

تعليق

سياسة الصين للشحن الأخضر

أكتوبر 2020
شون تشن، وشون تشو

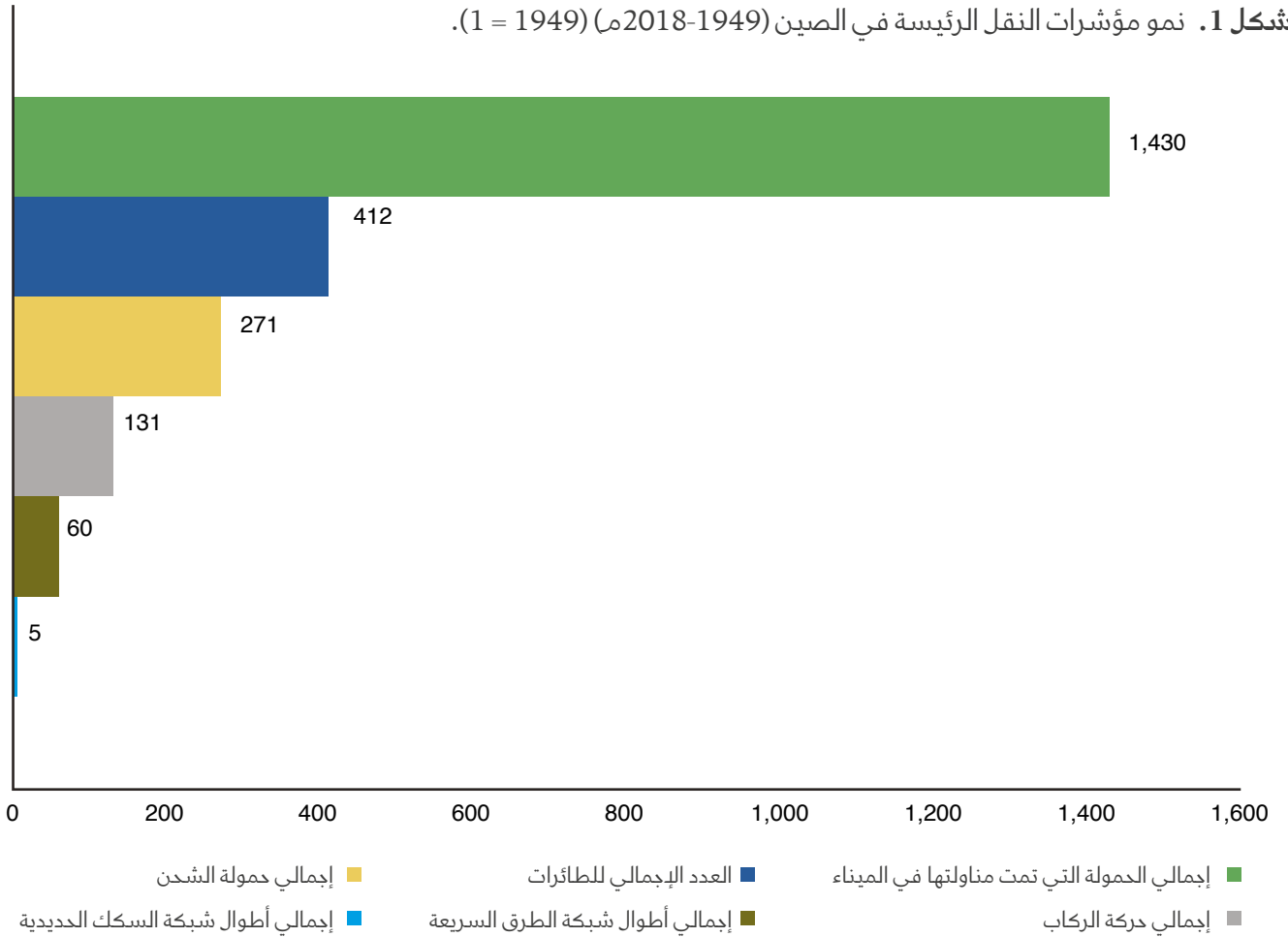


تشهد الطلب على الشحن ونقل الركاب في الصين نموًا يصل إلى مئة ضعف اعتبارًا من عام 1949م (عندما تأسست جمهورية الصين الشعبية) حتى عام 2018م

قامت اللجنة الوطنية الصينية للتنمية والإصلاح (NDRC) في شهر سبتمبر من عام 2019م، بالتعاون مع وزارة الموارد الوطنية، ووزارة النقل، والإدارة الوطنية للسكك الحديدية، ومجموعة السكك الحديدية الوطنية الصينية، بإصدار إعلان لسياسات "الآراء التوجيهية بشأن تسريع تطوير خطوط السكك الحديدية المخصصة" (NDRC 2019) الذي نص على أنه ينبغي بحلول عام 2020م أن تربط 80% من الموانئ الساحلية الرئيسية في الصين بشركاتها الصناعية والتعدينية الكبيرة التي يتجاوز حجم نقلها السنوي للبضائع 1.5 مليون طن، وجميع المجمعات اللوجستية المشيدة حديثًا، بخطوط السكك الحديدية المخصصة.

