



ملاح سوق الملاحي العالمي في أسبوع

كبار منتجي القمح بالعالم يبطئون وتيرة التصدير

للتصدير. كما تأثرت أيضاً مناطق الزراعة في أوكرانيا، مما تسبب في نقص كميات الحبوب المتاحة للتصدير لدى المزارعين الذين استنفدوا مخزوناتهم القديمة بعد موسم تصديري قوي العام الماضي، وهم الآن يواجهون تراجعاً في إنتاج القمح.

في رومانيا، التي تُعد من أكبر منتجي القمح في الاتحاد الأوروبي، لم يكن الارتفاع الأخير في الأسعار كافياً لتحفيز المزارعين على البيع، خصوصاً مع استمرار تراجع العقود الآجلة للقمح في بورصة باريس بنسبة 17% هذا العام. هذا الواقع خلق حالة من الجمود في السوق، حيث يترقب التجار عودة الإمدادات الروسية بقوة، على أمل أن تسهم في خفض الأسعار.

ويبدو أن عودة التدفقات الروسية القوية ليست سوى مسألة وقت. وتؤكد شركة الاستشارات (SovEcon)، أن الموسم بدأ بوتيرة أضعف من المعتاد، لكننا نتوقع تسارع صادرات القمح الروسي خلال الأشهر المقبلة، ما قد يزيد الضغوط على الأسعار العالمية.

ورغم الضغوطات المتصلة بالحصاد المتأخرة من بلدان النصف الشمالي للكرة الأرضية، ارتفعت الأسعار الدولية للقمح من شهر إلى آخر، بما يعكس بشكل رئيسي العوامل المتصلة بالطقس في بعض مناطق الإنتاج الرئيسية، بما في ذلك الاتحاد الروسي وأجزاء من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية.

(Bloomberg)

الفورية. وتُشكل روسيا وأوكرانيا والاتحاد الأوروبي مجتمعةً نحو نصف حجم التجارة العالمية للقمح، ما يجعل صادراتها عاملاً أساسياً في توجيه الأسواق.

وترى شركة (CRM AgriCommodities) أن المخاوف تكمن في أن انخفاض معروض القمح الحالي من منطقة البحر الأسود يعني تراجع المنافسة في الأسواق التصديرية، مما يمنح الأسعار دعماً إضافياً كان من الممكن ألا يتحقق في ظروف مختلفة. وعادةً ما تلعب روسيا دور الطرف المُحدد للأسعار في مثل هذا التوقيت من العام على وجه الخصوص.

تسببت الأمطار في تأخير الحصاد في كل من منطقة روستوف الروسية وشمال غرب كراسنودار، مما حد من كميات المحاصيل المتوفرة في الموانئ. وتشير تقديرات المحللين إلى أن صادرات روسيا من القمح تراجعت حتى الآن هذا العام إلى نحو مليوني طن، بعد أعوام من الشحنات السريعة في بداية الموسم التي انتهت بفرض حصص

استهل كبار مصدري القمح حول العالم، وعلى رأسهم روسيا وأوكرانيا والاتحاد الأوروبي، الموسم الجديد بوتيرة بطيئة، بعد أن تسبب سوء الأحوال الجوية وتخزين المزارعين لمحاصيلهم في كبح الكميات المتاحة للتصدير.

من المتوقع أن تنخفض الشحنات الروسية خلال يوليو، الذي يشهد عادة انتعاشاً في المبيعات نظراً لتزامنه مع موسم الحصاد، بنسبة 30% مقارنة بالعام الماضي، بحسب تقديرات شركة الاستشارات الزراعية (IKAR). أما أوكرانيا، فقد تراجعت صادراتها إلى نحو ثلث الوتيرة المسجلة في عام 2024، كما انخفضت شحنات الاتحاد الأوروبي أيضاً.

