

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

2021



الأمم المتحدة
2021، جنيف

لمحة عامة



مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

استعراض النقل البحري

2021



الأمم المتحدة
جنيف، 2021

لمحة عامة

© 2021، الأمم المتحدة

هذا المنشور متاح من خلال النفاذ المفتوح بالامتثال لترخيص المشاع الإبداعي الذي أنشئ للمنظمات الحكومية الدولية، في الرابط:
<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>

ليس في التسميات المستخدمة في هذا المنشور ولا في طريقة عرض مادته على أي خارطة فيه ما يتضمن أي رأي كان من جانب الأمم المتحدة بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها، أو بشأن تعيين تخومها أو حدودها.

ولا ينطوي ذكر أي شركة أو عملية مرخصة على تأييد من جانب الأمم المتحدة.

ويسمح بنسخ مقتطفات من هذا المنشور وباستنساخها مع الاعتمادات المناسبة.

تم تحرير هذا المنشور خارجياً.

منشور للأمم المتحدة صادر عن
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

UNCTAD/RMT/2021 (Overview)

لمحة عامة

تحدى النقل البحري الاضطراب الذي أحدثته جائحة كوفيد-19، ففي عام 2020، انخفضت الأحجام انخفاضاً أقل كثيراً عما كان متوقعاً، وانتعشت بحلول نهاية العام، وازدادت الأسس لإحداث تحول في سلاسل الإمداد العالمية ولأنماط جديدة من التجارة البحرية.

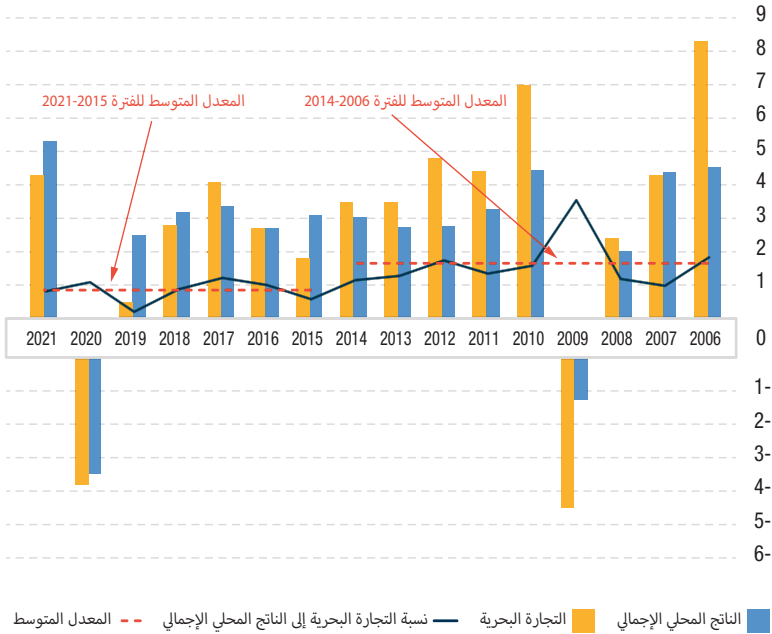
وأحدثت جائحة كوفيد-19 اضطراباً في النقل البحري، وإن كانت عاقبته أقل ضرراً مما كان يخشى حدوثه في البداية. وتسببت الصدمة التي حدثت في النصف الأول من عام 2020 في انكماش التجارة البحرية بنسبة 3,8 في المائة في عام 2020. بيد أن النصف الثاني من ذلك العام شهد انتعاشاً وليداً، وإن كان غير متمثل. وبحلول الربع الثالث من العام، عادت الأحجام لكل من التجارة المنقولة في حاويات والسلع الأساسية السائبة الجافة. ومع ذلك، لما ينتعش النقل البحري بالناقلات الصهرجية الانتعاش التام.

وكان أداء التجارة البحرية أفضل مما كان متوقعاً. ومرد ذلك، في جانب منه، إلى أن جائحة كوفيد-19 تفسّست على مراحل وبسرعات متفاوتة، متبعة في ذلك مسارات متباينة عبر المناطق والأسواق. ويعود الفضل أيضاً في انتعاش التدفقات التجارية لحزم التحفيز الكبيرة ولازدياد الإنفاق الاستهلاكي على السلع صاحبه نمو في التجارة الإلكترونية، وخاصة في الولايات المتحدة. وفي وقت لاحق، أثار الشروع في إعطاء اللقاحات تفاؤلاً عاماً في المناطق المتقدمة، وإن عاد ذلك أيضاً في شقٍ منه، إلى حدوث انفراج في الطلب المكبوح على السيارات، على سبيل المثال، وإلى إعادة التخزين وتكوين المخزونات. وكان الانتعاش سريعاً إلى حد ما، لأنّ الركود لم يكن متزامناً في كل أنحاء العالم، على نقيض ما حدث إبّان الأزمة المالية العالمية في عام 2009.

وفي عام 2021، يُتوقع أن تزداد التجارة البحرية بنسبة 4,3 في المائة (الشكل 1)، بالتزامن مع انتعاش تجارة البضائع والإنتاج العالمي. ولئن كانت التوقعات على المدى المتوسط عرضة للمخاطر والشكوك المتزايدة، فإنّها تظلُّ إيجابية أيضاً ومعتمدة على نحو

يتسق مع النمو المنخفض المتوقع في الاقتصاد العالمي. وطوال العقدين الماضيين، بلغ النمو السنوي المركب في التجارة البحرية 2,9 في المائة، غير أنّ الأونكتاد يتوقع أن يتباطأ هذا المعدل ليصل إلى 2,4 في المائة خلال الفترة 2022-2026.

الشكل 1 التجارة البحرية الدولية والنتاج المحلي الإجمالي العالمي ومعدل نسبة التجارة البحرية إلى نسبة الناتج المحلي الإجمالي، من عام 2006 إلى عام 2021 (النسبة المئوية للتغير السنوي والمعدل)



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى إصدارات مختلفة من استعراض النقل البحري وإلى البيانات المستمدة من إحصاءات الأونكتاد، والجدول 1-1 من تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية لعام 2021. من التعافي إلى القدرة على الصمود: البعد الإنمائي.

النقل البحري تلمس طريقه عبر الجائحة، بيد أن أزمة إنسانية غير مسبوقة أصابت البحارة

تمكّن الناقلون بوجه عام من تخفيف وقع الصدمة والاضطراب، بيد أن عمليات الموانئ والعمليات البرية واجهت صعوبة أكبر في التكيف ووجد البحارة أنفسهم في وضع هش لأنّ الجائحة أحدثت أزمة عالمية غير مسبوقة في تبادل الأطقم. فالمخاطر الصحية، وما يقترن بها من قيود على السفر، تعني أنّ مئات الآلاف من البحارة لم يكن بوسعهم العودة إلى ديارهم، بينما عجز عدد مماثل منهم عن الالتحاق بسفنهم وإعالة أسرهم.

كان النقل البحري بالناقلات الصهرجية الأكثر تضرراً ولكن التأثير في التجارة المنقولة بالحاويات وشحنات الغاز والسلع الأساسية السائبة الجافة كان أقل

أدت عمليات الإغلاق الشامل والقيود المفروضة على السفر وخفض الإنتاج إلى تقليص الطلب على الوقود؛ ففي عام 2020، انخفضت شحنات النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز معاً بنسبة 7,7 في المائة. غير أنّ التأثير كان أخف وطأة في تجارة السلع الأساسية السائبة الجافة، بفضل الدعم الناشئ عن الطلب القوي من الصين على ركاز الحديد والحبوب، انخفض إجمالي تجارة السلع السائبة الجافة بنسبة 1,5 في المائة فقط. وأبدت التجارة المنقولة بالحاويات قدرة على الصمود أيضاً، فانخفضت بنسبة 1,1 في المائة فحسب. وانخفض إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بمعدل مماثل، فبلغ مجموعه 815,6 مليون وحدة معادلة لعشرين قدماً في عام 2020.

زادت الاختناقات اللوجستية وارتفاع التكاليف الحاد، إلى جانب الانتعاش غير المتجانس، عدم اليقين

اجتازت التجارة البحرية العاصفة في عام 2020. ولا تزال التوقعات في الأجل القصير إيجابية. غير أنّ الانتعاش الوليد المتعدد الوتائر يتسم بالهشاشة بطبيعته، لأنّ بلداناً ومناطق عديدة لا تزال متخلّفة عن الركب. وبالإضافة إلى المخاطر الجديدة الناجمة عن

الجائحة ومخاطر نمط التطعيم ذي المسارين الذي لا تزال البلدان النامية متخلّفة فيه عن الركب، ثمة مخاطر أخرى تلقي بثقلها على الإنعاش. ولئن كانت البلدان لم تتمكن جميعاً من الاستعانة بحزم كبيرة من المحفزات وتدابير الدعم، فإنَّ إنهاء تدابير الدعم القائمة في الاقتصادات المتقدمة في وقت غير مناسب قد يؤدي إلى كتم أنفاس النمو وإعاقة الانتعاش الوليد. ومن المرجح أن تستمر آثار لجائحة ومخلفاتها وأن تظل الشكوك تكتنف الوضع الطبيعي المقبل للاقتصاد العالمي في المستقبل شكلاً وملامحاً.

