



ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

تتبع اتجاهات استخدام أنواع الوقود البديلة للسفن

بالغاز الطبيعي المسال فقط، مع وجود 83 من هذه السفن قيد البناء حالياً، و 244 سفينة تعمل بالفعل في الأسطول العالمي.

ازداد أيضاً استخدام أنواع الوقود البديلة الأخرى، حيث تم طلب بناء 286 سفينة بوزن 7.5 مليون طن لتكون قادرة على استخدام أنواع الوقود البديلة بخلاف الغاز الطبيعي المسال، أو الدفع بالبطارية / الهجين. يتضمن ذلك عدة سفن قادرة على استخدام كل من الغاز الطبيعي المسال وخيارات أخرى من الوقود. ارتفع أيضاً معدل استيعاب وقود غاز البترول المسال بسرعة، مع وجود 95 سفينة قادرة على استخدام غاز البترول المسال (جميع ناقلات غاز البترول المسال) في سجل طلبات بناء السفن حالياً. كان قطاع السفن السياحية وسفن الركاب قطاعاً رائداً للسفن التي تعمل بالبطاريات / الهجينة، حيث يتم طلب بناء 63 سفينة من هذا النوع بوزن 0.4 مليون طن حالياً. اكتسب وقود الميثانول قوة دفع في عام 2021، بعد طلب بناء 9 سفن حاويات تعمل بوقود مزدوج من جانب شركة ميرسك (22 سفينة قادرة على استخدام الميثانول في سجل طلبات بناء السفن).

هناك أيضاً 30 سفينة قادرة على استخدام الأمونيا في سجل طلبات البناء. وقد حصل عدد كبير من السفن التي تستخدم الأمونيا كوقود على موافقة جهات الإشراف الدولية. وعلى الرغم من وجود 3 سفن فقط قادرة على استخدام الهيدروجين في سجل طلبات البناء حالياً، إلا أن هناك اهتماماً ناشئاً بالسفن التي تعمل بالهيدروجين، مع وجود 4 سفن في سجل طلبات البناء تستخدم الهيدروجين فقط كوقود.

هكذا، استمرت حصة سجل طلبات بناء السفن المكونة من السفن التي تستخدم وقوداً بديلاً في الارتفاع. ولا يزال الغاز الطبيعي المسال هو الخيار الرائد اليوم، مع تزايد الإقبال عليه في قطاعات الشحن البحري الرئيسية. وإلى جانب الغاز الطبيعي المسال، يجري تطوير خيارات أخرى مثل الميثانول والهيدروجين والأمونيا. بالنظر إلى المستقبل، سيكون قياس النمو في الإقبال على أنواع الوقود البديلة عاملاً أساسياً في ضرورة تتبع انتقال قطاعات الشحن البحري لتكون صديقة للبيئة.

(Clarkson's)

تسير عملية استيعاب أنواع الوقود البديلة في الربع الأول من عام 2015، ولكنها لم تستغرق سوى 2.3 سنة لتتضاعف السجل العالمي لطلبات بناء السفن في مسار مرة أخرى إلى 34%. استمر الاتجاه في النمو، على الرغم من عدم اليقين تصاعدي خلال السنوات الأخيرة، مع وجود المستمر بشأن التوقيت وخيارات التكنولوجيا، مع احتمال الحاجة إلى 34% من الحمولات المطلوبة الآن تستخدم خيارات "صفر كربون" القابلة للتطبيق تجارياً لتحقيق أهداف الانبعاثات أنواع وقود بديلة عند التسليم. ويعتبر الغاز على المدى الطويل.

