



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

الدوافع الرئيسية وراء انخفاض معدلات إيجار سفن الصب الجاف

الذي تحقق فيه جميع صادرات خام الحديد المنقولة بحراً أرباحاً هائلة. وهذا يدل بوضوح على أن العامل المحدد للتجارة البحرية لخام الحديد هو جانب العرض. يتم تداول العقد النشط لخام الحديد حالياً عند 93 دولاراً للطن. عند هذا السعر، فإن خام الحديد الهندي عالي التكلفة وبعض المنتجين الأستراليين الهامشين هم فقط من يتكبدون خسائر. وبالتالي، نتوقع أن تظل التجارة البحرية لخام الحديد مرنة في عام 2022 على الرغم من انخفاض الطلب المحتمل من الصين.

التصحيح الحاد في أسعار السلع: شهدت أسعار الخام تصحيح هبوطي من مستوى حوالي 200 دولار / طن في يوليو إلى 93 دولاراً / طن حالياً. كان السبب الرئيسي لذلك هو التباطؤ في إنتاج الصلب الصيني. أيضاً، تم تصحيح أسعار الفحم الحراري بشكل حاد منذ منتصف أكتوبر عندما تدخلت الحكومة الصينية وضعت حداً أقصى لأسعار الفحم بينما اتخذت في نفس الوقت جميع الإجراءات المتاحة لزيادة إنتاج الفحم المحلي. وعندما تنخفض أسعار السلع يمثل هذه الوتيرة، فإن جميع المتداولين والمستخدمين النهائيين الذين يمكنهم تحمل الانتظار يفعلون ذلك حتى يأخذوا الانخفاض مداه. عندئذ سيظهر الطلب من هؤلاء المشترين مرة أخرى. وبالتالي، أثناء انخفاض السعر، ستكون المشتريات الفعلية للسلع أقل من الطلب الأساسي حيث سينتظر أولئك الذين يستطيعون الانتظار. وبمجرد أن تنجس الأسعار نحو الأعلى، سيخرج المتداولون والمزيد من المستخدمين النهائيين بمتطلبات جديدة بالإضافة إلى الطلب المكبوت. بينما نجحت الحكومة الصينية في زيادة إنتاج الفحم المحلي بشكل كبير في فترة زمنية قصيرة، فقد حدث هذا في فترة كان الطلب فيها مستقرًا (إلى حد ما). الآن ومع قدوم فصل الشتاء سيظل هناك عجز في الفحم في الصين وبقية العالم في الأشهر والسنوات القادمة. كما هو الحال مع خام الحديد، فإن العامل الحاسم لتجارة الفحم المنقولة بحراً هو العرض، وليس الطلب. وبالتالي، نتوقع أن تكون تجارة الفحم المنقولة بحراً مرنة في العام المقبل. ومع ذلك، كما هو الحال مع خام الحديد، لا نتوقع نموًا كبيرًا في التجارة المنقولة بحراً أيضًا، حيث أن عدد المشاريع الجديدة أو مشاريع التوسع محدود. ومع ذلك، نتوقع أن يتجاوز الطلب على السفن المدفوعة بالفحم نمو الأسطول المنخفض على الإطلاق في العام المقبل.

تراجع حدة ازدياد الموانئ: كانت النسبة المئوية للأسطول العالق في الموانئ المزدحمة، أي السفن التي لا تتحرك في مناطق المخاطف على أو الأرضفة، عند مستويات عالية جدًا في الربع الثالث، ولكنها منذ ذلك الحين بدأت تتناقص بشكل مستمر خلال الأشهر الثلاثة الماضية. وكان الاتجاه أكثر وضوحًا في الياسفيك حيث انخفض الازدحام بنسبة 11% في الشهر الماضي. وعندما ينخفض الازدحام، فإنه يطلق السفن في السوق الفورية وبالتالي يزيد من عرض السفن. من الواضح أن الانخفاض الحاد في الازدحام هو أحد الأسباب الرئيسية لضغط السوق منذ منتصف أكتوبر. لكن لماذا انخفض الازدحام؟ نتعتقد أن السبب الرئيسي هو التصحيح الحاد في أسعار السلع، والذي أدى إلى انخفاض شحنات جديدة، بينما استمرت عمليات التفريغ عند مستوى مرتفع. نظرًا لأن أسعار السلع تظهر إشارات على الاستقرار، فإننا نتعتقد أن الازدحام سيصل إلى أدنى مستوياته وسيبدأ في الارتفاع مرة أخرى.

