

بيان صحفي

حظر النشر

يجب عدم اقتباس محتويات هذا البيان الصحفي والتقرير ذي الصلة أو تلخيصها في وسائل الإعلام المطبوعة أو المذاعة أو الإلكترونية أو وسائل التواصل الاجتماعي قبل

أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٢٤، الساعة ١٥:٣٠ مساءً بتوقيت غرينتش 22

(صباحًا في نيويورك، ١٧:٣٠ في جنيف 11:30)

UNCTAD/PRESS/PR/2024/024

الأصل: الإنجليزية

انكشاف هشاشة سلاسل الإمداد مع تعرض نقاط الاختناق البحرية العالمية للضغط

- تواجه نقاط الاختناقات البحرية الرئيسية، مثل قناتي السويس وبنما، اضطرابات مقلقة بسبب النزاعات وتغير المناخ، مما يهدد حركة التجارة العالمية
- ويؤثر ارتفاع تكاليف الشحن البحري من الطرق الأطول والمعاد تشكيلها بشكل كبير على الاقتصادات الضعيفة، لا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نموًا
- هناك حاجة إلى اتخاذ إجراءات عاجلة لتعزيز مرونة نقاط الاختناق البحرية والبنية التحتية والعمليات البحرية، وتعزيز الشحن منخفض الكربون، ومكافحة المشكلة المتنامية المتمثلة في التسجيل الاحتيالي للسفن

جنيف، ٢٢ أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٢٤ - يتعرض الاقتصاد العالمي والأمن الغذائي وإمدادات الطاقة لخطر متزايد بسبب نقاط الضعف في الطرق البحرية الرئيسية. ويكشف [استعراض النقل البحري لعام ٢٠٢٤](#) الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن نقاط الاختناق الحرجة - مثل قناة بنما (التي تربط بين المحيطين الهادئ والأطلسي)، والبحر الأحمر وقناة السويس (التي تربط البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الهندي عبر شبه الجزيرة العربية)، والبحر الأسود (مركز مهم لصادرات الحبوب) - تتعرض لضغوطات شديدة. وقد أدى مزيج من التوترات الجيوسياسية والتأثيرات المناخية والنزاعات إلى زعزعة التجارة العالمية، مما يهدد عمل سلاسل الإمداد البحري

بدأت التجارة البحرية، التي نمت بنسبة ٢,٤٪ في عام ٢٠٢٣ لتصل إلى ١٢,٢٩٢ مليون طن، في التعافي بعد الانكماش في عام ٢٠٢٢. ومع ذلك، لا يزال المستقبل غير مؤكد. ويتوقع التقرير نموًا متواضعًا بنسبة ٢٪ لعام ٢٠٢٤، مدفوعًا بالطلب على السلع السائبة مثل خام الحديد والفحم والحبوب، إلى جانب البضائع المعبأة في حاويات. ومع ذلك، تخفي هذه الأرقام تحديات أعمق. من المتوقع أن تنتعش تجارة الحاويات، التي نمت بنسبة ٣,٣٪ فقط في عام ٢٠٢٣، بنسبة ٣,٥٪ في عام ٢٠٢٤، ولكن النمو على المدى الطويل سيعتمد على كيفية تكيف الصناعة مع الاضطرابات المستمرة، مثل الحرب في أوكرانيا وتصاعد التوترات الجيوسياسية في الشرق الأوسط. وفي الوقت نفسه، نما المعروض من سعة سفن الحاويات بنسبة ٨,٢٪ في عام ٢٠٢٣. وقد ساعدت الاضطرابات في نقاط الاختناق البحرية الرئيسية، والتي أدت إلى زيادة الطلب على السفن مؤقتًا عن طريق إطالة طرق الشحن، في تخفيف مشكلة الطاقة الاستيعابية الزائدة. ومع ذلك، إذا عادت طرق الشحن إلى وضعها الطبيعي، فقد يؤدي عدم التوازن بين العرض والطلب إلى زيادة الطاقة الاستيعابية لسفن الحاويات

اضطرابات في نقاط الاختناق البحرية الرئيسية

واجهت طرق الشحن الرئيسية اضطرابات كبيرة، مما تسبب في حدوث تأخيرات وتغييرات في المسارات وارتفاع التكاليف. وانخفضت حركة المرور عبر قناتي بنما والسويس - وهما شرايين التجارة العالمية - بأكثر من ٥٠٪ بحلول منتصف عام ٢٠٢٤، مقارنة بذروتها. كان هذا الانخفاض مدفوعًا بانخفاض مستويات المياه في قناة بنما بسبب المناخ واندلاع الصراع في الشرق الأوسط الذي أثر على الملاحة البحرية في البحر الأحمر وعلى قناة السويس. وفي الوقت نفسه، انخفضت حمولة السفن العابرة عبر خليج عدن وقناة السويس بنسبة ٧٦٪ و ٧٠٪ على التوالي، مقارنةً بأواخر عام ٢٠٢٣

