ميناء الفاو والقناة الجافة بين الموقع الاستراتيجي للعراق ومشروع طريق الحرير والحزام

Faw Port and the Dry Canal between the Strategic Location of Iraq and the Silk Road and Belt Project

الأستاذ المساعد بان علي حسين المشهداني*
كلية الإدارة والاقتصاد – جامعة البصرة ، العراق
ban.ali@uobasrah.edu.iq

تاريخ الاستلام: 2021/08/15 تاريخ القبول: 2021/11/22 تاريخ النشر: 2021/12/30

ملخص:

يهدف البحث إلى بيان الواقع الحالي للموانئ التجارية العراقية والتحديات التي تواجهها والأهمية الإستراتيجية لميناء الفاو الكبير، حيث إن تنفيذه سيجعل من العراق جسراً يربط الشرق بالغرب، واستعرض البحث واقع القناة الجافة والتحديات التي تواجهها وطرق الربط للقناه الجافة في العراق مع مشروع طريق الحرير والحزام، أما منهجية البحث فتعتمد على التحليل الوصفي والجمع للبيانات والإحصاءات الحديثة من مختلف المصادر، وأهم النتائج المتوصل إليها هي أن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير يواجه تحديات داخلية وخارجية تعوق عملية تنفيذه، إما على مستوى القناة الجافة في العراق،التي تواجه تحديات كثيرة بعد عام 2003 ، وإماعلى مستوى طريق الحرير والحزام، فالربط السككي مابين العراق والصين يواجه تحديات تتمثل بنوعية التربة وعدم استقرار الأوضاعالأمنية.

الكلمات المفتاحية: ميناء الفاو، القناة الجافة، طريق الحرير، التحديات، العراق.

Abstract:

The research aims to clarify the current reality of the Iraqi commercial ports, the challenges it faces, and the strategic importance of the great port of Faw. As its implementation will make Iraq a bridge

---

* المؤلف المرسل: الاستاذ المساعد بان علي حسين المشهداني

linking the East to the West.The research reviewed the reality of the dry canal, the challenges it faces, and the methods of linking the dry canal in Iraq with the Silk Road and belt project. As for the research methodology, it depends on descriptive analysis and collection of recent data andstatistics from various sources. The most important results reached are that the implementation of the grand Faw port project faces internal and external challenges, which hinder its implementation process. At the level of the dry canal in Iraq, it faces many challenges after 2003.As for the Silk Road and the Belt, the rail link between Iraq and China faces challenges represented in the quality of the soil and the instability of the security situation.

Keywords:Faw port, dry canal, Silk Road, challenges, Iraq

مقدمة:

يُعد النقل البحري وسيله مهمة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي، وتبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي، إذ يتميز بكونهأرخص وسائل النقل للبضائع والركاب، فنشاط النقل البحري يُعد نشاطاً إنتاجيا مكملاً للأنشطةالإنتاجية القائمة في القطاعات الاقتصادية الأخرى، كالزراعة والصناعة والسياحة، فضلاً عن أهميته في التأثير بعناصر ميزان المدفوعات لما يحققه من إيرادات في حالة استغلال وتأجير الأساطيل التجارية الوطنية من قبل دول أخرى، وتعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لعملية توطن الصناعة ومواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، لما تمارسه تكلفة النقل البحري من تأثير مباشر في قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض. وتؤدي الموانئ العراقية دوراً في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية الإقليمية والعالمية، ولها أثر كبير في المردود الاقتصادي للعراق.

مشكلة البحث: يواجه مشروع الفاو الكبير تحديات داخلية تتمثل في ضعف التمويل والعجز الاقتصادي في توفير السيولة اللازمة، وتحديات خارجية تتمثل في تضرر مصالح بعض الدولالإقليمية المجاورة للعراق عند اكتمال إنشاء الميناء.

فرضية البحث: إنإنشاء ميناء الفاو الكبير سوف يغير خريطة النقل البحرية العالمية، وسيجعل من العراق جسراً يربط الشرق بالغرب، ويحول العراق إلىأهمقناة جافة في العالم.

هدف البحث:يهدف إلىبيانمايلي:

- الواقع الحالي للموانئ التجارية العراقية والتحديات التي تواجهها.
- الأهميةالإستراتيجية لميناء الفاو الكبير.
- الموانئ المنافسة لميناء الفاو الكبير.
- واقع القناة الجافة في العراق والتحديات التي تواجهها.
- مشروع طريق الحرير والحزام.

منهجية البحث: اعتمد الباحث على التحليل الوصفي، والجمع للبيانات والإحصاءات الحديثة من مختلف المصادر وتنظيمها وتحليلها، من أجل بيان واقع النقل البحري والبري في العراق.

