التـوتر في البحـر الأحمـر يحـوّل شحنـات السفن بعيدًا عن قناة السويس

كتبه روبرت رايت | 10 يناير ,2024

ترجمة وتحرير: نون بوست

انخفض عدد سفن الحاويات عند مصب البحر الأحمر في طريقها من أو إلى قناة السويس بنسبة 90 بالمئة في الأسبوع الأول من كانون الثاني/ يناير مقارنة بمطلع سنة 2023، وذلك وفقا لبحث يظهر تعطل التجارة العالمية بسبب الهجمات على السفن من قِبل المليشيات الحوثية في اليمن.

وأظهر البحث الذي أجرته شركة كلاركسونز لخدمات الشحن ومقرها لندن، أن عدد سفن الحاويات التي تحولت من البحر الأحمر للسفر حول رأس الرجاء الصالح في التاسع من شهر كانون الثاني/ يناير كان أكثر من ضعف العدد الإجمالي حتى 21 كانون الأول/ ديسمبر.

وفي مساء يوم الثلاثاء، وهو اليوم الذي تم فيه جمع الأرقام، شنت المليشيات الحوثية واحدة من أكبر هجماتهم المشتركة على السفن حتى الآن، وقالت القيادة المركزية الأمريكية إن السفن الحربية والطائرات الأمريكية والبريطانية أسقطت 18 طائرة مسيّرة وصاروخين كروز مضادين للسفن وصاروخًا باليستيًا.

ولم يتم الإبلاغ عن وقوع إصابات أو أضرار فيما قالت الولايات المتحدة إنه الهجوم السادس والعشرون على السفن التجارية في البحر الأحمر منذ 19 تشرين الثاني/ نوفمبر.

وفي الوقت نفسه؛ أشارت شركة "هاباغ لويد" الألمانية، خامس أكبر خط حاويات في العالم من حيث السعة، إلى أنها تعتزم مواصلة تحويل سفنها بعيدًا عن البحر الأحمر نحو كيب.

وتضيف عمليات التحويل عبر الطرف الجنوبي لأفريقيا ما بين 10 أيام وأسبوعين لكل رحلة بين آسيا وشمال أوروبا، وتقوم خطوط الشحن أيضًا بتحويل بعض الخدمات بين آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة والتي كانت تمر في السابق عبر البحر الأحمر وقناة السويس.

تعدّ سفن الحاويات هي الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع المصنعة وشبه المصنعة في جميع أنحاء العالم.

وقال ستيفن جوردون، رئيس قسم الأبحاث في "كلاركسونز"، إن عدد سفن الحاويات التي وصلت إلى خليج عدن، عند مدخل البحر الأحمر، كان "منخفضًا للغاية" منذ منتصف وأواخر كانون الأول/ ديسمبر.

وقال جوردون إن "عمليات عبور الحاويات من البحر الأحمر عند مستويات منخفضة، كما يتم العبور حول مبنى كيب"، وقالت هاباج لويد إنها لا تزال تعتبر المرور عبر البحر الأحمر "محفوفًا بالمخاطر" وستواصل توجيه سفنها حول كيب.

ووصلت عمليات التحويل المتسارعة تعني أن مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات – وهو مقياس لتكاليف نقل حاوية واحدة بطول 40 قدمًا على سلسلة من الطرق الطويلة – في الخامس من كانون الثاني /يناير إلى أعلى معدل لها خارج الاضطراب الناجم عن وباء كوفيد، وكان هذا الارتفاع مدفوعًا بمضاعفة تكلفة نقل حاوية من شنغهاي إلى روتردام، من 1667 دولارًا في 23 كانون الأول/ ديسمبر إلى 3577 دولارًا في 5 كانون الثاني/ يناير، كما تضاعفت تكلفة نقل الصندوق من شنغهاي إلى جنوة، من 1956 دولارًا إلى 4178 دولارًا.

وقد هجرت خطوط الشحن بشكل متزايد طرق البحر الأحمر وقناة السويس منذ أواخر تشرين الثاني/ نوفمبر جراء الهجمات الصاروخية التي شنها المتمردون الحوثيون المدعومين من إيران على السفن في البحر الأحمر والتي تصر الجماعة اليمنية على أن لها بعض الارتباط بإسرائيل.

يعتبر الحوثيون جزء من "محور المقاومة" المدعوم من قبل إيران ضد "إسرائيل"، وقد شنوا الهجمات ردًّا على الحرب الإسرائيلية في غزة. وفي 15 كانون الأول/ ديسمبر، أظهرت أرقام موقع مارين ترافيك.كوم أن حركة سفن الحاويات في البحر الأحمر انخفضت بنسبة 30 في المائة تقريبًا عن اليوم ذاته من السنة السابقة.

وقد زاد عدد عمليات التحويل منذ الهجوم الذي جد في 30 كانون الأول/ديسمبر على سفينة ميرسك هانغتشو، التي تديرها شركة إيه بي مولر-ميرسك الدنماركية. هز الهجوم ثقة خطوط الشحن في أن عملية "حارس الازدهار" الأمريكية، والتي تهدف إلى منع هجمات الحوثيين، ستحل المشكلة.

في هذا السياق، صرح سايمون هيني، المدير الأول لأبحاث الحاويات في شركة دروري للشحن ومقرها

لندن، إن عمليات التحويل عكست الاتجاه الهبوطي المطرد في أسعار الشحن منذ نهاية قيود كوفيد.

وقال هيني: "بالنسبة لأصحاب البضائع، فإن ذلك يضيف الوقت والتكلفة والتعطيل"، وأضاف أن تعطل الموانئ الأوروبية يمثل أيضًا خطرًا إذا وصلت العديد من الخدمات المتأخرة بالقرب من بعضها البعض.

ووجد بحث كلاركسون أنه في التاسع من كانون الثاني/ يناير؛ كانت هناك 364 سفينة حاويات، بسعة 4.2 مليون حاوية بطول 20 قدمًا، تعمل على طرق تم تحويلها عبر رأس الرجاء الصالح، ويقارن هذا الرقم بحوالي 155 سفينة بسعة 1.9 مليون حاوية نمطية في 21 كانون الأول/ديسمبر.

المصدر: فايننشال تايمز

رابط المقال : https://www.noonpost.com/191333/