



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

هل تشكل ظاهرة El Niño صدمة طلب جديدة في السوق

داخل الخليج العربي دون استغلال تشغيلي. وفي المقابل، يُتوقع أن ينمو الطلب بمعدل أسرع من العرض في كلا السيناريوهين، مدعوماً بزيادة شحنات الحبوب والفحم وطول المسافات الملاحية. ففي سيناريو "إغلاق المضيق"، يُتوقع نمو الطلب بنسبة 2.5% إلى 3.5%، بينما يرتفع هذا النمو بمقدار نقطة مئوية واحدة في حالة سيناريو "فتح المضيق".

مؤشرات عام 2027: عودة السعة المترددة وتراجع وتيرة الطلب أما بالنسبة لعام 2027، فمن المتوقع أن ينمو العرض بنسبة 3.5% إلى 4.5% في حال استمرار إغلاق مضيق هرمز، أو بزيادة قدرها 0.5 نقطة مئوية إذا تم فتحه، وذلك نتيجة عودة السفن المحتجزة في الخليج العربي إلى سوق الشحن العالمي. وفي المقابل، يُتوقع تباطؤ نمو الطلب خلال عام 2027 في كلا السيناريوهين ليبقى دون مستوى نمو العرض؛ حيث يُتوقع نموه بنسبة 0.5% إلى 1.5% في حالة الإغلاق، بينما يزيد بمقدار 1.5 نقطة مئوية في حال إعادة فتح المضيق.

تأثير الظواهر المناخية: يُتوقع أن تؤدي عودة ظاهرة El Niño المناخية إلى انتعاش الطلب على سفن الصب الجاف خلال الأشهر الاثني عشر القادمة. إذ قد تواجه قناة بنما قيوداً متزايدة على حركة مرور السفن، مما يجبر سفن الصب على سلوك طرق ملاحية بديلة وأطول مسافة. كما تتسبب هذه الظاهرة المناخية في ضعف موسم الرياح الموسمية في الهند، مما قد يحد من توليد الكهرباء من الطاقة الكهرومائية، وبالتالي يعزز طلب الهند على واردات الفحم لتلبية احتياجات الطاقة.

(BIMCO)

الكاملة قد تؤدي إلى خفض الطلب بنسبة تصل إلى 2%. وقد أدى إعلان الحوثيين حظر الملاحة على الموانئ السعودية المطلة على البحر الأحمر إلى زيادة حدة عدم اليقين بشأن التوقيت الزمني لاستئناف الشحن التجاري عبر هذا الشريان الحيوي بالكامل.

يظل ميزان العرض والطلب لشحن الصب الجاف داعماً لأسعار وقيم السوق خلال عام 2026، إلا أن هناك توقعات بضعفه نسبياً في عام 2027، وإن كان ذلك انطلاقاً من مستويات مرجعية مرتفعة. وإذا ما أعيد فتح مضيق هرمز بنهاية الربع الثالث، فإننا نتوقع أداة أكثر قوة لمؤشرات السوق خلال كلا العامين.

مؤشرات عام 2026: نمو الطلب يفوق العرض خلال عام 2026، إذا يُتوقع أن ينمو العرض النشط للسفن بنسبة تتراوح بين 1.5% و 2.5% بغض النظر عن السيناريو المحقق، وهو معدل أبطأ من نمو الأسطول العالمي للصب الجاف، نظراً لارتفاع مستويات الازدحام بالموانئ، فضلاً عن احتجاز نحو 0.5% من الأسطول العالمي

تظل حالة عدم اليقين المحيطة بآليات الملاحة عبر مضيق هرمز المحرك الأساسي لتشكيل آفاق سوق الشحن البحري لبضائع الصب الجاف. ورغم أن الهدنة التي استمرت ثلاثة أسابيع بين الولايات المتحدة وإيران قد أُناحت تعافياً جزئياً لمرور السفن، إلا أن الأوضاع الأمنية والملاحية عادت لتشهد تدهوراً ملحوظاً.

