



ملامح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

التأثيرات الاولية للتعريفات الجمركية الجديدة للولايات المتحدة

صناعة السيارات في المكسيك العيب الأكبر. ترسل المكسيك نحو 80% من السيارات التي تنتجها إلى الولايات المتحدة وحدها، أي ما يعادل نحو 2.5 مليون سيارة سنوياً.

وستهدد الرسوم قطاع الطاقة في المكسيك؛ إذ تستقبل الولايات المتحدة نحو 60% من صادرات المكسيك من النفط، ومعظمها من النفط الخام المتجه إلى مصافي التكرير الأمريكية. وفي الوقت نفسه، تعدّ المكسيك الوجهة الأولى لصادرات النفط المكرر الأمريكية، التي تلي أكثر من 70% من الطلب المحلي. ومن المرجح أن تؤدي التعريفات الجمركية الأمريكية إلى زيادة تكلفة الوقود، والضغط على الاقتصاد في المكسيك.

وتواجه كندا تحدياً مماثلاً؛ إذ تشتري الولايات المتحدة أكثر من 70% من صادرات كندا، وتشكل هذه السلع 14% من إجمالي واردات الولايات المتحدة. وبموجب التعريفات الجمركية الجديدة، سوف يتضرر قطاع الطاقة الكندي بشكل أكبر، حيث يرسل المصدرون 80% من نفطهم إلى الجنوب.

ثالثاً: الصين، والتي تبدو أقل اعتماداً نسبياً على الولايات المتحدة، وأقل اعتماداً على التجارة بشكل عام. فعلى مدى العقدين الماضيين، قلّت بشكل مطّرد من أهمية التجارة لاقتصادها مع قيام بكين بتكثيف الإنتاج المحلي. واليوم، لا تمثل الواردات والصادرات سوى نحو 37% من الناتج المحلي الإجمالي للصين، مقارنةً بأكثر من 60% في أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين.

وفي السنوات الأخيرة، تراجعت التجارة بين الولايات المتحدة والصين، خصوصاً في القطاعات التي تضررت من التعريفات الجمركية السابقة وضوابط التصدير، مثل: قطع غيار السيارات، وحوادث البيانات، والأثاث، وأشباه الموصلات. وبدلاً من ذلك؛ عززت الصين التجارة مع شركاء آخرين؛ بما فيهم الاتحاد الأوروبي والمكسيك وفيتنام. وارتفعت حصة البلاد من التجارة العالمية بنحو 4% منذ عام 2016، عندما تولى ترمب منصبه لأول مرة، مع انخفاض حصة الولايات المتحدة. وستعمل هذه العوامل مجتمعة على تخفيف صدمة التعريفات الجمركية الإضافية بنسبة 10% على الصادرات الصينية إلى الولايات المتحدة.

(Council on Foreign Relations)

ومن شأن فرض تعريفات جمركية بنسبة 25% على كندا والمكسيك أن يرفع تكاليف الإنتاج أمام شركات صناعة السيارات الأمريكية، مما يضيف ما يصل إلى 3 آلاف دولار إلى سعر بعض السيارات البالغ عددها نحو 16 مليون سيارة، التي تباع في الولايات المتحدة كل عام. وقد ترتفع تكاليف المنتجات الطازجة أيضاً؛ إذ تعدّ المكسيك أكبر مصدر لتلك المنتجات إلى الولايات المتحدة، فهي تزودها بأكثر من 60% من واردات الخضراوات الأمريكية ونحو نصف واردات الفاكهة.

مع ذلك، فإن الولايات المتحدة تعتمد بشكل أقل على التجارة مقارنةً بكثير من الاقتصادات الصناعية الأخرى؛ بما فيها ألمانيا واليابان والمملكة المتحدة. وتشكل الواردات والصادرات الربع فقط من الناتج المحلي الإجمالي للولايات المتحدة.

ثانياً: كندا والمكسيك، حيث ستؤثر الرسوم الجمركية على كندا والمكسيك بشكل أكبر، حيث تشكل التجارة نحو 70% من الناتج المحلي الإجمالي لكلا الاقتصادين. فأكثر من 80% من صادرات المكسيك؛ بما فيها السيارات والآلات والفاكهة والخضراوات والمعدات الطبية، تنجّه شمالاً، وهو ما يمثل 15% من إجمالي الواردات الأمريكية. ومن شأن فرض تعريفات جمركية بنسبة 25% على هذه السلع أن يخفض الناتج المحلي الإجمالي للمكسيك بنحو 16%، مع تحمل

فرض الرئيس الأمريكي رسوماً جمركية على كندا والمكسيك بنسبة 25%، و10% على الصين، وهو ما عده خبراء ومحللون حرباً تجارية عالمية. ومع الرد الانتقائي من كندا والمكسيك والصين، يتوقع أن تتلقى الأسواق العالمية صدمة جديدة، وفيما يلي التأثيرات الاقتصادية المحتملة لهذه التعريفات الجمركية على البلدان الأربعة:

