

الشركات الكبرى للنقل البحري تحشد طاقاتها لمواجهة الزيادة المحتملة في الطلب على نقل البضائع

إعداد و ترجمة^١ : د. حكم كامله
وحدة دعم القرار – وزارة النقل
عن الفترة ١٤ - ٢١ / ٢ / ٢٠١١

ستشهد التجارة البحرية نشاطاً متميزاً خلال الأشهر القادمة و لذلك تستعد كبريات شركات النقل البحري لنقل كميات كبيرة من البضائع.

تتوقع العديد من شركات النقل عبر المحيط الهادئ نمواً قوياً في الطلب على النقل هذا العام حيث يُتوقع أن تُسيّر العديد من أساطيل النقل الجديدة من آسيا إلى الولايات المتحدة بدءاً من أوائل أيار. فمجموعة "اتفاقية استقرار النقل عبر المحيط الهادئ" (Transpacific Stabilization Agreement) ^٢ تتوقع ارتفاعاً في التبادل التجاري و نمواً في الطلب على النقل من شرق آسيا إلى الولايات المتحدة بنسبة ٧ إلى ٨٪ في ٢٠١١ و ذلك تبعاً للنمو الاقتصادي الحاصل في هذه المنطقة (شرق آسيا) و الذي زاد على ١٥٪ في ٢٠١٠.

تستند توقعات الـ TSA المتفائلة إلى كميات البضائع المنقولة من الشرق الأقصى إلى الولايات المتحدة في شهر كانون الأول الماضي و التي نمت بنسبة 15.8٪. لكن على الرغم من هذا النمو الكبير في الكميات المنقولة، ظلت مستويات الاستخدام أقل من المستويات المسجلة في العام الماضي. ويفيد التقرير الصادر عن الـ TSA بأن معدل الاستخدام الواسطي لأعضاء الـ TSA الخمسة عشر على الساحل الغربي كان قد انخفض من ٩٦٪ في شهر تشرين الأول الماضي إلى ٧٩٪ في بداية كانون الأول. كذلك فإن معدل الاستخدام الواسطي لـ TSA على الساحل الغربي كان قد انخفض من ٩٤٪ في شهر تشرين الأول إلى ٨٤٪ في نهاية تشرين الثاني. في حين أن هذا المعدل يقدر في شهر كانون الثاني من العام الحالي بـ ٨٨٪ على الساحل الغربي (الولايات المتحدة الأمريكية) و بـ ٩٥٪ على الساحل الشرقي (آسيا). و يقدر معدل الاستخدام الشامل حسب Alphaliner في نفس الفترة من هذا العام بـ ٨٩٪ مقارنة مع ٩٦٪ في الشهر نفسه من العام الماضي.

^١ المصادر المستخدمة في إعداد هذه المذكرة هي: Mer et Marine - Transpacific Stabilization Agreement - Alphaliner - European Commission

^٢ Transpacific Stabilization Agreement (TSA) : إن "اتفاقية استقرار النقل عبر المحيط الهادئ" تضم كبريات شركات النقل العالمية العاملة بين آسيا و الولايات المتحدة، علماً بأن كل من هذه الشركات تحتفظ باستقلاليتها التامة مع المحافظ على الوضعية التنافسية.

هذا الضعف في مستويات الاستخدام ناتج عن النمو الكبير الذي حدث في القدرات التجارية، و التي زادت بنسبة ٢٥٪ في كانون الثاني مقارنة مع الفترة نفسها من العام الماضي. إن إعادة الاستثمار في شبكات النقل البحري من خلال إعادة إدخال خدمات العديد من الناقلين و كذلك دخول عدة شركات جديدة، في العام الماضي، لتلبية نمو الطلب وتلبية احتياجات العملاء المتخصصة يجعل من برنامجها الموصى به و المتعلق بتناغم و توافق معدلات الرسوم "الأمر الأكثر صعوبة". تجدر الإشارة إلى أن نمو القدرات التجارية سوف يستمر بنفس المنحى هذا العام، فتبعاً لتوقعات Alphaliner ستزداد القدرات التجارية بـ ١٤٪ حيث أن نسبة الزيادة هذه تفوق تلك المتوقعة من قبل الـ TSA و التي تبلغ ٨.٨٪.

