الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية

م.د. مها شاكر جبر الامارة

كلية التربية للبنات / جامعة البصرة

Email : maha jabber@uobasrah.edu.iq

الملخص

يعد العراق بين الدول ذات الارتباط الوثيق بالقطاع الخارجي، ويعتمد اعتماداً كبيراً على التجارة الخارجية في رسم سياساته الاقتصادية وسد معظم احتياجاته من السلع الضرورية والكمالية والرأسمالية، بيد أن المتاح من الموانئ البحرية حالياً لا يفي بالغرض، نظرا لاتساع مديات الطلب الاستهلاكي والاستثماري في العراق خلال السنوات الأخيرة، حتى باتت الحاجة أكثر إلحاحا لتوسيع الموانئ المقامة وإنشاء موانئ جديدة.

يهدف هذا البحث إلى الكشف عن أهمية ميناء الفاو الكبير في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية العراقية، وأثره على نشاط النقل البحري ومردوده الاقتصادي، كما ركز البحث على وضع الموانئ العراقية بصورة عامة وميناء الفاو الكبير بصورة خاصة، ودوره في تحقيق المطالب المكانية محلياً وإقليمياً ودولياً في حال اكتمال إنشائه، من خلال تأثيره في اتجاهات النقل الدولي؛ لكونه جسراً أرضياً بين الشرق والغرب فضلاً عن المزايا الاقتصادية الكبيرة التي سيحققها الميناء للاقتصاد العراقي وزيادة حركة النشاط التجاري والترانزيت، لذا فإن مشروع ميناء الفاو الكبير سيوفر للاقتصاد العالمي أيصال تجارة دول آسيا إلى أوروبا وبالعكس عبر الأراضي العراقية بأقل وقت وأكثر أماناً وهذا سيؤدي إلى تعزيز مكانة العراق الاقتصادية تجاه العالم ، لقد تناول البحث عدة فقرات تتضمن الواقع الحالي للموانئ العراقية والمراحل التاريخية التي مر بها ميناء الفاو الكبير والمقومات الجغرافية التي تساهم في تطوير وإنشاء ميناء الفاو الكبير و أهمية إنشاء الميناء ودوره في الملاحة البحرية العراقية كذلك التأثيرات الاقتصادية المحتملة لميناء الفاو الكبير.

الكلمات المفتاحية : الأهمية الاستراتيجية ، ميناء الفاو الكبير ، الملاحة البحرية العراقية ، الموانئ العراقية.

The Strategic Importance of the Biggest Port of Al-Faw and its Role in Iraqi marine navigation

Lect. Dr. Maha Shaker Jaber AL-emara
College of Education for Girls / University of Basrah
Email: maha jabber@uobasrah.edu.iq

Abstract

Iraq is among the countries closely linked to the foreign sector and relies heavily on foreign trade in drawing up its economic policies and meeting most of its needs of essential, luxury and capital goods. However, the available sea ports currently do not meet that purpose due to the widening ranges of consumers and investment demand in Iraq recently. Thus, the need became more urgent to expand the established ports and to establish new ones.

This research aims at revealing the importance of the big port of Al-Few in activating and revitalizing the Iraqi maritime traffic and its impact on the maritime transport activity and its economic returns. The completion of its construction through its impact on international transport trends as it is a land bridge between East and West, in addition to the great economic advantages that the port will bring to the Iraqi economy and in increasing the movement of commercial activity. Therefore, the great port of Al-Faw project will provide the global economy with the delivery of the trade of Asian countries to Europe and vice versa through Iraqi territory in the shortest period and in the safest manner, this will lead to strengthening Iraq's economic position. Al-Kabir and the geographical components that contribute to the development and establishment of the Al-Faw Al-Kabir port, the importance of establishing the port and its role in Iraqi maritime navigation, as well as the potential economic effects of the Al-Faw Al-Kabir port.

Keywords: strategic importance, the biggest port of Faw, Iraqi maritime navigation, Iraqi ports.

المقدمة

يعد النقل البحري في وقتنا الحاضر من أهم المرتكز الأساسية في الاقتصاد القومي لأي دولة في العالم فهو رافد لا ينضب من المردودات المالية التي تدر في خزينة الدولة ، كما أنه بات قطاعاً اقتصادياً فعالاً جداً في خدمة التجارة الدولية الداخلية والخارجية لدول العالم بل على العكس فهو يدر أموالاً طائلة إلى ميزانية الدولة ، لذا تمثل الموانئ لاقتصاد العراق أهمية استراتيجية وإنعاش الموانئ الحالية وأن بناء موانئ جديدة سيكون عاملاً مهماً للاقتصاد العراقي، لذلك عمد العراق على إنشاء ميناء الفاو الكبير وهو من المشروعات العملاقة في العراق لأنه سيكون سبباً لنشوء نهضة اقتصادية واجتماعية في البلاد تمتد آثاره إلى المناطق المجاورة.

مشكلة البحث

تتلخص مشكلات البحث في التساؤلات الآتية :-

١- ما هي المراحل التاريخية التي مر بها ميناء الفاو الكبير؟

٢- هل هناك مقومات تساهم في تطوير وإنشاء ميناء الفاو الكبير ؟

٣- ما هي أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير؟ وما هو دوره في الملاحة البحرية العراقية ؟

٤- ما هي التأثيرات الاقتصادية لميناء الفاو الكبير ؟

فرضية البحث

انطلاقاً من مشكلة البحث تستند الفرضية على الآتي :-

١- لميناء الفاو بعد تاريخي يمتد منذ نشأته ولا زال في طور الإنشاء.

٢- هناك مقومات عديدة ساهمت في إنشاء ميناء الفاو الكبير.

٣- إن إنشاء ميناء الفاو الكبير سوف يغير خريطة الملاحة البحرية العالمية وسيجعل من العراق جسراً يربط الشرق بالغرب.

٤- يترتب على تنفيذ ميناء الفاو الكبير منافع اقتصادية كبيرة .

هدف البحث

يهدف البحث إلى دراسة الواقع الحالي للموانئ العراقية والأهمية الاستراتيجية لإنشاء ميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية .

منهجية البحث

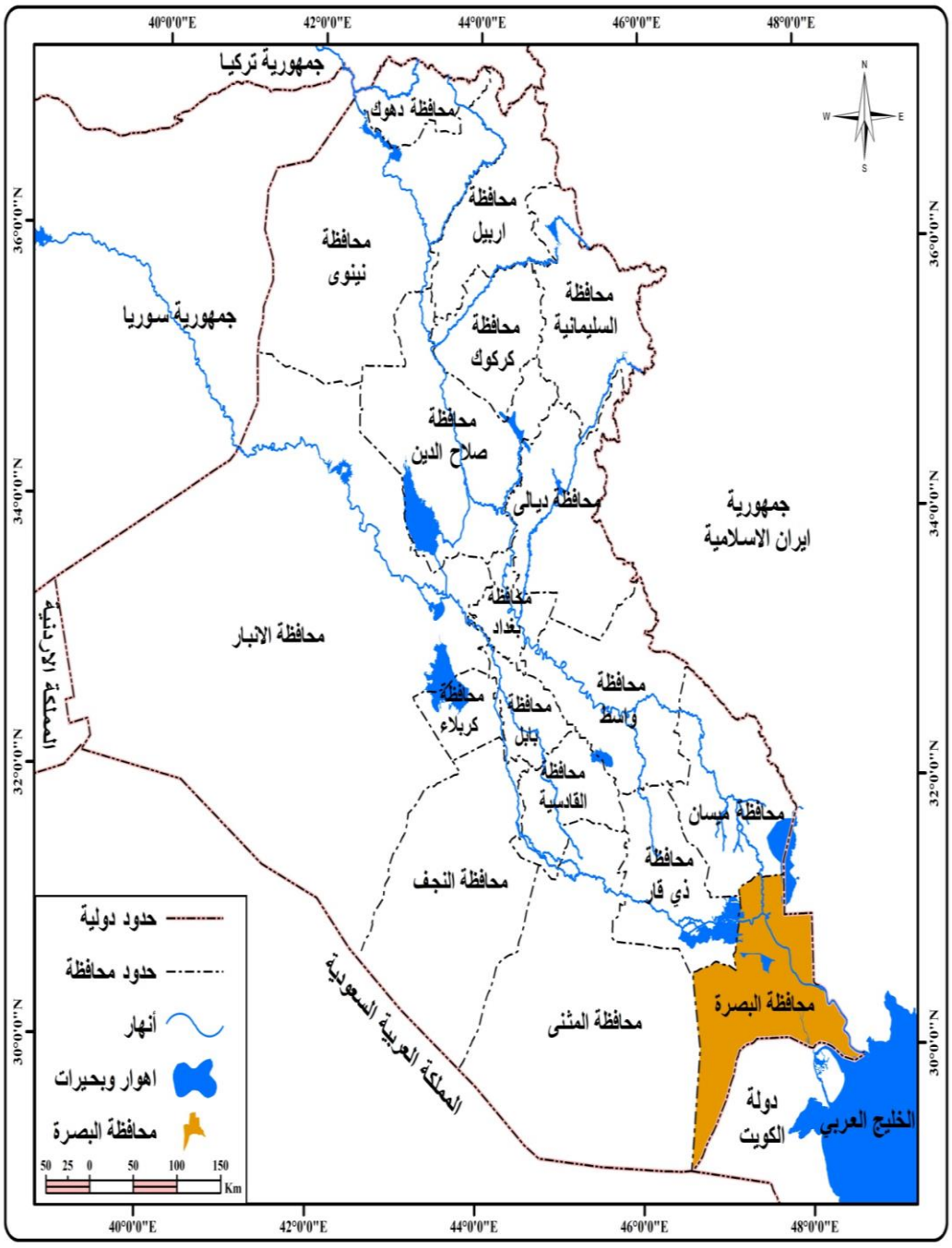
اعتمد البحث على الأساليب العلمية البحثية التي تتعلق بجغرافية النقل، فقد تم استخدام المنهج التاريخي والمنهج الوصفي والتحليلي من خلال تحليل بيانات الجداول التي تم جمعها من خلال الدراسة الميدانية والمجموعات الإحصائية وتمثيلها باستخدام الخرائط الموضوعية وفقاً لمنهج البحث .

