



# وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات الاستراتيجية والأهمية المستقبلية

تقديم وتحرير

أ. م. د. قيس ناصر راهي

مدير المؤتمر

المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي

بالتعاون مع الشركة العامة لموانئ العراق

للمدة من ١٥ - ١٦ / ١٢ / ٢٠٢١

ISBN:978-9922-21-222-7





## اللجنة العلمية للمؤتمر

الصفة	مكان العمل	الاسم	ت
رئيساً	مدير مركز دراسات البصرة والخليج العربي	أ.م.د. قيس ناصر راهي	١
عضواً	جامعة البصرة - كلية الإدارة والاقتصاد	أ.د. نبيل جعفر المرسومي	٢
عضواً	عميد كلية العلوم السياسية في جامعة ميسان	أ.د. مرتضى شنشول ساهي	٣
عضواً	عميد كلية العلوم السياسية في جامعة النهريين	أ.م.د. علي فارس حميد	٤
عضواً	مدير مركز الدراسات الدولية والاستراتيجية	أ.د. ابتسام العامري	٥
عضواً	المدير التنفيذي لمركز الرافدين للحوار	أ.د. حسن لطيف الزبيدي	٦
عضواً	مدير مركز أكد للدراسات الاقتصادية والمالية	أ.د. أحمد جاسم جبار	٧
عضواً	مدير مركز البيان للدراسات والتخطيط	أ.م.د. علي طاهر الحمود	٨
عضواً	جامعة البصرة - كلية القانون	أ.د. محمد عطوان	٩
عضواً	جامعة البصرة - كلية القانون	أ.د. علي عبد العال الأسدي	١٠
عضواً	جامعة البصرة - كلية الإدارة والاقتصاد	أ.م.د. أحمد صدام عبد الصاحب	١١
عضواً	جامعة البصرة - مركز دراسات البصرة والخليج العربي	أ.م.د. مريم خير الله خلف	١٢
عضواً	جامعة البصرة - مركز دراسات البصرة والخليج العربي	أ.م.د. حسين قاسم محمد	١٣
عضواً	جامعة البصرة - مركز دراسات البصرة والخليج العربي	أ.م.د. سونيا ارزروني وارتان	١٤
عضواً	جامعة البصرة - مركز دراسات البصرة والخليج العربي	أ.م.د. الهام خزعل ناشور	١٥
عضواً	جامعة ميسان - كلية العلوم السياسية	أ.م.د. حسين عبد الحسن مويج	١٦
عضواً	جامعة البصرة	أ.م.د. محمد ناصر فارس	١٧
عضواً	جامعة البصرة - مركز دراسات البصرة والخليج العربي	م.د. محمد نجاح محمد	١٨

### المراجعة والإشراف الفني

م.د. حازم حميد جبر

أ.م.د. علي جودة صبيح

م. مدير. حوراء كاظم جواد

تنبيه: إن جميع الآراء الواردة في هذا الكتاب تُعبر عن رأي كاتبها، ولا تُعبر بالضرورة عن الجهة المنظمة للمؤتمر .



## فهرست الابحاث

الصفحة	الباحث	الموضوع
٥	أ.م.د. قيس ناصر راهي مدير المؤتمر	مقدمة
<b>المحور الأول/ الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير</b>		
١١	الدكتور أحمد إسماعيل	١ أثر المشروعات المستقبلية على زيادة القدرة التنافسية لميناء الفاو الكبير بالعراق
٣٠	أ.د. بشير هادي عودة أ.م.د. راضي عبيد نعيمش	٢ الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي
٤٧	أ.د. عبد الوهاب محمد جواد الموسوي الباحثة سوسن جواد كاظم	٣ ميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي
٦٧	السيد امجد راضي حسن أ.د. حمدي شاکر مسلم الايدامي	٤ الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق (رؤية استشرافية)
٨٧	أ.د. حيدر نعمة بخيت الباحث فلاح حسن الاميري	٥ ميناء الفاو الكبير ودوره في تحقيق اهداف التنمية المستدامة ٢٠٣٠ في العراق: تحليل الواقع واستقراء المستقبل
١١١	أ.م.د. عماد مؤيد جاسم	٦ ميناء الفاو الكبير ودوره في التجارة العالمية: رؤية مستقبلية للتحويل في أنماط التجارة وسياسات النقل وأثرها في الأهمية المكانية للميناء
١٣٩	أ.م.د. د. عروبة رشيد علي البدران الموسوي أ.م.د. عبد الرضا ناصر محسن	٧ دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق ابعاد التنمية المستدامة (الاقتصادي، البيئي، الاجتماعي)

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الصفحة	الباحث	الموضوع
١٥٣	١. م. الهام خزعل عاشور ١. م. د. مريم خيرالله خلف	٨ ميناء الفاو الكبير ركيزة أساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق
١٧٩	الباحث/ حسين حيدر محمد الجزائري	٩ الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة
<b>المحور الثاني/ أهمية ميناء الفاو الكبير في العلاقات الدولية</b>		
٢٠٢	Dr. Recep Yorulmaz Dr. Watheq Alsadoon	Potential Impacts of the Great Faw Port Project on Turkish-Iraqi Economic Relations
٢٣٢	د. إبراهيم فيصل العبيدي أ.د. ابتسام محمد العامري	١١ ميناء الفاو الكبير والعلاقة في إطار التعاون العراقي - الصيني
٢٥٢	أ.د. جاسم يونس محمد الحريري	١٢ دور ميناء الفاو الكبير في التوازنات الدولية
٢٦٣	أ.د. عامر هاشم عواد أ.د. بيداء محمود أحمد	١٣ تأثير انشاء ميناء الفاو الكبير على العلاقات العراقية الكويتية
٢٨٢	اللواء البحري الركن المتقاعد الدكتور عماد علو	١٤ ميناء الفاو الكبير التحديات والتهديدات الأمنية في بيئة اقليمية مضطربة (رؤية مستقبلية)
٢٩٦	١.م.د حيدر علي حسين ١.م.امجد زين العابدين طعمة	١٥ ميناء الفاو الكبير: بين التوجهات العراقية والادراك الاستراتيجي الإقليمي
٣١٠	أ.م.د. علي سلمان صايل السلامي	١٦ الأبعاد السياسية والاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاساته على التنافس الاقليمي والدولي
٣٢٤	أ.م. مناف مرزة نعمة	١٧ دراسة استشرافية لدراسة الاثار الجيو- الاقتصادية لميناء الفاو الكبير على التجارة الخارجية للعراق في ضوء استراتيجيات طريق الحرير
<b>المحور الثالث/ الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير</b>		
٣٤٢	المدرس الدكتور أنور إسماعيل خليل	١٨ الأبعاد الجيوبولتيكية والجيوستراتيجية لميناء الفاو
٣٦٤	د. أحمد مشعان النجم	١٩ ميناء الفاو الكبير واهميته الجيوستراتيجية والجيوسياسية
٣٨٢	المدرس ميران حسين حسن	٢٠ البعد الجيوبولتيكي والاستراتيجي لمشروع ميناء الفاو

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الصفحة	الباحث	الموضوع
<b>المحور الرابع / الاستثمار في ميناء الفاو الكبير</b>		
٣٩٨	أ.م.د. فواز خلف ظاهر أ.م.د. ظافر مدحي فيصل	٢١ الاستثمار في ميناء الفاو الكبير- المعوقات والحلول
٤١٣	أ.م. باسمة كزار حسن	٢٢ ميناء الفاو بين الواقع الفعلي والاستثمار المستقبلي
٤٤١	د. عبدالله تركي حمد العيال	٢٣ التنظيم القانوني لاستثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير دراسة قانونية في ظل قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ النافذ المعدل
<b>المحور الخامس / التجارب الحديثة في ادارة الموانئ</b>		
٤٥٧	ا.م.د. احمد عدنان عزيز الميالي	٢٤ حوكمة ادارة الموانئ: رؤية علمية معاصرة
٤٧٤	مرشد بحري اقدم فاضل سوادي مفتاح الإبراهيمي	٢٥ أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تحسين أداء محطات الحاويات بميناء الفاو الكبير بالعراق
٤٩٢	م.م. مريم سالم جبار م. عرفات ناصر جاسم م. اريج كريم رحمان	٢٦ إدارة الموانئ الذكية في ظل التطورات التكنولوجية ( ميناء الفاو الكبير نموذجا مستقبلي )
٥١٢	م. م. علي حمزة جبر م. م. علي مجيد خليل	٢٧ التنظيم القانوني لجودة ادارة الموانئ - دراسة تطبيقية في ضوء التشريع العراقي -
<b>المحور السادس/ الاعلامي</b>		
٥٢٦	د. هشام فاروق توفيق	٢٨ التضليل الاعلامي ضد مشروع ميناء الفاو....دراسة في آليات صناعة الكذب
<b>توصيات المؤتمر</b>		
٥٤٢		

## المقدمة

أ.م.د. قيس ناصر راهي

مدير مركز دراسات البصرة والخليج العربي

qais.rahai@uobasrah.edu.iq

يُروى عن حكيم الاسلام الامام علي ابن ابي طالب (ع)، قوله: "ما من حركة إلا وأنت محتاج فيها إلى معرفة. وفي وقتنا الراهن، يمكن القول إن المعرفة هي السلطة على حد تعبير أحد المفكرين، إلا أن هذه السلطة تحتاج إلى تنظيم، والجامعة في اغلب دول العالم هي من تنظم المعرفة، ومركز الدراسات هو أداة الجامعة في تنظيم ما ذُكر، فضلاً عن ضرورة تواصله مع المجتمع والسلطة، بما يُساعد صنّاع القرار على محاولة حل المشكلات، هذا ما ينبغي أن يكون .

إن المراكز العالمية تشتغل وفق مفهوم الفرق والمشاريع البحثية الاستراتيجية، لهذا قد اشتغل مركزنا خلال الأشهر الماضية على ثلاثة ملفات رئيسة تُعنى بالشأن البصري(المحلي)، الأول هو ملف الأمن وقد ساهم المركز في التأسيس لمجلس البصرة للوقاية من الجريمة التابع إلى ديوان محافظة البصرة، ومن خلال هذا المجلس تُقدم المشورة إلى الأجهزة الأمنية، فضلاً عن الاشتغال على مشروع هوية البصرة الحضارية الذي يتضمن اقامة الندوات والملتقيات التي تُعنى باستعادة هوية البصرة -وهذا المشروع قيد العمل-، أما المشروع الثالث الذي اشتغلنا عليه في الاشهر الماضية، فهو مشروع الأجيال، مشروع ضمان سيادة العراق، فبعد الزيارات الميدانية للمشروع، واللقاءات المستمرة مع المسؤولين في الشركة العامة لموانئ العراق، ارتأت جامعة البصرة، ممثلة بمركزنا إقامة المؤتمر الأول عن الميناء بعنوان: (ميناء الفاو الكبير: التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية) ووجدنا كل الاهتمام من الشركة العامة لموانئ العراق والمساهمة الفاعلة برعاية هذا المؤتمر، ممثلة بمديرها العام الدكتور المهندس فرحان الفرطوسي، الذي كان ساندا لعمل مركزنا في الأشهر الماضية .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

مع تأكيد القول أن كل ما ذكرته لم يكن بإمكاننا العمل عليه، لولا التأييد والحث على الاهتمام به من السيد رئيس جامعة البصرة الاستاذ الدكتور سعد شاهين حمادي، والسيد مساعد رئيس الجامعة للشؤون العلمية الاستاذ الدكتور زكي عبدالله احمد .

إن الاهتمام بميناء الفاو الكبير، ليس معرفياً فحسب، إنما هو موضوع يشغل اهتمام الرأي العام العراقي، وهذا الأمر له ايجابياته وسلبياته، التي انعكست على الموقف من مراحل العمل في المشروع، واللافت للانتباه، إن الموقف من الفاو كمدينة- قديماً-، هناك من ينظر إلى طبيعتها من خلال خصوصيتها فيصفها بالأرض الخصبة، وهناك من ينظر إليها من خلال ملوحتها فيصفها بالأرض المالحة، ويبدو أن هذا الأمر لم يقف عند حدود الطبيعة فحسب، بل وصل إلى الميناء أيضاً، إذ هناك من ينظر إلى العمل الحالي بإيجابية، ويشكل موقفاً ايجابياً، وهناك من يكون موقفه مغايراً. ويمكن تقديم خلاصة لموقف الرأي العام من خلال الآتي:

الموقف الأول/ ينطلق من القول أن مشروع الميناء الذي صادقت الأمانة العامة لمجلس الوزراء على جدواه الاقتصادية منذ ٢٠٠٩ وإلى ٢٠١٩، لم يتم انجاز سوى مشروعين: الأول / مشروع الكاسر الشرقي، الذي نفذته شركة اوركيديون اليونانية، والمشروع الثاني/ الكاسر الغربي، الذي نفذته شركة دايو الكورية، وطوال عشر سنوات لم يتم التعاقد أو انجاز سوى المشروعين السابقين، على الرغم من الموازنات الانفجارية من (٢٠١٠-٢٠١٤م)، لكن بعد ٢٠١٩م، ولاسيما في ٢٠٢٠م، بدأت حركة العمل بالميناء تبدو واضحة من خلال توقيع ثلاثة مشاريع في أواخر ٢٠١٩م تنفذها شركة دايو، وهي:

- ١- مشروع الطرق الداخلية للميناء .
- ٢- مشروع حوض تصنيع النفق .
- ٣- مشروع السداد الصخرية .

وتمت المباشرة بها في شهر شباط ٢٠٢٠م، وهذه المشاريع الثلاثة قد تم انجازها، وقد أعلن عن اكمالها في شباط ونيسان ٢٠٢٢. أما المشاريع الخمسة التي وقعت في كانون الاول ٢٠٢٠، ووضع حجرها الأساس في نيسان ٢٠٢١، فهي:

- ١- مشروع الطريق السريع الرابط بين ميناء الفاو ومدينة ام قصر بطول ٦٢ كم.
- ٢- مشروع انشاء هياكل ارصفة منطقة الحاويات .
- ٣- مشروع النفق المغمور بطول ٢٤٤٤ م .
- ٤- اعمال الحفر والردم
- ٥- حفر قناة ملاحية ومدخل الميناء.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وعلى وفق رأي الفنيين المسؤولين عن المشروع إن نسب انجازها اكثر مما مقرر لها، وهذه الأعمال هناك من يساندها ويدعو إلى استمراريتها، ولاسيما إن هناك انجازاً على ارض الواقع، فضلاً عن إن تنفيذها بأموال عراقية، وهذا الأمر يرتبط بسيادة العراق وتحسين موقفه التفاوضي -لاحقاً- مع أية شركة ترغب بالعمل بالميناء سواء شركات صينية أو كورية أو بلجيكية ..الخ.

أما الموقف الثاني، فينطلق من القول إن مشروع انشاء الميناء كان يفترض أن تنفذه شركة CMEC الصينية، وبالنتيجة بما أن الشركة الصينية لم تنفذ المشروع، اذن فالمشروع متلكئ ولا يمكن انجازه، لذا ينبغي سحب المشروع من الشركة الكورية وتسليمه إلى الشركة الصينية، التي تنفذه بقرض صيني. لكن بالمقابل من هذا الموقف هناك رأي آخر للمعنيين بالمفاوضات مع الشركة الصينية، إذ يذكرون إنه مع اكتمال المفاوضات الفنية والمالية مع شركة دايو، أرسلت شركة CMEC مقترحها الفني والمالي عبر رسالة الكترونية بتاريخ ١١/١١/٢٠٢٠، وهذا العرض هو الذي يروج له في التواصل الاجتماعي - وفي اليوم نفسه، طلبت الشركة الصينية تزويدها بوثائق المناقصات للمشاريع الخمسة، وهذا بحد ذاته يمثل تناقضاً واضحاً بين تقديم عرض السعر المالي وطلب المواصفات، وبعد التداول واطلاع فريق شركة CMEC على العرض والمواصفات الفعلية للمشاريع قد تراجعت عن العديد من المشاريع التي ذكروا انهم سيقدمونها مجاناً، في العرض الذي تم ترويجه اعلامياً، بل طلبوا مبلغاً أكبر مما مقرر. أما الأمر الآخر الذي تم الترويج له في اعلامياً هو إن الشركة الصينية هي من تقدم القرض لإكمال المشروع، بينما الحقيقة هي إن هذا الأمر من مسؤولية الحكومة العراقية، هي، من تطلب القرض من المصارف الصينية، على وفق اللقاءات التي تمت مع المسؤولين عن ميناء الفاو الكبير .

إن الاختلاف في الرأي العام العراقي مهم جداً، لكن يبقى القول الفصل الى الفنيين المسؤولين عن المشروع، هذا ما ينبغي أن يكون، لأن موضوع اختيار الشركات يعد موضوعاً فنياً بامتياز ويقع على عاتق الجهة القطاعية المستفيدة دون غيرها مسؤولية تحديد المصلحة بتفضيل التعاقد مع شركة دون أخرى، أما دور الرأي العام فينبغي أن يكون بالضغط على استمرارية تمويل المشروع ومراقبة انجازه .

إن الموضوع الآخر الذي يتعلق بميناء الفاو الكبير هو علاقته بمبادرة الحزام والطريق الصينية، ويمكن تقديم خلاصة لهذه المبادرة بالقول إن الصين دولة كبرى في مرحلة التحول إلى دولة عظمى، وهذا التحول يحتاج إلى استراتيجية أو فرضية سياسية تشكل غطاءً لحركته، لذا جاءت استراتيجية الحزام والطريق، فمثلاً عمل الغرب على ترويج نفسه من خلال حقوق الانسان والديمقراطية وغيرها، تحاول الصين الترويج عن نفسها من خلال الاقتصاد .

بدأت المبادرة من داخل الصين من الحزب الشيوعي الصيني إلى الشعب الصيني، ومن ثم تم تصديرها إلى الخارج ومقارنتها مع احلام الشعوب: الحلم العربي، الحلم الكوري، الحلم الافريقي....الخ، وكأنها هي الحلم الذي سيحقق الجنة الأرضية على وفق مراحل التاريخ التي تحدث عنها كارل ماركس.



## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وفي الوقت نفسه، فإن هذه المبادرة، في مرحلة التحول من الفرضية الى الواقع، اختلفت تجارب الدول ضمنها من دولة إلى أخرى، فهناك تجارب سلبية عديدة، وهناك تجارب أخرى، هذا يعني أن نجاح المبادرة يعتمد على الدولة نفسها، فإذا كانت إدارة الدولة قوية، والفساد مسيطر عليه، بالتأكيد ستكون نتائجها مختلفة عن الدولة التي يهيمن عليها الفساد وتكون أقرب لدولة الغنيمة التي تتقاسمها الجماعات السياسية . ومن جملة الأمور التي ملاحظتها هي اختلاف الباحثين ووسائل الاعلام فيما يتعلق بالخرائط التي توضح المبادرة ومساراتها، وفي هذا الأمر من الواجب القول أنه لا توجد خرائط معتمدة للمبادرة، وهذا الأمر سيجعل الحكم على دولة إنها موجودة أو لا من خلال خريطة ما غير معتمد، لأن خرائط المبادرة غير مكتملة، وإنها غير مقتصرة على دول دون أخرى، أي يُمكن لأية دولة تقع ضمن مسار الحزام أو الطريق الانضمام إليها لاحقاً حتى وإن لم تكن موجودة في إحدى الخرائط المنتشرة .

وأحد الاسئلة المثيرة للجدل في الرأي العام العراقي، هي، هل العراق ضمن الخرائط أم لا ؟

على الرغم من عدم وجود العراق في الخرائط المتوفرة أو التي يُروج لها، إلا أنه ضمن الدول الشعبية للحزام الاقتصادي، إذ هناك دول محورية، هي: الصين، وروسيا ودول آسيا الوسطى، وهناك دول توسعية، هي: الدول الاعضاء في منظمة شانغهاي مثل باكستان وايران وغيرها، وهناك دول شعبية، مثل: دول غرب آسيا ودول الاتحاد الاوربي. أما موقع العراق ضمن طريق الحرير البحري، فله موقع من خلال طريق جنوب آسيا والخليج العربي .

والسؤال الآخر، هو ما اجراءات العراق للانضمام للمبادرة؟

يمكن القول إن اجراءات الحكومات العراقية من حكومة السيد العبادي إلى حكومة السيد الكاظمي واحدة تجاه المبادرة، إذ بدأ العراق بمذكرات التفاهم منذ ٢٢-٢٣/١٢/٢٠١٥ بزمين حكومة السيد العبادي، التي وقعت لاحقاً (اتفاق إطار التعاون لضمان ائتمان الصادرات) بتاريخ ١١ / ٥ / ٢٠١٨، وهو ما يُطلق عليه في العراق بـ (الاتفاقية العراقية الصينية) أو (النفط مقابل الاعمار ١٠٠ الف برميل من النفط). وبزمين حكومة السيد عادل عبد المهدي، تم التوقيع على عدد من مذكرات التفاهم والاتفاقات، المكتملة لإجراءات العراق السابقة باتجاه المبادرة، ولاسيما في زيارته للصين بتاريخ ٢٣/٩/٢٠١٩. أما في زمن السيد الكاظمي، ونتيجة لطلب اللجنة التي سُكلت في ٢٠١٨ من أجل تسريع انضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق، وتوصياتها في اجتماعاتها في ٢٠١٩، بضرورة تصويت البرلمان العراقي على الانضمام لبنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية، الذي يمكن عده الأداة المالية للمبادرة الصينية، فقد تم تصويت البرلمان في شهر تشرين الثاني ٢٠٢٠، وقد اعلن بنك الاستثمار الآسيوي من خلال موقعه الرسمي بتاريخ ٢٨/١٢/٢٠٢١، عن ترحيبه بانضمام العراق، كذلك إن مشروع بناء المدارس التي تمت احالتها إلى الشركات الصينية، يأتي ضمن اطار المذكرات العراقية-الصينية، وهذا ما أكده تقرير صادر عن جامعة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

فودان الصينية في شباط ٢٠٢٢، الذي تضمن القول بأن العراق كان المستفيد الأكبر من مبادرة الحزام والطريق في ٢٠٢١، ولاسيما في عقود البناء .

ما علاقة ميناء الفاو بالمبادرة ؟

ينبغي تأكيد القول بأن الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو قد أُقرت في ٢٠٠٩م، أي قبل طرح فكرة مبادرة الحزام والطريق في ٢٠١٣م، إلا أن العراق لم يتردد ببحث أهميته ضمن المبادرة، فكانت من جملة المحاور وتوصيات اللجنة العراقية من أجل الانضمام لمبادرة الحزام والطريق في ٢٠١٩م، هي تأكيد الجهود الرامية لتنفيذ البنى التحتية البحرية والبرية من التمويل الحكومي لتدعيم موقف الدولة تجاه الاستثمار في ميناء الفاو الكبير لاحقاً، وأن يكون ميناء الفاو نقطة وموطاً قدم لخطوط النقل البحرية الصينية، وهنا لا يشمل الحديث عن انشاء المرحلة الاولى، التي تكفل بها التمويل الحكومي، إنما ما بعد الانشاء، التي ينبغي التفكير بها من الآن، كذلك الاشتغال على مشروع شبه جزيرة الفاو الذي يشمل مدن صناعية وسكنية وسياحية وهذا ما ينبغي التفكير به والتسويق له .

ومن الجدير بالذكر، إن الاسئلة التي تم طرحها يمكن عدّها ابرز ما يتم طرحه في الشارع العراقي، والاجابة عنها بالتأكيد ستخضع للتحديث مع أية متغيرات تحصل، والكلام اعلاه، شمل الحديث عن حضور ميناء الفاو الكبير في الرأي العام العراقي، أما عن حضوره في الاسئلة المعرفية والعلمية التي تُطرح حوله، فهذا ما تكفلت به وقائع المؤتمر، التي تضمنت مناقشة مجموعة من المحاور التي احتوت مجموعة من الموضوعات، مثل:

١- الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير .

٢- أهمية ميناء الفاو الكبير في العلاقات الدولية .

٣- الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو .

٤- الاستثمار في ميناء الفاو الكبير .

٥- التجارب الحديثة في ادارة الموانئ .

٦- المحور الاعلامي .

إن المحاور اعلاه، هي ابرز ما اشتغلت عليه وقائع المؤتمر التي تضمنت مشاركات بحثية متنوعة ومن جامعات اقليمية ومحلية مختلفة، نطمح أن تكون مرتكزاً للفهم العلمي لأية دراسة تهتم بميناء الفاو الكبير .



## المحور الأول

### الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير



## أثر المشروعات المستقبلية على زيادة القدرة التنافسية لميناء الفاو الكبير بالعراق

الدكتور أحمد إسماعيل

دكتوراه تكنولوجيا النقل البحري (تخصص: إدارة وتشغيل الموانئ)

(الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية)

Email: [Yaseenahmedismail@gmail.com](mailto:Yaseenahmedismail@gmail.com) &  
[Ahmedismailahmed@aast.edu](mailto:Ahmedismailahmed@aast.edu)

### ١. الملخص:

تؤدي القدرة التنافسية للموانئ دوراً هاماً في بقائها بالمستقبل، كما إن لها دور حيوي للنمو الاقتصادي للبلاد؛ إذ تؤدي الموانئ ذات الكفاءة العالية إلى تخفيض تكاليف النقل وتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير، ويبقى تحسين كفاءة الموانئ قضية ذات أولوية عالية في أية دولة. ويتحدد الوضع التنافسي للموانئ من خلال ما تقدمه من خدمات لاستضافة الشاحنين وخطوط الشحن، لذلك يجب أن تكون الموانئ قادرة على تنظيم أنشطتها بشكل فعال من خلال تقديم مجموعة متميزة من الخدمات. ومن أجل ذلك؛ فهناك حاجة ملحة لإجراء تقييم منتظم لضمان فعالية عمليات وأنشطة الميناء من أجل التخطيط للنمو المستقبلي.

يهدف البحث لدراسة أهمية المشروعات المستقبلية وأثرها على زيادة القدرة التنافسية للموانئ العراقية عامةً ولميناء الفاو الكبير خاصةً. صُنّف البحث كونه بحث وصفي تحليلي؛ إذ اعتمد الباحث على استخدام تحليل SWOT خلال العام ٢٠٢١، بهدف معرفة نقاط القوة والضعف وكذلك الفرص والتهديدات التي تواجه عمليات التخطيط المستقبلي والمشروعات الحالية بميناء الفاو الكبير. **كلمات افتتاحية:** القدرة التنافسية، ميناء الفاو الكبير، العراق، SWOT.

## The impact of future projects on enhancing the competitiveness of Al- Faw Great Port in Iraq

Dr. Ahmed Ismail

### **Abstract:**

competitiveness of container terminals was and still have interest to many researchers by studying the components on which the global container ports were based to occupy the global leadership, and given the ten most important container ports in the world. Many countries rushed to move container terminals to more advanced technologies in an effort to provide faster and better services in order to compete to reduce the time of handling rates thus reduce time for ships to stay at port, especially by enhancing the concept and role of multimodal transport and its impact in advancing the development wheel in these ports; which keep pace with the customer needs.

This research aims to study the importance of future projects and its impact on increasing the competitiveness of Al- Faw Port. The research classified as descriptive research; where it relied on using SWOT during the year 2021; in order to define strengths and weaknesses, as well as opportunities and threats facing future planning operations of the Al-Faw Port.

**Key words:** Competitiveness, Al- Faw Great Port, Iraq, SWOT.

## ٢. المقدمة:

تعد صناعة النقل البحريّ أرخص وسيلة لنقل البضائع؛ كما أنها الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية، إذ يشكل النقل البحري ما نسبته تفوق 80% من إجمالي البضائع المتبادلة بين الدول، ويعتبر النقل البحريّ الوسيلة الأكثر أهمية للاقتصاد الوطنيّ لأية دولة في العالم (UNCTAD, 2019). وتعتبر الموانئ البحرية المعبر الرئيس لتدفق التجارة الدولية عن طريق تفعيل النشاط الاقتصاديّ للدولة، فهي المعبر الرئيس للتجارة ومحور جذب للاستثمارات الأجنبية وللشركات العملاقة في مجال خدمات النقل البحريّ المختلفة؛ كما إن الموانئ تعد نقطة البداية والنهاية للسفن في صناعة النقل البحريّ، ولقد تحول دور الميناء من المفهوم التقليديّ بوصفه حلقة في سلسلة النقل إلى المفاهيم الحديثة بتحويله إلى مركز للخدمات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط وأحد العناصر المهمة في التجارة الخارجية، وتسهيل تدفق البضائع، كما يقوم النقل البحريّ بدور فعال وحيويّ في دعم النمو الاقتصادي القوميّ للدول، وذلك من خلال رفع معدلات الأداء للموانئ وإرساء قواعد الجودة الشاملة في أداء الخدمات البحرية وصولاً إلى المستويات العالمية في التنافسية (قردش، ٢٠٢١).

وعن طريق هذا التحول ستسهم الموانئ البحرية في التنمية الاقتصادية للدولة؛ ومنها زيادة الدخل القوميّ عن طريق ناتج خدمات النقل البحريّ وترويج الصادرات وفتح أسواق جديدة وتنمية الصناعات الداعمة للنقل البحريّ داخل الموانئ مثل إصلاح السفن وعمليات الشحن والتفريغ .

يقع ميناء الفاء الكبير في شبه جزيرة الفاء جنوب محافظة البصرة؛ على بعد تصل إلى حوالي ١٠٠ كم في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاريّ للعراق. سيصبح ميناء الفاء الكبير من أكبر الموانئ العشرة في العالم، وأكبر ميناء في الشرق الأوسط، وسوف يحول الفاء إلى مدينة عالمية تجارية اقتصادية ضخمة، وقد اختير موقع الميناء في الجانب الغربيّ لشبه جزيرة الفاء على وفق عقود التصاميم والخدمات الاستشارية بين وزارة النقل في العراق والشركة الإيطالية (الإبراهيمي، ٢٠٢١).

ويعد ميناء الفاء نقلة نوعية للعراق من حيث أهميته الجيوسياسية؛ إذ سيقوم بربط العراق بالعالم عن طريق موقعه الاستراتيجي الذي يربط بين الشرق والغرب، سيغير إنشائه خارطة النقل البحرية العالمية وعند اكتمال المشروع ستتراوح طاقته الإنتاجية الابتدائية من ٢٠ - ٤٥ مليون طن سنوياً، ويعد مشروعاً

استراتيجياً يربط الشرق بأوروبا عبر العراق وتركيا وسوريا بما يسمى القناة الجافة (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

### ٣. نبذة عن تطور أجيال الموانئ:

جاء ظهور النقل بالحاويات إيداناً بانطلاق مراحل متلاحقة من مراحل التطور السريع في صناعة النقل البحري؛ وانطلاق ثورة صناعة السفن وتطور أحجامها وتنوع حمولاتها وكانت تلك التطورات المتلاحقة السبب الرئيس في تسهيل الربط بين النقل البحري والبري ولاسيما السكك الحديدية، ونتج عن هذا التطور ظهور الأجيال المتوالية من الموانئ البحرية، وانقسمت لخمسة أجيال كما يلي (الإبراهيمي، ٢٠٢١):

**الجيل الأول:** الذي تميز بالأنماط المينائية القديمة السائدة في الستينيات من القرن الماضي، حيث اقتصرت أنشطتها في شحن البضاعة وتفريغها من وإلى السفن، واعتمدت في تشغيلها على الموارد البشرية الهائلة والطرق الروتينية؛ وكانت الموانئ مملوكة للدولة وتدار منها، والجمارك كانت منفصلة عن إدارة الموانئ، والأرصفة عامة وغير متخصصة، ومعظم معدات مناولة البضائع تقليدية وبدائية. أما **الجيل الثاني:** الذي ظهر في السبعينيات فقد امتاز بتحرير الوكالات من قبضة المؤسسات الحكومية، واتسعت فيها رقعة الموانئ فتحوّلت لقواعد للإنتاج والتغليف والتصدير، وظهرت فيها الأرصفة التخصصية، وأصبحت الموانئ من أكبر المراكز التسويقية عن طريق تفعيل الأنشطة التجارية والصناعية .

**الجيل الثالث:** الذي ظهر في الثمانينيات وما رافقه من توسع هائل في أنظمة النقل البحري، وظهرت ملامحها في التوسع الهائل في النقل متعدد الوسائط والتطورات في الحاويات، وأصبحت الموانئ والجمارك مرتبطة في إدارة واحدة وتخضع لسلطة الميناء، والأرصفة متخصصة ومتطورة، وتم تطبيق نظام النافذة الواحدة، وارتبطت الموانئ مباشرة بمراكز الإنتاج والتوزيع والمراكز التجارية حول العالم. **الجيل الرابع:** وفيه دخلت الموانئ معترك الأنظمة الإلكترونية، فخضعت الأنشطة المينائية لمعالجة الحواسيب المركزية التي تتابع خطوات تنفيذ العمليات بالميناء. واستحوذت تلك الموانئ على الموانئ القريبة منها؛ فتحوّلت إلى ما يسمى بالموانئ المحورية، وتعاضمت أبعاد الأرصفة من حيث الطول والعرض والأعماق؛ كي تكون قادرة على استقبال سفن الحاويات العملاقة. وكان الاعتماد الكلي على الأنظمة التشغيلية الذكية وحرصت الموانئ على تقديم أفضل الخدمات وأسرع التسهيلات .

**الجيل الخامس:** وأطلق أيضاً على موانئ هذا الجيل اصطلاح "المدن المينائية"، مثل: سنغافورة، روتردام، شنغهاي، حيث تمتلك تلك المدن المينائية قدرات مذهلة في الاستجابة السريعة لتطبيق التقنيات الحديثة، وتمتاز أيضاً بكفاءة عناصرها البشرية. واتصفت هذه الموانئ بارتباطها الشجري بمئات الموانئ العالمية من الجيل الثالث والرابع وارتباطها المباشر بأشهر خطوط الشحن البحري حول العالم. كما إنها تتميز بالالتزام بالمعايير القياسية الدولية في تطبيق بنود الاتفاقيات البحرية وأحكامها.

٤. مشكلة البحث:

للموانئ العراقية أهمية اقتصادية واستراتيجية، لما لها من أهمية على الدخل القومي؛ لذلك فإن التخطيط المستقبلي لميناء جديد سوف يكون عاملاً مهماً للاقتصاد العراقي. وتتمثل مشكلة البحث في أن الإمكانيات الحالية للموانئ العراقية لا تتناسب مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل البحري، إذ لا تشكل الموانئ العراقية مصدراً لجذب السفن الحديثة، مما أدى لخروجها من قائمة الموانئ الجاذبة.

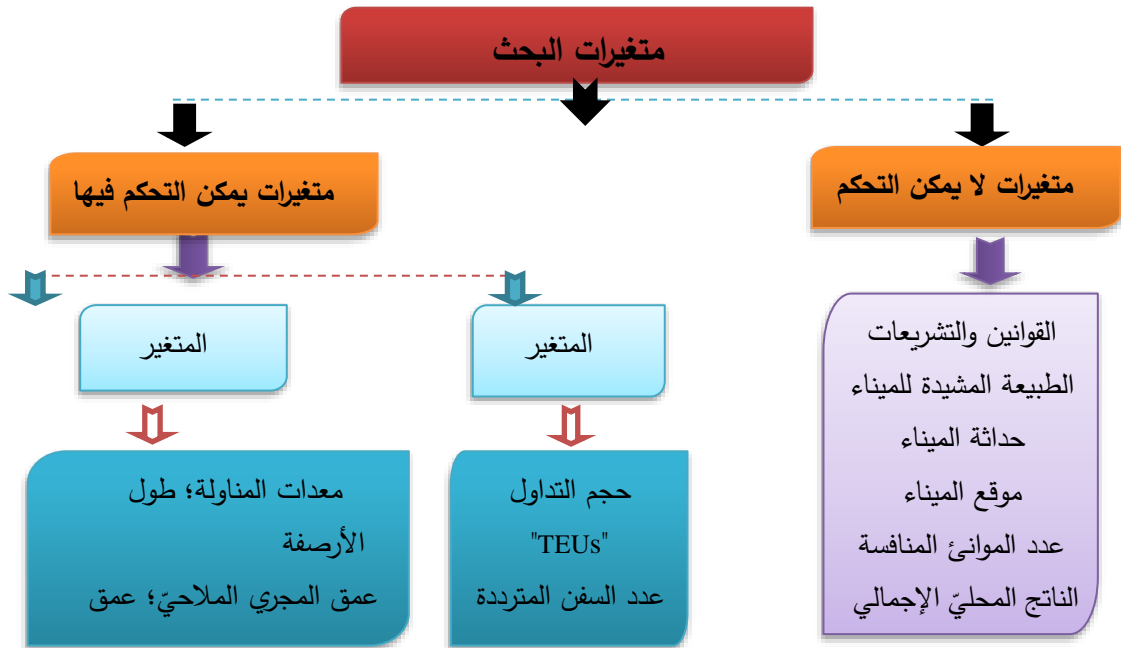
٥. أسئلة البحث:

ما هي نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات التي تواجه المشروعات المستقبلية والحالية بميناء الفاو الكبير بالعراق؟

٦. منهجية البحث:

اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي، والذي يقوم على جمع البيانات من خلال الأدبيات المتعلقة بموضوع الدراسة، إذ قام الباحث بعمل دراسة ميدانية لاستنباط العوامل والمتغيرات التي تحقق أهداف الدراسة، بهدف الوصول لمعرفة نقاط القوة والضعف والفرص المتاحة والتحديات المتوقعة والتي تواجه المشاريع المستقبلية والحالية بميناء الفاو الكبير باستخدام تحليل SWOT .

٧. متغيرات البحث:



الشكل رقم (١) متغيرات البحث

المصدر: عن طريق الباحث.

٨. مخطط ميناء الفاو الكبير:



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تم عمل دراسة جدوى من الناحية التقنية والاقتصادية والمالية والبيئية للميناء ونُفذت بمنهجية صارمة وبمستوى عالٍ من الدقة (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١)، وتم عمل مقارنة بين ثلاثة سيناريوهات بديلة؛ (تناول السيناريو الأول: عدم فعل أي شيء، والسيناريو الثاني: تطوير الموانئ القائمة؛ ولاسيما ميناء أم قصر، والسيناريو الثالث: تنفيذ الميناء الجديد) .

تم التحقق من جدوى إنشاء الميناء الجديد؛ على أساس الطلب الداخلي وحركة الاستيراد والتصدير وتم الأخذ في الاعتبار التنمية المستقبلية للبلاد، وكانت الفكرة بناء ميناء جديد وقد تم تطويرها في الخطة الرئيسية للنقل بوصفه خياراً وفرصة إضافية محتملة في المستقبل للعراق، لمنافسة دول الجوار بمنطقة الخليج العربيّ والجوار الاقليميّ لنقل البضائع التي تصل لأوروبا من الشرق الأقصى، التي من الممكن أن تمر عبر العراق إلى سواحل البحر الأبيض المتوسط على خطوط سكك حديدية متطورة باستخدام تكنولوجيا متخصصة لذلك. سيحقق ميناء الفاو الكبير استقراراً سلمياً وسياسياً في المنطقة، كما سيقوم بتحرير كبير للتجارة العراقية، ونسبة تزيد عن ٣٥٪ كمعدل عائد داخليّ متوقع.

وقد أُختير أفضل موقع لميناء الفاو الجديد على طول قناة خور عبد الله من قبل عدة إجراءات وتم النظر في المزيد من المراحل، من أجل ملائمة المرافق بشكل أفضل للاحتياجات الحالية والمتطلبات المستقبلية. وتم تخطيط عمليات المرحلة الأولى، وتم دراسة تكوين الميناء بطريقة تسمح بعمل تطويرات بالمرحلة الثانية والثالثة ويمكن تنفيذه بأقل تدخل أو من دون تدخلات مع أنشطة الموانئ الحالية. ستكون المرحلة الأولى من التطوير كافية حتى عام ٢٠٢٨ حتى ٢٠٣٠ للتعامل مع ٤٠:٣٦ مليون طن من الحاويات و٢٥:٢٢ مليون طن من الصب الجاف.

سيساهم الفاو في التجارة الدولية، وحتى يتمكن الميناء من التعامل مع ٦٦ مليون طن من الحاويات و٣٣ مليون طن من البضائع السائبة الجافة مستقبلاً، سيتطلب ذلك وجود ٧٠٠٠ م بطول أرصفة الحاويات، ٣٥٠٠ م طول أرصفة لمحطة السائب، ٢٠٠٠٠٠٠ م<sup>٢</sup> مساحة للحاويات، ٦٧٠٠٠٠٠٠ م<sup>٢</sup> ساحات للصب، ١٠٠٠٠٠٠٠ م<sup>٢</sup> من المساحات المعبدة للطرق والسكك الحديدية والمباني والخدمات، ٢٠٠٠٠٠٠ م<sup>٣</sup> صوامع القمح. وستصل طاقته الاستيعابية إلى ٩٩ مليون طن من البضائع سنوياً وسيتمكن من ٩٢ رصيفاً تجارياً (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١) .

يعتبر ميناء الفاو الكبير من المشروعات الاستراتيجية في العراق؛ إذ سيسهم إنجازها بمنح العراق إطلالة على مياه الخليج العربيّ، وسيسهم في تنشيط التجارة لارتباطه بالقنوات الملاحية الدولية التي تربط الخليج العربيّ وميناء أم قصر وخور الزبير.

### ٩. مقومات ميناء الفاو الكبير:

تعد الموانئ العراقية رافداً اقتصادياً رئيسياً لاحتياجات العراق المتزايدة للبضائع والسلع المختلفة، ووجد أن هناك حاجة لزيادة التنمية الاقتصادية للموانئ من خلال إنشاء ميناء جديد، لتمكينها من التعامل مع

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

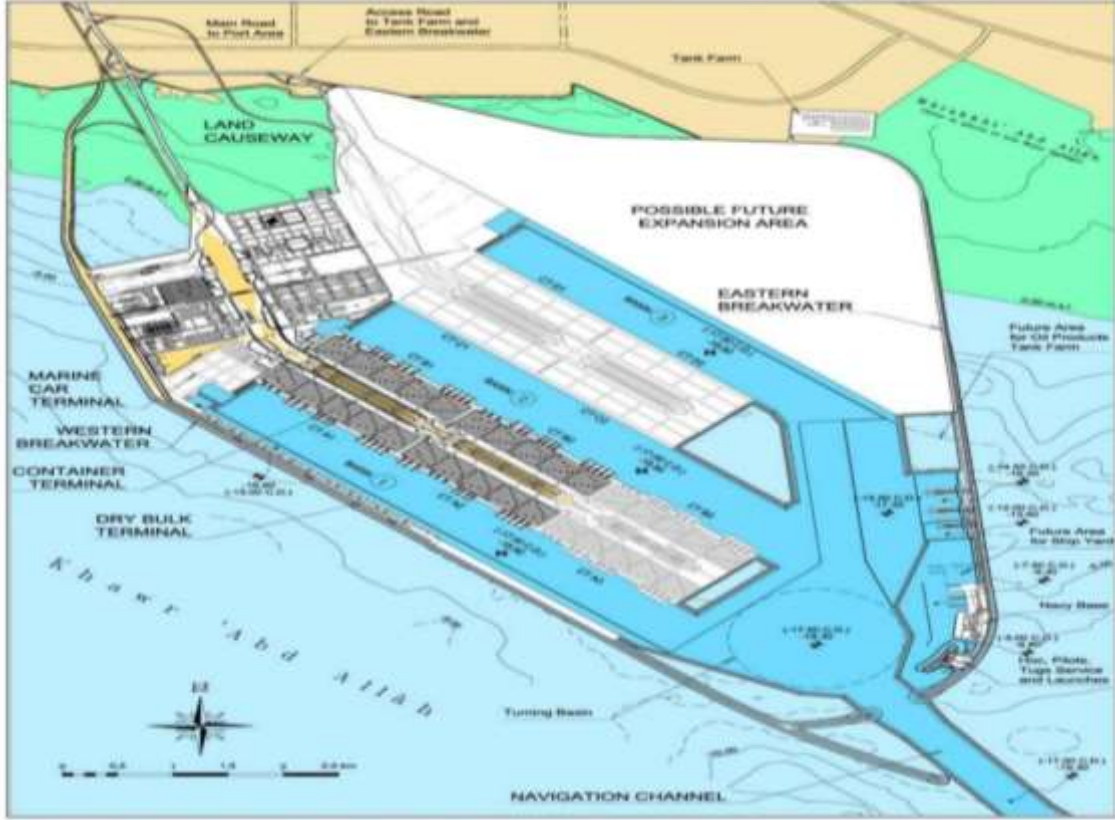
السفن العملاقة المتطورة بكفاءة وفعالية، وذلك عن طريق إنشاء ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن أن العامل الأهم الذي يميز العراق لكونه محطة وصل بين آسيا ودول الشرق وأوروبا.

أرصفت الموانئ العراقية الحالية بطاقتها التصميمية بحدود ١٦ مليون طن سنوياً غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيراد والتصدير للعراق مستقبلاً، والتي تم تقديرها بحوالي ٦٦ مليون طن في سنة ٢٠٣٨، فضلاً 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 لمينائي أم قصر وخور الزبير لن يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول السفن العملاقة الحديثة بخلاف التكلفة المهولة وغير مجدية 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 متراً، التي تسمح باستقبال السفن العملاقة ذات حمولة ١٢٠ ألف طن، كما أنه سيختصر التجارة البحرية بالمنطقة، وبذلك سيوفر الميناء مبالغ مالية كبيرة تقدر بمليارات الدولارات.

ولا يعد ميناء الفاو الكبير مشروعاً استراتيجياً مهماً للعراق، إنما منقذ لاقتصاده المتهاوي، إذ سيحتوي الميناء على ٩٢ رصيفاً، منها (٤٦) رصيفاً للحاويات، و(١٦) رصيفاً للبضائع الفل، و(٢٠) رصيفاً للبضائع العامة، و(٢) أرصفه للورور، و(٦) أرصفة للمشتقات النفطية، و(٢) أرصفة للغاز، وعليه ستكون طاقة الميناء الاستيعابية بحدود (٦٦) مليون طن سنوياً للحاويات، و(٣٣) مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل؛ ليصل المجموع إلى ٩٩ مليون طن سنوياً بإذن الله في عام ٢٠٣٨ (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



الشكل رقم (٢) الشكل العام لميناء الفاو الكبير بالعراق.  
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

### ١٠. توقعات حركة المرور بميناء الفاو الكبير:

قامت الشركة العامة لموانئ العراق بعمل دراسات جدوى لتحليل توقعات حركة المرور خلال الفترة الزمنية من ٢٠٢٨ وحتى عام ٢٠٣٨، وقامت بتقسيم أحجام المرور إلى فئات: الحاويات، السوائب الجافة، القمح والسوائب الجافة الأخرى .

والجدول الآتي رقم (١) يوضح توقعات حركة المرور معبراً عنها بملايين الأطنان لمحطات الحاويات والسوائب الجافة؛ وكذلك الجدول رقم (٢) الذي يوضح حركة المرور على الطرق والسكك الحديدية المتوقعة بميناء الفاو الكبير بالعراق.

### الجدول رقم (١) حركة المرور المتوقعة لميناء الفاو الكبير بالعراق (الحاويات والسوائب الجافة).

السوائب الجافة			محطات الحاويات			السيناريو / محطات الحاويات والسوائب الجافة
عدد المركبات المتوقعة في الساعة	إجمالي الكمية المنقولة علي الطريق (مليون طن/سنة)	إجمالي الكمية المتداولة (مليون طن/سنة)	عدد المركبات المتوقعة في الساعة	إجمالي الكمية المنقولة علي الطريق (مليون طن/سنة)	إجمالي الكمية المتداولة (مليون طن/سنة)	
105	15.4	22	280	23.4	36	السيناريو قصير

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الأجل							
155	23.1	33	514	42.6	66		السيناريو متوسط الأجل
271	40.42	57.75	716	89.8	92	T1	السيناريو طويل الأجل
			950	79.3	122	T2	
إجمالي كمية البضائع السائبة الجافة التي تسافر على الطريق سنويًا		إجمالي كمية الحاويات المنقولة التي تسافر على الطريق سنويًا		٦٥ %		٧٠ %	

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

### الجدول رقم (٢) حركة المرور المتوقعة على الطرق والسكك الحديدية بميناء الفاو الكبير بالعراق.

السيناريو / السنة	النقل على الطرق (مليون طن/كم)	النقل بالسكك الحديدية (مليون طن/كم)	مجموع (مليون طن/كم)	النقل بالسكك الحديدية %
2/2038	83.038	4.550	87.588	5
3/2038	35.568	23.712	59.280	40

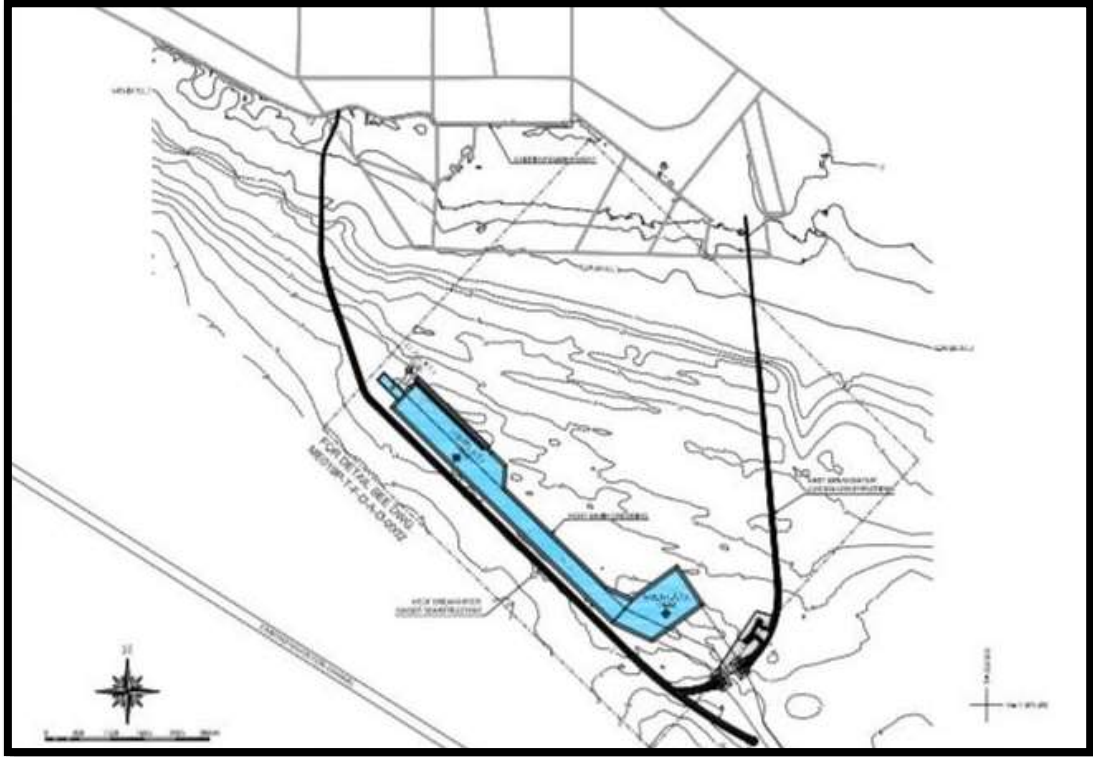
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

### ١.١ المشروعات المستقبلية بميناء الفاو الكبير

على وفق معايير التشغيل العامة في المخطط التقديري، فسوف يتم الانتهاء من المرحلة النهائية من تطوير ميناء الفاو بحلول عام ٢٠٣٨ للسماح بتداول ٦٦ مليون طن سنويًا من الحاويات، وسيتم تشغيل الميناء بحلول ٢٠٢٤، وسيكون كافيًا حتى عام ٢٠٢٨ - ٢٠٣٠ لمناولة ٣٦ مليون طن من الحاويات سنويًا و٢٢ مليون طن من البضاعة السائبة سنويًا. ويمكن تنفيذ مرحلة تطوير أخرى بعد عام ٢٠٣٨، لزيادة إنتاجية حاويات الميناء إلي حوالي ٢٥ مليون حاوية سنويًا وإنتاج البضائع السائبة الجافة إلى ٥٠ مليون طن سنويًا وتوسيع البضائع العامة والمنطقة الصناعية مع الأرصفة ذات الصلة لأغراض أخرى.

#### ١,١١ إنشاء خمسة أرصفة حاويات

تم التعاقد بين وزارة النقل العراقية وممثليها الشركة العامة لموانئ العراق مع شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكنال الإيطالية، لإنشاء خمسة أرصفة حاويات. والفترة الزمنية لتنفيذ مشروع الأرصفة الخمسة (٣٨) شهراً وفي المرحلة الأولى سوف يتم بناء هياكل الأرصفة والأحواض التكميلية لتصريف المواد المحفورة بطول ١٧٥٠ مترًا وعرض ٩٥ مترًا وعمق ١٩,٨ مترًا، كما هو موضح بالشكل الآتي رقم (٣):



الشكل رقم (٣) إنشاء خمسة أرصفة بميناء الفاو الكبير بالعراق.

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

### ٢,١١ إنشاء السداد الصخرية لمحطة الحاويات (١)

بدأ تنفيذ العمل من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف شركة تكنتال الإيطالية، وتم توقيع عقد المشروع في ٢٤/١٠/٢٠١٩ لإنشاء السداد الصخري؛ لتهيئة إنشاء أرصفة محطات الحاويات بطول إجمالي ٤٥١٨ مترًا، وتقدر تكلفة المشروع ١٩٤,٩٠٢,٠٠٠ مليون دولار.

بثلاثة مقاطع: (المقطع E ١٩٠٠ مترًا، المقطع F ٥٥٨ مترًا، المقطع G ٢٠٦٠ مترًا).

### ٣,١١ إنشاء طرق مدخل الميناء

بدأ تنفيذ العمل من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات، وبإشراف من قبل شركة تكنتال الإيطالية، وبدأت المباشرة بالعمل في ٤/١٠/٢٠١٩ بطول إجمالي ١٤,٥٨٦ مترًا، وتقدر تكلفة المشروع ٦٨,٤٥٠,٠٠٠ مليون دولار؛ بثلاثة مقاطع: (طريق رئيس ٦,٥١٩ متر، طريق وصول رقم ١: ٦,٦٧٢ مترًا، طريق وصول رقم ٢: ١,٣٩٥ مترًا).

### ٤,١١ عقد حوض التصنيع لنفق قناة خور الزبير (نفق الموانئ)

بدأ تنفيذ العمل من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكنتال الإيطالية وبدأت المباشرة بالعمل في ٩/٢/٢٠٢٠ لإنشاء حوض التصنيع، وكذلك منحدر النفق على جانب أم قصر.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

العرض : ٣١٢ مترًا.

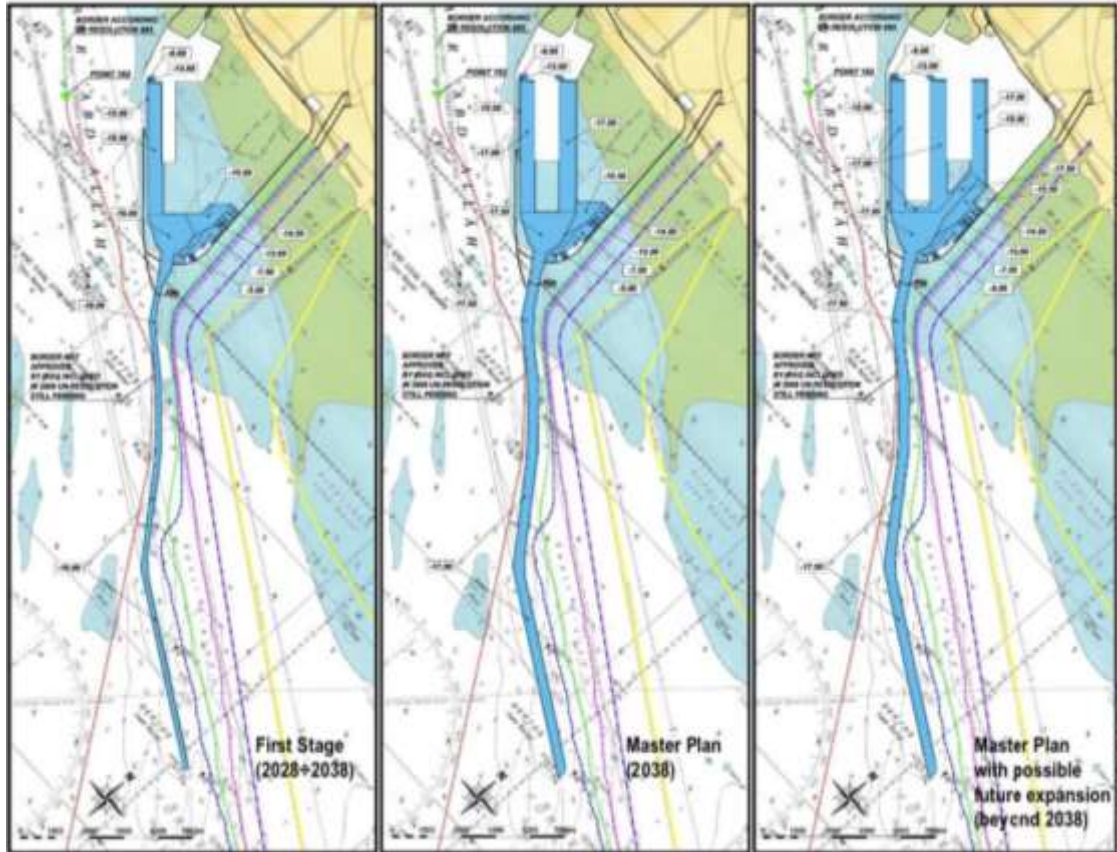
الطول : ٢٨٠ مترًا.

العمق : ١٣,٧٠ مترًا وفق منسوب ميناء الفاو.

تقدر تكلفة المشروع ٨٣,٥٠٠,٠٠٠ مليون دولار.

ستتم مراحل التطوير الثلاث لميناء الفاو الكبير حتي عام ٢٠٣٨ م، حيث ستميز بأعماق تصميم

ثابتة. الشكل رقم (٣) يوضح القنوات الملاحية الثلاثة:



الشكل رقم (٣) القناة الملاحية لميناء الفاو الكبير بالعراق.

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

٥,١١ عقد إنشاء هياكل أرصفة محطة الحاويات (١) لميناء الفاو الكبير

بدأ توقيع العقد من شركة دايو للهندسة والإنشاءات، وبإشراف من قبل شركة تكناتال الإيطالية مع

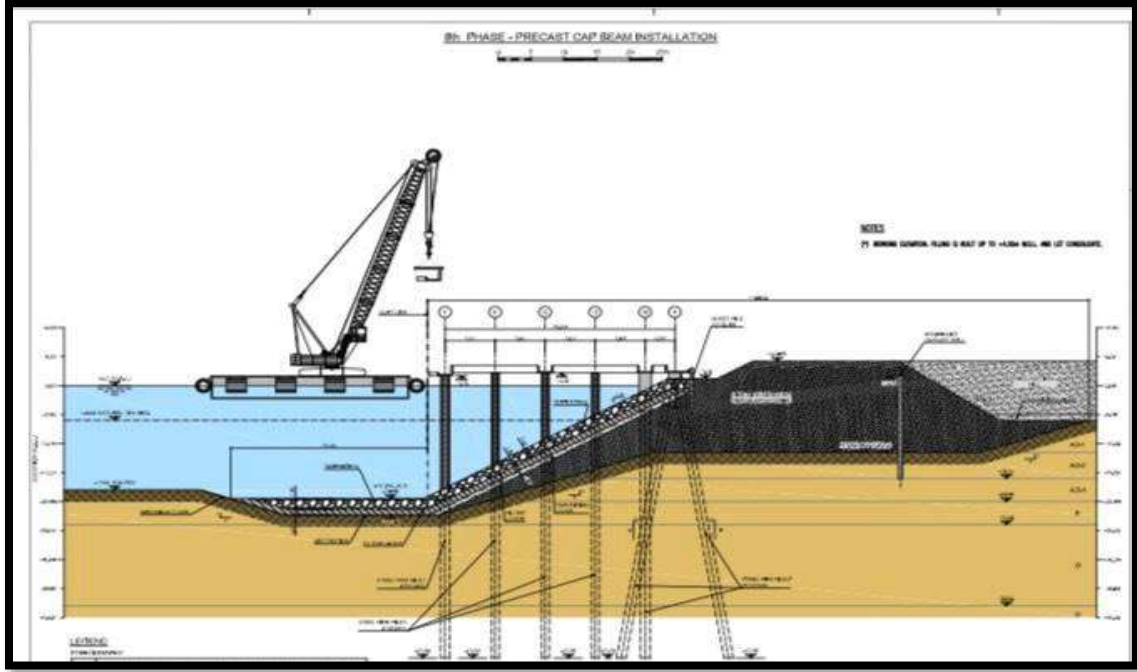
الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٣٠/١٢/٢٠٢٠. كما هو موضح بالشكل الآتي رقم (٤):

العرض : ٩٥ مترًا.

الطول : ١٧٥٠ مترًا.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

العمق : ١٩,٨ مترًا وحسب منسوب ميناء الفاو.  
تقدر تكلفة المشروع ٥١١,٠٠٠,٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٣٧,٥ شهرًا.



الشكل رقم (٤) هياكل أرصفة محطة الحاويات بميناء الفاو الكبير بالعراق.  
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

٦,١١ عقد إنشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وأم قصر في العراق  
بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكنال الإيطالية مع  
الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠ وسوف يبدأ إنشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو  
الكبير وإلى أم قصر؛ ويشمل نطاق العمل:  
طولاً مزدوجاً بمسار مزدوج، وبطول حوالي ٦٢ كم وتقدر تكلفة المشروع ٤٤٠,٠٠٠,٠٠٠ مليون  
دولار ومدة العقد ٤٥ شهرًا .

٧,١١ عقد إنشاء نفق خور الزبير "المغمور"  
بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكنال الإيطالية مع  
الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠، وسوف يبدأ المباشرة بالعمل حينما يفتح الاعتماد  
المستندي. يبدأ إنشاء نفق الطريق المغمور مع منحدرات الاقتراب والاتصال بالطريق للربط بين ميناء الفاو  
الكبير وأم قصر بطول ٢٤٤٤ مترًا وعرض ثلاثة مسارات لكل اتجاه، وتكلفة المشروع ٦٣٤,٠٠٠,٠٠٠  
مليون دولار ومدة العقد ٤٨ شهرًا.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



الشكل رقم (٥) ربط ميناء الفاو الكبير بميناء أم قصر.  
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

٨,١١ عقد إنشاء البنية التحتية للمرحلة الأولى "أعمال الحفر البحري والردم" بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من شركة تكناتال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠، بتكلفة تبلغ ٧٢٦,٠٠٠,٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٤٨ سنة. ويشمل نطاق الأعمال تصميم وتنفيذ الأعمال الآتية:

- حفر حوض الميناء الى عمق (١٩,٨ متر) وفق منسوب ميناء الفاو.
- التخلص من المواد المحفورة في مناطق التخلص البرية والبحرية.
- بناء طريق عابر بطول ٣٦٠٠ متر، وعرض ٣٠ متر.
- استصلاح ما يقارب ٢٠٥٠ مترًا \* ٥٠٠ متر من منطقة محطة الحاويات.

### ٨,١١ عقد إنشاء البنى التحتية، المرحلة الأولى إنشاء قناة ملاحية

بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكناتال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠ لحفر قناة ملاحية ومدخل الميناء وجزء من منطقة الانعطاف الأولى داخل الميناء بحيث يكون طول القناة حوالي ٢٣ كم، وعرضها ٢٠٠ متر على الأقل والحفر حتى منسوب (١٩,٨ متر)، بتكلفة تقدر بمبلغ ٣١٤,٠٠٠,٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٤٨ شهراً.

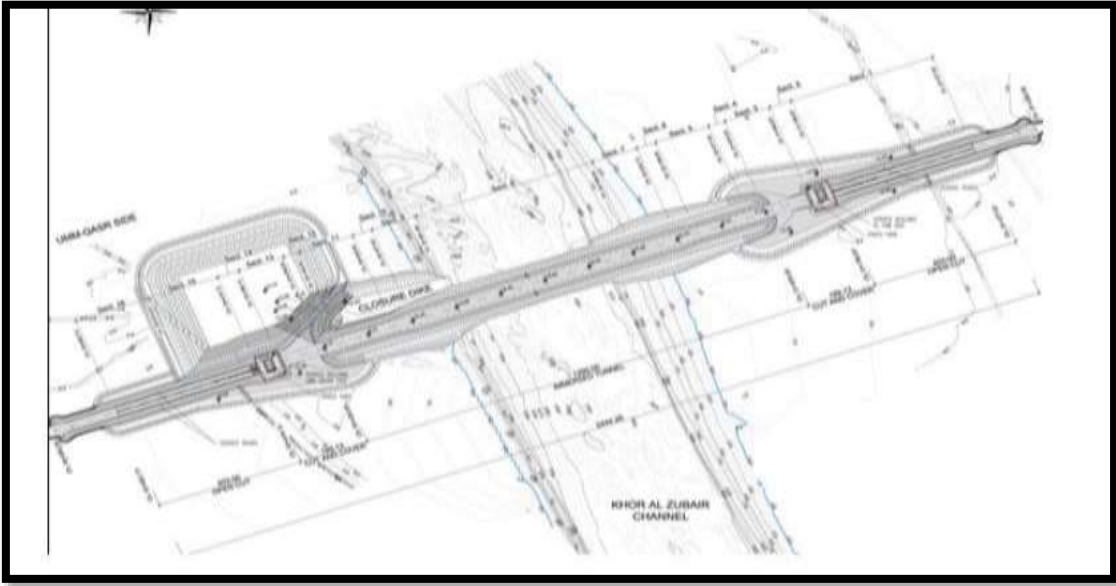
### ٩,١١ نفق قناة خور الزبير المغمور



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

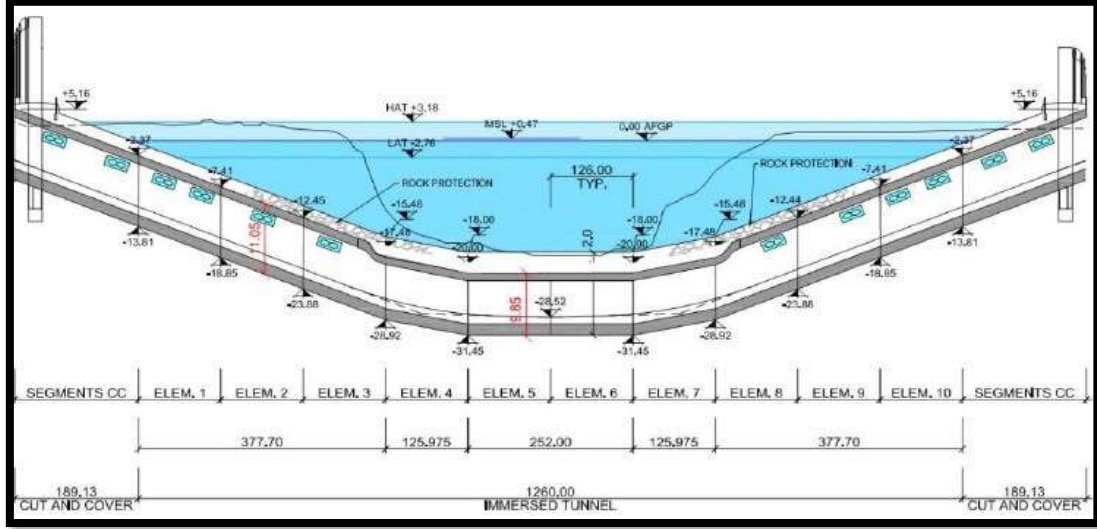
أحد مشاريع الشركة العامة لموانئ العراق التابعة لوزارة النقل العراقية بتمويل من الموازنة الوطنية، وتم توقيع العقد من قبل شركة دايو للهندسة والإنشاءات وبإشراف شركة تكنتال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠، ويُعد جزءاً من الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير مع ميناء أم قصر ثم بالطريق الدولي ويبلغ طول النفق ٢٤٤٤ متر وبعمق ١٨ متراً تحت سطح البحر من سقف النفق، وقسم إلى ثلاثة أجزاء:

- الجزء المفتوح بطول ٤٠٣ متراً على جانبي النفق (جانب الفاو وأم قصر).
- الجزء المغلق بطول ١٨٩ متراً متصل بالجزء المفتوح على جانبي النفق (جانب الفاو وأم قصر).
- الجزء المغمور بطول ١٢٦٠ متراً في وسط النفق تحت الماء .



الشكل رقم (٦) نفق قناة خور الزبير المغمور بميناء الفاو الكبير بالعراق.  
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



الشكل رقم (٧) مقطع عرضي لنفق قناة خور الزبير المغمور بميناء الفاو الكبير بالعراق.

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

والشكل الآتي يوضح شكل نفق خور الزبير الغاطس المغمور تحت قناة خور الزبير، الذي يعد جزءاً لا يتجزأ من القناة الجديدة للطريق السريع بين ميناء الفاو الكبير وأم قصر (الطريق المتصل).



الشكل رقم (٨) نفق قناة خور الزبير بعد الإنشاء.

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### ١٢. الدراسة التحليلية:

تعد مصفوفة SWOT أحد أكثر الطرق المستخدمة لتحليل البيئة الداخلية والخارجية لأية منظمة، وتقوم بدراسة وتحليل نقاط القوة، الضعف، الفرص، التهديدات؛ حيث يقوم هذا التحليل بتزويد صناع القرار وواضعي الخطط الاستراتيجية بالبيانات الأساسية لوضع المنظمة الداخلي والبيئة المحيطة بها (Dess et al., 2012).

### الجدول رقم (٣) تحليل SWOT.

التحليل	النقاط الأربعة
<p>✓ موقع شبه جزيرة الفاو والعمق العراقيّ يؤهل المنطقة أن تكون أكبر محطة تبادل تجاريّ في الشرق الأوسط؛ وبفارق زمنيّ وفارق سعريّ بحدود 35% لكليهما .</p> <p>✓ تطوير موقع الفاو له أهمية استراتيجية وله علاقة بالسيادة العراقية؛ لأنه يمثل الواجهة المطلّة على الخليج العربيّ والتي بموجبها تثبت حدود المياه الإقليمية العراقية .</p> <p>✓ موقع ومقومات ميناء الفاو والخطط الاستراتيجية؛ سوف يغير خارطة النقل البحريّ العالمية .</p> <p>✓ سيستوعب ميناء الفاو الكبير النمو السريع في الاستيراد، وسيهيئ الاعتماد على الموانئ البديلة في المنطقة التي تستنزف العراق بتكاليف إضافية ضخمة .</p> <p>✓ سيساعد ميناء الفاو علي تطوير الواجهة المائية للعراق وتطوير المنطقة المحيطة اقتصادياً .</p> <p>✓ سيساعد ميناء الفاو على فتح خطوط ملاحية دولية جديدة لكونه يمثل طريقاً مختصراً بتكاليف نقل أقل تكلفة .</p> <p>✓ حصول كاسر الأمواج الغربي في ميناء الفاو على شهادة من موسوعة جينيس للأرقام القياسية بوصفه أطول كاسر أمواج في العالم بطول (١٤,٥) كيلو متر بهدف لحماية السفن المبحرة نحو العراق من الأمواج العاتية .</p>	نقاط القوة Strength
<p>✓ التحديات الطبيعية وتتمثل في زحف الحدود الإيرانية نحو المياه الإقليمية بفعل عامل النحت والإرساب .</p> <p>✓ سوء الأحوال الجوية التي تعيق حركة الملاحة البحرية فكثيراً ما يتوقف ضخ النفط العراقيّ بسبب ذلك لعدة أيام .</p> <p>✓ ضعف التمويل الماليّ وعجز العراق الاقتصادي في توفير السيولة اللازمة، لتأمين تعاقداته مع الشركات المنفذة؛ لحجم المشروع وضخامة التكلفة، وعدم وجود خطط بديله لذلك .</p>	نقاط الضعف Weakness

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

<p>✓ ضيق السواحل وعدم تفعيل الاتفاقيات للتداخل الحدودي البحري بسبب الطبيعة الجغرافية مع دول الجوار (إيران والكويت).</p> <p>✓ عدم الانفتاح مع دول الجوار والدول الإقليمية في المنطقة.</p>	
<p>✓ جميع مكونات الميناء لا يمكن بناؤها في الوقت نفسه لأسباب عملية ومن الواضح أيضا أنها ليست كلها مطلوبة منذ بداية تشغيل الميناء لذلك يجب تحديد جدول تنفيذ بعناية، لتجنب توقع الاستثمارات ذات الآثار السلبية على التمويل.</p> <p>✓ إمكانية استخدام أحدث التطورات التكنولوجية لكون ميناء حديث العهد.</p> <p>✓ يجب مراعاة إمكانية إشراك المؤسسات الخاصة والتي يمكنها أن تكون مهمة بتمويل الإنشاءات الخاصة بإدارة المحطات (الحاويات والبضائع السائبة) أو لبناء وإدارة نظام سكك حديدية حديث داخلي وخارجي.</p> <p>✓ تفعيل وتطبيق منظومة النقل متعدد الوسائط.</p> <p>✓ سيساعد ميناء الفاو الكبير والمشاريع المستقبلية تشغيل آلاف الأيدي العاملة، وتحسين الخط الساحلي ومنع عملية التعرية وعدم فقدان الساحل.</p> <p>✓ سيصبح العراق قناة لنقل البضائع إلى أوروبا أو إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط عبر سوريا وتركيا.</p> <p>✓ سيساعد ميناء الفاو الكبير والمشاريع المستقبلية في الميناء علي تلبية احتياجات العراق من الصادرات والواردات وتخفيف الضغط على الموانئ العراقية الحالية.</p> <p>✓ ستساعد المشاريع المستقبلية علي وجود خدمات الترانزيت بين آسيا وأوروبا وبطاقة ابتدائية (٢٠) مليون طن قابلة للزيادة لتصل إلى (٤٥) مليون طن سنويًا.</p> <p>✓ تطوير المنطقة الساحلية يجب أن يتم عن طريق تخطيط سليم يعتمد على المعرفة العلمية بطبيعة وخصائص المنطقة (معرفة الظواهر الأساسية لمؤثرات طبيعة وتحليلها لأي سبب يتعلق بتطوير السواحل وديناميكتها كالرياح والتيارات المائية والأمواج وتغير شكل السواحل؛ نتيجة التيارات المائية الساحلية)، كما أن المناطق الساحلية تعد في كثير من البلاد مصدرًا أساسيًا للثروة القومية (Blue Economy).</p>	<p>الفرص Opportunity</p>
<p>✓ الوضع السياسي المضطرب في المنطقة.</p> <p>✓ إحساس دول الجوار بالضرر ولاسيما مصر والإمارات والكويت وإيران.</p> <p>✓ عدم وجود ثقة بالمنظومة الوطنية العراقية مما يدفع الشركات بالتردد للاستثمار فيه.</p> <p>✓ عدم وجود إدارة موحدة لتنفيذ المشروع على المستوى المحلي.</p> <p>✓ إنعدام البيئة الأمنية والقانونية اللازمة لنجاحه.</p>	<p>التحديات Threat</p>

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

✓ عدم وجود شبكة نقل كفوءة تتناسب مع حجم هذا المشروع العملاق.

✓ عدم وجود شريك من القطاع الخاص العالمي.

المصدر: عن طريق الباحث.

توصلت الدراسة إلى أن لميناء الفاو الكبير أهمية كبيرة؛ تكمن في الآتي:

- تحقيق المطالب المكانية للعراق عن طريق تخليصه من همومه الجيوستراتيجية؛ لأن العراق دولة حبيسة من وجهة نظر الجغرافية السياسية واكتمال هذا المشروع سوف يخرج من عنق الزجاجة ويجعله مركزاً وممرًا للتجارة العالمية.
- سوف يعيد الأهمية الاستراتيجية للعراق بوصفه جسراً أرضياً يربط الشرق بالغرب، بعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح، وفتح قناة السويس.
- سوف يحقق المشروع مكاسباً اقتصادية وسيادية للعراق، عن طريق تقليل اعتماده على موانئ دول الجوار.
- سيجعل العراق ممرًا عالمياً للتجارة الدولية، من خلال ربط الميناء بالقناة الجافة العراقية، التي عن طريقها سيتم نقل تجارة شرق وجنوب شرق آسيا لأوروبا عبر العراق، وسوريا، وتركيا بالطرق البرية، مما سيوفر الوقت والمال لجميع الأطراف .

### ١٣. الخلاصة:

سيمنح مشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير العراق إطلالة جديدة على مياه الخليج العربي، ومنه للموانئ العالمية وحين إنجازها سيساهم في تخليص العراق من همومه الجيوستراتيجية، والتخلص من عقدة ضحالة الغاطس المائي الذي يعوق دخول البواخر التي يزيد غاطسها عن ١١ مترًا؛ وهو أفضل غاطس متاح حالياً، فضلاً عن الانتهاء من مشكلات خط التالوك والمعاهدات المتعلقة به، والمشروع جزء من مشروع القناة الجافة الذي يربط الخليج العربي عبر موانئ البصرة بشمال أوروبا عبر تركيا.

توصل الباحث لبعض التوصيات ومنها:

١. يجب تعزيز قوة الموانئ العراقية من خلال معالجة نقاط الضعف وعمل اللازم للتصدي لأية تهديدات داخلية أو خارجية.
٢. ضرورة وجود برنامج تدريب وتأهيل للعمال والموظفين لرفع القدرة التشغيلية والخدمية وذلك من خلال الدخول في شراكة مع جهات تدريب عالمية وذات خبرة.
٣. تحديث الأنظمة الإلكترونية بما يتواءم مع الاحتياجات الحالية والمستقبلية وبما يتناسب والأنظمة المطبقة في المحطات المجاورة المنافسة.

٤. البحث عن شراكة مع القطاع الخاص العالمي المتمثل بالشركات الرائدة في مجال تشغيل وإدارة محطات الحاويات.

٥. البحث عن كيفية لتمويل مشاريع الميناء التطويرية.

يعد هذا البحث أول بحث قام باستخدام تحليل SWOT؛ لمعرفة نقاط القوة والفرص وكذلك التهديدات ونقاط الضعف التي تواجه المشروعات المستقبلية والمشاريع الحالية بميناء الفاو الكبير بالعراق. ولعمل دراسات مستقبلية يوصي الباحث بضرورة تسليط الضوء على النقاط الآتية:

• إجراء دراسات على الموانئ العالمية التي تبنت خطط استراتيجية واستطاعت جعل موانئها قادرة على المنافسة الإقليمية والدولية .

• دراسة أثر الشراكة مع القطاع الخاص المتخصص.

• دراسة دور الموارد البشرية في تعزيز القدرة التنافسية للميناء.

#### ١٤. المراجع:

١- إبراهيمي، فاضل سوادى مفتاح. (٢٠٢١). "أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تحسين أداء ميناء الفاو الكبير بالعراق"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية. الشركة العامة لموانئ العراق. (٢٠٢١). "تقرير عام مخطط الميناء، البنى التحتية، مؤشرات الأداء، النوايات وصور ومحطات الحاويات"، وزارة النقل العراقية.

٢- قردش، أشرف علي. (٢٠٢١). "تحليل الوضع التنافسي لمحطة عدن للحاويات في ظل المنافسة الإقليمية". رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية.

3-Ismail, A. (2019) "Benchmarking the Efficiency of the Egyptian Container Terminals", PhD Thesis. Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport.

4-Dess, G. T Lumpkin, Alan, B., Esiner, Gerry McNamara (٢٠١٢) "Strategic Management: Creating Competitive Advantage".

5-Lloyds List (2018), "One Hundred Ports 2018". Maritime Intelligence. London: Lloyds Maritime.

6-UNCTAD (٢٠١٩) "Review of Maritime Transport", United Nations. New York.



## الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي

أ.م.د. راضي عبيد نعيمش  
radi\_obaid@yahoo.com  
كلية الإدارة والاقتصاد

أ.د. بشير هادي عودة  
basheer.hadi@yahoo.com  
مركز دراسات البصرة الخليج العربي

جامعة البصرة

### الملخص:

تزداد فاعلية حركة النقل البحري لدى معظم دول العالم بازدياد حجم اقتصاداتها، ومع هذه الأهمية تبرز المكانة الاقتصادية للموانئ في العراق نظراً لموقعه الاستراتيجي في المنطقة، والذي يضيف عليه مزيداً من الأبعاد التنموية التي سيحققها إنشاء ميناء الفاو الكبير. وفي ظل البحث عن الفرص التي تزيد من تنوع الاقتصاد العراقي الموسوم بأحادي الجانب تأتي هذه الدراسة لتسلط الضوء على الدور التنموي المهم الذي يمكن أن تؤديه الموانئ في تصحيح المسار الاقتصادي حاضراً ومستقبلاً، إذ تسعى الدراسة إلى عرض أبرز المكاسب الاقتصادية التي يمكن أن يحققها ميناء الفاو الكبير، فيما لو تم إنشاؤه بالموصفات المطلوبة، وتفترض الدراسة بأن قيام ميناء الفاو يمثل الفرصة الذهبية للنهوض بالاقتصاد العراقي نحو النمو والتطور، لذلك قسمت الدراسة إلى ثلاثة محاور: يوضح المحور الأول الأهمية الاقتصادية للموانئ على المستوى العالمي والأدوار التي تؤديها، فيما ركز المحور الثاني على ميناء الفاو الكبير بين التخطيط والتنفيذ، وجاء المحور الثالث ليوضح المكاسب الاقتصادية المستقبلية التي سيجنيها الاقتصاد العراقي، وقد اختتمت البحث بخلاصة الاستنتاجات وأهم المقترحات التي تم توظيفها لتعكس حجم الاستفادة التنموية للاقتصاد العراقي جراء الشروع بإنشاء ميناء الفاو الكبير .

الكلمات المفتاحية : ميناء الفاو ، وزارة النقل ، كاسر الأمواج، أرصفة الحاويات

## The future vision of the great port of Faw and the gains of the Iraqi Economy

*Prof. Dr. Basheer Hadi Ouda Asst. Prof. Dr. Radi Obaid Negamsh*

### **Abstract:**

The effectiveness of the maritime transport movement in most countries of the world increases with the increase in the size of their economies. With this importance, the economic status of the ports in Iraq emerges due to its strategic location in the region, which gives it more development dimensions that will be achieved by the establishment of the great port of Faw. In light of the search for opportunities that increase the diversification of the Iraqi economy marked unilaterally, this study comes to shed light on the important developmental role that ports can play in correcting the current and future economic path. The study seeks to present the most prominent economic gains that can be achieved by the great port of Faw. If it was created with the required specifications, and the study assumes that the establishment of the Faw port represents the golden opportunity to advance the Iraqi economy towards growth and development, so the study was divided into three axes. The first one illustrates the importance of economic ports at the global level and the roles they play. While the second axis focused on the great port of Al-Faw between planning and implementation, and the third axis came to explain the future economic gains that the Iraqi economy will reap.

*Key Words : Fao Port ,Ministry of Transportation , breakwater , container berths*



## المقدمة :

إن عملية إنشاء وتطوير الموانئ البحرية تكتنفها الكثير من المعوقات التي تقوض مشروعات تنفيذها منها ما يعلق بالطبيعة الجغرافية للمنطقة ومنها ما يرتبط بالتمويل المالي اللازم للاستثمار، فضلاً عن توفير المستلزمات اللوجستية المرافقة لمراحل الإنشاء، إذ إن الموانئ باتت تشكل حجر الزاوية والمفصل الأساس للنشاط التجاري للبلدان المتقدمة والنامية على حد سواء. وتتعاظم هذه الأهمية في الاقتصادات النفطية التي ترتبط بالعالم الخارجي بأواصر متينة كون النفط أضحي السلعة الرئيسة في سلعة صادراتها من جانب، واعتمادها الكبير على الاستيرادات الممولة من الإيرادات المالية للصادرات النفطية من جانب آخر. 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 نظر لتأساع مديات الطلب الاستهلاكي والاستثماري في العراق خلال السنوات الأخيرة، حتى باتت الحاجة أكثر إلحاحاً لتوسيع الموانئ المقامة وإنشاء موانئ جديدة .

إن فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير لم تكن وليدة التغييرات السياسية الأخيرة التي طرأت على العراق في نيسان من عام ٢٠٠٣ بل تمتد لعقود من السنين الماضية، وقد تعاظمت أهمية إنشاء الميناء ليس فقط نتيجة للتطورات الاقتصادية التي فرضتها تسارع وتزايد الحركة التجارية للعراق عبر موانئه البحرية، بل نظراً للموقع الاستراتيجي، لمدينة الفاو المطل على الواجهة البحرية العميقة شمالي الخليج العربي من جهة، ومكانة ميناء الفاو كحلقة وصل لطريق الحرير الجديد الذي أعلنت عنه الصين نهاية عام ٢٠١٣ (طريق واحد-حزام واحد) (*One Road – One Plot*) والذي سيربط الشرق بالغرب من جهة أخرى، فضلاً عن المزايا الاقتصادية الكبيرة التي سيحققها الميناء للاقتصاد العراقي وزيادة حركة النشاط التجاري والترازيات .

**أهمية الدراسة:** يعد ميناء الفاو المرتكز التجاري الأكبر للاقتصاد العراقي في ظل تطور وتعاضم الحركة التجارية للعراق مع العالم الخارجي، وارتفاع متطلبات تنمية القطاعات الاقتصادية والإيفاء بالتزايد الحاصل في معدلات نمو الإنفاق الاستهلاكي والاستثماري، لذلك برزت هذه الدراسة لتسلط الضوء على أن فكرة إنشاء الميناء الكبير جاءت لتلبية الحاجة الفعلية وتحقيق المكاسب المتوقعة التي سيجنيها العراق من هذا الميناء .

**مشكلة الدراسة:** إن متطلبات اكمال انجاز مراحل إنشاء ميناء الفاو الكبير تكون مرهونة بتضافر مجموعة من الجهود المتعلقة بتهيئة المستلزمات الضرورية لدعم عملية الإنشاء سواء ما يعلق منها بالجوانب الاستثمارية الخاصة بضرورة تنفيذ شروط التعاقد مع الشركات المنفذة بالوقت المحدد وتسهيل الإجراءات

الحكومية المصاحبة لها، أو بالدعم اللوجستي من محافظة البصرة وأجهزتها الخدمية، مع تأكيد دور الأنشطة الإعلامية في متابعة سير عمليات الإنجاز وتعريف المجتمع بالأهمية التنموية للميناء .  
فرضية الدراسة : تفترض الدراسة "إن قيام ميناء الفاو الكبير يمثل الفرصة الذهبية للنهوض بالاقتصاد العراقي وتلبية متطلباته نحو النمو والتطور والتنوع الاقتصادي " .

**أهداف الدراسة :** تسعى الدراسة إلى بيان دور وأهمية الموانئ اقتصادياً وتنموياً على المستوى العالمي مع التركيز على الموانئ العراقية، ثم تحاول توضيح الكيفية التي أعدت بها مراحل بناء ميناء الفاو الكبير وأبرز المشاريع المصاحبة لها وآليات التنفيذ، منطلقاً من توظيف تحليلات الدراسة باتجاه التركيز على المكاسب التنموية التي سيجنيها الاقتصاد العراقي من وراء اكمال جميع تلك المراحل وتشغيل الميناء عام ٢٠٣٢ .

**هيكل الدراسة :** أن إقامة ميناء الفاو الكبير والمشروعات المصاحبة له تمثل قفزة نوعية في التطور الاقتصادي للعراق، ومن أجل تحقيق أهداف الدراسة والسعي إلى أثبات الفرضية التي أنطلق منها البحث قسمت الدراسة إلى المطالب الآتية :-

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية للموانئ على المستوى العالمي والأدوار التي تؤديها.

المطلب الثاني: ميناء الفاو الكبير والمشروعات المصاحبة بين التخطيط والتنفيذ .

المطلب الثالث: المكاسب الاقتصادية المستقبلية لميناء الفاو الكبير على الاقتصاد العراقي .

الخاتمة والمقترحات:

## المطلب الأول

### الأهمية الاقتصادية للموانئ على المستوى العالمي والأدوار التي تؤديها

تعد الموانئ عصب الحياة وشريان الاقتصاد منذ قديم الزمان، لدورها المهم في النقل البحري الذي يسهل حركة التجارة الخارجية ويعزز النشاط الاقتصادي ويساهم في تنمية الاقتصاد الوطني من حيث تحقيق الإيرادات وتطوير مدن الموانئ وتنمية الأقاليم ورفع مستوى الرفاهية للمجتمع .

**أولاً- المكاسب التي تحققها الموانئ البحرية:-** هناك مجموعة كبيرة من المكاسب التي تتحقق للاقتصاد الوطني من خلال الاعتماد على الموانئ ودورها الفاعل في تنمية الاقتصاد الوطني ومن أهمها ما يأتي<sup>(١)</sup>:

١- تعمل الموانئ على تحقيق إيرادات للبلاد من العملات الأجنبية، فكلما زادت حركة النشاط التجاري وكان الميناء بالمواسفات التي تسمح باستقبال أعداد وأحجام متفاوتة من السفن والبواخر والناقلات وكانت هناك بنى تحتية متكاملة وتكنولوجيا متطورة وجميع العوامل الجاذبة لحركة النقل البحري، كلما ازدادت إيرادات البلد المتحققة وهذا ما يوفر مورداً رئيساً للبلاد في تمويل النفقات ويعزز من رصيد العملات الصعبة التي تدخل للبلاد ليرتفع بذلك حجم الاحتياطي من تلك العملات ويعمل على تحسين ميزان المدفوعات .

- ٢- للموانئ دور هام في التجارة الخارجية من خلال حركة الصادرات والواردات للبلد صاحب الميناء، فقد تعمل الموانئ بشكل مزدوج على خفض تكاليف البضائع المستوردة من الخارج، وكذلك السلع الاستهلاكية والمواد الخام، وفي المقابل تمنح الموانئ ميزة تنافسية للسلع الوطنية المصدرة إلى الخارج .
- ٣- تعمل على تنمية وتطوير المناطق سواء منطقة الميناء أم المناطق المجاورة له، ويساعد على ذلك تأسيس البنية التحتية وتطوير عمل المناطق المجاورة وتحقيق مكاسب لكل المشاريع القريبة من الميناء، فضلاً عن زيادة حركة النقل البري وعوامل الجذب لجميع مشاريع القطاع الخاص والربط بالسكك الحديدية وغيرها من الفرص الاستثمارية والبنى التحتية التي ترفع من مكانة المناطق التي تنتمي للميناء .
- ٤- تعمل الموانئ البحرية على توظيف القوى العاملة وتمتص حجم البطالة من خلال تشغيل كم كبير ومتنوع من العاملين في مختلف الاعمار وفي مختلف التخصصات سواء في الموانئ أم في المشروعات التي تتحقق من تطور العلاقات التجارية .
- ٥- تعتبر الموانئ مورداً هاماً من موارد الدولة، الذي يمكن أن يوفر عائدات لموازنة الدولة ويكون بديلاً ناجحاً عن الاعتماد الكبير على مورد النفط في الدول النفطية ويحقق تنوعاً في مصادر إيرادات الموازنة العامة، إذ إن عملية تحصيل الرسوم والعوائد والأجور تجعل وضع الموازنة في حال أفضل وتخفف من الضغوط على المصادر البديلة للإيرادات الضريبية التي تنقل كاهل المواطن .
- ٦- تعمل الموانئ على دعم سيادة الدولة وتعزيز استقلالها الاقتصادي والسياسي ويمنحها دوراً استراتيجياً مهماً في موقعها بين الدول وتنمي أواصر العلاقات الدولية في المنطقة وبمختلف اتجاهاتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وحتى العسكرية .

**ثانياً- أهمية النقل البحري والموانئ الجاذبة :-** يعد النقل البحري وسيلة هامة لتسيير عجلة التجارة الخارجية، إذ يشكل النقل البحري أكثر من (٨٠%) من التجارة السلعية العالمية التي تنقل بحراً وتتم من خلال الموانئ التي تقع في مختلف مدن العالم (٢).

وبناءً على ذلك تعمل العديد من الدول على التنافس فيما بينها من خلال البحث عن أكبر وأفضل فرص ممكنة للإفادة الفعلية من خدمات النقل البحري الدولي، ومن خلال استخدام الشبكات المرتبطة بالموانئ. وتكون المنافسة بين الدول وفق عدة عوامل من شأنها أن ترفع من أهمية تلك الموانئ ومساعدتها على تسهيل عملية النقل البحري وتعد عاملاً مهماً لجذب الأطراف المهمة في التجارة الخارجية ومن هذه العوامل (٣) :

١- الموقع الجغرافي: يعتبر الموقع الجغرافي من العوامل الأساسية للنقل البحري ويعمل على تسهيل عملية الربط بين مختلف الدول، فكلما كان الموقع الجغرافي موقعاً متميزاً للميناء كلما كانت عملية النقل البحري عملية ميسرة ومجدية سيتمنح حركة التجارة البحرية قوة أكبر ويحقق عامل جذب للناقلين الكبار في السوق.

٢- بما أن الموقع الجغرافي لا يتغير وهو هبة من الله وقد يكون الموقع لا يأخذ صفة التميز لكن من الممكن أن يتم تعويض هذا الجانب من خلال تحسين ارتباط الموقع بخدمات النقل البحري على صعيد الميناء، فالعمليات المينائية للنقل البحري من شأنها أن تغتنم الفرصة إذا كانت نظم النقل تتسم بالكفاءة العالية والمرونة ومنخفضة التكاليف ومرتبطة بسلسلة الامتدادات العالمية وتتمتع بمواصفات عالية يجعل منها المحرك الرئيس الذي يرفع من أهمية الموانئ ويعزز من دورها التتموي.

٣- ترتفع أهمية الموانئ كلما تميزت وانفردت بإضافة التقنيات المتطورة إلى الميناء وتكمن هذه الفرص من خلال الإضافات التي تحققها الرقمنة والذكاء الاصطناعي والانترنت وتنفيذ سلسلة السجلات المغلقة ويمكن أن تطبق في الموانئ العديد من التقنيات التكنولوجية التي تمنح الميناء فرصة لزيادة الكفاءة والإنتاجية وهذان العاملان مهمان ومؤثران في تفضيل الموانئ التي ترسو إليها السفن العملاقة .

٤- للعنصر البشري أهمية في تطوير الموانئ ورفع كفاءتها التشغيلية، لذلك يبرز دوره من خلال عمليات الإدارة والتخطيط والرؤية الاستراتيجية لمستقبل الموانئ وتحديد الأهداف ورسم الخطط والعمل على تنفيذها بالشكل المماثل للرؤية، فضلاً عن الإدارة المتميزة في تنظيم العمل بالموانئ.

٥- ومن العوامل التي تساعد في تحسين الارتباط مع الميناء هو تخفيف وطأة القيود التي تؤثر في أسواق الملاحة الدولية والمحلية والإقليمية، فلا بد أن تسعى الموانئ لجذب البضائع من الدول المجاورة مع الأخذ بنظر الاعتبار المصالح المشتركة بين الموانئ البحرية والمتعاملين (المستوردين والمصدرين).

**ثالثاً - تطور التجارة البحرية الدولية:** أعلنت الكثير من الدول رغبتها في تسخير كافة الإمكانيات للإفادة من الاقتصاد الأزرق واستخدام موارد البحار بشكل مستدام مما يحقق فرص النمو والتطور الاقتصادي وتحسين الأوضاع التجارية بين تلك الدول وتوفير فرص العمل وزيادة حركة التبادل بين مختلف بقاع ودول العالم، ولم يكن هذا الإعلان بالجديد فقد بدأت التوجهات لهذا الاعتماد منذ نهاية الحرب العالمية الثانية بالرغم من أنها لم تكن الرغبة الأولى لهذا التوجه إلا أنها كانت الأكثر أهمية من حيث الرؤية والتنفيذ<sup>(٤)</sup>. ويمكن ملاحظة أهم التطورات التي طرأت على التجارة البحرية خلال المدة (١٩٧٠-٢٠١٨) بالجدول الآتي:

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### الجدول (١)

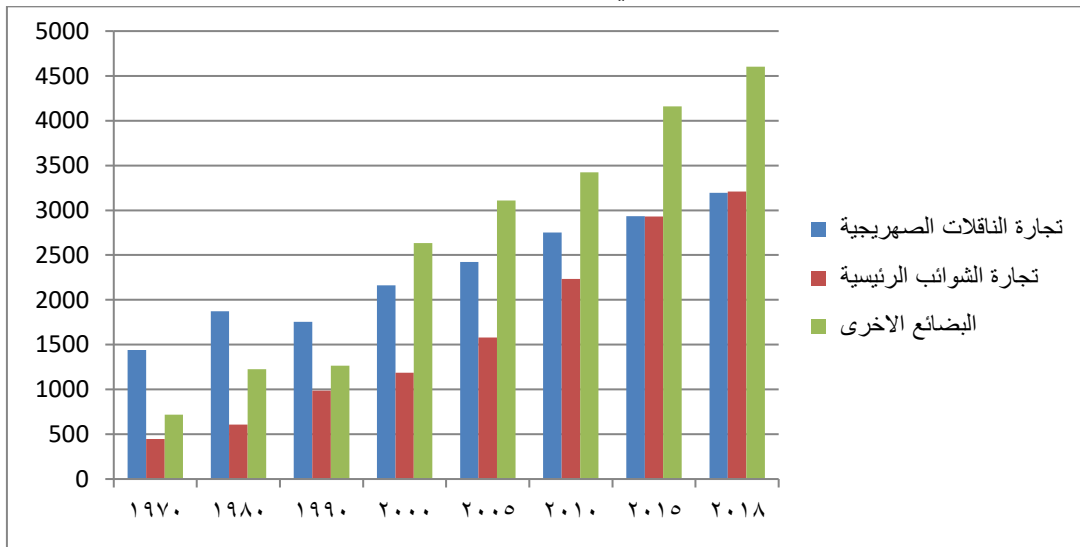
تطور التجارة البحرية الدولية حسب نوع البضائع للمدة (١٩٧٠ - ٢٠١٨) مليون طن

السنوات	تجارة الناقلات الصهرجية ( أ )	تجارة الشوائب الرئيسية(ب)	البضائع الآخري( ج )	المجموع	معدل النمو %
١٩٧٠	١٤٤٠	٤٤٨	٧١٧	٢٦٠٥	-
١٩٨٠	١٨٧١	٦٠٨	١٢٢٥	٣٧٠٤	٢٩,٦
١٩٩٠	١٧٥٥	٩٨٨	١٢٦٥	٤٠٠٨	٧,٥
٢٠٠٠	٢١٦٣	١١٨٦	٢٦٣٥	٥٩٨٤	٣٣,٠٢
٢٠٠٥	٢٤٢٢	١٥٧٩	٣١٠٨	٧١٠٩	١٥,٨٢
٢٠١٠	٢٧٥٢	٢٢٣٢	٣٤٢٣	٨٤٠٨	١٥,٤٤
٢٠١٥	٢٩٣٤	٢٩٣٠	٤١٦١	١٠٠٢٣	١٦,١١
٢٠١٨	٣١٩٤	٣٢١٠	٤٦٠١	١١٠٠٥	٨,٩

المصدر: الاونكتاد ، ٢٠١٩ ( استعراض النقل البحري لعام ٢٠١٩ ) الأمم المتحدة ، نيويورك، ص ٢٣

### الشكل رقم (١)

تطور التجارة البحرية الدولية للمدة ١٩٧٠ - ٢٠١٨



المصدر : الشكل من أعداد الباحثين بناء على بيانات الجدول رقم (١)

يشير الجدول (١) أعلاه إلى أن تجارة الناقلات الصهرجية يقصد بها النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز والمواد الكيميائية، بينما تجارة الشوائب الرئيسية فتشمل ركاز الحديد، والحبوب والفحم، واليوكسيتا واللومينيا والفوسفات. ومنذ عام 2006 أصبحت هذه الشوائب تشمل فقط ركاز الحديد والحبوب

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

والفحم، بينما تعني البضائع الأخرى التجارة المعبأة في حاويات والبضائع العامة لمختلف السلع الأخرى. ومن تتبع بيانات الجدول (١) يتضح التزايد المضطرد في أحجام التجارة الخارجية وبمعدل نمو مركب بلغ حوالي (٢٠%) للسنوات المعروضة في الجدول، إذ ازداد مجموع البضائع المنقول بالتجارة الخارجية من (٢٦٠٥) مليون طن عام ١٩٧٠ إلى حوالي (١١٠٠٥) مليون طن عام ٢٠١٨.

إن تصاعد حجم التجارة البحرية الدولية بجميع أنواعها يؤكد التوجه نحو تطور ونمو التجارة البحرية الدولية، كما أن هناك فترات بلغت فيها التجارة البحرية أعلى مستوياتها في عامي ١٩٨٠، ٢٠٠٥ بحيث وصلت إلى معدلات نمو سنوية بلغت على الترتيب (٢٩,٦%) (٣٣,٠٢%)، ومن جهة أخرى فإن جميع معدلات النمو هي موجبة ومرتفعة طوال تلك المدة الأمر الذي يوضح الاهتمام الدولي بحركة النقل البحري. وقد تفاوتت حركة التجارة الدولية بين قارات العالم، إذ كانت أعلى نسبة حركة عالمياً في قارة آسيا التي استحوذت على النسبة الأكبر من حركة التجارة البحرية وبمقدار (٦١%)، ثم جاءت قارة أوروبا بالمرتبة الثانية وبنسبة (١٤%)، ثم قارة أفريقيا ثالثاً وبمعدل (١٣%)، ثم قارة أمريكا الشمالية بنسبة (٦%)، وقارة أمريكا الجنوبية بنسبة (٤%) في المرتبتين الرابعة والخامسة على التوالي<sup>(٥)</sup>.

ومن تركز غالبية النقل البحري الدولي في قارة آسيا يتبين الدور الهام الذي تضطلع به الموانئ الآسيوية على المستوى العالمي، فالجدول (٢) يبين أن غالبية الموانئ العالمية تتركز بقارة آسيا.

### جدول رقم (٢)

أهم وأكبر عشرين ميناء على المستوى العالمي عام ٢٠١٨

التسلسل العالمي	اسم الميناء	إجمالي الحركة (وحدة معادلة لعشرين قدم)
١	شنغهاي	٤٢٠١٠٠٠٠
٢	سنغافورة	٣٦٠٠٠٠٠٠
٣	نتيفو زهوشان	٢٦٣٥٠٠٠٠
٤	شينزين	٢٥٧٤٠٠٠٠
٥	نموانغزو	٢١٩٢٠٠٠٠
٦	بوسان	٢١٦٦٠٠٠٠
٧	هونغ كونغ	١٩٦٠٠٠٠٠
٨	لينغدوا	١٩٣٢٠٠٠٠
٩	تيانجين	١٦٠٠٠٠٠٠
١٠	دبي	١٤٩٥٠٠٠٠
١١	روتردام	١٤٠٣٠٠٠٠
١٢	كلانغ	١٢٠٣٠٠٠٠
١٣	أنتويرب	١١١٠٠٠٠٠
١٤	شيامين	١٠٧٠٠٠٠٠

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

١٠٤٥٠٠٠٠	كاو هاسيونغ	١٥
٩٧٧٠٠٠٠	داليان	١٦
٩٤٦٠٠٠٠	لوس انجلوس	١٧
٨٧٩٠٠٠٠	تانجونغ بليباس	١٨
٨٧٨٠٠٠٠	هامبورج	١٩
٨٠٧٠٠٠٠	لونغ بيتش	٢٠

Source: Shanghai International Shipping Institute, 2018 , Global Port Development 2018 , April , p 17 .

يتضح من خلال الجدول (٢) أن الصين تستحوذ على أكبر وأغلب الموانئ المهمة في العالم نظراً لنقلها الاقتصادي والتجاري عالمياً، إذ تمتلك الصين تسعة موانئ من أكبر (٢٠) ميناء على المستوى العالمي، مما يؤكد حجم الاهتمام الذي يوليه الاقتصاد الصيني للتجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية باعتبارها جزءاً حيوياً في النمو والتطور الاقتصادي وجذب العملات الصعبة للصين. كما تتنوع بقية الموانئ الكبرى بين دول العالم، بيد أن أكثرها يتركز في قارة آسيا، فميناء سنغافورة يقع في سنغافورة وميناء بوسان في كوريا وميناء دبي في الإمارات العربية وميناء كاوشيونغ في تايوان وميناء كلانغ في ماليزيا. وتقع جميع الموانئ المعروضة في الجدول أعلاه في قارة آسيا عدا خمسة موانئ من قارات أخرى كميناء روتردام في هولندا وميناء أنتويرب في بلجيكا وميناء هامبورغ في ألمانيا ومينائي لوس أنجلوس ولونغ بيتش في الولايات المتحدة .

### المطلب الثاني

#### ميناء الفاو الكبير والمشروعات المصاحبة بين التخطيط والتنفيذ

**أولاً- مدينة الفاو وميناء الفاو :** تقع مدينة الفاو في منطقة تعرف بشبه جزيرة الفاو في الجزء الجنوبي الشرقي من محافظة البصرة على مسافة تقارب (١٠٠) كم عن مركز المحافظة، وهي أقصى نقطة في جنوب العراق وتمثل الجانب الشمالي للخليج العربي، وتحدها من الشرق مياه شط العرب المحاذية لإيران، ومن الغرب خور عبد الله المحاذي للكويت .

تبلغ مساحة مدينة الفاو حوالي (٣٧٧٥) كم مربع وتمثل أرض النقيضين كما يطلق عليها لامتياز تربتها بالخصوبة من جانب والملوحة من جانب آخر، وتم اختيارها لإقامة أكبر ميناء في الخليج العربي لموقعها الاستراتيجي المطلع على البحر في نقطة رأس البيشة أقصى الجنوب الذي يمتاز بإطلالته الواسعة (٥٨) كم على الخليج وبأعماق تسمح باستقبال أكبر السفن العملاقة<sup>(١)</sup>.

إن فكرة قيام ميناء الفاو الكبير ليست حديثة العهد بل تمتد لقرن من الزمان تقريباً وأبان حدوث ثورة العشرين التي اعترضت سبيل مشروع إقامة الميناء المتبنى من الاحتلال البريطاني للعراق آنذاك والذي سعى إلى إنشاء ميناء للتصدير في مدينة الفاو، بيد أن اندلاع الثورة أوقف المشروع، وبقت الفكرة



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

شاخصة أمام أنظار الحكومات المتعاقبة كون مثلث الفاو يمثل الموقع الاستراتيجي لربط الشرق بالغرب، إلا إن الاضطرابات السياسية المستمرة التي عاشها العراق منذ عشرينيات القرن الماضي كانت السبب الرئيس الذي يقف حجر عثرة أمام الشروع بإنشاء الميناء. وفي عام ١٩٨٥ عقدت وزارة النقل والاتصالات العراقية ورش عمل وأجرت العديد من الندوات بهدف إعادة النظر بفكرة إنشاء ميناء الفاو، لكن الحرب العراقية الإيرانية في تلك الفترة كانت السبب الرئيس وراء عدم دخول مقترحات إنشاء الميناء إلى حيز التنفيذ، وفي النصف الثاني من عقد التسعينيات وبعد تنفيذ اتفاقية النفط مقابل الغذاء التي أبرمتها الأمم المتحدة مع العراق في حزيران من عام ١٩٩٦ أقدمت وزارة النقل على السماح للشركات الروسية بالحصول على مناقصة تنفيذ ميناء الفاو، بيد أن ظروف الحصار من جانب والشروط التعسفية الصعبة للجانب الروسي المنفذ للمشروع كانت السبب في عدم تنفيذ صفقة إنشاء الميناء<sup>(٧)</sup>.

وبعد تغيير النظام السياسي في العراق في نيسان من عام ٢٠٠٣، تم استعادة البوادر السابقة لإنشاء الميناء في مدينة الفاو، إذ عقد مجلس الوزراء عام ٢٠٠٥ جلسته المخصصة عن إقامة ميناء الفاو بتكلفة تخمينية تصل إلى نحو أربعة مليارات دولار، وتم اختيار موقع رأس البيشة كموقع نهائي للميناء، ولكن ظل المشروع يتزاح في مكانه دون أي تغيير بسبب بيروقراطية المخاطبات الرسمية بين وزارة النقل واللجنة الاقتصادية في مجلس الوزراء، فضلاً عن التناحرات السياسية المستمرة، وبقي الحال حتى شهر سبتمبر من عام ٢٠٠٩ عندما صادق مجلس الوزراء على الدراسة المقدمة من قبل الشركة الاستشارية الإيطالية التي قدمت التندر الأولي لمشروع ميناء الفاو الكبير، والذي سيتكون من مئة رصيف ويوفر نحو (٣٠٠) ألف فرصة عمل وبكلفة تخمينية مقدارها (٤,٤) مليار يورو. وقدرت طاقة الميناء السنوية بنحو (٩٩) مليون طن. وقد تم وضع حجر الأساس للمشروع في (٢٠١٠/٤/٥) من وزارة النقل العراقية، وسيكون هذا الميناء بحسب المخططات الهندسية من أكبر الموانئ المقامة في الخليج العربي، وسيغير خارطة النقل البحري في المنطقة لأنه سينقل البضائع من الصين واليابان وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا وبالعكس عبر ترانزيت الميناء العراقي بدلاً من قناة السويس محققاً بذلك اختصاراً كبيراً في الوقت والكلفة المالية التي كانت تتحملها السفن العملاقة سابقاً<sup>(٨)</sup>.

وفي عام ٢٠١٣ تم التعاقد مع شركة دايو للهندسة والإنشاءات الكورية الجنوبية لبناء منشآت وسور ميناء الفاو الكبير ليتم المباشرة بالعمل في العام المقبل، إلا أن تنفيذ العقد لم يتم جراء الظروف السياسية والاقتصادية الصعبة في عام ٢٠١٤ والتي رافقت احتلال داعش للموصل وما واجهه البلد من ظروف مالية صعبة نتيجة لانخفاض أسعار النفط العالمية وتزايد عجز الموازنة العامة للدولة، وظل الوضع الاقتصادي الصعب للعراق يحول دون البدء بتنفيذ المشروع، وما زاد الطين بله ظهور جائحة كورونا في عامي ٢٠١٩ - ٢٠٢٠<sup>(٩)</sup>. وبتاريخ (٣٠ / ١٢ / ٢٠٢٠) قامت الشركة العامة لموانئ العراق بالتعاقد مرة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

أخرى مع شركة دايو الكورية بعقد قيمته (٢,٦٢٥) مليار دولار أمريكي وسيضمن هذا العقد أيضا بناء نفق ومحطة حاويات وطرقاً برية للميناء، فضلاً عن مشاريع أخرى<sup>(١٠)</sup>.

إن لمشروع ميناء الفاو الكبير روابط أمامية وخلفية يسعى من وراءها إلى تطوير البنى التحتية لشبه جزيرة الفاو وبناء اقتصاد قادر على استيعاب التطورات الحاصلة في العلاقات التجارية للعراق مع مختلف الأطراف كون الفاو ستصبح حلقة الوصل الأمثل بين الشرق والغرب، وبذلك فإن المشروع سيتضمن إنشاء مدينة الفاو العصرية (New Faw) مع كامل مرافقها الخدمية، فضلاً عن المدينة الصناعية والتجارية التي تشتمل على (مصفاى الفاو النفطي ومعمل البتروكيماويات وصناعات خفيفة) ومرافقها من أبنية وطرق ومنشآت ترتبط بشبكة الطرق الرئيسية، ومن المؤمل مستقبلاً الربط بسكك الحديد، وكذلك توسيع الجز الشمالي الغربي من المدينة لربط مينائي الفاو الكبير وأم قصر بطول (٧٥) كم، وبناء النفق عابر لميناء خور الزبير بين الفاو ومفرق مدينة صفوان بطول (٢,٥) كم<sup>(١١)</sup>.

**ثانياً - مشروع ميناء الفاو الكبير:** 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 المؤمل 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 .

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 مينائي 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 التركيز على إنشاء كاسري الأمواج الشرقي والغربي وأرصفة الخدمات، فكاسر الأمواج الشرقي كان بطول (٨) كم في البحر وأوكلت مهمة تنفيذه إلى شركة (أركيرودون) 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 أنجاز الكاسرين بشكل كامل وبنسبة إنجاز (١٠٠%) في عام ٢٠١٨ وبإشراف من قبل شركة تكنيتال الإيطالية، لتأتي عملية تنفيذ مشروعات المرحلة الأولى المتعلقة بالبنى التحتية والتي انقسمت إلى جزأين رئيسيين الأول معني بأعمال البنى التحتية للميناء، ويشتمل على

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

حفر القناة الملاحية لحوض الميناء بأعماق تبلغ (١٩,٨) متر بين كاسري الأمواج الشرقي والغربي وبطول يصل إلى (٢٣) كم وعرض يبلغ على الأقل (٢٠٠) متر، مع خمسة أرصفة لتفريغ السفن بطول (١٧٥٠) متر، مع إنشاء أرصفة ساحة الحاويات بطول (٢٠٠٠) متر وعرض (٥٠٠) متر وارتفاع أربعة أمتار، إضافة إلى بناء منشآت الميناء، أما الجزء الثاني فيتمثل بإنشاء طريق الفاو - أم قصر - صفوان، وهذا الطريق يكون باتجاهين بطول (٦٢) كم ويمر عبر قناة خور الزبير من خلال نفق تحت البحر لربط ميناء الفاو بمفرق صفوان على الطريق السريع الذي سيخصص لممر الشاحنات المحملة بالحاويات القادمة من الميناء، فضلاً عن مشاريع أخرى<sup>(١٢)</sup>.

إن البنى التحتية البحرية لميناء الفاو ستشمل على أعمال الحفر البحري للقناة الملاحية والدفن وأعمال التجريف بطول (١٢) كم، ثم إنشاء أرصفة الحاويات البالغ عددها (٨٣) رصيفاً موزعة ما بين (٥٠) رصيفاً للحاويات، (١١) رصيفاً للبضائع السائبة، (١٧) رصيفاً لتصدير النفط، و رصيفان للبضائع المتدرجة (RO-RO)، وثلاثة أرصفة خدمية. فضلاً عن البنى التحتية البرية المتضمنة للأبنية الخدمية والمساحات وشبكة الطرق الداخلية ومحطات الكهرباء وتحلية الماء ومعالجة المياه الثقيلة، ومشروعات القاعدة البحرية والمسفن ومحطة الأدلاء وأرصفة المشتقات النفطية، وستضاف لها في مراحل لاحقة منظومة السكك الداخلية المرتبطة بشبكة السكك الوطنية بطول أكثر من (١٠٠) كم<sup>(١٣)</sup>.

ومن بين أهم معطيات مشروع ميناء الفاو الكبير هو إقامة مدينة الفاو الصناعية والتجارية التي ستشتمل على مصفى الفاو النفطى ومعمل البتروكيمياويات وصناعات خفيفة يضاف لها معمل تدوير النفايات، حيث ستقع في شمال غرب الميناء بمساحة تبلغ (١٠,٠٠٠) هكتاراً، وسيربط الميناء بالمدينة الصناعية ارتباطاً وثيقاً عبر شبكة الطرق الرئيسية الواصلة إلى أرصفة الميناء التجارية وكذلك الربط بالسكك الحديدية مستقبلاً<sup>(١٤)</sup>. كما سيتم إنشاء منطقة سكنية عصرية في شبه جزيرة الفاو تمثل مدينة الفاو الجديدة (New Faw) في الجهة الغربية من المدينة تستوعب هذه المدينة السكنية إلى حوالي (٣٥٠,٠٠٠) نسمة بجميع مرفقاتها من طرق ومدارس ومراكز صحية وثقافية وترفيهية ومنتزهات وحدائق ومساجد ، ويكون بجانبها مشروعات محطة الكهرباء ومحطة تحلية المياه ومحطة معالجة المياه الثقيلة<sup>(١٥)</sup>.

### المطلب الثالث

#### المكاسب الاقتصادية المستقبلية لميناء الفاو الكبير على الاقتصاد العراقي

تقدم الموانئ البحرية فرصاً استثمارية متعددة ومجدية اقتصادياً لا تقل أهمية عن الفرص المتاحة في مختلف القطاعات الاقتصادية والإنتاجية على وجه الخصوص، ولو بحثنا في حجم المكاسب التي سيحققها ميناء الفاو الكبير للاقتصاد العراقي لوجدناها متنوعة ومتشابكة مع جميع القطاعات الاقتصادية وبصورة إيجابية تحفز فيها خطى النمو الاقتصادي بوتائر متسارعة. وفيما يلي عرضاً مفصلاً لأبرز المكاسب

المستقبلية التي يمكن أن تتحقق للعراق ويجني ثمارها جراء تنفيذ ميناء الفاو الكبير بحسب المواصفات المعتمدة لتنفيذه ودخوله مرحلة التشغيل في عام ٢٠٣٢ :-

#### أولاً - الفرص والمكاسب الاقتصادية :-

١- أن اكتمال تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير سينعكس إيجاباً على تطور حركة التجارة الخارجية للعراق مع العالم، وسوف يرتفع معدل التبادل التجاري للسلع والخدمات بصورة عامة وللصادرات النفطية بصورة خاصة وسيتمكن العراق من تصدير كامل حصته المقررة له من قبل منظمة أوبك<sup>(٩)</sup>. ومن ثم، فإن هذه الزيادة في حركة التبادل التجاري التي ترفع القدرة التصديرية للنفط ستساهم في تعظيم حجم الإيرادات المالية القادمة للبلد على اعتبار أن النفط من الموارد الأساسية في سلة الصادرات العراقية، إذ من المتوقع أن ترتفع حركة النقل لمنصات النفط من (٦٧) مليون طن في السنة إلى حوالي (١٧٠) مليون طن في السنة<sup>(١٦)</sup>، وبذلك فإن زيادة القدرة التشغيلية سوف يكون لها انعكاساً إيجابياً على حركة التبادل التجاري وعلى إنتاج وتسويق المنتج النفطي نظراً لأهمية صادرات النفطية للاقتصاد العراقي .

٢- في ظل الطاقة الاستيعابية المخططة للميناء والتي تقدر بحوالي (٩٩) مليون طن سنوياً يمكن أن تتحقق إيرادات سنوية صافية بمقدار (٣٨٣٧٦٧) مليون دينار، وقد تم احتساب هذه الإيرادات وفقاً للبيانات الصادرة عن وزارة النقل والتي أوضحت بأن المتوسط السنوي المتوقع من إيرادات الموانئ العراقية خلال المدة (٢٠١٢ - ٢٠١٩) بلغت كمتوسط حوالي (٣٣٨٠٩١) مليون دينار سنوياً مقابل متوسط تكاليف سنوي بلغ (٢٤١١٨٠) مليون دينار لنفس الفترة، مما يؤشر إلى وجود متوسط صافي للأرباح المتحققة يبلغ (٩٦٩١١) مليون دينار عراقي سنوياً، وذلك على ضوء الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية التي يقدر متوسطها السنوي بحوالي (٢١) مليون طن. وبناءً عليه وضمن المراحل الأولى لميناء الفاو الكبير فإن زيادة الطاقة الاستيعابية ستصل إلى حوالي (٤٠) مليون طن، من شأنها أن تحقق صافي إيرادات سنوية للعراق بمقدار (١٧٤٤٣٩) مليون دينار كمرحلة أولى، وستزداد خلال المراحل اللاحقة وبفترة زمنية تقدر بخمس سنوات على الأقل لتصل إلى صافي إيرادات سنوية (٣٨٣٧٦٧) مليون دينار أي ما يعادل (١,٩٧٨) مليار دولار، وهذا المبلغ من شأنه أن يساهم في تنويع مصادر الدخل لتمويل الموازنات الاستثمارية للعراق<sup>(١٧)</sup> .

٣- أن تشغيل ميناء الفاو الكبير يعني حصول العراق على موارد النقد الأجنبي من قطاع التجارة الخارجية وهذا سيخفف الضغط على الإيرادات النفطية كمورد وحيد للعراق حالياً، مما يساهم في تنويع مصادر تكوين الدخل والنتائج القومي للبلد، ويرفع من حجم الأموال المرصدة لرصد الميزانية العامة للدولة بدلاً من الاعتماد شبه الكامل على المورد النفطي، مما سيزيد من عدد وحجم مشروعات الموازنة وسيخلق تنوعاً في مصادر إيرادات الموازنة العامة ويساهم في تخفيف العجز الذي تعاني منه حالياً.

٤- أن تنمية العلاقات التجارية للعراق مع العالم الخارجي نتيجة لإتساع قدرات الموانئ العراقية بفضل إنشاء وتشغيل ميناء الفاو الكبير سيزيد من إيرادات العملة الأجنبية الداخلة إلى الاقتصاد سواء عن طريق

التجارة أم عن طريق الترانزيت وسيؤدي ذلك في الأمد المتوسط والبعيد إلى تقليص مقدار الجانب المدين في ميزان المدفوعات وينمي مقدار الجانب الدائن، أي تخفيف حدة العجز الحاصل في الميزان مما سيرفع من تنافسية الاقتصاد العراقي في تعاملاته مع العالم الخارجي.

٥- أن عملية الشروع بإنشاء ميناء الفاو الكبير سيتطلب في ذات الوقت الشروع بتنفيذ مجموعة مصاحبة من المشروعات الاستثمارية وبخاصة مشروعات البنى التحتية كمرحلة أولية تتعلق بالطرق والجسور والمباني وما شابه ذلك مما يسمى بمشروعات الدعم اللوجستي، وهذا يتطلب إضافة تدفقات استثمارية حقيقية للاقتصاد العراقي وبخاصة لمحافظة البصرة كونها المنطقة الرئيسية للميناء في العراق (منطقة العمل)، وستشهد قدوم الشركات العالمية المنفذة للميناء بمكائنها ومعداتنا وكوادرها ومنشأتها، فضلا عن المشروعات المترافقة مع الميناء في مدينة الفاو مثل المدينة الصناعية ومنطقة التجارة الحرة والمجمع السكني وطرق الفاو أم قصر ومستقبلاً الربط السككي للميناء مع محطة ميناء المعقل في مركز البصرة .

٦- من المقرر أيضا توسيع الموانئ العراقية الأخرى، وبناءً على التصاميم والمشروع المخطط لميناء الفاو الكبير فسيتم تطوير بقية الموانئ من خلال إنشاء سبعة مراسي إضافية في ميناء أم قصر ومرسى إضافي في خور الزبير لنقوم بتقديم الدعم المتواصل على المستويات الحالية في تناول الحاويات والإمدادات، وتجدر الإشارة إلى أن عمليات التوسعة ستشمل على توسعة وتحديث وتحسين مستوى الموانئ وإدخال التكنولوجيا وتركيب نظم الكترونية لرصد تحركات السفن، ومواصلة جرف الأعماق من مسارات الملاحة، وإنشاء البنى التحتية وتطوير الخدمات المرفئية<sup>(١٨)</sup> .

### ثانيا: الفرص والمكاسب الاجتماعية :

١- تخفيض معدلات البطالة في حال اكتمال الميناء لأنه يقدم فرصاً لتشغيل أعداد كبيرة من القوى العاملة سواء لأصحاب الشهادات أو للعمال الماهرة وغير ماهرة، إذ أكدت التقديرات الأولية للعديد من الدراسات بأن ميناء الفاو الكبير من شأنه أن يخلق ما يربو على خمسة عشر ألفاً كفرصة عمل جديدة في المرحلة الأولى لبناء الميناء، وخلال الأربع سنوات القادمة سيتمكن من توفير حوالي (٨٤) ألف فرصة عمل<sup>(١٩)</sup>. ناهيك عن فرص العمل التي ستتولد عن المشروعات الاقتصادية التي ستنشئ لاحقا كاستجابة للتطورات الاقتصادية التي جاء بها ميناء الفاو الكبير للعراق عموما ولمحافظة البصرة على وجه الخصوص، وبذلك فإن الميناء سيساهم بشكل كبير في حل مشكلة مستعصية في الاقتصاد العراقي ألا وهي البطالة عن طريق استقطاب مختلف شرائح العاملين سواء ممن يمتلك خبرات مهنية أو شهادات علمية أو ممن لا يمتلكون المهارات الكافية.

٢- سيعمل ميناء الفاو الكبير عند اشتغاله على تقليص وطأة الفقر البشري بفضل النمو الاقتصادي الناشئ عن الاستثمار والتشغيل للموارد العاطلة والتي ستعمل على تدني معدلات الفقر في البلد، إذ تؤكد الدراسات التنموية لوزارة التخطيط<sup>(٢٠)</sup> على أن معدل الفقر في العراق قد وصلت إلى نحو (٢٠%) عام

٢٠١٦، أي أن نسبة الفقراء تشكل خُمس حجم المجتمع العراقي وهي نسبة مرتفعة في بلد يصنف ضمن الدول الغنية بالنفط والغاز الطبيعي ويمتلك رابع احتياطي عالمي للنفط، ومن خلال إنشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع المصاحبة له فأن معدلات الفقر في العراق ستخفض مستقبلاً إلى اقل من ذلك، وسيشهد المجتمع العراقي تحسناً واضحاً في توفير فرص العمل وتوفير الدخل وتخصيص أموال كافية لإعانة وحماية الفقراء ورفع مستوياتهم المعيشية.

٣- من الثمار التي سيجنيها المجتمع العراقي عند الشروع بتشغيل ميناء الفاو الكبير هو ارتفاع مستوى الرفاهية الاقتصادية وتحسن في مؤشراتها، إذ بلغ مؤشر معامل جيني في الاقتصاد العراقي بحسب دراسات الجهاز المركزي للإحصاء عام ٢٠١٥ حوالي (٧٨%)، وتبين الدراسة بأن تحسين قيمة المؤشر وتقليلها باتجاه الصفر كدليل على ارتفاع مستوى الرفاهية الاقتصادية للمواطن يتحقق برفع معدلات الاستثمار والنمو الاقتصادي وزيادة حركة النشاط التجاري للعراق والذي سينجم عن إنشاء وتشغيل ميناء الفاو الكبير<sup>(٢١)</sup>.

### الخاتمة والمقترحات:

**أولاً - الخاتمة :-** يمتلك العراق موقعا بحرياً استراتيجياً يطل مباشرة على الخليج العربي في رأس البيشة في مدينة الفاو من محافظة البصرة وبواجهة بحرية تبلغ حوالي (٥٨) كم وبأعماق تصل إلى نحو (٢٠) متر، والتي كانت العامل الرئيس وراء الشروع ببناء ميناء الفاو الكبير الذي سيعد من أكبر الموانئ التجارية البحرية في منطقة الخليج العربي وحتى الشرق الأوسط، إذ سيشكل هذا الميناء حلقة الوصل للتجارة الخارجية بين الشرق (آسيا) والغرب (أوروبا)، ونقطة انطلاق لطريق الحرير الجديد (طريق واحد- حزام واحد) المار عبر العراق من خلال قنواته الجافة إلى تركيا وسوريا بدلاً من قناة السويس الذي تستغرق فيها الرحلة ضعف المدة الزمنية إذا ما قورن بالمكاسب الاقتصادية والمالية التي سيحققها ميناء الفاو الكبير للسفن التجارية العملاقة.

لقد جاء تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير لتلبية الحاجة الملحة للتوسع الاقتصادي والانفتاح التجاري الكبير الذي يشهده العراق بعد تغير النظام السياسي عام ٢٠٠٣ ورفع الحصار الاقتصادي المفروض منذ عام ١٩٩٠، فميناء الفاو سيشكل نقطة تحول في تطور مشروعات البنى التحتية والنمو الصناعي والعمراني بفضل حركة التجارة الخارجية وتجارة الترانزيت عبر العراق وما يتطلبه ذلك أيضاً من ضرورة تطور قطاع النقل البري من طرق وجسور وأساطيل الشاحنات ليكون قطاعاً قادراً على الاستجابة لمخرجات ميناء الفاو الكبير، كما أن للمنطقة الصناعية التي ستنشأ بالقرب من الميناء والمشروعات المصاحبة لها، فضلاً عن تشغيل الأيدي العاملة العاطلة عن العمل دوراً في رفع معدلات النمو الاقتصادي، يضاف إلى ذلك أنه في الأمد القريب ستشهد مرتكزات القطاع السياحي في العراق عامة ومحافظة البصرة خاصة تطوراً في فنادق الدرجة الأولى والمطاعم والمتنزهات والكورنيش والحدائق ومدن



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الألعاب، إذ ستشهد إقبالاً منقطع النظير بفضل نشاط حركة التجارة التي ولدها ميناء الفاو والمشروعات المصاحبة له، وعلى الأمد المتوسط والبعيد سينعكس التطور الاقتصادي في القطاع التجاري والسياحي والصناعي على تنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى عبر آلية جذب النمو المتبادلة بين القطاعات الاقتصادية بفضل موارد النقد الأجنبي التي نتجت على تلك الأنشطة، ومن ذلك يتبين إمكانية تحقيق الفرضية التي انطلقت منها الدراسة وهي أن قيام ميناء الفاو الكبير يمثل الفرصة الذهبية للنهوض بالاقتصاد العراقي وتلبية متطلباته نحو النمو والتطور والتنويع الاقتصادي .

### ثانياً - المقترحات :-

١- ضرورة تبني مسودة قانون لإعداد استراتيجية الميثاق الوطني لميناء الفاو للمدة (٢٠٢٢-٢٠٣٢) الخاصة بمراحل تنفيذ الميناء تجنباً لأية معرقلات، تبين فيها حجم الأموال الواجب رصدها لتمويل المشروع في الخطط الاستثمارية الحالية والقادمة وفق جدول زمني يلزم قانونا الحكومات القادمة بتنفيذ مقررات هذه الاستراتيجية لانتشال الاقتصاد العراقي من البؤس الذي يعانيه وذلك بإلزام اكمال بناء الميناء وفق المراحل المخطط لها وبحسب الإطار الزمني.

٢- تهيئة الاقتصاد العراقي إلى مرحلة الانفتاح التجاري والاقتصادي من خلال تفعيل دور القطاع الخاص المحلي والأجنبي في المساهمة بالمشروعات التنموية المنبثقة عن تشغيل ميناء الفاو الكبير عن طريق إجراء مراجعة وتعديل لفقرات قانون الاستثمار بما يكفل توفير التشريعات القانونية المحفزة والضامنة لبيئة آمنة للاستثمار.

٣- تنمية الوعي المجتمعي عبر الندوات والمؤتمرات والورش ووسائل الإعلام العراقية كافة في ضرورة إبراز الدور التنموي الذي سيضطلع به ميناء الفاو الكبير من ازدهار وانتعاش ونمو فائق التطور سينعم به الشعب العراقي بكافة مناطقه وأقاليمه جراء توسع حركة النقل البحري والبري وسكك الحديد والمطارات بفعل اتساع نشاط التجارة الخارجية وتجارة الترانزيت.

### الهوامش:

(١) باسل إبراهيم ونوس ، ٢٠١٥ (اثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات) ، أطروحة دكتوراه ، جامعة تشرين ، سوريا ، ص ٢٦ .

(٢) حسين احمد سعد ، فوز معن عبد علي (الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراتها) ص ٦ .

(٣) الاونكتاد ، ٢٠١٩ (استعراض النقل البحري ٢٠١٩) الأمم المتحدة ، نيويورك ، ص ٢٣ .

(٤) هبة الله احمد سعيد احمد سلمان ، ٢٠٢٠ (تأثير كفاءة الموانئ البحرية على التجارة الثنائية بين مصر ودول أفريقيا) بحث مقبول للنشر في المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة.

(٥) الاونكتاد ، المصدر السابق ، ص ٢٣ .



