



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

صادرات الفحم الإندونيسي تواجه رياح معاكسة

بتطبيق سعرها المرجعي المحلي على صادرات الفحم في فبراير 2025، لتحديد سعرًا أدنى لا يمكن للمنتجين بيع الفحم بأقل منه.

لقد أضاف هذا التغيير في السياسة ضغطًا إضافيًا على خلفية غير مواتية بالفعل؛ من ناحية الطلب، حيث خفضت كل من الصين والهند واردات الفحم هذا العام مع نمو الإنتاج المحلي ومصادر الطاقة المتجددة، مما قلل الطلب على الكميات الإندونيسية. يعني السعر الأدنى الذي فرضته إندونيسيا أن المصدرين لم يتمكنوا من مواكبة الانخفاضات في أسعار الفحم العالمية، حيث أصبحت الأسعار الإندونيسية الآن أعلى من الأسعار الأسترالية المماثلة لأول مرة منذ عام 2020. انخفضت الصادرات الإندونيسية بنسبة 7% على أساس سنوي هذا العام حتى الآن (شكلت 40% من الانخفاض الإجمالي في تجارة الفحم حتى الآن في عام 2025). أدى ضعف الطلب على الفحم الإندونيسي إلى تراجع معدلات إيجار سفن الصب الجاف في المنطقة، حيث انخفضت معدلات إيجار سفن Panamax من إندونيسيا إلى جنوب الصين بنسبة 40% تقريبًا على أساس سنوي في عام 2025 حتى الآن. والآن، تدور شائعات تشير إلى أن الحكومة تراجع إمكانية "التراجع" عن سياسة التسعير لدعم المصدرين.

وهكذا، واجهت صادرات الفحم الإندونيسي عددًا من الرياح المعاكسة حتى الآن هذا العام، مع تراجع الطلب العالمي على الفحم وإضافة السياسات الحكومية مزيدًا من الضغط على المصدرين. سيكون من المهم مراقبة كيف سيستجيب أكبر مورد للفحم المنقول بحراً في العالم في الفترة القادمة.

(Clarksons)

من 85% من نمو تجارة الفحم في العام الماضي. لقد قدمت هذه الكميات دعماً لأصحاب سفن الصب الجاف، لا سيما في طرازات الأحجام المتوسطة، حيث تشير البيانات إلى أن سفن Panamax قضت حوالي 15% من الوقت (الذي كانت فيه محملة ببضاعة) في نقل صادرات الفحم الإندونيسي. في العام الماضي، ارتفاعاً من 11% في عام 2022.

ومع ذلك، فإن الارتفاع الأخير في الصادرات لم يقلل من التدقيق الحكومي الإندونيسي، حيث اعتادت الحكومة التدخل في صادرات المواد الخام (على سبيل المثال، حظر تصدير الفحم في يناير 2022، وحظر تصدير خام النيكل والبوكسيت المستمر). كانت هناك أهداف متضاربة للسياسة الحكومية في السنوات الأخيرة، حيث حددت الحكومة قيوداً رسمية على إنتاج الفحم وسمحت بتجاوزها، وفرضت مبيعات محلية بينما شجعت الصادرات أيضاً وسط ارتفاع أسعار الفحم العالمية، حيث أمل صانعو السياسات أن تمكن حصة إندونيسيا المتزايدة في السوق من التحكم بشكل أكبر في الأسعار العالمية، على الرغم من كون إندونيسيا منتجاً منخفض التكلفة يتمتع بقدرة محدودة على تحديد الأسعار. لذلك، بدأت الحكومة

شهدت صادرات الفحم الإندونيسي ارتفاعاً كبيراً في السنوات الأخيرة، مدفوعة بالطلب القوي من الصين والهند، وشكلت 40% من صادرات الفحم المنقول بحراً عالمياً في عام 2024. ومع ذلك، واجهت الكميات الإندونيسية عددًا من الرياح المعاكسة حتى الآن هذا العام، مع تعرض الطلب العالمي على الفحم للضغط وتأثير السياسات الحكومية.

