د. مهدي البناي *: القناة الجافة العراقية.. الحاجة الداخلية ، وفرص المنافسة الاقليمية

مقدمة:

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 لاحياء هذه القناة بصفتها مشروعاً رائداً يُمَّكن 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 .

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

هذا البحث ليس دراسة جدوى اقتصادية ، وليس بحثاً مفصلاً في موضوع شائك يستلزم تفصيلات كمية ومالية وزمنية تدور ضمن اجواء اقتصادية وسياسية واجتماعية شائكة ، بل هو مجرد محاولة أولية لبيان المبالغة السائدة في أهمية القناة اقتصادياً ، وقدرتها على المنافسة اقليمياً. وهو دعوة لدراسات جدوى اقتصادية أعمق وأشمل .

يستعرض البحث بدايات فكرة انشاء القناة الجافة العراقية كطريق اضافي او بديل لنقل البضائع القادمة من شرق اسيا باتجاه اوروبا او شرق البحر المتوسط ، والظروف والحاجات الاقتصادية والسياسية السائدة آنذاك ، والتي دفعت باتجاه التفكير بمشروع القناة. ويتناول البحث دور النقل البحري في الاقتصاد العالمي وما يحدثه النمو الاقتصادي من أثر في حجم ومسارات ونظم النقل البحري.

وكغيره من المشاريع يحتاج مشروع القناة الى دراسة تبحث في جدواه الاقتصادية وامكاناته الفنية ، لتشكل الاساس والدافع المنطقي للمضي في هكذا مشاريع من عدمه، أو تعديل أهدافها لتتناسب مع الحقائق على الارض.

ان الامال العريضة تحتاج الى جرعة من الواقع ، وهذا ما سعى البحث لبيانه، باستعراض البحوث السابقة التي رأى الباحث أنها لم ترقَ في أدلتها لابراز جدوى المشروع. وحاول ان يُقيم مقارنة أولية بين افضلية سلوك مسار القناة الجافة وبين المسار البحري عبر قناة السويس ، من حيث اختصار الزمن وتوفير التكلفة .

إن ما نُشر لحد الان حول جدوى القناة ، وما يروج له من ألمعية هذه الفكرة لم يُدَّعم ببحوث تحليلية وكمية تنهض كأدلة يمكن الركون اليها علمياً.

القناة الجافة، الحاجة والبدايات

تَسهُل ملاحظة حاجة البلاد للبنى التحتية الحديثة ، فهو يفتقد الكثير منها ، 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 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 !!

أوراق في سياسات النقل الوطنية

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

بعدها ظهرت فكرة ربط البحر المتوسط بالخليج العربي بسكة حديد سنة 1930 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 (1967–1975) بدأ التفكير وبصورة جديدة بضرورة انشاء خطوط لسكك الحديد بين ميناء اللاذقية السوري على سواحل البحر المتوسط وبغداد وصولاً لموانئ الخليج . 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 وصولا إلى ميناء 'جابهار' الواقع جنوب إيران على المحيط الهندي، ثم شحن البضائع برا وصولا إلى ميناء 'بندر إنزلي' شمال إيران على ساحل بحر قزوين. ويتبع ذلك، نقل السلع بحرا إلى أستراخان جنوب غرب روسيا ومنها إلى شمال روسيا أو إلى دول أوروبا عبر خطوط السكك الحديدية.

وظهرت الدعوات مجدداً لاحياء مشروع القناة الجافة بعد 2003 ، ليس بكونها (مشروعاً) اقتصادياً واعداً ، بل بكونه (منقذاً) و (مصيرياً) وثروةً تضاهي ثروة البترول ذاتها، وطُرحَت أرقامٌ وبيانات عشوائية لا تستقي دلالتها من بحوث مستفيضة.

وينبغي ملاحظة ان الدعوات لانشاء هذه القناة وقدرتها التنافسية في بداية القرن إنما جاءت في ظروف تختلف عما هو عليه واقع النقل العالمي اليوم ، فمنطقة الشرق الاوسط برمتها كانت تحت النفوذ الانجليزي ، اي ضمن منظومة سياسية وامنية واحدة، اضف الى ذلك ان سرعة سفن النقل لم تكن تتجاوز 5 عقد بكثير ،

وبحمولات لا تتجاوز بضع مئات من الاطنان، ولم يدخل نظام النقل بالحاويات الا في خمسينيات القرن الماضي ، ما أسهم بتغيير شكل واحجام وطرق النقل البحري برمته، وأنتجت الثورة التكنولوجية للنقل بالحاويات بشكل تدريجي أشكالًا جديدة من العلاقات بين البلدان والمناطق ومدن الموانئ ، مدعومة بضغط مستمر على تكاليف النقل (Limao, 2001) ، وزيادة قوة تحالفات الشحن وشركات النقل الكبيرة . كما ان سرعة السفن الحديثة وصلت الى 23 عقدة / بالساعة، وبمتوسط 15 عقدة بالساعة، والحمولات الى 28000 حاوية قياسية TEU .

تضعف فكرة تفرد القناة الجافة بالوصول الى موانئ البحر المتوسط فقط ، اذ يمكن ايجاد بدائل مطروحة فعلا واحدها انشاء خط سككي موازٍ لخط التاب لاين النفطي من الموانئ السعودية على الخليج باتجاه ميناء صيدا في لبنان مرورا باجزاء من الاردن وسوريا ، والخط أقصر مسافة من طريق القناة الجافة العراقية اذ يقدر بحدود 1660 كم.

اذا الهدف هو استمرار الاتجاه صوب غرب اوروبا بطريق بري، وهو ما يميز القناة عن خط التاب لاين اذا يحتاج الى اعادة التحميل مرة اخرى على البواخر باتجاه غرب اوربا.

النقل البحري العالمي

تشكل التجارة البحرية 89.6٪ من التجارة العالمية من حيث الحجم و 70.1٪ من حيث القيمة. كما انها تشكل 5% من حجم الاقتصاد العالمي، ويعتبر الشحن البحري من أكثر الصناعات عولمة من حيث الملكية والعمليات. ويمر ما نسبته 12% من النقل البحري عبر قناة السويس ، وبمعدل 50 سفينة يومياً.

يتم نقل حوالي 11 مليار طن من البضائع عن طريق السفن كل عام. وهذا يمثل 1.5 طنًا لكل شخص بناءً على عدد سكان العالم الحالي. إن قدرة الشحن على نقل البضائع والمواد من مكان إنتاجها إلى حيث سيتم استهلاكها في النهاية هي أساس الحياة المعاصرة.

يولد الاقتصاد العالمي معظم الطلب على النقل البحري ، إما من خلال استيراد المواد الخام للصناعات التحويلية أو التجارة في المنتجات المصنعة. أن النقل البحري يرتبط ارتباطًا طردياً بالنمو الاقتصادي ، ومع ذلك ، فإن العلاقة بين الشحن البحري والصناعة العالمية ليست بسيطة أو مباشرة. هناك جانبان مختلفان للاقتصاد العالمي قد يؤديان إلى إحداث تغيير في الطلب على النقل البحري: دورة الأعمال ، ودورة تنمية التجارة، وتضع دورة الأعمال الأساس لدورات الشحن.

كما يؤثر حدوث "الصدمات" الاقتصادية أيضًا على التجارة المنقولة بحراً، وغالبًا ما يتسبب بها حدث معين مسبباً أثراً شديداً على سوق الشحن البحري.

