



نشرة صحفية

UNCTAD/PRESS/PR/2011/051*
Original: English

البلدان النامية تتقلد أدواراً جديدة في مجال النقل البحري

البلدان النامية الآسيوية تساهم بالنصيب الأكبر في توسع خدمات النقل البحري

جنيف، 23 تشرين الثاني/نوفمبر 2011 - تتيح عولمة الأعمال التجارية البحرية لشركات النقل البحري إمكانية الاعتماد على المورد الأكثر كفاءة من حيث التكلفة. ويفيد آخر استعراض أصدره الأونكتاد فيما يتعلق بالنقل البحري⁽¹⁾ أن هذه الإمكانية أدت إلى انخفاض في تكاليف النقل الدولي يعود بفوائد مباشرة على التجارة العالمية للسلع.

وشهدت سنة 2010 زيادة في الطلب على النقل البحري، وهي زيادة شملت بوجه خاص البضائع الجافة السائبة وتجارة الحاويات. ويُقدّر مجموع حجم التجارة البحرية بنحو 8.4 ملايين طن.

وفيما يتعلق بجانب العرض، سجلت الشحنات من الحمولة الجديدة رقماً قياسياً في سنة 2010، حيث ارتفعت بنسبة 28 في المائة مقارنة بعام 2009، وهو ما أدى إلى نمو بنسبة 8.6 في المائة في الأسطول التجاري العالمي. وفي كانون الثاني/يناير 2011، بلغت الحمولة الساكنة زهاء 1.4 مليار طن، وهو ما يمثل زيادة بنحو 120 مليون طن مقارنة بعام 2010. وبلغت الحمولة الساكنة للشحنات الجديدة 150 مليون طن، في حين بلغ مجموع الحمولة الساكنة للسلع التي أُلقت أو سُحبت من السوق نحو 30 مليون طن.

وتبيّن الاستعراضات السنوية المتعلقة بالنقل البحري الصادرة عن الأونكتاد على مدى أكثر من 40 سنة أن البلدان النامية أحرزت تقدماً ملحوظاً في مجال النقل البحري الدولي. فلم تعد شحنات البلدان النامية تقتصر على صادراتها من المواد الأولية باتجاه العالم المتقدم. فقد شهدت العقود الأخيرة زيادة في مشاركة البلدان النامية في سلاسل الإمداد العالمية، مما أدى إلى زيادة سريعة في الواردات من المنتجات الأولية والوسيلة.

* بيانات الاتصال: UNCTAD Communications and Information Unit, +41 22 917 5828, +41 79 502 43 11, unctadpress@unctad.org, <http://www.unctad.org/press>

(1) يمكن الحصول على الاستعراضات المتعلقة بالنقل البحري لعام 2011 (رقم المبيعات 3-055223-1-978-92-1-055223-3، E.11.II.D.4) من مكاتب مبيعات الأمم المتحدة على العناوين المذكورة أدناه 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). ويمكن للمقيمين في بلدان أوروبا وأفريقيا وغرب آسيا إرسال الطلبات أو الاستفسارات إلى العنوان التالي: United Nations Publication/Sales Section, Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10؛ رقم الفاكس: +41 22 917 0027؛ البريد الإلكتروني: unpubli@un.org؛ أما المقيمون في الأمريكتين وفي شرق آسيا، فيمكنهم إرسال طلباتهم أو استفساراتهم إلى العنوان التالي: United Nations Publications, Two UN Plaza, DC2-853, New York, NY 10017, U.S.A.؛ رقم الهاتف: 1 212 963 8302 أو 1 800 253 9646؛ رقم الفاكس: 1 212 963 3489؛ البريد الإلكتروني: publications@un.org. الموقع على الإنترنت: <http://www.un.org/publications>. وتتاح على الإنترنت مجاناً نسخة على شكل الملفات المحمولة (pdf).

