

انهيار جسر بالتيمور يهدد خطوط ملاحية الساحل الشرقي



متابعة: هشام مدخنة

ذكرت وكالة «بلومبيرغ» أن انهيار جسر «فرانسيس سكوت كي» بمدينة «بالتيمور» في ولاية «ماريلاند» الأمريكية، الثلاثاء، بعد اصطدام سفينة حاويات كبيرة به، ستكون له تداعيات اقتصادية مؤثرة. ويأتي ذلك بعد أن تسببت الحادثة بإغلاق ميناء المدينة لأجل غير مسمى، وشل طريق شحن سريع رئيسي لأسابيع أو أشهر في منطقة وسط المحيط الأطلسي، حيث يحاول المستوردون والمصدرون تجنب الاختناقات المحتملة، عند بوابات التجارة من «بوسطن» إلى «ميامي».

وكانت السفينة «دالي» التي تبلغ سعتها 10 آلاف حاوية في طريقها للخروج من ميناء بالتيمور، في الساعات الأولى من يوم الثلاثاء، متجهة إلى كولومبو، سريلانكا، عندما اصطدمت بإحدى ركائز الجسر، ما تسبب بانهيار جزء كبير من هيكله المعدني في النهر.

وقال رايان بيترسن، المؤسس والرئيس التنفيذي لمنصة الشحن الرقمية «فليكس بورت»، ومقرها سان فرانسيسكو: «بدأت الشركات بالفعل بنقل حمولاتها من الساحل الشرقي إلى الغربي، فتوقف الميناء عن العمل، ما سيؤثر في جميع الموانئ الأخرى التي ستعاني الازدحام والتأخير».

وأضاف: «هذا يعني أيضاً أن الشركات والمستهلكين، قد يواجهون تكراراً لأحد الدروس الكبيرة التي تعلمتها سلسلة التوريد من جائحة كورونا، والمتمثلة في زيادة مفاجئة نسبتها 10% أو 20% في الأحجام عبر الميناء، ما سيتسبب في تكديس هائل للبضائع وازدحام وانتظار للسفن في الخارج».

ويعد ميناء بالتيمور الحادي عشر من حيث المساحة في الولايات المتحدة، والأكبر المتخصص باستيراد وتصدير السيارات والشاحنات الخفيفة، إضافة إلى المركبات الزراعية وآلات البناء. وتعامل مع نحو 52 مليون طن من البضائع الأجنبية، وأكثر من 847 ألف سيارة وشاحنة خفيفة، بقيمة تناهز الـ 80 مليار دولار العام الماضي. كما أنه مركز مهم أيضاً لسلع مثل الصلب والألومنيوم والسكر، حيث تتوقف هناك نحو 30 إلى 40 ناقلة حاويات كل أسبوع.

مسارات بديلة

وذكرت الوكالة أنه على ضوء كون الميناء مخصص للسيارات، ويعد الأكثر ازدحاماً في البلاد، فإن هناك إجماعاً بين الاقتصاديين والخبراء في الشأن اللوجستي، على أن الحادثة ستكون نقطة اختناق لفترة من الوقت. مشيرة إلى أن شركات أوروبية لتصنيع السيارات مثل «بي إم دبليو» و«فولكس فاغن» و«مرسيدس»، لديها مرافق داخل الميناء وحوله للتعامل مع شحنات المركبات، وبأن شركة «فورد موتور»، حاولت بالفعل إيجاد مسارات بديلة، تماماً مثلما فعلت «جنرال موتورز».

وقال جون لولر، المدير المالي لشركة «فورد»: «إنه ميناء كبير فيه الكثير من التدفق، لذا سيكون له تأثير في حركة الملاحة العالمية». مشيراً إلى أن الشركة تعمل على إيجاد حلول بديلة في موانئ أخرى على طول الساحل الشرقي أو أي مكان آخر في الولايات المتحدة.

ويرى داندري لاري، من شركة «أوبر للشحن»، أنه بعد الانهيار، من المرجح أن يظل الجسر والميناء خارج الخدمة لعدة أشهر، ما يجبر الشحنات على التحول أولاً إلى موانئ نيويورك ونيوجيرسي، تليها نورفولك بولاية فيرجينيا، والموانئ الأخرى ستكون جورجيا وكارولينا الجنوبية.

وقال: «سيبحث العملاء عن حلول لبضائعهم، التي تمر عادة عبر ماريلاند ووسط المحيط الأطلسي والغرب الأوسط العلوي ونيو إنغلاند. هناك خيارات وسيطة أقل حول بالتيمور، لكن يمكن لشركات الشحن الآن أن تتحول إلى التحويلات الداخلية بديلاً».

تحديات الأسعار

وتأتي كارثة الثلاثاء على خلفية النظام اللوجستي العالمي، الذي يواجه بالفعل ضغوطاً كبيرة من الديناميكيات، بما في ذلك الحروب والظروف المناخية.

وقالت إميلي ستوسبول، المحللة في شركة زينيتا لتحليلات الشحن ومقرها أوصلو، في بيان: «لقد تأثرت خدمات الشحن البحري من الشرق الأقصى إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة بالفعل، بسبب الجفاف في قناة بنما والصراع الأخير في البحر الأحمر». معتبرة أن هذه العوامل أدت بالفعل إلى زيادة الأسعار بنسبة 150%، والآن سيفاقم الحادث الأخير من تلك المخاوف.

وذكرت شبكة «سي إن إن» أن أسعار الشحن على الطرق عبر المحيط الأطلسي، عادت تقريباً إلى مستويات عام 2019، بعد الارتفاع الكبير في تكاليف الشحن، خلال جائحة كورونا، وأشارت إلى أن أسعار الرحلات المتجهة من آسيا إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة، تزيد على ضعف مستواها في مارس/آذار 2019، بسبب الهجمات على الشحن في البحر الأحمر، والتي أجبرت السفن على تحويل مسارها حول إفريقيا بدلاً من الإبحار عبر قناة السويس. وعلى الرغم من احتمال زيادة كلفة الشحن، نقلت «سي إن إن» عن مارك زاندي، أحد الخبراء الاقتصاديين في «موديز أناليتيكس»، قوله، إن الاضطرابات من غير المرجح أن تسبب مشاكل للاقتصاد الأمريكي ككل، مع احتمال أن تجد البضائع وشركاتها موانئ أخرى بديلة لها.

"حقوق النشر محفوظة لصحيفة الخليج. © 2024."