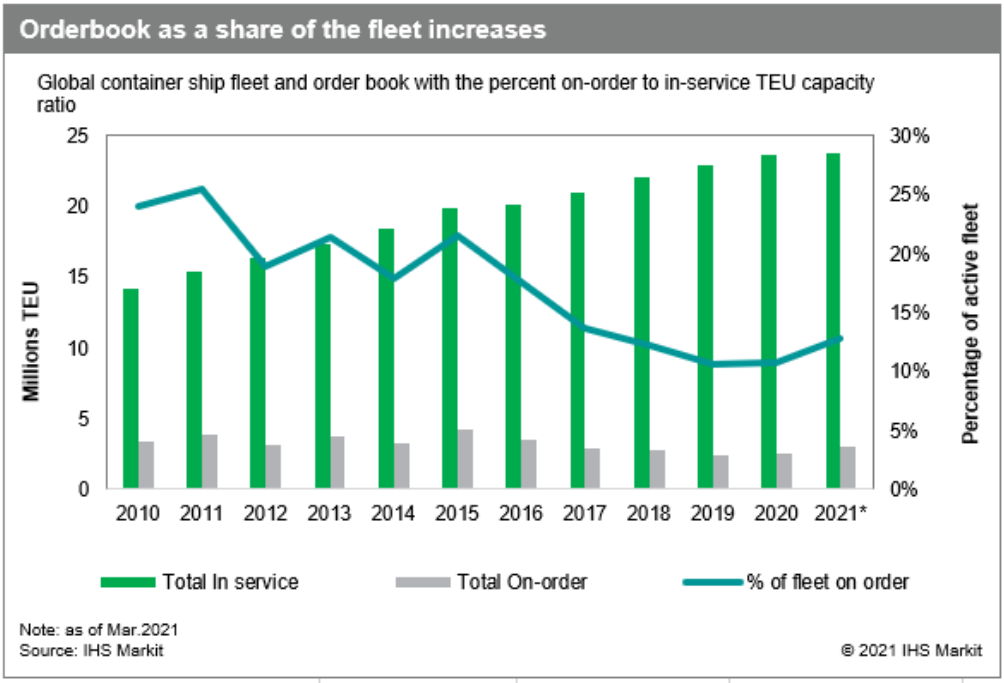
ومن البديهي أن تتمتع البلدان المطلة على البحر بميزة الاتصال المباشر بالطرق البحرية العالمية ، وسهولة التبادل التجاري المباشر بدول العالم المختلفة، عكس البلدان الحبيسة التي تواجه قيوداً اقتصادية ناتجة عن حاجتها الى البحر، لذلك تسعى دائماً الى التغلب على هذا الواقع والوصول الى المياه المفتوحة ، وتستثمر في ذلك علاقاتها السياسية والاجتماعية وتبادل المنفعة او حتى (خلقها) لبلدان الجوار مقابل استخدام موانئها.

ومع ذلك ، فإن كون بلدٍ ما غير ساحلي لا يعني بالضرورة استبعاده من التجارة الدولية ، بل يعني ارتفاع تكاليف النقل بشكل كبير مما قد يضر بالتنمية الاقتصادية. علاوة على ذلك ، يمكن اعتبار بلدًا غير ساحلي مفهومًا نسبيًا، حيث يمكن اعتبار البلد الساحلي غير ساحلي نسبيًا إذا لم يكن نظام الموانئ الخاص به كافيًا

للتعامل مع تجارته البحرية أو إذا كان مستوردوه أو مصدروه يستخدمون ميناء في بلد ثالث. على سبيل المثال ، تتمتع فرنسا بإمكانية وصول بحرية كبيرة ، ولكن الميناء الأساسي الذي يتعامل معها هو أنتويرب في بلجيكا.

يبلغ عدد سفن النقل حول العالم حوالي 53,000 سفينة، وهي تتوزع على الشكل الآتي : سفن نقل البضائع العامة والسائبة: 28,337 سفينة ، ناقلات النفط الخام: 7,388 ناقلة ، ناقلات البتروكيماويات: 5,609 ناقلة ، سفن ناقلات الحاويات: 5,152 سفينة ، سفن نقل المسافرين: 4,627 سفينة ، ناقلات الغاز المسال 1,932 ناقلة.

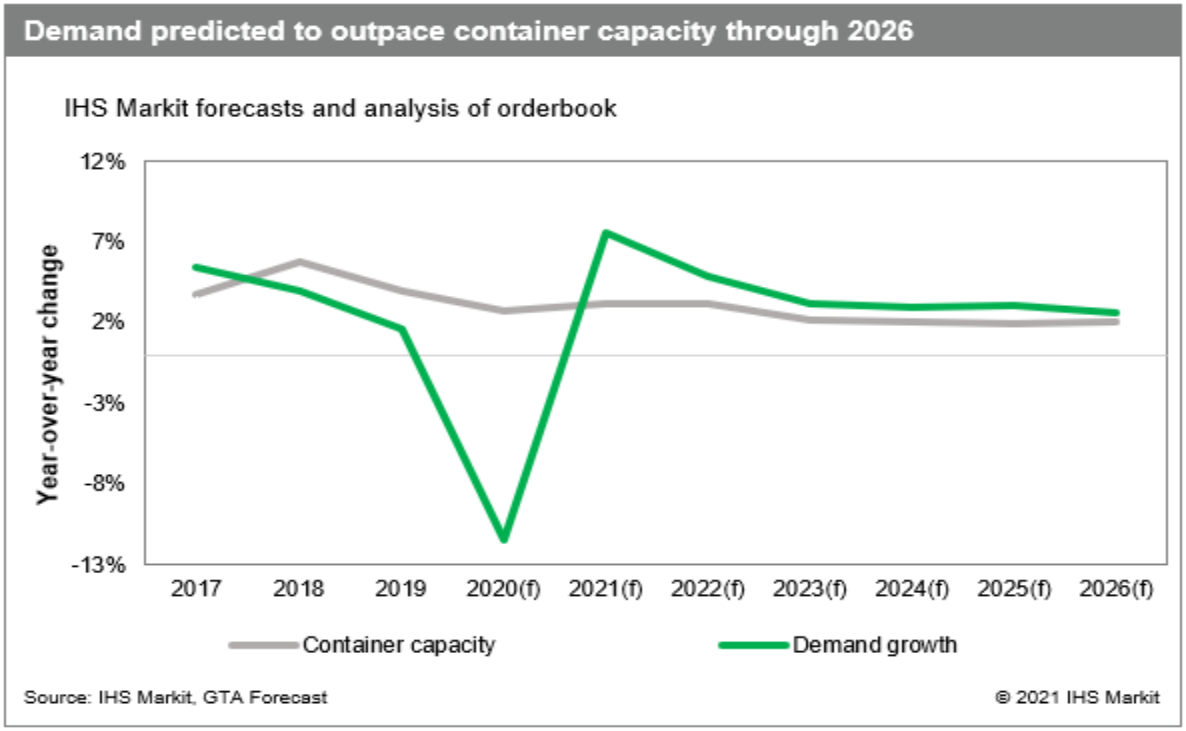
ولا يمكن مضاهاة أحجام النقل الكبيرة الممكنة بالشحن البحري مع أية طريقة اخرى برية كانت أم جوية ، فالسفينة الواحدة قادرة على نقل حمولة 100 قطار ، لذلك سيظل النقل البحري الخيار الاهم لعمليات النقل الضخمة ، وان بقية الخيارات ستظل بدائل ثانوية.



أوراق في سياسات النقل الوطنية

يشكل النقل البحري بالحاويات عماد التجارة الدولية، وقد تكاثفت خطوط نقل الحاويات على محور يمتد من الموانئ الآسيوية شرقاً إلى موانئ شمال أوروبا غرباً، مروراً بالمحيط الهندي وبحر العرب والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط. وتعمل على هذا المحور ناقلات عملاقة للحاويات تشغّلها شركات كبرى متخصصة لخطوط نقل الحاويات التي شكلت فيما بينها تحالفات هامة للحفاظ على هوامش ربحها وحصتها السوقية في ضوء تحديات فائض السعة الناجم عن الزيادات المضطردة في أعداد وحجوم سفن نقل الحاويات. (النقل واللوجستيات في المنطقة العربية ، 2017)

وفقًا للأونكتاد ، زادت سعة إمداد أسطول الحاويات في عام 2018 بنسبة 6% ، مقارنة بـ 4 % في عام 2017. ، لتصل إلى حجم إجمالي يقدر بـ 152 مليون حاوية قياسية (الأونكتاد ، 2019).



