

دراسة معدلات حجوم النقل البحري وتأثير ارتفاع تكاليف الشحن على الاقتصاد العالمي

الدكتور المهندس مازن محمود عبد اللطيف



ملخص

يرجع توسع نشاط الإنسان في البحر إلى أهمية الملاحة البحرية وما تقدمه من خدمات هامة للمجموعة الدولية والتنمية الاقتصادية والتجارية، حيث يعد النقل البحري عصب التجارة الدولية وأحد محركات العولمة الرئيسية فهو ينقل زهاء ٨٠% من حجم التجارة العالمية. كان لمجموع الأزمات العالمية القريبة التي عصفت بالعالم أجمع، بدءاً من تفشي جائحة كورونا وما تلاها من موجة إغلاق غير مسبوق، مروراً بالتضخم الاقتصادي أثر رجعي أدى لحدوث خلل في سلاسل التوريد والإمداد، وهو ما كان سبباً رئيساً في تضاعف وارتفاع أسعار الشحن البحري في كافة أرجاء العالم، والتي ما زالت حتى اللحظة في تصاعد مطرد ومستمر. تكمن أسباب ارتفاع أسعار الشحن البحري بشكل كبير، في ارتفاع الطلب على السلع، ما أدى إلى ارتفاع الطلب على الشحن، في وقت لا تزال فيه مجموعة من البواخر والحاويات عالقة في موانئ دول توقف فيها الإنتاج بسبب كورونا، حيث إنه لا يمكن لتلك البواخر والحاويات التحرك فارغة بدون سلع نحو الوجهات، التي شهدت استئناف عملية الإنتاج في مرحلة ما بعد كوفيد-١٩، وتحتاج إلى تلك البواخر والحاويات، لأن ذلك سيتسبب للبواخر المذكورة في خسارة كبيرة، نظراً للكلفة العالية التي يتطلبها تحركها من ميناء إلى آخر.

كلمات مفتاحية: Shipping Costs, Transport Costs, Marine

مقدمة:

تكمّن أهمية الملاحة البحرية بما تقدمه من خدمات هامة لتعزيز التنمية الاقتصادية والتجارية وتعددت أغراض الملاحة البحرية من أغراض صيدية في بادئ الأمر إلى أغراض تجارية اقتصادية، حيث تقوم التجارة بشكل أساسي على تبادل السلع والمنتجات بين الأشخاص سواء كانوا في دولة واحدة أو في دول مختلفة تبعاً للتطورات الحاصلة التي أدت إلى تكوين فائض في الإنتاج الشيء الذي أدى بالمنتجين إلى محاولة تصريفها وتوزيعها فاتخذوا من البحر وسيلة لتسويق فائض منتوجاتهم وجلب حاجاتهم من السلع الاستهلاكية.

ولقد سلك في هذا السبيل جل شعوب العالم القديم على غرار الإغريق والرومان والعرب المسلمين الذين جعلوا من البحر وسيلة للترحال والمبادلات التجارية بين الشعوب، بل أبعد من ذلك حيث نظمت الرحلات الاستكشافية بهدف فتح سبل جديدة للتجارة مما أدى إلى كشوفات جغرافية هامة على غرار رأس الرجاء الصالح والرأس الأخضر وقارتي أمريكا وأستراليا، كما أن الإنسان سعى في هذا الميدان إلى اختزال الطرق والسبل البحرية وتذليل ما يقابله من صعاب فشق كلا من قناتي السويس وبنما فكان النقل البحري دوماً أهم محركات النشاط الاقتصادي فرغم التطورات العلمية الحاصلة لم يتم إيجاد بديل للنقل البحري في مجال نقل البضائع في العالم.

يستند النقل إلى تحميل البضائع حتى تتحقق من وراء ذلك مصلحة تجارية وهو الذي يحقق غالبية العقود التجارية الأخرى لأنه لا يمكن تصور أي عملية شراء إلا ويعقبها عملية نقل السلعة المباعة من البائع إلى المشتري.

وعلى هذا الأساس زاد الاهتمام بالنقل البحري للبضائع منذ القدم على الصعيدين الدولي والداخلي من خلال محاولة تقنينه وتوجيه القواعد التي تحكمه حيث تولى البحارة قديماً كل الاعمال المادية

الخاصة بشحن البضائع وتفريغها وذلك نظراً لضآلة حجمها لكن مع التطور الهائل في قيمة المبادلات أدى بالفاعلين في هذا المجال إلى تطوير بناء السفن لزيادة الحمولة وتطوير بناء الموانئ لفعالية أكثر والسعي إلى اختزال زمن الملاحة وزمن الرسو من جانب إلى آخر.

يحتل النقل البحري للبضائع مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى في التجارة العالمية نظراً لقدرة السفينة على التكيف مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة إضافة إلى ما تتميز به من سعة استيعابية لاستقبال مختلف البضائع ونقلها إلى موانئ العالم، أضف إلى ذلك أن النقل البحري يعد من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن.



استعراض النقل البحري

النقل البحري هو عصب التجارة الدولية وأحد محركات العولمة الرئيسية فهو ينقل زهاء /٨٠/ في المائة من حجم التجارة العالمية وأكثر من /٧٠/ في المائة من قيمة هذه التجارة التي تجري مناوالتها في الموانئ في سائر أنحاء العالم، بل إن هذه الحصص تكون أكثر ارتفاعاً في أغلب البلدان النامية.

الجدول (١): مجموعات السفن المستخدمة في النقل البحري

| أنواع السفن التي تتألف منها | نوع الناقلات |
|---|------------------------|
| ناقلات النفط الصهريجية | ناقلات النفط الصهريجية |
| ناقلات ركاز وسوائب، ناقلات ركاز/سوائب/نفط | ناقلات السوائب |
| بضائع مبردة، بضائع متخصصة، بضائع مناولة أفقية، بضائع عامة) وحيدة ومتعددة الأسطح، (بضائع عامة/ركاب) | ناقلات البضائع العامة |
| مقسمة بالكامل إلى خلايا | سفن الحاويات |
| ناقلات صهريجية للنفط/ناقلات صهريجية للمواد الكيميائية، ناقلات صهريجية للمواد الكيميائية ناقلات صهريجية أخرى، ناقلات للغاز المسيل، سفن ركاب ومناولة أفقية، سفن ركاب، صنادل صهريجية، صنادل بضائع عامة، سفن صيد، سفن تموين جميع الأنواع الأخرى | سفن أخرى |



