

حرب الترانزيت: الشاحنات والقاطرات، سلاح إيران غير المعلن في معركة الطرق

أمير حسين خدائي — باحث

مقدمة: حرب تدور حول الطرق

في عالم اليوم، يكمن جزء مهم من قوة الدولة الوطنية في قدرتها على تحريك السلع والطاقة ورؤوس الأموال والبشر. فالدولة التي تستطيع السيطرة على طرق التجارة العالمية لا تكتفي بتحصيل رسوم الترانزيت، بل تضع نفسها في قلب سلسلة من الأنشطة الاقتصادية والصناعية والمالية والتأمينية والتخزينية والإصلاحية والخدمات ذات القيمة المضافة. وهذا تحديداً ما يُعرف باسم **حرب اللوجستيات**.

تقف إيران جغرافياً في موقع فريد. فمن جهة، تربط آسيا الوسطى والصين بالخليج العربي وخليج عُمان والمحيط الهندي. ومن جهة أخرى، تربط القوقاز وروسيا بالمياه الدافئة في الجنوب. وعلى محور ثالث، تربط تركيا وأوروبا بآسيا الوسطى وأفغانستان والهند وباكستان.

السؤال الأساسي ليس ما إذا كانت إيران تمتلك موقعاً ترانزيتياً أم لا، بل مقدار ما حوّله فعلياً من هذه الميزة إلى قدره عملية.

في عقيدة حرب اللوجستيات، لم يعد الترانزيت نشاطاً اقتصادياً هامشياً، بل أصبح سلاحاً استراتيجياً وأداة لبقاء الدولة في مواجهة الحصار الاقتصادي والعقوبات الخانقة. فالدولة القادرة على التحكم في طرق مرور السلع والطاقة ورؤوس الأموال تمسك فعلياً بمنافذ التنفس الاقتصادي لخصومها. وفي قلب هذه المعركة تقف الشاحنات والقاطرات، وهي أسلحة غير معلنة لا تحظى باهتمام كبير، لكنها من دونها لا تكتمل أي سلسلة ترانزيت.

الشاحنة والقاطرة: الحلقة التي لا يمكن الاستغناء عنها

أكبر خطأ في تحليل الترانزيت هو اختزاله في عبور شاحنة من حدود إلى حدود أخرى. فالشحنة العابرة التي يتم نقلها بالشاحنة وحدها يمكن أن تولّد طلباً على عشرات الأنشطة الاقتصادية، بدءاً من الشاحنة والقاطرة والمقطورة نفسها، وصولاً إلى ورش الإصلاح ومحطات الوقود وخدمات التأمين والبنوك والتمويل. ومن الجمارك

وشركات النقل ووكلاء الشحن وشركات الخدمات اللوجستية، إلى تكنولوجيا المعلومات والتتبع عبر الأقمار الصناعية والأمن. ومن المطاعم والفنادق وخدمات السائقين إلى صناعات قطع الغيار وإنتاج الشاحنات وخدمات الصيانة والإصلاح.

والنتيجة هي أن كل طن من البضائع العابرة المنقولة بالشاحنات يمكن أن يخلق قيمة داخل الاقتصاد المحلي عدة مرات. وهذا ما يحول الشاحنة من مجرد وسيلة نقل إلى صناعة متعددة المستويات.

وتُعد الشاحنة أكثر وسائل النقل مرونة؛ إذ يمكنها تحميل البضائع مباشرة من باب المصنع، وعبور حدود لا تمتلك أى بنية تحتية للسكك الحديدية، والوصول إلى مدينة صناعية لا يوجد فيها ميناء جاف، وفي النهاية تسليم البضائع إلى وجهتها. وهذه المرونة جعلت الشاحنة الحلقة الأخيرة فى سلسلة الترانزيت، وفي العديد من الطرق الحلقة الرئيسية فيها. وحتى عندما تُنقل البضائع بالسفن أو القطارات أو الطائرات، تبقى الشاحنة هي التي تنقلها من الميناء إلى المستودع، ومن المحطة إلى المصنع، ومن المطار إلى الوجهة النهائية. فالشاحنة هي حلقة الوصل بين جميع وسائل النقل.

القاطرة: القلب النابض لأسطول الترانزيت

من بين أنواع الشاحنات المختلفة، تحتل القاطرات مكانة خاصة. فالقاطرة هي أغلى وأكثر أجزاء أسطول الترانزيت تطوراً من الناحية التقنية وأكثرها استراتيجيّة. وتتراوح تكلفه القاطرة الدوليّة الحديثة بين 150 ألفاً و ٣٠٠ ألف دولار، بينما تبلغ قيمة المقطورة العادية نحو 30 إلى ٥٠ ألف دولار. وهذا يعنى أن أكثر من ٧٠٪ من قيمة أسطول الترانزيت تتركز فى القاطرات.

القاطرة هي المحرك الأساسي لاقتصاد النقل. فاستهلاك الوقود والاستهلاك التشغيلي والصيانة ودخل السائق كلها تعتمد على أداء القاطرة. كما أن مواصفاتها من حيث الانبعاثات والوزن المسموح به ومعدات السلامة تحدد ما إذا كانت إيران قادرة على الوصول إلى الأسواق الأوروبية والدول ذات المعايير المرتفعة أم لا. ويمكن للقاطرات المتهاكمة أن ترفع تكاليف الوقود بنسبة تصل إلى ٤٠٪، ما يقلل من القدرة التنافسية للترانزيت الإيراني مقارنة بتركيا والإمارات.

وتُجهز قاطرات الترانزيت عادةً بكابينات نوم حتى يتمكن السائق من الراحة خلال الرحلات الطويلة. وتتراوح قوة محركاتها عادةً بين 400 و ٦٠٠ حصان، كما أنها مجهزة بأنظمة ABS و EBS وأنظمة الثبات. وتحدد معايير الانبعاثات الأوروبية «يورو» القيود المفروضة على دخولها إلى الدول المختلفة.

وفى إيران، يضم الأسطول العامل مزيجاً من قاطرات فولفو، سكانيا، مرسيدس، رنو، مان، داف وإيويكو، إلا أن جزءاً عمده منها متهاك، ويزيد متوسط عمر أسطول الترانزيت فى البلاد على 25 عاماً.

وقد صُممت بعض القاطرات لاستخدامات محددة؛ فهناك القاطرات المبردة لنقل السلع القابلة للتلف، والقاطرات المخصصة للحاويات، والقاطرات الثقيلة لنقل الأحمال فائقة الوزن، والقاطرات ثنائية الوقود لخفض تكاليف الوقود. ويُعد اختيار المزيج المناسب من الأسطول وفقاً لنوع الحمولة والمسار أحد العوامل الرئيسية للنجاح فى قطاع الترانزيت.

حجم السوق: عالم يتحرك فيه مليارات الأطنان من السلع

لفهم عمق سوق الترانزيت، ينبغى النظر إلى الأرقام العالمية. ففى عام ٢٠٢٤، بلغت قيمة التجارة العالمية فى السلع والخدمات نحو 33 تريليون دولار، منها حوالى 25 تريليون دولار تجارة السلع. ومن حيث الوزن، نقل النقل البحرى الدولى وحده نحو 12.1 مليار طن من البضائع فى عام ٢٠٢٤.

وتوضح هذه الأرقام أن سوق الترانزيت هو سوق عالمى لتحريك مليارات الأطنان من السلع، وليس سوقاً صغيراً وهامشياً. وبالمقارنة، بلغ إجمالى الترانزيت الخارجى العابر لإيران فى عام 1403 نحو 21.9 مليون طن، وفقاً للتقارير، بزيادة قدرها 22.5% مقارنة بالعام السابق. وهذا يعنى أن إيران تستحوذ حالياً على حصة صغيرة من هذا التدفق الهائل للتجارة العالمية.

وإذا نظرنا إلى الأسواق الإقليمية، تصبح الصورة أكثر وضوحاً. فقد تجاوز حجم تجارة إيران مع الدول المجاورة فى عام ١٤٠٣ 60 مليار دولار. ويبلغ حجم التجارة الإقليمية، التى تشمل الشرق الأوسط وآسيا الوسطى والقوقاز وجنوب آسيا، نحو 1.5 تريليون دولار سنوياً. ومع استكمال ممرات الترانزيت، يمكن لإيران أن تمرر سنوياً ١٠٪ من هذا الحجم الهائل عبر أراضيها، بما يعادل 150 مليار دولار من حجم التداول المرتبط بالترانزيت.

ويتم الجزء الأكبر من هذا الترانزيت عبر الطرق البرية بواسطة الشاحنات والقاطرات. ويحقق النقل البرى الدولى، الذى يشكل جزءاً كبيراً من عمليات الترانزيت، أكثر من 3.5 تريليون دولار من حجم التداول السنوى. وحتى فى المسارات التى تتوفر فيها السكك الحديدية، تظل الشاحنات اللاعب الرئيسى فى الميل الأخير والتوزيع الإقليمى.

