

حمل و نقل و تجارت دریایی؛ روندهای فعلی و چشم انداز آتی



معاونت بررسی های اقتصادی

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران



معاونت بررسی های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

حمل و نقل و تجارت دریایی؛ روند های فعلی و چشم انداز آتی

(بخش عمده این گزارش، ترجمه گزارش "بررسی حمل و نقل دریایی؛ مدیریت گلوگاه های دریایی" از آنگناده است.)

از طریق پست الکترونیکی زیر می توانید پیشنهادهای و نظرات اصلاحی خود را به واحد مربوطه منعکس کنید:

Economic_research@tccim.ir

دی ۱۴۰۳

مواضع این گزارش، الزاماً مواضع اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیست.
استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.



فهرست

۱	خلاصه مدیریتی
۲	مقدمه
۳	روند تجارت دریایی در دو دهه اخیر
۴	پیش‌بینی رشد ثابت برای تجارت دریایی در سال ۲۰۲۴
۶	اهمیت کشتیرانی از طریق تنگه‌های دریایی
۷	مشکلات در دریای سرخ، کانال سوئز و کانال پاناما
۹	بررسی وضعیت هزینه‌های حمل و نقل دریایی در سال‌های اخیر
۱۰	نرخ کرایه‌های حمل کانتینری
۱۲	نرخ حمل و نقل محموله‌های خشک
۱۴	نرخ‌های حمل محموله‌های تانکر
۱۵	اثر افزایش نرخ‌های حمل و نقل بر کشورهای کوچک جزیره‌ای در حال توسعه و کشورهای کمتر توسعه یافته
۱۷	عوامل مؤثر بر هزینه‌های حمل و نقل
۱۸	ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۳
۱۹	ظرفیت ناوگان جهانی
۲۱	سن ناوگان جهانی
۲۱	توقف‌های بندری کشتی‌های کانتینری و تانکری
۲۳	وضعیت کشورهای آسیایی
۲۵	شاخص‌های کلیدی برای نظارت
۲۶	مشارکت زنان در صنعت حمل و نقل دریایی
۲۷	استفاده از ظرفیت راه‌حل‌های حمل و نقل بین مدلی
۲۹	پیامدهای حقوقی مرتبط با ریسک‌های اقلیمی و آب‌وهوایی در قوانین تجاری
۳۰	چالش ثبت نقلی کشتی‌ها
۳۱	توصیه‌های سیاستی







خلاصه مدیریتی

حمل و نقل دریایی به عنوان ستون اصلی تجارت جهانی نقشی حیاتی در ارتباط و تقویت اقتصادهای جهانی ایفا می‌کند. این بخش از طریق شبکه‌های پیچیده کشتیرانی، بنادر و گلوگاه‌های استراتژیک مانند کانال سوئز و پاناما، مسیرهای کوتاه‌تری برای تجارت بین‌قاره‌ای فراهم کرده و هزینه‌ها و زمان حمل و نقل را کاهش داده است. با این حال، وابستگی شدید به این گلوگاه‌ها، آسیب‌پذیری شدیدی در برابر اختلالات ناشی از عوامل اقلیمی، ژئوپلیتیکی و عملیاتی ایجاد کرده است.

نمونه‌ای از این آسیب‌پذیری در انسداد کانال سوئز در سال ۲۰۲۱ توسط کشتی "اور گیون"^۱ دیده شد، که خسارات اقتصادی و تأخیرهای گسترده‌ای به همراه داشت. این وضعیت با بحران‌های اخیر، از جمله حملات به کشتی‌ها در دریای سرخ و کاهش سطح آب کانال پاناما، پیچیده‌تر شده و به افزایش فاصله‌ها، هزینه‌های عملیاتی و مصرف سوخت منجر شده است.

علاوه بر این، حمل و نقل دریایی با چالش‌های مهم دیگری همچون ضرورت کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و انتقال به منابع انرژی پاک‌تر روبروست. این چالش‌ها نیازمند سرمایه‌گذاری‌های گسترده در فناوری‌های جدید، نوآوری، و تغییر ساختار ناوگان کشتی‌رانی هستند تا پایداری و تطبیق‌پذیری بیشتری در برابر اختلالات ایجاد شود. توصیه‌ها و مسیر پیش‌رو:

- برای ساخت یک بخش دریایی پایدار و تاب‌آور، ضروری است که: - سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مدرن و فناوری‌های سبز افزایش یابد.
- همکاری بین‌المللی برای تقویت گلوگاه‌های دریایی و زنجیره‌های تأمین ارتقا یابد.
- سیاست‌گذاران، دولت‌ها و ذی‌نفعان بخش خصوصی نقش فعالی در تحقق اهداف توسعه پایدار ایفا کنند.

این تغییرات نه تنها به کاهش آسیب‌پذیری حمل و نقل دریایی کمک می‌کند، بلکه تأثیرات مثبتی بر رشد اقتصادی جهانی خواهد داشت. گزارش "**حمل و نقل و تجارت دریایی - روندهای فعلی و چشم انداز آتی**" با ارائه تحلیل‌های جامع، دیدگاه‌های عملی برای دستیابی به این اهداف ارائه می‌دهد.

¹ Ever Given



مقدمه

حمل و نقل دریایی یکی از اساسی‌ترین ابزارهای تسهیل ارتباطات اقتصادی، نقشی بی‌بدیل در پایداری زنجیره‌های تأمین بین‌المللی ایفا می‌کند. این بخش که مسیرهای کشتیرانی پیچیده، بنادر بزرگ و گلوگاه‌های استراتژیکی مانند کانال سوئز، کانال پاناما و تنگه‌های حساس دریایی را در برمی‌گیرد، بستر اصلی انتقال کالاها و ارتباط میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در سراسر جهان است. این سیستم پیچیده نه تنها هزینه‌ها و زمان تجارت بین‌المللی را کاهش می‌دهد، بلکه موتور محرک رشد اقتصادی و جهانی‌سازی است.

با این حال، این صنعت با چالش‌های متعددی روبرو است که عملکرد آن را تهدید می‌کند. وابستگی به گلوگاه‌های حیاتی دریایی، آسیب‌پذیری در برابر تغییرات اقلیمی، افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی، نوسانات اقتصادی، و الزامات زیست‌محیطی، همه عواملی هستند که تهدیدی برای کارایی، تاب‌آوری و پایداری این بخش به شمار می‌روند. کاهش سطح آب در کانال‌ها، اختلالات ناشی از درگیری‌های منطقه‌ای و افزایش هزینه‌های عملیاتی، زنجیره‌های تأمین بین‌المللی را با چالش‌های گسترده‌تری مواجه کرده است.

در این میان، تغییرات اقلیمی تأثیر قابل توجهی بر این صنعت داشته است. افزایش سطح دریاها، شدت طوفان‌ها و سایر پدیده‌های آب‌وهوایی غیرمنتظره، علاوه بر تأثیر بر ایمنی و کارایی مسیرهای کشتیرانی، فشار بیشتری بر زیرساخت‌های بنادر و ناوگان دریایی وارد کرده است. از سوی دیگر، تقاضای جهانی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و انتقال به منابع انرژی پاک‌تر، به تغییرات اساسی در فناوری‌ها، زیرساخت‌ها و سیاست‌گذاری‌ها نیاز دارد.

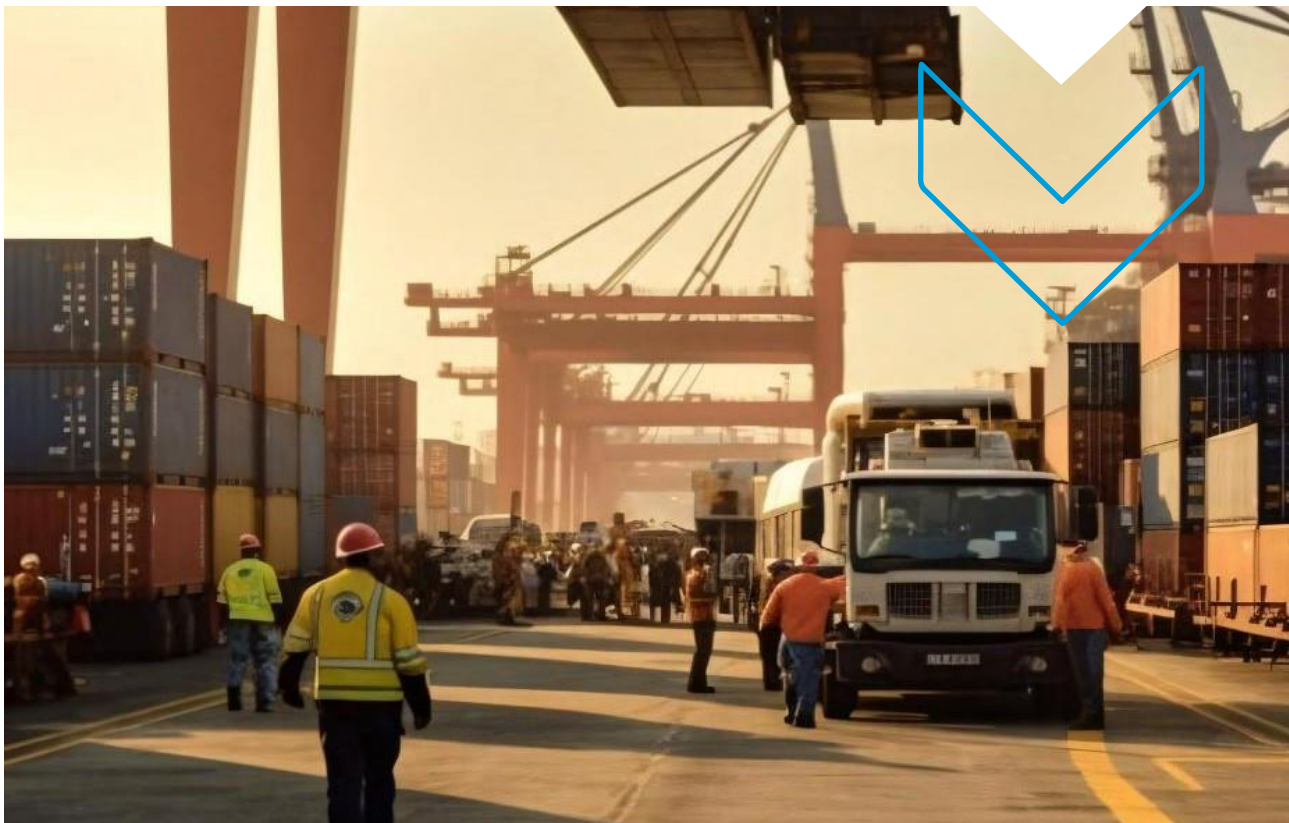
اقتصادهای وابسته به تجارت دریایی، به‌ویژه کشورهای کمتر توسعه‌یافته^۲ و جزیره‌های کوچک^۳، بیشترین آسیب را از اختلالات دریایی و افزایش هزینه‌های حمل و نقل متحمل می‌شوند. این اختلالات به‌طور مستقیم بر امنیت غذایی، قیمت مصرف‌کننده و رشد اقتصادی این کشورها تأثیر می‌گذارد. برای مقابله با این چالش‌ها، صنعت حمل و نقل دریایی نیازمند رویکردی جامع است که هم‌زمان بر تاب‌آوری، کاهش انتشار کربن و سازگاری با الزامات زیست‌محیطی تمرکز داشته باشد. ارتقای همکاری‌های بین‌المللی، توسعه فناوری‌های پیشرفته، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های پایدار و بهره‌گیری از فناوری‌های سبز، می‌تواند راهکارهای کلیدی برای مقابله با چالش‌های پیش‌رو و تقویت پایداری این صنعت باشد.

این گزارش با ارائه تحلیلی جامع از چالش‌های کنونی، تأثیرات اختلالات و روندهای نوظهور، به بررسی نقش گلوگاه‌های دریایی، اهمیت تطبیق‌پذیری با شرایط جدید و سرمایه‌گذاری در آینده‌ای پایدارتر می‌پردازد. این تحلیل راهکارهایی برای ارتقای تاب‌آوری، پایداری و تقویت نقش حیاتی حمل و نقل دریایی در اقتصاد جهانی ارائه می‌دهد.

² Least Developed Countries

³ Small Island Developing States





روند تجارت دریایی در دو دهه اخیر

تجارت دریایی جهانی در سال ۲۰۲۳ بهبود یافت. حجم تجارت به ۱۲,۲۹۲ میلیون تن در سال ۲۰۲۳ رسید که نشان دهنده افزایش سالانه ۲.۴ درصد است. تجارت در واحد «تن مایل» (که معیاری برای حمل و نقل دریایی با توجه به مسافت است)، با سرعت بیشتری از تجارت بر حسب تن رشد کرد. مجموع تخمین زده شده تن مایلها در سال ۲۰۲۳ به ۶۲,۰۳۷ میلیارد رسید که افزایش ۴.۲ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۲ داشت (نمودار ۱).

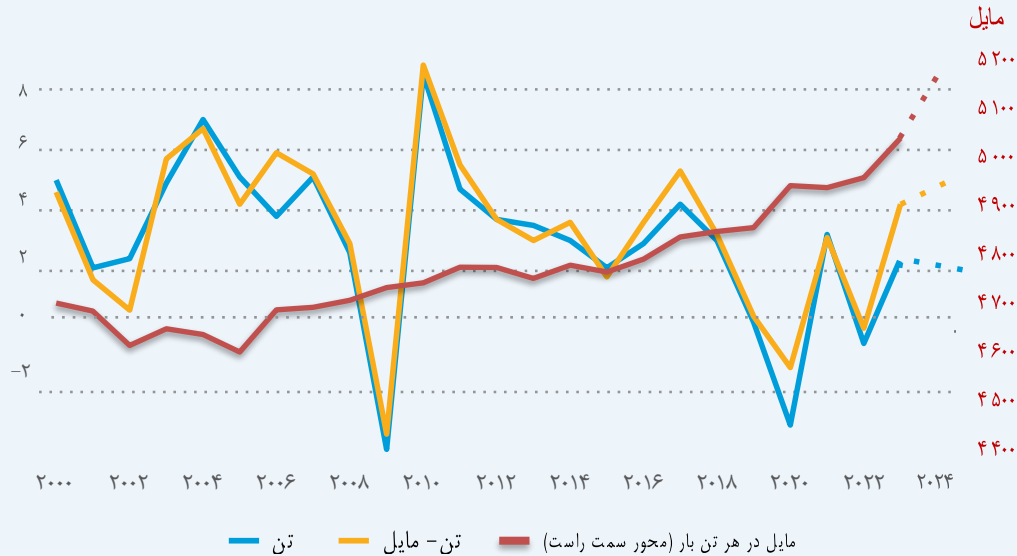
این رشد به دلیل بهبود وضعیت اقتصاد جهانی و همچنین افزایش تقاضا ناشی از تغییر مسیر کشتیها بود. در کنار هم، جنگ در اوکراین، اختلالات در دریای سرخ و کاهش سطح آب در کانال پاناما باعث شده اند که حمل و نقل دریایی و تجارت به مسیرهای طولانی تری منتقل شوند. متوسط مسافت های طی شده به ازای هر تن کالا در سال ۲۰۲۳ همچنان افزایش یافت که بخشی از روندی است که حدود دو دهه پیش آغاز شد، به طوری که مسافتها از میانگین ۴,۶۷۵ مایل در سال ۲۰۰۰ به ۵,۱۸۶ مایل در سال ۲۰۲۴ رسید.



