

## المصدرون يستكشفون خيارات الشحن الجوي مع تفاقم الفوضى في البحر الأحمر



يسعى المصدرون بجد، إلى إيجاد سبل بديلة سواء عن طريق الجو أو البر أو البحر لتوصيل السلع الاستهلاكية الرئيسية وقطع غيار السيارات لتجار التجزئة؛ إذ تسببت سلسلة من الهجمات في البحر الأحمر في تفاقم مشاكل سلاسل توريد الشحن البحري حول العالم.

وعطلت الهجمات طريقاً تجارياً رئيسياً يربط أوروبا وأمريكا الشمالية بآسيا عبر قناة السويس، وارتفعت تكاليف شحن الحاويات إلى أكثر من ثلاثة أمثال في بعض الأحيان، بينما تسعى الشركات إلى نقل بضائعها عبر طرق بحرية بديلة أطول في كثير من الأحيان.

وقالت «ستاندرد اند بورز جلوبال» في تقرير لها، إنه إذا كانت هناك اضطرابات ممتدة، فإن قطاع السلع الاستهلاكية، الذي يزود كبرى شركات البيع بالتجزئة في العالم مثل وول مارت وإيكيا، سيواجه التأثير الأكبر. وأشار آلان باير، الرئيس التنفيذي لشركة «أو.إل.يو.إس.إيه»، إلى أن لديه فرقا تقدم المشورة لعملاء الشحن والخدمات اللوجستية للاستعداد لاضطرابات في البحر الأحمر قد تمتد إلى تسعين يوماً على الأقل.

وقال باير: «حلول عطلة عيد الميلاد لا يحدث فرقاً. ستكون لدينا فترة هدوء من الآن وحتى الثاني من يناير/كانون ثاني 2024، وبعد ذلك سيصيب التوتر الجميع».

وقال جان كلاين لاستويس، الرئيس التنفيذي للعمليات للشحن الجوي لدى شركة الشحن الألمانية «هيلمان وورلد وايد لوجيستكس»، إن الشركات تحاول الآن التحول إلى ما يسمى بالنقل متعدد الوسائط للحفاظ على سلاسل التوريد العالمية، والتي تتضمن طريقاً بحرياً وجوياً مشتركاً.

وأضاف أن هيلمان، شهدت زيادة في الطلب على الطريق الجوي والبحري المشترك للسلع الاستهلاكية مثل الملابس وكذلك الإلكترونيات والمواد التقنية. وقد يعني ذلك، على سبيل المثال، نقل البضائع أولاً بحراً إلى ميناء في دبي، ومن هناك يتم نقلها عن طريق الشحن الجوي.

وقال كلاين لاستويس لـ«رويترز»: «هذا الطريق البديل يسمح للعملاء بتجنب منطقة الخطر في البحر الأحمر والرحلة الطويلة حول الطرف الجنوبي لإفريقيا».

وذكر بول براشير، وهو نائب رئيس قطاع مجموعة سلسلة التوريد آي.تي.إس لوجيستكس أن بعض الشركات قد تختار استخدام الشحن الجوي للسلع العاجلة أو الحرجة بشكل خاص، لكن الكلفة تعني أنها ليست حلاً شاملاً. طريق تجارة رئيسي

قال كوري رانسلم، الرئيس التنفيذي لشركة «درياد جلوبال» البريطانية لاستشارات المخاطر البحرية والأمن، إن نحو 35 ألف سفينة تبحر عبر منطقة البحر الأحمر سنوياً وتنقل البضائع بين أوروبا والشرق الأوسط وآسيا، وهو ما يمثل نحو 10 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

وتعتمد شركات البيع بالتجزئة في الولايات المتحدة على هذا الطريق للحصول على سلع مثل الملابس القطنية وفرش الأسنان الكهربائية من الهند والأحذية من الصين وسريلانكا.

وتابع: «في ظل تهديد ممتد ستشهد أسعار الوقود والبضائع المتجهة إلى أوروبا ارتفاعاً كبيراً بسبب زيادة تكاليف التحويل حول إفريقيا وهو ما يمكن أن يضيف نحو 30 يوماً إلى العبور اعتماداً على ميناء الوصول».

وقالت شركة «تيل ويند شيبينج لاينز»، وهي شركة تابعة لسلسلة متاجر ليدل الألمانية، والتي تنقل السلع غير الغذائية لصالح ليدل وكذلك البضائع لعملاء آخرين، إنها تسلك طريق رأس الرجاء الصالح في الوقت الحالي. وأضافت: «هدفنا هو أن نبقى قريبين من جدولنا الزمني قدر الإمكان».

بدائل

وقال مصدر في صناعة الأزياء الإسبانية لـ«رويترز» إن خطوط الشحن تخبر العملاء أن الكثير من الأشياء تتوقف على قوة العمل التي تقودها الولايات المتحدة وما إذا كان بإمكانها منع المزيد من الهجمات وجعل الطريق آمناً مرة أخرى. وأوضح المصدر الصناعي أنه من المهم أن تتمكن الشركات الأوروبية من استخدام قناة السويس مرة أخرى لضمان إمدادات الملابس من آسيا.

وقال جيب كلولو الشريك في مجموعة صناعة النقل التابعة لشركة المحاماة ريد سميث: «هذا لا يتطلب وقتاً ونفقات إضافية فحسب؛ بل يؤدي أيضاً إلى تفاقم التأثير البيئي من خلال زيادة استهلاك الوقود».

وتعاني قناة بنما من جفاف شديد، ما أدى إلى خفض عدد ممرات السفن التي تسمح بها. وإضافة إلى ذلك، هناك سباق لنقل البضائع قبل إغلاق المصانع بمناسبة العام الصيني الجديد في الفترة من 10 إلى 17 فبراير/شباط، وهو ما يمكن أن يعطل الإمدادات لشهر أو أكثر.

وفي الوقت نفسه، بدأ ملاك سفن الحاويات الكبيرة في إضافة رسوم، تشمل رسوماً إضافية لحالات الطوارئ، على الشحنات المتضررة من الاضطرابات في البحر الأحمر.

وفي إشعار للعملاء أمس الأربعاء، قالت مجموعة الشحن الفرنسية «سي.إم.إيه سي.جي.إم» إنها ستفرض رسوماً

إضافية تبلغ 1575 دولاراً لكل حاوية مقاس 20 قدماً، و2700 دولار لكل حاوية مقاس 40 قدماً، و3000 دولار (للحاويات المزودة بمبردات ومعدات خاصة وذلك بالنسبة للبضائع المنقولة من وإلى موانئ البحر الأحمر. (رويترز

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024.