

سال اول - شماره سوم

تیر ۱۳۹۷ (July 2018)

اهم مطالبی که در این شماره می‌خوانید:

- همه به آب و آتش می‌زنند تا رکود اقتصادی تکرار نشود، اما ...
- بر سر اقتصاد جهان چه می‌آید؟
- آخرین گزارش صندوق بین‌المللی پول از چشم‌انداز رشد اقتصادی جهان
- تحلیل روند شاخص‌های کلان اقتصاد جهانی
- سفارشات ساخت جهانی و آن‌ها که همچنان با قدرت و سرعت می‌تازند!
- تحلیل بازار کالاهای اساسی: غلات، فولاد، نفت و سوخت
- تلاش برای پر کردن جای خالی نفت در بازار
- نگاهی گذرا به روند تغییرات تجارت دریابرد جهانی
- بررسی روند تغییرات سبد منتخب از تجارت دریابرد جهانی در فواصل زمانی یک ماهه
- بررسی رشد تجارت کانتینری در خطوط اصلی و فرعی
- 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
۶	فصل اول: وضعیت اقتصاد جهانی
۷	۱-۱- تولید ناخالص داخلی (GDP)
۹	۱-۲- تولیدات صنعتی (IP)
۱۱	۱-۳- نرخ تورم (Inflation Rate)
۱۲	۱-۴- نرخ تسعیر ارز (Currency Exchange Rate)
۱۴	۱-۵- نرخ بهره (Interest Rate)
۱۵	تحلیل ویژه: سفارشات ساخت جهانی و آن‌ها که همچنان با قدرت و سرعت می‌تازند!
۱۷	منابع فصل اول
۱۸	فصل دوم: بازار کالاهای اساسی
۱۹	۲-۱- بازار غلات (Grain Market)
۲۱	۲-۲- بازار فولاد (Steel Market)
۲۳	۲-۳- بازار نفت (Oil Market)
۲۴	۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)
۲۹	تحلیل ویژه: تلاش برای پر کردن جای خالی نفت در بازار
۳۱	منابع فصل دوم

شماره صفحه	فهرست مطالب
۳۲	فصل سوم: نگاهی گذرا به تجارت دریابرد جهانی
۳۳	۳-۱- تجارت دریابرد جهانی
۳۵	۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک
۳۷	۳-۳- تجارت جهانی محمولات کانتینری
۳۹	۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر
۴۲	تحلیل ویژه: بررسی رشد تجارت کانتینری در خطوط اصلی و فرعی
۴۴	منابع فصل سوم
۴۵	فصل چهارم: نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل‌های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی
۴۶	۴-۱- شرکت کشتیرانی فرانسه از ایران خارج شد.
۴۸	۴-۲- نخست وزیر مالزی: تمام قد از ایران حمایت می‌کنیم.
۴۹	۴-۳- افت شناور ورودی به بندر سنگاپور برای سوخت‌گیری
۵۰	۴-۴- ایران در تأمین نفت هند از عربستان سعودی پیشی گرفت.
۵۱	منابع فصل چهارم

## پیشگفتار: همه به آب و آتش می‌زنند تا رکود اقتصادی تکرار نشود، اما ...

در فضای متشنج سیاست، این روزها که ابر قدرت‌ها برای هم گردن کشی می‌کنند و از کوچک‌ترین فرصت‌ها برای تهدید و سوء استفاده از آن‌ها که ضعیف‌ترند غافل نمی‌مانند، شاخص‌های اقتصادی جهان نویدبخش روزهای خوشی در آینده نیستند. قطعاً فعالین اقتصادی و تجار بیش از همه از بازگشت به دوران بحران مالی ۲۰۰۸ واهمه دارند و برای نیافتادن در این دام اگر چه اقدام نمی‌کنند اما به آن فکر می‌کنند. اگر این بار آن بحران تکرار شود، آن‌ها با مهارت بیشتری بحران را مدیریت خواهند کرد اما آنچه در عمل دیده می‌شود حاکی از نوعی خمودگی و انفعال است.

در بخش حمل‌ونقل دریایی کوچکترین روزنه امیدی، کمترین بهبودی در نرخ‌های کرایه حمل منجر به کاهش عملیات اسقاط می‌شود، اگر این بهبود کمی چشمگیرتر شود و طولانی‌تر چه بسا مالکانی که همه چیز را فراموش می‌کنند و به سراغ یاردهای کشتی‌سازی می‌روند. گویی همه فعالین برای بهبود شرایط بازار مشتاق هستند اما خود با اقدامات کوتاه مدت، سعادت بلند مدت خویش را به مخاطره می‌اندازند.

این بار اوضاع اگر بدتر نباشد، بهتر نیست، اما در همین شرایط نیز نوعی خودخواهی مطلق در دل سیاست و تجارت بروز کرده که راه رستگاری را بر اقتصاد جهان مسدود خواهد کرد. یکپارچگی و تشکیل شرکت‌های مشارکتی، ادغام و کسب تملک‌های پراکنده در اصل باید ابزاری باشند برای اتحاد بیشتر نه تشکیل تک قطبی‌های منفعت طلبی که با تشدید وخامت اوضاع، بهره کافی را از آب گل آلود ببرند.

تا زمانی که راهبرد، کسب منفعت کوتاه و میان مدت باشد و برنامه‌ریزی برد برد برای بهبود اقتصاد، جایی در میان کشورها و مناطق و اصناف نداشته باشد، همواره باید از شروع رکود اقتصادی دیگر ترسید!



# فصل اول

• وضعیت اقتصاد جهانی

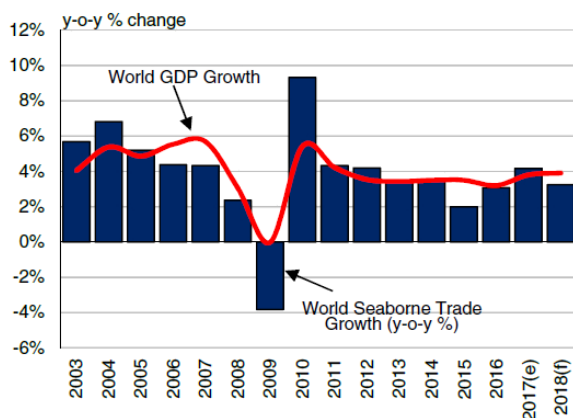


## ۱-۱ - تولید ناخالص داخلی (GDP)

تغییرات تولید ناخالص داخلی (GDP) - بر اساس آخرین پیش بینی های IMF<sup>[۲]</sup>

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

بادهای مخالف در اقتصاد جهانی باعث تحریک نوسانات جدید در بازارهای مالی دنیا در چند ماه اخیر شده



نمودار شماره ۱-۱ - تغییرات GDP و تجارت دریابرد جهانی<sup>[۳]</sup>

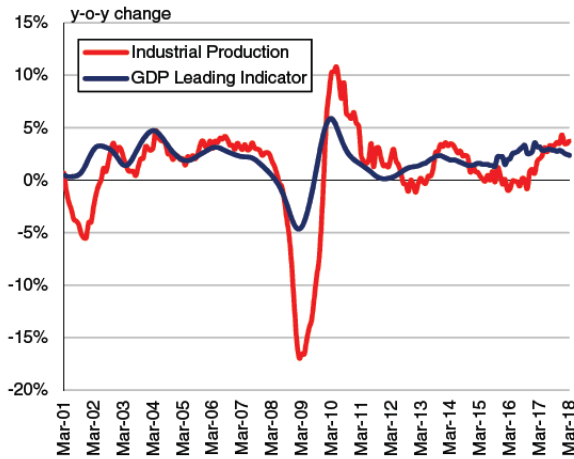
است. در همین حین، تشدید تنش های تجاری بین اقتصادهای بزرگ، سرمایه گذاران را با عدم قطعیت ژئوپولیتیکی، قیمت های ناپایدار نفت و احتمال تسریع بیش از انتظار نرمال شدن سیاست های پولی ایالات متحده مواجه کرده است. این افزایش ریسک جهانی سرمایه گذاران را بر آن داشته است که بر روی اقتصادهای در حال توسعه مطالعه کنند. به طور قابل توجه، کشورهایی با آسیب پذیری قابل توجه همچون

رشد GDP ضعیف، عدم قطعیت سیاسی بالا و همچنین کسری بودجه و نقدینگی شدید، بیشتر مستعد خروج سرمایه و افت شدید ارزش واحد پولی بوده اند.

با توجه به چنین محیط متشنجی، هرگونه توسعه پیش بینی نشده ممکن است به عدم قطعیت بیشتر منجر شود. اگر این سناریو محقق شود، اجرایی شدن مشوق ها و محرک های مالی ابزار خوبی برای کشورهایی است که در اقتصاد داخلی خود دچار رکود شدید هستند. با این وجود، با این رکود مالی و افزایش بدهی عمومی، خیلی از کشورهای در حال توسعه فضای محدودی برای اقدامات اثربخش دارند.<sup>[۵]</sup>



با توجه به برآوردهای رویترز، در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸، GDP آمریکا رشد ۴/۱ درصدی داشت که ناشی از



نمودار شماره ۱-۲- تغییرات GDP و تولیدات صنعتی در OECD [۴]

فعالیت کسب‌وکارها و هزینه‌کرد بهتر مصرف‌کنندگان بود و همچنین تعرفه‌های تلافی‌جویانه چین نیز به رشد اقتصادی کمک کرد. آخرین بار که چین رشد خوبی در آمریکا ثبت شد، سه ماهه سوم سال ۲۰۱۴ بود که رشد GDP در سطح ۴/۹ درصد گزارش شد. این بهبود که سومین رشد چشمگیر از رکود عظیم اقتصادی در سال ۲۰۰۸ است می‌تواند نویدبخش آمادگی این کشور برای پایان رکود ده ساله باشد. اطلاعات حاصل از بازار سهام حاکی از آن است که

این رشد GDP منجر به کاهش سود اوراق قرضه دولتی شده است. [۶]

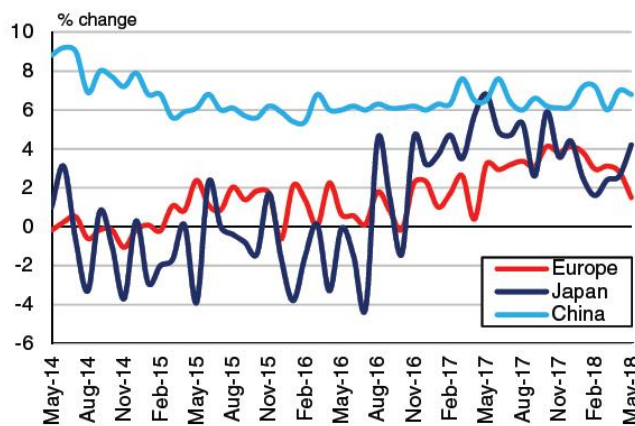
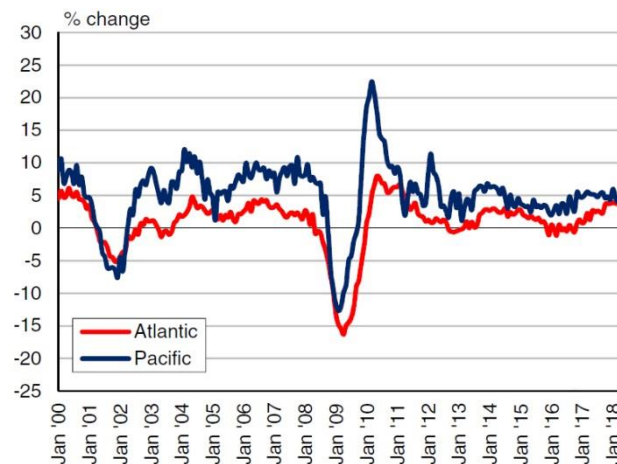
این در حالی است که صندوق بین‌المللی پول (IMF) نیز به اتحادیه اروپا و انگلیس هشدار داده است که با خروج انگلیس از اتحادیه اروپا که قرار است در ۲۹ مارس ۲۰۱۹ اتفاق بیافتد، GDP این اتحادیه ۱/۵ درصد (معادل ۲۵۰ میلیارد دلار) کاهش خواهد یافت. البته قرارداد تجارت آزاد این کاهش را به ۰/۸ درصد تقلیل خواهد داد. [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	۳/۷	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	۱/۰	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	۲/۲	۲/۱
هند	۷/۴	۸/۲	۷/۱	۶/۷	۷/۳	۷/۵

## ۱-۲- تولیدات صنعتی (IP)

به گزارش فدرال رزرو، با توجه به کاهش مصرف آب و برق و افت استخراج از معادن، شاخص تولیدات صنعتی در ژوئیه ۲۰۱۸، رشد اندک ۰/۱ درصدی داشت. این در حالی است که در ۵ ماه پیش از ماه ژوئیه میانگین رشد این شاخص ۰/۵ درصد بوده است. رشد ماه ژوئیه از پیش‌بینی وال‌استریت (۰/۳ درصد) پایین‌تر بود. در طول سال ۲۰۱۷، شاخص رشد تولیدات صنعتی ۴/۲ درصد بود که بهترین رشد در طول بیش از ۶ سال پیش از آن بود.

نمودار شماره ۱-۳- تغییرات تولیدات صنعتی<sup>[۲]</sup>نمودار شماره ۱-۴- تغییرات تولیدات صنعتی در دو منطقه عمده<sup>[۴]</sup>

میزان بهره‌برداری از منابع در این ماه در همان سطحی بود که در طول ۵ ماه گذشته تکره شده، یعنی ۷۸/۱ درصد بود. در ژوئیه ۲۰۱۸، محصولات تولیدی ۰/۳ درصد رشد داشت در حالی که در ژوئن این رقم ۰/۸ بود. تولیدات معدنی نیز ۰/۳ کاهش یافت و این اولین کاهش در طول ۶ ماه گذشته بود. تولید آب و برق برای سومین بار متوالی کاهش ۰/۵ درصدی داشت. اما تولید خودرو و قطعات آن در ژوئیه ۰/۹ درصد افزایش یافت که نسبت به افزایش ۷/۶ درصدی در ژوئن کاهش چشمگیری را نشان داد.<sup>[۸]</sup>

جدول شماره ۱-۲- تغییرات تولیدات صنعتی در کشورهای پیشرفته<sup>[۴]</sup>

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

تولیدات صنعتی چین در ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به مقطع مشابه سال گذشته رشد ۶ درصدی داشت، رشدی که در ماه ژوئن نیز ثبت شده بود. با در نظر گرفتن بازه ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸، تولیدات صنعتی ۶/۶ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ رشد داشته است. تولیدات صنعتی این کشور از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۸، به طور میانگین سالانه ۱۲/۱۸ درصد رشد داشته و بیشترین رکورد سالانه با ثبت افزایش ۲۹/۴ درصد مربوط به اوت ۱۹۹۴ و کمترین آن کاهش ۲۱/۱ درصدی در ژانویه ۱۹۹۰ بوده است.<sup>[۹]</sup>

جدول شماره ۱-۳- تغییرات تولیدات صنعتی در کشورهای پیشرو در آسیا<sup>[۴]</sup>

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

جدول شماره ۱-۴- تغییرات تولیدات صنعتی در کشورهای پیشرو در اروپای شرقی و آمریکای جنوبی<sup>[۴]</sup>

