



زياد الهاشمي*: الممر الأخضر وطريق التنمية – مشاريع للتنافس أم للتكامل

تمهيد

تشهد منطقه الشرق الاوسط حراكاً واضحاً لتنفيذ شركات دولية تتعلق بمشاريع النقل، ومنها (مشروع الممر الأخضر) الذي تم الاعلان عنه خلال قمة الدول العشرين 2023 والتي انعقدت في نيودلهي، والذي يستهدف حسب تصريحات المسؤولين، إلى تعزيز أمن الطاقة، ودعم جهود تطوير قطاع الطاقة النظيفة، إضافة إلى تنمية الاقتصاد الرقمي عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات من خلال كابلات الألياف البصرية، وتعزيز التبادل التجاري، وزيادة مرور البضائع بين الدول المشاركة والتي هي الهند والسعودية والإمارات والأردن وإسرائيل والاتحاد الأوروبي. وبالرغم من الموقف الامريكي الداعم ووجود مباحثات طويله سبقت هذا الاعلان، إلا ان ما تم التوقيع عليه من قبل الدول المشاركة لا يعدو أكثر من مذكرة تفاهم غير ملزمة لأي من الأطراف وهذا ما يعطي مزيداً من الوقت لهذه الأطراف لدراسة وتقييم المشروع بمحاورة الثلاث (نقل الطاقة النظيفة – النقل التجاري – نقل بيانات)، وإعادة رسم وصياغة أفضل المسارات التي تتوافق مع المتطلبات السياسية والضوابط الاقتصادية. يسلط هذا المقال الضوء على المحاور المتعلقة بالنقل التجاري لمشروع الممر الأخضر ومسارات النقل المتوقعة حسب ضوابط منظومة واقتصاد النقل الدولي، مع وقفة خاصة عند مشروع طريق التنمية العراقي وميناء الفاو الكبير، وبحث كيف يمكن للعراق التعامل مع إطلاق مسارات مشروع الممر الأخضر.

التحولات في سلاسل الإمداد الصيني والنهضة اللوجستية في غرب آسيا

ألقى التنافس الاقتصادي بين قطبي الاقتصاد العالمي الولايات المتحدة الأمريكية والصين، بظلاله على التوزيع الجغرافي لبعض سلاسل الإمداد الأمريكية، حيث أدت الضغوطات السياسية الأمريكية على بعض الشركات الأمريكية إلى تحويل مراكز التصنيع، جزئياً أو كلياً، من الصين باتجاه دول أخرى في جنوب شرق آسيا والهند، وبالتزامن مع ذلك، أحدث التعثر في سلاسل الانتاج الصينية والاختناقات في الموانئ الصينية الذي حدث إبان فتره الوباء عام 2021، تعطلاً في سلاسل الإمداد بين اسيا وأوروبا، وشحة كبيرة في السلع والمنتجات في الأسواق الأوروبية وارتفاع أسعار ما توفر من خزين محدود إلى مستويات قياسية، وهذا ما أدى للفت الانتباه لمسألة التأثيرات السلبية لسلاسل الإمداد الطويلة جغرافياً، على الأمن الاقتصادي والسلعي في أوروبا، مما دفع الشركات الأوروبية للتحرك لتقصير سلاسل الإمداد والتحول تدريجياً نحو منشآت ومراكز تصنيع تكون أكثر قرباً للجغرافيا الأوروبية، وانتقال بعض الصناعات نحو شبه القارة الهندية والشرق الأوسط ودول شرق أوروبا.



