

لمحة عامة

استعراض النقل البحري

2022

لمحة عامة

استعراض النقل البحري

2022



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

وليس في التسميات المستخدمة في هذا المنشور ولا في طريقة عرض مادته في أي خارطة فيه ما يتضمن التعبير عن 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 حدودها أو تخومها. ولا يعني ذكر أي شركة أو عملية مرخص بها الإعراب عن موافقة الأمم المتحدة عليها.

ويُسمح بتصوير مقتطفات واستنساخها مع الإشارة إلى المصدر على النحو الواجب.

حُرر هذا المنشور خارج الأونكتاد.

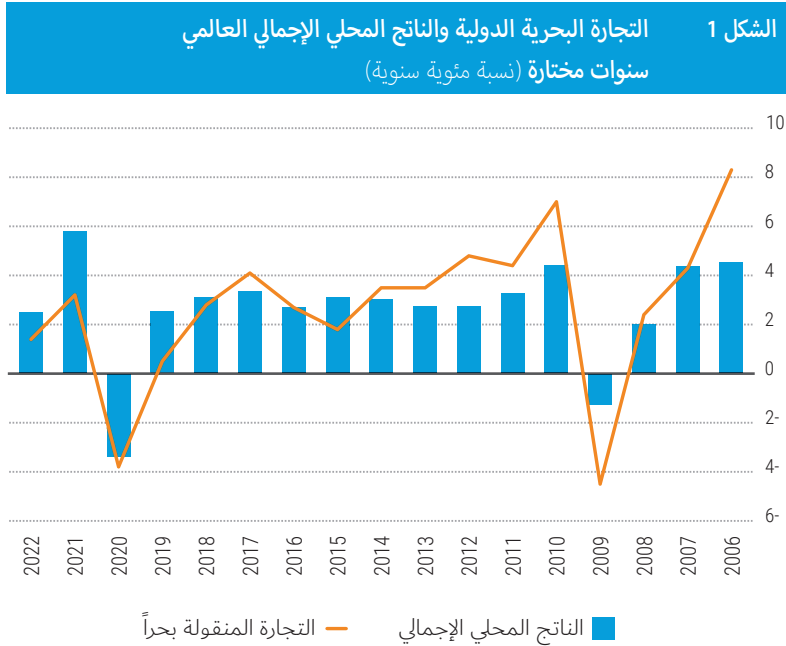
منشور للأمم المتحدة صادر عن
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

UNCTAD/RMT/2022 (Overview)

الملاحة عبر اختلالات سلاسل الإمداد

لم تكد التجارة البحرية تتعافى في عام 2021 حتى واجهتها في عام 2022 بيئة تشغيل معقدة محفوفة بالمخاطر وعدم اليقين

بعد تراجع التجارة البحرية الدولية بنسبة 3,8 في المائة في عام 2020، انتعشت من جديد في عام 2021 وبلغ نموها نسبة تُقدر بـ 3,2 في المائة، وبلغت الشحنات الإجمالية 11 بليون طن (الشكل 1). وكان هذا أدنى قليلاً من مستويات ما قبل جائحة كوفيد-19، حيث كانت التجارة لا تزال تعوقها الجائحة المستمرة، محدثةً اختناقاً غير مسبوق في الخدمات اللوجستية العالمية مردها الارتفاع الكبير في الطلب والنقص الحاد في القدرات على جانب العرض. وكان النمو مدفوعاً في المقام الأول بزيادات في الطلب على البضائع المعبأة في حاويات. كما زاد نقل الغاز والسوائب الجافة بينما انخفضت شحنات النفط الخام.



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات إحصاءات الأونكتاد وإلى إصدارات مختلفة من استعراض النقل البحري. يستند رقم الناتج المحلي الإجمالي لعام 2022 إلى الجدول 1-1، نمو الناتج العالمي، 1991-2023، تقرير التجارة والتنمية لعام 2022 الصادر عن الأونكتاد.

وفي عام 2022، يتوقع الأونكتاد أن يعتدل نمو التجارة البحرية إلى 1,4 في المائة، وأن يتوسع في الفترة 2023-2027 بمعدل سنوي قدره 2,1 في المائة، وهو معدل أبطأ من متوسط العقود الثلاثة السابقة البالغ 3,3 في المائة. وعلى مدى سنوات عديدة، كان أسرع القطاعات نمواً قطاع التجارة المنقولة بالحاويات، الذي يُتوقع أن يفتر نموه في عام 2022 إلى 1,2 في المائة، قبل أن يرتفع ارتفاعاً طفيفاً إلى 1,9 في المائة في عام 2023. وهذا التباطؤ المتوقع ليس ناجماً فقط عن عمليات الإغلاق بسبب الجائحة، ولكن أيضاً عن الظروف المعاكسة القوية للاقتصاد الكلي مع تباطؤ الاقتصاد الصيني. وبالإضافة إلى ذلك، في مواجهة ارتفاع التضخم وتكاليف المعيشة، تراجع إنفاق المستهلكين وتحول إلى حد ما من السلع إلى الخدمات.

وفي عام 2022، لا يزال المشهد التشغيلي معقداً. فعلى الصعيد العالمي، يرتفع التضخم وتكاليف المعيشة. وفي الصين، أكبر البلدان المصدرة في العالم، أدت سياسة الكوفيد الصفري إلى عمليات إغلاق وتعطيل التصنيع والخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد. وفي أوكرانيا، أحد أهم البلدان المصدرة للمواد الغذائية، أُغلقت الموانئ في البحر الأسود منذ بداية الحرب.

كما تأثر النقل البحري بالإجراءات المهنية والإضرابات العمالية في عدد من موانئ العالم، بما في ذلك ألمانيا وجمهورية كوريا وجنوب أفريقيا والمملكة المتحدة. وفي الوقت نفسه، كان لسلسلة من الظواهر الجوية القسوى، مثل الفيضانات والأعاصير وموجات الحر في أستراليا وباكستان والبرازيل وشرق أفريقيا وأوروبا والولايات المتحدة، تأثير أيضاً.

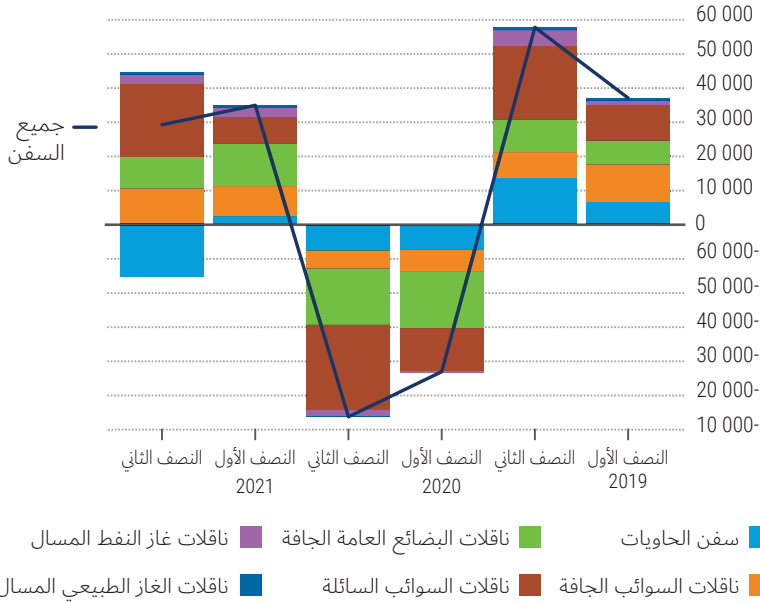
وتثير كل هذه المشاكل المزيد من الاضطراب لسلاسل الإمداد العالمية والخدمات اللوجستية - وللتجارة البحرية. وبحلول الربع الرابع من عام 2022، نُفّحت توقعات النمو الاقتصادي العالمي المتوقع نحو الانخفاض، مع مخاوف من احتمال انزلاق الاقتصاد العالمي إلى الانتكاس والركود التضخمي.

وإلى حد ما، يجري الحفاظ على التجارة مقيسةً بعدد الأطنان المبلية عن طريق إحلال الأسواق والموردين. فالاتحاد الروسي، الذي يواجه تدابير اقتصادية وغيرها من التدابير التقييدية، يبحث عن أسواق بديلة، بينما يفكر المستوردون الأوروبيون في مصادر إمداد أخرى. ومن المرجح أيضاً أن يتحسن الطلب مقيساً بعدد الأطنان المبلية مع حصول البلدان الأفريقية على الحبوب من مواقع أبعد.

يتغير التوقف في الموانئ مع زيادة الازدحام والتحولت في الارتباط سخطوط النقل البحري المنتظمة

تماشياً مع تراجع التجارة البحرية، تراجع عدد التوقيات في الموانئ أيضاً في عام 2021 وسط ازدحام لا مثيل له في الموانئ وتركزت النقاط الساخنة في الولايات المتحدة وأوروبا والصين (الشكل 2). وفي شمال أوروبا، قام بعض مشغلي النقل البحري، سعياً منهم إلى تحسين الكفاءة، بخفض عدد موانئ التوقف بالتناوب. وأدى ذلك إلى زيادة حجم تبادل البضائع لكل توقف، مع تمديد وقت العمل في المحطات النهائية والضغط على الموانئ الرئيسية. وامتدت آثار الازدحام والاختناقات عبر مجموعة من القطاعات مثل تصنيع السيارات والرعاية الصحية والإلكترونيات، ولا سيما بسبب نقص خطير في أشباه الموصلات.