الحدود المكانية والزمانية

تتمثل الحدود المكانية في الساحل العراقي الممتد على الخليج العربي وشط العرب البالغ طوله (٥٨) كم والذي يمد ظهيره ليغطي البلاد بجميع محافظاته البالغة (١٨) محافظة، إلا إنه يتركز بصورة أساسية في محافظة البصرة بدائرتي عرض(٢٩,٧٢,٤٠ – ٢٩,٩٥,٢٤) شمالاً وقوسي طول (٤٨,١٥,٥٩ – ٤٨,٦٢,٢٤) شرقاً ، وتشير الدراسة القديمة إلى أن المياه الإقليمية تبلغ مساحتها (٢٩٩,٣٩) كم٢ ، خريطة (١).

أما الحدود الزمنية للبحث فتتمثل بعام ٢٠٢١ إلا إن التأثيرات الاقتصادية المحتملة لميناء الفاو الكبير تمتد لعام ٢٠٣٥ .

الخريطة (١) موقع محافظة البصرة من العراق



المصدر– جمهورية العراق ، وزارة الموارد المائية ، الهيأة العامة للمساحة ، خريطة العراق الإدارية ، مطبعة الهيأة ، بغداد ٢٠١٩، مقياس الرسم ١ : ٥٠٠٠٠

أولاً – الواقع الحالي للموانئ العراقية

يطل العراق من جهة بحرية وحيدة على الخليج العربي لا تتجاوز (٦٠) كم وتضم منفذه المائي عبر البحار، وعند هذا المنفذ أقيمت الموانئ العراقية التي تعد من أهم البوابات الخارجية للدولة وحلقة الوصل مع دول العالم كافة ، إذ يمتلك العراق حالياً أربعة موانئ تجاري رئيسة تتوزع على ضفاف قناتي خور عبد الله وشط العرب بواقع ميناءين على كل قناة وتم إنشاء ميناءي أم قصر وخور الزبير على قناة خور عبدالله ، وميناءي المعقل وأبو فلوس على قناة شط العرب [١] ويبلغ عدد أرصفة الموانئ التجارية حالياً (٦٢) رصيفاً كما موضح في الجدول (١) والخريطة (٢) ، وتقسم الموانئ العراقية على:-

١- الموانئ التجارية

وهي موانئ معدة لاستيراد وتصدير مختلف البضائع والسلع وتشمل:

أ- ميناء أم قصر (الشمالي والجنوبي)

يقع الميناء بالقرب من الخليج العربي على بعد (٧٥) كم من المدخل الجنوبي الغربي لمدينة البصرة بسبب كثافة الحركة التجارية الخارجية وحصول اكتظاظ في ميناء المعقل، مما دعت الحاجة إلى إنشاء ميناء جديد وبسبب قرب المنطقة من الخليج العربي وعدم مرور البواخر بالقنوات الملاحية ولعمق المنطقة ساعد في استقبال بواخر ذات غاطس أكبر لذا أدت تلك الأسباب إلى بناء ميناء الفاو ، وتأسس عام ١٩٦٤ بطاقة تصميمية تبلغ (٨,٥) مليون طن / سنة بكلا الميناءين [٢] .

ب-ميناء خور الزبير

يقع من على بعد (٦٠) كم غرباً عن مركز مدينة البصرة و (١٠٥) كم عن المنطقة الشمالية للخليج العربي و(٢٢) كم عن ميناء أم قصر ، وفي عام ١٩٧٠ كانت المباشرة ببناء نواة الميناء وأنجز العمل في عام ١٩٨٩إلا إنه توقف عن العمل بسبب حرب الخليج الثانية، بعد ذلك جرى حفر قناة خور الزبير الملاحية (القناة الداخلية) بطول يبلغ (٢٤) كم لربط قناة خور عبد الله ومنه إلى الخليج العربي، يحتوي الميناء على رصيفين من الخرسانة المسلحة والركائز الحديدية الأسطوانية لأغراض استيراد خامات الحديد وتصدير الحديد الإسفنجي ، عدد أرصفة الميناء (١٢) ، والمستخدمة منها حالياً (٨)أرصفة تجارية، منها (٣) أرصفة

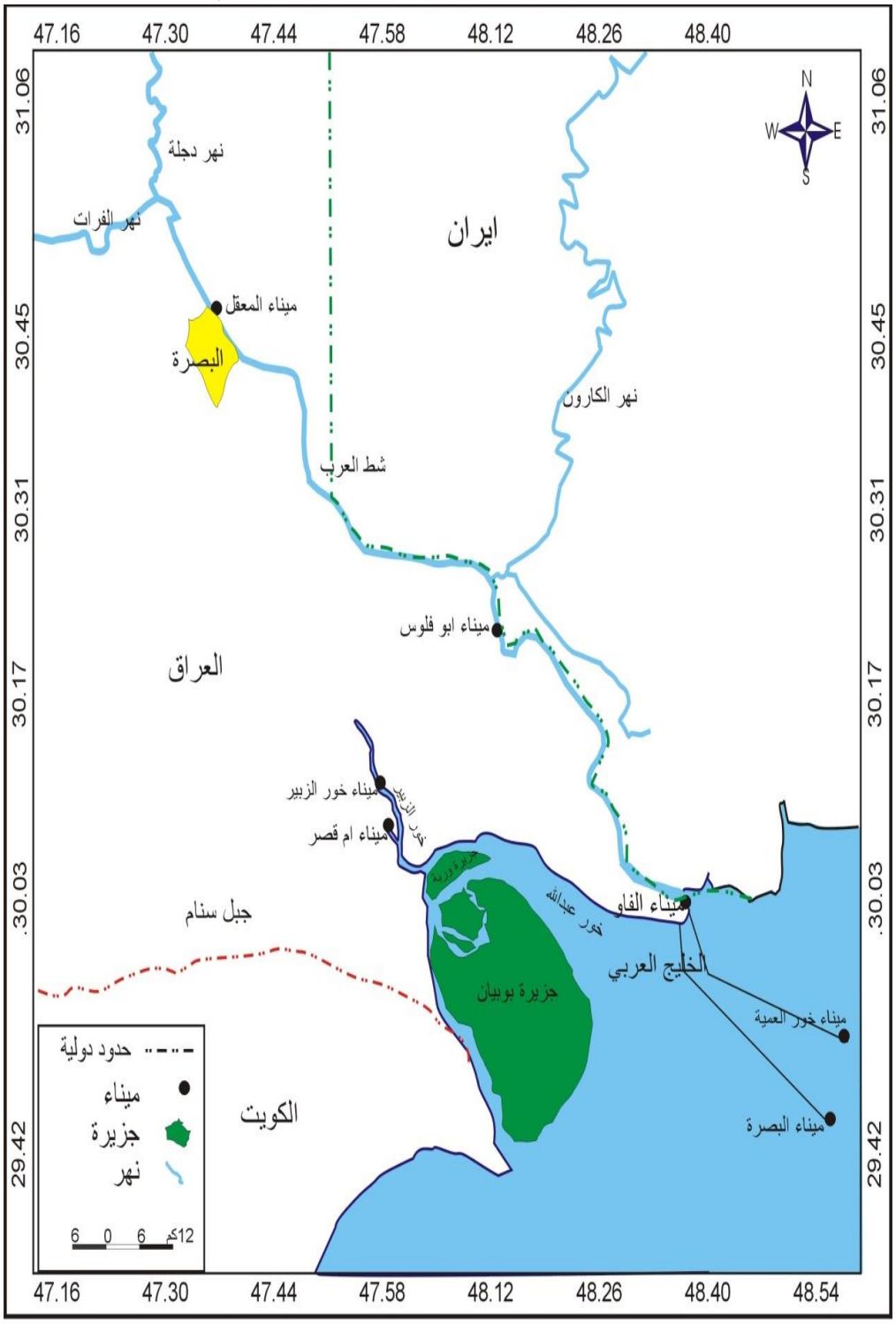
للمنتجات النفطية ورصيف واحد خدمي لإرساء الزوارق الساحبات، ومجموع طول الأرصفة (٢٠٢) كم ، وتبلغ طاقة المناولة الإجمالية بنحو (٧٠٧,٥) مليون طن سنوياً، وبإمكان استقبال السفن التي لا تزيد حمولتها عن (٥٥) ألف طن [٣] .

