

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة الى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لتعزيز الاستدامة ومواجهة

أزمات سلاسل الامداد في المستقبل

د.نمديل وحيد*¹، د. قطاف سهيلة²، د.بورحلي الربيع³

¹جامعة برج بوعرييج، الجزائر، wahid.nemdil@univ-bba.dz

²جامعة برج بوعرييج، الجزائر، souhaila.guettaf@univ-bba.dz

³جامعة المسيلة، الجزائر، bourahli342@gmail.com

تاريخ النشر: 2023/06/10

تاريخ القبول: 2023/06/01

تاريخ الاستلام: 2023/04/29

ملخص:

نادراً ما كانت أهمية الخدمات اللوجستية البحرية للتجارة والتنمية أكثر وضوحاً وأهمية مما كانت عليه خلال السنوات الأخيرة (2019-2020-2021-2022)، فقد كان لأسعار الشحن المرتفعة والمتقلبة والازدحام والموانئ المغلقة والطلبات الجديدة للشحن بعد COVID-19 والحرب في أوكرانيا، آثار سلبية قابلة للقياس على حياة الناس. بالتالي تهدف هذه الدراسة الى تحديد أسباب وأثار الارتفاع في تكاليف الشحن على المستوى العالمي ومدى الحاجة الى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية.

واهم ما توصلنا اليه في هذه الدراسة أن تعافي التجارة البحرية بعد COVID-19 والذي يقابله تدني نمو الأسطول والازدحام في الموانئ والحرب في أوكرانيا هم الأسباب الأساسية التي أخلت بإمدادات الغذاء والطاقة. بالتالي فان هذه الاختلالات المتكررة والمخاطر الجيوسياسية تغذي النقاش حول إعادة الاستثمار وتشكيل سلاسل الإمداد.

الكلمات المفتاحية: سلاسل الإمداد، أسعار الشحن، الخدمات اللوجستية، السوائب الجافة.

ترميز JEL : F4 ، L9

Abstract:

The importance of maritime logistics for trade and development has rarely been more evident and important than in recent years (2019-2020-2021-2022), high and volatile freight rates, congestion, closed ports and new orders for freight post-COVID-19 and the war in Ukraine have had negative effects measurable on people's lives.

Therefore, this study aims to determine the causes and effects of the rise in freight costs at the global level and the need for investment in the maritime logistics chain.

The most important finding in this study is that the recovery of maritime trade after COVID-19, which is offset by the decline in fleet growth, congestion in ports, and the war in Ukraine are the main reasons that disrupted food and energy supplies. Thus, these recurring imbalances and geopolitical risks fuel the discussion about reinvestment and the formation of supply chains.

Keywords: supply chains, freight rates, logistics services, dry bulk..

JEL Classification Codes: F4 ، L9

1. مقدمة:

نادرًا ما كانت أهمية الخدمات اللوجستية البحرية للتجارة والتنمية أكثر وضوحًا مما كانت عليه خلال السنوات الأخيرة (2019-2020-2021-2022) فقد كان لأسعار الشحن المرتفعة والمتقلبة والازدحام والموانئ المغلقة والطلبات الجديدة للشحن بعد COVID-19 والحرب في أوكرانيا، آثار قابلة للقياس على حياة الناس. في حين أنه مع السفن التي تحمل أكثر من 80% من حجم التجارة العالمية، فإن ارتفاع تكاليف الشحن وانخفاض الاتصال البحري يؤدي إلى ارتفاع معدلات التضخم ونقص الغذاء وانقطاع سلاسل التوريد، وكلها من بين سمات الأزمة العالمية الحالية.

بشكل ملموس، تقدر البيانات أن ارتفاع أسعار الحبوب وأسعار الشحن السائبة الجافة في أوائل عام 2022 تساهم في زيادة أسعار المواد الغذائية الاستهلاكية. حيث أمضت سفن الحاويات 13.7% أطول في الميناء في عام 2021 مقارنة بعام 2020 مما أدى إلى تفاقم حالات التأخير والنقص. وخلال عام 2021، زاد إجمالي انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من الأسطول العالمي بنسبة 4.7%.

عطلت الحرب في أوكرانيا طرق الشحن الرئيسية وسلاسل التوريد. كما أدت إلى أسعار قياسية يمكن أن تدفع عشرات الملايين من الناس في جميع أنحاء العالم إلى الجوع والفقر سنة 2022 و2023. إذن فإن قطاع النقل البحري يلعب دورًا رئيسيًا في تخفيف الضربة. فيجب أن تتخفف الأسعار إلى مستويات يمكن تحملها، خاصة بالنسبة للبلدان النامية، ولكي يستطيع العالم أن يمتلك ما يكفي من الأسمدة لإطعام نفسه. وسنحاول في هذا البحث الإجابة عن السؤال الآتي:

• الإشكالية:

- هل يحتاج العالم مرة أخرى إلى الاستثمار في أنظمة النقل البحري لتعزيز سلاسل الإمداد العالمية والتنقل عبر البحار الهائجة بالأزمات؟

• في حين كانت فرضيات الدراسة كالاتي:

- سببت الاضطرابات المختلفة سنوات 2020 الى غاية سنة 2022-التمثلة في جائحة COVID-19 وزيادة حجم التجارة العالمية بالحاويات، والنمو المنخفض في إمدادات الأسطول وازدحام الموانئ والمشاكل البرية والاضطرابات في سلاسل التوريد -ارتفاعا كبيرا في أسعار الشحن.

- ستحتاج البلدان النامية والمتقدمة إلى دعم للاستثمار في سلاسل إمداد أكثر قوة ومرونة واستدامة وذات رؤية طويلة الأجل.

• أما بالنسبة لأهداف الدراسة فهي:

- فهم وشرح وسائل النقل البحري المختلفة التي ارتفعت أسعار شحنها.

- تحديد الأسباب التي أدت إلى الارتفاع غير المسبوق في أسعار الشحن.

- قياس أثر الارتفاع في أسعار الشحن على أسعار المواد الغذائية الأساسية.

يغطي هذا البحث سنتي 2020 و2021 والنصف الأول من عام 2022، ويتتبع أسعار الشحن والتغيرات في العرض والطلب عبر أسواق الشحن الرئيسية. وهو يأخذ في الاعتبار التوقعات الفورية لأسواق الشحن ويبحث في تأثير التطورات الأخيرة على أسعار المواد الغذائية في السوق الجافة السائبة.

في عام 2021، استمرت جائحة COVID-19 في إحداث تقلبات كبيرة في الطلب، مما أدى إلى تعطيل الخدمات اللوجستية لسلاسل التوريد العالمية، وزيادة ازدحام الموانئ وأوقات انتظار السفن وتباطؤ النقل في المناطق النائية. بالتالي في كان هناك ارتفاع حاد في أسعار الشحن في أسواق الحاويات والبضائع السائبة الجافة، مما أدى إلى زيادة أرباح شركات النقل. من ناحية أخرى، كانت أسعار الشحن في سوق الناقلات ضعيفة نتيجة بطء العرض والطلب الكبير على السفن.

أيضا أدى انقطاع الإمدادات إلى زيادة عدد السفن الشراعية الفارغة، حيث فضلت شركات النقل الخدمات الأكثر ربحية وتخطت بعض الموانئ، بينما أضافت أيضًا غرامات التأخير ورسوم الاحتجاز، وبالتالي كانت لها أرباح ضخمة. نتيجة لذلك، كانت هناك دعوات لمزيد من الرقابة على صناعة الشحن البحري العالمي. من المرجح أن تؤدي أسعار الشحن السائبة الجافة المرتفعة إلى زيادة أسعار المواد الغذائية للاقتصادات ذات الدخل المتوسط التي تميل إلى الاعتماد أكثر على الشحن السائب الجاف من واردات الأغذية.

2-ارتفاع أسعار شحن الحاويات سنتي 2020، 2021، مع تراجعها سنة 2022.

في عامي 2020، 2021، كان هناك ارتفاع هائل في أسعار شحن الحاويات العالمية التي بلغت ذروتها في جانفي 2022. وانخفضت الأسعار لاحقًا لكنها ظلت أعلى من مستوياتها ما قبل عام 2019.

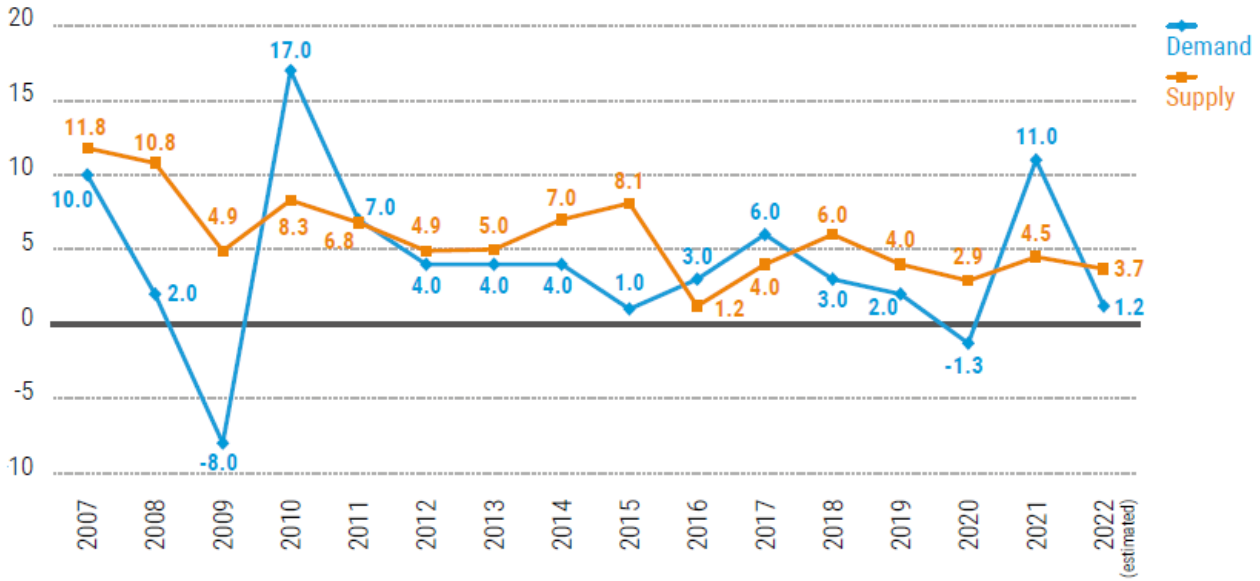
في النصف الأول من عام 2022، بدأت أسعار الشحن في سوق الحاويات والبضائع السائبة الجافة في الانخفاض -رغم أنها ظلت أعلى من مستوياتها ما قبل عام 2019- لكن في سوق الناقلات، ارتفعت أسعار الشحن بسبب الحرب في أوكرانيا.

