ملامح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

سوق الصب الجاف يسجل أفضل مستوياته في خمس سنوات

شهد سوق شحن الصب الجاف ارتفاعاً قوياً خلال الفترة الأخيرة، ليصل إلى أفضل مستوياته في نحو خمس سنوات، مدفوعاً بصورة رئيسية بتحسن أداء سوق سفن Capesize فقد بلغ متوسط معدلات الإيجار وفق مؤشر Baltic Capesize Time Charter Average (C5TC) نحو 54,791 دولاراً يومياً في 4 سبتمبر 2026، وهو مستوى لم يسجل مثله السوق منذ 21 أكتوبر 2021، عندما بلغ المؤشر 57,374 دولاراً يومياً، وذلك بعد فترة وجيزة من موجة الصعود الاستثنائية التي شهدها السوق خلال عام 2021، والتي دفعت متوسط الأرباح إلى ما يقرب من 87 ألف دولار يومياً عند ذروتها.

ويشير هذا التطور إلى أن التحسن الحالي لا يقتصر على كونه ارتفاعاً موسمياً قصير الأجل، بل يعكس دخول السوق في نطاق من أقوى بيئات الشحن التي شهدها قطاع الصب الجاف منذ فترة ما بعد جائحة كوفيد-19، مدعوماً بتحسن ملموس في الطلب على سفن الحمولات الكبيرة وتراجع توافر السفن الفورية في بعض مراكز الشحن الرئيسية.

وتتركز القوة الرئيسية وراء هذه الموجة الصعودية في المحيط الأطلنطي، حيث تسارعت صادرات خام الحديد البرازيلية، في الوقت الذي تواصل فيه صادرات البوكسيت من غينيا توفير طلب قوي على الرحلات طويلة المدى إلى الصين. وقد ارتفعت شحنات خام الحديد البرازيلية بنحو 20% على أساس أسبوعي خلال الفترة الأخيرة، بينما سجلت صادرات البوكسيت الغينية، على أساس متوسط متحرك لأربعة أسابيع، زيادة تقارب 55% على أساس سنوي، وهو ما عزز قوة الطلب على شحنات الأطلنطي.

وتكتسب هذه التطورات أهمية خاصة بالنسبة لسفن Capesize، نظراً لأن شحنات الأطلنطي عادةً ما تتطلب السفن لفترات أطول، بما يؤدي إلى زيادة الطلب على السفن نظراً لزيادة المسافات للرحلات البحرية. وخلال الربع الثاني من عام 2026، كانت المسافات البحرية لسفن Capesize قد ارتفعت بالفعل بنسبة 4.9% على أساس سنوي، مدفوعة بزيادة بلغت 2% في المسافات الخاصة بشحن خام الحديد، و7.7% في البوكسيت، و15.3% في الفحم.

وفي الوقت نفسه، تشير بيانات السوق إلى انخفاض عدد سفن Capesize غير المرتبطة بتعاقدات والتي تتجه فارغة ballast نحو جنوب الأطلنطي، إلى نحو نصف مستواها المسجل في العام السابق. ويؤدي ذلك إلى تقليص المعروض الفوري من السفن المتاحة، ويدفع المستأجرين إلى المنافسة على قائمة محدودة بدرجة أكبر من الحمولة الجاهزة، الأمر الذي يوفر دعماً إضافياً لمستويات أجور النقل في السوق.

أضافت الاضطرابات الجوية طبقة أخرى من الضغوط على سوق سفن الصب الجاف، حيث أدت الاضطرابات الأخيرة في الباسفيك إلى تقييد توافر السفن في الوقت الذي شهد فيه الطلب على الشحنات تحسناً في كل من حوضي الأطلنطي والباسفيك. وأسهم تزامن قوة الطلب مع نقص المعروض من السفن في خلق موجه صعود في السوق، مع تزايد المنافسة على الحمولة المتاحة.

