



# ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

## تغير أنماط تجارة الصب الجاف

واجهت تجارة بضع الصب الجاف اضطرابات كبيرة في طريقها إلى النمو بنسبة 20% بالأطنان المبلية في عام 2024 وسط هجمات السفن في البحر الأحمر وقيود عبور قناة بنما، حيث يُقدّر حالياً أن إعادة توجيه السفن عبر رأس الرجاء الصالح تضيف أكثر من 1% إضافية إلى الطلب على سفن الصب الجاف.

فقد أثر الاضطراب في البحر الأحمر وقناة بنما بشكل كبير على تدفقات تجارة بضع الصب الجاف في عام 2024، حيث انخفض عبور سفن الصب الجاف عبر تقليدياً، يتم تصدير حوالي 70% من شحنات الحبوب قناة السويس في أكتوبر 2024 بنحو 60% مقارنة الأمريكية عبر موانئ خليج الولايات المتحدة، ثم يمر بالنصف الأول من ديسمبر 2023 بينما انخفض عبور قناة بنما في النصف الأول من عام 2024 بنحو 70% 15% عبر قناة السويس، وفي المقام الأول إلى الشرق على أساس سنوي. وقد تحولت السفن إلى طرق بديلة الأوسط والهند. ومع ذلك، وفي ظل الاضطرابات في لتجنب نقاط الاختناق تلك، حيث أضافت إعادة عبور قناتي السويس وبينما هذا العام، حدث تغيير في التوجيه ما يقدر بنحو 1.2% إلى الطلب على سفن تدفقات تجارة الحبوب لهذا العام. فمنذ بداية عام الصب الجاف عبر زيادة المسافات التي تقطعها السفن 2024، تم تصدير حوالي 40% من الحبوب الأمريكية وهي محملة بالبضائع الأمر الذي يؤخر عودتها مرة أخرى لسوق الاستئجار وخفض العرض النشط (الفوري) من سفن الصب الجاف. وقد أثر هذا على العديد من تدفقات التجارة، ولكن يمكن استكشاف كيف تطورت ثلاث تدفقات تصدير رئيسية لتجارة بضع الصب الجاف عبارة عن فحم شمال الأطلسي، والحبوب الأمريكية، وخام الحديد الكندي. تمثل هذه التدفقات تعزيز متوسط المسافات البحرية لشحنات الحبوب الثلاثة 6.3% من تجارة بضع الصب الجاف بالطن- الميلي في عام 2023 (5.2% بالأطنان المترية)، لكنها في

شمال الباسفيك Nopac. بشكل عام، من المقدر أن يضيف الاضطراب في العبور 4% إلى المسافات البحرية لتجارة الحبوب الأمريكية، وهو ما يمثل 8% من إجمالي نمو المسافات البحرية لبضائع الصب الجاف في عام 2024. وتنقسم صادرات الحبوب الأمريكية (108 طن متري في عام 2024، 20% من تجارة الحبوب العالمية) بين منطقتين للتصدير. الأولى من خليج الولايات المتحدة USG والثانية من منطقة شمال الباسفيك Nopac. الكولومبية بنسبة 7% في عام 2024 لتصل إلى 145 طن متري، مع تحول الأحجام إلى آسيا. وفي عام 2023، كان قد عبر نحو 10% من هذه الأحجام قناة بنما، ولكن الآن لم يعبر سوى أقل من 2% خلال عام 2024، بينما عبر حوالي 25% من تلك الأحجام قناة السويس في عام 2023، لينخفض هذا الرقم ليصل إلى أقل من 1% في عام 2024، الأمر الذي أدى إلى زيادة تقدر بنحو 16% بالأطنان المبلية أو المسافات البحرية لتلك الصادرات، تمثل 41% من إجمالي نمو المسافات البحرية للتجارة العالمية لبضائع الصب الجاف هذا العام.

على الجانب الآخر، تأثرت أيضاً صادرات خام الحديد الكندية (60 مليون طن متري في عام 2024)، حيث مر حوالي 45% من صادرات خام الحديد الكندية عبر قناة السويس في عام 2023 مقابل مرور 10% عبر طريق رأس الرجاء الصالح، مقارنة بمرور أقل من 1% عبر قناة السويس وحوالي 40% عبر طريق رأس الرجاء الصالح في عام 2024، وهو ما يمثل 14% من إجمالي نمو المسافات البحرية للتجارة العالمية لبضائع الصب الجاف هذا العام.

