



ملاصح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

ازدياد فترات تسليم السفن لدى ترسانات البناء

شهد عام 2024 نشاطًا كبيراً في سوق بناء السفن الجديدة، حيث ارتفع طلب الملاك على بناء السفن بنحو 70% نشهدا حالياً، حيث يمثل عام 2024 العام الرابع على مقارنة بمتوسط 10 سنوات من حيث إجمالي الوزن الكلي للسفن Gross Tonnage، وذلك في أعقاب الارتفاع إجمالي أوزان للسفن يقارب 55.6 مليون طن سنوياً عبر المتوسط للتعاقد على مدار السنوات الثلاث الماضية. ونتيجة لذلك، وعلى خلفية السعة المحدودة في أحواض ترسانات بناء السفن، كانت فترات التسليم التعاقدية أطول مقارنة بالمتوسط السابق.

وعلى مدار السنوات الأخيرة، كان هناك اتجاه واضح نحو ازدياد فترات تسليم السفن في ترسانات البناء، وقد كان هذا واضحاً بشكل خاص بالنسبة للسفن الأكبر حجماً، حيث ارتفع متوسط فترة التسليم المقدرة للطلبات المقدمة هذا العام لأنواع السفن التي يبلغ طولها عادةً 200 متر أو أكثر (على أساس الفرق بين تاريخ العقد وتاريخ التسليم المقرر) إلى ما يقرب من 3.5 سنوات، أي أطول بنسبة 13% من متوسط عام 2023، وأعلى بنسبة 35% من المتوسط السابق البالغ 2.5 سنة التي شهدناها في عام 2021، ليس ذلك فحسب ولكنه المتوسط الأطول منذ طفرة الطلبات في النصف الثاني من العقد الأول من القرن الحادي والعشرين. وتظهر بيانات جميع السفن التي يزيد وزنها الإجمالي عن 1000 طن GT اتجاهًا متشابهًا، حيث بلغ متوسط فترات التسليم 2.8 عامًا منذ بداية عام 2024 وحتى الآن، لكنه ارتفع بالفعل إلى أكثر من 3 سنوات خلال النصف الثاني من العام الحالي)، مقابل 2.2 عامًا في عام 2020/2021.

بالنظر إلى البيانات حسب نوع السفينة، فإن وقت التسليم للعقد مرتفع عبر مختلف القطاعات، حيث شهدت معظمها فترات تسليم أطول بنسبة تتراوح ما بين 30-50% مما كانت عليه في عامي 2020 و2021. في حين ارتفعت متوسطات فترات التسليم لنافلات الغاز الطبيعي المسال بنسبة بلغت 7% في ظل الطلب القوي على بناء تلك النوعية من السفن بشكل مضطرب منذ عام 2018، لاتزال فترات التسليم الحالية أعلى بنسبة 23% عن متوسط العقد الأول من القرن الحادي والعشرين مع امتداد سجل طلبات بناء السفن ليصل إلى 2030 في بعض الترسانات. والجدير بالذكر أن متوسط فترات التسليم في سفن الحاويات ونافلات الغاز البترولي المسال ونافلات الحاويات الصغيرة ارتفعت هذا العام إلى مستويات لم نشهدها منذ أواخر العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، على الرغم من أنها لا تزال أقصر بنحو 20% في سفن الصب الجاف ونافلات الغاز الطبيعي المسال. ومن بين دول البناء، طالت فترات التسليم المتوسطة في الصين بشكل عام بشكل ملحوظ هذا العام، بنسبة 21% على أساس سنوي إلى حوالي 3 سنوات، حيث استحوذت ترسانات بناء السفن الصينية على غالبية الطلبات (70% من إجمالي طلبات بناء السفن بإجمالي أوزان السفن. وقد أدى هذا إلى جعل متوسط وقت التسليم للطلبات المقدمة في الصين مماثلاً لمستوى كوريا الجنوبية، على النقيض من السنوات القليلة الماضية عندما كانت فترات التسليم المتوسطة في كوريا أطول بنحو نصف عام أو يزيد قليلاً عن المتوسط في الصين؛ وهو ما يعكس إلى حد كبير مزيجاً مختلفاً من السفن لدى كلا الدولتين، حيث تتخصص كوريا الجنوبية منذ فترة طويلة في بناء السفن الأعقد من حيث تقنيات البناء.

لذا، فإن الطلب القوي من جانب ملاك السفن على بناء السفن الجديدة من جانب، والقدرة أو السعة المحدودة حالياً للترسانات قد دفعت مواعيد تسليم الطلبات الجديدة إلى وقت أبعد. هكذا فإن التراكم المتواصل لطلبات بناء السفن في ترسانات البناء والتي تدفع باتجاه إطالة فترات التسليم وارتفاع أسعار بناء السفن أصبحت سمات أساسية لسوق بناء السفن الجديدة في الوقت الحالي.

(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	40.25	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
جديد "77-75 K DWT" مستعمل "73 K DWT"	10.5	10.5	8.5	10
بناء جديد	34.75	34.75	33	30.5
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	39.5	40	37	35.5
مستعمل 5 سنوات	34	34.5	30.5	28
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	15.75	15.75	13.75	14.75
CONTAINER 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	475	480	505	525
بنجلاديش	470	465	495	510
CONTAINER الهند	505	510	545	560
بنجلاديش 2000 TEU	500	495	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.

ملاصح 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 6 سفن من طراز Ultramax 64 ألف طن للاستلام ما بين عامي 2027 و2028، كما تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين من طراز Handysize للاستلام في النصف الأول من عام 2026. في المقابل، لم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن جديدة في قطاع سفن الحاويات من طراز الروافد.

السفن المستعملة: غلب الاستقرار على أسعار السفن المستعملة في قطاع الصب الجاف عدا انخفاض أسعار سفن طراز Ultramax، بينما استقرت الأسعار في قطاع سفن الحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز سفن Kamsarmax تم بيع السفينة AM CONTRECOEUR حمولة 82 ألف طن بناء 2011 مقابل 17 مليون دولار. وقد جاءت باقي المبيعات القليلة في طرازي Capesize وHandysize.

التخريد: استقرت أسعار التخريد هذا الأسبوع في جميع الوجهات. لا تزال سوق تخريد السفن هادئة، مع وجود عدد محدود من السفن المتداولة. وتشير تقارير لبيع 4 ناقلات غاز طبيعي مسال مقابل سعر إجمالي قدره 55.1 مليون دولار. ويشير الافتقار إلى النشاط بصرف النظر عن عملية البيع تلك إلى أن سوق التخريد لا تزال تواجه بعض التحديات، بما في ذلك ضعف الطلب على الصلب والمخاوف البيئية المحتملة من جانب الملاك. والواقع أن مالكي العديد من السفن التي تدخل السوق يضعون في اعتبارهم خيارات "التخريد صديق البيئة" عند اتخاذ قرار التخلص من سفنهم القديمة. وبالنظر إلى فترة عيد الميلاد، سيفكر مالكو السفن القديمة في ما إذا كانوا سيتخلصون من سفنهم قبل العطلات أو ينتظرون لمعرفة ما إذا كانت ظروف سوق الشحن ستتحسن في العام الجديد. بشكل عام، كان نشاط التخريد ضعيفاً على مدى السنوات الثلاث الماضية، حيث شهد عامي 2022 و2023 بيع 11 مليون طن فقط من الوزن الساكن للتخريد في العام، ومن المتوقع أن ينخفض هذا الحجم في عام 2024 بشكل أكبر (حتى الآن تم بيع 8.2 مليون طن من الوزن الساكن للتخريد).