



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

تجارة بضائع الصب الجاف في الهند: ثلاثة محاور تجب مراقبتها

أوائل العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين وسط حملة صارمة ضد التعدين غير القانوني وتحول اتجاهات السوق، لتهدد إلى 4 ملايين طن فقط في عام 2015. ومنذ ذلك الحين، استقرت الهند في دور المورد المتأرجح (Swing Supplier) بشديد الحساسية للأسعار في أسواق خام الحديد العالمية، حيث تذهب غالبية صادراتها إلى الصين (والتي استقبلت في عام 2025 نحو 90% من إجمالي صادرات الهند من خام الحديد البالغة حوالي 25 مليون طن). وفي السنوات الأخيرة، فرض نمو المعروض من أستراليا والبرازيل، والآن من مشروع سيمانداو (غينيا)، ضغطاً على أسعار الخام الهندي منخفض الجودة، في حين استوعب الطلب المحلي القوي على الصلب المزيد من الإمدادات، مما كبح الصادرات ولكنه دعم الواردات أيضاً (والتي بلغت 9 ملايين طن في عام 2025، بارتفاع تجاوز 100% على أساس سنوي، مع تسجيل نمو إضافي منذ بداية العام وحتى تاريخه). وعموماً، يبدو من المرجح أن تظل الهند لاعباً متأرجحاً ومقلباً في جانب التصدير، ولكن يمكن وبوضوح أن تتطور لتصبح مستورداً معتدلاً على المدى المتوسط.

الصب غير الرئيسي: نمو ومخاطر

أظهرت تجارة بضائع الصب غير الرئيسية (Minor Bulk) في الهند نمواً متماسكاً في السنوات الأخيرة، حيث بلغت الواردات حوالي 175 مليون طن في عام 2025 بعد أن نمت بمعدل نمو سنوي مركب قدره 8% على مدى السنوات الخمس الماضية. وتعتبر الهند ثاني أكبر مستورد للصب غير الرئيسي عالمياً، حيث تستحوذ على 7% من الأحجام العالمية (الصين: 22%)، في حين بلغ إجمالي الصادرات حوالي 75 مليون طن. وتبرز الهند بشكل خاص كالمستورد البحري الأول للأسمدة في العالم (حوالي 35 مليون طن، أو 17% من الإجمالي العالمي العام الماضي)، وإن كانت هذه التجارة تبدو في عام 2026 عرضة لخسارة بعض أحجامها القادمة من منطقة الخليج العربي في الشرق الأوسط.

(Clarksons)

قطاع الفحم؛ إذ تعد الهند ثاني أكبر مستهلك ومستورد للفحم في العالم (في كلا المؤشرين بعد الصين). وفي عام 2025، بلغت واردات الفحم 253 مليون طن (174 مليون طن فحم حراري، و79 مليون طن فحم كوك)، وهو ما يمثل قرابة 20% من تجارة الفحم البحرية العالمية ونحو 60% من إجمالي واردات الهند من الصب الجاف عبر البحر. ورغم النمو الكبير في الإنتاج المحلي (والذي سجل رقماً قياسياً جديداً في عام 2025 بنحو 1.1 مليار طن)، لا تزال الهند تعتمد على الاستيراد، الذي شهد طفرة خلال العقد الأول من القرن الحادي والعشرين وأوائل العقد الثاني، لكنه مر بتقلبات صعوداً وهبوطاً منذ ذلك الحين. وتواصل الحكومة الهندية مساعدتها لزيادة الإنتاج المحلي، غير أنه يتوقع عموماً أن تظل واردات الفحم الحراري مرنة على المدى المتوسط مع نمو الطلب على الطاقة (رغم أن السياسة الإندونيسية وارتفاع أسعار الفحم العالمية في ظل الصراع في الشرق الأوسط يحدان من الأحجام في الوقت الحالي). وفي الوقت نفسه، يبدو أن واردات فحم الكوك ستلتقي دعماً من النمو المتماسك في إنتاج الصلب (الذي سجل نموّاً بنسبة 11+%) على أساس سنوي منذ بداية العام وحتى تاريخه) ومحدودية فرص الاستبدال المحلي.

خام الحديد: تقلبات في بؤرة الاهتمام

تعد الهند منتجاً بارزاً لخام الحديد، وكانت تاريخياً مصدرراً رئيسياً له، حيث بلغت الصادرات ذروتها عند 114 مليون طن (13% من الإجمالي العالمي) في عام 2009. ومع ذلك، تراجعت الشحنات بشكل حاد في

تأوى دور الهند في قطاع شحن بضائع الصب الجاف على مدى العقود الماضية، حيث رسخت البلاد مكانتها في السنوات الأخيرة كثاني أكبر مستورد لبضائع الصب الجاف بحراً بعد الصين. ورغم أن تدفقات بعض أنواع البضائع تواجه ضغوطاً وعوامل محركاً متضاربة، إلا أن شهية الهند المتزايدة للاستيراد تظل في مجملها داعمة لتجارة الصب الجاف. وفيما يلي نسلط الضوء على ثلاثة محاور رئيسية تستحق المتابعة.

