

سال اول - شماره چهارم

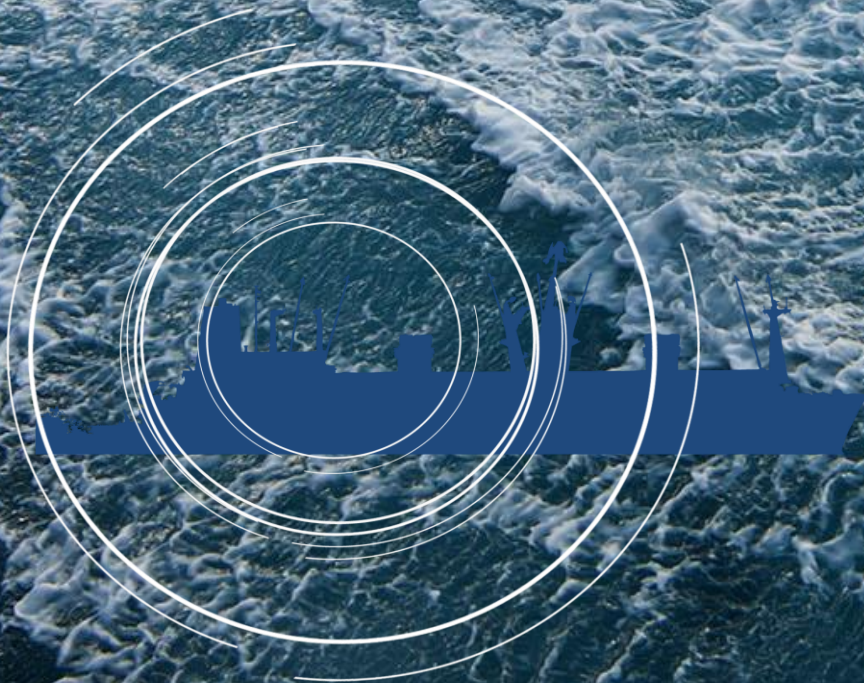
مرداد ۱۳۹۷ (August 2018)

اهم مطالبی که در این شماره می خوانید:

- کشتیرانی در اقیانوس آبی
- بر سر اقتصاد جهان چه می آید؟
- آخرین گزارش صندوق بین المللی پول از چشم انداز رشد اقتصادی جهان
- تحلیل روند شاخص های کلان اقتصاد جهانی
- تحلیل بازار کالاهای اساسی: غلات، فولاد، نفت و سوخت
- تحولات تجارت نفت برزیل در یک نگاه
- نگاهی گذرا به روند تغییرات تجارت دریابرد جهانی
- بررسی روند تغییرات سبد منتخب از تجارت دریابرد جهانی در فواصل زمانی یک ماهه
- رشد ناوگان فله بر کماکان ادامه داردا
- نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی

اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی

World Economics & Seaborne Trade



تهیه شده در

روابط عمومی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



مشخصات

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

کپی رایت

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

آدرس

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

تلفن

(+ ۹۸۲۱) ۲۳۸۴۴۷۶۷

فاکس

(+ ۹۸۲۱) ۲۶۱۰۰۳۶۷

کشتیرانی جمهوری
شرکت
سهامی عام
اسلامی ایران



دفتر روابط عمومی

شماره صفحه	فهرست مطالب
۵	پیشگفتار
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	منابع فصل اول
۱۶	فصل دوم: بازار کالاهای اساسی
۱۷	۲-۱- بازار غلات (Grain Market)
۱۹	۲-۲- بازار فولاد (Steel Market)
۲۱	۲-۳- بازار نفت (Oil Market)
۲۳	۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)
۲۵	تحلیل ویژه: تحولات تجارت نفت برزیل در یک نگاه
۲۷	منابع فصل دوم

شماره صفحه	فهرست مطالب
۲۸	فصل سوم: نگاهی گذرا به تجارت دریابرد جهانی
۲۹	۳-۱- تجارت دریابرد جهانی
۳۱	۳-۲- تجارت جهانی محمولات فله خشک
۳۳	۳-۳- تجارت جهانی محمولات کانتینری
۳۵	۳-۴- تجارت جهانی محمولات تانکر
۳۸	تحلیل ویژه: رشد ناوگان فله بر کماکان ادامه دارد!
۴۰	منابع فصل سوم
۴۱	فصل چهارم: نگاهی گذرا به آخرین اخبار، تحولات و تحلیل‌های اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی
۴۲	۴-۱- چین تقاضای آمریکا برای کاهش واردات نفت ایران را رد کرد.
۴۳	۴-۲- یونیک سفارشات نفتی از آمریکا را متوقف کرد.
۴۴	۴-۳- افت و خیز تولید نفت خام غرب آفریقا
۴۶	۴-۴- تأثیر تحریم ایران بر شاخص تن مایل فله خشک
۴۷	منابع فصل چهارم

پیشگفتار: کشتیرانی در اقیانوس آبی

در فضای پر رقابت کسب‌وکار بازیگران و فعالین هر حوزه همواره به فکر کسب سهم از بازار و حفظ بازارهای تصاحب شده خود بوده‌اند. همگان در این راه کوشیده‌اند تا حد ممکن بی نقص عمل کنند، با فناوری‌های روز پیش بروند، بعضی از ریسک‌ها را به جان بخرند، اما در نهایت خیلی‌ها با همه این حساب و کتاب‌ها نتوانسته‌اند جان سالم به در ببرند و زمین‌گیر شده‌اند. بررسی چرایی این ماجرا شاید کمکی باشد برای پیشگیری از وقوع نتیجه تلخ مشابهی برای ما یا صنف ما.

دبلیو چان کیم (W. Chan Kim) در کتاب استراتژی اقیانوس آبی (Blue Ocean Strategy) به تلمیح می‌گوید که بهترین استراتژی برای موفقیت در رقابت این است که اصلاً وارد رقابت نشوید! در بازاری که همه از اشباع صحبت می‌کنند اما باز اصرار بر عرضه بیش از تقاضا دارند، رقابت رو در رو با مهره‌های اصلی که سهم عمده بازار را در اختیار دارند، تنها به معنی تحمل فشاری است که دیر یا زود بر کسب و کارهای کوچک مستولی شده و آن‌ها را زمین می‌زند.

در چنین فضایی که حتی سازمان ملل از خطر تک قطبی‌ها و انحصار طلب‌ها در قالب ادغام‌ها و اتحادها صحبت می‌کند، باید هشیار بود و از دل تهدید به وجود آمده فرصت راندن کشتی مقصود را در همان اقیانوس آبی آقای کیم غنیمت شمرد.

این چنین است که آن دسته که هشیارترند به جای برآوردن الزامات قانون ۲۰۲۰ و حساب و کتاب برای نصب اسکرابر یا استفاده از سوخت کم سولفور و یا گزینه آخر یعنی راحت شدن از شر کشتی‌های فرسوده، خودشان دست به کار می‌شوند و از دل این تهدید، فرصت همکاری با شرکت‌های مدیریت کشتی به هر طریقی را در این زمینه از دست نمی‌دهند.

آن‌ها که بیشتر افت و خیز دنیای تجارت و تأثیر سیاست و اقتصاد را بر آن دیده‌اند خوب می‌دانند که در چنین فضایی هوشیارانه عمل کردن، نیازمند مدیریت ناب است. به طور حتم مدیریت ناب راهکاری است که با تصمیم‌گیری و رهبری خلاقانه و نوآورانه می‌تواند در فضای خشن پر رقابت این روزها سر منشأ تحول و سودآوری باشد.



فصل اول

• وضعیت اقتصاد جهانی



۱-۱ - تولید ناخالص داخلی (GDP)

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

تغییرات GDP (%) در:	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۸ پیش بینی	۲۰۱۹ پیش بینی
جهان	۳/۵	۳/۶	۳/۵	۳/۲	۳/۷	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

با توجه به پیش بینی رشد حدود ۳ درصدی اقتصاد جهانی در سال های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹، در سال ۲۰۱۸، پیش بینی می شود رشد GDP جهانی در سطح ۳/۸ درصد باقی بماند و در سال ۲۰۱۹ به ۳/۶ درصد کاهش

یابد. این برآورد نسبت به قبل تغییری نکرده

است. پس از پایان سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ که

حاکمی از درخشش خوب اقتصادی بود، رشد اقتصادی

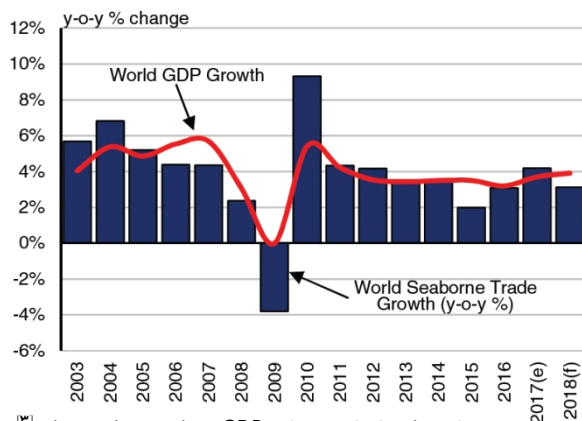
آمریکا برای سال های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹، ۰/۱ درصد

بازنگری مثبت شد و به ترتیب به ۲/۹ و ۲/۵ درصد

رسید. رشد منطقه اروپا کند شده و پیش بینی ها برای

سال ۲۰۱۸ با ۰/۲ درصد کاهش به ۲ درصد و برای

سال ۲۰۱۹ با ۰/۱ درصد افت به ۱/۹ درصد رسیده



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

است. رشد ژاپن برای سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ در همان سطح ۱/۲ درصد بدون تغییر باقی ماند. پیش بینی

رشد GDP هند نیز بدون تغییر در سطح ۷/۳ و ۷/۴ به ترتیب برای سال های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ باقی ماند.

پس از رشد خوبی که در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸ مشاهده شد، پیش بینی رشد تولید ناخالص داخلی چین

با ۰/۱ درصد بازنگری رو به بالا برای سال ۲۰۱۸ در سطح ۶/۶ درصد قرار گرفت و برای سال ۲۰۱۹ در

سطح ۶/۲ درصد باقی ماند. همچنین در میان اقتصادهای بزرگ دنیا، چین تنها کشوری است که GDP سه

ماهه دوم سال ۲۰۱۸ را در ماه اوت گزارش کرد. در آن رشد GDP برزیل ۰/۱ درصد کاهش داده شد و به ۱/۶ درصد برای سال ۲۰۱۸ رسید و برای سال ۲۰۱۹ با کمی تغییر ۲/۱ درصد پیش‌بینی شد. رشد



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

GDP روسیه هم برای سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ بدون تغییر و برای هر دو سال در سطح ۱/۸ پیش‌بینی شد.

همچنین با توجه به اقدامات صورت گرفته در راستای بازسازی سوریه پیش‌بینی می‌شود رشد GDP این کشور در سال ۲۰۱۸ مثبت باشد. در خصوص اقتصاد ونزوئلا که پنجمین سال رکود را پشت سر می‌گذارد، تولید ناخالص داخلی بیش از ۳۰

درصد از سال ۲۰۱۳ تاکنون کاهش یافته است. در این کشور کاهش فعالیت اقتصادی همزمان با کمبود عرضه غذا و دارو، افزایش خشونت، تورم نجومی و بازار کار نابسامان، منجر به رکود اقتصادی شده است.^[۵]

اگرچه در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸، اقتصاد جهانی رونق بیشتری داشت، اما رشد GDP همچنان روند یکنواختی را طی می‌کند و اطلاعات مربوط به رشد تولید ناخالص داخلی در آوریل و مه توسعه چشمگیر بخش خدمات به ویژه تجارت عمده و خرده‌فروشی را نشان می‌دهد.

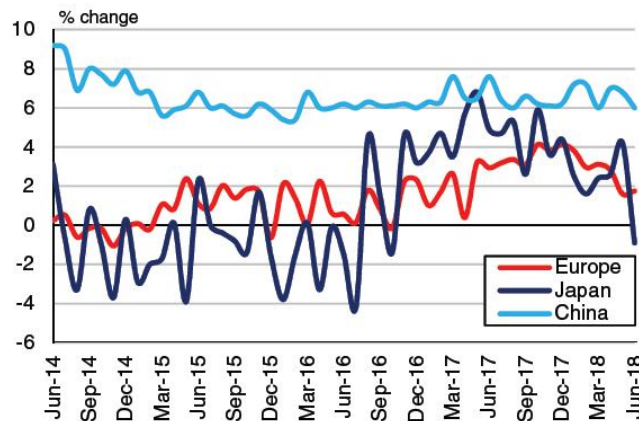
جدول شماره ۱-۱- تغییرات تولید ناخالص داخلی (GDP) در اقتصادهای برتر جهان (درصد)- بر اساس آخرین پیش‌بینی‌های IMF^[۱]

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	۱/۰	۱/۷	۱/۰	۰/۹
اتحادیه اروپا	۱/۸	۲/۱	۱/۸	۲/۴	۲/۲	۱/۹
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)

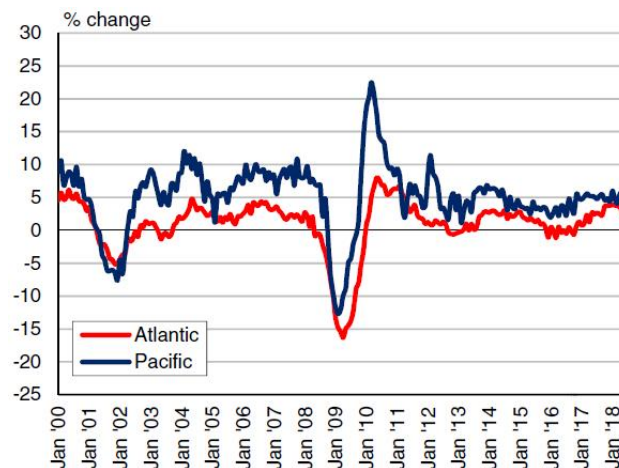
در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸، تولیدات صنعتی در هر سه ماه افزایش خوبی داشت. اما در عین حال با توجه به تشدید درگیری‌های تجاری و اعمال تعرفه‌ها نگرانی پیرامون عدم اطمینان از برآوردن نیاز بازارهای جهانی و ضعف کفه عرضه‌ی تولیدات صنعتی شدت گرفت.