نمودار ۱

رشد تجارت دریایی، بر حسب تن و تن مایل، و متوسط مسافت طی شده به ازای هر تن کالا

(درصد تغییرات سالانه)



منبع: محاسبات آنکتاد

پیش بینی رشد ثابت برای تجارت دریایی در سال ۲۰۲۴

آنکتاد^۴ پیش بینی می کند که مجموع تجارت دریایی در سال ۲۰۲۴ به پشتوانه تقاضای قوی برای کالاهای عمده مانند سنگ آهن، زغال سنگ، غلات، نفت و کالاهای کانتینری رشد ۲ درصدی را شاهد باشد. رشد پیش بینی شده تحت تأثیر روندهای اقتصاد جهانی، کاهش موقت موانع اقتصادی مانند تورم و افزایش معتدل صادرات از برخی تأمین کنندگان گاز طبیعی مایع، از جمله فدراسیون روسیه و ایالات متحده آمریکا، قرار دارد.

با نگاهی به فراتر از سال ۲۰۲۴، آنکتاد پیش بینی می کند که تجارت دریایی در دوره بین ۲۰۲۵ و ۲۰۲۹ به طور متوسط سالانه ۲.۴ درصد و تجارت کانتینری به میزان ۲.۷ درصد افزایش یابد. این رشد بیشتر با توجه به پیشرفت های تکنولوژیکی، انتقال به انرژی پاک تر و توسعه زیرساخت ها محقق خواهد شد. رشد پیش بینی شده در میان مدت به چگونگی بروز ریسک های کاهنده رشد بستگی دارد؛ این خطرات شامل جنگ در اوکراین، تنش های ژئوپلیتیکی تشدید شده و عدم قطعیت های اقتصادی مستمر است.

⁴ UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development





پیش‌بینی می‌شود که بهبود تجارت جهانی کالا به دلیل عملکرد صادراتی اقتصادهای بزرگ آسیایی، به ویژه در بخش فناوری (مانند انرژی پاک و محصولات مرتبط با هوش)، ادامه یابد. همچنین کاهش احتمالی نرخ بهره در ایالات متحده و افت ارزش دلار می‌تواند رقابت‌پذیری صادرات ایالات متحده را تقویت کند، در حالی که کاهش تدریجی تورم جهانی و پیش‌بینی‌های بهبود اقتصادی ممکن است به ایجاد یک محیط پایدارتر کمک کند.

رابطه در حال تحول بین تولید اقتصاد جهان و تجارت دریایی نیز نیاز به مطالعه و نظارت بیشتر دارد. به عنوان مثال در سال ۲۰۲۳، حجم تجارت دریایی با سرعت کمتر و با الگویی متفاوت از الگوی مشاهده‌شده در سال ۲۰۰۶ نسبت به تولید ناخالص داخلی (GDP)⁵ رشد کرد (نمودار ۲). هر دو عامل ساختاری و چرخه‌ای بر این رابطه تأثیر می‌گذارند و این سوال را مطرح می‌کنند که آیا ممکن است جداسازی تجارت دریایی از GDP اتفاق بیافتد.

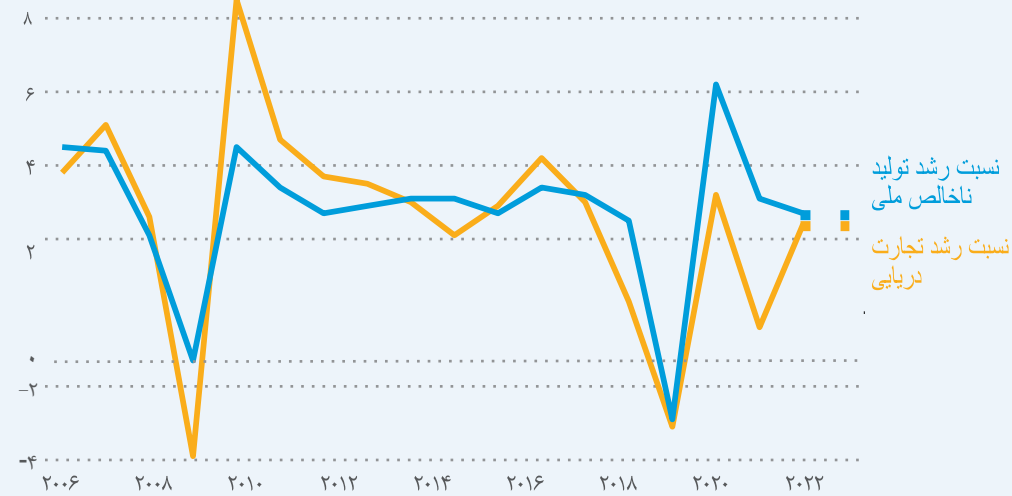
برای اولین بار در سال ۲۰۱۰ تغییری در نسبت تجارت کالا مشاهده شد. از سال ۲۰۱۸، ضعیف‌تر شدن نسبت تجارت دریایی به GDP بیشتر آشکار شده است. عوامل متعددی بر این روند کاهشی دخیل هستند که از جمله آن‌ها می‌توان به مواردی همچون: فشارهای تورمی که مصرف کالاهای اساسی به تجارت را تحت تأثیر منفی قرار داد، همه‌گیری بیماری کرونا، اختلالات اخیر در زنجیره‌های تأمین جهانی و کند شدن روند جهانی‌سازی در تجارت کالاها در مقایسه با تجارت خدمات اشاره نمود.

⁵ Gross domestic product

نمودار ۲

تحولات تجارت دریایی بین‌المللی و تولید ناخالص داخلی جهانی

(درصد تغییرات سالانه)



منبع: محاسبات آکتاد

اهمیت کشتیرانی از طریق تنگه‌های دریایی

تجارت دریایی به طور قابل توجهی تحت تأثیر موج جدید اختلالات در دریای سرخ، کانال سوئز و کانال پاناما قرار گرفته است. این اختلالات بر تعداد عبور کشتی‌ها در روز، مسیرهای کشتیرانی و مسافت‌های طی شده توسط کشتی‌ها و کالاهای تأثیر گذاشته‌اند. عواملی همچون تغییرات اقلیمی، درگیری‌ها و تنش‌های ژئوپولیتیکی برخی از بزرگترین خطرات فعلی هستند که تجارت دریایی جهانی با آن‌ها مواجه است. این عوامل، در حالی که فشار زیادی به زنجیره‌های تأمین جهانی وارد می‌کنند، آسیب‌پذیری تنگه‌های دریایی بین‌المللی را نمایان کرده‌اند و همچنان تهدیدی برای قابلیت اطمینان این مسیرهای حیاتی به شمار می‌روند.

تنگه‌های دریایی نقاط حیاتی در مسیرهای حمل و نقل هستند. آن‌ها عبور حجم بالای تجارت را تسهیل و جهان را به هم متصل می‌کنند. به دلیل محدودیت مسیرهای جایگزین، اختلالات در تنگه‌ها تأثیرات منفی بر زنجیره‌های تأمین دارند و منجر به پیامدهای سیستمی می‌شوند که امنیت غذایی، تأمین انرژی و اقتصاد جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

اختلالات در مسیرهای کشتیرانی و تنگه‌ها همچنین منجر به تغییر در پیکربندی شبکه‌ها و الگوهای تجاری می‌شود. به عنوان مثال، جنگ در اوکراین و محدودیت‌های کشتیرانی در دریای سیاه باعث شده است که مصر، غلات را به جای اوکراین از برزیل یا ایالات متحده تأمین کند و محموله‌های نفت از فدراسیون روسیه به جای اروپا به سمت چین و هند هدایت شوند.



از سال ۲۰۲۳، تنگه‌های ترکیه به دلیل تنش‌های ژئوپولیتیکی، افزایش ترافیک دریایی، نگرانی‌های زیست‌محیطی و چالش‌های زیرساختی با اختلالاتی روبه‌رو بوده است. ترکیه در سپتامبر ۲۰۲۳ مقرراتی را از جمله استانداردهای محیط‌زیستی و پروتکل‌های ایمنی جدید، اجرایی کرد و در دوره تطبیق با این مقررات تأخیرها و ازدحام‌هایی تجربه شد.

کانال سوئز و کانال پاناما در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ به ترتیب به دلیل تنش‌های ژئوپولیتیکی و کاهش سطح آب با اختلالاتی روبه‌رو شدند. در این میان، در حالی که دزدی دریایی همچنان تأثیر زیادی در تنگه مالاکا دارد؛ درگیری‌های جاری در خاورمیانه خطر اختلالات در تنگه هرمز را افزایش یافته است.

مشکلات در دریای سرخ، کانال سوئز و کانال پاناما

از اواخر نوامبر ۲۰۲۳، حملات به کشتی‌ها در دریای سرخ کشتیرانی در تنگه باب‌المنندب و کانال سوئز را تحت تأثیر قرار داده و خطوط کشتیرانی را وادار کرده است تا مسیرهای خود را به دور از رأس امید تغییر دهند. در عین حال، کانال پاناما به دلیل خشکسالی ناشی از تغییرات اقلیمی، تعداد عبور کشتی‌ها در روز را کاهش داده است. سالانه حدود ۱۰ درصد از تجارت دریایی جهانی از نظر حجم و ۲۲ درصد از تجارت کانتینری از کانال سوئز و تقریباً ۳ درصد از حجم تجارت دریایی جهانی نیز از کانال پاناما عبور می‌کند.

عبور کشتی‌ها از کانال‌های پاناما و سوئز تا ژوئن ۲۰۲۴ در مقایسه با نقاط اوج در دسامبر ۲۰۲۱ و می ۲۰۲۳ بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است (نمودار ۳). بیشتر کاهش در کانال سوئز از دسامبر ۲۰۲۳ آغاز شده است، با شروع اختلالات در دریای سرخ؛ عبور کشتی‌ها از کانال پاناما در دو سال گذشته کاهش یافته است.

تغییر مسیر کشتی‌ها به اطراف آفریقا موجب افزایش میزان مسافت طی شده و طولانی‌تر شدن زمان عبور کشتی‌ها می‌گردد؛ که این امر خود به ترتیب موجب افزایش ۳ و ۱۲ درصدی تقاضای کشتی و کشتی‌های کانتینری می‌شود. اثر این تغییرات در افزایش تقاضای تن-مایل کشتی‌ها و کشتی‌های کانتینری جهانی در ژوئن ۲۰۲۴، در مقایسه با تقاضا در صورتی که هیچ تغییر مسیری وجود نداشته باشد قابل مشاهده خواهد بود.

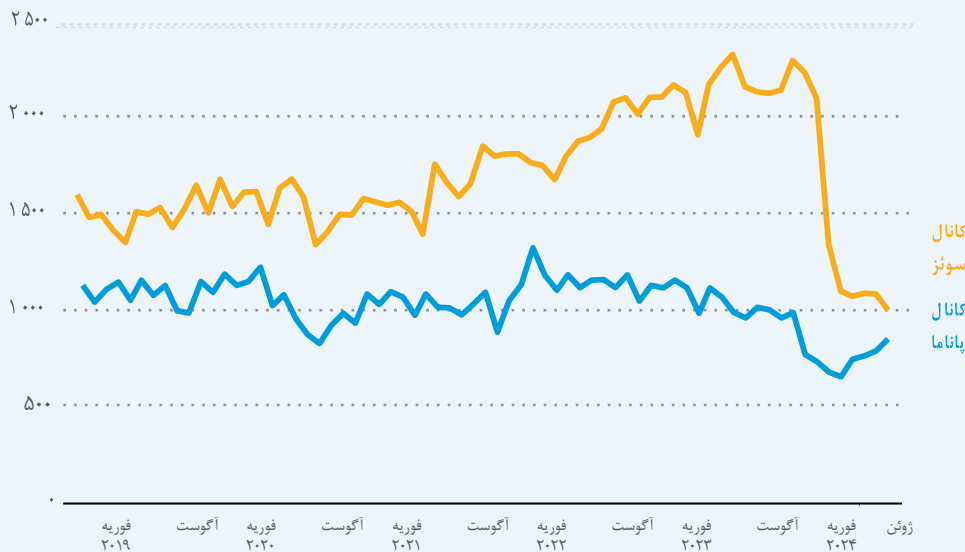
تغییر مسیر کشتی‌ها همچنین منجر به تغییرات عملیاتی و ناکارآمدی‌های بازار مانند ازدحام در بنادر و افزایش هزینه‌ها می‌شود. مسیرهای طولانی‌تر هزینه‌هایی برای حقوق خدمه، اجاره، بیمه و سوخت به همراه دارند. این تغییرات همچنین ایمنی ملوانان را تهدید کرده، باعث افزایش آسیب‌پذیری در برابر دزدی‌های دریایی، تولید بیشتر گازهای گلخانه‌ای، سخت‌تر شدن رعایت قوانین زیست‌محیطی و ایجاد چالش‌های مدیریت ظرفیت می‌شود.