أولا. الواقع الحالي للموانئ التجارية العراقية والتحديات التي تواجهها

يمتلك العراق أربعة موانئ تجارية هي:أم قصر، خور الزبير، أبو فلوس، المعقل، وتبلغ أعدادأرصفة الموانئ العراقية 48 رصيفاً بطاقة تصميمية 17,5 مليون طن. والجدول (1) الآتي يبين إجمالي المناولة للاستيراد والتصدير للموانئ التجارية الأربعة، إذ نلاحظ ارتفاع مجموع الطاقة الإنتاجية للموانئ التجارية من 11168044 مليون طن عام 2010 إلى 29638345 مليون طن عام 2019 ويرجع ذلك إلى زيادة عدد الوحدات من 2414 عام 2010 إلى 2715 في عام 2019

جدول (1) إجماليالمناولة للاستيراد والتصدير للموانئ التجارية الأربعة لسنوات مختارة

السنوات	أم قصر		خور الزبير		أبو فلوس		المعقل		المجموع	
	عدد الوحدات	الحمولة /طن (*)	عدد الوحدات	الحمولة /طن (*)	عدد المحطات	الحمولة /طن (*)	عدد المحطات	الحمولة /طن (*)	عدد الوحدات	الحمولة /طن
2010	1073	7545515	714	2809467	364	571061	263	242001	2414	11,168,044
2012	827	9314520	522	4188677	150	466860	711	839610	2210	14,809,667
2015	995	10949157	696	5159101	200	353803	374	539242	2265	17,001,303
2017	1469	13767031	859	7811537	173	633150	41	17443	2542	22,229,161
2019	1325	17240816	1116	11353486	233	1015449	41	28595	2715	29,638,345
المجموع	5689	58817038	3907	31322268	1120	3040323	1430	1666891	12146	94846520

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة،2021

(*) الحمولة / طن = الطاقة الإنتاجية، وهي تمثل الطاقة المتاحة لأرصفة الموانئ التي بالإمكانإجراء مناولة البضائع واستقبال البواخر عليها، وهي الحمولات الفعلية الواصلة من البواخر إلى الرصيف.

وتواجه الموانئ العراقية مجموعة من التحديات منها عدم تناسب إمكانات الموانئ العراقية مع إمكانات موانئ الدول المجاورة للعراق من حيث الأسعار والخدمات، مما أدى إلى عزوف السفن عنالقدوم 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، ولاسيما المواد الغذائية، وعدم تفعيل المختبرات المتوافرة لدى وزارة الصحة ووزارة التجارة، وعدم وضوح الخطط الاستيرادية والتصديرية للوزارات ذات العلاقة ليتم تنظيم عمل الموانئ. وللتغلب على التحديات المذكورة سابقاً يجب أن يتم الانتقال إلى مرحلة إنشاء موانئ

رئيسة قادرة على استقبال البواخر العملاقة، وتقليل كلف النقل لجعل الموانئ العراقية تنافسية مع الموانئ البديلة، وتهيئة مستلزمات القناة الجافة، والمباشرة في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير.

ثانياً .الأهمية الإستراتيجية لميناء الفاو الكبير

يقع ميناء الفاو في منطقة رأس البيشة في شبة جزيرة الفاو في محافظة البصرة جنوبي العراق وتبلغ تكلفته 4,6 مليارات يورو، وقُدرت طاقة الميناء المخطط إنشاؤه بحسب التصاميم التي وضعتها شركة استشارية إيطالية حوالي 99 مليون طن سنوياً، وتضمنت الخطط الأوليةلإنشاء الميناء إنشاء 100 رصيف، ويعد أحد أكبر موانئ الخليج العربي،إذ تتراوح الطاقة الإنتاجية الابتدائية للمشروع مابين 20-45 مليون طن سنوياً(السويعدي، 2021، ص1-2).والجدول (2) يستعرض الأهداف الكمية المستهدفة من إنشاء ميناء الفاو الكبير.

