افزایش قیمت نفت با شیبهی بیش از انتظار اتفاق می‌افتد؟ چراکه تضعیف رشد تقاضا از یک طرف و تهییج تولید نفت ایالات متحده از سویی دیگر، بازار نفت را با خطر عدم توازن مواجه خواهد کرد. با توجه به شرایط ونزوئلا و ایران، روزانه ۰,۵ الی ۱ میلیون بشکه نفت می‌تواند توسط امضاکنندگان توافق ۲۰۱۶ اوپک به عرضه اضافه شود که منجر به افزایش خالص ۰,۵ میلیون بشکه در روز در طول شش ماهه دوم سال ۲۰۱۸ خواهد شد.

خوش آمدگویی به تغییرات

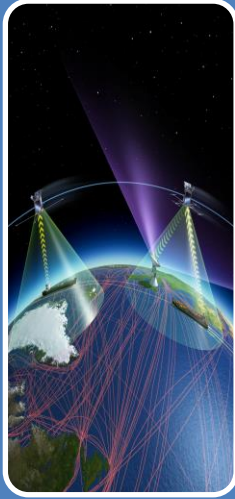
در سطح کلی، اگر این روش منجر به تعیین سقف برای قیمت نفت شود و متعاقباً به رشد تقریباً پایدار تقاضا کمک کند، می‌توان به بهبود بازار تجارت نفت امیدوار بود. اما استخراج نفت را در برخی مناطق کاهش خواهد داد. اگر روسیه بنا به اخبار واصله تولید نفت خود را ۰,۲ میلیون بشکه در روز افزایش دهد،

تجارت نفت در خارج از حوزه بالتیک رونق می‌گیرد. اگر عربستان سعودی تولید را بین ۰,۳ تا ۰,۵ میلیون بشکه در روز افزایش دهد، بازار VLCCها رونق می‌یابد (البته کاهش صادرات ایران این تأثیر را کاهش خواهد داد). در همین حین، در ایالات متحده پیش‌بینی می‌شود رشد چشمگیر تولید نفت شیل به هر طریقی ادامه یابد. واردات نفت خام ایالات متحده نیز به وضوح افت کرده است اما با افزایش صادرات این کشور، کاهش شاخص تن-مایل تا حدودی جبران شده است.

بنابراین در کنار نفت شیل ایالات متحده، توافق ۲۰۱۶ اوپک همچنان عامل بسیار مؤثری در بازارهای نفتی است و در آخرین نشست اوپک، خط‌مشی اوپک کمی بیشتر جنبه حمایت از تجارت دریابرد نفت داشت. پس تا نشست بعدی اوپک در دسامبر ۲۰۱۸، باید منتظر ماند و تحولات بازار را نظاره کرد.^[۱]

منابع فصل دوم

- [1] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,328, 29-June-2018, ISSN: 1358-8028.
- [2] Grain Market Report, International Grains Council, www.igc.int, GMR 489, 2 July 2018.
- [3] <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2018/may-2018-crude-steel-production.html> (25 June 2018)
- [4] OPEC Monthly Oil Market Report, www.opec.org, 12 June 2018.
- [5] <http://shipandbunker.com/prices> (July 01, 2018)
- [6] <https://shipandbunker.com/news/world/> (June 01, 04, 06, 2018)
- [7] <http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/53-of-owners-operators-not-ready-for-compliance-with-sulphur-cap.html> (June 8, 2018)



فصل سوم:

• نگاهی گذرا به تجارت
دریابرد جهانی

میزان: ۱۱/۹۹۹ میلیارد تن

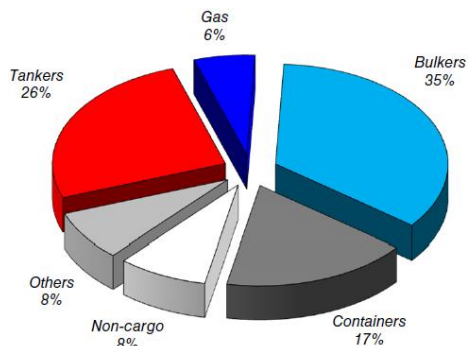
رشد: ۳ درصد

پیش‌بینی تجارت دریابرد
جهانی (۲۰۱۸)

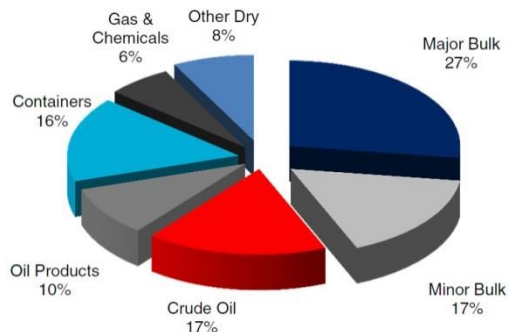
۳-۱- تجارت دریابرد جهانی

۲۰۱۸ پیش‌بینی	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	
۱۱۹۹۹	۱۱۶۱۷	۱۱۱۵۵	۱۰۸۲۳	۱۰۶۰۶	تجارت دریابرد جهانی (m. Tonnes)
% ۳	% ۴/۱	% ۳/۱	% ۲/۰	% ۳/۴	تغییر
۱۳۱۹/۳	۱۳۰۰/۷	۱۲۵۷/۹	۱۲۲۰	۱۱۷۵/۵	ناوگان دریایی جهان (m. GT)
% ۱/۴	% ۳/۴	% ۳/۱	% ۳/۸	-	تغییر

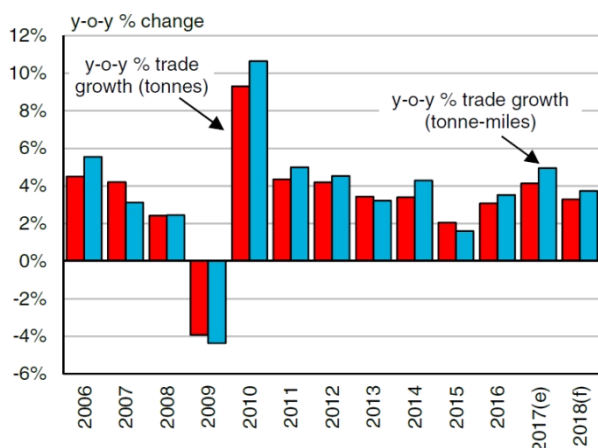
تنش‌های ناشی از جنگ تجاری بین ایالات متحده و برخی از کشورها در هفته‌های اخیر دوباره شدت گرفت، اگر چه ایالات متحده و چین ۱۹ مه ۲۰۱۸ اظهار کردند که وضع تعرفه‌های تجاری بین دو کشور مسکوت نگهداشته شده است. در اواخر ماه مه، ایالات متحده اعلام کرد که در نظر دارد اواسط ماه ژوئن ۲۵ درصد تعرفه به ارزش ۵۰ میلیارد دلار بر واردات از چین اعمال کند. در همین حال، در اوایل ماه ژوئن زمانی که معافیت‌های موقت به پایان رسید، ایالات متحده بر واردات محصولات فولادی از اتحادیه اروپا، کانادا و مکزیک ۲۵ درصد تعرفه اعمال کرد. در پاسخ به این اقدام، اتحادیه اروپا برنامه اعمال تعرفه‌های تلافی‌جویانه به ارزش ۷ میلیارد دلار را بر واردات از ایالات متحده اعلام کرد و کانادا و مکزیک نیز بر روی برخی کالاها تعرفه گذاشتند. در مجموع، حجم تجارت دریابرد که ممکن است تحت تأثیر تعرفه‌ها قرار بگیرد همچنان کمتر از ۱ درصد از کل تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۷ است.