نمودار ۳

کانال‌های پاناما و سوئز: تعداد عبور کشتی‌ها در ماه



منبع: محاسبات آنکتاد

در یک محیط عملیاتی با اختلالات شدید، تلاش‌ها باید به سوی ایجاد تنگه‌ها و زنجیره‌های تأمین مقاوم و قابل اعتماد هدایت شود. این امر نیازمند مداخله از سوی همه ذینفعان مرتبط، از جمله دولت‌ها، صنعت حمل‌ونقل دریایی، مدیران زیرساخت‌ها و مقامات مدیریت مسیرهای دریایی است. اقدامات کلیدی شامل موارد زیر است:

- استفاده از فناوری، داده‌ها، پیش‌بینی تقاضا و سیستم‌های هشدار زودهنگام برای بهبود آمادگی و بهینه‌سازی ظرفیت در تنگه‌ها.

- افزایش مشارکت در مدیریت تنگه‌های دریایی، اپراتورها و کاربران برای مدیریت ریسک‌ها و پاسخ به اختلالات.

- گسترش و ترکیب شیوه‌های حمل‌ونقل برای کاهش وابستگی به تنگه‌ها و دور زدن اختلالات.

- بهبود تسهیلات زیرساختی، از جمله ظرفیت بنادر، تأسیسات ذخیره‌سازی، خطوط لوله و تأسیسات سوخت‌رسانی، برای کاهش ازدحام و ایجاد ذخایر به نحوی که کمبود سوخت یا تأخیرات ناشی از اختلالات را به حداقل برساند.

- اطمینان از به رسمیت شناخته شدن نقش کارکنان زنجیره تأمین و وصول غرامت کارکنان به‌طور مناسب؛ (این امر می‌تواند به جلوگیری از کمبود نیروی کار در زمان‌های بحرانی که می‌تواند اختلالات زنجیره تأمین را تشدید کند کمک کند.)

- جلوگیری از وابستگی به یک منبع ورودی واحد با تنوع در محل‌های تأمین و تولید یا تنوع در منابع و انواع سوخت.

- افزایش سطح موجودی برای تقویت ظرفیت جذب شوک‌های زنجیره تأمین.

- تنوع در مسیرهای کشتیرانی برای جلوگیری از وابستگی زیاد به تعداد محدودی از بنادر اصلی؛ (تدوین برنامه‌های اضطراری که استفاده از مسیرها و بنادر جایگزین را پیش‌بینی می‌کند.)

- تقویت همکاری میان بازیگران زنجیره تأمین دریایی برای بهینه‌سازی کارآمدی زنجیره تأمین، کاهش زمان‌های عبور و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل.

- تقویت همکاری‌های بین‌المللی.





بررسی وضعیت هزینه‌های حمل و نقل دریایی در سال‌های اخیر

در این قسمت به بررسی تأثیرات اختلالات اخیر دریایی، به‌ویژه در دریای سرخ، کانال سوئز و کانال پاناما، بر نرخ‌های حمل‌ونقل، هزینه‌های تجارت جهانی و ثبات اقتصادی پرداخته می‌شود. یافته‌ها حاکی از آن است: نرخ‌های حمل‌ونقل کانتینری در سال ۲۰۲۳ پس از رکوردهای بی‌سابقه در دوران همه‌گیری کووید-۱۹ تثبیت شدند. با این حال، اختلالات در دریای سرخ و کانال سوئز در اواخر ۲۰۲۳ و اوایل ۲۰۲۴ باعث افزایش قابل توجه این نرخ‌ها شد. - افزایش فاصله‌های حمل‌ونقل و هزینه‌های عملیاتی، مانند سوخت و حق بیمه، نرخ‌های حمل‌ونقل را بیش از پیش افزایش داد. اختلالات ذکر شده منجر به افزایش سرعت حمل‌ونقل، مصرف بیشتر سوخت و ازدحام بنادر شد که به‌طور کلی هزینه‌ها را افزایش داد. - اقتصادهای در حال توسعه، به‌ویژه کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه^۶ و کشورهای کمتر توسعه‌یافته^۷، با افزایش قیمت غذا و مصرف‌کننده که مشکلات امنیت غذایی را تشدید کرد، بیشترین بار اقتصادی را متحمل شدند.

پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که اختلالات تا سال ۲۰۲۵، قیمت‌های مصرف‌کننده جهانی را ۰.۶ درصد افزایش دهند که البته اقتصادهای آسیب‌پذیر تأثیر بیشتری را شاهد خواهند بود.

با در نظر داشتن شرایط موجود، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های دریایی، به‌ویژه در اقتصادهای در حال توسعه، برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و افزایش تاب‌آوری در برابر اختلالات ضروری است. همچنین همکاری بین‌المللی و به‌روزرسانی‌های مقرراتی برای رسیدگی به آسیب‌پذیری‌های زنجیره‌های تأمین جهانی، حیاتی است. جزئیات بیشتر، از جمله تحلیل‌های کمی و تأثیرات منطقه‌ای، در ادامه گزارش به‌طور کامل بررسی خواهد شد.

^۶ Small Island Developing States

^۷ Least Developed Countries



نرخ کرایه های حمل کانتینری

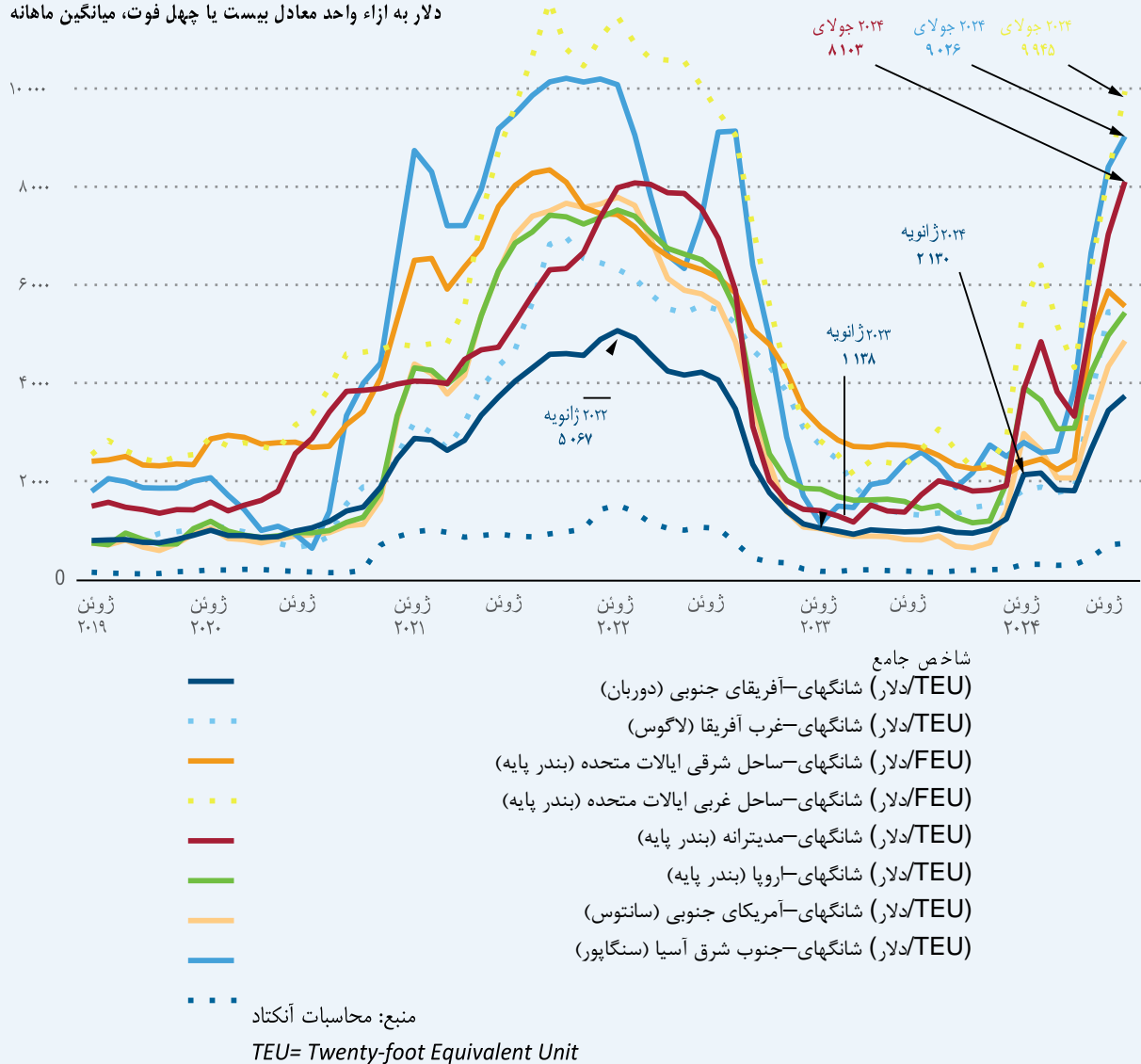
در سال ۲۰۲۳، نمودار نرخ‌های کرایه حمل کانتینری پس از اوج‌های استثنایی در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ تثبیت شدند. شاخص کرایه حمل کانتینری شانگهای، که معیاری کلیدی برای ردیابی نرخ‌های لحظه‌ای حمل کانتینر از شانگهای-چین به بنادر مختلف عمده در سراسر جهان است، در سال ۲۰۲۳ به‌طور نسبتاً پایدار باقی ماند (نمودار ۴). همچنین شاخص مذکور مجدداً در اواخر ۲۰۲۳ به دلیل اختلالات در دریای سرخ و کانال سوئز که به افزایش مسافت‌های میانگین سفر کشتی‌ها انجامید، افزایش یافت.



نمودار ۴

نرخ‌های لحظه‌ای شاخص کرایه حمل کانتینری شانگهای

دلار به ازاء واحد معادل بیست یا چهل فوت، میانگین ماهانه





در ژانویه ۲۰۲۴، شاخص به طور متوسط ۲۱۳۰ واحد بود. نرخ‌ها دوباره در مه ۲۰۲۴ افزایش یافت و به طور متوسط حدود ۲۶۴۴ واحد رسید. از جمله دلایل این افزایش میتوان به افزایش نرخ‌ها به طور کلی و همزمانی با فصل اوج تجارت کانتینری اشاره نمود. نرخ‌های کرایه حمل در بیشتر مسیرها تحت تأثیر قرار گرفتند.

از اواسط دسامبر ۲۰۲۳ تا ژوئن ۲۰۲۴، به منظور جبران مسافت افزوده شده، تقاضا برای ظرفیت اضافی کشتی‌های کانتینری حدود ۱۲ درصد افزایش یافت. این تغییر مسیرها علاوه بر این افزایش تقاضا، باعث افزایش سرعت کشتی‌ها به منظور رعایت برنامه‌ریزی تحویل کالا (سرعت‌های دریایی تقریباً ۲۵ درصد افزایش یافت، از ۱۶ به ۲۰ گره) و به دنبال آن افزایش سه برابری مصرف سوخت شد؛ که در نتیجه آن نرخ‌های کرایه حمل و هزینه‌های حمل و نقل افزایش یافت.

تا اواسط ژوئن ۲۰۲۴، ازدحام کشتی‌های در حال انتظار در لنگرگاه‌ها در بنادر به میزان ۲.۵ میلیون TEU⁸ رسید. که این معادل ۸.۴ درصد از ظرفیت جهانی بود و همچنین به افزایش نرخ‌های کرایه حمل کمک کرد.

در آغاز اختلالات در دریای سرخ، ظرفیت کافی کانتینر در بازار برای مدیریت تناژ اضافی لازم برای تغییر مسیر به دور دماغه امید نیک وجود داشت. با این حال، هرگونه اختلال بیشتر ممکن است فشار شدیدی بر زنجیره‌های تأمین وارد کند و احتمالاً منجر به افزایش‌های اضافی در نرخ‌های کرایه حمل شود.

تحلیل آنکتاد نشان می‌دهد که بین اکتبر ۲۰۲۳ و ژوئن ۲۰۲۴، اختلالات در دریای سرخ و کانال سوئز تأثیر بیشتری بر شاخص کرایه حمل کانتینری چین داشته است، که یک شاخص کلیدی از نرخ‌های کرایه حمل برای حمل و نقل کانتینری است. این اختلال ۱۴۸ درصدی را به افزایش تجمعی ۱۲۰ درصدی در شاخص اضافه کرد (نمودار ۵). اختلال در کانال پاناما نیز به افزایش شاخص کمک کرد، اما تأثیر کمتری داشت و ۹ درصدی را به خود اختصاص داد. تأثیر اختلالات بر نرخ‌های کرایه حمل کانتینر تا حدی با رشد ظرفیت تأمین کشتی‌های کانتینری جبران شد؛ هنگامی که کشتی‌ها از مسیرهای دریایی باریک عبور کردند، مسافت‌ها و تقاضا برای ظرفیت کشتی افزایش یافت، بازار این را با استفاده از ظرفیت اضافی کشتی‌های موجود مرتفع کرد.

