

فرص وتحديات مشاركة العراق في سلاسل القيمة العالمية في ظل الازمات Opportunities And Challenges For Iraq's Participation In Global Value Chains In Crisis Situations

أ.د. هناء عبد الغفار حمود/المشرف

Dr. Hanaa Abdelghafar
hanahamod4@gmail.com

ريم شاكر كتاب/الباحث

Reem Shaker Ketab Hamad
rymalkhaldy528@gmail.com

كلية الادارة و الاقتصاد/الجامعة المستنصرية

الكلمات المفتاحية: سلاسل القيمة العالمية، التجارة الدولية، الاقتصاد الدولي.

Keywords: Global value chains, International trade, International economy.

المستخلص

شهد الاقتصاد العالمي منذ النصف الثاني من عقد التسعينيات من القرن العشرين تطورات واضحة في مجال تقسيم العمل الدول، وتعد سلاسل القيمة العالمية من ابرز تلك التطورات التي ازداد فيها نصيب السلع والخدمات الوسيطة والعناصر اللوجستية لتسهيل مرور هذه السلع والخدمات وتتضمن سلاسل القيمة العالمية تجزئة جميع مراحل الانتاج لما قبل وما بعد التصنيع عبر الشركات والبلدان المختلفة، ومع حدوث جائحة كورونا واجهت سلاسل القيمة ضغوطا في جميع انحاء العالم، فقد تعطلت اغلبها وازدادت الخسائر، مما دفعها الى النظر في الاستراتيجية المستخدمة ودور البلدان المشاركة فيها.

من خلال استخدام المنهج التحليلي والاستقرائي يسعى البحث الى تحليل روابط مشاركة العراق في سلاسل القيمة العالمية، وتوصل البحث الى ان سلاسل القيمة العالمية غيرت من استراتيجيتها واعتمدت على مبادئ جديدة اهمها المرونة واعتماد سلاسل القيمة المستدامة والشاملة، وهناك فرصة للعراق للمشاركة فيها، الا انها تتطلب سياسات داعمة.

Abstract

Since the second half of the nineties of the twentieth century, the global economy has witnessed clear developments in the field of a division of labor, and global value chains are among the most prominent of those developments in which the share of intermediate goods and services and logistical elements has increased to facilitate the passage of these goods and services. Global value chains include fragmentation at all stages of Pre- and post-industrial production across different companies and countries, and with the occurrence of the Corona pandemic, value chains faced pressures all over the world, as most of them were disrupted and losses increased, which prompted them to consider the strategy used and the role of the countries participating in it.

Through the use of the analytical and inductive approach, the current research seeks to analyze the links of Iraq's participation in global value chains. supportive policies.

مشكلة البحث: تعود مشكلة البحث الى التحديات الكبيرة التي تواجه الاقتصاد العراقي، كبلد ريعي وغير متنوع يمتلك اقتصادا هشاً تنخفض فيه مساهمة القطاع الزراعي والصناعي في مقابل هيمنة قطاع النفط الذي يشكل المساهمة الاكبر من الناتج المحلي الإجمالي، فضلا عن كونه يشكل بيئة طاردة للاستثمار الاجنبي، لكن لكل ازمة اقتصادية فرصة للإصلاح، وقد فرض تفشي جائحة كورونا صعوبات اقتصادية على الحكومة لمواجهة، تأثيرها فضلا عن ما سبق ذكره من تحديات، واحد اوجه تأثير الجائحة هو تأثيرها على سلاسل القيمة العالمية، على الرغم من تأثير سلاسل القيمة العالمية بسبب اجراءات الاغلاق، الا انها ما زالت نقطة قوة، لكونها تتسم بالمرونة والقدرة على مواجهة مخاطر الجائحة، وتحمل الخسائر والاستمرار في نشاطاته، وهناك فرصة للعراق للانضمام الى سلاسل القيمة العالمية عن طريق الروابط المتاحة.

اهمية البحث: تتركز اهمية البحث في تحليل كافة الروابط الممكنة لمشاركة العراق في سلاسل القيمة العالمية من خلال تسليط الضوء على امكانياته في تجارة السلع الوسيطة واللوجستيات والنقل واستغلال موقعه في اقامة مناطق حرة) سواء كانت تجارية او صناعية (واقترح سياسات داعمة لتقوية الروابط ووضع سياسات داعمة لهذه الروابط.

فرضية البحث: يمكن للعراق ان يشارك في سلاسل القيمة العالمية من خلال موقعه اللوجستي عن طريق النقل والمناطق الحرة بشرط توافر السياسات الداعمة

منهجية البحث: استخدم البحث (منهج التحليل الاستنباطي) لتحليل اثار الجائحة على التجارة بصورة عامة وتأثيرها على سلاسل القيمة العالمية، بشكل خاص، وتحليل للبيانات الرسمية المتاحة لمؤشرات سلاسل القيمة العالمية الصادرة عن البنك الدولي، وصندوق النقد الدولي وبيانات الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد).

الحدود المكانية والزمانية للبحث:

الحدود المكانية: اتخذ البحث من العراق بعدا مكانيا.

الحدود الزمانية: غطى البحث المدة الزمنية (2017 - 2021) لأغراض التحليل للسنوات ما قبل وبعد جائحة كورونا.

هيكلية البحث: تضمن البحث محورين، تناول الاول: قضايا مفاهيمي تخص الازمة وسلاسل القيمة العالمية، والمحور الثاني، تضمن سمات الاقتصاد العراقي وروابط مشاركة العراق في سلاسل القيمة العالمية من خلال التركيز على مكانة العراق بوصفه مركزاً اقليمياً للوجستيات والنقل.

