

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة مستغانم

عبد الحميد بن باديس

كلية العلوم الإقتصادية وعلوم
التسيير والعلوم التجارية

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

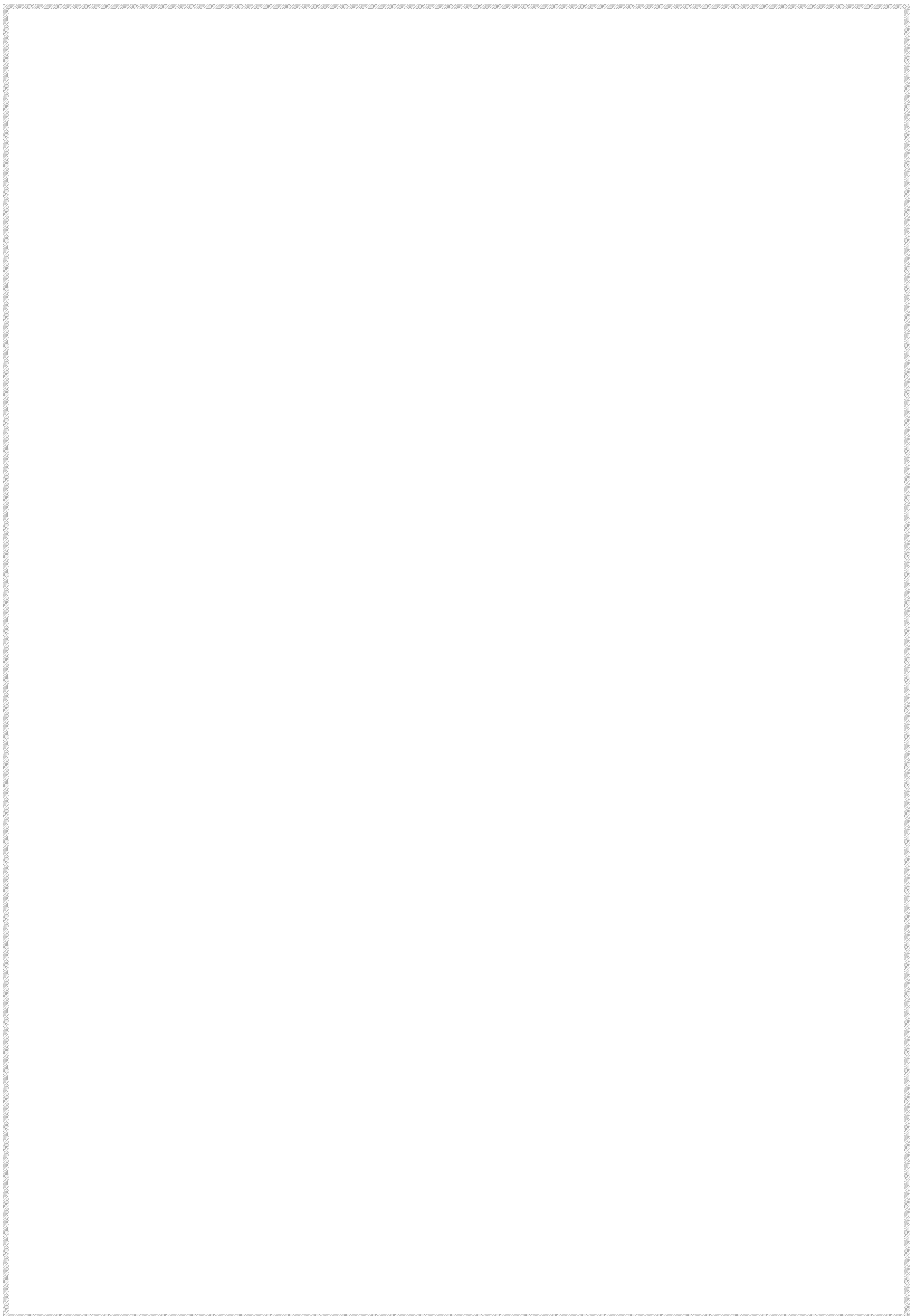
الشعبة: علوم تجارية التخصص إمداد ونقل دولي

أثر جائحة كورونا (كوفيد-19) على النقل البحري العربي

من إعداد الطالبين: زردود معمر / بن عبيد عابد

الجامعة	الرتبة	الإسم واللقب	الصفة
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر (أ)	بوزيان العجال	رئيسا
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر (أ)	إبراهيمي عمر	مقرا
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر (أ)	بن شني يوسف	مناقشا

السنة الجامعية 2021-2022.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة مستغانم

عبد الحميد بن باديس

كلية العلوم الاقتصادية وعلوم

التسيير والعلوم التجارية

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: علوم تجارية التخصص إمداد ونقل دولي

أثر جائحة كورونا (كوفيد-19) على النقل البحري العربي

من إعداد الطالبين: زردود معمر / بن عبدي عابد

الجامعة	الرتبة	الإسم واللقب	الصفة
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر (أ)	بوزيان العجال	رئيسا
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر (أ)	إبراهيمي عمر	مقررا
جامعة مستغانم	أستاذ محاضر (أ)	بن شني يوسف	مناقشا

السنة الجامعية 2021-2022.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتَى
إِنَّ رَبَّهُ لَسَدِيدٌ
إِلَىٰ عَرْشِهِ الرَّحِيمُ
الَّذِي يُخْرِجُ الْحَيَّ مِنَ الْمَوْتِ
وَيُدْخِلُ الْمَوْتَىٰ فِي الْحَيَاةِ
إِنَّ رَبَّهُ لَسَدِيدٌ
إِلَىٰ عَرْشِهِ الرَّحِيمُ

الفهرس

01.....	المقدمة.....
	الفصل الأول: واقع النقل البحري العالمي
03.....	تمهيد.....
04.....	المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري.....
04.....	المطلب الأول: النقل البحري والتجارة الدولية.....
04.....	الفرع الأول: أهمية النقل البحري في الإقتصاد العالمي.....
06.....	الفرع الثاني: عموميات حول النقل البحري.....
08.....	الفرع الثالث: تكاليف النقل البحري.....
10.....	المطلب الثاني: مكونات الأسطول البحري.....
12.....	المبحث الثاني : الموانئ البحرية.....
12.....	المطلب الأول: تعاريف الميناء البحري.....
13.....	المطلب الثاني: تصنيف الموانئ البحرية.....
13.....	الفرع الأول: تصنيف الموانئ حسب موقعها.....
13.....	الفرع الثاني: تصنيف الموانئ حسب وظائفها الأساسية.....
15.....	الفرع الثالث: تصنيف الموانئ حسب التنظيم القانوني.....
15.....	الفرع الرابع: تصنيف الموانئ حسب تطور دورها.....
17.....	المطلب الثالث: أهم عشرة موانئ في العالم.....
20.....	خلاصة الفصل الأول.....

الفصل الثاني: أثر جائحة كورونا على قطاع النقل البحري العالمي

- 21.....تمهيد
- 22.....المبحث الاول: نظرة عامة عن جائحة كورونا
- 22.....المطلب الاول: الاطار المفاهيمي لجائحة كورونا
- 23.....المطلب الثاني: اسباب انتشار جائحة كورونا
- 24.....المبحث الثاني: النقل البحري العالمي في ظل الجائحة كورونا
- 24.....المطلب الأول: تداعيات الجائحة كورونا على قطاع النقل البحري العالمي
- 26.....الفرع الأول: النقل البحري تلمس طريقه عبر الجائحة
- الفرع الثاني: الاختناقات اللوجستية وارتفاع التكاليف الحاد ، إلى جانب الانتعاش غير المتجانس ،
26.....عدم اليقين
- 29.....الفرع الثالث: التداعيات على الأسطول البحري
- الفرع الرابع: تداعيات ضغط التكلفة وارتفاع أسعار الشحن والرسوم الإضافية
الحاد
30.....
- 32.....الفرع الخامس: التداعيات على عمليات السفن والموانئ
- 34.....الفرع السادس: التداعيات على البحارة
- 35.....المبحث الثالث: إجراءات ما بعد الجائحة لإنعاش قطاع النقل البحري
- 35.....المطلب الأول: المجالات ذات الأولوية لإعداد قطاع النقل البحري ما بعد الجائحة
- 37.....المطلب الثاني: الإجراءات ذات الأولوية لتحقيق الإنعاش في قطاع النقل البحري
- 40.....خاتمة الفصل الثاني

الفصل الثالث: دراسة حالة أثر جائحة كورونا على النقل البحري في المنطقة العربية

- 41.....تمهيد
- 42.....المبحث الأول: أثر الجائحة على النقل البحري في الوطن العربي
- 42.....المطلب الأول: تقييم أثر الجائحة على النقل البحري حسب عدد زيارات الموانئ
- 44.....المطلب الثاني: تقييم أثر الجائحة على النقل البحري حسب عدد نداءات السفن
- المطلب الثالث: تقييم أثر الجائحة على النقل البحري حسب مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية
52.....المنتظمة
- 55.....المطلب الرابع: تقييم أثر الجائحة على النقل الالمطلب الخامس: أطقم بحارة السفن
- 55.....المطلب الخامس: تقييم أثر الجائحة على أطقم بحارة السفن
- 56.....المبحث الثاني: تقييم البيانات المتعلقة بأثر الجائحة على قطاع النقل البحري
- 57.....المطلب الأول: أولويات الدول العربية لدعم إنتعاش قطاع النقل البحري
- 59.....المطلب الثاني: التوصيات المقترحة لضمان إستقرار قطاع النقل البحري
- 61.....خلاصة الفصل الثاني
- 62.....الخاتمة

الملحق

المراجع

قائمة الأشكال والجداول

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
16	التجارة البحرية الدولية والنتاج المحلي الإجمالي ، من عام 2006 إلى عام 2021 (النسبة المئوية للتغير السنوي والمعدل)	الشكل II- 01 :
31	محاكاة الإرتفاع الحالي الحاد في أسعار الشحن بالحاويات على مستويات أسعار الإستيراد وأسعار الإستهلاك	الشكل II- 02
33	متوسط الوقت في الميناء وعدد مرات التوقف في الميناء وأحجام السفن القصوى حسب البلدان وسفن الحاويات لعام 2020.	الشكل II- 03
43	1: التغيرات في عدد الموانئ في المنطقة العربية خلال أول 31 أسبوعاً من عام 2020 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019.	الشكل III- 04
45	التغير في أعداد نداءات السفن في العالم: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020	الشكل III- 05
46	التغير في أعداد نداءات السفن في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020	الشكل III- 06
47	التغير في أعداد نداءات سفن الركاب في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020	الشكل III- 07
48	التغير في أعداد نداءات سفن الشحن في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020	الشكل III – 08
49	التغير في أعداد نداءات سفن الشحن بحسب نوعها في المنطقة العربية الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020	الشكل III- 09.
52	تغير مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في العالم والمنطقة العربية، 2002-2006	الشكل III- 10
53	التغير مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في مناطق العالم، 2006-2020	الشكل III- 11

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
20	الأسطول العالمي حسب نوع السفن الرئيسية 2020-2021 (ألف طن من الحمولة الساكنة والنسبة المئوية)	الجدول II-01
51	نسب التغير في نداءات السفن في البلدان العربية بحسب نوع السفينة: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020	الجدول III-02
52	تغير مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في البلدان العربية، الربعين الأول والثاني لعامي 2019 و2020	الجدول III-03

المقدمة

المقدمة:

أدت التغيرات الصحية خلال السنتين السابقتين والتي تمثلت في جائحة كورونا – كوفيد 19- إلى التأثير على حركة التجارة الدولية، لا سيما قطاع النقل البحري الذي يعتبر من الركائز الأساسية في الإقتصاد القومي ، بل يحتل الدرجة الأولى من الأهمية لبعض البلدان البحرية، بحيث كان له تأثير في تطور الحياة الإقتصادية من خلال السفن والناقلات العملاقة وسفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة ، والتي إنعكست على الموانئ.

وأصبحت الحاجة إلى موانئ بحرية متطورة وإلى كفاءة إدارية عالية وشبكات نقل داخلية تصل مراكز الإنتاج والإستهلاك بالموانئ وتكون قادرة على الإستقبال والتعامل مع هذه السفن العملاقة، مع وجود مراكز للتبادل الإلكتروني للمعلومات و الذي يتيح إستخدام المستندات بصورة إلكترونية عبر الإنترنت.

كما ساهم علم اللوجستيات وإستخدام سفن الحاويات في ظهور نظام النقل متعدد الوسائط ، وليد التكنولوجيا الحديثة ، حيث يساعد على نقل البضائع عن طريق واسطتين بعقد واحد. وتسمى هذه الخدمة أيضا من الباب إلى الباب وتساعد تسهيلات الإتصالات والمعلومات تطبيقات اللوجستيات في تبادل البيانات إلكترونيا.

ومع هذا التقدم المذهل في مجال النقل أبرزت جائحة فيروس كورونا -كوفيد-19- الترابط العالمي بين الدول، وأدت الجائحة إلى ظهور اتجاهات جديدة ستعيد تش كيل مشهد النقل البحري.

فهذا القطاع يمر بلحظة مفصلية إذ أنه يواجه ليس فقط الشواغل المباشرة الناجمة عن الجائحة، بل أيضا الإعتمادات الأطول أجلا، التي تتراوح بين التحولات في تصميم سلاسل الإمداد وأنماط العولمة إلى التغيرات في عادات الاستهلاك والإنفاق، والتركيز المتزايد على تقييم المخاطر وبناء القدرة على الصمود، فضلا عن زيادة الاستدامة العالمية وشواغل تحقيق انخفاض الكربون.

وإنطلاقا مما سبق كان إختيارنا لموضوع أثر جائحة كورونا على قطاع النقل البحري العالمي للوقوف على الإشكالية التالية:

ما مدى تأثير هذه التطورات الصحية على صناعة النقل البحري العالمي؟

وقد إرتأينا أن نقف على بعض الأسئلة الفرعية التي من شأنها الإجابة على متطلبات هذا الموضوع:

- ما هو واقع النقل البحري العالمي؟
- وما هي جائحة كورونا –كوفيد 19-؟
- وما هي الآثار المترتبة عن ظهور جائحة كورونا على النقل البحري العالمي؟
- وما هي الإجراءات اللازمة لتحقيق الإنتعاش العالمي بعد الإضطراب في قطاع النقل البحري؟

ولتسليط الضوء على الموضوع ، قمنا بدراسة حالة على المنطقة العربية من خلال التطرق إلى أثر الجائحة على النقل البحري العربي وأهم الإجراءات التي إتخذتها الدول العربية لإنعاش هذا القطاع.

وتشتمل خطة البحث على ثلاثة فصول للدراسة:

الفصل الأول: تناول واقع النقل البحري العالمي، حيث تم تقسيم الفصل إلى ثلاثة مباحث. يدرس المبحث الأول الأسطول البحري وأهم الموانئ العالمية، أما المبحث الثاني يتناول النقل بالحاويات متعدد الوسائط.

أما الفصل الثاني: تم التطرق فيه إلى أثر الجائحة على النقل البحري العالمي، ففي المبحث الأول تطرقنا إلى تعريف الجائحة، ويدرس المبحث الثاني آثارها على قطاع النقل البحري، أما المبحث الثالث فيتناول الإجراءات في مجال السياسات لإعداد العالم ما بعد الجائحة.

في الفصل الثالث: وهو فصل تطبيقي -دراسة حالة- يتناول أثر الجائحة على النقل البحري في المنطقة العربية، حيث يتناول المبحث الأول تقييم الأثر، بينما المبحث الثاني يدرس أهم السياسات والأولويات.

الفصل الأول

تمهيد:

يعد الإهتمام بقطاع النقل البحري لمعظم الدول الصناعية ضاربا في التاريخ ، فالشواهد تؤكد الرعاية المميزة التي أولتها الدول الإستعمارية لأساطيلها البحرية التجارية، إستشعارا منها بأهميتها الإقتصادية والسياسية والعسكرية. أما في القرن الحادي والعشرين، فقطاع النقل البحري يمثل الرافد الحيوي لنقل الصادرات .

وبما أن العالم يشهد عصر العولمة و ثورة المعلومات والإتصالات والتوجه نحو الرقمنة، وما أحدثته من تأثير على قطاع النقل البحري كان لا بد من دراسة هذا القطاع وما وصل إليه.

و يعدُّ النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي. ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. سواء كانت تتعلق بمواد أولية أو غذائية أو منتجات مصنَّعة. وهو ما يعني أن نصف العالم سيموت جوعاً فيما سيتجمد النصف الآخر. وتعدُّ السفن من بين أهم الأصول عالية القيمة، حيث تصل تكلفة بناء سفينة واحدة ما يربو على /150/ مليون دولار، بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من /500/ مليار دولار وهو ما يمثل 5% من حجم الاقتصاد العالمي. وتلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي.

المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري

المطلب الأول: النقل البحري والتجارة الدولية

الفرع الأول: أهمية النقل البحري في الإقتصاد العالمي

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم إرتباطا وثيقا، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل التجاري إذ حوالي ثلاثة أرباع التجارة العالمية تنقل عبر البحر " ويلقى من إهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها، فبدونه تتوقف تماما هذه الحركة"¹.

والسفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري والذي يتضمن شركات وتوكيلات الملاحة، شركات الشحن والتفريغ، هيئات التأمين، ترسانات البناء، السفن، شركات إصلاح السفن....

ويعتبر من العوامل الأساسية التي تؤثر على توطين الصناعة واختيار مواقع الانتاج ومراكز التوزيع، وهو غزير المداخيل والقيم المضافة، من خلال الإستثمار في بناء السفن وتدعيم الأساطيل التجارية وبالتالي تحسين شروط التجارة للدول المالكة والرفع من حجم التجارة الخارجية ، كما يؤدي إلى خلق فرص جديدة للعمل وتوفير العملات الأجنبية وتحسين ميزان المعاملات الجارية.

لنقل البحري أهمية كبيرة في عملية الإنماء الإقتصادي للدول المتقدمة والنامية، فالخدمات التي يقدمها "هي مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الإقتصادية الأخرى سواء الصناعية أو الزراعية أو السياحية أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الإجتماعية"².

ولتطور وسائل النقل البحري آثارا هامة في مجال تقسيم العمل الدولي وتخصيص الموارد والتأثير على ميكانيكية السوق العالمي للسلع والخدمات.

إن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي و الزراعي والسياحي) فهو الذي يمددها بمدخلتها اللازمة كما يساهم بنقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والإندماجات العالمية ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، القاهرة 2008، ص.168.

² - سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005، ص.05.

يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة و التي تستنزفها نفقات الشحن و التفريغ و التأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.

يساهم النقل البحري في توفير و تحقيق إيرادات ضخمة للدول التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلل إيجارها للدول الأخرى.

تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى و تحديد مواقع الانتاج و مراكز التوزيع ، حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع و الخدمات، في جانبي العرض والطلب¹، فتأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط و انما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلل سعر السلعة ، أما تأثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلل تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن نقلها بحرا و بأحجام كبيرة و تكاليف منخفضة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى.

كما يساهم في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي و البشري حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الانتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.

و من الأهمية، تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلل زيادة طاقة الدولة التصديرية و تحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة و توفير بدائل الواردات من جهة أخرى

وله القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج و الأنشطة الاقتصادية أو بتوسيع نطاق الأسواق القائمة و خلق أسواق و منافذ توزيع جديدة للمنتجات الهائية.

ويؤثر النقل البحري على الصادرات والواردات فوجود سفن وطنية تعمل في خطوط الملاحة المعينة يعمل على تشجيع و تنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد ، وعلى سياسة تسويقية ناجحة و انما يتوج هذا العمل بتوافر خدمات ملحية متقدمة تساهم في رفع معدلات الأداء المستهدف

أضف الى ذلك فإن تأمين حركة الصادرات و الواردات أثناء فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني ، و الدليل أن الدول المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت أساطيلها التجارية لعملية امداد الجيوش و ترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة مما أثر

سلبا على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول نسبة الى ارتفاع تكاليف النقل البحري مثل الأرجنتين انكمش نشاطها التجاري الخارجي بنسبة 21% خلال الحرب العالمية الثانية. وأثناء الصراع العربي الإسرائيلي، رفضت السفن التفرغ في ميناء الاسكندرية باعتبارها منطقة حرب و بذلك تتأثر عملية الصادرات و الواردات بعدم الاستقرار الأمني.

الفرع الثاني: خصائص النقل البحري

تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى ، و يرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه ، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ و البحر و غيره).

ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطويع قوة الطبيعة لخدمة الانسان ، كما أنها تتطلب مشروعات محلية مكملة و دقيقة تضمن عملية الابحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة ، أضف الى ذلك لابد من وجود موانئ قادرة على استيعاب حركة السفن ، فضل عن التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن و التفرغ و التأمين.

إن عدم وجود خدمات النقل البحري كما و نوعا من شأنه أن يخلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتعامل مع النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، مما يستدعي أهمية التقييم السليم و الدقيق لطبيعة الاستثمارات في مجال النقل البحري تجنباً لتبديد رؤوس الأموال الطائلة و تعطيل القطاعات الانتاجية في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع.

