

سال اول - شماره پنجم

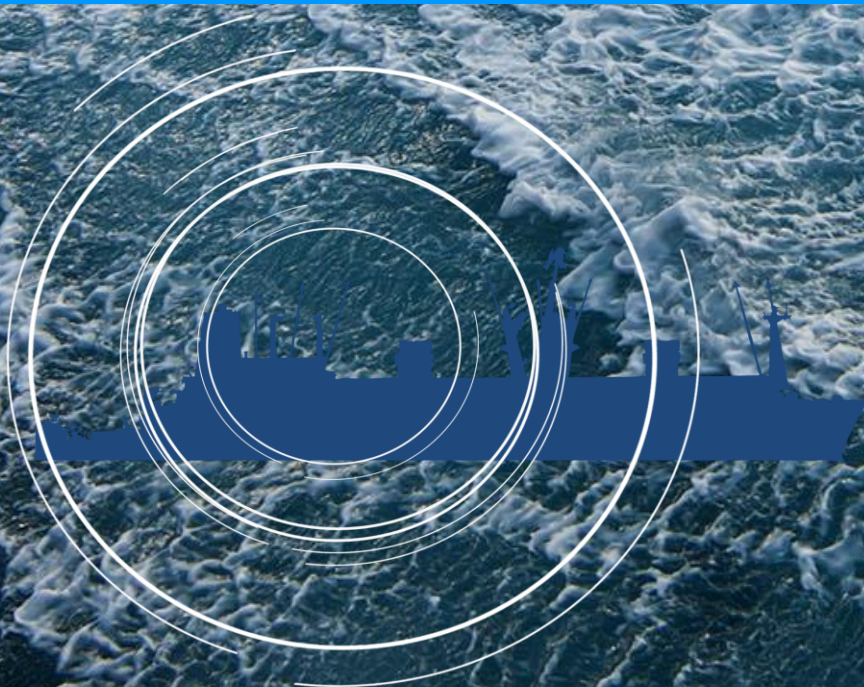
شهریور ۱۳۹۷ (September 2018)

اهم مطالبی که در این شماره می‌خوانید:

- توهم پایان تاریخ!
- بر سر اقتصاد جهان چه می‌آید؟
- آخرین گزارش صندوق بین‌المللی پول از چشم‌انداز رشد اقتصادی جهان
- تحلیل روند شاخص‌های کلان اقتصاد جهانی
- تجارت دریابرد جهانی از بحران مالی تاکنون
- تحلیل بازار کالاهای اساسی: غلات، فولاد، نفت و سوخت
- واردات فرآورده‌های نفتی جنوب شرق آسیا: کاهش کوتاه مدت؟
- نگاهی گذرا به روند تغییرات تجارت دریابرد جهانی
- بررسی روند تغییرات سبد منتخب از تجارت دریابرد جهانی در فواصل زمانی یک ماهه
- چوب لای چرخ واردات اروپایی‌ها از آسیا
- 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

۲۳۸۴۴۷۶۷ (+ ۹۸۲۱)

فاکس

۲۶۱۰۰۳۶۷ (+ ۹۸۲۱)

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: تجارت دریابرد جهانی از بحران مالی تاکنون
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)
۲۵	۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)
۲۷	تحلیل ویژه: واردات فرآورده‌های نفتی جنوب شرق آسیا: کاهش کوتاه مدت؟
۲۹	منابع فصل دوم

شماره صفحه	فهرست مطالب
۳۰	فصل سوم: نگاهی گذرا به تجارت دریابرد جهانی
۳۱	۳-۱- تجارت دریابرد جهانی
۳۳	۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک
۳۵	۳-۳- تجارت جهانی محمولات کانتینری
۳۷	۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر
۳۹	تحلیل ویژه: چوب لای چرخ واردات اروپایی‌ها از آسیا
۴۱	منابع فصل سوم
۴۲	فصل چهارم: نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل‌های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی
۴۳	۴-۱- چالش‌های عملیاتی و قانونی نصب اسکرابرها
۴۵	۴-۲- دویی شرکت فورواردری جهانی خود موسوم به ISS را تأسیس کرد.
۴۶	۴-۳- واکاوی علل کمرنگ شدن نقش کشتیرانی آلمان در سطح بین‌الملل
۴۸	۴-۴- افزایش ۱۲ درصدی واردات ذغال‌سنگ هند
۴۹	۴-۵- ناوگان تحت مالکیت چین در رده دوم جهانی
۵۰	۴-۶- روزهای روشن پیش روی شرکت‌های کشتیرانی نیجریه
۵۲	۴-۷- کاهش تعداد کشتی‌های عبوری آمریکا و چین از کانال پاناما
۵۳	منابع فصل چهارم

پیشگفتار: توهم پایان تاریخ!

بارها این عبارت را شنیده‌ایم که تاریخ در حال تکرار است. شاید شکل وقایع و رخدادها هر بار به گونه‌ای خاص آن برهه‌ی زمانی باشد اما در بطن موضوع که دقت کنیم شباهت‌های بی‌بدیلی را مشاهده می‌کنیم که از یک منشأ سرچشمه گرفته‌اند. واکنش چیست؟

عده‌ای با بروز بحران‌ها و تیره و تار شدن اوضاع برای برون رفت مدت‌های مدیدی برنامه‌ریزی می‌کنند و آنقدر دیر دست به کار می‌شوند که یا مشکل تا آن زمان چهره عوض می‌کند و در قالب بحرانی جدید رخ می‌نماید. در نتیجه برنامه‌ها عملاً ناکارآمد می‌شوند. به این گروه می‌توان گفت متفکرین ناکارآمد!

گروهی دیگر فوراً بدون فکر و برنامه به دنبال موج ایجاد شده می‌روند. مثلاً اگر بحران محیط زیستی است فوراً وارد مذاکره می‌شوند که دستگاه‌های جدید را با قیمت مناسب بخرند، اگر موج ایجاد شده، رونق بازار و بهبود نسبی کرایه حمل است، در اولین فرصت به دنبال سفارش ساخت و اجاره می‌افتند. این‌ها عجولان بی‌فکرند که بدون داشتن چشم‌انداز تنها منتظرند تا موجی بیاید و بر آن سوار شوند. این‌ها که موج در پایان به صخره می‌خورد یا در ساحل امن می‌نشینند در تصمیم‌گیری این عده خیلی تأثیرگذار نیست.

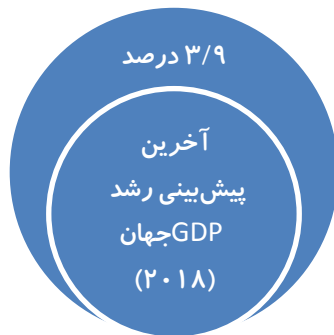
پاک بازان گروه دوم اگرچه از متفکرین و منفعلین گروه اول کمتر هستند اما در مقیاس جهانی بسیار تأثیرگذارند و به بحران‌ها دامن می‌زنند. با این حال همواره برگ برنده دست آن دسته است که در میانه‌ی این دو دسته، چابک عمل می‌کنند. یعنی نه همچون گروه اول تنها به آینده فکر می‌کنند و چشم به چشم‌انداز پیش‌روی می‌دوزند و درگیر بروکراسی‌ها هستند نه این‌که چون گروه دوم بی‌گدار به آب می‌زنند. گروه دوم در توهم اتمام تاریخ هستند. با خود می‌اندیشند این بحران که تمام شود، شرایط امن خواهد شد. در صورتی که گروه اول نیز بر این باورند باید خیلی برای مقابله با بحران موجود برنامه داشت چون این بحران تمامی ندارد.

در صورتی که واقعیت این است که بحران‌ها چرخه‌هایی هستند که آغاز می‌شوند، طول مدتی که به ماهیت‌شان بستگی دارد را طی می‌کنند و با نزدیک شدن به زوال کامل باید هشیار بود چرا که تاریخ تمام نمی‌شود و باز چرخه‌ی دیگری در راه خواهد بود. آنان که برنده می‌اندیشند و پیروزمندانه عمل می‌کنند، آنگاه که باید برنامه می‌ریزند و به موقع دست به کار می‌شوند. چابکی برگ برنده‌ی این گروه است.



فصل اول

• وضعیت اقتصاد جهانی



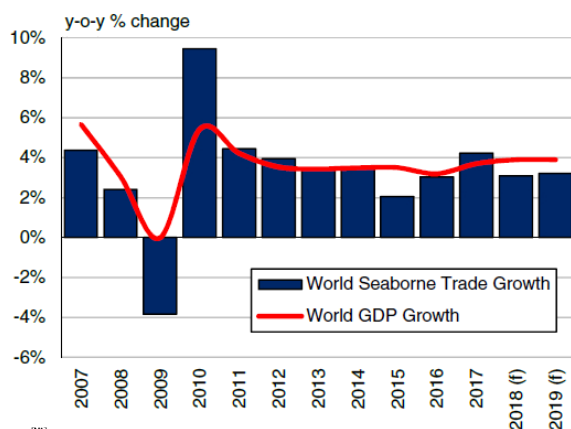
۱-۱ - تولید ناخالص داخلی (GDP)

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

تغییرات GDP (%) در:	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۸ پیش‌بینی	۲۰۱۹ پیش‌بینی
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

به گزارش صندوق بین‌المللی پول، ۴۵ بازار نوظهور و اقتصاد در حال توسعه ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی

را در اختیار دارند و پیش‌بینی می‌شود که در بازه سال ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ سرانه رشد GDP در این کشورها کمتر از اقتصادهای توسعه یافته باشد و در نتیجه بیش از پیش از منظر استانداردهای زندگی عقب بمانند.

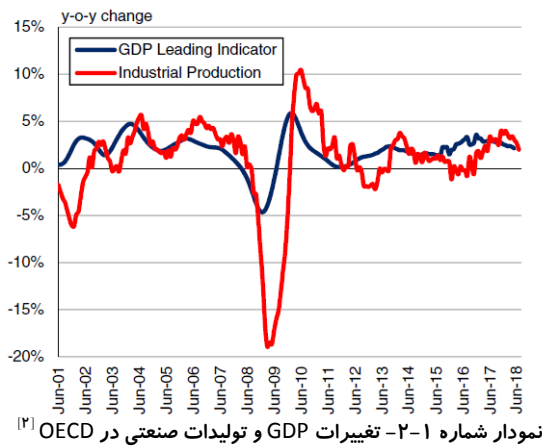
نمودار شماره ۱-۱ - تغییرات GDP و تجارت دریابرد جهانی^[۳]

در سال ۲۰۱۷، ۵۸ درصد از کشورها سهم ۷۵ درصدی از GDP جهان را به خود اختصاص داده بودند. در سال ۲۰۱۸، ۵۲ درصد از کشورها تنها ۴۷ درصد از GDP جهان را می‌سازند. پیش‌بینی می‌شود برای سال ۲۰۱۹

این اعداد ارقام به این صورت باشد: ۳۲ درصد از GDP جهان متعلق به ۵۴ درصد از کشورها.

مهمترین محرک‌هایی که پیش‌بینی می‌شود تغییراتی را در سال ۲۰۱۸ رقم بزنند، افزایش قیمت نفت است که منجر به آن خواهد شد که ترازنامه مالی صادرکنندگان نفت حدود ۳ درصد از تولید ناخالص داخلی آن‌ها را پوشش دهد و همچنین پیش‌بینی می‌شود رشد چشمگیر اقتصادی در ایالات متحده منجر به افزایش کسری حساب جاری این کشور در سال ۲۰۱۸ شود.

یک راه برای تبیین چشم‌انداز جهانی اقتصاد، بررسی مشارکت‌های داخلی و خارجی در رشد تولید ناخالص داخلی از طریق در نظر گرفتن بدهکاری و بستانکاری کشورها است. پیش‌بینی می‌شود بستانکاری کشورهای



پیشرفته اروپایی به ۸۵ درصد از GDP افزایش یابد و ژاپن نیز بستانکاری خود را به ۷۵ درصد از GDP برساند. در حالی که پیش‌بینی می‌شود بدهکاری خالص آمریکا به ۵۰ درصد GDP برسد که ۹ درصد بیش از سال ۲۰۱۷ است. در مقابل، پیش‌بینی می‌شود وضعیت سرمایه‌گذاری خالص جهانی گروهی از بدهکاران منطقه اروپا شامل ایتالیا و اسپانیا بیش از ۲۰ درصد از GDP این کشورها را دربرگیرد و تا سال ۲۰۲۳ اعتبار این کشورها به نصف سطح یک دهه پیش از آن برسد.

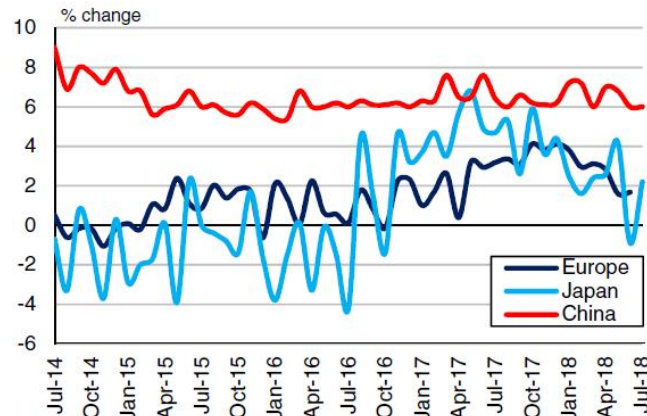
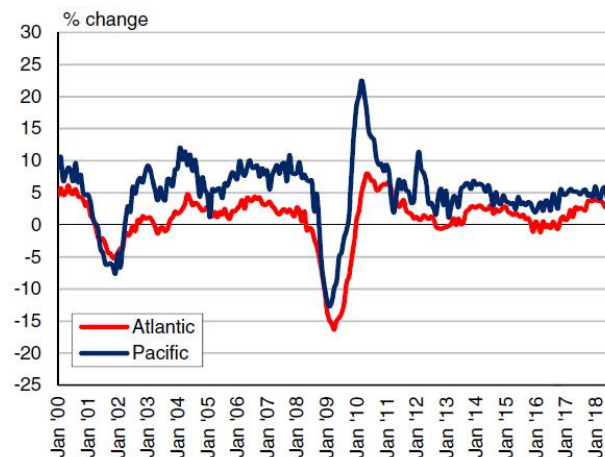
در مجموع برآوردها حاکی از آن است که تا سال ۲۰۲۰ تولید ناخالص جهانی افت ۰/۸ درصدی خواهد داشت. این افت از تشدید تنش‌های تجاری نشأت می‌گیرد که به‌طور خاص درگیری آمریکا و چین مدنظر است و در کل بیش از ۰/۹ درصد در کاهش GDP آمریکا و ۱/۶ درصد در افت GDP چین در سال ۲۰۱۹ اثر خواهد گذاشت. در مورد کشورهای عضو پیمان نفتا GDP در سال ۲۰۲۰ بیش از ۱/۶ درصد کاهش می‌یابد که ناشی از برداشتن تعرفه‌ها در این مناطق است.^[۱]

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)

در اقتصادهای پیشرفته، در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸، فعالیت‌های اقتصادی نسبت به بهبودی که در شش ماهه دوم سال ۲۰۱۷ داشت، افت کرد. در منطقه اروپا و بریتانیا رشد تجارت جهانی و تولیدات صنعتی نسبت به پیش‌بینی‌ها کمتر بود و برخی از شاخص‌های پر تکرار صنعت در حد متوسط بود.

