



ملاح سوق الملاحة العالمي في أسبوع

فيروس كورونا يضرب صناعة النقل البحري

وتعد الصين أكبر دولة مصدرة في العالم، حيث تنقل سفن الحاويات كل شيء من الملابس والأثاث إلى الإلكترونيات والسيارات والمعدات الصناعية، وذلك من خلال سبعة موانئ مترامية الأطراف على ساحل المحيط الهادئ إلى الولايات المتحدة وأوروبا وبقية دول آسيا. وعلى الرغم من أن خطوط الحاويات الكبرى لا تزال تعمل في الموانئ الساحلية الرئيسية في الصين، إلا أن الشركات العشرة الأولى في العالم قد ألغت ما لا يقل عن 24 رحلة بحرية إلى الصين في الأسابيع الأخيرة، وهو أكثر بكثير من الانخفاض المعتاد والتقليدي في الربع الأول من كل عام. كما أفادت الشركة الدنماركية A.P. Moller-Maersk العملاقة أنها ستلغي رحلتين من خط التجارة الرئيسي بين آسيا وأوروبا خلال الأسبوعين المقبلين. كما قامت شركات النقل الأخرى بإلغاء رحلاتها منهم CMA CGM SA الفرنسية و Evergreen Marine Corp التايوانية. كما أكد مسؤولون تنفيذيون في مجال النقل البحري أن هناك المزيد من الشركات العالمية الأخرى، من المنتظر أن تعلن عن توقف رحلاتها في الأيام المقبلة والتي قد تمتد حتى منتصف مارس.

وأعلنت شركة هونداي للسيارات يوم الثلاثاء الماضي أنها ستبدأ تعليق الإنتاج في جميع مصانعها السبعة في كوريا الجنوبية، بسبب نقص قطع الغيار المقدمة من الموردين في الصين. في حين خفضت شركة Kia Motors Corp إنتاج السيارات في ثلاثة مصانع كورية جنوبية لنفس السبب، كما حذرت شركة Tesla Inc من تأخر التسليم في الصين حيث أغلق مصنعها في شنغهاي بسبب تفشي المرض.

كما أن الفيروس أوقف أعمال ترسانات بناء السفن في الصين، حيث تخضع العشرات من السفن العاملة لإصلاحات، أو من المقرر أن يتم تركيب أجهزة تنقية عوادم الكبريت وفقاً لاشتراطات المنظمة البحرية الدولية. وأفاد كبير الميكانيكيين لسفينة صب جاف يونانية ضخمة في ترسانة Changhong في الصين، بأن الطاقم محاصر في انتظار بعض أعمال الخدمة، وأن هناك حوالي عشرين سفينة أخرى راسية في الترسانة، وتم إبلاغهم بأن التأخير قد يصل إلى ثلاثة أسابيع.

بالإضافة لتأثر مؤشر البليطوك لسفن الـ Capesize، منذ يوم الجمعة الماضي. كما انخفض الطلب الصيني على النفط بشدة، في الوقت الذي يعاني فيه سوق ناقلات النفط من أزمة، وتبحث فيه منظمة البلدان المصدرة للبترول (أوبك) وحلفاؤها عن اتفاق لخفض الإنتاج اليومي، فقد انخفضت شحنات النفط الخام على الناقلات كبيرة الحجم بنحو 40% الأسبوع الماضي.

(Wall Street Journal)

ملاح سوق السفن

● **السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء السفن لهذا الأسبوع، عدا انخفاض أسعار بناء سفن الروافد في قطاع الحاويات. وقد شهدت تعاقبات بناء السفن تراجعاً ملحوظاً خلال الأسابيع الأخيرة، خاصة في ترسانات البناء الصينية في ظل انتشار فيروس كورونا والعطلات الممتدة بمناسبة رأس السنة الصينية الجديدة، ولا يبدو واضحاً حتى الآن ما إذا كان الأمر سيقصر على المدى القصير فقط أم يستمر لأبعد من ذلك.

● **السفن المستعملة:** استقرت أسعار السفن المستعملة، كما جاءت المبيعات التي تم الإبلاغ عنها قليلة هذا الأسبوع. وفي قطاع سفن الـ Supramax، فقد تم بيع السفينة NOVO MESTO حمولة 53 ألف طن بناء 2005 مقابل 6.3 مليون. أيضاً، تم بيع السفينة ARCADIA حمولة 50 ألف طن بناء 2002، مقابل 4 مليون دولار، وهو ما يعد أقل بكثير من السفينة الشقيقة HYDE بذات الحمولة بناء 2001 والتي تم بيعها في ديسمبر الماضي مقابل 5.46 مليون دولار.