مما سبق يمكن القول أن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

1- الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما انعكس على تطوير صناعة السفن و هيكلها و طرق عملها.

فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بصناعة النقل البحري ، فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطورها حسب الأغراض المطلوبة مثل سفن نقل النفط و السوائل و المواشي و البضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه تطور في شكل الخدمات الملحية ذات العلقه و الموانئ وغيرها.

2- النقل البحري صناعة دولية:

تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى و الشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملحية ، وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة ، حيث تمتلك الدول التي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع و تستأجر ما يفيض عن حاجتها لمختلف دول العالم ، و ينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.

و هذه الصناعة لا تخضع لمنافسة عادلة سواء من حيث صناعة و بناء السفن أو امتلاك أسطول النقل فضل عن استحواذها على النصيب الأكبر من التجارة الدولية المنقولة بحرا.

3- طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري طول عمرها الافتراضي ، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين 11 إلى 20 عام كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية و الممرات المحلية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى مثل الجوي أو البري بوسائله المتعددة. وهذا الأمر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة و النقل البحري خاصة بالالتزام واتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري و الاستثمار فيه ، فالتخطيط السليم و دراسات الجدوى المتخصصة في هذا الجانب تجنب المجتمعات إهدار مواردها و تقليل منافعها.

4- صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين و تكلفتها غير قابلة للتجزئة:

تتميز صناعة النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة و مستقلة من حيث الزمن و حيز النقل، و تفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين . و عند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته.

5- تعاضم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري:

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري و زيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها ، وهذا الأمر ينبغي أخذه بالحسبان عند دراسة و تقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة و الفنون الانتاجية المستخدمة فيها . كما أن هذه الدراسة و التقييم لا بد أن يقوم على قاعدة بيانات و معلومات كافية و صحيحة تساعد على رسم الدراسة و تحديد القرار المتخذ بناء عليها فمن خصائص و مميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا لتحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة.

6- إرتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع و الخدمات ، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة و مواقفها من القضايا العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة ، حيث تتمكن الدولة من التصدير و الاستيراد و التعامل مع كل دول العالم و ذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة ، التي تجعل آخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ و غير ذلك من الخدمات البحرية. بالإضافة الى ما سبق فان حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال و مدخلات الانتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة¹.

7- العمل على زيادة العرض السلعي:

ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع و السلع مصدر كانت أم مستوردة و ذلك خلال رحلة واحدة و بتكاليف أقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل نقل أخرى و يترتب على ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق و الأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها و انخفاض تكلفة نقلها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

الفرع الثالث: تكاليف النقل البحري

" تؤثر نفقات النقل في تيار واتجاه التجارة الخارجية، فإذا ما كانت نفقات النقل كبيرة بحيث تفوق الفرق في الثمن قبل التجارة فإن ذلك يحول دون قيام تبادل تجارة دولي"³.

فهي من " العقبات الطبيعية التي تقف في وجه التجارة الدولية، فهي تدخل تكلفة السلع المستوردة، وتكاليف النقل تشمل مصاريف الشحن، وتكاليف التحميل، وتكاليف التفريغ، وأقساط التأمين وتكاليف الفائدة خلال الفترة التي تكون السلع في مرحلة الإنتقال"⁴.

³ - زينب حسين عوض الله، العلاقات الإقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص30.

⁴ - زايري بلقاسم، إقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمارين، دار الأديب، 2006، ص144-145.

إن تكاليف النقل لها تأثير كبير على توطين الصناعة، فتُقام مصانع الحديد والصلب بالقرب من مراكز الفحم لتحديد تكاليف نقل الفحم، وتُقام كذلك مصانع السلع كبيرة الحجم، سهلة الكسر أو ذات تكاليف نقل مرتفعة جدا بالقرب من الأسواق.

كما لها دور في تكييف الوضع الإنتاجي والتخصص الجغرافي لبعض البلدان، "المنتجين يتجهون إلى إنتاج السلع التي يسهل نقلها لمسافات طويلة أو تنخفض نفقات نقلها إلى الأسواق التجارية"⁵.

ولقد أدى التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري إلى إنخفاض تكاليفه بالنسبة لتكاليف الإنتاج الإجمالية، وإدخال بضائع جديدة في مجال التبادل الدولي كانت تكاليف نقلها المرتفعة جدا تحول دون تداولها تداولا مريحا.

فالبضائع التي تدخل التجارة الدولية في أي فترة زمنية تتأثر بتكاليف النقل البحري كلما زاد الطلب على خدمات النقل البحري فهناك "علاقة مباشرة بين إنخفاض تكاليف النقل البحري، وبين الطلب على حمولات السفن فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن/الميل أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحديدية للإنتاج بين الدول الأكثر بعدا عن بعضها البعض بما يسبب زيادة الطلب على الرحلات الأكثر طولاً"⁶.

يختلف تقسيم تكاليف النقل البحري من سفينة إلى أخرى حسب نشاط السفينة (بضائع أو ركاب) وحسب أسلوب تشغيل السفينة (خطية، متجولة أو مؤجلة).

هناك التكاليف الثابتة: "تلك التكاليف اللازمة لتشغيل وحدة نقل معينة - سفينة مثلا- دون أن يتأثر مقدار هذه التكاليف بحجم البضائع المنقولة على ظهر السفينة أو بعدد الموانئ التي تجوبها تلك السفينة"⁷.

أما التكاليف المتغيرة: فهي التي تتأثر بحجم البضائع المنقولة أو عدد الركاب.

ولا يوجد تقسيم موحد لتصنيف التكاليف ولكن نأخذ الأكثر إنتشارا حيث تم تصنيفها إلى خمسة أنواع:

- 1- تكاليف تشغيل السفينة: وتشمل تكاليف الطاقم، المخازن، الصيانة، التأمين، الإدارة وهي تغطي مصاريف التشغيل اليومي للسفينة.
- 2- تكاليف الصيانة الدورية: "تتعد العوامل التي تتأثر بها تكاليف الإصلاح والصيانة كعُمر السفينة"⁸.
- 3- تكاليف الرحلة: وتشمل الوقود، الإرشاد، رسوم الميناء، رسوم المرور بالقنوات وتكاليف متغيرة ناتجة عن كل رحلة.

⁵ - موسى سعيد مر، باسم اللوزي، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، 2001، ص55.

⁶ - أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010، ص118.

⁷ - سمية بدوي، مرجع سبق ذكره، ص562.

⁸ - حمادة فؤيد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص428.

4- التكاليف الرأسمالية: وتتوقف على الطريقة التي يُمول بها شراء السفن، عن طريق عرض أسهم الشركة في السوق المالية أو عن طريق الإقتراض من البنك.

5- تكاليف تداول البضائع: وهي الأجور التي يتحملها مالك السفينة مقابل إستخدام العمال والآلات لعمليات الشحن والتفريغ.

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى ، فمثل السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة ، فضل عن ضرورة توفر وسائل اتصال و كشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدة عن اليابسة لفترات زمنية طويلة ، و علوة على أهمية توفر أماكن للإعاشة و التخزين بمواصفات محدودة.

و كل ذلك يساهم في زيادة صناعة هذه السفينة ، إضافة الى ذلك هنالك تكاليف الخدمات البحرية المكملة لعمل السفن من موانئ و شركات الشحن و التفريغ ووكلاءها أو التأمين على النقل البحري وكل هذه المكونات لها تكلفتها التي تساهم هي الأخرى في رفع معدل تكلفة النقل البحري و صناعته.

المطلب الثاني: مكونات الأسطول البحري

إن البضائع المنقولة بحرا، وصفاتها الفيزيائية والكيميائية تؤثر على نوع وحجم السفن وشكلها وتجهيزاتها، ويمتد هذا الأثر إلى تعدد أنواعها تبعا لوظائف النقل البحري التي تقوم بها، وبالتالي تحديد شكل ونوعية أسطول النقل البحري.

والسفينة هي الوسيلة التي سيطر بها الإنسان على البحر منذ القدم، فهي أداة نقل التجارة الدولية الأفراد عبر البحار والمحطات، وهي كل عائمة تستخدم في الملاحة ولا تدفع بالمجاديف، أو هي منشأة تقوم أو تُخصَّص أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الريح. والمقصود بالملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها، بعكس الملاحة النهرية، أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية.

والسفنينة هي المحور الأساسي الذي تدور حوله صناعة النقل البحري والخدمات البحرية، كما عندها تلتقي جميع الأنشطة في الميادين المتعددة المتصلة بهذه الصناعة . فهي مجال عمل الترسانات البحرية، ومن أجلها نشأت علوم الملاحة البحرية، كما بنيت الموانئ لخدمتها ، كل ذلك يهدف تقديم كافة الخدمات البحرية للسفنينة.

ومنه تتعدد أنواع السفن لتتناسب مع كل نوع من أنواع هذه السلع، ونذكر منها على سبيل المثال:

- سفن الناقلات: ناقلات البترول حمولة 250 ألف طن، وهي تقوم بوظيفتين: النقل والتخزين، لمواجهة النقص في العرض أو زيادة الأسعار في أي وقت.
تعتبر ناقلات البترول أكثر أنواع السفن أهمية من حيث حجم حمولاتها التي تمثل حوالي 39% من إجمالي حمولات الأسطول التجاري العالمي ، كما تمثل الناقلات المشتركة حوالي 5% أخرى ، وهي تلك السفن التي يمكنها أن تعمل في نقل البضائع الصلب الجافة.
 - سفن الحاويات: صناعة أمريكية بإمتياز منذ 1956، حيث انتشرت عالميا منذ أوائل الخمسينات من القرن العشرين . وقد أحدث أسلوب الشحن بالحاويات ثورة كبرى في حركة نقل البضائع بالنقل البحري ، وأصبح إتجاهها عالميا سائدا في معظم موانئ العالم ، نظرا لمميزاته العديدة ، والتي من أهمها الحفاظ على البضائع من التلف، وتوصيلها من الباب إلى الباب ، بالإضافة إلى تقليل زمن الشحن والتفريغ ، من وإلى الموانئ.
 - سفن التدحرج: حسب تصنيفات شركة Loyds تنقسم إلى نوعين:
سفن تجارية وتضم سفن البضائع الصلب الجاف، سفن البضائع العامة، حاملات السيارات.
سفن خدمة تقوم بخدمة السفن التجارية داخل الحدود البحرية للميناء، وهي سفن الإمداد والقاطرات وسفن الأبحاث.⁹
 - السفن الصناعية: وهي عبارة عن السفن تتم فوقها بعض العمليات الصناعية المحدودة مثل سفن الصيد الآلية الكبيرة ، التي يوجد عليها مصانع متكاملة لتجهيز الأسماك وتعليقها. وهناك بعض السفن التي يتم على ظهرها بعض عمليات تكرير البترول.
 - السفن الساحلية : تستخدم في نقل الخامات ثقيلة الوزن ، كبيرة الحجم ومنخفضة القيمة مثل الفحم والحديد، من موقع إلى آخر على طول خط الساحل، وقد ساعد على إنتشارها إنخفاض تكلفتها مقارنة بنظيرتها في النقل البري.
- و هناك أيضا سفن الصيد والسفن الحربية في سوق النقل البحري.

⁹ - حمادة فؤيد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 415.

المبحث الثاني : الموانئ البحرية

المطلب الأول: تعاريف الميناء البحري

كان يجب على الموانئ تطوير نفسها تنظيمياً و تكنولوجياً بما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات ، فقد تأثر نظام الميناء التقليدي إلى حد بعيد بظهور نظام التحويلة و التطورات المختلفة في نظام النقل لقرن بسفن الحاويات ، بحيث اعتباراً من تسعينات ا العشرين تغير دور الموانئ فلم يعد نشاطه مقتصرًا على النقل فقط إنما امتد إلى كل المنطقة المحيطة به، و الذي يعتبر نقطة البدء في سلسلة النقل

لقد تطورت العديد من الموانئ التقليدية التي كانت مجرد مراكز للنقل تدريجياً في الخمسينات و الستينات إلى مراكز خدمات تجارية و صناعية تضيف في بعض الحالات قيمة إضافية كبيرة للبضائع التي تتداولها. و فيما يلي بعض التعاريف للموانئ:

التعريف الأول: " كلمة " PORT " يقصد بها عموماً مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفينة ومختلف أساليب النقل البرية والمائية الأخرى وهي : السكك الحديدية، النقل البري كالشاحنات، النقل المائي الداخلي.

التعريف الثاني: عرف الميناء بأنه مكان ساحلي خصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية.

تعريف القانون الدولي: تم تعريف الموانئ في القانون الدولي من خلال معاهدة جنيف في 09 ديسمبر 1923 بأنه "تعد الموانئ البحرية تلك الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية التي تستخدم في التجارة الخارجية"

تعريف القانون الجزائري : حسب المادة 889 من القانون البحري الجزائري، رتبت الموانئ حسب استخداماتها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان – وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية - مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية.

المطلب الثاني: تصنيف الموانئ البحرية

الفرع الأول: تصنيف الموانئ حسب موقعها:

وهي متنوعة كما يلي:

- موانئ طبيعية وهي التي تتوفر على الحماية الطبيعية فهي تحتاج إلى مؤسسات صناعية محدودة حتى تتمكن من القيام بوظيفتها التجارية مثل ميناء مرسيليا القديم.¹⁰

- موانئ شبه طبيعية: هي أكثر احتياجا للمشاريع الصناعية من الموانئ الطبيعية حتى تتمكن من تقديم الخدمات المطلوبة

- موانئ صناعية: هذه الموانئ تحتاج إلى مشاريع صناعية لحماية المساحة المائية أو إلى مشاريع داخل الأرض على أن ترتبط بالساحل بقنوات بحرية.

الفرع الثاني: تصنيف الموانئ حسب وظائفها الأساسية

الموانئ العسكرية:

هو حوض مائي محمي تقام به ترسانة عسكرية لتموين البواخر بمختلف الوسائل الحربية وغير الحربية خدمة لأغراضهم، فهذه الموانئ تتطلب نظام رقابي وإداري خاص محكم لإنجاز مختلف العمليات التموينية.

الموانئ التجارية:

وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتستند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملحي والتجاري للسفن التجارية ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن وتزويدها بحاجتها من الوقود والمواد الغذائية.

وهي تصنف على أساس طبيعة العمليات المنجزة وللموانئ وظائف أساسية يتمثل فيما يلي:

¹⁰ حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة

الجزائر، دفعة، 2008، ص. 20.

وظيفة التخزين: تستعمل هذه الموانئ كوسيط بين الدول المصدرة للسلع والدول المستوردة لها بحيث تخزن هذه السلع بميناء الوصول ليعاد شحنها مرة أخرى إلى الدولة المستهلكة أو ميناء تخزين آخر لغاية وصولها إلى الدولة المستهلكة.

وظيفة العبور: بتطور وسائل النقل المختلفة النقل البري، السكك الحديدية، النقل النهري، فالموانئ التجارية أصبحت موانئ عبور لمختلف السلع والأفراد.

الوظيفة الصناعية: أنشئت مؤسسات صناعية ضخمة قرب الموانئ بهدف تخفيض التكلفة وتلبية الحاجيات المختلفة من السلع.

موانئ السلع المختلفة: وهي الموانئ التي تتعامل في السلع المختلفة مثل المواد الغذائية كالقمح والحبوب والخضر والفواكه والمشروبات والمواد النسيجية كالصوف والقطن والمواد الصيدلانية.

موانئ السلع الثقيلة: (VRAC) هو من النوع المخصص لنقل السلع الثقيلة كالمعادن مثلاً فهي تتطلب أجهزة ومراكز توقف وأرصعة خاصة لاستقبال السفن الضخمة لنقل هذه السلع مثل ميناء موريال Montréal.

موانئ الركاب: مخصص هذا الميناء للأفراد الذين يسافرون في رحلات الذهاب أو الإياب وذلك في سفن خاصة بالمسافرين حيث تتوفر على مختلف وسائل الراحة لهم.

الموانئ بترولية متخصصة: هي موانئ متخصصة في نقل هذا النوع من السوائل¹¹ وتتم عملية ضخ البترول من السفينة إلى الميناء أو من الميناء إلى داخل السفينة عبر قنوات ضخ، وهذه السفن تحتوي على صهاريج خاصة مخصصة لنقل هذه المواد معزولة بحواجز لتفادي تلوث المياه أو أي حوادث أخرى مثل موانئ أرزيو وسكيكدة بالجزائر ومينائي فهد وجبيل بالسعودية.

تختص بعمليات نقل البترول من خلل محطات التداول في البحار المفتوحة أو الموانئ وتتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة وعمق مناسب للقنوات الملححة المؤدية إلى منشآت تداول البترول مع مراعاة تواجدها بعيداً عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن و خاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء

موانئ الصيد: هي كذلك موانئ متخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمراكز توقف، سفن الصيد، تجهيزات تبريد، ومصانع للتدخين والتعليب ومعالجة بقايا السمك... الخ

¹¹ ارون احمد عثمان ، الاقتصاد البحري مع الاشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، الاكاديمية العربية للنقل البحري ، جامعة الدول العربية 0320، ص 833

تخدم نشاط الصيد البحري و تختلف مساحتها و أهميتها وفقاً لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد، فقد يتم تخصيص ميناء بأكمله لخدمة هذا النشاط و ذلك في الدول الساحلية التي تمتلك قطاع عمليات الصيد البحري أو قد يتم استغلال جزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تنخفض فيها أهمية هذا النشاط أو تلك التي لا تمتلك موانئ بحرية كثيرة العدد

موانئ بضائع الصب الجاف: و يقصد بها خام الحديد، الفحم، الحبوب، الفوسفات، و تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بمواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ .

موانئ الخدمات: و تخدم عملية التحرك الملحي البحري بشكل مباشر و تضمن تأمينه من خلل تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن و لا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن و التفريغ

الفرع الثالث: تصنيف الموانئ حسب التنظيم القانوني

يتوقف النظام القانوني المتحكم في تسيير الموانئ على درجة تبعية الموانئ للنظام الذي تسيير عليه، وهذه الأنظمة الإدارية المينائية متعددة. وذلك حسب التاريخ والتقاليد التشريعية والسياسية المتبعة في مختلف الدول، وتظهر أنواع النظم القانونية المتبعة في الموانئ فيما يلي: -الموانئ التي تتبع الحكومات المركزية - الموانئ ذات التسيير اللامركزي (موانئ تخضع للبلديات) -الموانئ ذات الإدارة الذاتية والخاصة.¹²

الفرع الرابع: تصنيف الموانئ حسب تطور دورها

1- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية): تشمل موانئ الجيل الأول على الموانئ التقليدية التي تعمل كمراكز للنقل فقط ، و ما زال هذا الجيل من الموانئ موجوداً حتى الآن و يمثل أغلبية موانئ البلدان النامية ، و تتسم سياسة و إستراتيجية و اتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها إستراتيجية محافظة ، تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل على أنه مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع

¹² - هارون احمد عثمان ، الاقتصاد البحري مع الاشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، الاكاديمية العربية للنقل البحري ، جامعة الدول العربية ، ص 833

والنقل البحري ، و لا يتوفر إلا على الحد الأدنى من الأنشطة المينائية مثل الشحن و التفريغ و بعض الخدمات المينائية و الملحمة و تركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصفة دون اهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف.

2- موانئ الجيل الثاني(الموانئ الصناعية): ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية ، و تسمى عادة بالموانئ الصناعية. تتسم سياسة و إستراتيجية و اتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية ، على أساس تصور عريض لدور الميناء و قدرته الإدارية و أن الموانئ ليست مجرد مراكز للنقل إنما هي مراكز صناعية و تجارية أيضا ، و يتم صياغة سياسات الميناء و إصدار تشريعاته على هذا الأساس كما و قد اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل بحيث أنه إضافة إلى الشحن و التفريغ و الخدمات المينائية و الملحمة، توسعت لتشمل الخدمات التجارية للبضائع و تقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو و اتساع الميناء.

3- موانئ الجيل الثالث: ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات و يعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحوية و النقل الدولي متعدد الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية. تتسم سياسة و إستراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس اعتبار الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج/التوزيع الدولية، وإستنادا لهذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض استاتيكي لمرافق و خدمات الميناء إلى اهتمام و مشاركة فعالة في عملية التجارة العالمية بكاملها. إن الأنشطة و الخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص و التنوع و التكامل من خدمات تقليدية خدمات صناعية وبيئية، الخدمات الإدارية والتجارية. من أهم السمات و الملمح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة حتى تكون قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة من السفن:

-توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محليا و إقليميا من خلل شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة .

- توافر منظومات المعلومات المتطورة و التي تعتبر المحرك الرئيس ي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط..

- تلبية احتياجات و توقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.

- توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجستية.

- توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجستية.

- كفاءة الشبكة الرافدية و المحورية ، بمعنى ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سقن الحاويات العملاقة بخطوط ملحية رافدية منتظمة الترددات للموانئ المجاورة و القريبة ، لتوصيل الحاويات الخاصة بها في التوقيتات المحددة.

