گزارش رویداد های دریانوردی – آذر ۱۳۹۷ – شماره ۱۳

Marine Industry Monthly Report- Vol 1- Issue 13

شرکت FTN

۲۰ آذر ماه ۱۳۹۷- ۱۱ دسامبر ۲۰۱۸

دبیرخانه بررسی های اقتصادی، تحقیق و توسعه

۱۳

فهرست

۱. شاخص بازار های مالی داخلی و خارجی (دسامبر ۲۰۱۸) ۲

شاخص بورس تهران طی یک سال گذشته – بورس اوراق بهادار تهران ۲

شاخص بورس های ژاپن (NKY & TPX) و هنگ کنگ(HSI) – Bloomberg ۲

شاخص بورس های اروپا (SX5E)، لندن (UKX)، آلمان (DAX) –Bloomberg ۲

شاخص بورس های آمریکا (داجونز INDU)، (نزدک CCMP) و (S&P500)– Bloomberg ۲

۲. شاخص های کالا و حمل و نقل تا اوایل ماه دسامبر ۲۰۱۸ ..... ۳

قیمت جهانی نفت خام در یک سال گذشته - Bloomberg..... ۳

قیمت جهانی طلا در یک سال گذشته – Bloomberg ۳

شاخص Baltic Dry Index در یک سال گذشته –Bloomberg ۳

نرخ اجاره بهای سایز های مختلف کشتی های کانتینری مربوط به ماه نوامبر ۲۰۱۸– منبع harperpetersen.com ۴

قیمت سوخت و اسقاط ۴

اخبار بازار ارز – منبع بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ۵

"رویداد های مهم داخلی و خارجی مرتبط با صنایع دریایی"

۳. آلفالاینر از کشتیرانی های سودده و ضرره فیدری می گوید ۶

۴. توان عملیاتی در بندر روتردام کاهش یافت ۷

۵. پیچیدگی رصد نرخ بازگشت سرمایه در صنعت کشتیرانی جهان ۸

۶. بازار شناورهای تانکر با قدرت می تازد ۱۰

۷. اهمیت و لزوم ادغام شرکت ها در شرایط خاص:..... ۱۰

۸. وضعیت صادرات انواع سنگ آهن از ایران ۱۲

۹. قیمت کرایه حمل دریایی بار فله از بندر عباس به مقصد چین ۱۳

دانستنی های دریایی

۱۰. Classification Society یا کلاس چیست؟..... ۱۴

۱. شاخص بازار های مالی داخلی و خارجی (دسامبر ۲۰۱۸)

شاخص بورس تهران طی یک سال گذشته – بورس اوراق بهادار تهران

طی ماه گذشته پس از کاهش شدید قیمت ارز های خارجی در بازار آزاد، شاخص بورس نیز از ۱۹۵ هزار واحد به ۱۶۶ هزار واحد معادل ۱۴٫۸٪ تنزل کرد. کاهش قیمت جهانی نفت روند کاهشی شاخص بورس تهران را با شدت بیشتری در مسیر نزولی خود هدایت کرد. در طول ماه آینده شاخص بورس در بازه ۱۶۰ تا ۱۷۰ هزار واحد نوسان خواهد کرد و افت و خیز شدیدی را تجربه نمی کند.

شاخص بورس های ژاپن (NKY & TPX) و هنگ کنگ(HSI) – Bloomberg

شاخص بورس های ژاپن و هنگ کنگ پس از تلاش هایی برای بهبود تا اواسط ماه نوامبر، با روند نزولی روبه رو شده و توافق های اولیه میان چین و آمریکا اثری در ادامه بهبود شاخص های این منطقه نداشت. نکته قابل توجه در بورس های آسیا، کاهش شدیدتر بروس هنگ کنگ در مقایسه با بورس ژاپن طی یک سال گذشته می باشد. (سمت راست خط چین عمودی، آخرین ماه را نشان می دهد.)

شاخص بورس های اروپا (SX5E)، لندن (UKX)، آلمان (DAX) –Bloomberg

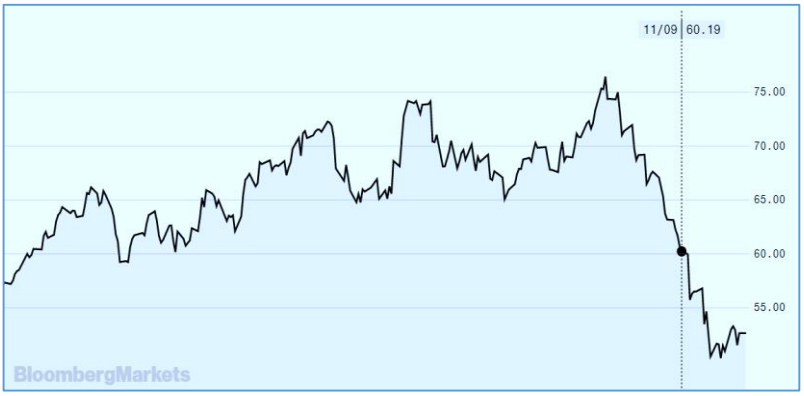
شاخص بورس های لندن، آلمان و اروپا نیز همسو با هم با افت شدیدی مواجه شدند. اما در این میان بورس آلمان بیشترین کاهش را نشان می دهد. که عمده دلایل آن را می توان به تداوم جنگ تجاری آمریکا و چین و ناموفق بودن توافقات فی مابین اخیر نسبت داد. (سمت راست خط چین عمودی، آخرین ماه را نشان می دهد.)

شاخص بورس های آمریکا (داجونز INDU)، (نزدک CCMP) و (S&P500) –Bloomberg

شاخص بورس های آمریکایی نیز در ماه گذشته همسو با بورس سایر کشورهای جهان، افت و خیز مشابهی را تجربه کرد. نکته قابل توجه در خصوص بورس های داجونز، نزدک و S&P500 اینکه، نسبت به ابتدای سال ۲۰۱۸ ثبات نشان می دهد در حالیکه سایر بورس های جهانی روند کاهشی را نسبت به ابتدای سال نشان می دهند.(سمتِ راست خط چین عمودی، آخرین ماه را نشان می دهد.)