أربعون مليون طن: نقطة البداية لا نهاية الطريق

حددت الخطة التنموية السابعة هدفاً يتمثل في تحقيق 40 مليون طن على الأقل من الترانزيت السنوي عبر إيران خلال أفقها الممتد لخمس سنوات. وفي عام ١٤٠٣، بلغ الرقم المعلن نحو 21.9 مليون طن. وهذا يعني أن الوصول إلى ٤٠ مليون طن يتطلب تقريباً مضاعفة الحجم الحالي.

لكن منظور حرب اللوجستيات يجب أن يتجاوز هذه الأرقام. فالأربعون مليون طن ليست سوى هدف متوسط الأجل. وبعد ذلك، ينبغي دراسة سيناريوهات 60 و ٨٠ و ١٠٠ مليون طن باعتبارها آفاقاً طويلة الأجل، شريطة توافر القدرة الفعلية للبنية التحتية والتوافق بين دول مسارات الترانزيت. وينبغي أن يتحقق جزء كبير من هذه الزيادة من خلال أسطول الشاحنات والقاطرات.

أين توجد أموال الترانزيت؟

من النقاط المهمة التي غالباً ما يتم تجاهلها في التحليلات الاقتصادية، الفرق بين قيمة البضائع العابرة وإيرادات إيران من الترانزيت. فإذا عبرت ٤٠ مليون طن من البضائع الأجنبية الأراضي الإيرانية، فإن قيمة هذه البضائع تعود إلى أصحابها، لكن إيران تستطيع تحقيق إيرادات من مجموعة الخدمات المرتبطة بعبورها.

وتشمل هذه الخدمات النقل بالشاحنات، والطرق، والوقود، والإصلاحات، والتأمين، والخدمات الجمركية، والخدمات المالية، والمحطات، والخدمات اللوجستية، والمطاعم والفنادق، وخدمات السائقين، والقيمة المضافة الصناعية.

ولهذا السبب، لا توجد إحصائية رسمية واحدة للرقم الإجمالي لأعمال صناعة الترانزيت في إيران يمكنها أن تجمع جميع هذه الحلقات. وتختلف تقديرات سوق الخدمات اللوجستية، بحسب التعريف المستخدم، من عدة تريليونات من الدولارات إلى أكثر من عشرة تريليونات دولار.

وعليه، فإن الاقتراح المحدد هو إنشاء حساب وطني للترانزيت في إيران. وينبغي للحكومة أن تنشر سنوياً:

- كمية البضائع العابرة بالطن
- عدد رحلات الشاحنات والقاطرات
- الإيرادات المباشرة للنقل
- إيرادات الوقود
- إيرادات الإصلاح والصيانة
- إيرادات التأمين
- إيرادات الخدمات المالية
- العمالة المباشرة
- العمالة غير المباشرة
- الاستثمارات المستقطبة

وإلى أن يتم إنشاء هذا الحساب، لن يكون بالإمكان تحديد مقدار مساهمة ترانزيت الشاحنات بدقة في الناتج المحلي الإجمالي الإيراني.

ترانزيت الشاحنات كدرع في مواجهة العقوبات والحصار

الترانزيت وحده لا يلغي العقوبات، ولا ينبغي تقديم مثل هذا الادعاء. لكن تنويع طرق التجارة يمكن أن يقلل من هشاشة الدولة أمام تعطل أي مسار واحد.

وقد ظهر ذلك بوضوح خلال الحرب في أوكرانيا. فمع اضطراب موانئ البحر الأسود، اضطرت أوكرانيا إلى استخدام مزيج من الطرق البرية والمسارات البديلة. وقد وصف البنك الدولي السكك الحديدية الأوكرانية بأنها العمود الفقري للاقتصاد وتدفق البضائع خلال الحرب، لكن الشاحنات أدت أيضاً دوراً حيوياً في نقل البضائع نحو الحدود الغربية.

والدرس بالنسبة لإيران واضح:

الدولة التي تمتلك طريقاً واحداً فقط للواردات والصادرات تكون أكثر عرضة للخطر أثناء الأزمات. أما الدولة التي تمتلك عدة طرق وموانئ وحدود ووسائل نقل، فتكون أكثر قدرة على الصمود. وفي هذا السياق، تستطيع الشاحنة، بفضل مرونتها الاستثنائية، فتح طرق في ظروف الأزمات لا تستطيع أي وسيلة نقل أخرى فتحها.

شبكة لوجستية على شكل شبكة عنكبوتية، وليس ممراً واحداً

لا ينبغي لإيران أن تربط مستقبلها بممر واحد. ويجب أن تتضمن الشبكة المقترحة عدة محاور:

- **محور الشمال-الجنوب:** يربط الهند عبر تشابهار وبندر عباس بإيران، ومن هناك بالقوقاز وروسيا.
- **محور الشرق-الغرب:** ينقل البضائع من الصين عبر آسيا الوسطى إلى إيران، ومنها إلى تركيا وأوروبا.
- **ممر الخليج العربي:** يربط الخليج العربي عبر إيران بالعراق وتركيا والبحر المتوسط.
- **محور باكستان:** يربط من زاهدان بشبكة النقل الإيرانية.
- **محور أفغانستان:** يربط الحدود الشرقية لإيران بالموانئ الجنوبية.
- **محور القوقاز:** يربط أذربيجان وأرمينيا وجورجيا بإيران.

وفي جميع هذه المحاور، تمثل الشاحنات والقاطرات اللاعب الرئيسي في نقل البضائع. وحتى في المسارات التي توجد فيها السكك الحديدية، تؤدي الشاحنات دور التغذية والتوزيع النهائي. وهذا التنوع يعني أن فشل أو تعطل أحد المسارات لن يؤدي إلى توقف النظام بأكمله.

فرصة إيران الاستثنائية: ١٥ جارا و ٦٠٠ مليون نسمة

ترتبط إيران بمجموعة من الدول المحيطة بها في الشمال والشرق والغرب والجنوب. وتوجد روسيا ودول آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا والعراق وأفغانستان وباكستان ودول الخليج العربي جميعها في محيط إيران.

ويتجاوز مجموع سكان هذه الدول المحيطة **600 مليون نسمة**. وإضافة إلى التجارة، يوفر هذا السوق الكبير إمكانات هائلة لترانزيت الشاحنات والسياحة والخدمات الطبية والسياحة الدينية والصادرات والواردات والخدمات اللوجستية.

ويمكن لإيران، في قلب هذا السوق الكبير، أن تؤدي دور الجسر البري بين الشمال والجنوب وبين الشرق والغرب.

الممرات التي تمثل تهديداً اليوم يمكن أن تتحول إلى فرص غداً

تمثل المنافسة بين الممرات بالنسبة لإيران تهديداً وفرصة في الوقت نفسه. فقد تستقطب الممرات المنافسة جزءاً من البضائع التي كان من الممكن أن تمر عبر إيران.

ولا ينبغي أن يقتصر الرد على الاحتجاج أو المنافسة السياسية. فالرد الاقتصادي يتمثل في: **تكلفة أقل، ووقت أقل، وأمن أكبر، وخدمات أفضل، وإجراءات جمركية أسرع.**

إذا كان المسار الإيراني أفضل من المسار المنافس من حيث الوقت والتكلفة، فإن صاحب البضاعة سيختار الطريق الأكثر اقتصادية. وبفضل مرونتها وسرعتها في المسافات القصيرة والمتوسطة، يمكن للشاحنة أن تكون الورقة الرابحة لإيران في هذه المنافسة.

الموانئ: بوابات ترانزيت الشاحنات

لا يمكن لأي استراتيجية للترانزيت أن تكتمل من دون موانئ قوية. ويُعد بندر عباس البوابة الرئيسية للجنوب والرابط مع ممر الشمال-الجنوب. أما تشابهار فتُعد بوابة محتملة للشرق ونقطة اتصال مع الهند وأفغانستان وآسيا الوسطى. وتكتسب موانئ الخليج أهمية حيوية لربط التجارة الإقليمية والصادرات، بينما توفر موانئ بحر قزوين طرق الاتصال بروسيا والقوقاز.

لكن الميناء لا ينبغي أن يكون مجرد مكان للتفريغ والتحميل. فالشاحنات هي التي تنقل البضائع من الميناء إلى داخل البلاد وتنقلها من المصانع إلى الميناء. ومن دون أسطول شاحنات فعال، لا يعدو الميناء أن يكون رصيفاً غير مستغل.

المطارات: حلقة في ترانزيت البضائع مرتفعة القيمة

ينبغي أيضاً إدخال المطارات في سلسلة الترانزيت، خصوصاً بالنسبة للسلع القابلة للتلف، والأدوية، وقطع الغيار الصناعية، والسلع الإلكترونية، والتجارة الإلكترونية، والشحنات السريعة، والبضائع مرتفعة القيمة.

لكن حتى في الترانزيت الجوي، تبقى الشاحنة هي الحلقة الأخيرة، فهي التي تنقل البضائع من المطار إلى وجهتها النهائية.

الميناء الجاف: الحلقة المنسية

يمكن للميناء الجاف أن ينقل جزءاً من عمليات الميناء إلى داخل البلاد. وفي النموذج المطلوب، يتم تفريغ السفينة في الميناء، ثم تتولى القطارات والشاحنات نقل البضائع إلى الميناء الجاف، ومن هناك إلى وجهتها النهائية.