الشكل 2 تغيرات التوقف في الموانئ لكل نصف سنة، المجموع العالمي
النصف الأول من عام 2018 - النصف الثاني من عام 2021
(الفوارق على أساس سنوي)



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MarineTraffic.

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 1 000 طن فأكثر. لا يشمل ذلك سفن الركاب وسفن المناولة الأفقية.

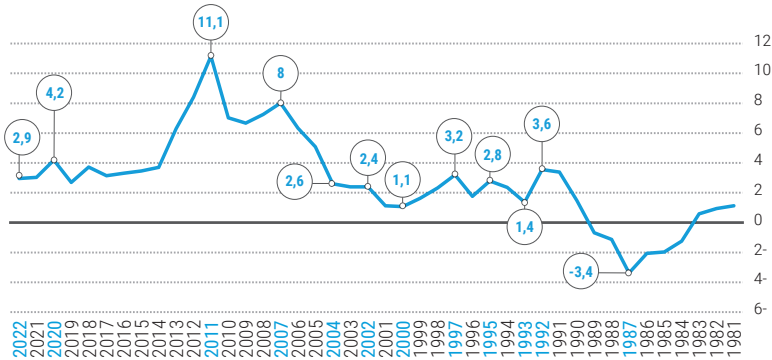
ومنذ بداية الاختلالات اللوجستية في أواخر عام 2020، حدث انخفاض عالمي عام في الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظمة، وإن كانت توجد اختلافات بين البلدان. وظلت الصين البلد الأكثر ارتباطاً في العالم وزادت من صادراتها. ووسعت الهند ارتباطاتها الإقليمية من خلال تحسين سعة الموانئ. وبالمثل، ساعد التطوير المستمر للبنية التحتية للموانئ في شمال أفريقيا في التخفيف من تأثير الجائحة.

وفي مقابل هذه المكاسب تراجع الارتباط في أماكن أخرى، بما في ذلك في الاقتصادات الرائدة. ففي الولايات المتحدة الأمريكية، على سبيل المثال، أدى ضعف البنية التحتية لموانئ الساحل الغربي نتيجة لنقص الاستثمار منذ أمد طويل إلى تقويض الأداء التشغيلي لموانئ الحاويات. ولكن الصورة كانت أسوأ في أجزاء من العالم النامي: فخلال هذه الفترة، عانت معظم بلدان أفريقيا وأمريكا اللاتينية والكاريبية من انخفاض كبير في الارتباطات المباشرة.

التعافي التجاري يقابله تدني نمو الأسطول

في عام 2021، نما الأسطول التجاري العالمي بنسبة تقل عن ثلاثة في المائة - وهو ثاني أدنى معدل منذ عام 2005 (الشكل 3). وكان أسرع نمو، مدفوعاً بالطلب العالمي على الغاز، هو نمو ناقلات الغاز المسال تليها سفن الحاويات وناقلات السوائب.

الشكل 3 النمو السنوي للأسطول التجاري، 1981-2021
معدل النمو (النسبة المئوية لأطنان الحمولة السائكة)



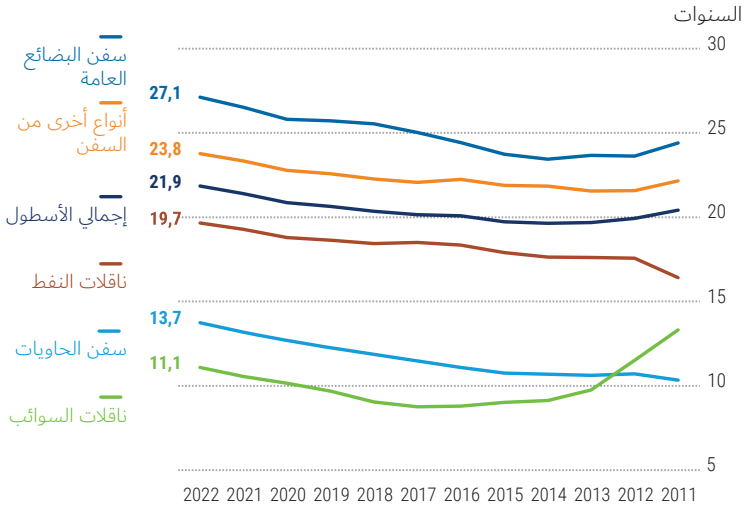
المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من Clarkson Research.

ملاحظة: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، في 1 كانون الثاني/يناير 2022.

استعراض النقل البحري 2022 لمحة عامة

وما فتئ الأسطول يتقدم منذ عام 2011، ويبلغ متوسط العمر الحالي، حسب عدد السفن، 21,9 سنة ويبلغ، حسب القدرة الاستيعابية، 11,5 سنة. ولا تزال ناقلات السوائب أصغر السفن سنًا، حيث يبلغ عمرها المتوسط 11,1 سنة، تليها سفن الحاويات بعمر متوسط قدره 13,7 سنة، وناقلات النفط بعمر متوسط قدره 19,7 سنة (الشكل 4).

الشكل 4 متوسط عمر الأسطول التجاري، مرجحاً بعدد السفن، حسب نوع السفينة، 2011-2022



المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من Clarkson Research.

ويُعزى تزايد متوسط عمر السفن لأسباب منها أن مالكي السفن، في قطاع السوائب الرطبة والجافة على وجه الخصوص، ليسوا على يقين من التطورات التكنولوجية المستقبلية وأنواع الوقود الأكثر فعالية من حيث التكلفة، وكذلك من تغير الأنظمة وأسعار الكربون. وللاستفادة من أسعار الشحن والتأجير الحالية المرتفعة، أبقوا سفنهم القديمة قيد التشغيل. وفي عام 2020، تقلصت عمليات تسليم السفن بإجمالي الأطنان، ثم زادت في عام 2021 بنسبة 5,2 في المائة. ومع ذلك، لا تزال أحجام بناء السفن دون مستوياتها في الفترة 2014-2017.

تعافي التجارة البحرية يواجه ازدحاماً غير مسبوق في الموانئ وجداول زمنية غير موثوقة

بدأ الاختناق اللوجستي العالمي في أواخر عام 2020 واشتد في عام 2021. وسعت الموانئ المزدحمة جاهدة لتلبية الطلب المتزايد، حيث كانت هي وارتباطاتها الخلفية تفتقر في أحيان كثيرة إلى المعدات والعمالة ومرافق التخزين. ونتيجة لذلك، تضاعف المتوسط العالمي للتأخيرات في الجداول الزمنية للحاويات في عام 2021. وعلى طرق الشرق الأقصى وأمريكا الشمالية، زادت التأخيرات من يومين إلى 12 يوماً بين الربع الأول من عام 2020 والربع الأخير من عام 2021. وفي الوقت نفسه، زادت المدة الوسيطة لتفريغ وإعادة تحميل سفن الحاويات بنسبة 13,7 في المائة بين عامي 2020 و2021 (الجدول 1).

الجدول 1 مدة الرسو في الموانئ، عمر السفن وحجمها، حسب نوع السفينة، 2021
(المجموع العالمي)

نوع السفينة	مدة الرسو الوسيط في الميناء (بالأيام)	مدة الرسو الوسيط في الميناء، التعبير السنوي (%)	متوسط حجم السفن (الحمولة الإجمالية)	الحد الأقصى لحجم السفن (الحمولة الإجمالية)	متوسط السعة	الحد الأقصى	متوسط السعة
					التحميلية للسفن (بأطنان الحمولة السائنة) لكل سفينة	التحميلية للسفن (بأطنان الحمولة السائنة)	
سفن الحاويات	0,80	13,7	37 223	237 200	7 427	116 173	3 431
ناقلات البضائع العامّة الجافة	1,17	2,1	5 463	91 784	57 268	404 389	
ناقلات السوائب الجافة	2,11	2,3	32 011	204 014	74 522	155 159	
ناقلات الغاز الطبيعي المسال	1,13	0,9	95 356	168 189	11 799	64 220	
ناقلات غاز النفط المسال	1,03	-1,5	10 541	61 000	27 275	323 183	
ناقلات السوائب السائلة	0,98	1,3	15 739	170 618			
جميع السفن	1,05	4,8	21 732	237 200	26 997	404 389	3 431

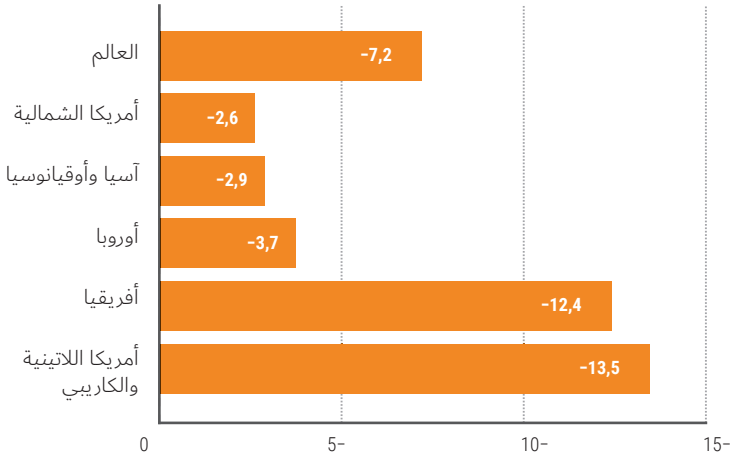
المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MarineTraffic.

ملاحظة: السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 1 000 طن فأكثر. لا يشمل ذلك سفن الركاب وسفن المناولة الأقفية.