الجدول (٢): المجموعات التقريبية لأحجام السفن المشار إليها في استعراض النقل البحري وفقاً للتسميات الشائعة في مجال النقل البحري

| ناقلات النفط الخام الصهرجية | |
|---|--|
| 350,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة | ناقلات النفط الخام العملاقة، ثنائية الهيكل |
| 320,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة | ناقلات النفط الخام العملاقة، أحادية الهيكل |
| 349,999-200,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة | ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً، ثنائية الهيكل |
| 319,999-200,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة | ناقلات النفط الخام الكبيرة جداً، أحادية الهيكل |
| 199,999-125,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة | ناقلات النفط الخام الصهرجية سويسماكس |
| 124,999-80,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة عرض السطح < ٣٢.٣١ م | ناقلات النفط الخام الصهرجية أفراماكس |
| 79,999-50,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة عرض السطح > ٣٢.٣١ م | ناقلات النفط الخام الصهرجية بنماكس |
| ناقلات السوائب الجافة/الركاز | |
| 150,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة | ناقلة السوائب الكبيرة كيب - سايز |
| 149,999-80,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة عرض السطح < ٣٢.٣١ م | ناقلة السوائب الصغيرة كيب - سايز |
| 84,999-55,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة عرض السطح > ٣٢.٣١ م | ناقلة السوائب بنماكس |
| 54,999-35,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة | ناقلة السوائب هاندي ماكس |

| | |
|----------------------------------|---|
| ناقلة السوائب هاندي سايز | 10,000-34,999 طن فأكثر من الحمولة الساكنة |
| ناقلات الركاز/النفط | |
| ناقلات الركاز/النفط الكبيرة جداً | 200,000 طن فأكثر من الحمولة الساكنة |
| سفن الحاويات | |
| سفن الحاويات بوست - بنماكس | عرض السطح < ٣٢.٣١ م |
| سفن الحاويات بنماكس | عرض السطح > ٣٢.٣١ م |

النقل البحري وجائحة كورونا

أبرزت جائحة فيروس كورونا (كوفيد -١٩) الترابط العالمي بين الدول، وأدت الجائحة إلى ظهور اتجاهات جديدة ستعيد تشكيل مشهد النقل البحري، حيث يمر هذا القطاع بلحظة مفصلية إذ أنه يواجه ليس فقط الشواغل المباشرة الناجمة عن الجائحة بل أيضاً الاعتبارات الأطول أجلاً التي تتراوح بين التحولات في تصميم سلاسل الإمداد وأنماط العولمة إلى التغييرات في عادات الاستهلاك والانفاق والتركيز المتزايد على تحقيق انخفاض الكربون كما يتعامل هذا القطاع مع الآثار غير المباشرة المترتبة على الحماية التجارية المتنامية وعلى السياسات المتطلعة إلى الداخل. ودفعت الجائحة إلى الصدارة أهمية النقل البحري باعتباره قطاعاً لا بد منه للتوصيل المستمر للإمدادات الحيوية والتجارة العالمية وقت الأزمات وأثناء مرحلة التعافي، حيث أصدرت جهات دولية عديدة توجيهات تؤكد على الحاجة إلى ضمان استمراريته العمل في هذا القطاع. مع القيام في الوقت نفسه بحماية عمال الموانئ والبحارة من الجائحة وأكدت هذه الجهات الى الحاجة إلى أن تفي السفن بالمتطلبات الدولية بما في ذلك القيود الصحية وأن تظل الموانئ مفتوحة أمام عملية الشحن والنقل المتعدد الوسائط.

تحدى النقل البحري الاضطراب الذي أحدثته جائحة كوفيد ١٩، ففي عام ٢٠٢٠ انخفضت الأحجام انخفاضاً أقل كثيراً عما كان متوقفاً وانتعش بحلول نهاية العام وازدادت الأسس لإحداث تحول في سلاسل الإمداد العالمية ولأنماط جديدة من التجارة البحرية.

وأحدثت جائحة كوفيد ١٩ اضطراباً في النقل البحري وإن كان عاقبته أقل ضرراً مما كان يخشى حدوثه في البداية. وتسببت الصدمة التي حدثت في النصف الأول من عام ٢٠٢٠ في انكماش التجارة البحرية بنسبة ٣.٨ % عام ٢٠٢٠.

بيد أن النصف الثاني من ذلك العام شهد انتعاشاً ولبداً وإن كان غير متمثل، وبحلول الربع الثالث من العام عادت الأحجام لكل من التجارة المنقولة في حاويات والسلع الأساسية السائبة الجافة ومع ذلك لم ينتعش النقل البحري للناقلات الصهريجية للانتعاش التام.

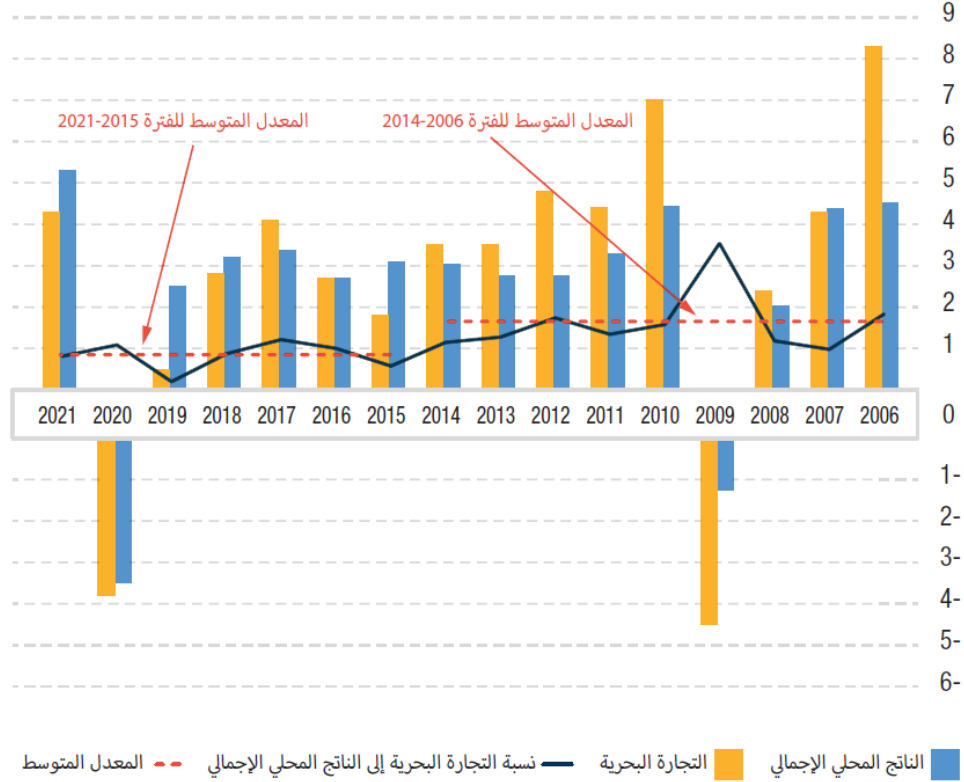
وكان أداء التجارة البحرية أفضل مما كان متوقفاً ومرد ذلك في جانب منه إلى أن جائحة كوفيد ١٩ تفتت على مراحل وبسرعات متفاوتة متبعة في ذلك مسارات متباينة عبر المناطق والأسواق.

ويعود الفضل أيضاً في انتعاش التدفقات التجارية لحزم التحفيز الكبيرة ولإزدياد الانفاق الاستهلاكي على السلع صاحبة النمو في التجارة الالكترونية وخاصة الولايات المتحدة.

وفي وقت لاحق أثار الشروع في إعطاء اللقاحات تفاؤلاً عاماً في المناطة المتقدمة وإن عاد ذلك أيضاً في شق منه إلى حدوث انفراج في الطلب المكبوح على السيارات على سبيل المثال وإلى إعادة التخزين وتكوين المخزونات. وكان الانتعاش سريعاً إلى حد ما لأن الركود لم يكن متزامناً في كل أنحاء العالم على نقيض ما حدث إبان الأزمة المالية العالمية عام ٢٠٠٩.

