هل تفقد دبي مكانتها التجارية بعد افتتاح ميناء حمد الدولي في قطر؟

كتبه فريق التحرير | 5 سبتمبر, 2017

افتتح أمير قطر الشيخ تميم بن حمد آل ثاني، اليوم الثلاثاء ميناء حمد الدولي أكبر وأحدث موانى قطر وأحد أكبر الموانى في الخليج العربي، وأُفتتح الميناء قبل 6 أشهر من ميعاد افتتاحه المقرر وبكلفة إنشاء أقل من الكلفة التقديرية التي كانت مخصصة له والبالغة 7.5 مليار دولار.

يأتي افتتاح الميناء في خضم الأزمة الخليجية التي دخلت شهرها الثالث بعد فرض 4 دول عربية هي الإمارات والسعودية والبحرين ومصر حصار جوي وبري وبحري على قطر، وهذا الميناء أحد المشاريع التي تلعب دورًا بارزًا في التغلب على صعوبات الحصار من خلال توفير خطوط نقل بحرية عالية متعددة وتنشيط حركة الاستيراد من دول أخرى غير دول الحصار، حيث تمكنت قطر من تدشين 8 خطوط ملاحية جديدة مع دول العالم منذ اندلاع الأزمة الخليجية.

ميناءي حمد الدولي وجبل علي

تعوّل الدوحة على ميناء حمد الدولي للاستحواذ على أكثر من ثلث تجارة الشرق الأوسط، كما أنه سيسهم في خفض كلفة الاستيراد ورفع قدرة البلاد على تخزين المواد الأساسية، وقالت وزارة المواصلات القطرية إن الميناء يضم مشروعًا لتخزين السلع الغذائية ليوفر مخزونًا استراتيجيًا يكفي 3 ملايين نسمة لمدة عامين، ويمكن أن يوفر أكثر من 200% من التزامات واحتياجات السوق المحلية.

وكذلك تسعى قطر من خلاله إلى فتح خطوط ملاحة عالمية وتنويع الاقتصاد الوطني وتحسين القدرة التنافسية لدولة قطر في المنطقة عن طريق تحويلها إلى مركز تجاري إقليمي، وفي هذا السياق يُشار أنه في شهر سبتمبر/أيلول الحالي سيتم افتتاح 3 خطوط بحرية مباشرة مع كل من ماليزيا وباكستان وتايوان، بحسب ما أشار إليه جاسم بن سيف السليطي وزير المواصلات والاتصالات القطري.

> تبدو حظوظ ميناء حمد الدولي وموانى الخليج الأخرى أكثر قابلية بعد اليوم لمنافسة ميناء جبل علي في دبي، بعد الأزمة الخليجية والمناخ غير المستقر الذي زجت الإمارات نفسها فيه

منذ بدء الأزمة والدوحة لا تتوقف عن افتتاح خطوط ملاحية جديدة، وكان آخرها خط ملاحي مع الكويت في نهاية شهر أغسطس/آب الماضي، حيث أطلقت أول خدمة نقل مباشر للحاويات بين الدوحة والكويت، ستعمل بشكل أسبوعي بين ميناء حمد في قطر وميناء الشويخ في الكويت، من خلال سفينة ذات سعة 515 حاوية نمطية و50 حاوية مبردة بمدة عبور تبلغ يومًا واحدًا، والخدمة الجديدة مهمة لنقل البضائع القابلة للتلف وللمواد الغذائية وغيرها من البضائع القادمة من قطر وإليها، إضافة إلى خطوط ملاحية مع الهند وعُمان وتركيا وإيران التي تم الاتفاق معها مؤخرًا على نقل السلع التركية عبر إيران برًا ثم عن طريق الخليج إلى قطر.

ميناء حمد الدولي

إلى جانب ذلك سيكون الميناء بمثابة نقلة نوعية في تحقيق أهداف رؤية قطر الوطنية 2030 القائمة على التنوع الاقتصادي وتحسين القدرة التنافسية لقطر، حيث ستصل القدرة الاستيعابية للميناء بعد إنجاز مراحله كافة إلى 7.5 ملايين حاوية نمطية في العام الواحد.