المحور الاول: قضايا مفاهيمية

اولا: الازمة: تواجه العديد من بلدان العالم في فترات مختلفة، اختلالات اقتصادية او اجتماعية او وسياسية او صحية، لتشكل لها ازمات تؤثر سلبا او ايجابا عليها وغالبا ما تتولد تلك الازمات عن صدمات خارجية، وفي بعض الأحيان تنشأ عن صدمات داخلية، وقد تكون هذه الازمات مؤقتة او دائمية، وهناك انواعا متعددة للازمات منها اقتصادية او اجتماعية او سياسية او صحية. وعلى هذا الاساس تعددت المفاهيم التي تناولت مفهوم الازمة، البعض اعتبر الازمة "لحظة حرجة ومشكلة تفرض اوضاعا صعبة على الدول تؤثر في ادارتها بكفاءة وفعالية بهدف الحد من نتائجها السلبية والاستفادة من نتائجها الايجابية". كما تعرف الازمة على انها "الحالة التي تواجه الافراد والمشروعات والدول التي تعجز

مواردها وإمكاناتها وما متاح لديها عن تلبية ما تحتاجه او ما ترغب القيام به وتكون بسببها دون الحالة الطبيعية او العادية او التي يراد تحقيقها " (خلف، 2010). ظهر فيروس كورونا في الصين، وتحديدًا في مدينة ووهان في ديسمبر 2019، ليتحول الى وباء عالمي وصنفته منظمة الصحة العالمية ب (الجائحة) على الرغم من قيام الدول بغلق حدودها وفرض حظر التجوال والتجمعات والعديد من الاجراءات الوقائية الاخرى لمنع دخول الفيروس الى بلدانها وتقليل الخسائر المترتبة عليه، لكن بلدان العالم قاطبة اخفقت في محاصرته وهو ما تسبب في انتشاره الى جميع البلدان، حيث بلغ عدد الخسائر في 11 نوفمبر عام 2021 نحو (000.546.7) شخصاً على مستوى العالم.

ثانياً : تعريف سلاسل القيمة العالمية: يقصد بمصطلح سلاسل القيمة "مختلف العمليات التي يمر بها المنتج، ابتداء من وضع التصميم له وانتاجه، وانتهاء بتسويقه وتوزيعه، وتخصص كل شركة من الشركات في مهمة محددة، على ان تتولى الشركة الرئيسة عملية تجميع المنتج النهائي" (الخوري، 2020) تتحكم سلاسل القيمة العالمية في حركة تدفقات التجارة الدولية بشكل متزايد، حيث تكون البلدان المختلفة مسؤولة عن مرحلة ما لإنتاج سلعة او خدمة معينة، ابتداء بالفكرة الاولى للمنتج حتى التوزيع الى المستخدم النهائي، وما يميز سلاسل القيمة هو توزيع هذه الانشطة بين شركات في بلدان عدة غالباً تتوزع بين بلدان ضمن منطقة جغرافية واحدة يطلق عليها (سلاسل القيمة الاقليمية) او تتوزع بين بلدان العالم المختلفة فيطلق عليها (سلاسل القيمة العالمية) فبالنسبة لسلاسل القيمة الاقليمية فيمكن تمثيلها بأنها تجزئة وتوزيع مختلف مراحل عمليات الانتاج على المستوى الاقليمي، ويكون هدفها تغطية حاجة الطلب الاقليمي، ويمكن ان يكون هدفها ايضاً تغذية الاسواق العالمية.

شهد الاقتصاد العالمي خلال السنوات منذ مطلع الالفية توسعاً في سلاسل القيمة العالمية، التي يجري في اطارها تبادل السلع والخدمات الوسيطة في عمليات انتاج مجزأة ومشتتة دولياً، وتخضع سلاسل القيمة لتنسيق الشركات عبر الوطنية التي لديها عمليات تبادل عبر الحدود للمدخلات والمخرجات على نطاق شبكات شركاتها المنتسبة وشركائها المتعاقدين ومورديها المستقلين. شكلت سلاسل القيمة التي تنسقها هذه الشركات نحو (80%) من التجارة العالمية في عام 2019 (Cui Fengru، 2019). من جملة الامثلة على سلاسل القيمة العالمية، أن عملية تصنيع الطائرة، تمر بعدة مراحل في دول مختلفة: جسم الطائرة تصنعه شركة آيلنيا الايطالية، مقاعد مقصورة القيادة يتم صنعها من قبل شركة إيبيكو في المملكة المتحدة، والاطارات تصنعها شركة بريدجستون اليابانية، ومعدات الهبوط تصنعها ميسيه - بوغاتي - داوتي الفرنسية، ونفس التوصيف ينطبق على غيرها من الامثلة كالهواتف والسيارات والاجهزة الطبية وغيرها.

وتعد الصين في مقدمة البلدان التي تشارك في سلاسل القيمة العالمية حيث تسيطر على ما نسبته (20%) من المنتجات الوسيطة (UNCTAD، 2020)، وتسيطر الصين كذلك على المعادن النادرة مما جعلها تسيطر على النصيب الاكبر من سلاسل القيمة العالمية، وان اي خلل في الاقتصاد الصيني سيلحق الضرر ببقية البلدان، كما حصل خلال ظهور الجائحة، وحينها ادركت البلدان أهمية المشاركة في سلاسل القيمة الاقليمية والعالمية وضرورة التنوع في اقتصاداتها وعدم الاعتماد على مصدر واحد لمدخلات شركاتها.

ان الأساس التنظيري لتحليل سلسلة القيمة هو القيمة المستمدة من تقسيم العمل في النظرية الكلاسيكية، إذ ليست الدولة هي الجهات الفاعلة الرئيسية في سلاسل القيمة، انما هي تساعد عن طريق سياساتها التي تستهدف دعم الشركات المحلية وجذب الشركات العابرة الوطنية، فالشركات هي المساهم الاول في سلاسل القيمة العالمية، ولكن هذا لا يعني انكار دور الدولة وسياساتها المتبعة.

تبين نظرية الميزة النسبية أنه يمكن للشركات الحصول على مكاسب في سلاسل القيمة العالمية من خلال التخصص، وأن هذه المكاسب لا تتطلب بالضرورة التخصص في إنتاج منتجات أكثر تطوراً أو منتجات كثيفة التكنولوجيا، وهذا يعني أن سلاسل القيمة يمكن أن تزيد من فرص إدراج هذه الشركات في شريحة واسعة من الاجزاء المصنعة لإنتاج مجموعة من المنتجات أو المهام أو الوظائف المطلوبة، وهذا الأمر يتيح فرصاً أكثر لمشاركة شركات لبلدان من جميع مناطق العالم (- Julia Connell. Renu Agarwal، 2018).