الجدول (١) الموانئ العراقية (التجارية والنفطية) الرئيسة في العراق

اسم الميناء	عدد الأرصفة	الموقع	عمق الغاطس (م)	الجهة المشرفة على الميناء	تاريخ الإنشاء	الملاحظات
المعقل	١٥	١٣٥ كم عن مصب شط العرب	٨,٨٤	وزارة النقل	١٩١٥	ميناء عام يستقبل السفن التجارية ذات الحمولة العامة(٥٠٠-١٥٠٠٠) طن
ابو فلوس	٣	٢٠ كم جنوب البصرة	٨,٨	وزارة النقل	١٩٧٤	ميناء عام يستخدم لتفريغ البضائع والحمولات المختلفة وهو أصغر الموانئ التجارية
ام قصر	٢٢	٦٦ كم جنوب مدينة البصرة	١٢,٥	وزارة النقل	١٩٣٢	ميناء عام يستخدم للبضائع العامة والحاويات ونقل المسافرين ويضم القاعدة البحرية
خور الزبير	١٢	٤٤ كم جنوب مدينة البصرة	١٢,٥	وزارة النقل	١٩٧٩	ميناء صناعي يستخدم لتصدير المشتقات النفطية واستيراد المواد الإنشائية الخام والمصنعة الثقيلة وبضائع أُخرى مختلفة
العميق	٤	على الخليج العربي	٣٠	وزارة النفط	١٩٥٩	ميناء نفطي مصمم لتزويد ناقلات النفط العملاقة (المحيطية) ذات الغاطس العميق بالنفط من خلال أنابيب خاصة
البصرة النفطي (خور الخفكة)	٤	على الخليج العربي بالقرب من ميناء العميق	٢٨,٨	وزارة النفط	١٩٧٥	ميناء نفطي مصمم لتزويد ناقلات النفط العملاقة (المحيطية) ذات الغاطس العميق بالنفط من خلال أنابيب خاصة

المصدر- بالاعتماد على الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي لعام ٢٠٢١.

الخريطة (٢) الموانئ العراقية (التجارية والنفطية) الرئيسة في العراق



المصدر : أطلس العالم ، الدار العربية للعلوم ،ط١ ، ٢٠٠٥.

ج- ميناء أبو فلوس

يعد ميناء أبو فلوس أصغر الموانئ العراقية إذ يتكون من ثلاثة أرصفة للبضائع العامة وهو من الموانئ التجارية الخاصة بالحمولات العامة (المتنوعة)، أنشئ على إثر أزمة التكديس والاكتظاظ عام ١٩٧٤ ، إذ تمت المباشرة ببناء أرصفته عام ١٩٧٥ وأنجزت عام ١٩٧٦ ويقع الميناء على شط العرب في ضفته الغربية في منطقة تبعد حوالي (٢٠) كم عن مركز مدينة البصرة جنوباً، ويتكون من ثلاثة أرصفة فولاذية طول كل رصيف (١٧٥) م وعرض (١٨) م أي أن طول الواجهة الأمامية للميناء (٥٢٥) م، ونصبت على هذه الأرصفة (٩) رافعات كهربائية بمعدل ثلاث لكل رصيف بطاقة (٥) طن لكل منها، وأُلحقت بالميناء ساحات بعمق (٢٠٠) م وأنشأت عليها مخازن بطول(٧٥) م ، وعرض (٣٣) م ، ويعمل الميناء حالياً لاستقبال البواخر واللنجات [٤] ، وتبلغ طاقة الميناء التصميمية (٧٥٠) ألف طن سنوياً [٥] .

د- ميناء المعقل

تأسس الميناء عام ١٩١٩ وهو الميناء الأول بالنسبة إلى موانئ العراق، يقع الميناء على ضفاف شط العرب ويبعد (١٣٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي، وتبلغ الواجهة الأمامية للأرصفة (٢,٥) كم ويوجد مرسى للجنائب بطول (٥٠٠) م، يحتوي الميناء فضلاً عن المرسى(١٣) رصيفا تبلغ مساحة الرصيف بحدود (٤٠٠٠) م٢ ، وتحوي أرصفة الميناء على (٤٥) رافعة كهربائية و(٢٥) سقيفة ومخزن بقياسات مختلفة ، ويعمل الميناء حالياً بطاقات محددة ، وتبلغ الطاقة الإجمالية النظرية للميناء بين (٢,٥-٣) طن سنوياً ، بسبب انخفاض الطاقة وتوقف عدد من الأرصفة عن العمل.

٢-الموانئ النفطية

تقع الموانئ النفطية البحرية في المياه الإقليمية العراقية كما موضح في الخريطة السابقة وتشمل :-

أ- الميناء العميق (خور العمية)

يقع في خور العمية في ميناء الخليج العربي وقد صمم هذا الميناء على شكل جزيرة اصطناعية بنيت من الفولاذ والإسمنت وتحتوي على خمس منصات، يتصل بعضها ببعض ، وأُنشئ الميناء في عام ١٩٥٩ ودخل مرحلة التشغيل الفعلية عام ١٩٦٢ ،وذلك بشحن أول ناقلة نفط ، أما الجهة المسؤولة عن هذا الميناء فهي وزارة النفط ، يبلغ عدد الأرصفة الموجودة

حالياً في المدينة أربعة أرصفة فولاذية والغاطس أمامها حوالي (٣٠) م ، تبلغ طاقة ضخ الميناء السنوية (٨٠) مليون طن [٦] .

ب- ميناء البصرة

يقع ميناء البصرة في الخور الخفقة وبالقرب من الميناء العميق، وهو عبارة عن جزيرة اصطناعية تم إنشاؤه في عام ١٩٧٥ يتألف من (٤) أرصفة منها (٣) قابلة لاستقبال ناقلات ذات حمولة تتراوح بين (٣٥-٣٥٠) ألف طن، تبلغ طاقته التصديرية (١٢٠) مليون طن سنوياً، وبطاقة قصوى قدرها (١٩,٩٩٩) طن / ساعة، ويصدر عن طريقه نفط الشمال وجنوبه عبر الخط الاستراتيجي الذي يربط بين حقل الرميلة من جهة وبمحطة حديثة من جهة أُخرى [٧] .

يوضح الجدول(٢) حركة النشاط الاقتصادي للموانئ العراقية الحالية وعدد السفن وكمية البضائع المنقولة لعام ٢٠٢١، إذ بلغ عدد السفن المحملة بالبضائع المصدرة والمستوردة في الموانئ العراقية (١,٧٣٩) ألف ومجمل حمولتها يزن (١٧,١١٨) ألف طن .

إن أرصفة الموانئ الحالية بطاقتها المتاحة العاملة فعلاً وبحدود (١٦,٦٥) مليون طن سنوياً ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيرادات والصادرات للعراق مستقبلاً ، وقد كان تقديرها (١٠٠) مليون في عام ٢٠٢١ ، فهي تواجه مجموعة من التحديات منها عدم تناسب إمكانيات الموانئ العراقية مع إمكانات موانئ الدول المجاورة للعراق من ناحية الأسعار والخدمات، مما أدى إلى عزوف السفن عن القدوم إلى الموانئ العراقية ومحدودية الأعماق الحالية للممرات الملاحية وواجهات الأرصفة، مع وجود فوارق في القناة الملاحية المؤدية إلى الموانئ وعدم إقرار قانون السلطة البحرية، فضلاً عن قلة عدد المختبرات الخاصة في فحص البضائع ولا سيما المواد الغذائية، وعدم تفعيل المختبرات المتوافرة لدى وزارة الصحة ووزارة التجارة، وعدم وضوح الخطة الاستراتيجية والتصديرية للوزارات ذات العلاقة ليتم تنظيم عمل الموانئ [٨] .

وللتغلب على التحديات المذكورة يتطلب إنشاء موانئ بحرية متطورة وذات كفاءة إدارية عالية قادرة على استقبال البواخر العملاقة وتقليل كلف النقل وجعل الموانئ العراقية تنافسية مع الموانئ المجاورة، وهنا تبنى الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية .

الجدول (٢) حركة النشاط الاقتصادي للموانئ العراقية الحالية وعدد السفن وكمية البضائع المنقولة لعام ٢٠٢١

الأشهر	ميناء أم قصر		ميناء خور الزبير		ميناء أبو فلوس		ميناء المعقل	
	عدد السفن	كمية البضائع	عدد السفن	كمية البضائع	عدد السفن	كمية البضائع	عدد السفن	كمية البضائع
كانون الثاني	٩٣	٩٥٣	٢٠	٤٢١	٦٨	١٩٥	--	--
شباط	٨٤	٧٨٨	١٦	٣٢٩	٥٠	١٤٥	--	--
اذار	٨٤	٧٧٧	١٤	٤١٦	٣٨	١٢٥	--	--
نيسان	٨٧	٨٢٤	١٣	٣٠٢	٤١	٢٢٦	--	--
مايس (ايار)	٩٢	٩٣٠	١١	٣٣٧	٥١	١٢٣	--	--
حزيران	٨٦	٩٢٠	١١	٣٤٥	٢٣	١٥٩	--	--
تموز	٧٣	٧٥٥	١٣	٤٣٨	٤٣	١٥١	--	--
اب	٨٣	٩٥٩	١٥	٤٤٣	٣٦	١٤٣	--	--
ايلول	٨٠	٩٤٥	١٥	٣٨٤	٥٠	١٧٢	--	--
تشرين الاول	٧٧	٧٩٠	١٥	٤٥٣	٥٥	١٩٤	--	--
تشرين الثاني	٧٥	٩٠٤	١٢	٤٦١	٧٠	١٩٩	--	--
كانون الاول	٧٦	٨٥١	١٢	٣٩٣	٥٧	١٦٨	--	--

المصدر : وزارة النقل ، المنشأة العامة للموانئ العراقية ، ٢٠٢١

(*) (--) لا يوجد نشاط

ثانياً: النشأة التاريخية لميناء الفاو الكبير

تمثل الموانئ العراقية أهمية استراتيجية لاقتصاد البلاد وأن إنعاش الموانئ الحالية أو بناء موانئ جديدة سيكون عاملاً مهماً للاقتصاد العراقي ، لذا عمد العراق إلى إنشاء ميناء الفاو الكبير فهو يمتلك أهمية استراتيجية من ناحية الموقع والمكانة الاقتصادية ليس للعراق فحسب وإنما لاقتصاديات النقل العالمي؛ لأنه يربط أوروبا وأفريقيا من جانب وشرق وجنوب آسيا من جانب آخر ، لذلك سيكون الميناء الرئيس في العراق .

