



# ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

## مراجعة لسوق سفن الحاويات

مرور العام. ومع ذلك، يظل توقيت العودة للأوضاع الطبيعية غير مؤكد ومفتوح على عدة سيناريوهات ممكنة.

وبالنظر إلى توقعات نمو أسطول سفن الحاويات بنسبة ثابتة تبلغ 6% على مدار عام 2025، فإن الاتجاه نحو العودة للمسارات الطبيعية لخطوط سفن الحاويات يشير إلى إمكانية حدوث تراجع كبير في أسواق شحن الحاويات على مدار العام. إلا أن التراجع قد يتطور تدريجياً، مع احتمال استغراق تعديلات مسارات السفن التي تشهد بالفعل تغييرات ملحوظة مع بدء سريان التحالفات الجديدة في فبراير الجاري- بعض الوقت، فيما قد تشهد الأسواق دعماً مؤقتاً نتيجة لأي اضطرابات لوجستية أو في بعض المناطق مع تعديل طرق التوجيه. كما أنه من المرجح أن تتأقلم أسعار استئجار سفن الحاويات بشكل أبطأ من أسعار الشحن الفوري للحاويات، نظراً لقلّة توافر السفن حاليًا، خاصة في الفئات الأكبر، ومع انخراط العديد من السفن بالفعل في عقود استئجار متعددة السنوات.

كما توجد مخاطر تؤثر على توقعات الطلب، وإن كانت أقل تأثيراً من عودة الأمور لطبيعتها في البحر الأحمر - يُقدّر أن إعادة توجيه سهم في زيادة إجمالية بحوالي 11% في الطلب - نتيجة للتغيرات في السياسات الأمريكية. إذ توجد مخاوف من مرحلة جديدة من الحرب التجارية، خاصة بين الولايات المتحدة والصين (التي تمثل حوالي 5% من حجم التجارة العالمية للحاويات وحوالي 9% وفقاً لمعيار الحاوية الميبلية TEU-mile، مما قد يؤثر على أحجام وأنماط التجارة، بينما تستدعي التوترات التجارية بين الولايات المتحدة وكندا والمكسيك والاتحاد الأوروبي متابعة دقيقة للتأثيرات المحتملة. لاسيما أن الحرب التجارية بين الولايات المتحدة والصين خلال 2018-2019 قد أدت إلى انخفاض تجارة الحاويات وفقاً لمعيار الحاوية الميبلية TEU-mile بنحو 0.5%.

بعيداً عن النظرة القصيرة إلى المتوسطة الأجل التي تهيمن عليها السيناريوهات المحتملة لتطور إعادة توجيه السفن بعيداً عن البحر الأحمر، يتركز الاهتمام في قطاع سفن الحاويات على مجموعة من العوامل والدوافع طويلة الأجل، مع تصدر الجيوسياسية والتحول الأخضر. الأجنحة. فمن الواضح أن التجارة أصبحت أكثر تعقيداً، ومن المتوقع أن تستمر في النمو، وإن كان ذلك بوتيرة أبطأ، مع احتمال استمرار الدول الناشئة في لعب دور متزايد الأهمية مستقبلاً، سواء كمرکز صناعية أو كمراكز للطلب. ومن المحتمل أن يكون للجيوسياسية والتوجه نحو الإقليمية وتراجع مخاطر سلاسل الإمداد تأثيرات متعددة تستدعي متابعة دقيقة.

(Clarksons)

## ملاحم سوق السفن

**السفن الجديدة:** استقرت أسعار بناء طرازات سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. بشكل عام، تعاقبات بناء السفن الجديدة في عام 2025 أقل نسبياً حتى الآن مقارنة بعام 2024 بأكمله، مع طلب بناء 65 سفينة فقط بإجمالي حمولة 3.3 مليون طن حتى الآن في هذا العام.

**السفن المستعملة:** تباينت أسعار السفن المستعملة بين استقرار وانخفاض في قطاع الصب الجاف، بينما استقرت الأسعار في قطاع سفن الحاويات هذا الأسبوع. في طراز سفن Panamax، تم بيع السفينة ROSE، حمولة 76 ألف طن، بناء 2008، مقابل ما يزيد عن 10.5 مليون دولار.

**التخريد:** غلب الاستقرار على أسعار التخريد هذا الأسبوع في معظم القطاعات والوجهات. يواجه سوق إعادة تدوير السفن تحديات كبيرة بعد عطلة رأس السنة الصينية، حيث يسود الجمود في السوق بسبب تردد مالكي السفن في قبول الأسعار الحالية للتخريد، مما أدى إلى تباطؤ ملحوظ في نشاط السوق. وقد أسفر ذلك عن انخفاض عدد الصفقات المنجزة، على الرغم من العدد الكبير من السفن التي كانت معروضة للبيع قبل العطلة. في الوقت نفسه، تشير تقارير إلى أن ناقلة غاز طبيعي مسال (LNG) كبيرة، بيعت في كوريا الجنوبية في نهاية ديسمبر، تواجه صعوبات في إعادة بيعها لساحات التخريد، وذلك بسبب تقارير تفيد بوجود مادة العزل البيرلايت والأسبستوس على متنها. يسלט هذا الضوء على تزايد المخاوف في صناعة إعادة تدوير السفن بشأن المواد الخطرة، لا سيما مع اقتراب دخول اتفاقية هونج كونج حيز التنفيذ في يونيو 2025. من جهتها، بدأت دول إعادة التدوير مثل بنجلاديش والهند، باتخاذ تدابير للحد من المواد الخطرة في صناعة إعادة تدوير السفن، مما قد يؤدي إلى مزيد من التدقيق والعقبات أمام مالكي السفن الذين يسعون لبيع سفنهم للتخريد.