جدول (2) الأهداف الكمية المستهدفة من إنشاء ميناء الفاو الكبير

البيان	2018	2038
عدد أرصفة الحاويات	11-10	22
حاوية / السنة	3,000,000	7,000,000
عدد أرصفة البضائع العامة	7-6	22
طن / السنة	10,000,000	40,000,000

المصدر :(خطة التنمية الوطنية للسنوات 2010-2014 ، جمهورية العراق ، ص103)

ويواجه تنفيذ المشروع مجموعة من التحديات أهمها تحديات داخلية منها التذبذب في أسعار النفط، وهذا يؤثر في تمويل المشروع، وتأثير ظروف جائحة كورونا، إذ قلصت من التصاميم الأساسية للمشروع، وتحديات خارجية تتمثل في تضرر مصالح بعض الدول الإقليميةالمجاورة للعراق عند اكتمال إنشاء الميناء. إذ سيتصل الميناء بخط سكة حديد يربط الخليج العربي عبر الموانئ العراقية بشمال أوروبا من خلال تركيا، وهو مشروع استراتيجي لنقل البضائع يُعرف باسمالقناة الجافة. وإن هذا المشروع هو عبارة عن خط سكة حديد واصله من الموانئ الجنوبية إلى الحدود السورية في ربيعة، وبطول 1120 كم مخترقاً الأراضي السورية حتى المنفذ الحدودي التركي نصيبين مع سوريا، وبطول 83 كم، ثم يرتبطهذا الخط مع الشبكة العالمية للسكك داخل الأراضي التركية. وإن هذا الخط تعرض لعمليات التخريب والنهب بعد عام 2003، ولقد جرت عملية إصلاح لهذا الخط وتم افتتاحه في 6/1 عام 2009 بانطلاقأول قطار من طرطوس إلى بغداد وأطلق عليه بالقناة الجافة، ولكن بسبب الأحداث الأمنية الأخيرة في سوريا حالت دون تحريك القطارات من سوريا إلى تركيا، وهناك عراقيل تقف أمام حركة

القطارات عبر القناة الجافة، وهي إصرار سوريا على عدم خفض التعريفة بالنسبة لنقل البضائع المارة عبر أراضيها، وبالعكس عند الجانب العراقي والتركي التعريفة أقل بكثير، وهذا أدى بدوره إلى انخفاض عدد القطارات إلى قطار واحد أو قطارين يومياً (اسماعيل، 2013 ، ص2). وتتمثل مبررات إنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة عبر العراق وسوريا وتركيا باختصار المسافات التالية :-(مونس، 2014 ، ص71-72)

- ✓ المسافة البحرية بين ميناءي بومباي الهندي ومرسيليا الفرنسي عبر رأس الرجاء الصالح تصل إلى 18584 كم تقطع بالسفن في 28 يوماً،أما المسافة عبر العراق والبحر المتوسط فتقطع 12880 كم خلال 13 يوماً.
- ✓ تبلغ المسافة بين اليابان وأوروبا بالملاحة البحرية عبر المحيط الهادي –قناة بنما – المحيط الأطلسيأكثر من 5000كم مقارنة بطريق العراق – البحر المتوسط –أوروبا.
- ✓ المسافة البحرية بين ميناءي نيويورك واللاذقية السوري عبر البحر المتوسط تصل إلى 9500كم تقطع بالسفن في 18 يوماً وفي غضون ثلاثة أيام تنقل البضائع إلى موانئ الخليج العربي، في حين تستغرق 34 يوماً عبر رأس الرجاء الصالح بين موانئ نيويورك وموانئ الخليج العربي.

ثالثاً.الموانئ المنافسة لميناء الفاو الكبير

من أبرز الموانئ المهمة التي تتنافس مع ميناء الفاو الكبير نذكرها في الآتي:

- ❖ ميناء جبل علي في دولة الإمارات العربية المتحدة الذي يتميز بموقع إستراتيجي لكونه يقع على مفترق طرق التجارة العالمية عبر أكثر من 180 خط للشحن البحري، ويُعد ميناءً متكاملاً في مجالات النقل البري والبحري والجوي ومدعمابمنشآت لوجستية واسعة،ويستقبل جميع أنواع السفن من أي حجم، موجودة في الخدمة الحالية أو قيد الطلب، وتم تجهيز محطات الحاويات في الميناء ب23 رصيفاً و78 رافعة لتلبية احتياجات أكبر سفن الحاويات في العالم(الحمامي، 2019 ، ص 28-29).
- ❖ ميناء جوادر يتميز هذا الميناء بموقعة الاستراتيجي جنوب غرب باكستان، حيث يطل على بحر العرب بالقرب من مضيق هرمز الذي تعبر منه ثلث تجارة النفط العالمية،وأيضالوقوعه بين جنوب ووسط آسيا والشرق الأوسط، ويمثل جزءاً هاماً من طريق الحرير القديم الذي يربط الصين مع أوروبا وآسيا وإفريقيا، ويتميز بقربه من الصين إذ يُعد أقرب ميناء لإقليم (شينجيانغ)

الصناعي،إذ من خلاله يمكن لبكين أن تعبر بتجارتها براً على طول باكستان حتى تصل إلىجوادر، ومن ثم يتم نقل البضائع إلى دول الخليج العربي والشرق الأوسط،حيث حجزت المملكة العربية السعودية داخل ميناء جوادر محطة رئيسة ضمن مشروع الحزام وطريق الحرير من أجل الاستثمار في البنية التحتية للميناء، وتنفيذ أكبر مصفاة نفط في العالم داخل الميناء بقيمة 10 مليار دولار أمريكي من أجل اختزال مسافات التصدير التقليدية التي تمر عبر البحار، حيث يمكن اختصار الوقت بشكل كبير إذا ما ذهبت إلى الصين عبر ميناء جوادر الذي يبعد 380كم من سلطنة عُمان (الحمامي، 2019 ، ص63-70).

