



ملاصق السوق الملاحي العالمي في أسبوع

السجل العالمي لطلبات بناء السفن من منظور مختلف

غالبًا ما يُقال أن الشحن البحري صناعة مجزأة للغاية علاوة على ذلك، يبلغ متوسط وزن سفن الأسطول من حيث العدد الهائل للشركات المالكة للسفن التي تشكل القوام الرئيسي. للأسطول التجاري العالمي. ورغم صحة هذه المقولة، يُظهر فحص السجل العالمي لطلبات بناء السفن الحالي، أن الاستثمار في السفن الجديدة أصبح أكثر تركيزًا من ذي قبل، وبشكل خاص أن طلبات بناء السفن التي تعمل بالوقود البديل تتركز لدى قلة من المالكين الذين يقودون الاستثمار في تلك التقنيات الحديثة للوقود.

إذا نظرنا إلى تركيب ملكية الأسطول التجاري العالمي نجد أن أكثر من 29 ألف شركة مالكة تمتلك أكثر من 111 ألف سفينة. ويعطي متوسط حوالي 4 سفن لكل شركة فكرة عن صناعة مجزأة ومفتتة بشكل كبير، على الرغم من وجود العديد من مالكي السفن الكبار أو حتى الكبار جدًا. ومع ذلك، فإن السجل العالمي لطلبات بناء السفن يبدو أكثر تركيزًا من مجرد معيار الملكية، حيث يوجد عدد أقل بكثير من الملاك لديهم سفن في السجل العالمي لطلبات بناء السفن، بناء السفن، (أو 413 إذا تم تضمين الشركات التي حيث يوجد ما يزيد قليلاً عن 6 آلاف سفينة في لديها سفن قادرة بالفعل على استخدام الوقود السجل العالمي لطلبات بناء السفن موزعة على أقل البديل Ready في سجل طلبات بناء السفن العالمي). من 1500 مالك (أقل بكثير من 10% من شركات ويبدو أن عددًا محدود نسبيًا من المالكين هم الشحن لديها سفن في السجل العالمي لطلبات بناء السفن المسؤولين عن الاستثمار في السفن القادرة على السفن). استخدام الوقود البديل، ولكن كل منهم بمتوسط

وزن من هذه السفن في السجل العالمي لطلبات بناء السفن، يزيد عن 400 ألف طن GT. وقد تضاعف هذا الرقم منذ بداية العقد الحالي، على الرغم من أن عدد المالكين الذين لديهم سفن قادرة على استخدام وقود بديل في السجل العالمي لطلبات بناء السفن حالياً يفوق بكثير إجمالي عدد المالكين آنذاك (184 مالغاً). علاوة على ذلك، فإن التركيز على المالكين الذين يقومون بأكبر استثمارات في بناء السفن الجديدة يوضح التركيز المتزايد. حيث يستحوذ أكبر 50 مالك من حيث إجمالي الحمولة في السجل العالمي لطلبات بناء السفن، على نحو 52% من إجمالي الحمولة في السجل، مقابل 30% خلال الفترة 2009-2011. وعلى النقيض من ذلك، يستحوذ أكبر 50 مالك للأسطول التجاري الحالي على 29% من إجمالي الحمولة. ليس ذلك فحسب بل والأكثر حدة هو تركيز السفن القادرة على استخدام الوقود البديل في السجل العالمي لطلبات بناء السفن، لدى كبار الملاك بحصة تبلغ 68% من إجمالي وزن السفن المطلوبة. وقد ارتفعت حصة السفن القادرة على استخدام الوقود البديل في السجل العالمي لطلبات بناء السفن من أصل 20 مليون طن GT في يناير 2020، (تمثل 20% من وزن المطلوبة، مقابل 138 مليون طن GT حالياً، بنسبة تزيد عن 50%). وقد لعبت عوامل من بينها ارتفاع حصة طلبات بناء سفن الحاويات وناقلات الغاز (القطاعات التي يكون فيها الملاك تقليدياً أكبر من ذويهم في القطاعات الأخرى)، إضافة إلى سهولة الوصول إلى التمويل دوراً في زيادة التركيز، جنباً إلى جنب مع زيادة استخدام الوقود البديل في بعض القطاعات وارتفاع مستويات أسعار بناء السفن الجديدة، وأوقات التسليم في ترسانات بناء السفن وعدم اليقين التكنولوجي الذي يعرقل قرارات بعض الملاك عن الاستثمار في بناء سفن جديدة في الوقت الحالي.

