



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

عام استثنائي لتجارة الحبوب

لصادرات الحبوب من هؤلاء المصدرين الأربعة الرئيسيين بنحو 8 آلاف ميل بحري، وهو مستوى تفوق بوضوح على متوسط قطاع الصب الجاف ككل البالغ نحو 550 و500 ميل، مما أضاف دعماً كبيراً للطلب على سفن الصب متوسطة الحجم هذا العام.

غيوم في الأفق؟

في حين قاد كبار المصدرين من الأمريكيتين عجلة النمو، تبدو التطورات في مناطق أخرى أكثر تعقيداً. لا يزال الصراع في الشرق الأوسط يحتل بؤرة اهتمام قطاع الشحن، غير أن التأثيرات المباشرة على تجارة الحبوب ظلت محدودة حتى الآن، إما باستمرار تدفق الواردات نظراً لأن الحبوب أقل حساسية من الناحية الجيوسياسية مقارنة بالنفط، أو عبر إعادة توجيهها عبر موانئ مثل بنبع والفجيرة. والأكثر إثارة للانتباه هو ما يحدث في البحر الأسود، حيث توقفت مؤقتاً صادرات الحبوب من أوكرانيا وروسيا -والتي بلغت 74 مليون طن في عام 2025 بما يمثل 13% من التجارة العالمية- على خلفية الهجمات التي استهدفت السفن البنية التحتية للموانئ. ويمثل هذا الأمر مخاطر واضحة على مواسم تصدير القمح والذرة القادمة، حيث شهدت توقعات التصدير لموسم المحصول 2026-2027 تخفيضات مؤخرًا بلغت نحو 30% بالنسبة لأوكرانيا، رغم استمرار تطورات الموقف. وعلى نطاق أوسع، ستكون ظاهرة النينو المطورة محط الأنظار طوال النصف الثاني من عام 2026 وحتى عام 2027؛ فعادة ما تتعرض محاصيل القمح الأسترالية في الربع الرابع لمخاطر الطقس الجاف في سنوات النينو، حيث تراجعت توقعات إنتاج المجلس الدولي للحبوب لموسم 2026-2027 بنسبة 23% على أساس سنوي، بينما تشير التوقعات أيضاً إلى انخفاض حصاد القمح والذرة في الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة هذا العام، رغم بقاء التوقعات تشير إلى تقديم الولايات المتحدة والبرازيل لمحاصيل فول صويا صلبة.

وختاماً، تظل هناك مجموعة من التعقيدات في أسواق الحبوب التي تستوجب المتابعة المستمرة في المستقبل؛ ورغم ذلك، فقد أدى النمو القوي في الصادرات طويلة المسار من الأمريكيتين إلى تحقيق عام استثنائي لتجارة الحبوب المنقولة بحراً حتى الآن.

(Clarksons)

2021، حيث ارتفعت صادرات الحبوب الأمريكية في الربع الأول وحده بنسبة 20% على أساس سنوي، مما يعكس جزئياً تأخر الشحنات في أعقاب "اتفاق" التجارة بين الولايات المتحدة والصين في أواخر عام 2025.

التحول نحو المسارات الطويلة

لعبت صادرات الحبوب من الأمريكيتين دوراً داعمًا بشكل خاص للطلب على السفن نظراً للمسافات الطويلة التي تقطعها نحو الأسواق الرئيسية في آسيا. وبلغ إجمالي صادرات الحبوب من الدول الأربع إلى شرق وجنوب شرق آسيا مستوى قياسياً بلغ 116 مليون طن في النصف الأول، بارتفاع قدره 15% على أساس سنوي. وتصدرت البرازيل المشهد مجدداً، حيث شحنت أكثر من 70% من إجمالي صادراتها من الحبوب في النصف الأول (56 مليون طن) إلى آسيا، وتركزت معظمها إلى الصين لمسافة تقارب 11 ألف ميل بحري؛ بينما صدرت صادرات الحبوب الأمريكية إلى آسيا بنسبة 27% على أساس سنوي في النصف الأول لتصل إلى 39 مليون طن، وهي النسبة الأعلى منذ عام 2022، مدعومة بانتعاش الشحنات المتجهة إلى الصين. وتم شحن نحو 60% من هذه الكميات عبر المسار المباشر من الساحل الغربي، غير أن صادرات الساحل الجنوبي والشرقي للولايات المتحدة زادت بأكثر من 50% على أساس سنوي، واتجه معظمها عبر طريق رأس الرجاء الصالح (بنحو 15 ألف ميل بحري) بدلاً من قناة بنغل بسبب تزايد المنافسة على حجز الحصص. وبشكل عام، يُقدّر متوسط مسافة النقل

جلبت تجارة الحبوب حصداً وافراً لسوق سفن الصب الجاف خلال النصف الأول من عام 2026، مدفوعةً بشحنات قياسية من كبار المصدرين في الأمريكيتين. وقد أسهمت الأحجام القوية على مسارات النقل الطويلة نحو آسيا في دعم نمو الطلب على أساس طن-ميل، وتوفير قوة دفع إيجابية لسفن الصب متوسطة الحجم على وجه التحديد. ومع ذلك، لا تزال هناك مجموعة من التعقيدات التي تتركبها الأسواق في الفترة القادمة، بدءاً من التوترات الجيوسياسية وصولاً إلى أنماط المناخ.

