



# ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

## تجارة الفحم المنقولة بحراً على مسار الهبوط

ومع وجود مجموعة من العوامل قصيرة وطويلة الأجل قيد التنفيذ، غير مواتية بشكل عام تجاه الواردات. وقد أوقف النزاع التجاري بين أستراليا والصين تدفقاً تجارياً رئيسياً ولكنه دعم الآخرين (مثل الولايات المتحدة والصين)، مما حد من التأثير السلبي. فإن الاتجاهات هنا تستحق اهتماماً وثيقاً.



تراجعت تجارة الفحم العالمية المنقولة بحراً بمعدل قياسي بلغ 115 مليون طن (-9%) في عام 2020، مع عدم استثناء أي منطقة تقريباً من التراجع. فقد انخفضت الواردات إلى أوروبا بنسبة 31% (بعد انخفاض بنسبة 18% في عام 2019)، بينما انخفضت الواردات إلى اليابان وكوريا (-9%) والهند (-11%) مع تراجع الطلب على الطاقة من المتوقع مبدئياً أن تكون في طريقها لاستعادة مستويات ما قبل الجائحة في عام 2022، على الرغم من أن هذا سيبقى الأحجام أقل كثيراً من توقعات ما قبل الجائحة. وستظل الصين محركاً رئيسياً للتغيرات قصيرة الأجل، مع الواردات شديدة الحساسية لتوازن قطاع الفحم المحلي الواسع (4 مليار طن سنوياً) في البلاد. ومن المرجح أن تؤدي فترات التشديد إلى رفع السوق العالمية في بعض الأحيان، لكن الواردات الصينية المنقولة بحراً لا يبدو أنها تسير على الطريق الصحيح لتحقيق عودة مستدامة إلى مستويات 2019. على الصعيد العالمي، من المتوقع أن تنتعش تجارة الفحم المنقولة بحراً بنسبة 5% هذا العام (تستعيد حوالي نصف الأحجام المفقودة لعام 2020)، مع توقع تباطؤ النمو إلى حوالي 1-2% خلال العام المقبل.

شهدت تجارة خام الحديد والحبوب "السلع الساخنة" زيادة كبيرة في قطاع السواكب الجافة خلال العام الماضي أو نحو ذلك، مما ساعد على دفع قطاع الصب الجاف إلى الأمام بعد الصعوبات التي شهدتها العام الماضي. ومع ذلك، لا تزال تجارة الفحم المنقولة بحراً جزءاً رئيسياً من مزيج التجارة (لا تزال تحوم حول مستوى 1.17 مليار طن على مستوى العالم خلال العام الماضي، على الرغم من التأثيرات غير المسبوقة لفيروس كورونا)،

بالنظر إلى الأمام، الرياح المعاكسة تبدو واضحة للغاية نتيجة تسارع "تحول مزيج الطاقة"، ويبدو أن الفحم سيتعرض بالتأكيد لضغط متزايد خلال هذا العقد. وفي ظل سيناريو "إزالة الكربون" السريع سينخفض استهلاك الفحم بنسبة 20% بحلول عام 2030، فيما ستخفض بنحو 10% في ظل سيناريو الانتقال التدريجي. وفي حين أن التجارة المنقولة بحراً قد تتفوق على ذلك، فقد تقدم الأسواق الصاعدة في جنوب وجنوب شرق آسيا بعض الفرص، حيث يبدو من المرجح أن تجارة الفحم المنقولة بحراً قد بلغت ذروتها بالفعل في عام 2019، وأن السنوات القادمة قد تمثل "نقطة تحول" مع انتعاش ما بعد جائحة كورونا، لبيد إفساح المجال أمام انخفاض التجارة على المدى الطويل.

