



ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

نظرة على قطاع إنتاج الصلب في الصين

كان قطاع الصلب في الصين، الذي يمثل بحلول عام 2019 أكثر من 50% من الإنتاج العالمي، محركًا رئيسيًا لاتجاهات تجارة سلع الصلب الجاف على مدار العقدين الماضيين. شكلت واردات خام الحديد الصينية المنقولة بحراً 75% من إجمالي تجارة خام الحديد المنقولة بحراً (و 22% من إجمالي تجارة سلع الصلب الجاف) في عام 2020، وشكلت ما يقرب من 40% من إجمالي نمو تجارة سلع الصلب الجاف منذ عام 2000. في عام 2020، بينما انخفض إنتاج الصلب في البلدان خارج الصين بنسبة 8% على خلفية الآثار الرئيسية لوباء كورونا، حقق الإنتاج الصيني نمواً بنسبة 6%، مما ساعد على الحد من الانخفاض العام على مستوى العالم إلى أقل من 1%. لقد كانت قصة أكثر إثارة للإعجاب بالنسبة لتجارة خام الحديد المنقولة بحراً. وقد انخفضت الواردات العالمية باستثناء الصين بنسبة 12%، لكن الواردات الصينية حققت نمواً بنسبة 9%، مما أدى إلى زيادة بنسبة 3.3% (حوالي 50 مليون طن) على مستوى العالم.

يعد قطاع الصلب في الصين ذا أهمية حيوية لقطاع سفن لصب الجاف، مع التوسع القوي في إنتاج الصلب وواردات خام الحديد العام الماضي والتي أدت "حماية" القطاع من أسوأ تأثيرات جائحة كورونا. مع ذلك، في الآونة الأخيرة، كان للقيود الحكومية تأثير غير مسبق على صناعة الصلب في الصين، على الرغم من أن التأثيرات المحتملة على اتجاهات تجارة خام الحديد المنقولة بحراً تستحق تحليلاً أوثق.



على الرغم من الانخفاض الحاد في إنتاج الصلب كانت التأثيرات على الطلب على خام الحديد أكثر دقة. فقد شهد إنتاج الحديد الزهر (انخفض بنحو 16% في سبتمبر مقابل مايو) انخفاضاً أكثر اعتدالاً من الناتج الإجمالي، حيث كانت أفران القوس الكهربائي (EAFs) وطرق صناعة الصلب الأخرى التي تعتمد على الخردة أكثر تضرراً من أفران الصهر. وقد تراجعت واردات خام الحديد الصينية المنقولة بحراً إلى أدنى مستوى لها في 14 شهراً عند 86.8 مليون طن في يوليو، بانخفاض 21% عن المستوى القياسي المسجل في العام السابق، لكن الكميات انتعشت إلى 94 مليون طن بحلول سبتمبر. يعكس هذا جزئياً عمليات التخزين (ارتفعت مخزونات الموانئ بمقدار 13 مليون طن من منتصف أغسطس إلى منتصف أكتوبر)، حيث يستفيد التجار من انخفاض بأكثر من 50% في أسعار خام الحديد في أعقاب المستويات قياسية منذ مايو. كان التحسن الموسمي للإمدادات المنقولة بحراً من البرازيل داعماً أيضاً، بينما أدى تحسن الطلب خارج الصين أيضاً إلى رفع تجارة خام الحديد المنقولة بحراً على نطاق أوسع.

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2020	2019
بناء جديد	34.5	34.5	26	27.5
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	43	43	29.5	31
مستعمل 5 سنوات	35	35	22	23.5
مستعمل 10 سنوات	25.5	25.5	13.75	13.5
PANAMAX جديد "77-75 KDWT" مستعمل "73 K DWT"	34	34	25.5	27
مستعمل 20 سنة	14.25	14.25	5.5	6
SUPRAMAX جديد "63-60 KDWT" مستعمل "56K DWT"	32	32	24	25.5
إعادة بيع Resale	38.5	38.5	26.5	28
مستعمل 10 سنوات	23	23	10.75	12.5
بناء جديد	39	39	30	31.5
مستعمل 10 سنة	44	44	13	9
مستعمل 15 سنة	41	41	9	6.5

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة
** بيانات سفينة الحاويات 2500 TEU بعمر 15 سنة متاحة بشكل شهري فقط

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2020	2019
PANAMAX/ KAMSARMAX الهند	600	600	405	365
بنجلاديش	595	595	415	385
CONTAINER الهند	620	620	415	395
2000 TEU بنجلاديش	600	600	410	395

(Clarksons)

ملاصح سوق السفن

- **السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء السفن في كل من قطاعي الصلب الجاف والحاويات لهذا الأسبوع. وفي قطاع الحاويات، تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتي حاويات سعة 2500 حاوية قياسية للاستلام في الربع الرابع من عام 2023.
- **السفن المستعملة:** استقرت الأسعار في جميع القطاعات عدا ارتفاع أسعار سفن الحاويات بعمر 15 عام لهذا الأسبوع. في قطاع سفن Kamsarmax تم بيع السفينة KEY DISCOVERY حمولة 82 ألف طن، بناء عام 2010 مقابل 24.5 مليون دولار.
- **التخريد:** تباينت أسعار التخريد ما بين ارتفاع واستقرار لبعض القطاعات وفي بعض الوجهات هذا الأسبوع. تراجعت المعنويات بين القائمين في سوق التخريد في شبه القارة الهندية حالياً، نتيجة نقص الحمولات في سوق تخريد السفن، إضافة إلى اقتراب احتفالات Diwali الأسبوع المقبل في الهند. على هذا النحو، هناك نشاط محدود للإبلاغ عنه هذا الأسبوع. ولا تزال هناك شهية قوية لخردة الصلب عبر شبه القارة الهندي، حيث تشير التقارير إلى أن أسواق الصلب مشددة وهناك العديد من مشاريع البنية التحتية قيد الإعداد. في ظل هذه الخلفية، من المتوقع أن تظل أسعار خردة السفن مرتفعة. وبالرغم من تراجع معدلات إيجار سفن الصلب الجاف مرة أخرى هذا الأسبوع، لكنها لا تزال عند مستويات مرتفعة تاريخياً، وبالتالي من غير المحتمل أن يكون هناك زيادة في أعداد سفن الصلب الجاف المرشحة لدخول سوق التخريد. في الوقت الحالي، من المتوقع عموماً أن تأتي الحمولات التي يتم تداولها في سوق التخريد إلى حد كبير من قطاعي ناقلات النفط وسفن الإمداد البحري. منذ بداية العام حتى تاريخه، تم الإبلاغ عن بيع 20.3 مليون طن من الوزن الساكن للتخريد، وهو انخفاض هامشي على أساس سنوي. ويمثل قطاع الناقلات حوالي 60% من هذا الإجمالي، وسط استمرار ضعف ظروف أسواق الشحن في هذا القطاع.