

نشرة صحفية

حظر

يُحظر اقتباس محتويات هذا البيان الصحفي والتقرير المتصل به أو تلخيصها في وسائل الإعلام المطبوعة أو المسموعة أو المرئية أو الإلكترونية قبل يوم 4 كانون الأول/ديسمبر 2012، الساعة 17/00 بتوقيت غرينتش (12/00 بتوقيت نيويورك)، و 18/00 بتوقيت حنف)

UNCTAD/PRESS/PR/2012/41*
Original: English

استعراض النقل البحري يشير إلى هبوط المنافسة في الخطوط الملاحية المنتظمة، ويُشدّد على الاستدامة البيئية والتأقلم مع المناخ

يُشير التقرير إلى أن الفجوة بين العرض والطلب تؤدي إلى انكماش الأسعار، وتُهدد الانتعاش في النقل البحري العالمي

جنيف، 4 كانون الأول/ديسمبر 2012 - يكشف استعراض النقل البحري 2012 الصادر عن الأونكتاد أن التجارة البحرية العالمية - وهي مقياس للطلب على خدمات الملاحة والموانئ والخدمات اللوجستية - ارتفعت بنسبة 4 في المائة في عام 2011، حيث بلغت رقماً قياسيماً قدره 8.7 مليارات طن.

ويذكر التقرير مع ذلك أنه في العام نفسه، زادت قدرة العرض العالمي للسفن بمعدل أسرع يصل إلى 10 في المائة، فبلغت للمرة الأولى مجموعاً قدره 1.5 مليار طن من الحمولة الساكنة. وهذا التباين بين العرض والطلب أمر مزعج للقطاع وبحيثة الأسواق، وبخاصة في ظل استمرار النمو في قدرة عرض السفن، والتوقعات الاقتصادية الراهنة الهشة وغير المستقرة التي تُهدد آفاق تحقيق نمو قوي في الطلب.

ويشير التقرير إلى أنه بالترادف مع التجارة البحرية العالمية، زاد حجم أنشطة الموانئ العالمية في عام 2011 بمعدل 5.9 في المائة. وتم شحن 60 في المائة من حجم التجارة البحرية العالمية وتفريغ نسبة 57 في المائة من الحجم في موانئ البلدان النامية. وهذا تحوّل ملحوظ عن الأنماط السابقة حيث كانت الاقتصادات النامية في المقام الأول مناطق شحن للمواد الخام والموارد الطبيعية.

التحديات التي تعترض الربحية، وتراجع المنافسة

يُنبه استعراض النقل البحري إلى أن اختلالات العرض والطلب تؤدي إلى ضغط أسواق الشحن وانكماش الموارد المالية لعدد كبير من شركات الشحن، لأن هذا الوضع يؤدي عادة إلى انخفاض أسعار الشحن، وانكماش الإيرادات، وتأكل الزيادات في الأرباح. ومع ذلك، يشير تقرير الأونكتاد إلى أن التأثير الصافي لانخفاض الأسعار على التجارة، وبخاصة فيما يتعلق بالبلدان النامية التي تتحمل تكاليف نقل أعلى بشكل غير متناسب، يمكن أن يكون إيجابياً إلى حد ما. فقد انخفض متوسط تكلفة شحن حاوية وحدات معادلة لـ 20 قدماً من شنغهاي إلى أوروبا الشمالية من 1 789 دولاراً في عام

* للإتصال: مركز الأونكتاد للاتصالات و لمعلومات , رقم تليفون : +41229175828 , 41795024311 , unctadpress@unctad.org , <http://unctad.org/en/pages/Media.aspx>

التقرير (رقم المبيعات 4-112860-1-92-978-13: E.12.II.D.17, ISBN-13: 978-92-1-112860-4) يمكن الحصول عليه من مكتب مبيعات وتسويق منشورات الأمم المتحدة: United Publications Sales and Marketing Office على العنوان المذكور أعلاه أو من أحد وكلاء مبيعات الأمم المتحدة في جميع أرجاء العالم. والسعر هو: 95 دولاراً من دولارات الولايات المتحدة (مع خصم بنسبة 50 في المائة للمقيمين في البلدان النامية، وبنسبة 75 في المائة للمقيمين في أقل البلدان نمواً). وينبغي إرسال الطلبات أو الاستفسارات إلى: United Publications Sales and Marketing Office, 300 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J New York, NY 10017, United States. tel.: +1 212 963 8302, fax: +1 212 963 3489, e-mail: Publications@un.org, https://unp.un.org

2010 إلى 881 دولاراً في عام 2011. وانخفض متوسط سعر شحن حاوية وحدات معادلة لـ 40 قادماً من شنغهاي إلى السواحل الغربية للولايات المتحدة خلال الفترة نفسها من 2 308 دولارات إلى 1 667 دولاراً.

ومن عام 2011 إلى عام 2012، ظل نصيب أزواج البلدان التي تخدمها خطوط ملاحية منتظمة مباشرة ثابتاً عند نسبة تناهز 18 في المائة؛ أما فيما يتعلق بأزواج البلدان الأخرى، فقد ظلت تحتاج إلى ميناء شحن عابر واحد على الأقل. ويقول التقرير إنه في الفترة نفسها، انخفض متوسط عدد شركات الخطوط المنتظمة التي تقدم الخدمات إلى موانئ كل بلد ومنها على نطاق العالم بنسبة 4.5 في المائة. وفي الوقت نفسه، زاد متوسط حجم سفن الحاويات الأكبر حجماً بنسبة 11.5 في المائة. وفي الفترة ما بين عامي 2004 و2011، انخفض متوسط عدد شركات الخطوط المنتظمة بنسبة تقرب من 23 في المائة، بينما زاد حجم السفن المستخدمة الأكبر حجماً بمقدار الضعف تقريباً. ويشير التقرير إلى أن اتجاه تزايد أحجام سفن الحاويات وطاقت الحمولة وتراجع المنافسة داخل الصناعة اتجاهاً مستمراً منذ عدة أعوام.

