



ملاحة السوق الملاحي العالمي في أسبوع

أحجام السفن من منظور التخريد

بين عامي 2004 و2007، بلغ متوسط حجم السفينة المباعة للتخريد نحو 16 ألف طن من الوزن الساكن فقط، مع عدد أقل بكثير من السفن "كبيرة الحجم" المباعة للتخريد، حيث أدت ظروف السوق لازدهار قطاعات رئيسية في تلك الفترة (تم تخريد 4 سفن من قطاع الـ Capesize فقط و 7 ناقلات نفط عملاقة VLCC في هذه الفترة). مع ذلك، وبعد بداية الأزمة المالية العالمية ونهاية سنوات الطفرة، كان هناك اتجاهًا تصاعديًا واضحًا في متوسط حجم السفن التي يتم تخريدها. فقد أدى انهيار أسواق الشحن إلى بيع سفن أكبر حجمًا بغرض التخريد. وزاد متوسط حجم السفن التي يتم تخريدها بشكل مطرد ليصل إلى 23.5 ألف طن من الوزن الساكن في عام 2008. وبحلول عام 2016 تضاعف للمرة الثالثة خلال العقد ليصل إلى 42 ألف طن، عندما وصلت العوائد في قطاعات الحجم الرئيسية إلى أدنى مستوياتها على مدى عدة عقود (بلغ متوسط مؤشر ClarkSea دولار في اليوم).

وقد شهد الاتجاه السابق حالة من التوقف، في ظل الزخم التدريجي الذي اكتسبته الأسواق في الفترة 2017-2019، ليعود متوسط حجم السفن التي يتم تخريدها إلى 27 ألف طن من الوزن الساكن في العام الماضي. وفي ظل تأثيرات وباء فيروس كورونا على الأسواق المختلفة وعودة أنشطة التخريد في شبه القارة الهندية بعد قيود "الإغلاق"، ليشهد عام 2020 عودة تخريد السفن الأكبر حجمًا. فقد ارتفع متوسط حجم السفن المباعة بغرض التخريد بنحو 47% ليصل إلى 40 ألف طن من الوزن الساكن منذ بداية العام وحتى الآن، ليحوم بالقرب من مستوياته القياسية. وبعد ارتفاعات السوق خلال العام الماضي، وتراجع تخريد ناقلات النفط الخام، لكن قطاع سفن الصب الجاف شهد تخريد عدد كبير من ناقلات الخام العملاقة VLOC، كما شهد هذا العام بيع سفينة حاويات حاملة 9600 حاوية مكافئة، أي 45% أكبر من أكبر سفينة حاويات تم تخريدها من قبل.

لذا، لا تقتصر اتجاهات حجم السفن المثيرة للاهتمام على تتبع عمليات التسليم، حيث تحكي إحصائيات حجم التخريد قصة أخرى، لاسميا مع احتمال تسريع عملية تجديد الأسطول من خلال انتقال لأنواع جيدة من الوقود، وبالنظر إلى "زيادة الحجم" بالنسبة للسفن التي يتم استلامها.

(Clarkson)

ملاحة سوق السفن

- **السفن الجديدة:** استقرت الأسعار في جميع القطاعات هذا الأسبوع، ولم يتم الإبلاغ عن أوامر لبناء سفن صب جاف هذا الأسبوع. وقد تم الإبلاغ عن أوامر بناء لنحو 440 سفينة في عام 2020 حتى الآن، بانخفاض بنحو 49% على أساس سنوي.
- **السفن المستعملة:** تباينت الأسعار هذا الأسبوع ما بين ارتفاع في بعض القطاعات واستقرار في البعض الآخر. وفي قطاع سفن Kamsarmax، تم بيع السفينة KEY CALLA حاملة 83 ألف طن، بناء 2010 مقابل ما يزيد قليلاً عن 13 مليون دولار. مقارنة بالسفينة LOWLANDS KAMSAR من نفس الطراز، حاملة 82 ألف طن، بناء 2010، والتي تم بيعها مقابل ما يزيد قليلاً عن 15 مليون دولار. وفي قطاع الـ Supramax، تم بيع السفينة GLOBAL MAJESTY حاملة 56 ألف طن، بناء 2012، مقابل ما يزيد عن 11.5 مليون دولار. وفي نفس القطاع تم بيع السفينة SRI GANESH حاملة 56 ألف طن، بناء عام 2007، مقابل 7.6 مليون دولار.
- **التخريد:** تباينت أسعار التخريد بشكل عام هذا الأسبوع ما بين ارتفاع وانخفاض واستقرار. وأفادت تقارير عن عدد من عمليات الاستحواذ على حمولات بأسعار مرتفعة من قبل المشتريين النقيدين في الأسابيع الأخيرة. وفي بنجلاديش، تم الاتفاق ما بين أعضاء رابطة التخريد في البلاد على وضع حد للأسعار في محاولة لمنع المزيد من الارتفاعات. في الماضي، تم نقض اتفاقات مماثلة بين المخردين بسرعة كبيرة، بعدما أصبحوا خارج المنافسة مع نظرائهم الهنود والباكستانيين. في الوقت نفسه، أفادت تقارير عن مشروع ترسانة لتخريد السفن على الساحل الغربي لجنوب إفريقيا، وهو الأمر الذي تم الحديث عنه لعدة سنوات. وستكون الترسنة المقترحة متوافقة مع معايير اتفاقية هونج كونج وستقع في خليج Saldanha. وستستخدم الترسنة أنظمة رفع السفن، مما يضمن تخريد السفن بطريقة آمنة بيئيًا، عند مقارنتها بطريقة الشواطئ التقليدية المستخدمة على نطاق واسع في أماكن أخرى. وسيكون من المثير للاهتمام معرفة ما إذا كانت ترسانة التخريد هذه ستصبح حقيقة، على الرغم من عدم الإعلان عن الجدول الزمني للإنشاء حتى الآن.