وأعادت الاختناقات في سلسلة الإمداد الانتعاش الوليد أيضاً. وأدى انتعاش التجارة، جنباً إلى جنب مع القيود المفروضة على العمليات اللوجستية بسبب الجائحة، إلى نقص في المعدات والحاويات، فاضحت الخدمات أقل موثوقية والموانئ مكتظة وحدثت حالات تأخير وطالت أوقات المكوث في الموانئ. أمّا في مجال النقل البحري، فتعزّزت الربحية بفعل الارتفاع الحاد في أسعار الشحن والرسوم الإضافية والمصاريف.

وزادت أسعار الشحن بمقدار أكبر بعد إغلاق قناة السويس في آذار/مارس 2021. وأدى توقف سفينة الحاويات Ever Given البالغة حمولتها 20 150 وحدة معادلة لعشرين قدماً إلى سد القناة، فتأخرت السفن المتجهة إلى أوروبا وزادت القيود المفروضة على سعة السفن وقدرة الموانئ؛ فكان لا مناص من إعادة توجيه بعض الرحلات لتمر عبر رأس الرجاء الصالح، فأضيف إلى المسافة ما يصل إلى 7 000 ميل.

ويتوقف استمرار الانتعاش بدرجة حاسمة على مسار الجائحة. فقد أدت موجات جديدة من العدوى اقتربت بانخفاض في معدلات التطعيم، ولا سيما في البلدان النامية، إلى عمليات إغلاق شامل جديد وإلى إغلاق الحدود. ويتوقف الانتعاش المتسع القاعدة إلى حد كبير على إعطاء اللقاح في جميع أنحاء العالم. ويقدر صندوق النقد الدولي أن يصل المبلغ اللازم لإنهاء الجائحة وإعطاء اللقاحات في جميع البلدان النامية إلى 50 بليون دولار. ولن يعود ذلك بفوائد صحية فحسب، بل واقتصادية أيضاً، فهو سيكون بمثابة حزمة تحفيز اقتصادي واسعة النطاق من شأنها أن تسرع بخطى الانتعاش الاقتصادي تحقق نحو 9 تريليون دولار من الناتج العالمي الإضافي بحلول عام 2025.

ويتزايد الاعتراف بالبحارة بحسبانهم "عمالاً رئيسيين" قيمين على حركة النقل البحري والتجارة وهم يقفون أيضاً في خط الأزمة الصحية الأممي. وبما أنَّ البحارة يأتون

في غالبهم من المناطق النامية، يجدر بقطاع النقل البحري والحكومات الاسراع في تنفيذ خطط الحصول على اللقاحات وتوزيعها.

تعيد الاتجاهات الهيكلية الكاسحة التي تتجاوز الجائحة وتأثيرها الفوري تشكيل التوقعات في الأجل الطويل

يمكن، في نهاية المطاف، أن تتبدد العقبات اللوجستية الناجمة عن التقلبات الكبيرة في الطلب مع تطبيع أنماط التجارة العالمية. غير أنَّ الجائحة عجلت أيضاً بالاتجاهات الكاسحة التي قد تُغيّر مشهد النقل البحري في الأجل الطويل.

ويكشف النقاب عن مواطن الضعف التي تشوب سلاسل الإمداد القائمة، جعل الاضطراب الذي أحدثته جائحة كوفيد-19 الحاجة إلى بناء القدرة على الصمود أكثر إلحاحاً. وأبرزت جائحة كوفيد-19 أهمية ضمان الاستمرارية في سلاسل الإمداد وضرورة إكسابها مزيداً من القدرة على الصمود والاستجابة والحيوية.

وأسفرت المناقشات بشأن مستقبل العولمة عن دعوات لإلقاء نظرة جديدة على تشكيل سلاسل الإمداد الواسعة، سعياً للحد من الاعتماد الشديد على موردين قاصين. ويجادل البعض بأنَّ وتيرة إعادة الأنشطة إلى موقعها الأصلي والاستعانة بمصدر خارجي قريب ستتسارع على نحو يفضي إلى إعادة تشكيل سلاسل الإمداد بشكل عميق. ولئن كان من المرجح أن تؤدي الاتجاهات الهيكلية التي ظهرت قبل أكثر من عقد من الزمان وتسارعت خلال التوترات التجارية في الآونة الأخيرة إلى تغييرات في أنماط العولمة وسماتها، فمن المستبعد أن تزول العولمة في حد ذاتها.

وقد تكون إعادة الإنتاج الكثيف العمالة والمنخفض القيمة إلى موقعه الأصلي سهلة بعض الشيء. بيد أنَّ نقل الإنتاج وتبديل الموردين في حالة الصناعات التحويلية المتوسطة والعالية القيمة المضافة أكثر تعقيداً. وبدلاً من ذلك، يُرجح أن تبرز الشركات بين المصادر المحلية والعالمية، فتعدّل استراتيجياتها وفقاً للمنتجات وللجغرافيا، جامعة بين إعادة النشاط إلى موطنه الأصلي والتنويع والتكرار المتماثل والأقلّمة. ومع ذلك، يُرجح أن تظلّ الصين موقعاً رائداً للتصنيع في المستقبل القريب. وقد تجعل الأتمتة إعادة الأنشطة

إلى موطنها الأصلي والاستعانة بمصادر خارجية قريبة أكثر جدوى من الناحية الاقتصادية في الأجل الطويل. ويُرجح أن تظهر نماذج تشغيل هجينة تشمل نماذج لسلسلة الإمداد في الوقت المناسب (أي نقل المواد فُيبل استخدامها مباشرة في عملية التصنيع) ونماذج الاحتياط (أي أن تحتفظ الشركات بمخزونات كبيرة لتقليل نفاذها إلى أدنى حد). وسُخِّير هذه الاتجاهات مجتمعة المسافات والطرق، فتزداد الحاجة إلى أن تكون خدمات النقل البحري أكثر مرونة. وقد تؤثر هذ الاتجاهات في أنواع السفن وأحجامها وفي موازئ التوقف والمسافة المقطوعة.

وعجلت الجائحة باتجاهات الرقمنة والاستدامة البيئية القائمة من قبل. ومكَّنت التطورات التكنولوجية النقل البحري والموازئ من مواصلة عمليتهما مع تقليل التفاعل والاتصال البدني إلى أدنى حد. وحفَّزت التكنولوجيات الجديدة أيضاً زيادة التجارة عبر الإنترنت التي غيَّرت عادات التسوق الاستهلاكي وأنماط الإنفاق. وأدى النمو في التجارة عبر الإنترنت إلى زيادة الطلب على مرافق التوزيع والتخزين التي تم تمكينها رقمياً وتقدم خدمات ذات قيمة مضافة. ويتوقع أن تُوجد كل هذه التطورات فرصاً تجارية جديدة للنقل البحري والموازئ ولجهات فاعلة أخرى في سلسلة الإمداد البحري.

وسيكون للتكنولوجيا أيضاً دور حاسم في النهوض بالاستدامة البيئية. وتسعى حكومات كثيرة، وهي تُصمم حزمها التحفيزية وخططها لما بعد الجائحة، إلى تسخير أوجه التآزر بين التكنولوجيا وحماية البيئة والكفاءة والقدرة على الصمود. وتدرك الأعمال التجارية والحكومات أنَّ التكيف مع عالم ما بعد الجائحة وإعادة البناء بشكل أفضل يتطلبان إضافة قيمة اقتصادية واجتماعية وبيئية وإيجاد فرص تجارية جديدة، في النقل البحري بوجه أخص.

العرض لا يواكب الطلب

في عام 2020، نما أسطول النقل البحري التجاري العالمي بنسبة 3 في المائة، ليصل إلى 99 800 سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر. وبحلول كانون الثاني/يناير 2021، كانت السعة تعادل 2,13 بليون طن من الحمولة الساكنة (الجدول 1). وخلال عام 2020، انخفض تسليم السفن بنسبة 12 في المائة، ويرجع ذلك جزئياً إلى نقص العمالة الناجم عن الإغلاق الشامل الذي عطَّل النشاط البحري الصناعي. وكانت السفن المسلَّمة في معظمها من فئة ناقلات السوائب تليها ناقلات النفط الصهريجية فسفن الحاويات. وسعى

استعراض النقل البحري 2021

لمحة عامة

المالكون والمشغلون إلى التكيف مع قلة الإمدادات من السفن وطفقوا يشتركون أيضاً المزيد من السفن المستعملة، فارتفعت الأسعار. وزادت معدلات إعادة تدوير السفن في عام 2020، وإن كانت المستويات لا تزال منخفضة، مقارنة بالسنوات السابقة.