تولیدات صنعتی کشورهای منطقه اروپا که در سه ماهه اول سال ۲۰۱۸ رشد بسیار چشمگیری داشت، در طول سه ماهه دوم به ثبات رسید. تولیدات صنعتی در ماه مه به شدت افت کرد و در ماه ژوئن شاخص ترکیبی PMI (شاخص محرک‌های اصلی خرید) افزایش یافت.



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

داده‌ها و اطلاعات اخیر نشان می‌دهد که در سه ماهه دوم بهبود نسبت به پیش‌بینی ضعیف‌تر بوده است. در ماه مه تولیدات صنعتی برای اولین بار طی ۴ ماه پیش از آن افت کرد، با این وجود، با توجه به کاهش کمتر از مقدار پیش‌بینی شده و رشد خوب صادرات در ماه ژوئن، تقاضای خارجی نیروی محرکی برای کارخانجات ژاپن خواهد بود.^[۶]



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

در آمریکا بخش خودروسازی در ماه اوت منجر به افزایش تولیدات صنعتی شد. در این کشور افزایش تولید در صنعت خودرو کاهش تولید در سایر بخش‌ها را جبران کرد. فدرال رزرو در گزارش خود اعلام کرد تولیدات صنعتی این کشور در ماه اوت ۰/۲ درصد افزایش داشت که به علت رشد ۴ درصدی تولید وسایل نقلیه موتوری و قطعات وابسته به آن بوده است. همچنین در این گزارش آمده است که در سایر بخش‌های صنعتی، تولید آمریکا بدون تغییر ماند و حتی در بخش تولید کامپیوتر و لوازم الکترونیکی و همچنین لوازم خانگی برقی افت تولید وجود داشت.^[۷] تولیدات صنعتی چین در اوت ۲۰۱۸ رشد ۰/۵۲ درصدی نسبت به ماه ژوئیه داشت، در حالی که این مقیاس در ماه ژوئیه نسبت به ژوئن ۰/۴۷ درصد ثبت شده بود.^[۶]

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

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

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

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

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

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

۱-۳- نرخ تورم (Inflation Rate)

افزایش قیمت برخی از کالاها، به ویژه نفت به روند رو به افزایش تورم جهانی کمک کرده است. روند رو به رشد تورم جهانی که در ماه مه ۲/۸ درصد و در ماه ژوئن ۲/۹ درصد بود حاکی از آن است که تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و سایر کشورها از همه مهمتر چین بر بازار تأثیر به‌سزایی خواهد داشت.^[۶] با کاهش اطمینان سرمایه‌گذاران، در کوتاه مدت جریان خروج و کاهش سرمایه‌ها و کاهش شدید ارزش پول رایج کشورها به وجود می‌آید که منجر به فشار بر محرک‌های پولی و ایجاد تورم خواهد شد.

در منطقه شرق آسیا، با تشدید تحریم‌های جهانی بر کره شمالی، این کشور با فشاری که در زمینه واردات نفت خام و فرآورده‌های نفتی متحمل می‌شود، تورم بالایی را این روزها تجربه می‌کند و صنعت تولید در آن رو به نابودی است. در آمریکای لاتین نیز اوضاع نا به سامان اقتصادی همزمان با کاهش عرضه غذا و دارو، افزایش خشونت و بازار متشنج کار همه و همه از مواردی است که بر تورم شدیدی دامن زده است.^[۱]

از آخرین نشست‌های بانک‌های مرکزی اصلی دنیا در اواخر ژوئن ۲۰۱۸ داشتند تا کنون خبر جدیدی پیش نیامده و سیاست‌های پولی تقریباً بدون تغییر باقی مانده است. در حالی که بانک مرکزی اروپا برای اجرای برنامه کاهش داری‌های خود (QE programme) در پایان سال جاری آماده می‌شود، فدرال رزرو آمریکا سردمدار این تحولات در سطح جهان است. در عین حال، بانک ژاپن بر خلاف سیاست‌هایی عمل می‌کند که بانک‌های مرکزی دیگر برای مقابله با فشارهای تورم در پیش می‌گیرند.

درآمدهای ناشی از افزایش قیمت کالاها به ویژه حامل‌های انرژی و تا حدودی غذا، منجر به آن خواهد شد که تورم در ماه‌های پیش رو افزایش یابد. برخی از کارشناسان تورم جهانی را در سال ۲۰۱۸ در سطح ۲/۹ درصد برآورد می‌کنند. این در حالی است که کاهش گسترده ارزش پول در جهان و جنگ تعرفه‌ای برای برخی از اقتصادها محرک است تا بیش از پتانسیل خود در بازارهای جهانی بدرخشند، در عین حال فشار تورمی به اقتصادهای پایین دست (نوظهور و در حال توسعه) وارد می‌شود.^[۶]

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

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

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

از نوامبر سال ۲۰۱۷ که واحد پولی جدید سوریه (پوند سوری SYP) به بازار معرفی شد، اقتصاد این کشور در حال تثبیت بوده است. نرخ تبادل به ازای هر دلار ۴۳۸ پوند سوری است که بر اساس قدرت خرید مصرف‌کنندگان تنظیم شده است. اما همچنان تحریم‌های اقتصادی آمریکا و محدودیت جریان‌های سرمایه‌ای از سوی اتحادیه اروپا روند بهبود اقتصاد سوریه را کند و محدود کرده است.^[۱]

در مقایسه با سایر ارزهای رایج، پوند استرلینگ درس سختی در تابستان گذشته به همگان داد و نشان داد که وقایع گذشته همچنان تکرار می‌شوند. در اوت ۲۰۱۸، نرخ برابری پوند نسبت به یورو در سطح ۱/۱۱۰۳ بود که نسبت به ۳۰ مه سال جاری (۱/۱۴۶) افت ۳ درصدی را نشان می‌داد. یکی از عمده دلایل این افت ارزش کاهش سرعت رشد GDP بوده است، به طوری که در بازه سه ماهه اول و دوم سال ۲۰۱۸، تولید ناخالص داخلی انگلیس تنها ۰/۴ درصد افزایش یافته است.

دلار آمریکا اما نه تنها در برابر پوند استرلینگ بلکه در مقابل یورو نیز با قدرت ظاهر شد. نرخ برابری دلار به استرلینگ از سطح ۰/۷۳۹۸ در ۲۰ مه ۲۰۱۸ با ۶ درصد افزایش در ۱۵ اوت سال جاری به ۰/۷۸۷۴ رسید. این امر به دلیل بهبود شرایط بازار کار در ایالات متحده می‌باشد. بر اساس بیانیه دبیرکل تجارت بین‌الملل در پنجم اوت ۲۰۱۸، تنها با خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا ممکن است پوند استرلینگ موقعیت رقابت با دلار آمریکا را پیدا کند.

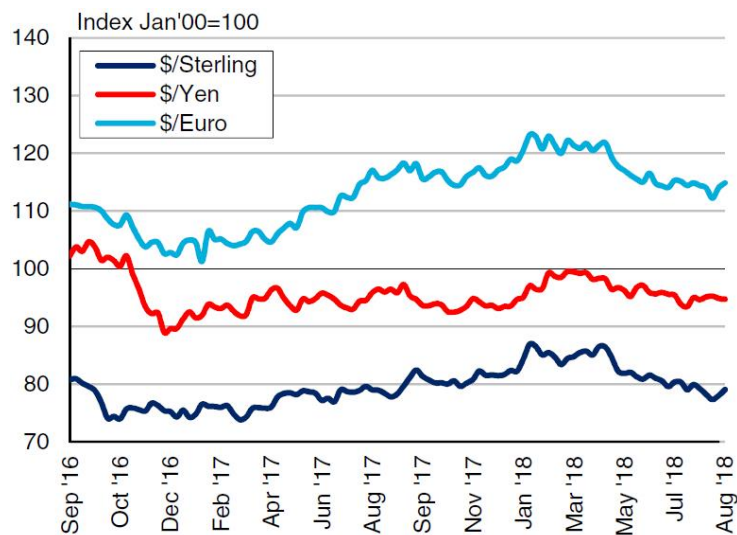
جدول شماره ۱-۷- تغییرات ارزش برابری واحدهای پولی اقتصادهای مهم جهان در برابر یک دلار آمریکا^[۴]

۳۱ اوت ۲۰۱۸	ژوئیه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۱/۱۷	۱/۱۷	۱/۱۷	۱/۱۸	۱/۱۳	۱/۱۱	۱/۱۱	اتحادیه اروپا
۱/۳۰	۱/۳۱	۱/۳۳	۱/۳۵	۱/۲۹	۱/۳۶	۱/۵۳	انگلیس
۱۱۱/۷۳	۱۱۱/۷۳	۱۰۹/۸۶	۱۰۹/۶۲	۱۱۲/۱۵	۱۰۸/۹۴	۱۲۱/۰۷	ژاپن
۶/۸۴	۶/۷۱	۶/۴۶	۶/۳۷	۶/۷۵	۶/۶۴	۶/۲۸	چین
۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۸۵	۷/۷۹	۷/۷۶	۷/۷۵	هنگ کونگ
۱/۳۷	۱/۳۷	۱/۳۵	۱/۳۴	۱/۳۸	۱/۳۸	۱/۳۷	سنگاپور
۱/۴۰	۱/۴۰	۱/۴۱	۱/۴۳	۱/۳۹	۱/۳۹	۱/۴۰	SDR ^۱
۷۰/۷۹	۶۸/۷۹	۶۷/۸۱	۶۷/۴۸	۶۵/۱۲	۶۷/۱۷	۶۴/۱۰	هند

^۱ SDR سبد ارزی متشکل از واحدهای پولی یورو، ین ژاپن، پوند استرلینگ و دلار آمریکا است. میزان برابری این سبد ارزی توسط صندوق بین‌المللی پول محاسبه و اعلام می‌شود.

نرخ مبادله دلار آمریکا در مقابل یورو با ۴/۳ درصد بهبود از ۰/۸۴۵۳ در هفتم ژوئن ۲۰۱۸ در ۱۵ اوت این سال به بالاترین سطح در سه ماه پیش از آن به سطح ۰/۸۸۲ رسید. این مسأله ناشی از ادامه تنش‌های سیاسی در منطقه اروپا و همچنین داده‌های مالی ضعیف آن منطقه بوده است.

بر اساس گزارشی که مؤسسه ملی مطالعات اقتصادی و آماری (INSEE) در اواخر ژوئیه منتشر کرد، موج اعتصاب‌هایی که به حمل‌ونقل ریلی فرانسه آسیب زد، اقتصاد این کشور و در نتیجه حوزه اروپا را تضعیف کرد. در این گزارش اعلام شده بود که اقتصاد فرانسه در طول سه ماهه اول و دوم سال ۲۰۱۸ تنها ۰/۲ درصد رشد داشته است. علاوه بر فرانسه بحران ارزی ترکیه نیز بر تضعیف منطقه اروپا اثر گذار بود.^[۸]



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

۱-۵- نرخ بهره (Interest Rate)

بر اساس گزارش آماری سال ۲۰۱۸ که توسط سازمان جهانی تجارت منتشر شد، یکی از تهدیدهای موجود در بازار تجارت احتمال افزایش غیرپیش‌بینی شده‌ی تورم در یک یا چند کشور جهان است که باعث می‌شود مقامات مالی آن کشورها نرخ بهره را افزایش دهند و به این ترتیب رشد اقتصادی کند شود که در نهایت تأثیر منفی بر تجارت خواهد داشت. فدرال رزرو آمریکا اکنون در حال افزایش نرخ بهره به سطوح نرُم جهانی است، در حالی که بانک مرکزی اروپا در حال متوقف نمودن اقدامات محرک خود در بازار است.^[۹]

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

تغییرات نرخ بهره (%) در:	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	مه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	ژوئیه ۲۰۱۸	۳۱ اوت 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	۱/۷۵
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	۴/۷۵	۴/۸۰	۵/۰	۵/۰
نرخ لایبور (۶ ماهه)	۰/۴۸	۱/۰۵	۱/۴۷	۲/۵۰	۲/۴۹	۲/۵۲	۲/۵۳

بر اساس اعلام بانک مرکزی انگلیس، با وجود اینکه در سال‌های پیش رو هزینه وام‌های بانکی به خوبی افزایش خواهد یافت اما دوره نرخ‌های بهره پایین ۲۰ سال دیگر به طول خواهد انجامید. سیاست‌گذاران این بانک بر این باورند که تغییرات ساختاری در اقتصاد جهانی وسیله‌ای است که سپرده‌گذاران و وام‌گیرندگان به میانگین نرخ بهره ۵ درصد در طول ۱۰ سال عادت کنند. عواملی که منجر به کاهش نرخ‌های بهره از دهه ۱۹۸۰ تا کنون شده است، همچون بهره‌وری ضعیف و نسل سپرده‌گذاران نوپا، اکنون در حال دگرگونی هستند.^[۱۰]

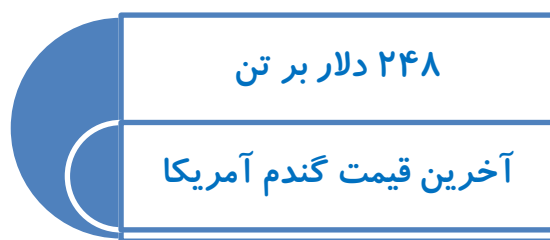
به این ترتیب، ادامه‌ی دوره نرخ‌های بهره پایین در جهان این فرصت را به خیلی از کشورها می‌دهد که با توجه به اثر کمی که بدهی‌های بانکی بر هزینه‌هایشان دارد، تا حد ممکن به وام‌ها و انواع اعتبارات و تسهیلات بانکی روی آورند. برخی از کشورها حتی در طول دهه گذشته با وجود افزایش سطح بدهی خود، بار مالی کمتری را 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.