وبهذه الطريقة، لا تضطر الشاحنات إلى الانتظار لساعات في الميناء، بينما يتم تنفيذ جزء من العمليات في المراكز اللوجستية الداخلية.

لذلك، ينبغي إدماج أهرين والمراكز اللوجستية في طهران وأصفهان ومشهد وتبريز وشيراز وكerman وزاهدان والمراكز الحدودية المناسبة ضمن شبكة متعددة الوسائط، وزيادة عددها بما يتناسب مع تعزيز القدرات، على أن تكون الشاحنات حلقة الوصل بينها.

البضائع الصغيرة: الحلقة التي تحتاج إلى إصلاح

لا يقتصر ترانزيت الشاحنات على الشحنات الضخمة. يجب أيضاً جعل نقل البضائع الصغيرة ممكناً وسهلاً. وينبغي أن يتمكن المنتج الصغير من إدخال ٢٠٠ كيلوغرام أو طن واحد أو خمسة أطنان أو حتى منصة تحميل واحدة إلى شبكة الخدمات اللوجستية.

ويتمثل الحل في أن تنشئ شركات الشحن مراكز لتجميع البضائع، وتطور نظاماً للحجز الإلكتروني، وأن يصبح النقل من باب المصنع إلى باب الوجهة ممكناً في نهاية المطاف. وهذا من شأنه أن يحدث تحولاً في تجارة الشركات الصغيرة والمتوسطة، بينما تمثل الشاحنات، بفضل مرونتها، الخيار الأفضل لهذا النوع من النقل.

الطرق: البنية الأساسية الرئيسية لترانزيت الشاحنات

لا تستطيع الشاحنات العمل من دون طرق بمواصفات قياسية. وتمتلك إيران إمكانية الوصول إلى شبكة من الطرق السريعة والطرق الرئيسية، لكن هناك فجوات. ومن بينها الاختناقات الحدودية، وعدم كفاية الطاقة الاستيعابية لبعض الطرق، وتفاوت جودة الطرق، وغياب المحطات القياسية، وعدم كفاية مواقف الشاحنات، ومحدودية الخدمات على الطرق، ونقص مراكز الإصلاح، والتوقيفات الحدودية، وقيود الوزن والمحاور في بعض المسارات.

إن الاستثمار في هذه الحلقات يؤدي مباشرة إلى تقليل زمن نقل الشاحنات ورفع القدرة التنافسية للترانزيت الإيراني.

الجمارك: المكان الذي تُهدر فيه ساعات وأيام من ترانزيت الشاحنات

الطريق السريع لا يعود سريعاً إذا أوقف الشاحنة على الحدود لعدة أيام. وسرعة ترانزيت الشاحنات تحددها أضعف حلقة في السلسلة.

يجب أن تنتقل الجمارك من الرقابة التقليدية إلى الجمارك الذكية. وفي عام ٢٠٢٥، أفادت إيران بأن بعض مكونات التجارة غير الورقية، بما في ذلك النظام الجمركي الآلي، والنافذة الإلكترونية الموحدة، والإرسال الإلكتروني للبيانات الجمركية، قد تم تنفيذها بالكامل. إلا أن مواعيد ساعات العمل والإجراءات مع الدول المجاورة أبلغ عنها باعتبارها جزئية فقط. وهذا يعني أن البنية التحتية الرقمية بدأت بالفعل، لكن الربط والتنسيق عبر الحدود لا يزالان يتمتعان بأهمية كبيرة.

توحيد الجمارك الحدودية: ملف واحد، وبيانات واحدة، ونافذة واحدة

الاقتراح المحدد هو إنشاء جمارك حدودية متكاملة. وبدلاً من أن يضطر سائق الشاحنة وصاحب البضاعة إلى التعامل مع عدة جهات منفصلة، ينبغي أن تعمل الجمارك، وهيئات المواصلات، والحجر الصحي، والطب البيطري، والصحة، وحرس الحدود، والشرطة، وسائر عمليات الرقابة الضرورية ضمن عملية منسقة واحدة.

وهذا لا يعني بالضرورة دمجاً تنظيمياً، بل يعني ملفاً واحداً، وبيانات واحدة، ونافذة واحدة، وإجراءً واحداً.

فوائد هذا التكامل للحكومة واضحة. فبدلاً من عدة أنظمة متفرقة، ستمتلك الحكومة صورة لحظية عن البضاعة والشاحنة والسائق والمسار والتصريح والمخاطر والوجهة ووقت الدخول والخروج. وهذا يعني رقابة أكبر، وليس رقابة أقل. ويمكن للرقابة الذكية أن تحل محل جزء من عمليات التفتيش المتكررة.

أما الفائدة لسائق الشاحنة فهي كبيرة أيضاً. إذ يجب أن يعرف السائق متى يدخل الحدود، وكم ساعة سينتظر، وما الوثائق المطلوبة، ومتى سيخرج، وحالة الطابور، وأي مسار بديل مفتوح.

ويمكن لنظام ذكي لحجز مواعيد العبور الحدودي أن يقلل وقت الانتظار إلى الحد الأدنى. فعلى سبيل المثال، يمكن أن تكون للشاحنة المحددة ساعة دخول عند ٨:٢٠، ورقم طابور ١٢٧، ووقت تقديري للفحص عند ١٠:١٠، ووقت خروج تقديري عند ١١:٣٠. وهذا يحافظ على وقت السائق ويقلل في الوقت نفسه من الطوابير الفعلية للشاحنات.

دراسة زمن التخليص: يجب قياس الوقت الفعلي

من الأدوات العالمية المعيارية دراسة زمن الإفراج عن البضائع التابعة لمنظمة الجمارك العالمية، والتي تقيس الزمن الفعلي للإفراج عن البضائع من لحظة الدخول حتى الخروج.

ويجب نشر مؤشر لكل معبر حدودي في إيران: متوسط الوقت من دخول الشاحنة إلى خروجها، وليس فقط عدد الشاحنات العابرة.

وينبغي أن يكون لكل من بازرغان وأستارا وسرخس وباشماق وبرويزخان وشلمچه مؤشر زمني خاص به. وطالما لم يتم قياس زمن توقف الشاحنات، سيكون من الصعب أيضاً إدارته.

التوقف الطويل: الضريبة الخفية على ترانزيت الشاحنات

كل يوم تتوقف فيه الشاحنة يعني تجميد رأس المال، واستهلاك الوقود، وتكاليف السائق، وتكاليف مواقف الشاحنات، والاستهلاك، وتأخر التسليم، وزيادة مخاطر تلف البضائع، وارتفاع تكاليف التأمين.

وبالتالي، قد يكون المسار الإيراني أقصر من حيث المسافة، لكنه يصبح أكثر تكلفة من المسار المنافس بسبب التأخير على الحدود.

والحل هو أن إيران لا تستطيع وحدها حل جميع الاختناقات. ويجب عليها التفاعل مع الدول المجاورة بشأن ساعات عمل الجمارك، وأيام العمل، والوثائق والمعايير، والأوزان المسموح بها، والتأمين والرسوم، والتصاريح والحجر الصحي، والرقابة الحدودية، وقبول الوثائق الإلكترونية، وعبور الشاحنات.

كما تؤكد تقارير البنك الدولي والبنك الآسيوي للتنمية على التنسيق عبر الحدود، والرقمنة، وتحديث المعايير الحدودية باعتبارها أدوات رئيسية لتطوير ترانزيت الشاحنات.

نشر قوات الشرطة: أمن يتحول بنفسه إلى ميزة اقتصادية

يمكن أن يحقق الانتشار المنظم لقوات الشرطة في محطات المركبات ومراكز توقف الشاحنات فوائد عدة، منها أمن السائقين، وأمن الشحنات، ومنع السرقة، وتقليل المخالفات، وإدارة حركة الشاحنات، ومراقبة الدخول والخروج، وزيادة ثقة الشركات الأجنبية.

لكن يجب تصميم هذا الحضور بصورة ذكية وغير معيقة لحركة البضائع. أي: أمن أكبر مع توقف أقل، وليس أمن أكبر مع طوابير أطول.

الجمعيات المهنية للنقل الدولي: من الدور النقابي إلى غرفة تفكير تشغيلية

يجب ألا يقتصر دور الجمعيات المهنية للنقل الدولي على تمثيل القطاع. بل يمكنها أن تتحول إلى غرف تفكير تشغيلية لترانزيت الشاحنات.

وتشمل مهامها المقترحة تحديد الاختناقات الحدودية، وتقديم بيانات حقيقية عن أوقات توقف الشاحنات، والإبلاغ عن مشكلات السائقين، واقتراح إصلاح الأنظمة، ومتابعة المفاوضات مع الأطراف الأجنبية، وتدريب السائقين، وتوحيد معايير الخدمات، ومكافحة الوساطة غير الشفافة، وإنشاء نظام للأسعار والطاقة الاستيعابية، والمشاركة في صياغة سياسة الترانزيت.