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- (٦) سلام جبار عاصم، ٢٠١٢) جيوسياسية ميناء الفاو الكبير وسبل النهوض بالنقل البحري للعراق)، مركز أرساد جغرافية، بغداد، ص ٦ .
- (٧) مركز البيت العراقي، ٢٠٢١ ( أهمية ميناء الفاو وأسباب الصراعات الجيوسياسية حوله)، متاح على الموقع الإلكتروني <https://iraqhouseinsitute.com>
- (٨) قيصر الهاشمي المبرقع ، ٢٠٢١ ( حلم الأجيال - مدينة الفاو الاقتصادية ) شبكة أنباء العراق ، متاح على الموقع الإلكتروني <https://anbaaaaiq.net/15817>
- (٩) سارة الزبيدي : وكالة أنباء براتا، ٢٠٢١(ميناء الفاو الكبير - من هنا كل الحكاية ) العدد(٩٧٤)(٢٢/١٢/٢٠٢١) <http://burathanews.com/arabic/reports> <https://ar.wikipedia.org/wiki>
- (١٠) ويكيبيديا ( ميناء الفاو الكبير ) <https://ar.wikipedia.org/wiki>
- (١١) شذى خليل ، ٢٠٢٠ (ميناء الفاو الكبير بين خنق الكويت وبين خونة الوطن)مركز الروابط للبحوث والدراسات الإستراتيجية ، الموقع : <https://rawabetcenter.com>
- (١٢) زيارة ميدانية لموقع ميناء الفاو: محاضرة ألقيت من قبل المهندسة المقيمة السيدة هنادي حول مراحل إنجاز ميناء الفاو الكبير - هيئة المشروع ، معلومات غير منشورة.
- (١٣) وزارة النقل، ٢٠٢١، المنشورات الخاصة بميناء الفاو الكبير ، العدد(٥) بغداد ، وزارة النقل
- (١٤) الشركة العامة لموانئ العراق- هيئة المشروع- المهندس المقيم، معلومات غير منشورة .
- (١٥) الشركة العامة لموانئ العراق، مقابلة ميدانية في ميناء الفاو الكبير مع السيد معاون مدير عام الشركة العامة للموانئ العراقية المهندس عقيل جاسم رمضان
- (\*) بحسب تقارير منظمة أوبك فأن الصادرات النفطية للعراق تشكل حوالي(٦٥%) من الحصص المقررة له بسبب عدم تطور القدرات التصديرية للموانئ العراقية، ينظر :- <https://shafaq.com>
- (١٦) حسين حيدر الجزائري، ٢٠٢٠ (ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات) ، المعهد العراقي للإصلاح الاقتصادي، بغداد ، ص ٤١ .
- (١٧) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ، ٢٠١٦ (رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥) ، بغداد، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ، ص ٣٨ .
- (١٨) وزارة النقل، ٢٠١٧ (تنمية وتطوير الموانئ العراقية- أم قصر وخور الزبير)،بغداد،دراسة رقم (٣٥)، ص٢٥.
- (١٩) حسين حيدر الجزائري ، ٢٠٢٠ ، المصدر السابق ، ص ٤٤ .
- (٢٠) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ، ٢٠١٨(خطة التنمية الوطنية ٢٠١٨ - ٢٠٢٢)، بغداد ، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ، ص ١٦٣ .
- (٢١) الجهاز المركزي للإحصاء ، ٢٠٢٠ ( مؤشرات التطور الاقتصادي والاجتماعي في العراق ٢٠١٠-٢٠١٩) بغداد ، الجهاز المركزي للإحصاء ، دراسة رقم (٢٣٦) ، ص ١٥ .

## ميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي

أ.د. عبد الوهاب محمد جواد الموسوي      الباحثة سوسن جواد كاظم  
جامعة الكوفة /كلية الإدارة والاقتصاد

### الملخص:

يهدف البحث الى التعرف على الموانئ البحرية والتركيز على موانئ الجيلين الرابع والخامس وميناء الفاو الكبير والأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، كونه اكبر مشروع استثماري في العراق، ويعد من أكبر الموانئ المقامة على ساحل الخليج العربي، فضلاً عن مشروع القناة الجافة الذي سيربط العراق ودول الخليج مع دول اسيا وأوربا، وتأثيراته الاقتصادية الجمة من خلال المساهمة في زيادة الناتج المحلي الاجمالي العراقي، وزيادة حجم التجارة الخارجية والاستثمار على المستوى المحلي والدولي، وتقليل حجم البطالة التي يعاني منها الاقتصاد العراقي، وزيادة إيرادات الموانئ العراقية الحالية وتطويرها خاصة بعد العمل وفق صيغ التشغيل المشترك في إدارة وتشغيل الموانئ العراقية وتوسيعها من خلال انشاء أرصفة جديدة وزيادة الاليات المستخدمة في عمليات المناولة، وقد سعت الكثير من البلدان المينائية إلى تطوير خدمات موانئها من خلال توظيف الامكانيات التكنولوجية المتاحة لديها لتوسيع الموانئ القائمة فعلاً أو انشاء موانئ جديدة مجهزة بأحدث الاليات والمعدات المتطورة، وتقديم سيناريو يقوم على أساس دراسة الجدوى وتحديد مدى السيطرة على الخطة وامكانية استمراريتها والوفاء بالتزاماتها المادية والتغلب على العقبات الخارجية وتوافر القيادة التقنية للخطة .

**الكلمات المفتاحية:** الموانئ البحرية، ميناء الفاو الكبير، القناة الجافة، حجم المناولة، الارصفة

**Abstract:**

This research aims to identify the seaports and focus on the ports of the fourth and fifth generations and the Great Port of Faw and the economic importance of the Great Port of Faw in the event that it is established as the largest investment project in Iraq, as well as one of the largest ports established on the coast of the Arabian Gulf, as well as the dry canal project that will connect Iraq and the Gulf states with the countries of Asia and Europe, and its huge economic impacts by contributing to increasing the Iraqi gross domestic product and increasing the volume of foreign trade and investment at the local and international levels, reducing the unemployment that the Iraqi economy suffers from, and increasing the revenues of the current Iraqi ports and their development, especially after work According to the joint operating formulas in the management and operation of Iraqi ports and their expansion through establishing new berths and increasing the mechanisms used in handling operations, many port countries have sought to develop their port services by employing the technological capabilities available to them to expand the existing ports or establish new ports equipped with the latest machinery And advanced equipment, and provide a scenario based on the feasibility study and determination of the term Controlling the plan, its continuity, fulfilling its financial obligations, overcoming external obstacles, and providing technical leadership for the plan.

**Key words: seaports, the great port of Faw, dry canal, handling volume, berths**

## المقدمة:

تعد الموانئ البحرية بوابات الانفتاح على العالم ونقطة التقاء وسائط النقل المتعددة وحلقة الوصل بين الدول المينائية والعالم الخارجي والمحرك الأساس لعملية التنمية الاقتصادية وإمدادها بمصادر التمويل المالي من العملات الأجنبية وإمكانية الحصول على المواد الأولية والمستلزمات الإنتاجية لمقومات العمليات التنموية، ورفد المالية العامة للدولة بمصادر دخل من العملات الصعبة ودورها البارز في توظيف قوى العمل وإتاحة الفرص ومجالات العمل المتعددة والمتنوعة لكافة الاختصاصات والمهارات والمهين .

أصبح من الضروري إنشاء موانئ جديدة مثل ميناء الفاو الكبير الذي يربط العراق بدول الشرق والغرب ويربط دول شرق وجنوب شرق آسيا في دول عديدة من العالم، وتقليل كلف النقل والوقت سواء للبضائع العراقية أو البضائع المارة من خلاله، إذ من المتوقع عند تشغيل ميناء الفاو الكبير سيحقق العراق مكاسباً كبيرة في تجارة الخدمات وتجارة الترانزيت .

**أهمية البحث:** تأتي أهمية البحث من خلال التركيز على النقاط الآتية :

تسليط الضوء على ميناء الفاو الكبير وأسباب انشائه ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي، وتقديم سيناريو مستقبلي مقترح للنهوض بالدور التنموي للموانئ البحرية العراقية .

**مشكلة البحث:** تتركز مشكلة البحث بالقول أن هناك تحديات سياسية واقتصادية ومؤسسية كبيرة تعيق ميناء الفاو الكبير لما له من دور تنموي مرتقب للعراق هذا فضلاً عن العوامل الخارجية التي تقف بالضد منه .

**هدف البحث:** يهدف البحث إلى تسليط الضوء على موانئ الجيل الرابع والخامس وميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي وتوضيح مدى حاجة العراق لإنشائه ومشروع القناة الجافة، وسيناريو مقترح للنهوض بالدور التنموي للموانئ في الاقتصاد العراقي.

**فرضيه البحث :** ينطلق البحث من فرضية مفادها :

ان انشاء ميناء الفاو الكبير ودخوله العمل على وفق المواصفات العالمية من شأنه أن يساهم في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي ويحقق اهدافاً تنموية كبيرة.

**هيكلية البحث:** لغرض تحقيق أهداف البحث، فقد تم تقسيمه إلى مجتئين، تطرق المبحث الأول الى نبذة تاريخية عن الموانئ البحرية وموانئ الجيلين الرابع والخامس

وميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة، فيما تناول المبحث الثاني تقديم سيناريو مستقبلي للنهوض بالموانئ التجارية العراقية وتوسيع دورها في تحقيق سبل التنمية الاقتصادية وانتهى البحث بمجموعة من الاستنتاجات والتوصيات .

**المبحث الأول: موانئ الجيلين الرابع والخامس، وميناء الفاو الكبير الأهمية واسباب الانشاء:**

**أولاً : نبذة تاريخية عن الموانئ**

نتناول بدايةً الموانئ البحرية القديمة في العالم التي تم العثور عليها باكتشاف هياكل بعضها من المراسي في بقاع مختلفة من السواحل البحرية في العالم .

لقد شاركت الموانئ البحرية في الحضارات القديمة عن طريق التجارة البحرية بين الدول فكانت منها تطوير موانئها، وبذلك أخذت الموانئ البحرية تتطور تبعاً لتطورات صناعة السفن ووسائل النقل البحري، فيعد وادي الجرف على البحر الأحمر من أقدم الموانئ الاصطناعية المعروفة في العالم حينذاك وقد تم العثور على هياكل للميناء والمراسي القديمة فيه .

أما في مصر القديمة فإن الميناء المصري كان رئيساً للتجارة اليونانية قبل تأسيس الإسكندرية. وفي اليونان القديمة كان ميناء بيرايوس في أثينا قاعدة للأسطول الاثيني في سنة ( 480 ) قبل الميلاد. وأيضاً كانت هناك موانئ بحرية قديمة وعريقة في شرق قارة آسيا منها ميناء قوانغتشو الذي تم إنشاؤه في عهد أسرة نيشن الصينية التي حكمت في المدة ( 221 - 206 ) قبل الميلاد ومازال هذا الميناء قائماً الى حد الآن ويعد من اكبر الموانئ التجارية في الصين .

أما عن الهند فكان ميناء اوشيا الواقع في مدينة لوئال حضارة وادي السند عام 3700 قبل الميلاد من أقدم الموانئ البحرية في المنطقة، وميناء اوساكا الذي يعد اكبر ميناء محلي في الهند ومركز رئيس لتجارة الارز، وهذان الميناءان من أقدم الموانئ البحرية في الهند القديمة .

أما في اليابان خلال فترة إيدو من السنة ١٦٠٣ الى ١٨٦٨ ميلادي فكانت جزيرة ويجيما الميناء الوحيد المفتوح للتجارة مع أوروبا، وفي الواقع، إن العديد من الموانئ القديمة التي تم إنشاؤها بالحضارات القديمة في العالم لم تعد موجودة بالوقت الحالي، حتى مع العثور على ما بقى منها من هياكل، ولا يمكن استحداثها بسبب التغيرات الجيولوجية للخطوط الساحلية مثل ميناء الجاودار الواقع شرق ساسكس الذي كان من أهم موانئ انجلترا في العصور الوسطى مع تغيير الخط الساحلي على بعد ميلين فقد هذا الميناء أهميته ولم يعد صالحاً لرسو السفن فيه في حين أن ميناء وافينسيورنودانويتش فقد وبشكل تام، من جراء التآكل الساحلي، وفيما يلي استعراض لموانئ الجيل الرابع والجيل الخامس.

#### ١ - موانئ الجيل الرابع

في حابة التسعينيات من القرن الماضي اسأارارم الأارارلوبيا بكأافة عالية في مجال عمل وآلية أنشأة الموانئ البأرية فكانأ هذه البأاية لأهور الجيل الرابع من الموانئ البأرية، فأأال معالآ الأواسيب المرأية وقواعا الباناء الأيقاة على كأافة الأنشأة المينائية فأسوعأ حركة الاسأارارمات المالية فيها، فأسوعأ وأساعاأ وأيرة اسأارارم أأاماء الأاراررناأ والأارارالاء اللاسلأية وأنأارارأ أأوط الأأاماء المينائية عبر الهواأف المأمولاة فأصأأ العمليات أأرأ بأأل سربق وأم الأألص من الإأراءار الرورأناية الأأماة فأرألا كأافة الموانع الأنا ميناها الموانئ سابقا. وصارأ مناطق الموانئ وما يطوقها من مساحاء هي للمعامل والمأازن والأسواق وبنوك مالية ومراكز لاسأاراراب الأأاماء الصناعية والأاراربية والأاراربية .

إن من أهم ما أمزأ به موانئ هذا الجيل ما عرف بمأارارب الأامآ بين الموانئ نفسها مثل انأامآ مينا كوئهاأن في الأانمارأ مع مينا مالمو في السويد عن أأربق الأارر الذي وربط بين الأولأنا ومد شبأة من الأارر والأافاق على نقل البضائأ براً بواسأة سأك الأأنا والسارارأ، وانأامآ شركة الأاوااأ الأالمانية ( BLG ) - rmeB - Lagrhnas - Gesellschaft، في برلنا مع إأارة مأأة الأاوااأ في مينا هامبررآ، ما أسفر عنه ولأاة أأبال أأناة من سفن الأاوااأ العملاقة وامأاا لأشبأا ملاحية أأناة بين الموانئ المأوربية وموانئ سفن الروافا وأبضا شهدأ ظهور إأارارأ أأناة لأارارأ بأرية مأااا المنافا المينائية وانأارارها موزعه بأأل مأرق في أنحاء العالم مثل شركة ( PSA crop ) الأامرأية الأنا عملأ على أأناا العأارارأ من المأأاماء المينائية في العالم وشركة ( HutchinSon ) الأابضا (HPH) وشركة<sup>(١)</sup> ( O & P ).

#### ٢ - موانئ الجيل الخامس

بعا نهاة عاا التسعيناء من القرن الماضي مرأ الموانئ البأرية بمأرأة أأناة أأرأ فيها اسأارارم البرمأناأ وأارارلوبيا المعلوماء الأأرأ أأورا وأأاا في الإأارة والأشغال بأأل مأاراب ومأأف عما سبأ، فأا عماأ إلى برمأة الأنشأة الإأاربية والفنية للمينا وفق أنأمة أأرأ أأورا فأم الافااا من هذه الأنأمة في عملية الأشغال الأنا ووضع الأأط المسأابلية، فأأأأ أأعا لألك أعاأام لإناأناها، مما جعل اسأارارم المرافق والمعااأ في أوزة المينا اسأارارمأ أمأل ورفع طاقأه الاسأناابا فأسوعأ ناشااأ المينا وزااأ مساحأه فأصأأ الموانئ المأوربية أمألك اسأارارأناة مأأاملة واتبعا مئأ اللامرأناة فازاااأ مساهمة الأأامع الأاأ فيها عن أأربق أأوله انفاأناأ طوالة الأجل وأصأل لأارارأ إأارة الموانئ أأرأ بالآ الأهمية برز بالأعاون بين هبناأ الموانئ البأرية وعليه أأاراب الأاهامام بمراكز البرمأناة وأأربق إارارارأ عالية أاا للموانئ البأرية اعأمأ عليها بأأل رأنا في أأربق وأأناا الأأط الأأناة<sup>(٢)</sup>، وأألاأ مئأمة الأونأاا (UNCTAD) أأب تصنأها اسم أال الماا المينائية على موانئ التسعيناء لما أأأه من

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

مشاريع لتطوير الموانئ البحرية في المدن الثلاث سنغافورة، روتردام، شنغهاي التي سخرت كافة الإمكانيات التي تمتلكها من أجل ارتقاء الخدمات المينائية لديها وتمكنت من الوصول لى قمة الهرم الخدمي للشحن البحري<sup>(٣)</sup>، ومن المميزات التي تميزت بها الموانئ مايلي:-

- الشراكة المتكاملة

- إدارة المصالح المشتركة

- التكامل الإقليمي للميناء

- إدارة خارج الحدود

- انسيابية المعلومات

- شفافية تنظيم المعلومات على المستوى الدولي والإقليمي

إما ما يخص نظام النقل في هذا الجيل فقد اعتمد على النقل بالحاويات الذي أخذ يتوسع ويبحث عن طرق وأساليب أكثر تطوراً وبالتأكيد أي تطورات تحدث في أنظمة النقل متعدد الوسائط في العالم يؤدي بالضرورة الى تطور الموانئ البحرية ترابط العلاقات بينهم<sup>(٤)</sup>.

### ثانياً: ميناء الفاو الكبير

يقع ميناء الفاو الكبير في شبة جزيرة الفاو جنوبي محافظة البصرة في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاري للعراق ويعد نقلة نوعية في أهميته الجيوسياسية لربط العراق بالعالم من خلال موقعه الرابط بين الشرق والغرب، وإن إنشائه سوف يغير خارطة النقل البحرية العالمية، ويجعل العراق حيزاً برياً يربط الشرق باوروبا عن طريق موانئ تركيا وسوريا من خلال القناة الجافة .

### ١- فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير

تعود فكرة انشاء مشروع الفاو الكبير الى القرن التاسع عشر عندما قامت بريطانيا بعد احتلالها للعراق بإجراء مسوحات عدة لمدخل شط العرب من اهمها المسح الذي عهدت به للعقيد روكي lienti :colonel O.Rorke عام ١٩١٩ فقدم تقريراً مفصلاً تحت اسم (حفر سدة الفاو) بكلفة ٩٣,٠٠٠,٠٠٠ روبي وعمق (٧,٦٢) م الا انه لم يحظَ باهتمام الحكومة البريطانية لعدم ثقتها بنوايا الحكومة الفارسية بعد رفضها معاهدة التحالف بين الحكومتين، ومن ثم توقف انشاء المشاريع البريطانية في العراق بسبب اندلاع ثورة العشرين<sup>(٥)</sup> وفي عام ١٩٥٤ بدء العمل في حفر قناة سدة الفاو بعمق ٧٦٢م بواسطة الكراكة التي تمتلكها ادارة ميناء المعقل بعد أن رفض مجلس الاعمار منح قرض لإدارة الميناء بمبلغ ٥٠٠ الف دينار عراقي بفائدة<sup>(٦)</sup>

وقد اجريت محادثات بخصوص مشروع الفاو الكبير منها محادثة ١٩٨٦ التي تم فيها اختيار موقع المشروع في منطقة رأس البيشة على أن يحتوي مخططه على ١٠٠ رصيف ومدينة سكنية، وتوقف تنفيذه بسبب الحرب وعدم توفر التخصيصات المالية<sup>(٧)</sup> وفي عام ١٩٩٧ قُدمت خطط جديدة لوزارة النقل



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

والمواصلات وتمت مناقشتها في عام ١٩٨٩ ونتيجة الظروف السياسية والاقتصادية التي مر بها العراق آنذاك حالت دون مباشرة تنفيذ المشروع<sup>(٨)</sup> بعد عام ٢٠٠٣ عقدت الشركة العامة لموانئ العراق العديد من الاجتماعات والمفاتيحات لوزارتي النقل والمواصلات ووزارة التخطيط حول انشاء ميناء الفاو المعهود لأهميته الاقتصادية في توفير متطلبات العراق التجارية والاستيراد والتصدير وتحويل مدينة البصرة إلى منطقة حرة للتجارة العالمية ورفع مستوى الموانئ العراقية الى العالمية مطالبة وزارة التخطيط بأدراج مشروع الفاو ضمن مشروعات الخطة الوطنية الاستثمارية للعام ٢٠٠٥ ورغم موافقتها وتخصيص مبالغ لأعداد دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع إلا إنه لم يتم ذلك، ثم قدمت عدة عروض من شركات مختلفة لتصحيح واعداد جدوى اقتصادية لمشروع الفاو الكبير من هذه الشركات :

- أ- مجموعه شركات ساندي العراقية-الامريكية مسجلة في العراق
- ب- شركة مشرف للتجارة والمقاولات الكويتية مسجلة في العراق
- ت- ج- شركة KG2 الكويتية
- ث- د- شركة حنا الشيخ -اماراتية<sup>(٩)</sup>

طرح جوزيف حنا الشيخ رجل الاعمال العراقي المغترب عرضا لبناء مشروع ميناء الفاو الكبير تضمن انشاء عدد من مصانع الفوسفات والبتروكيمياويات ومصفى لتكرير النفط الخام ومصفى للغاز ومعمل للألمنيوم ومجمعات سكنية للعاملين في الميناء فضلاً عن الارصفة المؤهلة لاستقبال السفن العملاقة، رفضت وزارة النقل العراقية عرض شركة حنا الشيخ بسبب شروطها التعاقدية التي من ضمنها الزام الحكومة العراقية دفع تكاليف المشروع بشكل دفعات يومية تصل الى ٢,٤ مليون برميل نفط خام يوميا وعلى مدى ٢٠ سنة وكذلك تداخل الموانئ النفطية مع التجارية الامر الذي يؤدي الى أرباك العمليات المينائية<sup>(١٠)</sup> وفي عام ٢٠٠٨ قدمت الحكومة الايطالية منحة بقيمة ٤٦,٥ مليون يورو الى تسعة شركات ايطالية سميت اتحاد الشركات الايطالية بوضع دراسة للموانئ العراقية بالاتفاق مع العراق، وفي اب من عام ٢٠١٠ تم توقيع عقد مع شركة ايطالية لوضع تصاميم المشروع، فحصل موافقة الحكومة على التصميم المقدم في عام ٢٠١٢ للميناء الجديد الذي نقل قدرته الى ٩٩ مليون طن سنويا وان يتم بناء الميناء بمرحلتين منفصلتين<sup>(١١)</sup> .

### ٢- أهمية ميناء الفاو الكبير

يعد ميناء الفاو الكبير من المشاريع الحيوية الرافدة للاقتصاد العراقي وشبكة مهمة من الشبكات البحرية تربط العراق بالمنافذ التجارية المهمة مع الدول المجاورة والاقليمية عن طريق القنوات الملاحية المرتبطة بالخليج العربي، لقد وضعت مجموعة من الدراسات الاولية المقترحة من وزارة النقل العراقية وبعض الدراسات الاجنبية لتصميم ودراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير، بتكاليف انشاء مختلفة فلاقت الدراسات المقدمة من مجموعة الشركات الايطالية قبول وزارة النقل والشركة العامة للموانئ، ووزارة المالية

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بتكلفة قدرت ٤,٦ مليار يورو، وبطاقة استيعابية ٩٩ مليون طن سنوياً<sup>(١٢)</sup> ليكون أحد أكبر الموانئ المطلّة على الخليج العربي، وهنا تبرز أهمية الميناء المرتقب في تغيير خارطة النقل البحري العالمية لربط العراق مع الشرق والغرب من خلال طريق الحرير الذي يربط قارة آسيا بقرتي أوروبا وإفريقيا<sup>(١٣)</sup>، وذلك بإنشاء خطوط للسكك الحديدية تمتد من البصرة الى تركيا، لنقل البضائع القادمة من الصين واليابان وجنوب شرق آسيا الى أوروبا عبر العراق بواسطة هذه السكك، وبها يكون لميناء الفاو الكبير تأثير اقتصادي في مجال التجارة الدولية بمستوى تأثير قناة السويس وقناه بنما على الاقتصاد العالمي يمكن ايجازها بما يلي:

أ- تخفيف الضغط على الموانئ الحالية

ب- تلبية احتياجات العراق من الصادرات والاستيرادات والمنتجات نصف مصنعة والآلات والمعدات الانتاجية والوقود .

ج- تطوير الواجهة البحرية للعراق وتطور المنطقة اقتصاديا .

ح- توفير فرص عمل متنوعة فنية وإدارية .

خ- توفير مصادر مالية جديدة عن طريق مبالغ الترانزيت المدفوعة للعراق .

د- استخدام الاراضي العراقية كموانئ جافة لنقل البضاعة الى أوروبا عن طريق موانئ البحر الابيض المتوسط في سوريا والأردن وتركيا<sup>(١٤)</sup>

### (١) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير للمدة (٢٠١٨-٢٠٤٠)

الإيرادات	السنة
١,٩٩	٢٠١٨
٢,٠٧	٢٠١٩
٢,٤٠	٢٠٢٠
٢,٥٦	٢٠٢١
٢,٧٢	٢٠٢٢
٢,٨٩	٢٠٢٣
٣,٠٧	٢٠٢٤
٣,٢٣	٢٠٢٥
٣,٤٨	٢٠٢٦
٣,٦٠	٢٠٢٧
٣,٦٩	٢٠٢٨
٣,٤٢	٢٠٢٩
٤,٦	٢٠٣٠
٤,٤٣	٢٠٣١
٤,٧١	٢٠٣٢
٥,٠٠	٢٠٣٣

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٥,٣٢	٢٠٣٤
٥,٦٧	٢٠٣٥
٦,٠٣	٢٠٣٦
٦,٨١	٢٠٣٧
٦,٨٢	٢٠٣٨
٦,٨٧	٢٠٣٩
٦,٩٠	٢٠٤٠

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، دراسة الشركات الإيطالية ٢٠٠٨.

تشير بيانات الجدول (١) إلى أن الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير تتزايد بشكل مطرد وسريع فقد حقق الميناء إيرادات متوقعة ١,٩٩ مليار دولار في سنة ٢٠١٨ أخذت بالتزايد التدريجي السريع حتى بلغت افتراضياً ٣,٦٩ سنة ٢٠٢٨ وهي مرحلة التشكيل النهائي للمشروع لتصل إلى ٦,٩٠ المقدار الافتراضي سنة ٢٠٤٠، فإن هذه التوقعات لإيرادات المشروع المقترح سوف تففز بالاقتصاد العراقي قفزة نوعية شاملة، ولاسيما اذا صمم وفق تصاميم شركة تكتال الإيطالية فسوف تكون مدينة البصرة مدينة صناعية وسياحية ومركز تجاري لتبادل السوق الحرة ومطار للشحن الجوي ومعمل بتروكيمياويات ومحطات لتوليد الطاقة الكهربائية ومحطة لتحلية المياه هذا فيما يخص مدينة الميناء البصرة، وسيسهم في تعظيم إيرادات الدولة بما لا يقل عن ٦ مليار دولار سنوياً متزايدة بشكل تصاعدي تساهم بشكل كبير في التنمية الشاملة للاقتصاد العراقي وزيادة الحركة التجارية اربعة اضعاف الموانئ الاخرى .

ومن خلال مقارنة الواقع المالي لموانئ العراق التجارية من جهة اعدادها وطاقاتها الاستيعابية وطاقاتها التصميمية، فإنها لا تفي بالطلب الكلي لتجارة العراق الخارجية في ظل ارتفاع مؤشرات تجارة العراق الخارجية وانفتاح الاقتصاد على التجارة الدولية الذي يعد من المؤشرات الاساسية للتنمية الاقتصادية ومن ثم فان انشاء مشروع الفاو الكبير يكون مكملاً لعمل الموانئ الموجودة فعلاً وتوفير المبالغ التي يدفعها العراق مقابل خدمات الترانزيت لبضائعه المارة عبر موانئ دول الجوار والتي تقدر ب ٥٠% دولار للطلب الواحد و ١٠٠ دولار للحاوية، ويمكن أن تحسب تلك الفوائد من الجدول (١) إذ نلاحظ أن الفوائد التي يكتسبها الاقتصاد العراقي تمكن في المدخرات من العملة الاجنبية الناتجة عن تخفيض قيم (المناولة، عمليات الشحن والتفريغ، والمسافة) للحمولات الداخلة والمغادرة من العراق وإليه، فيما يخص الاستيرادات فإن قيم المدخلات التخمينية المتأتية من انخفاض قيمة كلفه التفريغ والنقل والوقت للحمولات المستوردة، أما فيما يخص الصادرات فإن تأثير البنية التحتية الجديد سيؤدي الى انخفاض كلف الشحن والنقل والوقت ايضاً، وهذا يؤدي إلى منافسة الصادرات العراقية مع صادرات البلدان المجاورة، فنلاحظ إن مشروعات المرحلة الأولى (٢٠١٨-٢٠٢٨) سوف تحقق مدخرات كلف وقت ونقل متوقعة ٩٤,١ دولاراً للحاوية الواحدة بمجموع ١٨٣٠٢٤,٥ الف دولار لأجمالي مناولة الحاويات المتوقعة ١٩٤٥ الف حاوية، ومدخرات

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

كلف النقل والوقت المقدر للحمولات الجافة حوالي ٤٦,٣ دولاراً للطن الواحد للحمولات الجافة وبمجموع مدخرات تقدر ١٠١٨,٦ مليون دولار لأجمالي مناولة حمولات جافة متوقعة ٢٢ مليون طن .

ويحقق المشروع في مراحل التشكيل النهائي فوائد مدخرات كلف النقل والوقت ٩٣,٤ دولاراً للحاوية الواحدة بمجموع ٣٣٣١٥ الف دولار لأجمالي مناولة الحمولات المتوقعة ٣٥٦٧ الف حاوية وبـ ٤٥,٦ دولار للطن الواحد لإجمالي مناولة الحمولات الجافة المتوقعة ٣٣ مليون طن، إذ يحقق مجموع مدخرات ١٥٠٤,٨ مليون دولار في عام ٢٠٣٣٨ . وبهذا فان الطاقة التصميمية المتوقعة لميناء الفاو الكبير تؤدي الى تخفيض كلف الشحن والتفريغ والوقت التي تنعكس على امكانية تطبيق الخطط التطويرية وتنفيذ الاستراتيجيات الاقتصادية الناتجة على مقومات التنمية الاقتصادية في العراق عن طريق انخفاض قيم السلع المستوردة من المواد الخام والاولية والآلات ومعدات انتاجية والمستلزمات الاخرى المستخدمة في عمليات الانتاج في مختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، لغرض تحقيق النمو الاقتصادي الذي يعتمد على التنمية الاقتصادية في زيادة ونمو الدخل القومي .

وعلى الصعيد الإقليمي فإن مشروع ميناء الفاو الكبير بحسب التصاميم والتقديرات ودراسات الجدوى الاقتصادية سوف ينهي ازمة الملاحة العراقية مع ايران والكويت ويعيد للموانئ العراقية كرامتها الاقتصادية السابقة ( قبل حرب الخليج الاولى والثانية) فيكون مورداً اقتصادياً يساعد المورد النفطى، إن جميع هذه الايجابيات والمكاسب لميناء الفاو من شأنها أن تحقق الأمن والاستقرار السياسي للعراق في المنطقة الاقليمية. تدفع الحكومة العراقية لإقامة اتفاقات اقتصادية وتكتلات اقليمية مشابهة لاتفاقية التجارة الحرة والمجموعة الاقتصادية لدول غرب افريقيا ( اتفقيه ابدجان، واتفاقية الكوميسيا)، والسوق المشتركة لدول شرق وجنوب افريقيا، ويكون العراق صاحب القرار واليد العليا في السيطرة على العقود المبرمة<sup>(١٥)</sup> .

اما على الصعيد العالمي فان استراتيجية موقع العراق بشكل عام وموقع الميناء ولاسيما لها اثر بالغ الاهمية في تغيير خارطة النقل البحري العالمية واتجاهات تجارة العراق الخارجية، مع زيادة السكان والتنمية الاقتصادية على المستوى العالمي وزيادة حجم حركة التجارة العالمية سوف يصبح العراق جسراً ارضياً وممرات للبضائع القادمة من جنوب وجنوب شرق الى اوروبا عبر القناة الجافة بواسطة خطوط سكك حديدية، طرق مواصلات سريعة لنقل البضائع الى موانئ سوريا والاردن وتركيا .

وبكافة ووقت منخفض لنقل البضائع من الصين الى الموانئ الشرقية ( الشرق الاوسط واوروبا ) عبر قناة السويس تستغرق ٦٠ يوماً، بينما الرحلة البحرية البريه عبر الاراضي العراقية توفر وقت ما بين ٢٠-٢٥، وهذا يعني توفير ملايين الدولارات على الاطراف المستوردة، فضلاً عن تخفيض تكاليف النقل والشحن بحوالي ١٥% من قيمة البضاعة المنقولة<sup>(١٦)</sup>.

لقد قدرت التكلفة التشغيلية للرحلة البحرية حوالي ٥٨٨٠٠ الف دولار من ميناء بومباي الهندي عبر رأس الرجاء الصالح إلى ميناء مرسيليا الفرنسي بـ ١٨٥٨٤ كم لمدة ٢٨ يوماً في حين تستغرق المسافة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

البحرية، التي تقطعها السفن من ميناء الفاو عبر القناة الجافة الى البحر المتوسط مدة ١٢ يوماً، ولمسافة ١٢٨٨٠ كم بفرق تكاليف ٢٥٣٢٠ الف دولار بين النقل عبر ميناء بومباي وميناء الفاو والقناة الجافة، وكذلك تتخفف التكاليف التشغيلية الـ ٣٧٨٠٠ دولار للمسافة البحرية بين ميناء نيويورك الامريكى وميناء اللاذقية السوري عبر البحر المتوسط، اذ تصل إلى ٩٥٠٠ كم في ١٨ يوماً، ويستغرق نقل البضائع عبر ميناء الفاو الكبير الى الموانئ السورية ثلاثة ايام، في حين تستغرق الرحلة نفسها ٣٤ يوماً وتكاليف تشغيلية ٧١٤٠٠ دولار الى موانئ نيويورك<sup>(١٧)</sup>، لذلك فان انشاء ميناء الفاو الكبير يسهم في تخفيض التكاليف التشغيلية للرحلات البحرية والبرية عبر شبكة طرق متعددة الوسائط تربط ميناء الفاو بالعديد من دول العالم، وما لذلك من عوائد مادية من العملات الاجنبية على التنمية الاقتصادية في العراق بعيدة المدى .

### ٣- اسباب انشاء ميناء الفاو الكبير:

يرجع السبب الرئيس لإنشاء ميناء الفاو الكبير هو ايجاد ممرات اضافية للتجارة العالمية العابر والترانزيت، وان هدف اقدام الحكومة العراقية من بناء ميناء الفاو هو تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلاد ومالها من مردودات عالية على الاقتصاد العراقي من خلال جذب حركة التجارة الخارجية، وزيادة عمليات المناولة، وهنا يأتي دور الميناء في تخفيف الضغط على الموانئ الحالية، وكذلك زيادة الخدمات المينائية المقدمة، مما ينعكس على ارتفاع ايرادات الشركة العامة للموانئ ودور هذه الايرادات في احداث عملية تنمية شاملة متكاملة ليس فقط في قطاع النقل وانما تمتد الى باقي قطاعات الاقتصادية المختلفة عمليات المناولة المتوقعة بحسب الدراسة المقدمة من مجموعة الشركات الايطالية التي قسمت توقعات حركة الملاحة البحرية ثلاث حقبة زمنية (٢٠٢٠-٢٠٢٨-٢٠٣٨) وبحسب الارقام الافتراضية لعمليات المناولة (مناولة حاويات-مناولة حمولات جافة-عكسية-غير عكسية) في كل حقبة كما هو موضح في الجدول(٢).

جدول (٢) توقعات حركة الملاحة نوع المناولة في ميناء الفاو 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، بيانات غير منشورة .

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تشير بيانات الجدول (٢) إلى أن حركة الملاحة المتوقعة في ميناء الفاو الكبير تصل إلى ٢٤ مليون طن عام ٢٠٢٠ وبمجموع حمولات جافة ٤٨ مليون طن نصيب الحمولات الجافة (الفل) ٦,٩ مليون طن والحمولات المعبأة ١٧,١ مليون طن ارتفعت في عام ٢٠٣٠ إلى ١١٤ مليون طن اجمالي مناولة حاويات جافة حمولات حاويات وجافة (معبأة وفل) فقد كان لحمولات الحاويات ٧٠ مليون طن والحمولات الجافة (فل) ١١,٥ مليون طن والحمولات الجافة (معبأة) ٣٣,٠ مليون طن، وبالمقارنة مع الامكانات المتاحة للموانئ التجارية الاربعة بواقعها الحالي وطاقتها الاستيعابية التي وصلت الى ٢٢٢٢٩١٦١ مليون طن في عام ٢٠١٧<sup>(١٨)</sup>، فهذا يؤكد ارتفاع القدرة التنافسية للموانئ العراقية مع الدول المجاورة والموانئ في منطقة الخليج العربي في تقديم الخدمات التجارية والمينائية وارتفاع الإيرادات المتحققة فعلا .

والإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير المتحققة من عمليات المناولة والخدمات الأخرى التي يقدمها الميناء للجهات المستفيدة تضيف نسبة كبيرة من الإيرادات الكلية للشركة العامة للموانئ، مما تسهم في تنفيذ خطط المشروعات التنموية لنشاطات الشركة وما تعكسه على القطاعات الاقتصادية الأخرى .

والجدول (٣) يبين أجمالي الفوائد المتحصلة من عمليات المناولة لمجموع أرصفة الحاويات والحمولات الجافة المحتسبة على وقت جدول الفوائد والاجور في الموانئ العراقية بالوقت الحالي.

جدول (٣) الفوائد المتوقعة لأرصفة الحاويات والحمولات الجافة لميناء الفاو الكبير المحتسبة على اساس

جداول الفوائد والاجور المعتمدة في الموانئ العراقية للمدة (٢٠١٩-٢٠٢٧)

اجمالي الإيرادات حاويات + حمولات (مليون دولار) الإيرادات الكلية مليون دولار	الحمولات الجافة (مليون طن)			حمولات الحاويات (مليون طن)			السنة
	الإيرادات الكلية مليون دولار	رسوم الحمولات الجافة دولار/طن	الحمولات الجافة مليون طن	الإيرادات الكلية مليون دولار	رسوم الحاويات دولار	اعداد الحاويات	
٥٩٤,٧٥٩	٢٠٥,٩٥٩	١٣	١٥,٥٤٣	٣٨٨,٨	١٨	٢١,٦	٢٠١٩
٦٥٨,٠٥٧	٢٢٦,٠٥٧	١٣	١٧,٣٨٩	٤٣٢,٠	١٨	٢٤,٠	٢٠٢٠
٧٨٣,٣٥٣	٢٦٤,٠٥٣	١٣	٢٠,٣٨١	٥١٨,٤	١٨	٢٨,٨	٢٠٢٤
٨٧٨,٣٠٠	٢٩٥,١٠٠	١٣	٢٢,٧٠٠	٥٨٣,٢	١٨	٣٢,٤	٢٠٢٧
٩٦,١	*معدل النمو المركب لأجمالي الإيرادات						

١\_ الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات القسم

٢\_ الشركة العامة لموانئ العراق ، القسم المالي ، شعبة الواردات ، إيرادات ٢٠١٧

احتساب معدل النمو التراكمي على اساس المناولة = (سنة المقارنة / سنة الاساس )

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تشير بيانات الجدول (٣) الى الإيرادات المتوقع تحقيقها لميناء الفاو الكبير في المرحلة الاولى لعام ٢٠١٩ المقدرة بحدود ٥٩٤,٧٥٩ مليون دولار جراء عمليات المناولة واعمال الوكالات البحرية في الموانئ التجارية الاربعة الحالية مقارنة مع الإيرادات الاجمالية الفعلية البالغة ٤٥٠,١٢ مليار دينار ما يعادل تقريبا ٣,٧٥١ مليون دولار خلال عام ٢٠١٧ ، اما في عام ٢٠٢٧ فان الإيرادات المتوقع حصولها تقدر ب ٨٧٨,٣ مليون دولار فاذا تم احتسابها على اساس جدول الفوائد والاجور للموانئ الحالية باستبعاد اجور عمليات المناولة المقدرة ١٨ دولارا للحاوية الواحدة و ١٣ دولارا للطن الواحد للحمولات الجافة فان الشركة العامة لموانئ العراق سوف تزداد إيراداتها بمعدل ٩٩,٩ وهذا يعني ان ميناء الفاو الكبير سوف يضيف إيرادات هائلة الى إيرادات الشركة ، تذهب منها نسبة ٣٠% من الأرباح الصافية الى وزارة المالية مما ينعكس ايجابا على زيادة نفقات الدولة لمواجهة نمو مشاريع خطط التنمية الشاملة للقطاعات والمؤسسات الاقتصادية والاجتماعية بغية تحقيق نمو اقتصادي متسارع.

### ثالثاً - مشروع القناة الجافة

يعد مشروع القناة الجافة الجزء المكمل لمشروع ميناء الفاو الكبير وشرط اساس لإنجاحه كونه مشروع استراتيجي يربط الموانئ العراقية بشمال اوربا عبر تركيا وسوريا والاردن والسماح للبضائع بالانتقال من اسيا الى اوربا عبر الاراضي العراقية وحلقة وصل ما بين الخليج العربي والبحر المتوسط عبر طريق بري باقل كلفة واكثر اماناً للبضائع العالمية المارة .

يعرف مشروع القناة الجافة، بأنه عبارة عن خط سكك حديدية ممتدة من الموانئ العراقية جنوب العراق الى الحدود السورية في ربيعة بطول ١١٢٠ كم يربط دول جنوب شرق اسيا والصين واليابان وكوريا وماليزيا والبحر المتوسط وشرق اوربا بواسطة السكك الحديدية الممتدة الى الحدود التركية والحدود السورية بمسافة ٨٣ كم<sup>(١٩)</sup> وهو بداية لتغيير خريطة الاقتصاد العالمي واختزال الاف الاميال البحرية والبرية بنحو ٢٥,٢٠ يوماً تقطعها السفن في المياه العربية والبحر الاحمر لعبور قناة السويس فالبحر المتوسط وصولاً الى أوروبا لتفريغ و شحن البضائع، فضلاً عن توفير مبالغ كبيرة تقدر بعشرات الملايين من الدولارات لشركات النقل البحري والتجارة العالمية<sup>(٢٠)</sup> .

إن السفن القادمة من استراليا ودول شرق اسيا ستتبادل شحن وتفريغ البضائع في القناة الجافة لتنتقل عبر سكك الحديد ووسائل النقل البري الاخرى الى تركيا وسوريا والاردن بأسرع وقت واقل كلفة فيما لو نقلت عبر قناة السويس، وبذلك تميزت القناة الجافة العراقية بقصر المسافة وانخفاض تكاليف النقل والشحن والتفريغ خلاف جميع دول الجوار التي تتبعد عن نقاط الالتقاء بمسافات مضاعفه<sup>(٢١)</sup>، وإن العراق يقع في قلب خطوط المواصلات العالمية فضلاً عن طريق التجارة بين الشرق والغرب (حرير) فإن خطوط الغاز المستقبلية سواء كانت ضمن مشروع ( نورث ستريم ) الروسي أم مشروع نايكو الامريكي وانايبب الغاز القطرية الى أوروبا عبر تركيا لا بد من أن تمر جميعها من العراق ولذا فان الاستثمار القائم على اسس



علمية صحيحة في انشاء القناة الجافة العراقية المكملة لمشروع الفاو يمكن ان يحول العراق الى اهم بقعة في العالم فاستثمار هذه المنطقة يحقق عوائداً عالية جداً مما له اثر في توسيع قاعدة التنمية الاقتصادية ورفع كفاءة القطاعات الصناعية وزيادة انتاجيتها، فضلاً عن اقامة بنى تحتية جديدة وتطوير الحالية، وادخال الامكانيات التكنولوجية في مجال التعليم والصحة والامن الوطني ، مما يقود الى زيادة النمو الاقتصادي للنتائج المحلي الاجمالي ومعدل نصيب الفرد منه<sup>(٢٢)</sup> .

### المبحث الثاني/التأثير الاقتصادي لميناء الفاو الكبير

يعد ميناء الفاو الكبير من المشروعات العراقية العملاقة والاستراتيجية لأن هذا المشروع سيكون سبباً لنشوء نهضة اقتصادية واجتماعية في البلد، وتمتد آثاره ليس فقط في العراق بل في المناطق المجاورة ويمنحها فرصة اقتصادية تمكن الدول من نقل البضائع مباشرة إلى الميناء ومن ثم عن طريق القناة الجافة إلى أوروبا ودول البحر الأبيض المتوسط، وعملية نقل البضائع ستكون بأقصر وقت وأقل تكلفة، مما سينعكس ايجاباً على التجارة الدولية وعلى الاقتصاد العراقي، وقد دخلت الشركات الايطالية المنافسة وقدمت دراسة حول إنشاء المشروع في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة، آخذة بعين الاعتبار المفاضلة بين المواقع من حيث الكلف والأمان والقرب من الساحل وقلة الترسبات الطينية وتجنب التداخل مع الأنابيب النفطية، وقد وضعت له التصاميم النهائية بعدما تم التعاقد مع تلك الشركات من قبل وزارة النقل العراقية وتم وضع حجر الأساس لهذا الميناء في ١٤ / ١ / ٢٠١٠، ليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي وقادراً على استيعاب الحاويات والسفن الكبيرة بطاقة استيعابية قدرة بـ ٩٩ مليون طن سنوياً منها ٦٦ مليون طن سنوياً لمناولة بضائع الحاويات و ٣٣ مليون طن سنوياً لمناولة بضائع الصب، تبلغ تكلفة مشروع الميناء حوالي ٤,٦ مليار يورو مما سيجعل العراق في طريق التقدم والازدهار لكونه مشروعاً ناجحاً ذا جدوى اقتصادية كبيرة ومهمة، لا تقل عن أهمية النفط .

**أولاً: أهميته الجيوسياسية:** يقع الميناء في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاري للعراق، ويعد نقلة نوعية في أهميته الجيوسياسية لربط العراق بالعالم، كونه يجعل من العراق جسراً رابطاً بين الشرق والغرب، وإن إنشائه سوف يغير خارطة النقل البحرية العالمية، وعند اكتماله من المحتمل أن يصبح أحد أكبر موانئ الخليج العربي، ويعد مشروعاً استراتيجياً يربط الشرق بأوروبا عبر العراق وتركيا وسوريا عبر القناة الجافة .

### ثانياً : الآثار المتوقعة لميناء الفاو الكبير على الإيرادات العامة للدولة

تشكل الإيرادات السنوية المتوقع أن يحققها ميناء الفاو الكبير من عمليات المناولة والخدمات الأخرى أضافه كبيرة لإيرادات الشركة العامة لموانئ العراق والتي تتمثل بزيادة الإيرادات العامة، إذ تسهم هذه الإيرادات في ديمومة خطط المشروعات التنموية لمجمل نشاطات الشركة وانعكاسها الايجابي على القطاعات الاقتصادية الأخرى في العراق، إذ يمكن ملاحظة أن ميناء الفاو الكبير من المتوقع له أن يحقق

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

إيرادات تقدر بحدود ٦٥٣ مليون دولار في مرحلته الأولى بحلول العام ٢٠٢٠، وتزداد لتبلغ ٧٦٤ و ٨٦٢ مليون دولار عند عامي ٢٠٢٤ و ٢٠٢٧ على التوالي، ومن المتوقع أن تصل إيرادات ميناء الفاو الكبير إلى ١,٧٧٨ مليار دولار بحلول العام ٢٠٣٤، إذ احتسبت تلك الإيرادات المحتملة على أساس جدول العوائد والأجور للموانئ العراقية الحالية وتستوفى أجور عن عمليات المناولة قدرها ١٨ دولاراً للحاوية الواحدة و ١٣ دولاراً للطن الواحد للحمولات الجافة، لذا فأن ميناء الفاو الكبير سيحقق إيرادات هائلة تضاف إلى الإيرادات المتحصلة من الموانئ الحالية، تذهب نسبة من أرباحها الصافية إلى وزارة المالية وهو ما يؤدي إلى تنويع مصادر الدخل وزيادة في الإيرادات التي تحصل عليها الدولة بشكل ينعكس ايجابياً على قدرة الدولة في تغطية نفقاتها على القطاعات الاقتصادية المختلفة

جدول (٤) الإيرادات المتوقعة من تشغيل ميناء الفاو الكبير للمدة (٢٠٢٠-٢٠٣٤)

السنة	٢٠٢٠	٢٠٢٤	٢٠٢٧	٢٠٣٤
الإيرادات المتوقعة	٦٥٣	٧٦٤	٨٦٢	١,٧٧٨

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على- حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، الحوار المتمدن، العدد ٦١٦٣، ٢٠١٩، ص ١-٣.

### ثالثاً : الآثار المتوقعة على العمالة من ميناء الفاو الكبير

سيوفر ميناء الفاو الكبير أكثر من (١٢) ألف وظيفة في حال تشغيله كما مثبت في مخطط الميناء وبشكل يؤدي إلى الحد من تفاقم معدلات البطالة، فضلاً عن فرص العمل التي سوف تتولد من الأنشطة الاقتصادية والخدمية الأخرى المرتبطة به، وهو ما أشارت إليه الدراسة الإيطالية لخطة النقل لعام ٢٠٠٥ من المزايا التي سوف تنجم عن ميناء الفاو ومشروع القناة الجافة تتمثل بزيادة فرص العمل، إذ إن فرص العمل الممكن أن تتولد في حالة تشغيل المشروع ستبلغ (٧٤٧٤٦) ألف وظيفة عند عام ٢٠٢١، وتستمر بالزيادة لتصل (٨٤٤٣٤) ألف وظيفة في عام ٢٠٢٤، وتأتي هذه الزيادة في التشغيل نتيجة التوسع المفترض في الإنفاق على المرحلة الأولى من المشروع، كما أشارت الدراسة إلى الزيادة في الأجور والرواتب الخاصة بالعمالين، إذ أنها ستصل إلى ما يقارب (٦٣٣) مليون دولار عام ٢٠٢٤. ومن ثم فأن من الحلول المطروحة أمام الحكومة العراقية هي الإسراع بإكمال ميناء الفاو الكبير.

جدول (٥) فرص العمل والأجور والرواتب للعمالين المتوقعة في حال تشغيل ميناء الفاو الكبير

السنة	فرص العمل المتوقعة ألف وظيفة	الأجور والرواتب المتوقعة للعمالين (مليون دولار)
٢٠٠٥	٧٤٧٤٦	-
٢٠٢١	٨٤٤٣٤	-
٢٠٢٤	٨٩٤٤٢	٦٣٣
٢٣٠	٩٣٢٦١	٧٢٦

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على- حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، الحوار المتمدن، العدد ٦١٦٣، ٢٠١٩، ص ١-٣.

#### رابعاً : التأثير المتوقع على الاستثمار من ميناء الفاو الكبير

يعد الاستثمار قاطرة التطور والنمو الاقتصادي، فضلاً عن دوره في تحريك مختلف القطاعات الاقتصادية، إذ يعد من المؤشرات المهمة التي من خلالها يمكن بيان التأثير الاقتصادي لميناء الفاو، لذا فإن عملية إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير سوف تحتاج إلى مشاريع استثمارية وهذا يتطلب إضافة تدفقات استثمارية من أجل تطوير نظام قناة خور عبدالله إذ أن تكلفة عملية التطوير تحتاج إلى ٣٦٠ مليون دولار، كذلك الحال بالنسبة إلى قناة شط العرب فأن عملية التطوير لهذه القناة تصل إلى ٥٤٠ مليون دولار، فضلاً عن الاستثمارات في مناطق الظهر، والاستثمار في الملحقات التابعة للميناء كإقامة مدينة صناعية، مدينة تجارية، مدينة سكنية، فضلاً عن إقامة منطقة حرة للتبادل التجاري، وإن مساحة المنطقة المقترحة لإقامة هذه الاستثمارات فيها تبلغ ٤٠ الف دونم، ومن ثم فأن كل هذه الاستثمارات ستجعل من العراق أرض خصبة لجذب المستثمرين وجذب رؤوس الاموال، وإذا ما علمنا أن العراق يتمتع بأفضل عوامل جذب الاستثمار الأجنبي المباشر والمتمثلة بالموقع الجغرافي ، وعدد السكان والموارد الطبيعية فضلاً عن الايدي العاملة الماهرة والكفاءات<sup>(٢٣)</sup>.

#### خامساً: التأثير المتوقع على التجارة الخارجية من ميناء الفاو الكبير

سيفتح ميناء الفاو الكبير آفاقاً جديدة للتجارة الخارجية في العراق على المستوى المحلي والدولي كونه الطريق الأقرب والأقل كلفة والأكثر أماناً بين القارات الثلاث آسيا وأوروبا وأفريقيا، فضلاً عن ذلك فأن بضائع الترانزيت المتوقع مرورها عبر العراق عن طريق ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ستترتب عليها منافع كبيرة، وذلك من خلال الرسوم الممكن استحصالتها عن طريق استخدامها للبنى التحتية في العراق<sup>(٢٤)</sup>، هذه المنافع يمكن عدها منافع صافية للاقتصاد العراقي، ومن هنا فأن رسوم المرور للبضائع تمثل مساهمة صافية في الناتج المحلي الإجمالي، وعلى وفق التقييم الأولي للقناة الجافة فمن الممكن أن تحقق القناة الجافة رسوم عبور قيمتها ١٠٠ دولار لكل حاوية عابرة، كما تشير التوقعات إلى أن ضريبة المرور التي ستفرض على الحمولات التي ستنتقل عبر القناة الجافة ستكون قيمتها ٧,١٤ دولارات / طن ، يبين الجدول(٦) كمية الطلب الكامن على موانئ العراق لغرض تجارة الترانزيت، التي يتوقع مرورها مستقبلاً ستبلغ (٣٦٠,٦)، (٣٨٣,٧)، (٤٠٤,٦) مليون طن، خلال الأعوام (٢٠٢٥، ٢٠٣٠، ٢٠٣٥) على التوالي وبذلك نستطيع أن ندرك وبشكل ملموس أهمية الموانئ العراقية في التجارة العالمية، وإن حجم واتجاهات تطور هذه التجارة ينبغي أن يؤخذ في الاعتبار لغرض التعجيل بإكمال ميناء الفاو الكبير، ولكن ما يلاحظ أن مراحل إنجاز الميناء قد تعثرت ولاسيما إنجاز المرحلة الأولى من المشروع بسبب المشكلات المالية والمشكلات الفنية، إذ نحن الآن في العام ٢٠٢١ ولم تنجز المرحلة الأولى التي من المفترض تنفيذها منذ عام ٢٠١٨ بسبب تحديات عدة عرقلت عملية تنفيذ الميناء منها تحديات داخلية متمثلة بقلّة التمويل وسوء الإدارة وغياب الإرادة السياسية في العراق وتفضيل المصلحة الخاصة للأحزاب الحاكمة على

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

المصلحة العامة فضلاً عن التحديات الخارجية المتمثلة بالضغطات من قبل الدول التي ستتضرر من جراء تنفيذ ميناء الفاو الكبير، إذ إن في حال تشغيل الميناء هناك بعض الموانئ في المنطقة ربما ستخرج عن الخدمة، لذلك ندعو إلى بذل المزيد من الجهود لتوحيد القرار السياسي خدمة للبلد وكذلك لغرض توفير الموارد المالية لإكمال مراحل تنفيذ الميناء لأن عملية تأخير التنفيذ تعني حرمان الاقتصاد العراقي من موارد مالية كبيرة وفقدان العديد من فرص العمل وتطوير القطاعات الاقتصادية المرتبطة بالمنطقة الحرة والمنطقة التجارية<sup>(٢٥)</sup>

جدول (٦) كمية الطلب الكامن على موانئ العراق لغرض تجارة الترانزيت المتوقعة

السنة	٢٠٢٥	٢٠٣٠	٢٠٣٥
الحمولات التي تنقل عبر القناة الجافة مستقبلاً (مليون طن)	٣٦٠,٦	٣٨٣,٧	٤٠٤,٦

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على- حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، الحوار المتمدن، العدد ٦١٦٣، ٢٠١٩، ص ١-٣.

وسيكون العراق الذي يعاني سياسياً واقتصادياً، من أول المستفيدين من وجود هذا الميناء ابتداءً من تشغيل الأيدي العاملة، إلى العائدات المالية التي سيحصل عليها جراء أعمال الترانزيت والنقل البحري والسككي الذي سيوصل الفـاـو بـتـركـيـا وأوربـا من جانب وبسوريا والبحر المتوسط من جانب آخر، وسيدير على العراق المليارات، والذي هو بأحوج ما يكون إليها في بناء بنيته التحتية. نتيجة لبروز هذه المشكلة كمأساة وطنية، قد تنصدر المآسي الكثيرة التي سبقتها، فقد برز رأي شعبي ضاغط يدعو إلى:

- محاسبة كل الخونة الذين عملوا ويعملون على بيع الأراضي العراقية وإهدار الثروات الوطنية.  
- إنشاء شركة مساهمة برأسمال حكومي وشعبي، لرفد العمل في مشروع الفاو الكبير والإسراع بإنجازه، إذا كان التمويل هو العائق.

- اعتباره الهدف الاستراتيجي المطلوب تحقيقه، والذي تحدد على ضوءه الولاءات للوطن من عدمه لأنه يمس حاضر ومستقبل العراقيين<sup>(٢٦)</sup>. وان إنشاء هذا الميناء متوقف على التمويل فالشعب العراقي على استعداد لتحمل المسؤولية سيما وان أكثر من ٧٧% من الكتلة النقدية بالدينار العراقي مكتنز في البيوت حسب تصريح الخبير الاقتصادي الدكتور عبد الرحمن المشهداني، وحسب تقديرات البنك المركزي هناك ٤٠ تريليون دينار عراقي مجمد غير مودع في المصارف والبنوك العراقية وهو يشكل نصف حجم الكتلة النقدية المطبوعة والصادرة من البنك المركزي.

وان وجود شركة مساهمة أهلية تشجع المرجعية على إنشائها ستدفع بهذه الأموال المجمدة إلى التدفق نحو هذا المشروع الوطني فلا حجة بعد ذلك من إي تقاعس وتلكؤ في الإسراع بانجاز هذا المشروع<sup>(٢٧)</sup>.

الحقيقة التي يجب أن تدركها حكومتنا جيداً أن (ميناء الفاو الكبير) هو طوق النجاة للعراق والذي يجب أن تعمل بكل جهودها وإمكاناتها لإكمال هذا المشروع وأن تستثمر الموقع الجغرافي الاستراتيجي

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

للعراق والعمل على جعله جسراً أرضياً يربط الشرق بالغرب تجارياً ويصبح محط أنظار العالم وسيغير خارطة العالم التجارية وسيحقق للعراق فوائداً كبيرة لا يمكن إحصاؤها، علماً أن هذا المشروع لو اكتمل سيكون أكبر ميناء في الخليج العربي وعاشر أكبر ميناء في العالم ويضم أكبر كاسح أمواج في العالم وستكون طاقته الإنتاجية الابتدائية من ( ٢٠ إلى ٤٥ ) مليون طن سنوياً وتصل بعدها إلى ٩٩ مليون طن سنوياً ولو تطرقنا للفوائد التي سيجنيها العراق من إنشاء هذا الميناء فهي كثيرة جداً ولا يمكن حصرها ومن أهمها ما يلي<sup>(٢٨)</sup> :

- توفير الالاف فرص العمل لشبابنا تعمل على تقليل معدلات البطالة.
- تحقيق إيرادات هائلة من رسوم الترانزيت.
- تحقيق إيرادات هائلة من أموال النقل البحري والسككي.
- تمكين العراق من تقليل الاعتماد على النفط كمورد رئيس في ردف موازنة الدولة .
- تمكين العراق من خلال العائدات الكبيرة المتحققة من المشروع من إنشاء محطات كهربائية عملاقة .
- تمكين العراق من خلال العائدات الكبيرة المتحققة من المشروع من إنشاء معامل البتروكيمياويات .
- سيمكن العراق من إنشاء مطار جوي كبير يكون رديفاً لميناء الفاو الكبير .
- سيعمل على تنشيط كافة مفاصل الاقتصاد العراقي الذي يعاني من الركود والمشاكل الاقتصادية .
- إنعاش محافظة البصرة اقتصادياً بشكل كبير وجعلها عاصمة العراق الاقتصادية.
- إنعاش القطاع الصناعي والزراعي في العراق .
- إنعاش القطاع الخاص العراقي وزيادة تشغيل الأيدي العاملة في هذا القطاع .
- النهوض باقتصاد العراق وإنعاشه بالكامل وإطفاء ديونه وتقليل المعاناة الكبيرة للمواطن العراقي الذي يمر بأسوأ حالاته المعيشية والاقتصادية .

### الاستنتاجات والتوصيات

#### أولاً: الاستنتاجات:

- ١- ان الطاقات الاستيعابية لميناء الفاو الكبير المقدرة بحدود ٦٦ مليون طن سنوياً للحاويات و٣٣ مليون طن سنوياً حمولات متنوعة ليصل المجموع ٩٩ مليون طن في سنة الهدف ٢٠٣٨ بما يعادل سنة اضعاف الطاقات الاستيعابية للموانئ الحالية .
- ٢- يمثل الموقع الاستراتيجي لميناء الفاو في شبكة النقل البحري العراقي والدولي محطة مهمة للترانزيت العالمي او يوفر ٣٥% و٤٥% من كلفة النقل العالمي ومن ٣٥% و٤٠% من الوقت.
- ٣- سيحدث ميناء الفاو الكبير تأثيرات اقتصادية مهمة للاقتصاد العراقي في حال اتمام انشاؤه وتشغيله حيث تصل الايرادات في نهاية المرحلة الثانية إلى ٣,٧٠ مليارات دولار في عام ٢٠٢٧ .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٤- إن وجود القناة الجافة سيعمل على تقليل تكاليف النقل عبر الموانئ العراقية وجذب المزيد من شركات الملاحة الدولية وحصول السفن المغادرة على شحنات نقل مستمرة .
- ٥- ان انشاء منطقة أم قصر الحرة المقترحة سيعمل على تطوير البنى الأساسية لقطاع النقل لغرض تلبية حاجة الاسواق الخارجية من المنتجات المختلفة وسد الطلب المحلي من السلع الاستهلاكية التي تستورد من الخارج بكلف عالية واستقطاب رؤوس الاموال الاجنبية للاستثمار في العراق مما يؤثر ايجابا على الميزان التجاري العراقي وضمان عدم عودة السفن فارغة مما يتسع المجال للتعامل مع خطوط ملاحية عالمية جديدة .

### ثانياً: التوصيات:

- ١- الاسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، وذلك لوجود العديد من المشروعات المنافسة في المنطقة .
- ٢- تظافر جهود الحكومة المحلية والمركزية والوزارات المعنية لتذليل كل العقبات المالية والفنية وتوفير التمويل اللازم لتنفيذ مراحل انجاز الميناء .
- ٣- ادراج مشروع الفاو الكبير ضمن المشروعات الاستراتيجية الكبرى وتوفير البيئة الأمنية الملائمة للشركات العاملة في الميناء .
- ٤- العمل على دراسة المشروع المستقبلي للمنطقة الحرة من الشركة العامة لموانئ العراق والوزارات المعنية والحصول على الموافقات والرخص المطلوبة لتنفيذ المشروع .
- ٥- جذب الشركات والجهات المستثمرة الخارجية من خلال تسهيل الامتيازات التي تمنح للمستثمرين كالإعفاءات الضريبية وحرية تحويل راس المال ورفع قيود الاستيراد والتصدير ومنح قروض ميسرة للمستثمر العراقي .

### المصادر والهوامش:

- ١- كاظم فنجان الحمامي، حروب مينائية مرتقبة، دار الكتب والوثائق، بغداد، ٢٠١٩، ص 9.
- ٢- حسين حيدر الجزائري، (ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة) رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة البصرة )، غير منشورة 2017، ص 21- 20
- ٣- كاظم فنجان الحمامي، مصدر سابق، ص ٢٣.
- ٤- حسين حيدر الجزائري، مصدر سابق، ص ٢١.
- ٥- طالب جاسم الغريب، ميناء البصرة دراسة تاريخية ١٩١٩-١٩٦٨، مطبعة الشركة العامة لموانئ العراق، العلاقات العامة والأعلام، ٢٠١٣، ص ١٠٩-١١٣.
- ٦- مصدر سابق، ص ١٥٠-١٥١.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٧- مالك دحام الجميلي، لمياء محسن ،العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة الدراسات الدولية، العدد، ٥٢، ٢٠١٧، ص ١٨ .
- ٨- حسين حيدر ،مصدر سابق ،ص٦٦.
- ٩- الشركة العامة لموانئ العراق ،قسم التخطيط والمتابعة ،تقارير القسم ،بلا صفحه.
- ١٠- مالك دحام ، لمياء محسن ،مصدر سابق ،ص٢٠.
- ١١- سلام زيدان ،ميناء الفاو الكبير ،هل تنتصر الارادة الشعبية العراقية ،مجلة السفير العربي ،٢٠٢٠١١٢١٦.
- ١٢- مالك دحام الجميلي ،لمياء محسن ، ص ٢١
- ١٣- ابراهيم صالح ،العراق يقترب من اولى خطوات انشاء طريق حريز الجديد ،<https://www.aa.com.tr>
- ١٤- اصيل سلمان، مشروع الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك، دائرة البحوث، مجلس النواب، سنة ٢٠١٩، ص٣.
- ١٥- جمال حمدان، جغرافية المدن، الطبعة ٢ منقحة، جامعة القاهرة ،مصر ، ٢٠٠٨، ص٦٥.
- ١٦- عبد الزهرة عبد المهدي صالح، الموانئ العراقية تأريخها وأحالتها ١٩١٩-١٩٩٦، مطبعة جذر، العراق، البصرة، ٢٠١٩، ص٣٢.
- ١٧- ناجي التوني ،سياسات العمل والتنمية البشرية في الاقطار العربية تحليل تجربة الكويت ، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، ٢٠٠٠، ص٦٧.
- ١٨- التقرير السنوي، قسم التخطيط والمتابعة سنة ٢٠١٧.
- 19- [www.alshirazi.com](http://www.alshirazi.com)
- ٢٠- نجاح عبدالله سليمان ، استراتيجية القناة الجافة في العراق ، ٢٠١٨
- 21- [www.naasnews.com](http://www.naasnews.com):
- ٢٢- حسين حيدر، مصدر سابق، ص ٩٢ .
- ٢٣- محسن القزويني، ميناء الفاو الكبير ملتقى الشرق مع الغرب، ٢٠٢١ ، مقال متاح على الموقع <https://www.raialyoum.com>
- ٢٤- طاهر مسلم البكاء، ميناء الفاو الكبير نفط العراق الدائم...سينجز بإرادته وطنية، الحوار المتمدن، العدد ٢٠٢٠، ٦٦٨٩، ص١-٣ .
- ٢٥- حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، الحوار المتمدن، العدد ٦١٦٣، ٢٠١٩، ص١-٣ .
- ٢٦- طاهر مسلم البكاء، ميناء الفاو الكبير نفط العراق الدائم...سينجز بإرادة وطنية، الحوار المتمدن، العدد ٢٠٢٠، ٦٦٨٩، ص١-٣.
- ٢٧- محسن القزويني، مصدر سابق، ص٢.
- ٢٨- رائد الهاشمي، طوق النجاة الوحيد هو ميناء الفاو الكبير، مقال متاح على الموقع <https://www.shafaq.com/ku>



## الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير والارتباط

### بمبادرة الحزام والطريق (رؤية استشرافية)

أ.د. حمدي شاکر مسلم الايدامي  
جامعة بغداد-كلية الادارة والاقتصاد

السيد امجد راضي حسن  
وزارة المالية

#### **أولاً: أهمية البحث Research Significance**

أهمية البحث نابعة من أهمية انشاء ميناء الفاو الكبير وربطه بالقناة الجافة وتفعيل دور الموانئ و النقل البحري، في تطوير عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية واثره على واقع التنمية المستدامة في العراق على المدى المتوسط والبعيد من خلال انشاء البنى التحتية ومشاريع المنطقة الصناعية الملحقة بميناء الفاو الكبير .

#### **ثانياً: مشكلة البحث Research Problem**

يعاني قطاع النقل البحري والموانئ العراقية من مشكلات عديدة تشكل عقبة تجاه الانشطة المختلفة، إذ إن التطورات الحديثة التي شهدتها حركة التجارة الدولية والموانئ المتطورة لم تعد موانئ العراق تواكب تلك التطورات الحديثة. فهل انشاء ميناء الفاو الكبير ممكن أن يؤدي إلى التخلص من مشكلة الاقتصاد الريعي في العراق؟ وما الحلول المقترحة لتمويل انشائه؟

#### **ثالثاً: فرضية البحث Research Hypothesis**

إن انشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة بمنطقة الميناء وربطه بالقناة الجافة وصولاً الى موانئ البحر المتوسط له أثر ايجابي في تحريك عجلة التنمية الاقتصادية والتخلص من الاقتصاد الريعي وتنويع مصادر الدخل عن طريق الايرادات المتأتية .

#### **رابعاً: أهداف البحث Research Objectives**

- ١- إبراز الآثار الاقتصادية المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير على التنمية الاقتصادية في العراق .
- ٢- دراسة الآثار الاقتصادية والاجتماعية لربط ميناء الفاو الكبير بالقناة الجافة.
- ٣- دراسة أهمية ربط العراق بمشروع طريق الحرير الجديد أو مبادرة الحزام والطريق.
- ٤- استشراف مستقبلي لبيان بعض اساليب تمويل انشاء الميناء .

### أولاً: مفهوم الميناء

يُعرّف الميناء (port)<sup>(1)</sup> بأنه "المكان الذي تحتتمي فيه السفن، وتتمر فيه البضائع، لحين تحويلها". وهو موطن السفينة، فالميناء يسمح بالمناولة لنقل البضائع أو الركاب، من وسيلة نقل إلى أخرى، ومن السفينة إلى إحدى الأنماط الأرضية أو العكس (Hammami & Hlali, 2017;2).

### ثانياً: المنافع الاقتصادية للموانئ

تعد الموانئ البحرية أماكن نقل البضائع بين البحر والبر، ويمكن عدها أيضاً بنية تحتية، وينظر إلى الموانئ على أنها وحدة اقتصادية تقدم خدمات النقل كوظيفة أساسية، ومن منظور أوسع تعتبر الموانئ محفزات للتنمية الاقتصادية للمنطقة وادائها في توليد وخلق الثروات الاقتصادية إذ أصبح انشاء وتشغيل الموانئ بمثابة المحرك الاساس للتنمية الاقتصادية في البلد.

### المبحث الاول اهمية انشاء ميناء الفاو الكبير

#### أولاً : النشأة التاريخية لميناء الفاو الكبير

تعد منطقة انشاء ميناء الفاو من أخرج المناطق الساحلية في العالم، إذ إنها تقع في منطقة متوسطة بين الجارتين ايران والكويت، أخذين بنظر الاعتبار جميع المشكلات الجيوسياسية المتمثلة في اشكاليات ترسيم الحدود مع الجارتين، التي لم يحسم امرها لغاية الآن على الرغم من تدخل الأمم المتحدة التي اصدرت القرار المرقم\* ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣ الخاص بترسيم الحدود العراقية الكويتية واتفاقية خور عبدالله، يضاف الى ذلك اشكالية انشاء ميناء مبارك الكويتي في مسافة لا تبعد سوى ٢٧ كم عن الموانئ العراقية وهو مخالف لقانون البحار لما له من آثار سلبية على المدخل للموانئ العراقية. أما بالنسبة لاتفاقيات ترسيم الحدود مع الجارة ايران أيضاً لازالت الاشكاليات لم تحل بخصوص شط العرب واشكاليات اتفاقية الجزائر ١٩٧٥ والزحف باتجاه شط العرب، ولموقع العراق الجغرافي جعل منه مركز التجارة في الشرق الاوسط، ففي عهد طرق القوافل التي كانت تمر في العراق من آسيا في طريقها إلى أوروبا كطريق الحرير والطرق الأخرى القديمة من الهند وايران الى سواحل البحر المتوسط، كان العراق سوقاً رائجاً للبضائع الاجنبية، الا إن هذه الاهمية لم تستمر بسبب تحول طرق التجارة على اثر اكتشاف رأس الرجاء الصالح،

١ - كلمة (port) نجد انها اشتقت من اصل الكلمة اللاتينية (porta) وتعني مدخل او بوابة (Gate) (عبود، ٢٠١٦: ٣٨٧).

\* ينص قرار مجلس الامن الدولي المرقم ٨٣٣ الذي صدر بتاريخ ٢٧ اذار عام ١٩٩٣ على اقرار ما توصل اليه فريق ترسيم الحدود الكويتية - العراقية ، وعد قراراته نهائية وطلب احترام ذلك القرار والالتزام به وعدم انتهاك الحدود الثنائية بين العراق والكويت بما في ذلك الحدود الملاحية، الامر الذي رفضه النظام العراقي السابق الا إنه وافق عليه نهاية العام ١٩٩٤ بعد ضغوط دولية.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ومن ثم تحول التجارة الكبير بعد شق قناة السويس، إلا إنه عادت الأهمية من جديد بعد اكتشاف منابع النفط، إذ تعد المنطقة من اغنى مناطق العالم بالنفط من حيث الانتاج والاحتياطي ولا تتجاوز تكلفة استخراج البرميل الواحد ما يقارب دولار واحد(محمد، ٢٠٠٩: ١).

وتعود فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير الى عام ١٩٣٨ عندما قرر العراق انشاء ميناء مساند لميناء البصرة المعقل حالياً، وفي نيسان ٢٠١٠ تم وضع حجر الاساس لإنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير عند منطقة المملحة في رأس البيشة الواقعة على الضفة الشرقية لخور عبدالله في اقصى جنوب العراق في قضاء الفاو مقابل جزيرة بوبيان الكويتية (جعفر، ٢٠١٣: ٥-٦)، اعتماداً على المخطط المقدم من قبل مجموعة الشركات الايطالية، إذ تم التعاقد مع الشركات الايطالية بتاريخ ١٤/١/٢٠١٠ بتكلفة بلغت ٤٦ مليون يورو لتبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء في سنة الهدف ٢٠٣٨ (٩٩) مليون طن سنوياً فيما تبلغ حجم المناولة المتوقع ١١٤ مليون طن سنوياً(مونس، ٢٠١٤: ٦٦)، ويسعى العراق بدوافع اقتصادية اجتماعية ذات صلة بالتنمية المستدامة الى انشاء ميناء ضخم (ميناء الفاو الكبير) الذي سوف يمثل للعراق اهمية كبرى لسد حاجاته الماسة لتوسيع نشاطاته التجارية، مما يعزز العلاقات الاقليمية للعراق ويقوي الروابط الاقتصادية المشتركة مؤدياً الى استقرار العلاقات بين الدول المتجاورة ويفتح مجال واسع لتشغيل الايدي العاملة (السامرائي، ٢٠١٣: ٣٠٠).

### ثانياً: الهدف من انشاء الميناء

من خلال استعراض لأهم الاهداف التي يسعى العراق إلى تحقيقها من خلال انشاء ميناء الفاو الكبير تتوضح أهمية انشاء الميناء، ومن هذه الأهداف: (مونس، ٢٠١٤: ٦١) .

١- حاجة العراق إلى ميناء عملاق مثل ميناء الفاو الكبير لسد العجز الذي أصاب الموانئ العراقية كونها لا تستطيع الالتحاق بركب التطورات التي وصلت اليها موانئ العالم، فضلاً عن موانئ المنطقة .

٢- توفير فرص عمل لائقة لآلاف الايدي العاطلة عن العمل .

٣- ضآلة المقدرة التنافسية للموانئ العراقية قياساً بموانئ المنطقة المتطورة .

٤- حاجة العراق الى ميناء يُثبت الحدود الساحلية من جهة الشرق ايران، ومن جهة الغرب الكويت واشكاليات ترسيم الحدود بين البلدان المتشاطئة للخليج وتحسين الخط الساحلي وايقاف عملية التعرية وفقدان الساحل.

٥- الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية لتكون مستعدة لممارسة العراق دوره الريادي في نقل البضائع من خلال القناة الجافة. وان انشاء ميناء على المياه العميقة يسمح له باستقبال السفن العملاقة التي لا تستطيع الوصول الى موانئنا الحالية، البعيدة عن سواحل الخليج العربي، ولاسيما في ظل التزايد الكبير لأحجام سفن الشحن التجارية وسفن الحاويات.

٦- تهيئة العراق ليكون جسراً برياً بين شرق آسيا وأوروبا عبر تركيا وسوريا، إذ إن المسافة بين الموانئ العراقية والاراضي التركية لا تزيد على ١٢٠٠ كم مما يفعل خط سكة حديد (بغداد - برلين)، وبذلك يصبح ميناء الفاو الكبير من اهم الموانئ الاستراتيجية التي ستغير خارطة النقل البحري العالمي وإن العراق يملك المقومات الاقتصادية، مما يجعله مركزاً عالمياً للتجارة والاستثمار .

### المبحث الثاني

#### القناة الجافة وانعكاسها على التنمية المستدامة في العراق

#### أهمية انشاء القناة الجافة وانعكاسها على التنمية المستدامة:

يسعى العراق الى بناء نظام نقل متكامل متعدد الوسائط لربط دول المنطقة من خلال مخطط ضخم اسمه (مشروع القناة الجافة)، يمثل مفهوم القناة الجافة ( Dry Channel ) ربط ميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية الأخرى بموانئ البحر المتوسط، عن طريق شبكة من ممرات الطرق والجسور والسكك الحديدية التي سيتم انشاؤها والقادرة على استيعاب حجم التبادل التجاري المتوقع، من خلال ممرين الاول الى سوريا وموانئها على البحر المتوسط، والممر الثاني الى تركيا وايضا الى موانئ البحر المتوسط ثم الدول الاوربية، وربما الاردن وموانئها على البحر الاحمر في العقبة. ويخطط للقناة الجافة ان ينفذ خط سكة حديد مزدوج بطول اجمالي (١٥١٠) كم منها (٩٢٠) كم داخل الاراضي العراقية وهو يمثل تقريباً (٦١%) من الطول الاجمالي للقناة الجافة، كما يخطط ان تكون طاقة هذا الخط المزدوج من الفاو الى البحر المتوسط نحو (٥٤) مليون طن سنوياً كمرحلة اولى لغاية العام ٢٠٢٨، بعدها تزداد في المرحلة الثانية الى (٧٠) مليون طن لغاية العام ٢٠٣٨، وهذه الطاقات تمثل حجم التجارة في العراق خلال الفترات الزمنية المذكورة، في حين تشير احصاءات التجارة الدولية الى ان الكلف المنخفضة عبر القناة الجافة من المتوقع ان تجذب من (١٧٠) الى (١٨٠) مليون طن في السنة من بضائع الترانزيت هذا فيما عدا تجارة الترانزيت للبلدان المجاورة للعراق (الحسيني، ٢٠١١: ١٧٥).

وتكتسب القناة الجافة أهمية اقتصادية وسياسية واجتماعية وايضا جغرافية، إذ يؤدي ممر القناة الجافة (Dry Channel Corridor) للنقل البري عبر العراق وبلاد الشام (بالشاحنات والقطارات)، إلى تحسين الاقتصاد العراقي من خلال ايرادات الرسوم التي يتم استحصالها لنقل بضاعة الترانزيت وهذه المنافع يمكن عددها منافع صافية للاقتصاد العراقي. وإن الرسوم تمثل مساهمة صافية في الناتج المحلي الاجمالي (GDP)، فوفق التقييم الاولي للقناة الجافة من الممكن تحقيق رسوم عبور قيمتها (١٠٠) دولار لكل حاوية عابرة وتشير التوقعات الى إن ضريبة المرور على الحمولات التي ستنتقل عبر القناة الجافة ستكون قيمتها (٧,١٤) دولار للطن الواحد (الجزائري، ٢٠٢٠: <https://iier.org/ar>). كما ان هذا المشروع يعزز صناعة نقل البضائع بشكل عام ليس في العراق فقط، بل على مستوى العالم، كذلك إن وصول المسارات المرجحة لمسارات الطرق الاوربية الدولية المعاصرة الى نهاياتها (Terminal) عند

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

موانئ شرق البحر المتوسط يتطلب متابعة العبور إلى الدول الآسيوية باعتماد القناة الجافة وذلك عبر الموانئ العراقية، مما يضاعف من أهمية القناة الجافة، إذ إن وسائل النقل التي تنقل من جنوب وشرق آسيا إلى أوروبا في موانئ البحر المتوسط من الممكن ان تعود محملة ببضائع القارة الاوربية المصدرة الى منطقة اسيا واقيانوسيا، وتمثل مبررات هذه القناة بتقليص المسافة (البحرية - البرية) بين جنوب العالم وشماله مما يؤدي الى سرعة وتدنية الكلف والنقل بأمان، وقد يغير ميناء الفاو الكبير خارطة طرق الملاحة العالمية باتخاذها طرق جديدة كونه سوف يكون حلقة الوصل في نقل البضائع من الصين واليابان وجنوب شرق اسيا الى أوروبا (عبيد والبكري، ٢٠١١: ٣٨)، من خلال استخدام موقعه الجيو سياسي يهدف العراق إلى أن يكون مفصلاً عالمياً جديداً في طريق التجارة العالمية للشحن.

من الممكن أن تكون القناة الجافة رديفاً الى قناة السويس لتقليل الزخم الحاصل في عبور السفن من القناة. وبولوج العراق في الاقتصاد العالمي يترتب عليه أن يبدأ بتحديث وتجديد اصلاح البنى التحتية بأكملها للنقل في البلاد (السكك الحديدية - الطرق السريعة -المطارات - الموانئ - الخدمات المصرفية - شبكات الانترنت - توفير الطاقة الكهربائية)، حتى يصبح مركزاً تجارياً متجاوزاً الضغوط التي تتولد عن الزيادات في حركة النقل عند تنفيذ مشروع الميناء ولضمان التشغيل المناسب لهذا النوع من جملتها (المراكز الحضرية - مراكز الصيانة - المراكز التجارية - الجمعيات الترفيهية - مناطق الاسكان... غيرها)، وهذا الامتداد حتماً لن يقتصر على بيئة متجانسة إنما سيكون ممتد على نسق لتجمعات متغايرة مذهبياً او قومياً او عرقياً، وهي في اعمها مجتمعات زراعية قبلية (شهاب، ٢٠١٧: ٣٨٢).

يتضح مما تقدم إن المشروع سيشكل فرصة (اقتصادية - اجتماعية) للتعایش السلمي كون مشروع القناة الجافة سوف يربط جميع محافظات العراق من جنوبه الى شمال وغرب العراق ولا سيما المحافظات التي شهدت توتراً امنياً، ومن المتوقع انه سيتحسن الاقتصاد العراقي بعد هذا المشروع من خلال تطوير البنى التحتية لشبكة السكك الحديدية، وطرق النقل البرية، وتوفير مئات الالاف من فرص العمل، مما يساعد في تفعيل الحركة الاقتصادية والتجارية في عموم العراق، من خلال ممرات التنمية وهي مرور طرق النقل من خلال التجمعات السكنة التي من الممكن ان تكون هذه التجمعات مناطق صناعية تزيد من اهمية نقل التجارة التي ستمر بها القناة الجافة والآثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتحققة منها عن طريق اعادة توزيع السكان في المدن التي من المؤمل ان تكون مدن صناعية وتجارية جاذبة للاستثمارات المحلية والاجنبية، محققةً بذلك اقصى الاستفادة من فرصة مرور طرق النقل من خلالها ولن تكون مجرد معبر (ترانزيت) فقط، إنما تعزز دوران عجلة التنمية الاقتصادية عن طريق القيمة المضافة التي ستولدها تلك المناطق الصناعية.

### المبأ الأاب

## مبابرة الأزام والأطرف والأرؤفة الأاسأراففة لإنشاء مبناء الفاء الكبار

### أولاً - طرف الأرفر الأرفم

فء طرف الأرفر من أقام طرف الأابارة فف العالم. أارفاأفاً فراب طرف الأرفر الى بابااب الأرفر الأناف ق.م وسمف بألك لأأكار الصفن وقرأ صناعة الأرفر، وكان هأا الطرف عبارة عن مابابفة من الطرف البرفة والأابرفة أسلكه الأوافل بأهاف نقل البضائف والأابارة بفن الصفن وآسفا الوسطف وبلاا الأرفس والأرب وأوربا، وكان من أهم هأه البضائف تلك السلأ المنأفضة الوزن والأالفة الأفة كالأرفر والأاباب والأأرف والأأابار الكرفمة والأوابل والأطوار، وظل طرف الأرفر له الأور الأبرز فف الأابال الأقفاف والأابارفا والأقال الأفكار والأابان بفن الأشواب والأضاراف التي يمر عبها أأى الأرفر الساباس عشر المفااا، وواب هأه الطرف البرفة طرف آبرفة أأامل مابابفة من الطرف الأابارة الأرففة التي ازأهرف وأأاماف أزامناً مع طرف الأرفر البرف (مألوفف، ٢٠١٧: ١٧٦). أفاأاً كاناف الأور الأرففة أأكل أنماأباً للأواصل الأقفاف، والأاقاصاا، والأابارفا بفن الصفن والبلاان الأرففة، إا لم فبأقف الأواصل لبأا المسافاف بفن الأمم إنما الفضل فبأا لألك الطرف الأاا فاشب شهرةً عالمفة لما أقامه من اسهاماف على مأألف الأصأا من الأواصل، ولعل فكاره الأواصل بفن الأمم أأعو إلى بباء علافاف مابابفة مبنفة على أساس المسالأ المأأركة. فمكن بفان بعض الأأواراف الأاصلة فف مبابرة الأزام والأطرف فف منطقة الشرق الأوسط واراباب العراق وبببب الأور الأرففة وكما فآف:

١ - اأفاء طرف الأرفر الأااا: طرف مشروأ مبابرة الأزام والأطرف من قبل الرئفس الصفنف (شف بفن بفنف) فف العام ٢٠١٣ اأاء بولأه فف آسفا الوسطف وبابب شرقف آسفا، اا شملت أكأر من ٦٥ أولة من الأاراف الأالاف آسفا وأرففقا وأوربا، وبأأااا سكاني ما فبأارب ٦٥% من سكان العالم أف فابو أربعة مفااراف ونصف المفاار نسمة، فضلاً عن أنه فسأقب ما فبأارب ٣٥% من الأابارة العالمية وأكأر من ٣١% من الأاف المألف الأابالمف العالمف (شراعن، وأأرون، ٢٠١٩: ٧٣). فالأزام فبأا به الأزام الأاقاصاا لأطرف الأرفر البرف، اف بباء شبكة مأرعة وشاملة عن طرف الأرفر الأساس الأاا فببأاً من الصفن، ومن ثم ربأها مع وسط آسفا وروسيا وأركفا وأوربا والأاب الأاببض، اما ففما فبأا الطرف ففبأا به ربب السافل الصفنف بأوربا عبب برب الصفن الباببف والمأبب الأناا وقناة السويس والأابالأاببض المأوسط وصولاً الى السافل الأفرفف (أمفد ونافع، ٢٠٢٠: ١٧٠). وقا أعا الرئفس الصفنف (شف بفن بفنف) فف أأاب الأاه فف كازأسأان فف ٧ سبأمبر ٢٠١٣ الى أأوفر الأزام الأاقاصاا لأطرف الأرفر Silk Road Economic Belt وفعلق هأا المفهوم ببباء طرف وممرااف مكونة من سكب أااا ونشاطاف زرافة وصناعفة ومشاربب طاقة ومفاه وأشفبب البنى الأأفة للأابارة، إا فمأ الأزام من المأبب الأاهف الى برب البلبفبب بسب وصف الرئفس الصفنف مسأففاً بألك من طرف

الحرير القديم. تمتد هذه الطرق خلال شبكة واسعة من خطوط النقل والانترنت ومشاريع البنى التحتية في المطارات والموانئ والسكك الحديدية والطرق والجسور المرتبطة بممرات التنمية الاقتصادية، وهي مبادرة يمكن اعتبارها بمشروع القرن الاقتصادي في العالم، وقد ولد هاجس لدى الدول بأنه يمثل اكبر مشروع عالمي للبنى التحتية الاقتصادية سوف يشهده العالم في القرن الحادي والعشرين. وتتخلص هذه المبادرة في احياء طريق الحرير من جديد ذلك لربط قارات العالم القديم (اسيا، اوربا، افريقيا)، عبر شبكة واسعة من طرق المواصلات وتدخل في اطار استراتيجية القوة الناعمة، اذ توظف الصين قدراتها الكبيرة في منح القروض عن طريق الفائض المالي فأست بنك للاستثمار في مشاريع البنية التحتية للدول المنضمة الى مبادرة الحزام والطريق بأسم بنك الاستثمار الاسيوي (AIIB)\*

*Asian Infrastructure Investment Bank* والدخول في المشاريع الاستثمارية مع الدول المشتركة لإنجاز البنى التحتية في بلادها وتلك وسيلة لزيادة قوتها الاقتصادية. ومبادرة الحزام والطريق المعروفة أيضاً باسم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير هي استراتيجية انمائية تتبناها الحكومة الصينية وتشمل تطوير البنية التحتية والاستثمارية للبلدان المنظمة لهذه المبادرة، بعدها وسيلة لتطوير التعاون والاتصال فيما بين المناطق وقد بلغت كلفة هذا المشروع ترليون دولار واستقطاب ثمانية ترليون دولار اضافية منذ اطلاقه (الاسكوا، ٢٠١٩: ٣). وترتكز هذه المبادرة على خمسة مجالات مهمة وشاملة لجميع دول مبادرة الحزام والطريق وهي : (التنسيق بين السياسات الانمائية، وتعزيز الاستثمارات والعلاقات التجارية الخارجية، وانشاء شبكات البنية التحتية والمرافق، وتحسين التعاون المالي وتكثيف التبادل الاجتماعي والثقافي) (Lauren, 2018: 42)، ترتبط تلك الركائز الاساسية الى حد كبير بأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر فمبادرة الطوق والطريق تسهم في سد فجوات مالية كبيرة لتحقيق اهداف التنمية المستدامة (الاسكوا، ٢٠١٩: ١٤).

#### ثانياً: ارتباط بعض الدول العربية بمبادرة الحزام والطريق :

فيما يخص المنطقة العربية، تدرك الصين إن الدول العربية تشكل نقطة تلاقي لطرق الحرير البرية والبحرية، اذ إن التعاون الصيني العربي يساعد في جمع قدرات الطرفين من جانب الموارد والمزايا المالية وتعزيز التدفق الحر للموارد، وقد صرح المسؤولون الصينيون انهم يحترمون خيارات الشرق الاوسط لطرق التنمية التي تتلاءم مع ظروفها الخاصة، وهي تلتزم ايضاً بحل القضايا الساخنة عبر التفاوض والحوار، واللافت إن هذه المشاريع الكبرى التي تربط أوصال العالم، تستثني المنطقة العربية فبغداد والبصرة وطرابلس وحلب، لم تعد ضمن المحطات الاساسية على طريق الحرير بل استبدلتها الصين بخطوط قطارات تمر عبر آسيا الوسطى وروسيا كونها اضمن من وجهة نظر المخططين الصينيين من الاستثمار في منطقتنا الملتهبة، فيما فتح المجال إلى تركيا وايران لحجز مكان لهم في الخارطة الجديدة من العالم

\* تم انشاء البنك في اطار مبادرة الحزام والطريق برأسمال ١٠٠ مليار دولار وبعضوية ٥٧ دولة ، لتمويل مشروعات البنية التحتية للبلدان الاسيوية النامية، ويغطي البنك الاسيوي النقص في استثمارات البنية التحتية في الدول الاسيوية.



## قائع مؤقر مبناء الفاء الكبار الأهمفة الاسأراأفة والأفاق المسأألفة

وفاأه العرب أأر الأهمفش. وهذا الاسأأأاء لافأ للنأر، لأن للبلدان العربية دوراً مهمماً في الأأارة مع الصفن ولاسفا إن ( ٤٠%) من النفط الذي أسأوره الصفن مسأره بلدان عربية، وأسعى معظم البلدان العربية إلى الانضمام إلى المبادرة فوآعأ الصفن وأساق للأعاون في إطار مبادرة الأزام والأطرفق مع السودان، والعراق، وأونس، وعمان، وقأر، ومصر، والكواف، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، فضلاً عن أوقفها وأساق للأعاون في القأراأ الصناآفة مع الأأائر، والأماراأ العربية المأأة، والسودان، ومصر، والمملكة العربية السعودية (الاسكوا، ٢٠١٩: ٧). وفع العامل الأمفف أهم مقوماأ هذه المساراأ وفي أال أوءة الاسأأرر إلى المنأقة فأنها بالأساس أمأ قلب أطرفق الأرفر وأهم مفصل ففه. وفي الوقت نفسه نجد أن دول عربية أخرى قد أأزأ لها مواقع مأمفزة على مساراأ أطرفق الأرفر منها (الأماراأ، السعودية، قأر، الأرفر، الكواف، مصر).

فقد انضمام الكواف إلى مبادرة أطرفق الأرفر وأسأأ مدناً ومناطأ أؤولها لأكون أماكن أأب للأأارة ومعبأ للأرانفزف وأنشأأ مآفنة أطلقأ عليها اسم مآفنة الأرفر مسأأها ٢٥٠ كم٢ وأبلغ أفمأها ٩٠ ملفار دولار أقرفبا، فضلاً عن بناء سكة أأفد أأفدة وشبكة مفأرو، وأأمأ الكواف برؤفة ٢٠٣٥، لأن أصبح منأقة اساسفة للأأارة الأرة أربط بفن آسيا وأوربا، وفسأأل أن فأأقق ذلك دون الأعاون الوأفق مع العراق وربط شبكأف النقل في البلدان، وبالمقابل فنبغف على العراق أن فسلأم زمام المبادرة بنفسه من ألال شرط وأأ هو الأألف عن الربط السككف مع الكواف، وأأكار نقل أأارة الأرانفزف والأسراع فف انأاز مشروع مبناء الفاء الكبار، ومن أم القناة الأافة ومنها إلى أوربا وأقوفاأ الفرفة على بقفة الدول فف اسأغال موقع العراق الاسأراأفف .

أما السعودية ففه الأخرى انضمام إلى مبادرة أطرفق الأرفر كونها الشرفك الاأأاأاأف الاول للصفن فف المنأقة بأأم أباأل أأارف بفنهما (٧٠) ملفار دولار سنوياً. وأأأم الصفن أهود السعودية لأأقق رؤفة ٢٠٣٠ اذ أأرص على أن تكون شرفكاً عالمياً للمملكة فف أهودها لأأوفاأ اقأاأاها (زهران، ٢٠١٩: ١٨٢). وأأب ما أكاه العأفد من الأبراء أن النفط سوف فكون السلعة الاولى فف قائمة الأباأل الأأارف مع البلدان العابرة لأطرفق الأرفر.

كما واعدأ الصفن الاماراأ العربية المأأة بوابأها للولوأ إلى اسواق الشرق الاوسأ، بالنأر لما أأمع به من موقع أأرافي مأمفز فف منأقة الشرق الاوسأ، اذ أمأل الاماراأ منأذاً لما فقارب ٦٠% من صاأراأ الصفن إلى الشرق الاوسأ (شراعن، وأرون، ٢٠١٩: ١٧). عن أطرفق مواأأها المأورفة .

أما بالنسبة إلى مصر فمأذ انألاق مبادرة الأزام والأطرفق فف عام ٢٠١٣ ارأأعأ اسأأماراأ الصفن فف مصر بنسبة ( ٥٥%) ولاسفا فف أجال أأرفزف البفنة الاساسفة، اذ أعمل الشراكاأ الصفففة منأ العام ١٩٩٨ على بناء المنأقة الاأأاأاأة لقناة السويس فف مصر بلأغأ أأم الاسأأماراأ فف هذا المشروع ما فقارب ملفار دولار امرفكف بفن عامف ٢٠١٥ و ٢٠١٩، وقد اأمأأ هذه المنأقة بأكل كامل فف مبادرة

الحزام والطريق تحديداً في اذار ٢٠١٩، وفي نيسان من نفس العام ٢٠١٩ وقعت مذكرة تفاهم معدة الى المرحلة الثانية من انشاء منطقة ( تيدا ) الصناعية في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ، ومن المتوقع ان يوفر هذا المشروع ما لا يقل عن ٢٥٠٠٠ فرصة عمل مع استقطاب للاستثمارات الصينية بقيمة (٥) مليار دولار (الاسكوا، ٢٠١٩: ٨) .

ثالثاً: ارتباط العراق بمبادرة الحزام والطريق (رؤية استشرافية)

#### ١ - حجم التجارة بين العراق والصين

من خلال استقراء لحجم التجارة بين الصين والعراق يتبين لنا مقدار عمق أهمية الارتباط بمبادرة الحزام والطريق، اذ تعد الصين من أكبر الشركاء التجاريين مع العراق نظراً لحجم التبادل التجاري قياساً ببقية دول العالم، وعلى الرغم من أن الميزان التجاري دائماً يشكل عجزاً الى الصين، إلا إن حاجة الصين الى مصادر الطاقة جعلتها تهتم بالعراق اهتماماً خاصاً مما دفعها الى عقد الاتفاقيات والمبادرات مع الجانب العراقي والتأكيد على أهمية العراق وذلك من خلال ما صرح به رئيس الحكومة الصينية (شي جين بينغ) \* وبمقارنة حجم الاستيرادات العراقية لأكبر الدول شراكة ومصدرة للعراق ومن بينها (تركيا والصين والاردن وكوريا الجنوبية وايران والولايات المتحدة الامريكية والاتحاد الاوربي وايطاليا) للمدة من ٢٠١٥ الى ٢٠٢٠ الذي يبرز فيه دور الصين كأكبر الشركاء التجاريين مع العراق وفق الجدول (١) الذي يوضح تنامي الدور الصيني في حجم التبادل التجاري مع العراق، اذ تعد هذه الزيادة في المبادلات التجارية خطوة مهمة في طريق الانضمام الى مبادرة الحزام والطريق.

---

\* خلال زيارة رئيس الوزراء السابق السيد عادل عبدالمهدي الى الصين عن أهمية العراق (ان العراق شريك استراتيجي و اساسي في الشرق الاوسط ونعمل على مساعدته في الصناعات والحقول النفطية الجديدة ودعم الاستثمار الصيني في مجالات الاتصالات وبناء المدن والموانئ والسكك الحديدية وشبكة الاتصالات من الجيل الخامس ) ( <https://shafaq.com> ). في اشارة منه الى تعزيز البنى التحتية في العراق لتأهيله ليرتبط بمبادرة الحزام والطريق.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الجدول (١) اعلى قيمة للاستيرادات للشركاء التجاريين

(المبلغ ترليون دينار)

السنة	البلد	حجم الاستيرادات	النسبة المئوية
٢٠١٥	تركيا	٩,٩	٢١,٧٠%
	الصين	٧,٦	١٦,٤٠%
	كوريا الجنوبية	٥,٤	١١,٧٠%
٢٠١٦	الصين	١٩,٩	٣٦,٣٠%
	الاردن	٧,٧	١٣,٩٠%
	الاتحاد الاوربي	٧,٢	١٣,١٠%
٢٠١٧	ايران	١٠,٤	٣٠,١٠%
	ايطاليا	٣,٩	١١,٤٠%
	الصين	٣,٨	١١,١٠%
٢٠١٨	الصين	١٠,٦	٢٦,٢٠%
	ايران	٤,٨	١١,٩٠%
	الولايات المتحدة	٤	٩,٨٠%
٢٠١٩	الصين	٥,٨	٢٧,١٠%
	ايران	٣,١	١٤,٣٠%
	كوريا الجنوبية	٢,٢	١٠,٢٠%
٢٠٢٠	الصين	٢,٦	١٥,٨٠%
	كوريا الجنوبية	٢,٤	١٤,٣٠%
	اوكرانيا	١,٨	١١,١٠%

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على تقارير وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية احصاء التجارة، تقارير الاستيرادات للسنوات، ٢٠١٥، ٢٠١٦، ٢٠١٧، ٢٠١٨، ٢٠١٩

نلاحظ من الجدول (١) تنوع البلدان التي يعتمد عليها العراق في الاستيرادات الا إنه يلاحظ ان الصين هي الشريك الاكثر مساهمة في استيرادات العراق، اذ يدخل ضمن اعلى ثلاث دول لأكبر الدول تصديراً للعراق، فقد بلغت صادرات الصين الى العراق في العام ٢٠١٥ بما يقارب ١٦,٤٠% بترتيب ثاني الدول بعد تركيا التي بلغت نسبتها ٢١,٧% ، بينما في العام ٢٠١٦ كانت الصين في المرتبة الاول في حجم صادراتها الى العراق وبنسبة ٣٦%، اما في العام ٢٠١٧ فقد كانت الصين بالمرتبة الثالثة بعد ايران وايطاليا وبنسبة ٣,٨%، و في العام ٢٠١٨ كانت الصين بالمرتبة الاولى وبنسبة ٢٦,٢%، وفيما يتعلق في العام ٢٠١٩ ايضاً كانت الصين في المرتبة الاولى من بين الدول المصدرة للعراق وبنسبة ٢٧,١%، وفي العام ٢٠٢٠ ايضاً كانت الصين الشريك الاكثر مساهمة في استيرادات العراق اذ بلغت صادراتها للعراق ١٥,٨% من استيرادات العراق. ان هذه الزيادة المستمرة في حجم النشاط الاقتصادي مع الصين تبين حجم العلاقات الاقتصادية المتنامية بين البلدين. وفي العام ٢٠١٥ وقع العراق مع الصين خمس

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي والدبلوماسي والعسكري والطاقة والنفط\* وتضمنت:  
(العامري، ٢٠٢٠: ١٢-١٣)

- ❖ مذكرة المشاركة في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير .
  - ❖ مذكرة للتفاهم بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين .
  - ❖ مذكرة توقيع اتفاقية اطارية بخصوص التعاون في مجال الطاقة .
  - ❖ مذكرة للتعاون العسكري بين البلدين .
  - ❖ مذكرة توقيع اتفاقية بشأن الاعفاء المتبادل لتأشيرات دخول الجوازات الدبلوماسية.
- تبعتها بعد ذلك في العام ٢٠١٩ عقد اتفاقية مع الحكومة الصينية\*\*، تمثلت في عقود لإنشاء خمس مدن صناعية مشتركة من بينها مدينة لتصنع المنتجات الصينية بمواصفات عالمية، وإنشاء محطات كهربائية جديدة، وإنجاز مشاريع عدة في مجال الاتصالات تنفذها الشركة العملاقة (HUAWEI)، وتوقيع اتفاقيات في مجال إعادة اعمار البنى التحتية للمواصلات والاتصالات والسكن والطاقة والصرف الصحي. فضلاً عن ذلك ففي اطار مبادرة الحزام والطريق دخل العراق للمرة الاولى بسلسلة من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم وقعتها الحكومة العراقية مع الحكومة الصينية في بكين بتاريخ ٢٣ ايلول ٢٠١٩ تمثل مرحلة اقتصادية جديدة في إعادة اعمار البنى التحتية للعراق من ضمن برنامج يمكن تسميته النفط مقابل الاعمار (العامري، ٢٠٢٠: ١٦).

كون العراق أحد أهم مصادر تزويد النفط الخام الى الصين بواقع ما يقارب مليون برميل يومياً وإن الميزان التجاري بين البلدين يقارب ٣٠ مليار دولار سنوياً بفضل زيادة الاستيرادات السلعية من الصين وإن معظم تلك الاستيرادات تأتي عن طريق الموانئ العراقية. وتأتي رغبة العراق بتقوية علاقاته الاقتصادية مع الصين من منطلق اطار برنامجها العالمي (مبادرة الحزام والطريق)، اذ يشمل اتفاق التعاون المشترك بين العراق والصين (النفط مقابل الاعمار) انشاء اربع مجموعات من الحسابات البنكية يتولى البنك المركزي العراقي مسؤولية ادارتها لمصلحة وزارة المالية العراقية، وتتخصص آلية عمل هذا الاتفاق في ايداع العراق ما يعادل قيمة ١٠٠ الف برميل يومياً بالأسعار العالمية تمثل جزءاً من صادرات النفط خارج حصة اوبك، تودع بالدولار في حساب يتم فتحه عند الجانب الصيني يضاف اليه تقوم الشركات الصينية بتنفيذ مشاريع البنية التحتية التي يختارها العراق على وفق المعايير والاسعار العالمية التنافسية، وتقدم المؤسسات المصرفية الصينية قرض بمقدار ٨٥% من قيمة المبالغ المودعة في الحسابات(صالح، ٢٠١٩: ٧).

\* خلال زيارة رئيس الوزراء العراقي الاسبق السيد حيدر العبادي الى الصين للمدة من ٢٢-٢٣/١٢/٢٠١٥ وتضمنت: (العامري، ٢٠٢٠: ١٢-١٣)

\*\* زيارة رئيس الوزراء السابق السيد عادل عبد المهدي على رأس وفد كبير في العام ٢٠١٩ يتكون من مئة شخصية اقتصادية وسياسية وقعت الحكومتان مجموعة من مذكرات التفاهم .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وتأسيساً على ذلك فإن العراق مهياً لأن يكون قلب طريق الحرير، ومنطقة التقاء بين الطريق البحري عن طريق الخليج العربي والطريق البري من جهة الشرق، والعقدة المهمة في ممراته التجارية عن طريق ممرات القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير، وذلك بتسليم العراق موقع مهم في خارطة الموانئ الاقليمية من خلال الارتباط بخطوط الملاحة العالمية وتحديداً عن طريق ميناء كوار في باكستان وسيتم التطرق لهذا الميناء المهم كون ميناء الفاو سوف يشكل حلقة من حلقات التواصل مع ميناء كوار الباكستاني. فقد مهدت الصين الى انشاء علاقات اقتصادية مترابطة مع جميع الدول الاقليمية ذلك من خلال الانفتاح الاقتصادي لخلق ممرات جديدة تمكنها من ايجاد طرق بديلة للطرق التقليدية التي تمر تجارتها من خلالها، اذ إن معظم صادرات الصين تتم عن طريق الموانئ الشرقية للصين متخذة المسارات البحرية عبر بحر الصين الجنوبي ومن خلال مضيق (ملقا\*) الذي تمر منه تجارة الصين إلى المحيط الهندي وبحر العرب ويتفرع إلى فرعين إلى الخليج العربي وإلى قناة السويس ثم إلى أوروبا ومنها إلى الأمريكيتين، وبعد التطورات الأخيرة في تلك المسارات وتواجد الولايات المتحدة في المنطقة، إذ تشكل القواعد العسكرية الأمريكية في مضيق ملقا عنق الزجاجة الذي يسيطر على ٨٠% من تجارة البضائع الصينية وواراداتها من مصادر الطاقة (النفط والغاز) من منطقة الشرق الاوسط عبر المضيق، وبصفتها اكبر مستورد للنفط في العالم، إذ يعد امن الطاقة مصدر القلق الرئيس للصين في حين ان اغلب الطرق البحرية الحالية المستخدمة لاستيراد نفط الشرق الاوسط غالباً لدوريات بحرية الولايات المتحدة، وهذا يشكل دوراً في غاية الاهمية في تعزيز سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية على الخطوط البحرية الهامة في جنوب شرق اسيا (حميد ونافع، ٢٠٢٠: ١٧٣).

وقد تعهدت الصين بتقديم ما يقارب (٤٦) مليار دولار من الاستثمارات الصينية على مدار الخمس عشرة سنة القادمة في الممر الاقتصادي الصيني في تطوير ميناء جوار، والبنية التحتية الباكستانية لتشمل الطرق والجسور والمطارات وبناء مناطق صناعية (Kardon&other,2020:9). إن ميناء جوار أقرب للصين من الصين نفسها لقربه من اقليم شينجيانغ الصيني الصناعي من موانئ الصين الشرقية، اذ يبعد ميناء كوار عن المدن الصناعية الصينية مسافة ٣٠٠٠ كيلومتر بينما تبعد المناطق الصناعية في غرب الصين عن اقرب ميناء صيني ما يقارب ٤٥٠٠ كيلو متر (Hassan,2005;31)، لذلك ستعبر تجارة الصين براً حتى تصل إلى ميناء جوار ومنه الى بقية دول العالم والشرق الاوسط والخليج العربي ، وفي العام ٢٠١٦ شحنت الصين لأول مرة البضائع الصينية باتجاه الميناء لتقطع مسافة ثلاثة الاف

\* مضيق ملقا: هو ممر مائي استراتيجي وعالمي يقع بين ماليزيا واندونيسيا يربط بين المحيط الهادي والمحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي تبرز اهميته الاقتصادية في استقباله اكثر من ٥٠ الف باخرة سنوياً اي ما يقارب ١٣٧ باخرة في اليوم الواحد، فضلاً عن ٥٠% من تجارة النفط العالمية تمر من خلاله (عبد وكيطان، ٢٠١٩: ٦).

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

كيلومتر من اقليم شين جيانج في شمال غرب الصين الى ميناء كوادر في أقصى غرب باكستان على خليج عمان (محمد و احمد، ٢٠٢٠: ٢٤).

### ٢- سيناريو ارتباط ميناء الفاو بمبادرة الحزام والطريق

إن متابعة حجم التطورات الحاصلة في منظومة الاقتصاد العالمي الجديد، ولاسيما في بداية القرن الحادي والعشرين وما تميزت به القوى الاقتصادية الآسيوية الناشئة (الصين) بالاقتصاديات الهائلة المتسارعة النمو، إذ إنها تمثل اليوم مستقبل العالم الجديد، ولاسيما في ظل تغير توازن القوى الاقتصادية من الغرب الى الشرق، وجزم كثير من الخبراء الاقتصاديين، إن تسمية القرن الحالي بالقرن الآسيوي بتأثير وجود الصين كقوة فاعلة مؤثرة بما تمتلكه من مقومات القوة الشاملة، وبما تقوم به من مشاريع واستثمارات كبيرة تعدت حدود المنطقة لتشمل ما يقارب ٧٠ بلد من القارة الآسيوية والاوربية والافريقية متمثلة بمشروع (الحزام والطريق). تأسيساً على ذلك يمكن ان يمارس ميناء الفاو الكبير دوراً مهماً في المنطقة عن طريق الارتباط بطرق خطوط الملاحة البحرية العالمية، وتحديدًا ميناء جوادر الباكستاني ومن خلال ما تم بيانه في انشاء وتطوير والاستثمار في ميناء جوادر، فلميناء الفاو دوره في اختصار مسافات النقل البحري العالمي عن طريق الارتباط بميناء جوادر الباكستاني ومنها الى القناة الجافة وصولاً الى موانئ البحر المتوسط، مختصراً المسافة والوقت والكلفة، إذ إن مرور البضائع الصينية من المدن الصناعية في الصين الى ميناء جوادر تقدر المسافة بثلاثة الاف كيلومتر، وأيضاً من ميناء جوادر إلى ميناء الفاو وإلى موانئ البحر المتوسط تقدر بثلاثة الاف كيلومتر، وبهذا يعد ارضص تكلفة من حيث النقل الدولي، واسرع من حيث المسافات، والطريق الامن من القرصنة البحرية المعروفة قبالة السواحل الصومالية المؤدية الى قناة السويس. ومن الملاحظ إن طريق الحرير هو طريق للتنمية على طول مساراته إذ تم انشاء المدن الصناعية ، لذلك في حال تم ارتباط العراق بطريق الحرير مستغلاً موقعه الجغرافي الرابط بين القارات الثلاث وكونه اقصر طرق التجارة العالمية فيمكن الافادة من المدن الصناعية التي سوف يتم انشائها على طول ممرات التنمية الاقتصادية .

### ثالثاً - سيناريوهات الرؤية الاستراتيجية المقترحة

استناداً الى ما ورد في معطيات المباحث السابقة فضلاً عن الرؤية الاستراتيجية التي يمكن أن نبينها على وفق آلية ارتباط ميناء الفاو الكبير بطرق التجارة العالمية وتحديدًا في مبادرة الحزام والطريق وبقية الخطوط العالمية، مما يعزز من دوره في التنمية المستدامة، يمكن أن نبين الإيرادات المتوقعة من انشاء ميناء الفاو الكبير وانشاء القناة الجافة ومن ثم وضع رؤيا تشاؤمية واخرى تفاؤلية في آلية تمويل انجاز مشاريع الميناء نبينها وفق الاتي:

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### ١ - مقارنة بين الإيرادات المتوقعة من انشاء ميناء الفاو الكبير والإيرادات النفطية

من المتوقع أن تشكل إيرادات ميناء الفاو الكبير جزءاً مهماً من الإيرادات العامة للدولة، ويمكن تقدير احتساب أجور المناولة فقط للحاويات والحمولات الجافة والسائبة، فضلاً عن إيرادات الأجور المينائية الأخرى مثل أجور مناولة أرصفة العجلات وإيرادات الأرصفة النفطية وأجور الأدلاء وأجور الاقطار والإرشاد وأجور الوكالات الملاحية وأجور تموين السفن وأجور الصيانة وأجور الخزن وعمولات التحويلات المصرفية وغيرها من الأجور والرسوم التي تجبى من الوحدات البحرية التي تدخل الميناء. ففي حال احتساب اجرة المناولة فقط والتي تمثل ٨٠,٠٠٠ دينار لمناولة الحاويات(الشركة العامة للموانئ العراقية تعرفه العوائد والأجور لعام ٢٠٢١: ٣٥) ، و٥,٠٠٠ دينار كمعدل لمناولة كل طن من الحمولات السائبة والجافة وحسب تعليمات تعرفه العوائد والأجور لموانئ العراق لعام ٢٠٢١ الصادر من الشركة العامة للموانئ العراقية لعام ٢٠٢١ : ١٤) ، ففي حال عمل الميناء بكامل طاقته الاستيعابية في سنة الهدف ٢٠٣٨ المتمثلة ٢٥ مليون حاوية في السنة و٥٥ مليون طن بضائع فل (حبوب، اسمنت، وغيرها)(الشركة العامة للموانئ، ٢٠١٩) وعلى وفق البيانات السابقة يمكن تقدير احتساب إيرادات الميناء وكالاتي:

إن اجرة مناولة الحاوية في أرصفة الحاويات للحاويات ٢٠ قدم طول بمبلغ (٨٠,٠٠٠) دينار وحسب جدول اجور مناولة الحاويات في الأرصفة الاختصاصية للحاويات و٥٠٠٠ دينار لمناولة الحمولات الجافة والسائبة

$$٨٠,٠٠٠ * ٢٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ = ٢,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ \text{ دينار اجرة مناولة الحاويات في السنة}$$

$$٥٠٠٠ * ٥٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ = ٢٧٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ \text{ دينار اجرة مناولة الحمولات الجافة والسائبة}$$

اي ان مجموع إيرادات الميناء فقط من اجور المناولة سوف يكون ٢,٢٧٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دينار في السنة.

ويمكن تقدير احتساب إيرادات القناة الجافة من خلال عبور ٩٩ مليون طن من البضائع وهي الطاقة الاستيعابية للميناء في سنة الهدف ٢٠٣٨، وإن رسوم عبور الحاويات ١٠٠ دولار لكل حاوية، وضريبة المرور التي ستقرض على الحمولات بمقدار ٧,١٤ دولار لكل طن(الجزائري، ٢٠٢٠: <https://iier.org/ar>) وكالاتي:

$$١٠٠ * ٢٥,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ = ٢,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ \text{ دولار رسوم عبور الحاويات}$$

$$٧,١٤ * ٩٩,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ = ٧٠٦,٨٦٠,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ \text{ دولار ضريبة مرور الحمولات}$$

أي أن مجموع إيرادات عبور الترانزيت للقناة الجافة سوف تكون ٣,٢٠٦,٨٦٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار، أي ما يعادل ٤,٦٤٩,٩٤٧,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دينار بعد معادلته بالدينار وفق سعر الصرف ١٤٥٠ فضلاً عن الأجور الأخرى مثل أجور التزود بالوقود وتشغيل الأيدي العاملة والأمور اللوجستية الأخرى.



## قائع مؤقر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهية الاستراتيجية والأفاق المستقبلية

ويجمع إيرادات الميناء وإيرادات القناة الجافة ستكون الإيرادات السنوية المتوقعة ٦،٩٢٤،٩٤٧،٠٠٠،٠٠٠ دينار عند سنة الهدف ٢٠٣٨. وبمقارنة هذه النتيجة مع إيرادات العراق النفطية البالغة ٧٨،١٧١،١١٢،٥٠٠،٠٠٠ دينار حسب بيانات وزارة المالية لعام ٢٠٢١، تتبين انها تمثل ٩ % من حجم الإيرادات النفطية، وتعد تلك النسبة أكبر نسبة يمثلها قطاع من القطاعات الاقتصادية ومن المؤكد سوف تكون تلك النسبة أعلى بكثير في حال احتساب جميع الأجور والرسوم المينائية. وهي خطوة نحو تنويع مصادر الدخل، إذ من الممكن ان تسهم تلك الإيرادات في توجيهها نحو تمويل وتنشيط بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالصحة والتعليم و تمويل المشاريع الاستثمارية الأخرى. فضلاً عن ان مورد النفط مورد ناضب ومن الممكن ان يقل الطلب عليه او تنخفض اسعاره في المستقبل ذلك لتزايد الاعتماد على مصادر الطاقة البديلة مثل الطاقة الشمسية والطاقة النووية والمحركات الهوائية.

وبذلك نستنتج ان هذه النسبة الإيرادات غير المباشرة لإنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة والآثار الاقتصادية والاجتماعية أكبر من الإيرادات المالية المباشرة المتأتية منهما، فضلاً عن كونها إيراد مهم في طريق تنويع إيرادات الميزانية العامة للدولة، وإن انشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به سوف يكون له الدور الكبير في مضاعفة المنافع الاقتصادية المتوقعة من إيرادات الميناء مما يسهم في زيادة نسبة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي، من الممكن توجيه تلك الزيادة الى تنشيط بقية القطاعات الاقتصادية.

### ٢- سيناريوهات انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير

من خلال ما سبق يمكن استشراف مستقبل ميناء الفاو الكبير بحالتين وهي نظرة تشاؤمية، وأخرى تفاؤلية وسنبين سيناريو الحالتين على وفق التحليل الآتي:

#### أ- النظرة التشاؤمية :

في حال انخفاض اسعار النفط بفعل العوامل الخارجية (العرض والطلب)، او بفعل الازمات الاقتصادية او الصحية وعدم قدرة الحكومة العراقية على تمويل المشروع، اذ تجدر الاشارة الى أن الوباء المستجد (Coved19) الذي لم تنته آثاره الصحية والاجتماعية والاقتصادية على الاقتصاد العالمي لغاية الان، سوف تتعكس آثاره على الرؤيا المستقبلية لكافة القطاعات وتحديدأ قطاع النقل في العراق، مما أثر سلباً على صعوبة التوقعات المستقبلية لأسعار النفط بفعل الاضطرابات الحاصلة وتشديد اجراءات الحظر والوقاية الصحية في جميع دول العالم. فستعود الضائقة المالية للبلد مما يقلل تخصيص تمويل مشروع ميناء الفاو الكبير، وبذلك فأن العمل سوف يتوقف لحين تسديد اقساط دفعات التمويل المتفق عليها ضمن العقود الموقع عليها، وبذلك يتعطل العراق عن استغلال فرصته في أن يكون قوة اقتصادية كبيرة في المنطقة .

ب- النظرة التفاضلية :

يمكن اجمالاً ان نحدد أهم عاملين رئيسيين لاستكمال انجاز مشروعه ميناء الفاو الكبير ضمن المدة المخطط لها بالاتي:

**العامل الاول:** هو الاستقرار الامني في العراق و توفر الارادة السياسية لإنجاز المشروع، وهذا متحقق من خلال ما يصرح به القائمون على انجاز المشروع ورغبتهم الجادة في استكماله بأسرع وقت، فقد شكلت هيئة في الشركة العامة لموانئ العراق بإسم (هيئة مشروع ميناء الفاو الكبير) اخذت على عاتقها الاشراف والمتابعة مع الشركة المنفذة للمشروع وضمن الجدول الزمني المحدد وضمن المخططات الموضوعية.

**العامل الثاني:** هو توفير تخصيصات تمويل انشاء المشروع كون العراق بلداً ريعياً و كل تخصيصات الميزانية تعتمد على ايرادات النفط وهي خاضعة إلى تغير اسعار النفط بسبب عوامل خارجية تحددها اسواق النفط العالمية، وبذلك فهو معرض للصدمات الخارجية، ففي حال استقرار اسعار النفط ضمن المستويات التي تتيح وضع التخصيصات الكافية لإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، يتم الاستمرار بتوفير دفعات تخصيصات انجاز مشروع الميناء على وفق المخطط الزمني الموضوع من قبل ادارة المشروع دون عوائق. ويتم تشغيل الميناء في المرحلة الأولى وبخمس ارصفة وبطاقة تصميمية حتى عام ٢٠٢٨ للتعامل مع ٣٦-٤٠ مليون طن من الحاويات و ٢٢-٢٥ مليون طن من الصب الجاف. تتطلب هذه المرحلة ضرورة استكمال مشروع القناة الجافة تزامناً مع الانتهاء من انجاز المرحلة الأولى من ميناء الفاو الكبير مما يتيح انسيابية ومرونة أكبر في نقل البضائع عبر السكك الحديدية وطرق النقل البري .

**رابعاً: سيناريو تمويل مشروع ميناء الفاو الكبير:**

إن من ابرز تحديات انشاء ميناء الفاو الكبير هو الضائقة المالية التي يمر بها العراق بسبب الازمة المالية التي سببت العجز السنوي المستمر في الميزانية العامة للدولة ما اثر في تخصيصات تمويل بعض المشاريع الاستراتيجية ومن بينها مشروع ميناء الفاو الكبير، فكيف يتم تمويل مراحل الميناء؟ الجواب عن هذا التساؤل يكون باحتمالات عدة منها:

**١- طرح مشروع ميناء الفاو الكبير الى الاستثمار من قبل الشركات العالمية:**

على غرار ما تم الاتفاق عليه بين الصين وباكستان بأستثمار الصين في انشاء ميناء كوادر على مدى ٤٠ سنة بعدها تعود ملكية الميناء بالكامل الى باكستان. وهذا النوع من الاستثمار اصبح شائعاً في الوقت الحاضر، اذ استثمرت الصين في ميناء حيفا الاسرائيلي واستثمرت الامارات في ميناء ايليت الاسرائيلي واستثمرت قطر ب ١٥% من ميناء كوادر الباكستاني. واستثمرات دبي في تطوير وانشاء موانئ السنغال (تقرير التجارة الاذكى ٢٠٢٠ <https://www.dpworld.com>). من ايجابيات هذه المقترح ان منافسة الشركات العالمية على الاستثمار في مشروع ميناء الفاو سوف يقلل من تكاليف انشاء

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ميناء الفاو، بالنظر لتنافس الشركات العالمية على الاستثمار في مشروع ينتظر منه دور فعال على مستوى النقل البحري العالمي.

### ٢- اصدار اسهم حكومية :

يتم عن طريق اصدار اسهم حكومية من وزارة المالية ذات استحقاق في مدة زمنية محددة تتراوح من (١٠ - ٥) سنوات بفائدة او عائد مجزي لحاملها، وطرح مشروع ميناء الفاو الكبير كشركة استثمارية مساهمة يتم طرح الاسهم بمشاركة الحكومة العراقية متمثلة بوزارة النقل بنسبة ٥١% والجمهور والمصارف والافراد بنسبة ٤٩% للاكتتاب العام الداخلي والخارجي، على ان يدعم هذا المشروع بحملة اعلامية لتوعية الجمهور على اهمية المشروع وجدوى الاستثمار فيه فمن المؤكد ان العراقيين احرص على بناء هذا المشروع الاستثماري الكبير ذي المنافع الاقتصادية الكبيرة، وسيتم الاقبال على شراء الاسهم من قبل الجمهور. ايضاً هذا المقترح سوف لن يحمل ميزانية الدولة ضغوطات مالية في ظل العجز المستمر.

### ٣- نظام B.O.T اي البناء والتشغيل واعادة التمليك Build-Operate-Transfer

وهو اسلوب او اتفاق بين الدولة والقطاع الخاص يلتزم بمقتضاه القطاع الخاص بتصميم وبناء البنى التحتية ذات الطابع الاقتصادي، ويسمح للقطاع الخاص تملك اصول المشروع وتشغيله بنفسه او عن طريق الغير ويكون العائد من تشغيل المرفق على نحو يمكن ان يسترد منه تكلفة المشروع وتحقيق هامش ربح، ويلتزم القطاع الخاص بنقل الملكية الى الدولة بعد نهاية الترخيص وحسب الشروط المنقذ عليها، ولا تتحمل الدولة اي تكاليف لإنشاء وتشغيل المشروع، ويعد هذا النظام محاولة تخفيف العبء عن كاهل الموازنات الحكومية، فضلاً عن رغبة جادة في زيادة مشاركة القطاع الخاص في الدعم للاقتصاد القومي والاستفادة من قدرات القطاع الخاص في البنية التحتية (غنام، ٢٠٠٩: ٤٥). ويمثل B.O.T نظام تعاقدى لتمويل مشاريع البنى التحتية ذات رؤوس اموال ضخمة واحد اساليب يجمع ما بين دور الدولة و القطاع الخاص، يتم اللجوء اليه لشراكة القطاع العام مع القطاع الخاص، ومع توفير القوانين الخاصة التي تنظم وتشجع القطاع الخاص المحلي والاجنبي في الاستثمار، واهمها قانون رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٦ الذي يدعم القطاع الخاص المحلي والاجنبي للاستثمار في المشاريع الخاصة بالبنية التحتية، ومنح المشاريع التي يشملها احكام القانون الامتيازات والضمانات اللازمين لاستمرارها وتطويرها لتقديم الدعم بما يؤمن القدرات التنافسية لتلك المشاريع في الاسواق المحلية والاجنبية، واسلوب العمل المشترك من اكثر الاساليب تطبيقاً في الدول النامية والمتقدمة، لتمويل مشاريع مثل محطات الطاقة الكهربائية والطرق والجسور وانشاء الموانئ ومحطات تحليه المياه (الكرخي، ٢٠١٥: ١٥٥).

ويمكن عن طريق هذا الاسلوب من التمويل انشاء ميناء الفاو الكبير دون التعرض الى الضغوط المستمرة على الميزانية لتمويل المشاريع الكبيرة مع الاخذ بنظر الاعتبار كافة الشروط الواجب توفرها في

\* الوقائع العراقية رقم العدد ٤٠٣١ بتاريخ ١٧/١/٢٠٠٧ رقم الصفحة ٤

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

هذا النوع من التمويل منها ( سن القوانين التي تنظم العمل به، وتوفير المؤسسات الخاصة، والمتطلبات الاقتصادية ) اي توفير البيئة الاقتصادية الملائمة بما يضمن انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير . مع اشتراط ان تكون اليد العاملة من ضمن المناطق السكانية لمدينة الفاو والمحافظات القريبة، واجبار الشركات العاملة على شراء المواد الداخلة في انشاء الميناء من الاسواق المحلية مثل الاسمنت او حديد التسليح او مواد البناء الأخرى المتعلقة بالمشروع مما يسهم في تنشيط الصناعات المحلية، وتوفير فرص عمل جديدة للحد من ظاهرة البطالة.

### الاستنتاجات:

١- ادراك اهمية موقع العراق الاستراتيجي الرابط بين الشرق والغرب مختصراً المسافة والزمن والتكاليف .  
٢- مشروع ميناء الفاو الكبير قاطرة اقتصادية تجر ورائها العديد من مشروعات القطاعات التنموية، ومن ثم تنشأ علاقة تشابكية امامية وخلفية بينه وبين القطاعات الأخرى التي ستحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد ريعي محدود في هيكله وتنوعه الى اقتصاد مستدام ومتنوع المصادر، كما ان زيادة المردودات المالية المتأتية من انشاء ميناء الفاو الكبير من الممكن ان تكون رديفاً الى ايرادات النفط في تنويع مصادر الاقتصاد العراقي تسهم في زيادة الناتج المحلي الاجمالي مما يقلل من حدة الصدمات الاقتصادية نتيجة ارتفاع او انخفاض اسعار النفط .

٣- الآثار الاجتماعية المترتبة على انشاء ميناء الفاو الكبير وتفعيل القناة الجافة من الممكن ان تغير واقع الحال العراقي من خلال ممرات طرق الترانزيت، التي سوف تمر من جنوب العراق الى شمال وغرب العراق وهي محافظات تتميز بتنوعها العرقي والمذهبي مما يشكل فرصة للتعايش السلمي و يشجع على عودة الامن والاستقرار لجميع مدن العراق .

٤- مشروع عملاق بحجم ميناء الفاو الكبير متزامن مع تحول العراق الى اهم قناة جافة دائبة الحركة بالسلع والمستثمرين وشركات الاستثمار ذهاباً واياباً من الجنوب الى الشمال وبالعكس، له الاثر الكبير على التنمية المستدامة من خلال المردودات الاقتصادية والاجتماعية والامنية والبنية المجتمعية والثقافية وحتى السياسية وربما يساعد على الاستقرار الاقتصادي والامني للعراق وللمنطقة التي شهدت العديد من التوترات في العقود الماضية.

### التوصيات:

١- ضرورة الاسراع في انشاء ميناء الفاو الكبير للاستفادة من موقع العراق الاستراتيجي الرابط بين الشرق والغرب ذلك لتنويع مصادر الدخل تماشياً مع رؤية اهداف التنمية المستدامة ٢٠٣٠ في التقليل من الاعتماد على الايرادات النفطية، التي من المفترض ان ل تشكل سوى ٣٠% من مصادر دخل الدولة، كذلك ان انجاز الميناء يقلل من الاعتماد على موانئ دول الجوار في نقل التجارة .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٢- تهيئة الاجواء والظروف المناسبة للشركات الاستثمارية للعمل من دون توقف وضمن المخطط الزمني لإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير .
- ٣- تهيئة الخدمات اللوجستية المطلوبة لإنجاح النقل المتعدد الوسائط في العراق من تشريعات قانونية لتأهيل البنية التحتية لقطاع النقل بأنواعه (البري والجوي والبحري) في العراق .
- ٤- انجاز البنية التحتية للطرق البرية السريعة والسكك الحديد لتفعيل دور القناة الجافة.
- ٥- ضرورة اشراك القطاع الخاص وتوفير التشريعات القانونية للعمل بالنظر لتنامي اهمية القطاع الخاص والشركات المتخصصة في قطاع الموانئ والنقل البحري.
- ٦- ضرورة تفعيل الاتفاقات التي عقدت مع الجانب الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق.

