



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

التجارة البحرية: التوجه نحو المسارات الأطول

آسيا، وواردات أوروبية من أمريكا الشمالية ومناطق أبعد (رفع الصراع متوسط مسافة نقل تجارة النفط بنسبة تصل إلى 10%)، بينما أدت جولات مختلفة من التوترات التجارية بين الولايات المتحدة والصين، على سبيل المثال، إلى دفع الصين لشراء المزيد من الحبوب من البرازيل.

وفي الآونة الأخيرة، كانت الممرات المائية تحت المجهر، حيث أدت هجمات الحوثيين في البحر الأحمر إلى إعادة توجيه السفن عبر المسار الطويل حول رأس الرجاء الصالح (ارتفع متوسط مسافة نقل تجارة الحاويات بنسبة +11% في عام 2024، والمنتجات النفطية بنسبة +8%)، بينما دفع الصراع في الشرق الأوسط هذا العام آسيا إلى التطلع نحو الولايات المتحدة لتعويض النفط والغاز المفقود من الشرق الأوسط. كما دفعت قيود القدرة الاستيعابية والازدحام في قناة بنما حصة متزايدة من السفن للعبور عبر طريق رأس الرجاء الصالح.

أدت مكاسب المسافة في هذا العقد إلى رفع الطلب على السفن؛ وتوقع أن نحو 57% من نمو (الطن-الميل) خلال الفترة 2020-2026 (+18%) سيعود سببه إلى متوسط مسافة النقل بدلاً من نمو حجم التجارة، وهو أمر لفت مقارنة بالمساهمات المحدودة التي شوهدت خلال العقد الأول والثاني من القرن الحادي عشر، عندما أدى نمو التجارة داخل منطقة المحيطين الهندي والهادئ إلى الحفاظ على استقرار متوسط مسافة النقل العالمية إلى حد ما، وكان الطلب مدفوعاً بنمو سريع في الأحجام.

لذا، فإن مجموعة من العوامل تدفع السفن حالياً للقيام برحلات أطول. ولا يزال الاهتمام منصّباً على الشرق الأوسط، في ظل وجود الكثير من عدم اليقين واختلاف السيناريوهات، ولكن في الوقت الحالي، يستفيد الطلب على الشحن من الرحلات عبر المسارات الأطول للتجارة.

(Clarksons)

متوسط مسافة النقل للتجارة البحرية العالمية، والأكثر أهمية من ذلك، أن احتمال حدوث زيادة بنسبة 1% في متوسط المسافة عام 2026 يعني أن نمو مسافات النقل قد تجاوز بوضوح نمو حجم التجارة (+7%) طوال سنوات العقد الحالي حتى الآن.

ساهمت مجموعة من العوامل في دفع متوسط مسافة النقل للتجارة البحرية عبر مجموعة متنوعة من السلع في السنوات الأخيرة. الاتجاهات الأساسية داعمة لهذا المسار: فالنمو السريع في صادرات الطاقة الأمريكية عبر البحر (560 مليون طن في عام 2025، بزيادة +35% مقارنة بعام 2019) إلى جانب صادرات البوكسيت من غينيا (175 مليون طن، بزيادة +180%) كانت محركات رئيسية (من بين محركات أخرى) وراء نمو التجارة طويلة المدى من المحيط الأطلسي إلى آسيا، مما أدى إلى إطالة تدفقات التجارة العالمية (من ساحل الخليج الأمريكي إلى آسيا عبر بنما ~10,000 ميل بحري، ومتوسط مسافة نقل البوكسيت لعام 2025: ~9,000 ميل بحري).

وعلاوة على ذلك، أدت سلسلة من أحداث الاضطراب خلال العقد الحالي حتى الآن إلى "تضخيم" هذه الاتجاهات: فقد أدى الغزو الروسي لأوكرانيا إلى استبدال تجارة النفط الكبيرة بين روسيا وأوروبا بصادرات روسية طويلة المدى إلى

بينما تُعد أحجام التجارة محركاً أساسياً للطلب على السفن، فإن المسافة التي تقطعها تلك التجارة تمثل جزءاً رئيسياً من القصة. نلقي هنا نظرة على كيفية التحول نحو المسافات الأطول "تحولاً جذرياً" للطلب على الشحن مؤخراً، حيث أثبتت سنوات العقد الحالي (2020) حتى الآن أنها عقد من الاضطرابات، مما خلق نمواً ناتجاً عن الاضطراب في أسواق الشحن.

نقلت صناعة الشحن 13 مليار طن من التجارة المنقولة بحراً في عام 2025. ومع ذلك، وباعتبارها صناعة مرتبطة بطبيعتها بالحاجة إلى نقل البضائع من نقطة لأخرى، فإن المسافات التي تقطعها السفن تُعد أيضاً مقياساً رئيسياً يجب تتبعه؛ حيث تشير التقديرات إلى أن التجارة البحرية بلغت في مجملها 68 تريليون طن-ميل في العام الماضي، حيث قطع الطن الواحد من التجارة البحرية مسافة 5,262 ميلاً بحرياً (6,000 ميل / 10,000 كم) في المتوسط، وهو ما يعادل تقريباً ربع محيط الأرض.

