



# ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

## سجل طلبات بناء السفن في حده الأدنى منذ أكثر من 30 عاماً

سجل عام 2016 أدنى مستوى خلال 30 عاماً عند 30 مليون طن من الوزن الساكن، مما أدى إلى انخفاض المؤشر إلى نحو 12% بحلول نهاية ذلك العام.

وفي هذا العام، أدت التأثيرات الناجمة عن تفشي فيروس كورونا (إغلاق ترسانات البناء، وتعطيل السفر، وحالة من عدم اليقين داخل السوق) إلى "تضخيم" المخاوف بشأن خيارات الوقود والتكنولوجيا. حتى الآن، تم طلب بناء 23 مليون طن من الوزن الساكن، بحيث يمكن أن يكون إجمالي العام بأكمله مشابهاً لعام 2016. وبحلول سبتمبر، انخفض المؤشر لأدنى مستوى له في 31 عاماً ليصل إلى 7.4% من الأسطول العالمي، وهو سجل طلبات أكثر بكثير مما كان عليه في عام 2009.

الجزء الثاني هو عمليات استلامات السفن، ورغم تباطؤ وتيرة الاستلامات بعد الأزمة المالية في أعقاب وصولها للذروة في عام 2011 عندما بلغت 168 مليون طن من الوزن الساكن، فقد تم استلام معظم السفن المطلوبة في النهاية. وقد بلغ المتوسط السنوي لاستلامات السفن في الفترة 2010-2020 نحو 116 مليون طن من الوزن الساكن.

وهذا العام، استمرت استلامات السفن في التراجع، وكان لعرقلة عمل ترسانات البناء في الصين في وقت سابق من العام عاملاً رئيسياً. وتشير التوقعات أن يصل إجمالي الاستلامات خلال عام 2020 إلى 84 مليون طن من الوزن الساكن، مع انخفاض سجل طلبات البناء من أصل 195 مليون طن من الوزن الساكن في بداية العام إلى 156 مليون طن بحلول سبتمبر وانخفاض سجل طلبات البناء بنحو 20% وفقاً لذلك.

الجزء الثالث والأخير هو حجم الأسطول، حيث يبلغ حجم الأسطول العالمي 2.1 مليار طن من الوزن الساكن، وهو أكبر بنحو 75% مما كان عليه في بداية الأزمة المالية، بعد أن شهد نمواً بمعدل نمو سنوي مركب قدره 4.8% في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين. وعلى الرغم من أن حجم سجل طلبات البناء حالياً هو في الواقع ضعف الحجم الذي كان عليه في منتصف التسعينيات، إلا أن هذا يمثل ضغطاً هبوطياً آخر.

لذا، فإن سجل طلبات البناء نسبة إلى الأسطول كانت تنخفض خلال معظم السنوات العشر الماضية، وهي الآن تعود إلى حيث كانت منذ أكثر من 30 عاماً، في ظل وجود اختلافات قطاعية. وتشير سيناريوهات طلبات بناء السفن والاستلامات إلى أن النسبة الإجمالية قد تنخفض بشكل مستمر على المدى القصير، وربما يكون تجديد الأسطول مدفوعاً بـ "الانتقال الأخضر" وأنواع الوقود البديلة التي يمكن أن تدفع المؤشر في النهاية إلى الأعلى مرة أخرى. ومهما كان المستقبل، يعد سجل طلبات البناء الصغير حالياً نقطة إيجابية لصالح أسواق الشحن خلال أزمة فيروس كورونا. (Clarkson)

المستقبلي في جانب العرض داخل السوق، والذي وصل الآن لنحو 7.4% في أدنى مستوى له منذ عام 1989.

ويتكون هذا المؤشر من ثلاث أجزاء، يوضح فحص كل منها الديناميكيات الرئيسية للسوق. ويعد حجم طلبات بناء السفن هو الجزء الأول من المؤشر. ومنذ المرة الأخير التي سجلت فيها طلبات بناء السفن نسبة مؤية تقل عن 10% من الأسطول في عام 1993، شهدت سنوات الطفرة في بناء السفن خلال العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، تسجيل نحو 164 طلباً لبناء السفن في المتوسط خلال العام في الفترة 2003-2008. وقد نتج عن ذلك ارتفاع كبير في سجل الطلبات كنسبة مئوية من الأسطول من حيث الوزن الساكن ليصل إلى ذروته البالغة 52% في نهاية عام 2008، لينتهي ذلك مع بداية الأزمة المالية العالمية.

وفي السنوات التي تلت ذلك، شهد المؤشر انخفاضاً، باستثناء بعض الارتفاعات في سنوات بعينها مع طلبات بناء السفن (على سبيل المثال، 158 مليون طن من الوزن الساكن في عام 2010، و180 مليون طن من الوزن الساكن في عام 2013) ولكن بشكل عام، كانت الأسواق ضعيفة، وشروط التمويل المشددة، وتقلصت طاقة ترسانات بناء السفن (تقدر السعة العالمية اليوم بنحو 40% تقريباً أقل من ذروة 2010-2011)، تلك الظروف التي أدت للحد من أحجام طلبات بناء السفن، حيث