### المصادر:

- ١- محمد، عبدالله حسون، الابعاد الاقتصادية والاجتماعية والحضارية للموقع الجغرافي للعراق، مجلة ديالى، العدد ٣٣، السنة ٢٠٠٩.
- ٢- جعفر، محمد راضي، الاثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مركز دراسات البصرة والخليج العربي/جامعة البصرة، مجلة الاقتصادي الخليجي، العدد(٢٤)، لسنة٢٠١٣.
- ٣- مونس، محمد زبيري، الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد(١٨) السنة ٢٠١٤.
- ٤- السامرائي، مجيد ملوك، النقل عبر الموانئ العراقية-الواقع والافاق-جامعة تكريت-كلية التربية قسم الجغرافية، مجلة جامعة تكريت للعلوم الاقتصادية، المجلد(٢٠)العدد(٧) السنة ٢٠١٣.
- ٥- الحسيني، جعفر عبد الامير عزيز، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد-جامعة كربلاء، وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، السنة ٢٠١١.
- ٦- الجزائري، حسين حيدر، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، المعهد العراقي للإصلاح الاقتصادي، ٢٠٢٠ .  
<https://iier.org/ar>
- ٧- عبيد، قاسم محمد والبكري، جواد كاظم، ازمة ميناء مبارك وأثارها على العراق، الناشر مركز حمو رابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، الطبعة الاولى، ٢٠١١.
- ٨- شهاب، سلام جبار، القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، العدد ١٠٠ المجلد ٢٣، السنة ٢٠١٧.
- ٩- مخلوفي، لمياء، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وافريقيا، مجلة مدارات سياسية، عدد ديسمبر السنة ٢٠١٧.
- ١٠- زهران، عزة جمال عبدالسلام، الدور المحوري للسعودية مع الصين في احياء طريق الحرير في ضوء رؤية ٢٠٣٠، المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية، المجلد ٤، العدد ٨، ٢٠١٩.
- ١١- شرعان، عمار، واخرون، مبادرة الحزام والطرق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، الناشر المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين- المانيا، السنة ٢٠١٩.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ١٢- الامم المتحدة ، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا(الاسكوا)، الدورة الاستثنائية السادسة البند ٧ من جدول الاعمال المؤقت، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، عمان ديسمبر السنة ٢٠١٩.
- ١٣- العامري، ابتسام محمد عبد، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق ،مدير مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية / جامعة بغداد، ٢٠٢٠.
- ١٤- صالح، مظهر محمد، الاقتصاد السياسي لاتفاقية اطار التعاون بين العراق والصين، اوراق سياسات في التعاون الدولي، شبكة الاقتصاديين العراقيين، ٢٠١٩. <https://eco.nahrainuniv.edu.iq>
- ١٥- حميد، عدنان خلف و نافع، هند زياد، مبادرة الحزام والطريق الاهداف والتحديات، مجلة تكريت للعلوم السياسية ، العدد ١٩، السنة ٢٠٢٠.
- ١٦- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، تعرفه العوائد والاجور لعام ٢٠٢١.
- ١٧- وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ قسم التخطيط والمتابعة شعبة التخطيط السنة ٢٠١٩.
- ١٨- المرسومي، نبيل جعفر، الاشكاليات النفطية في العراق، شبكة الاقتصاديين العراقيين، ٢٠٢٠. <http://iraqieconomists.net/ar>
- ١٩- غنام، محمد احمد ، مشروعات البنية الاساسية بنظام ال B.O.T، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية، مصر، ٢٠٠٩.
- ٢٠- الكرخي، ضياء حسين سعود، دور مصادر التمويل في تطوير مشاريع البنى التحتية لدول مختارة مع اشارة خاصة الى العراق، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية ، مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد، ٢٠١٦.
- ٢١- حميد، عدنان خلف ونافع، هند زياد، مبادرة الحزام والطريق الاهداف والتحديات، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد ١٩ السنة ٢٠٢٠.
- ٢٢- محمد، زيدون سلمان وحميد، شهاب احمد، الاقتصاد الصيني في التجارة الدولية (دراسة في دور ميناء كوادر)، مجلة العلوم السياسية العدد ٦٠، السنة ٢٠٢٠.

### المصادر الأجنبية:

- 1- Hlali, Arbia & Hammami, Sami, Sea port concept and Services characteristics: theoretical test, 2017.
- 2- Kardon & Other, China Maritime Report NO.7: Gwader: Chinas Potential Strategic Strongpoint in Pakistan, 2020.

ميناء الفاو الكبير ودوره في تحقيق اهداف التنمية المستدامة ٢٠٣٠ في العراق:

### تحليل الواقع واستقراء المستقبل

الباحث فلاح حسن الاميري  
معهد نيسان للوعي الديمقراطي

أ.د. حيدر نعمة بخيت  
جامعة الكوفة

#### المقدمة:

يحتاج كل من العراق ومنطقة شمال الخليج إلى ميناء بحري عميق مجهز بالكامل بقدرة كافية للتعامل مع تنامي التجارة الدولية، وعلى الرغم من فقر الساحل العراقي على الخليج العربي، إذ إنه لا يتجاوز ٦٠ كم، وهي أقل مساحة بين الدول المطلة على الخليج، إلا إن هذه المساحة الصغيرة إذا ما تم استخدامها بشكل صحيح، فسيكون لها عوائد كبيرة على الاقتصاد، إذ يتمتع العراق بموقع استراتيجي مهم في تقصير المسافات بين الشرق والغرب، يمتلك العراق أربعة موانئ تجارية وميناءين نفطيين، عند اكتمال الميناء والمشاريع الساندة له فسيكون له آثار تنموية مهمة على الاقتصاد العراقي نتيجة دره عوائد مالية وتوفير فرص عمل ولاسيما لسكان محافظة البصرة. وعلى وفق موقعه الاستراتيجي فإنه سيكون الممر الرئيس لنقل السلع الصينية و سلع شرق آسيا الى أوروبا، وسيكون البوابة التي تدفع عجلة التنمية المستدامة.

#### مشكلة البحث:

على الرغم من امتلاك العراق موانئ تجارية مهمة إلا إن هذه الموانئ لا تلبي احتياجاته المتزايدة، فهي موانئ داخلية ذات أعماق محدودة ولا تطل مباشرة على الخليج العربي. فميناء الفاو الكبير وحده من يقدر على ممارسة دور حيوي في ربط شرق آسيا مع الغرب الأوروبي، ومن موانئ الخليج العربي إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط. لذا فإنه سيكون البوابة التي تحرك عجلة التنمية الاقتصادية لاسيما بعد إنشاء القناة الجافة التي تختصر الوقت والتكلفة في نقل مختلف أنواع السلع.

#### فرضية البحث:

انطلق البحث من فرضية مفادها ان انشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الساندة له ستكون له اثار تنموية مهمة مباشرة وغير مباشرة على الاقتصاد العراقي بشكل عام وعلى الاقتصاد البصري بشكل خاص.

#### هيكلية البحث :

قسم البحث الى ثلاثة محاور، تناول المحور الأول الإطار المفاهيمي للموانئ البحرية واثارها التنموية، بينما المحور الثاني سلط الضوء على واقع الموانئ العراقية وميناء الفاو الكبير بين الواقع والتحديات، في حين خصص المحور الأخير الى (السيناريوهات) الثلاث المستقبلية لدور ميناء الفاو الكبير في التنمية المستدامة، واختتمت الدراسة بعدد من النتائج والتوصيات.



## المحور الأول

### الإطار المفاهيمي للموانئ البحرية واثارها التنموية

#### أولاً: الإطار المفاهيمي للموانئ:

تاريخياً، أدت الموانئ دوراً مهماً في اقتصاديات مختلف بلدان العالم، فمنذ الفينيقيين\* وحتى الثورة الصناعية الأولى في القرن الثامن عشر (١٧٦٠) والثورة الصناعية الثانية المتمثلة بالثورة التكنولوجية في القرن التاسع عشر (١٨٧٠) كانت الموانئ بمثابة بوابات لتبادل البضائع وتنقل المسافرين، ومنذ النصف الأول من القرن العشرين مرت الموانئ بتغييرات كبيرة تمثلت بظهور موانئ الجيل الأول، وبعد ظهور اتجاهات العولمة وتحول الاقتصادات الوطنية من السياسات التي يقودها الاستثمار (أو احلال الواردات) إلى السياسات الموجهة نحو التصدير (التصنيع لأجل التصدير)، وزيادة حجم التجارة الخارجية على مستوى العالم، اذ ارتفعت حجم الصادرات العالمية من (٦,٤٥) ترليون دولار في عام (٢٠٠٠) الى (١٥,٣) ترليون في عام (٢٠١٠) والى اكثر من (١٩) ترليون دولار عام (٢٠٢٠)<sup>(١)</sup>، ازدادت الأهمية الاستراتيجية للموانئ في الاقتصادات الوطنية وفي التجارة العالمية وحركة الشحن<sup>(٢)</sup>، والموانئ هي الأدوات الصناعية والتجارية الرئيسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان، إذ يتأثر القطاع المذكور بالتغيرات الاجتماعية والاقتصادية التي تتميز بها متطلبات التنمية في الدول، من خلال التزامات دول التجارة الحرة وسياقات العولمة بالقيود والتطورات الاقتصادية والمؤسسية والتكنولوجية والبيئية وتطوير النقل البحري، لذلك كانت الموانئ البحرية على الدوام عرضة للتغييرات في الاتجاهات الاجتماعية والاقتصادية، خلقت هذه التطورات بيئة غير مؤكدة ومعقدة بشكل كبير للموانئ وغيرت بشكل جذري مفهوم الميناء<sup>(٣)</sup>.

والميناء (Port) البحري هو مكان للتبادل بين البحر والبر، فهو منطقة جغرافية لاستقبال السفن والبضائع وهو عبارة عن منطقة جغرافية يتم من خلالها إحضار السفن إلى جانب اليابسة لغرض تحميل البضائع وتفريغها، وعادة، ما تكون المنطقة محمية في المياه العميقة مثل: مصبات الانهر أو الخلجان. فضلاً عن ذلك يعد موطن السفينة كونه المكان الذي تحتمي به السفن، ومن خلاله تمر السلع لحين تحويلها إلى الوجهة التي تقصدها، كما إنه يسمح بالمناولة لنقل السلع والمسافرين ما بين السفن المختلفة، أو من السفينة إلى إحدى وسائل النقل الأرضية أو العكس<sup>(٤)</sup>. في حين يعرف الميناء البحري على إنه نظام متعدد الأبعاد يجمع بين الوظيفة الاقتصادية ونظام البنية التحتية والمساحة الجغرافية والتجارة، ويدار بموجب مفهوم قانوني مُعقد عبر انموذج تنظيمي يخلق في الغالب الحاجة إلى التقارب بين القطاعين العام

\* هنالك شبه اجماع بين المؤرخين على ان حضارة الفينيقيين تعود الى ٤ الاف سنة قبل الميلاد، وقد اهتموا كثيرا بالرحلات التجارية كونها تساعدهم على اكتشاف العالم ونقل بضائعهم ومبادلتها بما يحتاجون من سلع، ويعد الفينيقيين امراء التجارة العالمية اذ ظلوا يحتكرونها لمدة طويلة.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

والخاص. ويعرف الميناء بمفهومه التقليدي بأنه مجموعة من الأرصفة والأحواض التي تقام بأحجام وعمق ومواصفات مختلفة كي تتعامل مع جميع أنواع السفن والبضائع<sup>(٥)</sup>.

تعد الموانئ والسفن من أهم أدوات التجارة الدولية، وهناك نمو متبادل بين حجم التجارة العالمية ومقدار الحمولة المنقولة عبر الموانئ، إذ تم إثبات هذا الترابط تجريبياً ونظرياً من قبل العديد من الدراسات، فمنذ نهاية الحرب العالمية الثانية حتى عام (٢٠٢٠) نمت الصادرات العالمية بشكل ملحوظ، إذ وصلت إلى أكثر من (١٩) ترليون دولار في العام المذكور وكما بينا، كانت عملية نقل البضائع عن طريق البحر هي الأكثر استخداماً، لذا يعد نمو النقل البحري أحد الشروط الرئيسة لتوسيع ونمو التجارة الدولية، كما إن الموانئ هي نقاط اتصال استراتيجية تسهل تدفق البضائع فيما بين مناطق ودول العالم، وهي كجزء من شبكة لوجستية واسعة يتم من خلالها إنشاء التجارة وتبادل المعلومات بين النقاط و / أو المناطق الجغرافية البعيدة<sup>(٦)</sup>.

وقد تطور تعريف الميناء بمرور الوقت كما يوضح الجدول (١)، وهذا لوحظ بعد ظهور موانئ الجيل الرابع، والتي توضح أن التحول الاقتصادي والجغرافي والتكنولوجي والتجارة الدولية وتطور أسطول سفن الحاويات قد أثر على معنى مفهوم الميناء البحري بمرور الوقت .

جدول (١) تطور مفهوم الميناء البحري

موانئ الجيل الخامس	موانئ الجيل الرابع	موانئ الجيل الثالث	موانئ الجيل الثاني	موانئ الجيل الاول
منذ عام ٢٠١١	منذ عام ٢٠٠٠	منذ عام ١٩٨٠	١٩٨٠-١٩٥٠	قبل عام ١٩٥٠
العملاء وجودة الخدمة	موانئ الشبكات	مركز نقل متكامل ومنصة خدمات لوجستية للتجارة الدولية	مركز لنقل الأنشطة الصناعية والتجارة	واجهات بين وسائط النقل
خدمات على مستويات أعلى باستخدام آليات السوق والحوافز والسياسات الحكومية	تمارس خدمات من الباب إلى الباب مع مشغلين لوجستيين آخرين يعملون في عدة مناطق جغرافية قريبة من الموانئ	حلقة وصل ديناميكية في نظام الإنتاج والتوزيع الدولي	لا ترتبط ارتباطاً مباشراً بالأنشطة التقليدية للتحميل / التفريغ	تحميل وتفريغ السفن، وتخزين وتسليم / استلام البضائع.

من اعداد الباحثين بالاعتماد على:

Arbia Hlali and Sami Hammami, Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test, The Open Transportation Journal , 2017, Volume 11, p.12٣.

وقد ظهرت خمسة أجيال من الموانئ وهي كالآتي:

١- موانئ الجيل الأول: تم تصميمها لنقل البضائع بين البر والبحر والعكس، من خلال منطقة محلية أو إقليمية نائية (منطقة قريبة من الميناء تعمل كطريق لبيع البضائع وتوزيعها)، لا علاقة لها بالبيئة الاجتماعية والاقتصادية للمنطقة التي كانت فيها، وفي هذا الجيل كانت الموانئ في الأساس واجهات بين البر والبحر في نقل البضائع، ثم تركز دورهم على الأنشطة اللاحقة وتحميل وتفريغ السفن وتخزين وتسليم/ استلام البضائع. وموانئ الجيل الأول تعد موانئ بسيطة يقتصر دورها على عمليات الشحن والتفريغ وتقديم الخدمات الملاحية (ارشاد السفن) والاستثمارات تقتصر على حواجز الأمواج والارصفة .

٢- موانئ الجيل الثاني: بدأت في الظهور خلال (الستينيات) من القرن العشرين مع ظهور الحاويات وسفن الحاويات كمحور نقل ومركز للنشاط الصناعي والتجاري، تقتصر الخدمات على السفن والبضائع، إذ إنه يتم الاستفادة من الصناعات المجاورة لها في عمليات تصنيعية مختلفة كالتعبئة والتغليف، وفي هذا الجيل يؤدي مقدمو خدمات الموانئ والميناء دوراً مهماً في وظائف الموانئ العالمية، كونه مركز خدمات في قطاع النقل والصناعة والتجارة، ومن ثم يُمكنها تنفيذ وتقديم خدمات صناعية أو تجارية لمستخدميها والتي لا ترتبط مباشرة بالأنشطة التقليدية للتحميل / التفريغ، ولكنها تتم بشكل غير مباشر من خلال التسهيلات اللوجستية التي يقدمها الميناء، لذا تسمى هذه بالموانئ الصناعية .

٣- موانئ الجيل الثالث: ظهرت في (الثمانينيات) من القرن الماضي فهي تتضمن وظائف لوجستية تتعلق بتوزيع السلع والخدمات ومعالجة البيانات واستخدام نظام الاتصالات، والسمة الرئيسة لهذه الموانئ هو التخصص، وقد حققت قيمة مضافة فاقت ما حققته الموانئ في الجيلين الأول والثاني، وترجع موانئ الجيل الثالث إلى التوسع العالمي في الحاويات والوسائط المتعددة، جنباً إلى جنب مع توسع حجم التجارة الدولية، ويعد الميناء حلقة وصل ديناميكية في نظام الإنتاج والتوزيع الدولي .

٤- موانئ الجيل الرابع: ظهرت في (التسعينيات) من القرن العشرين، فهي تتميز بشبكات الاتصال عن بعد (القائمة على التقنيات الحديثة) التي تربط مناطق الموانئ المختلفة وتسمح بالتعاون مع الموانئ الأخرى، بهدف تدويل وتنويع أنشطتها. لذا تسمى بـ موانئ الشبكات (network ports). تم دمج هذه الموانئ في سلاسل لوجستيات النقل الدولية، والخدمات مع مشغلي الخدمات اللوجستية الآخرين الذين يعملون في العديد من الموانئ المجاورة جغرافياً. ومن ثم فإن موانئ الجيل الرابع هي عبارة عن منصة لوجستية كبيرة الحجم لديها محطات متعددة الوسائط أو موانئ جافة، متصلة بالميناء البحري، وتقع في بيئة سلع استهلاكية مع اتصال سلك حديدية منتظمة وتكاليف تنافسية، مما يسمح بنقل كميات كبيرة من البضائع، ونتيجة التطورات التكنولوجية فقد حدثت تغييرات كبيرة في عمليات الموانئ مما قلل من وقت التحميل والتفريغ والنقل من الباب إلى الباب. وفي هذا الصدد ترتبط موانئ الجيل الرابع بموانئ أخرى وتتميز بما يلي<sup>(٧)</sup>:

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- أ- تطوير استراتيجيات التدويل\* (internationalization) وتنوع أنشطتها التي تسمح على سبيل المثال بنقل البضائع إلى أي مكان في هذا الكوكب .
- ب- خلق بيئة لوجستية تجعل مرافقها جذابة وفعالة لنقل البضائع .
- ج- توفير شبكات التبادل الإلكتروني للبيانات (Electronic data interchange EDI) المتكاملة بين مناطق الموانئ .
- د- البحث عن مناطق الموانئ الموزعة في مختلف مناطق العالم .
- هـ- التعاون مع الموانئ الأخرى.

٥- موانئ الجيل الخامس، وهي المفهوم الجديد للميناء البحري يدور حول خدمات العملاء، ومن المتوقع أن يقدم الميناء خدمات على مستويات أعلى باستخدام آليات السوق والحوافز والسياسات الحكومية، يعد توجيه العملاء (الرضا) والخدمة والتكنولوجيا من العوامل الحيوية لموانئ الجيل الخامس. لقد كان العملاء مركز اهتمام الميناء البحري منذ فترة طويلة، فهو يشجع هذه العلاقات لأنهم سيركزون على مستخدمي الموانئ، وقد يجتذب المزيد من العملاء مع انخفاض الانبعاثات لكل أداء TEU\* والتركيز على نظام الموانئ الذي يمكن في المقابل جذب المزيد من العملاء بخدمات تلبية طلب أصحاب المصلحة وتحقيق قدرة تنافسية عالية، وتعد نتيجة طبيعية لما حصل من تطورات تكنولوجية متسارعة في مجال الاتصال والنقل منذ نهاية العقد الأخير من القرن العشرين بالتزامن مع الثورة الصناعية الرابعة، والتي من نتائجها اعتماد الجيل الجديد من الموانئ على استخدام البرمجيات وتكنولوجيا المعلومات وانترنت الأشياء Internet of things وتوظيفها في الإدارة والتشغيل بشكل مختلف عن الجيل الرابع من الموانئ، إذ تم برمجة الأنشطة الإدارية والفنية للموانئ وفق أحدث الأنظمة مما زاد من إنتاجيتها ورفع نسبة مساهمتها في الناتج، ويتميز ميناء الجيل الخامس بتركيز أقوى على متطلبات العملاء من خلال تطوير استراتيجيات الاتصال التي توضح عرض خدمات الموانئ للعملاء وإطار عمل لتسويق الموانئ يهدف إلى تعزيز ولاء العملاء وقياس رضا العملاء في بيئة ميناء ديناميكية وتنافسية وشفافة<sup>(٨)</sup>.

### ثانياً: الآثار التنموية للموانئ البحرية:

أصبحت الموانئ اليوم أكثر أهمية من أي وقت مضى لما تؤديه من دور مهم في اقتصاديات بلدانها، فالموانئ البحرية هي إحدى المكونات الأساسية لقطاع النقل العام وهي مرتبطة في الوقت الحاضر

- استراتيجيات التدويل Internationalization Strategy : هي الاستراتيجية التي يمكن من خلالها تستطيع الشركة ان تخلق ميزة تنافسية عبر الحضور في أسواق متعددة خارج الوطن الأم للشركة.
- Twenty-foot Equivalent Unit TEU: هي وحدة معيارية للحاويات، يتم استخدامها لقياس كمية البضائع المشحونة من خلال الحاويات على السفن أو على شاحنات النقل، تبلغ ابعاد وحدة الشحن المكافئة للعشرين قدماً: ٨ أقدام عرض، ٢٠ قدم طول، حجم الارتفاع يتراوح ما بين ٤,٢٥ - ٩,٥ قدماً.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بالاقتصاد العالمي الآخذ في التوسع بشكل سريع، وبعدها بعضهم كونها وسيلة للاندماج في النظام الاقتصادي العالمي، وهناك عدد من الخصائص للموانئ تعطيها هذه الأهمية: منها انها تؤدي أدوارًا كروابط مهمة من المناطق النائية إلى الخارج، لذلك فإن البلدان التي ليس لديها موانئ تفقد هذه الوسيلة الحيوية للاندماج مع الاقتصاد العالمي، وكذلك فإن أهمية الموانئ تأتي من كون النقل البحري يعد أرخص وسيلة نقل عند النظر إليها من حيث استهلاك الوقود والاستثمارات اللازمة لإنشائها، بالمقارنة مع أنظمة النقل الأخرى، يتطلب النقل بالسكك الحديدية (ضعف) استهلاك الطاقة، بينما يتطلب النقل البري (عشرة) أضعاف النقل البحري، فخلال العقود القليلة الماضية، أصبح العالم أكثر اهتماماً بالبيئة بعد ارتفاع مستويات الغازات الدفينة وارتفاع درجة حرارة الأرض، فقد زاد متوسط درجات حرارة سطح الأرض بنحو (٠,٧٤) درجة مئوية على مدى المائة عام الماضية (بين عامي ١٩٠٦ و ٢٠٠٥)<sup>(٩)</sup>، ومع انخفاض استهلاك الطاقة، أصبح النقل البحري أكثر ملاءمة للبيئة من الوسائل الأخرى، واليوم البلدان التي تساهم بأكبر حصص من التجارة العالمية كالصين تمتلك موانئ عملاقة وأساطيل بحرية ضخمة. الموانئ اليوم هي مراكز متعددة الوظائف لم تعد تقتصر على مرافق الإرساء، بل أيضا بضمنها أحواض بناء السفن للصيانة والتصلية ومكاتب لشركات التأمين ومكاتب الجمارك وغيرها، لذا فان الموانئ تلعب أدوار كبيرة وحيوية في التنمية الاقتصادية<sup>(١٠)</sup>.

يعد توفير البنية التحتية للنقل عاملاً رئيساً في تحفيز التنمية الاقتصادية على وفق الأدبيات الاقتصادية تؤثر خدمات البنية التحتية للنقل بشكل إيجابي على الاقتصاد، وتقلل من تكاليف النقل والإنتاج، فضلاً عن زيادة الإنتاجية والعمالة والدخل والتجارة. ومنذ الدراسة الأساسية لـ Aschauer (١٩٨٩)<sup>(١١)</sup>، والتي قدرت أنه في الاقتصاد الأمريكي تسببت زيادة بنسبة (١٪) في البنية التحتية public infrastructure في زيادة تتراوح بين (٠,٣٦ الى ٠,٣٩)٪ في الناتج المحلي الإجمالي الأمريكي، وليس فقط حجم تأثير الاستثمار في النقل على النمو الاقتصادي موضع تساؤل، ولكن العلاقة السببية ذات شقين أيضاً: من ناحية تعزز البنية التحتية للنقل نمو الاقتصاد، ومن ناحية أخرى يخلق النمو الاقتصادي طلباً أكبر على خدمات النقل التي يمكن تؤدي إلى طلب إنشاء بنية تحتية جديدة، ويعد الاقتصادي الكلاسيكي ادم سميث أول من أكد على أن التجارة بين الدول ساهمت بشكل كبير في زيادة ثروة الأمم، وعلى وفق بيانات الاونكتاد لعام (٢٠١٥) يتم نقل أكثر من (٨٠٪) من إجمالي التجارة بحراً، وقد نما حجم التجارة السلعية العالمية بمعدل منخفض نسبياً بلغ (٢,٣٪) في عام (٢٠١٤) بعد معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي البالغ (٢,٥٪)، مما يشير إلى وجود علاقة قوية بين التجارة والناتج المحلي، كما إن تاريخ التنمية الحضرية\* يكشف أيضاً أن التقدم الاقتصادي واضح بشكل خاص في المدن، التي تمتلك

\* التنمية الحضرية: هي عملية تطوير المجتمعات الريفية الى مجتمعات حضرية كما انها تشير ايضا الى نشأة المجتمعات الحضرية وتطورها.

موانئ بحرية متطورة وعملاقة، وقد أدت عولمة عمليات الإنتاج الصناعي المعقدة إلى زيادة أهمية الموانئ البحرية في سلسلة التوريد العالمية، فنشاط الميناء لم يعد يقتصر على مناولة البضائع فقط بل أصبح تقديم الخدمات اللوجستية\*\* في سياق دولي جزءاً أساسياً من أعمال الميناء<sup>(١٢)</sup>.

ان تقييم الآثار الاقتصادية للموانئ البحرية يعد موضوعاً غاية في الأهمية وأخذ مساحة واسعة من النقاش السياسي والعلمي الاجتماعي، وعادة ما، يتم الإفصاح عن التقييم السياسي للآثار الاقتصادية المتوقعة عند التخطيط لإنشاء ميناء بحري جديد من الحكومة لغرض تسهيل آلية توفير الأموال اللازمة لإقامة الميناء ولتطوير البنية التحتية القائمة او لتبرير تكاليفه الاجتماعية المتوقعة كونه يمثل تكلفة فرصة بديلة للمجتمع<sup>(١٣)</sup>.

## المحور الثاني

### واقع الموانئ العراقية وميناء الفاو الكبير بين الواقع والتحديات

#### أولاً: الأهمية الاستراتيجية لموقع العراق البحري :

يقع العراق في الجزء الشمالي الشرقي من الوطن العربي وفي القسم الجنوبي الغربي من القارة الآسيوية بين خطي طول (٣٨-٤٨) درجة شرقاً ودائرتي عرض (٢٩-٣٧) درجة شمالاً، وهذا يعني انه يقع في جنوب المنطقة المعتدلة الشمالية، وبذلك يحتل موقعاً مركزياً لمراكز التجارة العالمية وتمثل منطقة انتقالية بين الأقاليم المدارية في الجنوب والمعتدلة والباردة في الشمال، ومن ثم أصبحت أرضه ممراً للتجارة العالمية القادمة من الهند وشرق أفريقيا وآسيا بحراً باتجاه دول البحر المتوسط وأوروبا شمالاً، لذا فإن موقعه جعل منه جسراً أرضياً يربط من خلاله بين مسطحين مائئين هما (البحر المتوسط في الشمال والخليج العربي في الجنوب)، وهذا الموقع اختلفت أهميته عبر مراحل التاريخ سواء بالسلب أو الايجاب: ازدهار أو تدهور التجارة عبر الأراضي العراقية، وذلك تبعا للتغيرات التي حدثت للحضارات ولمراكز القوى العالمية من حيث صعود هذه الدولة أو تلك<sup>(١٤)</sup>.

يعد العراق من البلدان التي تعاني من مشكلة أساسية تتمثل لا يملك من السواحل سوى (٥٨-٦٠) كم، بينما نجد بلدان مجاورة صغيرة بالقياس الى مساحة العراق البالغة (٤٣٥.٥٢) كم<sup>٢</sup> كالكويت التي تبلغ مساحتها (١٧٨١٨) كم<sup>٢</sup>، تمتلك ساحل بحري طوله (٤٩٩) كم، في حين تمتلك الأردن اقصر ساحل

\*\* الخدمات اللوجستية: تكون في جانب النقل كإنشاء شبكة نقل متكاملة من كافة الخدمات واسطول نقل يدار بكفاءة وتكنولوجيا عالية، وكذلك تكون الخدمات اللوجستية في جانب التخزين من خلال استخدام المعلومات اللوجستية اللازمة لعملية التخزين لرفع مستوى الخدمة المقدمة من خلال تحسين جودة أنشطة التخزين. ينظر في: -شريهان محمد علي محمد علي، اثر تطوير الأنشطة اللوجستية كمدخل لتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية: دراسة تطبيقية على ميناء شرق بور سعيد، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بدون سنة نشر، ص ٢١١.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بحري على خليج العقبة بطول (٢٦) كم فقط، والجدول (٢) يبين طول السواحل البحرية لدول جوار العراق.

### جدول (٢)

#### السواحل البحرية لدول جوار العراق

الدولة	طول الساحل البحري كم	النسبة الى مجموع اطوال السواحل البحرية	الخلجان والبحار
العراق	٥٨	٠,٤	الخليج العربي
تركيا	٧٢٠٠	٥٢,١	البحر المتوسط-البحر الاسود
ايران	٣١٨٠	٢٣	الخليج العربي
السعودية	٢٦٤٠	١٩,١	الخليج العربي
الكويت	٤٩٩	٣,٦	الخليج العربي
سوريا	١٩٣	١,٣	البحر المتوسط
الأردن	٢٦	٠,١	خليج العقبة
المجموع	١٣٧٩٦	١٠٠	

المصدر: خليل حسين، الجغرافية السياسية: دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول واثر النظام العالمي في متغيراتها، الطبعة الأولى، دار المنهل، بيروت، ٢٠٠٩، ص ٦٤١-٦٤٣.

### ثانياً: واقع الموانئ العراقية

يملك العراق (٦) موانئ (٤) منها تجارية مهمة هي ميناء (ام قصر) وميناء (المعقل) وميناء (خور الزبير) وميناء (أبو فلوس)، الا ان هذه الموانئ لا تلبي احتياجات العراق المتزايدة، فهي موانئ داخلية ذات أعماق محدودة ولا تطل مباشرة على الخليج العربي. ويعد ميناء ام قصر من اهم الموانئ التجارية العراقية، فقد تم انشائه في عام (١٩٦١) وبعده اربعة وصلت الى (٢١) رصيف موزعة بين ميناء (ام قصر) الشمالي والجنوبي وبطاقة مناولة تصل الى (١٠) مليون طن/سنويا. يليه من حيث الأهمية ميناء (خور الزبير) الذي يعد ميناء صناعي تم انشائه عام (١٩٨٠) وبواقع (١٢) رصيف وبطاقة مناولة مقدارها (٧) مليون طن سنويا، ثم يأتي بعده ميناء (المعقل) الذي يعد اول ميناء عراقي تم انشائه خلال الحرب العالمية الاولى عام (١٩١٦) ويضم حسب بيانات عام ٢٠٢٠ (١٥) رصيف وبطاقة مناولة تصل الى (٣) مليون طن سنويا، وأخيرا ميناء أبو فلوس تم انشائه في عام (١٩٧٧) كميناء عام وبواقع ثلاث اربعة وطاقة مناولة تقدر بحوالي (٠,٧٥) مليون طن، فضلا عن امتلاكه ميناءين مخصصين لتصدير النفط (نفطية) هما ميناء (العميق) وميناء (البصرة) اللذين تم انشائهما عام ١٩٨٠ وبواقع أربعة اربعة لكل منهما، وكما مبين في الجدول ٣.



جدول (٣)

واقع الموانئ العراقية وفقاً لعدد ارصفتها وطاقاتها الانتاجية

الميناء	نوع الحمولة	تاريخ الانشاء	التصنيف	عدد الارصفة	طاقة المناولة المتاحة (مليون طن/سنة)
المعقل	عام	١٩١٦	نهرى	١٥	٣
ام قصر الشمالي والجنوبي	عام-حاويات	١٩٦١	بحري	٢١	١٠
أبو فلوس	عام	١٩٧٧	نهرى	٣	٠,٧٥
العميق	نفطي	١٩٨٠	بحري	٤	
البصرة	نفطي	١٩٨٠	بحري	٤	
خور الزبير	صناعي	١٩٨٠	بحري	١٢	٧

المصدر: محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد ١٨، جامعة البصرة: مركز دراسات البصرة والخليج العربي، ٢٠١٤، ص ٦٤.

ثالثاً: ميناء الفاو الكبير بين الواقع والتحديات

تعد منطقة إنشاء ميناء الفاو الكبير من أصعب المناطق الساحلية في العالم، إذ تقع في منطقة وسيطة بين الجارتين (إيران والكويت)، مع مراعاة كافة المشاكل الجيوسياسية المتمثلة في المشاكل الحدودية، فتدخل الأمم المتحدة التي أصدرت القرار رقم (٨٣٣١) لسنة (١٩٩٣) بشأن ترسيم الحدود العراقية الكويتية واتفاقية خور عبد الله، واشكالية انشاء ميناء مبارك الكويتي على مسافة (٢٧) كيلومترا فقط من الموانئ العراقية، وهو ما يخالف قانون البحار لما له من اثار سلبية على مدخل الموانئ العراقية بين عمق هذه المشاكل. أما بالنسبة لاتفاقيات ترسيم الحدود مع الجارة (إيران)، فلا تزال المشكلات دون حل فيما يتعلق بشط العرب واتفاقية الجزائر\* لعام ١٩٧٥ والتقدم نحو شط العرب، والساحل العراقي الذي سيقام عليه الميناء يقع في محافظة البصرة، وعنده تتحدر الأرض تدريجياً باتجاه الخليج العربي وتحديداً في الجزء الجنوبي الأقصى من السهل الرسوبي<sup>(١٦)</sup>.

تعود فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير الى أيام الاحتلال البريطاني عندما سعت الى السيطرة على مدخل شط العرب فكلفت العقيد (روكي) في عام (١٩١٩) بإجراء المسوحات على شط العرب، وقد قدم تقرير عن المشروع الذي كان يسمى حينها (مشروع حفر سدة الفاو) الا ان قيام ثورة العشرين واحباط معظم المشاريع

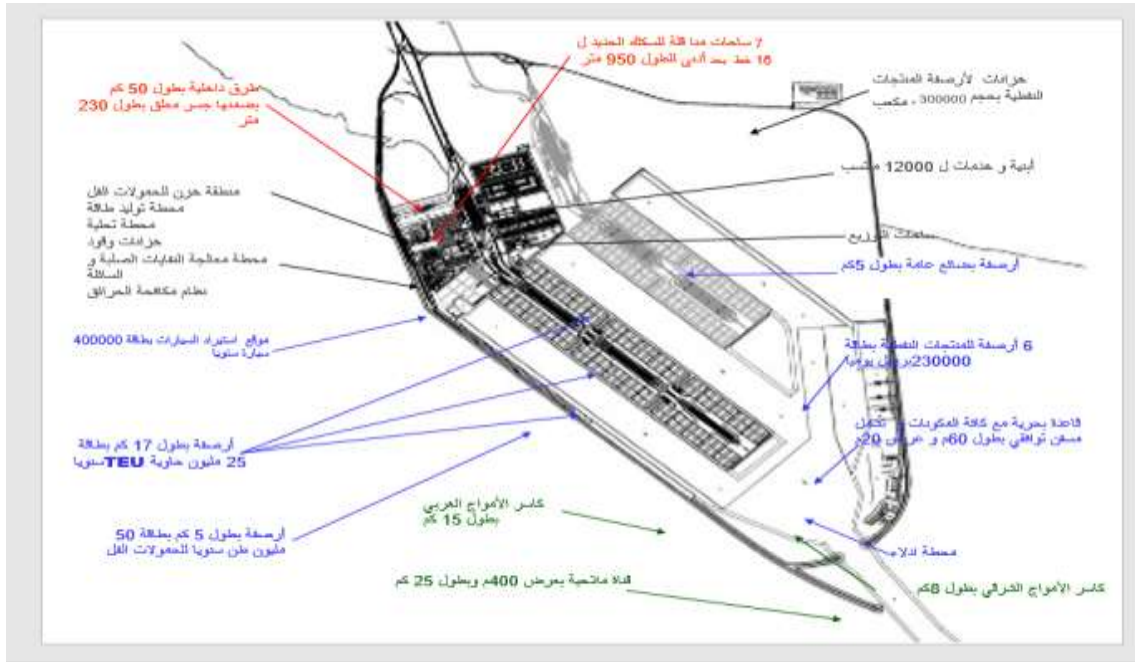
\* اتفاقية الجزائر: هي الاتفاقية وقعت بين نائب الرئيس العراقي آنذاك المقبور صدام حسين وشاه ايران محمد رضا بهلوي في ٦ مارس عام ١٩٧٥ وبإشراف رئيس الجزائر هواري بومدين، وتسمى أيضاً باتفاقية تقاسم شط العرب، حددت الحدود البرية والبحرية للبلدين. الغى العراق الاتفاقية عام ١٩٨٠ من طرف واحد ثم عاد اليها بعد غزو الكويت.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

البريطانية حال دون البدء بالمشروع. ثم عادت الفكرة في عام (١٩٣٨) عندما قرر العراق إنشاء ميناء يدعم ميناء البصرة (المعقل الحالي)، ورفضت كل الجهود الدبلوماسية في هذا المجال، وفي عام (١٩٨٥) قدمت وزارة النقل والاتصالات مشروعاً لبناء ميناء البصرة الكبير، لكن الحرب العراقية-الإيرانية حالت دون بدء تنفيذه، وفي التسعينيات من القرن العشرين تعطل المشروع أيضاً بسبب العقوبات الاقتصادية بعد احتلال الكويت في عام (١٩٩٠)، على الرغم من مناقشة المشروع في عام (١٩٩٨) بعد الحصول على إشارات من روسيا بإمكانية المساهمة بالمشروع، وبعد التغيير وفي عام (٢٠٠٤) عقدت وزارة النقل اجتماعاً لهذا الغرض وتشكيل لجنة في الشركة العامة للموانئ العراقية لغرض اعداد متطلبات المشروع المقترح وتحديد الموقع المناسب، ثم قامت الشركة بمفاتحة وزارة التخطيط لمرتين في عام (٢٠٠٥) لإدراجه ضمن الخطة الاستثمارية للعام المذكور وبتكلفة قدرت بـ (٣) مليار دولار إلا إنه لم يتم الشروع بإنشائه، بعدها توالى الأحداث حول الميناء حتى عام (٢٠٠٩)، إذ تم إعداد دراسات جدوى من شركات إيطالية تمت المصادقة عليها من الأمانة العامة لمجلس الوزراء بكلفة بلغت (٦٤,٥) مليون يورو، إلا إن العقد لم يفعل إلا في عام (٢٠١١) نتيجة مفاوضات مطولة بين وزارتي النقل والمالية لغرض الحصول على التمويل .

ويسعى العراق بدوافع اقتصادية واجتماعية تتعلق بالتنمية المستدامة، لإنشاء ميناء ضخم (ميناء الفاو الكبير)، والذي سيكون ذو أهمية كبيرة لتلبية احتياجات العراق الملحة لتوسيع أنشطته التجارية، لذا وضعت وزارة النقل في نيسان (٢٠١٠) حجر الأساس لإنشاء مشروع ميناء الفاو في منطقة المملحة برأس البيشة آخر يابسة في الارض الواقعة على الضفة الشرقية لخور عبد الله في اقصى جنوب العراق في قضاء الفاو مما سيعزز العلاقات الاقليمية للعراق ويقوي الروابط الاقتصادية المشتركة بما يؤدي الى استقرار العلاقات مع دول الجوار وفتح مجال واسع لتوظيف القوى العاملة<sup>(١٧)</sup>، وكما موضح في الشكل (١).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



شكل (١)

### مخطط ميناء الفاو الكبير

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، الموقع الالكتروني الاتي:

– <http://scp.gov.iq/index.php?name=video&op=video&pid=120>

- من خلال استعراض لأهم الأهداف التي يسعى العراق إلى تحقيقها من خلال إنشاء ميناء الفاو الكبير، تتضح أهمية إنشاء الميناء، وأهم هذه الأهداف هي<sup>(١٨)</sup>:
- ١- حاجة العراق لميناء لسد العجز في الموانئ العراقية، فلا يمكنها أن تتضمن إلى التطورات التي تشهدها موانئ العالم من حيث القدرات والامكانيات وكذلك موانئ المنطقة كميناء جبل علي في الامارات.
  - ٢- توفير فرص عمل للسكان، تقدر في المشاريع الملحقة للميناء وحدها بأكثر من (٤٠) الف فرصة عمل.
  - ٣- الخروج من عنق الزجاجة والخلاص من عقدة ضحالة الغاطس المائي (كونه يعيق دخول البواخر التي يزيد غاطسها عن ١١ متر) وضيق الممرات الملاحية في خور عبد الله وشط العرب .
  - ٤- تحسين الساحل ووقف عملية الانجراف وضياح الساحل بفعل العوامل الطبيعية .
  - ٥- قدرة الموانئ الحالية غير جاهزة ليمارس العراق دوره الريادي في التجارة العالمية من خلال نقل البضائع عبر القناة الجافة، إذ تكمن أهمية (الميناء الكبير) في انه جزء من مشروع القناة الجافة.
  - ٦- إنشاء ميناء عميق المياه يصل الى (١٩,٨) متر يسمح له باستقبال السفن العملاقة التي لا تستطيع الوصول إلى موانئنا الحالية البعيدة عن ساحل الخليج العربي.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٩- استعداد العراق ليكون جسراً برياً بين شرق آسيا وأوروبا عبر تركيا وسوريا، إذ إن المسافة بين الموانئ العراقية والأراضي التركية لا تزيد عن (١٢٠٠) كم، وهو ما يقوم به خط (بغداد- برلين) للسكك الحديدية. ومن ثم يصبح من أهم الموانئ الاستراتيجية التي ستغير خريطة مركز النقل الدولي وإن العراق يمتلك الامكانيات الاقتصادية من حيث الموارد المالية والبشرية مما يجعله مركزاً عالمياً للتجارة والاستثمار. فيما يتعلق بالتصاميم الأساسية لميناء الفاو الكبير، تم الاتفاق مع مجموعة شركات استشارية إيطالية على دراسة الجدوى الاقتصادية من حيث الأبعاد الأولية للميناء ومكوناته الوظيفية وكذلك دراسة التجديد والتطوير للموانئ القائمة، وقد اشتملت الدراسة الإيطالية على ثمانية مواقع بديلة للميناء من الناحية الفنية والاقتصادية ودراسة جدوى بيئة الميناء الواقعة على طول قناة خور عبد الله من حيث (الرياح والأمواج والتيارات الهوائية والرواسب... إلخ)، إذ اشتملت الدراسة على ثلاثة سيناريوهات بديلة، السيناريو الأول يمثل عدم القيام بأي شيء وبقاء الوضع الحالي، والسيناريو الثاني يهدف إلى تطوير الموانئ القائمة وتحديد ميناء أم قصر، بينما السيناريو الثالث تنفيذ الميناء الجديد. وفعلاً تم الأخذ بالسيناريو الثالث وتحديد موقع الميناء مع مراعاة عدم التداخل مع الموانئ النفطية من حيث ملاحاة السفن الداخلة والمغادرة للميناء<sup>(١٩)</sup>.

وفقاً لبيانات الموانئ العراقية فإن عدد الأرصفة المخططة ستكون (٩٢) رصيف موزعة بواقع (٥٠) أرصفة حاويات و(١٥) أرصفة فل Bulk berths و(٢٠) أرصفة البضائع العامة و (٦) أرصفة للمشتقات النفطية و رصيف رو-رو RO-RO berth، أما الطاقة الاستيعابية السنوية للميناء فهي تتوزع بواقع ٢٥ مليون طن سنوياً لأرصفة الحاويات و(٥٠) مليون طن سنوياً لأرصفة الفل و(٥) مليون طن سنوياً لأرصفة البضائع العامة و(٤٠٠) الف سيارة سنوياً لأرصفة الرو-رو و(٢٣٠) الف برميل يومياً لأرصفة المشتقات النفطية، وكما مبين في الجدول ٤.

جدول (٤) الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير

نوع الارصفة	طول الأرصفة كم	عدد الارصفة	الطاقة الاستيعابية السنوية مليون TEU
ارصفة الحاويات Container berths	١٧	٥٠	٢٥
ارصفة الفل Bulk berths	٥	١٥	٥٠
ارصفة البضائع العامة General cargo	٥	٢٠	٥
رصيف رو-رو RO-RO berth	-	١	٤٠٠ الف سيارة
ارصفة المشتقات النفطية Oil products terminal	-	٦	٢٣٠ الف برميل يومياً

من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية

- <http://scp.gov.iq/index.php?name=video&op=video&pid=120>

• أرصفة الفل Bulk berths: لغرض الحمولات غير المعبأة في أكياس كالحنطة والاسمنت وغيرها.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ان هذه ارقام تعد غير نهائية كون هنالك اختلاف فيما بين المصادر التي تناولت الميناء منها عدد الأرصفة يصل الى (٩٩) رصيف وليس (٩٢) رصيف كما تعلن الشركة العامة للموانئ العراقية على موقعها الرسمي، والمرحلة الأولى تمتد حتى عام (٢٠٢٨) للتعامل مع (٣٦-٤٠) مليون طن من الحاويات و(٢٢-٢٥) مليون طن صب جاف، ومن المتوقع أن تكتمل المرحلة الثانية من تطوير البنية التحتية الإضافية بحلول عام (٢٠٢٨)، أما الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير على وفق المرحلة الثالثة يتوقع إنجاز متطلباتها عام (٢٠٣٨)، وقد تم تحديد خصائص الميناء الجديد من حيث عدد وأبعاد الأرصفة والمساحات المطلوبة لمناولة الحاويات والمواد الخام (كالفحم وغيره) بناءً على الحجم المتوقع لمناولة البضائع خلال الثلاثين سنة القادمة لتلبية الاحتياجات المحلية<sup>(٢٠)</sup>.

وتقدر التكلفة التقديرية لإنجاز الميناء بالكامل بنحو (٤,٤) مليار يورو، وتعاقدت الشركة العامة للموانئ العراقية مع الشركة اليونانية (اركوريدون) لاستكمال كاسر الامواج الشرقي بطول (٨ كم) والشركة الكورية (دايو) لكاسر الأمواج الغربي بطول (١٦ كم) وتم الانتهاء منهما. وتم التعاقد مع شركة Daewoo الكورية لإنجاز المرحلة الأولى من الميناء والتي تمثلت بخمسة مشاريع تم توقيعها دفعة واحدة وهي إنشاء (الأرصفة الخمسة للحاويات)، (تعبئة حاويات التخزين والمناولة، ساحة وحفر القناة الملاحية الداخلية) و (حفر وتأثيث القناة الملاحية الخارجية) و(نفق قناة خور الزبير) و (الطريق السريع الذي يربط بين ميناء الفاو وميناء أم قصر). وهذه المشاريع الخمسة التي تم التعاقد عليها مع شركة Daewoo الكورية، إذا ما تم الانتهاء منها بعد أربع سنوات، كما هو متفق عليه حسب الجدول الزمني المخطط، وكما تعهدت الشركة الكورية المنفذة للمشروع، فإن الطاقة الإنتاجية ستتألف من خمسة أرصفة تتسع لمليون حاوية وبسعة قصوى تبلغ ثلاثة ملايين حاوية في السنة .

كان من المقرر أن يبدأ تشغيل الميناء في عام (٢٠١٨)، وفق الخطة والجدول الزمني الذي أعدته دراسة الشركات الإيطالية، إلا إنه لم يتم البدء بتشغيله لحد الآن لأسباب داخلية تتمثل تلكؤ الحكومات المتعاقبة في استكمال المشروع، رغم الوفرة المالية التي كان يتمتع بها العراق قبل عام (٢٠١٤) نتيجة ارتفاع اسعر النفط، فضلاً عن العوامل الخارجية المتعلقة بتأثيرات دول الجوار وإحساسهم بأهمية الميناء الإقليمية والعالمية وقدرته التنافسية، والتي من المحتمل أن تؤثر عليهم مستقبلاً.

### المحور الثالث

#### المشاهد المستقبلية لدور ميناء الفاو الكبير في التنمية المستدامة

أولاً: ميناء الفاو في ظل اهداف التنمية المستدامة والضغط السكاني

يعد (دوارد باربر Edward Bar bier) أول من استعمل تعبير التنمية المستدامة، فيعرفها بأنها ذلك النشاط الاقتصادي الذي يؤدي الى زيادة الرفاهية الاجتماعية مع أكبر قدر من العرض للموارد الطبيعية المتاحة وبأقل قدر ممكن من الأضرار إلى البيئة<sup>(١٩)</sup>، والتنمية المستدامة هي حق كل جيل في توريث

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الجيل الذي يليه جملة من الأصول الإنتاجية والطبيعية، كما ورثها هو ممن سبقه من الأجيال البشرية، أما لجنة الأمم المتحدة للبيئة والتنمية UN Commission for Environment and Development فعرفت على أنها توفير احتياجات الأجيال الحالية من دون حرمان الأجيال المستقبلية من حقها في الحصول على احتياجاتها<sup>(٢١)</sup>.

يعد قطاع النقل عامل حاسم في تحقيق ثمانية أهداف و (١١) غاية من اهداف التنمية المستدامة (٢٠٣٠)، بشكل مباشر وغير مباشر، من خلال المساهمة في بناء بنية تحتية عالية الجودة وموثوقة ومستدامة ومرنة لدعم التنمية الاقتصادية وتحقيق رفاهية الإنسان والتركيز على تسهيل الوصول للجميع بتكلفة معقولة وعلى قدم المساواة<sup>(٢٢)</sup>. ويتم ذلك من خلال تطوير الكوادر القيادية في صناعة الموانئ والنقل البحري من أجل تعزيز التنمية المستدامة في مجالات البنية التحتية المستقبلية والطاقة والتكامل الاجتماعي والأمن والسلامة وتطوير الموانئ الخضراء والمحافظة على البيئة وتقليل انبعاثات الكربون، مما يساهم في تحقيق الأهداف المستدامة للموانئ، كما يعد الاستثمار في تطوير البنية التحتية والتكنولوجيا أمراً ضرورياً لضمان إنشاء ميناء الفاو الكبير كنقطة عمل مركزية ومختارة في قطاع الخدمات اللوجستية والنقل في العراق والشرق الأوسط وآسيا وأوروبا، ويغطي مشروع ميناء الفاو الكبير على وفق ما مخطط له حاجة العراق لمدة (مائة) عام قادمة، بعد أن تغيرت منطقة الميناء إلى ما يقرب من (٥٤) كم<sup>٢</sup> بعد أن كانت (١٢) كم<sup>٢</sup> في التصميم الأساسي بزيادة تزيد على أربعة أضعاف المساحة السابقة، بشرط أن يحتوي الميناء على (٩٠) رصيفاً لمختلف البضائع، ويضم محطات كهرباء ومعالجة المياه الثقيلة وتصفية المياه، كما يضم الميناء العديد من الساحات والمباني ومحطة للسكك الحديدية، وهذه خطة لإنشاء مدينة متكاملة خلف ميناء الفاو الكبير تضم بحيرات وساحل على البحر، وبذلك يحتاج إلى آلاف الأيدي العاملة البصرية والعراقية والاجنبية، إلى جانب فرص عمل أخرى في النقل بالسكك الحديدية والنقل البري والجوي<sup>(٢٤)</sup>.

لذلك يعول الكثير على ميناء الفاو الكبير نتيجة المشاكل التي يعاني منها العراق لاسيما الضغط السكاني نتيجة ارتفاع معدلات النمو، وان هذا الوضع السكاني مستقبلاً سيخلق ضغطاً كبيراً على الموارد وسيزيد من الطلب على العمل، اذ يبلغ معدل النمو السكاني في العراق حوالي (٢,٦)% على وفق وزارة التخطيط العراقية الامر الذي يعني إضافة ما يقارب من مليون نسمة سنوياً ولغاية عام (٢٠٧٠)، على وفق التقديرات المستقبلية يتوقع أن يصل سكانه في عام (٢٠٣٠) الى (٥٠,١٩) مليون نسمة بزيادة مقدارها حوالي (٢٥)% من حجم السكان خلال العقد المذكور، وفي عام (٢٠٤٠) يتوقع أن يصل حجم السكان إلى (٦٠,٥٨) مليون نسمة بزيادة مقدارها (٢٠,٧)% خلال العقد، ويستمر حجم السكان في الزيادة مع انخفاض معدلات الزيادة ليصل في عام (٢١٠٠) الى (١٠٧,٧) مليون نسمة بنسبة زيادة (٤,٣٦)%.

### جدول (٥)

اسقاطات سكان العراق للفترة ٢٠٢٠-٢١٠٠

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

السنة	عدد السكان (مليون نسمة)	معدل النمو (%)
٢٠٢٠	٤٠,٢٢	-
٢٠٣٠	٥٠,١٩	24.79
٢٠٤٠	٦٠,٥٨	20.70
٢٠٥٠	٧٠,٩٤	17.10
٢٠٦٠	٨٠,٧١	13.77
٢٠٧٠	٨٩,٥٤	10.94
٢٠٨٠	٩٧,١٣	8.48
٢٠٩٠	١٠٣,٢	6.25
٢١٠٠	١٠٧,٧	4.36

Source: <https://www.populationpyramid.net>

ان هذا الضغط السكاني سيزيد من حجم الطلب على الوظائف في بلد قطاعه الخاص يؤدي دوراً هامشياً بسبب الطبيعة الريعية للاقتصاد كون النفط يشكل حوالي (٥٠%) كمعدل من الناتج المحلي الاجمالي وهيمنة القطاع الحكومي الذي يعاني أصلاً من ارتفاع نسب التوظيف، إذ يشكل عدد الموظفين على وفق بيانات عام (٢٠١٩) ما يقارب (٧,٤٨)% من حجم السكان منهم (١٩,٨٤)% في وزارة الداخلية و (٩,٨٢)% في وزارة الدفاع، ويبلغ مؤشر عدد العسكريين إلى كل ألف شخص (٢٢,٢) عسكري لكل ألف شخص للعام ذاته. وهذا يعد من المعدلات المرتفعة بالعالم باستثناء كوريا الشمالية الذي يصل العدد وفق بيانات عام (٢٠١٧) إلى (٣٠٧,٧) عسكري لكل الف شخص، وروسيا (٢٩,٧) عسكري لكل الف شخص<sup>(٢٥)</sup>.

### ثانياً: المشاهد (السيناريوهات) المحتملة لدور ميناء الفاو الكبير في تحقيق مؤشرات التنمية المستدامة

الدراسات المستقبلية futures studies هي الدراسة المنهجية للمستقبل المحتمل بما في ذلك وجهات النظر العالمية والأساطير التي تكمن وراء كل مستقبل، في الستين سنة الماضية أو نحو ذلك، انتقلت دراسة المستقبل من التنبؤ بالمستقبل إلى رسم خرائط للمستقبل البديل لتشكيل المستقبل المرغوب، سواء على المستويات الجماعية الخارجية أو الفردية الداخلية، خلال الفترة المذكورة انتقلت الدراسات المستقبلية من التركيز على العالم الموضوعي الخارجي إلى نهج متعدد الطبقات، إذ كيف يرى المرء العالم ويشكل المستقبل الذي يراه، ويتبنى الكثيرون الدراسات المستقبلية لتقليل المخاطر، ولتجنب المستقبل السلبي، ولاسيما السيناريوهات السلبية والكارثية، ويرى بعض المختصين انه من خلال الدراسات المستقبلية ليس فقط يمكن تجنب المشاهد السلبية المستقبلية بل ممكن من خلالها تطويع العوامل الفاعلة والمؤثرة على المشهد لخلق مستقبل مرغوب، ونظراً لأن العالم أصبح محفوفاً بالمخاطر البيئية والصراعات البشرية بشكل



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

متزايد، فقد تم تبني الدراسات المستقبلية بشغف من قبل المراكز البحثية والقيادات التنفيذية وإدارات التخطيط في الشركات والمؤسسات والدول في جميع أنحاء العالم، إذ تسعى الدراسات المستقبلية إلى فتح المستقبل والانتقال من المستقبل إلى المستقبل البديل<sup>(٢٦)</sup> alternative futures .

يفترض التحليل المستقبلي صياغة (سيناريوهات) حول ظاهرة معينة وما تقول إليه لمديات زمنية متعددة مبنية على عدد من الافتراضات والعوامل الفاعلة، تظهر خلالها التغيرات المحتملة في المسار الزمني المستقبلي المراد استشرافه، وعلى وفق العديد من الدراسات والتوقعات المستقبلية، فإن ميناء الفاو الكبير إذا ما اكتمل وفق للمخططات الحالية والتوقيتات الزمنية المثبتة، فإنه سيؤدي دوراً مهماً في تحسين الوضع الاقتصادي للبلد ورسم مستقبل الأجيال القادمة من خلال المساهمة في تحقيق التنمية المستدامة، لذلك سيتم صياغة ثلاثة سيناريوهات مستقبلية لميناء الفاو الكبير ودوره في التنمية المستدامة والمتمثلة بالآتي:

### ١ - السيناريو المرجعي Reference scenario :

يشير السيناريو الى الحالة الواقعية للتوقعات المستقبلية أي الحالة الوسط بين التفاؤل والتشاؤم، ويكون عادة الأقرب الى الواقع الفعلي، والمبني على الافتراضات الآتية:

- تذبذب سير العمل بميناء الفاو الكبير وفق ما مخطط له.
- قدرت الحكومة على توفير التخصيصات المالية اللازمة.
- استقرار الوضع الأمني للبلد بشكل عام ولمحافظة البصرة بشكل خاص.
- انعدام المشاكل الحدودية مع دول الجوار او على الأقل محدوديتها.

اما العوامل الدافعة لهذا السيناريو، هي:

أ- استقرا أسعار النفط عند مستويات معقولة:

يعد العراق من أكثر دول العالم اعتماداً على النفط، فعلى مدى العقد الماضي شكلت عائدات النفط أكثر من ٩٩ في المائة من الصادرات، وأكثر من ٩٠ في المائة من الميزانية الحكومية، و٤٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، وهذا الاعتماد المفرط على النفط يُعرض البلاد لتقلبات الاقتصاد الكلي في حين أن جمود الميزانية المرتبط بتزايد النفقات التشغيلية ولاسيما باب الأجور والرواتب والمعاشات التقاعدية التي تشكل خلال المدة (٢٠٠٤-٢٠١٩) نسبة (٧٣%) من الموازنة، يُقيد من قدرة الحكومة على ضغط الانفاق وفرض السياسة المضادة للتقلبات الدورية، وقد كان لوباء COVID-19 تأثير كبير على الناتج المحلي الإجمالي للعراق في عام (٢٠٢٠)، والذي انخفض الى (١٩٩,٣٣) ترليون دينار بنسبة (١٥,٧)% عن عام (٢٠١٩) الذي كان (٢٦٢,٩٢) ترليون دينار، وتقلصت إيرادات الميزانية بنسبة (٩)% عندما

• اول إصابة سجلت في العراق كانت لطالب إيراني في محافظة النجف في شباط من عام ٢٠٢٠، وقد وصل عدد الإصابات المسجلة لغاية يوم ٤-١٢-٢٠٢١ (٢٠٨٣٨٨٩) إصابة، والوفيات (٢٣٨٧٣) وفاة.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

انخفضت إلى (٣٢)٪ من الناتج المحلي الإجمالي، مما أدى إلى انخفاض حاد في الإنفاق العام والاستثمارات<sup>(٢٧)</sup>.

بلغ متوسط أسعار خام برنت (٨٤) دولاراً للبرميل في تشرين الأول (٢٠٢١)، بزيادة قدرها (٩) دولارات للبرميل عن متوسط ايلول، ومن المتوقع أن يبلغ متوسط الأسعار (٨٢) دولاراً للبرميل لبقية عام (٢٠٢١) (بزيادة قدرها ١١ دولاراً للبرميل عن التوقعات السابقة) ومتوسط (٧١,٩١) دولاراً للبرميل في عام (٢٠٢٢)، وعلى وفق توقعات الطاقة قصيرة الأجل الصادرة عن إدارة معلومات الطاقة الأمريكية (Energy Information Administration)، يتوقع أنه بحلول عام (٢٠٢٥) سيكون سعر خام برنت (٦٦) دولاراً للبرميل، أما بحلول عام (٢٠٣٠) من المتوقع أن يؤدي الطلب العالمي إلى دفع أسعار خام برنت إلى (٨٩) دولاراً للبرميل، وبحلول عام (٢٠٤٠) من المتوقع أن تكون الأسعار (١٣٢) دولاراً للبرميل، بحلول ذلك الوقت ستكون مصادر النفط الرخيصة قد استنفدت مما يجعل استخراج النفط أكثر تكلفة، أما بحلول عام (٢٠٥٠) فإن أسعار النفط قد تصل إلى (١٨٥) دولاراً للبرميل، ومن المتوقع أن يكون سعر برميل خام غرب تكساس الوسيط حوالي (٦٤) دولاراً للبرميل بحلول عام (٢٠٢٥)، ثم يرتفع إلى (٨٦) دولاراً بحلول عام (٢٠٣٠)، و(١٢٨) دولاراً بحلول عام (٢٠٤٠)، و(١٧٨) دولاراً بحلول عام (٢٠٥٠)<sup>(٢٨)</sup>.

ان التوقعات السابقة في حالة حدوثها تعطي استقرارية نسبية للعوائد النفطية العراقية ومن قدرة الحكومة على الاستمرار بالعمل في ميناء الفاو الكبير والمشاريع الساندة له من دون أية ضغوطات مالية حتى وإن لم تحدث زيادة كبيرة في إنتاج العراق من النفط على وفق سياسات منظمة اوبك.

### ب- الاستقرار السياسي والرغبة الحكومية بتنفيذ مراحل عمل الميناء :

في المدة السابقة وبعد تولي السيد الكاظمي رئاسة الوزراء حدث جدل كبير حول مدى جدية الحكومة في تنفيذ مشروع الميناء لأسباب متعددة رغم ان السيد الكاظمي هو من قام بوضع حجر الأساس للميناء (للعقود الخمسة) في يوم ٥-٤-٢٠٢١ بكلفة قدرت في وقتها ب(٢,٦٢٥) مليار دولار وبتنفيذ من الشركة الكورية دايو، علما ان حجر الأساس الأول وضع في عام (٢٠١٠)، وقد حدث سجال كبير في مواقع التواصل الاجتماعي وعلى القنوات الإعلامية المختلفة حول سياسة الحكومة اتجاه الميناء واختيار الشركة المنفذة والاعماق الخاصة بالميناء التي ثبتت عند (١٩,٨)<sup>(٢٩)</sup>. ان الوضع السياسي غير المستقر يتوقع أن يبقى بين شد وجذب بشكل قد يؤثر على قدرة الحكومة على الوفاء بالتزاماتها اتجاه اكمال الميناء ومنشآته المتعددة، كما إن الحكومة المقبلة لا تزال ملامحها وسياستها غير معروفة في هذا المجال.

### ج- استمرار عمل الشركات المتعاقدة مع العراق

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

اتفق العراق مع شركة (دايو Daewoo) الكورية لإكمال ميناء الفاو الكبير، ويعود تاريخ انشاء الشركة الى عام (١٩٦٧) وهي عبارة عن مجموعة دايو تضم فروعاً لصناعة السيارات والأجهزة الكهربائية والأجهزة الالكترونية وصناعة السفن البحرية وتشييد الطرق والصناعات الثقيلة، وقد مرت الشركة بأزمة مالية خانقة عام (٢٠٠٠) نتيجة تداعيات أزمة النمر الأسيوية (تاوان، سنغافورة، هونغ كونغ وكوريا الجنوبية، ماليزيا، اندونيسيا، الفلبين) عام (١٩٩٧) مما أدى الى حل بعض فروعها والمحافظة على فروع أخرى، وهي شركة عملاقة لديها ٦٤ فرعاً صناعياً موزعة في (٤٠) دولة حول العالم، وفي الوضع الطبيعي وفق تاريخ الشركة لا يتوقع منها أن تتصل عن تنفيذ التزاماتها اتجاه ميناء الفاو الكبير، الا في حالة ظروف قاهرة خارجة عن إرادتها قد تكون اقتصادية او امنية او سياسية.

### د- الاستقرار الأمني وعدم اثاره المشاكل الحدودية مع دول الجوار.

الوضع الأمني في العراق كان قد حصد الكثير من أرواح العراقيين وإن قل كثيراً في السنوات الأخيرة، إذ كان في عام ٢٠٢٠ (٩٠٢) ضحية بمعدل اقل من ٣ ضحايا يومياً، انخفض لغاية تشرين الاول من عام ٢٠٢١ الى ٥٨٣ ضحية، ورغم تحسنه بشكل كبير إلا إن عودة جيوب داعش وفي ظل الوضع الحالي المتمثل بأزمة نتائج الانتخابات اذا لم تنفرج سريعاً ويعود الاستقرار السياسي فستكون الأوضاع مساعدة على تردي الوضع الأمني مرة أخرى.

جدول (٦) ضحايا العنف من المدنيين في العراق لسنوات ٢٠٠٣ - ٢٠٢١

السنة	عدد الضحايا	معدل التغيير	السنة	عدد الضحايا	معدل التغيير
٢٠٠٣	١٢١٣٣	-	٢٠١٣	٩٨٥٢	113.15
٢٠٠٤	١١٧٣٦	-3.27	٢٠١٤	٢٠١٥١	104.54
٢٠٠٥	١٦٥٨٣	41.30	٢٠١٥	17578	-12.77
٢٠٠٦	٢٩٤٥١	77.60	٢٠١٦	١٦٣٩٣	-6.74
٢٠٠٧	٢٦٠٣٦	-11.60	2017	١٣١٨٣	-19.58
٢٠٠٨	١٠٢٧١	-60.55	٢٠١٨	٣٣١٩	-74.82
٢٠٠٩	٥٣٧٦	-47.66	٢٠١٩	٢٣٩٢	-27.93
٢٠١٠	٤١٦٧	-22.49	٢٠٢٠	٩٠٢	-62.29
٢٠١١	٤١٦٢	-0.12	٢٠٢١	٥٨٣	-35.37
٢٠١٢	٤٦٢٢	11.05	المجموع	٢٠٨٨٩٠	

\*لغاية نهاية شهر تشرين الثاني ٢٠٢١

<http://www.iraqbodycount.org/database/>

### ه- انعدام التدخل الخارجي في الشأن العراقي

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يثار كثيراً من الجدل من خلال مختلف وسائل الاعلام حول التدخلات الخارجية التي تعمل باتجاه وقف العمل في ميناء الفاو الكبير وعرقلة اكماله لأطول مدة ممكنة أو على الأقل تقزيم قدرات الميناء وإفراغه من الغاية التي تستهدف اكماله، من خلال تقليل قدراته ومواصفاته الفنية والمشاريع المرتبطة به، فهناك من يرى إن المال الكويتي أدى دوراً مهماً في هذا المجال من خلال الضغط على أصحاب القرار السياسي بالشكل الذي يلبي طموحاتهم، كون الميناء يعد منافساً لميناء مبارك الكويتي<sup>(٣٠)</sup>.

### و- تنامي معدلات نمو التجارة العالمية

كان لوباء COVID-19 عواقب وخيمة في جميع أنحاء العالم، إذ وصل عدد الإصابات لغاية يوم ٤-١٢-٢٠٢١ (٢٦٥,٦٨) مليون اصابة، والوفيات (٥,٢٦) مليون وفاة<sup>(٣١)</sup>، ولا تزال قطاعات كبيرة من سكان العالم لا سيما في البلدان النامية وفي أقل البلدان نمواً غير محصنة، ويعد أسوأ انكماش اقتصادي منذ ثلاثينيات القرن الماضي أدى إلى تعطيل سبل العيش والأعمال التجارية في كل مكان تقريباً بسبب الاغلاق. فقد تزايد الفقر المدقع والجوع والعمالة أقل بكثير من الاتجاه الذي كان عليه قبل الأزمة. في عام (٢٠٢٠) انخفضت قيمة الصادرات السلعية العالمية بنسبة (٨) في المائة بينما تقلصت تجارة الخدمات بنسبة ٢١ في المائة. في حين انخفضت تجارة الخدمات بنسبة قياسية بلغت (٣٠) في المائة إذ تأثر السفر والنقل وتجارة الخدمات بنسبة كبيرة.

بدأت التجارة في التعافي اعتباراً من منتصف عام (٢٠٢٠)، إلا أن تأثيرات الوباء تباينت بشكل كبير عبر البلدان والمناطق من حيث الحجم، والذي يزيل آثار تقلب الأسعار، انخفضت تجارة البضائع في آسيا بنسبة (٠,٥) في المائة فقط من عام (٢٠٢٠)، مقارنة بالانخفاض العالمي بنسبة (٥,٣) في المائة، وترجع مرونة آسيا إلى النجاح النسبي للعديد من البلدان في احتواء انتشار الفيروس في أوائل عام (٢٠٢٠) جنباً إلى جنب مع دور المنطقة كمورد عالمي رائد للسلع الاستهلاكية والمنتجات الطبية، في الربع الأول من عام (٢٠٢١)، ارتفع حجم صادرات البضائع في آسيا وأوروبا، وقد انخفضت بشكل طفيف في أمريكا الجنوبية والوسطى وأمريكا الشمالية وبشكل أكبر في إفريقيا والشرق الأوسط<sup>(٣٢)</sup>.

تشير التوقعات إلى إن التجارة العالمية ستعود إلى طبيعتها السابقة قبل الوباء من حيث معدلات النمو السنوي بعد زوال تأثير وباء COVID-19 وتعايش العالم معه على الرغم من ظهور المتحور الإفريقي الجديد (أوميكرون)، بعد زيادة نسب التحصين في مختلف بلدان العالم بما فيها البلدان النامية، الأمر الذي سينعكس بشكل إيجابي على مستقبل ميناء الفاو الكبير كونه سيكون ممر للتجارة العالمية من آسيا باتجاه أوروبا.

\*النتائج المترتبة

ان النناج المترتبة على المشهد على وفق الافتراضات والعوامل الدافعة، فان المينا سواجه العديد من العوائق في اكمال مراحل ومنشاته والمشاريع المرتبطة به، لذلك وفق هذا السيناريو فان الضغط الجماهيري من خلال وسائل التواصل الاجتماعي والجامعات العراقية والمراكز البحثية ومنظمات المجتمع المدني والمؤسسة الدينية وشيوخ العشائر والشخصيات الاجتماعية سيكون له دور مهم في تحديد مسار اكمال المينا ومنشاته، لما له اثار تنموية مهمة على الجيل الحالي والاجيال المستقبلية.

## ٢- السيناريو التفاؤلي (الإيجابي) Optimistic Scenarios:

عادة ما يكون هذا المشهد ينطوي على مبالغات في توقع اتجاهات الفروض والعوامل المؤثرة على الظاهرة، الا انه يكون له دور كبير في التشبث بالأمال ورفع الروح المعنوية بالشكل الذي يضاعف الجهود للوصول الى الأهداف المنشودة، والمبني على الافتراضات السابقة ذاتها باستثناء الافتراض الأول والمتمثل بالاتي:

- سير العمل بمينا الفاء الكبير وفق ما مخطط له .

اما العوامل الدافعة فهي ذاتها فأسعار النفط يتوقع ان ترتفع بشكل اكبر من مستواه الحالي، والوضع السياسي في البلد يسير باتجاه الاستقرار مع رغبة حكومية بتنفيذ مراحل عمل المينا كما مخطط له، والشركات المتعاقدة ستستمر بالوفاء بالتزاماتها، واستقرار الوضع الأمني وحل المشاكل الحدودية مع دول الجوار، وعدم وجود تدخل خارجي، مع استمرار التجارة الخارجية بالنمو والازدهار .

ان هذا السيناريو يترتب عليه الافادة القصوى والاستغلال الأمثل لمينا الفاء الكبير، وسيعزز من مقدره العراق التصديرية للنفط ويطور الصناعات البتروكيماوية، ويحقق إيرادات مالية كبيرة ترفد ميزانية الدولة، والمينا كذلك سيساهم في ازدهار مدينة البصرة بشكل كبير، ويمكن ايجاز أهم الآثار التنموية المستدامة للمينا وفق هذا السيناريو بالاتي<sup>(٣١)</sup>:

- التوزيع الأمثل للأراضي من خلال تقسيمها إلى مناطق صناعية وخدمية وتجارية وسكنية وسياحية وغيرها.

- تحسين البيئة وتلطيف الجو في شبه جزيرة الفاء التي تتميز بارتفاع الرطوبة ودرجات الحرارة صيفا، وذلك من خلال انشاء حزام اخضر .

- الحد من التلوث البيئي من خلال تنظيم وحصر منشآت الطاقة ومشاريعها في منطقة واحدة .

- تسهيل وتنشيط نقل البضائع القادمة عبر المينا من خلال الطريق الرابط بين مينا الفاء ومينا أم قصر، والنفق (نفق الحرير) الرابط بين المينا والطريق الدولي والذي يقع اسفل قناة خور الزبير .

- تقليل المساحات المشغولة بخطوط انابيب النفط والغاز والقابلات وضمن عدم تعارضها، من خلال حصرها في ممر واحد.

## قائع مؤقر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهية الاستراتيجية والأفئاق المستقبلية

- ارتباطا بالهدين الأول والثاني من اهداف التنمية المستدامة (٢٠٣٠) والمتمثلان بتقليل نسبة الفقر البالغة (٢٩%) من السكان، وتوفير العمل اللائق، فإن الميناء سيساهم بتشغيل الايدي العاملة المحلية، اذ تقدر فرص العمل في المشاريع الملحقة للميناء وحدها بأكثر من (٤٠) الف فرصة عمل<sup>(٣٤)</sup>.
  - ارتباطا بالهدف ٣ الذي يركز على التمتع بأنماط العيش الصحية وبالرفاهية، فإن المدن السكنية المخططة لميناء الفاو الكبير ستتسع لحوالي نصف مليون نسمة .
  - انسجاما مع الهدف (٧) والمتمثل بالحصول على طاقة موثوقة ومستدامة، فان المدينة الصناعية في منطقة الفاو سوف يتم تجهيزها بالطاقة بشكل موثوق ومستدام.
  - أما فيما يتعلق بالهدف (٩) من أهداف التنمية المستدامة (٢٠٣٠) فإن ميناء الفاو الكبير وفق هذا السيناريو التفاؤلي، سيتم من خلال المشاريع الداعمة له بإقامة شبكة من الطرق السريعة والحديثة وسكك الحديد لتقي بمتطلبات الحجم الكبيرة التي يتوقع ان تصل عبر الميناء.
- ٣- السيناريو التشاؤمي (السلبى) Pessimistic Scenarios:**
- ان هذا السيناريو الذي يعد الأسوأ كونه سيحرم العراق بشكل عام ومدينة البصرة بشكل خاص من مورد اقتصادي مهم كما بينا سابقا، والمبني على الافتراضات الآتية:
- توقف العمل بميناء الفاو الكبير .
  - قدرة الحكومة على توفير التخصيصات المالية اللازمة
  - تدهور الوضع الأمني للبلد.
  - استمرار المشاكل الحدودية مع دول الجوار
- اما العوامل الدافعة لهذا السيناريو هي:
- أ- عدم الاستقرار السياسي وتتصل الحكومة عن تنفيذ الميناء وملحقاته.
  - ب- عدم الاستقرار الأمني واستمرار المشكلات الحدودية مع دول الجوار
  - ج- استمرار التدخلات الخارجية في الشأن العراقي.
- ان تحقق أية من العوامل الثلاثة الدافعة هي كفيلة بتوقف العمل بميناء الفاو الكبير أو على الأقل إنجازه بمواصفات اقل وتحوله من ميناء كبير الى ميناء اعتيادي لا يضيف الكثير لاقتصاد البلد .

### الاستنتاجات والتوصيات

#### أولاً: الاستنتاجات

- ١- على وفق السيناريو المرجعي، فإن ميناء الفاو الكبير سيواجه العديد من العوائق التي تحول دون اكمال مراحل ومنشآته والمشاريع المرتبطة به لأسباب تعود بالدرجة الأولى الى الجانب السياسي واسباب خارجية على الرغم من توفر التخصيصات المالية اللازمة.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٢- وفق السيناريو التفاؤلي فإنه سيكتمل ميناء الفاو الكبير مع منشآته ومشاريعه المرتبطة به وفق التوقيتات الزمنية المخططة وستتم الافادة القصوى والاستغلال الأمثل له من خلال رفع قدرة العراق التصديرية للنفط وتطور الصناعات البتروكيماوية، وتحقيق إيرادات مالية كبيرة ترفد ميزانية الدولة.
- ٣- وفق السيناريو التشاؤمي، فإنه سيتعثر اكمال ميناء الفاو الكبير أو على الأقل إنجازة بمواصفات اقل وتحوله من ميناء كبير كما خطط له الى ميناء اعتيادي لا يضيف الكثير لاقتصاد البلد.

### ثانيا: التوصيات:

- ١- على الحكومة الحالية والحكومات اللاحقة أن تدرك جيدا بأن قضية الميناء مطلب وطني واستحقاق عراقي بحكم موقعه الجغرافي، لذا عليها العمل بشكل جدي على توفير التخصيصات المالية اللازمة لإكمال الميناء على وفق ما مخطط له من مواصفات فنية وتوقيتات زمنية ومشاريع مكملة .
- ٢- جعل موضوع الميناء قضية رأي عام، من خلال اشراك الجامعات والمراكز البحثية ومنظمات المجتمع المدني والشخصيات الاجتماعية ووسائل الاعلام المختلفة في التثقيف للميناء واهميته الاقتصادية ومتابعة مراحل تطوره عبر الزمن من حيث نسب الإنجاز و المواصفات الفنية والمشاريع المرتبطة به.
- ٣- تنفيذ مشروع الميناء على وفق المواصفات والطاقات المخططة له لغرض تحقيق الافادة المتوخاة منه.

### الهوامش:

- 1- <https://www.statista.com/statistics/264682/worldwide-export-volume-in-the-trade-since-1950/>
- 2- Francesco Russo & Giuseppe Musolino, Quantitative Characteristics for Port generations: The Italian Case Study, Int. J. Transp. Dev. Integr, Vol. 4, No. 2 , 2020, p. 103
- 3- Arbia Hlali and Sami Hammami, Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test, The Open Transportation Journal , 2017, Volume 11, p.120.
- 4- Hammami, Hlali, 2017, p.2.
- 5- Arbia Hlali and Sami Hammami, op cit, p.12١.
- 6- A. Vigarié, "Échanges et transports internationaux", Editions Dalloz - Sirey, Collection Mémentos de géographie Sirey, 1993.
- 7- Barcelona Treball, Summary of sector trends: Sea Transport, November 2012, p.1.
- 8- Theo Notteboom, Current Issues, In: Shipping Ports And Logistics, ASP, Academic & Scientific Publishers, 2011, pp. 502-508.
- 9- Hui-Ting Tang and Yuh-Ming Lee, The Making of Sustainable Urban Development: ASynthesis Framework, Sustainability Journal, vol.(8) No.(492), Taiwan, 2016, p.2.
- 10- Lale Berköz Didem Tekba, The Role of Ports in The Economic Development of Turkey, 39th European Congress of the Regional Science Association, August 23-27, 1999, Dublin, Ireland, p.2.



- 11- Paulo Costacurta de Sá Porto and Claudio Ferrari, Port and Local Economic Development: What Direction of The Impacts ?, international journal of transport economics, vol. xlvi · no. 4 · December 2019, p.27.
- 12- Ziaul Haque Munim, and Hans-Joachim Schramm, The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade, Journal of Shipping and Trade, vol 3, no.1, 2018, p.2.
- 13- Tahar Jouili, The Role of Seaports in the Process of Economic Growth, Developing Country Studies, Vol.6, No.2, 2016, p.64.
- ١٤- محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد ١٨، جامعة البصرة: مركز دراسات البصرة والخليج العربي، ٢٠١٤، ص٥٨.
- ١٥- الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية ٢٠١٨-٢٠١٩، الباب الأول: الأحوال الطبيعية، جدول (١-١).
- 16- Al-Mahmoud , Hassan Khalil Hassan, Walaa Majeed Al-Moussawi, Faeq Younis Al-Mansoori and Hala researcher Ali Shabar, The Evolution of the Iraqi Coastal Environment in the Northwest of the Arabian Gulf, Journal of Geographical Research, Issue (28) 2018.: p.116.
- 17- amjed Radha Hasan Al-Zahidee and Dr. Hamdiya Shaker Muslim Al-Edam, The Economic Effects of The Establishment of The Great Port of Faw and its Link to The Belt and Road Initiative, Turkish Journal of Computer and Mathematics Education, vol.12, no.14, 2021, p.2187.
- 18- Mons, Muhammad Zebari, The Geopolitical Importance of the Great Port of Faw, Journal of Basra Studies, Vol. 18, No. 1994-4721, 2014, p.61.
- 19- mjed Radha Hasan Al-Zahidee and Dr. Hamdiya Shaker Muslim AlEdam, op cit, p.2188.
- 20- Ministry of Transport, Planning and Follow-up Department, Al-Faw Grand Port Project, Summary of the Economic Feasibility Study, 2008.
- ٢١- عبدالخالق عبدالله ، التنمية المستدامة والعلاقة بين البيئة والتنمية، الطبعة الاولى، مركز دراسات الوحدة العربية، سلسلة كتب المستقبل العربي، ١٣، بيروت، ١٩٩٨، ص٢٤٢.
- ٢٢- عبدالرحيم محمد عبدالرحيم، التنمية البشرية ومقومات تحقيق التنمية المستدامة في الوطن العربي، ورقة بحثية في المؤتمر العربي السادس للإدارة البيئية، شرم الشيخ، ايار، ٢٠٠٧، ص٧.
- 23- UNCTAD, Trade and Development Report, Review of Maritime Transport, 2016, p. 6.
- 24- amjed Radha Hasan Al-Zahidee and Dr. Hamdiya Shaker Muslim Al-Edam, op cit, P.2191-2192.
- ٢٥- كامل علاوي كاظم، الازمة المالية في العراق: الأسباب والحلول، ندوة (الازمة المالية في العراق: الاسباب والنتائج مع التركيز على موضوعه الرواتب)، جامعة الكوفة- كلية الإدارة والاقتصاد الموسومة ١٤ تشرين الأول . ٢٠٢٠.
- 26- Sohail Inayatullah, Futures Studies: Theories and Methods, WORLD FUTURES STUDIES FEDERATION, January 2013, p.37. Research published on the following site: - <https://wfsf.org/futures-studies-theories-and-methods-sohail-inayatullah-2013/>

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

27- <https://thedocs.worldbank.org>

28- U.S. Energy Information Administration. "Total Energy: Production: Crude Oil and Lease Condensate." Accessed Nov. 10, 2021.

٢٩- عمار الجادر، ميناء الفاو الكبير يراد له ان يولد صغير و صغير جدا، وكالة انباء براتا، ٢١-٩-٢٠٢٠، تقرير منشور على الرابط الاتي:

- <http://burathanews.com/arabic/reports/376947>

٣٠- مشتاق الحساوي، المال الكويتي ينجح بتعطيل ميناء الفاو الكبير والحكومة تتماهى، صحيفة المراقب العراقي، العدد الالكتروني في ٧-٣-٢٠٢١. منشور على الرابط الاتي:

- <https://www.almuraqeb-aliraqi.org/2021/03/07/256764/>

31- <https://sehhty.com/>

32- World Trade Organization, World Trade Statistical Review 2021, p.7.

٣٣- امجد راضي حسن الزاهدي، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الإدارة والاقتصاد، ٢٠٢١، ص ٩٩.

34- Consultancy Services for the AL Faw Peninsula Master Plan –final issue, Technical, 2019.

ميناء الفاو الكبير ودوره في التجارة العالمية: رؤية مستقبلية للتحول في أنماط التجارة  
وسياسات النقل وأثرها في الأهمية المكانية للميناء

أ.م. د. عماد مؤيد جاسم

كلية القانون والسياسة-جامعة ديالى

imad.m.j@uodiyala.edu.iq

**المستخلص:**

يُمكن لميناء الفاو الكبير بموقعه الجغرافي أن يتحول إلى حلقة وصل مهمة في التجارة الدولية بين الشرق والغرب، ويكون قادراً على اختصار الوقت وتكلفة الشحن للسلع المتداولة بين آسيا وأوروبا، ومع ذلك ثمة متغيرات تُحدد إلى حد كبير مستقبل هذه الأهمية، فالنقل البحري ما زال يستحوذ على نسبة كبيرة من حجم التجارة الدولية، وما زال الممر الرئيس بين الشرق والغرب، المتمثل بقناة السويس، هو الخيار المفضل لشركات الشحن لنقل مختلف البضائع وبلوغ الوجهة النهائية دون الاضطرار إلى تغيير وسائل النقل، على العكس من ميناء الفاو، رغم أنه قد يبدو ممر أقصر في الوصول إلى أوروبا، إلا إن هذا يتطلب تغيير وسائل النقل واستخدام سكك الحديد من أجل الوصول إلى ميناء آخر، فضلاً عن ذلك، أنّ النقل البري باستخدام شبكة سكك الحديد التي تربط بين الصين وأوروبا والتي تمر عبر دول (كازخستان وجورجيا وتركيا)، بدأت تتحول إلى منافس للنقل البحري، فضلاً عن منافستها للطرق البرية الأخرى، ولا يتوقف مستقبل أهمية الميناء على هذه المتغيرات، بل ثمة عوامل أخرى مرتبطة بنمو التجارة العالمية واستمرار زيادة التبادل السلعي بين الشرق والغرب، وإنّ أي انخفاض يمكن أن يطرأ على هذه التجارة سيؤثر سلباً على الميناء وعلى باقي الممرات البحرية والبرية.

## **Al-Faw Grand Port and its Role in Global Trade: A Future Vision of The Shift in Trade Patterns and Transport Policies and Their Impact on The Spatial importance of the port**

Al-Faw Grand port, with its geographical location, can turn into an important link in international trade between East and West, in respect of shortening the time and cost of shipping for merchandise traded between Asia and Europe. However, there are variables that largely determine the future of this importance, Maritime transport still accounts for a large proportion of the volume of international trade, and the main passage between east and west, represented by the Suez Canal, is still the preferred choice in shipping variant goods and reach final destination without having to change means of transportation, in contrast to the port of Faw, although it may seem a shorter passage to reach Europe, but this requires a change of means of transport and the use of railways in order to reach another port. In addition, road transport using the China-Europe rail network, which passes through the countries of Kazakhstan, Georgia and Turkey, is beginning to become a competitor to maritime transport, as well as to other land routes. The future of the port's importance does not depend on these variables, but there are other factors related to the growth of global trade and the continued increase in commodity exchange between East and West, and that any decline in this trade will negatively affect the port and the rest of the sea and land lanes.

### المقدمة:

ترتكز أهمية الموقع الجيوسياسي لميناء الفاو الكبير على أساس دوره الحيوي في التجارة العالمية، إذ سيُعد في حال اكتماله مع مشروع القناة الجافة حلقة وصل (Hub) بين الشرق والغرب، ما قد يُسهم في اختصار الوقت والكلفة مقارنة بالممر البحري عبر قناة السويس وهذه مسألة ستخدم الموردين ويضعه على خارطة سلاسل التوريد العالمية، وعليه إن استقراء أهميته ضمن هذه الوظيفة التجارية تعتمد على مستوى الاستمرارية والتغيير في عوامل متعلقة بنمو التجارة الدولية والتحويلات في أنماطها والتأثير الذي تسببه قناة السويس والطرق البرية، ضمن المستقبل القادم المنظور (١٠ - ٢٠) عاماً أو ضمن سنوات أبعد .

إن أية رؤية مستقبلية تحاول استشراف أهمية الميناء يفترض أن تأخذ بنظر الاعتبار التغييرات القادمة في اتجاهات التجارة العالمية والتحويلات التي ستشهدها الصناعة، سواء التي تجري في الصين أم في أوروبا باعتبار أن أهمية الميناء تتبع من التجارة العالمية بين الشرق والغرب وأية تحول في العلاقة بينهما، من حيث ارتفاع أو انخفاض حجم التبادل التجاري في السلع والبضائع، سينعكس على أهمية الميناء .

كذلك إن السياسات الجديدة المتوقعة تبنيها من الدول فيما يتعلق بالتوجه نحو مصادر الطاقة النظيفة والاقتصاد الأخضر وما يعنيه من تخلي عن استخدام الوقود الأحفوري، لا سيما بعد عقد قمة المناخ الأخيرة على مستوى قادة العالم في غلاسكو في شهر تشرين الأول ٢٠٢١، ستلقي بضلالها بلا شك على حركة التجارة البحرية العالمية على اعتبار أن الوقود الأحفوري المسبب للتلوث البيئي هو المصدر الأساس لحركة السفن والناقلات عبر البحار، فضلاً عن إن التطوير المستمر لوسائط النقل البري سواء بإنشاء الطرق السريعة أو القطارات تلقي أيضاً قدراً من ضغوط المنافسة على وسائط النقل البحري .

**أهمية البحث:**

في ظل التنافسية الشديدة التي تشهدها التجارة العالمية والسعي المستمر من الموردين والعملاء لتطوير أعمالهم بما يختصر الوقت والكلفة، أخذت الموانئ التجارية بتطوير سياسات للنقل اللوجستي واعتماد معايير للإدارة الحديثة وجدولة النقل بما يؤدي إلى زيادة جاذبيتها وتحقيق الصدارة على منافسيها، ومن جهة أخرى ظهر التوسع في طرق النقل البري وتوظيف التكنولوجيا بهدف تقديم وسائط نقل آمنة وأكثر موثوقية وأكثر اختصاراً للزمن كمنافس محتمل للنقل البري، وعليه إن تشخيص هذه التحويلات والتغيرات في أنماط التجارة العالمية واستشراف مستقبلها ضروري بهدف التعرف على الأهمية التي سيجملها ميناء الفاو في ظل هذه التحويلات القادمة .

### طريقة معالجة البحث :

إن طريقة معالجة البحث بما تتضمنه من تحديد للمتغيرات التي تخضع للدراسة والتحليل، قد حددت هيكلية البحث والمحاور التي يتكون منها، إذ إن الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير تستلزم دراسة

المتغيرات التي يمكن أن تلقي بتأثيرها عليه سلباً وإيجاباً، وبالتأكيد إن هكذا متغيرات متعددة، وهي تكون على مستويين داخلي وخارجي، أي هناك متغيرات تتعلق بالبنى التحتية العراقية ومقدار الوقت اللازم لاستكمال إنشاء الميناء والانتهاء من مشروع القناة الجافة وتحقيق الربط السككي بين العراق وكل من (تركيا وسوريا)، فضلاً عن أنه لا يمكن إهمال متغيرات مهمة من قبيل الإدارة اللوجستية الكفوءة ومدى تحقق شروط السلامة في توفير نقل آمن وسريع، ناهيك عن ضرورة توافر الاستقرار السياسي والبيروقراطية المرنة التي تضمن تحقق تنافسية عالية مع ممرات النقل الأخرى سواء البرية منها أو البحرية .

مع ذلك، إن المتغيرات الداخلية لم يتم دراستها بقدر ما كان هناك تركيز أكبر على المتغيرات الخارجية والتي تتمثل بالتحول في اتجاهات التجارة العالمية ومستوى التغيير في التجارة البحرية تحديداً، مع التركيز على مبادرة (الحزام والطريق) الصينية باعتبارها تستهدف إنشاء بنى تحتية للنقل بين آسيا وأوروبا يمكن أن تؤثر على أهمية الميناء، أيضاً لا يمكن إهمال قناة السويس التي تُعد شريان الربط البحري الأساس بين الشرق والغرب، إذ هناك سياسات ومشاريع لتطوير أعمال القناة ما يعني أنها ستظل منافساً للكثير من الممرات وطرق التجارة الدولية .

### هيكلية البحث:

على هذا الأساس انقسمت معالجة الموضوع إلى محاور عدة: المحور الأول تطرق إلى المتغيرات الاقتصادية المؤثرة في حركة وأهمية الموانئ البحرية، فيما تناول المحور الثاني تحليل لمبادرة الحزام والطريق وما ستلقيه من تأثير على تفضيلات الموردين والعملاء في اختيار طرق النقل، أما المحور الثالث، فقد ناقش مستقبل ميناء الفاو في ظل دراسة أثر متغيرات التجارة البرية والتنافسية التي تمثلها قناة السويس فضلاً عن التحول في مستوى النمو في التجارة العالمية ومقدار العوائد المالية التي يمكن أن تجنيها حلقات الوصل التجاري .

### أولاً: المتغيرات الاقتصادية العالمية المؤثرة في حركة الموانئ البحرية

يستهدف هذا المحور تحليل أهم المتغيرات ذات الطبيعة التجارية - الاقتصادية التي يمكن أن تؤدي التحولات التي تطرأ عليها إلى تغيير مماثل في الأهمية التجارية للموانئ البحرية، فطالما أنّ هذه الموانئ تُعد عصب التجارة البحرية، فهذا يعني أن أي تغيير في هذه التجارة، انخفاضاً أو ارتفاعاً سيُلقي بتأثيره على هذه الموانئ، وعليه إن أهم المتغيرات التي تم شمولها بالدراسة هي نمو التجارة البحرية في السنوات القادمة والتحول في اتجاهاتها .

#### ١. نمو التجارة البحرية والتحول في أنماطها

تُعد التجارة البحرية أو النقل البحري العمود الفقري للاقتصاد العالمي وهي مفتاح التنمية الاقتصادية للعديد من البلدان سواء التي تُعد من حلقات الوصل البحري أو من التي تعتمد في صادراتها على هذا النوع من التجارة، وحتى عام ٢٠٢١ بلغ إسهام التجارة البحرية، بما تشمله من السلع والبضائع المنقولة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بحراً (Seaborne) ما نسبته (٨٠%) من حجم التجارة العالمية الكلي، و(٧٠%) من قيمتها<sup>(١)</sup>، ويمكن تصور أهمية التجارة البحرية من خلال معرفة أن التجارة الدولية بشكل عام، بمعنى السلع والبضائع والخدمات المتداولة استيراداً وتصديراً بين بلدان العالم خلال عام كامل، تُشكل نسب عالية من حجم الناتج العالمي (GDP)<sup>(٢)</sup>، واعتباراً من عام ٢٠١٩، وصلت القيمة الإجمالية لتجارة الشحن العالمية السنوية إلى أكثر من (١٤) تريليون دولار أمريكي<sup>(٣)</sup>.

إن التجارة البحرية تكون على أربع أشكال رئيسية هي: الناقلات والسفن الصهريجية (Tankers)، التي تستخدم في نقل النفط والغاز المسال (LNG)، سفن الحاويات (Containers)، وتتضمن استخدام سفن الشحن التجاري في نقل الحاويات القياسية التي يكون حجمها (٢٠) قدم والوحدة المستخدمة في قياسها هي (TEUs)، وناقلات السوائب أو ناقلات البضائع الجافة (Dry Bulk)، وهي السفن التي تحمل سلع جافة مثل: خام الحديد، الفحم، البوكسيت، الحبوب، الألمنيوم، الفوسفات، الإسمنت وغيرها من السلع، وأيضاً هناك سفن نقل البضائع العامة (General Cargo Ships)<sup>(٤)</sup>.

وخلال العقود الماضية إزداد نمو التجارة البحرية، بحيث أخذت منحى تصاعدياً، وهذا ناجم عن العلاقة الطردية بينها والنمو الاقتصادي الذي تحققه البلدان سواء المتقدمة منها أو الاقتصادات الناشئة، وما ينجم عنه من زيادة مستمرة في حجم الناتج العالمي، ويمكن الإطلاع على الشكل رقم (١) الذي يبين نمو مطرد حققته التجارة البحرية خلال الثلاثين عاماً الماضية (١٩٩٠ - ٢٠٢٠)، مقاساً بـبلايين الأطنان المحمولة بحراً<sup>(٥)</sup>.

ويُلاحظ من الشكل المذكور، أنه خلال الأزمة المالية العالمية عام ٢٠٠٨، تراجع حجم التجارة البحرية بسبب الكساد الاقتصادي الذي طغى على العالم، لكنها استأنفت نشاطها في الأعوام اللاحقة، كما انكمش النمو في التجارة البحرية الدولية في عام ٢٠١٩، ووصل إلى أدنى معدل له منذ الأزمة المالية العالمية ٢٠٠٨-٢٠٠٩، إذ لم يحقق حجم التجارة البحرية والذي بلغ ما مقداره (١١,٠٧) بليون طن سوى نسبة نمو (٠,٥%)، مقارنة بعام ٢٠١٨ الذي حقق نمواً بلغ نسبة (٢,٨%). كما انخفض حجم التجارة البحرية أيضاً في العام ٢٠٢٠ ليصل إلى (١٠,٦٥) بليون طن بسبب إجراءات الحظر نتيجة تفشي فيروس (Covid-19)<sup>(٦)</sup>، ومن المتوقع أن تستأنف التجارة البحرية نموها خلال السنوات القادمة بعد زوال الأسباب الكابحة لنموها، فحسب بيانات منظمة التجارة العالمية لعام ٢٠٢٠، من المرجح أن تنمو التجارة السلعية العالمية في عام ٢٠٢١ بنسبة (٨%)<sup>(٧)</sup>.

وكانت قارة آسيا، إلى حد بعيد أكبر منطقة تجارية تعاملت مع السلع المحمولة بحراً في عام ٢٠١٩، حيث عالجت الموانئ البحرية الآسيوية (٤,٥) بليون طن من البضائع المحملة (Loaded) للتصدير خارج القارة، و(٦,٩) بليون طن من البضائع التي تم استيرادها من قارات أخرى (Unloaded)<sup>(٨)</sup>.



وعلى أساس هذا النمو في حركة النقل البحري، ازدادت إنتاجية الموانئ (Throughput)، ضمن هذه التجارة، وتقاس إنتاجية الموانئ البحرية بملايين الأطنان المكافئة لـ (TEUs) وهي وحدة قياس الحاوية، ويتم احتساب إنتاجية الميناء بمقدار السلع والبضائع، مختلفة الأنواع التي يتم التعامل معها في هذا الميناء تقريباً وتحميلاً. إذ باتت هناك موانئ رئيسة في العالم تقع في المراكز الحيوية على امتداد خطوط النقل البحري، وأن أكثر الموانئ نشاطاً والأكثر حجماً من حيث الإنتاجية تقع في قارة آسيا، إذ بلغت حصتها (٩) من (١٠) موانئ هي الأولى على مستوى العالم. والموانئ العشرة الأولى لعام ٢٠٢٠ مع مقدار إنتاجيتها كانت حسب ما هو مُدرج في الجدول رقم (١)<sup>(٩)</sup>.

فضلاً عن ذلك، إن إحدى أهم المؤشرات التي تستخدم في رصد نمو التجارة البحرية هي الزيادة الحاصلة في أعداد السفن والناقلات، وهذه الزيادة مثلما تُقدم رؤية لنمو التجارة بازدياد أحجام السلع التي يتم تداولها عن طريق البحر، كذلك تعطي مؤشراً للتحوّل في أنماطها. ففي عام ٢٠٢٠ نما أسطول النقل البحري التجاري العالمي بنسبة (٣%)، ما يعني أنّه تم إضافة (٩٩,٨٠٠) سفينة وناقلة جديدة، وحسب إحصاءات (الأونكتاد-UNCTAD)، أنه حتى عام ٢٠٢١ كان هناك ما مقداره (٢,١٣٤,٦٤٠) سفينة تجارية من مختلف الأنواع تعمل في نقل وشحن مختلف السلع والبضائع<sup>(١٠)</sup>، ولغاية كانون الثاني ٢٠٢٠، وصل الأسطول العالمي إلى طاقة حمل مقدارها (٢,١) بليون طن من الوزن الساكن، بزيادة (٨١) مليون طن عن العام السابق. ولعل أهم ما يُمكن ملاحظته من الزيادة في حجم الأسطول التجاري العالمي هي أن أنواع بعض السلع حققت زيادة على حساب أنواع أخرى، فعلى مدى السنوات الأخيرة، زادت الحمولة بشكل كبير في جميع القطاعات باستثناء ناقلات البضائع العامة (General Cargo)، فيما حققت ناقلات السوائب زيادة سريعة بشكل خاص، إذ خلال الأعوام (٢٠١٠-٢٠٢٠)، ارتفعت حصتها من إجمالي القدرة الاستيعابية من (٣٦) إلى (٤٣) في المائة، في حين تقلصت حصة ناقلات النفط من (٣٥) إلى (٢٩) في المائة<sup>(١١)</sup>، حسب ما هو مبين في الشكل رقم (٢) الذي يوضح مقدار الزيادة الحاصلة في أحمال السفن كمؤشر لزيادة أعداد ناقلات الأسطول العالمي .

ويقدم الشكل المذكور صورة واضحة عن بعض الحقائق التي تعكس التحوّل في أنماط التجارة العالمية، وتحديدًا منذ عام ٢٠١٠، إذ رغم أن سفن الحاويات وناقلات النفط كانت حمولاتها تنمو تدريجياً عبر السنوات، إلا إن مجمل حصتها من النقل العالمي أخذت تتراجع بسبب تطوير وسائل نقل بديلة مثل نقل النفط عبر الأنابيب أو استخدام الطرق البرية والقطارات في نقل الحاويات، ما يعني أن هذه البدائل أخذت تنمو حصتها على حساب الوسائل التقليدية، ما عدا سفن السوائب التي على ما يبدو ما تزال تعتمد بشكل كبير على البحر في نقل المواد الجافة، وهذا يعني أن البدائل عن النقل البحري ممكنة لبعض السلع دون أخرى.

إنَّ النمو الأكبر في التجارة البحرية كان في تجارة السوائب، على سبيل المثال، من بين (١١,١) مليار طن تم شحنها دولياً في عام ٢٠١٩، كانت (٧,٩) مليار طن منها عبارة عن بضائع جافة، وبمرور الوقت، وسعت البضائع الجافة حصتها، إذ أصبحت تمثل الآن أكثر من ثلثي إجمالي حجم التجارة البحرية، وهذا يعني أن تجارة الحاويات تشكل نسبة أقل من (٢٠%) من حجم التجارة البحرية عالمياً<sup>(١٢)</sup>، ومثلما هو معروف إن تجارة البضائع الجافة تفضل استخدام البحار بشكل كلي وصولاً إلى المستورد، ما يعني أن الممر المثالي مثل قناة السويس سيكون خيارهم الأول في استخدامه بدلاً من الاضطرار إلى تفرغها في ميناء وتحميلها على سكة حديد لنقلها، ما يعني أن هذا التحول نحو تجارة (السوائب) وازدياد حصتها قد يُضعف من استخدام الممرات التي تجمع ما بين النقل البحري والبري مثل ميناء الفاو.

ومع أن التحول في أنماط التجارة البحرية بات أكثر نحو سفن السوائب، ومع انخفاض حصة تجارة الحاويات منها، إلا أن هذه التجارة ما تزال تحظى بمرونة عالية من حيث ازدياد عدد الحاويات التي يتم التداول بها بشكل سنوي، إذ نمت مناولة موانئ الحاويات العالمية (Port Traffic) بنسبة (٢%) في المائة بين عامي ٢٠١٨-٢٠١٩، وفي عام ٢٠١٩، تم تداول (٨١١) مليون حاوية مكافئة (TEUs) في الموانئ حول العالم، فيما بلغ حجم المناولة لعام ٢٠٢٠ ما يقدر بـ(٨١٥) مليون حاوية، ويبين الشكل رقم(٣) النمو التدريجي لإنتاجية الموانئ بتعاملها مع الحاويات، تحميلاً وتفرغاً للفترة (٢٠١٠ - ٢٠٢٠)<sup>(١٣)</sup>.

## ٢. التحول في الوزن النسبي لمناطق التجارة الدولية.

مع نمو التجارة الدولية بشكل عام والتجارة البحرية بشكل خاص، سوف تتحول أنماط التجارة الدولية نحو قارة آسيا بشكل أكثر من السابق خلال السنوات القادمة، حالياً تستحوذ آسيا على الجزء الأكبر من التجارة البحرية وهذا يتجلى في تزايد حجم حصتها من مجموع التجارة البحرية خلال السنوات القليلة الماضية، أضف الى ذلك أنَّ نمو الناتج المحلي الإجمالي للاقتصادات الناشئة والنامية من المتوقع ان يتجاوز نمو اقتصاديات مجموعة (OECD)، وهو ما يعني تحول في الوزن الاقتصادي العالمي نحو دول من خارج المجموعة المذكورة، وهو ما سيُعيد تشكيل أنماط التجارة الدولية. إذ من المتوقع في عام ٢٠٣٥، أن تهيمن الصين والهند على تدفق الصادرات العالمية بحصة تقترب من (٢٣%)، ما سيؤدي إلى انخفاض حصة صادرات أوروبا إلى ما نسبته (٢٦%) من مجموعات الصادرات العالمية بحلول عام ٢٠٣٥ مقارنة بحصتها التي بلغت (٣٣%) في العام ٢٠١٥<sup>(١٤)</sup>. إن نمو الاقتصادين الصيني والهندي بهذه الصورة وهيمنتها على الحصة الأكبر من مجمل الصادرات العالمية سيُعني نشاطاً أكبر للتجارة البحرية باعتبار أن كلا الاقتصادين يعتمدان كلياً على الشحن البحري استيراداً وتصديراً، إذ أشار التقرير السنوي لوزارة الدفاع الهندية للأعوام ٢٠١٦-٢٠١٧ إلى أن (٩٥%) من إجمالي التجارة الخارجية للهند تم من خلال حجم التدفقات البحرية، وبالمثل، على وفق نائب وزير النقل الصيني، ساهم النقل البحري في ما

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يقرب من (٩٠٪) من التجارة الخارجية للبضائع الصينية، و(٩٥٪) من وارداتها من النفط الخام، و(٩٩٪) من وارداتها من خام الحديد<sup>(١٥)</sup>.

ومن المؤشرات الأخرى التي تدل على أن قارة آسيا الأكثر نمواً على صعيد تصدر التجارة البحرية، أن نصف أسطول العالم من الناقلات وسفن الشحن التجارية تعود ملكيتها إلى شركات آسيوية، وأن ثلاث دول آسيوية هي (الصين، كوريا الجنوبية واليابان) استحوذت في عام ٢٠١٩ على ما نسبته (٩٠٪) من أعمال بناء وتطوير السفن<sup>(١٦)</sup>، وما ينبغي الانتباه إليه هنا، أنه بقدر تعلق الأمر بميناء الفاو، ليس مهماً نمو التجارة البحرية بقدر ما يكون الأهم هو نمو اتجاهات هذه التجارة عبر الممرات الرئيسية التي تربط قارة آسيا بأوروبا، ويبدو أن هناك احتمالات عالية لنمو التجارة الدولية بشكل أكبر من السابق بين الشرق والغرب .

بشكل عام تُعد قارتا آسيا وأوروبا الأكثر إسهاماً في تشكيل الصادرات العالمية من السلع والبضائع، وقد بدأت حصة آسيا تزداد بشكل كبير منذ الثمانينيات من القرن الماضي، إلا إنَّ باتت لها الغلبة في السنوات الأخيرة، ففي عام ٢٠٢٠ استحوذت قارة آسيا على نسبة (٥٤٪) من حجم التجارة البحرية فيما كانت حصة قارة أوروبا من هذه التجارة (١٨٪)، ما يعني إنَّ كلتا القارتين تستحوذان على ثلثي التجارة البحرية العالمية، وهذا يشمل تجارتهما مع مختلف قارات العالم، أما نسبة التبادل التجاري بحرياً بين القارتين يبلغ حدود (٣٠٪) من المجموع الكلي للتجارة البحرية<sup>(١٧)</sup>، وحسب المنتدى الاقتصادي العالمي (WEF)، تعد آسيا وأوروبا الآن شريكين تجاريين رائدين، حيث تبلغ تجارة البضائع السنوية بينهما (١,٥) تريليون دولار أمريكي، متجاوزة بذلك تجارة كل قارة لوحدها مع الولايات المتحدة<sup>(١٨)</sup>.

وهذا يدل على الأهمية الاستثنائية للنقاط الجغرافية التي تمثل عقد ربط بين القارتين. إذ كلما نمت هذه التجارة ستنمو معها الأهمية المكانية لحلقات الوصل تلك، على اعتبار أن الممرات المائية والطرق البرية الواصلة بين القارتين تمر عبرها النسبة الأكبر من الصادرات والواردات السلعية العالمية، سيما أن اعتماد أوروبا على التجارة البحرية يكاد يكون مطلقاً، إذ يمثل الشحن البحري حوالي (٨٠٪) من إجمالي الصادرات والواردات من حيث الحجم، وحوالي (٥٠٪) من حيث القيمة بالنسبة للاتحاد الأوروبي<sup>(١٩)</sup>.

ويمكن أن نلاحظ من الشكل (٤)، إنَّ قارة آسيا بلغت حصتها من الصادرات العالمية في العام ٢٠١٦ ما يقرب من (٣٤٪) مقارنة بعام ١٩٨٣ عندما كانت حصتها (١٨٪)، فيما تراجعت حصة أوروبا من هذه الصادرات من (٤٣٪) عام ١٩٨٣ إلى (٣٣٪) عام ٢٠١٦<sup>(٢٠)</sup>. كذلك يمكن الاطلاع على الجدول رقم (٢) الذي يبين مقدار تجارة الحاويات (استيراداً وتصديراً) بين القارتين للفترة (١٩٩٥ - ٢٠١٨)، وهو ما يُدل على أنَّها كانت تنمو باضطراد بين شرق آسيا وأوروبا عبر السنوات السابقة وبلغت نسبة عالية من مجموع تجارة الحاويات الكلي على مستوى العالم<sup>(٢١)</sup>، واستمرار نموها خلال السنوات القادمة يمثل فرصة لزيادة إنتاجية الموانئ الواقعة على الطريق البحري الرابط بين القارتين، ويُلاحظ من

الشكل المذكور، أنّ مجموع التبادل التجاري بينهما يزداد كنسبة مئوية من مجموع تجارة الحاويات عالمياً، فمقارنة بعام ٢٠٠٠، كانت تجارة الحاويات بينهما تشكل نسبة (٣٢%) من المجموع العالمي، باتت هذه النسبة (٤٠%) في العام ٢٠١٨. وتوقع فريق بحثي أعد دراسة عن التجارة بين الصين وأوروبا، وبالأستناد إلى طرائق التنبؤ بنمو التجارة في المنطقة التي تعطيها مبادرة الحزام والطريق لمعرفة الحجم المحتمل للتجارة والتدفقات الناتجة في كل وضع، توقع أن تنمو التجارة بين الشرق الأقصى والاتحاد الأوروبي بنسبة (٨٠%) بين عامي ٢٠١٦ و ٢٠٤٠، أي ما يعادل سنوياً نسبة (٢,٥%)، وهذا من شأنه أنّ يجعل إجمالي حجم التجارة في الاتجاهين في عام ٢٠٤٠ يصل إلى حوالي (٤٠) مليون حاوية مكافئة، بما في ذلك إعادة الحاويات الفارغة<sup>(٢٢)</sup>.

وبشكل عام، إنّ جميع ما تم استعراضه من حقائق بخصوص نمو التجارة البحرية خلال السنوات السابقة واستحواذها على نسبة (٨٠%) من حجم التجارة الدولية والزيادة المستمرة الحاصلة في أعداد السفن فضلاً عن زيادة حجم تجارة الحاويات بين قارتي آسيا وأوروبا، كلها تُدلل على الفرص المتاحة التي يُمكن الاستفادة منها من خلال إنشاء ميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة كحلقة وصل بين الشرق والغرب.

### ثانياً: مبادرة الحزام والطريق وأثرها في التجارة العالمية

تُعد مبادرة الحزام والطريق (BRI)، التي أطلقتها الصين منذ عام ٢٠١٣، مشروعاً تجارياً عالمياً يستهدف ربط الصين مع أكثر من قارة عن طريق البر والبحر. والمشروع يتضمن إنشاء شبكة ضخمة من الطرق البرية والبنى التحتية بما في ذلك شبكة سكك حديد، وهو ما يطلق عليه بـ(الطريق- The Road) مع إنشاء وتطوير موانئ بحرية في آسيا وأفريقيا وحتى أوروبا تكون بمثابة نقاط للتجارة البحرية وهو ما يطلق عليه بـ(الحزام- The Belt).

هذا المشروع تضمن استثمار مليارات الدولارات من خلال سعي البنوك والشركات الصينية إلى تمويل وبناء الطرق ومحطات الطاقة والموانئ والسكك الحديدية وشبكات الجيل الخامس وكابلات الألياف الضوئية حول العالم. ومنذ إطلاق المبادرة، أخذت دول العالم تنضم تباعاً لها، حتى بلغ عددها لغاية عام ٢٠٢١ ما مجموعه (١٣٩) دولة<sup>(٢٣)</sup>. وتوفر المبادرة للاقتصادات الناشئة الحصول على مصادر جديدة للتمويل، إذ من المتوقع أن يصل الاستثمار الصيني في بلدان مبادرة الحزام والطريق إلى (٣٠٠) مليار دولار أمريكي بحلول عام ٢٠٣٠<sup>(٢٤)</sup>، حيث ستستفيد الدول في تطوير بنى سكك الحديد والطرق السريعة وشبكة المواصلات.

تبدو مبادرة (الحزام والطريق) وكأنها استكمال للجهود الاقتصادية والتجارية التي بذلتها قارتي آسيا وأوروبا معاً منذ نهاية الحرب الباردة لزيادة شبكة الطرق والمواصلات بينهما وخلق إمكانات معقولة لتحفيز النقل البري بهدف تقليل الوقت والتكاليف في التجارة والتبادلات السلعية بينهما، سيما مع بروز (الصين وشرق آسيا) وأوروبا كمركزين رئيسيين لتدفقات التجارة العالمية. وعلى الرغم من

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

أن التجارة عبر المحيط الهادئ لا تزال متماسكة، إلا أن التجارة عبر المحيط الأطلسي قد طغت عليها تجارة (أوراسيا) الآخذة في التوسع والنمو والتي تدعمها عمليات التصنيع السريعة في اقتصادات شرق وجنوب شرق آسيا.

على هذا الأساس، عملت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (ESCAP) وبنك التنمية الآسيوي على تطوير خطط الطرق السريعة الآسيوية والسكك الحديدية العابرة لقارة آسيا لتحسين وسد الثغرات الموجودة في شبكات السكك الحديدية الآسيوية الحالية، كما حددت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) في مشروعها الخاص بوصلات النقل الأوروبية الآسيوية الذي بدأ في عام ٢٠٠٢، تسعة سكك حديدية وتسعة ممرات طرق باعتبارها الأساس لإنشاء شبكة مثالية ومجدية من روابط النقل الأوروبية الآسيوية<sup>(٢٥)</sup>.

إن علاقة مبادرة الحزام والطريق بأهمية الميناء يمكن تفحصها من جانبيين: الأول أن هذه المبادرة الصينية ومشاريع البنى التحتية المرتبطة بها سيكون لها تأثير محسوس على الاقتصاد العالمي، ويمكن أن تُعزز نمو التجارة العالمية بنسبة (١٢%)، حسب تقديرات بنك (standard Chartered)<sup>(٢٦)</sup>، وهو ما يعني زيادة فرص الإفادة من النمو في حركة النقل البحري، إلا إنه من جانب آخر، إن تطوير المبادرة للطرق البرية التي تربط قارتي آسيا وأوروبا يُمكن أن تُزيد من التجارة البرية وتُقلل من حصة الممرات البحرية في التجارة الدولية وبالتالي تُضعف الدور الذي يؤديه الميناء كحلقة وصل .

إنَّ الطريق البري حسب المبادرة يتضمن إنشاء ستة ممرات اقتصادية (Six Corridors)، حسب ما هو مبين في الشكل رقم (٥)، وهذه الممرات تشمل: الصين-باكستان، والصين-منغوليا -روسيا، والصين-دول شبه الجزيرة الهندية الخمس (تايلند، ماينمار، لاوس، كمبوديا وفيتنام)، والصين-بنغلاديش-الهند-ماينمار، والصين-دول آسيا الوسطى وغرب آسيا، فضلاً عن ممر بري باتجاه أوروبا يُطلق عليه (الجسر البري الأوراسي الجديد)<sup>(٢٧)</sup>.

ويقدم كل ممر فرصاً مختلفة للتجارة والاستثمار، مثلما يعكس كل واحد منها أهمية نسبية مختلفة، مثلاً أن الممر الصيني - الباكستاني يُعد "الأسرع والأكثر فاعلية" من بين مشاريع مبادرة الحزام والطريق، وسيتم استثمار ما يصل إلى (٦٢) مليار دولار أمريكي في هذا الممر، وبحلول نهاية عام ٢٠١٩ تم بالفعل استثمار (١٢,٤) مليار دولار في محطات توليد الطاقة وحدها في هذا الممر، وتأمل الصين إلى تحويل ميناء (جوادار-Gwadar) الباكستاني إلى أكبر ميناء في جنوب آسيا، ما سيتيح لها الحصول على منفذ أرضي مباشر إلى بحر العرب والمحيط الهندي، متجاوزة بذلك مضيق ملقا، الذي يسبب لها بعض المشكلات الجيوسياسية مع الولايات المتحدة فضلاً عن ازدحامه الشديد .

ومن خلال تتبع حجم الاستثمارات الصينية في مبادرة الحزام والطريق، يمكن ملاحظة أن الاستثمار الصيني في البنى التحتية يركز على دول محددة، ليس من ضمنها العراق، ويراد لهذه الدول أن تكون ممرات للتجارة البرية، إذ تشمل المشاريع الرئيسية في جنوب آسيا رفع مستوى روابط النقل في بنغلاديش، وبناء الموانئ ومحطات الطاقة في سريلانكا وباكستان، وتعد باكستان موطناً لأكبر عدد من مشاريع البنية التحتية المدعومة من الصين عبر دول الحزام والطريق، كما تشمل الاستثمارات الضخمة الأخرى المشاريع في منغوليا التي تبلغ قيمتها تقريباً ما يُعادل الناتج المحلي الإجمالي الاسمي للبلاد لعام ٢٠١٧، وهو (٣) بليون دولار أمريكي، و (٥,٢) مليار دولار أمريكي لبناء ثلاثة مطارات في جميع أنحاء كمبوديا<sup>(٢٨)</sup>. وفي آسيا الوسطى، تستثمر الصين ما قيمته (٤,٥) مليار دولار أمريكي في مشروعات الطرق والطاقة وخطوط أنابيب الغاز في فيرغيزستان وحدها، حيث تسعى المبادرة إلى تزويد الدول غير الساحلية في المنطقة، التي يكون متوسط ناتجها المحلي الإجمالي أكثر من نصف نظيراتها بقليل، بإمكانات الوصول إلى الطرق البحرية، وربط أوروبا الشرقية بطرق التجارة البديلة. أحد هذه الطرق هو خط قطار شحن يبلغ طوله (١٢٠٠٠) كيلومتر ويربط الصين بالمملكة المتحدة عبر كازاخستان وبيلاروسيا ضمن ما يسمى بـ(الجسر الأوراسي)، مع إمكانية تقليص أوقات عبور البضائع إلى النصف، وباتت خدمة السكك الحديدية السريعة بين الصين وأوروبا تربط بالفعل عشرات المدن في جميع أنحاء أوروبا وآسيا<sup>(٢٩)</sup>.

وعلى الرغم من انضمام العراق للمبادرة الصينية منذ العام ٢٠١٧، إلا أنه لم يحظى باستثمارات ضخمة في البنى التحتية، ولعل هذا الواقع يؤكد فعلاً الرأي القائل " أن المشاركة في مبادرة الحزام والطريق لا تُعد شرطاً أساسياً للقيام بأعمال ذات صلة مع الصين، كما أن المشاركة ليست ضماناً لمزيد من الأعمال"، بدليل إن مستويات الاستثمار الصيني تختلف بشكل كبير من دولة إلى أخرى حسب الأهمية، إذ جذبت باكستان نحو (٦٠) مليار دولار لمشروعات البنى التحتية، أما الهند فعلى الرغم من كونها من بين أكثر منتقدي مبادرة الحزام والطريق صراحةً، لكنها لا تزال تجتذب بعض الاستثمارات الصينية<sup>(٣٠)</sup>.

إن الميل نحو قياس النمو في التجارة العالمية خلال السنوات المقبلة بربطها بمبادرة الحزام والطريق، نابع، ليس من فقط أن البنى التي تنشئها الصين ستحدد شكل هذه التجارة واتجاهاتها، بل لأن هناك أرجحية عالية أن تمتد المبادرة حتى عام ٢٠٤٩، وهو العام الذي يُصادف الذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية، وأيضاً يُمثل التاريخ المستهدف للرئيس (شي جينبنغ - Xi Jinping) لتأسيس الصين على أنها "متطورة وغنية وقوية"<sup>(٣١)</sup>، على الرغم من الشكوك التي كانت تراود بعض الخبراء من أن يتم إلغاء المبادرة تدريجياً عندما يترك (شي) منصبه في عام ٢٠٢٢، لكن بعد أن تخلص (شي) من حدود الفترة الرئاسية وإستمراره في البقاء لفترة أطول، ما يُعطي المبادرة فترة حياة طويلة قادمة كونها تُمثل رؤيته المتميزة في السياسة الخارجية<sup>(٣٢)</sup>.



### ثالثاً: مستقبل الأهمية المكانية لميناء الفاو الكبير في ظل متغيرات التجارة العالمية

إن الأهمية المكانية لميناء الفاو الكبير، مثلما تتوقف على عوامل داخلية مرتبطة بسرعة إنجازهِ وربطهِ بمشروع القناة الجافة فضلاً عن توافر الإدارة الحديثة والعناصر اللوجستية التي تضمن تشغيله بطاقته القصوى وبكفاءة مثلما سبقَت الإشارة، كذلك تعتمد هذه الأهمية إلى حد كبير على العوامل الخارجية، والمشكلة إنَّ هذه العوامل لا يمكن السيطرة على تطورها على عكس العوامل الداخلية التي يُمكن في أحيان كثيرة ضبطها والتحكم بها.

صحيح أن التجارة العالمية، لا سيما البحرية منها تملك فرصاً كبيرة لأن تنمو في السنوات القادمة لا سيما بين أوروبا وشرق آسيا مثلما أوضحنا، وهو ما يعطي فرصاً عالية لحفلات الوصل والربط البحري لأن تؤدي دوراً مهماً في هذه التجارة، إلا إن ثمة عوامل خارجية يمكن أن تُلقي بتأثيرها على ميناء الفاو، ولعل أهم التحديات التي يواجهها في مجال التجارة البحرية هي تحدي تطوير قناة السويس وتطوير الطرق البرية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتحدي سياسات المناخ، علماً أن هناك عوامل أخرى يُمكن أن يكون لها تأثير شديد على الميناء لكننا لن نتناول دراستها هنا بهدف التركيز على التحدين الذين تم ذكرهما آنفاً. من العوامل الأخرى المهمة ميناء (جبل علي) في الإمارات العربية المتحدة، فهذا الميناء يُعد واحداً من أكثر الموانئ ازدحاماً على مستوى العالم، وحالياً هو أكبر محط بحرية في الشرق الأوسط وأكبر ميناء من صنع الإنسان على مستوى العالم، وتعامل في عام ٢٠١٦ مع (١٤,٨) مليون حاوية، واحتل في العام ٢٠١٧ المركز التاسع على مستوى العالم من بين أكثر الموانئ ازدحاماً<sup>(٣٣)</sup>.

وفي هذا التصور المستقبلي، مثلما أهملنا متعمدين دراسة عوامل مثل التنافسية التجارية التي يفرضها ميناء (جبل علي)، وافترضنا أنَّ المتغيرات الداخلية مُسيطر عليها وحققت المستوى المطلوب من ما يُفترض أن تتوافر عليه من (البيروقراطية المرنة وكفاءة الإدارة وطرق الوصل السريعة وسياسات النقل الآمنة فضلاً عن الاستقرار السياسي)، يفترض هذا التصور أيضاً ثبات النمو الطبيعي للتجارة البحرية كما هو متحقق خلال السنوات الماضية، دون انخفاض باعتبار أن هذا الانخفاض في حال وقوعه سيعني متغير ثالث يُضاف إلى المتغيرات الأخرى التي تؤثر سلباً على الميناء.

#### ١. تحدي تطوير قناة السويس

عندما نفترض إن الميناء سيكون مزاحماً لقناة السويس، فيفترض أولاً معرفة ما تمثله القناة من أهمية على صعيد التجارة العالمية وما تحققه سنوياً من عائدات مالية، إذ تعد القناة شرياناً أساساً للتجارة البحرية وهي أهم ممر مائي يربط بين الشرق والغرب، وفي العام الماضي ٢٠٢٠ اجتازت القناة ما يقارب من (١٩) ألف سفينة مختلفة الأنواع تحمل ما نسبته (١٢%) من حجم التجارة العالمية و(١٠%) من النفط العالمي<sup>(٣٤)</sup>. وتقدر البيانات المأخوذة من قائمة خبراء شركات الشحن (Lloyd's List) حركة المرور



## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

المتجهة غرباً للقناة بنحو (٥,١) بليون دولار يومياً، وحركة المرور المتجهة شرقاً بحوالي (٤,٥) مليار دولار<sup>(٣٥)</sup>، بمعنى أن قيمة التجارة البحرية التي تعبر قناة السويس يومياً تقترب من (١٠) بليون دولار. وفي العام ٢٠١٤، خططت مصر لإجراء توسعة في القناة، حيث تم رصد أكثر من (٨) بليون دولار لتوسعة القناة، وكان المشروع عبارة عن حفر ممر مائي بطول (٣٥) كيلواً متراً بموازاة ممر القناة الأصلي الذي يبلغ طوله ١٩٠ كيلو متراً، لتخفيف الزحام الناتج عن حركة السفن، وهذا المشروع وضع توقعات طموحة للغاية بخصوص الفائدة التي يمكن ان تجنيها القناة، فحسب تصريح رئيس هيئة القناة حينذاك، الذي قال في عام ٢٠١٤ أنه من المتوقع أن ترتفع عائدات القناة لتبلغ أكثر من (١٣,٢) مليار دولار سنوياً خلال السنوات القادمة<sup>(٣٦)</sup>.

إن مشروع توسعة ممر القناة، الممر الضيق للقناة لا يُمكنها من دعم حركة المرور ذات الاتجاهين ما يجعل السفينة تستغرق (١٦) ساعة لعبور القناة من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط وبالعكس، كان يهدف إلى زيادة جاذبية وتنافسية القناة من خلال إضافة ميزات جديدة للممر المائي تتمثل في: مضاعفة استيعاب القناة لقدرة العبور، من خلال توفير ممر لعدد كبير من السفن التجارية (السفن الكبيرة ذات الغاطس ٦٦ قدماً)، والسفن ذات الأبعاد القياسية الجديدة، وناقلات النفط العملاقة التي لم تكن قادرة على العبور سابقاً بسبب عمق القناة الحالي، لذلك يستخدمون طريق رأس الرجاء الصالح كبديل لقناة السويس، وإنّ حوالي (٨٠٪) من هذه السفن هي ناقلات نفط عملاقة، الأمر الذي من شأنه أن يضاعف حصيلة الإيرادات إذا مرت عبر قناة السويس، فضلاً عن زيادة متوسط عدد مرات العبور اليومية، والتقليل من وقت عبور القناة من (١٦) إلى (١١) ساعة، كذلك استهدف المشروع تقليص فترة انتظار السفن العابرة للقناة والتي تقدر بـ(١٨) ساعة، بسبب عدم قدرة القناة على قبول حركة المرور في اتجاهين<sup>(٣٧)</sup>.

أيضاً، أحد أوجه المنافسة التي تفرضها القناة هو مشاريع التوسعة القادمة التي من المتوقع أن تبلغ كلفتها بحدود (١٠) بليون دولار، فبعد حادثة السفينة العملاقة (Ever Given) التي جنحت أثناء مرورها بالممر المائي ما سبب إغلاق القناة لمدة ستة أيام في شهر آذار ٢٠٢١، تسارعت خطط الحكومة المصرية لإجراء مزيد من التوسعة والتطوير من قبيل تجديد محطات الإرساء الخمس في القناة لتعزيز سلامتها الهيكلية وتجهيزها بشكل أفضل للتعامل مع وزن سفن الحاويات، كما سيتم بناء خمس محطات إرساء أخرى على طول الممر المائي، وبناء ستة عشر قاعدة تجريبية جديدة على طول القناة، بما في ذلك شراء (كراكات) جديدة من بلجيكا هي الأحدث في الشرق الأوسط لمواجهة حالات جنوح السفن وإختصار وقت الإنقاذ<sup>(٣٨)</sup>، وهذا يدل على أن القناة تسعى لزيادة كفاءتها التشغيلية وبما يعكس صورة إيجابية للعملاء.

كما عملت هيئة قناة السويس، كجزء من سياستها في تعزيز موقعها التنافسي على تبني سياسات تسويقية وتسعيرية مرنة للحفاظ على معدلات عبور السفن في القناة وكسب ثقة العملاء، إذ ساهمت هذه

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

السياسات المرنة خلال النصف الأول من عام ٢٠٢١ في استقطاب (٢٥١٩) سفينة، وحسب بيانات الهيئة، إن الحوافز والخصومات الممنوحة أدت أيضاً دوراً بارزاً في تحقيق طفرة كبيرة في زيادة معدلات عبور سفن الغاز الطبيعي المسال وسفن الحاويات وناقلات السيارات وسفن الصب الجاف (السوائب - Bulk) خلال النصف الأول من عام ٢٠٢١، حيث زادت ناقلات الغاز الطبيعي المسال العابرة للقناة بنسبة (٢٤%)، وزادت سفن الحاويات بنسبة (٩,٧%)، في حين زاد عدد ناقلات السيارات خلال تلك الفترة بنسبة (٢٧,٨%)<sup>(٣٩)</sup>.

لكن مع هذا التطوير المستمر للقناة كجزء من خطط مصر لتعزيز الاقتصاد واستعادة مكانتها كمركز تجاري مهم، لم تتحقق العوائد المالية التي كانت في مخيلة المسؤولين المصريين، وعلى الرغم من الزيادة الملحوظة في أعداد السفن العابرة للقناة في الفترة ٢٠١٥-٢٠٢٠، إذ عبرت (٩٠) ألف سفينة مقارنة بعبور (٨٦٦٠٠) سفينة في السنوات الخمس السابقة لعملية التوسعة، ٢٠٠٩ - ٢٠١٤<sup>(٤٠)</sup>، إلا أن العوائد لم ترتفع كثيراً، فعلى حد قول (أسامة ربيع) رئيس هيئة القناة، إن الإيرادات ارتفعت إلى (٢٧,٢) مليار دولار خلال السنوات الخمس الماضية (٢٠١٥-٢٠١٩) مقارنة بالإيرادات المتحققة والتي بلغت (٢٥,٩) مليار دولار في (٢٠١٠-٢٠١٤)<sup>(٤١)</sup>، وهذا يعني إن معدل الإيرادات السنوي بعد توسعة القناة أصبح (٥,٤٤) بليون دولار فيما كان سابقاً (٥,١٨) بليون دولار، وأن أعلى إيراد حققته بعد افتتاح التوسعة كان خلال السنة المالية ٢٠٢٠-٢٠٢١، والتي تبدأ من شهر تموز لغاية شهر حزيران، إذ سجلت القناة أعلى إيراد في تاريخها بلغ (٥,٨٤) مليار دولار<sup>(٤٢)</sup>.

إن هذه البيانات تلقي الضوء على حقيقة أنه على الرغم من أن النقل البحري لا يجد له منافسة كبيرة حالياً من الوسائل الأخرى بسبب سهولة استخدام البحار دون عوائق طبيعية، وإمكانات السفن العملاقة على حمل ما يقارب الـ (٢٠) ألف حاوية إلا أن هذا لا يعني أنه يمكن تحقيق أرباح هائلة للممرات المائية أو لحلقات الربط بين الشرق والغرب، والمشكلة ليست في اتساع القناة بل تكمن أكثر مدى وجود حركة مرور كافية وتجارة بين الشرق والغرب يُمكن أن تلبّي توقعات الإيرادات الطموحة للمشروع، بمعنى آخر، أنه من الصعب مضاعفة عدد عمليات العبور عن طريق حفر ممر جديد لأن عدد عمليات العبور مرتبط بشكل أساسي بالتجارة العالمية، وحتى تتضاعف الأرباح ينبغي مضاعفة التجارة العالمية أولاً.

وحتى عندما أُجرت إدارة هيئة قناة السويس تخفيضاً على رسوم المرور من أجل عدم تشجيع السفن على اتخاذ الطريق البديل حول رأس الرجاء الصالح (Good Hope)، لم يكن لهذا التخفيض تأثير كبير على زيادة الأرباح. فخلال جائحة (Covid-19) وانخفاض أسعار النفط كان الأمر يغري بعض السفن على الدوران حول أفريقيا حتى وإن استغرق الوصول إل أوروبا أيام إضافية من أجل تجنب دفع الرسوم. إن سفينة بحجم (إيفير جيفن - Ever Given) يمكن أن يكلفها العبور بعد التخفيض ٧٠٠ ألف دولار<sup>(٤٣)</sup>. إذ أدى انخفاض أسعار النفط إلى خفض تكلفة طريق الشحن حول جنوب إفريقيا، كما فتح الاحتباس

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الحراري العالمي إمكانية وجود طريق ملاحي عبر البحر المتجمد الشمالي، ما جعل بعض الخبراء يُشكك في قدرة مصر على أن تكسب عوائد كبيرة من القناة<sup>(٤٤)</sup>.

