



## أوراق في سياسات النقل الوطني

# د. مهدي البناي \* : القناة الجافة العراقية ، شيءٌ من الواقعية للآمال الطموحة

يَبْدُو أنَّ التفكير الريعي واستسهال التوزيع، والتعويل على الموارد الطبيعية والمنح الالهية، تَسَرَّبَ الى العقل الجمعي العراقي ، بحيث أدمن التطلع لليد الخفية التي ستنقذه من واقعه الاقتصادي المأزوم.

وبات التفكير بالمشاريع الموهومة ، وفتنازيا المبالغة كحل ينتشل المجتمع من الفشل ببناء قطاع انتاجي مستدام يمكن للطبيعة أن تسهم في دفعه دون أن تكون مرتكزاً له بالضرورة.

تنتشر هذه الايام دعوات مستميتة للترويج لمشاريع ومبادرات اقتصادية مُتخيلة ، كمنقذ موازٍ للبترول (وكأنَّ البترول لم يكن كافياً) ، فمن الاتفاقية الصينية الى طريق الحرير الى القناة الجافة، وهلم جراً.

ابتداءً، ينبغي القول أن كل نشاط او مبادرة أو علاقة اقتصادية تحمل بعض الجدوى الاقتصادية للبلاد مرحبٌ بها ، ويجب انتهازها ، لكن المبالغة بالتعويل عليها كمنقذ للاقتصاد أمرٌ غير مستساغ ، والاسفاف بطرح ارقام وبيانات متوهمة لتضليل العامة أمرٌ مستنكر.

وكما يقول باولو فريير (ان تضليل عقول البشر هو أداة للقهر، تسعى النخبة من خلالها الى تطويع الجماهير لاهدافها الخاصة).

والأدهى ، أن مثل هذا الترويج الاقتصادي لا يصدر من النخب الاقتصادية غالباً ، وإن أسهم به بعضهم ، انما أكثره يصدر من ناشطي منصات التواصل الاجتماعي ، وبعض الاعلاميين غير



## أوراق في سياسات النقل الوطني

الاقتصاديين، الذين يكررون بعضهم في نشر بيانات إما مبالغ بها ، او مغلوبة بالمجمل ، ومن كثرة التكرار فانها تبدو للعامة بمثابة الحقائق، ولعل ما يحدث هو مصداق لقول هربرت شيلر (عندما يعمد مديرو اجهزة الاعلام الى طرح أفكار وتوجهات لا تتطابق مع حقائق الوجود الاجتماعي، فانهم يتحولون الى سائسي خيول)

يجب أن نؤكد حاجة البلاد للبنى التحتية الحديثة ، وبحاجة لتجديد واصلاح ما تقادم منها ، وهي حاجة ذاتية وموضوعية بغض النظر عن المبادرات الخارجية ، فحاجتنا واضحة الى طرق وسكك حديد حديثة ، اذا ما علمنا ان المعيار الدولي الدولي للطرق يتطلب 1 كم لكل 100 شخص ، في حين ان مجموع أطوال الطرق في العراق بحدود 48000 كم فقط!

اما شبكة السكك الحديدية فتبلغ مجموع أطوالها 2893 كم فقط ، اي بنسبة كثافة 1 كم لكل 13823 شخص، في الوقت التي تبلغ كثافتها في اوروبا مثلاً 1 كم لكل 2347 شخص!!

يقصد بمصطلح (القناة الجافة) Dry Canal مشروع انشاء شبكة سكك حديد وطرق برية سريعة تربط ميناء الفاو الكبير (المزمع انشاؤه) بسكك الحديد والطرق في اوروبا عبر الاراضي التركية، بطول يقرب من 1200 كم، وصفة (جافة) جاءت لمحاكاة قناة السويس المائية ، وهي تبرز اعلامياً كطريق موازٍ أو منافس أو حتى بديل عنها.

وشاعت مؤخراً دعوات لاهياء هذه القناة بصفتها مشروعاً رائداً يُمكن العراق من احتلال موقعاً متميزاً في شبكة النقل العالمي ، ومحور رئيسي للنقل بين شرق اسيا واوروبا ، كونها ستوفر طريقاً أقصر، وزمناً أقل، وبالتالي تكلفة أقل.

كما راجت دعوات كثيرة على أن هذه القناة هي مطلب صيني ضمن ما اطلق عليه مبادرة الحزام والطريق. Belt & Road Initiative



## أوراق في سياسات النقل الوطني

لكن لا تتوفر دراسات جدوى اقتصادية (كمية وتحليلية) حقيقية يمكن الركون اليها لتبرير كل هذه الدعوات، فقط ارقام متناثرة هنا وهناك، وتُكرر باستمرار لتغذي آلة اعلامية واسعة ، دون تفحص او مناقشة اقتصادية علمية.

