



ملاصيح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

التأثيرات الأولية للصراع الإسرائيلي-الإيراني على أسواق الشحن

من إجمالي أحجام التجارة العالمية المنقولة بحراً، ويشمل ذلك 34% من صادرات النفط المنقولة بحراً، و30% من صادرات غاز البترول المسال (LPG)، و20% من تجارة الغاز الطبيعي المسال LNG، و18% من تجارة الكيماويات، و7% من تجارة السيارات، على الرغم من نسبة أقل تبلغ 3% من تجارة الحاويات العالمية و2% من الصب الجاف. وقد بلغ متوسط عبور السفن اليومي عبر مضيق هرمز 144 حالة عبور يومياً حتى الآن في عام 2025، منها 37% ناقلات، و17% سفن حاويات، و13% سفن صب جاف.

على الرغم من أن هذا الأمر تخميني، فإن إغلاق أو تعطيل حركة المرور عبر المضيق سيكون له تداعيات مدمرة كبيرة على أسواق الطاقة والشحن العالمية، مما سيقيد حصص كبيرة من تدفقات البضائع والطلب على الشحن، ويؤدي إلى ارتفاع أسعار الطاقة.

لقد ارتفعت أسعار النفط العالمية بالفعل على خلفية الصراع، حيث ارتفع خام برنت بنسبة تصل إلى 12% يوم الجمعة ليصل إلى أكثر من 75 دولاراً للبرميل قبل أن يتراجع لاحقاً، على الرغم من أن الهجمات الإسرائيلية على البنية التحتية للطاقة قد تؤدي إلى مزيد من التقلبات في سوق الطاقة في الأيام القادمة. كما قفزت معدلات إيجار ناقلات النفط الخام العملاقة VLCC، حيث ارتفع مؤشر معدلات الإيجار على مسار الشرق الأوسط-الصين إلى 58.5 نقطة يوم الجمعة، من منتصف الأربعينات في وقت سابق من الأسبوع، مما دفع معدلات الإيجار الفورية لسفينة بناء عام 2010 على هذا المسار إلى أكثر من 35,000 دولاراً يوم، ارتفاعاً من حوالي 20,000 دولاراً/يوم سابقاً، مع توقعات السوق بمزيد من المكاسب في الأسبوع الحالي.

(Clarksons)

في جزيرة خرج. كانت إيران تصدر حوالي 1.5 مليون برميل يومياً من النفط الخام حتى الآن في عام 2025، معظمها إلى الصين، وهو أقل قليلاً من الأحجام في أوائل عام 2024، ولكنه أعلى من مستويات عام 2019-2022 بعد إعادة فرض العقوبات الأمريكية إثر انسحاب ترامب من الاتفاق النووي الإيراني المتفق عليه سابقاً. تمثل إيران 4% من صادرات النفط الخام العالمية المنقولة بحراً، بينما يمثل إنتاج إيران النفط البالغ حوالي 4.4 مليون برميل يومياً أيضاً 4% من إنتاج النفط العالمي.

إن أي اضطراب محدد في تدفقات صادرات النفط الخام الإيرانية، التي يتم نقلها بواسطة أسطول الظل من الناقلات -بما في ذلك السفن الخاضعة لعقوبات- سيدعم الطلب على أسطول ناقلات النفط الخام العملاقة VLCC، مع محاولة الصين الحصول على إمدادات بديلة، على الأرجح من مصادر غير خاضعة للعقوبات، ومع نقص فرص التوظيف البديلة للسفن الخاضعة للعقوبات والقديمة عموماً التي تخدم التدفقات الإيرانية حالياً.

هناك أيضاً مخاوف أوسع حول احتمال قيام إيران بالرد بإغلاق أو تعطيل حركة المرور عبر مضيق هرمز، الذي يتدفق عبره حوالي 11%

لقد كان للصراع المتصاعد بين إسرائيل وإيران منذ يوم الجمعة 13 يونيو تأثير كبير على أسواق الطاقة، مع احتمال حدوث اضطراب أوسع للشحن إذا حدث مزيد من التصعيد.