وتقدر الطاقة الاستيعابية لمحطة استقبال السيارات بـ500 ألف سيارة سنويًا، ومليون طن سنويًا طاقة استيعاب محطة الحبوب، و1.7 مليون طن سنويًا طاقة استيعاب محطة البضائع العامة، ويحتوي الميناء أيضًا على مرافق بحرية متعددة مثل المستودعات والمساجد والاستراحات ومنشأة طبية بالإضافة إلى المباني الإدارية اللازمة لتشغيل الميناء.

كما يمتد الميناء على مساحة 28.5 كيلومتر مربع، ومجهز لاستيعاب خطط التوسع المستقبلية، وسبق له خلال يوليو/تموز الماضي استقبال نحو 49 ألف حاوية و80 ألف طن من البضائع العامة و5 آلاف سيارة و74 ألف رأس ماشية ونحو 8 آلاف طن من مواد البناء.

> الطاقة الاستيعابية لميناء حمد الدولي ستصل إلى 7.5 مليون حاوية سنويًا بينما ميناء جبل علي في دبي قدرته الاستيعابية ستصل إلى 22 مليون حاوية سنويًا بحلول عام 2018.

مما لا شك فيه أن الأزمة الخليجية أدت لظهور خريطة ملاحية جديدة في الخليج بشكل خاص، ناتجة عن الحصار المفروض على قطر والتدابير التي اتخذتها الدوحة للتخلص من أعباء الحصار، حيث بات اعتماد قطر الكلي على موانئ الكويت وعُمان وتركيا بشكل رئيسي لاستيراد حاجياتها من المواد الغذائية ومواد البناء اللازمة لاستكمال بناء المنشآت والمرافق المقررة لاستضافة كأس العالم 2022، وهو ما أسهم في الضغط نسبيًا على ميناء جبل علي وظهور منافس على الساحة لم تستطع الإمارات تقويضه كما حصل مع الموانئ الأخرى.

إذ يعد ميناء جبل علي في الإمارات أكبر ميناء في المنطقة العربية، وتسعى الحكومة هناك للتربع على عرش خدمات الموانئ والتجارة البحرية وتابعها في المنطقة العربية، واستطاعت دبي عبر ميناءها خلال الفترة الماضية تأمين النفاذ إلى أسواق فيها أكثر من ملياري شخص، ويلعب الميناء ذو وسائل النقل المتعددة، كالبحرية والبرية والجوية والمدعم بمنشآت لوجستية واسعة، دورًا محوريًا في اقتصاد إمارة دبي بشكل خاص واقتصاد ومكانة الإمارات بشكل عام، ويعتبر محوريًا كذلك لأكثر من 90 خدمة ملاحية أسبوعية تربط أكثر من 140 ميناءً في أنحاء العالم.

من المتوقع ارتفاع الطاقة الاستيعابية في الميناء إلى 22.1 مليون حاوية نمطية مع إنجاز مشاريع التوسع عام 2018، كما يؤدي الميناء دورًا حيويًا في خدمة الأسواق العالمية عبر أكثر من 180 خطًا للشحن البحري، ويحتوي على 90 خدمة أسبوعية إضافية تربط ميناء جبل علي بما يزيد على 140 ميناءً حول العالم.

وقد أُختير الميناء بالتصويت كأفضل ميناء في منطقة الشرق الأوسط على مدى عشرين عامًا متتالية وصنف كتاسع أكبر ميناء للحاويات في العالم فضلًا أنه يضم أكبر حوض من صنع الإنسان في العالم.

> هناك أصوات ترتفع في الفترة الأخيرة بشأن نوايا الإمارات من تثبيط أعمال الموانئ وإضعافها بشكل مقصود لكي لا يخرج ميناء ينافس ميناء جبل علي في حال تطوير بنيته التحتية وقدرته التشغيلية.

أما شركة موانئ دبي التي تدير ميناء جبل علي فتعد واحدة من أكبر مشغلي الموانئ البحرية في العالم، ومتفرعة من شركة دبي العالمية، حيث تحتوى على شبكة موانئ موزعة في 31 دولة، ويعمل بها 97 ألف موظف حول العالم، تخصصت في مجال المواصلات البحرية والبرية والجوية والخدمات اللوجيستية، وتعد خامس أكبر شركات العالم في إدارة الموانئ، ويبلغ نصيبها من السوق العالمية للشحن 9%، وللشركة مقرات إدارة لوجيستية في لندن والإمارات.