- [1] world Economic Outlook, International Monetary Fund, August-2018, ISSN: 1564-5215.
- [2] Dry Bulk Trade Outlook, Clarksons Research, Volume 24, No. 8, August-2018, ISSN: 1361-3189.
- [3] Seaborne Trade Monitor, Clarksons Research, Volume 5, No. 8, August-2018, ISSN: 2058-7570.
- [4] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,337, 31-August-2018, ISSN: 1358-8028.
- [5] World Economic Situation and Prospects: August 2018 Briefing, No. 117.
- [6] <https://www.focus-economics.com/>
- [7] <https://www.cnbc.com/>
- [8] <https://www.currencyfair.com/>
- [9] World Trade Statistical Review 2018, Latest trends in World Trade 2017-2018, Chapter 3.
- [10] <https://www.theguardian.com/business/>

فصل دوم

• بازار کالاهای اساسی





۱-۲ - بازار غلات (Grain Market)

آخرین وضعیت	ژوئیه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت گندم آمریکا (دلار بر تن)
۲۴۸	۲۴۷	۲۲۶	۲۴۴	۱۹۶	۲۲۸	۳۰۲	

چشم انداز تولید غلات جهانی (گندم و غلات دانه درشت) در سال زراعی ۲۰۱۸-۱۹ نسبت به ماه ژوئن در ماه ژوئیه 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 ژوئن 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)^[۲]

تغییرات سالانه	۲۰۱۸-۱۹ پیش‌بینی	برآورد ۲۰۱۷-۱۸	۲۰۱۶-۱۷	۲۰۱۵-۱۶	
تولید	۲۰۶۳	۲۰۹۲	۲۱۳۸	۲۰۱۶	٪ -۱/۴
عرضه	۲۶۶۷	۲۷۱۲	۲۶۹۹	۲۵۴۷	٪ -۱/۶
مصرف	۲۱۲۹	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

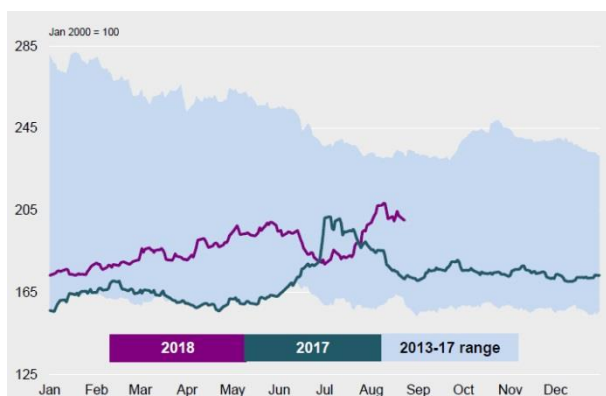


نمودار شماره ۱-۲ - شاخص دانه‌های روغنی و غلات IGC (GOI)^[۲]

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

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^[۲]

پیش‌بینی تولید جهانی برنج در سال زراعی ۲۰۱۸-۱۹ 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.^[۲]

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

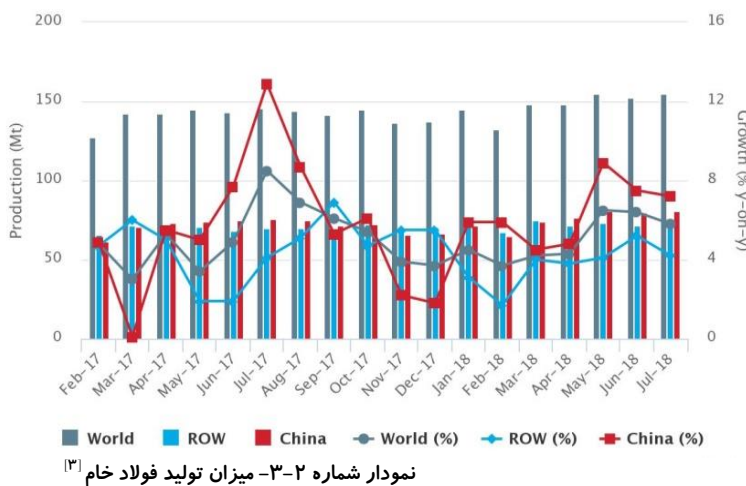
تغییرات سالانه	تغییرات	GMR 491	
٪+۵/۰	٪-۰/۱	۲۰۰	IGC GOI
٪+۱۶/۴	٪+۲/۹	۲۰۰	زیرشاخص گندم
٪+۱۰/۴	٪-۰/۵	۱۸۲	زیرشاخص ذرت
٪+۴۱/۰	٪+۷/۴	۲۵۵	زیرشاخص جو
٪+۰/۶	٪+۰/۷	۱۶۵	زیرشاخص برنج
٪-۱/۹	٪-۲/۷	۱۸۵	زیرشاخص سویا

^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 (۲۷ اوت ۲۰۱۸)، میزان تولید فولاد ۶۴ کشور عضو این انجمن در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۵۴/۶ میلیون تن بوده است که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷، رشد ۵/۸ درصدی داشته است.



تولید فولاد خام چین در ژوئیه ۲۰۱۸، در سطح ۸۱/۲ میلیون تن بود که رشد ۷/۲ درصدی نسبت به ژوئیه سال ۲۰۱۷ داشت. همچنین در این ماه تولید فولاد خام ژاپن با کاهش ۲ درصدی نسبت به ژوئیه ۲۰۱۷ به

۸/۴ میلیون تن رسید. تولید کره

جنوبی نیز تنها با ۰/۱ درصد بهبود نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷، در ژوئیه ۲۰۱۸ به ۶/۲ میلیون تن رسید.

تولید فولاد خام ترکیه با کاهش ۲/۳ درصدی نسبت به ژوئیه ۲۰۱۷، در ژوئیه ۲۰۱۸ به ۳/۳ میلیون تن رسید. علاوه بر این، تولید اوکراین در این مدت با رشد ۱۱/۴ درصدی به ۱/۸ میلیون تن رسید.

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

تولید ایالات متحده در ژوئیه ۲۰۱۸ با افزایش ۴/۵ درصدی نسبت به ژوئیه ۲۰۱۷، به ۷/۳ میلیون تن رسید. همچنین تولید فولاد خام برزیل در این ماه در سطح ۳ میلیون تن بود که رشد ۶/۷ درصدی نسبت به مقطع مشابه ۲۰۱۷ را نشان می‌داد.

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

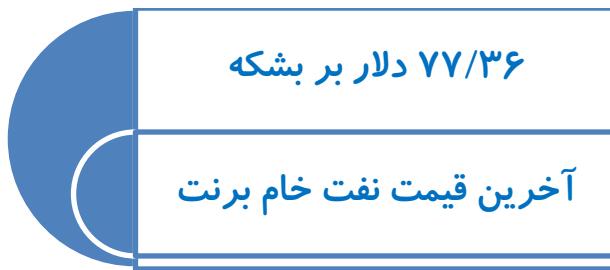
برزیل	آمریکا	ترکیه	فرانسه	ایتالیا	آلمان	ژاپن	چین	
۳/۰۲	۷/۲۷	۳/۲۷	۱/۳۱	۲/۲۱	۳/۹	۸/۴۲	۸۱/۲۴	ژوئیه ۲۰۱۸
%+۶/۷	%+۴/۵	%-۲/۳	%-۳/۸	%+۳/۳	%+۱۰/۹	%-۲/۰	%+۷/۲	تغییر (نسبت به ژوئیه ۲۰۱۷)

میزان بهره‌برداری از ظرفیت تولید فولاد خام در ۶۴ کشور مذکور در ماه ژوئیه ۲۰۱۸، ۷۷/۵ درصد گزارش شده است که ۳/۸ درصد بیشتر از میزان گزارش شده در ژوئیه ۲۰۱۷ است اما در مقایسه با ماه ژوئن ۲۰۱۸ کاهش ۱/۴ درصدی داشته است.

در گزارش انجمن جهانی فولاد همچنین به افزایش ۱۳/۲ درصدی تولید فولاد ایران در ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ و رسیدن میزان تولید این محصول به ۱ میلیون و ۹۸۱ هزار تن اشاره شده است، این رقم در ژوئیه ۲۰۱۷ بالغ بر ۱/۷۵ میلیون تن بوده است. به این ترتیب ایران در ماه ژوئیه با یک رتبه افول نسبت به ماه ژوئن در جایگاه دوازدهم در بین تولیدکنندگان بزرگ این کالای اساسی در جهان قرار گرفت و این امر به دلیل تولید بالاتر کشور تایوان بوده است. بر اساس برآوردهای این نهاد بین‌المللی، ایران در ۷ ماه نخست سال ۲۰۱۸ بالغ بر ۱۴/۴۵۷ میلیون تن فولاد تولید کرده که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افزایش قابل توجه ۲۳/۶ درصدی داشته است. لازم به ذکر است که ایران در ۷ ماهه نخست سال ۲۰۱۸ جایگاه یازدهم را بین تولیدکنندگان عمده این کالا کسب نموده است و پیش از ایران کشورهای چین، ژاپن، هند، ایالات متحده، روسیه، کره جنوبی، آلمان، ترکیه، برزیل و ایتالیا، به ترتیب رتبه اول تا دهم را در جهان از آن خود کرده‌اند.^[۳]

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

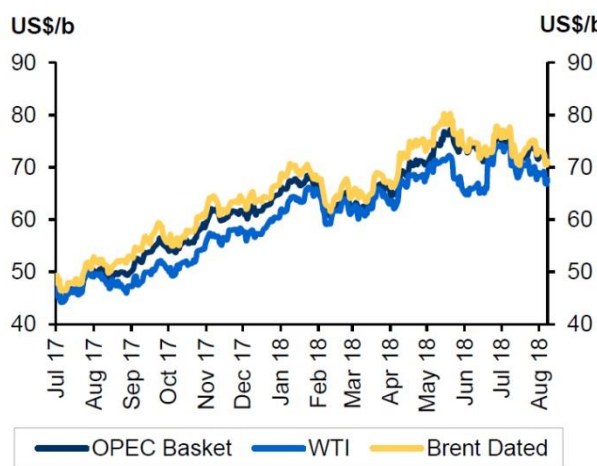
آخرین وضعیت	ژوئیه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	
۶۶۰	۶۶۰	۶۵۰	۶۴۰	۳۸۴	۴۹۴	۵۹۲	دلار بر تن



۲-۳- بازار نفت (Oil Market)

آخرین قیمت	ژوئیه ۲۰۱۸	ژوئن ۲۰۱۸	مه ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	قیمت نفت خام برنت (دلار بر بشکه)
۷۷/۳۶	۷۴/۳۹	۷۸/۲۰	۷۷/۹۸	۴۵/۴۳	۵۲/۹۸	۹۸/۳۴	

میانگین قیمت سبد مرجع اُپک^۲ (ORB) در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ با ۵ سنت افزایش نسبت به ماه ژوئن، به ۷۳/۲۷ دلار به ازای هر بشکه رسید. در طول ماه ژوئیه روندهای متفاوتی مشاهده شد، در حالی که ذخایر نفت آمریکا در حال کاهش بود، میانگین شاخص ICE با ۹۹ سنت کاهش نسبت به ماه پیش از آن به ۷۴/۹۵ دلار در بشکه رسید. همچنین شاخص WTI نیمکس با ۳/۲۶ دلار افزایش نسبت به ماه ژوئن به ۷۰/۵۸ دلار به ازای هر بشکه رسید. در مقایسه با مقطع مشابه سال ۲۰۱۷، شاخص ICE به میزان ۱۹/۵۳



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

دلار بالاتر و در سطح ۷۱/۷۲ دلار در هر بشکه بود، شاخص WTI نیمکس نیز با افزایش ۱۶/۷ دلار در بشکه به ۶۶/۲ دلار به ازای هر بشکه رسید.