المطلب الثالث: أهم عشرة موانئ في العالم

تصدر الموانئ الآسيوية مراكز الشحن الأكبر في العالم على مدار الـ15 عاما الماضية، وسط تضائل أمريكي واضح.

ووفق تصنيف صادر عن مؤسسة الإحصاءات العالمية "Statista" وصف الصين بأنها المسيطر الأكبر على موانئ الشحن العالمية، إذ تحجز 6 مقاعد ضمن أكبر 10 مراكز شحن.

في حين يتضاءل التواجد الأمريكي ضمن قائمة العشرة الكبار، بينما يوجد سوى ميناء واحد أوروبي بالقائمة.

وتشير "Statista" إلى أن نمو حجم الموانئ الآسيوية بقيادة الصين يعكس تطور حركة نمو التدفقات التجارية، والخدمات اللوجستية وسلاسل التوريد عالميا.

إلا أن مؤسسة الإحصاءات العالمية لفتت الانتباه إلى أن جائحة كورونا ما زالت تلقي بظلالها على أنشطة الموانئ لاسيما الآسيوية في 2020، حتى في ظل اقتراب موسم العطلات وارتفاع مستويات شحن البضائع، فإنها لم تتجاوز التوقعات.

وبنظرة تفصيلية إلى قائمة الموانئ العشرة الأكبر عالميا من حيث معدل تداول الحاويات خلال الفترة من 2005 حتى نهاية عام 2019، فإن ميناء شنغهاي الصيني يتصدر القائمة بتداولات قدرها 43.3 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما.

يقع الميناء على مصب نهر (يانجتزي Yangtze)-ويغطي مساحة قدرها 3619 كيلومتراً مربعاً، وتمتلكه مجموعة شنغهاي الدولية للموانئ(SIPG) ، وتُعد (وسونجكو Wusongkou- ، و(وايجوكيو Waigaoqiao- و(يانجشان-Yangshan) المناطق الرئيسية للحاويات في الميناء.

يتألف الميناء من (125) مرسى بطول رصيف إجمالي يصل إلى (20) كيلومتراً، ويخدم أكثر من ألفي حاوية سفن شهرياً، ما يشكل ربع إجمالي التجارة الخارجية للصين.

يأتي في المركز الثاني ميناء سنغافورة بعد أن استقبل 37.2 مليون وحدة، تقع مداخل الميناء على (تاجونج باجار- Tanjong Pagar)، و(كيبيل Keppel)، و(براني Brani-)، و(باسير بانجانج Pasir Panjang-)، و(سيمباوانج- Smebawang)، و(جيرونج Jurnog-)، وهو يُدار من قبل هيئة ميناء سنغافورة (PSA)، وميناء جيرونج.

يستقبل الميناء سنويًا (140) ألف مركب في المتوسط، ويتصل بـ (600) ميناء على مستوى العالم، إضافةً إلى أنه مجهز بحوالي (204) من رافعات الأرصفة العادية، وعدد من الرافعات العملاقة

وتظهر الصين مرة أخرى في القائمة بالمركز الثالث من خلال ميناء نيجبو - زهوشان الذي شهد تداول 27.5 مليون وحدة. يقع الميناء على مصب نهر (هايبي Haihe-شمال الصين، ويغطي مساحةً قدرها (336) كيلومترًا مربعًا من الماء، و(13) كيلومترًا مربعًا من اليابسة، ويصل إلى (500) ميناء، ويخدم (189) دولةً، وتُشغله مجموعة شركات ميناء تيانجين.

يتميز الميناء بعدد مَراسٍ تصل إلى (159) مرسىً، ويضم الميناء الشمالي، والمرفأ الجنوبي، وميناء (دونججيانج- Dongjiang)، والمنطقة الاقتصادية في المنطقة الجنوبية، والمنطقة الجنوب شرقية، والعديد من المرفأ المساعدة.

كما احتل ميناء شنغن الصيني المرتبة الرابعة بواقع 25.8 مليون وحدة، لتسبق ميناء جوانزو الصيني أيضا، والذي شهد على مدار 15 عاما تداول 23.2 مليون وحدة.

وتظهر كوريا الجنوبية في القائمة من خلال ميناء بوسان الذي سجل تداولات قدرها 21.9 مليون وحدة. يتكون الميناء، الذي يُدار ويُشغل بواسطة هيئة ميناء بوزان (BPA)، من الميناء الشمالي والجنوبي، وميناء (جامتشين- Gamcheon)، وميناء (دادابو Dadaepo-)، وصالة المشاة الدولية، وست صالات للحاويات.

وهو يخلّص 40% من حجم الصادرات البحرية، و80% من الحاويات، و42% من إنتاج الأسماك للدولة، ويمتد على مساحة (840) ألف متر مربع، ويستطيع استيعاب (196) زورقًا في آنٍ واحد.

وتعاود الصين التواجد في قائمة العشرة الكبار مرة أخرى، بعد أن احتل ميناء تشيچداو المركز السابع عبر تداول 21 مليون وحدة. يُوصف هذا الميناء بأنه الأكبر على مستوى العالم للحديد الخام، والأكبر في الصين للنفط الخام، ويضم الميناء؛ (ميناء كينجداو القديم Qingdao Old Port-)، و(ميناء هوانجداو للنفط- Huangdao Oil Port)، و(ميناء كيانوان الجديد Qianwan New Port-)، ويتصل بأكثر من (450) ميناءً في أكثر من (130) دولةً ومنطقةً على مستوى العالم.

تُشغِل الميناء مجموعة كينجداوا، وتقع المنطقة الاقتصادية -منطقة التجارة الحرة-، والمنطقة التكنولوجية - المنطقة الصناعية التقنية- داخل حدود الميناء.

فيما احتل ميناء هونج كونج المركز الثامن بتداولات قدرها 18.3 مليون وحدة، ليسبق ميناء تاينجين الصيني الذي سجل 17.3 مليون حاوية.

وتذيل ميناء روتردام الهولندي قائمة العشرة الكبار بتداولات قدرها 14.8 مليون حاوية، ليكون الممثل الوحيد للموانئ الأوروبية¹³. وهو أكبر الموانئ حاليًا في أوروبا، والسادس على مستوى العالم، من حيث معدل مرور البضائع،

يمتد الميناء مع المنطقة الصناعية المجاورة على مسافة (42) كيلومتر، ويغطي مساحة قدرها (12.426) هكتارًا ويُدار من قبل هيئة ميناء روتردام.(PoRA)

إنه الميناء الوحيد في شمال غرب أوروبا الذي يوفر وصولًا غير مشروط للسفن ذات الغاطسات الأعمق، وفي عام 2008م، أُطلق مشروع توسعة رئيسي، عُرف باسم (ماسفلاكت 2)2 (Maasvlakte 2-)، وأُفتتحت المرحلة الأولى من هذه التوسعة في مايو/ عام 2013م، ومن المتوقع أن تُضاعف سعة تبادل الحاويات.

¹³ -محمد علي الخميس، العين الإخبارية، 2020/12/17، أبوظبي.

خلاصة الفصل

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها. هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية. كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل.

وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن كثيرا من الدول استفادت من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً.

الفصل الثاني

تمهيد :

لقد عاش العالم منذ نهاية سنة 2019 وإلى اليوم جائحة تعد الأكثر انتشاراً والأخطر منذ تاريخ البشرية على الإطلاق تمثلت في الفيروس التاجي الذي سمي بـ كوفيد 19 (covid 19) أو كورونا والذي كان ولا يزال تأثيره إلى اليوم على مختلف الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والطاقوية والسياسية والمنظومات الصحية والسياحية بشكل كبير أدى إلى انهيارها والذي سماه البعض بالحرب البيولوجية العالمية

ومن بين القطاعات التي تضررت بشكل كبير قطاع النقل البحري حيث أدت سياسة الإغلاق العام والحجر الصحي التي تبنتها معظم دول العالم من أجل احتواء الوباء إلى شل شبه تام للنقل البحري ما أدى إلى خسائر فادحة تكبدها هذا القطاع.

المبحث الأول: نظرة عامة عن جائحة كورونا

المطلب الأول: الاطار المفاهيمي لجائحة كورونا

فالجائحة مفرد جمعها جوائح وهي الوباء العام. وهو وباء ينتشر بين البشر في مساحة كبيرة من قارة مثلا أو قد تتسع لتضم كافة أرجاء العالم، ويسمى الانتشار الواسع لمرض بين الحيوانات جارفة، الوباء المستوطن واسع الانتشار المستقر من حيث معرفة عدد الأفراد الذين يمرضون بسببه لا يعتبر جائح، وعليه يستبعد من جائحة "الأنفلونزا الموسمية" المتكررة للبرد، و ظهر عبر التاريخ العديد من الجوائح مثل الجدر والسيل، ويعتبر الطاعون الأسود أحد أكثر الجوائح تدميرا إذ قتل ما يزيد عن 20 مليون شخصا في عام 1350م، ويشتهر من الجوائح الحديثة فيروس نقص المناعة المكتسبة والأنفلونزا الإسبانية وجائحة أنفلونزا الخنازير 2009، وفيروس الأنفلونزا H1N1 وفيروس كورونا.

يعتبر كوفيد-19 مرض معدي يسبب آثار فيروس تم اكتشافه من سلالة فيروسات كورونا، ولم يكن هناك علم بوجود هذا الفيروس الجديد ومرضه قبل بدء تفشيه في مدينة ووهان الصينية في ديسمبر 2019، وقد تحول كوفيد-19 الآن إلى جائحة تؤثر على العديد من بلدان العالم، وقد اعتبرت منظمة الصحة العالمية كوفيد-19 جائحة، وبالتالي يختلف عن الوباء فالوباء قد يكون انتشاره في منطقة جغرافية كبيرة ومحصورة في دولة واحدة أو عدد قليل من الدول، أما الجائحة فتعني انتشارا عالميا للمرض، شاملا عددا غير قليل من الدول، وهو ما نشهده الآن، وعليه اختلفت وجهات النظر والآراء حول طبيعة الفيروس ومصدره وإخفاء المعلومات عنه، إذ اعتبره جانب بأنه حالة مرضية تطورت بفعل عوامل طبيعية حصلت في سلالة عائلة معينة من الفيروسات باعتبار أن لها القدرة على التطور الطبيعي والتكيف مع المتغيرات البيئية لكي تستمر بالنشاط والتأثير.

إن جائحة كورونا أضحت مشكلة عالمية تهيمن على شتى المواضيع و القرارات اليوم ومن المؤكد أن هذه الجائحة خلفت وستخلف خسائر بشرية جسمية كما شكلت بوادر أزمة مالية مدمرة .

فيروس كورونا المستجد وفق لتعريف منظمة الصحة العالمية " هو فيروس حيواني المصدر ينتقل إلى الإنسان عند المخالطة لحيوانات المزرعة أو الحيوانات الزريبة المصابة لهذا الفيروس أو بفضلاتها . لكن رغم ذلك يحتاج هذا الفيروس إلى بحث لتحديد المصدر الدقيق له⁽¹⁴⁾

فيروسات كورونا هي سلالة واسعة من الفيروسات التي قد تسبب المرض للحيوان والإنسان، ومن المعروف أن عددا من فيروسات كورونا تسبب لدى البشر أمراض تنفسية تتراوح حدتها من نزلات البرد الشائعة إلى الأمراض

¹⁴-لاكسي فوزية، أثر جائحة فيروس كورونا على النقل الجوي في الدول العربية، مجلة دفاتر بوادكس، المجلد 10 العدد 01. 2021.

الأشد وخامة مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية (ميرس)، والمتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (سارس)،
ويسبب فيروس كورونا المكتشف مؤخرا مرض كوفيد-19).¹⁵

- ينتقل هذا الفيروس من شخص مصاب إلى آخر عن طريق

أ – السعال و العطس .

ب – الاتصال الشخصي الوثيق كالأهتمام بشخص مصاب .

ج – لمس حيوان أو كائن أو سطح به الفيروس ثم لمس الأنف أو العينين أو الفم دون التنظيف أو التعقيم .

يعد فيروس كورونا أحد الفيروسات الشائعة التي تسبب عدوى الجهاز التنفسي العلوي والجيوب الأنفية
التهابات الحلق وفي معظم الحالات لا تكون الإصابة به خطيرة إلا في بعض الاستثناءات مثل الأمراض المزمنة

المطلب الثاني: اسباب انتشار جائحة كورونا

ويعود تفشي هذا الفيروس إلى منتصف شهر ديسمبر 2019 أين تم تسجيل أو حالة إصابة بالفيروس بإقليم
ووهان (wuhan) بالصين أين تم التعامل معها في البداية على أنها حالة إتهاب رئوي غير معدي لكن سرعان ما
اكتشفت الفرق الطبية أنها تتعامل مع فيروس خطير شديد العدوى و بفعل ترابط دول العالم ببعضها البعض
من جهة و التراخي في اتخاذ القرارات و الإجراءات الصارمة.¹⁶

- يشير مصطلح كوفيد -19 إلى المرض الذي يسببه الفيروس التاجي المستجد لعام 2019 وقد صيغ بالشكل التالي
"كو" من كلمة كورونا (تاجي) ، و "في" من فيروس و "د" من كلمة مرض disease بالإنجليزية .

كما يعرف فيروس كورونا أيضا بأنه فيروس معد ينتقل بين البشر تبدأ أعراضه كأعراض الأنفلونزا حيث يشعر
بارتفاع في درجة الحرارة واحتقان حلقه وضيق في التنفس والسعال والصداع، تظهر أعراضه بعد 14 وما من
الإصابة به، تتطور أعراضه إلى التهاب رئوي حاد يمنع الأكسجين من الوصول إلى الدم مما يؤدي إلى الوفاة¹⁷

¹⁵ الدكتور صالح العواجي-جائحة كورونا أصداء و تغيير متوقع في نمط الحياة . aljazeera.com -

¹⁶ كزني سريج : أثر فيروس كورونا على الاستثمار الأجنبي في موقع covid-19 ecsstudies.com

¹⁷ بلعبدون عوار، آليات المحافظة على مناصب العمل في ظل جائحة كورونا ، مجلة قانون العمل والتشغيل ، المجلد 05، العدد01، الجزائر 2020 ، ص 76

- مما سبق نستخلص أن فيروس كورونا هو عبارة عن فيروس جديد قاتل وسريع الانتشار يهدد صحة الإنسان و يتطلب تدابير صحية سريعة وخطط عاجلة لإنقاذ البشرية.

ولقد إعتمدت الدول على عدة أساليب لمواجهة تفشي فيروس كورونا المستجد

- العمل على إجراء أكبر عدد ممكن من الاختبارات على الأشخاص الوافدين من أماكن انتشار الوباء
- عزل المصابين لتطويق انتشار الوباء
- الاستعداد والجاهزية والتصرف بأكبر سرعة ممكنة في حالة وجود بؤر جديدة
- فرض التباعد الاجتماعي وغلق المدارس والجامعات والحدائق
- تعزيز تدابير النظافة الشخصية لتجنب العدوى
- سياسة الإغلاق العام وتوقف المطارات والموانئ.

المبحث الثاني : النقل البحري العالمي في ظل الجائحة كورونا

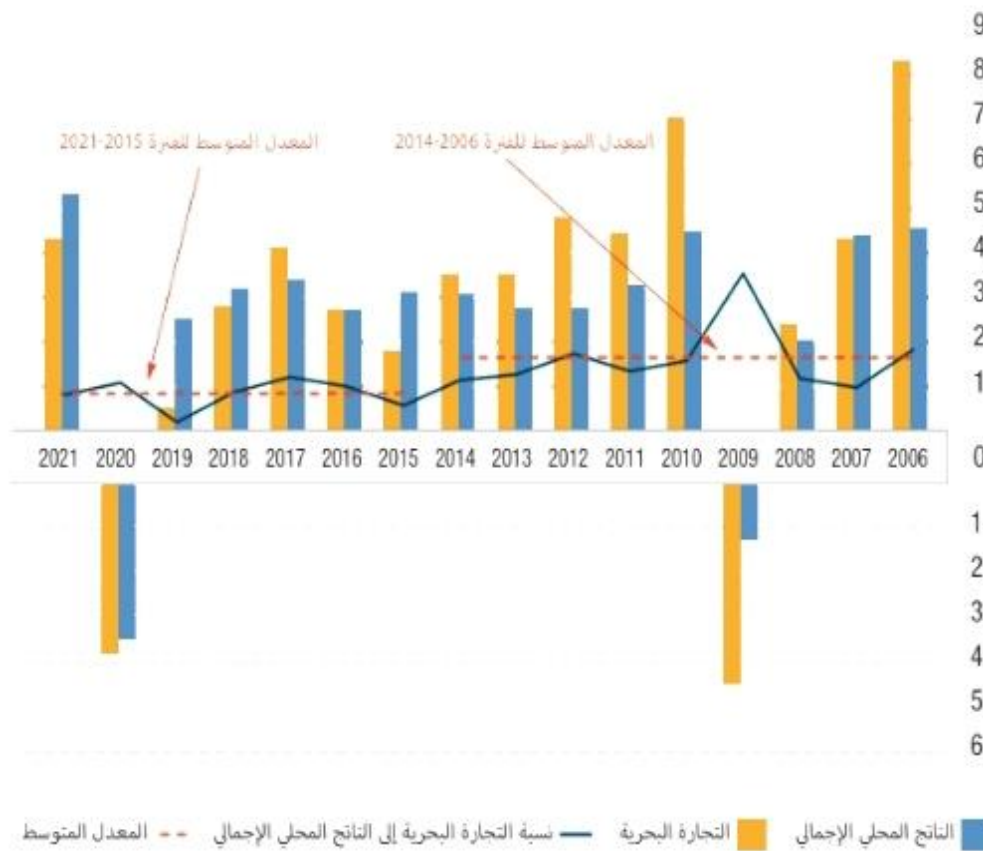
المطلب الأول: تداعيات الجائحة كورونا على قطاع النقل البحري العالمي

أحدثت جائحة كوفيد 19 اضطرابا كبيرا في قطاع النقل البحري العالمي وان كانت عاقبه اقل مما كان يخشى حدوثه في البداية ، وتسببت الصدمة التي حدثت في النصف الأول من سنة 2020 في انكماش التجارة البحرية بنسبة 3.8 في المائة ، بيد أن النصف الثاني من ذلك العام شهد انتعاشا وليدا ، وان كان غير متماثل ، وبحلول الربع الثالث من العام عادت الأحجام لكل من التجارة المنقولة في الحاويات والسلع السائبة الجافة .

ومع ذلك لم ينتعش النقل البحري الناقلات الصهريجية انتعاش التام. وكان أداء التجارة البحرية أفضل مما كان متوقعا ، ومرد ذلك في جانب منه لان جائحة كوفيد 19 تفشت على مراحل وبسرعة متفاوتة ، متبعة في ذلك مسارات متباينة عبر الموانئ والأسواق. ويعود الفضل أيضا في انتعاش التدفقات التجارية لحزم التحفيز الكبيرة وللازدياد الإنفاق الاستهلاكي على السلع صاحبة نمو في التجارة الالكترونية ، خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية. وفي وقت لاحق أثار الشروع في إعطاء اللقاحات تفاؤلا عاما في المناطق المتقدمة ، وان عاد ذلك أيضا ، في شق منه إلى حدوث انفراج في الطلب المكبوح على السيارات ، على سبيل المثال ، والى إعادة التخزين وتكوين المخزونات . وكان الانتعاش سريعا إلى حد ما لان الركود لم يكن متزامنا في كل أنحاء العالم، على نقيض ما حدث إبان الأزمة المالية العالمية في عام 2009.

وفي عام 2021، يتوقع ان تزداد التجارة البحرية بنسبة 4.3 في المائة (الشكل II-01)، بالتزامن مع انتعاش تجارة البضائع والإنتاج العالمي ولئن كانت التوقعات على المدى المتوسط عرضة للمخاطر و الشكوك المتزايدة ،فإنها تظل ايجابية أيضا ومعتدلة على نحو يتسق مع النمو المنخفض المتوقع في الاقتصاد العالمي، وطوال العقدين الماضيين، بلغ النمو السنوي المركب في التجارة البحرية 2.9 في المائة ، غير أن الاونكتاد يتوقع أن يتباطأ هذا المعدل ليصل إلى 2.4 في المائة خلال الفترة 2022-2026.

الشكل II-01: التجارة البحرية الدولية والنتائج المحلي الإجمالي ، من عام 2006 إلى عام 2021 (النسبة المئوية للتغير السنوي والمعدل)



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

الفرع الأول: النقل البحري تلمس طريقه عبر الجائحة¹⁸

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

كان النقل البحري بالناقلات الصهريجية الأكثر تضررا ولكن التأثير في التجارة المنقولة بالحاويات وشحنات الغاز والسلع الأساسية السائبة الجافة كان اقل، حيث أدت عمليات الإغلاق الشامل والقيود المفروضة على السفر وخفض الإنتاج إلى تقليص الطلب على الوقود؛ ففي عام 2020، انخفضت شحنات النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز معا بنسبة 7.7 في المائة . غي أن التأثير كان اخف وطأة في تجارة السلع الأساسية السائب الجافة ، فبفضل الدعم الناشئ عن الطلب القوي من الصين على ركاز الحديد و الحبوب، انخفض إجمالي تجارة السلع السائبة الجافة بنسبة 1.5 في المائة فقط . وأبدت التجارة المنقولة بالحاويات قدرة على الصمود أيضا، فانخفضت بنسبة 1.1 في المائة فحسب. وانخفض إجمالي حركة الحاويات في موانئ العالم بمعدل مماثل ، فبلغ مجموعه 815.6 مليون وحدة معادلة لعشرين قدما في عام 2020.