- ميناء تشابهار يتمتع بموقع جغرافي مهم يقع على ساحل البحر العربي، ويرتبط مع بحر قزوين بخطوط النقل البري، ويرتبط بخطوط السكك الحديدية مع روسيا وأوروبا، ويستقبل السفن الكبيرة العابرة للقارات، وتصل طاقته الاستيعابية إلى 8,5 مليون طن،حيث ساهم في تقليل التكاليف والتسريع في الوصول إلى الدول المطلة على المحيط الهندي وآسيا الوسطى وأفغانستان، وهناك خطط لإنشاء طريق سريع يربط تشابهار بالطريق الدولي بين محافظتي قندهار وهرات ومشروعين للسكك الحديدية،الأول تنفذه الهند ويربط تشابهار بمنطقة حاجيغاك Hajigak وهو بطول 900 كم ، والثاني بدأت إيران بتنفيذه ويربط محافظة هرات غرب أفغانستان بمدينة مشهد شمال إيران ومنها يتجه إلى الأراضي التركية (الحمامي، 2019 ، ص 48-52) .

رابعا. واقع القناة الجافة في العراق والتحديات التي تواجهها

القناة الجافة تكون على نوعين، وهي كالآتي: النقل بالسكك الحديدية،والنقل البري بالسيارات وسوف نتناول كلا منهما بالشرح المفصل:

1. **النقل بالسكك الحديدية:**

يُعد العراق من الدول الرائدة في استعمال النقل بالسكك الحديدية في المنطقة لما يمتلكه من شبكة كبيرة تغطي أجزاء واسعة من البلد، إذ بدأ تشغيل أول خط حديدي لعربات الترام عام 1869 بغداد – الكاظمية ثم أنشئ فيما بعد خط مشابه يربط مدينة النجف بمدينة الكوفة، وفي الحرب العالمية الأولى حصلت ألمانيا على امتياز من الدولة العثمانية لإنشاء سكة حديد بنظام قياسي يبدأ من حيث تنتهي سكة حديد الأناضول في قونيا، ولقد قسم المشروع إلى أربع مراحل (قونيا– اضنة) ، (اضنة – حلب) ، (حلب – الموصل) ، (الموصل – بغداد)(العراقية، 2021 ، ص2). ويرتبط النقل

بالسكك الحديدية ارتباطاً أساسياً بالنقل البحري وموانئه،إذ لايمكن الاستغناء عنة لدوره في تحقيق متطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلد، إذ ينقل من خلاله البضائع والسلع والمواد الأولية مختلفة الأنواعوالأحجام والحصول على أرباح من خلال القيام بعملية النقل. والجدول3 يبين عدد المحطات العاملةوأطوال خطوط سكك الحديدكم حسب الخط والنوع لسنة 2019.

جدول (3) عدد المحطات العاملةوأطوال خطوط سكك الحديدكم حسب الخط والنوع لسنة 2019

اسم الخط	عدد المحطات العاملة	أطوال الخطوط كم		الخط المزدوج	المجموع
		رئيسي	فرعي		
بغداد– بصرة– معقل	30	552	303	416	1,271
بغداد– الموصل– ربيعة	10	517	119	-	636
بغداد – القائم –حصيبة	2	376	237	104	717
كركوك –بيجي– حديثة	1	252	17	-	269
المجموع	43	1,697	676	520	2,893

المصدر :(وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات نشاط سكك الحديد لسنة2019 ، ايار 2020 ، ص14)

ويعد خط سكة حديد امقصر – البصرة – بغداد الخط الوحيد العام لمادة الإسمنت من معمل إسمنت امقصر والحبوب من سايلو امقصر، فضلاً عن نقل الحاويات من ميناء امقصر الشمالي و الجنوبي إلى بغداد عن طريق عربات النقل بسكة الحديد في العراق (الحجاج، 2015 ، ص115). والجدول التالي (4) يبين نشاط منظومة سكك الحديد في نقل البضائع للسنوات 2009- 2019