بناءً على ما تقدم، يمكن القول أنه على الرغم من انه ليست كل سلاسل القيمة العالمية متاحة للبلدان منخفضة الدخل، إلا انه في نفس الوقت ليس من الضروري ان تكون مساهمتها باستخدام أحدث التقنيات، فهناك دول منخفضة الدخل لكنها شاركت في سلاسل القيمة كما في انتاج (الذهب، والتنتالوم والقصدير، والتنجستن) وهي أربعة معادن ذات قاعدة إنتاج كبيرة تقوم بتصديرها بلدان أفريقيا جنوب الصحراء وهي ضرورية لإنتاج منتجات مختلفة (الدوائر المتكاملة، والمنتجات المجمععة و لوحات التقييم (حيث بلغت استيرادات الصين وماليزيا من المعادن أكثر من 80%) من إجمالي استيرادات العالم من القصدير، وتغطي الولايات المتحدة أكثر من 90%) من الاستيرادات العالمية من التنتالوم (Ana Paula Cusolito، 2016)، هذا يعني ان سبل المشاركة متاحة لكافة لبلدان العالم، حيث لدى كل واحدة من البلدان العديد من الخيارات التي يمكن استغلالها للمشاركة في هذه السلاسل.

ثالثاً : تأثير جائحة كورونا على قطاع اللوجستيات والنقل والفرص المتاحة: تعد الخدمات

اللوجستية من المدخلات والمخرجات الاساسية لأنشطة سلاسل القيمة العالمية، وقد ارتفعت نسبة مساهمة القيمة المضافة للخدمات في الناتج المحلي الاجمالي (69%)، يكتسب النقل اهمية خاصة بالنسبة للتجارة الدولية، كونه يؤمن النفاذ المادي الى الاسواق وشبكات الانتاج، فتوفر خدمات النقل لا يحدد قدرة المشاركة في سلاسل القيمة فحسب بل نوع المشاركة كذلك، فالبلدان التي تتمتع بشحن جوي جيد تتمكن من النفاذ الى الاسواق البعيدة بسهولة، وبالنسبة للنقل البري كسكك الحديد يكون أكثر استخداماً في التجارة بين البلدان الحدودية، تستوجب أنشطة التجارة الدولية ضمن سلاسل القيمة العالمية، ولا سيما بالأجزاء والمكونات تتطلب دقة أكبر في الوقت من تلك التي تتطلبها السلعة النهائية (الإسكوا، 2017)، يرتبط بروز سلاسل القيمة العالمية ارتباط وثيق بتطور خدمات النقل واستخدام الحاويات وزيادة حجم السفن وطاقة الشحن الجوي وتدني كلف النقل، تفوقت البلدان التي تستثمر بشكل كثيف في البنية التحتية والخدمات في ادائها على منافسيها.

من اهم المسائل التي تضمن للدول المشاركة في سلاسل القيمة العالمية هي الموقع اللوجستي المميز، وخاصة اذا كانت مركز لكافة الممرات البحرية العالمية سواء من ناحية النقل او اللوجستيات والمناطق الحرة ولا سيما فاعليتها في جذب الاستثمارات الاجنبية المباشرة. من جانب اخر تعرف اللوجستيات على انها (عملية تعتمد بشكل كبير على القيام بأنشطة فرعية او مساعدة للعملية الانتاجية الاساسية

للشركة، والخدمات اللوجستية اما ان تقدم بواسطة شركات النقل البحري او النقل المتعدد الوسائط التي تقدم خدمات امتداد لنشاطها البحري الرئيسي والهدف منها) ايصال المنتج الى المكان الصحيح في الوقت الصحيح وبالسعر الصحيح) (كافي، 2021).

تعد اللوجستيات من العناصر الاساسية لتحديد دور البلدان في الانضمام في سلاسل القيمة، واثبتت الابحاث ان الاداء اللوجستي يكتسب اهمية كبيرة في إطار سلاسل القيمة العالمية مقارنة بأشكال التجارة الاخرى وهو احد اهم العوامل لتمكين التجارة. وللوجستيات في سلاسل القيمة دورين مهمين: الاول: يتمثل في الحاجة الى ضمان انتقال المكونات والاجزاء على نحو فعال، بين مواقع عدة حرصاً على استمرارية الانتاج

الثاني: هو من الضروريات التي تضمن توفر نظم ايصال موثوقة للمدخلات والمخرجات، او الفرص التي يوفرها لها الموقع المهم لمناطقها الحرة سواء كانت مناطق تجارية او صناعية او زراعية لغرض التصدير او اعادة التصدير، وكونها مصدراً مهماً لجذب الاستثمار الاجنبي والمحلي من خلال التسهيلات التي تقدمها الدولة الى مثل هذه المناطق (والأونكتاد، 2020).

تجدر الاشارة فيما يخص التأثير على سلاسل القيمة العالمية جغرافياً، الى ان سلاسل القيمة العالمية منذ بداية نشوؤها، وذلك في عقد التسعينيات من القرن العشرين، اعتمدت على مناطق تتسم بالبعد الجغرافي عن الشركة او البلد الأم وذلك للحصول على مستلزمات الانتاج، ولكن بعد صدمة جائحة كورونا تعطلت سلاسل القيمة المتباعدة والطويلة التي تعتمد على دول ذات مسافات بعيدة بعد أن أسهم ذلك في رفع تكلفة العديد من المنتجات. وكنتيجة لذلك اتجهت الدول الى التكامل التجاري الإقليمي عبر سلاسل القيمة القصيرة في مداها الجغرافي لغرض الاعتماد على البعد الاقليمي للحصول على مستلزماتها الوسيطة بسبب انخفاض تكلفة النقل واللوجستيات والذي اظهر اهمية كبيرة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية بكم تأثيره وتعزيزه لقدرتها التنافسية.