الفرع الثاني: الاختناقات اللوجستية و ارتفاع التكاليف الحاد ، إلى جانب الانتعاش غير المتجانس ، عدم اليقين

اجتازت التجارة البحرية العاصفة في عام 2020 . ولا تزال التوقعات في الأجل القصير ايجابية . غير أن الانتعاش الوليد المتعدد الوتائر يتسم بالهشاشة بطبيعته ، لان بلدانا ومناطق عديدة لا تزال متخلفة عن الركب .

وبالإضافة إلى المخاطر الجديدة الناجمة عن الجائحة ونمط التطعيم ذي المسارين الذي لاتزال البلدان النامية متخلفة فيه عن الركب ثمة مخاطر أخرى تلقي بثقلها على الانتعاش ولئن كانت البلدان لم تتمكن جميعا من الاستعانة بحزم كبيرة من المحفزات وتدابير الدعم، فان إنهاء تدابير الدعم القائمة في الاقتصاديات المتقدمة في وقت غير مناسب قد يؤدي إلى كتم أنفاس النمو وإعاقة الانتعاش الوليد. ومن المرجح أن تستمر آثار الجائحة ومخلفاتها وان تظل الشكوك تكتنف الوضع الطبيعي المقبل للاقتصاد العالمي في المستقبل شكلا وملامح .

¹⁸ تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية لعام 2021 من التعافي إلى القدرة على الصمود: البعد الإنمائي ص05.

وأعاقت الاختناقات في سلسلة الإمداد الانتعاش الوليد أيضا. و أدى انتعاش التجارة ، جنبا إلى جنب مع القيود المفروضة على الممليات اللوجستية بسبب الجائحة ، إلى نقص في المعدات والحاويات ، فأضحت الخدمات اقل موثوقية والموانئ مكتظة وحدثت حالات تأخير وطالت أوقات المكوث في الموانئ، إما في مجال النقل البحري، فتعززت الأريحية بفعل الارتفاع الحاد في أسعار الشحن والرسوم الإضافية و المصاريف .

زادت أسعار الشحن بمقدار اكبر بعد اغلاق قناة السويس في آذار/مارس 2021، وأدى توقف سفينة الحاويات ever given البالغة حمولتها 20150 وحدة معادلة لعشرين قدما إلى سد القناة، فتأخرت السفن المتجهة إلى أوروبا وزادت القيود المفروضة على سعة السفن وقدرة الموانئ؛ فكان لا مناص من إعادة توجيه بعض الرحلات لتمر عبر راس الرجاء الصالح، فأضيف إلى المسافة ما يصل إلى 7000 ميل.

ويتوقف استمرار الانتعاش بدرجة حاسمة على مسار الجائحة . فقد أدت موجات جديدة من العدوى اقترنت بانخفاض في معدلات التطعيم ، ولا سيما في البلدان النامية ، إلى عمليات إغلاق شامل جديد إلى إغلاق الحدود.

ويتوقف الانتعاش المتسع القاعدة الى حد كبير على إعطاء اللقاح في جميع أنحاء العالم. ويقدر صندوق النقد الدولي أن يصل المبلغ اللازم لإنهاء الجائحة و إعطاء اللقاحات في جميع البلدان النامية إلى 50 بليون دولار. ولن يعود ذلك بفوائد صحية فحسب، بل واقتصادية، فهو سيكون بمثابة حزمة تحفيز اقتصادي واسعة النطاق من شأنها أن تسرع بخطى الانتعاش الاقتصادي تحقق نحو 9 تريليون دولار من الناتج العالمي الإضافي بحلول عام 2025.

ويتزايد الاعتراف بالبحارة بحسبانهم "عملا رئيسيين" قيمين على حركة النقل البحري والتجارة وهم يقفون أيضا في خط الأزمة الصحية الأمامي. وبما أن البحارة يأتون في غالهم من المناطق النامية، يجدر بقطاع النقل البحري و بالحكومات الإسراع في تنفيذ خطط الحصول على اللقاحات وتوزيعها .

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

ويكشف النقاب عن مواطن الضعف التي تشوب سلاسل الإمداد القائمة، جعل الاضطراب الذي أحدثته جائحة كوفيد-19 أهمية ضمان الاستمرارية في سلاسل الإمداد وضرورة إكسابها مزيدا من القدرة على الصمود و الاستجابة والحيوية .

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

وقد تكون إعادة الإنتاج الكثيف العمالة والمنخفض القيمة إلى موقعه الأصلي سهلة بعض الشيء . بيد أن نقل الإنتاج وتبديل الموردين في حالة الصناعات التحويلية المتوسطة والعالية القيمة المضافة أكثر تعقيداً . وبدلاً من ذلك ، يرجح أن تمزج الشركات بين المصادر المحلية والعالمية ، فتعدل إستراتيجيتها وفقاً للمنتجات والجغرافيا ، جامعة بين إعادة النشاط إلى موطنه الأصلي والتنوع والتكرار المتماثل والأقلمة ، ومع ذلك ، يرجح أن تظل الصين موقعاً رائداً للتصنيع في المستقبل القريب . وقد تجعل الاتمة إعادة الأنشطة إلى موطنها الأصلي والاستعانة بمصادر خارجية قريبة أكثر جدوى من الناحية الاقتصادية في الأجل الطويل . ويرجح أن تظهر نماذج تشغيل هجينة تشمل نماذج لسلسلة الإمداد في الوقت المناسب (أي نقل المواد قبيل استخدامها مباشرة في عملية التصنيع) ونماذج الاحتياط (أي أن تحتفظ الشركات بمخزونات كبيرة لتقليل نفاذها إلى أدنى حد) . وستغير هذه الاتجاهات مجتمعة المسافات والطرق ، فتزداد الحاجة إلى أن تكون خدمات النقل البحري أكثر مرونة وقد تؤثر هذه الاتجاهات في أنواع السفن وإحجامها وأي موانئ التوقف والمسافة المقطوعة.

وعجلت الجائحة باتجاهات الرقمنة والاستدامة البيئية القائمة من قبل. ومكنت التطورات التكنولوجية النقل البحري والموانئ من مواصلة عملياتها مع تقليل التفاعل والاتصال البدني إلى أدنى حد. وحفزت التكنولوجيات الجديدة أيضاً زيادة التجارة عبر الإنترنت التي غير عادات التسوق الاستهلاكي وأنماط الإنفاق. وأدى النمو في التجارة عبر الإنترنت إلى زيادة الطلب على مرافق التوزيع والتخزين التي تم تمكينها رقمياً وتقديم خدمات ذات قيمة مضافة. ويتوقع أن توجد كل هذه التطورات فرصاً تجارية جديدة للنقل البحري والموانئ ولهجات فاعلة أخرى في سلسلة الإمداد البحري .

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

الفرع الثالث: التداعيات على الأسطول البحري¹⁹

في عام 2020، نما أسطول النقل البحري التجاري العالمي بنسبة 3 في المائة، ليصل إلى 99800 سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر . وبحلول كانون الثاني/يناير 2021، كانت السعة تعادل 2.13 بليون طن من الحمولة الساكنة (الجدول II-01). وخلال عام 2020، انخفض تسليم السفن بنسبة 12 في المائة ، ويرجع ذلك جزئياً إلى نقص العمالة الناجم عن الإغلاق الشامل الذي عطل النشاط البحري الصناعي . وكانت السفن المسلمة في معظمها من فئة ناقلات السوائب تليها ناقلات النفط الصهرجية فسفن الحاويات . وسعى المالكون و المشغلون إلى التكيف مع قلة الإمدادات من السفن وطفقوا يشترون أيضا المزيد من السفن المستعملة، فارتفعت الأسعار. وزادت معدلات إعادة تدوير السفن في عام 2020، وان كانت المستويات لا تزال منخفضة، مقارنة بالسنوات السابقة.

الجدول رقم II-01 الأسطول العالمي حسب نوع السفن الرئيسية 2020-2021 (ألف طن من الحمولة الساكنة والنسبة المئوية)

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

المصدر: حسابات الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستمدة من Clarkson's Research. ملاحظة: السفن المبحرة ذات المحركات البالغة حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر؛ أرقام بداية السنوات.

¹⁹ تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية لعام 2021 من التعافي إلى القدرة على الصمود: البعد الإنمائي. ص 08

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

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

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

الفرع الرابع: تداعيات ضغط التكلفة وارتفاع أسعار الشحن والرسوم الإضافية الحاد.²⁰

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

وتتبع هذه التكاليف الشديدة الإرتفاع تحدياً أمام جميع التجار ومديري سلاسل الإمداد، وبصفة خاصة لصغار الشاحنين الذين قد يكونون أقل قدرة من الجهات الفاعلة الكبيرة على استيعاب النفقات الإضافية ويجدون أنفسهم في وضع غير موات عند التفاوض على الأسعار وحجز أماكن على متن السفن. ومن ثم، قد يجد صغار الشاحنين والبضائع ذات القيمة المنخفضة صعوبة في الحصول على عقود خدمة وقد يشهدون تآكلاً في هوامشهم.

ويتوقع أن تظل أسعار الشحن مرتفعة. ويتسم الطلب بالقوة ويزداد عدم اليقين في جانب العرض، وثمة مخاوف تكتنف كفاءة نظم النقل وعمليات الموانئ. وفي مواجهة ضغوط التكلفة هذه والإضطرابات في السوق، تزداد

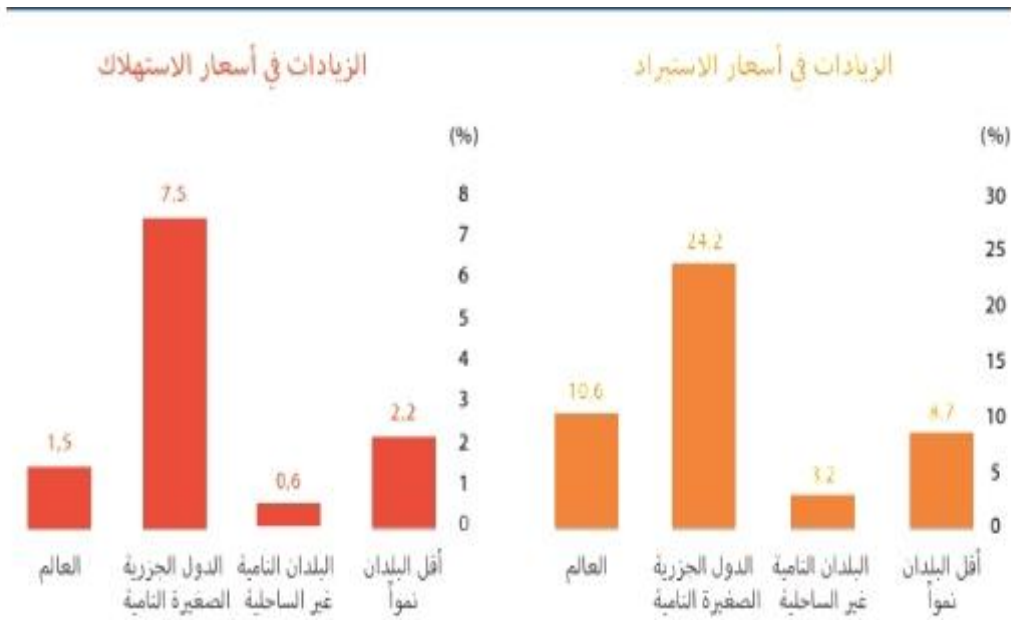
²⁰ تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية لعام 2021 من التعافي إلى القدرة على الصمود: البعد الإنمائي. ص 11.

مراقبة سلوك السوق وضمان الشفافية أهمية عند تحديد الأسعار والرسوم والرسوم الإضافية. ووجهت دعوات إلى الحكومات للتدخل وإلى المنظمين لإعمال رقابة أوثق ومعالجة ممارسات السوق غير المنصفة.

في أسعار شحن الحاويات، فستزداد أسعار الواردات والإستهلاك على حد سواء زيادة كبيرة. ويشير نموذج المحاكاة الذي قدمه الأونكتاد إلى أن مستويات أسعار الواردات العالمية سترتفع في المتوسط بنسبة 11 في المائة بفعل الزيادة في أسعار الشحن (الشكل II-02). وستكون أشد الدول تضررا الدول الجزرية الصغيرة النامية التي تعتمد في إستيراد بضائعها في المقام الأول على النقل البحري ويتبين من النموذج أنها ستواجه زيادة تراكمية بنسبة 24 في المائة مع فارق زمني يبلغ زهاء عام. وسيؤثر ارتفاع أسعار الشحن بالحاويات في أسعار الإستهلاك تأثيرا كبيرا. وإن ظلت أسعار الشحن بالحاويات عند مستوياتها المرتفعة الحالية، فمن المتوقع أن تكون أسعار الإستهلاك العالمية في عام 2023 أعلى بنسبة 5,1 في المائة من المستوى الذي كانت ستبلغه لولا الإرتفاع الحاد في أسعار الشحن.

ويُتوقع أن يكون التأثير أشد وقعاً على الإقتصادات الصغيرة التي تعتمد اعتماداً كبيراً على السلع المستوردة لتلبية الكثير من احتياجاتها الإستهلاكية. وفي الدول الجزرية الصغيرة ، يتوقع أن تصل الزيادة التراكمية في أسعار الإستهلاك إلى 7.5 في المائة، وأن تبلغ 2,2 في المائة في الدول أقل نمواً.

الشكل II-02 محاكاة الإرتفاع الحالي الحاد في أسعار الشحن بالحاويات على مستويات أسعار الإستيراد وأسعار الإستهلاك



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

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

وسيؤثر ارتفاع تكاليف النقل البحري المنخفضة؛ في بعض المنتجات ذات القيمة المضافة ففي حالة الأثاث والمنسوجات والملابس والمنتجات الجلدية مثلاً، قد تبلغ نسبة الإرتفاع في أسعار الإستهلاك 10 في المائة. ومن شأن هذه الزيادات أن تقوض المزايا التنافسية للاقتصادات الصغيرة التي تنتج الكثير من هذه السلع. وفي الوقت نفسه، ستجد هذه البلدان صعوبة أشد في إستيراد الآلات والمواد الصناعية ذات التكنولوجيا العالية التي تحتاج إليها للإرتقاء بسلسلة القيمة وتنويع اقتصاداتها وتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وحتى في الإقتصادات الرئيسية، يُنذر استمرار ارتفاع أسعار الشحن بالحاويات واضطراب النقل البحري في الأجلين القصير والمتوسط بتقويض الإنتعاش. ويخلص التحليل الذي أجراه الأونكتاد إلى أن زيادة بنسبة 10 في المائة في أسعار الشحن بالحاويات المتحدة ومنطقة اليورو، على سبيل المثال، قد تؤدي إلى انكماش تراكمي في الإنتاج الصناعي بنسبة 01 في المائة تقريباً.

الفرع الخامس: التداعيات على عمليات السفن والموانئ²¹

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

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

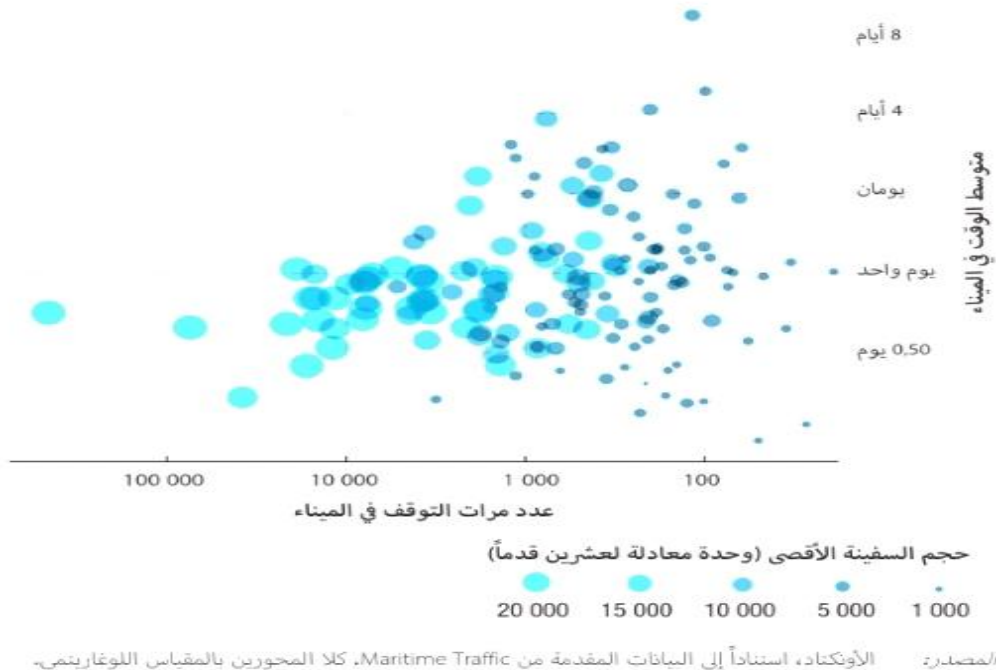
²¹ تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية لعام 2021 من التعافي إلى القدرة على الصمود: البعد الإنمائي. ص 15

ويمكن أن تختلف مدة الرسو في الميناء اختلافاً كبيراً بين البلدان (الشكل II-03)

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

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

الشكل II-03 متوسط الوقت في الميناء وعدد مرات التوقف في الميناء وأحجام السفن القصبوى حسب البلدان وسفن الحاويات لعام 2020.



الفرع السادس: التداعيات على البحارة

ويُمثل البحارة مصادر هامة للدخل في البلدان التي توفرهم. فعلى سبيل المثال، حققت الفلبين، عام 2019 30.1 بليون دولار من عمالها في الخارج، أي 9.3 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي و7.3 في المائة من الدخل القومي الإجمالي. وكان نصيب البحارة منها 6.5 بليون دولار.

وفي عام 2020، انخفض مجموع التحويلات بنسبة 0.8 في فبلغ 29.9 بليون دولار وانخفض إجمالي التحويلات من البحارة بنسبة 2.8 في المائة إلى 6.4 بلايين دولار.²²

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

ومع ذلك، لا يزال مئات الآلاف من البحارة عالقين في البحر. ويجب تبديل الطواقم كل شهر، تجنباً للارهاق وامتنالاً للوائح البحرية الدولية للسلامة والصحة والرفاه. وللتصدي لجائحة كوفيد-19، أغلقت الحكومات العديد من الحدود وفرضت الإغلاق الشامل ومنعت الأشخاص من النزول، فأوقفت تبديل الطقم بشكل مؤقت. ونتيجة لذلك، تعذر إبدال أعداد كبيرة من البحارة أو إعادتهم إلى أوطانهم بعد نوبات طويلة من الخدمة، فاضطروا إلى تمديد خدمتهم على متن السفن. وحتى مضي أكثر من عام منذ بدء هذه الجائحة، يبلغ عدد البحارة الذين لا يزالون عالقين في البحار لمدد طويلة بعد انتهاء عقودهم بسبب هذه القيود وقلة الرحلات الجوية الدولية زهاء 250 000 بحاراً، وفقاً لأحدث التقديرات الصادرة عن الغرفة الدولية للنقل البحري. ومع ذلك، لا يوجد حتى الآن توافق عالمي لإتخاذ تدابير موحدة تتيح تبديل الأطقم ونقلهم بفعالية.

وفي يناير 2021، أصدر قطاع النقل البحري إعلان نبتون بشأن رفاهية البحارة وتبديل الأطقم الذي وقعت عليه أكثر من 600 شركة ومنظمة بحلول يونيو 2021 ووضعت أيضاً مؤشر إعلان نبتون لتبديل الأطقم الذي يجمع البيانات من كبار مديري السفن لديهم مجتمعين قرابة 90 000 بحاراً حالياً يعملون على متن السفن.

وأفاد المؤشر أن الوضع بدأ، بين يونيو وجولية 2021، يزداد سوءاً، مع وجود المزيد من البحارة على متن السفن بعد انتهاء مدة عقودهم وممن كانوا على متنها لأكثر من 11 شهراً، وهو الحد الأقصى للمدة المتوخاة في اتفاقية العمل البحري لعام 2006. ومنذ مايو 2021 ارتفعت نسبة البحارة الموجودين على متن السفن بعد انتهاء عقودهم من 5.8 في المائة إلى 8.8 في المائة، في حين زادت نسبة من هم على متن السفن لأكثر من 11 شهراً من 0.4 إلى 1.0 في المائة.