طوال العقدين الماضيين بلغ النمو السنوي المركب في التجارة البحرية ٢.٩ % غير أن الأونكتاد

يتوقع أن يتباطأ هذا المعدل ليصل إلى ٢.٤ % خلال الفترة ٢٠٢٢-٢٠٢٦



الشكل (١) التجارة البحرية الدولية والناتج المحلي الإجمالي العالمي ومعدل نسبة التجارة البحرية إلى نسبة الناتج العام المحلي من عام ٢٠٠٦ إلى ٢٠٢١

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 ٢٠٢٠ انخفضت شحنات النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز

معاً بنسبة ٧.٧ % غير أن التأثير كان أخف وطأة في تجارة السلع الأساسية الجافة، فبفضل

الدعم الناشئ عن الطلب القوي من الصين على ركاز الحديد والحبوب انخفض إجمالي تجارة

السلع السائبة الجافة بنسبة ١.٥ % فقط. وأبدت التجارة المنقولة بالحاويات قدرة على الصمود

أيضاً فانخفضت بنسبة ١.١ % فحسب. وانخفض إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بمعدل مماثل.



الاتجاهات الرئيسية في الشحن البحري

يتم تقييم الشحن البحري في المقام الأول من خلال التطورات في كل من التجارة الدولية والاقتصاد العالمي، حيث يعد نمو التجارة الدولية من بين العوامل الأكثر أهمية في تحديد الطلب على خدمات النقل، في الوقت نفسه كان النقل بالحاويات محركاً رئيسياً للعولمة منذ الستينيات لأنه يسمح بعملية النقل والتحميل والتفريغ بشكل أسرع، وتقليل تلف البضائع والسرقة، إضافة الى التبريد أو البيئات التي يتم التحكم في درجة حرارتها للبضائع القابلة للتلف.

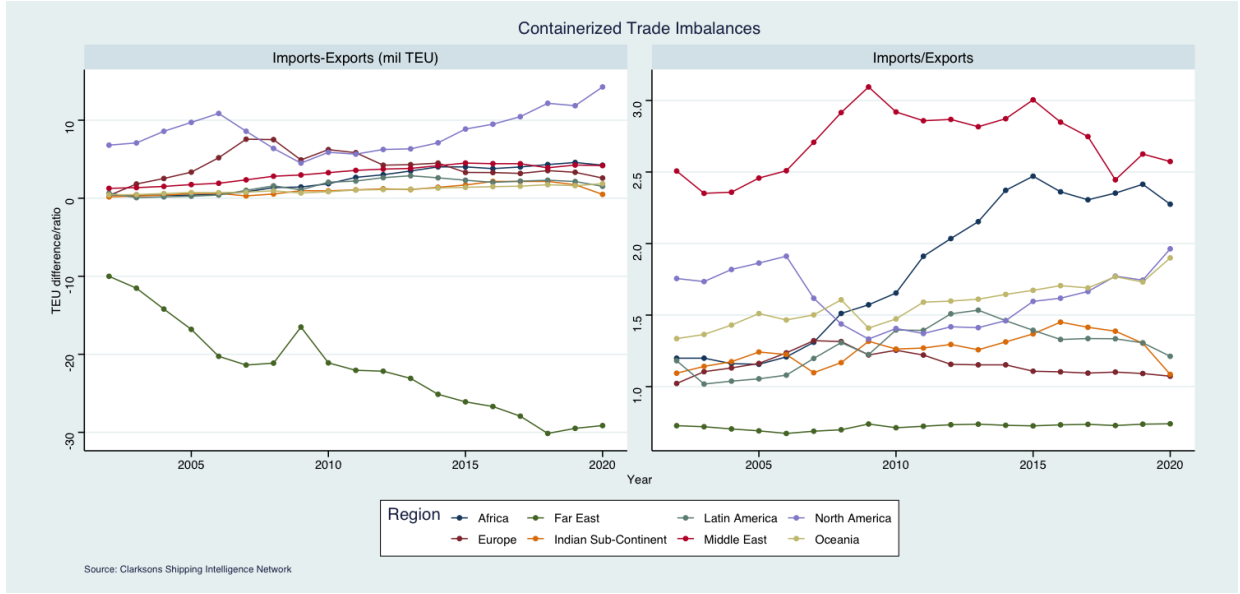
علاوة على ذلك، أدى توفر شحن الحاويات إلى تغيير جغرافية التجارة العالمية والإمداد العالمي. في هذه الأيام، للحصول على فهم أفضل للاتجاهات التجارية، تم حساب التجارة بالحاويات البحرية والميزان التجاري للأعوام ٢٠٠٢ - ٢٠٢٠ لثمانى مناطق: إفريقيا وأوروبا

والشرق الأقصى (بما في ذلك جنوب شرق آسيا) وشبه القارة الهندية وأمريكا اللاتينية والشرق الأوسط وأمريكا الشمالية وأوقيانوسيا. يعرض الشكل (٢) اتجاهات الواردات والصادرات مع عودة الواردات والصادرات لكل منطقة في عام ٢٠٠٢.

١. بين عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٢٠، واجه الشرق الأقصى وشبه القارة الهندية والشرق الأوسط أكبر نمو في الصادرات والواردات وصل إلى ٣٠٠٪، بينما واجهت إفريقيا وشبه القارة الهندية وأوقيانوسيا وادرات أسرع بكثير من نمو الصادرات.



الشكل (٢): نمو تجارة الحاويات



الشكل (٣): اختلال التوازن التجاري للحاويات

في الشكل (٣) تم عرض اختلال التوازن التجاري محسوباً على أساس الفروق المطلقة والنسبية.

٢. بين عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٢٠، كانت التجارة البحرية غير متوازنة إلى حد كبير. حيث زاد صافي الصادرات من ١٠ إلى ٣٠ مليون حاوية. لوحظت أكبر الاختلالات النسبية في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا.

نمو الصناعة والتغيرات التكنولوجية ووفورات الحجم:

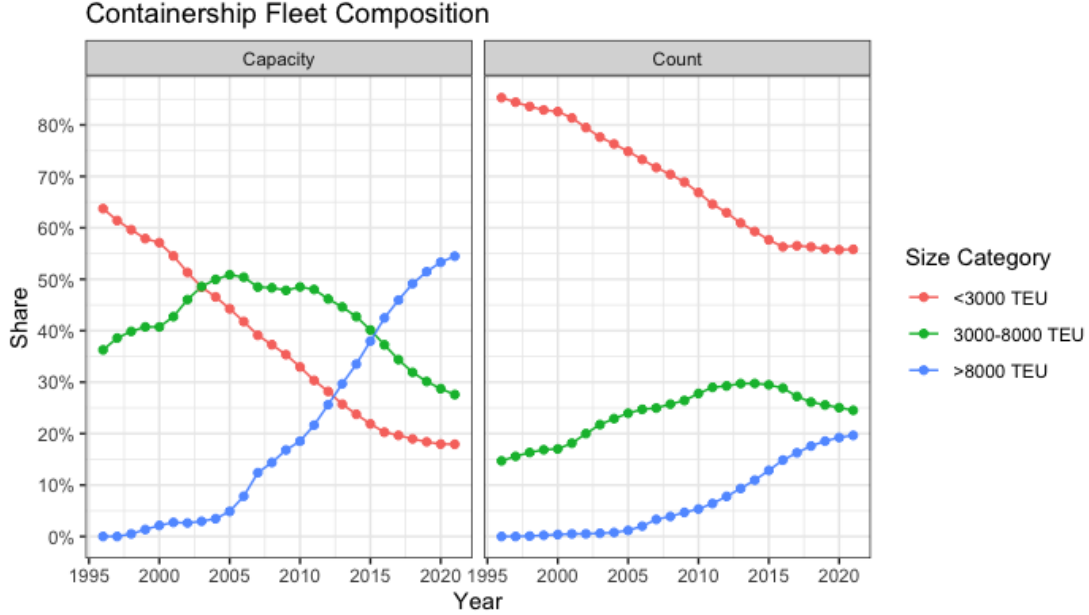
إن وفورات الحجم هي مزايا التكلفة التي تحصل عليها الشركات بسبب حجم عملها، فتتناقص تكلفة إنتاج وحدة إضافية من السلعة كلما زاد حجم الإنتاج. تنطبق وفورات الحجم على مجموعة متنوعة من المواقف التنظيمية والتجارية وعلى مستويات مختلفة.

