ملامح السوق الملاحي العالمي في أسبوع

ظاهرة النينيو: مؤشرات على تكرار الاضطرابات

تشهد ظاهرة النينيو المناخية تصاعدًا سريعًا، مع توقع وصولها إلى ذروة قوية في أوائل عام 2027. ورغم أنه من غير المرجح أن تكون الظاهرة العامل الأكثر تأثيرًا في حركة التجارة خلال الأشهر المقبلة، فإن تغير أنماط الطقس يمكن أن يترك مجموعة من الآثار على الأسواق. وبالنسبة لتجارة الصب الجاف، قد تشمل هذه الآثار انخفاض الاضطرابات الجوية التي تؤثر على أنشطة التعدين في البرازيل وأستراليا وغينيا، وزيادة مسافات نقل الحبوب إلى آسيا مع تراجع المحاصيل الأسترالية، وارتفاع الطلب على الفحم في بعض مناطق آسيا. كما يمكن أن تتأثر مستويات الطلب على الطاقة بصورة أوسع نتيجة التغيرات الإقليمية في درجات الحرارة، في حين تنخفض مخاطر العواصف في المحيط الأطلسي مقابل ارتفاعها في المحيط الهادئ.

إلا أن التأثير الأبرز بالنسبة للنقل البحري يتعلق بقناة بنما، حيث يؤدي انخفاض معدلات هطول الأمطار إلى تراجع مستويات المياه في الخزانات التي تعتمد عليها عمليات تشغيل الأهوسة. وخلال ظاهرة النينيو في 2023/2024، تم خفض الحد الأقصى لعبور السفن يوميًا بنسبة 40%، من 36 سفينة إلى 22 سفينة، إلى جانب تشديد قيود الغاطس. كما أدت آليات نظام حجز مواعيد العبور إلى تفاوت التأثير بين أنواع السفن، حيث سجلت عبورات ناقلات الغاز الطبيعي المسال انخفاضًا بنسبة 82%، وسفن الصب الجاف بنسبة 75%، مقابل 7% فقط لسفن الحاويات، التي تحظى بالأولوية في معظم مواعيد العبور.

وخلال الأسابيع الأخيرة، فُرضت مجددًا قيود على أعداد السفن العابرة والغاطس المسموح به. وحتى الآن، لا تزال هذه القيود أقل حدة من تلك التي شهدتها القناة في عام 2023، حيث يبلغ الحد الأقصى الحالي 32 عبورًا يوميًا، كما أن مستويات المياه لا تزال أعلى بكثير من أدنى مستوياتها المسجلة في 2023. إلا أن قوة ظاهرة النينيو الحالية تترك احتمالًا لمزيد من انخفاض مستويات المياه خلال عام 2027، وهو ما قد يؤدي إلى تشديد القيود على العبور خلال الفترة المقبلة.

سيختلف حجم التعرض والتأثير من قطاع إلى آخر، كما سيتوقف على مدى تشدد القيود المفروضة. ففي قطاع الغاز البترولي المسال LPG، تمر أكثر من 20% من التجارة عبر قناة بنما، في ظل عدم تمتع ناقلات LPG بأولوية في حجز مواعيد العبور، ما قد يجعل التأثيرات كبيرة. وفي حال تراجع عبور ناقلات الغاز العملاقة VLGC بدرجة مماثلة لما حدث في 2023/2024، فقد يؤدي ذلك إلى زيادة الطلب العالمي بنحو 7% نتيجة إعادة توجيه الرحلات. وقد يدعم ذلك مزيدًا من الارتفاع في سوق تشهد بالفعل ضيقًا في المعروض، خاصة في ضوء التأخيرات الأخيرة في قناة بنما وزيادة استخدام طريق رأس الرجاء الصالح لنقل التجارة بين الولايات المتحدة وآسيا.

أما بالنسبة إلى الغاز الطبيعي المسال LNG، فمن المرجح أن تكون التأثيرات محدودة. فعلى الرغم من ارتفاع عدد العبور مؤخرًا عقب إجراء تغيير في نظام حجز المواعيد في أوائل عام 2026، حيث بلغ متوسط العبور نحو 20 عبورًا شهريًا خلال يوليو وأغسطس، مقابل 6 عبورات قبل اندلاع الصراع، فإن أقل من 1% من تجارة الغاز الطبيعي المسال خلال معظم العام الحالي مر عبر القناة، إذ استمرت السفن إلى حد كبير في تجنب قناة بنما منذ عام 2023.

وبالنسبة إلى تجارة الحاويات، فإن نحو 3% فقط من التجارة العالمية للحاويات يمر عبر قناة بنما، إلا أن قيود الغاطس وزيادة فترات الانتظار، التي ارتفعت بنحو 60% مقارنة بشهر يونيو، تؤدي إلى تأخيرات وتعديلات في جداول الرحلات، تشمل إلغاء دخول بعض الموانئ، وإعادة توجيه السفن عبر رأس الرجاء الصالح أو قناة السويس، وإعادة توجيه الشحنات. ومن المرجح أن تتزايد هذه الآثار غير المباشرة إذا تم تشديد القيود بصورة أكبر، بما قد يوفر دعمًا لمعدلات النوالين وأسعار تأجير السفن.