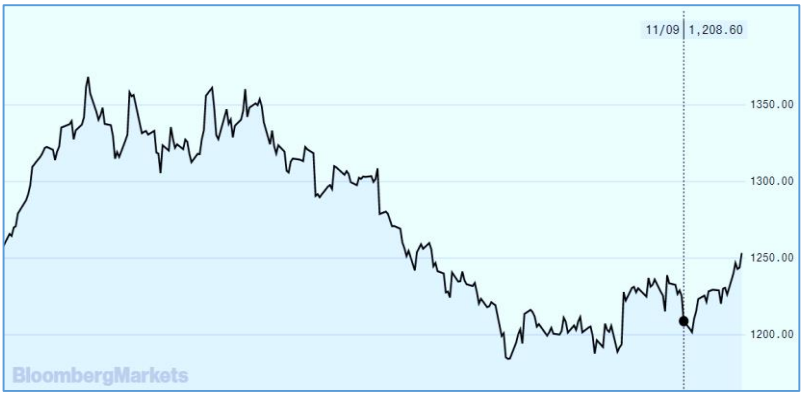
۲. شاخص های کالا و حمل و نقل تا اوایل ماه دسامبر ۲۰۱۸

قیمت جهانی نفت خام در یک سال گذشته – Bloomberg



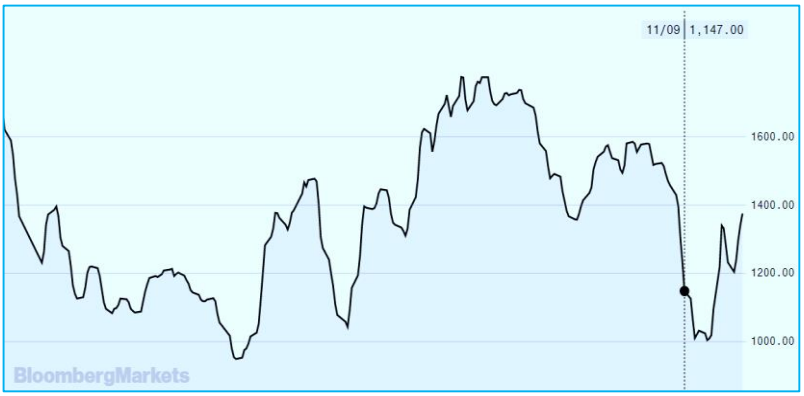
نفت خام، در ماه گذشته روند نزولی قبلی خود را حفظ کرد و در مجموع از ۷۵ دلار به ۵۰ دلار رسید. قیمت نفت خام WTI هم اکنون ۵۳ دلار معامله می شود. از عمده دلایل این کاهش می توان به سیاست های فشار علیه ایران و نیز افت عمومی اقتصاد بین المللی نسبت داد.

قیمت جهانی طلا در یک سال گذشته – Bloomberg



قیمت طلا در بازار جهانی، همزمان با کاهش قیمت نفت و کاهش بازدهی در سایر بازار ها، روند صعودی در پیش گرفته است. تحلیل های ارائه شده حاکی از پایدار بودن روند صعودی آن می باشد. در ماه گذشته ارزش هر اونس طلا از ۱۲۰۰ دلار به ۱۲۵۰ دلار در روز گذشته رسیده است.

شاخص Baltic Dry Index در یک سال گذشته –Bloomberg



شاخص بالتیک (BDI) تقاضای حمل و نقل دریایی، در مقابل عرضه کشتی‌ها را نشان می دهد. طی سی روز گذشته این شاخص با اندکی کاهش به مقدار ۷ ماه گذشته خود نزدیک شده و تا ۱۰۰۰ واحد کاهش یافت و پس از آن ۴۰۰ واحد افزایش پیدا کرده است. این افزایش می تواند مقدمه رشد بورس های بین المللی در ماه آینده باشد.

شاخص کل BDI از میانگین درآمدهای روزانه کشتیهای کیپ سایز، پانامکس، سوپرامکس و هندی سایز بدست می آید. این شاخص در ماه گذشته صعودی بوده اما در هفته گذشته افت کرده است. کاهش قیمت نفت و سوخت، می تواند تقاضای کالا و خدمات را از سمت تولید افزایش دهد.

نرخ اجاره بهای سایز های مختلف کشتی های کانتینری مربوط به ماه دسامبر ۲۰۱۸– منبع harperpetersen.com

نرخ اجاره روزانه کشتی های کانتینری با ظرفیت TUE ۱۱۰۰ در ماه گذشته با کاهش جزئی همراه بود و در تاریخ ۷ دسامبر مقدار ۶۴۰۰ دلار در روز را نشان داد.

محمور افقی زمان، و محور عمودی نرخ اجاره برای کشتی های TEU۱۱۰۰ را نشان می د دهد.

Data									
HARPEX		Vessel Size in TEU - Rates in US$							
	Index	700	1100	1700	2500	2700	3500	4250	6500	8500
07.12.18	499	4,900	6,400	7,250	9,500	10,000	9,750	10,000	9,800	16,000
30.11.18	502	4,900	6,500	7,500	9,500	10,000	10,000	10,000	9,800	16,000
23.11.18	499	4,900	6,500	7,750	9,500	10,250	10,000	10,000	9,800	15,000
16.11.18	502	4,900	6,650	8,000	10,000	10,250	10,250	10,250	9,800	14,000

جدول فوق نرخ اجاره کشتی های کانتینری با ظرفیت های مختلف را نشان می دهد. **۶۴۰۰ دلار برای کشتی های TEU ۱۱۰۰**

قیمت سوخت و اسقاط

قیمت اسقاط	بنگلادش	پاکستان	هند	چین	ترکیه
کشتی تانکر	۴۳۰ $/T	۴۱۵ $/T	۴۲۰ $/T	۱۶۰ $/T	۲۷۰ $/T
کشتی فله	۴۲۰ $/T	۴۰۵ $/T	۴۱۵ $/T	۱۵۰ $/T	۲۷۰ $/T
کشتی کانتینری	**۴۴۰ $/T**	**۴۲۵ $/T**	**۴۳۰ $/T**	**۱۶۵ $/T**	**۲۶۰ $/T**
جهت قیمت ها در بازار	کاهشی	ناپایدار	ناپایدار	ضعیف	ثبات

جدول فوق قیمت فولاد برحسب تن را در کشورهای بنگلادش، پاکستان، هند، چین و ترکیه نشان می دهد. بالاترین قیمت اسقاط ، در بنگلادش و با قیمت ۴۴۰ دلار بر تن می باشد که نسبت به ماه گذشته ۲۰ دلار کاهش یافته است. دلیل عمده کاهش قیمت اسکرپ در ماه گذشته، رکود بازار های جهانی به دلیل جنگ تجاری آمریکا و چین می باشد. لینک منبع

قیمت سوخت	قیمت ماه قبل	قیمت فعلی	منبع
قیمت سوخت **Fuel oil 380 cst** (میانگین جهانی)	۴۸۵ USD/TON	۴۲۴ USD/TON	لینک منبع
قیمت سوخت **Fuel oil 180 cst** (میانگین جهانی)	۵۱۵ USD/TON	۴۴۴ USD/TON	لینک منبع
قیمت سوخت **Marine Gas Oil** (میانگین جهانی)	۷۴۲ USD/TON	۶۳۵ USD/TON	لینک منبع

جدول فوق قیمت سوخت های مورد استفاده در کشتی ها را نشان می دهد. قیمت جهانی سوخت نسبت به ماه قبل به دنبال کاهش ارزش نفت خام افت قابل توجهی را تجربه کرد. قیمت Fuel oil 380 cst در فجیره و سنگاپور به ترتیب، ۴۱۱ و ۴۰۷ دلار می باشد.

طی دو ماه گذشته نرخ اسکناس دلار و سایر ارزهای خارجی در بازار آزاد با کاهش چشمگیری روبه رو شد و به نرخ سامانه نیما نزدیک شد، در روز گذشته نرخ اسکناس دلار در بازار آزاد ۱۱,۳۰۰ تومان خرید و فروش شد.

نرخ تعدادی از ارز های خارجی در بازار آزاد، سامانه نیما و سنا براساس گزارش بانک مرکزی به صورت جدول زیر می باشد.

