



ملاحم السوق الملاحي العالمي في أسبوع

ارتفاع شحنات الحبوب يدعم الأحجام المتوسطة والصغيرة من سفن الصب الجاف

الرغم من ضعف شحنات الفحم وبيع الصب الجاف غير الرئيسية Minor Bulks في هذه الفئة. أما بالنسبة لسفن Panamax، فقد كان تأثير الحبوب أقل نسبياً وسط ارتفاع شحنات الفحم.

ولا تزال هناك عدة مخاطر تحيط بتوقعات شحنات الحبوب؛ إذ تظل إمدادات الأسمدة شحيحة، حيث أدى تراجع الصادرات من الخليج العربي إلى انخفاض شحنات الأسمدة العالمية بنسبة 8% على أساس سنوي. وبناءً على ذلك، ومُالم يُعاد فتح مضيق هرمز قريباً، فقد يؤثر ذلك سلباً على إنتاجية المحاصيل في النصف الجنوبي من الكرة الأرضية خلال المواسم القادمة. بالإضافة إلى ذلك، تهدد درجات الحرارة المرتفعة في أجزاء من أوروبا وشمال أمريكا محاصيل الذرة المرتقبة في شهر سبتمبر.

بشكل عام، تبدو التوقعات لشحنات الحبوب أضعف خلال النصف الثاني من عام 2026. وفقاً لتقديرات وزارة الزراعة الأمريكية، من المتوقع أن ينخفض الإنتاج العالمي من القمح والذرة قليلاً عن المستويات المرتفعة التي سجلها العام الماضي. علاوة على ذلك، فإن الزيادة المتوقعة في إنتاج الحبوب لدى الأسواق المستوردة مثل الصين وتركيا قد تحد من الطلب على الاستيراد.

(BIMCO)

مناطق الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بنسبة 18% على أساس سنوي. وفي حين انخفضت الواردات إلى الخليج العربي بنسبة 49% على أساس سنوي، فقد تم تعويض ذلك جزئياً عبر شحنات أقوى إلى الموانئ السعودية على البحر الأحمر وإلى الفجيرة.

استفادت فئة سفن Supramax من ارتفاع أحجام الحبوب، حيث قفزت الشحنات المنقولة على هذه الفئة بنسبة 27% على أساس سنوي منذ بداية العام. وقد أدى ذلك إلى زيادة مسافات الرحلات البحرية وزيادة الطلب على سفن Supramax عالمياً بنسبة 4% على أساس سنوي، مما دعم معدلات الإيجار لهذه الفئة. ولولا هذه الزيادة في شحنات الحبوب، لكان الطلب على سفن Supramax قد شهد حالة من الركود.

كما شهدت فئة سفن Handysize و Panamax ارتفاعاً في شحنات الحبوب بنسبة 10% و 8% على أساس سنوي على التوالي. بالنسبة لسفن Handysize، سمحت هذه الزيادة باستقرار الطلب على

شهدت شحنات الحبوب العالمية ارتفاعاً بنسبة 13% على أساس سنوي منذ بداية العام الحالي، مدعومة بصادرات قوية من القمح والذرة وفول الصويا من القارتين الأمريكيتين وأوروبا. وقد أدى تحسن المحاصيل لدى معظم الدول المصدرة الرئيسية إلى تعزيز الفائض المخصص للتدفقات التصديرية، مما دفع نحو زيادة حجم الشحنات المتجهة إلى آسيا والشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

وقد قفزت شحنات الحبوب المتجهة إلى الصين بنسبة 15% على أساس سنوي، مدعومة بزيادة واردات فول الصويا والذرة الرفيعة والشعير. كما أدى التحسن في العلاقات التجارية بين الولايات المتحدة والصين إلى ارتفاع شحنات الحبوب الأمريكية المتجهة إليها بنسبة 137%، مما يعوض حالة الضعف التي شهدتها العام الماضي. كذلك تماسك الطلب على استيراد القمح والذرة وفول الصويا في مختلف أنحاء جنوب شرق آسيا، لا سيما في فيتنام وتايلاند والفلبين.

