



ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

ارتفاع انفاق الملاك على السفن في 2021

يتسابق الكثير من ملاك السفن خلال متوسط الإنفاق السنوي البالغ 100 مليار دولار خلال 2017-2021 لإتمام صفقاتهم في الوقت المناسب قبل موسم العطلات. حيث والمستعملة خلال 2021 هو الأعلى منذ الازمة المالية كان الإنفاق على بناء السفن الجديدة العالمية، ويتنافس مع الرقم المسجل في عام 2013 (159) وشراء السفن المستعملة في اتجاه مليار دولار). جدير بالذكر، أن ازدهار العقد الأول من القرن تصاعدي، نتيجة الطلب "المكبوت" الحادي والعشرين يوفر سياقاً أوسع، فقد تم استثمار أكثر من جنباً إلى جنب مع جاذبية الأسواق في 200 مليار دولار في كل من عامي 2006 و2008، وأكثر من العديد من القطاعات. 300 مليار دولار في عام 2007 وحده.

بلغ إجمالي الإنفاق على بناء السفن بلغ إجمالي الاستثمار في بناء السفن الجديدة هذا العام حتى الجديدة والسفن المستعملة مجتمعة الآن 103 مليار دولار، وهو أعلى مستوى منذ عام 2013 حتى الآن حوالي 147 مليار دولار والذي بلغ 137 مليار دولار في ذلك الوقت، و 50 مليار دولار والمرشح للزيادة أيضاً خلال في عام 2020. جدير بالذكر أن طفرة الانفاق القياسي على الاسبوعين المتبقين من العام. وهو ما سفن الحاويات عام 2021 مثلت زخماً كبيراً، حيث تم استثمار يعد طفرة في الاستثمار من إجمالي 41 74 مليار دولار (537 سفينة، حمولة 4.2 مليون حاوية مليار دولار المسجلة في عام 2020، مكافئة) في بناء سفن الحاويات الجديدة هذا العام حتى الآن. عندما تعطل النشاط بشدة بسبب كما تم استثمار 15 مليار دولار أخرى في ناقلات الغاز الطبيعي التأثيرات الأولية لجائحة كورونا، المسال 14 مليار دولار في سفن الصب الجاف. كما تم وأيضاً زيادة ملحوظة بنسبة 46% عن استثمار 41% من الإنفاق على طلبات البناء الجديدة (43

وفي الوقت نفسه، شهد نشاط البيع والشراء أحجاماً قياسية جديدة هذا العام أكثر من 2100 سفينة مبيعات بحمولة 135 مليون طن من الوزن الساكن، بقيمة نحو 43 مليار دولار. حتى الآن هذا العام قد يقرب من الرقم القياسي لعام 2007 والذي بلغ 46 مليار دولار، مع ارتفاع الأسعار بشكل حاد خلال عام 2021، لا سيما في قطاعي الحاويات وسفن الصب الجاف. سجلت الحاويات المستعملة رقماً قياسياً على الإطلاق بلغ 12 مليار دولار (1.4 مليون حاوية مكافئة). بشكل عام، تم تداول ما مجموعه 7% من إجمالي حمولات الأسطول (بالوزن الساكن). كان اليونانيون أكثر المشترين نشاطاً يليهم الصينيون.

لذا مع اقتراب عام 2021 من نهايته، عودة الرغبة "المكبوتة" لأنشطة بناء وشراء السفن التي تدعمها الأسواق في كثير من الأحيان أفضل مما توقعه الكثيرون، مما أدى إلى زيادة رغبة الملاك في زيادة إنفاقهم مرة أخرى.

(Clarksons)

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2021	2020
بناء جديد	34.75	34.75	34.75	26
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	40	40	40	29.5
مستعمل 5 سنوات	32	32	29.54	22
مستعمل 10 سنوات	23.5	23.5	23.5	13.75
PANAMAX جديد "77-75 KDWT" مستعمل "73 KDWT"	34.25	34.25	34.25	25.5
مستعمل 20 سنة	13.25	13.25	13.25	5.5
SUPRAMAX بناء جديد	32.5	32.5	32.5	24
إعادة بيع Resale "63-60 KDWT" مستعمل "56K DWT"	37	37	37	26.5
مستعمل 10 سنوات	21	21	21	10.75
CONTAINER بناء جديد	40	40	30	30
مستعمل 10 سنة	44	44	44	13
مستعمل 15 سنة	41	41	41	9

* 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	2021	2020
PANAMAX/KAMSARMAX الهند	560	570	560	405
بنجلاديش	585	595	585	415
CONTAINER الهند	580	585	580	415
2000 TEU بنجلاديش	600	605	600	410

ملاصح سوق السفن

● **السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء السفن في قطاع الحاويات وقطاع الصب الجاف. وفي قطاع الصب الجاف، تم الإبلاغ عن طلب بناء 4 سفن من طراز Ultramax حمولة 63 ألف طن إضافة إلى 4 سفن كاختيار للملاك للاستلام في عام 2023 و 2024. كما تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين من نفس الطراز حمولة 63 ألف طن للاستلام في عام 2024.

● **السفن المستعملة:** استقرت الأسعار في جميع قطاعات الصب الجاف والحاويات لهذا الأسبوع. في قطاع سفن Ultramax تم بيع السفينتين NORD و ARPEGGIO حمولة 61 ألف طن، بناء 2022، مقابل 33.5 مليون دولار لكل سفينة. كما تم بيع السفينة NORD COLUMBIA حمولة 60 ألف طن، بناء 2018 مقابل ما يقرب من 32 مليون دولار. في قطاع Supramax تم بيع السفينة FERONIA حمولة 56 ألف طن، بناء 2007 مقابل 16.4 مليون دولار.

● **التخريد:** انخفضت أسعار التخريد في جميع القطاعات لهذا الأسبوع. استمر التباطؤ في سوق التخريد في الفترة التي تسبق عطلة عيد الميلاد، مع تداول عدد قليل جداً من المرشحين الجدد في سوق التخريد. يبدو أن بعض الاستقرار قد عاد إلى صناعة التخريد، مع احتمال أن يكون نقص الحمولة المتاحة هو الشيء الوحيد الذي يمنع مستويات الأسعار من الانخفاض أكثر. يبدو أن أسعار الخردة المعروضة من ساحات التخريد الهندية قد تراجعت بعد الانخفاضات الأخيرة. ومع ذلك، فهي الآن أقل بكثير من المستويات المعروضة من نظرائها في بنجلاديش وباكستان. على هذا النحو، يبدو من غير المحتمل أن تصل حمولات كبيرة إلى Alang في الأسابيع المقبلة. كانت هناك شائعات هذا الأسبوع عن تخريد ناقلات النفط العملاقة (VLCC)، عادةً ما يؤدي ذلك إلى تنشيط السوق، ولكن لا تزال هناك تساؤلات حول ما إذا كان سيتم بيع السفينة بدلاً من ذلك. وقد تم الإبلاغ عن بيع 22.8 مليون طن من الوزن الساكن للتخريد في عام 2021 حتى الآن، بانخفاض هامشي بنسبة 6% على أساس سنوي.