



ملاح سوق الملاحة العالمي في أسبوع

تراجع أسعار خام الحديد يحوو 100 مليار دولار من القيمة السوقية لشركات التعدين

انخفضت أسعار خام الحديد إلى أدنى مستوى لها في عامين مع تباطؤ الطلب على الصلب بسبب قطاع العقارات الصيني، مما يهدد بضغط الأرباح في أكبر شركات التعدين في العالم. وقد انخفضت أسعار المكون الرئيسي لصناعة الصلب بأكثر من الثلث منذ بداية العام، مما أدى إلى محو نحو 100 مليار دولار من القيمة السوقية لشركات تعدين خام الحديد المعروفة بالأربع شركات الكبرى Vale و Rio Tinto و BHP و Fortescue وكان خام الحديد للتسليم في ميناء Qingdao الصيني قد انخفض إلى 90 دولارًا للطن في منتصف سبتمبر الماضي، وهو أدنى مستوى منذ نوفمبر 2022، وأقل من 100 دولار التي يبدأ عندها الإنتاج مرتفع التكلفة في أن يصبح غير مربح.

وتبدو الأسواق قلقة بشكل مبرر من أن أسعار خام الحديد قد تستمر عند أقل من 100 دولار للطن في الأمد القريب كما يبدو قطاع تعدين الخام في أزمة، وقد يواجه أوقاتاً أطول وأكثر صعوبة من فترات الركود السابقة في السوق في عامي 2008 و2015.

ويدير خام الحديد أموالاً طائلة لكبرى شركات التعدين في العالم مثل BHP و Rio Tinto و Vale و Fortescue، مما يمنحها القوة لتحقيق عوائد وفيرة للمستثمرين، وأساساً قوياً للنمو في السلع الأخرى مثل النحاس والأسمدة. وقد تفاقم انخفاض خام الحديد بالنسبة لشركات التعدين الكبرى بسبب انخفاض النحاس بنحو الخمس من أعلى مستوى قياسي له في مايو نتيجة ضعف الطلب الصيني.

ومع ذلك، لا تزال عمليات شركات التعدين الكبرى في أستراليا والبرازيل مريحة مع خام الحديد بسعر 100 دولار للطن، لأنها منخفضة التكلفة. وقد صدرت الدولتان أحجاماً قياسية في الأشهر الأخيرة.

وقد انخفض الطلب على الصلب للعقارات الصينية بمقدار 100 مليون طن، ولكنه حصل على دفعة قدرها 40 مليون طن من التحول في مجال الطاقة بين عامي 2023 و2024، وهذا جزء بسيط من 1.9 مليار طن من إنتاج خام الحديد العالمي في العام الماضي. ويرى المحللون أن مجموعات التعدين الكبيرة من المحتمل أن تقوم بإجراءات تصحيحية لمنع أسعار خام الحديد من الانهيار بشكل كبير. وبدأت الشحنات من أستراليا والبرازيل في التباطؤ، حيث تشير البيانات الأخيرة إلى انخفاض حاد. لكن خام الحديد صناعة منظمة بشكل جيد، حيث تتحكم شركات التعدين العالمية الكبرى في سلاسل التوريد الخاصة بها. ومع ذلك، فإن التأثيرات غير المباشرة على استهلاك الصلب وخام الحديد من الانهيار المستمر في سوق العقارات في الصين تثير القلق، بعد انخفاض عمليات البدء في مشروعات عقارية جديدة بمقدار الربع في النصف الأول من العام بعد عامين من الانكماش برقم مزدوج الخانة.

وشهد سوق خام الحديد أشد انخفاض في الأسعار في عامين على خلفية سلسلة من النتائج الاقتصادية الكلية غير المواتية في الصين. فقد انخفض نشاط التصنيع في البلاد إلى أدنى مستوى له في 6 أشهر في أغسطس. كما استمر قطاع العقارات في أزيمته الممتدة على الرغم من عدد من تدابير الدعم. هناك عامل إضافي يضغط على سوق الصلب الصينية واستهلاك خام الحديد المتوقع هو التوتر المتزايد في أسواق التصدير الرئيسية، حيث يحيى عدد متزايد من البلدان أسواقها المحلية من خلال اتخاذ تدابير مختلفة لتقييد مثل هذه الواردات. وعلى المدى الطويل، قد يؤدي فقدان تدفقات التصدير إلى