تعود فكرة إنشاء الميناء إلى عام ١٩٨٥ بديلاً عن ميناء هونغ كونغ في موقعه الحالي على الطرف الجنوبي من خور عبدالله الذي يعد أفضل المواقع العالمية المتاحة، إذ إنه يختصر الزمن ما بين الشرق والغرب وله أبعاد وأهمية استراتيجية كبيرة وضخامة البعد التجاري المهم كما أنه يوفر فرص العمل ويحول المنطقة إلى مركز اقتصادي مهم على الصعيد المحلي والعالمي [٩] .

تبلغ مساحة ميناء الفاو الكبير (٥٤) كم مربع ويتمركز موقعه في أقصى جنوب العراق في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاري المطل مباشرة على البحر (الخليج العربي)، الذي يسمح بتوفير أعماق تصل إلى (١٩٫٨) متر تتناسب مع استقبال البواخر العملاقة، بينما تقع الموانئ العراقية الأخرى على قنوات فرعية لا تتيح لها تلك الأعماق، ويعتبر هذا الميناء من أبرز المشروعات الاستراتيجية للعراق ومن أكبر الموانئ التي ستكون في منطقة الخليج العربي ومن أهم الموانئ في الشرق الأوسط والعالم، ومن والمؤمل أن يشكل الميناء نقطة تحول مهمة في طريق الحرير الجديد المار عبر العراق، مما سيرفع من تنافسية الاقتصاد العراقي ويساهم في تنويع النشاط وتشغيل الموارد العاطلة ويقلل من حجم الاعتماد على الإيرادات النفطية المصدر الوحيد لموارد النقد الأجنبي حالياً للدولة (١٠).

تبلغ كلفة مشروع ميناء الفاو الكبير نحو (١٨٨٠) مليون يورو وبطاقة استيعابية تبلغ(٢) مليون حاوية سنوياً، ويبتدئ المشروع بمرحلته الأولى في تنفيذ خمسة عقود هي ردم ساحة خزن ومناولة الحاويات وحفر القناة الملاحية، وحفر قناة خور الزبير، وإنشاء الأرصفة الخمسة الأولى للحاويات، وحفر وتأثيث القناة الملاحية الخارجية وإنشاء الطريق الرابط بين ميناءي الفاو وأم قصر وصفوان. وقد بلغت كلفة هذه العقود (٢,٦٢٥) مليار دولار والتي تم توقيعها مع شركة دايو للهندسة والبناء الكورية الجنوبية، كما تم التركز على إنشاء كاسري الأمواج الشرقي والغربي وأرصفة الخدمات، فكاسر الأمواج الشرقي كان بطول (٨) كم في البحر وأوكلت مهمة تنفيذه إلى شركة (اركيرودون) اليونانية بقيمة (٢٠٤) مليون يورو، أما كاسر الأمواج الغربي فكان بطول مضاعف (١٦) كم في البحر وأوكل تنفيذه إلى شركة (دايو) الكورية الجنوبية بقيمة (٥١٢) مليون يورو، وقد تم إنجاز الكاسرين بشكل كامل وبنسبة إنجاز (١٠٠%) في عام ٢٠١٨ وبإشراف من قبل شركة تكنيتال الإيطالية (١١).

ولقد تم اعتماد تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير، خريطة (٣) على مرحلتين ليتلاءم مع الزيادة الحاصلة في حجم البضائع وأن المخطط العام للمشروع مصمم على مرحلتين وكما يأتي :-

١- المرحلة الأولى : إن تنفيذ هذه المرحلة سيلبي المتطلبات حتى عام ٢٠٢٨ ولسعة (٣٦-٤٠) مليون طن من الحاويات و(٢٢-٢٥) مليون طن من مواد النقل والتي تتطلب أرصفة بطول (٣٩٠٠) للحاويات، وأرصفة بطول (٢٠٠٠) للحمولات العادية(١٢٠٠٠٠٠) م٢، وساحة للحاويات وبمساحة (٤٠٠٠٠٠) م٢ ساحة للحمولات العادية ، ومساحة مبلطة لطرق السيارات والسكك والأبنية والخدمات بمساحة (٦٠٠٠٠٠) م،٢ وسايلوات لخزن الحبوب بحجم (١٥٠,٠٠٠) م .

٢-المرحلة الثانية : متوقع إنجازها بعد عام ٢٠٢٨، يتطلب بنية تحتية إضافية تشمل أرصفة بطول (٣١٠٠) للحاويات وأرصفة للحمولات العادية بطول (١٥٠٠) م ، وساحة الحاويات بمساحة (٨٠٠,٠٠٠) م ٢،

وساحة للحمولات العادية بمساحة (٢٠٠,٠٠٠) م٢ ، ومساحة مبلطة للطرق المعبدة والسكك والأبنية بمساحة (٤٠٠,٠٠٠) م ٢ ، وسايلوات لخزن الحبوب بحجم (٥٠,٠٠٠) م٢. [١٢]

ثانياً: أسباب إنشاء ميناء الفاو الكبير

يقع ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو الممتدة داخل شط العرب جنوب شرق العراق على بعد حوالي ١٠ كم عن مصب شط العرب في الخليج العربي ، عند رأس البيشة ، ويبعد حوالي ٩٠كم جنوب شرق محافظة البصرة ، عند نهاية الجرف القاري للعراق ، إن الواقع التجاري والاقتصادي الحالي للعراق جعل من تنفيذ المشروع ضرورة رئيسة، و ذلك للأسباب الآتية :-

١ - إن موانئ العراق الحالية لم تعد ملائمة للتعامل مع السفن الكبيرة سواء من حيث خصائصها ، أو سعة أو أعماق الممرات الملاحية المؤدية إليها، وإن تعاملها مع السفن الصغيرة سوف يرفع تكاليفه ويقلل من إنتاجيتها ، مما يضعف قدرتها على منافسة الموانئ المجاورة والقريبة.

٢- تزايد حجم تجارة العراق الخارجية بما يفوق الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية ولاسيما بعد متطلبات إعادة الإعمار والاستثمارات الأجنبية المباشرة سيما قطاع الطاقة من المعدات الثقيلة، والمستلزمات المستوردة، الأمر الذي جعلها عاجزة أمام تلك المتطلبات.(١٣)

٣- تزايد الطلب على الخط التجاري عبر العراق لتجارة الترانزيت، إذ يقدر بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية وبهذا تطلب إنشاء ميناء كبير مفتوح على مياه الخليج العربي مما يجعله أكثر قرباً للمنافذ البحرية الدولية.

٤- إن موقع ميناء الفاو الكبير يعد من أفضل المواقع المهمة في العالم، لاسيما إذا ما تم اتصاله مع القناة الجافة للعراق، فإنه سيقلص الزمن في التجارة بين شرق وغرب آسيا وشرق إفريقيا وأوروبا من (٣٠) يوما إلى (١١) يوما كما أنه سيغير خريطة التجارة العالمية لكون النقل عن طريق الميناء سيكون أسرع من النقل عن طريق قناة السويس.(١٤)

٥- النهوض بالعراق اقتصادياً من خلال تطوير الواجهة المائية له وتشغيل الأيدي العاملة، وتخفيف الضغط الحاصل على الموانئ العراقية والمساهمة في الاستيراد التجاري وخدمة العراق من ناحية الاستيراد والتصدير .

ثالثاً: مقومات ميناء الفاو الكبير

تعد الموانئ العراقية رافداً اقتصاديا رئيسياً لاحتياجات العراق المتزايدة للبضائع والسلع المختلفة ، ووجد أن هناك حاجة لزيادة التنمية الاقتصادية للموانئ من خلال إنشاء ميناء جديد لتمكينها من التعامل مع السفن العملاقة المتطورة بكفاءة وفعالية، وذلك عن طريق إنشاء ميناء الفاو الكبير ، فضلاً عن أن العامل الأهم الذي يميز العراق لكونه محطة وصل بين آسيا ودول الشرق وأوروبا .

إن أرصفة الموانئ العراقية الحالية بطاقاتها التصميمية بحدود (١٦) مليون طن سنوياً غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيراد والتصدير في العراق مستقبلاً ، والتي تم تقديرها بحوالي (٦٦) مليون طن في سنة ٢٠٣٨ ، فضلا عن أن الأعماق المتاحة في واجهات الأرصفة لهذه الموانئ ذات أعماق محدودة (١٢,٦) متراً ، وغير قادرة على استقبال سفن الحاويات الحديثة ، كما إن القنوات الملاحية العراقية تحتاج إلى عمليات حفر ورفع الغوارق وصيانة مستمرة ، لذلك فإن إضافة أرصفة جديدة لميناءي أم قصر وخور الزبير لن

يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول السفن العملاقة الحديثة بخلاف التكلفة الكبيرة غير المجدية لتلك التوسعات في الموانئ الحالية، ومن ثم فإن المرحلة المقبلة تتطلب العمل على تلبية الطلب المتوقع عن طريق إنشاء ميناء الفاو الكبير ، بحيث ستكون الأعماق لا تقل عن (١٩) مترا التي تسمح باستقبال السفن العملاقة ذات حمولة (١٢٠) ألف طن ، كما أنه سيختصر التجارة البحرية بالمنطقة، وبذلك سيوفر الميناء مبالغ مالية كبيره تقدر بمليارات الدولارات ، لذا يعد ميناء الفاو الكبير مشروعاً استراتيجياً مهماً للعراق (١٥) .