وفي الوقت نفسه، فإن تجدد التهديدات المرتبطة بجماعة الحوثيين واتساع نطاق حالة عدم الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط لا يمثلان السبب المباشر وراء الارتفاع القوي في سوق Capesize، إذ إن خطوط التجارة الرئيسية لنقل خام الحديد من البرازيل وغرب أفريقيا إلى الصين لا تعتمد على المرور عبر البحر الأحمر. ومع ذلك، فإن استمرار المخاوف الأمنية يسهم في زيادة أوجه عدم الكفاءة في تشغيل الأسطول، ورفع مخاطر الرحلات، وجعل سوق الشحن أكثر حساسية تجاه أي اضطرابات في الممرات البحرية الرئيسية.

كما تعكس أسواق العقود الآجلة للشحن (FFAs) قوة التوقعات بشأن السوق، حيث جرى تداول عقود شهري سبتمبر وأكتوبر مؤخراً عند مستويات تقارب 50 ألف دولار يومياً، بينما اقتربت مستويات الربع الأول من عام 2027 من 32 ألف دولار يومياً، وهو مستوى مرتفع بصورة ملحوظة بالنسبة إلى ربع يتسم عادةً بضعف موسمي في الطلب. وتشير هذه المستويات إلى أن السوق لا يسعّر مجرد ضغوط مؤقتة على المعروض الفوري من السفن، وإنما يتوقع استمراراً نسبياً في قوة سوق الشحن.

والأهم بالنسبة إلى سوق بيع وشراء السفن أن قوة السوق الحالية لا تبدو ظاهرة معزولة ضمن عام 2026، وإنما تأتي في إطار فترة شهدت تحسناً أكثر استقراراً في مستويات الإيرادات. واستناداً إلى البيانات اليومية لمؤشر Baltic C5TC المتاحة حتى 4 سبتمبر 2026، بلغ متوسط المؤشر نحو 24,488 دولاراً يومياً خلال الفترة 2024–2026، مقارنة بنحو 22,005 دولارات يومياً خلال الفترة 2021–2023، بزيادة تقارب 11%.

وتكتسب هذه الزيادة أهمية خاصة بالنظر إلى أن الفترة السابقة شملت عام 2021، الذي بلغ فيه متوسط المؤشر السنوي 33,333 دولاراً يومياً. وفي المقابل، اتسمت الفترة الحالية بدرجة أكبر من الاستقرار في مستويات الإيرادات، إذ بلغ متوسط المؤشر 22,593 دولاراً يومياً في عام 2024، و21,297 دولاراً يومياً في عام 2025، و31,937 دولاراً يومياً منذ بداية عام 2026 وحتى تاريخه.

ومن وجهة نظر ملاك السفن، تجعل هذه المستويات الفترة 2024–2026، وفقاً للبيانات المتاحة حتى الآن، من بين أفضل الفترات التشغيلية من حيث العائد. ومع بلوغ تكاليف التشغيل اليومية لسفن Capesize عموماً ما لا يزيد على 8,000–9,000 يورو يومياً، فإن متوسط إيرادات الشحن خلال هذه الفترة وفر هامشاً تشغيلياً كبيراً قبل احتساب تكاليف التمويل وتكلفة رأس المال، في حين تتجاوز الإيرادات الحالية في السوق الفورية تكاليف التشغيل بعدة أضعاف.

وإذا ثبتت استدامة قوة سوق الشحن الحالية، فإن انعكاساتها على سوق بيع وشراء السفن ستكون واضحة، في ظل ارتفاع قدرة السفن على توليد التدفقات النقدية، وتحسن معنويات الملاك، وتوفير مزيد من الدعم لقيم سفن Capesize المستعملة التي وصلت بالفعل إلى مستويات مرتفعة.