نمودار شماره ۱-۳- تغییرات تولیدات صنعتی^[۲]نمودار شماره ۱-۴- تغییرات تولیدات صنعتی در دو منطقه عمده^[۴]

تولیدات صنعتی ایالات متحده، ژاپن و آلمان در بخش‌های تولیدی، سرمایه و کالا نسبت به سایر بخش‌های سازنده متعادل‌تر عمل کردند که می‌تواند ناشی از صرف سرمایه کمتر باشد. داده‌ها حاکی از کاهش سرعت رشد تجارت جهانی و تولیدات صنعتی است که تا حدودی می‌تواند ناشی از سفارشات کمتر برای صادرات باشد اما همین فاکتور بر روی میزان سرمایه درگیر تأثیر می‌گذارد و ارتباط دوجانبه آن‌ها ضعف تجارت را بیشتر می‌کند.^[۱]

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

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

فدرال رزرو اعلام کرد که تولیدات صنعتی آمریکا در ماه اوت رشد ۰/۴ درصدی داشته است که به دلیل این بوده که تولید خوب خودرو، تولید نامطلوب در سایر بخش‌های صنعتی را جبران کرده است. پژوهش به عمل آمده از مدیران کارخانجات آمریکا نشان می‌دهد که در ماه اوت افزایش فعالیت‌های تولیدی سرعتی داشته که در ۱۴ سال گذشته بی‌سابقه بوده است. با توجه به تقاضای چشمگیر بخش‌های خانگی و خارجی این موضوع دور از ذهن نبوده است.^[۶]

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

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

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

تغییرات IP (%) در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	ژوئن ۲۰۱۸	ژوئیه ۲۰۱۸	اوت ۲۰۱۸
روسیه	-۳/۲	۰/۵	۰/۸	۲/۱	۳/۸	۲/۸
چک	۴/۲	۲/۸	۵/۵	۳/۴	۱۰/۳	-
مجارستان	۷/۰	۰/۹	۵/۵	۳/۱	۴/۳	-
لهستان	۴/۸	۳/۰	۶/۵	۶/۸	۱۰/۳	۵/۰
شیلی	-۰/۷	-۱/۶	-۰/۵	۵/۰	-۱/۵	-
برزیل	-۸/۵	-۶/۷	۲/۱	۳/۵	۴/۰	-

۱-۳- نرخ تورم (Inflation Rate)

در چشم‌انداز اقتصادی جهان به عوامل مختلفی که تغییرات ناگهانی در شرایط مالی جهان ایجاد می‌کند اشاره شده است. نشانه‌هایی از تورم پایدار در ایالات متحده می‌تواند منجر به تغییر پیش‌بینی‌های بازار و افزایش نرخ بهره این کشور شود.

آشفته‌گی‌های اخیر در ترکیه با تنش‌های سیاسی در مقابل آمریکا تشدید شده است و منجر به آن شده که تورم در این کشور افزایش یابد و بازارهای نوظهور منطقه را نیز دچار بحران کند. در حالی که افزایش قیمت نفت دلیل اصلی افزایش تورم در اغلب نقاط جهان است، کماکان کشورهایی هستند که تورم بسیار کمتر از سطح پیش‌بینی شده دارند که به دلیل سیاست‌های مالی بسیار قوی آن کشورها بوده است.

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

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

در ایالات متحده با توجه به فشارهای تورم همزمان با رشد پایدار و نرخ بسیار پایین بیکاری لازم است سیاست‌های پولی به تدریج سخت‌گیرانه‌تر شود. در منطقه اروپا، فاصله مثبت بین تولید و فشار بازار کار متعاقباً منجر به افزایش تورم خواهد شد. در ژاپن نیز پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که تا ۵ سال آینده این کشور نمی‌تواند به سطح تورم مطلوب خود برسد و در نتیجه نیاز به اعمال سیاست پولی مناسبی در کشورش دارد.^[۱]

در قزاقستان در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸، رشد اقتصادی بیش از ۴ درصد بوده است که ناشی از تولید نفت و گاز و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل بوده در حالی که کاهش تورم مصرف بخش خصوصی را تسهیل کرده است. در میان واردکنندگان انرژی، بلاروس از بهبود تقاضای روسیه و توسعه صادرات صنعتی به کشورهای غیر CIS منتفع می‌شود. این کشور در نیمه اول سال ۲۰۱۸ رشد GDP معادل ۴/۵ درصد را به ثبت رساند، در حالی که ارزش بالای پول رایج این کشور تورم را در سطح پایین نگهداشت.^[۷]

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

خیلی از بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه بر اساس درس‌هایی که از بحران‌های مالی گرفته‌اند، سیاست‌های خود را تدوین می‌کنند و دست به عمل می‌زنند. برای مثال، با هدف‌گذاری روی نرخ تورم منطقه خود، نظام منعطف‌تری را برای تنظیم نرخ تبادل ایجاد می‌کنند. بعد از سال مالی ۲۰۱۰-۱۱ که بحران مالی در منطقه اروپا تداوم یافت، روند معکوس محرک‌های مالی در کشورهای بزرگ، نوسانات رخ داده در رشد اقتصاد چین و افت قیمت کالاها، همه و همه مانع از ادامه‌ی رشد یکنواخت و مناسب شد. زیرساخت‌های نسبتاً مناسب اقتصادی در آمریکا باعث شد که اولین بار از میان بانک‌های مرکزی کشورهای بزرگ، فدرال رزرو سیاست پولی را نرمال سازی کند و به این ترتیب دلار در آغاز تابستان ۲۰۱۴ تقویت شود. یک سال پس از آن با اقدام چین که به شدت نرخ تبادل خود را در مقابل دلار کنترل می‌کرد و آغاز به کاهش ارزش پول رایج خود در مقابل دلار کرد، بازارهای جهانی دچار وحشت شدند.

اکنون در ترکیه نگرانی‌ها پیرامون تنش‌های سیاسی با آمریکا منجر به افت ارزش لیر شده است به‌طوری که از فوریه ۲۰۱۸ تا اواسط سپتامبر همین سال ارزش پول رایج ترکیه ۲۷ درصد کاهش یافته است. به این ترتیب، قیمت دارایی‌ها کاهش یافته است. در پاسخ به این تحرکات، مقامات ترکیه با کاهش الزامات و محدود کردن ظرفیت بانک‌ها تبادلات بین ارزی را تسهیل کرده‌اند.^[۱]

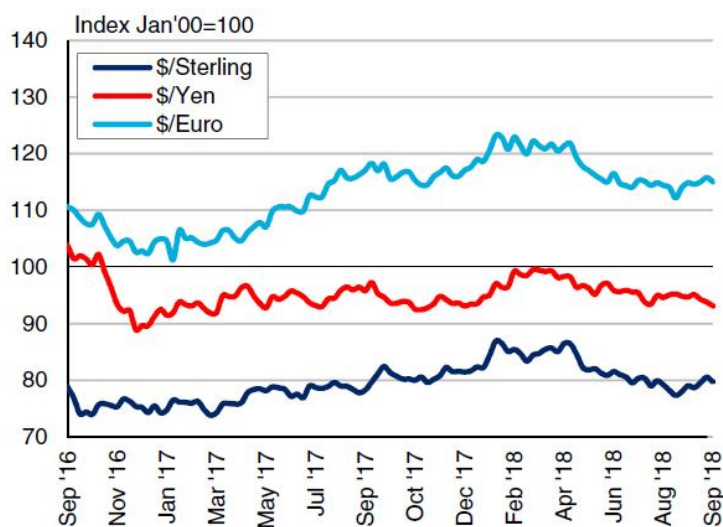
جدول شماره ۱-۷- تغییرات ارزش برابری واحدهای پولی اقتصادهای مهم جهان در برابر یک دلار آمریکا^[۴]

۲۰۱۸ ۲۸ سپتامبر	۲۰۱۸ اوت	۲۰۱۸ ژوئیه	۲۰۱۸ ژوئن	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۱/۱۷	۱/۱۶	۱/۱۷	۱/۱۷	۱/۱۳	۱/۱۱	۱/۱۱	اتحادیه اروپا
۱/۳۱	۱/۲۹	۱/۳۱	۱/۳۳	۱/۲۹	۱/۳۶	۱/۵۳	انگلیس
۱۱۳/۲۵	۱۱۱/۱۴	۱۱۱/۷۳	۱۰۹/۸۶	۱۱۲/۱۵	۱۰۸/۹۴	۱۲۱/۰۷	ژاپن
۶/۸۸	۶/۸۵	۶/۷۱	۶/۴۶	۶/۷۵	۶/۶۴	۶/۲۸	چین
۷/۸۱	۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۷۹	۷/۷۶	۷/۷۵	هنگ کونگ
۱/۳۷	۱/۳۷	۱/۳۷	۱/۳۵	۱/۳۸	۱/۳۸	۱/۳۷	سنگاپور
۱/۴۰	۱/۴۰	۱/۴۰	۱/۴۱	۱/۳۹	۱/۳۹	۱/۴۰	SDR ^۱
۷۲/۵۹	۶۹/۷۰	۶۸/۷۹	۶۷/۸۱	۶۵/۱۲	۶۷/۱۷	۶۴/۱۰	هند

SDR^۱ 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.

تغییرات در وضعیت سرمایه‌گذاری بین‌الملل بر روی جریان‌های مالی و تغییر ارزش‌های برآمده از نوسانات نرخ تبادل و قیمت دارایی‌ها، تأثیرگذار است. با توجه به پیش‌بینی‌های آمده در چشم‌انداز جهانی اقتصاد، نرخ تبادل به‌طور مؤثر و گسترده با ثبات می‌ماند و نوسانات ارزش سرمایه محدود خواهد شد.

در بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه تلاش می‌شود که از طریق سیاست‌های مالی و پولی، نرخ مبادله ارز و سیاست‌های حمایتی ثبات اقتصادی افزایش داده شود و به این طریق تأثیرپذیری از شرایط نامساعد مالی، تحرکات ارزی و جریان سرمایه‌ای معکوس در جهان کاهش یابد. اما یک تحرک منفی می‌تواند منجر به افزایش ریسک شود و تغییر و تحولات مالی کشورها را دچار نقصان کند، جریان‌های معکوس سرمایه را در بازارهای نوظهور گسترش دهد و منجر به افزایش بخای دلار آمریکا شود که خود در تضعیف اقتصاد کشورها نقش اساسی دارد.^[۱]



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

۱-۵- نرخ بهره (Interest Rate)

بانک مرکزی کلمبیا در ۲۸ سپتامبر ۲۰۱۸، نرخ بهره خود را در سطح ۴/۲۵ درصد اعلام کرد که با پیش‌بینی‌های بازار تطابق داشت. سیاست‌گذاران این کشور با توجه به تداوم تورم در سطح ۳ درصد و رشد اقتصادی متوسط که نشان از بهبود اندکی در کلمبیا دارد، برای رسیدن به این نرخ بهره با هم متحد شدند.^[۵]

با نرخ‌های بهره پایین این فرصت برای کشورها فراهم می‌شود که افزایش سطوح بدهی اثر کمتری بر هزینه‌های بدهکاری داشته باشد. برخی از کشورها همچون ژاپن درصدد آن هستند که با اعمال سیاست تنظیم نرخ‌های بهره و افزایش انعطاف نسبت به بازارهای عملیاتی سیاست‌های پولی خود را مستحکم‌تر سازند. در عین حال در آمریکا اگرچه اقتصاد بیش از پتانسیل موجود رونق دارد اما توسعه سیاست‌های مالی می‌تواند منجر به افزایش تورم غیرمنتظره و متعاقب آن افزایش نرخ بهره با سرعتی بیش از حد انتظار شود که می‌تواند باعث افزایش ارزش دلار و تأثیر منفی بر روی سرریز سرمایه جهانی شود.

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

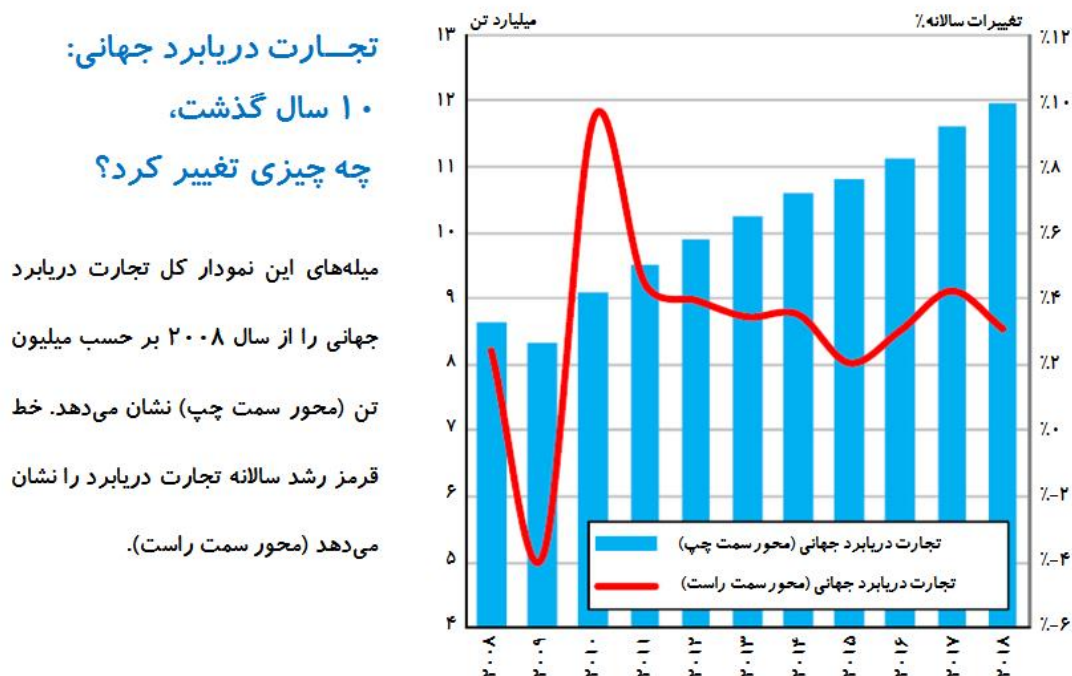
تغییرات نرخ بهره (%) در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	ژوئن ۲۰۱۸	ژوئیه ۲۰۱۸	اوت ۲۰۱۸	۲۸ سپتامبر ۲۰۱۸
اتحادیه اروپا	۰/۰۵	۰/۰۲	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰
انگلیس	۱/۵۰	۱/۴۰	۱/۲۹	۱/۵۰	۱/۵۰	۱/۷۵	۱/۷۵
چین	۴/۹۸	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵	۴/۳۵
ژاپن	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸	۱/۴۸
ایالات متحده آمریکا	۳/۲۵	۳/۵۱	۴/۰۹	۴/۸۰	۵/۰۰	۵/۰۰	۵/۲۵
نرخ لایبور (۶ ماهه)	۰/۴۸	۱/۰۵	۱/۴۷	۲/۴۹	۲/۵۲	۲/۵۲	۲/۵۹

در ژاپن نیز، افزایش سوددهی بانک‌ها و تغییر در سیاست نرخ بهره پایین با توجه به مطالعات جمعیت‌شناسی این کشور می‌تواند منجر به تنوع دهی به منابع درآمد شود و ادغام‌هایی را در این کشور صورت دهد.

بر اساس چشم‌انداز اقتصادی جهان نرخ بهره مؤثر به صورت گسترده ثابت باقی می‌ماند و اندکی روی قیمت‌داری‌ها اثر می‌گذارد. تغییرات در نرخ بهره متناسب با بدهی‌ها و قرض‌های خارجی با توجه به ترازنامه مالی کشورها قابل پیش‌بینی است که در این گزارش به تفصیل بیان شده است.^[۱]

تحلیل ویژه: تجارت دریابرد جهانی از بحران مالی تاکنون

۱۰ سال پیش، در ماه سپتامبر شرکت Lehman Brothers ورشکست شد و متعاقباً رکود اقتصادی در سطح جهانی اثر شدیدی بر همه بخش‌های صنعت کشتیرانی، حداقل از طریق تأثیر بر گستره وسیعی از کالاهای، گذاشت. در ادامه تغییراتی که در دهه گذشته از ۲۰۰۸ تا کنون در تجارت دریابرد جهانی به وجود آمده را تحلیل می‌کنیم.



واکنشی که چرخ‌هایش در رفت!

در ۱۵ سپتامبر ۲۰۰۸، پس از عدم اطمینان شدیدی که بازار را فراگرفت، شرکت خدمات مالی Lehman Brothers بزرگترین ورشکستگی تاریخ ایالات متحده را رغم زد و باعث متشنج شدن بازارهای مالی در کل جهان شد. در ماه‌های پس از آن، جریان مالی محدود منجر به کاهش تجارت در سطح جهان شد و در عین حال کاهش تولید در سطح صنایع جهانی، تقاضای مواد خام را کاهش داد و بالطبع آن تقاضا برای کالاهای ساخته شده به شدت تنزل یافت. در نتیجه، در سال ۲۰۰۹ تجارت دریابرد جهانی با ۳,۸ درصد

افت نسبت به سال ۲۰۰۸ به ۸,۳ میلیارد تن رسید که اولین کاهش از سال ۱۹۹۸ تا آن زمان بود. در میان سه بخش اصلی کشتیرانی، تجارت کانتینری بیشترین آسیب را دید و با افت ۱۱ درصدی نسبت به سال ۲۰۰۸ در سال ۲۰۰۹ به ۱,۱ میلیارد تن رسید. در عین حال، اگرچه اقتصاد چین محرک خوبی برای تجارت برخی از کالاها بود، نتوانست از کاهش ۳ درصدی تجارت دریابرد فله خشک و نفت در سال ۲۰۰۹ نسبت به سال ۲۰۰۸ جلوگیری کند.