الجدول 1 الأسطول العالمي حسب نوع السفن الرئيسية، 2020-2021

(ألف طن من الحمولة الساكنة والنسبة المئوية)

النسبة المئوية للتغيير لعام 2021 مقارنة بعام 2020	2021	2020	الأنواع الرئيسية
3,79%	913 032 42,77%	879 725 42,47%	ناقلات السوائب
2,96%	619 148 29,00%	601 342 29,03%	ناقلات النفط الصهرية
2,48%	281 784 13,20%	274 973 13,27%	سفن الحاويات
2,19%	243 922 11,43%	238 705 11,52%	أنواع أخرى من السفن:
0,05%	84 094 3,94%	84 049 4,06%	سفن الإمداد البحري
5,12%	77 455 3,63%	73 685 3,56%	ناقلات الغاز
2,90%	48 858 2,29%	47 480 2,29%	ناقلات المواد الكيميائية الصهرية
0,36% -	25 407 1,19%	25 500 1,23%	سفن أخرى/غير متوفرة
1,46%	8 109 0,38%	7 992 0,39%	العبارات وسفن الركاب
0,18% -	76 754 3,60%	76 893 3,71%	سفن البضائع العامة
3,04%	2 134 640	2 071 638	المجموع العالمي

المصدر: حسابات الأونكتاندا، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson's Research.

ملاحظة: السفن المبحرة ذات المحركات البالغة حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر؛ أرقام بداية السنوات.

وخلال عام 2020، انخفضت الطلبات على السفن الجديدة بنسبة 16 في المائة، مواصلة بذلك اتجاهًا تنازلياً لوحظ في السنوات السابقة. ومع ذلك، تفاعلت شركات النقل البحري، في مطلع عام 2021، مع القيود المفروضة على السعة بموجة من الطلبات الجديدة، وخاصة من سفن الحاويات التي بلغت الطلبات عليها أعلى المستويات طوال العقدین الماضیین. وازدادت الطلبات على ناقلات الغاز الطبيعي المسيل أيضاً.

وخلال النصف الثاني من عام 2020 ومطلع عام 2021، انتعشت التجارة العالمية تدريجياً، وإن كان العرض أقل مرونة وأعاقته حالات التأخير والاحتفاظ المرتبطة بكوفيد-19، فارتفعت أسعار الشحن بالحاويات ارتفاعاً كبيراً.

وسيتأثر التوازن بين العرض والطلب في المستقبل أيضاً بالمتطلبات التنظيمية لمواءمة عمليات النقل البحري مع أهداف إزالة الكربون. وستتطلب هذه اللوائح الجديدة التي استُحدثت تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية، استبدال بعض سفن الأسطول الحالي، وهو أمر سترتب عليه تكاليف كبيرة. وبالإضافة إلى إثارة درجة من عدم اليقين، فقد يقلل هذا الوضع من رأس المال المتاح لتوسيع الأسطول لتلبية احتياجات النمو في التجارة.

من شأن ضغط التكلفة وارتفاع أسعار الشحن والرسوم الإضافية الحاد أن يلقي بثقله على الجهات الفاعلة الصغيرة وعلى الأسعار

حدثت زيادة في أسعار الشحن منذ النصف الثاني من عام 2020. وفي الوقت الذي كان فيه الطلب على البضائع المنقولة بالحاويات أعلى مما كان متوقعاً، فرضت العقوبات والاختناقات اللوجستية والنقص الذي شاب معدات النقل البحري بالحاويات قيوداً على السعة في النقل البحري. وأدت الجداول الزمنية غير الأكيدة وامتداد الموانئ أيضاً إلى زيادة حادة في الرسوم الإضافية والمصاريف، بما في ذلك رسوم التوقف والاحتجاز.

وتتير هذه التكاليف الشديدة الارتفاع تحدياً أمام جميع التجار ومدیري سلاسل الإمداد، وبصفة خاصة لصغار الشاحنین الذين قد يكونون أقل قدرة من الجهات الفاعلة الكبيرة على استيعاب النفقات الإضافية ويجدون أنفسهم في وضع غير مؤات عند التفاوض

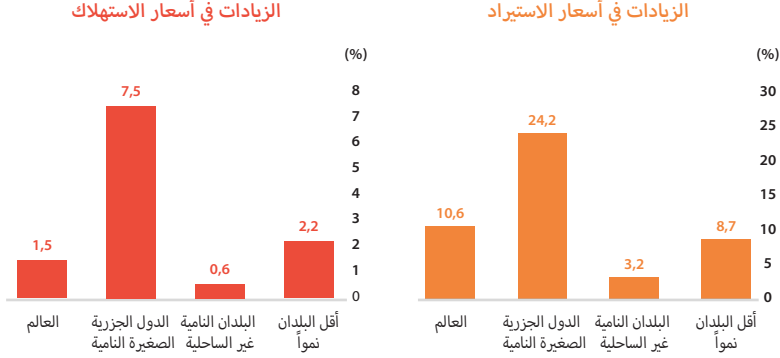
على الأسعار وحجز أماكن على متن السفن. ومن ثم، قد يجد صغار الشاحنين والبضائع ذات القيمة المنخفضة صعوبة في الحصول على عقود خدمة وقد يشهدون تآكلاً في هوامشهم.

ويُتوقع أن تظل أسعار الشحن مرتفعة. ويتسم الطلب بالقوة ويزداد عدم اليقين في جانب العرض وثمة مخاوف تكتنف كفاءة نظم النقل وعمليات الموانئ. وفي مواجهة ضغوط التكلفة هذه والاضطرابات الدائمة في السوق، تزداد مراقبة سلوك السوق وضمان الشفافية أهمية عند تحديد الأسعار والرسوم والرسوم الإضافية. ووُجّهت دعوات إلى الحكومات للتدخل وإلى المنظمين لإعمال رقابة أوثق ومعالجة ممارسات السوق غير المنصفة.

وإن استمر الارتفاع الحالي في أسعار شحن الحاويات، فستزداد أسعار الواردات والاستهلاك على حد سواء زيادة كبيرة. ويشير نموذج المحاكاة الذي قدمه الأونكتاد إلى أنّ مستويات أسعار الواردات العالمية سترتفع في المتوسط بنسبة 11 في المائة بفعل الزيادة في أسعار الشحن (الشكل 2). وستكون أشد الدول تضرراً الدول الجزرية الصغيرة النامية التي تعتمد في استيراد بضائعها في المقام الأول على النقل البحري ويتبين من النموذج أنها ستواجه زيادة تراكمية بنسبة 24 في المائة مع فارق زمني يبلغ زهاء عام.

وسيؤثر ارتفاع أسعار الشحن بالحاويات في أسعار الاستهلاك تأثيراً شديداً. وإن ظلت أسعار الشحن بالحاويات عند مستوياتها المرتفعة الحالية، فمن المتوقع أن تكون أسعار الاستهلاك العالمية في عام 2023 أعلى بنسبة 1,5 في المائة من المستوى الذي كانت ستبلغه لولا الارتفاع الحاد في أسعار الشحن. ويُتوقع أن يكون التأثير أشد وقعاً على الاقتصادات الصغيرة التي تعتمد اعتماداً كبيراً على السلع المستوردة لتلبية الكثير من احتياجاتها الاستهلاكية. وفي الدول الجزرية الصغيرة النامية، يُتوقع أن تصل الزيادة التراكمية في أسعار الاستهلاك إلى 7,5 في المائة، وأن تبلغ 2,2 في المائة في أقل البلدان نمواً.

الشكل 2 محاكاة أثر الارتفاع الحالي الحاد في أسعار الشحن بالحاويات على مستويات أسعار الاستيراد وأسعار الاستهلاك



المصادر: استناداً إلى البيانات المقدمة من Clarksons Research وشبكة استخبارات الشحن وصندوق النقد الدولي والإحصاءات المالية الدولية واتجاه إحصاءات التجارة وإحصاءات الأونكتاد، والبنك الدولي والبحل التجاري العالمي المتكامل وبيانات أسعار السلع الأساسية (الورقة الوردية).

ملاحظة: يُقدر أثر ارتفاع أسعار الشحن بالحاويات الحاد على الأسعار على أساس زيادة بنسبة 243 في المائة في المؤشر المركب للشحن بالحاويات في الصين بين آب/أغسطس 2020 وأب/أغسطس 2021. ويفترض نموذج المحاكاة أن أسعار الشحن في آب/أغسطس 2021 ستستمر خلال فترة المحاكاة المتبقية (أيلول/سبتمبر 2021 إلى كانون الأول/ديسمبر 2023) وأن جميع العوامل الأخرى تظل ثابتة طوال فترة المحاكاة بأكملها (آب/أغسطس 2020 إلى كانون الأول/ديسمبر 2023).