پیش‌بینی می‌شود رشد تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۸ به میزان ۱/۶۴ میلیون بشکه در روز افزایش یابد. این پیش‌بینی روزانه ۲۰ هزار بشکه

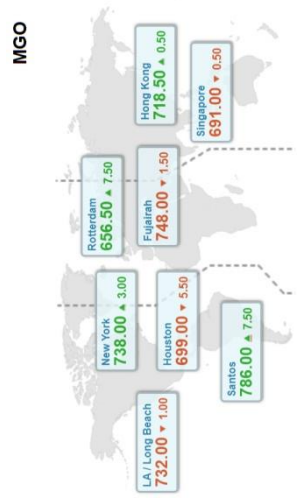
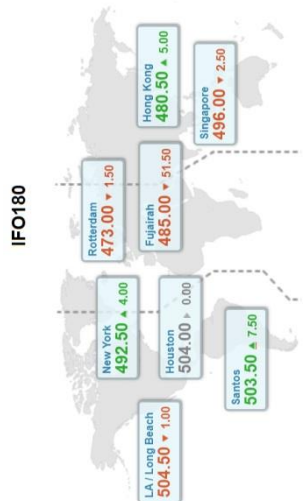
کمتر از پیش‌بینی‌های ماه گذشته اوپک بوده که به علت

تقاضای کمتر از پیش‌بینی از سوی آمریکای لاتین و خاورمیانه در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۸ بوده است. پیش‌بینی می‌شود، کل تقاضای نفت در سال ۲۰۱۸ به ۹۸/۸۳ میلیون بشکه در روز برسد. همچنین برای سال ۲۰۱۹ پیش‌بینی‌ها حاکی از رشد ۱/۴۳ میلیون بشکه در روز است که باز هم نسبت به ماه گذشته این

³ OPEC Reference Basket

پیش‌بینی روزانه ۲۰ هزار بشکه کاهش یافته است. همچنین این پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد مصرف جهانی به سطح ۱۰۰/۲۶ میلیون بشکه در روز برسد. کشورهای عضو OECD تأثیر مثبتی بر رشد تقاضا دارند و نسبت به سال ۲۰۱۷ در سال ۲۰۱۸ روزانه ۲۷۰ هزار بشکه افزایش داشته‌اند اما کشورهای غیر عضو OECD با رشد ۱/۱۶ میلیون بشکه در روز نسبت به سال ۲۰۱۷ همچنان بیشترین سهم از پیش‌بینی رشد را در اختیار خواهند داشت.

در سال ۲۰۱۸ عرضه کشورهای غیر عضو اوپک نسبت به گزارش پیشین این سازمان ۷۳ هزار بشکه در روز افزایش داشت و به میانگین ۵۹/۶۲ میلیون بشکه در روز رسیده است. این رقم افزایش ۲ میلیون و ۸۰ هزار بشکه در روز را نسبت به سال ۲۰۱۷ نشان می‌دهد. علت اصلی این بازنگری رو به بالا تغییرات مربوط به افزایش عرضه چین به علت تولید بیش از پیش‌بینی این کشور در ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۸ بوده است. در سال ۲۰۱۹ پیش‌بینی می‌شود عرضه نفت کشورهای غیر عضو اوپک به میانگین روزانه ۶۱/۷۵ میلیون بشکه برسد که بیانگر افزایش روزانه ۱۰۶ هزار بشکه نسبت به گزارش پیشین این سازمان است. این افزایش عمدتاً به علت بازنگری و ارزیابی مجدد پیش‌بینی عرضه چین بوده است. با این وجود، رشد عرضه تنها ۳۴ هزار بشکه در روز افزایش یافت و به میانگین ۲/۱۳ میلیون بشکه در روز رسید که به علت بازنگری رو به پایین پیش‌بینی عرضه آمریکا و استرالیا بوده است. آمریکا، برزیل، کانادا، انگلیس، قزاقستان، استرالیا و مالزی بیشترین نقش را در رشد عرضه داشتند، در حالی که پیش‌بینی می‌شود مکزیک و نروژ بیشترین نقش را در کاهش عرضه داشته باشند. همچنان پیش‌بینی سال ۲۰۱۹ دست خوش عدم قطعیت‌های بسیاری است. پیش‌بینی می‌شود تولید گاز مایع اوپک در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ به ترتیب با ۱۲۰ و ۱۱۰ هزار بشکه در روز به میانگین روزانه ۶/۳۶ و ۶/۴۷ میلیون بشکه برسد. در ژوئیه، تولید اوپک ۴۱ هزار بشکه در روز افزایش یافت و به میانگین روزانه ۳۲/۳۲ میلیون بشکه رسید.^[۴]



منبع | ۱۵

۴۷۳ دلار بر تن
آخرین قیمت سوخت
کشتی (فجیره)

۲-۴- بازار سوخت کشتی (Bunker Market)

همچنان قانون محدودیت انتشار سولفور (IMO 2020) و چگونگی برآوردن الزامات آن در رأس اخبار بخش سوخت‌رسانی صنعت کشتیرانی قرار دارد. در همین راستا انجمن بین‌المللی صنعت سوخت (IBIA) ۵ گام اساسی را نام می‌برد که هر شرکت کشتیرانی باید برای آماده‌سازی خود جهت اجرای این قانون، به آنها پردازد. این انجمن در گام پایانی را تصمیم‌گیری در این خصوص می‌داند که آیا کسب‌وکار موردنظر شما توانایی ماندن و فعالیت در بازاری با این محدودیت را در بلندمدت دارد؟ در نتیجه بحث تبعیت از قانون ۲۰۲۰ موضوع ماندن یا نماندن در دنیای تجارت است و شوخی بردار نخواهد بود.

بر اساس آخرین گزارش مؤسسه پژوهشی کلارکسون، در حال حاضر از هر ۴ کشتی مه برای ساخت سفارش می‌شوند، یک مورد مجهز به اسکرابر است. این آمار نشان می‌دهد کشتی‌های زیادی می‌توانند پس از اجرایی شدن قانون جهانی محدودیت انتشار سولفور در یک ژانویه ۲۰۲۰ کماکان از سوخت‌های با سولفور بالا (HSFO) استفاده کنند.

همچنین مرسک اعلام کرد که با اجرایی شدن قانون ۲۰۲۰ حداقل سالانه ۲ میلیارد دلار بر هزینه‌های سوخت این شرکت اضافه خواهد شد. این درحالی است که هزینه سوخت این شرکت در سال ۲۰۱۷

بالغ بر ۳/۳۴ میلیارد دلار بود، در نتیجه افزایش ۲ میلیارد دلاری در سال ۲۰۲۰ حاکی از افزایش بیش از ۶۰ درصدی در هزینه‌های سوخت این شرکت است.

از سوی دیگر بخشی از محدوده ECA (مناطق کنترل انتشار) در چین اجرای قانون محدودیت ۰/۵ درصد سولفور موجود در سوخت‌های دریایی را پیش از موعد مقرر آغاز کرد. در هفته پایانی اوت سازمان‌های امنیت دریایی (MSA) در شانگهای و ژجیانگ اعلام کردند که از ابتدای اکتبر ۲۰۱۸ محدودیت انتشار را در منطقه خود کنترل خواهند کرد.

این در حالی است که بازار بحث در مورد افزایش تولید نفت در جهان جهت جبران کسری به وجود آمده در جهان و همچنین تلاش برای تعدیل قیمت نفت همچنان داغ است. اوپک در ۲۵ اوت ۲۰۱۸ اعلام کرد که در ماه ژوئیه توانسته است ۱۰۹ درصد از میزان تعهد شده از کاهش عرضه نفت را محقق کند. میزان پایبندی به این تعهد در ماه‌های ژوئن و مه ۲۰۱۸ به ترتیب ۱۲۰ و ۱۴۷ درصد بوده است.^[۶]

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

تغییرات طی هفته چهارم اوت	IFO 380 cst					MGO					نوع سوخت زمان منطقه
	۳۱ اوت	۲۴ اوت	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	۳۱ اوت	۲۴ اوت	۲۰۱۸ (تا این مقطع)	۲۰۱۷ متوسط	۲۰۱۶ متوسط	
٪+۳/۳	۴۷۳	۴۵۸	۴۱۷	۳۲۴	۲۳۳	۷۱۵	۷۲۶	۶۹۳	۵۶۶	۴۹۲	فجیره
٪+۱/۵	۴۶۵	۴۵۸	۴۱۹	۳۲۹	۲۳۳	۶۹۰	۶۶۵	۶۳۳	۴۹۳	۴۰۱	سنگاپور
٪+۲/۴	۵۰۴	۴۹۲	۴۵۲	۳۶۳	۲۶۴	۸۰۴	۷۷۷	۷۴۸	-	-	ژاپن
٪+۰/۸	۴۶۰	۴۵۷	۴۲۲	۳۳۸	۲۳۴	۷۲۵	۷۱۷	۶۸۵	۵۵۵	۴۷۲	لس آنجلس
٪+۲/۲	۴۶۱	۴۵۱	۴۱۷	۳۲۴	۲۲۷	۷۱۰	۶۹۱	۶۶۴	۵۲۵	۴۲۷	جبل الطارق
٪+۳/۱	۴۳۶	۴۲۳	۳۹۳	۳۰۵	۲۱۳	۶۵۷	۶۳۱	۶۰۸	۴۷۴	۳۸۳	روتردام

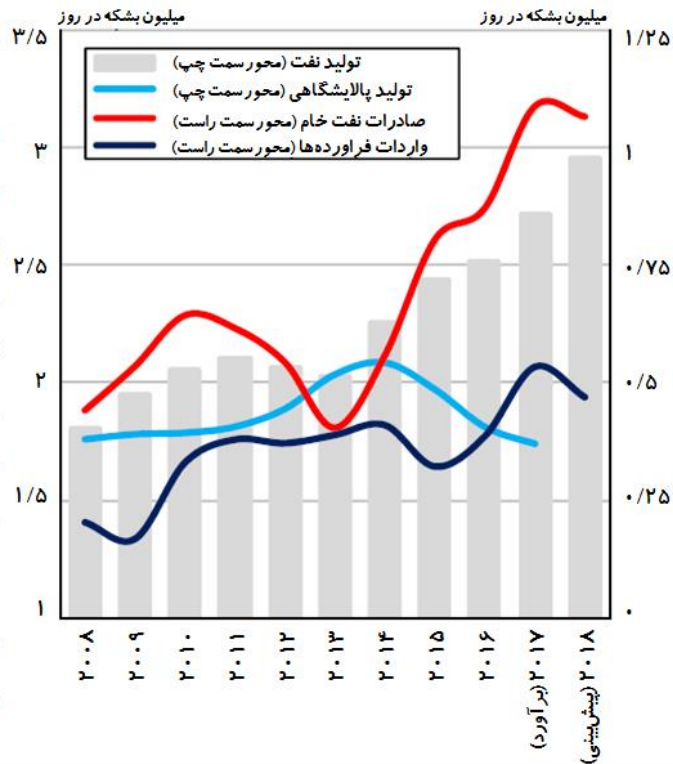
تحلیل ویژه: تحولات تجارت نفت برزیل در یک نگاه

در چند سال اخیر، برزیل عملکرد مثبتی در زمینه تجارت نفت داشته است. صادرات دریا برد نفت خام و واردات فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۷ رشد پایداری داشت و به ترتیب ۱۷ و ۲۸ درصد از تغییرات در تجارت دریا برد نفت خام و فرآورده‌های نفتی در سطح جهان را به خود اختصاص داد. با این وجود، روندی که در سال ۲۰۱۸ تا ماه اوت در این زمینه مشاهده شده حاکی از آن است که چقدر سریع همه چیز در بازار نفت می‌تواند تغییر کند.

تغییر محرک‌ها:

تحركات بخش نفت برزیل

میله‌های خاکستری در این نمودار میانگین سالانه تولید نفت برزیل را بر حسب واحد میلیون بشکه در روز (محور سمت چپ) نشان می‌دهد. خط آبی کم‌رنگ میزان تولیدات پالایشگاهی را بر حسب میلیون بشکه در روز (محور سمت چپ) نشان می‌دهد. خط قرمز و تیره نیز صادرات نفت خام برزیل و واردات فرآورده‌های نفتی را بر حسب میلیون بشکه در روز و بر اساس محور سمت راست نشان می‌دهد.



قهرمانی که دیده نشد!

در حالی که اغلب توسعه در کشورهای چین، ایالات متحده و ونزوئلا سرفصل اخبار مهم را به خود اختصاص می‌دهد، در سال ۲۰۱۷، برزیل رتبه نهم را در بین تولیدکنندگان بزرگ نفت جهان به خود اختصاص داد و سیزدهمین صادرکننده بزرگ نفت خام در جهان شد. در نتیجه نمی‌توان نقش مهم برزیل را در تجارت نفت جهانی نادیده گرفت. در دهه گذشته، برزیل ۱۰ درصد از رشد خالص عرضه جهانی نفت را به خود

اختصاص داده در حالی که افزایش صادرات نفت خام برزیل حدود یک سوم تغییر تجارت دریابرد نفت خام جهانی را منجر شده است. به این ترتیب از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷ نرخ رشد مرکب سالانه تولید نفت برزیل و صادرات این کشور به ترتیب افزایش ۸ و ۲۸ درصدی داشته است. محمولات نفتی برای اولین بار در سال ۲۰۱۷ به بیش از ۱ میلیون بشکه در روز رسید که بیش از ۴۰ درصد از این حجم به چین ارسال شد و شاخص تن مایل را به طور چشمگیری افزایش داد.

مشکل فرآورده‌های نفتی

در حالی که بخش نفت خام در حال رشد بود، آسیب بخش فرآورده‌های نفتی آغاز شد. در پایان سال ۲۰۱۴، با سقوط قیمت نفت و رسوایی به بار آمده از فساد مالی، بزرگترین شرکت پتروشیمی برزیل به نام Petrobras دچار مشکلات عمده‌ای شد. در نتیجه، اوضاع پالایشگاه‌های بزرگ نفتی آشفته شد و تولید فرآورده‌های نفتی در بازه سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ به طور میانگین سالانه ۶ درصد کاهش یافت. در پایان سال ۲۰۱۷، گزارش‌ها نشان داد که میزان بهره‌برداری از پالایشگاه Petrobras تنها ۶۷ درصد است. با این وجود، برای تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی این رخداد حامل اخبار خوب بود، چرا که با کاهش تولید داخلی در سال ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ واردات به‌طور چشمگیری افزایش یافت. در سال ۲۰۱۷، واردات فرآورده‌های نفتی حدود ۴۰ درصد رشد داشت و به ۰٫۵ میلیون بشکه در روز رسید که حدود ۲۸ درصد از افزایش تجارت دریابرد فرآورده‌های نفتی در جهان را رقم زد.