يعتبر الغاز الطبيعي المسال حتى الآن خيار الوقود البديل الرائد للسفن الجديدة، حيث تم طلب بناء 548 سفينة بوزن 47.3 مليون طن مزوده بمحركات قادرة على العمل بالغاز الطبيعي المسال. يمثل هذا 30% من إجمالي سجل طلبات بناء السفن من حيث الوزن (GT)، ارتفاعاً من 24% قبل عام و 10% قبل خمس سنوات. وتتكون حصة كبيرة (35%) من هذه الحمولات من ناقلات الغاز الطبيعي المسال القادرة على استخدامها كوقود، مع وجود 168 ناقلة غاز طبيعي من تلك النوعية في سجل طلبات البناء. توضح الحصة المتبقية كيف يكتسب الغاز الطبيعي المسال قوة دفع كوقود بديل في قطاعات الشحن البحري الرئيسية. بعد طلبات بناء السفن الملحوظة في السنوات الأخيرة، يتكون 22% من الحمولات في السفن على مستوى العالم (بما في ذلك الدفع سجل طلبات بناء سفن الحاويات (90 سفينة بإجمالي سعة 1.2 مليون بالبطاريات / الهجين). من حيث الوزن (GT)، حاوية مكافئة) قادر على استخدام الغاز الطبيعي المسال كوقود. هناك يمثل هذا زيادة قدرها 68% سنوياً ويعادل أيضاً 21 ناقلة نفط عملاقة قادرة على استخدام الغاز الطبيعي المسال (15 34% من الحمولات المطلوبة. وقد تسارع منها تم طلب بناؤها هذا العام)، و 33 سفينة صب جاف من طراز استخدام أنواع الوقود البديلة، حيث Capesize، و 42 ناقلة نفط من قطاع Aframax، و 29 سفينة سياحية استغرقت حصة تلك السفن في سجل طلبات قيد الطلب حالياً. علاوة على ذلك، كان هناك اهتمام بالسفن التي تعمل البناء 4.4 سنوات لتتضاعف من مستواها في

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	40	42	29.5	31
مستعمل 5 سنوات	32	34	22	23.5
مستعمل 10 سنوات	23.5	24.5	13.75	13.5
PANAMAX جديد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"	34	34	25.5	27
مستعمل 20 سنة	13.25	13.25	5.5	6
SUPRAMAX جديد	32	32	24	25.5
إعادة بيع Resale "63-60 K DWT" مستعمل "56K DWT"	37	37	26.5	28
مستعمل 10 سنوات	21	21.5	10.75	12.5
بناء جديد	40	39.5	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	590	610	405	365
بنجلاديش	615	640	415	385
CONTAINER الهند	610	630	415	395
2000 TEU بنجلاديش	610	620	410	395

ملاصح سوق السفن

● **السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء السفن في قطاع الصب الجاف وارتفعت في قطاع الحاويات لهذا الأسبوع. وفي قطاع الصب الجاف، تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين من طراز Handymax حمولة 47 ألف طن للاستلام في 2023.

● **السفن المستعملة:** تباينت الأسعار ما بين انخفاض واستقرار في قطاع الصب الجاف واستقرار في قطاع الحاويات لهذا الأسبوع. جاءت المبيعات لهذا الأسبوع في قطاعات Capesize و Handysize، ولم يتم الإبلاغ عن أي مبيعات في قطاعات Supramax، Panamax، Kamsarmax.

● **التخريد:** استقرت أسعار التخريد في جميع القطاعات هذا الأسبوع. على الرغم من استمرار معدلات الإيجار الضعيفة في سوق ناقلات النفط، كان هناك نقص في الحمولة المتاحة من القطاع لسوق التخريد، حيث يتبنى الملاك نهج "الانتظار والتربح" لظروف سوق الإيجار في المستقبل. من غير المرجح أن يتم توفير حمولات من قطاعات أخرى، حيث تظل معدلات الإيجار في معظم القطاعات الأخرى قوية بشكل عام (على الرغم من التراجع الطفيف في الأسابيع الأخيرة في بعض القطاعات). في ظل هذه الخلفية، قد يتوقع مراقبو السوق نقضاً في الحمولة المتاحة بحلول عام 2022. حدث تصحيح هبوطي لأسعار الخردة المحلية هذا الأسبوع، تماشياً مع انخفاض أسعار الصلب المحلية. يبلغ سعر الخردة الإرشادية ل VLCC في الهند حالياً 595 دولاراً أمريكياً للطن. وفي الوقت نفسه، يبلغ سعر الخردة الإرشادية لسفن الصب الجاف في بنجلاديش حالياً 610 دولاراً أمريكياً للطن. منذ بداية العام حتى الآن، تم الإبلاغ عن بيع 21.7 مليون طن من الحمولات للتخريد على مستوى العالم، مما يمثل انخفاضاً طفيفاً بنسبة 5% على أساس سنوي من حيث الوزن الساكن. يمثل قطاع ناقلات النفط أكبر نسبة (62%) من الحمولة المباعة للتخريد في عام 2021 حتى الآن.