افت و خیزها

در سال ۲۰۱۰، تجارت دریابرد، ناگهان جهش رو به بالایی داشت و نسبت به سال ۲۰۰۹، با رشد ۹,۴ درصدی به ۹,۱ میلیارد تن رسید. این افزایش چشمگیر به طور عمده ناشی از بهبود ۱۲ درصدی تجارت فله خشک بود اما در عین حال رشد ۱۴ درصدی حجم تجارت (از منظر تن) نیز به این رشد کمک می کرد. این افزایش حجم تجارت نمایانگر تعدادی بسته حمایتی دولتها و همچنین نرخ بهره پایین و رشد اقتصادی سریع در تعدادی از کشورهای در حال توسعه بود.

از این نقطه به بعد توسعه تجارت دریابرد جهانی با سرعتی یکنواخت ادامه یافت به طوری که از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷ در مجموع رشد تجارت دریابرد جهانی ۳۴ درصد (نرخ رشد مرکب سالانه (CAGR) ۳,۳ درصد) بود. این رشد عمدتاً ناشی از رشد چشمگیر واردات سنگ آهن چین می شد که منجر به افزایش ۴۵ درصدی تجارت فله خشک بین سالهای ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۷ یعنی نرخ رشد مرکب سالانه ای برابر با ۴,۲ درصد شد. تجارت کانتینری نیز با ۴۵ درصد افزایش به ۱,۸ میلیارد تن در سال ۲۰۱۷ رسید در حالی که تجارت نفت رشد نسبتاً کمی در حد ۱۳ درصد (رشد مرکب سالانه ای برابر با ۱,۴ درصد) را از سال ۲۰۰۸ داشته چرا که کاهش واردات نفت خام به آمریکا و اروپا، افزایش محمولات به چین و سایر کشورهای در حال توسعه را محدود کرد.

چه چیزی پیش رو است؟

با نگاهی به آینده، پیش بینی اولیه آن است که تجارت فله خشک و نفت رشد نسبتاً ثابتی را در سال ۱۹-۲۰۱۸ داشته باشد (به ترتیب ۲-۳ درصد و ۱-۲ درصد) و تجارت کانتینری نیز سالانه حدود ۵ درصد رشد کند. در کل، پیش بینی می شود تجارت دریابرد در سال ۲۰۱۸ رشد ۳,۱ درصدی داشته باشد و به ۱۲ میلیارد تن برسد که به نسبت سال ۲۰۰۸ افزایش ۳۸ درصدی را نشان می دهد. برای سال ۲۰۱۹ نیز رشد ۳ درصدی پیش بینی می شود.

بنابراین، در حالی که بحران مالی اثر شگرفی بر صنعت کشتیرانی گذاشت، تجارت دریابرد جهانی از سال ۲۰۰۸ تا کنون تحولات زیادی را پشت سر گذاشته است. برآورد می‌شود از سال ۲۰۰۸ تا سال ۲۰۱۸ رقمی بالغ بر ۳,۳ میلیارد تن بر تجارت دریابرد افزوده شده باشد در حالی که از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۸ که به دوره شکوفایی صنعت کشتیرانی معروف است، مقدار افزایش تجارت دریابرد جهانی ۳,۱ میلیارد تن بود. پس باید چرخه‌ها و روندهای جهانی را دنبال کرد تا نتیجه گرفت که دهه‌ی آتی مترصد چه وقایع و اتفاقاتی است.^[۸]

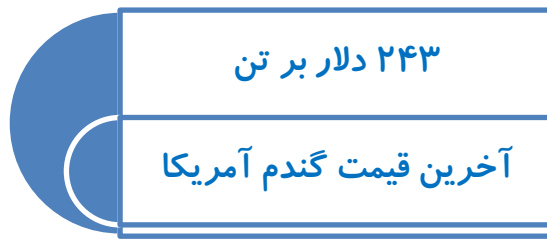
منابع فصل اول

- [1] world Economic Outlook, International Monetary Fund, October-2018, ISSN: 1564-5215.
- [2] Dry Bulk Trade Outlook, Clarksons Research, Volume 24, No. 9, September-2018, ISSN: 1361-3189.
- [3] Seaborne Trade Monitor, Clarksons Research, Volume 5, No. 9, September-2018, ISSN: 2058-7570.
- [4] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,341, 28-September-2018, ISSN: 1358-8028.
- [5] <https://tradingeconomics.com/>
- [6] <https://www.cnbc.com/>
- [7] world Economic Situation and Prospects, Economic Analysis and Policy Devision of the United Nations, Department of Economic and Social Affairs, September-2018 Monthly Briefing, No. 118.
- [8] World Fleet Monitor, Clarksons Research, Volume 9, No. 9, September-2018, ISSN: 2042-0633.

فصل دوم

• بازار کالاهای اساسی





۱-۲ - بازار غلات (Grain Market)

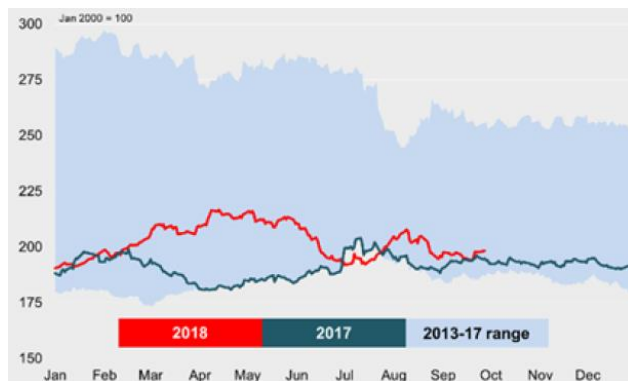
آخرین وضعیت	اوت ۲۰۱۸	ژوئیه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت گندم آمریکا (دلار بر تن)
۲۴۳	۲۴۸	۲۴۷	۲۲۶	۲۱۱	۱۹۶	۲۲۸	

چشم انداز تولید غلات جهانی (گندم و غلات دانه درشت) در سال زراعی ۲۰۱۸-۱۹ نسبت به ماه ژوئیه در ماه اوت ۹ میلیون تن افزایش داشت و به ۲۰۷۲ میلیون تن رسید. تقریباً تمامی تعدیلهای مربوط به ذرت بود که شامل افزایش تولید ذرت در ایالات متحده (۶/۱ میلیون تن)، اروپا (۲/۷ میلیون تن) و اوکراین (۱/۲ میلیون تن) می‌شد. همچنین در ماه اوت محصولات گندم تا حدودی نسبت به ماه ژوئیه کاهش داشت به‌طوری‌که افزایش تولید روسیه با کاهش تولید استرالیا جبران شد. افزایش ۷ میلیون تنی مصرف غلات نیز به‌طور عمده مربوط به ذرت می‌شد.

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	
٪ -۱/۱	۲۰۷۲	۲۰۹۵	۲۱۳۸	۲۰۱۶	تولید
٪ -۱/۳	۲۶۸۰	۲۷۱۴	۲۶۹۹	۲۵۴۷	عرضه
٪ +۱/۴	۲۱۳۶	۲۱۰۷	۲۰۷۹	۱۹۸۶	مصرف
٪ +۰/۵	۳۶۹	۳۶۸	۳۵۳	۳۴۶	تجارت

با توجه به کارهای میدانی که در نیمکره شمالی در حال انجام است، بررسی‌های اولیه انجمن جهانی غلات این است



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

که با توجه به درآمدهای بهتری که حاصل خواهد شد، کاشت گندم در چهار فصل سال زراعی ۲۰۱۹-۲۰ بیشتر باشد. همچنین بارندگی بیشتر در برخی مناطق نیز مفید خواهد بود. در مقابل، قیمت‌های پایین‌تر و شرایط آب‌وهوایی دشوار نیز می‌تواند موجب کاهش کاشت کلزا در منطقه اروپا شود.

با افزایش چشم‌انداز تولید دانه‌های روغنی آمریکا،

کانادا و چین در سال زراعی ۲۰۱۸-۱۹، پیش‌بینی این محصول در سال زراعی فوق با ۴ میلیون تن افزایش

به ۳۷۰ میلیون تن رسید، که نسبت به پیش‌بینی‌های صورت گرفته برای محصولات تولیدکنندگان عمده ۹ درصد رشد سالانه را نشان می‌دهد. افزایش خالص عرضه دانه‌های روغنی با توجه به مصرف خوبی که در بازار وجود دارد، حدود ۳۰ درصد نسبت به سال زراعی پیش افزایش یافته که عمدتاً به دلیل انبارش سنگین این محصول در آمریکا است.



نمودار شماره ۲-۲- گندم: زیرشاخص GOI^[۱]

با توجه به بازنگری برآورد تولید برنج و همچنین تعدیل‌هایی که در مورد ذخایر برنج هند اعمال شد، حمل‌ونقل این محصول در سال زراعی ۱۸-۲۰۱۷ با ۲ میلیون تن افزایش نسبت به ماه ژوئیه در ماه اوت به ۱۲۶ میلیون تن رسید که نسبت به

مقطع مشابه سال زراعی پیشین رشد ۲ درصدی داشت.

پیش‌بینی‌های مربوط به تولید و مصرف جهانی برنج در سال زراعی ۱۹-۲۰۱۸ نسبت به ماه گذشته بدون تغییر باقی ماند اما میزان حمل و نقل بیشتر این محصول برآورد ذخایر پایان فصل را به سطح کمی افزایش داد و به ۱۲۴ میلیون تن رساند. چشم انداز تجارت سال ۲۰۱۹ در ماه اوت با کمی افزایش به ۴۹ میلیون تن رسید که حاکی از یک درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۸ است که ناشی از تقاضای بیشتر آسیا و آفریقا است.

شاخص غلات و دانه‌های روغنی (GOI) در ماه اوت نسبت به ژوئیه ۲۰۱۸ افت ۱ درصدی داشت که ناشی از افت قیمت ذرت (۴ درصد کاهش) و گندم (۲ درصد کاهش) بود.^[۲]

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

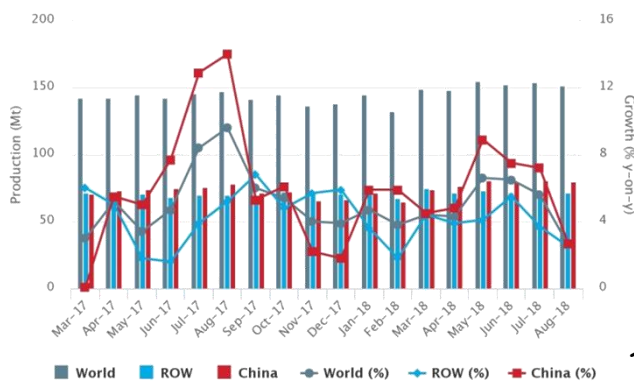
تغییرات سالانه	تغییرات	GMR 492	
٪ +۲/۰	٪ -۰/۷	۱۹۸	IGC GOI
٪ +۹/۵	٪ -۱/۶	۱۹۷	زیرشاخص گندم
٪ +۶/۷	٪ -۴/۱	۱۷۴	زیرشاخص ذرت
٪ +۳۲/۲	٪ +۱/۶	۲۵۹	زیرشاخص جو
٪ -۲/۳	٪ -۰/۹	۱۶۴	زیرشاخص برنج
٪ -۲/۶	٪ +۰/۹	۱۸۷	زیرشاخص سویا

^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 سپتامبر ۲۰۱۸)، میزان تولید فولاد ۶۴ کشور عضو این انجمن در ماه اوت ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۵۱/۷ میلیون تن بوده است که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، رشد ۲/۶ درصدی داشته است.



نمودار شماره ۲-۳- میزان تولید فولاد خام^۱

تولید فولاد خام چین در ماه اوت سال ۲۰۱۸، در سطح ۸۰/۳ میلیون تن بود که رشد ۲/۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ داشت. در همین مدت، تولید هند ۸/۸ میلیون تن بود که نسبت به ماه اوت سال ۲۰۱۷ رشد ۳/۷ درصدی داشت. ژاپن نیز در ماه اوت ۲۰۱۸ نسبت به ۲۰۱۷ با رشد ۰/۹ درصدی، تولید فولاد خود را به ۸/۸ میلیون تن رساند. همچنین تولید فولاد خام کره جنوبی در ماه اوت ۶/۱ میلیون تن یعنی دقیقاً برابر میزان تولید اوت ۲۰۱۷ بود.

در اتحادیه اروپا، اسپانیا و ایتالیا هر یک با ۱/۲ میلیون تن به ترتیب رشد ۶/۶ و ۶ درصدی را نسبت به اوت سال ۲۰۱۷ نشان دادند. اما فرانسه با کاهش ۱۶/۸ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۱۷، در اوت ۲۰۱۸ تولید ۹۰۰ هزار تنی داشت.

تولید فولاد خام ترکیه نیز در ماه اوت ۲۰۱۸ نسبت به ماه مشابه ۲۰۱۷ افت ۵/۷ درصدی داشت و به ۳ میلیون تن رسید. علاوه بر این، تولید اوکراین در این زمینه با ک

^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.

اهش ۳/۷ درصدی به ۱/۸ میلیون تن رسید.

تولید ایالات متحده در اوت ۲۰۱۸ با افزایش ۵/۱ درصدی نسبت به اوت ۲۰۱۷، به ۷/۵ میلیون تن رسید.

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

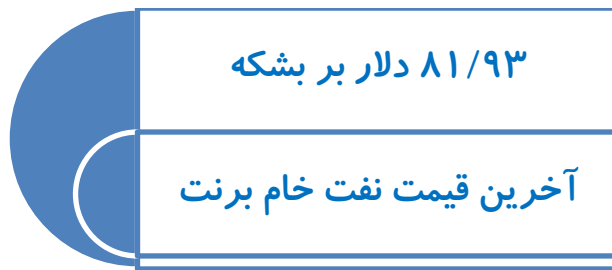
برزیل	آمریکا	ترکیه	فرانسه	ایتالیا	آلمان	ژاپن	چین	
۳/۰۲	۷/۴۶	۳/۰۰	۰/۹۴	۲/۱۶	۳/۹۰	۸/۸۰	۸۰/۳	اوت ۲۰۱۸
%+۲/۲	%+۵/۱	%-۵/۷	%-۱۶/۸	%+۶/۰	%+۷/۵	%+۰/۹	%+۲/۷	تغییر (نسبت به اوت ۲۰۱۷)

در گزارش انجمن جهانی فولاد همچنین به افزایش ۹ درصدی تولید فولاد ایران در اوت ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ و رسیدن میزان تولید این محصول به ۱ میلیون و ۹۸۰ هزار تن اشاره شده است، این رقم برای اوت ۲۰۱۷ بالغ بر ۱/۸۲ میلیون تن بوده است. به این ترتیب ایران در ماه اوت برای سومین ماه متوالی در جایگاه یازدهم در بین تولیدکنندگان بزرگ این کالای اساسی قرار گرفت.