مسلمات الجدوى المزعومة

في بحثه (الاهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير) يفترض د. محمد مؤنس 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.

فيذكر ان المسافة البحرية بين مينائي بومباي الهندي ومرسيليا الفرنسي عبر رأس الرجاء الصالح تصل إلى (18584 كم) تقطعها السفن في 28 يوم ، في حين إن المسافة عبر العراق والبحر المتوسط تقطع (12880 كم) خلال 13 يوم ، وان المسافة البحرية بين ميناء نيويورك الأمريكي واللاذقية السوري عبر البحر المتوسط تصل إلى (9500 كم) تقطعها السفن في 18 يوماً، وفي غضون ثلاثة أيام تنقل البضائع إلى موانئ الخليج العربي ، بينما تستغرق (34 يوم (عبر رأس الرجاء الصالح بين موانئ نيويورك وموانئ الخليج العربي (مؤنس، 1994).

وفي مقدمة بحثه يقول ابراهيم الجابري (القناة الجافة ستسمح بنقل البضائع بين شمال وجنوب العالم بشكل سريع واقتصادي وأكثر أمناً) (Al-Jabberi) ، وذكر في فرضية بحثه ان مشروع القناة الجافة سيقلل من وقت الشحن ونفقات النقل بين أسيا الى اوروبا) ، (قد يكون العراق طريقاً جافاً بديلاً عن قناة السويس) ، ويذكر أنه لدعم حجته سيتبع طريقة البحث الكمي، وطريقة البحث المقارن ، ولكن بالمقارنة مع (مشروع القناة الكبرى في الصين !!!)

ولم نجد في متن البحث اي حسابات او بيانات لا كمية ولا مالية ، ولا أي شكل من أشكال الدراسة المقارنة ، سوى حساب بسيط ورد كالاتي :

(يستغرق الشحن من بحر العرب إلى البحر الأسود أكثر من أسبوعين للوصول عن طريق البحر ، ولكن باستخدام القناة الجافة ، سيستغرق الأمر مسافة 2260 كم وسرعة 200 كم في الساعة لقطار حديث سينتج

= 11.3 ساعة = 12 ساعة ، لذلك يمكن إرسال حاوية البضائع من بحر العرب إلى البحر الأسود في 3.5 أيام بما في ذلك وقت النقل داخل الخليج الفارسي)

ولم يذكر ميناءً محدداً للمغادرة ، ولا ميناءً محددا للوصول ، حتى يتم قياس المسافة والزمن تحديداً ، ولم يحدد نوع الطريق البحري (مباشر أم غير مباشر) ، وافترض سرعة خيالية للقطار لم تنشأ ولا جربت حتى لقطارات المسافرين في منطقة الشرق الاوسط ، فقد افترض سرعة 200كم/ساعة ، مع العلم ان قطارات الشحن في امريكا لا تتجاوز 120كم/ ساعة ، وقطار الشحن الصيني عبر اوراسيا لا يتجاوز 50 كم/ الساعة!، كما انه لم يراعي فترات المناولة (التفريغ من الباخرة واعادة التحميل على القطار) وفترة الاجراءات الجمركية ، ومرات تحويل القاطرات او التوقف على الحدود ... الخ

وبناءً على هذه الحسبة المفرطة في بساطتها يستنتج الباحث أن (طريق القناة الجافة عبر الخليج العربي من ميناء البصرة في العراق، وبعد ذلك يتم شحن الحاويات بالسكك الحديدية إلى الموانئ الرئيسية في تركيا أو سوريا أو إسرائيل أو الأردن أو مصر مما سيقلل من تكاليف الشحن ووقته بنسبة 30٪ على الأقل) !

في بحث آخر للدكتور غسان عبد الهادي (Abdul Hadi, 2015) وهو جزء من رسالته للدكتوراه يفترض 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). صفحة 48 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 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 باسلوب البحث الكمي لاثبات أو نفي فرضيته يصل الى نتيجة (قد يمثل ذلك تحديًا لقناة السويس ، وهي أكثر الروابط التجارية ازدحامًا 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.

وفي فرضية بحثهما يذكر الدكتور الزاهدي والدكتورة حمدية مسلم(Al-Edam, 2021) : (أنها تنطلق 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 (وهذا يتطلب الإسراع في إنجاز مشروع ميناء الفاو لأهميته في نقل التجارة واعتباره البوابة التي تدفع عجلة التنمية الاقتصادية والفوائد الاقتصادية الكبيرة التي ستعود عليه من خلال إنشاء القناة الجافة والمساهمة في اختصار الوقت وتكلفة نقل التجارة العالمية.)

ثم يستنتجان أن (القناة الجافة توفر للتجارة العالمية أقرب وأرخص طريق وذلك فقط من خلال وجهة ميناء الفاو مرورا 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 !

وفي بحث الدكتور سلام شهاب (شهاب، 2017) يفترض (ان هذه القناة ستختصر المسافة (الزمن) والكلفة وان البحث سيعتمد المنهج الاستدلالي الكمي للاستدلال بالمؤشرات الرقمية ، فضلا عن المنهج الوصفي التحليلي.

ولاثبات هذه الفرضية يورد الباحث البحث الكمي التالي : فالمسافة بين السواحل الهندية الى ميناء الفاو تقدر ب 4344 كم ، ومسافة القناة وصولا الى موانئ البحر المتوسط غبر تركيا تصل تقريبا 1656كم ليكون المجموع 6000 كم ، وللوصول الى النقطة نفسها من جنوب السواحل الهندية عبر السويس الى البحر المتوسط ستكون المسافة الاجمالية 8100كم ، أي سيختصر الطريق بنسبة 26% عن طريق السويس.

ان استهلاك الطاقة لسكك الحديد أقل بحدود 63% عن وسائل النقل الاخرى ، وهي تعد الاكثر كفاءة ، وتنعكس على نقل الحمولات ، اذ تكون تكاليف النقل منخفضة بمعدل 0.03 دولار كل واحد طن/ كم وهذا يعني ان القناة الجافة ستوفر 4.918 مليار دولار سنويا .

اذ يفترض الباحث ان جميع 99 مليون طن (وهي الطاقة القصوى لميناء الفاو الكبير اذا تمت جميع مراحله) ستمر عبر القناة الجافة لمسافة 1656كم وصولا الى البحر المتوسط!! كما انه يعتمد حسابا لعنصر واحد فقط من عناصر التكاليف ، وهو ليس العنصر الوحيد ، فهناك تكاليف مختلفة في الطرق البرية والسكك

عنها في النقل البحري ،(فكلف التأمين، والاجور، ورسوم المضائق، والرسو، والتموين، والتسجيل ، والوكالات ..... الخ) وحساب عنصر واحد وتعميمه على الطريقتين هو تظليل للبحث.

والخطأ الاهم في هذه القياس أنه تجاهل الكمية المشحونة بالنسبة الى كمية الوقود ، اذ أن السفينة الكبيرة تستخدم طاقة أقل بكثير لكل حاوية من أي شيء آخر ، وبالتالي سيكون أرخص بكثير. أي انه أهمل (وفورات الحجم).

