

مع استمرار اغلاق قناة السويس.. أزمة الحاويات العالمية تتفاقم بسبب السفن العالقة



قالت مصادر بقطاع الشحن إن توقف حركة المرور بقناة السويس يؤدي إلى تفاقم مشكلات خطوط النقل البحري التي تواجه بالفعل اضطرابا وتأخيرات في توريد السلع للمستهلكين. تعاني شركات شحن الحاويات، التي تنقل شتى بضائع متاجر التجزئة من الهواتف المحمولة والملابس إلى الموز، منذ شهر بسبب جائحة فيروس كورونا وزيادة الطلب مما زاد نقاط الاختناق بقطاع الخدمات اللوجستية في أنحاء العالم. وفي أحدث تحد، قالت المصادر إن أكثر من 30 سفينة حاويات تعجز عن الإبحار بعد جنوح السفينة إيفر جيفن البالغ طولها 400 متر في قناة السويس، لتتوقف حركة العبور. ثم محاولات لتعويم السفينة من جديد، لكن إحدى الشركات المشاركة في تلك الجهود قالت إن الأمر قد يستغرق أسابيع. وقالت جوانا كونيغز، كبيرة الاقتصاديين في آي. إن. جي، "في الوقت الذي تتعرض فيه سلاسل الإمداد لضغوط، تغلق سفينة حاويات ضخمة واحدا من المسارات الرئيسية للتجارة العالمية.. مع عكوف هيئة قناة السويس على تحرير القناة، يزداد التكديس، ومدخلات الإنتاج العالقة سنؤثر على سلاسل الإمداد". وقالت إم. إس. سي السويسرية، ثاني أكبر شركة لشحن الحاويات في العالم، إن جميع سفن الحاويات الرئيسية تأثرت بالتوقف في قناة السويس. وقالت في بيان "كمستخدم منتظم للقناة، تتابع إم. إس. سي الموقف عن كثب لمعرفة التطورات في حالة الحاجة إلى أي خطط طوارئ للأسطول أو شبكة الخدمات ولمعرفة مدى تأثير دورة الحاويات في سوق

تواجه صعوبات. "على زبائن إم.إس.سي الذين ينتظرون شحنات عبر القناة في الأيام المقبلة الاستعداد لتغييرات محتملة في الخطط". وقالت مصادر تجارية وبقطاع الشحن إن التأثير على نقل البضائع من المصنعين في آسيا إلى المشتريين في أوروبا قد يزيد، وذلك اعتمادا على مدى استمرار التأخيرات في قناة السويس. وقال ليون ويلمز المتحدث باسم ميناء روتردام، أكبر منافذ أوروبا، إن الطلب على الخدمات اللوجستية كان يفوق القدرة بالفعل من قبل واقعة قناة السويس. وقال "جميع موانئ غرب أوروبا ستتأثر. مضت الآن 48 ساعة ونأمل من أجل جميع الشركات والمستهلكين انتهاء ذلك قريبا." عندما تصل هذه السفن إلى أوروبا، ستكون هناك حتما أوقات انتظار... لدينا مساحات كبيرة، لكن عدد أحواض السفن والرافعات لتفريغ هذه البضائع محدود". أما أنتويرب، وهو ميناء رئيسي آخر في أوروبا، فيواجه بالفعل منذ شهور زيادة في الوقت اللازم لتقديم الخدمات اللوجستية للحاويات، حسبما قال رئيسه التنفيذي جاك فاندرمايرن لرويترز. وقال "يعاني الجميع عندما تواجه اضطرابات في سلاسل الإمداد العالمية تلك". اكتظاظ أمريكي قالت مصادر بقطاع الشحن إن أي تأخيرات عالمية أخرى ستسبب في مزيد من الضغوط على الموانئ الأمريكية التي تعاني بالفعل من تأخر في مناولة أكثر من 90 سفينة. في الأسابيع الأخيرة، أفادت بيانات من ستاندر أند بورز جلوبال بلاتس كونتينرز أن تكلفة شحن البضائع من آسيا إلى الساحل الشرقي الأمريكي ارتفعت إلى أكثر من خمسة آلاف دولار لكل وحدة مكافئة طول 40 قدما، مقارنة مع ألفين و775 دولارا في مارس آذار من العام الماضي. وارتفعت أيضا أسعار الشحن إلى الساحل الغربي. وخلص تحليل أجرته منصة الخدمات اللوجستية بروجكت-44 إلى أن سفن الحاويات تواجه أوقات انتظار وتفريغ أطول في موانئ الساحل الغربي مقارنة مع أي مكان في الولايات المتحدة أو في أنحاء العالم. ويقول المحللون إن موانئ الساحل الشرقي الأمريكي أكثر انكشافا على أي اضطرابات في قناة السويس من موانئ الساحل الغربي. وقالت متحدثة باسم ميناء نيويورك ونيوجيرزي على الساحل الشرقي إنه ليس هناك تأثير حتى الآن لكن تجري متابعة الوضع عن كثب. وقال آلن ميرفي الرئيس التنفيذي لشركة سي-إنتليجنس للتحليلات "استمرار الإغلاق (في قناة السويس) سيتسبب أيضا في تفاقم العجز العالمي الحالي في خدمات الحاويات، إذ من غير الممكن إعادة الحاويات العالقة مع السفن إلى آسيا لاستخدامها في شحنات جديدة." بالتالي قد يؤدي هذا إلى مزيد من الارتفاع في أسعار الشحن التي تبلغ بالفعل ذرى غير مسبوقة، إذ يتسابق المصدرون للحصول على القليل المتبقي من الحاويات الفارغة".