کد ارز	نوع ارز	سامانه نیما	میانگین سنا	بازار آزاد
EUR	یورو	۱۰۲،۹۶۰	۱۳۱،۴۸۰	۱۳۱,۰۰۰
USD	دلار آمریکا	۸۹،۰۶۲	۱۱۳،۴۴۸	۱۱۳,۰۰۰
AED	درهم امارات متحده عربی	۲۲،۷۷۸	۳۱،۲۶۶	۳۰,۰۰۰
INR	روپیه هند	۱،۰۹۷	۱،۷۰۰	–
JPY	یکصد ین ژاپن	۶۹،۱۱۸	۱۱۰،۰۰۰	–

دوشنبه ۱۹ آذر ۱۳۹۷

قیمت سکه امامی در بازار آزاد ۳,۷۵۰,۰۰۰ تومان داد و ستد شد که نسبت به ماه گذشته شاهد سیر نزولی بود.

بر خلاف تصور ها پس از دور جدید تحریم و انتشار لیست جدید تحریم های آمریکا، نرخ ارز تحت تاثیر قرار نگرفت و به کاهش خود در حدود تا ۱۱,۰۰۰ تومان ادامه داد.

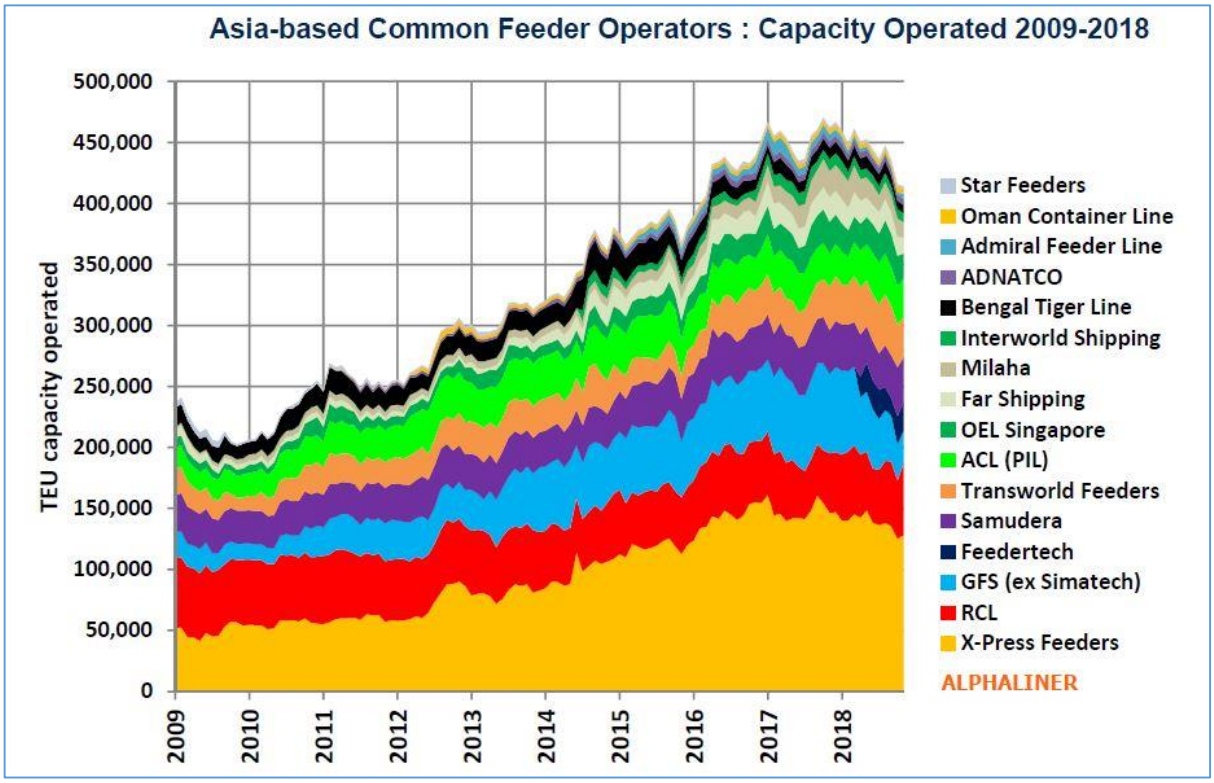
براساس پیش بینی ها روند نزولی ارزش دلار به صورت بالقوه می تواند تا پایان دی ماه ۱۳۹۷ تا ۹,۰۰۰ تومان ادامه داشته باشد اگرچه افزایش تقاضای ارز در بهمن و اسفند می تواند برابری دلار در مقابل ریال را به ۱۳,۰۰۰ تومان برگرداند.

۳. آلفالاینر از کشتیرانی های سودده و ضرر‌ده فیدری می گوید

آلفالاینر در تحلیل هفتگی خود با گریزی به بخش های مختلف کشتیرانی کانتینری، از بازار بد اپراتورهای فیدری و سود و زیان کشتیرانی های آلمان و تایوان نوشت.

نکته قابل توجه اینکه، اپراتورهای فیدری فشار زیادی را در سال جاری میلادی و ۲۰۱۷ متحمل شدند، اپراتورهای فیدری اصلی مشترک مستقر درآسیا (که در میان آنان اسم شرکت های far shipping و OEL نیز به چشم می خورد) ازماه نوامبر سال ۲۰۱۷ به این طرف شاهد کاهش ده درصدی ظرفیت کلی خود بودند. برای مثال ظرفیت عملیاتی BTL از ۲۵۰۰۰ TEU درسال ۲۰۱۴ میلادی به تنها ۶۷۵۰ TEU درسال جاری میلادی کاهش پیدا کرده است.

نمودار زیر، مقدار بار حمل شده توسط شرکت های فیدری فعال در آسیا، بر حسب TEU از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۸ را نشان می دهد. همانطور که در تصویر نشان می دهد، بار حمل شده توسط این شرکت ها، سال های ۲۰۱۵، ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ را با سقوط مواجه بوده است.



در این گزارش ۱۶ شرکت فیدری فعال در آسیا بررسی شده است و شرکت های far shipping و OEL در رده های هشتم و نهم (به لحاظ ظرفیت حمل بار) قرار دارند. ربته آخر این رده بندی مربوط به شرکت X-press feeders با ظرفیت تقریبی ۱۰۰ هزار کانتینر است، لازم به ذکر است اسم شرکت pan Lloyd در لیست فوق به چشم نمی خورد.

(لیست فوق می تواند به عنوان بهترین چارتررهای موجود در بازار آسیا تلقی شود.)

این گزارش ادامه داد: کشتیرانی هاپاگ لوید آلمان با کسب سود خالص ۱۱۲ میلیون یورو درسه ماهه سوم سال جاری میلادی توانست بهترین سه ماهه از سال ۲۰۱۵ میلادی به این طرف را به ثبت رساند. بهبود نتایج حاصله از جابه جایی سه میلیون و ۵۰ هزار TEU دراین بازه زمانی نشات گرفت، رقمی که نسبت به مدت مشابه سال گذشته حکایت از رشد ۸,۷ درصد داشت.