جدول (4) نشاط منظومة سكك الحديد في نقل البضائع للسنوات 2009– 2019

السنة	أطوال الخطوط كم	مسارات خطوط النقل بالسكك الحديدية	كمية البضائع المنقولة بأجر ألف طن	عدد الكيلومترات الطنية المقطوعة مليون طن/كم	الإيرادات المتحققة مليون دينار من نقل البضائع
2009	2370	ميناء أم قصر–بصرة – بغداد	644	170	79388
2010	2607	ميناء أم قصر –بصرة– الموصل	995	249	116065
2011	2627	ميناء أم قصر – بغداد –حصيبة	660	199	10084

2012	2370	ميناء ام قصر – صقلاوية– كركوك	850	203	10096
2013	2370	ميناء أم قصر – بغداد	1703	231	11575
2014	2370	ميناء أم قصر – بغداد – الموصل – القائم	1067	149	7022
2015	2890	ميناء أم قصر – بغداد – القائم	318	71	3316
2016	2893	ميناء أم قصر – بغداد	52	19	819
2017	2373	ميناء أم قصر – بغداد	104	55	1560
2018	2373	ميناء أم قصر – بغداد	356	199	4644
2019	2893	ميناء أم قصر – بغداد	372	190	5206
المجموع	28136	-	7121	1735	249775

المصدر : الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية : (وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، جمهورية العراق، إحصاءات نشاط سكك الحديد للسنوات 2013،2010 ، 2015 ، 2017 ، 2019 ، ص5)

وهناك مجموعة من التحديات التي تواجه نظام النقل بالسكك الحديدية في العراق، وتتمثل فيمايلي:

- ❖ الظروف الأمنية وما تسببه من أضرار في خطوط السكك وورش الصيانة والمرافق والإشارات والاتصالات وصعوبة معالجتها.
- ❖ التجاوزات والمعابر غير الأصولية على خطوط السكك وتقاطعاتها مع الطرق الرئيسة داخل المدن.
- ❖ عدم إمكانية تأهيل خطوط السكك الرئيسة واستكمال الخط المزدوج حيث أن قدم واستهلاك قضبان السكة الحديدية لكل من خطي بغداد –الموصل، وبغداد – البصرة جعلهما غير ملائمين لمتطلبات تسيير القطارات بسرعات وحمولات مقبولة بالحد الأدنى.
- ❖ قدم أغلب الوحدات المتحركة العاملة (عربات، قاطرات، شاحنات) وعدم توافر المواد الاحتياطية الضرورية من أجل الصيانة.

وهناك مجموعة من المشروعات المستقبلية للربط السككي بين العراق والدول المجاورة، وهيكالآتي:

☒ الربط السككي مع إيران ويبدأ من مدينة الشلامجة المحاذية للعراق ثم ينتقل إلى مدينة البصرة، ويبلغ طوله 50 كم، ويشمل تشييد جسر متحرك بطول 800 م وصولاً إلى سوريا عن طريق البوكمال ودير الزور ثم اللاذقية المطلة على البحر المتوسط، وتبلغ كلفة مد الجسر السككي نحو 10 مليارات دولار، ويتحمل الجانب العراقي تكلفة هذا المشروع.

☒ مشروع الربط السككي مابين دولةالإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية ثم العراق والمملكة الأردنية ثم حيفا، ومع إمكانية الربط مع سوريا مستقبلاً عند استقرار الأوضاعالأمنية، وسوف يسهم هذا المشروع في دعم اقتصاديات الدول التي يمر بها الخط السككي، إذ يتوقع في عام 2030 عندما يتم تنفيذه تصل قيمة النمو للاقتصاد الإقليمي 15 مليار دولار للأردن، 25 مليار دولار للعراق، 80 مليار دولار للسعودية، 85 مليار دولار للإمارات، 45 مليار دولار للكويت وقطر والبحرين وسلطنة عُمان، ومن الأهداف الرئيسة للمشروع إيجاد مواصلات أقصر وأسرع وأقل كلفة وأكثرأماناً(رزق، 2020 ، ص 1-2).

والخريطة التالية توضح طريقة الربط السككي مع دول الجوار للعراق

الشكل رقم (1) خريطة طريقة الربط السككي مع دول الجوار للعراق

المصدر:https://thenewkhalij.news/article/128640

وعليه فإن شبكة النقل العالمية بين الشرق والغرب (شرق آسياوأوروبا) لن تتكامل من دون مرورها عبر الأراضي العراقية، وهذا يحتم على العراق تطوير البنية التحتية لشبكة النقل الخاص به، ولاسيما السكك الحديدية كونها مناسبة ورخيصة للمسافات الطويلة. ولقد تم تقدير كمية بضائع الترانزيت المتوقع نقلها عن طريق الموانئ العراقية إلى تركيا وسوريا وأوروبا بحدود 35 مليون طن سنوياً

كحاله اعتيادية و60 مليون طن كحالةمتفائلة، وهذا يتطلب إنشاء خط سكك حديد مزدوج خاص لنقلها، مع ضرورة وجود شبكة جيدة من السكك في سوريا وتركيا.