(Clarksons)

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع		هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
KAMSARMAX	بناء جديد	38.5	38.5	36.25	37.5
	إعادة بيع Resale	47	47	39.5	40
	مستعمل 5 سنوات	42	42	33	34
	مستعمل 10 سنوات	33	33	26	24.5
PANAMAX	مستعمل 20 سنة	13	13	9	8.75
مستعمل "73 K DWT"					
ULTRAMAX	بناء جديد	35.5	35.5	33.25	34.75
	إعادة بيع Resale	44	44	38.5	39
	مستعمل 5 سنوات	39	39	32	32.5
SUPRAMAX	مستعمل 15 سنة	19.5	19.5	15.75	14.75
CONTAINER 2500 TEU**	مستعمل 15 سنة	36.5	36.5	30	24.5

* تم اختيار الأسعار وفقا لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع		هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
PANAMAX/ KAMSARMAX	الهند	480	480	380	470
	بنجلاديش	515	515	400	480
CONTAINER 2000 TEU	الهند	515	505	405	500
	بنجلاديش	535	535	430	505

* يقاس سعر التخريد بما يسمى Ldt "Light displacement" وهو وزن السفينة باستثناء البضائع والوقود والماء والصابورة والمخازن والركاب والطاقم مع احتساب الماء في الغلايات حتى مستوى التبخير.

ملامح سوق السفن

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

السفن المستعملة: استقرت أسعار سفن الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز Kamsarmax، تم بيع السفينة BW JAPAN حمولة 81 ألف طن بناء 2019 مقابل ما يزيد 38 مليون دولار. وفي نفس الطراز تم بيع السفينة OSAKA STAR حمولة 84 ألف طن بناء 2016 مقابل ما يقرب من 34 مليون دولار. أيضا تم بيع السفينة CK VENTURE حمولة 82 ألف طن بناء 2012 مقابل حوالي 19 مليون دولار. وفي طراز Panamax، تم بيع السفينة MELIA حمولة 76 ألف طن بناء 2005 مقابل 11.5 مليون دولار. كما تم بيع السفينة SKY KNIGHT حمولة 58 ألف طن بناء 2012 مقابل 21.5 مليون دولار. وفي ذات الطراز، تم بيع السفينة LUZON حمولة 55 ألف طن بناء 2010 مقابل ما يزيد قليلاً عن 18 مليون دولار.

التخريد: ارتفعت أسعار التخريد في الهند بينما استقرت في بنجلاديش هذا الأسبوع. من المتوقع أن تصوّت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي الأسبوع المقبل بشأن الموافقة على إدراج منشأتي تخريد سفن هنديتين، وتأكيد إضافتهما إلى قائمة منشآت تخريد السفن المتوافقة مع متطلبات لائحة الاتحاد الأوروبي لتخريد السفن. وقد أثير قدر كبير من الانتقادات والاعتراضات من جهات غير حكومية حول هذه المسألة على خلفية أن ذلك ينطوي على مخاطر تتعلق بالتلوث البيئي وانخفاض معايير السلامة، كما قد يؤثر في القدرة التنافسية من حيث التكلفة للمنشآت الأخرى المتوافقة. وفي المقابل، بذلت منظمات عاملة في قطاع النقل البحري، مثل BIMCO، جهودًا لدعم إدراج المنشأتين ضمن القائمة. وفي الوقت نفسه، لا يزال عدد من ناقلات النفط التابعة لأسطول الظل يُباع بهدوء لأغراض التخريد إلى عدد من منشآت التخريد في الهند، وذلك في أعقاب إعلان الحكومة الهندية السماح، على أساس كل حالة على حدة، بمنح الموافقات اللازمة لتخريد السفن الخاضعة للعقوبات والسفن التابعة لأسطول الظل. ومع ذلك، لا يزال معظم القائمين على عمليات تخريد السفن من منشآت التخريد الأقدم في السوق يمتنعون عن المشاركة في مثل هذه المعاملات، على الرغم من قيام بعض منشآت التخريد بشراء هذه الوحدات بأسعار تقل بصورة كبيرة عن مستويات الأسعار السائدة في السوق.