أولاً: الولايات المتحدة، حيث يأتي نحو نصف جميع واردات الولايات المتحدة - أكثر من 1.3 تريليون دولار - من كندا والصين والمكسيك. ويمكن أن تقلل التعريفات الجمركية الجديدة من إجمالي الواردات الأمريكية بنسبة 15%. في حين أن التعريفات الجمركية ستولد نحو 100 مليار دولار سنوياً في عائدات ضريبية فيدرالية إضافية، إلا أنها قد تفرض أيضاً تكاليف كبيرة على الاقتصاد نتيجة تعطيل سلاسل التوريد، ورفع التكاليف أمام الشركات، والقضاء على مئات الآلاف من الوظائف، وفي نهاية المطاف رفع أسعار المستهلك. وسوف تتأثر قطاعات معينة من الاقتصاد الأمريكي بشدة؛ بما في ذلك قطاعات السيارات والطاقة والأغذية. وقد ترتفع أسعار البنزين، حيث تزود كندا والمكسيك مصافي التكرير الأمريكية بأكثر من 70% من واردات النفط الخام. كما تتعرض السيارات والمركبات الأخرى للخطر، حيث تستورد الولايات المتحدة نحو نصف قطع غيار السيارات من جارتَيْها الشمالية والجنوبية.

أسعار السفن بناءً جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
بناء جديد	37	37	37.5	35.5
KAMSARMAX إعادة بيع	39	39.5	40	39.5
مستعمل 5 سنوات	33	33.5	34	34
مستعمل 10 سنوات	24.5	24.5	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة	7.75	8	8.75	8.5
مستعمل "73 K DWT"				
بناء جديد	34.5	34.5	34.75	33
ULTRAMAX إعادة بيع	37	37.5	39	37
مستعمل 5 سنوات	30.5	31	32.5	30.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	14.5	14.75	14.75	13.75
CONTAINER مستعمل 15 سنة	25	25	24.5	12
2500 TEU**				

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
PANAMAX/ KAMSARMAX الهند	455	450	470	505
بنجلاديش	460	460	480	495
CONTAINER الهند	475	475	500	545
2000 TEU بنجلاديش	485	485	505	525

ملامح سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء طرازات سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. لم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن جديدة في قطاع سفن الصب الجاف. وفي المقابل، تم الإبلاغ عن طلب بناء 12 سفينة سعة 1800 حاوية مكافئة، في قطاع سفن الحاويات من طراز الروافد.

السفن المستعملة: غلب الانخفاض على أسعار السفن المستعملة في قطاع الصب الجاف، بينما استقرت الأسعار في قطاع سفن الحاويات هذا الأسبوع. في طراز سفن Kamsarmax، تم بيع السفينة KLEISOURA، حمولة 80 ألف طن، بناء 2017 مقابل، 27.65 مليون دولار. وفي نفس الطراز تم بيع السفينة ATHINA II حمولة 82 ألف طن، بناء 2015 مقابل ما يزيد عن 25 مليون دولار. أيضاً، تم بيع السفينة VOLOS حمولة 82 ألف طن، بناء 2014 مقابل نحو 23 مليون دولار. كما تم بيع السفينة PATRA حمولة 80 ألف طن بناء 2012 مقابل 15.75 مليون دولار. هذا فضلاً عن بيع السفينة DL ADONIS حمولة 79 ألف طن، بناء 2010 مقابل نحو 12 مليون دولار. وفي طراز سفن Supramax، تم بيع السفينة ORION حمولة 56 ألف طن، بناء 2007 مقابل 10.5 مليون دولار.

التخريد: غلب الاستقرار على أسعار التخريد هذا الأسبوع في معظم القطاعات والوجهات. ولا يزال سوق إعادة التدوير يعاني من عدم اليقين والتقلبات، ويرجع ذلك جزئياً إلى إحجام المالكين عن قبول عطاءات أقل لسفنهم، على الرغم من زيادة السفن التي يتم تداولها في السوق، حيث يبدو أنهم ينتظرون انتعاش أسعار الخردة. ومع ذلك، قد يستغرق الأمر بعض الوقت قبل أن ترتفع الأسعار بشكل ملحوظ في ظل انخفاض أسعار ألواح الصلب وضعف الروبية الهندية. وفي الوقت نفسه، كانت هناك تقارير غير مؤكدة تفيد بأن اثنتين من ناقلات النفط الخام العملاقة قد تم رفض دخولهما إلى بنجلاديش لإعادة تدويرهما بسبب تاريخهما التجاري. إذا كانت التقارير صحيحة، فقد يثير ذلك مخاوف بشأن خيارات إعادة التدوير المستقبلية للسفن ذات التاريخ التجاري المماثل. وفي أماكن أخرى، يشهد سوق إعادة التدوير في تركيا اضطراباً بسبب التوقف المؤقت لمشتريات الخردة من كبار منتجي الصلب. ويؤثر تقلب أسعار إعادة التدوير التركية أيضاً على المعنويات، حيث انخفضت الأسعار مؤخرًا بمقدار 20-30 دولاراً أمريكياً للطن الواحد، مما يشير إلى أن السوق في حالة هشاشة، مع تعثر المفاوضات حيث يكافح المشترون والبائعون للتوصل إلى اتفاق.