أما قطاع بضائع الصب الجاف، فتظل درجة تعرضه محدودة، إذ يمر نحو 2% فقط من تجارة الصب الجاف عبر قناة بنما، كما أن هذا التعرض أقل مما كان عليه في عام 2023، مع تحول نسبة أكبر من شحنات الحبوب الأمريكية المتجهة إلى آسيا إلى التصدير من الساحل الغربي للولايات المتحدة، لترتفع النسبة إلى 60% حاليًا مقابل 40% في 2023. ومع ذلك، بدأت تظهر بالفعل زيادة محدودة في الطلب العالمي على السفن، تقدر بنحو 0.5% نتيجة إعادة توجيه الرحلات، حيث انخفضت عبورات سفن الصب الجاف بنحو 30% مقارنة بشهر مايو نتيجة زيادة المنافسة على مواعيد العبور. وبالنسبة إلى سوق ناقلات النفط، تبدو التأثيرات محدودة حتى الآن، رغم أن عبور ناقلات المنتجات النفطية عبر القناة يسجل حاليًا مستويات أعلى من المعتاد.

وعليه، فإن الاضطرابات في قناة بنما لم تعد حتى الآن إلى مستويات 2023/2024، إلا أنها قد تتفاقم خلال الفترة المقبلة. وفي ظل تعامل قطاع النقل البحري بالفعل مع اضطرابات غير مسبوقة في عدد من الممرات البحرية الاستراتيجية الأخرى، فإن التطورات في قناة بنما، إلى جانب التداعيات الأوسع لظاهرة النينيو، قد تكتسب أهمية أكبر بالنسبة لحركة التجارة والأسواق الملاحية إذا استمرت القيود في التشدد.

(Clarksons)

ملامح سوق السفن

السفن الجديدة

تم الإبلاغ عن طلب بناء اثنتين من طراز Kamsarmax للاستلام خلال 2029، وأربع سفن من طراز Ultramax للاستلام في 2029–2028. وفي قطاع سفن الحاويات الروافد، تم الإبلاغ عن طلب بناء أربع سفن سعة 3100 حاوية للاستلام في 2030، إضافة إلى اثنتين سعة 1900 حاوية للاستلام في 2030-31.

السفن المستعملة

جاءت المبيعات محدودة هذا الأسبوع. ففي طراز Kamsarmax تم بيع السفينة GCL HAZIRA حمولة 82 ألف طن بناء 2021 مقابل 38.8 مليون دولار. من نفس الطراز، تم بيع السفينة BABITONGA حمولة 82 ألف طن بناء 2019 مقابل 38.5 مليون دولار. وفي طراز Supramax، تم بيع السفينة YC AEQUOR حمولة 57 ألف طن، بناء 2012مقابل ما يزيد عن 13.5 مليون دولار. وجاءت باقي المبيعات في طراز Capesize.

التخريد

في ظل استمرار محدودية المعروض من السفن في سوق تخريد السفن، يشهد سوق Alang تزايدًا في وصول السفن المرتبطة بمخاطر العقوبات. وتكتسب هذه الظاهرة أهمية متزايدة في ضوء تشديد الرقابة على ملاك السفن وتاريخ عملياتها التجارية ومدى تعرضها المحتمل للعقوبات، في الوقت الذي لا تخضع فيه بالضرورة كل سفينة مرتبطة بتجارة خاضعة للعقوبات لإجراءات أو تصنيفات عقابية مباشرة. إلا أن استمرار وصول هذه الوحدات إلى ألانغ يعكس تنامي تعقيدات متطلبات الامتثال المرتبطة بعمليات التخريد.ومع استمرار نقص السفن المملوكة بصورة تقليدية والتي تتمتع بوضع إجرائي واضح وخالٍ من تعقيدات الامتثال، أصبح بعض القائمين على التخريد في Alang أكثر اعتمادًا على السفن المرتبطة بالعقوبات أو التي تتطلب تدقيقًا أكبر من ناحية الامتثال، في ظل أن الضغوط الناتجة عن محدودية المعروض تبدو، في بعض الحالات، متفوقة على المخاطر والتحديات المحتملة المرتبطة بهذه السفن.وفي الوقت نفسه، ظل سوق تخريد السفن مستقرًا بصورة عامة خلال الأسبوع، مع استمرار محدودية تداول السفن في السوق، وعدم تسجيل تحركات جوهرية في مستويات الأسعار، بينما بقيت معنويات السوق دون تغير يُذكر مقارنة بالأسابيع الأخيرة.

أسعار بناء السفن الجديدة (مليون دولار)

الطراز	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
KAMSARMAX	**38.5**	38.5	36.25	37.5
ULTRAMAX	**36**	35.5	33.25	34.75

أسعار السفن المستعملة وإعادة البيع (مليون دولار)

الطراز	العمر	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
KAMSARMAX	إعادة بيع Resale	**47**	47	39.5	40
ULTRAMAX	إعادة بيع Resale	**44**	44	38.5	39
KAMSARMAX	مستعمل 5 سنوات	**42**	42	33	34
KAMSARMAX	مستعمل 10 سنوات	**33.5**	33.5	26	24.5
PANAMAX (73K DWT)	مستعمل 20 سنة	**13.5**	13.5	9	8.75
ULTRAMAX	مستعمل 5 سنوات	**39**	39	32	32.5
SUPRAMAX	مستعمل 15 سنة	**20**	20	15.75	14.75
CONTAINER 2500 TEU	مستعمل 15 سنة	**36.5**	36.5	30	24.5

*تم اختيار الأسعار وفقًا لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة.

أسعار تخريد السفن (دولار/طن)

النوع	الدولة	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2025	2024
PANAMAX / KAMSARMAX	الهند	**470**	470	380	470
	بنجلاديش	**510**	510	400	480
CONTAINER 2000 TEU	الهند	**505**	505	405	500
	بنجلاديش	**530**	530	430	505

*يقاس سعر التخريد بوزن السفينة الفارغ Ldt (Light displacement)وهو وزن السفينة دون البضائع والوقود والماء والصابورة والمخازن والركاب والطاقم، مع احتساب الماء في الغلايات حتى مستوى التبخير.