استجابت صناعة الشحن للطلب المتزايد على النقل من خلال بناء أكبر السفن التي يفترض أن

تحسن الكفاءة من خلال وفورات الحجم. على سبيل المثال، سفن الحاويات زاد الحجم من

٧٠٠-١٠٠٠ حاوية مكافئة في الستينيات إلى أكثر من ٢٣٠٠٠ حاوية.

٣. ازداد إجمالي سعة أسطول الحاويات ثماني مرات بين عامي ١٩٩٦ و ٢٠٢١، مع زيادة متوسط حجم السفينة بمقدار ٢.٧ مرة، كما زادت حصة السعة الإجمالية لأكبر السفن، والتي تزيد عن ٨٠٠٠ حاوية مكافئة، من ٠٪ في عام ١٩٩٦ إلى ٥٥٪ في عام ٢٠٢١.



الشكل (٤): تطور أسطول الحاويات

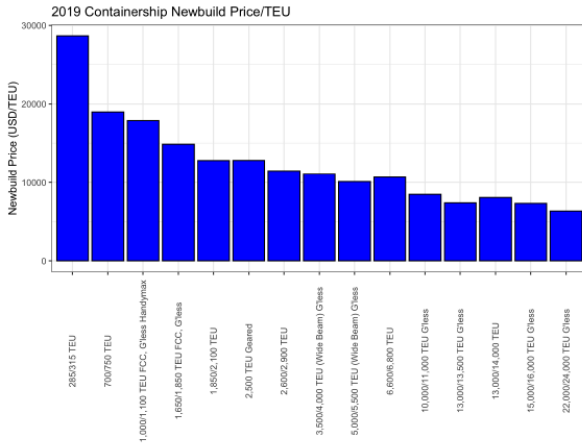
من الشكل (٤)، نعلم أن السفن الأصغر، التي تقل سعتها عن ٣٠٠٠ حاوية، تم استبدالها بالسفن الأكبر على وجه التحديد، انخفضت حصة قدرة السفن الصغيرة من ٦٥٪ في عام ١٩٩٦ إلى ١٨٪ في ٢٠٢١. وبدلاً من ذلك، وكما أشير أعلاه، زادت قدرة أكبر السفن، التي تزيد عن ٨٠٠٠ حاوية مكافئة من ٠٪ في عام ١٩٩٦ إلى ٥٥٪ في عام ٢٠٢١. أكبر السفن في الصناعة هذه الأيام تتجاوز ٢٣٠٠٠ حاوية.

٤. ازداد إجمالي سعة أسطول الصب الجاف بمقدار ٣.٨ مرة بين عامي ١٩٩٦ و ٢٠٢١، مع زيادة متوسط حجم السفينة ١.٧ مرة. زادت حصة القدرة الإجمالية لأكبر السفن، Capesize و Panamax، من ٥١٪ في عام ١٩٩٦ إلى ٦٥٪ في عام ٢٠٢١.

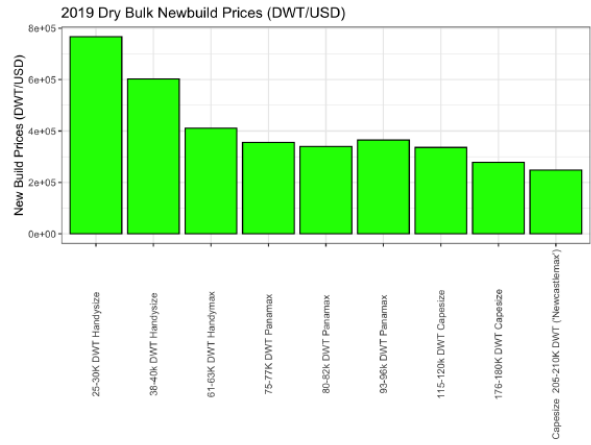
٥. بالنسبة لكل من الحاويات والحاويات الجافة، فإن التسعير المعياري للقدر لل سفن الجديدة المبنية يتناقص في حجمها، خاصة عند مقارنة السفن الصغيرة والمتوسطة الحجم.

نموذج OLS البسيط الذي يميز بين ٣ فترات زمنية:

$$\log(FO_v) = -3.10 + 0.93 \log(TEU_v) - \frac{0.23}{(0.09)} \mathbb{1}_v^{2000-2009} + \frac{0.04}{(0.01)} \mathbb{1}_v^{2000-2009} \times \log(TEU_v) \\ + \frac{0.68}{(0.08)} \mathbb{1}_v^{2010-2020} - \frac{0.11}{(0.01)} \mathbb{1}_v^{2010-2020} \times \log(TEU_v) + \varepsilon_v$$



(a) Containership



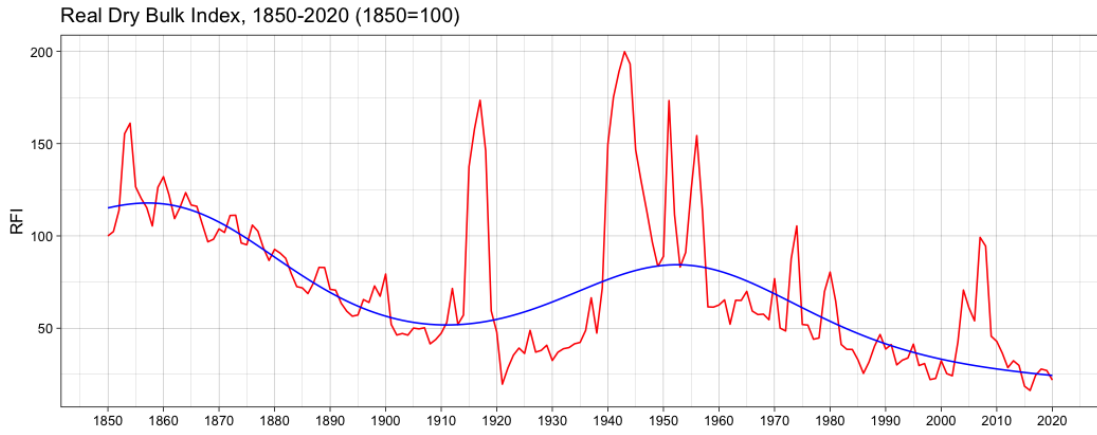
(b) Dry Bulker

الشكل (٥): أسعار السفن حسب حجم السفينة

٦. بين عامي ١٩٦٩ و ٢٠٠٩، كان استهلاك الوقود لكل حاوية هو نفسه تقريباً لجميع أحجام السفن. أصبحت وفورات الحجم في استهلاك الوقود أكثر وضوحاً بدءاً من عام ٢٠١٠ فقط. كما تحسنت كفاءة الوقود الشاملة لجميع أحجام السفن بشكل ملحوظ بدءاً من عام ٢٠١٠.