إن ما طُرح أعلاه يبين بوضوح، ليس فقط أن قناة السويس يُمكن أن تكون منافساً للميناء كحلقة وصل بين الشرق والغرب، سيما بالنسبة للسفن العملاقة وناقلات النفط، ويمكن لهذه التنافسية أن تشتت مع توفير القناة لبعض الميزات الإضافية وتخفيض الرسوم، بل الأكثر من ذلك يبين إن الميناء نفسه يُمكن أن يكون تحت ضغط هذه التحولات وأنَّ التوقعات الطموحة للممرات البحرية منها والبرية قد لا تتماشى مع واقع نمو التجارة البحرية، وأن ثمة حد أقصى من العوائد السنوية يمكن أن تحققها هذه الممرات، كذلك وجود أكثر من ممر بين الشرق والغرب، بما في ذلك الطرق البرية بين آسيا وأوروبا، معناه توزع العوائد التي كان يحققها الممر الواحد على جميع هذه الممرات حسب حركة المرور ونوعية السلع والبضائع التي تعبر كل ممر، ومن ثم إن تقدير العوائد المالية لميناء الفاو الكبير سيعتمد على حجم حركة المرور مع الأخذ بنظر الاعتبار ما تحققه قناة السويس سنوياً.

وضمن منظور التفاؤلات الطموحة التي لا تأخذ بنظر الاعتبار احتساب النمو في التجارة وتوقعاتها المستقبلية من أجل بناء تصور سليم للعوائد الممكنة، أنَّ المسؤولين المصريين كانوا يرون في مشروع التوسعة الذي بلغت كلفته أكثر من (8) بليون دولار، بأنه فرصة لزيادة الإيرادات السنوية إلى حوالي (١٣,٥) مليار دولار بحلول عام ٢٠٢٣، وهذا حسب المؤسسات الدولية تفاؤلاً مُفرطاً، إذ اعتبرت وكالة (موديز - Moody's) للتصنيف الائتماني إنَّ الوصول إلى هذا العائد المستهدف يتطلب نمو حاد غير متوقع في التجارة العالمية يبلغ بحدود (١٠%) بين عامي ٢٠١٦ و٢٠٢٣، وأن تزداد أعداد السفن التي تعبر القناة إلى (٩٧) سفينة يومياً، قبل التوسعة كان العدد بحدود (٥٠-٦٠) سفينة<sup>(٤٥)</sup>، وكل هذا يعني أنَّ توقعهم غير واقعي بالنظر إلى أنه في الفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠١٣، نما الشحن البحري العالمي بنسبة (٣٧%) فقط خلال (١٣) عاماً، وأنه حسب إحصاءات صندوق النقد الدولي، بلغ متوسط معدل النمو السنوي لتجارة البضائع العالمية لغاية العام ٢٠١٦ نسبة (٣,٤%)<sup>(٤٦)</sup>، بمعنى أن التوقعات بخصوص الإيرادات العالية لا تحاكي واقع التجارة الدولية ونسبة النمو السنوي فيها، وهذه مسألة ينبغي أخذها بنظر الاعتبار في أي دراسة تستهدف تحقيق تصور للعائدات المتوقعة لميناء الفاو الكبير.

### وسائط النقل البري ضمن مبادرة الحزام والطريق

إن روابط النقل البري بين الاتحاد الأوروبي والصين كانت منعدمة تقريباً قبل عام ٢٠١١، على الرغم من وجود خطوط السكك الحديدية، ولا سيما التي تمر عبر سيبيريا والتي يعود تاريخها إلى قرن من الزمان، لكن حركة الشحن البري من شرق آسيا إلى أوروبا الغربية كانت ضئيلة. وبعد عام ٢٠١١، أخذت روابط النقل البري بين الاتحاد الأوروبي وشرق آسيا بالزيادة، وكان الحافز لخدمات السكك الحديدية هو مطالب من شركات السيارات والإلكترونيات التي تتسق سلاسل القيمة (Value Chains) الأوروبية

الآسيوية، والتي كان الشحن الجوي فيها باهظ التكلفة والشحن البحري بطيئاً للغاية مع مواعيد وصول غير دقيقة.

في السنوات الأخيرة، أصبحت هناك زيادة ملحوظة في الاستثمار في خدمات السكك الحديدية ما جعل الرحلات أكثر تواتراً وانتظاماً، وظهرت خدمات جديدة (مثل حمولات الحاويات الجزئية، الحاويات المبردة، والوصلات متعددة الوسائط) مع ازدياد في عدد الوجهات، وهو ما أدى إلى زيادة في أعداد المدن التي تقدم خدمات الشحن بشكل سريع، وحتى حزيران ٢٠١٧، كانت القطارات الصينية ( China Railway Express) تربط (٣٧) مدينة في الصين مع وجهات تجارية في (١١) دولة من دول الاتحاد الأوروبي، ما انعكس على تضاعف عدد الرحلات على طول الجسر البري التي أخذت تتضاعف كل عام بشكل مضطرب، ويمكن الاطلاع على الشكل رقم (6) الذي يبين الزيادة في عدد الرحلات التجارية بالسكك الحديدية بين الصين وأوروبا للفترة ٢٠١١ - ٢٠١٨ (٤٧).

من خلال الشكل المذكور آنفاً، يمكن ملاحظة حجم الفارق الكبير في عدد الرحلات التجارية التي كانت بحدود (١٧) رحلة في عام ٢٠١١، وبين ما وصلت إليه عام ٢٠١٨ عندما بلغت (٦٣٦٣) رحلة، ولعل هذا يُدلل بشكل حاسم على تصاعد أهمية النقل البري بسبب أنّ العملاء المحتملين باتوا على استعداد لتحمل تكاليف الشحن البري رغم أنّها أعلى من كلفة الشحن البحري، لكنها تُحقق نقل أسرع وأكثر موثوقية وأرخص بكثير من كلفة الشحن الجوي، وهو ما يعني أن الشحن البري عبر السكك الحديدية كوسيلة بات خياراً مثالياً للموردين الذين لا يترددون في تفضيله بالنسبة للبضائع الحساسة للوقت، فهو يحقق سرعة في التسليم أكثر من النقل البحري ومن حيث الكلفة هو أرخص من النقل الجوي، ويمكن الاطلاع على الجدول رقم (٣) والذي ورد في الأساس في دراسة صدرت عام ٢٠١٨، حيث أجرت مقارنة بين تكاليف النقل بمختلف الوسائط بين مدن أوروبية وصينية (٤٨).

قد تبدو هذه الأرقام بخصوص تكاليف النقل عبر السكك الحديدية مشجعة لكثير من العملاء ممن يفضلون التسليم السريع للسلع، وهذا أدى بدوره إلى نمو حركة تجارة الحاويات على طول الجسر البري الأوراسي (الصين - كازاخستان - بيلاروسيا) من (46.000) حاوية (TEUs) في عام ٢٠١٥ إلى (546.900) في عام ٢٠٢٠، لكن هذه الأرقام تبدو صغيرة مقارنة بالشحن البحري، حيث يمكن لسفينة واحدة حمل (٢٠٠٠٠) حاوية مكافئة، ما يعني أن ما يتم نقله عن طريق السكك الحديدية أقل من (٥%) من قيمة جميع الشحنات بين أوروبا وآسيا (٤٩). ومع ذلك، فإن السكك الحديدية توفر قيمة استراتيجية، إذ يُفضل استخدامها للبضائع ذات القيمة الأعلى والأكثر كثافة من الناحية التقنية من البضائع السائبة المنقولة عن طريق البحر.

وبشكل عام، بما أنّ السكك الحديدية تقدم خدمة تنافسية من حيث الموثوقية، فهي أسرع من البحر وأرخص من الجو، من الممكن أن يزداد الإقبال عليها في السنوات القادمة مع استمرار التقدم في آليات

النقل وتكنولوجيا الإدارة. على سبيل المثال، كانت المهل الزمنية لهذا الطريق طويلة نوعاً ما في عام ١٩٧٠، إذ كانت الرحلة التجارية من فنلندا إلى اليابان تستغرق قرابة الشهرين، لكن مع الاستثمارات في تشييد خطوط حديثة واعتماد مناهج الإدارة الجديدة (سلاسل الكتل الأسبوعية المجدولة في كلا الاتجاهين) والخبرة المكتسبة، أدت إلى تناقص المهل الزمنية بين فنلندا واليابان إلى (١٨-١٩) يوم<sup>(٥٠)</sup>، وحسب ما تُشير إليه بعض الدراسات التي أخذت بنظر الاعتبار تنامي الاستثمار في الإمكانيات طويلة المدى لوسائل النقل بالسكك الحديدية بين أوروبا والصين، هناك احتمال أن يصل حجم النقل البري في عام ٢٠٤٠ إلى (٣) ملايين حاوية مكافئة سنوياً<sup>(٥١)</sup>، مقارنة بـ(٥٤٦) ألف حاوية تم نقلها عبر السكك في العام ٢٠٢٠. ومن المتوقع أن يحقق الاستثمار في النقل البري، تسهيل لحركة التجارة وما يترتب عليه من انخفاض كبير في أوقات التسليم، ما يؤدي إلى انخفاض ملموس في تكاليف التجارة وزيادة نمو الصادرات وتنويع الإنتاج، على سبيل المثال، ستقدم مبادرة الحزام والطريق منتجات قابلة للتلف أو سلعاً حساسة للوقت في الوقت المحدد<sup>(٥٢)</sup>، وهو ما سيعني تفضيل النقل البري باعتباره أسرع من النقل البحري. كذلك يُمكن للشحن بالسكك الحديدية للرحلات التجارية البعيدة إلى أوروبا، أن يكون مقبولاً اقتصادياً للبضائع السائبة ذات القيمة العالية ومنخفضة الحجم، مثل الهواتف الذكية وشرائح الكمبيوتر والعناصر المماثلة، خاصة عندما يكون لديهم متطلبات زمنية محددة. وعلى الرغم من إن قطارات البضائع "العادية" التي تعمل الآن من المملكة المتحدة إلى الصين تُعد باهظة الثمن، يمكن لكل منها حمل حوالي (١٠٠) حاوية (TEUS)، بينما تستطيع سفينة عملاقة أن تستوعب (١٩٠٠٠) حاوية، لكن الشحن من أوروبا إلى الصين في غضون (١٥ إلى ٢٠) يوماً يُمثل مكسباً تجارياً حقيقياً في بعض الحالات، وبمجرد بناء روابط جديدة، ومواءمة الشبكات، قد يكتسب هذا المسار قدراً من الأهمية<sup>(٥٣)</sup>.

### المنافسة الجغرافية من قبل تركيا وإشكالية النقل (البحري - البري - البحري):

أحدى المعوقات التي يُمكن أن يواجهها ميناء الفاو الكبير تتمثل في التأخير والإزعاج الناشئ عن تفرغ الحاويات في الميناء ونقلها برياً للوصول إلى ميناء آخر ليتم شحنها بحرياً مرة ثانية، وسبق للموردين والعملاء ان اختبروا هكذا معوقات لوجستية، على سبيل المثال، بدءاً من عام ١٩٩٣، شجع الاتحاد الأوروبي الطريق البري الذي يُطلق عليه (TRACECA)، والذي يمر عبر آسيا الوسطى قاطعاً بحر قزوين وصولاً إلى باكوا، ومن ثم النقل بالسكك الحديدية مرة أخرى عبر أذربيجان وجورجيا إلى البحر الأسود ليتم الشحن بحرياً إلى أوروبا. لكن على الرغم من الدعم الذي قدمته أذربيجان وكازاخستان لإنجاح هذا الخط، إلا أنه اجتذب القليل من الشحن بين الصين والاتحاد الأوروبي بسبب إزعاج نقل الحاويات والتغييرات في أسلوب النقل (السكك الحديدية - البحر - السكك الحديدية - البحر - السكك الحديدية)، والتغيير المرهق في عمليات القياس على الحدود، كل هذه العوامل جعلت من مسار (TRACECA) غير جذاب للموردين من الناحية التجارية<sup>(٥٤)</sup>.

لكن على ما يبدو أن الدول تعمل على حل هذه المعضلة من أجل إنجاح مشاريعها الخاصة بالنقل السككي، فقبل سنوات قليلة، عملت تركيا، التي انضمت لمبادرة الحزام والطريق، على تطوير هذا الخط السككي بالتعاون مع الصين للإفادة من مميزاته، ومن أجل أن تطرح موقعها الجغرافي كحلقة وصل رئيسة بين آسيا وأوروبا، باعتبار أن تركيا دولة مجاورة لأوروبا فضلاً عن امتلاكها لحدود مع دول آسيا الوسطى، لذا بات طموحها هو أن تجعل من هذه الكتلة الأرضية لبلادها الرابط الأكبر بين آسيا وأوروبا. أنظر الشكل رقم (٧) (٥٥).

على هذا الأساس، تم تصميم ما بات يعرف بالممر الأوسط (Middle Corridor) لتوفير بديل للطريق الشمالي (الجسر البري الأوراسي)، الذي ينطلق من الصين باتجاه كازاخستان وروسيا وبيلاروسيا، لدخول أوروبا على الحدود مع بولندا. إذ يمتد الممر الأوسط من الصين إلى كازاخستان وأذربيجان وجورجيا إلى تركيا، مما يوفر بوابة أخرى إلى أوروبا عبر البحر الأسود، وتم افتتاح خط سكة حديد (باكو - تبليسي - كارس) في العام ٢٠١٧، باعتباره أقصر طريق سكة حديد بين أوروبا وآسيا مما وفر الرابط المفقود على الطريق مع السماح بالمرونة وتجاوز روسيا إذا لزم الأمر. ويبدو أن الصين تُعطي لهذا الطريق المؤدي إلى تركيا وأوروبا أهمية باعتباره طريق إمداد بديل يجنبها الوقوع تحت الضغط الروسي ويتيح لها الوصول إلى الاتحاد الأوروبي وتركيا والقوقاز، وكذلك استقبال شحنات التصدير الإقليمية المتجهة إلى الصين (٥٦).

وعلى ما يبدو، أخذ هذا الممر الأوسط بامتلاك بعض الجاذبية التجارية، ففي أواخر عام ٢٠١٥، استغرق قطار البضائع (١٥) يوماً فقط للسفر من كوريا الجنوبية إلى إسطنبول عبر الصين وكازاخستان وأذربيجان وجورجيا، وقتاً أقل بكثير من الرحلة البحرية، ما جعل المطورين للممر يأملون في أن ترتفع توقعات الشحن التجاري في الامد القريب إلى نقل حجم سنوي أولي يبلغ (٦,٥) مليون طن و(١) مليون مسافر، وصولاً إلى الهدف طويل الأجل وهو (١٧) مليون طن و(٣) ملايين مسافر (٥٧).

وجاذبية هذا المشروع، أنه لا يربط بين ثلاث دول فحسب، بل يربط أيضاً المملكة المتحدة وفرنسا وبلجيكا وألمانيا والنمسا والمجر وصربيا وبلغاريا وتركيا وجورجيا وأذربيجان وكازاخستان وتركمانستان والصين (٥٨)، فضلاً عن ذلك سيكون هذا الممر متصلاً بممر النقل بين الشمال والجنوب، والذي يربط الهند بحرياً بميناء (بندر عباس) الإيراني ليمتد عبر سكك الحديد على طول الأراضي الإيرانية شمالاً باتجاه القوقاز وروسيا وشبكة السكك الحديدية الضخمة الخاصة بهم متجاوزاً العراق، إذ تسعى سكك الحديد الإيرانية إلى أن تكون حلقة وصل ما بين الجنوب والشمال من خلال ربط خطوطها مع روسيا، وربما تكون هذه الصلة بين الممر الأوسط لتركيا وممر النقل بين الشمال والجنوب ذات أهمية تجارية كبيرة (٥٩).

إن مثل هكذا منافسة تطرحها مشاريع النقل البرية في آسيا الوسطى وتطوير تركيا لأقصر طريق سكة حديد بين آسيا وأوروبا وتقديم نفسها باعتبارها أهم حلقة وصل جغرافية بين الشرق والغرب ناهيك عن



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الإدارة اللوجستية المرنة التي تمكنها من تسهيل تغيير عمليات النقل بين البر والبحر، يُمكن أن تمثل تحدياً للميناء في حال عدم قدرة الأخير على تطوير سياسات تجعله مفضلاً لدى الناقلين وشركات الشحن.

### تحدي سياسات المناخ والطاقة النظيفة

ثمة عامل آخر قد يدفع نحو مزيد من الاستثمار والتفضيل للطرق البرية، ألا وهو حماية المناخ، إذ تبدو وسائل النقل البري أكثر صديقة للبيئة مقارنة بباقي الوسائل. على سبيل المثال، إنَّ الشحن الجوي لحمولة من مدينة (تشنغدو) الصينية إلى أوروبا الغربية، يُنتج حوالي (٥٤) طناً من ثاني أكسيد الكربون، ويُنتج الشحن لذات الحمولة عن طريق البحر (٣,٣) طن، بينما يُنتج الشحن بالسكك الحديدية عبر الجسر البري (٢,٨) طناً<sup>(٦٠)</sup>، ولهذا يُمثل الشحن البحري حوالي (٣%) من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية، وينتج تقريباً نفس الكمية التي تنتجها ألمانيا أو البرازيل سنوياً، ولا يتم تغطية انبعاثات الشحن بموجب اتفاقية باريس للمناخ لأنه لا يمكن أن تُنسب إلى أي دولة بمفردها<sup>(٦١)</sup>.

وفي العام ٢٠١٨، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وهي وكالة تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن رصد الآثار البيئية للسفن، أهدافاً طموحة لتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري (GHG) من الشحن البحري، وحسب خطة المنظمة البحرية الدولية من السفن، ينبغي على شركات الشحن خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلى النصف بحلول عام ٢٠٥٠<sup>(٦٢)</sup>.

ويبدو أنَّ الميل نحو حماية المناخ واستخدام الطاقة النظيفة بات واضحاً في توجهات الكثير من الدول، بضمن ذلك الصين التي أخذت تزيد من استثماراتها في مشاريع الطاقة المتجددة والنظيفة ضمن خطط مبادرة الحزام والطريق، بحيث استحوذت الطاقة المتجددة لأول مرة على الجزء الأكبر من مشاريع الطاقة، إذ تم تخصيص حوالي (١١) مليار دولار من إجمالي استثمارات الصين في البنية التحتية للطاقة في عام ٢٠٢٠ والبالغة (٢٠) مليار دولار، لطاقة الرياح والطاقة الشمسية والطاقة الكهرومائية<sup>(٦٣)</sup>، كما تعهد الرئيس الصيني (شي جين بينغ) بضمان وصول انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الصين إلى ذروتها قبل عام ٢٠٣٠، والوصول إلى انبعاثات صافية صفرية بحلول عام ٢٠٦٠<sup>(٦٤)</sup>، ما يعني أنه يُمكن لبكين أن تؤدي دوراً كبيراً في تحقيق أهداف اتفاقية باريس للمناخ.

### الخاتمة:

إن الانتهاء من بناء ميناء الفاو الكبير وربطه بشبكة سكك حديد تصله بأوروبا لا يُعد ضماناً كافية لاستمرارية الأهمية الاستراتيجية لموقعه الجغرافي، لأنَّ ثمة عوامل خارجية يُمكن لها أن تُضعف من دوره وتأثيره في التجارة العالمية. صحيح أن التوقعات تشير إلى أن التجارة البحرية ستبقى تستحوذ على نسبة عالية من مجموع التجارة العالمية، بحدود (٨٠%)، وإنَّ الحصة الأكبر من هذه التجارة سيتم تداولها بين قارتي أوروبا وآسيا سيما مع استمرار هذه الأخيرة بالاستحواذ على الحصة الأكبر من مجموع الصادرات



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

السلعية العالمية، إلا أن هذه التوقعات مثلما تطرح إمكانية إفادة الميناء من هذه التجارة باعتباره حلقة وصل بين الشرق والغرب، تطرح في ذات الوقت احتمالات ذات أرجحية عالية لأن يتم تطوير وسائل نقل برية بعيداً عن العراق يُراد لها أن تختصر المسافات أكثر بين الصين وأوروبا، ولاسيما أن هناك استثمارات مستمرة في إطار مبادرة الحزام والطريق تستهدف تطوير البنى التحتية وسكك الحديد في دول وسط آسيا من أجل استخدامها بطاقتها القصوى في تحقيق تبادل تجاري أسرع وأكثر موثوقية في الوقت الذي يعاني فيه العراق من تهالك البنى التحتية الخاصة بشبكة سكك الحديد.

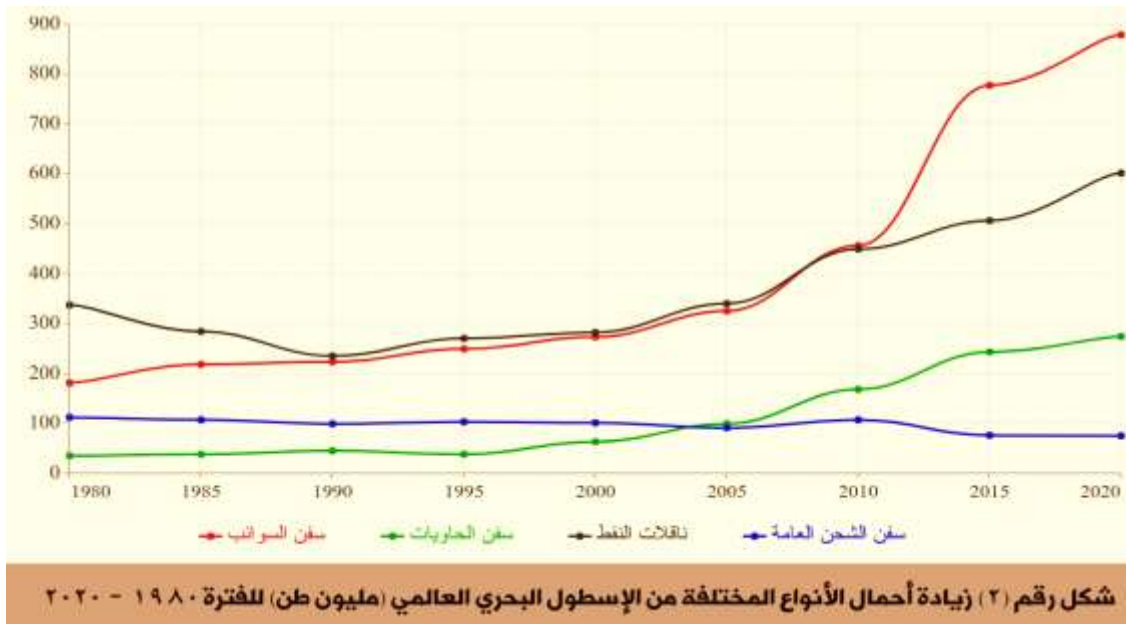
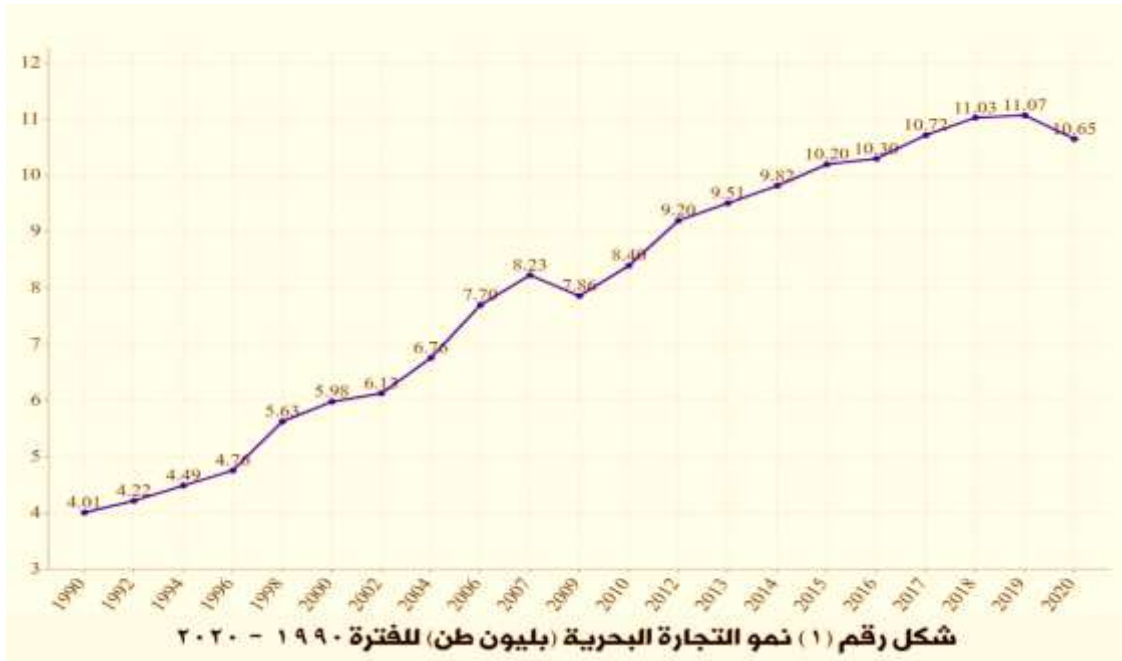
أيضاً، ما يشكل تحدياً جدياً للميناء، استمرار الموقع المميز لقناة السويس كأهم ممر مائي بين آسيا وأوروبا وما يُمكن أن يفرضه ذلك من تنافسية شديدة مع الميناء، إذ إن هناك سلعاً جافة تحتاج إلى أن يتم نقلها مباشرة إلى وجهتها دون الاضطرار إلى تغيير وسائل النقل وهذا يجعل من قناة السويس باعتبارها الخيار المفضل في النقل حتى وإن استغرق الأمر أيام إضافية، ولعل ما يزيد من أهميتها، أنّ البيانات الدولية بخصوص التجارة تشير إلى تصاعد حصة هذه السلع الجافة (Bulk) من مجموع تجارة السلع عالمياً .

بشكل عام، أهمية الميناء ستتوقف على تقديرات الموردين وشركات الشحن في احتساب الكلفة والوقت اللازم للنقل في حال استخدام الميناء، صحيح أن النقل البحري هو أرخص مقارنة بالنقل البري إلا أنه يتطلب وقتاً أطول، إن عمليات من قبيل احتساب كلفة الشحن البحري من شرق آسيا وصولاً إلى الميناء ومن ثم تفريغ البضائع ليتم نقلها عبر سكك الحديد أو الطرق البرية وصولاً إلى ميناء آخر ليتم تحميلها إلى السفينة مرة ثانية، كل هذه العمليات مع ما تتطلبه من وقت وتكلفة ستكون حاضرة في أذهان شركات صناعة الشحن مع مقارنتها بالتكلفة والوقت في حال اعتماد خيارات أخرى مثل النقل برياً بشكل كامل عبر آسيا أو النقل بحرياً عبر قناة السويس، وبالتالي يكون القرار المثالي بالنسبة لهم ما يُحقق أفضل أداء للعملاء والمستهلكين.

بالتأكيد إن عوامل متعددة مثل هذه يمكن أن تكبح من عمل الميناء، ستفرض ضغوطاً على الحكومة العراقية من أجل تطوير وسائل نقل أسرع وأكثر أمناً وموثوقية وتوظيف بيروقراطية مرنة من أجل زيادة جاذبية الميناء وتنافسيته مع الخيارات الأخرى.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

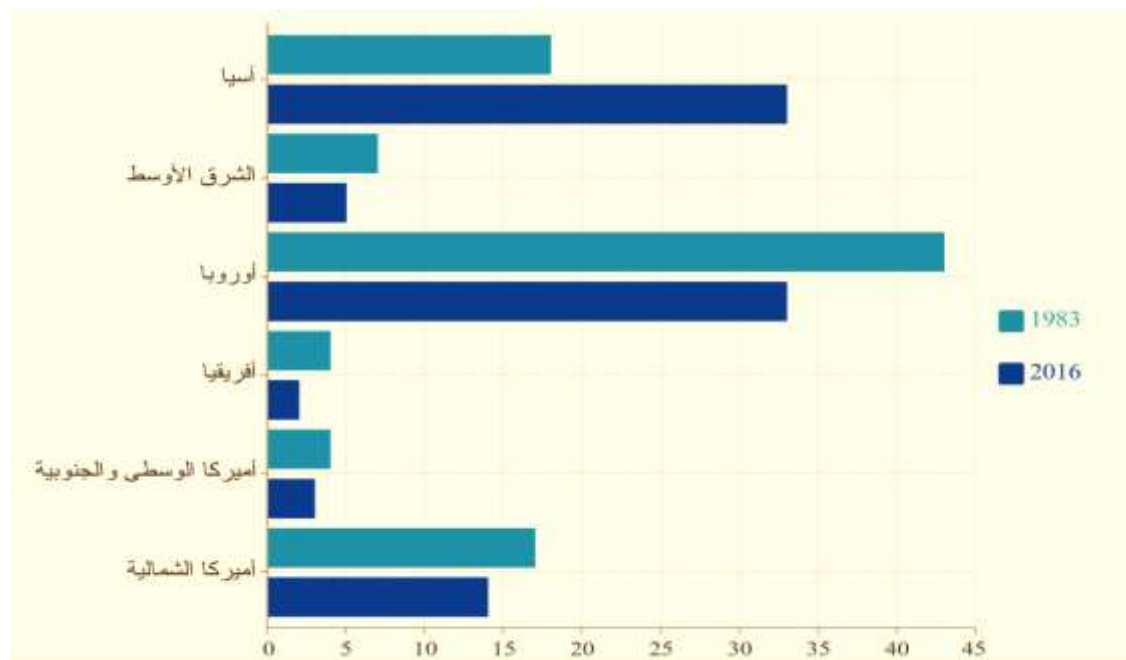
### ملحق (١): الأشكال والجداول



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

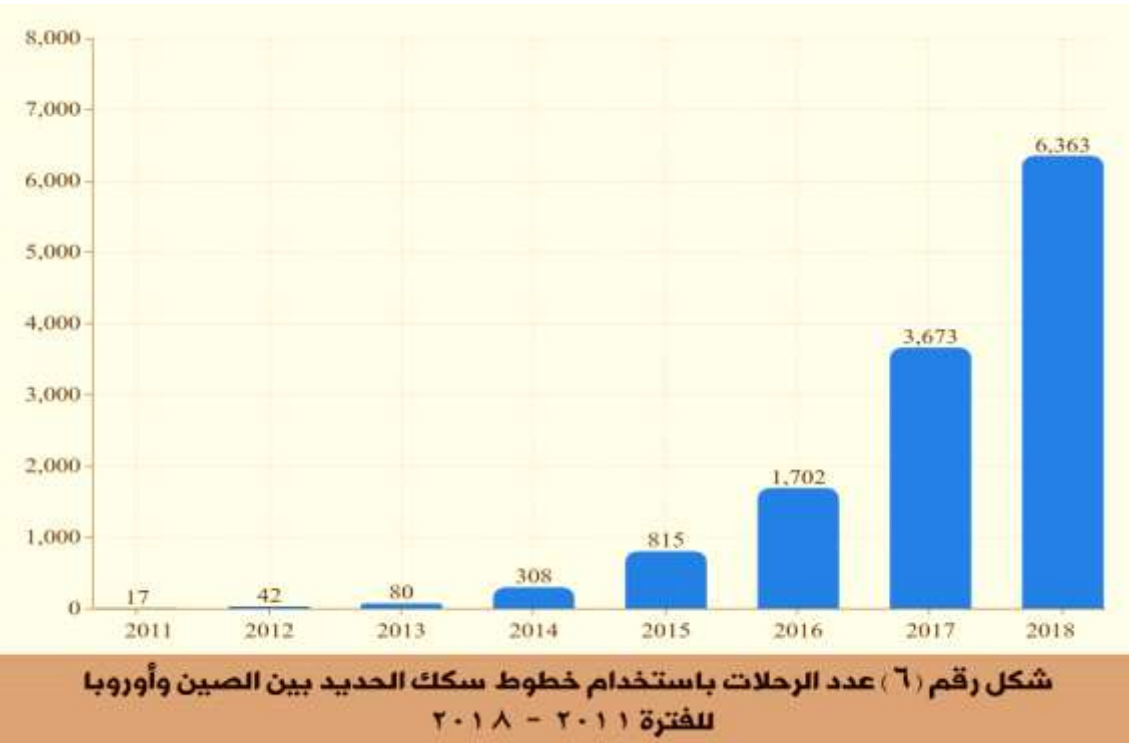


شكل رقم (٣) نمو انتاجية الموانئ من تجارة الحاويات بملايين الأطنان المكافئة لوحدة قياس الحاوية



شكل رقم (٤) حصة قارتي آسيا وأوروبا من الصادرات السلعية العالمية في عامي ١٩٨٣ و ٢٠١٦

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



ت	إسم الميناء	الدولة	الإنتاجية (مليون طن) مكافئ لـ (TEUs)
١	شنغهاي (Shanghai)	الصين	43.5
٢	سنغافورا (Singapore)	سنغافورا	36.87
٣	نينغبو تشوشان (Ningbo - Zhoushan)	الصين	28.72
٤	شينجن (Shenzhen)	الصين	26.55
٥	جوانزو (Guangzhou)	الصين	23.51
٦	تشنغداو (Qingdao)	الصين	22.01
٧	بوسان (Busan)	كوريا الجنوبية	21.82
٨	تيانجين (Tianjin)	الصين	18.35
٩	هونج كونج (Hong Kong)	الصين	17.97
١٠	روتردام (Rotterdam)	هولندا	14.35

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جدول رقم (١) الموانئ الأولى على مستوى العالم من حيث الإنتاجية لعام ٢٠٢٠

العام	تجارة الحاويات عالمياً	من شرق آسيا إلى أوروبا	من أوروبا إلى شرق آسيا	مجموع الحاويات بين شرق آسيا وأوروبا	نسبة آسيا - أوروبا من المجموع عالمياً
١٩٩٥	١٥,٣	٢,٤	٢,٠	٤,٤	% ٢٨,٧
٢٠٠٠	٢٢,٤	٤,٧	٢,٥	٧,٢	% ٣٢,١
٢٠٠٥	٣٥,٨	٩,٣	٤,٤	١٣,٧	% ٣٨,٢
٢٠١٠	٤٣,٧	١٣,٣	٥,٧	١٩,٠	% ٤٣,٤
٢٠١٥	٥٢,٦	١٥,٠	٦,٤	٢١,٤	% ٤٠,٦
٢٠١٨	٦٠,٧	١٧,٤	٧,٠	٢٤,٤	% ٤٠,١٩

جدول رقم (٢) تجارة الحاويات بين آسيا وأوروبا للفترة ١٩٩٥ - ٢٠١٨

وسيلة النقل	شنغهاي - جيندنيا *		شنغزو - وارشو		شنغهاي - روتردام	
	الوقت باليوم	الكلفة	الوقت باليوم	الكلفة	الوقت باليوم	الكلفة
الشحن الجوي	٩ - ٥	٣٧,٠٠٠	٩ - ٥	٣٧,٠٠٠	٩ - ٥	٣٧,٠٠٠
سكك الحديد	١٩	٤,٥٠٠	١٥	٥,٠٠٠	١٨	٥,٠٠٠
النقل البحري	٤٢ - ٣٧	٢,٦٠٠	٥٠ - ٤٣	٤,٥٠٠	٣٧ - ٢٧	٢,٢٠٠

جدول رقم (٣) مقارنة لتكاليف الشحن بمختلف الوسائط لكل حاوية بالدولار الأمريكي

### الهوامش:

1 - Review of Maritime Transport 2021, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), United Nations Publications, New York, 2021, At: <https://bit.ly/3llvkKi>

٢ - حسب إحصاءات البنك الدولي بلغ الناتج الإجمالي العالمي للأعوام (٢٠٠٠، ٢٠٠٥، ٢٠١٠، ٢٠١٥، ٢٠٢٠) ما مقداره ؛ (٣٣,٧٠٤)، (٤٧,٥٧١)، (٦٦,١٦٥)، (٧٥,٠٢٧)، (٨٤,٥٧٨) تريليون دولار لكل عام من الأعوام على التوالي، وكانت نسبة إسهام تجارة السلع (Merchandise Trade) في تكوين هذا الناتج للأعوام أعلاه متفاوتة تتراوح ما بين (٣٣-٥٠%)، وبالتالي إنَّ القيمة الإجمالية للتجارة البحرية من مجموع التجارة العالمية ليست ثابتة وتتراوح ما بين (٦٠ - ٧٠%)، للمزيد يمكن الرجوع إلى هذه الإحصاءات:

The World Bank, At:

- <https://bit.ly/3I8BkPY>

- <https://bit.ly/3d5tY1r>

\* تقع مدينة (Gdynia) في بولندا وهي عبارة عن ميناء يُطل على بحر البلطيق، أما مدينة (Chengdu) فهي عاصمة إقليم (شيشوان) في جنوب غربي الصين.



3- Shipping Fact, Shipping and world trade: driving prosperity, International Chamber of Shipping, At: <https://bit.ly/3lnumgl>

٤- سفن البضائع العامة تكون ذات سطح واحد أو أكثر، ولديها القدرة على حمل مجموعة متنوعة من السلع بأشكال مختلفة مثل الصناديق، والمنصات النقالة، والحاويات، مع إمكانية استيعاب مواد السوائب مثل الحبوب،  
أنظر:

Encyclopedia of Marine and Energy Technology, Wärtsilä, At: <https://bit.ly/3xBy8Yz>

5- Handbook of Statistics, United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD), United Nations Publications, 2020, At: <https://bit.ly/3HGOKTq>

6 - Ibid.

7 - DG Okonjo-Iweala, Trade forecast press conference, World Trade Organization, March 31, 2021, At: <https://bit.ly/3FZmJV5>

8 - Review of Maritime Transport 2020, United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD), United Nations Publications, 2020, At: <https://bit.ly/3cwM38s>

9 - Richard Graham, The ten busiest ports in the world by container traffic, Investment Monitor, September 17, 2021, At: <https://bit.ly/3xB1XZ8>

10 - E-Hand Book of Statistics 2020, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2020, At: <https://bit.ly/3FYaPem>

11 - Ibid.

12- Ibid.

13 - Container Port Traffic (TEU: 20 foot Equivalent Units), The World Bank, At: <https://bit.ly/3G0S6ib>

14 - Decarbonizing Maritime Transport: Pathways to zero-carbon shipping by 2035, OECD International Transport Forum, 2018, P 13, At: <https://bit.ly/3paEAC4>

15 - Zeng Xiangyu and Liu Jiawei, Implications of maritime trade-dependence of India, China and Japan, Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India, Volume 14, Issue 1, 2018, PP 1 – 2.

16 - Review of Maritime Transport ٢٠١٩, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), United Nations Publications, New York, 2020, P 28.

17 - David Henig, Global Trade Today: Five Basic Facts about Global Trade, European Center for International Political Economy (ECIPE), October, 2020, At: <https://bit.ly/3paF2jK>

18 - Explained, the economic ties between Europe and Asia, World Economic Forum, May 14, 2019, At: <https://bit.ly/3pbDISY>

19 - Shipping Fact, Shipping and world trade: Op.cit.

20 - David Henig, Global Trade Today: Five Basic Facts about Global Trade, Op.cit.

21- Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems, Routledge, New York, 2020.

22- Dick Dunmore, Alberto Preti and Clémence Routaboul, The “Belt and Road Initiative”: impacts on TEN-T and on the European transport system, Journal of Shipping and Trade, Volume 4, Issue 10, 2019, P 8.

23- Jacob J. Lew and Gary Roughead, China’s Belt and Road: Implications for the United States, Council on Foreign Relations, Independent Task Force Report No. 79, March 2021.



- 24- What the Belt and Road initiative means for the world, Standard Chartered, October 9, 2018, At: <https://bit.ly/3xnFzIU>
- 25- Man Hung Thomas Chan, The belt and road initiative – the new Silk Road: a research agenda, Journal of Contemporary East Asia Studies, Volume 7. Issue 2, 2018, P 8.
- 26- What the Belt and Road initiative means for the world, Op.cit.
- 27- What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?, The State Council Information Office: The People Republic of China, August 4, 2020, At: <https://bit.ly/3p1dSvw>
- 28- Jonathan E. Hillman, How Big Is China's Belt and Road, Center for Strategic and International Studies, April 8, 2018, At: <https://bit.ly/3p2HkB9>
- 29- What the Belt and Road initiative means for the world, Op.cit.
- 30- Jonathan E. Hillman, How Big Is China's Belt and Road?, Op.cit.
- 31- Graham Allison, What Xi Jinping Wants?, The Atlantic, May 31, 2017, At: <https://bit.ly/3HZFg5R>
- 32- Jonathan E. Hillman, How Big Is China's Belt and Road, Op.cit.
- 33- Becky Harris, 10 Busiest Seaports in the World, ArcBest Freight, September 5, 2017, At: <https://bit.ly/3E4Iluy>
- 34- Why the Suez Canal and other choke-points face growing pressure, The Economist, March 26, 2021, At: <https://econ.st/3EbcsVI>
- 35- Justin Harper, Suez blockage is holding up \$9.6bn of goods a day, BBC News, March 26, 2021, At: <https://bbc.in/3EkChSY>
- 36- Ismael El-Kholy, One year on, are 'new' Suez Canal revenues sinking?, Al-Monitor, August 10, 2016, At: <https://bit.ly/3x7tPnm>
- 37- Ezzat Kenawy, The Economic Impacts of the New Suez Canal, IEMed Mediterranean Yearbook 2016, European Institute of The Mediterranean, At: <https://bit.ly/3xKCLPZ>
- 38- Kamal Tabikha, Inside the ambitious plan to triple Suez Canal income after the 'Ever Given' incident, The National, July 28, 2021, At: <https://bit.ly/3oIQLWm>
- 39- Egypt Today Staff, Suez Canal records highest annual revenues in its history \$5.84B during 2020/21, Egypt Today, July 11, 2021, At: <https://bit.ly/3kXLtoJ>
- 40- Reuters Staff, Egypt's Suez Canal revenues up 4.7% in last 5 years – chairman, Reuters, August 6, 2020, At: <https://reut.rs/3FAQ7Rv>
- 41- Reuters Staff, Egypt's Suez Canal revenues up 4.7% in last 5 years – chairman, Reuters, August 6, 2020, At: <https://reut.rs/3FAQ7Rv>
- 42- Ayman Odeh, With \$5.84 billion, Suez Canal achieves record revenue, Anadolu Agency, July 12, 2021, At: <https://bit.ly/3nA5js2>
- 43- Daily Chart, The jumbo traffic jam on the Suez Canal, The Economist, March 24, 2021, At: <https://econ.st/3D1NyX2>
- 44- Jared Malsin, Egypt Expanded the Suez Canal. It Wasn't Enough, The Wall Street Journal, March 26, 2021, At: <https://on.wsj.com/3CFREnF>
- 45- Heba Saleh, Choppy Waters for Egypt's Suez Canal Expansion, Financial Times, December 22, 2015, At: <https://on.ft.com/3Eap9jx>
- 46- A bigger, better Suez Canal, The Economist, August 8, 2015, At: <https://econ.st/3D9i815>

- 47- Richard Pomfret, The Eurasian land bridge: Implications of linking East Asia and Europe by rail, Research in Globalization, Volume 3, 2021, At: <https://bit.ly/3xuVHC7>
- 48- Jakub Jakóbowski, Konrad Popławski and Marcin Kaczmarski, The Silk Railroad: The EU-China Rail Connections: Background, actors, interests. OSW Studies No.72. Ośrodek Studiów Wschodnich (Centre for Eastern Studies), Warsaw, Poland, February, 2018, P 69.
- 49- Richard Pomfret, The Eurasian land bridge, Op.cit.
- 50- Olli-Pekka Hilmola , Weidong Li and Yulia Panova, Development Status and Future Trends for Eurasian Container Land Bridge Transport, Logistics Journal, Volume 5, Issue 1, March 2021, P 3.
- 51- Dick Dunmore, Alberto Preti and Clémence Routaboul, Op.cit.
- 52- James Villafuerte, Erwin Corong and Juzhong Zhuang, The One Belt, One Road Initiative: Impact on Trade and Growth, 19th Annual Conference on Global Economic Analysis, June 15 -16, 2016, The World Bank, At: <https://bit.ly/3lce2yT>
- 53- Ibid, P 9.
- 54- Yelena Kalyuzhnova and Richard Pomfre, Trade Corridor In The Caspian Region: Present and Future, Asian Development Bank Institute, ADBI Working Paper Series, No. 1266 May 2021, P 3.
- 55- Middle Corridor, Trans Caspian International Transport Route, At: <https://bit.ly/3livr1G>
- 56- Chris Devonshire-Ellis, China's Silk Road Sews Up With Turkey's Middle Corridor Then into Central Asia and The Middle East, The New Silk Road Project, June 19, 2018, At: <https://bit.ly/3o7hm0a>
- 57- Ibid.
- 58- Two years on, Baku-Tbilisi-Kars railway line carries 275,000 tons of freight, Daily Sabah, October 27, 2019, At: <https://bit.ly/312pEhb>
- ٥٩- ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب عبارة عن شبكة مترابطة بطول ٧٢٠٠ كيلومتر من السكك الحديدية والطرق وممرات الشحن المصممة لتسهيل تدفق الشحن بين الهند وإيران وروسيا وأذربيجان، وكذلك دول أوروبا وآسيا الوسطى، وهذا الطريق يعد جزء من تصميم إيران للمشاركة بفاعلية بتجارة طريق الحرير، للمزيد من المعلومات يمكن الرجوع إلى المصدر التالي:
- Silk Road Briefing, Iran – Russia Rail Corridor Direct to Europe, Dezan Shira & Associates, September 12, 2017, At: <https://bit.ly/3lnRpHQ>
- 60- The Road less Travelled: European involvement in China's Belt and Road Initiative, European Union Chamber of Commerce in China, Beijing, 2020, At: <https://bit.ly/3ph132P>
- 61- Naya Olmer, Bryan Comer, Biswajoy Roy and Dan Rutherford, Greenhouse Gas Emissions from Global Shipping 2013 – 2015, International Council on Clean Transportation, 2017, At: <https://bit.ly/3I84i2I>
- 62- Tony Robert Walker, Why decarbonizing marine transportation might not be smooth sailing, The Conversation, May 17, 2019, At: <https://bit.ly/3xFcdQk>
- 63- Christian Shepherd, China pours money into green Belt and Road projects, The Financial Times, January 26, 2021, At: <https://on.ft.com/3r7r1Wx>
- 64- Leslie Hook, China pledges to be 'carbon-neutral' by 2060, The Financial Times, September 22, 2020, At: <https://on.ft.com/3HRr0Mi>

دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق ابعاد التنمية المستدامة  
(الاقتصادي، البيئي، الاجتماعي)

أ.م. د. عبد الرضا ناصر محسن

الجامعة التقنية الجنوبية

الكلية التقنية الادارية بصرة

قسم تقنيات ادارة الاعمال

[dr.abdnaser@stu.edu.iq](mailto:dr.abdnaser@stu.edu.iq)

أ.م. د. عروبة رشيد علي البدران الموسوي

جامعة البصرة - كلية الادارة والاقتصاد

قسم ادارة الاعمال

[orooba.ali@uobasrah.edu.iq](mailto:orooba.ali@uobasrah.edu.iq)

**المستخلص:**

تعتبر التنمية المستدامة تطويراً للموارد بما يتلاءم ويتناسب مع العصر المتقدم، وبما يراعي الموارد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية الممكن اتاحتها مستقبلاً لتحقيق التنمية، إذ ارتبط مفهوم التنمية المستدامة بالمواضيع المتعلقة بتنمية الموارد البيئية ورأس المال البشري، يهدف البحث الى التعرف على دور ميناء الفاو الكبير في مدى تحقيقه ابعاد التنمية المستدامة، وبناءً عليه تم اعداد استمارة استبانة لقياس دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق الهدف المنشود، واختار الباحثان عينة ميسرة للدراسة وزعت عليها استمارة الاستبيان، حيث بلغ العدد النهائي الذي تم تحليله (٢١٦) استبانة من مجموع (٢٤٠) استبانة وتحليل الاستبانة تم استخدام برنامج SPSS V.22 وتوصلت الدراسة إلى العديد من النتائج، كان أهمها وجود أثر ذو دلالة إحصائية عند ( $\alpha \leq 0.05$ ) للبعد البيئي والاجتماعي والاقتصادي لتحقيق التنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير. وخرجت الدراسة الحالية بمجموعة توصيات كان اهمها ضرورة استبدال عناصر الانتاج التقليدية والحد من ندرتها، وذلك من خلال استخدام عناصر التكنولوجيا ومقوماتها الحديثة التي تساعد على المحافظة على الطاقة البشرية والاقتصادية والمالية التي تحفز النمو الاقتصادي للدولة بأكملها.

**الكلمات المفتاحية:** التنمية المستدامة، ميناء الفاو الكبير.

## The role of Al Faw Grand Port in achieving sustainable development dimensions (economic ,environment , social)

### Abstract

Sustainable development is the development of resources in a way that is commensurate with the bygone era, taking into account the available economic, social and environmental resources that can be made available in the future to achieve development. As the concept of sustainable development was linked to topics related to the development of environmental resources and human capital, so this research came to identify the role of the great port of FAO in the extent of its achievement of development and sustainable advantage, and accordingly a questionnaire was prepared to measure the role of the great port of FAO in achieving development and sustainable advantage, The researchers accepted the selection of an easy sample for the study and distributed a questionnaire form to it, where the final number that was analyzed reached (216) questionnaires out of a total of (240) questionnaires, and to analyze the questionnaire the SPSS V.22 program was used. Statistical significance at ( $\alpha \leq 0.05$ ) for the environmental, social and economic dimension to achieve sustainable development in the Greater Faw Port. The current study came out with a set of recommendations, the most important of which was the need to replace the elements of production and reduce their scarcity, through the use of the elements of technology and its modern components that help to preserve the human, economic and financial energy that stimulates the economic growth of the entire country.

**Keywords:** sustainable development, Al Faw Grand Port.

## المأأمة:

لأأ أأفرأ النظرأ إلف عناصر الإأناأ الأألفأفة المأونة للأروة (العمل، والمواء الأولة، ورأس المال) وذلك بإأافة عنصر أأف هو كلفة المأافظة علفها من ألال أأفل سفاة الأأمة المسأأمة، بل ان المأافظة علف هأه الأروة أهم من الإأناأ نفسه أأوصافاً مع الأأوارأ المعاصرة (أأوصافاً العولمة الإأأأأفة والأأأماعفة والأأأأأفة)، مما عزز الإهأام بإأارة واسأألال المواء البفئة والأأأماعفة والأأأأأفة كافة، وهأا أأع بالكأفر من المنظمات الإأأرففة إلف اعأماأ سفاة الأأمة المسأأمة لأأأق والاستأمة والمفزة الأأأأفة وضمان النمو والاستمرار (The Agence Française de Développement, 2017:32)

ونأفر إلف ان مباء الفاء الكبار هو مباء عراقف فف شبه أأرفة الفاء أأوب مأافظة البصرة. بأأأفة المأروع أوالف ٤,٦ ملفار فورو، أفف ان المأافظة علف مسأوى معفن من الأأاء أمر فف بأف الأهمفة، وللمأافظة علف الأأاء واستمرارففة فبب المأافظة علف الأأمة المسأأمة أفف أأع من المواءف المهمة فف الوأأ الأاضر، ولأأ أصبحت الأأة للأأاء المأأمز مأأباف إأأرفاف، إذ أسعف المنظمات إلف الأأمز فف الأأاء والمأافظة علف النمو فف بفئة أأأأفة شأفة (U.S. Department of Education, 2011:20-21). وفكمن أور المنظمات فف أوفر مناأ فعمل علف أأمة أأارأ ومهارأ أأارأها، وفأعم الإأأاع والأأأفر الإأأاعف، فعمل علف أرسفأ بالمأظمة الأأرة الفاعلة علف أأأم المأرففن ورؤساءها، ومأى فاعلفأهم فف أأمة و أأوفر أعضاء الفرفق الالف فعملون أأأ إأرافهم، وأأرفد المنظمات بمؤأراأ عن أأاء و أوضاع العاملفن و مأألاأهم، ففناظر إلف علف أنه مأافس أو مأافر للأعمال (United nations, 2019:3)، وهناك أسلوب أأأع المنظمات لاستأأام المواءعفة والعدالة فف الأأامل مع موظفها بإأأاع مأاففر واقعفة و مأاففر مأأة (United nations, 2020:8).

## مناهأفة الأأاسة :

أأأر الأأاسة من الأأارأ الوصففة، وفف الوأأ نفسه، أأع من الأأارأ الأألففة الأف أأأف إلف الأأرف علف أور مباء الفاء الكبار فف أأأق الأأمة المسأأمة؛ لعمل وصف شامل للبباناأ والمعلومات المسأأمة فف هأه الأأاسة، وأأولها من نوعفة إلف كمة قابلة للأافس، إذ أم إأراء هأه الأأاسة فف مباء الفاء الكبار، وبضوء ذلك فأن هأه الأأاسة أأأر أأاسة مفاأفة أأاء المعلومات الأف أأل علفها البأأ.

## مشألة الأأاسة:

أأأور مشألة الأأاسة فف الأأق من أور مباء الفاء الكبار فف أأأق الأأمة المسأأمة. أفف أأع الأأمة المسأأمة أساساف لمفهوم الأأمة وأأ أم أأفها بما فأأاسب وفألاء مع سفااأ العصر

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الحالي، وذلك بمراعاة الموارد الاقتصادية والبيئية المتاحة والممكن اتاحتها مستقبلا لتحقيق التنمية . ومن هنا جاءت هذه الدراسة لمناقشة قضية التنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير في البصرة العراق.

### أهداف الدراسة:

ومن خلال الاطلاع والبحث في الدراسات السابقة تمحورت أهداف الدراسة في الآتي:

- التعرف على مستوى البعد البيئي في تحقيق التنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير .
- التعرف على مستوى البعد الاجتماعي في تحقيق التنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير .
- التعرف على مستوى البعد الاقتصادي في تحقيق التنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير .

### أهمية الدراسة:

تمثلت أهمية الدراسة بمجموعة من النقاط:

محاولة التعرف على دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة من وجهة نظر العاملين ومن أهم التحديات التي تواجه العاملين والعوامل المفعلة لنجاح تحقيق التنمية المستدامة من وجهة نظر العاملين.

تتبع أهمية هذه الدراسة من إثراء المعرفة النظرية في مجال دراسة البعد الاقتصادي والبيئي والاجتماعي على تحقيق الاستمرارية وتنمية الاقتصاد في ميناء الفاو الكبير .

تسهم هذه الدراسة في التعرف على أهداف جديدة للتنمية المستدامة التي لها تأثير على تطوير الموارد البشرية والاقتصادية والبيئية فيما تقدمه من نتائج وتوصيات يمكن ان تستفيد منها القيادات الإدارية في ميناء الفاو الكبير .

### فرضيات الدراسة :

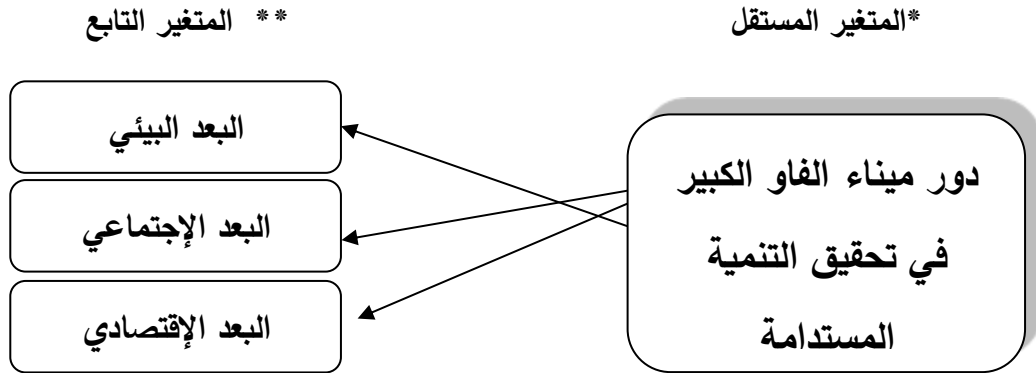
ومن خلال أسئلة الدراسة تم صياغة الفرضيات التالية:

لا يوجد أثر ذو دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha \leq 0,05$ ) للتنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير في تحقيق البعد البيئي.

لا يوجد أثر ذو دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha \leq 0,05$ ) للتنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير في تحقيق البعد الاجتماعي.

لا يوجد أثر ذو دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha \leq 0,05$ ) للتنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير في تحقيق البعد الاقتصادي.

أنموذج الدراسة:



الشكل رقم (١) أنموذج الدراسة من اعداد الباحثان

#### حدود البحث:

تتمثل حدود هذا البحث في الآتي:

**الحدود المكانية:** تم تنفيذ البحث في ميناء الفاو الكبير في العراق

**الحدود الزمانية:** تم تطبيق هذا البحث في شهر نوفمبر ٢٠٢١

**الحدود البشرية:** تم اختيار عينة عشوائية (٢٤٠ موظف ومدير) من العاملين في ميناء الفاو الكبير.

**منهجية البحث:** يعتبر البحث من الدراسات الوصفية، وفي الوقت نفسه، يعد من الدراسات التحليلية التي تهدف إلى التعرف على دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة؛ لعمل وصف شامل للبيانات والمعلومات المستخدمة في هذا البحث، وتحويلها من نوعية إلى كمية قابلة للقياس .

**مصادر جمع البيانات:** ولإعداد هذا البحث، وتحقيق أهدافه، تطلب من الباحثين الرجوع إلى نوعين من مصادر المعلومات هما مصادر ثانوية ومصادر أولية، موضحاً كما يلي:

#### المصادر الثانوية:

اعتمد الباحثان في إعداد هذا البحث على مصادر عديدة من المعلومات والبيانات المتاحة، والتي تم جمعها لأغراض البحث، وذلك من خلال مراجعة الأدبيات والدراسات السابقة، والاطلاع على الكتب والمراجع ذات الصلة بموضوع البحث، والأخذ بعين الاعتبار المواد العلمية والتقارير ذات الصلة بموضوع فيه، والمعلومات المناسبة والمتوفرة بمختلف المواقع الإلكترونية المعتمدة.

#### المصادر الأولية:

قام الباحثان بالاعتماد على البيانات والمعلومات المتاحة في إعداد الاستبانة الخاصة بهذا البحث، وكما أنها غطت كافة الجوانب المتعلقة بها، والتي بُنيت عليها الفرضيات التي تم تناولها في البحث، وقد تم عرضها على مجموعة من المحكمين والخبراء لقياس مستوى الصدق والثبات.



### التعريفات الاصطلاحية والإجرائية لمفاهيم ومتغيرات الدراسة

وفي ما يلي تعريف لمصطلحات الدراسة ومتغيراتها:

**التنمية المستدامة** : هي مجموعة من العوامل والسياسات والإجراءات التي يتم اتخاذها بهدف الانتقال من الموارد الشحة إلى وضع أفضل وذلك باستخدام العناصر التكنولوجية المناسبة للبيئة، مما يحفظ التوازن بين الموارد البيئية والاجتماعية والاقتصادية (Yaqub & Abbas,2019:8).

**البعد البيئي**: هي الاستخدام الأمثل للموارد بهدف حفظها مع مراعاة القدرة المحدودة للبيئة على استيعاب النفايات (Zamora,2019: 3533) .

**البعد الاجتماعي**: هي السياسات والإجراءات والعوامل التي تؤدي إلى تخفيضات نسبة استخدام الموارد الاقتصادية ومستويات استهلاك الطاقة والموارد الطبيعية بهدف المحافظة عليها واستدامتها (United nation,2020:9).

**البعد الإقتصادي** : هي عملية تنمية للموارد البشرية لتحسين مستوى الأداء والطاقة الإنتاجية مع مراعاة الرعاية الصحية والتعليم بهدف صنع أفضل القرارات التنموية (Yaqub & Abbas,2019:8).

**الجانب العملي**:

كما سبق واشرنا إلى إن اداة جمع البيانات في الجانب العملي هي استمارة الاستبانة

حيث تألفت من محورين أساسيين:-

**المحور الأول**: تكون من المتغيرات الديموغرافية الخاصة بعينة البحث (الجنس، وعدد سنوات الخبرة).

**المحور الثاني**: تكون من عبارات تُشير إلى دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة حسب المتغيرات التي تم استعراضها في فرضيات الدراسة ونموذجها الفرضي.

تم استخدام مقياس ليكرت لقياس طول الفترة = (الحد الاعلى للبدل - الحد الادنى) / عدد المستويات (٥-١)

وبذلك تكون المستويات كالآتي.

من ١,٠٠ - ٢,٣٣ منخفضة

من ٢,٣٤ - ٣,٦٧ متوسطة

من ٣,٦٨ - ٥,٠٠ مرتفعة

**عرض وتحليل ومناقشة نتائج بيانات الدراسة الميدانية:-**

**خصائص أفراد مجتمع وعينة الدراسة**

يتألف مجتمع الدراسة من كافة العاملين في ميناء الفاو الكبير، إذ بلغ العدد النهائي لعينة الدراسة بعد توزيع الاستبيانات وفحصها (٢١٦) استبانة، وتُبين الجداول أدناه النتائج التي توصلت إليها الدراسة حول خصائص أفراد عينة الدراسة موضحة كالآتية:

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### متغير الجنس:

تم حساب التكرارات والنسب المئوية للمتغير الديموغرافي (الجنس) كما هو موضح بالجدول أدناه:

الجدول (١): توزيع أفراد العينة تبعاً للمتغير الديموغرافي (الجنس).

المتغير	المستوى	التكرار	النسبة المئوية
الجنس	ذكر	١٧١	٧٩,٢
	أنثى	٤٥	٢٠,٨
	المجموع	٢١٦	100

وتبين من الجدول أعلاه أن أعداد الذكور الذين يقومون بالعمل في ميناء الفاو الكبير بلغت (١٧١) بنسبة (٧٩,٢)، أما الإناث فقد بلغت نسبتهم (٢٠,٨)، وكان عددهم (٤٥).

### متغير الفئة العمرية:

تم حساب التكرارات والنسب المئوية للمتغير الديموغرافي (الفئة العمرية) كما هو موضح بالجدول أدناه:

الجدول (٢): توزيع أفراد العينة تبعاً للمتغير الديموغرافي (الفئة العمرية).

المتغير	المستوى	التكرار	النسبة المئوية
الفئة العمرية	أقل من ٣٠ سنة	44	20.4
	٣٠ سنة - أقل من ٤٠ سنة	145	67.1
	٤٠ سنة - أقل من ٥٠ سنة	27	12.5
	٥٠ سنة فأكثر	0	0
المجموع		216	100

وتبين من الجدول أعلاه أن أعداد الذين تراوحت أعمارهم بين ٣٠ سنة وأقل من ٤٠ سنة بلغت (145) بنسبة (67.1)، بينما من تتراوح أعمارهم بين ٤٠ سنة إلى أقل من ٥٠ سنة بلغت أعدادهم (27) بنسبة (12.5)، وأخيراً بلغت أعداد من تقل أعمارهم عن ٣٠ (44) بنسبة (20.4).

### المؤهل العلمي:

تم حساب التكرارات والنسب المئوية للمتغير الديموغرافي (المستوى التعليمي) كما هو موضح بالجدول أدناه:

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الجدول (٣): توزيع أفراد العينة تبعاً للمتغير الديموغرافي (المستوى التعليمي).

المتغير	المستوى	التكرار	النسبة المئوية
المستوى التعليمي	البكالوريوس	١٢١	٥٦,٠
	أقل من بكالوريوس	٩٥	٤٤,٠
	المجموع	٢١٦	١٠٠

وتبين من الجدول أعلاه أن من يمتلكون مستوى علمي بكالوريوس حصلوا على أكبر عدد حيث بلغت أعدادهم (١٢١) بنسبة (٥٦,٠)، وقد بلغت أعداد من يمتلكون مستوى تعليمي أقل من بكالوريوس (٩٥) بنسبة (٤٤,٠).

### عدد سنوات الخبرة:

تم حساب التكرارات والنسب المئوية للمتغير الديموغرافي (عدد سنوات الخبرة)، وتم توضيح ذلك بالجدول أدناه:

الجدول (٤): توزيع أفراد العينة تبعاً للمتغير الديموغرافي (عدد سنوات الخبرة).

المتغير	المستوى	التكرار	النسبة المئوية
عدد سنوات الخبرة	أقل من ٥ سنوات	٢٩	١٣,٤
	٥ سنوات - أقل من ١٠ سنوات	١٤٣	٦٦,٢
	١٠ سنوات - أقل من ١٥ سنة	٤٢	١٩,٤
	١٥ سنة فأكثر	٢	٠,٩
	المجموع	٢١٦	100

وتبين من الجدول أعلاه أن من يمتلكون خبرة تتراوح بين ٥ سنوات - أقل من ١٠ سنة حصلوا على أكبر عدد حيث بلغت أعدادهم (١٤٣) بنسبة (٦٦,٢)، وقد بلغت أعداد من خبرتهم تتراوح بين ١٠ سنة وأقل من ١٥ سنة (٤٢) بنسبة (١٩,٤)، أما الذين يمتلكون خبرة نقل عن 5 سنوات بلغوا ما نسبته (١٣,٤) بعدد (٢٩)، وأخيراً، الذين يمتلكون خبرة ١٥ سنة فأكثر بلغوا ما نسبته (٠,٩) بعدد (٢) .

عرض ومناقشة نتائج التحليل الإحصائي لمتغيرات الدراسة واختبار فرضياتها :-

- عرض النتائج المتعلقة بالمتغير المستقل دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة واثره في المتغيرات التابعة :

أولاً: عرض ومناقشة النتائج المتعلقة بمحور "البعد البيئي" :

تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن فقرات محور البعد البيئي الجدول في أدناه يوضح ذلك:

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جدول (٥): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للبعد البيئي.

ت	العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
	الاستخدام الرشيد للموارد الناضبة، بمعنى حفظ الأصول الطبيعية.	3.7963	1.05882
	مراعاة القدرة المحدودة للبيئة على استيعاب النفايات.	3.5046	1.19689
	التحديد الدقيق للكمية التي ينبغي استخدامها من كل مورد من الموارد الناضبة.	3.4537	1.41016
	ككل	3.5848	متوسطة

يشير الجدول (٥) إلى أن المتوسطات الحسابية لـ (البعد البيئي) قد جاءت بالمستوى المتوسط وقد جاءت الفقرة التي تنص على " الاستخدام الرشيد للموارد الناضبة، بمعنى حفظ الأصول الطبيعية." في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي (3.7963) بينما جاءت الفقرة التي تنص على "التحديد الدقيق للكمية التي ينبغي استخدامها من كل مورد من الموارد الناضبة" في آخر مستوى بمتوسط حسابي (3.4537). وتشير النتيجة العامة إلى وجود مستوى متوسط من آراء العاملين، حيث بلغ المتوسط الحسابي للمجموع العام (3.5848) مما يدل ذلك على أن استجابات العينة كانت إيجابية ودرجات مرتفعة وأخرى متوسطة موزعة على فقرات هذا المجال. أما قيم الانحراف المعياري فإنها مرتفعة وهذا يشير إلى أن إجابات عينة الدراسة متفاوتة ومتباعدة على هذا المجال إلى حد ما.

### ثانياً: عرض ومناقشة النتائج المتعلقة بمحور "البعد الاجتماعي":

تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن فقرات محور " البعد الاجتماعي"، الجدول الآتي يوضح ذلك:

جدول (٦): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للبعد الاجتماعي .

ت	العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
	تدريب الكادر الجامعي واعدادهم للمساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة.	3.0648	1.32084
	تنقيف العاملين وتوعيتهم بأهداف التنمية المستدامة من خلال عمل ورش تدريبية.	3.4028	1.54913
	دمج أهداف التنمية المستدامة بسياسة العمل ومنهجيته	3.5231	1.27203
	إجراء البحوث والدراسات في مختلف القضايا الاجتماعية لدعم التنمية المستدامة	3.6019	1.06914
	ككل	٣,٣٩٨١٥	متوسطة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يدل الجدول (٦) إلى أن المتوسطات الحسابية للبعد الاجتماعي قد جاءت بالمستوى المتوسط، وقد جاء الفقرة التي تنص على " إجراء البحوث والدراسات في مختلف القضايا الاجتماعية لدعم التنمية المستدامة " في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي (3.6019) بينما جاءت الفقرة التي تنص على " تدريب الكادر الجامعي واعدادهم للمساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة." في المرتبة الأخيرة بمتوسط حسابي (3.0648).

وتشير نتيجة المجموع العام للبعد ككل (٣,٣٩٨١٥) وهذا يؤكد أن استجابات عينة الدراسة كانت إيجابية وبدرجات مرتفعة وأخرى متوسطة موزعة على فقرات هذا المجال، أما قيم الانحراف المعياري فإنها مرتفعة وهذا يشير إلى أن إجابات عينة الدراسة متفاوتة ومتباعدة على هذا المجال إلى حد ما.

### ثالثاً: عرض ومناقشة النتائج المتعلقة بمحور " البعد الاقتصادي "

بالنسبة للبعد الاقتصادي تم استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لإجابات أفراد عينة الدراسة عن الفقرات الخاصة بذلك والجدول (٧) يبين ذلك:

جدول (٧): المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للبعد الاقتصادي .

ت	العبارات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
	تأخذ إدارة الفاو الكبير بعين الاعتبار الاستدامة بشكل أكبر ضمن قراراتها.	3.7500	1.08799
	تأخذ إدارة الفاو الكبير بعين الاعتبار الاستدامة بشكل أكبر ضمن أنشطتها التجارية.	3.5741	1.64078
	يصدر ميناء الفاو الكبير تقارير رسمية تؤكد انتهاجها للاستدامة الاقتصادية.	3.3981	1.32903
	ككل	٣,٥٧٤٠	متوسطة

يدل الجدول (٧) إلى أن المتوسطات الحسابية للبعد الاقتصادي قد جاءت بالمستوى المتوسط، وقد جاءت الفقرة التي تنص على " تأخذ إدارة الفاو الكبير بعين الاعتبار الاستدامة بشكل أكبر ضمن قراراتها." في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي (3.7500) بينما جاءت الفقرة التي تنص على " يصدر ميناء الفاو الكبير تقارير رسمية تؤكد انتهاجها للاستدامة الاقتصادية." في المرتبة الأخيرة بمتوسط حسابي (٣,٣٩٨١).

وقد تبين أن النتيجة العامة للمجموع ككل (٣,٥٧٤٠) وهذا يبين أن استجابات العينة كانت إيجابية وبدرجات مرتفعة وأخرى متوسطة موزعة على فقرات هذا المجال. أما قيم الانحراف المعياري فإنها مرتفعة وهذا يشير إلى أن إجابات عينة الدراسة متفاوتة ومتباعدة على هذا المجال إلى حد ما.

نتائج اختبار فرضيات الدراسة :

يستخدم تحليل الانحدار الخطي المتعدد بهدف قياس أثر المتغير المستقل على متغيرات تابعة، وفيما يلي نتائج الانحدار المتعدد لاختبار الفرضيات:

الجدول (٩): نتائج اختبار one-sample test للفرضيات الثلاث

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.993 <sup>a</sup>	.985	.985	1.31840

يظهر من الجداول أن قيمة (R) كانت نسبته (0.993<sup>a</sup>) وكانت (R Square) بنسبة (0.985). وبلغت قيمة (Adjusted R Square) بنسبة (0.985) والتي تمثل معامل الارتباط للنموذج الكلي، وقيمة (Std. Error of the Estimate) بنسبة (1.31840) التي تمثل نسبة تأثير أو تفسير المتغير المستقل، مما يدل على وجود فعالية ذات دلالة إحصائية عند مستوى الدلالة ( $\alpha \leq 0,05$ ) لدور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة، وبذلك ترفض الفرضيات الرئيسية الأولى والثانية والثالثة للدراسة وتقبل الفرضيات البديلة. وعليه تم اختبار ANOVA كآلاتي:

جدول (١٠): ANOVA

النموذج	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة F	دلالة "F" الإحصائية
Regression	24550.318	3	8183.439	٤٧٠٨,٠١	0.000
Residual	368.497	212	1.738		
Total	24918.815	215			

يظهر من الجداول أن قيمة (F) كانت نسبته (٤٧٠٨,٠١) وكانت (دلالة "F" الإحصائية) بنسبة (0.000). مما يدل على تناسق متغيرات الدراسة والمتمثل في دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة، مما يدل على أن اختبار الفرضيات كان سليماً.

جدول (١١)

نتائج تطبيق معادلة الانحدار المتعدد لدراسة أثر المتغير المستقل على المتغير التابع

Sig	t	Standardize doefficients	Unstandardized Coefficients		المتغير المستقل
		$\beta$	Std. Error	B	
.000	18.139	-	.456	8.279	(Constant)
.000	46.527	.462	.022	1.033	المحور الأول
.000	29.456	.356	.032	.936	المحور الثاني
.000	40.167	.425	.023	.941	المحور الثالث

يظهر من الجدول (١١) أن قيمة معامل التحديد ( $64\%$ )، أي أن  $64\%$  تقريباً من التغيرات في دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة، ويرجع ذلك إلى كل من البعد البيئي والبعد الاجتماعي والبعد الإقتصادي، إذ تساهم جميعاً في تحقيق التنمية والميزة المستدامة .



#### الاستنتاجات :

بالإستناد إلى الجدول أعلاه تبين للباحثين مجموعة من الاستنتاجات المتعلقة بمتغيرات الدراسة، موضحة كآآآي:

وجود أثر إحصائي عند مستوى  $(\alpha \leq 0,05)$  للتنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير في تحقيق البعد البيئي .

وجود أثر إحصائي عند مستوى  $(\alpha \leq 0,05)$  للتنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير في تحقيق البعد الاجتماعي.

وجود أثر إحصائي عند مستوى  $(\alpha \leq 0,05)$  للتنمية المستدامة في ميناء الفاو الكبير في تحقيق البعد الاقتصادي.

#### التوصيات:

بناء على الاستنتاجات التي توصل إليها الباحثان من خلال استخلاص عدد من التوصيات التي تؤكد أهمية دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق التنمية المستدامة ، كآآآي:

ضرورة العمل على انتهاج آلية واضحة للاستخدام الرشيد للموارد الناضبة، ووضع منهجية حفظ الأصول الطبيعية.

مراعاة القدرة المحدودة للبيئة في استيعاب النفايات.

العمل على التحديد الدقيق للكمية التي ينبغي استخدامها من كل مورد من الموارد الناضبة.

إضافة برامج دراسية خاصة بالتنمية المستدامة في مراعاة البعد البيئي والاقتصادي والاجتماعي لتحقيق التنمية المستدامة.

ضرورة استبدال عناصر الانتاج والحد من ندرتها، وذلك باستخدام عناصر التكنولوجيا المعاصرة التي تساعد على المحافظة على الطاقة البشرية والاقتصادية والمالية التي تحفز النمو الاقتصادي للدولة بأكملها.

المراجع:

The Agence Française de Développement (AFD). (2017). Better Understanding The Sustainable Development Goals (SDGS). <https://www.afd.fr/en/ressources/quiz-better-understandingsustainable-development-goals-sdgs> Times higher education. (2020), University impact rankings Methodology.

U.S. Department of Education. (2011). Proceedings Report from the Sustainability Education Summit, September 20–21, 2010, available at, [www2.ed.gov/about/reports/strat/sustainability/summit\\_2010.doc](http://www2.ed.gov/about/reports/strat/sustainability/summit_2010.doc), access: 16/2/2021.

United nation. (2019). The Sustainable Development Goals Report, [https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/The\\_SustainableDevelopment-Goals-Report-2019.pdf](https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/The_SustainableDevelopment-Goals-Report-2019.pdf) United Nation. (2020). Sustainable Development Goals. <http://jo.one.un.org143>

United nation. (2020). The Sustainable Development Goals Report, <https://unstats.un.org/sdgs/report/2020/>

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (2012). Shaping the education of tomorrow 2012. Report on the un decade of education for sustainable development. In: UNESCO, editor.

Yaqub, ebtihaj & Abbas , zenah. (2019). Sustainable University road map for achieving sustainable development An analytical study of the opinions of a sample of university professors in the Iraqi environment. Journal of Baghdad College of Economic sciences University, 2019.8

Zamora-Polo, F., Sánchez-Martín, J., Corrales-Serrano, M., & EspejoAntúnez, L. (2019). What do university students know about sustainable development goals? A realistic approach to the reception of this UN program amongst the youth population. Sustainability, 11(13), 3533.

## ميناء الفاو الكبير ركيزة أساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق

أ. م. د. مريم خيرالله خلف

أ. م. الهام خزعل عاشور

maryam.khalaf@uobasrah.edu.iq

ilham.alserhan@uobasrah.edu.iq

مركز دراسات البصرة والخليج العربي / جامعة البصرة

### الملخص:

يعتمد الاقتصاد العراقي بدرجة كبيرة على حركة التبادل التجاري مع العالم الخارجي، وتمثل الموانئ العراقية لاسيما ميناء الفاو الكبير حلقة وصل بين العراق والعالم، إذ عند اكتماله سيكون واحداً من اكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي والعاشر على مستوى العالم، مما سيؤثر بشكل كبير في دفع عجلة الاقتصاد العراقي من خلال زيادة الحركة التجارية، وتنويع مصادر الدخل القومي وتوفير فرص عمل وتدعيم القطاعات الاقتصادية الرئيسية، لاسيما وان مساحة الميناء كبيرة، وبالإمكان أن يضم فروعاً وأنشطة عديدة منها الموانئ التجارية والموانئ النفطية وكذلك موانئ صيد الأسماك وغيرها، لذا اكتسب البحث أهميته في كونه يسلط الضوء على الأهمية الاقتصادية والجغرافية للموانئ العراقية بشكل عام، مع التركيز على ميناء الفاو الكبير ومدى تأثير هذا الميناء على الاقتصاد العراقي والبصري، لاسيما أن الموانئ العراقية الحالية لا تستطيع منافسة موانئ الدول المجاورة، لذا فان ميناء الفاو هو الحل الأمثل الذي سيعمل على رفع الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية ويعمل على تطويرها، وعلى الرغم من وجود أربعة موانئ في العراق تعمل بطاقات مختلفة، إلا إن الحاجة الفعلية لنمو الاقتصاد العراقي وزيادة الحركة التجارية تتطلب السعي الجاد في انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير الذي سيققق أربعة أضعاف ما يجنيه العراق من الموانئ مجتمعة، لذا يهدف البحث إلى تقديم دراسة جغرافية واقتصادية لميناء الفاو الكبير، ومدى تأثير الميناء على مدينة الفاو وتطويرها سواء سكنياً أم صناعياً، وكذلك دراسة مراحل إنشاء الميناء والمتمثلة بالمرحلة الأولى أعمال الحفر والردم وإنهاء الكاسر الشرقي والكاسر الغربي وكذلك دراسة إنشاء طرق مداخل الميناء والسداد الصخرية لمحطة الحاويات فضلاً عن التطرق إلى المرحلة الأولى لتشغيل الميناء وعدد الأرصفة التي سيبدأ العمل بها، وتوصي الدراسة بضرورة تكاتف جميع الجهود للتصدي للصعوبات التي تعرقل انجاز المشروع ووضع خطط استراتيجية مستقبلية لإكمال تنفيذه، وإعطائه كامل الأهمية كونه الشريان الاقتصادي المستقبلي للعراق.

## **The Great Port of Al-Faw An Essential Pillar To Enhance The Economic and Geographical Position Of Iraq**

---

Assist Prof. Elham Khazal Nashur  
Assist Prof. Dr.Mariam Khairallah Khalaf

---

### **Abstract :**

Iraqi economy depends to a large extent on the movement of trade exchange with the outside world, the current ports and the great port of Al-Faw in the future represent a link between Iraq and the world. When it is completed, it will be one of the largest ports overlooking the Arab Gulf and the tenth in the world. Which will have a significant impact in advancing the Iraqi economy by increasing trade movement. Diversifying the sources of strong income, providing job opportunities, and support the main economic sectors. Especially the port area is large, it can include many branches and activities, including commercial ports, oil ports, fishing ports, and others. The research gained its importance in that it sheds light on the economic and geographical importance of the Iraqi ports in general with a focus on the great port of Al-Faw and the extent of the impact of this port on the Iraqi and Basra economy. Especially that the current Iraqi ports are characterized by their weak competitive capabilities compared to the ports of neighboring countries, so the port of Al-Faw is the ideal solution that will raise the capacity and will develop the current ports. Although there are four ports in Iraq that operate with different capacities, the actual need for the growth of the Iraqi economy and the increase of commercial traffic requires a serious effort to complete the project of the great port of Al-Faw, which will achieve four times what Iraq earns from the ports combined. The research aims to study the geography of the great port of Al-Faw and the extent of the port's impact on the city of Al-Faw and its development, whether residential or industrial. It will also deal with the study of the research will deal with the stages of constructing the port, represented in the first stage by excavation and filling works and working to finish the eastern breaker and the western breaker, as well as studying the construction of the port entrances and the rocky dams of the container terminal. After that, the first phase of operating the port and the number of berths that will be started will be discussed. Therefore, the study recommends the necessity of uniting all efforts to address the difficulties that impede the completion of the project and to develop future strategic plans to complete its implementation. Giving it full importance as it is the future economic artery of Iraq.

## المقدمة:

يعد ميناء الفاو الكبير من أهم المشاريع الاستراتيجية في العراق ويعد ثاني أكبر الموانئ في العالم والشرق الأوسط، ويقع في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة المطلّة على الخليج العربي، أما بقية الموانئ العراقية فتقع بعيدة عن الخليج العربي مما يزيد من تكاليف النقل والوقت المستغرق في النقل، لذا فإن وجود ميناء الفاو الكبير يمثل الحل لجميع المشكلات التي تواجه الموانئ العراقية، لذا خطط إنشاء هذا الميناء في شبه جزيرة الفاو ويكون البناء على مراحل وقد تم وضع حجر الأساس لهذا الميناء في يوم ٥ / نيسان / ٢٠١٠. ومن المؤمل أن هذا الميناء سوف يحول مدينة الفاو إلى مدينة عالمية اقتصادية وتجارية ضخمة كما يسهم في تنمية الاقتصاد العراقي وتوفير الآلاف من فرص العمل للشباب عبر تحريك عجلة الملاحة البحرية وزيادة الحركة التجارية، وفي حال تم استكمال إنشائه من جميع جوانبه سيكون له الأثر الكبير في تغيير موقع العراق على مستوى التجارة العالمية كونه يمثل طريقاً مختصراً بتكاليف نقل أقل. يمتد الميناء على مسافة أكثر من (٥٤) كيلومتراً في قضاء الفاو ويطل على أعماق تزيد على (١٩,٨) متر وهي أعماق توفر غاطساً مريحاً للبواخر وناقلات النفط، يحتوي على عدد كبير من الأرصفة وستلحق به مناطق للتفريغ والشحن ومخازن ومنشآت إدارية، وبهذا فإن الميناء سوف يسد النقص الحاصل في الموانئ العراقية الحالية ويخفف الضغط عليها كما سيلبي الطلب المستقبلي من البضائع ويساهم في الاستيرادات والصادرات التجارية، ويؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية للميناء بما يتناسب والحاجة الفعلية سواء المحلية أم الترانزيت للدول المجاورة، ومن ثم حصول طفرة كبيرة في العوائد المتحصلة من نشاطات الميناء .

## مشكلة البحث:

نظراً للموقع الجغرافي لميناء الفاو الكبير الذي يقع على الخليج العربي، والذي يشترك مع موانئ لدول أخرى مطلّة على هذا الخليج، وما يشكله ميناء الفاو من تأثيرات اقتصادية على موانئ ومصالح الدول الأخرى مما شكل عائقاً أمام جهود إكمال هذا الميناء وتطوره .

## فرضية البحث:

ينطلق البحث من فرضية مفادها تعاني الموانئ الحالية في العراق من تدهور كبير في جميع مفاصلها، مما جعلها غير فعالة ولا تلي المستوى المطلوب مقارنة بالعديد من دول العالم، لذا فإن وجود ميناء الفاو الكبير سوف يكون له أهمية كبيرة في تحريك عجلة الاقتصاد العراقي إذ ما توفرت الإمكانيات المعدة لإكمال إنجازها .

## أهمية البحث:

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تستند أهمية البحث من أهمية الدور الذي يمكن أن يؤديه ميناء الفاو الكبير في تطور الاقتصاد العراقي ويعول عليه بشكل كبير، كونه واحد من اكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي وسيصبح جسراً اقتصادياً يربط العراق بمختلف دول العالم في مجال الاستثمار والطاقة.

### هدف البحث:

يهدف البحث إلى استقصاء أهمية دور ميناء الفاو الكبير من خلال عرض وتحليل واقع هذا الميناء وطاقته التشغيلية ومعرفة مراحل تطوره والخطط المستقبلية الخاصة بتطوير هذا الميناء.

### حدود البحث:

يقع ميناء الفاو في قضاء الفاو في منطقة رأس البيشة في محافظة البصرة على الخليج العربي أما الحدود الزمانية فهي محددة ما بين سنة ٢٠٢١ لغاية سنة ٢٠٣٣. (خريطة ١)  
خريطة (١) موقع ميناء الفاو الكبير من الخليج العربي



المصدر: هيئة ميناء الفاو الكبير، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١

## المبحث الأول

### تحليل الدور الاقتصادي لميناء الفاو الكبير في الاقتصاد العراقي

يعد مشروع ميناء الفاو الكبير من المشاريع الاقتصادية الكبيرة والمنفردة في تاريخ العراق، وأهم موانئ العراق التجارية في إطار الجهود الرامية إلى وقف اعتماد الدولة على صادرات النفط الخام والغاز وتنويع مصادر دخلها القومي، وتدعيم قطاع الصناعة وإعادة تصدير المنتجات الصناعية وتشجيع انخراط العمالة الوطنية في الأنشطة الاقتصادية، وتفعيل التوسع العمراني لمدينة الفاو وتشجيع القطاع الخاص، إذ إن إنشاء هذا الميناء يمثل عامل جذب لكبريات الشركات العالمية للتفكير في الاستثمار بهذا المشروع لأهميته الاقتصادية وقوة السوق المحلي وسد احتياجات العراق من السلع والبضائع المختلفة مستقبلاً<sup>(١)</sup>. وبالإمكان

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

أن يكون الميناء إذ ما تم إكمال إنشائه وتشغيله سيواكب تطورات الموانئ العالمية لاسيما وان الميناء يتمتع بمقومات عديدة منها<sup>(٢)</sup>:

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 وأوروبا وبطاقة ابتدائية (٢٠) مليون طن قابلة لزيادة لتصل إلى (٤٥) مليون طن سنوياً.

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

٥- يساهم الميناء في إعطاء ميزة تنافسية كبيرة لصالح الموانئ العراقية مقارنة بموانئ دول المجاورة.

فضلاً عن تلك المقومات نجد انه على الرغم من امتلاك العراق أربعة موانئ حالياً 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. وهذا ما جعلها لا تتناسب مع حركة التجارة الخارجية الحالية والمستقبلية للعراق بالشكل المطلوب، فضلاً عن متطلبات إعادة الاعمار والاستثمارات الأجنبية المباشرة لاسيما في قطاع الطاقة من المعدات الثقيلة والمستلزمات المستوردة، الأمر الذي يجعلها عاجزة عن تلبية تلك الزيادات والمتطلبات إلى جانب ذلك أن 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 اكبر، وانطلاقاً من تلك الأهمية ولأجل بيان دور الميناء وفاعليته في أداء عملية التنمية في العراق، فقد ارتأينا تناول بعض المؤشرات المهمة التي تساهم في إعطاء فكرة أو تصور عن هذا الدور الاستراتيجي، ومن هذه المؤشرات ما يأتي:

### ١- مؤشر إجمالي الطاقة الإنتاجية الاستيعابية في ميناء الفاو الكبير:

يعد هذا المؤشر من المؤشرات الأكثر شيوعاً لقياس أداء الموانئ، نظراً لكونه يعبر عن مستوى كفاءة ومساهمة هذه الموانئ في الاقتصاد العراقي، فكلما ارتفعت الطاقة الإنتاجية الاستيعابية للموانئ كلما دل ذلك على كفاءة تلك الموانئ ومن ثم زيادة قدرة الموانئ على منافسة موانئ الدول المجاورة، وتمثل الطاقة الإنتاجية الاستيعابية بالطاقة المتاحة لأرصفتها الموانئ التي بالإمكان إجراء مناولة البضائع واستقبال البواخر عليها وهي الحمولات الفعلية الواصلة من البواخر إلى الرصيف<sup>(٣)</sup>. كما أن معرفة ما تشكله الطاقة



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الإنتاجية الاستيعابية تعطي فكرة عن مدى فاعلية الموانئ في النشاط الاقتصادي، ويمكن معرفة ذلك من خلال بيانات المعروضة في الجدول (١) إذ يتبين من الجدول أن إجمالي الطاقة الإنتاجية التقديرية لحركة الشحن للموانئ العراقية سوف تشهد ارتفاعاً واضحاً خلال المدة (٢٠٢٢-٢٠٣٣)، وسترتفع من (٥٢,٦) مليون طن في سنة ٢٠٢٢ إلى (١٠٧,١) مليون طن في سنة ٢٠٣٣، محققة زيادة مقدارها (٥٤,٥) مليون طن، ويعود هذا الارتفاع إلى الزيادة الكبيرة في الطاقة الإنتاجية الاستيعابية لحركة الشحن لميناء الفاو الكبير، إذ سيساهم هذا الميناء بمتطلبات حركة الشحن من خلال ما يأتي<sup>(٤)</sup>:

- ١- سيكون هناك تحول أولي للقسم الكبير إلى النمط البحري.
- ٢- ستراجع الموانئ التقليدية لأن الزبائن سيفضلون تحريك شحناتهم في سفن أكبر وتبحر مباشرة إلى الفاو.
- ٣- سيلبي ميناء الفاو الكبير كافة النمو المستقبلي لحركة الشحن بالحاويات .
- ٤- سيكون هناك اهتمام كبير في تقديم عروض لامتيازات الحاويات في ميناء الفاو .
- ٥- جذب الحركة الإقليمية للبلدان المجاورة.

لذا سترتفع طاقته الإنتاجية لحركة الشحن من (٢٨,٢) مليون طن في سنة ٢٠٢٢ إلى (٨٦,٠) مليون طن في سنة ٢٠٣٣ محققة زيادة قدرها (٥٦,٨) مليون طن خلال المدة المذكورة، أما بالنسبة إلى الموانئ القائمة الحالية فنلاحظ من الجدول رقم (١)، إنه من المتوقع أن يكون هناك قصور كبير في كفاءة طاقتها الإنتاجية، إذ ستخفض من (٢٤,٤) مليون طن في سنة ٢٠٢٢ إلى (٢١,١) مليون طن في سنة ٢٠٣٣، محققة انخفاضاً مقداره (٣,٣) مليون طن خلال المدة المذكورة، وقد تبلغ أعلى طاقة تقديرية يمكن أن تحققها الموانئ القائمة (٢٤,٩) مليون طن وذلك في سنة ٢٠٢٤، بعدها تأخذ الطاقة الإنتاجية بالانخفاض والاستقرار عند مستوى (٢١,١) مليون طن طيلة سنوات الدراسة، ويعود سبب انخفاض حركة الشحن في هذه الموانئ إلى نقل قدر كبير من بضائع الشحن من ميناء أم قصر إلى ميناء الفاو، فضلاً عن الاعتقاد بالإغلاق المحتمل لمينائي المعقل وأبو فلوس بعد سنة ٢٠٢٤، وذلك بسبب تراجع خدمة مرافق الخدمات في تلك الميناءين<sup>(٥)</sup>.

نستدل من ذلك أن الموانئ الحالية على ضوء تلك القيم المنخفضة لطاقاتها الإنتاجية ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المحلي المتزايد من استيرادات وصادرات العراق مستقبلاً، فضلاً عن أنها لا تتناسب مع طاقة موانئ الدول المجاورة، مما يجعلها غير ملائمة لنقل الحمولات الكبيرة وسفن الحاويات كما إن نسبة كبيرة من الاستيرادات تتم عن طريق موانئ دول الجوار وبكلفة تتجاوز ٥٠ دولار للطن الواحد<sup>(٦)</sup>، مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل وانخفاض مستوى التجارة البحرية في العراق، نتيجة لذلك فإن وجود ميناء الفاو الكبير سيساهم في رفع القدرة الإنتاجية للموانئ في العراق بشكل كبير ومن ثم يؤدي إلى زيادة حركة التجارة الخارجية .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### جدول (١)

الطاقة الإنتاجية الاستيعابية التقديرية لحركة الشحن لميناء الفاو الكبير وموانئ العراق  
الحالية للمدة (٢٠٢٢ - ٢٠٣٣) ( مليون طن )

٢٠٢٢	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥	٢٠٢٦	٢٠٢٧	٢٠٢٨	٢٠٢٩	٢٠٣٠	٢٠٣١	٢٠٣٢	٢٠٣٣	الموانئ المسنوات
٢٤,٤	٢٤,٦	٢٤,٩	٢١,١	٢١,١	٢١,١	٢١,١	٢١,١	٢١,١	٢١,١	٢١,١	٢١,١	إجمالي الطاقة الإنتاجية للموانئ الحالية
٢٨,٢	٣٤,١	٤٠,٠	٥٠,٢	٥٦,٣	٦٢,٦	٦٨,٩	٧٢,٢	٧٥,٥	٧٩,٠	٨٢,٥	٨٦,٠	إجمالي الطاقة الإنتاجية لميناء الفاو الكبير
٥٢,٦	٥٨,٧	٦٤,٩	٧١,٣	٧٧,٤	٨٣,٧	٩٠,٠	٩٣,٣	٩٦,٦	١٠٠,١	١٠٣,٦	١٠٧,١	إجمالي الطاقة الإنتاجية للموانئ

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية إستراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، بغداد، كانون الأول ٢٠١٦، ص ٢٧.

### ٢- مؤشر الطاقة الإنتاجية الاستيعابية بحسب حركة الشحن في ميناء الفاو الكبير.

على الرغم من أهمية مؤشر إجمالي الطاقة الإنتاجية لمعرفة مدى كفاءة الموانئ، ودورها في النشاط الاقتصادي، إلا إن توزيع تلك الطاقة بحسب حركة الشحن تشكل العامل الأهم عند دراسة ذلك الأداء، إذ إن من خلال توزيع تلك الطاقات تتضح الملامح الحقيقية للإنجازات التي تحققت للموانئ، وهذه الملامح تبرزها حركة الشحن للحمولات، إذ تشير دراسة المخطط التوجيهي للنقل التابعة إلى وزارة التخطيط والمبينة في الجدول (٢) أن ميناء الفاو الكبير سوف يستحوذ على القيمة الأكبر بالنسبة لنوع لحركة شحن للحمولات المتوقعة للمدة (٢٠٢٢ - ٢٠٣٣)، وسترتفع قيمة حركة الشحن لبضائع الصب من (١٤,١) مليون طن في سنة ٢٠٢٢ إلى (٣٨,٢) مليون طن في سنة ٢٠٢٨ وتستمر حركة الشحن لبضائع الصب بالارتفاع إلى أن تصل إلى (٤٦,٠) مليون طن في سنة ٢٠٣٣، محققة زيادة قدرها (٣١,٩) مليون طن خلال المدة المذكورة، كما سترتفع قيمة حركة الشحن لبضائع الحاويات من (١٤,٢) مليون طن في سنة ٢٠٢٢ إلى (٤٠,٤) مليون طن في سنة ٢٠٣٣، محققة زيادة قدرها (٢٦,٢) مليون طن، هذه الحمولات الكبيرة لا يمكن أن تستوعبها الموانئ القائمة حالياً ( ميناء أم قصر، ميناء خور الزبير، ميناء أبو فلوس)، إذ نجد أن حركة الشحن للموانئ القائمة بمجموعها سوف تشهد انخفاضاً واضحاً، إذ ستخفض حركة الشحن لبضائع الحاويات من (٤,٧) مليون طن في سنة ٢٠٢٢ إلى (٤,١) مليون طن في سنة ٢٠٣٣، وتنخفض حركة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الشحن لبضائع الصب من (١٩,٨) مليون طن في سنة ٢٠٢٢ إلى (١٧,١) مليون طن في سنة ٢٠٣٣، كما نلاحظ من الجدول أن الطاقة الإنتاجية للبضائع الجافة قد استحوذت على النصيب الأكبر مقارنة مع الطاقة الإنتاجية للحاويات، إذ أسجلت البضائع الجافة أعلى مستوى لها (٢٠,٤) مليون طن، في حين سجلت الحاويات قيمة ضئيلة لا تتجاوز أعلى مستوى لها (٤,٧) مليون طن، ويعود انخفاضها إلى الانخفاض الكبير في عدد الأرصفة المتخصصة للنقل للحاويات، وقد سبب انخفاضها إلى ظهور حالة من الاكتظاظ في حالة نقل أعداد كبيرة من الحاويات إلى الموانئ، كما يتضح من البيانات أن الطاقة الإنتاجية المتوقعة لحركة الشحن سواء كانت للبضائع الجافة أم للحاويات تتخفف كثيراً بعد سنة ٢٠٢٤، وتستقر عند مستوى (٤,١) مليون طن بالنسبة إلى بضائع الحاويات و(١٧,١) بالنسبة إلى البضائع الجافة، ويعود انخفاضها إلى أن هذه الموانئ بعد سنة ٢٠٢٤ لن تكون جذابة لتحركات السفن ( الحاويات، البضائع الجافة) وقد تغلق بعض من هذه الموانئ بسبب تردي البنية التحتية لها، كما نجد من الجدول أن ميناء أم قصر احتل النصيب الأكبر من حركة الشحن مقارنة بالموانئ الحالية سواء كان الشحن بالحاويات أم الشحن ببضائع الصب، إذ بلغت الطاقة الإنتاجية المتوقعة لحركة الشحن لميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية الحالية بحسب حركة الشحن للمدة (٢٠٢٢-٢٠٣٣) (مليون طن) .

### جدول (٢)

الميناء	نوع الحمولة	٢٠٢٢	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥	٢٠٢٦	٢٠٢٧	٢٠٢٨	٢٠٢٩	٢٠٣٠	٢٠٣١	٢٠٣٢	٢٠٣٣
ميناء أم قصر	الحاويات	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١
	الصب	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤	١١,٤
	المجموع	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤	١٥,٤
ميناء خور الزبير	الحاويات	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
	الصب	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧
	المجموع	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧	٥,٧
ميناء أبو فلوس	الحاويات	٠,٣	٠,٣	٠,٢٧	مقل								
	الصب	١,١	١,٢	١,٣٧	مقل								
	المجموع	١,٤	١,٥	١,٦٤	مقل								
	الحاويات	٠,٣	٠,٣	٠,٣	مقل								

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

								مقل	١,٩	١,٧	١,٦	الصب	ميناء المعقل
								مقل	٢,٢	٢,٠	١,٨	المجموع	
٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,١	٤,٦٧	٤,٧	٤,٧	إجمالي حمولة الحاويات	إجمالي الموانئ الحالية *
١٧,١	١٧,١	١٧,١	١٧,١	١٧,١	١٧,١	١٧,١	١٧,١	١٧,١	٢٠,٣٧	٢٠,٠	١٩,٨	إجمالي حمولة الصب	
٤٠,٤	٣٨,١	٣٦,١	٣٤,٣	٣٢,٥	٣٠,٨	٢٧,٩	٢٥,١	٢٢,٤	١٩,٢	١٦,٦	١٤,٢	الحاويات	ميناء الفاو الكبير
٤٦,٠	٤٤,٠	٤٢,٨	٤١,٢	٣٩,٧	٣٨,٢	٣٤,٧	٣١,٢	٢٧,٧	٢٠,٨	١٧,٤	١٤,١	الصب	

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، بغداد، كانون الأول ٢٠١٦، ص ٢٧.  
\* احتسب من قبل الباحثين اعتماداً على المصدر نفسه.

حركة الشحن بالحاويات (٤,١) مليون طن طيلة المدة (٢٠٢٢-٢٠٢٣) في حين شكلت حركة الشحن لبضائع الصب قيمة (١١,٤) مليون طن للمدة نفسها، ويعود سبب تركيز حركة الشحن في ميناء أم قصر إلى توفر الغاطس الكافي والذي يسمح بدخول السفن الكبيرة إلى هذا الميناء، وقد جاء ميناء خور الزبير بالمرتبة الثانية من حجم حركة الشحن غير إنه كان مقتصرًا فقط على تناول بضائع الصب بقيمة (٥,٧) مليون طن، أما بالنسبة إلى ميناء أبو فلوس وميناء المعقل فيشكلان قيمة لا تتجاوز أعلى مستوى لها (٣,٨) مليون طن في سنة ٢٠٢٤، وبعدها تأخذ حركة الشحن في هذين الميناءين بالتوقف نتيجة توقع إغلاقهما .

تعكس تلك القيم إلى انخفاض الكبير في حركة الشحن في الموانئ الحالية مقارنة مع حركة الشحن في ميناء الفاو الكبير إذ ما تم إكماله، وقد وتوقعت دراسة المخطط التوجيهي للنقل أن ميناء الفاو الكبير يأخذ الطلب الفائض وعلى الأخص للشحنات السائبة مثل الإسمنت والحبوب والمعادن ومنتجات البترول، وان يستمر ميناء أم قصر بتقديم الدعم المتواصل على المستويات الحالية في تناول الحاويات وبضائع الصب.

### ٣- مؤشر حجم العوائد لميناء الفاو الكبير.

يمكن الاستدلال بصورة أكثر على ما يحققه ميناء الفاو الكبير من أهمية كبير في الاقتصاد العراقي من خلال الاستعانة بالجدول (٣) إذ يعطينا الجدول بيانات مفصلة عن صافي العوائد الاقتصادية المتوقعة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

من هذا الميناء عندما يتم تشغيله، ويقاس بالفرق بين الإيرادات المحصلة من الميناء والنفقات المبذولة فيه، وتتأثر العوائد بمجموعة من العوامل والمتغيرات منها: الطاقة الإنتاجية الاستيعابية للميناء، وحجم حركة الشحن، ومستوى الخدمات المقدمة في الميناء والاستقرار الأمني والسياسي في الدولة وغيرها من العوامل، وتشير البيانات الواردة في الجدول إلى أن صافي حجم العوائد المتوقعة سوف تشهد تطوراً واضحاً ومستمرًا خلال المدة (٢٠٢٢-٢٠٢٧)، إذ سترتفع من (٦٣٣,١) مليون دولار سنة ٢٠٢٢ إلى (٧٢٨,٠) مليون دولار في سنة ٢٠٢٥ ثم تستمر بالارتفاع لتصل إلى (٧٩١,٣) مليون دولار في سنة ٢٠٢٧، محققة زيادة مقدارها (١٥٨,٢) مليون دولار خلال المدة (٢٠٢٢-٢٠٢٧). وتعود تلك الزيادة إلى ارتفاع حجم إيرادات الميناء نتيجة ارتفاع حركة الشحن فيه، إذ ارتفعت الإيرادات من (٧٢٠,١) مليون دولار في سنة ٢٠٢٢ إلى (٨٧٨,٣) مليون دولار في سنة ٢٠٢٧، وعند مقارنة عوائد ميناء الفاو مع عوائد الموانئ المقامة حالياً، نجد أن ما حققته بمجموعها من عوائد مالية سنوية لم تتجاوز (٨٧,١) مليار دينار وذلك في سنة ٢٠١٨\*<sup>(٧)</sup>. وذلك لعدم تطور عمليات الإدارة والتشغيل وتقادم الكثير من المعدات.

### جدول (٣)

صافي العوائد لميناء الفاو الكبير للمدة (٢٠٢٢-٢٠٢٧) (مليون دولار)

السنة	إجمالي الإيرادات	إجمالي النفقات	صافي العوائد
٢٠٢٢	٧٢٠,١	٨٧	٦٣٣,١
٢٠٢٣	٧٥١,٧	٨٧	٦٦٤,٧
٢٠٢٤	٧٨٣,٤	٨٧	٦٩٦,٤
٢٠٢٥	٨١٥,٠	٨٧	٧٢٨,٠
٢٠٢٦	٨٤٦,٧	٨٧	٧٥٩,٧
٢٠٢٧	٨٧٨,٣	٨٧	٧٩١,٣

المصدر: نادر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، الندوة العلمية الموسومة ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية في ١١/١/٢٠١١، (جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، ٢٠١١)، ص ٤٤.

ولو تتبعنا هيكلية إيرادات ميناء الفاو الكبير والموضحة في الجدول (٤) نجد أنها موزعة ما بين الإيرادات المتحققة من الحاويات والإيرادات المتحققة من البضائع الجافة، إلا إن الإيرادات المتحققة من الحاويات احتلت النصيب الأكبر مقارنة بإيرادات الأرصفة الجافة، إذ بلغت الإيرادات المتوقعة من الحاويات (٤٧٥,٢) مليون دولار في سنة ٢٠٢٢ ازدادت لتصل إلى (٥٨٣,٢) مليون دولار في سنة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٢٠٢٧، أي بزيادة مقدارها (١٠٨) مليون دولار، وبمساهمة لا تقل عن (٦٦,٤%) خلال المدة (٢٠٢٢-٢٠٢٧). أما الإيرادات المتوقعة من البضائع الجافة فقد بلغت (٢٤٤,٩) مليون دولار ازدادت لتصل إلى (٢٩٥,١) مليون دولار في سنة ٢٠٢٧، أي بزيادة مقدارها (٥٤٠) مليون دولار، وشكلت أعلى مستوى لمساهمتها (٣٣,٩%) للمدة المذكورة.

### جدول (٤)

إجمالي الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير بحسب نوع الحمولة للمدة (٢٠٢١-٢٠٢٧)  
( مليون دولار )

السنوات	إيرادات أرصفة الحاويات	الأهمية النسبية	إيرادات أرصفة البضائع الجافة	الأهمية النسبية
٢٠٢٢	٤٧٥,٢	٦٥,٩٩	٢٤٤,٩	٣٤,١
٢٠٢٣	٤٩٦,٨	٦٦,١	٢٥٤,٩	٣٣,٩
٢٠٢٤	٥١٨,٤	٦٦,٢	٢٦٥,٠	٣٣,٨
٢٠٢٥	٥٤٠,٠	٦٦,٣	٢٧٥,٠	٣٣,٧
٢٠٢٦	٥٦١,٦	٦٦,٣	٢٨٥,١	٣٣,٧
٢٠٢٧	٥٨٣,٢	٦٦,٤	٢٩٥,١	٣٣,٦

المصدر: تائر عبد الطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، الندوة العلمية الموسومة ميناء الفاو الكبير أهمية استراتيجية وآفاقه المستقبلية، ١١ / ١ / ٢٠١١، ص ٤٠.

### ٤- مؤشر عدد المراسي لميناء الفاو الكبير.

تقتضي عملية تحليل أداء ميناء الفاو الكبير معرفة عدد المراسي الموجودة فيه، ويمثل المرسى المكان الذي ترسو ( تمكث ) فيه السفن، وتشير النتائج التقديرية لدراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل المعدة من الجهاز المركزي للإحصاء التابع لوزارة التخطيط والموضحة في الجدول (٥) انه لغرض مواكبة النمو الحاصل في قطاع الموانئ ولتجنب ازدحام السفن السريع والمتواصل على الموانئ نتيجة الحاجة المتزايدة، لا بد بحلول عام ٢٠٣٣ من إنشاء (٧٣) مرسي، ويستحوذ ميناء الفاو الكبير على النصيب الأكبر من إجمالي عدد المراسي، إذ يبلغ (٣١) مرسي وتكون ذات أداء عالي موزعة على (١٧) مرسي مخصص للنقل الحاويات و(١٤) مرسي مخصص للنقل البضائع السائبة التقليدية، يله ميناء أم قصر، إذ سيبلغ عدد المراسي فيه (٢٩) مرسي موزعة على (٧) مرسي مخصص للنقل الحاويات و(٢٢) مرسي مخصص للنقل البضائع السائبة التقليدية، أما ميناء خور الزبير فقد احتل المرتبة الثالثة إذ يبلغ عدد المراسي فيه (١٣) مرسي وتكون جميعها مخصصة للنقل البضائع السائبة التقليدية.

كما يتضح من بيانات الجدول وحسب دراسة المخطط التوجيهي للنقل بأنه بعد سنة ٢٠٢٥ لا يوجد

حاجة إلى إنشاء مراسي إضافية في مينائي المعقل وأبو فلوس كونهما يعتبران قديمان ومرافقتهما

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### جدول (٥)

تقديرات عدد المراسي في ميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية القائمة بحسب نوع الحمولة  
للمدة (٢٠٢٢-٢٠٣٣)

الميناء	نوع الحمولة	٢٠٢٢	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥	٢٠٢٦	٢٠٢٧	٢٠٢٨	٢٠٢٩	٢٠٣٠	٢٠٣١	٢٠٣٢	٢٠٣٣
ميناء الفاو الكبير	الحاويات	٦	٧	٨	٩	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٥	١٦	١٧
	التقليدية/ السائبة	٤	٥	٦	٨	٩	١١	١٢	١٢	١٢	١٣	١٣	١٤
	المجموع	١٠	١٢	١٤	١٨	٢٠	٢٢	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٣٠	٣١
ميناء أم قصر	الحاويات	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧
	التقليدية/ السائبة	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢
	المجموع	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩
ميناء خور الزبير	الحاويات	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠
	التقليدية/ السائبة	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣
	المجموع	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣
ميناء أبو فلوس	الحاويات	٢	٢	٢	مقل								
	التقليدية/ السائبة	٣	٣	٣	مقل								
	المجموع	٥	٥	٥	مقل								
ميناء المعقل	الحاويات	٢	٢	٢	مقل								
	التقليدية/ السائبة	١٠	١٠	١٠	مقل								
	المجموع	١٢	١٢	١٢	مقل								
المجموع الكلي	٦٩	٧١	٧٣	٦٠	٢٦	٦٤	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧٢	٧٣	

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، بغداد، كانون الأول ٢٠١٦، ص ٢٧.



الخدمية عبر مواكبة للتطور، كما أنهما غير قابلان للاستدامة، الأمر الذي قد سيؤدي إلى إغلاقهما في سنة ٢٠٢٥<sup>(٨)</sup>. من الجدير بالذكر أن الطلب المتزايد في المستقبل على ميناء الفاو نتيجة كفاءته العالية سوف يؤدي ذلك إلى ترك فائض ( احتياطي ) في ميناء أم قصر وخور الزبير يمكن الاستفادة منه عند الحاجة المتزايدة أو رغبة الزبائن باستخدامهما.

### ٥- مؤشر حجم السفن وزمن النقل وعمق ميناء الفاو الكبير.

إن متوسط أحجام السفن التي تم مناولة حمولتها في الموانئ العراقية الحالية هي ذات أحجام صغيرة نسبياً، وهذا لا يتماشى مع اتجاهات التطور الحديثة في النقل البحري، إذ تسعى معظم شركات النقل البحري إلى الاستفادة من مزايا اقتصاديات الحجم الكبير، وكان ذلك سبباً في ظهور الأجيال الجديدة من السفن ذات الحجم المتعاطم باستمرار، وقد أثبتت هذه الأجيال الجديدة تأثير الحجم الكبير للسفن في خلق الوفورات الاقتصادية عبر زيادة إنتاجيتها من خلال تخفيض التكاليف في حالة السفن ذات الحمولات الكبيرة نتيجة تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير والذي ينعكس إيجاباً وبشكل كبير على إنتاجية الموانئ، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الإيرادات المالية لها<sup>(٩)</sup>. وعلى اثر ذلك فان الموانئ الحالية بأعماقها المحدودة التي لا تتجاوز (١٢,٥) متر<sup>(١٠)</sup>. تحول دون وصول السفن الضخمة إلى الموانئ، أو يجبرها على تخفيف جزء من حمولتها على مقربة منها لسفن أخرى مما يتسبب في ارتفاع تكاليف الشحن والتفريغ وتأخير البضائع والسفينة في الميناء.

أما من ناحية زمن المناولة والنقل نجد أن موانئ العراق الحالية من أكثر الموانئ بطئاً في عملية النقل ومناولة البضائع مقارنة مع موانئ الدول المجاورة بسبب رداءة التوصيلات الأرضية وتردي البنية التحتية وغيرها من الأسباب، فمثلاً نجد انه في حالة الصادرات أن الزمن الذي تستغرقه الموانئ العراقية في نقل ومناولة البضائع هي (٧) أيام وذلك بسبب رداءة التوصيلات الأرضية، في حين انه في دولة الكويت تستغرق نقل ومناولة البضائع يومان، وفي الأردن ثلاثة أيام، أما في حالة الاستيرادات فيستغرق العراق (١٦) يوم بينما في الكويت (٣) يوم، وفي الأردن يومان<sup>(١١)</sup>. وان بطئ عملية المناولة في الموانئ العراقية تؤدي إلى انخفاض إنتاجية الأرصفة، وانخفاض الطاقة الخزنية للميناء ومن ثم تؤدي إلى زيادة اكتظاظ السفن وزيادة تكديس البضائع والتي ستتعرض سلباً على التجارة وعلى عمل الموانئ وعلى كفاءتها، وبهذا ستبقى الموانئ الحالية موانئ ثانوية وتبقى كلف النقل مرتفعة نسبياً وغير تنافسية للموانئ الأخرى، لذا فان الخيار الأمثل الذي يتمكن تلبية الطلب المستقبلي من البضائع، وتخفيض الضغط على الموانئ العراقية، واختصار الوقت، وتقليل التكاليف والتعامل مع السفن العملاقة، هو وجود ميناء الفاو لكبير الذي يؤدي إلى خلق مدخرات، سيكون لها دور كبير في خلق مدخرات ( وفورات ) تتوفر خلال الزمن نتيجة سرعة مناولة البضائع أو بسبب اقتصاديات النقل نتيجة إنشاء بنية تحتية جديدة، أو نتيجة نقل البضائع في السفن الكبيرة ذات الغاطس الكبير ( وفورات الحجم )، إذ صممت القناة الملاحية للميناء بعمق ١٩,٨ متر

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ويطول ٢٣ كم وعرض ٢٠٠ متر<sup>(١٢)</sup>. لذا فإن السفن المتوقع رسوها في ميناء الفاو الكبير هي سفن حاويات ذات الحمولات كبيرة إذ تصل سعتها (٣٠٠٠) TEU وسفن الحمولات الجافة بسعة (٢٥٠٠٠) TEU خلال المدة (٢٠٢٨ - ٢٠٣٠)<sup>(١٣)</sup>. وتحليل البيانات الواردة في الجدول (٦) يتبين أن مدى القدرة الفائقة لميناء الفاو الكبير على توليد مدخرات نتيجة انخفاض كلف حركة النقل وانخفاض الزمن الذي تستغرقه شحن البضائع، إذ ستبلغ مجموع قيمة المدخرات التي يحققها الميناء من بضائع الحاويات والبضائع الجافة نحو (٩٣,٦) (٤٥,٧) دولار لطن على التوالي في سنة ٢٠٣٣.

جدول (٦) مدخرات ميناء الفاو الكبير للمدة (٢٠٢٢ - ٢٠٣٣) (دولار/ طن)

السنوات	الحاويات			الحمولات الجافة		
	مدخرات كلف النقل	مدخرات الزمن	المجموع	مدخرات كلف النقل	مدخرات الزمن	المجموع
٢٠٢٢	٩١,٨	٢,١	٩٤,٠	٤٤,٠	٢,١	٤٦,١
٢٠٢٣	٩١,٨	٢,١	٩٣,٩	٤٤,٠	٢,١	٤٦,٠
٢٠٢٤	٩١,٨	٢,٠	٩٣,٨	٤٤,٠	٢,٠	٤٦,٠
٢٠٢٥	٩١,٨	٢,٠	٩٣,٨	٤٤,٠	٢,٠	٤٦,٠
٢٠٢٦	٩١,٨	٢,٠	٩٣,٨	٤٤,٠	٢,٠	٤٥,٩
٢٠٢٧	٩١,٨	١,٩	٩٣,٧	٤٤,٠	١,٩	٤٥,٩
٢٠٢٨	٩١,٨	١,٩	٩٣,٧	٤٤,٠	١,٩	٤٥,٩
٢٠٢٩	٩١,٨	١,٩	٩٣,٧	٤٤,٠	١,٩	٤٥,٨
٢٠٣٠	٩١,٨	١,٨	٩٣,٦	٤٤,٠	١,٨	٤٥,٨
٢٠٣١	٩١,٨	١,٨	٩٣,٦	٤٤,٠	١,٨	٤٥,٨
٢٠٣٢	٩١,٨	١,٨	٩٣,٦	٤٤,٠	١,٨	٤٥,٧
٢٠٣٣	٩١,٨	١,٨	٩٣,٦	٤٤,٠	١,٨	٤٥,٧

المصدر: تائر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، الندوة العلمية الموسومة ميناء الفاو الكبير أهمية استراتيجية وآفاقه المستقبلية، ١١ / ١ / ٢٠١١، ص ٤٥.

### المبحث الثاني

#### تأثير ميناء الفاو الكبير على المخطط الرئيس لشبه جزيرة الفاو

##### أولاً: موقع وموضع قضاء الفاو

يقع قضاء الفاو في اقصى الجنوب الشرقي من محافظة البصرة تبلغ مساحته (١٣٥٣) كم<sup>٢</sup> وهو يشكل نسبة (٧,٩%) من مساحة محافظة البصرة<sup>(١٤)</sup> تمثل مدينة الفاو المركز الإداري لقضاء الفاو وتمتد حدودها الفلكية بين تقاطع قوس طول (٤٨,٢٨) شرقاً ودائرة عرض (٢٩,٥٨) شمالاً، وشغلت المدينة مساحة (٥٢٦,٩ هكتار) أي (٥,٢) كم<sup>٢</sup> وتضم المدينة (١١) حياً سكنياً وبحجم سكاني (٣٦٥٠٢) نسمة) حسب اسقاطات السكان لعام ٢٠١٨، وجاءت تسمية الفاو وحسب الوثائق التاريخية إلى إن كلمة فاو أنت من (فو) والمقصود به (الحلق) ويطلق على نقطه التقاء شط العرب بالخليج العربي بانها حلق

البصرة<sup>(١٥)</sup> ، ومن هنا فإن مدينة الفاو تعد المدخل الرئيس للخليج العربي فهي مكشوفة امام الناظرين الى الجنوب، وتقع مدينة الفاو على الضفة الغربية من شط العرب وهي ذات تربة طينية تكونت نتيجة ترسبات الانهار والمتمثلة بنهر دجلة والفرات والكارون وتتسم الارض بالانبساط والتي تتراوح ما بين ( ٢ - ٦ متر) عن مستوى سطح البحر<sup>(١٦)</sup>، وهذا الأمر سهل مد الطرق البرية وزاد من أهمية المدينة وقوعها على الخليج العربي، مما ساعد على بناء الموانئ فيها ومن الاسباب الاخرى التي ساعدت على اختيار مدينة الفاو هي محاولة البعد عن مدخل شط العرب وذلك خوفاً من خطورة فيضانات الانهار والترسبات التي قد تسبب بمشاكل للقناة الملاحية، وكذلك الميناء سيكون أكثر أماناً كلما ابتعد عن الموانئ النفطية والقرب من ميناء ام قصر وميناء خور الزبير، وهذا سبب مهم لاختيار هذا الموقع دون غيره، فضلاً عن موقع الميناء على ساحل الفاو، الذي سيسهل عملية الربط مع الطرق ويسهل عملية الحركة الملاحية وفي ذات الوقت يقلل الكلفة العامة لحركة الشحن، ولهذا تم اختيار هذه المدينة لتكون مكاناً لبناء ميناء الفاو الكبير، وهو ميناء عراقي يقع في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة ليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي، والعاشر على مستوى العالم علماً ان جميع موانئ العراق تقع بعيداً عن الخليج العربي مما يزيد من التكاليف وكان الحل الافضل لجميع مشاكل الموانئ العراقية هو بناء ميناء جديد وكان المقترح الاساس هو بناء الميناء في شبه جزيرة الفاو ويكون البناء على مراحل وقد تم وضع حجر الأساس لهذا المشروع يوم ٥ أبريل / نيسان ٢٠١٠، ويقع في مدخل قناة خور عبد الله ومن المؤمل ان يصبح من الموانئ الكبرى في العالم والشرق الاوسط ويحول قضاء الفاو الى مدينة عالمية اقتصادية وتجارية ضخمة مما يسهم في تنمية الاقتصاد العراقي وتوفير الاف فرص العمل للشباب عبر تحريك عجلة الملاحة البحرية.

### ثانياً: التصميم الاساس لشبه جزيرة الفاو

يتكون التصميم الاساس لشبه جزيرة الفاو من اربعة اجزاء رئيسية ( شكل ١) هي

#### ١- ميناء الفاو الكبير

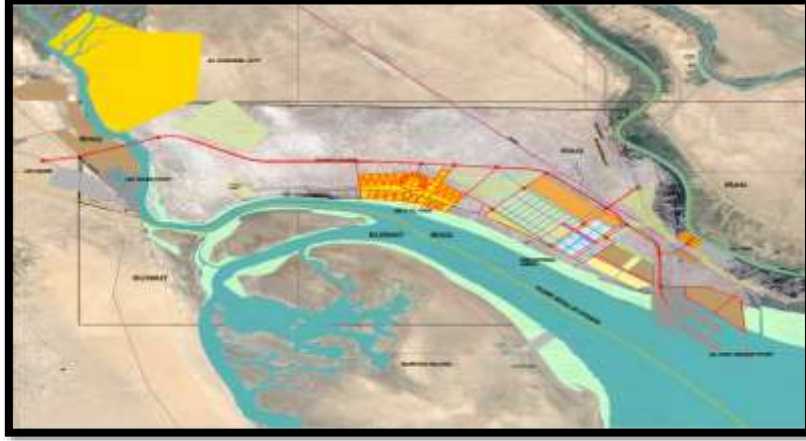
تبلغ مساحة ميناء الفاو الكبير الاجمالية والمحصورة بين كاسري الامواج الشرقي والغربي حوالي (٥٤ كم<sup>٢</sup>) وهي موزعة ما بين حوض الميناء والارصفة والساحات والابنية الخدمية ( شكل ٢) ويتكون ميناء الفاو الكبير من:

أ- كاسر الامواج الشرقي بطول (٨ كم) في البحر، إذ تبلغ كلفة كاسر الأمواج الشرقي ورصيف الخدمات قيمة العقد 204 مليون يورو وهو منجز وكان تاريخ الانجاز 2017 بلغت نسبة الانجاز الحالية 100%.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ب- كاسر الامواج الغربي بطول (٦ كم) وملحقه في البحر، اذ شملت المرحلة الاولى بناء كاسر الامواج على الساحل وقد اكتمل العمل بالفعل ليدخل كاسر الامواج لميناء الفاو موسوعة غينس كأطول كاسر امواج في العالم (صوره ٢،١)

شكل (١) المخطط الرئيس لشبه جزيرة الفاو



شكل (٢) ميناء الفاو الكبير



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

صورة (١) كاسر الأمواج الشرقي



صورة (٢) كاسر الأمواج الغربي



ج- البنى التحتية البحرية وتشمل (أعمال الحفر البحري، الدفن بالبحر والتكثيف ) ، يتمثل المشروع بإنشاء البنى التحتية المرحلة الاولى اعمال الحفر والردم تبلغ كلفة العقد 726000000 دولار وتاريخ الانجاز المقرر 48 شهر، ويتمثل عمل المشروع بأعمال الحفر البحري والاستصلاح لحطة الحاويات (أ) للبنى التحتية للمرحلة الاولى، والتي تشمل انشاء القناة الملاحية تبلغ كلفة العقد 314 مليون دولار مدة الانجاز 48 شهر الشركة المنفذة هي شركة دايو للهندسة والانشاءات والمهندس المقيم شركة تكنال الايطالية (المشروع يشمل حفر قناة ملاحية ومدخل الميناء وجزء من منطقة الانعطاف الاولى داخل الميناء وصولاً الى عمق (١٩,٨ متر) حسب منسوب ميناء الفاو ويبلغ طول القناة حوالي 23 كم وبعرض 200 متر على الاقل.

د - البنى التحتية البرية وتشمل الأرصفة بكافة أنواعها والأبنية الخدمية والساحات، شبكة الطرق الداخلية، المحطات الخدمية كالكهرباء وتحلية المياه ومعالجة المياه الثقيلة ومنظومة السكك الداخلية وربطها بالسكة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الوطنية بطول أكثر من (١٠٠ كم). وتتمثل الارصفة بأرصفة الحاويات اذ من المقرر بناء 50 رصيف بطاقة استيعابية (25 مليون حاوية / سنة) وارصفة البضاعة السائبة 11 رصيف بطاقة استيعابية ( 55 طن / سنة ) وارصفة نفطية 17 رصيف مع ارصفة بضائع الدرجات RO-RO كذلك من المقرر انشاء ارصفتي خدمية 3 رصيف الخدمات ورصيف القاعدة البحرية والمسفن البحري.

هـ- انشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وميناء أم قصر بطول (٦٢ كيلو متر) وتقدر كلفة العقد 440 مليون دولار تاريخ الانجاز المقرر 15/1/2025 وهذا الطريق مزدوج يربط بين ميناء الفاو الكبير وام قصر ومن المقرر انشاء فلكة عدد ( 2 ) واقامة مجسر عدد ( 2 ) ، كذلك تم انشاء طرق مدخل الميناء بطول اجمالي للطرق ١٤,٥٨١ متر بثلاثة مقاطع وهي : طريق رئيس 6519 متر، طريق وصول رقم 1: 6672 متر، طريق وصول رقم 2: 1395 متر .

و- نفق الموانئ نفق خور الزبير تحت قناة خور الزبير بطول (٢,٤ كيلو متر)، وتم انشاء حوض التصنيع ويتضمن عمليات الصب للنفق وكذلك انشاء منحدر النفق على جانب ام قصر عرض النفق 312 متر وبطول 280 متر العمق 13.7 متر حسب منسوب ميناء الفاو كما يشمل نطاق العمل حفريات بحجم 3,1 متر مكعب والعمل على تجفيف الحوض من المياه ومحاولة حماية المنحدرات والرصف الحبيبي للحوض وتثبيت الاسس الخرسانية المسلحة لعناصر النفق .

ز- مصفى الفاو النفطي ومعمل البتروكيمياويات<sup>(١٧)</sup> .

### ثالثا : مراحل انشاء الميناء

يتم تنفيذ الميناء على مرحلتين بحيث يتم تشغيل المرحلة الاولى دون ان تأثر على عملية انشاء المرحلة الثانية  
المرحلة الاولى:

من المقرر فيها إنشاء ٥ أرصفة ، وتعميق قناة الإبحار للميناء الى ( ١٩,٨ ) مترا ، مشيرا إلى أنها تتضمن أيضا إنشاء النفق الذي يربط الميناء بخور الزبير، والطريق الاستراتيجي الذي يربط الحدود العراقية مع الكويت ، ان تنفيذ المرحلة الاولى يمتد حتى عام ٢٠٢٨ لمناولة (ما يقارب ٤٠ مليون طن) من الحاويات و(ما يقارب ٢٥ طن) من المواد الاخرى وتحتاج هذه المرحلة ارصفتي بطول ٣٩٠٠ متر حاويات وارصفة بطول (٢٠٠٠) متر للحمولات العادية وساحة للحاويات بمساحة (١٢٠٠٠٠٠ متر مربع) مساحة مخصصة للأبنية والسيارات والطرق والخدمات بمساحة (٦٠٠٠٠٠) متر مربع سايولات لخرن الحنطة وهذه المرحلة تسمح بحجم مناولة الحاويات ( 3.5-4) مليون حاوية سنويا على عدد 10/ رصيف حاويات ، وبضائع سائبة: 22 مليون طن سنويا وعلى 7 رصيف بضائع سائبة وتتضمن ايضا حفر قناة ملاحية ومدخل الميناء وجزء من منطقة الانعطاف الاول يداخل الميناء وصولا الى عمق ( 19.8 ) من



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

منسوف ميناء الفاو رمي المواد المحفورة في المناطق البحرية المخصصة ومراقبة الأنشطة والفحوصات الميدانية لخطة الصيانة

### المرحلة الثانية:

وهو ما ينجز بعد ٢٠٢٨ وتتضمن ارصفة للحاويات بطول (٣١٠٠ متر) و ارسفة للحمولات العادية بطول (١٥٠) متر وساحة للحاويات بمساحة (٨٠٠ ألف متر مربع) وكذلك يحتوي على ساحة للحمولات العادية بمساحة (٢٠٠٠٠ متر مربع) ومساحة للطرق والسكك والخدمات بمساحة (٤٠٠٠٠٠) متر مربع وسابيلوات لخرن الحنطة واقامة السداد الصخرية لمحطة الحاويات (أ) وتقدر كلفة العقد 194.902.000 دولار كلفة الاشراف ٤٨٤٨٠٠٠ دولار تاريخ الانجاز من المتوقع 2022 /5/2 الطول الاجمالي 4518 متر مع فرش طبقة انتقالية من المواد الرملية والحصوية بكمية : 1145966 متر مكعب نسبة الانجاز الحالية 94% ، والتي تسمح بحجم مناولة الحاويات (7-7.5) مليون حاوية سنويا على عدد 20 رصيف حاويات وبضائع سائبة: 33 مليون طن سنويا وعلى 10 رصيف بضائع سائبة

### المرحلة الثالثة والرابعة

سنة الهدف لهذه المرحتين 2038 من المقرر اكمال بناء ارسفة حاويات وبعدد ٥٠ رصيف وبطاقة ٢٥ مليون حاوية / سنة ، و ارسفة البضاعة من المخطط بناء (١٧) رصيف وبطاقة 55 مليون طن / سنة ، و ارسفة نفطية (11) و ارسفة بضائع الدرجة R0 -R0 (٢) و ارسفة خدمية (٣) متمثلة برصيف الخدمات و رصيف القاعدة البحرية والمسفن البحري، اذ من المقرر ان تصبح مساحة الميناء بعد التوسعة (45) كيلو متر مربع في سنة ٢٠٣٨.

