



# ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

## تتبع مؤشرات ازدحام الموانئ

وسط اضطراب سلاسل التوريد العالمية منذ ظهور وباء كورونا، احتل ازدحام الموانئ أبرز العناوين في قطاع سفن الحاويات. يوضح مؤشر ازدحام الموانئ أنه في 10 أكتوبر، بلغ إجمالي سعة الحاويات المتواجدة في الموانئ نحو 9 مليون حاوية مكافئة (داخل الميناء أو في مناطق المخطاف)، تمثل 36.7% من إجمالي سعة الأسطول العالمي لسفن الحاويات. بمقارنة هذا بمتوسط "ما قبل كورونا" عبر الفترة 2016-2019 والذي بلغ 31.4%، وبالتالي فإن أكثر من 5% إضافية من سعة الأسطول "عالق" نتيجة للاختناقات، وهي جزء من "العاصفة المثالية" التي تضرب أسواق شحن الحاويات غير العادية ولا تظهر أي علامة على التهدئة حتى الآن.



تصدرت "اختناقات" سلاسل التوريد عناوين الصحف العالمية هذا العام، وفي وقت سابق قمنا بتوضيح تأثير ازدحام الموانئ على سوق سفن الحاويات وسوق سفن الصب الجاف. ونعود هذا الأسبوع إلى الموضوع لإلقاء نظرة أخرى على التأثير عبر قطاعات الشحن البحري، باستخدام مؤشرات Clarksons لازدحام الموانئ لتقديم إحصائيات محدثة، ووضع الازدحام في السياق، وتحديد بعض "النقاط الساخنة".

تساعد المقارنة بين المستوى الحالي لمؤشرات ازدحام الموانئ مقابل متوسط مستويات 2016-2019 "ما قبل كورونا" في وضع شدة الاختناقات في السياق. على سبيل المثال، في قطاع الحاويات، فإن إجمالي سعة الحاويات المتواجدة في الموانئ في المتوسط في عام 2021 حتى تاريخه يزيد بنسبة 25% عن مستوى 2016-2019. ويقارن هذا بنسبة 23% للازدحام بالنسبة لسفن الصب الجاف، و 17% لسفن الشحن في أعالي البحار بشكل عام.

يتيح لنا نهج مماثل تحديد "النقاط الساخنة" للازدحام. فقد ارتفع مؤشر ازدحام موانئ سفن Capesize وPanamax للصين بنسبة 42% في عام 2021 حتى تاريخه مقارنةً بعام 2016-2019. على نفس الأساس، ارتفع ازدحام الحاويات بنسبة 22% في جنوب شرق آسيا، و 51% في الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية، و 149% في الساحل الغربي لأمريكا الشمالية. على أساس الموانئ الفردية، زادت سعة الحاويات في الموانئ منذ بداية العام حتى الآن مقارنة بمتوسط 2019 بنسبة 82% في ميناء Ningbo، و 67% في Yantian، و 46% في Oakland، و 216% في LA/Long Beach.

لذلك كان لـ"اختناقات" سلاسل التوريد المنقولة بحراً تأثير كبير على الاقتصاد العالمي لأكثر من عام الآن. وفي الوقت نفسه، كان لازدحام الموانئ تأثير كبير على توافر السعة وظروف سوق الشحن في عدد من القطاعات، مع التأثير على قطاع شحن الحاويات التي تصدرت العناوين الرئيسية. بشكل عام، لا توجد مؤشرات تذكر على وجود تخفيف حدة تلك الاضطراب، لكن مؤشرات ازدحام الموانئ المنتظمة والمتسقة تسمح بتتبع تلك الاتجاهات ذات التأثير العميق على أسواق الشحن.

(Clarksons)

## ملاصح سوق السفن

- **السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء السفن في كل من قطاعي الصب الجاف والحاويات، فيما لم يتم الإبلاغ عن أي طلبات بناء في تلك القطاعات هذا الأسبوع.
- **السفن المستعملة:** تباينت الأسعار ما بين ارتفاع واستقرار لهذا الأسبوع. في قطاع سفن Kamsarmax تم بيع السفينة LENA B حمولة 81 ألف طن، بناء عام 2017 مقابل 35.2 مليون دولار. وفي قطاع Ultramax تم بيع السفينة KANOURA حمولة 61 ألف طن، بناء 2013 مقابل 28 مليون دولار. وفي قطاع Supramax تم بيع السفينة PACIFIC 08 حمولة 52 ألف طن بناء عام 2004، مقابل 15.35 مليون دولار.
- **التخريد:** تباينت أسعار التخريد ما بين ارتفاع واستقرار لبعض القطاعات وفي بعض الوجهات هذا الأسبوع. على الرغم من الحالة الهدوء داخل السوق، هناك توقعات بتدفق محتمل لناقلات النفط، لأن مستويات الأسعار، خاصة في الهند، آخذة في الارتفاع مرة أخرى. عادةً ما تشهد فترة ما قبل احتفالات Diwali (في الرابع من نوفمبر من هذا العام) ارتفاعاً طفيفاً في نشاط التخريد، وقد ارتفعت الأسعار في السوق الهندية بما يصل إلى 30 دولاراً أمريكياً / طن على أساس أسبوعي، مما قد يشجع المزيد من ملاك ناقلات النفط الخام على تخريدها. هذا، ويتفوق المشترون الهنود الآن بشكل واضح على نظرائهم في باكستان وبنجلاديش، ويعرضون أسعاراً تتجاوز 600 دولار / طن هذا الأسبوع. ارتفعت الأسعار المحلية لمنتجات الصلب في الهند خلال الأسبوع الماضي، مما يدعم ارتفاع في مستويات الأسعار المعروضة من ساحات التخريد. يبقى أن نرى ما إذا كانت هذه الزيادة مؤقتة أم أنها ستستمر بعد احتفالات Diwali. في أماكن أخرى، يؤثر تراجع إنتاج الصلب الصيني في الأشهر الأخيرة أيضاً على صناعة التخريد، أي تخفيضات أخرى في الإنتاج في الصين من شأنها أن توفر المزيد من الدعم لأسعار الخردة.

## 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	42	29.5	31
مستعمل 5 سنوات	35	34.5	22	23.5
مستعمل 10 سنوات	25.5	25	13.75	13.5
PANAMAX جديد "77-75 KDWT" مستعمل "73 KDWT"	34	34	25.5	27
مستعمل 20 سنة	14.25	14	5.5	6
SUPRAMAX جديد	32	32	24	25.5
إعادة بيع Resale "63-60 KDWT" مستعمل "56K DWT"	38.5	38	26.5	28
مستعمل 10 سنوات	23	23	10.75	12.5
CONTAINER 2750 TEU/2500 TEU**	39	39	30	31.5
مستعمل 10 سنة	44	44	13	9
مستعمل 15 سنة	40	40	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	585	405	365
بنجلاديش	595	595	415	385
CONTAINER الهند	620	595	415	395
2000 TEU بنجلاديش	600	600	410	395