2-1-عدم القدرة على تلبية الطلب القوي بسبب القيود اللوجستية سنتي 2020، 2021

خلال عامي 2020، 2021، كانت ظروف العرض والطلب في سوق شحن الحاويات غير عادية. من ناحية كانت هناك زيادة بنسبة 11 في المائة في حجم التجارة العالمية بالحاويات سنة 2021، وهو انتعاش وضع ضغطًا إضافية على شركات النقل والموانئ. في الوقت نفسه، كانت هناك زيادة في أسعار الشحن، نتيجة للنمو المنخفض في إمدادات الأسطول والاضطرابات في سلاسل التوريد، الناجمة بشكل رئيسي عن COVID-19 مع ازدحام الموانئ والمشاكل البرية التي قللت من القدرات العالمية للحاويات والخدمات اللوجستية. توسعت سعة أسطول الحاويات العالمي بنسبة 4.5 في المائة فقط سنة 2021، أي أقل بكثير من النمو في الطلب العالمي 11 في المئة. ومع ذلك، وبسبب الاضطرابات المختلفة انخفضت القدرة الفعالة على الشحن بشكل ملحوظ بأكثر من 15 في المائة في بعض الأوقات. والشكل رقم 1 يوضح ذلك.

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل

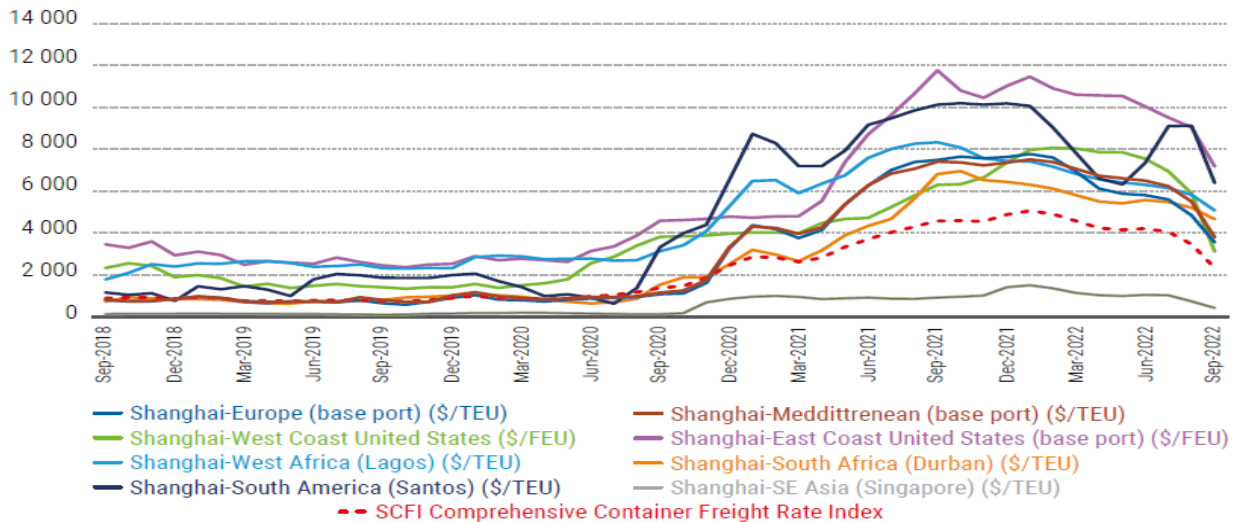
الشكل 1: نسبة التغير في نمو الطلب والعرض في شحن الحاويات، 2007-2022



Source: UNCTAD secrétariat calculations, Demand is based on data from chapter1 and supply is based on data from Clarksons research, Conainter Intelligence Monthly, various issues

منذ أواخر عام 2020، بدأت أسعار شحن الحاويات الفورية في الارتفاع بشكل مذهل لتصل إلى مستويات عالية جديدة في نهاية عام 2021. وقد انعكس ذلك في مؤشر شحن الحاويات في شنغهاي (SCFI)، الذي يتتبع الأسعار على طرق التجارة الرئيسية من شنغهاي. في ديسمبر 2019، بلغ مؤشر SCFI 898 نقطة، ولكن بحلول ديسمبر 2020 كان 2455 نقطة وبحلول ديسمبر 2021 كان ما يقارب من 5000 نقطة. والشكل رقم 02 يوضح ذلك.

الشكل 02: مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات (SCFI) الأسعار الفورية، سبتمبر 2018 إلى سبتمبر 2022، طرق مختارة



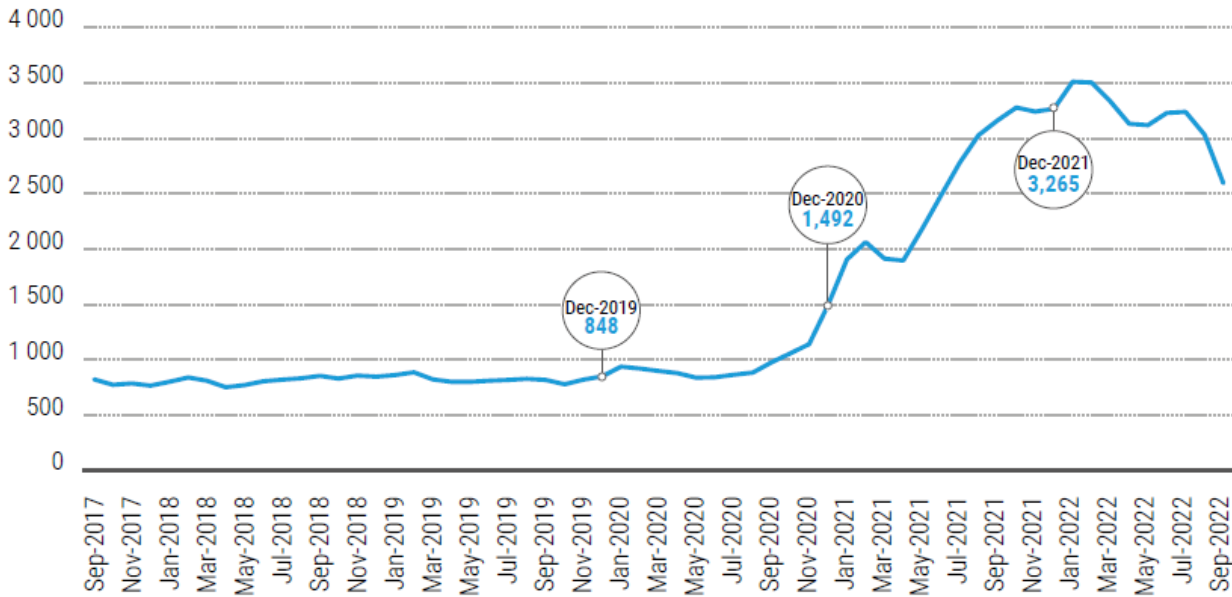
Source: UNCTAD secrétariat, based on data from Clarksons Shipping Intelligence Network

في سبتمبر 2019، على طريق شنغهاي إلى نيويورك (آسيا - الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية)، كانت تكلفة شحن حاوية كبيرة لكل وحدة 40 قدمًا تعادل 2325 دولارًا أمريكيًا وبحلول سبتمبر 2021 تجاوزت 10000 دولار أمريكي لتصل إلى 11778 دولارًا أمريكيًا.

كما ارتفعت أسعار الشحن الفوري عبر الطرق في المناطق النامية. على طريق الصين إلى أمريكا الجنوبية (سانتوس) في ديسمبر 2019، كان متوسط السعر لكل حاوية نمطية أقل من 2000 دولار، ولكن بحلول ديسمبر 2020، ارتفع إلى 6543 دولارًا وبحلول ديسمبر 2021 كان 10196 دولارًا. وبالمثل، بين ديسمبر 2020 وديسمبر 2021، على طريق شنغهاي إلى جنوب إفريقيا (دريبان)، ارتفع السعر لكل حاوية نمطية من 2521 دولارًا أمريكيًا إلى 6450 دولارًا أمريكيًا وعلى طريق شنغهاي إلى غرب إفريقيا (لاغوس) من 5291 دولارًا أمريكيًا إلى 7452 دولارًا أمريكيًا.

تتبع مستويات الشحن الإجمالية لسوق نقل حاويات التصدير في الصين، بما في ذلك الأسعار الفورية والتعاقدية في مؤشر الشحن بالحاويات الصيني الأوسع (CCFI)، في ديسمبر 2019، بلغ هذا 848 نقطة، ولكن بحلول ديسمبر 2020 كان قد وصل إلى 1492 نقطة وبحلول ديسمبر 2021 كان 3265 نقطة. والشكل (03) يوضح ذلك.