وتركز ازدحام الموانئ في البداية في ثلاث نقاط ساخنة: الصين وشمال أوروبا والساحل الغربي للولايات المتحدة. ولكن بلداناً أخرى عانت أكثر مع قيام خطوط الشحن بإعادة توجيه السفن إلى طرق الولايات المتحدة الصين الأكثر ازدحاماً وربحية. فعلى سبيل المثال، فقدت أفريقيا وأمريكا اللاتينية والكاريبّي أكثر من 10 في المائة من ارتباطاتها المباشرة

بخطوط النقل البحري المنتظمة (الشكل 5). وواجه العديد من البلدان النامية تأخر وصول السفن ونقص الحاويات.

الشكل 5 عدد التوقيفات المباشرة حسب المنطقة من الربع الثالث لعام 2020 إلى الربع الثاني لعام 2022 (النسبة المئوية للتغير)



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MDS Transmodal.

وبالإضافة إلى ذلك، غيرت شركات النقل أنماط النقل البحري سعياً منها إلى زيادة أرباحها، وعدلت عن التوقف في موانئ معينة. ومنذ بداية الجائحة، ما برحت موثوقية الجداول الزمنية تتراجع، ما أدى إلى تكبد شركات الشحن خسائر بلغ مجموعها 5-10 بلايين دولار. وشكّت شركات الشحن من ذلك ومن سحب قدرات الشحن، وخاصة من البلدان النامية الأصغر والضعيفة، وكذلك من ارتفاع رسوم التأخير والاحتجاز، ودعوا الحكومات إلى زيادة التدقيق في القطاع.

استمرت مشاكل الازدحام والمشاكل اللوجستية في عام 2022، الأمر الذي دفع إلى تغيير الطرق وتقديم خدمات إقليمية جديدة في آسيا

في عام 2022، استمرت الجائحة في تعطيل سلاسل الإمداد والنقل البحري، حيث كان العديد من السفن عالقاً في الموانئ. وخلال الفترة 2016-2019، تسبب الازدحام الموانئ في تعطيل حوالي 32 في المائة من سعة أسطول الحاويات العالمي في الموانئ، ولكن بحلول

تموز/يوليه 2022 وصلت النسبة إلى 37 في المائة. وفي ربيع عام 2022، أدى اتباع الصين سياسة كوفيد الصفري إلى عمليات إغلاق في شنجن وشنغهاي، وهما من أكبر مراكز التصنيع والتجارة، فاضطرت شركات النقل إلى تغيير وجهتها إلى موانئ بديلة مثل نينغبو. ولسد الثغرات التي خلفها إعادة توجيه السفن إلى خطوط تجارية أكثر ربحية بين الشرق والغرب، أطلقت شركات النقل الإقليمية الآسيوية خدمات جديدة داخل آسيا أو عززت الحلقات القائمة لإتاحة توقفات إضافية في الموانئ.

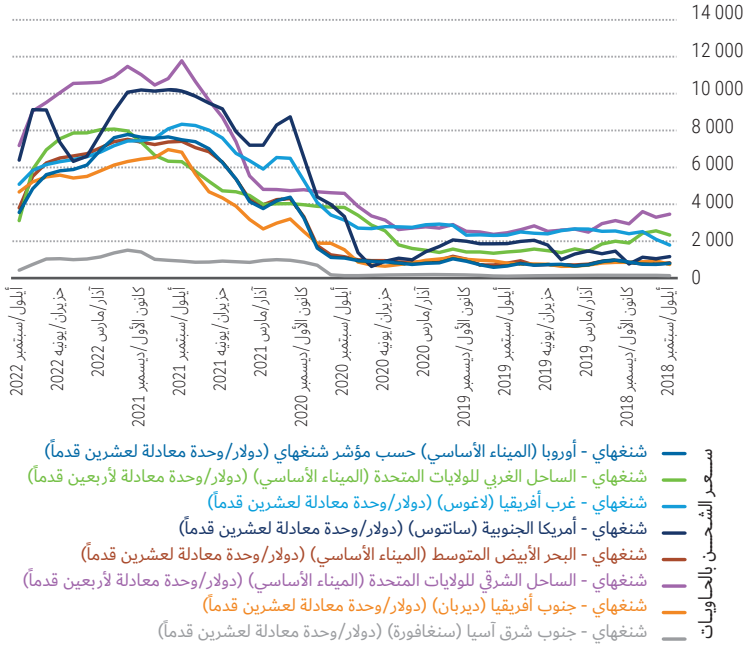
أسعار الشحن بالحاويات تصل إلى أعلى مستويات تاريخية

في عام 2021، أدى نقص سعة الشحن واستمرار الاختلالات الناجمة عن كوفيد-19، بالاقتران مع انتعاش أحجام التجارة إلى رفع أسعار الشحن بالحاويات إلى مستويات قياسية. وبحلول منتصف عام 2021، بلغت المعدلات ذروة تعادل أربعة أضعاف مستوياتها قبل الجائحة. كما واجهت ناقلات الحاويات نفقات إضافية، لكنها تمكنت من تسجيل أرباح قياسية.

وارتفعت الأسعار الفورية للشحن بالحاويات ارتفاعاً كبيراً على معظم الطرق، بما في ذلك تلك المتجهة إلى المناطق النامية. فعلى سبيل المثال، في عام 2019 على طريق الصين إلى أمريكا الجنوبية (سانتوس)، كانت الأسعار لكل وحدة معادلة لعشرين قدماً حوالي 2 000 دولار، ولكن بحلول كانون الأول/ديسمبر 2020 بلغت 6 543 دولاراً، وبحلول كانون الأول/ديسمبر 2021 وصلت إلى 10 196 دولاراً. وخلال الفترة نفسها، من كانون الأول/ديسمبر 2020 إلى كانون الأول/ديسمبر 2021، ارتفعت أسعار الوحدة المعادلة لعشرين قدماً على طريق شانغهاي إلى جنوب أفريقيا (ديربان) من 2 521 دولاراً إلى 6 450 دولاراً، وعلى طريق شنغهاي إلى غرب أفريقيا (لاغوس) ارتفعت الأسعار من 2 521 دولاراً إلى 7 452 دولاراً (الشكل 6).

واعتباراً من منتصف عام 2022، أخذ العديد من الظروف الناجمة عن الجائحة يتراجع. وخفت معوقات السعة، واعتدلت أسعار الشحن الفورية (لكنها بقيت أعلى من مستويات ما قبل الجائحة)، وتباطأت وتيرة تزايد الأحجام. ويؤدي تراجع ازدحام الموانئ إلى تحرير المزيد من إمدادات الشحن ويساعد على تبديد الاختناقات اللوجستية وأزمة سلاسل الإمداد. ومع ذلك، يمكن أن تتدهور ظروف التجارة البحرية وخدماتها اللوجستية تبعاً لحالة الاقتصاد العالمي.

الشكل 6 الأسعار الفورية الشهرية لمؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات،
أيلول/سبتمبر 2018 إلى أيلول/سبتمبر 2022
مسارات مختارة



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من Clarkson Shipping Intelligence Network.

تباين مسارات أسعار الشحن بالاقتران مع تقلبها الشديد وما يكتنفها من عدم التيقن

في بداية عام 2022، ظلت أسعار الشحن بالحاويات مرتفعة ومتقلبة، ثم أخذت تنخفض في الربع الثاني من السنة. وستكون الأسعار المستقبلية محكومة بعدد من العوامل، تحمل منفردة أو مجتمعة، ما يشير إلى تقلبات أكبر واتجاه هبوطي عام في بعض القطاعات. ويشمل ذلك زيادة عدم التيقن فيما يتعلق بالطلب، ومدى ازدحام الموانئ، واحتمال ظهور اختلالات جديدة في سلاسل الإمداد، وآثار الحرب في أوكرانيا، بما في ذلك زيادة تكاليف الوقود.

وبحلول أوائل عام 2022، كانت أسعار الشحن قد بدأت تنخفض على بعض الطرق، ومنذ منتصف العام حدث انكماش حاد. وعلى مدى أربعة أسابيع بين آب/أغسطس وأيلول/سبتمبر، حدث انخفاض من رقمين. وبحلول الأسبوع الثالث من أيلول/سبتمبر، هبط مؤشر شغهايا لشحن الحاويات بنحو 60 في المائة. ومع ذلك، تبلغ هذه المعدلات أكثر من ضعف متوسطات ما قبل الجائحة.

ومن المتوقع أن يستمر انخفاض أسعار الشحن بالحاويات مع عودة تجارة البضائع إلى مسارها الطبيعي ودخول السفن المبنية حديثاً إلى السوق. لكن أسعار الشحن وتقلباتها ستقرها بشكل متزايد اللوائح البيئية. وفي عام 2023، ستدخل مقياس المؤشر المحقق لفعالية استهلاك السفن الموجودة للطاقة الحالي (EEXI) ومؤشر كثافة الكربون (CII)، اللذين وضعتهما المنظمة البحرية الدولية، حيز التنفيذ بالنسبة لجميع أنواع السفن. ومن المرجح أن تقلل هذه المقاييس من سعة الشحن لأنها تنص على سرعات ملاحية أبطأ لتوفير الوقود وستتطلب تحديث بعض السفن أو إعادة تدويرها.

وفيما يخص شحن السوائب الجافة، لانت الأسعار بحلول أيلول/سبتمبر 2022 مع تراجع الازدحام وتباطؤ الاقتصاد الصيني. وسيتأثر الطلب المستقبلي باستمرار الجائحة وتأثيرها على سلاسل الإمداد، والتباطؤ الاقتصادي العالمي، وتقلب أسعار السلع الأساسية، في حين سيتوقف العرض على نمو الأسطول، حيث لم تزد عمليات تسليم السفن الجديدة في عام 2022 إلا بنسبة 3.6 في المائة. كما تضرب أسعار شحن السوائب الجافة بفعل الحرب في أوكرانيا وارتفاع التكاليف التشغيلية الناشئة عن الانتقال في مجال الطاقة واللوائح البيئية الجديدة.