²² الاتحاد الدولي للنقل البحري والمجلس البحري البلطقي والدولي تقرير القوى العاملة من البحارة لعام 2021، لندن، 2021

المبحث الثالث: إجراءات ما بعد الجائحة لإنعاش قطاع النقل البحري

المطلب الأول: المجالات ذات الأولوية لإعداد قطاع النقل البحري ما بعد الجائحة

توجد ستة مجالات ذات أولوية لإجراءات السياسات التي يتعين إتخاذها إستجابة لجائحة " كوفيد- 19 " وللتحديات المستمرة التي تواجه النقل البحري للبلدان النامية وتجارها.

1- دعم التجارة لكي تتمكن من دعم النمو والتنمية دعماً فعالاً:

التوترات التجارية والحماائية والقيود المفروضة على الصادرات ، وخاصة في حالة السلع البالغة الأهمية في أوقات الأزمات ، تؤدي إلى نشوء تكاليف اقتصادية واجتماعية . وهذه ينبغي تجنبها إلى أقصى حد ممكن ، وعلاوة على ذلك ، ينبغي معالجة التدابير غير التعريفية والعقبات الأخرى التي تعترض التجارة ، بما في ذلك تكثيف إجراءات تسيير التجارة وامتة الجمارك.

2 – المساعدة في إعادة تشكيل العولمة من اجل تحقيق الاستدامة والمرونة :

أدت الاضطرابات النجمة عن تفشي جائحة كوفيد 19 إلى إعادة إشعال النقاش بشأن المخاطر المرتبطة بإنتاج التصنيع الدولي وسلاسل الإمداد الموسعة . وسيكون من المهم إجراء تقييم دقيق للخيارات المتنوعة عندما يتعلق الأمر بالتغييرات في تصميم سلاسل الإمداد ، عن طريق إعادة نشاط الأعمال إلى بلده الأصلي ا والى مكان اقرب ، قد يؤدي إلى الحد من تكاليف النقل واستهلاك الوقود ، ولكنه لا يحسن بالضرورة سلاسل الإمداد المستقبلية من الاضطرابات التي يمكن أن تحدث ، بغض النظر عن الموقع ، وقد تضمن النهج المتعددة المصادر مرونة أكبر من النهج التي تركز الإنتاج في موقع واحد ، سواء في الداخل أو في الخارج .وينبغي أن يركز النقاش المتعلق بالعولمة على تحديد الطرق التي يمكن بها التخفيف من العولمة غير المستدامة من اجل توليد قيمة أكبر لمجموعة أوسع من الاقتصاديات

3 - تشجيع زيادة استيعاب التكنولوجيا والرقمنة :

ينبغي أن تدعم السياسات التحول الرقمي الذي يحسن مرونة سلاسل الإمداد وشبكات النقل الداعمة لها ، ولكي يؤدي النقل البحري دوره في ربط الاقتصادات وسلاسل الإمداد في العالم ، فانه ينبغي ان يستفيد من الأزمة عن طريق الاستثمار في التكنولوجيا واعتماد الحلول التي تلبي احتياجات سلاسل الإمداد في المستقبل وتدعم جهود تحقيق المرونة . وينبغي ان تمكن جهود الرقمنة من تحسين الكفاءات وتعزيز الأمن السيبراني على جميع المستويات

4 - تسخير البيانات لأغراض الرصد وتحقيق استجابة السياسات :

يمكن أن يدعم استخدام إمكانات البيانات السريعة التطور الجهود الرامية إلى التنبؤ بالنمو ورصد اتجاهات التعافي . فالمصادر الجديدة للبيانات والإمكانيات المعززة الناشئة عن الرقمنة تتيح فرصا كبيرة لتحليل السياسات وتحسينها. وقد سلطت الجائحة الضوء على إمكانية وجود بيانات في الوقت الفعلي عن حركة السفن وحركة الموانئ، وكذلك معلومات عن جداول الشحن بغية استحداث نظم إنذار مبكر من أجل النمو الاقتصادي والتجارة المنقولة بحرا.

5 - التمكين لوجود نظم للنقل البحري تتسم بالمرونة والقدرة على الصمود.

توجد حاجة إلى الاستثمار في إدارة المخاطر والتأهب للاستجابة لحالات الطوارئ خارج نطاق الجوائح. ويتطلب التحصين المستقبلي لسلسلة الإمداد البحري وإدارة المخاطر ظهورا أكبر لعمليات النقل من الباب إلى الباب. وللقيام بذلك، فمن الضروري صياغة خطط تحدد الإجراءات و البروتوكولات الرئيسية التي يتعين تنفيذها استجابة للالتزامات مع ضمان استمرارية الأعمال في الوقت نفسه. وتوجد حاجة إلى إيلاء اعتبار خاص لمعالجة شواغل البحارة، ومعظمهم يأتون من البلدان النامية. ويظل التعاون بين دول الموانئ وفيما بين الجهات الفاعلة المختلفة داخل البلدان أمرا رئيسيا لتحسين عمليات تغيير الطواقم وضمان إتباع إجراءات موحدة و بروتوكولات لإدارة المخاطر.

6 - الحفاظ على الزخم بشأن الاستدامة والتكيف مع تغير المناخ وبناء القدرة على الصمود:

ينبغي الاستمرار في منح أولوية للجهود الحالية للتعامل مع انبعاثات الكربون المنبعثة من النقل البحري وللتحول المستمر للطاقة بعيدا عن الوقود الأحفوري. ويمكن للحكومات أن توجه حزم التحفيز إلى دعم التعافي مع تعزيز الأولويات الأخرى مثل التخفيف من آثار تغير المناخ وأعمال التكيف وهكذا، ينبغي في السياسات المعتمدة في سياق عالم ما بعد الجائحة أن تدعم تحقيق مزيد من التقدم في انتقال صناعة الشحن إلى التخضير والاستدامة. وفي الوقت نفسه، تظل الشواغل المتعلقة بالاستدامة وتحقيق القدرة على الصمود، مثل الربط بين الدول الجزرية الصغيرة النامية والتكيف مع التغير المناخي من الأولويات الرئيسية . ففي هذه الدول، تشكل البنية التحتية للنقل الساحلي شريان حياة التجارة الخارجية والسياحة و الأمن الغذائي وامن الطاقة. ويؤدي توليد ونشر البيانات والمعلومات المعدة حسب الطلب دورا مهما في تقييم المخاطر ، وتحسين مستويات الربط ، وتطوير تدابير التكيف الفعالة وإعداد الدراسات المستهدفة .

المطلب الثاني: الإجراءات ذات الأولوية لتحقيق الانتعاش في قطاع النقل البحري

1- تطعيم العالم:

لإكمال التطعيم العالمي الواسع النطاق، ينبغي أن تُتاح للبلدان النامية فرص عادلة للحصول على اللقاحات؛ فالإستثمار في التطعيم العالمي، بدعم من أموال مخصصة له، لن يُعجّل بإنهاء الجائحة فحسب، بل يحفز الإنتعاش أيضاً ويضيف تريليونات إلى الناتج الإقتصادي العالمي.

2- إعادة تفعيل النظام التجاري المتعدد الأطراف:

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

3- إنهاء أزمة تبديل الأطقم:

يتطلب ذلك اهتماماً عاجلاً من دول العالم والموانئ والدول التي توفر العمالة، بالتعاون مع المنظمات الدولية المعنية. وينبغي لجميع الدول أن تكون أطرافاً في الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة، ومن بينها اتفاقية العمل البحري لعام 2006 واتفاقيتي منظمة العمل الدولية رقم 108 و185 بشأن وثائق هوية البحارة واتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تسهيل حركة الملاحة الدولية. وللمضي قدماً في تحقيق مقاصد الهدف 08 من أهداف التنمية المستدامة وضمان العمل اللائق للبحارة، يتعين على الدول أيضاً مضاعفة جهودها لك تُنفذ الإتفاقيات ومعايير العمل هذه التنفيذ التام.

4- تطعيم البحارة:

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

5- تسهيل تبديل الأطقم:

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

6- ضمان النقل البحري الموثوق به والفعال:

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

7- مرونة سلسلة الإمداد الرئيسية وتقييم المخاطر والتأهب لها:

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

8- التحكم في التكاليف:

يمكن احتواء تكاليف الشحن بتوسيع القدرة على مضاهاة الطلب وجعل الموانئ أكثر كفاءة وتحسين التخطيط والقدرة على التنبؤ والرؤية وتنفيذ تدابير تيسير التجارة. وينبغي أن يكون سوق النقل البحري أيضاً شفافاً وعادلاً وتنافسياً. ولذلك، يلزم أن تكون لدى السلطات الوطنية المعنية بالمنافسة القدرة على رصد الإتجاهات في أسعار الشحن والرسوم والمصاريف. وينبغي لأصحاب المصلحة على امتداد سلسلة الإمداد البحري، ومن بينهم الناقلون والموانئ ومقدمو خدمات النقل الداخلي والجمارك والشاحنون، أن يعملوا معاً لتبادل المعلومات وإكساب النقل البحري مزيداً من الكفاءة.

9- إزالة الكربون:

ينبغي لقطاع النقل البحري، بالتعاون مع الحكومات، أن يستكشف أنواعاً بديلة من الوقود والإستثمار في البنية التحتية البرية واستبدال السفن القديمة بسفن أكبر حجماً وأكثر كفاءة في استهلاك الوقود. ويستدعي ذلك تهيئة بيئة يمكن التنبؤ بها على الصعيد العالمي. وبالإضافة إلى ذلك، ستكون البلدان النامية الضعيفة هيكلية

بحاجة إلى المساعدة تخفيف تكاليف الانتقال وتدني مستوى الإرتباط بالنقل البحري الذي قد تسفر عنه إزالة الكربون من هذا القطاع. وستحتاج البلدان النامية أيضاً إلى أن تفهم بشكل أفضل كيفية تأثير اللوائح الجديدة في خدمات النقل البحري. وينبغي أن تخصص خطط الإنعاش المتكاملة وحزم الحوافز لفترة ما بعد الجائحة موارد للاستدامة البيئية، سعياً إلى النقل البحري الأخضر المنخفض الكربون.

10- النقل البحري المقاوم للمناخ:

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

خاتمة:

جائحة كوفيد 19 هي اختبار حاسم ، ليس فقط للعملة ولكن للتضامن والتعاون العالميين . وسيعتمد نجاح التدابير السياسية المذكورة أعلاه على التعاون الدولي الفعال لضمان إيجاد استجابات سياسية منسقة . كما ان الجهود المنسقة ضرورية لتوحيد البيانات ولتتبع أداء الموانئ واستحداث آليات الحماية من الجرائم الالكترونية وفي مواجهة التحديات المقبلة ، يتعين على واضعي السياسات ضمان تقديم الدعم المالي والتعاون التقني والتعاون في بناء القدرات إلى البلدان النامية ، وخاصة أكثر فئات البلدان ضعفا ، بما في ذلك اقل البلدان نموا والبلدان النامية غير الساحلية والصغيرة . والدول الجزرية النامية .

الفصل الثالث

تمهيد:

تسببت جائحة فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) بأزمة صحية واقتصادية طالت تداعياتها جميع أنحاء العالم. ويتوقع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن يتقلص الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة 3.4 في المائة، وحجم التجارة بنحو الخمس في عام 2020. ويتوقع أيضا أن ينخفض الاستثمار الأجنبي المباشر بنسبة 40 في المائة، وأن تراجع التحويلات المالية بما قيمته 100 مليار دولار.

والمنطقة العربية ليست بمنأى عن الصدمة الناجمة عن الجائحة، فيتوقع أن ينخفض الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة بنسبة 7.5 في المائة في عام 2020، وأن تنخفض تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى المنطقة بنسبة 45 في المائة، وأن ترتفع معدلات البطالة إلى مستويات غير مسبوقة.

وما أحدثته الجائحة من اختلالات يؤثر مباشرة على سلاسل الإمداد العالمية وكذلك على شبكات النقل التي تركز عليها هذه السلاسل. فإغلاق الحدود والعمل بمختلف قيود السلامة العامة والبروتوكولات الصحية التي تحد من حركة الأفراد يؤثران مباشرة على قطاعي النقل واللوجستيات.

المبحث الأول: أثر الجائحة على النقل البحري في الوطن العربي²³

المطلب الأول: تقييم أثر الجائحة على النقل البحري حسب عدد زيارات الموانئ²⁴

النقل البحري هو ركيزة التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية، فينقل الشحن البحري ما يقدر بأكثر من 80% من مجمل التجارة العالمية من حيث الحجم، وأكثر من 70% من هذه التجارة من حيث القيمة. وقد أبرزت أزمة جائحة كوفيد-19 مدى مرونة هذا القطاع إزاء عوامل الاختلال، مثل الأوبئة، والأهمية الحاسمة لضمان استمرارية عمله في تيسير وصول السلع الأساسية أثناء الأزمة، وفي استدامة التدفقات التجارية، وفي الانخفاض المتوقع في أحجام التجارة البحرية العالمية في عام 2020، واتجاهات أعداد زيارات السفن للموانئ في العالم، على سبيل المثال، دلالة على مدى تأثير الجائحة على النقل.

بلغ حصة الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) من الصادرات البحرية العالمية ما نسبته 14% من حيث الحجم (وتمثل تجارة النفط والغاز معظم هذه الشحنات)، وما نسبته 6.5 في المائة من الواردات البحرية العالمية. وقد سجل عدد زيارات السفن للموانئ في المنطقة العربية بعض التراجع في أول 31 أسبوعاً من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019 الشكل III-04.

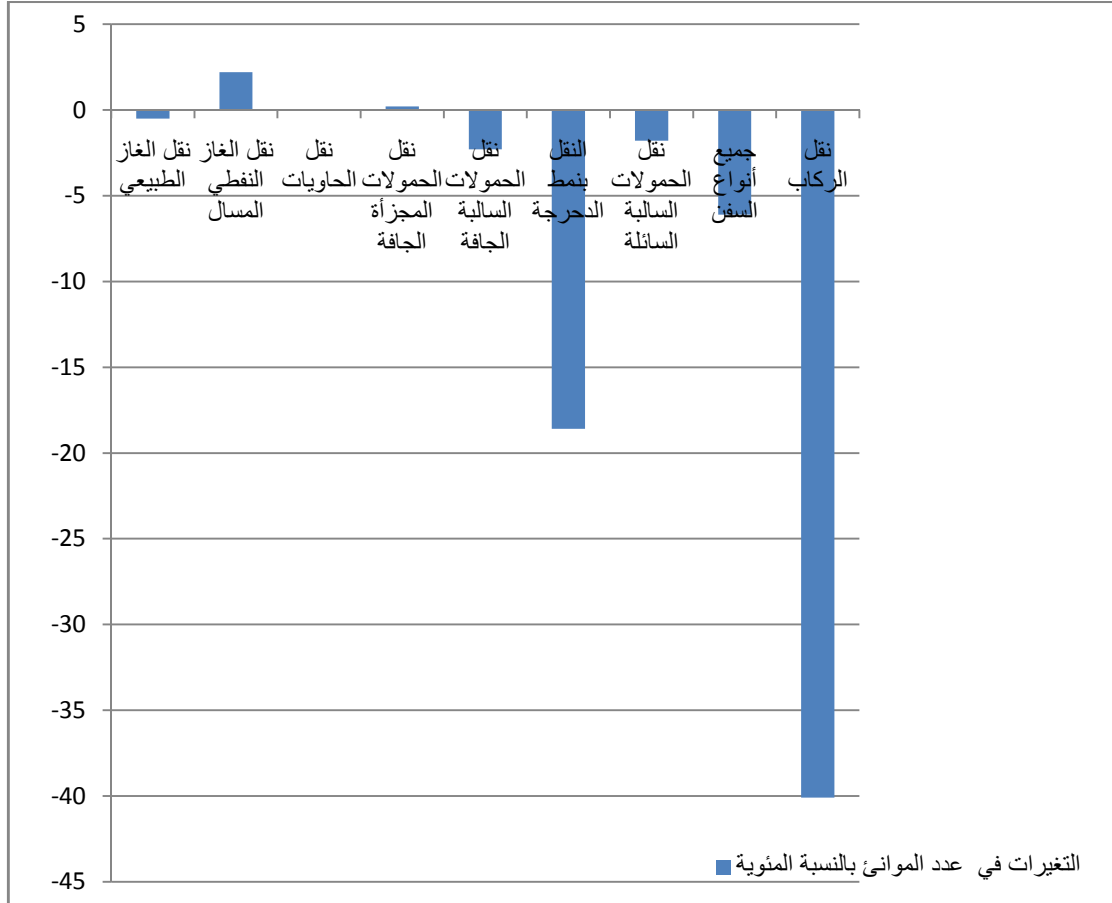
ولعل في عدد زيارات الموانئ إشارة إلى مدى الخلل الذي أحدثته الجائحة. ولكن الجائحة، وما يرتبط بها من إجراءات للاستجابة، ليست بالضرورة سبب كل تغير في العدد الأسبوعي لزيارات الموانئ. فعدد زيارات الموانئ قد يتأثر أيضاً بالعوامل الموسمية، والتغيرات في السياسات التجارية التي تحول أنماط التجارة، والتدابير التنظيمية التي قد تؤثر على الشحن والموانئ، كما يمكن أن يتأثر بالاستراتيجيات التي تعتمد عليها شركات النقل في نشر طاقات سفنها، وبالقرارات التي تتخذها تحالفات شركات الشحن.

²³ لأكسي فوزية، أثر جائحة فيروس كورونا على النقل الجوي في المنطقة العربية، مجلة دفاتر بوانكس، المجلد 10 العدد 01-2021

²⁴ - ورقة الإسكوا-الانكناد حول تأثير جائحة كورونا على النقل في المنطقة العربية، تشرين الأول/أكتوبر 2020،

org.unescwa.www

الشكل III- 04: التغيرات في عدد الموانئ في المنطقة العربية خلال أول 31 أسبوعاً من عام 2020 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019.



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Traffic Marine) المتاحة من قِبَل مؤتمر الأمم

المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

وقد تراجع عدد زيارات السفن للموانئ في المنطقة العربية بنسبة 1.6% في عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019. ورغم أن عدد زيارات الموانئ لسفن الركاب والسفن التي تعمل بنمط الدرجة تناقص بنسبة 1.40% و6.18% تبعاً، لم ينخفض عدد زيارات جميع أنواع سفن الشحن التجارية إلا بنسبة 01%.

وبقي عدد زيارات ناقلات الحاويات للموانئ ثابتاً على حاله خلال أول 31 أسبوعاً من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019 الشكل III- 04..

النقل البحري في المنطقة العربية

ولعل في عدد زيارات الموانئ إشارة إلى مدى الخلل الذي أحدثته الجائحة. ولكن الجائحة، وما يرتبط بها من إجراءات للاستجابة، ليست بالضرورة سبب كل تغير في العدد الأسبوعي لزيارات الموانئ.

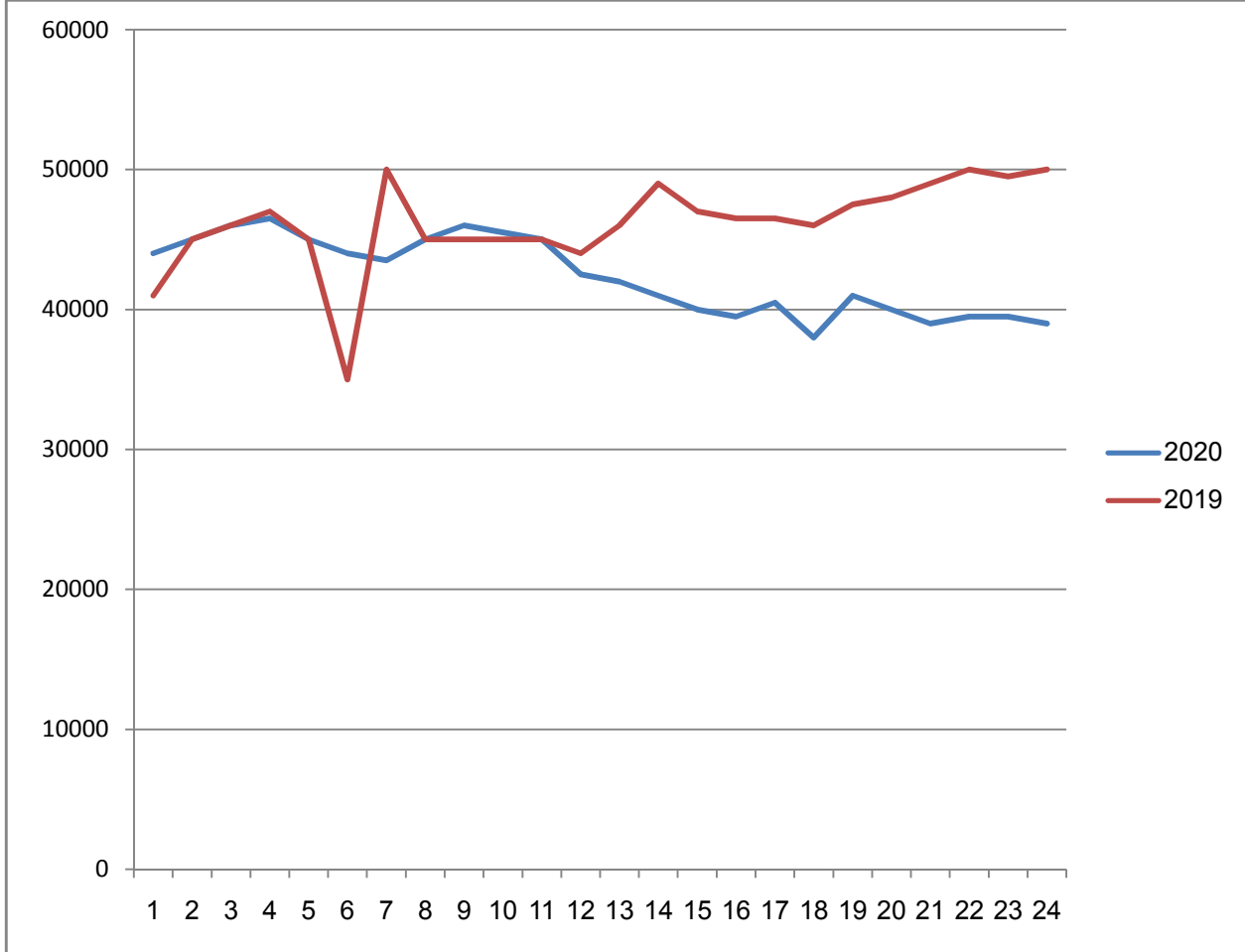
فعدد زيارات الموانئ قد يتأثر أيضا بالعوامل الموسمية، والتغيرات في السياسات التجارية التي تحول أنماط التجارة، والتدابير التنظيمية التي قد تؤثر على الشحن والموانئ، كما يمكن أن يتأثر بالاستراتيجيات التي تعتمد عليها شركات النقل في نشر طاقات سفنها، وبالقرارات التي تتخذها تحالفات شركات الشحن.²⁵

المطلب الثاني: تقييم أثر الجائحة على النقل البحري حسب عدد نداءات السفن

يظهر الشكل III-05 تشابها في عدد نداءات السفن بين العامين 2019 و 2020 خلال الأسابيع العشرة الأولى، ولكن بدءا من الأسبوع الحادي عشر، أي من 9 آذار/مارس 2020، شهد عدد النداءات انخفاضا حادا من عدد أولي بلغ 038,45 نداء ليصل إلى أدنى المستويات في الأسبوع الثامن عشر، أي 728,38 نداء، مقارنة بـ 231,46 نداء في الأسبوع ذاته من عام 2019. ولوحظ أن العدد العالمي لنداءات السفن سجل انخفاضا إجماليا بنسبة 66.8% في أول 24 أسبوعا من عام 2020 مقارنة بالعام السابق.