منافسة بين أكبر مينائين في المنطقة

لا تعد مهمة ميناء حمد الدولي وشركة الملاحة المسؤولة عن الميناء سهلة في منافسة ميناء جبل علي في دبي وشركة موانئ دبي العالمية المملوكة لحكومة دبي، فلدى مقارنة المينائين سيظهر هناك فرق بين

الطاقة الاستيعابية وخطوط الملاحة، فالطاقة الاستيعابية لميناء حمد الدولي ستصل إلى 7.5 مليون حاوية سنويًا بينما ميناء جبل علي في دبي قدرته الاستيعابية ستصل إلى 22 مليون حاوية سنويًا.

إلا أن الأزمة الخليجية قد تفتح أفقًا أكبر لتحول الاستثمار والتعاملات من دبي إلى الدوحة بسبب الأمور التي زجت دبي نفسها بها، من أزمات سياسية وجيوسياسية في محيطها العربي والإقليمي، أضف أن هناك أصوات ترتفع في الفترة الأخيرة بشأن نوايا الإمارات من تثبيط أعمال الموانئ وإضعافها بشكل مقصود لكي لا يخرج ميناء ينافس ميناء جبل علي في حال تطوير بنيته التحتية وقدرته التشغيلية، عبر توقيع اتفاقات طويلة المدى تصل لـ30 عامًا، وهذا ما أثار جدلًا واسعًا في الأوساط العربية وكشف نوايا الإمارات في هذا الجانب. كما حصل مع ميناء العين السخنة في مصر، وميناء عدن في اليمن، وميناء بربرا في الصومال، وما حصل مؤخرًا في الاتفاقية الموقعة بين مصر وشركة موانئ دبي لتطوير منطقة قناة السويس في مصر.

> تمكنت قطر من تدشين 8 خطوط ملاحية جديدة مع دول العالم منذ اندلاع الأزمة الخليجية

بحسب خبراء اقتصاد فإن الأزمة الخليجية ستؤدي إلى سحب البساط من تحت ميناء جبل علي لصالح موانئ كل من حمد الدولي في قطر والشويخ في الكويت وصلالة وصحار في عُمان، ولفتت تقارير إلى بوادر تحول شركات النقل العالمية عن جبل علي إلى مناطق أخرى.

ميناء جبل علي بدبي

وبدأت القطاعات الاقتصادية القطرية وشركات عالمية باستخدام مسالك تجارية بديلة تتجنب ميناء جبل علي الإماراتي وموانئ دول الحصار، وكانت شركة نورسك هيدرو النرويجية أعلنت عقب الحصار أن مصنع "ألومنيوم قطر" أوجد طرقًا بحرية جديدة لتصدير هذا المعدن، كما قالت شركة "ميرسك لاين" التابعة لشركة "إيه.بي مولر – ميرسك" الدنماركية إنها ستشحن الحاويات إلى قطر من سلطنة عمان لتجنب الحصار التجاري الذي فرضته دول عربية على قطر.

وكمؤشر على تزايد النشاط التجاري في قطر أعلنت وزارة الاقتصاد والتجارة القطرية مؤخرًا تسجيل 1590 شركة جديدة خلال شهر يوليو/تموز الماضي، بعدد سجلات تجارية رئيسية جديدة بلغ 1241 سجلًا، بينما بلغ عدد السجلات التجارية الفرعية الجديدة 349 سجلًا، مما يساهم في ارتفاع الحركة التجارية التي تصب في صالح ميناء حمد.

ويقول فيليب دوبا – بانتاناسشي، وهو كبير الاقتصاديين في لندن وخبير استراتيجي جيوسياسي في بنك ستاندرد تشارترد: "لا جدال في أن كل ضربة سياسية أو اقتصادية على دول الخليج سيكون لها آثار مضاعفة على دبي كمركزها الإقليمي المالي".

أخيرًا، تبدو حظوظ ميناء حمد الدولي وموانئ الخليج الأخرى أكثر قابلية بعد اليوم لمنافسة ميناء جبل علي في دبي، بعد الأزمة الخليجية والمناخ غير المستقر الذي زجت الإمارات نفسها فيه، وهو ما سيخلق قلقًا في أوساط الأعمال والشركات ورأس المال المستثمر هناك، وبالتالي قد يقلل من مكانة دبي كمركز إقليمي ودولي للتجارة الدولية ويحول مركز التجارة والاستثمار إلى مناطق أخرى من بينها الدوحة كأحد أبرز المرشحين.

رابط المقال : https://www.noonpost.com/19696/