تغییر جهت بزرگ

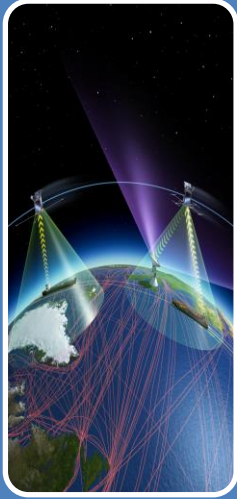
با تمام این تفاسیر، در طول سال ۲۰۱۸، این روندهای مثبت تجاری معکوس شد. فعالیت پالایشگاه‌های برزیلی در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸ دوباره رونق گرفت، به طوری که میزان بهره‌برداری در ماه مه ۸۵ درصد گزارش شد و حتی در ماه ژوئن بیشتر هم شد. این تحول چنان گسترده بود که در مقایسه با پایان سال ۲۰۱۷، تولیدات فرآورده‌ها ۰٫۴ میلیون بشکه در روز افزایش یافت. این رونق چشمگیر تا حدودی به تصمیم دولت برزیل بازمی‌گشت که برای پایان دادن به اعتصاب کامیون داران در ماه مه ۲۰۱۸، بر روی قیمت بنزین یارانه موقتی را لحاظ کرد. این مسأله پالایشگاه Petrobras را قادر ساخت بار دیگر بخشی از سهم پیشین خود را در بازار بنزین از دست واردکنندگان خارج کند. در نتیجه، واردات فرآورده‌های نفتی برزیل در مدت ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ کاهش ۱۶ درصدی داشت. در

عین حال با سرازیر شدن تولیدات نفت خام برزیل به پالایشگاه‌های داخلی، صادرات نفت خام این کشور نیز در مدت مشابه ۵ درصد افت داشت.

بنابراین، اگرچه در طول سال ۲۰۱۷ برزیل نقطه روشن بازار تانکر بود، با اعمال محرک‌های قیمتی در سال ۲۰۱۸، الگوی تجارت نفت برزیل تغییر کرده است. با این وجود، اگر چه به نظر نمی‌رسد برزیل ناجی بازار تانکر در سال ۲۰۱۸ باشد اما با توجه به پتانسیلی که برزیل برای افزایش مجدد صادرات نفت خام دارد، در سال ۲۰۱۹ ممکن است بار دیگر همه چیز را تغییر دهد.^[۷]

منابع فصل دوم

- [1] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,337, 31-Aug-2018, ISSN: 1358-8028.
- [2] Grain Market Report, International Grains Council, www.igc.int, GMR 491, 23 August 2018.
- [3] <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2018/July-2018-crude-steel-production.html> (27 August 2018)
- [4] OPEC Monthly Oil Market Report, www.opec.org, 13 August 2018.
- [5] <http://shipandbunker.com/prices> (September 01, 2018)
- [6] <https://shipandbunker.com/news/world/> (August 2018)
- [7] Oil & Tanker Trades Outlook, Clarkson Research Services, Volume 23, No. 8, August-2018, ISSN: 1363-9617.



فصل سوم:

• نگاهی گذرا به تجارت
دریابرد جهانی

میزان: ۱۱/۹۴۸ میلیارد تن

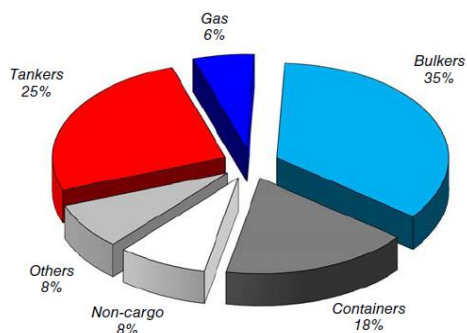
رشد: ۳/۱ درصد

پیش‌بینی تجارت دریابرد
جهانی (۲۰۱۸)

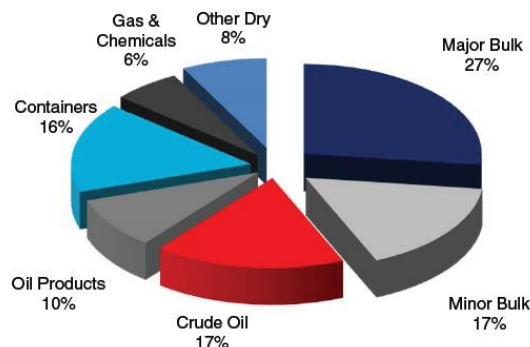
۳-۱- تجارت دریابرد جهانی

۲۰۱۸ پیش‌بینی	۲۰۱۷ برآورد	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	
۱۱۹۴۸	۱۱۵۸۷	۱۱۱۲۲	۱۰۷۹۱	۱۰۵۸۰	تجارت دریابرد جهانی (m. Tonnes)
% ۳/۱	% ۴/۲	% ۳/۱	% ۲/۰	% ۳/۴	تغییر
۱۳۲۵	۱۳۰۱	۱۲۵۸	۱۲۲۰	۱۱۷۵	ناوگان دریایی جهان (m. GT)
% ۱/۹	% ۳/۴	% ۳/۱	% ۳/۸	% ۳/۶	تغییر

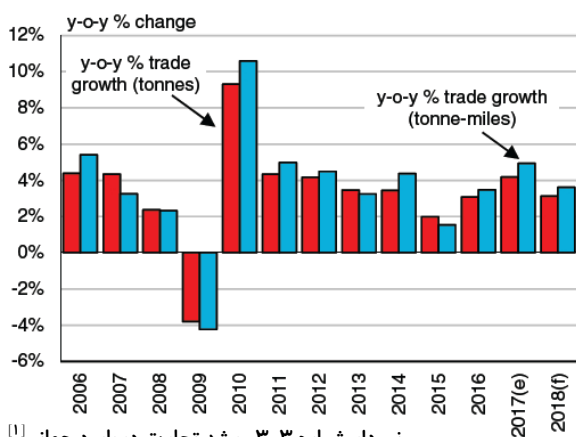
در ژوئیه ۲۰۱۸ جنگ تجاری آمریکا و چین کماکان به شدت ادامه داشت. رئیس‌جمهور آمریکا در اواسط ژوئیه اعلام کرد که آماده است تا بر همه ۵۰۵ میلیارد دلار کالای وارداتی از چین در سال، تعرفه اعمال کند و پس از آن اعلام کرد که به افزایش تعرفه روی ۲۰۰ میلیارد دلار کالای وارداتی قبلی از ۱۰ درصد به ۲۵ درصد فکر می‌کند. در عین حال، پس از نشست رئیس‌جمهور اتحادیه اروپا با ترامپ در اواخر ژوئیه ۲۰۱۸، از شدت تنش‌ها بین اروپا و آمریکا کاسته شد و هر دو طرف توافق کردند که تعرفه‌های تجاری خود را به صفر کاهش دهند. پیش‌تر ایالات متحده تهدید کرده بود که بر واردات خودرو از منطقه اروپا تعرفه اعمال خواهد کرد و اتحادیه اروپا نیز تهدید کرده بود که تعرفه‌های تلافی‌جویانه‌ای را بر برخی از کالاهای وارداتی آمریکا اعمال می‌کند. در کل، حجم تجارت دریابرد که تحت تأثیر تعرفه‌های جدید تجاری قرار گرفته است یا ممکن است تحت تأثیر قرار بگیرد، حدود ۱۷۲ میلیون تن یا حدود ۱/۵ درصد از کل تجارت دریابرد جهانی است.



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



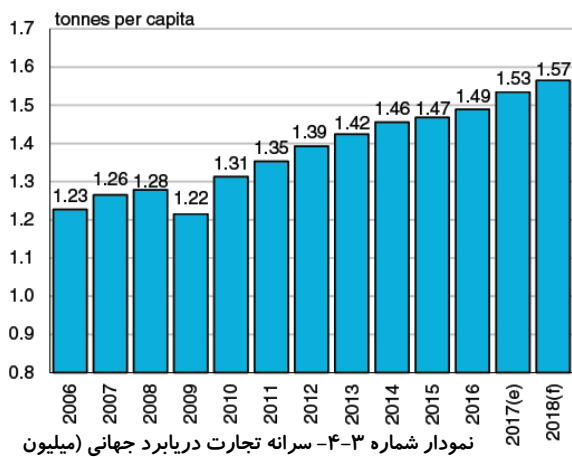
نمودار شماره ۳-۱- پیش‌بینی سهم از تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۱۸ (%) [۱]



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

در حال حاضر پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که تجارت دریابرد جهانی در کل سال ۲۰۱۸ رشد ۳/۱ درصدی (و از منظر تن-مایل رشد ۳/۶ درصدی) خواهد داشت و به ۱۱/۹ میلیارد تن خواهد رسید. در حالی که اثرات احتمالی تشدید تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و شرکای تجاریش و الگوهای تجاری

این کشور در حاله‌ای از ابهام قرار دارد، همچنان عوامل



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

مختلفی وجود دارد که رشد تجارت در سال ۲۰۱۸ را تضمین می‌کند. پیش‌بینی می‌شود واردات سنگ آهن چین پس از طی کردن یک دوره رکود در شش ماهه اول سال ۲۰۱۸، با توجه به روند مثبت عرضه سنگ آهن و افزایش بهره‌برداری از کارخانجات ذوب آهن، در ادامه سال شاهد رشد تجارت در این بخش باشیم. همچنین در خصوص تجارت دریابرد نفت خام در سال

۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود افزایش صادرات آمریکا و واردات

چین، افت صادرات ونزوئلا و کاهش واردات آمریکا را جبران کند. در عین حال، پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد کانتینری از منظر تن در کل سال ۲۰۱۸ رشد ۵/۵ درصدی داشته باشد که به‌طور ویژه ناشی از

رشد فعالیت تجاری در خطوط کشورهای در حال توسعه است. [۱]

میزان: ۵/۲۳ 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)
۵۲۲۶	۵۰۹۵	۴۸۹۲	۴۸۱۲	۴۸۱۶	تجارت جهانی محمولات فله خشک (m. Tonnes)
% ۲/۶	% ۴/۲	% ۱/۷	% -۰/۱	% ۵/۷	تغییر
۸۳۹/۱	۸۱۷/۲	۷۹۳/۸	۷۷۶/۷	-	ناوگان جهانی حمل فله (m. DWT)
% ۲/۷	% ۳	% ۲/۲	-	-	تغییر

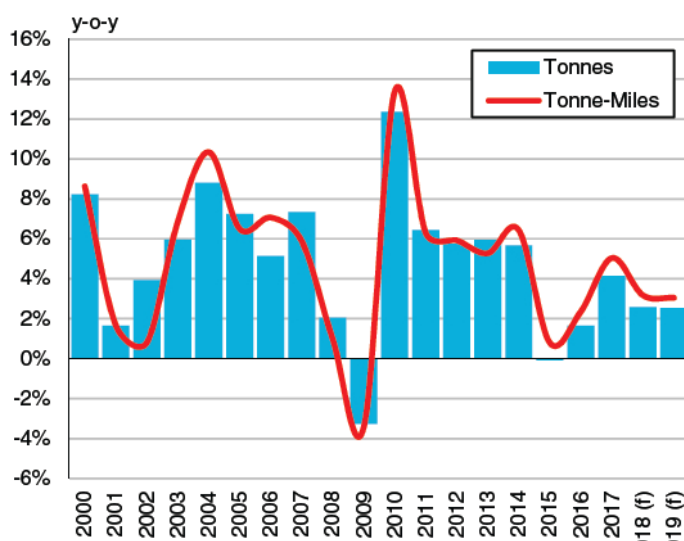
بازار کیپ‌سایزها در ژوئیه ۲۰۱۸، به سرعت به شرایط گذشته بازگشت که این امر تا حدودی ناشی از صادرات مناسب سنگ آهن از برزیل بود. میانگین درآمد مقطعی کیپ‌سازها نسبت به ماه ژوئن ۵۵ درصد رشد داشت و به روزانه ۲۱ هزار و ۲۳۵ دلار رسید. به این ترتیب میانگین درآمدهای فله‌برها در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به ماه ژوئن ۹ درصد و نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷، ۳۹ درصد افزایش داشت و به ۱۳ هزار و ۴۹ دلار در روز رسید که بالاترین سطح درآمدی تا این مقطع از سال ۲۰۱۸ بود. در ماه ژوئیه درآمدهای مقطعی پاناماکس و سوپراماکس تا حدودی ثابت بود و به ترتیب در سطح روزانه ۱۲ هزار و ۵۷۹ دلار و ۱۱ هزار و ۶۵۶ دلار قرار گرفت.

پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ تجارت سنگ آهن رشد حدود ۲ درصدی داشته باشد که ناشی از افزایش صادرات استرالیا و برزیل خواهد بود. همچنین پیش‌بینی می‌شود رشد واردات ذغال‌سنگ حرارتی توسط چین و هند به افزایش ۳ درصدی تجارت دریابرد این ماده کمک کند و در سال ۲۰۱۸ تجارت دریابرد ذغال‌سنگ حرارتی را به سطح ۱ میلیارد تن برساند، در حالی که پیش از این پیش‌بینی می‌شد رشد



تجارت دریابرد ذغال سنگ حرارتی در سال ۲۰۱۸ تنها ۱ درصد باشد. البته در خصوص اثرات جهانی وضع تعرفه‌های چین بر واردات دریابرد دانه‌های روغنی ایالات متحده در ماه ژوئیه همچنان عدم اطمینان وجود دارد. در مجموع برای کل سال ۲۰۱۸ پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد جهانی فله خشک با رشد ۲/۶ درصد نسبت به سال ۲۰۱۷ به ۵/۲ میلیارد تن برسد و از منظر شاخص تن-مایل رشد حدود ۳/۲ درصدی داشته باشد.