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

## 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<sup>[۴]</sup>

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

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.<sup>[۱]</sup>

نرخ تورم ایالات در ژوئیه ۲۰۱۸ در همان سطح ژوئن یعنی ۲/۹ درصد باقی ماند و در نتیجه کمی پایین‌تر از پیش‌بینی ۳ درصدی بازار بود. همچنان نرخ تورم در این کشور بالاترین سطوح از فوریه ۲۰۱۲ تاکنون را تجربه می‌کند. نرخ تورم ایالات متحده از سال ۱۹۱۴ تا ۲۰۱۸ به‌طور میانگین ۳/۲۷ درصد بوده و در ژوئن ۱۹۲۰ به بالاترین میزان (۲۳/۷ درصد) رسید و در ژوئن ۱۹۲۱ پایین‌ترین سطح (منفی ۱۵/۸ درصد) را تجربه کرد.<sup>[۹]</sup>

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

در اوایل ژوئیه ۲۰۱۸، ارزش دلار آمریکا بیش از ۵ درصد نسبت به فوریه ۲۰۱۸ (مقایسه با مبنای گزارش سازمان جهانی اقتصاد در آوریل ۲۰۱۸) افزایش یافت، در حالی که ارزش یورو، ین ژاپن و پوند بریتانیا عموماً بدون تغییر باقی ماند. در مقابل، ارزش واحد پولی برخی از بازارهای نوظهور به شدت کاهش یافت. در همین حین، به دلیل نگرانی‌ها در خصوص عدم تعادل مالی و مسائل اقتصاد کلان، پسوی آرژانتین بیش از ۲۰ درصد و لیر ترکیه حدود ۱۰ درصد کاهش ارزش داشتند. ارزش رئال برزیل بیش از ۱۰ درصد افت داشت که به دلیل بهبود کمتر از پیش‌بینی و عدم قطعیت سیاسی بود. همچنین داده‌های اقتصاد کلان ضعیف‌تر از پیش‌بینی در آفریقای جنوبی منجر به ۷ درصد کاهش ارزش واحد پولی این کشور (رند) شد. ارزش واحد پولی اقتصادهای نوظهور آسیایی به طور عمده در همان سطح ماه فوریه باقی ماند و در این بین تنها یوان چین اندکی کاهش داشت. این امر نشان از تنش مالی در برخی از کشورهای آسیب پذیرتر و افزایش تنش‌های تجاری دارد.<sup>[۱]</sup>

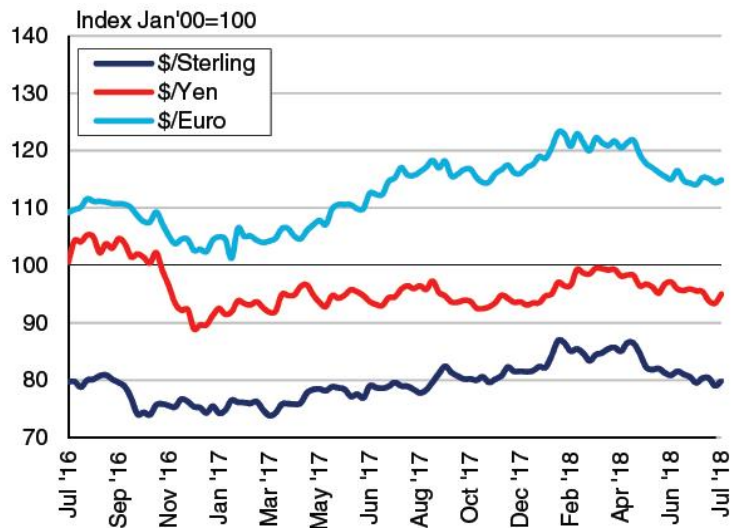
جدول شماره ۱-۷- تغییرات ارزش برابری واحدهای پولی اقتصادهای مهم جهان در برابر یک دلار آمریکا<sup>[۴]</sup>

۲۰۱۸ ژوئیه	ژوئیه ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۱/۱۷	۱/۱۷	۱/۱۸	۱/۲۳	۱/۱۳	۱/۱۱	۱/۱۱	اتحادیه اروپا
۱/۳۱	۱/۳۳	۱/۳۵	۱/۴۱	۱/۲۹	۱/۳۶	۱/۵۳	انگلیس
۱۱۱/۰۶	۱۰۹/۸۶	۱۰۹/۶۲	۱۰۷/۸۶	۱۱۲/۱۵	۱۰۸/۹۴	۱۲۱/۰۷	ژاپن
۶/۷۹	۶/۴۶	۶/۳۷	۶/۳۰	۶/۷۵	۶/۶۴	۶/۲۸	چین
۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۷۹	۷/۷۶	۷/۷۵	هنگ کونگ
۱/۳۶	۱/۳۵	۱/۳۴	۱/۳۲	۱/۳۸	۱/۳۸	۱/۳۷	سنگاپور
۱/۴۱	۱/۴۱	۱/۴۳	۱/۴۵	۱/۳۹	۱/۳۹	۱/۴۰	SDR <sup>۱</sup>
۶۸/۶۸	۶۷/۸۱	۶۷/۴۸	۶۵/۶۷	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 تأثیرپذیری خود از شرایط نامساعد مالی، تحرکات ارزی و جریان سرمایه‌ای معکوس در جهان را کاهش دهند.

<sup>۱</sup> 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.

در واکنش به فشار تورم و نرخ تبادل (که در برخی موارد با جریان معکوس سرمایه تشدید شده است) بانک‌های مرکز اقتصادهای نوظهور اصلی شامل آرژانتین، هند، اندونزی، مکزیک و ترکیه بهره بانکی خود را افزایش داده‌اند. اما در کل، اگر به نرخ تبادل ارز قابلیت انعطاف‌پذیری آزادانه در بازار بدهیم، ابزار بسیار مهمی برای از بین بردن و یا حداقل کم کردن شوک‌های نامساعد خارجی خواهد بود، اگر چه اثرات کاهش ارزش واحد پولی بر ترازنامه بخش‌های خصوصی و عمومی و بر پیش‌بینی‌های تورم داخلی باید مرتب مورد ارزیابی قرار گیرد.<sup>[۱]</sup>



نمودار شماره ۱-۵- تغییرات نرخ‌های تسعیر ارزهای عمده در برابر دلار آمریکا<sup>[۴]</sup>

## ۱-۵- نرخ بهره (Interest Rate)

تداوم دوره نرخ‌های بهره پایین در سطح جهان این فرصت را برای خیلی از کشورها فراهم کرده تا با افزایش سطوح بدهی خود تنها اثر اندکی بر هزینه‌های بدهکاری مشاهده کنند. برخی از کشورها حتی در طول دهه گذشته با وجود افزایش سطح بدهی خود، بار مالی کمتری را به دوش کشیدند چرا که با گذشت زمان بدهی‌های پیشین با نرخ بهره پایین‌تر باز تولید می‌شدند. با توجه به اینکه دوره فراغت و راحتی شرایط مالی در سطح جهان رو به پایان است، پیش‌بینی می‌شود هزینه‌های جانبی قروض جهانی نیز در خیلی از کشورها افزایش یابد.

جدول شماره ۱-۶- تغییرات نرخ بهره در اقتصادهای مهم جهان<sup>[۴]</sup>

تغییرات نرخ بهره (%) در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	آوریل ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	۲۷ ژوئیه 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	۴/۷۵	۴/۷۵	۴/۸۰	۵/۰
نرخ لایبور (۶ ماهه)	۰/۴۸	۱/۰۵	۱/۴۷	۲/۴۷	۲/۵۰	۲/۴۹	۲/۵۲

آمار و اطلاعات جهانی حاکی از آن است که مجموعه‌ای از کشورها که در معرض تغییر شرایط مالی به دلیل افزایش هزینه خدمات، کاهش ارزش واحد پولی و یا شوک شدید قیمت کالاهای اساسی قرار دارند، هزینه خدمات جانبی قروض آن‌ها نیز دستخوش تغییر و تحول شده است. اما نباید تأثیر متغیرهای مالی را در این تغییرات نادیده گرفت. برای مثال، افت شدید بیش از ۵۰ درصدی قیمت نفت بین سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۶ منجر به کاهش ارزش ۳۵ درصدی واحد پولی نیجریه (نایرا) شد و در عین حال ۳ درصد نرخ بهره را افزایش داد. بنابراین نباید از اثر ترکیبی نرخ بهره و نرخ مبادله بر قیمت کالاها غافل شد.<sup>[۵]</sup>

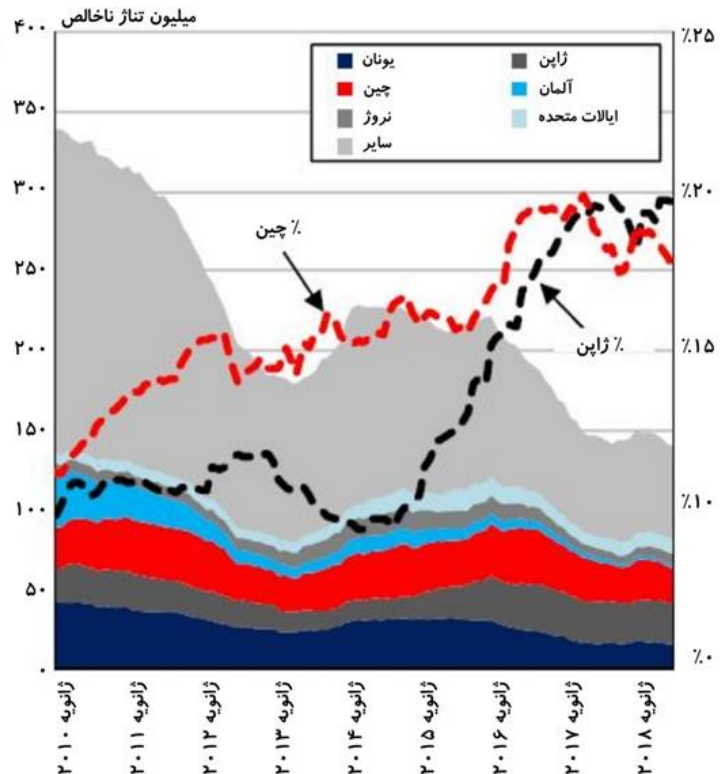
## تحلیل ویژه: سفارشات ساخت جهانی و آن‌ها که همچنان با قدرت و سرعت می‌تازند!

اگرچه میزان سفارشات ساخت جهانی در سال‌های اخیر کاهش یافته و سرعت سفارشات کم شده و تحویل‌ها به سطح پایداری رسیده است، این روند برای همه کشورهای یکسان نیست. به عبارت دیگر، سهم سفارشات ساخت یونان، چین و ژاپن به سرعت در حال افزایش است. در این گزارش به بررسی تحولات کشورهای عمده مالک کشتی در این زمینه می‌پردازیم.

### سفارشات ساخت جهانی:

#### آیا سفارشی هم روی زمین می‌ماند؟!

ناحیه زیر نمودارها حجم سفارشات را برحسب تناژ ناخالص ماهانه و برای بزرگترین کشورهای مالک کشتی نشان می‌دهد. خطوط روی نمودار درصد سهم ژاپنی‌ها و چینی‌ها از سفارشات جهانی را نمایش می‌دهد.



### نگاهی گذرا به سفارشات ساخت

سفارشات ساخت جهانی در ماه‌های اخیر به روند رو به پایین خود بازگشته است و در اول ژوئیه ۲۰۱۸ به ۳۵۳۳ فروند کشتی با مجموع تناژ ناخالص ۱۳۹،۶ میلیون رسید. این امر هم از سفارشات محدودتر و هم از خروجی ثابت یاردهای کشتی‌سازی ناشی می‌شد که در پایین‌ترین سطح از سال ۲۰۰۴ تاکنون قرار گرفت. در حال حاضر، ۳ کشور پیشروی مالک کشتی (بر حسب کل تناژ ناخالص)، یونان، ژاپن و چین، به



طور کل سهم خود را افزایش داده‌اند. این سه کشور که در اول ژوئیه ۲۰۱۸ سهم ۴۵ درصدی از سفارشات ساخت را در اختیار داشتند در سال ۲۰۱۱ سهم ۳۰ درصدی داشتند. با وجود این، روند توسعه این سه کشور بسیار متفاوت است.

### یک درام یونانی

مالکان یونانی بیشترین سهم را از سفارشات ساخت جهانی از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۵ داشته‌اند اما این سهم با ۱۱ درصد کاهش از منظر تناژ ناخالص در ابتدای ژوئیه ۲۰۱۸ به ۲۳۳ فروند کشتی با مجموع ۱۵,۵ میلیون تناژ ناخالص رسید. این امر اولاً ناشی از کاهش سفارش ساخت فله‌برهای یونانی می‌شود که از تناژ ناخالص ۱۴,۲ میلیونی در آغاز سال ۲۰۱۵ (سهم ۱۵ درصدی از سفارشات فله‌برهای جهانی) به تناژ ناخالص ۴,۱ میلیونی در ابتدای ژوئیه ۲۰۱۸ (۱۰ درصد از کل) رسید.

### یک پیچ و تاب شگفت انگیز!

سهم مالکان چینی از سفارشات ساخت که در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۷ به اوج خود یعنی ۱۹ درصد رسید، برای حدود یک دهه روند رو به رشد داشته است. این موضوع عموماً با سفارشات چشمگیر دوره‌ای فله‌برها محقق شده است مثلاً در سال ۲۰۱۶ سفارشات واله‌ماکس‌های چین سهم ۷۴ درصدی از قراردادهای ساخت فله‌برهای جهانی را از آن خود کرد. با این وجود، اخیراً سهم مالکان چینی در لیست سفارشات کاهش یافته است. به علت سفارشات کمتر و روند تحویل ثابت، حجم تناژ سفارشات مالکان چینی از ۲۹,۳ میلیون تناژ ناخالص در آغاز سال ۲۰۱۷ به ۲۲,۱ میلیون تناژ ناخالص در آغاز ژوئیه ۲۰۱۸ کاهش یافت یعنی تنها سهم ۱۶ درصدی از کل سفارشات جهانی را در اختیار گرفت.

### یک ویژگی اصلی دیگر سفارش دهندگان

در مقابل، مالکان ژاپنی اکنون بیشترین سهم از لیست سفارشات ساخت جهانی را دارند که شامل ۴۳۱ فروند کشتی با تناژ ناخالص ۲۵,۶ میلیون یعنی ۱۸ درصد از کل تناژ سفارش شده می‌شود. در سال ۲۰۱۵، این سهم تقریباً دو برابر شد و از ۷ درصد به ۱۳ درصد رسید که ناشی از سفارش داخلی این کشور بود. با وجود اینکه از آن پس قراردادها کمتر شد خیلی از کشتی‌ها با مهلت تحویل طولانی مدت تر سفارش شدند و در هر دو سال ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ مالکان ژاپنی حجم کمتری از سفارشات خود را به نسبت مالکان چینی و یونانی تحویل گرفتند. در نتیجه نقش ژاپن در لیست سفارشات ساخت کندتر کاهش یافت (۱۰ درصد از آغاز سال ۲۰۱۷ بر حسب تناژ ناخالص در مقایسه با ۱۶ درصد کاهش جهانی).

