

دو معضلی که صنعت کشتیرانی با آن دست به گریبان است

بیمکو معتقد است؛ شیوع ویروس کرونا در حالی تأثیر منفی خود را بر روی صنعت کشتیرانی می‌گذارد که از سوی دیگر صنعت بار فشار ناشی از هزینه‌های سوخت اضافی را تحمل می‌کند.

کد خبر: ۸۶۰۵۸

تاریخ: ۰۴ اسفند ۱۳۹۸ - ۱۰:۱۳

به گزارش گروه بین‌الملل مانا بیمکو معتقد است؛ شیوع ویروس کرونا با یکی از بدترین برهه‌های زمانی در صنعت کشتیرانی همزمان شده است. صنعتی که در حال حاضر با هزینه‌های اضافی سوخت در راستای پیروی از قانون سوخت آیمو و استفاده الزامی از سوخت‌های کم سولفور، دست و پنجه نرم می‌کند.

"پترسند" تحلیل‌گر ارشد بیمکو گفت: بازار تقاضا در چین به دلیل شیوع ویروس کرونا، اُفت شدیدی را تجربه کرده است. مصرف مشتری، تولید برق و تولید صنعتی تقاضا را به وجود می‌آورند، از آنجایی که بخش‌های اعظمی از چین در قرنطینه به سر می‌برند، تقاضا نیز در حال از بین رفتن است.

اگرچه بلا تکلیفی پیرامون شرایط، اجازه پیش‌بینی چشم‌انداز صنعت کشتیرانی را نمی‌دهد، اما بیمکو سه تا سناریو را ترسیم می‌کند.

سناریوی اول؛ فرض می‌شود که ویروس در قسمت‌های اعظمی از چین تا پایان فوریه مهار شود و کارگران چینی تا اوایل ماه مارس به سرکار بازگردند، به طوری که ساخت، تولید صنعتی، توان عملیاتی پالایشگاه‌ها و تقاضای کشتیرانی روند افزایشی را طی کند.

سناریوی دوم؛ فرض می‌شود که قرنطینه گسترده و میان مدت تا اواسط ماه مارس ادامه داشته باشد، اما پس از آن فعالیت اقتصادی رشد پیدا کند و در ماه آوریل و می به یک وضعیت نرمال و عادی برسد.

سناریوی سوم؛ فرض می‌شود که در بدترین حالت شیوع ویروس کرونا تا زمانی غیرقابل مشخص ادامه پیدا کند. در مورد عواقب و پیامدهای این سناریوی نمی‌توان هیچ پیش‌بینی بلندمدتی را نمود.

این گزارش ادامه داد: یاردهای کشتی‌سازی در چین بسته باقی مانده‌اند و وضع اضطراری را اعلام کردند. بر طبق مطالعات کلارکسونز، برآورد می‌شود که ۱۵۰ فروند شناور در یاردهای چین جهت تجهیز شدن به اسکراپر قرار دارند.

لازم به ذکر است: بازار کشتیرانی کانتینری به طور لاینفکی به چین و خطوط اصلی تجاری آن، چین-اروپا و چین-آمریکای شمالی مرتبط است. در حال حاضر، کل زنجیره عرضه در حال مختل شدن است. نخست اینکه، بسیاری از تولیدکنندگان کالاهای کانتینری یا تولید را متوقف کرده‌اند و یا اینکه در سطوح پایین تری تولید می‌کنند. دوم اینکه، حمل و نقل پسرانه کانتینرها با کمبود شدید نیروی کار مواجه است.

بسیاری از خطوط کشتیرانی دست به کنسل سفرها در سطح گسترده‌ای زده‌اند. برطبق آمار آلفالاینر، ۴۰ سفر طی هشت هفته پس از تعطیلات سال نوی چینی کنسل شده است. در حالی که طی مدت مشابه سال گذشته، کنسل ۱۵ سفر به ثبت رسیده است.

گفتنی است؛ کشتیرانی فله خشک بیشترین آسیب را متحمل خواهد شد، چراکه این بخش به شدت وابسته به تقاضای واردات چینی است. چین تقریباً سهم ۳۵ درصدی از کل واردات دریابرد را در سال ۲۰۱۹ به خود اختصاص داد.

در حالی که به طور سنتی بازار فله خشک از یک شیب صعودی پس از تعطیلات سال نوی چینی بهره می‌برد، اما شیوع ویروس کرونا معادلات همیشگی را برهم زد و شاخص بالتیک فله خشک روند نزولی شدیدی را به نمایش گذاشت. هم‌چنین میانگین درآمد فله خشک در روز پنج شنبه هفته گذشته بر روی دو هزار و ۷۳۵ دلار در روز ایستاد.

این گزارش در پایان نوشت: تقاضای ضعیف برای نفت منجر به ریزش نرخ‌های کرایه حمل بازار تانکر نیز شده است. درآمد نفتکش گول‌پیکر از خلیج فارس به چین از ۱۰۳ هزار و ۵۲ دلار در روز در دوم ژانویه به ۱۸ هزار و ۳۲۶ دلار در هشتم ژانویه کاهش پیدا کرده است. اما نکته قابل توجه اینکه، ویروس کرونا تنها عامل تاثیرگذار منفی بر روی روند بازار تانکر حمل نفت خام نیست، بلکه برداشتن تحریم‌های آمریکا علیه واحد دانیال شرکت نفتکش چینی کاسکو سبب بازگشت نفتکش‌های این واحد به ناوگان جهانی و در نتیجه گسترش ظرفیت مازاد شده است.