وبالتالي، فإن تلك التدفقات التجارية الرئيسية الثلاثة - وخاصة الفحم في شمال الأطلسي - توضح الارتفاع الكبير في إجمالي المسافات البحرية لتجارة من بضع الصب الجاف الجافة نتيجة لعرقلة حركة الملاحة في البحر الأحمر وقناة بنما هذا العام. وسوف يكون تتبع هذه الاتجاهات في المستقبل أمراً بالغ الأهمية بالنسبة لسوق سفن الصب الجاف مع تطور العوامل المختلفة التي من شأنها إحداث تأثيرات مباشرة على حالة التوازن داخل السوق.

(Clarksons)

## 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	40	39.5	36.5
مستعمل 5 سنوات	34.5	34.5	34	30
مستعمل 10 سنوات	25	25	24	22.5
PANAMAX بناء جديد	36.25	36.25	34.5	33
مستعمل 20 سنة "جديد" 77-75 KDWT "مستعمل" 73 KDWT	9	9	8.5	10
بناء جديد	34.75	34.75	33	30.5
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	39	39	37	35.5
مستعمل 5 سنوات	33	33	30.5	28
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	15.25	15.25	13.75	14.75
CONTAINER 2500 TEU*** مستعمل 15 سنة	23	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	470	505	525
بنجلاديش	470	465	495	510
CONTAINER 2000 TEU الهند	500	500	545	560
بنجلاديش	500	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 التخير.

## ملاحم سوق السفن

**السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء كافة طرازات سفن الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي قطاع سفن الصب الجاف تم الإبلاغ عن طلبات بناء سفينتين من طراز Kamsarmax حمولة 89 ألف طن قادرة على استخدام وقود الميثانول للاستلام في عام 2027. أيضاً، تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين من طراز Capesize حمولة 182 ألف طن للاستلام خلال عام 2028. في المقابل، لم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن جديدة في قطاع سفن الحاويات من طراز الروافد.

**السفن المستعملة:** استقرت أسعار السفن المستعملة في قطاع الصب الجاف، وفي قطاع سفن الحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز سفن Panamax تم بيع السفينة SUMMER LADY حمولة 72 ألف طن بناء 1999 مقابل ما يزيد قليلاً عن 6.5 مليون دولار. وقد جاءت باقي المبيعات القليلة في طراز سفن Capesize و Handysize.

**التخريد:** تباينت أسعار التخريد هذا الأسبوع بين القطاعات والوجهات. وتعاني صناعة تخريد السفن من ضغط كبير، مع تحديات ملحوظة نتيجة ضعف العملات المحلية والتقلبات المستمرة في الأسواق المحلية للصلب في دول شبة القارة الهندية، مما يساهم في خلق بيئة من عدم اليقين للمعنيين بالسوق. بشكل عام، تستمر أسواق التخريد في الهند وبنجلاديش وباكستان في ظل حالة من الجمود في ظل النقص المستمر في السفن المتاحة للتخريد. يمثل عام 2024 العام الثالث على التوالي من انخفاض معدلات تخريد السفن المحدودة، حيث تم الإبلاغ عن بيع 8.6 مليون طن فقط من الحمولة الساكنة للتخريد منذ بداية العام (بلغ متوسط أعوام 2022 و2023 نحو 11 مليون طن من الحمولة الساكنة، بينما بلغ متوسط الفترة 2010-2020 نحو 37.8 مليون طن من الحمولة الساكنة) وذلك على خلفية أسواق الشحن القوية بشكل عام مما يقلل من تدفق الحمولة المتداولة للبيع. وفي الوقت نفسه، قامت شركة MSC ببيع سفينة حاويات أخرى للتخريد في الهند هذا الأسبوع، وهي السفينة السابعة عشر التي باعها MSC إلى ساحة تخريد هندية هذا العام وسط جهود تجديد الأسطول الجارية. وبشكل عام، تم الإبلاغ عن بيع ما مجموعه 56 سفينة حاويات تبلغ حمولتها الإجمالية نحو 80 ألف وحدة مكافئة لعشرين قدماً للتخريد حتى الآن خلال هذا العام.