2. **النقل البري بالسيارات:**

يحتاج النقل البحري إلى تكامل في حلقة مرور البضائع المصدرة والمستوردة، وفي العراق نجد أن النقل البحري يرتبط بشبكة من الطرق البرية، سواء أكانت طرق سيارات أم سكك حديد، من خلال عملية التكامل مابين النقل البحري ووسائل النقل الأخرى. وهناك مجموعة من الأنماط الرئيسة لهذه الطرق التي تربط موانئ العراق التجارية، وهي كالآتي: (الحجاج، 2015 ، ص 112-113)

- ✓ طريق الفاو – البصرة – العمارة – الكوت – بغداد – كركوك – الموصل – أربيل، ويبلغ طوله 1143كم.
- ✓ طريق أم قصر- زاخو،ويبدأ من ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي ويتجه بمحاذاة الضفة اليمنى لشط العرب عند المعقل ثم يتجهإلى هور الحمار في الجانب الغربي ويقترب من الجانب الأيمن لنهر الفرات عند السماوة متجهاً نحو مدينة الديوانية والحلة وبغداد ويتجه نحو غرب الفرات ليصل إلى الموصل ثم يتجه نحو زاخو بطول 1231كم، وهو من أهمأنماط النقل البري بالعراق لكونه يربط العراق مع تركيا شمالاً وجنوباً بموانئ العراق التجارية المطلة على الخليج العربي
- ✓ طريق خانقين – بغداد – الرمادي – الرطبة بطول 733كم ومن الرمادي متجهاً نحو القائم بطول 284 كم ويربط العراق بالأردن وسوريا.
- ✓ طريق ميناء أبو فلوس يتجه من مدينة البصرة مروراً بميناء المعقل ويتجه نحو كربلاء- الرمادي- الرطبة ويبلغ طوله 1200كم .
- ✓ طريق البصرة- بغداد- كربلاء- عرعر ويبلغ طوله 1300كم.

وقبل عام 2003 كانت شبكة الطرق الخارجية للعراق جيدة من حيث الكفاءة والطاقة الاستيعابية، ولكنها بعد عام 2003 وما تلاها تعرضت إلى تدهور كبير وأصاب معظم أجزائها الدمار والتلف بسبب العمليات العسكرية والتخريبية وقلةأعمال الصيانة الدورية والطارئة،وأدى ذلك إلى انخفاض مستوى كفاءة شبكة الطرق إلى مستويات متدنية وانخفاض طاقاتها الاستيعابية، فضلاً عن فقدان وتلف لوحات الدلالة والتحذير والإرشاد للطرق الخارجية والطرق السريعة. والجدول التالي (5) يبين حركة النقل البري العراقي لعام 2018- 2019إذ بلغ حجم الإيرادات المتحققة نحو 68,808

مليون دينار عراقي في عام 2019 وبنسبة 4,8- % من حجم الإيرادات المتحققة في عام 2018 والبالغة 72,280 مليون دينار عراقي.

جدول (5) حركة النقل البري العراقي لعام 2018-2019

البيان/ السنة	2018	2019	نسبة التغيير %
إجماليالإيراداتالمتحققة للشركة العامة للنقل البري مليون دينار عراقي	72,280	68808	4,8 -
عدد التنقلات المتحققة	49960	33591	32,7 -
الكميات المنقولة من البضائع والمواد الأخرىالمنقولة طن	2080340	1736941	16,5 -

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية :- وزارةالتخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء ، جمهورية العراق، إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع لسنوات 2018-2019 ، 2020.

أما الجدول (6) فيبين البضائع والسلع المنقولة بواسطة مركبات القطاع العام والخاص والجهة المستفيدة ومساراتها لعام 2019 إذ يظهر فيها ارتفاع الحمولات الطنية من القطاع الخاص إلى 1251713 مليون طناً بالمقارنة مع الحمولات الطنيةالمنقولة من قبل القطاع العام إذ بلغت 485228 طناً.

جدول (6) البضائع والسلع المنقولة في مركبات القطاع العام والخاص والجهة المستفيدة ومساراتها لعام 2019.