یکی از مقامات هاپاگ لوید دراین باره گفت: علاوه بر حجم بالای جابجایی، از فاکتورافزایش نرخ کرایه حمل نیز درسه ماهه سوم سال جاری میلادی بهره بردیم، هرچند که میانگین نرخ کرایه حمل یک هزار و ۵۵ دلار برای هرTEU درسه ماهه سوم سال جاری میلادی درمقایسه با یک هزار و ۶۵ دلار برای هر TEU درمدت مشابه سال گذشته افت یک درصد را نشان می داد.

شایان ذکراست: افزایش نرخ کرایه حمل درترانس پاسیفیک، ترانس آتلانتیک وآمریکای لاتین، کاهش نرخ کرایه حمل تجارت درمنطقه خاورمیانه را خنثی کرد. شرکت کشتیرانی یانگ مینگ تایوان ضررخالص ۳۰ میلیون دلار را درسه ماهه سوم سال جاری میلادی گزارش داد، مجموع ضررمالی طی نه ماه نخست سال جاری میلادی دراین شرکت به ۲۲۰ میلیون دلار رسید.

علیرغم اینکه حجم جابه جایی یک میلیون و ۴۱۰ هزارTEU روند افزایشی را نشان داد، اما این میزان به حدی نبود که بتواند یانگ مینگ را از وضعیت قرمز نجات دهد. کشتیرانی تایوان عدم توازن عرضه- تقاضا را عامل نرخ کرایه حمل ضعیف و هزینه های سوخت بالاتر را از دلایل عملکرد منفی خود ذکرمی کند.

هم چنین کشتیرانی یانگ مینگ از بازنگری قیمت سفارش ساخت هشت فروند کشتی کانتینری با ظرفیت دو هزار و ۸۰۰ TEU به کشتی سازی CSBC هموطن خبر داد. درماه آگوست سال جاری میلادی بر روی قیمت بین ۳۵ الی ۴۵ میلیون دلار برای هریک از شناورها توافق شده بود، اما در دوازدهم ماه جاری با یک بررسی مجدد قیمت ها به ۳۹ الی ۴۹ میلیون دلار برای هریک افزایش یافتند. نصب تجهیزات جدید دریایی مانند اسکرابرها را می توان دلیل افزایش قیمت ساخت شناور دانست.

به دنبال این اقدام، کشتیرانی یانگ مینگ به لیست خطوط کشتیرانی متعهد به نصب اسکرابرها بر روی بخش قابل توجهی از ناوگان خود مانند کشتیرانی های MSC سوئیس، اورگرین تایوان، مرچنت هیوندایی کره جنوبی و CMA CGM فرانسه، پیوست.

کشتیرانی ون های تایوان از برنامه خود برای سفارش ساخت ۲۰ فروند کشتی کانتینری با مجموع ظرفیت ۶۸ هزار TEU رونمایی کرد، تمامی این شناورها برای تجارت های منطقه ای درون آسیایی ون های به کار گرفته خواهند شد.

منبع و لینک خبر: مانا نیوز ۲۷ آبان ۱۳۹۷

٤. توان عملیاتی در بندر روتردام کاهش یافت

توان عملیاتی دربندر روتردام طی سه ماهه سوم سال جاری میلادی و در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته افت ۰,۴ درصدی را به همراه داشت.

توان عملیاتی کانتینر در بندر روتردام هلند طی ۹ ماه سال ۲۰۱۸ میلادی با سرعتی مقبول به رشد ۵,۷ درصدی خود ادامه داد و توانست رکورد بالاترین جابه جایی را در آگوست ثبت کند، اما حجم جابه جایی در بخش فله تر و خشک افت کرد و توان عملیاتی مجموع را کاهش داد.

بر اساس این گزارش، در بخش فله تر و خشک LNG و زیست توده‌ها دو عنصر مثبت بودند که توانستند رشد مثبت جابه جایی را به خود اختصاص دهند. در مجموع ۳۵۰ میلیون تن بار در بندر هلند جابه جا شد و در مقایسه با ۹ ماه آغازین ۲۰۱۷ میلادی ۱,۵ میلیون تن کاهش را تجربه کرد.

بندر روتردام پیش بینی‌هایی را برای ایجاد تفاوت در عملکرد سال ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ میلادی انجام داده است، اما توان عملیاتی ثبت شده در سال جاری با اختلاف ناچیزی کمی بالاتر یا پایین‌تر از آمار منتشر شده سال گذشته خواهد بود.

در همین راستا مدیرعامل اداره بندر روتردام گفت: تغییر اساسی در آمار توان عملیاتی که در سه فصل گذشته منتشر شد، طبق پیش بینی در مسیر حرکت کرد و خرسندم که شاهد رشد سالم و مثبت در توان عملیاتی کانتینر بدون هیچ نشانه‌ای از رکود و کندی سرعت هستم.

وی افزود: با توجه به تغییر انرژی و اهدافی که در توافق نامه پاریس مطرح شده، ادغام تدریجی سوخت‌های فسیلی به نظر اجتناب ناپذیر می‌رسد. این توسعه فضای جدیدی را برای رشد LNG و سوخت‌های زیستی فراهم می‌آورد.

منبع و لینک خبر: مانا نیوز ۱۹ آذر ۱۳۹۷

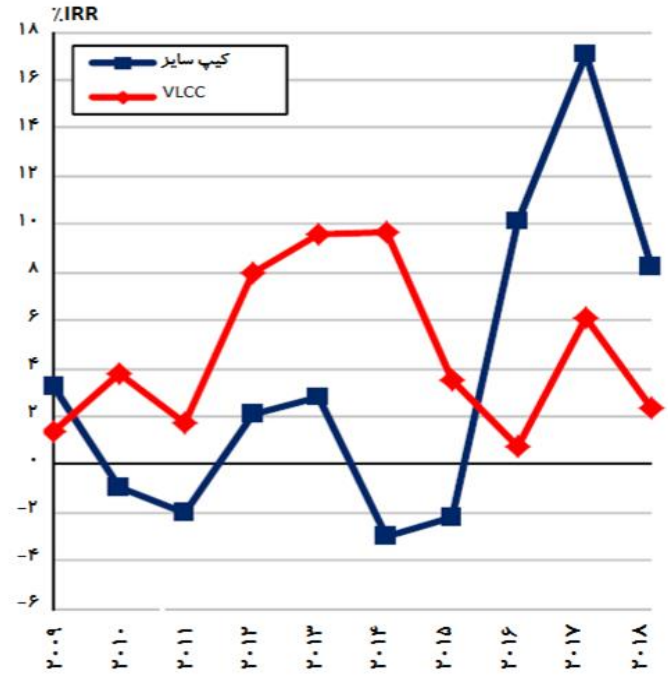
۵. پیچیدگی رصد نرخ بازگشت سرمایه در صنعت کشتیرانی جهان

یکی از دغدغه های سرمایه گذاران در صنعت کشتیرانی رسیدن به نرخ بازگشت داخلی (IRR مطلوب بوده) است. اما چالش های پیش روی برای رسیدن به این مطلوب بسیار متأثر از زمان است. کلارکسونز با تأکید بر این اصل به بررسی نرخ بازگشت داخلی سرمایه در دهه اخیر پرداخته است.