٧. في عام ٢٠١٠، شكلت تكاليف الوقود في إجمالي التكاليف ٥٤٪ لأحجام السفن بين ٥٠٠ و ٢٠٠٠ حاوية مكافئة و ٤٢٪ إلى ٤٦٪ لأحجام السفن بين ٥٠٠٠ و ١٢٠٠٠ حاوية مكافئة.

٨. بين عامي ١٨٥٠ و ٢٠٢٠، انخفض معدل الشحن الجاف بنسبة ٧١٪. ومع ذلك لم يكن الاتجاه رتيباً بمرور الوقت ويتميز بتقلبات عالية.



الشكل (٦): معدلات شحن البضائع السائبة الحقيقية على المدى الطويل

ارتفاع تكاليف الشحن البحري وتأثيراته الاقتصادية

كان لمجموع الأزمات العالمية القريبة التي عصفت بالعالم أجمع، بدءاً من تفشي جائحة كورونا وما تلاها من موجة إغلاق غير مسبوق، وليس انتهاءً بالتضخم الاقتصادي الذي يعصف اليوم حتى بأغنى دول العالم. كان لهذه الأزمات المتتالية أثر رجعي أدى لحدوث خلل في سلاسل التوريد والإمداد متمثلاً في:

١. اختلال التوازن بين العرض والطلب على حاويات (كونتينرات) الشحن الفارغة من جهة، وعلى مساحات التحميل في سفن الشحن.

٢. الزيادة على طلبات البضائع وشحنها، وتواتر عمليات الشراء عبر الانترنت من جميع

أنحاء العالم، وخاصة أوروبا وأمريكا، مما أدى إلى ازدياد كميات الشحن المتوجهة من

الصين إلى هذه الدول بشكل غير مسبوق.

٣. انخفاض العرض من قبل شركات الشحن بسبب زيادة الطلب العالمي.

وهو ما كان سبباً رئيساً في تضاعف وارتفاع أسعار الشحن البحري من الصين إلى كافة أرجاء

العالم، والتي ما زالت حتى اللحظة في تصاعد مطرد ومستمر.



تأثير زيادة أسعار الشحن من الصين على أسعار السلع:

ضمن سلسلة مطردة من الحلقات المتفككة، كان من الطبيعي أن يؤدي اختلال سلاسل التوريد

في العالم، إلى نتيجة من عدم استقرار في تلبية حاجة السوق بالمنتجات الضرورية، وذات

الطلب المتزايد، وهو ما حدا بارتدادات سلبية على الأسواق العالمية، نتيجة احتكار بعض المواد

في الأسواق نظراً لندرتها، وتوقف الواردات اللازمة لتلبية حاجات السوق، والتي بدورها سجلت تراجعاً كبيراً للأسباب آنفة الذكر في الفقرة السابقة.

ولعلنا لا نجازف بالقول إن وجهنا باللائمة، ولو جزئياً، في مشكلة التضخم العالمية في أغلب بلدان العالم إلى سبب ارتفاع سعر الشحن من الصين وغيرها، والتي أرهقت الأسواق والمستهلكين على حد سواء، حيث أن لسلع تكلفتها الحقيقية يُزاد عليها أسعار الشحن المتضاعفة بشكل غير منطقي، ثم يزداد عليها تكاليفها الإضافية وجشع المحتكرين قبل أن تنتهي رحلتها إلى أيدي المستهلكين.

تشهد أسعار الشحن البحري ارتفاعاً مستمراً وصل إلى مستويات قياسية، إذ بلغ اليوم ما يقارب ٥٠٠% على مستوى خط شانغهاي-روتterdam، نتيجة ارتفاع الطلب العالمي على السلع، مقابل نقص في البواخر والحاويات، وارتفاع أسعار الطاقة والتأمين على البواخر، ما أدى إلى وضعية تضخمية كبيرة جداً.

بحسب مؤشر «دروري وورلد كونتينر»، الذي يرصد أسعار الشحن البحري على مستوى ٨ خطوط رئيسية؛ وهي شانغهاي-روتterdam، وروتterdam-شانغهاي، وشانغهاي-جنوة، وشانغهاي-لوس أنجلوس، ولوس أنجلوس-شانغهاي، وشانغهاي-نيويورك، ونيويورك-روتterdam، وروتterdam-نيويورك، فإن سعر شحن حاوية /٤٠/ قدماً من شانغهاي الصينية إلى روتterdam الهولندية بلغ /١٣/ ألفاً و/٧٩٨/ دولاراً، في حين بلغ السعر من روتterdam الهولندية إلى شانغهاي الصينية /١٥٨٥/ دولاراً، و/١٢/ ألفاً و/٦٩٣/ دولاراً من شانغهاي الصينية إلى جنوة الإيطالية.

وبلغ السعر، استناداً إلى أرقام «دروري وورلد كونتينر»، /٩٨٥٧/ دولاراً من شانغهاي الصينية إلى لوس أنجلوس الأمريكية، و/١٢٨٨/ دولاراً من لوس أنجلوس الأمريكية إلى شانغهاي

الصينية، و/١٢/ ألفاً و/٦٦٧/ دولاراً من شانغهاي الصينية إلى نيويورك الأمريكية، و/١١٨٩/ دولاراً من نيويورك الأمريكية إلى روتردام الهولندية، بينما بلغ السعر من روتردام الهولندية إلى نيويورك الأمريكية /٦١٢٣/ دولاراً اليوم الخميس.

مقارنة بين ٢٠٢٠ و٢٠٢١

ومقارنة بعام ٢٠٢٠، فقد ارتفع سعر شحن حاوية /٤٠/ قدماً من شانغهاي إلى روتردام ب/٥٢٢٪، ومن روتردام إلى شانغهاي ب/٤٤٪ ومن شانغهاي إلى جنوة ب/٣٧٣٪، ومن شانغهاي إلى لوس أنجلوس ب/١٣٨٪، ومن لوس أنجلوس إلى شانغهاي ب/١٤٩٪، ومن شانغهاي إلى نيويورك ب/١٥٢٪، ومن نيويورك إلى روتردام ب/١١٥٪، ومن روتردام إلى نيويورك ب/٢٠٤٪.

تأثير زيادة في أسعار الشحن على المستوردين

على الرغم من منافسة المنتجات الصينية لأسعار منتجات الدول الأخرى، إلا أن تضاعف أسعار الشحن زاد من قيمة البضاعة على المستهلك والمستورد بشكل كبير، مما اضطر المستوردين من الصين للبحث عن بدائل أخرى تلبي حاجاتهم.