در نتیجه با وجود افت سفارشات ساخت در جهان، روند تحولات در کشورهای عمده سفارش دهنده بسیار متفاوت از یکدیگر است. اخیراً سهم مالکان یونانی و چینی کاهش یافته و در عین حال ژاپنی‌ها در حال حاضر بیشترین سهم را در این زمینه دارند. با توجه به اینکه این سه کشور حدود نیمی از لیست سفارشات ساخت را به خود اختصاص داده‌اند، روند تحولات این سه کشور در کلیت سفارشات ساخت جهانی نقش اصلی را ایفا می‌کند.<sup>[۱۰]</sup>

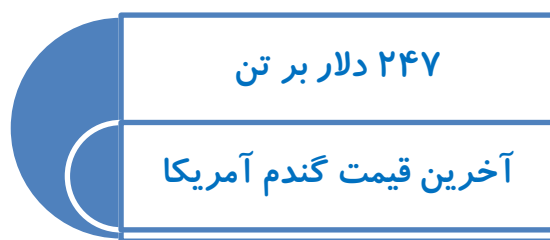
## منابع فصل اول

- [1] world Economic Outlook, International Monetary Fund, July-2018, ISSN: 1564-5215.
- [2] Dry Bulk Trade Outlook, Clarksons Research, Volume 24, No. 7, July-2018, ISSN: 1361-3189.
- [3] Seaborne Trade Monitor, Clarksons Research, Volume 5, No. 7, July-2018, ISSN: 2058-7570.
- [4] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,332, 27-July-2018, ISSN: 1358-8028.
- [5] World Economic Situation and Prospects: July 2018 Briefing, No. 116.
- [6] <https://www.cnbc.com/>
- [7] <http://www.reuters.com>
- [8] <https://www.marketwatch.com/>
- [9] <https://tradingeconomics.com/>
- [10] World Fleet Monitor, Clarksons Research, Volume 9, No. 7, July-2018, ISSN: 2042-0633.

# فصل دوم

• بازار کالاهای اساسی





## ۱-۲ - بازار غلات (Grain Market)

آخرین وضعیت	ژوئن ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت گندم آمریکا (دلار بر تن)
۲۴۷	۲۲۶	۲۴۴	۲۴۳	۱۹۶	۲۲۸	۳۰۲	

چشم انداز تولید غلات جهانی (گندم و غلات دانه درشت) در سال زراعی ۱۹-۲۰۱۸ نسبت به ماه مه در ماه ژوئن ۴ میلیون تن افزایش داشت و به ۲۰۶۳ میلیون تن رسید. به دلیل آب و هوای نامساعد، کاهش‌هایی در اروپا (۹ میلیون تن) و استرالیا (۳ میلیون تن) نسبت به ماه مه وجود داشته اما این کاهش‌ها کاملاً با افزایش‌های سایر مناطق جبران شده است. به این ترتیب ایالات متحده (۱۲ میلیون تن)، اوکراین (۲ میلیون تن) و آرژانتین (۲ میلیون تن) افزایش در تولید داشته است.

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

تغییرات سالانه	۲۰۱۸-۱۹ پیش‌بینی	۲۰۱۷-۱۸ پیش‌بینی	۲۰۱۶-۱۷ تخمینی	۲۰۱۵-۱۶	
تولید	۲۰۵۹	۲۰۹۲	۲۱۳۸	۲۰۱۶	٪ -۱/۶
عرضه	۲۶۶۷	۲۷۱۲	۲۶۹۹	۲۵۴۷	٪ -۱/۶
مصرف	۲۱۲۸	۲۱۰۷	۲۰۷۹	۱۹۸۶	٪ +۱/۰
تجارت	۳۷۰	۳۶۸	۳۵۳	۳۴۶	٪ +۰/۵

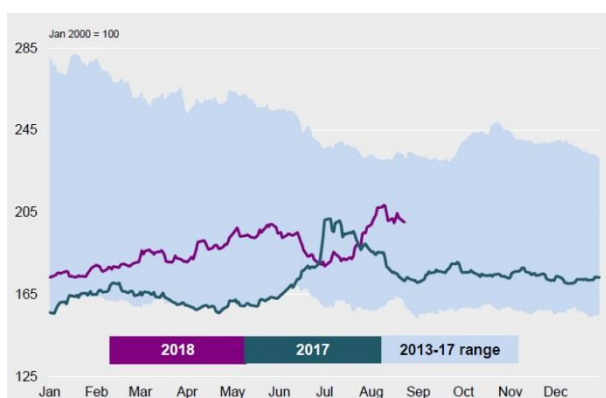
در بخش مصرف غلات، افزایش خوراک دام کاهش تقاضای جو و گندم را جبران کرده است و به وضعیت با ثباتی رسیده است. همچنین با توجه به اینکه کاهش محمولات گندم با افزایش محمولات ذرت و جو جبران می‌شود، پیش‌بینی تجارت غلات در این سال زراعی بدون تغییر و در سطح رکورد ۳۷۰ میلیون تن مانده است.



با کاهش ۱۲ درصدی ذخایر دانه‌های روغنی در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به سال پیش، چشم‌انداز

نمودار شماره ۱-۲ - شاخص دانه‌های روغنی و غلات IGC (GOI)<sup>[۲]</sup>

عرضه و تقاضای دانه‌های روغنی در سال زراعی ۲۰۱۷-۱۸ اندکی تغییر کرد. با توجه به بهبود چشم‌انداز محصولات ایالات متحده، پیش‌بینی تولید جهانی در سال زراعی ۲۰۱۸-۱۹ در مقایسه با ماه ژوئن در ماه ژوئیه ۷ میلیون تن بیشتر بود و با ثبت رکورد ۳۶۶ میلیونی نسبت به مقطع مشابه سال گذشته رشد ۸ درصدی داشت. در نتیجه ذخایر خوب آمریکا که افزایش یک پنجمی نسبت به سال زراعی پیشین را به ثبت رساند، برآورد ذخایر غلات جهانی ۷ میلیون تن نسبت به سال گذشته رشد داشت و به ۵۱ میلیون تن رسید. پیش‌بینی انجمن جهانی برای تقاضای واردات جهان با یک درصد رشد نسبت به سال پیش در سطح جدید ۱۵۴ میلیون تن قرار گرفت.



نمودار شماره ۲-۲- گندم: زیرشاخص GOI<sup>[۳]</sup>

پیش‌بینی تولید جهانی برنج در سال زراعی ۱۹-۲۰۱۸ با یک درصد افزایش در سطح ۴۹۱ میلیون تن قرار گرفت. با این وجود، با توجه به آمار رو به رشد ذخایر که عمدتاً مربوط به هند می‌شود و کاهش اندک مصرف کل، مجموع ذخایر با ۲ میلیون

تن افزایش به ۱۲۳ میلیون تن رسید. چشم‌انداز

تجارت برنج در سال ۲۰۱۹ بدون تغییر نسبت به ماه گذشته و در سطح ۴۸ میلیون تن قرار دارد.

پس از یک دوره تغییرات عرضه و تقاضا، شاخص غلات و دانه‌های روغنی (GOI) در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ تقریباً بدون تغییر نسبت به ماه ژوئن باقی ماند چرا که کاهش دانه‌های روغنی و ذرت با افزایش برنج، جو و گندم جبران شد.<sup>[۲]</sup>

جدول شماره ۲-۲- شاخص قیمت غلات و دانه‌های روغنی IGC (GOI)<sup>[۲]</sup>

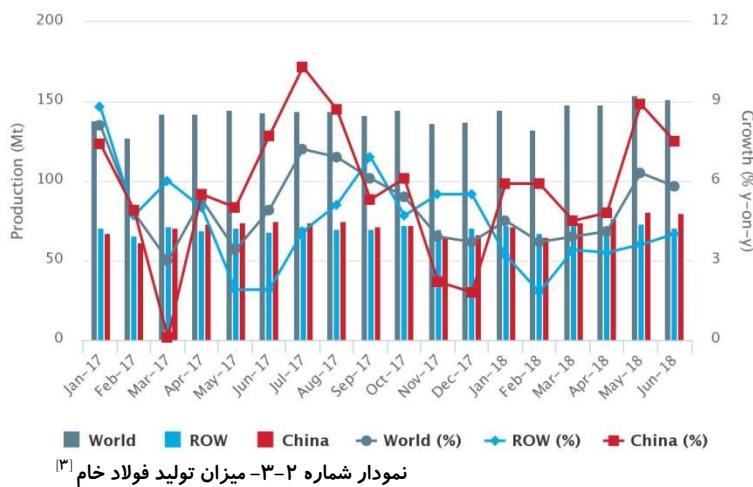
تغییرات سالانه	تغییرات	GMR 490	
٪+۵/۰	٪-۰/۱	۲۰۰	IGC GOI
٪+۱۶/۴	٪+۲/۹	۲۰۰	زیرشاخص گندم
٪+۱۰/۴	٪-۰/۵	۱۸۲	زیرشاخص ذرت
٪+۴۱/۰	٪+۷/۴	۲۵۵	زیرشاخص جو
٪+۰/۶	٪+۰/۷	۱۶۵	زیرشاخص برنج
٪-۱/۹	٪-۲/۷	۱۸۵	زیرشاخص سویا

<sup>۱</sup> 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 (۲۶ ژوئیه ۲۰۱۸)، میزان تولید فولاد ۶۴ کشور عضو این انجمن در ماه ژوئن ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۵۱/۴ میلیون تن بوده است که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، رشد ۵/۸ درصدی داشته است.



تولید جهانی فولاد خام چین در شش ماه اول سال ۲۰۱۸، در سطح ۸۸۱/۵ میلیون تن بود که رشد ۴/۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ داشت. در همین مدت، تولید آسیا ۶۱۳/۹ میلیون تن بود که نسبت به شش ماهه

اول سال ۲۰۱۷ رشد ۵/۲ درصدی داشت. اتحادیه اروپا نیز با

تولید ۸۷/۳ میلیون تن در نیمه اول سال ۲۰۱۸، رشد ۱/۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ داشت. تولید فولاد خام آمریکای شمالی نیز در این مدت رشد ۲/۴ درصد نسبت به سال ۲۰۱۷ به ۵۹ میلیون تن رسید. تولید منطقه CIS نیز با افزایش ۲/۸ درصدی به ۵۰/۵ میلیون تن رسید.

تولید فولاد خام چین در ماه ژوئن ۲۰۱۸، در سطح ۸۰/۲ میلیون تن قرار گرفت که نسبت به ماه ژوئن ۲۰۱۷ رشد

<sup>۱</sup> 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.

۷/۵ درصدی داشت. همچنین میزان تولید ژاپن در ژوئن ۲۰۱۸ با افزایش ۴/۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، در سطح ۸/۸ میلیون تن قرار گرفت. تولید هند با رشد ۷/۴ درصدی و تولید کره جنوبی با رشد ۳/۲ درصدی نسبت به ژوئن ۲۰۱۷، در ژوئن ۲۰۱۸ به ترتیب در سطح ۸/۷ و ۶/۱ میلیون تن قرار گرفتند. در ژوئن ۲۰۱۸، در اتحادیه اروپا، ایتالیا تولید ۲/۱ میلیون تنی فولاد خام را ثبت کرده که نسبت به ژوئن ۲۰۱۷ رشد ۱/۵ درصدی داشته است. همچنین فرانسه با ۱/۳ میلیون تن نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش ۴/۴ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال پیش نشان داد. تولید فولاد خام ترکیه نیز با افزایش ۰/۷ درصدی نسبت به ژوئن ۲۰۱۷، در ژوئن ۲۰۱۸ به ۳ میلیون تن رسید. علاوه بر این، تولید اوکراین در این زمینه با رشد ۷/۵ درصدی به ۱/۷ میلیون تن رسید.

تولید ایالات متحده در ژوئن ۲۰۱۸ با افزایش ۰/۸ درصدی نسبت به ژوئن ۲۰۱۷، به ۶/۸ میلیون تن رسید.

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

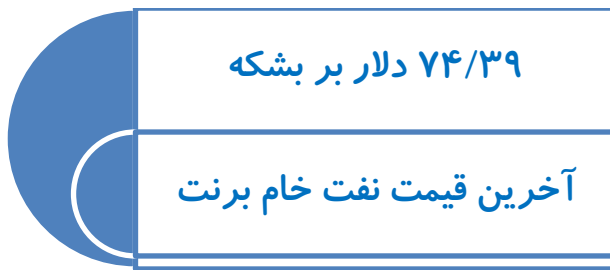
برزیل	آمریکا	ترکیه	فرانسه	ایتالیا	آلمان	ژاپن	چین	
۲/۵۹	۶/۸۵	۳/۰۴	۱/۲۷	۲/۱۳	۳/۷۷	۸/۷۶	۸۰/۲	ژوئن ۲۰۱۸
٪-۲/۲	٪+۰/۸	٪+۰/۷	٪-۴/۴	٪+۱/۵	٪+۴/۶	٪+۴/۲	٪+۷/۵	تغییر (نسبت به ژوئن ۲۰۱۷)

میزان بهره‌برداری از ظرفیت تولید فولاد خام در ۶۴ کشور مذکور در ماه ژوئن ۲۰۱۸، ۷۸/۵ درصد گزارش شده است که ۳/۸ درصد بیشتر از میزان گزارش شده در ژوئن ۲۰۱۷ است و در مقایسه با ماه مه ۲۰۱۸ نیز ۱ درصد رشد داشته است.

در گزارش انجمن جهانی فولاد همچنین به افزایش ۱۶/۵ درصدی تولید فولاد ایران در ژوئن ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ و رسیدن میزان تولید این محصول به ۲ میلیون و ۸۰ هزار تن اشاره شده است، این رقم برای ژوئن ۲۰۱۷ بالغ بر ۱/۷۸ میلیون تن بوده است. به این ترتیب ایران در ماه ژوئن همچنان در جایگاه یازدهم در بین تولیدکنندگان بزرگ این کالای اساسی قرار گرفت. بر اساس برآوردهای این نهاد بین‌المللی، ایران در ۶ ماه نخست سال ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۲/۵۱۶ میلیون تن فولاد تولید کرده که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افزایش قابل توجه ۲۵/۸ درصدی داشته است. لازم به ذکر است که ایران در ۶ 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.<sup>[۳]</sup>

جدول شماره ۲-۴- قیمت ورق فولادی کشتی ژاپن<sup>[۱]</sup>

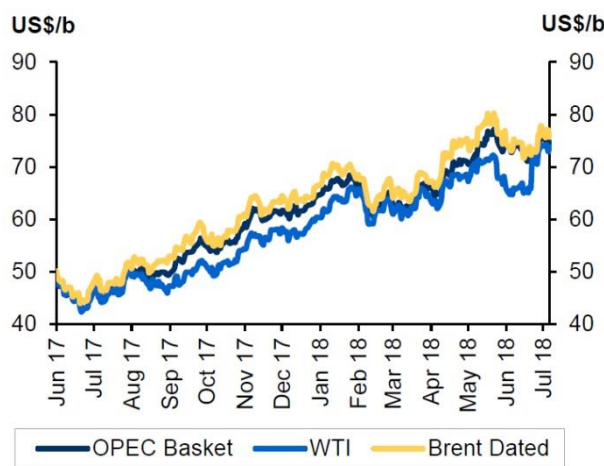
آخرین وضعیت	ژوئن ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۶۶۰	۶۵۰	۶۴۰	۶۱۰	۳۸۴	۴۹۴	۵۹۲	دلار بر تن



## ۲-۳- بازار نفت (Oil Market)

آخرین قیمت	ژوئن ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	آوریل ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت نفت خام برنت (دلار بر بشکه)
۷۴/۳۹	۷۸/۲۰	۷۷/۹۸	۷۴/۶۴	۴۵/۴۳	۵۲/۹۸	۹۸/۳۴	

میانگین قیمت سبد مرجع آپک ۳ (ORB) در ماه ژوئن ۲۰۱۸ با کاهش ۱/۲ درصدی نسبت به ماه مه، به ۷۳/۲۲ دلار به ازای هر بشکه رسید. این رقم در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸ با بیش از ۳۶ درصد افزایش نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ در سطح ۶۸/۴۳ دلار به ازای هر بشکه قرار گرفت. همچنین، در ماه ژوئن ۲۰۱۸، نفت خام برنت، WTI و نفت دویی همگی به ترتیب ۳/۵ درصد، ۳/۱ درصد و ۰/۸ درصد کاهش یافتند. قیمت‌های آتی نفت خام اغلب پایین‌تر از پیش‌بینی‌ها بود چرا که تولیدکنندگان عضو و



نمودار شماره ۲-۴- تغییرات قیمت نفت خام<sup>[۴]</sup>

غیرعضو اوپک در اعلامیه‌ای اعلام کردند که به تدریج تولید خود را افزایش می‌دهند تا به سطح انطباق کامل برسند. میانگین شاخص ICE با کاهش ۱/۰۷ دلار در بشکه (افت ۱/۴ درصدی) نسبت به ماه مه در ماه ژوئن به ۷۵/۹۴ دلار در هر بشکه رسید. در عین حال شاخص WTI نیمکس با کاهش ۲/۶۶ دلاری (تنزل ۳/۸ درصدی) نسبت به ماه مه در سطح ۶۷/۳۲ دلار

به ازای هر بشکه قرار گرفت. تا این مقطع از سال ۲۰۱۸، شاخص ICE نفت خام برنت ۳۵/۱ درصد افزایش یافته و به ۷۱/۱۶ دلار بر بشکه رسیده در حالی که شاخص WTI نیمکس در مقایسه با مقطع مشابه سال

<sup>3</sup> OPEC Reference Basket



۲۰۱۷ با رشد ۳۱/۱ درصدی به ۶۵/۴۶ دلار بر بشکه رسید. هر سه بازار دوباره به روزهای اوج خود بازگشته‌اند.