نمودار شماره ۳-۲- سهم از ناوگان جهانی بر حسب نوع کشتی (%) [۳]



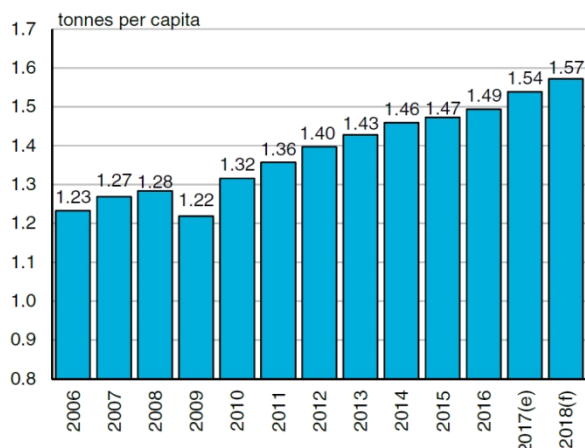
نمودار شماره ۳-۱- پیش‌بینی سهم از تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۵ (%) [۱]



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

پیش‌بینی‌های کنونی حاکی از آن است که تجارت دریابرد جهانی در کل سال ۲۰۱۸ رشد ۳/۳ درصدی (رشد ۳/۷ درصدی از منظر تن-مایل) خواهد داشت و به ۱۲ میلیارد تن خواهد رسید. در حالی که همچنان احتمال اعمال تعرفه‌های جدیدی روی واردات وجود دارد، هنوز محرک‌های تجاری مثبتی در دنیا وجود دارد. روند نسبتاً مثبت اقتصاد جهانی تا این لحظه از سال

۲۰۱۸ توانسته است نرخ تجارت دریابرد کانتینری را در حد ۵ درصد محقق کند، در حالی که پیش‌بینی



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

هر نفر) [۱]

می‌شود رشد متوسط تجارت سنگ آهن و ذغال سنگ در سال ۲۰۱۸ در سطح ۲/۵ درصد باشد. همچنین، پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که رشد چشمگیر صادرات نفت خام ایالات متحده حدود ۲ درصد از افزایش تجارت دریابرد جهانی نفت خام را پوشش دهد. [۱]

میزان: ۵/۲۱ میلیارد تن

رشد: ۲/۷ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات فله خشک (۲۰۱۸)

۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک

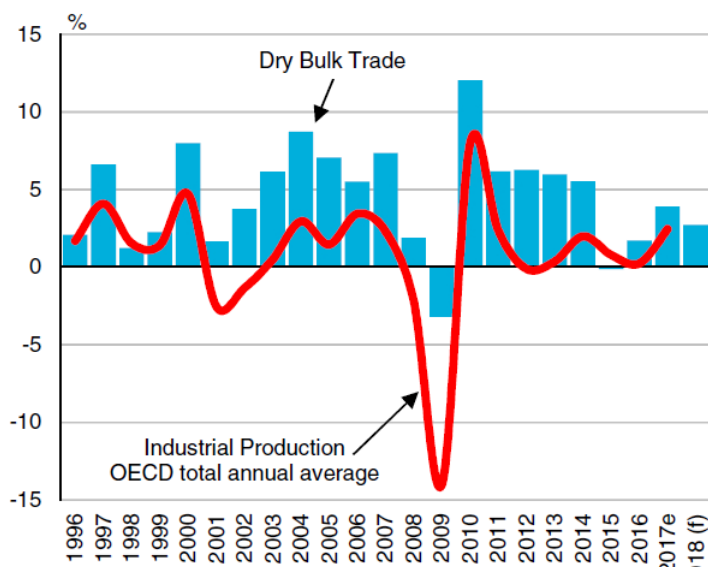
پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۵۲۱۳	۵۰۷۵	۴۸۸۵	۴۸۰۳	۴۸۰۸	تجارت جهانی محمولات فله خشک (m. Tonnes)
% ۲/۷	% ۳/۹	% ۱/۷	% -۰/۱	% ۵/۵	تغییر
۸۳۷/۶	۸۱۷/۴	۷۹۳/۹	۷۷۶/۷	-	ناوگان جهانی حمل فله (m. DWT)
% ۲/۵	% ۳	% ۲/۲	-	-	تغییر

میانگین وزنی درآمد روزانه کشتی‌های فله‌بر در ماه مه ۲۰۱۸ روزانه ۱۱ هزار و ۷۱۴ دلار گزارش شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۶ درصدی و نسبت به ماه آوریل افزایش ۴ درصدی داشته است. این رشد به دلیل بهبود درآمدهای بخش کیپ‌سایز بوده است. میانگین درآمد مقطعی کیپ‌سایزها در ماه مه ۱۳ هزار و ۵۷۸ دلار در روز بود، یعنی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۳۳ درصدی و نسبت به ماه آوریل افزایش ۴۵ درصدی داشت. در حالی که میانگین درآمد مقطعی پاناماکس‌ها تقریباً نسبت به ماه آوریل ثابت ماند اما نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷، با رشد ۳۶ درصدی به ۱۱ هزار و ۲۷۷ دلار در روز رسید.

در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ تجارت دریابرد جهانی فله خشک با رشد ۲/۷ درصدی به ۵/۲ میلیارد تن برسد و از منظر تن-مایل افزایش ۳/۴ درصدی داشته باشد. با وجود اینکه در از ژانویه تا آوریل ۲۰۱۸ واردات دریابرد سنگ آهن چین رشد محدودی داشت اما پیش‌بینی می‌شود که در کل سال به دلیل افزایش تولید محصولات فولادی و افزایش عرضه دریابرد سنگ آهن این بخش از واردات چین رشد ۳ درصدی داشته باشد.



