

# مستقبل الطلب على الطاقة في قطاع الشحن: أثر الصين والهند

## عن كابسارك

مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك) هو مركز عالمي غير ربحي يجري بحوثًا مستقلة في اقتصاديات وسياسات وتقنيات الطاقة بشتى أنواعها بالإضافة إلى الدراسات البيئية المرتبطة بها. وتتمثل مهمة كابسارك في تعزيز فهم تحديات الطاقة والفرص التي تواجه العالم اليوم وفي المستقبل من خلال بحوث غير منحازة ومستقلة وعالية الجودة لما فيه صالح المجتمع، ويقع كابسارك في الرياض بالمملكة العربية السعودية.

## إشعار قانوني

حقوق التأليف و النشر محفوظة (2018) لمركز الملك عبدالله للدراسات و البحوث البترولية (المركز). ولا يجوز النسخ أو الاقتباس من هذه المادة دون نسبته بشكل واضح و ملائم للمركز.

أدت حركة الشحن الصينية والهندية في العقود الأخيرة إلى زيادة كبيرة في الطلب على الطاقة. وقد كان للتحويلات الاقتصادية والنمو السكاني في هذين البلدين دور رئيسي في دفع هذا التطور. فالبيانات الصحيحة والفهم الأفضل للتوجهات التي تشكل حركة الشحن ما هي إلا خطوات أساسية مسبقة لفهم المحددات الأساسية للإرتفاع السريع في استهلاك النفط من هذين الاقتصادين الناشئين الأكثر أهمية.

تشمل العوامل التي قد تسرع من الطلب على الشحن التالي:

مبادرات التنمية الاقتصادية مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية، ورابطة حافة المحيط الهندي التي ستؤثر على حركة الشحن المحلية في تلك البلدان وعلى الأنماط العالمية للتجارة.

التوجهات في سلوك المستهلك والأسلوب المعيشي من خلال تطور التجارة الإلكترونية والتغيرات في الهيكل الاقتصادي التي تقودها السياسات الحكومية، مما قد يكون له آثار كبيرة على الشحن البري والبحري على حد سواء.

إن ما يقابل هذه العوامل هو:

— بطء وتيرة النمو الاقتصادي الصيني وإعادة هيكليته.

— ”أوبرة“ الشحن أي نقل البضائع عند الطلب (Uberization) التي قد تؤدي إلى تحقيق الكفاءة من خلال التقليل من الأميال المقطوعة المهدرة.

وتشمل إجراءات سياسة الأولوية بناء أنظمة هيكلية قوية لتحسين كفاءة الطاقة لوسائل النقل (الشاحنات، والقطارات، وما إلى ذلك)، والتخطيط اللوجستي (النقل، التحميل، وما إلى ذلك)، الذي يضع أساساً لدمج التحسينات التقنية الأخرى.

أثناء ذلك، واصل الاقتصاد الهندي نموه القوي في السنوات الأخيرة. ومن المتوقع أن يعزز هذا النمو من قطاعي التصنيع والبناء، مما قد يولد طلبا قويا على حركة الشحن.

وعلى المستوى الجزئي، فإن التوجهات الأخيرة في سلوك المستهلك، مثل التسوق عبر الإنترنت، وما يقابله من الطلب على خدمات التوصيل الأسرع للمنتجات، ستغير من طريقة نقل السلع الحالية بشكل متزايد بين المنتجين والموزعين والمستخدمين النهائيين. وقد يؤدي أيضا إلى زيادة كبيرة في الطلب على توزيع البضائع.

ولمقابلة هذه التوجهات، فإن الابتكارات التقنية في قطاع الشحن، مثل "أوبرة" حركة الشحن، سيؤدي إلى احتمالية تحقيق تحسن جوهري في كفاءة الخدمات اللوجستية وفي توفير الطاقة من خلال التقليل من الأميال المقطوعة المهدرة.

وسيتطلب خلق رؤى عن الآثار المحتملة لهذه التوجهات الجديدة إيجاد نهج جديدة. وفي حين ركز صناع السياسات والباحثون إلى حد كبير على التنقل الشخصي والبنية التحتية المدنية، فقد حظيت دراسة نقل البضائع باهتمام أقل بكثير، وعانت من محدودية البيانات، وخاصة في بلدان مثل الصين والهند، مما سيؤثر في نهاية المطاف على صنع السياسات. وبناء على ذلك، فإن فهم الثغرات في بيانات نقل البضائع إلى جانب استخدام أساليب جديدة مثل جمع البيانات باستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لسد الثغرات سيساعد صناع السياسات على فهم أفضل للإضطرابات التي قد تحدث في أسواق الوقود العالمية.

أدى النمو الاقتصادي في الصين والهند خلال العقدين الماضيين إلى زيادة كبيرة في الطلب على الطاقة في قطاع الشحن، مما كان له أثر كبير على أسواق الوقود العالمية. ومن بين القوى الأساسية التي تدفع هذا التغيير هو دخول كل من الدولتين إلى النظام العالمي للإنتاج والتجارة، وهو ما حولهما إلى مركزين اقتصاديين ومصدرين رئيسيين للسلع المصنعة والخدمات في السوق الدولية.

