



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

اتجاهات أسواق الشحن البحري خلال النصف الأول من عام 2025

و"التوقيفات" تجعل النصف الثاني من العام صعب التوقع. وقد توقف نمو تجارة النفط بسبب بعض اضطرابات العقوبات وضعف نمو الطلب الصيني، على الرغم من أن تسريع إلغاء تخفيضات أوبك يوفر "جانبًا إيجابيًا". وباستثناء صادرات البوكسيت الغيني وكذلك ازدياد الموانئ في بعض الأوقات، والذي دعم ارتفاع معدلات استئجار سفن Capesize في الربع الثاني، فقد انخفضت تجارة الصب الجاف بنسبة 1% على أساس سنوي. وتشير التقديرات لنمو تجارة غاز البترول المسال (LPG) بنسبة 2% على أساس سنوي، مع احتمال حدوث تقلبات، وكذا نمو تجارة الغاز الطبيعي المسال (LNG) بنسبة 3%. مع ذلك، هناك الكثير من التعقيد والاضطراب في المستقبل (مع وجود عوامل سلبية وأخرى إيجابية تؤثر على الأسواق).

لا يزال الأسطول العالمي ينمو باعتدال، بحوالي 3.5% على أساس سنوي، ولكن بشكل غير متساو (حيث تمتلك ناقلات الغاز والحاويات وناقلات السيارات سجل طلبات بناء كبيرة). إجمالاً، انخفضت طلبات بناء السفن الجديدة بنسبة 54% على أساس سنوي (بعد عام 2024 نشط للغاية، مع تأثير عدم اليقين في السوق والاضطرابات الجيوسياسية، والتوترات التجارية. وقد ظلت طلبات بناء سفن الحاويات (1.9 مليون حاوية مكافئة) نشطة (وكذلك سفن الرحلات البحرية والعبارات)، بينما تباطأ الاستثمار في ناقلات الغاز المسال وناقلات النفط والمنتجات. أيضاً، انخفضت أسعار بناء السفن الجديدة بنسبة 1%. وقد ظل إنتاج أحواض بناء السفن مستقرًا (الصين 48%، كوريا 31%، اليابان 13%)، بينما انخفضت الطلبات الجديدة للصين (بلغت حصة الصين 52% مقابل 70% في عام 2024). على الرغم من أن الانتقال لتقنيات صديقة للبيئة قد تراجع في الأجندة الاستراتيجية، إلا أنه يظل اتجاهًا أساسيًا رئيسيًا (وكذلك تجديد الأسطول) فحوالي 55% من طلبات بناء السفن تشمل وقودًا بديلاً.

على الجانب الآخر، ظل تخريد السفن منخفضًا جدًا (5 ملايين طن ساكن، أي أقل بنسبة 59% من المتوسط) مما يوفر صمام أمان محتمل للسوق إذا دعت الحاجة لذلك. بشكل عام، لا تزال معظم الأسواق أعلى بقليل من المتوسط، ولكن (باستثناء الحاويات) هناك تصحيح من النصف الأول من عام 2024 الذي كان قويًا بشكل خاص.

(Clarksons)

العام بتحسن طفيف لتستقر عند المتوسط. وكما كان متوقعًا، استمرت معدلات استئجار ناقلات السيارات في التصحيح، بينما كانت معدلات استئجار ناقلات الغاز الطبيعي المسال (LNG) ضعيفة (مع ارتفاع استلامات الناقلات قبل اكتمال مشاريع إنتاج الغاز الجديدة)، كما انخفضت معدلات استئجار ناقلات غاز البترول المسال (LPG) العملاقة (VLGC) على مدار النصف الأول من العام لكنها أنهت الفترة بقوة عند أكثر من 60,000 دولار في اليوم. أيضاً، انخفضت معدلات استئجار سفن الامداد البحري (Offshore) عن ذروتها (لكنها لا تزال أعلى بنسبة 60% من المتوسط) مع وجود تباينات إقليمية (حيث لا تزال السوق قوية في مناطق البرازيل).