پیش‌بینی می‌شود به دلیل افزایش کوتاه مدت قیمت ذغال‌سنگ داخلی در چین و کاهش محدودیت‌های وارداتی در برخی از بنادر، تجارت دریابرد ذغال‌سنگ حرارتی کمی بهبود یابد. برای تجارت فله خُرد نیز در حال حاضر پیش‌بینی برای کل سال ۲۰۱۸ رشد حدود ۳ درصدی است که ناشی از رشد تجارت مجموعه‌ای از کالاها است. اگر چه اثرات اعمال تعرفه‌های تجاری بین ایالات متحده و شرکای عمده



نمودار شماره ۳-۵- رشد تجارت جهانی فله خشک و رشد تولیدات صنعتی

در کشورهای عضو OECD^[۳]

تجاریش (همچون چین و اروپا) فضای عدم اطمینان را بیشتر کرده، حجم تجارت فله خشکی که ممکن است تحت تأثیر این تعرفه‌ها قرار گیرد تنها حدود ۱ درصد از کل حجم تجارت دریابرد جهانی است.

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

۲۰۱۷ با ۷۱ درصد کاهش به تنها ۲/۱ میلیون

DWT رسیده است. چشم‌انداز پیش روی حاکی از آن است که رشد ناوگان فله‌بر در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ در سطح پایین و حدود ۲/۵ درصد خواهد بود.

در کل با توجه به اینکه پیش‌بینی می‌شود رشد ناوگان نسبتاً محدود باشد، احتمال بیشتری برای بهبود توازن عرضه و تقاضا در بازار فله وجود دارد. با وجود اینکه در چشم‌انداز تقاضای این بخش ریسک‌هایی مشاهده می‌شود، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ برای دومین سال متوالی، رشد تجارت دریابرد فله خشک از رشد ناوگان پیشی بگیرد و به ویژه از منظر شاخص تن-مایل رشد خوبی را شاهد باشیم.^[۳]



میزان: ۲۰۳ میلیون TEU

رشد: ۵/۳ 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)
%۴/۹	%۵/۳	%۵/۸	%۴/۲	%۲/۱	تغییر

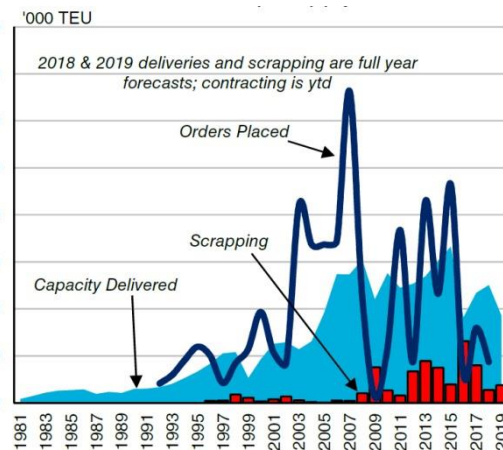
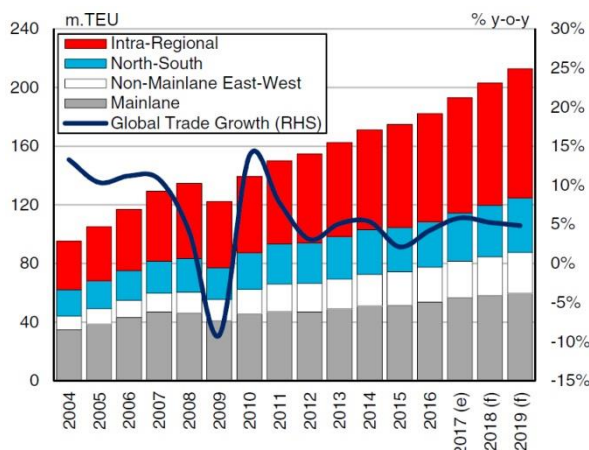
ژوئن ۲۰۱۸	۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(ابتدای سال)
۲۱/۴۹۴	۲۰/۸۳۲	۲۰/۰۶۵	۱۹/۸۱۸	۱۸/۳۵۸	ناوگان جهانی حمل کانتینری (m. TEU)
%۳/۲	%۳/۸	%۱/۲	%۸/۰	%۶/۶	تغییر

پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ رشد تجارت دریابرد جهانی کانتینری برابر با ۵/۳ درصد باشد که تا حدودی ناشی از رشد چشمگیر تجارت در خطوط تجاری غیراصولی است که در آن‌ها برای کل سال ۲۰۱۸ رشد ۷ درصدی پیش‌بینی می‌شود. با توجه به احتمال شدت گرفتن اختلافات بین چین و ایالات متحده، رشد تجارت در خطوط اصلی سرعت متعادل‌تری خواهد داشت. در این خطوط اگر چه در ماه مارس افت قابل توجهی مشاهده شد اما در ماه آوریل حجم تجارت در این مسیرها به حد نرمال رسید.

در ۵ ماهه اول سال ۲۰۱۸، تحویل کشتی‌های کانتینربر در مجموع ۰/۶۹ میلیون TEU بوده و پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸، رشد ظرفیت ناوگان ۵/۳ درصد باشد، اگر چه برای ناوگان کشتی‌های ۸ هزار TEU رشد کمتر از ۱ درصد پیش‌بینی می‌شود. این‌ها همه در حالی است که فعالیت اوراق‌سازی تا این لحظه از سال ۲۰۱۸ بسیار محدود بوده است. مجموع ظرفیت سفارش شده جهت ساخت در اول ژوئن ۲۰۱۸ برابر با ۱۲ درصد از ناوگان موجود و با توجه به سوابق در پایین‌ترین سطح بوده و تا همین مقطع از سال



۲۰۱۸ در مجموع ۰/۴ میلیون TEU بوده است. پیش بینی می شود رشد ناوگان در سال ۲۰۱۹ کندتر شده و به ۳/۴ درصد برسد.



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

نمودار شماره ۳-۶- عرضه کشتی‌های کانتینری^[۴]

نرخ‌های کرایه حمل مقطعی خطوط تجاری اصلی خارج از آسیا در ماه مه ۲۰۱۸ در نوسان بود، اگر چه در طول ماه به طور میانگین بهبودهایی دیده شد. در کل نرخ‌ها در پایان ماه مه حتی پایین‌تر از سطح میانگین سال ۲۰۱۷ قرار گرفت اما نسبت به سطح میانگین سال ۲۰۱۶ به مراتب بالاتر بود.