بناء على ما تقدم، قامت الشركات عابرة الوطنية بإعادة تنظيم الانتشار الجغرافي والقطاعي لأنشطتها الانتاجية بسبب التأثير الكبير للجائحة. هذا الامر اتاح الفرصة للبلدان التي كانت تعاني من ضعف في امكاناتها مثل بلدان الشرق الاوسط وشمال افريقيا في التفكير في الاستجابة الى التكوين الجديد المحتمل لسلاسل القيمة، والعمل على ترسيخ مكانتها كوجهة للمستثمرين وخاصة مصنعي السيارات الذين يتطلعون الى الانتقال من الصين والولايات المتحدة الى بلدان الشرق الاوسط وشمال افريقيا، والعمل على تحسين الهيكل التنظيمي والمؤسسي لشركاتها، واستكشاف سبل التضافر بين الوكالات المسؤولة عن تشجيع وتسهيل الاستثمار (OECD، 2020).

ونظراً لتصنيف السابق للمؤشرات فان كل الفئات التصديرية تخضع لهذه المؤشرات ومرتبطة به فكما انخفضت قيمة مؤشر انخفضت الفئة المرتبطة به، حيث يمكن للبلد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية اذا كان يتمتع بانخفاض وقت اجراءات التخليص الجمركي وارتفاع مؤشرات الاداء اللوجستي وانخفاض متوسط الرسوم الجمركية، اما الاستقرار السياسي فيقع في نهاية المؤشرات (Arzaki و Moreno-Dodson، 2020).

المحور الثاني: سمات الاقتصاد العراقي وروابط المشاركة في سلاسل القيمة العالمية

اولا : سمات الاقتصاد العراقي: يحتل العراق المركز الثاني بعد السعودية ضمن اقليم الشرق الاوسط وشمال افريقيا في انتاجه للنفط بمقدار بلغ (049.4) مليون برميل / يوم، و باحتياطي مؤكد (2.147) مليون برميل لعام 2020، كما بلغ عدد سكانه (40) مليون نسمة، والنتاج المحلي الاجمالي (2.167) مليا دولاراً، بينما نصيب الفرد منه (157.5) الف دولاراً لنفس السنة، يتسم الاقتصاد العراقي بالرعية حيث يتميز بكونه احادي الجانب ويعتمد على القطاع النفطي الذي يوفر عائدات الدولة من النقد الاجنبي وشكلت الصادرات النفطية (2.96 %) من الصادرات السلعية للبلد، واهم المشاكل التي يعاني منها عدم تنوع الاقتصاد، وغياب الكفاءة في ادارة موارد البلد الاقتصادية واستشراء ظاهرة الفساد المالي و الإداري (التخطيط، 2020)، اما فيما يخص مؤشر الاستقرار السياسي فقد احتل المرتبة (20) عالميا في مؤشر الهشاشة العالمي لعام 2021، وحصل العراق على انذار ضمن هذا المؤشر.

ثانيا : روابط المشاركة في سلاسل القيمة من خلال اللوجستيات والنقل: يحتل العراق موقعا استراتيجيا وسيطا فهو قريب من الاسواق العالمية، ويطل على الخليج العربي من جهة ومشارف الدول الاوروبية من جهة اخرى مما جعله نقطة وصل جغرافي لخطوط التجارة العالمية التي تربط دول غرب اسيا ودول الخليج العربي وجنوب شرق اسيا مع اوروبا، ويمكن ان يساعد ذلك الموانئ العراقية والمنافذ الحدودية وخطوط الملاحة لاستغلال هذه الميزة، ومن هذا المنطلق فأن مواقع المناطق الحرة التي تعمل في العراق تحتل مكانة متميزة ضمن هذا الموقع الاستراتيجي.

اولا : امكانية مشاركة العراق باللوجستيات والنقل: شهدت التجارة الدولية تغيرات اثرت ايجابيا على اهمية موقع العراق الجغرافي في التجارة العالمية، من بينها، تزايد حجم التجارة بين دول الشرق والغرب، اضافة الى التطور في وسائل النقل واساليبها، بطريقة دفعت الى تفضيل القنوات البرية الجافة فضلا عن الطرائق البحرية، ومن جانب اخر تتعرض التجارة لمزيد من المخاطر في سواحل الصومال وخليج عدن، مما زاد تكاليف النقل والتأمين عبر قناة السويس والتي هي الاخرى تعاني من محدودية الطاقة الاستيعابية فيما يخص عدد السفن المارة وحجمها، وقد اتخذت اغلب السفن الكبيرة الخط الملاحي حول راس الرجاء الصالح، وهذا يعني طول زمن ومسافة الرحلة التي تقدر بـ (7) الاف كيلومتراً وتستغرق اكثر من (3) اسابيع، وهذا اضافة اهمية موقع العراق من خلال حجم التجارة المتوقع وخاصة عبر الموانئ للمدة (2030-2040)، لا سيما وان المتوقع ان يبلغ حجم التجارة الخارجية وتجارة الترانزيت (455) طناً سنويا في عام 2030، ويرتفع الى (510) مليون طناً سنويا في عام 2040 (Bank, 2020). أن جغرافيا العراق تمنحه امكانية ان يكون مركز عبور إقليمي، وبالتالي فإن الفرص المتاحة له للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية تتطلب النظر في الامور التالية:

1. تيسير التجارة هو أولوية ملحة للعراق، ويمكن تنفيذ أنظمة التجارة لتعزيز إدارة المخاطر والحد من عدد الوثائق الورقية المطلوبة للتجارة. ان تشجيع إصلاحات سياسة التجارة والتسهيل التجاري، من خلال خفض تكاليف التجارة، وتنوع الصادرات، والتجارة مع جيران العراق سوف يعزز بدوره السلام والاستقرار الإقليميين.

2. ان ضعف الاداء اللوجستي للعراق في مجال الخدمات اللوجستية وإدارة الحدود وهذا يمنعه من أن يصبح لاعبا رئيسيا في التجارة الإقليمية والعبور ومما يجعله عنق الزجاجة وليس مركزا. أما البنية التحتية

التجارية فيمكنه أن يساعد على التواصل مع الأسواق الإقليمية بطريقة أكثر فاعلية وكفاءة من حيث التكلفة.

3. تتوفر لدى العراق إمكانات غير مستغلة ليصبح مركز عبور إقليمي، وذلك بفضل موقعه الجغرافي، ومع ذلك فإن التحديات التي تواجه الأمن القومي حاليًا تجعل نقل البضائع داخل العراق أمراً محفوفاً بالمخاطر.