حيث كان من الحتمي أن تؤثر زيادة أسعار الشحن على المستوردين، بل أن تكون سبباً في تغيير توجهاتهم من أسواق التوريد المعتادة إلى وجهات جديدة، حيث دارت رحى الطلب على البضائع دورتها، وصار التفكير بمصادر أخرى للبضائع ذاتها أمراً ملحاً للغاية. وبالواقع كان لهذا الأمر حساباته الأخرى في أسواق التجارة العالمية، فكان من الطبيعي أن تحظى به بعض البلدان البعيدة عن بؤرة الضغط وذات الاستعدادات المسبقة بالمنتجات ذات الجودة العالية، وهو ما آلت إليه الأمور بطبيعة الحال.

زيادة الطلب على السلع التركية بعد ارتفاع سعر الشحن من الصين

لم يكن سوق الإنتاج التركي وليد الساعة، ولا يمكن اختصار مكانته العريقة بكلمات، فها هي المنتجات التركية تغزو أغلب دول الاتحاد الأوروبي بأنواعها الكثيرة ذات الجودة العالية، وخاصة في قطاع الكهربائيات والسيارات وكثير من المنتجات الأولية.

فمن المعلوم أنه شهدت الأعوام الأخيرة واقعاً جديداً في زيادة الارتباط والتبادل التجاري بين عدد من دول الاتحاد الأوروبي وتركيا، وعلى سبيل المثال بريطانيا التي أبرمت خلال العام المنصرم مجموعة اتفاقيات مع تركيا حول دعم جسور الإمداد بالبضائع التركية. ناهيك عن موقع تركيا المميز على أبواب أوروبا وروسيا والدول الشرقية، بل وارتباطها بحدود بريّة معها.



للحكم بموضوعية حول هذه النقطة بالذات، لا بد من نظرة شمولية وتحليلية على مميزات المنتج التركي بحد ذاته، وخواص تركيا التي تميزها عن الصين فيما يتعلق بسوق الإنتاج ولعل من المفيد أن نقتصر البحث حول نقطتين رئيسيتين منهما نتفرع مجموعة من النقاط:

أولاً: نوعية المنتج:

باتت تركيا منافساً قوياً لكبار المنتجين العالميين، كالصين وأوروبا، في كثير من المنتجات التي استحوذت على رضى الأسواق العالمية، فاليد العاملة والمنتجات التركية لا تقلُّ مهارة وجودة عن غيرها، بل تفوقها في كثير من الأحيان.

ثانياً: ميزات الموقع:

لموقع تركيا الجغرافي وتنوعها المناخي ميزات لا تخفى، وخاصة أنها تقع في حاضنة من الأقاليم المتعطشة لمنتجاتها المتنوعة، سواء الزراعية منها أو الصناعية. وفوق ذلك تحكُّم تركيا بالعديد

من الممرات البحرية التي تفصل بين المياه الدافئة والباردة، ما بين البحر الأبيض المتوسط ودول حوض البحر الأسود.



كما كان لموقع تركيا الاستراتيجي بين قارتي أوروبا وآسيا دوراً في تخفيف آثار ارتفاع أسعار الشحن بشكل ملحوظ ومنافس لغيره، وهو ما دفع بالمنتجات التركية في ميدان المنافسة مع المنتجات الصينية، وخاصة في منطقة الشرق الأوسط وقارة أوروبا، حيث تكون أسعار الشحن من تركيا رخيصة ومقبولة. كل ذلك يدفعنا للقول أن تركيا ستكون خياراً بديلاً ومميزاً عن السلع الصينية

أثبت سوق الإنتاج التركي حيويته وديناميكيته في كثير من المواقع، ومبرزاً بالمنتجات الصناعية والغذائية والتحويلية، ضمن خطوات ثابتة مضت فيها الحكومة التركية في سبيل دعم الإنتاج عبر تسهيلات كبيرة للمستثمرين والمستوردين على حد سواء. ويتلخص ذلك باعتماد كبرى

شركات صناعة السيارات على قطع السيارات المصنّعة في تركيا، أو حتى في إنشاء مصانع كاملة لها على أراضيها.

ولكن افتقار سوق الإنتاج التركي في بعض الأحيان إلى المواد الأولية كان من طبيعته أن يؤثر في رفع كلفة الإنتاج على المنتجين في بعض الأصناف، ولكن الوضع الراهن المتمثل بزيادة تكاليف الشحن على المستوردين جعل من معادلة الحصول على البضاعة من تركيا بتكلفة شحن أقل، هو خيار مفضل على غيره بكل تأكيد.

أسعار الشحن في تركيا مقارنةً بالصين

وبالانتقال إلى المقارنة بين أسعار وتكاليف الشحن ما قبل أزمة كورونا وما بعدها، نجد من الجيد ضرب عدد من الأمثلة التي توضح حجم الهوة التي ألمّت بأسعار الشحن على مستوى العالم، وخاصة بعد ارتفاع متوسط سعر الشحن العالمي بأكثر من /١٠٠٪/ خلال عام ٢٠٢١، فعلى سبيل المثال: ارتفع سعر شحن الكونتینر الواحد من حجم /٤٠/ قدماً من الصين إلى الولايات المتحدة الأمريكية لیبغ أكثر من /٢٠/ ألف دولار، وهو رقم قياسي بكل ما تعنيه الكلمة، وخاصة إذا علمت أن سعر شحن الكونتینر ذاته كان قبل أزمة كورونا بحدود /٤٠٠٠٠/ دولار أمريكي فقط.



الشكل (٧): أجور شحن الحاويات

كما سُجل ارتفاع أسعار شحن الحاويات من الصين إلى بريطانيا من /٢٥٠٠/ دولار إلى /١٨٠٠٠/ دولار خلال عام ٢٠٢١ (بحسب تجربة أحد عملائنا البريطانيين). وارتفع سعر شحن الكونتینر ما بين الصين ودولة مصر من /٣٠٠٠/ دولار إلى /١٥٠٠٠/ دولار خلال عام ٢٠٢١ (بحسب تجربة أحد عملائنا المصريين). بينما جاءت المقارنة لتكلفة شحن الكونتینر الواحد من قياس /٤٠/ قدماً ما بين الصين وتركيا من جهة، وبعض الدول العالمية من جهة أخرى، وفق الجدول التالي:

الجدول (٣): كلفة شحن الحاويات

| من تركيا | من الصين | كلفة شحن حاوية 40 قدم |
|---------------|--------------|-----------------------|
| 6.200 دولار | 20.000 دولار | إلى أمريكا |
| 1.450 دولاراً | 15.000 دولار | إلى مصر |
| 1.720 دولاراً | 18.000 دولار | إلى بريطانيا |

ارتفاع الطلب ونقص البواخر والحاويات

إن أسباب ارتفاع أسعار الشحن البحري بشكل كبير، تكمن في ارتفاع الطلب على السلع، ما أدى إلى ارتفاع الطلب على الشحن، في وقت لا تزال فيه مجموعة من البواخر والحاويات عالقة في موانئ دول توقف فيها الإنتاج بسبب كورونا، ولم يتم استئنافه (الإنتاج) إلى الآن حيث أنه لا يمكن لتلك البواخر والحاويات التحرك فارغة بدون سلع نحو الوجهات التي شهدت استئناف عملية الإنتاج في مرحلة ما بعد «كوفيد-١٩»، وتحتاج إلى تلك البواخر والحاويات، لأن ذلك سيتسبب للبواخر المذكورة في خسارة كبيرة، نظراً للكلفة العالية التي يتطلبها تحركها من ميناء إلى آخر، حيث إن الحل يتمثل في عودة الوجهات، التي تعلق فيها تلك البواخر والحاويات إلى نشاطها الطبيعي، لتستطيع السفن العالقة ومعها الحاويات التحرك.