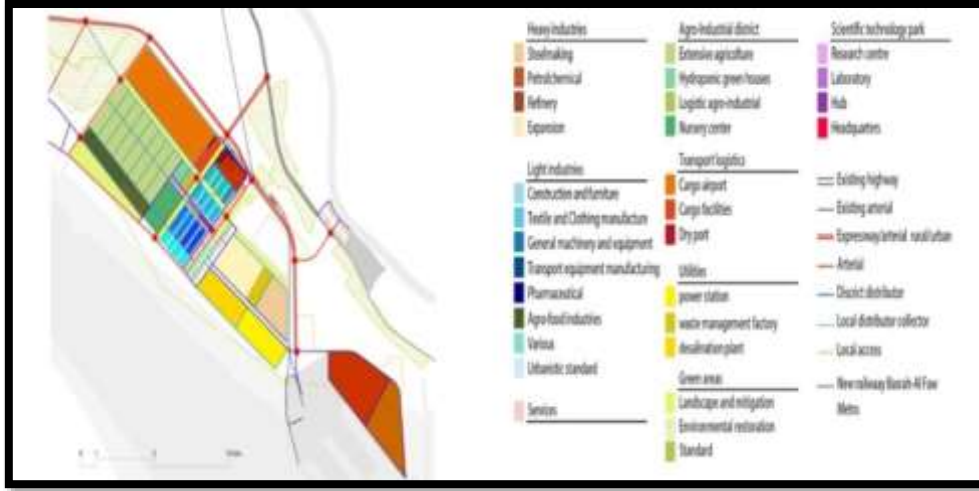
### ٢ - المنطقة الصناعية والتجارية في شبه جزيرة الفاو :

تقع شمال غرب ميناء الفاو الكبير بمساحة (١٠٠٠٠ هكتار) وترتبط ارتباطاً وثيقاً مع الميناء والارصفة التجارية وشبكة الطرق والحديد الرابطة بين الميناء والمنطقة الصناعية وجزء منها يقع ضمن حدود الميناء فيما يخص الصناعات الثقيلة مثل (مصفى النفط ومعمل البتروكيمياويات) وكذلك تضم مختلف الصناعات الثقيلة المتمركزة بالقرب من الميناء مثل ( محطة التحلية ومحطة الكهرباء ومعمل تدوير النفايات وغيرها) والصناعات الخفيفة وجميع المرافق الخدمة والصحية والثقافية والمبينة بالمخططات المرفقة<sup>(١٨)</sup> يلاحظ شكل (٣)



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

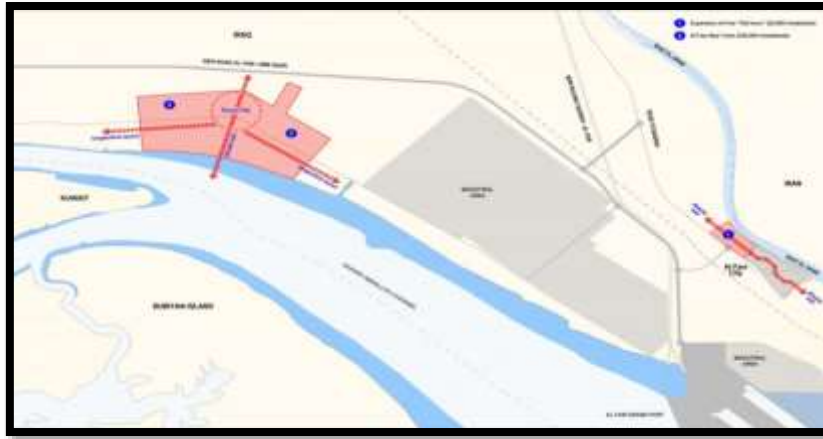
شكل (٣) المنطقة الصناعية والتجارية في شبه جزيرة الفاو



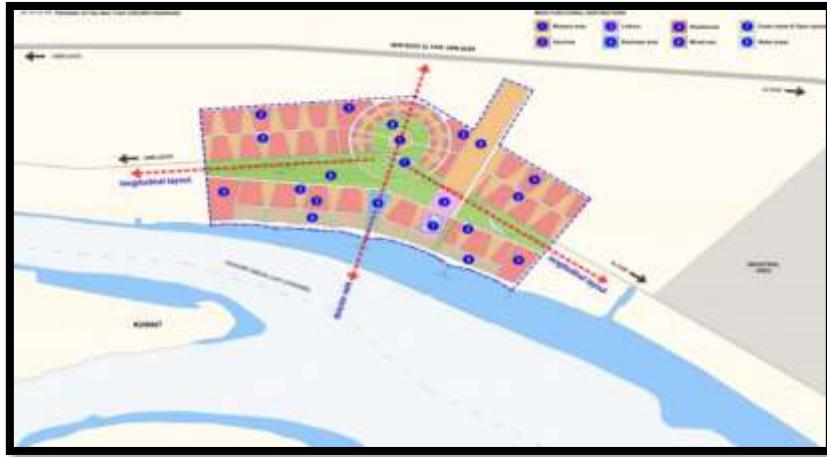
### ٣ - المنطقة الحضرية (المنطقة السكنية الجديدة)

والتي تقع غرب مدينة الفاو الحالية والتي تضم مختلف الفعاليات والانشطة السكنية والمرافق الخدمية لتستوعب حدود (٣٥٠٠٠٠٠ نسمة) للأشخاص الذين سوف يعملون في مختلف الانشطة المينائية المستقبلية، ينظر شكل (٤)

شكل (٤) المنطقة السكنية الجديدة في شبه جزيرة الفاو



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



### ٤- توسعة مدينة الفاو الحالية

تبلغ مساحته مدينة الفاو الحالية (٥٢٦,٩) ومن ملاحظة جدول (٧) وخريطة (٢) هناك تباين واضح في استعمالات الأرض في مدينة الفاو فقد خصصت المساحة الأوسع للاستعمال السكني، إذ بلغت المساحة (٢٢٩) هكتار أي ما نسبته (٤٣,٥) وجاءت بالمرتبة الثانية خدمات النقل وبمساحة (٩٦,٤ هكتار) وبنسبة (١٨,٣) والاقل هو للاستخدام الصناعي بنسبة (١%) ، ومن المقرر في مخطط شبة جزيره الفاو ان تكون هناك عملية توسعه لمدينة الفاو الحالية وهو تطوير منطقة امتداد مدينة الفاو الحالية باتجاه الشمال الغربي للمدينة الحالية وتقع على حدود شط العرب وتتضمن مختلف الأنشطة والفعاليات السكنية والتجارية والخدمية لتستوعب حدود (١٥٠ الف نسمة) ( شكل ٥ )

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جدول (٧) استعمالات الأرض في مدينة الفاو

الاستعمال	المساحة بالهكتار	%
الاستعمال السكني	٢٢٩,٢	٤٣
الاستعمال الصناعي	٥,٢	١
الاستعمال التجاري	٧,٥	١,٤
طرق النقل	٩٦,٤	١٨,٣
الخدمات الإدارية	٧٥,٨	١٤,٤
الخدمات المجتمعية	٥٤,٧	١٠,٣
الخدمات الدينية	٦,٥	١,٢
الفضاءات المفتوحة	٥١,٦	٩,٩
المجموع	٥٢٦,٩	١٠٠

المصدر: مرتضى مظفر سهر الكعبي، التحليل المكاني لاستعمالات الارض الحضرية لمدينة الفاو لعام ٢٠١٨، مجلة أداب البصرة، العدد ٨٧، ٢٠١٩، ص ٣٤٠.

### خريطة (٢)

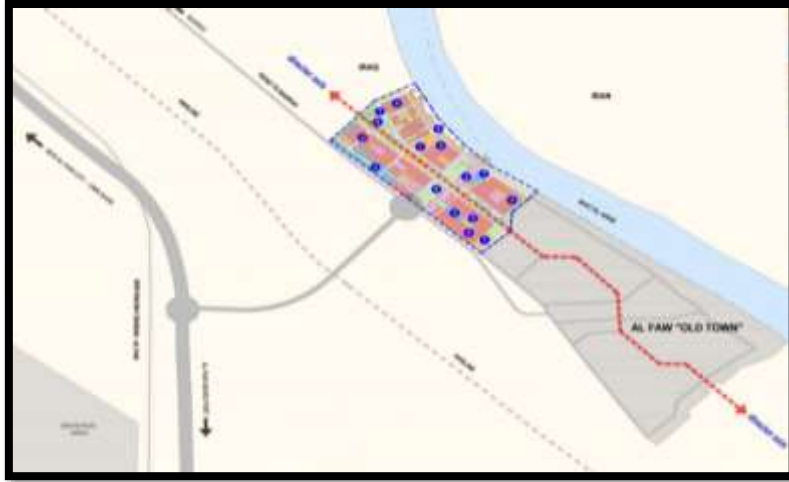
استعمالات الارض الحضرية في مدينة الفاو لعام ٢٠١٨



المصدر: مرتضى مظفر سهر الكعبي، التحليل المكاني لاستعمالات الارض الحضرية لمدينة الفاو لعام ٢٠١٨، مجلة أداب البصرة، العدد ٨٧، ٢٠١٩، ص ٣٤٢.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

شكل (٥) توسعة مدينة الفاو الحالية



### الاستنتاجات:

- ١- سيساهم ميناء الفاو في تنشيط الاقتصاد العراقي، وسيكون رابطاً مهماً في نقل البضائع والسلع عبر الموانئ العراقية والعالم.
- ٢- قصور وكفاءة الطاقة الاستيعابية لحركة الشحن للموانئ الحالية، وتزايد حركة العراق التجارية، أدى إلى خلق ضغط واحتفاظ كبير نتيجة زيادة كمية البضائع المتداولة على أرصفة الموانئ، لاسيما وان طاقة هذه الأرصفة غير معدة لاستقبال كميات كبيرة من البضائع.
- ٣- يوفر ميناء الفاو الكبير إيرادات مالية كبيرة لرفد ميزانية الدولة، مما يعزز من مكانة الموانئ بشكل خاص والاقتصاد العراقي بشكل عام.
- ٤- بسبب التوسع في تعامل العراق تجارياً مع الكثير من دول العالم، أدى ذلك إلى ظهور الحاجة إلى استقبال بواخر كبيرة، وهذه البواخر تحتاج إلى غاطس كبير، وأرصفة ومعدات مناولة حديثة وكفؤة، ونظام إداري فعال، فضمن الطاقات والمؤهلات الحالية للموانئ ستكون عاجزة عن تلبية هذه الاحتياجات.
- ٥- يوفر ميناء الفاو الكبير مدخرات (وفورات) من خلال تخفيض كلف النقل نتيجة إنشاء بنية تحتية جديدة أو تقليل وقت النقل أو استخدام سفن كبيرة للنقل البضائع.
- ٦- ضعف البنية التحتية الداعمة لنشاط ميناء الفاو الكبير وتلك تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير وتأخر مشاريع البنية التحتية له.
- ٧- موقع الميناء في شبة جزيرة الفاو سهل عملية الربط مع الطرق ويسهل عملية الحركة الملاحية وفي ذات الوقت يقلل الكلفة العامة لحركة الشحن، ولهذا تم اختيار هذه المدينة لتكون مكان لبناء ميناء الفاو الكبير.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٨- تبلغ مساحة ميناء الفاو الكبير الاجمالية والمحصورة بين كاسري الامواج الشرقي والغربي حوالي (٥٤ كم<sup>٢</sup>) وهي موزعة ما بين حوض الميناء والارصفة والساحات والابنية الخدمية.
- ٩- من المقرر أن يتم اكمال ٥ ارصفة في عام ٢٠٢٨ ويكتمل المشروع في عام ٢٠٣٨ ويعدد ارصفة ٥٠ رصيف.

### المقترحات :

- ١- دعم واستكمال مشروع ميناء الفاو الكبير كونه العمود الفقري للاقتصاد العراقي مستقبلاً، وذلك بتشكيل لجنة مختصة لغرض متابعة المشروع وتوفير جميع المتطلبات اللازمة لتنفيذه، وحل جميع المشكلات والمعوقات التي تواجه سير العمل فيه.
- ٢- تخصيص أموال كافية وتوفير السيولة اللازمة لتأمين تعاقدات الميناء مع الشركات المنفذة، وتوفير البنية التحتية الداعمة لنشاطه .
- ٣- إكمال إنشاء البنية التحتية للميناء وتشغيلها وتقديم الخدمات، وإدخال الأنظمة الحديثة والالكترونية في مجال الإدارة والتشغيل لنشاط الموانئ .

### الهوامش:

- ١- د. صفاء عبد الحسين جعيز، قرن من الارتقاء، قصة الموانئ العراقية عبر قرن من الزمن ١٩١٩-٢٠١٩، الشركة العامة لموانئ العراق، عدم توافر سنة النشر، ص ٦٠ .
- ٢- د. نبيل جعفر عبد الرضا، حسين حيدر محمد الجزائري، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي - دراسة حالة ميناء الفاو الكبير، مجلة الاقتصاد الخليجي، العدد ٣٠، كانون الأول ٢٠١٦، ص ١٢٢ .
- ٣- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي لإحصاء، مديرية احصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة ٢٠١٨، حزيران ٢٠١٩، ص ٣ .
- ٤- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، بغداد، كانون الأول ٢٠١٦، ص ٢٦ .
- ٥- المصدر نفسه، ص ٢٥ .
- ٦- صالح هادي محمد، أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير، الندوة العلمية الموسومة ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية المنعقدة في مركز دراسات البصرة والخليج العربي في ١١ كانون الثاني، ٢٠١١، ص ٤٩ .
- \* تم اخذ سنة ٢٠١٨ لعدم توافر بيانات لسنوات مستقبلية .
- ٧- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احصاءات النقل والاتصالات، مصدر سابق ، ص ٥ .
- ٨- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، مصدر سابق .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٩- جعفر عبد الأمير عزيز الحسيني، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الإدارة والاقتصاد جامعة كربلاء (كربلاء، جامعة كربلاء، ٢٠١١)، ص ٩٧.
- ١٠- د. صفاء عبد الحسين جعيز، مصدر سابق، ص ٦٠.
- ١١- جعفر عبد الأمير عزيز الحسيني، مصدر سابق، ص ٩٣.
- ١٢- عقد حفر القناة الملاحية والتأثير، مجلة موانئ العراق العدد ٨، آيار ٢٠٢١، (البصرة، الشركة العاملة لمواني العراق، ٢٠٢١)، ص ٧.
- ١٣- تائر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، الندوة العلمية الموسومة ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية المنعقدة في مركز دراسات البصرة والخليج العربي في ١١ كانون الثاني، ٢٠١١، ص ٤٨.
- ١٤- - باسم عبد العزيز عثمان، كاظمية محمد علي، تحليل جغرافي لنمو السكان في قضاء الفاو للمدة من ١٩٩٧-٢٠١٨، مجلة حولية المنتدى للدراسات الإنسانية، العدد ٤٢، السنة ١٣، ٢٠٢٠، ص ٧٥
- ١٥ - سالم سعدون المبادر، قضاء الفاو (دراسة في الجغرافية الزراعية، مطبعة الارشاد، بغداد، ١٩٧٨، ص ١٧)
- ١٦- محمد حنون السوداني، مدينة الفاو تطورها الوظيفي وعلاقتها الاقليمية، رسالة ماجستير، جامعة البصرة، كلية التربية، ١٩٩٨، ص ٦٤
- ١٧- مقابلة شخصية مع رئيس مهندسين هنادي مدير هيئة ميناء الفاو الكبير بتاريخ ٢٦ / ١ / ٢٠٢٢.
- ١٨- مقابلة شخصية مع المهندس عقيل هيئة ميناء الفاو الكبير بتاريخ ١٥ / ١٢ / ٢٠٢١.

### المصادر:

- ١- جعيز، صفاء عبد الحسين، قرن من الارتقاء، قصة الموانئ العراقية عبر قرن من الزمن ١٩١٩-٢٠١٩، الشركة العامة لموانئ العراق، عدم توافر سنة النشر.
- ٢- الحسيني، جعفر عبد الأمير عزيز، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الإدارة والاقتصاد جامعة كربلاء (كربلاء، جامعة كربلاء، ٢٠١١).
- ٣- السوداني، محمد حنون، مدينة الفاو تطورها الوظيفي وعلاقتها الاقليمية، رسالة ماجستير، جامعة البصرة، كلية التربية، ١٩٩٨.
- ٤- عبد الرضا، نبيل جعفر، حسين حيدر محمد الجزائري، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي - دراسة حالة ميناء الفاو الكبير، مجلة الاقتصاد الخليجي، ال عدد ٣٠، كانون الأول ٢٠١٦.
- ٥- عثمان، باسم عبد العزيز، كاظمية محمد علي، تحليل جغرافي لنمو السكان في قضاء الفاو للمدة من ١٩٩٧-٢٠١٨، مجلة حولية المنتدى للدراسات الإنسانية، العدد ٤٢، السنة ١٣، ٢٠٢٠.
- ٦- الكعبي، مرتضى مظفر سهر، التحليل المكاني لاستعمالات الارض الحضرية لمدينة الفاو لعام ٢٠١٨، مجلة أدب البصرة، العدد ٨٧، ٢٠١٩.
- ٧- المبادر، سالم سعدون، قضاء الفاو (دراسة في الجغرافية الزراعية، مطبعة الارشاد، بغداد، ١٩٧٨.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٨- محمد، صالح هادي، أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير، الندوة العلمية الموسومة ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية المنعقدة في مركز دراسات البصرة والخليج العربي في ١١ كانون الثاني، ٢٠١١.
- ٩- مصطفى، ثائر عبد اللطيف، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، الندوة العلمية الموسومة ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية المنعقدة في مركز دراسات البصرة والخليج العربي في ١١ كانون الثاني، ٢٠١١.
- ١٠- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي لإحصاء، مديرية احصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة ٢٠١٨، حزيران ٢٠١٩.
- ١١- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، بغداد، كانون الأول ٢٠١٦.
- ١٢- عقد حفر القناة الملاحية والتأثير، مجلة موانئ العراق العدد ٨، آبار ٢٠٢١، (البصرة، الشركة العاملة لموانئ العراق، ٢٠٢١).
- ١٣- مقابلة شخصية مع رئيس مهندسين هنادي مدير هيئة ميناء الفاو الكبير بتاريخ ٢٦ / ١ / ٢٠٢٢.
- ١٤- مقابلة شخصية مع المهندس عقيل هيئة ميناء الفاو الكبير بتاريخ ١٥ / ١٢ / ٢٠٢١.
- ١٥- هيئة ميناء الفاو الكبير، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١.



## الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة

الباحث/ حسين حيدر محمد الجزائري

- ماجستير علوم اقتصادية -

موظف في شركة ناقلات النفط العراقية

[Husseinhyder81@gmail.com](mailto:Husseinhyder81@gmail.com)

### المستخلص:

يحظى ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة بأهمية اقتصادية كبيرة إذ سيجني العراق إيرادات كبيرة تصل بحدود (١٤) مليار دولار عند تشغيل المرحلة الأخيرة للميناء مع القناة الجافة، عند مرور بضائع الترانزيت عبر القناة الجافة، كما أن هذه المشاريع ستوفر للاقتصاد العالمي إيصال تجارة دول آسيا إلى أوروبا وبالعكس عبر الأراضي العراقية بأقل كلفة وأقل وقت وأكثر أماناً وهذا سيؤدي إلى تعزيز مكانة العراق الاقتصادية تجاه العالم ، لذا قسم البحث إلى أربع فقرات تم تناول فيها واقع ميناء الفاو الكبير ومبررات انشائه وأهميته الاقتصادية على المستويين المحلي والدولي كما تم تناول القناة الجافة وبيان أهميتها الاقتصادية .

**Abstract:**

The grand port of Faw and the dry canal are of a great important economic , As Iraq will reap huge revenues amounting to (14) billion dollars when operating the last phase of the port and the passage of transit goods through the dry canal, And these projects will provide the global economy with the delivery of trade from Asian countries to Europe and vice versa through the lands Iraq at the lowest cost, Less time and safer, And this will lead to strengthening Iraq's economic position towards the world, So the research is divided into four paragraphs dealing with the reality of the grand port of Faw and the justifications for its establishment and its economic importance at the local and international levels, As well as the dry canal and its economic importance.

## المقدمة:

يعد مشروع ميناء الفاء الكبير والقناة الجافة من أهم المشاريع الاقتصادية الاستراتيجية في العراق وأن تشغيل الميناء له أهمية اقتصادية كبيرة ستنعكس اثاره على تطوير عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، كونه سيساهم في الارتباط بطرق التجارة العالمية عبر القناة الجافة مما يجعل العراق ممراً اقتصادياً مهماً في المنطقة لموقعه الاستراتيجي المتوسط بين القارات الثلاث، واهم حلقة في المنطقة تربط الشرق الآسيوي بالغرب الاوربي والافريقي لمرور التجارة الدولية عبر أراضيه، ومن المتوقع أن يؤدي انشاء ميناء الفاء الكبير وطريق القناة الجافة الى تحويل العراق الى اكبر مركز لوجسسي عالمي في منطقة الشرق الاوسط لنقل التجارة الدولية، مما سيعزز من مكانته الاقتصادية عالمياً فضلاً عن تنوع مصادر الدخل عن طريق الإيرادات المتأتية، وتوفير فرص عمل والتقليل من مشكلة البطالة، ومن ثم تحقيق تنمية اقتصادية شاملة وتقليل الاعتماد على النفط الخام في تمويل الموازنة العامة في البلد.

**أهمية البحث:** تأتي أهمية البحث من الأهمية التي يحظى بها ميناء الفاء الكبير وربطه بالقناة الجافة وانعكاس ذلك على دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلد من خلال انشاء البنى التحتية ومشاريع المنطقة الصناعية الملحقة بميناء الفاء الكبير وتوفير وظائف مباشرة وغير مباشرة مما سيساهم في تنوع الاقتصاد العراقي وتحقيق إيرادات بالغة الأهمية تعود بآثارها الإيجابية على الاقتصاد العراقي .

**مشكلة البحث:** في ظل الامكانات الحالية المحدودة للموانئ العراقية من حيث القدرة الاستيعابية والسعة وعدم القدرة على التعامل مع السفن الكبيرة أصبح الخيار الوحيد لزيادة القدرة التنافسية هو من خلال انشاء ميناء الفاء الكبير الذي سيقرب عليه زيادة القدرة التنافسية للموانئ العراقية فضلاً عن الآثار الاقتصادية المترتبة على انشاءه كونه الممر الوحيد الذي يربط دول شرق آسيا في أوروبا وعبر طريق القناة الجافة .

**فرضية البحث:** ينطلق البحث من فرضية مفادها (أن تشغيل ميناء الفاء الكبير وتأهيل طريق القناة الجافة سيسهم ذلك في زيادة حجم النشاط التجاري للبلد فضلاً عن تحقيق العديد من المنافع الاقتصادية والاجتماعية المباشرة وغير المباشرة وزيادة الإيرادات وتنوع الاقتصاد العراقي).

## أهداف البحث :

١- بيان واقع وأهمية ميناء الفاء الكبير .

٢- التعرف على القناة الجافة.

٣- دور ميناء الفاء الكبير والقناة الجافة في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق.

**هيكيلة البحث:** لأجل اختبار فرضية البحث فقد قسم البحث إلى أربع فقرات فضلاً عن الاستنتاجات

والتوصيات ومصادر البحث وعلى النحو التالي:

أولاً: واقع ميناء الفاء الكبير:

ثانياً: الأهمية الاقتصادية لميناء الفاء الكبير:

ثالثاً: القناة الجافة:

رابعاً: الأهمية الاقتصادية لمشروع لقناة الجافة:

أولاً: واقع ميناء الفاو الكبير:

١- دوافع إنشاء ميناء الفاو الكبير:

يعد ميناء الفاو الكبير من المشاريع العراقية الاستراتيجية لما له من اثار اقتصادية واجتماعية للبلد، وهذه الاثار هي ليست فقط على العراق بل تمتد لتشمل المناطق المجاورة، اذ سيكون اداة ربط خط البضائع والسلع والنقل البحري بين الشرق والغرب وذلك من خلال تحويل العراق إلى قناة جافة يتصل بموانئ البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا من جهة والخليج والمحيط الهندي من جهة اخرى، وهذه العملية ستكون باقل تكلفة واقصر وقت، اذا انه سوف يفتح الطريق واسعاً امام اندماج العراق بالأسواق العالمية ومن ثم الاثار الايجابية التي ستركها على التجارة الدولية وعلى الاقتصاد العراقي بشكل عام. إذ قدمت الشركات الايطالية دراسة حول إنشاء المشروع ميناء الفاو الكبير، متضمنة التصاميم النهائية والكلف والقرب من الساحل وقلة الترسبات الطينية وتجنب التداخل مع الانابيب النفطية، وتم التعاقد مع وزارة النقل العراقية والبدأ بالمشروع في ١٤ / ١ / ٢٠١٠ ليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي وقادراً على استيعاب الحاويات والسفن الكبيرة واحد المكاسب التي سيكون لها اثر فاعل على الاقتصاد العراقي (راشد ، ٢٠١١ : ٦٦).

يمتلك العراق أربعة موانئ تجارية وهي (ميناء أم قصر - ميناء خور الزبير - ميناء أبو فلوس - ميناء المعقل) مجموع أرصفتها (٤٨) رصيف تبلغ الطاقة التصميمية لها (١٧,٥) مليون طن سنوياً، وهي غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيرادات والصادرات للعراق مستقبلاً، فضلاً عن أن الأعماق المتاحة لهذه الموانئ ذات أعماق محدودة تقدر ب(٦ - ١٢) متراً ( خطة التنمية الوطنية ، ٢٠١٨ - ٢٠٢٢ : ١٦٠) ناهيك عن حاجة القنوات الملاحية إلى عمليات الحفر ورفع الغوارق وأعمال صيانة مستمرة ، وعليه فان إنشاء ميناء الفاو الكبير، الذي سيكون قريباً إلى المنافذ البحرية الدولية بأعماق لا تقل عن (١٩) متراً ، والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة (١٢٠) ألف طن ، سيؤدي إلى انخفاض كلفة النقل إلى (١٠٠) دولار لكل طن، وإنشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم في الآتي (محمد ، ٢٠١١ : ٤٩):-

١- استخدام السفن الاجنبية الكبيرة التي تجاوز حمولاتها (١٥٠) ألف طن من الحمولات المتنوعة و(١٢) ألف حاوية في نقل الاستيرادات عبر ميناء الفاو الكبير .  
٢- تطوير المناطق المجاورة للميناء وإقامة المناطق التجارية الحرة والصناعية وإنشاء البنية التحتية من الطرق والجسور والسكك المرتبطة به.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٣- يتضمن الميناء خدمة التجارة العابرة (الترانزيت) بين آسيا وأوروبا وبطاقات ابتدائية تقدر بـ ٢٠ مليون طن قابلة للزيادة إلى (٤٥) مليون طن سنوياً.
- ٤- سيعمل الميناء على تطوير الواجهة المائية للعراق وتطوير المنطقة اقتصادياً .
- ٥- تحسين الخط الساحلي ومنع عملية التعرية والفقدان للساحل.
- ٦- سوف يسهم الميناء في توفير العديد من فرص العمل وتشغيل الأيدي العاملة الفنية وبنسبة كبيرة.

### ٢- تصاميم وكلف إنشاء ميناء الفاو الكبير:

عدت التصاميم الأساسية لميناء الفاو الكبير مجموعة الشركات الايطالية، إذ قامت بإعداد دراسة الجدوى الاقتصادية من حيث الأبعاد الأولية للميناء ومكوناته الوظيفية والنظر أيضاً في تجديد وتطوير الموانئ القائمة، إذ شملت الدراسة الايطالية ثمانية مواقع بديلة للميناء من حيث الجوانب الفنية والاقتصادية ودراسة جدوى بيئية الميناء الواقع على امتداد قناة خور عبد الله من حيث (الرياح، الامواج، تيارات الهواء، الترسبات، والرصد الزلزالي، الخ). وشملت الدراسة أيضاً ثلاثة سيناريوهات بديلة، مثل: السيناريو الاول عدم فعل شي لتطوير الموانئ او التطوير بشكل بسيط جداً، والسيناريو الثاني يهدف الى تطوير الموانئ القائمة وبالتحديد ميناء ام قصر، اما السيناريو الثالث يتوقع تنفيذ الميناء الجديد، وفعلاً تم تحديد الموقع الخاص بالميناء، آخذين بنظر الاعتبار عدم التداخل مع الموانئ النفطية من حيث حركة الملاحة للسفن الداخلة والخارجة للميناء وان يكون في المياه العراقية الاقليمية وفقاً للمتطلبات الفنية يتم انشاء البنى التحتية للميناء الجديد على مرحلتين بطاقة استيعابية (٩٩) مليون طن سنوياً منها (٦٦) مليون طن لمناولة بضائع الحاويات و(٣٣) مليون طن سنوياً لمناولة البضائع الفل (السوائب) يمكن توضيحها كما في الجداول (٢٠١).

### الجدول (١) مواصفات المرحلة الاولى لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام ٢٠٢٨

المرحلة الاولى حتى عام ٢٠٢٨ للتعامل مع ٣٦-٤٠ مليون طن من الحاويات و ٢٢-٢٥ مليون طن من المواد الفل		
ارصفة بطول	٣٩٠٠ م	مخصص للحاويات
ساحة	٢١٢٠٠,٠٠٠ م <sup>٢</sup>	للحاويات
ساحة	٢٤٠٠,٠٠٠ م <sup>٢</sup>	للمواد الفل (السوائب)
مناطق	٢٦٠٠,٠٠٠ م <sup>٢</sup>	للطرق البرية والسكك الحديدية والمباني والخدمات
سايلو	٣١٥٠,٠٠٠ م <sup>٣</sup>	لخزن الحنطة

Resource: Project New Basra Grand Port FEASIBILITY STUDY/VOL2, 2008

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الجدول (٢) مواصفات المرحلة الثانية لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام ٢٠٣٨

المرحلة الثانية من تطوير البنى التحتية الإضافية المتوقع اكمالها بحلول عام ٢٠٢٨		
ارصفة بطول	٣,١٠٠	مخصص للحاويات
ارصفة	١,٥٠٠	للسوائب
ساحة	٢م ٨٠٠,٠٠٠	لحمولة الحاويات
ساحة	٢م ٢٠٠,٠٠٠	للمواد الفل (السوائب)
مناطق	٣م ٤٠٠,٠٠٠	للطرق المعبدة والخدمات
سايلو	٣م ٥٠,٠٠٠	خزن الحنطة

Resource: Project New Basra Grand Port FEASIBILITY STUDY/VOL2, 2008

٣- خصائص أرصفة ميناء الفاو الكبير: يمكن ملاحظة مواصفات وخصائص أرصفة الميناء بعد التوسعة من خلال الجدول (٤).

- ٤

الجدول (٤) الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير

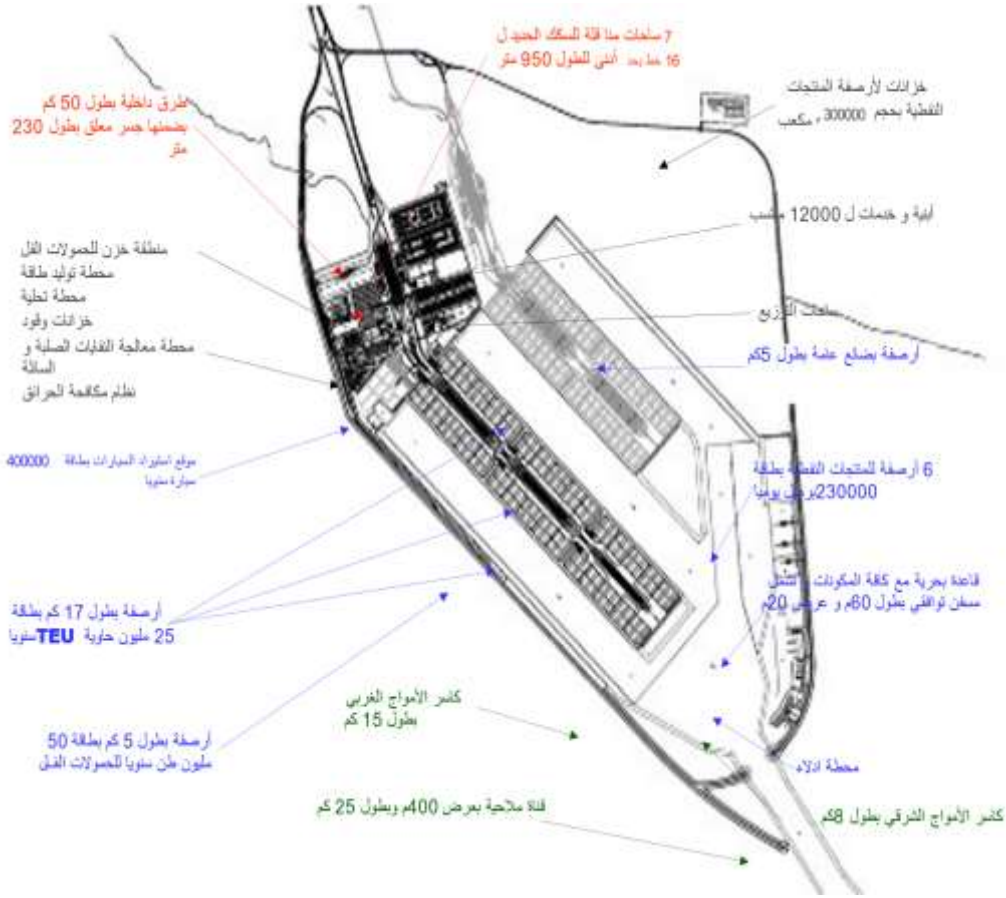
نوع الرصيف	طول الارصفة / كم	عدد الأرصفة	الطاقة الاستيعابية السنوية
ارصفة الحاويات	١٧	٥٠	٢٥ مليون طن
ارصفة الفل	٥	١٥	٥٠ مليون طن
ارصفة البضائع العامة	٥	٢٠	٥ مليون طن
رصيف رو-رو		١	٤٠٠٠٠٠ سيارة
ارصفة المشتقات النفطية		٦	٢٣٠٠٠٠٠ برميل/يوم

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية <http://scp.gov.iq>.

وبالنظر إلى الشكل (١) يمكن ملاحظة مخطط ميناء الفاو الكبير بعد التوسعة بشكلٍ جلي.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الشكل (١) مخطط ميناء الفاو الكبير



المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق ، ٢٠٢١ ، <http://scp.gov.iq>.

وكان من المقرر أن يبدأ تشغيل المرحلة الأولى للميناء عند عام ٢٠١٨ وفقاً للجدوى الاقتصادية التي عدتها دراسة الشركات الإيطالية، إلا أنه بسبب إهمال الحكومات المتعاقبة في إنجاز المشروع، وعدم الشعور بمسئوليتها تجاه هذا المشروع الاستراتيجي كذلك عدم توفير التمويل اللازم لإنجازه على الرغم من ان في تلك الفترة شهد العراق ميزانيات انفجارية وكان من الممكن تخصيص مبالغ كافية لإنجاز الميناء لا سيما وان كلفة إنجاز الميناء تبلغ (٤,٤) مليار يورو ما يعادل (٧,٢٣٩) مليار دولار كما موضحة التفاصيل في الجدول (٤)، إلا أنه لم تستغل تلك المدة الى أن حصلت أزمة انخفاض اسعار النفط، ومدة انشغال الدولة بمحاربة عصابات داعش في العام ٢٠١٤. فضلاً عن عوامل خارجية تتعلق بتأثيرات دول الجوار وشعورها بأهمية الميناء الاقليمية والعالمية ومقدرته التنافسية التي من المحتمل ان يؤثر عليها مستقبلاً، كل تلك العوامل وغيرها أدت الى تأخر إنجاز المشروع.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الجدول (٤) التكاليف الكلية لإنشاء ميناء الفاو الكبير (مليون دولار)

التكاليف	التفاصيل
٢٠٠,٥	التعبئة
٢١١٨,٣	الارصفة
٥٢٩,٦	تقوية الارصفة
١٧١,٥	ارصفة الصب الجاف
٢١٤,٣	كاسر الامواج
٧٩٩,٤	التجريف والحفر
١٢٢٥,٦	المعدات
٢٧٧,٤	التوصيلات الارضية
٤٤	التخفيف البيئي
٥٨٠,٥	الاجمالي
٢٧٩	الطوارئ بنسبة (٥%)
٥٨٥٩,٦	اجمالي تكلفة البناء
٢٣٤	التصميم والمسوحات
٢٦٧,٤	ادارة المشروع والاشراف على الموقع
٢٣٩	المصاريف العامة
٥٨٦	النفقات الاضافية
٧٢٣٩,٩	المجموع

Resource: Feasibility study of the new Basra grand port, Volume1, Environmental Analyses, december2008.

وقد تعاقدت الشركة العامة للموانئ العراقية مع شركتين لإنجاز كاسري الامواج الشرقي والغربي وقد تم انجازهما. وتم التعاقد مع شركة دايو الكورية (Daewoo) لإنجاز المرحلة الاولى من الميناء والمتمثلة بخمسة مشاريع تم التوقيع عليها دفعة واحدة متمثلة بإنشاء (الارصفة الخمسة للحاويات) و (ردم ساحة خزن ومناولة الحاويات وحفر القناة الملاحية الداخلية) و (حفر وتأثيث القناة الملاحية الخارجية) و(نفق قناة خور الزبير) و(الطريق السريع الرابط بين ميناء الفاو وميناء ام قصر) ويمكن توضيح العقود الخمسة وكلفها ومدة انجازها بالجدول (٥).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### الجدول (٥) عقود المشاريع الخمسة

العقد	البيان	الكلفة	مدة التنفيذ
الأول	انشاء جدار الرصيف- محطة الحاويات (تحديد الارصفة الخمسة)	٥١١ مليون دولار	٣٧,٥ شهر
الثاني	انشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وام قصر	٤٤٠ مليون دولار	٤٥ شهر
الثالث	انشاء نفق تحت خور الزبير المغمور بطول ٢٤٤٤م وعرض ٣ مسارات لكل اتجاه وعمق ٢٨م	٦٣٤ مليون دولار	٤٨ شهر
الرابع	البنى التحتية -المرحلة الاولى اعمال الحفر والردم	٧٢٦ مليون دولار	٤٨ شهر
الخامس	انشاء قناة ملاحية طول القناة ٢٣ كم العمق ١٩,٨م عرض القناة ٢٠٠م	٣١٤ مليون دولار	٤٨ شهر
مجموع تكاليف العقود الخمسة لإنجاز المرحلة الاولى		٢٦٢٥	

المصدر: وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠٢١.

وفي حال إنجاز هذه المشاريع الخمسة التي تم التعاقد عليها مع شركة (دايو الكورية) بعد أربع سنوات كما تم الاتفاق عليه حسب الجدول الزمني المخطط، لها وحسب ما تعهدت به الشركة الكورية المنفذة للمشروع ستكون الطاقة الانتاجية متكونة من خمسة ارصفة تستوعب مليوني حاوية وبطاقة قصوى ثلاثة ملايين حاوية في السنة.

**ثانياً: الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير:** يحظى ميناء الفاو الكبير بأهمية اقتصادية كبيرة على المستويين المحلي والدولي ويمكن بيان ذلك كالآتي:

#### ١- الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير على المستوى المحلي:

لغرض بيان الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير لآبد من معرفة التوقعات المستقبلية التي بنيت عليها الجدوى الاقتصادية للميناء والتي أعدتها مجموعة الشركات الإيطالية إذ شملت هذه التوقعات حجم التجارة المتوقع مناوالتها في الميناء والايرادات المتحققة منها والتي من خلالها تم تحديد مواصفات الميناء، من حيث عدد وابعاد الارصفة المطلوبة والمساحات لمناولة الحاويات والمواد الفل (حنطة وغيرها) وارصفة العجلات (R-RO) والأرصفة النفطية، بالاستناد الى حجم تجارة البضاعة المتوقعة خلال الفترات الزمنية (٢٠١٨ - ٢٠٣٨) كما يوضحها الجدول (٦).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الجدول (٦) حجم التجارة المتوقع مناوالتها في ميناء الفاو الكبير

السنة	حاويات (مليون طن)	مواد فل (مليون طن)
٢٠١٨	٢٤	٢٤
٢٠٢٨	٤٠	٣٢
٢٠٣٨	٧٠	٤٤

المصدر: وزارة النقل دائرة التخطيط والمتابعة، مشروع ميناء الفاو الكبير، خلاصة دراسة الجدوى الاقتصادية ٢٠٠٨.

في حين يوضح الجدول (٧) الإيرادات التقديرية لميناء الفاو الكبير في حال تشغيله وبحسب مراحل إنجازه خلال مدة التوقع (٢٠١٨ - ٢٠٤٠) والتي بلغ مجموعها تقريباً (٧) مليار دولار وبمعدل نمو يبلغ (٤,٨%)، وبذلك سيسهم الميناء في تحسين الوضع الاقتصادي للبد من خلال هذه الإيرادات التي يمكن استخدامها في ما يلي (مؤنس، ٢٠١٤، ٦٩):

- أ- تطوير البنى التحتية في قضاء الفاو والبصرة وربطهما بشبكة الطرق البرية وسكك الحديد.
- ب- بناء قاعدة صناعية قريبة من الأسواق خاصة أنه يمتلك المواد الأولية والطاقة لتفعيل حركة النقل البحري، مثل صناعة تكرير النفط والغاز الطبيعي.
- ت- خلق منطقة سياحية مزدهرة من خلال بناء الفنادق ومناطق ترفيهية أخرى.
- ث- تطوير قطاع النقل من خلال عملية نقل البضائع والسائحين داخلياً.
- ج- إنشاء مصارف للتحويلات المالية والخدمات المصرفية لحاجة شركات الشحن والتجار والمسافرين إلى هذه الخدمات.

وبالنظر إلى الشكل (٢) يمكن ملاحظ الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير بشكلٍ أوضح إذ أنها قدرت في المرحلة الأولى المفترض تشغيل الميناء فيها عند العام ٢٠١٨ تصل بحدود (٢) مليار دولار ما يعادل أكثر من (٥) أضعاف إيرادات مجموع الموانئ المتحققة لعام ٢٠٢٠ والبالغة بحدود (٣٧٠) مليون دولار (الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي، ٢٠٢٠). وهذا ما يؤكد الإهمال الحكومي لهذا المشروع المهم وضياع إيرادات مالية بالغة الأهمية.

الجدول (٧) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير

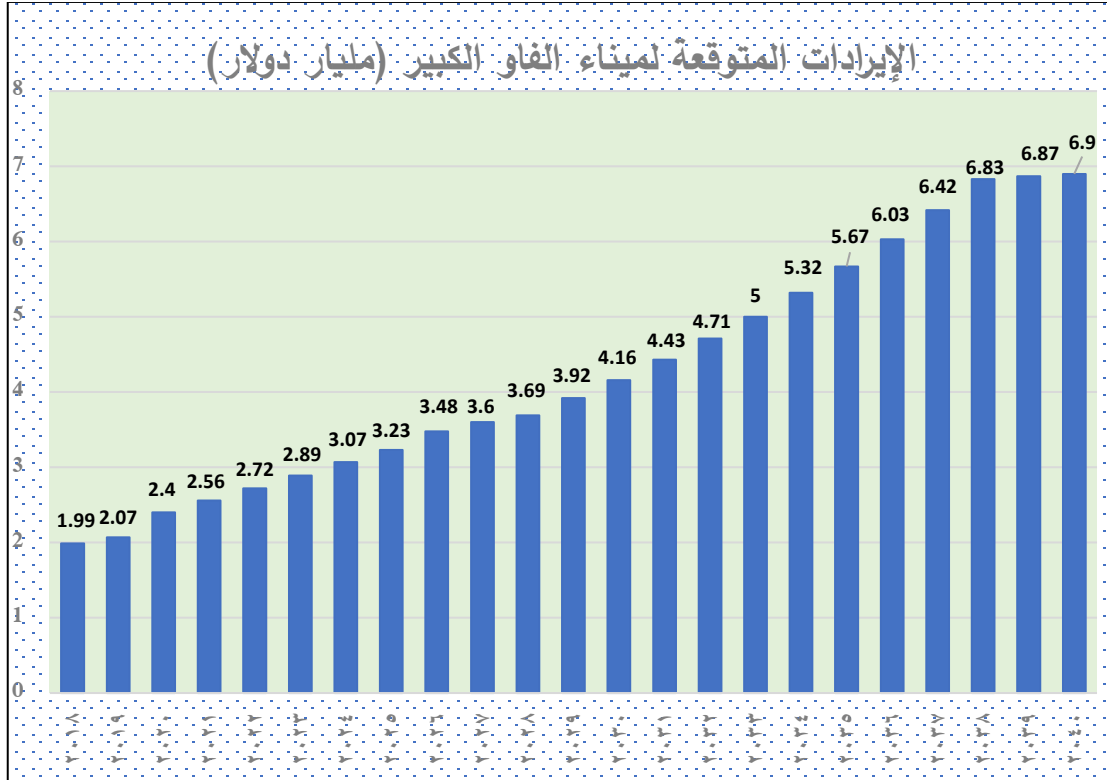
السنة	الإيرادات المتوقعة (مليار دولار)
٢٠١٨	١,٩٩
٢٠١٩	٢,٠٧
٢٠٢٠	٢,٤٠
٢٠٢١	٢,٥٦
٢٠٢٢	٢,٧٢
٢٠٢٣	٢,٨٩
٢٠٢٤	٣,٠٧

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٣,٢٣	٢٠,٢٥
٣,٤٨	٢٠,٢٦
٣,٦٠	٢٠,٢٧
٣,٦٩	٢٠,٢٨
٣,٩٢	٢٠,٢٩
٤,١٦	٢٠,٣٠
٤,٤٣	٢٠,٣١
٤,٧١	٢٠,٣٢
٥,٠٠	٢٠,٣٣
٥,٣٢	٢٠,٣٤
٥,٦٧	٢٠,٣٥
٦,٠٣	٢٠,٣٦
٦,٤٢	٢٠,٣٧
٦,٨٣	٢٠,٣٨
٦,٨٧	٢٠,٣٩
٦,٩٠	٢٠,٤٠

Source: A group of Italian Companies (CIITI),2008, Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port, Volume1, Italy, P62.

### الشكل (٢) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (٧).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

كما انه سيوفر فرص عمل والتي قدرت بـ (١٢) ألف فرصة عمل للعاملين داخل الميناء كما مبينه في الشكل (١) السابق الذكر، كما أشارت دراسة النقل الشامل التي أعدتها مجموعة الشركات الإيطالية في عام ٢٠٠٥ لتطوير قطاع النقل في العراق بأن ميناء الفاو الكبير سيسهم في توفير وظائف مباشرة وغير مباشرة خلال المرحلة الأولى من تشغيله قدرت بـ (٦٩٤٣٠) وظيفة في عام ٢٠١٨ وتزداد لتصل إلى (٨٤٤٣٤) وظيفة في عام ٢٠٢٤، كما أشارت الدراسة إلى الزيادة في أجور ورواتب العاملين خلال المرحلة الأولى من تشغيل الميناء إذ قدرت بحدود (٥٢١) مليون دولار في عام ٢٠١٨ تزداد لتصل إلى (٦٣٣) مليون دولار عن عام ٢٠٢٤ (Italian Consortium for Iraqi Transport 2005,77), كما تعد المشاريع الملحقة بميناء الفاو الكبير من الضروريات الاقتصادية المهمة التي تؤهله ليكون الميناء الأكبر في منطقة الشرق الأوسط، فقد شغلت مساحة الميناء الى ما يقارب ٤ كم<sup>٢</sup>، وتتضمن (محطة للكهرباء، ومعالجة المياه الثقيلة، وتصفية الماء، وساحات وأبنية عديدة، ومحطة للسكك الحديدية)، كذلك مخطط لإنشاء مدينة متكاملة خلف الميناء تليق بساحل العراق على الخليج العربي وبذلك يضاف إلى الميناء فرص عمل أخرى تقدر بـ(٤٠٠٥٠) فرصة عمل، كما موضحة التفاصيل في الجدول (٨). مما يعني أن مجموع فرص العمل التي ستتوفر عند تشغيل الميناء تصل إلى (١٢٥) فرصة عمل. وهذا سيسهم في التقليل من حدة البطالة التي ارتفع معدلها من (١٠,٦%) في عام ٢٠١٦ إلى (١٣,٨%) في عام ٢٠١٨. (وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، اللحة الإحصائية الخاصة بالعراق، ٢٠١٩).

الجدول (٨) عدد الايدي العاملة في المشاريع الملحقة بالميناء

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

Resource: Consultancy Services for the AL Faw Peninsula Master Plan –final issue, Technital, 2019.

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ومن أجل تحفيز الاقتصاد العراقي ودعم الأنشطة المختلفة ومنها القطاع الصناعي وبالتعاون مع منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية (UNIDO) تم أعداد دراسة تفصيلية من قبل مجموعة الشركات الإيطالية (TECHNTTAL) لمشروع مدينة الفاو والمنطقة الصناعية كمشروع ملحق لميناء الفاو الكبير انظر إلى الشكل (٢) ويتصف هذا المشروع بالآتي (Master Plan-final issue,2019:147-148):

أ- أنها تقع على أرض تبلغ مساحتها (١٢) مليون متر مربع وتعد جزءاً من تطوير الميناء .  
ب- ستغطي شبكة الطرق بنسبة (١٥%) من المساحة الكلية للمنطقة الصناعية وتمثل (١,٨) مليون متر مربع.

ت- يبلغ طول الطريق المؤدي إلى المنطقة الصناعية (١٨٠) ألف متر وعرضه (١٥) متر وتشمل (٨) متر للرصيف و(٧) متر للطريق ويبلغ عرض كل جانب من الرصيف (٤) متر، إذ سيتم رصف (٢) متر وتخصيص (٢) متر لتوزيع المرافق للكهرباء والغاز فضلاً عن تخصيص منطقة خضراء.

ث- تتضمن مواقف للسيارات بمساحة تبلغ (٦٠٠) ألف متر مربع ومساحات خضراء بالقرب المباني المخصصة للمرافق المشتركة مثل (إمدادات كهربائية عالية الطاقة بما في ذلك الكهرباء ثلاثة الأطوار ، كابلات اتصالات ، شبكات إمدادات المياه).

ج- سيتم تنفيذ المشروع في مرحلة واحدة بناءً على الطلب المتوقع على الأراضي الصناعية.

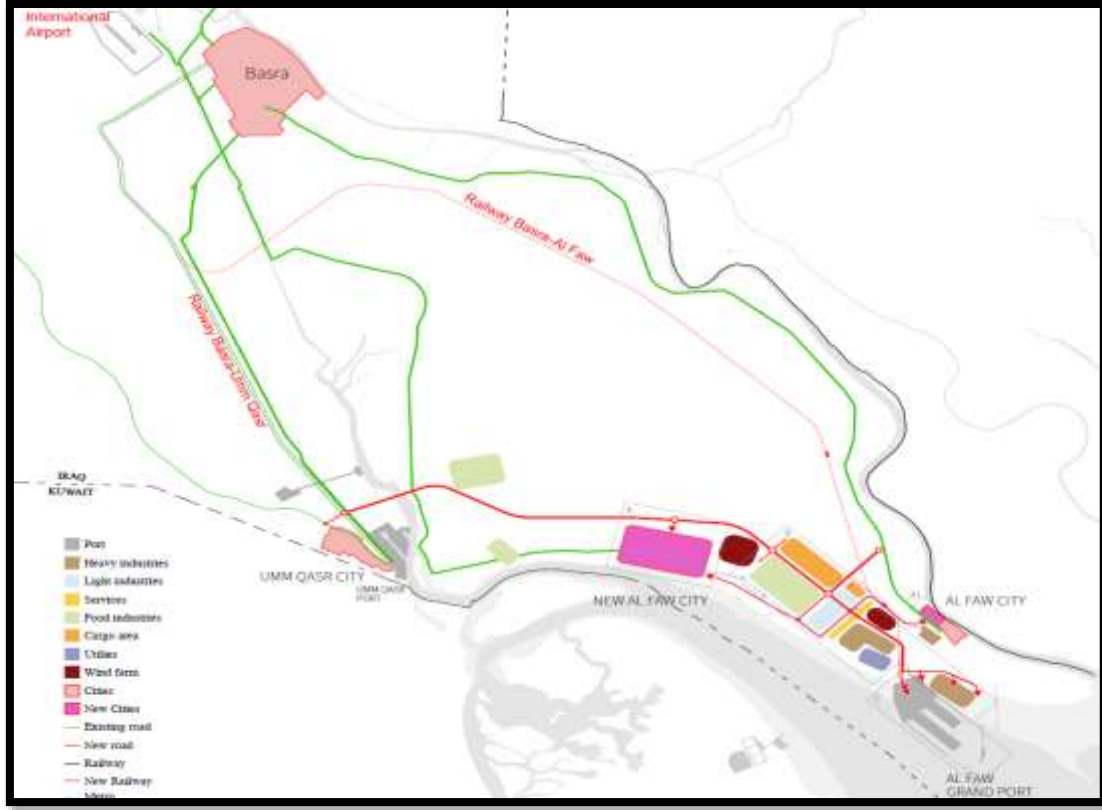
ح- قدرت تكاليف إنشاء هذا المشروع (٦٧٥) مليون دولار.

خ- وتتضمن المدينة مواقع للصناعات الثقيلة والصناعات الخفيفة ، صناعة الأغذية ،منطقة للمرافق الخدمية المثل معامل الحديد والصلب والاسمدة والاسمنت ومعامل الاغذية والتعليب وغيرها. ويتوقع لهذا المشروع أن يسهم تطوير الموانئ الحالية وتشغيل أيدي عاملة عديدة كما أنه سيسهم في نقل التكنولوجيا للبلاد وتوظيف الموارد المحلية.

فضلاً عن انشاء مصفى نفطي وبالتسيق مع وزارة النفط بطاقة (٣٠٠) الف برميل يومياً، وقد اعلنت وزارة النفط العراقية الى احالة بناء مصفى الفاو الكبير الى شركة (CNCEC) الصينية الحكومية ويشمل العقد ايضاً بناء مجمع للبتروكيمياويات وهو اضخم مشروع استثماري في الصناعات النفطية ونقله نوعية في قطاع التصفية والصناعات البتروكيمياوية، ولا سيما وان مستودعات النفط الخام قريبة من الموقع وهناك ارصفة لتصدير المشتقات النفطية ستنشأ لهذا الغرض مما يعزز من مقدره العراق التصديرية والتي من المؤمل لها أن تتزايد مستقبلاً عن معدلات التصدير الحالية (وزير النفط يعلن إحالة مشروع مصفى الفاو الكبير، ٢٠٢١، <https://www.ina.iq>).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الشكل (٢) مخطط مشاريع مدينة الفاو الصناعية



المصدر: وزارة النقل، مشروع الفاو في مدينة البصرة (Master Plan)، ٢٠١٨.

### ٢- الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير على المستوى الدولي:

يعد ميناء الفاو الكبير منطقة تجارية منافسة قادرة على تحقيق متطلبات التجارة العالمية المتوقع مرورها من خلاله لارتباطه الاستراتيجي مع مناطق اقتصادية وتجارية دولية مهمة للعراق، ولموقعه المتميز في جعله منطقة عبور التجارة إلى دول آسيا وأوروبا عبر تركيا التي تشجع على تشغيل الميناء باعتبارها واجهة الاتحاد الأوروبي، وحلف الشمال الأطلسي مع الدول المجاورة للعراق الذي سيكون ممر لتجارة الشرق إلى الغرب وبالعكس، وبما أن الموانئ العراقية الحالية لا يمكنها أن تلبى الغرض من حيث طاقاتها الاستيعابية وقلّة الغواطس في أرصفتها فضلاً عن ضحالة القنوات المؤدية إليها، بالنتيجة سيكون ميناء الفاو الكبير المشروع الذي سيلبي هذا الغرض على وفق التصاميم التي وضعتها مجموعة الشركات الإيطالية، إذ تستقبل أرصفته السفن الكبيرة ذات غاطس يبلغ (١٩) متراً.

إذا ما علمنا أن العراق يمتلك شركاء تجاريين مهمين للسوق العراقية إذ بلغت أعلى قيمة للاستيرادات لسنة ٢٠٢٠ من الصين بقيمة (٢,١) مليار دولار بنسبة بلغت (١٥,٨١%) من إجمالي الاستيرادات السلعية غير النفطية على الرغم من أنها سجلت انخفاض بحدود النصف مقارنة بعام ٢٠١٩ بسبب جائحة



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

كورونا التي تسببت بأغلاق الاقتصاد العالمي. ويمكن ملاحظة الاستيرادات السلعية لأهم الشركاء التجاريين من خلال الجدول (٩).

الجدول (٩) الاستيرادات السلعية لأهم الشركاء التجاريين للعراق لعامي (٢٠١٩ - ٢٠٢٠)

٢٠٢٠		البلد	٢٠١٩		البلد
النسبة المئوية	قيمة الاستيرادات (مليون دولار)		النسبة المئوية	قيمة الاستيرادات (مليون دولار)	
١٥,٨	٢,١٧٨	الصين	٢٧,١	٤,٩	الصين
١٤,٣	١,٥٤٢	كوريا الجنوبية	١٤,٣	٢,٦	إيران
١١,١	١,٥٤٢	اوكرانيا	١٠,٢	١,٨٥	كوريا الجنوبية
٩,٢	١,٢٧٨	إيران	٧,٨	١,٤٠	الولايات المتحدة الأمريكية
٧,١	٩٧٩,٣	الولايات المتحدة	٣,٤	٦٠٧,٤	اليابان
٥,٥	٧٦٧,٤	الارجنتين	٣,٢	٥٨٠,٢	السعودية
٤,٦	٦٣٦,٥	الهند	٢,٨	٥١٢,٦	الهند
٣,١	٤٣٣,٧	تركيا	٢,٦	٤٨٧	الأردن
٢,٩	٣٩٩,٣	الاتحاد الأوروبي	٢,٣	٤١٤	إيطاليا
٢,٦	٣٥٨,٣	ألمانيا	٢,١	٣٧٤	الإمارات
٢٣,٨	٣,٢٧٨	دول أخرى	٢٤,٢	٤,٣٤٠	دول أخرى
١٠٠	١٣,٨٣٦	المجموع	١٠٠	١٨,١٣٠	المجموع

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، التقرير السنوي للاستيرادات، ٢٠٢٠، ص ١٢.

وقد شكل إجمالي الاستيرادات عن طريق النقل البحري النسبة الأكبر للبضائع الواردة للعراق إذ بلغت نسبة (٧٥,٣%) من إجمالي الاستيرادات السلعية غير النفطية بقيمة بلغت (١٠,٤) مليار دولار، كما بلغ إجمالي الاستيرادات عن طريق النقل البري نسبة (٢,٨%) من إجمالي الاستيرادات السلعية غير النفطية بقيمة بلغت (٢,٨) مليار دولار في حين بلغ إجمالي الاستيرادات عن طريق النقل الجوي (٦٠٠) مليون دولار بنسبة (٤,٣%) من إجمالي الاستيرادات السلعية غير النفطية لعام ٢٠٢٠ (وزارة التخطيط، التقرير السنوي للاستيرادات ٢٠٢٠، ص ٤).

أما الصادرات السلعية فقد بلغت (٣,٨) مليار دولار وقد شكلت مجموعة الدول الآسيوية أعلى نسبة (٦٠,٤%) من إجمالي الصادرات السلعية، في حين احتلت الهند أعلى نسبة (٤٦,٩%) تليها دولة الإمارات العربية المتحدة بنسبة (٣٩%)، وتضمنت الصادرات السلعية صادرات الوقود (أرواح النفط) للمحركات (عدا محركات الطائرات) أعلى نسبة (٦٤,٥%) من إجمالي الصادرات السلعية لسنة ٢٠٢٠،

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تليها زيوت ومحضرات كاملة نافثا من زيوت نפט او المواد المعدنية القارية ( بنسبة ( ٢٤,٩ % ) تليها زيوت محضرات التشحيم بنسبة (٦,٥%) خلال عام ٢٠٢٠ (وزارة التخطيط، ، التقرير السنوي للصادرات ٢٠٢٠، ص٥).

أن ميناء الفاو الكبير في حال تشغيله سيكون له اثار زمانية ومكانية مهمة تؤثر في اتجاهات النقل وتجارة العراق الخارجية نحو محيطه العالمي ، فضلاً عن أن الزيادة السكانية والتنمية المستدامة عالمياً ستؤدي إلى إضافة زخم كبير لحركة التجارة العالمية في ظل الشفافية العالمية للتجارة الحرة. ومن ثم فأنها ستجعل من العراق جسر أرضي على مدى المستقبل المنظور والبعيد وممراً للتجارة الدولية (مؤنس، ٢٠١٤، ٧٠) وسيعمل ميناء الفاو الكبير على توفير وسائل عملية النقل المتعدد الوسائط، إذ يمكنه توفير وقت يتراوح ما بين (٢٠-٢٥) يوم للرحلة من شمال أوروبا إلى جنوب شرق آسيا عبر قناة السويس وأن ذلك سيوفر مليارات الدولارات لشركات النقل البحري الدولية ، من خلال تخفيض تكاليف الشحن والنقل والتأمين والتي تقدر ب (١٥%) من قيمة البضائع ، نتيجة لانخفاض المسافة البحرية التي تقطعها السفن التجارية وبالتالي انخفاض أسعار البضائع والسلع نتيجة لانخفاض المسافة الناتجة من انشاء ميناء الفاو الكبير (الحمدي، ٢٠١٨، ١٠٨)، ويمكن حساب أيام رحلة سفينة ما من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول بالاستناد إلى الموقع الالكتروني (<https://sea-distances.org>).

فعلى سبيل المثال انطلاق سفينة تجارية من ميناء (NANGING) في الصين إلى قناة السويس في مصر بسرعة تبلغ (١٢) عقدة سيكون عدد الأيام اللازمة للوصول بحدود (٢٥) يوم، إما عدد الأيام اللازمة للوصول إلى ميناء الفاو الكبير سيكون بحدود (٢١) يوم مما سيوفر الميناء (٤) أيام لرحلة ذهاب السفينة وكذلك سيوفر (٤) أيام لرحلة العودة مما يعني سيوفر الميناء (٨) أيام لرحلتي الذهاب والعودة وهذا يعني تخفيض تكاليف تشغيل السفينة وتكلفة النقل وتقليل وقت وصول البضاعة كذلك تخفيض رسوم التأمين مما يؤدي ذلك إلى فوائد مالية لشركات الشحن العالمية وتجار البضائع ، مما يجعل ميناء الفاو الكبير ذو أهمية اقتصادية واستراتيجية للاقتصاد العالمي ومن المتوقع أن يكون تأثيره مشابه وربما يفوق أهمية قناة السويس للاقتصاد المصري والعالمي وذلك نتيجة لما سيحققه من مردودات مالية ناتجة عن تجارة الترانزيت ما بين دول أوروبا وآسيا عبر ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة التي سيتم التطرق إليها في الفقرات اللاحقة، مما سيجعل العراق مركز تجاري دولي تتوفر له الحماية الدولية من قبل دول الغرب والشرق للحفاظ على مصالحهم التجارية وتوفير ظروف أمنة لمرور السفن.

### ثالثاً: القناة الجافة:

القناة الجافة هي ممر أرضي للنقل البري يربط موانئ البحر المتوسط وخليج العقبة مع موانئ الخليج العربي عبر الأراضي العراقية ، وعليه فأن الخصائص الموقعية للعراق التي جعلت منه ممراً أرضياً بين الدول الأوروبية الصناعية، والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة، وبين دول الخليج العربي، التي

تشكل حلقة ثانية للنقل نحو جنوب شرق آسيا من جهة أخرى ومع الزيادة المتوقعة في حركة التجارة العالمية ستؤدي إلى تنامي الحاجة إلى موانئ العراق وموانئ الدول المجاورة ومن ثم الحاجة إلى ممر القناة الجافة عبر الأراضي العراقية (الحجاج، ضيدان، ٢٠٢١، ٧٦). وتتكون القناة الجافة من جانبيين أساسيين هما سكك الحديد والطرق البرية السريعة، إذ يشمل الجانب الأول سكة الحديد والتي يتوقع أنها ستبلغ (٨٠٠٠) كم تبدأ من ميناء الفاو الكبير باتجاه البصرة وتمتد وسط العراق وصولاً إلى الغرب حيث تنفرع إلى جانبيين أساسيين أحدهما باتجاه القائم ثم باتجاه سوريا وميناء اللاذقية على البحر المتوسط والثاني باتجاه تركيا وميناء مدينة مرسين ، أما الطرق البرية فهي عبارة عن طرق جديدة وكذلك صيانة للطرق الحالية المتوفرة ومنها الطريق الدولي السريع والتي يجب أن تتحمل مرور أكثر من (٨٠٠٠) شاحنة يومياً أي بحدود (٣) ملايين سيارة سنوياً أو أكثر وهو أمر يعتمد على الاستثمارات الأجنبية والإنفاق الحكومي لإنشاء تلك الطرق (السعيد، ٢٠٢١، ١٠١).

#### رابعاً: الأهمية الاقتصادية لمشروع القناة الجافة:

يعد مشروع القناة الجافة جزءاً مكماً لميناء الفاو الكبير بل شرطاً أساسياً في إنجاح الميناء، إذ يعد من المشاريع الاستراتيجية في العراق كونه يتضمن نقل البضائع التي يتم مناوالتها في ميناء الفاو الكبير ومن ثم نقلها عبر الأراضي العراقية وبموجبه يتم ربط الموانئ العراقية بشمال أوروبا عبر تركيا وسوريا، وبذلك يكون العراق أقرب حلقة وصل ما بين الخليج العربي والبحر المتوسط (أنظر الشكل ٣). لذا فإن ربط القناة الجافة بميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية الأخرى سيمنح العراق مكاسب اقتصادية كبيرة لا تنحصر بتعرفة مرور القطارات عبر السكك الحديدية والشاحنات عبر الطرق البرية في الأراضي العراقية بل يتعدى ذلك إلى أجور وعوائد السفن البحرية القادمة إلى موانئ العراق وكذلك أجور وعوائد الوكالات البحرية وفرص العمل لعمال الشحن والتفريغ.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الشكل (٣) موقع العراق الاستراتيجي بين دول آسيا واوروبا



المصدر: <https://www.google.com/>

اذ يؤدي ممر القناة الجافة (Dry Channel Corridor) للنقل البري عبر العراق وبلاد الشام إلى أوروبا (بالشاحنات والقطارات)، الى تحسين الاقتصاد العراقي من خلال إيرادات الرسوم التي يتم استحصالها لنقل بضاعة الترانزيت وهذه المنافع يمكن عدها منافع صافية للاقتصاد العراقي. وان الرسوم تمثل مساهمة صافية في الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، وعلى وفق التقييم الاولي للقناة الجافة من الممكن تحقيق رسوم عبور قيمتها (١٠٠) دولار لكل حاوية عابرة وتشير التوقعات الى إن ضريبة المرور على الحمولات التي ستنتقل عبر القناة الجافة ستكون قيمتها (٧,١٤) دولار للطن الواحد (الجزائري، ٢٠١٧، ص٢٠).

كما يخطط للقناة الجافة ان ينفذ خط سكة حديد مزدوج بطول اجمالي (١٥١٠) كم منها (٩٢٠) كم داخل الاراضي العراقية وهو يمثل تقريباً (٦١%) من الطول الاجمالي للقناة الجافة، كما يخطط ان تكون طاقة هذا الخط المزدوج من الفاو الى البحر المتوسط نحو (٥٤) مليون طن سنوياً كمرحلة اولى لغاية العام ٢٠٢٨، بعدها تزداد في المرحلة الثانية الى (٧٠) مليون طن لغاية العام ٢٠٣٨، وهذه الطاقات تمثل حجم التجارة في العراق خلال الفترات الزمنية المذكورة، في حين تشير احصاءات التجارة الدولية الى ان الكلف المنخفضة عبر القناة الجافة من المتوقع ان تجذب من (١٧٠) الى (١٨٠) مليون طن في السنة من بضائع الترانزيت هذا فيما عدا تجارة الترانزيت للبلدان المجاورة للعراق (الحسيني، ٢٠١١: ١٧٥).

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ويمكن تقدير الإيرادات التي ستتحقق من حجم التجارة المتوقع مرورها عبر الخط المزدوج في الأراضي العراقية بحدود (٥,٤٠٠) مليارات دولار خلال عام ٢٠٢٨، وتزداد لتصل إلى (٧) مليارات دولار عند عام ٢٠٣٨. وبذلك سيكون مجموع الإيرادات الممكن تحقيقها من تشغيل ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة بحدود (١٤) مليار دولار عند انتهاء المرحلة الأخيرة من تشغيل الميناء ، كما أن مشروع القناة الجافة سيعمل على تقليل تكاليف النقل لتجارة أوروبا وآسيا عبر الموانئ العراقية مما سيسهم ذلك في جذب المزيد من شركات الشحن العالمية وذلك عبر تقليل عدد رحلات السفن غير المنتجة (رحلة العودة فارغة) ، إذ أن ممر القناة الجافة سيسمح بدرجة كبيرة من احتمال حصول السفن المغادرة على حمولات معدة للنقل وبصورة مستمرة في ميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية الأخرى.

### الاستنتاجات:

١- يتمتع ميناء الفاو الكبير بطاقة استيعابية كبيرة تلبية الطلب المتزايد المتوقع في المستقبل، إذ تبلغ طاقته الاستيعابية (٩٩) مليون طن سنوياً منها (٦٦) لمناولة بضائع الحاويات و(٣٣) مليون طن لمناولة البضائع الفل فضلاً عن غاطس الميناء الذي يبلغ (١٩) متراً وهذا الغاطس يسمع باستقبال السفن الكبيرة ذات حمولات تصل إلى أكثر من (١٢٠) ألف طن.

٢- موقع ميناء الفاو الاستراتيجي على ساحل الخليج العربي يجعل مدينة الفاو منطقة اقتصادية مهمة في شبكة النقل البحري للعراق والاقتصاد الدولي كونه موقع متوسط بين دول آسيا وأوروبا وإفريقيا، ومن ثم سيكون الميناء محطة ترانزيت عالمية فضلاً عن الخدمات الأخرى المقترحة في هذا الميناء العملاق، ومن مميزات هذا الموقع أنه سيخفض كلف النقل ووقت رحلة السفينة مما سيوفر موارد مالية لشركات الشحن الدولية.

٣- أن ممر القناة الجافة سيعمل على تقليل تكاليف النقل لتجارة أوروبا وآسيا عبر الموانئ العراقية مما سيسهم ذلك في جذب المزيد من شركات الشحن العالمية وذلك عبر تقليل عدد رحلات السفن غير المنتجة (رحلة العودة فارغة) ، إذ إن ممر القناة الجافة سيسمح بدرجة كبيرة من احتمال حصول السفن المغادرة على حمولات معدة للنقل وبصورة مستمرة في ميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية الأخرى.

٤- سيوفر ميناء الفاو الكبير عند تشغيله بكامل طاقته الاستيعابية مع تأهيل القناة الجافة إيرادات مالية كبيرة تقدر بـ (١٤) مليار دولار فضلاً عن الوظائف المباشرة وغير المباشرة التي تقدر بحدود (١٢٥) ألف فرصة عمل.

٥- أن التأخير في تنفيذ مراحل إنجاز ميناء الفاو الكبير يعني ضياع لموارد مالية وفرص اقتصادية جمة ممكن أن تحدث نمواً اقتصادياً في البلد.

**التوصيات:**

- ١- ضرورة إكمال ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، لأن هذين المشروعين، كلاهما مكمل للآخر، ومسألة الوقت لها أهمية كبيرة في تقييم المشروعات.
- ٢- على الحكومة العراقية استغلال موقع العراق الاستراتيجي في جعله بوابة العالم لممر التجارة الدولية من خلال ميناء الفاو الكبير ومنطقة الفاو الاقتصادية.
- ٣- تضافر كل الجهود من قبل الحكومة المحلية والمركزية والوزارات المعنية والبرلمان لتذليل كل العقبات المالية والفنية والإسراع في إكمال مراحل الميناء من خلال توفير التمويل اللازم وإيداعه في أحد البنوك المعتمدة لدى الدولة العراقية ، على أن تكون عملية التمويل خارج التخصيصات الاستثمارية في الموازنة الاتحادية لوزارات الدولة.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### المصادر:

- ١- الراشد، أسعد عبد الرحيم، (٢٠١١)، مشروع ميناء الفاو الكبير، الندوة العلمية، ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وافاقه المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، قسم الدراسات التاريخية والجغرافية، جامعة البصرة، ١١/١/٢٠٢١.
- ٢ - محسن، هشام صلاح، (٢٠١٢)، الموانئ العراقية ودورها حركة النقل البحري- ميناء أم قصر الواقع والافاق المستقبلية، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد (7).
- ٣ - محمد، صالح هادي، (٢٠١١)، أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير، الندوة العلمية، ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وافاقه المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، قسم الدراسات التاريخية والجغرافية، جامعة البصرة، ١١/١/٢٠٢١.
- 4- Resource: Project; New Basra Grand Port FEASIBILTY STUDY/VOL2, 2008.
- ٥ -المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية. <http://scp.gov.iq/>
- 6- Resource: Feasibility study of the new Basra grand port, Volume1, Environmental Analyses, december2008.
- ٧ -المصدر: وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠٢١.
- ٨ -المصدر: وزارة النقل دائرة التخطيط والمتابعة، مشروع ميناء الفاو الكبير، خلاصة دراسة الجدوى الاقتصادية ٢٠٠٨.
- ٩ -مؤنس، محمد زبياري، (٢٠١٤)، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، السنة التاسعة، العدد (18).
- ١٠ -وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي، ٢٠٢٠.
- 11- Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure,(2005),Transport Plan Evaluation & Programing , Phase 2, (TMP ) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, Final – July.
- 12- Resource: Consultancy Services for the AL Faw Peninsula Master Plan –final issue, Technital, 2019.
- ١٣ -وزير النفط يعلن إحالة مشروع مصفى الفاو الكبير، ٢٠٢١، مقال منشور على موقع الانترنت <https://www.ina.iq>.
- ١٤ -وزارة النقل، مشروع الفاو في مدينة البصرة. (Master Plan , 2018)
- ١٥ -وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، التقرير السنوي للاستيرادات، ٢٠٢٠.
- ١٦ -وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، التقرير السنوي للصادرات، ٢٠٢٠.
- ١٧ -حساب أيام رحلة سفينة ما من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول بالاستناد إلى الموقع الالكتروني <https://sea-distances.org>.
- ١٨-الحجاج، نجم الدين عبد الله، ضيدان طويرش هاشم، ٢٠٢١، الأبعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير، جامعة الكوفة، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد الأول، المجلد (١٧) لسنة ٢٠٢١.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

١٩- السعيد، سعد عبيد ، ٢٠٢١، الأبعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)، جامعة بغداد ، مجلة العلوم السياسية ، العدد (٦١) لسنة ٢٠٢١.

٢٠- موقع العراق الاستراتيجي بين دول أوروبا وآسيا. <https://www.google.com/> ,

٢١- الجزائري، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة البصرة، ٢٠١٧.

٢٢- الحسيني، جعفر عبد الامير عزيز، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد-جامعة كربلاء، ٢٠١١.



## المحور الثاني

أهمية ميناء الفاو الكبير في العلاقات الدولية



## التأثير المحتمل لمشروع ميناء الفاو الكبير على العلاقات الاقتصادية التركية- العراقية

أ.م.د. رجب يورولماز،

د. واثق السعدون

مدير

أستاذ العلوم الاقتصادية في جامعة أنقرة يلدريم بيازيد

الدراسات العربية في اورسام ، تركيا

مدير الدراسات الاقتصادية في مركز اورسام ، تركيا

### الملخص

يعاني العراق منذ فترة من ظروف اقتصادية صعبة، ومن أهم العوامل الاقتصادية الكامنة وراء هذه الظروف هي: الاعتماد على النفط، واختلال التوازن في الاستثمارات العامة، وتدهور قطاع الخدمات. إن ضغوطات ازدياد معدلات التضخم والفساد والبطالة ومعدلات الفقر المرتفعة والديون الخارجية هي نتائج متراكمة لتلك الفترة الصعبة، ويعد عدم الاستقرار السياسي أيضاً أحد العوامل الرئيسية المؤثرة وراء تراجع الأداء الاقتصادي في العراق، بخاصة بعد عام ٢٠٠٣، ومن أجل تحسين الظروف الاقتصادية في العراق، هنالك إصلاحات هيكلية محددة ستكون ضرورية ومطلوبة، مثل الإصلاحات المتعلقة بمكافحة الفساد، والإصلاحات الإدارية (إدارة نفقات المالية العامة وما إلى ذلك)، والإصلاحات الاقتصادية، والإصلاحات السياسية، فضلاً عن ذلك الإصلاحات الهيكلية، إذ يمكن استخدام بعض الإمكانيات الاقتصادية الخاصة بالبلد ضمن مساعي تحسين الظروف الاقتصادية، مثل تطوير المنافذ الحدودية والموانئ، ولا سيما المساعي الحالية ضمن مشروع ميناء الفاو الكبير، الذي يمكن اعتباره في ظل هذه العوامل والظروف من المشاريع الاستراتيجية التي تهدف لإحداث طفرة كبيرة في مستوى أداء الاقتصاد العراقي.

تعرضت موانئ العراق لأضرار بالغة جراء الحروب السابقة، حيث غرق عدد هائل من السفن التجارية والعسكرية في الممرات المائية العراقية، مما أدى إلى زيادة الرواسب. من ناحية أخرى، إن الموانئ لا تؤدي وظائفها بشكل كامل بسبب الحروب والحصار الاقتصادي الذي كان مفروضاً خلال التسعينات، ونتيجة لذلك، فإن العراق ملزم باستخدام موانئ الدول المجاورة، مثل ميناء العقبة التجاري الأردني، ومع ذلك، فإن خطوط الشحن البحري تتطلب تكاليف إضافية لنقل البضائع إلى هذه الموانئ.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يمكن تصنيف التحديات الرئيسية التي تواجه القطاع البحري العراقي على أنها: الفوضى والفساد، ومحدودية المخصصات المالية الحكومية لدعم هذا القطاع، والمنافسة الإقليمية الشديدة ( ولا سيما من الشركات البحرية والموانئ الخليجية)، وغياب أو ضعف مشاركة القطاع الخاص في هذا المجال، والقيود على الإجراءات الإدارية والبيروقراطية المفرطة، ومشكلة القائمة البيضاء (التصنيفات الائتمانية ومعايير الجودة العالمية لشركات الخدمات البحرية)، لذلك، تفشل شركات القطاع البحري العراقي في منافسة المنافسين الإقليميين، لأن الشركات العالمية الكبيرة لا تفضلهم. ومع ذلك، سيحتاج العراق إلى المزيد من السلع وسيحتاج إلى توفير المزيد من عائدات النفط لاستعادة ظروفه الاقتصادية قريباً.

مما سبق، ينبغي على الحكومة العراقية اتخاذ الخطوات الآتية، لزيادة الفائدة الاقتصادية للموانئ، وتنفيذ المشاريع التي تم التخطيط لإنجازها مثل ميناء الفاو الكبير، وتطوير جودة الموانئ الحالية وخاصة ميناء أم قصر. وسيؤدي إنشاء ميناء الفاو إلى تخفيف الضغط على الموانئ الحالية، وتلبية احتياجات التجارة البحرية للبلاد، وخلق فرص عمل جديدة، ويعمل كنقطة انطلاق لمشروع القناة الجافة للعراق، وسيساعد على تنويع الأنشطة الاقتصادية من خلال تقليل الاعتماد على النفط، كما أن تسريع إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير سيساعد على تطوير العلاقات الاقتصادية بين العراق وتركيا، على وجه الخصوص، لإن مشروع السكك الحديدية الذي سيربط ميناء الفاو الكبير بتركيا لديه القدرة على ربط جميع المحافظات العراقية معاً وسيخلق فرص عمل ضخمة، كما أنه سيربط العراق بالاقتصاد العالمي، ومن ثم سيكون مفيداً اقتصادياً لكلا البلدين، وفيما يتعلق بمسألة السكك الحديدية، من المتوقع أن يتم نقل ٦٠-٣٥ مليون طنناً من المنتجات سنوياً عبر الموانئ العراقية إلى تركيا وسوريا وأوروبا، ونتيجة لذلك، تحتاج السكك الحديدية إلى خط سكة حديد مزدوج المسار لتلبية هذا الطلب وتأمين نقله، فضلاً عن ذلك، يجب أن ترافق هذه الجهود ترتيبات سياسية وكذلك تجديد وتطوير اتفاقات التجارة الحرة بين البلدين لتحسين الميزة الاقتصادية.

لقد ظهرت في أدبيات الفكر السياسي خلال العقود السابقة، جدلية استفهامية أصبحت معروفة للجميع، مفادها "هل السياسة تصنع الاقتصاد أم الاقتصاد يصنع السياسة؟"، وكلما اتجه العالم نحو تزايد المتطلبات والحاجات الاقتصادية للبلدان والشعوب، ونحو تقلص فرص الاستثمار والنمو الاقتصادية، كان جواب تلك الجدلية الاستفهامية يتجه نحو "الاقتصاد هو من يصنع السياسة".

يتفق جميع المنظرين لحقبة "عالم ما بعد جائحة كورونا"، بأن العالم المقبل سيكون مليئاً بالتحديات، وأن التحدي الأكبر سيكون الصعوبات الاقتصادية، لذلك يجب على جميع البلدان، المتجاورة وغير المتجاورة، عدم تفويت أو إهمال أية فرصة للتعاون الاقتصادي وتبادل المنافع بينهما.

لم يعد الاقتصاد يصنع السياسة فقط، بل أصبح يصنع الأمن المشترك بين البلدان، ويسهم في تبادل احترام السيادة بينهما، وأصبح التعاون الاقتصادي بين بلدين ما، يؤدي دوراً مهماً في تفادي حدوث الأزمات والمشاكل بينهما، ولطالما وضعت العوامل والظروف الدولية والإقليمية وبعض الأطراف المحلية في العراق وتركيا، قيوداً ومحددات على مساعي تطوير وتحسين العلاقات بين العراق وتركيا، والمفارقة أن تلك العوامل كانت تتطوي في مجملها على تأثيرات وعناصر خارجية غير مرتبطة بالمصالح المشتركة للبلدين، ولكنها كانت قادرة على إضعاف زخم العلاقات بين البلدين، وإجبارهما على الدخول في نفق الخصومة والخلافات، لذلك فأن العلاقات بين البلدين بحاجة إلى انطلاقة جديدة، تستند على إرادة حقيقية لإعادة تقييم مصالحهما المشتركة، وفق رؤية واقعية موضوعية للتحديات التي يواجهونها، والفرص المتاحة أمامهما للتعاون .

ويمكن القول ليس هنالك بلدين متجاورين متاحة لهما آفاقاً واسعة للتعاون الاقتصادي، مثل العراق وتركيا، ونحن عندما نتحدث عن آفاق التعاون الاقتصادي، لا نقصد التبادل التجاري التقليدي للسلع والمواد الاستهلاكية، بل نقصد المشاريع الاقتصادية الاستراتيجية، التي تصنع الأمن المشترك والاستقرار طويل الأمد للعلاقة بين البلدين.

**الكلمات المفتاحية:** ميناء الفاو الكبير، الاقتصاد العراقي، الأمن المشترك.

## Potential Impacts of the Great Faw Port Project on Turkish–Iraqi Economic Relations

Recep Yorulmaz & Watheq Alsadoon

### Abstract:

Political instability is considered one of the main triggered factors behind the crisis period in Iraqi economy especially after 2003. To recover the economic conditions in the Iraq economy, specific structural reforms such as anti–

corruption reforms, management reforms (public finance expenditure management etc.) economic reforms, and political reforms are necessary. Apart from those structural reforms, some country-specific economic potentials might be used. Developing border outlets and ports, especially striving to achieve the great port of Al-Faw, might be considered under this country-specific factors. However, Iraq will need more goods and will need to supply more oil to recover its economic conditions soon. Thus, government should take following steps to increase the economic benefit of the ports: implementing the ongoing projects like Grand Faw Port and developing the quality of current ports especially Um-Qasr. The establishment of Faw port will relieve the pressure on the existing ports, meet country's maritime trade needs, create new employment opportunities, function as a starting point for Iraq's dry channel, and help the diversification of the economic activities by lowering the oil dependency. Accelerating the Grand Faw Port would also help to develop further Iraq-Turkey economic relations. Especially, the railway project that link the Grand Faw Port to Turkey has potential to link all provinces together and create huge employment opportunities. It will also link Iraq to the global economy and thus will be economically beneficial for both economies.

**Key Words:** The Grand Faw Port, Iraq, Economy, Turkey

#### **Introduction:**

Iraq has been suffering severe economic conditions for a while. Some of the economic fundamentals behind such conditions are oil dependency, imbalances in the public investments, and decline in the service sector. Inflationary pressure, corruption, unemployment, high poverty rates, and external debts are the outcomes of this period. Political instability is also considered one of the main triggered factors behind this process especially after 2003. In order to recover the economic conditions in the Iraq economy, specific structural reforms such as anti-corruption reforms, management reforms (public finance

expenditure management etc.) economic reforms, and political reforms are necessary.

Apart from those structural reforms, some country-specific economic potentials might be used. Developing border outlets and ports, especially striving to achieve the great port of Al-Faw, might be considered under this country-specific factors. Iraq's ports were critically damaged by the previous wars, as there were huge number of commercial and military vessels sank in the waterways in which increased sediments. On the other hand, according to the Ports Quality and Competitiveness Indicator, Iraqi ports are placed among the unproductive and effective ports of the world. These ports do not perform their functions due to wars and economic blockade. In result, Iraq is obligated to use the ports of neighboring countries such as Jordan's Aqaba commercial port. However, the maritime shipping lines request additional costs to transport goods to these ports.

The main challenges of Iraqi maritime sector can be classified as chaos and corruption, limited financial allocations, stiff competition (Gulf neighbors), absence of or weak participation of private sector, restrictions on administrative and bureaucratic procedures, and whitelist problem. Therefore, they fail to compete the regional rivals since huge companies do not prefer them. However, Iraq will need more goods and will need to supply more oil to recover its economic conditions soon. Thus, government should take following steps to increase the economic benefit of the ports: implementing the ongoing projects like Grand Faw Port and developing the quality of current ports especially Um-Qasr. The establishment of Faw port will relieve the pressure on the existing ports, meet country's maritime trade needs, create new employment opportunities, function as a starting point for Iraq's dry channel, and help the diversification of the economic activities by lowering the oil dependency.

Accelerating the Grand Faw Port would also help to develop further Iraq-Turkey economic relations. Especially, the railway project that link the Grand



Faw Port to Turkey has potential to link all provinces together and create huge employment opportunities. It will also link Iraq to the global economy and thus will be economically beneficial for both economies. Regarding the railway issue, it is expected that 35–60 tons of products will be moved annually through Iraqi ports to Turkey, Syria, and Europe. As a result, the railway needs have a double track rail line to meet this demand and convey them. Furthermore, political arrangements as well as free trade policies should be implemented to improve the economic advantage.

### **Current Bilateral Economic Relations**

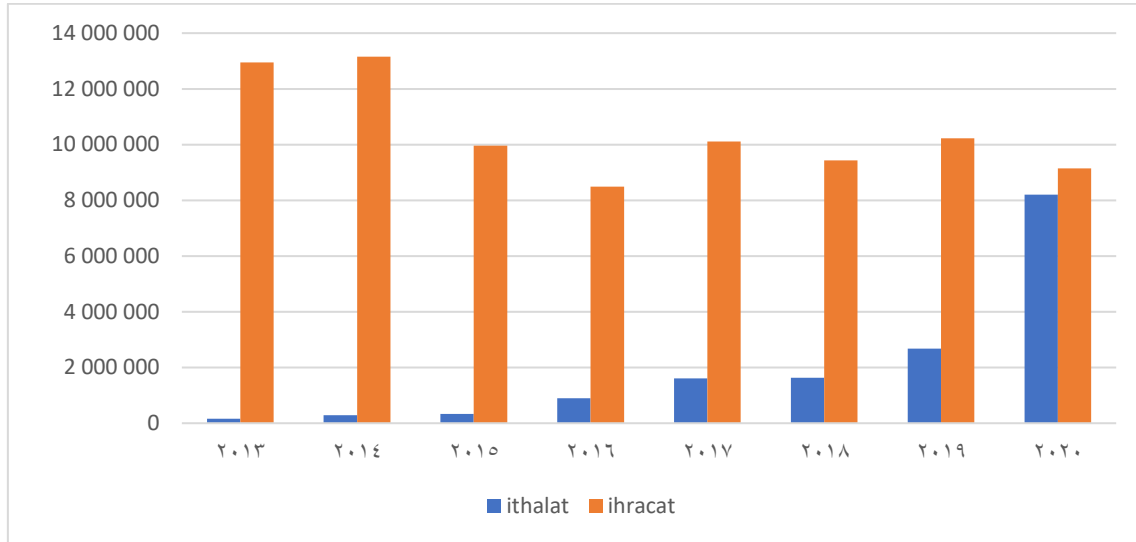
Iraq–Turkey economic relations have shown significant developments in recent years. Turkey's annual export to Iraq has been around 8 to 10 billion dollars; Import data, which is generally below 2 billion dollars, made a big leap in 2020 and exceeded 8 billion dollars. This leap has also been an encouraging development for the target of the trade volume between the two countries to exceed 20 billion dollars. However, despite the increasing trade volume, official negotiations and common targets, a secret embargo was applied to Turkish goods in the Iraqi market in some periods. For example, in 2019, when the exports to Iraq exceeded 10.2 billion dollars, there were certain problems with the food and beverage products sent from Turkey within the framework of the discourses of increasing the domestic production capacities of Iraq<sup>1</sup>. Moreover, while the negotiations between the ministries of the two countries regarding the postponement of this issue continued, Baghdad's decision to gradually ban the import of some goods from the countries of the region, including Turkey, caused the exporters playing an active role in the Iraqi market both to suffer great economic losses and to shake the confidence in Iraq. Because the tendency of importers to different markets and the damage to bilateral trust relations directly

---

<sup>1</sup> <https://www.trtworld.com/middle-east/why-is-iraq-banning-turkish-products-28114>

affected the trade in 2020<sup>1</sup>. Moreover, the fact that this ban applied to Turkey was not applied to Iran and that Turkish goods were replaced by Iranian goods promptly gave rise to the idea that the decision would have a political background.

Figure 1 Turkey–Iraq Trade Volume (Bn. dollar)



Source: TUIK, 2021

Although the border gates between the two countries were closed in the first period of 2020 due to the coronavirus epidemic, the decrease in truck traffic in the previous months was partially compensated with the transition to the safe passage method after a few months. It is possible to state Turkey's exports to Iraq under two main headings. Because most of the goods exported to the country are materials, machinery and construction products of Turkish companies that undertake contracting projects in Iraq, while the remaining part consists mainly of final goods such as food, ready-made clothing, cleaning products and jeweler. Most of the trade is done over the land by means of trucks. However, here again, there is an application in favor of Turkish exporters. Because although there were no restrictions in the previous periods,

<sup>1</sup> <https://www.dailysabah.com/business/2020/01/23/sanctions-protectionism-hit-turkish-exports-to-iran-iraq-by-almost-23b-trade-minister-says>

the government prohibited the transportation of Turkish trucks to the whole of Iraq in 2012, and the trucks were only allowed to reach the city of Erbil. For the continuation of this route, the products are transferred to Iraqi trucks, causing serious damage to the product and financial losses for the exporters in this process.

Since there is no Customs Union or Free Trade Agreement between the two countries, customs duty is paid on exports. As a good development, with the "single customs application" implemented in February 2019, taxes ranging from 0–100 were grouped into four classes as 0.5%, 10%, 15% and 30%. However, despite the Economic and Technical Cooperation Agreement signed in 1976, taxation problems could not be resolved, and many exporters are currently subject to double taxation in Iraq. In 2009, the "Comprehensive Economic Partnership Agreement", the largest economic agreement between Iraq and a country, was signed, but despite the completion of the approval process in Turkey, the process was blocked by Iraq. Getting the process stuck here has blocked the way of the Mutual Promotion and Protection of Investments and Double Taxation Avoidance Agreements. Because, in the double taxation avoidance agreement, which has been at the top of the agenda in the negotiations between the two countries for years, no result has been reached yet; Although the agreement was signed during the Iraqi Prime Minister's visit to Turkey on 17 December 2020, uncertainties regarding the ratification process still exist.

In addition to customs duty, another problem that increases the export cost is the application of pre-shipment inspection. Because it does not accept the approved quality documents of both the Central Iraqi government and the Turkish Standards Institute of KRG and incurs additional costs to exporters according to the number of exports with the "Pre-shipment Inspection Practice" in which they examine the quality controls of the exported products. The fact that both governments prefer different practices, that is, at the border gates

where payments are made for the KRG, and for the central government, the completion of the pre-processing process and adding them to the documents causes an increase in customs costs in both cases. The central government has declared TÜV Rheinland as the only authorized institution in this regard as of 2020. Moreover, with the continuation of the authorization, the scope of the goods to be certified is increasing day by day. The KRG, on the other hand, continues the process with its own means, and controls are carried out at the customs gates. This inevitably causes additional cost as well as time loss.

Another problem faced by businessmen operating in Iraq is the payment problem. Because, although bilateral intentions to increase investments and business volume are expressed, there are serious problems in the payments and receivables of contractors operating in Iraq. Although this issue was discussed during the 2-hour meeting of the Iraqi Prime Minister during his visit to Turkey with businessmen, no solution steps have been taken yet. The existence of this problem negatively affects the current investors' view of Iraq and seriously prevents new investors from entering the market.

The prevention of the use of Turkish goods in new contracting projects, as well as the payment problems of the disabled, has also been a move that damaged the relations between the two countries. While the EU standards are emphasized in the new tenders announced in the country, the exclusion of Turkish goods from the scope is a development that will negatively affect the participation of the contractors in the tenders and the trade volume between the two countries. Moreover, considering that the volume of work carried out by Turkish contractors in Iraq so far is 27 billion dollars and they have signed more than 1000 projects, this development will cause great economic losses for both sides. Because, within the scope of the Cooperation Agreement signed between Turkish Eximbank and UK Export Finance Agency UK Export Finance (UKEF) in 2017, the British institution requested guarantee support at the rate of Turkish goods and services in the first phase of the power plant projects to be

realized in Iraq, and 79.2 million dollars was provided to the institution. Considering that \$ reinsurance/guarantee support is provided, it will be inevitable that problems will arise in such investments with the current regulation.

However, despite all these negativities, there are also serious Turkish investments that make serious economic contributions to Iraq and support the Iraqi people and economy. For example, MEKA, which has become the company that produces and installs the most concrete plants in Iraq with around 150 concrete plants, is one of them. Playing an active role in projects belonging to the public and private sectors in different regions of the country, the company aims to expand its investments in Iraq. PARTNER TEKNİK company, which operates in almost similar sectors and establishes factories and power plants, received the rehabilitation and operation tender of two cement factories in Iraq for 25 years, which was established in 2020. Thanks to this \$70 million project, to which the company attaches great importance and care, an income of \$700 million is expected in 25 years. KADOIL, the first and only Turkish fuel company in Iraq, continues to expand its dealer network by spreading its station investments throughout Iraq. AKSEN ENERJİ, which applied to EMRA to export electrical energy to Iraq through the Turkey–Iraq energy transmission line in November 2020, started its energy export activities as of January 24. Although this 150 MW capacity energy export, which will continue until November 1, 2021, seems small in quantity, it is an important initiative for Iraq, which is dependent on Iran for electrical energy and faces political threats as well as economic problems in this regard. The smooth–running of the process for both sides will set an example for both sides, providing resource diversity to Iraq and opening the way for new opportunities for Turkish investors.

In addition to the existing investments, a very important project that Turkey has been trying to gain through both political and commercial connections for 2 years and that Turkey wants to be involved in in Iraq has been given to another

company. The Iraqi government has given the French Aeroports de Paris Ingeniere (ADPI) company the renovation project of Mosul International Airport, which is of great importance both in terms of economy and bilateral relations. The fact that the French company, which won the tender, played an active role in such projects in Iraq for many years, is shown as the main reason for this preference.

Although there are many problems in the Iraqi market that force Turkish investors, both the Iraqi side and Turkey demand that Turkish investors play an active role in the rebuilding of Iraq. In the current conjuncture, Iraq offers significant investment opportunities to Turkish businessmen in almost every field. However, it does not seem possible to take the next steps without solving the existing problems. Because, businessmen are currently encountering visa problems before their visit to Iraq in order to follow their current projects and employ new employees.

In the talks, where the development of economic relations between the two countries was discussed, 3 main issues have been at the forefront for many years: reopening the Ovaköy Border Gate, rebuilding the Baghdad railway and extending it to Basra, repairing the Kirkuk–Ceyhan Pipeline and construction of a parallel line. However, it is unlikely that these steps will take place immediately, despite long negotiations. Because problems such as political problems in Iraq, constant changes in government, and the inability to provide security in the region are blocking the processes. For example, under normal conditions, the number of lorry crossings reaching 2000 per day causes the Habur Border Gate to be inadequate and severely restricts the trade volume between the two countries. In this context, with the opening of the Ovaköy Border Gate, which is approximately 10 km away from the Habur Border Gate, it is aimed to expand the trade volume and to waste less time and money in the customs processes of the trucks. However, the fact that both border gates pass through the areas under the control of the KRG remains a major obstacle to this

project. Because, although the Central Government has taken a determined stance on this issue, it does not seem possible to complete this project in the near future without the approval of the KRG. Moreover, the opening of the border gate is an application that supports and facilitates the construction of the railway, but the Iraqi side does not take a determined stance on this issue either. Turkey also calls for cooperation in the repair of the Kirkuk–Ceyhan Pipeline, which was damaged as a result of DEASH's attacks, and explains that if it is not possible to repair it, it will fulfill its responsibility in the construction of an alternative line. However, considering that Iraq does not have the economic opportunities for the construction of such a line, this process also seems problematic.

Turkey is a country that has the potential to meet the needs of Iraq in almost every field from food to cleaning, from construction to infrastructure. Considering both proximity and competitive advantage with other countries in terms of price–performance, Turkey's active role in the construction of Iraq and increased cooperation, especially in the energy sector, will be a beneficial process for both countries. However, the problems faced by investors and exporters need to be resolved as soon as possible. Moreover, it should not be forgotten that many of these problems can be solved with very simple political steps.

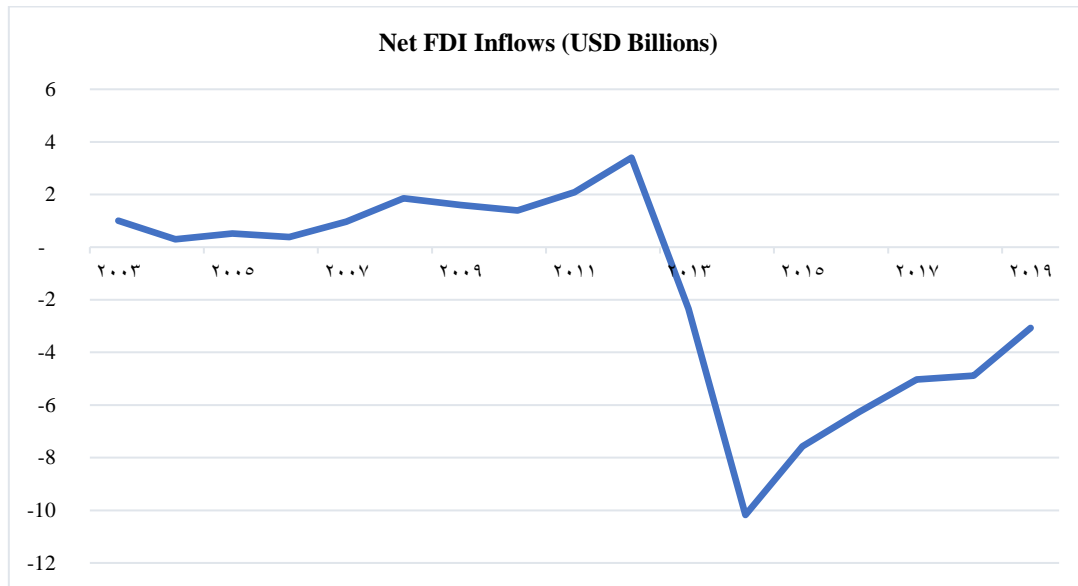
### **Investments and Strategic Projects of Iraq**

Iraq has always been high on the agenda for foreign investment, thanks to its critical geopolitical location and huge oil and gas reserves. Although the political and economic instability have partially blocked the capital injections, this instability has not totally prevented foreign companies from vying for the investment opportunities in the country. However, the political and economic fluctuations that Iraq has experienced directly reflected in the investment patterns. For instance, After Saddam Hussein's ouster in 2003, the country started to attract foreign investment and in 2012 it received USD 3.4 billion



foreign direct investment. However, with the rise of Deash and fall of Mosul to Deash, net foreign direct investment (FDI) inflows hit all-time lows with USD – 10.1 billion (Figure 1).

**Figure 2** Net FDI Inflows to Iraq, 2003–2019



Source: World Bank, 2021

Following the defeat of Deash, the reconstruction process has been started for Iraq. On 12–14 February 2018, the international donors visited Kuwait for the International Conference for Reconstruction of Iraq. The conference “mobilized nearly USD 30 billion of additional international support to the country” in various sectors and also the European Union announced an additional EUR 400 million from its budget<sup>1</sup>. Before the Reconstruction Conference, on January 22, Iraq's National Investment Commission (NIC) published 157 large and medium sized projects needed for recovering Iraqi economy<sup>2</sup>. While the ‘chemicals, petrochemicals, fertilizers, and refinery sector’ is at the top of list of the major strategic projects, with 16 opportunities the

<sup>1</sup> European Commission, “Iraq – Kuwait International Conference for Reconstruction of Iraq (DG ECHO, UN, NGOs)”, *ERCC Portal*, 15 February 2018.

<sup>2</sup>National Investment Commission. (2018). “Major Strategic (Large and Medium-size) Projects Available for Investment According to Sectors”.

transportation sector including airports, railways, highways, metro, and ports is in the second rank of the list. Regarding the medium-size projects, the agricultural sector with 86 projects occupies the half of the projects (Table 1).

**Table 1** Investment Opportunities, by Sectors

Sector	Number of Projects
<b>Large-size Strategic Projects</b>	
<b>Chemicals, Petrochemicals, Fertilizers and Refinery Sector</b>	18
<b>Transportation Sector</b>	16
<b>Special Economic Zones</b>	4
<b>Housing Sector</b>	3
<b>Medium-size Strategic Projects</b>	
<b>Engineering and Construction Industries Sector</b>	6
<b>Commercial Sector</b>	12
<b>Tourism and Recreational Sector</b>	2
<b>Health and Education Sector</b>	10
<b>Agricultural Sector</b>	86
<b>Total Number of Projects</b>	<b>157</b>

Source: National Investment Commission, 2018

With these 157 projects, the Iraqi government aims to rehabilitate country's critical sectors that are previously damaged by the war and to develop/enhance the current capacities for export and domestic consumption. For instance, housing project are of paramount importance for the Iraqis, with millions of internally displaced persons. Moreover, all these projects are mainly interrelated and coherent with each other. For instance, the projects aim to develop and rehabilitate railways not only translate the capital Baghdad into a hub but also, they connect other provinces with each other, even the countries such as Turkey (Mosul-Duhuk-Zakho-Turkey railway) and Iran (Basra-Shalamcha Railway). These 6 railways either rehabilitated or newly constructed, will enable to connect all parts of the country via railways (from north to south, east to

west). Therefore, these projects are of great importance for both Iraq, its neighbors, and thus the region.

Following the recent developments in the country, as a more stable investment environment, most of these 157 projects have been started to be implemented. France's Alstom won the contract to build Baghdad metro project and it is expected to start in the second quarter of 2022. Moreover, another critical project, rebuilding Mosul Airport, has been awarded to Aeroports de Paris Ingenierie. Regarding the country's electricity infrastructure, Iraqi government agreed with the GE and Siemens to upgrade transmission grid and country's power stations<sup>1</sup>. Last year, the US Department of Energy announced that General Electric, Honeywell International Inc, Stellar Energy, Chevron, and Baker Hughes signed commercial agreements worth as much as \$8billion with the Iraqi ministers of oil and electricity<sup>2</sup>. In the beginning of 2021, a consortium of Chinese companies also won a dozen of construction projects worth USD 20 billion, in al-Muthanna Governorate<sup>3</sup>. Lastly, France's superpower Total announced that it has agreed with the Iraqi Oil Ministry to construct four large energy projects (oil, gas, and solar energy production) in a USD 27 million two-phase deal, expected to commence before the end of 2021. At the same time, Iraqi government has agreed with PowerChina to develop solar energy plants, as one of the previously mentioned strategic projects<sup>4</sup>. Currently, the Iraqi government has authorized the Iraq National Oil Company to directly negotiate with Chevron for it to develop the 4.36 billion-barrel Nasiriyah oilfield<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Sebastian Shehadi, "The final frontier: Iraq's opportunities for intrepid investors", *Investment Monitor*, 23 June 2021.

<sup>2</sup> "U.S companies unveil Iraq investments before premier's White House visit", *Reuters*, 19 August 2020.

<sup>3</sup> Ali Jawad, "Iraq grants \$20B projects to Chinese companies", *Anadolu Agency*, 17 January 2021.

<sup>4</sup> "Iraq Secures New Investments in Its Booming Oil Industry", *Yahoo Finance*, 11 September 2021.

<sup>5</sup> Simon Watkins, "Chevron's Latest Oil Deal with Iraq is One to Watch", *Oil Price*, 17 November 2021.

Beside private companies, international organizations also take responsibility for reconstructing Iran. The mentioned transportation projects are complementary parts of a comprehensive plan: Iraq's Transport Sector Master Plan. Through highways, sub roads, railways, and subways, the Iraqi government aims to upgrade its transport infrastructure. As a part of this Master Plan, the World Bank supports the Iraq Transport Corridors Project for laying "the ground for improving transport, road safety and trade through supporting key investments in infrastructure improvement" and committed to invest USD 355 million in this project<sup>1</sup>. Also, there are other projects worth millions of dollars supported by the World Bank, such as Baghdad Water and Sewerage Improvement Project and Basra Electricity Dissemination and Development Project.

In the light of these projects, there have been critical developments in the greenfield investment in Iraq. For the reconstruction of the country, the greenfield investment will play a crucial role, as it differs from foreign direct investments in a way that it means creation of a new facility accompanied by new employment opportunities. Due to the high investment costs and risks that make the greenfield investment as the riskiest type of FDI, it is normally expected to be less popular<sup>2</sup>. Considering Iraq's technological level, its competitive structure and all other factors that ravage the country's investment environment, the country experienced an unanticipated increase in the greenfield investment after 2015. While with 15 projects the country received USD 665 million in 2015, it increased to USD 3.322 million in 2016 with 8 projects. Further in 2018, it exceeded USD 4100 million with 11 projects<sup>3</sup>. The

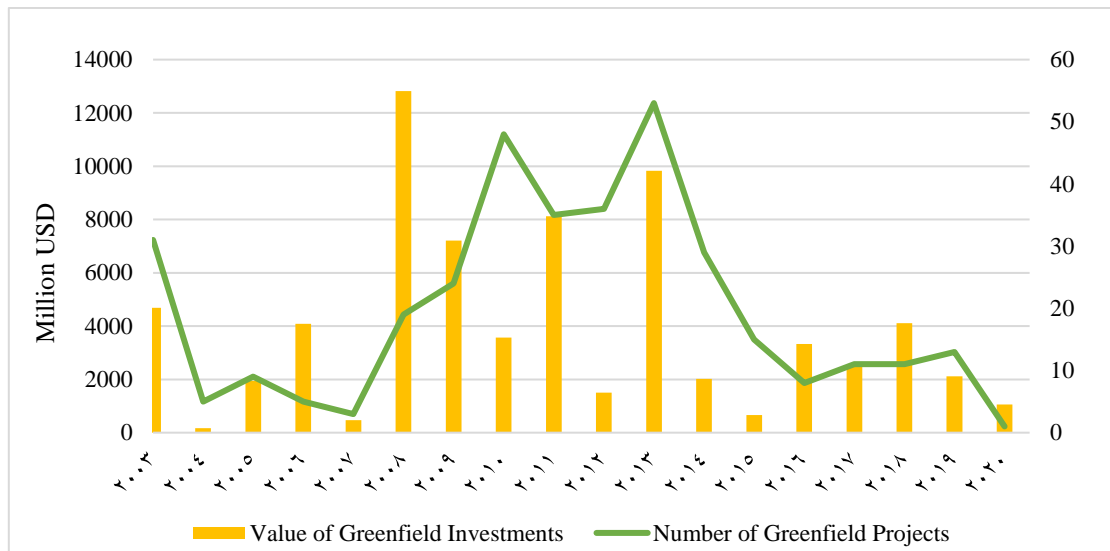
<sup>1</sup> World Bank, "Project Appraisal Document on a Proposed loan in the amount of US\$355 Million to the Republic of Iraq for a Transport Corridors Project", Report No: PAD648, 21 November 2013, p. 28.

<sup>2</sup> Tung Son Ha, Vu Tuan Chu, Mai Tuyet Thi Nguyen, Dung Hoai Thi Nguyen & Anh Ngoc Thi Nguyen, "The impact of Greenfield Investment on Domestic Entrepreneurship", Journal of Innovation and Entrepreneurship volume 10, Article number: 24 (2021), p.2.

<sup>3</sup> Export Enterprises SA, "Iraq: Investing", *Mauritius Trade Easy*, October 2021.

global economic problems originated from the 2019 Coronavirus Pandemic (COVID-19) has critically affected all economies and thus Iraq. Although there was same amount of projects, the greenfield investment decreased to USD 2117 million in 2019 (Figure 2).

**Figure 3 Greenfield Investments in Iraq**



Source: Shehadi, 2021; Export Enterprises SA, 2021

2020 was also affected by the pandemic, but the country received such a critical amount of investment with only one project, worth USD 1063 million. 2020 has been also a milestone for Iraqi maritime history. At the end of December 2020, Iraq signed an agreement with South Korea’s Daewoo Engineering & Construction Co to build the Al Faw Grand Port in Basra. Among the listed 157 strategic projects, the Al Faw Grand Port is of paramount importance for Iraq, as it is “a major strategic project that will be the lifeline of Iraq as it will link the country with Europe via Turkey and Syria through the planned dry canal” according to the statement issued by the Transport Ministry of Iraq<sup>1</sup>.

### Al Faw Grand Port Project

<sup>1</sup> “PROJECTS: Iraq to fund Al Faw Grand Port project”, *Zawya*, 12 April 2021.

To establish a port in Faw region dates to 1938 to support the port of Basra. In 1980s, the Iraqi Transportation Ministry submitted the project to the government however the Iran–Iraq War blocked it and the siege and financial problems also complicated the implementation process<sup>1</sup>. Later the project was again brought to the agenda in 2000s. The Al Faw Grand Port Project was firstly announced in 2010. It is expected to establish in the coastal of the al–Faw peninsula, Abdullah Khor Beach, in Ras al–Bisha which is the last point of the land where the Shatt al–Arab reaches the Gulf. The project was announced according to the Investment Law No 13 for the year 2006. The total area of the project was initially estimated to 40,000 donum (1 donum equals to 918,393 square meters) with four main terminals: Container terminal, bulk terminal, general cargo terminal, and oil derivatives terminal<sup>2</sup>. While most of the Iranian infrastructure projects focused on the oil as top export item of the country, Al Faw Grand Port is designed for oil products, commercial and industrial purpose. When it was first announced, the project consisted of three main phases expected to end in 2038. However, due to security and technical problems, it was not initiated as planned.

With the conclusion of each phase, the Iraqi government aims to increase the capacity of the port. According to the bid announcement and Iraq's National Investment Commission<sup>3</sup> phases are as follows:

First phase includes the establishment of 11 quays and costs USD 6,5 million and expected to ensure the following capacities

Containers: 24 million ton/year, unpacked materials: 24 million ton/year

---

<sup>1</sup> Amjed Radha Hasan Al-Zahidee and Hamdiya Shaker Muslim Al-Edam, ““The Economic Importance of the Construction of the Great Port of Faw and the Link to the Silk Road”, *Review of International Geographical Education*, Volume 11, No 5, 2021, p.3136.

<sup>2</sup> “In Implementation to Minister of Transportation’s Saying: “Investment and Joint Venture in the Ground of Success for MoT’s Projects”, *Iraq-JCCME*.

<sup>3</sup> National Investment Commission. (2018). “Major Strategic (Large and Medium-size) Projects Available for Investment According to Sectors”, p.13.

Second phase includes the creation of 10 platforms and costs USD 66 million and expected to ensure the following capacities

Containers: 40 million ton/year, unpacked materials: 32 million ton/year

Third phase includes the completion of remaining parts and cleaning the stie of the mines and plants etc. costs USD 5,77 million and expected to ensure the following capacities

Containers: 70 million ton/year, unpacked materials: 44 million ton/year

Two years after the first announcement, China Communications Construction Company, Dredging International, Al-Habtoor Leighton Group, Hyundai, Daewoo, and Turkish, Italian, Brazilian, Ukrainian, Jordanian, and Iraqi companies submitted their bids, in August 2012<sup>1</sup>. In December 2012, a USD 264 million deal to build the port's east breakwater and quay walls was awarded to the Greece's company Archirodon Construction. One year later, the Iraqi government opened the bid for the terminal and five companies submitted their bids. Although the government announced exemptions from custom duties and taxes for companies involved in the port project; there was no great interest as it was last year. In October 2013, South Korean Daewoo signed the contract, worth USD 693 million to build a 15,8 km-long western breakwater<sup>2</sup>. Although there have been further developments, due to internal and external problems, the project was halted till 2020. So, to speak, the companies continued their works and finished them despite of the disagreements and persistent rifts, however, there was no new bids and infrastructure works by the government for a long time. At the end of 2020, the Iraqi government signed a deal worth USD 2.625 billion with South Korean Daewoo to build five births and navigable channel at the Faw Port and also a tunnel, container terminal and roads to the nearby city of Basra. According to Anmar Al-Safi, the Information

<sup>1</sup> Khalid al-Ansary, "Hyundai Among 16 Companies Bidding for Breakwater in Iraq", *Bloomberg*, 3 August 2012.

<sup>2</sup> Daewoo E&C, "A Story of Warmhearted Construction that Changes the World", August 2014.



Director at General Company for Ports of Iraq (GCPI), the company has completed the projects' five main piers and is now building the subsea tunnel that will link the Southern port of Faw with nearby Umm Qasr port and other areas, expected to be completed within 4 years<sup>1</sup>.

### **Iraq's Maritime Challenges**

Despite its large borders, Iraq has a limited maritime capacity as it has only 48 km of (controversial) coastline lying between the national boundaries of Iran and Kuwait. Moreover, some disruptive circumstances that the Iraqi maritime sector has faced such as the previous wars, economic sanctions, and the corruption caused the country to be underachieved while managing its critical resources. With such a critical geological position, the country failed to yield a huge sum of income from the ports. Iraq has four commercial ports, Al-Maqal, Khor Al-Zubair, Abu Flous, and Umm Qasr Port which is the biggest foreign trade port in Iraq. In 2013 income from the ports only accounted to 0,31% of the total government revenue. Even government tried to rehabilitate these ports to increase their share in total government revenue; however, Iraq only received USD 343 millions of its USD 68 billion revenue from the ports<sup>2</sup>.

One of the underlying reasons behind the low economic revenue is related to the technical characteristics of the ports. These features have a vital importance as they directly affect its handle capacity and the number of containers, and thus the revenues. All Iraqi ports are built before the 1990s and thus badly ravaged by the previous wars. Moreover, war damages and economic sanctions left these ports idling for decades. Primarily, these ports started to use after 2003 and there were some periods which the authorities failed to use them. These 4 commercial ports have 48 docks with design

---

<sup>1</sup> "PROJECTS: Iraq to build 100 berths in Faw Port project", *Zawya*, 21 September 2021.

<sup>2</sup> Adnan Farhan Aljawareen, "Current State and Projections of the Maritime Transport Sector for Economic Development in Iraq", *International Journal of Economics, Business and Accounting Research*, Volume 4, Issue 2, 2020, p.102.

capacity of 16.65 million tons<sup>1</sup>, as of 2013 (Table 2). However, such a low handling capacity does not meet the Iraq's growing needs. According to the estimations, the total volume of the cargos is expected to exceed 24 million tons/year; however, the current capacity of Iraq's all commercial ports is limited to nearly 17 million tons/year<sup>2</sup>. Considering the current water depths of the ports, it is obvious that country has only one deep-water port: Umm Qasr Port. The depth of the water enables very large and heavily loaded ships to access to the deep-water ports, and thus unloading a huge amount of goods at one time. Also, the fact that these ports were constructed for as the internal ports directly limited the current depths of the navigational channels and dock facades sidewalks that make harder to serve large vessels (Republic of Iraq Ministry of Planning, 2018, p.146). The depths of the other ports also limited due to "the geological factors represented by the Shatt al-Arab sediments and make the shipping lanes in Khor Abdullah and Shatt Al Arab narrower<sup>3</sup>.

**Table 2 Iraqi Ports and Characteristics**

Ports	Available Capacity (million tons/year)	Number of Docks	Number of Operating Docks	Water Depth (meters)
Umm Qasr	7.5	22	22	6-10
Khor Al-Zubair	6.4	12	12	3-8
Al-Maqal	2.25	11	9	6-8
Abu Flous	0.5	3	3	6

Source: Republic of Iraq Ministry of Planning, 2013

<sup>1</sup> Republic of Iraq Ministry of Planning. (2013). "National Development Plan 2013 – 2017". Baghdad.

<sup>2</sup> Mohanad Hammad, "Prospects of Iraq's Maritime Openness and Their Effect on Its Economy", *International Journal of Transport and Vehicle Engineering*, Volume 12, No 11, 2018, p.1521.

<sup>3</sup> Amjed Radha Hasan Al-Zahidee and Hamdiya Shaker Muslim Al-Edam, "The Economic Importance of the Construction of the Great Port of Faw and the Link to the Silk Road", *Review of International Geographical Education*, Volume 11, No 5, 2021, p.3135.

These internal ports also face with some problems that preventing the ships from anchoring, even they coped with the limited depths and narrow shipping lanes as they were critically damaged by the previous wars. There were huge number of commercial and military vessels sank in the water passages and the dredging works stopped which led to the reduction of draft levels<sup>1</sup>.

Another problem is related to the competitiveness of the Iraqi ports. As expected, Iraqi ports are less competitive than other ports in the region due to mentioned challenges and constraints. While the nearby countries invested huge amounts on their ports to enhance their performance and efficiency, the economic sanctions imposed on Iraq made it hard to finance these investments. However, after the sanctions were eliminated, the country continued to use its ports without technological advancement. According to the Iraq's Ministry of Planning "the poor management systems in Iraqi ports, ports due to poor utilization of modern and electronic systems in management and operation, multiplicity of authorities affecting the mechanisms of work, poor qualification of public staff, and surplus labor" caused capacity constraints and inefficiencies<sup>2</sup>. There have been shortages related to "the marine units, specialized port equipment, cargo handling equipment and even obsolescence of existing equipment" that ravaged the quality of port services vessels<sup>3</sup>. Thus, due to their low-quality services and uncompetitive prices, ships are reluctant to use Iraqi ports, even Iraqi ships. As the Iraqi ports do not perform their functions, the Iraqi authorities use the ports of neighboring countries such as Jordan's Aqaba commercial port. Therefore, this situation has caused increases in the freight

---

<sup>1</sup> Mohanad Hammad, "Prospects of Iraq's Maritime Openness and Their Effect on Its Economy", *International Journal of Transport and Vehicle Engineering*, Volume 12, No 11, 2018, p.1520.

<sup>2</sup> Republic of Iraq Ministry of Planning. (2018). "National Development Plan 2018 – 2022", p.146, Baghdad.

<sup>3</sup> Ibid.

rates as the maritime shipping lines request additional costs to transport goods to these ports<sup>1</sup>

Therefore, combining all these challenges, Iraq is in an urgent need of escape way, which is the construction of a new port with high quality, good governance, easy access, and also problem-solving capacity. At this point, the Al Faw Grand Port Project has come to the fore as “a real start for Iraq's economic renaissance” as stated by the Iraqi Minister of Planning, Khaled Battal Al-Najm<sup>2</sup>.

### Technical Features of the Al Faw Grand Port Project

As mentioned before, at the end of the project, the port is expected to handle 70 million ton/year via containers and also 44 million tons of unpacked materials per annum. Although the government aimed to finish the first phase of the project in 2018, the management problems, financing problems due to low oil prices, and the Deash occupation caused consecutive delays. When the first phase of the project is concluded, the total container capacity of the Port will be 25 million tons/year. Considering Iraq's current capacity, the port will handle more containers and yield more revenue than all other ports.

**Table 3 The Capacity of the Al Faw Grand Port\***

	Sidewalks Length	Number of Docks	Annual Capacity
<b>Container Terminal</b>	17 km	50	25 million tons
<b>Piers</b>	5 km	15	50 million tons
<b>Multi-Purpose Terminal</b>	5 km	20	5 million tons
<b>Ro-Ro Terminal</b>		1	400.000 cars
<b>Oil Derivative Terminal</b>		6	230.000 bpd

Source: Al-Zahidee and Al-Edam, 2021

\*End of first phase

<sup>1</sup> Hammad, ibid.

<sup>2</sup> “MOP: The government is determined to complete Al-Faw port”, *Iraqi News Agency*, 29 July 2021.

According to the project's design prepared by the Technital<sup>1</sup> :

The water depth of the docks will be around 18–18.5 meters which will enable the operation of the new generation of container ships.

The special quays for the operation of container ships will be 7,000 m long (about 20 berths).

The quays specialized in moving dry bulk will be 3,500 m long (about 12 berths).

A dredged channel 400 m wide and 24 km long, protected by eastern and western breakwaters approximately 15km long, will connect the new port to the deep water.

### **The Importance of the Al Faw Grand Port Project**

The importance of the Port for the country can be explained more clearly when other regional ports are considered. The Strait of Hormuz and the Suez Canal are the most important “chokepoints” in the world and a huge amount of international trade also transited these points. However, due to its limited maritime capacity, Iraq has not sufficiently benefit from these huge trade gains. Ignoring the oil exports, the container ports in the region and their capacities shed light on the cause of these loses.

Although Iraq has four commercial ports, Port of Khor Al Zubair is mainly focused on the fuel oil products. Furthermore, Port of Abu Flous is known with its oil terminals and its capacity is so low. Despite country's poor management of the ports, the Iraqi government intends to turn Al-Maqal Port into a tourist destination. Thus, the country has only one container port, Port of Umm Qasr with limited operating capacity. According to the estimations, a limited number of docks is operating in the Umm Qasr Port with a handle capacity of 1.3 million TEU<sup>2</sup>: Basra Multi-Purpose Terminal (BMT): 600.000 TEU, Basra

<sup>1</sup> Technital, “Design services and works supervision for the Al Faw Grand Port (Iraq)”.

<sup>2</sup> TEU or Twenty-foot Equivalent Unit is an exact unit of measurement used to determine cargo capacity for container ships or terminals and in statistics regarding

Gateway Terminal (BGT): 300.000 TEU, and Iraq Container Terminal (ICT): 400.000 TEU<sup>1</sup>. However, there is a huge maritime competition in the region via ports with millions of TEU handling capacities (Table 4).

**Table 4 Container Ports and Capacities**

<u>Ports</u>	<u>Handling Capacity</u>	<u>Ports</u>	<u>Handling Capacity</u>
<b><u>Kuwait Ports</u></b>		<b><u>Oman Ports</u></b>	
Port of Shwaikhi	750.000 TEU	Port of Sohar	1.6 million TEU
Port of Shuaiba	110.000 TEU	Port of Salalah	4 million TEU
Port of Doha	146.300 TEU	Port of Duqm	200.000 TEU
<b><u>Saudi Arabia Ports</u></b>		<b><u>UAE Ports</u></b>	
Jubail Commercial Port	1.8 million TEU	Port of Jebel Ali	15 million TEU
King Abdulaziz Port	5.5 million TEU	Khalifa Port	2,5 million TEU
Jeddah Islamic Port	2.4 million TEU	Port Rashid	1.5 million TEU
King Abdullah Port	6 million TEU	Port of Khor Fakkan	2.5 million TEU
<b><u>Iran Ports</u></b>		<b><u>Bahrain Ports</u></b>	
Port of Bandar Abbas	3.3 million TEU	Khalifa bin Salman Port	1.1 million TEU
Imam Khomeini Port	400.000 TEU		
Port of Bushehr	320.000 TEU	<b><u>Qatar Ports</u></b>	
Port of Chabahar	740.000 TEU	New Hamad Port	6 million TEU

container transit in ports. This measurement is derived from the dimensions of a 20ft standardized shipping container.

<sup>1</sup> Wolf Lampe, “2.1.1 Iraq Port of Umm Qasr”, *Logistics Capacity Assessment*, December 2017.

Source: Gathered by the author from different sources.

Under current conditions, Iraq is lagging far behind the rest of its rivals on the container ports and handling capacity. Moreover, it has been prepared either to sacrifice some of its commercial ports or change their objectives such as turn into an oil terminal. 7.5 million of TEU and 33 millions of tons dry bulk capacity reached with the completion of the Al Faw Grand Port Project, will strengthen Iraq's hand in this competition and increase country's maritime revenues.

### **Economic Cooperation as An Opportunity to Consolidate the Common Security and Policy Advice**

In the past decades, a dialectical question has emerged in the political thought literature: "Does politics produce the economy or does the economy produce politics?" As the whole world focuses on decreasing investments and economic resources while the demands and economic needs of countries and peoples increase, the answer to this question tends to be "the economy makes politics". All the theorists working on the "post-coronavirus world order" agree that the next period will be full of difficulties, and the biggest challenge will be in the field of the economy. Therefore, all neighboring and non-neighboring countries should not miss or neglect any opportunity for economic cooperation. The economy now affects not only politics but also common security between countries and contributes to respect for sovereignty. Economic cooperation between the two countries plays an important role in preventing crises and problems. For example, the economic cooperation between Turkey and the Russian Federation, especially in the oil and gas sector, has contributed to the prevention of the crisis between the two countries in the areas of conflict they have been involved in for years. Despite the fact that they have different visions and goals in the conflicts in Syria, Libya and Nagorno-Karabakh and support



opposing sides in these conflicts, economic cooperation between Turkey and the Russian Federation has continued<sup>1</sup>.

At least since 1750 when Montesquieu declared “peace is the natural effect of trade”, a number of economists and political scientists consider trade to be a major factor towards peace and prosperity for all. In his book “The World is Flat” Thomas Friedman questions how the classic geopolitical threats might be moderated or influenced by the new forms of collaboration fostered and demanded by the globalization, particularly supply chaining. He basically argues that to the extent that the countries tied their economies and futures to global integration and trade, it would act as a restraint on going to war with the countries they are integrated economically. His “Dell Theory of Conflict Prevention” stipulates no two countries that are both part of a major global supply chain, like Dell’s, will ever fight a war against each other as long as they are both part of the same global supply chain. Because they want to make just-in-time deliveries of goods and services, and enjoy the rising standards of living that come with that<sup>2</sup>.

Security operated as a premise for trade and investment treaties between countries, in the sense that the justification for these agreements was partly based on two rationales: first, that deepening economic interdependence would lessen the chance of war between them; and second, that incorporating the countries into Joint strategic economic projects would socialize them into becoming “responsible stakeholders.” Security also operated as an exception, because most trade and investment treaties contained a national or essential security clause, although these were rarely invoked. In the International

---

<sup>1</sup> Watheq Alsadoon, “TURKEY AND IRAQ: MISSED OPPORTUNITIES FOR COLLABORATION”, policy brief No.189, Sep. 2021, ORSAM, Turkey, p.7 <[https://www.orsam.org.tr/d\\_hbanaliz/turkey-and-iraq-missed-opportunities-for-collaboration.pdf](https://www.orsam.org.tr/d_hbanaliz/turkey-and-iraq-missed-opportunities-for-collaboration.pdf)>

<sup>2</sup> Yıldız Tuğba KURTULUŞ KARA, “TRADE AS A TOOL OF DIPLOMACY AND GLOBAL SECURITY”, PERCEPTIONS: Journal of International Affairs, Turkish Ministry of Foreign Affairs, Autumn 2008, pp.74,75.

Economic World Order, states often assumed that increased trade and investment would lead to peace because states that are deeply interdependent economically will not go to war with each other. Currently the international economic order and strategic environment are at an important inflection point that will require states to increasingly navigate what Michael Wesley describes as the “securitization of economic policy and economization of strategic policy”<sup>1</sup>.

There is a close linkage within the triad: economy, stability and security. That the hard dimension of security is losing weight as the soft dimension of security gains weight. There are several models showing how to catch-up in development, all based on the opening up of the economy and a cooperative model of international relations. Transition success, which has a direct impact upon stabilization and security, is closely linked with the degree of economic openness. Countries which opened their economy are more advanced, those who hesitate are lagging behind. This hesitation hampers further changes not only internally but also externally<sup>2</sup>.

“Economic diplomacy” refers to the use of trade and economic relationships and influence to consolidate the right political climate to facilitate peace and security, by promoting international trade and investments; developing international telecommunications, energy and transport networks, improving the functioning of markets, and reducing the cost and risks of cross-border transactions. This is a great challenge, especially for governments, which must contend with the forces of economic nationalism, cultural anxieties, embedded corruption, and resistance to reform. In a nutshell, today’s challenges are complex and interdependent. Complexity of these global challenges reshaping International Relations require us to adopt a broader definition of security that

---

<sup>1</sup> Anthea Roberts & Henrique Choer Moraes & Victor Ferguson, “The Geoeconomic World Order”, LAWFARE, Nov. 23, 2021 <<https://www.lawfareblog.com/geoeconomic-world-order>>

<sup>2</sup> Katarzyna Zukrowska, “THE LINK BETWEEN ECONOMICS, STABILITY AND SECURITY IN A TRANSFORMING ECONOMY” <<https://www.nato.int/docu/colloq/1999/pdf/269-283.pdf>>

encompasses economic, technological and defense security, and adopt a new and innovative approach by using economic diplomacy effectively.<sup>1</sup>

In addition to several economic diplomacy tools, transport has proven to be an important factor in sustainable development and better utilization of the benefits of globalization. Investment in transport infrastructure and cooperation in developing new transport routes and linkages are essential to make freer movement of people, goods and services possible and thus increase development opportunities in the relevant regions. From the economic perspective, road transport, allows for the full potential of regions and cities to be developed and also to facilitate the mobility of key labor resources. In many cases, road transport can act as a facilitation of interactions among people either directly or in combination with other modes and modern telecommunications networks. In addition, transport costs are a central determinant for trade costs, thus export competitiveness<sup>2</sup>.

None of the two neighboring countries have such opportunities for economic cooperation as Iraq and Turkey. What is meant by economic cooperation is not the traditional trade of goods and consumables, but strategic economic projects that ensure common security and long-term stability between the countries. Iraq has a special strategic location that makes it an important regional and global meeting point. In recent statements and articles, the possibility of Iraq's involvement in China's Silk Road Project has been mentioned more frequently. In addition, issues such as the construction of railway projects between Basra and Iran or Kuwait, and the competition (or contention) between the ports of the region behind the delay of Iraq's big Faw Port project continue to be on the agenda. Regardless of what is real and what is hypothetical from all these projects and ideas, the most applicable and beneficial ideas for Iraq have not been mentioned in these speeches and articles. For example, connecting Iraq

---

<sup>1</sup> Yıldız Tuğba KURTULUŞ KARA, Op. cit, pp.68,74.

<sup>2</sup> Ibid., pp.87,88.

and Turkey with a railway passing through Northern Iraq will increase the importance of ports in Iraq. Likewise, it will enable Iraq to turn into an international trade gateway between Europe, the Gulf and the Arabian Sea. Taking advantage of Turkey's experience in the transportation sector, especially while developing the railway network in Iraq, will further increase the chances of the project's success. It is known that Turkey is one of the leading countries in this field and has managed to build an advanced railway network that passes over and under the sea, through tunnels and valleys in the mountains, and all kinds of difficult terrain. In addition, it should not be forgotten that the connection of Iraq with Turkey by rail will be a new factor that will increase the importance of Iraq's security and stability for Turkey. On the other hand, the development of Iraq's rail network will create many new job opportunities for Iraqis who are grappling with terrible unemployment. If this project is implemented, the foundation of the idea of transforming the Iraqi lands into the "Global Dry Channel", which connects the northern countries with the southern countries, can be laid<sup>1</sup>.

It is obvious that there may be other ideas to improve the strategic economic cooperation between the two countries. The existence of such strategic economic projects between the parties will upgrade the relations to a strong level of cooperation. In addition, it will increase Turkey's sensitivity towards Iraq's security, stability and integrity and will also cause Iraq to display a similar attitude towards Turkey<sup>2</sup>.

The hypothesis that two neighboring countries can reset and resolve all conflicts and unresolved issues between them is a difficult hypothesis to implement in today's world full of security, political, economic and social turmoil. For this reason, in the contemporary approach to mastermind the relations between countries (neighboring and non-neighboring), efforts are made to

---

<sup>1</sup> Watheq Alsadoon, Op. cit., pp. 7,8.