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

آخرین وضعیت	اوت ۲۰۱۸	ژوئیه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۶۶۰	۶۶۰	۶۶۰	۶۵۰	۵۲۶	۳۸۴	۴۹۴	دلار بر تن

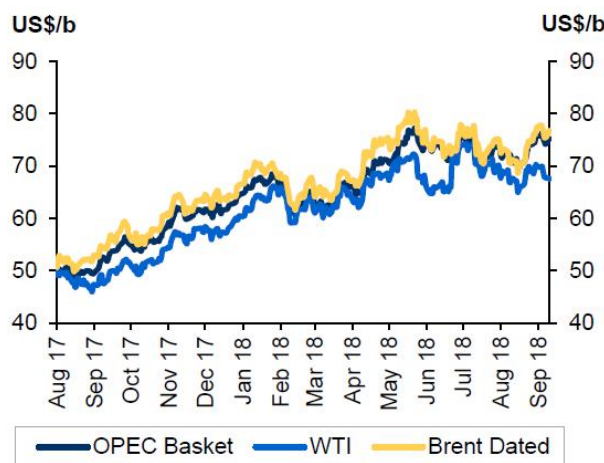
بر اساس برآوردهای این نهاد بین‌المللی، ایران در ۸ ماه نخست سال ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۶/۴۴ میلیون تن فولاد تولید کرده که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افزایش قابل توجه ۲۱/۶ درصدی داشته است. لازم به ذکر است که ایران در ۸ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ جایگاه دهم را بین تولیدکنندگان عمده این کالا کسب نموده است و پیش از ایران کشورهای چین، ژاپن، هند، ایالات متحده، روسیه، کره جنوبی، آلمان، ترکیه و برزیل، به ترتیب رتبه اول تا نهم را در جهان از آن خود کرده‌اند.^[۳]



۲-۳- بازار نفت (Oil Market)

آخرین قیمت	اوت ۲۰۱۸	ژوئیه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت نفت خام برنت (دلار بر بشکه)
۸۱/۹۳	۷۷/۳۶	۷۴/۳۹	۷۸/۲۰	۵۵/۶۰	۴۵/۴۳	۵۲/۹۸	

میانگین قیمت سبد مرجع آپک^۳ (ORB) با کاهش ۱/۰۱ دلار نسبت به ماه ژوئیه در ماه اوت ۲۰۱۸ به ۷۲/۲۶ دلار به ازای هر بشکه رسید. این کاهش قیمت به طور عمده ناشی از نگرانی‌ها پیرامون اختلافات تجاری در سطح بین‌الملل است که می‌تواند باعث کاهش تقاضا، افزایش ارزش دلار و رشد عرضه در بازار شود. شاخص ICE نفت خام برنت ۱/۱۱ دلار نسبت به ماه ژوئیه افت کرد و به ۷۳/۸۴ دلار به ازای هر بشکه رسید در حالی که شاخص WTI نیمکس در مقایسه با افت ۲/۷۴ دلاری به ۶۷/۸۵ دلار بر



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

بشکه رسید و شاخص DME عمان نیز با ۲۴ سنت کاهش در سطح ۷۲/۶۷ دلار در بشکه قرار گرفت. با این حال که شاخص ICE نفت خام برنت همچنان ۱۹/۸۶ دلار بیشتر از مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ است یعنی در سطح ۷۲ دلار به ازای هر بشکه قرار دارد، شاخص WTI نیمکس نیز با افزایش ۱۷/۱۲ دلار به ازای هر بشکه به ۶۶/۴۲ دلار در بشکه رسید و شاخص DME عمان نیز با ۱۸/۷ دلار افزایش بشکه‌ای ۶۹/۵۵ دلار بود.

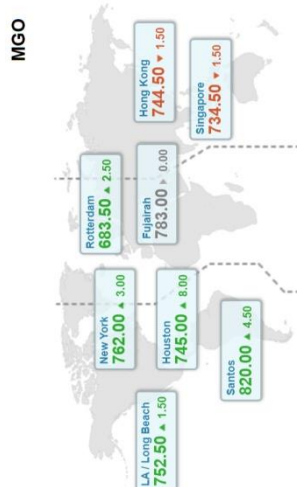
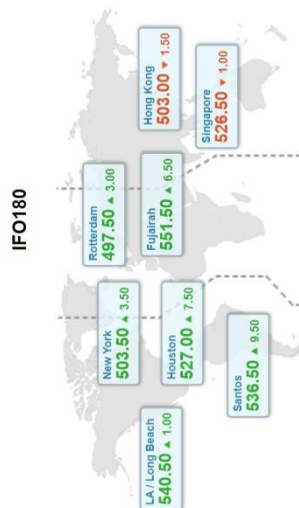
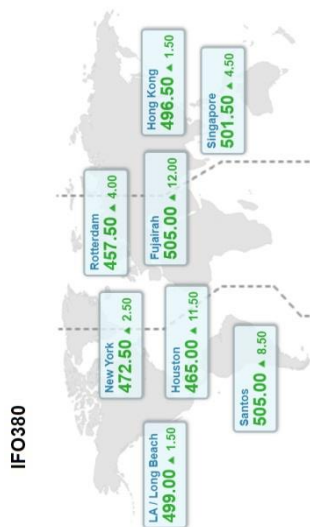
پیش‌بینی رشد تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۸ حاکی از افزایش ۱/۶۲ میلیون بشکه در روز است، که نسبت به پیش‌بینی گزارش ماه پیش اوپک اندکی کاهش داشته است. در محدوده OECD تقاضای نفت در

^۳ OPEC Reference Basket

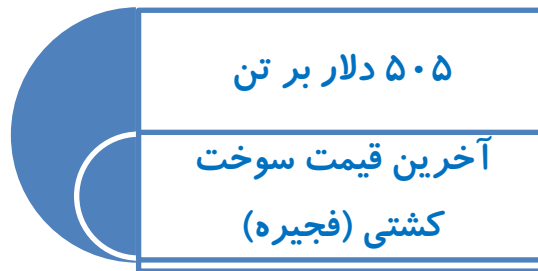
سه منطقه اصلی عضو OECD مخصوصاً در شش ماهه نخست ۲۰۱۸ در منطقه آمریکا رشد خوبی را داشته است. در مقابل، مناطق غیر عضو OECD، اغلب آمریکای لاتین و خاورمیانه، در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸ تقاضای کمتری را به ثبت رساندند و رشد اقتصادی کندتری نیز داشتند که منجر به کاهش روزانه ۲۰ هزار بشکه‌ای نسبت به گزارش ماه پیش اوپک داشت. در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود کل تقاضای نفت در سال ۲۰۱۸، در سطح ۹۸/۸۲ میلیون بشکه در روز است. در سال ۲۰۱۹، پیش‌بینی می‌شود تقاضای جهانی نفت افزایش حدود ۱/۴۱ میلیون بشکه در روز داشته باشد، که نسبت به اطلاعات ماه گذشته ۲۰ هزار بشکه در روز این پیش‌بینی تعدیل شده که دلیل عمده آن پیش‌بینی اوضاع کمتر مساعد مناطق غیر عضو OECD در آمریکای لاتین و خاورمیانه در مقایسه با ماه ژوئیه بوده است. اکنون پیش‌بینی می‌شود که کل تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۹ برای اولین بار از ۱۰۰ میلیون بشکه در روز بگذرد و به روزانه ۱۰۰ میلیون و ۲۳۰ هزار بشکه برسد.

پیش‌بینی می‌شود عرضه کشورهای غیر عضو اوپک نسبت به گزارش پیشین آپک با کاهش روزانه ۶۴ هزار بشکه در سال ۲۰۱۸ به رشد ۲/۰۲ میلیون بشکه در روز برسد. کماکان ایالات متحده، کانادا، قزاقستان، انگلیس و برزیل محرک‌های اصلی این رشد هستند، در حالی که پیش‌بینی می‌شود مکزیک و نروژ بیشترین کاهش را در عرضه خود داشته باشند. در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود عرضه کل کشورهای غیر عضو آپک در سال ۲۰۱۸، به ۵۹/۵۶ میلیون بشکه در روز برسد، همچنین در سال ۲۰۱۹ رشدی معادل ۲/۱۵ میلیون بشکه در روز داشته باشد. به این ترتیب، احتمالاً محرک‌های اصلی رشد عرضه در سال ۲۰۱۹ نیز آمریکا، برزیل، کانادا و انگلیس هستند. در حالی که مکزیک و نروژ همچون سال ۲۰۱۸ در سال اتی نیز بیشترین کاهش را خواهند داشت. پیش‌بینی می‌شود عرضه کل کشورهای غیر عضو آپک در سال ۲۰۱۹، به میانگین ۶۱/۷۱ میلیون بشکه در روز برسد. رشد تولیدات مایعانات گازی اوپک در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ به ترتیب ۰/۱۲ و ۰/۱۱ میلیون بشکه در روز پیش‌بینی می‌شود و برآورد می‌شود به میانگین ۶/۳۶ و ۶/۴۷ میلیون بشکه در روز برسند. در ماه اوت، تولید نفت خام اعضای اوپک با افزایش ۲۷۸ هزار بشکه در روز به میانگین روزانه ۳۲/۵۶ میلیون بشکه رسید.

در سال ۲۰۱۸، تقاضای نفت خام اوپک در سطح ۳۲/۹ میلیون بشکه در روز یعنی ۵۰۰ هزار بشکه در روز کمتر از سال ۲۰۱۷ پیش‌بینی می‌شود. همچنین پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۹، تقاضای نفت خام اوپک ۳۲/۱ میلیون بشکه در روز باشد که نشان‌گر کاهش ۹۰۰ هزار بشکه در روز نسبت به سال ۲۰۱۷ است.^[۴]



منبع [۵]



۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)

فشارهای دو جانبه‌ی صنعت کشتیرانی هم از لحاظ شرایط سخت تأمین مالی و هم احتمال افزایش قیمت سوخت در سطح جهان به دلیل نزدیک شدن به تاریخ اجرای قانون محدودیت انتشار سولفور (IMO 2020)، توجه همه فعالین را به هزینه‌های سوخت دوچندان کرده است. خیلی از مالکان کشتی و فعالین این عرصه بار دیگر پس از بحران مالی سال ۲۰۰۸ در تنگنا قرار گرفته‌اند.

با این فشارها تعداد زیادی از شرکت‌ها ورشکست شدند یا ضرر و زیان بسیاری را متحمل شدند و این تنها محدود به شرکت‌های کوچک نمی‌شد. حال ۲۰۲۰ بزنگاه دیگری است، چرا که سوخت هزینه حمل را مدام تحت تأثیر قرار می‌دهد و نرخ‌های کرایه حمل یک شبه به‌طور اساسی تغییر می‌کند که این استرس در بازار را تشدید می‌کند.^[۶]

بر اساس اظهارات رئیس شرکت پلتس، قانون ۲۰۲۰ برای همه صنایع درگیر از پالایشگاه‌ها گرفته تا کشتیرانی و بازار انرژی هزینه‌ساز است. این شرکت با اشاره به این‌که قانون مذکور یکی از مخرب‌ترین تحولاتی است که صنایع کشتیرانی و پالایشگاهی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، هزینه نهایی اجرایی شدن این قانون را در طول ۵ سال آینده بالغ بر ۱ تریلیون دلار برآورد کرد.

از سوی دیگر رئیس اینترتانکو (انجمن بین‌المللی مالکان مستقل

کشتی‌های تانکر)، با ارائه توضیحاتی شرح داده است که استفاده از اسکرابرها نمی‌تواند بیش از ۱۰ سال پاسخگوی مناسبی برای قانون ۲۰۲۰ باشد چرا که اثرات مخرب آن به محیط زیست به مرور زمان غیر قابل چشم پوشی خواهد بود. در نتیجه، برای برآمدن از پس الزامات محیط زیستی به فکر راهکار قابل اطمینان و پایدار باشیم.

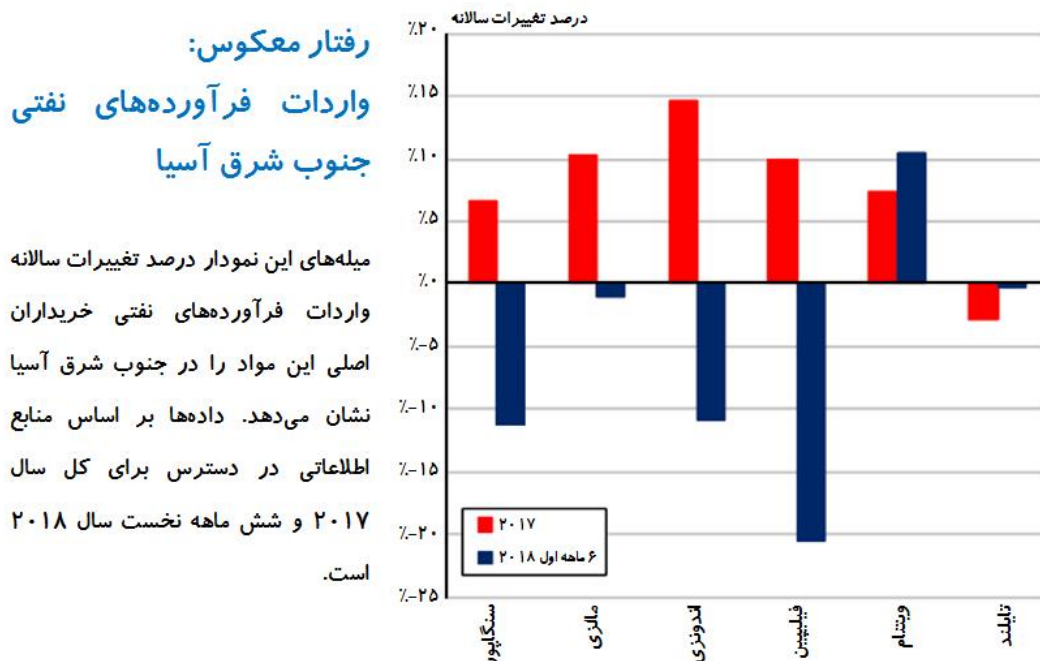
در کنار همه این درگیری‌ها، قیمت بالای نفت که با کاهش عرضه کل اوپک تشدید خواهد شد، نگرانی‌هایی را به دنبال داشته است. با ورود نیجریه به اوپک برای جبران خلاء حضور ایران، سردمداران این بازار اطمینان می‌دهند که افزایش نرخ وجود نخواهد داشت اما شرایط متشنج بازار حکایت از وجود عدم اطمینان گسترده در خصوص چشم‌انداز آتی دارد.^[۷]

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

تغییرات طی هفته چهارم سپتامبر	IFO 380 cst					MGO					نوع سوخت
	۲۸ سپتامبر	۲۱ سپتامبر	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	۲۸ سپتامبر	۲۱ سپتامبر	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	
٪+۴/۹	۵۰۱	۴۷۷	۴۲۴	۳۲۴	۲۳۳	۷۸۱	۷۶۱	۷۰۱	۵۶۶	۴۹۲	فجیره
٪+۳/۸	۴۹۱	۴۷۳	۴۲۴	۳۲۹	۲۳۳	۷۲۵	۷۰۵	۶۴۱	۴۹۳	۴۰۱	سنگاپور
٪+۴/۴	۵۲۰	۴۹۸	۴۵۷	۳۶۳	۲۶۴	۸۱۷	۸۱۲	۷۵۵	-	-	ژاپن
٪+۳/۷	۴۸۰	۴۶۳	۴۲۶	۳۳۸	۲۳۴	۷۴۵	۷۳۵	۶۹۰	۵۵۵	۴۷۲	لس آنجلس
٪+۳/۱	۴۶۹	۴۵۵	۴۲۱	۳۲۴	۲۲۷	۷۳۰	۷۱۷	۶۷۰	۵۲۵	۴۲۷	جبل الطارق
٪+۴/۴	۴۵۳	۴۳۴	۳۹۷	۳۰۵	۲۱۳	۶۷۸	۶۶۳	۶۱۴	۴۷۴	۳۸۳	روتتردام

تحلیل ویژه: واردات فرآورده‌های نفتی جنوب شرق آسیا: کاهش کوتاه مدت؟

افزایش واردات فرآورده‌های نفتی توسط کشورهای جنوب شرق آسیا همواره محرک اصلی توسعه تجارت دریابرد جهانی فرآورده‌های نفتی در سال‌های متمادی بوده است. با این وجود، به نظر می‌رسد تا این مقطع از سال ۲۰۱۸ تغییر و تحولی در سرمایه‌ها به وجود آمده باشد. با پیش‌بینی کاهش واردات شرق آسیا در سال جاری برای اولین بار از سال ۲۰۰۱ تاکنون، برآوردها حاکی از آن است که در سال ۲۰۱۸ تجارت جهانی فرآورده‌های نفتی تحت تأثیر این کاهش، رشد کمتری داشته باشد.