الأسطول المتهالك: المكبح الكبير أمام ترانزيت الشاحنات

من أهم العقبات، تقادم جزء من أسطول الشاحنات والقاطرات. فالأسطول القديم يستهلك وقودًا أكثر، ويتحمل تكاليف صيانة أعلى، ويحدث انبعاثات أكبر، ويتمتع بموثوقية أقل، وقد لا يستوفي معايير بعض الأسواق الخارجية.

يتجاوز متوسط عمر أسطول الترانزيت في إيران خمسة وعشرين عامًا. وفي بعض الحالات، لا تزال شاحنات يتراوح عمرها بين ثلاثين وأربعين عامًا تعمل في الخدمة. في حين أن متوسط عمر الأسطول في أوروبا أقل من ثماني سنوات، وفي تركيا أقل من عشر سنوات. والنتيجة هي أن تجديد أسطول الشاحنات والقاطرات يجب أن يُنظر إليه باعتباره مشروعًا وطنيًا.

الحاجة السنوية إلى القاطرات والشاحنات: حساب واقعي

يجب احتساب الحاجة السنوية الفعلية على أساس عمر الأسطول، وإخراج المركبات المتهالكة من الخدمة، ونمو الترانزيت، والقدرة الإنتاجية المحلية. ولذلك، وبدلاً من إعلان رقم ثابت من دون أساس، ينبغي وضع برنامج متعدد السنوات لتجديد الأسطول يشمل عشرات الآلاف من المركبات، مع إجراء حساب رسمي سنوي للاحتياجات.

لكن في ظل قيود النقد الأجنبي، يبرز سؤال مهم: هل ينبغي للبلاد أن تستمر في استيراد الشاحنات والقاطرات، أم أن تستورد التكنولوجيا وخطوط الإنتاج والخبرات الفنية وسلسلة الخدمات؟ ويمكن للخيار الثاني، في حال إمكانية نقل التكنولوجيا وضمان الجودة، أن يحقق قيمة مضافة أكبر داخل البلاد.

وتُعد علامات مثل فولفو، سكايا، رينو ومرسيدس-بنز معروفة في سوق الشاحنات الثقيلة في إيران، كما توجد نماذج من هذه العلامات ضمن أسطول البلاد. وبخاصة بالنسبة إلى فولفو، إذا توافرت الشروط القانونية والمالية والتجارية، فإن إنشاء طاقة إنتاج أو تجميع وفق معايير قياسية، إلى جانب سلسلة لتوفير قطع الغيار وخدمات ما بعد البيع، يمكن أن يكون له أثر صناعي أكبر من مجرد استيراد المركبات. وتتمثل ميزة فولفو في قوة خدمات ما بعد البيع لديها في إيران، ما يمكن أن يجعلها أولوية أولى لاستيراد خط إنتاج.

كما يجب أخذ القدرة الإنتاجية المحلية في الاعتبار. فشركات مثل سايبا ديزل، إيران خودرو ديزل، ماموت ورخش خودرو توفر جزءاً من احتياجات البلاد، لكنها تواجه قيوداً في تأمين المحركات وعلب السرعات والأنظمة الإلكترونية. ولذلك، فإن الجمع بين الإنتاج المحلي واستيراد خطوط الإنتاج ونقل التكنولوجيا يمكن أن يكون الحل الأمثل.

بديل قيود الاستيراد ومسألة إعادة العملات الأجنبية

من العقبات أمام الاستثمار في تجديد أسطول الشاحنات والقاطرات، قيود الاستيراد والمتطلبات المتعلقة بالنقد الأجنبي. ومن الحلول التي يمكن بحثها: الاستيراد مقابل التصدير، والاستثمار الأجنبي المباشر مع الالتزام بالإنتاج المحلي، والشاركة المشتركة مع الشركات الأجنبية، واستيراد خطوط الإنتاج بدلاً من استيراد المركبات كاملة، والتمويل والتأجير طويل الأجل، وإنشاء صندوق لتجديد الأسطول يتم سداد موارده من إيرادات النقل. وقد استخدمت هذه النماذج بأشكال مختلفة في دول متعددة. والنقطة الأساسية هي أن يضمن القانون مساراً قابلاً للتنبؤ لدخول رؤوس الأموال والمعدات.

لماذا لا يزال المستثمر ينظر بحذر؟

ينظر المستثمر إلى أسئلة من قبيل:

ما معدل العائد على الاستثمار؟

كم يوماً تعمل الشاحنة في الشهر؟

ما مدة التوقف على الحدود؟

ما مدى استقرار التعريفات؟

هل يمكن تحويل الأموال؟

كيف يتم التأمين؟

كيف يمكن أن تتغير القوانين خلال بضعة أشهر؟

كيف يتم تأمين قطع الغيار؟

ما مدى أمن الطريق؟

هل يمكن إخراج رأس المال؟

لذلك، فإن جذب المستثمرين لا يتحقق بمجرد القول إن إيران تتمتع بموقع ترانزيتي مهم، بل يجب خفض مخاطر الاستثمار.

حزمة وطنية لجذب الاستثمار في الترانزيت

المقترح المحدد هو إنشاء حزمة وطنية لجذب الاستثمار في قطاع الترانزيت.

ويجب أن تكون لكل مشروع عناصر واضحة، تشمل: الأرض، والتراخيص، والضرائب، والتعريفات، والوصول إلى الطرق، والمياه والكهرباء والغاز، والجمارك، وضمان شراء الخدمة، وإمكانية التصدير، وإمكانية تحويل الأرباح، والجدول الزمني للمشروع.

يجب أن يتمكن المستثمر من الدخول بملف واحد، وليس من خلال التعامل مع عشرات الأجهزة والجهات.

المدن اللوجستية: القلب النابض لشبكة ترانزيت الشاحنات

إذا أردنا تحويل ترانزيت الشاحنات والقاطرات من نشاط متفرق وتقليدي إلى صناعة منظمة وقادرة على المنافسة، فعلى اللجوء إلى إحدى أكثر الأدوات فاعلية في العالم: المدينة اللوجستية.

فالمدينة اللوجستية ليست مجرد موقف سيارات كبير أو مستودع بسيط، بل هي منظومة متكاملة تجمع في نقطة واحدة جميع الخدمات المطلوبة لسلسلة الترانزيت.

تخيل شاحنة تدخل إيران عبر حدود بازرغان. بدلاً من أن يبحث السائق في شوارع المدينة عن الجمارك والمستودع ورشة الإصلاح ومكان للراحة، تتجه الشاحنة مباشرة إلى مدينة لوجستية. هناك، تقوم الجمارك الذكية بتخليص البضائع، وتحفظ المستودعات المغلقة والمخازن المبردة البضائع، وتتولى ورشة الإصلاح خدمة القاطرة عند الحاجة، وتقدم البنوك وشركات التأمين الخدمات المالية، ويستقبل الفندق والمطعم السائق، وفي النهاية تُرسل الشحنة إلى وجهتها النهائية بالشاحنة أو القطار.

وهذا يعني أن الشاحنات لم تعد تتجول في المدن بلا مسار واضح، بل أصبح لها مسار محدد من الحدود إلى الوجهة النهائية...

مزايا المدينة اللوجستية لمرور الشاحنات الترانزيتية

تقليل وقت التوقف

أكبر ميزة للمدينة اللوجستية هي التخفيض الكبير في وقت توقف الشاحنات. فعندما تتركز جميع الخدمات في موقع واحد، لا يعود السائق مضطراً إلى الانتقال من منشأة إلى أخرى. ويمكن تقليص زمن التخليص من عدة أيام إلى بضع ساعات.

خفض التكاليف التشغيلية

يؤدي تركيز الخدمات إلى خفض تكاليف النقل داخل المدن، ومواقف الشاحنات، والتخزين المؤقت، وعمليات النقل والمناولة الإضافية. حيث تقوم الشاحنة بتحميل البضائع وتفريغها في الموقع نفسه.

زيادة الأمن

توفر المدينة اللوجستية بيئة خاضعة للرقابة. فكاميرات المراقبة، والحراسة الأمنية، ومواقف الشاحنات المغلقة، والإدارة المتكاملة، كلها تزيد بشكل كبير من أمن الشحنات والسائقين. كما يمكن الحد إلى أدنى مستوى من سرقة الشحنات، التي تُعد إحدى أهم المخاوف في عمليات الترانزيت، داخل هذه البيئة.

تجميع البضائع وتقليل الرحلات الفارغة

تُعد الرحلات الفارغة أو شبه الفارغة من أبرز مشكلات ترانزيت الشاحنات. وفي المدينة اللوجستية، يمكن تجميع الشحنات الصغيرة من مختلف المنتجين ونقلها إلى الوجهة بواسطة شاحنة واحدة. وهذا يعني خفض تكلفة الطن-كيلومتر وزيادة إنتاجية أسطول النقل.

تطوير الخدمات ذات القيمة المضافة

المدينة اللوجستية ليست مجرد مكان لعبور البضائع، بل يمكن أن تكون أيضاً موقعاً للتعبئة، ووضع الملصقات، والمعالجة النهائية، وتجهيز البضائع للتصدير. وهذا يعني بقاء القيمة المضافة داخل البلاد، وبدلاً من تصدير السلع الخام، يمكن طرح منتجات جاهزة في الأسواق الإقليمية.