إذ ما تم إكمال إنشائه وتشغيله سيواكب تطورات الموانئ العالمية لاسيما وأن الميناء يتمتع بمقومات عديدة منها (١٦) :

١. إن ميناء الفاو هو الميناء الوحيد على البحر المفتوح ، إذ يقع في مدخل خور عبد الله من جهة الخليج العربي بينما بقية الموانئ العراقية تقع على الأنهار والقنوات الداخلية .

٢- ارتباط الميناء بخطوط نقل وسكك حديد .

٣. يتضمن الميناء خدمة التجارة العالمية الترانزيت بين آسيا وأوربا وبطاقة ابتدائية (٢٠) مليون طن قابلة لزيادة لتصل إلى (٤٥) مليون طن سنويا .

٤- تمكن الدول المجاورة من نقل البضائع مباشرة إلى الميناء ومن ثم عن طريق القناة الجافة إلى أوربا ودول البحر الأبيض المتوسط ، مما يقلل تكلفة النقل ويقصر الوقت .

٥- يساهم الميناء في إعطاء ميزة تنافسية كبيرة لصالح الموانئ العراقية مقارنة بموانئ الدول المجاورة . فضلاً عن تلك المقومات نجد أنه على الرغم من امتلاك العراق أربعة موانئ حاليا إلا إن تلك الموانئ غير مشجعة لاستقبال السفن والبضائع ذات الحمولات الكبيرة سواء من حيث خصائصها أم من حيث سعة وأعماق الممرات الملاحية المؤدية إليها ، إذ لا تتطابق مواصفات الموانئ مع متطلبات النقل البحري المتطور ممثلاً بسفن الحاويات، إذ إن أرصفتها لا تصلح لخدمة سفن الحاويات الكبيرة .(١٧) وهذا ما جعلها لا تتناسب مع حركة التجارة الخارجية الحالية والمستقبلية للعراق بالشكل المطلوب، فضلاً عن متطلبات إعادة الإعمار والاستثمارات الأجنبية المباشرة، ولاسيما في قطاع الطاقة من المعدات الثقيلة والمستلزمات المستوردة، الأمر الذي يجعلها عاجزة عن تلبية تلك الزيادات والمتطلبات إلى جانب ذلك إن تعامل الموانئ مع السفن الصغيرة سوف يرفع من تكاليفها ويقلل من إنتاجيتها، مما يضعف من قدرتها على منافسة الموانئ المجاورة والقريبة، ويجعل من إمكانية تعزيز تلك القدرة غير

ممكنة اقتصادياً، وهذا ما دعا إلى التفكير بإنشاء ميناء الفاو الكبير، وبسبب وقوع المنطقة على الخليج العربي ولعمق المنطقة مما يساعد في استقبال بواخر ذات غاطس أكبر .

رابعاً: الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية

إن ميناء الفاو الاستراتيجي الكبير ، خريطة (٣) المخطط بنائه في حال تم ذلك سيغير وضع العراق الاقتصادي والسياسي إلى حد كبير وبشكل جوهري ويمكن توضيح ذلك كما يأتي:-

أ- الجانب الاقتصادي

إن حركة الملاحة البحرية العالمية من مناطق القارة الأوروبية المختلفة تسلك المسار البحري من بحر البلطيق إلى المحيط الأطلسي ومن ثم مروراً بمضيق جبل طارق باتجاه البحر المتوسط ومن ثم قناة السويس باتجاه البحر الأحمر، ومن ثم مضيق باب المندب باتجاه بحر العرب في المحيط الهندي إلى المحيط الهادي وصولاً إلى الأسواق الكبرى في شرق آسيا وجنوبها وبالعكس، لقد تم وضع عدة دراسات أولية لمشروع ميناء الفاو الكبير، ووضحت مدى تأثيره ليس على العراق فحسب بل على مستوى النقل البحري العالمي والاقتصاد العالمي على حد سواء كونه يختزل المسافة والطريق المشار إليه من خلال الوصول المباشر من البحر المتوسط إلى موانئ تركيا ، وقد يكون من خلال سوريا مستقبلاً إلى ميناء الفاو ، وبذلك يتحول العراق إلى أهم قناة جافة في العالم، ومن الفاو الكبير تكمل السفن والبواخر طريقها إلى الخليج العربي ومن ثم إلى المحيط الهندي إلى نهاية الطريق في المحيط الهادي وبالعكس [١٨] .

تأتي أهمية ميناء الفاو الكبير الذي يعد من أكبر المشاريع المقامة في العراق ومنطقة الخليج العربي إذ يجعل إنشائه أحد الطرق والاستراتيجيات الضرورية من أجل النهوض وتحريك الأنشطة الاقتصادية في مختلف القطاعات سواء الصناعي أو الزراعي أو الخدمي والنفطي ، إذ إن هذا المشروع سوف يزيد إمكانية تحقيق النمو الاقتصادي بعد أن يسهم في زيادة الإيرادات الحالية للموانئ العراقية.

خريطة (٣) موقع ميناء الفاو الكبير

المصدر : وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة ، مشروع الفاو الكبير ، ٢٠١٨

يوضح الجدول (٣) والشكل (١) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير بعد تشغيله وبحسب مراحل الإنجاز فبعد أن كانت الإيرادات المتوقعة لعام ٢٠٢١ بنحو (٢٠٥٦) مليار دولار، فقد تجاوزت تلك الإيرادات عام (٢٠٧٢) مليار دولار عام ٢٠٢٢، وتستمر بعد ذلك ارتفاع الإيرادات مما يجعلها تصل إلى (٣,٦٠) مليار دولار عام ٢٠٢٧ ، وهي المدة المحددة

لانتهاء المرحلة الأولى من تشغيل الميناء، أما المرحلة الثانية وتبدأ في عام ٢٠٣٠ وفيها تتجاوز إيرادات الميناء (٤) مليار دولار ثم تزداد الإيرادات لتصل إلى (٦,٩) مليار دولار عام ٢٠٤٠، وقد تكون الإيرادات المتوقعة أكبر من ذلك عند إكمال مراحل إنجاز الميناء والعمل بها ضمن طاقتها الكامنة وبكفاءة عالية.

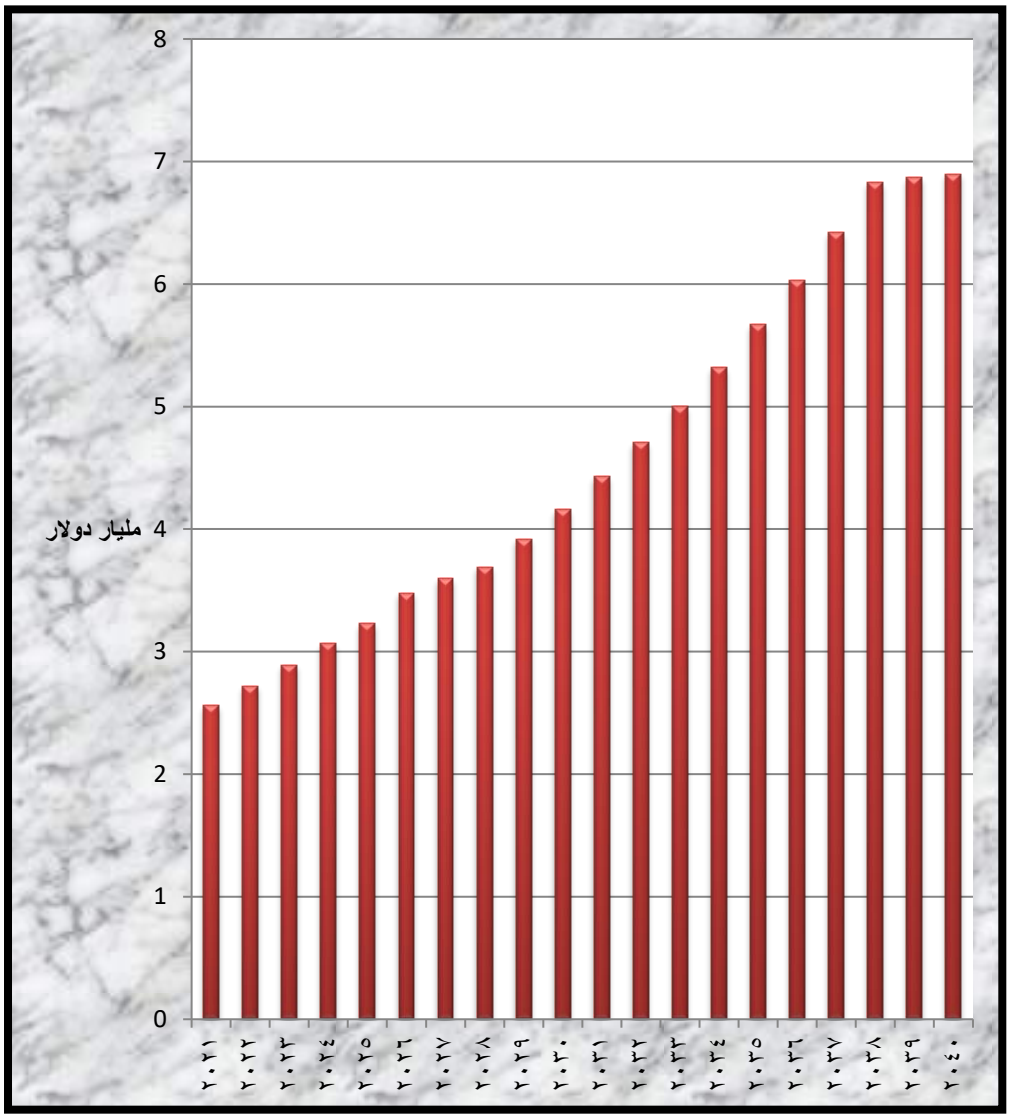
الجدول (٣) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير (مليار دولار)