إن الاتجاهات في هذا المتوسط (متوسط مسافة النقل) Average Haul لها تأثير كبير على الطلب على السفن، وقد شهدت المسافات تزايداً ملحوظاً خلال السنوات الأخيرة: فمنذ عام 2019، ارتفع متوسط مسافة النقل للتجارة البحرية بنسبة لافتة بلغت 10% (بناءً على التقديرات). وقد يمثل هذا العام الحادي عشر على التوالي الذي يرتفع فيه

ملاحم سوق السفن

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف خلال الأسبوع. وقد تم الإبلاغ عن طلب بناء 4 سفن صب جاف من طراز Kamsarmax حمولة 82 ألف طن و4 سفن من طراز Capesize حمولة 181 ألف طن واثنين من السفن من طراز Newcastlemx حمولة 210 ألف طن، واثنين من السفن من طراز Handysize حمولة 40 ألف طن للاستلام خلال عامي 2028 و2029. كما تم الإبلاغ عن طلب بناء اثنتين سفن حاويات من طراز الروافد سعة 2800 حاوية، وأربع بسعة 1800 حاوية للاستلام خلال عامي 2028 و2029.

السفن المستعملة: استقرت أسعار سفن الصب الجاف والحاويات الروافد المستعملة هذا الأسبوع في جميع القطاعات. في طراز Post-Panamax، تم الإبلاغ عن بيع السفينة YANGZE 902 حمولة 93 ألف طن بناء 2012 مقابل 13 مليون دولار. وفي طراز Ultramax تم بيع السفينة AMSTEL TIGER حمولة 60 ألف طن بناء 2016 مقابل 28 مليون دولار. وقد جاءت باقي المبيعات القليلة في طراز سفن Handysize.

التخريد: تباينت أسعار التخريد هذا الأسبوع في كافة القطاعات والوجهات خلال الأسبوع. ما يزال سوق تخريد السفن متمسكاً ولكنه يعاني من محدودية شديدة في المعروض؛ حيث يسعى القائمون على التدوير بنشاط للحصول على حمولات، في حين لا تزال أحجام المعاملات محدودة بسبب نقص السفن المرشحة للتخريد. منذ بداية العام وحتى تاريخه، تم الإبلاغ عن بيع 103 وحدة بإجمالي 3.5 مليون طن وزن ساكن بغرض التخريد. وتأتي أحجام التخريد متماشية تقريباً مع متوسط المعدل المشهود خلال الفترة 2022-2025، لكنها أقل بنسبة 73% من معدل التشغيل المسجل في عقد 2010 من حيث الطن الوزن الساكن. إن أرباح الشحن القوية تشجع الملاك على الاستمرار في تشغيل السفن المتقادمة لفترات أطول، مما يؤدي إلى تأجيل قرارات التخريد. وقد حافظ هذا على محدودية المعروض رغم وجود طلب أساسي قوي على التخريد، مما عزز وضع السوق حيث تظل الوفرة هي العامل المقيد الرئيسي. وليس الرغبة في الشراء. استقر السعر الاسترشادي لخردة سفينة صب من طراز Handysize في الهند عند 445 دولاراً لكل طن هذا الأسبوع، بزيادة قدرها 16% مقارنة ببداية عام 2026، وذلك رغم الانخفاض الطفيف على أساس أسبوعي. لا تزال بنجلاديش الوجهة الأولى للتخريد، حيث تقدم أفضل الأسعار مع استمرار التحسن في أسعار ألواح الصلب المحلية، مما يعزز هوامش ربح المخزّنين ورغبتهم في تقديم عطاءات أعلى. وقد ارتفع السعر الاسترشادي لخردة سفينة صب جاف من طراز Handysize في بنجلاديش على أساس أسبوعي ليصل إلى 480 دولاراً لكل طن، مسجلاً أعلى مستوى له منذ يناير 2025، وبزيادة قدرها 19% عن مطلع عام 2026.

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
بناء جديد	37	37	36.25	37.5
إعادة بيع Resale	42.5	42.5	39.5	40
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	37.5	37.5	33	34
مستعمل 10 سنوات	28.5	28.5	26	24.5
PANAMAX مستعمل 20 سنة "73 K DWT"	10.5	10.5	9	8.75
بناء جديد	34	34	33.25	34.75
إعادة بيع Resale	42	42	38.5	39
مستعمل 5 سنوات	37	37	32	32.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	17.5	17.5	15.75	14.75
CONTAINER مستعمل 15 سنة 2500 TEU**	35	35	30	24.5

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
PANAMAX/KAMSARMAX الهند	440	450	380	470
بنجلاديش	475	470	400	480
CONTAINER الهند	465	475	405	500
بنجلاديش 2000 TEU	490	490	430	505

* 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.