هذا التباطؤ في التدفقات أسهم في استقرار العقود الآجلة للقمح في بورصة باريس، بينما ارتفعت الأسعار الفورية في موانئ البحر الأسود في رومانيا وبلغاريا بمتوسط 8% خلال الشهر الماضي، كما شهد ميناء روان الفرنسي ارتفاعاً نسبته 2% في الأسعار

أسعار السفن بناء جديد/مستعمل مليون دولار

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
بناء جديد	36.5	36.5	37.5	35.5
إعادة بيع Resale	39	39	40	39.5
KAMSARMAX مستعمل 5 سنوات	32	32	34	34
مستعمل 10 سنوات	25	25	24.5	24
PANAMAX مستعمل 20 سنة	9.5	9.5	8.75	8.5
مستعمل "73 KDW"				
بناء جديد	33.5	33.5	34.75	33
إعادة بيع Resale	38	38	39	37
مستعمل 5 سنوات	31	31	32.5	30.5
SUPRAMAX مستعمل 15 سنة	15.5	15.5	14.75	13.75
CONTAINER 2500 TEU** مستعمل 15 سنة	28	28	24.5	12

* تم اختيار الأسعار وفقاً لقياسات سفن تقارب قياسات سفن الشركة

أسعار تخريد السفن (طن / دولار)

النوع	هذا الأسبوع	الأسبوع السابق	2024	2023
PANAMAX/KAMSARMAX الهند	420	410	470	505
بنجلاديش	410	405	480	495
CONTAINER 2000 TEU الهند	435	425	500	545
بنجلاديش	430	430	505	525

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

ملاح سوق السفن

السفن الجديدة: استقرت أسعار بناء سفن الصب الجاف هذا الأسبوع. وقد تم الإبلاغ عن طلب بناء سفينتين صب جاف من طراز Newcastlemax حمولة 210 ألف طن للاستلام عام 2028.

السفن المستعملة: استقرت أسعار السفن المستعملة في جميع طرازات سفن الصب الجاف وفي قطاع الحاويات هذا الأسبوع. وفي طراز Post-Panamax تم بيع السفينة CEDRIC OLDENDORFF حمولة 95 ألف طن بناء 2011 مقابل 16 مليون دولار. وفي طراز سفن Ultramax تم بيع السفينة MONA LISA حمولة 63 ألف طن بناء 2019 مقابل ما يقرب من 29.5 مليون دولار.

التخريد: غلب الارتفاع على معظم أسعار التخريد هذا الأسبوع في قطاع سفن الصب الجاف وقطاع سفن الحاويات. لا تزال أنشطة سوق تخريد السفن ضعيفة في ظل استمرار حالة عدم اليقين الاقتصادي العالمي، إلى جانب ظروف السوق البحري بشكل عام. ويستمر الطلب ضعيفاً على الصلب في أجزاء من شبه القارة الهندية، في حين يظل السوق في بنجلاديش وباكستان شبه متوقف. ومن بين الدول الرئيسية في إعادة التدوير، وتواجه إعادة تدوير السفن تحديات مثل تقلبات العملة وضعف الطلب المحلي على الخردة. وفي الوقت نفسه، ارتفعت أسعار إعادة تدوير السفن هذا الأسبوع، حيث ارتفع السعر الإرشادي لسفينة شحن صغيرة من طراز Handy في الهند بمقدار 10 دولارات لكل طن على أساس أسبوعي، ليصل إلى 425 دولار/طن، رغم أنه لا يزال أقل بنسبة 6% من متوسط النصف الأول من عام 2025. بلغ إجمالي حجم إعادة التدوير منذ بداية العام حتى الآن 5.9 مليون طن، وهو ما يتماشى نسبياً مع المستويات المنخفضة تاريخياً التي شوهدت خلال الفترة من 2022 إلى 2024. ومع ذلك، ظهرت بعض الاتجاهات المتباينة على مستوى القطاعات، حيث سجلت إعادة تدوير سفن الحاويات أدنى مستوى لها منذ عام 2005 (تم إعادة تدوير 8 سفن بإجمالي حوالي 4,000 حاوية مكافئة خلال الفترة من يناير إلى يوليو)، في حين وصلت عمليات تخريد ناقلات الغاز الطبيعي المسال إلى رقم قياسي سنوي (تم إعادة تدوير 10 سفن بإجمالي حوالي 1.4 مليون متر مكعب خلال الفترة من يناير إلى يوليو).