(Klaveness)

ملاحم سوق السفن

● **السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء السفن في كل من قطاع الصب الجاف ولكنها ارتفعت في قطاع الحاويات لهذا الأسبوع. لم يتم الإبلاغ عن أي طلبات بناء سفن صب جاف أو حاويات لهذا الأسبوع.

● **السفن المستعملة:** تباينت الأسعار ما بين انخفاض في قطاع الصب الجاف واستقرار في قطاع الحاويات لهذا الأسبوع. في قطاع سفن Kamsarmax تم بيع السفينة OCEAN ROSEMARY، حمولة 82 ألف طن بناء 2013، مقابل ما يقرب من 23 مليون دولار. وفي قطاع سفن Panamax تم بيع السفينة YUTAI AMBITIONS، حمولة 77 ألف طن، بناء 2008، مقابل ما يزيد قليلاً عن 18 مليون دولار. وفي قطاع السفينتين SOHO MERCHANT، SOHO TRADER، حمولة 63 ألف طن، بناء 2015، مقابل 25 مليون دولار للثنتين معاً. أيضاً تم بيع السفينة IKAN SENYUR حمولة 61 ألف طن، بناء 2010، مقابل 22.5 مليون دولار. ومن نفس القطاع تم بيع السفينة STAR DAMON، حمولة 63 ألف طن بناء 2012، مقابل 22.5 مليون دولار.

● **التخريد:** تباينت أسعار التخريد في جميع القطاعات هذا الأسبوع. وقد شهد سوق التخريد بعض المبيعات الملحوظة (الموجهة في الغالب إلى بنجلاديش) أسعارًا أكثر قوة. في هذه الأثناء، بدأت شركات التخريد في الهند بداية قوية، لكن التقارير تشير إلى تراجع مستويات الأسعار في نهاية الأسبوع. تحضر شركات التخريد الباكستانية على الحصول على حمولات وقد تقدم أرقام قوية مماثلة. مع ذلك، من المرجح أن تتاح لهم الفرصة للحصول على الحمولات القريبة جغرافيًا فقط. على الرغم من عرض الأسعار القوية التي يتم طرحها من قبل القائمين بتخريد السفن، كدليل من بعض المبيعات التي تم الإبلاغ عنها هذا الأسبوع، لا يزال هناك نقص في المعروض من الحمولات في سوق التخريد. بالنظر إلى النقص في الحمولة المتاحة، واستمرار الطلب المرتفع من القائمين بالتخريد، يبدو أن مستويات الأسعار القوية ستستمر لبقية العام. ومع ذلك، يجدر بعض المحللين القريبين من قطاع التخريد من أن العروض الحالية تمثل ذروة الأسعار، مما يعني أنه بمجرد بيع عدد قليل من الوحدات للتخريد عند هذه المستويات، قد يتم تصحيح الأسعار نزولاً.

اتخذت معدلات إيجار سفن الصب الجاف مساراً مع دخولنا في الربع الثالث من العام، بدأ الازدحام في الموانئ في الزيادة بسرعة، جنباً إلى جنب مع النمو القوي للطلب إلى توازن سوق ملائم للغاية في الربع الثالث، وتلقى نظرة على الدوافع الرئيسية وراء هذا الهبوط وبالتالي ارتفعت معدلات الإيجار بشكل أكبر قبل أن تبلغ ذروتها في منتصف أكتوبر. وما إذا كان من المعقول توقع أن هذه التأثيرات بينما كانت أسعار الشحن في النصف الأول من العام ضمن الاتجاه العام السابق، فليس من الصعب القول بأن مستويات معدلات الإيجار في الربع الثالث كانت أعلى من ذلك الاتجاه. لكن ما هي الفرضيات حول الأسباب الرئيسية لتصحيح أسعار الشحن التي شوهدت مؤخراً؟