تأتي هذه السياسة الجديدة في إطار متابعة "خطة العمل الثلاثية لتعزيز تعديل هيكل النقل 2018-2020م" (مجلس الدولة 2018)، التي سنها مجلس الدولة الصيني -السلطة الحكومية الأعلى في الصين- في عام 2018م. وتهدف السياسة إلى تحسين كفاءة استخدام الطاقة في الصين والحد من تلوث الهواء الناجم عن نقل البضائع. وتمتلك الصين -باعتبارها ثاني أكبر اقتصاد في العالم- أطول شبكة طرق سريعة وشبكة سكك حديدية فائقة السرعة، وأطول ممرات مائية داخلية على مستوى العالم، كما أن لديها أعلى معدل دوران للشحن المحلي. ولقد شهد الطلب على الشحن ونقل الركاب في الصين نموًا يصل إلى مئة ضعف اعتبارًا من عام 1949م (عندما تأسست جمهورية الصين الشعبية) حتى عام 2018م (الشكل 1).

الشكل 1. نمو مؤشرات النقل الرئيسية في الصين (1949-2018م) (1 = 1949).

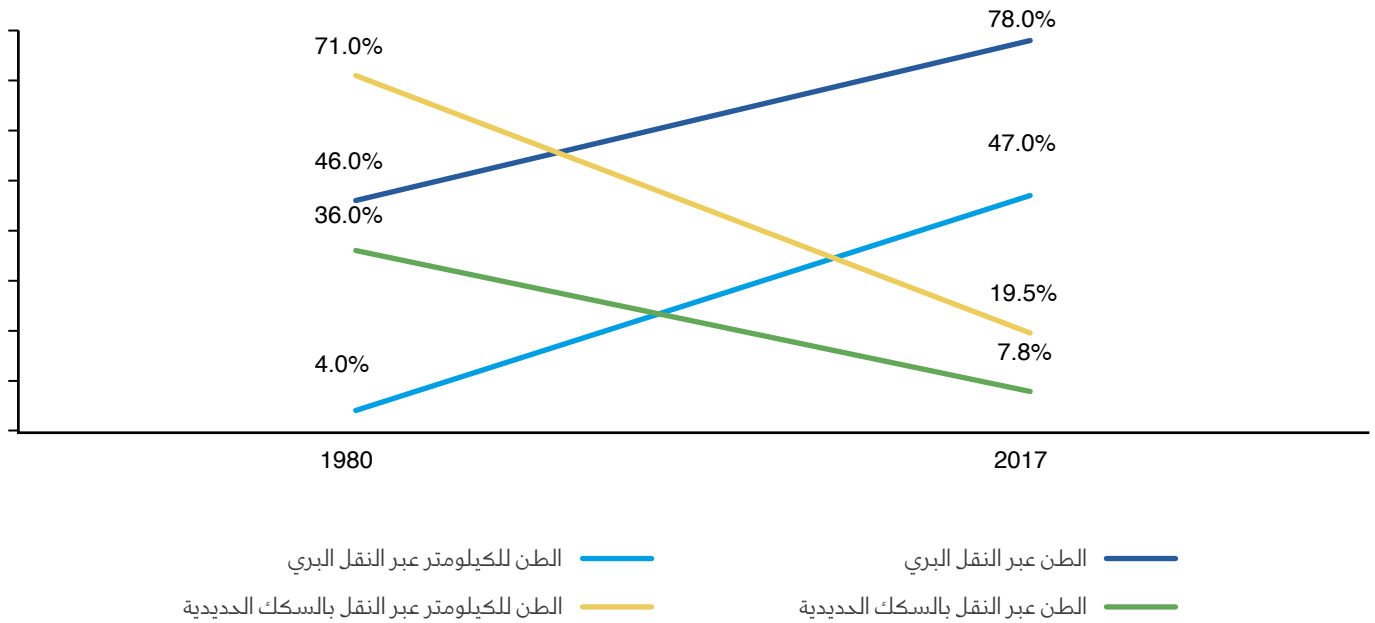


المصدر: وزارة النقل، الكتاب الإحصائي السنوي للصين، وفقاً للمؤلفين.