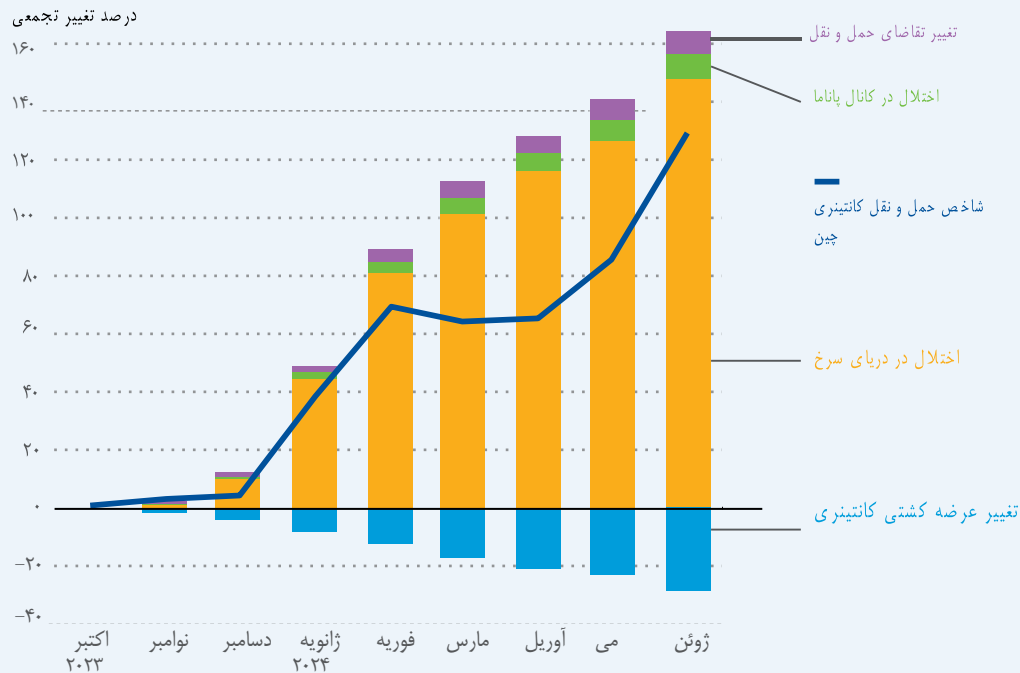
⁸ twenty-foot equivalent unit





نمودار ۵

شاخص تفکیک کالای کانتینری چین و عوامل مؤثر بر آن



منبع: محاسبات آنکتاد

نرخ حمل و نقل محموله های خشک

بازار حمل و نقل محموله های خشک در سال ۲۰۲۳ با نوسانات قابل توجهی روبرو شد و نرخها معمولاً پایین تر از سال های گذشته بودند. شاخص خشک بالتیک، که هزینه های حمل و نقل کالاهایی مانند زغال سنگ، سنگ آهن و غلات را اندازه گیری می کند، در سال ۲۰۲۳ به طور متوسط ۱,۳۹۸ بود. این مقدار نسبت به متوسط ۱,۹۳۰ در سال ۲۰۲۲ کاهش یافته و به متوسط ۱۰ ساله ۱,۳۱۸ نزدیک است (نمودار ۶). در نیمه اول سال ۲۰۲۴، شاخص به طور متوسط ۱,۸۶۷ بود که نسبت به ۱,۱۴۲ در همان دوره در سال ۲۰۲۳ افزایش داشته است. پیش بینی می شود که این شاخص در پایان سال بیش از ۳۴.۵ درصد نسبت به متوسط سال ۲۰۲۳ افزایش یابد. این روندها منعطف بودن اختلالات مداوم در دو گلوگاه دریایی دریای سرخ و کانال پاناما، همچنین عوامل عرضه و تقاضا مانند تقاضای محموله های خشک از چین و اختلالات احتمالی ناشی از وضعیت آب و هوایی که تأثیرگذار بر صادرکنندگان کلیدی مانند استرالیا، برزیل و اندونزی است، را نشان می دهند.





نمودار ۶

افت و خیز شاخص خشک بورس بالتیک



منبع: محاسبات آنکتاد

بر اساس تحلیل آنکتاد، تأثیر اختلال در کانال پاناما بر نرخ‌های حمل محموله‌های خشک در ژانویه ۲۰۲۴ به اوج خود رسید و ۴۹ درصد به افزایش تجمعی ۴۵ درصدی در شاخص خشک بالتیک بین نوامبر ۲۰۲۳ و ژانویه ۲۰۲۴ کمک کرد (نمودار ۷). افزایش نرخ‌ها از آوریل ۲۰۲۴ تا ژوئن ۲۰۲۴ به دلیل کاهش محدودیت‌ها در کانال پاناما، طور قابل توجهی کند گردید. اختلال در دریای سرخ تأثیر کمتری بر نرخ‌های حمل محموله‌های خشک داشته و ۲۶ درصد به افزایش شاخص تا مارس ۲۰۲۴ کمک کرده است. تأثیر اختلال در کانال پاناما بر نرخ‌های حمل محموله‌های خشک بیشتر مشهود بود. (بخشی به این دلیل که تجارت کانتینری می‌تواند از پل خشکی^۹ آمریکای شمالی استفاده کند، در حالی که حمل محموله‌های خشک به راحتی نمی‌تواند از این مسیر جایگزین منتقل شود.)

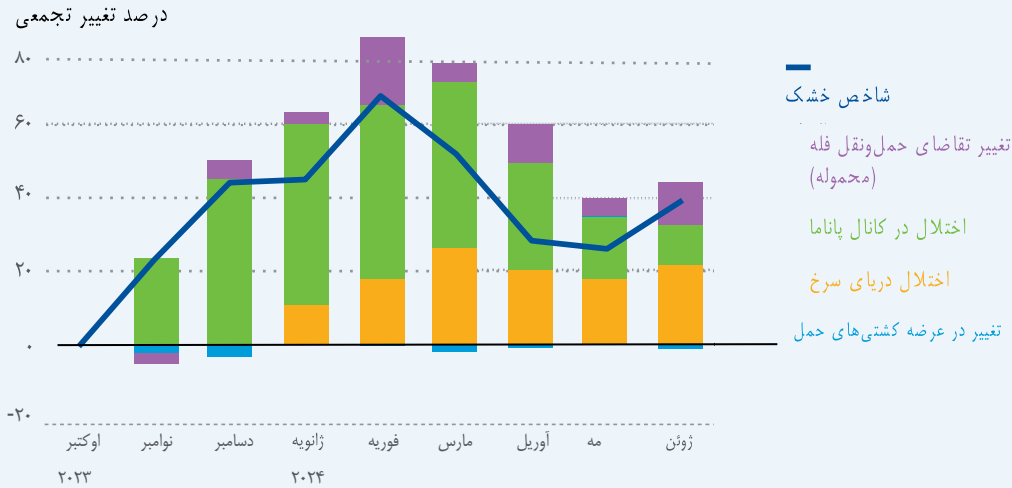
⁹ Land bridge





نمودار ۷

عوامل مؤثر بر شاخص خشک بالتیک



نرخ های حمل محموله های تانکر

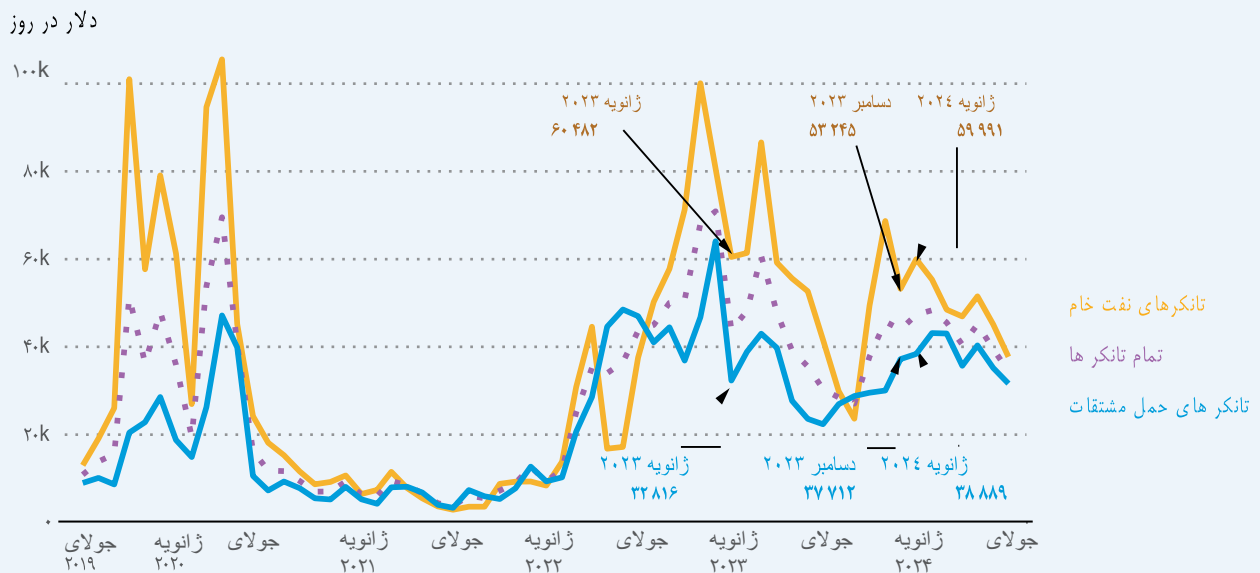
در سال ۲۰۲۳، نرخ‌های حمل تانکر کاهش یافتند، اما همچنان بالا و نوسانی باقی ماندند. تأثیرات ژئوپولیتیک، تغییر مسیر محموله‌ها از فدراسیون روسیه، افزایش مسافت‌ها، کاهش عرضه توسط سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک)، رشد عرضه نفت آتلانتیک، مقررات زیست‌محیطی، عدم اطمینان اقتصادی و رشد ملایم ناوگان تانکرها همه بر این روند تأثیر گذاشتند.

درآمدهای نقطه‌ای^{۱۰} تانکرهای نفت خام (پرداخت‌هایی که تانکرهای نفت خام در ازای هر سفر دریافت می‌کنند) از درآمدهای تانکرهای محصول (کشتی‌هایی که محصولات پالایش‌شده نفتی مانند سوخت دیزل را حمل می‌کنند) پیشی گرفت. متوسط درآمد نقطه‌ای تانکرهای نفت خام در سال ۲۰۲۳ به میزان ۲۱ درصد افزایش یافت و به ۵۳,۵۴۱ دلار در روز رسید، همچنین درآمد تانکرها به میزان ۱۴ درصد کاهش یافت و به ۳۲,۱۸۱ دلار در روز رسید. از جمله عوامل مؤثر بر کاهش درآمدها در ماه‌های ژوئن تا اگوست ۲۰۲۴ می‌توان به عوامل فصلی، کاهش تقاضای واردات نفت خام در چین و کاهش صادرات محصولات نفتی از فدراسیون روسیه اشاره نمود (نمودار ۸).



نمودار ۸

نوسانات میانگین درآمد تانکرهای حمل نفت خام و مشتقات آن در سال های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴



اثر افزایش نرخ های حمل و نقل بر کشورهای کوچک جزیره ای در حال توسعه و کشورهای کمتر توسعه یافته

پیش بینی می شود تا پایان سال ۲۰۲۵، که سطح قیمت های مصرف کننده جهانی به دلیل اختلالات در دریای سرخ و کانال پاناما به میزان ۰.۶ درصد افزایش یابد (نمودار ۹). آنکتاد فرض کرده است که تأثیر ترکیبی این دو اختلال بر نرخ های حمل و نقل، یعنی، سهم ۱۵۷ درصدی در افزایش شاخص حمل و نقل کانتینری چین و ۳۳ درصدی در افزایش شاخص خشک بالتی بین اکتبر ۲۰۲۳ و ژوئن ۲۰۲۴، در این دوره ادامه یابد. این فرضیه محافظه کارانه است، زیرا نرخ های حمل و نقل از ژوئن ۲۰۲۴ به بعد نیز همچنان افزایش یافته اند. اگر نرخ های حمل و نقل بیشتر از فرض کنونی افزایش یابند، تأثیر بر قیمت های مصرف کننده جهانی بیشتر از پیش بینی های کنونی خواهد بود.

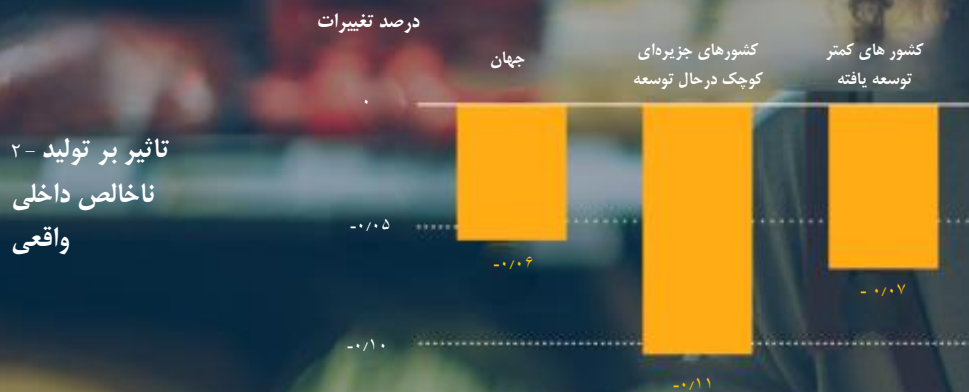
اقتصادهای کشورهای کوچک جزیره ای در حال توسعه بیشتر از سایرین تحت تأثیر قرار خواهند گرفت. قیمت های غذاهای فرآوری شده در کشورهای کوچک جزیره ای به میزان ۱.۳ درصد افزایش خواهد یافت که ۰.۲۶ درصد از افزایش کل قیمت مصرف کننده را تشکیل می دهد، زیرا کشورهای کوچک جزیره ای به شدت به واردات مواد غذایی فرآوری شده از طریق دریا وابسته هستند.

پیش‌بینی می‌شود که کشور های کمتر توسعه یافته با افزایش ۰.۸ درصدی در قیمت‌های مصرف‌کننده که بیشتر از میانگین جهانی است مواجه شوند. شایان ذکر است، قیمت غذا به تنهایی ۰.۳۴ درصد به قیمت نهایی مصرف‌کننده خواهد افزود. این مسئله، ریسک قابل توجهی در امنیت غذایی در کشورهای کوچک جزیره‌ای و کشورهای کم‌درآمد به دلیل اختلالات در گلوگاه‌های جهانی را نشان می‌دهد.

پیش‌بینی می‌شود که تولید ناخالص داخلی واقعی به میزان ۰.۰۶ درصد در سطح جهانی کاهش یابد، که کشورهای کوچک جزیره‌ای دو برابر میانگین جهانی با تاثیر این کاهش مواجه خواهند شد. باید در نظر داشت که کشورهای کوچک جزیره‌ای به تجارت دریایی وابسته هستند و توانایی محدودی برای جایگزینی کالاهای وارداتی با تولید داخلی دارند.