ويورد الباحث الدكتور سعد عبيد علوان (علوان، 2021) فكرة تدني تكاليف النقل عبر القناة الجافة كافتراض مسلم به ، دون حسابات كمية مقارنة ، كقوله (القناة الجافة التي تمتاز بأبعاد استراتيجية لما تمثله من تدنية لتكاليف النقل مقابل سعة حمولة اكبر، وتخفيف الضغط على الطرق البرية السريعة ..) ص 101

وطبعا دون ذكر لحسابات الوقت والحركة .. الى أن يصل الى نتيجة سائبة (ان وظيفة هذه القناة الجافة هي تحويل العراق الى عقدة وصل اقليمية ودولية لطرق التجارة لاسيما بين الشرق والغرب ذهابا وايابا ، وليس كما يعتقد البعض انها معدة لتصدير منتجات الشرق لاوربا فقط) ص 102

وبهذا فأن ميناء الفاو يعد الوجهة الافضل لنقل التجارة بين الشرق والغرب لو تم استكمال متطلبات الانجاز واستكمال القناة الجافة.

ولعل المستغرب ان يورد الدكتور عدنان الجوراني(Aljawareen, 2020) التناقض الغريب بين مقدمته المنطقية والنتيجة المستوحاة منها ، ففي الوقت الذي يشير في بحثه الى انه عندما تكون المسافة بين الموانئ والمناطق الداخلية أعلى ، فمن المرجح أن تكون التكاليف أعلى ص 96

فانه بنفس الوقت يوصي (الاسراع في تنفيذ القناة الجافة لربط الميناء باوروبا عبر تركيا)

ويؤكد الدكتور هشام صلاح محسن (محسن، 2012) إن شبكة النقل العالمية بين الشرق والغرب (شرق أسيا واوربا) سوف لن تتكامل من دون مرورها عبر الاراضي العراقية وهذا سوف يحتم على العراق تطوير البنية التحتية لشبكة النقل الخاصة به وخاصة شبكة السكك الحديد (كونها مناسبة ورخيصة للمسافات الطويلة) مثل هذا اليقين المفرط يذكر في بحث منشور في مجلة اكاديمية دول أدنى محاولة علمية لاثباته.

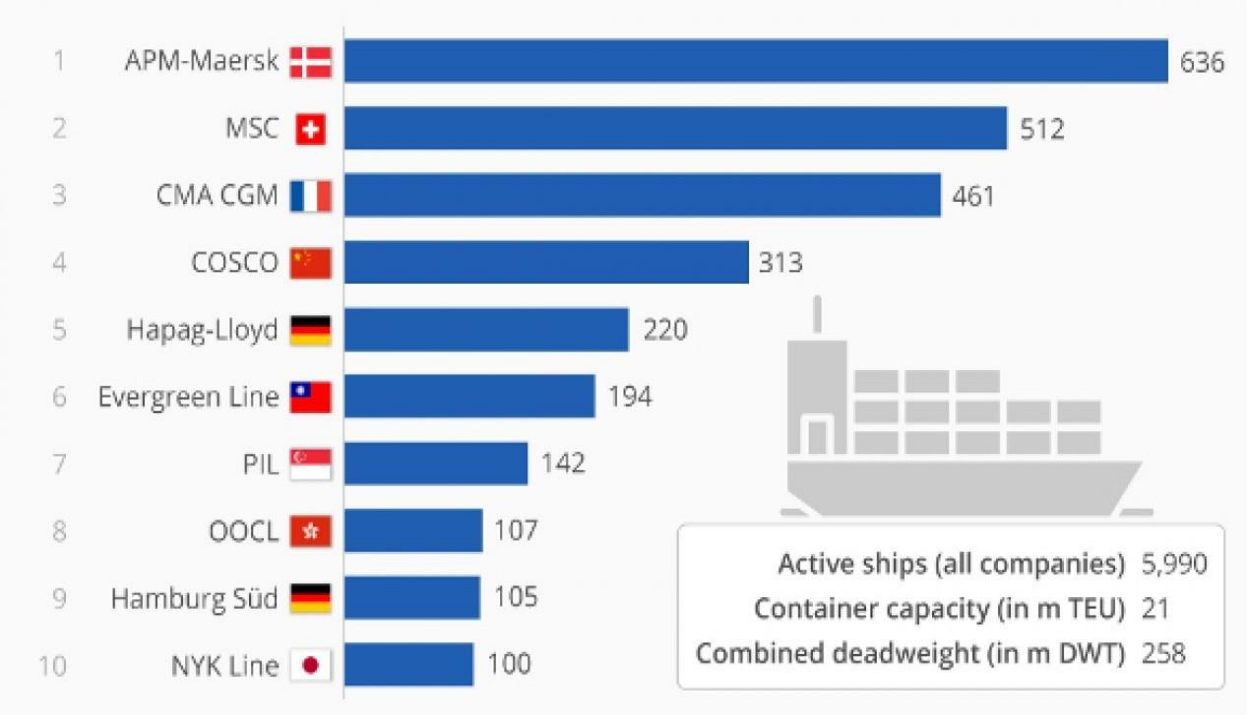
وهكذ يبدو ان لا دراسة جدوى اقتصادية مفصلة بنيت عليها هذه الدعوات واليقينيات المزعومة ، وما يؤكد قولنا أنه بعد كل هذه السنوات من الحملات الدعائية لهذا المشروع العملاق ، يأتي وزير النقل العراقي بتأريخ 10 / 1 / 2021 ليوجه باعداد دراسة جدوى اقتصادية فيما يخص الطاقة التصميمية لميناء الفاو في حال استقبال البضائع والحاويات الواردة من دول العالم والتي سيكون مخطط سيرها عبر القناة الجافة العراقية وصولا الى الاسواق الاوربية عبر الاراضي التركية (النقل و.، 2021).
هذا يعني أن لا دراسة جدوى اقتصادية فعلية قد اجريت لحد الان !!

جدوى القناة الجافة ، وجهة نظر المستخدم والمستفيد

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 ، واذا كانت التحديات الفنية والتمويلية ممكنة فان تحدي السوق يبقى الاهم ، فتحديد ودراسة حجم السوق المستهدف Market Size ، والشريحة المستهدفة Segmentation ، ودراسة عادات الشراء ، وفهم توقعات الاقبال على مخرجات المشروع وتوقع الحصة السوقية، وتحديد درجة وعي المستهلك أو المستخدم بمخرجات المشروع ، كذلك توقع خياراته البديلة ودرجة تأثيرها على مستوى الطلب، هي عناصر اساسية ينبغي العمل بها ، وتقرير جدوى المشروع من عدمه، ولا يمكن الاتكال على تقارير دعائية وشعاراتية.

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 .
تبلغ الطاقة الإجمالية لسفن الحاويات حوالي 25 مليون حاوية نمطية تعادل عشرين قدماً (TEU) ، ويبلغ عدد سفن الحاويات في العالم 6309 سفينة، وباجمالي طاقة تحميل تصل الى 303,297,627 طن

Deadweight Tonnage ، ويتصف قطاع النقل بالحاويات بالتركيز الكبير لرأس المال، إذ واصلت أكبر عشرين شركة لنقل الحاويات الهيمنة على حصة السوق العالمي بحيث بلغت حصتها مجتمعة 86.2% من الطاقة الاجمالية.(Top, 2021)



العوامل المؤثرة باختيار مسار النقل

هناك العديد من العوامل التي تدخل في التخطيط لطريق الشحن، تعتبر لوجستيات الشحن البحري معقدة بعض الشيء بسبب العناصر المتغيرة العديدة التي تدخل في تقييم الطريق الافضل.