وارتفعت حركة الشحن حول رأس الرجاء الصالح (الطرف الجنوبي من أفريقيا)، حيث زادت حمولات السفن العابرة حول رأس الرجاء الصالح بنسبة ٨٩٪. وفي حين أن هذا يساعد في الحفاظ على تدفق البضائع، إلا أنه يضيف بشكل كبير إلى التكاليف والتأخير وانبعثات الكربون. على سبيل المثال، تتكبد سفينة حاويات كبيرة نموذجية تحمل ما بين ٢٠٠,٠٠٠ و ٢٤٠,٠٠٠ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا على طريق الشرق الأقصى-أوروبا تكاليف انبعثات إضافية بقيمة ٤٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي في كل رحلة بموجب نظام الاتحاد الأوروبي لتجارة الانبعثات عند تحويل مسارها حول أفريقيا بدلاً من استخدام قناة السويس

طرق أطول وتكاليف أعلى

وانخفضت حركة المرور عبر قناتي بنما والسويس - وهما شرايين التجارة العالمية - بأكثر من ٥٠٪ بحلول منتصف عام ٢٠٢٤، مقارنة أدت هذه المسارات الأطول إلى زيادة ازدحام الموانئ، وارتفاع استهلاك الوقود، وأجور الطواقم، وأقساط التأمين، والتعرض للقرصنة. ارتفع عدد أميال الأطنان العالمية بنسبة ٤,٢٪ في عام ٢٠٢٣، مما أدى إلى ارتفاع التكاليف والانبعثات. وبحلول منتصف عام ٢٠٢٤، أدى تغيير مسار السفن بعيدًا عن البحر الأحمر وقناة بنما إلى زيادة الطلب العالمي على السفن بنسبة ٣٪ والطلب على سفن الحاويات بنسبة ١٢٪، مقارنة بما كان سيحدث بدون هذه الاضطرابات. وقد أضاف ذلك ضغوطاً كبيرة على الخدمات اللوجستية العالمية وأرهق سلاسل التوريد

تتعرض مراكز الموانئ مثل سنغافورة وموانئ البحر الأبيض المتوسط الرئيسية الآن لضغوط، حيث تتعامل مع الطلب المتزايد على خدمات إعادة الشحن بسبب تغيير مسار السفن. ويضيف الازدحام في هذه الموانئ مستوى آخر من التعقيد لشبكات النقل والتجارة العالمية طرق أطول وتكاليف أعلى

الدول الجزرية الصغيرة والاقتصادات الضعيفة هي الأكثر تضرراً

لا تؤثر الاضطرابات وارتفاع التكاليف على جميع البلدان بالتساوي. فالدول الجزرية الصغيرة النامية وأقل البلدان نمواً هي التي تعاني من أسوأ الآثار. ويشير تحليل إلى أنه إذا استمرت الزيادة في أسعار شحن الحاويات التي حدثت بين أكتوبر ٢٠٢٣ ويونيو ٢٠٢٤، والناجمة عن اضطراب الملاحة في البحر الأحمر وقناة بنما، حتى نهاية عام ٢٠٢٥، فقد ترتفع الأسعار العالمية للمستهلكين بنسبة ٦,٦٪ بحلول نهاية عام ٢٠٢٥. أما بالنسبة للدول الجزرية الصغيرة النامية، فإن التأثير المحتمل أكثر حدة، حيث سترتفع الأسعار بنسبة ٩,٠٪، ومن ١٣٪ المحتمل أن ترتفع أسعار الأغذية المصنعة بنسبة ١,٣

وتعتمد اقتصادات الدول الجزرية الصغيرة النامية بشكل كبير على الشحن البحري للواردات الأساسية، ولكن انخفضت قدرة الربط البحري بنسبة ٩٪ في المتوسط خلال العقد الماضي، مما جعل عزلتها أكثر وضوحاً. واليوم، في المتوسط، أصبحت الدول الجزرية الصغيرة النامية أقل ارتباطاً بشبكات الشحن العالمية بعشرة أضعاف الدول غير الدول الجزرية الصغيرة النامية