به دلیل عرضه محدود کشتی‌ها به استثنای کشتی‌های بسیار بزرگ و افزایش حجم تجارت منطقه‌ای، نرخ‌های اجاره زمانی کشتی‌های کانتینری در ماه مه ۲۰۱۸ به رشد تدریجی ادامه داد. در مجموع چشم انداز کلی بخش حمل کانتینری مثبت ارزیابی می‌شود و عوامل بنیادین برای بهبود بیشتر بازار در سال ۱۹-۲۰۱۸ مساعد هستند. در ماه مه سال ۲۰۱۸ در اغلب بخش‌های کانتینری بهبود نرخ‌های اجاره زمانی وجود داشت که به دلیل تقاضای مناسب در بازار و در پی بهبودهایی بوده که در نرخ‌های کرایه حمل در طول سال تا این مقطع رخ داده است. نرخ ۱۲ ماهه برای یک کشتی کانتینربر ۲ هزار و ۷۵۰ TEU روزانه ۱۱ هزار و ۹۰۰ دلار در پایان ماه مه گزارش شد که نسبت به ماه پیش از آن رشد ۵ درصدی و نسبت به آغاز سال ۲۰۱۸ افزایش ۲۹ درصدی را نشان می‌دهد. عامه پسند بودن پاناماکس‌های قدیمی در این ماه بسیار خودنمایی می‌کرد چرا که هر جا ظرفیت اجازه می‌داد این دست از کشتی‌ها جای کشتی‌های فیدری را می‌گرفتند.^[۴]

میزان: ۴۵۰/۱ میلیون تن

رشد: ۲/۵ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات تانکر (۲۰۱۸)

۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر

پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۴۵۰/۱	۴۳۹/۱	۴۲۰/۲	۴۰۴	۳۸۷/۳	تجارت جهانی محمولات تانکر (m. DWT)
%۲/۵	%۴/۵	%۴	%۴/۳	-	تغییر
۵۳۵/۸	۵۳۰/۵	۵۰۴/۷	۴۷۶/۶	۴۶۴/۵	ناوگان جهانی حمل تانکر (m. DWT)
%۱	%۵/۱	%۵/۹	%۲/۶	-	تغییر

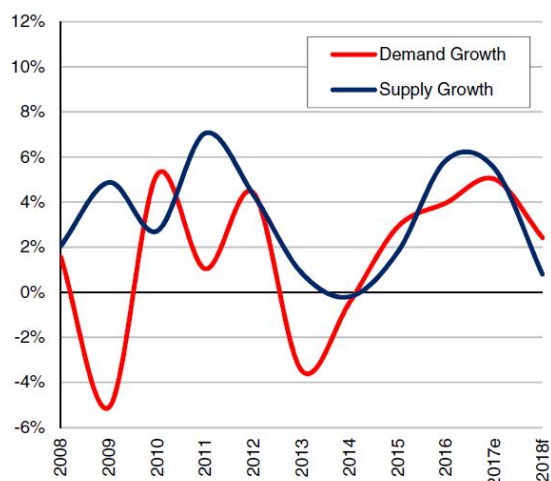
در سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود تقاضای نفت جهانی با ۱/۵ درصد افزایش به ۹۹ میلیون بشکه در روز برسد. اگرچه تحلیل‌گران در حال حاضر از رشد نسبتاً خوبی در اقتصاد جهانی خبر می‌دهند، اما پیش‌بینی می‌شود با توجه به افزایش قیمت نفت که ناشی از برخی ریسک‌های ژئوپولیتیکی است، رشد تقاضای نفت محدود شود.

همچنین پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که در سال جاری عرضه نفت جهانی رشد ۱/۸ درصدی داشته و به ۹۸/۲ میلیون بشکه در روز برسد که به‌طور گسترده تحت تأثیر ایالات متحده است که پیش‌بینی می‌شود عرضه خود را در کل سال ۲۰۱۸ حدود ۱۴ درصد افزایش دهد. با وجود این، رشد چشمگیر در عرضه ایالات متحده تا حدودی با کاهش عرضه ونزوئلا و ایران جبران خواهد شد. البته علیرغم وضع مجدد تحریم‌ها علیه ایران، همچنان عدم اطمینان حول کاهش تولید این کشور وجود دارد.

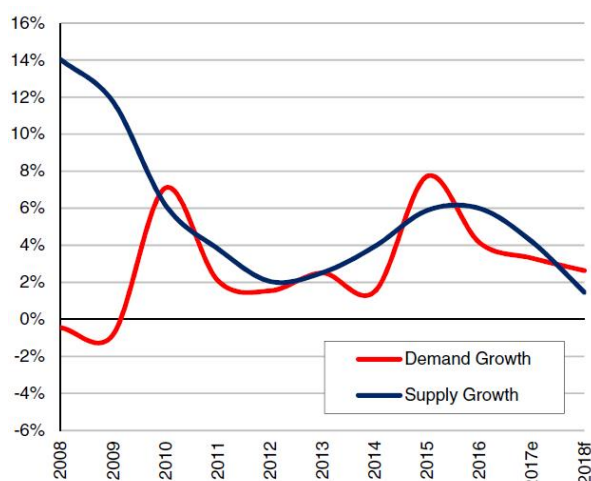
در حالی که در ماه مه بخش‌های مختلف بازار تانکر تحرکات مختلف داشت، در کل بخش تانکری تحت فشار باقی ماند. میانگین درآمدهای VLCC بیش از پیش کاهش یافت و به ۳ هزار و ۱۸۵ دلار در روز

رسید. اما میانگین درآمدهای مقطعی بخش‌های سوئزماکس و افراماکس نسبت به ماه آوریل رشد داشت. در همین مدت، درآمدهای کشتی‌های MR تانکر تمیز با میانگین روزانه ۸ هزار و ۶۷۲ دلار به کمترین سطح ماهانه در طول سال ۲۰۱۸ رسید.

با توجه به کاهش تقاضای نفت خام برخی از خریداران اصلی این ماده تا این لحظه از سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود رشد تقاضا برای تانکرهای حمل نفت خام در سال جاری به ۲/۴ درصد کاهش یابد. پیش‌بینی می‌شود رشد تجارت دریابرد نفت خام توسط برخی از عوامل محدود شود که از جمله مهمترین آن‌ها کاهش شدید صادرات ونزوئلا، افت واردات ایالات متحده و رشد کندتر واردات چین است. با وجود این، کماکان پیش‌بینی می‌شود افزایش صادرات در مسیر طولانی بین آتلانتیک و آسیا رشد تجارت جهانی نفت خام را منجر شود. اگر چه اخیراً چین اعلام کرد که قصد دارد بر ۲۵ درصد از واردات نفت خام ایالات متحده تعرفه اعمال کند و این موضوع می‌تواند بر تجارت نفت خام اثر بگذارد.



نمودار شماره ۳-۹ - تغییرات عرضه-تقاضای کشتی‌های حمل نفت خام^[۵]



نمودار شماره ۳-۸ - تغییرات عرضه-تقاضای کشتی‌های حمل فرآورده‌های نفتی^[۵]

پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ رشد ناوگان فعال تانکرهای حمل نفت خام به زیر ۱ درصد برسد که تا حدودی به دلیل روند خوب اوراق‌سازی این دست از کشتی‌هاست. با این حال کاهش مازاد ظرفیت موجود در بازار فرآیندی زمان بر خواهد بود.

