

# تغيير مسار السفن من قناة السويس ومخاوف حدوث أزمة جديدة في سلاسل الإمداد<sup>1</sup>

جان فرانسوا أرفيس

كبير خبراء اقتصاد النقل في الممارسات العالمية للتجارة والقدرة التنافسية لمجموعة البنك الدولي

كوردولا راستوجي

خبيرة اقتصادية أولى في قطاع النقل

داريا أوليبينا

استشارية في البنك الدولي

على المدى القريب، من المرجح أن تستوعب صناعة شحن الحاويات العالمية الصدمة التي أصابت سعة الشحن بسبب الهجمات على السفن في البحر الأحمر نظراً لضعف الطلب بشكل عام في شهري يناير/كانون الثاني وفبراير/شباط. وإذا استمرت الهجمات في مارس/آذار وأبريل/نيسان، وهو الوقت الذي تشهد فيه التجارة العالمية انتعاشاً موسميًا، فقد تؤدي القيود على سعة الشحن إلى حدوث أزمة في سلاسل الإمداد مثل تلك التي حدثت في ٢٠٢١-٢٠٢٢.

حدثت تلك الأزمة عندما لم يتمكن الشحن بالحاويات من دعم انتعاش التجارة الدولية بدءاً من أواخر عام ٢٠٢٠. وأدت عمليات إغلاق الموانئ، بسبب تفشي جائحة كورونا ونقص عدد الموظفين والعاملين فيها، إلى استمرار انتظار السفن أياماً أو أسابيع لتفريغ حمولتها، مما أدى إلى انخفاض عدد السفن المتاحة لنقل البضائع. وأدت المنافسة على مساحات الشحن المتاحة على السفن إلى ارتفاع حاد في أسعار الشحن الفوري؛ وبلغت الزيادة ثمانية أضعافها على طرق الملاحة بين آسيا وأوروبا أو أمريكا الشمالية مقارنة بأسعارها في عام ٢٠١٩.

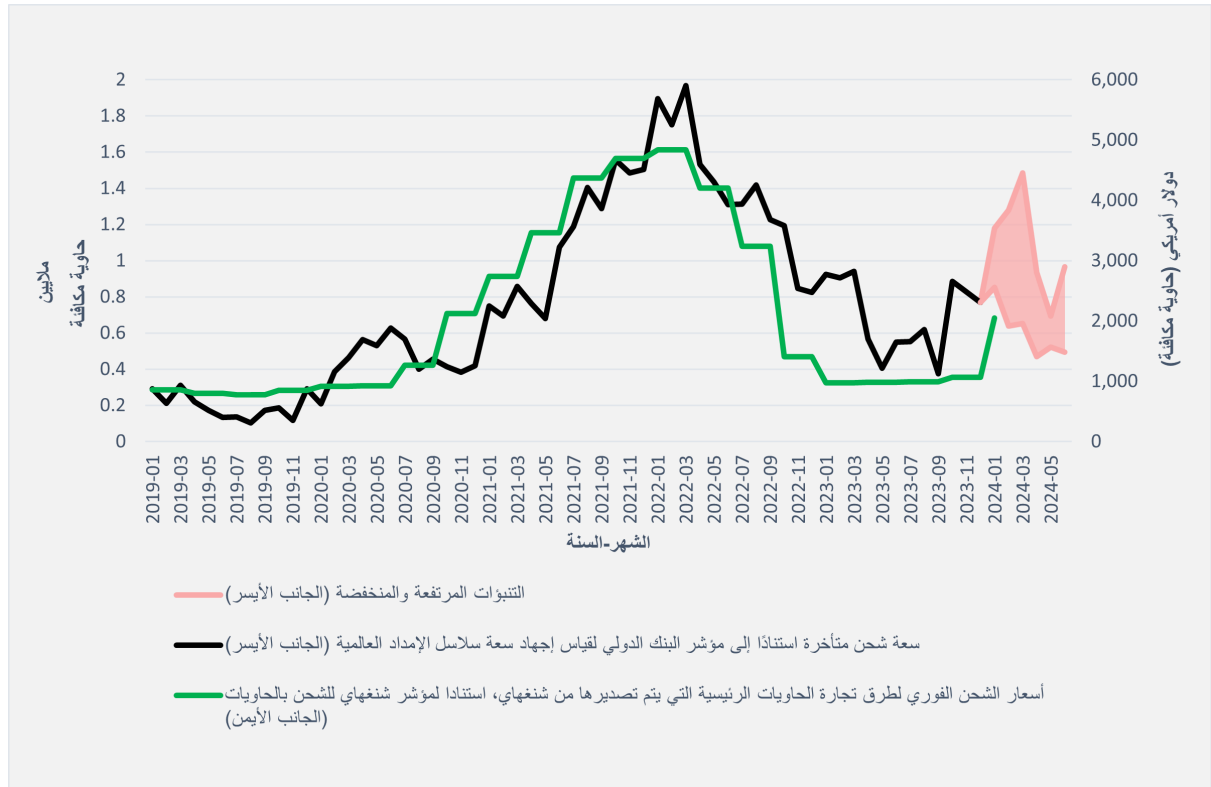
ويختلف مصدر إجهاد سلاسل الإمداد اليوم، لكن النتيجة قد تكون مماثلة. فقد علقت شركات الشحن الكبرى، ومنها ميرسك وهاباغ لويد، عملياتها عبر قناة السويس لتجنب طريق البحر الأحمر وتقوم بإعادة توجيه السفن حول طريق رأس الرجاء الصالح، وهو ما يضيف ٣٠٠٠-٣٥٠٠ ميل بحري