وفي الختام يمكن القول أنه برغم كون أسطول الشحن العالمي لا يزال مفتت على نطاق واسع من منظور ملكية السفن، ولكن السفن الموجودة اليوم في السجل العالمي لطلبات بناء السفن حالياً، وخاصة تلك القادرة على استخدام الوقود البديل، تُظهر عدداً أقل بكثير من الشركات الرائدة. في هذا الشأن.

(Clarksons)

ملاصق سوق السفن

السفن الجديدة: انخفضت أسعار بناء كافة طرازات سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. ولم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن جديدة في قطاع سفن الصب الجاف، فيما تم الإبلاغ عن طلب بناء اثنتين من سفن الحاويات من قطاع الروافد سعة 1800 حاوية قياسية للاستلام خلال الربع الثاني والثالث من عام 2027.

السفن المستعملة: غلب الانخفاض على أسعار السفن المستعملة في قطاع الصب الجاف، بينما استقرت في قطاع سفن الحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز سفن Ultramax، تم بيع السفينة ERIN MANX حمولة 63 ألف طن بناء 2020 مقابل 32.5 مليون دولار. وفي ذات الطراز تم بيع السفينة SEACON FUZHOU حمولة 63 ألف طن، بناء 2019 مقابل 31.83 مليون دولار. وفي طراز سفن Supramax، تم بيع السفينة MEDI BANGKOK حمولة 53 ألف طن، بناء 2006 مقابل ما يزيد عن 11.5 مليون دولار.

التخريد: تباينت أسعار التخريد هذا الأسبوع ما بين انخفاض في الهند واستقرار في بنجلاديش. وقد ظل نشاط التخريد ضعيفاً على خلفية احتفالات Diwali في شبه القارة الهندية هذا الأسبوع. وبأمل بعض اللاعبين في السوق أن تتعافى السوق بمجرد استئناف العمل كالمعتاد. وقبل الانتخابات الأمريكية كانت هناك تكهانات حول التأثيرات المحتملة على السوق من أجندات مرشحي الانتخابات، بما في ذلك كيفية تطور نظام العقوبات الأمريكية والذي قد يؤثر بدوره على تدفق السفن إلى سوق التخريد. ومنذ بداية العالم وحتى الآن، تم الإبلاغ عن 235 سفينة بإجمالي 7.4 مليون طن، أقل بنسبة 20% من متوسط عامي 2022-2023. وبظل النشاط محدوداً في معظم القطاعات، مع انخفاض تخريد سفن الصب الجاف بنسبة 37% عن إجمالي العام الماضي، وكذا انخفاض تخريد سفن الحاويات بنسبة 47%. في المقابل، ارتفعت مبيعات تخريد الناقلات على أساس سنوي بنسبة 43%، حيث تم تخريد 1.1 مليون طن من الوزن الساكن، على الرغم من أن مبيعات التخريد لا تزال عند مستويات منخفضة تاريخياً، بعد أن ارتفعت من أدنى مستوى لها في أكثر من عقدين من الزمن في عام 2023 عندما بلغت 0.9 مليون طن من الوزن الساكن.

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2023	2022
بناء جديد	37.25	37.5	35.5	33.5
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	40.25	41.25	39.5	36.5
مستعمل 5 سنوات	35	36	34	30
مستعمل 10 سنوات	25.25	25.25	24	22.5
PANAMAX بناء جديد	36.25	36.5	34.5	33
جديد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"	10.5	10.75	8.5	10
بناء جديد	34.25	35	33	30.5
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	40	41	37	35.5
مستعمل 5 سنوات	34.5	35.75	30.5	28
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	15.75	16	13.75	14.75
CONTAINER مستعمل 15 سنة	22.5	22.5	12	14

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2023	2022
PANAMAX/ KAMSARMAX الهند	480	490	505	525
بنجلاديش	465	465	495	510
CONTAINER الهند	510	520	545	560
2000 TEU بنجلاديش	495	495	525	515

* يقاس سعر التخريد بما يسمى "Light displacement" Ldt وهو وزن السفينة باستثناء البضائع والوقود والماء والصابورة والمخازن والركاب والطاقم مع احتساب الماء في الغلايات حتى مستوى التخير.