الشكل (3): مؤشر شحن الحاويات في الصين، المؤشر المركب، سبتمبر 2017 - سبتمبر 2022 (شهريًا)



Source: Clarksons shipping Intelligence Network Timeseries, shanghai shipping Exchange

2-1-1- أسباب الوصول إلى هذه المرحلة

يعتبر النقل البحري جزءًا لا يتجزأ من نظام سلسلة التوريد العالمي المعقد الذي يمكن أن ينتقل فيه الاضطراب في جزء منه سريعًا إلى العديد من الأجزاء الأخرى. كالتقص في الحاويات ومساحة التخزين والمخازن، والقيود في النقل الداخلي. ساء الوضع بشكل كبير في عام 2021 مع زيادة الطلب على التجارة المنقولة بحرًا في الممرات التجارية الرئيسية بين الشرق والغرب تمامًا، كما أدت الاضطرابات في جانب العرض إلى زيادة الازدحام وتقليل

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل

قدرة الشحن الفعالة مما تسبب في حدوث تأخيرات وزيادة أوقات انتظار السفن. بين عامي 2020 و2021، زاد متوسط الوقت الذي تستغرقه السفينة في العودة إلى الميناء بنسبة 14 في المائة.

أدى الازدحام الناتج إلى خفض قدرة شحن الحاويات العالمية، والتي انخفضت بين ديسمبر 2021 وسبتمبر 2020 بنسبة 16 في المائة (David Dierker, 2022, p. 6). كانت التأخيرات أطول وأكثر استمرارية في أجزاء من العالم أكثر من غيرها (Andras Komaromi, 2022, p. 7)، وكانت مراكز التصدير الصينية مثل شنغهاي وتشينغداو وتيانجين مزدحمة بشكل استثنائي، ويرجع ذلك أساسًا إلى سياسة عدم انتشار فيروس كورونا في الصين. كان الازدحام مرتفعًا أيضًا في مراكز الاستيراد بالولايات المتحدة، في لوس أنجلوس ولونج بيتش، وهما بوابات رئيسية على الممر التجاري للساحل الغربي، ولا يمكن التحايل عليه، على عكس آسيا أو أوروبا، حيث يمكن لشركات النقل تخطي الموانئ المزدحمة.

ومع عدم قدرة ناقلات الحاويات على التحميل والتفريغ بشكل فعال، أصبحت الخدمات والجدول الزمني أقل موثوقية. بين الربع الأول من عام 2020 والربع الأخير من عام 2021، تضاعف متوسط تأخيرات الجدول الزمني للحاويات العالمية. كانت التأخيرات تعني أن هناك حاجة إلى مزيد من السفن للحفاظ على الجدول الزمني والاستجابة للشاحنين الذين أرادوا ضمان تحميل حمولتهم على السفن في الوقت المحدد، وكان عليهم دفع رسوم إضافية مقابل ذلك. في جويلية 2021، بلغت الطاقة الاستيعابية للمسارين التجاريين الرئيسيين بين الشرق والغرب 41.4 في المائة مقارنة بـ 34.6 في المائة في العام السابق. في نفس الوقت بين شهر جويلية 2020 وجويلية 2021، نمت التجارة من الشرق الأقصى إلى أمريكا الشمالية بنسبة 31 في المائة والشرق الأقصى إلى أوروبا بنسبة 20 في المائة.

أدت إضافة المزيد من السفن إلى زيادة الازدحام لأن الموانئ والتخزين، إلى جانب وصلات المناطق النائية والشاحنات والقطارات، لا يمكن أن تتكيف بسهولة مع الزيادات في حركة المرور. بين الربع الأول من عام 2020 والربع الأخير من عام 2021، زادت تأخيرات جدول الحاويات على الطريق التجاري للشرق الأقصى وأمريكا الشمالية من يومين إلى 12 يوم (David Dierker and others, p. 8).

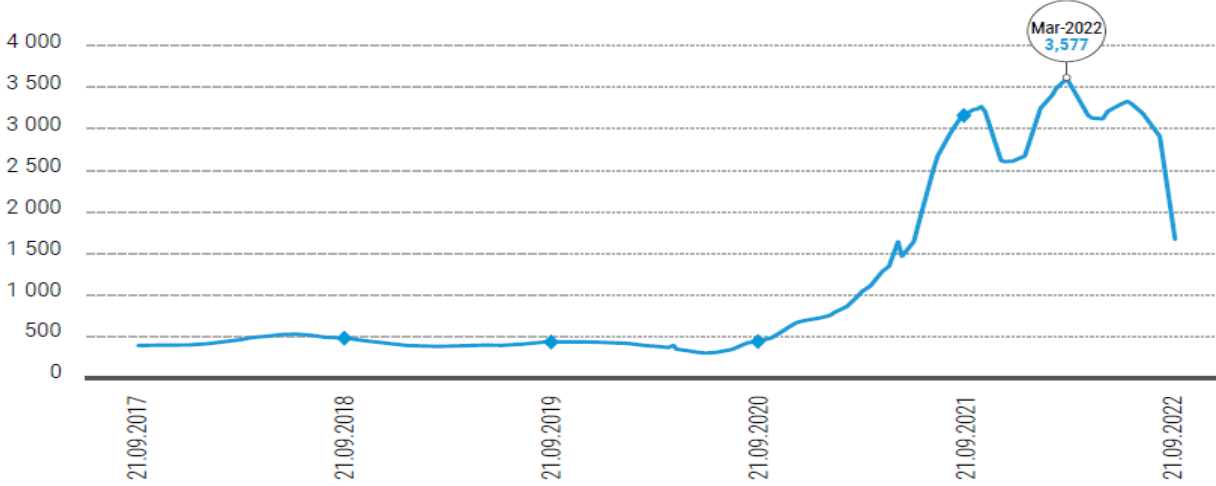
لمعالجة المشاكل في الممرات الأكثر ربحية، سحبت ناقلات السعة والحاويات الفارغة من طرق التجارة الأصغر -مع التأثيرات المقابلة في أفريقيا- على سبيل المثال، انخفض متوسط السعة بين جويلية 2020 وجويلية 2021 بنسبة 6.5 بالمائة. وقد ساهم هذا في زيادة أسعار شحن الحاويات، حيث زادت أسعار الشحن من الصين إلى إفريقيا في اتجاه واحد من 2000 إلى 2500 دولار إلى 4000-5000 دولار لكل حاوية مكافئة (Executive, 2022). من آسيا إلى الكاميرون، زاد معدل الحاويات 20 قدمًا بنسبة 340 بالمائة، والحاوليات 40 قدمًا بنسبة 244 بالمائة. دفعت ديناميكيات السوق هذه في عام 2021 أسعار الشحن إلى مستويات قياسية، مع تأثير شديد على الصادرات بما في ذلك صادرات العديد من البلدان النامية (UNCTAD A. Y., 2022, p. 4).

2-1-2- ارتفاعات قياسية لأسعار تأجير سفن الحاويات، مع دخول لاعبين جدد إلى السوق

المؤلف الأول (د.وحيد نمديل)، المؤلف الثاني (د.قطاف سهيلة)، المؤلف الثالث (د.بورحلي الربيع)

لقد أدى الارتفاع الكبير في الطلب العالمي والقدرة المحدودة للسفن إلى دفع أسعار تأجير سفن الحاويات إلى مستويات قياسية. ففي عام 2020، بلغ متوسط مؤشر ConTex الجديد لاستئجار سفن الحاويات 432 نقطة ولكن في عام 2021 ارتفع إلى 1974 وبلغ ذروته في أوائل عام 2022، في أعلى مستوى له على الإطلاق ليصل إلى 3577 نقطة. والذي يوضحه الشكل رقم (04).

الشكل(04): مؤشر ConTex الجديد، سبتمبر 2017 - سبتمبر 2022



Source: UNCTAD secrétariat, based on data the New Contex index for container produced by the humburg Shipbrokers Association, see <http://www.vhss.de> (Accessed on 28/02/2022)

أدى ارتفاع الطلب ونقص السفن إلى ارتفاع أسعار الإيجار الزمني. ففي نهاية عام 2020، كان المبدأ التوجيهي للاستئجار الزمني من 6 إلى 12 شهرًا لـ 4400 حاوية مكافئة "باناماكس القديمة" يبلغ 25000 دولار في اليوم ولكن بحلول نهاية عام 2021 وصل إلى 100000 دولار في اليوم (BRS , 2022, p. 116). بالإضافة إلى ذلك، تم تمديد فترات العقود الثابتة أيضًا. وبلغ متوسطها في عام 2021 ما يقارب 24 شهرًا، مما قلل بشكل أكبر من توافر السفن.

في مواجهة النقص الحاد في السفن المستأجرة على مدار العام، لم يتمكن معظم مشغلي سفن الحاويات من تلبية متطلبات حملتهم أو بدء خدمات جديدة. ولمعالجة هذا الوضع اشترت العديد من خطوط الشحن سفنها الخاصة، حيث اشترت MSC، على سبيل المثال أكثر من 140 سفينة، واشترت CMA CGM حوالي 50 سفينة (BRS , 2022, p. 123). وقد دفع هذا الوضع الاستثنائي أيضًا شركات الخدمات اللوجستية والشاحنين إلى استئجار السفن مباشرة، كما هو الحال مع Home Depot و Walmart و Costco و Target و Ikea. كان هذا بشكل عام على أساس قصير الأجل وللسفن أقل من 5000 حاوية.

2-1-3 الشكاوى المتعلقة برسوم الشحن الباهظة واتخاذ الإجراءات الحكومية

في الأشهر الثلاثة المنتهية في (سبتمبر) 2021، زادت ثمانية من أكبر شركات النقل رسوم التأخير والاحتجاز بنسبة 50 بالمائة في الولايات المتحدة، مقارنة بفترة الأشهر الثلاثة السابقة، لتصل إلى إجمالي 2.2 مليار دولار (desk, 2022). على الصعيد العالمي، بالنسبة للحاويات النمطية، زادت هذه الرسوم بنسبة 39 بالمائة، وتم

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل

فرضها في بعض الأحيان حتى عندما لا يتمكن الشاحنون من الوصول إلى حاوياتهم لنقلها. انخفضت الرسوم في عام 2022 في العديد من الموانئ حيث بدأت سلاسل التوريد العالمية في الانتعاش، لكنها لا تزال أعلى بنسبة 12 في المائة مما كانت عليه في عام 2020. (detention, 3rd Edition, 2022).