در خصوص رشد ناوگان فله‌بر نیز پیش‌بینی می‌شود رشد متعادل ۲/۷ درصدی در سال ۲۰۱۸ داشته باشد،



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

در کشورهای عضو OECD^[۳]

اما این پتانسیل در بخش فله وجود دارد که در ماه‌های آتی موازنه بیشتری در کفه عرضه و تقاضا حاصل شود، چرا که عوامل فصلی درآمد‌های بیشتر کشتی‌های کیپ‌سایز را در ماه‌های آینده تضمین می‌کنند.

با نگاهی به سال ۲۰۱۹، پیش‌بینی‌های اولیه حاکی از آن است که تجارت دریابرد فله خشک رشد متعادلی در حد ۲/۵ درصد

داشته باشد و بر حسب شاخص تن-مایل نیز ۳/۱

درصد رشد کند. در مورد تجارت سنگ آهن و ذغال سنگ نیز رشد پیوسته‌ای پیش‌بینی می‌شود، در حالی که برای تجارت فله خُرد رشد خوب ۳ درصدی پیش‌بینی می‌شود. با این وجود، برای سال ۲۰۱۹ عدم اطمینان گسترده‌ای در چشم‌انداز تجارت غلات وجود دارد. در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود رشد ناوگان فله‌بر در سال ۲۰۱۹ همچنان ۲/۷ درصد باشد چرا که پیش‌بینی می‌شود تحویل کشتی‌های جدید در سطح پایین و حدود ۲۹ میلیون DWT باشد. در کل، در حالی که ریسک‌هایی در چشم‌انداز طرف تقاضا وجود دارد، این پتانسیل در سال ۲۰۱۹ وجود دارد که رشد تجارت فله خشک از منظر تن-مایل از رشد ناوگان سبقت بگیرد.^[۳]



میزان: ۲۰۳ میلیون TEU

رشد: ۵/۳ درصد

پیش‌بینی تجارت جهانی
محمولات کانتینری (۲۰۱۸)

۳-۳- تجارت جهانی محمولات کانتینری

پیش‌بینی ۲۰۱۹	پیش‌بینی ۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(انتهای سال)
۲۱۳	۲۰۳	۱۹۳	۱۸۲	۱۷۵	تجارت جهانی محمولات کانتینری (m. TEU)
%۵	%۵/۳	%۶	%۴/۲	%۲/۱	تغییر

پیش‌بینی ۲۰۱۹	۲۰۱۸ برآورد	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	(ابتدای سال)
۲۲/۷۷۴	۲۲/۰۲۲	۲۰/۸۳۰	۲۰/۰۶۳	۱۹/۸۱۶	ناوگان جهانی حمل کانتینری (m. TEU)
%۳/۴	%۵/۷	%۳/۸	%۱/۲	%۷/۹	تغییر

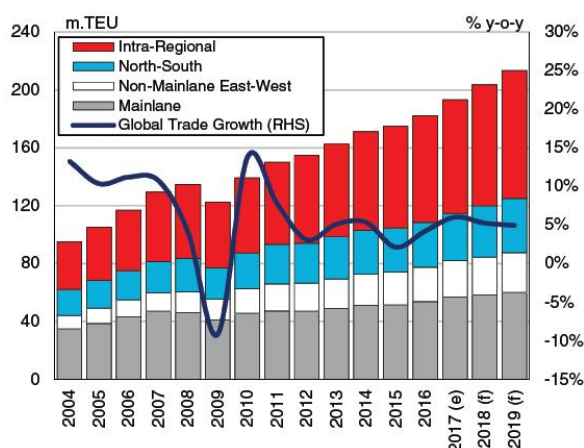
در سطح جهانی پیش‌بینی می‌شود در کل سال ۲۰۱۸ رشد تجارت دریابرد جهانی کانتینری برابر با ۵/۳ درصد باشد که به‌طور ویژه ناشی از رشد چشمگیر حجم بار در اغلب خطوط فرعی است. احتمال تشدید تنش‌های تجاری بین ایالات متحده و چین همچنان بزرگترین تهدید برای حجم تجارت در خطوط اصلی به ویژه در مسیر ترانس‌پاسیفیک است. به این ترتیب پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۸ رشد تجارت در خطوط اصلی ۲/۳ درصد باشد. با نگاهی به آینده، رشد تجارت دریابرد کانتینری در سال ۲۰۱۹ حدود ۵ درصد پیش‌بینی می‌شود.

نرخ‌های کرایه حمل مقطعی خطوط تجاری اصلی خارج از آسیا در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ عموماً در مسیرهای به سمت اروپا ثابت بود، در حالی که نرخ‌های مسیر تجاری ترانس‌پاسیفیک افزایش‌های چشمگیری را در طول این ماه تجربه کرد و به بالاترین سطح ۱۲ ماه اخیر در سواحل آمریکا رسید. در انتهای ماه ژوئیه، نرخ‌های کرایه حمل تمامی مسیرها بالاتر از سطح میانگین کل سال ۲۰۱۷ قرار گرفت. در عین حال، با توجه به

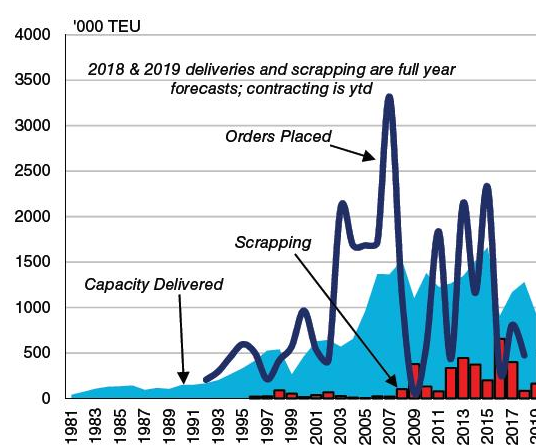


بهبود چشمگیر نیمه اول سال ۲۰۱۸، در ماه ژوئیه نرخ‌های اجاره اغلب کشتی‌ها تا حدودی ثابت ماند، اگرچه به نظر می‌رسد رشد اندک عرضه در بخش کشتی‌های کانتینری کوچکتر به اضافه رشد تجارت منطقه‌ای منجر به بهبود شرایط بازار اجاره شود.

در ۷ ماهه اول سال ۲۰۱۸، تحویل کشتی‌های کانتینر در مجموع ۰/۸۹ میلیون TEU بود، در حالی که سرعت اوراق‌سازی در این مدت همچنان بسیار کم بود. به این ترتیب، در کل سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود سرعت رشد ناوگان کانتینری از منظر ظرفیت در حد ۵/۷ درصد بماند و ممکن است رشد حجم تجارت در این سال کمی کمتر از این حد باشد. با این وجود، بخش کانتینری همچنان در دوره طولانی توازن مجدد عرضه و تقاضا باقی مانده است، چرا که پیش‌بینی می‌شود توسعه ظرفیت ناوگان در سال ۲۰۱۹ کمتر شود و به سطح ۳/۴ درصد برسد در حالی که رشد پایدار تجارت کماکان ادامه خواهد داشت.



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



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

پس از ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۸ که بازار اجاره کشتی‌های کانتینری بسیار مثبت بود، با بازگشت مجدد تعدادی از کشتی‌ها به حوزه ترانس‌پاسیفیک، بازار اجاره کشتی‌های ۵ تا ۸ هزار TEU در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ اندکی افت کرد. همچنین در ژوئیه نرخ اجاره ۱۲ ماهه کشتی‌های ۶ هزار و ۸۰۰ TEU با افت ۱۱ درصدی به روزانه ۱۷ هزار دلار رسید. در مقایسه با کشتی‌های بزرگتر، بخش کشتی‌های پاناماکس قدیمی کمی بهتر عمل کرد اما با این وجود نرخ‌های اجاره کمی افت داشت و نرخ اجاره ۱۲ ماهه کشتی‌های ۴ هزار و ۴۰۰ TEU با ۶ درصد کاهش به ۱۲ هزار و ۸۰۰ دلار در روز رسید. با وجود این ظرفیت ثابت در این بخش و همچنین کشتی‌های فیدری همچنان اوضاع خوبی دارند. نرخ‌های کرایه حمل در پایان ژوئیه نزدیک به بالاترین سطح در ۱۲ ماه گذشته بوده که به دلیل حجم تقاضای مطلوب بود، در نتیجه این احتمال وجود دارد که در پاییز نرخ‌های اجاره بیش از پیش کاهش یابند.^[۴]



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

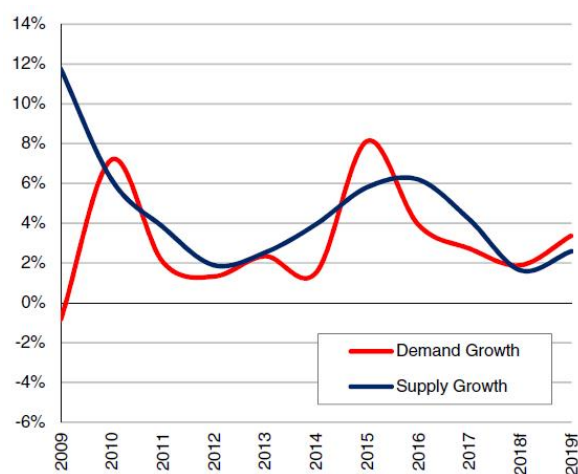
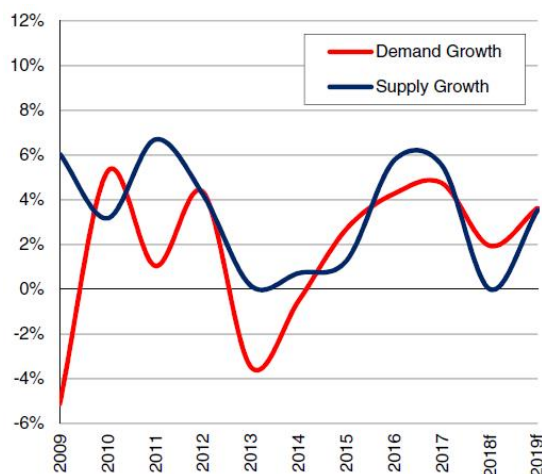
در ماه ژوئیه ۲۰۱۸، روندهای مختلفی در بازار تانکر وجود داشت، اگرچه شرایط همه بخش‌ها چالش‌برانگیز باقی ماند. میانگین درآمدهای مقطعی VLCC ها با ۱۱ درصد کاهش نسبت به ماه ژوئن به روزانه ۷ هزار و ۱۸۲ دلار رسید، در حالی که میانگین درآمد مقطعی MR تانکرهای تمیز با ۱۸ درصد افزایش نسبت به ماه ژوئن در ژوئیه به ۷ هزار و ۵۹۶ دلار در روز رسید.

با کاهش محموله‌های نفتی از سوی خریداران عمده همچون آمریکا و نابه‌سامانی عرضه از سوی برخی کشورها همچون ونزوئلا و ایران، پیش‌بینی می‌شود تقاضای تانکرهای حمل نفت خام در سال ۲۰۱۸ حدود ۲ درصد افزایش داشته باشد. در همین حال برای سال ۲۰۱۹ پیش‌بینی می‌شود که عرضه کشورهای همچون عربستان سعودی و روسیه افزایش یابد و صادرات ایالات متحده نیز رشد پایداری داشته باشد. با توجه به این افزایش عرضه، همزمان با افزایش قابل توجه ظرفیت پالایش در سال ۱۹-۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود که تقاضای تانکرهای حمل نفت خام در سال ۲۰۱۹ بهبود ۳/۶ درصدی داشته باشد.

با توجه به اوراق‌سازی مناسب نیمه اول سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود در مجموع ناوگان تانکرهای حمل نفت خام در سال ۲۰۱۸ ثبات را تجربه کند. در حالی که پیش‌بینی‌های اولیه حاکی از آن است که در سال

۲۰۱۹ رشد ناوگان افزایش خواهد یافت، در مجموع سال ۱۹-۲۰۱۸ بهبودهای اساسی نشان می‌دهد که بار دیگر توازن عرضه و تقاضا در بازار تانکرهای حمل نفت خام شروع می‌شود اگرچه این موضوع ممکن است زمان‌گیر باشد.

همچنین پیش‌بینی می‌شود تقاضای تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۸ از منظر DWT رشد ۲ درصدی داشته باشد که این رشد به علت کاهش واردات کشورهای آسیای جنوب شرقی و آمریکای لاتین محدود می‌شود. با این وجود، با توجه به کاهش ذخایر در برخی از مناطق کلیدی در سال ۲۰۱۸، پیش‌بینی می‌شود رشد محمولات فرآورده‌ها در سال ۲۰۱۹ تسریع شود و رشد تقاضا در این حوزه بیش از ۳ درصد باشد. در همین حین، پیش‌بینی می‌شود ناوگان تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی در سال ۲۰۱۸ رشد ۱/۶ درصدی و در سال ۲۰۱۹ رشد ۲/۶ درصدی داشته باشند. همچنین پیش‌بینی می‌شود سرعت رشد تقاضا در هر دو سال از سرعت رشد عرضه پیشی بگیرد و به آرامی توازن مجدد عرضه و تقاضا در بازار آغاز شود.



در ماه ژوئیه ۲۰۱۸، درآمد‌های مقطعی VLCC نسبت به ماه پیش از آن ۱۱ درصد کاهش داشت و به ۷ هزار و ۱۸۲ دلار در روز رسید. در حالی که درآمد‌های سال ۲۰۱۷ نسبتاً در سطح پایین بود، درآمد‌های ماه ژوئیه حتی ۶۶ درصد از میانگین کل سال ۲۰۱۷ کمتر بود.

