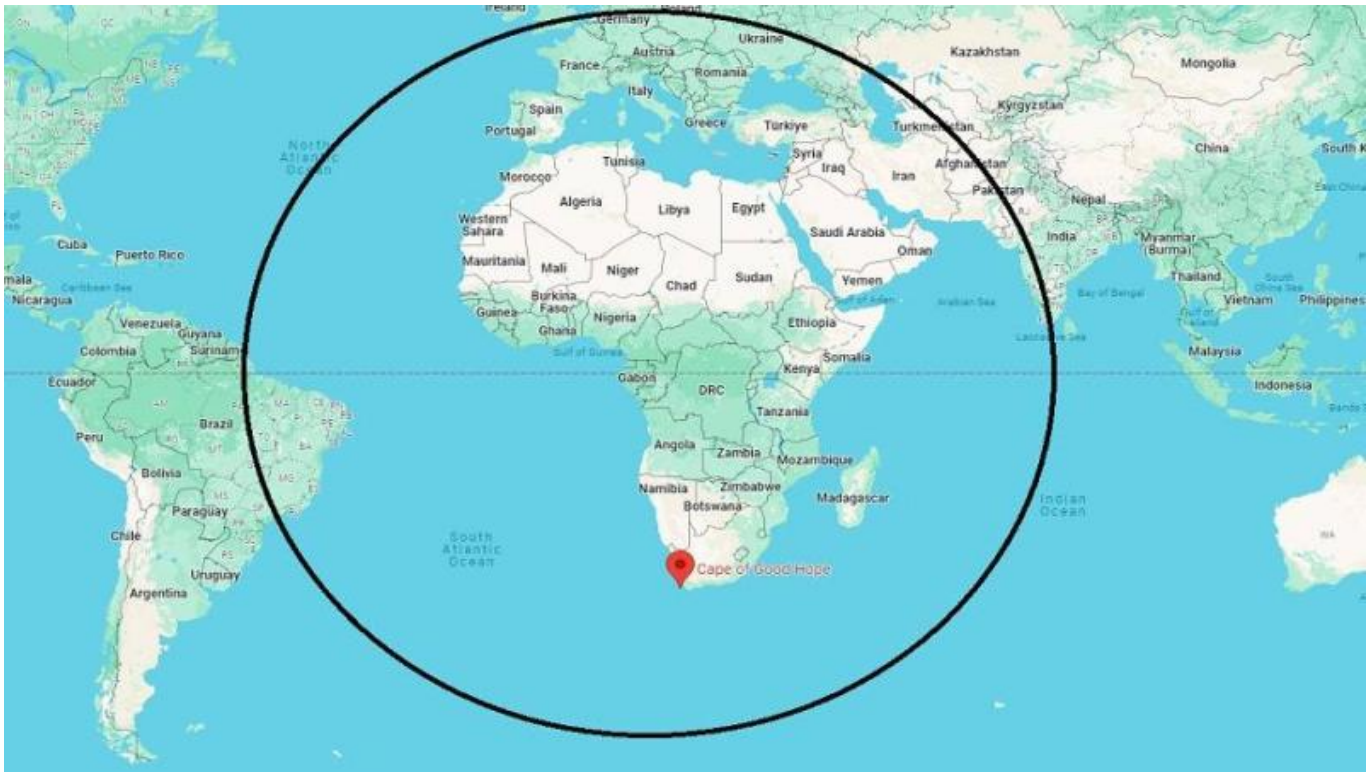
الخليج

سياسة, العالم

22 ديسمبر 2023 19:50 مساء

مسارات محدودة وضعف بالمرافق.. عقبات أمام سفن غيرت مسارها إلى ««رأس العواصف



كيب تاون – (رويترز)

تقول شركات ومحللون، إن السفن التي تبحر حول رأس الرجاء الصالح أو ما يطلق عليه «رأس العواصف»، لتجنب هجمات حركة «الحوثي» في البحر الأحمر، تواجه خيارات ليست سهلة أيضاً بشأن أماكن التزود بالوقود والمؤن مع معاناة الموانئ الإفريقية الروتين والازدحام وضعف المرافق.