وفيما يخص ناقلات النفط، من المتوقع أن تزيد أسعار الشحن مع ارتفاع محتمل في الطلب على النفط وتجارته وتغير تدفقات النفط العالمية نتيجة الحرب في أوكرانيا. ومن المرجح أيضاً أن تتراجع السعة بعض الشيء حيث إن لوائح المنظمة البحرية الدولية الخاصة بمؤشر فعالية استهلاك السفن للطاقة (EEXI) ومؤشر كثافة الكربون (CII) تؤدي إلى سحب الناقلات القديمة من الأسواق.

التيسير الرقمي للتجارة يسرع التخليص الجمركي، والإفراج عن البضائع، وخاصة خلال حالات الطوارئ

يمكن تخفيف العديد من اختلالات سلاسل الإمداد والاختناقات اللوجستية من خلال تيسير التجارة، ولا سيما في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً، وتحديدًا عن طريق

الرقمنة التي تعزز الشفافية، وتسرع عملية التخليص، وتسمح بإدارة المخاطر والتجهيز السابق للوصول، وتتيح عمليات أكثر تجاوباً ومرونة. والواقع أن جائحة كوفيد-19 لو أنها حدثت قبل بضعة عقود لكانت الاختلالات أسوأ بكثير.

ويهدف عدد من حلول تيسير التجارة على وجه التحديد إلى تقليل أوقات الانتظار والتخليص في الموانئ. ويسرع بعضها العمليات المستندية، بما في ذلك التجهيز السابق للوصول، باستخدام الوثائق الإلكترونية والمدفوعات الإلكترونية. وتتعلق حلول أخرى بتمكين فصل الإفراج عن التخليص - حيث يمكن نقل البضائع مباشرة إلى مستودعات مستوردين موثوق بهم في انتظار التخليص اللاحق، حتى إنها لا تخضع في الغالب لعمليات تفتيش مادية. ويتوخى تيسير التجارة أيضاً تدابير محددة لشحنات الإمدادات الطبية وسلع الطوارئ والبضائع السريعة التلف، حيث تُطبَّق إجراءات عاجلة.

الحرب في أوكرانيا تخل بإمدادات الغذاء والطاقة وتسلط الأضواء على النقل البحري

تؤثر الحرب في أوكرانيا، وما يتصل بها من تدابير تقييدية اقتصادية، على النقل البحري بما يتجاوز كثيراً أوروبا ومنطقة الحرب. وقد ضعفت الحرب ثقة الشركات العالمية وضاعفت حالة عدم اليقين وزادت من التقلبات. وامتدت الآثار عبر أسواق السلع الأساسية والأسواق المالية، وسلاسل الإمداد، مع ما يستتبعه ذلك من آثار خطيرة على الأمن الغذائي وأمن الطاقة، وكذلك على التضخم وتكاليف المعيشة. وكان التضخم أصلاً قد بدأ يرتفع في عام 2021 مع ارتفاع أسعار الشحن، لكن الحرب في أوكرانيا أدت إلى زيادة ارتفاع أسعار السلع الأساسية والتضخم، بما ينذر بحدوث ركود تضخمي وانكسار عالمية.

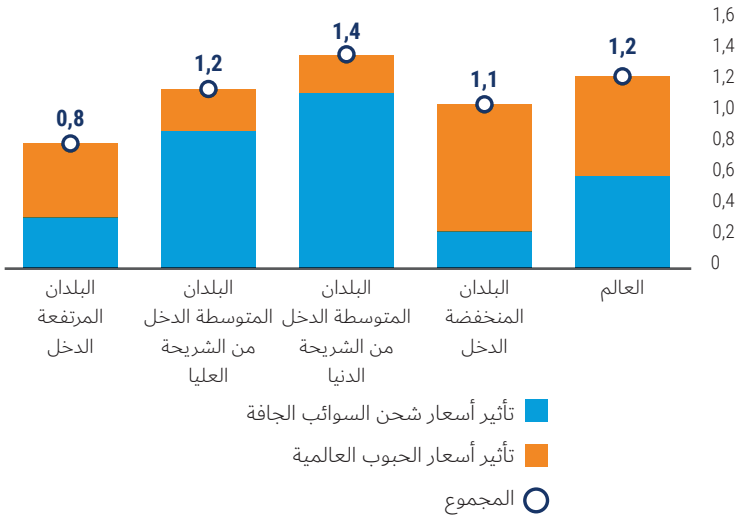
وتعد أوكرانيا والاتحاد الروسي من سلال الخبز في العالم؛ فهما يوفران حوالي 30 في المائة من القمح والشعير في العالم، وخُمس الذرة، وأكثر من نصف زيت عباد الشمس. والاتحاد الروسي هو أيضاً مُورِّد رئيسي لمنتجات حيوية أخرى: فالبلد يصدر مع بيلاروس نحو خُمس الأسمدة في العالم، وهو مُصدِّر رئيسي للغاز الطبيعي وثاني أكبر مُصدِّر للنفط. وبالتالي خلفت الحرب آثاراً خطيرة على شحنات السلع الأساسية والأمن الغذائي وصار النقل البحري والموانئ بسببها محط الاهتمام العام.

وأوقفت الحرب شحنات الحبوب عبر موانئ البحر الأسود، مع ما يترتب على ذلك من عواقب وخيمة للبلدان الفقيرة. وفي عام 2021، بلغت صادرات أوكرانيا من الحبوب حوالي 4,2 ملايين طن شهرياً، أي ما مجموعه 50 مليون طن في السنة. وبحلول أواخر آذار/مارس 2022،

هبطت الصادرات إلى الصفر. وتلا ذلك ارتفاع شديد في أسعار المواد الغذائية، التي كانت أصلاً قد ترتفع.

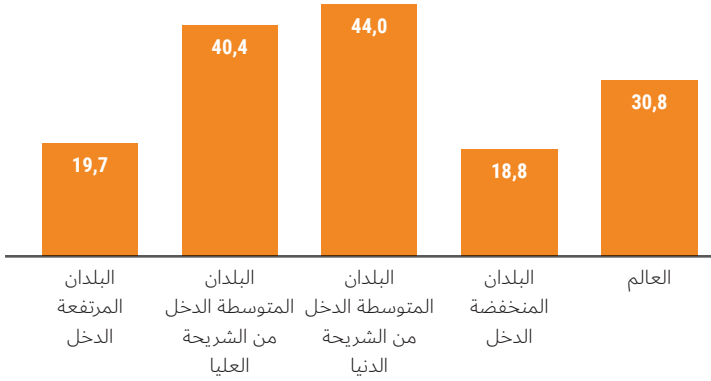
كما ارتفعت أسعار شحن السوائب الجافة بسبب الحرب في أوكرانيا، وارتفاع تكاليف الطاقة، واستمرار الجائحة. وتوقع محاكاة أجزائها الأونكتاد أن ارتفاع أسعار الحبوب وأسعار شحن السوائب الجافة يمكن أن يسهما في زيادة أسعار الأغذية الاستهلاكية بنسبة 1,2 في المائة (الشكل 7). وستكون الزيادات في الأسعار أعلى قليلاً في الاقتصادات المتوسطة الدخل التي تعتمد وإرثها الغذائية بدرجة أكبر على شحن السوائب الجافة (الشكل 8). أما الاقتصادات المنخفضة الدخل فلديها قدرة محدودة على تجهيز الأغذية الأولية وهي تستورد المزيد من الأغذية المجهزة التي تصل في حاويات (الشكل 9).

الشكل 7 تأثير ارتفاع أسعار شحن السوائب الجافة وأسعار الحبوب العالمية في أسعار الأغذية الاستهلاكية، مجموعات بلدان مختارة (النسبة المئوية للتغير)



المصدر: حسابات الأونكتاد استناداً إلى بيانات مقدمة من Clarksons Research، و Shipping Intelligence، و Network، وصندوق النقد الدولي، والإحصاءات المالية الدولية، مديرية الإحصاءات التجارية ومؤشر أسعار الاستهلاك، وإحصاءات الأونكتاد، والبنك الدولي، الحل التجاري العالمي المتكامل، بيانات أسعار السلع الأساسية (الورقة الوردية)، وقاعدة بيانات عالمية للتضخم.

الشكل 8 حصة الحبوب المستوردة بسفن السوانب من إجمالي واردات المواد الغذائية، مجموعات بلدان مختارة، 2019 (نسبة مئوية)

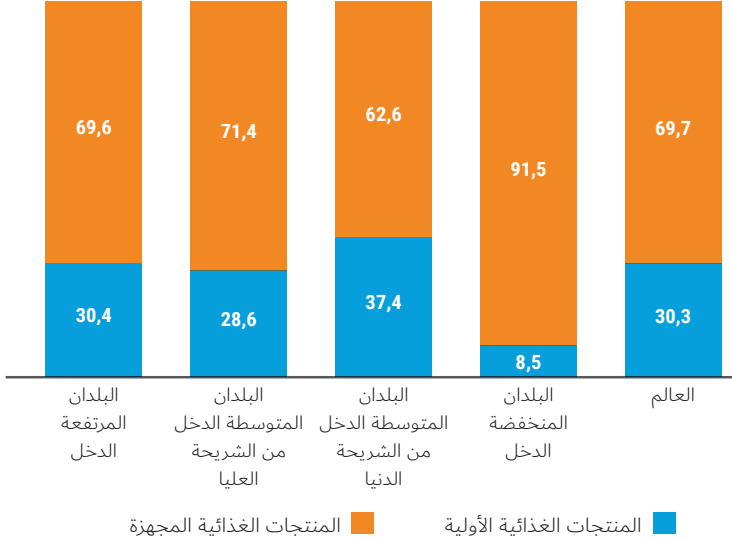


المصدر: حسابات الأونكتاد استناداً إلى بيانات مقدمة من Sea/Net ومنظمة الأغذية والزراعة، Food Balances.