در نمودار زیر محور افقی نشان دهنده زمان (از ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۸) و محور عمودی نشان دهنده درصد بازدهی یا IRR پروژه است. منحنی قرمز بازدهی کشتی نفت کش VLCC و منحنی آبی، بازدهی کشتی فله بر کیپ سایز را نشان می دهد. نکته بسیار قابل توجه در این نمودار پایین بودن بازدهی در کشتی فله بر نسبت به کشتی تانکر است و نکته دیگر بازه نوسان بازدهی این نوع از کشتی هاست که بین ۰٪ - ۱۰٪ برای کشتی های تانکر و ۴٪- - ۱۸٪ برای کشتی های فله می باشد.

بازگشت سرمایه‌ی کشتی‌های فله‌بر کیپ‌سایز و تانکرهای VLCC از سال ۲۰۰۹

این نمودار نرخ بازگشت داخلی (IRR) را نشان می‌دهد که از خرید کشتی‌های فله‌بر کیپ‌سایز و تانکرهای VLCC پنج ساله از آغاز سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۸ و درآمدهای این کشتی‌ها بر اساس اجاره زمانی یک ساله و سپس فروش این کشتی‌ها در آغاز سال ۲۰۱۹ (بر اساس قیمت نوامبر ۲۰۱۸) حاصل شده است.



به گزارش گروه بین الملل مانا کلارکسونز در تحلیل هفتگی خود به بررسی موضوع سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی با تمرکز بر مالکیت کشتی ها پرداخته است. در این تحلیل آمده است، خلاصه قانون سرمایه‌گذاری این است: ارزان بخرید، گران بفروشید و در این فاصله درآمد زیادی را کسب کنید! اما همه کسانی که پیگیر شرایط صنعت کشتیرانی هستند، خوب می‌دانند، عمل کردن به این قانون به سادگی گفتن آن نیست. مدل‌سازی بازگشت سرمایه در صنعت کشتیرانی در دهه پس از بحران مالی به درک پیچیدگی این ماجرا کمک می‌کند و نشان می‌دهد که چگونه اقدام به موقع ایجاد تمایز می‌کند.

همان‌طور که در نمودار دیده می‌شود از سال ۲۰۰۹ نرخ بازگشت داخلی (IRR)از خرید کشتی‌های فله‌بر کیپ‌سایز و تانکرهای VLCC پنج ساله در آغاز هر سال، درآمدهای حاصل از نرخ‌های اجاره زمانی یک ساله و سپس فروش کشتی‌ها در آغاز سال ۲۰۱۹ بر اساس قیمت نوامبر ۲۰۱۸ به دست آمده است. IRR یک سنجه مفید برای تحلیل سرمایه‌گذاری جهت سنجش درآمدهایی است که با کاهش ارزش سرمایه در طول زمان به دست می‌آید. پیش‌تر در تحلیلی کلارکسونز IRR سرمایه‌گذاری در کشتیرانی را در بلند مدت بررسی کرده بود اما در این گزارش تنها به بررسی یک دهه گذشته پرداخته شده است.

معمای کیپ‌سایز

در این مدل IRR خرید کیپ‌سایز از آغاز بحران مالی در بازه منفی سه درصد تا ۱۸ درصد بوده است. کمترین میزان این شاخص مربوط به سال ۲۰۱۴ می‌شود که قیمت سرمایه‌ها نسبتاً افزایش یافت به‌طوریکه در آغاز آن سال یک فروند کشتی پنج ساله ۴۴ میلیون دلار معامله می‌شد. این چنین خریدهایی درآمدهای فله‌برها را در طول سال ۲۰۱۵ با چالش مواجه کرد و برای اولین بار از آغاز بحران مالی، تجارت دریابرد فله خشک در این سال افت کرد. با این وجود، بیشترین IRR مربوط به سه سال پس از آن بود یعنی سال ۲۰۱۷ که هر فروند کیپ‌سایز پنج ساله به قیمت ۲۴ میلیون دلار (۴۵ درصد کمتر از نرخ سال ۲۰۱۴) معامله می‌شد. به همین ترتیب، بازار تجارت در دوره پس از آن در حال بهبود بوده و فروش کشتی‌ها در آغاز سال ۲۰۱۹ حدود ۳۱٫۵ میلیون دلار تخمین زده می‌شود. در مقابل، فروش کشتی‌های ۱۰ ساله در سال ۲۰۱۴ منجر به ضرر و زیان ۲۰ میلیون دلاری روی سرمایه‌هایی شد که تنها ۱۴ میلیون دلار درآمد را شکل داده بودند.

تأثیر زمان بر بازار تانکرها

از سال ۲۰۱۸، نرخ IRR برای خرید VLCC در آغاز هر سال در بازه یک الی ۱۰ درصد بوده است. بیشترین IRR مربوط به کشتی‌هایی است که در آغاز سال ۲۰۱۴ به قیمت ۶۰ میلیون دلار خریده شدند و درآمدهای چشمگیری در بازه سال‌های ۱۶-۲۰۱۵ داشت چرا که کاهش قیمت نفت (به دلیل افزایش سریع تولید نفت شیل آمریکا و رشد تولید نفت خاورمیانه) باعث افزایش تقاضای جهانی شد. فروش کشتی به عنوان یک فروند شناور ۱۰ ساله در آغاز سال ۲۰۱۹ به قیمت ۴۳ میلیون دلار، ضرر ۱۷ میلیون دلاری را در پی دارد اما درآمد خالص در بازه سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ برابر با ۴۶ میلیون دلار بوده است. بنابراین، کسب تملک یک کشتی VLCC پنج ساله دو سال دیرتر می‌توانست منجر به کمترین IRR در این بازه ۱۰ ساله شود. با توجه به نرخ‌های اجاره خوبی که سرمایه‌گذاران را برای ورود به این صنعت ترغیب کرد، قیمت کشتی تانکر VLCC پنج ساله در آغاز سال ۲۰۱۶ به ۸۰ میلیون دلار رسید اما در سال ۲۰۱۷ اوپک تولید خود را کاهش داد و با آغاز سال ۲۰۱۸ درآمدهای اجاره زمانی یک ساله نسبت به آغاز سال ۲۰۱۶ افت ۶۶ درصدی را تجربه کرد.

بنابراین، استفاده از IRR به عنوان معیار سنجش می‌تواند خیلی چیزها را برای ما روشن کند. به این ترتیب حتی در بازارهای پر چالش ده سال گذشته، شاهد درآمدهای خوبی بوده‌ایم. به هر حال، در صنعت کشتیرانی زمان یک فاکتور بسیار حیاتی و تأثیرگذار است. در نتیجه، پیگیری قیمت کشتی‌ها، درآمدها و روند بازار از نزدیک برای بقا در این وادی بسیار مهم است. زمان می‌گذرد اما هوشمندان می‌توانند لحظه ناب را شکار کنند.

منبع و لینک خبر: مانا نیوز ۱۸ آذر ۱۳۹۷

۶. بازار شناورهای تانکر با قدرت می تازد

موسسه Drewry پیش بینی کرد، به دنبال تقاضای قوی نفت و افت رشد ظرفیت ناوگان، نرخ کرایه حمل بازار تانکر تا پایان سال جاری میلادی قوی باقی خواهد ماند.