ولأن الموانئ والقنوات لا تتنافس كأماكن فردية تتعامل مع السفن والبضائع ، ولكن باعتبارها روابط مهمة داخل سلاسل التوريد العالمية ، وأن مسارات النقل لا تتبع التصميم المكاني للنقل البحري والبري والطلب التجاري فحسب ، بل يمتلك المسار أيضًا ترتيباته العملية وتكوينات الشبكة الخاصة به ، والتي تتطور أيضًا بمرور الوقت. يعد التركيز والاستقطاب الإقليمي للتدفقات بواسطة مراكز التحميل والمحاور الوسيطة نحو

الموانئ الثانوية الأخرى أمثلة نموذجية لمثل هذه التكوينات. لذلك من المهم تقييم التأثير الخاص بالعوامل التكنولوجية (مثل شركات النقل والبنى التحتية وتغيرات الصناعة) والعوامل الإقليمية (على سبيل المثال، القرب الجغرافي والتجاري ، والتطورات الاجتماعية والاقتصادية) في تشكيل شبكات الشحن ، والتسلسل الهرمي للموانئ ، والمناطق البحرية(Ducruet, 2021) .

يلعب ميناء المغادرة والوجهة دورًا واضحًا في تخطيط المسار ، وكذلك وقت الوصول المطلوب لسفن الحاويات. ولكن ، ربما يكون العامل الأكبر هو التكلفة الذي يعتبر دالة لعدد من المتغيرات مثل ، أسعار الإيجار الزمني ، ونوع الوقود ، وكلفة الانتظار. يضاف اليه عامل الزمن الذي هو دالة لطول المسار، وسرعة خدمات المناولة (تحميل وتفريغ) ، واجراءات الميناء او المضيق الادارية .

وتدخل في عملية اختيار الميناء عوامل:

- ✓ البنى التحتية للميناء ، ارتباطه بالسكك الحديد والطرق الداخلية، محطات المناولة.
- ✓ البنى البنى الرقمية للقيام بعمليات الشحن والتخليص الجمركي وتتبع الشحنات.
- ✓ القدرة الادارية، التي تؤمن انسيابية ودقة العمل ، وامكانية التتبع.
- ✓ أمن الطريق
- ✓ التأمين

كما يعتمد توجيه الحاويات عبر مسار متعدد التوقفات أو إلى وجهتها مباشرةً على تدفقات البضائع ورسوم الميناء والكفاءة ومواقع موانئ التغذية الفرعية ، وعدد مرات المناولة (تحميل وتفريغ) وما إلى ذلك.

وتؤثر نتائج هذه القرارات بشكل مباشر على الفعالية التشغيلية لشركات نقل الحاويات وجودة الخدمة المقدمة للشاحنين. نظرًا لأن ناقلات الحاويات تعمل في بيئة تنافسية وموجهة نحو السوق بشكل متزايد ، فإنها لا تهدف فقط إلى خفض تكاليف الشحن ، ولكن أيضًا إلى تعزيز خدماتها من أجل زيادة قدرتها التنافسية (Hsua, 2007).

ويلعب ميناء المغادرة والوجهة المقصودة دورًا واضحًا في تخطيط مسار الشحن ، وكذلك وقت الوصول المطلوب لسفن الحاويات. ولكن ، ربما يكون العامل الأكبر هو رسوم الرسو، وتكلفة الخدمات ، ونوع الوقود ، وأسعار الانتظار، ورسوم التفريغ والتحميل، وسرعة الاجراءات، هي اهتمامات رئيسية لشركات الشحن البحري(Heaslip, 2018) .

قام مجموعة من الباحثين الصينين بتصميم نموذج تقييم شامل CCPE يقيس القدرة التنافسية للميناء من خلال 18 عاملاً يتعلق بالظروف Conditionوالسعة Capacity والإمكانات Potential والكفاءة Efficiency ، لقياس التنافسية لاغلب الموانئ على طول طريق الحرير البحري(Peng, 2019)

اختلفت العوامل المختلفة في تأثيرها على درجة التنافسية الشاملة ، لعب مؤشر حالة الميناء (الجغرافيا الطبيعية للميناء وعمق المياه وحجم المنشئات) دورًا حاسمًا ، بينما كان مؤشر كفاءة المنفذ مرتبطًا بشكل كبير بالتصنيفات. لم تلعب ميزة الموقع الجيد دورًا حاسمًا ، ولكنها يمكن أن تعزز الترتيب إلى حد معين. لم تضمن الظروف الطبيعية الجيدة درجة تنافسية عالية ، لكن الظروف الطبيعية السيئة كانت مرتبطة بشكل عام بضعف القدرة التنافسية.

تركزت أكثر الموانئ تنافسية بشكل رئيسي في البحر الأبيض المتوسط ، وقناة السويس ، ومضيق هرمز

وصنفت الموانئ وفق خمسة أصناف رئيسية (قوية جداً ، قوية ، متوسطة ، ضعيفة ، ضعيفة جداً)

نتيجة هذا النموذج القياسي أفضت الى أن موانئ سنغافورة مارساكسلوك احتلت التصنيف (قوي جدا) وموانئ دبي واسطنبول ، فالنسيا ، جنوا ، بورسعيد (قوية) ، بانكوك، ابو ظبي ، جدة، بندر عباس ، مرسين (متوسطة) فيما احتل ميناء ام قصر وميناء الكويت التصنيف (ضعيف).

لا يمكن اعتبار النمو في تبادل البضائع على مستوى الميناء أمرًا مفروغًا منه، فيوجد تحدٍ في أن الموانئ يجب أن تستعد للتغييرات في طريقة تنافسها ، مما قد يؤدي إلى زيادة في حجم البضائع بالنسبة للبعض وأقل للبعض الآخر. كمنافسة بين الموانئ المتسارعة ، ستظهر بعض الموانئ على أنها ناجحة في إيجاد طرق لتحسينها ميزتهم التنافسية (Lam, 2018)

وعادةً ما كانت سفينة الشحن تقضي وقتًا أطول في الرسو منها في البحر. في حين أن وقت الإبحار كان يمثل حوالي 25٪ من وقت الشحن السنوي لسفن التفريغ القياسي ، فإن هذا الرقم الآن حوالي 70٪ لسفن الحاويات. مع عمليات الموانئ الأسرع والأرخص ، ظهرت الطرق البينية كتكوين مهيمن للشبكات البحرية بالحاويات. (Rodrigue, 2020)

هناك خطر الرحلات الفارغة (خاصة عمليات العودة) وأوقات الخدمة الأطول

يركز النقل البحري بشكل أساسي على الشحن حيث لا يوجد بديل فعال آخر للنقل لمسافات طويلة لكميات كبيرة من البضائع.

المفاضلة بين مسار القطارات والمسار البحري

وللتفاضل بين المسارات البحرية للشحن مع مسارات القطارات طور مينجي واخرون نموذجاً قياسياً لحساب التفاضل المقارن بين طرق سكك الحديد والشحن البحري (Lu, 2019)

(نموذج التوازن المكاني Land and Sea Transport Spatial Balance Model LSTSB)

، للمقارنة بين خطوط سكك الحديد الصينية – الاوراسية باتجاه اوروبا ، وبين خطوط النقل البحري ، الصينية – الاوربية ويقوم النموذج على عوامل ثلاث مؤثرة (موقع الوجهات ، وتكاليف الشحن ، وتكاليف الوقت)

ووجدت هذه الدراسة ان أفضلية الخيارين تتأرجح مكانياً ، أي أن مصدر الشحنة ووجهتها يشكلان عاملين حاسمين، كم أنها أشارت ان طريق السكك نحو اوروبا لا يشكل منافسا معتبرا لتجارة مناطق الصين الشرقية التي تتمركز فيها النشاطات الاقتصادية الرئيسية كماً ونوعاً.

العيب الرئيسي في القنوات الجافة هو فاصل المناولة (تفريغ وتحميل) عند كلا الطرفين ، مما يزيد من التكاليف والتأخير ، فضلاً عن اقتصادات الحجم المحدودة على الطريق.