وتحسنت التوقعات في تموز/يوليه 2022 حيث وافقت الأمم المتحدة والاتحاد الروسي وأوكرانيا وتركيا على مبادرة البحر الأسود لنقل الحبوب. وتسمح المبادرة باستئناف صادرات الحبوب وغيرها من المواد الغذائية والأسمدة، بما في ذلك الأمونيا، من أوكرانيا عبر ممر إنساني بحري آمن من ثلاثة موانئ أوكرانية رئيسية هي: تشورنومورسك وأوديسا ويوجني/بيفديني، إلى بقية العالم. وأنشئ مركز تنسيق مشترك في اسطنبول لمراقبة تنفيذ الصفقة. وبدأت الشحنات تحت مراقبة المبادرة في 1 آب/أغسطس. وحتى 12 تشرين الأول/أكتوبر، غادر أوكرانيا 7,2 ملايين طن من الحبوب والمواد الغذائية الأخرى. وقد أدى ذلك إلى تحرير بعض المساحة في صوامع أوكرانيا التي لا تزال ممتلئة بمحاصيل سابقة، ولكن يلزم تصدير المزيد من الحبوب للسماح بتخزين المحاصيل الجديدة. ولا يقل عن ذلك أهمية استئناف صادرات الأسمدة.

وتمثل مسألة التأمين إحدى العقبات الرئيسية أمام السفن الحاملة للحبوب من موانئ أوكرانيا في البحر الأسود. وتواجه السفن القادمة من الاتحاد الروسي أيضاً أوضاعاً تأمين عالية.

الشكل 9 حصة المنتجات الغذائية الأولية والمجهزة في واردات المواد الغذائية الموجهة بصفة رئيسية لاستهلاك الأسر المعيشية مجموعات بلدان مختارة، 2020 (نسبة مئوية)



المصدر: حسابات الأونكتاد استناداً إلى البنك الدولي، الحل التجاري العالمي المتكامل.

الحرب تغير أنماط التجارة وتخل بسلاسل الإمداد

بعد اندلاع الحرب في أوكرانيا، أخذت أنماط التجارة تتغير حيث يبحث المشترون عن موردين بديلين، هم أبعد مسافة عادة، الأمر الذي يزيد من الأطنان المييلة. فنيجيريا، على سبيل المثال، تستورد البوتاس الآن من كندا، في حين تستورد مصر القمح من الهند، شأنها شأن عدد من بلدان شرق آسيا. وتستورد البلدان الأفريقية المزيد من الحبوب من البرازيل، في حين يُتوقع أن تتحول الصين إلى البرازيل لاستيراد الذرة وأن تشتري المزيد من الولايات المتحدة. ومن المرجح أيضاً أن يستورد الاتحاد الأوروبي المزيد من الذرة من البرازيل والولايات المتحدة.

ويتغير أيضاً شكل تجارة النفط والغاز حيث طرحت الحرب تحدياً كبيراً أمام إمدادات الطاقة العالمية. ومن المرجح أن يؤدي الحظر المفروض على الصادرات الروسية

إلى تعزيز الطلب العالمي على الفحم، وفي الآن ذاته تحفيز الاستثمار في مصادر الكهرباء المتجددة، الأمر الذي سيؤدي بدوره إلى زيادة الطلب على المعادن السائبة الثانوية.

وترتبت آثار أيضاً بالنسبة للنقل البحري بالحاويات. وعلقت تسعة من أكبر عشرة خطوط عالمية للنقل بالحاويات عملياتها في منطقة البحر الأسود، في حين خرجت شركات لوجستية أخرى من السوق الروسية. ونتيجة لذلك، فقدت أوكرانيا بين الربيعين الأول والثاني من عام 2022 جميع ارتباطاتها بخطوط النقل البحري المنتظمة. وخلال الفترة نفسها، فقد الاتحاد الروسي 50 في المائة من خدماته الملاحية المنتظمة - لموانئه في البحر الأسود وبحر البلطيق والشرق الأقصى.

وأثر انخفاض الارتباطات المباشرة بمنطقة البحر الأسود في الخدمات اللوجستية العالمية، وزاد من ازدحام الموانئ في أوروبا. ومع مرور الوقت، من المرجح أن يتعمق تأثير الحرب على النقل البحري بالحاويات، ذلك أن استمرار الحرب أمداً طويلاً سيضعف النمو الاقتصادي العالمي ويقلص القدرة الشرائية للمستهلكين ويقلل الطلب. كما سيؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط ومعدلات التضخم وتكاليف المعيشة، وزيادة عدم التيقن الاقتصادي والاستثماري.

والاتحاد الروسي وأوكرانيا ليسا مندمجين اندماجاً عميقاً في الشبكات العالمية للنقل البحري بالحاويات. ولكن لما كان البلدان يوردان معادن تُستخدم في تصنيع السيارات ونظم الطاقة المتجددة، فإن الحرب تزيد من اختلالات سلاسل الإمداد العالمية.

وبالإضافة إلى ذلك، جعلت القيود من الصعب على الشاحنين ومقدمي الخدمات اللوجستية استخدام طريق السكك الحديدية بين الصين وأوروبا الذي يمر عبر الاتحاد الروسي. غير أنهم يجدون طرقاً جديدة، مثل الممر الأوسط وطريق النقل الدولي عبر بحر قزوين.

البحارة يتأثرون باستمرار الجائحة والاختلالات الجديدة

في عام 2022، استناداً إلى الدروس المستفادة من جائحة كوفيد-19، وافقت الحكومات والبحارة ومالكو السفن على إضافة تعديلات إلى اتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية، التي تهدف إلى تعزيز سياسات صحة وسلامة السفن وتحسين حصول البحارة على الرعاية الطبية براً وعلى خطوط الاتصال مع ذويهم. كما أصدرت غرفة الشحن البحري الدولية خطوطاً توجيهية لشركات تشغيل السفن وشركات النقل البحري، تتعلق بصحة البحارة ورفاههم وبأفضل ممارسات التطعيم. وأصدرت منظمة الصحة العالمية

إرشادات بشأن إدارة جائحة كوفيد-19 على متن سفن البضائع ومراكب صيد الأسماك، وبدأت العمل على وضع صك دولي بشأن التأهب للجوائح والتصدي لها.

وفي نيسان/أبريل 2022، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية قراراً بشأن إجلاء البحارة من مناطق الحرب حول البحر الأسود وبحر آزوف. وشجعت المنظمة أيضاً على مواصلة الجهود الرامية إلى إنشاء ممرات بحرية آمنة وإجلاء البحارة من المناطق المتضررة، وأصدرت إرشادات بشأن تأثير الحالة في البحر الأسود وبحر آزوف على شهادات التأمين أو غيرها من شهادات الأمن المالي.

الاختلالات المرتبطة بالجائحة تؤثر في العقود التجارية الدولية

لما كان أكثر من 80 في المائة من تجارة البضائع العالمية يُنقل بحراً، وكان جزء كبير من التجارة العالمية للسلع الأساسية يجري على أساس السعر شاملاً التكلفة والتأمين والشحن (سيف) والتسليم ظهر السفينة (فوب)، فإن للجائحة آثاراً قانونية على العديد من العقود التجارية المترابطة ترابطاً وثيقاً. وفي جميع الحالات التي يختل فيها الأداء أو يتأخر أو يتعذر، تنشأ عواقب ومطالبات قانونية، تنطوي على مسائل قضائية معقدة وتستدعي بصفة متزايدة اللجوء إلى وسائل مكلفة لحل المنازعات.

وينبغي توزيع المخاطر التجارية الناشئة عن الجائحة توزيعاً عادلاً من خلال بنود تعاقدية ذات صياغة مناسبة، ولكن الاعتبارات ستختلف تبعاً لنوع العقد والقدرة التفاوضية النسبية للأطراف. ويمكن للحكومات أيضاً أن تقدم الدعم بسبل منها مثل تعزيز الآليات الرسمية وغير الرسمية لحل المنازعات والنظر في إمكانية فرض ضوابط إلزامية على غرامات تأخير الحاويات في الموانئ المتأثرة بالجائحة.

التجارة البحرية في عالم سريع التغير وعصي على التنبؤ

تطور نُظم النقل البحري والتجارة البحرية في بيئة اقتصادية عالمية معقدة تعصف بها اختلالات متتالية. ولكن هذه النُظم تعيد رسمها أيضاً عوامل عالمية أخرى يمكن أن تؤدي إلى تحولات بنوية. وتشمل هذه العوامل تغير المناخ والانتقال في مجال الطاقة، والحاجة إلى الاستدامة والمرونة، والرقمنة والتجارة الإلكترونية، وتنامي اندماج السوق والصناعة.

توسع التجارة الإلكترونية يستمر بعد الجائحة مدفوعاً بتغيير عادات المستهلكين والتكنولوجيا

أدت الجائحة إلى زيادة كبيرة في التجارة الإلكترونية للسلع الاستهلاكية المنقولة في حاويات. وحتى مع انحسار الجائحة وانفتاح الاقتصاد العالمي من جديد، تستمر هذه الاتجاهات. وتقوم شركات الشحن وتجار التجزئة ومديرو سلاسل الإمداد بتعديل عملياتهم بشكل متزايد وإعادة تقييم أنظمتهم اللوجستية.