وقد أدى الارتفاع السريع في الدخل، ونمو الأسواق المحلية المدعومة بالمشاركة السكانية الكبيرة، والسياسات الحكومية النشطة إلى زيادة النمو الاقتصادي وتعزيز الرفاه المحلي. وأدى ذلك إلى زيادة الطلب على المواد الخام ومنتجات الطاقة والسلع الوسيطة والمنتجات النهائية التي تنقل عبر السفن والشاحنات والقطارات، مما يؤدي نهائيا إلى الطلب على النفط، الذي يمثل ما يقارب نصف نمو الطلب على الطاقة في قطاع النقل العالمي في العشر سنوات الأخيرة.

مع استقرار الاقتصاد الصيني على معدل نمو طبيعي جديد وفي حين أن الاقتصاد العالمي لا يزال يتعافى من الأزمة المالية، ما الذي يحمله مستقبل الصين والهند للطلب على الطاقة في قطاع الشحن؟ تشير ثلاثة توجهات إلى احتمال النمو القوي في قطاع الشحن.

على الرغم من أن التحول الاقتصادي الذي شهدته الصين في السنوات الأخيرة قد ركز على إبطاء تنمية البنية التحتية والحد من القدرة الصناعية الزائدة محليا. إلا أنه قد يكون لمبادرة الحزام والطريق، التي تركز على الاستثمار في البنية التحتية، أثر كبير على قطاع الشحن.

يصعب استبداله- سوف تزيد. ومن المتوقع أن يتفوق الديزل على البنزين ليصبح وقود النقل المهيمن في العالم خلال السنوات المقبلة مع استمرار نمو الطلب على قطاع الشحن.

ساعدت ورشة العمل على تعزيز البحوث المتعلقة بمستقبل قطاع الطلب على الطاقة في قطاع الشحن في الصين والهند من خلال التركيز على المواضيع التي تشمل:

توفر البيانات ونمذجة حركة الشحن، بما في ذلك سلاسل التوريد العالمية والروابط الدولية.

استمرار التحول الاقتصادي نحو آسيا والطلب على طاقة الشحن تركزا على الهند والصين.

التطورات الكبرى "تغير أصول اللعبة" في مستقبل الطلب على طاقة الشحن، مثل التجارة الإلكترونية، والطباعة ثلاثية الأبعاد، و التغييرات في الهيكل الاقتصادي.

أثر مبادرات التنمية الاقتصادية مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية ورابطة حافة المحيط الهندي.

شهدت الصين والهند نموًا اقتصاديًا ملحوظًا خلال الثلاثين سنة الماضية. ففي عام 2015، أصبحت الصين أكبر اقتصاد عالمي، قياسًا بتعادل القوة الشرائية. في حين أصبحت الهند أسرع اقتصاد ناشئ نموًا في العالم. ونتيجة لذلك، زاد استهلاك الطاقة في قطاع الشحن في هاتين الدولتين، سواء بالنسبة للنقل الشخصي أو لحركة الشحن. ويتم توثيق توقعات مستقبل النقل الشخصي والمنافسة على القطارات ذات محرك الاحتراق الداخلي بشكل جيد، حتى وإن كان هناك اختلاف كبير في النتائج المتوقعة. غير أنه لم يتم البحث في الطاقة المستهلكة في حركة الشحن بشكل واسع.

أدى النمو الاقتصادي السريع وتطوير سلسلة التوريد العالمية إلى أن تصبح الصين والهند أهم مستهلكين للطاقة في قطاع الشحن بعد الولايات المتحدة. وقد قمنا بتعريف قطاع الشحن ليشمل حركة المواد الخام والسلع للاستهلاك الواسع أو النهائي. وبخلاف التنقل الشخصي في تحوله المحتمل من المركبات الخاصة إلى النقل العام، والتحول من الوقود الأحفوري إلى السيارات الكهربائية، فإن احتمالية اعتماد قطاع الشحن على وقود الديزل-الذي

## عن المشروع

يهدف هذا المشروع لتحليل المحددات الاقتصادية والمؤسسية والسياساتية للطلب على الطاقة في قطاع الشحن في الصين والهند. وقد شهد كلا البلدين نموًا قويًا في استهلاك الطاقة المرتبطة بالشحن في العقود الماضية نظرًا لأدائهما الاقتصادي القوي، ومن المتوقع أن تستمر الصين والهند في تمثيل غالبية النمو في الاستهلاك العالمي للنفط لقطاع النقل في العقد القادم. بالإضافة إلى ذلك، فإن كلا البلدين يعدان أكبر مستوردين للنفط الخام من المملكة العربية السعودية.

وبالتالي، يستكشف هذا المشروع الأسواق الحالية والسيناريوهات المستقبلية لاستهلاك الطاقة في قطاع النقل في الصين والهند مع الرؤى المرتبطة بالسياسات. ويركز المشروع على وجه الخصوص على محركات الطلب لوسائل الشحن وخياراتها وتقنيات كفاءة الطاقة، كما يوفر فرصة لدراسة أفضل الممارسات في وضع الخطط لقطاع الشحن لتطوير البنية التحتية الجديدة والاستهلاك الأكثر كفاءة للطاقة في قطاع النقل المحلي في المملكة العربية السعودية.

## رابط المشروع

[مستقبل الطلب على الطاقة في قطاع الشحن: أثر الصين والهند](#)





مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية  
King Abdullah Petroleum Studies and Research Center

[www.kapsarc.org](http://www.kapsarc.org)