‘‘‘‘

أوراق في سياسات النقل الوطنية

بمجرد أن فتح البحارة البرتغاليون الصين للتجارة عن طريق البحر في عام 1514 ، بدأ طريق الحرير القديم (البري) في التلاشي من الذاكرة ،اليوم ، أكثر من 50 % من التجارة العالمية تتم على طريق الحرير البحري بين الصين / شرق آسيا وأوروبا. تقع أكبر موانئ الحاويات في العالم على هذا الطريق: شنغهاي ، سنغافورة ، شنتشن ، نينغبو–تشوشان ، بوسان ، وهونغ كونغ. لا يحتاج تطوير طريق الحرير البحري إلى خطة رئيسية صينية ؛ تنشأ البنية التحتية اللوجستية حيثما تؤتي الاستثمارات المقابلة ثمارها.

لدى الصين خطط عديدة لطرق الشحن هذه ، بما في ذلك توسعات الموانئ ، فمساهمتها في حوالي 80 شركة موانئ – بما في ذلك بيرايوس وجنوة وتريست، على طول خطوط النقل البحري المنتظمة.

على مدى السنوات القليلة الماضية ، أصبح الحديث حول طريق سكة حديد طريق الحرير الجديد كبيرًا بشكل متزايد. يمكن أن يكون هذا الحديث حول هذا المسار (القصير) او (متدني التكلفة) حديثاً سياسياً، يمكن أن يعزز مكانة الصين على المسرح العالمي. ولكن كما هو الحال مع معظم الروايات ، يجدر إلقاء نظرة نقدية على الحقائق على الأرض.

هذا الطريق العابر للقارات لم يكن من بنات أفكار الرئيس الصيني شي جين بينغ. في الواقع ، كانت البضائع تتدحرج على طول الطريق العابر لسيبيريا من الصين إلى أوروبا منذ عام 1973 (مع بعض الانقطاعات بسبب الحرب الباردة). اليوم ، هناك طريقان خارج شمال الصين ، يتجهان عبر منغوليا وكازاخستان وروسيا إلى المحطات الطرفية الأوروبية مثل دويسبورغ أو هامبورغ. المنطقة الغربية في الصين ، موطن مدينة تشونغتشينغ الضخمة والتي يبلغ عدد سكانها 30 مليون نسمة ، مرتبطة أيضًا بالطرق الشمالية. يعني هذا المسار أن البضائع القادمة من الغرب الداخلي لم تعد بحاجة إلى النقل شرقًا إلى سواحل الصين.

كما تخطط الصين لإنشاء خط سكة حديد إضافي في منطقتها الجنوبية ، والذي سينقل البضائع إلى أوروبا عبر دول آسيا الوسطى ، وكذلك إيران وتركيا ، متجاوزًا روسيا بالكامل. في الواقع ، يربط خط سكة حديد بين الصين وإيران منذ عام 2018.

من الناحية الجغرافية ،فان هذا المسار مشابه جدًا لطريق الحرير "القديم" ، وهو طريق تجاري لقوافل الجمال التي عبرت آسيا الوسطى في طريقها إلى شرق البحر الأبيض المتوسط.
في عام 2017 ، نقل 2400 قطار حوالي 145000 حاوية مكافئة بين الصين وأوروبا الوسطى. هذا يتوافق تقريبًا مع حمولة سبع سفن حاويات كبيرة. يتوقع الاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC) أن ينمو هذا الرقم إلى 670.000 حاوية مكافئة – أي ما يعادل 33 سفينة حاويات – في غضون عشر سنوات.

على الرغم من هذا النمو المتوقع ، من المرجح أن تظل خطوط السكك الحديدية الحالية بين الصين وأوروبا خيارات (مناسبة) في ظروف وحاجات نقل معينة، يلخص ستيف ساكسون ، خبير اللوجستيات من شركة ماكينزي بشنغهاي ، الأمر بشكل رائع: "مقارنة بالشحن البحري ، سيظل حجم البضائع المنقولة إلى أوروبا براً صغيرًا دائمًا"(Saxon, 2018) .
تأتي التكلفة في المقام الاول، تكلفة نقل الحاوية القياسية بين شنغهاي ودويسبورغ بالسكك الحديدية تتراوح بين 4500 دولار و 6700 دولار ؛ مقارنةً بتكلفة إرسال حاوية مماثلة من شنغهاي إلى هامبورغ عن طريق البحر ، والتي تبلغ حاليًا حوالي 3000 دولار. هذا الاختلاف هو ببساطة أكبر من أن يكون النقل بالسكك الحديدية منافسًا حقًا للنقل البحري ، على الرغم من أن القطارات تنقل البضائع بمعدل ضعف السرعة تقريبًا. لن يكون لتحسين الكفاءة تأثير كبير بما يكفي لتحويل البضائع من النقل البحري إلى السكك الحديدية.

عامل آخر ، هو أنه في الوقت الحالي ، تدعم الصين (مادياً) بشكل كبير روابط السكك الحديدية الدولية هذه (Li, 2019)، وبمجرد أن ينتهي هذا الدعم ، ستتآكل القدرة التنافسية أكثر، ليس من الواضح ما إذا كان النقل بالسكك الحديدية سيكون مكتفيًا ذاتيًا بدون إعانات.
أيضًا ، في معظم الحالات ، عادةً ما يختار الشاحنون الذين يحتاجون إلى توصيل سريع الشحن الجوي ، حتى لو كان هذا الخيار يكلف حوالي 80 بالمائة أكثر من السكك الحديدية. وبالتالي ، فإن نقل البضائع بالسكك الحديدية يقع بين الخيار الأكثر اقتصادا (عن طريق المحيط) والخيار الأسرع (عن طريق الجو).

هناك عدد من الأسئلة من منظور النقل الآمن بخصوص النقل بالسكك الحديدية العابرة لاراضي دول متعددة:

- ✓ كيف يمكن ضمان السلامة والالتزام بالمواعيد والموثوقية؟
- ✓ كيف يمكن التقليل من التأخير الناتج عن التخليص الجمركي؟
- ✓ ما مدى اتفاق بلدان المسار حول عوائد المرور والخدمة السككية ؟
- ✓ ما الموقف من تأثير العقوبات الدولية على بعض الدول الواقعة ضمن المسار؟
- ✓ كيف يمكن تفادي إساءة استخدام الحاويات لتهريب المهاجرين؟

لا أحد ينكر أن المشاريع المتنوعة لطريق السكك الحديد الجديد تنطوي على إمكانات اقتصادية كبيرة، ومن الواضح أنها ستحسن شبكة الاتصالات بين آسيا وأوروبا ؛ وأن الصين لديها مصلحة جيوسياسية في متابعتها، فهي تعمل على إنشاء بنية تحتية متطورة تعود بالنفع على جميع المشاركين في الاقتصاد العالمي. ومع ذلك ، فمن المستحسن تقييم الفرص اللوجستية بالجرعة اللازمة من الواقع.

مقارنة أولية بين المسار البحري والقناة الجافة (الزمن والتكلفة):

1. تجب الاشارة أن الجهة الاقدر على حساب التكاليف هي الجهات الأَولى المستفيدة (المحتملة) من القناة والمستخدمة لها وهي شركات الشحن العالمية. واذ لم نّعثر على دراسة قائمة من قبل هذه الجهات ، اعتمد الباحث في احتساب كلف الشحن البحري على اساس كلفة (الناقل) اي كلفة الشحن البحري المدفوعة لشركات الشحن البحري فقط على اساس شرط التسليم (Free On Board)، ولم تحتسب كلفة خدمات النقل الاخرى (تخليص، تحميل او تفريغ، او تأمين)

2. بما أنه يندر حالياً وجود مسارات مباشرة منتظمة للشحن الى الموانئ العراقية من الموانئ العالمية الكبرى (الا في حالة ناقلات النفط وسفن نقل المستوردات الحكومية العراقية من الحبوب وغيرها من السلع الاستراتيجية) فأغلب الواردات تمر عبر ميناء وسيط ، لذا تم حساب كلفة النقل البحري وفق عروض شركات الشحن الحالية التي تتبع اساس (محور) النقل، وليس (المسار) المباشر الذي يتوقع له أن يكون أقل .

