



# ملامح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

## 2024 عام نشط لأسواق الأصول

ناقلات الصب السائل وسفن الحاويات والحاويات المستعملة على خلفية ظروف سوق التشغيل القوية التي رفعت شهية الطلب لدى المشترين، في وقت تقدم فيه أسعار السفن المرتفعة حالياً عوائد مرتفعة على الأصول لدى بعض البائعين، لا سيما في ظل استخدام بعض الملاك لسوق السلع المستعملة كوسيلة لإحراز تقدم في خطط تجديد الأسطول في ظل ارتفاع أسعار بناء السفن الجديدة واستمرار الزيادات في أوقات تسليم السفن لدى ترسانات البناء. هكذا، يصبح 2024 هو العام الرابع على التوالي الذي تجاوزت فيه الأحجام تداول السفن المستعملة 100 مليون طن من الوزن الساكن، وهو رقم لم يتم تجاوزه قبل الرقم القياسي لعام 2021 البالغ 143.2 مليون طن ساكن. ومع ذلك، تباينت أحجام تداول السفن المستعملة على مدار العام، حيث شهد النصف الأول من العام الحالي تداول 67.6 مليون طن من الوزن الساكن، بينما شهد النصف الثاني انخفاضاً قليلاً ليصل إلى 43.4 مليون طن من الوزن الساكن حتى الآن. أيضاً، وصلت أسعار السفن المستعملة، وخاصة بالنسبة لناقلات النفط، إلى مستويات قوية للغاية خلال الصيف الماضي.

على الجانب الآخر، وعلى الرغم من أن وتيرة أنشطة تخريد السفن كانت ضعيفة بشكل ملحوظ هذا العام، فمنذ بداية العام وحتى الآن، لم يتجاوز عدد السفن التي تم تخريدها 339 سفينة إجمالي حمولة 8.7 مليون طن من الوزن الساكن. ومن المقرر أن يكون عام 2024 هو العام الأقل نشاطاً فيما يخص تخريد السفن منذ عام 2007 الذي شهد تخريد إجمالي حمولة بلغ 6.5 مليون طن، وعلى الرغم من التباين على مدار العام، فإن عام 2024 سيكون عاماً نشطاً للغاية لأسواق تداول الأصول في سوق الشحن. ويبدو أن نشاط بناء السفن ونشاط أسواق السفن المستعملة مجتمعين من حيث الحمولة الساكنة (التي بلغت منذ بداية العام وحتى الآن 267.7 مليون طن من الوزن الساكن) في طريقه إلى الاقتراب من أعلى مستوى له بعد الأزمة المالية في عام 2021 بإجمالي حمولة بلغت 285.3 مليون طن، ومن حيث قيمة الاستثمارات في الأصول، سيكون عام 2024 هو الأكبر منذ عام 2007 بإجمالي استثمارات بلغت حتى الآن نحو 237.3 مليار دولار أمريكي، على الرغم من التباطؤ خلال النصف الثاني. وبحلول نهاية عام 2024، ستكون أسواق أصول الشحن قد شهدت عاماً قياسيماً آخر يعد الثاني خلال العقد الحالي.

بشكل لافت مما كانت عليه في النصف الأول (101 مليون طن من الوزن الساكن)، مع تباين معنويات في سوق الشحن في الآونة الأخيرة، على الرغم من أن النصف الثاني شهد زيادات إضافية في طلبات سفن الحاويات (3.7 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدماً منذ بداية مايو) بقيادة شركات شحن الحاويات الكبرى. وبالنظر لإجمالي الحمولة التي تم التعاقد عليها من حيث الوزن الساكن، يبدو أن عام 2024 سيكون هو الأعلى منذ عام 2013 (180.3 مليون طن من الوزن الساكن)، وإن كان لا يزال أقل بكثير من أعلى مستوى له على الإطلاق أثناء "طفرة" طلبات بناء السفن في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين (2007: 265 مليون طن من الوزن الساكن). وقد بلغت نسبة طلبات بناء السفن الجديدة 7% من الأسطول الحالي، وهي أعلى بنسبة 50% من المتوسط السنوي منذ الأزمة المالية العالمية.