<sup>2</sup> Ibid., pp. 9-11.

establish a common ground for reconciliation, to provide common interests as much as possible and to minimize the effects of problems. It is necessary to reverse the factors that negatively affect the relations between Iraq and Turkey and to use them for the benefit of the two countries and their peoples. There are opportunities for strategic cooperation based on mutual respect for the sovereignty, security and integrity of the two countries<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ibid., p. 11.

## ميناء الفاو الكبير

### والعلاقة في إطار التعاون العراقي - الصيني

أ.د. ابتسام محمد العامري

د. إبراهيم فيصل العبيدي

مديرة مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية/جامعة بغداد

مستشار وزارة الخارجية العراقية

#### المقدمة :

يعد النقل البحري من الركائز الأساسية في اقتصاديات الدول، لا سيما بعد تطور السفن الى سفن عملاقة تعتمد على طريقة النقل بالحاويات الكبيرة وعلى الوسائل الحديثة في نقل المعلومات والاجهزة المتطورة في التحميل والتطوير، إن العلاقة التكاملية بين ميناء الفاو الكبير وإطار التعاون العراقي الصيني وما يواجهه من تحديات وخاصة إنه ليس ميناءً عادياً كما هو معروف، حالةً حال الموانئ الأخرى لسد احتياجات العراق في عمليات الاستيراد والتصدير إنما له أهمية استراتيجية، ولكون الطاقة الاستيعابية لميناء ابو الفلوس محدودة وقدم ميناء المعقل، وطول وقلة اعماق القناة الملاحية في شط العرب المؤدية اليهما، ووجود اشكالية مع الجارة ايران حول خط التالوك المعتمد الذي يحول دون تعميق المجرى الملاحي في شط العرب .

ان ميناء الفاو الكبير هو الميناء العراقي الوحيد الذي يربط العراق بالبحر دون المرور في مياه اقليمية لدولة مجاورة، كما هو الحال مع موانئ أم قصر وخور الزبير، التي اصبحت القناة الملاحية في خور عبدالله التي تقع في المياه الاقليمية الكويتية بموجب قرارات مجلس الامن ذات الصلة بحرب الكويت المرقمة (٦٨٧) لسنة ١٩٩١ و (٧٧٣) لسنة ١٩٩٢ و (٨٣٣) لسنة ١٩٩٣ التي حددت الحدود البحرية للعراق والكويت في منتصف خور عبدالله واصبح الممر العميق في الجانب الكويتي ، علما ان خور عبدالله كان بكامله عراقيا تدير الملاحة فيه مصلحة الموانئ العراقية منذ الأربعينيات من القرن الماضي وحتى دخول القوات العراقية للكويت عام ١٩٩٠<sup>١</sup> .

#### المبحث الاول : نظرة عامة على الموانئ العراقية الحالية .

قبل الدخول في صلب الموضوع لا بد ان نأخذ فكرة مختصرة عن الموانئ العراقية العاملة حالياً، حيث توجد في العراق اربعة موانئ تجارية ومنصتين لتصدير النفط وطاقة هذه الموانئ المتاحة محدودة وكذلك عددا من الارصفة لرسو السفن في كل ميناء، فضلا عن عدم كفاية الممرات المؤدية اليها والاعماق

(١) د. محمد الحاج حمود :القانون الدولي للبحار . دار الثقافة ، عمان ، ٢٠١١ . ص : ١٥ .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

المتاحة في واجهات ارسفتها. لقد أثر الحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق بسبب دخول الكويت تأثيرا بالغا على الموانئ العراقية من حيث طاقتها الاستيعابية وكفاءتها الفنية وادى الى تقادم وتعطيل الكثير من الاليات والمعدات التي تعمل فيها، ونتيجة ذلك الحصار تم اهمال تطهير الممرات الملاحية، مما ادى الى تردي الاعماق وقلة الغاطس بسبب زيادة الترسبات فيها، فضلا عن زيادة عدد الغوارق من السفن والبواخر الحربية والتجارية في الممرات الملاحية في شط العرب، هذه العوامل أدت الى تدهور طاقة وكفاءة الموانئ العراقية والى زيادة نشاط موانئ الدول المجاورة على حساب الموانئ العراقية<sup>1</sup>، والجدول الآتي يوضح تفاصيل اكثر عن موانئ العراق الحالية .

### جدول رقم (١)

#### الموانئ العراقية على الخليج العربي

العدد	اسم الميناء	تفاصيل الميناء
١	ميناء المعقل	يقع هذا الميناء على الضفة الغربية لشط العرب قرب مدينة البصرة ويبعد حوالي (١٣٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي ، ويتكون الميناء من (١٣ رصيفا) ومرسى للجنايب بطول (٥٠٠) متر، وتبلغ مساحة الرصيف بحدود (٤٠٠٠) م <sup>٢</sup> ، فضلا عن السقائف والمخازن وساحات مكشوفة لاستقبال الحمولات وقد توقف النشاط في هذا الميناء إثر نشوب النزاع المسلح بين ايران والعراق سنة ١٩٨٠ ، والنشاط فيه متوقف بسبب الطمي والغوارق في شط العرب .
٢	ميناء ابو فلوس	تم انشاء هذا الميناء سنة ١٩٧٦ وهو يقع على الضفة الغربية لشط العرب ويبعد ( ٢٠ ) كم عن مدينة البصرة، ويتكون من ثلاثة ارصفة فولاذية طول كل رصيف منها (١٧٥) متر وعرضه ١٨ متر.
٣	ميناء ام قصر	تعود فكرة انشاء ميناء ام قصر الواقعة في منطقة ام قصر الواقعة في نهاية خور عبدالله (٧) إلى بداية الاحتلال البريطاني للعراق، اذ فكرت السلطات البريطانية الإفادة من هذا الموقع الاستراتيجي لإنشاء قاعدة بحرية حربية ، ولكن التطورات السياسية في العراق بعد ذلك دفعت للتفكير بالإفادة من هذا الموقع لإنشاء ميناء تجاري ، وهكذا اخذت الفكرة طريقها إلى التنفيذ سنة ١٩٣٠، ويكتسب هذا الموقع أهمية استراتيجية واقتصادية ، إذ أنه يقع بالقرب من الخليج العربي على بُعد ٧٥ كم من المدخل الغربي لمدينة البصرة. لقد شعر العراق نتيجة التطورات التي مر بها بعدم كفاية ميناء المعقل لاستيعاب الحركة التجارية العراقية مع العالم ، لذلك اتجهت الفكرة نحو بناء ميناء أم قصر، لاسيما وأن عمق القناة الملاحية التي تربطه بالخليج تزيد عن عمق القناة الملاحية في شط العرب، ويتكون الميناء من ميناءين منفصلين : اولا: ميناء ام قصر الجنوبي ويتكون من تسعة ارصفة وثانيا: ميناء أم قصر الشمالي ويتكون من (١٨) رصيف، ولكن نشاط الميناء تعرض الى فترات من التلكؤ بسبب الأحداث

١ ) علي حسين خميس حسن العنزى ، تطور النقل البحري لموانئ العراق ، دراسة في جغرافية النقل، جامعة البصرة ، كلية الاداب ، ٢٠٠٤ ، ص ١٨٠ وما بعدها .



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

التي مرت بالعراق من حصار واحتلال، ولم يستعد عافيته إلا بعد الغاء العقوبات على العراق، ويمكن تطوير الميناء في المستقبل بسبب ما يتميز به من موقع قرب من الطرق البرية وصلابة الارض المناسبة لبناء الأرصفة بمواصفات عالمية وقلة الترسبات في الميناء، وقربه من الخليج العربي .		
يقع هذا الميناء في منطقة خور الزبير الصناعية، ويبعد ٦٠ كم عن مدينة البصرة و(١٠٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي، وتمر بالقرب منه قناة البصرة، وتم انشاء الميناء سنة ١٩٨٩، وعمقت قناة خور الزبير للملاحة بطول ٢٤ كم لربط الميناء بخور عبدالله ومنه الى الخليج العربي. يحتوي الميناء على ١٢٣ رصيفا متخصصا و رصيفان اختصاصيان لمعمل الحديد والصلب ، و رصيفان كونكريتيان لإستيراد خامات الحديد وتصدير الحديد الاسفنجي ، وخمسة أرصفة مع ملحقاتها لخرن سمد البوريا والفوسفات، وثلاثة أرصفة جديدة للبضائع بطول ١٨٠ متر مع رافعات كهربائية عدد ١٢، فضلاً عن المساحات والمخازن والطرق المبلطة وسكك الحديد وبقية الخدمات، وتبلغ مساحة الميناء الكلية ٣ كم مربع والمساحة المائية ٨٧٥ متر مربع .	ميناء خور الزبير	٤
يقع في خور العمية في المياه الدولية العراقية	ميناء العميق النفطي	٥
يقع في خور الخفجي في المياه الإقليمية العراقية	ميناء البصرة النفطي	٦

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق: التقرير السنوي للسنوات ١٩٧٩ لغاية ٢٠١٦ ، قسم التخطيط والمتابعة .

وبعد احتلال العراق سنة ٢٠٠٣ لم تبذل قوات الاحتلال أية جهود لمعالجة وضع الموانئ العراقية المتردي، بل اعتمدت في نشاطها على الموانئ الخليجية والاردنية والتركية، إلا إن الحكومات العراقية المتعاقبة حاولت تقديم العون للشركة العامة للموانئ العراقية، ولكن في نطاق محدود، فقد حاولت القيام ببعض الجهود لتطوير وضع الموانئ، اذ قامت بتأهيل بعض الحفارات وانتشال بعض الغوارق وتطهير الممرات الملاحية من المخلفات غير المتفجرة وتطوير بعض ارصفتها واجهزة الموانئ، إلا إن ذلك لم يصل إلى مرتبة الطموح علما ان الموانئ العراقية هي شركة تمويل تابعة لوزارة النقل وكانت في الماضي مصلحة، ثم تحولت الى مؤسسة، ثم الى منشأة ويبين الجدول رقم (٢) تطور حركة النقل في الموانئ العراقية في المراحل المختلفة.

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

### جدول رقم (٢)

#### تطور حركة النقل في الموانئ العراقية الحالية

السنة	عدد الوحدات الراحلة	كمية البضائع المتبادلة (طن)
١٩٧٩	١٦٦٤	٨٠٥٢٠٠٠
١٩٩٠	٣٥٦	٤٨٦٩٠٠٠
١٩٩٩	١٥٨٢	٤٢٤٩٠٠٠
٢٠٠٢	٥٨٧٩	٩٣٣٧٠٠٠
٢٠٠٤	١٩٠٣	٣٢٥٢٨٧٧
٢٠٠٧	٤٩٩٩	١٠٨٨٣٨٨٠
٢٠٠٨	٤٢٥١	١١٨٥٤٠٦١
٢٠٠٩	٤٥٤٢	١١٣٢٥٥٣٣
٢٠١١	٢٢٠٩	١٢٨٤٨٢٠٢
٢٠١٤	٢٦٠٦	١٥٨٦٩١٩٠
٢٠١٦	٢١٧١	١٨١٢٨٨١٣

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق: التقرير السنوي للسنوات ١٩٧٩ لغاية ٢٠١٦ قسم التخطيط والمتابعة .

#### المبحث الثاني : بدايات فكرة إنشاء ميناء الفاو:

نلاحظ مما سبق أن الموانئ العراقية قد تغطي حاجته في الوقت الحاضر، إلا إن العراق مقبل على تطور اقتصادي كبير وحاجة مستمرة الى زيادة نشاطه التجاري مع العالم نتيجة الزيادة المستمرة في عدد السكان<sup>١</sup>، الامر الذي يدفعه الى التوسع في حركة الاستيراد والتصدير عن طريق الموانئ، فضلا عن ان الموانئ العراقية الحالية تواجه منافسة قوية من موانئ الدول المجاورة تلك الموانئ التي استمرت في التطور والنمو على حساب موانئ العراق التي تعرضت الى هزات كبيرة بسبب الاحداث السياسية التي ادت الى تراجع أدائها وكفاءتها<sup>٢</sup>.

ان تطور تقنيات النقل البحري السريعة جعلت من الموانئ الحالية غير قادرة على مواكبة هذا التطور، اذ ان ازدهار الدول يرتبط اليوم ارتباطا وثيقا بعلاقاتها الاقتصادية بالمجتمع الدولي عن طريق التجارة المتبادلة و لذا لم تعد الموانئ العراقية الحالية قادرة على تلبية متطلبات هذا الواقع الجديد بسبب طاقتها المحدودة ومحدودية اعماق الممرات البحرية المؤدية اليها ، التي لا تتجاوز (٦-١٠) متر، إذ لا تسمح هذه الاعماق باستقبال البواخر العملاقة لنقل الحاويات والحمولات الثقيلة .

(١) تبلغ الزيادة السنوية لسكان العراق حاليا حوالي ٣ % ، وزارة التخطيط .

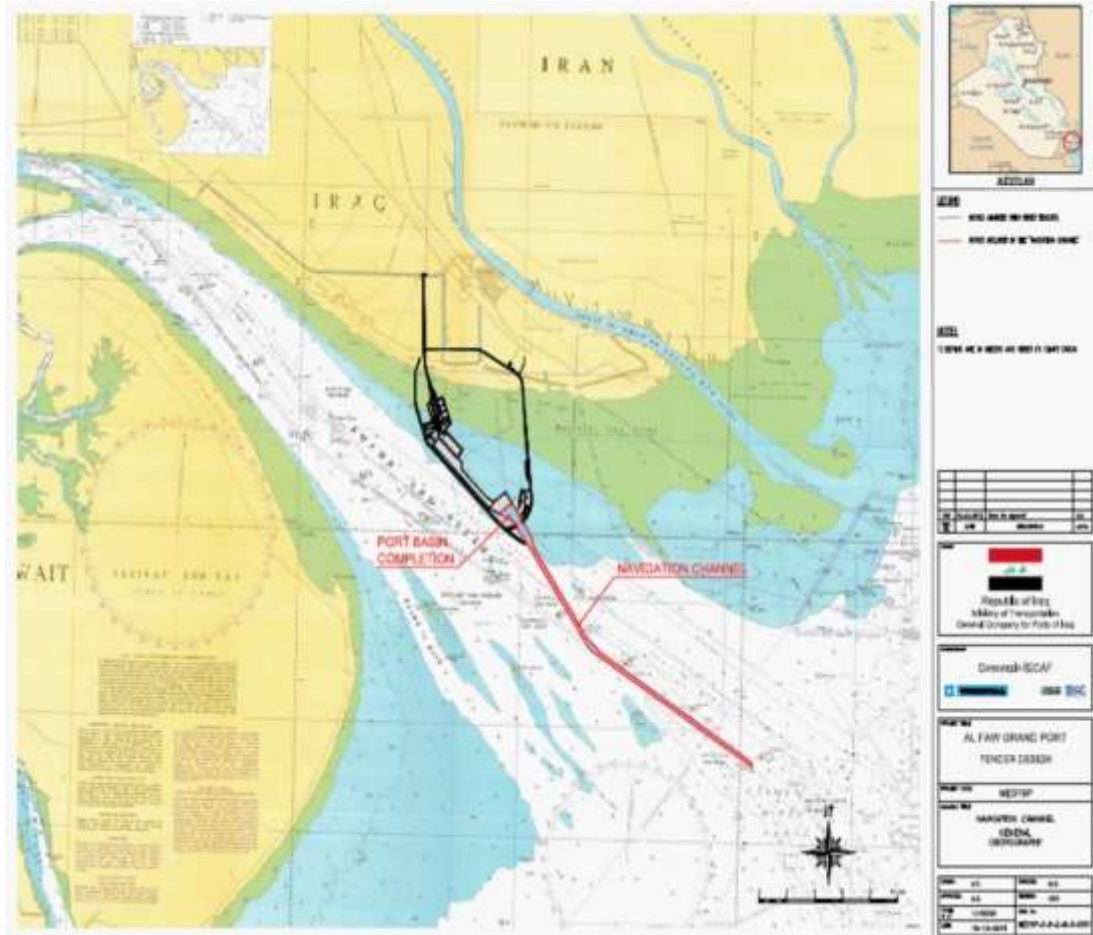
(٢) انظر الموانئ الخليجية ومشاريعها المستقبلية ، كاظم فنجان حسن الحمادي، تطور الموانئ العراقية ، بحث منشور على الموقع <http://www.basracity.net>، ص ص ٦-٧ ، وصفا ٢٦ وما بعدها .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

من هنا انبثقت فكرة إنشاء ميناء جديد يكون قريباً من المنافذ الحدودية الدولية وتكون الأعماق في القناة الموصلة إليه وفي أرصفته كافية لاستقبال البواخر العملاقة ، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض كلف النقل وإلى توجه الناقلين إلى الميناء الجديد ، لذا وقع الاختيار على منطقة الفاو الواقعة على الخليج العربي وفي مدخل خور عبدالله ، واختير لهذا الميناء اسم ( ميناء الفاو الكبير )، وهو يعد من المشاريع الاستراتيجية العملاقة وسيكون جزءاً من مشروع القناة الجافة التي تربط الموانئ العراقية بالبحر الأبيض المتوسط عبر سوريا ، وأوروبا عبر تركيا .

### شكل رقم (١)

#### موقع ميناء الفاو



المصدر: التصميم للشركة الإيطالية التي صممت مشروع ميناء الفاو الكبير.

وخدمة الميناء الجديدة لا تقتصر على حاجة العراق لاستيراد وتصدير البضائع وإنما أيضا يكون نقطة مهمة لعبور البضائع عن طريق الميناء الجديد والقناة الجافة العراقية ، إذ إن الميناء يقع في منطقة تختصر الوقت على البواخر التجارية القادمة من جنوب شرق آسيا أحد عشر يوماً فضلاً عن تخفيض

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تكاليف نقل البضائع ، وتخفف الزحام الحاصل في قناة السويس وميناء العقبة ويزيد من واردات العراق السنوية وينعش اقتصاده الوطني، ويسهم في نقل مركز التجارة العالمية الى مدن الفاو والبصرة<sup>١</sup> .

ان بناء ميناء الفاو الكبير في هذا الموقع يساعد على تطوير المنطقة الى منطقة حرة مهمة في جنوب العراق نظرا لتوفر العوامل الاقتصادية والخدمية فيها و من الناحية الاقتصادية يشكل قريبا من مدينة البصرة عاملاً مهماً في نجاحها ، مع توفر البيئة الانتاجية المساعدة كالعاملات وتوفر مراكز البحث العلمي، كما إن قريبا من حقول النفط والاهوار والمناطق التاريخية يعد من عوامل نجاحها ايضا<sup>٢</sup> .

كانت فكرة انشاء ميناء الفاو فكرة قديمة تعود الى بداية الاحتلال البريطاني للعراق، إلا إن الاهتمام الفعلي بهذه الفكرة يعود الى عام ١٩٨٦، اذ جرت دراسات اولية لإنشاء ميناء يتكون من ١٠٠ رصيف، وقد ذكر لنا المهندس هشام المدفعي وكيل أول لأمانة بغداد الاسبق في محاضرة القاها في منتدى الصيد الثقافي في نادي الصيد العراقي عن طريق الحرير، اذ ذكر " كلفني السيد عبد الوهاب المفتي امين بغداد الاسبق في سنة ٨٦ من القرن الماضي بناءً على توجيه من رئاسة الجمهورية بأعداد دراسة وتصاميم لميناء كبير يقع على الخليج العربي مباشرة يكون قادراً على تلبية تطور العراق في المستقبل، وقد رصد لهذا المشروع مبلغ مائة مليون دولار ، وخوله الاستعانة بمن يراه من الخبراء الا ان المشروع تأجل بسبب ظروف الحرب اليرانية - العراقية ، ثم عادت الفكرة من جديد سنة ١٩٩٧ وقدمت دراسات من قبل باحثين من وزارة النقل والمواصلات ، ولكن هذه المحاولات لم تَرَ النور ايضا، وبعد عام ٢٠٠٣ بدأت دراسات اكثر جدية بعد اقرار اللجنة الاقتصادية العليا في مجلس الوزراء بإنشاء ميناء - البصرة -<sup>٣</sup> .

شكلت لجنة في الشركة العامة للموانئ العراقية لتقديم دراسة حول متطلبات المشروع المقترح واختيار الموقع المناسب، وانبرت وزارة النقل مع الهيئة العامة للموانئ، لتقديم دراسة عن طريق مركز علوم البحار في البصرة الذي قدم دراسة اقتصادية وفنية متكاملة واختيار موقع للميناء الجديد، إلا إن المسؤولين لم يأخذوا بتلك الدراسة، وإن الجهود لتخصيص مبلغ للبدء بالمشروع لم يفلح ولذا تقدمت عدة شركات بعروض حول المشروع وهي :

١) هشام المدفعي ميناء الفاو الكبير واعمار منطقة الفاو والزبير - البصرة ، مجلة الحوار ، العدد الثامن والعشرين،، ٢٠١١ ، ص ص ٦٠-٦١ ، وايضا د. نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري ، ميناء الفاو الكبير ، الاهمية والموقع والتحديات ،، مركز المحور للتخطيط والدراسات الاستراتيجية ، البصرة ، دون تأريخ،، ص ٢-٤ .

٢) المصدر نفسه، ص ١٦-١٨ .

٣) محاضرة عن طريق الحرير القاها المهندس الاستشاري هشام المدفعي في منتدى الصيد الثقافي ذكر اوليات انشاء ميناء على الخليج العربي مباشرة .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ١- شركة مشرف للتجارة والمقاولات: وهي شركة كويتية مسجلة في العراق .
  - ٢- مجموعة شركات ساندي العراقية - الامريكية المسجلة في العراق .
  - ٣- شركة KGL الكويتية .
  - ٤- شركة حنا الشيخ الاماراتية .
- قامت لجنة مسجلة بأمر وزاري سنة ٢٠٠٥ بدراسة العروض وتوصلت الى نتيجة ان عرض شركة حنا الشيخ هو افضل العروض واوصت بقبوله ، الا ان وزارة النقل رفضت هذا العطاء لاحتوائه على شروط تعاقدية صعبة، بعد ذلك قدمت شركات ايطالية بموجب منحة من الحكومة الايطالية بتقديم دراسة جدوى ووقعت تلك الشركات مع وزارة النقل عقدا عام ٢٠١٠ بكلفة (٤٦٥) مليون يورو، لم ينفذ العقد الا في منتصف عام ٢٠١١<sup>١</sup> .

### المبحث الثالث: اختيار موقع ميناء الفاو الكبير .

- اختار مركز علوم البحار موقعا للميناء على شكل مستطيل بعيدا عن راس البيشة، اما شركة حنا الشيخ فقد اختارت راس البيشة موقعا للميناء، الا ان الشركات الايطالية اعتمدت جملة من المعايير لاختيار الموقع الافضل للميناء، ويمكن تلخيص هذه المعايير بما يأتي<sup>٢</sup> :
- ١- الكلف المتعلقة بالعمالة والمواد والمعدات والحفر والانشاءات .
  - ٢- الأمان: توفير الأمان للمشروع مهم لمتطلبات السلامة للميناء .
  - ٣- مخاطر الترسبات الكبيرة: يجلب شط العرب في مواسم الفيضان كميات كبيرة من الاطيان والأمر الذي يحتاج الى المزيد من الكري، ومن ثمّ زيادة كلفة الصيانة لممرات الميناء .
  - ٤- سلامة العمليات وابتعادها عن حركة ناقلات النفط والسفن التي تحمل منتجات خطرة .
  - ٥- الخصائص الملاحية الملائمة لنشاط الميناء المعتمدة بشكل اساس على قصر القنوات المكربة، مما يؤدي الى تقليل كلف الكري والصيانة .
  - ٦- الاتصال باليابسة الذي يوفر سرعة الاتصال بطرق المواصلات البرية وسكك الحديد، مما يخفض كلفة الشحن الوارد الى الميناء والخروج منه .
- واستنادا الى هذه المعايير اختيرت ثمانية مواقع بديلة لتحديد الموقع الافضل ، واعطي لكل موقع الدرجات المناسبة وفق ذلك ، وجرت مناقشة بين خبراء الفريق الايطالي والخبراء العراقيين على قائمة التحليل للمعايير الذي اشرنا اليها أنفأ ، وكانت نتيجة هذا التحليل ان وقع الاختيار على البديلين A,

---

(١) نبيل جعفر المرسومي و حسين حيدر محمد الجزائري ، مصدر سبق ذكره ، ص ٣-٥ . ود. محمد الحاج حمود ، المفاوضات الدولية والسيادة الوطنية ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠١٩ ، ص ٣٧٥

(٢) المصدر نفسه ، ص ٣٧٦ .



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

B اللذان تتوفر فيهما تلك المعايير اكثر من غيرها ، وتقترح المزج بين الموقعين لاختيار الموقع المناسب للميناء في الشكل المرفق<sup>١</sup>.

شكل رقم (٢)

مواقع ميناء الفاو السابقة

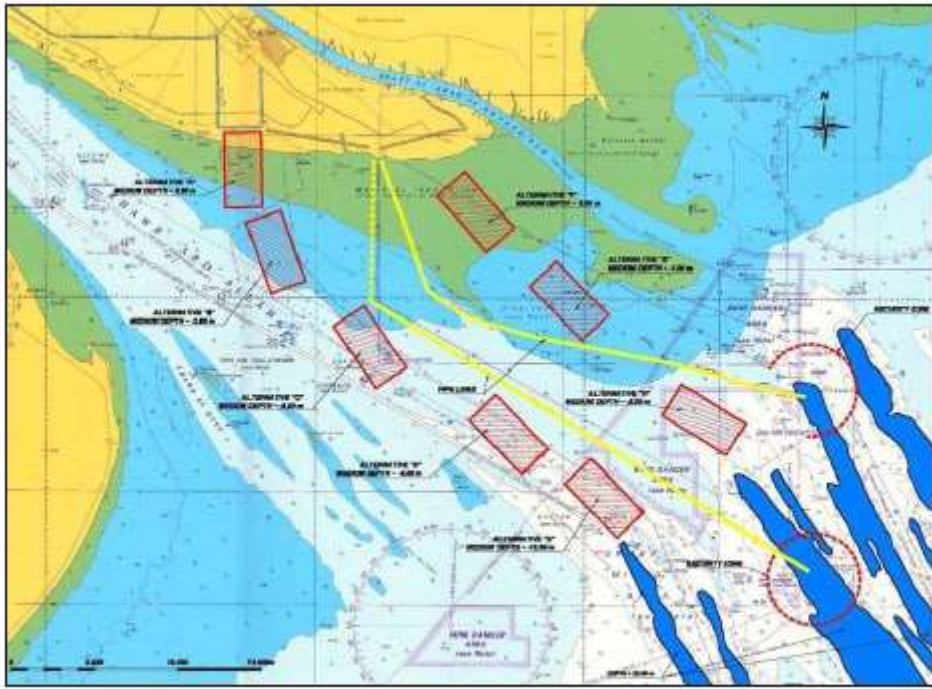


Fig. 4.1 - Alternative Port locations analysed in the feasibility Study [Ref. 1].

المصدر: التصميم للشركة الايطالية التي صممت مشروع ميناء الفاو الكبير.

### المبحث الرابع : منشآت ميناء الفاو الكبير :

يكتسب ميناء الفاو الكبير أهمية خاصة بالنسبة لمستقبل العراق والحاجة إلى تطوير اقتصاده المعتمد بشكل اساس على واردات النفط ، التي يقدر الخبراء إلى أنها ستؤول الى النضوب في المستقبل حتماً، وعند اكتمال بناء الميناء سيكون ذو قيمة استراتيجية مهمة في شبكة النقل الدولي، ليس للعراق فقط وإنما لاقتصاد النقل الدولي بشكل عام، وسيشكل مع القناة الجافة حلقة وصل اساسية بين قارتي اسيا وافريقيا من جهة وأوروبا من جهة اخرى، حيث سيوفر ٣٥ % - ٤٠ % من كلفة النقل و ٣٥ % - ٤٠ % من وقت النقل، مما يجعله مفضلاً عند شركات النقل .

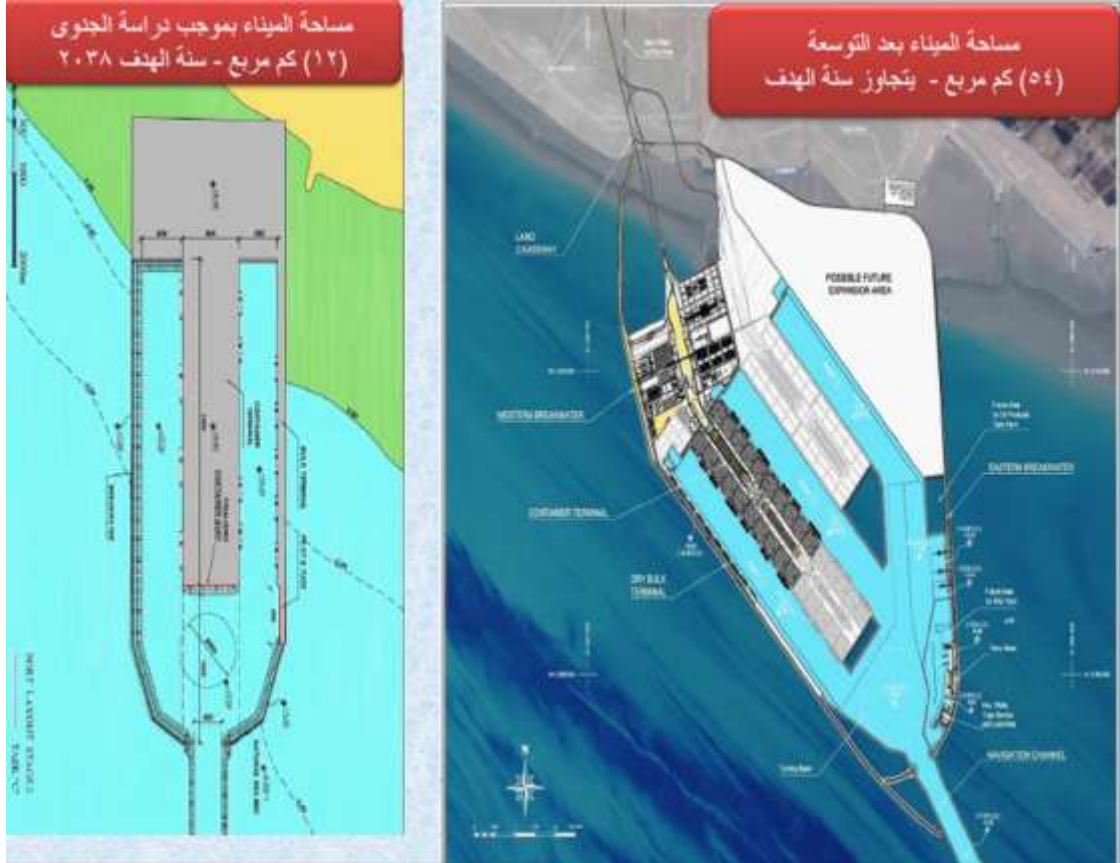
١) د. نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري ، مصدر سبق ذكره ، ص ص ١٤-١٥ .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يتكون التصميم الأساس المتفق عليه للميناء من الأجزاء الرئيسية الآتية والموضحة في الشكل المرفق أدناه .

شكل رقم (٣)

التصميم الأساسي لميناء الفاو



المصدر: التصميم للشركة الإيطالية التي صممت مشروع ميناء الفاو الكبير .

اولا : حاجز الامواج المتكون من جزئين : كاسر الامواج الشرقي بطول ٨ كم، وكاسر الامواج الغربي بطول ١٦ كم بشكل مقوس، ويكتسب كاسر الامواج اهمية خاصة للموانئ البحرية، إذ إنه يحافظ على استقرار السفن عند دخولها الميناء وعند رسوها على الارصفة لغرض تفريغها وتحميلها من البضائع، وقد أنجز كاسرا الامواج الشرقي والغربي، والجدير بالذكر ان ارتفاع الامواج في هذه المنطقة من الخليج العربي قد يصل الى اربعة امتار في مواسم معينة .



شكل رقم (٤)

حاجز الامواج



المصدر: التصميم للشركة الإيطالية التي صمت مشروع ميناء الفاو الكبير.

**ثانيا : القناة المؤدية الى الميناء:** يرتبط الميناء بمياه الخليج العربي وممراته الملاحية بقناة بعرض ٤٠٠ متر وعمق ١٧,٥ متر وهذا العمق يستوعب سفن بغاطس ١٦ متر على الاقل، وفي الممر منطقة استدارة مساحتها ٦٥٠ متر ، وهي مطابقة للمواصفات العالمية بالكامل، ويصل عمق مياه الارصفة الى ٢٠ متر ، لأن السفن عند رسوها على الارصفة تحتاج الى اعماق اكثر بسبب حركتها .

**ثالثاً: الأرصفة :** يتكون الميناء من عدد من الارصفة مختلفة الاغراض وقد تقرر انشاؤها على مرحلتين

رئيسيتين، كما جاء في التصميم الاساس للميناء :

المرحلة الاولى: المفروض ان يكتمل انشاؤها عام ٢٠٢٨ .

١- ارصفة بطول ٣٩٠٠ متر للحاويات (١٩) .

٢- ارصفة بطول ٢٠٠٠ متر للحمولات العادية .

٣- ساحة للحاويات بمساحة ١٢٠٠٠٠٠ متر مربع .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٤- ساحة للحمولات العادية بمساحة ٤٠٠٠٠٠٠ متر مربع .
- ٥- مساحة مبلطة لطرق السيارات وسكك الحديد والابنية والخدمات بمساحة ٦٠٠٠٠٠٠ متر مربع.
- ٦- سايلاوات لخرن الحنطة بحجم ١٥٠٠٠٠٠ متر مكعب .

**المرحلة الثانية :** المفروض ان يكتمل انشائها عام ٢٠٣٨ ، وتتكون من :

- ١- ارصفة بطول ٣١٠٠ متر للحاويات .
- ٢- ارصفة بطول ١٥٠٠ متر .
- ٣- ساحة للحاويات بمساحة ٨٠٠٠٠٠٠ متر مربع .
- ٤- ساحة للحمولات العادية بمساحة ٢٠٠٠٠٠٠ متر مربع
- ٥- مساحة مبلطة للطرق المعبدة والابنية والخدمات بمساحة ٤٠٠٠٠٠٠ متر مربع .
- ٦- سايلاو لخرن الحنطة بحجم ٥٠٠٠٠٠ متر مكعب .

ويحتوي الميناء قاعدة بحرية ومحطة ادلاء لإرشاد السفن، فضلاً عن مساحة كبيرة لتصليح السفن (مسفن ) بكافة اجهزته والعدد اللازم من الكرينات بكافة انواعها، ومن المتوقع انى يبلغ عدد السفن الزائرة للميناء في سنة ٢٠٣٨ :

- ١- سفن الحاويات ١٧٢٠ - ١٨٨٠ .
- ٢- سفن الصب ٢٥٢٠ - ٣٠٨٠ سفينة في السنة .

**الكلفة التخمينية لإنشاء الميناء:** تقدر الشركات الايطالية كلفة انشاء الميناء بالكامل وما يحتويه من منشآت ومباني ومعدات ومصروفات متفرقة 7, 279 مليار دولار حسب الجدول رقم (٣) وهو رقم ليس بالكثير على دولة مثل العراق نظرا لحجم موارد الاقتصادية الكبيرة<sup>١</sup> .

---

<sup>١</sup> الدكتور نبيل جعفر الموسوي وحسين حيدر محمد الجزائري ، مصدر سبق ذكره ، ص ٢٣ وما بعدها ، وكذلك ثائر عبد اللطيف مصطفى ، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير، كداعم للاقتصاد العراقي ، وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ٢٠١١ ، ص ٦ وما بعدها .

وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جدول رقم (٣)

كلفة تشييد ميناء الفاو الكبير

رقم	الفقرة	المبلغ/م/د
١	التعبئة	٢٠١
٢	الارصفة	٢,١١٨
٣	تقوية ارسفة الحاويات	٥٣٠
٤	ارصفة الصب الجافة	١٧١
٥	كاسر الأمواج	٢١٤
٦	الحفر	٧٩٩
٧	المعدات	١,٢٦٦
٨	الاتصالات	٢٧٧
٩	التخفيف البيئي	٤٤
١٠	الحالات الطارئة ٥%	٢٧٩
١١	التصاميم والمسوحات	٢٣٤
١٢	ادارة المشروع والاشراف على الموقع	٢٦٧
١٣	مصرفات عامة	٢٩٣
١٤	اجمالي كلف عناصر انشاء ميناء الفاو الكبير	٧,٢٧٧

المصدر: نبيل جعفر الموسوي وحسين حيدر محمد الجزائري ، مصدر سبق ذكره ، ص ١٢ .

شكل رقم (٥)

حجم الميناء وموقعه على المدى البعيد



المصدر: التصميم للشركة الايطالية التي صممت مشروع ميناء الفاو الكبير.

**المبحث الخامس : ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة :**

كما هو معروف العراق يحتل موقعا استراتيجيا مهما في منطقة الشرق الاوسط، اذ يعد اقصر طريق بري يربط قارتي اسيا وافريقيا بأوروبا عن طريق البحر الابيض المتوسط وتركيا، لذا وانطلاقا من هذا الموقع الجغرافي فأن تطوير الطرق المارة عبر العراق ستكون له انعكاسات اقتصادية وسياسية هامة على مكانة العراق الدولية وعلى تطوير اقتصاده في المستقبل ولا سيما اذا علمنا ان العراق سيكون حلقة مهمة في طريق الحرير البحري الصيني وهذا يعطي لميناء الفاو الكبير اهمية ولاسيما في التجارة والمواصلات الدولية .

ولكي تحقق طرق المواصلات الدولية دورها المنشود لابد من تطويرها بالشكل الذي يتلاءم مع مكانة العراق الدولية واهمية ميناء الفاو الكبير، فالسكك الحديدية ذات خط مفرد للذهاب والاياب ، والطرق البرية لا تفي بالغرض المطلوب ، رغم وجود بعض طرق السريع و كما ان فقدان الرقابة على هذه الطرق عرضها لأضرار بليغة .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وأما النقل بالسكك الحديدية، فهو يكتسب أهمية في نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات طويلة وبسرعة تفوق سرعة بقية وسائل النقل، وتعود بداية انشاء خطوط سكك الحديد العراقية إلى عام ١٩١٤، ثم تطورت بعد ذلك، إذ ربطت فيما بعد بالشبكة الأوروبية عن طريق اسطنبول وتعرضت السكك الحديدية العراقية الى نكسات عديدة بسبب الاحداث التي مرت بها بالعراق، إلا إن السلطات المختصة اولتها اهتماما منذ عام ٢٠٠٩ وتم إعادة ربطها بالخطوط التركية .

وعندما يتم انشاء ميناء الفاو الكبير فأن شبكة السكك الحديدية العراقية سوف لن تكفي لتلبية متطلبات نشاط الميناء، لذا يخطط الآن لبناء خط سكك حديد مزدوج بطول اجمالي ١٥١٠ كم يربط الميناء بالبحر الابيض المتوسط منها ٩٢٠ كم في العراق .

أما النقل عن الطرق البرية ففي العراق عدة تطرق سريعة ، اهمها طريق زاخو- ام قصر بطول ١٢٣١ كم، وطريق الموصل- الفاو بطول ١١٤٣ كم وطريق خانقين- الرطبة طول ٢٨٤ كم وطريق بغداد - كربلاء - عرعر بطول ١٢٠٠ كم ، ولكن هذه الطرق تحتاج الى تحسين ونصب محطات وزن عند المنافذ الحدودية وابعاد مرور الشاحنات بالمدن .

إن تطوير القناة الجافة العراقية فيه فوائد اقتصادية جمة للعراق تتعدى تعرفه المرور عبر تلك الطرق الى تنشيط حركة الموانئ العراقية وما تدره من عوائد السفن والوكالات البحرية وفرص العمل لعمال الشحن والتفريغ ويؤدي الى تقليص المسافات البحرية وتخفيض كلف النقل والتأمين .

### المبحث السادس : التحديات التي تواجه المشروع :

هناك تحديات عديدة تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ويمكن اجمالها بما يأتي:

**أولاً : التحديات الداخلية:** تتمثل التحديات في مظاهر عديدة، اولها قلة التمويل المرصود للمشروع في الموازنات العامة للدولة، فضلا عن الروتين الاداري المعقد المتمثل بالتأخير في دفع مستحقات الشركات، ومنح سمات الدخول، وفرض الضرائب والرسوم، رغم قرار مجلس الوزراء اعفاء الشركات العاملة من هذه الضرائب والرسوم، وانعدام البيئة الأمنية المناسبة .

**ثانياً: التحديات الخارجية:** هناك عدد من التحديات الخارجية المتمثلة بمنافسة بعض المشاريع في المنطقة لنشاط ميناء الفاو الكبير في المستقبل، وأهمها :

١- **ميناء مبارك:** قررت دولة الكويت بناء ميناء جديد في خور عبدالله على حافة جزيرة بوبيان عام ٢٠٠٧ ومعلوم ان لدى الكويت خمسة موانئ بحرية على مناطق بحرية مفتوحة على الخليج العربي، واحتياج الكويت اقل من ٤٠ % من طاقة استيعاب هذه الموانئ في الاستيراد والتصدير والتعامل مع العالم، ومع ذلك قررت بناء ميناء جديد في اخرج منطقة في خور عبدالله عند العوامة ١٧ منطقة مناورة السفن والاستدارة من خط سير ( كورس) ٣٠٠ الى خط سير ٣١٢ درجة وهذه الاستدارة ليست قليلة في

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

منطقة ضيقة، ويبدو ان فكرة بناء هذا الميناء جاءت لاستباق انشاء ميناء الفاو الكبير ومناقسته عن طريق ربط الميناء الكويتي بشبكة سكك الحديد العراقية العابرة الى أوروبا. وعلى الرغم من عدم سلامة النية في بناء الميناء الكويتي في هذا المكان، الا انه لا يمكن ان ينافس الميناء العراقي كون ميناء الفاو الكبير يرتبط مباشرة بالقناة الجافة وسيكون في المستقبل حلقة وصل مهمة واساسية في طريق الحرير البحري الصيني الذي اعلن عنه الرئيس الصيني شي جينينغ في عام ٢٠١٣ في خطاب القاها في جامعة نزار باييف في كازخستان، كما ان ميناء مبارك اذا ما انشأ مراحلها الثالثة والرابعة سيغلق الممر الملاحي في خور عبدالله المتوجه الى مينائي ام قصر وخور الزبير العراقيين وهذا يخالف احكام قراري مجلس الامن رقمي ٦٨٧ و ٨٣٣ اللذان اكدا على سلامة الملاحة في خور عبدالله .

٢- **مشاريع القنوات السعودية:** هناك مشاريع اطلقتها السعودية عام ٢٠١٥ منها انشاء قناة ملاحية عبر الصحراء من الخليج العربي إلى البحر الاحمر بعمق ١٦ متر وبكلفة ٥٠ مليار دولار والغرض من حفر هذه القناة هو لتحويل الملاحة المتجهة الى الفاو الى البحر الاحمر وقناة السويس او ميناء ايلات الاسرائيلي او ميناء العقبة الاردني ، ومعلوم لا تتوفر الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع بهذه الكلفة العالية وما تؤدي اليه من اطالة طريق الشحن، فضلا عن زيادة كلفة الشحن على الناقل بسبب المرور في قناة السويس والموانئ المختلفة والطرق الطويلة عبر اسرائيل او الاردن، الأمر الذي يكلفه المزيد من رسوم الجمارك والتفريغ الشحن، فضلا عن المزيد من الوقت والجهد، لذا فلا يمكن لهذا المشروع من منافسة ميناء الفاو الكبير حتى اذا ما ظهر للنور، علما سابقا كان يطرح شق قناة ملاحية من الموانئ السعودية كميناء رأس التنورة النفطي مباشرة الى خليج عمان لتحاكي مرور السفن عبر مضيق هرمز والذي تهدد ايران بين فترة واخرى بغلقه، ونعتقد شق قناة ملاحية من الخليج العربي الى البحر الاحمر فيها جانب نظري اكثر مما هو عملي ومن ثم لا تؤثر هذه المشاريع حتى لو انجزت على ميناء الفاو الكبير .

٣- **قناة السويس :** لا يمكن لقناة السويس ان تنافس ميناء الفاو الكبير وذلك للمسافة الطويلة التي تحتاجها السفن للوصول الى البحر الابيض المتوسط وما تستغرقه من وقت ونفقات، اذ على السفن أن تمر عبر بحر العرب والشواطئ المقابلة للصومال الموبوء بالقرصنة البحرية، ثم إلى مضيق باب المندب والبحر الاحمر، كما إن القناة الجافة المصرية المتمثلة بمد خط سكك حديد عبر سيناء لا يمكن أن يؤثر على افضلية ميناء الفاو الكبير لنفس الاسباب اعلاه<sup>١</sup>.

إن مشروع بناء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة يعتبران من المشاريع الاستراتيجية الكبرى التي ستوفر للعراق مركزاً اقتصادياً وسياسياً فريداً، ولا سيما ان اعتماد العراق على واردات النفط بالوقت الحاضر سوف لن يدوم مع نزوب النفط في المستقبل رغم ضخامة الخزين النفطي الكبير، وإن هذا المشروع سينشط

(١) د. نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري ، مصدر سبق ذكره ، ص ٣٣-٣٤ .



الاقتصاد العراقي ويشغل اعداد كبيرة من الايادي العاملة العراقية ولذا على الحكومات العراقية ان توفر المال اللازم لإنجاز المشروع في اقصر وقت ممكن، ويمكن الاعتماد على الشركات العالمية الرصينة للقيام بالأعمال المطلوبة بأسرع ما يمكننا .

### المبحث السابع

#### توظيف الاتفاقية العراقية - الصينية في اكمال بناء الميناء (ما بعد المشاريع الخمسة)

بدأت الصين منذ عام ١٩٧٨ برفع شعار الصعود السلمي للتنمية، التنمية مع السلام ، وبذلك حققت الصين معدلات نمو في الفترة الاولى في حدود ٣-١٠ % أي إن دخلها كل سبع سنوات يتضاعف تقريبا، استطاعت أن تبني بُنى تحتية خلال عشرين سنة ما بنته الولايات المتحدة الامريكية خلال مائتي سنة . النمو والتقدم الاقتصادي يحتاج إلى طاقة، ومن هنا جاء احتياج الصين لها، مركز الطاقة هو في الشرق الأوسط ومن المعلوم بأنه يمر من مضيق هرمز ٢٢% من امدادات العالم، وتستورد احتياجاتها من الطاقة من مختلف بلدان العالم، ولكن بشكل خاص من دول الشرق الاوسط وخاصة من السعودية وايران والعراق .

لو سألنا انفسنا ما هو حجم العلاقة النفطية بين العراق والصين وهل يمكن توظيف ذلك في اكمال المراحل الاخرى من ميناء الفاو الكبير ما بعد المشاريع الخمسة، الصين اليوم مستورد رقم واحد للنفط العراقي، سقف الصادرات العراقية بحدود ٨٥٠ الف برميل يوميا ، يعني ٢٢ % من صادرات العراق النفطية هي للصين، والصين لها دور كبير في الصناعة النفطية ايضا، وتعد الشريك الأساس في استيراد نفوط العراق، وهي ملائمة لمصانع التكرير الصينية، وهي تتطلع الى استقرار في امدادات النفط العراقي الى اسواقها حتى عام ٢٠٦٠، في حين تتأثر الشركات الصينية حاليا للعمل في صناعة الاستخراج النفطي العراقي ، فهي تمتلك على سبيل المثال خدمات مشتركة مع شركة النفط البريطانية برتش بتروليوم BP في عمليات الجنوب النفطية وبنسبة مساهمة ربما تبلغ ٤٠ % في حقل الرميلة الكبيرين في البصرة وبطاقة انتاج للحقلين المذكورين تقترب من ١,٥ مليون برميل يوميا، ناهيك عن دورها في تطوير حقول اخرى مختلفة في وسط العراق وشرقه .

في حين تتطلع الصين لتكون الاقتصاد الأول في العالم، في عام ٢٠٣٠ على وفق معدلات الناتج المحلي الاجمالي وتطمح كذلك أن يعادل متوسط دخل الفرد الصيني متوسط دخل الفرد الاوربي بعد أربع سنوات من الان اي في عام ٢٠٢٥ إن لم تكن جائحة كورونا وما تبع ذلك من كساد في الاقتصاد العالمي قد يحول دون تحقيق هدف الصين في ذلك التاريخ ، وبهذا ستظل الصين تشكل حتما الصداق المزمّن لأمن الولايات المتحدة الامريكية الاقتصادي، فالصين ما زالت رأس قائمة اولويات استراتيجية الأمن القومي الامريكي في اطار سعيها الحثيث لبلوغ مستوى الاقتصاد الاول عالميا .



وربما هناك من يجد في الاتفاق العراقي الصيني تحد شرعي لهذه المعادلة الخفية السالبة في العلاقات الدولية دون أن يدرك كيف اهملت التنمية في العراق بمقاصد خارجية ومساهمات محلية سالبة مختلفة طوال مدة ابتدأت منذ أكثر من أربعة عقود ضائعة، فلم تجد تنمية في العراق وإن وجدت فهي مشوهة ومتهرئة منذ اشتعال الحرب العراقية الايرانية مطلع الثمانينات من القرن الماضي، تعد الصين رقم واحد في العالم في تنفيذ المقاولات، ونحن الآن في مرحلة عقود المقاولات في الاتفاق العراقي - الصيني لغرض التنمية في البلد وخاصة في البنية التحتية نحن بحاجة الى آلية او مؤسسة خارج الموازنة لديها نوع الاستقلالية في الصرف ويكون تمويلها بطريق آخر، وأهمية هذه الاتفاقية كونها ايضا على مدى عشرين سنة ولأول مرة يمكن القول بأننا نفكر بعيدا مهما كثر من كلام عنها ايجابا ام سلبا وخاصة طول امد الاتفاقية مع مراحل اكمال ميناء الفاو الكبير، المهم ان يبدأ العراق طريق صحيح للتنمية ووضع سكة صحيحة للأجيال القادمة ونرى بأن اكمال ميناء الفاو دون تأخير يمثل الاهمية والاسبقية الاولى للعراق ولعل هذا الاتفاق بداية الطريق الصحيح وكما يقال مسافة الميل تبدأ بخطوة، وخطواتنا الصحيحة في بناء البنى التحتية والتنمية الحقيقية والاعمار لعلها هي هذه الاتفاقية العراقية - الصينية بعد عام ٢٠٠٣<sup>١</sup>.

ادراكا من الصين لأهمية العراق وموقعها الجيوستراتيجي فقد سعت لضمها الى مبادرة الحزام والطريق على اعتبار ان العراق يقع في منتصف هذا الطريق والذي سيقود فيما لو تم تنفيذه الى تحقيق منافع مشتركة للطرفين ، لذا شكلت المذكرة التي وقعت بين العراق والصين اثناء زيارة رئيس الوزراء العراقي السابق حيدر العبادي في كانون الاول ٢٠١٥ تعزيزا للتعاون بين البلدين ، اذ اثمرت هذه الزيارة عن خلق شراكات استراتيجية طويلة المدى مع الصين<sup>٢</sup>، فضلا عن كون المذكرة المنطلق الحقيقي للتعاون في هذا المشروع الحيوي وقد تضمنت المذكرة موادا عدة سنركز على اهمها وهي :

**المادة الأولى :** تحقيق التنمية المشتركة بين الجانبين ودعم التعاون في مجالات المواصلات والاقتصاد والتجارة والسياحة والاستثمار، وتعزيز الروابط والتواصل الاقليمي بين مختلف البلدان الواقعة على طول خط الحزام والطريق فضلاً عن تكريس السلام والتنمية في المنطقة .

**المادة الثانية:** التماز في السياسات الاستراتيجية والتعاون الثنائي في مجالات الطاقة الانتاجية والبنية التحتية وصناعة الاعتدة والتجهيزات والرعاية الصحية والعلوم والتكنولوجيا والزراعة، وتعزيز الروابط والتواصل الانساني والثقافي، وتفعيل التعاون المتعدد الأطراف مع البلدان الأخرى في مناطق مختلفة .

(١) د. ابراهيم العبيدي ، محاضرة في نادي الصيد الثقافي، بتاريخ ٢٢/١/٢٠٢٢ .

(٢) د. ابتسام العامري ، البعد الاقتصادي في العلاقات العراقية - الصينية بعد عام ٢٠٠٣ ، بحث مقدم ضمن مجموعة بحوث حول : واقع العلاقات العراقية - الصينية وآفاقها المستقبلية ، كراس النهرين رقم (١٥)، قسم الاصدارات، مركز النهرين ، مستشارية الأمن الوطني ، ٢٠١٩، ص ١٩ .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

المادة الثالثة: دفع التعاون في مختلف المجالات وتبادل الآراء في أوقات غير محددة حول التعاون في إطار هذه المذكرة<sup>١</sup>.

كما وقع رئيس الوزراء العراقي الأسبق السيد حيدر العبادي ثمانية اتفاقات تجارية واقتصادية مع الصين تتضمن تخصيص عوائد ١٠٠ ألف برميل يومياً من النفط العراقي إلى بكين لتنفيذ مشاريع بنى تحتية في مختلف المحافظات والقطاعات العراقية، ولمدة ٢٠ عاماً، الأمر الذي عبه خبراء الاقتصاد بمثابة رهن النفط العراقي، خاصة ان الاتفاق ينص على أن يدفع العراق بحسب سعر النفط ولم يراع احتمال انخفاض الأسعار أو ارتفاعها.

وأكد المستشار المالي لرئيس الوزراء العراقي مظهر محمد صالح خلال ندوة نقاشية في حول الاتفاق الصيني-العراقي، أنه بموجب "الاتفاق ستم الاستعادة من نسبة ٣ في المئة فقط من كميات النفط المباعة لوضعها في صندوق إعادة تنمية العراق في البنك الفيدرالي من خلال تخصيص عائد بيع ١٠٠ ألف برميل نفط ، وسيقوم الجانب الصيني بمنح تسهيلات إلى العراق بمبلغ ١٠ مليارات دولار للمرحلة الأولى، وستقوم شركة ساينو شور الصينية بضمان الاتفاق، ويمكن زيادة هذه الكمية إلى ٣٠٠ ألف برميل في حال الرغبة بزيادة المبالغ المالية في هذا الصندوق، ثم سيتم تحويل الأموال إلى صندوق سيادي آخر يسمى بصندوق الاستثمار، بعد الاتفاق على قائمة المشاريع التي ستحددها الحكومة العراقية.

واهم بند في هذا الاتفاق هو الذي وقع في زمن حكومية السيد عادل عبد المهدي، عبر فتح حساب إئتماني للعراق في المصارف الصينية لإيداع أموال النفط، وهو صيغة من شأنها تخلي العراق تدريجياً عن حساباته في المصارف الأميركية، كما تعتقد الجهات الداعية إلى إخراج القوات الأميركية من العراق، إذ تحظى الحسابات العراقية بحماية الرئيس الأميركي منذ خروج البلاد قبل سنوات من طائلة البند السابع من ميثاق الأمم المتحدة، والذي يتمكن الدائنون من خلاله من تنفيذ قرارات المحاكم الدولية وسحب الأموال العراقية بصورة مباشرة<sup>٢</sup>.

إن هناك محذوران في موضوع الاتفاقية :

المحذور الأول : ينبغي أن نحافظ عليها بعيدا عن الفساد لأنه في الحالة هذه سوف لن تعطينا النتائج التي نتأملها اذا ما شابها الفساد والذي هو الافة الكبرى في تنفيذ الاتفاقيات .

١ ) نقلا عن : بان احمد ابراهيم فضلي ، طريق الحرير : عملاق ينهض من جديد ، بحث ترقية مقدم الى معهد الخدمة الخارجية ، وزارة الخارجية العراقية ، ٢٠١٧ ، ص ٨٥ - ٨٦ .

٢) عمر سعد ، ما حقيقة الاتفاقية الاقتصادية لحكومة عادل عبد المهدي مع الصين ؟ مقال منشور على الموقع الالكتروني :

<https://www.al-monitor.com/ar/contents/articles/originals/2020/02/iraq-economy-abdul-mahdi-china.html#ixzz7LpFdR3SM>

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

**المحذور الثاني:** ينبغي أن تكون هناك دراسة جدوى اقتصادية للمشاريع التي تحال للشركات الصينية بموجب هذه الاتفاقية، يتبناها الجانب العراقي بأن تقوم وزارة التخطيط والجهات القطاعية ذات العلاقة بالمشروع بإنجازها أو تكلف بها شركات استشارية عالمية رصينة لأن الصين لا تقدم جدوى اقتصادية بالمشاريع التي يطلب تنفيذها منها، وإنما تنفذها وفق المواصفات العالمية المتفق عليها فقط، أما نجاح المشروع أو فشله بعد انجازه يتبع الدولة صاحبة المشروع، ومن ثم، عندما تعطي الصين تعطي قرضاً للدول لا تجري دراسة جدوى للمشروع المطلوب انجازه وهذه من مسؤولية الدولة صاحبة المشروع .

الصين دولة تحترم حقوق شعبها وغير مستعدة ان تفرط بدولار واحد من حقوق شعبها، على سبيل المثال الصين اعطت قروضاً لسريلانكا لعدة مشاريع ومنها مشروع ميناء (هامبان تاتو) المشكلة ان سريلانكا لم تعمل دراسة جدوى صحيحة للميناء، وبعد فترة لم تستطع أن تسدد أقساط الديون والفوائد، وطلب الجانب السريلانكي من الشركات الصينية المنفذة بأخذ الميناء مقابل القرض، إلا انه اخبروهم بان الميناء وحدة لا يسد القروض، لذلك اخذوا فضلاً عن الميناء ١٥٠ الف هكتار من الأراضي قرب الميناء وأصبحت هذه ارض صينية. مثال آخر الاكوادور دولة نفطية في اميركا الجنوبية نفس الشيء اخذت قروضاً لمشاريع السودان ومصافي النفط وغيرها ولم تستطع تلك الدولة ان تسدد القروض وفوائدها لذلك اخذت الصين ٩٠٪ من انتاج النفط في الاكوادور والآن الكثير من الدول التي تريد ان تشتري النفط من الاكوادور تشتريه من الصين وليس من حكومة الاكوادور ، والخلل هنا لعد قيام تلك الدولتين باجراء جدوى اقتصادية لتلك المشاريع او لربما الفساد<sup>١</sup>.

ومن ثم، حسب اعتقادنا انه اذا ما تولى المسؤولية اناس غير اكفاء ولم يعملوا دراسات جدوى اقتصادية كافية بشأن الاتفاقية مع الصين وغير محصنين من الفساد فهنا قد نقع في مطب كبير لا يختلف ما وقعت به سريلانكا والاكوادور تحول هذه الاتفاقية إلى مشكلة وعيب كبير على العراق.

ما نريد ان نصل له من ان الربط بين ميناء الفاو الكبير و الاتفاقية العراقية- الصينية والتي نراها لمصلحة العراق وبالإمكان انجاز بنى تحتية بما فيها ميناء الفاو ولا يوجد تخوف لأن العقود كما ذكرت هي عقود مقاوله والعمل يكون وفق المتراكم من الاموال جراء تصدير النفط ، واذ ما رفع العراق تصديره الى ٣٠٠ الف برميل يوميا لصالح الاتفاقية قد لا نحتاج الى قروض من الصين بشرط ان تكون هناك ايادي نظيفة بعيدة عن الفساد وكفوءة ومن اناس مخلصين واكفاء .

(١) د. ابراهيم العبيدي ، مصدر سبق ذكره.

**الخاتمة :**

عندما نفعل الاتفاقية العراقية - الصينية وبالذات طريق الحرير فسوف ندخل سوق المنافسة وهذا يتطلب جهود أخرى لكي ننجح بكسب أكبر نسبة من هذا السوق العالمي، هناك النقل البحري من خلال قناة السويس، وهناك النقل السككي من الصين الى أوروبا، فلماذا يأتون إلينا؟ نحن يجب أن نعمل ونقدم عروض منافسة، سواء بكلفة التفريغ في ميناء الفاو الكبير وسرعة التفريغ وكلفة النقل بالقطارات وقلة الرسوم وغيرها، إذا كان النقل فقط للعراق لا توجد مشكلة لأنه لا توجد منافسة أما إذا اردنا أن نأخذ جزءاً من السوق العالمي كترانزيت من خلال العراق فيجب أن ننهي الفساد ونعمل بشكل مهني ونوفر الاجواء الامنية لعملية النقل عبر القناة الجافة بطبيعة الحال بعد انجازها وفق المواصفات العالمية للنقل البري وسكك الحديد .

## دور ميناء الفاو الكبير في التوازنات الدولية

أ.د. جاسم يونس الحريري

استاذ العلوم السياسية والعلاقات الدولية في جامعة بغداد

jasimunis@gmail.com

### ((The role of the great port of Faw in international balances

Pro.Dr. Jassim Younis Al Hariri

Baghdad University

#### **Abstract:**

Because of its strategic and geopolitical location, Iraq was written to be a point of conflict between China and the United States of America, because it is a meeting point for the three continents ((Asia, Africa and Europe)). Which will connect with the “dry canal” as a passage for the Chinese Silk Road, which consists of railways, and fast transportation routes to transport Chinese goods in a short period to the Syrian port of Latakia on the Mediterranean towards Europe. It seems that Iran also wants to employ ((a port)) The Great FAO)) for the purposes of logistical support for its allies in the region, and is trying in every way to create economic interdependence with Iraq, extending to Syria and Lebanon on the Mediterranean. The struggle in order to reduce its pressure on Tehran, which will eventually produce two axes. The first axis is the Chinese-American conflict axis, and the second axis is the axis of Chinese-Iranian interdependence in this region .

The problematic of the study:-

Some are delusional that the completion of the project ((Great Port of Faw)) by Iraq exclusively, which has been plagued by the scourge of administrative and financial corruption will pass sooner or later, but they forget the bitter truth that Iraq's adoption of the process of its completion will eliminate it in its cradle before its completion. The construction of Iraq to build the port itself and its offer for investment by reputable international companies that have a rich history in managing ports, as do most of the countries of the Gulf Cooperation Council, which have completed all their real estate sites and ports through foreign companies and investments, but the decision-maker is the owner of the Gulf money, although Iraq assigned a company Korean Daewoo to build a port.

Study hypothesis:

This study was built on the hypothesis of its source ((The achievement of the great port of Al-Faw is considered an economic turning point for Iraq from the political and strategic point of view, as the completion of the port is an indication

of the power of the Iraqi decision-maker in the implementation of developmental, strategic and international projects because Iraq will attract several international companies to manage the port and its vital facilities and thus achieve Iraq from During the completion of the port, a picture of international balances, because it is a project dedicated to meeting international needs, not just Iraqi internal needs).

Research questions-:

The study attempts to answer many of the following important questions:

Q: - What is the political importance of the port?

Q: - What is the strategic importance of the port?

Q: - What are the implications of the Grand Port of Faw on international balances?

Study Methodology -:

In this study, the systemic analysis method will be used to analyze and characterize the political and strategic importance of the port, and its repercussions on international balances.

Study structure-:

This study is divided into three sections, the first deals with the political importance of the port, the second presents the strategic importance of the port, and the third reviews the implications of the great port of Faw on international balances.

Keywords: - Port / FAO / Balances / International

### توطئة:

كتب على العراق بسبب موقعه الاستراتيجي والجيوسياسي أن يكون نقطة للصراع بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية لأنه محطة لتلاقي القارات الثلاثة ((آسيا وأفريقيا وأوروبا)) لذلك سارعت الصين ان توجه أنظارها الى مشروع ((ميناء الفاو الكبير)) أو ما يسمى ((نفط العراق الجديد)) الذي سيربط ب((القناة الجافة)) كممر لطريق الحرير الصيني الذي يتكون من سكك حديدية ، وطرق موصلات سريعة لنقل البضائع الصينية في فترة وجيزة الى ميناء اللاذقية السوري على البحر الابيض المتوسط باتجاه أوروبا. ويبدو أن إيران هي الاخرى تريد أن توظف ((ميناء الفاو الكبير)) لاغراض الدعم اللوجستي لحلفائها في المنطقة ، وتحاول بكل الطرق خلق ترابط اقتصادي مع العراق أمتدادا الى سوريا ، ولبنان على البحر الابيض المتوسط ، وتعتقد إيران أن الصين ستكون في مواجهة حقيقية مع واشنطن في عقدة الميناء الذي يعني بصورة من الصور أنشغال واشنطن بهذا الصراع لكي تقلل من ضغوطها على طهران مما سيفرز في الاخير محورين المحور الاول هو المحور الصراعى الصيني-الامريكى والمحور الثاني هو محور الترابط الصيني-الایراني في هذه المنطقة.

### إشكالية الدراسة:-

يتوهم البعض أن أنجاز مشروع ((ميناء الفاو الكبير)) من قبل العراق حصرا الذي أبتلى بأفة الفساد الاداري والمالي سيمر أجلا أو عاجلا لكنهم يتناسون الحقيقة المرة ومفادها أن تبني العراق لعملية أنجازه سيقضي عليه في مهده قبل أنجازه ، لذلك تبرز لنا إشكالية الموازنة بين توجهات بناء العراق لبناء الميناء بنفسه وبين عرضه للاستثمار من قبل شركات دولية مرموقة لها تأريخ حافل في إدارة الموانى كما تفعل ذلك أغلب دول مجلس التعاون الخليجي التي أنجزت كل مواقعها العقارية وموانئها عبر الشركات والاستثمارات الاجنبية ألا أن صاحب القرار هو مالك المال الخليجي بالرغم أن العراق كلف شركة دايو الكورية لبناء الميناء.

### فرضية الدراسة:-

بنيت هذه الدراسة على فرضية مؤاها ((يعتبر أنجاز ميناء الفاو الكبير نقطة تحول اقتصادية للعراق من الناحية السياسية والاستراتيجية باعتبار أنجاز الميناء دلالة على قوة صانع القرار العراقي في أنجاز المشاريع التنموية والاستراتيجية ودولية لان العراق سيستقطب عدة شركات دولية لادارة الميناء ومنشاته الحيوية وبذلك يحقق العراق من خلال أنجاز الميناء صورة من صور التوازنات الدولية لانه مشروع مخصص لتلبية حاجات دولية وليس فقط حاجات داخلية عراقية)).



#### أسئلة البحث:-

تحاول الدراسة الاجابة على العديد من التساؤلات المهمة التالية وهي:-

س:- ماهي الاهمية السياسية للميناء؟

س:- ماهي الاهمية الاستراتيجية للميناء؟

س:- ماهي انعكاسات ميناء الفاو الكبير على التوازنات الدولية؟

#### منهجية الدراسة:-

سوف يستخدم في هذه الدراسة منهج التحليل النظمي لتحليل وتوصيف الاهمية السياسية والاستراتيجية للميناء ، وأنعكاساته على التوازنات الدولية.

#### هيكلية الدراسة:-

تنقسم هذه الدراسة الى ثلاثة أقسام الاول يتناول الاهمية السياسية للميناء ، والثاني يطرح الاهمية الاستراتيجية للميناء، والثالث يستعرض انعكاسات ميناء الفاو الكبير على التوازنات الدولية. الكلمات المفتاحية:- ميناء/الفاو/ التوازنات /الدولية.

#### أولاً/ الاهمية السياسية لميناء الفاو الكبير

تعتبر البصرة ذات الموقع الاستراتيجي المهم التي تقع في أقصى جنوب العراق في الضفة الغربية لشط العرب، وهي المركز الاداري ، والسياسي لمحافظة البصرة ، ويعتبر مشروع ميناء الفاو الكبير الميناء الرئيس للعراق في حالة أكمال أنجازه، يقع في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة، ليكون واحد من أكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي والعاشر على مستوى العالم، وقد أعترف البرلمان العراقي في عام ٢٠١٧م بالبصرة كعاصمة اقتصادية للعراق(١)، فضلا عن ذلك تشغل محافظة البصرة موقعا يؤهلها للإطلالة على الخليج العربي من حيث امتلاكها للواجهة البحرية الوحيدة التي تربط العراق مع العالم الخارجي ، ناهيك عن وفرة مواردها النفطية والتي بموجبها يمكن أن تكون عاملا ليطور العراق علاقاته الاقتصادية، والسياسية، والاجتماعية مع كل دول العالم. وتأتي أهمية ميناء الفاو من ربط العراق بالعالم من خلال اعدته كموقع رابط بين الشرق والغرب، ومما يزيد من أهمية موقع العراق الجيوبوليتيكي أن إنشاء الميناء سوف يغير خارطة النقل البحرية الدولية، لابل إن بعض التحليلات تذهب وترجح فرضية إن أكمال أنجاز الميناء سوف ينضم لاحد اكبر موانئ الخليج العربي، إذ إن هناك تقديرات أخرى تقول أن طاقته الانتاجية الابتدائية سوف تكون بين ٢٠-٢٥ مليون طن سنويا لاسيما أنه يعتبر مشروعا استراتيجيا يربط الشرق بأوروبا عبر العراق وتركيا وسوريا (٢) بما يسمى بـ((القناة الجافة))((٣)).

وتذهب بعض الدراسات لإبراز الأهمية السياسية لميناء الفاو الكبير من خلال بيان بعض التحديات التي تواجهه وهي الربط السككي مع الكويت، أو الدول الأخرى، ومنها إيران، ففي الوقت الذي ترى بعض القوى السياسية، وبعض الشخصيات أهمية الربط السككي للعراق يرى آخرون ومعهم أغلبية الشعب العراقي خطورة هذا الربط على مصالح العراق، وبالأخص أثره السلبي على أستكمال ميناء الفاو الكبير، والقناة الجافة اللذان يعدان مشاريع وطنية كبرى يعول عليهما في أحداث قفزة تنموية تخفف من الأثر الريعي للاقتصاد، وتسهم في تنويع الاقتصاد الوطني لاسيما عند نجاح الربط مع مشاريع التجارة الدولية، ومنها مشروع الحزام والطريق الصيني(٤)، الذي يمنح العراق ميزة اقتصادية استراتيجية مهمة(٥). وتبرز بعض الدراسات الانعكاسات السلبية لمشروع الربط السككي على ميناء الفاو الكبير وكما يأتي:- (٦)

١. سيقفل الجهود الوطنية الخاصة بأستكمال ميناء الفاو حيث لن يعود حينذاك جدوى من أكماله.  
٢. سيفقد العراق المكانة التي يحلم بها في مجال الاقتصاد الدولي والإقليمي بأعتبره نافذة بالربط السككي، وقناة أساسية للنقل التجاري الدولي ومركز إقليمي للنقل والتجارة، والخدمات اللوجستية في حال فشل مشروع ميناء الفاو .

٣. الخسائر الاقتصادية، والسياسية الهائلة، والفرص التنموية المهدورة التي سببها المشروع لو تم التخلي عن ميناء الفاو .

٤. تأثير الكويت إلى حد كبير بالاقتصاد العراقي عبر التحكم بالتدفق التجاري عبر موانئها وتحول العراق إلى الحلقة الأضعف بالمنطقة بعد أن يتحول على المستوى الاستراتيجي إلى دولة حبيسة تعتمد في نشاطها التجاري الخارجي على منشآت دول الجوار(٧).

٥. في حالة تم تمرير الربط السككي الكويتي والإيراني سيكون هناك توافق إيراني-كويتي كبير في موضوع إبقاء القرار العراقي تابع، والوضع الداخلي هش، لتسهيل إدارة الشأن العراقي الداخلي من الدولتين وهناك بوادر واضحة للتنسيق الكويتي-الإيراني في مجال ترسيم الحدود البحرية مقابل استبعاد العراق من هذه التفاهات .

وفي نفس الاطار سيفتح ميناء الفاو الكبير آفاقاً جديدة لجذب أنظار شركات النقل العالمية بسبب موقعه كمعبر من الخليج إلى الدول الأوروبية فالبضائع من شرق وجنوب اسيا (اليابان، الصين، كوريا، تايلاند، الهند)، لغرض أوصولها إلى أوروبا عليها المرور عبر البحر الأحمر، والبحر العربي، وخليج السويس، والبحر الأبيض المتوسط، بينما في حالة وصولها إلى ميناء الفاو الكبير بالإمكان نقلها خلال يوم واحد فقط بالطرق البرية إلى تركيا ومنها إلى أوروبا وهذا الفرق في الوقت الحاضر يوفر للشركات الأجنبية مبالغ كبيرة ويعطي ميزة تنافسية لميناء الفاو بالمقارنة مع الموانئ الأخرى(٨).

ومما يزيد من أهمية ميناء الفاو الكبير كونه من المشاريع الاستراتيجية، إذ يمتد على مسافة أكثر من ٢٢ كيلو مترا في رأس البيشة من منطقة الفاو آخر يابسة في الأراضي العراقية، ويوفر اعماق مريحة

## قائع مؤقر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

لأكبر البواخر، وناقلات النفط العملاقة، ويمنح المشروع العراق إطلالة جيدة على مياه الخليج ومنه إلى الموانئ العالمية في أعالي البحار، ويسهم عند إنجازه في اخراج الموانئ العراقية من خانق عنق الزجاجة المتمثل في القنوات الملاحية الدولية الرابطة بين الخليج وميناء أم قصر وخور الزبير والتخلص من عقدة ضحالة الغاطس المائي الذي يعيق دخول البواخر الكبيرة التي يزيد غاطسها على ١١م وهو أفضل غاطس متاح حالياً، فضلاً عن الانتهاء من مشاكل خط التالوك(٩) والمعاهدات المتعلقة به لاستفادة نهايات اليابسة العراقية في منطقة الفاو ، ناهيك إن مشروع الفاو يمكن أن يحقق إيرادات عالية للاقتصاد العراقي(١٠). وما يضيف من الأهمية السياسية لميناء الفاو الكبير المزايا الناجمة عن انشائه لعل من أبرزها:- (١١)

١. زيادة قدرة تصدير واستيراد العراق لمواجهة كافة المتطلبات المستقبلية .
٢. خلق وإيجاد فرص استثمارية من أجل أستغلال ثروات العراق الطبيعية غير المستثمرة .
٣. زيادة قدرة العراق على تصدير النفط الخام، إذ من المؤمل إن انتاج النفط الخام سوف يصل الى ٤,٥ مليون برميل يومياً في السنوات القليلة القادمة ويتوقع أن ٦,٥ مليون برميل يومياً بحلول عام ٢٠٢٥ و ٧,٠٠٠ مليون برميل يومياً بحلول عام ٢٠٣٥ و ٨,٥ مليون برميل يومياً بحلول عام ٢٠٥٥(١٢).
٤. سوف يساعد بناء الميناء على تطوير المناطق المجاورة والبنية التحتية المطلوبة .
٥. سوف ينتج عن بناء الميناء تطوير الصناعات في المنطقة وتطوير مدينة الفاو وام قصر ليصل عدد سكانها الى ٥٠٠,٠٠٠ الف نسمة .
٦. تطوير المناطق السياحية والترفيهية وبناء الفنادق واستغلال السواحل المطلة على الخليج لتشجيع السياحة لاسيما في موسم الشتاء.
٧. تطوير منطقة تجارة حرة.

### ثانياً- الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير

يؤدي ميناء الفاو الكبير دوراً في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية الاقليمية والدولية، ولها أثر كبير على المردود الاقتصادي للعراق بما يتناسب مع متطلبات النقل البحري الحديث سيساعد على رفع كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ من خلال زيادة مستوى الحركة التجارية فيها، فضلاً عن زيادة إيراداتها بما يتواءم مع تطورات النقل البحري(١٣). ومن جانب آخر يجعل انشاء ميناء الفاو الكبير أحد الطرق، والاستراتيجيات الضرورية من أجل النهوض، وتحريك الأنشطة الاقتصادية في مختلف القطاعات سواء الصناعي أم الزراعي أم الخدمي، أم النفطية، إذ إن هذا المشروع سيزيد امكانية تحقيق النمو الاقتصادي بعد أن يسهم في زيادة الإيرادات الحالية التي ستعكس على الإيرادات المتحققة في قطاع النقل ومن ثم اسهام هذه الإيرادات في تكوين الناتج المحلي الاجمالي، وستصل الإيرادات في عام ٢٠٤٠ الى ٦,٩مليار دولار (١٤).

وتؤشر بعض الدراسات أبعاداً استراتيجية أخرى لميناء الفاو الكبير لعل من أبرزها فوائد ((الترانزيت)) للإفادة من إيراداته لتطوير البنى التحتية في قضاء الفاو، والبصرة، وربطهما بشبكة من الطرق البرية، وسكك الحديد، ويطور ظهير الميناء من خلال تطوير الصناعات الاستراتيجية الحالية، وبناء قاعدة صناعية قريبة من الأسواق خاصة أنه يمتلك من المواد الأولية، والطاقة لتفعيل حركة النقل البحري مثل: صناعة تكرير النفط، والغاز الطبيعي، فضلاً عن القضاء على البطالة ليس في البصرة وحدها بل في جنوب العراق، إذ إن هذا المشروع سيوفر فرص عمل لأكثر من خمسة آلاف عامل في مختلف الاختصاصات، وكذلك سوف يخلق منطقة مزدهرة سياحياً من خلال بناء الفنادق، والمرافق الترفيهية الأخرى التي تتوفر في البيئة الجنوبية، ويساعد العراق الاستغناء تدريجياً عن موانئ دول الجوار، ويعطي ميزة تنافسية لصالح الموانئ العراقية، ويضيف خبرات متطورة، وخاصة في المجال الفني، والالكتروني والإداري(١٥).

كما أنه يساعد على تحسين الخط الساحلي، ويمنع عملية التعرية، والفقدان للساحل، ويدفع أي أبتزاز سياسي، أو عسكري، أو اقتصادي فيما ستحول في ظلّه مسؤولية أمن العراق من مسؤولية محلية الى مسؤولية إقليمية، ودولية، كما يساعد على فتح الطريق واسعاً أمام اندماج العراق بالأسواق العالمية، والأهم من كل ذلك يمثل ورقة ضغط كبيرة لصالح صانع القرار السياسي العراقي(١٦). وجزير بالذكر أن دولة الكويت تحاول أفضال أنجاز ميناء الفاو الكبير بأنشاء ميناء دولي في جزيرة بوبيان المعروف ب((ميناء مبارك)) (١٧) ويرى مسؤولون وخبراء عراقيون أن الميناء الكويتي سوف يقلل من أهمية الموانئ العراقية ويقيد الملاحة البحرية في قناة خور عبد الله الى مينائي ام قصر وخور عبد الله (١٨).

### ثالثاً- انعكاسات ميناء الفاو الكبير على التوازنات الدولية

أتفق الكثير من المراقبين علي حقيقة مهمة مفادها أن ميناء الفاو الكبير سيلقي بتداعياته على التوازنات الدولية والذي سيربط بالقناة الجافة كمر لطريق الحرير الصيني إلا إن هناك عوائقاً أمنية وجيوسياسية، لطريق الحرير وكما يأتي:- (١٩)

#### ١.العوائق الامنية:-

ومنها أنتشار ظاهرة الارهاب الدولي، والنزاعات، وانتشار بؤر التوتر، وانعدام الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في المشروع ومنها العراق فتعد خطراً على البنية التحتية المنجزة، فضلاً عن وجود مشاريع منافسة للمبادرة الصينية.

#### ٢.العوائق الجيوسياسية:-

أن تنفيذ المشاريع يتوقف على نوع العلاقات الصينية مع الدول المشاركة، فهناك ممرات تسببت في علاقات بين الدول المشاركة كالخلاف بين الصين والهند على الممر الباكستاني-الصيني الذي يمر من منطقة كشمير، إذ تعتبره الهند مساساً بسيادتها، فضلاً عن ذلك، فقد شهد الوضع السياسي في بعض

الدول الواقعة على طول الحزام والطريق اضطرابات، وتغيرات كبيرة كما في العراق، وشهدت دول أخرى عدم توازن في التنمية الاقتصادية، وصعوبات في أنفتاح السوق، فضلا عن النزاعات العرقية، والدينية، واختلاف الثقافات، بينما لاتزال تراود شكوك بعض الدول حول المشروع، ما شكل تحد للصين، وللدول المشاركة في بناء طريق الحرير الجديد. وتحاول الصين الموازنة في علاقاتها مع العراق والولايات المتحدة الأمريكية من أجل عدم معارضة واشنطن في توجهات الصين لاستثمار العراق لأنه يقع على طريق الحرير، وهذا لا ينفى سعي الطرفين لتطويق نفوذ الاخر، لذا فإن الصين تتبنى سياسة انتهاز الفرص للتأثير في السياسة الأمريكية من خلال أستغلال حاجة الولايات المتحدة الأمريكية للدعم الدولي والشراكة معها لاعادة صياغة ملامح النظام الدولي، وتحمل أعباء الزعامة العالمية، ولكن بالقدر الذي تسمح به للولوج في مناطق نفوذ الولايات المتحدة الأمريكية والافادة منها قدر الامكان، وتبعاً لذلك يمكن القول أن الفاعل الأمريكي يبقى عاملاً أساسياً ومؤثراً في الاستراتيجية الأمريكية تجاه العراق إلا أنها أي الصين تسعى إلى تطوير علاقاتها مع دول ذات أهمية في العالم لضمان مصالحها الحيوية معها ولاشك أن العراق يقع في مقدمة هذه الدول نظراً للمقومات التي يمتلكها، والتي تعد ذات أهمية بالغة في الاستراتيجية الدولية للصين (٢٠). ومع ذلك يبقى مستقبل العلاقات العراقية-الصينية مرهون بإنجاز ميناء الفاو الكبير وما له من تأثير في تمرير البضائع القادمة من آسيا لتصديرها الى الدول الغربية بالاعتماد على القناة الجافة كامتداد لمشروع الحزام وطريق الحرير، مع العرض بوجود قوى دولية اخرى يمكن أن تدخل في التأثير على نسيج العلاقات العراقية الدولية وهي روسيا، اليابان، الهند، دول اوربا الغربية فأن ذلك يعطي مرونة لصانع القرار السياسي العراقي الخارجي في بناء علاقات متوازنة مع هذه الدول قائمة على الاستقلالية وتغليب المصلحة الوطنية بما يحفظ الابتعاد عن دائرة الضغط الذي ربما تمارسه دولة واحدة ضد العراق في كافة المجالات وسوف تكون العلاقات العراقية الصينية حاضرة في المشهد الاقليمي والدولي من الممكن تعزيزها بما يخدم مصالح الدولتين وبما يحقق الامن والاستقرار الاقليمي والدولي (٢١).

#### الخاتمة:-

أن أهمية ميناء الفاو الكبير فيما يتعلق بالعراق كبيرة، خاصة، اذا وظف لانضاج علاقاته الاقليمية والدولية وإسهامه في معالجة ازمات الاقتصاد العراقي، وتشغيل الايدي العاملة العراقية وتحسين دخل المواطن العراقي الذي سيعمل في منشآت الميناء. ويمكن أن يكون ميناء الفاو نقطة تلاق لعبور البضائع بعد قدومها من شرق وجنوب آسيا لنقلها باتجاه البحر الأبيض المتوسط مروراً بالعراق بعد استغلال القناة الجافة ومالها من علاقة بالطرق البرية والسككية، لنقل تلك البضائع وتنشيط التجارة الداخلية والخارجية العراقية وجعل العراق محطة مرور لارسال البضائع المراد ايصالها الى الدول الغربية من خلال الشواطئ التركية كجزء من مشروع طريق الحرير الصيني سيظل الميناء عاملاً في التأثير على التوازنات الدولية باعتباره نقطة للتنافس بين الاجندات الدولية بعد دخول ايران وواشنطن والصين في دائرة التنافس الثلاثي

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بينهما إلا إن ذلك لا يعني عدم دخول قوى اخرى كروسيا والهند واليابان ودول اوربا الغربية في نطاق ذلك التنافس.

### الهوامش:

- (١) أنظر:- البصرة، الموسوعة الحرة(ويكيديا). كذلك أنظر ميناء الفاو الكبير، الموسوعة الحرة (ويكيديا).
- (٢) د.محمد زيارى مؤنس، الاهمية الجيوبوليتكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، العدد١٨،(البصرة ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، ٢٠١٤)، ص٥٧.
- (٣) القناة الجافة:- هو الخط البري الدولي الذي يربط جنوب العراق بشماله ، حيث أن الموانئ العراقية المتمثلة بوزارة النقل ترغب بربط ميناء الفاو الكبير بهذه القناة حتى تستطيع أن تنقل البضائع الواصلة من الهند وشرق آسيا ، والخليج العربي والتي تضع بضائعها داخل الميناء لنقلها الى شمال العراق ومن ثم الى تركيا وبعدها الى المخزن الاوروبي في المانيا.لمزيد من المعلومات :- أنظر وزارة النقل تعلن تفاصيل مشروع القناة الجافة ، موقع شفقنا ، ١٨ أكتوبر ٢٠٢١، ورد على الموقع التالي :-

[www.iraq.shafaqna.com/AR/287166](http://www.iraq.shafaqna.com/AR/287166)

- (٤) مشروع الحزام والطريق الصيني:- يعتبر هذا المشروع سواء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير ، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ((مبادرة الحزام والطريق أنموذجا للتعاون الاقليمي ))يربط قارات اسيا/وأفريقيا وتجارتهما ومرافقها وموارده المالية وشعوبها في القرن الحادي والعشرين وفقا لوثيقة الرؤيا والنشاطات حول التضامن لبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق البحري للقرن الحادي والعشرين التي شاركت في نشرها اللجنة الوطنية للتنمية والاصلاح ووزارة الشؤون الخارجية ووزارة التجارة في الصين بتاريخ ٢٨ مارس ٢٠١٥ حيث ان التنفيذ المشترك للحزام والطريق يهدف الى تعزيز الانسياب المنظم الحر للعوامل الاقتصادية والتوزيع الفعال للموارد والتكامل العميق للأسواق من أجل تحفيز تنسيق السياسات الاقتصادية للدول الواقعة على الطريق وتنفيذ تعاون اقليمي معمق اكثر بتغطية اكبر ومستوى اعلى والعمل سوية لبناء هيكل تعاون اقتصادي منفتح وشامل ومتوازن ونافع لكل الدول المشاركة.لمزيد من المعلومات أنظر:- وانغ ييواي، مبادرة الحزام والطريق ماستقدمه الصين للعالم في صعودها ، ترجمة أوليغ عوكي ، (بيروت الدار العربية للعلوم(ناشرون)، ٢٠١٧)، ص٣١. كذلك أنظر بروفيسور وانغ أي وي، أ.د.نهلة غريب(مراجعة وتدقيق)،الحزام والطريق ماذا ستقدم الصين للعالم؟ترجمة د.رشا كمال و د.شيماء كمال،(القاهرة، دار سما للنشر والتوزيع، ٢٠١٧)، ص٧. كذلك أنظر جانغ يون لينغ(تحرير)، د.حسانين فهمي حسين(مراجعة)، الحزام والطريق :تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ترجمة آية محمد الغازي ، (القاهرة ، دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات ، ٢٠١٧) ، ص٤٣٣.
- (٥) أ.م.د.سعد عبيد السعيد ، الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية(ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق أنموذجا)، مجلة العلوم السياسية ، العدد٦١، (بغداد ، كلية العلوم السياسية ، جامعة بغداد ، ٢٠٢١)، ص٨٩.
- (٦) المصدر نفسه، ص٩٥-٩٦.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- (٧) مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار :الابعاد والنتائج ، موجز عن مؤتمر تحالف إدارة الرأي العام، بغداد ، أيلول ٢٠٢٠، ص٥.نقلا عن المصدر نفسه ، ص٩٦.
- (٨) م.خلود موسى عمران و.م.م مريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير أنموذجا) ، مجلة دراسات البصرة ، العدد١٣، (البصرة ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، ٢٠١٢)، ص٢٤٩-٢٥٠.
- (٩) خط التالوك:- خط ((القعر))أو ((التالوك)) في الجيولوجياThalweg وهو الخط المتواصل الجاري في قاع نهر او وادي وهو يسمى احيانا خط الوادي وهي كلمة المانية تعبر عن الخط الذي يوصل بين أعماق النفط على مسار وادي او نهر من اوله الى اخره وهو يمثل المسار الطبيعي المائي وبمعنى اخر هو الخط التي تجري فيه مياه نهر بأقصى سرعتها ويستخدم هذا التعبير ايضا لتعريف ممرات مائية تحت سطح الارض وتكون موازية بوجه عام لمجرى مائي على السطح.وفي ٦مارس ١٩٧٥ وقعت اتفاقية الجزائر بين العراق وايران وتم الاتفاق على نقطة خط القعر كحدود بين الدولتين لغرض اخماد الصراع المسلح للاكراد. لمزيد من المعلومات:- أنظر خط القعر، الموسوعة الحرة(ويكيديا).
- (١٠) م.خلود موسى عمران و.م.م مريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير أنموذجا) ، مصدر سبق ذكره، ص٢٥٢.
- (١١) المصدر نفسه، ص٢٥٤-٢٥٥.
- (١٢) علي حسين المشهداني ، ميناء الفاو الكبير، ندوة ميناء الفاو الكبير، (البصرة ، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ٢٠١١)، ص٢٨. نقلا عن المصدر نفسه، ص٢٥٤.
- (١٣) المهندس الانشائي عمار عادل شامل(أعداد)، د.حسين علي داود (اشراف)، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، (بغداد، دائرة تخطيط القطاعات ، وزارة التخطيط، ٢٠١٦)، ص٦ ومابعدها.
- (١٤) أ.د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد الجزائري، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي : دراسة حالة ميناء الفاو الكبير، مجلة الاقتصادي الخليجي، العدد٣٠، (البصرة ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة ، كانون الاول ٢٠١٦)، ص١٢٨.
- (١٥) ثائر عبد اللطيف مصطفى، ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، الندوة العلمية((ميناء الفاو الكبير: الاهمية الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية))، (البصرة، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ٢٠١١)، ص٤٨. نقلاً عن محمد زباري مؤنس، الاهمية الجيو بوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص٦٩.
- (١٦) نعمة العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والاقليمي، الندوة العلمية((ميناء الفاو الكبير: الاهمية الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية))، المصدر نفسه، نقلاً عن المصدر نفسه.
- (١٧) وائل حسن، خبراء الملاحة الدولية يوضحون مخاطر ميناء مبارك على خطوط النقل البحري العراقية ، مجلة أنترناشونال ، (لندن، ديسمبر ٢٠١١)، ص٣. نقلا عن د. جاسم يونس الحريري، إشكالية النفوذ الخليجي في المنطقة العربية بعد الانسحاب الامريكي من العراق والربيع العربي ٢٠١١ ، (عمان ، دار الجنان للنشر والتوزيع ، ٢٠١٣)، ص٨٥.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- (١٨) ليث هادي ، انعكاسات ميناء مبارك الكويتي سياسيا وأقتصاديا، وكالة الانباء العراقية ، ١/٩/٢٠١١، ص٦. نقلاً عن المصدر نفسه، ص٨٨.
- (١٩) شهيناز نور الهدى سي محاند، الاستراتيجية التجارية الجديدة للصين: دراسة حالة العلاقات الصينية - الافريقية بعد الحرب الباردة، رسالة ماجستير في العلوم السياسية(غير منشورة)، (الجزائر ، جامعة تيزي وزو، ٢٠١٨)، ص٨٢، نقلا عن سمية بن حسن، الرهانات الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق ، رسالة ماجستير في العلوم السياسية(غير منشورة)، (الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ٨ ماي ١٩٤٥ قالمة، ٢٠١٩-٢٠٢٠)، ص٨٦-٨٧ .
- (٢٠) د. حيدر علي حسين ،العراق في الاستراتيجية الصينية، (القاهرة، مركز الدراسات العربية والدولية، ١٩٩٩)، ص٤٥. نقلا عن: داود سلمان جواد الخفاجي، السياسة الخارجية الصينية تجاه العراق بعد عام ١٩٩١ وآفاق المستقبل، سلسلة كتب مركز العراق للدراسات، العدد ١٥٤، (بغداد، بيروت، مركز العراق للدراسات ، دار الساقى للطباعة والتوزيع، ٢٠٢١)، ص٢٠١.
- (٢١) غيث الربيعي، تطور العلاقات العراقية -الصينية، مجلة العلوم السياسية، العدد ٤١، (بغداد، كلية العلوم السياسية ، جامعة بغداد، ٢٠١٠)، ص٣٥. نقلا عن المصدر نفسه ، ص٢٠٢.

## تأثير انشاء ميناء الفاو الكبير على العلاقات العراقية الكويتية

أ.د. بيداء محمود أحمد

دكتوراه تاريخ حديث/ كلية الاداب

قسم التاريخ/ الجامعة المستنصرية

أ.د. عامر هاشم عواد

دكتوراه علوم سياسية / الاستراتيجية

مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية/ جامعة بغداد

### المقدمة

أدت الازمة المالية العالمية لعام ٢٠٠٨ والتي ضربت الاقتصاد العالمي بشكل عام لقيام الدول بإعادة النظر ببرامجها الاقتصادية لا سيما مواضيع المدخولات الاقتصادية وموارد الدخل القومي، وقد كان العراق من بين تلك الدول التي بحثت عن مصادر دخل أخرى تقلل من الاعتماد على النفط ، الذي تتغير مدخولاته ارتفاعا وهبوطا بسبب تأثرها بالأوضاع العالمية، وإذا ما انخفضت تلك المدخولات فان الاقتصاد العراقي سيعاني سلبا، لا سيما وان العراق كان يخوض حربا لمقاتلة الحركات الارهابية ادت لتوجيه اموالا ضخمة لتهيئة ادوات المواجهة، وهذا الامر ارهق الموازنات العامة وصرف الأموال نحو الأمور العسكرية بدلا من توظيفها نحو البناء<sup>(١)</sup>.

وفي سبيل انجاز تعددية موارد الدخل القومي العراقي، كان الرأي ان يقوم العراق بأحياء مشروع قديم يعود الى عام ١٩٨٦، وهو مشروع ميناء بحري يرتبط بقناة جافة لنقل البضائع ليصبح العراق منطقة نقل البضائع من اسيا الى اوربا. وكانت الخطة تقتضي الشروع بإنشاء هذا الميناء الذي اختيرت تسميته (ميناء الفاو الكبير)، على اعتبار انه سينشأ على ارض شبه جزيرة الفاو، وقد وضع حجر الأساس له في نيسان عام ٢٠١٠.

ضمن الاطار اعلاه، سيناقدش البحث قضيتين:

الاولى: انشاء ميناء الفاو الكبير واهميته للعراق.

الثانية: تأثير الانشاء على مستقبل العلاقات العراقية الكويتية.

ان البحث في هذا الموضوع يتطلب منا الحديث اولا عن موضوع الثقة في العلاقات العراقية الكويتية، ذلك ان الكويت بعد الاحداث التاريخية التي مرت بها الدولتان، لا تزال تخشى من العراق، وهذه الخشية متأتية من الحوادث التي مر بها تاريخ العلاقات العراقية- الكويتية.

ورغم إن التغيير الذي حصل في العراق عام ٢٠٠٣ نقل العلاقات من العداء الى الود النسبي فظهر ذلك جليا بدعم الكويت للحكومات العراقية المتعاقبة، إلا إن ذلك لم يمح ذكريات الماضي، ولم تتبدد الشكوك بين الطرفين، ولم تنجح الجهود في ارجاع الثقة لتلك العلاقات .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ان غياب الثقة انعكس على استمرار المشكلات الحدودية، فهناك اطراف عراقية لا تزال ترى في قرار مجلس الأمن الخاص بترسيم الحدود البرية العراقية الكويتية الذي صدر عام ١٩٩٣ قراراً مجحفاً بحق العراق لأنه اتخذ بغياب رأي ممثل العراق في لجنة ترسيم الحدود التي وضعها مجلس الامن الدولي، كما إن الحدود البحرية لا تزال إلى الوقت الحاضر لم تحسم بشكل نهائي حتى الآن وهناك نقاط خلافية كبيرة لما بعد العلامة البحرية (١٦٢) التي توقف قرار التقسيم الدولي عندها سابقاً، والسبب في عدم حسمها هو غياب الثقة والادعاءات المتبادلة.

**أهمية البحث:** تتبع أهمية الموضوع من أن ميناء الفاو إذا ما اكتمل ومعه المشاريع الملحقة به من القناة الجافة إلى مشاريع البنى التحتية والخدمات فإنه سيحقق طفرة كبيرة لصالح الاقتصاد العراقي، الذي لا يزال يعتمد على مصدر دخل واحد بنسبة تفوق الـ ٩٥%، لذلك فإن اكتمال الميناء سيرفد الاقتصاد العراقي بعامل قوة مضاف بشرط أن يكتمل جزءا المشروع: الميناء والقناة الجافة، ذلك إن احدهما يكمل الآخر، وإن اكتمال الميناء ستكون تأثيراته واضحة على العلاقات العراقية الكويتية بحكم التداخل في المواضيع، ذلك ان الكويت طرحت رؤيتها الاستراتيجية المسماة (رؤية ٢٠٣٥) التي تهدف لجعل الكويت مركزاً صناعياً وتجارياً ومالياً بعد اقامة المشاريع الاستراتيجية على ارض مدينة الحرير وربطها بمبادرة الحزام والطريق، وما يتطلبه ذلك من تنسيق في المواقف مع العراق لخدمة البلدين.

**مشكلة البحث:** سيحاول البحث معالجة المشكلة من جانبين:

الجانب الأول: إن الكويت ترى في ميناء الفاو عاملاً يضيف قوة استراتيجية واقتصادية للعراق، لا سيما اذا ما ادى اكتماله لربط العراق ضمن مبادرة الحزام والطريق، في وقت تنظر الكويت للعراق بعين الشك بسبب الموروث التاريخي السابق، فهي تحاول أن لا يكون للعراق مركز التأثير في المبادرة اقليمياً وتجد ان لديها الامكانية لان تصبح ذلك المركز، بيد انه امر لا يمكن ان يتم ابدا من دون التنسيق مع العراق. الجانب الثاني: في حال اكتمل المشروع مثلما يريد العراق، فهل سيشكل عاملاً سلبياً في العلاقات العراقية الكويتية؟ أم إنه من الممكن أن يكون عاملاً ايجابياً ؟

**فرضية البحث :** نفترض في هذا البحث ان انجاز ميناء الفاو الكبير ستكون له تأثيراته الايجابية على العلاقات العراقية الكويتية، ذلك إنه كلما ايقنت الكويت ان العراق تقدم في انجاز ميناءه وقناته الجافة كلما ازدادت الحاجة للتنسيق معه حول استخدام تلك القناة لصالح نجاح مشروع مدينة الحرير، ونجاح ( رؤية ٢٠٣٥)، وكلما تأخر انجاز الميناء كلما عمدت الكويت للمضي بميناء مبارك الكبير والتنسيق على العراق والتفاوض معه على وفق شروطها مما يؤدي لإدامة التوتر في العلاقات .

**هيكلية البحث:** ستتضمن هيكلية البحث ثلاث فقرات:

الاولى: قيمة ميناء الفاو الاستراتيجية بالنسبة للعراق

الثانية: رؤية ( ٢٠٣٥ ) ومتطلبات استراتيجية التنمية الكويتية

الثالثة: سيناريوهات المستقبل بالنسبة لتأثير ميناء الفاو الكبير على العلاقات العراقية الكويتية

### المبحث الاول : قيمة ميناء الفاو الاستراتيجية بالنسبة للعراق

ادرك العراق ان بقاءه على مورد واحد لدخله القومي سيشكل عاملاً سلبياً كبيراً مستقبلاً، هذا الادراك توضح جليا عند تراجع اسعار النفط، اذ تأثرت الموازنة وعمليات التنمية، ولذلك فكر العراق بإيجاد موارد اخرى وبناء مشاريع تنموية عملاقة ومنها مشروع ميناء<sup>(٢)</sup> الفاو الكبير المرتبط بالقناة الجافة التي ستقل البضائع نحو البحر المتوسط<sup>(٣)</sup> .

ويتوفر للعراق أربعة موانئ تجارية ومنصتان لتصدير النفط، والموانئ التجارية هي ميناء أم قصر وخور الزبير وميناء المعقل وميناء أبو فلوس، والمنصات النفطية هي ميناء العمية وميناء البصرة، اللذين يقعان داخل البحر الإقليمي العراقي، وكان العراق يعتمد على ميناء المعقل الواقع في مدينة البصرة على شط العرب، ولحاجة العراق إلى موانئ أكبر وبسبب ظروف شط العرب فقد تم انشاء ميناء أم قصر، ثم جاء ترسيم الحدود الجديد ليقضم جزءاً من القسم البري للميناء ويعطيها للكويت، ونتيجة تغير الظروف والحاجة إلى ميناء كبير لتقليص المسافة بين الشرق والغرب يخدم تجارة النقل الدولية، اتجهت الانظار لإنشاء ميناء الفاو الكبير، والذي انشأ على الطرف الجنوبي من خور عبد الله<sup>(٤)</sup>.

أن فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير فكرة قديمة تعود إلى بداية الاحتلال البريطاني للعراق، إلا أن الاهتمام الفعلي بهذه الفكرة يعود إلى عام ١٩٨٦ حيث أجريت الدراسات الأولية لفكرة إنشاء ميناء مكون من (١٠٠) رصيف، وقد تم تخصيص مائة مليون دولار لهذا المشروع، لكن المشروع تأجل بسبب ظروف الحرب العراقية الإيرانية، ثم عادت الفكرة مرة أخرى في عام ١٩٩٧ وقدمت دراسات من باحثين من وزارة النقل والاتصالات، ومع ذلك، فإن هذه المحاولات لم تر النور أيضاً<sup>(٥)</sup>. وبعد العام ٢٠٠٣ بدأت دراسات أكثر جدية بعد أن وافقت اللجنة الاقتصادية العليا في مجلس الوزراء على فكرة إنشاء (ميناء البصرة)، وتم تشكيل لجنة في الشركة العامة للموانئ العراقية لتقديم دراسة حول متطلبات المشروع المقترح واختيار الموقع المناسب، وتعهدت وزارة النقل والهيئة العامة للموانئ بتقديم دراسة من خلال مركز العلوم البحرية بالبصرة وتم تقديم دراسة اقتصادية وفنية متكاملة واختيار موقع للميناء الجديد لكن المسؤولين لم يأخذوا بهذه الدراسة وباءت الجهود المبذولة لتخصيص مبلغ لبدء المشروع بالفشل<sup>(٦)</sup>، الى ان تم وضع حجر الاساس له يوم ٥ نيسان ٢٠١٠، وتعطل العمل به مرات عديدة بسبب الاوضاع المالية للعراق وتراجع اسعار النفط .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يقع ميناء الفاو الكبير في منطقة تسمى رأس البيشة في قضاء الفاو<sup>(٧)</sup> التابع لمحافظة البصرة، وموقعه يمتاز بخاصية ملاحية وشحن ورسو ومناورة استراتيجية حيث يقع في نتوء يغلب عليه الطبيعة الصخرية ويمثل انفتاح باتجاه المياه العميقة التي تزيد عن عمق ٤٠ متر، ومن المخطط ان يكون عمقه بحدود (١٩,٨) م وأكثر ويحتوي على (١٠٠) رصيف وبقدرة تصل الى (١٠٠) مليون طن سنوياً<sup>(٨)</sup> .  
لقد ادت أسباب عديدة إلى اعتماد إمكانية إنشاء ميناء جديد ليكون مساعداً للموانئ الموجودة في الوقت الحالي ومنها<sup>(٩)</sup> :

١- حجم حركة الملاحة : ان الموانئ العراقية الحالية لا تستوعب أكثر من (٢٠) مليون طن حسب إحصاءات عام ٢٠١٠ الامر الذي شجع الحكومة للتفكير ببناء ميناء جديد لسد النقص الحاصل في الموانئ وحسب التوقعات ان ميناء الفاو الكبير سوف يستقبل (٧٠) مليون طن وحمولات جافة تصل إلى (٤٤) مليون طن بحلول عام ٢٠٣٨ .

٢- إيرادات عالية تتحقق للاقتصاد العراقي .

٣- التطور الحاصل بقطاع نشاطات الشحن والتفريغ .

كما ان الميناء سيسهم بتحقيق فوائد عديدة منها<sup>(١٠)</sup>:

١- تخفيف الضغط على الموانئ الموجودة وتطوير الواجهة المائية للعراق

٢- توفير إيرادات هائلة للخزينة العراقية وتلبية احتياجات البلد من الصادرات والواردات .

٣- سيوفر المشروع عدد كبير من الوظائف للمهندسين والعمال وغيرهم .

٤- يوفر خدمة التجارة الإقليمية (الترانزيت) بين اسيا واوربا .

٥- استخدام العراق كقناة جافة لنقل البضائع الى اوربا وموانئ البحر الابيض المتوسط في تركيا وسوريا .

وضمن الاطار اعلاه، أفادت دراسة بتكليف من الحكومة البريطانية أجريت في عام ٢٠٠٥، عندما كان الميناء في مرحلة المفهوم ، أن حجم البضائع المتوقع للميناء الذي يعتمد على مناولة الحاويات سيرتفع من (١٢٠,٠٠٠) حاوية شحن قياسية في عام ٢٠٠٥ إلى (٦,٤) مليون حاوية نمطية في عام ٢٠٥٥، وهو أقل بقليل من المملكة المتحدة في الوقت الحاضر<sup>(١١)</sup> وبالنسبة لأهالي البصرة فإن هذا المشروع مهم للغاية لأنه سيخلق أكثر من ١٠٠,٠٠٠ فرصة عمل في المرحلة الأولى. وقال السيد الطائي، النائب السابق عن البصرة ، "بعد ذلك سترتفع إلى أكثر من ٢٥٠ ألف فرصة عمل لمختلف شرائح المجتمع العراقي"<sup>(١٢)</sup>.

ان لميناء الفاو الكبير أهمية خاصة لمستقبل العراق والحاجة إلى تطوير اقتصاده الذي يعتمد بشكل أساسي على واردات النفط ، والتي يعتقد الخبراء أنها ستؤدي حتماً إلى نضوبها في المستقبل. وعند الانتهاء من بناء الميناء ، سيكون ذا قيمة استراتيجية مهمة في شبكة الشحن الدولية ، ليس فقط للعراق ، ولكن لاقتصاد النقل الدولي بشكل عام. ومع القناة الجافة ، ستشكل رابطاً أساسياً بين قارات آسيا وأفريقيا

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

من جهة وأوروبا من جهة أخرى، إذ ستوفر ٣٥٪ - ٤٥٪ من تكلفة النقل و ٣٥٪ و ٤٠٪ من وقت النقل مما يجعلها مفضلة لشركات ومؤسسات النقل، ناهيك عن انشاء مصفى لإنتاج المنتجات النفطية، ومصنع للبتر وكيمواويات، ومطار للشحن الجوي<sup>(١٣)</sup>. كما إن ميناء الفاو الكبير مشروع وضرورة استراتيجية تتعدى في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق، ذلك إنه سيوفر دعامة استراتيجية تضيف توازناً مؤثراً في صراع القوة المحتمل في منطقة الخليج، ويوسع الخيارات لأطراف عدة مما يقلل فرص الابتزاز والضغط، ويحقق مصلحة تجعل الغرب والشرق مهتما برعايتها وتوفير الأمن لانسائها<sup>(١٤)</sup>.

ومن هنا، يرى الدبلوماسي العراقي المرموق الدكتور محمد الحاج محمود ان هذا الميناء اذا ما تم اكماله فان سيحظى بالمرتبة الاولى من حيث الفائدة العالمية للنقل ولن تستطيع المنافذ الاخرى منافسته وهي<sup>(١٥)</sup>:

١. ميناء مبارك: فهو لا يستطيع منافسة الميناء العراقي العملاق، لأن ميناء الفاو الكبير مرتبط بشكل مباشر بالقناة الجافة العراقية، وسيكون في المستقبل رابطاً مهماً وأساسياً. في طريق الحرير البحري الصيني المزمع إنشاؤه، فضلاً عن ذلك، فإن النقل عبر ميناء مبارك سيكلف أكثر من تكلفة ووقت النقل عبر ميناء الفاو الكبير.

٢. القناة السعودية: قررت المملكة العربية السعودية في عام ٢٠١٥ إنشاء قناة ملاحية عبر الصحراء من الخليج العربي إلى البحر الأحمر، على عمق ١٦ م، بتكلفة تقديرية ٥٠ مليار دولار، والغرض من حفر هذه القناة هو تحويل مسار الملاحة المتجهة إلى الفاو باتجاه البحر الأحمر وقناة السويس أو ميناء إيلات الإسرائيلي أو ميناء العقبة الأردني<sup>(١٦)</sup>. ومعلوم أن الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع غير متوفرة مع هذه التكلفة الباهظة وإطالة مسار الشحن المؤدي إليها. فضلاً عن زيادة تكلفة الشحن للناقل بسبب مروره عبر قناة السويس والموانئ المختلفة، والطرق الطويلة عبر إسرائيل أو الأردن، مما يكلف المزيد من الجمارك ورسوم التفرغ والشحن، فضلاً عن مزيد من الوقت والجهد، لذلك لا يمكن لهذا المشروع أن ينافس ميناء الفاو الكبير.

٣. قناة السويس: لا يمكن لقناة السويس منافسة ميناء الفاو الكبير، بسبب المسافة الطويلة التي تحتاجها السفن للوصول إلى البحر المتوسط والوقت والمصاريف التي تستغرقها. يجب أن تمر السفن عبر بحر العرب ومنطقة البحر الصومالي المليئة بالقرصنة البحرية، ثم إلى مضيق باب المندب والبحر الأحمر. كما أن القناة الجافة المصرية المتمثلة في مد خط سكة حديد عبر سيناء لا يمكن أن تؤثر على أولوية ميناء الفاو الكبير لنفس الأسباب المذكورة أعلاه.

بناء على ما تقدم، نجد ان ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة يعدان من المشاريع الاستراتيجية الكبرى التي ستوفر للعراق مركزاً اقتصادياً وسياسياً واعداء، ويخلصان العراق من سلبات الاعتماد على المورد

النفطي بوصفه المورد الاعظم للدخل وهو ما شكل عاملاً سلبياً على الاقتصاد العراقي لسنوات عديدة<sup>(١٧)</sup>، وسيعمل هذا المشروع على تنشيط الاقتصاد العراقي وتوظيف أعداد كبيرة من العمالة العراقية.

## المبحث الثاني

### رؤية (٢٠٣٥) ومتطلبات استراتيجية التنمية الكويتية

أسست الحكومة الكويتية بتاريخ ٢٩ تشرين الأول ٢٠٠٨ المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية<sup>(١٨)</sup> وقد جاء هذا المجلس بمثابة الاداة التنفيذية لرؤية اميرها (الأسبق) الشيخ صباح الأحمد الصباح بتحويل الكويت الى مركز مالي وتجاري لجذب الاستثمارات الاجنبية، ومن أبرز ما قام به المجلس، هو الدراسة العلمية المهمة التي كان الهدف منها ايجاد سبل وصول الكويت إلى مصاف المجتمعات المتقدمة بحلول عام ٢٠٣٥ والتي سُميت ( رؤية ٢٠٣٥ )، وتتلخص بإيجاد مقومات الاستدامة للاقتصاد عبر تحويل الكويت لتصبح محطة مهمة من محطات الاقتصاد العالمي، وهذه المحطة قائمة على الاستثمار الاجنبي وانشاء مناطق اقتصادية حرة ومراكز مالية عالمية سبيلاً لتجنيب الاقتصاد الكويتي مخاطر تقلبات أسواق النفط العالمية وارتهاان مصير الدولة واستدامتها على سلعة ستتضرب أو تتراجع اهميتها في المستقبل القريب<sup>(١٩)</sup>.

وقد ربطت الكويت رؤيتها الوطنية هذه بمبادرة ( الحزام والطريق ) من أجل إيجاد اطر للتعاون الاقتصادي العابر للإقليمية ترتكز على ترابط الأسواق وتكامل شبكات الطرق والمواصلات، أملاً منها في تحقيق اهدافها في أن تكون مركزاً عالمياً للتجارة الترانزيت ومعبراً للشحنات المتوجهة الى تركيا ومن ثم الى أوروبا. ومن ابرز المشاريع الاستراتيجية التي تضمنتها الرؤية الاستراتيجية الكويتية هو تحويل جزيرة بوبيان الى مدينة صناعية وتجارية ومالية عبر الاتي<sup>(٢٠)</sup>:

١- انشاء ( مدينة الحرير )، ويقع هذا المشروع في مقدمة مشاريعها الاستراتيجية لتحقيق اهداف سياسية وامنية واقتصادية، وتقدر مساحة المشروع بـ ٢٥٠ كم مربع، ومن المتوقع أن يستغرق انشاء المدينة ٢٥ عاماً بتكلفة كلية قدرت بـ ٨٦ مليار دولار لتحويل بوبيان إلى مركز مالي واستثماري عالمي قد ينافس مركز دبي المالي، متضمناً انشاء مطار دولي وشبكة سكك حديد ومراكز صناعية ولوجستية ومنطقة للتجارة الحرة في توجه لدمج مشروع استغلال الجزر واقامة منطقة اقتصادية متحررة على وفق المبدأ الليبرالي تكون قوانينها الحاكمة خاصة بها ومختلفة عن القوانين المحافظة الحاكمة لمناطق الكويت الاخرى، بحجم سكاني يصل لـ ٧٠٠ الف نسمة، ويتعاون استثماني مع الصين عبر توقيع عدد من الاتفاقيات، لتوثق الكويت من توجهها في أن تصبح محطة فاعلة من محطات استراتيجية الحزام والطريق الصينية.

٢- انشاء ميناء مبارك الكبير: ويقع الميناء في جزيرة بوبيان بأقصى شمال غربي الخليج قبالة ميناء الفاو تماماً وتعاقدت مع شركة هيونداي الكورية لبنائه، وبكلفة إنشاء بحدود ٣,٣ مليار دولار، ويتكون



## قائع مؤقر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهية الاستراتيجية والأفقا المستقبلية

الميناء في مرحلته الأولى من أربعة أرصفة مع وجود مخطط هيكلية مستقبلية يصل إلى ٦٠ رصيفاً، وجاء انشاء هذا الميناء بعد ان أحست الكويت بتدهور موانئها وانخفاض إيراداتها<sup>(٢١)</sup> ويشكل الميناء الركيزة الثانية في الرؤية، وهو ميناء كبير جدا يقع على طريق ميناء ام قصر وعلى ممر خور عبدالله تحديدا من الجانب الكويتي، تريد الكويت جعله الميناء الاكبر تجاريا من بين موانئها الاخرى، ووجد فيه الجانب العراقي سلبيات عديدة اذا ما تم اكماله تخص طريق الملاحة نحو ميناء ام قصر، الامر الذي ادخل الرؤية برمتها في موضوع (التأثير) و(التأثير المتبادل) بين العراق والكويت، لأن الاخيرة اعتبرت إن اكمال انشاء ميناء الفاو الكبير سيشكل ابرز التحديات التي تقف بوجه نجاح رؤيتها الاقتصادية.

شهد عام ٢٠١١ توتراً في العلاقات الكويتية- العراقية بعد أن شرعت دولة الكويت في بناء ميناء مبارك الكبير بعد سنة تماماً من إعلان وضع وزارة النقل العراقية حجر الأساس لمشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير العراقي، وكانت حجة الكويت إن المشروع يهدف لتخفيف حدة الأزمات الاقتصادية في الكويت والتي تؤدي إلى الضغط على مستوى الاستهلاك، والتي من الصعب تخفيضها لأن المواطن الكويتي اعتاد على مستوى عال من الرفاه الاقتصادي، وفجرت قضية إنشاء هذا الميناء أزمة دبلوماسية جديدة بين الكويت والعراق، فقد رأّت فيه الحكومة العراقية إغلاقاً لأية فرصة لوجود منفذ بحري عراقي على الخليج، مستقبلاً وهو الأمر الذي ثارت حوله إشكالات عديدة وصلت إلى حد إطلاق تهديدات عراقية لدولة الكويت، اذ يرى الطرف العراقي ان الاسباب الحقيقية وراء المشروع الكويتي هي:<sup>(٢٢)</sup>

١- إن المشروع يلبي طموحات سياسية واقتصادية للحكومة الكويتية في امتلاك ورقة ضغط استراتيجية على العراق.

٢- خلق متاعب سياسية واقتصادية لحكومة العراق وان نجاح هذه الحكومة له تأثير كبير في منطقة الخليج ومنها الكويت.

٣- تحسن العمل الذي شهدته الموانئ العراقية و زيادة إيراداتها بشكل كبير خلال السنوات الأخيرة الامر الذي جعل الكويت تسعى لاختيار موقع ميناء مبارك في وسط القناة الملاحية لخور عبد الله لقطع الطريق الملاحي الوحيد لموانئ أم قصر وخور الزبير.

٤- الموقع الاستراتيجي للعراق والتخطيط لمشروع إنشاء القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير، مما يجعلها منطقة واحدة بالتنمية والاقتصاد.

ان قيام ميناء مبارك سيسبب الغاء القناة الملاحية العراقية، ومن ثم، يضر بمصالح العراق البحرية ويجعل منها دولة مغلقة بحريا، وقد شكل العراق لجنة لدراسة اثر انشاء هذا الميناء على العراق وخرجت اللجنة بتوصيات اكدت انه اذا ما استمرت الكويت بإنشاء ميناء مبارك الكبير ليشمل المراحل الاربعة بما

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

فيها تحويل مسار قناة ام قصر سيجعل خور عبدالله مضطربا وغير مستقر من ناحية حركة الكتل المائية ودورانها عند مقترباته السفلى وهذا الامر سيقود الى تأثيرات سلبية كبيرة جدا للساحل العراقي<sup>(٢٣)</sup>.

وعلى اثر إنشاء الكويت لميناء مبارك الكبير ولدت أزمة اقتصادية سياسية بين العراق والكويت، لتعيد بذلك تاريخا سابقا من الازمات التي اثرت سلبا على العلاقات الاخوية بين البلدين، ويمكن الاشارة اليها بالاتي<sup>(٢٤)</sup>:

الازمة الأولى في عام ١٩٦١ ، عندما أعلن في ١٩ حزيران من العام ذاته عن الاتفاقية بين الكويت وبريطانيا، والتي تضمنت أربع مواد تدور حول إلغاء اتفاقية ٢٣ كانون الثاني ١٨٩٩ ، وأهمها اعتراف بريطانيا القانوني بالكويت ومنحه الاستقلال والسيادة الكاملة. قام على اثرها رئيس الوزراء العراقي عبد الكريم قاسم في ٢٥ حزيران ١٩٦١ برفض ذلك معتبرا ، أن الكويت جزء لا يتجزأ من العراق وأن العراق لم يعترف باتفاقية ١٨٩٩ لأنها وثيقة مزورة وأن الشعب الكويتي جزء من الشعب العراقي، مما حدا بالكويت للمطالبة من السعودية وبريطانيا بالتدخل لحمايتها، وأرسلت بريطانيا على الفور قواتها إلى الكويت ، كما اجتمع مجلس الجامعة العربية في ٢٠ تموز / يوليو ١٩٦١ ، وأصدرت جامعة الدول العربية قرارا يدعو الكويت إلى التزامها بسحب القوات البريطانية من أراضيها في أقرب فرصة ، على أن يلتزم العراق بعدم استخدام القوة لضم الكويت، وعلى اثر ذلك اسهمت مصر والسعودية والأردن والسودان وتونس بإنهاء الأزمة، وبعد انقلاب ١٩٦٣ اعترف العراق باستقلال الكويت وشهدت العلاقات العراقية الكويتية أفضل مستوياتها.

الازمة الثانية عام ١٩٧٣ : مع بداية السبعينيات وتوثيق العلاقة بين الاتحاد السوفيتي والعراق وإبرام معاهدة الصداقة بينهما، كان العراق يطمح إلى إنشاء قوة بحرية بمساعدة الاتحاد السوفيتي، وحاول التوصل إلى اتفاق مع الكويت للحصول على حق الانتفاع بجزيرتي (وربة وبوبيان) لقربهما من الساحل العراقي وأنها تواجهان القاعدة البحرية العراقية (أم قصر) ويحدها من أي مناورة بحرية أمامها. وقد اتهمت الكويت العراق بقيامه باحتلال جزء من المناطق الحدودية المتنازع عليها في آذار / مارس ١٩٧٣ م ، لكنه انسحب بسرعة في مواجهة الضغط العربي العام عليه.

الازمة الثالثة: في ١٥/٧/١٩٩٠ بعث وزير الخارجية العراقي طارق عزيز مذكرة إلى الشاذلي القليبي الأمين العام لجامعة الدول العربية، بين فيها تضرر العراق من قيام الحكومة الكويتية بإنشاء مواقع ومنشآت عسكرية ومزارع على أراض عراقية مستغلة حرب العراق مع ايران. كما اتهم العراق حكومتي الكويت والإمارات العربية المتحدة بإغراق سوق النفط بإنتاج أكثر من الحصص المعتمدة من منظمة أوبك، مما أدى إلى تدهور أسعار النفط من ١٨ دولاراً للبرميل إلى ما بين ١١ و ١٣ دولاراً ، ما تسبب في خسائر للعراق بلغت ٨٩ مليار دولار للمدة ١٩٨١-١٩٩٠ موضحاً أن كل دولار ينخفض من سعر البرميل يتسبب للعراق بخسارة سنوية قدرها مليار دولار. كما اتهم وزير الخارجية العراقي الكويت بإنشاء

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

منشآت نفطية في الجزء الجنوبي من حقل الرميلة العراقي وسحب النفط منه ، وأن قيمة النفط المسحوب من قبل الكويت تقدر بنحو ٢٤٠٠ مليون دولار خلال الفترة من ١٩٨٠ - ١٩٩٠ . وطالب العراق بإلغاء ديونه المستحقة لدول الخليج، إلا إن فشل المفاوضات أدى لقيام العراق بغزو الكويت في ٢ اب ١٩٩٠ في أكبر نكبة تصيب العلاقات العراقية الكويتية والتي أفقدت الكويتيين الثقة في العراق ولا نزال نعيش آثارها الى الوقت الحاضر .

ولم يكن فقدان الثقة هو الأمر الوحيد في تلك المرحلة ، بل ان ما جاء على اثرها من قرارات دولية ولدت حالة من الكره والعداء بين حكومتي العراق والكويت، ولعل من ابرز تلك الامور هي الخلافات حول خطوط الحدود البرية والبحرية بين البلدين والتي اثرت بدورها على موقف الكويت ونظرتها تجاه قيام العراق بإنشاء ميناء الفاو الكبير .

ورغم ان العراق وافق على موضوع ترسيم الحدود الذي أقره مجلس الأمن على وفق إقرار اللجنة المشكلة من قبله لترسيم الحدود، الا انها موافقة يشوبها عنصر الاكراه الذي يمثل احد عيوب الرضا كما تصفها قواعد القانون، وقد اثار هذا الموضوع جدلا واسعا، لان موضوع ترسيم الحدود يخص محكمة العدل الدولية بموجب المادة ٣٦ من نظامها الأساس، أو يعود أمره للتفاوض بين الطرفين المتخاصمين<sup>(٢٥)</sup>. وبناء على ذلك فان الجانب العراقي قبل عام ٢٠٠٣ عد ذلك نوعا من عقود الاذعان على اعتبار انه لم تكن لديه الحرية والارادة في مجابهة الامر، ومن ثم فالموافقة إجبارية وليست طوعية<sup>(٢٦)</sup>. أما في مرحلة ما بعد ٢٠٠٣ فهناك بعض الاطراف العراقية التي تحدثت أيضا باللغة ذاتها<sup>(٢٧)</sup>، الأمر الذي رأته فيه الكويت نهج عراقي متأصل في الذات بأن الكويت اغتصبت اراضي عراقية بالقوة، ورغم ان أطرافا حكومية أكدت انها موافقة على قرار التقسيم إلا إنه يبدو أن الطرف الكويتي، لا يزال لديه الشك والخوف والريبة من المستقبل.

ويرى العراق أن إنشاء الكويت لهذا الميناء سيفضي الى حصره بحريا والتضييق عليه اقتصاديا، ويمنعه من استعادة قدراته ودوره الفعال في منطقة الخليج من جديد ليشكل بالتالي خطورة على مستقبل الملاحة العراقية، ويستند العراق في ذلك إلى عدد من الاثباتات وهي كالآتي<sup>(٢٨)</sup>:

١- إنشاء ميناء مبارك الكبير سيسبب تضييق المسطح المائي في خور عبد الله، الذي يعد مياهاً مشتركة بين الكويت والعراق؛ مما ينتج عنه تقليل أهمية الموانئ العراقية وبالأخص مينائي أم قصر والزبير وبالتالي التأثير على القدرات الاقتصادية للعراق.

٢- ستجلب التيارات المائية وطبيعة اتجاهاتها كميات هائلة من الطمي والمواد المعلقة من قناة بهمشير التي يتدفق اليها نهر الكارون بعد تغيير مساره من ايران، وكذلك من شط العرب، حيث إن كميات الطمي والمواد العالقة القادمة من هناك التي تحملها التيارات السائدة هناك (تيار المد) ٢,٤ مليون طن سنويا مما يؤدي إلى دفن القناة الملاحية المؤدية إلى الموانئ العراقية، وستحتاج الكويت إلى القناة في جزئها الجنوبي

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وستستفيد من الجزء العميق منها بينما تكون فائدة العراق في الجزء الشمالي من القناة والذي سيخضع لطمر مستمر، ويتطلب ذلك جهد حفارات لا يقل عددها عن (١٧ - ٢٠) وهو عدد غير متوفر<sup>(٢٩)</sup>.

٣- ان الميناء الجديد يقلص من مساحة السواحل العراقية ليحصرها فيما لا يتجاوز الـ ٥٠ كيلو متراً بينما تتسع مساحة السواحل الكويتية لتصل إلى نحو ٥٠٠ كيلو متر.

وعلى الرغم من ادعاء الكويتيين بأن المشروع يهدف الى تطوير جزيرة بوبيان، إلا إن هذا التبرير محل شك، ويتضح أن الهدف من المشروع منافسة المشروع العراقي وتقليل أهميته الاقتصادية، خاصة وأن الكويت تمتلك عددا كبيرا من الموانئ أهمها (الشويخ / الأحمدى / القليعة / الشعبية). في الواقع، ان الكويت لا تحتاج إلى منفذ أو منافذ جديدة لاسيما وإن إنشاء هذا الميناء في الجنوب سيحقق عائداً اقتصادياً أفضل، ويقلل من تكاليف البناء وخاصة الحفر والتعميق، ناهيك عن المشاكل التي تسببها تربة الجزيرة الرديئة اذ تمتد الطبقة الطينية بالجزيرة إلى أعماق تصل إلى (٢٥) متراً.

وبناء على ما تقدم، تقوم الاستراتيجية الكويتية على مبدأ فرض الأمر الواقع من خلال الاستعجال بإتمام انشاء ميناء مبارك الذي اختارت له موقعاً أقل ما يقال عنه إنه اختير بقصد التأثير السلبي على العراق، ذلك إن الكويت ليست بحاجة لمثل هذا الميناء فهي تمتلك العديد من الموانئ الكبيرة الاخرى، ومن ثم فإنها في حال اكملت الميناء فان قوتها التفاوضية مع العراق ستكون اقوى بكثير وعندها ستعتمد للضغط على العراق بربط القناة الجافة بعيدا عن ميناء الفاو الكبير على اساس الكلف والعوائد، ومن ثم فان تحسين العلاقات كما تريده الكويت يفترض الايمان بالأمر الواقع الذي هو ان المصلحة الاقتصادية تتطلب انشاء القناة الجافة من الميناء المكتمل وليس الميناء الذي لا يزال في طور البناء ويعاني من مشاكل لوجستية عديدة.

ولذلك نجد ان المستفيد الاكبر من تأخير انشاء الميناء هي الكويت، وبحسابات الزمن فان العراق خاسر زمنيا طالما لم يكتمل انشاء ميناء الفاو وطالما تقدمت مراحل انشاء ميناء مبارك، ولكن بمجرد اجتماع النوايا الصادقة مع الاصرار الفعلي على اكمال المشروع فان العراق سيغلب الكويت، ولذلك نجد ان الكويت توقفت اكثر من مرة في اعمال مينائها بحجة المزيد من دراسات الجدوى، بينما في الحقيقة هي تتربص مديات انجاز العراق لمينائه وعلى اساسها تتخذ القرارات.

المبحث الثالث : سيناريوهات المستقبل بالنسبة لتأثير ميناء الفاو الكبير على العلاقات العراقية الكويتية عند ادارة السياسة الخارجية بشكل عقلاني في اية دولة، لا بد من سحب التوترات جانبا، والاتجاه نحو التعاون وفتح جبهات الحوار بما يحقق المصالح التي تريدها الدولة انطلاقا من الاهداف التي وضعتها، ولذلك فان الطرفين العراقي والكويتي عملا بعد عام ٢٠٠٣ على الشروع بفتح افاق الحوار تجنباً لأية توترات قد تنتهي الى نهايات سلبية على الجانبين مستنكرين ما حدث عام ١٩٩٠، وقد كانت هناك خطوات مشتركة لتقليل التوترات، ففيما يخص العلاقات الحدودية بين البلدين، وتحديداً الأمن الحدودي،

فأأ الأانبان مبالاً للأافاوض عقب الاأرار الأف سببأها الاأأاأاأ والأشأاباأا فف عام ٢٠٠٣ المنألعة بسبب غضب العراقفف المنأرررفن من أراسم الأااا الأف نفأأه لأأنا الأمم المأأة. وفف اأار أأقفق هأا المسعى فقا بنأ الكوفأ مأمماً سأنفاً فف الأانب العراقف لإفواء العراقفف المنأرررفن من الأراسم الأاااا بفن البلأفن أو الأفن كانوا ففأشون على مقربة من الأااا، وهف أأوة لأأا أراأفاً من بفأاا. كما وافأا الكوفأ ونزولاً عنأ طلب العراق على إعاءة أهفل منفا صفاوان الأاااا بما ففأابق مع معاففر منفا العبألف الأااا الكوفف(٣٠)

بفأ ان من أأ الأاا فمصالأها وهأا لفس عملاناا، على شرط - لا سفما فف المااااف البأرفة- ان لا أأأل مأارفعها أاأراأاً سلبلفة للأافة على الأولة المأاورة، ولألك فإن انشاء الكوفأ لمفنا مبارك بسفغأه المأأط لها سأنفضف الى أاأراأا فف العلاأاأ بفن العراق والكوفأ، لا سفما ونحن قلنا فف المبأأ الأانف ان اأمال المأرأة الأرفة منه سأااا الى األاق الأرفق البأرفة المأااا الى مبناء ام قاصر بسبب أركة الاماا وضفق المسأا الصالأة للإأار فف آور عبأالله وهو الأرفق البأرف الوأفد المأاا للمبناء العراقف.

أبعا لألك، على الأانب الكوفف الأفأرفر ملبا قبل اأاامه على اأام مأروعه، لسببفن: الأاول انه فمألك بأائل عأفة لإقامة مأارفع اأرى أفر هأا أأأم مصلأه الاأاااا، وأرأقف بأرفرة بوبفان الأف فءعى ان مأروعا مبناء مبارك اأفم فف الاصل لأألها. والأانف أن العراق لا فمألك كما من البأائل فهو مأااا الأواف البأرفة ومأكوم بما رسمأه له برففانا من أااا بأرفة ضففة هأفها أأقه واضعافه بأرفا. ومن أم فان اأارة العلاأاأ الأولة أأطلب العقالنفة وأساباأ الفواأا المأابأة بألا من اضاأة المزفء من عوامل فقااأ الأفة.