لقد كان فصل تدفق الأخبار عن واقع الشحن أمراً صعباً، حيث تم فرض تعريفات جمركية جديدة على حوالي 4% فقط من أحجام التجارة العالمية، ولا تشارك الولايات المتحدة في حوالي 90% من التجارة البحرية، كما أن عمليات العبور في البحر الأحمر وتدفقات النفط الروسي قد سارت وفقاً لاتجاهات عام 2024. وتشير التقديرات إلى انكماش إجمالي أحجام التجارة بنسبة 0.4% على أساس سنوي في النصف الأول، مع توقعات تشير إلى عودة النمو الهامشي بحلول نهاية العام (12.7 مليار طن). وقد ارتفعت أحجام الحاويات بنسبة 4% على أساس سنوي، لكن فترات "التخزين المسبق"

شهد مؤشر ClarkSea خلال النصف الأول من عام 2025، تراجعاً "طفيفاً" بنسبة 5% على أساس سنوي. ومع ذلك، وبصرف النظر عن قطاع الحاويات الذي سجل ارتفاعاً ملحوظاً بنسبة 79% على أساس سنوي، شهدت سوق الناقلات انخفاضاً بنسبة 33%، كما انخفضت سوق سفن الصب الجاف بنسبة 31%، وناقلات غاز البترول المسال (LPG) بنسبة 22%. كما شهدت أسواق الأصول تباطؤاً في حجم التداولات، حيث انخفضت مبيعات وشراء السفن بنسبة 15% على أساس سنوي، وتراجعت طلبات بناء السفن الجديدة بنسبة 54%.

بينما تراجع مؤشر ClarkSea بشكل هامشي، فقد تجاوز سوق الحاويات مخاوف التعريفات الجمركية (في الوقت الحالي) ونمو الأسطول للحفاظ على مكاسب العام الماضي، حيث ارتفعت معدلات استئجار السفن بنسبة 80% على أساس سنوي (و80% فوق المتوسط)، وكانت إعادة توجيه المسارات بعيداً عن البحر الأحمر عاملاً رئيسياً. أما متوسط معدلات استئجار الناقلات فقد ظل مستقرًا مقارنة بالنصف الثاني من عام 2024 وأعلى بنسبة 23% من المتوسط، لكنه انخفض بنسبة 33% على أساس سنوي، وذلك على الرغم من بعض المرونة خاصة في قطاع ناقلات النفط الخام. في المقابل، تراجعت معدلات استئجار سفن الصب الجاف بنسبة 31% على أساس سنوي (كان النصف الأول من عام 2024 قويًا) لكنها أنهت النصف الأول

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	23.5	23.5	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة "73 KDWI"	8.25	8.25	8.75	8.5
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
CONTAINER مستعمل 15 سنة 2500 TEU**	28	28	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	420	425	470	505
بنجلاديش	420	440	480	495
CONTAINER الهند	435	445	500	545
2000 TEU بنجلاديش	445	465	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.

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. ولم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن جديدة سواء في قطاع سفن الصب الجاف أو في قطاع سفن الحاويات من طراز الروافد.

السفن المستعملة: استقرت أسعار السفن المستعملة في جميع طرازات سفن الصب الجاف وسفن الحاويات هذا الأسبوع. في طراز سفن Ultramax تم بيع السفينة MONA LISA حمولة 63 ألف طن بناء 2019 مقابل نحو 28.5 مليون دولار. وجاءت باقي المبيعات في طرازي Capesize وHandysize.

التخريد: استقرت أسعار التخريد هذا الأسبوع في قطاع سفن الصب الجاف وقطاع سفن الحاويات. لا يزال نشاط تخريد السفن محدوداً، مما يعكس ركوداً مستمراً لعدة سنوات في هذا القطاع. ففي عام 2025 حتى الآن، تم الإبلاغ عن بيع ما يقرب من 145 سفينة إجمالية حمولة ساكنة تبلغ 5.1 مليون طن للتخريد. يتماشى هذا الرقم مع المعدل السنوي البالغ حوالي 10 ملايين طن من الحمولة الساكنة الذي سُجل بين عامي 2022 و2024، ويشكل انخفاضاً بنسبة 73% عن متوسط العقد الأول من القرن الحادي والعشرين. في الواقع، كان حجم مبيعات التخريد منذ بداية عام 2022 هو الأدنى لأي فترة مماثلة في 25 عامًا على الأقل، باستثناء ذروة الازدهار الأخير في قطاع الشحن خلال 2007-2008، عندما كان حجم الأسطول أقل من نصف حجمه الحالي. يُعزى انخفاض أحجام التخريد إلى مجموعة من العوامل، بما في ذلك الظروف القوية لسوق الشحن بشكل عام في السنوات الأخيرة، وسط الاضطرابات المستمرة (مثل الصراع الروسي الأوكراني وأزمة البحر الأحمر). كما تأثر السوق أيضًا بفترات تراجع شهية شركات التخريد، والتي تزامنت مع ضعف أسواق الصلب المحلية، وأزمات العملة، وعدم اليقين السياسي في شبه القارة الهندية. في غضون ذلك، ومع دخول اتفاقية هونج كونج حيز التنفيذ في 26 يونيو، لا يزال هناك بعض الغموض يحيط بالتزامات الامتثال التنظيمية، خاصة بين مالكي السفن والمشتريين.