ترجع بدايات فكرة القناة الجافة الى بداية القرن الماضي ، ففي 27 تموز 1911 تحديداً أقام رئيس الأشغال الألماني ببغداد احتفالاً بمناسبة وضع حجر الأساس للمشروع الذي عرف بالباءات الثلاثة ( B.B.B برلين – بيزنطة – بغداد ) ، ولم تكن سكة الحديد بغداد – بصرة قد انشأت بعد.

بعدها ظهرت فكرة ربط البحر المتوسط بالخليج العربي بسكة حديد سنة ١٩٣٠ وهو مشروع اقترحه احد موظفي السكك الهندية آنذاك. كما ظهرت مقترحات عديدة لمشاريع خطوط السكك عبر الأراضي العراقية لكنها سرعان ما انهارت، ومن الجدير بالذكر إن التنافس بين المانيا وبريطانيا كان كبيراً من اجل إنشاء خطوط للسكك الحديد في العراق.

ثم طرحت فكرة اقامة القناة الجافة بجدية عندما اغلقت قناة السويس لمدة قاربت العشر سنوات (١٩٦٧ – ١٩٧٥) بدأ التفكير وبصورة جديدة بضرورة انشاء خطوط لسكك الحديد بين ميناء اللاذقية السوري على سواحل البحر المتوسط وبغداد وصولاً لموانئ الخليج العربي. ولم يكتب النجاح للمشروع لاسباب سياسية بينية واقليمية آنذاك.

ولم يكن مشروع القناة الجافة هو المشروع الوحيد الذي طرح لتفادي المرور بقناة السويس ، فهناك المشروع الايراني – الروسي لايجاد ممر تجاري (شمال-جنوب) الذي يربط بين الهند حتى روسيا مروراً بأراضيها وتقول إنه بديل جيد لقناة السويس المصرية. وهذا الخط يبدأ من الهند وصولاً إلى ميناء 'جابهار' الواقع جنوب إيران على المحيط الهندي، ثم شحن البضائع برا وصولاً إلى ميناء 'بندر إنزلي' شمال إيران على ساحل بحر قزوين. ويتبع ذلك، نقل السلع بحراً إلى أستراخان جنوب غرب روسيا ومنها إلى شمال روسيا أو إلى دول أوروبا عبر خطوط السكك الحديدية.



## أوراق في سياسات النقل الوطني

وتضعف فكرة (تَقْرُد) القناة الجافة بالوصول الى موانئ البحر المتوسط ، اذ يمكن ايجاد بدائل مطروحة فعلا ، واحدها انشاء خط سكي موازٍ لخط أنابيب التاب لاین Trans-Arabian Pipeline النفطي من الموانئ السعودية على الخليج باتجاه ميناء صيدا في لبنان مروراً باجزاء من الاردن وسوريا ، ولكن يتميز مسار القناة الجافة (باتصال طريقه البري حتى غرب اوربا بينما يحتاج مسار خط التاب لاین الى اعادة التحميل مرة اخرى على البواخر باتجاه غرب اوربا.

وظهرت الدعوات مجدداً لاهياء مشروع القناة الجافة بعد 2003 ، ليس بكونها (مشروعاً) اقتصادياً واعداً ، بل بكونه (منقذاً) و (مصيرياً) و ثروة تضاهي ثروة البترول ذاتها، وطرحت أرقام وبيانات مشتتة ومظلمة تناولها الاقتصاديون وغيرهم.

ربما لا يلتفت الى هستريا المنشورات والفضلكات الدعائية الشعبوية ، ولكن تردد هذه الديماغوجية في أبحاث اكااديمية ونشرات بحثية في مجلات ودوريات اقتصادية يفترض أنها رصينة فهذا يدعو للحيرة والعجب.

ولعل السمة الغالبة في جميع ما نشر لحد الان عن الجدوى الاقتصادية للقناة الجافة هي سمة الاحكام المسبقة ، والتأكيدات السائبة بدون ان تعتمد اسلوب البحث العلمي الدقيق.

يفترض احد الباحثين (في بحث اكااديمي) أنه يمكن للقناة الجافة العراقية منافسة قناة السويس ، وتحويل العراق الى أهم قناة جافة في العالم ، ولكنه لاثبات فرضيته يعقد مقارنة (الكلفة والزمن) مع طريق رأس الرجاء الصالح !! ومن البديهي أن الكفة ترجح لصالح القناة المفترضة ، ويهمل المقارنة مع قناة السويس !! كما جاء في فرضيته.