نوع البضائع	القطاع الخاص	القطاع العام	الجهة المستفيدة	مسارات النقل في الميناء
حنطة	56795	256482	وزارة التجارة	أم قصر – بين المحافظات
رز	398699	106579	وزارة التجارة	أم قصر – بين المحافظات
معدات كهربائية	37625	6300	وزارة الكهرباء	أم قصر – داخل وبين المحافظات
معدات كهربائية	-	11025	وزارة الكهرباء	أم قصر – بين المحافظات
أسمدة	383955	-	وزارة الزراعة	أم قصر – بين المحافظات
بذور حنطة	5071	14518	وزارة التجارة	أمقصر – بينالمحافظات

حاويات	-	105	الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية	مطاربغداادلدولي – المحافظاتكافة
كاز	-	756	وزارة النقل الشركة العامة للنقل البري	بيجي– بغداد
كاز	-	8784	وزارة الموارد المائية	بيجي– بغداد
سيارات	-	455	محافظة صلاح الدين	أم قصر – محافظة صلاح الدين
أكياس طحين	369568	-	وزارة التجارة	أم قصر – بين المحافظات
أجهزة ومواد متنوعة	-	583	جهات مختلفة	أم قصر – بين المحافظات
حنطة محلية	-	66717	وزارة التجارة	أم قصر – بين المحافظات
مواد انتخابات	-	12924	المفوضية العليا للانتخابات	أم قصر – بين المحافظات
المجموع	1251713	485228	–	–

المصدر: الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي (وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، جمهورية العراق، إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع لسنة 2019 ، 2020)

خامساً. مشروع طريق الحرير والحزام

أعلنت الصين في عام 2013 عن مبادرتها بإنشاء طريق الحرير الجديد، وهو عبارة عن شبكة من الموانئ وسكك الحديد وسيربط هذا الطريق مايقارب 65 بلداً حول العالم. ومن أهمأهداف هذا الطريق الجديد هو مد خطوط أنابيب الغاز الطبيعي والنفط وتشييد شبكات الطرق وسكك الحديد ومد خطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الانترنيت، وتبلغ التكلفة التقديرية لهذا المشروع حوالي 47 مليار دولار أمريكي، ويتكون الطريق البري للحرير من ستة ممرات يمتد من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط وهي كالآتي :(جبر، 2017 ، ص162-163)

- ❖ الجسر البري الاوراسي الجديد ويمتد من غرب الصين إلى روسيا الغربية.
- ❖ ممر الصين – منغوليا – روسيا ويمتد من شمال الصين إلى الشرق الروسي.

- ممر الصين –آسيا الوسطى –آسيا الغربية ويمتد من غرب الصين إلتركيا.
- ممر الصين – شبة جزيرة الهند الصينية ويمتد من جنوب الصين إلسنغافورة.
- ممر الصين – باكستان ويمتد من جنوب غرب الصين إلباكستان.
- ممر بنغلادش – الصين – الهند – ميانمار الذي يمتد من جنوب الصين إلى باكستان.

أما الطريق البحري للحرير فيتضمن إنشاء ممرات بحرية تربط الصين بقارة أوروبا بداية من بحر الصين الجنوبي مروراً بالمحيط الهندي، ومن بحر الصين الجنوبي مروراً بجنوب المحيطالهادئ.

ولقد وقعت سبع دول عربية معاهدة طريق الحرير مع الصين، وهي المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ودولة الكويت ودولة قطر وسلطنة عُمان والمملكة الأردنية الهاشمية وجمهورية مصر العربية، إذ انضمت هذه الدول إلى البنك الآسيوي للاستثمار الذي أنشأته الصين ضمن منظومة مالية من أجل تمويل المشروع(صلاح، 2018 ، ص5-6). وإن تطبيق مبادرة الحزم والطريق المعروفة بـ (طريق الحرير) سيجعل من العراق مركزاً تجارياً عالمياً ولوجستياً، لكون العراق يعد نقطة اتصال مابين آسيا وأوروبا وإفريقيا ومركزاً للتجارة وبوابة للأسواق العالمية. ولكن هناك تحديات تقف بوجه تنفيذ الربط السككي مع طريق الحرير في العراق وهي أنأجزاء كبيرة من شبكة السكك الحالية في العراق تعاني من التقادم في تصاميمها وعطل أنظمةالإشارات والاتصالات، ونوعية التربة التي يمر بها مسار الخط بغداد-البصرة،أما خط بغداد-الرمادي فتكثر المياه الجوفية فيه، أما خط بغداد – الموصل وخط بغداد – كركوك –اربيل فهي تربة صخرية غير صالحة لعملية بناء سكك الحديد،وإذا ماتمت عملية البناء فستكون ذات تكاليف عالية، ولاسيما الصخور البلورية الناتجة من التعرية الهوائية، وأخيرا الظروف الأمنية غير المستقرة التي يمر بها العراق.