افزایش محمولات

رشد محمولات فرآورده‌های نفتی به سمت آسیای جنوب شرقی همواره محرک اصلی افزایش تجارت جهانی فرآورده‌ها در دهه‌ی اخیر بوده است. به‌طوری‌که رشد واردات این منطقه نرخ ترکیبی سالانه‌ای برابر با ۷ درصد در بازه سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۷ داشته است. این رقم بیش از ۴۰ درصد از افزایش تجارت فرآورده‌های نفتی در سطح جهان را در بازه مذکور شامل می‌شود. با رشد خوب تقاضای نفت در این منطقه، که در ۱۰ سال گذشته هر سال حدود ۳ درصد بود، این افزایش سریع شکل گرفت، اما افزایش ظرفیت

پالایشگاهی به لحاظ حجم چنین رشدی نداشت. افزایش محمولات گازوئیل به مراکز اصلی سوخترسانی در سنگاپور از سوی تأمین‌کنندگان مختلف و افزایش محمولات فرآورده‌های نفتی فرامنطقه‌ای نیز به روند رو به رشد جهانی کمک کرد. واردات فرآورده‌های نفتی جنوب شرق آسیا در سال ۲۰۱۷ با رشد سریع ۸ درصدی به ۵,۲ میلیون بشکه در روز رسید. این افزایش سریع‌ترین رشد از سال ۲۰۱۱ بود و ۹۰ درصد از رشد خالص تجارت دریابرد فرآورده‌های نفتی در جهان را به خود اختصاص داد.

از محرک به تحریک پذیر

با وجود این‌که تا این مقطع از سال ۲۰۱۸، محمولات فرآورده‌های نفتی مربوط به برخی از خریداران عمده این منطقه کاهش چشمگیر داشته، پیش‌بینی می‌شود که رشد تقاضای نفت جنوب شرق آسیا در کل سال ۲۰۱۸ حدود ۳ درصد باشد. واردات فرآورده‌های سنگاپور در بازه ژانویه تا ژوئیه با ۱۰ درصد کاهش نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷، در سال ۲۰۱۸ به ۲,۳ میلیون بشکه در روز رسید که بنا به گزارشات ناشی از کاهش واسطه‌گری‌های غرب در این سال می‌شد. به دلیل افزایش قیمت سوخت برخی مسیرها برای واسطه‌گری توجیه اقتصادی نداشت، در عین حال برخی محمولات به سوی خاورمیانه هدایت شد که بدون داشتن توجیه فصلی نسبت به سایر مناطق آسیا تقاضای نفتی بیشتری داشت. ذخایر نیز نقش مهمی در کاهش واردات ایفا کردند، به‌طوری که در ماه اوت ۲۰۱۸، ذخایر گازوئیل در سنگاپور به کمترین سطح در ۹ سال اخیر رسید. در همین حال، واردات به اندونزی در ۶ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ نسبت به نیمه اول سال ۲۰۱۷ کاهش ۱۱ درصدی داشت و شرکت دولتی پرتامینای اندونزی (Pertamina) اعلام کرد که به دلیل کاهش ارزش روپیه در تلاش است تا هزینه واردات سوخت خود را کاهش دهد. همچنین محمولات وارداتی به فیلیپین نیز در ۶ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ کاهش ۲۰ درصدی داشت.

کاهش بادهای مخالف

با توجه به این‌که واردات فرآورده‌های نفتی به اغلب کشورهای آسیای جنوب شرقی تا این مقطع از سال ۲۰۱۸ تحت فشار بوده است، پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ این شاهد افت ۷ درصدی واردات به این منطقه باشیم که پیش‌بینی‌های مربوط به رشد تجارت جهانی فرآورده‌های نفتی را به ۱,۷ درصد (در مقایسه با رشد ۳,۱ درصدی در شرایط ثبات بازار) محدود خواهد کرد. با این وجود، این آمار و ارقام در آینده می‌تواند بهتر شود. در سال ۲۰۱۹ پیش‌بینی می‌شود رشد تقاضای نفت خام این منطقه کم باشد، اما با

توجه به این که ذخایر در پایین ترین سطوح تاریخی قرار دارند، امکان افزایش جریان های واسطه گری وجود دارد. با توجه به محرک های مثبتی که وجود دارد، واردات جنوب شرق آسیا پتانسیل بازگشتن به رشد را در سال آینده دارد.

بنابراین، بعد از سال ها رشد پایدار، در سال ۲۰۱۸ محمولات فرآورده های نفتی آسیای جنوب شرقی دچار چالش هایی شد اما هنوز محرک هایی برای بهبود و افزایش در سال ۲۰۱۹ وجود دارد. این موضوع باعث می شود که در آینده از سال ۲۰۱۸ به عنوان سالی که ناامیدی در تجارت فرآورده های نفتی جنوب شرق آسیا موج می زد، یاد شود.^[۷]

منابع فصل دوم

- [1] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,341, 28-September-2018, ISSN: 1358-8028.
- [2] Grain Market Report, International Grains Council, www.igc.int, GMR 492, 27 September 2018.
- [3] <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2018/August-2018-crude-steel-production.html> (25 September 2018)
- [4] OPEC Monthly Oil Market Report, www.opec.org, 12 September 2018.
- [5] <http://shipandbunker.com/prices> (September 30, 2018)
- [6] <http://blogs.platts.com/2018/09/14/2020-game-changer-bunker-credit/>
- [7] <https://shipandbunker.com/news/world/> (September 26, 27, 2018)
- [8] Oil & Tanker Trades Outlook, Clarkson Research Services, Volume 23, No. 9, September-2018, ISSN: 1363-9617.



فصل سوم:

• نگاهی گذرا به تجارت
دریابرد جهانی

میزان: ۱۱/۹۶۱ میلیارد تن

رشد: ۳/۱ درصد

پیش‌بینی تجارت دریابرد
جهانی (۲۰۱۸)

۳-۱- تجارت دریابرد جهانی

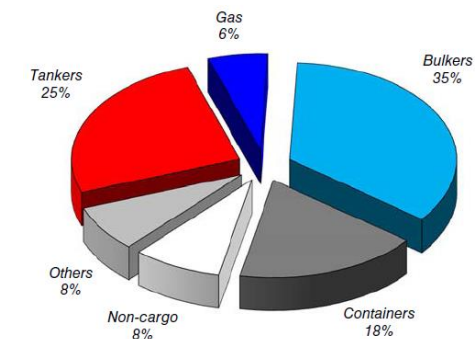
۲۰۱۸ پیش‌بینی	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	
۱۱۹۶۱	۱۱۶۰۳	۱۱۱۳۲	۱۰۸۰۵	۱۰۵۸۸	تجارت دریابرد جهانی (m. Tonnes)
% ۳/۱	% ۴/۲	% ۳/۰	% ۲/۰	% ۳/۵	تغییر
۱۳۲۸	۱۳۰۱	۱۲۵۸	۱۲۲۰	۱۱۷۵	ناوگان دریایی جهان (m. GT)
% ۲/۱	% ۳/۴	% ۳/۱	% ۳/۸	% ۳/۶	تغییر

در ماه گذشته تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و چین همچنان شدت گرفت. در ۲۳ اوت ۲۰۱۸، چین ۲۵ درصد تعرفه بر روی واردات سالانه از آمریکا به ارزش ۱۶ میلیارد دلار اعمال کرد که شامل ذغال‌سنگ، کک، کک نفتی، LPG، فرآورده‌های نفتی و تعدادی از محصولات دیگر می‌شد. این اقدام در پاسخ به تعرفه‌های آمریکا روی محمولاتی به ارزش ۱۶ میلیارد دلار در سال بوده که از چین به آمریکا وارد می‌شد. در کل حجم تجارت دریابردی که با تعرفه‌های جدید تحت تأثیر قرار گرفته یا خواهد گرفت حدود ۲۰۰ میلیون تن (بر اساس داده‌های سال ۲۰۱۷) است که تقریباً معادل ۱/۷ درصد از تجارت دریابرد جهانی است.

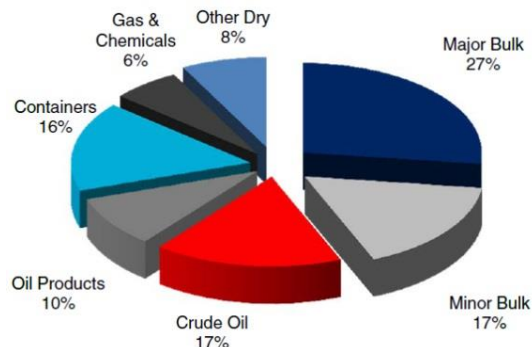
با وجود عدم قطعیت در چشم‌انداز تجارت غلات در کوتاه مدت، تعرفه‌های چین روی واردات دانه‌های روغنی از آمریکا در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ اعمال شد و به این ترتیب پیش‌بینی می‌شود تجارت فله خشک از منظر تن در کل سال ۲۰۱۸ رشد ۲/۶ درصدی داشته باشد که حاکی از رشد پایدار تجرات فله خشک جزئی، سنگ آهن و ذغال‌سنگ است. در حالی که پیش‌بینی می‌شود به دلیل کاهش صادرات نفت خام ونزوئلا و واردات ضعیف‌تر جنوب شرق آسیا تجارت نفت محدود شود، پیش‌بینی می‌شود که در سال



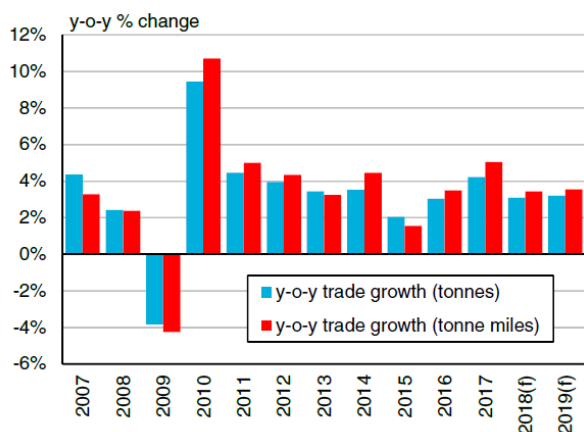
۲۰۱۸ تجارت نفت در سطح جهان رشد حدود ۱/۴ درصدی داشته باشد. همچنین پیش‌بینی می‌شود تجارت کانتینری در کل سال ۲۰۱۸ از منظر تن رشد خوب ۵/۴ درصدی داشته باشد.



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

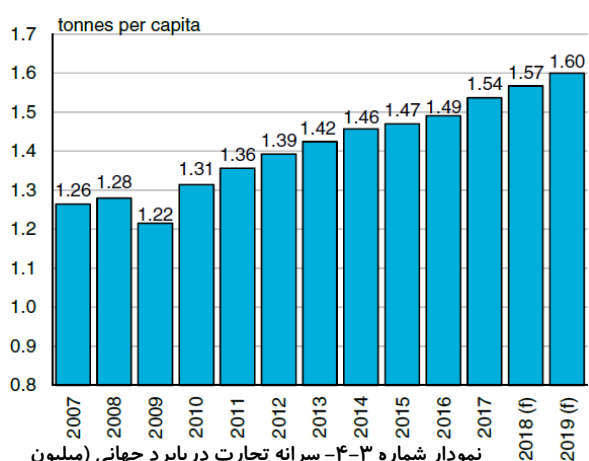


نمودار شماره ۳-۱- پیش‌بینی سهم از تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۸ (%) [۱]



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

در مجموع، در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد جهانی با حدود ۳/۱ درصد رشد به حدود ۱۲ میلیارد تن در کل سال ۲۰۱۸ برسد و برآورد می‌شود از منظر تن-مایل حدود ۳/۴ درصد رشد داشته باشد. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که تجارت گاز، شامل LNG و LPG نسبت به سال ۲۰۱۷، در سال ۲۰۱۸ رشد ۱۰ درصدی داشته باشد.



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

در حالی که مخاطراتی در چشم‌انداز عرضه وجود دارد، پیش‌بینی‌های اولیه نشان می‌دهد که تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۹ رشد ۳/۲ درصدی خواهد داشت (و حدود ۳/۶ درصد از منظر تن-مایل افزایش خواهد یافت) که ناشی از رشد حدود ۲ درصدی تجارت نفت خام و توسعه خوب تجارت کانتینری و رشد پایدار تجارت فله خشک می‌شود. [۱]

میزان: ۵/۲۲ میلیارد تن

رشد: ۲/۶ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات فله خشک (۲۰۱۸)

۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک

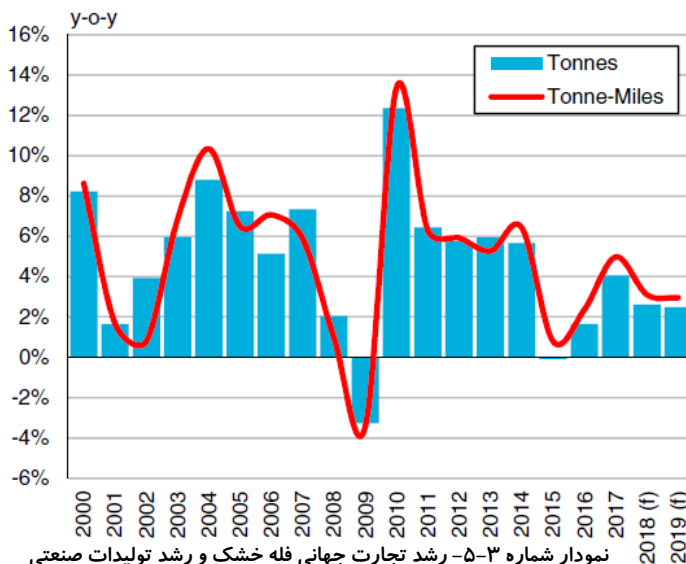
پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۵۲۲۴	۵۰۹۱	۴۸۹۲	۴۸۱۲	۴۸۱۶	تجارت جهانی محمولات فله خشک (m. Tonnes)
% ۲/۶	% ۴/۱	% ۱/۷	% -۰/۱	% ۵/۷	تغییر
۸۳۹/۷	۸۱۷/۳	۷۹۳/۸	۷۷۶/۸	-	ناوگان جهانی حمل فله (m. DWT)
% ۲/۷	% ۳	% ۲/۲	-	-	تغییر

میانگین وزنی درآمد روزانه کشتی‌های فله‌بر در ماه اوت ۲۰۱۸ روزانه ۱۳ هزار و ۵۸۹ دلار گزارش شد که نسبت به ماه ژوئیه افزایش ۴ درصدی و نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۲۳ درصدی داشت. به این ترتیب میانگین درآمد روزانه فله‌برها به بالاترین سطح در سال ۲۰۱۸ رسید. میانگین درآمد مقطعی کیپ‌سایزها در ابتدای ماه اوت ۲۴ هزار و ۶۶۴ دلار در روز بود که بالاترین مقدار از دسامبر ۲۰۱۷ تاکنون بوده است، اما در ادامه ماه درآمدها تعدیل شد و در کل ماه اوت به میانگین روزانه ۲۱ هزار و ۹۶۳ دلار رسید که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۵۲ درصدی داشت. میانگین درآمد مقطعی پاناماکس‌ها در طول ماه اوت تقریباً ثابت ماند، در حالی که نرخ‌های سوپراماکس‌ها با ۹ درصد افزایش نسبت به ماه ژوئیه در ماه اوت به ۱۲ هزار و ۶۸۸ دلار در روز رسید که از ماه مارس تا آن لحظه بیشترین مقدار بود.

واردات سنگ آهن چین تا این مقطع از سال ۲۰۱۸ کاملاً ثابت باقی مانده و پیش‌بینی می‌شود در کل سال جاری به پشتوانه افزایش تولید برزیل و استرالیا، تنها اندکی رشد داشته باشد. اما واردات زغال‌سنگ چین در ماه‌های اخیر رشد سریعی داشته و پیش‌بینی می‌شود به رشد پایدار نسبتاً خوب ۴ درصدی تجارت



دریابرد ذغالسنگ در سال ۲۰۱۸ منجر شود. در عین حال تجارت دریابرد جهانی غلات در پیش‌بینی کنونی رشد ضعیف ۱ درصدی خواهد داشت، اما اگر در سه ماهه چهارم واردات دانه‌های روغنی چین از آمریکا کاهش بیشتری نسبت به پیش‌بینی‌ها داشته باشد، رشد تجارت غلات می‌تواند از این هم کمتر باشد. در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد جهانی فله خشک در کل سال ۲۰۱۸ با حدود ۲/۶ درصد افزایش به ۵/۲ میلیارد تن در کل سال ۲۰۱۸ برسد و شاخص تن-مایل نیز رشد ۳/۱ درصدی داشته باشد. در مجموع، سال ۲۰۱۸ تا این مقطع توازن خوبی در بخش فله وجود داشته است که ناشی از رشد محدودتر ناوگان بوده است. پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ ناوگان فله‌بر رشد ۲/۷ درصدی داشته باشد. بخش



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

در کشورهای عضو OECD^[۳]

کیپ‌سایزها بیش از سایر قسمت‌ها می‌تواند از عوامل فصلی در ماه‌های باقی‌مانده از سال ۲۰۱۸ منتفع شود.