در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود که رشد تقاضای VLCC در سال ۲۰۱۸ به حدود ۲ درصد کاهش یابد و در عین حال با توجه به کاهش شدید محموله‌های ایالات متحده و افت اخیر واردات چین، پیش‌بینی می‌شود توسعه ناوگان نیز محدود باشد. با این وجود، در فرصت باقی مانده از سال ۲۰۱۸، با توجه به افزایش تولید برخی تأمین‌کنندگان برای جبران کاهش عرضه در ونزوئلا و پیش‌بینی کاهش تولید ایران، پیش‌بینی



می‌شود تجارت نفت خام در برخی از مسیرها افزایش یابد. همچنین برخی از گزارشات نشان می‌دهد که تقاضای نفت خام از سوی پالایشگاه‌های چین می‌تواند تقاضای داخلی را افزایش دهد و ظرفیت جدیدی از ناوگان حمل را به کار گیرد. این ظرفیت جدید، همزمان با رشد واردات هند و افزایش پیوسته محمولات آمریکا منجر به آن می‌شود که رشد تقاضای VLCC در سال ۲۰۱۹ بر اساس پیش‌بینی‌های اولیه حدود ۴/۶ درصد برآورد شود.

پس از ۲ سال رشد سریع، در سال ۲۰۱۸ به دلیل میزان خوبی از فعالیت‌های اوراق‌سازی انجام شده در ۶ ماهه اول این سال، پیش‌بینی می‌شود ناوگان فعال VLCC حدود ۰/۵ درصد کاهش یابد. با نگاهی به سال ۲۰۱۹، در حال حاضر پیش‌بینی می‌شود ناوگان فعال VLCC رشد ۴/۵ درصدی داشته باشد، اگر چه این میزان رشد به عوامل متعددی بستگی دارد. از جمله این عوامل می‌توان به سطح اوراق‌سازی و تعداد کشتی‌هایی که برای ذخیره بلند مدت به کار می‌روند، اشاره کرد.

افزایش قیمت نفت در سطح بین‌الملل، افزایش تولید نفت شیل آمریکا را تهییج کرد. به طوری که برآورد می‌شود در سال ۲۰۱۸ تولید نفت شیل این کشور رشد ۲/۱ درصدی و در سال ۲۰۱۹ افزایش ۱/۹ درصدی در عرضه نفت جهانی داشته باشد. با توجه به اینکه شرایط دشوار عرضه نفت در سطح جهان نه تنها ادامه دارد بلکه تشدید می‌شود، پیش‌بینی می‌شود تولید نفت آمریکا در سال ۲۰۱۸ به میزان ۱/۹ میلیون بشکه در روز افزایش یابد یعنی نسبت به سال ۲۰۱۷ رشد ۱۵ درصدی داشته باشد. در کل، برای سال ۲۰۱۹ پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که آمریکا ۱۶ درصد از تولید نفت جهانی را از آن خود می‌کند و به طور میانگین در آن سال روزانه ۱۰۰ میلیون و ۳۰۰ هزار بشکه در روز تولید خواهد داشت. تولید نفت برزیل نیز در سال ۲۰۱۹ به رشد چشمگیر خود ادامه خواهد داد و پیش‌بینی می‌شود با ۲۲ درصد افزایش به ۳/۶ میلیون بشکه در روز برسد. به این ترتیب، پیش‌بینی می‌شود رشد تولید برزیل حدود یک سوم از رشد خالص عرضه جهانی نفت در سال ۲۰۱۹ باشد. با این وجود، پیش‌بینی می‌شود عرضه جهانی نفت در سال ۲۰۱۹ به طور کل روند رشدی همچون سال ۲۰۱۸ داشته باشد چرا که افت تولید ونزوئلا و ایران، تولید بیشتر را خنثی می‌کند.^[۵]

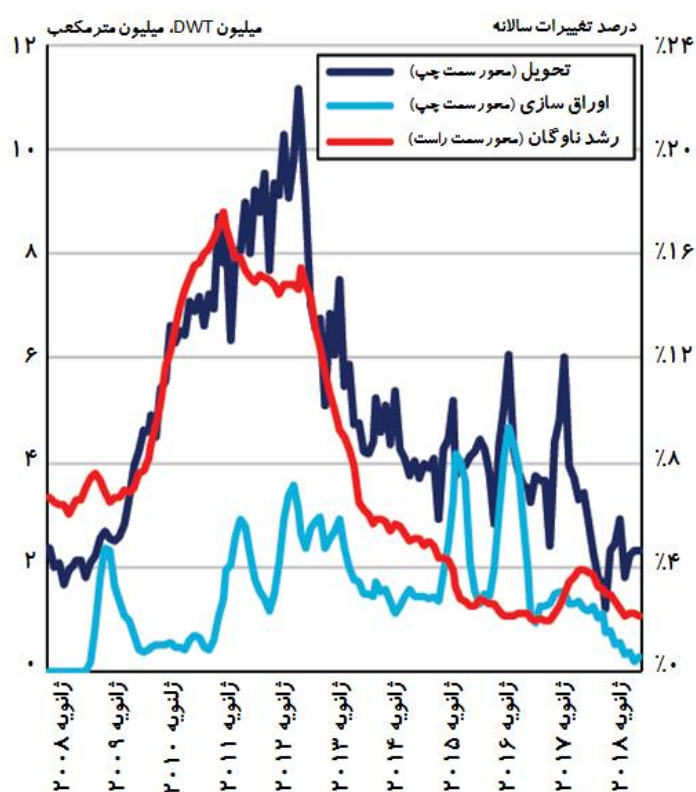


تحلیل ویژه: رشد ناوگان فله‌بر کماکان ادامه دارد!

تا ماه اوت سال ۲۰۱۸، در کفه عرضه کشتی‌های فله‌بر تغییرات جالبی مشاهده شد. نرخ تحویل کشتی‌های جدید به پایین‌ترین سطح از سال ۲۰۰۸ تاکنون رسید، در عین حال اوراق‌سازی کشتی‌های فله‌بر نیز به پایین‌ترین سطح ۱۰ سال اخیر تنزل یافت. بنابراین، عوامل کلیدی مؤثر در رشد عرضه این کشتی‌ها را باید با دقت بیشتری بررسی کرد.

بررسی یک دهه روند اوراق‌سازی و تحویل کشتی‌های فله‌بر

خط آبی تیره میانگین تغییرات سه ماهه تحویل کشتی‌های جدید فله‌بر را بر حسب میلیون DWT نشان می‌دهد. همچنین خط آبی روشن اوراق‌سازی فله‌برها را بر حسب میلیون مترمکعب نمایش می‌دهد. خط قرمز درصد تغییرات ناوگان فله‌بر را نسبت به مدت مشابه سال پیش‌تر بر اساس DWT نشان می‌دهد.



کاهش تحویل کشتی‌های جدید

رشد ناوگان فله در سال‌های اخیر نسبتاً متعادل بوده، به طوری که از سال ۲۰۱۵ تاکنون ناوگان حمل فله سالانه میانگین رشد ۳ درصدی داشته است. این در حالی است که در بازه سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۴ این رقم ۱۱ درصد بود و در فوریه ۲۰۱۱ نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۰ به نقطه اوج یعنی ۱۸ درصد رسید. این کاهش به طور عمده ناشی از کاهش روند تحویل کشتی‌های ساخته شده در این بخش بوده است و در سال



۲۰۱۸ این مسأله بسیار چشمگیرتر بوده به طوری که از ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸ تنها ۱۷,۳ میلیون DWT ظرفیت جدید به بخش فله جهانی اضافه شد که در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۱۷ افت ۴۴ درصدی داشت. البته این رقم نسبت به بازه زمانی مشابه تمامی سالها از ۲۰۰۸ تاکنون پایین تر بوده و اگر نسبت درصد ناوگان جدید تحویل شده را در مقایسه با آغاز هر سال حساب کنیم، از سال ۲۰۰۲ تاکنون کمترین نسبت مربوط به سال ۲۰۱۸ است.

اما روند اوراق سازی هم کند شده است.

در حالی که تحویل کشتی های ساخت جدید به کندی صورت می گیرد، پیش بینی می شد سرعت رشد ناوگان فله بر در سال ۲۰۱۸ بسیار کند شود. اگر کل اوراق سازی در سال ۲۰۱۸ برابر با میزان سال ۲۰۱۷ بود، برآورد می شد رشد ناوگان در سال جاری به تنها ۱,۵ درصد از لحاظ DWT برسد. اما در بازه زمانی ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸ نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۷ میزان اوراق سازی ها با ۷۴ درصد کاهش به تنها ۲,۶ میلیون DWT رسید، یعنی از سال ۲۰۰۸ تاکنون رکورد کمترین میزان اوراق سازی را به ثبت رسید. به این ترتیب، پیش بینی می شود در سال ۲۰۱۸ نیز همچون سال ۲۰۱۷ شاهد رشدی حدود ۲,۷ درصد باشیم.

کاهش فعالیت اوراق سازی در سال ۲۰۱۸ از عواملی همچون بهبود درآمدها (در فاصله زمانی ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۸ میانگین درآمدهای بخش فله نسبت به مقطع مشابه سال ۲۰۱۷ رشد ۲۵ درصدی داشت)، خلاص شدن از دست کشتی های قدیمی تر در سال های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ و همچنین افزایش رقابت برای استفاده از ظرفیت یاردهای اوراق سازی به دلیل هجوم کشتی های تانکر به این یاردها در سال جاری، ناشی می شود.

نگاهی به آینده

با توجه به روندهای اخیر، طرف عرضه بخش فله چه اوضاعی خواهد داشت؟ سفارش ساخت فله برها در ماه اوت ۲۰۱۸ تنها ۸۱ میلیون DWT بود که برابر با ۱۰ درصد ناوگان موجود یعنی در حد کمترین رکوردهای ثبت شده در این زمینه بود. با توجه به تأمین مالی ساخت کشتی و ظرفیت محدود یاردهای کشتی سازی در کوتاه مدت تحول چشمگیری در این زمینه مشاهده نخواهد شد. در عین حال، پتانسیل این وجود دارد که به دلیل قانون ۲۰۲۰ (و احتمال منع ورود کشتی های قدیمی تر به چین) فعالیت اوراق سازی



شدت گیرد. در نتیجه، توسعه ناوگان فله‌بر در سال‌های آتی همچنان در سطح پایین باقی می‌ماند. اکنون پیش‌بینی‌ها برای سال ۲۰۱۹ همچنان رشد حدود ۲,۷ درصد است. بنابراین، با توجه به اینکه روند ساخت و اوراق‌سازی در بخش فله به سطوح سال ۲۰۰۸ برمی‌گردد، ناظران بازار فله بر این باورند که رشد ناوگان در این بخش نسبتاً ثابت باقی می‌ماند. با این وجود، به دلیل پیش‌بینی رشد تجارت فله اندکی بیشتر از رشد ناوگان در سال ۲۰۱۹ (به دلیل رفع برخی از ریسک‌ها از کفه تقاضا) همچون همیشه رصد واکنش‌ها در بخش عرضه فله بسیار حائز اهمیت است.^[۳]

- [1] Seaborne Trade Monitor, Clarkson Research Services, Volume 5, No. 8, August-2018, ISSN: 2058-7570.
- [2] World Fleet Monitor, Clarkson Research Services, Volume 9, No. 8, August-2018, ISSN: 2042-0633.
- [3] Dry Bulk Trade Outlook, Clarkson Research Services, Volume 24, No. 8, August-2018, ISSN: 1361-3189.
- [4] Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services, Volume 20, No. 8, August-2018, ISSN: 1467-0488.
- [5] Oil & Tanker Trades Outlook, Clarkson Research Services, Volume 23, No. 8, August-2018, ISSN: 1363-9617.



فصل چهارم:



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



۴-۱ - چین تقاضای آمریکا برای کاهش واردات نفت ایران را رد کرد.^[۱]

چین با وجود تحکم آمریکا مبنی بر صفر شدن واردات نفتی کشورها از ایران تا تاریخ ۴ نوامبر ۲۰۱۸، اعلام کرد تغییری در مراودات تجاری خود با ایران نخواهد داد و تحریم‌های یک جانبه علیه ایران را قبول ندارد.

خبرگزاری بلومبرگ چین تقاضای ایالات متحده مبنی بر کاهش واردات نفت از ایران را رد کرد. اگر چه دولت پکن اعلام کرد که خرید نفت خام از ایران را افزایش نخواهد داد. پیش‌تر بلومبرگ اعلام کرده بود که معاون وزیر امور خارجه ایالات متحده در بخش منابع انرژی در خصوص تحریم‌های ایران نشستنی در چین ترتیب داده بودند.

ایالات متحده در پی اعلام خروج از توافق هسته‌ای و تهدید وضع مجدد تحریم‌ها علیه ایران در ماه ژوئن اعلام کرد که تمامی کشورهای خریدار نفت ایران باید تا تاریخ اعمال مجدد تحریم‌ها علیه ایران (۴ نوامبر ۲۰۱۸) میزان واردات خود از این کشور را به صفر کاهش دهند.

چین که بزرگترین مشتری نفتی ایران است، در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ اعلام کرد که تحریم‌های یک جانبه علیه ایران را قبول ندارد. سخنگوی وزارت خارجه چین به خبرنگاران گفت: باید به تحریم‌های یک جانبه خاتمه داد چرا که این نوع تحریم‌ها ناکارآمد هستند.

وی همچنین افزود: چین و ایران ضمن پیروی از تعهدات بین‌المللی روابط اقتصادی و تجاری معمول را حفظ خواهند کرد. بنا بر گزارش بلومبرگ، در ماه ژوئیه ۲۰۱۸، چین واردات ماهانه نفت از ایران را ۲۶ درصد افزایش داد و به این ترتیب ۳۵ درصد از صادرات ماه گذشته ایران را از آن خود کرد.