السنة	الإيرادات
٢٠٢١	٢,٥٦
٢٠٢٢	٢,٧٢
٢٠٢٣	٢,٨٩
٢٠٢٤	٣,٠٧
٢٠٢٥	٣,٢٣
٢٠٢٦	٣,٤٨
٢٠٢٧	٣,٦٠
٢٠٢٨	٣,٦٩
٢٠٢٩	٣,٩٢
٢٠٣٠	٤,١٦
٢٠٣١	٤,٤٣
٢٠٣٢	٤,٧١
٢٠٣٣	٥
٢٠٣٤	٥,٣٢
٢٠٣٥	٥,٦٧
٢٠٣٦	٦,٠٣
٢٠٣٧	٦,٤٢
٢٠٣٨	٦,٨٣
٢٠٣٩	٦,٨٧
٢٠٤٠	٦,٩٠

المصدر- بالاعتماد على: المصدر- بالاعتماد على وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم التخطيط والمتابعة ، ٢٠٢١.

(*) (--) لا يوجد نشاط

الشكل (١) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير (مليار دولار)



المصدر- بالاعتماد على بيانات الجدول (٣) .

مما يؤدي إلى إحداث عملية تنمية شاملة متكاملة ليس فقط في قطاع النقل وإنما تمتد إلى باقي القطاعات الاقتصادية المختلفة وإن عمليات المناولة المتوقعة بحسب الدراسة المقدمة من مجموعة الشركات الإيطالية التي قسمت توقعات حركة الملاحة البحرية ثلاث حقب زمنية (٢٠٢٠-٢٠٢٨-٢٠٣٨) وبحسب الأرقام الافتراضية لعمليات المناولة (حاويات – حمولات جافة) في كل حقبة كما هو موضح في جدول (٤)

جدول (٤) توقعات حركة الملاحة البحرية في ميناء الفاو الكبير للمدة (٢٠٢٠– ٢٠٣٨)

السنة	الحاويات (مليون/طن)	الحمولات الجافة		مجموع الحمولات الجافة والحاويات(مليون/طن)
		الحمولات الجافة	الحمولات الجافة (معبأة)	
٢٠٢٠	٢٤	٦,٩	١٧,١	٤٨
٢٠٢٨	٤٠	٨,٥	٢٣,٥	٧٢
٢٠٣٨	٧٠	١١,٠	٣٣,٠	١١٤

المصدر – بالاعتماد على :- وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم التخطيط والمتابعة ٢٠٢١ .

ب- الفرص والمكاسب الاجتماعية

هناك علاقة وثيقة بين حجم السكان وحجم القوى العاملة، إذ تتمتع الدول ذات الحجم السكاني الكبير بإمكانية تأمين القوى العاملة القادرة على استثمار الموارد الطبيعية وتحويلها إلى موارد اقتصادية والعكس من ذلك عندما تكون الدول ذات حجم سكاني صغير، وبالنسبة لعلاقة حجم سكان العراق بالقوى العاملة يتبين أن السكان النشطين اقتصادياً والذين يمثلون قوة العمل المتاحة وممن تقع أعمارهم ضمن الفئة العمرية (١٥-٦٤) سنة يصل عددهم إلى (٢٣٣٨١٤٠٩) نسمة وبنسبة (٥٦,٥%) من إجمالي حجم السكان لعام ٢٠٢١ . جدول (٥).

جدول (٥)عدد السكان النشط اقتصادياً في العراق وفق تقديرات ٢٠٢١

السنة	عدد السكان	السكان النشطين اقتصادياً (١٥-١٤) سنة	%
٢٠٢١	٤١٢٣٧٥٨٤	٢٣٢٨١٤٠٩	٥٦,٥

المصدر- بالاعتماد على :- وزارة التخطيط ، المجموعة الإحصائية السنوية ، إحصاءات السكان والقوى العاملة ، ٢٠٢١.

يلاحظ أن العراق يمتلك قوة بشرية هائلة إلا إنها لم تنال الاهتمام والعناية الكاملة، إذ يعاني السكان في العراق من ارتفاع معدلات البطالة والتي لا تتناسب والقدرات والإمكانات الموجودة، ويعود ذلك إلى عدم التوازن في العرض والطلب على عناصر الإنتاج ومنها قوة العمل وعدم الاستفادة منها من الناحية النوعية، فضلاً عن الأزمات الاقتصادية التي تعصف بالاقتصاد الوطني مما أدى إلى توقف المشاريع والمصانع والوحدات الإنتاجية والخدمية عن العمل، فضلاً عن الزيادة السكانية مما يؤدي وباستمرار إلى دخول أعداد جديدة من العاملين إلى سوق العمل ومن ثم نشوء ظاهرة البطالة إذا لم تتوفر فرص عمل جديدة، كذلك زيادة أعداد الخريجين من الكليات والمعاهد لا تتناسب ومتطلبات سوق العمل كل هذه الأسباب وغيرها أدت إلى تزايد معدلات البطالة [١٩] ، لذا فإن الإسراع بإكمال ميناء الفاو الكبير سيكون له أثر كبير في القضاء على البطالة في العراق وذلك من خلال توفير فرص العمل إذ سيوفر اكثر من (٧٠,٠٠٠) فرصة عمل، كما تعد المشاريع الملحقة بميناء الفاو الكبير من الضروريات الاقتصادية المهمة التي تؤهله ليكون الميناء الأكبر في منطقة الشرق الأوسط ، فقد شغلت مساحة الميناء إلى ما يقارب(٥٤كم) وبذلك يضاف إلى الميناء فرص عمل أخرى تقدر بـ (٤٠٠٥٠) فرصة عمل، وبذلك تتحول البصرة إلى مركز اقتصادي وتجاري عالمي ومنطقة اقتصادية حرة ومدن سكنية ، وتحقيق التنمية المستدامة لأنه يوفر جدوى اقتصادية وتنموية مهمة للدولة وإلى الأجيال القادمة ويفسح المجال أمامها لتحقيق تقدم اقتصادي كبير، جدول (٦) .

جدول (٦) عدد الأيدي العاملة في المشاريع الملحقة ميناء الفاو الكبير

المشروع	عدد الأيدي العاملة
الصناعات الثقيلة (صناعة الصلب ،بتروكيمياويات، مصفاة للنفط)	٣٤٠٠ ٣٧٠٠
الصناعات الخفيفة (الصناعات الغذائية ، صناعة المنسوجات والملابس ،الآلات والمعدات ، البناء والتشييد ، تصنيع معدات النقل ، الأدوية)	١٨٠٠٠
الخدمات(المدارس، رياض الأطفال ، معاهد التدريب)	٩٠٠٠
الصناعات الزراعية (الزراعة الواسعة ، الزراعة المائية)	١٥٠٠
النقل والخدمات اللوجستية (مطار للشحن ، ميناء جاف)	٢٠٠٠
الخدمات(محطة طاقة معمل تدوير النفايات تحلية المياه)	١٠٠٠
المساحات الخضراء	٣٥٠
أخرى	٤٥٠٠
المجموع	٤٠٠٥٠

المصدر – بالاعتماد على :– وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة ، ٢٠٢١

ج– الجانب التجاري

لقد صمم ميناء الفاو الكبير من قبل الشركات الإيطالية التي قامت بتصميم المشروع على تقديرات حجم الطلب المتوقع على الموانئ العراقية لغاية عام ٢٠٤٠ والمقدر بـ (٩٩) مليون طن سنوياً ، إلا إن وزارة النقل العراقية عمدت إلى توسيع مساحة وحجم الميناء ليغطي الحاجة الفعلية للبلد لمدة (١٠٠) عام، فبعد أن كانت مساحة الميناء (١٢) م٢، أصبحت المسافة (٥٤) كم٢، أي بزيادة أربعة أضعاف تقريباً، وعلى أن يحتوي الميناء على (٨٠) رصيفاً للبضائع المختلفة ومحطات لتوليد الطاقة الكهربائية ومحطات تحلية المياه ومعالجة المياه الثقيلة ومحطة للسكك الحديدية ومساحات مختلفة الاستخدامات والأبنية ، لقد كانت البداية الحقيقية للمشروع نهاية عام ٢٠١٢ عند المباشرة بكاسر الأمواج الشرقي والذي تم إنجازه في عام ٢٠١٥ [٢٠] ، أما كاسر الأمواج الغربي فلم يتم إنجازه إلى عام ٢٠٢١ مع الاستمرار في إكمال البنى التحتية التي لم يتم إكمال إنجازها إلى الوقت الحاضر .