(Financial Times)

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2023	2022
بناء جديد	37.5	37.5	35.5	33.5
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	41.25	41.5	39.5	36.5
مستعمل 5 سنوات	36	36.5	34	30
مستعمل 10 سنوات	25.25	25.75	24	22.5
PANAMAX جديد	36.5	36.5	34.5	33
جديد "77-75 KDWT" مستعمل "73 KDWT"	10.75	10.75	8.5	10
بناء جديد	35	35	33	30.5
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	41	41	37	35.5
مستعمل 5 سنوات	35.75	35.75	30.5	28
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	16	15.5	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	485	480	505	525
بنجلاديش	470	480	495	510
CONTAINER 2000 TEU الهند	515	510	545	560
بنجلاديش	500	510	525	515

* 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.

ملاح سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت الأسعار في جميع قطاعات سفن الصلب الجاف هذا الأسبوع. ولم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن في قطاع سفن الصلب الجاف أو في قطاع سفن الحاويات من طراز الروافد هذا الأسبوع. ولا تزال شهية بناء السفن الجديدة مرتفعة، مع طلب 1805 سفينة بحمولة 130 مليون طن ساكن حتى الآن في العام. وقد تجاوز التعاقد في عام 2024 حتى الآن طلبات عام 2023 بأكمله من حيث الحمولة الساكنة (2023: 126.2 مليون طن ساكن). وارتفع مؤشر أسعار بناء السفن الجديدة بنسبة 6% منذ بداية عام 2024 إلى 190 نقطة، أي أقل بنسبة 1% فقط من ذروته البالغة 192 نقطة في الربع الثالث من عام 2008.

السفن المستعملة: تباينت أسعار السفن المستعملة في قطاع الصلب الجاف، بينما استقرت في قطاع سفن الحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز سفن Post-Panamax تم بيع السفينة LOWLANDS ENERGY حمولة 95 ألف طن بناء 2013، مقابل ما يقرب من 23.35 مليون دولار. ومن طراز سفن Kamsarmax، تم بيع السفينة NORD VIRGO حمولة 82 ألف طن بناء 2014، مقابل ما يقرب من 26.1 مليون دولار. وفي طراز الـ Panamax، تم بيع السفينة PAN VIVA حمولة 75 ألف طن بناء 2010، مقابل ما يقرب من 15 مليون دولار. وفي طراز الـ Supramax، تم بيع السفينة LEON OETKER حمولة 58 ألف طن بناء 2008، مقابل ما يقرب من 15.35 مليون دولار. ومن نفس الطراز تم بيع السفينة YASA AYSEN حمولة 55 ألف طن بناء 2007، مقابل ما يقرب من 14.5 مليون دولار.

التخريد: انخفضت أسعار التخريد هذا الأسبوع في جميع القطاعات والوجهات. وقد يبدو أن المشاعر في سوق التخريد هي نفسها إلى حد كبير كما كانت في بداية عام 2024، مع القليل من التفاؤل بشأن حدوث تغيير في ظروف السوق الصعبة بحلول نهاية العام. وفي عام 2024 حتى الآن، تم تخريد 214 سفينة فقط بإجمالي حمولة 6.8 مليون طن ساكن. ومن شأن المزيد من التصعيقات في الصراع في الشرق الأوسط أن تؤدي إلى المزيد من إعادة التوجيه حول رأس الرجاء الصالح وبالتالي رحلات أطول للسفن. ويعني الطلب على المزيد من السفن الناتج عن ذلك أن نقص الحمولة المتاحة للتخريد قد يستمر في المستقبل المنظور. وتبدو الأسعار في الساحات في الهند وباكستان من المقرر أن ترتفع مرة أخرى على خلفية تحسن مستويات أسعار الصلب المحلية ونقص الحمولة المتاحة للتخريد منذ بداية أكتوبر، حيث ارتفعت أسعار التخريد في الهند بمقدار 10 دولارات للطن عبر مختلف القطاعات. ومع ذلك، يبدو أن الساحات في بنجلاديش من المقرر أن تكافح ضد نظيراتها في الهند وباكستان حيث تؤثر بعض القيود التشغيلية المحلية على شركات التخريد في البلاد.