پیش‌بینی رشد تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۸ بدون تغییر نسبت به ماه گذشته همچنان حاکی از رشد ۱/۶۵ میلیون بشکه در روز است و پیش‌بینی مصرف جهانی در سطح ۹۸/۸۵ میلیون بشکه در روز است. در سال ۲۰۱۹، پیش‌بینی اولیه مصرف جهانی نفت بیانگر افزایش حدود ۱/۴۵ میلیون بشکه در روز است، چرا که پیش‌بینی می‌شود میانگین تقاضای جهانی از مرز ۱۰۰ میلیون بشکه در روز عبور کند. بار دیگر پیش‌بینی‌ها از روند مثبت تقاضای مناطق OECD خبر می‌دهند که با افزایش ۰/۲۷ میلیون بشکه در روز توسط کشورهای آمریکایی عضو OECD محقق خواهد شد. در همین حال، پیش‌بینی می‌شود تقاضای نفت در کشورهای غیر عضو OECD به میزان ۱/۱۸ میلیون بشکه در روز افزایش یابد که چین و هند در این افزایش مؤثر خواهند بود. علاوه بر این، پیش‌بینی می‌شود در آمریکای لاتین و خاورمیانه روند رشد تقاضای نفت تسریع شود.

در سال ۲۰۱۸ عرضه کشورهای غیر عضو اوپک (اکنون به جز جمهوری کنگو) نسبت به گزارش پیشین آپک با افزایش جزئی ۰/۱۴ میلیون بشکه در روز به میانگین ۵۹/۵۴ میلیون بشکه در روز رسیده است. این رقم افزایش ۲ میلیون بشکه در روز را نسبت به سال ۲۰۱۷ نشان می‌دهد. پیش‌بینی می‌شود عرضه کل کشورهای غیر عضو آپک در سال ۲۰۱۹، با افزایش روزانه ۲/۱ میلیون بشکه به میانگین ۶۱/۶۴ میلیون بشکه در روز برسد. بیشترین سهم در این رشد را بر اساس پیش‌بینی‌ها به ترتیب ایالات متحده، برزیل، کانادا، استرالیا، قزاقستان و انگلیس دراد در حالی که پیش‌بینی می‌شود مکزیک، چین و نروژ شاهد بیشترین کاهش باشند. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که تولیدات مایعات گازی در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ به ترتیب ۰/۱۲ و ۰/۱۱ میلیون بشکه در روز رشد داشته باشند و به میانگین ۶/۳۵ و ۶/۴۶ میلیون بشکه در روز برسند. در ماه ژوئن، تولید ۱۵ عضو اوپک، شامل عضو جدید این سازمان کشور کنگو، با افزایش ۱۷۳ هزار بشکه در روز به میانگین روزانه ۳۲/۳۳ میلیون بشکه رسید.

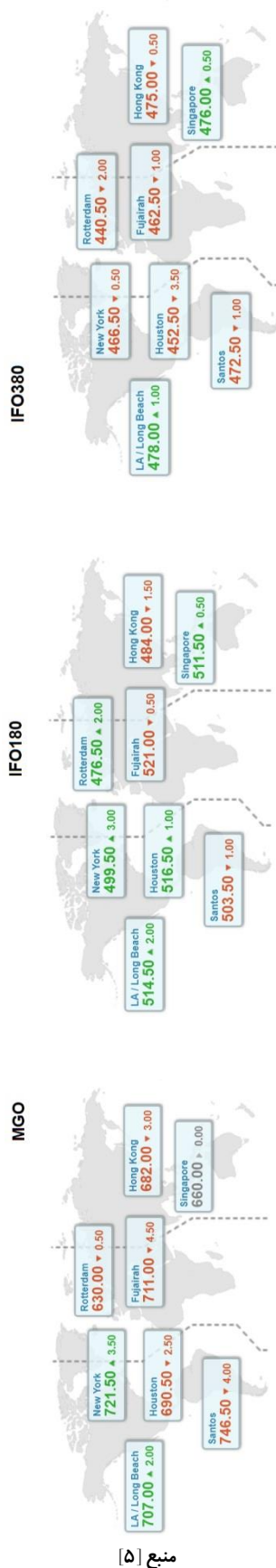
اخیراً قیمت‌های بالای نفت خام، در ماه ژوئن بازار فرآورده‌های نفتی را به طور منفی تحت تأثیر قرار داده است و حاشیه سود و تقاضای بنزین را در همه مراکز تجاری اصلی کاهش داده است. در ایالات متحده، بازار فرآورده‌ها به دلیل شرایط فصلی شاهد ضرر و زیان‌های متداومی بوده و تنها نفت کوره در این بین مستثنی بوده است. در اروپا، بازار فرآورده‌های نفتی به دلیل عملکرد ضعیف سطوح بالایی، شاهد درآمدهای خوبی در سطوح پایین بوده است. در عین حال، بازار فرآورده‌ها در آسیا زیان‌ده بود که به علت افزایش فشار بر

همه محصولات اصلی به جز نفت کوره بوده است. مازاد بازار بنزین به همراه تقاضای کمتر این محصول از خاورمیانه و تولید زیاد، بازار فرآورده‌های نفتی را تحت فشار قرار داد.

در ماه ژوئن ۲۰۱۸، با توجه به اینکه میانگین نرخ کرایه حمل مقطعی تانکرهای حمل مشتقات نفتی کثیف در اغلب مسیرهای گزارش شده افزایش یافت، شرایط بازار تانکرهای حمل نفت خام کمی بهبود یافت. به‌طور میانگین، نرخ‌های کرایه حمل مقطعی VLCC و سوئزماکس در ماه ژوئن افزایش یافت در حالی که نرخ افراماکس ثابت بود. بهبود بازار سوئزماکس و افراماکس ناشی از بازار مطلوب دریای کارائیب بود اما کاهش الزامات بارگیری در محدوده مدیترانه منجر به افت میانگین نرخ کرایه در آن محدوده شد.

داده‌های اولیه ماه مه ۲۰۱۸ نشان می‌دهد که ذخایر تجاری نفت کشورهای عضو OECD به میزان ۸/۶ میلیون بشکه نسبت به ماه آوریل افزایش یافته و به ۲۸۲۳ میلیون بشکه رسیده است که ۲۳۶ میلیون بشکه کمتر از مدت مشابه سال گذشته و ۴۰ میلیون بشکه کمتر از میانگین ۵ سال اخیر است. با وجود این، سطح ذخایر ۲۵۳ میلیون بشکه بالاتر از سطح ژانویه ۲۰۱۴ است. در مقیاس روزانه (میزان پوشش دهی تقاضا توسط ذخایر موجود) ذخایر تجاری نفت کشورهای عضو OECD در ماه مه افت داشت و به ۵۸/۸ روز رسید که ۲/۴ روز کمتر از میانگین ۵ سال گذشته بوده است.

برآورد می‌شود در سال ۲۰۱۸، تقاضای نفت خام اوپک در سطح ۳۲/۹ میلیون بشکه در روز یعنی ۵۰۰ هزار بشکه در روز بیشتر از سال ۲۰۱۷ باشد. همچنین پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۹، تقاضای نفت خام اوپک ۳۲/۲ میلیون بشکه در روز باشد که نشان‌گر کاهش ۸۰۰ هزار بشکه در روز نسبت به سال ۲۰۱۸ است.<sup>[۴]</sup>



۴۶۲/۵ دلار بر تن

آخرین قیمت سوخت  
کشتی (فجیره)

## ۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)

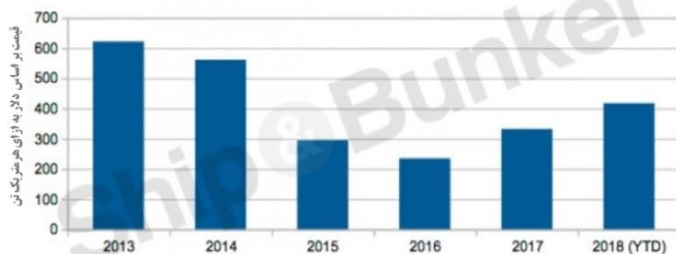
در حال حاضر که بیشترین توجهات به قانون محدودیت انتشار سولفور (IMO 2020) معطوف شده است و همه برای برآمدن از پس محدودیت ۰/۵ درصدی سولفور موجود در سوخت تجهیز می‌شوند یکی از راه‌های عالی استفاده از سوخت LNG است و خیلی از شرکت‌ها و فعالین این عرصه در پی گسترش سوخت‌رسانی در این حوزه هستند.

در ژوئیه ۲۰۱۸، سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور (MPA) و سازمان بنادر روتردام (POR) توافق‌نامه خود مبنی بر همکاری در زمینه تحقیق و توسعه (R&D) و تبادل اطلاعات را تجدید کردند. این توافق که اولین بار در سال ۲۰۱۵ بین این دو مرکز اصلی سوخت‌رسانی امضاء شد همکاری در زمینه‌های مختلفی از جمله سوخت‌رسانی LNG و سیستم‌های مدیریت ترافیک شناورهای نسل جدید را پوشش می‌داد. این در حالی است که MPA اخیراً به شرکت‌های تأمین انرژی خود FeuLNG و Pavillion Gas اعتبار ۲/۲ میلیون دلاری تخصیص داد تا شناورهای سوخت‌رسان LNG را در سنگاپور بسازند. همچنین روتردام نیز در ۶ ماهه نخست سال ۲۰۱۸، ۷۲۹ متریک تن سوخت LNG را به فروش رسانده است.

راه حل دیگر برای کسب آمادگی در زمینه اجرای قانون ۲۰۲۰، نصب

اسکرابر بر روی کشتی‌هاست. انجمن سیستم‌های تصفیه گاز خروجی (EGCSA) در ماه مه ۲۰۱۸ اعلام کرد که تعداد سفارشات نصب اسکرابر به ۷۱ دستگاه رسید. همچنان خبرها حاکی از آن است که سفارش نصب اسکرابر سرعت گرفته است. این انجمن در ۳۱ مه ۲۰۱۸ اظهار کرد ۹۸۳ فروند کشتی سیستم اسکرابر را نصب کرده‌اند یا برای نصب آن سفارش داده‌اند. یعنی تنها در ماه مه ۴/۵ درصد از اسکرابرها نصب یا سفارش شده‌اند.

در میان نگرانی‌های زیست محیطی و کشمکش آماده‌سازی برای محقق نمودن الزامات قانونی، افزایش قیمت سوخت نیز همه فعالین صنعت کشتیرانی را درگیر کرده است. پس از افزایش اخیر قیمت سوخت دریایی که برخی از شرکت‌های کشتیرانی را وادار به اعمال اضافه بهای سوخت نمود، مؤسسه رده‌بندی آلمانی موسوم به Scope پیش‌بینی کرد که قیمت سوخت در سال ۲۰۱۸ رشد ۲۵ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۷ داشته باشد. با توجه به داده‌های سال ۲۰۱۷ و مقایسه آن با اطلاعات موجود تا این مقطع از سال ۲۰۱۸ این پیش‌بینی بسیار به واقعیت نزدیک است. همان‌طور که در نمودار ۲-۵ مشاهده می‌شود در سال ۲۰۱۷، میانگین قیمت سوخت IFO380 در ۲۰ بندر بزرگ و اصلی جهان ۳۳۲/۳۵ دلار به ازای هر متریک تن بوده اما این شاخص تا ۳۰ ژوئیه ۲۰۱۸ با ۲۵/۶ درصد افزایش به هر متریک تن ۴۱۷/۳۲ دلار رسیده است.



نمودار شماره ۲-۵- میانگین قیمت سوخت IFO380 در ۲۰ بندر بزرگ دنیا<sup>۱۶</sup>

علاوه بر این، CMA CGM در ۲۱ ژوئیه اعلام کرد که تا اطلاع ثانوی اضافه بهای ناشی از سوخت باقی خواهد ماند. این اضافه بها که ۵۵ دلار به ازای هر TEU برای محمولات خشک و ۸۵ دلار به ازای هر TEU برای

کانتینرهای یخچالی اعلام شده بر اساس میانگین قیمت برنت در ماه ژوئن محاسبه شده است. وقتی برای اولین بار MSC و مرسک لاین طرح اضافه بهای سوخت را در ماه مه اعلام کردند، انجمن جهانی صاحبان کالا (GSF) به این طرح اعتراض کرد و از کمیسیون اروپایی خواست که پا در میانی کند اما این دو شرکت اظهار کردند که هزینه‌های گزاف سوخت دست آن‌ها را بسته است و آلفالاینر نیز در حمایت از این شرکت‌های کانتینری گفت که نرخ‌های کرایه حمل کانتینری در ۲۰ سال گذشته بیش از ۵۰ درصد کاهش داشته است، در نتیجه شرکت‌های کشتیرانی نمی‌توانند از پس قیمت‌های بالای سوخت بر بیایند.

در بخش سوخت‌رسانی در خبرهای ماه ژوئیه آمد: در پی بحران آلودگی نمونه‌های سوخت دریایی در سنگاپور در ماه ژوئیه ۲۰۱۸، تجار سوخت اعلام کردند که در اواخر ماه ژوئیه تعداد بازرسی سوخت دریایی در بندر فجیره، امارات متحده عربی، به شدت افزایش یافته است. بنا به گزارش رویترز، تعداد بازرسی‌ها از ۷ یا ۸ مورد در اوایل این ماه به ۱۷ یا ۱۸ مورد در اواخر ماه رسید. این در حالی است که حجم فروش سوخت در این مرکز به دلیل بحران دیپلماتیک منطقه‌ای و ممنوعیت تجارت قطر بسیار کاهش یافته است. فروش سوخت دریایی در فجیره به میانگین ۶۰۰ الی ۷۰۰ هزار متریک تن در ماه کاهش یافته است در حالی که در شش ماهه نخست سال ۲۰۱۷ این میانگین در سطح ماهانه ۱ میلیون متریک تن بود.

