



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

الحذر يسود شركات الشحن للعودة لقناة السويس

الخدمة. وأشارت الشركة إلى أن الوضع الأمني في قناة السويس لا يزال غامضاً.

كما انضمت **MSC** إلى منافسيها الأوروبيين **A.P. Moller-Maer**، **CMA CGM Group**، **Hapag-Lloyd** في تأكيد الحذر بشأن العودة السريعة لمسار البحر الأحمر، مشيرة إلى أن أي قرار للعودة سيُرجأ حتى يتم ضمان المرور الآمن.

ورغم أن اتفاق وقف إطلاق النار بين إسرائيل وحماس يُعد تطوراً إيجابياً، فإنه لا يُتوقع اندفاع شركات الشحن للعودة إلى مسار قناة السويس. ويرجع ذلك إلى هشاشة الاتفاق، حيث إن انهياره قد يدفع الحوثيين إلى استئناف الهجمات.

وتشير التوقعات إلى أنه إذا استمر وقف إطلاق النار وامتنعت الولايات المتحدة عن استخدام القوة ضد الحوثيين، فقد تستأنف شركات الشحن تدريجياً عملياتها عبر البحر الأحمر. ومن المرجح أن تكون السفن التجارية غير الملتزمة بمسارات ثابتة أول من يعود، تليها شركات الشحن المنتظمة التي ستعيد تنظيم شبكات طرقها وفقاً للواقع الجديد. ومن المتوقع أن تؤدي عودة السفن للبحر الأحمر إلى خفض كبير في أسعار الشحن بنسبة تتراوح بين 20-25% خلال فترة تتراوح بين شهرين وثلاثة أشهر.

(Bloomberg)

وقد أعلنت شركتا **A.P. Moller** و **Maersk** و **Hapag-Lloyd** العام الماضي عن شراكة لتقاسم السفن في المسار البحري البديل. وأسهمت اضطرابات الشحن في انخفاض إيرادات قناة السويس بنحو 60% مقارنة بالعام السابق.

ويُبحر حوالي 70% من حركة السفن آلاف الأميال حول أفريقيا بدلاً من استخدام البحر الأحمر، منذ أن بدأ الحوثيون مهاجمة السفن في عام 2023. وقد تعرضت أكثر من 100 سفينة للهجوم، وغرقت سفينتان، بينما قُتل أربعة بحارة واحتُجز طاقم حاملة السيارات "جالاكسي". ليدر" المكون من 25 فرداً كرهائن، قبل إطلاق سراحهم عقب اتفاق وقف إطلاق النار.

وفي ضوء هذه التطورات، أعلنت شركة الشحن **MSC Mediterranean Shipping** أنها ستستمر في إرسال سفنها عن طريق رأس الرجاء الصالح حتى إشعار آخر لضمان سلامة البحارة واستمرار

أعلن الحوثيون أنهم سيتوقفون عن مهاجمة السفن الأمريكية والبريطانية في منطقة البحر الأحمر بعد اتفاق وقف إطلاق النار بين إسرائيل وحماس، وذلك عقب الهجمات التي استمرت أكثر من عام وأثرت بشكل كبير على التجارة العالمية.

ورغم إعلان الجماعة التزامها بالاتفاق، فقد تركت الباب مفتوحاً لاحتمال استئناف الهجمات، مما يعني أن شركات الشحن قد تبقى حذرة من العودة إلى البحر الأحمر. ولم يتضح بعد كيف سيؤثر هذا التصريح على عمليات الشحن.

وتنتظر شركات الشحن وشركات التأمين توضيحات من الحوثيين بشأن نواياهم في البحر الأحمر وخليج عدن، خاصة بعد أشهر من الهجمات التي شملت إطلاق الصواريخ والطائرات بدون طيار، وأسفرت عن غرق بعض السفن، وإلحاق أضرار بالعديد منها، وإجبار أغليبتها على تجنب المسار التجاري الحيوي.

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	39.5	40	40	39.5
مستعمل 5 سنوات	33.5	34	34	34
مستعمل 10 سنوات	24.5	24.5	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة	8	8	8.75	8.5
مستعمل "73 K DWT"				
بناء جديد	34.5	34.5	34.75	33
ULTRAMAX إعادة بيع Resale	37.5	38.5	39	37
مستعمل 5 سنوات	31	32	32.5	30.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	14.75	14.75	14.75	13.75
CONTAINER مستعمل 15 سنة	25	24.5	24.5	12
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	450	460	470	505
بنجلاديش	460	470	480	495
CONTAINER الهند	475	485	500	545
2000 TEU بنجلاديش	485	495	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 التخيير.

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء طرازات سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. لم يتم الإبلاغ عن طلبات بناء سفن جديدة في قطاع الصب الجاف. تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين سعة 1800 حاوية مكافئة للتسليم في الربع الرابع من عام 2027 في قطاع سفن الحاويات من طراز الروافد.

السفن المستعملة: تباينت أسعار السفن المستعملة في قطاع الصب الجاف وقطاع سفن الحاويات هذا الأسبوع بين استقرار وانخفاض وارتفاع. في طراز سفن الPanamax تم بيع السفينة ANAIS حمولة 76 ألف طن بناء 2002 مقابل 5.6 مليون دولار. وفي طراز سفن الSupramax تم بيع السفينة PAPAYIANNIS III حمولة 58 ألف طن بناء 2010 مقابل 11.7 مليون دولار.

التخريد: انخفضت أسعار التخريد هذا الأسبوع في كافة القطاعات والوجهات. و يبدو سوق تخريد السفن في حالة من الجمود، مع وجود شكوك كبيرة حول الوضع بعد انتهاء عطلة رأس السنة الصينية. وقد زاد انخفاض أسعار ألواح الصلب (وما تبعه من انخفاض في عروض شراء السفن) في وجهات إعادة التدوير مثل الهند وتركيا من هذا الحذر، في حين أن تباطؤ نشاط الأحواض من المحتمل أن يساهم في الشعور بالركود. على النقيض من ذلك، ظل القائمون بإعادة التدوير في بنجلاديش نشطين، حيث قدموا حركة للسوق واستحوذوا على معظم الحمولة المتاحة. قد يكون انتهاء العطلات في الشرق الأقصى نقطة تحول في سوق إعادة التدوير، خاصة بالنظر إلى اعتمادها على النشاط في أسواق الصلب والشحن العالمية. ومع ذلك، بعد فترة من انخفاض الطلب وتقلب الأسواق، من الصعب تحديد ما إذا كانت إعادة التدوير ستنتعش، أو إذا كان هناك تباطؤ أكثر استدامة يلوح في الأفق. يأمل القائمون بإعادة تدوير السفن بالتأكد في حدوث تحول إيجابي في أسواق الصلب وإمداد السفن لسوق إعادة التدوير، وكلاهما ضروري لاستقرار الصناعة.