

كيف تجاوزت «دي بي ورلد» تحديات التجارة العالمية؟



دبي: فاروق فياض

سلطت جائحة «كوفيد-19» الضوء على الدور المحوري الذي تؤديه سلسلة التوريد في ضمان سلاسة حركة البضائع، فضلاً عن الحفاظ على التواصل حول العالم، اقتصادياً وسياسياً واجتماعياً.

وكذلك فرضت الجائحة العالمية على الشركات ضرورة البحث عن وسائل جديدة لمواصلة أعمالها. وفي قطاع التجارة العالمية قامت الشركات المصنعة وشركات الاستيراد والتصدير بإعادة تقييم سلاسل توريدها ونقاط إنتاجها

ودفعت الشركات لزيادة تنوع سلاسل التوريد الدولية ومضاعفة جهودها للحد من المخاطر والتركيز على فرص النمو. والأرجح أن العديد من هذه الشركات تفكر بنقل مواقع الإنتاج إلى أماكن أكثر قرباً من بلدانها

وظهر جلياً الكثير من التحديات التي تعيق سلسلة الإمداد والشحن والخدمات اللوجستية والتخليص الجمركي في ظل «هذه الظروف، ما عزز من اللجوء لخيارات أكثر واقعية أعادت التكيف مع الاحوال الجديدة في ظل انتشار «كوفيد.19»

ونجحت «دي بي ورلد» في تجاوز وتخطي تسعة تحديات رئيسية على صعيد حركة التجارة العالمية وسلسلة التوريد، «وأوجدت حلولاً مناسبة أعادت صياغة مفهوم قطاع الشحن والإمدادات اللوجستية في ظل معطيات «كورونا».

وبحسب وثيقة رسمية صادرة عن المجموعة كانت استجابتها للجائحة سريعة وحاسمة عبر الاستمرار في تقديم خدماتها والحفاظ على سير عملياتها وحماية عملائها وموظفيها والمجتمعات التي تمارس فيها الشركة أعمالها، وهذا ما تواصل تحقيقه دون التفريط بمعايير السلامة. فقد أنشأت الشركة في جميع أنحاء العالم فرقاً متخصصة لمراقبة إجراءات التحكم وتنفيذها ونشر الوعي حولها. كما تابعت تنفيذ كافة الإجراءات الصحية التي تفرضها الحكومات المحلية ومنظمة الصحة العالمية.



انخفاض الطلب

شهد الأسطول العالمي للحاويات معدل نمو هو الأدنى منذ عام 2016، ما جعل العرض الجديد ضعيفاً إلى حد ما. وانخفضت كميات تجارة البضائع، إلا أنها تعافت بقوة في النصف الثاني من 2020 وتشير جميع المؤشرات إلى توازن بين العرض والطلب في السوق خلال عام 2021.

ومع استمرار تقديم اللقاحات، يتزايد التفاؤل والثقة في حدوث التعافي واحتمال عودة الحياة إلى طبيعتها. حيث تتوقع منظمة التجارة العالمية نمواً في تجارة البضائع بنسبة

في عام 2021، إلا أن فتح الاقتصادات وقطاع السفر ووجهات الضيافة والترفيه قد يبطئ النمو في حركة % 7.2 الحاويات في عام 2021.

وتشير حجوزات الشحن المستقبلية إلى استمرار الانتعاش بعد عطلة رأس السنة الصينية، ومن المرجح أن يرتبط الطلب للفترة المتبقية من العام بعدد الإصابات بـ«كوفيد.19» والسياسات النقدية الحكومية والتقدم في تقديم اللقاحات.

وظل الاستثمار في الموانئ منخفضاً طوال هذه الفترة، ومن المتوقع أن يتحسن استخدام الطاقة الاستيعابية مع بقاء حجم التجارة على حاله. وسوف تستفيد «دي بي ورلد» من ارتفاع مستويات الاستخدام وزيادة العائدات على الاستثمارات الحالية والتقييمات الجذابة للمشاريع الجديدة والقائمة

سيطرة الشركات الكبرى

ما زال عدد قليل من الشركات يهيمن على السوق، حيث تسيطر أكبر 12 شركة شحن على 88% من الطاقة الاستيعابية، بينما تستأثر الشركات الأربع الكبرى وحدها بنسبة 59% وما زالت جهود الدمج العمودي تسير في اتجاهات مختلفة، حيث تطمح شركتا «ميرسك» و«سي إم إيه» للمشاركة في سلسلة التوريد بكاملها، بينما تركز شركات شحن مثل «ون» و«هاباج لويد» على تنمية أعمالها الأساسية

ووضعت «دي بي ورلد» إجراءات تجارية فعالة لبناء علاقة قوية ذات منفعة متبادلة مع عملائها من شركات الشحن