نمودار ۹

تاثیر افزایش نرخ حمل و نقل به دلیل اختلال در دریای سرخ و کانال پاناما بر سطح قیمت مصرف‌کننده و تولید ناخالص داخلی واقعی



منبع: محاسبات آنکتاد

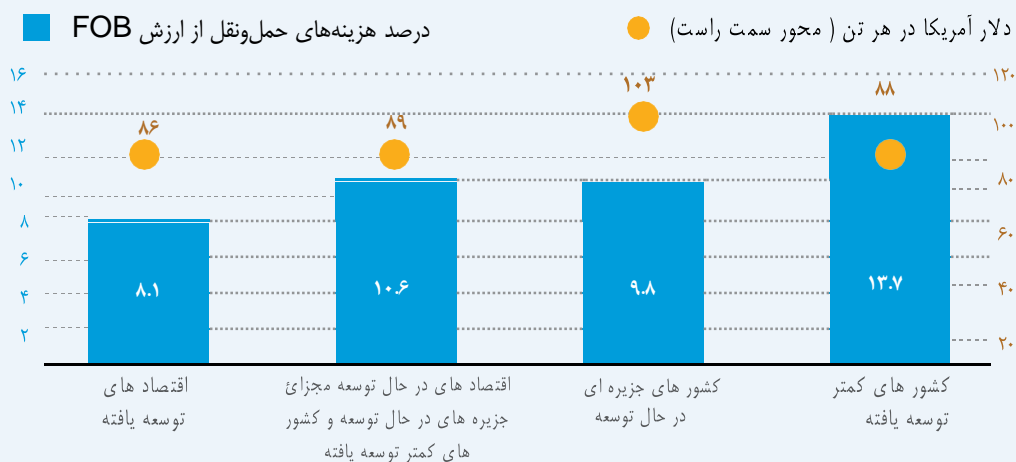
عوامل مؤثر بر هزینه‌های حمل و نقل

داده‌های آنکتاد نشان می‌دهد که در بازه زمانی ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱، اقتصادهای توسعه‌یافته پایین‌ترین هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی را که معادل ۸.۱ درصد از ارزش FOB¹¹ (هزینه کالا قبل از بارگیری بر روی کشتی) است، داشتند. در مقابل، کشورهای کم‌درآمد بالاترین هزینه‌ها را که معادل ۱۳.۷ درصد از ارزش FOB است، داشتند. اقتصادهای در حال توسعه (به جز کشورهای کوچک جزیره‌ای و کشورهای کم‌درآمد) هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی ای معادل ۱۰.۶ درصد و کشورهای کوچک جزیره‌ای هزینه‌هایی معادل ۹.۸ درصد تجربه نمودند (نمودار ۱۰).

اگر سطح اولیه هزینه‌های حمل‌ونقل در یک کشور ۱۰.۶ درصد از ارزش FOB باشد (که رقم معمول در میان اقتصادهای در حال توسعه، به جز کشورهای کوچک جزیره‌ای و کشورهای کم‌درآمد است)، افزایش نسبت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی به صادرات از بازه کم (۰-۲۰) به بازه بالاتر (۶۰-۸۰) می‌تواند هزینه‌ها را به میزان ۱.۲ درصد کاهش دهد. در این صورت، هزینه‌های حمل‌ونقل از ۱۰.۶ درصد ارزش FOB به ۹.۴ درصد کاهش خواهد یافت.

نمودار ۱۰

میانگین هزینه‌های حمل و نقل دریایی برای کالاهای وارداتی بر اساس گروه اقتصادی، ۲۰۱۶-۲۰۲۱



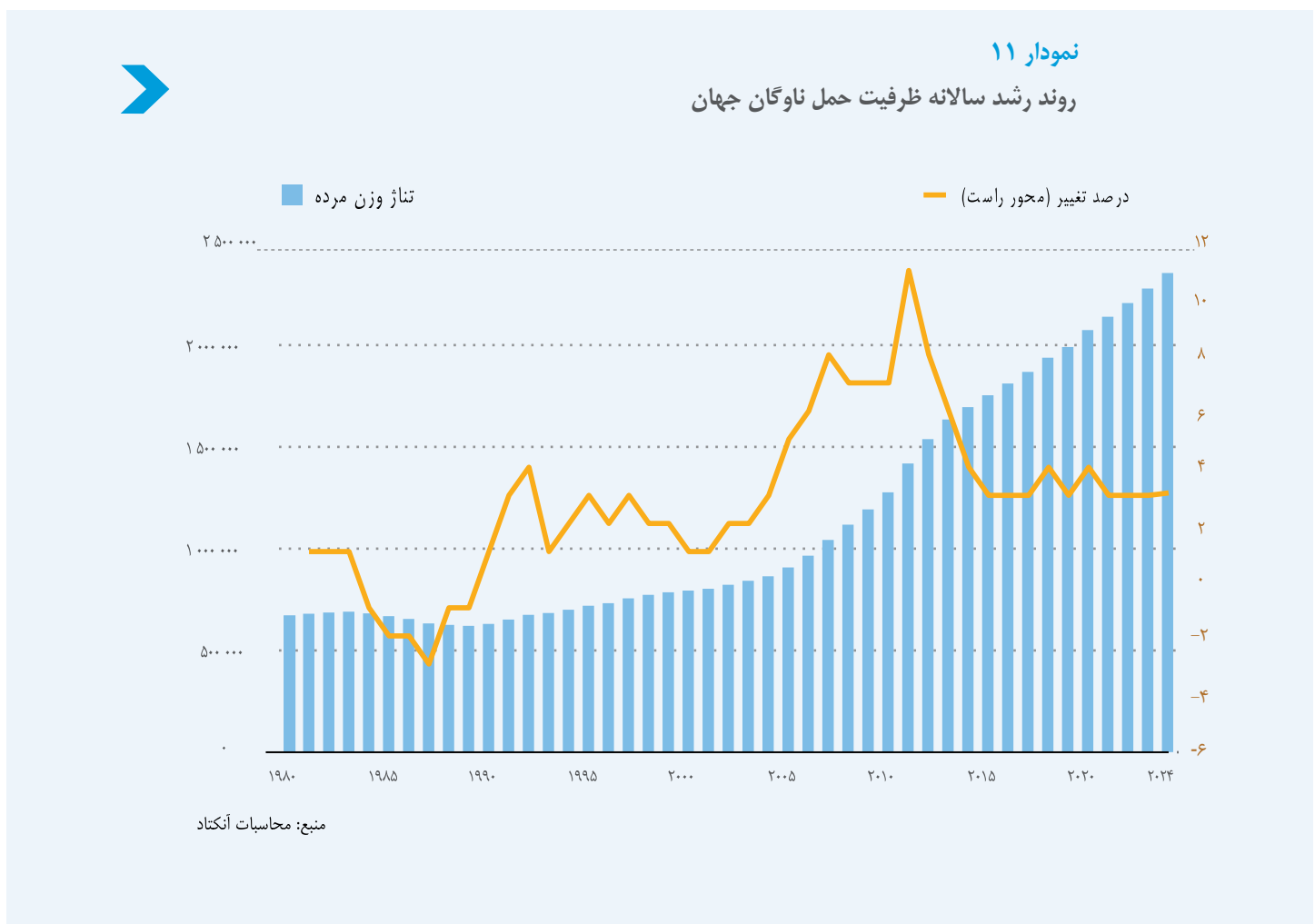
منبع: آنکتاد و بانک جهانی، مجموعه داده‌های تجارت و حمل و نقل.

هزینه‌های حمل و نقل (درصد ارزش کشتی آزاد و دلار آمریکا به ازای هر تن) طی دو مرحله زیر محاسبه می‌گردد: (الف) هزینه‌های حمل و نقل برای هر اقتصاد مقصد در یک سال خاص با میانگین موزون در همه کالاها محاسبه می‌شود. (ب) هزینه‌های حمل و نقل با در نظر گرفتن میانگین‌ها در تمام سال‌ها و اقتصادهای مقصد در گروه‌های اقتصادی مربوطه جمع می‌شوند.

ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۳

ناوگان جهانی در سال ۲۰۲۳ به میزان ۳.۴ درصد رشد نمود که سریع‌تر از تجارت دریایی اما کمتر از متوسط رشد ناوگان در بازه زمانی ۲۰۰۵ تا ۲۰۲۳ بود (نمودار ۱۱). ظرفیت کل بار به ۲.۴ میلیارد تن رسید که به دلیل رشد در کشتی‌های کانتینری و حامل‌های گاز طبیعی مایع (LNG)¹² بود. کشتی‌های حمل بار خشک و نفت‌کش‌ها همچنان سهم بزرگ‌تری از ظرفیت ناوگان جهانی حمل و نقل دریایی را تشکیل می‌دادند.

مسیریابی مجدد کشتی‌ها باعث افزایش مسافت طی شده و تقاضا برای ظرفیت کشتی شده است. این امر به جذب ظرفیت اضافی کشتی‌های موجود کمک کرده و نگرانی‌های مربوط به مدیریت ظرفیت اضافی را به تعویق انداخته است. با این حال، زمانی که مسیریابی مجدد کشتی‌ها کاهش یابد، احتمال بازگشت مشکلات ظرفیت اضافی وجود دارد.



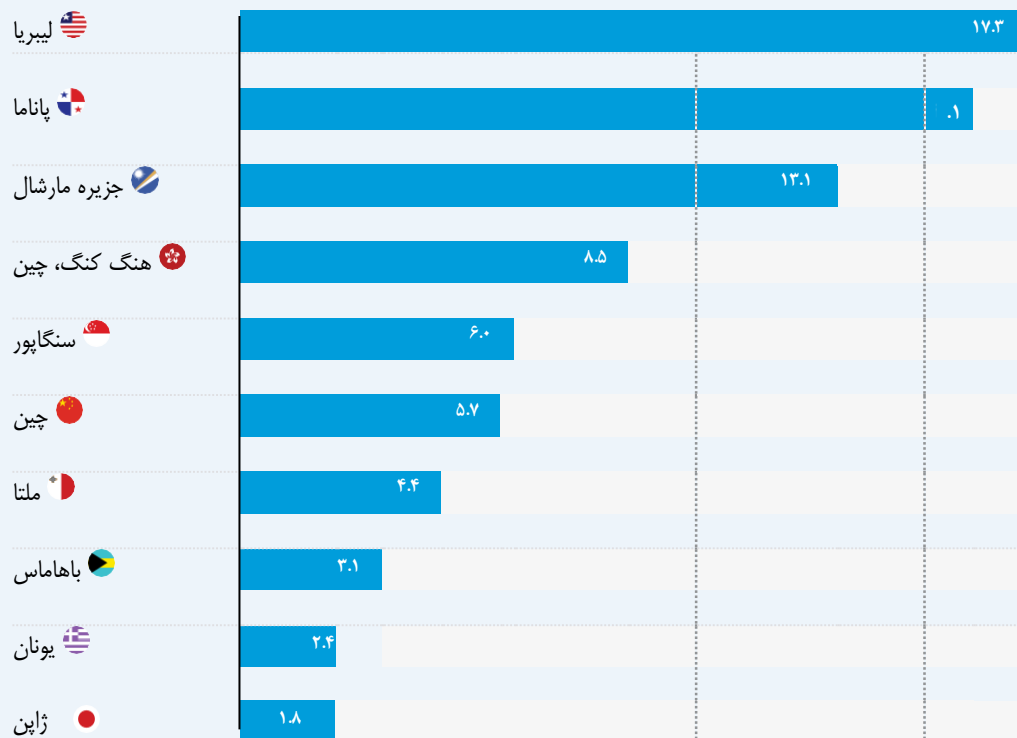
¹² Liquid Natural Gas

ظرفیت ناوگان جهانی

در سال ۲۰۲۳، ۳۵ پرچم‌دار ثبت شده^{۱۳} ۹۴ درصد از ناوگان جهانی را تشکیل می‌دادند. هجده مورد از این ثبت‌نام‌ها متعلق به اقتصادهای در حال توسعه بود که ۷۶ درصد از ظرفیت کشتی‌ها را در اختیار داشتند. ده پرچم‌دار برتر، بیش از ۷۸ درصد از ظرفیت جهانی را تشکیل می‌دهند و کشتی‌های ثبت شده به صورت آزاد^{۱۴} و ملی را شامل می‌شوند (نمودار ۱۲). مالکیت ناوگان جهانی در اقتصادهای پیشرفته متمرکز است، اگرچه برخی از کشورهای در حال توسعه نیز در فهرست ۱۰ کشور و سرزمین برتر مالکان کشتی قرار دارند (نمودار ۱۳).

نمودار ۱۲

۱۰ پرچم‌دار برتر ثبت شده، درصد تناژ وزن مرده به سهم کل جهان، در ۱ ژانویه ۲۰۲۴



منبع: محاسبات آنکتاد

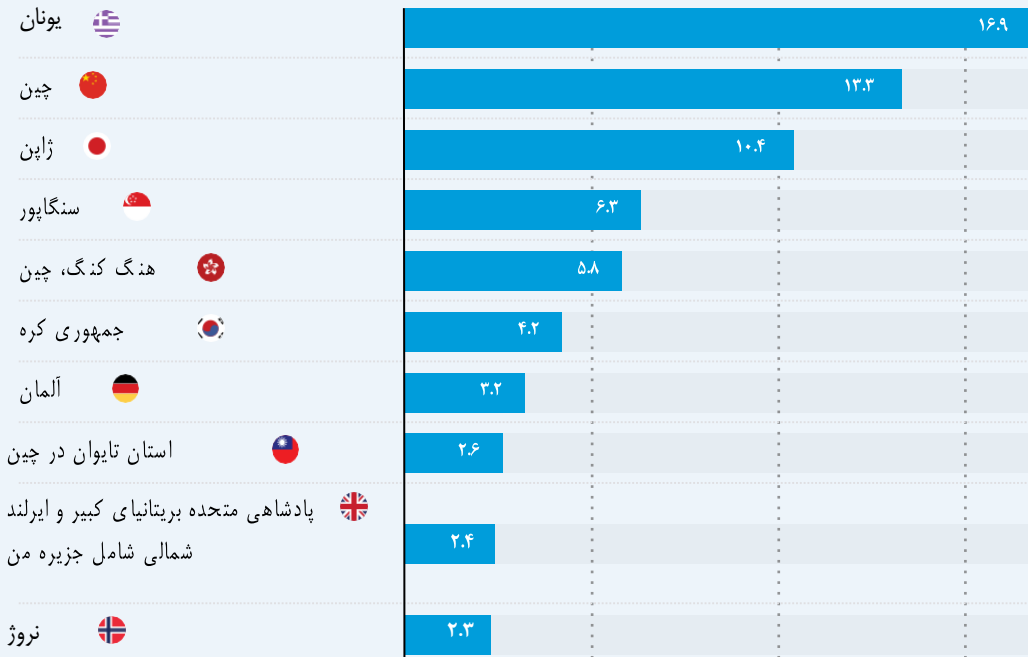
¹³ the top 35 flag registers

¹⁴ Open registers = i.e. allowing the registration of foreign-owned ships



نمودار ۱۳

۱۰ کشتی‌دار برتر جهان، درصد تناژ وزن مرده به سهم کل جهان، در ۱ ژانویه ۲۰۲۴



منبع: محاسبات آنکتاد.



