



## أوراق في سياسات النقل الدولية والعراقية

### زياد الهاشمي\*: هجمات الحوثي واستقلالية ونجاح مشاريع النقل العراقية

لا تزال تداعيات العمليات العسكرية التي تقوم بها قوات الحوثي اليمنية في منطقة مضيق باب المندب، تلقي بظلالها على حركة النقل التجاري الدولي، فقد تسببت هذه العمليات بابتعاد 80% من السفن التجارية عن الابحار عبر البحر الاحمر والاتجاه بدلاً عن ذلك للإبحار حول أفريقيا، وهذا ما أدى الى زياده زمن الوصول الكلي للرحلة البحرية بما يقارب ما بين 10-15 يوم اضافية، إضافة الى ارتفاع الكلف التشغيلية والتي تجاوزت 2 مليون دولار لمسار السفينة باتجاه واحد فقط، ومع تأخر الحسم الغربي لإعادة الأمن في منطقة البحر الاحمر وزيادة الضغوطات الاقتصادية التي سببتها ارتفاعات كلف النقل البحري وتأخر وصول البضائع وتعثّر بعض سلاسل الامداد، فقد بدأت بعض الشركات والمصانع وخطوط النقل بالبحث عن حلول بديلة في محاولة للتخلص او على الاقل تخفيف آثار هذا الوضع الامني الخطير على حركة التجارة الدولية.

وقد حدثت عدة مبادرات اقليمية وآسيوية لايجاد مسارات بديلة تقدم حلاً للنقل تتجاوز منطقة الصراع في مدخل البحر الاحمر، وتختصر المسافة وتقلص من زمن وصول البضائع. ومن هذه المسارات التي تم تنفيذها، هو مسار (بحري) والذي اطلقته و عملت على تشغيله إحدى الشركات اللوجستية السعودية لنقل حاويات البضائع برياً بين ميناء جبل علي الاماراتي وميناء جدة السعودي، من جانب آخر، فقد انعقدت في اليونان قبل اسبوعين قمة دول البلقان والبحر



## شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK  
www.iraqieconomists.net

### أوراق في سياسات النقل الدولية والعراقية

الاسود بحضور 170 شخصية سياسية واقتصادية وأكاديمية دولية، لبحث انشاء ممر نقل جديد يقدم حلاً للنقل بين الصين وأوروبا، وقد تم الاتفاق مبدئياً على انشاء ما أطلق عليه (الممر الأوسط) الذي سيربط المصانع الصينية برياً من خلال دول اسيا الوسطى مع المدن الأوروبية، وسيكون خياراً آمناً للنقل التجاري بين آسيا وأوروبا وسيكون داعماً للممر البري الاخر (الجسر الاورواسيوي) والذي يعمل منذ سنوات على نقل البضائع باستخدام السكك بين الصين والمدن الرئيسية في أوروبا، ومن الممكن ان ينطلق الممر الاوسط خلال الفترة القادمة بدعم وتمويل من الصين وكازخستان والاتحاد الاوروبي.

أما في الجانب العراقي، وبالرغم من التطورات الميدانية المتسارعة في منطقة باب المندب، والحراك الاقليمي والدولي للبحث عن حلول بديلة، الا اننا نجد ان الحكومة العراقية لا تزال ترواح في مكانها وتتحرك ببطئ ولا تتفاعل بشكل كاف مع المتطلبات الجديدة والملحة لقطاع النقل الدولي، بالرغم من وجود مشروع نقل دولي جاهز لديها للتنفيذ (طريق التنمية) حسب تأكيدات رسمية وإعلامية عراقية، حيث تركز الحكومة العراقية خلال هذه الفترة على لقاءات علاقات عامة واصدار بيانات صحفية مكررة حول أهمية مشروع طريق التنمية وميناء الفاو لسوق النقل والتجارة الدولية، دون ان يكون هناك تقدم فعلي على الارض لتنفيذ هذا المشروع، لا بل بدأنا نسمع بعض الاشارات السلبية عن تأجيل تنفيذ المشروع بسبب عدم توفر (التوافقات المطلوبة) للمسارات البرية لهذا المشروع.