ارتفاع أسعار الطاقة

إن ارتفاع أسعار الطاقة عالمياً، تسبب أيضاً في ارتفاع كلفة النقل، وذلك إلى جانب عدم توفر البواخر والحاويات.

وضعية تضخمية

إن ارتفاع أسعار الشحن البحري بشكل كبير، أدى إلى ارتفاع كلفة السلع في الدول، ما نتج عنه وضعية تضخمية كبيرة جداً في عدد كبير من الدول حيث إن التدخل لمعالجة هذه الوضعية سيكون صعباً جداً، لأن الأمور ستقلت من يد الحكومات، والبنوك المركزية بالأساس، التي

تحافظ على بقاء التضخم في مستوى منخفض، ما سيؤدي إلى انهيار القدرة الشرائية للأسر، وارتفاع نسبة الفقر في عدد من البلدان.

إنعاش الاقتصاد العالمي

وضعت أغلب دول العالم ما يسمى بموازانات لدعم وإنعاش الاقتصاد، من خلال ضخ مبالغ مالية ضخمة في اقتصاداتها، لمواجهة تداعيات جائحة كورونا، ما أدى إلى حدوث ضغط كبير على مستوى طلب السلع، في وقت لم تكن فيه حتى الصين مهيئة، ولا الشاحنات والبواخر وقد أدى ذلك إلى رفع الأسعار من قبل الشركات المصنّعة، بعدما وجدت أن هناك ارتفاعاً في الطلب، ومن طرف شركات الشحن البحري بعدما أصبحت تعاني نقصاً على مستوى الحاويات، وبعدها رفعت شركات التأمين على البواخر الأسعار، ما نتج عنه التضخم الاقتصادي العالمي الذي نعيشه اليوم.

هذا الوضع سيستمر على الأقل خلال سنة ٢٠٢٢، لأن الطلب العالمي على السلع سيظل مرتفعاً، لأن الأموال التي ضُخَّت في اقتصادات مجموعة من الدول كبيرة، تتطلب بعض الوقت حتى يستوعبها السوق.

رفع غير مقصود

لا تتفق شركات الشحن البحري فيما بينها بشكل مقصود على رفع الأسعار، وإنما تجد نفسها مرغمة على القيام بذلك، نظراً لارتفاع أسعار الطاقة، وكلفة التأمين على البواخر، إضافة إلى أن كل شركة من تلك الشركات تريد أن يكون هامش ربحها هو نفسه الخاص بالشركة المنافسة، ما ينتج عنه أن هامش الربح يكاد يكون متشابهاً بين كل تلك الشركات، دون أن تتفق أو تجلس على طاولة المفاوضات.

هيمنة صينية

إن المسألة التي يجب على العالم التفكير فيها بشكل جدي، هي جعل الإمدادات الصناعية متفرقة على مستوى الخريطة العالمية؛ في منطقة الشرق الأوسط، والخليج العربي، وشمال أفريقيا والبحر المتوسط، ومناطق أخرى.

من بين الأسباب التي أدت إلى هذا الوضع، هو وجود احتكار على مستوى التصنيع من قبل الصين، أو ما يسمى اليوم بالعالم الصيني، والذي يشمل تايوان، وهونغ كونغ، والفلبين، وإندونيسيا، وماليزيا، وسنغافورة، وكوريا، ونيوزلندا إلى حد ما.

ارتفاع أسعار الشحن في الإمارات العربية المتحدة

ارتفعت أسعار الشحن والخدمات اللوجستية في دولة الإمارات العربية المتحدة بمقدار ٣ إلى ٤ أضعاف خلال العامين الماضيين، أسوة بالمتغيرات العالمية، ويعود هذا الارتفاع نتيجة عدة عوامل ساهمت كلها في الازدياد المطرد في مؤشرات وتحركات أسعار الشحن، ولعل الإغلاقات التجارية التي تسببت فيها جائحة «كورونا» كان لها الأثر الكبير في هذا الارتفاع.



في هذا السياق أكد خبراء ومديرو شركات شحن عالمية، أن أسعار الشحن تتجه نحو مزيد من الارتفاعات خلال الفترة القادمة بفعل هذه العوامل، مضيفين أن أسعار الوقود والتوترات السياسية والتحديات الاقتصادية كالتضخم مثلاً، دفعت أسعار بوالص الشحن وخاصة البحري منه إلى مزيد من الارتفاعات القياسية، في خضم تلاشي العالم لقيود جائحة «كورونا» التي سببت بدورها في نقص حاد بالحاويات البحرية، وإغلاقات تجارية حدّت بدورها وأبطأت من سلسلة التوريد والإمداد من دول المنشأ نحو بقية دول العالم.

سلسلة مترابطة

إن شركات الشحن العالمية والتي تمتلك أساطيل السفن والبواخر، هي التي تتحكم عادة في مؤشرات وأسعار الشحن عالمياً، وكل ما يحدث من توترات جيوسياسية واقتصادية وحتى الصحية منها ينعكس ارتفاعاً في تكاليف وأسعار الشحن وخاصة البحري منه.

ساهمت تداعيات «الجائحة» بشكل كبير في خلق نقص وتأخر سلسلة الإمداد والتوريد، وعدم وجود قدرات استيعابية للحاويات البحرية نتيجة ارتفاع الطلب على البضائع وخاصة تلك المنقولة بحراً. مشيرة إلى أن شركات الشحن وجميع المهن المرتبطة بها تواجه العديد من التحديات في مثل هذه الظروف، وعادة قد تمر سلسلة شحن ما بكل وسائل وطرق الشحن جواً أو بحراً وبراً وحتى عبر طرق وخدمات ذكية، فمن الصعوبة جداً ألا تتأثر سلسلة إمدادات معينة بفعل هذا الزخم ومدى الارتباط الوثيق بين مختلف عناصر ووسائط عملية النقل والشحن.

أن أسعار الشحن قد ارتفعت ثلاثة أضعاف عما كانت عليه سابقاً بسبب ما آلت إليه تداعيات جائحة «كورونا» من إغلاقات عالمية وتأخر في سلاسل الإمداد والتوريد، وكذلك أدى إغلاق

الموانئ البحرية إلى هذا الارتفاع العالمي في أسعار الشحن لمختلف الجهات، فعلى سبيل المثال، ارتفع سعر بوليصة الشحن البحري من الصين إلى دول المنطقة لأكثر من ٣-٤ أضعاف ما كان عليه في السابق، وساهم إغلاق المصانع في دول المنشأ وارتفاع تكاليف المواد الأولية في رفع أسعار الشحن. ومن المتوقع أن يستمر هذا الارتفاع على هذا النحو خلال الفترة القادمة، وعلينا اعتماد طرق ذكية وخدمات رقمية للحد من تأثيرات هذا الارتفاع المستمر.