بلغ إجمالي تجارة بضائع الصب الجاف المنقولة بحراً في الهند مستوى قياسياً عند 537 مليون طن في عام 2025، مما يؤكد دور البلاد كمحرك رئيسي للطلب في أسواق الصب الجاف. وتتجه هذه التجارة بشكل حاد نحو الاستيراد، حيث تتجاوز الواردات حجم الصادرات بأكثر من أربعة أضعاف، مدفوعة بالطلب على الطاقة والمواد الخام من قبل تعدادها السكاني الذي يتجاوز 1.4 مليار نسمة وقاعدتها الصناعية المتنامية. وقد وصلت الواردات إلى 436 مليون طن في عام 2025، بعد أن نمت بمعدل نمو سنوي مركب بلغ 9% منذ عام 2000 و5% منذ عام 2020، لتشكل الآن نحو 7% من إجمالي واردات الصب الجاف العالمية، وتأتي في المرتبة الثانية بعد الصين (18%). أما الصادرات فتعد أكثر تواضعاً (نحو 100 مليون طن، أو 2% من الصب الجاف العالمي)، ومع ذلك، فإنها تؤدي دوراً رئيسياً في بعض السلع الأساسية.

الفحم: موازنة الكفة

يبرز الحضور الأقوى للهند في تجارة الصب الجاف

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف خلال الأسبوع. وقد تم الإبلاغ عن طلب بناء 4 سفن من طراز Ultramax حمولة 64 ألف طن، إضافة إلى سفينتين أخريين كخيار للمالك للاستلام في 2028، كما تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين أخريين من نفس الطراز والحمولة للاستلام في الربع الثاني من 2030. وفي قطاع سفن الرافد، تم الإبلاغ عن طلب بناء 4 سفن سعة 1900 حاوية، إضافة إلى 4 سفن أخرى كخيار للمالك للاستلام خلال عامي 2027-2028. كما تم الإبلاغ عن طلب بناء 4 سفن أسعة 930 حاوية، إضافة إلى 3 سفن أخرى كخيار للمالك للاستلام خلال عامي 2027-2028. وأخيراً تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينة سعة 300 حاوية، وسفن الحاويات جميعها للاستلام خلال عامي 2027-2028.

السفن المستعملة: استقرت أسعار سفن الصب الجاف في جميع القطاعات عدا ارتفاع في قطاع Supramax، بينما استقرت أسعار سفن الحاويات الروافد المستعملة هذا الأسبوع. في طراز Kamsarmax تم الإبلاغ عن بيع السفينة VULCANIA حمولة 82 ألف طن بناء 2015 مقابل 26 مليون دولار. وجاءت باقي المبيعات القليلة في طرازي Handysize و Capesize.

التخريد: استقرت أسعار التخريد هذا الأسبوع في كافة القطاعات والوجهات خلال الأسبوع. لا تزال التوترات الجيوسياسية في بؤرة الاهتمام بالنسبة لصناعة التخريد، غير أن السوق يُتوقع أن يظل مستقراً نسبياً على المدى القريب، نظراً للنقص المستمر في السفن المتاحة للتخريد. وفي عام 2026 حتى الآن، بلغ حجم السفن المبيعة للتخريد 4.3 مليون طن من الحمولة الإجمالية، وهو ما يتوافق مع المستويات المتدنية تاريخياً التي شهدتها الفترة الممتدة بين عامي 2022 و2025. شهدت الأسواق في شبه القارة الهندية تحركات أكثر إيجابية على صعيد العملات هذا الأسبوع؛ إذ أسهم ارتفاع قيمة العملات المحلية مقابل الدولار الأمريكي في تعزيز القوة الشرائية لدى المختردين وهو ما يُتوقع أن يدعم بيئة الأسعار الإيجابية التي شهدناها في الأسابيع الأخيرة. وفي الوقت ذاته، بدأ موسم الرياح الموسمية في شبه القارة الهندية يُلقي بظلاله على أنشطة التخريد، حيث يُرجح أن تُسهم الأحوال الجوية القاسية في تباطؤ عمليات التفكيك، مما يُقلص الكفاءة التشغيلية ويحد من الطاقة الإنتاجية في ساحات التخريد. غير أن تأثير ذلك قد يبقى محدوداً في ظل الشح الحالي في أعداد السفن المتداولة لأغراض التخريد. وفي المستقبل المنظور، وعلى الرغم من المخاوف المتعلقة بالتوترات الجيوسياسية والاضطرابات الموسمية، يُتوقع أن يسهم كل من محدودية المعروض من السفن والتحركات الإيجابية في أسعار الصرف في دعم مستويات الأسعار الحالية والحفاظ عليها.

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
بناء جديد	37.5	37.5	36.25	37.5
إعادة بيع Resale	45	45	39.5	40
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	39.5	39.5	33	34
مستعمل 10 سنوات	29.5	29.5	26	24.5
PANAMAX مستعمل 20 سنة "73 K DWT"	11.5	11.5	9	8.75
بناء جديد	34.5	34.5	33.25	34.75
إعادة بيع Resale	43	43	38.5	39
مستعمل 5 سنوات	38	38	32	32.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	18.5	17.5	15.75	14.75
CONTAINER مستعمل 15 سنة 2500 TEU**	36	36	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	430	430	380	470
بنجلاديش	465	465	400	480
CONTAINER الهند	455	455	405	500
2000 TEU بنجلاديش	480	480	430	505

* 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.