<sup>1</sup> مدونة البنك الدولي، 01-19-2024، رابط.

(٥٥٠٠-٦٥٠٠ كم) و ٧-١٠ أيام إبحار لرحلة معتادة بين أوروبا وآسيا. ويمكن أن تستوعب المسافة الإضافية ما بين ٧٠٠ ألف إلى ١.٩ مليون حاوية قياسية مكافئة (وحدات شحن تعادل عشرين قدماً) من سعة الشحن حسب التقديرات.

يمثل الرقم الأعلى سعة الشحن المعطلة عام ٢٠٢١ في ذروة الأزمة المرتبطة بجائحة كورونا، وفقاً لقياس مؤشر البنك الدولي لإجهاد سلاسل الإمداد العالمية (الشكل ١). وهذا المؤشر عبارة عن تقدير للسعة المقيدة عند ملاحظة حالات تأخير طويلة خلال المهل الزمنية من ميناء إلى ميناء (الخط الأسود). ويرتبط المؤشر بشكل وثيق بأسعار الشحن، والتي تتأثر بالتغيرات قصيرة الأجل في العرض والطلب. والمساحة الوردية في الشكل ١ توضح التوقعات للفترة من يناير/ كانون الثاني ٢٠٢٤ حتى مايو/ أيار ٢٠٢٤.

الشكل ١: قفز مؤشر البنك الدولي لإجهاد سلاسل الإمداد العالمية في ذروة أزمة سلاسل الإمداد إبان جائحة كورونا ومن المتوقع أن يرتفع مرة أخرى إذا استمرت أعمال العنف في البحر الأحمر.



المصدر: خبراء مجموعة البنك الدولي استناداً إلى مجموعات البيانات المقدمة من MarineTraffic ومؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات <https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp>

تنعكس التكاليف الإضافية للرحلة حول رأس الرجاء الصالح – والتي تشمل ما يصل إلى مليون دولار من الوقود لكل رحلة ذهاباً وإياباً – في ارتفاع أسعار الشحن. وتضيف ميرسك "رسومًا إضافية لتعطل

العبور" بقيمة ٢٠٠ دولار أمريكي لكل حاوية مكافئة إلى دفاترها ( عقود الشحن العادي والشحن الفوري ) للرحلات بين شرق آسيا وشمال أوروبا والبحر الأبيض المتوسط والساحل الشرقي للولايات المتحدة. هذا بالإضافة إلى "رسوم إضافية في موسم الذروة" بقيمة ٣٠٠ دولار و ١٠٠٠ دولار لكل حاوية مكافئة. كما أعلنت شركة البحر الأبيض المتوسط للملاحة، وهي شركة عالمية أخرى لشحن الحاويات، إنها ستفرض "رسوم تعديل طارئة" بقيمة ٥٠٠ دولار لكل حاوية مكافئة على الشحنات من أوروبا إلى آسيا والشرق الأوسط.

ارتفعت أسعار الشحن الفوري بصورة أكبر (الشكل ٢)، حيث قفز سعر الرحلة من آسيا إلى أوروبا إلى أكثر من ٣٠٠٠ دولار لكل حاوية سعة ٤٠ قدمًا، بزيادة ثلاثة أمثال عن أدنى معدل تم تسجيله في عام ٢٠٢٣ (نحو ١٠٠٠ دولار). وقد يعني هذا أن المصدرين في آسيا يتنافسون مرة أخرى على مساحات الشحن المتاحة تحسبًا لاضطرابات كبيرة في سلاسل الإمداد. ولحسن الحظ، يعتبر شهر يناير/كانون الثاني وشهر فبراير/شباط من الأشهر الهادئة موسميًا بالنسبة للشحن، لذلك قد تكون السعة الحالية كافيةً للتعامل مع الطريق الأطول في الأسابيع القادمة. لكن إذا استمرت الهجمات البحرية حتى مارس/آذار فيمكن أن يكون لها تأثير كبير على التجارة العالمية وسلاسل القيمة العالمية مرة أخرى.

الشكل ٢: بدأت أسعار الشحن الفوري من آسيا في الارتفاع بشكل حاد في نهاية عام ٢٠٢٣.

### مؤشر دروري العالمي لحاويات الشحن: طرق التجارة إلى شنغهاي (دولار أمريكي/40 قدمًا)