وسيكون تأثير الزيادة الكبيرة في أسعار الشحن بالحاويات أشد وطأة على بعض السلع. وأكثر السلع تعرضاً هي السلع المصنعة من خلال سلاسل الأمداد المتكاملة. وتستتبع عمليات الإنتاج المعولم زيادة في استخدام النقل البحري بحيث تعبر السلع الوسيطة الحدود عدة مرات في كثير من الأحيان داخل المناطق وفيما بينها، مثلما هو حال سلع شرق آسيا الموجهة إلى الأسواق الرئيسية في أمريكا الشمالية وأوروبا، على سبيل المثال. وبالنسبة للحواشيب والمنتجات الإلكترونية والبصرية، على سبيل المثال، يُتوقع أن تبلغ نسبة الارتفاع في أسعار الاستهلاك الناجمة عن الارتفاع الحالي الحاد في أسعار الشحن 11 في المائة.

وسيؤثر ارتفاع تكاليف النقل البحري في بعض المنتجات ذات القيمة المضافة المنخفضة؛ ففي حالة الأثاث والمنسوجات والملابس والمنتجات الجلدية مثلاً، قد تبلغ

نسبة الارتفاع في أسعار الاستهلاك 10 في المائة. ومن شأن هذه الزيادات أن تقوض المزايا التنافسية للاقتصادات الصغيرة التي تنتج الكثير من هذه السلع. وفي الوقت نفسه، ستجد هذه البلدان صعوبة أشد في استيراد الآلات والمواد الصناعية ذات التكنولوجيا العالية التي تحتاج إليها للارتقاء بسلسلة القيمة وتنويع اقتصاداتها وتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وحتى في الاقتصادات الرئيسية، يُنذر استمرار ارتفاع أسعار الشحن بالحوايات واضطراب النقل البحري في الأجلين القصير والمتوسط بتقويض الانتعاش. ويخلص التحليل الذي أجراه الأونكتاد إلى أنّ زيادة بنسبة 10 في المائة في أسعار الشحن بالحوايات في الولايات المتحدة ومنطقة البورو، على سبيل المثال، قد تؤدي إلى انكماش تراكمي في الإنتاج الصناعي بنسبة 1 في المائة تقريباً.

العوامل الهيكلية تُبقي تكاليف النقل البحري عند مستوى أعلى في المناطق النامية

تعزى الارتفاعات الحالية غير المسبوقة في أسعار الشحن إلى حد كبير إلى الصدمات الناجمة عن الجائحة وعن التقلبات التصاعدية غير المتوقعة في الطلب على النقل البحري. أمّا في الأجل الطويل، فسُتُحرك أسعار النقل البحري والمواءن عوامل هيكلية، مثل البنية الأساسية للموانئ ووفورات الحجم والاختلالات التجارية وتيسير التجارة وقابلية الارتباط بالنقل البحري، وكلها عوامل لها تأثيرات دائمة في تكاليف النقل البحري وفي القدرة التنافسية التجارية. ويبيّن تحليل استُعين فيه بمجموعة من البيانات الجديدة عن تكاليف النقل مستمدة من الأونكتاد والبنك الدولي أنّ التحسينات الهيكلية الكبيرة يمكن أن تخفّض تكاليف النقل البحري بنحو أربعة في المائة. ومن ثم، يمكن أن تساعد التدخلات والسياسات التي تعالج المحددات الهيكلية لتكاليف النقل البحري في تخفيف وطأة التأثيرات الناجمة عن العوامل والاضطرابات الدورية.

وتشمل المسائل الهيكلية الأخرى التي من شأنها أن تزيد الأسعار القواعد التنظيمية الجديدة بشأن إزالة الكربون من النقل البحري. فمن المتوقع أن يؤدي التدبير القصير الأجل الذي اعتمده المنظمة البحرية الدولية في الآونة الأخيرة بشأن تخفيض غازات الدفيئة إلى

خفض متوسط السرعة في النقل البحري وزيادة تكاليفه بالنسبة للبلدان النامية خاصة، والدول الجزرية الصغيرة النامية بوجه أخص.

كوفيد-19 يبطئ عمليات السفن والموانئ

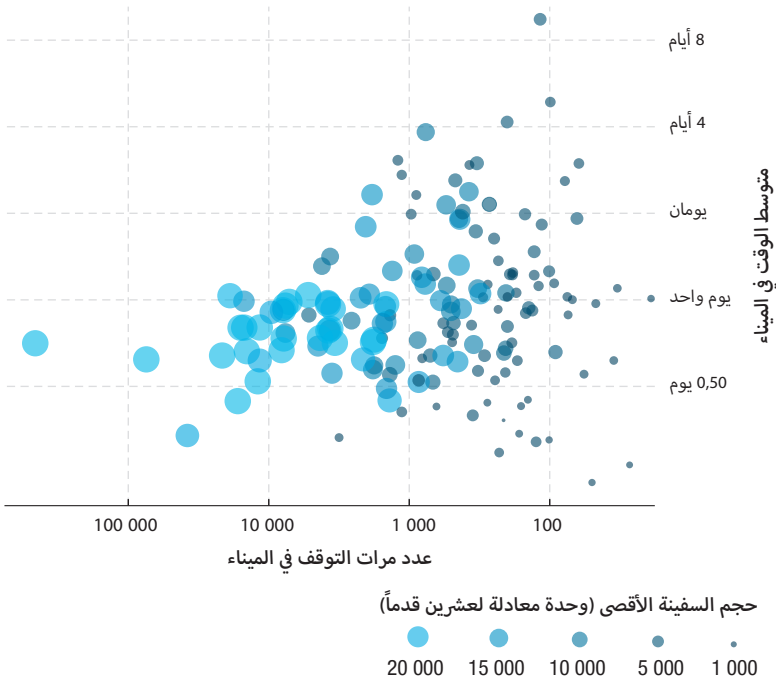
في النصف الأول من عام 2020، توقفت السفن الحاملة للبضائع مرات أقل في الموانئ بسبب تراجع الطلب على النقل البحري. وازداد عدد مرات التوقف بعد ذلك، لا سيما في أوروبا وشرق آسيا وجنوب شرق آسيا، وإن لم يبلغ بعد مستويات ما قبل الجائحة.

وفي عام 2020، اتخذ مشغلو المحطات النهائية والسلطات ومقدمو خدمات النقل المتعدد الوسائط تدابير لاحتواء كوفيد-19. ونتيجة لذلك، اضطرت السفن إلى قضاء المزيد من الوقت في الموانئ التي كانت تعمل بوتيرة أبطأ. وكانت أطول حالات التأخير من نصيب ناقلات السوائب الجافة المتنوعة التي تميل عمليات الشحن فيها إلى أن تكون آلية بدرجة أقل وأكثر كثافة من حيث العمالة، ولذلك تباطأت بسبب التدابير الرامية إلى الحد من التواصل الاجتماعي.

ويمكن أن تختلف مدة الرسو في الميناء اختلافاً كبيراً بين البلدان (الشكل 3). وتتألف مجموعة البلدان التي تكون فيها مدة الرسو في الميناء أسرع من بلدان يصل إليها عدد أقل من السفن يتضمن سفناً صغيرة فقط تحمل عدداً قليلاً من الحاويات فحسب وتفرغ حمولتها أثناء كل توقف في الميناء. وتشمل هذه البلدان دومينيكا وسانت كيتس ونيفيس وسانت فنسنت وجزر غرينادين. وتضم مجموعة أخرى من البلدان تتسم فيها مدة الرسو في الميناء بالسرعة بلداناً لديها أحدث التكنولوجيات والبنية التحتية المينائية وبوسعها أن تستوعب أكبر سفن الحاويات. وتتفجع هذه البلدان من وفورات الحجم، ومن ثم فهي تميل إلى جذب أكبر عدد من مرات التوقف في الميناء. وتشمل هذه البلدان اليابان وهونغ كونغ الصين ومقاطعة تايوان الصينية. وتفسح الموانئ الكفوة مجالاً للإفادات الإيجابية؛ فكفاءة موانئ هذه البلدان العالية تجعلها جذابة كموانئ للتوقف، فتزداد السفن الواصلة إليها عدداً. وتسجل البلدان التي تتوسط هذا التوزيع طائفة واسعة النطاق من متوسط أوقات الانتظار في الموانئ تعبر عن التفاوت في الكفاءة وفي غيرها من المتغيرات، مثل عمر السفن وإجمالي حركة البضائع في الميناء.

وعادة ما يكون أداء النقل البحري والموانئ أقل جودة في البلدان النامية. فتكاليف النقل في هذه البلدان أعلى وارتباطها بالنقل البحري أدنى، فهي غالباً ما تكون بعيدة عن أسواقها الخارجية وتعاني من تبذيرات الحجم وانخفاض مستويات الرقمنة.

الشكل 3 متوسط الوقت في الميناء وعدد مرات التوقف في الميناء وأحجام السفن القصوى، حسب البلدان وسفن الحاويات لعام 2020



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى البيانات المقدمة من Maritime Traffic. كلا المحورين بالمقياس اللوغاريتمي.
ملاحظة: السفن البالغة حمولتها الإجمالية 1 000 طن فأكثر. للاطلاع على الجدول الكامل للبلدان، انظر الرابط التالي: <http://stats.unctad.org/maritime>.