من جهة أخرى بين السيد Brian Conrad المدير التنفيذي لـ TSA إلى وجود عوامل قوية تشير إلى استمرار حالة النمو هذه خلال العام ٢٠١١. فحقيقة الأمر أن المشكلة الحقيقية التي يواجهها الناقلون البحريون في الوقت الحاضر هي وضع تقدير حقيقي لتكاليف اليد العاملة و المعدات المستخدمة في عملية النقل، خدمة الدين، الوثائق المختلفة. إن معرفة هذه التكاليف، و إدارتها بشكل فعال، والحفاظ على مستويات الأسعار تسمح بتعويض التكاليف المحتملة سيكون أمراً حاسماً بالنسبة لتعزيز الموقف التنافسي للناقلين على المدى الطويل. قد يكون هناك نقص في إمدادات الحاويات في الصيف القادم، الأمر الذي سيفرض قيوداً على فعالية شبكات النقل البحري. فالخطوط المختلفة لـ TSA تقدر بأن النقل بالحاويات في آسيا يعادل نصف مستوى الذروة التي بلغها إنتاج ٢٠٠٨ و التي كانت تقدر بـ ٣.٥ مليون وحدة سنوياً، و لكنها تشير إلى أن هذا الرقم سيصل إلى ما يقرب من ٣ مليون وحدة بحلول نهاية عام ٢٠١١.

إن هناك مؤشرات أخرى تنضم إلى تلك التي أشير إليها والتي تُظهر ازدهاراً في قطاع النقل البحري تماشياً مع النمو التجاري الذي استعاد عافيته مجدداً بعد الأزمة المالية و الاقتصادية الأخيرة، و استجابة إلى الطلب المتزايد على نقل البضائع. فهذه المؤشرات لا تشمل فقط التجارة بين آسيا و الولايات المتحدة الأمريكية و لكن أيضاً بين آسيا و أوروبا.

فالعملاق الدنماركي A.P. Moller-Maersk أجرى في ٢١ شباط الجاري طلبية، لدى ورشة تعمیر السفن الكورية الجنوبية DMSE، لعشرة ناقلات حاويات بقدرة تحميلية تبلغ ١٨٠٠٠ TEU للناقلة الواحدة، و بقيمة تصل إلى ١٩٠ مليون دولار للناقلة الواحدة، سيتم تسليمها في الفترة الواقعة ما بين عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٥. إن هذه الطلبية تعزز موقع الناقل الدنماركي ليقبض أضخم أسطول موضوع في الخدمة علماً بأن هذا الموقع لم يتغير منذ عام ١٩٩٦. و يشار إلى أن هذه الطلبية هي بداية لصفقات أخرى حيث أنه قد أشير في العقد إلى إمكانية شراء ٢٠ ناقلة أخرى.

في الحقيقة لقد بدأت حصة شركة A.P. Moller-Maersk من سوق النقل البحري العالمي بالتراجع منذ عملية استحوادها لشركة P&O Nedlloyd في آب من عام ٢٠٠٥، حيث انخفضت هذه الحصة من ١٨.٣٪ قبل الاستحواد إلى ١٤.٥٪ في الوقت الراهن. من هنا فإن هذا الوضع دفع ببعض التقارير غير الرسمية إلى الإدلاء بأن

العلاقات فقد مرتبته في مقدمة الناقلين البحريين و ذلك لصالح شركة MSC المصنفة ثانياً على مستوى العالم. إلا أن احصائيات Alphaliner تظهر بأن A.P. Moller-Maersk مازالت مصنفة بالمرتبة الأولى و MSC بالمرتبة الثانية و شركة CMA-CGM بالمرتبة الثالثة. فاللغظ الذي حدث في تصنيف شركة A.P. Moller-Maersk عائد بشكل كبير إلى عدم تصريحتها عن كميات و إمكانيات النقل الحالية.

تهدف هذه الطلبيات إلى مواجهة الزيادة المقبلة في الطلب على النقل بين آسيا و أوروبا مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة تحسين المردودية من خلال تخفيض تكاليف نقل الطن الواحد. و يضاف إلى ذلك أن الناقلات الجديدة ستسمح بتخفيض انبعاثات الـ CO2 إلى النصف لكل حاوية منقولة و ذلك مقارنة مع الأساطيل العاملة حالياً بين آسيا و أوروبا.

ختاماً فقد أشار السيد Elvind Kolding المدير العام لـ A.P. Moller-Maersk إلى أن "واحدة من أكبر التحديات التي نواجهها اليوم هي التوفيق بين الاحتياجات المتزايدة لسكان العالم الذين تتزايد أعدادهم والتقليل من أثرها على كوكبنا. فالتجارة الدولية سوف تستمر في لعب دوراً رئيسياً في تنمية الاقتصاد العالمي، ولكن من أجل مصلحة هذا الكوكب، يجب أن نستمر في خفض انبعاثات CO2". هذا و يُشار إلى أن الاتحاد الأوروبي بصدد مناقشة قانون جديد لإجبار الناقلين البحريين الأوروبيين على تخفيض انبعاثات CO2 علماً بأن قطاع النقل البحري يسهم بـ 3% من انبعاثات ثاني أوكسيد الكربون على مستوى العالم.