فعلى سبيل المثال، توسع الشركات البحرية الكبرى نطاق أنشطتها إلى مجالات مثل الشحن الجوي، والتسليم في الميل النهائي، والخدمات اللوجستية للتجارة الإلكترونية. ففي عام 2021 مثلاً، استحوذت شركة ميرسك، ثاني أكبر شركة للنقل البحري بالحاويات في العالم، على عدد من شركات الخدمات اللوجستية للتجارة الإلكترونية، بما في ذلك شركة ناشئة متخصصة في الحلول التكنولوجية لتخزين البضائع في إطار المعاملات التجارية بين المؤسسات التجارية والمستهلكين في صناعة الأزياء.

والتجارة الإلكترونية شديدة الحساسية للوقت، لذا تحتاج شركات تشغيل النقل البحري والموانئ إلى تسريع خدماتها للحفاظ على قدرتها التنافسية دون التفريط بتميزها. وسيستلزم ذلك تغيير أنماط النقل البحري وعمليات الموانئ، وزيادة سعة التخزين. ومن الآن فصاعداً، ستكون جميع الأدوات الرقمية التي تمكّن من نمو التجارة الإلكترونية والتعاون وتقاسم البيانات مهمة لجني الفوائد الكاملة لقطاع التجارة الإلكترونية المتنامي.

الرقمنة تحول التجارة والنقل

تؤدي الاختلالات إلى تسريع استخدام التكنولوجيا في التنقل عبر تعقيدات عمليات تخطيط النقل وسلاسل الإمداد. وفي حقبة ما بعد كوفيد وما بعد الحرب، تعلق التوقعات العالية للتسليم السريع أهمية قصوى على جوانب الكفاءة والتحسين والموثوقية والرؤية والمرونة والقدرة على التنبؤ والاستدامة. وإذا أرادت شركات تشغيل النقل البحري الملاحة في هذه البيئة الجديدة، فسيتعين عليها إيجاد نماذج أعمال مبتكرة، واستخدام تقنيات رقمية أكثر تقدماً.

ويعزز التسوق المدعوم رقمياً التجارة. وفي الوقت نفسه، من المرجح أن تؤدي تكنولوجيات أخرى، مثل الأتمتة التي قد تقلل الحاجة إلى الإنتاج في الخارج للاستفادة من تدني تكاليف العمالة، إلى الحد من التدفقات التجارية. وفي كلتا الحالتين، سيتعين على النقل البحري والتجارة البحرية التوافق والتكيف مع التكنولوجيا، ويتمثل جزء مهم من ذلك

في الدفاع عن نُظم المعلومات والاتصالات والبنية التحتية ضد التهديدات التي لا تتواءم للأمن السيبراني.

ولذلك يجب على الحكومات والمنظمات الدولية أن تبذل قصارى جهدها لسد الفجوات الرقمية في مجال النقل والخدمات اللوجستية وضمان تمكن البلدان النامية أيضاً من ركوب موجة الرقمنة.

الاختلالات المتكررة والمخاطر الجيوسياسية تغذي النقاش حول إعادة تشكيل سلاسل الإمداد

كشفت الجائحة وغيرها من العوامل المخلة التي لوحظت على مدى العقد الماضي، بما في ذلك الزلازل والفيضانات وانسداد الممرات البحرية الاستراتيجية والتوترات التجارية والتدابير التجارية التقييدية حدود نموذج سلاسل الإمداد في الوقت المناسب دون تخزين.

وفي عام 2022، تعرضت سلاسل الإمداد لتهديد جديد هو تدهور البيئة الجيوسياسية - خاصة السلاسل التي تعتمد على مورد واحد أو اثنين، سواء للأغذية أو الطاقة أو قطع الغيار والعناصر. وشلّط الضوء على هذه المخاطر بسبب نقص أشباه الموصلات في سنتي 2021-2022، الذي امتد آثاره عبر العديد من القطاعات، ولا سيما تصنيع السيارات والإلكترونيات والرعاية الصحية.

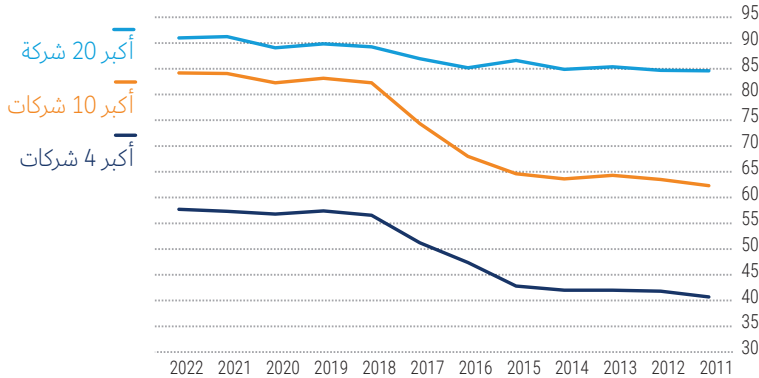
وأثارت هذه التطورات من جديد النقاش حول العولمة ومستقبل سلاسل الإمداد الهزيلة. وبدلاً من الاعتماد على نماذج الإمداد في الوقت المناسب دون تخزين، تقوم بعض الشركات بمراجعة عملياتها والنظر في اعتماد نماذج أعمال الإمداد عند اللزوم والإمداد قدر الحاجة والبحث عن طرق أخرى لبناء المرونة وسلامة سلاسل الإمداد واستمراريتها. وبدلاً من البحث عن حلول منخفضة التكلفة، يلتزم عدد متزايد من الشركات خيارات التكلفة الأفضل التي توازن بين تكاليف التصنيع والنقل مقابل عوامل مثل مرونة سلاسل الإمداد والاستدامة البيئية.

ومع أن النقاش مستمر، لا يوجد حتى الآن دليل على حدوث نزوح جماعي من أماكن التصنيع البعيدة. وقد لا تكون إعادة الأنشطة إلى موقعها الأصلي مجدية لجميع المصنعين لأن الموردين المحليين سيحتاجون إلى القدرة على توسيع نطاق العمليات سريعاً وكذلك بناء الخبرات المطلوبة. وفي ظل هذه الظروف، من المرجح أن تكون التحولات في البحث عن المصادر أكثر تدرجاً.

يتعين على السلطات ضمان أسواق تنافسية في مواجهة توحيد القطاع

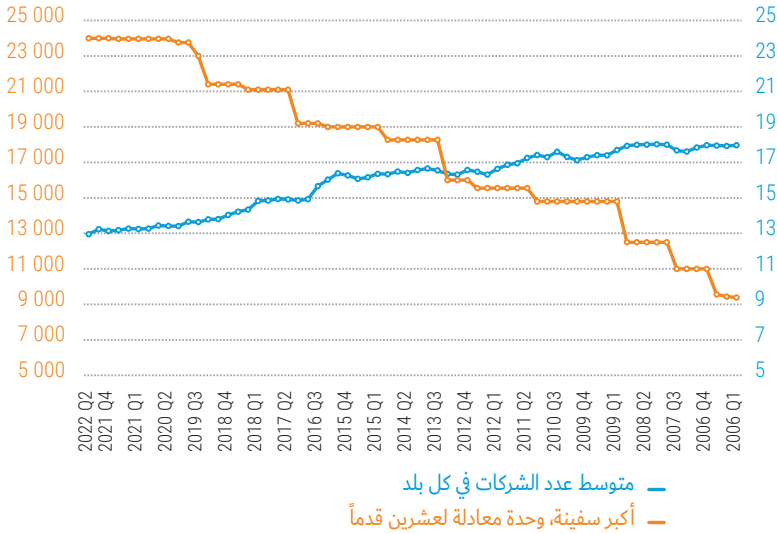
استجابة للفائض في عرض السعة، شهد قطاع النقل البحري بالحاويات في أحيان كثيرة توحيداً أفقياً من خلال عمليات الاندماج والتملك، بما في ذلك خارج مجال النقل البحري. كما سعت شركات النقل البحري إلى التكامل الرأسي من خلال الاستثمار في عمليات المحطات النهائية وغيرها من الخدمات اللوجستية. وهي تعمل معاً في اتحادات وتحالفات. ونتيجة لذلك، زادت أكبر 20 شركة نقل بحري بين عامي 1996 و2022 حصتها من السعة التحميلية للحاويات من 48 في المائة إلى 91 في المائة. وعلى مدى السنوات الخمس الماضية، زادت أكبر أربع شركات نقل حصصها السوقية بحيث صارت تسيطر على أكثر من نصف السعة العالمية (الشكل 10).

الشكل 10 الحصة السوقية لأربع شركات نقل، ولأكبر عشر شركات نقل، ولأكبر عشرين شركة نقل، 2011-2022 (نسبة مئوية)



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من Alphaliner.

الشكل 11 متوسط عدد الشركات التي تقدم الخدمات في كل بلد، وحجم أكبر سفينة الربع الأول من 2006 - الربع الثاني من 2022



المصدر: الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مقدمة من MDS Transmodal.