كان الشاحنون والحكومات قلقين بشأن الممارسات الأخرى التي تتبعها شركات النقل مثل الإبحار الفارغ وإلغاء مكالمات الموانئ. لم يكن هذا بسبب نقص الطلب ولكن لأن شركات النقل ركزت على الطرق الأكثر ربحية من آسيا إلى أمريكا الشمالية وغالبًا ما اختارت عدم الاتصال بالموانئ في أوروبا أو أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى أو في أوقيانوسيا.

أدت الشكاوى حول هذه الممارسات إلى اتخاذ إجراءات حكومية. ففي جوان 2022، وبهدف تعزيز نظام النقل البحري الذي يتسم بالكفاءة والتنافسية والاقتصادية، أقر كونغرس الولايات المتحدة قانون إصلاح الشحن البحري (congress, 2022).

وفي عام 2022 أيضًا، واستجابةً لأسعار الشحن المفرطة، رفعت لجنة التجارة العادلة الكورية دعاوى قضائية على الاحتكار ضد العشرات من شركات الشحن، الكبيرة والصغيرة بما في ذلك (Sen. Klobuchar, 2022). في أوروبا، طالبت عشر منظمات تمثل الشاحنين ووكلاء الشحن ومشغلي المحطات وغيرهم بإجراء مراجعة فورية لللائحة الاتحاد الأوروبي الخاصة بالإعفاء الجماعي والتي تعفي خطوط شحن الحاويات من العديد من الضوابط وتوازنات قانون المنافسة في الاتحاد الأوروبي وتسمح لهم بتبادل المعلومات الحساسة تجاريًا. وتمكنهم من إدارة عدد وحجم السفن المنتشرة وتواتر وتوقيت الإبحار في مسارات التجارة حول العالم (Feport, 2022). تم تجديد اللائحة آخر مرة في أبريل 2020 وستنتهي في أبريل 2024.

في الصين، عقب الشكاوى المتكررة من الشاحنين، أجريت مشاورات مع خطوط الشحن لتقييم مبررات الرسوم الإضافية. وقد تم استجواب شركات الشحن في السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا حول الطريقة التي رفعت بها أسعار الشحن بطريقة منسقة (UNCTAD, 2022, p. 5).

ستدعم زيادة التنظيم والمراقبة لسلوك الشحن والناقلين الشفافية والإنصاف والقدرة التنافسية، لأن السبب الأساسي لارتفاع أسعار الشحن وتكاليف النقل هو عدم الكفاءة والافتقار إلى المرونة على طول سلاسل التوريد.

2-2- ارتفاع الأسعار الفورية وأثره على الأسعار المتعاقد عليها

بين عامي 2020 و2021، كانت هناك اختلافات كبيرة في أسعار الشحن عبر الطرق المختلفة، فبالنسبة إلى الرحلة بين آسيا وأوروبا زادت الأسعار المتعاقد عليها بأكثر من 70 في المائة، وبين طرق آسيا وأمريكا الشمالية بنسبة 41 في المائة، وبالنسبة للطرق داخل آسيا بنسبة 46 في المائة. كانت هذه الزيادات راجعة إلى زيادة الطلب على شحن الحاويات والمعدات، ونقص القدرة الاستيعابية في الموانئ الآسيوية، والانسدادات المؤقتة لقناة السويس، والاضطراب المرتبط بـ COVID-19 في الموانئ الصينية الرئيسية. تظهر وتتعاكس هذه الاختلافات أيضًا في Xeneta shipping index (XSI) الذي يشير إلى ما يدفعه الشاحنون مقابل العقود طويلة الأجل. والشكل (5) يوضح ذلك.

الشكل (5): أسعار الشحن التعاقدية، بين الأقاليم، 2018-2021، دولارًا أمريكيًا لكل حاوية 40 قدمًا
(أسعار جويلية)

From	To	2018	2019	2020	2021	2020/19	2020/18	2021/2020	2021/2018
Africa	Africa	1 812	1 849	1 924	2 013	4.1%	6.2%	4.6%	11.09%
	Asia	748	750	775	664	3.2%	3.6%	-14.3%	-11.19%
	Europe	1 431	1 643	1 747	1 487	6.3%	22.1%	-14.8%	3.96%
	South America	2 010	1 860	1 979	1 616	6.4%	-1.5%	-18.3%	-19.59%
Asia	Africa	1 800	1 927	2 112	2 733	9.6%	17.4%	29.4%	51.89%
	Asia	737	747	821	1 194	9.8%	11.4%	45.5%	62.00%
	Europe	1 782	1 847	1 916	3 285	3.8%	7.5%	71.4%	84.39%
	North America	2 426	2 603	2 711	3 820	4.1%	11.8%	40.9%	57.48%
	Oceania	1 770	1 790	1 850	2 800	3.4%	4.6%	51.3%	58.24%
	South America	2 290	2 075	2 230	3 589	7.5%	-2.6%	61.0%	56.74%
Europe	Africa	1 595	1 650	1 858	1 727	12.6%	16.5%	-7.1%	8.23%
	Asia	967	870	1 004	1 225	15.4%	3.8%	22.0%	26.61%
	Europe	804	881	976	1 077	10.7%	21.3%	10.3%	33.84%
	North America	1 518	1 742	2 256	2 304	29.5%	48.7%	2.1%	80%
	Oceania	1 996	1 933	2 077	2 319	7.4%	4.1%	11.7%	16.18%
	South America	1 019	1 302	1 376	1 465	5.6%	35.0%	6.5%	43.79%
North America	Africa	2 890	3 112	2 981	2 639	-4.2%	3.2%	-11.5%	-8.66%
	Asia	1 009	1 111	1 269	1 385	14.2%	25.8%	9.17%	37.29%
	Europe	858	1 109	1 323	1 053	19.3%	54.2%	-20.4%	22.75%
	North America	1 534	1 429	1 584	1 362	10.8%	3.2%	-14.0%	-11.22%
	Oceania	2 538	2 634	2 996	2 475	13.8%	18.1%	-17.4%	-2.47%
	South America	1 254	1 318	1 486	1 064	12.7%	18.5%	-28.4%	-15.15%
South America	Africa	1 778	1 951	2 000	2 187	2.5%	12.5%	9.3%	22.99%
	Asia	1 623	1 963	1 802	1 841	-8.2%	11.0%	2.2%	13.42%
	Europe	1 313	1 977	1 961	1 767	-0.8%	49.3%	-9.9%	34.52%
	North America	1 521	1 882	1 745	1 969	-7.3%	14.7%	12.9%	29.50%
	South America	1 349	1 699	1 539	1 243	-9.4%	14.1%	-19.2%	-7.84%

Source :UNCTAD, Based on data provided by Transporteon/TM Consult Market intelligence data, www.Transportoon.com.

2-3- تقلب أسعار شحن الحاويات وسط عدم اليقين المستمر

في الشهرين الأولين من عام 2022، استمرت أسعار شحن الحاويات في الارتفاع ولكن ابتداء من مارس 2022 بدأت في الانخفاض، ويرجع ذلك أساسًا إلى تباطؤ الطلب وأثار عمليات الإغلاق COVID-19 في الصين، والذي زاد من أسبابها آثار الحرب في أوكرانيا.

في جانفي 2022، سجل مؤشر SCFI رقمًا قياسيًا جديدًا عند 5067 نقطة قبل أن يتراجع، لكنه كان لا يزال أعلى من متوسط ما قبل COVID-19. كما ساعدت الأسعار الفورية المنخفضة على خفض معدلات العقود طويلة الأجل واتبعت أسعار تأجير سفن الحاويات نفس النمط. في مارس 2022، وصل مؤشر ConTex لتأجير سفن الحاويات إلى أعلى مستوى له عند 3525 نقطة قبل أن يواجه اتجاهًا هبوطيًا اعتبارًا من أفريل 2022.

أدت الحرب في أوكرانيا إلى ارتفاع تكاليف الوقود وأسعار الوقود البحري. وصلت أسعار زيت الوقود منخفض الكبريت والتي بلغت 730 دولارًا للطن في فيفري 2022، إلى مستويات قياسية تجاوزت 1000 دولار للطن في جوان 2022.

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل

كما ارتفعت أسعار زيت الوقود الثقيل الكبريت، الذي تستخدمه 30 في المائة من سفن الحاويات المزودة بأجهزة تنقية الغاز (James Baker، 2022)، حيث زادت من متوسط 571 دولارًا إلى 712 دولارًا للطن. رداً على ذلك زادت خطوط شحن الحاويات من الرسوم الإضافية -بسبب الوقود -بنحو 50 في المائة، ويمكن أن تزيدها أكثر (UNCTAD, June 2022, p. 4).

2-4- الآفاق المستقبلية

إن الآفاق المستقبلية غير مؤكدة، اعتمادًا على التغييرات في الطلب، والازدحام في الموانئ وغير ذلك من اضطرابات سلسلة التوريد، بالإضافة إلى تداعيات الحرب في أوكرانيا مع التدابير الاقتصادية وغيرها من التدابير التقييدية على الشحنات المرتبطة بروسيا، والحاجة إلى إعادة تموضع السفن والحاويات. من الواضح أن جميع أوجه عدم اليقين هذه، سواء منفردة أو مجتمعة، ستؤثر على تطور أسعار الشحن بطريقة أو بأخرى، اعتمادًا كبيرًا على السيناريوهات التي تمت مناقشتها سابقًا.

في نهاية عام 2021، نما سجل طلبات سفن الحاويات بنسبة 121 في المائة، بالتالي قد يؤدي دخول المزيد من السفن إلى السوق إلى خفض أسعار الشحن، ولكن يمكن أن يقل العرض الفعال لسفن الحاويات بسبب المشاكل التشغيلية واللوجستية. بالإضافة إلى ذلك، ستدخل لائحة مؤشر كفاءة استخدام الطاقة (EEXI) ومؤشر كثافة الكربون (CII) الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية حيز التنفيذ في عام 2023 (IMO، 2022)، وسيطلب ذلك تعديل السفن وإعادة تدويرها وانخفاض متوسط سرعات الإبحار مما سيقلل من السعة وبالتالي العرض.