موسسه Drewry با پیش بینی استمرار روند قوی نرخ کرایه حمل بازار تانکر تا پایان سال جاری میلادی، نوشت: فعالیت جهانی پالایشگاه درفصل زمستان قوی باقی خواهد ماند. افزایش صادرات آمریکا به آسیا منجر به رشد تقاضای تن مایل می شود، افزون براین کاهش تولید اوپک ممکن است به پیکره تقاضای تانکر حمل نفت خام آسیب وارد کند و تغییر مسیر تانکرهای حمل مشتقات نفتی به سمت تجارت حمل نفت خام سرکوبی نرخ کرایه حمل تانکرهای افراماکس را به همراه دارد.

این گزارش ادامه داد: با این وجود داستان بازار تانکر درنیمه نخست سال ۲۰۱۹ میلادی به گونه ای متفاوت روایت خواهد شد، چنانچه تقاضای ضعیف فصل، سرکوبی نرخ کرایه حمل را به همراه خواهد داشت. اگرچه معافیت هشت کشور از تحریم های آمریکا برای واردات نفت ایران مجال تنفسی را برای بازار تانکر فراهم خواهد کرد، اما کاهش تولید نفت اوپک به پیکره تقاضای تناژ در بازار تانکر حمل نفت خام آسیب وارد می کند.

علیرغم اینکه صادرات نفت خام در مسیر طولانی از آمریکا به آسیا منجر به افزایش تقاضای تن مایل می شود، اما کاهش تولید نفت تقاضای تن مایل درخلیج فارس را تحت تاثیرقرارخواهد داد. قطعا تانکرهای حمل مشتقات نفتی از قوی بودن بازار تانکرهای حمل نفت خام نفع می برند، چنانچه چندین تانکر LR به سمت تجارت نفت خام متمایل شدند و از فشار ظرفیت عرضه در بازار تانکرهای حمل مشتقات نفتی کاسته شده است.

در ادامه این گزارش هم چنین آمده است: درماه نوامبر سال جاری میلادی زمانیکه آمریکا معافیت از تحریم ها را به طورغیرمنتظره به هشت کشور برای واردات نفت خام ایرانی اعطا کرد، نگرانی ها پیرامون عرضه نفت خام از بین رفت و قیمت های نفت خام کاهش پیدا کرد. اعطای این معافیت به همراه روند افزایشی سیاهه های نفت آمریکا قیمت ها را به زیر ۶۰ دلار برای هر بشکه در پایان ماه نوامبرسال جاری میلادی کشاند.

ناگفته نماند درماه نوامبر و برای چهارمین ماه متوالی، افزایش تولید داخلی نفت درآمریکا سیاهه های نفت خام این کشور را به بالاتر ازسطح میانگین پنج ساله افزایش داد. هم چنین عربستان سعودی و روسیه که تولید نفت خود را افزایش داده بودند، درحال طرح ریزی برای کاهش بیشتر به منظور جلوگیری از ظرفیت مازاد در بازارهستند.

منبع و لینک خبر: مانا نیوز ۱۸ آذر ۱۳۹۷

۷. اهمیت و لزوم ادغام شرکت ها در شرایط خاص:

در حقوق شرکت های تجاری ، ادغام در معنای اصطلاحی عبارت از:

عمل حقوقی است که براساس آن دو یا چند شرکت ضمن محو شخصیت حقوقی خود، شخصیت حقوقی واحد و جدیدی تشکیل دهند، یا یک یا چند شرکت با محو شخصیت حقوقی خود در شرکت دیگر جذب شوند.

ولی آنچه از مفهوم نظر حقوق دانان به دست می‌آید این است که ادغام شرکت‌ها در اصطلاح حقوقی به معنای پیوستن دو یا چند شرکت به هم و تشکیل یک شرکت جدید است. این پیوستن می‌تواند از طریق یکی شدن چند شرکت، یا پیوستن آنها به یک شرکت بزرگتر باشد. ادغام موجب انحلال بدون تصفیه می گردد وآثار گسترده ای بر حقوق صاحبان سهام وسرمایه دارد.

در قانون تجارت به این نهاد حقوقی اشاره ای نشده است. اما در مورد شرکت های تعاونی و برخی شرکت های دولتی ، همچنین در برخی قوانین، مثل قانون برنامه پنجم توسعه، ادغام شرکت ها مورد پذیرش قرار گرفته است.

بنابراین با توجه به پیش بینی ادغام شرکت ها در قوانین مذکور ، این سئوال مطرح می شود که آیا در حال حاضر امکان انجام این عمل حقوقی وجود دارد؟ ابتدا شرکت‌هایی که می‌خواهند با هم ادغام شوند منحل شده و به کلی از بین می‌روند. به تبع، شخصیت حقوقی این شرکت‌ها نیز از بین رفته و دارایی آنها قابلیت تقسیم میان اعضا را پیدا می‌نماید .

پس از انحلال، شرکایی که با ادغام موافق نیستند می‌توانند سهم الشرکه یا سهام‌شان را اخذ نموده، از شرکت خارج شوند. طلبکارانی که با ادغام شرکت موافق نیستند نیز مطالبات خود را دریافت می‌نمایند.

ابتدا شرکت‌هایی که می‌خواهند با هم ادغام شوند منحل شده و به کلی از بین می‌روند. به تبع، شخصیت حقوقی این شرکت‌ها نیز از بین رفته و دارایی آنها قابلیت تقسیم میان اعضا را پیدا می‌نماید . پس از انحلال، شرکایی که با ادغام موافق نیستند می‌توانند سهم الشرکه یا سهام‌شان را اخذ نموده، از شرکت خارج شوند. طلبکارانی که با ادغام شرکت موافق نیستند نیز مطالبات خود را دریافت می‌نمایند.

پس از انحلال شرکت کوچک‌تر، شرکت بزرگتری تاسیس می‌شود که دارایی همه شرکت‌های کوچکتر را به عنوان سرمایه قبول می‌نماید. طبعا دیون و مطالبات شرکت‌های کوچکتر نیز با این انتقال دارایی به شرکت بزرگتر انتقال می-یابد. با این اختلاط و پیوستگی شرکت‌های کوچکتر، یک شخصیت حقوقی جدیدی تاسیس شده، و به اعضای آن سهم الشرکه یا سهام جدید می دهد.

در بازارهای رقابتی و غیر انحصاری، با رشد و توسعه صنایع و افزایش تعداد شرکت های فعال در آنها، سهم بازار میان تعداد زیادی از شرکت ها تقسیم شده و در نتیجه حجم فروش و سود آوری این شرکتها که خدمات با کیفیت و قیمت های مشابهی را ارایه می کنند کاهش می‌یابد. همچنین این شرکتها به دلیل عدم امکان استفاده از مزایای حاصل از صرفه مقیاس، که شرکتهای بزرگ از آن بهره‌مند هستند توان رقابت با شرکتهای خارجی در بازارهای داخلی و بین‌المللی را از دست می‌دهند. صرفنظر از موارد فوق، عوامل متعدد دیگری نیز از قبیل صدور مجوز بیش از کشش بازار، ایجاد فشار رقابتی از سوی خدمات جایگزین به دلایل تعرفه ای یا تکنولوژیکی، زمینه تشدید بحران را دراین قبیل موارد فراهم می‌آورد.