## أخبار تجارة سلع الصب الجاف

**الصلب:** تُظهر البيانات من WorldSteel هذا الأسبوع أن إنتاج الصلب الخام العالمي وصل إلى 174.4 مليون طن في مايو، بزيادة 17% على أساس سنوي وهو ما يمثل رقماً قياسياً جديداً. يعكس هذا إلى حد كبير القوة المستمرة في الصين، حيث بلغ الإنتاج حوالي 100 مليون طن، بزيادة 8% على أساس سنوي ويمثل رقماً قياسياً، لكن الإنتاج في بقية العالم انعش أيضاً بقوة من التأثيرات المرتبطة بالجائحة في العام الماضي. بلغ الناتج العالمي -باستثناء الصين- 74.9 مليون طن، بزيادة 33% على أساس سنوي لكنها أقل بنحو مليون طن فقط عن الرقم القياسي السابق قبل الجائحة. وكان الإنتاج في الهند أحد الأجزاء الأكثر ضعفاً، حيث انخفض الإنتاج بنسبة 11% عن أعلى مستوى في مارس وسط ارتفاع حاد في حالات الإصابة بفيروس كورونا والقيود المتجددة. ومع ذلك، كان الإنتاج لا يزال مرتفعاً بنحو 50% على أساس سنوي، مما يبرز أن الاضطراب الأخير لم يكن على نفس المستوى الذي شهدناه العام الماضي.

## أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2020	2019
بناء جديد	32	31.5	26	27.5
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	29.5	29	22	23.5
مستعمل 10 سنوات	21	21	13.75	13.5
PANAMAX جديد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"	31.5	31	25.5	27
مستعمل 20 سنة	9.5	9.5	5.5	6
SUPRAMAX جديد	29.5	29.5	24	25.5
مستعمل 10 سنوات جديد "63-60 K DWT" مستعمل "56K DWT"	18	17.75	10.75	12.5
بناء جديد	36.5	36.5	30	31.5
مستعمل 10 سنوات	30	28	13	9

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

## أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2020	2019
PANAMAX/ KAMSARMAX الهند	535	530	405	365
بنجلاديش	575	555	415	385
CONTAINER 2000 TEU الهند	565	540	415	395
بنجلاديش	580	565	410	395

(Clarksons)

## ملاصح سوق السفن

- السفن الجديدة:** ارتفعت أسعار بناء السفن في كل من قطاعي الصب الجاف والحاويات عدا استقرار في قطاع Supramax. ولم يتم الإبلاغ عن أي طلبات بناء في تلك القطاعات هذا الأسبوع.
- السفن المستعملة:** تباينت الأسعار في جميع قطاعات السفن ما بين ارتفاع واستقرار لهذا الأسبوع. في قطاع سفن Panamax تم بيع السفينتان الشقيقتان NS YAKUTIA و NS ENERGY حمولة 74 ألف طن، بناء 2013 و2012 على الترتيب، مقابل 40 مليون دولار للسفينتين معاً. أما في قطاع Ultramax، فقد تم بيع السفينة AMBER CHAMPION حمولة 63 ألف طن، بناء 2013، مقابل 20.2 مليون دولار. وفي قطاع سفن Supramax تم بيع السفينة NEW UNITY حمولة 53 ألف طن، بناء 2006، مقابل 13.3 مليون دولار.
- التخريد:** ارتفعت أسعار التخريد في كافة القطاعات. ذلك على الرغم من التوقعات بحدوث هبوط تصحيحي في الأسعار عبر سوق التخريد، بعد أن شهدت الأسعار مزيداً من الارتفاع الأسبوعي الماضي، وهو الأمر الذي لم يحدث. يأتي هذا الافتراض على خلفية المشاعر المختلطة في سوق التخريد البنجلاديشي. وأسعار الصلب العالمية التي تظهر علامات على التراجع. مع ذلك، لا يزال هناك طلب قوي على الحمولات عبر شبه القارة الهندية، مع التفاوض على بعض الوحدات عالية القيمة، جنباً إلى مع وجود مفاوضات حول حمولات "خارج السوق"، حيث يبدو أن المشتريين النقديين حريصون على الاستحواذ على المزيد من الحمولات. في ظل هذه الخلفية، بدأت النظرة العامة للسوق تبدو أكثر إيجابية على المدى القصير. في غضون ذلك، تظهر معدلات إيجار ناقلات النفط علامات انتعاش، نتيجة الارتفاع الطفيف في الطلب على النفط في أوروبا والولايات المتحدة. هناك أيضاً احتمال أن تنظر أوبك+ في إضافة المزيد من الأحجام بعد التخفيف المقرر حالياً لتخفيضات الإنتاج في مايو ويوليو. يمكن أن يؤدي ذلك إلى مزيد من انخفاض المعروض من تلك الحمولات في سوق التخريد، على الرغم من أنه من المحتمل أن يحافظ على مستويات الأسعار الحالية، حيث يتطلع المشترون إلى الحفاظ على قدرتهم التنافسية لتأمين أي وحدات متاحة.