أظهرت أزمة سلاسل الإمداد في الثلاث سنوات الماضية (2020، 2021، 2022) أن عدم التوافق بين العرض والطلب للقدرة اللوجستية البحرية يؤدي إلى ارتفاع أسعار الشحن والازدحام والانقطاعات الحرجة لسلاسل القيمة العالمية. تحمل السفن أكثر من 80٪ من السلع المتداولة على مستوى العالم، مع ارتفاع النسبة في معظم البلدان النامية، ومن هنا تأتي الحاجة الملحة لتعزيز القدرة على الصمود أمام الصدمات التي تعطل سلاسل الإمداد وتغذي التضخم وتؤثر على أفقر الفئات أكثر من غيرها. بالتالي نحن بحاجة إلى التعلم من أزمة سلسلة الإمداد الحالية والاستعداد بشكل أفضل للتحديات والتحويلات المستقبلية. بالتالي هذا يشمل تعزيز البنية التحتية للنقل المتعدد الوسائط، وتجديد الأسطول، وتحسين أداء الموانئ وتسهيل التجارة، ويجب ألا نؤخر إزالة الكربون من النقل البحري.

أدت القيود المتعلقة بالعرض اللوجستي مع زيادة الطلب على السلع الاستهلاكية والتجارة الإلكترونية إلى دفع أسعار الشحن الفورية للحاويات عام 2021 إلى خمسة أضعاف مستوياتها ما قبل الوباء (قبل 2019)، ووصلت إلى ذروة تاريخية في أوائل عام 2022 وزادت أسعار المستهلكين بشكل حاد. انخفضت المعدلات منذ منتصف عام 2022 لكنها لا تزال مرتفعة بالنسبة لناقلات النفط والغاز الطبيعي بسبب أزمة الطاقة المستمرة.

زادت أسعار الشحن السائب الجاف بسبب الحرب في أوكرانيا والتدابير الاقتصادية ذات الصلة، فضلا عن جائحة COVID-19 المطول والاختلالات في سلاسل الإمداد. تشير تقديرات محاكاة الأكتاد إلى أن ارتفاع أسعار الحبوب وأسعار الشحن السائب الجاف يمكن أن يؤدي إلى زيادة بنسبة 2.1٪ في أسعار المواد الغذائية الاستهلاكية، مع زيادات أعلى في البلدان ذات الدخل المتوسط والمنخفض.

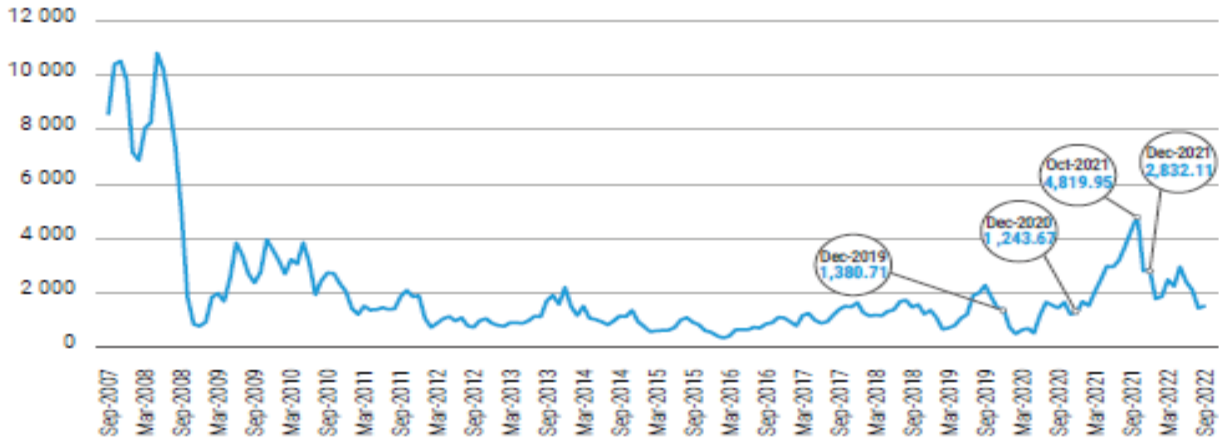
المؤلف الأول (د.وحيد نمديل)، المؤلف الثاني (د.قطاف سهيلة)، المؤلف الثالث (د.بورحلي الربيع)

3-أسعار شحن البضائع السائبة الجافة تصل إلى مستويات قياسية

3-1-تدفع تغيرات السوق والازدحام معدلات الشحن السائبة الجافة إلى مستويات جديدة

أدى الطلب القوي والعرض المحدود إلى ارتفاع معدلات الشحن السائبة الجافة. حيث أدى الانتعاش الاقتصادي المطرد والمحفزات المالية إلى تعزيز النشاط الصناعي وزيادة الطلب على معظم السلع السائبة الجافة مثل الحبوب وخام الحديد والفحم. لكن توافر السفن تم تقييده بسبب قيود COVID-19 وازدحام الموانئ. في عام 2021، زاد الوقت المستغرق في الميناء بنسبة 2.3% لناقلات البضائع السائبة الجافة و2.1% لناقلات البضائع السائبة الجافة القابلة للكسر. كان هناك أيضًا تراجع بنسبة 21 في المائة في تسليم السفن الجديدة (Drewry, 2022). يتم تتبع متوسط تكلفة شحن المواد الخام مثل الحبوب والفحم وخام الحديد من خلال مؤشر بورصة البلطيق الجاف (BDI) والذي تضاعف ثلاث مرات من أكتوبر 2019 إلى أكتوبر 2021، إلى مستوى قياسي بلغ ما يقرب من 5000 نقطة (astmarkets, 2022). والشكل (6) يوضح ذلك.

الشكل (6): مؤشر بورصة البلطيق (BDI) الجاف، سبتمبر 2017 - سبتمبر 2022



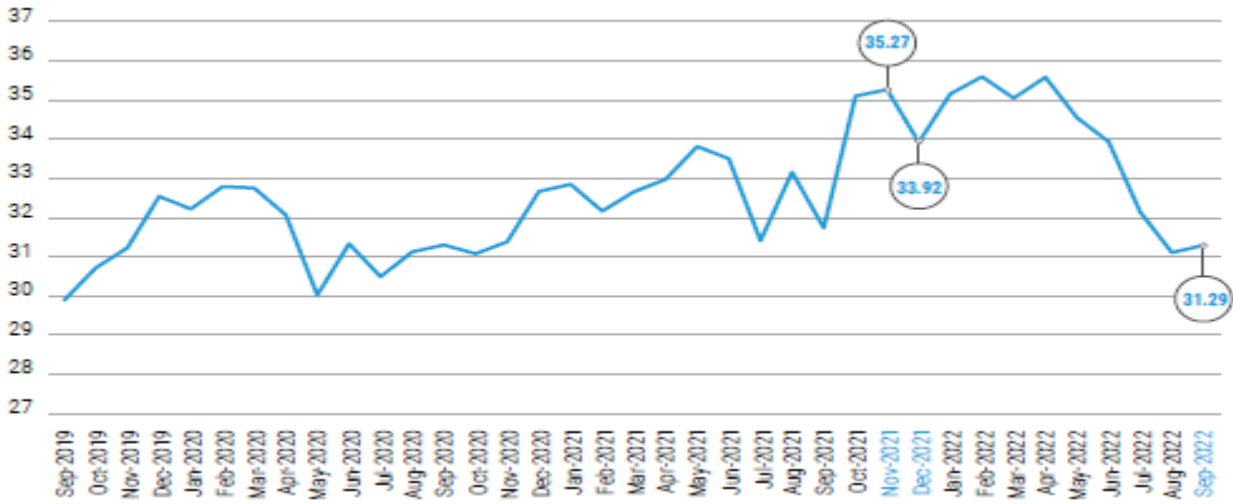
Source: UNCTAD, based on data from Clarksons Shipping Intelligence Network

تزامنت الزيادة في أسعار الشحن في أكتوبر مع نمو الطلب على الفحم وأسعاره. كما أصبحت الموانئ أكثر ازدحامًا نتيجة لمتطلبات الحجر الصحي والحظر المفروض على استيراد الفحم الأسترالي من قبل حكومة الصين حيث منعت السفن التي تحمل الفحم الأسترالي من الدخول إلى موانئ الصين لعدة أشهر. في أكتوبر 2021، ارتفع مؤشر ازدحام الموانئ السائبة الجافة في Clarksons إلى 35 في المائة كما هو موضح في الشكل التالي:

الشكل (7): مؤشر ازدحام ميناء كلاركسونز - النسب المئوية لناقلات البضائع السائبة في أعماق البحار في

الميناء سبتمبر 2019 - سبتمبر 2022

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل



Source: UNCTAD, based on data from Clarksons Shipping Intelligence Network

تأثرت أسواق الشحن الجاف السائب بشكل أكبر بالأحداث الجوية القاسية في آسيا وأمريكا الشمالية مما أدى إلى ارتفاع الأسعار. في الولايات المتحدة في نهاية أوت 2021، تسبب الإعصار إيدا في اضطراب شديد في عمليات التصدير والتحميل (Drewry, 2022). في آسيا في أوائل سبتمبر 2021، أجبر إعصار تشانثو على الإغلاق المؤقت لأكبر موانئ الصين.

ونتيجة لذلك، قفزت أرباح سفن الصب الجاف عبر جميع أحجام السفن، لتصل إلى 39850 دولارًا في اليوم كما كان هناك طلب على شركات الشحن الصغيرة الحجم لنقل البضائع بالحاويات بسبب نقص السعة في سوق سفن الحاويات.

3-2- تواجه أسعار المواد السائبة الجافة تقلبات في نهاية عام 2021 وحتى عام 2022

تواجه أسعار شحن البضائع السائبة الجافة تقلبات في نهاية عام 2021 وحتى عام 2022، في نهاية عام 2021 انخفضت أسعار الشحن النقل السائبة بشكل حاد، مما يعكس التغيرات الموسمية، والوضع الاقتصادي في الصين وكذلك انتشار COVID-19.