3. يفقد مسار (Sea & Land) اي عبر ميناء الفاو والقناة الجافة جدواه الاقتصادية اذا لم تكن المسارات القادمة من شرق أسيا مباشرةً الى ميناء الفاو (المفترض) دون المرور بميناء وسيط ، والا ستكثُر مرات المناولة وما تستلزمه وقت وتكلفة.

4. بما أن خط السكك للقناة الجافة لم ينشأ بعد (اذ أن الموجود حالياً لا يمكن التعويل عليه فنياً وتجارياً للنقل السككي المفترض) لذلك يصعب توقع اسعار الشحن بالقطار في المسافة العراقية، ولكن لاجراء هذه الدراسة تم الاعتماد على تسعيرة الشركة العامة للسكك الحديد العراقية الحالية (النقل ا.، 2017).

5. افتراض متوسط سرعة القطار 50 كم/ ساعة ، وهي السرعة المماثلة لسرعة قطار الصين – اوروبا (علما انه يقطع مسافة 9000 كم بزمن 18 يوم، اي بمعدل 500 كم / يوم)

6. افتراض متوسط كلفة النقل بالقطار 0.5 دولار/ حاوية/ كم (حسب تقرير احصاءات السكك العراقية 2017) علماً ان تكلفة النقل بالقطارات في امريكا الشمالية بين 1 دولار الى 2.5 دولار لكل حاوية / كيلومتر ، وان التكلفة ذاتها على خطوط النقل الصينية الى اوربا تبلغ 0.60 دولاراً.

7. لصورة اوضح تمت مقارنة الكلفة والزمن بين القناة الجافة (بحر + بر) (Sea & Land) وبين الطريق البحري لوجهتين ، الاولى بعيدة (بمعنى بعدها عن ميناء الفاو برياً) وتقع شمال غرب اوروبا (روتردام) وهي في الوقت نفسه ميناء عالمي كبير ، وهو محور الكثير من خطوط الشحن البحري المنتظمة ، كما انه عقدة مواصلات مهمة للسكك الحديدية ، وتسهل معرفة تكاليف الشحن منه واليه ، والثانية قريبة تقع على البحر المتوسط (ميناء مرسين) لنفس الاسباب الواردة اعلاه، وللاجابة عن جدوى الاكتفاء بكون القناة الجافة معبراً من الخليج الى البحر المتوسط ، ومنه يمكن للشحنات البحرية أن تستأنف رحلاتها الى اوروبا.

8. ان اختيار ميناء شنجن Shenzhen الصيني كميناء انطلاق (مصدر) تم لعدة أسباب :

- ينسجم مع التبرير الاقوى لانشاء القناة الجافة بوصفها معدة اساساً لنقل بضائع شرق أسيا.
- ميناء صيني كبير، يقع في مقاطعة Guangdong ، هو المصدر الاول للبضائع الواردة للعراق .

يُسَيّر رحلات بحرية الى 239 مسارًا دوليًا لخطوط الحاويات، تغطي 12 منطقة شحن رئيسية في العالم بأكثر من 300 ميناء لتصل بذلك إلى أكثر من 100 دولة ومنطقة حول العالم.

- ينطلق منه أو يمر عليه أغلب خطوط النقل البحري المنتظمة القادمة من الشرق.
- سهولة الحصول على كلف وشروط النقل البحري منه.

10. يبلغ متوسط سرعة السفن حوالي 15 عقدة (1 عقدة = 1 ميل بحري = 1،853 مترًا) ، أي 28 كم في الساعة. في ظل هذه الظروف ، يمكن للسفينة أن تسافر حوالي 575 كيلومترًا في اليوم.

11. كلفة الشحن المباشر من شرق اسيا او اي ميناء اخر الى ميناء الفاو قد يكون اغلى ، اذا ما علمنا ان شركات الشحن وخاصة على الخطوط المنتظمة تأخذ بنظر الاعتبار في تحديد اسعارها ليس فقط المسافة والوزن، وانما كمية الشحن العكسي ونسبة الحمولة لديها. 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 يصدرة كشحن عكسي يحمل على البواخر العائدة.

12. أُعتمد موقع FreightPaul (freightpaul.com/container-shipping-cost-calculator, 2022) هو وكيل شحن رقمي Digital في الصين. يعتمد نظام إدارة النقل (TMS) في مجال الشحن FOB ، لاحتساب كلف الشحن البحري. مع ملاحظة أنه تم احتساب الكلف لغاية ميناء ام قصر العراقي، لعدم وجود ميناء الفاو حاليا في منصات الشحن البحري العالمية، والتي يتوقع أن تكون قريبة لكلف الشحن لغاية ميناء الفاو.

13. أُعتمد موقع Freightos وهي منصة الحجز الرقمية للشحن الدولي. تحتوي على المئات من شركات النقل ومجهزي الخدمات اللوجستية للشحن البحري (freightos.com, 2022) لاحتساب الوقت المستغرق للشحن (ميناء – ميناء)

Rote 1 : المسار البحري المباشر

Rote 2 : المسار غير المباشر (عن طريق

V: قيمة البضاعة

dist S2: المسافة البحرية للمسار الثاني

cost S: دولار/ ميل بحري

P: ميناء المغادرة

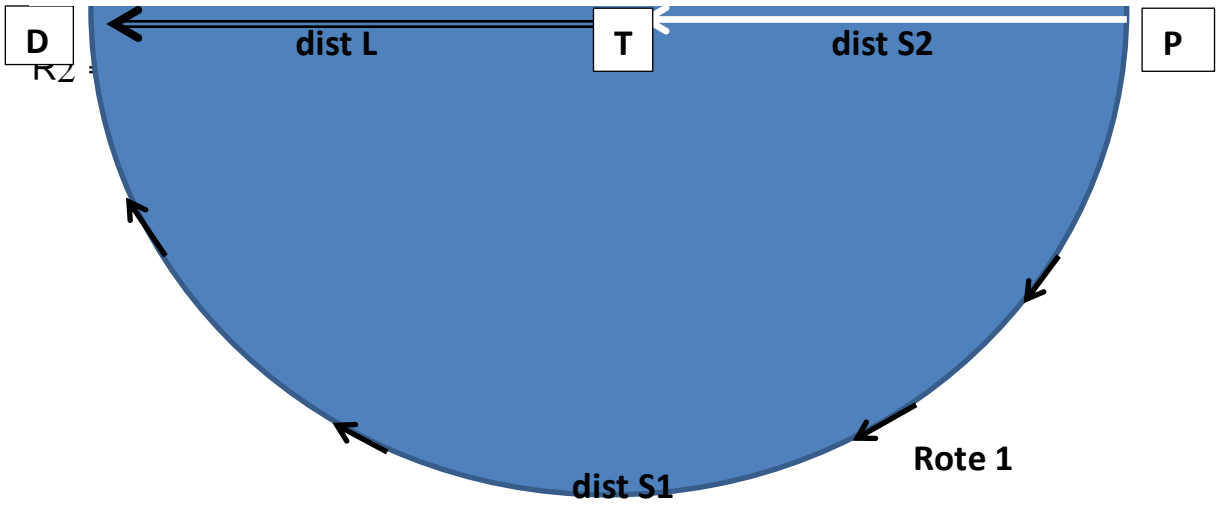
D: ميناء الوصول
القناة الجافة)

T: ميناء التحويل (الفاو)

dist S1 : المسافة البحرية للمسار الاول

dist L : المسافة البرية

costL: دولار/كم



مقارنة الوجهات البعيدة (الفاو – اوروبا)

من	عبر	الى	المسافة		الزمن / يوم			الكلفة / الدولار		
			البحرية Nautical Miles	البرية كم	البحر	البر	مج الزمن	كلفة الشحن البحري	كلفة الشحن البري	كلفة الشحن الكلية
شنجن		روتردام	9777		22		**22**	1350		**1350**
شنجن	الفاو	روتردام	6300	5400	20	6.5	**26.5**	1150	2700	**3850**

يلاحظ أن الشحن البحري المباشر يتفوق على القناة الجافة من حيث الكلفة ، ولا يشكل فرقاً من حيث الزمن ، مع العلم ان زمن النقل على السكك احتسب بتحفظ شديد ، اذ احتسب يومين فقط للمناولة (تحميل القطارات+ الترانسيت في مختلف المحطات + التوقفات المتوقعة للاغراض الجمركية + التفريغ) واحتسبت سرعة القطار على اساس 50 كم / الساعة.