**أدى النمو السريع
للغاية في النقل البري
بالشاحنات في الصين
-على حساب الأنماط
الأخرى ذات الأهمية
التقليدية مثل السكك
الحديدية (الشكل 2)- إلى
هيكل نموذجي أكثر كثافة
في استخدام الطاقة
والكربون لنقل البضائع**

كان للنمو السريع في الطلب على النقل في الصين على الصعيدين المحلي والدولي -مدعومًا بالتنمية الاقتصادية السريعة للصين- تداعيات بالغة الأهمية على استهلاك الطاقة والبيئة. وتعد الصين في الوقت الراهن ثاني أكبر مستهلك لطاقة النقل في العالم، وهي بذلك تعد أكبر مصدر لانبعاثات الكربون التي يعتبر النقل أهم عامل مساهم فيها (وكالة الطاقة الدولية 2017). وقد أدى النمو السريع للغاية في النقل البري بالشاحنات في الصين -على حساب الأنماط الأخرى ذات الأهمية التقليدية مثل السكك الحديدية (الشكل 2)- إلى هيكل نموذجي أكثر كثافة في استخدام الطاقة والكربون لنقل البضائع. فتتنقل كميات متزايدة من السلع السائبة لمسافات طويلة باستخدام الشاحنات بدلًا من نقلها عبر وسائل أكثر كفاءة في استخدام الطاقة وأقل كثافة من حيث الانبعاثات الكربونية وأقل تلويثًا، مثل السكك الحديدية والممرات المائية. وتعكس مبادرات هذه السياسة مسار هذا الاتجاه، مثل تطوير نقل البضائع متعدد الوسائط، الذي يسير على وتيرة بطيئة مما أعاق عملية تحويل نقل البضائع بمنأى عن استخدام الشاحنات. فعلى سبيل المثال، تمثل عمليات نقل الحاويات متعددة الوسائط من سفينة إلى أخرى حاليًا 2% فقط من إجمالي شحن الحاويات في الموانئ الساحلية (Shen 2018). أضف إلى ذلك أن الافتقار إلى البنية التحتية بين الموانئ والسكك الحديدية والطرق يجعل عملية التحول إلى النقل بالسكك الحديدية أمرًا أكثر صعوبة وأعلى تكلفة.

الشكل 2. حصص نقل البضائع على الطرق والسكك الحديدية، مقارنة عام 1980م بعام 2017م.



المصدر: الكتاب الإحصائي السنوي للصين.

ينصب تركيزها الأساسي على تحويل حركة الشحن من النقل البري بالشاحنات إلى النقل بالسكك الحديدية والممرات المائية، وتقليل كميات البضائع السائبة التي تنقل بالشاحنات، وتعزيز نقل الحاويات المتعدد الوسائط في الموانئ الساحلية (من السفن إلى السكك الحديدية)



ولأن الصين قد استحوذت على الحصة الأكبر من نمو استهلاك النفط في النقل العالمي في العقدين الماضيين، فقد يكون للتنفيذ الناجح لاستراتيجية الشحن الأخضر تداعيات مهمة على سوق الطاقة العالمية

إن "خطة العمل الثلاثية لتعزيز تعديل هيكل النقل 2018-2020م" التي تم تنفيذها لتحسين الهيكل النموذجي لوسائل نقل البضائع في الصين، تشتمل على ستة تدابير سياسية رئيسية (الجدول 1). وينصب تركيزها الأساسي على تحويل حركة الشحن من النقل البري بالشاحنات إلى النقل بالسكك الحديدية والممرات المائية، وتقليل كميات البضائع السائبة التي تنقل بالشاحنات، وتعزيز نقل الحاويات المتعدد الوسائط في الموانئ الساحلية (من السفن إلى السكك الحديدية). وقد أثمرت بعض هذه السياسات بالفعل؛ فعلى سبيل المثال، أثبتت المشاريع التجريبية التي تشمل شركات النقل العام غير العاملة بالشاحنات (NTOCCs) -عبارة عن شكل من أشكال النقل الوسيط للبضائع- قدرتها على زيادة الاستفادة من المسافات التي تقطعها المركبات بنسبة 50٪ وتقليل تكاليف التجارة بنسب تتراوح ما بين 6٪ إلى 8٪. كما تشير الدلائل المستمدة من تقرير توضيحي يعقد مقارنة بين الوسائط المتعددة والنقل البري، إلى أن استخدام الوسائط المتعددة في النقل يمكن من تحقيق انخفاض في التكلفة بنسبة 35٪، فضلاً عن تحقيق وفورات في استهلاك الطاقة والنفقات اللوجستية بمقدار 750 ألف طن من الفحم العادي و10.3 مليار يوان صيني (وزارة النقل 2019).