من نهاية أكتوبر 2021 إلى نهاية ديسمبر 2021، انخفض مؤشر BDI بنسبة 40 في المائة إلى 2832 نقطة وفي جانفي 2022 انخفض إلى 1760 نقطة، مع استمرار الانكماش خلال الأشهر الأولى من عام 2022 والتي ظل فيها ازدحام الموانئ يمثل مشكلة، حيث مثل مؤشر ازدحام الموانئ السائبة الجافة حوالي 35 في المائة. منذ ذلك الحين، شهدت الأسواق طلبًا متزايدًا. فقد قوبل انخفاض شحنات الحبوب بسبب الحرب في أوكرانيا بزيادة صادرات الحبوب من البرازيل، وصادرات الفحم من إندونيسيا عندما تم رفع حظر التصدير وزيادة الطلب من أوروبا (Rasmussen, 2022). بحلول ماي 2022، كان BDI يمثل 2943 نقطة، أي زيادة أسعار الشحن السائب الجاف وأسعار المواد الغذائية الاستهلاكية.

3-2-1- زيادة أسعار الشحن السائب الجاف وأسعار المواد الغذائية الاستهلاكية.

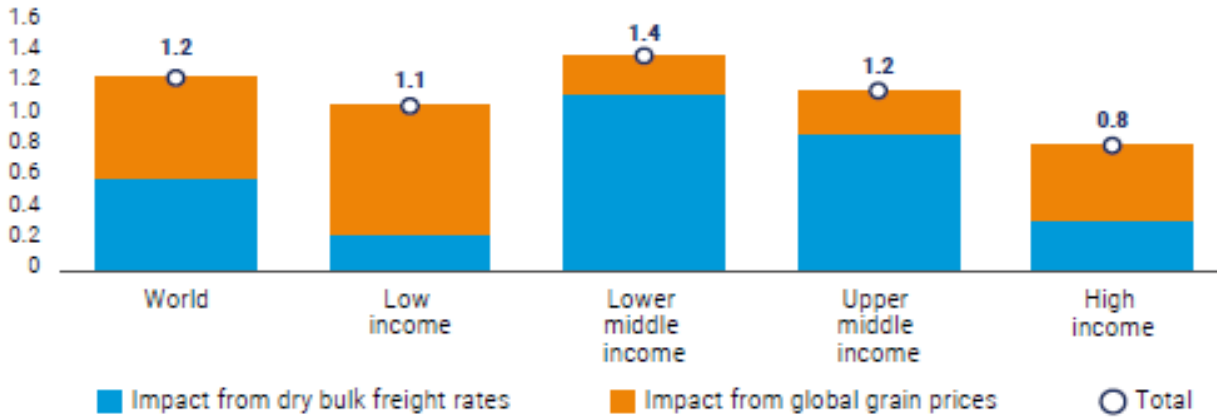
المؤلف الأول (د.وحيد نمديل)، المؤلف الثاني (د.قطاف سهيلة)، المؤلف الثالث (د.بورحلي الربيع)

ارتفعت أسعار الحبوب وتكاليف الشحن منذ بداية الحرب في أوكرانيا. بين فيفري وماي 2022، حيث ارتفع مؤشر BDI بنسبة 60 في المائة. ومنذ ذلك الحين، تراجعت ولكن في جويلية 2022 كانت لا تزال أعلى بنسبة 13 في المائة

مما كانت عليه في فبراير 2022. ووفقاً للأُنكاد فإن الزيادة في أسعار الشحن السائبة الجافة العالمية وأسعار الحبوب ستؤدي إلى زيادة أسعار المواد الغذائية الاستهلاكية بنسبة 1.2 في المائة على مستوى العالم (UNCTAD, June 2022, p. 5).

من المتوقع أن تكون الزيادات في أسعار المواد الغذائية أعلى قليلاً في البلدان المتوسطة الدخل التي تعتمد اقتصاداتها بشكل أكبر على الشحن الجاف السائب والشكل (8) يوضح ذلك.

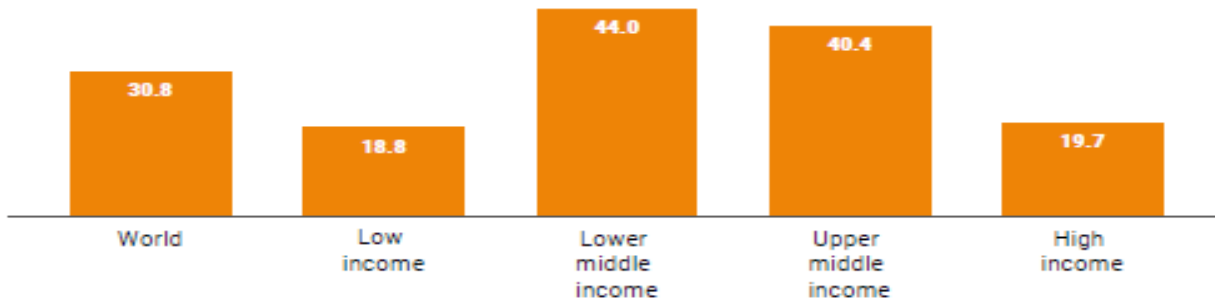
الشكل (8): تأثير ارتفاع معدلات الشحن السائب الجاف وأسعار الحبوب العالمية على أسعار المواد الغذائية الاستهلاكية، بلدان مختارة (نسبة مئوية)



Source: UNCTAD calculation, based on data from Clarcksons Shipping Intelligence Network

تميل الاقتصادات الصغيرة ذات الدخل المنخفض والتي لديها قدرة أقل على تصنيع الأغذية إلى استيراد الأغذية المصنعة التي يتم نقلها بشكل أساسي عن طريق الحاويات، حيث قدر الأُنكاد أن أسعار المستهلك ستكون أعلى بنسبة 1.5 في المائة في عام 2023 مما كانت ستصبح عليه لولا ارتفاع أسعار شحن الحاويات. والشكل (9) يوضح ذلك

الشكل (9): حصة الحبوب التي تستوردها السفن السائبة من إجمالي الواردات الغذائية، مجموعات بلدان مختارة، 2019

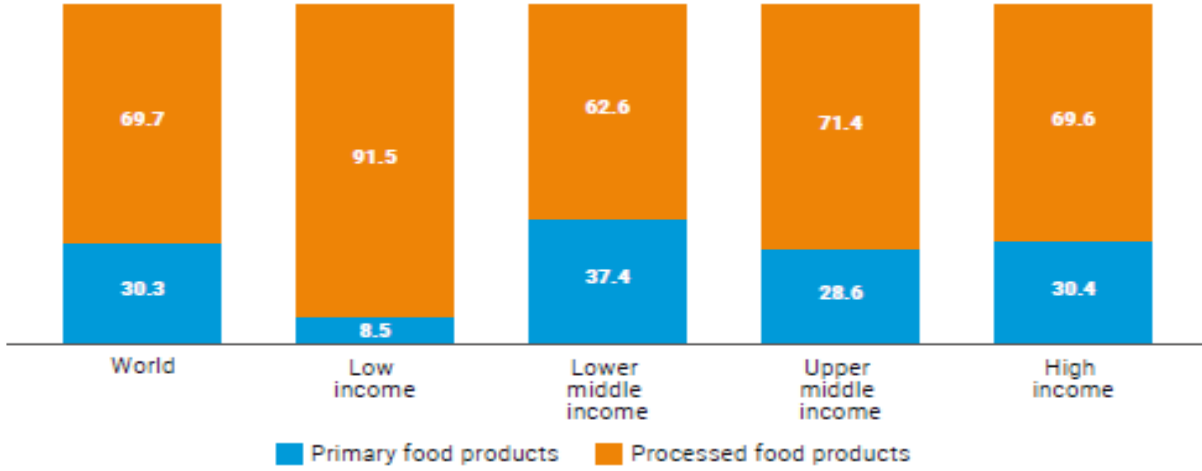


Source: UNCTAD calculation, based on data provided by sea/ www.sea.live, and agriculture organization, food balaces

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل

وكانت أسعار الشحن المرتفعة بشكل عام هي الأشد تضرراً في أقل البلدان نمواً والدول الجزرية الصغيرة النامية التي تعتمد أكثر على واردات البضائع المعبأة في حاويات. والشكل (10) يوضح ذلك

الشكل (10): حصة المنتجات الغذائية الأولية والمجهزة في الواردات الغذائية بشكل أساسي للاستهلاك المنزلي، مجموعات بلدان مختارة، 2020

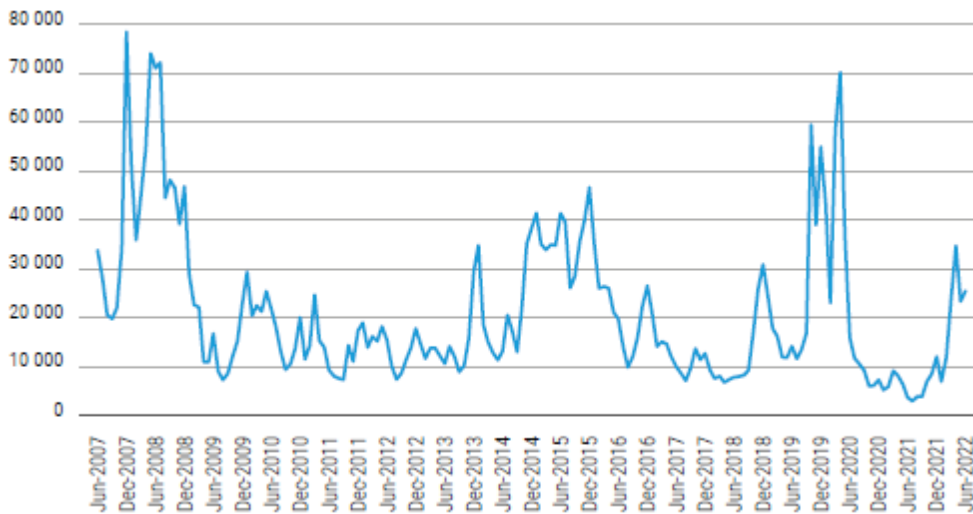


Source: UNCTAD calculation, based on data provided by World Bank

3-3- تراجع أسعار شحن الناقلات في عام 2021 ولكنه يرتفع في عام 2022

في عام 2021، ظل حجم تجارة النفط المنقولة بحراً دون مستويات ما قبل الوباء، مع انخفاض حاد في صادرات النفط الخام للمسافات الطويلة من الشرق الأوسط والولايات المتحدة (Drewry, 2022). ولكن في الوقت نفسه، استمرت إمدادات الناقلات في النمو حيث تم تسليم المزيد من السفن، خاصة بالنسبة للناقلات الخام الأكبر حجماً. نتيجة لذلك، كان هناك انخفاض حاد في أسعار الشحن. بين عامي 2020 و2021، انخفض متوسط أرباح الناقلات اليومية من 24877 دولاراً إلى 6416 دولاراً، وهو أدنى مستوى على الإطلاق، على الرغم من أنها بدأت في الارتفاع مع نهاية العام مع زيادات الطلب على النفط الخام، والشكل 10 يبين ذلك.

