



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

مراجعة لسوق الصب الجاف في النصف الأول من العام

ومع ذلك، قد يتباطأ معدل النمو خلال النصف الثاني من العام مقارنة بالنصف الأول، نتيجة قوة أساس المقارنة في النصف الثاني من 2025.

يدخل قطاع سفن الصب الجاف النصف الثاني من 2026 وهو في وضع قوي. وتشير التوقعات إلى نمو الأسطول العالمي بنحو 4% خلال العام بأكمله، وهو معدل يُتوقع أن تتم موازنته إلى حد كبير بنمو الطلب بما يتراوح بين 3.5% و4%. ومن شأن هذا التوازن أن يساعد السوق على الحفاظ على المكاسب التي حققها خلال النصف الأول من العام.

وفي الوقت ذاته، تساهم مجموعة من عوامل عدم الكفاءة التشغيلية في توفير دعم إضافي للسوق، ومن أبرزها احتجاز جزء من الحمولة في منطقة الخليج، إلى جانب تأثير أعمال الفحص والصيانة الدورية للسفن على الطاقة التشغيلية المتاحة فعليًا. كما يُتوقع أن توفر العوامل الموسمية المعتادة دعماً إضافياً خلال النصف الثاني من العام.

من المتوقع أن تترك التطورات المرتبطة بالصرار في الشرق الأوسط آثاراً واضحة على أسواق الصب الجاف، إلا أن اتجاه هذه التأثيرات لا يزال مختلطاً وغير محسوم. فإذا أدى استمرار الاضطرابات إلى تعطيل تدفقات الطاقة عبر مضيق هرمز لفترة أطول، فقد يؤدي ذلك إلى زيادة الطلب على الفحم خلال موسم الشتاء المقبل، وهو ما قد يوفر دعماً إضافياً لأسواق السفن متوسطة الحجم، ولا سيما Supramax و Panamax.

وفي المقابل، فإن التأثيرات الاقتصادية الأوسع للصرار، إذا استمرت لفترة طويلة، قد تؤدي إلى تباطؤ النشاط الاقتصادي العالمي ومن ثم الضغط على أحجام تجارة الصب الجاف، بما يجعل التأثير النهائي للتطورات الجيوسياسية غير واضح حتى الآن.

وتظل الصين عاملاً محورياً في تحديد اتجاه الطلب العالمي على الصب الجاف. فعلى الرغم من أن الطلب الصيني على الواردات قدم دعماً جيداً للسوق مؤخراً، فإن هذا الطلب يتسم بطبيعة دورية؛ إذ قد تؤدي المستويات المرتفعة من المخزونات إلى موجة من خفض المخزونات خلال الفترات المقبلة، في الوقت الذي لا تزال فيه المؤشرات الأساسية للاقتصاد الصيني تميل إلى الضعف النسبي. كما يمثل تطور ظاهرة El Niño عاملاً إضافياً يستحق المتابعة، نظراً لاحتمال تأثيرها على تجارة الحبوب والفحم، فضلاً عن إمكانية خفض الطاقة الاستيعابية المتاحة عبر قناة بنما.

(Clarksons)

الصب الجاف، ولا سيما سفن الأحجام المتوسطة.

سجلت تجارة الصب الجاف المنقولة بحراً أداءً قوياً خلال النصف الأول من العام. فقد ارتفع مؤشر تجارة خام الحديد بنحو 5% على أساس سنوي، مدفوعاً بقوة الصادرات من أستراليا والبرازيل، إلى جانب بدء تسارع إنتاج وصادرات مشروع Simandou في غينيا، الذي تجاوزت صادراته 7 ملايين طن منذ بداية 2026. وفي المقابل، ظل الطلب الصيني على واردات خام الحديد متماسكاً رغم ارتفاع مستويات المخزون وتراجع إنتاج الصلب نسبياً.

كما تحسنت تجارة الفحم بصورة واضحة مقارنة بالمستويات الضعيفة المسجلة في الفترة المماثلة من العام السابق، خصوصاً خلال يونيو، مدفوعة بارتفاع واردات الصين من الفحم بنحو 23% على أساس سنوي. غير أن قوة الطلب بدأت في التراجع بعد ذلك، في الوقت الذي لا تزال فيه السياسة التصديرية لاندونيسيا تمثل مصدراً لعدم اليقين بالنسبة للسوق.

أما تجارة البضائع الصب الجاف الثانوية، فقد حافظت على أداء جيد، مسجلة نمواً بنحو 3% خلال النصف الأول من 2026، مع استمرار البوكسيت في تقديم دعم مهم للتجارة. وفي الوقت نفسه، سجلت تجارة الحبوب أداءً قوياً بصورة خاصة، بنمو بلغ نحو 13%، مدفوعة بوفرة الإمدادات من الأطلنطي.

وبالنظر إلى الصورة الكلية، تشير التقديرات إلى نمو تجارة الصب الجاف بنحو 2.4% خلال عام 2026.