ضعف المعنويات المرتبطة بالنمو السليبي في إنتاج الصلب الصيني: سجل إنتاج الصلب الصيني نمواً بنسبة 12% في النصف الأول من عام 2021. مع ذلك، منذ يوليو، انخفض إنتاج الصلب بالتتابع وسجل انكماشاً بنسبة 20.3% في سبتمبر. نظراً لأن الصين تنتج أكثر من 50% من الفولاذ في العالم، فقد أدى هذا التغيير الحاد أيضاً إلى خفض إنتاج الصلب العالمي على الرغم من أرقام النمو القوية في بقية العالم. ونتيجة لذلك، يبدو أن العامل الرئيسي لتراجع إنتاج الصين من الصلب هو ضعف سوق العقارات. تشير التقديرات إلى أن سوق العقارات الصيني يمثل حوالي 40% من الطلب الصيني على الصلب لذا فإن التباطؤ في هذا القطاع سيكون له تأثير كبير على إجمالي الطلب على الصلب في الصين. عامل مهم آخر هو هدف الصين للحد من كثافة الكربون في اقتصادها. وقد صرحت الحكومة الصينية عدة مرات أنها تريد نمواً صفرياً في إنتاج الصلب هذا العام. العامل الثالث وراء التباطؤ في إنتاج الصلب الصيني هو أزمة الطاقة. يعتبر إنتاج الصلب كثيفاً في استخدام الطاقة وفي أوقات الأزمات يكون الحفاظ على الطاقة للمنازل الخاصة أكثر أهمية من مصانع الصلب. ونظراً لأن الصين تمثل حوالي 70% من أحجام خام الحديد المنقولة بحراً، يجب أن يكون هناك بعض المخاطر المحيطة بالطلب الصيني على خام الحديد في عام 2022. وقد أثر هذا بشكل سلبي على المعنويات. وفي الأشهر العشرة الأولى من هذا العام، ارتفعت صادرات خام الحديد العالمية بنسبة ضئيلة قدرها 0.7%. حدث هذا في عام بلغ متوسط سعر خام الحديد الفوري 167 دولاراً للطن، وهو المستوى الذي بدأ في عام 2016.

وقد شهدت جميع مجموعات السلع الرئيسية من خام الحديد والفحم والحبوب والسلع الثانوية تسجيل أرقام نمو إيجابية، كما ارتفع إجمالي أحجام سلع الصب الجاف بنسبة 5.6% منذ بداية العام. إلى جانب النمو المنخفض للأسطول، أدى ذلك إلى زيادة سريعة في معدلات الإيجار. وعلى الرغم من ارتفاع معدلات الإيجار في النصف الأول من عام 2021، إلا أننا نتجادل في أنها لا تزال ضمن الاتجاه الذي بدأ في عام 2016.

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	42.5	43	29.5	31
مستعمل 5 سنوات	34.5	35	22	23.5
مستعمل 10 سنوات	25	25.5	13.75	13.5
PANAMAX جديد "77-75 KDWT" مستعمل "73 KDWT"	34	34	25.5	27
مستعمل 20 سنة	13.75	14.25	5.5	6
SUPRAMAX جديد	32	32	24	25.5
إعادة بيع Resale "63-60 KDWT" جديد "56K DWT" مستعمل	37.5	38.5	26.5	28
مستعمل 10 سنوات	22	23	10.75	12.5
CONTAINER 2750 TEU/2500 TEU**	39.5	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 TEU 2500 بعد 15 سنة متاحة بشكل شهري فقط

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2020	2019
PANAMAX/KAMSARMAX الهند	610	605	405	365
بنجلاديش	640	610	415	385
CONTAINER الهند	630	620	415	395
2000 TEU بنجلاديش	620	615	410	395