إيجاد فرص عمل مستدامة

تُنشئ المدينة اللوجستية مئات فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، بدءاً من موظفي الجمارك وعمال المستودعات وسائقي الرافعات الشوكية، وصولاً إلى خبراء اللوجستيات والميكانيكيين وموظفي الأمن والعاملين في المطاعم والفنادق والمتخصصين في تكنولوجيا المعلومات.

تسهيل التحول الرقمي

عندما يجتمع جميع أطراف سلسلة الإمداد في موقع مادي واحد، يصبح تطبيق الأنظمة الرقمية أكثر سهولة. ويمكن تنفيذ نظام تتبع الشاحنات، والنافذة الجمركية الواحدة، وإدارة المستودعات، وحجز السعة إلكترونياً، جميعها عبر منصة واحدة.

خفض التلوث والازدحام داخل المدن

من خلال توجيه الشاحنات الترانزيتية إلى المدن اللوجستية الواقعة على أطراف المدن، يمكن تقليل حركة المرور الثقيلة داخل المدن، كما يمكن خفض تلوث الهواء. ولن تعود الشاحنات الثقيلة بحاجة إلى المرور عبر مراكز المدن.

مؤسسة تعاون اللوجستيات، الجهة المنفذة للشبكة الوطنية للمدن اللوجستية

إذا تم تأسيس مؤسسة تعاون اللوجستيات بالشكل الصحيح، فيمكنها أن تعمل بوصفها الجهة الرئيسية لتنفيذ شبكة من المدن اللوجستية في مختلف أنحاء البلاد. ولا ينبغي تصميم هذه الشبكة بصورة متفرقة وحسب الحالات، بل وفق خريطة طريق استراتيجية تأخذ في الاعتبار المواقع الجغرافية وممرات الترانزيت والاحتياجات الإقليمية.

المواقع الرئيسية المقترحة لإنشاء المدن اللوجستية

على الحدود الغربية، يمكن للمدن اللوجستية في بازرگان ورازي وسرو وتمرثين تنظيم البضائع الترانزيتية القادمة من تركيا وأوروبا. وترتبط هذه المدن بشبكات الطرق والسكك الحديدية، وتنقل البضائع إلى عمق البلاد، ومن هناك إلى الموانئ الجنوبية.

على الحدود الشرقية، يمكن للمدن اللوجستية في سرخس ودوغارون وميرجاوه وشميتغ أن تكون بوابات لدخول البضائع من آسيا الوسطى وأفغانستان وباكستان. وتكتسب هذه المدن أهمية حيوية، خصوصاً بالنسبة إلى ترانزيت البضائع من الصين باتجاه الخليج العربي وأوروبا.

على الحدود الشمالية، يمكن للمدن اللوجستية في آستارا وجلفا وإنجهرون إدارة البضائع الترانزيتية القادمة من روسيا والقوقاز وربطها بشبكات السكك الحديدية والطرق.

على الحدود الجنوبية، يمكن للمدن اللوجستية في مهران وشلمجه وجذابة وخرمشهر أن تكون بوابات للاتصال بالعراق والدول العربية المطلة على الخليج العربي. وستزداد أهمية هذه المدن بشكل مضاعف، ولا سيما مع استكمال الربط السككي بين شلمجه والبصرة والربط مع الكويت.

في محيط الموانئ الجنوبية، يمكن للمدن اللوجستية في بندر عباس وتشابهار والإمام الخميني وبوشهر معالجة البضائع المستوردة والمصدرة وربطها بشبكات السكك الحديدية والطرق.

في محيط الموانئ الشمالية، يمكن للمدن اللوجستية في أنزلي وأميرآباد ونوشهر إدارة البضائع الترانزيتية القادمة من روسيا وآسيا الوسطى.

في الموانئ الجافة والمراكز الصناعية والمعدنية، يمكن للمدن اللوجستية في أهرين وأصفهان وتبريز ومشهد وشيراز وكerman ويزد وأراك أن تعمل كمراكز لتوزيع البضائع داخل البلاد، وأن توصل البضائع الترانزيتية إلى المنتجين والمستهلكين النهائيين.

في محيط المطارات الدولية، يمكن للمدن اللوجستية في طهران ومشهد وشيراز وأصفهان أن تجمع بين الشحن الجوي والنقل بالشاحنات، وأن تنشئ شبكة متكاملة متعددة الوسائط.

لماذا تُعد مؤسسة تعاون اللوجستيات الخيار الأفضل للتنفيذ؟

أولاً: الطابع الشعبي والتعاوني

مؤسسة التعاون هي بطبيعتها مؤسسة شعبية وتعاونية. ولذلك فإن إنشاء المدن اللوجستية بمشاركة أصحاب المصلحة أنفسهم، أي السائقين وشركات النقل وورش الإصلاح، ليس ممكناً فحسب، بل هو أيضاً أكثر جدوى من الناحية الاقتصادية. ويشارك الناس في الملكية والأرباح واتخاذ القرارات، الأمر الذي يزيد من حافزهم والتزامهم.

ثانياً: القدرة المؤسسية

يمكن لمؤسسة تعاون اللوجستيات، بالتعاون مع الجامعات المتخصصة والجمعيات المهنية والمؤسسات المالية والجهات الحكومية، إنشاء هيكل منظم لإدارة المدن اللوجستية. ويمكن أن يشمل هذا الهيكل شركات للمشروعات وصناديق استثمارية وتعاونيات محلية.

ثالثاً: بناء الشبكات

يمكن لمؤسسة تعاون اللوجستيات أن تصمم المدن اللوجستية ليس كجزر منفصلة، وإنما كشبكة مترابطة. فالشاحنة التي تدخل من بازارگان يمكنها تسليم حمولتها في سرخس، وتفريغ البضائع في بندر عباس، وتحميل شحنة جديدة في أصفهان. ويسهم هذا الترابط الشبكي في رفع كفاءة النظام بأكمله.

رابعاً: بناء القدرات المتخصصة

يمكن لمؤسسة تعاون اللوجستيات، بالتعاون مع الجامعات، تنظيم دورات تدريبية متخصصة لإدارة المدن اللوجستية. وينبغي لمديري المدن اللوجستية وخبراء اللوجستيات والعاملين في المستودعات والفنيين أن يتعرفوا على أحدث التقنيات والأنظمة الرقمية والمعايير الدولية الحديثة وأن يطبقوها عملياً.

النموذج المالي والتنفيذي للمدن اللوجستية

يمكن لمؤسسة تعاون اللوجستيات إنشاء شركة مشروع مستقلة لكل مدينة لوجستية. ويتم توزيع أسهم هذه الشركة بين المؤسسة والقطاع الخاص والمستثمرين المحليين وتعاونيات السائقين والمؤسسات المالية. ويمكن توفير أرض المدينة من جانب الحكومة أو من الأراضي الوطنية، بينما يتم تنفيذ أعمال البناء والتجهيز بمشاركة القطاع الخاص والتعاونيات.

تتكون إيرادات المدينة من عدة مصادر:

- إيجار المستودعات
- رسوم الخدمات الجمركية
- رسوم مواقف الشاحنات
- حصة من عمليات تحميل وتفريغ البضائع
- إيجار مكاتب شركات الخدمات اللوجستية
- خدمات ذات قيمة مضافة مثل التعبئة ووضع الملصقات

ويحوّل هذا التنوع في مصادر الإيرادات المدينة من مجرد مشروع عمراني إلى نشاط تجاري مستدام ومربح.

دور المدن اللوجستية في حرب الترانزيت

في ظل ظروف الأزمات والعقوبات، يمكن للمدن اللوجستية أن تؤدي دور مراكز توزيع آمنة وقادرة على الصمود. فإذا أغلق أحد المعابر الحدودية أو تضرر أحد المسارات، يمكن للمدن اللوجستية الأخرى إدارة تدفق البضائع. وإذا تعرضت الجمارك المركزية لاضطراب، يمكن للجمارك الموجودة في المدينة اللوجستية مواصلة تقديم الخدمات. هذا التوزيع الذكي هو ما يمثل الازدواجية والمرونة التي تحدثنا عنها في أدبيات الحرب اللوجستية.

كما يمكن للمدن اللوجستية أن تتحول إلى مراكز لتجميع الشحنات الصغيرة، وأن تتيح للمنتجين الصغار والمتوسطين إرسال بضائعهم إلى الأسواق الإقليمية عبر شبكة الترانزيت من دون الحاجة إلى امتلاك أسطول نقل مخصص. وهذا يعني جعل التجارة واقتصاد النقل اقتصاداً شعبياً بالمعنى الحقيقي.

ترانزيت الشاحنات والتوظيف، من السائق إلى مهندس الذكاء الاصطناعي

يُنشئ ترانزيت الشاحنات فرص عمل مباشرة:

السائق، الميكانيكي، موظف المحطة، موظف الجمارك، مشغل الرافعة، خبير النقل، خبير التأمين، خبير اللوجستيات، وعامل المستودع.