التكيف مع تغير المناخ وبناء القدرة على التكيف مع أنواع مختلفة من الاضطرابات

يسلط التقرير الضوء على الحاجة الملحة للصناعة البحرية لبناء القدرة على التكيف مع الآثار المتزايدة لتغير المناخ والاضطرابات الأخرى. تتسبب الظواهر الجوية المتطرفة في تعطيل عمليات الموانئ والشحن البحري بشكل متكرر، مما يشكل مخاطر على السلامة، ويؤخر العمليات وأوقات العبور، ويؤدي إلى ارتفاع التكاليف. هذه الاضطرابات لها أيضاً آثار قانونية، حيث يجب على الشركات الآن أن تأخذ في الاعتبار المخاطر المناخية في عقود الشحن - لتقليل الخسائر والنزاعات القانونية، والحفاظ على تدفق التجارة والتأمين بأسعار معقولة

يتطلب بناء المرونة عبر نقاط الاختناق البحرية والنقل والخدمات اللوجستية في مواجهة الاضطرابات المتعددة نهجاً شاملاً على مستوى القطاع. ويشمل ذلك بناء القدرات والاستثمارات في البنية التحتية والخدمات وتطوير القوى العاملة والتكنولوجيا والشرائط والمبادرات التعاونية

تسريع التحول إلى النقل البحري منخفض الكربون

مع اعتماد أهداف أكثر طموحاً لخفض انبعثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) في عام ٢٠٢٣ ومع استمرار ارتفاع الانبعثات العالمية، فإن الحاجة إلى إزالة الكربون بسرعة أمر بالغ الأهمية. ومع ذلك، لا يزال التقدم بطيئاً حيث لا يزال الانتقال إلى سفن أكثر مراعاة للبيئة ووقود منخفض الكربون في مراحله الأولى. وقد أعاق تجديد الأسطول حالة عدم اليقين بشأن الوقود والتكنولوجيا المستقبلية. وبحلول أوائل عام ٢٠٢٤، كان ٥٠٪ فقط من طلبات السفن الجديدة للسفن القادرة على استخدام الوقود البديل. وفي الوقت نفسه، تباطأ تخريد السفن القديمة بسبب ارتفاع أسعار الشحن وزيادة الطلب على السفن بعد ارتفاع مسافات الشحن.

معالجة التسجيل الاحتيالي للسفن

هناك مشكلة ملحة أخرى تتمثل في تزايد التسجيلات والسجلات الاحتيالية للسفن، مما يقوض السلامة والأمن ومكافحة التلوث ورفاهية البحارة. وتتفاقم هذه المشكلة بسبب تنامي "dark fleet" أو "الأسطول المظلم" من السفن التي تعمل في الخفاء متجاوزةً اللوائح الدولية. ويدعو الأونكتاد الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وأصحاب المصلحة في الصناعة إلى دعم عمل المنظمة البحرية الدولية بنشاط لمكافحة هذه الممارسات الاحتيالية.

التوصيات الرئيسية

في الوقت الذي يواجه فيه القطاع البحري تحديات متزايدة، بحث تقرير الأونكتاد على بذل جهود منسقة للتغلب على هذه البيئة المعقدة والتكيف معها والازدهار فيها. ويدعو التقرير إلى معالجة الاضطرابات في نقاط الاختناقات البحرية، والاستثمار في الشحن البحري المنخفض الكربون والشحن الأخضر، وتعزيز كفاءة الموانئ وتكييفها، وتعميم تيسير التجارة لتحسين الربط بين المناطق الداخلية ومكافحة تسجيل السفن الاحتيالي. بالإضافة إلى ذلك، يشدد التقرير على أهمية رصد تطورات سوق الشحن وتقييم الاتجاهات في أسعار الشحن وأثارها الدائمة للاقتصادات الضعيفة. ومن خلال اتخاذ هذه الخطوات، يمكن للبلدان وصناعاتها البحرية بناء مستقبل أكثر مرونة واستدامة

** عن الأمم المتحدة للتجارة والتنمية **

الأونكتاد هو هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. وهو يدعم البلدان النامية للوصول إلى فوائد الاقتصاد المعولم بشكل أكثر عدلاً وفعالية ويجهزها للتعامل مع العيوب المحتملة لزيادة التكامل الاقتصادي

ويوفر الأونكتاد التحليل وييسر بناء توافق في الآراء ويقدم المساعدة التقنية لمساعدة البلدان النامية على استخدام التجارة والاستثمار والتمويل والتكنولوجيا كأدوات للتنمية الشاملة والمستدامة

ملاحظة للمحررين: تتوفر صور عالية الدقة للشعار الجديد ومواد العلامة التجارية عند الطلب. ويمكن توفير معلومات أساسية إضافية واقتباسات إضافية عند الطلب