واصلت سوق سفن الصب الجاف أداءها القوي خلال عام 2026، حيث ارتفع متوسط معدلات الإيجار اليومية لمختلف قطاعات السفن بنسبة قدرها 56% على أساس سنوي خلال الفترة من بداية العام وحتى منتصف يوليو. ويأتي هذا الأداء مدفوعاً بمتانة الطلب على النقل البحري لسلع الصب الجاف، إذ ارتفع مؤشر التجارة العالمية للصب الجاف بنحو 4% على أساس سنوي خلال النصف الأول من العام، مع استفادة السوق بصورة إضافية من تنامي صادرات المسافات الطويلة من منطقة الأطلنطي إلى آسيا، وما ينتج عنها من زيادة في الطلب. وبذلك يبدو القطاع في طريقه لتسجيل عام إيجابي بوجه عام.

لا تزال التطورات في الشرق الأوسط تحتل موقعاً رئيسياً ضمن العوامل المؤثرة في سوق الصب الجاف. فقد شهدت حركة سفن الصب الجاف عبر مضيق هرمز ارتفاعاً ملحوظاً خلال فترة وقف إطلاق النار، حيث ارتفع متوسط عبور السفن من نحو سفينتين يومياً إلى 9 سفن يومياً، وإن ظل هذا المستوى أقل بكثير من المتوسط السابق للصرار، والذي كان يقدر بنحو 20 سفينة يومياً. إلا أن حركة السفن تراجعت مجدداً عقب استئناف الأعمال العدائية في يوليو.

ولا تزال الصورة الجيوسياسية متغيرة وغير مؤكدة، إلا أن الاضطرابات الحالية أوجدت عدداً من أوجه عدم الكفاءة في تشغيل الأسطول ومسارات التجارة، وهو ما يقدم دعماً إضافياً لأسواق الصب الجاف. كما أن ارتفاع أسعار الغاز قد يدعم الطلب على الفحم في بعض الأسواق، بما يوفر عاملاً إضافياً لصالح قطاع سفن

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف خلال الأسبوع. وفي قطاع الصب الجاف، تم طلب بناء 8 سفن من طراز Newcastlemax حمولة ما بين 204-210 ألف طن للاستلام في عام 2029-2031. وفي المقابل لم يتم طلب بناء سفن جديدة في قطاع سفن الحاويات من سفن الحاويات الروافد.

السفن المستعملة: غلب الاستقرار على أسعار سفن الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز Kamsarmax تم الإبلاغ عن بيع السفينة VELOS JASPER حمولة 82 ألف طن بناء 2012 مقابل 23.5 مليون دولار. وجاءت باقي المبيعات القليلة في طرازي Handysize و Capesize.

التخريد: استقرت أسعار التخريد هذا الأسبوع في جميع الوجهات. لا يزال نشاط سوق تخريد السفن محدوداً، مع انخفاض حجم السفن الجديدة المعروضة في السوق. ورغم تحسن اهتمام ساحات التخريد بالشراء، فإن محاولاتها لتأمين سفن لم تنجح حتى الآن. كما تؤثر حالة عدم اليقين المستمرة بشأن تطورات الشرق الأوسط سلباً على معنويات السوق، في ظل التقلبات التي تشهدها أسواق الشحن والطاقة. وفي ظل هذه الظروف، لم تُطرح مؤخراً سوى أعداد محدودة جداً من السفن المرشحة للتخريد، مما حد من نشاط المفاوضات. بلغ إجمالي السفن المباعة للتخريد منذ بداية 2026 نحو 6.4 مليون طن ساكن، وهو مستوى يتماشى مع المستويات التاريخية المنخفضة المسجلة خلال الفترة 2022-2025، وإن كان أقل قليلاً من وتيرة عام 2025، بتراجع بنسبة 14% على أساس سنوي من حيث الحمولة.

ولا يزال نشاط التخريد محدوداً في مختلف قطاعات الأسطول؛ فقد بلغ تخريد الناقلات نحو 2.7 مليون طن ساكن منذ بداية العام، وشكلت السفن الخاضعة للعقوبات نحو ثلاثة أرباع الحمولة المباعة للتخريد في هذا القطاع. أما سفن الصب الجاف، فقد بلغ إجمالي التخريد منها نحو 2.1 مليون طن ساكن، بانخفاض 34% على أساس سنوي. وبالنسبة لسفن الحاويات، بلغ حجم التخريد نحو 25 ألف حاوية، وهو مستوى لا يزال محدوداً للغاية، لكنه ارتفع مقارنة بعام 2025 الذي سجل نحو 5,300 حاوية فقط، وهو أدنى مستوى منذ عام 2005. كذلك استمر وصول عدد محدود من ناقلات الغاز الطبيعي المسال القديمة ذات التوربينات البخارية إلى ساحات إعادة التدوير، حيث تم بيع 6 سفن للتخريد منذ بداية العام.

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	12.5	12	9	8.75
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	435	435	380	470
بنجلاديش	465	465	400	480
CONTAINER 2000 TEU الهند	455	455	405	500
بنجلاديش	480	480	430	505