



مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

الأونكتاد

نشرة صحفية

UNCTAD/PRESS/PR/2016/47*

Original: English

نمو قطاع النقل البحري يسجل أبطأ وتيرة منذ عام ٢٠٠٩، والغموض يحوم حول مستقبل القطاع

جنيف، ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦ - تجاوز حجم البضائع المنقولة بحراً ١٠ بلايين طن للمرة الأولى منذ عام ٢٠١٥، مسجلاً بذلك زيادة بنسبة ٢,١ في المائة مقارنة بالسنة الماضية (٩,٨ بلايين طن)، حسب استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٦، الصادر عن الأونكتاد، الذي يشير إلى أن نمو القطاع يشهد أبطأ وتيرة منذ عام ٢٠٠٩ وأن غموضاً يحوم حول مستقبل القطاع.

واستأثر قطاع النقل البحري في عام ٢٠١٥ بأكثر من ٨٠ في المائة من حجم السلع المنقولة في مختلف أنحاء العالم، ويعكس النمو البطيء للقطاع انكماش التجارة العالمية، وإن كان ذلك بدرجات متفاوتة حسب القطاعات.

وسجل قطاع نقل النفط بحراً أفضل أداء له منذ عام ٢٠٠٨ نتيجة انخفاض أسعار النفط ووفرة العرض واستقرار الطلب. غير أن نمو النقل البحري عموماً سجل تراجعاً بسبب النمو المحدود لتجارة البضائع الجافة غير المعبأة، وبخاصة الفحم وركاز الحديد، ونتيجة تراجع أداء قطاع الشحن بالحاويات الذي يشمل نحو ٩٥ في المائة من السلع المصنعة في العالم.

ورغم هذا النمو البطيء، فإن طاقة قطاع النقل البحري ما فتئت تنمو، حيث قفزت بنسبة ٣,٥ في المائة لتبلغ ١,٨ بليون طن من الحمولة الساكنة في عام ٢٠١٥ وساهمت في انخفاض أسعار الشحن التي بلغت مستويات دنيا قياسية. وفي أيلول/سبتمبر ٢٠١٦، سجلت سوق الحاويات أسوأ حالة إفلاس على الإطلاق بعد تصفية شركة Hanjin Shipping، وهي سابع أكبر ناقل بحري في العالم.

وقال الأمين العام للأونكتاد، موخيسا كيتوي، الذي أدلى بتصريح قبل صدور التقرير في ٧ تشرين الثاني/نوفمبر، ما يلي: "يشهد نمو التجارة العالمية أبطأ وتيرة على الإطلاق منذ الأزمة المالية، لذا فإن الآفاق لا تزال غامضة في قطاع النقل البحري الذي قد يعرف مزيداً من التراجع".

وأضاف بالقول "إن الدفع نحو بناء سفن أكبر فأكثر هو السبب الرئيسي للمشاكل التي يتخبط فيها القطاع. وفي الوقت الراهن لا يكفي حجم البضائع المنقولة لملء السفن المقتناة حديثاً والأكثر حجماً".

وثمة عوامل عديدة تضافرت مع التراجع الحالي لتزيد من حدة المخاطر التي تهدد قطاع النقل البحري، وهي انخفاض الطلب في الصين وهبوط أسعار السلع الأساسية والعرض المفرط في قطاع النقل البحري والغموض في الأوضاع الجغرافية - السياسية في بعض البلدان المنتجة للنفط والغاز.

وقد سعت شركات النقل البحري إلى تخفيض تكاليف التشغيل باقتناء وبناء سفن أكبر حجماً. غير أن التكلفة قد تكون باهظة بالنسبة للبلدان النامية، حيث تكاليف النقل أعلى بالمقارنة مع مناطق أخرى. ويزداد مجموع التكاليف النظامية بقدر ما يكبر حجم السفن، وتضطرم الدول المتاحرة الصغيرة بصعوبات متزايدة في مواجهة الممارسات الاحتكارية في قطاع النقل البحري.

وتمثل البلدان النامية حصة متزايدة من النقل البحري الدولي. فقد استأثرت، من حيث الحجم، بنسبة ٦٠ في المائة من السلع التي تم تحميلها على سفن في عام ٢٠١٥. وفي السنة نفسها، بلغت حصتها من السلع التي تم تفريغها ٦٢ في المائة مقابل ٤١ في المائة في عام ٢٠٠٦.

وباستثناء بلدان قليلة في آسيا، مثل الصين، تفتقر الموانئ في معظم البلدان النامية إلى الهياكل الأساسية اللازمة لاستقبال السفن الكبيرة. وستواجه البلدان النامية انخفاض عدد السفن التي تزور موانئها وتراجع قدرتها التنافسية وزيادة تكاليف النقل، إن لم تنفق مبالغ طائلة لتحسين الهياكل الأساسية في موانئها.

ويقول التقرير إن النمو السكاني والفرص التجارية والاقتصادية التي قد تتيحها في قطاع النقل البحري المشاريع الجديدة المتعلقة بالهياكل الأساسية للنقل، مثل توسيع قناة بنما وقناة السويس، من المؤشرات الإيجابية التي تطمئن على مستقبل قطاع النقل البحري في المدى البعيد. ويحث البلدان النامية على أن تحدد المزايا النسبية الممكنة في قطاعات مثل بناء السفن وتسجيل السفن وتوفير الأطقم، والاستفادة من تلك المزايا.

وتقول شاميكان ن. سيريمان، مديرة شعبة التكنولوجيا واللوجستيات في الأونكتاد: "في ظل جمع الأخبار السيئة التي تتناقلها وسائل الإعلام بشأن حالة قطاع النقل البحري، ننسى أن التجارة البحرية ما فتئت تنمو وتتيح فرصاً للتوظيف والنمو في البلدان النامية".

ويمكن للبلدان النامية أيضاً أن تخفض تكاليفها بالحفاظ على القدرة التنافسية لموانئها.

وتقول السيدة سيريمان "يمكن لصناعات وشركات عديدة في البلدان النامية أن تعزز قدرتها التنافسية شريطة أن تزيد من كفاءة موانئها". وتضيف بالقول إن حالات التأخير في الموانئ الأفريقية تسبب زيادة بنحو ١٠ في المائة في تكلفة البضائع المستوردة، بل حتى بنسبة أكبر في حالة الصادرات.

ويعمل الأونكتاد حالياً، في إطار برنامجه المتعلق بالتدريب في مجال الموانئ، مع نحو ٢٠٠ ميناء في ٢٩ بلداً في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية، وذلك لمساعدة هذه البلدان على تحسين أداؤها من خلال تدريب مديري الموانئ وتنفيذ مشاريع بحثية وتمكين هذه البلدان من مواكبة آخر التطورات فيما يتصل بالتشريعات المتعلقة بالموانئ.

ويمثل قطاع النقل البحري اليوم زهاء ٣ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة، لكن نمو القطاع قد يؤدي إلى زيادة في انبعاثاته بنسبة ٥٠ إلى ٢٥٠ في المائة بحلول عام ٢٠٥٠. وعلى الرغم من ذلك، يبقى قطاع النقل البحري واحداً من بين القطاعات القليلة التي لا

تشملها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. لكن مع دخول اتفاق باريس بشأن تغير المناخ حيز التنفيذ في ٤ تشرين الثاني/نوفمبر، وانعقاد الدورة الثانية والعشرين لمؤتمر الأطراف خلال هذا الشهر، يُتوقع تسليط المزيد من الأضواء على حالة قطاع النقل البحري.

*** ** ***