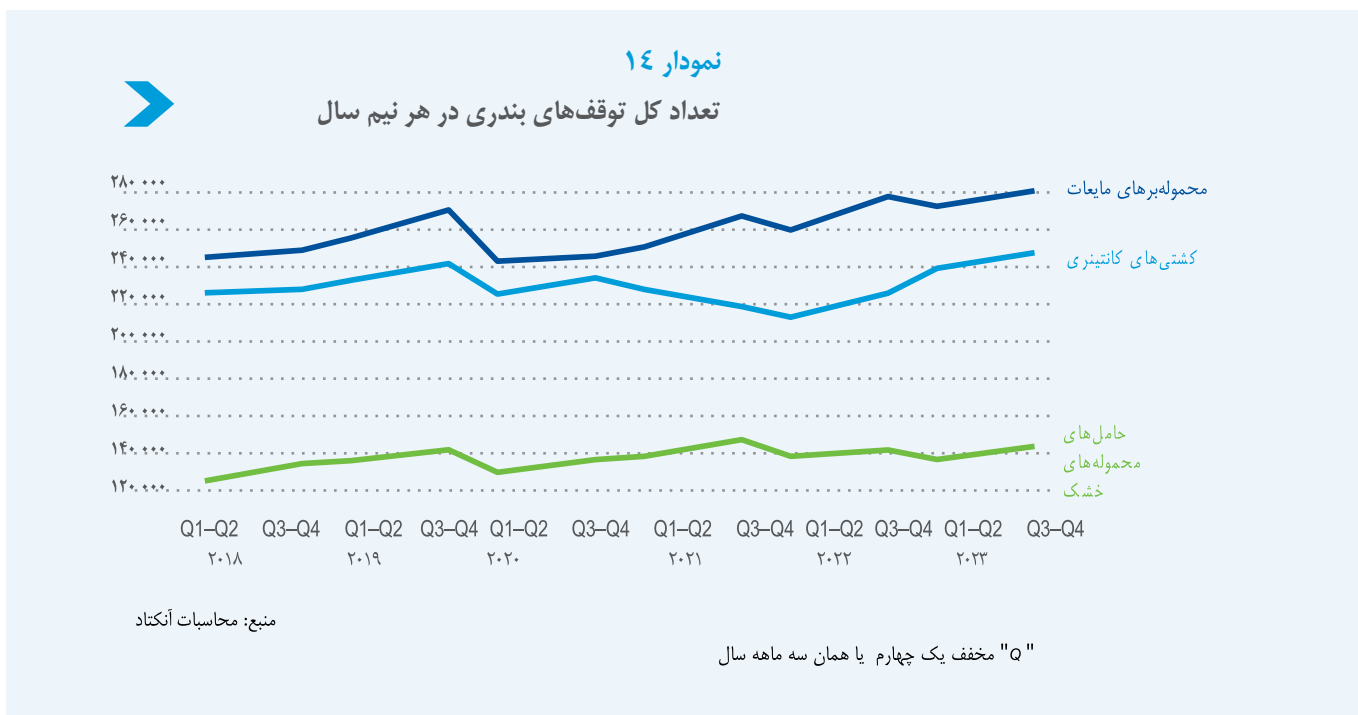
سن ناوگان جهانی

در ابتدای سال ۲۰۲۴، دفتر سفارش کشتی‌های جهانی^{۱۵} به ۱۲ درصد از ظرفیت ناوگان فعال جهانی رسید. سفارش کشتی‌های دوگانه‌سوز افزایش و پذیرش فناوری‌های صرفه‌جویی در انرژی ادامه یافت. حدود ۵۰ درصد از تناژ ناخالص سفارش داده‌شده قابلیت سوخت جایگزین داشت و بیش از ۱۴ درصد آن آماده استفاده از سوخت جایگزین بود. عدم اطمینان مستمر در مورد سوخت‌ها و فناوری‌های آینده، محدودیت ظرفیت‌های کشتی‌سازی جهانی، هزینه‌های بالای ساخت، فعالیت کم در زمینه اسقاط کشتی‌ها و افزایش تقاضای تنظیم‌شده بر اساس مسافت، تصمیم‌گیری مالکان کشتی‌ها در مورد تجدید ناوگان را به تأخیر انداخته است. در سال ۲۰۲۳ و نیمه اول ۲۰۲۴، میزان اسقاط کشتی‌ها به دلیل نرخ‌های کرایه حمل بالا و همچنین نیاز به ظرفیت جدید ایجاد شده که به دلیل تغییر مسیر کشتی‌ها فراهم شده بود، پایین باقی ماند.

روندهای ظرفیت ساخت کشتی در سطح جهانی نیز بر الگوهای تجدید ناوگان تأثیر می‌گذارد. ظرفیت کشتی‌سازی جهانی در حال حاضر نامتوازن است، به طوری که برخی از کشتی‌سازی‌ها بسیار شلوغ و برخی دیگر کم‌استفاده هستند. در سال ۲۰۲۳، چین، ژاپن و کره جنوبی همچنان بر بازار ساخت کشتی تسلط داشتند و حدود ۹۵ درصد از تولید جهانی را به خود اختصاص دادند. در سال ۲۰۲۳، برای اولین بار، چین بیش از ۵۰ درصد از تناژ ساخته شده را تحویل داد.

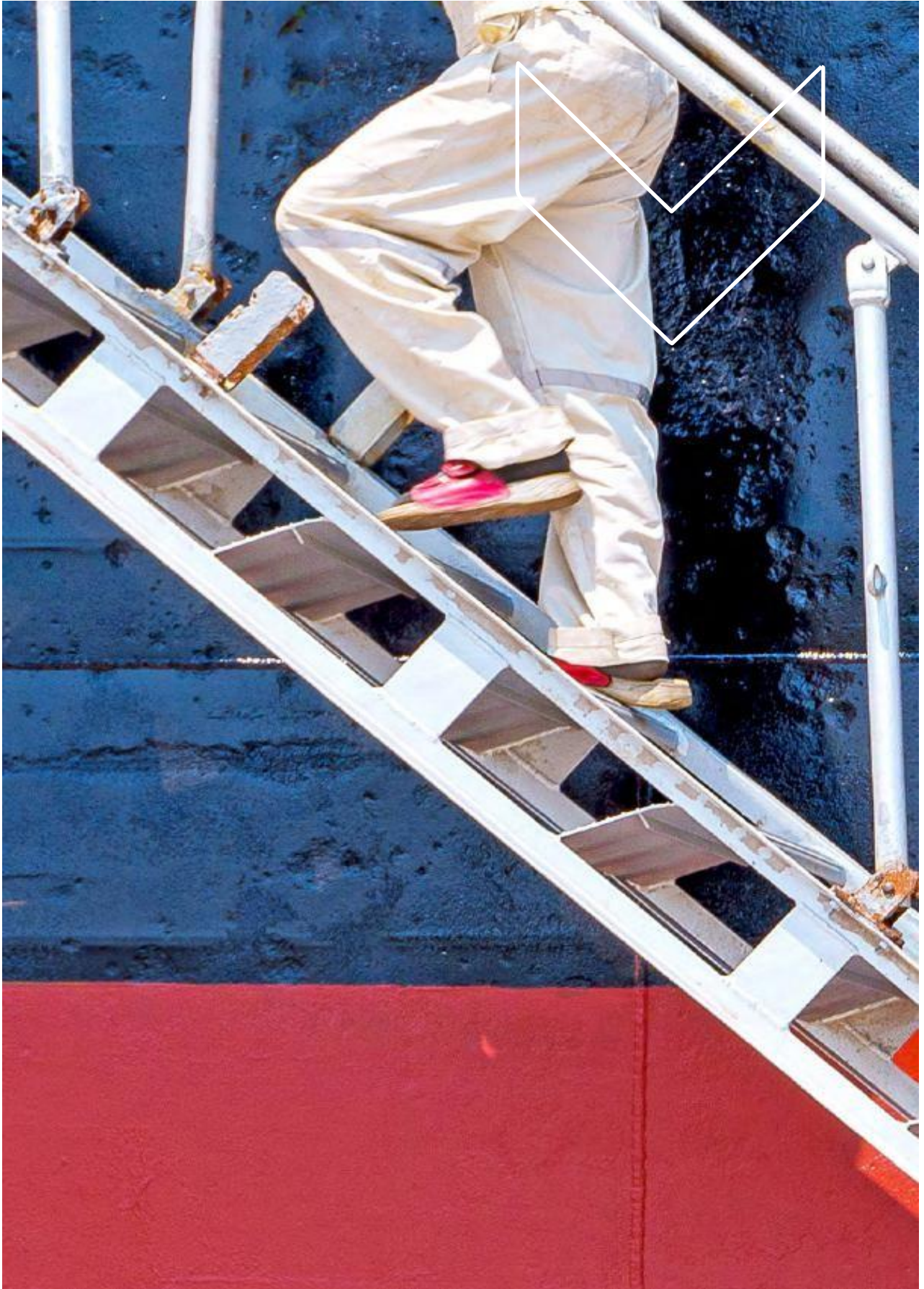
توقف‌های بندری^{۱۶} کشتی‌های کانتینری و تانکری

در سال ۲۰۲۳ و اوایل سال ۲۰۲۴، توقف‌های بندری و فعالیت‌های بارگیری افزایش و اتصال کشتی‌ها به بندرها بهبود یافت. توقف‌های بندری کشتی‌های کانتینری به سطح رکوردی و در نیمه دوم سال ۲۰۲۳ به تقریباً ۲۵۰,۰۰۰ توقف رسیدند، پس از کاهش در سال ۲۰۲۱ و نیمه اول سال ۲۰۲۲. توقف‌های بندری کشتی‌های تانکری نیز افزایش یافتند، در حالی که این میزان برای کشتی‌های حمل بار خشک ثابت ماند.



¹⁵ The Global Orderbook

¹⁶ port calls reached



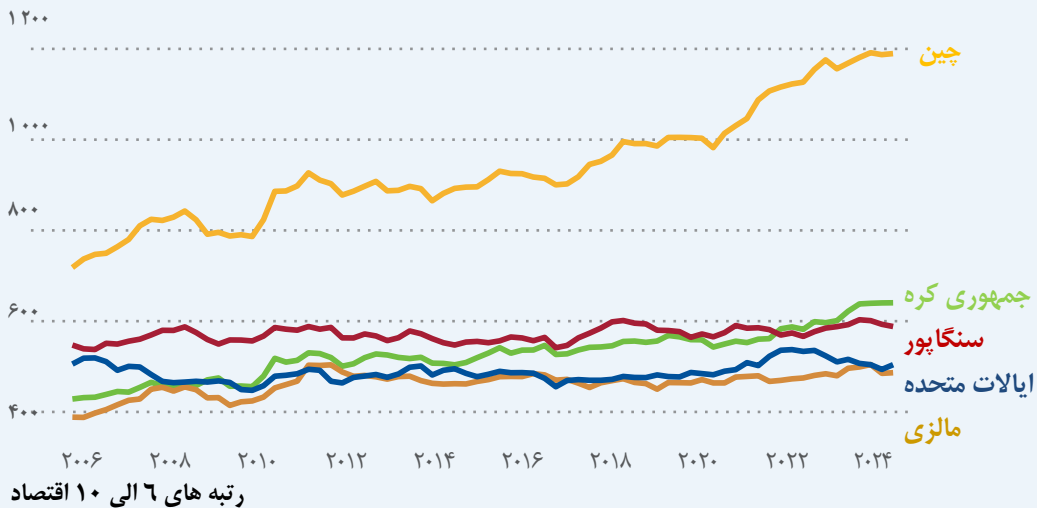
وضعیت کشورهای آسیایی

در نیمه دوم سال ۲۰۲۴، کشورهای آسیایی همچنان در بین ۱۰ کشور برتر از نظر اتصال در شاخص خطوط حمل و نقل کشتیرانی^{۱۷} قرار داشتند، به طوری که چین در رتبه اول و پس از آن کره جنوبی و سنگاپور قرار گرفت (نمودار ۱۵). ایالات متحده در رتبه چهارم قرار داشت، در حالی که کشورهای اروپایی با بالاترین میزان اتصال شامل اسپانیا، بریتانیا و پادشاهی هلند بودند. بیشترین افزایش‌ها در میان ۱۰ اقتصاد برتر در ویتنام (تقریباً سه برابر)، چین (۶۶ درصد) و جمهوری کره (۵۰ درصد) مشاهده شد. در هر سه مورد، بهبود رتبه به دلیل افزایش اندازه در تعداد کشتی‌ها، ظرفیت‌های به کاررفته، تعداد ارائه‌دهندگان خدمات و توقف‌های هفتگی بود.

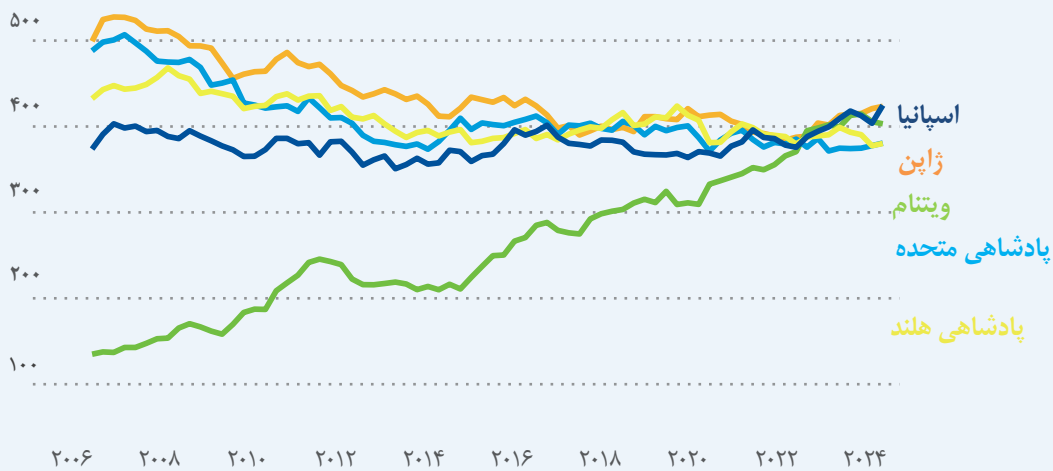
نمودار ۱۵

۱۰ اقتصاد برتر در شاخص خطوط کشتی رانی لاینر

بنج اقتصاد برتر



رتبه های ۶ الی ۱۰ اقتصاد



منبع: محاسبات آنکتاد

توجه: این شاخص برای میانگین خطوط اتصال کشورها در سه ماهه اول سال ۲۰۲۳ برابر با ۱۰۰ تعیین شده است.