وضمن الاأار اعلاه، فرى بعضهم انه فمكن أاااا المبناءفن إلى فرصة مأأرأة لأأرفز الأركة الأأارفة فف شمال الألفق، ولألك فسأأزم فأأ نقاش أوسع أاا ما فسعى كل طرف إلى إنأاره، والأأاااا على الأأأم المأرر فف قضافا أساسفة اأرى أأازعا علىها فف السابق، ومنها أأاا الأفط الأاااا فف البلأفن، أي أأل الرمفلة الأفطف العراقف وأأل الأرأة الكوفف الأف فمأل الامأااا الأاااا لأأل الرمفلة. فقا وقعا كل من العراق والكوفأ فف عام ٢٠١٩ عفا مع شركة اسأأاراأ الأرفااا البرففانا "كوببوز" لإعااا أراة أأنفة أاا أأل الرأة وصفوان، الواقعا بالأرف من الرمفلة، لأأفء أفضل سبل الاسأأمار فف أأاا الأفط الأاااا(٣١) وهأا الامر ففه لأالة على ان القضافا مأأابأة وان الألاف أاا المبناء لا فحل الا بأااا شاملة لمأأأل المااااف.

ان ماعأة القضافا السابقة والمأعلقة بفن كل من العراق والكوفأ ففأا عنها أأأماف فف وضع أاااا بأصوص المااا البأرفة، والأف فمكن أأقفقه من أأال أاا الكوفأ والعراق أاا فكرة أنه بفمكان أاااا البأرفة أن أأأم منافا مأأرأة لكلا الأرففن، بألاً من اضاأة الأاااا بفأااا كل طرف الانأاع

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

على حساب الآخر وتحقيق ربح أحد البلدين مقابل خسارة للآخر. وتشجع اتفاقيتي (الأمم المتحدة لقانون البحار)، و(تنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله) ومبدأ خط الوسط في ترسيم الحدود البحرية، للتنسيق حول المجاري المائية المشتركة، ويمكن أن يتحقق ذلك من خلال وضع إجراءات واضحة لتحسين إدارة خور عبد الله، على أن يليها توقيع اتفاق حول حدودهما البحرية وحماية مصالحهما<sup>(٣٢)</sup>

ومن خلال الاطلاع على مسار العلاقات بين البلدين وطبيعة ومحددات العلاقات الثنائية الكويتية-العراقية، يمكن القول: إن هناك ثلاثة مشاهد رئيسة محتملة لمسار تأثير ميناء الفاو على العلاقات العراقية الكويتية وكالاتي:

- ١- مشهد اكتمال ميناء الفاو وتأثيره على العلاقات.
- ٢- مشهد الاتفاق المشترك (ميناء مشترك و/ او قناة مشتركة)
- ٣- مشهد الصراع وتحول المنافسة الاقتصادية الى صراع اكبر يتفاعل مع الصراع الاقليمي ليصبح صراعا جيوسياسياً له ابعادا اخرى.

يفترض **المشهد الاول** ان العراق ماض بإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير متغلبا على كل السلبات المالية والسياسية التي اثرت سلبا في تأخير انجازه، وما يترافق معه من اكتمال القناة الجافة، وإن العراق سيصبح ممرا ونقطة مهمة من نقاط التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا وشمال افريقيا، وان الدخل القومي للعراق بموجب ذلك سيزداد بشكل واضح وسيسهم ذلك بتعزيز الدخل الاقتصادي وعملية التنمية وسيرتقي العراق سياسيا واقتصاديا، ويتحسن وضعه الامني ليتفرغ للبناء والنهوض من جديد، لهذا التحول رؤيتان عند الجانب الكويتي، الاولى ان الكويت ستري في العراق القوي عامل تهديد لأمنها القومي، باعتبار ما جرى من احداث التاريخ، مع فشل العراق في جلب الثقة الكاملة مع الجانب الكويتي ، وعندها ستعتمد الكويت بكل السبل لإفشال القيمة الاستراتيجية للمشروع بما يضمن استمرار اضعاف العراق، أما الرؤية الثانية فتري أن اكمال العراق للميناء لن يؤثر على أمن الكويت وإن المشروع هدفه اقتصادي بحت وإن العراق الجديد لا يحمل اية توجهات عدائية ضد الكويت، كما إن اندماج كل من العراق والكويت في مبادرة الحزام والطريق سيجلب منافع مشتركة عبر افادة الكويت من مشروع القناة الجافة لتصدير منتجاتها الصناعية التي من المقرر ان تخرج من مدينة الحرير التي يفترض ان تتحول لمدينة صناعية حسب ( رؤية ٢٠٣٥).

وفي هذا المشهد فان العراق مطالب بان يقنع دولة الكويت بانه لن يكون ايدا في جانب الصراع بالضد منها في حال اكتمال المشروع ويأتي هذا بداية من الموافقة النهائية على خطوط ترسيم الحدود البرية والبحرية وحل مشكلة الحقول النفطية المشتركة، ناهيك عن مفتاح التأثير على الكويت وهي برابي المملكة العربية السعودية، اذ ان مفتاح التأثير على مواقف الكويت هي السعودية، ولذلك فان كسب الجانب



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

السعودي سيقود لكسب ثقة الجانب الكويتي، ناهيك عن توظيف العلاقات العراقية الامريكية لصالح الضغط على الكويت لفتح صفحة ثقة جديدة مع العراق.

ان كسب ثقة الكويت سيحول العلاقات نحو العمل باتجاه المصالح المشتركة، وفي هذه الحالة فان اكتمال مشروع ميناء الفاو سيكون عاملا مؤثرا سلبا / او ايجابا على العلاقات الثنائية، وهذا يعتمد بالدرجة الاساس على حال العلاقات بشكل عام.

**اما المشهد الثاني** فيفترض ان الجانبين سيصلان لاتفاق مشترك حول الميناءين، او حول ميناء واحد، بقناة ناقلية مشتركة. ولذلك فإن ملامح هذا المشهد إن العراق يكمل بناء ميناءه والكويت تكمل بناء ميناءها وتكون القناة العراقية الجافة هي القناة المشتركة، أو أن تقوم الكويت بإلغاء بناء الميناء تجنباً لأية تهديدات عراقية محتملة، او ان تقتنع الكويت بتغيير موقع ميناءها بعيدا عن خور عبدالله، او ان يقتنع العراق بان الجدوى الاقتصادية تأتي من التشارك في ميناء مبارك مع الكويتيين وكذلك القناة الجافة وتأجيل اكمال مشروع ميناء الفاو بسبب تكلفته العالية وتأثيره سلبا على العلاقات العراقية الكويتية.

لهذا المشهد توقعات كثيرة، الكويت عندما قررت انشاء ميناء مبارك بعثت برسائل للعراقيين فحوالها ان الفائدة الاكبر ستكون عبر انجاز ميناءها ليكون نقطة التجميع فيما يستفيد العراق من كونه نقطة النقل الرئيسية، وبذلك فإن الطرفين يستفيدان، الكويت تفشل ميناء الفاو، العراق يحقق فوائد اقتصادية محدودة لا ترتقي بواقعه كثيرا، والكويت ترتقي بواقع جزيرة بوبيان لتصبح مأهولة بالسكان وتقطع الطريق امام اي تفكير عراقي باستئجارها او الاستحواذ عليها بأية طريقة كانت.

يتفاعل مع هذا المشهد تأخر الجانب العراقي لسنوات في انجاز الميناء حسب الخطط المرسومة، وكذلك ضعف التخصيصات المالية التي ترصد سنويا، بيد ان مشاهدة اعمال الانجاز في الوقت الحاضر على الارض تتناقض وهذه الاحتمالية، فمن خلال الجولة الميدانية التي اقامها مركز دراسات البصرة والخليج العربي في ميناء الفاو الكبير على هامش اعمال مؤتمره الدولي الاول حول الميناء نهاية العام ٢٠٢١ يوضح بشكل جلي أن العراق ماض نحو استكمال الميناء وإن هذا الأمر اصبح هدفا استراتيجيا لا يمكن الحياد عنه.

ان اكمال العراق للميناء سيفرض على الجانب الكويتي الجلوس للاتفاق المشترك، لأنها ستكون قد فقدت القيمة الاستراتيجية لميناء مبارك، ومن ثمّ ان الاتفاق المشترك هو المشهد الافضل للمصالح المشتركة.

**اما المشهد الثالث** فانه يفترض ان كلا الطرفين سيكملان خططهما باتجاه الانجاز مع ادخال العلاقات في توتر سياسي واقتصادي، ومنبع التوتر هو النشاطات الكويتية في المنطقة البحرية بين العراق والكويت جنوب العوامة ١٦٢، إذ إن المنطقة البحرية ما بعد هذه العوامة لا تزال غير مرسمة باعتبار انها منطقة دولية، إلا إن الكويت قامت بنصب منصة لبرج مراقبة في مرتفع ( فشت العيج) وهو مرتفع رملي



يظهر عند الجزر الشديد في الجانب الكويتي من الحدود عدته الكويت جزءا من حدودها البرية وان لها الحق في ان تستغله بما تريد فأقامت عليه برج مراقبة لتطالب فيما بعد بإعادة ترسيم الحدود البحرية ابتداءً من هذه المنصة بوصفها نقطة الاساس وعلى وفق خط المنتصف، وبذلك فإنها ستقضم ما مقداره ( ١٢ كم تقريبا) من المنطقة البحرية لصالحها، اما العراق فانه يرى ان هذا المرتفع ما هو الا مرتفع مصطنع انشأته الكويت بعد عام ٢٠١٤ لغرض الضغط على العراق في موضوع ترسيم الحدود البحرية<sup>(٣٣)</sup>.

لكن الكويت هنا ليست بتلك السداجة لكي تقوم بالأمر على هذا النحو، فهي تعلم انها مطالبة ايضا بكسب ثقة العراق بسبب الشعور الشعبي العدائي تجاهها بسبب اعوام الحصار الاقتصادي وتسهيل الاحتلال الامريكي له وكذلك اتهامها من الشعب العراقي بعملية حرق الدوائر والمؤسسات العراقية بعيد الاحتلال، وكسب الثقة هنا لا يأتي الا بالفتاهامات المشتركة وتبادل المصالح عبر الحوار الايجابي والتعاون البناء.

وترجيحا لوحد من تلك المشاهد، نعتقد ان الكويت ستصل لنتيجة ان العراق سيكمل انشاء الميناء حتى وان تأخر ذلك، وعندئذ ستعتمد لإعادة حساباتها حول ميناء مبارك، وان العراق لن يقبل باية حال من الاحوال الربط السككي مع الكويت الا بالشروط العراقية وبما يخدم المصالح العراقية اولا، ومن ثم فان الكويت يمكن أن تمضي بمشروع مدينة الحرير ويتوقف العمل بميناء مبارك - كليا او جزئيا - وتتفق مع العراق للإفادة من خطوط السكك الحديد لنقل منتجاتها الصناعية عند اكتمال مشاريع مدينة الحرير لينعكس انشاء الميناء العراقي ايجابا على العلاقات بدل ان يشكل عاملا سلبيا.

في كل الاحوال ، نرى لزاما وواجبا وطنيا مقدسا على جميع من يقبضون على السلطة في العراق ان يهيئوا كل السبل لإنجاز ميناء الفاو الكبير، فهو أمل الاجيال القادمة حينما يتراجع النفط، وهو السبيل لأن يرتقي بالواقع الاقتصادي، وهو السبيل ليكون العراق قويا من غير أن يهدد جيرانه، ويمكن الاتفاق مع الكويت حول ذلك وتقديم كل التعهدات اللازمة بان الهدف تنموي وحسب، مع امكانية انجاز للكويت لميناء مبارك من غير أن يضر العراق، وأن تكون القناة الجافة العراقية ممرا تستفيد منه الدولتان اقتصاديا، وان اي انكفاء او تراجع سياسي عراقي عن الانجاز هو تقصير يصل لحد خيانة الامانة وخيانة الشعب.

### الخاتمة والتوصيات:

تناول البحث موضوع انشاء ميناء الفاو الكبير من قبل العراق والتأثيرات المحتملة لذلك على مستقبل العلاقات العراقية الكويتية، ووجد البحث إن لهذا المشروع آثاره المستقبلية على العلاقات، فقد تدفع اتجاهات التعاون نحو اكمال انجازه، او قد تدفع موروثات الشك والخوف والريبة نحو افشاله، وفي كل الحالات فانه يؤثر ويتأثر بنمط العلاقات السائدة بين العراق والكويت، وفي الوقت ذاته فهو أمل الشعب العراقي نحو تحقيق طفرة اقتصادية تقف جنبا إلى جنب مع واردات النفط لتشكل ثنائيا مهما يسهم في اكمال مشاريع التنمية المتعثرة.

ان من ابرز ما يمكن استنتاجه في البحث، إن هذا المشروع مشروع عملاق، سيكون من اكبر المشاريع التي تحقق واردات اقتصادية كبيرة بدءاً من سنة الشروع، وستحقق الطاقة العليا له بحلول عام ٢٠٣٨، وقد وقفت عوامل عديدة بوجه انجازه، ولكنه اذا ما انجز فسيكون المفتاح لفك اقفال التنمية المختلفة.

لقد رات الكويت في المشروع عاملاً سلبياً ، مشفوعة تلك النظرة بموروث سلبي ممتد من العام ١٩٦١، فحواه ان العراق متى ما أصبح قويا سيتجاوز على جاره الاضعف الجنوبي انطلاقا من ايمانه بمطالب تاريخية ممتدة الى قرن من الزمان، حينما اقتطعت بريطانيا الكويت من ولاية البصرة العثمانية، وعدتها دولة مستقلة فيما بعد، في حين ان الكويت لا تجد ولا تؤمن ابدا انها كانت تابعة للدولة العثمانية في يوم ما، وبين هذا وذاك، تصبح مشاريع العراق الحدودية عامل ارباك للعلاقات انطلاقا من فقدان الثقة الكويتي بالعراق، وهو فقدان ثقة لا يبني على اية مصداقية لاسيما في العراق الجديد الذي لا يوجد لديه اية توجهات عدائية نحو الجيران.

ولذلك، اذا ما وصلت الكويت لقناعة فحوها ان الميناء سيكتمل عاجلا او آجلا، فإنها ستعيد حساباتها وستضطر لتفضيل التعاون الذي سيشكل السبيل الافضل بما يخدم تميمتها المتعثرة، لا سيما وانها تريد التواجد ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية، وهو تواجد لن تكون له قيمة بدون القناة الجافة العراقية التي ستربطها باوريا شمالا.

ان التوصية الابرز في هذا البحث هي: ضرورة توفير كل السبل لإنجاز ميناء الفاو، لأن العراق بحاجة ماسة للميناء والقناة الجافة المرتبطة به، مع ضرورة ابعاد الميناء عن التجاذبات السياسية والصراعات الحزبية، وكذلك جعل المشروع تابعا لرئاسة الوزراء بشكل مباشر وافراد موازنة سنوية خاصة به حتى لو اضطر الامر لاقتطاع جزء منها من موازنة رواتب الوزراء واعضاء مجلس النواب لان مستقبل الشعب اهم، وميناء الفاو هو مستقبل الشعب مستقبل العراق، مع انشاء قوة بحرية خاصة لحماية الميناء الذي لا نستبعد تعرضه لهجمات ارهابية بهدف افشاله.

### الهوامش:

- ١- قدر البنك الدولي تكلفة إعادة إعمار العراق بعد حرب ٢٠١٤-٢٠١٨ مع داعش بنحو ٨٨ مليار دولار.
- ٢- الميناء هو ((المكان الواقع على حافة البحار أو المحيطات أو الأنهار أو البحيرات الذي تذهب إليه السفن لتحميل أو تفريغ حمولتها)). وتوجد اربعة انواع من الموانئ: الموانئ التجارية: وتختص باستقبال السفن التي تحمل بضائع تجارية، الموانئ النفطية للنفط الخام ومشتقاته، موانئ الصيد لصيد الأسماك، الموانئ الخدمية والمتخصصة في إمداد السفن بالوقود والمياه العذبة والأغذية وغيرها من الخدمات. للمزيد انظر: د. محمد الحاج حمود، ميناء الفاو الكبير ومستقبل العراق، مجلة دراسات سياسية واستراتيجية، بيت الحكمة، بغداد، العدد ٤٠، حزيران ٢٠٢٠، ص ١٧

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٣- وبحسب تقديرات الحكومة العراقية ، فإن بناء خط السكك الحديدية مزدوج المسار من البصرة إلى الحدود التركية قد يكلف ١٣ مليار دولار

٤- محمد الحاج حمود، مصدر سبق ذكره، ص ١٦

٥- المصدر نفسه، ص ١٧

٦- المصدر نفسه، الصفحة نفسها.

٧- (المفتاح) هو الاسم التاريخي الثاني لمدينة الفاو لكن هذا الاسم تسلسل اليه النسيان لحساب اسم الفاو الذي اختلف المؤرخون بشأن نسبه، فهناك من قال ان سفينة غرقت هناك وكانت تحمل اسم الفاو وان الناس التقطوا هذا الاسم للدلالة على الموقع ، بينما اجتهد مؤرخون بالقول ان اصل الاسم الفاه (القم) لكون المدينة تقع عند مصب شط العرب ، ومع مرور الزمن اصبح الفاه فاو ، ويعيد اخرون تسمية الفاو الى الفأو اي الارض المكشوفة، حول ذلك انظر: عادل سعد، المفتاح الماستر لفك إقفال إقتصادية عراقية، صحيفة الزمان البغدادية، عدد ٦ آب ٢٠٢١، النسخة الالكترونية

<https://www.azzaman.com/%D8%A8%D8%A7%D8%AD%D8%AB%D8%A7%D9%8>

٨- سعد عبيد السعيد ، الأبعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)، مجلة العلوم السياسية، العدد ٦١، ٢٠٢١، العراق، ص ٩٩-١٠٠

٩- خلود موسى عمران ، مريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير نموذجاً)، مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة ، العدد ٢٠١٢، ١٣، ص ٢٥٣-٢٥٤

١٠- نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير: الأهمية والموقع والتحديات ، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، العراق ، ص ٥-٦

١١- للمقارنة مثلا فان عدد الحاويات التي تمت مناوئتها في ميناء جبل علي بالامارات العربية وهو الافضل على مستوى الشرق الاوسط والاشهر من حيث الكفاءة والسعة والخدمات الممتازة ومن حيث الادارة الذكية وتاسع اكبر ميناء في العالم ١٣,٦ مليون حاوية عام ٢٠١٣.

انظر: كاظم فنجان الحمامي، حروب مينائية مرتقبة، شركة سمير اميس للطباعة المحدودة، العراق، ٢٠١٩، ص ٢٨-٢٩.

12- Robert Tollast and Mina Aldroubi, An overland route to rival Suez: the wild ambition of Iraq's Al Faw port, Aug 8, 2021:

<https://www.thenationalnews.com/mena/iraq/2021/08/08/an-overland-route-to-rival-suez-the-wild-ambition-of-iraqs-al-faw-port>

١٣- د. حميد شهاب و د. زيدون سلمان محمد، دور ميناء الفاو الكبير في مستقبل العلاقات العراقية الصينية، مجلة السياسة الدولية، مركز الاهرام للدراسات، القاهرة، العدد ٢٣٥، تموز ٢٠٢١، ص ٥٦

١٤- نعمة العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والإقليمي، مجلة الخليج العربي، - مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، المجلد ٤١، العدد ٣ و ٤، ٢٠١٣، ص ١٣٩-١٤١.

١٥- محمد الحاج حمود، مصدر سبق ذكره،

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

١٦- ومن المشاريع العملاقة الأخرى التي بدأت السعودية بتنفيذها فيما يخص مجال النقل النفطي مشروع الانبوب النفطي السعودي عبر الأراضي العمانية وصولاً إلى بحر العرب وهو أحد أهم أهداف المملكة التي تسعى لتحقيقها، لتحقيق فوائد اقتصادية واستراتيجية بعيدة المدى، إذ يشكل طريقاً جديدة لتصدير نفطها إلى الأسواق العالمية، الأمر الذي سيقفل من الأهمية الاستراتيجية للطريق المار بمضيق هرمز، خاصة في حالة إنشاء ميناء نفطي على الشواطئ العمانية. وفكرة خط الأنابيب قديمة، تعود إلى الحرب العراقية / الإيرانية في ثمانينيات القرن الماضي، وكان مخططاً لها أن تكون بمشاركة الكويت والإمارات، لكن تم تأجيله لتشروع السعودية في خطط إنجازه بمشاركة عمان. لمزيد من التفاصيل انظر:

د. عبد الله باحجاج، ستة ركائز مهمة لديمومة واستمرار العلاقات السعودية العمانية، مجلة آراء حول الخليج، مركز الخليج للدراسات، جدة، العدد ١٦٤، اب ٢٠٢١، ص ص ٧٠-٧١.

١٧- حول تفاصيل المؤشرات السلبية للاقتصاد العراقي انظر: د. نوزاد عبد الرحمن، العراق يحتاج إدارة اقتصادية كفوءة لمواجهة الفساد ووضع خطة للتنويع الاقتصادي، مجلة آراء حول الخليج، مركز آراء للدراسات، جدة، العدد ١٦٤، اب ٢٠٢٠، ص ص ٧٠-٧١ وكذلك: د. احمد الراوي، اقتصاديات النفط والغاز العراق مسارات النجاح والاختفاق، دار العصماء، دمشق، ٢٠١٦، ص ص ٢١٠-٢١٥.

١٨- برئاسة رئيس مجلس الوزراء وعضوية نائب المجلس ووزراء النفط والكهرباء والماء والمالية والصحة والاشغال العامة والتربية والتعليم العالي والشؤون الاجتماعية والعمل والاعلام، ووزراء الدولة لشؤون الإسكان والتنمية والبلدية.

١٩- د. حسين علي ابراهيم، رؤية الكويت الاستراتيجية في اطار مبادرة الحزام والطريق واثرها على العراق، معهد الخدمة الخارجية، وزارة الخارجية العراقية، ٢٠٢٢، ص ٦٤.

٢٠- حسين علي ابراهيم، مصدر سبق ذكره، ص ص ٦٧-٧٠.

٢١- طالب حسين حافظ، ميناء مبارك وفاق العلاقات العراقية الكويتية، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، العدد ٥٣، ٢٠١٢، ص ١٨١.

٢٢- محمد راضي جعفر، الآثار الاقتصادية لانشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصادي الخليجي، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، العدد ٢٤، ٢٠١٣، ص ص ١٣-١٤.

٢٣- مالك دحام الجميلي، لمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، العدد ٥٢، جامعة بغداد، مركزا لدراسات الدولية، بغداد، ٢٠١٢، ص ص ١٥٢-١٦١.

٢٤- لواء دكتور نصر سالم، ٣ ازمان في تاريخ العلاقات العراقية الكويتية..، مجلة آراء حول الخليج، مركز الخليج للدراسات، جدة، العدد ١٦٤، اب ٢٠٢١، ص ص ٨٣-٨٥.

٢٥- رغم ان الجانب الكويتي، أورد في دفاعه عن ذلك أن هناك سوابقاً قانونية لترسيم الحدود من قبل المجلس.

٢٦- د. فكرت نامق العاني، العراق والكويت والفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، مجلة رؤية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، مركز رؤية للدراسات، بغداد، العدد ٣، كانون الأول ٢٠١٢، ص ص ٧-٨.

٢٧- وقد كان نائب رئيس المؤتمر الوطني العراقي "مضر شوكت" قد طالب في شهر كانون الثاني/ يناير ٢٠٠٤ باستنجاز جزيرتي "وربه وبوبيان الكويتيتين" وقال: "إن المشاكل الكويتية العراقية خلقت من قبل البريطانيين عند

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تخطيط الحدود حين تم حرمان العراق من منفذ بحري مهم على الخليج العربي، وكل استراتيجية وسياسي عندما يفكر ينطلق حتماً من مصلحة بلده، ومصلحة العراق أولاً وأخيراً تُدفعنا الى المطالبة بأن يكون له هذا الممر المائي على الخليج العربي" ، هذا الامر عدته الكويت تهديداً وتكراراً لسياسات عراقية سابقة، ووصفت مضر شوكت، والمؤتمر الوطني العراقي الذي يرأسه أحمد الجبلي، بأعداء الكويت.

للمزيد انظر: رابعة فلاح سند السبحان، العلاقات العراقية الكويتية: الواقع ورؤية مستقبلية، رسالة ماجستير، كلية الاداب والعلوم، جامعة الشرق الاوسط، ٢٠١٣، ص ٣٢.

٢٨- عدي غني الاسدي، ميناء مبارك الكويتي وتأثيراته الاقتصادية والسياسية على العراق ، الحوار المتمدن، العدد ٣٣٨٩ ٦/٧/٢٠١١

٢٩- اللواء د. ابراهيم العبيدي، العلاقات العراقية الكويتية وأزمة ميناء مبارك، ضمن كتاب ( علاقات العراق الدولية وانعكاساتها على الاداء السياسي) ، بيت الحكمة، العراق، ٢٠١٢، ص ص ٣٢٠-٣٢٢

٣٠- رابعة فلاح سند السبحان، مصدر سبق ذكره ، ص ٤٥-٤٦

٣١- بدر السيف، توسيع نطاق المفاوضات خطوة فعالة لتسوية الخلاف البحري بين الكويت والعراق، مصدر سبق ذكره ، على الموقع الالكتروني:

<https://carnegie-mec.org/2021/04/12/ar-pub-84272>

٣٢- عماد علو، الحدود البحرية بين العراق والكويت: تأثير المشكلة على المصالح الوطنية، جريدة الزمان،

<https://www.azzaman.com> ، على الموقع الالكتروني: ٢٠٢٠/١٢/١٢

٣٣- جميل طارش العلي ، دراسة التغيرات الطبوغرافية والملاحية لقناة خور عبدالله، مجلة ابحاث البصرة ، العدد ٣٨، الجزء ٤، ٢٠١٢، ص ص ٣٨-٣٩.

ميناء الفاو الكبير  
التحديات والتهديدات الأمنية في بيئة اقليمية مضطربة  
(رؤية مستقبلية)

اللواء البحري الركن المتقاعد

الدكتور عماد علوّ

المستشار والباحث الاستراتيجي في المركز الأوربي لدراسات مكافحة الارهاب

**Al Faw Grand Port  
Security challenges and threats in a turbulent regional  
environment  
(Future Vision)**

Dr. Imad H. Allow

**Abstract:**

The project of Al-Faw Grand Port, is a strategic necessity whose economic and security impact exceeds the borders of Iraq. The security and military preparations to protect this important strategic project stem from the consideration that the concern for the security of the Great Port of Al-Faw falls within the strategies for maintaining Iraqi maritime security in general. The challenges and threats facing Iraq will intensify in light of the pivotal importance of the great port of Faw in view of its strategic location on the one hand and its distinguished global position on the Silk Road on the other hand, which makes great importance for studies and research concerned with securing and protecting the port facilities and its approaches and the surrounding geographical area . This research paper attempts to show the most important challenges and potential security threats that could face the Great Port of Faw and the security of ships and port facilities, and the practical measures and security instructions that should be taken to confront them.

## المقدمة:

لأول مرة سيطل العراق بصورة مباشرة عبر ميناء الفاو الكبير، ليس فقط على شمال الخليج العربي، بل على العالم، بعد أن كانت اطلالته البحرية تقتصر على منصتي تصدير النفط (البصرة والعمية)، الأمر الذي يجعل من مشروع ميناء الفاو الكبير، ضرورة استراتيجية تتعدى في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق، وعليه فان الاستعدادات الأمنية والعسكرية لحماية هذا المشروع الاستراتيجي المهم، تنطلق من اعتبار أن الاهتمام بأمن ميناء الفاو الكبير، يندرج ضمن استراتيجيات الحفاظ على الأمن البحري العراقي بشكل عام.

ولما كانت البيئة الإقليمية، بل وحتى البيئة الداخلية العراقية تشهد العديد من التوترات والتحديات والتهديد الأمنية لأسباب مختلفة لا مجال للإسهاب في ذكرها، فإن التحديات والتهديدات التي تواجه العراق سوف تتعاضم في ظل الأهمية المحورية لميناء الفاو الكبير بالنظر إلى موقعه الاستراتيجي من ناحية والمكانة العالمية المتميزة له في اطار مشروع طريق الحرير ذو الأهمية الجيوسياسية والاقتصادية من ناحية ثانية، الامر الذي يجعل أهمية بالغة للدراسات والبحوث التي تعنى بتأمين وحماية المرافق المينائية ومقترباته والمنطقة الجغرافية المحيطة به..

ومقصدا في هذه الدراسة بيان أهم التحديات والتهديدات الأمنية المحتملة التي يمكن أن تواجه ميناء الفاو الكبير وأمن السفن والمرافق المينائية وما ينبغي اتخاذه من إجراءات عملية وتعليمات أمنية لمواجهةها، انطلاقاً من فرضية مفادها أن التحديات والتهديدات الأمنية لميناء الفاو الكبير ستتعاضم في البيئة الإقليمية والمحلية المضطربة المحيطة بالعراق.

وقد اعتمدنا في هذا البحث المنهج الوصفي الذي يعنى بوصف الظاهرة أو الحالة، والمنهج التحليلي الذي يستهدف تحليل الظاهرة والعوامل المؤثرة فيها الداخلية والخارجية. ولغرض إثبات فرضية البحث وتحقيق أهدافه فقد قسمنا بحثنا الى مقدمة وخاتمة وثلاثة مباحث وكما يلي:

١. **المبحث الأول:** ميناء الفاو الكبير بيئة التهديدات والتحديات الإقليمية
٢. **المبحث الثاني:** ميناء الفاو الكبير ابرز التحديات والتهديدات الأمنية المتوقعة .
٣. **المبحث الثالث:** متطلبات مواجهة التهديدات الأمنية.

## المبحث الأول

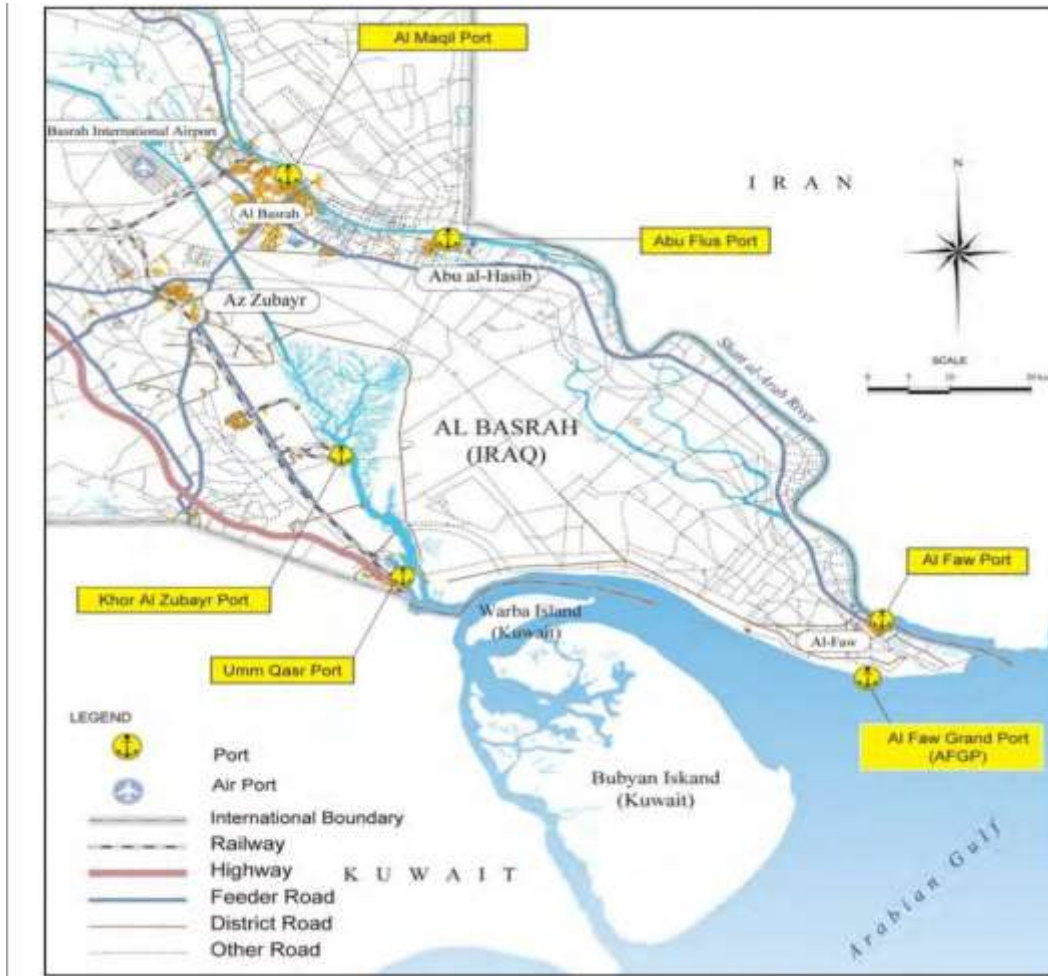
### ميناء الفاو الكبير بيئة التهديدات والتحديات الإقليمية

يقع ميناء الفاو في جنوب خور عبد الله في محافظة البصرة ويعتبر أو ميناء عراقي تجاري يطل بشكل مباشر على الخليج العربي، ومن المنتظر أن يصبح من أكبر الموانئ في العالم وأكبر ميناء في



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الشرق الأوسط، وسيحول الفاو إلى مدينة عالمية تجارية اقتصادية ضخمة، ويسهم في خلق فرص عمل كثيرة، إذ من المتوقع أن يبلغ عدد العاملين في بناء الميناء نحو (٣٧٠٠) ~ (٨٠٠٠) عامل. وبحسب خبراء اقتصاد، سيساهم ميناء الفاو في تنمية الاقتصاد العراقي، وزيادة الحركة التجارية، وهو ما سيحقق ٤ أضعاف ما يجمعه العراق حالياً من الموانئ الأخرى مجتمعة. إلا أن ميناء الفاو الكبير، يقع وسط بيئة إقليمية ومحلية تتسم بجملة من التحديات والتهديدات الأمنية التي قد تؤثر على سرعة انجاز المشروع وقد تهدد مستقبلاً، أمن مقدراته الملاحية وأمن السفن والمرافق المينائية فضلاً عن سلامة العاملين فيه وأمن القناة الجافة التي تربطه بأوروبا والشرق الأوسط.



موقع ميناء الفاو الكبير

## البيئة الأمنية في منطقة الخليج العربي

يقع ميناء الفاو الكبير في بيئة إقليمية تشهد يوميا "تهديدات مختلفة لأمن الملاحة، ومبعث ذلك هو الأهمية الجيوبوليتيكية والجيوسراتيجية لمنطقة الخليج العربي، بشكل عام، وما تتضمنه من مسالك ملاحية بشكل خاص" باعتبارها مثار اهتمام القوى الكبرى على الصعيد العالمي، نظرا لما تمتلكه دول المنطقة من ثروات نفطية هائلة يعتمد عليها الشرق والغرب، الأمر الذي يجعل أمن الملاحة البحرية في الخليج العربي عرضة لجملة من التهديدات الدولية والإقليمية. كما أن الاختلال الحاصل في ميزان القوى العسكري ونمو الإمكانيات العسكرية لدول الجوار الجغرافي واتجاهات التطبيع مع (إسرائيل)، والسعي الإيراني لامتلاك الأسلحة النووية واندفاع تركيا لتطوير قدراتها العسكرية للتواجد العسكري في منطقة الخليج العربي (قاعدة الريان وقاعدة طارق بن زياد في قطر) <sup>(١)</sup>، حضور أنقرة لتكون طرفا "فاعلا" في الترتيبات الأمنية الإقليمية لمنطقة الخليج العربي، كل ذلك دفع عدد من بلدان المنطقة لإنشاء تحالف دولي لحماية الملاحة في الخليج العربي وبحر العرب والبحر الأحمر، بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية، متمثلة بالأسطول الخامس الأمريكي المتمركز في البحرين، وكما موضح في الشكل التالي:

**التحالف الدولي لحماية الملاحة البحرية**  
الهدف من التحالف

حماية السفن وناقلات النفط التي تعبر مضيق هرمز وبحر عمان وبحر العرب ومضيق باب المندب

التأسيس 9 يوليو 2019

**بريطانيا**  
**أستراليا**  
**الولايات المتحدة**  
**الإمارات**  
**السعودية**  
**البحرين**

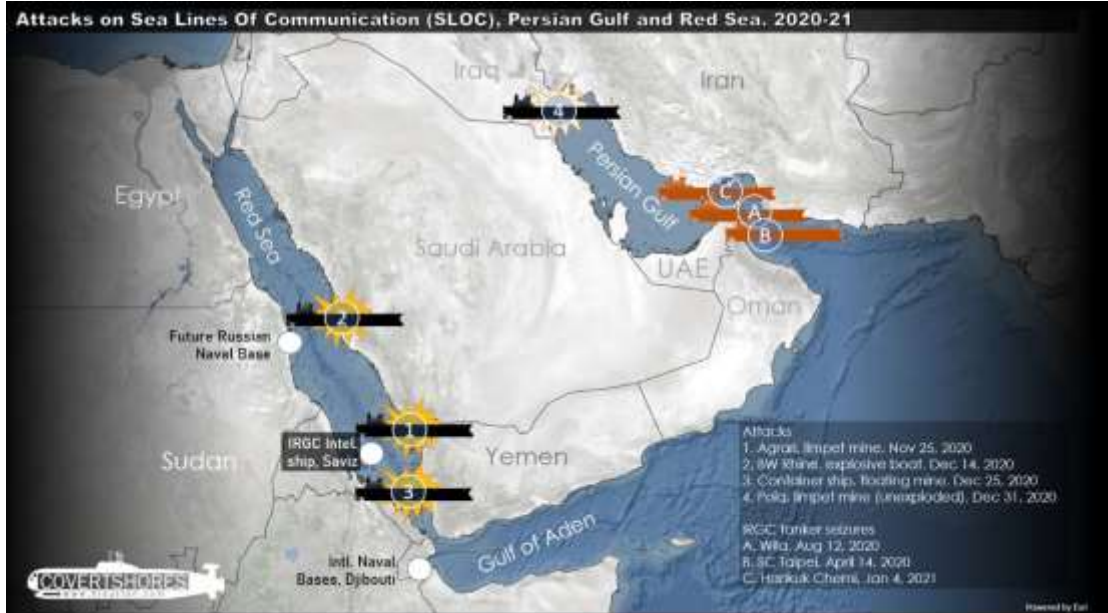
**المواقف الدولية**  
ألمانيا لا تشارك في الانضمام للتحالف الدولي  
فرنسا تفضل تأسيس تحالف أوروبي  
اليابان والصين تفضل حماية سفنهما التجارية بشكل فردي

**معمات دول التحالف**  
تقدم سفنا لتسيير دوريات بالقرب من سفن القيادة  
توفر أفرادا لمراقبة سفن بلدانها وناقلات النفط التي تحمل أعلامها

تصميم: داليا النوراني إعداد: أحمد نادي

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

كما تشهد منطقة الخليج العربي محاولات تأجيج النزاعات والصراعات الطائفية داخل الدول الخليجية، الامر الذي يهدد أمن واستقرار الخليج فما حدث بعد واقعة اعدام نمر النمر في المملكة العربية السعودية<sup>(٢)</sup>، ومن قبلها أحداث البحرين. الى جانب ذلك لا تزال النزاعات الحدودية بين الدول المطلة على الخليج العربي تشكل مصدر قلق يهدد الامن والاستقرار في منطقة الخليج فالنزاع السعودي القطري على الحدود البحرية والبرية بين البلدين، يلقي بضلاله على وحدة مجلس التعاون الخليجي. كما لا تزال مشكلة الجزر الإماراتية "أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى" عند مدخل مضيق هرمز في الخليج العربي، تعيق تطور العلاقات الإماراتية الإيرانية، كذلك الخلاف الحدودي بين سلطنة عمان والامارات العربية المتحدة حول المناطق المحاذاة لشبه جزيرة مسندم، على مقربة من مضيق هرمز، التي اكتشفت فيه مخزونات كبيرة من النفط. والخلاف على واحة البريمي بين سلطنة عُمان والإمارات والسعودية، والخلاف الجدي حول الحدود العراقية الكويتية، ومطالبة ايران بالبحرين<sup>(٣)</sup>. في وقت تتصاعد فيه التوترات الأمنية يوماً بعد يوم في الخليج العربي مع سلسلة الهجمات التي تتعرض لها السفن وحركة الملاحة والشحن في الخليج العربي، حيث توجه أصابع الاتهام الى إيران التي تعتبر ممرات الملاحة الدولية في الخليج العربي ورقة للتفاوض في نزاعها مع الغرب وحلفائه في الخليج المتمثلين بدول مجلس التعاون الخليجي، لاسيما عندما أطلق الرئيس الإيراني السابق، حسن روحاني، في يوليو (تموز) من عام ٢٠١٨ ، تصريحات مباشرة، أشار فيها إلى أن بلاده يمكنها أن تغلق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية، رداً على العقوبات التي تفرضها واشنطن على طهران، ومحاولات حظر صادرات إيران النفطية<sup>(٤)</sup> .



بعض حوادث مهاجمة السفن في الخليج والبحر الأحمر (٢٠٢٠-٢٠٢١)

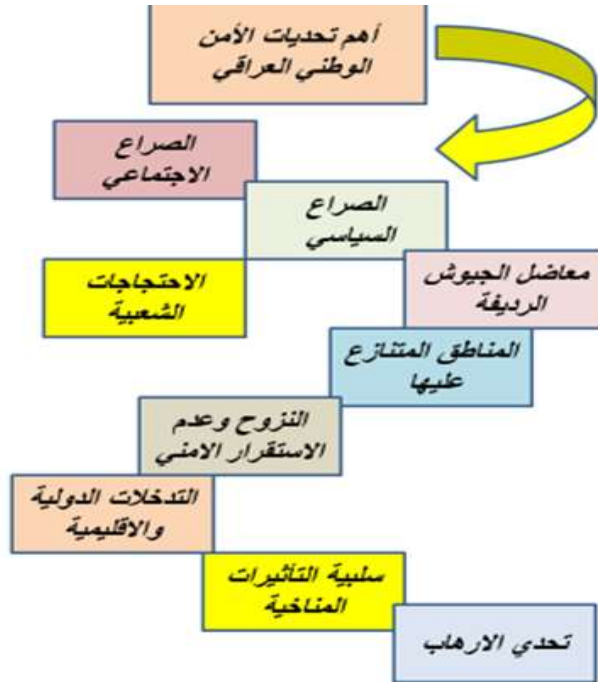
## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ومن الجدير بالذكر، أن تقارير "المعهد الدولي للدراسات الاستراتيجية" تشير إلى الانفاق العسكري لدول الخليج العربي بلغ حوالي الـ ٦٠ مليار دولار سنوياً، ووصول مشترياتها خلال العقد الأخير إلى حوالي الـ ٢٠٠ مليار دولار، كما تشير تقارير المعهد المشار إليه أعلاه إلى أن هذه الدول تملك حوالي ١٠٠٠ طائرة مقاتلة و ٢٠٠٠ دبابة حديثة فضلاً عن ٣٠٠ ألف جندي الأمر الذي يعكس تحسب دول منطقة الخليج العربي لحجم المخاطر والتهديدات الأمنية<sup>(٥)</sup>، دفعها أيضاً لاستدعاء المزيد من الوجود العسكري الأمريكي والغربي، مما زاد من حدة التوترات في بيئة الخليج العربي المضطربة .

استناداً لما سبق فإن البيئة الإقليمية المحيطة بميناء الفاو الكبير تتسم بتوافرها على تهديدات اجتماعية واقتصادية وأمنية غير قابلة للفصل وهي متداخلة مع كافة أنواع التهديدات الداخلية والخارجية بحيث يصبح الفصل بين هذه التهديدات نوعاً من التبسيط والاختزال الذي يفقد الباحث إمكانية الرؤية الشاملة لأبعاد كل تهديد من هذه التهديدات.

### البيئة الأمنية الداخلية:

يشهد العراق منذ الاحتلال الأمريكي في ٢٠٠٣ وحتى اليوم، أحداثاً متسارعة أحدثت تحولات جذرية وعميقة في نظامه الاقتصادي والسياسي وحتى الاجتماعي، أسفرت عن نتائج وتطورات هامة، ووضعت أمنه الوطني أمام متطلبات وتحديات جديدة، فرضت عليه البحث عن سبل مختلفة تمكنه من مواجهة تلك التحديات التي باتت تهدد أمنه الوطني، والشكل الآتي يوضح أهم تحديات البيئة الأمنية الداخلية في العراق.





لقد بات واضحا" لكل المراقبين للمشهد السياسي العراقي، طبيعة التوترات بين رئيس الوزراء، مصطفى الكاظمي والقوى السياسية المدعومة من قبل قطاعات كبيرة من قوات الحشد الشعبي (PMF) ، تطرح قضية في المعارضة أو في السلطة، وقد يؤدي ذلك في النهاية إلى نشوب صراع وعدم الاستقرار، لاسيما بعد اتخاذا واشنطن وطهران من العراق ساحة لتصفية حساباتهما باستخدام أدوات محلية ذات صلة بالعملية السياسية في العراق ليصل الحال الى المواجهة المسلحة في بعض الاحيان<sup>(١)</sup> .

## المبحث الثاني

### مينا الفاء الكبير.. أهم الاعتبارات والتهديدات الأمنية

يعتبر أمن الموانئ جزءاً مهماً من تعريف أوسع يتعلق بالأمن البحري، ويشير إلى أنشطة الدفاع والقانون والمعاهدات ومكافحة الإرهاب التي تقع ضمن المجال المينائي والبحري، ويشمل حماية الموانئ نفسها وحماية وتفتيش البضائع التي تمر عبر الموانئ. علماً أن أبرز التحديات والتهديدات الأمنية المتوقعة تتعلق إما بالأمن المادي للميناء، أو بالمخاطر الأمنية ضمن سلسلة التوريد البحرية<sup>(٢)</sup>. واستناداً الى طبيعة التطور المتسارع للتهديدات والمخاطر في البيئة الإقليمية والعالمية المحيطة بمشروع ميناء الفاء الكبير يصبح لزاماً الإسراع بتبني استراتيجية عراقية للأمن البحري، تشمل أنشطة الدفاع والقوانين والمعاهدات البحرية ومكافحة الإرهاب، لاسيما وأن التحديات والمخاطر التي تتهدد ميناء الفاء الكبير، تتطلب من الأجهزة الأمنية والسلطات البحرية العراقية وضع خطط أمنية واتخاذ المزيد من الإجراءات الاحترازية لمواجهة التهديدات والتحديات المحتملة والاطار الناجمة عنها، انطلاقاً من الاعتبارات الآتية:

١. أنه في ظل ازدياد نشاط الجماعات الإرهابية فإن احتمالات توجيهها صوب الموانئ والأهداف البحرية سيكون وارداً" لسهولة استهداف تلك الأهداف وفداحة خسائرها فضلاً" عن صداها الإعلامي، والأمثلة على ذلك عديدة، منها تعرض ميناء البصرة النفطية لهجمات بزوارق مفخخة في عام ٢٠٠٤<sup>(٣)</sup>.
٢. لمنع عمليات الجريمة المنظمة من عصابات التهريب، والقرصنة واختطاف السفن يتطلب تعاون الجهات والأجهزة الأمنية ذات العلاقة المتمثلة بالقوة البحرية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code<sup>(٤)</sup>، والتفتيش البحري، وجهاز الامن الوطني وشرطة الموانئ والاسعاف الفوري والسلامة والاطفاء<sup>(٥)</sup> ..
٣. التصاعد المتسارع للتهديد السيبراني والدليل ما حدث عام ٢٠١٧ بسبب فيروس الفدية Ransomware، الذي ضرب أنظمة تكنولوجيا المعلومات ومن بينها الأنظمة الإلكترونية الخاصة

- بتشغيل الموانئ<sup>(١١)</sup>، مما أدى الى تأخير في تسليم البضائع والسلع في عدد من الموانئ حول العالم<sup>(١٢)</sup> .
- ٤ . عودة التهديدات والتحديات الناجمة عن الألغام البحرية في الخليج العربي ومضيق باب المندب، ففي أوائل كانون الثاني/يناير ٢٠٢١، اكتشفت السلطات العراقية لغماً بحرياً مغناطيسياً ملتصقاً بناقلة النفط التي ترفع العلم الليبي "بولا"، والتي استأجرتها شركة تسويق النفط العراقية الحكومية "سومو"، وعلى الرغم من نجاح السلطات العراقية في إبطال مفعول هذا اللغم، فإنّ هذا الحادث أعاد إلى الأذهان مرة أخرى سلسلة الهجمات التي تعرضت لها عدة ناقلات للنفط بألغام لاصقة في نطاق منطقة الخليج العربي منذ منتصف العام ٢٠١٩، مما يعني أن التهديدات والاحترار التي قد تجابهها المسالك والمقتربات الملاحية لميناء الفاو الكبير اذا ما استخدم سلاح الألغام البحرية، لدواعي إرهابية أو سياسية، والذي من شأنه أن يرتب أضراراً جسيمة للاقتصاد العراقي والعالمي<sup>(١٣)</sup>.
- ٥ . لم يعد خافياً اليوم أنّ الطائرات المسيّرة بلا طيار هي سلاح المستقبل الأكيد، ومن يملك ناصية هذه التقنية فلا شكّ أنه سيكون هو المسيطر على أجواء المعارك والنزاعات المسلحة اليوم وفي المستقبل، ولاسيما إذا ما نظرنا الى الموضوع من ناحية الكلفة والتأثير، فقد كشف الهجوم الذي وقع في ١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١٩ وضرب أهدافاً نفطية سعودية في بقيق وخريص - اللذين هما أحد أكبر مجمّعات مصافي النفط في العالم وثالث أكبر حقل نفطي في السعودية، على أنّ التكنولوجيا الحديثة استطاعت أن تُفرز عاملاً جديداً في تغيير مواقع الدول في سَلَم القوى الدوليّة، هو عامل الطائرات بلا طيار، الذي استخدم أيضاً في ضرب السفن والمنشآت والمرافق المينائية، الامر الذي يتطلب اتخاذ التدابير اللازمة لمعالجته والتصدي له<sup>(١٤)</sup>.
- ٦ . سمحت التطورات التكنولوجية في مجال صناعة السفن، بتجارة المواد الكيماوية الخطرة والسريعة الاشتعال ونقلها عبر البحار، واستقبالها وخبزنها في مرافق مينائية خاصة بهذه السلع والمواد الخطرة في الموانئ القريبة من المدن أو السكان وقد تختلف المخاطر على أمن الموانئ بشكل كبير وتعتمد على موضع انتظار الناقل أو السفينة وموقع الميناء وممارسات إدارة المخاطر الأمنية في الميناء، وما حادثة تججير مرفأ بيروت الا مثال على تلك المخاطر التي ينبغي ملاحظتها والاستفادة من عبرها في مشروع ميناء الفاو الكبير<sup>(١٥)</sup> .
- ٧ . لايزال موضوع تحديد المسارات المائية للعراق، وتحديد الإطلالة البحرية للعراق من الجوانب القانونية والفنية والسياسية، وما فقدته العراق من مساحات مائية إستراتيجية، تلقي بظلالها على أمن وسلامة العمل في ميناء الفاو الكبير، فمشكلة الحدود البحرية بين العراق والكويت لا تزال تلقي بظلالها القاتمة ليس فقط على اتجاه مسار العلاقات بين العراق والكويت وإنما على مجمل علاقات العراق بدول الخليج العربي، كما أن مفاوضات ترسيم الحدود البحرية والمائية بين العراق وإيران، تراوح مكانها، لا

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- سيما بعد تأكيد بغداد مؤخرًا أنّ طهران تجاهلت مطالب الحكومة العراقية المنكرة، بضرورة تعديل بعض بنود اتفاقية الجزائر التي أبرمت عام ١٩٧٥.
٨. تأثير التحديات الخارجية، على أمن ومستقبل عمل ميناء الفاو الكبير بسبب تضرر مصالح بعض الدول الإقليمية نتيجة تأثر وارداتها ونشاط موانئها، بعد استكمال بناء ميناء الفاو الكبير، لذا قد تسعى بعض الاطراف إلى التدخل المباشر وغير المباشر لتأخير تنفيذ المشروع إن لم تستطع إيقافه.
٩. أن معظم الخزين الاستراتيجي من السلع الغذائية الاستراتيجية للدول يكون عادة في الموانئ مما يعني أن أي تهديد أمني لها يقع في اطار تهديد الامن القومي لها<sup>(١٦)</sup>.
١٠. بحسب المعايير العالمية الخاصة بأمن الموانئ والسفن وتأمين الواجهة البحرية العراقية، لا تزال القدرات الأمنية العراقية، دون المستوى المطلوب، لاسيما قدرات خفر السواحل العراقية، وهيئة الكمارك والقوة البحرية وشرطة الموانئ، في تقييم السفن التجارية وركوبها وتفقيشها عند اقترابها من المياه العراقية، ومواجهة التهديدات الإرهابية في الموانئ العراقية، ومراقبة الامتثال لخطط أمن المرافق والسفن وفحص البضائع التجارية وحاويات البضائع. والتنفيذ المستدام لنظام تعقب السفن بعيد المدى الذي تتطلبه (The Maritime Transportation Security Act / MTSA)؛ في تنفيذ نظام التعرف الآلي (Automatic identification system / AIS)، في أمن الممرات المائية الداخلية؛ وخطط الاستجابة لحوادث الأمن البحري.

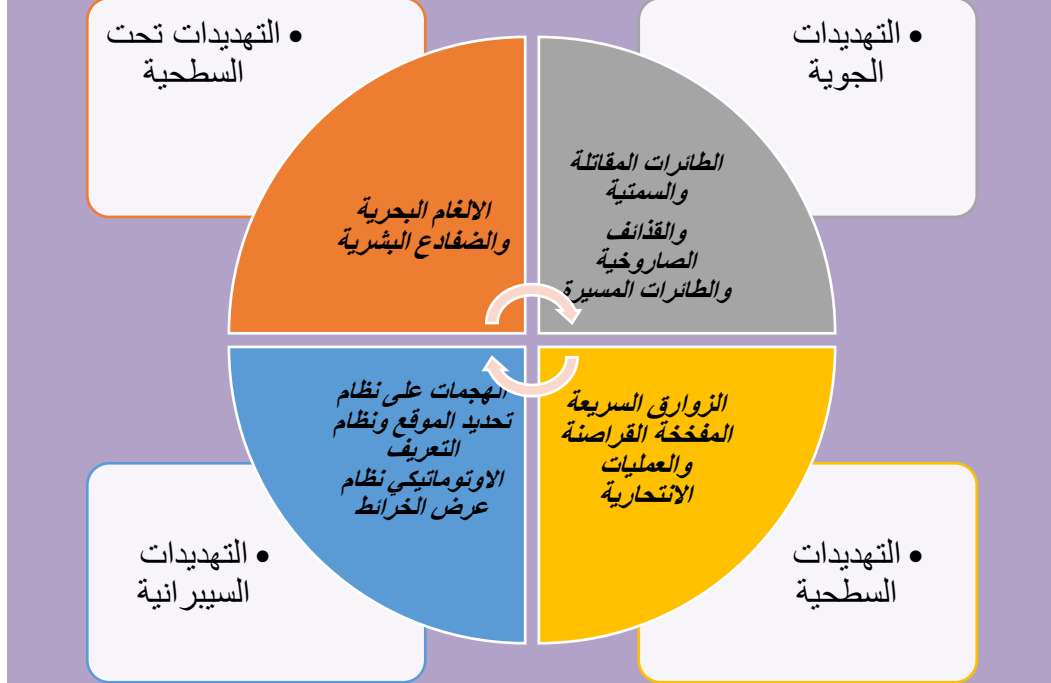
### تصنيف التهديدات الأمنية :

- استناداً لكل ما سبق يمكننا تصنيف التهديدات الأمنية لميناء الفاو الكبير كما يلي:
- التهديدات الجوية: وتشمل الطائرات ثابتة الجناح والطائرات السمتية والقذائف الصاروخية والطائرات المسيرة بدون طيار.
  - التهديدات السطحية: وتشمل الزوارق السريعة المفخخة، وهجمات القراصنة، والعمليات الإرهابية الانتحارية.
  - التهديدات تحت السطحية: وتشمل الألغام البحرية بمختلف أنواعها وعمليات الضفادع البشرية.
  - التهديدات السيبرانية: وتشمل الهجمات الالكترونية على نظام تحديد المواقع، ونظام التعرف الأوتوماتيكي (AIS)، ونظام عرض الخرائط الملاحية الرقمية النظام الإلكتروني لعرض المعلومات وعرضها (ELECTRONIC SYSTEMS INFORMATION AND DISPLAY / ECDIS) CHA).



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الشكل الآتي يوضح تصنيف التهديدات الأمنية لميناء الفاو الكبير



### المبحث الثالث

#### متطلبات مواجهة التهديدات الأمنية

استناداً لأهمية الاعتبارات التي سبق مناقشتها في المبحثين الأول والثاني ومع الأخذ في الاعتبار أن الاهتمام بأمن الموانئ يندرج ضمن استراتيجيات الحفاظ على الأمن البحري بشكل عام فإن التحديات التي ستواجه الامن الوطني في الواجهة البحرية للعراق بشكل خاص، ستتعاظم في ظل الأهمية المحورية لميناء الفاو الكبير كمحور أساس للشحن البحري ليس فقط بالنسبة للعراق، بل في منطقة الخليج العربي وضمن اطار مشروع طريق الحرير والقناة الجافة، المخطط البياني الآتي يساعد في تحليل ابرز نقاط الضعف والقوة والتهديدات المتوقعة وامكانيات مواجهتها :



SWOT

وتأسيسًا على ما سبق واستنادًا إلى المخطط البياني أعلاه، فإن تأمين حركة الملاحة من وإلى ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن إن أمن ميناء الفاو الكبير وأمن السفن والمرافق المينائية وما ينبغي اتخاذه من إجراءات عملية وتعليمات أمنية لمواجهةها، يجب أن يتخذ أبعادًا شاملة، تتجاوز الإجراءات الأمنية الاعتيادية ليؤسس على تأمين المتطلبات الآتية:

1. توظيف التقنيات الحديثة للحفاظ على أمن الموانئ والتي يمكن من خلال التأكد من عدم تعرضها لأية تهديدات، ومنها أنظمة الذكاء الاصطناعي، من أجهزة متطورة للمراقبة والاستطلاع واكتشاف المواد المتفجرة والسامة والمشعة والمخدرات وغيرها لتتبع مسارات السفن باتجاه الممرات والمقتربات الملاحية العراقية، وكذلك جميع حركات الأشخاص والبضائع والسيارات داخل الموانئ العراقية ثم ربطها بشبكة معلومات محلية وإقليمية ودولية من خلال اتفاقيات ثنائية أو إقليمية أو دولية لتتبع حركة القرصنة والخارجين عن القانون والتنبؤ بوقت ومكان الهجمات الإرهابية، قبل حدوثها لحماية المجال البحري للموانئ وكذلك الحدود البحرية.
2. أن التهديد السيبراني هو أحد أخطر التحديات الأمنية والاقتصادية الوطنية التي نواجهها اليوم وفي المستقبل، حيث أن الأمن السيبراني إلى التقنيات والعمليات المصممة لحماية أجهزة الكمبيوتر

والشبياء والبياءاء من الوصول غير المصرح به ونقاء الضعف والهجمات التي يتم تقديمها عبر الإناءراء من قبل مجرمي الإناءراء. مع ظهور أاهزة الكمبيوتر وأاهزة الشببة والاتصاءاء قد فاءاء عالمًا جديدًا من نقاء الضعف التي يعاءرض لها المساءلون للاستقاءة من البياءاء أو سرقها أو اءميرها أو تغييرها. وأاءبءاء آوااءء الأاهيد السبيراني في المبال البحري أن الهاكرز، غالبًا ما يساءهفون نزام اءايء المواقع، ونظام الأءريف الأوءوماءيكي (AIS)، ونظام عرض الآراءط الملاءية الرقمية النظام الإلكاءروني لعرض الملاءاء وعرضها (ECDIS) (11). الأمر الذي ياءرب من قاءع الموانئ البحرية مراقبة اءطواراء أساليب حماية الأكاء الصناعي، والآوءمة الإلكاءرونية لاءآاء إراءاء وقاءية اساءاقية. ان أفضل وسيلة لإعاءء البآارة والعاملين في المرافق المينائية وعناصر الأمن البحري لموااهة الأاهيءاء السبيرانية هي المآاكاة البحرية، وهذا الأمر ياءرب اءايء المعاءا والأنظمة التي نساءدها. ومعرفة كيفية آأمينها من مآاءف الأاهيءاء السبيرانية. ولذلك من الضروري أن ناءرر في المناهج الأراسية لجميع أواراء المآاكاة البحرية أساسيات الأمن الإلكاءروني البحري لكي آكون الكوارر الفنية في السفن والميناء مساءعين لاءآاء الإراءاء المناسبة عند الضرورة.

3. يعاءر مباء الفاء الكبير من الموانئ الكبيرة والمعقدة وياءفر على عمليات مءوعه آوفر الكآير من الفرص للقيام بأعمال إراءبية داخله إضافة إلى كآرة الأاهاء المءوفرة هناك بسبب الطبيعة الآطرة الناءمة عن حركة سفن الشآن المءوعه، وبسبب وجود العاملين هناك، لذلك لاءب من جمع واءيب الملاءاء عن الأاهيءاء الأمنية واءابل هذه الملاءاء مع إاءاراء الموانئ في الأول الإقليمية المآارة، كذلك الإلزام بءايء البروءوكولاء التي آنظم اءصاءاء السفن والمرافق المينائية، كما ياءبغى منع الأشآاص غير المصرح لهم من دخول السفن والمرافق المينائية وما ياءبها من مناطق لا يصرح بدآولها إلا لأفراد بعينهم. والأهم من كل ذلك منع إءآال أسلحة أو أاهزة آارقة أو مءفجرااء غير مرآص بها إلى السفن والمرافق المينائية. ان وجود فريق أمني مسلح (أهاز مآافآة الإراءاب والقوة البحرية العراقية)، للاءآل السريع في الآالاء الطارئة سيكون أمر ضروري لآأمين الميناء والمبال البحري المحيط به من أي آآراق إراءبي، وهذا سياءرب آوفير وسائل آقل رفع مسءوى الإناءار اساءابة للآاهيءاء أو الآوااء الأمنية، اساءاءا" إلى آطط أمنية معءة مسبقًا" للسفن والمرافق المينائية آسءء إلى آيببماء أمنية.

4. زيادة كفاءة العناصر البشرية المسؤولة عن أمن الموانئ سواء من آلال الأاهمام بإراءاء آريباء واءارين ضمانًا لاساءباب الآطط والإراءاء الأمنية، وكذلك الإلزام بءنفيذ أواراء مءقءمة في إاءارة الأزمام البحرية والتي آنضم نماءر مآاكاة الأاهف منها الأعامل مع أزمة افتراضية لآبسير الفآوة بين الواقع والمءوقع، في آأمين بيئة أمنية مسءءامة، وياءرب ذلك: الافاءة مما آقءمه الأكاءيمياء

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- العالمية من دورات متخصصة بشأن معايير الأمن والسلامة في الموانئ البحرية واختيار ذات الخبرة الممتدة في هذا الشأن.
٥. من المهم جداً أن يحظى أمن الموانئ البحرية العراقية وفي مقدمتها ميناء الفاو الكبير بأولوية متقدمة ضمن الشراكات الاستراتيجية لدول الخليج العربي، وذلك بالتعاقد مع شركة استشارية دولية لتطوير توصيات وحلول لرفع جودة العمليات الامنية وتحسين أداء الأجهزة والمؤسسات الأمنية في الموانئ العراقية بما يجعلها بمستوى التنافس مع الموانئ الأخرى في البلدان المجاورة .
٦. أهمية دراسة الحوادث التي شهدتها بعض موانئ دول العالم (تفجير ميناء بيروت، وضرب أهدافاً نفطية سعودية باستخدام الطائرات المسييرة في بقيق وخریص) وتحديد مسبباتها وكيف تعاملت تلك الدول معها للخروج منها بدروس مستفادة.
٧. لا بد من تأمين المجالين الجوي والبحري لميناء الفاو الكبير من قبل القوات المسلحة العراقية من خلال انفتاح بحري عملياتي قريب من الميناء بما يؤمن رد فعل سريع إزاء أي تهديد إرهابي أو معادي محتمل في المسطح المائي. وكذلك فتح منظومات متطورة للدفاع الجوي عن ميناء الفاو الكبير ضد مختلف الأهداف الجوية المعادية التي يمكن أن تستهدف المرافق المينائية والسفن.

### الخاتمة:

ان الاختلال الحاصل في ميزان القوى العسكري في منطقة الخليج العربي ونمو الإمكانيات العسكرية لدول الجوار الجغرافي واتجاهات بعض دول الجوار لامتلاك الأسلحة النووية، الى جانب تصاعد تهديد الإرهاب، وتطور اتجاهات الحرب السيبرانية، فضلاً عن تزايد وجود الاساطيل البحرية الأجنبية في الخليج العربي، كل ذلك يجعل من الضروري التفكير المسبق بأساليب واستراتيجيات مواجهة التحديات والتهديدات الأمنية المتوقعة المتعلقة، بالأمن المادي للموانئ العراقية ومن ضمنها ميناء الفاو الكبير، وكذلك بالمخاطر الأمنية ضمن سلسلة التوريد البحرية، إذ إن تعدد نقاط الضعف في موانئنا، قد يؤدي إلى اختراقات أمنية محتملة في جميع جوانب حركة النقل البحري من وإلى العراق، الامر الذي يتطلب التزام أمن الموانئ العراقية بالقواعد الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (International Maritime Organisation) (IMO)، لأمن السفن والمرافق المرفئية لعام ٢٠٠٢، فضلاً عن قراءة موضوعية لتأثيرات البيئتين الإقليمية والمحلية على أمن مشروع ميناء الفاو الكبير، بما يمكن الجهات الأمنية ذات العلاقة من الوقوف وقراءة التهديدات والتحديات الأمنية المحتملة، وتأمين متطلبات مواجهتها والتصدي لها.

### الهوامش والمراجع:

- (١) قاعدة تركية جديدة في الدوحة.. قطر تواصل سياسة الاستقواء، على الرابط الالكتروني، <https://bit.ly/3Ff9dMX> .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- (٢) إعدام الزعيم الشيعي نمر النمر في السعودية يثير موجة من الغضب، على الرابط الإلكتروني، <https://bbc.in/323S6PV>.
- (٣) دينا محمد جبر، نزاعات الحدود في ظل التوازنات العالمية والإقليمية بعد عام ٢٠٠١، دراسة منشورة، كلية العلوم السياسية / جامعة بغداد ٢٠١٩، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3D6QfaH>.
- (٤) أميل أمين، الخليج العربي... ملاحه في خطر، جريدة الشرق الأوسط، العدد [١٥٥٩٣]، ٠٧ أغسطس ٢٠٢١ م.
- (٥) عبد الحميد دغبتر، تسوية المنازعات الإقليمية بالطرق السلمية، ط ١ (الجزائر، دار هومة، ٢٠٠٧)، ص ٨٨.
- (٦) ثامر بدوي، حملة الكاظمي ضد التنظيمات شبه العسكرية المدعومة من إيران، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3IENTcB>.
- (٧) أمن الموانئ، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/30hgVHJ>.
- (٨) هجمات بزوارق مفخخة على ميناء البصرة، موقع الجزيرة، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/2YBDJRr>.
- (٩) تتص المنظمة البحرية الدولية (IMO) على أن "المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (ISPS Code) هي مجموعة شاملة من التدابير لتعزيز أمن السفن ومرافق الموانئ، تم تطويرها استجابة للتهديدات المتصورة للسفن ومرافق الموانئ في أعقاب هجمات ١١ سبتمبر / أيلول في الولايات المتحدة" (المنظمة البحرية الدولية)..
- (١٠) ممارسة بحرية أمنية لردع التهديدات والقرصنة ومعالجة التلوث في ميناء ام قصر الشمالي، الوكالة الوطنية العراقية للأنباء، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3okwXsd>.
- (١١) مروة الاسدي، فيروس الفدية: ابتزاز الكتروني يرهن ١٥٠ دولة في العالم، شبكة النبا، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3ohBvj4>.
- (١٢) أحمد الرواشدة، فايروس الفدية يؤخر وصول البضائع للعقبة، شبكة النبا، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/30gdtgt>.
- (١٣) محمد منصور، الألغام البحريّة.. الأسلحة الزهيدة تطفو من جديد، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3kxAphV>.
- (١٤) عماد علّو، حروب الطائرات المسيّرة في الشرق الأوسط، جريدة الزمان بتاريخ ٢٤/٩/٢٠١٩، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3c3QYO7>.
- (١٥) B, S. & Mazzarotta, Di Cave, R., Bubbico، تحليل مخاطر أولي لناقلات الغاز الطبيعي المسال التي تقترب من محطة بحرية. مجلة منع الخسارة في الصناعات العملية، المجلد ٢٢، ٢٠٠٩، ص ٦٣٤-٦٣٨.
- (١٦) اشرف محمد كشك، نحو مفهوم استراتيجي لأمن الموانئ البحرية، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3krp2YQ>.
- (١٧) أميل موتشين، مكافحة التهديدات الأمنية البحرية على الإنترنت، على الرابط الإلكتروني، <https://bit.ly/3C9VW6h>.

## ميناء الفاو الكبير: بين التوجهات العراقية والادراك الاستراتيجي الإقليمي

أ.م.د. امجد زين العابدين طعمة

[amjadztatmsc@uomustansiriyah.edu.iq](mailto:amjadztatmsc@uomustansiriyah.edu.iq)

أ.م.د. حيدر علي حسين

[hyder\\_irq@yahoo.com](mailto:hyder_irq@yahoo.com)

مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية / قسم الدراسات السياسية

### مقدمة:

فرضت معطيات الجغرافيا محددات مكانية، وضعت العراق أمام تحديات ضيق الاطلالة البحرية وصعوبة الافادة من الموقع، في مجالات النقل البحري وبناء الموانئ. فالعراق وضمن نطاقه الحدودي، يمتلك ممراً ضيقاً على الخليج العربي لا يزيد طوله عن (٥٨) كم، وحتى هذا الممر، لم يكن بمعزل عن تأثيرات البيئة الجغرافية، كعوامل التمدد وصعوبة الإبحار وضحالة المياه، وضيق المجال الملائم للملاحة البحرية.

تلك المعطيات وغيرها، أسهمت، وبشكل فاعل، في تراجع قدرة العراق على توسيع نطاق اطلالته البحرية، وزادت من صعوبة تبني استراتيجيات بناء المرفأ والأرصفة البحرية، وهذا ما كان له دور في تكون الادراك الاستراتيجي العراقي بضرورة تغيير مسار الموانئ ومكانها، وتوظيف الموقع العراقي لتجاوز تداعيات الجغرافيا. وكان من مخرجات الادراك الاستراتيجي العراقي لذلك، بناء العراق لميناء البصرة على مياه شط العرب بعيداً عن الخليج، كما كانت الضرورة الاستراتيجية واضحة في تشييد ميناء أم قصر على قناة بحرية تم شقها في أحد الأذرع البحرية للخليج العربي في المياه المشتركة العراقية-الكويتية(خور الزبير)، وكذلك كان من تجليات استجابة العراق لإدراك المكان اقامة ميناء البكر النفطي وسط مياه الخليج العربي على بعد (٢٤) كم من خط الشاطئ، فضلاً عن ذلك، فإن العراق اصيب بنقطة ضعف وانكشاف جيوبولتيكي، عندما اضطر لتغيير مسار التصدير النفطي نحو تركيا والسعودية بواسطة الأنابيب، نتيجة لتداعيات حرب الثمان سنوات مع ايران وفقدانه لمنفذه البحري الوحيد.

ولم تسهم هذه الموانئ بالمجمل في انهاء مشكلة العراق فيما يتعلق بمساحة الاطلالة، وعمقها نحو الخليج، لذا فقد اتجه التفكير الاستراتيجي العراقي نحو استثمار ما للعراق من مقومات ورفدها بالتخطيط الصحيح، لتقضي الى تبني مشروع عملاق، يتمثل في تشييد ميناء الفاو الكبير، في منطقة شبه جزيرة الفاو جنوبي محافظة البصرة، عند مصب شط العرب في الخليج العربي مباشرة، والذي من المنتظر أن يصبح واحداً من أكبر عشر موانئ في العالم وأكبرها في الشرق الأوسط، وهذا الميناء من شأنه أن يحول الفاو إلى مدينة عالمية تجارية اقتصادية ضخمة، ويسهم أيضاً في خلق فرص عمل كثيرة، فضلاً عن

مردوداته الاقتصادية الهائلة للعراق، لكونه محطة اقتصادية للنقل الدولي، الى جانب المزايا الاستراتيجية الأخرى.

تهدف الدراسة الى تسليط الضوء على ميناء الفاو الكبير وأهميته بالنسبة للعراق من جهة، وللدول الإقليمية من جهة أخرى، مع تحليل المدركات الاستراتيجية المتكونة للدول الإقليمية تجاهه، وكيفية تكون هذه المدركات والعوامل المؤثرة فيها.

وتتركز إشكالية الدراسة في الإجابة عن سؤال يتعلق بطبيعة التوجهات العراقية لإنشاء وانجاز ميناء الفاو الكبير خلال المرحلة القادمة، على وفق توجهات صانع القرار العراقي، الذي يجد فيه منفعة كبيرة للبلد بصورة عامة، والكيفية التي استند اليها الادراك الاستراتيجي الإقليمي للميناء على وفق معطيات المكانة والتأثير والأهمية، فضلاً عن البعد المستقبلي لنتائج المشروع .

فيما تقترض الدراسة "بأن ميناء الفاو الكبير، ومع كل المزايا الاقتصادية والتنموية، التي يتوافر عليها، إلا إن هناك إدراك استراتيجي إقليمي لأهمية ومخاطر وتحديات انجاز المشروع العراقي، مما يجعل هذا الادراك، بمثابة معوقات فاعلة تقف في طريق إنجازه، منها ما هو اقتصادي، ومنها ما هو استراتيجي، ومنها ما يتعلق بالجغرافية والسياسة وحركة التفاعل الإقليمي والدولي وقدرة العراق على تنفيذه .

واعتمدت الدراسة على منهجية مركبة تستخلص مقتربات البحث العلمي من المناهج الأساسية لتوظف المدخل الوصفي التحليلي لعرض معطيات الموضوع أولاً، ووصفها توصيفاً منهجياً، ومن ثم الركون نحو التحليلي المنهجي القائم على هذه المعطيات .

ولغرض احاطة الدراسة، بجوانبها كافة، وبغية تحقيق التسلسل المنطقي للموضوع، فقد تم تقسيم البحث الى ثلاثة محاور مترابطة، الأول، عالج موضوع الرؤية العراقية لميناء الفاو الكبير ببعدها الاستراتيجي، في حين ناقش المحور الثاني موضوع التحديات التي تواجه مشروع الميناء واستراتيجيات الخارج التي تمثل تحدياً مضافاً، أما المحور الثالث، فقد سلط الضوء على موضوع تكون الادراك الاستراتيجي الإقليمي تجاه مشروع الميناء، والعوامل المؤثرة في تكوين هذا الادراك.

### المحور الاول: ميناء الفاو الكبير: رؤية استراتيجية عراقية:

يؤثر الجيوبولتيك بالأمن بشكل واضح وكبير<sup>(١)</sup>، فهو أي (الجيوبولتيك) يسهم بتوطيد دعائم الأمن، وفي ظل الارتباك الأمني المرتبط بالضعف الجغرافي ومدى ارتباطه بعناصر قوة الدولة، فإن العراق، يحتاج إلى أحداث اختراق مكاني لمعطيات الجغرافيا وتجاوز عقباتها، المتمثلة بما تفرضه من عزلة واطلالة بحرية ضيقة على العراق في عمقه الخليجي، وهنا فإن، الادراك الاستراتيجي العراقي والرؤية المحددة القائمة على فهم معطيات المكان والتكيف معها، تبلور بفكرة استراتيجية، قوامها التغلب على معوقاتها، بإنشاء ميناء كبير بمواصفات فنية عالية، يمكن من خلاله كسر حصار الجغرافيا وتوسيع المنفذ العراقي على البحر<sup>(٢)</sup>.



وعلى هذا الأساس ولما يمتاز به مشروع الميناء، فإنه يمكن أن يمثل خطوة مهمة في مجال النقل والتبادل التجاري، الأمر الذي ينعكس بنتائجه المهمة على النقل العراقي والعالمي، ويعطي مكاسب اقتصادية مميزة للعراق ويزيد من خياراته الجغرافية ويرفع من قيمة الجيوبولتيك العراقي، ويعزز امنه بدلاً من تحقيق الانكشاف، بحيث تصبح حماية العراق وحدوده ومياهه مسؤولية دولية لما يوفره هذا الميناء من مزايا استثنائية للحركة التجارية في العالم<sup>(٣)</sup>.

وبالتأكيد، سيكون للترابط الامني الجيوبولتيكي مخرجات ايجابية تمهد الطريق امام استثمار أفضل للبيئة الجغرافية، التي ستدر بواقعها الجديد في ضوء وجود الميناء مردودات اقتصادية، فضلاً عن ما توفره من فرص في مجال الاستثمار والعمل، التي يوفرها هذا المشروع العملاق وستعكس إيجاباً على استقرار الأمن الاقتصادي، والذي بدوره سيعطي زخماً واضحاً في مجال القوة الناعمة العراقية<sup>(٤)</sup>.

واستناداً الى هذا، فإن العراق يسعى الى توظيف الخصائص التي يمتلكها، وتجاوز تحدي الجغرافيا، وما تسببه من نقص في عناصر قوة الدولة، نتيجة الانحسار بسبب اللسان البحري الضيق والمحدود، اذ لا يملك العراق ساحلاً بحرياً، يتناسب وحجمه وموقعه وحاجاته الاقتصادية. وبما أن النفط هو السلعة الأساس، التي يعتمد عليها الاقتصاد العراقي، والنفط يعتمد بشكل كبير في تصديره على المنافذ البحرية، لذا أصبح البحث عن خيارات جديدة لتوسيع منطقة حراكه ونشاطه البحري ضرورة ملحة وحاكمة<sup>(٥)</sup>.

إن الموانئ بصورة عامة، تعد ضرورة استراتيجية حاکمة، تتعدى في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق، وهنا يتجلى الادراك الاستراتيجي لأهمية الخروج من العزلة الضيقة، التي يعاني منها العراق على البحر وتذليل عقبات ومعوقات الجغرافيا، بتفكير استراتيجي، يزيل التحديات ويتجاوز الصعوبات، عبر انشاء ميناء ضخم يلبي احتياجات البلاد المتزايدة على المستوى الاقتصادي<sup>(٦)</sup>.

هذا الاتجاه تبلور بشكل أو بآخر، لينتج فكرة الميناء العملاق في شبه جزيرة الفاو، والذي سيمثل أداة لربط خط البضائع والسلع والنقل البحري بين الشرق والغرب، وذلك من خلال تحويل العراق إلى قناة جافة يتصل طرفها العلوي بموانئ البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا، وطرفها السفلي يتصل بالخليج والمحيط الهندي، وهي آلية تسهم في خفض الأسعار إلى مناسيب كبيرة جداً، وتعجل في حركة البضائع، وتوفر أماناً كبيراً للحركة البحرية.

إن هذا المنفذ، سيقدم دعامة جيوبولتيكية، تضيف توازناً مؤثراً في صراع القوة المحتدم في منطقة الخليج، ويوسع الخيارات لأطراف عدة، مما يقلل فرص الابتزاز والضغط، ويحقق مصلحة تجعل الغرب والشرق مهتماً برعايتها وتوفير الأمن لها ولحركة السلع والبضائع والطاقة عبرها<sup>(٧)</sup>.

وعبر الادراك الاستراتيجي القائم على تحليل المعطيات بدقة، فإن الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، تبرز من خلال استثمار موقع العراق الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية محلياً وإقليمياً ودولياً،

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وذلك بتأثيره على اتجاهات النقل الدولية مستقبلاً، لكونه يمثل جسراً أرضياً، يختزل المسافة والوقت، مقارنة بقناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح<sup>(٨)</sup>.

ولابد من الإشارة إلى إن الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير وعلى وفق الإدراك الاستراتيجي العراقي، تنبع من أن الميناء بعد اكتماله، من الممكن له أن يسهم بشكل كبير في توفير بيئة استثمارية اقتصادية بتأثير مهم في عملية التنمية الاقتصادية بالعراق، كما إن المشروع بموقعه ومكانته ودوره، سيكون بمثابة الرابط الاستراتيجي الأكثر فاعلية في عملية النقل بين طرق الملاحة البحرية للنقل، إذا ما تم حساب ذلك في ميزان الزمن والمسافات والتكلفة والأمن.

كما إن الميناء سيوفر عمقا بحريا جيوسراتيجية بآخر أرضي للربط، مما يجعل من العراق ومكانته الجيوسراتيجية أهم قناة نقل جافة في المنطقة والعالم. كما إن الإدراك الاستراتيجي العراقي انطلق ايضاً، من قياس الآثار الاجتماعية المترتبة على انشاء ميناء الفاو الكبير وتفعيل القناة الجافة، التي يمكن أن تسهم في تحسين واقع الحال العراقي من خلال ممرات طرق الترانزيت، التي سوف تمر من جنوب العراق الى شماله وغربه، واهمية المناطق الصناعية والمنطقة الحرة الملحقة بالميناء، ودورها في تعزيز التنمية الاقتصادية، إلى جانب أهمية انجاز البنى التحتية للقناة الجافة جنباً إلى جنب مع مراحل انجاز ميناء الفاو الكبير<sup>(٩)</sup>.

كما إن أهمية هذا المشروع العملاق في الإدراك الاستراتيجي العراقي، تبرز من كونه منظومة متكاملة تتكون من الميناء، وشبه جزيرة الفاو، التي ستكون في حال اكتمالها بشكل نهائي، واحدة من أكبر المدن الاقتصادية العالمية، وثاني أكبر عشر موانئ بالعالم، من خلال تطوير ظهير الميناء بمشاريع صناعية كبرى وبناء قاعدة اقتصادية قريبة من الأسواق، تشمل أرصفة تجارية واسعة وساحات تفرغ ومصانع تكرير النفط والغاز الطبيعي، والبتروكيماويات، ومهابط للطائرات فضلا عن شبكة واسعة من الطرق البرية، وسكك الحديد، ومدن سكنية وفنادق ومرافق ترفيهية وغيرها، وتوفير فرص عمل والقضاء على البطالة، ليس في مدينة البصرة فحسب، بل في كل مدن جنوب ووسط العراق، ولتحقيق هذه الرؤية المشرقة وضمن نجاحها والدفع باتجاه الإسراع بتنفيذ المشروع<sup>(١٠)</sup>.

كما إن الميناء في الإدراك الاستراتيجي، يرتبط بشكل كبير بطريق الحرير الجديد<sup>(١١)</sup>، الذي يتعلق بنقل البضائع الصينية إلى العالم، ومهمة هذا الميناء، هي نقلها إلى أوروبا، إذ يتم نقل البضائع من الصين إلى ميناء جوادر في باكستان عبر السكك الحديد<sup>(١٢)</sup>، ومن هناك إلى ميناء الفاو بالبحر، وبعدها بالسكك الحديد من البصرة إلى كل من سوريا وتركيا وأوروبا<sup>(١٣)</sup>.

هذا الإدراك لأهمية ومحورية الميناء، تجعله على سلم اولويات التخطيط الاستراتيجي العراقي في المستقبل المنظور، لاستيعاب الطلب المتزايد على حركة التجارة العالمية.

### المحور الثاني: مستويات التحدي لميناء الفاو الكبير:

من خلال التحليل المنطقي لمعطيات البيئة الجيوبوليتيكية العراقية ومكانة الميناء فيها، في ضوء حقائق الجيو اقتصاد، التي باتت من أهم عناصر تشكل الإدراك الاستراتيجي الصحيح، ينبغي الإشارة إلى أن ميناء الفاو الكبير بعده منجزاً بإطاره الهيكلي التنموي، له فائدة للعراق، تتجاوز اضعاف المرات من الفائدة، التي تجنى من مشاريع استثمار خارجية أو توظيف رؤوس الاموال او الشراكات العملاقة، اذا ما وضع المشروع في سياق الدراسة الرقمية وما يتصل به من بعد الجيوبوليتيك الاقتصادي. كما ان هناك حقيقة أخرى، تتمثل في أن العراق لم يشهد حتى الان مشروعاً اقتصادياً يمثل هذه الضمانات، لذلك أن تمسك العراق به لا بد أن يدفعه الى التفكير بمشاريع عملاقة اخرى .

هذه المقاربات المبنية على رؤى واقعية، تدفعنا للقول ان الاستنتاج الوارد على وفق البيئة التحليلية لطبيعة المشروع، هو ان هذا المشروع سيخرج العراق من منظور الاقتصاد (احادي الجانب)، كما ان العراق سيحظى بأهمية جيوسياسية وجيو اقتصادية مضافة، فيما لو انضم الى مشروع الحزام والطريق، فضلاً عن ذلك، فان المشروع بالسعة العمالية العراقية التي سيستوعبها يمثل وحدة تشغيلية وطنية مهمة<sup>(١٤)</sup>.

إزاء ذلك، من الحتمي ان يواجه هذا المشروع انماطاً من التحديات المختلفة المسارات والاتجاهات، والتي يمكن ان تكون على مستويات عدة، هي:

#### • التحديات الداخلية:

وهذا النمط من التحديات، يرتبط بالأساس ببنية الاقتصاد العراقي، فالوضع الاقتصادي للعراق غير مستقر على وفق المعطيات والمؤشرات المتعلقة به، نتيجة لحقيقة واحدة، في كونه اقتصاداً ريعياً، يعتمد بشكل أساس على إيرادات النفط في بناء ميزانية الدولة، بالاتساق مع حالة تكرار انخفاض أسعار النفط العالمية، الوضع الذي ضغط على الحكومة العراقية واضطرها الى تخفيض نفقات كثيرة من المشاريع الاستثمارية ضمن سياسات التقشف وترشيد الصرفيات.

ومن جانب آخر، يعود وضع البلاد غير المستقر الى أسباب عدة، في مقدمتها التهديدات والمخاطر التي شكلتها الجماعات الإرهابية او الراديكالية المتطرفة، فضلاً عن سيطرة التنظيمات الإرهابية (القاعدة وداعش) على مناطق مختلفة من البلاد، وتداعيات ذلك على المستوى الاقتصادي، مما كلف العراق أموالاً طائلة سخرت لإدامة زخم مواجهة الإرهاب او معالجة الاثار والانعكاسات المترتبة عليه<sup>(١٥)</sup>.

الى جانب التحدي الاقتصادي الانف الذكر، يبرز كذلك التحدي السياسي المتمثل، بضعف ما يعرف بالتوافقية السياسية، التي تمنع الارادة لدى دوائر صنع القرار من التقدم وانتاج البيئة الصحيحة لإنجاز المشروع وغيره من المشاريع الاستراتيجية بشكل نهائي، فالخلافات والولاءات المتعددة، تقضي الى حالة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

من الانقسام في الرؤى والمواقف بين الاطراف المؤثرة في العملية السياسية، مما يؤثر في اتجاهات صانع القرار وبخاصة في بعده الاستراتيجي.

### • التحدي الإقليمي:

تدرك اغلب الدول الإقليمية، وبخاصة التي على صلة مباشرة بمخرجات انجاز المشروع العراقي، ان ميناء الفاو واطالته الأقرب والتميزة على الخليج العربي، سيؤدي الى زيادة الحركة الملاحية في المنطقة، وسيحرم تلك الدول من ميزات موانئها واحتكارها للسيادة البحرية والتجارية عبر منافذها البحرية، وبدلاً ان يكون ميناء الفاو مكملاً للموانئ الخليجية في المنطقة، سيكون بمثابة تحدي شاخص، بل وتهديد حقيقي لمصالح تلك الدول في المستقبل، لذا فإن سياسات واستراتيجيات التعامل الاقليمي مع المشروع وحجم التدخلات والتأثير، يعدان من أبرز التحديات التي تواجه إتمام انجاز هذا المشروع<sup>(١٦)</sup>.

### • التحدي الدولي:

إن موقع مشروع ميناء الفاو الكبير، يمثل حلقة وصل تربط العديد من الاطراف مع بعضها، وهذا الامر من الممكن ان يؤدي الى تغيير خارطة التجارة الدولية في غضون سنوات قليلة قادمة بعد انشاء الميناء، لذا نلاحظ ان الميناء العراقي تعرض بشكل او باخر الى تحديات دولية متعددة، كتوجهات السياسات والمصالح للقوى الدولية وأبرزها (الصين والولايات المتحدة الامريكية)، اذ تنظر الأخيرة الى الشرق الأوسط بأنه منطقة نفوذها على الأصعدة كافة<sup>(١٧)</sup>، إذ تمثل التحديات بأمنائها ومستوياتها كافة، نتاج حركة التفاعل الجارية في إطار البيئة الإقليمية، فضلاً عن كونها نتاج الرؤية الاستراتيجية للقوى الاقليمية والدولية الساعية للدور والمكانة والتأثير.

### المحور الثالث/ ميناء الفاو الكبير في الادراك الاستراتيجي الاقليمي

إن تبني صياغات استراتيجية جديدة ومدروسة لتطوير الموانئ العراقية وابرزها مشروع ميناء الفاو الاستراتيجي، الى جانب الخطة التنموية المتمثلة بتطوير خطوط وشبكة النقل واستثمار مصادر الطاقة، يعني بلا شك تعميق الفهم والدور الاستراتيجي الاقليمي والدولي العراقي، وهذا ينتج بالمقابل رؤية اقليمية مركبة قائمة على نمطين: الأول، ايجابي يذهب باتجاه ادراك اهمية مشروع الميناء والشراكة فيه، ونمط آخر سلبي، يذهب باتجاه تكون ادراك مبني على هواجس ومخاوف وتقديم التحديات على المصالح المشتركة، فيما يتعلق بتأثير موقع الميناء ودوره الاقتصادي وحجم تأثيره في هيكلية النقل البحري الإقليمي، وما لذلك من تداعيات على اقتصاد واستراتيجيات الدول المعنية وبالأخص دول الخليج، وهذا ما يقودنا إلى دراسة الادراك الاستراتيجي لهذه الدول ازاء ميناء الفاو الكبير والاسس والمرتكزات التي يقوم عليها.

### أولاً: الإدراك الاستراتيجي الكويتي:

تدرك الكويت، بأن بناء ميناء الفاو الكبير، سيوفر بيئة ملاحية مؤاتية للعراق، يمكن أن تربط مسارات التجارة والملاحة، التي تعتمد على المنطقة بالعراق بشكل مباشر، مما يفقدها بعض من قدراتها على المنافسة مع صعوبة التنسيق مع الاطراف الاقليمية حول مخاطر الميناء المستقبلية<sup>(١٨)</sup>.

على هذا الاساس يأتي طرح مشروع ميناء مبارك، بمثابة الاستجابة الاستراتيجية الكويتية لإدراك خطر ميناء الفاو، اذ باشرت الكويت ببناءه في عام ٢٠١٠ بقيمة 6.5 مليار دولار قبالة السواحل العراقية على جزيرة بوبيان<sup>(١٩)</sup>، واختارت الكويت موقعه الذي يقع على بعد كيلومترات قليلة من مشروع الفاو الكبير، لأنها تدرك، ان توظيف المنطقة الحرجة بينها وبين العراق في اقامة ميناء مبارك، من شأنه ان يفرض واقعاً جغرافياً سياسياً على العراق، يسهم في امكانية غلق المنفذ الوحيد للعراق، الذي لا يملك منفذاً بحرياً غيره، كما ويحرم العراق من ارتباطاته البحرية مع البلدان الأخرى<sup>(٢٠)</sup>، علماً، أن دراسة جدوى المشروع، أقرت أن ميناء مبارك سيعتمد على التجارة الكويتية العراقية، إذ سيعتمد على الحركة التجارية العراقية بشكل كبير، من باب الاعتماد على الاستهلاك الذي تتركز أعلى نسبة له في العراق بنسبة ٦٨%، ومن المتوقع أن نحو ٨٠% من السوق العراقية ستتحرك عبر ميناء مبارك الكبير في بوبيان، لأن الموانئ العراقية لا تحمل سعة كبيرة للحاويات كالتي سيعملها ميناء مبارك<sup>(٢١)</sup>.

كما ان المشروع يثبت الأضرار الجسمية، التي ستلحق بالاقتصاد العراقي بشكل مباشر، إذ ستصاب الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع، كما ستلحق امتدادات الميناء بتقليص مساحة الجرف القاري للعراق، وإنشاء السواتر الخرسانية في خور عبد الله سيلحق ضرراً جسيماً بالثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية<sup>(٢٢)</sup>. هذا فضلاً عن خطة لتحويل الكويت إلى مركز إقليمي، ومنطقة أساسية للتجارة الحرة، تربط آسيا بأوروبا من خلال بناء مدينة تبلغ قيمتها ٩٠ مليار دولار، وبناء سكة حديدية وشبكة مترو تخدم الميناء<sup>(٢٣)</sup>.

كما ان الإدراك الاستراتيجي الكويتي، يذهب نحو افاق مستقبلية تتبغى تطير امن الدولة اقتصادياً وجيوستراتيجياً، عبر احتواء تدريجي للنفوذ والقدرة التنافسية الايرانية المتزايدة تجاه الكويت، من خلال الاعتمادية المتنامية على موانئ الخليج (الإيرانية). كما ان الإدراك الاستراتيجي الكويتي لأهمية بناء ميناء مبارك في مواجهة ميناء الفاو الكبير، تتبلور من خلال امكانية توظيف الميناء في تضيق المسطح المائي في خور عبد الله، الذي يعد مياهاً مشتركة بين الكويت والعراق، مما سيؤدي بدوره إلى تقليل أهمية الموانئ العراقية، لاسيما مينائي أم قصر والزيبر، مما سيؤثر على القدرات الاقتصادية للعراق، وإن الميناء سيقصص من مساحة السواحل العراقية، ليحصرها فيما لا يتجاوز الـ ٥٠ كيلو متراً، بينما ستنتسج مساحة السواحل الكويتية لتصل إلى نحو ٥٠٠ كيلو متر، كما سيزيد الميناء الجديد من الترسبات الطينية في القنوات الملاحية، مما سيعرقل حركة الملاحة في الموانئ العراقية، ويرتب آثاراً بيئية خطيرة<sup>(٢٤)</sup>.

### ثانياً: ميناء الفاو الكبير في الإدراك الاستراتيجي لدولة الامارات العربية المتحدة:

من أولى المشكلات التي تواجه صناعة النقل البحري العربي، هي حالة أكثر الموانئ البحرية من جهة عدم مطابقتها للمواصفات المطلوبة للتعامل مع السفن الحديثة، وعدم توافر التقنيات المناسبة لتفريغ وتخزين وتحميل السفن بأسرع وقت وبكلفة أقل، وعدم ربط الكثير من الموانئ العربية بشبكات الطرق الدولية البرية أو الحديدية التي تعمل على إعادة توزيع البضائع على الدول المجاورة<sup>(٢٥)</sup>، ونتيجة لحجم المنافسة التي سيفرضها ميناء الفاو الكبير، نظراً للمميزات التي سيتوافر عليها ومدى اسهامها في تجاوز نسبة عالية من المشكلات المذكورة، في اطار حركة النقل والتجارة البحرية والممرات المائية المرتبطة بها، والتي تغطي نسبة عالية من التجارة وحركة النقل في العالم، فأن دولة الامارات بعدّها معنية بهذا الشأن، لما تمتلكه من مجموعة موانئ جبل علي في امارة دبي، والتي تعد الأكثر تطوراً ضمن اليات المنافسة، ستفقد الكثير من مزاياها الاستراتيجية، وما تقدمه هذه الموانئ من خدمات وما توفره من مردودات اقتصادية.

فالإدراك الاستراتيجي الاماراتي، يضع مشروع الفاو الكبير في العراق على سلم الاولويات الخطرة، التي تهدد مكانة موانئ جبل علي، والتي تعد من أكبر المشاريع في المنطقة العربية. والجدير بالذكر أن الميناء المتعدد وسائل النقل (البحري، البري، والجوي)، يلعب دوراً محورياً في اقتصاد إمارة دبي بشكل خاص واقتصاد الإمارات العربية المتحدة بشكل عام، ويعتبر محورياً كذلك لأكثر من ٩٠ خدمة ملاحية أسبوعية تربط أكثر من ١٤٠ ميناءً في أنحاء العالم، وعلى هذا الاساس فإنه من غير المستبعد أن تكون الاستجابة الاماراتية لإدراك التحدي، عبر ادوات متعددة من شأنها تغيير اتجاهات مهمة في سير المشروع<sup>(٢٦)</sup>.

### ثالثاً: إيران والربط السككي:

يعاني العراق من ضعف وقصور استراتيجي واضح، فيما يتعلق بخطوط النقل مع دول جواره، وبخاصة فيما يتعلق منها بالسكك الحديدية، التي توفر الزمن والتكاليف في مسألة نقل السلع والبضائع، فالعراق يفتقر حالياً الى خطوط سكك حديدية مع دول الجوار، ويعتمد في عمليات التبادل التجاري على المنافذ البرية بدرجة أساس، والبحرية بدرجة اقل<sup>(٢٧)</sup>. وبسبب الزيادة الكبيرة في عمليات توريد البضائع والسلع المستوردة من دول الجوار الاقليمي، ويهدف تقليل كُلف النقل، يسعى العراق لمد خطوط سكك حديدية مع دول الجوار، ومن تلك الخطوط المزمعة هو خط "البصرة- شلامجة" الذي يربطها بإيران بطول ٣٢ كيلومتراً<sup>(٢٨)</sup>.

وتسعى إيران من خلال هذا الربط إلى الوصول إلى ميناء اللاذقية السوري في البحر الأبيض المتوسط، فضلاً عن إيصال تجارتها للعراق وتحقيق ترابط مع موانئها الواقعة على الجانب الإيراني من الخليج<sup>(٢٩)</sup>.

ومع كل ما توفره عملية الربط السككي بين العراق وايران، من مزايا ومكاسب متمثلة بتوظيف المكان والربط بين قارتي آسيا وأفريقيا مع افتراضات الربح من عائدات مرور البضائع القادمة من الشرق إلى أوروبا وبالعكس، الا ان هناك اتجاه يحذر من مخاطر هذا الربط، نتيجة لكون هذا المشروع المزمع اقامته بين البصرة والشلامجة، سيؤدي إلى تغيير الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، كونه يقلل من الفعالية الحقيقية للميناء، فالمشروع يتضمن ربط ميناء الفاو عند اكتماله بسكة حديدية بين البصرة وتركيا مروراً إلى أوروبا، لتتوزع السلع والبضائع المنتجة من دول الشرق الآسيوي. وان الربط السككي يأخذ العديد من مزايا هذا الميناء، ويفقده سماته الاقتصادية تدريجياً<sup>(٣٠)</sup>.

#### رابعاً: قناة السويس: والادراك الاستراتيجي المصري لميناء الفاو:

يتجاوز تأثير ومزايا ميناء الفاو الكبير دوائر الجيوبولتكس القريبة لتمتد نحو مساحات جيواستراتيجية ابعء، ليصل بالتأثير والفاعلية نحو قناة السويس المصرية، فالإدراك الاستراتيجي المصري، لواقع حركة الملاحة البحرية عبر قناة السويس، يتحدد ضمن اتجاه، يفسر المخاطر التي ستترب على انشاء ميناء الفاو الكبير في اقصى جنوب العراق، لذا كان الادراك المصري فاعلاً وسريعاً، بعدما اتضحت المزايا الاستراتيجية التي ستترب على انجاز الميناء العراقي.

فمصر تعي جيداً حجم التداعيات الاقتصادية، التي ستكون، نتيجة لاستكمال عمل ميناء الفاو الكبير، كونه يعد، بعد إنجازه بشكل نهائي، من المشاريع الدولية الاستراتيجية التي ستحقق الربط بين مناطق وتجارة الشرق بأوروبا من خلال ميناء الفاو وعبر طريق سككي بين العراق وتركيا وسوريا، وصولاً إلى أوروبا، مع إمكانية مرور طريق الحرير البري من الصين عبر العراق، من خلال ربط سككي سريع، يقطع حوالي ألفين كيلومتر، بشبكة سكك قطار سريعة تؤمن وصول البضائع والسلع من موانئ بحر العرب والخليج نحو الأرض اليابسة في البصرة وصولاً لتركيا وأوروبا<sup>(٣١)</sup>.

كما تدرك مصر بشكل جلي، ان تصميم الميناء لاستيعاب ما يقارب من ١٠٠ مليون طن من الشحن سنوياً، مع انجاز ما خطط له من ربط الخليج العربي بأوروبا بواسطة شبكة حديدية، يعد تهديداً كبيراً وحقيقياً على قناة السويس ودورها في المنطقة، والمتمثل في الشحن البحري، ما بين آسيا وأوروبا وصولاً إلى القارة الأمريكية، خصوصاً في ظل ما قامت به الحكومة المصرية من تطوير لقناة السويس، بحفر رافء جديد وتطوير الأرصفة البحرية بهدف توسيع مدخولات القناة<sup>(٣٢)</sup>.

كما تنظر مصر الى ميناء الفاو الكبير، بعءه بديلاً لطريق الملاحة التجارية عبر قناة السويس، بخاصة بعد حالة الازمة والتوقف التي شهدتها حركة الملاحة في القناة اثناء الازمة التي خلفتها جنوح سفينة الحاويات العملاقة ايفر جيفن المملوكة لشركة يابانية، والتي أدت الى اغلاق اهم معبر ملاحى دولى<sup>(٣٣)</sup>. فالأزمة الالفة الذكر، تفتح الباب أم بدائل ملاحية تمر عبر طرق اخرى يأتي ميناء الفاو في



مقدمتها. فالطريق الملاحية المقترحة، تمر عبر ميناء الفاو ومنه تنتقل حركة السلع براً نحو الطرق الملاحية غرباً (٣٤) .

وتجدر الإشارة هنا الى ان الادراك الاستراتيجي المصري للميناء ومكانته المستقبلية دفعها نحو اتخاذ بعض الخطوات العلمية، التي من بينها زيادة التقارب مع العراق ووضع المصالح على قمة توجهات السياسة المصرية، فالعراق يمثل مرتكزاً استراتيجياً محورياً ومستقبلياً بالنسبة لمصر وبخاصة في مجالات التصدير والطاقة، وهذا ما اتضح من خلال الشراكة المصرية العراقية بمشروع المشرق الجديد بمعية الأردن، فمصر تسعى للدخول في شراكات اقتصادية بواجهة سياسية مع العراق لتحقيق أكبر قدر من المكاسب.

ولا بد من القول ان هذا التنافس الاستراتيجي بين الاطراف الاقليمية في إطار ما بات يعرف بصراعات الموانئ، فالسباق المحموم للسيطرة والنفوذ على منطقة شمال الخليج العربي، ذات الأهمية الاستراتيجية البالغة، سيكون محدداً لطبيعة علاقات العراق تجاه عمقه الخليجي.

وتجدر الإشارة كذلك الى ان طبيعة الادراك الاستراتيجي الاقليمي المتكون ازاء ميناء الفاو الكبير، سيكون من اهم العوامل المؤثرة في طريقة تعامل هذه الدول مع العراق ومدى تأثيرها وتدخلها فيه، فيما يخص الجوانب الاقتصادية أولاً، ومن ثم توظيف الفاعلية السياسية من جانب اخر .

#### الاستنتاجات:

من خلال ما تم عرضه من معطيات وتحليلها، يمكن الحديث عن رؤية استنتاجية تنطلق من اهمية عنصر الجغرافيا في سياسة الدولة، ولاسيما في بعدها الاقتصادي المرتبط بالتخطيط الاستراتيجي، والذي يتضح بشكل جلي في موضوع انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير ومكانته الاستراتيجية واهميته الاقتصادية، لذا، فإن الاستنتاجات في هذه الفقرة من البحث يمكن ان تتلخص في:

١- ان العراق يدرك اهمية موقعه الاستراتيجي الرابط بين الشرق والغرب، ويسير نحو تجاوز مشكلة الاطلالة البحرية الضيقة، من خلال التخطيط المستقبلي لاختصار المسافة والزمن والتكاليف في النقل البحري والبري .

٢- يمثل ميناء الفاو الكبير ثمرة التفكير الاستراتيجي العراقي، المستند على امكانية تحقيق المزج بين الموارد والامكانيات، التي يمتلكها العراق وبين ما يفرضه الموقع من مزايا.

٣- يعد ميناء الفاو الكبير ضرورة استراتيجية عراقية، سواء في المرحلة الراهنة أم على المستوى المستقبلي، وذلك يمثل التوجه الاستراتيجي العراقي لتجاوز ما تفرضه الجغرافية من تحديات العزلة وضيق الاطلالة البحرية وتبعات الانحسار الاقليمي.

٤- إن ميناء الفاو الكبير ضرورة استراتيجية ملحة وحاكمة، تتعدي في أثرها الاقتصادي والأمني حدود العراق، كونه أداة لربط خط البضائع والسلع والنقل البحري بين الشرق والغرب، وذلك من خلال تحويل

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

العراق إلى قناة جافة يتصل طرفها العلوي بموانئ البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا، وطرفها السفلي يتصل بالخليج والمحيط الهندي، وهي آلية يمكن أن تسهم بشكل مؤثر في خفض الأسعار إلى مناسيب كبيرة جداً، وتعمل في حركة البضائع، وتوفر أماناً كبيراً للحركة البحرية المعنية بنقل البضائع والسلع بمختلف أنواعها.

٥- سيكون لمشروع ميناء الفاو الكبير انعكاسات اقتصادية كبيرة سواء على العراق أم على المنطقة، وبخاصة ما يتعلق منها بالربط وحركة النقل واختصار المسافة والتكاليف وسعة استيعاب البضائع، فضلاً عن ارتباطه بخطط نقل برية، إذا ما انجز مع مقترباته البرية، وسيكون له تأثير واضح فيما يتعلق بفقدان بعض المزايا المهمة للموانئ وخطط النقل في الدول الأخرى .

٦- سيكون الميناء بمثابة دعامة جيوبوليتيكية، تضيف توازناً مؤثراً في صراع القوة المحتدم في منطقة الخليج، ويوسع الخيارات لأطراف عدة ويحقق مصلحة الربط النوعي بين الغرب والشرق.

٧- كما تبرز الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، من خلال استثمار موقع العراق الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية للعراق محلياً وإقليمياً ودولياً، وذلك بتأثيره على اتجاهات النقل الدولية مستقبلاً.

٨- يتبلور إدراك استراتيجي لدى عدد من الدول الإقليمية، بشأن وضع المشروع ونتائجه المتوقعة وانعكاس وجوده إقليمياً وعلى الصعيد كافة.

٩- ينطلق الإدراك الاستراتيجي الإقليمي للمشروع العراقي من افتراضات التحدي والتهديد، الذي يمس الامن الاقتصادي للدول المعنية، نتيجة لحجم المنافسة الكبير، التي سيفرضها الميناء ونظراً للمميزات التي سيتوافر عليها ومدى اسهامها في تجاوز نسبة عالية من مشكلات حركة النقل والتجارة البحرية والممرات المائية، فضلاً عن ما يمكن ان يقدمه من خدمات وما يحققه من نتائج، مما يعني فقدان الكثير من المزايا الاستراتيجية لموانئ الدول الاقليمية وهذا ما يعد مساساً بأمنها الاقتصادي المرتبط بالنقل البحري، وحركة التجارة البحرية العالمية.

### الخاتمة:

على الرغم من تشكل إدراك استراتيجي عراقي واضح يتعلق بضرورة تغيير مسار الموانئ الجنوبية ومكانها، وأهمية توسيع الإطلالة البحرية وتوظيف المكانة والموقع والقدرات الاقتصادية، بشكل فاعل ومؤثر في الاقتصاد العالمي، من خلال طرق النقل البحرية وأهمية انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، الذي سيشكل نقلة نوعية في الاقتصاد العراقي، وسيوفر مردودات عالية، بعدة محطة اقتصادية للنقل الدولي، الى جانب المزايا الاستراتيجية الأخرى.

الا ان انجاز مشروع الميناء بشكل نهائي، واجه انماطاً متعددة المسارات من التحديات، سواءً الداخلية او الإقليمية والدولية، والتي كان معظمها نتاجاً لحركة التفاعل الجارية في إطار البيئة الإقليمية، فضلاً عن كونها نتاجاً لتكون الرؤية الاستراتيجية للقوى الإقليمية والدولية الساعية للدور والمكانة والتأثير، وهو ما كان

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

واضحاً في الإدراك الاستراتيجي الإقليمي المبني على أنماط متعددة، منها ما هو إيجابي، يذهب باتجاه فهم أهمية مشروع الميناء وإمكانية الشراكة فيه والاستفادة من مزاياه، وآخر سلبي، يذهب باتجاه تكون فهم مبني على مجموعة من الهواجس والمخاوف المتعلقة بدرجة أساس بتأثير موقع الميناء ودوره الاقتصادي وحجم تأثيره في هيكلية النقل البحري الإقليمي، وما لذلك من تداعيات على اقتصاد واستراتيجيات الدول المعنية. واستناداً على ما سبق، فإن ميناء الفاو الكبير، وفي حال إنجازه، ومع كل المزايا الاقتصادية والتنموية، التي سيوفرها في حال إنجازه بشكل نهائي، يمكن ان يشكل نقلة نوعية واضحة في موقع العراق ضمن ميزان القوى الإقليمي، ويمكن ان يضيف له مزايا اقتصادية وجيوستراتيجية كبيرة، تزيد من قوته في معادلة الدور والمكانة، الا ان تحقيق ذلك على ارض الواقع، يصطدم بعدة معوقات ومحددات، منها ما يتعلق بوجود إدراك استراتيجي إقليمي، لمخاطر انجاز المشروع العراقي، مما يجعل هذا الإدراك، بمثابة معوقات حقيقية تقف في طريق إنجازه، تتوزع بين الجوانب الاقتصادية والاستراتيجية، فضلاً عن ما يتعلق بالجغرافية والسياسة وحركة التفاعل الاقليمي والدولي وقدرة العراق على تنفيذه.

### المصادر والهوامش:

- 1- Simon Dalby, Critical Geopolitics and Security , in The Routledge Handbook of New Security Studies ed. J. Peter Burgess (Abingdon: Routledge, 13 Jan 2010 ), accessed 26 Nov 2021 , <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9780203859483.ch6>
- 2- Mina Aldroubi, An overland route to rival Suez: the wild ambition of Iraq's Al Faw port, Mena, Aug 8, 2021, <https://www.thenationalnews.com/mena/iraq/2021/08/08/an-overland-route-to-rival-suez-the-wild-ambition-of-iraqs-al-faw-port/>
- ٣- مشروع الفاو الكبير لن يمر بسلام.. لمضايقته ميناء السويس، صحيفة المدى العراقية، العدد ٢٠٣٧، ٢٠١١/٢/٧ <https://almadapaper.net/view.php?cat=39322>
- ٤- ميناء الفاو الكبير: فرصة العراق الإستراتيجية، موقع الخنادق، ٢١ نيسان، ٢٠٢١، <https://alkhanadeq.com/post.php?id=309>
- ٥- نعمة محمد حبيب العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والإقليمي، جامعة البصرة - مركز دراسات البصرة والخليج العربي، الخليج العربي، مجلد ٤١، عدد ٣-٤، ٢٠١٣، ص ١٤٠-١٤١.
- ٦- محمد زباري، الأهمية الجيوبولوتجيتكية لميناء الفاو الكبير، جامعة البصرة - مجلة دراسات البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العدد ١٨، ٢٠١٤، ص ٧٠-٧١.
- ٧- المصدر نفسه، ص ٧٥.
- ٨- نعمة محمد حبيب العبادي، مصدر سابق، ص ١٥٠.
- ٩- ميناء الفاو سيمهد لإنشاء قناة جافة وسيحقق إيرادات كبيرة للعراق، الجزيرة نت، تقارير، ٢٠٢١/٤/١٤، <https://cutt.ly/oTNqd3w>

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

١٠- ندوة حول الاتفاقية العراقية - الصينية وميناء الفاو، مارس ٥، ٢٠٢١، مركز بغداد للتنمية الاقتصادية

والقانونية، ٢٠٢١/٣/٥، <https://cutt.ly/FTNqmlv>

كذلك ينظر: القناة الجافة على خرائط الصين.. من يعرقل المشروع في العراق، موقع عراق ULTRA،

<https://cutt.ly/wTNwyCY>، ٢٠٢١/٣/٢٩

11-

David Tweed, China's New Silk Road, Bloomberg, April 16, 2019, <https://www.bloomberg.com/quicktake/china-s-silk-road>

12-

Aasim Siddiqui, Understanding Economic Benefits of Trade-Corridor Between Gwadar-Kashgar INTERMODAL Network, Managing Director – Marine Group of Companies, 2020, [https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach\\_435.pdf](https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_435.pdf)  
وكذلك ينظر: China to add freight train service to Pakistan, The Economic Times, Jul 6, 2017,

<https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/china-to-add-freight-train-service-to-pakistan/articleshow/59471475.cms>

١٣- نبيل المرسومي، هل سيؤثر ميناء جوادر الباكستاني على ميناء الفاو الكبير، موقع عراق ٢٤،

<https://cutt.ly/WTNrGpF>، ٢٠٢٠/٩/١٩

١٤- عادل سعد، باحثان عراقيان يمرران وجبةً معرفيةً إلى طاولة الانتظار الوطني، صحيفة الزمان الدولية، ٦/

<https://cutt.ly/ITNrMU0>، ٢٠٢١ /٨

١٥- امجد زين العابدين طعمة ونوار جليل هاشم، مكافحة الظلام: رؤية في سياسات الدول الاوروبية في مكافحة الإرهاب، دار امجد للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٩، ص٥٧.

١٦- عادل سعد، مصدر سابق، كذلك ينظر: قصي منذر، الحاج حمود ل (الزمان): ميناء الفاو قبلة التجارة

العالمية وسيوفر مليون فرصة للعاطلين، الزمان الدولية، في ٥ / ١٠ / ٢٠٢١، <https://cutt.ly/oTNtTAp>

١٧- المصدر نفسه.

١٨- محمد راضي جعفر، الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصاد

الخليجي، العدد ٢٤، سنة ٢٠١٣، ص٦-٧.

١٩- لكن مشروع الميناء لم يكتمل وتم إيقافه عام ٢٠٢٠، لأسباب تتعلق بتكاليف التحريف الباهظة، فضلاً عن

أسباب أخرى تتعلق بالأزمة الاقتصادية التي تعرضت لها الكويت بسبب جائحة كوفيد ١٩، للمزيد ينظر:

Kuwait's \$6.5bln Mubarak Al Khabeer Port project put on hold, Zawaya, 12 October, 2020,

[https://www.zawya.com/mena/en/projects/story/PROJECTS\\_Kuwaits\\_65bln\\_Mubarak\\_Al\\_Khabeer\\_Port\\_project\\_put\\_on\\_hold-ZAWYA20201012053310/](https://www.zawya.com/mena/en/projects/story/PROJECTS_Kuwaits_65bln_Mubarak_Al_Khabeer_Port_project_put_on_hold-ZAWYA20201012053310/)

٢٠- ينظر: ميناء مبارك. أم الفاو الكبير ؟، تحقيق ليث محمد رضا، صحيفة المدى العراقية، الملاحق،

<https://almadasupplements.com/view.php?cat=2192> : ٢٠١١/٥/٢٣

٢١- منطقة الفاو الاقتصادية أمل العراق نحو العالمية، نون بوست، ٢٨/٧/٢٠١٦،

<https://www.noonpost.com/content/13091>



## الابعاد السياسية والاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاساته على التنافس الاقليمي والدولي

أ.م.د . علي سلمان صايل السلامي

[alialman\\_2006@yahoo.com](mailto:alialman_2006@yahoo.com)

دكتوراه فلسفة في النظم السياسية والسياسات العامة / كلية العلوم السياسية - جامعة النهرين

كلية اصول الدين الجامعة

### المقدمة :-

مع تزايد الطلب العالمي على تدفق وانتقال البضائع والأشخاص من الشرق إلى الغرب وبالعكس دفع العديد من الدول لاسيما الكبرى البحث عن طرق وممرات ومنافذ جديدة لغرض تلبية حاجاتها والمستفيدين معها من ذلك .

ارتبطت الطرق البرية والبحرية قديما" ولاحقا" الجوية إلى شبكة من العلاقات الدولية والنظم والقوانين المحلية والدولية، لغرض تأمين سلامة وسهولة انتقال الأشخاص والبضائع وبرز دور الموقع الجغرافي لمنطقة الشرق الأوسط منذ القدم، في اغلب الإحداث التي رافقت تطور حركة الإنسان لأسباب وغايات متعددة . ولهذه الحاجات جاء مشروع قناة السويس لربط الغرب بالشرق في منتصف القرن التاسع عشر .

الدول الطامحة الكبرى كان لها رغبة أخرى بتقليل المسافة والتوسع باتجاه الشرق وبالنظر إلى الخارطة يبرز موقع العراق الجغرافي كأقصر مسافة بين الشرق والغرب وهكذا كان العراق ضمن أهداف بريطانيا العظمى قبل الحرب العالمية الأولى واثنائها وبعدها، إذ أصبح ممرا" برياً" بعد إنشاء سكك القطارات على أراضيه والتي تصل حتى أوروبا لغرض نقل الأسلحة والمعدات والمؤن والجنود بين الغرب والشرق وفي مقدمتها الهند والى أوروبا وبالعكس .

لقد اصبح للجغرافية السياسية الوقع الأكبر في الحروب والصراعات والتنافسات الدولية على منطقة الخليج العربي لاسيما مع تدفق النفط وبيروزه كمصدر رئيس مهم للطاقة وكان العراق خلال أكثر من خمسة عقود خلت محورا وطرفا في هذا الصراع .

إن الاهتمامات الدولية تطورت لتتحول إلى مشاريع اقتصادية عملاقة، وهي بحاجة كبيرة لمزيد من الطرق والمنافذ البحرية والموانئ، لغرض تدفق السلع والبضائع والأشخاص بين الشرق والغرب. إذ تحولت الحرب الباردة السابقة بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي السابق، التي انتهت بنهاية وتفكك الأخير، إلى تنافس اقتصادي كبير وجديد بين الغرب والصين، أعطى للصين دور في المشهد الاقتصادي العالمي، وأخذ مديات جديدة لإعادة إحياء طريق التجارة القديم ( طريق الحرير ) ، ولكن هذه المرة جاء بنطاق أوسع وجغرافية اكبر وتحالف دولي أوسع، إذ أطلق عليه تسمية ( الحزام والطريق ) .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يستطيع العراق من خلال طرحه لمشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة العراقية، ربط الميناء بأوروبا عبر تركيا من خلال القناة الجافة، أو سوريا بمسارات أخرى إلى البحر الأبيض المتوسط، وأن يكون محورا " ايجابيا" في العلاقات الإقليمية والدولية .

**أهمية البحث :** تكمن أهمية موضوع البحث من موقع العراق سياسيا واقتصاديا وتمتعه بخاصية الربط بين الشرق والغرب، بأقصر الطرق وأقلها كلفة على الموردين والمصدرين ،وحاجته إلى منفذ مباشر على الخليج العربي لكي يؤمن استيراده من السلع والبضائع، وكذلك تصديره البضائع بما فيها النفط ومشتقاته ، والاستفادة من أجور المرور الذي تسلكه الشاحنات والبضائع (الترانزيت ) عبر القناة الجافة ، وزيادة موارده غير النفطية من خلال ذلك النشاط ، وتوفير فرص عمل للعاطلين عن العمل من أبناء العراق ، لاسيما بعد تحرر العراق من العقوبات الدولية المفروضة قبل عام ٢٠٠٣ ، وازدياد التنافس الإقليمي والدولي بموقع العراق ومكانته الجيو إستراتيجية. ويمكن أن يشكل هذين المشروعين طريق جديدة موازية لقناة السويس.

**مشكلة البحث :** تتطرق مشكلة البحث من مدى قدرة العراق على تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة بمفرده أو من خلال القطاع الخاص أو الشراكات الدولية، وتمثل هذه القضية إشكالية البحث للإجابة عن التساؤلات الآتية : -

- ١- ما إمكانيات وطبيعة الموقع الجغرافي بالنسبة للعراق ؟
- ٢- ما أهمية موقع العراق الجغرافي بالنسبة للعالم ؟
- ٣- هل يستطيع صانع القرار العراقي المضي في تنفيذ مشروع ميناء الفاو والقناة الجافة ؟
- ٤- من المسؤول عن ضياع الفرص الاقتصادية للعراق لاسيما مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة؟ .
- ٥- ما دور التنافس الإقليمي والدولي في إفشال تنفيذ مشروع العراق ؟
- ٦- من المستفيد إقليميا ودوليا من نجاح تنفيذ مشروع العراق ؟
- ٧- هل يمكن أن يفضي تنفيذ مشروع العراق إلى استقرار إقليمي ودولي ؟
- ٨- ما مستقبل العراق السياسي والاقتصادي بضوء تنفيذ مشروعيه ؟

**فرضية البحث:** تتطرق فرضية البحث من أن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة يمكن أن تقضي لتنافس إقليمي ودولي، وتعزز من فرص الاستقرار السياسي والاقتصادي بمستوياته المختلفة، محليا وإقليميا ودوليا، وأن يكون العراق محورا "مركزا" للسياسة والاقتصاد العالميين، لما يتمتع به من موقع جغرافي وموارد متعددة أخرى .



**منهجية البحث :** اعتمد البحث على عدة مناهج منها المنهج الوصفي والتحليلي منطلقاً من وصف الجغرافية السياسية ومميزاتها، وصولاً لاستخلاص النتائج ، كما تم اعتماد منهج تحليل المضمون لغرض معرفة النوايا والأهداف التي تنطلق منها الأطراف المؤثرة في المشهد العراقي، كما تم اعتماد المنهج الاستشراقي المستقبلي، بضوء معطيات التنافس الإقليمي والدولي المتسارع لتنفيذ مشاريع دولية كبرى ومن ضمنها مشروع العراق .

**هيكلية البحث :** تنقسم هيكلية البحث الى مقدمة وثلاثة مباحث مع سيناريوهات متعددة فضلاً عن خاتمة واستنتاجات، إذ جاء عنوان المبحث الأول، الأهمية الجيوسياسية لميناء الفاو الكبير أما المبحث الثاني اختص بدراسة المتغيرات الاستراتيجية المؤثرة لأهمية ميناء الفاو الكبير اهتم المبحث الثالث بتسليط الضوء على الافاق المستقبلية للتنافس الإقليمي والدولي لميناء الفاو الكبير والقناة الجافة .

### المبحث الأول: الأهمية الجيوسياسية لميناء الفاو الكبير

يتمتع العراق بأهمية سياسية واقتصادية كبيرة وهذه المزايا الاستراتيجية والسياسية والامكانيات الاقتصادية كان لها في الوقت نفسه انعكاسات سلبية على العراق، إذ جعلت من العراق ضحية للتنافس الإقليمي والدولي، وتعود هذه الأهمية لمنافسة العراق إقليمياً ودولياً ومحاولة اجهاض مشروعه في ميناء الفاو الكبير حيث يقع العراق في الجزء الجنوبي الغربي من قارة آسيا، محتلاً الجزء الشمالي الشرقي من خارطة الوطن العربي ورأس الخليج العربي الشمالي وبداية اليابسة، باتجاه أوربا مروراً بتركيا وينحصر بين خطي طول ٣٨ درجة-٤٨ درجة شرقاً ودائرتي عرض ٢٩ درجة - ٣٧ درجة شمالاً<sup>(١)</sup>. ويعد الموقع الجغرافي مورداً من موارد الثروة القومية وفي بعض الأحيان يكون رأس المال الوحيد للدولة<sup>(٢)</sup>.

العراق يمتلك سواحلًا بحرية تعد اقل مساحة بالنسبة للدول المتشاطئة الأخرى على الخليج العربي وتشكل ما نسبته ٤% من حجم سواحل الخليج العربي ويمتد البر العراقي من مياه الخليج العربي إلى الحدود التركية وبمقدار ١٢٠٠ كم وهي المسافة البرية الأقرب بين الشرق والغرب<sup>(٣)</sup>

وهي المسافة التي شجعت البريطانيين لمد سكة حديد عبرها، لنقل قواتهم وبضائعهم من مستعمراتهم في الهند إلى أوربا وبالعكس وإن الموانئ العراقية كانت تدر اموال مهمة على اقتصاد العراق قبل اكتشاف النفط ولديها سبق تاريخي مع دخول البريطانيين وقبل ذلك<sup>(٤)</sup> .

العراق يمتلك ٤ موانئ تجارية هي ( أم قصر، خور الزبير، أبو فلوس، المعقل) وميناءين نفطيين و٤ منصات لتحمل النفط<sup>(٥)</sup> . تبلغ عدد الأرصفة في الموانئ العراقية ٤٨ رصيف بطاقة تصميمية ١٧,٥ مليون طن سنوياً، النمو الاقتصادي الكبير في العراق شكل عامل ضغط على الموانئ العراقية وبرزت حاجة ملحة لتوسيع موانئه أو إنشاء موانئ جديدة متمثل في ميناء الفاو الكبير<sup>(٦)</sup>

يقع المشروع في الجانب الغربي من شبه جزيرة الفاو لكي يكون قريباً من القناة الملاحية التي تدخل إلى خور عبد الله ومنها إلى الموانئ العراقية الداخلية (ولكن عرض الشركة البريطانية أهمل لتقوز فيما بعد

شركات ايطالية )، وتم توقيع عقد التصاميم والخدمات الاستشارية بين وزارة النقل العراقية ومجموعة الشركات الايطالية في ٢٠١٠/١/١٤ وبلغت كلفة العقد ٤٦ مليون يورو وتبلغ طاقته الاستيعابية عام ٢٠٣٨ (٩٩) مليون طن سنويا ويبلغ حجم الطاقة المناولة ١١٤ مليون طن سنويا وتبلغ أعداد الأرصفة للميناء ( ٧٠ ) رصيفا منها ( ٤٨ ) رصيف .

يعتبر تنفيذ مشروع الميناء والقناة الجافة خطوة مهمة للشركات والبضائع القادمة من استراليا وشرق آسيا والمتجهة إلى أوروبا عبر تركيا وسوريا وإلى شمال أوروبا إذ انه سيقصص مدة وصول البضائع إلى ٢٥ يوما وكلفة الشحن إلى النصف (٧) . وضمن التنافس الدولي على الموانئ والممرات المائية أدركت الصين بعد انهيار الاتحاد السوفيتي السابق عام ١٩٩٢، أنها الهدف الثاني للغرب بأثر ذلك قام الرئيس الصيني بجولة في داخل آسيا الوسطى عام ١٩٩٤ لإيجاد طرق بديلة لكسر أي طوق يمكن أن يضرب حصارا" عليها مما أشعل حرب السيطرة على الموانئ وإنشاء قواعد بحرية عسكرية ، تتداخل فيها المصالح، وبضوء ذلك طرحت الصين إستراتيجية أطلق عليها ( خط واحد حزام واحد ) من قبل الرئيس الصيني (تشي جين بينغ ) عام ٢٠١٣، ليتحول الصراع من حرب عسكرية باردة بين الولايات المتحدة الأميركية والاتحاد السوفيتي ( سابقا" ) إلى حرب اقتصادية باردة بين الولايات المتحدة الأميركية والصين (٨) .

يتبين من خلال ذلك أن الصين تضع في اعلى سلم أولوياتها العراق كجغرافية وموانئ وطرق برية فضلا" عن كونه فرص اقتصادية متنوعة، لاسيما وإن الشركات النفطية الصينية تعمل داخل العراق وهناك علاقات عراقية صينية متينة ولم تتغير عبر تاريخها.

### المبحث الثاني : المتغيرات الاستراتيجية المؤثرة لأهمية ميناء الفاو الكبير

يعد انشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بالقناة الجافة والمشاريع الملحقة بمنطقة الفاو الاقتصادية ذات اهمية سياسية واقتصادية كبيرة تنعكس آثارها على تطوير عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، مما يساهم في تحقيق اهداف التنمية المستدامة في العراق على المدى المتوسط والبعيد عن طريق انشاء البنى التحتية للطرق والجسور والسكك الحديد والمطارات وتطوير الموانئ القائمة فضلا عن انشاء ميناء الفاو الكبير وذلك للارتباط بطرق التجارة العالمية ولاسيما مشروع طريق الحرير، مما يجعل العراق ممراً اقتصادياً مهماً في المنطقة مستغلين الموقع الاستراتيجي للعراق المتوسط بين القارات الثلاث، وأهم حلقة في المنطقة لربط الشرق الاسيوي بالغرب الاوربي والافريقي ولأجل التخلص من المشكلات العديدة التي تشكل عقبة تجاه الانشطة المختلفة للموانئ العراقية القائمة في ظل التطورات الحديثة التي شهدتها الموانئ، إذ لم تعد موانئ العراق تواكب تلك التطورات، ويرى الكثير من المراقبين إن تنفيذ مشروعي ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة هو حلم للعراقيين في تغيير واقعهم والانطلاق نحو التعاون الإقليمي والدولي وعلى أساس الاحترام المتبادل في الخيارات السياسية والاقتصادية والأمنية وغيرها. تتبنى دراسة الموقع الجغرافي للدولة بنوع من الديناميكية كونه متغيرا" وليس عاملا" يتصف بالثبات، فلا يمكن معرفة تأثيرات الموقع من رقعة الأرض

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

فقط ، بل من خلال علاقة الرقعة وما عليها من نظام سياسي ومدى التفاعل بينهما وبين الرقعة الجغرافية المجاورة ونظامها السياسي<sup>(٩)</sup>. وبالنظر إلى رقعة العراق الجغرافية، فإن موقعه أدى أدواراً تاريخية مهمة ارتبطت مع نشوء وأقول الحضارات والإمبراطوريات التي توالى على حكمه، ولكن دوره انحسر في العصر الحديث ولأسباب عديدة .

### أولاً - المتغيرات الداخلية :-

الحكومات المتعاقبة على العراق قبل وبعد ٢٠٠٣، لديها قصور في فهم الجغرافية التي يتمتع بها العراق، وبدت غير مبالية لدوره الجيوبولتيكي المؤثر في المشهد الإقليمي والعالمي. ويعد مشروع ميناء الفاو من المشاريع القديمة التي تقدمت لاستثمارها الكثير من الدول الكبرى، إذ تقدمت بريطانيا عام ١٩٨٥ للعراق وبمشاركة أوروبية وأميركية لغرض استثمار مثلث الفاو جاء هذا المقترح بعد أن أدركت بريطانيا أن مدة عقدها في مدينة هونك كونك قد شارف على الانتهاء وإن الصين مصممة على استعادة المدينة الغنية وكان خيار مدينة الفاو هو نتيجة للبحث والتقصي عن أفضل الخيارات المتاحة لتعويض ميناء هونك كونك وعرضت المجموعة المفاوضة على الحكومة العراقية تمويل المشروع ١٠٠% من قبلها وبفترة امتياز تصل إلى ٥٠ عام ولكن العراق في حينها رفض المشروع كونه يخوض حرباً مع إيران وعدم تكبير العراق بقيود طويلة الأمد<sup>(١٠)</sup>.

في عام ١٩٩٢، أثير موضوع إنشاء ميناء الفاو مجدداً من قبل شركة إماراتية، وبالتنسيق مع المجموعة الدولية ذاتها التي تقدمت من<sup>(١١)</sup> (ولكنه جوبه بالرفض مجدداً كون العراق كان في وضع سياسي واقتصادي سيء وتحت الحصار. وتم طرح موضوع الميناء بعد تغيير النظام عام ٢٠٠٣ ولكن عدم إدراك القائمين على إدارة السلطة لأهمية هذه المشاريع فضلاً عن ارتباك المشهد السياسي والأمني في حينها، وضع المشروع على الرفوف مجدداً)<sup>(١٢)</sup> حتى تم عرضه على شركات عالمية لغرض وضع مخططات لميناء الفاو الكبير، وبدء العمل بعد ذلك على إنشاء كاسر الأمواج ، كونه المرحلة الأولى التي تسبق تنفيذ الميناء عام ٢٠١٣، ولغرض تمويل المشروع لجأ العراق لعقد اتفاقية مع البنك الدولي لغرض تمويل المشروع بمراحله اللاحقة عام ٢٠١٤<sup>(١٣)</sup>. ولكن المشروع ضل متأخراً وغير منجز باستثناء كواسر الامواج، حتى عام ٢٠٢٠ ، إذ أعلن عن التعاقد على المرحلة الأولى. يرد في خطة التنمية الوطنية للفترة من ٢٠١٨ - ٢٠٢٢ الإشارة إلى الربط السككي مع دول الجوار لغرض تحقيق وسائل الهدف (إنشاء القناة الجافة)<sup>(١٤)</sup>.