الاتجاهات الإيجابية في تسيير الموانئ والمشاركة الجنسانية

يستخدم الأونكتاد كل عام بيانات مستمدة من برنامجه لإدارة الموانئ في مجال التجارة لمقارنة البلدان بعضها ببعض، مستعيناً في ذلك بسجل أداء الموانئ. وتركز مشاريع أخرى كثيرة لأداء الموانئ على توفير الخدمات، مثل مناولة البضائع. بيد أنَّ سجل إدارة الموانئ، الذي يستخدم بيانات مستقاة من 26 مؤشراً، يتيح إجراء مقارنات بين كيانات الميناء بأكملها، متيحاً بذلك بيانات قيمة للتخطيط الاستراتيجي داخل الموانئ ولتحليل السياسات القائم على الأدلة على صعيدي الأقاليم والدول.

وتراوحت الإنتاجية السنوية للموانئ الأعضاء في عام 2020 بين 80,9 مليون طن إلى 1,5 مليون طن. ويقع حوالي نصف هذه الموانئ في أصغر الفئات، أي أقل من 5 ملايين طن، وفي الفئة المتوسطة، أي من 5 إلى 10 ملايين طن، وهو نطاق من الأحجام متمائل في جميع المناطق.

ومنذ عام 2015، مثَّل معدل مشاركة الإناث في القوى العاملة في الميناء إحدى الفئات الرئيسية الست في سجل أداء الموانئ. وفي العامين 2019 و2020، ظلَّ هذا المعدل منخفضاً، فبلغ نحو 18 في المائة. وكان المعدل أعلى بكثير في أوروبا فبلغ 25 في المائة، وإن كانت الأدوار لا توزع بالتساوي بين الرجال والنساء حتى في هذه الحالة. ويميل تمثيل المرأة إلى أن يكون أفضل في أدوار التسيير والإدارة حيث زادت نسبة النساء بين عامي 2019 و2020 من 38 إلى 42 في المائة. وفي هذه الحالة، كانت النسبة في الأعضاء الآسيويين أعلى من المتوسط، فبلغت 52 في المائة، مقارنة بالأعضاء في أوروبا حيث بلغت النسبة 39 في المائة. ومن المستبعد جداً أن تعمل النساء في عمليات مناولة البضائع في الموانئ. وتسلَّط هذه النتائج الضوء على الحاجة إلى تدخلات استراتيجية في مجال السياسات لتحقيق هدف التنمية المستدامة رقم 5 وهو "تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع النساء والفتيات".

يعتمد أداء الموانئ والنقل البحري على تسيير التجارة والنقل

يعتمد النقل البحري الفعال على تسيير التجارة والنقل بشكل ناجح يقصّر وقت الإجراءات الجمركية وغيرها من الإجراءات التجارية ويقلل تكلفتها ويدمج التكنولوجيات

الجديدة في الإجراءات الإدارية ويعزز أداء سلسلة الإمداد بأكملها ويحدث تأثيرات إيجابية في النقل البحري.

وقد أبرزت جائحة كوفيد-19 الحاجة إلى تسير التجارة عبر الحدود، وخاصة في حالة تجارة المعدات الطبية والأدوية و سلع حالات الطوارئ، مثل اللقاحات ومعدات الحماية الشخصية - التي يمكن أن تقبع في الموانئ بسبب الروتين أو إجراءات التخليص البطيئة للامتثال للمتطلبات التنظيمية.

وفي السنوات الأخيرة، أدى إدخال التكنولوجيا الجديدة في العمليات الإدارية إلى زيادة الكفاءة في سلسلة الإمداد اللوجستية بأكملها. وانطوى ذلك على رقمنة العمليات الجمركية وأتمتتها والإجراءات الشكلية غير الورقية وإدخال خدمات النافذة الوحيدة التي ازدادت زخماً أثناء جائحة كوفيد-19.

ومن الأمثلة على استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات النظام الآلي للبيانات الجمركية الذي يستخدمه الأونكتاد ويتضمن التشغيل الآلي والرقمنة في سلاسل الإمداد. ومن التطورات الحديثة أنّ حل النظام الآلي للبيانات الجمركية يُسرّر نقل البيانات بين موانئ المغادرة والوصول باستخدام مفاهيم إدارة المخاطر لتسريع إجراءات التخليص وتجنب بقاء البضائع عالقة في الموانئ دون داع.

ومن الابتكارات الأخرى في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات القائمة على تكنولوجيا الأونكتاد بوابة المعلومات التجارية؛ وهي موقع شبكي في كل بلد يتيح للتجار الحصول بسهولة ويسر على المعلومات المتعلقة باللوائح والإجراءات التجارية. وتقدم بوابة الأونكتاد للمعلومات التجارية إلى المستوردين والمصدرين على الإنترنت أدلة ترشدتهم، خطوة بخطوة، إلى الإجراءات التجارية. وتساعد هذه الدلة أيضاً البلد على الوفاء بالتزاماته بموجب اتفاق منظمة التجارة العالمية لتيسير التجارة. واليوم، ينقذ الأونكتاد ومركز التجارة الدولية 29 بوابة للمعلومات التجارية على الصعيد العالمي يُستعان فيها بتكنولوجيا الأونكتاد. وجاءت النتائج إيجابية للغاية. وتوجد أكثر بوابات المعلومات التجارية تقدماً في شرق أفريقيا، ففي كينيا، على سبيل المثال، أدت زيادة الشفافية وتبسيط ما مجموعه 52 إجراء تجارياً إلى تقصير وقت الانتظار في الصف ومنضدة الجمارك وبين الخطوات بمقدار 110 ساعة وإلى تقليل

الرسوم الإدارية لهذه الإجراءات الاثني وخمسين بمقدار 482 دولاراً، أي زهاء 11 دولاراً لكل إجراء تجاري في المتوسط.

وتتيح الرقمنة بيئة غير ورقية تُنفذ فيها جميع الإجراءات التجارية عبر الإنترنت. وبالنسبة للتجار، يقصر ذلك الوقت ويقلل التكلفة ويزيد الشفافية والوصول إلى الأسواق ويحد، في الوقت نفسه من الاتصال البدني ومخاطر العدوى. وبالإضافة إلى ذلك، تُحسّن الحلول الرقمية الذكية الإدارة العامة للتجارة وتجعل عمليات التصدير والاستيراد والعبور أكثر كفاءة. وعلاوة على ذلك، يمكن لتيسير التجارة أن يساعد أيضاً في التخفيف من حدة تغير المناخ بتقليل استخدام الورق إلى أدنى حد.

وعزّز النظام التجاري المتعدد الأطراف الإصلاحات في مجال تيسير التجارة، ولا سيما من خلال اتفاق تيسير التجارة الذي تم التوصل له في منظمة التجارة العالمية واتفاقية المنظمة البحرية الدولية لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية. وتضع هاتان الاتفاقيتان معايير ولوائح مشتركة أثبتت جدواها بوجه خاص خلال جائحة كوفيد-19. وبتزويد الحكومات بالإرشادات والحوافز لإصلاح تيسير التجارة، مهّدت هاتان الاتفاقيتان السبيل لمزيد من الرقمنة وعززتا الشفافية وترشيد الإجراءات الإدارية. وتدعم هذه التطورات أيضاً إقامة شراكات متينة بين القطاعين العام والخاص، مثل اللجان الوطنية لتيسير التجارة ونظم تبادل المعلومات بين الموانئ التي تُشرك أوساط الأعمال في عمليات الموانئ. وستعتمد فعالية التجارة والنقل البحري على الموازنة بين ولايات مختلف الشركات بين القطاعين العام والخاص وعملها وتبسيطها.

أزمة مستمرة للبجارة الذين تقطعت بهم السبل في البحر

يوجد على الصعيد العالمي نحو 1,9 مليون بحار يعملون على تسهيل طريقة عيشنا. وقدّر تقرير القوى العاملة من البجارة لعام 2021 الصادر عن المجلس البحري البلطقي والدولي/ الغرفة الدولية للنقل البحري أن يكون العرض العالمي من البجارة 1 892 720، مرتفعاً من 1 647 494 بحاراً في عام 2015. ويبلغ عدد الضباط من بين هؤلاء 857 540 ضابطاً، وعدد البجارة 1 035 180 بحاراً ماهراً يقومون بأعمال الدعم. وكانت أكبر خمسة

بلدان مصدرة للبحارة هي الفلبين والاتحاد الروسي وإندونيسيا والصين والهند، وهي تمثل 44 في المائة من القوة العاملة العالمية (الجدول 2).