طريق طويل

وتغير مئات السفن الكبيرة مسارها لتبحر حول الطرف الجنوبي للقارة الإفريقية، وهو طريق أطول يضيف ما بين 10 و14 يوماً للرحلة، وذلك هرباً من هجمات بطائرات مسيرة وصواريخ يشنها «الحوثيون» في البحر الأحمر دفعت أسعار النفط للصعود، وكذلك رسوم الشحن والتأمين.

وأدت الهجمات إلى عرقلة حركة التجارة الدولية عبر قناة السويس، التي تمثل أقصر طريق للشحن البحري بين أوروبا وآسيا، ويمر منها نحو سدس التجارة العالمية.

مسارات محدودة وازدحام متوقع

وخلص مؤشر البنك الدولي لعام 2022، والذي صدر في مايو/ أيار، إلى أن أكبر موانئ في دولة جنوب إفريقيا بما فيها دربان، وهو أحد أكبر موانئ إفريقيا من حيث كميات الحاويات التي يتعامل معها، وكيب تاون ونجورا من بين الأسوأ أداء على مستوى العالم.

وقال أليسيو لينسيوني، مستشار اللوجستيات وسلاسل الإمداد لرويترز: «حتى بالحالة التي عليها دربان الآن لا يزال الميناء الأكثر تطوراً والأكبر في إفريقيا، لذلك فالسفن التي تغير مسارها حول القارة لديها خيارات محدودة للرسو والتزود بالوقود وغيره».

وأضاف لينسيوني، أن موانئ المياه العميقة الكبيرة الإفريقية الأخرى على طول طريق رأس الرجاء الصالح، مثل مومباسا في كينيا ودار السلام في تنزانيا، تفتقر إلى المعدات والتجهيزات اللازمة للتعامل مع الازدحام المتوقع في الأسبوعين المقبلين.

وقالت ميرسك، إن السفن التي غيرت مسارها إلى طريق رأس الرجاء الصالح ستحاول قدر الإمكان التزود بالوقود في ميناء الانطلاق وميناء الوصول النهائي فقط.

وأضاف متحدث باسم الشركة: «في حالة الحاجة إلى التوقف في الطريق سيتقرر الأمر حالة بحالة، وأولويتنا في الخيارات هي لميناءي والفيس باي (ناميبيا) وبورت لويس» في موريشيوس.

رأس «العواصف»

يقول عاملون في قطاع الشحن، إن الأحوال الجوية غير المواتية وهياج البحار المعتاد عند رأس الرجاء الصالح المعروف بسبب ذلك باسم «رأس العواصف»، إضافة إلى قناة موزمبيق المعرضة للأعاصير، يعني أن السفن قد تستهلك وقودها أسرع، ما يجعل خدمات إعادة التزود بالوقود أمراً بالغ الضرورة.

وقال متحدث باسم تي.إف.جي مارين، وهي وحدة من شركة ترافيجورا لتجارة الطاقة: «في سنغافورة نقوم بتسليم كميات أكبر من الوقود للسفن التي ستبحر الآن في رحلات أطول».

و«تشكل البيرقراطية أيضاً مصدر قلق. ففي سبتمبر/ أيلول، احتجزت السلطات في جنوب إفريقيا خمس سفن لتزويد الوقود في خليج أنجولا، للاشتباه في مخالفة قانون الجمارك والرسوم، وتعرضت شركات منها بي.بي وترافيجورا وميركوريا لأوامر تعليق للعمليات في انتظار نتائج للمراجعة»، وفقاً لرويترز.

ومنذ أن بدأت في جنوب إفريقيا أول عملية تزويد بالوقود البحري من سفينة إلى سفينة في خليج ألجوا في عام 2016، كان هناك ارتفاع حاد في أحجام الوقود والسفن التي تستخدمه.

ويقولون محللون، إن توقعات الحاجة إلى المزيد من الوقود البحري تعني أنه من المنتظر زيادة الواردات إلى نحو 230 كيلو طن في ديسمبر/ كانون الأول.

وقال يونس عزوزي، محلل السوق في كبلر لتحليل البيانات: «من المتوقع أن تسجل جنوب إفريقيا مستوى قياسياً من واردات زيت الوقود في ديسمبر»، بسبب الطلب على إعادة التزود بالوقود المرتبط بالأزمة في البحر الأحمر.

"حقوق النشر محفوظة "لصحيفة الخليج .2024 ©