۱۹ ژوئیه ۲۰۱۸، گروه GP و CEPSA اعلام کردند که وارد یک همکاری انحصاری شده‌اند و بر اساس آن GP Global اسپانیایی تولید و بازاریابی روغن‌های دریایی و سوخت‌های دریایی را در هند عملیاتی خواهد کرد. این گروه اسپانیایی اعلام کرد که با توجه به مدرن شدن بنادر هند در سال‌های اخیر و برنامه‌های توسعه کشتیرانی در سواحل این کشور، همکاری با شرکت هندی CEPSA این فرصت را به گروه GP خواهد داد تا در هند ابتکار عمل به خرج دهد.<sup>[۶]</sup>

جدول شماره ۲-۵- قیمت انواع سوخت کشتی (دلار بر تن)<sup>[۱]</sup>

تغییرات طی هفته چهارم ژوئیه	IFO 380 cst					MGO					نوع سوخت زمان منطقه
	۲۷ ژوئیه	۲۰ ژوئیه	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	۲۷ ژوئیه	۲۰ ژوئیه	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	
٪+۴/۰	۴۵۶	۴۳۹	۴۱۰	۳۲۴	۲۳۳	۷۱۵	۷۰۵	۶۸۵	۵۶۶	۴۹۲	فجیره
٪+۲/۶	۴۶۹	۴۵۷	۴۱۲	۳۲۹	۲۳۳	۶۷۴	۶۴۷	۶۲۷	۴۹۳	۴۰۱	سنگاپور
٪+۰/۸	۴۸۳	۴۷۹	۴۴۵	۳۶۳	۲۶۴	۷۸۰	۷۸۰	۷۴۲	-	-	ژاپن
٪+۰/۵	۴۶۰	۴۵۸	۴۱۶	۳۳۸	۲۳۴	۷۰۵	۷۰۵	۶۸۱	۵۵۵	۴۷۲	لس آنجلس
٪+۶/۸	۴۵۹	۴۳۰	۴۱۱	۳۲۴	۲۲۷	۶۸۱	۶۷۸	۶۶۰	۵۲۵	۴۲۷	جبل‌الطارق
٪+۱/۹	۴۲۲	۴۱۴	۳۸۸	۳۰۵	۲۱۳	۶۲۸	۶۰۴	۶۰۵	۴۷۴	۳۸۳	روتردام

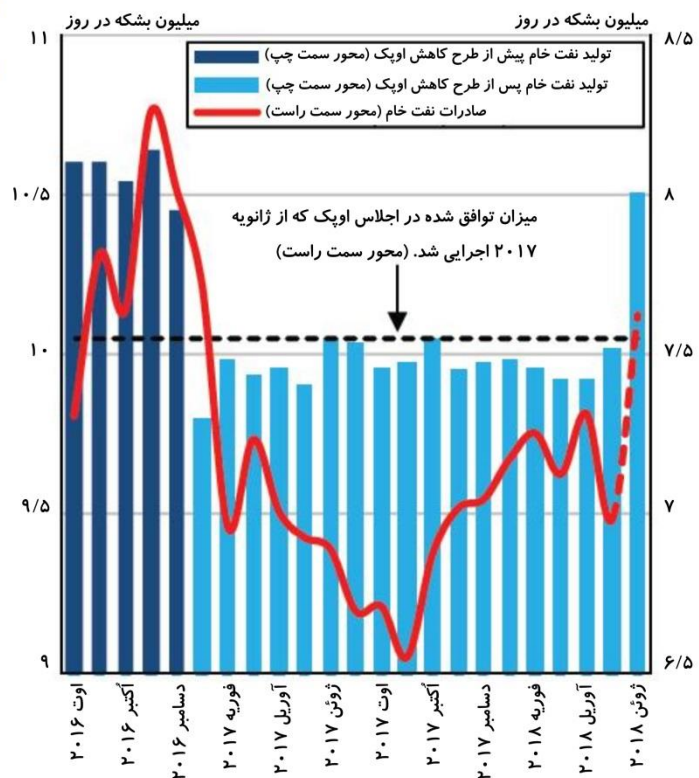
## تحلیل ویژه: تلاش برای پر کردن جای خالی نفت در بازار

در اواخر سال ۲۰۱۶، عربستان سعودی، بزرگترین صادرکننده نفت خام جهان، در پی توافق اوپک مبنی بر کاهش عرضه نفت، موافقت کرد که تولید خود را به میزان ۴۹۰ هزار بشکه در روز کاهش دهد و این امر از ژانویه ۲۰۱۷ اجرایی شد. با وجود این، با توجه به ریسک‌هایی که در کفه عرضه به وجود آمد (به‌طور قابل توجه موضوع ایران و ونزوئلا) و افزایش قیمت نفت، در ماه ژوئن ۲۰۱۸ سازمان اوپک در توافقی آغاز افزایش تولید را اعلام کرد و منجر به آن شد که پیش‌بینی‌های مربوط به عرضه نفت خام عربستان سعودی در فرصت باقی مانده از سال ۲۰۱۸ افزایش یابد.

## پر کردن جای خالی:

## تولید و صادرات عربستان سعودی

میله‌های این نمودار تولید ماهانه نفت خام عربستان سعودی (بر حسب میلیون بشکه در روز و با توجه به محور عمودی سمت چپ) را بر اساس اطلاعات آژانس بین‌المللی انرژی (IEA) نشان می‌دهد. خط رسم شده صادرات ماهانه نفت خام عربستان (بر حسب میلیون بشکه در روز و با توجه به محور عمودی سمت راست) را بر اساس پایگاه داده‌های مشترک نفتی (JODI) در بازه زمانی اوت ۲۰۱۶ الی ژوئن ۲۰۱۸ نمایش می‌دهد.



## ریشه کن شدن جریان توافق

عربستان سعودی در طرح کاهش تولید اوپک در رأس هرم قرار داشت چرا که در سال ۲۰۱۷ به طور میانگین بیش از ۱۲۰ درصد با توافق صورت گرفته انطباق داشت. در سال ۲۰۱۷، تولید این کشور با کاهش ۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۶ به سطح ۱۰ میلیون بشکه در روز رسید و در عین حال صادرات این کشور نیز با ۹ درصد کاهش به ۷ میلیون بشکه در روز رسید. در آغاز، تعهد اندک سایر تولیدکنندگان (همچون عراق) به طرح کاهش عرضه منجر به آن شد که میزان انطباق اعضای اوپک با توافق صورت گرفته در بازه زمانی سه ماهه اول تا سوم سال ۲۰۱۷ به طور میانگین حدود ۹۰ درصد بود اما با نزدیک شدن به پایان سال ۲۰۱۷، کاهش تولید برنامه ریزی نشده در ونزوئلا و کاهش نسبتاً کمتری در آنگولا سطح انطباق اعضای اوپک را به بالای ۱۰۰ درصد رساند و قیمت نفت شروع به افزایش کرد. با ادامه بحران ونزوئلا و تصمیم آمریکا برای اعمال مجدد تحریم‌های ثانویه علیه ایران، در ماه مه ۲۰۱۸ قیمت نفت خام برنت در مقایسه با سال ۲۰۱۷ افزایش ۵۵ درصدی داشت و به ۷۸ دلار در بشکه رسید.

## آماده سازی برای افزایش تولید

در میان نگرانی‌های مربوط به تنش‌های بازار جهانی نفت، در نشست ۲۲ ژوئن اوپک توافق شد که کل انطباق طرفین امضاءکننده توافق (که در ماه آوریل ۲۰۱۸ به ۱۴۰ درصد رسیده بود) برای کاهش تولید باید به ۱۰۰ درصد کاهش یابد تا کسری ۰,۵ تا ۱ میلیون بشکه در روز تا پایان سال ۲۰۱۸ جبران شود. با توجه به اینکه اغلب امضاءکنندگان توافق به جز عربستان سعودی (و به استثنای روسیه، کویت، امارات متحده و عراق) ظرفیت ذخیره اندکی دارند، این حکومت سلطنتی با ظرفیت ذخیره ۲ میلیون بشکه در روز بیش از نیمی از کل ظرفیت ذخیره در جهان را دارد. در نتیجه منطقی است که برای جبران جای خالی به وجود آمده در زمینه تولید نفت از این کشور خواسته شود سقف تعیین شده ۱۰,۰۵ میلیون بشکه در روز بشکند و از آن فراتر رود.

## باز کردن شیرهای تولید

با توجه به فشارهایی که برای جلوگیری از سخت‌تر شدن شرایط بازارهای نفتی از سوی کشورهای مختلف، به ویژه از سوی ایالات متحده، اعمال می‌شد، عربستان سعودی به سرعت برای افزایش عرضه تحریک شد. این کشور اعلام کرد که تولیدش در ماه ژوئن به ۱۰,۵ میلیون بشکه در روز رسید. به این ترتیب سطح تولید عربستان به زمان پیش از اجرای طرح کاهش عرضه بازگشت و همچنین برنامه این کشور ادامه

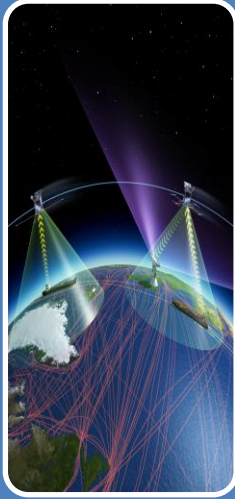
افزایش تولید و رسیدن به سطح ۱۰.۸ میلیون بشکه در ماه ژوئیه بود. برخی از برآوردها حاکی از آن است که محموله‌های نفت خام عربستان سعودی در ماه ژوئن به ۷.۶ میلیون بشکه در روز رسیده که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۱۰ درصدی داشته و با توجه به پیش‌بینی ادامه روند رشد تولید، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ صادرات این کشور رشد ۶ درصدی داشته باشد. اگرچه این امر برای تجارت نفت جهانی مفید است اما با توجه به بحران ونزوئلا، ایران و اخیراً لیبی نمی‌توان به طور قطع برآورد کرد که این کشور تا چه حد قدرت جبران کاهش عرضه در بازار را دارد.

در نتیجه در نیمه دوم سال ۲۰۱۸ شاهد افزایش چشمگیر تولید و صادرات نفت خام عربستان سعودی خواهیم بود تا به این طریق افت عرضه ونزوئلا و جای خالی ایران را در بازار جبران کند. با وجود این، در نهایت، اثر این موضوع بر بازار تانکر به شدت در گرو توسعه روابط ژئوپلیتیکی مناطق مختلف است.<sup>[۷]</sup>

## منابع فصل دوم

- [1] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,332, 27-July-2018, ISSN: 1358-8028.
- [2] Grain Market Report, International Grains Council, www.igc.int, GMR 490, 26 July 2018.
- [3] <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2018/June-2018-crude-steel-production.html> (26 July 2018)
- [4] OPEC Monthly Oil Market Report, www.opec.org, 11 July 2018.
- [5] <http://shipandbunker.com/prices> (August 01, 2018)
- [6] <https://shipandbunker.com/news/world/> (July 31, 27, 19, 2018)
- [7] Oil & Tanker Trades Outlook, Clarkson Research Services, Volume 23, No. 7, July-2018, ISSN: 1363-9617.





# فصل سوم:

• نگاهی گذرا به تجارت  
دریابرد جهانی

میزان: ۱۱/۹۶۲ میلیارد تن

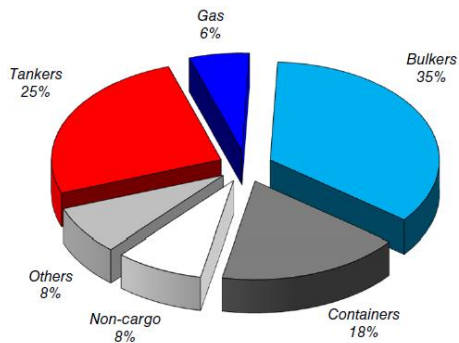
رشد: ۳/۲ درصد

پیش‌بینی تجارت دریابرد  
جهانی (۲۰۱۸)

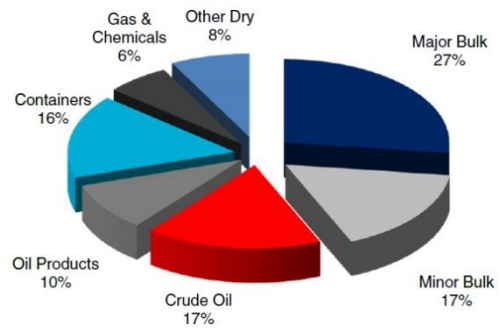
## ۳-۱- تجارت دریابرد جهانی

پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	
۱۱۹۶۲	۱۱۵۸۸	۱۱۱۲۵	۱۰۷۹۳	۱۰۵۸۲	تجارت دریابرد جهانی (m. Tonnes)
% ۳/۲	% ۴/۲	% ۳/۱	% ۲/۰	% ۳/۵	تغییر
۱۳۲۲	۱۳۰۱	۱۲۵۸	۱۲۲۰	۱۱۷۵	ناوگان دریایی جهان (m. GT)
% ۱/۶	% ۳/۴	% ۳/۱	% ۳/۸	% ۳/۶	تغییر

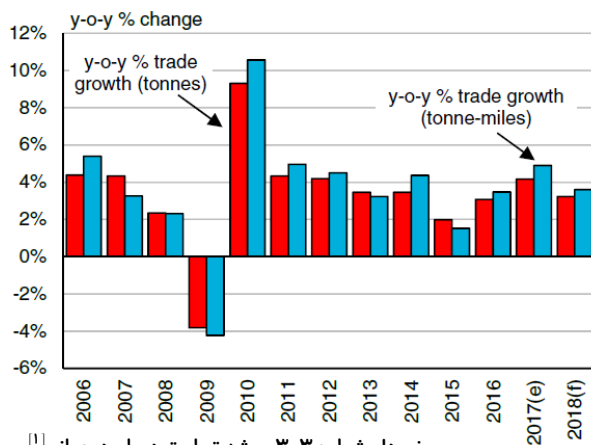
در ۶ ژوئیه ۲۰۱۸، آمریکا با اعمال ۲۵ درصد تعرفه بر روی واردات سالانه از چین به ارزش ۳۴ میلیارد دلار (که عمدتاً کالاهای کانتینری به حجم ۳ میلیون تن را شامل می‌شد) و در ادامه همین ماه با اعمال ۱۶ میلیارد دلار تعرفه بیش از حد پیش‌بینی شده، به تنش‌های تجاری بین این دو کشور افزود. در مقابل، چین بر روی اولین گروه از لیست محصولات وارداتی از ایالات متحده ۲۵ درصد تعرفه اعمال کرد که شامل ۴۰ میلیون تن دانه‌های روغنی، ۴/۵ میلیون تن محمولات کانتینری و حدود ۰/۴ میلیون تن واردات خودرو می‌شد. تشدید جنگ تجاری بین این دو کشور کل حجم تجارت تحت تأثیر تعرفه‌ها را از ۲۵ میلیون تن (۲/۰ درصد از تجارت دریابرد) به ۷۴ میلیون تن (۶/۰ درصد از تجارت دریابرد) افزایش داده است، در حالی که کل تجارت فله خشک تحت تأثیر این درگیری در حال حاضر ۶۳ میلیون تن (۲/۱ درصد از تجارت دریابرد فله خشک) است. رئیس‌جمهور آمریکا همچنین تهدید کرده است که تعرفه‌های بیشتری به ارزش ۵۰۰ میلیارد دلار دیگر بر واردات چینی و همچنین بر واردات خودرو از اتحادیه اروپا تعرفه اعمال خواهد کرد، که این امر انتقام جویی چین و اتحادیه اروپا را برمی‌انگیزد.