وهناك تطور أيضاً في الإطار القانوني والتنظيمي الدولي الأساسي الداعم للنقل والتجارة. ويشير استعراض النقل البحري إلى تطورات هامة متعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية، وتيسير التجارة، والأمن البحري وأمن سلاسل الإمداد، والسلامة البحرية، والقضايا البيئية. ومن التطورات التنظيمية الجديدة بالذكر، وضع مجموعة من التدابير التقنية والتشغيلية لزيادة كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة الناشئة من النقل البحري الدولي، وهي المجموعة التي اعتمدت برعاية المنظمة البحرية الدولية في تموز/يوليه 2011. ومن المتوقع أن يبدأ نفاذ هذه التدابير في 1 كانون الثاني/يناير 2013.

النقل البحري والشواغل المتعلقة بتغير المناخ والاستدامة

يركز تقرير هذا العام أيضاً على قضية ملحة أخرى يواجهها قطاع النقل، وهي الحاجة إلى اتخاذ خطوات لتخفيض التأثيرات السلبية لنقل البضائع. ويواجه القطاع تحدياً مزدوجاً.

فمن ناحية، يجب أن يُخفّض القطاع معدل استخدامه المرتفع للطاقة وأن يكبح انبعاثاته من غازات الدفيئة بحيث يصبح مستداماً بيئياً ويستطيع المساعدة في التحكم في تغير المناخ. وتشير تقديرات وكالة الطاقة الدولية إلى أن قطاع النقل، بما فيه نقل البضائع والركاب، يستهلك ما يزيد على 50 في المائة من الوقود الأحفوري السائل العالمي. وفي الوقت ذاته، تشير تقديرات الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ في تقرير التقييم الرابع الذي أعدته إلى أن 13 في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة في العالم هي انبعاثات مرتبطة بالنقل. وبدون كبح، يُتوقع أن تستمر هذه الانبعاثات في الزيادة نتيجة لزيادة النشاط الاقتصادي العالمي.

ومن ناحية أخرى، ينبغي لقطاع النقل تكييف وبناء قدرته على التأقلم مع المناخ لمواجهة التأثيرات السلبية لتغير المناخ، وبخاصة في الموانئ. وبينما تشكل الموانئ عنصراً أساسياً في التجارة الدولية وحلقة رئيسية في سلاسل الإمداد العالمية، تتعرض أيضاً لتأثيرات تغير المناخ، مثل ارتفاع مناسيب البحار، والفيضانات، والأعاصير، والرياح العاتية.

ويخلص التقرير إلى أنه لا يوجد حل مباشر وحيد للتحدي المتمثل في جعل النقل البحري مستداماً بيئياً. ويؤكد مع ذلك أن التحول نحو نظم نقل بضائع أكثر استدامة وقدرة على التأقلم هو أمر ضروري. وتشمل الاستراتيجيات الملائمة في هذا المجال اعتماد نظم نقل أعلى كفاءة في الطاقة، وتشجيع استخدام أنواع وقود أنظف، والتحول إلى وسائل نقل أنظف، وتكييف العمليات اللوجستية. وتقييم التأثيرات المحتملة لتغير المناخ على نظم النقل واعتماد تدابير تكييف ملائمة هما عنصران أساسيان للتأقلم مع المناخ. ويذكر التقرير أنه ينبغي أن تدخل اعتبارات تغير المناخ في صلب القرارات المتعلقة بالتخطيط والاستثمار في مجال النقل. ويشير التقرير إلى أن هذا التحول يتطلب جهوداً متأنية ومنسقة من جانب الكيانات العامة والخاصة على حد سواء ويستلزم توعية واسعة النطاق، وتجميعاً للبيانات والمعلومات، وتطويراً للتكنولوجيا، كما يستلزم توفير إطار سياسي وتنظيمي مساعد. ويضيف التقرير أن تحقيق تقدم مفيد في هذا الشأن سيتطلب تعبئة الموارد المالية التي تشتد الحاجة إليها، بوسائل منها زيادة مشاركة القطاع العام والشركات بين القطاعين العام والخاص، وخيارات التمويل المتعلقة بالمناخ.

معلومات أساسية

إن النقل البحري هو السند الرئيسي للتجارة الدولية والاقتصاد العالمي. فنحو 80 في المائة من حجم التجارة العالمية وما يزيد على 70 في المائة من قيمة التجارة العالمية يتم نقله عبر البحار وتجري مناويلته في الموانئ في جميع أنحاء العالم. وتزداد النسب في حالة معظم البلدان النامية. وقد ظل استعراض النقل البحري للأونكتاد يقدم على مدى 44 عاماً متتالياً تغطية للتطورات الرئيسية المؤثرة في التجارة البحرية الدولية، والشحن البحري، والأسطول العالمي، والموانئ، وأسواق الشحن، والأطر التنظيمية والقانونية المتصلة بالنقل. ووسّع الاستعراض أيضاً نطاق تغطيته بحيث يشمل النقل الداخلي وما يتصل به من خدمات نقل مساعدة. ويتتبع الاستعراض الاتجاهات الطويلة الأجل والتطورات الحديثة.

وعلى غرار الإصدارات السابقة، يتضمن استعراض 2012 تحليلاً نقدياً وبيانات فريدة شاملة، منها سلاسل بيانات طويلة الأجل، بشأن التجارة البحرية، وطاقة الأسطول، وخدمات الشحن، وأنشطة المناولة في الموانئ.

*** ** ***