همچنین پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که رشد تقاضای تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۸ کندتر شده و به ۲/۶ درصد برسد. پیش‌بینی می‌شود با افزایش صادرات ایالات متحده به آمریکای لاتین رشد تجارت فرآورده‌های نفتی محقق شود. توسعه ناوگان حمل فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۸ به‌طور

چشمگیری کند شده و به ۱/۵ درصد رسیده است اما آنقدر مازاد عرضه در این بخش وجود دارد که برای بهبود شرایط بازار باید منتظر ماند.

پیش‌بینی می‌شود رشد تقاضای بخش VLCC از سطح ۵ درصد در سال ۲۰۱۷ به ۲ درصد در سال ۲۰۱۸ برسد که به طور عمده ناشی از کاهش واردات به ایالات متحده و افت آهنگ رشد واردات به چین است. در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸، واردات دریابرد نفت خام ایالات متحده ۱۲ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ کاهش یافته در همین حال در این مدت واردات دریابرد نفت خام به چین، ژاپن و کره نیز نسبت به سال گذشته افت کرده است. با این وجود، در کل سال ۲۰۱۸ پیش‌بینی می‌شود که به دلیل رشد سریع صادرات نفت خام ایالات متحده به ویژه در مسیرهای طولانی به آسیا، تقاضای VLCC مساعد باشد. اگر چه تهدیدهای اخیر چین در خصوص اعمال تعرفه بر واردات نفت خام ایالات متحده می‌تواند بر صادرات این کشور به چین اثر بگذارد. در عین حال، هرگونه کاهش تولیدی توسط اعضای اوپک که در پی نشست ۲۲ و ۲۳ ژوئن صورت گیرد، می‌تواند بر روی تجارت نفت خام در سال ۲۰۱۸ تأثیر بگذارد.

در پی فعالیت‌های منسجم اوراق‌سازی در سال جاری و با وجود اینکه برآورد می‌شود در این سال ۱۲/۱ میلیون DWT کشتی جدید به ناوگان تانکری اضافه شود، پیش‌بینی می‌شود ناوگان فعال VLCC در سطح ثابتی نسبت به سال ۲۰۱۷ باقی بماند. به هر حال، ضمن پیش‌بینی مسکوت ماندن رشد تقاضا در سال ۲۰۱۸، وضعیت مازاد عرضه در بازار همچنان باقی خواهد ماند.^[۵]

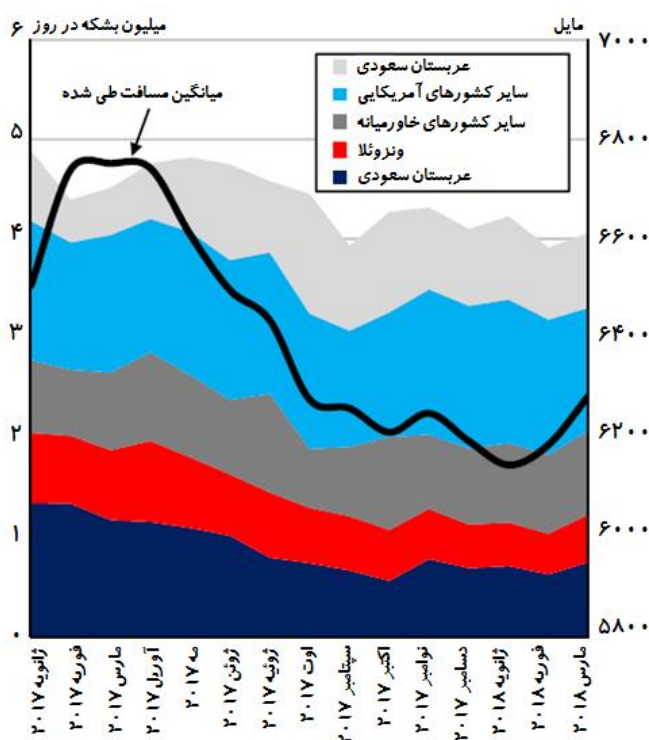


تحلیل ویژه: تغییر محرک‌های واردات نفت خام ایالات متحده^[۵]

در سال ۲۰۱۷، ایالات متحده بزرگترین واردکننده نفت خام جهان پس از چین بود و محموله‌های این کشور به روزانه ۴/۵ میلیون بشکه رسیده بود. با وجود این، در سه ماهه نخست سال ۲۰۱۸ کاهش عظیمی در واردات نفت خام ایالات متحده به ویژه در مسیرهای طولانی رخ داد. بر خلاف تولید داخلی که افزایش چشمگیر داشت، در سال ۲۰۱۸ واردات دریابرد به پایین‌ترین سطح در دهه‌های اخیر رسید.

مسیر نزولی واردات نفت خام ایالات متحده

محدوده‌های زیر نمودار واردات ماهانه دریابرد نفت خام ایالات متحده را در مقیاس میلیون بشکه در روز و بر اساس محور سمت چپ از ژانویه ۲۰۱۷ تا مارس ۲۰۱۸ نشان می‌دهد که بر اساس کشور یا منطقه تأمین‌کننده تفکیک شده است. خط روی نمودار نیز میانگین تحرکات سه ماهه واردات ماهانه دریابرد نفت خام ایالات متحده را در زمینه میانگین مسیر تجاری پیموده شده در مقیاس مایل و بر اساس محور سمت راست نشان می‌دهد. داده‌ها از اداره اطلاعات انرژی (EIA) جمع‌آوری شده است.



روند بلند مدت

واردات دریابرد نفت خام ایالات متحده در طول دهه گذشته روند رو به پائینی داشته است و از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۷ نرخ رشد مرکب سالانه ۶ درصد افت کرده است. این کاهش در ابتدا ناشی از افت تقاضای نفت به دلیل بحران مالی بود و پس از آن با «انقلاب شل» که منجر به افزایش چشمگیر تولید نفت ایالات متحده شد

این کاهش واردات شدت گرفت. در فاصله سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۵ با توجه به افزایش تولید این کشور، واردات نفت خام به ایالات متحده هر سال کاهش یافت، سپس در سال ۲۰۱۶ وقتی که قیمت جهانی نفت به حداقل رسید واردات ۱۰ درصد افزایش یافت و در عین حال تولید داخلی ۳ درصد افت کرد. با این وجود، از آن پس تولید نفت خام ایالات متحده به سرعت مجدداً افزایش یافت و بار دیگر بر واردات این کشور اثر گذاشت.