أوراق سياسات في اقتصاديات النقل الدولي

هذا التحول الهيكلي في سلاسل الإمداد الدولية، ترافق مع تكيف سريع في مراكز التصنيع الجديده لاستقبال الطاقات الإنتاجية الخارجية، ومنها الهند التي بدأت تتوسع صناعياً ولوجستياً يرافقها تطور في مشاريع النقل من خلال توسيع شبكتها السككية المحلية لزيادة طاقاتها الاستيعابية وقدراتها التحميلية، الى جانب توسيع نطاق الربط مع مزيد من المناطق الصناعية واللوجستية، اضافة الى الدخول في شركات استراتيجية مع مطورين دوليين لتطوير مرافق وعمليات بعض الموانئ الهندية ومنها ميناء (دينديال)، من جهة أخرى، قامت الامارات والسعودية وقطر بتبني استراتيجيات نقل وتطوير لوجستي والعمل على إنشاء مدن صناعية ومشاريع لوجستية وقيمة مضافة بهدف الارتباط مع سلاسل الامداد الدولية والمشاركة في عمليات التصنيع وخدمات القيمة المضافة وخدمات الطرف الثالث 3PL ، مستفيدين من الموقع الاستراتيجي المهم لتلك الدول على ممرات الملاحة البحرية الدولية وملكيته لموانئ محورية رئيسية على مدخل الخليج العربي والبحر الاحمر، وارتباطها مع الخطوط الرئيسية للنقل البحري الدولي، وهذا ما يؤهل هذه الدول لأن تكون مستقبلاً لاعباً مهماً في معادلة النقل والصناعات اللوجستية وسلاسل الإمداد إقليمياً ودولياً.

المسارات التجارية المتوقعة لمشروع الممر الأخضر

على مدى العقود الماضية كانت للهند ولا تزال خدمات نقل بحري مباشرة ومنتظمة للتبادل التجاري بين موانئها المحورية كمينائي مومباي وموندرنا ونافاشيفا، مع الموانئ المحورية في الخليج العربي والبحر الاحمر، وأهمها مينائي جبل علي وخورفكان في دول الامارات وميناء جدة على البحر الاحمر، حيث تعد الامارات والسعودية ثالث ورابع أهم أسواق المنتجات الهندية، يتم فيها الارتباط بحرياً إما عن طريق مسارات السفن القادمة من آسيا باتجاه أوروبا او عن طريق رحلات بحرية مخصصة لربط موانئ شبه القارة الهندية مع موانئ دول الخليج العربي. هذه المسارات البحرية اثبتت فاعليتها وأهميتها مع الوقت في ضمان سرعة وانسيابه التبادل التجاري بين الهند من جهة وباقي دول الخليج من جهة أخرى، وقد وقعت الهند مع الامارات قبل سنة من الآن على اتفاقية شاملة للتعاون الاقتصادي (CEPA) لزياده التبادل التجاري بين البلدين والوصول لتبادل تجاري غير نفطي يصل الى 100 مليار سنوياً خلال السنوات القليلة القادمة، يضاف لها الاتفاقيات ومذكرات التفاهم التي وقعتها السعودية مع الهند بعد قمة العشرين والتي وصلت الى 49 اتفاقية تستهدف زياده التعاون الاقتصادي والذي يبلغ حالياً عند مستوى 52 مليار دولار، هذا بالاضافة الى وصول الهند ودول مجلس التعاون الخليجي للمراحل النهائية للتوقيع على اتفاقية التجارة الحرة لتوسيع نطاق وزياده حجم التبادل التجاري بين الهند ودول الخليج الى مستويات أعلى. هذا التطور الكبير في العلاقات الاقتصادية حفز شركات الملاحة البحرية على زيادة عدد الرحلات الاسبوعية ورفع الطاقات التحميلية بين الإقليمين، لمواكبة الزيادات المتوقعة لمستوى التجارة بين الهند ودول الخليج.

وبما يتعلق بالمسار الافتراضي للممر الاخضر الذي انتشر إعلامياً والذي يشير الى ربط الهند بحرياً بالخليج ثم سككياً من خلال الجغرافيا الخليجيّه باتجاه الاردن وميناء حيفا في إسرائيل ومن ثم باتجاه أوروبا بحراً،



