



ملاصق السوق الملاحي العالمي في أسبوع

الانتخابات الأمريكية.. مزيد من عدم اليقين

الحرب التجارية السابقة منذ عام 2018، قامت الصين بخفض وارداتها من الولايات المتحدة على أساس مبدأ المعاملة بالمثل. ورغم الإشارة إلى بناء السفن في الحملة الانتخابية للرئيس الأمريكي، فقد لا يكون ذلك أولوية، فسياسة الجمهوريين غالباً ما تميل للأعمال التجارية.

أيضاً، تؤثر الحروب في الشرق الأوسط وأوكرانيا بشكل كبير على الشحن البحري. ويبدو الوضع في الشرق الأوسط معقد بشكل كبير ومرشح لمزيد من التقلبات في المستقبل، فهناك على سبيل المثال العقوبات الأمريكية الجديدة المحتملة على إيران. ومن الصحيح أن ننظر إلى الانتخابات باعتبارها اتجاهًا حمائياً آخر، على الرغم من أن أي اتجاهات نحو إعادة التوطين للصناعة قد تستغرق وقتاً. ولا يزال نمو التجارة البحرية متوقعاً ولكن في سياق أكثر تعقيداً من ذي قبل.

ومن المحتمل أن يكون النهج الأقل دعماً للمبادرات المناخية الدولية مسيطراً على مواقف الولايات المتحدة في المنظمة البحرية الدولية IMO. على وجه التحديد فيما يتعلق بطاقة الرياح البحرية في الولايات المتحدة، فإن نسبة الثلثين من أصل 36 جيجاوات المتوقع إضافتها بحلول عام 2035 أصبحت عرضة للخطر، على الرغم من أن هذا الرقم يعد جزءاً صغيراً فقط يقل عن 5% من الإجمالي العالمي للطاقة المتجددة. في المقابل، تبدو الولايات المتحدة أيضاً منطقة واعدة لمشروعات البنية التحتية، فقد أحرز العديد من تلك المشاريع تقدماً في عهد ترامب خلال فترة رئاسته السابقة. لذا، فإن هناك الكثير من الأمور التي يحيط بها عدم اليقين في سوق الشحن البحري بعد انتخابات الرئاسة الأمريكية.

(Clarksons)

بعد إعلان نتائج الانتخابات الأمريكية، نبدأ في تقييم كل من التجارة العالمية للحبوب (-4.4%) ومنتجات الطاقة (7.0%) والتجارة العالمية للصلب (-0.7%) والتجارة العالمية لبضائع الصلب (-0.6%) والإدارة الجافة بشكل عام (-0.6%) والتجارة العالمية للحاويات (-0.4%). وقد استوعب بعض قطاعات التجارة التعريفات الجمركية، في حين وجدت تدفقات تجارية أخرى مسارات وأسواق بديلة وكان هناك زيادة في تجارة الحاويات بالفعل قبل فرض التعريفات الجمركية. وقد قامت كل من الولايات المتحدة والصين بتنويع سلاسل التوريد وأسواق التصدير منذ ذلك الحين.

تمثل الولايات المتحدة ما يقدر بنحو 7% من إجمالي الصادرات البحرية العالمية (تشكل صادرات سلع الطاقة القوام الأساسي) و5% من الواردات البحرية العالمية (13% من تجارة الحاويات). وتبلغ التجارة الثنائية بين الولايات المتحدة والصين حصة 1.4% من التجارة البحرية العالمية. وقد كان إنتاج الولايات المتحدة من بناء السفن ضئيلاً لعقود عديدة وملكية الولايات المتحدة من الأسطول العالمي لا تتعدي 4%. ولكن باعتبارها أكبر اقتصاد على مستوى العالم، فإن التغييرات الجذرية في السياسة الأمريكية ستكون مهمة.

تبدو مرحلة أخرى من التعريفات الجمركية سيناريو محتمل بعد انتخاب الرئيس الأمريكي الجديد والتي تركز مرة أخرى على الصين ولكنها أيضاً قد تكون أوسع وأعمق في طبيعتها من السابقة. ففي عامي 2018 و2019، أدت "الحرب التجارية" بين الولايات المتحدة والصين إلى خفض نمو التجارة البحرية العالمية بنسبة 0.5% مع وجود تأثيرات سلبية على صادرات الطاقة من الولايات المتحدة، ففي أثناء

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2023	2022
بناء جديد	37.25	37.25	35.5	33.5
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	40.25	40.25	39.5	36.5
مستعمل 5 سنوات	35	35	34	30
مستعمل 10 سنوات	25.25	25.25	24	22.5
PANAMAX جديد	36.25	36.25	34.5	33
مستعمل 20 سنة	10.5	10.5	8.5	10
بناء جديد	34.75	34.75	33	30.5
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	40	40	37	35.5
مستعمل 5 سنوات	34.5	34.5	30.5	28
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	15.75	15.75	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	480	505	525
بنجلاديش	465	465	495	510
CONTAINER الهند	510	510	545	560
بنجلاديش 2000 TEU	495	495	525	515

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