لكن فرص العمل غير المباشرة أوسع بكثير:

تصنيع قطع الغيار، الإطارات، الإصلاحات، الفنادق، المطاعم، تكنولوجيا المعلومات، البنوك، التأمين، البناء، تصنيع الشاحنات، صناعات الصلب والطاقة.

وقدّرت منظمة العمل الدولية أيضاً أن النقل البري وحده يوفر أكثر من ستين مليون وظيفة مباشرة في العالم، وأكدت أن هذا القطاع يوفر كذلك فرص عمل غير مباشرة على نطاق واسع. وعلى مستوى سلاسل الإمداد، يرتبط نحو أربع مائة وخمسة وستين مليون وظيفة في العالم بالطلب الخارجي، بينما يرتبط في آسيا نحو خمسة وسبعين مليون وظيفة بسلاسل الإمداد العالمية.

أما بالنسبة إلى إيران، فلا توجد حالياً إحصاءات رسمية وموحدة توضح بدقة عدد الوظائف المباشرة وغير المباشرة التي أوجدها ترانزيت الشاحنات في إيران. ولذلك ينبغي تجنب تقديم أرقام مختلفة.

ولحساب الزيادة في فرص العمل، يمكن استخدام منهج علمي. فإذا ارتفع حجم الترانزيت من اثنين وعشرين مليون طن إلى أربعين مليون طن، ينبغي إعداد نموذج اقتصادي لحساب تأثير ذلك على عدد رحلات الشاحنات والمحطات والمستودعات وأعمال الصيانة والسائقين والخدمات الحدودية. ثم، باستخدام جدول المدخلات والمخرجات للاقتصاد الإيراني، يمكن حساب معاملي التوظيف المباشر وغير المباشر. وهذه الطريقة أكثر مصداقية بكثير من الإعلان عن رقم دعائي.

ترانزيت الشاحنات والنتائج المحلي الإجمالي، تأثير يتجاوز الرسوم الجمركية

يؤثر ترانزيت الشاحنات في الناتج المحلي الإجمالي من خلال عدة قنوات: النقل، والخدمات اللوجستية، والإصلاح والصيانة، وتصنيع الشاحنات، والوقود والطاقة، والتأمين والخدمات المالية، والتخزين، والصناعات التصديرية، والسياحة، والتوظيف، وفي نهاية المطاف الناتج المحلي الإجمالي. ولهذا السبب، يمكن أن يكون لتطوير الترانزيت تأثير مضاعف يفوق بكثير الإيرادات المباشرة من رسوم العبور.

ووفقاً للدراسات الدولية، فإن كل مليار دولار يتم استثماره في البنية التحتية للترانزيت يضيف في المتوسط ما بين خمسة أعشار وثمانية أعشار بالمائة إلى الناتج المحلي الإجمالي. وبالنسبة إلى إيران، فإن إيرادات الترانزيت الحالية، التي تبلغ نحو مليار ونصف المليار دولار، تمثل أقل من ثلاثة أعشار بالمائة من الناتج المحلي الإجمالي. ومع الوصول إلى إيرادات قدرها خمسة عشر مليار دولار، سترتفع هذه الحصة إلى ثلاثة أو أربعة بالمائة، وهو ما يعادل قيمة مضافة تتراوح بين خمسة عشر وعشرين مليار دولار.

ترانزيت الشاحنات، محرك تطوير التجارة

عندما يصبح أحد مسارات الترانزيت نشطاً، تنمو التجارة المحلية أيضاً على امتداده. وبشكل الميناء والمدينة اللوجستية والمدينة الصناعية والحدود سلسلة من الأنشطة الاقتصادية. وعلى طول هذا المسار، يتم بناء المستودعات، وإنشاء المصانع، وتطوير الخدمات، وتأسيس شركات النقل، وإنشاء الفنادق والمطاعم، ودخول المستثمرين. ونتيجة لذلك، يمكن لترانزيت الشاحنات أن يتحول من مجرد عبور للبضائع إلى تنمية اقتصادية إقليمية.

كما أن تأثير الترانزيت على تطوير التجارة كبير. فمن خلال استخدام الطرق البرية، يمكن خفض تكلفة نقل السلع المصدرة بنسبة تصل إلى ثلاثين بالمائة. وتصبح المنتجات الإيرانية أكثر قدرة على المنافسة في الأسواق الإقليمية والعالمية مع انخفاض تكاليف النقل، ويتم توفير البنية التحتية اللازمة لنمو الصادرات غير النفطية.

إن الربط البري مع تركيا والعراق وأذربيجان وأرمينيا وتركمانستان وأفغانستان وباكستان وروسيا ودول آسيا الوسطى، ومن خلال العراق والكويت مع دول الخليج العربي، يجعل الأسواق المحيطة بإيران أكثر سهولة في الوصول. وفي الواقع، يمكن لترانزيت الشاحنات أن يصبح البنية التحتية للتجارة الإقليمية الإيرانية.

ترانزيت الشاحنات والتبادل الثقافي

ترانزيت الشاحنات لا ينقل البضائع فقط. فالى جانبها يتحرك السائق والسائح والتاجر والطالب والمريض والحاج والمستثمر أيضاً. ولذلك يمكن لشبكة الترانزيت البرية أن تسهم في زيادة السياحة والحج والسياحة العلاجية والتجارة والتبادل الثقافي.

الخليج العربي، ربط إيران بشبكة إقليمية كبيرة

وفقاً للمعلومات الرسمية لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، يبلغ طول مشروع سكة حديد مجلس التعاون الخليجي نحو ألفين ومائة وسبعة عشر كيلومتراً، ويربط الكويت عبر السعودية والبحرين وقطر والإمارات وعمان بمدينة مسقط. وظل هذا المشروع خلال عامي ٢٠٢٥ و ٢٠٢٦ مدرجاً على جدول الأعمال، واستمر التنسيق بشأنه بين دول مجلس التعاون.

ويكتسب هذا الموضوع أهمية كبيرة بالنسبة إلى إيران. فالربط بين خرمشهر وشلمجه والبصرة والعراق والكويت يمكن، في حال استكمال البنية التحتية وإبرام الاتفاقيات الحكومية اللازمة، أن يقرب إيران من شبكة النقل في الخليج. ومع ذلك، حتى في هذا المسار، تظل الشاحنات الحلقة الرئيسية لنقل البضائع في المسافات القصيرة والمتوسطة. والنتيجة المحتملة لهذا الربط هي التجارة والسياحة والحج والسياحة الصحية والترانزيت.

حتى رحلة الحج؛ تطبيق محتمل

إذا ارتبطت شبكة النقل الإيرانية مستقبلاً عبر العراق بالكويت، ثم بشبكة دول الخليج، وامتدت هذه الشبكة إلى السعودية، فمن الممكن من الناحية التحتية أن يتشكل مسار محتمل لدعم سفر الحجاج الإيرانيين إلى السعودية. وفي هذا السيناريو، يمكن تخفيف جزء من الضغط الناتج عن محدودية سعة الرحلات الجوية، كما يمكن توفير إمكانية السفر البري لبعض برامج الإيفاد. ويمكن لشاحنات نقل الركاب والحافلات أن تؤدي دوراً رئيسياً على هذا المسار.

لكن هذه المسألة تحتاج إلى ربط الخطوط، وإبرام اتفاق بين إيران والعراق، واتفاق مع الكويت، واتفاق مع السعودية، إضافة إلى أنظمة الحدود والجمارك والأمن وإدارة الحج. ولذلك ينبغي اعتبار هذا الموضوع سيناريو استراتيجياً طويلاً الأمد، وليس مساراً تشغيلياً قائماً حالياً.

ترانزيت الشاحنات والسياحة

يمكن لكل ممر ترانزيت أن يتحول أيضاً إلى ممر سياحي. فعلى سبيل المثال، مسار طهران-أصفهان-شيراز-بندر عباس، أو مسار تبريز-زنجان-قزوین-طهران، أو مسار مشهد-سرخس. وإلى جانب نقل البضائع بالشاحنات، يمكن إطلاق جولات سياحية برية وجولات دينية وجولات للسياحة العلاجية...

النماذج الأجنبية الناجحة، من تركيا إلى الإمارات

تحقق تركيا، من خلال تطوير أسطول بري حديث، أكثر من عشرين مليار دولار سنوياً من إيرادات الترانزيت. ويمكن مفتاح نجاح تركيا في دمج الجمارك مع التخليص في أقل من ساعتين، وامتلاك أسطول حديث يبلغ متوسط عمره أقل من ثماني سنوات، وتسهيل إصدار التأشيرات لسائقي الترانزيت. وهذا بالضبط هو النموذج الذي ينبغي لإيران أن تتبناه.

وتحقق الإمارات، من خلال تطوير ميناء جبل علي ومطار دبي، أكثر من ثلاثين مليار دولار سنوياً من إيرادات الترانزيت. ويمكن مفتاح نجاحها في المناطق الحرة اللوجستية المعفاة من الضرائب، وتكامل وسائل النقل، والرقمنة الكاملة للعمليات. وتشكل الشاحنات في الإمارات حلقة الوصل بين الموانئ والمطارات ومختلف أنحاء المنطقة.