وأحد الاعتبارات المهمة هو عدد الشركات التي تقدم الخدمات في كل بلد. وبوجه عام، ما فتئ عددها ينخفض. وكما هو مبين في الشكل 11، تناقص العدد الواسطي بين عامي 2006 و2022 من 18 إلى 13. وفي الوقت نفسه، تضاعف متوسط حجم أكبر سفينة تصل إلى كل بلد ثلاث مرات تقريباً. ولما كان توسع أحجام السفن أسرع من أحجام الشحنات، فإن هذا يؤدي في الغالب إلى الضغط على المنافسين الأصغر. ومقارنةً بعام 2006، ارتفع عدد الشركات التي تقدم الخدمات للمستوردين والمصدرين في 56 بلداً، ولكنه انخفض في 110 بلدان، ولا سيما في عدد من الدول الجزرية الصغيرة النامية، حيث تراجع الاحتكار الثنائي لشركتي نقل إلى احتكار شركة واحدة.

وأتاح التكامل الرأسي لأكثر أربع خطوط للنقل البحري بالحاويات تقديم المزيد من الخدمات من محطاتها النهائية. وأكبر شركتين لتشغيل محطات الحاويات، من حيث إجمالي حركة الحاويات، هما اليوم China Cosco Shipping وAPM Terminals، وكلتاها مرتبعتان بخطين رئيسيين للنقل البحري، صيني ودانمركي.

وأكثر أشكال التعاون شيوعاً هو التحالفات الاستراتيجية. ومنذ عام 2015، ارتفعت نسبة السعة العالمية التي تسيطر عليها شركات النقل البحري الأعضاء في هذه التحالفات إلى أكثر من 80 في المائة. واليوم، تنظم أكبر تسع شركات لتشغيل الحاويات خدماتها للطرق بين الشرق والغرب من خلال ثلاثة تحالفات استراتيجية لا تشمل شركات نقل أصغر. وأحرزت شركات النقل وتحالفاتها بفضل التكامل مراكز تفاوضية أقوى مع سلطات الموانئ، حيث صارت الآن تشغل مقعدين على الطاولة - بصفتها مستأجرة للمحطات النهائية ومقدمة لخدمات النقل البحري.

توخياً لتحقيق الأهداف المناخية، يتطلع قطاع النقل البحري والموانئ إلى أنواع الوقود البديلة

يواجه مالكو السفن لوائح بيئية أكثر صرامة. ففي 1 كانون الثاني/يناير 2023، تدخلت ثلاث لوائح جديدة للمنظمة البحرية الدولية حيز التنفيذ - غايتها الحد من انبعاثات غازات الدفيئة البحرية والتأثير البيئي للسفن. وإحدى هذه اللوائح هي لائحة مؤشر كثافة انبعاثات الكربون، التي اعتُبر على أساسها 30 إلى 40 في المائة من سفن الحاويات وناقلات السوائب الجافة مخالفاً في عام 2021.

وأيسر طريقة متاحة للحد من الانبعاثات هي الإبحار البطيء. ولكن يمكن لمالكي السفن أيضاً تحديث سفنهم باعتماد تكنولوجيات فعالة من حيث الطاقة واستخدام أنواع الوقود البديلة مثل الغاز الطبيعي المسال أو الميثانول أو الأمونيا أو الكهبرياء أو إجراء تغييرات تشغيلية. وسيؤدي ذلك إلى ارتفاع التكاليف ويؤثر على الغطاء التأميني، وكذلك على الوصول مستقبلاً إلى الاستثمارات ورؤوس الأموال.

وتبلغ تكلفة الوقود البديل حالياً ما بين ضعفي وخمسة أضعاف الوقود التقليدي، فهو لذلك غير مجدٍ تجارياً بعد. ومع ذلك، يمكن لأصحاب الأساطيل إبقاء خياراتهم مفتوحة باستخدام السفن ذات الوقود المزدوج. وفي 1 آذار/مارس 2022، كان ما يقرب من 40 في المائة من دفتر الطلبات يتألف من سفن قادرة على العمل بنوع واحد أو أكثر من الوقود. ولتوسيع نطاق استخدام أنواع الوقود البديلة، يلزم أن توفر الموانئ بنى تحتية لإمدادات الطاقة المنخفضة الانبعاثات.

ويمكن للموانئ وشركات النقل وكل من يشارك في سلاسل الإمداد البحرية إعادة رسم المشهد التنافسي للنقل البحري المنخفض الانبعاثات. غير أن ذلك قد ينشئ نظاماً ذا

مستويين من الموانئ والممرات لا تكون فيه سوى نسبة صغيرة منها جاهزة للطاقة البديلة. وهذا من شأنه أن يحد من عدد الطرق المحتملة.

التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه في النقل البحري: وجهان لعملة واحدة

يشكل تكيف الموانئ مع آثار تغير المناخ مصدر قلق متزايد لواضعي السياسات وقطاع النقل البحري على حد سواء، لكن التقدم المحرز على أرض الواقع لا يزال بطيئاً. وتوجد مخاطر متزايدة من آثار تغير المناخ التي تهدد الموانئ، مع ما يتربط على ذلك من تبعات هامة على آفاق التنمية المستدامة لأشد الدول عرضة لتلك الآثار.

وفي الدورة 26 لمؤتمر الأطراف في اتفاقية المناخ التي عُقدت في غلاسكو، صدر إعلان كلايدبنك الهادف إلى إنشاء ستة ممرات خضراء خالية من الانبعاثات بحلول عام 2025 - وهي عبارة عن طرق بحرية خالية تماماً من الكربون تربط بين ميناءين أو أكثر. وفي ذلك المؤتمر أيضاً، أصدر منتدى البلدان المعرضة لخطر تغير المناخ، الذي يضم أكثر من 50 بلداً نامياً، إعلان دكا - غلاسكو الذي تضمن نداء يدعو المنظمة البحرية الدولية إلى العمل على فرض ضريبة إلزامية على انبعاثات غازات الدفيئة من النقل البحري الدولي.

ولتسريع الجهود المبذولة بشأن التخفيف من آثار تغير المناخ، بدأت المنظمة البحرية الدولية العمل على استراتيجية منقحة لغازات الدفيئة، للنظر فيها في عام 2023، وكذلك على تدابير متوسطة الأجل، بما في ذلك بعض التدابير السوقية. وبالإضافة إلى ذلك، طُرحت مقترحات لإنشاء مجلس دولي للبحث والتطوير في الشؤون البحرية، وصندوق ذي صلة يمكن أن يمول تطوير تكنولوجيات خالية من انبعاثات غازات الدفيئة تكون متاحة لجميع البلدان. وتشمل المقترحات الأخرى المتعلقة بالتدابير السوقية استخدام الأموال المتولدة لتمويل الاستثمارات في مجال التكيف مع تغير المناخ، ولا سيما في أشد الاقتصادات عرضة للآثار المناخية. وعلى صعيد الاتحاد الأوروبي، يجري النظر في مقترحات تنظيمية لتوسيع نطاق خطة الاتحاد الأوروبي للتجارة بالانبعاثات لتشمل أنشطة النقل البحري؛ وقد تكون لهذه المقترحات، إذا ما اعتُمدت وطُبقت، آثار مهمة على كل من التجارة داخل الاتحاد الأوروبي وخارجه.

الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري

السفن مصدر رئيسي من مصادر تلوث الهواء، بالإضافة إلى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. واعتباراً من عام 2020، صار يتعين على السفن العاملة في جميع أنحاء العالم أن تستخدم أنواعاً من الوقود تحتوي على نسبة من الكبريت تقل عن 0,5 في المائة، امتثالاً للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973/1978. وفي عام 2021، اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية خطوفاً توجيهية محدثة لئطم تنقية غازات العادم، بالإضافة إلى قرار يحث على الاستخدام الطوعي لأنواع الوقود البديلة الأنظف أو طرق الدفع التي يمكن أن تسهم في الحد من انبعاثات الكربون الأسود من السفن العاملة في القطب الشمالي أو بالقرب منه.

ويرتبط شكل رئيسي آخر من أشكال التلوث البحري بالانسكابات النفطية من وقود السفن الزيتي. ويتواصل العمل في المنظمة البحرية الدولية على وضع دليل للمطالبات بمقتضى الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001، ينظم المسؤولية عن انسكابات وقود السفن الزيتي من السفن غير السفن الصهرجية، وينبغي توخي الحذر في الأعمال الأخرى ذات الصلة لضمان استجابة الدليل بفعالية لاحتياجات أصحاب المطالبات وشواغلهم، بما في ذلك في البلدان النامية الضعيفة. وفي تشرين الثاني/نوفمبر 2021، تصدياً لأزمة التلوث البلاستيكي المتفاقمة، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية استراتيجية لمعالجة مشكلة القمامة البلاستيكية البحرية من السفن. وفي آذار/مارس 2022، اعتمد برنامج الأمم المتحدة للبيئة قراراً لبدء العمل نحو وضع صك دولي ملزم قانوناً للقضاء على التلوث بالمواد البلاستيكية. واستمرت المناقشات أيضاً بشأن وضع نص لصك دولي ملزم قانوناً في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بشأن حفظ التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية واستغلاله على نحو مستدام.

على النقل البحري مواكبة التغيير وضمان المرونة

في مواجهة المشهد التشغيلي السريع التغيير، إلى جانب الاختلالات المفاجئة، ليس أمام قطاع التجارة البحرية والنقل البحري، بما في ذلك الشحن والموانئ وشركات الشحن، من خيار سوى مواكبة التغيير. وتبدو العودة إلى الوضع الذي كان قائماً قبل جائحة كوفيد وقبل الحرب أمراً مستبعداً أكثر فأكثر، لذلك سيتعين على الجهات المعنية بالتجارة البحرية إيجاد توازنات بين مجموعات جديدة، وغالباً متنافسة، من الأهداف والأولويات.

