



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

طلبات بناء سفن الحاويات.. التركيز يعود إلى بناء سفن الروافد

ذلك الخطوط الملاحية الرئيسية وعدد كبير من المشغلين الإقليميين. وتؤدي سفن الروافد وظفيتين، الأولى شحن البضائع من وإلى خدمات الخطوط على مسارات التجارة الرئيسية Mainlane، الثانية، شحن البضائع إقليمياً Regional عبر المناطق (تعادل 40% من إجمالي تجارة الحاويات)؛ وتعد آسيا وأوروبا أكبر مركزي نشاط لهذا الطراز من السفن. لقد زادت أحجام سفن الروافد بشكل مطرد (مع نمو في السعة)، حيث أصبحت السفن التي تزيد سعتها عن 3,000 حاوية مكافئة وأكثر من 4,000 حاوية مكافئة شائعة الآن.

ظهر الاهتمام المتجدد ببناء سفن روافد جديدة على الرغم من حالة عدم اليقين في قطاع الحاويات بسبب العوامل الجيوسياسية (مثل التعريفات الأمريكية). ومع استمرار معدلات الإيجار المرتفعة - حيث بلغ معدل الإيجار الزمني لمدة عام لسفينة بسعة 2,750 حاوية مكافئة 39,000 دولار في اليوم، وهو قوي بقدر ما كان في أي وقت خارج الارتفاعات الاستثنائية التي شهدتها عصر. جائحة فيروس كورونا. البعض من طلبات بناء سفن الروافد تعود لملاك يقومون بتأجير سفنهم، والبعض الآخر مرتبط ببرامج تجديد أسطول شركات الخطوط، كما يرتبط بعضها بمشغلين إقليميين. ومن غير المرجح أن تطلب الخطوط الملاحية الرئيسية بناء سفن روافد تعمل بالوقود التقليدي لحسابها الخاص.

إجمالاً، يمكن القول أنه برغم الأساسيات المستقبلية المعقدة، ولكن التركيب العمري للأسطول وحده يدعم توجهه نحو بناء سفن روافد بشكل كبير، حيث نسبة 31% من السفن التي تقل سعتها عن 3,000 حاوية مكافئة يزيد عمرها عن 20 عامًا (17% منها يزيد عن 25 عامًا). لذا، فهناك حاجة ماسة إلى تجديد كبير للأسطول.

إذًا، عادت طلبات بناء سفن الحاويات الرافدة بقوة. وعلى الرغم من أن كل تقرير عن اهتمام السوق قد لا يترجم إلى طلبات مؤكدة، فإن الرغبة المتجددة اليوم في سفن الروافد تقدم الآن مساهمة ملحوظة في طلبات سفن الحاويات هذا العام. (Clarksons)

التعاقد، والطلبات غير المؤكدة، سيصل الإجمالي إلى 275 سفينة بسعة 5,000 حاوية مكافئة، متجاوزًا بذلك إجمالي عام 2023 ويصبح ثاني أعلى عام (بعد 344 في عام 2021) منذ ما قبل الأزمة المالية عندما لم تكن السفن بسعة 5,000 حاوية مكافئة تعد سفن روافد.

لقد تحول تركيز المستثمرين بقوة إلى سفن الروافد، حيث ارتفع معدل طلبات السفن التي تقل عن 5,000 حاوية مكافئة بنسبة 87% من حيث عدد السفن هذا العام مقارنة بعام 2024، بينما انخفض بنسبة 25% للسفن التي تزيد عن 5,000 حاوية مكافئة، على الرغم من أنه لا يزال يبلغ 2.4 مليون حاوية مكافئة تم طلبها في هذا النطاق، ويبدو أن هناك المزيد في الطريق.

تلعب سفن الروافد دورًا رئيسيًا في شبكة الخطوط الملاحية. تشكل السفن التي تقل سعتها عن 3,000 حاوية مكافئة 57% من السفن في أسطول سفن الحاويات (69% للسفن التي تقل عن 5,000 حاوية مكافئة)، حتى لو كانت تمثل 17% فقط من سعة الحاويات (28% للسفن التي تقل عن 5,000 حاوية مكافئة). وتعمل السفن التي تقل سعتها عن 5,000 حاوية مكافئة في أكثر من 1,400 خدمة خط ملاحي، مع أكثر من 650 مشغلًا، بما في

لقد كان عام 2025 عامًا أكثر اعتدالًا بشكل عام فيما يتعلق بطلبات بناء السفن الجديدة (انخفض معدل طلبات البناء من حيث الحمولة الإجمالية CGT بنسبة 45% مقارنة بعام 2024). ومع ذلك، كان قطاع الحاويات نقطة مضيئة، حيث اقترب معدل الطلبات من المستوى القياسي لعام 2024، على الرغم من التعرض للعوامل الجيوسياسية. وقد تم دعم هذا الارتفاع ليس فقط من خلال الاستثمار في سفن الحاويات الكبيرة، ولكن الآن أيضًا من خلال عودة قوية للرغبة في بناء سفن من طراز الروافد.