وفي اطروحة للدكتوراه ، تفترض أنه (في حال بناء ميناء الفاو ، ومفاصل نجاح النقل عبر مشروع القناة الجافة ، الأمر الذي سيجعل الطريق لنقل البضائع بين الأجزاء الشمالية والجنوبية من العالم أقصر). وأنه (سيتم تحميل الشحنات (البضائع) القادمة عبر الخليج في قطارات وشاحنات من ميناء الفاو العراقي الكبير جنوب البلاد ، ثم ستنتقل عبر البلاد إلى تركيا ثم إلى



## أوراق في سياسات النقل الوطني

أوروبا. وهذا من شأنه أن يمنح شركات الشحن بديلاً للطريق التقليدي ولكنه لا يلتف حول شبه الجزيرة العربية ، حتى قناة السويس في مصر.) وهكذا وبدون اية محاولة بأسلوب البحث الكمي لاثبات أو نفي فرضيته يصل الى نتيجة (قد يمثل ذلك تحدياً لقناة السويس ، وهي أكثر الروابط التجارية ازدحاماً مع المزيد من الطرق في المنطقة) ، ولكنه يستدرك قائلاً (العيب الرئيسي في القنوات الجافة هو فاصل الحمولة عند كلا الطرفين ، مما يزيد من التكاليف والتأخير ، فضلاً عن اقتصادات الحجم المحدودة على الطريق.

في بحث آخر ينطلق الباحثان من (حقيقة) أن إنشاء ميناء الفاو الكبير وربطه بمبادرة طريق الحرير له دور هام في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية بشكل مباشر أو غير مباشر على واقع الاقتصاد العراقي ) ثم يستنتجان أن (القناة الجافة توفر للتجارة العالمية أقرب وأرخص طريق وذلك فقط من خلال وجهة ميناء الفاو مروراً بأراضي العراق باتجاه تركيا وسوريا والأردن ثم باتجاه جنوب شرق آسيا والعكس.

وهذا الاستنتاج بهذه الصورة هو اطلاق لاحكام ونتائج بدون أدنى حسابات او بحوث كمية !

احدى البحوث قارنت بين كمية الوقود المستهلك في القطارات بالنسبة لمثيلها في البواخر، واستنتج ان هناك وفرة بتكاليف الوقود بطريق السكك! ، ولكنه تجاهل الكمية المشحونة (عدد الحاويات المنقولة مثلاً) بالنسبة الى كمية الوقود ، اذ أن سفينة الحاويات (متوسط الحمولة حالياً 7000 حاوية) تستخدم طاقة أقل بكثير لكل حاوية من أي شيء آخر ، وبالتالي سيكون أرخص بكثير. أي انه أهمل (وفورات الحجم).



## أوراق في سياسات النقل الوطني

هذه فقط نماذج من بحوث ودراسات يفترض بها أنها (علمية) ولكن لم نرَ جهداً لاثبات فرضياتها بمنهج علمي (كمي تحليلي) وانما تنتهي البحوث دائماً لاستنتاجات سائبة لا تركز على أدلة يمكن التعويل عليها ، غير سرد لامال وطموحات أقرب للاعلامية منها الى العلمية.

وهكذا يبدو ان لا دراسة جدوى اقتصادية مفصلة بنيت عليها هذه الدعوات واليقينيات المزعومة ، وما يؤكد قولنا أنه بعد كل هذه السنوات من المهرجانات والحملات الدعائية لهذا المشروع العملاق ، يأتي وزير النقل العراقي بتاريخ 10 / 1 / 2021 ليوجه باعداد دراسة جدوى اقتصادية فيما يخص الطاقة التصميمية لميناء الفاو في حال استقبال البضائع والحاويات الواردة من دول العالم والتي سيكون مخطط سيرها عبر القناة الجافة العراقية وصولاً الى الاسواق الاوربية عبر الاراضي التركية (موقع الوزارة)

وكغيره من مشاريع الاعمال يحتاج مشروع القناة الجافة الى دراسة جدوى اقتصادية تبرر الاستثمار فيه ، أو توفر أدلة مقنعة لسيل الدعاية والامال العريضة.

وتقوم دراسات الجدوى بالمجمل على دراسة الجوانب الفنية والاستثمارية والتسويقية ، واذ كانت التحديات الفنية والتمويلية ممكنة فان تحدي السوق يبقى الاله ، فتحديد ودراسة حجم السوق المستهدف Market Size ، والشريحة المستهدفة Segmentation .

ومن الممكن ملاحظة أن مستخدم القناة او (الزبون) هم شركات الشحن ، وهم بالاساس من يقرر سلوك مسار محدد للنقل بناءً على عناصر (الحجم، النوع ، التكلفة، الزمن) والنوع ، وبما يوفر لهم ميزة تنافسية لتلبية حاجات زبائنهم بالوقت والزمن المناسب، ومراعاة مبدأ الربحية الاساس في عملهم .