الجدول 2 أكبر خمسة بلدان موردة للبحارة في عام 2021		
البحارة	الضباط	جميع البحارة
الفلبين	الفلبين	الفلبين
الاتحاد الروسي	الاتحاد الروسي	الاتحاد الروسي
إندونيسيا	الصين	إندونيسيا
الصين	الهند	الصين
الهند	إندونيسيا	الهند

المصدر: الاتحاد الدولي للنقل البحري والمجلس البحري البلطقي والدولي، تقرير القوى العاملة من البحارة لعام 2021، لندن، 2021.

ويُمثِّل البحارة مصادر هامة للدخل في البلدان التي توفرهم. فعلى سبيل المثال، حققت الفلبين، في عام 2019، 30,1 بليون دولار من عملها في الخارج، أي 9,3 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي و7,3 في المائة من الدخل القومي الإجمالي - وكان نصيب البحارة منها 6,5 بليون دولار. وفي عام 2020، انخفض مجموع التحويلات بنسبة 0,8 في المائة فبلغ 29,9 بليون دولار، وانخفض إجمالي التحويلات من البحارة بنسبة 2,8 في المائة فوصل إلى 6,4 بلايين دولار.

وخلال جائحة كوفيد-19، ظلَّ البحارة يظهرون قدراً عالياً من المهنية والتفاني ودعموا إيصال الغذاء والإمدادات الطبية والوقود وغيرها من السلع الأساسية وساعدوا في أن تبقى سلاسل الإمداد نشطة والتجارة العالمية مستمرة.

ومع ذلك، لا يزال مئات الآلاف من البحارة عالقين في البحر. ويجب تبديل الطواقم كل شهر، تجنباً للإرهاق وامتنالاً للوائح البحرية الدولية للسلامة والصحة والرفاه. وللتصدي لجائحة كوفيد-19، أغلقت الحكومات العديد من الحدود وفرضت الإغلاق الشامل ومنعت الأشخاص من النزول، فأوقفت تبديل الأطعم بشكل مؤقت. ونتيجة لذلك، تعذر إبدال أعداد كبيرة من البحارة أو إعادتهم إلى أوطانهم بعد نوبات طويلة من الخدمة، فاضطروا إلى

تمديد خدمتهم على متن السفن. وحتى بعد مضي أكثر من عام منذ بدء هذه الجائحة، يبلغ عدد البحارة الذين لا يزالون عالقين في البحار لمدد طويلة بعد انتهاء عقودهم بسبب هذه القيود وقلة الرحلات الجوية الدولية زهاء 250 000 بحاراً، وفقاً لأحدث التقديرات الصادرة عن الغرفة الدولية للنقل البحري. ومع ذلك، لا يوجد حتى الآن توافق عالمي لاتخاذ تدابير موحدة تتيح تبديل الأطقم ونقلهم بفعالية.

وخلال الجائحة، أصدر أصحاب المصلحة، بما في ذلك الهيئات الدولية والحكومات والقطاع البحري، توصيات وتوجيهات: - تهدف إلى ضمان صحة البحارة وحمايتهم من كوفيد-19، وحوصلهم على الرعاية الطبية والاعتراف بهم كعاملين رئيسيين وتطعيمهم على سبيل الأولوية وإلى أن تلي السفن ومرافق الموانئ المتطلبات الصحية الدولية. ومع ذلك، ومع استمرار الوباء للعام الثاني، لا يزال البحارة معرضين للمخاطر بشدة.

وما عدا بعض الاستثناءات الملحوظة، لم يتم تطعيم سوى نسبة صغيرة من البحارة في العالم. وأظهرت بلجيكا أفضل الممارسات، فبدأت، في تموز/يوليه 2021، حملة تطعيم لجميع البحارة الذين يصلون إلى ميناء بلجيكي، بغض النظر عن جنسيتهم.

ولمعالجة قضايا البحارة، أبدت المنظمات الدولية وهيئات القطاع البحري مستوى متصلاً من التعاون، بما في ذلك المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ومنظمة الصحة العالمية والأونكتاد والغرفة الدولية للنقل البحري والاتحاد الدولي لعمال النقل. وأعربت هذه المنظمات والهيئات مراراً عن قلقها إزاء الأزمة الإنسانية في قطاع النقل البحري، حاثّة الدول الأعضاء على تصنيف البحارة وغيرهم من العاملين في المجال البحري في فئة العاملين الرئيسيين وقبول وثائق هوية البحارة كدليل على وضعهم كعاملين رئيسيين وإتاحة المرونة لأصحاب السفن ومديريها لتحويل السفن إلى موانئ يمكن فيها تبديل الأطقم دون فرض عقوبات.

وفي 1 كانون الأول/ديسمبر 2020، اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة بالإجماع قراراً: التعاون الدولي في التصدي للتحديات التي يواجهها البحارة بسبب جائحة كوفيد-19 من أجل دعم سلاسل الإمداد العالمي (A/RES/75/17). ويحث القرار الدول الأعضاء على تصنيف البحارة وغيرهم من عمال البحر ضمن فئة العمال الرئيسيين ويشجع الحكومات والجهات المعنية الأخرى على تنفيذ "إطار البروتوكولات التي أوصى بها القطاع وتضمن أن

يجري تغيير أطقم السفن وسفر أفرادها أثناء جائحة كوفيد-19". ويهيب القرار بالحكومات أيضاً أن تيسر عمليات تبادل الأطقم البحرية، بسبل من بينها تسهيل التحاقهم بالسفن ومغادرتها والتعجيل بالجهود المتعلقة بالسفر والإعادة إلى الوطن وضمان حصولهم على الرعاية الطبية. ويطلب القرار أيضاً إلى المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية والأونكتاد إبلاغ الجمعية العامة، في دورتها السادسة والسبعين، بالمسائل المتصلة بالقرار.

ويأتي ذلك في أعقاب قرارات سابقة أصدرتها هيئات أخرى. ففي 21 أيلول/سبتمبر 2020، أوصت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية باتخاذ إجراءات لتيسير تبادل أطقم السفن وحصولهم على الرعاية الطبية وسفر البحارة خلال جائحة كوفيد-19. ووفقاً للمنظمة البحرية الدولية، وقعت، حتى نهاية حزيران/يونيه 2021، 60 دولة عضواً وعضوان منتسبان على تصنيف البحارة في فئة العمال الرئيسيين. وبالمثل، اعتمد مجلس إدارة منظمة العمل الدولية، في 8 كانون الأول/ديسمبر 2020، "القرار المتعلق بقضايا العمل البحري وجائحة كوفيد-19".

وفي كانون الثاني/يناير 2021، أصدر قطاع النقل البحري إعلان نبتون بشأن رفاهية البحارة وتبديل الأطقم الذي وقّعت عليه أكثر من 600 شركة ومنظمة بحلول حزيران/يونيه 2021 ووضعت أيضاً مؤشر إعلان نبتون لتبديل الأطقم الذي يجمع البيانات من 10 من كبار مديري السفن لديهم مجتمعين قرابة 90 000 بحاراً حالياً يعملون على متن السفن. وأفاد المؤشر أنّ الوضع بدأ، بين حزيران/يونيه وتموز/يوليه 2021، يزداد سوءاً، مع وجود المزيد من البحارة على متن السفن بعد انتهاء مدة عقودهم وممن كانوا على متنها لأكثر من 11 شهراً، وهو الحد الأقصى للمدة المتوخاة في اتفاقية العمل البحري لعام 2006. ومنذ إطلاق المؤشر، في أيار/مايو 2021، ارتفعت نسبة البحارة الموجودين على متن السفن بعد انتهاء عقودهم من 5,8 في المائة إلى 8,8 في المائة، في حين زادت نسبة من هم على متن السفن لأكثر من 11 شهراً من 0,4 إلى 1,0 في المائة.

التطورات في مجال القانون الدولي والتكنولوجيا

أثّرت جائحة كوفيد-19 في التجارة الدولية، فأحدثت أوجه قصور وتأخير واضطراب في سلسلة الإمداد على نطاق غير مسبوق، وهو أمر له أيضاً عواقب قانونية إن تعطل الأداء

التعاقدية أو تأخر أو استحالة. وفي مضمار النقل البحري، قد يؤدي ذلك إلى منازعات قضائية تثير قضايا معقدة تتعلق بالولاية القضائية الدولية. وستعتمد على الحكومات والقطاع البحري العمل معاً لمعالجة الحقوق والالتزامات التعاقدية ذات الصلة والتوصل إلى بنود تعاقدية موحدة لتوزيع المخاطر التجارية.

وترتبط العديد من المشاكل بتأخير في الوثائق، وهو أمر ينبغي أن يشجع المزيد من الأطراف التجارية على تبني حلول إلكترونية آمنة. وتتيح مبادئ القطاع البحري التوجيهية المحدثة التي اعتمدت في الآونة الأخيرة إرشادات مفيدة لمالكي السفن ومشغليها عن إجراءات وتدابير الحفاظ على أمن أنظمة تكنولوجيا المعلومات في شركائهم وعلى متن السفن باعتماد نهج إدارة المخاطر السيبرانية، مع الأخذ في الحسبان متطلبات المنظمة البحرية الدولية وغيرها من المبادئ التوجيهية ذات الصلة.