أما فيما يتعلق باستشراف مستقبل سياسة الصين للشحن الأخضر، فنجد أن أحد محاور السياسة الأساسية لخطة الشحن الأخضر الصينية تتمثل في تحسين شبكة البنية التحتية الصينية المتكاملة للنقل، مما يستلزم ضرورة تطوير قنوات نقل متكاملة وإنشاء شبكات مترابطة بمكاتبها الرئيسية والفرعية، وإنشاء المزيد من مراكز الشحن. وكذلك يتمثل العنصر الأساسي الآخر في تسريع التحول والارتقاء بهيكل نقل البضائع في الصين من خلال تشجيع استخدام السكك الحديدية والممرات المائية لحركة نقل المسافات الطويلة ونقل البضائع السائبة. ولأن الصين قد استحوذت على الحصة الأكبر من نمو استهلاك النفط في النقل العالمي في العقدين الماضيين، فقد يكون للتنفيذ الناجح لاستراتيجية الشحن الأخضر تداعيات مهمة على سوق الطاقة العالمية؛ إذ من المتوقع أن تعمل سياسات استبدال الطرائق المستخدمة الموضحة أعلاه على الحد من النمو السريع للطلب الصيني على النفط المستخدم في نقل البضائع، وتحويل جزء من الطلب على الديزل المستخدم في النقل البري بالشاحنات إلى زيت الوقود الثقيل (HFO) المستخدم في الشحن عبر الممرات المائية. وقد تؤدي زيادة الطلب من نقل البضائع عبر الممرات المائية جزئياً إلى تعويض التأثير السلبي على الطلب على زيت الوقود الثقيل وفقاً للقانون الأخير للمنظمة البحرية الدولية¹ (IMO 2020)، الذي يتعين وفقاً له واعتباراً من عام 2020م استخدام محتوى كبريت أقل في زيت الوقود المستخدم في السفن من المستوى السابق الذي كان يبلغ 3.5٪ في عام 2012م لتكون نسبته 0.5٪.

¹ المنظمة البحرية الدولية (IMO) هي هيئة تابعة للأمم المتحدة يقع على عاتقها مسؤولية وضع واعتماد إجراءات لتحسين سلامة وأمن الشحن الدولي، والحد من تلوث السفن.

توفر مبادرات السياسة
هذه بصفة عامة مرجعاً
مفيداً للاقتصادات سريعة
النمو التي تواجه نمواً
قويًا في الطلب على
نقل البضائع من ناحية،
وقيوداً على استهلاك
الطاقة وانبعاثات الكربون
والملوّثات من ناحية أخرى

توفر مبادرات السياسة هذه بصفة عامة مرجعاً مفيداً للاقتصادات سريعة النمو التي تواجه نمواً قوياً في الطلب على نقل البضائع من ناحية، وقيوداً على استهلاك الطاقة وانبعاثات الكربون والملوثات من ناحية أخرى. وبالنسبة للاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية والتي غالباً ما تخضع لتوسعات اقتصادية سريعة وزيادة الطلب على نقل البضائع، فقد يكون النقل البري هو الحد الأدنى للاستجابة لهذا الطلب. إذ غالباً ما تواجه السكك الحديدية والممرات المائية تحديات تتعلق بالبنية التحتية وجودة الخدمة وغيرها. ومع ذلك فإن النمو السريع للنقل البري بالشاحنات في مزيج وسائط النقل في الدولة يؤدي أيضاً إلى زيادة استهلاك الطاقة والتأثيرات السلبية على البيئة، كما شهدنا في كل من الصين والهند. لذلك يتعين على صانعي السياسات أن يكونوا على دراية تامة بهذه الأدلة ذات الأثر الرجعي، وأن يبتكروا هيكلًا متوازنًا لوسائل النقل من أجل استيفاء أهداف السياسة التي تدعم النمو الاقتصادي وتعمل على تحسين كفاءة استخدام الطاقة.

الجدول 1. الأهداف الستة للسياسة في "خطة العمل الثلاثية لتعزيز تعديل هيكل النقل 2018-2020م".

تعزيز قدرة النقل بالسكك الحديدية:

- اتباع "موجهات تسريع بناء خطوط سكك حديدية مخصصة".
- حل مشكلة "الميل الأخير" في النقل بالسكك الحديدية.