الشكل III-05 التغير في أعداد نداءات السفن في العالم: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و 2020

²⁵ UNCTAD, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help..Transport and Trade Facilitation Newsletter N°87, 2020



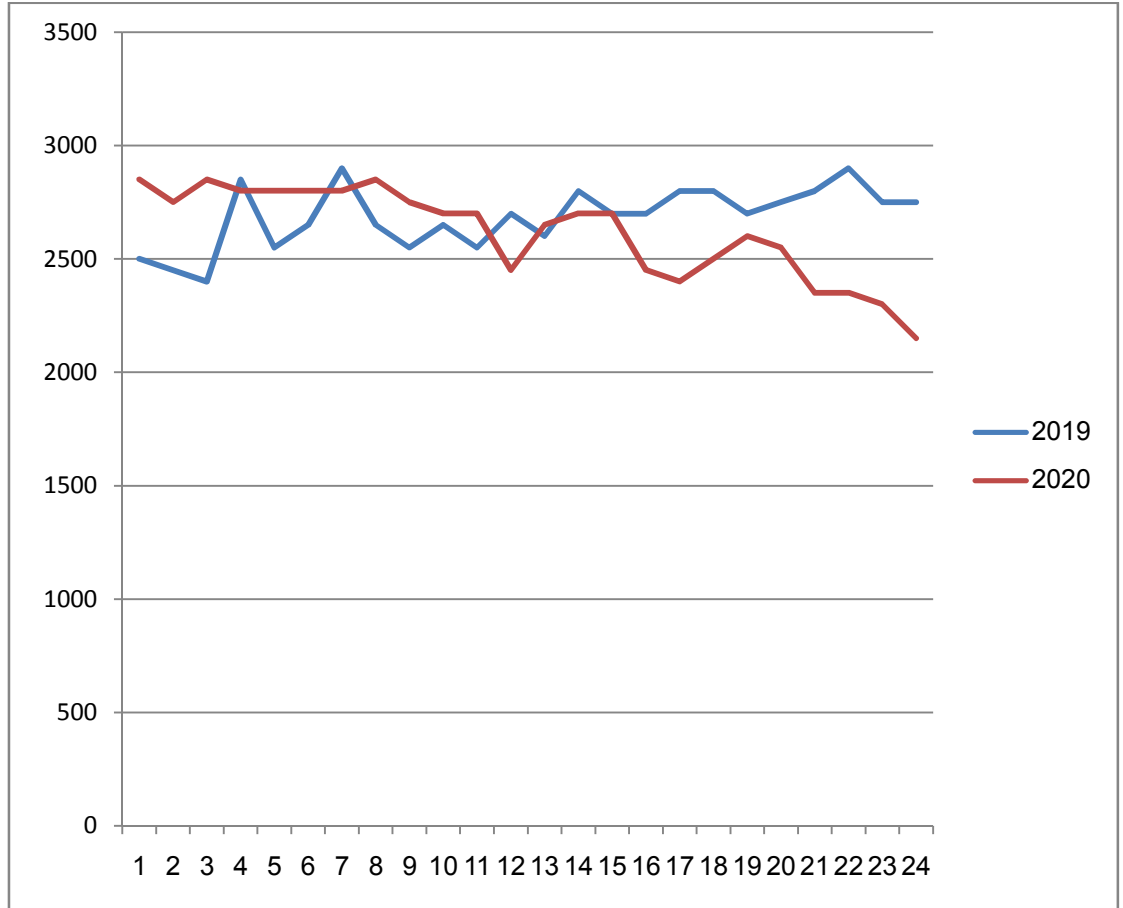
المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Traffic Marine) المتاحة من قِبَل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

أما على صعيد البلدان العربيّة، فشهد مطلع عام 2020 عددا أكبر لنداءات السفن مقارنة بعام 2019. ولكن بعد الأسبوع العاشر من العام، بدأ عدد نداءات السفن بالتراجع، ثم أخذ بالتفاوت حتى وصل إلى أدنى مستوياته في الأسبوع الرابع والعشرين، مسجلا 146,2 نداء مقابل 759,2 نداء في عام 2019. وشهدت البلدان العربيّة انخفاضا إجماليا بندايات السفن بنسبة 76.2 في المائة ما بين الأسابيع الـ 124 الأولى للعامين 2019 و2020.

دراسة حالة أثر جائحة كورونا على النقل البحري في المنطقة العربية

الفصل الثالث

الشكل III-06 التغيير في أعداد نداءات السفن في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Traffic Marine) المتاحة من قِبل مؤتمر الأمم

المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

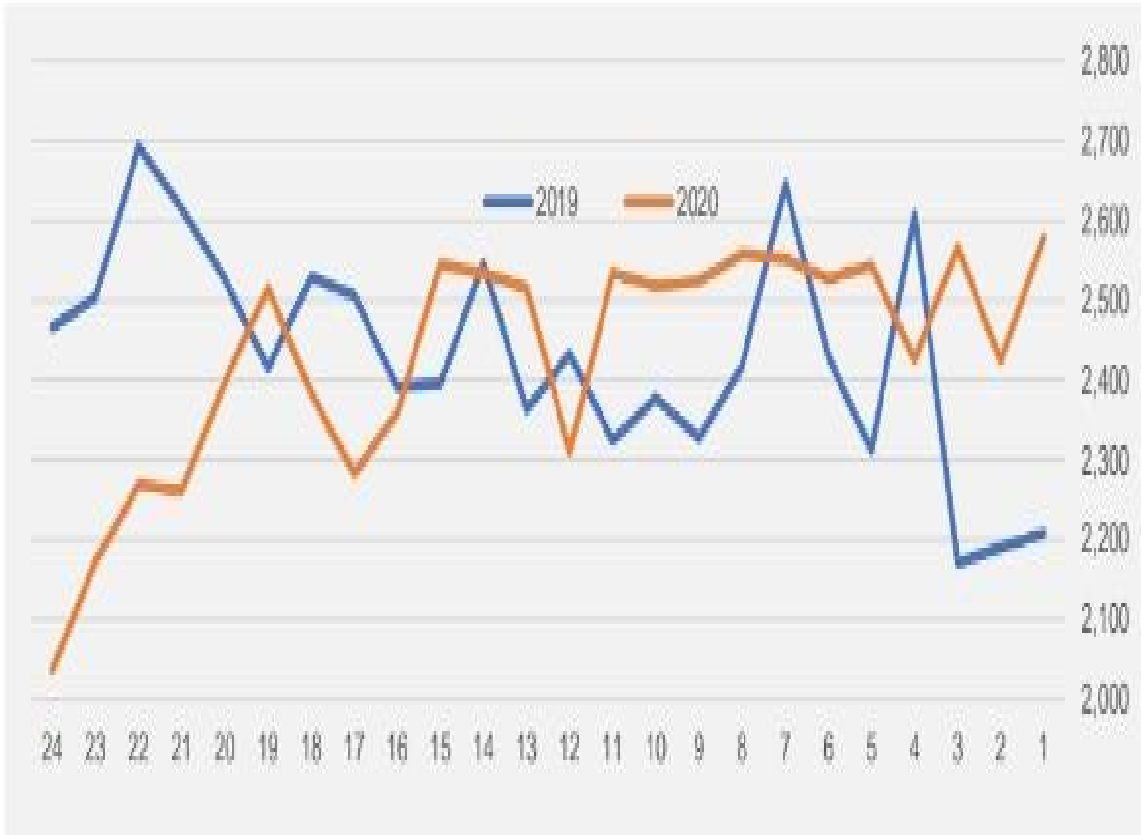
وتتوزع نداءات السفن إلى سفن الركاب وسفن الشحن (الشكلان 07 و08).

الشكل III- 07 التغيير في أعداد نداءات سفن الركاب في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Traffic Marine) المتاحة من قِبَل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

الشكل III – 08 التغيير في أعداد نداءات سفن الشحن في المنطقة العربية: الأسابيع الـ 24 الأولى من عامي 2019 و2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Traffic Marine) المتاحة من قِبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

تم تقييم التفاوت في نداءات السفن حسب أنواع السفن خلال الأسابيع الـ 124 الأولى من عامي 2019 و 2020 في المنطقة العربية. ولوحظ أن معظم السفن شهدت ارتفاعاً في عدد النداءات، باستثناء سفن الركاب، وسفن الدرجة، وسفن الحاويات الشكل III-09.

الشكل III-09 التغيير في أعداد نداءات سفن الشحن بحسب نوعها في المنطقة العربية الأسابيع الـ 124 الأولى من عامي 2019 و 2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Traffic Marine) المتاحة من قِبَل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

وانخفضت نداءات سفن الركاب بنسبة 01.28% بين الأسابيع الـ 124 الأولى من عامي 2019 و2020، من 133,6 نداء إلى 415,4 نداء. وكذلك شهدت نداءات سفن الشحن انخفاضا ولكن بنسبة أقل، بلغت 11.0% من 396,58 نداء إلى 332,58 نداء. واتضح أن الجزء الأكبر من الانخفاض الإجمالي في النداءات يعود إلى انخفاض في سفن الركاب وليس الشحن وبالنظر إلى الأنواع المختلفة من سفن الشحن، فقد انقسمت التغيرات في ما بينها للأسابيع الـ 124 الأولى من عامي 2019 و2020 على الشكل التالي:

1/ انخفضت نداءات سفن الدرجة بنسبة 00.16 في المائة، من 332,4 نداء إلى 639,3 نداء؛

2/ انخفضت نداءات سفن الحاويات بنسبة 41.0 في المائة، من 484,15 نداء إلى 421,15 نداء؛

3/ ارتفعت نداءات حاملات الغاز الطبيعي المسال بنسبة 40.4 في المائة، من 228,1 نداء إلى 282,1 نداء؛

4/ ارتفعت نداءات حاملات غاز البترول المسال بنسبة 82.7 في المائة، من 469,2 نداء إلى 662,2 نداء؛

5/ ارتفعت نداءات سفن شحن البضاعة الصب السائلة بنسبة 10.1 في المائة، من 814,19 نداء.

6/ ارتفعت نداءات سفن شحن البضاعة الصب الجافة بنسبة 66.0 في المائة، من 414,10 نداء إلى 483,10 نداء؛

7/ ارتفعت نداءات سفن البضائع العامة بنسبة 42.3 في المائة، من 655,4 نداء إلى 814,4 نداء.

ويرد في الجدول 02-III تفصي للتغيرات الحاصلة في نداءات السفن في كل من البلدان العربية بحسب نوع السفينة.

الجدول 02-III نسب التغير في نداءات السفن في البلدان العربية بحسب نوع السفينة: الأسابيع الـ 124 الأولى من عامي 2019 و2020

دراسة حالة أثر جائحة كورونا على
النقل البحري في المنطقة العربية

نسبة التغير (%) في تداءات السفن في الأسابيع الأربع وعشرين الأولى بين العامين 2019 و2020										
سفن الشحن							سفن الشحن	سفن الركاب	السفن على أنواعها	البلد
سفن الحاويات	سفن البضائع العامة	سفن البضاعة الصب الجافة	سفن البضاعة الصب السائلة	حاملات غاز البترول المسال	حاملات الغاز الطبيعي	سفن الدرجة				
-3.87	-26.61	-2.64	-23.99	120.29	11.11	-11.84	-7.17	-56.86	-15.73	الأردن
8.57	60.17	1.58	5.21	-6.25	-30.35	16.54	7.17	-17.99	6.62	الإمارات العربية المتحدة
19.41	46.07	-12.20	-4.35	100.00	0.00	21.43	5.82	-48.65	3.84	البحرين
3.75	-12.78	-2.00	4.97	8.75	0.00	-24.94	-9.73	-37.34	-14.34	تونس
-4.52	-12.66	-7.42	37.15	41.38	40.54	-64.84	4.73	-50.00	0.39	الجزائر
-7.95	50.00	-50.00	-100.00			100.00	3.36		3.36	الجمهورية العربية السورية
-22.37	111.76	29.17	20.73	40.00		1.90	11.54	-56.08	-12.71	السودان
-15.83	50.00	-47.06	55.56			0.00	-0.91		-0.91	الصومال
-3.95	-22.73	-19.35	-15.42	-21.28		-13.79	-14.42	0.00	-12.63	العراق
7.72	51.11	-4.37	5.75	-6.38	18.97	41.18	7.33	-46.71	3.55	عُمان
-15.02	-8.44	-11.89	-12.26	-7.96	1.40	12.96	-9.47	-27.08	-9.74	قطر
-1.22	-38.67	-15.08	2.83	9.86	3.85	-6.86	-3.94	-100.00	-4.00	الكويت
-14.64	-41.51	-40.65	-25.71	-20.93	0.00	-51.88	-27.50	90.00	-26.58	لبنان
5.28	-1.22	-3.30	-49.90	42.86	0.00	18.12	-12.71		-12.63	ليبيا
-7.82	-11.16	10.03	12.79	3.57	13.35	-25.03	0.52	-18.08	-0.11	مصر
6.00	-5.70	2.66	-6.95	4.92	0.00	-38.82	-6.38	-24.77	-14.51	المغرب
2.23	0.72	10.62	-1.01	4.21	350.00	-0.78	1.20	-26.90	-0.03	المملكة العربية السعودية
-16.13	-8.57	4.38	9.91	7.69	0.00	-40.00	-4.06		-4.06	موريتانيا
1.10	13.24	-28.80	15.97	20.00	0.00	16.67	-5.00		-5.00	اليمن
-0.41	3.42	0.66	1.10	7.82	4.40	-16.00	-0.11	-28.01	-2.76	المجموع

المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات حركة المرور البحري (Traffic Marine) المتاحة من قِبَل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) في رسالة إلكترونية مؤرخة 8 تموز/يوليو 2020.

المطلب الثالث: تقييم أثر الجائحة على النقل البحري حسب مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI)²⁶

يساعد مؤشر الأونكتاد عن الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على تقييم مدى الربط في الشحن البحري لدى الدول أو المرافئ. ويتيح المؤشر المقارنة ما بين البلدان وعبر الزمن، وهو مركب من خمسة مكونات يتم تقديرها سنويا وهي: عدد خطوط الشحن التي تخدم البلد، وحجم أكبر سفينة مستخدمة في الخدمات، وعدد الخدمات التي تربط بلدا ما بالبلدان الأخرى، وإجمالي عدد السفن المنتشرة في بل د ما، والسعة الإجمالية لتلك السفن.

ويُظهر الشكل III- 10 التغير في معدل مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في العالم وفي المنطقة العربية من عام 2006 إلى عام (2020 بحسب ربع العام). وقد شهد كل من العالم والمنطقة العربية ارتفاعا إجماليا في المؤشر مع مرور الزمن، ولكن وتيرة الارتفاع كانت أسرع في المنطقة العربية، ففيما كان العالم متقدما عليها قبل الربع الثاني لعام 2008، تقدمت المنطقة العربية بالمقارنة مع المتوسط العالمي بعد تلك الفترة.

الشكل III- 10 تغير مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في العالم والمنطقة العربية، 2006-2020

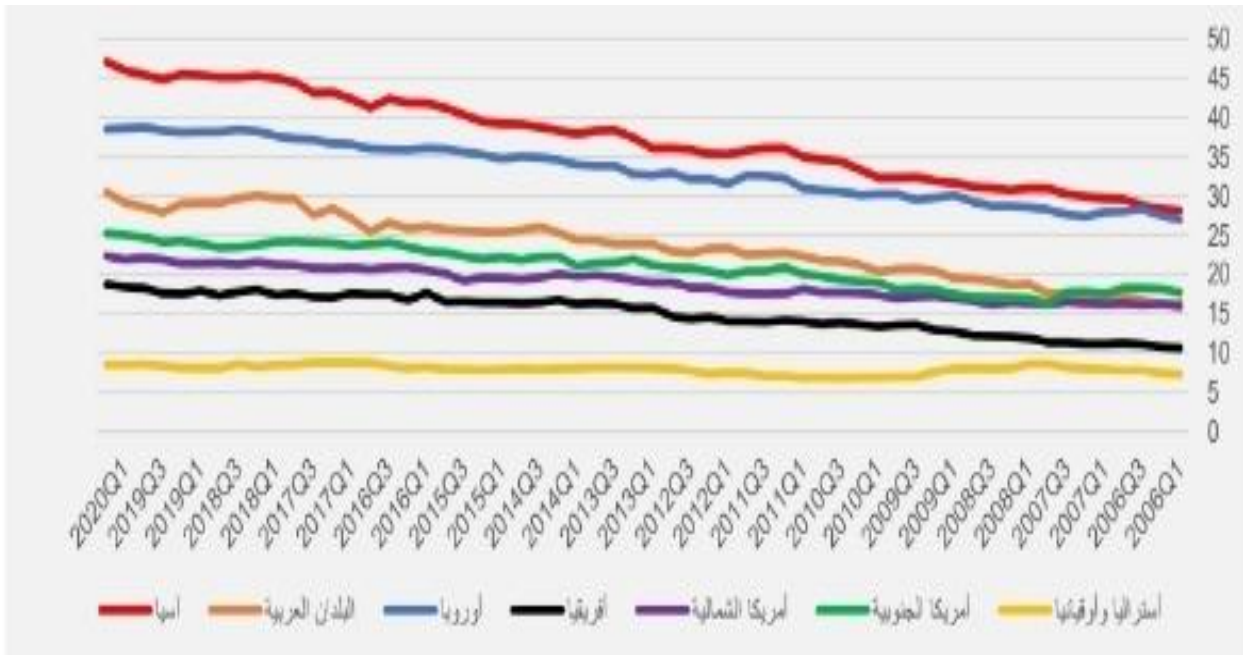


المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات الأونكتاد (المتبادلة في رسائل خاصة في شهر تموز/يوليو). 2020

²⁶ UNCTAD, Navigating through the coronavirus crisis and Suncertainty: How maritime transport data can help..Transport and Trade Facilitation Newsletter N°87, 2020

يساعد الشكل III- 11 على مقارنة معدل مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة فيما بين مناطق العالم من عام 2006 إلى عام (2020 بحسب ربع العام). وفي ما شهدت أغلب المناطق ارتفاعا إجماليا في مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة مع مرور الزمن، سجلت أستراليا وأوقيانيا ثباتا نسبيا. وسجلت المنطقة العربية مستويات أدنى من تلك المسجلة في آسيا وأوروبا، ومستويات أعلى من أستراليا وأوقيانيا، وأفريقيا، وأمريكا الشمالية. أما أمريكا الجنوبية، فتفوقت على المنطقة العربية حتى الربع الثالث من عام 2007، ثم تقدمت المنطقة العربية عليها بعد ذلك.

الشكل III- 11 التغير مؤشرا لارتباط خطوط الملاحة البحرية المنتظمة في مناطق العالم، 2006-2020



المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات الأونكتاد، جويلية 2020.