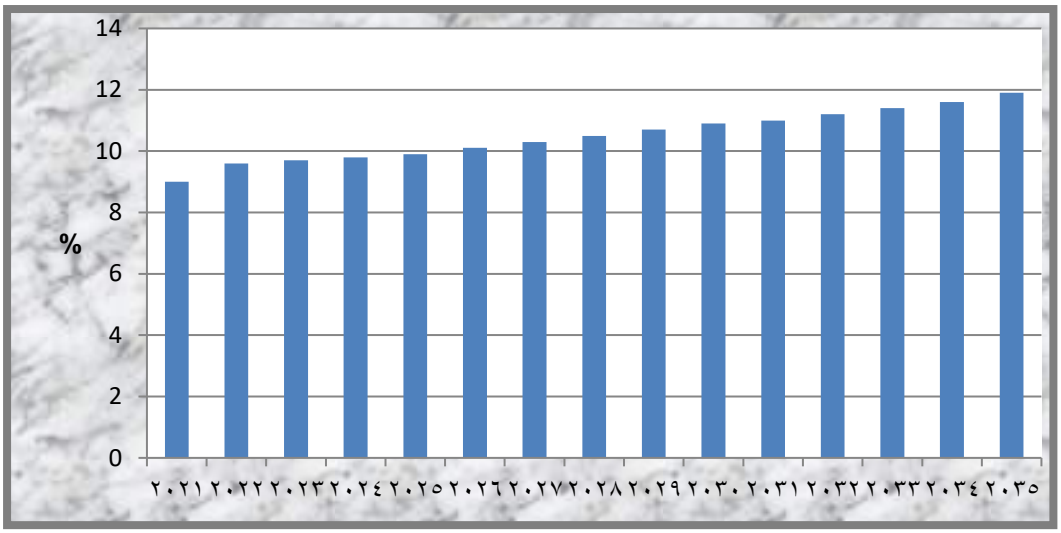
إن أثر ميناء الفاو الكبير على الاقتصاد العراقي يمكن أن يظهر عن طريق الناتج الإجمالي المتحقق من الإيرادات المالية، إذ إن تشغيل الميناء سيفتح آفاقاً جديدة للتجارة الخارجية في العراق على المستوى المحلي والدولي، ويوضح الجدول (٧) والشكل (٢) أن الناتج المحلي الإجمالي استمر بالزيادة خلال السنوات اللاحقة وأن حجم التجارة الخارجية سيزداد بدءاً من عام ٢٠٢١ في حال تشغيل ميناء الفاو الكبير ولغاية عام ٢٠٣٥.

الجدول (٧) توقعات الناتج المحلي الإجمالي وحجم التجارة الخارجية (غير النفطية) وقيمتها للمدة (٢٠٢١-٣٠٣٥)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليار دولار)	التجارة الخارجية (مليار دولار)	حجم التجارة الخارجية (مليون طن)	نسبة إسهام قطاع التجارة إلى الناتج المحلي الاجمالي %
٢٠٢١	٣٨١,٢٣	٣٦,٤٨	٤٦,٤٠	٩
٢٠٢٢	٤٠١,٠٣	٣٨,٥٨	٤٨,١٧١	٩,٦
٢٠٢٣	٤٢٠,٨٣	٤٠,٨٢	٥٠,٤١٢	٩,٧
٢٠٢٤	٤٤٠,٦٣	٤٣,٣١	٥٢,٧٥٩	٩,٨
٢٠٢٥	٤٦٠,٤٣	٤٥,٨٨	٥٥,٢٠٩	٩,٩
٢٠٢٦	٤٨٠,٢٣	٤٨,٦٤	٥٧,٧٤٠	١٠,١١
٢٠٢٧	٥٠٠,٠٣	٥١,٥٣	٦٠,٣٤٩	١٠,٣
٢٠٢٨	٥١٩,٨٣	٥٤,٥٤	٦٣,٠٢٩	١٠,٥
٢٠٢٩	٥٣٩,٦٣	٥٧,٦٨	٦٥,٧٧٥	١٠,٧
٢٠٣٠	٥٥٩,٤٣	٦٠,٩٤	٦٨,٥٨٢	١٠,٩
٢٠٣١	٥٧٩,٢٣	٦٤,١٩	٧١,٤٢٣	١١
٢٠٣٢	٥٩٩,٠٣	٦٧,٥٢	٧٤,٢٩٢	١١,٢
٢٠٣٣	٦١٨,٨٣	٧٠,٩٣	٧٧,١٨١	١١,٤
٢٠٣٤	٦٣٨,٦٣	٧٤,٣٩	٨٠,٠٨٤	١١,٦
٢٠٣٥	٦٥٨,٤٣	٧٨,٥٦	٨٣,٥٠٨	١١,٩

المصدر- بالاعتماد على :- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، قسم الحسابات ، ٢٠٢١ .

الشكل(٢) نسبة إسهام قطاع التجارة إلى الناتج المحلي الإجمالي



المصدر- بالاعتماد على بيانات الجدول (٧) .

د- الجانب السياسي

إن مشروع ميناء الفاو الكبير مشروع واعد وضرورة استراتيجية تتعدى في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق، بحسب ما يوصف به الميناء من أنه سيكون أداة لربط خط البضائع والسلع والنقل البحري بين شرق العالم وغربه، وهو آلية تسهم في خفض الأسعار إلى مناسيب كبيرة جداً، وتعجل في حركة البضائع وتوفر أماناً كبيراً للحركة البحرية، إذ إن هذا المنفذ سيقدم دعامة جيوبوليتيكة تضيف للعراق القدرة اللازمة لإحداث توازن ستراتيجي في صراعه مع أجواء المنطقة على شواطئ الخليج وثرواته المختلفة، النفطية والمائية والإحيائية ويوسع خيارات العراق الاستراتيجية التي تقلل من تعرضه للابتزاز والضغوط الدولية، كما إنه يزيد من أهمية العراق الجغرافية بالنسبة لمصالح الدول الغربية التي ستكون بسبب ذلك مهتمة كثيراً بتحقيق أمنه واستقراره السياسي والاقتصادي والاجتماعي، ويكون هذا المنفذ البحري (ميناء الفاو الكبير) مورداً اقتصادياً مميزاً، وربما يمكنه منافسة الموارد النفطية وقد يتغلب عليها في المستقبل [٢١] .

إن الواقع الجديد للنقل البحري يحتم على موانئ العراق التعامل مع السفن الكبيرة، فالخيار الاقتصادي الوحيد لتعزيز قدرتها التنافسية يمكن أن يتم عبر تنفيذ هذا المشروع، فتزايد

حجم تجارة العراق الخارجية بما يفوق الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية، وتزايد الطلب على الخط التجاري عبر العراق لتجارة الترانزيت يتطلب إنشاء ميناء كبير يكون مفتوحاً على مياه الخليج، مما يجعله أكثر قرباً للمنافذ البحرية الدولية، وذلك لغرض تقليص الفجوة التراكمية في قدرة موانئ العراق التنافسية مع الموانئ المجاورة والقريبة، وإحداث طفرة كمية ونوعية في نشاطاتها

لذلك إن إنجاز ميناء الفاو على وفق التطلعات والمكاسب المرجوة منه يمثل بحق علاقة فارقة في العراق الجديد ونقلة نوعية مهمة [٢٢].

هـ – قطاع النقل والبنية التحتية

يعد قطاع النقل من البنى الأساسية والعصب الرئيس لاقتصاد أي دولة ، كما أن له تأثيرات اقتصادية واجتماعية كبيرة، ويعتمد تطور وتوسع أي قطاع اقتصادي أو اجتماعي على مدى تجاوب قطاع النقل مع متطلبات التوسع والتطوير لذلك القطاع ، لذا فإن التأثيرات الاقتصادية المحتملة التي ستنجم عن إنشاء وتشغيل ميناء الفاو الكبير على البنية التحتية لقطاع النقل من خلال تطوير وتنشيط البنى الأساسية لذلك القطاع المتمثلة بالموانئ والطرق والسكك الحديد[٢٣]، إذ تأتي أهمية ميناء الفاو الكبير كونه جزءا مكملاً لمشروع القناة الجافة ، وهو من المشاريع الحيوية التي يتطلع العراق إلى إنجازها من خلال نقل البضائع عبر الموانئ العراقية والربط السككي بأوروبا عن طريق سوريا وتركيا، وبذلك يكون العراق حلقة الوصل بين الخليج العربي من جهة والبحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى، عبر ممر بري لبُعد أقصر وأقل تكلفة وأكثر أماناً ، ويبدأ مسار القناة الجافة من جنوب العراق عبر الموانئ حتى الحدود السورية في منطقة ربيعة بطول (١١٢٠) كم ، وعبر الأراضي السورية حتى المنفذ الحدودي التركي نصيبين مع سوريا بطول (٨٣) كم ، ثم الاتصال مع الشبكة العالمية للسكك داخل الأراضي السورية[٢٤] .

النتائج

١- إن الموقع الجغرافي الاستراتيجي للعراق في قلب الجزيرة أكسبه أهمية جيو سياسية كبيرة بسبب توسطه لطرق المواصلات العالمية بين القارات الثلاث (آسيا وإفريقيا وأوروبا) ، وهذه الأهمية نابعة من أهمية الخليج العربي الذي يقع العراق عند رأسه الشمالي.

٢- يعد ميناء الفاو الكبير من أهم المشاريع الاستراتيجية المهمة في شبكة الملاحة البحرية العالمية كونه يتوسط أوروبا من جهة ودول جنوب شرق آسيا من جهة أخرى، وفي حال إكمال بنائه سيوفر مبدأ الفرق في الكلفة والوقت لشركات النقل العالمية .

٣- تطوير الملاحة البحرية وإعطائها نقلة نوعية متطورة عالمياً، إضافة إلى تطور الاقتصاد العراقي وتنوعه من خلال هذا المشروع الذي يسمى (بالنفط البديل)، الذي سيدعم الشركات التجارية والاقتصادية بالبضائع اللازمة، وبكلفة أقل مما كانت تحصل علية بالسابق.