ويزيد الابتكار التكنولوجي من احتمال وجود سفن آلية بدون طاقم. ويجري قطاع النقل البحري تجارب على "السفن السطحية البحرية المستقلة"، سعياً لضمان النقل البحري المأمون والآمن والمستدام بيئياً، مقررناً بالإطار القانوني ذي الصلة. وفي أيار/ مايو 2021، أكملت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية عملية لتحديد النطاق التنظيمي لاستخدام السفن السطحية البحرية المستقلة سلطت الضوء على بعض المسائل ذات الأولوية. ويمكن أن تفضي هذه العملية إلى صك/مدونة للسفن السطحية البحرية المستقلة تتضمن أهدافاً ومتطلبات وظيفية ولوائح مناظرة تتناسب مع درجات مختلفة من الاستقلالية.

على الدرب للوصول إلى ارتفاع درجة الحرارة بمقدار 3 درجات مئوية

لقطاع النقل البحري دور هام في التصدي لتغير المناخ. ويهدف اتفاق باريس إلى خفض الاحترار العالمي إلى أقل بكثير من درجتين مئويتين ومواصلة السعي للوصول إلى 1,5 درجة مئوية. ولكن العالم لا يزال متجهاً نحو ارتفاع في درجة الحرارة يتجاوز 3 درجات مئوية في هذا القرن على الرغم من الانخفاض الوجيه في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بفعل جائحة كوفيد-19. ويلزم اتخاذ إجراءات عاجلة بشأن التخفيف والتكيف معاً.

أما على المستوى التنظيمي، فيعالج قطاع النقل البحري مسائل المناخ من خلال الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973، في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها (اتفاقية ماربول). وفي حزيران/يونيه 2021، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية تعديلات على المرفق السادس بالاتفاقية استُحدثت بموجبها لوائح إلزامية جديدة لزيادة خفض انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري، وطلبت من المالكين تحديد أهداف لكفاءة استخدام الطاقة. وأُجريت أيضاً مناقشات أولية تناولت الإجراءات المتوسطة والطويلة الأجل اللازمة، بما في ذلك التدابير القائمة على السوق، إلى جانب اقتراح يقوده القطاع ينادي بإنشاء مجلس دولي للبحث والتطوير البحري يكون بمثابة هيئة غير حكومية تُموّل بفرض ضريبة على الوقود البحري وتدعم البحث والتطوير واستخدام تكنولوجيات خالية من الكربون.

ومع احتمال تسارع ارتفاع مستوى سطح البحر وتيرة الظواهر الجوية القسوى، سيكون لتغير المناخ أيضاً تأثيرات رئيسية في الموانئ البحرية في العالم. ولذلك، يعني تأمين النقل البحري والتجارة البحرية على الصعيد العالمي الاستثمار في التكيف وبناء القدرة على الصمود بالنسبة للموانئ البحرية وغيرها من هياكل النقل الأساسية الرئيسية، ولا سيما في البلدان النامية.

سيعتمد الانتعاش العالمي العريض القاعدة على النقل البحري الذي القادر على الصمود والمستدام

أثارت جائحة كوفيد-19 سلسلة من الصدمات والأمواج كان لكل منها تداعياته من الأحداث. غير أنّ مدى الاضطراب وتأثيره يختلفان اختلافاً كبيراً بين المناطق والقطاعات الاقتصادية وقطاعات من سوق النقل البحري. وبالمثل، يتبيّن أنّ الانتعاش غير متكافئ وأنه يقترن باختلافات في مستويات الدعم في مجال السياسات وحجمه وعدم المساواة في الحصول على اللقاحات.

ولئن كان الأثر الأولي على النقل البحري أقل سوءاً مما كان متوقعاً، فإنّ التوقعات تبقى معتمة. وتتوقف المدة الزمنية اللازمة للانتعاش الدائم على التقدم المحرز في التصدي لهذه الجائحة وعلى نطاق خطط التطعيم العالمية وتوقيتها ومدة تدابير دعم السياسات.

وفي الوقت الحاضر، تتهدد الانتعاش الوليد فترات الانقطاع في سلسلة الإمداد والاختناقات اللوجستية التي تثير الاضطراب في أسواق النقل البحري وتدفع مستويات التكلفة إلى ارتفاعات غير مسبوقة.

وأدى الاضطراب الذي أحدثته جائحة كوفيد-19 أيضاً إلى تسريع الاتجاهات الكاسحة التي كانت موجودة قبلاً، الجيوسياسية منها والتكنولوجية والبيئية. وقد تكشفت هذه الاتجاهات طوال العقد الماضي، بيد أن وتيرتها تسارعت خلال الجائحة وهي ما فتئت تُغيّر النقل البحري والتجارة البحرية:

الجغرافيا السياسية - أكدت أزمة كوفيد-19 الصحية مدى الترابط الاقتصادي والاجتماعي بين الأمم التي أصبحت متكاملة من خلال سلاسل الإمداد العالمية وشبكات النقل البحري الموسعة التي تستند إليها. وفي مواجهة المخاطر الجيوسياسية المتزايدة والتوترات التجارية المشددة، تُغيّر بلدان ومؤسسات عديدة عقلياتها، ناظرة الآن إلى الترابط العالمي بحسبانه نقطة ضعف. ولذلك، فهي تهدف إلى الحد من اعتمادها على الموردين الأجانب البعيدين، سعياً منها لتخفيف المخاطر وبناء القدرة على الصمود.

القدرة على الصمود - عرّض الاضطراب الناشئ عن كوفيد-19 سلاسل الإمداد ونماذج الأعمال التي تستند إليها إلى الاختبار وأخضع شبكات النقل والخدمات اللوجستية للضغط. وتهدف الشركات والحكومات إلى جعل سلاسل الإمداد أكثر قوة وقدرة على الصمود بوسائل من بينها السعي إلى تنويع شركائها التجاريين ومورديها. وسينطوي ذلك على إقامة توازن جديد بين الإنتاج المحلي والإقليمي والعالمي. وتعيد الشركات والحكومات النظر في استراتيجيات المخزون وإدارتها والمفاضلة بين نماذج سلسلة الإمداد في الوقت المناسب والإمداد التحوطي.

التكنولوجيا - يدرك مسؤولو الجمارك وعمال الموانئ ومشغلو النقل بشكل متزايد قيمة التكنولوجيات الجديدة والرقمنة، بحسبها وسيلة لا لتعزيز الكفاءة وحسب، بل وللحفاظ على استمرارية الأعمال إبان فترات الاضطراب. وتشمل الابتكارات التكنولوجية التحليلات المتطورة وأجهزة الاستشعار المثنية وتكنولوجيا الاتصالات وتحسين التوقف في الموانئ إلى أقصى حد وتقنية سلسلة السجلات المغلقة والبيانات الضخمة والسفن والمركبات المستقلة. وخلال الجائحة، ساعدت هذه التكنولوجيات

على الحد من الاتصال البدني وإبقاء السفن متحركة والموانئ مفتوحة والتجارة عبر الحدود متدفقة. وحفّزت التطورات التكنولوجية أيضاً الإنفاق الاستهلاكي على الإنترنت والنمو في التجارة الإلكترونية، وستستمر هذه الاتجاهات في إعادة تعريف أنماط الإنتاج والاستهلاك والطرق التي تتبعها السفن والموانئ ووصلاتها الداخلية في تسليم الشحنات وتقديم الخدمات.

ديناميات سوق النقل البحري - تحسباً لحدوث اضطرابات في المستقبل، سيعيد الناقلون والشاحنون والموانئ ومشغلو النقل الداخلي التفكير في أعمالهم ونماذج التشغيل للاستجابة لظروف السوق المتغيرة بقدر أكبر من المرونة، فبعد أن شاهدوا كيف تعثر انتعاش التجارة بفعل الاختناقات اللوجستية والسعة المحدودة في أعقاب صدمة كوفيد-19، من المرجح أن يعيدوا النظر في مستويات استثماراتهم في النقل البحري وفي الموانئ، فضلاً عن عمليات التخطيط الخاصة بهم. ويمكنهم أيضاً أن يتوقعوا أن يزداد تنظيم أسواق النقل البحري مع تشديد السلطات الوطنية المعنية بالمنافسة رصدها لأسعار الشحن وسلوك السوق والتدقيق في التحركات السريعة في أسعار النقل البحري.