● **التخريد:** استقرت أسعار التخريد في بنجلاديش فيما انخفضت في الهند لهذا الأسبوع. وقد استعادت أسواق التخريد زخمها المفقود منذ العام الماضي والذي كان عاماً للنسيان. والمثير في الأمر هو تنوع الوحدات التي يتم تداولها في الأسواق بما يسمح للمشتري باختيار النوعية الأنسب، بما ينسب باحتمال أن تشهد عام قياسي آخر في معدلات التخريد. ويبدو أن ملاك السفن القديمة عازمين على التخلص منها بالنظر لحالة الركود التي تشهدها أسواق النقل البحري لاسيما مع انتشار فيروس كورونا الذي من شأنه ممارسة مزيد من الضغوط على معدلات الإيجار والمعنويات داخل السوق، بما يدفع معدلات التخريد صوب الارتفاع هذا العام. وفي الهند، يمكن للميزانية الجديدة للبلاد أن توفر بعضاً من الاستقرار لأسواق التخريد وصناعة الصلب بوجه عام، لاسيما وأنها تخلص من أيه تغييرات بشأن الضرائب والرسوم المتعلقة بصناعة التخريد. يجب أن تستفيد ساحات إعادة التدوير ومصانع الصلب، والتي يمكن أن تتلقى أيضاً دفعة من العديد من مشاريع البنية التحتية الرئيسية التي تعتمدها الحكومة الهندية تنفيذها.

تجارة الحاويات إلا بعد توافر بيانات الربع الأول من الموانئ، إلا أن البيانات التي تم جمعها تعطي مؤشر بالانخفاض.

ويتوقع التقرير بأن يؤثر إغلاق المصانع والقيود الأخرى التي تضرب الإنتاج الاقتصادي الصيني، بحيث ستقل حجم الحاويات العالمية، وهي جزء رئيسي من التجارة العالمية، بنحو 0.7% على مدار العام بأكمله وهو ما يمثل 6 ملايين حاوية. ورغم أن الصين، التي تعمل على وقف انتشار المرض، قد مددت عطلة رأس السنة القمرية حتى 9 فبراير، للسيطرة على انتشار الفيروس، إلا أن ذلك من شأنه خفض إنتاج المصانع، حيث تستمر قيود السفر السارية والتي تؤثر على تواجد العمال في المصانع لاستئناف الإنتاج في حالة إذا حاولوا إعادة فتحها الأسبوع المقبل.

كما أعلن سمسارة في الصين، عن انخفاض الطلب على سفن الحاويات والناقلات وسفن بضائع الصب الجاف، مع توقعات باستمرار التباطؤ حتى مارس. وأكد احد سمسارة شنغهاي، وهي البوابة الرئيسية للصادرات الصينية (بطاقة 42 مليون حاوية/العام) والأكثر ازدحاماً في العالم، انخفاض أحجام الحاويات في الصين بنحو 23% على مدار الأسابيع الثلاثة الماضية مع إغلاق البلاد تدريجياً. كما أنه من المتوقع أن يؤدي انخفاض تدفق السلع العالمية، التي تراجع أحجام التجارة المقفولة بحراً عبر سلاسل الإمداد في الولايات المتحدة وأوروبا، مع احتمال انخفاض أحجام التجارة المقفولة بالسكك الحديدية والشاحنات في الأسابيع المقبلة.



أظهر تقرير هذا الأسبوع الصادر من شركة Alphaliner المتخصصة في الأبحاث والبيانات البحرية ومقرها باريس، أن تباطؤ الإنتاج في ظل تفشي فيروس كورونا قد يؤدي إلى انخفاض تجارة الصين من الحاويات بنحو 6 ملايين حاوية هذا العام، مما سيؤثر على حجم أعمال الموانئ الصينية بالسلب. فقد انخفضت حركة السفن بالموانئ الصينية بأكثر من 20% منذ 20 يناير، حيث تم اتخاذ تدابير للسيطرة على تفشي الفيروس في سلاسل الإمداد الدولية. وإن كان لا يمكن قياس التأثير الكامل للفيروس على

أخبار تجارة سلع الصب الجاف

خام الحديد: يستعد عمال مناجم خام الحديد في غرب أستراليا لإعصار Damien، المتوقع أن يكون الأشد منذ ست سنوات. فقد قام منجم Rio Tinto بإخلاء مينائي Dampier و Cape Lambert، كما تم إجلاء السفن من ميناء Hedland أيضاً، وهو أكبر ميناء لتحميل خام الحديد في العالم. وفي العام الماضي، تسبب إعصار Veronica في أضرار لحقت بالمناجم ووسائل نقل الخام، مما أدى لانخفاض حاد في صادرات خام الحديد الأسترالي خلال الربع الأول. وفي البرازيل، انخفضت صادرات خام الحديد بنحو 19% على أساس سنوي لتصل إلى 26.8 مليون طن في يناير، حيث أدت الأمطار الغزيرة لعرقلة نقل الخام. وتشير التوقعات لنمو صادرات الخام البرازيلية بنحو 11% في 2020 بعد انخفاض بنحو 13% في عام 2019، لكن تظل إضطرابات الطقس وفيروس كورونا تهديداً لتلك التوقعات.

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2019	2018
KAMSARMAX	27.5	27.5	27.5	28
بناء جديد				
مستعمل 5 سنوات	23	23	23.5	23.5
PANAMAX	27	27	27	27.5
جديد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"				
مستعمل 20 سنة	5.5	5.5	6	6
SUPRAMAX	25.5	25.5	25.5	26
جديد				
مستعمل 5 سنوات	16.5	16.5	17	18
جديد "63-60 K DWT" مستعمل "58K DWT"				
بناء جديد	31	31.5	31.5	35
CONTAINER	9	9	9	13.5
مستعمل 10 سنوات				

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تماثل قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2019	2018
PANAMAX	390	395	430	430
الهند				
بنجلاديش	390	390	375	415
CONTAINER	425	430	395	450
2000 TEU				
بنجلاديش	400	400	395	445