وعلى الرغم من الاضطرابات الناتجة عن إغلاق مضيق هرمز، ارتفعت تجارة الحبوب إلى

ملاحم سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف خلال الأسبوع. وقد تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين صب جاف من طراز Newcastlemax حمولة 211 ألف طن وأثنتين أخريين كخيار للمالك للاستلام خلال النصف الثاني من عام 2029 والأول من عام 2030. وقد تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين صب جاف من طراز Handysize حمولة 42 ألف طن للاستلام خلال 2028-2030. وفي قطاع سفن الحاويات، تم الإبلاغ عن طلب بناء 5 من سفن الحاويات الروافد سعة 1064 حاوية للاستلام خلال النصف الثاني من 2028 والنصف الأول من 2029. كما تم طلب بناء سفينتين سعة 3300 حاوية مع إمكانية إضافة اثنتين أخريين كخيار للمالك للاستلام في 2028.

السفن المستعملة: استقرت أسعار سفن الصب الجاف والحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز Ultramax تم الإبلاغ عن بيع السفينة SEACON TOKYO حمولة 66 ألف طن بناء 2023 مقابل 41.6 مليون دولار. وفي ذات الطراز، تم بيع السفينتين الشقيقتين BENJAMIN OLDENDORFF و BRITTA OLDENDORFF حمولة 62 ألف طن بناء 2020 مقابل حوالي 37.4 مليون دولار للسفينة الواحدة. وفي طراز Supramax، تم بيع السفينتين الشقيقتين UNITED HALO و VENUS HALO حمولة 55 ألف طن بناء 2012 مقابل حوالي 19 مليون دولار للسفينة الواحدة.

التخريد: استقرت أسعار التخريد في الهند بينما انخفضت في بنجلاديش هذا الأسبوع. ويشهد نشاط سوق تخريد السفن محدودة مستمرة، حيث تم بيع ما مجموعه 5.7 مليون طن ساكن للتخريد منذ بداية العام حتى تاريخه، وهو ما يتماشى مع مستويات التخريد المنخفضة تاريخياً التي شهدتها الفترة 2022-2025. ومع بدء موسم العطلات الصيفية، من المرجح أن تظل صناعة التخريد تعاني من نقص في المعروض من السفن، مع توقعات باستمرار فترة تداول هادئة نسبياً طوال فصل الصيف. علاوة على ذلك، يبدو أن حالة الهدوء في السوق ستستمر في ظل استمرار حالة عدم اليقين الجيوسياسي، والتي تبتقي اهتمام معظم مالكي السفن منصّباً بعيداً عن أسواق تخريد السفن. لم يطرأ تغير يُذكر على أسعار التخريد مؤخراً، حيث بقيت الأسعار مستقرة إلى حد كبير عبر وجهات التخريد الرئيسية. ففي الهند، يبلغ السعر الاسترشادي الحالي لسفن الصب من فئة Handysize نحو 445 دولاراً للطن، وقد استقرت المؤشرات عند هذا المستوى منذ بداية شهر مايو، متذبذبة فقط بين 440 و 450 دولاراً/طن خلال هذه الفترة. وقبل ذلك، ارتفعت مستويات الأسعار بنسبة 16% خلال الفترة من يناير إلى مايو (من 385 دولاراً/طن في بداية عام 2026). وفي الوقت نفسه، لا تزال أسعار التخريد في بنجلاديش أعلى من نظيرتها في الهند، رغم استقرارها أيضاً. ويبلغ السعر الاسترشادي الحالي لسفينة Handysize نحو 470 دولاراً/طن حيث تراوحت المؤشرات السعريّة لهذه الفئة بين 465 و 480 دولاراً/طن فقط منذ شهر مايو، بعد أن ارتفعت من 405 دولاراً/طن في بداية عام 2026.

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
مستعمل 15 سنة	36	36	30	24.5
CONTAINER 2500 TEU**				

* 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	475	400	480
CONTAINER 2000 TEU الهند	455	455	405	500
بنجلاديش	480	490	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.