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

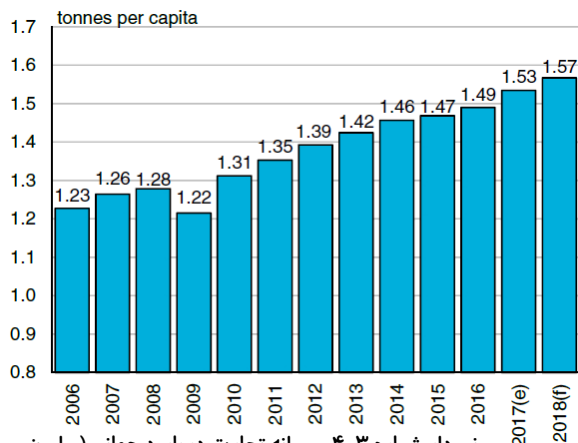


نمودار شماره ۳-۱- پیش‌بینی سهم از تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۸ (%)<sup>[۱]</sup>



نمودار شماره ۳-۳- رشد تجارت دریابرد جهانی<sup>[۱]</sup>

در حال حاضر پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که تجارت دریابرد جهانی در کل سال ۲۰۱۸ رشد ۳/۲ درصدی (و از منظر تن-مایل رشد ۳/۶ درصدی) خواهد داشت و به ۱۲ میلیارد تن خواهد رسید. در حالی که تأثیرات تشدید تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و شرکای تجاریش در حاله‌ای از ابهام قرار دارد، همچنان محرک‌های تجاری مثبتی وجود دارد. اگرچه



نمودار شماره ۳-۴- سرانه تجارت دریابرد جهانی (میلیون تن به ازای هر نفر)<sup>[۱]</sup>

صادرات نفت خام ونزوئلا و واردات نفت خام آمریکا روند نزولی دارد، پیش‌بینی می‌شود رشد صادرات آمریکا و واردات چین رشد پایدار تجارت نفت را در سال ۲۰۱۸ پشتیبانی کند. در حالی که محمولات دانه‌های روغنی ایالات متحده به چین ممکن است با اعمال تعرفه مواجه شود، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ به پشتوانه افزایش تولید فولاد، واردات سنگ آهن چین رشد کند و همچنین با توجه به افزایش واردات

زغال‌سنگ به برخی اقتصادهای نوظهور در آسیا پیش‌بینی می‌شود تجارت فله خشک نیز بهبود یابد.<sup>[۱]</sup>

میزان: ۵/۲۱ میلیارد تن

رشد: ۲/۶ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی  
محمولات فله خشک (۲۰۱۸)

## ۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک

پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۵۲۰۶	۵۰۷۶	۴۸۸۵	۴۸۰۳	۴۸۰۸	تجارت جهانی محمولات فله خشک (m. Tonnes)
%۲/۶	%۳/۹	%۱/۷	%-۰/۱	%۵/۵	تغییر
۸۳۸/۴	۸۱۷/۳	۷۹۳/۹	۷۷۶/۷	-	ناوگان جهانی حمل فله (m. DWT)
%۲/۶	%۳	%۲/۲	-	-	تغییر

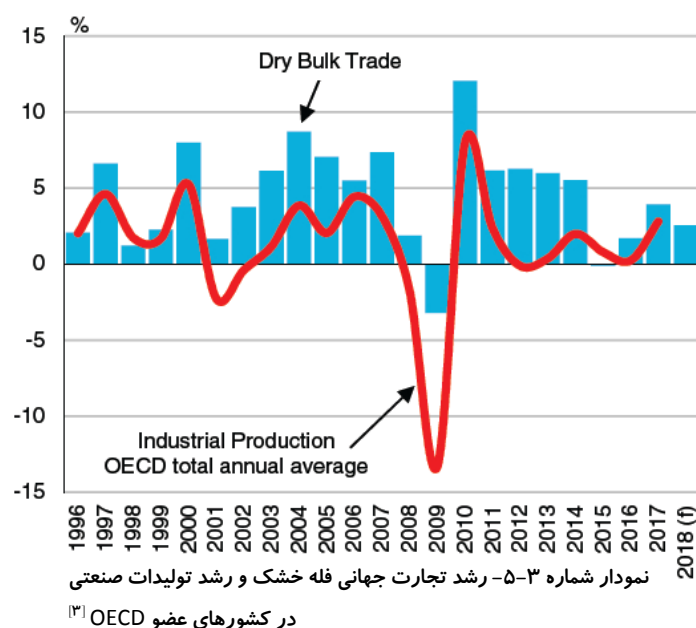
میانگین وزنی درآمد روزانه کشتی‌های فله‌بر در ماه ژوئن ۲۰۱۸ روزانه ۱۱ هزار و ۹۷۹ دلار گزارش شد که نسبت به ماه مه افزایش ۲ درصدی داشت. به این ترتیب میانگین درآمد روزانه در شش ماهه نخست سال ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۱ هزار و ۵۹۹ دلار بود که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۲۳ درصدی داشت. در عین حال، میانگین درآمد مقطعی کیپ‌سایزها در ماه ژوئن ۱۳ هزار و ۶۹۴ دلار در روز بود، اما در ماه ژوئیه درآمدها بیشتر بود و برای اولین بار از اواسط دسامبر سال جاری تاکنون مرز ۲۰ هزار دلار در روز را رد کرد.

با توجه به واردات آسیایی زغال‌سنگ، غلات و تعدادی از محمولات فله خرد از منطقه اقیانوسیه که به افزایش تجارت فله خشک کمک خواهد کرد، در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ تجارت دریابرد جهانی فله خشک از منظر شاخص تن رشد ۲/۶ درصدی و از منظر شاخص تن-مایل افزایش ۳/۳ درصدی داشته باشد. با توجه به اطلاعات موقت گمرک چین، واردات سنگ آهن چین در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸ به نسبت مدت مشابه سال ۲۰۱۷ کاهش داشته است اما داده‌های صادرکنندگان بزرگ سنگ آهن بیانگر آن است که در ماه‌های اخیر سرعت ارسال محمولات افزایش یافته است. واردات ذغال‌سنگ



حرارتی در شش ماهه نخست سال ۲۰۱۸ افزایش یافته در حالی که واردات ذغالسنگ به برخی از اقتصادهای نوظهور جنوب و جنوب شرق آسیا با سرعت زیادی و بیشتر از حد جبران کاهش واردات اتحادیه اروپا در حال افزایش است. در عین حال، اقدام چین مبنی بر اعمال ۲۵ درصد تعرفه بر واردات دانه‌های روغنی از ایالات متحده در اوایل ماه ژوئیه می‌تواند به کلی الگوی تجارت غلات را در کوتاه مدت تحت تأثیر قرار دهد. به همین دلیل پیش‌بینی رشد تجارت غلات در سال ۲۰۱۸ به صورت کاهشی مورد بازنگری قرار خواهد گرفت، اگرچه همچنان پیش‌بینی می‌شود برداشت محصولات دانه‌های روغنی برزیل بتواند به افزایش تجارت جهانی غلات در کل سال ۲۰۱۸ کمک کند.

در طرف عرضه، هم سرعت تحویل شناورهای فله‌بر و هم سرعت اوراق‌سازی این کشتی‌ها در نیمه اول سال ۲۰۱۸ به شدت کاهش یافته است، به طوری که تحویل‌ها به ۴۵ درصد از میزان مدت مشابه سال ۲۰۱۷ تنزل یافته یعنی ۱۵/۴ میلیون DWT بوده و حجم اوراق‌سازی نیز ۷۴ درصد از مدت مشابه سال گذشته یعنی ۲/۲ میلیون DWT بوده است. در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود ناوگان فله خشک در هر دو سال



۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ از منظر DWT رشد ۲/۶ درصدی داشته باشند.

در کل با توجه به رشد محدود طرف عرضه، پیش‌بینی می‌شود پتانسیل بیشتری برای بهبود تدریجی بازار فله خشک در کوتاه مدت وجود داشته باشد. همچنان تهدیدهایی در بخش تقاضا باقی می‌ماند اما روندهای فصلی از شرایط بازار در شش ماهه دوم سال ۲۰۱۸ پشتیبانی می‌کند.<sup>[۳]</sup>

میزان: ۲۰۳ میلیون TEU

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

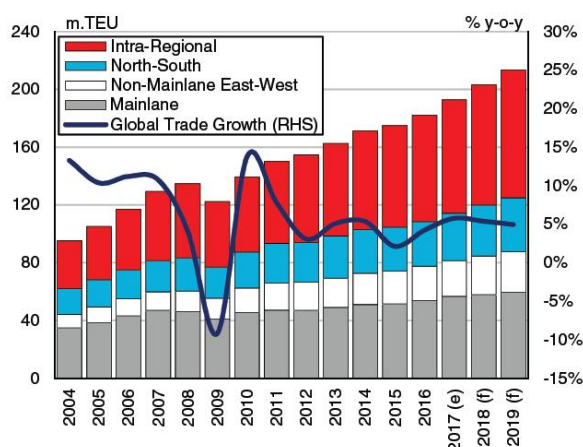
پیش‌بینی ۲۰۱۹	۲۰۱۸ برآورد	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(ابتدای سال)
۲۲/۷۴۷	۲۱/۹۹۷	۲۰/۸۳۰	۲۰/۰۶۳	۱۹/۸۱۶	ناوگان جهانی حمل کانتینری (m. TEU)
%۳/۴	%۵/۶	%۳/۸	%۱/۲	%۷/۹	تغییر

پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ رشد تجارت دریابرد جهانی کانتینری برابر با ۵/۴ درصد باشد که تا حدودی ناشی از رشد چشمگیر تجارت در اقتصادهای در حال توسعه است که در بهترین حالت رشد تجارت ۵/۶ درصدی برای آن‌ها برآورد می‌شود. در خط تجاری اصلی شرق به غرب در سال جاری رشد تجارت کمی متعادل‌تر، یعنی در سطح ۲/۳ درصد پیش‌بینی می‌شود در حالی که برای کل سال ۲۰۱۹، تجارت دریابرد کانتینری در سطح ۵ درصد خواهد بود. اگرچه در سطح جهانی تأثیر تعرفه‌ها که اکنون فضای تجارت را متشنج کرده، می‌تواند با تشدید اعمال تعرفه‌ها اوضاع را بدتر و یا با محدود کردن آن‌ها شرایط بازار را بهتر سازد.

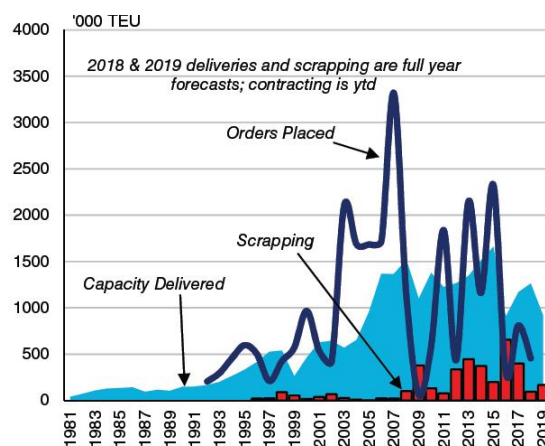
نرخ‌های کرایه حمل مقطعی خطوط تجاری اصلی خارج از آسیا در ماه ژوئن ۲۰۱۸ همچنان در نوسان بود، اگر چه با نزدیکی به انتهای ماه ژوئن نرخ‌های این مسیرها به میانگین سال ۲۰۱۷ نزدیک شد. در همین حال، نرخ اجاره کشتی‌های کانتینری تنها اندکی در ماه ژوئن بهبود یافت.



در ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۸، تحویل کشتی‌های کانتینر در مجموع ۰/۸۳ میلیون TEU بوده و روند اوراق‌سازی این کشتی‌ها نیز بسیار کند بوده است. در نتیجه، پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸، نرخ توسعه ظرفیت ناوگان کانتینری ۵/۶ درصد باشد. اگر چه احتمال می‌رود رشد عرضه در مجموع از افزایش تقاضا در سال جاری پیشی بگیرد و در نتیجه بخش کانتینری همچنان در عدم توازن اساسی باقی بماند. اما پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۹ رشد حجم تجارت از توسعه ظرفیت بار دیگر پیشی بگیرد. در حالی که در خطوط اصلی ظرفیت کشتی‌های بزرگ به سرعت در حال افزایش است و تقاضا رشد بسیار متعادلی دارد، برای کشتی‌های سایز کوچک و متوسط رشد عرضه محدود است به طوری که برای کشتی‌های زیرمجموعه ۸ هزار TEU رشد به کمتر از ۱ درصد رسیده است. همچنین رشد پایدار تجارت منطقه‌ای پشتوانه‌ای برای بهبود کلی شرایط بازار اجاره بوده است.



نمودار شماره ۳-۷- تقاضا برای کشتی‌های کانتینری و میزان رشد تجارت کانتینری<sup>[۴]</sup>



نمودار شماره ۳-۶- عرضه‌ی کشتی‌های کانتینری<sup>[۴]</sup>

در طول ماه ژوئن به دلیل نزدیک شدن به ماه‌های کم رونق تابستان، فعالیت بازار اجاره کشتی‌های کانتینری کمی کاهش یافت. نرخ اجاره ۱۲ ماهه یک کشتی ۲ هزار و ۷۵۰ TEU روزانه ۱۲۱۰۰ دلار در پایان ماه ژوئن بود که نسبت به ماه مه ۲ درصد افزایش داشت. در حالی که نرخ اجاره ۱۲ ماهه کشتی ۱۰۰۰ TEU نسبت به ماه مه افت ۱ درصدی داشت و به روزانه ۱۰۷۵۰ دلار در روز رسید. در خصوص کشتی‌های بزرگتر فعالیت اجاره در طول ماه ژوئن راحت‌تر انجام شد. اطلاعات بازار حاکی از آن بود که برای یک کشتی ۹ هزار TEU نرخ اجاره ۱۲ ماهه با ۲ درصد کاهش نسبت به ماه مه در پایان ماه ژوئن به سطح روزانه ۳۰ هزار دلار رسید.<sup>[۴]</sup>

میزان: ۴۴۸/۵ میلیون تن

رشد: ۲/۴ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی  
محمولات تانکر (۲۰۱۸)

## ۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر

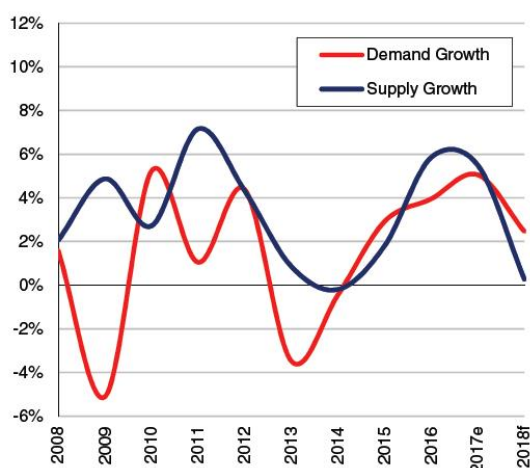
پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۴۴۸/۵	۴۳۷/۹	۴۱۹/۹	۴۰۳/۷	۳۸۷/۱	تجارت جهانی محمولات تانکر (m. DWT)
%۲/۴	%۴/۳	%۴	%۴/۳	-	تغییر
۵۳۴/۱	۵۳۰/۸	۵۰۴/۹	۴۷۶/۹	۴۶۴/۸	ناوگان جهانی حمل تانکر (m. DWT)
%۰/۶	%۵/۱	%۵/۹	%۲/۶	-	تغییر

در سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود تقاضای نفت جهانی با ۱/۴ درصد افزایش به ۹۸/۹ میلیون بشکه در روز برسد. اگرچه پیش‌بینی می‌شود رشد پایدار تقاضا با توجه به رشد بهتر اقتصاد جهانی حمایت شود اما با توجه به تأثیر افزایش قیمت نفت سرعت این افزایش کاهش خواهد یافت. این در حالی است که همچنان آثار منفی شدید درگیری تجاری بر تقاضای نفت وجود خواهد داشت.