جریان‌های آشفته

در پی کاهش ۳ درصدی واردات دریابرد نفت خام ایالات متحده در سال ۲۰۱۷ که به دلیل افزایش عرضه نفت خام و ذخایر این کشور رخ داد در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ واردات با ۱۲ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ به ۴/۱ میلیون بشکه در روز رسید. این کاهش نیز عمدتاً به علت افزایش تولید ایالات متحده بود که در ماه فوریه ۲۰۱۸ به رکورد تولید ۱۰/۳ میلیون بشکه در روز رسید. مجموع افت واردات از عربستان سعودی و ونزوئلا (بزرگترین عرضه‌کنندگان دریایی نفت به این کشور در سال ۲۰۱۷) بیش از میزان افت کل واردات این کشور بود. واردات از ونزوئلا با کاهش ۳۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ به ۰/۴ میلیون بشکه در روز رسید که ناشی از کاهش تولیدات ونزوئلا به دلیل ادامه بحران اقتصادی در این کشور بود، این در حالی بود که کاهش کیفیت نفت و افزایش نگرانی‌ها در زمینه تحریم‌های بیشتر ایالات متحده نیز بر این موضوع دامن می‌زد. در همین حین، واردات از عربستان سعودی نیز در سه ماهه اول سال جاری نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افت ۴۶ درصدی داشت. دلیل این موضوع علاوه بر محدود شدن عرضه نفت عربستان سعودی بر اساس توافق انجام شده در اوپک، از تصمیم پادشاهی این کشور بر کاهش صادرات به ایالات متحده به منظور ارسال نفت برای بازارهای آسیایی و همچنین کمک به کاهش ذخایر کشورهای عضو OECD ناشی می‌شد.

واکنش‌های متقابل

با توجه به اینکه محموله‌های نفتی از خاورمیانه (که عمدتاً با VLCCها حمل می‌شود) از جمله واردات نفت خام به ایالات متحده از طولانی‌ترین مسیرها هستند، کاهش اخیر محموله‌های عربستان سعودی تأثیر چشمگیری در افت شاخص تن-مایل واردات نفت خام به این کشور داشته است. در سه ماهه اول سال



۲۰۱۸، میانگین مسیر محموله‌های نفت خام به ایالات متحده حدود ۶ هزار و ۳۰۰ مایل بود که نسبت به سه ماهه اول سال ۲۰۱۷ کاهش ۶ هزار و ۷۵۰ مایلی داشت. این در حالی است که واردات از مسیر کوتاهتر مربوط به ونزوئلا نیز افت چشمگیری داشت. در نتیجه، شاخص تن-مایل واردات نفت خام ایالات متحده نسبت به سه ماهه اول سال ۲۰۱۷ در مدت مشابه سال جاری افت ۱۸ درصدی داشت. در عین حال، در مدت مشابه صادرات نفت خام در مسیر طولانی از ایالات متحده به شدت رشد کرده است به طوری که صادرات دریابرد با ۹۴ درصد افزایش به ۱/۳ میلیون بشکه در روز رسیده است و در نتیجه کاهش تن-مایل واردات با افزایش تن-مایل صادرات جبران شده است.

بنابراین، افزایش تولید نفت خام ایالات متحده منجر به کاهش بیشتر واردات این کشور در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ شد و در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود واردات نفت خام این کشور در کل سال ۲۰۱۸ افت ۸ درصدی داشته باشد. در حالی که پیش‌بینی می‌شود صادرات نفت خام ایالات متحده از مسیرهای طولانی در سال ۲۰۱۸ رشد کند، به نظر می‌رسد همچون سال‌های اخیر در سال ۲۰۱۸ واردات نفت خام به ایالات متحده همچنان هم از منظر حجم و هم از منظر تن-مایل کاهش چشمگیر داشته باشد.

- [1] Seaborne Trade Monitor, Clarkson Research Services, Volume 5, No. 6, June-2018, ISSN: 2058-7570.
- [2] World Fleet Monitor, Clarkson Research Services, Volume 9, No. 6, June-2018, ISSN: 2042-0633.
- [3] Dry Bulk Trade Outlook, Clarkson Research Services, Volume 24, No. 6, June-2018, ISSN: 1361-3189.
- [4] Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services, Volume 20, No. 6, June-2018, ISSN: 1467-0488.
- [5] Oil & Tanker Trades Outlook, Clarkson Research Services, Volume 23, No. 6, June-2018, ISSN: 1363-9617.
- [6] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,328, 29-June-2018, ISSN: 1358-8028.



فصل چهارم:



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



▼ ۴-۱ - شرکت AISSOT عراق در پی افزایش عملیات

سوخت رسانی به کشتی‌ها^[۱]

شرکت بازرگانی نفت و خدمات کشتیرانی عراقی به نام AISSOT، در

پی آن است که عملیات عرضه سوخت خود را همزمان با سایر خدمات وابسته بیش از پیش گسترش دهد.

پس از تکمیل پروژه سوخت رسانی به بیش از ۵۰۰ فروند کشتی از سپتامبر ۲۰۱۷، شرکت بازرگانی نفت و خدمات کشتیرانی عراقی AISSOT در پی آن است که عملیات عرضه سوخت خود را بیش از پیش گسترش دهد.

مدیر سوخت رسانی AISSOT به شرکت S&P Global Platts اعلام کرد که در سپتامبر ۲۰۱۷، این شرکت مرحله اولیه سوخت رسانی را در بصره عراق به اتمام رساند. اکنون حجم فروش سوخت AISSOT به حدود ۴۰ الی ۵۰ هزار میلیون تن در ماه رسیده است و به تدریج در حال افزایش است. در نهایت، این شرکت به دنبال آن است که در دو سال آینده در بصره، خورالزیبر و ام قصر، حجم فروش سوخت خود را به ماهانه ۲۰۰ هزار میلیون تن برساند.

مدیر سوخت رسانی این شرکت همچنین افزود: «به زودی AISSOT طرح تأمین خدمات اسکله را در بندر ام قصر، به ویژه برای تأمین نیاز کشتی‌های کانتینربر و فله‌بر، آغاز خواهد کرد. به عنوان دومین صادرکننده بزرگ نفت خام در خاورمیانه، در ماه حدود ۷۰ تا ۸۰ فروند کشتی VLCC و سوئزماکس را برای بارگیری به عراق می‌آیند. همچنین، با توجه به رشد اقتصادی عراق، ما پتانسیل خوبی برای مراجعه کانتینربرها و فله‌برها داریم. در حال حاضر، بخش اعظم نفت خام عراق به صورت FOB به فروش می‌رسد.»

