

أزمة البحر الأحمر ترفع سعر حاوية الشحن إلى 10 آلاف دولار



سعر الشحن الجوي يقفز 13% في أسبوع إلى 4.45 دولار للكيلو •

مع استمرار تجنب شركات الشحن، بما في ذلك شركة ميرسك، عبور البحر الأحمر تتزايد الصعوبات التي تلاحقها الخدمات اللوجستية العالمية والمتمثلة في ارتفاع أسعار الشحن البحري والجوي والبضائع العالقة.

وكلاهما يشكل تهديداً لسلسلة التوريد العالمية التي بدأت للتو في التعافي من ثلاث سنوات من الضغوط التضخمية والتأخيرات الناجمة عن اضطرابات كوفيد.

فقد شهد سقف أسعار الشحن البحري زيادة في غضون ساعات، يوم الخميس، نتيجة لتحويل المزيد من السفن عن البحر الأحمر حيث قدم مديرو خدمات لوجستية سعراً لشحن بحري، من شنغهاي إلى المملكة المتحدة، قدره 10000

«دولار للحاوية حجم 40 قدماً، وفقاً لما ذكرت شبكة «سي إن بي سي».

بينما في الأسبوع الماضي كانت الأسعار 1900 دولار للحاوية 20 قدماً، إلى 2400 دولار للحاوية 40 قدماً. كما ارتفعت أسعار النقل بالشاحنات في الشرق الأوسط إلى أكثر من الضعف في الوقت الحالي.

• سلسلة التأثير

استطلعت شبكة «سي إن بي سي» وجهة نظر نافذين في المجال، منهم آلان باير الرئيس التنفيذي لشركة «أو إل يو إس آيه»، الذي برر التعديلات السريعة في الأسعار بأنه يساعد شركات النقل البحري على تغطية التكاليف الإضافية الناجمة عن تحويل مسار سفنها.

وقال إن في بعض الممرات التجارية ترتفع أسعار الشحن بين 100% إلى 300% وهو ارتفاع لا يبرره فقط التغيرات في العرض والطلب.

وحتى الخميس جرى تغيير مسار 158 سفينة بعيداً عن البحر الأحمر تحمل أكثر من 2.1 مليون حاوية بضائع، بناءً على تقديرات 50 ألف دولار لكل حاوية فإن قيمة هذه الشحنات مجتمعة تبلغ 105 مليارات دولار.

وتعتبر «أيكيا» من بين الشركات التي أشارت إلى تأثر توفر المنتجات بتحويلات المسارات التجارية، ورغم أنها لا تمتلك سفن حاويات إلا أنها تعمل مع شركاء النقل لإدارة الشحنات ولضمان سلامة الأشخاص العاملين في سلسلة قيمة أيكيا.

وقال المتحدث باسم الشركة إن أولويتهم الرئيسية هي معالجة التأخيرات بسبب الأوضاع في البحر الأحمر التي ستؤثر بدورها في توفر بعض منتجات أيكيا، لذلك يقومون بتقييم خيارات التوريد الأخرى لضمان توفر منتجاتهم.

وفي العادة تتحرك السفن على مسارات مائية عالمية، أو خطوط ملاحية، ويمكن أن تكون الحاويات من جميع أنحاء العالم على متن سفينة واحدة؛ لأن السفينة أثناء سيرها على الخط الملاحي تمر عبر عدد من الموانئ.

وعندما تتأخر سفينة بسبب تغيير مسارها فهذا يعني أن تأخيراً يواجه جميع شركات الشحن من العديد من البلدان التي لديها بضائع على تلك السفينة، أو تنتظر تلك السفينة لتحميل حاوياتها عليها.

• البضائع العالقة

رغم أن مديري الخدمات اللوجستية لا يملكون التحكم في الحاويات الموجودة حالياً على السفن التي تم تغيير مسارها إلا أن لهم حكماً على الحاويات العالقة التي لم يتم تحميلها من موانئ أوروبا أو الشرق الأوسط، وعلى حاويات الاستيراد في آسيا التي تستعد للتحميل على السفن.

ويقول الرؤساء التنفيذيون في قطاع الخدمات اللوجستية إنهم يقومون في الوقت الحالي بفرز هذه الشحنة، وبالنسبة للشحنة التي تعتبر «عالقة» في أوروبا أو الشرق الأوسط فإنهم يتطلعون إلى نقل منتجات مختارة عن طريق الجو كحل ممكن.

