

الشحن البحري.. مساهم قوي في جذور «التضخم» العالمي





آلاف دولار كلفة شحن الحاوية من آسيا نحو أوروبا 10 *

* خدمة رديئة في ظل ارتفاع الطلب العالمي

* الزبون هو من يتحمل ارتفاع التكاليف

* موانئ مزدحمة وسلسلة توريد مكتظة

الفرنسية CMA CGM * 7.2 مليار دولار أرباح

=====

حقوق أصحاب حاملات الحاويات أرباحاً قياسية إثر أزمة «كوفيد-19» الصحية، فيما يأخذ عليهم زبائنهم توفير «خدمات رديئة» منذ عامين لقاء فرض أسعار باهظة، وهم اليوم متهمون بتحمل قسم من المسؤولية عن التضخم العالمي.

وسجل متوسط سعر نقل حاوية بين آسيا وأوروبا زيادة هائلة من 1500 دولار تقريباً في مطلع 2020 إلى أكثر من 10 المستخدمة للحجوزات قبل ثلاثين يوماً فقط، بحسب عاملين في هذا spot «آلاف دولار اليوم، وفق تعرفه» سبوت القطاع.

وذكر مندوب النقل الدولي في «جمعية مستخدمي الشحن البحري» جان ميشال غارسيا، متحدثاً لوكالة «فرانس برس»، أن تفشي وباء «كوفيد-19» أدى إلى تراجع بنسبة 20% في حركة تبادل البضائع في العالم خلال الفصل الأول من العام 2020، ما أرغم شركات الشحن على «خفض حجمها»، والتخلي عن بعض السفن والعديد من الحاويات. لكن غارسيا لفت إلى أنه بعد ذلك «عاد الطلب إلى مستواه السابق، والقدرات باتت أكبر من قبل، بفارق أن شركات الشحن البحري توفر خدمات رديئة».

تنديدات

أن مدى التزام سفن الشحن بالجدول الزمنية المحددة قدر ما بين Sea Intelligence «وأفاد معهد «سي إنتلجنس 30 و40% فقط في أيار/مايو 2022.

وقال غارسيا منتقداً، إن «الشاحن، أو الزبون، هو في نهاية المطاف من يدفع التكاليف كاملة، مع حد أدنى من التوضيحات وحد أقصى من المخاطر».

وارتفعت أصوات منددة بهذا الوضع، ومنها ميشال إدوار لوكير، رئيس اللجنة الاستراتيجية لمراكز «لوكير» الذي طالب البرلمان الفرنسي بتعيين «لجنة تحقيق حول جذور التضخم، بشأن ما يحدث على مستوى الأسعار انطلاقاً من حركة الشحن، وصولاً إلى المستهلكين».

وفتحت سلطات عدة دول من بينها الولايات المتحدة تحقيقات بحق شركات الشحن البحري الكبرى، منددة باستئثار عدد ضئيل منها بحركة الشحن. وتدخل الرئيس الأمريكي جو بايدن نفسه مؤخراً مهدداً بـ«التحرك ضد الشركات التي تفرض تعرفه مسرفة وتعسفية».

استبدال 40 ألف سفينة

وقال، إن «التفاهات غير قانونية، وكل أصحاب سفن الشحن في العالم شديداً التنبه حيال هذه المسألة». Armateurs de France ولتبرير الأسعار الحالية المرتفعة، أشار رئيس جمعية شركات الشحن البحري الفرنسية جان إيمانويل سوفيه إلى استثمارات هائلة أقدمت عليها الشركات للتكيف مع قواعد منظمة التجارة العالمية الجديدة، التي تفرض عليها تسريع الحد من انبعاثاتها من الغازات ذات مفعول الدفينة اعتباراً من العام 2023، مضيفاً «سيتعين تبديل 40 ألف سفينة في العالم».

Feport (بدورها، عزت لمياء كرجوج، السكرتيرة العامة لـ«الاتحاد الأوروبي لمشغلي الموانئ الخاصة» (فيبورت الانتقادات لممارسات شركات الشحن إلى الإعفاء الممنوح لهذه الشركات، والذي يسمح لها بـ«التفاهم بشأن قدراتها». ويندد الاتحاد كذلك بـ«عادة السفن في الوصول متأخرة، غير أن المرفأ ليس مرآباً ولا منطقة تخزين في الهواء الطلق، على سلطات الموانئ أن تشدد اللهجة».

وأقرت كرجوج في المقابل، بمشكلات تواصل في بعض الموانئ، تؤخر عمليات التسليم، وهو ما أشار إليه أيضاً أحد كبار العاملين في هذا القطاع، فأكد طالباً عدم كشف اسمه أنه يشغل كل سفنه، منتقداً ازدحام الموانئ واكتظاظ شبكات النقل المتعددة الوسائط، باعتبارهما عاملين خلف مشكلات السلاسل اللوجستية.

بدائل

الفرنسية في هذا القطاع، تحت ضغط الحكومة إلى تخفيض CMA CGM وعمدت شركة سي إم آ-سي جي إم تسعيرتها بمقدار 500 يورو للحاوية لواردات كل زبائنها من شبكة التوزيع الفرنسية «لدعم القدرة الشرائية للأسر الفرنسية».

وحققت شركة الشحن البحري المصنفة الثالثة في العالم أرباحاً صافية قياسية في الفصل الأول من العام 2022 بلغت 7,2 مليار دولار.

غير أن هذه المبادرة الطوعية التي قررتتها الشركة لن تكفي لتبديل الوضع بالنسبة للشركات التي تعاني من تكاليف الشحن.

حيث أفاد ستيفان سالفوتا، من نقابة شركات النقل البحري في منطقة مارساي فوس، خلال معرض «يوروباريتيم» الذي عقد في أواخر حزيران/يونيو في مرسيليا بجنوب فرنسا، أن أحد زبائنه كان ينفق «1,5 مليون يورو في السنة على اللوجستية قبل 2020، واليوم يتراوح المبلغ بين 20 و25 مليوناً، إلى حد أنه يدرس فتح مصنع في أوروبا». ورأت لمياء كيرجوج أن «الشركات بدأت البحث عن فروع أقرب إلى أوروبا، والحرب في أوكرانيا تعزز هذا التوجه»

(مضيضة «ربما نشترى في مواقع أقرب ونبيع في مواقع أقرب...» (أ ف ب

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024