وتباطؤ الأبحام الصادرة من الصين خلال عطلات رأس السنة القمرية، ويزوغ احتمال استئجار سفن البحر الأحمر؛ حيث انخفض مؤشر SCFI مجدداً ليصل إلى 2,045 نقطة بحلول أواخر يناير، أي بانخفاض قدره 18% مقارنة ببداية العام.

كما شهدت أسعار استئجار سفن الحاويات مكاسب قوية خلال عام 2024، وبدأت عام 2025 عند أعلى مستوياتها خارج فترة جائحة فيروس كورونا، في ظل قلة توافر السفن، بينما كانت شركات الخطوط البحرية تُظهر استعداداً متزايداً للتنافس على استئجار السفن لفترات أطول وفي مواعيد مستقبلية خلال الربع الأخير من 2024 لضمان توفر القدرة الاستيعابية.

وقد سجل مؤشر أسعار التأجير الزمني لسفن الحاويات، 183 نقطة بحلول أواخر يناير، مقارنةً بنحو 68 نقطة فقط في بداية عام 2024، وإن كان ذلك لا يزال دون الرقم القياسي الاستثنائي لعام 2022 الذي بلغ 434 نقطة. كما أدت إعادة ترتيب تحالفات سفن الحاويات منذ أوائل عام 2025 إلى دفع زخم إضافي في سوق استئجار السفن مؤخرًا.

ومع احتمال عودة مرور السفن عبر البحر الأحمر في نهاية المطاف، تشير التوقعات أن تراجع إعادة توجيه السفن بعيداً عن البحر الأحمر تدريجياً، مع عودة مسارات الخطوط الملاحية إلى الوضع الطبيعي بحلول نهاية العام. وعلى هذا الأساس، وفي ظل توقعات نمو التجارة بنحو 3% في عام 2025، قد ينخفض إجمالي الطلب بمعيار الحاوية الميبلية TEU mile تدريجياً مع

ظللت أسواق شحن الحاويات قوية حتى أوائل عام 2025 بعد تحقيق مكاسب ملحوظة خلال عام 2024، وذلك بفضل التأثيرات الناجمة عن إعادة توجيه السفن بعيداً عن البحر الأحمر. وعلى الرغم من حدوث بعض التراجع عن المستويات القياسية التي تم تسجيلها خلال صيف 2024، لا تزال أسعار نقل الحاويات في أوائل عام 2025 أعلى بكثير من مستويات ما قبل إعادة توجيه السفن بعيداً عن البحر الأحمر، فيما تسجل أسعار التأجير أعلى مستوياتها خارج فترة الذروة لجائحة فيروس كورونا.

ومع ذلك، عاد الوضع في البحر الأحمر مرة أخرى إلى دائرة الضوء، حيث إن وقف إطلاق النار الذي تم الاتفاق عليه مؤخراً في غزة يفتح آفاق عودة مرور سفن الحاويات عبر البحر الأحمر. وعلى الرغم من عدم توقع حدوث تغييرات كبيرة في مسارات السفن على المدى القصير (حيث تبقى تصريحات شركات الخطوط الرئيسية متحفظة في الوقت الراهن)، فإن احتمال استئناف عبور قناة السويس أصبح العامل الرئيسي الذي يشكل مستقبل أسواق شحن الحاويات.

بلغ مؤشر SCFI "شحنهايا لأسعار الشحن الفوري للحاويات" 2,505 نقطة في بداية العام، وهو انخفاض عن الذروة التي تجاوزت 3,700 نقطة خلال الصيف (موسم الذروة)، ومع ذلك لا يزال أكثر من ضعف المستوى الذي كان عليه في أواخر 2023 قبل بدء إعادة توجيه السفن بعيداً عن البحر الأحمر على نطاق واسع. وقد شهدت أسعار الشحن تراجعاً طفيفاً في أوائل عام 2025، وذلك بعد تجنب إضرابات الموانئ الأمريكية،

## أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
بناء جديد	37	37	37.5	35.5
KAMSARMAX إعادة بيع Resale	39	39	40	39.5
مستعمل 5 سنوات	33	33	34	34
مستعمل 10 سنوات	24.5	24.5	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة * مستعمل "73 KDWT"	7.5	7.75	8.75	8.5
بناء جديد	34.5	34.5	34.75	33
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	37	37	39	37
مستعمل 5 سنوات	30.5	30.5	32.5	30.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	14.25	14.5	14.75	13.75
CONTAINER مستعمل 15 سنة 2500 TEU**	25	25	24.5	12

\* 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	455	455	470	505
بنجلاديش	460	460	480	495
CONTAINER الهند	475	475	500	545
2000 TEU بنجلاديش	480	485	505	525