اختبار طريق بري من الإمارات والبحرين مروراً بالسعودية

بدأت مجموعة من أكبر خطوط الشحن حول العالم -ومن بينها شركة إسرائيلية ناشئة لبرمجيات الشحن- في تجربة طرق تجارية جديدة تمر عبر الشرق الأوسط لتجاوز البحر الأحمر.

وقال هانان فريدمان، الرئيس التنفيذي لشركة "ترك نت إنتربرايز" (Enterprise Trucknet)، إنها بدأت بإرسال البضائع بما في ذلك المواد الغذائية والبلاستيكيات والسلع الكيميائية والكهربائية من الموانئ في الإمارات والبحرين، مروراً بالسعودية والأردن، باتجاه كيان الاحتلال الإسرائيلي ثم أوروبا. فيما تتطلع "هاباغ لويد" (Lloyd-Hapag)، وهي خامس أكبر شركة نقل حاويات في العالم، إلى ربط جبل علي في دبي وميناءين في شرق السعودية بجدة على الساحل الغربي، ومن بين خياراتها الأخرى ربط جبل علي بالأردن.

وزعمت بلومبرغ "توفير هذه الطرق حلاً فورياً للشحنات التي تحاول تجنب المنطقة المليئة بالتوترات، التي يسيطر عليها حركة انصارا حول مضيق باب المندب في جنوب البحر الأحمر، بعدما تسببت هجمات الصواريخ والطائرات بدون طيار التي استمرت عدة أشهر في إجبار العديد من السفن التجارية على

التحول إلى طريق أطول حول أفريقيا. وأدى ذلك بالتبعية إلى تعطيل التدفقات التجارية الحيوية، وزيادة تكاليف الشحن، مع امتداد التأثيرات السلبية إلى أوردة الاقتصاد العالمي." بحسب تعبيرها.

وأضافت انه اضطرت الشركات إلى البحث عن بدائل ذات جدوى. ولم يجر تجربة المسار الذي تقترحه شركة ترك نت من قبل على نطاق تجاري بسبب العلاقات المتوترة بين كيان الاحتلال الإسرائيلي والدول العربية. ورغم أن اتفاق السلام بين الإمارات والبحرين والكيان قبل ثلاث سنوات خفف من حدة العلاقات بينهما، فإن محاولات تطبيع العلاقات بين السعودية وتل أبيب تعثرت بعد اندلاع الحرب في غزة.

وأوضح فريدمان أن البضائع من الهند وتايلاند وكوريا الجنوبية والصين كانت تُرسل بالشاحنات في الأسابيع الأخيرة. فيما تتحرك السلع المتجهة إلى آسيا بالاتجاه المعاكس، مما يساعد على خفض التكاليف الإجمالية.

ومع ذلك، فإن جدوى هذا الطريق على المدى الطويل ستعتمد على الاستقرار في المنطقة. كما أن الكميات التي يمكن أن تحملها الشاحنات أصغر بكثير من تلك التي تنقلها السفن. وقال فريدمان إن الطريق البري المقترح ما يزال يوفر بديلاً مقبولاً لشحن بعض السلع.

من جانبه، أقر المتحدث باسم شركة "هاباغ لويد"، نيلز هاوبت، بأن مساراتها البديلة المخططة هي حل قصير المدى لشركات الشحن التي تنقل كمية محدودة من البضائع "وليس آلاف الحاويات". مضيفاً أن الممر البري ليس سريعاً ولا سهلاً، لكنه قد يساعد في تعزيز تدفق التجارة عبر موانئ أخرى في المنطقة مثل جدة المعزولة فعلياً عن روابطها المعتادة بالاقتصاد العالمي.

ووفقاً لبحث أجرته مؤسسة "إس آند بي غلوبال ماركت إنتليجنس" نُشر هذا الأسبوع تستغرق الرحلة من ميناء جبل علي إلى حيفا (البوابة التجارية الأولى لكيان الاحتلال الإسرائيلي) ما يصل إلى أربعة أيام، مقارنة برحلة مدتها 10 أيام أو أكثر حول رأس الرجاء الصالح في أفريقيا، مما يزيد من جاذبية هذا المسار.

وقال كريس روجرز، رئيس مجموعة أبحاث سلاسل الشحن والتوريد في المؤسسة: "رغم أن الممر البري ينقل كميات لا يستهان بها من البضائع، فإنه سيظل حلاً مقصوراً على عدد محدود من الشحنات، لا سيما تلك المتجهة إلى تل ابيب".