خاتمة:

يواجه تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير تحديات داخلية وخارجية، مما يعوق عملية تنفيذه، أما على مستوى القناة الجافة في العراق فهي تتمثل بنظامين للنقل،الأول نظام النقل السككي، فإنه يعاني من تحديات متمثلةفي الظروف الأمنية وعدم إمكانية تأهيل الخطوط الرئيسة، والثاني نظام النقل البري بالسيارات، وهذا أيضا يعاني من تحديات بعد عام 2003، إذ تعرضت الطرق إلى الدمار والتلف بسبب العمليات العسكرية والتخريبية، أما على مستوى طريق الحرير والحزام فالربط مابين العراق والصين

يواجه تحديات بالربط السككي تتمثل في نوعية التربة وعدم استقرار الأوضاعالأمنية والتكلفة العالية للربط السككي وصيانة خطوط سكك الحديد.

أبرز التوصيات الخاصة بالدراسة:

1-تخصيص مبالغ لتطوير وتوسيع وتحديث الموانئ الحالية الأربعة التجارية أوعرضها للاستثمار، وتطوير البنية التحتية لشبكة النقل الخاص بالعراق،ولاسيما السكك الحديدية، كونها مناسبة ورخيصة للمسافات الطويلة.

2-إن النقل السككي في العراق باتجاه واحد ذهاباً وإيابا يؤثر في حركة القطارات، ويضاعف من الوقت لنقل البضائع، ومن أجل رفع كفاءة النقل السككي في العراق يجب أن تكون أنظمة النقل بخطين أحدهما ذهاب والآخرإياب، وهذا سوف يضمن نقل كميات إضافية من الحمولات وبكلا الاتجاهين.

3-بالنسبة للنقل بالطرق فالعراق يمتلك طريق نقل سريع يربط جنوب العراق إلى الحدود السورية والأردنية، ولغرض تشجيع استخدام الشاحنات الضخمة لنقل الحاويات ضرورة قيام الجهات المسؤولة بتوفير محطات استراحة للشاحنات والسائقين، وتوفير مستوصفات لتقديم الخدمة الطبية وورش تصليح وتوفير الأمن لسالكي الطريق وتوفير الصيانة الدورية لهذا الطريق، وفي حال توافر هذه الخدمات ستساعد على تنشيط تجارة الترانزيت وزيادة في الطاقة النقلية بالنسبة للقناة الجافة في العراق، سواء أكانت نقلاً سككيا أم نقلاً برياً بالسيارات.

قائمة المراجع

- الحمامي، كاظم فنجان،2019، حروب مينائية مرتقبة، الطبعة الأولى، دار الكتب والوثائق في بغداد، العراق
- الحجاج، نجم الدين عبد الله نجم،2015، تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في تحقيق التنمية الاقتصادية دراسة في جغرافية النقل، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية التربية للعلوم الإنسانية، غير منشورة، جامعة البصرة، العراق.
- جبر، نهلة محمد أحمد، 2017، طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة، شؤون عربية، المجلد 17، العدد1، الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، مصر، الصفحات 162-163.
- صلاح، علي، 2018، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارج؟اتجاهات الأحداث، العدد 26، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة،الإمارات، الصفحات 5-6.

- مونس، محمد زباري، 2014، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد 18، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العراق، الصفحات 71-72.
- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، جمهورية العراق، إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع لسنة 2019، 2020
- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، جمهورية العراق، إحصاءات نشاط سكك الحديد لسنة 2019، 2020.
- وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، 2021.
- عامر عبد الجبار اسماعيل، القناة الجافة حقيقة أم وهم، تاريخ النشر 2013/4/28، تاريخ الاطلاع 2021/1/13 https://kitabat.com/2013/04/28
- علي السويعدي ، الفاو الكبير مشروع عراقي ضخم يتحدى الفساد ومصالح الخارج ، تأريخ النشر2021/4/12 ، تأريخ الاطلاع 2021/5/4

https://al-ain.com/article/port-faw-iraq-importance

- محمد ابو رزق، حلم إسرائيلي إلى أين وصل مشروع سكة الحديد بين حيفا والخليج، تاريخ النشر 2020/11/17، تأريخ الاطلاع 2021/5/15 http://khaleej.online/xrwo98
- الشركة العامة لسكك الحديد العراقية،ويكبيديا ، تاريخ الاطلاع 2021/6/1

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%B1%