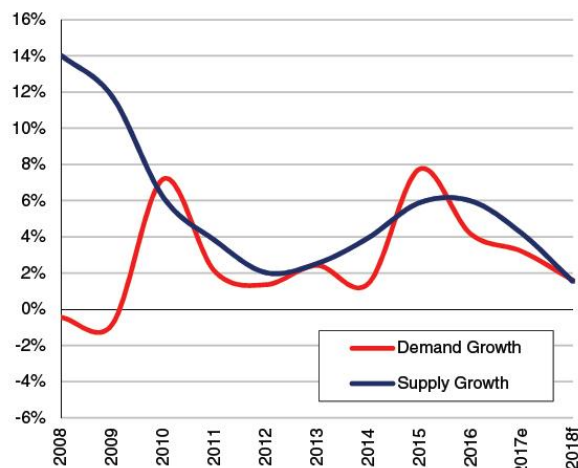
همچنین پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که در سال جاری عرضه نفت جهانی رشد ۲/۲ درصدی داشته و به ۹۸/۵ میلیون بشکه در روز برسد که نسبت به دو سال گذشته که عرضه جهانی به طور مؤثر محدود شده بود، به‌طور قابل توجهی رشد کرده است. در این میان نگرانی‌ها در زمینه بحران بازار نفت منجر به آن شد که اعضای اوپک در نشست ۲۲ ژوئن توافق کنند که کاهش عرضه نفت را که در سال ۲۰۱۷ اجرایی شده بود متوقف سازند و شروع به افزایش تولید خود کنند که یک میلیون بشکه در روز به عرضه جهانی افزود. با توجه به این که امضاءکنندگان توافق پیشین ظرفیت ذخیره اندکی دارند، انتظار می‌رود که تولیدکنندگان با ظرفیت ذخیره بالاتر (همچون عربستان سعودی و روسیه) تولید خود را بیش از سطح توافق شده افزایش دهند تا در ادامه سال ۲۰۱۸ بتوانند کاهش عرضه بازار را جبران کنند.



در ماه ژوئن ۲۰۱۸، بازار تانکر همچنان تحت فشار بود، البته در بخش نفت خام بهبودهایی در میانگین نرخ کرایه مقطعی دیده شد، به طوری که میانگین درآمدهای VLCC رشد چشمگیر ۱۵۴ درصدی را نسبت به ماه مه داشت و به ۸ هزار و ۸۹ دلار در روز رسید. درآمدها تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی کاهش یافت به طوری که میانگین درآمدهای کشتی‌های MR تانکر تمیز با کاهش بی سابقه و رسیدن به کمترین سطح در ۹ سال اخیر، روزانه ۶ هزار و ۴۴۴ دلار بود.



نمودار شماره ۳-۹ - تغییرات عرضه-تقاضای کشتی‌های حمل نفت خام<sup>۱۵</sup>



نمودار شماره ۳-۸ - تغییرات عرضه-تقاضای کشتی‌های حمل فرآورده‌های نفتی<sup>۱۵</sup>

پیش‌بینی می‌شود رشد تقاضا برای تانکرهای حمل نفت خام در سال ۲۰۱۸ به ۲/۵ درصد کاهش یابد که به دلیل گرایش‌های متفاوت طرفین تقاضا و همچنین گرایش برخی از واردکنندگان عمده و درگیری برخی از طرفین عرضه است. در پی نشست اخیر اوپک، پیش‌بینی می‌شود برخی تولیدکنندگان عمده شامل عربستان سعودی و روسیه برای جبران کاهش عرضه در بازار تولید خود را در شش ماهه دوم سال ۲۰۱۸ افزایش دهند. با وجود این که پیش‌بینی می‌شود اقدام اوپک تا حدودی رشد تجارت جهانی را به دنبال داشته باشد، کاهش رشد واردات نفت خام چین و افت واردات ایالات متحده همزمان با پیش‌بینی کاهش شدید تولید ایران و ونزوئلا در کل سال ۲۰۱۸، همه و همه عواملی هستند که رشد تقاضای نفت خام را محدود می‌کنند. علاوه بر این، تشدید جنگ تجاری بر خطر کاهش تجارت در مسیرهای سابق خواهد افزود.

پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ ناوگان فعال تانکرهای حمل نفت خام روند پایداری را طی کنند چرا که در سال جاری روند اوراق‌سازی بسیار خوب بوده است. با این وجود این تعادل به وجود آمده برای اینکه منجر به بهبود شرایط بازار شود نیاز به زمان دارد و نباید منتظر تحولات فوری بود.



با توجه به اینکه پیش‌بینی می‌شود به دلیل کاهش واردات به برخی کشورهای آسیای شرقی، افزایش تقاضای تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی محدود باشد، پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که رشد تقاضای تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی از منظر DWT در سال ۲۰۱۸ کندتر شده و به ۱/۶ درصد برسد. در عین حال، پیش‌بینی می‌شود رشد ناوگان تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی کاهش یابد و به ۱/۵ درصد برسد که دقیقاً برابر با رشد تقاضا است.

اکنون پیش‌بینی می‌شود که ناوگان VLCC در سال ۲۰۱۸ کاهش ۰/۴ درصدی داشته باشد که از سال ۲۰۰۲ تاکنون اولین کاهش ظرفیت ناوگان است. پیش‌بینی می‌شود که هم کاهش روند تحویل ناوگان تازه ساز و هم افزایش قابل توجه اوراق سازی کشتی‌های VLCC به این کاهش کمک کند چرا که تناژ بازیافت شده در ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۸ به بیش از دو برابر کل تناژ اوراق شده در تمام سال ۲۰۱۷ رسید.

علاوه بر این پیش‌بینی می‌شود رشد ناوگان فعال سوئزماکس از ۸ درصد در سال ۲۰۱۷ به حدود ۳ درصد در سال جاری تقلیل یابد و این امر نیز از کاهش سرعت تحویل کشتی‌های جدید و افزایش روند بازیافت سوئزماکس‌ها نتیجه می‌شود به طوری که میزان اوراق‌سازی این نوع کشتی در ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۸ برابر با ۱/۹ میلیون DWT یعنی برابر با کل سال ۲۰۱۷ بوده است.<sup>[۵]</sup>

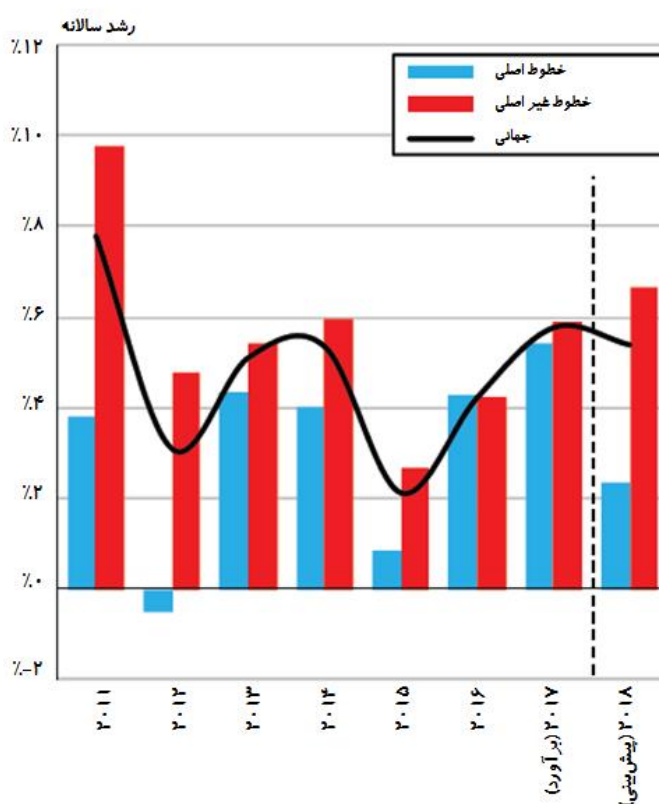


## تحلیل ویژه: بررسی رشد تجارت کانتینری در خطوط اصلی و فرعی

در سال ۲۰۱۸، روند توسعه حجم تجارت کانتینری در مسیرهای فرعی به ویژه در اقتصادهای در حال توسعه، از تجارت در مسیرهای اصلی به طور شگفت انگیزی پیشی گرفته است. در حالی که کفهی رشد تجارت در سالهای اخیر به سمت مسیرهای فرعی متمایل بوده، فاصله بین این دو هرگز آنقدر بزرگ نبوده، در نتیجه بررسی روندها در این زمینه می تواند راهگشا باشد.

## تفاوتها در رشد تجارت کانتینری

میللهای این نمودار برآورد رشد سالانه حجم تجارت کانتینری را در ۷ سال گذشته و همچنین پیش‌بینی رشد کل سال ۲۰۱۸ را به تفکیک خطوط اصلی (خاور دور-اروپا، ترانس‌پاسیفیک، ترانس‌آتلانتیک) و خطوط غیر اصلی (سایر خطوط تجاری شامل شمال-جنوب و درون منطقه‌ای‌ها) نشان می‌دهد. رشد تجارت جهانی با خط سیاه نشان داده شده است.



## تاریخچه هماهنگی

روند رشد حجم فعالیت کانتینری اغلب بین خطوط تجاری مختلف متفاوت است. پیش از آغاز بحران مالی در سالهای ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۸، رشد تجارت در خطوط اصلی بسیار سریع بود، یعنی به طور میانگین بیش از ۸ درصد رشد سالانه داشت که ناشی از برون‌سپاری بخش عظیمی از تولید کشورهای توسعه یافته به آسیا بود. با این وجود، در همین مدت، رشد تجارت خطوط فرعی از خطوط اصلی نیز بیشتر بود. پس از بحران مالی، در طول ۱۰ سال گذشته، ۹ سال رشد تجارت کانتینری در خطوط فرعی بیشتر از خطوط اصلی بود. در سال



۲۰۱۸ نیز این موضوع بسیار چشمگیرتر بود و پیش‌بینی می‌شود در کل سال تجارت خطوط فرعی رشد تندی داشته باشد در حالی که به نظر می‌رسد در خطوط اصلی رشد ملایم‌تری صورت گیرد.

### گسست تدریجی

پیش‌بینی می‌شود توسعه تجارت کانتینری در خطوط اصلی در سال ۲۰۱۸ به سطح ۲,۳ درصد تقلیل یابد در حالی که در سال ۲۰۱۷ این شاخص ۵,۴ درصد بود. در سال جاری، با وجود اینکه حجم محمولات خطوط اصلی به سمت آسیا تحت تأثیر شدت ممنوعیت واردات ضایعات به چین، کاهش یافت، حجم واردات به آلمان و انگلیس از آسیا در ۵ ماهه اول سال ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ در مجموع ۶,۲ درصد افت کرد و این امر در رشد سالانه ۰,۷ درصدی مسیر خاور دور-اروپا مؤثر بود. علاوه بر این، با توجه به شدت گرفتن جنگ تجاری چین و آمریکا تا حدودی کاهش حجم تجارت در خط اصلی تجاری ترانس‌پاسیفیک پیش‌بینی می‌شود.

### جدایی سریع

با این وجود، پیش‌بینی می‌شود به پشتوانه تقاضای بیشتر اقتصادهای در حال توسعه، رشد حجم تجارت در خطوط تجاری غیر اصلی در سال ۲۰۱۸ سرعت بگیرد و به ۶,۶ درصد در کل این سال برسد. در هند، پیش‌بینی می‌شود رشد GDP بیش از ۷ درصد منجر به افزایش ۸ درصدی واردات کانتینری به این شبه قاره شود. این در حالی است که پیش‌بینی می‌شود واردات کانتینری آمریکای لاتین نیز با سرعت مشابهی توسعه یابد. در سایر نقاط، به دلیل ادامه روند کارخانه بودن آسیا برای سایر قاره‌ها، حجم تجارت فرا آسیایی افزایش می‌یابد و پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ این بخش ۷ درصد افزایش یابد.

### تغییرات در مجموع خوب

بنابراین، با وجود این که رشد تجارت خطوط اصلی در سال جاری متعادل‌تر بوده، پیش‌بینی رشد خوب ۵,۴ درصدی تجارت کانتینری جهانی در سال ۲۰۱۸ ناشی از رشد پایدار خطوط تجاری غیر اصلی می‌شود. علاوه بر این، رشد سریع تجارت در مسیرهای شمال-جنوب و درون منطقه‌ای از افزایش تقاضا برای کشتی‌های کانتینری سایز کوچکتر و متوسطی پشتیبانی کرده که با توجه به رشد محدود ناوگان در این بخش موجب رونق چشمگیر شرایط بازار اجاره شده است. به این ترتیب، حداقل شکاف ایجاد شده به دلیل دو سرعت رشد مختلف، عامل مثبتی برای یکی از بخش‌های کشتیرانی کانتینری در جهان شده است.<sup>[۴]</sup>



- [1] Seaborne Trade Monitor, Clarkson Research Services, Volume 5, No. 7, June-2018, ISSN: 2058-7570.
- [2] World Fleet Monitor, Clarkson Research Services, Volume 9, No. 7, July-2018, ISSN: 2042-0633.
- [3] Dry Bulk Trade Outlook, Clarkson Research Services, Volume 24, No. 7, July-2018, ISSN: 1361-3189.
- [4] Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services, Volume 20, No. 7, July-2018, ISSN: 1467-0488.
- [5] Oil & Tanker Trades Outlook, Clarkson Research Services, Volume 23, No. 7, July-2018, ISSN: 1363-9617.

# فصل چهارم:



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



#### ۴-۱ - شرکت کشتیرانی فرانسه از ایران خارج شد.<sup>[۱]</sup>

یکی از بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا اعلام کرد که از بیم گرفتار شدن در گرداب تحریم‌های ایالات متحده، ایران را ترک خواهد کرد. این در حالی است که رئیس جمهوری ایران از کشورهای اروپایی خواست تا برای بی اثر کردن اقدامات ایالات متحده بیش از پیش با ایران همکاری کنند.

۷ ژوئیه ۲۰۱۸ یکی از بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا اعلام کرد که از بیم گرفتار شدن در گرداب تحریم‌های ایالات متحده، ایران را ترک خواهد کرد. این در حالی است که رئیس جمهوری ایران از کشورهای اروپایی خواست تا برای بی اثر کردن اقدامات ایالات متحده بیش از پیش با ایران همکاری کنند. شرکت فرانسوی موسوم به CMA CGM اعلام کرد که در پی تلاش‌های ایران برای متقاعد کردن کشورهای اروپایی با پیشنهاد مزایای اقتصادی برای آن‌ها جهت مقابله با وضع تحریم‌های جدید دولت ترامپ علیه ایران، فعالیت‌های خود را در این کشور متوقف و از آن خارج می‌شود.