ويقدم الجدول III 03 مقارنة لتطور مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على مستوى البلدان العربية.

الجدول III 03 تغير مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في البلدان العربية، الربعين الأول والثاني لعامي 2019 و2020

البلد	الربع الأول		الربع الثاني		نسبة التغير (%)
	2020	2019	2020	2019	
الأردن	33.51	34.16	33.37	33.52	-0.45
الإمارات العربية المتحدة	72.04	70.88	76.36	71.93	6.15
البحرين	9.29	25.24	9.27	25.10	-63.05
تونس	6.60	7.11	6.59	7.18	-8.29
الجزائر	12.22	11.51	12.06	11.87	1.63
جزر القمر	6.87	5.90	6.71	5.92	13.42
الجمهورية العربية السورية	8.83	9.29	8.83	8.87	-0.50
جيبوتي	32.52	31.00	34.42	30.27	13.72

المصدر: الإسكوا بالاستناد إلى بيانات الأونكتاد ، جويلية 2020.

تتمتع بعض البلدان العربية بمؤشر ارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة مرتفع نسبياً ، كمصر والمغرب والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. وقد سجلت الإمارات العربية المتحدة أعلى مستوى لمؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة في النصف الأول لعامي 2019 و2020.

ومعدل المؤشر للبلدان العربية مجتمعة سجل ارتفاعاً في النصف الأول لعام 2020 مقارنة بعام 2019، من 03.28 في المائة إلى 26.28 في المائة، كما وارتفع من 27.95 في المائة في الربع الثاني لعام 2019 إلى 29.53 في المائة في الربع الثاني لعام 2020.

ومقارنة بعام 2019، شهد اليمن أعلى نسبة ارتفاع في الربع الأول لعام 2020 بلغت 07.31 في المائة، والبحرين أعلى نسبة انخفاض بلغت 16.63 في المائة. أما في الربع الثاني، فشهد العراق أعلى نسبة ارتفاع بلغت 16.39 في المائة، والبحرين أعلى نسبة انخفاض بلغت 05.63 في المائة.

المطلب الرابع: تقييم أثر الجائحة على النقل البحري قناة السويس

تشكل قناة السويس أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها استخداماً ، فهي المعبر الأساسي لحركة السفن على المسار الرئيسي للتجارة البحرية الدولية، الذي يمتد بين الصين شرقاً وبلدان أوروبا الشمالية غرباً. وفي تصريح لرئيس هيئة القناة الفريق أسامة ربيع، لقد نجحت القناة في درء آثار فيروس كورونا والحفاظ على أدائها في النصف الأول لعام 2020.

وبحسب المصدر، فإن النجاح يُعزى للسياسات التسويقية والتسعيرية المرنة التي آلت إلى جذب السفن في ظل تراجع التجارة العالمية. ولوحظ ارتفاع في حركة الملاحة خلال النصف الأول من عام 2020، حيث سجل عبور 9.545 سفينة، مقارنة بـ 9.114 سفينة في النصف الأول من عام 2019، بزيادة بلغت نسبتها 4.7 في المائة.

وارتفعت الحمولات خلال النصف الأول من عام 2020 بنسبة 0.6 في المائة، مسجلة 6.587 مليون طن مقابل 1.584 مليون طن في النصف الأول من عام 2019، وقد شهدت سفن الصب الجاف زيادة بنسبة 3.36 في المائة، وناقلات البترول زيادة بنسبة 6.9 في المائة، وناقلات الغاز الطبيعي زيادة بنسبة 1.10 في المائة.

المطلب الخامس: تقييم أثر الجائحة على أطقم بحارة السفن

وفي ظل اعتماد العالم على النقل البحري لنقل 80 في المائة من التجارة العالمية من حيث الحجم و 70 في المائة من حيث القيمة، يتوجب الانتباه إلى الأزمة الإنسانية التي طالت أطقم السفن في ظل جائحة كوفيد-19.

فبحسب تقرير المنظمة البحرية الدولية، تعاني أطقم السفن منذ بدء تطبيق إجراءات الحد من انتشار الجائحة، التي شملت إغلاق حدود وإلغاء رحلات ، من عدم القدرة على تبديل الطواقم. وتقدر المنظمة أنه اعتباراً من أوائل أيلول/سبتمبر 2020، يواجه أكثر من 300.000 بحار مشكلة كونهم عالقين على متن سفن تجارية، لمدة تخطت عقودهم، بمقابل رقم موازي من البحارة غير قابلين على التبديل معهم. وهذه الأزمة تعرّض الطواقم إلى مخاطر عديدة منها الإرهاق، وتهديد الصحة النفسية والجسدية، وغياب الرعاية الصحية اللازمة. ونظراً لحجم الأزمة وعواقبها على الصعيد الإنساني، وعلى صعيد التجارة والنقل، فإن التعاون الدولي أصبح ضرورة ملحة لتجنب نتائج أكثر ضرراً.

المبحث الثالث: تقييم البيانات المتعلقة بأثار الجائحة على قطاع النقل البحري

استند تقييم الأثار الكميّة لجائحة كوفيد-19 على البيانات الضخمة التي أمكن الحصول عليها عن حركة السفن، وبناء على بيانات الدول في مرصد الأمم المتحدة لتتبع الإجراءات المتخذة من قِبَل الدول على المعابر الحدودية لدرء انتشار جائحة كوفيد-19.

ولا بدّ من التنويه بأنّ البيانات المذكورة لا تُغني عن البيانات الرسمية التي تقدّمها الدول عن حركة السفن في موانئها، والتي يتمّ تجميعها وتقديمها عادة بشكل سنوي. ولكن ميزة البيانات الضخمة تكمن في آنيتها وفي إمكانية تحديثها بشكل أسبوعي، ما أتاح تتبع تطور حركة السفن خلال النصف الأول من عام 2020 بالمقارنة مع نفس الفترة من عام 2019.²⁷

وسيكون من الضروري مراجعة دقّة هذه البيانات ومقارنتها بالبيانات الرسمية التي ستقدم من قِبَل المؤسسات ذات الصلة في الدول الأعضاء عن عام 2020 حال جهوزها.

ولا بدّ من التنويه أنّ التغيرات الطارئة على حركة السفن قد لا تكون مرتبطة بالكامل بانتشار جائحة كوفيد-19 وبالتدابير والقيود التي طبقتها الدول لدرئها، بل قد تكون نتيجة تأثيرات موسمية، أو تطورات اقتصادية واجتماعية ذات منشأ منفصل عن الجائحة. ولكن المقارنة بين عامي 2019 و 2020 تقدّم دلالات على تأثير الجائحة على نشاطات النقل المختلفة، على الصعيد الدولي وفي المنطقة العربيّة، من خلال الربط بتواريخ انتشار الجائحة وانتقالها من منبعها الأصلي في الصين إلى سائر دول العالم.

فالنقل البحري، فبخلاف الرحلات السياحية للركاب، أظهرت سائر أنواعه مناعة نسبيّة في مواجهة أثار جائحة كوفيد-19 بالرغم من الإجراءات التي اعتمدها المرافئ والتعديلات المرافقة في عمل شركات النقل البحري. وقد يُعزى تراجع أعداد نداءات سفن الحاويات إلى استخدام سفن حاويات ذات سعة أكبر لتحقيق منافع الاقتصاد السلمي، حيث تشير المعلومات إلى ظهور سفن الحاويات العملاقة في خمسة مرافئ في المنطقة العربية.

²⁷ UNCTAD, Navigating through the coronavirus crisis and Uncertainty: How maritime transport data can help..Transport and Trade Facilitation Newsletter N°87, 2020

ويبدو على الصعيد العالمي أن قطاع النقل البحري المنتظم بالحاويات قد استطاع مواجهة عاصفة كورونا بالعديد من الإجراءات المتعلقة بزيادة الكفاءة للدرجة التي ستمكنه من تحقيق أرباح ملموسة في الربع الثاني من عام 2020.

بالمقابل، يواجه النقل البحري أزمة ذات أبعاد إنسانية واجتماعية متعلّقة بعمل البحارة على السفن، وقد عرضت تفاصيلها أعلاه. ومعالجتها تتطلب تدخلا مباشرا من الحكومات لاعتبار أطقم السفن بمثابة عمال أساسيين ومعالجة وضعهم على هذا الأساس.

المطلب الأول: أولويات الدول العربية لدعم إنتعاش قطاع النقل البحري

لقد أثرت جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل في جميع أنحاء العالم. وأما في المنطقة العربية، فيرجح أن تكون للجائحة آثار طويلة الأمد، لا سيما بالنسبة لقطاع النقل البحري. وقد اتخذت معظم الحكومات العربية تدابير في مجال السياسات لدعم مختلف الجوانب الاقتصادية والاجتماعية الوطنية. ولكن لم يتبين بعد مدى نجاح هذه التدابير في دفع الانتعاش المستدام من ناحية، وفي التصدي للتحديات القائمة (التوترات السياسية والصراعات) والتخفيف من أثر انهيار أسعار النفط من ناحية أخرى.

وقد أكد، مؤخرا بيان مشترك، وقعته ثماني وكالات تابعة للأمم المتحدة تشمل الأونكتاد والإسكوا²⁸، على بعض الأولويات، وشددت فيه على مساهمة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد الدولية في الانتعاش الاجتماعي والاقتصادي المستدام. وبالنسبة إلى المنطقة العربية، تشمل الأولويات ما يلي:

- 1- على الحكومات العربية أن تنفذ تدابير وحزم دعم تمكن من تعافي قطاع النقل والخدمات اللوجستية. وقد تشمل هذه التدابير: الدعم المالي، وتنفيذ برامج الدعم، والتخفيضات الضريبية، والاستثناء من الرسوم الأخرى، والإعفاءات، والدفع مسبقا مقابل مشتريات الحكومة في المستقبل من خدمات النقل، ودعم أجور العمال وتدريبهم.
- 2- حث الحكومات على مواصلة جهود التعاون لتحديد وإزالة أي عقبات تنظيمية لا لزوم لها تُحول دون الانتعاش بعد الجائحة، ودون تيسير النقل والتجارة في هذه الأوقات العصيبة وما بعدها.

²⁸ للأمم المتحدة، بيان مشترك عن أهمية التجارة العالمية وسلاسل الإمداد في التعافي الاقتصادي والاجتماعي المستدام في ظل الجائحة_ Final_Joint_Statement_IMO-ICAO-19ديفوك ةحناج-http://www.unece.org/finance/DAM/206_5_RegComms_without_pdf.signatures، 5 أيلول/سبتمبر 2020

- 3- على الحكومات أن تعزز التعاون الدولي والإقليمي من أجل المضي بتحركات متسقة ومتضافرة للتصدي للجائحة وأثرها على النقل واللوجستيات. وهذا التعاون بالغ الأهمية في أوقات الأزمات، ويشمل تبادل المعلومات والاعتراف المتبادل بالشهادات ووثائق الامتثال. وينبغي تشجيع الاستفادة من المنابر الإقليمية مثل الإسكوا، وجامعة الدول العربية والاتحادات المهنية الإقليمية التابعة لها العاملة في مجال النقل.
- 4- على البلدان العربية أن تدعم عملية بناء المنعة، ولا سيما من خلال الاستثمار في تقييم المخاطر والتأهب للصدمات والاختلالات. ولا بد من الاسترشاد بالدروس المستفادة من أزمة الجائحة في توجيه جهود تحصين نظم النقل واللوجستيات من الأزمات المستقبلية.
- 5- على الجهود المبذولة أن تحقق مزيدا من الكفاءة والإنتاجية في النقل والتجارة، وأن تمكن من العمليات التي لا تتطلب اتصالا ماديا عند الاقتضاء (في حالة وجود تهديدات للصحة، على سبيل المثال).
- 6- على البلدان العربية أن تستفيد من تدابير تيسير التجارة والنقل لضمان استمرارية الأعمال أثناء التعطيل، وتعزيز العمليات والإجراءات التي تستفيد من التحول الرقمي والأتمتة. ولا بد أيضا من نشر الأتمتة في العمليات الجمركية، بوسائل تشمل تشغيل النظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) واعتماد عمليات لا تتطلب اتصالا ماديا، مثل النسخة الإلكترونية من اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع (Etir) والنسخة الإلكترونية من اتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي للبضائع eCMR، لما لذلك من أهمية حاسمة في احتواء الجائحة مع الحفاظ على تدفق السلع عبر الحدود.
- 7- على البلدان العربية أن تشجع تنسيق إدارة الحدود. ويَتِمُّن استخدام نافذة واحدة للتجار من التواصل إلكترونيا مع جميع الوكالات المعنية. كما أن المعايير الدولية لتبادل البيانات، مثل تلك التي وضعها مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والمعاملات التجارية الإلكترونية، يمكن أن تقلل من الاتصال المادي وأن تبسط العمليات.

المطلب الثاني: التوصيات المقترحة لضمان إستقرار قطاع النقل البحري

يمكن اقتراح التوصيات التالية لضمان استمرار النقل وسلاسل الإمداد، وتعافي قطاعات النقل المختلفة من تأثيرات الجائحة:

1- الاطلاع على البيانات المتاحة للمرصد الدولي للأمم المتحدة لمتابعة الإجراءات التقييدية التي طبقتها مختلف الدول على المعابر الحدودية، واستخلاص الدروس من بيانات المرصد لتطبيق أفضل الإجراءات التي تسمح باستمرار تدفقات النقل والتجارة الملازمة للنمو الاقتصادي مع اتخاذ جميع الاحتياطات الكفيلة بدرء انتشار الوباء.

2- تفعيل دور اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة، التي أعدت الإسكوا الدليل الإرشادي لها، كونها تجمع جميع الفعاليات المنخرطة بخدمات النقل والتجارة في أي بلد، من جهات حكومية وقطاع خاص، وتشكل بذلك منتدى مناسباً للحوار لإيجاد ومتابعة تطبيق الحلول التي تكفل استمرار تدفق حركة النقل في حالات الأزمات مع الأخذ بالاعتبار الظروف النوعية الخاصة بكل بلد.

3- الاستفادة من الاتفاقيات الدولية للأمم المتحدة التي تتيح تطبيق الحلول الرقمية التي تلغي - أو تقلل بدرجة كبيرة - الاحتكاك البشري المرافق لعمليات النقل، مثل التطبيق الرقمي لاتفاق النقل الدولي العابر للحدود (TIR e) والتطبيق الرقمي للاتفاق الدولي للنقل الطرقي للبضائع (CMR e)، والأنظمة الإدارية الرقمية في مجال عمل الجمارك، مثل نظام Asycuda أو غيره من الأنظمة المماثلة. وكذلك تطبيق نظام النافذة الواحدة الإلكترونية لتسهيل التجارة.

4- إدراج المؤسسات المتوسطة والصغيرة والمتناهية الصغر العاملة في مجال النقل بحزم التحفيز (Packages Stimulus) المطبقة من قِبَل مختلف الحكومات لتمكين هذه المؤسسات من الاستمرار في سوق العمل وتقديم خدماتها.

5- تقديم التسهيلات المالية والمصرفية لشركات الملاحة العربية وتأجيل استحقاقاتها لتمكينها من استرجاع عافيتها والاستمرار بتقديم خدماتها.

- 6- توفير ونشر كافة البيانات المتعلقة بالإجراءات والقيود على حركة نقل الركاب والبضائع، وتغييرات هذه الإجراءات والقيود، وجعلها بمتناول كافة المتعاملين مع قطاع النقل والجمهور العام.
- 7- زيادة التعاون الإقليمي والدولي، عبر المنصات التي تتيحها الأمم المتحدة ومنظمات التعاون الإقليمي، لتبادل الخبرات وتنسيق ومواءمة الإجراءات بتعميم الممارسات الجيدة والحلول المثلى.
- 8- الاستفادة من أوراق السياسات التي أعدتها الإسكوا لمواجهة تحديات جائحة فيروس كوفيد 19-على مختلف المجالات الاجتماعية الاقتصادية.
- 9- الاستفادة من التوصيات التفصيلية التي شاركت الإسكوا في إعدادها مع إدارة النقل والسياحة في جامعة الدول العربية، ضمن أعمال الندوة الافتراضية التي عقدت بتاريخ 25 حزيران/يونيو 2020، لضمان احتواء الفيروس على المدى القصير، وتسهيل التعافي على المدى المتوسط، وتحقيق مناعة قطاع النقل في مواجهة أخطار مماثلة على المدى البعيد. وتطبيق الأدلة الإرشادية التي تمت صياغتها من قِبَل فِرَق العمل المنبثقة عن الندوة لدرء أخطار الجائحة في قطاعات النقل الجوي والبحري والبري.

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

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

وفي الوقت الحاضر، تهدد الإنتعاش الوليد فترات الإنقطاع في سلسلة الإمداد والإختناقات اللوجستية التي تثير الإضطراب في أسواق النقل البحري وتدفع مستويات التكلفة إلى ارتفاعات غير مسبوقة.

وأدى الإضطراب الذي أحدثته جائحة كوفيد-19 أيضاً إلى تسريع الإتجاهات الكاسحة كانت موجودة قبلاً، الجيوسياسية منها والتكنولوجية والبيئية. وقد كشفت هذه الإتجاهات طوال العقد الماضي، بيد أن وتيرتها تسارعت خلال الجائحة وهي ما فتئت تُغير النقل البحري والتجارة البحرية.

الغائمه

الخاتمة

يعاني العالم أزمة حقيقية في نقل السلع الأساسية منذ انتشار فيروس كورونا في كل دول العالم ودون استثناء، وذلك بعد أن تعطلت معظم الأنشطة التجارية، والحيوية، ذات العلاقة بالعائد الاقتصادي. ويأتي هذا الوضع خاصة أن معظم السلع يتم شحنها من مراكز التصنيع إلى الأسواق العالمية، عبر الشحن البحري، وهناك تقارير تشير إلى أن 90 في المائة من السلع على مستوى العالم يتم شحنها عبر المياه الدولية، والنسبة المتبقية يتم نقلها عبر الجو، أو الطرق البرية، والسكك الحديدية.

شركات الشحن البحري عانت منذ بدايات العقد الماضي، انخفاض مستويات الأرباح نظرا إلى حجم المنافسة، ما أجل عديدا من خطط الاستثمار سواء في زيادة عدد السفن، أو حجمها، أو حجم الحاويات، ولم تكن هذه الصناعة تنتظر حدثا أسوأ من انتشار فيروس كورونا، الذي أعاق كل فرص الاستثمار، بل تسبب في تعليق عديد من البواخر في أقاصي البحار. بعد انتشار الأنباء عن تفشي الفيروس حتى في بعض السفن، التي لم تجد مكانا لترسو فيه.

ومع حى عودة العمال إلى دولهم تنفيذًا للإجراءات الاحترازية التي عمت العالم خلال العام الماضي، أصبحت الموانئ شبه خالية، إلى جانب أن جزءا كبيرا من خدمة الشحن العالمي توقفت تماما. وفي وقت بدأت فيه السلع تنفذ من المخازن، والمستودعات في كل مكان تقريبا، عادت التجارة العالمية إلى مساراتها ولكن مع أزمة حادة في الموانئ، ثم عدد السفن الجاهزة للإبحار، وحجم البحارة القادرين على ذلك، وتحول الركود الذي عم هذه الصناعة عقدا كاملا إلى نمو فاق كل التوقعات، وأصبحت تلبية الطلبات هي المعضلة الكبرى. وكان عام 2021 بمنزلة تحد لمدى مرونة هذه الصناعة وقدرتها على الاستجابة للضغوط، وفي هذا الشأن يؤكد المتحدث باسم تحالف "هاباج- لويد Hapag-Lloyd" أن عام 2021 كان مميّزا من حيث تحقيق صناعة الشحن البحري المليارات من الأرباح بعد عشر سنوات عجاف، لكنه عدّ أن التسليم في الموعد، والتأخير في جداول التسليم، والتسليم أمر محبط للغاية، وأن الموقف الحالي صعب ومعقد.

تشير البيانات إلى أن حجم الطلب كان أكبر من قدرة هذه الصناعة على استيعابه، وأدى الانتعاش الاقتصادي المبكر، خاصة في الصين، والولايات المتحدة، إلى زيادة الطلب على النقل البحري لدرجة استنفاد الطاقات المتاحة، وفي ظل فترة طويلة من ضعف الاستثمارات. ولأن تطوير السفن والحاويات يأخذ وقتا على كل حال فإن على العالم دفع فاتورة ذلك، لكن المسألة لم تكن معضلة عدم توافر السفن فقط، بل لأن عودة طواقم السفن للعمل أصبحت تواجه قيود السفر وتعقيده في العالم أجمع، فظل كثيرون من العمال والبحارة غير قادرين على العودة إلى سفنهم بسبب هذه الاشتراطات.

الخاتمة

المؤسسات الدولية طالبت بتخفيف هذه القيود، لكن متحورات كورونا عقدت الوضع، في كل مرة، إضافة إلى انخفاض مستويات التطعيم التي تعد مضلة كبيرة في عدد من الدول الرئيسية في صناعة الشحن البحري المحتضنة لأهم موانئ جنوب شرق وجنوب آسيا. حتى مع انتشار التطعيم فإن حدوث متحور دلتا كان قد أثر في قرارات الدول لفتح أجوائها أمام الدول المتأثرة بالمتحور، كما أن ظهور متحور أوميكرون الجديد قاد أيضا إلى تأثيرات جديدة في مواعيد وصول الواردات عبر الشحن البحري في المياه الدولية.