أوراق سياسات في اقتصاديات النقل الدولي

فيمكن التأكيد على ان هذا المسار لم يتم بحثه او تقييمه اقتصادياً بعد، ومن غير المتوقع ان تتم الموافقة عليه مستقبلاً لضعف جدواه الاقتصادية والعملياتية، بسبب محدودية طاقاته للنقل مقارنة مع النقل البحري، وطول مسارات النقل السككي والتي ترفع من كلف النقل الكلية، إضافة الى تأثير عنق الزجاجة الذي يحدث نتيجة الانتقال من النقل البحري للبري، وتكرار عمليات التفريغ والتحميل والانتظار للبضائع القادمة من الهند، مما يؤدي الى رفع الكلف وإرباك في انسيابيه حركة الشحنات مقارنة مع عملية النقل البحري بواسطه نقل واحده باتجاه الميناء النهائي، علاوة على كلف التأمين العالية التي يمكن ان ترفع سعر النقل لمستويات غير اقتصادية، لذلك ومن خلال هذا المسار المفترض، فإن دول الخليج لن تتمكن من تقديم خدمة نقل ذات كفاءه وتنافسيه سعرية مقارنة مع النقل البحري والذي يربط الموانئ الهندية بمسارات بحرية مباشرة مع الموانئ الاوروبية (كما موضح في الخارطة أدناه) وبأسعار نقل تنافسية وزمن وصول مناسب وجوده عالية، ولا يوجد اي سبب جوهري يدفع حركة التجاره بين الطرفين، للتحويل برأ بالطريقة التي تم ترويجها خلال قمة العشرين، الى جانب ذلك، فإن الاستثمارات الضخمة لدول الخليج في القطاع اللوجستي تشير الى استراتيجيه واضحة لن تكتفي بالنقل السككي المجرد، وانما بأهداف تتعلق بالارتباط مع سلاسل الامداد الدوليه تنقل الخليج لأن يكون مركزاً لوجستياً وتصنيعياً إقليمياً ودولياً، خصوصاً إن إخذنا بنظر الاعتبار، التحديات التي تواجه قطاع النقل الدولي بشكل عام وقطاع السكك بشكل خاص، بما يتعلق بارتفاع كلف التشغيل والصيانة يقابلها أسعار نقل تنافسية جداً وبهامش أرباح ضئيل غالباً، نتيجة ارتفاع أسعار الطاقة وعوامل المنافسة وضغوطات سلاسل الإمداد لتخفيض أسعار النقل، إضافة الى ان الدول لا تقبل عادة بالتنازل عن حقوق موانئها في التصدير لصالح موانئ دول أخرى الا بشروط وظروف خاصة وطارئة، وهذا ما يجعل عمليات النقل السككي المجرد وتحويل دول الخليج كجسر عبور لبضائع دول أخرى، خياراً غير محبذ أو مقبول لهذه الدول، لا من الناحية الاقتصادية ولا من الناحية السيادية.

وبحسب هذه المعطيات، فإنه من المتوقع ان تستثمر الهند ودول الخليج التفاهمات الأخيره ومنها مشروع الممر الأخضر، في مسارين، الاول يتعلق بنقل البضائع الجاهزة للتسليم الى موانئ الخليج، وأما الثاني (وهو الأهم حسب رأينا) فيتعلق بالدخول في اتفاقيات وشركات لربط سلاسل التصنيع والإمداد الهندية مع المراكز اللوجستية الخليجية سواء في الامارات او السعودية او قطر، من خلال شركات مع المصنعين الهنود للمساهمة في عمليات التصنيع وخدمات القيمة المضافة داخل الخليج ومن ثم التصدير دولياً، حيث يمكن أن يعتمد المسار التجاري للممر الأخضر الجديد على نفس المسارات المعتادة بين موانئ الطرفين، ومن ثم استخدام الخطوط السككية المرتبطة مع الموانئ الخليجية لتوزيع البضائع كاملة التصنيع للمدن الخليجية ونقل القسم الاخر من المواد الأولية او المنتجات غير مكتملة التصنيع الى المراكز اللوجستية الخليجية لاكمال عمليات التصنيع وإضافة القيمة ومن ثم اعاده تصديرها كمنتجات كاملة من خلال الموانئ الخليجية كجبل على الإماراتي او الموانئ الغربية للسعودية ولاسيما مينائي جدة وميناء مدينة الملك عبدالله، باتجاه الموانئ الأوروبية ومن خلال قناه السويس، بالاعتماد على ربط حركة التجارة هذه مع المسارات الدولية العابرة بين اسيا وأوروبا، والتي تضمن أسعار شحن تنافسية وزمن وصول مناسب الى وجهاتها النهائية، إضافة لطاقات الشحن الكبيره التي توفرها هذه المسارات، وبالرغم



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق سياسات في اقتصاديات النقل الدولي