تعد إندونيسيا أكبر مصدر للفحم في العالم منذ عام 2010، لكن وتيرة النمو تسارعت بشكل حاد في السنوات الأخيرة. ارتفعت الكميات بنسبة 15% خلال الفترة 2023-2024 لتصل إلى رقم قياسي بلغ 563 مليون طن متري في عام 2024 (معظمها فحم حراري)، وسط ارتفاع بنسبة 21% في إنتاج الفحم المحلي. على وجه الخصوص، كان الفحم الحراري منخفض الجودة جزءاً رئيسياً من هذا النمو، حيث يعتبر خياراً شائعاً بين منتجي الطاقة الكهربائية في الصين والهند (60% من الصادرات الإندونيسية) الذين يراقبون هوامش أرباحهم وسط المنافسة المتزايدة من مصادر الطاقة المتجددة منخفضة التكلفة.

شكلت الإمدادات الإندونيسية 40% من إجمالي تجارة الفحم المنقول بحراً في عام 2024 (و10% من إجمالي تجارة بضائع الصب الجاف)، وأكثر

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
بناء جديد	36.5	36.5	37.5	35.5
إعادة بيع Resale	38	38	40	39.5
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	30.5	30.5	34	34
مستعمل 10 سنوات	23.5	23.5	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة	8.25	8.25	8.75	8.5
مستعمل "73 KDWT"				
بناء جديد	33.5	33.5	34.75	33
إعادة بيع Resale	38	38	39	37
مستعمل 5 سنوات	30.5	30.5	32.5	30.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	14.5	14.5	14.75	13.75
CONTAINER مستعمل 15 سنة	28	27.5	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	425	425	470	505
بنجلاديش	440	440	480	495
CONTAINER الهند	445	445	500	545
2000 TEU بنجلاديش	465	465	505	525

* 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 التبخير.

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. وفي قطاع سفن الصب الجاف تم الإبلاغ عن قيام شركة الملاحة الوطنية بطلب بناء اثنتين من سفن الصب الجاف من طراز Kamsarmax حمولة 82 ألف طن لدى ترسانة Jiangsu New Hantong للاستلام خلال شهري سبتمبر ونوفمبر 2028. أيضاً تم الإبلاغ عن طلب بناء اثنتين من السفن من طراز Post-Panamax حمولة 95 ألف طن للاستلام خلال عام 2028. وأخيراً تم الإبلاغ عن طلب بناء 10 سفن من طراز VLOC حمولة 325 ألف طن للاستلام خلال عامي 2028 و2029.

السفن المستعملة: استقرت أسعار السفن المستعملة في جميع طرازات سفن الصب الجاف، بينما ارتفعت في سفن الحاويات هذا الأسبوع. في طراز Kamsarmax تم بيع السفينة SANTA GRACIELA حمولة 82 ألف طن بناء 2013 مقابل نحو 18.5 مليون دولار. ومن ذات الطراز تم بيع السفينة ATALANTA حمولة 82 ألف طن بناء 2010 مقابل نحو 15.5 مليون دولار. أيضاً، تم بيع السفينتين EXPLORER ASIA و EXPLORER OCEANIA حمولة 81 ألف طن بناء عامي 2016 و2015 على الترتيب مقابل نحو 40 مليون دولار في صفقة مجمعة. في طراز سفن Supramax تم بيع السفينة PYTHIAS حمولة 58 ألف طن بناء 2010 مقابل نحو 11.2 مليون دولار.

التخريد: استقرت أسعار التخريد هذا الأسبوع في قطاع سفن الصب الجاف وقطاع سفن الحاويات. دخلت اتفاقية هونج كونج (HKC) حيز التنفيذ في 26 يونيو، تهدف هذه المعاهدة إلى تحسين السلامة في ساحات تخريد السفن وتقليل الأثر البيئي لهذه الصناعة. بموجب هذه اللائحة، يُطلب من السفن أن تحمل قائمة جرد للمواد الخطرة (IHM)، مع طلب قائمة جرد أكثر تفصيلاً عندما يتم تخريد السفينة. في الوقت نفسه، يجب على ساحات التخريد إثبات أنها تفي بمعايير السلامة والبيئة التي وضعتها الاتفاقية. في غضون ذلك، لا يزال سوق تخريد السفن يعاني من الركود وسط تراجع شهية شركات التخريد للاستحواذ على السفن. يأتي هذا الركود في ظل عدم اليقين الاقتصادي الكلي العالمي وتقلبات السوق. فقد استمرت أسعار الصلب في الهند في التراجع مؤخراً، مما أضاف المزيد من الضغط على توقعات الأسعار لدى شركات التخريد.