4. أن تطوير ممر زاخو إبراهيم الخليل- أم قصر وميناء الفاو، سيضمن للعراق دوراً استراتيجياً في التجارة في اطار المنطقة، وستعمل هذه الخطوة على رفع مستوى الشراكة التجارية الاستراتيجية بين العراق والجوار الاقليمي، لأنها ستوفر لسلاسل قيمة مع تركيا بإمكانية الوصول إلى الخليج العربي وربط التجار الأتراك والكويتيين عن طريق البر، مع ذلك، فإن العراق لم ينتهز بعد هذه الفرصة على المستوى الاستراتيجي أو السياسي أو التشغيلي ونتيجة لذلك، توجد ثغرات منها تطوير نظام عبور كامل يشمل تدفقات البضائع، فضلاً عن زيادة مستويات الامتثال الى اتفاقيات العبور الدولية؛ ولم يتمكن من إقامة البنية التحتية حيث شكل اداء البنى التحتية ضمن مؤشر الاداء اللوجستي(2 من اصل 5) اللازمة لممر التجارة والنقل.

5. فيما يتعلق باستراتيجية التكامل الإقليمي للبلد، من المرجح جذب استثمارات القطاع الخاص لتطوير البنية التحتية. كما يمكنها أن تخدم تدفقات الشحن من وإلى الكويت والسعودية (باحثين، 2019) يمكن للحكومة العراقية كذلك وضع خطة رئيسية شاملة لإعادة تأهيل البنية التحتية التجارية في البلاد بما في ذلك نقاط العبور الحدودية وممرات الطرائق ومرافق الخدمات اللوجستية المحتملة واستكمال هذه الاستثمارات من خلال مواصلة التوسيع الأخير لميناء أم قصر والفاو.

6. إن إمكانات التجارة العراقية مع الكويت كبيرة، وكذلك التجارة مع مصر، ويوفر كلا البلدين فرصاً لتكامل إقليمي أعمق، تعد الكويت واحدة من أهم الجهات العراقية من حيث القيمة الكامنة وإمكانات السوق الإجمالية، الكويت ومصر شريكان تجاريين للعراق في أي تكامل اقتصادي وتجاري في منطقة المشرق بسبب أسواقهما وأنماط التجارة بينهما.

وبما ان اللوجستيات تغطي النقل والبضائع ومستودعات التخزين، لذا سيتم التعرف على طرائق النقل والمعايير الدولية للتجارة في العراق.

الطريقة الاولى : النقل البحري: النقل البحري له دور مهم في بناء الاقتصاد الوطني وتنشيطه وخاصة

دوره المحوري في تحقيق اغلب اهداف التنمية المستدامة، تعد موانئ العراق المنفذ الوحيد الذي يربطه بالعالم الخارجي في جزئه الجنوبي وتقع في محافظة البصرة. لفت الموقع الجغرافي للعراق انظار العالم التجارية بسبب موقعه الاستراتيجي وما تمتلكه الموانئ من امكانيات تجعلها حلقة الوصل بين الشرق والغرب، فيقع العراق ضمن منطقة معتدلة تمتاز بطول ساعات النهار صيفا تصل الى (14) ساعة ، والى ما يقارب(10) ساعات شتاء وهذا يعني طول ساعات وفرصة اكبر في إنهاء اعمال الشحن والتفريغ (المياحي، 2013) ان المعابر البحرية التي يمكن ان تشارك في جلب ايرادات للعراق بحكم موقعها الاستراتيجي، والتي يمكن استغلالها للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية كونها طرق استراتيجية وموقعها مهم في التجارة الدولية، هي الموانئ التالية:

1- ميناء ام قصر الشمالي الجنوبي: من اهم الموانئ التجارية العراقية، ويعد الميناء الرئيس لتجارة العراق يحتوي رصيفين رئيسية (الارصفة الشمالية و الارصفة الجنوبية) وتم ربط هذه الارصفة بخطوط النقل الجاف فضلا عن الطرائق البرية وكما تم ربطه بحزام ناقل اوتوماتيكي. ومن هنا فان بلدا مثل العراق يمتلك منفذاً بحرياً يعد المنفذ الرئيس يجب ان يحتل مكانة بارزة ومهمة من حيث التوسع والتطوير وخاصة ان خطة تنمية الميناء قد تم وضعها منذ عام 2003 ضمن خطة التنمية الشاملة للبلاد لحد الان لم يتم تنفيذها، وان الميناء ذو اهمية واعدة تجاريا للمستثمرين من قبل القطاع الخاص والاستثمار الاجنبي المباشر.

2- ميناء خور الزبير ويطلق عليه (الميناء الصناعي الموحد): ويحتوي على معامل (الاسمدة الكيماوية، والحديد والصلب، البتروكيماويات، و الفوسفات)، ويعد من احدث الموانئ العراقية وذلك بسبب نظام التصدير الذي يخضع لنظام السيطرة المركزية، لديه رصيفين متخصصين للحديد والصلب، والذي من الممكن ان يتحول فيما بعد الى منطقة مخصصة تصديرية للصناعات التحويلية في العراق.