یکی از راهبردهای طبیعی و متداول برای مقابله با این وضعیت، تجمیع بازار است که در آن تعداد محدودی شرکت بزرگ از طریق ادغام یا خرید شرکتهای کوچکتر، تشکیل شده و بخش عمده ای از سهم بازارو یا کل آن را در اختیار می‌گیرند. تجمیع بازار غالبا با اهدافی از قبیل هم افزایی، افزایش سهم بازار، نفوذ به بازارهای جدید و کاهش تعرفه ها انجام شده و در شکل مطلوب آن می تواند موجب افزایش توان رقابت با شرکت های خارجی و یا همکاری با آنها و نفوذ به بازارهای بین‌المللی شود.

علیرغم مزایای زیاد ادغام شرکت ها و مثالهای متعددی که برای آن مانند ادغام موفق شرکتهای دیسنی و پیکسار و غیره وجود دارد، عدم اجرای صحیح این فرایند می‌تواند مشکلات و مخاطرات جدی برای شرکتها ایجاد کند که نمونه ای از آن ادغام ناموفق شرکت‌های کرایسلر و بنز است که در آن عدم توجه به عوامل فرهنگی منجر به شکست این ادغام شد.

برای افزایش احتمال موفقیت شرکت ها در فرایند ادغام که به ناچار تعداد آن در کشور ما نیز به زودی اضافه خواهد شد، ابتدا باید اهداف مورد نظر از ادغام توسط شرکت های درگیر به دقت تعریف و تبیین شده و جهت کاهش ریسک برخورد میان کارکنان و مدیران شرکت‌های ادغام شده که سالها به عنوان رقیب یکدیگر فعالیت کرده‌اند، هرگونه برنامه ریزی برای ادغام با در

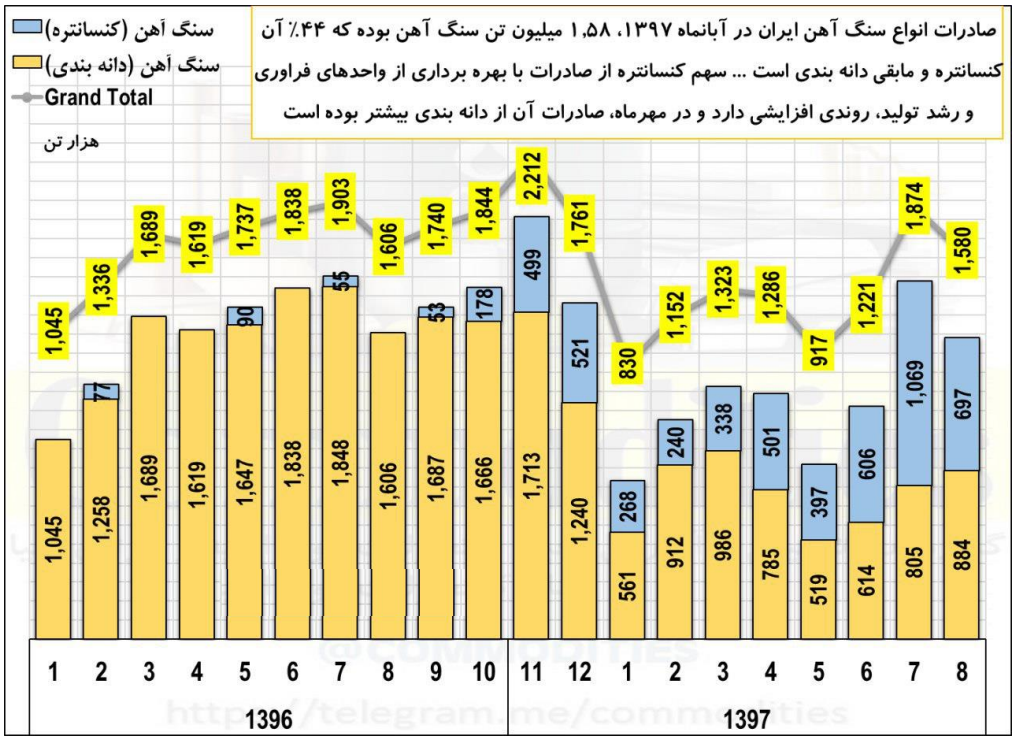
نظر گرفتن ملاحظات فرهنگی انجام شود. همچنین لازم است انجام مذاکره و بستن قرارداد دراین قبیل معاملات استراتژیک مانند سایر کشورها توسط نهادهای تخصصی به نیابت از طرف معامله کنندگان و با اعلام قبلی انجام شود.

شروع مذاکرات خرید یا ادغام میان این شرکت ها باید از چند ماه قبل به نحو مطلوب و از مسیر صحیح به اطلاع ذینفعان اصلی از جمله دولت ، کارکنان، مشتریان و بورس (در مورد شرکت های سهامی عام) رسانده شود تا اولاً دستگاه های رگولاتوری و نظارتی فرصت کافی برای بررسی ابعاد مختلف ادغام جهت صدور به موقع مجوز با حصول اطمینان از عدم شکل گیری انحصار و تداوم رقابت سالم و مقابله با تبانی، دامپنگ، تثبیت قیمت و غیره را در بازار داشته باشند.

منبع و لینک مطلب: کتاب امید و خبرگزاری ایسنا - آذر ۱۳۹۷

۸. وضعیت صادرات انواع سنگ آهن از ایران

از ایران که در ماه گذشته ۱،۵۸ میلیون تن سنگ آهن به ارزش ۱۰۸$ میلیون دلار صادر کرده و شاهد روند فزاینده صادرات کنسانتره_آهن نسبت به دانه بندی است. عملکرد مهرماه ۹۷ نشان از سهم ۵۷٪+ صادرات کنسانتره از کل بوده و این رقم در آبان ماه به ۴۴٪ رسیده است. براساس گزارش کامودیتی آنلاین، ایران در افق چشم انداز (۱۰ سال آینده) به واردکننده کنسانتره به منظور تولید فولاد تبدیل می شود و با توجه به مزیت قیمت گازطبیعی، لازم است در تکمیل طرحهای توسعه آهن_اسفنجی و گندله با هدف کاهش صادرات کنسانتره و افزایش اشتغال و ارزش افزوده، تسریع شود.



منبع ولینک خبر: کامودیتی آنلاین – ۱۹ آذر ۱۳۹۷

۹. قیمت کرایه حمل دریایی بار فله از بندر عباس به مقصد چین

پس از گذشت یک ماه از دور دوم تحریم های آمریکا نرخ حمل دریایی بار فله از بندر عباس به شانگهای و بنادر چین به روند صعودی خود ادامه داد و از ۲۷٫۷ دلار بر هر تن به ۲۹٫۳ دلار برای حمل سنگ آهن رسید. لازم به ذکر است کرایه حمل در میسر های مشابه بین المللی در حدود ۱۶ دلار بر تن است.

