

ذا كونفرزيشن: كيف يمكن للهجمات على سفن الشحن أن تعطل عمليات التسليم وترفع الأسعار



نشر موقع «ذا كونفرزيشن» تقريراً أعدّه جوكاي بالسي، أستاذ مساعد في اللوجستيات وسلسلة التوريد، بجامعة برادفورد، يستعرض فيه تأثير التصعيد في البحر الأحمر على الأسعار العالمية وسلاسل التوريد.

يلفت الكاتب في مستهل تقريره إلى أن الهجمات على سفن الشحن الدولية في البحر الأحمر دفعت شركات الشحن العالمية - بما في ذلك بعض أكبر خطوط الحاويات في العالم مثل ميرسك، فضلاً عن شركة الطاقة العملاقة بي بي - إلى تحويل مسار السفن من البحر الأحمر. وحتى الآن، حولت أكثر من 40 سفينة حاويات مسارها، وأعدت توجيه عديداً منها إلى مسارات أطول من قناة السويس .

ويشير الكاتب إلى أن قناة السويس، واحدة من أكثر القنوات ازدحاماً في العالم، تنقل حوالي 12% من التجارة العالمية. وفي عام 2022، استخدمت 23.583 سفينة هذا الطريق، لافتاً إلى أن أي انقطاع يمكن أن يكون له آثار خطيرة، إذ تقوم هذه السفن بتوصيل البضائع من بلد إلى آخر. وفي نهاية المطاف، يمكن أن يؤدي ذلك إلى زيادة الأسعار التي تدفعها مقابل سلع معينة، بالإضافة إلى الوقت الذي يستغرقه تسليم البضائع من الخارج.

ويستحضر الكاتب ما حدث عندما علقت سفينة الحاويات إيفر جيفن في قناة السويس لمدة ستة أيام في عام 2021، الأمر الذي أثر على ممر الشحن لأسابيع، وأحدث دماراً في سلاسل التوريد العالمية وعطل تدفق التجارة العالمية بما يصل إلى المليارات.

وفي السابق، عندما أغلقت قناة السويس بين عامي 1967 و1975 بسبب حرب الأيام الستة بين إسرائيل ومجموعة من الدول العربية، تأثرت التجارة العالمية أيضاً سلباً. وكان على السفن أن تسير حول طريق رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا، وهو طريق أطول بكثير.

وفي حين أن هناك أيضاً طريق بحر الشمال الذي يمكن للسفن أن تسلكه، إلا أنه غير صالح للملاحة في فصل الشتاء وغير عملي تجارياً لعدد من شركات

الشحن. ولذا فإن قناة السويس هي أقصر وأنسب طريق بحري بين آسيا وأوروبا.

ستؤثر الرحلات الأطول على سلاسل التوريد العالمية

ويوضح الكاتب أن وقت الإبحار بين شرق آسيا وأوروبا الغربية يمكن أن يزيد بحوالي 25-35% عندما تستخدم السفن طريق رأس الرجاء الصالح.

وعندما يتعلق الأمر بمقارنة تكاليف المسارين، فإن الأرقام ليست مباشرة. السفن التي تمر عبر قناة السويس تحتاج إلى دفع رسوم. ويمكن أن يصل هذا إلى 700 ألف دولار أمريكي (550 ألف جنيه إسترليني) لسفينة تحمل 20 ألف حاوية (سفينة حاويات كبيرة نموذجية تستخدم عادةً للتجارة من الشرق إلى الغرب). لكن طريق رأس الرجاء الصالح لا يزال من الممكن أن يكلف أكثر بنسبة 10%، حتى مع رسوم عبور القناة، وفقاً لبحث نُشر في عام 2022. ويعتمد فرق التكلفة الدقيق أيضاً على أسعار الوقود الحالية، فضلاً عن حجم السفينة ونوعها.

لكن انخفاض قدرة الشحن بسبب فترات العبور الأطول، وليس زيادة تكاليف التشغيل لأصحاب السفن، هو الذي سيؤثر بالفعل على سلاسل التوريد العالمية. وذلك لأن أسعار الشحن (السعر الذي تدفعه الشركات لنقل البضائع) تعتمد على العرض والطلب.

لقد كان الخلل في العرض والطلب هو الذي تسبب في ارتفاع تكاليف الشحن بشكل كبير خلال جائحة فيروس كورونا. وانخفض عرض الشحن بسبب الاضطرابات، لكن الطلب زاد بسبب إنفاق الناس على السلع أكثر من الخدمات أثناء الإغلاق. وهذه المرة، من غير المرجح أن يكون حجم الزيادات في أسعار الشحن كبيراً لأنه لا يوجد ما يشير إلى زيادة في الطلب على خدمات الشحن.