وی در ادامه اظهار کرد که عراق می‌تواند نفت خام را در قالب‌های دیگری نیز عرضه کند و با توجه به توسعه ناوگان تانکری خود، سرویس حمل و نقل نفت را نیز برای مشتریان خود فراهم کند. این امر به عملیات سوخت رسانی کشور نیز کمک خواهد کرد. عراق عملیات تجهیز و توسعه بنادر خود را با سرمایه‌گذاری در تسهیلات و تجهیزات دریایی مربوطه، آغاز کرده است. همچنین، با توجه به اینکه در بنادر همسایه امکان تأمین سوخت وجود ندارد، مالکان کشتی ترجیح می‌دهند بجای اینکه تنها برای سوختگیری به سمت فجیره یا سایر بنادر تغییر مسیر دهند، در عراق سوختگیری کنند.



به گفته این مدیر، در حال حاضر AISSOT سه بارچ سوخت دارد که فعلاً جوابگوی نیاز این شرکت هست. وی در ادامه گفت: «شرکت ما به شدت تمایل به تنوع دهی به خدمات است. هم اکنون ما RMG (روغن دریایی رسوبی) و گازوئیل کم سولفور با مشخصه سوخت ۲۰۱۰ را در اختیار داریم. سوخت IFO-180 CST نیز در صورت وجود تقاضا قابل تولید است. علاوه بر این، ما بسیار مشتاقیم که بتوانیم در سال ۲۰۲۰ امکان عرضه سوخت دریایی کم سولفور (LSFO) را نیز ایجاد کنیم.»

AISSOT در ژوئن ۲۰۱۷ در پی یک همکاری مشترک بین شرکت تانکرهای نفتی عراق (IOTC, Iraqi Oil Tankers Company) و شرکت حمل دریایی مواد نفتی عرب (AMPTC, Arab Maritime Petroleum Transport Company) تأسیس شد.

مالک AMPTC کشورهای عضو OAPEC (سازمان کشورهای عربی صادرکننده مواد نفتی) هستند و IOTC یک شرکت دولتی عراقی است که صاحب و مدیر تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی است.

علاوه بر عرضه فیزیکی سوخت، AISSOT تجارت نفت خام و فرآورده‌های نفتی را نیز انجام می‌دهد و اجاره کشتی و تأمین تجهیزات و خدمات مورد نیاز شناورها را نیز به عهده دارد. این شرکت در عراق و امارات متحده عربی دفتر دارد.

▲ Source: Platts, Date: 12 June 2018



▼ ۴-۲- خط کانتینری آلمانی هپگ لوید فعالیت خود در ایران را کم‌رنگ کرد.^[۲]

شرکت هپگ‌لوید آلمان یکی از دو سرویس فیدری خود به ایران را متوقف کرد و در خصوص سرویس دیگر خود در حال تصمیم‌گیری است.

به گزارش رویترز، شرکت هپگ لوید آلمان یکی از دو سرویس فیدری خود به ایران را متوقف کرد و در خصوص سرویس دیگر خود به این کشور نیز تا قبل از ۴ نوامبر (مهلت اجرای تحریم‌های مجدد آمریکا علیه ایران) تصمیم‌گیری خواهد کرد.

این شرکت کانتینری که پایگاه اصلی آن در هامبورگ قرار دارد و پنجمین شرکت بزرگ کانتینری جهان است، اعلام کرده که بر اساس فهرست کالاهای تحت تحریم دولت آمریکا فرآیند توقف حمل کالاهایی که در آن لیست قرار دارد را آغاز کرده است.

همچنین این شرکت اعلام کرده است که هیچ‌گونه خدمات مستقیمی به ایران ارائه نمی‌کند و در این خصوص شرکایی داشته است.

این شرکت منتظر است تا جزئیات تحریم‌های جدید آمریکا علیه ایران روشن‌تر شود تا در مورد نوع فعالیت‌های مجاز در ایران تصمیمات نهایی را اتخاذ کند.

شرکت MSC، دومین شرکت کانتینری جهان نیز ماه گذشته اعلام کرد که ثبت سفارشات جدید حمل کالا به ایران را متوقف می‌کند، اما تا زمان اعمال تحریم‌های جدید محموله‌های مجازی چون مواد غذایی را به ایران حمل خواهد کرد.

همچنین مرسک لاین، شرکت پیشرو حمل و نقل کانتینری در جهان، اعلام کرد در حال بازبینی عملیات خود در ایران است.

هپگ لوید نیز همچون دو شرکت MSC و مرسک، خدمات خود را از طریق کشتی‌های فیدری شخص ثالث و از بندر جبل علی امارات به ایران ارائه می‌دهد.

▲ Source: Reuters, Date: 11 June 2018



▼ ۳-۴- نیمی از مالکان و اپراتورها برای اجرای

قانون ۲۰۲۰ آمادگی ندارند!^۳

تا پایان مهلت برآوردن الزامات مربوط به قانون ۲۰۲۰ تنها ۱۹

ماه باقی مانده است و این در حالی است که بر طبق آخرین نظرسنجی‌ها تنها ۴۷ درصد از مالکان و اپراتورها آمادگی اجرایی شدن این قانون را دارند.

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.

مؤسسه ABS با طرح مسأله تطابق سوخت‌های دریایی با قانون ۲۰۲۰ اعلام کرد که بسیار مهم است که مالکان کشتی با توجه به نزدیک شدن مهلت اجرایی شدن این قانون گزینه‌های ممکن را برای ناوگان خود در نظر بگیرند.

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.»

وی افزود: «هدف از مشاوره ABS رفع نگرانی‌های ناشی از ایمنی و کیفیت سوخت‌های هیبریدی و جدید است که در حال حاضر استاندارد سوخت ایزو را دربر نمی‌گیرند. این مؤسسه راهنمایی‌های لازم برای انتخاب سوخت را به شرکت‌ها ارائه می‌کند و همچنین نکات مورد نظر برای تغییر سوخت و چالش‌های عملیاتی را به آنها می‌گوید.»

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.

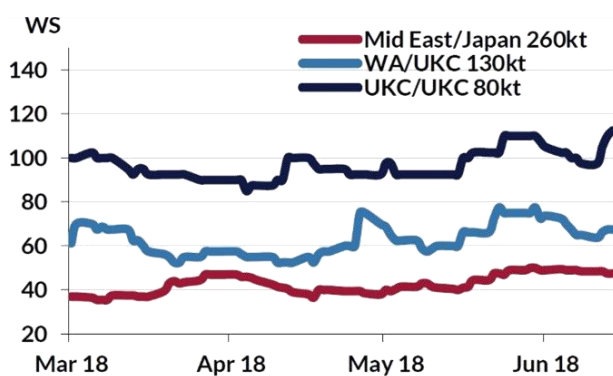
▲ Source: Splash247, Date: 11 June 2018



۴-۴- شادمانی مالکان کشتی از افزایش تولید نفت خام اوپک^[۴]

با توجه به تحرکات اخیر بازار نفت و احتمال افزایش تولید این محصول توسط کشورهای عضو و غیر عضو اوپک، کارشناسان از بهبود بازار حمل تانکر خبر می‌دهند.