سجلت تجارة الحبوب أداءً قوياً في عام 2026، حيث ارتفع مؤشر تجارة الحبوب المنقولة بحراً بنسبة 11% على أساس سنوي حتى شهر يوليو، وذلك عقب النمو المحدود الذي شهده عام 2025. وجاءت الأحجام القوية هذا العام مدفوعةً بصادرات قوية من قارة الأمريكيتين؛ إذ ارتفعت الصادرات المجمعة لكل من الولايات المتحدة وكندا والبرازيل والأرجنتين بنسبة 11% على أساس سنوي لتصل إلى مستوى قياسي بلغ 202 مليون طن في النصف الأول من عام 2026، بزيادة قدرها 20 مليون طن. وسجلت كل من البرازيل والأرجنتين مستويات صادرات قياسية في النصف الأول، بلغت 79 مليون طن (بارتفاع 8% على أساس سنوي) و37 مليون طن (بارتفاع 21%) على التوالي، بدعم من محصول فول الصويا الوفير في البرازيل وشحنات القمح والحبوب الخشنة القوية من الأرجنتين. كما قفزت الصادرات الأمريكية بنسبة 17% على أساس سنوي مسجلة أعلى مستوى لها في النصف الأول منذ عام

ملاحم سوق السفن

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف خلال الأسبوع. ولم يتم الإبلاغ عن طلب بناء سفن جديدة سواء في قطاع سفن الصب الجاف أو في قطاع سفن الحاويات الروافد.

السفن المستعملة: استقرت أسعار سفن الصب الجاف في جميع طرازات الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز Ultramax تم الإبلاغ عن بيع السفينة AMARYLLIS حمولة 63 ألف طن بناء 2013 مقابل 24 مليون دولار. وفي طراز Supramax، تم بيع السفينة MARIANNA حمولة 55 ألف طن بناء 2012 مقابل 19.5 مليون دولار. أيضاً تم الإبلاغ عن بيع LILA MUNDRA حمولة 57 ألف طن بناء 2009 مقابل 12.5 مليون دولار.

التخريد: ارتفعت أسعار التخريد في جميع الوجهات هذا الأسبوع. أظهر سوق تخريد السفن مؤشرات على التحسن خلال الأسابيع الأخيرة، مع بقاء المعنويات قوية بصفة خاصة في باكستان وبنجلاديش. وأصبحت الأسعار التي تتجاوز 500 دولار/طن ممكنة حالياً لمعظم السفن في هذين السوقين، بما يعكس تحسن معنويات السوق وارتفاع شهية المشترين في المنطقة. وعلى وجه الخصوص، يسعى القائلون على تخريد السفن في باكستان إلى تأمين المزيد من السفن، استعداداً لبدء تطبيق إجراءات متوافقة مع اتفاقية هونغ كونج في ساحات التخريد التابعة لهم. وفي المقابل، تبدو معنويات السوق في الهند متأخرة عن نظيراتها في الأسواق الإقليمية، رغم تحسن الأسعار في Alang، حيث وصلت المستويات حالياً إلى منتصف نطاق 400 دولار/طن. وللتوضيح، يبلغ السعر الاسترشادي لدينا حالياً لسفينة صب جاف من طراز Handymax في بنجلاديش 510 دولار/طن، مقارنةً بـ 405 دولار/طن في بداية عام 2026، بينما يبلغ السعر الاسترشادي في الهند حالياً 460 دولار/طن، مقابل 385 دولار/طن في بداية العام. وعلى الرغم من الارتفاع الأخير في شهية المشترين، فإن أحجام عمليات التخريد لا تزال محدودة بوجه عام. فمنذ بداية العام وحتى الآن، تم الإبلاغ عن بيع سفن إجمالي حمولة ساكنة بلغ 7.1 مليون طن ساكن لأغراض التخريد، وهو مستوى يتماشى مع المستويات المنخفضة تاريخياً المسجلة خلال الفترة 2022-2025. ومع ذلك، شهد قطاع ناقلات النفط نشاطاً أكبر، حيث تم بيع سفن إجمالي 3.2 مليون طن ساكن للتخريد منذ بداية عام 2026، في ظل التدفق المستمر للسفن الخاضعة للعقوبات والتي تدخل ساحات التخريد.

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
بناء جديد	38.25	38.25	36.25	37.5
إعادة بيع Resale	46	46	39.5	40
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	41	41	33	34
مستعمل 10 سنوات	31.5	31.5	26	24.5
PANAMAX مستعمل 20 سنة	12.5	12.5	9	8.75
مستعمل "73 K DWT"				
بناء جديد	35.25	35.25	33.25	34.75
إعادة بيع Resale	43.5	43.5	38.5	39
مستعمل 5 سنوات	38.5	38.5	32	32.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	18.5	18.5	15.75	14.75
CONTAINER 2500 TEU** مستعمل 15 سنة	36.5	36.5	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	450	445	380	470
بنجلاديش	505	485	400	480
CONTAINER 2000 TEU الهند	470	465	405	500
بنجلاديش	520	500	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 التخيير.