¹⁷ Measures how effectively countries are connected to global shipping networks.



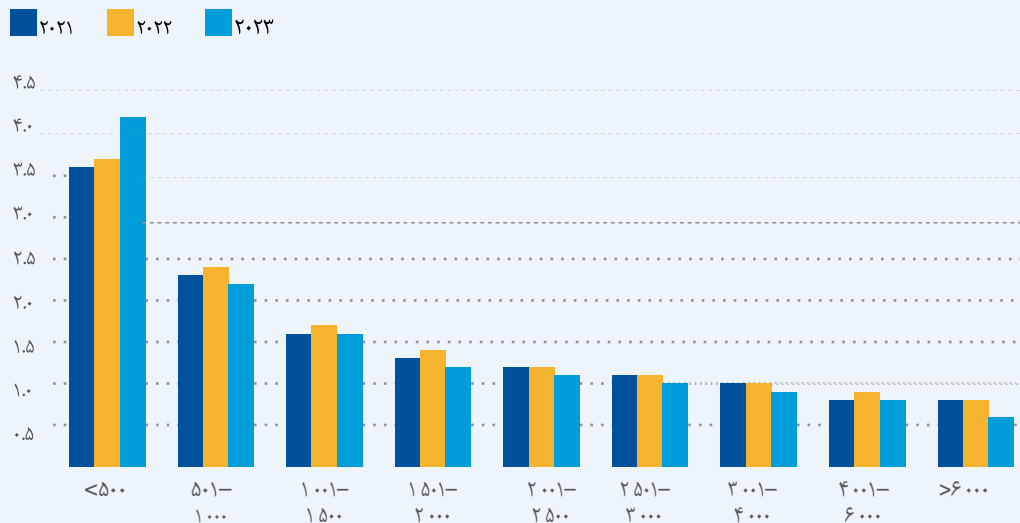
متوسط اتصال کشورهای جزیره‌ای در حال توسعه، به‌استثنای کشورهای جزیره‌ای با عملکرد بندری هاب مانند جمهوری دومینیکن، جامائیکا، موریس و سنگاپور، بیش از ۱۰ برابر کمتر از متوسط اتصال باقی جهان (غیر از کشورهای جزیره‌ای، جمهوری دومینیکن، جامائیکا، موریس و سنگاپور) است. در ۱۰ سال گذشته، شاخص متوسط اتصال حمل‌ونقل کشتیرانی کشورهای جزیره‌ای (به‌استثنای جمهوری دومینیکن، جامائیکا، موریس و سنگاپور) به میزان ۹ درصد کاهش یافته است، در حالی که شاخص متوسط کشورهای باقی‌مانده (غیر از کشورهای جزیره‌ای، جمهوری دومینیکن، جامائیکا، موریس و سنگاپور) به میزان ۷ درصد افزایش یافته است.

کانتینرها در کشتی‌های بزرگ‌تر سریع‌تر جابجا می‌شوند، به‌ویژه به این دلیل که بنادر بزرگ‌تر معمولاً فعالیت‌های ترانشیپمنت^{۱۸} را انجام می‌دهند و از عملیات موازی جراثیل‌ها و اتوماسیون استفاده می‌کنند (نمودار ۱۶).



نمودار ۱۶

میانگین زمان صرف‌شده برای جابجایی یک کانتینر در هر توقف بر اساس اندازه توقف*، ۲۵ اقتصاد برتر



منبع: محاسبات آنکتاد

*دسته بندی میزان توقف بر اساس تعداد کل کانتینرهای جابجا شده، صرف نظر از اندازه کانتینر در طول توقف انجام گردیده.



شاخص‌های کلیدی برای نظارت

در سال ۲۰۲۳، برنامه TrainForTrade¹⁹ محدوده‌ای از شاخص‌ها و معیارهایی را که برای ارزیابی عملکرد بنادر در سطح جهانی استفاده می‌شود، مورد بررسی قرار داد و سه دسته جدید شامل حکمرانی، تاب‌آوری و پایداری زیست‌محیطی را به آن اضافه کرد. شاخص‌های عملکرد بنادر منتخب در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۳ در نمودار ۱۷ آمده است. به‌عنوان مثال، در بخش مالی، برخی بنادر رشد غیرقابل پیش‌بینی نشان داده‌اند اما حاشیه‌های عملیاتی ثابت را حفظ کرده‌اند. در سال ۲۰۲۳، درآمد قبل از بهره، مالیات، استهلاک و درصد از کل درآمد با میانگین بازگشت به ازای هر تن ۴.۴ دلار، به ۵۱ درصد رسید. درآمد بنادر (درآمد محموله و کشتی از هزینه‌های زیرساختی) در یک محدوده ثابت باقی ماند و ۴۵ درصد از کل درآمد را به خود اختصاص داد.



¹⁹ تمرکز این برنامه بر توسعه مهارت‌ها، دانش و ظرفیت‌ها از طریق رویکردهای توسعه‌ای نوآورانه است.

²⁰ EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization سود قبل از بهره، مالیات و استهلاک



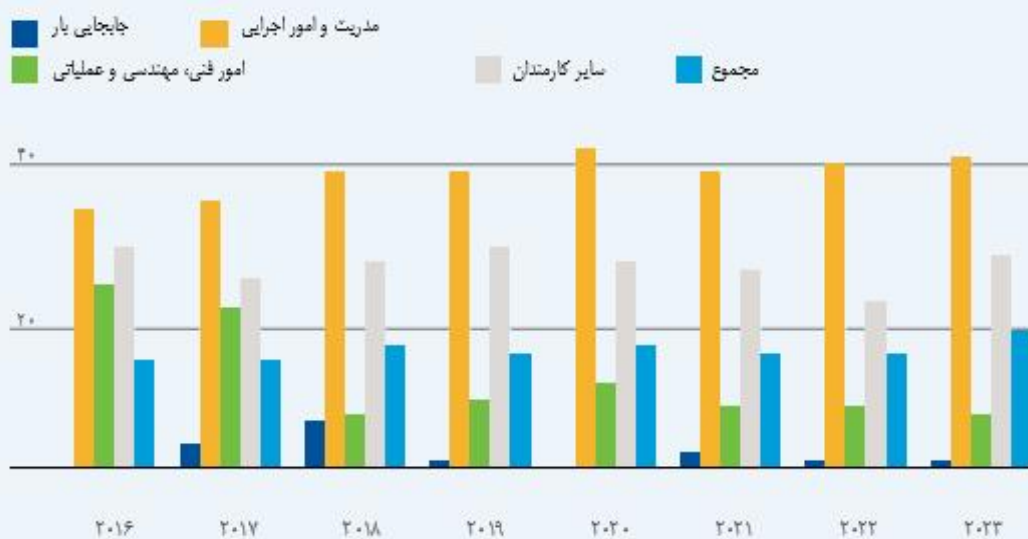
مشارکت زنان در صنعت حمل و نقل دریایی

در سال ۲۰۲۳، میانگین سهم زنان شاغل در بنادر ۱۸ درصد بود (نمودار ۱۸). در نقش‌های مدیریتی و اداری، این سهم ۴۱ درصد بود. بسیاری از دسته‌های شغلی هنوز نیازمند استراتژی‌های بهبود یافته برای جذب بیشتر زنان به این نقش‌ها هستند.

نمودار ۱۸



درصد سهم مشارکت زنان در نیروی کار بنادر، متوسط در همه بنادر



منبع: محاسبات آنکاد





استفاده از ظرفیت راه حل‌های حمل و نقل بین مدلی^{۲۱}

ادغام شیوه‌های مختلف حمل و نقل باعث جابه‌جایی روان‌تر محموله‌ها می‌شود. استفاده از کانتینرها، حمل و نقل چندمدلی را تسهیل می‌کند، تراکم در بنادر را کاهش می‌دهد و زمان ترانزیت را به حداقل می‌رساند. با این حال، به دلیل اختلال در عملیات و افزایش هزینه‌ها، طولانی شدن زمان‌های برگشت کانتینرهای خالی همچنان یک نگرانی جدی است. کریدورهای حمل و نقل می‌توانند به برخی از این نگرانی‌ها پاسخ دهند، زیرا همزمان با تمرکز بر نیازهای کشورهای محصور در خشکی، ارتباط حمل و نقل را بهبود می‌بخشند و ادغام بازار و زنجیره تأمین را حمایت می‌کنند. بنادر خشک به‌عنوان گستره‌ای از بنادر دریایی^{۲۲} عمل می‌کنند و بار، ذخیره‌سازی و بازرسی‌های قانونی را دور از بنادر انجام می‌دهند. چنین تمرکزی برای کشورهای محصور در خشکی بسیار مفید است. به‌عنوان مثال، شبکه بنادر خشک در چین و انبارهای کانتینری داخلی در هند در بهبود تجارت آن‌ها مؤثر بوده‌اند (نمودار ۱۹).

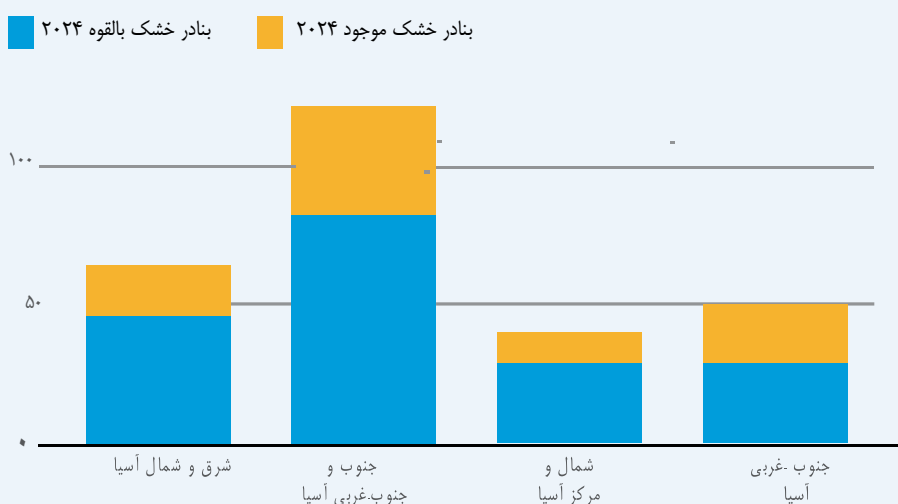
²¹ multimodal transport

²² inland extensions of seaports





نمودار ۱۹ تعداد بنادر خشک در آسیا و اقیانوسیه



منبع: کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل متحد

سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تسهیلات کریدورهای حمل‌ونقل مانند بنادر خشک، انبارهای کانتینری داخلی و شبکه‌های حمل‌ونقل داخلی ضروری است. مشارکت عمومی-خصوصی می‌تواند به تضمین توسعه زیرساخت‌های باکیفیت کمک کند، سرمایه‌گذاری خصوصی را جذب کند، تخصص را به کار گیرند و شکاف‌های زیرساختی را پر کنند. با این حال، مشارکت بخش خصوصی چالش‌هایی برای تنظیم‌کنندگان از منظر حفظ بازار رقابت‌پذیر ایجاد می‌کند. همچنین ضروری است که ساختارهای بازار مانند رزرو بار برای شرکت‌های حمل‌ونقل کامیون‌ها، محدودیت‌های کمی و طرح‌های قیمتی برای حمل‌ونقل داخلی که مانع از ارتباط با حومه می‌شوند، به حداقل برسند.





پیامدهای حقوقی مرتبط با ریسک‌های اقلیمی و آب‌وهوایی در قوانین تجاری

پیش‌بینی‌های اخیر نشان می‌دهد که رویدادهای شدید آب‌وهوایی به احتمال زیاد تحت تأثیر تغییرات اقلیمی افزایش خواهند یافت. این خطرات و دیگر مخاطرات مانند تغییر در اندازه، شدت و جهت امواج، ریسک‌های ایمنی بیشتری برای عملیات بنادر و کشتی‌ها به همراه دارند.

به دلیل تغییرات اقلیمی، ممکن است رویدادهای شدید آب و هوایی، به طور فزاینده‌ای شدیدتر از گذشته شوند که این مهم تأثیر بسزایی بر کشتی‌ها در بنادر خواهد گذاشت.

افزایش خطرات و تأثیرات مرتبط با اقلیم و آب‌وهوا ممکن است منجر به افزایش موارد از بین رفتن یا آسیب به محموله‌ها، تشدید خطرات در حمل بارهای روی عرشه، و چالش‌های خاصی برای ایمنی در پهلوگیری، بارگیری و تخلیه شود. همچنین خطر تأخیرها، اختلالات، حوادث دریایی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، به گل نشستن کشتی‌ها و نشت سوخت‌های بونکر ۲۳ افزایش می‌یابد، که همه این موارد می‌تواند پیامدهایی برای تعهدات قراردادی، مسئولیت‌ها، جبران خسارات و اختلافات مرتبط به همراه داشته باشد.

تأثیرات تغییرات اقلیمی همچنین می‌تواند ریسک‌های تجاری عمده‌ای را ایجاد کند که باید توسط طرف‌های تجاری پذیرفته شوند. این ریسک‌ها در ذات خود جدید نیستند، اما اگر احتمال وقوع آن‌ها بیشتر شود یا به دفعات بیشتری رخ دهند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند. با افزایش ریسک‌های مرتبط با اقلیم و آب‌وهوا، ممکن است دیگر تخصیص ریسک‌های تجاری موجود بین طرفین تحت مجموعه‌ای از قراردادهای (شامل حمل کالاها از طریق دریا تحت منشورهای دریایی یا بارنامه‌ها و فروش بین‌المللی کالا بر اساس شرایط حمل‌ونقل) مناسب نباشد و نیاز به اعمال تغییرات احساس می‌شود.