بازار تانکر با نزدیک شدن به انتهای هفته بیست و چهارم سال ۲۰۱۸ (هفته منتهی به ۱۵ ژوئن) شاهد تحولات جدیدی بود. حداکثر تولید اوپک بر اساس تحولات اخیر باید تغییر کند. گیبسون که یک کارگزار کشتی است در آخرین گزارش هفتگی خود نوشت: «تحرکات جاری در بازارهای نفتی خیلی متفاوت از شرایطی است که تنها یک سال پیش مشاهده می‌شد. اگر به ژوئن ۲۰۱۷ بازگردیم، در آن زمان ذخایر نفت خام کشورهای OECD در سطوح بالایی قرار داشت. در آوریل ۲۰۱۸ ذخایر به کمتر از میانگین فصلی پنج سال اخیر رسید و این امر حاکی از آن بود که کاهش در تولیدات کشورهای عضو و غیر عضو اوپک در راستای رفع مازاد عرضه نفت خام مؤثر بوده است. این شرایط همچنین با کاهش غیر عمد تولیدات برخی از کشورهای عضو اوپک، به ویژه در ونزوئلا، تشدید شد. جای تعجب نیست که قیمت نفت نیز به طور قابل توجهی تحت تأثیر قرار گرفت. در پی تصمیم ایالات متحده به اعمال مجدد تحریم‌ها علیه ایران، نفت خام برنت، پس از آن که در ماه مه به ۸۰ دلار در بشکه رسید، اکنون حدود ۷۵ دلار به ازای هر بشکه معامله می‌شود. چندین عضو اوپک از احتمال تغییر چیدمان کنونی تولید نفت خبر می‌دهند که در جلسه آتی بین اعضای اوپک و غیر اوپک در هفته آتی مطرح و تصمیم‌گیری خواهد شد.»



نرخ‌های کرایه حمل مقطعی تانکرهای حمل نفت خام

گیبسون در ادامه اعلام کرد: «البته هرگونه افزایشی در تولید نفت خام منجر به افزایش بار در بازار تانکر خواهد شد. سؤال کلیدی این است که چقدر تولید افزایش می‌یابد و توسط چه کشورهایی این افزایش صورت می‌گیرد. برخی منابع اشاره می‌کنند که تولید می‌تواند به سرعت یک میلیون بشکه در روز افزایش یابد، اگر چه این موضوع تا حد زیادی در سطح حدس و

گمان باقی می‌ماند. در ابتدا، تنها کشورهای خاورمیانه و روسیه ظرفیت افزایش چشمگیر تولید را دارند و بخش اعظم بار این افزایش را خاورمیانه به دوش خواهد کشید. اگر این گونه شود، بازار VLCCها از همه بیشتر سود می‌برد، به ویژه اگر این افزایش تولید به سمت خاور دور حمل شود. تولید بیشتر روسیه بیشتر



به بازار افراماکس کمک می‌کند، که سایز متداول کشتی‌های تانکری است که در دریای بالتیک فعالیت می‌کنند و یکی از گزینه‌های ترجیحی برای تجارت نفت خام روسیه به خارج از دریای سیاه هستند.»

بر اساس اظهارات این کارگزار کشتی، باید صبر کنیم تا ببینیم آیا افزایش تولید نفت خام در کشورهای عضو و غیرعضو اوپک چنان زیاد خواهد بود که با وجود مازاد ظرفیت صرمام آور که حاصل رشد بی‌وقفه ناوگان از اوایل سال ۲۰۱۶ تاکنون بوده، تأثیر مثبت چشمگیری روی درآمدهای تانکری داشته باشد. همچنین، نباید فراموش کنیم که بخشی از این افزایش تولید احتمالی جایگزین بشکه‌هایی خواهد شد که در طول ماه‌های اخیر در بازار تجاری کاهش یافته بود.

از ژانویه ۲۰۱۸، به دلیل تسریع کاهش تولید ونزوئلا و کاهش اندک برخی از کشورهای عضو اوپک در غرب و شمال آفریقا، عرضه نفت خام اوپک حدود ۰.۵ میلیون بشکه در روز کاهش یافته است. در همین مدت، کاهش قابل توجهی نیز در صادرات نفت خام روسیه از دریای بالتیک مشاهده شد که ناشی از گسترش خط لوله ESPO (خط لوله سراسری از شرق سیبری به اقیانوس آرام) به داخل چین بود.

گیبسون همچنین اظهار کرد: «با گذشت زمان، احتمالاً تولید نفت خام ونزوئلا بیشتر کاهش می‌یابد. همچنین پس از آن که تحریم‌های ایالات متحده مؤثر واقع شود، خطر افت تولید ایران نیز وجود دارد. به این ترتیب، مسیر آینده پر از فاکتورهای گوناگون عدم اطمینان است. با وجود این، تنها یک چیز است که در مورد آن بیش از همه یقین داریم، اوپک و هم پیمانانش برای افزایش تولید موافق هستند، پس بساط شادی مالکان کشتی تانکر تا حدی فراهم است.»



در عین حال، در هفته گذشته (هفته منتهی به ۱۵ ژوئن ۲۰۱۸) در بازار تانکرهای حمل نفت خام نرخ‌های کرایه حمل به کمتر از ۴۰ WS برای کشتی‌های قدیمی‌تر در مسیر شرق و برای کشتی‌های جدیدتر به ۴۷ WS رسید.

همچنین در مسیرهای به سمت غرب برای تمام مقاصد نرخ کرایه حمل کمتر از ۲۰ WS بود. اکنون برنامه ماه ژوئن بسته شده اما با توجه به عید فطر پیش‌بینی می‌شود برنامه زمان‌بندی برای ماه ژوئیه کمی تأخیر داشته باشد. سوئزماکس‌ها که حمل محمولات نفتی به سمت غرب را در برنامه داشتند با نرخ کمتر از ۳۰ WS فعالیت کردند و با نرخ حدود ۷۰ WS به سمت شرق رفتند.

▲ Source: hellenicshippingnews, Date: 18 June 2018

- [1] <https://www.platts.com/latest-news/shipping/singapore/iraqs-aissot-set-to-grow-bunkering-operations-26972385> (12 June 2018)
- [2] <https://www.reuters.com/article/us-iran-nuclear-hapag-lloyd/german-container-line-hapag-lloyd-scaling-back-iran-business-idUSKBN1J714J> (11 June 2018)
- [3] <https://splash247.com/less-one-two-owners-ready-sulphur-cap/> (11 June 2018)
- [4] <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-market-an-opec-crude-production-rise-will-improve-shipowners-sentiment-says-shipbroker/> (18 June 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) +