البحري، كما قامت باستحداث نظام لإدارة الحسابات الرئيسية

ونظراً لتباين الاستراتيجية التي تتبعها كل شركة، تقوم المجموعة باتباع نهج متخصص مع كل شركة شحن وعضو في التحالف بما يتماشى مع متطلباتها الفردية

«الجائحة»

تأثرت الموانئ حول العالم بتعطل العمليات التشغيلية بسبب ممارسات العمل المتوافقة مع تدابير الحد من انتشار فيروس كورونا، كما أنها واجهت تحديات حظر التجول ونقص العمالة والتغيب عن العمل وتباطؤ عمليات الجمارك ونقص سائقي الشاحنات والموردين

وأظهرت الموانئ التي تديرها «دي بي ورلد» مرونة كبيرة طوال فترة الجائحة وظلت مفتوحة لتسهيل حركة البضائع والسماح للبلدان بتأمين وصول الإمدادات الغذائية والطبية الحيوية

وقامت المجموعة بإدارة برنامج لاستمرارية الأعمال طوال فترة الجائحة وضمنت عدم توقف العمليات حتى في المواقع المتأثرة بجائحة «كوفيد-19» واعتمدت الشركة طوال الوقت ممارسات عمل متوافقة مع تدابير الحد من انتشار الفيروس، فأعطت الأولوية لسلامة الموظفين، وطبقت إجراءات فعالة للتقييم والفصل والتباعد الاجتماعي لاحتواء الجائحة

التكديس

كانت الأعمال بطيئة في بداية العام، لكن كميات المناولة انتعشت بقوة. وعانت الموانئ في الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا والصين من ازدحام شديد في نهاية عام 2020 بسبب الارتفاع غير المتوقع في الطلب، وتزامن ذلك مع موسم ذروة أعمال الشحن في فترة عيد الميلاد بالإضافة إلى بعض إجراءات التصدير غير المتكافئ للطلبات

وقامت «دي بي ورلد» بتعزيز نشاطها لشحن البضائع المتأخرة وتسهيل تدفق البضائع بسلاسة. وفي العديد من المواقع، تدخلت المحطات التي تديرها موانئ دبي العالمية لدعم المحطات القريبة المزدهمة، فقدمت خدماتها للسفن والرافعات الفارغة، كما قامت بتفريغ الشحنات، ودعمت جهود تخفيف الازدحام وإعادة موازنة التجهيزات

حالة عدم اليقين

في البداية، قامت شركات الشحن بإلغاء ما يقارب ثلث الرحلات القادمة من آسيا وعرضت إبطاء سلسلة التوريد من خلال حجز منتجات الترانزيت، سعياً للسيطرة على الارتفاعات والانخفاضات في الكميات. في المقابل عملت هذه الشركات على استخدام رافعات إضافية وإعادة توجيه المعدات وقدمت خدمات تضمن الأولوية في التحميل والتفريغ

وأدت حالة الغموض وعدم اليقين بشأن الطلب في بداية الجائحة إلى زيادة استخدام مراكز الشحن وإعادة توجيه الشحنات من خلالها. وعاد هذا الاتجاه بالفائدة على عدد من المحطات التي تديرها «دي بي ورلد» في المراكز التي زادت فيها عمليات إعادة الشحن خلال عام 2020، بما في ذلك جدة وروتردام وأنتويرب

وتدخلت الشركة لدعم شركات الشحن وتخفيف الازدحام في المحطات المجاورة في المملكة المتحدة وأستراليا

والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية. كما تعاوننا مع شركات الشحن لاستكشاف حلول جديدة لتوفير مرونة أكبر في الشحن.

تأخير الإمدادات

شهدت نهاية العام أقل مستوى من الموثوقية في الجداول الزمنية على الإطلاق، حيث بلغ معدل تأخر السفن أكثر من خمسة أيام، وبعد تحسّن أولي في ذروة الجائحة بلغت معه نسبة وصول السفن في الوقت المحدد إلى ذروتها في عام 2020 مسجلة نسبة 77.7% في شهر يونيو، انخفضت موثوقية الجداول الزمنية إلى 44.6% في ديسمبر.

وكان هذا الشهر الخامس على التوالي الذي تنخفض فيه موثوقية الجداول الزمنية لسفن الحاويات بمعدلات عشرية مقارنة بعامي 2018 و2019 ولكن لم يكن ذلك نتيجة لعدم انضباط شركات الشحن فقط، بل بسبب الازدحام وتوقف العمليات في الموانئ لفترات طويلة.

وأدت زيادة الطاقة الاستيعابية للسفن على الطرق التجارية الرئيسية وزيادة نسبة استخدام السفن بسبب ارتفاع الطلب إلى زيادة في كمية مناولة الحاويات في الموانئ وبالتالي تأخر عمليات التفريغ والتحميل.

واستجابت شركات الشحن لذلك بالإعلان عن إطالة مدة إبحار السفن ومدة بقائها في الموانئ لتقليل الازدحام والعودة إلى الالتزام بالجدول الزمني.