واذ لا تتوفر لحد الان دراسة جدوى رصينة يمكن الاعتماد عليها ، فانه من اليسير مقارنة التكلفة والزمن بين مسار القناتين (الجافة والسويس) من وجهة وحساب (المستهلك الاخير) وهو مالك البضاعة ، فهو الذي سيتحمل تكلفة الشحن بالخير.





## أوراق في سياسات النقل الوطني

وبالرغم من أن هذه الطريقة لا تغني عن الجدوى الاقتصادية من وجهة نظر شركات الشحن، فقد لا تعبر أسعار الشحن المعروضة من قبل الشركات عن الكلف الحقيقية لها، فهناك هامش ربح ضمن هذه الاسعار، ولكنها تعتبر مؤشراً هاماً عنها، فالاختلاف في هامش الربح ليس كبيراً لشدة السوق التنافسية.

لشحن حاوية بضائع (20 قدم) من ميناء كوانزو الصيني الى ميناء روتردام في غرب اوروبا (شحن بحري فقط) فان التكلفة تبلغ 3000 – 4000 دولار، وتستغرق حوالي 30 يوماً.

وإذا افترضنا أننا نتبع مسار (كوانزو – الفاو – روتردام) يعني (Sea & Land) فان تكلفة الشحن البحري تبلغ 3000 دولار، بزمن 24 يوماً تقريباً حتى ميناء الفاو، يضاف اليها تكلفة شحن بالقطار (فاو – روتردام 5400 كم) تبلغ 2700 دولار تقريباً (بافتراض كلفة نقل تبلغ نصف دولار لكل حاوية / كيلو متر، وهو سعر نقل بالقطارات واطى جداً بالقياس لكلف النقل في اوروبا، ولكن تم اعتماد اسعار شركة السكك العراقية الحالية)، فيكون مجموع تكلفة الشحن عبر مسار القناة الجافة 5700 دولار!! وبزمن (نقل بري) حوالي ستة أيام باحسن الظروف المثالية بدون حساب لاوقات التوقف لاغراض المناولة والجمارك وغيرها، اي مجموع الزمن على هذا المسار هو 30 يوماً.

وفق هذا الحساب المبسط فان القناة لا توفر في التكلفة ولا تقصر بالزمن!!

اضافةً لعوامل عديدة تؤخذ بنظر الاعتبار في اختيار مسار الشحن، ينبغي الاشارة الى مسألتين غاية بالاهمية، الاولى هي (وفورات الحجم) فمتوسط حمولة سفن الحاويات حالياً بين (5000 – 7000) حاوية قياسية. فاذا كان عدد المقطورات لكل قطار هو 50 مقطورة (عدد عربات قطارات الصين – اوروبا هو بين 40 – 50 مقطورة) فهذا يعني لتفريغ سفينة حاويات تحمل 7000 حاوية (وهو متوسط حمولة سفن الحاويات حالياً) فهذا يعني اننا نحتاج الى 140 قطار، واذا ضاعفنا طاقة القطار الواحد الى 100 حاوية عندها نحتاج الى 70 قطاراً!!



## أوراق في سياسات النقل الوطني

وعلى افتراض امكانية تيسير هكذا عدد من القطارات ، السؤال الالهم كم نحتاج من وقت لتحميل، وتجهيز، واكمال الاجراءات الجمركية لـ 70 قطار ؟ فالزمن هو أحد عنصري المفاضلة بين خطوط الشحن.

المسألة الاخرى هي الحمولة الراجعة (العكسية) ، فشركات الشحن وخاصة على الخطوط المنتظمة تأخذ بنظر الاعتبار في تحديد اسعارها ليس فقط المسافة ووزن البضاعة (في رحلة الذهاب) ، وانما كمية الشحن العكسي ونسبة الحمولة فيه. فنسبة الشحن العكسي الراجع (في رحلة العودة) يؤثر في تحديد اسعار الشحن، وليست المسافة المقطوعة في رحلة الذهاب فقط. ومن غير المحتمل ان لدى العراق ما يصدره كشحن عكسي يحتمل على البواخر العائدة.

أعود لاؤكد الحاجة الى دراسة علمية واقعية لاثبات الجدوى من عدمها ، فما ذكر آنفاً هو مؤشرات تقريبية .

حتى الامال العريضة تحتاج الى جرعة من الواقع ، فما نُشر لحد الان حول جدوى القناة ، وما يروج له من ألمعية هذه الفكرة لم يُدعم ببحوث تحليلية وكمية ، تنهض كأدلة يمكن الركون اليها علمياً.

(\* باحث اقتصادي وصناعي عراقي

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بأعادة النشر بشرط الإشارة الى المصدر. 19 كانون اول 2021

[Iraqi Economists Network – شبكة الاقتصاديين العراقيين](http://www.iraqieconomists.net)