هذا التلكؤ والتأخير في التنفيذ يشير الى ان هناك عقبات كبيرة وحقيقية تواجه مشروع طريق التنمية، أهمها ربما هو عدم توفر التمويل المطلوب، نتيجة ضعف الجدوى الاقتصادية الحالية للمشروع او القلق على استدامة او نجاح المشروع بسبب تأثيره المباشر بالعوامل السياسية



## أوراق في سياسات النقل الدولية والعراقية

والأمنية الداخلية والخارجية والتي قد تتدهور في أي وقت ولأي سبب كان وتعرقل عمل المشروع، الى جانب ظهور مشاريع أقليمية ودولية منافسة أخرى تم دراستها والتخطيط لها بعناية، ويمكن لها ان تقدم حلاً بديلاً للنقل الدولي بشكل مستقر وعالي الكفاءة (كالمشاريع التي تم الاشارة إليها في هذه المقالة) وتتمتع بتوفر التمويل المالي اللازم للتنفيذ، ومدعومة ببنية تحتية وفوقية شبه متكاملة تنتشر على جغرافيا أكثر من دولة.

هذه العقبات التي تواجه طريق التنمية وميناء الفاو، تعيد التنبيه على عدة مسائل منها ان مشاريع النقل الدولي تتصف بأرتفاع كلف التشغيل ومحدودية العائدات وهوامش الربح بسبب التنافسية العالية في هذا القطاع، وهذا ما يتطلب ان تتجه الحكومة العراقية للعمل على بدائل أخرى تساعد في إنجاح هذه المشاريع، أهمها إعادة صياغة نموذج العمل الحالي وإعطاء الأولوية لتطوير الجانب التنموي والصناعي واللوجستي الوطني بالتوازي مع إنشاء وإطلاق مشاريع وخطوط النقل العراقية، والهدف الاستراتيجي هو خلق نموذج اقتصادي تكاملي يجمع بين (الانتاج واطافة القيمة والتخزين والتوزيع والنقل والتصدير) يجعل من المصنع العراقي هو الزبون الأول والأهم لخطوط النقل العراقية، والمنتج العراقي هو البضاعة الأكبر للتصدير عبر مشاريع النقل الوطنية، وعند الوصول الى مرحلة انجاز هذا النموذج المستقل اقتصادياً.

حينها ستكون مشاريع النقل في العراق بمنأى عن التأثير بالعوامل الخارجية المحيطة أو متغيرات العرض أو انخفاض الطلب الخارجي، حيث سيكون اعتماد العراق بشكل رئيسي على موارده الداخلية في خلق الاعمال وتوليد الطلب محلياً على خدمات النقل الوطنية، وهذا ما سيضمن أيضاً وصول المنتج العراقي الى الاسواق المحلية والخارجية بانسيابية وباسعار يمكن ان تكون تنافسية، وستتوفر في نفس الوقت لدى العراق خدمات نقل جاهزة يمكنها



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK

www.iraqieconomists.net

## أوراق في سياسات النقل الدولية والعراقية

استقطاب جزء مهم من حركة التجارة الدولية، في حالة حدوث أحداث أمنية دولية طارئة كالتي يواجهها العالم في منطقة باب المندب اليوم، وهذا يعني توليد و دخول موارد مالية إضافية للاقتصاد العراقي، تدعم الناتج المحلي الاجمالي وتساعد على استدامة مشاريع النقل العراقية بل وتفتح المجال لتطويرها وتوسيعها مستقبلاً.

(\* باحث اكاديمي متخصص في قضايا النقل الدولي

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بإعادة النشر بشرط الإشارة الى المصدر. 16 اذار 2024

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