لم تقتصر حالة النشاط على تعاقدات بناء السفن الجديدة بل امتدت لأسواق السفن المستعملة التي شهدت الإبلاغ عن 1961 عملية بيع لسفن مستعملة منذ بداية العام وحتى الآن بإجمالي حمولة بلغت 111.5 مليون طن، على الرغم من تباطؤها مرة أخرى منذ نهاية الصيف الماضي. وقد استمد النشاط في سوق السفن المستعملة دعماً هذا العام من خلال أحجام مبيعات قياسية لسفن الصب فضلاً عن ارتفاع كبير لوتيرة تداول مع اقتراب العام من نهايته، تظهر أحجام تداول الأصول في سوق الشحن البحري أن عام 2024 كان عاماً مزدحماً للنسبة من التباطؤ النسبي خلال النصف الثاني مقارنة بحالة الزخم التي شهدتها النصف الأول من العام، وأنشطة التخريد المحدودة بشكل ملحوظ، فإن أحجام طلبات بناء السفن الجديدة وأحجام مبيعات السفن المستعملة القوية من شأنها أن تجعل عام 2024 عاماً نشطاً وفقاً للمعايير التاريخية. وبالنسبة لتعاقدات بناء السفن الجديدة كان العام الحالي قوياً بشكل ملحوظ في ظل تدفق مستمر لطلبات البناء مما رفع الإجمالي حتى الآن ليصل إلى 156.2 مليون طن من الوزن الساكن. وقد تلقى الطلب القوي على التعاقد عبر القطاعات دعماً من أسواق الشحن القوية بشكل عام، إضافة إلى اتجاهات قوية لتجديد الأسطول بالتحول نحو سفن صديقة للبيئة من خلال تبني تقنيات الوقود البديل من قبل بعض المالكين، أضف إلى ذلك اشتداد المنافسة على الفراغات المتاحة واستمرار الزيادة في أوقات التسليم في أحواض ترسانات بناء السفن. وقد اقتربت طلبات بناء سفن الحاويات هذا العام من مستويات قياسية، وسجلت طلبات ناقلات الغاز البترولي المسال ارتفاعاً جديداً، في حين كانت طلبات ناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلات النفط قوية. وتبدو أحجام طلبات البناء الجديدة في النصف الثاني من عام 2024 (55.1 مليون طن من الوزن الساكن) أقل

## أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2023	2022
بناء جديد	37.5	37.25	35.5	33.5
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	40	40	39.5	36.5
مستعمل 5 سنوات	34	34	34	30
مستعمل 10 سنوات	24.5	24.5	24	22.5
PANAMAX بناء جديد	36.5	36.25	34.5	33
مستعمل 20 سنة "جديد 77-75 KDWT" مستعمل 73 KDWT"	8.75	8.75	8.5	10
بناء جديد	34.75	34.75	33	30.5
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	39	39	37	35.5
مستعمل 5 سنوات	32.5	32.5	30.5	28
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	14.75	14.75	13.75	14.75
CONTAINER 2500 TEU** مستعمل 15 سنة	24.5	23	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	470	465	505	525
بنجلاديش	480	475	495	510
CONTAINER 2000 TEU الهند	500	500	545	560
بنجلاديش	505	505	525	515

## ملامح سوق السفن

**السفن الجديدة:** ارتفعت أسعار بناء بعض طرازات سفن الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي قطاع سفن الصب الجاف، تم الإبلاغ عن طلب Everbright Leasing بناء 10 سفن من طراز Kamsarmax حمولة 82 ألف طن لدى ترسانة Jiangsu New Hantong للاستلام خلال 2027-2028.

**السفن المستعملة:** استقرت أسعار السفن المستعملة في قطاع الصب الجاف، بينما ارتفعت في قطاع سفن الحاويات بشكل كبير هذا الأسبوع. وفي طراز سفن Supramax تم بيع السفينة GLOBAL SAIKAI حمولة 51 ألف طن بناء 2007 مقابل 12 مليون دولار. وقد جاءت باقي المبيعات القليلة في طراز سفن Capesize.

**التخريد:** تباينت أسعار التخريد هذا الأسبوع بين القطاعات والوجهات. استمر تباطؤ النشاط هذا الأسبوع في سوق التخريد وظلت ديناميكيات العرض والطلب في السوق غير واضحة مع قلة النشاط وعمليات التداول، وهو أمر غير مفاجئ بالنظر إلى التباطؤ الذي يحدث عادةً في هذا الوقت من العام. وعلى النقيض من ذلك، شهدت أسعار التخريد في تركيا ارتفاعاً في الأسعار مؤخراً، مع وصول المزيد من الوحدات التي تتطلب الامتثال للوائح تخريد السفن في الاتحاد الأوروبي. وعلى الرغم من هذا التحسن، إلا أن التوقعات المستقبلية لا تزال حذرة. خلال عام 2024 حتى الآن، كان نشاط التخريد ضعيفاً، حيث تم بيع 275 سفينة فقط بإجمالي وزن بلغ 8.8 مليون طن للتخريد، وهو أقل بنسبة 18% من متوسط عامي 2022 و2023. وقد أدت مجموعة متنوعة من العوامل إلى تقييد أحجام التخريد، حيث كان المعروض من السفن محدوداً للغاية نتيجة الأداء الجيد لأسواق الشحن على مدار العام، أضف إلى ذلك تأثير التقلبات المالية وتقلبات أسعار الصلب في دول شبه القارة الهندية على الطلب من جانب ترسانات التخريد.