

تأخيرات وتكاليف إضافية.. عمليات التوريد والتجزئة تعاني تبعات تجنب البحر الأحمر





يسارع فريق من شركة (بيزك فن) للألعاب يشرف على شحنات بحرية لمتاجر تجزئة، مثل ولمارت، لتغيير مسار تلك البضائع بعيداً عن البحر الأحمر وقناة السويس، بسبب الأزمة الجيوسياسية التي يمر بها باب المندب. وتقول مصادر في قطاع اللوجستيات؛ إن شركات توريد لمتاجر كبرى شهيرة، مثل ايكيا، وهوم ديبوت، وأمازون، وشركات تجزئة أخرى حول العالم تقوم بالشيء نفسه، في وقت تعاني فيه الشركات تبعات أكبر تعطل لحركة الشحن البحري منذ الفوضى التي أحدثتها جائحة «كوفيد-19» في سلاسل الإمداد العالمية. وقال جاي فورمان، الرئيس التنفيذي لشركة بيزك فن للألعاب، ومقرها فلوريدا، في مقابلة عبر الهاتف من مكتبه في هونغ كونغ: إن الشركة عادة تشحن كل المنتجات المتجهة إلى أوروبا من مصانعها في الصين عبر قناة السويس، وهو الطريق الأسرع لنقل السلع بين المنطقتين.

وتستخدم نحو ثلث بضائع سفن الشحن العالمية هذا الطريق التجاري، ومن المتوقع أن يضيف تحويل مسار السفن حول الطرف الجنوبي للقارة الإفريقية ما يصل إلى مليون دولار أخرى للوقود لكل رحلة ذهاباً وإياباً، بين آسيا وشمال أوروبا.

ويعمل فريق «بيزك فن» الآن خلال أيام العطلة لإرسال ألعاب من الصين لموانئ في بريطانيا وروتردام عبر الطريق الأطول وهو طريق رأس الرجاء الصالح.

كما غيرت الشركة مسار بعض البضائع المتجهة إلى موانئ على الساحل الشرقي للولايات المتحدة، من قناة السويس إلى قناة بنما، المتضررة أصلاً من موجة جفاف أبطأت حركة الشحن فيها، كما حولت مسار شحنات أخرى متجهة للساحل الغربي عبر الطريق المباشر الذي يقطع المحيط الهادي.

وقال فورمان «سيستغرق الأمر وقتاً أطول، وسيتكلف أكثر»، مشيراً إلى أن كلفة الشحن لبعض السلع من الصين إلى بريطانيا زادت لأكثر من المثل إلى نحو 4400 دولار للحاوية.

ولا يزال وضع قناة السويس سريع التغيير، وتسعى شركات شحن كبرى، مثل ميرسك، وسي.إم.إيه-سي.جي.إم،

لاستئناف العبور في القناة بمرافقة عسكرية في البحر الأحمر.

ويرى مايكل ألدويل نائب الرئيس التنفيذي لشركة (كينيا + نايجل) السويسرية للوجستيات الشحن البحري أن أكبر تأثير

للأمر سيتكشف على مدى الأسابيع الستة المقبلة.

وقال «لا يمكنك في لحظة» إعادة ترتيب الشحن العالمي، متوقفاً أن تتسبب عمليات تحويل المسار بنقص في مساحات تحميل السفن المطلوبة، ووجود حاويات شحن فارغة مطلوبة للصادرات من الصين عالقة في المواقع الخطأ، وارتفاع مؤشرات سعر النقل في الأجل القصير ارتفاعاً حاداً.

تحويل مسارات

وفقاً لتقديرات منصة الشحن (زينتا)، تبلغ كلفة شحن حاوية بسعة وحدة مكافئة لأربعين قدماً من الشرق الأقصى للبحر المتوسط «بعد التصعيد» في المنطقة 2320 دولاراً، مقابل 1865 دولاراً في أوائل ديسمبر/ كانون الأول، وشحن حاوية من الصين لبريطانيا «بعد التصعيد» 1625 دولاراً مقابل 1425 دولاراً للحاوية قبل ذلك.

وقال بيتر ساند، كبير المحللين في زينتا إن تلك الأسعار لا تشمل ارتفاع رسوم المخاطر «الاستثنائية»، وكذلك لا تشمل «استرداد الكلفة في حالات الطوارئ» التي قد تتراوح بين 400 دولار وألفي دولار للحاوية.

وتظهر بيانات شركة (كيننا + نايجل) أنه حتى يوم الأربعاء، تم تحويل مسار ما يقرب من 20 في المئة من أسطول سفن الحاويات العالمي، أي نحو 364 ناقلة حاويات ضخمة قادرة على حمل ما يزيد قليلاً على 2.5 مليون حاوية، بسبب هجمات البحر الأحمر.

وقالت شركتا ميتسوي إو.إس.كيه لاينز، ونيبون يوسن، وهما أكبر شركتي شحن يابانيتين، إن سفنهما تتجنب منطقة (البحر الأحمر، وإنهما تواصلان مراقبة الموقف عن كثب لاتخاذ قرار بشأن الخطوات المقبلة. (رويترز

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024.