▲ Source: Bloomberg, Date: 03 August 2018



▼ ۴-۲- یونپیک سفارشات نفتی از آمریکا را متوقف کرد.^[۲]

یونپیک، یکی از بزرگترین پالایشگاه‌های آسیایی و بازاری تجاری سینوپک خرید نفت خود از ایالات متحده را متوقف کرد تا از این طریق در مقابل تهدیدهای دولت پکن که احتمال دارد بر واردات از آمریکا تعرفه اعمال کند، در امان بماند.

یونپیک چین که بازاری تجاری شرکت بزرگ نفتی سینوپک است، در پی شدت گرفتن تنش‌های تجاری بین آمریکا و چین، واردات نفت خام از ایالات متحده را متوقف کرد. هنوز معلوم نیست، این تعلیق موقت تا کی به طول خواهد انجامید اما یک مقام آگاه که نمی‌خواست نامش فاش شود، اعلام کرد که یونپیک حداقل تا ماه اکتبر ۲۰۱۸ برنامه‌ای برای ثبت سفارش جدید از ایالات متحده ندارد.

یونپیک و سینوپک بزرگترین پالایشگاه‌های آسیایی خریدار نفت آمریکا هستند. در حال حاضر خریداران چینی میزان خرید نفت خود از ایالات متحده را کاهش داده‌اند تا از این طریق در مقابل تهدیدهای دولت پکن که احتمال دارد بر واردات از آمریکا تعرفه اعمال کند، در امان بمانند. پکن در پاسخ به اقدامات مشابه واشنگتن، فرآورده‌های انرژی آمریکا شامل نفت خام و محصولات پالایشگاهی را در لیست مالیات ۲۵ درصدی واردات قرار داده است اما هنوز اعلام نکرده این تعرفه‌های چه زمانی اعمال خواهد شد.

پیش‌تر در اوایل سال جاری، یونپیک اعلام کرده بود که در نظر دارد تا پایان سال ۲۰۱۸ حجم خرید نفت خام خود از ایالات متحده را به روزانه ۳۰۰ هزار بشکه افزایش دهد، یعنی نسبت به سال ۲۰۱۷ حجم تجارت خود در این بخش را سه برابر کند.

▲ Source: CNBC, Date: 03 August 2018

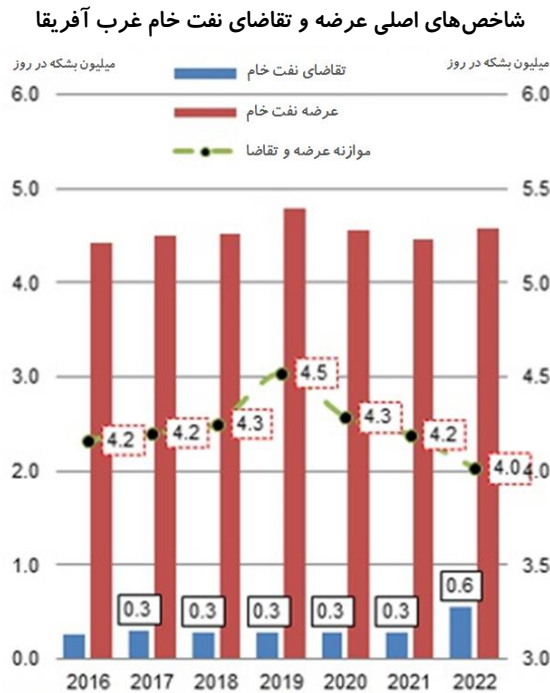


▼ ۳-۴- افت و خیز تولید نفت خام غرب آفریقا^{۳۱}

مرکز پژوهشی JBC Energy در گزارش خود از احتمال کاهش فشارها بر روی تولید نفت خام منطقه غرب آفریقا که به دلیل قدیمی بودن میدان‌های نفتی و همچنین عملیات ساخت خطوط لوله رخ داده بود، خبر داد و پیش‌بینی کرد که تا سال ۲۰۲۲ تولید نفت خام در این منطقه روند سینوسی داشته باشد.

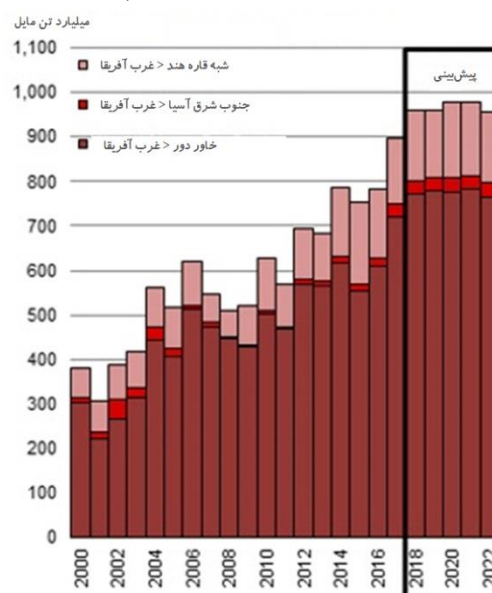
عرضه نفت خام غرب آفریقا اخیراً به دلیل قدیمی شدن میدان‌های نفتی در نیجریه و آنگولا و همچنین ساخت و ساز خطوط لوله با فشارهایی روبه‌رو بود. با وجود این، پیش‌بینی می‌شود در شش ماهه دوم سال ۲۰۱۸ این فشارها کاهش یابد و این بهبود تا سال ۲۰۱۹ ادامه پیدا کند. بر اساس اطلاعات مرکز پژوهشی JBC Energy، پروژه شرکت توتال موسوم به کاومبو (Kaombo) با ظرفیت اولیه تولید ۱۱۵ هزار بشکه در روز آغاز به کار کرد، در حالی که پروژه دوم، FPSO (تولید، ذخیره‌سازی و تخلیه به‌طور شناور) نیز با ظرفیت تولید ۲۳۰ هزار بشکه در روز وارد چرخه بهره‌برداری خواهد شد. متأسفانه، این تنها افزایش کوتاه مدت تولید آنگولا را در سال ۲۰۱۹ تضمین می‌کند و در عین حال سرمایه‌گذاری نامناسب در سال‌های پیش در حالی که بار خواهد نشست که تنها منجر به کاهش تولید می‌شود. همچنین پیش‌بینی می‌شود که در کوتاه مدت نیجریه با پروژه Egina که به صورت FPSO و در سه ماهه چهارم سال ۲۰۱۸ با ظرفیت پمپاژ ۱۰۰ هزار بشکه در روز آغاز به کار خواهد کرد تا حدودی از تولید نفت خام این کشور پشتیبانی کند و پیش از سال ۲۰۲۰ ظرفیت تولید آن به ۲۰۰ هزار بشکه در روز افزایش یابد. با نگاه وسیع‌تر به منطقه غرب آفریقا، پیش‌بینی می‌شود عرضه نفت خام در سال ۲۰۱۹ به ۴,۸ میلیون بشکه در روز برسد و البته با توجه به فشارهایی که پیش‌تر اشاره شد در سال ۲۰۲۲ کاهش ۲۲۵ هزار بشکه‌ای را تجربه خواهد کرد. با توجه به این‌که در بازه پیش‌بینی شده تقاضا تقریباً ثابت است، به استثنای افزایش احتمالی ۶۵۰ هزار بشکه در روز پالایشگاه Dangote در نیجریه، همان‌گونه که در نمودار نیز مشاهده می‌شود، صادرات نفت خام تا سال ۲۰۲۲ با کاهش نسبی ۵۰۰ هزار بشکه در روز به سطوح سال ۲۰۱۹ باز خواهد گشت.





پیش‌بینی می‌شود تقاضای تن مایل برای VLCCها به سمت شرق افزایش ۸ درصدی را در سال ۲۰۱۹ نشان دهد. اگر چه تقاضا نسبت به سال ۲۰۱۷ تقریباً در سطح بالا باقی می‌ماند. تأثیر منفی تقاضا، فعالیت سوئزماکس‌ها را در بلندمدت در مسیر به سمت شرق تحت تأثیر قرار خواهد داد اما برای محموله‌های به سمت شمال اروپا این موضوع به دلیل کمبود نفت خام در آن منطقه تشدید خواهد شد. در مقابل، تجارت پر رونق منطقه مدیترانه حجم واردات را از منطقه غرب آفریقا بهبود خواهد داد.

شاخص‌های اصلی عرضه و تقاضای نفت خام غرب آفریقا



▲ Source: Hellenic Shipping News, Date: 11 August 2018



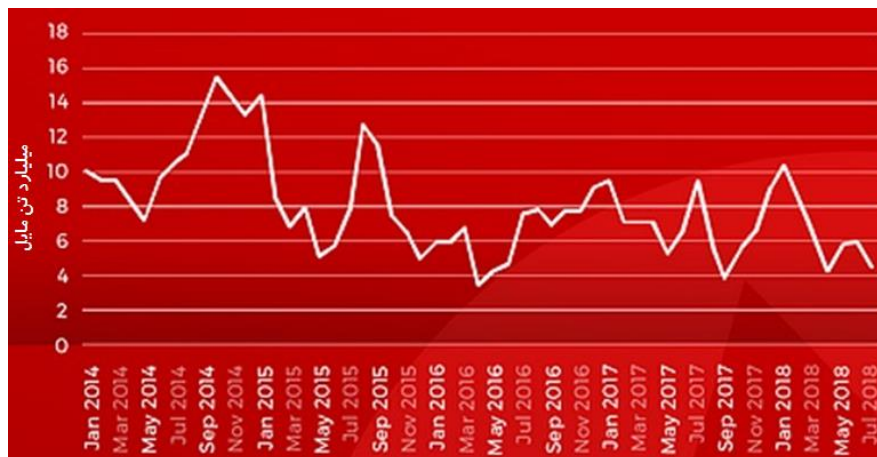
▼ ۴-۴- تأثیر تحریم ایران بر شاخص تن مایل فله خشک^[۴]

تقاضای تن مایل فله خشک ایران در پی خروج ایالات متحده از توافق هسته‌ای برجام و حتی پیش از آن از آغاز سال ۲۰۱۸ تا کنون روند نزولی داشته است. اکنون اتحادیه اروپا با مخالفت در برابر آمریکا در

پی آن است که از فعالین اقتصادی خود در برابر تهدیدهای ایالات متحده جهت همکاری و تجارت با کسب و کارهای قانونی ایران حمایت کند.

هم‌پیمانان آمریکا در اتحادیه اروپا که پیش‌تر در مورد خروج ایالات متحده از توافق هسته‌ای ایران ابراز نگرانی کرده بودند، بار دیگر اعلام کردند که اقدام آمریکا ظالمانه است و برنامه‌هایی را برای مستثنی کردن شرکت‌های اروپایی از تحریم‌های این کشور مطرح کرده‌اند. رئیس سیاست خارجه اتحادیه اروپا، فردریکا موگرینی، بیانیه مشترکی را منتشر کرد که حاکی از آن بود که بر اساس قانون اتحادیه اروپا و مصوبه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل، اتحادیه اروپا از فعالین اقتصادی اروپایی برای همکاری با کسب‌وکارهای قانونی ایرانی حمایت می‌کند. در پی حکم انسداد (Blocking Statute) اتحادیه اروپا که در ۷ اوت ۲۰۱۸ برای حمایت از شرکت‌های اروپایی برای تجارت قانونی با ایران تصویب شده بود تا اثر تحریم‌های بیشتر ایالات متحده بر ایران را دفع کند، این بیانیه صادر شد.

تقاضای تن مایل فله خشک ایران



تقاضای تن مایل فله خشک ایران بیانگر اثرات بالقوه اقدام آمریکا بر بازار است. از آغاز سال ۲۰۱۸ تا ماه مه که رئیس‌جمهور آمریکا تصمیم خود مبنی بر خروج از توافق هسته‌ای ایران را اعلام کرد و تا همین لحظه حجم تجارت به صورت پیوسته کاهش یافت. پیرو این اقدام بحث‌هایی بین ایالات متحده و اعضای اتحادیه اروپا شکل گرفت که ماحصل آن عدم وجود سیاستی واحد در این زمینه بود که خوشبختانه بر روی تقاضای تن مایل اثر مثبتی داشت، اما این رشد اکنون به سطوح پایین ماه مه بازگشته است. حال با این



تفاسیر باید منتظر ماند تا ببینیم اختلاف سلیقه آمریکا و اتحادیه اروپا در مقابله با ایران چگونه بازار و فعالین آن را تحت تأثیر قرار خواهد داد. این در حالی است که تأثیر جنگ تجاری آمریکا و چین که تشدید تعرفه‌های چین بر واردات محمولات انرژی ایالات متحده را در بر داشته، به این تنش این فضای متشنج افزوده است.

مالکان فله‌بر که در طول ۱۲ ماه گذشته به مقصد ایران بار حمل کرده‌اند.



▲ Source: Hellenic Shipping News, Date: 11 August 2018

[1] <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-08-03/china-is-said-to-reject-u-s-request-to-cut-iran-oil-imports>

[2] <https://www.cnbc.com/2018/08/03/chinas-unipen-suspends-us-oil-imports-as-trade-spat-intensifies.html>

[3] <https://www.hellenicshippingnews.com/the-rise-and-fall-of-west-african-crude/>

[4] <https://www.hellenicshippingnews.com/iran-sanctions-to-affect-dry-bulk-ton-miles/>

درباره نشریه

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

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

World Economics & Seaborne Trade

اقتصاد و تجارت دریابرد جهانی

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

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

تلفن: ۲۳۸۴۴۷۶۷ (۹۸۲۱) +

فاکس: ۲۶۱۰۰۳۶۷ (۹۸۲۱) +