من كل ما يقال من إن مشروع الممر الأخضر يستهدف محاصرة الصين وإيقاف توسع مشاريع مبادرة الحزام والطريق، إلا ان تفعيل هذا المسار بين الهند والخليج قد يكون منطلقاً لتوسيع نطاق الشركاء الصناعيين الدوليين في مرحلة لاحقة مع دول الخليج، ولا سيما الصين، للارتباط بممرات النقل والتصنيع والتوزيع والخدمات اللوجستية الخليجية واعاده تصدير نحو الاسواق الدولية، آخذين في الاعتبار إمتلاك الصين لطاقت إنتاجيه فائضة جاهزة للتحويل نحو مراكز تصنيعية جديدة خارج الصين. وتبقى مسألة الربط مع إسرائيل من خلال الاردن مرتبطة بمسار تطبيع العلاقات الخليجية الاسرائيلية، لكن بكل الاحوال لن يكون الربط السككي مع الاردن وإسرائيل الا لغرض التسليم السلعي للوجهات الاستهلاكية النهائية في تلك الدول، بسبب ما تم ذكره آنفاً من عدم وجود جدوى إقتصادية من إعادة تحميل البضائع القادمة من الخليج بحراً باتجاه أوروبا من خلال ميناء حيفا.



(خارطة توضيحية - مسار لأحد الممرات البحرية الحالية لنقل الحاويات بين الهند وأوروبا مروراً بموانئ الخليج العربي والبحر الاحمر)

مشاريع النقل العراقية ونموذج تحصيلها

تستمر الحكومة العراقية في أعمالها لإنجاز المرحلة الاولى من مشروع ميناء الفاو بحلول عام 2024 والذي سيتزامن مع انطلاق الأعمال الهندسية والإنشائية لمسارات طريق التنمية، والذي من المؤمل أن تكتمل عمليات وصوله للحدود الشمالية بحلول عام 2028 ، وبالرغم من تأكيد الحكومة العراقية على ان ميناء الفاو وطريق التنمية سيكونان بوابة نقل البضائع بين الشرق والغرب، إلا ان ذلك يصطدم بالعديد من الضوابط الاقتصادية ومحددات صناعه النقل الدولي، والتي من أهمها، بعد العراق جغرافياً عن المسارات الرئيسية للنقل التجاري الدولي الحديث بين آسيا وأوروبا، وامتناع شركات النقل البحري للتخلي عن



أوراق سياسات في اقتصاديات النقل الدولي

حقوقها في نقل الحاويات لأطراف او دول أخرى، والتزام شركات التأمين بتأمين الحاويات على ظهر السفينة حصراً دون تغطية للحاويات المنقولة براً، إضافة الى التعقيدات العمليتيه واللوجستية والأمنية المتعلقة بمناولة ونقل كميات ضخمة من الحاويات برياً ولمسافات طويلة، وكذلك إدارة حركة دوران الحاويات المعبئة والفارغة بين آسيا وأوروبا بكفاءه وانسيابية. كل هذه العوامل وغيرها، تجعل من الصعوبة بمكان على العراق تقديم خدمات نقل متعدد الوسائط ذات تنافسية عالية وقادرة على جذب حصص سوقية كافية من مجمل حركة التجارة بين آسيا وأوروبا، والتي تعتمد في أكثر من 84% منها على النقل بحراً ومن خلال قناة السويس.