إزالة الكربون والانتقال في مجال الطاقة - تزداد الضغوط شدة على النقل البحري لإزالة الكربون والعمل بطريقة أكثر استدامة، وتلك مسائل تصدرت المشهد في إطار التعافي بعد مرحلة تفشي الجائحة. ومع ازدياد الزخم الناشئ عن مواصلة المنظمة البحرية الدولية عملها لخفض انبعاثات غازات الدفيئة في مجال النقل البحري، يُتوقع أن يُعيّر هذا القطاع مزيداً من الوقود وأن يستخدم تقانات وتصاميم جديدة للسفن وأنواعاً بديلة من الوقود وأن يدخل تعديلات تشغيلية لخفض بصمته الكربونية والبيئية. وفي مجال الطاقة، لا يُعد النقل البحري مجرد مستخدم على نطاق واسع، بل هو أيضاً ناقل رئيسي للطاقة. ولذلك، سيتعين على قطاع النقل البحري الاستجابة لانخفاض الطلب على ناقلات النفط الصهرجية وناقلات الفحم وازدياده على ناقلات الهيدروجين والأمونيا وغيرهما من أنواع الوقود البديلة.

التكيف مع المناخ والقدرة على الصمود - تعرضت بنية النقل البحري التحتية وخدماته لضغوط شديدة بسبب الجائحة وإغلاق قناة السويس، فضلاً عن المخاطر المستمرة التي يثيرها تغير المناخ؛ فخلال السنوات الأخيرة، تسببت الظواهر

الجوية القصوى، ومن بينها الفيضانات والأعاصير المدارية والعواصف، في اضطرابات متكررة ومكثفة في كل من الهياكل الأساسية الساحلية والوصلات الداخلية. وإذ تشير التوقعات المناخية الحالية إلى أن مسار الاحترار العالمي سيتجاوز الأهداف المتفق عليها بموجب اتفاق باريس، يتعين على قطاع النقل البحري والحكومات الاستثمار في التكيف وفي بنية النقل البحري التحتية وخدماته المقاومة للمناخ، فضلاً عن التعجيل بوضع التدابير القانونية والسياسية والتقنية في هذا المضمار وبناء القدرات.

الإجراءات ذات الأولوية

1- تطعيم العالم - لإكمال التطعيم العالمي الواسع النطاق، ينبغي أن تُتاح للبلدان النامية فرص عادلة للحصول على اللقاحات؛ فالاستثمار في التطعيم العالمي، بدعم من أموال مخصصة له، لن يُعجل بإنهاء الجائحة فحسب، بل يحفز الانتعاش أيضاً ويضيف تريليونات إلى الناتج الاقتصادي العالمي.

2- إعادة تفعيل النظام التجاري المتعدد الأطراف - أنت عقود من تحرير التجارة والإجراءات المتعددة الأطراف بفوائد اقتصادية واجتماعية أضحت الآن عرضة للمخاطر الناشئة عن زيادة القيود التجارية وعن الحمائية. وللاحتفاظ بهذه المكاسب التي تحققت بشق الأنفس، سيتعين على البلدان أن تدافع عن النظام التجاري المتعدد الأطراف وتعزّزه وتقلل القيود التجارية إلى أدنى حد.

3- إنهاء أزمة تبديل الأطقم - يتطلب ذلك اهتماماً عاجلاً من دول العلم والموانئ والدول التي توفر العمالة، بالتعاون مع المنظمات الدولية المعنية. وينبغي لجميع الدول أن تكون أطرافاً في الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة، ومن بينها اتفاقية العمل البحري لعام 2006 واتفاقيتي منظمة العمل الدولية رقم 108 و185 بشأن وثائق هوية البحارة واتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تسهيل حركة الملاحة الدولية. وللمضي قدماً في تحقيق مقاصد الهدف 8 من أهداف التنمية المستدامة وضمان العمل اللائق للبحارة، يتعين على الدول أيضاً مضاعفة جهودها لكي تُنفذ الاتفاقيات ومعايير العمل هذه التنفيذ التام.

4- تطعيم البحارة - ينبغي أن تضمن الجهود التعاونية المتضافرة التي يبذلها قطاع النقل البحري والحكومات والمنظمات الدولية تصنيف البحارة في فئة العاملين الرئيسيين وتطعيمهم على سبيل الأولوية.

5- تسهيل تبديل الأطقم - ينبغي للحكومات ولقطاع النقل البحري مواصلة العمل معاً، بما في ذلك من خلال مبادرة إعلان نبتون، وبالتعاون مع المنظمات الدولية المعنية، وتسهيل تبديل الأطقم، وفقاً للمعايير الدولية ولاعتبارات الصحة العامة. وينبغي لها أيضاً أن تكفل توافر البيانات المتعلقة بالبحارة وتتيح الاطلاع إليها.

6- ضمان النقل البحري الموثوق به والفعال - ينبغي لأصحاب المصلحة في سلسلة الإمداد البحري التي تشمل الناقلين والموانئ ومقدمي خدمات النقل الداخلي والشاحنين العمل يداً بيد لكي يظل النقل البحري وسيلة نقل موثوق بها وقابلة للتنبؤ وفعالة. ويستدعي ذلك الاستثمار في النقل البحري والموانئ ووصلاتها الداخلية والعكوف على وضع حلول مستدامة لنقل البضائع وتطبيق هذه الحلول، فضلاً عن تنفيذ تدابير تيسير التجارة واستخدام الأدوات والتكنولوجيات الرقمية على الوجه السليم.

7- مرونة سلسلة الإمداد الرئيسية وتقييم المخاطر والتأهب لها - يمكن تحقيق ذلك بمجموعة من التدابير، بما في ذلك المصادر المزدوجة وتبئية الموردين ودعم مواقع الإنتاج والمخزون والمخزونات إلى جانب إدارة المخاطر بشكل أفضل وتوخي الشفافية التامة. وعادة ما ينطوي ذلك على تقييم المخاطر وإدارتها وتعزيز التأهب لها واعتماد حلول هجينة مرنة وسريعة والتوصل إلى معاوضات متوازنة، على سبيل المثال بين الاستعانة بمصادر خارجية قريبة وإعادة الأنشطة إلى موقعها الأصلي والجمع بين نماذج سلسلة الإمداد الهجينة واتخاذ تدابير للحد من أوجه الضعف إزاء الهجمات السيبرانية.

8- التحكم في التكاليف - يمكن احتواء تكاليف الشحن بتوسيع القدرة على مضاهاة الطلب وجعل الموانئ أكثر كفاءة وتحسين التخطيط والقدرة على التنبؤ والرؤية وتنفيذ تدابير تيسير التجارة. وينبغي أن يكون سوق النقل البحري أيضاً شفافاً وعادلاً وتنافسياً. ولذلك، يلزم أن تكون لدى السلطات الوطنية المعنية بالمنافسة القدرة على رصد الاتجاهات في أسعار الشحن والرسوم والمصاريف. وينبغي لأصحاب المصلحة على امتداد سلسلة الإمداد

البحري، ومن بينهم الناقلون والموانئ ومقدمو خدمات النقل الداخلي والجمارك والشاحنون، أن يعملوا معاً لتبادل المعلومات وإكساب النقل البحري مزيداً من الكفاءة.

9- إزالة الكربون - ينبغي لقطاع النقل البحري، بالتعاون مع الحكومات، أن يستكشف أنواعاً بديلة من الوقود والاستثمار في البنية التحتية البرية واستبدال السفن القديمة بسفن أكبر حجماً وأكثر كفاءة في استهلاك الوقود. ويستدعي ذلك تهيئة بيئة يمكن التنبؤ بها على الصعيد العالمي. وبالإضافة إلى ذلك، ستكون البلدان النامية الضعيفة هيكلية بحاجة إلى المساعدة في تخفيف تكاليف الانتقال وتدني مستوى الارتباط بالنقل البحري الذي قد تسفر عنه إزالة الكربون من هذا القطاع. وستحتاج البلدان النامية أيضاً إلى أن تفهم بشكل أفضل كيفية تأثير اللوائح الجديدة في خدمات النقل البحري. وينبغي أن تخصص خطط الإنعاش المتكاملة وحزم الحوافز لفترة ما بعد الجائحة موارد للاستدامة البيئية، سعياً إلى النقل البحري الأخضر المنخفض الكربون.

10- النقل البحري المقاوم للمناخ - ينبغي للبلدان أن تستبق تغير المناخ وتأهب له وتتكيف معه بفهم مخاطره ومدى التعرض لها ومواطن الضعف فهماً تاماً وبناء القدرة على التكيف في سلسلة الإمداد البحري بأكملها. وفي حالة البلدان النامية، بما فيها أشد فئات البلدان ضعفاً، تعني إعادة البناء بشكل أفضل بعد انتهاء الجائحة زيادة الاستثمار وبناء القدرات الوطنية في مجال التحصين من المخاطر المناخية.

استعراض النقل البحري لعام 2021:

unctad.org/rmt

البريد الإلكتروني: rmt@unctad.org

للحصول على مزيد من المعلومات عن أعمال الأونكتاد بشأن
لوحيّات التجارة، يُرجى زيارة الموقع الشبكي: unctad.org/ttl

لقراءة المزيد وللإشتراك في رسالة النقل الإخبارية
للأونكتاد، يُرجى زيارة الموقع الشبكي:

unctad.org/transportnews