تطوير نظام النقل المائي:

- تعزيز قدرة النقل المائي الداخلي.
- تطوير النقل النهري-البحري المباشر والنقل النهري-البحري متعدد الوسائط.
- تطوير الشحن متعدد الوسائط من السفن إلى السكك الحديدية في الموانئ الساحلية.

تحسين النقل البري للبضائع:

- تعزيز المشاريع الرائدة لشركات النقل العام غير العاملة بالشاحنات (NTOCCs).
- خفض وإنهاء أنشطة نقل البضائع بالشاحنات ذات الحجم والحمولة الضخمة.
- الترويج للمركبات القياسية والخضراء.
- تطوير أو التخلص من المركبات غير المتوافقة مع هذه المعايير.

تسريع تطوير النقل متعدد الوسائط:

- تنفيذ مشاريع تجريبية حول النقل متعدد الوسائط.
- تنفيذ مشاريع تجريبية لتعزيز ممارسات السحب والإفلات.
- تقديم المنح والإعانات المالية لبناء مراكز للشحن ومجمعات لوجستية.

توزيع البضائع في المناطق الحضرية الخضراء:

- تنفيذ مشاريع تجريبية لتعزيز توزيع الشحن الحضري المستدام.
- تعزيز الجهود الرامية إلى الترويج للمركبات التي تستخدم أنواع الوقود البديل وتطبيقها لتوزيع البضائع في المناطق الحضرية.

تكامل مصادر المعلومات:

- تسهيل وتعزيز تبادل المعلومات والمشاركة في النقل متعدد الوسائط.
- تحسين جودة خدمات المعلومات اللوجستية.
- إنشاء منصات عامة وطنية للمعلومات اللوجستية للنقل.

المراجع

International Energy Agency (IEA). 2017. "World Energy Outlook 2017."

Ministry of Transport. 2019. Internal statistics. Government of China

National Development and Reform Commission (NDRC). 2019. "Guiding opinions on accelerating the development of dedicated railway lines." (Chinese text). https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/201909/t20190918_1181923.html

Shen, Rui. 2018. "Multimodal transportation is on its way." (Chinese text). China Storage & Transport (12): 40. <http://www.chinachuyun.com/yuedu/cehua/154259530424785.html>

State Council. 2018. "Three-Year Action Plan for Promoting Transportation Structure Adjustment 2018-2020." Government of China (Chinese text). http://www.gov.cn/zhengce/content/2018-10/09/content_5328817.htm

حول المشروع

يهدف مشروع "الطلب الصيني المستقبلي على طاقة نقل البضائع" إلى تحليل المحددات الاقتصادية والتكنولوجية للطلب على طاقة نقل البضائع في الصين، الذي يعد أكبر المساهمين في نمو استهلاك النفط العالمي منذ عام 2000م. ويستكشف هذا المشروع الأسواق الحالية والسيناريوهات المستقبلية لاستهلاك طاقة نقل البضائع في الصين بالتركيز على سؤالين محددتين: أولاً، كيف سيحدد النموذج الاقتصادي الجديد للصين حركة الشحن المستقبلية واتجاهات استهلاك الطاقة فيها، نتيجة للتحديث الصناعي والتحول في نمط الاستهلاك؟ ثانياً، ما إمكانية الحفاظ على الطاقة من الاضطرابات التكنولوجية في قطاع لوجستيات نقل البضائع في الصين (مثل مطابقة النقل الرقمي للنقل بالشاحنات على الطرق)؟

عن كابسارك

مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك) هو مركز عالمي غير ربحي يجري بحوثاً 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 النشر 2020 محفوظة لمركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك). لا يجوز استخدام هذا المستند أو أي معلومات أو بيانات أو محتوى يتضمنه دون نسبه بشكل ملائم لكابسارك. كما لا يجوز إعادة إنتاج هذا المستند أو جزء منه دون إذن خطي من كابسارك. ولا ينشأ عن المعلومات الواردة في هذا المستند أي ضمان أو تعهد أو أي مسؤولية قانونية –سواء مباشرة أو غير مباشرة- تجاه دقتها أو اكتمالها أو فائدتها. كما لا يجوز أن يعتبر هذا المستند –أو أي جزء منه- أو أن يفسر كنصيحة أو دعوة لاتخاذ أي قرار. الآراء والأفكار الواردة هنا تخص الباحثين معدي الدراسة، ولا تعكس بالضرورة موقف المركز ووجهة نظره.



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

www.kapsarc.org