إن الأمر الإيجابي من هذه التعقيدات والتحديات العالمية؛ هو ارتفاع الطلب على حجم التجارة الذكية والإلكترونية في دولة الإمارات العربية المتحدة أسوة بباقي الدول الأخرى، ونما الطلب عليها بمقدار النصف (٥٠%) في خضم تداعيات «كورونا». وكذلك انتهاج الجهات الرسمية لمعايير أكثر مرونة وسلسلة رقمية من الخدمات الجمركية والتخليص والشحن.

إن قطاع الشحن واللوجستيات في دولة الإمارات هو من أهم القطاعات الاقتصادية للدولة، حيث يُسهم ب ١٤% في ناتج دبي المحلي، وتمتلك دبي والإمارات آلاف شركات الشحن على مختلف مستوياتها ودرجاتها، وكذلك تعد الإمارات موطناً لحوالي ٥٦% من كبريات الشركات العالمية، التي تتخذ من الدولة بوابة اقتصادية وتجارية وبيئة أعمال ناجحة لها في المنطقة وعبرها.

مرونة

إن ارتفاع أسعار النفط عالمياً قد ساهم بشكل كبير في ارتفاع أسعار الشحن حيث إنه دائماً ما تشكل المخاطر الجيوسياسية والاقتصادية تهديداً لسلاسل التوريد العالمية والعالم المتصل. ولمعالجة ذلك نحتاج إلى بناء أنظمة أكثر مرونة لمواجهة هذه التحديات.

تمثل تكاليف الوقود ٣% فقط من قاعدة التكلفة الإجمالية لدينا، هذا وتضيف الشركة تلقائياً رسوم الوقود الإضافية للشحنات، والتي يتم تحديثها شهرياً ومن خلال وحدات الأعمال الأخرى التي نمتلكها، تنعكس تحركات أسعار الوقود تلقائياً في تحركات أسعار الشحن المنتظمة وكجزء من عقود العملاء.

وتعد سلسلة التوريد الفعالة والمرنة أحد أبرز العوامل التي تسهم في تعزيز التعافي السريع من الأحداث غير المتوقعة. حيث يمكن أن يساعد الحصول على معلومات مبكرة، من خلال الأدوات والتقنيات المناسبة، في التخطيط للأحداث الهامشية المؤثرة مثل: تقلبات أسعار النفط، أو التوترات الجيوسياسية.

كلفة تشغيلية

يعد الوقود أحد أهم العناصر الفاعلة في العمليات التشغيلية لحركة الشحن واللوجستيات على المستوى الاقتصادي، وخاصة تلك السلسلة المرتبطة بعمليات الشحن البحري، وإذا ارتفعت أسعار الوقود، فسينعكس بشكل تناسبي مع ارتفاع التكلفة الأولية لعمليات الشحن.

تتغير عادة أسعار ومؤشرات الشحن البحري بحسب الوجهات النهائية لسلسلة الإمداد والنقل؛ حيث تدخل في مضامينها الكثير من العوامل المحددة للسعر النهائي لخدمات الشحن، ولا يتم ربط أسعار الشحن بمؤشرات الوقود وارتفاعاته فقط، بل إن هنالك الكثير من الأمور التي تدخل أيضاً في تسعيرة الشحن، مثل ما آلت إليه تداعيات جائحة «كورونا»، وما أفرزتها من إغلاقات عالمية على صعيد سلسلة الإمداد والنقل؛ حيث ارتفعت أيضاً أسعار الشحن تبعاً لذلك، ومن الجدير بالذكر، أن أزمة «كورونا» عملت على تسريع وتيرة الخدمات الرقمية والتجارة الإلكترونية

إن ما آلت إليه أيضاً أزمة «الجائحة» اقتصادياً وتجارياً ولوجستياً؛ هو النقص الحاد في الحاويات البحرية المخصصة لنقل الإمدادات، في ظل ارتفاع الطلب خلال وقت قياسي على البضائع، بفعل تلاشي قيود التجارة العالمية؛ حيث ساهم ذلك في نقص المساحات الاستيعابية في المستودعات والمخازن، واستمرت «ميرسك» في الاستثمار على هذا النحو، حيث ضخّت استثمارات كبيرة بنحو /٣٠٠/ ألف حاوية بحرية لموازاة حجم الطلب الكبير على الشحن البحري. حيث يجب الالتزام بربط وتبسيط العلاقة بين عملائها وسلاسل التوريد والإمداد، لاسيما في هذه المرحلة التي ازدادت فيها أهمية توفير مرونة الوصول إلى سلاسل التوريد أكثر من أي وقت مضى. وسيشكل مركز التخزين والتوزيع الجديد للشركة الذي افتتحته مؤخراً في دبي، إضافة مهمة لحضورها العالمي الذي يضم أكثر من /٢٥٠/ مركز تخزين بمساحة تزيد على مليون ونصف متر مربع، تتوزع عبر /٥٠/ دولة. حيث تبلغ سعة التخزين لهذا المركز الجديد /٨٠/ ألف متر مكعب قادر على استيعاب مختلف أنواع السلع للعديد من القطاعات، من بينها قطاع المواد البتروكيمياوية، وقطاع التجزئة والمنتجات الشخصية والسلع الاستهلاكية، ومنتجات التكنولوجيا والسيارات، والعديد من البضائع الأخرى.

كشفت بيانات حديثة عن أن شركة فيديكس قد أضافت رسماً جديداً بمقدار /٣٣.٥٪/ ما يمثل زيادة في أسعار الوقود، وتعادل /٣.٥٦١/ دولار عن كل شحنة تقوم بها الشركة خارج الولايات المتحدة الأمريكية، وبنسبة /١٣.٥٪/ على الشحنات المتجهة داخل حدود الولايات المتحدة الأمريكية.

وتخضع نسبة الكلفة الإضافية على الوقود لخدمات الشركة لتعديلات أسبوعية بناء على سعر غالون الكيروسين الفعلي الخاص بالطائرات لدى الساحل الخليجي للولايات المتحدة الأمريكية،

والذي يتم عرضه أسبوعياً. علماً بأن الكلفة الجديدة سيتم تطبيقها اعتباراً من ١٨/ إبريل/ نيسان
الجاري وحتى ٢٤/ من الشهر نفسه ٢٠٢٢.

وتتم عادة تحديث الكلفة الإضافية على الوقود في منطقة أوروبا والشرق الوسط، وشبه القارة
الهندية وإفريقيا كل أول يوم اثنين، من بداية الشهر، حيث تكون نسبة التكاليف الإضافية مبنية
على فاتورة «فيديكس» الخاصة بالعملاء. وتكون المعلومات الشهرية عن الكلفة الإضافية على
الوقود متاحة قبل تاريخ تطبيقها بنحو أسبوعين.

المراجع

[1]Adina Ardelean, Volodymyr Lugovskyy, Alexandre Skiba, David Turner, Fathoming Shipping Costs An Exploration of Recent Literature, Data, and Patterns,2022.

[2] Martin Stopford. Maritime Economics, volume 3rd edn. London:Routledge, 2009

[3] Marc Levinson. The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger. Princeton University Press, 2008.

[4] Daniel M. Bernhofen, Zouheir El-Sahli, and Richard Kneller. Estimating the effects of the container revolution on world trade. Journal of International Economics, 98:36–50, 2016.

[5] منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد و استعراض النقل البحري ٢٠٢٠.

[6] منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد و استعراض النقل البحري ٢٠٢١.