ففي ظروف السوق الطبيعية، يستوعب مضيق هرمز نحو 4% من إجمالي شحنات الصب الجاف والطلب عليها عالمياً. وفي ظل هذه الضبابية، طرحت BIMCO سيناريوهين للتنبؤ بمسار السوق: يعتمد سيناريو "إغلاق مضيق هرمز" على فرضية استمرار تعطل الملاحة الفعلية لأجل غير مسمى، بينما يفترض سيناريو "فتح مضيق هرمز" إعادة فتح المضيق بنهاية الربع الثالث من عام 2026. وكلما طالبت فترة التعطيل، اقتربت مؤشرات السوق بشكل أكبر من توقعات سيناريو الإغلاق.

من جانب آخر، لم يتضمن أي من السيناريوهين العودة الكاملة لسفن الصب الجاف إلى مسار البحر الأحمر، رغم أن العودة

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف خلال الأسبوع. لم يتم الإبلاغ عن أي طلبات بناء في قطاع الصب الجاف. وفي قطاع سفن الحاويات، تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين من سفن الحاويات الروافد سعة 1300 حاوية مع إمكانية إضافة 4 سفن أخرى للاستلام خلال 2028.

السفن المستعملة: استقرت أسعار سفن الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز Panamax تم الإبلاغ عن بيع السفينة 8 IVESTOS حمولة 75 ألف طن بناء 2008 مقابل 11.7 مليون دولار. وفي طراز Supramax، تم بيع السفينة VIVA ECLIPSE حمولة 54 ألف طن بناء 2009 مقابل حوالي 11.75 مليون دولار.

التخريد: استقرت أسعار التخريد في الهند بينما انخفضت في بنجلاديش هذا الأسبوع. وتعكس حركة النشاط في سوق تخريد السفن حالة الركود الراهنة، في وقت أدت فيه فترة العطلات الصيفية إلى مزيد من تراجع الزخم. ومنذ بداية العام وحتى الآن، تم الإبلاغ عن بيع 176 سفينة للتخريد بحمولة ساكنة إجمالية بلغت 5.8 مليون طن، وهو ما يتوافق مع المستويات المنخفضة تاريخياً التي شهدتها القطاع خلال الفترة الممتدة بين عامي 2022 و 2025. وفي سياق متصل، وزعت المفوضية الأوروبية هذا الأسبوع مسودة تحديث للقائمة المعتمدة لمرافق تخريد السفن. وتضمنت المقترحات بشكل بارز إدراج ترسانتين لتخريد السفن في منطقة Alang بالهند، والتي ستسجل حال إقرارها سابقة تاريخية باعتبارها أولى المرفقات المعتمدة خارج نطاق أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، وذلك بالتوازي مع استبعاد ترسانتين من تركيا، مما يقلص إجمالي الترسانات التركية المعتمدة لدى الاتحاد الأوروبي إلى ثماني ترسانات فقط. ورغم أن المقترح بإدراج ترسانات Alang قد أضيف حالة من التفاؤل والارتياح في أوساط قطاع تدوير السفن الهندي، إلا أن الوثيقة لا تزال في طور المسودة، حيث تتطلب موافقة جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي قبل اعتمادها رسمياً. وبناءً على ذلك، قد يستغرق الأمر فترة من الوقت قبل بلورة هذه التغيرات ودخولها حيز التنفيذ النهائي، لا سيما في ظل المعارضة المستمرة من المنظمات غير الحكومية التي تواصل انتقاد أساليب التخريد الشاطئية المتبعة في ترسانات Alang.

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
بناء جديد	38.25	38.25	36.25	37.5
إعادة بيع Resale	45.5	45.5	39.5	40
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	40	40	33	34
مستعمل 10 سنوات	30.5	30.5	26	24.5
PANAMAX مستعمل 20 سنة	12	12	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	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
الهند PANAMAX/ KAMSARMAX	435	435	380	470
بنجلاديش	465	465	400	480
الهند CONTAINER 2000 TEU	455	455	405	500
بنجلاديش	480	480	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.