وتقوم شركات الشحن الأمريكية كذلك بتقييم طرق التجارة البديلة كأن تكون عبر المحيط الهادئ إلى الساحل الغربي، وحتى قناة بنما، للوصول إلى موانئ الخليج والساحل الشرقي، مع اتخاذ القرارات المتعلقة بتحليل وقت العبور وتكاليف الشحن.

ويجري النظر في بعض الموانئ ذات القدرات العالمية كدبي، كبداية محتملة في منطقة الشرق الأوسط حيث يجب التصرف وإيجاد البدائل في مجال الخدمات اللوجستية للحفاظ على الحركة التجارية.

واستثمرت شركات النقل البحري، مثل ميرسك وغيرها، في إدارة سلسلة التوريد اللوجستية الخاصة بها وتعاونت مع شركات الخدمات اللوجستية الأخرى للتحكم بشكل أفضل في مصير حاويات عملائها والقدرة على الاستجابة السريعة تجاه الأزمات.

وتمتلك ميرسك أكثر من 20 طائرة تقوم برحلات منتظمة حول العالم، وكغيرها من شركات النقل الأخرى لديها إمكانية شحن بضائعها عن طريق شركات الطيران الكبرى، كما تتوفر أيضاً إمكانية نقل البضائع بالسكك الحديدية.

وبحسب شبكة «سي إن بي سي» فإن الشحنات الموجودة في الموانئ التي لا تمر بها السفن التي غيرت مسارها سيتم نشر «سفن مغذية» أصغر حجماً لشحن تلك الحاويات والإبحار بها إلى ميناء أكبر. وبمجرد الوصول إلى هناك سيتم تحميل الحاويات على سفن ذات القدرة الاستيعابية الكبرى والاستمرار في الرحلة البحرية الطويلة.

• الشحن الجوي

تتمتع شركات الشحن الأمريكية بتوفر العديد من خيارات المسارات البحرية، أما شركات الشحن الأوروبية فلا تملك تلك الميزة، حيث تعتمد أوروبا بشكل كبير على قناة السويس.

وعندما تتجه سفن الشحن من أوروبا إلى مسار آخر فإن هذا يتطلب وقت عبور أطول مقارنة بسفن الشحن من الولايات المتحدة، ونتيجة لذلك تطلع شركات الشحن الأوروبية إلى النقل الجوي لإيصال المنتجات، وهو ما أدى إلى رفع أسعار الشحن الجوي بعد أن كانت شحنات الصين إلى شمال أوروبا آخذة في الانخفاض منذ أواخر نوفمبر.

ومنذ أن أعلنت شركات النقل البحري تحويلات لمسار سفنها ارتفع سعر الشحن الجوي هذا الأسبوع بنسبة 13%، من 3.95 دولار إلى 4.45 دولار للكيلوجرام الواحد، حيث يعني تحويل المسارات زيادة الطلب على الشحن الجوي بدلاً من الشحن البحري.

• مخاوف التضخم

ويعتمد مدى التأثير السلبي لأزمة البحر الأحمر في سلسلة التوريد العالمية على المدة الزمنية الناتجة عن تحويل مسار السفن والتي تؤثر أيضاً في القفزة المفاجئة في أسعار الشحن البحري وتأثيرها التضخمي في تكاليف الشحن.

فبمجرد أن يصل الجدول الزمني إلى شهر ستشهد سلسلة التوريد ضغوطاً تضخمية تنعكس في النهاية على المستهلك.

وبالنسبة للكثيرين فإن القفزة في أسعار الشحن من الهند إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة من نحو 2000 دولار إلى 7000 دولار لكل حاوية 40 قدماً في 30 يوماً فقط تبدو أمراً مريعاً.

وأبدى الرؤساء التنفيذيون لقطاع الخدمات اللوجستية الذين تحدثوا مع شبكة «سي إن بي سي» رغبتهم في مزيد من الشفافية بشأن زيادات التكاليف نظراً لأن شركات النقل البحري لم تعد تدفع رسوم مرور تتراوح بين 500 ألف دولار و600 ألف دولار للمرور عبر قناة السويس، بل أصبحت تدفع أكثر نتيجة تحويل مسار السفن.

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024.