با نگاهی به سال ۲۰۱۹، پیش‌بینی‌های اولیه حاکی از آن است که تجارت دریابرد فله خشک حدود ۲/۵ درصد رشد کند و از منظر تن-مایل رشد حدود ۳ درصدی داشته باشد.

با توجه به اینکه پیش‌بینی می‌شود حدود ۳۰ میلیون DWT از کشتی‌های جدید در سال

۲۰۱۹ تحویل داده شود، پیش‌بینی می‌شود که

ناوگان فله‌بر در سال ۲۰۱۹ رشد ۲/۸ درصدی داشته باشد. به طور کل، اگر چه از منظر تقاضا ریسک‌ها و مخاطراتی همچون ثابت ماندن واردات محمولات عمده فله وجود دارد، اما پیش‌بینی اولیه بازار فله‌برها حاکی از آن است که در سال ۲۰۱۹ بازاری متعادل وجود خواهد داشت.^[۳]



میزان: ۲۰۲ میلیون TEU

رشد: ۵/۰ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات کانتینری (۲۰۱۸)

۳-۳- تجارت جهانی محمولات کانتینری

پیش‌بینی ۲۰۱۹	پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(انتهای سال)
۲۱۲	۲۰۲	۱۹۲	۱۸۲	۱۷۵	تجارت جهانی محمولات کانتینری (m. TEU)
% ۴/۹	% ۵/۰	% ۵/۵	% ۴/۲	% ۲/۱	تغییر

پیش‌بینی ۲۰۱۹	برآورد ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(ابتدای سال)
۲۲/۷۸۹	۲۲/۰۲۶	۲۰/۸۳۱	۲۰/۰۶۳	۱۹/۸۱۶	ناوگان جهانی حمل کانتینری (m. TEU)
% ۳/۵	% ۵/۷	% ۳/۸	% ۱/۲	% ۷/۹	تغییر

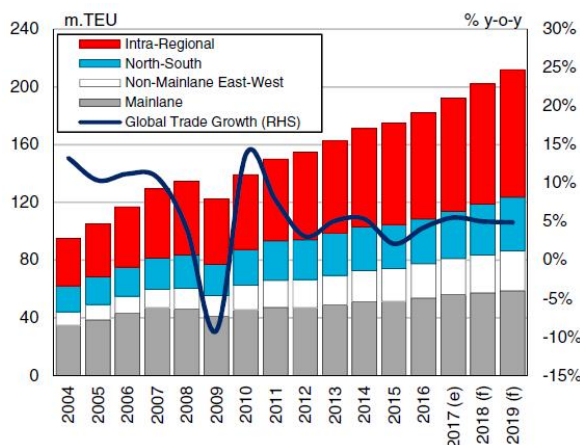
در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ رشد تجارت دریابرد جهانی کانتینری برابر با ۵ درصد باشد که تا بخش بزرگی از این افزایش ناشی از پیش‌بینی رشد پایدار حدود ۷ درصدی مسیرهای تجاری شمال به جنوب و درون آسیا می‌شود. با توجه به کاهش فشارهای اقتصادی در برخی از کشورهای اروپایی، پیش‌بینی می‌شود حجم تجارت در مسیر خاور دور - اروپا به صورت پایدارتری نسبت به پیش‌بینی‌های گذشته رشد کند.

در مجموع، پیش‌بینی می‌شود تجارت در خطوط اصلی برای سال ۲۰۱۸ رشد متعادلی در حد ۲ درصد داشته باشد. اگرچه مخاطرات ناشی از تنش‌های تجاری بین چین و آمریکا کماکان پابرجاست، پیش‌بینی می‌شود برای کل سال ۲۰۱۹، رشد تجارت دریابرد کانتینری در سطح ۴/۹ درصد باشد.

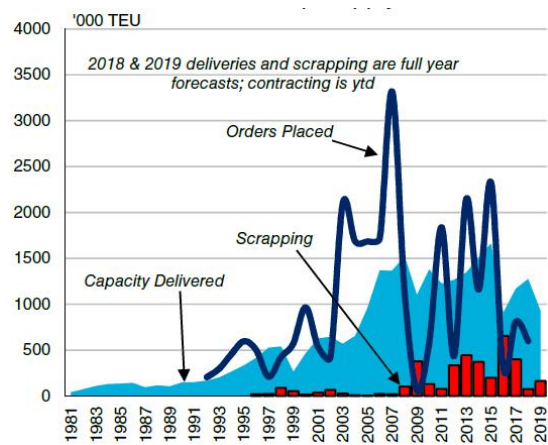
نرخ‌های کرایه حمل مقطعی خطوط تجاری اصلی خارج از آسیا در ماه اوت اندکی رشد در مسیرهای به سمت اروپا داشتند، در حالی که نرخ‌های محدوده ترانس‌پاسیفیک بیشترین درآمدها را داشته و به بالاترین



سطح در ۱۸ ماه اخیر در میان مسیرهای هر دو ساحل ایالات متحده رسید. میانگین نرخ‌های همه این مسیرها در ماه اوت بالاتر از میانگین کل سال ۲۰۱۷ بود. در عین حال، با توجه به درآمد‌های چشمگیر شش ماهه نخست سال ۲۰۱۸، در این ماه پایداری بیشتری در نرخ‌های اجاره‌ای اغلب کشتی‌ها در سائیزهای مختلف دیده شد. اگر چه با نگاهی به سال ۲۰۱۹ توازن بازار کانتینری نوید بخش روزهایی بهتر است. در بازه ژانویه تا اوت سال ۲۰۱۸، در حالی که تحویل کشتی‌های کانتینربر با سرعت ثابتی ادامه داشت، روند اوراق‌سازی این کشتی‌ها نیز بسیار کند بود. بر این اساس، پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸، نرخ توسعه ظرفیت ناوگان کانتینری ۵/۷ درصد باشد و احتمالاً از رشد حجم تجارت پیشی بگیرد. با این وجود، بخش کانتینری بیش از هر زمان دیگری از دوره توازن مجدد بازار بهره می‌برد چرا که رشد ظرفیت ناوگان در سال ۲۰۱۹ به حدود ۳/۵ درصد تقلیل می‌یابد در حالی که رشد تجارت مثبت باقی می‌ماند.



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



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

در طول ماه اوت ۲۰۱۸ به دلیل ادامه دوران کم رونق تابستان، نرخ‌های اجاره کشتی‌های کانتینری در همه بخش‌ها کمی با ثبات‌تر و در عین حال از مقادیر ابتدای سال بالاتر بود. نرخ اجاره ۱۲ ماهه یک کشتی ۲ هزار و ۷۵۰ TEU روزانه ۱۱۳۵۰ دلار در ماه اوت بود که نسبت به ماه ژوئیه ۳ درصد کاهش داشت و در مقایسه با آغاز سال ۲۰۱۸، افزایش ۲۸ درصدی داشت. در بخش کشتی‌های پاناماکس قدیمی، نرخ اجاره ۱۲ ماهه کشتی ۴۴۰۰ TEU نسبت به ماه ژوئیه افت ۳ درصدی داشت و به روزانه ۱۲۴۰۰ دلار رسید، اما نسبت به آغاز سال ۲۰۱۸ همچنان ۵۵ درصد افزایش را نشان می‌داد.^[۴]

میزان: ۴۴۶/۲ میلیون تن

رشد: ۲/۰ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات تانکر (۲۰۱۸)

۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر

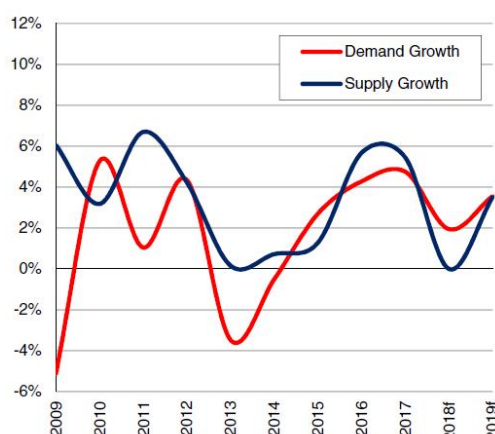
پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	(انتهای سال)
۴۴۶/۲	۴۳۷/۵	۴۲۰/۱	۴۰۳/۳	۳۸۶/۷	تجارت جهانی محمولات تانکر (m. DWT)
%۲/۰	%۴/۱	%۴/۲	%۴/۳	-	تغییر
۵۳۳	۵۳۰/۲	۵۰۴/۷	۴۷۶/۹	۴۶۴/۹	ناوگان جهانی حمل تانکر (m. DWT)
%۰/۵	%۵/۰	%۵/۹	%۲/۶	-	تغییر

در ماه اوت ۲۰۱۸ میانگین درآمدهای مقطعی در اغلب بخش‌های تانکری کاهش یافت اما در بخش تانکرهای تمیز این کاهش چشمگیرتر بود. در حالی‌که میانگین درآمدهای مقطعی VLCC با ۵۶ درصد افزایش نسبت به ماه ژوئیه در اوت به ۱۱۲۲۸ دلار در روز رسید، درآمدها در همه بخش‌های تانکری تحت فشار باقی ماند.

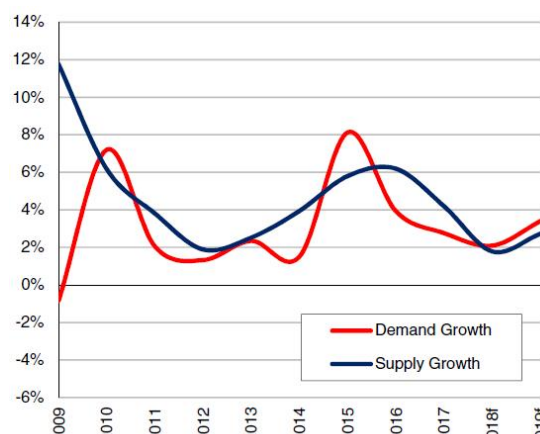
پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸، تقاضای کشتی‌های تانکر از منظر DWT رشد ۱/۹ درصدی داشته باشد که نشان‌گر کاهش سرعت رشد با توجه به افت واردات نفت خام آمریکا و رشد کندتر محمولات ارسالی به چین نسبت به سال گذشته، همزمان با کاهش صادرات نفت خام ونزوئلا و ایران است. با نگاهی به سال ۲۰۱۹، اگرچه پیش‌بینی می‌شود اختلالات عرضه ونزوئلا و ایران کماکان وجود داشته باشد، رشد تقاضای تانکری از مسیر طولانی بین حوزه آتلانتیک (که تولید تأمین‌کنندگان مختلف در آن به سرعت در حال افزایش است) و آسیا (که انتظار می‌رود رشد واردات در آن شتاب گیرد) قابل پیش‌بینی است. در نتیجه پیش‌بینی می‌شود، این افزایش همزمان با افزایش صادرات کشورهایی چون عربستان سعودی منجر به رشد ۳/۶ درصدی تقاضای کشتی‌های تانکر حمل نفت خام در سال ۲۰۱۹ شود.

در کل سال ۲۰۱۸، همان گونه که تا این مقطع از سال (۹ ماهه اول) دیده شده، پیش‌بینی می‌شود ناوگان تانکرهای حمل نفت خام روند پایداری را در زمینه اوراق‌سازی طی کنند. اگرچه پیش‌بینی‌های کنونی حاکی از روند رشد ثابت ناوگان در سال ۲۰۱۹ است، بهبود زیرساخت‌های بازار تانکری نسبت به سال ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ می‌تواند حاکی از بازار متعادل‌تر در سال آتی باشد.

در سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود تقاضای تانکرهای حمل فرآورده‌ها رشد ۲/۱ درصدی داشته باشد و سرعت رشد به نسبت سال‌های اخیر کند شود که تا حدودی به علت کاهش محموله‌های مسیر آسیای جنوب شرقی و برزیل تا این لحظه از سال است. در حالی که ذخایر در برخی از مناطق کلیدی اکنون در پایین‌ترین سطوح قرار دارد، این احتمال وجود دارد که سرعت رشد تقاضا به ۳ درصد در سال ۲۰۱۹ افزایش یابد. با توجه به این که در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود ناوگان تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ به ترتیب ۱/۸ و ۲/۷ درصد رشد داشته باشد، با در نظر گرفتن سرعت رشد تقاضا در این دو سال، بازار می‌تواند به آرامی به تعادل مجدد برسد.



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



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

در ماه اوت، میانگین درآمدهای مقطعی VLCC به بالاترین سطح از نوامبر ۲۰۱۷ رسید که نسبت به ماه ژوئیه رشد ۵۶ درصدی داشت و به روزانه ۱۱۲۲۸ دلار رسید. با وجود این که از آن پس درآمدهای مقطعی تاحدودی پایدار ماند، در هفته اول سپتامبر کاهش یافت و به میانگین ۸۶۶۱ دلار در روز رسید.

در حال حاضر، برای کل سال ۲۰۱۸ پیش‌بینی می‌شود سرعت رشد تقاضای VLCC به حدود ۲ درصد کاهش یابد، چرا که در سال جاری تا این لحظه واردات ایالات متحده کاهش یافته و سرعت رشد محمولات به سوی چین نیز کم شده است. کاهش سرعت واردات چین تا حدودی به کاهش خرید پالایشگاه‌ها به دلیل قوانین مالیاتی سخت‌تر و دلار گران‌تر مربوط می‌شود که حاشیه سود پالایشگاه‌ها را محدودتر کرده

است.^[۵]

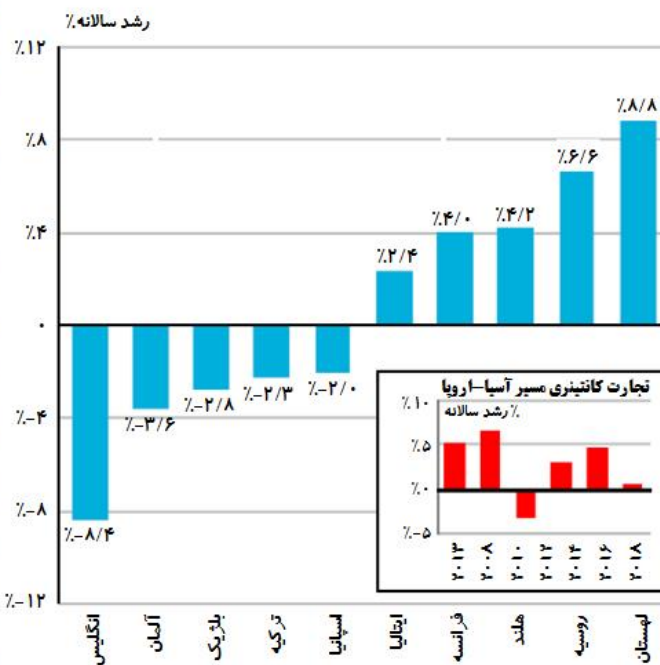
تحلیل ویژه: چوب لای چرخ واردات اروپایی‌ها از آسیا

اگرچه پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد جهانی در کل سال ۲۰۱۸ رشد خوبی داشته باشد، حجم تجارت در مسیر آسیا-اروپا که ۸ درصد از حجم تجارت کانتینری جهانی در سال ۲۰۱۷ بوده، در ۷ ماهه اول سال ۲۰۱۸، تنها ۰٫۵ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ داشته و به مجموع ۹٫۳ میلیون TEU رسیده است. با بررسی تجارت آسیا-اروپا به تفکیک کشور می‌توانیم کمی بهتر محرک‌های اصلی این رشد کند را شناسایی کنیم.

تجارت کانتینری در مسیر

آسیا-اروپا در سال ۲۰۱۸

نمودار اصلی نشان می‌دهد که حجم واردات (بر حسب TEU) از آسیا به کشورهای اصلی اروپایی در بازه ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ بدون تغییر بوده است. نمودار فرعی برآورد رشد کل تجارت کانتینری آسیا-اروپا مربوط به هر سال را تا این مقطع از سال نشان می‌دهد. داده‌های این نمودار کشوری که بار در آن تخلیه شده را نشان می‌دهد و مقصد نهایی محمولات وارداتی از آسیا را در نظر نمی‌گیرد.