الشكل (10): متوسط الأرباح لجميع الناقلات، (يون 2007 - (يون 2022 (دولار في اليوم)



Source: UNCTAD calculation, based on data from Clarksons Shipping Intelligence Network

المؤلف الأول (د.وحيد نمديل)، المؤلف الثاني (د.قطاف سهيلة)، المؤلف الثالث (د.بورحلي الربيع)

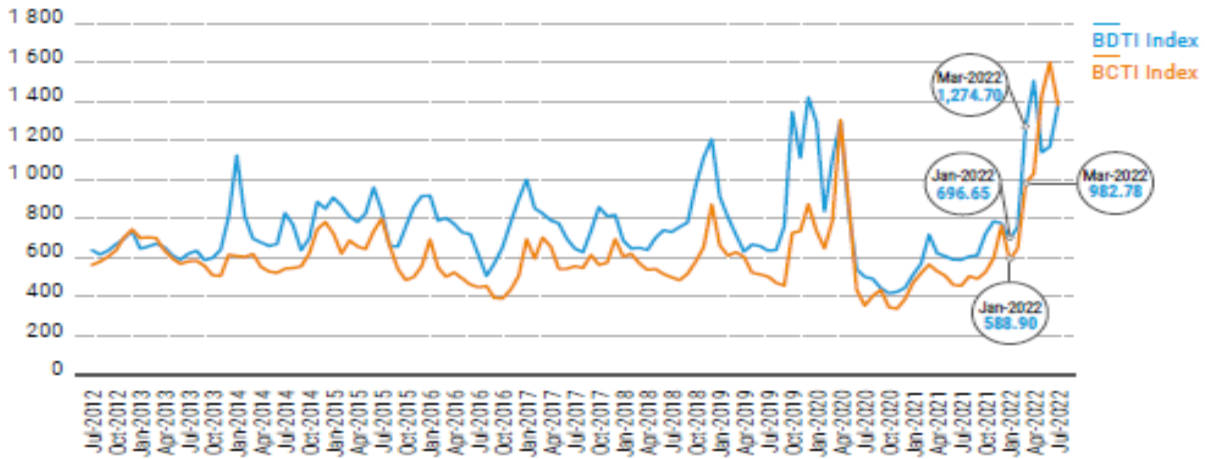
مقارنة بسوق ناقلات النفط الخام، كانت أسواق شحن ناقلات المنتجات النفطية أفضل. خلال النصف الأول من عام 2021، حيث كانت الصادرات من الصين قوية، بينما زادت صادرات المنتجات النفطية في الهند للمسافات الطويلة أيضًا بشكل مؤقت خلال الربع الثاني من عام 2021، وبعد ذلك أدت عمليات الإغلاق إلى خفض الاستهلاك المحلي بشدة. في عام 2021، وتخفيض القدرة على التوريد (News، 2021).

3-3-1- الحرب في أوكرانيا وأثرها في زيادة أسعار شحن الناقلات

ظلت الأرباح منخفضة حتى أوائل عام 2022، ولكن في فيفري 2022 أدت الحرب في أوكرانيا إلى ارتفاعات كبيرة على بعض الطرق، كما ارتفعت بعض الأسعار بسبب التحولات في تدفقات تجارة النفط. بين جانفي ومارس 2022 ارتفعت تكلفة نقل النفط الخام، وفقًا لمؤشر الناقلات القذرة في بحر البلطيق (BDTI) بأكثر من 80 في المائة في حين زاد مؤشر الناقلات النظيفة في بورصة البلطيق (BCTI) بأكثر من 60 في المائة. والشكلين (11) و(12) يبينان ذلك.

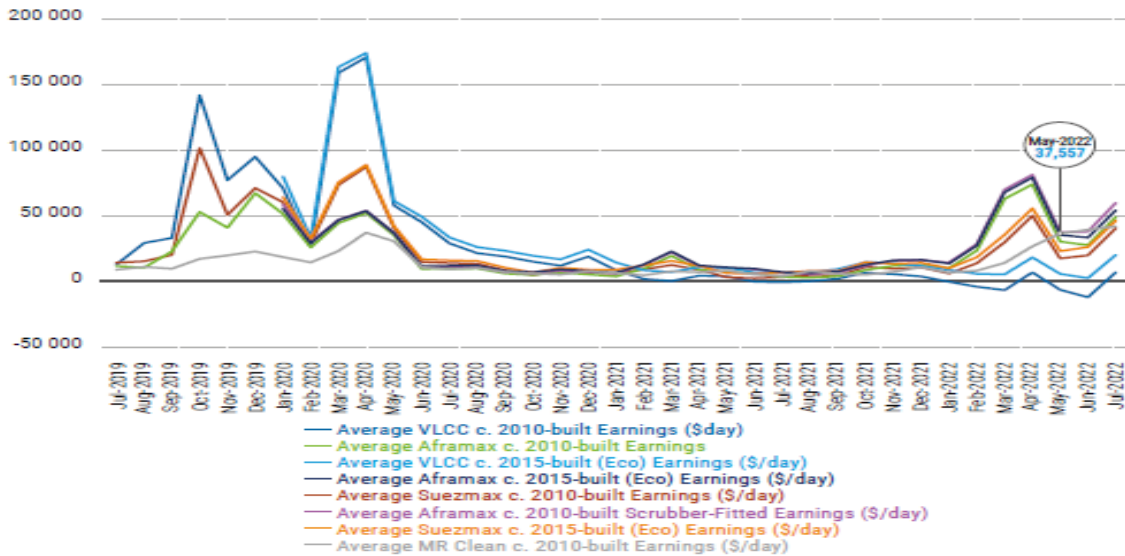
الشكل(11): مؤشر الناقلات القذرة في منطقة البلطيق ومؤشر الناقلات النظيفة في بورصة البلطيق (جويلية)

2022 - (جويلية) 2012



Source: UNCTAD calculation, based on data from Clarksons Shipping Intelligence Network

الشكل(12): متوسط الأرباح، ناقلات مختارة، (جويلية) 2019 - (جويلية) 2022 (دولار في اليوم)



ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل

Source: UNCTAD calculation, based on data from Clarcksons Shipping Intelligence Network

للحرب في أوكرانيا مجموعة من التأثيرات، حيث أدت العقوبات الاقتصادية وغيرها من الإجراءات التقييدية إلى خفض تدفقات النفط الخام من الاتحاد الروسي إلى أوروبا، ليحل محله النفط من الولايات المتحدة والشرق الأوسط. وقد أدى ذلك إلى خفض الطلب على ناقلات النفط الخام الكبيرة جدًا (VLCCs) ولكنه أدى إلى زيادة الطلب على ناقلات Aframax و Suezmax الأصغر.

في الوقت نفسه، زاد الاتحاد الروسي من صادرات النفط الخام من البحر الأسود وموانئ بحر البلطيق إلى آسيا، ليحل محل النفط من الولايات المتحدة وأمريكا اللاتينية والشرق الأوسط. وقد أدى هذا أيضًا إلى انخفاض الطلب على ناقلات النفط العملاقة وزيادة استخدام السفن الصغيرة.

ونتيجة لذلك، فإن الأرباح اليومية لشركة Aframax C، تم بناؤه عام 2015 (Eco) والذي بلغ 13.733 دولارًا في جانفي 2022، في أبريل 2022 قفزت إلى مستوى قياسي بلغ 79.343 دولارًا، والشكل (12) السابق يوضح ذلك. خلال نفس الفترة متوسط Suezmax c، قفزت الأرباح اليومية المبنية في 2015 (Eco) من 10146 دولارًا أمريكيًا إلى 55791 دولارًا أمريكيًا. كانت هناك أيضًا علاوات ضخمة لأصحاب السفن الراغبين في المخاطرة بنقل النفط الروسي.

أدت التوترات الجيوسياسية التي أدت إلى زيادة الواردات إلى أوروبا من الولايات المتحدة والشرق الأوسط وآسيا إلى زيادة أسعار الشحن لناقلات المنتجات النفطية. فقفز متوسط أسعار ناقلة MR للمنتجات البترولية النظيفة من 6.822 دولارًا أمريكيًا في اليوم إلى 14.184 دولارًا أمريكيًا في اليوم، وهو أعلى معدل.

الخاتمة:

دعا مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأنكتاد) في تقريره الرئيسي "استعراض النقل البحري 2022" إلى زيادة الاستثمار في اللوجستية البحرية. من هنا يجب أن تكون الموانئ وأساطيل الشحن والمواصلات مع الأراضي الداخلية أكثر استعدادًا للآزمات العالمية المستقبلية وتغير المناخ والتحول إلى طاقة منخفضة الكربون.