كما أن الصين لم تكتفِ بإنشاء مسارات لعبور البضائع. فقد أقامت حول شبكة النقل مصانع وموانئ ومستودعات ومدناً صناعية. والنتيجة أن البضائع لا تعبر فقط، بل تولّد قيمة مضافة على طول المسار.

وتستخدم روسيا شبكتها الواسعة من الطرق لربط الموانئ والمناطق الصناعية والأسواق الكبرى. والدرس بالنسبة إلى إيران هو أنه إذا كانت شبكة الطرق تقتصر على عدد قليل من المسارات المحدودة، فإنها تكون عرضة للمخاطر، أما إذا كانت الشبكة متعددة المسارات، فإن القدرة على الصمود تزداد.

وعلى المستوى الداخلي، توجد أيضاً نماذج ناجحة. فميناء الشهيد رجائي، باعتباره أكبر ميناء للحاويات في إيران، يتعامل سنوياً مع أكثر من مليوني حاوية (مع ضرورة زيادة طاقة الموانئ من حيث حجم البضائع وقدرتها على استقبال ورسو السفن الكبيرة)، وتؤدي الشاحنات الدور الرئيسي في توزيع هذه البضائع في أنحاء البلاد. ويُعد ميناء أربين الجاف أكبر ميناء جاف في الشرق الأوسط، وتشكل الشاحنات حلقة الوصل بينه وبين المدن. وتُعد المنطقة الاقتصادية الخاصة في سرخس بوابة إلى آسيا الوسطى، بينما يُعد ممر الشمال-الجنوب مشروعاً وطنياً يتمتع بإمكانات لتحقيق عشرة مليارات دولار من إيرادات الترانزيت.

ترانزيت الشاحنات في ظروف الحرب: المسار البديل هو بحد ذاته ثروة وطنية

في أوقات الأزمات، قد يتضرر أحد الموانئ، أو يُغلق طريق، أو يُغلق معبر حدودي، أو تتوقف الرحلات الجوية، أو تتعرض خطوط الاتصال للاضطراب. وفي مثل هذه الظروف، تستطيع الشاحنات، بفضل مرونتها الاستثنائية، فتح مسارات لا تستطيع أي وسيلة نقل أخرى استخدامها. ويمكن للشاحنة أن تسلك الطرق الفرعية، وتستخدم المعابر الحدودية الأقل شهرة، وأن توصل البضائع إلى وجهتها.

ولذلك يجب أن تتمتع الشبكة بالازدواجية، أي بوجود مسارات بديلة.

فعلى سبيل المثال، بندر عباس إلى جانب تشابهار، وطريق إلى جانب طريق آخر، والحدود الغربية إلى جانب الحدود الشمالية الغربية. ويمكن لهذه الشبكة البديلة أن تقلل من آثار الاضطرابات الاقتصادية والتجارية.

الرقمنة: عقل ترانزيت الشاحنات

يجب ربط جميع مكونات الشبكة بمنصة واحدة. وينبغي أن تكون الشاحنات والسائقون والحاويات والجمارك والحدود والمستودعات والموانئ جميعها قابلة للتتبع. وتشمل التقنيات المطلوبة نظام تحديد المواقع العالمي GPS، وإنترنت الأشياء، وتقنية RFID، والذكاء الاصطناعي، والكاميرات، والتوأمة الرقمي، وتقنية البلوك تشين في الحالات المناسبة، والتحليلات التنبؤية.

يمكن استخدام الذكاء الاصطناعي للتنبؤ بطوابير الشاحنات على الحدود. ويمكن لنظام ذكي أن يتنبأ بأنه إذا دخلت خمسمائة شاحنة إضافية إلى الحدود، فإلى أي حجم ستصل الطوابير خلال الساعات الأربع المقبلة. وبعد ذلك يستطيع النظام تنظيم دخول الشاحنات، واقتراح مسار بديل، وزيادة الطاقة الاستيعابية للجمارك، وإعادة توزيع الموظفين، وإبلاغ أصحاب البضائع. وهذا يعني تحويل الجمارك من نظام تفاعلي إلى نظام تنبؤي.

الاستثمار المحلي والأجنبي: إلى أي مدى تتمتع إيران بالاستعداد؟

تمتلك إيران إمكانات كبيرة من حيث موقعها الجغرافي والموارد البشرية وصناعة السيارات والصلب والإسمنت وإنشاء الطرق والموانئ. لكن المستثمر ينظر بالقدر نفسه إلى العقوبات وتحويل الأموال واستقرار القوانين والمخاطر السياسية والتأمين والملكية والعائد على الاستثمار وإمكانية الوصول إلى المعدات. ولذلك فإن الإمكانات الاقتصادية مرتفعة، لكن الجاهزية للاستثمار ليست مماثلة للجاهزية الجغرافية.

وتتمثل العوائق الخمسة الرئيسية أمام الاستثمار في:

عدم استقرار القوانين، وحلّه هو العقود المستقرة وطويلة الأجل؛

التمويل، وحلوله هي صناديق المشروعات وطرق الشراكة بين القطاعين العام والخاص والتأجير التمويلي؛

تحويل الأموال، وحلوله هو استخدام آليات قانونية متعددة الأطراف والمقايضة والاستثمار المباشر؛
البيروقراطية، وحلها هو النافذة الواحدة للاستثمار؛

ومخاطر الطلب، وحلها هو عقود التشغيل طويلة الأجل وضمان الحد الأدنى من الطاقة الاستيعابية.

ترانزيت الشاحنات: فرصة للقطاع الخاص

لا ينبغي للدولة أن تبني كل شيء بنفسها. فعلى الدولة توفير القوانين والأراضي والبنية التحتية الأساسية والأمن والتنظيم. وعلى القطاع الخاص إدخال الشاحنات والجرارات والمستودعات والمحطات والخدمات والتكنولوجيا ورأس المال.

ويتمثل النموذج المالي المقترح في إنشاء شركة مشروع لكل ممر. ويضم مساهموها الدولة والقطاع الخاص الإيراني والمستثمر الأجنبي والبنوك وشركات النقل والموانئ. أما إيراداتها فتأتي من حقوق الوصول والنقل والتخزين والخدمات اللوجستية والمحطات والخدمات ذات القيمة المضافة.

مؤسسة تعاون اللوجستيات: الحلقة الوسطى بين الشعب والقطاع والسلطة

إذا أردنا أن يصبح ترانزيت الشاحنات شعبياً بالفعل وأن يشارك جميع أصحاب المصلحة فيه، فنحن بحاجة إلى مؤسسة وسيطة تصل بين الشعب والقطاع والسلطة. ويمكن أن تحمل هذه المؤسسة اسم «مؤسسة تعاون اللوجستيات»، وهي بنية ليست حكومية بالكامل ولا خاصة بالكامل، بل تعاونية شاملة تضم جميع الأطراف الفاعلة في سلسلة الترانزيت.

ويشمل أصحاب المصلحة وأعضاء المؤسسة المجموعات التالية:

السائقون ومالكو الشاحنات والجرارات، وشركات النقل الدولي، ووكلاء الشحن وشركات الخدمات اللوجستية، وورش الإصلاح وبائعي قطع الغيار، وشركات التأمين والتأجير التمويلي، والجمعيات المهنية للنقل، واتحادات السائقين، والجامعات ومراكز التدريب المتخصصة في النقل، والجهات الحكومية مثل الجمارك وهيئات الطرق والنقل.

وتتمثل المهام الرئيسية للمؤسسة في:

جذب رأس المال الصغير والكبير من أصحاب المصلحة أنفسهم لتحديث الأسطول وتطوير البنية التحتية؛

إزالة العقبات الإدارية والجمركية من خلال التفاوض الجماعي مع الحكومة؛

إنشاء نظام شفاف لتسعير الخدمات وتحديد الطاقة الاستيعابية لمنع الوساطة غير الشفافة؛

تقديم التدريب المتخصص للسائقين والفنيين بالتعاون مع الجامعات ذات الصلة؛

وتقديم خدمات مشتركة مثل التأمين والتأجير التمويلي وتأمين قطع الغيار والوقود بأسعار تنافسية.

ويُعد بناء القدرات المهنية المتخصصة بمشاركة الجامعات ذات الصلة أحد أعمدة هذه المؤسسة. ويمكن للجامعات المتخصصة في هندسة النقل واللوجستيات وهندسة السيارات وإدارة سلاسل الإمداد أن تؤدي دوراً أساسياً في الإدارة، وأن تتعاون مع المؤسسة لتنظيم دورات تدريبية تطبيقية للسائقين والفنيين ومديري شركات النقل. ويمكن أن تشمل هذه الدورات شهادات دولية مثل ADR لنقل المواد الخطرة، والتدريب على القيادة الآمنة والاقتصادية، والتعرف على أنظمة التتبع الرقمي وإدارة الأسطول.