تعد فترة الثلاثة عقود وقتاً طويلاً في أي مجال، ووقتاً أطول في صناعة سريعة الخطى مثل صناعة الشحن البحري. وتبدو أسواق الشحن البحري في الثمانينيات قائمة وبعيدة، مع طفرات ملحمة وتخللها عدد قليل من الأزمات. مع ذلك، هناك قاسم مشترك بين ما حدث في الثمانينيات من القرن الماضي وما يحدث الآن، ألا وهو سجل طلبات بناء السفن كنسبة مئوية من الأسطول، وهو كمؤشر لتقييم النمو

## أخبار تجارة سلع الصب الجاف

**خام الحديد:** تظهر البيانات أن صادرات خام الحديد في البلاد قد تراجعت بنسبة 7% على أساس سنوي إلى 31.3 مليون طن في أغسطس مع استمرار تأثر الإنتاج بالآثار المستمرة لوباء كورونا وانهايار سد المخلفات في أوائل العام الماضي، فضلاً عن ضعف الطلب في بعض المناطق. فقد بلغت الشحنات في الفترة من يناير إلى أغسطس 211 مليون طن، بانخفاض بنحو 9% على أساس سنوي، على الرغم من أن الصادرات إلى الصين قد ارتفعت بنحو 8% على أساس سنوي، بينما انخفضت الشحنات إلى أوروبا بنحو 50% تقريباً.

في الوقت نفسه، تشير البيانات إلى أن صادرات خام الحديد الأسترالية قد ارتفعت بنحو 2% على أساس سنوي لتصل إلى 76 مليون طن في أغسطس، بزيادة قدرها 6% على أساس شهري، مع اقتراب نهاية موسم الصيانة لدى منتجي الخام الرئيسيين. وقد بلغت الشحنات خلال الأشهر الثمانية الأولى من العام 576 مليون طن، بزيادة قدرها 5% على أساس سنوي.

## أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2019	2018
KAMSARMAX	بناء جديد	26	27.5	28
	مستعمل 5 سنوات	23	23.5	23.5
PANAMAX	بناء جديد	25.5	27	27.5
جديد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"	مستعمل 20 سنة	5.5	6	6
SUPRAMAX	بناء جديد	24	25.5	26
جديد "63-60 K DWT" مستعمل "56K DWT"	مستعمل 10 سنوات	10.5	12.5	14
CONTAINER	بناء جديد	30	31.5	35
2750 TEU	مستعمل 10 سنوات	8	9	13.5

\* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تماثل قياسات سفن الشركة

## أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2019	2018
PANAMAX	الهند	350	430	430
بنجلاديش	375	360	375	415
CONTAINER	الهند	370	395	450
2000 TEU	بنجلاديش	380	395	445

## ملاصح سوق السفن

● **السفن الجديدة:** استقرت الأسعار في جميع القطاعات هذا الأسبوع، فيما لم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن صب جاف لهذا الأسبوع. وقد تم الإبلاغ عن أوامر بناء لنحو 426 سفينة في عام 2020 حتى الآن، بانخفاض بنحو 49% على أساس سنوي.

● **السفن المستعملة:** استقرت الأسعار في جميع القطاعات لهذا الأسبوع. وفي قطاع سفن Supramax، تم بيع السفينة TENWA MARU حمولة 57 ألف طن، بناء 2017 مقابل 17 مليون دولار. أيضاً، تم بيع السفينة GLOBAL PHOENIX حمولة 56 ألف طن، بناء 2010، مقابل ما يزيد قليلاً عن 11 مليون دولار. وفي نفس القطاع، تم بيع السفينة GLOVIS MAESTRO حمولة 56 ألف طن، بناء 2012، مقابل 9.5 مليون دولار. وفي قطاع Panamax، تم بيع السفينة PRISCILLA VENTURE حمولة 77 ألف طن، بناء عام 2008، مقابل 11.4 مليون دولار. وفي نفس القطاع تم بيع السفينة CORONIS، حمولة 74 ألف طن، بناء 2006 في مقابل 7.15 مليون دولار.

● **التخريد:** تباينت أسعار التخريد بشكل عام، ما بين ارتفاع في بعض الجهات واستقرار في جهات أخرى لهذا الأسبوع. وقد عادت ترسانات التخريد في بنجلاديش أخيراً إلى طاولة المفاوضات هذا الأسبوع، حيث قدمت أسعاراً تنافسية مقابل نظيرتها الباكستانية، حيث كافح المشترون من بنجلاديش مؤخراً لشراء حمولات من السوق. ومع خلو بعض الترسانات في بنجلاديش من الحمولات في الوقت الحالي، فإن الطلب المتزايد من تلك الترسانات أمر مرحب به في سوق التخريد، ويمكن أن يساعد في الحفاظ على المشاعر الإيجابية طوال الفترة المتبقية من العام. وفي ظل قيادة السوق من جانب المشتريين من بنجلاديش وباكستان، يبدو أن المخردين الهنود عليهم الاعتماد بشكل أساسي على الحمولات التي يرغب ملاكها في تخريدها بشكل صديق للبيئة المتوافق مع اتفاقية هونج كونج. مع ذلك، فقد تم تداول أخبار تتعلق بزيادة حالات الإصابة بفيروس كورونا. وقد تواجه صناعة التخريد نقصاً في خزانات الأكسجين الضرورية لأعمال القطع، حيث أعلنت السلطات في ولاية كوجارات ضرورة توريد خزانات الأكسجين لمراكز الرعاية والمستشفيات، مما قد يؤدي إلى تراجع النشاط في ترسانات في ألتاج.

