



ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

تتبع آثار الصراع بين روسيا وأوكرانيا على تجارة الحبوب

بدأت مجموعة واسعة من التطورات من عقوبات مباشرة عليها ولكنها تخضع لعدم اليقين نظرًا للمخاطر في منطقة الصراع الروسي الأوكراني في الكشف عبر البحر الأسود ومجموعة من السياسات) بنسبة 25% تقريبًا مقارنة قطاع سفن الصب الجاف، فقد شهدت بمتوسط 2020-2021 منذ بداية الغزو. بشكل عام، كانت صادرات تجارة الحبوب حتى الآن أشد التأثيرات، حيث الحبوب المجمعة من روسيا وأوكرانيا تعمل بحوالي 1.2 مليون طن شكلت أوكرانيا وروسيا معًا 15% من صادرات أسبوعيًا دون متوسط 2020-2021 بحلول أواخر مارس، وهي خسارة الحبوب المنقولة بحرًا في العالم في عام تعادل 20 شحنة لسفينة صب جاف من قطاع سفن Panamax 2021. في حين أن الوضع يتسم بالسيولة، أسبوعيًا. وتظهر أحدث البيانات مجموعة من التأثيرات الأولية، ويبدو أن عددًا من الاتجاهات المهمة من المرجح أن تتطور في المستقبل.

وتعد منطقة البحر الأسود هي مفتاح تجارة الحبوب المنقولة بحرًا، حيث تقوم أوكرانيا للطن بحلول أواخر مارس). تفاقمت المخاوف بسبب الافتقار إلى خيارات (10%) وروسيا (6%) بشحن 80 مليون طن متري أو 15% من صادرات الحبوب العالمية المنقولة بحرًا في عام 2021 (21%) إذا تم والأرجنتين، حيث قلل الطقس الجاف توقعات الانتاجية للمحاصيل. على استثناء فول الصويا). لذلك، ليس من المستغرب أن تظهر التأثيرات على تجارة الحبوب فورًا بعد الغزو الروسي لأوكرانيا، وعلى الأخص إغلاق الموانئ الأوكرانية أمام النشاط التجاري. وتُظهر بيانات تحركات السفن أن شحنات الحبوب الأوكرانية قد توقفت بحلول أوائل مارس، بينما انخفضت صادرات الحبوب الروسية (التي لم يتم فرض

مع فقدان مثل هذه الحصص الكبيرة من تجارة الحبوب العالمية المنقولة بحرًا، كانت هناك مخاوف واسعة النطاق بشأن الأمن الغذائي في مناطق الاستيراد الرئيسية، وارتفعت أسعار الحبوب إلى مستويات قياسية مؤخرًا (قمت USG بلغ 490 دولارًا للطن كما بلغ سعر الذرة في 360 دولارًا للطن بحلول أواخر مارس). تفاقمت المخاوف بسبب الافتقار إلى خيارات الاستبدال الفوري للإمدادات من البحر الأسود، في ظل المخاوف إزاء ظروف محاصيل عام 2022 في الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا، حيث قلل الطقس الجاف توقعات الانتاجية للمحاصيل. على هذا النحو، تم خفض توقعات التجارة العالمية للحبوب المنقولة بحرًا لعام 2022 بنحو 40 مليون طن (حوالي 7%) مقابل توقعات ما قبل الصراع، مع توقع حدوث انخفاض بنسبة 4% على مستوى العالم هذا العام.

ومع ذلك، لوحظ بعض التحولات في أنماط التجارة، حيث يتطلع المشترون التقليديون لحبوب البحر الأسود في الشرق الأوسط وآسيا بالفعل إلى الولايات المتحدة وأوروبا للحصول على أحجام إضافية، وكانت الهند أحد الخيارات قبل أن تقرر حظر صادرات القمح مطلع الأسبوع، وذلك، لا يزال الوضع متقلبًا، وتعتبر إنتاجية المحاصيل التي جاءت أفضل من المتوقع والمخزونات المرتفعة في أوكرانيا من المؤشرات الإيجابية، كما هو الحال بالنسبة للاضطراب العسكري المحدود في المناطق الوسطى والغربية بأوكرانيا. ومع ذلك، لا تزال هناك عقبات كبيرة أمام وصول الحبوب الأوكرانية إلى الأسواق. فالصادرات عبر الموانئ البديلة مثل Constanța والطرق البرية إلى أوروبا لم تسفر عن نتائج مهمة بعد.