برگزیت و آثار آن

اولاً، واردات کانتینری از آسیا به انگلیس، که از نظر حجم واردات یکی از بزرگترین واردکنندگان اروپایی است، در بازه ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸ افت ۸٫۴ درصدی داشت که با رکود عملکرد اقتصادی این کشور همراه بود. در حال حاضر، انگلیس برنامه‌ریزی کرده تا در ماه مارس ۲۰۱۹ از اتحادیه اروپا خارج شود و این امر روابط تجاری این کشور پس از خروج را با عدم قطعیت قابل توجهی همراه خواهد ساخت. همچنین خروج



انگلیس از اتحادیه اروپا بخش مصرف و کسب و کار را دچار نقصان خواهد کرد، به طوری که در شش ماهه نخست سال ۲۰۱۸ رشد تولید ناخالص داخلی انگلیس بین ۱,۲ تا ۱,۳ درصد بود (در کل سال ۲۰۱۷ این شاخص در سطح ۱,۷ درصد بود). این مسأله بر کاهش حجم واردات از آسیا که بخش قابل توجهی از اقلام مصرفی این کشور را تأمین می‌کند، تأثیر بسزایی خواهد داشت.

قطب قدرت اقتصادی لنگ می‌زند!

دوماً، آلمان یکی دیگر از واردکنندگان کلیدی اروپا، در ۷ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ شاهد افت ۳,۶ درصدی واردات کانتینری از آسیا نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ بوده است. در حالی که آلمان اغلب به عنوان «قطب قدرت اقتصادی» اروپا در نظر گرفته می‌شود، این کشور در سال ۲۰۱۸ تحت فشار اقتصادی بوده به طوری که رشد GDP این کشور در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ در سطح ۱,۹ درصد بود در حالی که در مدت مشابه سال ۲۰۱۷ این شاخص ۲,۸ درصد بود. با توجه به این که سطح ذخایر مواد مصرفی آلمان در حال کاهش است، به نظر می‌رسد با گذشت زمان تأثیر خوبی بر حجم سفارشات از آسیا داشته باشد.

ترکیه هم سرد شد.

سوماً، تعدادی از کشورهای اروپایی دیگر نیز در سال جاری کاهش حجم واردات کانتینری از آسیا را تجربه کرده‌اند. در هفت ماهه نخست سال ۲۰۱۸، همزمان با افت رشد GDP، حجم واردات از آسیا به بلژیک و اسپانیا به ترتیب افت ۲,۸ و ۲ درصدی در مقایسه با سال ۲۰۱۷ داشته است. با توجه به اینکه در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ از ارزش لیر ترکیه کاسته شد و برخی از چالش‌های بزرگ دیگر در این کشور به وجود آمد، واردات کانتینری از آسیا به ترکیه نیز کاهش یافت.

نقاط روشن‌تر

با این وجود، همه اخبار مربوط به تجارت کانتینری اروپا در سال ۲۰۱۸ منفی نبوده است. همزمان با رشد خوب ۵ درصدی GDP لهستان در ۶ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ و در حالی که افزایش قیمت نفت منجر به افزایش تقاضای کالاهای مصرفی روسیه شد، واردات از آسیا به لهستان در بازه ژانویه تا ژوئیه رشد چشمگیری داشت. علاوه بر این، در مقیاس گسترده‌تر واردات به اروپا از سایر مناطق در سال جاری رشد خوبی داشت، به طوری که حجم واردات از کشورهای خارج از آسیا در بازه ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۸,۱ درصدی را نشان داد.



بنابراین، در حالی که شاخص‌های کلی قسمت تقاضا در بخش کانتینری همچنان پایدار و با ثبات هستند و پیش‌بینی رشد تجارت کانتینری برای کل سال ۲۰۱۸ در سطح ۵ درصد است، سرعت رشد تجارت آسیا-اروپا تا این مقطع از سال ۲۰۱۸ به شدت ضعیف بوده است. با توجه به ماهیت این مسیر تجاری و برخی عوامل تأثیرگذار، مسیر تجاری آسیا-اروپا برای تحلیل‌گران بازار داستان‌های زیادی برای گفت دارد.^[۴]

منابع فصل سوم

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



فصل چهارم:

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



۴-۱- چالش‌های عملیاتی و قانونی نصب اسکرابرها^[۱]

ساده‌سازی نصب اسراکبر برای مالکان تا بتوانند سوخت با سولفور بالا را مصرف کنند، کار ساده‌ای نیست. علاوه بر این مالکان علاقه زیادی به اسکرابرهای چرخه باز دارند که محدودیت‌های مربوط به آن‌ها حداقل در بنادر در حال افزایش است.

اسکرابرها برای مالکان کشتی‌های بزرگ جهت برآمدن از پس قانون ۲۰۲۰ (محدودیت سوخت کم سولفور) جذاب شده است، با این وجود، به گفته رودگرز، مدیرارشد یوروناو، اطمینان از مطابقت کامل عملیات اسکرابرها بسیار دشوار است.

در سمیناری با نام «۲۰۲۰: چالش‌ها و فرصت‌ها» که توسط گروه شرکت‌های ABS در هامبورگ برگزار شد، رودگرز بر مباحثی چون انطباق عملیات اسکرابرها و نگرانی در خصوص اسکرابرهای چرخه باز (که بیشترین استقبال مالکان را در پی داشته است) تأکید کرد.

برای مالکان مطلوب است که نصب اسراکبر را ساده‌سازی کنند و سپس بتوانند سوخت سولفور بالا مصرف کنند اما این مسأله به این سادگی‌ها نیست.

رودگرز اظهار کرد: «با استفاده از سوخت با سولفور بالا نمی‌توان انطباق با قوانین را اثبات کرد. همکاران مجبور هستند که گازهای خروجی را بررسی کنند و اطمینان یابند که ۳ یا ۴ پارامتر از گاز منتشر شده در همه زمان‌ها مطابق قوانین است و عدم ثبت این اطلاعات خود نوعی عدم انطباق است.»

وی هشدار داد: «من فکر می‌کنم پیش به سوی تکنولوژی جدیدی می‌رویم که شیبه جدا کننده آب و روغن است چرا که بیشتر کسانی که اسکرابر را نصب می‌کنند، مجبور می‌شوند در بنادر آن را متوقف کنند.» نتیجه این است که مالکان به سادگی ملزم به پرداخت جریمه می‌شوند چرا که اطلاعات ثبت شده با واقعیت انطباق ندارد. در سال‌های اخیر در مواردی که آب آغشته به روغن گزارش شده، مالکان و مدیران کشتی ملزم به پرداخت جرایم هنگفت شده‌اند.

همچنین در خصوص محدودیت‌های مربوط به اسکرابرهای چرخه باز نیز پرسش‌هایی از سوی انجمن مالکان کشتی آلمان (VDR) در بنداری که تعدادشان رو به افزایش است، مورد تأکید قرار گرفت.

با توجه به بازخوردهای دریافت شده از سوی مالکان کشتی، محدودیت‌های مربوط به اسکرابرهای چرخه باز حداقل در بنادر در حال افزایش است. با نگاه به اطلاعات بنادر نروژ، سوئد و آلمان متوجه می‌شویم که لیست موارد عدم انطباق در شمال اروپا روند رو به رشدی دارد.



اگرچه مالکان می‌توانند در بنادر سوخت خود را به سوخت‌های سازگار تغییر دهند اما این راه‌حل ایده‌آل نیست. اگر مالکان از سوخت MGO استفاده کنند، قطعاً عدم انطباق نمی‌خورند اما اغلب مالکان به دنبال آن هستند که تک سوخت باشند چرا که بهترین گزینه برای فعالیت در بلندمدت این است.

حال سؤال اینجاست که اگر فقط به IMO اکتفا نکنیم و به سطح جهان از نزدیک بنگریم، آیا اسکرابره‌های چرخه باز واقعاً مورد پذیرش هستند؟

لارس روبرت پدرس، معاون دبیر بیمکو، در پاسخ به این پرسش گفت: «هر کسی توقع دارد که خروجی قوانین IMO توسط همه کشورها قابل قبول باشد در غیر این صورت کشورهای امضاءکننده زیر بار قوانین محدودکننده نخواهند رفت.»

وی افزود: «ما شاخص آب خروجی را در IMO داریم، درست است که این شاخص در طول زمان ممکن است تغییر کند اما این دلیل نمی‌شود اسکرابره‌های چرخه باز کلاً غیرقانونی محسوب شوند.»

▲ Source: Seatrade Maritime News, Date: 03 September 2018



▼ ۴-۲- دوبی شرکت فورواردری جهانی خود موسوم به ISS را تأسیس کرد.^[۲]

شرکت سرمایه گذاری دوبی، ICD در پی تفکیک هلدینگ ISS، یک شرکت خدمات لجستیکی با نام شرکت فورواردری جهانی ISS تأسیس کرده است تا در ۱۸ کشور در محدوده خاورمیانه، آفریقا، اروپا، هند و ترکیه شروع به کار کند.

بازوی سرمایه‌گذاری دوبی به نام ICD (Investment Corporation of Dubai) واحدی را با تمرکز بر بخش لجستیک زنجیره تأمین به نام ISS Global Forwarding تأسیس کرده است. این اقدام در راستای دستورالعمل استراتژیک دولت برای تفکیک هلدینگ Inchcape Shipping Services به دو شرکت مجزا انجام شده است.

این اقدام با هدف بهینه‌سازی رشد بالقوه، تمرکز بر مشتریان و مزیت رقابتی هر کدام از بخش‌های خدمات دریایی و لجستیک زنجیره تأمین، صورت گرفته است. مقر اصلی این شرکت در دوبی و در قلب استراتژیک دوبی در مجاورت فرودگاه این شهر قرار دارد و محدوده عملیاتی آن خارج از منطقه آزاد فرودگاه دوبی است. شرکت فورواردری جهانی ISS بر فعالیت‌های اصلی فورواد بار در سطح جهانی، انجام عملیات لجستیکی و پروژه‌های نفت و گاز تمرکز خواهد داشت.

این شرکت در آغاز در ۱۸ کشور در محدوده خاورمیانه، آفریقا، اروپا، هند و ترکیه حضور خواهد داشت. به عنوان بخشی از استراتژی بلندپروازانه رشد خود، این شرکت در آینده حضور خود در آسیا-اقیانوسیه، چین و سنگاپور را پررنگ‌تر خواهد کرد. علاوه بر این، شرکت فورواردری جهانی ISS از یک شبکه جهانی بهره خواهد برد که شامل شرکایی با اپراتورهای جهانی است و به این ترتیب به مشتریان خود حمل‌ونقل چند وجهی و راهکارهای نوین زنجیره تأمین را ارائه می‌کند.

شرکت مذکور توسط پیشگسوت این صنعت، انور مورتی و یک تیم مدیریتی بسیار باتجربه هدایت خواهد شد. مورتی اظهار کرد: «ما شرکت خود را به عنوان یک منبع نیرومند در منطقه راه اندازی می‌کنیم و هدف ما این است که در صنعت لجستیک زنجیره تأمین به عنوان یک سازمان مشتری محور مطرح شویم.»

محمد ابراهیم آل شیبانی، مدیرعامل و رئیس هیأت مدیره شرکت سرمایه‌گذاری دوبی (ICD) نیز اعلام کرد: «ما مطمئن هستیم که در آینده فرصت‌هایی برای رشد جهانی در صنعت لجستیک زنجیره تأمین وجود خواهد داشت. به این دلیل اکنون ما برای فرصت رشد بلند مدت در بازارهای در حال ظهور (جایی که ISS با قدرت حضور خواهد داشت) ارزش ویژه‌ای قائل هستیم.»

▲ Source: Seatrade Maritime News, Date: 04 September 2018



۳-۴- واکاوی علل کمرنگ شدن نقش کشتیرانی آلمان

در سطح بین‌الملل^[۳]

سهم ناوگان تجاری آلمان در جهان از ۸.۳ درصد در سال ۲۰۰۸ به ۵.۹

درصد در حال حاضر کاهش یافته است. آیا این روند نزولی همچنان ادامه خواهد داشت؟

در صنعت کشتیرانی آلمان طی دو سال گذشته در پی اقدام بانک‌ها برای سامان‌دهی به ترازنامه خود خیلی از شرکت‌های معروف از لیست بانک‌ها خط خوردند. در پی حذف و ادغام، شرکت‌های معروفی چون شرکت مدیریت کشتی Rickmers، گروه Conti و شرکت Ahrenkiel Steamship از صحنه فعالیت خارج شدند.

در طول ۶ سال گذشته ناوگان آلمان از منظر تعداد کشتی به یک سوم کاهش یافته و خیلی از کارشناسان بر این باورند که این روند رو به پایین ادامه خواهد داشت.

رئیس بخش کشتیرانی بانک HSH Nordbank معتقد است کاهش تناژ حمل توسط مالکان آلمانی ادامه خواهد داشت چرا که در شرایط جدید و سخت‌تر هنوز شرکت‌هایی هستند که از پس بدهی‌های خود برنمی‌آیند و بانک‌ها به دنبال وصول مطالباتشان هستند. وی اعلام کرد: «این امر به معنی آن است که مؤسسات مالی حامی پروژه‌ها باید دنبال ساختارهای بهتری با مالکان قوی‌تر باشند. تغییر مالکیت در خیلی از مواقع با تحول مدیریت همراه بوده است و از آنجایی که مالکان جدید اغلب سرمایه‌گذاران خارجی هستند، از رده خارج شدن مالکان آلمانی همچنان ادامه می‌یابد.»

ایشان بر این باور است که در طول ۵ سال آینده تعداد شرکت‌های کشتیرانی مطرح آلمان که توانایی مدیریت قراردادهای جدید توسط خودشان یا برون‌سپاری را دارند تنها به ۲۰ تا ۳۰ شرکت خواهد رسید.

بانک HSH Nordbank تحت مالکیت جدید در نهایت به دنبال سرمایه‌گذاری در بخش کشتیرانی است.

همچنین رئیس بخش تحقیقات کشتیرانی بانچروکاستا ریشه مشکلات بخش کشتیرانی آلمان را در سقوط بخش مالی کشتیرانی در این کشور در طول ۱۰ سال گذشته می‌داند. وی اظهار کرد: «سیستم KG (مشاوره مالی) که ۲۰ سال پیش سرآمد بود، اکنون حرفی برای گفتن ندارد. در گذشته تعداد زیادی رجیستر کشتی به دلیل مسائل مالی صورت گرفته که اکنون مسأله ساز شده است.» او همچنان معتقد است که چون کشتیرانی آلمان بیشتر بر بخش کانتینری تمرکز کرده، اکنون قربانی فشارهای بازار شده که کنترلی بر آن



ندارد. بخش کانتینری در طول چند سال اخیر حجم گسترده‌ای از ادغام و یکپارچه‌سازی را تجربه کرده و در چنین بازار منسجمی تأمین‌کنندگان مستقل نقش کوچکی را بازی می‌کنند.

اطلاعات مؤسسه تحقیقاتی کلارکسون نشان می‌دهد که بزرگترین سهم کشتیرانی آلمان همچنان بخش کانتینری با ۱۹,۳ درصد است اما این سهم به صورت شگفت‌انگیزی از سطح ۳۲,۶ درصد در سال ۲۰۰۸ کاهش یافته است.

از سال ۲۰۱۳، ظرفیت ناوگان آلمان هر ساله ۳ درصد کاهش یافته است در حالی که ارقام جهانی به‌طور قابل ملاحظه‌ای رشد داشته است.

با وجود این که سهم بازار کشتیرانی آلمان بسیار کاهش یافته و امروزه در سطح ۵,۹ درصد قرار دارد، به‌طوری که سال ۲۰۱۷، در مجموع ۱۰ شرکت کشتیرانی آلمانی با بیش از ۵۰ کشتی در اختیار، از بازار خارج شدند، آلمان همچنان یکی از بزرگترین گروه مالکان جهان را دارد و جایگاه چهارم را در بین ملیت مالکان جهانی با ۷۸,۳ میلیون تناژ ناخالص داراست.

▲ Source: Splash247, Date: 04 September 2018



▼ ۴-۴- افزایش ۱۲ درصدی واردات ذغال‌سنگ هند^[۴]

مجموع واردات انواع ذغال‌سنگ هند در طول چهار ماه اول (آوریل تا ژوئیه) سال مالی ۲۰۱۸-۱۹ با حدود ۱۲ درصد افزایش در سطح ۷۸.۷۹ میلیون تن بود.