ولطالما كانت اتجاهات "زيادة الحجم" واضحة. ففي أواخر التسعينيات، بلغ متوسط حجم السفن المستلمة ما يقرب من 20 ألف طن من الوزن الساكن، وهو رقم تضاعف ليصل إلى 40 ألف طن من الوزن الساكن في السنوات الخمس الماضية، بينما زاد متوسط حجم السفينة في الأسطول العالمي الإجمالي بنسبة 69% منذ عام 2000، ليقف عند 21 ألف طن ساكن اليوم. مع ذلك، فإن النظر إلى متوسط حجم السفن التي يتم تخريدها يوفر منظوراً آخر مثير للاهتمام، حيث تؤدي اتجاهات "زيادة الحجم" عادة إلى تخريد السفن القديمة (نسبيًا) والأصغر من حيث الحجم. ومن المثير للاهتمام أن متوسط حجم السفن التي تم تخريدها في الفترة 1996-2003 بلغ نحو 32.5 ألف طنًا من الوزن الساكن، أي أكبر بنحو 30% من متوسط حجم السفن التي تم استلامها (بلغت ذروتها عند 42 ألف طن من الوزن الساكن في عام 1999). وقد جاء ذلك إلى حد كبير انعكاسًا لـ "موجة" تخريد ناقلات النفط الخام أثناء التخلص التدريجي من الناقلات أحادية البدن.

بعد ذلك، شهد منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين عودة إلى متوسط حجم أقل للسفن التي يتم تخريدها



عادة ما تركز المناقشة حول متوسط أحجام السفن على "زيادة الحجم"، بعد دخول فئات جديدة من السفن الأكبر حجمًا إلى الأسطول العالمي. ومع ذلك، فإن تتبع متوسط حجم السفن التي يتم تخريدها يكشف عن بعض الاتجاهات المثيرة للاهتمام تتعلق بالسوق والقواعد التنظيمية والديناميكيات الأساسية لتطور الأسطول.

أخبار تجارة سلع الصب الجاف

الصلب: ارتفع إنتاج الصلب العالمي بنحو 0.6% على أساس سنوي ليصل إلى 156 مليون طن في أغسطس، وهو أول نمو على أساس سنوي منذ فبراير، ليعكس بشكل أساسي نمواً بنحو 9% على أساس سنوي في الإنتاج الصيني الذي وصل إلى مستوى قياسي بلغ 94.8 مليون طن. وفي بقية أنحاء العالم بلغ الإنتاج نحو 61.4 مليون طن، منخفضاً بنحو 10% على أساس سنوي، لكنه تحسن كثيرًا من "ذروة الهبوط" التي بلغت 29% على أساس سنوي في أبريل.

الفحم: انخفضت واردات كوريا الجنوبية من الفحم الحراري بنحو 18% على أساس سنوي ليصل إلى 8.1 مليون طن في أغسطس، مما رفع الواردات في الأشهر الثمانية الأولى من العام إلى نحو 63.1 مليون طن، بانخفاض بنحو 12% على أساس سنوي. ويعكس استمرار ضعف الواردات في أغسطس، انتعاشاً في توليد الطاقة النووية، وانخفاض الطلب على الطاقة مع تفشي فيروس كورونا، وأسعار الغاز التنافسية. وتسلط هذه الرياح المعاكسة الضوء على التحديات التي تواجه الفحم في المناطق الرئيسية على مستوى العالم.

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2019	2018
KAMSARMAX	بناء جديد	26	27.5	28
	مستعمل 5 سنوات	22.5	23.5	23.5
PANAMAX	بناء جديد	25.5	27	27.5
جديد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"	مستعمل 20 سنة	5.5	6	6
SUPRAMAX	بناء جديد	24	25.5	26
جديد "63-60 K DWT" مستعمل "56K DWT"	مستعمل 10 سنوات	10.75	12.5	14
CONTAINER	بناء جديد	30	31.5	35
2750 TEU	مستعمل 10 سنوات	8	9	13.5

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تماثل قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2019	2018
PANAMAX	الهند	350	430	430
	بنجلاديش	360	375	415
CONTAINER	الهند	370	395	450
2000 TEU	بنجلاديش	365	395	445