اتخذت «دي بي ورلد» بصفتها مشغلاً عالمياً للموانئ، مبادرات لتحسين لاتصالات داخلياً ومع العملاء من أجل الحصول على معلومات محدّثة عن مواعيد وصول السفن وتحسين مدة وتكاليف رسو السفن في المراسي والحد من التأخير.

نقص الحاويات

أدت القفزة المفاجئة في الطلب بعد إلغاء الرحلات البحرية في النصف الأول من العام إلى نقص في الحاويات الفارغة في مراكز التصنيع في آسيا.

ومع البدء بإعادة الحاويات الفارغة بسرعة للاستفادة من ارتفاع الأسعار، أخذت شركات الشحن ترفض شحن البضائع ذات الأجر المنخفضة، حتى أن بعض شركات الشحن علقت حجوزات الصادرات، بما في ذلك المنتجات الزراعية من أمريكا الشمالية، لإعطاء الأولوية لإعادة الحاويات إلى أسواق التصدير الآسيوية ذات العائد المرتفع، وقد أثار هذا الأمر قلق السلطات ودفع اللجنة البحرية الفيدرالية الأمريكية إلى إطلاق تحقيق رسمي. وواصلت المجموعة دعم تدفق البضائع عبر محطاتها وتوسيع توفير الحاويات الفارغة بسهولة في جميع مواقعها.

ويؤدي إصرار خطوط الملاحة على نقل حاويات فارغة إلى التأثير سلباً على «دي بي ورلد» لأن تعرفه مناولة الحاويات الفارغة غالباً ما تكون أقل بكثير من تعرفه مناولة الحاويات المحملة بالبضائع. وأطلقت المجموعة حلولاً جديدة لتزويد شركات الشحن وناقلات الحاويات على حد سواء برؤية واضحة حول الحاويات الفارغة والمحملة بالبضائع.

التغيرات الرقمية

يتواصل الاتجاه نحو الرقمنة في سلاسل التوريد مع الانتشار المتزايد لمنصات الحجز الإلكترونية والاتفاق على مجموعة TradeLens واسعة من المعايير وزيادة المشاركة في منصة

Sea Rates وبالنسبة ل«دي بي ورلد» فهي تخطو خطوات كبيرة نحو الرقمنة. ومن المفترض أن تساهم منتجات جديدة مثل DF Alliance وCargoes وRates في زيادة الشفافية وتعزيز التعاون وتوفير المزيد من المرونة لشركات الشحن. ومالكي البضائع للسماح لهم بالتحكم ببضائعهم

لحصول على معلومات مبكرة عن تدفق الحاويات TradeLens وتتعاون المجموعة أيضاً مع منصات التجارة مثل بهدف تحسين الكفاءة التشغيلية وتعزيز عمليات تخطيط وإدارة المرافق

تكتلات تجارية

شهدت الأسواق الناشئة في آسيا وإفريقيا التوقيع على صفقات تجارية جديدة وبدء العمل بها، حيث دخلت اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية حيز التنفيذ في 1 يناير 2021، وتم التوقيع على الشراكة الاقتصادية الإقليمية الشاملة بين دول منطقة آسيا والمحيط الهادئ في نوفمبر 2020، ومن المتوقع أن يتم التصديق عليها وبدء العمل بها في الأشهر القليلة المقبلة

وتركز محفظة الشركة بشكل أساسي على الأسواق الناشئة ذات النمو المرتفع في آسيا وإفريقيا. ومن المتوقع أن تعزز اتفاقيات التجارة الحرة في هذه المناطق حجم التبادل التجاري بين دول المنطقة وتساهم بنمو أعمالنا في قطاع الموانئ والخدمات اللوجستية. وتواصل المجموعة البحث عن فرص في هذه الأسواق

وتشكل الاستثمارات التي تمت مؤخراً في أنغولا والسنغال والاستحواذ على حصة في شركة «يونيكو» في كوريا الجنوبية دليلاً على اهتمام «دي بي ورلد» وثقتها بأفاق النمو في هذه الأسواق

تحديات 9:

1- انخفاض حجم الطلب على الحاويات

2- سيطرة شركات شحن كبرى على الإمداد

3- جائحة عالمية غير مسبوقه

4- تكس الحاويات بعد عودة نمو الطلب

7- نقص الحاويات على خطوط الملاحة

5- حالة عدم اليقين تجاه الطلب على البضائع

8- الخيارات الرقمية باتت واقعاً مفروضاً

6- تأخر تسليم الشحنات

ظهور تكتلات تجارية كبرى -9

كيف تأثرت عمليات الموانئ بالجائحة؟

شركات الشحن تطلب مزيداً من المرونة

ارتفاع حالة عدم التوازن في سوق الحاويات

موثوقية الجداول الزمنية تصل إلى القاع

تزايد الرقمنة في سوق شحن الحاويات

"حقوق النشر محفوظة" لصحيفة الخليج. © 2024