مقارنة الوجهات القريبة (الفاو – البحر المتوسط)

من	عبر	الى	المسافة		الزمن / يوم			الكلفة / الدولار		
			البحرية Nautical Miles	البرية كم	البحر	البر	مج الزمن	كلفة الشحن البحري	كلفة الشحن البري	كلفة الشحن الكلية
شنجن		مرسين	7712		19		**19**	1150		**1150**
شنجن	الفاو	مرسين	6300	1900	20	3.5	**23.5**	1150	950	**2100**

ويلاحظ ان كلفة النقل المباشر أقل ، والزمن أقصر في طريق الشحن البحري .
اذا 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 حاليا) فاننا سنحتاج الى 140 قطاراً ، واذا ضاعفنا طاقة القطار الواحد الى 100 حاوية عندها نحتاج الى 70 قطاراً !!
وعلى افتراض امكانية تيسير هكذا عدد من القطارات ، السؤال الاهم كم نحتاج من وقت لتحميل، وتجهيز، واكمال الاجراءات الجمركية لـ 70 قطاراً ؟ فالزمن هو أحد عنصري المفاضلة بين خطوط الشحن.

الاستنتاجات:

1- تبرز الحاجة الملحة لبناء وتحديث شبكة سكك الحديد العراقية ، وشبكة الطرق البرية السريعة ، لان الموجود حاليا لا يتناسب مع الكثافة السكانية ولا مع حجم التبادل الاقتصادي الحالي والمتوقع.
2- ضرورة التكامل بين مشروع الميناء ذو الطاقات والمواصفات التي تلبي حاجات الشحن البحري الحديث مع مشروع شبكة السكك والطرق الحديثة، فهذان المشروعان شرطاً أساسيا لنجاح مشروع القناة.
3- يتوقع أن تسهم مشاريع الاستثمار في شبكات السكك والطرق الاخرى في زيادة الدخل الاجمالي للبلاد ، وبتحسين وتنشيط الممارسة التجارية الداخلية.
4- يُستبعد أن تكون القناة الجافة العراقية منافساً للطريق المعتاد عبر قناة السويس لا من حيث اختصار الزمن ، ولا من حيث توفير التكلفة.
5- تبرز أهمية القناة الجافة (سكك الحديد والطرق البرية السريعة) في الترابط الداخلي بين المحافظات العراقية بعضها بعضاً ، وبين العراق ومحيطه الاقليمي اقتصادياً واجتماعياً وسياسياً.

6- يبقى مشروع القناة الجافة (في حال انجازها) طريقا بديلا ثانوياً ، يمكن اتباعة لنقل بعض البضائع من شرق اسيا باتجاه اوروبا بصفة نوعية أو في ظروف خاصة.

7- هناك حاجة ملحة لمزيد من البحوث ودراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع ، لا سيما من شركات الشحن البحري والنقل.

المراجع العربية

النقل واللوجستيات في المنطقة العربية . (2017). *اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)*.

احصاءات النقل. (2017). *إحصاء نشاط سكك الحديد لسنة 2017* . بغداد: مديرية إحصاءات النقل والاتصالات.

سعد عبيد علوان. (2021). الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً). *مجلة العلوم السياسية، جامعة بغداد، المجلد , العدد 61*، الصفحات 89-126.

سلام جبار شهاب. (2017). القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية. *مجلة العلوم الاقتصاديوة الادارية ، جامعة بغداد ، المجلد 23، العدد 100*.

محمد زيباري مؤنس. (1994). الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير. *مجلة دراسات البصرة*.

هشام صلاح محسن. (2012). التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق و أفاق المستقبل. *مجلة كلية الآداب، العدد 100، جامعة بغداد*.

وزارة النقل. (2021). *وزير النقل يوعز باجراء دراسة جدوى لميناء الفاو والقناة الجافة*. تم الاسترداد من sid=8896&file=article&https://motrans.gov.iq/index.php?name=News

https://motrans.gov.iq/index.php?name=News&file=article&sid=8896

English References

(2022, Feb 10). Retrieved from freightpaul.com/container-shipping-cost-calculator: :https://www.freightpaul.com/container-shipping-cost-calculator

(2022, Feb 10). Retrieved from freightos.com: https://www.freightos.com/freight-resources/transit-time-calculator

Abdul Hadi, G. H. (2015). *The Dry Canal Project; An Overview for a Land-based New Connection over Iraq for the International Commercial Transportation.* Retrieved 2015, from www.iiste.org: https://iiste.org/Journals/index.php/ISDE/article/view/22736

Al-Edam, A.-Z. &. (2021). The economic importance of the construction of the great port of FAW and the link to the Silk Road. *Review of international geographical education.*

Al-Jabberi, I. (2018). *Initial_Research_Proposal_Iraqi_Dry_Canal_Project.* Retrieved 2018, from www.academia.edu.

Aljawareen, A. F. (2020). Current State and Projections of the MaritimeTransport Sector for Economic Development in Iraq. *International Journal of Economics, Business and Accounting Research (IJEBAR) University of Basrah.*

Ducruet, C. (2021). *The Worldwide Maritime Network of Container Shipping.* Blackwell Publishing Ltd.

Heaslip, E. (2018). *7 Tools for Selecting Better Shipping Routes*. Retrieved from www.sofarocean.com: http://sofarocean.com/posts/7-tools-for-selecting-better-shipping-routes

Hsua, C.-I. (2007). Ship Size and Sailing frequency decision-making for a maritime hub-and-spoke container network. *Mathematical and Computer Modelling* .

Lam, J. S. (2018). The 21st-century Maritime Silk Road: challenges and opportunities. *Transport Reviews.*

Li, S. (2019). A Sustainable Transport Competitiveness Analysis of the China Railway Express in the Context of the Belt and Road Initiative. *Sustainability MDPI*.

Limao, V. (2001). Infrastruction, Geographical Disadvantage, transport and trade.

Lu, M. (2019). The spatial competition between containerized rail and sea transport in Eurasia . *ALGRAVE COMMUNICATIONS*.

Peng, P. (2019). Modelling the competitiveness of the ports along the Maritime Silk Road with big data . *researchgate.net/publication*.

Rodrigue, J.-P. (2020). *The spatial organization of transportation and mobility, The Geography of Transport Systems.* New Yourk: Routledge.

Saxon, S. (2018). *Container shipping: More mergers, Better mergers*. Retrieved from www.mckinsey.com: https://www.mckinsey.com/our-people/

Top, 1. (2021). *100 Top shipping Companies*. Retrieved 2021, from www.alphaliner.axsmarine.com: https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/

(*) باحث وكاتب اقتصادي ورجل اعمال صناعي

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة الى المصدر. 15 شباط 2022

http://iraqieconomists.net/ar/