3- ميناء الفاو الكبير: الهدف الرئيس من إنشاء ميناء الفاو الكبير هو تمكين العراق من استقبال السفن الكبيرة ، باعتباره ميناءً محورياً قريباً من الخطوط الملاحية العالمية ويا عماق مناسبة، فضلا عن توفير بنية تحتية ومعدات تتلاءم مع تلك السفن، وعدد الارصفة المستهدفة هي (35) رصيف، والارصفة المخصصة للحاويات (22) رصيفاً، اي ما يعادل (67) مليون طنّاً سنوياً، اما عدد الارصفة المخصصة للبضائع سيكون هناك (13) رصيفاً، والطاقة الاجمالية (24) مليون طنّاً سنوياً، بما يتطلب من توفير الخدمات اللوجستية و الالتزام بالاتفاقيات الدولية الخاصة، والمناطق المحاذية ستكون بحكم مناطق ساحلية، ويساعد العراق على تجاوز عنق الزجاجة، وخاصة الزيادات المتولدة عن تنفيذ للمشروع سواء كانت حركة النقل الخاصة بالتجارة الخارجية او تجارة ترانزيت، تم انجاز (20%) من الميناء عند زيادة حجم التبادل التجاري ادى ذلك الى تطوير وسائل النقل البحري التقليدية كاستخدام حاويات والتي ظهرت كخط متطور وذلك بهدف تسهيل عمليات شحن السلع و تفريغه وخاصة البضائع التي تحتاج مواصفات معينة لنقلها و خزنها (جبارة، 60)، قد اسهمت موانئ العراق في تنشيط حجم التبادل التجاري في الصادرات والاستيرادات للقطر مساهمة كبيرة من خلال اعتماد العراق على موانئه وارصفته المقامة على انهاره وممراته المائية، مما سيخفف الضغط على الموانئ العراقية، ويتضمن الميناء كذلك خدمة التجارة الاقليمية من خلال كونه ترانزيت بين اسيا واوروبا، بطاقة استيعابية تصل الى (45) طنّاً سنوياً فضلا عن كونه سيمتص جزء من الايدي العاملة بنسبة كبيرة الى جانب وجود قناة جافة الذي سيققل التكاليف ويعمل على جذب الشركات العالمية للملاحة (الجزائري، 2019)، ان القطاع الصناعي في العراق اعتمد بشكل اكبر على النقل البحري من خلال عملية الاستيراد للسلع الصناعية كالمكائن والآلات والادوات الاحتياطية، ومستلزمات الانتاج بأنواعها المختلفة، ان الصناعة لا تستغني عن النقل كونه من اهم المقومات الصناعية الحديثة، فكلما كان النقل متطور كان هناك ضمان بنجاح المشاريع الصناعية وبالعكس، اما بالنسبة للخطط المستقبلية لعدد الارصفة المستهدفة (العنزي، 2004) والكميات المستهدفة فيوضحها الجدول التالي.

الجدول (1) عدد الارصفة المقامة للبضائع والحاويات والكميات المستهدفة لميناء الفاو الكبير في العراق :

البيانات	سنة 2028	سنة 2038
عدد الارصفة المقامة للحاويات	12	22
عدد الارصفة المقامة للبضائع	8	22
الكميات المستهدفة للحاويات (مليون طن / سنة)	40	70
الكميات المستهدفة للبضائع (مليون طن / سنة)	32	40

من اعداد الباحثين بين بالاعتماد على: هند عيود جاسم، تأثير ميناء مبارك على الخطط الاستراتيجية للموانئ العراقية دراسة تحليلية في الشركة العامة لموانئ العراق، كلية الادارة والاقتصاد/الجامعة المستنصرية، بغداد، 2017، ص 22.

اما فيما يخص الاستيراد فقد اسهم كل من مينائي ام قصر وخور الزبير بالمقارنة مع ميناء ابو فلوس والمعقل الذي اقتصرت استيراداتهما على الحاويات والمرمر والزجاج فيما يخص ميناء ابو فلوس اما ميناء المعقل فقد اقتصرت استيراداته على الحاويات والحديد فقط، في المقابل حازت الحاويات والحديد و المعدات و الانابيب على القيمة الاكبر لاستيرادات مينائي ام قصر وخور الزبير، كما في الجدول (2).

الجدول (2): استيراد السلع الوسيطة عبر موانئ العراق لعام 2020 (مليون دولار)

البضاعة	ام قصر	خور الزبير	ابو فلوس	المعقل	المجموع
حاويات	6.975.373	2.775	97.534	11.887	119.171.373
حنطة	643.346	0	0	0	643.346
حديد	24.978	114.252	0	4.002	143.232
معدات	319.457	46.383	0	0	365.84
سمن ت	0	8.369	0	0	8.369
خشب	62.397	0	0	0	62.397
ستيل	361.015	0	0	0	361.015
انابيب	111.567	74.174	0	0	185.741
مرمر	0	0	911.205	0	911.205
زجاج	0	0	1.539	0	1.539
سكر	1.027.418	0	0	0	1.027.418

زيوت 108.572 0 0 0 108.572

المجموع 264.491.307 15.889 1.009.973 245.953 1.639.334

المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام، 2020، ص 9.
الطريقة الثانية: النقل البري: يعد النقل البري وسيلة مهمة والذي يزداد الاعتماد عليه من قبل الدول المتقدمة، وسيتم تسليط الضوء على الايرادات المتحققة من هذا القطاع كما يبين الجدول (3) اذ شهد عام 2018 ارتفاعا بلغت قيمته (79.90123) مليون دولاراً عن ايرادات عام 2017 والبالغة (81.623.16) مليون دولاراً، الا انها انخفضت في عام 2019 لكن مستوى الانخفاض لم يكن بحجم الانخفاض الذي عانت منه اثناء ظهور الجائحة واعلان فرض حظر التجوال لدى كل بلدان العالم، حيث انخفض الى ادنى مستوى له حيث بلغت قيمته (69.303.6) مليون دولاراً، هذا يعني تأثر الايرادات الداخلة الى الموازنة.

كما مخطط له انشاء خط سكك حديد يربط العراق بكل من ميناء طرطوس واللاذقية السوريين، وميناء العقبة لاحقا، ويربط موانئ العراق بالبحر المتوسط عبر ميناء مرسين التركي، ويعد هذا المشروع من المشاريع الضرورية لتعزيز قدرة العراق التجارية، يبلغ طول القناة (1510) كم (920) منها تتواجد في العراق اي ان العراق يمتلك (61%) من نشاط المشروع (التخطيط، 2020).

الجدول (3): يبين قيمة الايرادات المتحققة من النقل البري في العراق للمدة (2017 - 2020) (مليون دولار)

السنوات	الايرادات المتحققة من النقل البري
2017	16.623.81
2018	23.901.79
2019	16.937.15
2020	6.303.69

المصدر: من اعداد الباحثين بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التخطيط، عرض مهام مديرية احصاءات النقل والاتصالات، 2020، ص 7.