عضو مجلس "حكماء الاقتصاد" الذي يقدم نصائح اقتصادية للحكومة الألمانية، أكدت في تصريحات نشرتها "الاقتصادية"، أن "أوميكرون" قد يفاقم اختناقات التوريد القائمة بالفعل، وأضافت أن فترات الشحن البحري من الصين إلى الولايات المتحدة زادت من 85 إلى 100 يوم بسبب متغير دلتا، وهذه الفترة من الممكن أن تزيد على ذلك مجددا، مشيرة إلى أن أوروبا ستتضرر من هذه المشكلة، وسيظل الوضع مضطربا.

ويعد متحور أوميكرون لافتا للانتباه، لكونه سريع الانتشار، كما أن الأشخاص الذين تم تطعيمهم منذ فترة طويلة يمكن أن يصابوا بالمرض، وأن يسهموا في انتشار الفيروس، ورغم أن التطعيم يحمي من الإصابة بمسارات شديدة من المرض كما تشير التقارير إلا أن اتجاهاته في سرعة الإصابة تجعل الحذر منه أمرا مطلوبا وهذا ما أكده رئيس معهد روبرت كوخ الألماني لمكافحة الأمراض.

في ظل هذا التطور فإن مشكلات سلاسل التوريد العالمية قد تقود لزيادة الأسعار، ويظهر ذلك جليا في ألمانيا التي ارتفعت فيها أسعار الواردات بقوة، وهذا الارتفاع لم تشهده البلاد منذ 47 عاما.

اختناقات التوريد، ومشكلات سلاسل الإمداد عبر البحار وعودتها من جديد تشكل عائقا كبيرا أمام الصناعة والتجارة العالمية، وستتضرر كثير من الدول جراء التداعيات التي سيخلفها، وهو الأمر الذي يرجح أن يسهم بشكل كبير في ركود النشاط الاقتصادي العالمي على المدى القصير في حال تم احتواء أزمة المتحور الجديد في الوقت المناسب.

قائمة المراجع

الكتب

- (1) سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005.
- (2) زينب حسين عوض الله، العلاقات الإقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
- (3) حمادة فؤيد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998.

التقارير

- (1) عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والإندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008.
- (2) هارون احمد عثمان، الاقتصاد البحري مع الاشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، الاكاديمية العربية للنقل البحري، جامعة الدول العربية.
- (3) محمد علي الخميس، العين الإخبارية، 2020/12/17، أبوظبي.
- (4) تقرير الأونكتاد عن التجارة والتنمية لعام 2021 من التعافي إلى القدرة على الصمود: البعد الإنمائي للأمم المتحدة، بيان مشترك عن أهمية التجارة العالمية وسلاسل الإمداد في التعافي الاقتصادي والاجتماعي المستدام في ظل الجائحة.
- (5) -المجلس الاقتصادي والاجتماعي، أثر جائحة كوفيد 19- على النقل في المنطقة العربية، 2020.
- (6) المنظمة العربية للسياحة، تقرير مشترك حول التعامل مع انتشار فيروس كورونا، السعودية، -2020 صندوق النقد العربي، الوليد أحمد طلحة، التداعيات الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الدول العربية، الإمارات العربية المتحدة، 2020
- (7) UNCTAD/RMT/2020 (Executive summary). صادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد). استعراض النقل البحري لعام 2020.

المذكرات

- (1) حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، دفعة، 2008..
- (2) رضاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، جامعة وهران 2012-2013.
- (3) صناعة الشحن البحري ودورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية جامعة حمة لخضر الوادي، 2016-2017.

المداخلات والمجلات

- (1) بلعبدون عوار، آليات المحافظة على مناصب العمل في ظل جائحة كورونا ، مجلة قانون العمل والتشغيل ، المجلد 05، العدد01،الجزائر 2020.
- (2) مشتر فاطمة أثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على النقل الجوي في الدول العربية. جامعة المجلد 05، العدد 01. البويرة 2021
- (3) لاكسي فوزية، أثر جائحة فيروس كورونا على النقل الجوي في الدول العربية، مجلة دفاتر بوادكس، المجلد 10 العدد01.
- (4) محمد إسلام تلي، وحليمة السعدية قريشي، أثر جائحة فيروس كورونا COVID-19 على السياحة العربية البيئية، مجلة أفاق للبحوث والدراسات، المجلد 03، العدد(02) ، 2020.
- (5) -محمد لمن دباغين، و مريم بوالصوف، جائحة كورونا وتأثيراتها السلبية على السياحة العالمية، مجلة الدراسات الإعلامية، العدد. (14)

المواقع الإلكترونية

- (1) الدكتور صالح العواجي-جائحة كورونا أصداء و تغيير متوقع في نمط الحياة . aljazeera .com -
- (2) www.unece.org/fieadmin/DAM/206_
- (3) كنزي سريج : أثر فيروس كورونا على الاستثمار الأجنبي في موقع covid-19 ecsstudies .com
- (4) منظمة الصحة العالمية، 2020 . <https://www.who.int/ar/emergencies/diseases/novel-coronavirus->
- (5) World travel Tourism Council ,2020 , Globa lEconomic Impact Trend, 2021:org.wttc.www//: [http](http://)

المراجع باللغة الأجنبية

- ¹ UNCTAD, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help..Transport and Trade Facilitation Newsletter N°87, 2020

السلامة



آثار جائحة كوفيد-19 على المنطقة العربية النقل

E/ESCWA/2020/POLICY BRIEF.19



مقدمة

تسببت جائحة فيروس كورونا المستجد (كوفيد 19) بأزمة صحية واقتصادية طالت تداعياتها جميع أنحاء العالم. ويتوقع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن يتقلص الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة 4.3 في المائة، وحجم التجارة بنحو الخمس في عام 2020. ويتوقع أيضاً أن ينخفض الاستثمار الأجنبي المباشر بنسبة 40 في المائة، وأن تتراجع التحويلات العالية بما قيمته 100 مليار دولاراً.

والمنطقة العربية ليست بمنأى عن الصدمة الناجمة عن الجائحة، فيتوقع أن ينخفض الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة بنسبة 5.7 في المائة في عام 2020، وأن تنخفض تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى المنطقة بنسبة 45 في المائة، وأن ترتفع معدلات البطالة إلى مستويات غير مسبوقة.

وما أحدثته الجائحة من اختلالات يؤثر مباشرة على سلاسل الإمداد العالمية، وكذلك على شبكات النقل التي تركز عليها هذه السلاسل، فإغلاق الحدود والعمل بمختلف قيود السلامة العامة والبروتوكولات الصحية التي تحد من حركة الأفراد يؤثران مباشرة على قطاعي النقل واللوجستيات.



©Stock.com/aydinmutlu

ملاحظة: هذه الوثيقة تعتمد بشكل كبير على ورقة الإسكوا-الاتحاد حول تأثير جائحة كورونا على النقل في المنطقة العربية، تشرين الأول/أكتوبر 2020. www.unescwa.org

UNCTAD, Trade and Development Report 2020. From Global Pandemic to Prosperity for All, 2020

الأمم المتحدة، كوفيد-19 والمنطقة العربية: فرصة لإعادة البناء، على نحو أفضل. https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/sg_policy_brief_covid-19_and_arab_states_arabic_version_july_2020.pdf

المصدر السابق.

تقييم الأثر

النقل البحري في المنطقة العربية

النقل البحري هو ركيزة التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية، فينقل الشحن البحري ما يقدر بأكثر من 80 في المائة من مجمل التجارة العالمية من حيث الحجم، وأكثر من 70 في المائة من هذه التجارة من حيث القيمة. وقد أبرزت أزمة جائحة كوفيد-19 مدى مرونة هذا القطاع إزاء عوامل الاختلال، مثل الأوبئة، والأهمية الحاسمة لضمان استمرارية عمله في تيسير وصول السلع الأساسية أثناء الأزمة، وفي استدامة التدفقات التجارية. وفي الانخفاض المتوقع في أحجام التجارة البحرية العالمية في عام 2020، واتجاهات أعداد زيارات السفن للموانئ في العالم، على سبيل المثال، دلالة على مدى تأثير الجائحة على النقل البحري والتجارة.

تبلغ حصة الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) من الصادرات البحرية العالمية ما نسبته 14.5 في المائة من حيث الحجم (وتمثل تجارة النفط والغاز معظم هذه الشحنات)، وما نسبته 5.6 في المائة من الواردات البحرية العالمية⁴. وقد سجل عدد زيارات السفن للموانئ في المنطقة العربية بعض التراجع في أول 31 أسبوعاً من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019 (الشكل 1).

وقد تراجع عدد زيارات السفن للموانئ في المنطقة العربية بنسبة 6.1 في المائة في عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019، ورغم أن عدد زيارات الموانئ لسفن الركاب والسفن التي تعمل بنمط الدرجة (رورو) تناقص بنسبة 40.1 في المائة في 2020، لم ينخفض عدد زيارات جميع أنواع سفن الشحن التجارية إلا بنسبة 1 في المائة. وبقي عدد زيارات ناقلات الحاويات للموانئ ثابتاً على حاله خلال أول 31 أسبوعاً من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019.

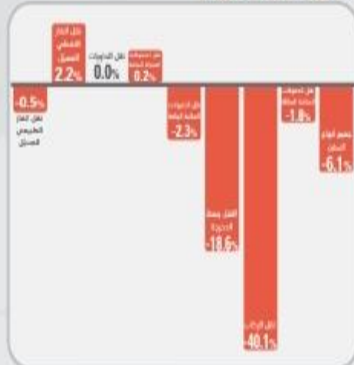
ولعل في عدد زيارات الموانئ إشارة إلى مدى الخلل الذي أحدثته الجائحة، ولكن الجائحة، وما يرتبط بها من إجراءات الاستجابة، ليست بالضرورة سبب كل تغير في العدد الأسبوعي لزيارات الموانئ. فعدد زيارات الموانئ قد يتأثر أيضاً بالعوامل الموسمية، والتغيرات في السياسات التجارية التي تحوّل أنماط التجارة، والتدابير التنظيمية التي قد تؤثر على الشحن والموانئ. كما يمكن أن يتأثر بالاستراتيجيات التي تعتمد عليها شركات النقل في نشر طاقاتها سفنها، وبالقرارات التي تتخذها تحالفات شركات الشحن.

النقل الجوي والبري

تأثر النقل الجوي في المنطقة العربية كثيراً بجائحة كوفيد-19 (الشكل 2). فأنخفض عدد رحلات الركاب بنسبة 53 في المائة في الأشهر الستة الأولى من عام 2020، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019. وازداد العدد الإجمالي لرحلات الشحن بنسبة 5.6 في المائة في الفترة نفسها لتعويض عن انخفاض قدرة الشحن المتاحة في طائرات الركاب.

ومن المتوقع، في عام 2020، أن ينخفض العدد الإجمالي لركاب الرحلات الجوية من وإلى المنطقة العربية وداخلها بنسبة 52.7 في المائة، ليصل إلى حوالي 154 مليون مسافر، ما يعيد عدد المسافرين إلى ما كان عليه

الشكل 1. التغيرات في عدد زيارات الموانئ في المنطقة العربية خلال أول 31 أسبوعاً من عام 2020 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019 (التغير بالنسبة المئوية)



المصدر: حسابات إسكوا تستند إلى بيانات الأونكتاد المستمدة من حركة الملاحة البحرية (www.marinetraffic.com). ملاحظة: استُخدمت الأرقام الإجمالية من الجمع بين بيانات نظام التحديد التتالي (AIS) ومن نظام مشروع MarineTraffic للتعيين الذي لمواقع الموانئ الذي يغطي السفن البالغ وزنها أكثر من 5,000 طن، ولا يؤخذ في حساب عدد زيارات الموانئ إلا السفن التي وصلت إلى تلك الموانئ.

الشكل 2. نشاط النقل الجوي في المنطقة العربية (التغير بالنسبة المئوية، النصف الأول لعام 2020 مقارنة بالنصف الأول لعام 2019)



المصدر: حسابات الإسكوا بالاستناد إلى بيانات من إيكافو (https://data.icao.int/COVID-19/) (استخرجت في 25 تموز/يوليو 2020).

⁴ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2020 (forthcoming)

¹ UNCTAD, Navigating through the coronavirus crisis and uncertainty: How maritime transport data can help. Transport and Trade Facilitation Newsletter N°87, 2020

² UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019



في عام 2009. ويقدر إجمالي خسائر إيرادات شركات الطيران في المنطقة العربية، في عام 2020، بنحو 38 مليار دولار (نحو 53 في المائة من إيرادات عام 2019). ولا يُتوقع للسفر الجوي الدولي أن يعود إلى مستويات ما قبل كوفيد-19 قبل عام 2023³.

وفيما يتعلق بالنقل البري، أغلقت بعض الحدود البرية بالكامل بسبب القيود المفروضة من جراء تفشي جائحة كوفيد-19، في حين ظلت حدود أخرى مفتوحة أمام التجارة بجميع السلع. واعتمدت بلدان عديدة إجراءات وتدابير جديدة للسلامة، إلا أن بعض البلدان وضع تدابير إضافية لتيسير التجارة وتدفق السلع، ومن المتوقع أن تتسبب الجائحة بتراجع إيرادات النقل البري في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بنسبة 22 في المائة في عام 2020 مقارنة بعام 2019⁴.



استجابات على مستوى السياسات

لقد أثرت جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل في جميع أنحاء العالم. وأما في المنطقة العربية، فيرجح أن تكون للجائحة آثار طويلة الأمد، لا سيما بالنسبة لقطاع الطيران. وقد اتخذت معظم الحكومات العربية تدابير في مجال السياسات لدعم مختلف الجوانب الاقتصادية والاجتماعية الوطنية⁵. ولكن لم يتبين بعد مدى نجاح هذه التدابير في دفع الانتعاش المستدام من ناحية، وفي التصدي للتحديات القائمة (التوترات السياسية والصراعات) والتخفيف من أثر انهيار أسعار النفط من ناحية أخرى.

وقد أكد، مؤخراً، بيانٌ مشترك، وقّعته ثماني وكالات تابعة للأمم المتحدة تشمل الأونكتاد والإسكوا⁶، على بعض الأولويات، وشددت فيه على مساهمة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد الدولية في الانتعاش الاجتماعي والاقتصادي المستدام، وبالنسبة إلى المنطقة العربية، تشمل الأولويات ما يلي:

1. على الحكومات العربية أن تتخذ تدابير وحزم دعم تمكن من تعافي قطاع النقل والخدمات اللوجستية. وقد تشمل هذه التدابير: الدعم المالي، وتنفيذ برامج الدعم، والتخفيضات الضريبية، والاستثناء من الرسوم الأخرى، والإعفاءات، والدفع مسبقاً مقابل مشتريات الحكومة في المستقبل من خدمات النقل، ودعم أجور العمال وتدريبهم.

2. تُحث الحكومات على مواصلة جهود التعاون لتحديد وإزالة أي عقبات تنظيمية لا لزوم لها تحول دون الانتعاش بعد الجائحة، ودون تيسير النقل والتجارة في هذه الأوقات العصيبة وما بعدها.

3. على الحكومات أن تعزز التعاون الدولي والإقليمي من أجل المضي بتحرركات متنسقة ومتضامنة للتصدي للجائحة وأثرها على النقل واللوجستيات. وهذا التعاون بالغ الأهمية في أوقات الأزمات، ويشمل تبادل المعلومات والاعتراف المتبادل بالشهادات ووثائق الامتثال. وينبغي تشجيع الاستفادة من المنابر الإقليمية مثل الإسكوا، وجامعة الدول العربية والاتحادات المهنية الإقليمية التابعة لها العاملة في مجال النقل.



©Stock.com/andres

¹ Arab Air Carriers Organization (AACO), The effects of COVID-19 on Global and Arab Air transport, 2020

² International Air Transport Association (IATA), Recovery delayed as international travel remains locked down, Press release No.63, 2020

³ International Road transport Union, COVID-19 Impacts on the road transport industry: Executive Summary, 2020

⁴ ESCWA, COVID-19 Stimulus Tracker, 2020. Available at <http://covdata.unescwa.org/RPT/RPTDSH1.aspx>

⁵ الأمم المتحدة، بيان مشترك عن أهمية التجارة العالمية وسلاسل الإمداد في التعافي الاقتصادي والاجتماعي المستدام في ظل جائحة كوفيد-19، http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/206_19_19/Final_Joint_Statement_IMO-ICAO-5_RegComms_without_Final_Joint_Statement_IMO-ICAO-5_RegComms_without_2020_16_April_Signatures.pdf

والأتمتة. ولا بد أيضاً من نشر الأتمتة في العمليات الجمركية، بوسائل تشمل تشغيل النظام الآلي للبيانات الجمركية (ASYCUDA) واعتماد عمليات لا تتطلب اتصالاً مادياً، مثل النسخة الإلكترونية من اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع (eTIR) والنسخة الإلكترونية من اتفاقية عقود النقل الدولي للطرق للبضائع (eCMR)، لما لذلك من أهمية حاسمة في احتواء الجائحة مع الحفاظ على تدفق السلع عبر الحدود.

7. على البلدان العربية أن تشجع تسويق إدارة الحدود. ويمكن استخدام نافذة واحدة للتجار من التواصل إلكترونياً مع جميع الوكالات المعنية. كما أن المعايير الدولية لتبادل البيانات، مثل تلك التي وضعها مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والمعاملات التجارية الإلكترونية، يمكن أن تقلل من الاتصال المادي وأن تبسط العمليات.

4. على البلدان العربية أن تدعم عملية بناء المنعة، ولا سيما من خلال الاستثمار في تقييم المخاطر والتأهب للخدمات والاختلالات، ولا بد من الاسترشاد بالدروس المستفادة من أزمة الجائحة في توجيه جهود تحصين نظم النقل واللوجستيات من الأزمات المستقبلية.

5. على البلدان العربية أن تشجع التحول الرقمي، والتخلي عن العمليات المادية، وتوحيد معايير العمليات والأنشطة. وعلى الجهود المبذولة أن تحقق مزيداً من الكفاءة والإنتاجية في النقل والتجارة، وأن تمكن من العمليات التي لا تتطلب اتصالاً مادياً عند الاقتضاء (في حالة وجود تهديدات للصحة، على سبيل المثال).

6. على البلدان العربية أن تستفيد من تدابير تيسير التجارة والنقل لضمان استمرارية الأعمال أثناء التعطيل، وتعزيز العمليات والإجراءات التي تستفيد من التحول الرقمي



©iStock.com/sefa ozel



رؤيتنا: طاقات وابتكار، ومنطقتنا استقرار وعدل وازدهار

رسالتنا: بشفء وعزم وعمل: نبكر، نتج المعرفة، نقدّم المشورة، نبني التوافق، نواكب المنطقة العربية على مسار خطة عام 2030.
بدأ بيد، نبني غداً مشرقاً لكل إنسان.

www.unescwa.org

ملخص :

تهدف الدراسة إلى إبراز أثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على قطاع النقل البحري، والذي يعد من بين القطاعات الحيوية ذات الأهمية الاقتصادية حيث أغلقت معظم دول العالم حدودها للحد من انتشار الفيروس، وهو ما نتج عنه تباطؤ في حركة النقل.

وقد تم التوصل إلى أن النقل البحري شهد تضررا كبيرا في أغلب دول العالم عموما والدول العربية خصوصا، وذلك نتيجة شلل حركة السفن وغلق العديد من الموانئ الدولية، وهذا ما نجم عنه خسائر اقتصادية كبيرة التي قد تؤدي إلى إرتفاع أسعار الشحن وتضرر مهني القطاع في الدول العربية، فالنقل البحري العربي تلقى ضربة قوية وأكبر انتكاسة له يصعب تفادي كل أثارها السلبية في المدى القريب.

كلمات مفتاحية: جائحة كورونا (كوفيد-19)، أثر، شركات الشحن، النقل البحري الموانئ

Résumé :

L'étude vise à mettre en évidence l'impact de la pandémie du virus Corona (Covid-19) sur le secteur du transport maritime, qui fait partie des secteurs vitaux d'importance économique, car la plupart des pays du monde ont fermé leurs frontières pour limiter la propagation de la virus, ce qui a entraîné un ralentissement du mouvement des transports. Il a été conclu que le transport maritime a été gravement touché dans la plupart des pays du monde en général et dans les pays arabes en particulier, en raison de la paralysie de la circulation des navires et de la fermeture de nombreux ports internationaux, ce qui a entraîné dans de grandes pertes économiques qui peuvent entraîner une augmentation des prix du transport maritime et nuire aux professionnels du secteur dans les pays. Le transport maritime arabe, car le transport maritime arabe a subi un coup dur et le plus grand revers pour lui, il est difficile d'éviter tous ses effets négatifs dans le court terme.

Mots-clés : pandémie de Corona (Covid-19), impact, compagnies maritimes, transport maritime, ports