٤- إن تشغيل ميناء الفاو الكبير سيوفر فرص عمل أكبر مما هو مخطط له في حال تشغيله من خلال تفعيله للأنشطة الاقتصادية والخدمية الأخرى ، مما سيزيد من مستوى التشغيل والدخل والحد من البطالة .

٥- سيحدث ميناء الفاو الكبير تأثيرات اقتصادية مهمة للاقتصاد العراقي في حال تشغيله إذ إنه سيحقق إيرادات تعادل ستة أضعاف إيرادات الموانئ الحالية، كذلك سيعمل على تطوير البنى الأساسية لقطاع النقل لغرض تلبية الطلب المتوقع من الحمولات، والتي قدرت بكميات كبيرة .

المقترحات

١- العمل على تنشيط الموانئ التجارية الحالية وخصوصاً ميناءي أم قصر وخور الزبير لما لها من أهمية تجارية رئيسة في الاقتصاد العراقي.

٢- إدراج مشروع ميناء الفاو الكبير ضمن المشروعات الاستراتيجية الكبرى لكونه يندرج ضمن مشاريع وزارة النقل واتخاذ قرار يجعله هيأة مستقلة تشرف على تنفيذه.

٣- مواكبة الاتجاه العالمي في تطوير الأداء الوظيفي للموانئ العراقية من خلال إنشاء منظومة متكاملة داخل كل ميناء وجعل بعض الموانئ أو أجزاء منها مناطق حرة بوجه التجارة العالمية .

٤- القيام بحملات إعلامية محلية ودولية تعرف بأهمية الفاو ودوره وأثره على العراق والمنطقة والعالم لحشد التأييد المحلي والدعم العالمي، ويفضل أن يتخذ يوم افتتاحه مناسبة وطنية لما له من دور ستراتيجي في بناء الاقتصاد العراقي.

٥- تطوير الخبرات العراقية وتهيئة الكوادر اللازمة لاحتياجات الميناء على أسس علمية رصينة وطبقاً للمواصفات والمعايير الدولية .

الهوامش

(١) حسين حيدر الجزائري ، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة ، رسالة ماجستير ، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة البصرة ، ٢٠١٧ ، ص٣٥.

(٢)عمار عادل شامل ، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥ ، وزارة التخطيط ، دائرة تخطيط القطاعات ، ٢٠١٦ ، ص٤.

(٣) نبيل جعفر عبد الرضا واخرون ، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، جامعة البصرة ، العدد (٣٠) ، ٢٠١٦ ، ص١١٧.

(٤) خلود موسى واخرون ، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل ، الندوة العلمية،(ميناء الفاو الكبير)، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، ٢٠١١ ، ص٢٤٦.

(٥) نبيل جعفر عبد الرضا واخرون ، مصدر سابق ، ص١١٧.

(٦) قاسم عبد علي عذيب البهادلي ، الموانئ العراقية واثرها في قوة الدولة ، رسالة ماجستير ، كلية التربية – ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٠ ، ص٦٢.

(٧) قاسم عبد علي عذيب البهادلي ، مصدر سابق ، ص٦٣.

(٨) بان علي حسين المشهداني ، ميناء الفاو والقناة الجافة بين الموقع الاستراتيجي للعراق ومشروع طريق الحرير والحزام ، مجلة ابعاد اقتصادية ، المجلد (١١) ، العدد (٠٢) ، جامعة البصرة ، ٢٠٢١ ، ص٥٧.

(٩) ظلال جواد كاظم ، ميناء الفاو العراقي ، مجلة ابن خلدون ، المجلد الاول ، العدد (٣) ، الجزء (٢) ، جامعة الكوفة ، ٢٠٢١ ، ص١٣٢٦.

(١٠) مصطفى عبد الرسول احمد ، استراتيجية التنافس للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك – دراسة حالة ، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، جامعة المستنصرية ، العدد (٧٧) ، ٢٠١٨ ، ص١٤٩.

(١١) بشير هادي عودة واخرون ، الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي ، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ،٢٠٢١، ص٤٠.

(١٢) مصطفى عبد الرسول احمد، المصدر السابق ، ص١٤٩

(١٣)مصطفى عبد الرسول احمد ، المصدر السابق ،ص١٥٠

(١٤) محمد حسن عودة ، الاثار التنموية المتوقعة لأنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات انشاء ميناء مبارك، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، جامعة المستنصرية،العدد(٧٣) ، ٢٠١٨ ،ص٢٤٢.

(١٥)احمد اسماعيل ، اثر المشروعات المستقبلية على زيادة القدرة التنافسية لميناء الفاو الكبير بالعراق، وقائع مؤتمر الفاو الكبير ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، ٢٠٢١، ص١٦.

(١٦)الهام خزعل عاشور واخرون ، ميناء الفاو الكبير ركيزة اساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق وقائع مؤتمر الفاو الكبير ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، ٢٠٢١، ص١٥٧.

(١٧) الهام خزعل عاشور واخرون ، المصدر السابق ، ص١٥٨

(١٨) فراس محمد صبار الدليمي ، تحليل جيو سياسي للعلاقات العراقية الصينية للمدة (٢٠٠٣-٢٠٢٠) وتوقعاتها المستقبلية ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة تكريت ، ٢٠٢١ ، ص٨٧.

(١٩) نداء حسين عبدالله ، واقع البطالة في العراق ، بحث مقدم إلى المعهد العربي للحصول على شهادة الدبلوم العالي ، المعهد العربي للتدريب والبحوث الاحصائية ، بغداد ، ٢٠٠٦ ، ص١٤.

(٢٠) فراس محمد صبار الدليمي ، مصدر سابق ، س٨٨.

(٢١) نعمة محمد حبيب العبادي ، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي ، مجلة الخليج العربي ، جامعة البصرة ، المجلد (٤١) ، العدد (٣-٤) ، ٢٠١٣ ، ص١٣٩.

(٢٢) مصطفى كاظم ابراهيم التميمي ، العلاقة المكانية للبيئة البحرية بالأمن الوطني العراقي ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٨ ، ص٢٤٩.

(٢٣) حسين حيدر الجزائري ، مصدر سابق ، ص١٢١.

(٢٤) مصطفى عبد الرسول احمد ، مصدر سابق ، ص١٥٠.

المصادر

أولا : الأطاريح والرسائل

١. البهادلي ، قاسم عبد علي عذيب ، الموانئ العراقية واثرها في قوة الدولة ، رسالة ماجستير ، كلية التربية – ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٠ .
٢. التميمي ، مصطفى كاظم ابراهيم ، العلاقة المكانية للبيئة البحرية بالأمن الوطني العراقي ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٨ .
٣. الجزائري ، حسين حيدر ، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة ، رسالة ماجستير ، كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة البصرة ، ٢٠١٧ .
٤. الدليمي ، فراس محمد صبار ، تحليل جيوسياسي للعلاقات العراقية الصينية للمدة (٢٠٠٣-٢٠٢٠) وتوقعاتها المستقبلية ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة تكريت ، ٢٠٢١.

ثانياً : المجلات والدوريات

١. احمد ، مصطفى عبد الرسول ، استراتيجية التنافس للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك – دراسة حالة ، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، جامعة المستنصرية ، العدد (٧٧) ، ٢٠١٨ .
٢. شامل ، عمار عادل ، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥ ، وزارة التخطيط ، دائرة تخطيط القطاعات ، ٢٠١٦..
٣. العبادي ، نعمة محمد حبيب، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي، مجلة الخليج العربي، جامعة البصرة ، المجلد (٤١) ، العدد (٣-٤) ، ٢٠١٣ .
٤. عبد الرضا ، نبيل جعفر واخرون ، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، جامعة البصرة ، العدد (٣٠) ، ٢٠١٦ .
٥. عبدالله ، نداء حسين ، واقع البطالة في العراق ، بحث مقدم إلى المعهد العربي للحصول على شهادة الدبلوم العالي ، المعهد العربي للتدريب والبحوث الاحصائية ، بغداد ، ٢٠٠٦ .
٦. الهام خزعل عاشور واخرون ، ميناء الفاو الكبير ركيزة اساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق وقائع مؤتمر الفاو الكبير ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، ٢٠٢١.
٧. كاظم ، ظلال جواد ، ميناء الفاو العراقي ، مجلة ابن خلدون ، المجلد الاول ، العدد (٣)، الجزء (٢)، جامعة الكوفة ، ٢٠٢١ .
٨. المشهداني ، بان علي حسين ، ميناء الفاو والقناة الجافة بين الموقع الاستراتيجي للعراق ومشروع طريق الحرير والحزام ، مجلة ابعاد اقتصادية ، المجلد (١١) ، العدد (٠٢) ، جامعة البصرة ، ٢٠٢١.
٩. موسى ، خلود واخرون ، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل ، الندوة العلمية،(ميناء الفاو الكبير) ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، ٢٠١١ .
١٠. بشير هادي عودة واخرون ، الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي ، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ،٢٠٢١.

ثالثاً: الدوائر والجهات الرسمية

١. جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الاحصائية السنوية ، تقديرات سكان العراق ، ٢٠٠٩-٢٠٢١ ، لعام ٢٠٢١ .
٢. الشركة العامة لموانئ العراق ، التقرير السنوي لعام ٢٠٢١.
٣. وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، قسم الحسابات القومية ،٢٠٢١ .
٤. وزارة التخطيط ، المجموعة الاحصائية السنوية ، احصاءات السكان والقوى العاملة ، ٢٠٢١.
٥. وزارة النقل ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، ٢٠٢١.