ومع انطلاق مشاريع إقليمية جديدة تتعلق بالنقل المتعدد الوسائط، ولا سيما مشروع الممر الأخضر، فإن هناك قلق وتوجس عراقي من التأثيرات المحتملة لهذه المشاريع على مستقبل نجاح مشاريع النقل العراقية، ومنافسة تلك المشاريع على حصص سوقية دولية يمكن ان تكون من حصة قطاع النقل العراقي، وبالرغم من انه من المبكر تحديد التأثيرات المباشرة وغير المباشرة للمشروع الخليجي على مشاريع النقل الوطنية، إلا انه وبكل الاحوال فإن التركيز يجب أن ينصب عراقياً على مبدأ ان إنشاء مشاريع النقل وتشغيلها بكفاءة حسب دراسات جدوى ودراسات سوقية دقيقة، هو الوسيله الأفضل لتحسينها من تأثيرات المشاريع المنافسة، لذلك فإن النموذج الاكثر واقعية وجدوى للعراق، هو ذلك النموذج الذي يركز على (محور التنمية) و(محور النقل)، ففي الجانب التنموي، يستطيع العراق أن يستغل عملية إنشاء ميناء عصري وكبير كميناء الفاو وطريق نقل بمواصفات عالية يمتد جنوباً وشمالاً كطريق التنمية، لتحريك قطاعات تنموية وطنية جديدة سواء صناعية أو لوجستية أو خدمات قيمة مضافة، واستقطاب شركات مع سلاسل إمداد دولية بهدف المشاركة في التصنيع واعاده التصدير نحو أسواق جديدة خارجية (بنفس طريقة النموذج الخليجي)، كذلك يمكن الاستفادة من مشاريع النقل الوطنية الجديدة لإعاده إحياء القطاعات الصناعية شبه المعطلة، لكي تساهم من جديد في ردد الأسواق بمنتجات مطلوبة محلياً ودولياً وخلق عائدات مالية تدعم الاقتصاد الوطني، وفي هذا السياق، فإنه من المؤمل أن يتم إفتتاح مدينة صناعية ولوجستية في مدينة البصرة خلال السنوات القادمة حسب إعلان رئيس الحكومة العراقية، لتكون اللبنة الاولى ومفتاح نجاح مشاريع النقل العراقية وانطلاقة حقيقية للصناعة العراقية نحو الأسواق الخارجية، حيث ستكون مشاريع الميناء والطريق جاهزة لحركة التوزيع الانتاجي المحلي إضافة الى تحريك الصادرات الوطنية شمالاً باتجاه تركيا و أوروبا وجنوباً باتجاه الخليج وآسيا وافريقيا.

أما محور النقل، فيتعلق أولاً بالنقل البري والمتمثل بإكمال الربط السككي شمالاً مع تركيا وجنوباً مع المنظومة السككية الخليجية للوصول لنموذج التكامل السككي الاقليمي والذي يتيح للعراق أن يلعب دوراً محورياً من خلال طريق التنمية لتسهيل حركة التجارة من تركيا وجيرانها جنوباً نحو الخليج، والاستفادة كذلك من هذا الطريق لتوجيه جزء من الشحنات الخليجية المنتجة في المراكز الصناعية واللوجستية الخليجية والمتوجهة الى أسواق في تركيا ودول أخرى مجاورة في شرق أوروبا. هذا التكامل الاستراتيجي في النقل سيرفع بكل تأكيد من قيمة العراق وتأثيره الجيواقتصادي في المنطقة، وسيعمل كذلك على خلق عائدات مالية تتحقق من خلال رسوم العبور التجاري للدول الاقليمية، لكن في المقابل فإن هذا الربط قد



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق سياسات في اقتصاديات النقل الدولي

يؤثر سلباً على الطلب الإقليمي والدولي على خدمات ميناء الفاو، بسبب اعتماد جزء من حركة التجارة على التفريغ في الموانئ المحورية جنوب الخليج العربي، وتوزيع البضائع ونقلها سكبياً داخل الجغرافيا الخليجية شمالاً باتجاه المدن والدول الاقليمية ومنها ما يمر بالعراق سكبياً نحو الشمال متجاوزاً ميناء الفاو.

ولمعالجة هذا الاشكال المتوقع، فإنه من الممكن لإدارة محطات ميناء الفاو الوصول الى إتفاقات مع شركات الملاحة البحرية التي تسير الرحلات البحرية المباشرة بين الهند ودول الخليج وكذلك بين موانئ جنوب شرق آسيا ودول الخليج لإضافة ميناء الفاو كخدمة مباشرة ضمن جدول الرحلات الاسبوعية وبالتالي يستطيع أن يتمتع ميناء الفاو بتدفقات تجارية مباشرة تستهدف سوقه المحلي إضافة الى الاسواق الشمالية، كتركيا وجورجيا وبلغاريا، والشرقية كسوريا ولبنان، وحين يتحقق هذين المحورين وبشكل كفوء ومتزامن، يستطيع العراق أن يحقق ليس فقط مستوى عال من الحماية لمشاريع النقل الوطنية، بل ويحدث نقلة نوعية في قطاعاته الصناعية والتنموية تجعل من العراق لاعباً مؤثراً في سوق النقل وله حصة جيدة في قطاعات الصناعة واللوجستيات الاقليمية.

(* خبير دولي في اقتصاديات النقل الدولي

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة الى المصدر. 17
أيلول 2023

<http://iraqieconomists.net/ar/>