كما أن دور الحلقة الوسيطة مع الحكومة مهم جداً. ويمكن لمؤسسة تعاون اللوجستيات أن تعمل بوصفها الممثل الجماعي للقطاع، وأن تنقل مطالب السائقين والشركات بصورة منظمة إلى الجهات الحكومية وتتابعها، وأن تشارك في وضع اللوائح وتحديد التعريفات وإزالة الاختناقات الحدودية. وهذا النموذج يعزز صوت القطاع، كما يجعل من الممكن أن تستند قرارات الحكومة إلى بيانات ميدانية حقيقية.

إن جعل اقتصاد النقل بالشاحنات الترانزيتية اقتصاداً شعبياً يعني أن السائق ومالك الشاحنة لا يكونان مجرد عامل أو متعاقد، بل يشاركان في الملكية والأرباح واتخاذ القرار. ويمكن لمؤسسة تعاون اللوجستيات ترسيخ هذه المشاركة من خلال نماذج

المساهمة والتعاونيات. فعلى سبيل المثال، يمكن للسائقين شراء أسهم صغيرة والمشاركة في شركة تعاونية للأسطول والاستفادة من أرباح العمليات. وهذا النموذج يوفر رأس المال اللازم لتحديث الأسطول من داخل القطاع نفسه، كما يزيد بشكل كبير من حافز السائقين والتزامهم.

وتُظهر تجارب دول مثل تركيا وألمانيا أن تعاونيات النقل أدت دوراً محورياً في تنظيم القطاع وزيادة قوة التفاوض وتحسين جودة الخدمات. ففي تركيا، تمكنت اتحادات النقل الدولي من خلال التفاوض الجماعي من توفير ظروف أفضل للسائقين والشركات. وفي ألمانيا، ساهمت التعاونيات اللوجستية في خفض التكاليف وزيادة الإنتاجية. ويمكن لإيران أيضاً الاستفادة من هذه التجارب وتحويل مؤسسة تعاون اللوجستيات إلى مؤسسة قوية وفعالة.

وفي نهاية المطاف، يمكن لمؤسسة تعاون اللوجستيات أن تعمل بوصفها الذراع التنفيذية والشعبية لاستراتيجية الترانزيت، وهي مؤسسة لا تعمل فقط على مستوى وضع السياسات، بل أيضاً على مستوى العمليات اليومية، حيث تنظم وتمكّن سلسلة الشاحنات والجرارات من الإنتاج إلى الترانزيت، ومن سائق إلى سائق، ومن حدود إلى حدود. وهذه هي الحلقة المفقودة التي يمكنها تحويل جعل اقتصاد الترانزيت شعبياً من مجرد شعار إلى واقع....

هدف أكبر: من دولة عبور إلى مركز لوجستي

يجب ألا يكون الهدف مجرد مرور البضائع عبر إيران. بل يجب أن يكون الهدف هو دخول البضائع إلى إيران، ومعالجتها وتعبئتها وتخزينها وإضافة قيمة إليها داخل إيران، ثم تصديرها. وهذا هو الفرق بين دولة عبور ومركز لوجستي. وتشكل الشاحنات، في هذا المسار، حلقة الوصل بين جميع هذه العمليات.

خارطة طريق لعشر سنوات

تركز المرحلة الأولى، خلال عامين، على تقليل مدة توقف الشاحنات على الحدود، والرقمنة، وقياس زمن التخليص، وتحديث المحطات، وإصلاح اللوائح، وتفعيل القدرات الموجودة.

أما المرحلة الثانية، خلال العامين التاليين، فتسعى إلى تحديث أسطول الشاحنات والجرارات، وتطوير المدن اللوجستية، وربط المعابر الحدودية.

وفي المرحلة الثالثة، خلال فترة السنوات الثلاث التالية، توضع زيادة قدرة الشاحنات، وتطوير المحطات الحديثة، وتوسيع الترانزيت البري على جدول الأعمال.

أما المرحلة الرابعة، فتتمثل في التحرك نحو ستين إلى ثمانين مليون طن من الترانزيت سنوياً، في حال تحقق القدرة الاستيعابية والطلب في السوق.

مؤشرات النجاح

يجب ألا تقول الحكومة فقط إن الترانزيت قد ازداد، بل يجب أن تنشر مؤشرات محددة. ينبغي أن يشهد حجم ترانزيت الشاحنات نمواً مستداماً. وينبغي أن ينخفض زمن عبور الحدود. كما يجب أن تنخفض تكلفة كل طن-كيلومتر. وينبغي أن ينخفض متوسط عمر أسطول الشاحنات والجرارات. ويجب أن يزداد عدد الشاحنات التي تم تحديثها. وينبغي زيادة طاقة الموانئ الجافة والمستودعات. كما يجب أن ينمو الاستثمار الخاص، وأن يزداد عدد فرص العمل، وأن ترتفع إيرادات الخدمات اللوجستية، وأن يزداد عدد الممرات النشطة.

تحليل الفجوة: أين نقف وإلى أين يجب أن نذهب؟

يبلغ حجم ترانزيت الشاحنات حالياً واحداً وعشرين مليوناً وتسعمائة ألف طن. والهدف هو أربعون مليون طن. وهذا يعني وجود فجوة تبلغ ثمانية عشر مليوناً ومائة ألف طن، ويمكن سدها من خلال إزالة الاختناقات الحدودية وتطوير الممرات.

ويبلغ متوسط عمر أسطول الشاحنات والجرارات حالياً أكثر من خمسة وعشرين عاماً. والهدف هو أقل من عشر سنوات. وهذا يعني وجود فجوة تبلغ خمسة عشر عاماً، ويمكن سدها من خلال تحديث الأسطول وإدخال خطوط إنتاج المركبات.

الخلاصة النهائية: حرب ترانزيت الشاحنات

تصل حرب اللوجستيات في هذا الفصل إلى نتيجة مهمة: إيران ليست مجرد دولة تقع على مسار الممرات، بل يمكنها أن تتحول إلى مزود لخدمات الترانزيت والخدمات اللوجستية. وفي قلب هذا التحول تقف الشاحنات والجرارات.

إن حجم الترانزيت الحالي البالغ اثنين وعشرين مليون طن، مقارنةً باثني عشر ملياراً ومائة مليون طن من التجارة البحرية العالمية وبنحو ثلاثة وثلاثين تريليون دولار من التجارة العالمية في السلع والخدمات، يوضح أن هناك سوقاً أكبر بكثير خارج حدود البلاد. ويمكن أن يشكل هدف الأربعين مليون طن في الخطة التنموية السابعة نقطة تحول، لكن الوصول إليه يتطلب إصلاح منظومة ترانزيت الشاحنات بأكملها.

الحدود الذكية، والجمارك المتكاملة، والطرق القياسية، والمحطات الحديثة، والمدن اللوجستية، والأسطول الحديث، والاستثمار، والتأمين، والبنوك، والتكنولوجيا، والذكاء الاصطناعي، ودبلوماسية النقل، والاتفاقيات مع الدول المجاورة، كلها مكونات لمنظومة واحدة تقف الشاحنات والجرارات في مركزها.

وربما تكون أهم جملة في هذا الفصل هي: في الحرب الاقتصادية، فإن الدولة التي تستطيع إنشاء عدد أكبر من المسارات لدخول البضائع وخروجها وعبورها تكون أكثر قدرة على مقاومة الاضطرابات. ويمكن للعقوبات أن تجعل مساراً واحداً أكثر تكلفة أو أن تقيد، لكن شبكة متنوعة من الطرق والحدود والممرات توفر قدرة أكبر على التكيف.

وبالتالي، فإن ترانزيت الشاحنات ليس مجرد مصدر لإيرادات الحكومة، بل يمكن أن يتحول إلى محرك للتنمية الصناعية والتوظيف والتجارة الإقليمية والاستثمار والسياحة والدبلوماسية الاقتصادية وزيادة مرونة سلاسل الإمداد.

وفي نهاية المطاف، يجب ألا تكون مهمة حرب اللوجستيات هي أن تكون إيران مجرد طريق لعبور البضائع. بل يجب أن يكون الهدف تحويل إيران إلى نقطة اتصال وتوقف ومعالجة وإضافة قيمة وتوزيع للبضائع في أوراسيا. وهذا هو الفرق بين دولة تقع على الطريق وبين قوة ترانزيتية.

وفي حرب الترانزيت، لا تمثل الشاحنات والجرارات مجرد وسائل نقل، بل هي سفراء اقتصاديون وحلقات وصل ومحركات للتوظيف. وإذا جرى إصلاح الأسطول المتقادم والاختناقات الحدودية، فإن ترانزيت الشاحنات في إيران يمكن أن يتحول إلى أحد الأركان الرئيسية للقوة الترانزيتية في أوراسيا.

المصادر والمراجع

استناداً إلى تقارير الأونكتاد والبنك الدولي وأمانة ممر الشمال-الجنوب ومركز البحوث التابع لمجلس الشورى الإسلامي ووزارة الطرق والتنمية الحضرية ومجلس التعاون لدول الخليج العربية ومنظمة الجمارك العالمية ومنظمة العمل الدولية وتقارير سوق النقل البري الدولي....