وقد أخذت الجهات المعنية في قطاع النقل البحري فعلاً، مدفوعة بالجائحة إلى حد كبير، تحول تركيزها وتعيد النظر في الخطط والاستراتيجيات. وفي حين أن وتيرة هذا الاتجاه قد تختلف بين مختلف فروع القطاع والجهات المعنية، فإن أطرافاً عدة في القطاع تضع أولوية أكبر على علاقات العملاء وإدارة المخاطر وتحسين التخطيط والتأهب والمرونة والرقمنة. كما أنها تعيد بشكل متزايد ابتكار صورتها وعروض خدماتها بسبل منها الاستفادة من مجالات الأعمال والحدود الجديدة مع التحكم الشامل بسلاسل الإمداد.

ينبغي لقطاع النقل البحري أيضاً أن يبيّن مهارات المرأة ويحقق المساواة بين الجنسين

لا يزال قطاع الموانئ قطاعاً يهيمن عليه الرجال. ويجمع سجل أداء الموانئ الموضوع في إطار برنامج الأونكتاد للتدريب في ميدان التجارة بيانات من 58 كياناً من كيانات الموانئ، وقد وجد في عام 2021 أن النساء لا يشكلن سوى 17 في المائة من إجمالي القوى العاملة في الموانئ. وكان معظمهن يعملن في الإدارة حيث شكلن 43 في المائة من العمالة، وإن كانت النسبة أعلى في آسيا حيث بلغت 60 في المائة. ولكن في مجال مناولة البضائع لم تكن النساء يمثلن سوى 8 في المائة من العمالة، وفي عمليات الموانئ 6 في المائة فقط.

ويتعين على الموانئ أن توفر مزيداً من التدريب لكل من النساء والرجال. وفي الفترة 2020-2021، لم يشكل التدريب سوى نسبة صغيرة من تكاليف العمالة، لأسباب منها أن الموانئ أعادت تخصيص الأموال لإدارة الجائحة مع تحولها أيضاً إلى أشكال التعلم عبر الإنترنت وعن بُعد الأقل تكلفة.

مجالات العمل ذات الأولوية

1- ينبغي للحكومات القيام بما يلي: ضبط الجائحة والتخفيف من آثارها على أشد الفئات ضعفاً

- هذا يستدعي تحسين فرص الحصول على اللقاحات والاختبارات والعلاجات، ولا سيما في البلدان النامية. وستتبعين على الحكومات أن تقلل قدر الإمكان تدابير الإغلاق والقيود التي يمكن أن تعوق بلا داع التعافي في الاقتصادات الضعيفة.

2- دعم النمو وحماية أشد الفئات فقراً وتمكين التجارة

- تعزيز النمو الاقتصادي وتوطيد أطر الاقتصاد الكلي، بالتزامن مع ضبط التضخم والحد من الضعف المالي.
- مساعدة أشد الفئات ضعفاً من خلال تعزيز الأمن الغذائي والحد من الفقر.
- تجنب قيود التصدير والاستيراد التي تزيد من الاختلالات.

3- معالجة معوقات البنية التحتية والخدمات في جانب العرض

- قبل الاستثمار، يجب إجراء تقييم متأن للتغيرات المحتملة في الطلب على النقل البحري.
- تعزيز البنية التحتية للنقل، وتحسين أداء الموانئ وإنتاجيتها، وتمكين الارتباط، وتوسيع مساحة وقدرات المخازن والمستودعات، والحد قدر الإمكان من نقص العمالة والمعدات، وجعل الموانئ وارتباطاتها الخلفية بوجه عام أكثر كفاءة وملاءمة للتعامل مع التحولات في الطلب.
- تطوير وتحديث البنية التحتية للموانئ والارتباطات الخلفية مع إشراك القطاع الخاص.
- تطوير أساطيل وخدمات إقليمية للنقل البحري لمعالجة تكاليف النقل المرتفعة وغيرها من التحديات التي تواجه البلدان النامية.

4- تنفيذ حلول تيسير النقل والتجارة في الموانئ وعلى الحدود

- تسريع العمليات من خلال الرقمنة، وخاصة التجهيز السابق للوصول، والمدفوعات والوثائق الإلكترونية. وتبسيط الإجراءات والمتطلبات باستمرار وإزالة تلك التي ما عاد لها لزوم. وفيما يخص أي تدبير تجاري، اختيار أقلها تقييداً للتجارة.
- اعتماد نظم لوجستية تجارية ذكية وخضراء وإزالة العقبات القانونية والتنظيمية أمام استخدام الوثائق الإلكترونية.
- تسهيل تغيير طواقم البحارة ومعالجة أزمة تغيير الطواقم، من خلال عمل جماعي تقوم به الحكومات والقطاع.

- تنسيق الجهود وتعزيز التعاون وتبادل المعلومات والتأهب للحلول المنسقة. واستخدام منصات رقمية آنية ونوافذ إلكترونية واحدة باستخدام النظام الآلي لتحديد هوية السفن/نظام المعلومات الجغرافية (AIS/GIS).

5- الانتقال إلى مستقبل تكون فيه الطاقة نظيفة والانبعاثات منخفضة

- إنشاء إطار تنظيمي عالمي يمكن التنبؤ به للاستثمار في الانتقال في مجال الطاقة وخفض انبعاثات الكربون.
- التوعية باللوائح الجديدة للمنظمة البحرية الدولية ودعم تنفيذها والامتثال لها.
- مساعدة الموانئ في البلدان النامية على تسخير الانتقال في مجال الطاقة وخفض انبعاثات الكربون.

6- تشجيع الرقمنة والاستفادة من الفرص التي تتيحها التجارة الإلكترونية

- مساعدة البلدان النامية على توسيع نطاق استخدام الرقمنة والتجارة الإلكترونية، واعتماد الخدمات اللوجستية البحرية الذكية. وتوفير المزيد من التدريب، وخاصة على استخدام التكنولوجيا الجديدة.
- النهوض بتيسير التجارة والبنية التحتية والخدمات اللوجستية، بما في ذلك الخدمات اللوجستية في المبل الأخير.

7- رصد أسعار ورسوم الشحن

- رصد اتجاهات الصناعة، وعند الضرورة، اتخاذ إجراءات لضمان توفير بيئة لتكافؤ الفرص لا تستبعد صغار اللاعبين، بما في ذلك أصحاب المصلحة في البلدان النامية.
- وضع أدوات للرصد ومقاييس للأداء، بما في ذلك مؤشرات بحرية ومراسد شحن إقليمية.
- الأخذ بضوابط إلزامية على رسوم تأخير الحاويات في الموانئ، وتدعيم الآليات الرسمية وغير الرسمية لحل المنازعات.

8- ضمان أسواق تنافسية

- تدعيم قدرة الهيئات التنظيمية الوطنية وكذلك سلطات المنافسة والموانئ، ولا سيما في الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً، والأخذ بمؤشرات أكثر شفافية لتكاليف الشحن، مماثلة لتلك المتاحة لطرق النقل البحري الرئيسية.
- ينبغي للسلطات المعنية بالمنافسة والموانئ أن تتعاون على التعامل مع التكامل الرأسي لشركات النقل باتخاذ تدابير لحماية المنافسة.
- تعزيز التعاون الدولي بشأن الممارسات العابرة للحدود المخلة بالمنافسة في مجال النقل البحري، بما في ذلك على أساس مجموعة مبادئ وقواعد الأمم المتحدة المتعلقة بالمنافسة، وباستخدام خبرة الأونكتاد.

9- بناء المرونة

- وضع رؤية طويلة الأجل واستراتيجية لتعبئة الموارد من أجل سلاسل إمداد بحرية مرنة ومستدامة.
- مساعدة البلدان النامية على بناء قدراتها على توقع التهديدات الكبيرة المتعددة المخاطر والتأهب لها والتصدي لها والتعافي منها، من خلال تعزيز نُظم نقل بحري رشيق ومرنة.
- الاستثمار في إدارة المخاطر والتأهب لحالات الطوارئ من جوائح وغيرها من الأحداث المخلة بعمل الموانئ وسلاسل الإمداد البحرية.
- الارتقاء ببناء القدرات وتمويل البنى التحتية بأسعار معقولة للتكيف مع تغير المناخ وبناء المرونة في الموانئ البحرية وغيرها من البنى التحتية الحيوية للنقل في البلدان النامية.
- عند إعادة ترتيب سلاسل الإمداد وتقرير مواقع الإنتاج لجعل سلاسل الإمداد أقدر على امتصاص الصدمات، ينبغي تقييم الخيارات بتأنٍ لتحقيق التوازن بين الكفاءة وتوفير التكاليف، وشواغل الأمن القومي والاستقلالية والاعتماد على الذات والمرونة.
- توفير المزيد من النساء في الموانئ وتوسيع نطاق تدريب الموظفين كاستراتيجية لبناء المرونة.

10- إنعاش التعاون المتعدد الأطراف

- بناء أطر تعاون متعددة الأطراف أقوى وأكثر فعالية يمكنها الحد من النزاعات والاختلالات، وتسريع التعافي العالمي القوي والشامل للجميع، والتصدي لتغير المناخ وآثاره، والمضي نحو نمو منخفض الكربون.

استعراض النقل البحري 2022:

unctad.org/rmt

البريد الإلكتروني: rmt@unctad.org

للحصول على مزيد من المعلومات عن عمل الأونكتاد في مجال اللوجستيات التجارية، يرجى زيارة: unctad.org/ttl

لقراءة المزيد والاشتراك في النشرة الإخبارية للأونكتاد بشأن النقل، يرجى زيارة:

unctad.org/transportnews