ثانيا : المناطق الحرة في العراق: تأتي الاهمية والدور الكبير الذي تلعبه المناطق الحرة كونها احدى الادوات الاقتصادية التي تسهم في تنمية الاقتصاد المحلي وتعزيز العلاقات الدولية، فنجد انها في تطور مستمر كما نالت اهتمام العديد من الدول، باعتبارها تعمل على جذب الاستثمار الاجنبي المباشر، كما تعمل على تحسين هيكل الاقتصاد المحلي والاقليمي عن طريق توطين صناعات تشارك في سلاسل التوريد العالمية والاقليمية.

توفر المنطقة الحرة بالقرب من ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة العمل بنظام الوسائط المتعددة، والقناة الجافة ستكون بمقام النافذة لهذه المناطق على العالم الخارجي، وهذا يعني فرصة اكبر لإنشاء الصناعات المناسبة، واختيار النشاط الملائم، تبعا لتوفر مستلزمات الانتاج المطلوبة، وبالإمكان انشاء منطقة حرة عند ميناء الفاو الكبير وذلك لتمتعها بعوامل الجذب للاستثمارات الاجنبية، تعود فكرة المشروع حسبما وثق في وزارة النقل الى عام 1986 حيث قامت بريطانيا باختيار الموقع في راس البيشة لإنشاء منطقة بديلة لهونغ كونغ كونها ستسلم الى الصين، اذ بينت في وقتها انها خططت الى إنشاء ميناء عالمي يحوي الف رصيف، وفضلا عن مدينة تستوعب (400) الف شخص، ولكن انشغال العراق بالحروب آنذاك حال دون تنفيذه وعدم توفر التخصيصات المالية اللازمة التي قدرت ب(8) مليار دولاراً، يوجد في العراق (3) مناطق حرة عاملة وفقا لقانون رقم(3) لسنة 1998، وتبعا لتعليمات عمل المستثمر رقم 4 لسنة 1999:

1- المنطقة الحرة في نينوى: تقع هذه المنطقة في موقع متميز استراتيجي على مفترق طرائق برية والسكك الحديدية في اتجاهات مختلفة الى تركيا وايران والاردن، كما انها قريبة من مصادر الطاقة والمواد الاولية والايدي العاملة الماهرة.

2- المنطقة الحرة في خور الزبير: تتمتع بإطلالتها على الخليج العربي، وتمتلك سوقا تجاريا عراقية خليجية، وقريبة من ميناء خور الزبير الذي يمتلك بنية ارتكازية اساسية متكاملة كالأرصفة والموانئ، وكذلك قريبة من مواقع المواد الخام والمواد الاولية والسلع المصنعة.

3- المنطقة الحرة في القائم: تقع على الحدود العراقية السورية وترتبط بطرائق مهمة كالطريق البري (راوة - موصل) الذي يربطها بمحافظة نينوى وصولا بتركيا، وكذلك الطريق البري (القائم - بغداد - البصرة) وصولا الى الخليج العربي (المالية).

على الرغم من قلة المناطق الحرة الفعالة، الا انها تتميز بمميزات تجعلها صالحة للاستثمار الاجنبي المباشر وخاصة في قطاع الصناعة التحويلية المحدودة والمتقدمة، فضلا عن انها قريبة من الموانئ مما يجعل تقديم الخدمات في الموانئ فرصة استثمارية للمشاركة في سلاسل القيمة من خلالها وذلك لتسهيل السلع الوسيطة التي تدخل ضمن صناعة معينة او تجعل العراق مركزا لوجستيا لإعادة التصدير يتم من خلاله اعادة تصدير السلع التي تدخل في صناعة سلع نهائية.

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات

1. أظهرت نتائج البحث تحقق الفرضية في مجال توافر الفرص للعراق في المشاركة في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية وخاصة في اللوجستيات والنقل والمناطق الحرة بسبب موقعه اللوجستي التجاري، ولكنها ما زالت بحاجة الى المزيد من السياسات الاقتصادية الداعمة.
2. تأثر العالم وبضمنه العراق بالأزمة المزدوجة الناجمة عن ظهور جائحة كورونا وما ترتب عنها من تأثيرات على التجارة والاستثمار الدوليين. ولكن من الفرص التي اتاحت بسبب الجائحة هو تفكك سلاسل القيمة العالمية وتغير الاستراتيجية الحاكمة واصبحت السلاسل أقصر وأكثر مرونة بفعل اجراءات الأغلاق وارتفاع التكاليف، وهذا الامر جعل بإمكان العراق المشاركة بها عبر الروابط (تجارة السلع الوسيطة، وامكانيات الموقع الجغرافي متمثلا باللوجستيات والنقل والمناطق الحرة، وجذب الاستثمارات الاجنبية.
3. يقع ضمن المعابر البرية والبحرية المهمة التي تربط اسيا وافريقيا واوروبا وبذلك فهو يمتلك العراق مزايا جيو اقتصادية - سياسية لامتلاكه موقعا استراتيجيا هام دوليا. اما فاعلية المناطق الحرة فيمكن استغلال المناطق الحرة التي العاملة حاليا فضلا عن المزايا التي يجلبها للعراق ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، اذا تم استغلال هذه المناطق لإنتاج أو إعادة تصدير منتجات يتم الاستفادة منها محليا واقليميا.
4. اظهرت جائحة كورونا، تأثر الأزمة التي تركتها على جميع مفاصل الاقتصاد نتيجة لضعف البنية التحتية للبلد وعدم قدرة قطاعاته الصناعية والزراعية على مواجهة الازمات وبالتالي صعوبة مشاركة قطاعاته في سلاسل القيمة العالمية، بسبب ريعية الاقتصاد العراقي وعدم التنويع ولأسباب أمنية وسياسية والفساد المستشري.

التوصيات:

1. تضمين ادماج سلاسل القيمة العالمية في خطط وسياسات التنمية عبر تنويع التجارة الاقليمية وبما يعزز تجارة البلد .
2. العمل على تنويع المنتجات عن طريق المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال الاعتماد على جذب الاستثمار الاجنبي المباشر، وتحفيز صادرات المناطق الحرة عن طريق معالجة التحديات في مجال الأطر القانونية والتشريعية المرتبطة بالاستثمار الاجنبي المباشر لهذه البلدان والتكلفة المستندية، فضلا عن الفساد.