ایران اعلام کرده است که برای باقی ماندن بر سر توافق صورت گرفته جهت محدود کردن برنامه‌های هسته‌ای خود، نیاز به کمک بیشتری از سوی اروپا دارد. در ماه مه ۲۰۱۸ رئیس جمهور ایالات متحده از توافق هسته‌ای خارج شد و تحریم‌های جدیدی را علیه ایران وضع کرد. دولت واشنگتن به همه کشورها دستور داد که خرید نفت ایران را از ماه نوامبر سال جاری متوقف کنند و شرکت‌های خارجی نیز در صورت متوقف نکردن تجارت خود با ایران به لیست سیاه ایالات متحده اضافه خواهند شد.

قدرت‌های اروپایی که هنوز از توافق هسته‌ای پشتیبانی می‌کنند، اعلام کرده‌اند که تلاش می‌کنند تا کسب‌وکارهای کشور خود را برای ماندن بر سر تجارت با ایران تشویق کنند. اما چشم‌انداز محروم شدن از سوی ایالات متحده آنقدر سیاه و نحس است که شرکت‌های اروپایی را وادار می‌سازد از ایران خارج شوند.

روز جمعه مورخ ۶ ژوئیه ۲۰۱۸، وزرای خارجه پنج کشور باقی مانده بر سر توافق هسته‌ای (بریتانیا، فرانسه، آلمان، چین و روسیه) یک بسته پیشنهادی از اقدامات اقتصادی به ایران پیشنهاد دادند تا این کشور بتواند با تحریم‌های ایالات متحده مقابله کند. این بسته پیشنهادی از ماه اوت ۲۰۱۸ اجرایی می‌شود اما مقامات ایرانی گفته‌اند که بسته پیشنهادی به تنهایی کافی نیست. سایت رسمی رئیس جمهوری ایران در روز شنبه مورخ ۷ ژوئیه ۲۰۱۸ اعلام کرد: «کشورهای اروپایی برای حفظ روابط اقتصادی با ایران که بر اساس توافق جامع هسته‌ای است، تمایل سیاسی خود را نشان داده‌اند اما لازم است این کشورها اقدامات عملی را در این زمان محدود انجام دهند.»



CMA CGM که بر اساس اظهار سازمان ملل سومین شرکت کانتینری بزرگ جهان است و بیش از ۱۱ درصد از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی جهان را در اختیار دارد، اعلام کرد که سرویس‌های خود در ایران را متوقف خواهد کرد چرا که نمی‌خواهد حجم گسترده فعالیت‌های خود در ایالات متحده را از دست بدهد.

مدیرعامل این شرکت روز شنبه در یک کنفرانس اقتصادی در شهر جنوبی فرانسه اعلام کرد: «ما در پی دستور دولت ترامپ تصمیم گرفته‌ایم که ارائه خدمات خود به ایران را پایان دهیم. رقبای چینی ما در این زمینه کمی مردد هستند، شاید برای اینکه نوع روابط آن‌ها با دولت ترامپ متفاوت است اما قوانین را اجرا می‌کنیم.»

پیش‌تر شرکت دانمارکی A.P. Moller مرسک در ماه مه ۲۰۱۸ خروج خود از ایران را اعلام کرده بود. در ماه ژوئن نیز گروه خودروسازی فرانسه موسوم به PSA همکاری مشترک خود در ایران را به حال تعلیق درآورد و شرکت بزرگ نفتی فرانسه به نام Total اعلام کرد که امید اندکی دارد که ایالات متحده اجازه ادامه پروژه چند میلیارد دلاری گازی را به این شرکت بدهد.

وزیر نفت ایران از تنش‌ها بین ایران و ایالات متحده به عنوان «جنگ تجاری» یاد کرد و گفت که این جنگ در استخراج و صادرات نفت این کشور هیچ تغییری ایجاد نمی‌کند. وی با تأیید صحبت آقای روحانی اظهار کردند که بسته پیشنهادی اروپایی‌ها تمام خواسته‌های اقتصادی ایران را برآورده نمی‌کند.

آقای زنگنه در مصاحبه با خبرگزاری تسنیم گفت: «تنها نظر شخص بنده نسبت به بسته پیشنهادی این نیست بلکه همکاران من در وزارت خارجه نیز از جزئیات این بسته راضی نیستند.»

برخی مقامات ایرانی تهدید کرده‌اند که در پی اقدامات ایالات متحده برای کاهش فروش نفت ایران به صفر، صادرات نفت از خلیج فارس را ممنوع خواهند کرد. آقای روحانی نیز در صحبت‌های چند روز اخیر خود تهدید کردند که در صورتی که ایران صادراتی نداشته باشد، هیچ صادرات نفتی در منطقه صورت نخواهد گرفت.

▲ Source: Reuters, Date: 07 July 2018





## ۴-۲- نخست وزیر مالزی: تمام قد از ایران حمایت

می‌کنیم.<sup>[۲]</sup>

نخست وزیر مالزی در سخنرانی اخیر خود ضمن ناعادلانه خواندن تحریم‌ها علیه ایران، اعلام کرد: مالزی هرگز از این تحریم‌ها حمایت نخواهد کرد و تمام قد پشت ایران می‌ایستد.

نخست وزیر مالزی، ماهاتیر محمد، در سخنرانی اخیر خود و در پی گزارشی که از توقف عرضه گازوئیل به ایران خبر داده شده بود با ابراز ناراحتی خود از این گزارش گفت که این گزارش صحت نداشته و پتروناس هم اعلام کرده که چنین اتفاقی نیافتاده است. اگرچه به صحت این گزارش نیز شک دارد چرا که ایران نیازی به نفت و گاز مالزی ندارد چرا که خود روزانه ۳ میلیون بشکه نفت تولید می‌کند، اما به هر حال صادرات گازوئیل به ایران قطع نشده است. وی در این سخنرانی اعلام کرد: «من بر این باورم که مالزی باید با همه روابط دوستانه داشته باشد، حتی با ایالات متحده، اما ما نمی‌توانیم زیر سایه ایالات متحده باشیم و نمی‌توانیم به او اجازه دهیم که به روابط خارجی ما جهت بدهد. ما مراودات زیادی با ایران داریم و نمی‌توانیم به دلیل خواست ایالات متحده به وضع تحریم‌های مجدد علیه ایران، در این اقدام مشارکت کنیم. ما نباید در این ماجرا درگیر شویم. بر این باوریم که همه کشورها حق انتخاب دارند که از انرژی هسته‌ای صلح آمیز استفاده کنند یا نکنند. بکارگیری انرژی هسته‌ای تنها یک گام از بکارگیری سلاح هسته‌ای فاصله دارد. در دنیایی که ایالات متحده ۱۰ هزار کلاهک هسته‌ای دارد، وقتی اسرائیل می‌تواند ۲۰۰ کلاهک هسته‌ای داشته باشد و روسیه، بریتانیا و فرانسه نیز تعداد زیادی کلاهک هسته‌ای دارند، چرا ایران نتواند ۲ کلاهک هسته‌ای داشته باشد؟ خیلی هم زیاد نیست!»

نخست وزیر مالزی پرسید آیا این تهدیدی برای صلح در جهان است؟ آیا شما فکر می‌کنید که ایران با ۲ کلاهک هسته‌ای می‌خواهد جنگ هسته‌ای به راه بیندازد؟ او که با تمسخر شروع جنگ هسته‌ای را تنها با ۲ کلاهک هسته‌ای دیوانگی دانست در ادامه اظهار کرد که توان هسته‌ای ایران تهدیدی برای جهان محسوب نمی‌شود. او تأکید کرد که ایرانی‌ها قصد استفاده از سلاح هسته‌ای علیه کسی را ندارند ولی اگر بخواهند سلاح هسته‌ای داشته باشند، این حق را دارند. بنابراین وضع تحریم‌ها علیه ایران اصلاً عادلانه نیست و مالزی هرگز نباید از آن حمایت کند.

▲ Source: YouTube, Date: 07 July 2018



### ۳-۴- افت شناور ورودی به بندر سنگاپور برای سوخت‌گیری<sup>[۳]</sup>

فروش سوخت بانکر در سنگاپور و در ژوئن سال جاری میلادی افزایش ۲/۲ درصدی را در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته میلادی پشت سر گذراند.

به گزارش اداره دریانوردی و بندر سنگاپور، میزان فروش سوخت بانکر در ژوئن سال جاری میلادی با رشد ۲/۲ درصدی در مقایسه با مدت مشابه ۲۰۱۷ همراه شد و به سه میلیون و ۹۲۰ متریک تن رسید. این آمار البته در مقایسه با ماه می و میزان ۴/۲۸ میلیون متریک تن افت ۸/۴ درصدی داشت.

بر اساس این گزارش، ورود شناورها برای سوخت‌گیری به بندر سنگاپور در مقایسه با سه هزار و ۱۳۰ فروند در ژوئن سال گذشته و ماه می در مقایسه با زمان‌های کنونی سال جاری به ترتیب افت ۷/۳۴ و ۳/۳۱ درصدی را تجربه کرد.

فروش سوخت بانکر در ماه ژوئن سال جاری میلادی شامل ۲,۸۰ میلیون تن متریک از سوخت نفتی با سولفور بالای ۳۸۰ CST، ۲۹۱,۰۰۰ متریک تن سوخت سنگین از ۱۸۰ CST، ۸۵۲,۹۰۰ متریک تن از سوخت سنگین ۵۰۰ CST، ۱۰۷,۵۰۰ متریک تن از سوخت کم سولفور گازوئیل، ۱۳۸,۰۰۰ متریک تن از سوخت کم سولفور ۳۸۰ CST، ۷۶,۰۰۰ متریک تن از سوخت سبک نفتی ۱۸۰ CST و ۵۵۱,۰۰۰ متریک تن از گازوئیل دریایی بود.

بیشترین میزان فروش نیز در این میان به ۱۱ هزار تن متریک از سوخت نفتی کم سولفور ۵۰۰ CST تعلق گرفت و این درحالی است که فروش سوخت کم سولفور ۳۸۰ CST برای شانزدهمین ماه متوالی بالا بود. فروش این سوخت در فوریه سال گذشته میلادی با رسیدن به ۱۵۷,۰۰۰ تن متریک، رکورد زد.

آمار منتشر شده اشاره‌ای به فروش سوخت دیزلی در ژوئن نکرده بود. در این گزارش آمده است که میزان حداکثری سولفور در سوخت‌های سنگین ۳/۵ و در سوخت‌های سبک یک درصد است.

▲ Source: PSA Singapore, Date: July 2018



## ۴-۴- ایران در تأمین نفت هند از عربستان سعودی

پیشی گرفت.<sup>[۴]</sup>

ایران در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ دومین تأمین‌کننده بزرگ

پالایشگاه‌های هند بود و از عربستان سعودی در این زمینه پیشی گرفت زیرا شرکت‌های هندی می‌خواستند از تخفیفات بیشتری که ایران پیشنهاد کرده بهره ببرند.

۲۳ ژوئیه ۲۰۱۸، وزیر نفت هند اعلام کرد، ایران که دومین تأمین‌کننده بزرگ پالایشگاه‌های هند بین آوریل و ژوئن ۲۰۱۸ بوده است، جایگزین عربستان سعودی خواهد شد چرا که شرکت‌های هندی می‌خواهند از تخفیفات بیشتری که ایران پیشنهاد کرده بهره ببرند.

هند که بعد از چین بزرگترین مشتری ایران است در سه ماهه نخست سال مالی جاری ۵ میلیون و ۶۷۰ هزار تن محموله نفتی را از ایران وارد کرده که این حجم معادل ۴۵۷ هزار بشکه نفت در روز بوده است. البته ارقامی جهت مقایسه با دوره مشابه سال گذشته ارائه نشده اما داده‌های گردآوری شده توسط رویترز نشان می‌دهد که هند در بازه زمانی آوریل تا ژوئن سال ۲۰۱۷ حدود ۳ میلیون و ۴۶ هزار تن نفت یعنی معادل ۲۷۹ هزار بشکه در روز از ایران وارد کرده است.

پالایشگاه‌های هند که حدود ۶۰ درصد از ظرفیت پالایش ۵ میلیون بشکه در روز هند را دارند، در سال ۲۰۱۷ در اعتراض به اقدام تهران برای اعطای حقوق توسعه میدان گازی Farzad B به گروه‌های دیگر، این پالایشگاه‌ها واردات خود از ایران را محدود کرده بودند.

پالایشگاه‌ها، شرکت‌های نفتی هند، شرکت‌های پتروشیمی Chennai، شرکت پتروشیمی Bharat و پالایشگاه‌های عمانی آن به همین نام، شرکت پتروشیمی Hindustan، پالایشگاه Mangalore و پتروشیمی‌های دیگر در سال مالی ۲۰۱۷-۱۸ از ایران ۹,۸ میلیون تن نفت وارد کردند که حدود ۲۵ درصد کمتر از سال پیش از آن بود.

در سال مالی جاری، پالایشگاه‌ها تصمیم گرفته بودند که واردات از ایران را تقریباً دو برابر کنند چرا که ایران پیشنهاد حمل‌ونقل تقریباً رایگان داده و دوره پرداخت را طولانی‌تر کرده بود.

عراق در بازه آوریل تا ژوئن (سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸) بزرگترین تأمین‌کننده نفت هند بود. در این مدت عراق با تأمین ۷/۲۷ میلیون تن از نفت هند در جایگاه نخست و عربستان سعودی با تأمین ۵/۲۲ میلیون تن در جایگاه سوم قرار داشت.

دولت هند و سایر خریداران عمده نفت ایران پس از آن که آمریکا از توافق هسته‌ای خارج شد و تصمیم وضع مجدد تحریم‌ها علیه ایران، برای کاهش واردات خود از این کشور تحت فشار قرار گرفتند. رویترز ماه گذشته (ژوئن ۲۰۱۸) اعلام کرد که هند از پالایشگاه‌های خود خواسته تا برای کاهش شدید یا حتی صفر شدن واردات نفت از ایران آماده شوند.

اولین دور از تحریم‌ها از ۶ اوت ۲۰۱۸ عملیاتی خواهد شد و مابقی که به طور عمده در بخش پتروشیمی است ۱۸۰ روز پس از آن آغاز می‌شود و تا ۴ نوامبر ۲۰۱۸ همه تحریم‌ها اعمال خواهند شد.

به گفته وزیر نفت هند، پالایشگاه‌های هندی واردات نفت خام خود را از ایران و سایر منابع با در نظر گرفتن موارد فنی و تجاری انجام می‌دهد. وی در مورد اینکه آیا پالایشگاه‌ها واردات از ایران را کاهش خواهند داد یا خیر صحبتی نکرد. به هر حال کل واردات نفت هند از ایران در ماه ژوئن نسبت به ماه مه کاهش ۱۶ درصدی داشت زیرا پالایشگاه‌ها برای در امان ماندن از تحریم‌های ایالات متحده شروع به کاهش تأمین خود از ایران کرده‌اند.

▲ Source: Reuters, Date: 24 July 2018

- [1] <https://www.reuters.com/article/us-iran-nuclear-cmacga/french-shipping-firm-cma-cgm-ends-iran-ops-due-to-u-s-sanctions-threat-idUSKBN1JX0GS> (07 July 2018)
- [2] <https://www.youtube.com/> (07 July 2018)
- [3] <https://www.singaporepsa.com/news-and-media> (July 2018)
- [4] <https://in.reuters.com/article/india-iran-oil/iran-becomes-indias-no-2-oil-supplier-ahead-of-saudi-arabia-idINKBN1KE0CI/> (24 July 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](mailto: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) +