وفي الفترة من عام 1970 إلى عام 2010، ارتفعت حصة البلدان النامية من مجموع الواردات المنقولة بحراً من 18 في المائة إلى 56 في المائة من المجموع العالمي. وأكثر موانئ الحاويات نشاطاً في العالم هي موانئ شنغهاي وهونغ كونغ (الصين) وسنغافورة، ويشير مؤشر الأونكتاد لربط خطوط النقل البحري إلى أن أعلى مؤشرات الربط بشبكات النقل البحري تسجل في البلدان النامية الآسيوية.

وفي حين أفضى إدماج الخدمات التي يوفرها قطاع الشحن البحري بالحاويات إلى تحسين الكفاءة التشغيلية، فإنه ربما أدى أيضاً إلى إضعاف القدرة التفاوضية لبعض الجهات الفاعلة وإلى تقلص كفاءة الأسواق عموماً بالنسبة إلى البلدان الصغيرة المشاركة في التجارة. ففي تموز/يوليه 2011، خلص الأونكتاد إلى أن عدد البلدان الساحلية التي تعتمد على ثلاث شركات ملاحية أو أقل قد بلغ 35 بلداً مقابل 25 بلداً فقط قبل خمس سنوات.

ويشير التقرير أيضاً إلى بدء نفاذ الاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن في أيلول/سبتمبر 2011، وهي الاتفاقية التي وُضعت برعاية الأونكتاد خلال المؤتمر الرفيع المستوى الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية التابعة للأمم المتحدة في عام 1999.

وخلال العقود الماضية، اكتسبت البلدان النامية خبرات واسعة إضافية في القطاعات البحرية الأكثر تطوراً من حيث العمليات التجارية والمتطلبات التقنية. فقد أصبحت في مرحلة أولى جهات فاعلة رئيسية في مجال التزويد بالملاحين وتسجيل السفن، ثم وسّعت نطاق أنشطتها لتشمل جميع القطاعات البحرية الرئيسية.

ومثلما هو مبين في الفصل الخاص الذي تضمنه هذه السنة الاستعراض المتعلق بالنقل البحري الصادر عن الأونكتاد، لم تعد البلدان النامية مجرد بلدان مستهلكة لخدمات النقل البحري، بل أصبحت تشارك بشكل متزايد في توفير هذه الخدمات، عن طريق تشغيل الموانئ البحرية وبناء السفن والحاويات، وفي نقل المعدات.

فالبلدان النامية تستأثر اليوم بما يزيد على ثلاثة أرباع الإمدادات العالمية في قطاعات بناء السفن (الصين وجمهورية كوريا) وتخريد السفن (بنغلاديش) والتزويد بالملاحين (الفلبين). وقد استطاعت شركات من دبي وهونغ كونغ (الصين) وسنغافورة أن تسجل حضورها في المحطات النهائية للحاويات في العديد من الموانئ بكل من البلدان النامية والمتقدمة.

ومع ذلك، هناك بلدان عديدة من أقل البلدان نمواً لا تزال غير قادرة على المشاركة الكاملة في الأنشطة التجارية البحرية التي تتطلب قدرات تكنولوجية متطورة وقيام مجتمعات أو تكتلات تختص بتقديم الخدمات. وتواجه هذه البلدان تحدياً مزدوجاً يتمثل في النهوض بمرافق موانئها البحرية من أجل استيعاب السفن الكبرى، وتراجع المنافسة نتيجة تقلص عدد السفن التي تُرسي بموانئها بشكل منتظم.

وتعتمد شركات النقل البحري في كل من البلدان المتقدمة والبلدان النامية بشكل متزايد على السلع والخدمات المتأتية من البلدان النامية بغية الحفاظ على قدرتها التنافسية. فمنذ السبعينات من القرن الماضي، اعتمدت الشركات المالكة للسفن على السجلات المفتوحة التي تتيح لها إمكانية استئجار الطواقم من البلدان التي تكون فيها تكاليف اليد العاملة متدنية. وخلال العقود الأخيرة، أصبحت شركات النقل البحري تشتري سفنها من شركات بناء السفن في البلدان النامية لأن السفن التي تُبنى في أحواض أوروبا أو الولايات المتحدة غالباً ما تكون باهظة التكلفة.

*** ** ***