لذلك، في حين أن التأثيرات الأولية للصراع على الأحجام واضحة ومن المرجح أن تكون دائمة، فإن تغيير أنماط التجارة يعني صورة أكثر تعقيدًا من حيث الطلب على السفن، مع تأثير إيجابي محتمل على الأطنان-الميلية مع تأمين الإمدادات البديلة من مسافات أبعد.

(Clarkson)

ملاصح سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء السفن في كافة قطاعات الصب الجاف والحاويات لهذا الأسبوع. في قطاع الصب الجاف تم طلب بناء سفينة من قطاع Ultramax حمولة 64 ألف طن، للتسليم في النصف الأول من 2024.

السفن المستعملة: تباينت الأسعار ما بين ارتفاع واستقرار في قطاعات سفن الصب الجاف بينما استقرت في قطاع الحاويات لهذا الأسبوع. في قطاع Ultramax تم بيع السفينة NORD BALTIC حمولة 62 ألف طن بناء 2018، مقابل ما يزيد عن 36.5 مليون دولار. أما في قطاع Panamax تم بيع السفينة CHAILEASE حمولة 77 ألف طن بناء 2004، مقابل ما يزيد عن 13 مليون دولار.

التخريد: انخفضت أسعار التخريد في جميع القطاعات لهذا الأسبوع. وقد بدأ انخفاض قيمة العملات المحلية في جميع أنحاء شبه القارة الهندية في التأثير بشكل كبير على صناعة تخريد السفن هذا الأسبوع. وقد شهدت وجهات التخريد الثلاث مزيدًا من الانخفاضات في مؤشرات أسعار الخردة، على خلفية تحركات العملة المستمرة، بالإضافة إلى انخفاض أسعار الصلب المحلية. وتشير التقارير إلى أنه من غير المرجح أن تجذب أي سفن جديدة تدخل السوق الكثير من الاهتمام حيث تتبنى أحواض تخريد السفن موقف "الانتظار والترقب". ومع ذلك، ونظرًا لقلّة الوحدات المتاحة حالياً، فمن غير المتوقع أن يستمر هذا الموقف السلبي لفترة طويلة. وسط ارتفاع أسواق استئجار سفن الصب الجاف وبعض قطاعات ناقلات النفط، فمن المحتمل أن يكون لنقص الحمولة المتاحة تأثير وقد يعيد القائمين على التخريد إلى طاولة المفاوضات وتقديم عروض أعلى. هناك أيضًا تصحيحات كبيرة للأسعار في السوق التركي، حيث عادت مستويات الأسعار نحو 400 دولار للطن من أعلى مستوياتها السابقة عند 450 دولار/طن. وعلى غرار وجهات التخريد الثلاث، أثر كل من ضعف الليرة وأسواق الصلب المحلية على المعنويات في هذه المنطقة.

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2021	2020
بناء جديد	36.5	36.5	34.75	26
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	44	43	40.5	29.5
مستعمل 5 سنوات	38	36.5	33	22
مستعمل 10 سنوات	29	28	23.5	13.75
PANAMAX بناء جديد	36	36	34.25	25.5
جيد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"	13.75	13.75	13.25	5.5
بناء جديد	34.25	34.25	32.5	24
إعادة بيع Resale	41.5	41	37	26.5
مستعمل 10 سنوات	23	23	21	10.75
بناء جديد	41	41	39	30.25
إعادة بيع Resale	58	58	48	29
مستعمل 10 سنة	56	56	44	13
مستعمل 15 سنة	52	52	41	9

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة
** بيانات سفينة الحاويات TEU 2500 متاحة البناء الجديد فقط بشكل أسبوعي وباتى بيانات السفينة بشكل شهري فقط

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2021	2020
PANAMAX/ KAMSARMAX الهند	660	675	560	405
بنجلاديش	660	672	590	415
CONTAINER الهند	670	685	580	415
2000 TEU بنجلاديش	665	675	600	410