تركزت الهجمات الإسرائيلية في البداية على المنشآت النووية والعسكرية الإيرانية وكبار الأفراد العسكريين والعلميين، ولكن تم توسيع الأهداف خلال عطلة نهاية الأسبوع لتشمل بعض مواقع الطاقة، بما في ذلك مستودع شريان النفط في طهران، ومحطتي معالجة غاز، مما أدى إلى إغلاق إنتاج الغاز في منصة بحرية واحدة تنتج 0.4 مليار قدم مكعب يومياً في حقل الغاز الأكبر في العالم، حقل جنوب فارس. تنتج إيران 6% من إمدادات الغاز العالمية (حوالي 26 مليار قدم مكعب يومياً)، ويتم استهلاك جميعها تقريباً محلياً، على الرغم من أنه كان من المتوقع أن ينخفض الإنتاج بنسبة 6% هذا العام وسط نقص الاستثمار بسبب تأثير العقوبات.

حتى الآن، لم يتم استهداف منشآت تصدير النفط الرئيسية في إيران، على الرغم من وجود احتمال لحدوث اضطراب إذا تم استهداف المزيد من البنية التحتية أو المرافق في سلسلة إمداد النفط، مثل محطة تصدير النفط الخام

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
بناء جديد	36.5	36.5	37.5	35.5
إعادة بيع Resale	38	38	40	39.5
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	30.5	30.5	34	34
مستعمل 10 سنوات	24	24	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة	8.25	8.25	8.75	8.5
مستعمل 73 KDW				
بناء جديد	33.5	33.5	34.75	33
إعادة بيع Resale	38	38	39	37
مستعمل 5 سنوات	30.5	30.5	32.5	30.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	14.5	14.5	14.75	13.75
مستعمل 15 سنة	27.5	27.5	24.5	12
CONTAINER 2500 TEU**				

* 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	430	435	470	505
بنجلاديش	445	450	480	495
CONTAINER الهند	445	450	500	545
2000 TEU بنجلاديش	465	470	505	525

* 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 التبخير.

ملاصيح سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. ولم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن صب جاف أو سفن حاويات من طراز الروافد. تباطأت وتيرة التعاقد على بناء السفن الجديدة في عام 2025 حتى الآن، حيث انخفضت الطلبات من حيث الحمولة الإجمالية بنحو 50% على أساس سنوي، على الرغم من أن إجمالي الطلبات يسير بما يتماشى مع متوسط العشر سنوات. ومع ذلك، فإن النشاط غير متساو بين القطاعات؛ لا يزال التعاقد على سفن الحاويات قوياً، حيث يبلغ ضعف متوسط العشر سنوات تقريباً، بينما يثبت الطلب ضعفه في القطاعات الرئيسية الأخرى، حيث تسير طلبات سفن الصب الجاف والناقلات وناقلات الغاز مجمعة عند حوالي نصف متوسط العشر سنوات.

السفن المستعملة: استقرت أسعار السفن المستعملة في جميع طرازات سفن الصب الجاف وسفن الحاويات هذا الأسبوع. في طراز Kamsarmax تم بيع السفينة ASL VENUS حمولة 81 ألف طن بناء 2011 مقابل نحو 14.5 مليون دولار.

التخريد: انخفضت أسعار التخريد هذا الأسبوع في جميع القطاعات والوجهات. مع اقتراب دخول اتفاقية هونج كونج (HKC) حيز التنفيذ، تدور تهنات كبيرة حول مدى جاهزية مرافق التخريد في جميع أنحاء شبه القارة الهندية. بينما تحافظ الهند على موقف قوي بشأن الامتثال، لا يزال الوضع في بنجلاديش وباكستان متقلباً، مع تقارير متضاربة حول استعداد المرافق وقدرتها. في بنجلاديش، تؤدي التأخيرات في إصدار شهادات عدم الممانعة إلى توقف السفن التي تدخل ساحات التخريد، ولا تتلقى أي سفن حالياً تصريحاً إذا كانت متجهة إلى ساحات غير متوافقة. وتشير أحدث التقارير إلى أن حوالي 9 ساحات فقط في بنجلاديش ستكون متوافقة بحلول 26 يونيو، وهو عدد أقل مما كان متوقعاً سابقاً. في باكستان، من المتوقع أن يكون امتثال الساحات أقل، مما قد يجعل بيع الحمولة هناك أكثر صعوبة. وفي الوقت نفسه، أزيلت الميزانية المؤقتة في باكستان الرسوم الجمركية على الواردات المخصصة للتخريد وفرضت ضريبة القيمة المضافة على الخردة المستوردة، وهي خطوة قد تكون إيجابية لقطاع التخريد السفن. تستمر أسعار الصلب المحلية في الهند في الانخفاض، مما يؤدي إلى انخفاض أسعار التخريد الهندية بحوالي 20 دولاراً/طن مقارنة بمايو 2025.