در چهار ماهه نخست سال ۲۰۱۸، واردات ذغال‌سنگ هند با ۱۱,۹ درصد افزایش به ۷۸,۷ میلیون تن رسید. یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک بین Tata Steel و SAIL اعلام کرد در بازه زمانی آوریل تا ژوئیه سال گذشته ۷۰,۳ میلیون تن ذغال‌سنگ به هند وارد شد.

این شرکت همچنین اعلام کرد: «در کل، واردات ذغال‌سنگ و کک در طول ۴ ماه اول (آوریل تا ژوئیه) سال مالی ۲۰۱۸-۱۹ در سطح ۷۸,۷۹ میلیون تن بود که در مقایسه با مدت مشابه سال مالی پیش (۷۰,۳۳ میلیون تن) رشد حدود ۱۲ درصد افزایش را نشان می‌دهد.»

واردات ذغال‌سنگ هند در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ با ۴۲ درصد رشد نسبت به ماه ژوئیه ۲۰۱۷، از ۱۴,۶۴ میلیون تن به ۲۰,۷۹ میلیون تن رسید. این در حالی است که در ژوئن ۲۰۱۸ واردات ذغال‌سنگ (از همه نوع) در سطح ۱۸,۷۵ میلیون تن بود.

این شرکت سرمایه‌گذاری مشترک در ادامه افزود که افزایش واردات ذغال‌سنگ و کک در ماه ژوئیه عمدتاً به علت ۱۲,۹ درصد رشد محمولات غیر کک بوده است.

مدیرعامل این شرکت سرمایه‌گذاری مشترک اذعان داشت: «واردات ذغال‌سنگ حرارتی در ماه ژوئیه افزایش یافت چرا که نیروگاه‌ها علیرغم تلاش معادن داخلی برای جبران کسری با کمبود مواجه شدند. همچنین، اندکی قیمت‌ها در بازارهای جهانی کاهش یافت و خریداران را بر آن داشت که کمی راحت‌تر خرید کنند.»

▲ Source: *Economictimes*, Date: 04 September 2018



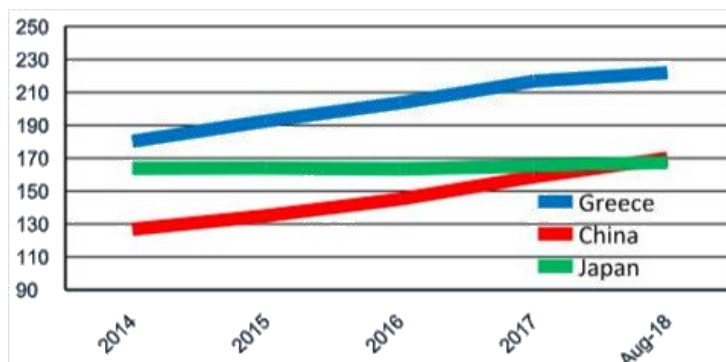
▼ ۴-۵- ناوگان تحت مالکیت چین در رده دوم جهانی^[۵]

چین از لحاظ ظرفیت ناوگان تحت تملک به تازگی گوی سبقت را از ژاپن ربود و پس از یونان در جایگاه دوم جهانی قرار گرفت. به این ترتیب این کشور با سرعت بسیار زیاد ناوگان خود را توسعه می‌دهد و از اختلاف خود تا یونان به شدت می‌کاهد.

یک رویداد جالب توجه در صنعت دریایی اخیراً شکل گرفت. چین با سبقت گرفتن از ژاپن، از لحاظ ظرفیت ناوگان تحت مالکیت، دومین کشور در جهان شد. همچنان یونان بزرگترین کشور مالک کشتی در جهان است و فاصله زیادی بین رتبه اول و دوم وجود دارد اما چین به سرعت در حال توسعه ناوگان است و این اختلاف سطح به سرعت در حال کم شدن است. بر اساس برنامه زمانی تعدادی کشتی عظیم حمل سنگ آهن، تانکر و کشتی کانتینربر در ماه‌ها و سال‌های پیش رو تحویل مالکان چینی خواهد شد که منجر به افزایش چشم‌گیر ظرفیت تحت مالکیت چین خواهد شد.

رشد ناوگان تجاری تحت مالکیت چین بسیار سریع و چشمگیر است. در سال ۲۰۱۷ افزایش ظرفیت ناوگان چین ۹ درصد بود و آمار و اطلاعات سال جاری حاکی از آن است که در سال ۲۰۱۸ رشد سالانه مشابهی دیده خواهد شد. لیست بلند بالای سفارشات ساخت در طول دو یا سه سال آینده به تناژ فعال اضافه خواهد شد اما فاکتورهای دیگری نیز در تعیین میزان رشد ناوگان و مؤثر خواهد بود که کمتر قابل پیش‌بینی هستند.

بررسی روند توسعه ناوگان تحت تملک سه کشور پیشرو در جهان (بر اساس میلیون تن ناخالص)



در طول ۳ سال و ۸ ماه گذشته ناوگان تحت مالکیت چین بیش از یک سوم گسترش یافته که در مقایسه با ناوگان یونانی روند رشد بالاتری داشته و همچنین بسیار سرعت بیشتری از رشد حداقلی ژاپن داشته است. بر اساس اطلاعات کلارکسونز نرخ رشد ناوگان چینی در سال ۲۰۱۵ برابر با ۶,۵ درصد، در سال ۲۰۱۶ حدود ۷,۵ درصد و در سال ۲۰۱۷ برابر با ۹,۴ درصد بوده، در حالی که در بازه ژانویه تا اوت ۲۰۱۸ این رقم به ۷,۱ درصد رسیده است.

▲ Source: Hellenicshipping, Date: 13 September 2018



▼ ۴-۶- روزهای روشن پیش روی شرکت‌های کشتیرانی نیجریه^[۶]

در حالی که آمار نشان می‌دهد، حداقل ۹۰ درصد از شرکت‌های کشتیرانی نیجریه عملیات خود را متوقف کرده و یا به ندرت برای بقا می‌جنگند، طرح کمک مالی برای کابوتاژ شناورها با نام CVFF توسط اداره امور دریایی و ایمنی نیجریه از سال ۲۰۱۹ به کمک شرکت‌های کشتیرانی این کشور خواهد آمد تا رونق را در این صنعت ایجاد کند.

در طول سال‌ها صنعت کشتیرانی به عنوان موتور محرک توسعه اقتصادی-اجتماعی بوده، چرا که این صنعت از دیرباز تاکنون دروازه ورود به جهان بوده و بنابراین نقش کلیدی در فرآیند جهانی شدن داشته است. در این بین بخش کانتینری به طور خاص در فرآیند جهانی شدن مؤثر بوده و از آن تأثیر گرفته است. خیلی از متخصصان بر این باورند که حمل و نقل کانتینری به حقیقت اولین صنعت جهانی است.

در سال ۲۰۰۶، حجم بارگیری کالاها در بنادر جهان ۷,۴۲ میلیارد تن برآورد شد که نسبت به حجم ۵,۹۸ میلیارد تن در سال ۲۰۰۰ رشد قابل توجهی داشت. ارزش کل صادرات جهانی از ۶,۴۵۴ تریلیون دلار در سال ۲۰۰۲ به ۴۰,۳۹۳ تریلیون دلار در سال ۲۰۰۵ رسید که بیانگر رشد ۶۴ درصدی بود. با این وجود، به نظر می‌رسد در نیجریه همه چیز برعکس بوده است. چرا که آمار و اطلاعات نشان می‌دهد حداقل ۹۰ درصد از شرکت‌های کشتیرانی این کشور یا کاملاً عملیات خود را متوقف کرده‌اند و یا به ندرت برای بقا جنگیده‌اند.

برخی از شرکت‌های کشتیرانی بومی نیجریه شامل: Equitorial Energy، Oceanic Energy، Morlap، Shipping، Potram Nigeria، Al-Dawood Shipping، Pokat Nigeria Limited، Peacegate، Genesis Worldwide Shipping و Joseph Sammy، Limited که همگی در لاگوس (پایتخت سابق نیجریه) قرار دارند و Niger-Delta Shipping در شهر واری و Starzs Investment Group در بندر هارکورت هستند. از تمام شرکت‌هایی که در بالا اشاره شد، تنها دو مورد را می‌توان نام برد که کسب و کار واقعی دارند در حالی که سایرین، یعنی ۸۳ از این شرکت‌ها یا کامل از بین رفته‌اند یا در اغما به سر می‌برند. عجیب است که تمام شرکت‌های دایر در لاگوس یا از بین رفته‌اند یا برای بقا می‌جنگند در حالی که شرکت‌های واری و بندر هارکورت پررونق هستند. شرکت‌هایی که دبیر کل انجمن مالکان کشتی بومی

نیجریه (ISAN) به عنوان «مبارزین سرسخت» توصیف می‌کند، به شدت کوچک شده‌اند و با کمتر از ۲۰ درصد از پرسنلی کار می‌کنند که حدود ۲ سال پیش داشتند.

این روزها همه این شرکت‌ها به شدت به بانک‌ها بدهکار هستند و اغلب نمی‌توانند اقساط وام‌هایی را پرداخت کنند که برای خرید کشتی گرفته‌اند. این شرکت‌ها از ۶ الی ۱۴ ماه حقوق پرسنل خود را به تعویق انداخته‌اند و برخی از آن‌ها با فروش کسب‌وکارهای خود بخشی از بدهی‌های خود را تسویه نموده‌اند.

شرکت کشتیرانی Genesis Worldwide که ۴ سال پیش شرکت پررونق بومی نیجریه بود، اکنون حتی یک کشتی هم برای فعالیت ندارد. این شرکت در زمان اوج خود ۶ فروند کشتی داشت. این داستان شرکت Joseph Sammy Nigeria Limited نیز هست که تنها کشتی در اختیارش اخیراً در یارد اوراق‌سازی غنا به سرقت رفت.

با وجود این، اگر دولت فدرال به وعده خود عمل کند و سال آینده کمک مالی برای کابوتاژ شناورها (CVFF) را همزمان با تلطیف قوانین اجرایی کند، هنوز جای امید هست.

مدیر کل اداره امور دریایی و ایمنی نیجریه (NIMASA) اخیراً در پی بروز خشم مالکان کشتی این کشور قول داد که این اداره طرح CVFF را در سال ۲۰۱۹ آغاز خواهد کرد. وی در جمع روزنامه‌نگاران در لاگوس اعلام کرد این طرح به ۱۲۴ میلیون دلار افزایش یافته است و به محض اینکه وزیر حمل‌ونقل نیجریه طرح را تأیید کند از محل بانک مرکزی نیجریه (CBN) قابل دریافت است.

همچنین، برای مذاکره با سهام‌داران در زمینه تأمین مالی زیرساخت‌های کشتیرانی و خرید کشتی، کنفرانس و نمایشگاه تأمین مالی کشتی نیجریه (NISFCOE) در لاگوس سامان‌دهی شد تا این مدیرکل به مالکان کشتی نیجریه اطمینان دهد که برای پرداخت CVFF از هیچ تلاشی دریغ نخواهد کرد.

با اجرای این طرح و حمایت ارگان‌های ذیربط که به تفصیل در روزنامه ThisDay شرح داده شد، پیش‌بینی می‌شود سال ۲۰۱۹ برای صنعت کشتیرانی نیجریه بسیار متفاوت باشد و شاید روزهای روشن برای این بازار در راه باشند.

▲ Source: Hellenicshipping, Date: 15 September 2018



▼ ۴-۷- کاهش تعداد کشتی‌های عبوری آمریکا و چین از کانال پاناما^[۷]

با شدت گرفتن درگیری تجاری بین آمریکا و چین حجم محمولات عبوری

از کانال پاناما کاهش خواهد یافت اما به گفته مقام ارشد این کانال، افزایش حجم صادرات غلات از شمال برزیل و نیز افزایش واردات LNG توسط ژاپن، کره و مکزیک از آمریکا، این کاهش را جبران خواهد کرد.

یکی از مقامات ارشد کانال پاناما اعلام کرد که اگر تنش‌های تجاری بین دو قول اقتصادی، چین و آمریکا، شدت بگیرد، کشتی‌های کمتری از چین و ایالات متحده از کانال پاناما استفاده خواهند کرد، اما این کاهش با افزایش صادرات غلات از شمال برزیل جبران خواهد شد.

کانالی که از میان کشور پاناما می‌گذرد مسیر کشتیرانی مهمی را بین اقیانوس‌های اطلس و آرام ایجاد می‌کند و یکی از منابع درآمد اصلی کشورهای آمریکای مرکزی است. جورج کوئیجانو، رئیس اداره کانال پاناما، ۱۱ سپتامبر ۲۰۱۸ اظهار کرد: «اغلب محموله‌هایی که از کانال پاناما عبور می‌کنند از چین یا آمریکا می‌آیند یا به یکی از این دو کشور می‌روند. تنش‌های بین این دو در نهایت می‌تواند به میزان حمل‌ونقل از هر سمتی اثر بگذارد.»

با این وجود، کوئیجانو پیش‌بینی می‌کند محمولات فله بیشتر از برزیل، بزرگترین تولیدکننده دانه‌های روغنی جهان، بتواند به جابجایی درون کانال رونق ببخشد. دانه‌های روغنی برزیل در گذشته از مسیر اقیانوس‌های هند و اطلس حمل می‌شدند اما کشاورزان از ابتدای سال ۲۰۱۸ تفاهم‌نامه‌ای را با کانال پاناما امضاء کردند که به مسیرهایی برای کاهش هزینه حمل‌ونقل و افزایش حجم غلات جابجا شده با استفاده از بنادر و مسیرهای آبی شمال برزیل کمک کند.

رئیس اداره کانال پاناما افزود: «تقاضای LNG از آمریکا توسط کشورهای چو ژاپن و مکزیک نیز می‌تواند تعداد کمتر کشتی‌هایی که به چین می‌رود را در این مسیر جبران کند. این کانال راه‌های زیادی برای کاهش هر گونه اثری دارد.»

بر اساس آمار سال مالی ۲۰۱۷ که به سپتامبر آن سال ختم می‌شد، در کانال پاناما ۴۰۳٫۸ میلیون تن محموله جا به جا شد که شامل ۱۴۳ میلیون تن محمولات کانتینری و ۷۹ میلیون تن فله بود.

تا کنون برزیل و آرژانتین سهم بیشتری از بازار غلات آسیا کسب کرده‌اند که منجر به ترافیک کمتر کانال در ۶ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ شده است. برای جبران این موضوع، کانال پاناما باید صادرکنندگان برزیلی را مقاعد کند که از این کانال استفاده کنند.

حدود ۲ میلیون تن از دانه‌های روغنی برزیل در سال ۲۰۱۷ از این کانال عبور می‌کرد، در حالی که داده‌های برزیل نشان می‌دهد حجم کل صادرات سالانه دانه‌های روغنی ۶۰ میلیون تن بوده است.

برای صادرات LNG حدود ۹۰ درصد محمولات عبوری از کانال از ایالات متحده است. رئیس اداره کانال پاناما می‌گوید: «اگر چین واردات LNG از آمریکا را کاهش دهد، ما شاهد واردات بیشتر از سوی ژاپن، کره و مکزیک خواهیم بود که این کاهش را جبران خواهد کرد.»

▲ Source: Reuters, Date: 17 September 2018

منابع فصل چهارم

- [1] <http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/owners-warned-of-operational-and-regulatory-challenges-with-scrubbers.html> (03 September 2018)
- [2] <http://www.seatrade-maritime.com/news/middle-east-africa/dubai-forms-iss-global-forwarding-as-dedicated-supply-chain-arm.html> (04 September 2018)
- [3] <https://splash247.com/german-shipping-shrinks-from-the-global-stage/> (04 September 2018)
- [4] <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/indias-coal-import-rises-12-to-79-million-tonnes-in-april-july/> (04 September 2018)
- [5] <https://www.hellenicshippingnews.com/china-owned-fleet-becomes-worlds-second-largest/> (13 September 2018)
- [6] <https://www.hellenicshippingnews.com/rising-hope-for-nigeria-shipping-companies/> (15 September 2018)
- [7] <https://www.reuters.com/article/us-panamacanal-china-usa/panama-canal-head-expects-fewer-china-u-s-ships-if-trade-war-escalates> (17 September 2018)