3. ينبغي أن يستثمر العراق بشكل كبير في البنية التحتية واللوجستيات المتعلقة بالتجارة، فمن شأن البنية التحتية الاستثمارية الضخمة، والنقل، والبرامج اللوجستية بشكل رئيسي مساعدته على تحسين التجارة عبر كسر الحواجز المادية وتقليل تكاليف النقل والخدمات اللوجستية .

4. ان يعمل العراق على أحياء القائمة الطويلة من الصادرات القديمة التي يمتلك الخبرة اللازمة لتصنيعها منها الرز، الفواكه المجفف، المصابيح الكهربائية، نواتج قطران الفحم، والحجر المسحوق والصوف والجلود، والمنتجات النحاسية والمواد الكيميائية المبلورة، وشاحنات اجزاء السيارات عن طريق إشراك القطاع الخاص في الاستثمارات من خلال أطر الشراكة الاختيارية بين القطاعين العام والخاص.

5. تخفيض تكاليف التجارة على الحدود العراقية بهدف تشجيع المستثمرين وتحقيق هدف تنويع الصادرات وذلك عبر تحديث منافذ الجمارك لتعزيز النزاهة والمهنية وكذلك تبني الممارسات المثلى للسياسات التي تسهل في سير التجارة، وتنسيق موائمة هذه السياسات بين جميع دوائر التفتيش على الحدود، وتحسين مرافق ادارة الحدود، وإعادة بسط سيطرة الدولة على المعابر الحدودية.

6. للنهوض بتجارة العراق الخارجية يجب ان تكون هناك بنية اساسية متطورة تعمل كمركز لوجستي يشتمل على النقل البري والبحري وسكك الحديد مستندة على منظومة تشريعية وقانونية ميسرة وسهلة للتبادل التجاري، اقامة منطقة حرة الى جانب ميناء الفاو الذي سيعزز تجارة العراق بوصفه مركز لوجستي، فضلا عن الإيرادات التي سيتم الحصول عليها من ايراد الميناء.

المصادر / الكتب

1. علي محمد الخوري، مستقبل الاقتصاد العربي تحت وطأة الازمات المركبة) دراسة موجزة حول اثار ازمة وباء كورونا على الدول العربية وتوصيات عامة لمتخذي القرار ورأسي السياسات، مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، ط1، القاهرة، 2020.
2. فليح حسن خلف، " العولمة الاقتصادية"، ط1، عالم الكتب الحديث، الاردن، 2010 .
3. مجموعة باحثين، " مؤشر الثقة بين العراق والكويت منذ 30عاما"، مركز الخليج العربي للدراسات، الكويت، 2019 .
4. مصطفى يوسف كافي، " ادارة اللوجستيات الامداد والتوزيع المادي الاخضر"، شركة دار الاكاديميون للنشر والتوزيع، الاردن، 2021 ، ص 16.

الدراسات والبحوث

1. نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد الجزائري، "ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات"، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، 2019.

الرسائل والإطريخ الجامعية

1. سامي سليم، " نموذج مقترح للعلاقة بين ادارة المعرفة وادارة الازمات"، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2013.
2. سهيلة صبيح ناصر المياحي، "دور الموانئ التجارية في تجارة العراق الخارجية للمدة 1997-2010"، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، 2013.

3. سوزان عبد اللطيف جبارة، " النقل بالحاويات في الموانئ العراقية، دراسة في جغرافية النقل"، اطروحة دكتوراه، كلية التربية للبنات.

4. علي حسين خميس العنزي، " تطور النقل البحري لموانئ العراق دراسة في جغرافية النقل"، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة البصرة، 2004 .

التقارير الرسمية:

1. الإسكوا، " النقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية امثلة من المنطقة العربية"، الامم المتحدة، 2017.

2. الإسكوا، " النقل والاتصال بسلاسل القيمة العالمية امثلة من المنطقة العربية"، الامم المتحدة، 2017.

3. منظمة الامم المتحدة (الإسكوا والأونكتاد)، "تأثير (كوفيد 19) على المنطقة العربية والنقل 2020.

4. مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) تقرير التجارة والتنمية: من الجائحة العالمية الى الرخاء للجميع تجنب ضياع عقد آخر"، الامم المتحدة، جنيف، 2020.

الدوريات

1. جمهورية العراق، وزارة التخطيط، عرض مهام مديرية احصاءات النقل و الاتصالات، 2020.

2. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الحسابات القومية، العراق، 2020

3. وزارة المالية، الهيئة العامة للمناطق الحرة في العراق، متاح على الموقع الرسمي للوزارة:

<http://www.mof.gov.iq/pages/ar/GeneralAuthfreeZone.aspx>

المصادر الاجنبية

RESEARCH AND STUDIES

1- Ana Paula Cusolito , Raed Safadi, and Daria Taglioni (2016), "Inclusive Global Value Chains policy Options for Small and Medium Enterprises and Low – Income Countries", OECD.

2- Arzaki, Rabah; Moreno-Dodson, and etc. (2020) " Trading Together: Reviving Middle East and North Africa Regional Integration in the PostCOVID Era Middle East and North Africa", (October), Washington, World Bank .

3- Cui Fengru, Liu Guitang (2019).. "Global Value Chains and Production Network (Case Studies of Siemens and Huawei, China".

4- Evert-jan Quak .(2020), " The Covid -19 Pandemic and the Future of Global Value Chains (GVCs)", Institute of Development Studies (IDS) , September

5- Julia Connell. Renu Agarwal,. Sushil sanjay Dhir (2018) .”Global Value Chains, Flexibility and Sustainability “.Singapore .

6- Shepherd, Ben (2015). “Infrastructure, and network connectivity in sub-Saharan Africa“. Background research paper for regional Infrastructure for trade facilitation project. London: Development Institute.

REPORT

1-UNCTAD (2020)."Coronavirus Outbreak has Cost Global Value Chains 50bBillion in Export ",Geneva, March.

2-WorldBank(2020),"Breaking Out of Fragility: A Country Economic Memorandum for Diversification and Growth in Iraq". International Development in Vocus. Washington .

3- OECD (2020)." Policy Responses to Coronavirus (COVID 19), Investment in the MENA region in the time COVID 19 ".