بعد الأحجام المعتدلة نسبيًا في العامين الماضيين، سرعان ما أصبح عام 2025 عامًا قويًا لطلبات بناء سفن الحاويات من طراز الروافد. حتى الآن، تم تسجيل 126 طلبًا للسفن التي تقل عن 3,000 حاوية مكافئة (TEU)، بزيادة 78% عن متوسط المعدل في الفترة 2023-2024. وعند توسيع النطاق ليشمل سفن الروافد الأكبر التي تصل سعتها إلى 5,000 حاوية مكافئة، يصل الإجمالي إلى 192 سفينة (من إجمالي 354 طلبًا لسفن حاويات)، أي أكثر من ضعف وتيرة عامي 2023-2024. وقد تم طلب 111 سفينة من هذه السفن منذ بداية شهر مايو فقط. وإذا أضفنا الخيارات المتاحة للملاك لإضافة سفن عند

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
بناء جديد	36.25	36.5	37.5	35.5
إعادة بيع Resale	39	39	40	39.5
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	32	32	34	34
مستعمل 10 سنوات	25	25	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة	9.5	9.5	8.75	8.5
مستعمل "73 KDW"				
بناء جديد	33.25	33.5	34.75	33
إعادة بيع Resale	38.5	38.5	39	37
مستعمل 5 سنوات	31.75	31.75	32.5	30.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	15.5	15.5	14.75	13.75
مستعمل 15 سنة	28	28	24.5	12
CONTAINER 2500 TEU**				

* تم اختيار الأسعار وفقًا لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
PANAMAX/KAMSARMAX	435	425	470	505
بنجلاديش	400	400	480	495
CONTAINER 2000 TEU	455	445	500	545
بنجلاديش	425	425	505	525

* 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.

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: انخفضت أسعار بناء سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. ولم يتم الإبلاغ عن طلب بناء سفن صب جاف. في المقابل، تم الإبلاغ عن طلب بناء 8 سفن الحاويات من طراز الروافد سعة 3100 حاوية قياسية للاستلام خلال عامي 2027-2028.

السفن المستعملة: استقرت أسعار السفن المستعملة من طرازات سفن الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز Kamsarmax تم بيع السفينة AQUABEAUTY حمولة 82 ألف طن بناء 2020 مقابل حوالي 35.5 مليون دولار. وفي ذات الطراز، تم بيع السفينة TR LADY حمولة 82 ألف طن بناء 2017 مقابل 24 مليون دولار. أيضًا، تم بيع السفينة RYSY حمولة 79 ألف طن بناء 2011 مقابل ما يقل قليلاً عن 12 مليون دولار. وفي طراز Ultramax تم بيع السفينتين JAL KALPATARU و JAL KALPAVRIKSH حمولة 66 ألف طن بناء 2021 مقابل 32.5 مليون دولار للوحدة. وفي نفس الطراز، تم بيع السفينتين PACIFIC ACE و PACIFIC PRIDE حمولة 60 ألف طن بناء 2012 مقابل 27.5 مليون دولار للثنتين معاً. وفي طراز Supramax تم بيع السفينة SAGAR KANYA حمولة 58 ألف طن بناء 2013 مقابل ما يزيد عن 16.5 مليون دولار. وفي ذات الطراز تم بيع السفينة MARINOR حمولة 56 ألف طن بناء 2009 مقابل ما يزيد عن 11 مليون دولار.

التخريد: تباينت أسعار التخريد ما بين استقرار وارتفاع هذا الأسبوع في قطاع سفن الصب الجاف وقطاع سفن الحاويات. يظل سوق التخريد في حالة ركود حيث لا يتم تداول سوى عدد قليل من السفن. لقد تحول مزاج السوق إلى منطقة سلبية، مدفوعًا بعدة عوامل رئيسية، منها تقلبات المستمرة في أسعار العملات، والتعديلات الأخيرة في التعريفات الجمركية عبر شبه القارة الهندية، وضعف الطلب على الصلب في الأسواق المحلية، وتقلص المعروض من السفن. حتى الآن في عام 2025، تم الإبلاغ عن بيع 7 مليون طن ساكن للتخريد وهو ما يمثل زيادة في معدل التخريد عن أدنى مستوى له منذ 20 عامًا في عام 2024، ولكنه لا يزال محدودًا تاريخيًا. تتجه أحجام تخريد سفن الحاويات (0.1 مليون طن ساكن حتى تاريخه في 2025) حاليًا لتصل إلى أدنى مستوى لها منذ عام 2005. زادت عمليات تخريد ناقلات النفط (2.1 مليون طن ساكن) بشكل طفيف مقارنة بالمستويات المنخفضة جدًا التي شوهدت في السنوات الأخيرة (2023-2024: 0.9 مليون طن ساكن في المتوسط السنوي)، على الرغم من أنها لا تزال منخفضة تاريخيًا. كما أن مبيعات تخريد سفن الصب الجاف (3.3 مليون طن ساكن) في طريقها لتكون محدودة جدًا هذا العام. في المقابل، وصلت مبيعات تخريد ناقلات الغاز الطبيعي المسال (LNG) إلى رقم قياسي سنوي (0.8 مليون طن ساكن)، حيث أدت ظروف السوق الضعيفة إلى التخلص من العديد من الناقلات من الطرازات القديمة.