- بالنسبة لفرضيات الدراسة ومن خلال ما تم التطرق إليه توصلنا الى ما يأتي:
- **الفرضية الأولى** التي تنص على أن الاضطرابات المختلفة سنوات 2020 الى غاية سنة 2022-التمثلة في جائحة COVID-19 وزيادة حجم التجارة العالمية بالحاويات، والنمو المنخفض في إمدادات الأسطول وازدحام الموانئ والمشاكل البرية والاضطرابات في سلاسل التوريد - أدت الى ارتفاع كبير في أسعار الشحن. وهو فعلا ما تم إثباته في الجزء الأول من الدراسة.
- **الفرضية الثانية** التي تنص على أن البلدان النامية والمتقدمة ستحتاج إلى دعم للاستثمار في سلاسل إمداد أكثر قوة ومرونة واستدامة وذات رؤية طويلة الأجل. وهو ما تم إثباته في الجزء الثاني من الدراسة حيث بينا مدى حاجة القطاع البحري في العالم إلى استثمارات أكبر في البنية التحتية والاستدامة لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل.

من خلال ما تم التطرق إليه في هذا البحث توصلنا الى النتائج الاتية:

• نتائج الدراسة:

- أدت جائحة COVID-19 إلى زيادة أسعار الشحن بسبب الطفرة في التجارة المنقولة بحرًا جنبًا إلى جنب مع الاضطرابات في الموانئ، وانخفاض النقل البري والمستودعات وسعة التخزين. وقد أدى ذلك إلى انخفاض السعة وتقييد السفن لفترة أطول من المعتاد وزيادة التأخيرات والرسوم الإضافية.
- اجتذبت أسعار الشحن والأرباح المرتفعة مشتغلي الحاويات الإقليميين الأصغر في ممرات التجارة بين الشرق والغرب ولكن هذه الخدمات قد لا تكون مستدامة على المدى الطويل نظرًا لشكوك السوق وأسعار الشحن المتقلبة.
- يشعر الشاحنون والحكومات بالقلق إزاء ارتفاع التكاليف والزيادات في عمليات الإبحار الفارغة وإلغاء مكالمات الموانئ وزيادة رسوم التأخير والاحتجاز. ودعوا السلطات العامة إلى مراقبة وتنظيم سلوك الشحن والناقلين لضمان الشفافية والعدالة والتنافسية في النقل البحري. لكن المشاكل الأساسية هي عدم الكفاءة والاضطرابات.
- وفقًا للأنكاد، ستؤدي الزيادة في أسعار الشحن السائبة الجافة العالمية وأسعار الحبوب إلى زيادة أسعار المواد الغذائية الاستهلاكية العالمية بنسبة 1.2 في المائة. ستكون التأثيرات أكبر في الاقتصادات ذات الدخل المتوسط التي تستورد المزيد من المنتجات الغذائية الأولية والاقتصادات منخفضة الدخل التي تستورد المزيد من الأغذية المصنعة. يمكن للعالم أيضًا أن يتوقع حدوث اضطراب منتظم في سلاسل التوريد التي ستحتاج إلى أن تكون أكثر مرونة ومرونة.
- من المرجح أن تتقلب أسعار الشحن في مواجهة COVID-19 المستمر، والحرب في أوكرانيا وعدم اليقين في السياسة الاقتصادية، والمخاطر الجيوسياسية، والطاقة والأمن الغذائي، وأنظمة الطاقة والاستدامة وإزالة الكربون. حيث ستؤدي أسعار الشحن المرتفعة إلى ارتفاع أسعار الغذاء والطاقة.

• توصيات الدراسة:

- **سلاسل التوريد:** ستحتاج البلدان النامية إلى دعم للاستثمار في سلاسل إمداد أكثر قوة ومرونة واستدامة. ينبغي لحلول تيسير النقل والتجارة تسريع الانتقال إلى لوجستيات التجارة الذكية والخضراء وتعزيز البنية التحتية للنقل، بما في ذلك خدمات الموانئ والأراضي الداخلية والخدمات اللوجستية.
- **التمويل:** ينبغي أن تستند زيادة التمويل والاستثمار وتعبئة الموارد إلى رؤية طويلة الأجل لسلاسل إمداد النقل البحري تتسم بالمرونة والاستدامة.
- **التخفيف من التأثير على البلدان المعرضة للخطر:** كانت تكاليف الشحن المرتفعة هي الأشد تضرراً في البلدان المعتمدة على الاستيراد. هناك حاجة إلى آلية استجابة للتخفيف من التأثير على البلدان الأكثر ضعفاً، بما في ذلك البلدان المستوردة الصافية للأغذية، والدول الجزرية الصغيرة النامية، والبلدان النامية غير الساحلية، وأقل البلدان نمواً.

ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لمواجهة أزمات سلاسل الإمداد في المستقبل

- **الحلول الإقليمية:** يمكن معالجة تكاليف النقل المرتفعة من خلال خدمات الأسطول والشحن على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي. ويمكن أن يشمل ذلك المؤشرات البحرية الإقليمية، ومرصد الشحن الإقليمية لجمع البيانات ورصد مؤشرات الأداء الرئيسية.
 - **المساعدة الفنية:** ستحتاج البلدان الضعيفة إلى المساعدة والدعم التقنيين للتخفيف من أثر ارتفاع الأسعار ولتطوير أنظمة نقل وسلاسل قيمة مستدامة ومرنة.
 - تتمثل الحلول طويلة المدى في تعزيز أداء وإنتاجية الموانئ، وتحسين البنية التحتية للنقل، والنقل البري والاتصال ومرافق التخزين مع تقليل نقص العمالة، وجعل سلاسل التوريد أكثر قوة ومرنة.
- المراجع المستخدمة:

• المراجع باللغة الإنجليزية

Bibliographie

- ¹ David Dierker, Ezra Greenberg, Steve Saxon, and Tewodros Tiruneh, Navigating the current disruption in containerized logistics, McKinsey & company, 14 march 2022, p.6 (Article. Available at: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/navigating-the-current-disruption-in-containerized-logistics>.
- ² Andras Komaromi, Diego A. Cerdeiro and Yang Liu, Supply Chains and Port Congestion Around the World, IMF Working Paper WP/22/59. March 2022.
- ³ David Dierker and others, Navigating the current disruption in containerized logistics ibid, p.8
- ⁴ The Maritime Executive (2022). Africa Navigates the COVID Era's Shipping Challenges. September. Available at: <https://maritime-executive.com/article/africa-navigates-covid-era-shipping-and-ports-challenges>.
- ⁵ UNCTAD ,Impact of the Shortage of Empty Containers in World Maritime Trade: A plea from African Shippers' Councils, Achil Yamen, Expert in Transport and International Trade Deputy Director of International Cooperation Cameroon National Shippers' Council, Multi-year Expert Meeting on Transport, Trade Logistics and Trade Facilitation 9th Session. 12–14 July 2022 Available at: https://unctad.org/system/files/non-official-document/Cimem9_2022_p25_Yamen.pdf.
- ⁶ Clarksons Research, Container Intelligence Quarterly. First Quarter, 2022.
- ⁷ BRS Group, Shipping and Shipbuilding Markets. Annual Review. Available at: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2022.html>.
- ⁸ Shipping and Freight Resource, White House announces measures to monitor ocean carrier freight pricing. March 2022. Available at: <https://www.shippingandfreightresource.com/white-house-announces-measures-to-monitor-ocean-carrier-freight-pricing/>.
- ⁹ Container xChange , Annual Benchmark Report on Demurrage & Detention. 3rd Edition, 2022 .
- ¹⁰ <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-bill/3580/text/enr> .
- ¹¹ <https://www.offshore-energy.biz/south-korea-23-shipping-firms-fined-81m-for-price-fixing>
- ¹² Feport (2022). Container shipping customers and service suppliers call for immediate start to review of competition rules: Press Release. July. Available at: <https://www.feport.eu/media-corner/news/news/1161-container-shipping-customers-and-service-suppliers-call-for-immediate-start-to-review-of-competition-rules>.
- ¹³ UNCTAD (2022a). Impact of the Shortage of Empty Containers in World Maritime Trade: A plea from African Shippers,ibid.

- ¹⁴ Lloyds List, Rising bunker prices threaten higher box freight costs. March. 2022. Available at <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140072/Rising-bunker-prices-threaten-higher-box-freight-costs> .
- ¹⁵ UNCTAD , Maritime Trade Disrupted the War in Ukraine and its Effects on Maritime Trade Logistics, June2022. Available at: <https://unctad.org/webflyer/maritime-trade-disrupted-war-ukraine-and-its-effects-maritime-trade-logistics>.
- ¹⁶ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MEPC76.aspx> .
- ¹⁷ Drewry (2022b). Shipping Insight. January 2022.
- ¹⁸ astmarkets , Volatility in dry bulk freight set to continue into the new year: 2022 preview. Euan Sadden. January 2022. Available at: <https://www.fastmarkets.com/volatility-in-dry-bulk-freight-set-to-continue-into-the-new-year-2022-preview>.
- ¹⁹ Fastmarkets , Volatility in dry bulk freight set to continue into the new year, ibid.
- ²⁰ BIMCO, Webinar: slow supply growth to support dry bulk market as risks to demand mount. Niels Rasmussen. June 2022. Available at: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2022/20220607-smoo-bulk.
- ²¹ UNCTAD (2022b). Maritime Trade Disrupted the War in Ukraine and its Effects on Maritime Trade Logistics. UNCTAD/OSG/INF/2022/2. June 2022. Available at: <https://unctad.org/webflyer/maritime-trade-disrupted-war-ukraine-and-its-effects-maritime-trade-logistics>.
- ²² Drewry (2022b). Shipping Insight. January .
- ²³ Clarksons Research (2022b). Shipping Review & Outlook. March2022.
- ²⁴ Hellenic Shipping News (2021b). 2021: A Year to Forget for the Tanker Market. Shipping News December. Available at: <https://www.hellenicshippingnews.com/2021-a-year-to-forget-for-the-tanker-market/>.