برای کاهش مواجهه با خسارات تجاری گسترده‌ای که از آسیب، تأخیر و اختلالات مرتبط با اقلیم و آب‌وهوا ناشی می‌شود و برای جلوگیری از اختلافات و دعاوی حقوقی طولانی و پرهزینه، توصیه می‌شود که طرف‌های تجاری قراردادهای بازمینی و تنظیم کنند. در صورت لزوم، آن‌ها باید گنجاندن بندهای تخصصی و دقیق را که خطرات آینده را پوشش دهد و تخصیص ریسک‌های تجاری را به طور مناسب متوازن کند، مدنظر قرار دهند. سازمان‌های صنعتی از طریق توسعه بندهای استاندارد مناسب، برای گنجاندن در قراردادهای تجاری می‌توانند در این زمینه نقش مهمی ایفا کنند؛ این فرایند باید تمامی ذی‌نفعان را درگیر کند تا منافع مشروع آن‌ها به درستی در نظر گرفته شود.

علاوه بر این، با توجه به افق‌های بلندمدت برنامه‌ریزی زیرساخت‌ها و طول عمر آن‌ها، بدتر شدن پیش‌بینی‌های اقلیمی و هزینه‌های ناشی از عدم انجام اقدامات سازگاری به موقع و مؤثر برای بنادر باید اولویت فوری برای دولت‌ها و همچنین نهادهای عمومی و خصوصی مؤثر در حمل‌ونقل و تجارت بین‌المللی باشد. در این زمینه، تأمین مالی و ظرفیت‌سازی هدفمند برای سازگاری بنادر در کشورهای در حال توسعه، همراه با سیاست‌گذاری‌های مؤثر، می‌تواند نقش مهمی در ارتقای مقاومت اقلیمی بنادر و کاهش و مدیریت خطرات مرتبط با عملیات بندری و کشتیرانی و زیان‌های مربوطه داشته باشد.



چالش ثبت قلبی کشتی‌ها

ثبت قلبی کشتی‌ها یک نگرانی مهم جهانی است که بر ایمنی دریایی، امنیت، کنترل آلودگی، رفاه دریانوردان و حکمرانی اقیانوسی تأثیر می‌گذارد. این مسئله به دلیل افزایش موارد تخلف و ظهور "ناوگان تاریک"^{۲۴} که در عملیات پنهانی برای دور زدن تحریم‌ها و کاهش هزینه‌های بالای بیمه مشارکت دارد، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)^{۲۵} برای حل این مشکل تلاش می‌کند و از کشورهای عضو و ذی‌نفعان خواسته است که اقدامات لازم را برای جلوگیری از عملیات غیرقانونی در بخش دریایی ارتقا دهند.

از سال ۲۰۱۸، کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی بر مبارزه با ثبت و رجیستری قلبی کشتی‌ها متمرکز شده است. این اقدامات شامل ایجاد یک مازول اختصاصی در سیستم جهانی اطلاعات کشتیرانی یکپارچه برای حفظ و انتشار اطلاعات رجیستری است. در سال ۲۰۲۴، کمیته حقوقی گزارش نهایی گروه مطالعاتی درباره ثبت و رجیستری قلبی کشتی‌ها را که توسط دانشگاه جهانی دریانوردی، آنکتاد و مؤسسه حقوق دریایی بین‌المللی تهیه شده بود، بررسی کرد.

در این گزارش، گروه مطالعاتی به نبود یک چارچوب حقوقی بین‌المللی اختصاصی برای رسیدگی به مسئله ثبت قلبی کشتی‌ها یا تنظیم فرآیند ثبت کشتی‌ها اشاره کرد. این گروه بر ضرورت اطمینان کشورهای صاحب پرچم از پایبندی به استانداردهای بین‌المللی و نقش مقامات کشورهای بندری در شناسایی ثبت‌های قلبی تأکید کرد. این گروه چندین توصیه ارائه داد، از جمله: - افزایش شفافیت در سوابق مالکیت کشتی‌ها، استفاده از فناوری برای شناسایی تقلب، اعمال مجازات‌های سخت‌تر برای بازدارندگی از اقدامات قلبی.

علاوه بر این، گروه مطالعاتی بر ضرورت همکاری‌های بین‌المللی، به‌روزرسانی منظم مقررات و مشارکت ذی‌نفعان بخش دولتی و خصوصی تأکید کرد. همچنین، پیشنهاد داد که دستورالعمل‌ها یا بهترین رویه‌ها برای ثبت کشتی‌ها تدوین شود که امر خود زمینه‌ساز ایجاد یک معاهده در این بخش است.

کمیته حقوقی توافق کرد که بررسی‌های بیشتری درباره تعدادی از این توصیه‌ها، از جمله تقویت ابزارهای موجود مانند کنترل کشورهای بندری و سیستم ثبت‌نام مستمر، بهبود ارتباطات در خصوص ثبت‌های قلبی، توسعه رویه‌های هماهنگ و تقویت بازرسی‌ها انجام دهد. این کمیته بر نیاز به تقویت ظرفیت‌ها، برگزاری کمپین‌های آگاهی‌رسانی و دسترسی آسان‌تر به اطلاعات در سیستم جهانی اطلاعات کشتیرانی یکپارچه تأکید کرد. همچنین، کمیته تصمیم گرفت دستورالعمل‌ها یا بهترین رویه‌ها برای ثبت کشتی‌ها را توسعه دهد که به مسائل مربوط به ایمنی، امنیت، حفاظت از محیط‌زیست و رفاه دریانوردان بپردازد. گروه مکاتباتی به رهبری بریتانیا این کار را هدایت خواهد کرد و ضمن بررسی موضوعات دیگر، به تحولات مدرن در صنعت کشتیرانی و نیاز به "ارتباط واقعی میان کشور و کشتی" که تحت کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای الزامی است، توجه خواهد داشت.

ثبت قلبی
نه تنها ایمنی و
امنیت دریایی و
محیط‌زیست
دریایی را به
خطر می‌اندازد،
بلکه رفاه
دریانوردان را
نیز تهدید
می‌کند.

²⁴ dark fleet

²⁵ International Maritime Organization





توصیه‌های سیاستی

اختلالات شدید و مکرر در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ نشان داده است که شبکه‌های حمل و نقل دریایی کارآمد برای تجارت جهانی نقش حیاتی دارند. در عین حال، نرخ‌های متغیر کرایه حمل، تأخیرها و ترافیک، تلاش‌های جاری برای کاهش کربن در حمل و نقل دریایی، تنش‌های ژئوپلیتیکی و تغییرات سیاست‌های تجاری همچنان چشم‌انداز حمل و نقل دریایی و تجارت را تحت تاثیر قرار می‌دهند.

توازن میان نگرانی‌های کوتاه‌مدت و اهداف بلندمدت به منظور دستیابی به لجستیک پایدار و مقاوم برای زنجیره‌های تأمین جهانی در حمل و نقل دریایی، بنادر و پسرکانه‌های زمینی^{۲۶} ضروری است. به جهت دستیابی به این مهم، انجام اقداماتی توصیه می‌گردد که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱. تقویت تاب‌آوری برای مقابله با گلوگاه‌ها و اختلالات زنجیره تأمین

- استراتژی‌های سازگار را برای مدیریت ریسک‌ها، تقویت آمادگی و کاهش اختلالات ناشی از عوامل ژئوپلیتیکی و تغییرات اقلیمی توسعه دهید.
- تغییرات بازار را رصد کرده و برنامه‌های اضطراری، ارزیابی ریسک‌ها و اقدامات پیشگیرانه را اتخاذ کنید.
- توجه ویژه‌ای به کاهش خطرات ناشی از تغییرات اقلیمی و آب و هوایی که بر عملیات بندری، زیرساخت‌های حمل و نقل و قراردادهای تأثیر می‌گذارد، داشته باشید.

۲. رصد بازارها و کنترل هزینه‌ها

- روندها را رصد و داده‌ها را تجزیه و تحلیل کنید تا تأثیر اختلالات بر خدمات حمل و نقل دریایی و نرخ کرایه حمل را پیش‌بینی و کاهش دهید.
- درک تأثیر افزایش ناگهانی نرخ‌های حمل بر هزینه‌های حمل و نقل و مصرف‌کنندگان حیاتی است، زیرا هزینه‌های سرسام‌آور می‌تواند قیمت مصرف‌کننده را افزایش داده و رشد اقتصادی را تحت تأثیر قرار دهد.
- هزینه‌ها و تحولات بازار را نظارت کنید و تأثیرات آن‌ها را بر اقتصادهای آسیب‌پذیر مانند کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه و کشورهای کم‌درآمد ارزیابی نمایید.

۳. ترویج نوسازی فعال ناوگان و سبزسازی

- اطمینان از شفافیت قانونی و ارائه چارچوب‌های سیاستی حمایتی برای تسریع انتقال به فناوری‌های کربن کم و انرژی کارآمد در حمل و نقل دریایی.
- به رفع محدودیت‌ها در کشتی‌سازی و اسقاط کشتی‌ها با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، خدمات، فناوری و نیروی کار و ایجاد شراکت‌های میان دولت‌ها، سازندگان کشتی، مالکان کشتی، تأمین‌کنندگان و وام‌دهندگان بپردازید.
- سرمایه‌گذاری‌های سبز و تأمین مالی تحقیقاتی برای حمل و نقل دریایی پایدار و شیوه‌های تجاری دریایی را رواج دهید.



۴. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و عملکرد

- سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌های بندری را افزایش دهید تا ازدحام را کاهش داده و تاب‌آوری و پایداری (از جمله تاب‌آوری اقلیمی) را تقویت و کارایی را ارتقا دهید.
- از دیجیتالی‌شدن و اتوماسیون برای ساده‌سازی عملیات و بهبود جابجایی محموله استفاده کنید.
- شراکت‌های عمومی-خصوصی را برای پر کردن شکاف‌های زیرساختی تشویق کنید.
- عملکرد بنادر را با تطبیق شاخص‌های جهانی توصیه‌شده برای بنادر رصد کنید.

۵. تقویت ارتباطات پسرکانه بندر^{۲۷}

- فرآیندهای گمرکی را ساده‌سازی نمایید.
- از طریق بهبود فضای دیجیتالی، پلتفرم‌های ذینفعان، بازارهای رقابتی حمل و نقل زمینی، کریدورهای حمل و نقل و ترانزیت، بنادر خشک و تسهیل تجارت و حمل و نقل، ارتباطات پسرکانه بندری را تقویت کنید تا ارتباطات حمل و نقل چند مدلی را پشتیبانی نماید.

۶. توقف ثبت کشتی‌های تقلبی

- همکاری‌های بین‌المللی از جمله به اشتراک گذاشتن اطلاعات ثبتی کشتی‌ها را تقویت کنید
- دستورالعمل‌های لازم به منظور پیشگیری و مبارزه با ثبت تقلبی کشتی‌ها توسعه دهید.
- از کشورهای عضو سازمان ملل بخواهید که به طور فعال در امور تحت سرپرستی کمیته حقوقی IMO²⁸ مشارکت کنند.
- با همکاری همه ذینفعان، اقدامات لازم را به طور فردی و جمعی برای پیشبرد اقدامات مؤثر برای پیشگیری و سرکوب ثبت نام تقلبی و سایر اعمال تقلبی در بخش دریایی اتخاذ کنید.

۷. ارزیابی و مقابله با پیامدهای خطرات اقلیمی برای قراردادهای تجاری دریایی

- اطمینان حاصل کنید که پیامدهای وسیع حقوقی-تجاری خطرات مرتبط با تغییرات اقلیمی در عملیات بندری و حمل و نقل دریایی به طور مؤثر درک و رسیدگی شود، تا از خسارات مربوطه کاسته شده، از اختلافات حقوقی پرهزینه جلوگیری شود و تجارت جهانی ادامه یابد.
- در این راستا اقداماتی را از جمله توسعه بندهای قرارداد برای تخصیص متوازن ریسک‌ها و ترویج ارزیابی‌های مؤثر ریسک اقلیمی برای بنادر (توسط طرفین تجاری، انجمن‌های صنعتی و سیاست‌گذاران) در نظر بگیرید
- ارائه مشاوره، آموزش و ساخت ظرفیت مرتبط، به ویژه برای تجار کوچک در کشورهای در حال توسعه را تضمین کنید.

²⁷ Port-Hinterland

²⁸ International Maritime Organization



۸. تسهیل حمل و نقل

- با اعمال تدابیری مانند مواردی که در توافقنامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی آمده است، بهبود در ارتباطات بندر-حومه و عملکرد بنادر دریایی حمل و نقل تجاری و ترانزیت را تسهیل نمایید.
- فرایندهای گمرکی و انطباق با مقررات تجاری را ساده سازی نمایید.
- از کارآمدی سیستم‌های ترانزیت اطمینان حاصل کنید.
- زمان ترخیص بار را با تقویت هماهنگی بخش عمومی - خصوصی و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای کاهش دهید.

۹. ارائه کمک‌های فنی و پشتیبانی برای کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه و کشورهای کم‌درآمد

- کمک‌های فنی و پشتیبانی، از جمله کمک‌های مالی و ضمانت‌ها، برای کمک به کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه و کشورهای در حال توسعه برای کاهش شوک‌های لجستیکی جهانی و پشتیبانی از کاهش کربن و گذار انرژی در حمل و نقل دریایی و بنادر را ارائه دهید.
- تمرکز تلاش‌ها بر تاب‌آوری، انطباق، پایداری، ارتباطات، دسترسی، انرژی، امنیت غذایی، دیجیتالی شدن، نوآوری، تأمین مالی پایدار، ایجاد ظرفیت باشد.



منابع :

1. UNCTAD, (2024), UNCTAD Trade and Development 2024 Report, UNCTAD
2. UN. ESCAP,(2022), Strengthening Port– Hinterland Sustainable Transport Connectivity for Landlocked Developing Countries of the ESCAP Region (Bangkok) , ESCAP
3. UNCAT, (2024), Review of Maritime Transport 2024, UNCTAD
4. Clarksons Research Shipping Intelligence Network (time series, July 2024),<https://sin.clarksons.net/>
5. Maritech Services Limited, Sea Data, <https://www.sea.live/>
6. the World Bank, Trade-and-Transport Dataset , <https://datacatalog.worldbank.org/infrastructure-data/search/World%20Bank%20Transport%20Data>
7. MarineTraffic Data , <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4>
8. MDS Transmodal Data, <https://www.mdst.co.uk/>
9. S and P Global Port Performance Program Data, <https://www.spglobal.com/market-intelligence/en/solutions/products/port-performance>
10. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) Data, <https://www.unescap.org/>