در حالیکه بالا رفتن کرایه حمل مالکان کشتی ها را خوشحال کرده است اما بهای تمام شده صادرات را برای بعضی از صادر کنندگان به مرز غیر اقتصادی رسانده است.

منبع و لینک خبر: www.amidro.com – ۱۹ آذر ۱۳۹۷

۱۰. Classification Society یا کلاس چیست؟

شرکت رده بندی این گواهینامه ها را بعد از انجام بازرسی های مربوطه صادر می کند. چنین گواهینامه ای به عنوان ضمانتی برای ایمنی و قابلیت انجام سفر دریایی کشتی نمی باشد و نباید چنین تعبیر شود. آن تنها استشهاد بر این است که کشتی یا شناور مطابق با استانداردهایی است که توسط موسسه رده بندی صادر کننده گواهینامه ایجاد شده است.

بیش از ۵۰ سازمان در دنیا فعالیت خود را تهیه رده بندی دریایی تعریف می کنند. از این ۵۰ سازمان، ۱۰ سازمان، انجمن بین المللی موسسات رده بندی International Association of Classification Societies(IACS) را تشکیل می دهند. بر آورد می شود که این ۱۰ شرکت به همراه دو شرکت دیگر، حدود ۹۴٪ ظرفیت(تناژ) تجارت بین المللی را تحت کلاس خود دارند.

نقش طبقه بندی و شرکت های رده بندی، در کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا SOLAS ، و در پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین المللی خطوط بار کشتی، مشخص شده است.

به عنوان یک گروه مستقل، شرکت های رده بندی هیچ منافع بازرگانی مربوط به طراحی، ساخت، مالکیت، عملیات، مدیریت، تعمیرات و نگهداری، بیمه و اجاره کشتی ندارند. آنها ضامن ایمنی جان و اموال در دریا و یا قابلیت دریانوردی کشتی نیستند. زیرا آنها کنترلی بر اینکه چگونه کشتی در فاصله بازرسی های دوره ای، اداره و نگهداری می شود، ندارند.

قوانین رده بندی ایجاد و گسترش یافته اند تا به استحکام ساختاری و انسجام قسمتهای مهم بدنه کشتی و اجزای آن، قابل اطمینان بودن و کارکرد سیستم رانش، تولید نیرو، سیستم های جانبی و ... کمک کنند. شرکت های رده بندی یک بخش تحقیقی مهم دارند که به توسعه استانداردهای فنی پیشرفته کمک می کند. قوانین رده بندی به عنوان دستور العمل طراحی شناورها ایجاد نشده اند و نمی توان چنین استفاده ای از آنها کرد. برای کشتی هایی که در عملیات (سرویس) هستند، موسسه رده بندی بازرسی هایی انجام می دهد تا مطمئن شود که کشتی مطابق با استاندارد های رده بندی می باشد. هر نقص یا آسیبی که بین بازرسی های مربوطه به کشتی وارد شود، مالک کشتی یا اداره کننده آن باید موارد را فورا به موسسه رده بندی مربوط به کشتی اطلاع دهند.

- موسسات رده بندی مهم دنیا به صورت جدول زیر می باشد:

۱) Lloyd register (LR) انگلستان	۷) Nippon Kaiji Kyokai (NK) ژاپن
۲) Bureau veritas (BV) فرانسه	۸) Russian Maritime Register of Shipping (RS) روسیه
۳) Germanisher Lloyd (GL) آلمان	۹) China Classification Society (CCS) چین
۴) Det Norsk Veritas (DNV) نروژ	۱۰) Korean Register (KR) کره
۵) Registro Italiano Navale (RINA) ایتالیا	۱۱) Indian Register of Shipping (IRS) هند
۶) American Bureau of Shipping (BV) امریکا	

از وقتی که حرفه رده بندی بوجود آمد، اعمال رده بندی های متفاوت کنار گذاشته شد، غیر از بعضی موارد. امروزه یا کشتی تحت استاندارد های یک موسه رده بندی می باشد و یا نمی باشد. بنابراین یا تحت کلاس و یا خارج از کلاس است. یعنی هر کشتی حتما باید تحت کلاس یک موسسه رده بندی باشد.

- **مفهوم و فرآیند رده بندی شناور:**

فرایند رده بندی شامل موارد زیر می باشد:

▪ بررسی فنی نقشه های طراحی و اسناد مربوط به یک کشتی تازه ساز برای ارزیابی مطابقت کشتی با قوانین عملی.

▪ شرکت در ساخت کشتی در کارخانه کشتی سازی توسط بازرس یا بازرسان موسسه رده بندی و همچنین شرکت در تولید اجزای اصلی کشتی مانند فولاد، موتور، ژنراتورها، برای بررسی اینکه کشتی مطابق با استانداردهای رده بندی میباشد.

▪ وقتی که کشتی در عملیات است نیز طبق برنامه زمان بندی شده ای بازرسی هایی از کشتی صورت می گیرد تا مطابقت آن با استانداردهای رده بندی تایید شود.

باید تاکید شود که مالک کشتی است که کنترل کامل بر کشتی دارد، مانند اتخاذ روشی که کشتی اداره و نگهداری میشود. اثربخشی رده بندی به مالک کشتی بستگی دارد که هر نوع نقص، آسیب و خرابی را که بر وضعیت ردهبندی کشتی تاثیر می گذارد، به موسسه رده بندی گزارش دهد. اگر کوچکترین مشکلی وجود داشته باشد، مالک کشتی باید به موسسه رده بندی مربوطه گزارش داده و یک برنامه بازرسی تعیین کند تا مطابقت کشتی با استانداردهای رده بندی بررسی شود.

هر کشتی تحت کلاس رده بندی، برنامه خاصی برای بازرسی های دوره ای دارد که شامل بازرسی های ویژه(تمدید کلاس)، بازرسی های میانی و بازرسی های سالانه است. دقت و موشکافی در بازرسی ها با افزایش سن کشتی، افزایش می یابد.

در بازرسی های ویژه(تمدید کلاس)، کشتی باید خارج از آب و در حوضچه خشک قرار گیرد تا مطابقت ساختار، ماشین آلات اصلی و جانبی، سیستم ها و تجهیزات، و... کشتی با استانداردها بررسی شود. بر حسب سن، سایز، نوع و وضعیت کشتی، بازرسی های ویژه ممکن است چندین هفته طول بکشد.

بازرسی های میانی در حد فاصل بازرسی های ویژه صورت می گیرد و بر حسب نوع و سن کشتی ممکن است بازرسی و تعمیرات در حوضچه خشک نیز لازم باشد.

در بازرسی های سالانه، کشتی به طور کلی بررسی می شود. بازرسی شامل بررسی خارجی و کلی بدنه، تجهیزات و ماشین آلات کشتی می باشد. بر حسب سن، سایز، نوع و وضعیت کشتی در زمان بازرسی، بازرسی های سالانه ممکن است از چندین ساعت تا چند روز طول بکشد.

منبع و لینک مطلب: اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر –آذر ۱۳۹۷

۱۳

شرکت FTN

۲۰ آذر ماه ۱۳۹۷- ۱۱ دسامبر ۲۰۱۸

دبیرخانه بررسی های اقتصادی، تحقیق و توسعه