أكد وزير النقل العراقي (ناصر حسين الشبلي) في هذا الجانب أن وزارته تعمل على تنفيذ مشروع ربط القناة الجافة مع ميناء الفاو الكبير عبر تركيا إلى أوروبا، موضحاً أن كاسر الأمواج الجنوبي والشرقي والغربي قد تم الانتهاء منها فضلاً عن انجاز قسم من الطرق داخل الميناء<sup>(١٥)</sup>.

### ثانياً - المتغيرات الخارجية

أبرز هناك آراء قانونية وفنية تبين أن مشروع ميناء الفاء الكبير والقناة الجافة ساءضيان على ميناء آور عبد الله الكوياء ( وهو المشروع الذي آنفاذ الكوياء في ممر ضيق من الملاء المساءة مع العراق ضمن آور عبد الله ، لغرض آنق العراق آوريا ) وهذا لن يرضي الكوياء، وبأآ ذلك اساءاعاء الأآير على العراق وآكاد آنق مواآه وآعاطها<sup>(١٦)</sup>. وفي دراءة لمجلس النواب العراقي، بينآ ان إنشاء ميناء مبارك في الضفة الشراية من قناة آور عبد الله هو لغرض آنق المواآى العراقية، لاسيما ميناء ام قصر والقائم منذ ٧٠ عاماء، آيآ سيفقد هذا الميناء ٦٠ % آقريباء من قيمآه الاآصاءية<sup>(١٧)</sup>.

أن ربط إيران سككها مع العراق عبر الشلامآة هو لغرض آمرير بضائعها إلى أوروبا وفي آاآ السياق آعاطيل عمل المواآى العراقية ويرى بعضهم أن ربط العراق بأول الجوار ( الكوياء وإيران ) من آلال السكك الآيآية أو طرق برية دولية هو للقضاء على ميناء الفاء .

إن صانع القرار السياسي العراقي نجده باآر ذلك غير مآرك أو مسلوب الإرادة للآخرين آجاه مآاولاء آول الجوار اساءمار أراضى ومياة العراق لمطامآهم السياسية والاآصاءية آون النظر في مصالح العراق آون هذا الشأن الأخير هو من أولويات واهتماماء الساءة العراقيين .

مآل هذه المشاريع ميناء الفاء الكبير والقناة الجافة والتي آجاء معارضة أو معرقلآة إقليمية هي بأآة لأن آكون ضمن الاهتماماء والآعم الآولي وبكافة أنواع الآعم السياسي والاآصاءى والأمنى ومن الآول العظمى وفي مقدمآها الولايات المآآة وبريطانيا وألمانيا وفرنسا واليابان واستراليا آون هذه الآول لها مصالح في هذه المشاريع، إذ إن وجود القناة الجافة العراقية يشكّل آوازناء في منآقة غير مسآورة وآؤآى المواآف السياسية آورا" يآعم آشابك المصالح في المنآقة واستقرارها<sup>(١٨)</sup> ويعآق الباحث إن نجاح هذه المشاريع مرتبط بمظلة هذه الآول فقط .

### المبآآ الآاآ : انعكاساء الآنافس الإقليمي والآولي والأفاق المساءية لإنشاء مشروع الفاء

يعمل صانع القرار في كل بلد على آاآيآ قائمة المصالح والأهفاء والآهآيآاء والآلية والآارجية لآولهم آبعا لطبيعة آراكمهم لهذه المصالح والأهفاء والآهآيآاء ومن هنا فان العراق لا يشذ عن هذه القاعدة وآضع عملية آقيم مصالآه وأهفاء سياسته الآارجية لنمط صناع القرار للقوى المؤآرة في آاآيآ مصالآة الاساسية، الآى آالبا ما آشهد نوعاء من الآآآلاف في آاآيآها، وإن إآراك صانع القرار الآوآي الآراقي لازال مشوشا وضبابيا آجاه الأهمية الجيوبولآيكية لموقع العراق، ولزال قاءآه آآى ساءة إآاءاء هذا البآآ يآخبآون بأفلاك الآول الآارجية ويآصرفون بانفعالات عاطفية غير مبررة بالأعراء السياسية والعلاقات والمصالح الدولية وهذا الآشويش والضبابية هي آآيآة لإهمال آزاناء العلم والمعرفة في المؤسساء الأكاءيمية ومراكز البآآ الآوآية<sup>(١٩)</sup>.

إن آنفيذ مشروع ميناء الفاء الكبير والقناة الجافة سيفضى الى مزيد من الآنافس الآولي لاسيما وان هذا المشروع العالمى يآآم الآول الصناعية الكبرى فضلا" عن الشركات بشكّل عام وشركات النقل

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بشكل خاص، لما له من أهمية في تقليل نفقات النقل وكلف الشحن وتوفير فرص عمل جديدة على مستوى العراق وتقلل من البطالة وتنعش الاقتصاد العراقي ويعد ميناء الفاو الكبير هو أول إطلالة مباشرة للعراق على الخليج العربي وبغاطس مريح للسفن العملاقة ودون دخول الناقلات في قنوات ملاحية كما هو الحال مع الموانئ القديمة من خلال خور عبد الله (٢٠).

إن هناك عدة مسارات يمكن استخدامها لتنفيذ مشروع القناة الجافة وإن فرصة الربط عبر إقليم كردستان وهو جزء من العراق تبدو أكثر واقعية من الربط عبر سوريا (٢١) لاسيما وإن هناك تجارب سابقة سيئة للعراق مع سوريا، إذ فرضت رسوم عالية على مرور أنابيب النفط العراقي عبر أراضيها إلى البحر الأبيض المتوسط وقطعت تدفق النفط العراقي المار عبر أراضيها إلى موانئ طرطوس على البحر الأبيض المتوسط في عام ١٩٨٠ لأسباب سياسية (٢٢).

توجه العراق نحو الدول التي لها مصالح حقيقية في مشروعه العظيم يمكن ان يزيد من فرص نجاح هذين المشروعين وتحولهما إلى بداية حقيقة في اقتصاد عراقي حر ومتنوع ومحمي دوليا وهذا التوجه ينبغي ان يكون باتجاه الغرب، كونه المستفيد والداعم الأكبر، فضلا عن دول خليجية، من بينها قطر والتي تبحث عن منافذ لفك عزلتها الخليجية وتصدير الغاز المنتج لديها وبكميات هائلة ( ويعتقد الباحث إمكانية تنفيذ خطوط أنابيب لنقل الغاز والنفط والمشتقات الأخرى) عبر مسارات القناة الجافة وباتجاه تركيا لاسيما وأنها حليفا سياسيا (٢٣).

يمكن ان تشكل علاقات العراق الايجابية مع كل من قطر وتركيا مصادر قوة ودعم لمشروع العراق ميناء الفاو والقناة الجافة، كذلك يمكن أن تكون هناك مسارات متعددة أخرى ضمن مشروع القناة الجافة، لنقل النفط والغاز العراقي إلى أوروبا عبر تركيا كذلك يمكن استخدام مسارات ضمن القناة لنصب أبراج الطاقة الكهربائية بأحمال وسعات كبيرة لغرض الربط الخليجي مع العراق أو الربط الأوربي - التركي مع الخليج ويمكن أن يكون في مثلث الفاو محطات كبرى لإنتاج الطاقة الكهربائية تستخدم لنقلها كما أوضحنا سابقا.

المشاريع المتعددة التي سنتشأ معها من خلال فرص مشاريع ميناء الفاو والقناة الجافة يمكن أن تجد النور إذا ما اعتمد القائمون على الشأن التفاوضي تقديم حوافز مهمة للدول والشركات المستثمرة ومن بينها الإعفاءات الضريبية وغيرها من التسهيلات والإجراءات التنافسية المشجعة واستقطاب الدول الكبرى لغرض الاستثمار لغرض تقديمها الغطاء المالي والسياسي والأمني للعراق . يرى الباحث ان الخارطة رقم (١) هي مخطط توضيحي افتراضي يمكن الاستدلال به لغرض تحديد المسارات المقترحة والتي تتخذ من شرق نهر دجلة طريق مرور بالمحافظات البصرة وميسان وواسط وشرق بغداد وغرب بعقوبة ثم تنفرع باتجاهين هما :

١ . نحو حدود العراق مع تركيا شمالاً.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٢ . مع حدود سوريا غربا".

خارطة رقم ( ١ ) وهي تمثل مشروع القناة الجافة المفترض اقامتها.





## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

تم انشاء الخارطة بضوء مقترحات البحث لتنفيذ مشروع القناة الجافة العراقية، ويتصرف الباحث. يرى الباحث إن مناطق غرب العراق تغطيها شبكة الطريق الدولي (ط ١) والممتد من البصرة جنوباً وحتى الحدود الأردنية والسورية غرباً وهي تمر بمحافظة ذي قار وشرق المثنى والديوانية وبابل ثم غرب بغداد وبتجاه الانبار غرباً وهي بالنتيجة تغطي مناطق غرب العراق أما القناة الجافة فمسارها يمتد ويغطي مناطق شرق العراق.

البحث عن بدائل للصين هو الحديث العالمي بعد جائحة كورونا وبروز توتر في العلاقات الأميركية على خلفية انتشار الفيروس في العالم والولايات المتحدة الأميركية بشكل واسع، فضلاً عن التنافس الاقتصادي الذي سبق ذلك وفرض الولايات المتحدة ضرائب جديدة على البضائع الأميركية خلال عام ٢٠١٩ كل هذه الأسباب وغيرها تدعو الدول الصناعية الكبرى وفي مقدمتها الولايات المتحدة واليابان وأوروبا الغربية للبحث عن أماكن جديدة لكي تكون حاضنة للصناعات التي تحتاجها هذه الدول بديلاً عن الصين والتي توقفت إنتاجها لفترة محددة بسبب الوباء مما كشف وبشكل مفاجئ انقطاع تدفق المنتجات المختلفة على دول العالم وفي مقدمتها الولايات المتحدة والدول المستثمرة الأخرى في الصين وخلق مشكلة كبيرة، ومن بين الدول التي تم ترشيحها لكي تكون مصانع بديلة فيتنام وسنغافورة والهند وكذلك مصر ودول في شمال أفريقيا<sup>(٢٤)</sup>.

يعتقد الباحث إن هذه الفرصة هي المناسبة والمؤاتية لغرض طرح مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة العراقية على الدول الباحثة عن بدائل صناعية وتجارية للصين، لاسيما وإن العراق وموقعه كما بين البحث له أولوية لدى هذه الدول وسبق وأن عرضت ذلك على العراق والحذر من الانزلاق خلف المشروع الصيني الذي لن يقدم ما يحتاجه العراق بنفس المميزات والحوافز والدعم الذي تقدمه الدول الغربية . بضوء ما ورد أعلاه يضع الباحث عدة احتمالات لتنفيذ مشروع العراق .

الاحتمال الأول: تأخر تنفيذ المشروعين

يفترض هذا الاحتمال تأخر الحكومة العراقية في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، من أهم مظاهر هذا الاحتمال هي:

- ١ - عدم وضوح الرؤية في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة .
  - ٢ - الحكومة الحالية والتي جاءت بعد استقالة حكومة عادل عبد المهدي، وبضغط شعبي لا زالت غير واضحة المعالم والتوجهات .
  - ٣ - الصراع الدولي والإقليمي في منطقة الخليج العربي لازال غير محسوم، لاسيما وإن العراق جزء من ساحة الصراع .
  - ٤ - العجز المالي الحكومي العراقي في سداد التزاماته الداخلية والخارجية .
- الاحتمال الثاني : نجاح العراق في تنفيذ المشروعين



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يفترض هذا الاحتمال قيام الدولة العراقية وبحكومة جديدة منتخبة يتغير فيها السلوك السياسي نحو عقلنه وترشيد القرار السياسي والاقتصادي الوطني والتحول نحو رؤية وطنية فضلا" عن تجاوز الأزمة المالية بعد تعافي أسعار النفط ( كونه سيبقى المصدر الرئيس في عائدات العراق المالية ) عندها سيكون هناك احتمال بتمويل مشروع العراق. وأهم مظاهر هذا الاحتمال هي :-

- ١ - بروز نخب سياسية جديدة وطنية بعد إجراء انتخابات ٢٠٢١ ترتفع فيها نسبة المشاركة الشعبية وتتضاءل نسبة التزوير والتدخل الخارجي .
- ٢ - إنتاج حكومة بمواصفات فنية ووطنية أفضل من سابقتها .
- ٣ - حصول استقرار سياسي واجتماعي داخل العراق بعد حصول الحكومة على مقبولية الشعب.
- ٤ - تدفق أموال مهمة على خزينة الدولة بعد تحسن وارداته النفطية فضلا" عن تمكن الدولة من إعادة السيطرة على الموارد المالية الأخرى .
- ٥ - مساهمة القطاع الخاص العراقي والأجنبي بشكل كبير في تنفيذ الكثير من مشاريع ميناء الفاو الفرعية والقناة الجافة .

الاحتمال الثالث : شراكة دولية كبيرة في تنفيذ المشروعين.

يفترض في هذا الاحتمال تحسن علاقات العراق الدولية مع المجتمع الدولي بشكل عام ونجاح مفاوضاته الاستراتيجية مع الولايات المتحدة الأمريكية في تحديد الأطر السياسية والاقتصادية والأمنية والثقافية وسواها من الاهتمامات المشتركة بين الطرفين ودخولهما في شراكات متعددة أبرزها الاقتصادية وتبني الولايات المتحدة وأوروبا الغربية واليابان طموحات العراق في بناء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة وتشغيلها ودعوة شركاتهم الكبرى للدخول في السوق العراقية لجعل العراق صين مصغرة وبدعم دولي سياسي وعسكري واقتصادي يتجاوز مصالح هؤلاء مع دول مثل الكويت وإيران والإمارات وغيرها من الدول، وبهذا المشهد سيكون العراق قلب العالم الاقتصادي ومن أهم مظاهر هذا الاحتمال هي :-

- ١ - بروز العراق كقوة سياسية واقتصادية وأمنية مهمة في المنطقة .
  - ٢ - انتظام العراقيين في عملية ديمقراطية تفضي لتأسيس كيان سياسي واقتصادي قوي.
  - ٣ - تنامي حاجات العالم لبدائل جغرافية تكون حلقة الوصل بين الشرق والغرب.
  - ٤ - تغيير النظم السياسية حول العالم، لاسيما المحيطة بالعراق إلى نظم اكسر ديمقراطية واكل عدائية في تعاطيها مع العراق فضلا عن نهاية النظم الراديكالية المحيطة بالعراق .
- بضوء ذلك يرى الباحث أن الاحتمال الأقرب للتحقق على المدى القريب والمتوسط والبعيد هي الآتي :-
- ١ - على المدى القريب أي خلال الخمس سنوات القادمة فان الاحتمال الأقرب للتحقق هو الاحتمال الأول بسبب استمرارية الوضع الراهن والمرتبك في ظل عجز مالي كبير .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٢ - على المدى المتوسط يرى الباحث أن الاحتمال الأقرب للتحقق خلال العشر سنوات القادمة هو الاحتمال الثاني نتيجة لحصول متغيرات في المشهد السياسي والاقتصادي العراقي وبروز حكومة أكثر مقبولية فضلا عن تجاوز الأزمة المالية والتي ستكون مقدمة لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة العراقية

٣ - على المدى البعيد فإن الاحتمال الأقرب للصحة والتحقق كما يرى الباحث وخلال العشرين سنة القادمة هو الاحتمال الثالث بعد حصول تغييرات كبرى في المشهد السياسي العراقي فضلا عن المشهد الإقليمي والدولي وبروز حاجات متنامية لدور ومكان العراق الجيوبولتيكي في العالم إذ سيكون للدول الصناعية الكبرى وشركاتها العابرة للقارات الدور الأكبر في التعاطي مع العراق القوي المزدهر والمؤثر في المشهد الاقتصادي والسياسي العالمي وتنفيذ مشروعيه الكبيرين ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة العراقية وتوسيعهما فضلا عن مشاريع كبرى أخرى غير مسبقة تتسجم مع تقنيات العصر الحديث القادم.

## الخاتمة والاستنتاجات .

إنشاء ميناء الفاو بهذه الصيغة سيوفر مردوداً اقتصادياً وسياسياً كبيراً للعراق. يحتل العراق موقعاً جغرافياً أدى ويؤدي أدواراً مختلفة عبر التاريخ وحتى نشوء الدولة العراقية الحديثة أصبحت الموانئ العراقية على الخليج العربي مصادراً مهمة في اقتصاده وعلاقاته المختلفة مع العالم. تنامي حاجات المجتمع الدولي إلى طرق وممرات بحرية جديدة تستوعب حجم التجارة والنقل بين الشرق والغرب فضلاً عن إدراك العراقيين لأهمية موقعهم الجيوبولتيكي دفع الجميع للتفكير في ربط الشرق بالغرب عبر بوابة العراق البحرية والبرية من خلال مشاريع عملاقة ترتبط من الموانئ العراقية وعبر اليابسة الى الحدود الشمالية مع تركيا بوابة أوربا من الشرق من خلال تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير على الخليج العربي ومشروع القناة الجافة، والارتباط بالحدود التركية شمالاً ومن ثم إلى أوربا تعثر تنفيذ هذين المشروعين جاء لأسباب متعددة أبرزها السياسية التي مارسها دول الجوار وبمساعدة ساسة عراقيين لتأخير تنفيذ هذين المشروعين غير مدركين الأهمية التي يحققها تنفيذ هذين المشروعين فضلاً عن العجز المالي الذي تعانيه الدولة العراقية، كذلك استثناء الفساد المالي والإداري وتمكنه من تعطيل الأعمال .

يطمح المجتمع الدولي متمثلاً بالمصالح التجارية والاقتصادية الكبرى لإيجاد بدائل عن الطرق والممرات الحالية التي تربط الشرق بالغرب وهو يتقدم عبر عقود من الزمن بعروض، لغرض الاستفادة من موقع العراق وجعله بوابة الشرق نحو الغرب وبالعكس الفرص لازالت متاحة أمام العراقيين وشركائهم الغربيين لالتقاطها .

توصل الباحث بضوء ذلك إلى النتائج والتوصيات الآتية :-

- ١ - إن إعداد خطط التنمية المستقبلية ينبغي أن تخضع لدراسات وتقييم معمق من المؤسسات الأكاديمية المعنية ومراكز البحوث أو المؤتمرات العلمية المخصصة لهذه الأغراض .
- ٢ - أن الأهمية الجيوبولتيكية لموقع العراق يجب أن تكون حاضرة لدى جميع المتصددين للقرار العراقي فضلاً عن الأكاديميين والاقتصاديين وغيرهم من المهتمين .
- ٣ - إن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة لهما الأهمية الأولى على مشاريع الدولة الكبرى .
- ٤ - إن الانفتاح السياسي والاقتصادي على الغرب وفي مقدمتهم الولايات المتحدة الأمريكية ضروري جداً للعراق وسط إقليم غير مبال بمصالح وشواغل العراق ولا ضير من دخول العراق في حلف الناتو كعضو أساس ومراقب في الاتحاد الأوروبي وعضو مستقبلي في مجموعة G20 وكل هذه الارتباطات سوف توفر له مزايا سياسية واقتصادية وأمنية .
- ٥ - دعوة الدول الكبرى ذات الأهمية الاقتصادية مثل الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا وألمانيا واليابان الدخول إلى السوق العراقية ونقل فروع من شركاتهم الكبرى للعمل داخل العراق وتقديم حوافز وتسهيلات وإعفاءات كمركية كبيرة لهم في حال انتقال جزء من أعمال شركاتهم إلى العراق .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٦ - بعد تنفيذ ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة العراقية ستبادر دول الإقليم وفي مقدمتها دول الخليج العربي دعوة العراق للانضمام الى مجلسها ( مجلس التعاون الخليجي ) فضلا عن إن الطريق ستكون سالكة لانضمام العراق للعديد من المحافل السياسية والاقتصادية الدولية المهمة وسيكون له دور مؤثر ومحوري فيها.

### هوامش ومصادر البحث

- ١ . محمد زباري مؤسس، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة ٩، العدد ١٨، البصرة ٢٠١٧، ص ٥٨.
- ٢ . المصدر نفسه ، ص ٦١.
- ٣ . المصدر نفسه ، ص ٦١.
- ٤ . وائل عبد اللطيف ، لقاء تلفزيوني على قناة التغيير ، ١٧ / ٣ / ٢٠١٩ ، [www. Altaghierchannel. Com](http://www.Altaghierchannel.com).
- ٥ . جمهورية العراق - وزارة التخطيط ، خطة التنمية ٢٠١٨ - ٢٠٢٢ ، حزيران ٢٠١٨ ، ص ١٦٠ . [www.mop.gov.iq](http://www.mop.gov.iq).
- ٦ . محمد زباري ، م . س ، ذ ، ص ٦٥ .
- ٧ . شبكة موازين نيوز ، ١٥ / ١ / ٢٠٢٠ ، [www. Mawazin. net](http://www.Mawazin.net).
- ٨ . زهير جمعة المالكي ، حرب الموانئ العالمية وإثرها على الموانئ العراقية ، ٢٢ / ١ / ٢٠١٨ ، [www. Bayanmcentr.org](http://www.Bayanmcentr.org).
- ٩ - محمد زباري مؤسس ، م ، س ، ذ ، ص ٧١.
- ١٠ - المصدر نفسه ، ص ٧١.
- ١١ - ميناء الفاو الكبير . [www. Marefa. com](http://www.Marefa.com).
- ١٢ . وكالة إنباء السومرية ٢ / ٣ / ٢٠١٤ ، [www. Alsumaria. Net](http://www. Alsumaria. Net).
- ١٣ - جمهورية العراق - وزارة التخطيط ، خطة التنمية ، م . س . ذ ، ص ١٦٨.
- ١٤ - وزير النقل يؤكد على تنفيذ مشروع ربط القناة الجافة عبر تركيا إلى أوروبا ، ٢٣ / ٥ / ٢٠٢٠ ، [www. Almasalah,com](http://www.Almasalah.com)
- ١٥ - وائل عبد اللطيف ، قناة التغيير ، ٧ / ٣ / ٢٠١٩ ،
- ١٦ - اصيل السلطان ، مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك ، مجلس النواب العراقي ، دائرة البحوث ، قسم البحوث . بلا [www. parliament.iq](http://www.parliament.iq).
- ١٧ - ماجد زيدان ، القناة الجافة في خطر ، موقع كتابات ، ٨ / ١١ / ٢٠١٦ .
- ١٨ . حبيب صالح مهدي العبيدي ، رسالة إلى الدكتور حيدر العبادي ، موقع كتابات ، ٢٣ / ١٢ / ٢٠١٥ .

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ١٩- تقرير القناة العراقية حول انجاز كاسر الأمواج في ميناء الفاو الكبير، ٩ / ٢ / ٢٠٢٠ وكذلك عامر عبد الجبار ، القناة الجافة والمعوقات .
- ٢٠- فاضل أجنبي ، النفط بين السياسة والأوهام ، ط ١ ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، الأردن - عمان ، ٢٠١٣ ، ص ١٩٨ .
- ٢١ - حبيب صالح مهدي ، مستقبل الغاز في ظل تعاون دولي بناء ، بحث غير منشور ، حزيران ٢٠٢٠ .
- ٢٢- حبيب صالح مهدي ، وباء كورونا ٢٠١٩ بين السياسة والاقتصاد ، ندوة كلية تقنية الهندسية الكهربائية (وباء كورونا ) ، ٢٠٢٠/٢/١٧ .
- ٢٣ - قناة الحرة ،ضمن برنامج الحرة تتحرى ، الاقتصاد العالمي ..نسخ بديلة للتتين ، ٢٨/٧/٢٠٢٠ .

دراسة استشرافية لدراسة الاثار الجيو- الاقتصادية لميناء الفاو الكبير على التجارة الخارجية للعراق في ضوء استراتيجيات طريق الحرير

أ.م.مناف مرزة نعمة

[munaf.neama@qu.edu.iq](mailto:munaf.neama@qu.edu.iq)

جامعة القادسية / كلية الادارة والاقتصاد

**الملخص :**

تتبع الأهمية الجيو اقتصادية لميناء الفاو الكبير كونه أحد أهم الطرق المستقبلية في التجارة العالمية وذلك بتأثيره على اتجاهات النقل الدولية، ويمكن من خلاله ربط الشرق بأوروبا عبر طريق سكي بين العراق وتركيا وسوريا، وصولاً إلى أوروبا، فضلاً عن إن طريق الحرير البري من الصين عبر العراق من خلال الربط السكي السريع الذي يقطع حوالي ٢٠٠٠ كيلو متر بشبكة سكك قطار سريعة تؤمن وصول البضائع والسلع من موانئ بحر العرب والخليج نحو الأرض اليابسة في البصرة وصولاً لتركيا وأوروبا، نظراً لذلك اصبح من الامكان استثمار الموقع الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية للعراق محليا وإقليميا ودولياً، إذ من المنتظر أن يصبح من أكبر الموانئ في العالم وأكبر ميناء في الشرق الأوسط، وسيحول الفاو إلى مدينة عالمية تجارية اقتصادية ضخمة، ويسهم في خلق فرص عمل كثيرة، ومن المتوقع أن يبلغ عدد العاملين في بناء الميناء نحو ٣٠٠ ألف عامل .

إن عملية انجاز الميناء تتطلب جهوداً وطنية مخصصة في الاسراع في تحقيقه نظراً للأثر الايجابي على حجم التجارة الخارجية للعراق، ومن الممكن اعتباره احد اهم استراتيجيات التنويع الاقتصادي للدولة التي تعتمد على سلعة النفط، التي تمثل (٩٩%) من اجمالي الإيرادات في الاقتصاد العراقي، بشكل كبير في تصديره على المنافذ البحرية، لذا أصبح البحث عن خيارات جديدة لتوسيع منطقة حراكه ونشاطه البحري ضرورة ملحة ومما يعزز امكانية العراق وتحقيق أهدافه، هي وقوعه على خارطة طريق الحرير الصيني والذي يعد واحدا من أكبر طرق التجارة العالمية، فضلاً عن ذلك، إن الصين تعد ثاني اكبر الدول المستهلكة للطاقة بعد الولايات المتحدة الامريكية مما يعطي دافعا اساسيا لنجاح مشروع ميناء الفاو الكبير وامكانية اعادة اعمار البنى التحتية للعراق عن طريق الصين اذ تؤدي الصين دورا مهما اليوم في اعادة اعمار البنى التحتية ولاسيما في الدول التي تقع على طريق الحرير .

**Abstract:**

The geo-economic importance of the great port of Faw stems from its being one of the most important routes in the future for global trade, and that is due to its impact on future international transport trends, through which the East can be linked to Europe through it and through a railway road between Iraq, Turkey and Syria, all the way to Europe and the passage of the Silk Road. From China through Iraq with a fast rail link that cuts about 2000 km with a fast train rail network that secures the arrival of goods and commodities from the ports of the Arabian Sea and the Gulf towards the dry land in Basra, reaching Turkey and Europe. As it is expected to become one of the largest ports in the world and the largest port in the Middle East, it will turn FAO into a huge economic and commercial global city, and contribute to creating many job opportunities, as the number of workers in the construction of the port is expected to reach about 300,000 workers.

Despite this importance, the large FAO project still suffers from some obstacles that negatively affect its completion, which requires sincere national efforts to expedite its realization due to the positive impact on the volume of Iraq's foreign trade. Oil, which represents (99%) of the total revenues in the Iraqi economy, is largely exported to the sea ports, so the search for new options to expand the area of its movement and maritime activity has become an urgent necessity, which enhances Iraq's ability to achieve its goals and its placement on the map of the Chinese Silk Road, which is one of the largest global trade routes. In addition, China is the second largest energy consuming country after the United States of America, which gives a fundamental impetus to the success of the Great Port of Faw project and the possibility of rebuilding the infrastructure of Iraq through China, as China plays an important role today in the reconstruction of infrastructure, especially in Countries that lie on the Silk Road.



## المقدمة :

عرف النظام الدولي آغيرآ كبيآة مباشرة بعد سآوط آدار برلين ونهاية الحرب الباردة، آرتبآ عليها إعادة توزيع عناصر القوة بين أطراف النظام الدولي ليشكل ذلك عاملا أساسيا في إعادة تشكيل بنية النظام الدولي، وإمام هذا التطور في الفكر العالمي ظهرت مصطلحات آديدة منها الجيو-اآآصاآي الذي ظهر عام ١٩٩٠ ويعني ارتكاز النظام العالمي الآآي على السلاح الاآآصاآي، عوض السلاح العسكري، كأداة فعالة آسآدمها الدول والشركات الكبرى لفرض قوتها ومكانتها في العالم . ومع هذا التطور في العلاقات على الساحة الدولية يمكن للعراق أن يكون أآآ الاطراف المهمة في رسم هذه العلاقات عن طريق بناء مشاريع يمكن ان يكون لها اثرا هاما في الاآآصاآ العالمي وآنآكس بشكل ايجابي على آجم آآارته الآآآية ومنها مشروع الفاو الكبير الذي يمكن ان يكون ممرا هاما للآآارة الآآآية بين الشرق والغرب في ضوء آآركات الصين في انشاء طريق الحزام .

**مشكلة البحث :** أصبحت الشؤون الاآآصاآية والآآآرية آآآل مكانة الصدارة في سياسة الدول الآآآية وأصبآآ المواجهات اليوم عبارة عن مواجهات آآآصاآية أكثر مما هي سياسة، الامر الذي يعزز من ظهور مصطلحات آديدة في علم الاآآصاآ ومنها مصطلح الجيو-اآآصاآية والذي لآى صآى واسعا في الاواسط العالمية، ونظرا للموقع المميز للعراق وإمكانية انآآاح موائئه أمام حركة الملاآية العالمية انآآقت فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير والذي يعد من اهم المشاريع في العراق والمنطقة اذا ما ربط هذا المشروع مع مشروع الحزام والطريق الصيني.

**فرضية البحث:** ينآلق البحث من فرضية مفاآها ان للميناء الفاو الكبير اثرا ايجابيا على الآآارة الآآآية في العراق بالآصوص مع محاولة الصين انشاء طريق الحزام الصيني.

**اآآاف البحث :** يسعى البحث للوصول الى عدة اآآاف اهمها.

- ١- معرفة ظهور مصطلح الجيو -اآآصاآية وآطور الآآارة الآآآية وإهم سياساتها .
- ٢- الوقوف على مبادرة الحزام والطريق الصيني وإهمية موقع العراق في هذا المشروع .
- ٣- اعطاء نظرة اسآراآية مسآبلية لمشروع الفاو الكبير وإهميته في الآآارة الآآآية .

**هيكلية البحث :** قسم البحث الى ثلاث مباحآ آناول الاآل منها الاسس والمآركآآات الفكرية للجيو-الاآآصاآية والآآارة الآآآية أما المباحآ الآاني كان آول اسآراآيات طريق آآرير الصينية وموقع العراق منها أما المباحآ الآالث هو أثر ميناء الفاو الكبير على الآآارة الآآآية للعراق في ضوء اسآراآيات طريق آآرير .

## المبحث الاول: الأسس والمرتكزات الفكرية للجيو-الاقتصادية والتجارة الخارجية.

**اولا: تطور مفهوم الجيو- اقتصادية:** تعد الجغرافيا الاقتصادية والجغرافية السياسية من العلوم المهمة لتحليل المجتمع المعاصر وتطوير اتجاهاته، فالجغرافيا السياسية هي واحدة من أهم مجالات علم السياسة التي تدرس تحديد السياسة حسب الجغرافيا، وإبراز أهمية العلاقات السياسية والاقتصادية والتجارية والدبلوماسية والعسكرية وتوازن القوى الاستراتيجية والثقافية والعالمية والجيو سياسية (Advances in Social Science, 2019, p.515)

ومع ظهور مفهوم الجيو-اقتصادية، تجسدت الواقعية في العديد من أعمال الاقتصاد الجغرافي، مع الأخذ في نظر الاعتبار أن الدول ستدخل في علاقات توازنية مع بعضها البعض من أجل تحقيق مكاسب من الاقتصاد العالمي هذا الأمر دفع الى ظهور العديد من المفاهيم للجيو-اقتصادية، بعد قيام مجموعة من العلماء بالنظر إلى علم الاقتصاد الجغرافي باعتباره امتداداً للجغرافيا السياسية، منذ أن تم تقديمه بواسطة (Luttwak) (1990) ، ليصبح بعدها مصطلح الجيو-اقتصادية أكثر أهمية من العقود الماضية باعتباره يهدف إلى توضيح استخدام مصادر القوة الاقتصادية، ووضعت على وفق ذلك نظريات مفادها أن الجغرافيا السياسية يتم استبدالها بنوع جديد من الصراع بين الدول معززا بوسائل اقتصادية، وتتم صياغة هذه الوسائل على أنها في حقل الجغرافية الاقتصادية .

ويعالج بارو (٢٠١٣) العلاقة بين الجغرافيا السياسية والجغرافية الاقتصادية بطريقتين مختلفتين الجانب الأول يتمثل في العواقب الجيوسياسية للظواهر الاقتصادية والاتجاه الثاني العواقب الاقتصادية في الجغرافيا السياسية، يتضح من ذلك أن هناك علاقة متبادلة وداعمة بين السياسات الاقتصادية وكيفية استخدام مجموعة الأدوات والسياسات الاستراتيجية للدولة كونها جزءاً لا يتجزأ من الجغرافيا السياسية وقام كل من Scholvin and Wigell (2019) Kim أيضاً بتعريف الجيو-اقتصادية على أنه امتداد للجغرافيا السياسية كونه منطق التنافس بين الدول وكيفية التفوق على تلك الدول والذي يمثل الغاية النهائية، مما يؤكد أن المنافسة على القوة، تدفع سلوك الدولة بالقيام في العديد من السياسات الاقتصادية (Baru, Sanjaya 2013, p.38)

ومن ثم، فإن الجغرافيا الاقتصادية والجغرافيا السياسية مترابطتان بطبيعتهما، لأن علاقتهما تعكس وتتجم عن التصورات والممارسات والسياسة التي تدور حول أداء الدولة في الساحتين الإقليمية والعالمية بعبارة أكثر تحديداً، ويمكن فهمه على أنه امتداد لمجال الجغرافيا السياسية المطبق على العلاقات الاقتصادية الدولية، وبهذا المعنى، فإن الجغرافيا الاقتصادية هي تطور للجغرافيا السياسية، ومن ثم، فإن منطق الجغرافيا السياسية لا يزال موجوداً في أدبيات علم الاقتصاد الجغرافي، وبينما سيؤكد بعض المؤلفين وجود علاقة أوثق بين كلا المجالين، سيقترح آخرون رابطاً أكثر بعداً بين علم الاقتصاد الجغرافي

والجغرافيا السياسية، بناءً على الوسائل والأهداف المنشودة. ( Ricardo Vega Perez, ) ,2021,p158

من الجدير بالذكر أن هناك خمسة متغيرات كامنة في نظام التنمية الجيو-اقتصادية متمثلة في العلاقات الجغرافية الاقتصادية، والموقع الجغرافي، والعوامل الاقتصادية، والجغرافيا السياسية، والثقافة الجغرافية. ويتضح من الشكل (١) الارتباطات بين المتغيرات الخمسة لتحديد إطار التحليل العام لهذه المتغيرات وكيفية التأثير على علاقات الجيو اقتصادية .

الشكل (١) العوامل المؤثرة في الجيو-اقتصادية



Source : Shufang Wang et al. The Key Driving Forces for Geo-Economic Relationships between China and ASEAN Countries, Sustainability Journal , 2017,p2363.

**ثانياً المرتكزات الفكرية والنظرية لتطور التجارة الخارجية:** تعد التجارة الدولية من إحدى أهم الأنشطة الاقتصادية، التي تشمل حركة وتبادل السلع والخدمات وعوامل الإنتاج، إذ أصبحت التجارة الدولية في العصور الحديثة تمثل ضرورة ملحة لاستمرار وبقاء ونمو الدول المتقدمة، كما أنها تتيح الفرصة للدول النامية لتحسين رفاهية مواطنيها ومن ثم فإن سياسة التوجيهات التي قدمت للدول النامية في العصور الحديثة قد أكدت على عملية انفتاح أكبر للسوق واندماج أفضل في الاقتصاد العالمي وهذه التوجيهات تقوم على افتراضين أساسيين هما: أولاً- إن الاقتصاديات الموجهة نحو الخارج تعتبر أكثر كفاءة وقدرة وأقل عرضة لإهدار الموارد، الأمر الذي يمكنها من النمو بشكل أسرع، ثانياً، أن نمو الدخل بشكل أسرع مع ازدياد أهمية دور التجارة الخارجية في الاقتصاد العالمي كان لا بد من وضع سياسات تجارية تضمن تنظيم العلاقات التجارية الضخمة لملايين السلع التي تنتقل بين مئات الدول مترامية الاطراف في العالم على وفق ذلك تعاضم دور السياسات التجارية (Trade Policies) في معظم دول العالم المتقدمة أو النامية،

بعد أن أصبحت أداة أساسية لتحقيق الأهداف التنموية وتوزيع الإنتاج الصناعي والزراعي وأيضاً تطور قطاع الخدمات وخلق قيم مضافة ورفع عوائد الحكومة، لذا فإن معظم الدول تجد تدخلها بالسياسات التجارية مبرراً كونه واجباً وطنياً وقومياً بحجة حماية صناعاتها من خطر سياسات الإغراق (Dumping) التي تمارسها بعض الدول لذلك تلجأ إلى فرض قيود تجارية متنوعة من الخارج، ومن خلال إصدار العديد من التشريعات والقوانين التي تتعلق بتحديد الاستيرادات لتحقيق أهداف الدولة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية على وفق ذلك اختلف مفهوم تحديد السياسات التجارية الدولية بين عدد من آراء المختصين، اذ عرفها بعضهم على انها مجموعة من الوسائل والطرق التي تقوم بها الدول لتعبر عن تجارتها الدولية بقصد تحقيق أهداف محددة، أو هي موقف الدول إزاء العلاقات الاقتصادية التي تنشأ من الأشخاص بصفتهم الفردية أو المؤسسات المقيمون على أرضها بالتعاون مع أشخاص أو مؤسسات المقيمين في الخارج. ( شريف على الصوص، ٢٠١١، ص ١٢٩ )

وكذلك يمكن تعريف السياسة التجارية بأنها أحد فروع السياسة الاقتصادية العامة المنوط بها تنظيم شؤون التجارة الخارجية من خلال أدوات معينة لتحقيق أهداف محددة. ( السيد متولي عبد القادر، ٢٠١٠، ص ٦٩ )

كما عرفها بعضهم على انها تعرض النشاط التجاري الخارجي إلى تشريعات رسمية من جانب أجهزة الدولة التي تعمل على تقييده بدرجة أو بأخرى أو تحريره من العقوبات المختلفة التي تواجهه على المستوى الدولي أو على المستوى الإقليمي في مختلف دول العالم المتقدمة والنامية على حد سواء، وما يلحق هذه التشريعات واللوائح من إجراءات تنظيمية تستنبط من جهة السلطات المسؤولة في الدولة لتنفيذها في الواقع العملي.

وتعرف عند اقتصاديين آخرين من حيث مسؤولياتها بأنها تقوم بفحص الأسباب التي أدت إلى فرض القيود التجارية وما يتمخض عنها من نتائج وتركز أيضاً على الحماية التجارية وسياسات التكامل الاقتصادي، وأيضاً تمثل وجهة نظر الاقتصاد الجزئي (Microeconomic) في إطار الاقتصاد الكلي (Macroeconomic) . ( د. عبد الفتاح ابو شرار، ٢٠٠٧، ص ٢٤ )

وعلى وفق السياسة التجارية اختلفت المذاهب التجارية في حرية او تقييد الحرية التجارية وهي تنقسم كالآتي:

١- حرية التجارة : لقد نادى أصحاب المذهب الحر (المذهب التقليدي الكلاسيكي) بتطبيق سياسة الحرية التجارية وإلغاء كافة القيود والحواجز والرسوم التي تفرضها على التجار، وذلك من أجل فسح المجال للمنافسة الحرة، وعليه تعرف سياسة حرية التجارة بأنها السياسة التي تتبعها الدول والحكومات عندما لا تتدخل في التجارة بين الدول من خلال التعريفات الكمركية والحصص والوسائل الأخرى، ومن هنا نستنتج أن سياسة حرية التجارة تدعو إلى ضرورة إزالة كل العقبات أو القيود المفروضة على تدفق السلع عبر

الحدود سواء كانت صادرات أم واردات وتتمثل هذه السياسات في إزالة كافة القيود والعقبات المفروضة على حركة السلع والخدمات من دولة إلى أخرى ولكن هذا لا يعني أن سياسة الحرية التجارية أنه بمجرد فتح باب التجارة بين الدول المختلفة فإن كل السلع والخدمات التي تنتج في دولة ما سوف تتدفق خارجها إلى الدول الأخرى .

٢- الحماية التجارية: ويقصد بالحماية هنا حماية الإنتاج الوطني من منافسة السلع الأجنبية للسلع المماثلة لها في السوق المحلي، كما أنها تعني حماية المنافع والمصلحة العامة، أما عدم حرية التجارة فتعني أما منع دخول السلع والخدمات الأجنبية أو إقامة حواجز وعراقيل أمامها ويرجع تاريخ مذهب الحماية التجارية إلى عصر اقدم من تاريخ مبدأ الحرية التجارية، ويبرر أنصار الحماية تدخل الدولة باعتباره من مقتضيات المصلحة الاقتصادية للدولة، ويربط هؤلاء الحماية التجارية بمصطلح الاكتفاء الذاتي الذي نادى به أنصار مذهب التدخل التجاري أمثال (فردريك ليست ، والفريد مارشال ، وتوسج)، وعلى وفق هذا المبدأ فهم يميلون إلى مذهب الحماية ويطالبون بعدم إطلاق حرية التجارة ولو بصفة مؤقتة وإخضاعها لبعض القيود فالحماية تتمثل في مجموعة الإجراءات التي تفضل النشاطات التجارية الوطنية على حساب المنافسة الأجنبية. ( شوم بوشامة ، ٢٠٠٠ ، ص ٥٦٢ ).

### المبحث الثاني : استراتيجيات طريق الحرير الصينية وموقع العراق منها

شهدت السنوات الأخيرة زيادة ملحوظة في أنشطة الصين في مجال الدبلوماسية العامة وكانت الجهود التي تُبنى عليه تلك التحالفات تنصب حول العلاقات والتبادلات التجارية والاقتصادية، إذ تعد الدبلوماسية جزءاً من التفاعل الثقافي للصين مع الدول الأخرى منذ أقدم العصور فعلى سبيل المثال أرسلت أميرة أسرة تانغ الصينية (من ٦١٨ – ٩٠٧) الكثير من المبعوثين من أجل إقامة تحالفات مع الأعداء الذين يهددون الصين انذاك (Hessarbani Anja Lejli , 2011.p.284) .

ومع تزايد دور الصين في الاقتصاد العالمي اتجهت لتفعيل دورها على مستوى الأسواق والاستثمارات والحصول على مصادر الطاقة النفطية، إذ نفذت العديد من الأنشطة، ولاسيما في مجال النقل والمواصلات للحصول على الدعم والجاذبية من العالم الخارجي، فمن الصعب وصول اية دولة إلى مصاف القوى العالمية من دون أن تصبح قوة مهيمنة في محيطها الاقليمي، ولعل أفضل اسلوب لصعود الصين يكون من منظور شرق آسيا\* المنطقة التي تشكل الركيزة الاساسية للصين فإذا ما اردنا ان نفهم بروز الصين يجب علينا ان نبدأ من هذه المنطقة، إذ عمدت الصين خلال العقود الماضية على ترصين وتدعيم وضعها الإقليمي من خلال جملة من المبادرات والاستجابات وعملية التحول في الاستراتيجية الصينية من الانعزالية إلى المشاركة بالتنظيمات المتعددة الأطراف. ( محمد كاظم المعيني ، ٢٠١٨ ، ص ٦٤ )

\* منطقة جنوب شرق آسيا: ممثلة بمنظمة الآسيان التي تأسست ١٩٦٧ وضمت عشر دول من جنوب شرق آسيا

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

استنادا لما سبق ونظرا لتعاظم الصين اطلق الرئيس الصيني شي جين بينج عام ٢٠١٣ مبادرة الحزام وتعد مشروعاً استراتيجياً شاملاً طويل الأجل، يهدف إلى ربط الصين بجنوب شرق آسيا ووسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا وإفريقيا من خلال طريقين رئيسيين، هما حزام طريق الحرير الاقتصادي البري وطريق الحرير البحري وذلك لبناء منظومة من الاستقرار النقدي ومنظومة الاستثمار والتمويل وتقديم مؤسسات مالية كبديل لنظام "بريتون وودز". (عدنان خلف حميد وهند زياد نافع، ٢٠٢٠، ص ١٧٠)

وبهدف تعزيز الجهود في اطار مبادرة الحزام اقترحت الصين في القمة الثانية والعشرين للتعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (APEC) في بكين عام ٢٠١٤ خارطة طريق للاستثمارات الصينية في اعمار البنى التحتية في الدول الواقعة على طول خط الحرير ساعدها في ذلك استمرار فائض رأس المال الصيني (الناتج عن الفائض في كل من الحسابات الجارية وحسابات رأس المال الامر الذي يشابه خطة مارشال بعد الحرب العالمية الثانية وتعهدت الصين بمبلغ ٤٠ مليار دولار أمريكي لمساعدة البلدان في منطقة طريق الحرير المقترحة لتطوير البنية التحتية في إطار مخطط حزام واحد في ضوء ذلك شرعت الصين في إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية للمساعدة في تمويل مشاريع البناء الرأسمالية في المنطقة من خلال توفير ٥٠ مليار دولار أمريكي وفي عام ٢٠١٥ سجلت ٥٧ دولة كأعضاء مؤسسين للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، كما أكدت الصين من جانبها أن تشغيل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية سوف يلتزم بإطار العمل متعدد الأطراف وتعهدت كذلك بأن يعمل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية بشكل وثيق بالتعاون مع المؤسسات المالية العالمية الأخرى، ان إطلاق هذه المؤسسة المالية الجديدة من المتوقع لها أن تملأ فجوات تمويل البنية التحتية في الدول النامية، يبدو واضحاً أن الصين قد سجلت انقلاباً دبلوماسياً كبيراً من حلقة البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية الى جانب جميع المبادرات الدبلوماسية الاقتصادية الصينية ، والتي ستساهم على المدى الطويل في نمو الناتج المحلي الاجمالي الى جانب تعزيز الصين من مركزها في التجارة الدولية

( John Wong ,2015 ,p7 )

وتقوم استراتيجية الحزام والطريق على اساس فرض الاستحواذ على مجموعة من المرفأئ وقواعد وتحالفات في محيط الصين، من خلال بناء تحالفات تبدأ من محيطها الجغرافي وتمتد تدريجيا للوصول الى مناطق انتاج الطاقة في الشرق الاوسط والخليج العربي، ومناطق الاستهلاك الدولية المهمة في الشرق الاوسط واوريا وإفريقيا، وهذا سيعطيها المرونة وبقاعية للدفاع عن مصالحها وطرقها الحيوية وتحقيق العديد من اهدافها الاستراتيجية والمتمثلة فيما يأتي(مثنى مشعان المزروعى ٢٠٢٠، ص ٧٠٨)

- ١- زيادة حجم التجارة مع دول اورويا ودول الشرق الاوسط لاسيما الدول العربية الغنية.
- ٢- توسيع الأسواق وانشاء أسواق جديدة غرباً بعد السوق الأميركية الضخمة شرقاً.
- ٣- الوصول الى مصادر الطاقة والحصول عليها من بعض الدول وفي مقدمتها دول الخليج العربي.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٤- إعادة إحياء طريق الحرير بكل امتداداته البرية والبحرية تطويرها من خلال فتح ممرات جديدة. من خلال الاهداف السابقة يتضح ان الصين تتجه بقوة من خلال تطبيقها استراتيجية الحزام والطريق لتصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم، كون هذا المشروع الضخم هو بناء وصلة نقل من آسيا إلى أوروبا بطول 91 آلاف كيلومتر من الطرق، وخطوط سكك حديد لنقل البضائع وطريق بحري ينطلق في عدة ممرات وصولاً إلى أوروبا، وأصبحت مبادرة إعادة طريق الحرير المحرك الرئيس للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجياً، ويبدو أنها ستكون أحد أهم المحددات لتوجهات الصين ازاء العالم، ومنها المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط فعلى سبيل المثال وفي هذا الاطار استثمرت الشركات الصينية ما يزيد عن 3 مليار دولار في الدقم ومن المتوقع أن يزيد هذا الرقم ليصل إلى 99 مليار دولار. وفي هذا الاطار وقعت الصين اتفاقيات مع 126 دولة و 29 منظمة، حول التعاون في إطار الحزام والطريق وتتكون هذه المبادرة من ست ممرات اقتصادية هي:
- ١- الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغوليا وروسيا يشمل هذا الممر مسارين رئيسيين أحدهما من منطقة بكين وتيانجين وهبي في الصين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من منطقة داليان الصينية إلى تشيتا الروسية.
  - ٢- الجسر البري اليورو-آسيوي الجديد: يمتد الجسر المقترح من مدينتي يانيونغانغ، وريتشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا، وذلك لربط المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي ويمر خط السكك الحديدية، وطوله ١٠,٨٠٠ كيلو متر، في كازاخستان، وروسيا، وبياروس، وبولندا، وألمانيا.
  - ٣- الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا: يغطي هذا الممر الاقتصادي طريق الحرير القديم، اذ يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية ويمر في خمس دول بوسط آسيا وهي كازاخستان، وكيرجيزستان، وطاجيكستان، وأوزبكستان، وتركمانستان، و١٧ دولة ومنطقة في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها المملكة العربية السعودية وتركيا وإيران .
  - ٤- الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية: يهدف هذا الممر إلى محاولة الامتداد من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب ويربط هذا الجسر البري بين الصين وبين شبه الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام، ولاوس، وكامبوديا، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق آسيا.
  - ٥- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان: ويبلغ طوله ٣,٠٠٠ كيلو متر، ويربط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب وهذا الممر عبارة عن شبكة تجارية من الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب.
  - ٦- الممر الاقتصادي الذي يربط بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ووقعت بلدان جنوب شرقي آسيا عدة اتفاقات ومشاريع بنى أساسية في إطار المبادرة، منها مشاريع لإنشاء السكك الحديدية الثقيلة والطرق والموانئ في إندونيسيا وكمبوديا وماليزيا ، اذ تخطت قيمة المشاريع في بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا ٧٣٩ مليار دولار من عام ٢٠١٣ إلى عام ٢٠١٨ وتستفيد بلدان جنوب آسيا بشكل أساسي من الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، اذ بلغت قيمة الاستثمارات في إنشاء طرق سريعة ومناطق صناعية ومشاريع للطاقة حوالي (٦٢) مليار دولار منذ عام ٢٠١٣. ( Economic and Social Commission for Western Asia ESCWA 2019, p. 12 )

ومن خلال توقعات البنك الدولي أنه في حال الانتهاء من جميع مشاريع مبادرة الحزام والطريق المقترحة ، يزداد نمو التجارة على طول الممرات الاقتصادية الستة المحددة لمبادرة الحزام والطريق و "الطرق" البحرية بنسبة تتراوح بين ٢,٧% و ٩,٧% ، وزيادة الدخل بنسبة تصل إلى ٣,٤% ، ومساعدة ٧,٦ مليون شخص من انتشالهم من الفقر المدقع فضلا عن ذلك أكدت الصين أن المساعدات الخارجية جزء مهم للتعاون المالي ضمن مبادرة الحزام والطريق ، خاصة وأن التعاون المالي لمبادرة الحزام والطريق كان موجهاً إلى حد كبير نحو البلدان النامية. (LeahLynch,2020,p7)

وما يساعدها في تحقيق هذه الاهداف وقوع العديد من الدول ذات الكثافة السكانية العالية على طريق الحرير اذ يتضح من خلال الجدول (١) الكثافة السكانية العالية مما يعزز الجانب التجاري لوجود (١٢) دولة على الحزام وهي تمثل (٧٠%) من اجمالي سكان العالم، الأمر الذي يغير مجرى ومضمون التجارة العالمية، وسيكون جسراً جديداً للانفتاح الصيني على النواحي كافة كما يزيد حركة رؤوس الاموال من خلال بنك الاستثمار للبنية التحتية والمؤسسات المالية متعددة الأطراف والتي تقدم الدعم المالي للمساهمة في تعزيز وتنفيذ مشاريع البنى التحتية بالمنطقة الآسيوية. (قاسم محمد عبيد وريا عبد الحسين مانع، ص ١٠)

كذلك ارتفاع الناتج المحلي في بعض الدول وارتباطها في علاقات ثنائية كبيرة وكما هو موضح في الجدول ( ١ ) مؤشرات الدول الواقعة على طريق الحرير والتجارة الثنائية مع الصين

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الجدول ( ١ ) مؤشرات الدول الواقعة على طريق الحرير والتجارة الثنائية مع الصين

النطاق	الدولة	تعداد السكان ٢٠١٤	الناتج المحلي الاجمالي للعام ٢٠١٤ مليون دولار أمريكي	التجارة الثنائية مع الصين للعام ٢٠١٤ مليون دولار أمريكي
شرق اسيا	الصين	1 364 270 000	10 354 832	
منغوليا وروسيا	منغوليا	2 909 871	12 016	5326
	روسيا	143 819 569	1 860 598	67 981
جنوب آسيا	أفغانستان	31 627 506	20 038	376
	بنغلادش	159 077 513	172 887	14 710
	بوتان	765 008	1959	10
	الهند	1 295 291 543	2 048 517	71 657
	المالديف	401 000	3062	173
	النيبال	28 174 724	19 770	853
	باكستان	185 044 286	243 632	18 959
	سريلانكا	20 771 000	78 824	4567
	بروناي	417 394	17 105	1509
	لاوس	6 689 300	11 997	2586
جنوب شرق آسيا	فيلبين	99 138 690	284 777	45 716
	تيمور ليشتي	1 212 107	1417	107
	كمبوديا	15 328 136	16 778	4436
	ماليزيا	29 901 997	338 104	97 421
	سنغافورة	5 469 724	307 860	80 738
	فيتنام	90 728 900	186 205	90 338
	إندونيسيا	254 454 778	888 538	54 193
	ميانمار	53 437 159	64 330	14 681
	تايلاند	67 725 979	404 824	75 525

Source: World Bank database, accessed on 27 January 2016, compiled by the Fung Business Intelligence Centre. The countries are grouped based on World Bank's classification by region.

ونظرا لامتلاك العراق المورد الذي تبحث عنها الصين المتمثلة في النفط الخام فمن الممكن اقامة علاقات اقتصادية قائمة على اساس المكاسب بين الدولتين عن طريق ابرام الاتفاقيات التجارية والمالية، وبالخصوص اذا ما عرفنا ان العراق يمثل حلقة وصل مهمة في واحدة من اكبر مشاريع الصين

الاستراتيجية في تنفيذ طريق الحرير الجديد الذي تم الإشارة الية سابقا لربط تجارة الصين في أوروبا وأفريقيا، ونظرا للموقع الجغرافي للعراق الذي يتوسط ثلاث قارات (أوروبا، اسيا، أفريقيا) فأن مسار طريق الحرير يمر من خلاله عن طريق ميناء الفاو الكبير ونقل تجارة دول اسيا وأهمها الصين وتجارة دول أفريقيا الى كل أوروبا عن طريق تركيا وسوريا عبر القناة الجافة (الطريق البري وسكك الحديد) ويعد الطريق الأقرب والأسرع وسيوفر للشركات الشاحنة والناقلة المزيد من الإيرادات نتيجة انخفاض التكاليف النقل بما يسهم من تغيير خارطة النقل العالمية.

مما تقدم يمكن ادراج المبادرات التي تم ذكرها ضمن نطاق تعزيز العلاقات الاقتصادية بين الدولتين سعت الصين الى تطوير علاقتها بالعراق بعد عام (٢٠٠٣) واتخذت خطوات جدية في هذا المجال ابتدأتها بأعاده افتتاح سفارتها في بغداد عام (٢٠٠٤) ، ودعم النظام السياسي الجديد ، وتقديم مساعدات مادية وفنية له ودعوة المسؤولين العراقيين لزيارة الصين ، كما اسفرت هذه الجهود الدبلوماسية الى توقيع خمس اتفاقيات تضمنت كل مما ياتي: (ابتسام محمد العامري، ٢٠١٧ ، ص.٢٧٩ )

١- الاتفاق على إعادة النظر في العقود التي تم توقيعها بين الصين والعراق قبل دخول القوات الامريكية عام (٢٠٠٣) والخاصة بالاستثمار في مجال النفط بما يتفق مع قانون الاستثمار النفطي الجديد والأسعار الجارية للنفط الخام فتم إحياء اتفاقية نفطية بقيمة ١,٢ مليار دولار كانت قد وقعت بين الصين والعراق عام ١٩٩٧

٢- الغاء الصين لديونها الحكومية والبالغة (٨,٥) مليار دولار المستحقة على العراق بنسبة ١٠٠ % وتخفيض ديون الشركات الصينية الخاصة بنسبة ٨٠ % على مدى ١٧ عاما ابتداءا من عام (٢٠١٠).

٣- تعزيز التعاون الدبلوماسي بين وزارة الخارجية للدولتين.

٤- تعزيز التعاون في المجالين الاقتصادي والفني.

٥- توفير برامج تدريبية للكوادر الوظيفية العراقية.

### المبحث الثالث

#### اثر ميناء الفاو الكبير على التجارة الخارجية للعراق في ضوء استراتيجيات طريق الحرير

تعد التجارة الخارجية إحدى أهم حلقات ربط الدول مع العالم الخارجي تتحول عبرها الدول من كيانات معزولة إلى نسيج متكامل يرتبط بعلاقات تأثير متبادل كل حسب وزنه وتنوع شركائه التجاريين، فيما يتعلق إلى تجارة العراق، فإن من أهم الشركاء التجاريين خلال عام (٢٠١٩) و عام (٢٠٢٠) احتلت الصين الصدارة في جانبي الاستيرادات والصادرات وكما مبين في الجدول (٢)

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جدول (٢) تطور حجم التجارة الخارجية مع أهم الشركاء التجاريين لعامي (٢٠١٩-٢٠٢٠)

مليار دينار

2020				2019			
النسبة %	قيمة الاستيرادات Imports value		البلد	النسبة %	قيمة الاستيرادات Imports value		البلد
	القيمة مليون دينار	القيمة مليون دولار			القيمة مليون دينار	القيمة مليون دولار	
15.8	2,614,534.4	2,187.9	الصين	27.1	5,823,364.6	4,912.4	الصين
14.3	2,356,520.7	1,975.1	كوريا الجنوبية	14.3	3,075,853.4	2,593.7	ايران
11.1	1,839,387.5	1,542.5	اوكرانيا	10.2	2,199,936.2	1,850.3	كوريا الجنوبية
9.2	1,526,217.1	1,278.3	ايران	7.8	1,674,746.1	1,408.2	الولايات المتحدة الأمريكية
7.1	1,169,068.2	979.3	الولايات المتحدة الأمريكية	3.4	722,764.0	607.4	اليابان
5.5	913,231.0	767.4	الارجنتين	3.2	689,990.7	580.2	المملكة العربية السعودية
4.6	760,643.7	636.5	الهند	2.8	608,598.1	512.6	الهند
3.1	519,178.7	433.7	تركيا	2.6	565,385.6	477.9	المملكة الاردنية الهاشمية
2.9	476,493.6	399.3	الاتحاد الاوربي	2.3	492,436.5	413.9	ايطاليا
2.6	427,334.7	358.3	المانيا	2.1	443,996.8	373.7	الامارات العربية المتحدة
23.8	3,929,690.3	3,278.0	دول اخرى	24.2	5,226,903.7	4,398.3	دول اخرى
100.0	16,532,299.9	13,836.3	المجموع العام	100.0	21,523,975.7	18,128.6	المجموع العام

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يعد العراق احد المحطات الرئيسية في مشروع الطريق الدولي البحري والبري لطريق الحرير الصيني الذي يربط قارة آسيا بقرتي أوروبا وأفريقيا، وقد حظى المشروع الصيني بدعم دولي من عدة دول مثل روسيا وتركيا وباكستان وكازاخستان وإيران والعراق وغيرها. وان ١٢٦ دولة و ٢٩ منظمة دولية قد وقعت اتفاقات تعاون مع الصين في اطار مشروع طريق الحرير، لذا فإن انشاء مشروع ميناء الفاو الكبير سيخدم المشروع الصيني الكبير ويخدم الاقتصاد العراقي ايضا، فبعد اكمال مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة في الأراضي العراقية سيخلق تطورا هائلا في الاقتصاد العراقي ويوفر آلاف فرص العمل للعاطلين، اذ سيساعد على انشاء خطوط للسكك الحديد في العراق وان الفوائد التي ستقدمها طرق السكك الحديد وبالأخص الحزام الاقتصادي الصيني سيضمن الدولة ككل، اذ سيدعم المشروع الصادرات والاستثمارات الى جانب عمليات التوظيف وزيادة دخل الشركات واصحاب العقارات والعمال على حد سواء كما سيقدم الحزام الاقتصادي الصيني منافع كبيرة للمجتمع عبر توفير وسيلة نقل اقل كلفة واكثر سرعة وكفاءة مقارنة بنظيراتها من وسائل النقل التقليدية فضلا عن تحريك الاقتصاد العراقي، كما سيساعد المشروع الصيني الكبير في تطوير البنى التحتية في العراق .

ويوضح الجدول ( ٣ ) العوائد المتوقعة في حال انشاء ميناء الفاو الكبير التي تقدر بحوالي (٧٦٤) و(٨٦٢) مليون دولار للأعوام (٢٠٢٤) و(٢٠٢٧) على التوالي لتزداد بعد ذلك لتصل ما يقارب (١,٧٧٨) مليار دولار عام (٢٠٣٨) وفقا لجداول العوائد والاجور المعتمدة في الموائى العراقية.

### الجدول(٣) العوائد المتوقعة لأرصفة (الحاويات الحمولات) الجافة لميناء الفاو الكبير

اجمالي الإيرادات مليون دولار	حمولات الحاويات			الحمولات الجافة			السنة
	الإيرادات الكلية مليون دولار	رسوم الحاويات (مليون/طن)	اعداد الحمولات الجافة مليون طن	الإيرادات الكلية مليون دولار	رسوم الحاويات مليون دولار	اعداد الحاويات (مليون حاوية)	
764	260	13	20	504	18	28	2024
862	286	13	22	576	18	32	2027
778.1	572	13	44	1206	18	67	2038

المصدر : حسين حيدر محمد ، طريق الحرير الجديد واثارة الاقتصادية على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، العدد (٢٨) ، ٢٠٢٠، ص٣٢

الى جانب ما تقدم ان الموقع الاستراتيجي للعراق يمثل ملتقى خطوط المواصلات العالمية، وكذلك جارا لثلاثة اطراف في المبادرة الصينية وهي إيران وتركيا والمملكة العربية السعودية كلها مزايا توفر للعراق فرصا للانضمام للمبادرة وذلك عبر القيام بمشاريع ربط بنيتها التحتية مع الموجودة من طرق النقل في تلك الدول، فمن الممكن ان يستثمر العراق قوة الجذب لديه عبر موقعه المهم، وذلك عبر استثمار

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الشركات الصينية في المجال الصناعي وتطوير التعاون بين العراق والصين على الاستيراد والتصدير، بل يجب تطوير البنى التحتية الأساسية وستعكس الآثار الإيجابية لمبادرة الحزام والطريق على العراق وأهميته في المنطقة التي ستعيد دوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية كما كان دوره في طريق الحرير القديم فالعراق يمثل الجسر الجغرافي الذي يربط آسيا بأوروبا، وهذا يعني أن العراق يمثل القلب الثاني للمشروع الصيني البري والبحري فيمثل العراق منطقة ترانزيت وعبور البضائع نحو أوروبا وبالعكس، وسيعزز من العلاقات التي تربط العراق مع الدول التي تقع على طريق المبادرة الصينية وبالخصوص في المجال التجاري والاقتصادي.

ومن أجل تعزيز فرص العراق في محاولة الانضمام لمبادرة الطريق والحزام، لا بد من استثمار موقعه الاستراتيجي في عقدة خطوط النقل العالمية، فضلا عن كونه أحد الموردين للنفط إلى الصين، وعلى الرغم من عدم انضمام العراق بشكل رسمي للمبادرة، فوفق التوجهات الصينية بهذا الخصوص غير مستثنى من خطط مرور البضائع، وعليه ومن أجل تحقيق أكبر الفوائد التي من الممكن أن تترتب على انضمام العراق لمبادرة الطريق والحزام، يجب دعم الجهود إتمام المشروع الاستراتيجي الذي يمثله ميناء الفاو الكبير، وسيكون من دون شك فائدة اقتصادية كبرى للعراق بعد نضوب النفط، فربط الميناء بطريق الحرير سيوفر أقصر الطرق لنقل البضائع واستمرار التجارة وإقلها كلفة، إذ ستنتقل البضائع من الصين ومنها إلى ميناء جوادر في باكستان ومنها إلى ميناء الفاو الكبير ليكون الوسيط لنقلها إلى ميناء طرطوس في سوريا ومنها إلى أوروبا. (محمد كريم الخاقاني، ٢٠١٩، ص ٧)

وبالخصوص إذا ما عرفنا أن العراق يمتلك أربعة موانئ تجارية رئيسية والمتمثلة بميناء أم قصر وميناء المعقل وميناء خور الزبير و أبو فلوس ويؤدي ميناء أم قصر دوراً كبيراً في استقبال السفن ويحتل الأهمية التجارية الأولى نظراً للمميزات التي يتميز بها وفي مقدمتها مسارات الملاحة البحرية وتوفر الأرصفة المناسبة لاستقبال السفن ويأتي خور الزبير بالمرتبة الثانية وميناء أبو فلوس يقع ضمن المرتبة الثالثة وجاء ميناء المعقل بالمرتبة الرابعة وذلك لقلة طاقاته الاستيعابية. وتناول البحث أيضاً ميناء الفاو الكبير وهو من المشاريع الاستراتيجية العملاقة في العراق وقد تم إعداد الخطط والدراسات والبحوث الخاصة به، ويعد مشروع ميناء الفاو الكبير جزءاً من مشروع القناة الجافة الذي يربط الخليج العربي عبر موانئ البصرة بالبحر المتوسط عبر سوريا ويربط الخليج العربي أيضاً بشمال أوروبا عبر تركيا وهذا الميناء سيكون له أثر كبير على الاقتصاد العراقي. (خلود موسى عمران و مريم خير الله خلف، ٢٠١٢، ص ٢٣٨)

لقد أسهمت موانئ العراق في تنشيط حجم النشاط التجاري في الصادرات والواردات للقطر مساهمة كبيرة ومؤثرة عبر اعتماد العراق في تعامله التجاري مع دول العالم المختلفة على النقل البحري بدرجة كبيرة ولاسيما موانئه وأرصفتها المقامة على مداخل شط العرب وممراته المائية، إذ يعد مشروع ميناء الفاو الكبير

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

من المشاريع الاستراتيجية العملاقة في العراق وتم إعداد الخطط والدراسات والبحوث الخاصة به. يمتد المشروع على مسافة أكثر من (٢٢) كيلومتراً في رأس البيشة من منطقة الفاو آخر يابسة في الأراضي العراقية ويطل على أعماق تزيد على (٢٨) متراً وهي أعماق توفر غاطس مريح لأكبر البواخر وناقلات النفط العملاقة ، ويتكون من (٥٠) رصيفاً وستلحق به مناطق للتفريغ والشحن ومخازن ومنشآت إدارية ومجمعات سكنية وتتراوح أطوال أرصفة ميناء الفاو بين ١٠-٤٠ كيلومتر، ويرتبط بخطوط للسكك الحديدية وبشبكة طرق برية سريعة مناطق مختارة للتجارة الحرة وإنشاء مطار دولي مستقبلاً ويمنح المشروع العراق إطلالة جديدة على مياه الخليج ومنه إلى الموانئ العالمية في أعالي البحار، ويسهم عند انجازه في إخراج الموانئ العراقية من خانق عنق الزجاجاة المتمثل في القنوات الملاحية الدولية الرابطة بين الخليج وميناء أم قصر وخور الزبير، والتخلص من عقدة ضحالة الغاطس المائي الذي يعيق دخول البواخر الكبيرة التي يزيد غاطسها على (١١) متر وهو أفضل غاطس متاح حالياً فضلاً عن الانتهاء من مشاكل خط التالوك والمعاهدات المتعلقة به، والاستفادة من نهايات اليابسة (العراقية في منطقة الفاو) ويتوقع للمشروع إن يحقق إيرادات عالية للاقتصاد العراقي.

تم تحديد ثلاثة حقب زمنية : ٢٠١٨ ، ٢٠٢٨ و ٢٠٣٨ وتم اخذ توقعات حركة الملاحة واعتمادا على دراسة النقل المتعدد الاغراض في جنوب العراق (المطورة من قبل (Ciiti) فقد تم تقسيم إجمام حركة الملاحة إلى ثلاثة أنواع متناولة(الحاويات، الحمولات الجافة(الفل) وحمولات الحبوب وإبعاد الباخرة) ويقصد بالحمولات الجافة غير المعبأة بأكياس مثل الحنطة ويشمل النوع الآخر من الحمولات الجافة هو الاسمنت.

### الاستنتاجات والتوصيات :

- ١- مع ظهور مفهوم الجيو-الاقتصادية ، تجسدت الواقعية في العديد من أعمال الاقتصاد الجغرافي، والأخذ في نظر الاعتبار أن الدول ستدخل في علاقات توازنية مع بعضها البعض من أجل تحقيق مكاسب من الاقتصاد العالمي هذا الأمر دفع إلى ظهور العديد من المفاهيم الجيو-اقتصادية، بعد قيام مجموعة من العلماء بالنظر إلى علم الاقتصاد الجغرافي باعتباره امتداداً للجغرافيا السياسية .
- ٢- وتقوم استراتيجية الحزام والطريق على أساس فرض الاستحواذ على مجموعة من المرفأئ وقواعد وتحالفات في محيط الصين، من خلال بناء تحالفات تبدأ من محيطها الجغرافي وتمتد تدريجيا للوصول الى مناطق انتاج الطاقة في الشرق الاوسط والخليج العربي، ومناطق الاستهلاك الدولية المهمة في الشرق الاوسط وواربا وافريقيا، وهذا سيعطيها المرونة وبفاعلية للدفاع عن مصالحها وطرقها الحيوية .
- ٣- من الممكن ان يستثمر العراق قوة الجذب لديه عبر موقعه المهم، وذلك عبر استثمار الشركات الصينية في المجال الصناعي وتطويره وال يقتصر التعاون بين العراق والصين على الاستيراد والتصدير .



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٤-امتلاك العراق أربعة موانئ تجارية رئيسة والمتمثلة بميناء أم قصر وميناء المعقل وميناء خور الزبير وابو فلوس يعطي دوراً كبيراً في استقبال السفن ويحتل الأهمية التجارية الأولى نظراً للمميزات التي يتميز بها وفي مقدمتها مسارات الملاحة البحرية وتوفر الأرصفة المناسبة لاستقبال السفن.

### التوصيات:

- ١- تعزيز العمل في ميناء الفاو الكبير لما يوفره في حال اكتمال، المحطة الرئيسية في مشروع والطريق الدولي البري والبحري الرابط مع طريق الحرير" الرابط بين قارتي آسيا وأوروبا من موارد كبيرة يحصل عليها العراق.
- ٢- ضرورة الاستثمار في الموانئ في مجال أرصفة الحاويات وزيادة عددها وذلك لجذب سفن الحاويات الكبيرة في التعامل مع الموانئ العراقية، فضلاً عن إن النقل بالحاويات أفضل وسيلة لنقل السلع بكميات كبيرة وبشكل آمن من حالات التلف أو الكسر.
- ٣- إن ميناء الفاو الكبير سيساهم بإعادة تنظيم الموانئ العراقية الموجودة حالياً، وسوف يتميز بمستوى عال من البنى التحتية ويضيف إيرادات عالية لإيرادات الموانئ العراقية، ولا سيما الاقتصاد العراقي بشكل عام ويعطي ميزة تنافسية كبيرة لصالح الموانئ العراقية على موانئ الدول المجاورة.

### المصادر:

- 1-Advances in Social Science, Education and Humanities Research ,International Conference on Communicative Strategies of Information Society (CSIS 2018) volume 273,2019.
- 2 -Baru, Sanjaya,India and the World: A Geoeconomics Perspective, Economic and Political Weekly 48 (6) 2013.
- 3- Ricardo Vega Perez, THE DEVELOPMENT OF GEO-ECONOMICS: A PATH TOWARDS AN INSTITUTIONAL LIBERALISM APPROACH, Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations,2021,p158
- ٤-شريف على الصوص، التجارة الدولية الأسس والتطبيقات، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، عمان، ٢٠١١.
- ٥-السيد متولي عبد القادر، الاقتصاد الدولي النظرية والسياسات، دار الفكر، عمان، ٢٠١٠، ص٦٩ .
- ٦-د.عبد الفتاح ابو شرار ، نظريات وسياسات ، دار الميسرة ، الاردن ، ٢٠٠٧ ، ص٢٤
- ٧-شوم بوشامة ، مدخل في الاقتصاد العام ، الجزء الثاني ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، ٢٠٠٠ ، ص٥٦٢ .
- 8- Hesarbani Anja Lejli, Public Diplomacy of Peopse's Republic of China , Sarajevo, 2011 s.5. 41Gary D. Rawnsley, China Talks Bac.
- ٩- محمد كاظم المعيني، ايكولوجيا الارتقاء الصين وتجليات المستقبل دراسة في الامكانيات والتحديات ، دار السنهوري ، العراق، بغداد، ٢٠١٨، ص ٦٤.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ١٠- عدنان خلف حميد وهند زياد نافع، مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد ١٩، ٢٠٢٠، ص ١٧٠
- 11-John Wong, CHINA'S "ONE BELT, ONE ROAD" INITIATIVE: ECONOMIC DIPLOMACY WITH CHINESE CHARACTERISTICS, Internal Document for Silk Road Forum 2015, 2015
- ١٢- مثنى مشعان المزروعى، المسارات الجغرافية لعقد اللؤلؤ الصيني وانعكاساته الجيوسياسية على دول مجلس التعاون الخليجي، أبحاث المؤتمر العلمي الدولي الثاني/ نقابة الاكاديميين العراقيين مركز التطوير الاستراتيجي الأكاديمي وجامعة صلاح الدين، ١٠-١١ شباط ٢٠٢٠، ص ٧٠٨
- 13- Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA), The Belt and Road Initiative: What it holds for the Arab region, Sixth Special Session, 2019, p. 12
- 14- Leah Lynch, Sharon Andersen, and Tianyu Zhu, China's Foreign Aid: A Primer for Recipient Countries, Donors, and Aid Providers, Center for Global Development, 2020, p7
- ١٥ - قاسم محمد عبيد وريا عبد الحسين مانع، التوجهات الاستراتيجية في مبادرة الحزام او الطريق الصينية دراسة في التوجه الطاقوي، مجلة قضايا سياسية، العدد: ٦٢ السنة الثانية عشر، ص ١٠
- ١٦ - ابتسام محمد العامري، توجهات السياسة الصينية حيال العراق بعد العام ٢٠٠٣، قضايا سياسية، ٢٠١٧ .
- ١٧- حسين حيدر محمد ، طريق الحرير الجديد واثارة الاقتصادية على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، العدد (٢٨) ، ٢٠٢٠، ص ٣
- ١٨ - محمد كريم الخاقاني، العراق ومبادرة الحزام والطريق : العوائد والتحديات، مركز رواق بغداد للسياسات العامة، ٢٠١٩، ص ٧
- ١٩ - خلود موسى عمران ومريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل ( ميناء الفاو الكبير أنموذجاً)، مجلة دراسات البصرة السنة السابعة / العدد (١٣) ٢٠١٢ ، ص ٢٣٨



## المحور الثالث

### الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير



(الأبعاد الجيوبولتيكية والجيوسراتيجية لميناء الفاو)

المدرس الدكتور أنور إسماعيل خليل

جامعة بغداد/ كلية العلوم

anwar@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

**الملخص:**

تعتبر العوامل الجغرافية وبالخصوص الموقع من العوامل المهمة، بالرغم من كل تلك التطورات التكنولوجية في مجال المواصلات والاتصالات، في تحديد الابعاد الجيوبولتيكية والجيوسراتيجية لدولة ما، ومدى تطلعات صناع القرار وتحديد اهدافهم، وطبيعة العلاقات مع الدول وبالخصوص المتجاورة معها. فالعراق بلد يمتلك موقعاً استراتيجياً بالنسبة للقارات الثلاث، ومع ذلك الموقع المهم والاستراتيجي، إلا إنه يعاني من نقص في التأثير بسبب ذلك اللسان المائي الضيق، فالعراق لا يمتلك ساحلا بحرياً، يمكن أن يتناسب ومساحته وموقعه واقتصاده، الذي اصبح يعتمد بشكل كلي على الربيع النفطي، منذ عقود طويلة. وهنا تبرز أهمية ميناء الفاو الكبير، الذي سوف يساعد على تعزيز مكانة العراق الاقليمية والدولية وقدرته على التأثير الاقليمي والدولي بالشكل الذي يتناسب ودوره المزعوم، القائم على اساس تطوير مصادر قدراته الاقتصادية، والذي سوف ينعكس على ارتفاع مستوى تأثير سياسته الخارجية، بسبب ذلك الترابط بين السياسة والاقتصاد، وهناك فرص كثيرة تنتظر العراق في المدى المتوسط والبعيد .

**الكلمات الافتتاحية:** ميناء، الفاو، الجيوبولتيكية، الجيوسراتيجية

**(The geopolitical and geostrategic dimensions of the port of Faw)**

Anwer Ismael Khaleel

Lecturer Dr.:

University of Baghdad/ College of Science

anwar@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

**Abstract:**

Geographical factors, especially location, are considered important factors, despite all these technological developments in the field of transportation and communications, in determining the geopolitical and geostrategic dimensions of a country, the extent of the decision-maker's aspirations and setting their goals, and the nature of relations with countries, especially neighboring countries. Iraq is a country that has a strategic location in relation to the three continents, and with that it is an important and strategic location, but it suffers from a lack of influence because of that narrow water tongue. long decades.

Here emerges the importance of the great Mina Al-Faw, which will help to enhance Iraq's regional and international status and its ability to influence regionally and internationally in a manner that is commensurate with its alleged role, based on the development of the sources of its economic capabilities, which will be reflected in the high level of influence of its foreign policy, because of that interdependence between politics and the economy. , and there are many opportunities awaiting Iraq in the medium and long term, and even the near one

**Keywords:** port of Faw, geopolitical, geostrategic.

## المقدمة:

تشكل العوامل الجغرافية وبالخصوص الموقع أهمية بالغة، بالرغم من كل تلك التطورات التكنولوجية في مجال المواصلات والاتصالات، في تحديد الابعاد الجيوبولتيكية والجيواستراتيجية لدولة ما، وطبيعة العلاقات مع الدول وبالخصوص المتجاورة معها، وتحدد طبيعة السياسة الخارجية وتطلعاتها لهذه الدولة أو تلك، فضلاً عن ما يمثله من مكانة مهمة ومؤثرة بين الدول، خاصة عندما يكون الموقع الجغرافي اهميه استراتيجية بالنسبة للتكتلات الدولية العالمية؛ إذ يوفر عناصر قوه وافضلية للمراقبة والسيطرة، وقد يكون موقع ردة، واشراف على دول الجوار، هذا بالإضافة الى اساسيات الحركة والتواصل، حينما يكون نقطة التقاء وامتداد لطرق التجارة العالمية، ومن خلال الاجور والخدمات التي تفرض على نقل البضائع أو الاشخاص يمكن أن يحقق للدولة عوائد مالية ومصادر اقتصادية مهمة يضيف حجماً مهماً من المدخولات إلى الناتج القومي.

وفي هذا الإطار، يشكل موقع العراق في القسم الجنوبي الغربي من القارة الآسيوية، والذي جعل له أبعاد جيوبولتيكية وجيواستراتيجية مهمة، إذ إن هذا الموقع جعله حلقة وصل بين دول حوض البحر الابيض المتوسط من جهة، ودول منطقة الخليج العربي من جهة ثانية، عند اتصاله بالقناة الجافة، وبدوره فإن العراق جزء من منطقة الخليج العربي، وهذا الأخير يشكل مرحلة ثانية لحلقة النقل العالمي نحو جنوب وجنوب شرق آسيا، وهذا يجعله الطريق الأقرب مسافة والاقصر وقتاً، فضلاً عن إن التكلفة أقل .

وعند النظر الى موقع ميناء الفاو، الذي يقع في شبه جزيرة الفاو، فهو ذاته يشكل حلقة وصل تربط الشرق باوروبا مروراً بتركيا وسوريا عن طريق القناة الجافة وهذا ما يجعل لموقعه أهمية جيواستراتيجية تجعل القوى الإقليمية والدولية تتطلع إليه، ومن جهة أخرى، فإن هذا الميناء في حال اكمال انجازه والمباشرة بالعمل سوف يزيد من الخصائص الجيوبولتيكية للعراق وقدرته التفاوضية في المحافل الإقليمية والدولية، وليس هذا فحسب بل إنه سيرفع من مستوى فرص العمل لليد العاملة ويقلل من البطالة في مختلفة التخصصات وهو ما يرفع مستوى الدخل القومي والدخل الفردي وهذا بدوره ينعكس ايجاباً على الأمن والاستقرار الوطني، وتتبع أهمية هذه الدراسة، على انها تسلط الضوء على قضية مهمة لمستقبل ومكانة العراق الإقليمية والعالمية من جهة، ومن جهة أخرى على مصدر مستحدث للنمو الاقتصادي الوطني، وهو ميناء الفاو الكبير.

### إشكالية الدراسة:

بالرغم إن الموقع الجغرافي للعراق، يشكل أهمية جيوبوليتيكية وجيوستراتيجية، لكن في نفس الوقت يعتبر دولة شبه حبيسة، بسبب ذلك الساحل الضيق الذي يمتلكه، والذي شكل أحد التحديات المهمة في جيوبوليتيكية العراق وجيوستراتيجيته. وهنا يطرح السؤال البحثي: هل لمشروع ميناء الفاو الكبير دور في تخليص العراق من هذا الاختناق الساحلي وما يتبعه من استراتيجية واقتصادية؟ وتنبع من هذا السؤال الرئيس أسئلة فرعية أخرى، أهمها: ماهي تلك المبررات التي دفعت بصانع القرار العراقي، بتبني هذا المشروع؟ هل هناك متغيرات يمكن ان تشكل تحديات أو تهديدات لهذا المشروع ومستقبله؟

### فرضية الدراسة:

تفترض الدراسة بأن هذا الميناء بتلك المواصفات الفنية العالية، فضلاً عن القناة الجافة المكتملة له، سوف يعزز الأهمية الجيوبوليتيكية والجيوستراتيجية للعراق ومن ثم يقلل ذلك الأثر الجغرافي السلبي للعراق باعتباره دولة شبه حبيسة .

### منهجية الدراسة:

حتى يمكن الخوض بالدراسة والبحث فيها، لابد الاستناد على أحد مناهج البحث العلمي وفي هذه الدراسة والبحث، سوف نعتمد على المنهج الوصفي التحليلي هو المنهج الذي يقوم على دراسة الحالة أو الظاهرة ولكن بصورتها الحقيقية الموجودة في الواقع، ثم يعمل على توضيح خصائصها من ناحية الكيفية والكمية فإنه يصف الظاهرة وتوضيح مقدار تلك الظاهرة أو حتى حجمها أو مدى ارتباط هذه الظاهرة مع غيرها من الظواهر .

**الحدود المكانية والزمانية للدراسة:** الحدود المكانية هي: الموقع الجغرافي للعراق بشكل عام ولميناء الفاو الكبير، الحدود الزمانية فهي تمتد منذ البدء بتنفيذ المشروع وحتى المستقبل المتوسط والبعيد .

### تقسيم الدراسة:

من اجل الخوض في مضمار البحث والدراسة، ومن ثم التوصل الى النتائج العامة والخاصة، لابد من تقسيم الدراسة الى مباحث عدة، على النحو الآتي:

**المبحث الأول:** إطار نظري، والذي سوف يتم فيه إعطاء لمحة تاريخية عن المراحل التاريخية لهذا المشروع، ومن ثم نبين تلك الاسباب أو المبررات التي كانت وراء إقرار هذا المشروع.



## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

**المبحث الثاني:** سوف نتطرق فيه الى تلك الابعاد الجيوبولتيكية لمشروع ميناء الفاو الكبير .

**المبحث الثالث:** الذي يتناول تلك الابعاد الجيوستراتيجية لهذا المشروع الكبير .

**المبحث الرابع:** والذي يستعرض أهم تلك التحديات التي تواجه هذا المشروع في الحاضر وفي المستقبل، ان كانت داخلية أم خارجية: (إقليمية ودولية).

**الخاتمة والاستنتاجات والتوصيات:** والتي تعرض فيها أهم النتائج التي توصلت لها الدراسة، كإيجابه على السؤال البحثي الرئيس والاسئلة الأخرى. وبعدها تلك التوصيات الضرورية التي يمكن ان يوصي بها الباحث من لهم علاقة بهذا المشروع.

### المبحث الأول

#### اطار نظري

#### أولاً: لمحة تاريخيه لمشروع ميناء الفاو الكبير

يُعد ميناء الفاو الكبير من المشروعات الاستراتيجية والمهمة في النشاط الاقتصادي والتجاري للعراق، باعتباره ميناء دولياً متكاملاً يطل على الخليج العربي، وهو ميناء عراقي كبير ينفذ في شبه جزيرة الفاو التي تقع جنوب محافظة البصرة، والذي يقع على رأس البيشة على الخليج العربي، والذي سوف يصبح من اكبر الموانئ في الخليج العربي.

ولم تكن فكرة انشاء هذا الميناء بالحديثة، بل هي تعود الى حقبة الاحتلال البريطاني، التي سعى الى احكام سيطرتها على مدخل شط العرب، لأهميته الاستراتيجية، وقد تم تكليف العقيد(روكي) لإجراء المسوحات على شط العرب عام ١٩١٩، وسمي هذا المشروع بـ "مشروع حفر سدة الفاو"، لكنه لم ينفذ بسبب اندلاع ثورة العشرين، وبقي الموضوع على حاله، لحين منتصف ثمانينات القرن المنصرم، عندما اجريت محادثات لإنشاء هذا المشروع، واختيار موقع "رأس البيشة"، لكن لانشغال العراق بالحرب العراقية-الايرائية التي استمرت ثماني سنوات، وعدم توافر التخصيصات المالية الكافية، وفي عام ١٩٩٧، تقدم باحثون بخطة لإنشاء الميناء وبمواصفات عالية ليتحمل الحمولات الكبيرة التي تقدم من الخارج في اطار مذكرة التفاهم مع الامم المتحدة عام ١٩٩٥، لكن مع تلك الظروف السياسية والاقتصادية التي حلت بالعراق في حينها لم يباشر بهذا المشروع، وبعد عام ٢٠٠٣، بعد تغير النظام السياسي في العراق، بدأت الدراسات والخطط لإنشاء هذا الميناء؛ إذ عقدت وزارة النقل والمواصلات اجتماعاً بتاريخ ٢٠١٤/٦/١٢، لمناقشة انشاء الميناء، فقد أقرت اللجنة الاقتصادية في مجلس الوزراء، انشاء هذا الميناء لما له من أهمية استراتيجية واقتصادية، وتوفير موانئ تلبي الاحتياج لمنافذ الاستيراد والتصدير والخزنية في مدينة البصرة لتحويلها الى منطقة تجارية والى منطقة موانئ عالمية<sup>(١)</sup>.

لقد تم المصادقة على دراسة الجدوى من قبل الامانة العامة لمجلس الوزراء العراقي عام ٢٠٠٩، الذي تقدمت به شركات اختصاصية ايطالية بموجب منحى ايطالية، وتم الاستقرار على تسمية هذا المشروع بـ"

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ميناء الفاو الكبير" ووقع عقد التصاميم بين وزارة النقل العراقية ومجموعة شركات ايطالية بتاريخ: ١٤/١/٢٠١٤، وكانت قيمته (٤٦,٥) مليون يورو، ومدة تنفيذ العقد (١٥) شهراً من تاريخ الدفعة المقدمة التي كانت قرصاً مقدماً من وزارة المالية، ولم يُفعل هذا العقد إلا بعد مرور سنة ونصف، بعد تلك المفاوضات مع وزارة المالية حتى تتمكن وزارة النقل من الحصول على الاموال اللازمة على شكل قروض<sup>(٢)</sup>.

### ثانياً: المبررات الدافعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير

شكلت مجموعة من المتغيرات التي يمكن ان ننسبها كمبررات لإنشاء هذا الميناء، منها ما هو فني ومنها ما هو جغرافي، ومنها ما هو سياسي، لذلك سوف نسلط الضوء على أهم تلك المتغيرات الدافعة الى انشاء هذا الميناء، وكما يلي<sup>(٣)</sup>:

١- ان العمل على تطوير ساحل رأس البيشة المطل على الخليج العربي، وللافادة منه لإنشاء ميناء الفاو الكبير، يعطي بلا شك انعكاسات حضارية واقتصادية، تكون المحصلة بجعل منطقة الفاو منطقة تبادل تجاري، وبالطبع عندما يقام هذا الميناء على أسس فنية متقدمة تستطيع استقبال السفن ذات الغطاس الكبير سوف يحقق هذا الهدف، ولا يتوقف الأمر الى هذا النحو، بل يمكن اقامة منطقة حرة وخدمات تجارية متكاملة لتسهيل الحركة التجارية مع دول العالم والترانزيت، مستغلة الموقع الاستراتيجي له: المتوسط فيما بين اقصى الشرق وجنوب شرق اسيا، التي تُعد من المواقع الاستراتيجية من الناحية الاقتصادية والجغرافية .

٢- يساعد في مواجهة المتطلبات الآنية والاحتياجات المستقبلية الضرورية لمعالجة النمو السريع في حجم البضائع والمنتجات النفطية المستوردة والمصدرة من وإلى العراق، لسد حاجياته، مع الأخذ بنظر الاعتبار موقع الميناء الاستراتيجي، الذي يشكل محطة الترانزيت بين موانئ شرق اسيا وأوروبا، وهذا سوف يوفر مصاريف اضافية؛ إذ إن نسبة كبيرة من الاستيرادات تتم عن طريق موانئ دول الجوار، وبكلفة تصل الى خمسين دولار للطن الواحد.

٣- محاولة التخلص من تلك المعوقات التي تعاني منها الموانئ الحالية، المتمثلة بالإطالة الضيقة على المياه الدولية؛ إذ تبلغ الاطالة البحرية على الخليج العربي ما بين الفاو/رأس البيشة شرقاً وميناء أم قصر غرباً حوالي (٥٧كم)، ومع ذلك لم تسلم هذه المسافة من الضغط، عندما قامت كل من ايران والكويت بالتجاوز على الحدود البحرية مما قلص هذه المسافة الى (٣٥كم)، وكذلك ضيق القناة الملاحية لميناء أم قصر ب(خور عبدالله)، التي يتراوح عرضها بين (١-٢كم)، فضلاً عن تباين ضحالة أعماقها، ويتدرج ساحلها باتجاه المياه الإقليمية من جهة الشرق، مع انه ينحدر بشكل عمودي من جهة الغرب عند سواحل جزيرتي: وربة، وبوبيان الكويتيتان.

٤- محدودية الامكانيات للموانئ العراقية الحالية، ومنها: ميناء أم قصر الذي يتراوح اعماقه بين (٣-١٢ متر)، وهو بذلك لا يمكن استقبال السفن أو الناقلات التي تزيد حمولتها عن (٥٠٠ طن متري) وتحتاج الى أكثر من ١٢ متر عمق، والذي يجعل السفن تسلك خط ملاحي آخر وإن كان مطولاً لنقل البضائع بين الشرق والغرب عن طريق رأس الرجاء الصالح، ولذلك فإن العمل على زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية تتطلب انشاء هذا الميناء بشرط زيادة أعماقه إلى (١٩ متراً) حتى يستوعب السفن التي تصل حمولتها الى (٢٠ ألف) حاوية، فقد تم تحديد الطاقة الاستيعابية للميناء بنحو (٩٩ مليون طن) سنوياً، مقسمة الى (٦٦ مليون طن) حاويات، و(٣٣ مليون طن) حمولات متنوعة.

٥- السلبيات الناتجة من قرار مجلس الأمن رقم: (٨٣٣) لسنة ١٩٩٣، والذي نتج عنه اضرار جغرافية للعراق، تمثلت في تضيق اطلالته على الخليج العربي، كما أنه يبتعد عن منفذه الوحيد (مضيق هرمز) بنحو (٤٠٧ كم)، والذي نتج عنه مرور خطوط الملاحة النفطية والتجارية للعراق في مناطق البحار الإقليمية والاقتصادية لكل من ايران ودول الخليج العربية .

٦- من المبررات المهمة لقيام هذا المشروع، تقادي تلك الأضرار التي سوف يشكلها ميناء مبارك المتمثلة في إعاقة خطوط الملاحة العراقية، وتقليل أهمية الموانئ العراقية، إذ إن الكويت أنشأت هذا الميناء في مكان ضيق جداً، وسوف يقلص عرض العنق الملاحي للعراق من (٤ كم) الى كيلو متر واحد.

ان كل تلك المبررات التي ذكرت، تشكل حوافزاً نحو السير في اكمال المشروع، والتي يمكن أن تصب في تحقيق مزايا ترفع من سقف الايجاب الجيوبولوتيكي للعراق بشكل عام، ويمكن التطرق الى تلك الابعاد الجيوبولوتيكية لميناء الفاو الكبير من خلال المبحث القادم .

## المبحث الثاني

### الابعاد الجيوبولوتيكية لميناء الفاو الكبير

يكون للموقع الجغرافي دوراً مهماً في التأثير على سلوكيات الدول، وهو ما تؤكده الخبرة التاريخية للوحدات السياسية أو الدولية بهذا الخصوص، فوجود بعض الدول على السواحل البحرية والمحيطات أعطاها قدرة على تنمية تجارتها الخارجية، وتطوير نمط من الاساليب الحربية، ومن جهة أخرى كان لوجود الموارد الطبيعية أثر كبير في تعزيز قوة الدول، ومن جهة ثالثة فإن القرار السياسي في كثير من الاحيان يكون له دور في بناء الدول كالقرارات المتعلقة بشق الطرق ومد سكك الحديد وانشاء الجسور وفتح القنوات وأنشاء الموانئ، وغيرها، وهذا كله يندرج تحت مفهوم الجيوبولوتيكية، التي ينصب اهتمامها فيما يمكن أن يتحقق في المستقبل لكي يدعم المكانة الإقليمية والدولية للدولة أو اية وحدة ادارية أو سياسية على المستوى الوطني.

وهذا ما يمكن أن يتطابق مع موضوع البحث الذي يسلط الضوء على ميناء الفاو الكبير؛ إذ إنه يمكن أن يشكل إضافة جيوبوليتيكية مهمة الى العناصر الجيوبوليتيكية الوطنية بشكل عام، باعتبار إن العراق يمتلك تلك الخصائص الجيوبوليتيكية التي تؤهله للتأثير في محيطه الإقليمي والدولي، فالعراق يمتلك موقعاً جغرافياً مهماً، جعله ممراً للأقوام المهاجرة أو الغازية، فأصبحت له أهمية دولية كمركز للحكم وأثر حاسم في النزاعات الدولية على مر العصور ابتداءً من حملات كوروش والاسكندر وانتهاءً بالغزو الامريكي للعراق ومروراً بالحملة البريطانية على العراق اثناء الحرب العالمية الأولى<sup>(٤)</sup>.

فقد أخذت عاصمة ومركز للحكم للذين احتلوا المنطقة، وأخذت عدد من المدن العراقية كعواصم لحكم العراق ونتج من خلال ذلك الدور الفاعل للعراق في العلاقات الدولية وخصائصه المميزة، في المجال السياسي والاقتصادي والاجتماعي بسبب موقعة الذي ساعد على تمازج كثير من نظم الحكم واساليب الادارة والسلوكيات الاجتماعية لمختلف الحضارات وبرزها بشكلها الحالي<sup>(٥)</sup>.

ان المكانة الجيوبوليتيكية التي يتمتع بها العراق كبيرة والامكانيات الجيوبوليتيكية تجاه محيطه الإقليمي متعددة، ويمكن من خلالها أن تعود له بمكاسب استراتيجية كثيرة، وهنا يمكن الإشارة إلى بعض المعطيات الجيوبوليتيكية المهمة والرئيسة للعراق، وكما يلي<sup>(٦)</sup>:

١. الثروات الطبيعية: يتبوأ العراق مكانة متقدمة في دول الشرق الاوسط في مجال الثورات الطبيعية، من خلال ما يمتلكه من مخزونات الطاقة الاستراتيجية، ولا سيما من النفط والغاز، فضلاً عن الثروات ذات المصادر الحيوانية والزراعية المختلفة .

٢. الديموغرافية: تمثل بدورها قوة جيوبوليتيكية للدولة، ولا سيما وإن العراق قارب على (٤٠) مليون نسمة وموزعة بشكل شبه متزن بين المحافظات والبلدات العراقية، التي بدورها تمثل عنصر قوة جيوبوليتيكية.

٣. التعدد الديني والقومي والعرقي، إذ إن العراق يمتلك هذه الخاصية، وهذا التعدد والتنوع في حد ذاته يضيف نقاط قوة استراتيجية لقوة الدولة الشاملة من ادراك وتوظيف ادارة التأثير الرموز دينية وروحية عدة على البيئة الإقليمية، وربما العالمية .

٤. العنصر الرابع المهم جداً، وهو: الاقليم: الذي يحتله العراق أو يعبر عن حدوده ومكانته الجغرافية، فهذا بذاته يشكل عامل قوة استراتيجي، باعتبار إن هذا الحيز المكاني الجغرافي، يشكل نقطة وصل، ما بين القارات الثلاث: اسيا وأفريقيا وأوروبا، هذه الخاصية الاستراتيجية - الجغرافية يمكن استثمارها في قطاع الطاقة والنقل وبالشكل الذي يخدم بناء المركب الجيوبوليتيكي للعراق الذي سوف يكون ميناء الفاو الكبير أحد اضلعه الرئيسة.

وفي اطار موضوعنا، فان ميناء الفاو سوف يضيف الكثير من الخصائص الجيوبوليتيكية للعراق، التي تنصب في تقوية مكانته الإقليمية والدولية والتي يمكن عرض أهمها، بالاتي:

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ١- يُمكن العراق من الانضمام والدخول في اتفاقات استراتيجية واقتصادية وتنموية إقليمية ودولية باعتبار ان ميناء الفاو سوف تحتاجه جميع الاطراف الإقليمية والدولية لأنه سوف يشكل ممراً للتجارة الإقليمية والعالمية<sup>(٧)</sup>.
- ٢- يجعل ميناء الفاو، العراق ذي مستوى عال من التأثير الإقليمي والدولي، من خلال ربط مصالح دول إقليمية ودولية بالعراق في اطار تلك التكتلات العالمية، وبرامج عمل دولية تنموية وهيئات ومراكز اقتصادية دولية مما يُمكن العراق من الارتباط بالمنظومة الدولية والعالمية واعادة رسم الخارطة العالمية وخارطة امدادات النقل العالمية، بالشكل الذي يجعل العراق محوراً رئيساً وفاعلاً ومؤثراً بشكل كبير في الكثير من التفاعلات والانشطة الإقليمية والدولية<sup>(٨)</sup>.
- ٣- في حال اكمال المشروع والمباشرة بالعمل فيه، سيغير خارطة النقل البحري، القديمة التي اعتمدت على الممرات المائية القديمة كقناة السويس ومضيق باب المندب ورأس الرجاء الصالح، إذ يصبح ممراً مهماً لنقل البضائع المختلفة بين بلدان الشرق والغرب، والذي سوف يعود بفوائده المتعددة وبالخصوص العوائد المالية الضخمة إلى العراق، فضلاً عن أنه عند تنفيذ هذا المشروع واستخدامه من الملاحة العالمية، سوف يوفر عشرات الالاف من فرص العمل المتنوعة في مختلف المجالات والمستويات، كذلك اجور الاستخدام وخدمات الصيانة والتصليح والتجهيز، وسوف تحقق الاستقرار والأمن الوطني<sup>(٩)</sup>.
- ٤- سيكون الميناء مصدراً لجذب الاستثمارات العربية والاجنبية الى العراق، لأنه سيكون له الأثر في تحقيق الاستقرار الأمني الداخلي بسبب انخفاض مستويات البطالة، والفقر ورفع المستوى المعاشي والذي بدوره سوف ينعكس على الخطط التنموية الوطنية ومن ثم ينعكس على احداث نقلة نوعية لحركة الاعمار والتنمية في جميع ابعادها في العراق<sup>(١٠)</sup>.
- ٥- يقدم مشروع ميناء الفاو الكبير، خدمة لقطاع النقل في العراق من خلال نقل البضائع داخلياً باستخدام خطوط النقل البري ان كانت بسلك الطرق الاعتيادية باستخدام الشاحنات أم بسكك الحديد التي سوف يتم انشائها بالشكل الذي يتلائم ومتطلبات المشروع.
- ٦- سوف يساعد على تطوير البنى التحتية لمدن العراق وبالخصوص البصرة وكذلك الفاو؛ إذ إن ربط هذه المدن بشبكة من الطرق البرية وسكك الحديد، سيخلق حالة من الحركة الاقتصادية يتم فيها استثمار الكثير من الطاقات المهنية والغير المهنية وكثير من الموارد المحلية، كذلك سوف يبني بيئة سياحية مزدهرة من خلال استغلال الطبيعة الجنوبية وبناء فنادق ومنتجعات سياحية، وبالخصوص في جنوب العراق واهمها محافظة البصرة<sup>(١١)</sup>.
- ٧- ان هذا الميناء سيحقق قاعدة صناعية وطنية قريبة من الاسواق الإقليمية والعالمية، خاصة ان العراق يمتلك الكثير من الموارد الاولية ومصادر الطاقة، التي يمكن ان تستخدم في هذه القاعدة الصناعية.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٨- في حال إكمال انجاز المشروع، يصبح العراق مستغنياً نسبياً عن الموانئ الأخرى، وسوف تتعاظم خبرته في المجالات الفنية والإدارية في مجال إدارة الموانئ.
- ٩- وكذلك فإن هذا المشروع يساعد على التحسين الساحلي، ويمنع عملية التعرية وفقدان الساحلي، ويتحول العراق من دولة شبه قارية الى دولة بحرية.
- ١٠- يجعل أمن العراق مطلباً إقليمياً ودولياً، لارتباط المصالح الاقتصادية والتجارية للأطراف الإقليمية والدولية بأمن واستقرار العراق، ومن ثم سوف يأخذ أمن واستقرار العراق ابعاداً إقليمية ودولية.
- ١١- سوف يعزز القيمة التفاوضية في المحافل الإقليمية والدولية، كورقة ضغط يمكن أن يوظفها لتحقيق المصالح الوطنية، والذي يتطلب أولاً توافر تلك الإرادة السياسية التي يمكن أن توظف هذه المعطيات الجغرافية لتحقيق المصلحة الوطنية<sup>(١٢)</sup>.
- ١٢- سيصبح العراق بعد ذلك مركزاً اقتصادياً وتجارياً على المستوى الإقليمي والعالمي، لكونه سيصبح محطة عالمية لتبادل ونقل السلع والخدمات بين انحاء العالم، وهذا ما يجعل العراق يدخل في عملية تفاعل ايجابي مع الاطراف الإقليمية والدولية، وله تأثير في السياسة الإقليمية والدولية بعد تلك العقود من الخمول والتهميش الإقليمي والدولي<sup>(١٣)</sup>.
- ١٣- والمهم إنه سيعزز مركز العراق في معادلة توازن القوى الإقليمية والدولية، بعد اخراجه من هذه المعادلة منذ عام ٢٠٠٣، لتك الخصائص الجيوبولتيكية التي سوف يكسبها بسبب ميناء الفاو، باعتباره ممراً تحتاجه الاطراف الإقليمية للتفاعل الاقتصادي والتجاري بين هذه الاطراف من جهة وبين اطراف عالمية من جهة اخرى. وهنا من الممكن ان يستفيد صانع القرار العراقي من فرص تفاوضية مع دول إقليمية من خلال استغلال القناة الجافة ان كانت شبكة الطرق للشاحنات أو سكك الحديد، للحصول على امتيازات تجارية معينة أو رفع الحصص المائية لكل من نهري دجلة والفرات في اطار السعي لإيجاد حلول للمعضلة المائية في العراق، لذلك فان هذه الايجابيات سوف ترفع كثيراً من سقف جيوبولتيكية العراق، ومن ثم تأثيره في محيطه الإقليمي والدولي، ومن جهة أخرى لا يتوقف الموضوع على هذه الابعاد الجيوبولتيكية، بل إنه سوف يتعدى الى رفع مستوى الأهمية الجيوستراتيجية للعراق، والتي يمكن التطرق لها من خلال عرض الابعاد الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير من خلال المبحث القادم .

### المبحث الثالث

#### الابعاد الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير

يشير المختصون الى تلك الالهية الجيوستراتيجية التي يحظى بها العراق بشكل عام والتي تعني الالهية العالمية لإقليم معين، أو ما الذي يشكله إقليم معين في التفكير الاستراتيجي للقوى الإقليمية والدولية، وفي هذا الاطار فإن العراق يتبوأ مكانة متقدمة في التفكير الاستراتيجي للقوى الإقليمية والدولية، لاعتبارات واسباب عدة: كالاقتصادية والاستراتيجية والأمنية، فالعراق يشكل أفضل مجال لتحرك القوى الإقليمية والدولية في منطقة الخليج العربي، التي تعتبر في التفكير الجيوستراتيجي من المناطق المهمة للهيمنة على العالم، وهذا ما جعل الولايات المتحدة الامريكية تسرع في احتلاله، لتعزز هيمنتها ونفوذها على العالم انطلاقاً من الهيمنة على العراق، كما ان باقي القوى العالمية، كلها تدرك أهمية العراق في تحقيق مصالحها في منطقة الخليج العربي، والمناطق المحيطة بها في اطار الشرق الاوسط الكبير أو الجديد.

فالعراق جغرافياً يقع في منطقة الشرق الاوسط في القسم الجنوبي الغربي من قارة آسيا، والقسم الشمالي الشرقي من الوطن العربي، حدوده من الشمال مع تركيا، ومن جهة الشرق ايران، ومن الغرب كل من سوريا والاردن، وحدوده من جهة الجنوب الكويت، أما من جهة الجنوب الغربي، فتكون حدوده مع السعودية<sup>(١٤)</sup>.

هذا الموقع من الاسباب الرئيسة الذي جعله يحتل تلك المكانة المهمة في التفكير الاستراتيجي العالمي، كما ذكر سالفاً، فهو يشكل جسراً ارضياً يربط الخليج العربي بالبحر المتوسط عبر سوريا، وبالبحر الاحمر عبر الاردن، وكذلك موقعه الجغرافي القريب من الاسواق العالمية، وكان وقوعه على الخليج العربي قد عظم أهمية موقعه الجغرافي، لما يتمتع به الخليج العربي بمركز استراتيجي مرموق ودور اقتصادي متعاظم، والذي اضفى على الطريق الملاحي فيه أهمية متميزة، فالسيطرة على هذا الطريق، يعكس السيطرة على حركة التجارة والملاحة، والذي يعني ان توقف الملاحة في هذا الممر المائي سوف يشل حركة التجارة العالمية والامدادات النفطية الى ارجاء العالم، ولهذا تكالبت الدول الاستعمارية منذ القدم للهيمنة على هذه المنطقة بشكل عام والخليج العربي بشكل خاص<sup>(١٥)</sup>.

وهنا تتبع الالهية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير، لكونه ينتمي جغرافياً الى العراق الذي اشرنا الى أهميته سالفاً، من جهة، ومن أهميته الذاتية لتلك الالهية الاقتصادية والاستراتيجية التي سوف يشكلها هذا الميناء، الذي سوف يكون جزءاً رئيساً في الطريق أو المعبر البحري - البري الاقصر الذي يربط بين دول الخليج النفطية بتركيا ومنها الى اوربا المصنعة، وكذلك من الصين وباقي دول شرق اسيا الى تركيا ومنها



الى أوروبا، لذا فان الميناء سوف يكون جزءاً مهماً في التفكير الاستراتيجي للقوى الإقليمية والعالمية<sup>(١٦)</sup>. فمن جهتها فتركيا وجهت اهتمامها الى هذا الميناء، لما يعود عليها اقتصادياً وسياسياً بالشكل الذي يعزز طموحاتها، والتي تسعى بوصول منطقة الخليج العربي عن طريق هذا الميناء بتركيا، ومن ثم تنطلق الى اوربا، وكذلك سوف تصبح دول شرق اسيا (النمور الاسيوية الصاعدة اقتصادياً) اقرب الى اوربا، عن طريق هذا الميناء عن ما كانت عليه في حال سلكها طريق رأس الرجاء الصالح أو قناة السويس، فضلاً عن ما يتبعه من تقليل التكاليف المتعلقة بالوقت والترانزيت<sup>(١٧)</sup>. ومن الممكن أن يحقق هذا المشروع، نظاماً أمنياً لمنطقة الخليج العربي، لكونه يكون سبباً لتحقيق أمن منطقة الخليج العربي، لتلاحق أو ترابط مصالح القوى الإقليمية والعالمية في هذا المشروع الذي لا بد حتى تثمر نتائجه المتعددة، أن يكون في بيئة آمنة، والتي سوف تسهم الاطراف الإقليمية والدولية في ايجاد بيئة خليجية آمنة<sup>(١٨)</sup>.

فمن جهتها كانت بريطانيا قد ركزت اهتمامها على هذا المشروع منذ منتصف ثمانينيات القرن العشرين، كبديل استراتيجي عن ميناء هونغ كونغ<sup>(١٩)</sup>، فلم يكن هناك أفضل من هذا الموقع الذي جعل الحكومة البريطانية وغيرها من الدول الاوربية تعرض على الحكومة العراقية في تلك الحقبة مشروعاً استثمارياً يتمثل بإنشاء المنطقة الاقتصادية الحرة في الفاو، مع منح العراق امتيازات عدة من هذا المشروع، لكن تم رفض ذلك من الحكومة العراقية في ذلك الوقت متحججة بالحرب العراقية - الايرانية، لكنها لم تنجح، وغيرها من العروض التي عرضت على الحكومة العراقية في هذا الاطار من المجموعة الاوربية والتي بائت بالفشل لأسباب متعددة<sup>(٢٠)</sup>، وهذا ما يعبر عن الاهمية الجيوستراتيجية التي يحظى بها هذا الميناء من القوى الإقليمية والدولية، وفي هذا الصدد فإن الولايات المتحدة الامريكية، تنظر الى ميناء الفاو كجزء مهم من التفكير الاستراتيجي الامريكي، الذي يجعل منطقة الخليج العربي بشكل عام، والعراق بشكل خاص من أولويات هذا التفكير الاستراتيجي، الذي يخطط للهيمنة على العالم، باعتبار العراق بشكل خاص يشكل مركز مراقبة واستهداف لتحركات القوى المنافسة لها ولا سيما الاسيوية ان كانت في الشمال أم الشرق، وبذلك فانه سوف لن يغيب عنه أهمية هذا الميناء في تحقيق أهدافها، والخبرة التاريخية للولايات المتحدة الامريكية في المنطقة تكشف عن ذلك في كثير من مراحل تاريخها، ولاسيما منذ انطلاق مشروع الشرق الاوسط الكبير أو الجديد<sup>(٢١)</sup>.

كما إن الصين، من الدول التي بلغت من القدرة والامكانيات الاقتصادية ما يميزها عن القوى الاقتصادية في العالم، وهي تسعى للوصول إلى منطقة الخليج العربي، من خلال اقامة علاقات استراتيجية مع دوله، والذي يثير حفيظة الولايات المتحدة الامريكية، التي تحاول كبح المشروع الصيني في منطقة الشرق الاوسط بشكل عام ومنطقة الخليج العربي بشكل خاص من خلال اعادة رسم المنطقة بالشكل الذي يخدم المصالح الامريكية وابعاد المنافسين الكبار عن المنطقة<sup>(٢٢)</sup>، وما مشروع طريق الحرير إلا أحد أهم ادوات الاستراتيجية الصينية التي تتخذ المجال الاقتصادي كأداة فاعلة في تحقيق أهدافها العالمية، وفي هذا

الاطار فان مشروع "مبادرة الحزام والطريق الصينية"، والذي يعرف إعلامياً بـ(طريق الحرير الجديد)، يُعد من أكبر المشاريع الاقتصادية على مستوى العالم والتي اطلقها الزعيم الصيني(شي جين بينغ) عام ٢٠١٣، كمشروع يظهر للوهلة الأولى انه: مشروع اقتصادي كبير، يبرز القوة الاقتصادية الصينية، ويحقق الكثير من الاهداف الاستراتيجية الصينية على مستوى العالم، ويُعد هذا المشروع أحد أهم ركائز الصين الاقتصادية المستقبلية، مُعولة عليه لمد صادراتها كـ"الاخطبوط العملاق" الى انحاء العالم بسلاسة<sup>(٢٣)</sup>، وهنا تظهر أهمية الميناء الفاو الكبير الذي يمكن ان يكون احد اذرع طريق الحرير، كنتيجة لموقع العراق الاستراتيجي، والذي يكون الاقصر مسافة والاقل وقتاً الى اوربا من الطريق التقليدي عبر قناة السويس، كما ذكر سالفاً .

والذي بدوره ينعكس على ارتفاع مستوى التبادل التجاري بين الاطراف الإقليمية والدولية، وما يحققه من فوائد مالية كبيرة، إذ ان وجود العراق على رأس الخليج العربي، وما يشكله من حلقة وصل بين المنطقة العربية وجوارها الشرق أوسطي، مثلما يصل إيران ودول الخليج بأوروبا عبر تركيا، وهذا ما جعل الصين تتوجه بسياستها الى العراق لضمه إلى مشروع "طريق الحرير الجديد" وهو ما يمكن تعزيره عندما يكون ميناء الفاو جزءاً من هذا الطريق<sup>(٢٤)</sup>، وهذا ما يمكن أن يتناسب مع تركيا التي سوف يعود عليها بالعوائد الاقتصادية الكبير، لذلك فإن الاخيرة ايدت اقامة المشروع، الذي سوف يوصل دول الخليج العربي وكثير من دول اسيا الوسطى بها، وهو كذلك مع ايران الذي سيربطها بسورية ولبنان وبالأخص عن طريق القناة الجافة، ومن ثم الى سواحل البحر الابيض المتوسط عن طريق سوريا، ولذلك فان أهمية هذا الميناء تتمثل في أحد جوانبها بتلك الابعاد الجيوستراتيجية، التي تعبر عن تلك المصالح للقوى والاطراف الإقليمية والدولية، والتي تتنافس في سبيل الحصول على اكبر المنافع الاستراتيجية والاقتصادية، في عصر تحاول اغلب الدول تعميم المبدأ البرجماتي، لكن مع ذلك لم يكن الموضوع خال من تحديات يمكن ان تؤثر على سير اكمال تنفيذ المشروع إن كانت على المستوى المحلي الداخلي في العراق، أو المستوى الخارجي، أن كان الإقليمي أم العالمي والتي يمكن ايجاز أهمها في المبحث القادم.

### المبحث الرابع

#### التحديات الداخلية والخارجية لميناء الفاو الكبير

يشير المختصون بالمكانة الجيوبولتيكية الكبيرة التي يتمتع بها العراق والامكانيات الجيوبولتيكية تجاه محيطه الإقليمي والدولي المتعددة، والتي تعود له بمكاسب استراتيجية كثيرة، لكن مع ذلك لا يمكن التغافل عن مكامن الضعف الجيوبولتيكية التي يعيشها العراق منذ عقود، والتي يمكن ان تعرقل وتشكل عوامل تحدي للعراق عند محاولة رفع مستوى الايجاب الجيوبولتيكي للعراق والتي يمكن ان تمتد الى حاضر ومستقبل مشروع ميناء الفاو والتي يكون مصادرها داخلية وخارجية (إقليمية ودولية)، وكما يلي:

**أولاً: التحديات الداخلية:**

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يسجل الواقع المحلي العراقي جملة من المتغيرات التي يمكن ان تشكل تحديات تعرقل مسيرة إكمال هذا المشروع الاستراتيجي الوطني، ويمكن عرض أهمها، بالآتي<sup>(٢٥)</sup>:

١- البيئة الأمنية غير المستقرة في العراق، فهذه البيئة وبالرغم ان العراق يسيطر على كامل أراضيه، لكن أمنه القومي يعاني من حالة اللااستقرار والتهديد المستمر، وهو بمثابة حالة ضعف في منظومة القوة الجيوبولتيكية للعراق، ومن ثم ينعكس على هذا المشروع الوطني بالسلب.

٢- الوضع الاقتصادي العراقي، الذي تتكرر فيه الازمات، بسبب هشاشة اسسه القائمة على عوائد النفط بشكل شبه مطلق، ويمثل أحد مكامن الضعف الجيوبولتيكية، والتي تنصب على بنية القوة الشاملة للعراق بالسلب، وهو بالتأكيد ما سوف ينعكس على مستقبل هذا المشروع.

٣- واقع البيئة الجغرافية للعراق، فالعراق محاط بست دول متناقضة السياسات، ويصعب اقامة علاقات متوازنة معها جميعاً في ذات الوقت هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن العراق مرتبط من الناحية الجيو- مائية بكل من دول الجوار تركيا وايران، واللتين قدما حالة من التعسف اتجاه العراق فيما يخص الحصص المائية، في الوقت الذي يعاني منه العراق هشاشة البنية التحتية المائية وبالأخص السدود من حيث الكفاءة والعدد .

٤- مشكلات أمن الحدود، التي تعتبر من المشكلات المهمة باعتبارها، تشكل عامل تقويض فعلي لمكانة العراق الجيوبولتيكية في المنطقة، وانها وبكل تأكيد لها تداعيات سلبية على الواقع الأمني العراقي، ومن ثم سوف يثير الجدل حول امكانية تحقيق العراق لمصالحه الإقليمية والدولية.

٥- اشكالية الوضع الداخلي العراقي، الذي يتصف ومنذ عقود بالاستقرار والاضطراب، وارتفاع معدل الفساد الاداري والمالي، وضعف وحدة القرار الخارجي والتي لا يمكن اخفاء تداعياتها السلبية على البناء الجيوبولتيكي للعراق في محيطه الإقليمي والعالمي.

والذي يزيد من التداعيات السلبية لهذه التحديات الداخلية، على حاضر ومستقبل هذا المشروع الوطني الكبير تلك التحديات الخارجية، التي يمكن عرض أهمها على المستويين الإقليمي والدولي.

### ثانياً: التحديات الخارجية:(الإقليمية والدولية)

شكلت جملة من القضايا تحديات لهذا المشروع ذي الابعاد الجيوبولتيكية والجيوستراتيجية الجيدة للعراق، وبالخصوص في هذه المرحلة التي يواجه فيها العراق ازمات داخلية عدة تم التعرج الى اهمها، ولكن هناك من التحديات ما هو إقليمي، وما هو دولي، يمكن عرض اهمها:

#### أ- انشاء ميناء مبارك

ميناء مبارك أو، ميناء بوبيان وهو: ميناء قيد الانشاء، يقع في شرق جزيرة بوبيان، الواقعة شمال الكويت، وسيتم تشغيل الميناء كمرحلة أولى بأربعة ارصفة مخصصة للحاويات، والتي يمكن استقبال

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

(مليون وثمانمائة) حاوية سنوياً، أما في المرحلة اللاحقة تتضمن انشاء (اثنا عشر) رصيفاً، وبعدها يتم انشاء (ثمانى أرصفة) كمرحلة ثالثة، ليلبغ اجمالى الارصفة (سته وثلاثون) رصيفاً، ليكون بعد ذلك من أكبر موانئ في الخليج العربي<sup>(٢٦)</sup>.

وترى وجهة النظر العراقية أن إنشاء الكويت لهذا الميناء يمثل خطورة على مستقبل الملاحة العراقية، وستكون له تأثيراته السلبية على إطلالة العراق البحرية على مياه الخليج. ويستند العراق في ذلك إلى مجموعة من الحجج تتمثل في التالي<sup>(٢٧)</sup>.

- سوف يؤدي إنشاء ميناء مبارك الكبير إلى تضيق المسطح المائي في خور عبد الله، الذي عد مياهه مشتركة بين الكويت والعراق؛ والذي سوف ينعكس بدوره إلى تقليل أهمية الموانئ العراقية وبالخصوص: مينائي أم قصر والزيبر مما سيؤثر سلباً على القدرات الاقتصادية للعراق.
- سوف يقلص ميناء مبارك الكبير من مساحة السواحل العراقية ليحصرها فيما لا يتجاوز الـ (٥٠ كم)، بينما ستتسع مساحة السواحل الكويتية لتصل إلى نحو (٥٠٠ كم).
- سيزيد الميناء الكويتي الجديد من الترسبات الطينية في القنوات الملاحية مما سيعرقل حركة الملاحة في الموانئ العراقية، ويرتب آثاراً بيئية خطيرة.
- سيخفض ميناء مبارك الكبير كثيراً في حال استكمال إنشائه، من قيمة مشروع ميناء الفاو الكبير، وهو الميناء الذي يراهن العراق على أن يكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على الخليج، ويسعى لأن يصبح بموجبه نقطة محورية للتجارة الإقليمية والعالمية، عبر ربط الميناء براً بطرق وسكك حديد بأوروبا مروراً بتركيا فيما يُعرف بالقناة اليابسة أو الجافة كما ذكر سالفاً.

### ب- التهديدات الإيرانية:

تتجلى هذه التهديدات في سعي إيران لبسط نفوذها في منطقة الخليج العربي، لما يشكله من أهمية، ليس فقط في الجوانب الاقتصادية والاستراتيجية بل من ناحية الزعامة والهيمنة، وفي إطار العلاقات الإيرانية - الأمريكية، التي اتسمت بالتوتر منذ قيام الثورة الإيرانية الإسلامية في إيران نهاية سبعينات القرن الماضي، ومن ثم ازدادت بسبب برنامجها النووي وفرض العقوبات الدولية على إيران، وفي هذا الإطار فإن إيران تهدد بين الحين والآخر بأغلاق مضيق هرمز في حال تصعيد التهديدات الأمريكية على إيران، وبذلك فإن في حال قيام إيران بأغلاق هذا المضيق سيوقف حركة الملاحة في الخليج العربي، والذي يتبعه توقف حركة نقل البضائع من وإلى ميناء الفاو، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن التهديدات المتبادلة بين إيران والولايات المتحدة الأمريكية سوف يكون على حساب الأمن والاستقرار في المنطقة والذي سوف ينعكس سلباً في حركة الملاحة من وإلى ميناء الفاو<sup>(٢٨)</sup>.

### ت- التنافس الصيني - الأمريكي

طفت على الساحة العالمية حالة جديدة من التنافس بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين والتي امتدت إلى الشرق الأوسط؛ إذ تسعى الصين إلى توسيع دورها في منطقة الشرق الأوسط بشكل عام والخليج العربي بشكل خاص، فتقدم الدعم للحكومات في المنطقة الذي كان بناءً على سنوات من اتساع دورها ومشاركتها في المنطقة في إطار مبادرة الحزام والطريق الصينية، الذي سيجعل الصين أكثر تأثيراً في السياسات الإقليمية والعالمية، وهو ما يمكن أن يكون متعارض بشكل كبير مع الاستراتيجية الأمريكية ليس في المنطقة فحسب بل والعالم والذي يجعل الولايات المتحدة الأمريكية تعمل على يقافه، لهذا فإن المنطقة من دون شك ستشهد تنافساً كبيراً وربما صراع الذي ستتأثر المنطقة به، لوجود واقع إقليمي معقد وصراعات ممتدة ومتكررة، التي تخلق بيئة تسمح بالتدخل الخارجي بها، مع وجود تشابك الحضور الأمريكي-الصيني، وشدة تنافسيته، ناهيك على أن منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي تمثل ميدان مواجهة بعيد عن المجالات الحيوية لكلا القوتين<sup>(٢٩)</sup>، وفي هذا الإطار فإن هذه العلاقات التنافسية أو الصراعية بينهما لن تكون أبداً بعيدة عن مستقبل مشروع ميناء الفاو الكبير، لأنه سوف يقع في قلب المواجهة بين هذه الأطراف.

ان هذه العوامل والمتغيرات التي ذكرت وغيرها، ان كانت منفردة أم مجتمعة، هي بكل الاحوال تعكس ذلك القدر الكبير من التحدي وربما التهديد، لاستمرار إكمال هذا المشروع الاستراتيجي الوطني، وحال مستقبله.

### الخاتمة:

تمثل الاعتبارات الجيوبولتيكية والجيوسراتيجية لأي إقليم محوراً مهماً في تحديد أهمية هذا الإقليم وماهية العلاقات البينية ومسارات وأهداف وآليات التفاعل التي تحكم هذه العلاقات. وفي إطار موضوعنا، فإن العراق يعتبر دولة شبه حبيسة، استناداً الى معايير الجغرافية السياسية، فالعراق لا يمتلك الاطلالة الواسعة على البحار والذي يساعدها في اكتساب مزايا اضافية، وعلى انشاء الموانئ بالشكل المرجو والذي يتناسب مع الطلب وحركة النقل البحري، وهنا تبرز أهمية مشروع ميناء الفاو الكبير، محاولة لسد جزء من ذلك العجز الجغرافي المتمثل في ضيق الساحل البحري، الذي سوف يساعد على تعزيز مكانة العراق الإقليمية والدولية وقدرته على التأثير الإقليمي والدولي بالشكل الذي يتناسب ودوره المزعوم، القائم على اساس تطوير مصادر قدراته الاستراتيجية وبالخصوص الاقتصادية والذي سوف ينعكس على ارتفاع مستوى تأثير سياسته الخارجية في محيطها الإقليمي والدولي، بسبب ذلك الترابط بين السياسة والاقتصاد، في حال الاستفادة من المعطيات الإقليمية والدولية، وأهمها: اعادة ترتيب أهمية المواقع الجغرافية، ومنها قناة السويس، التي سوف تتراجع في اهميتها بسبب تلك المسافة التي تتجاوز مسافة طريق ميناء الفاو، والتي سوف تقلل من كلف النقل حوالي ٣٥%-٤٥% وه ي ليس بالنسبة البسيطة، و ٣٠%/٤٥% من كلفة وقت النقل، ليس هذا فقط بل ان وجود القناة الجافة المكملة لمشروع ميناء الفاو سوف يزيد من تلك

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الاهمية؛ إذ ان هذه القناة سوف تقلل من تكاليف النقل عبر الموانئ العراقية ومنها ميناء الفاو، وذلك من خلال تقليل عدد رحلات العودة الفارغة، وسوف تجد السفن القادمة الى الميناء حمولات تعود بها مما ينعكس ايجاباً على ارتفاع حصيلة المستثمرين، ومن ثم ارتفاع مؤشر الايجاب الجيوبولوتيكي الجيوستراتيجي للعراق. أما مستقبل هذا المشروع فهو يتوقف على حجم وطبيعة تلك التحديات التي يواجهها الآن وفي المستقبل، والتي يمكن ان تعثر الاستمرار بالمشروع، أو ربما توقفه كما كان الحال في المراحل الزمنية السابقة، لكن مع اكتساب هذا المشروع أهمية عالمية، سوف يقلل من تلك التحديات والمخاطر، لأنه سوف يأخذ بعداً جيوستراتيجياً مهماً للقوى الإقليمية والعالمية، يمكن ان تشكل عوامل ضغط على اصحاب القرار العراقي ومن ثم تنصب في صالح الاستمرار بهذا المشروع، وهناك فرص كثيرة تنتظر العراق في المدى المتوسط والبعيد، وحتى القريب، للافادة من هذا المشروع الاستراتيجي الوطني بل الاكثر من ذلك تعظيم الفائدة، عندما يكون صانع القرار العراقي في حال يستطيع فهم الاوراق الاستراتيجية التي بين يديه والتفاوض بها. ومن ذلك يمكن القول ان لهذا الميناء ابعاد جيوبوليتيكية وجيوستراتيجية عدة في اطارها الوطني وفي اطارها الإقليمي والدولي، وهذه الابعاد سوف تنعكس ايجاباً على الوضع العام للعراق وبالخصوص الاقتصادي والأمني في الداخل وفي الخارج.

### التوصيات:

- بعد هذه المسيرة البحثية والنتائج التي استخرجتها الدراسة، يمكن ان نقترح جملة من التوصيات التي تنصب في مصلحة الاطراف المعنية بمشروع ميناء الفاو الكبير، يمكن اجمالها بالاتي:
- ١- لا بد من التركيز بشكل كبير على هذا المشروع الاستراتيجي، وعده قضية أمن قومي لأنه سوف تمتد انعكاساته الايجابية أو السلبية الى كافة الجوانب والمجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية الوطنية.
  - ٢- على اصحاب القرار السياسي، محاولة تقريب المنطلقات الفكرية بالشكل الذي يخدم هذا المشروع، والاتفاق على مشتركات وطنية تنصب في تحقيق المصلحة الوطنية.
  - ٣- ادراك تلك التحديات الداخلية والخارجية التي تواجه هذا المشروع الوطني الاستراتيجي، بشكل حقيقي، وتوظيف الجهود والطاقات العلمية والبشرية والمادية في سبيل تذليلها.
  - ٤- الافادة من المعطيات المادية وغير المادية الوطنية والإقليمية والدولية، في سبيل تعظيم المنافع المرجوة من هذا المشروع الاستراتيجي، ان كان في الحاضر أم في المستقبل بأبعاده المتعددة.

الهوامش:

- (١) للمزيد: د. نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد الجزائري، " ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات"، دراسات استراتيجية، مركز المحور للدراسات والتخطيط، (العراق، ٢٠١٩)، ص ٢- ص ٥.
- (٢) المصدر السابق، ص ٥.
- (٣) د. نجم الدين عبد الحجاج، د. زيدان طويريش هاشم، "الابعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير"، مجلة الغري للعلوم الادارية والاقتصادية، مجلد: (١٧)، العدد: (١)، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، (العراق، ٢٠٢١).
- (٤) عباس فضل السعدي، جغرافية العراق، دراسة منشورة بتاريخ: ٢٠٢١/٧/٢ على الرابط: <https://almerja-com.translate>
- (٥) د. فلاح جمال معروف، جغرافية العراق الطبيعية والسكانية والاقتصادية دراسة في الجغرافية الإقليمية، دار دجلة، (عمان، ٢٠١٦)، ص ١٨.
- (٦) علي زياد العلي، "توظيف ابعاد القوى الجيوبولتيكية للعراق في محيط إقليمي مضطرب"، دراسة منشورة بتاريخ: ٢٠١٩/٤/٢١، على موقع مركز النهرين، على الرابط: <https://www.alnahrain.iq/post/417>
- (٧) عقيل جبر علي، "مصطلح مشروع ميناء الفاو الاقتصادي الاستراتيجي الدولي"، دراسة منشورة بتاريخ: ٢٠٢٠/١٢/١٥ على الرابط: [https://www.mawazin.net/Dreje\\_birwra.aspx?jimare=1506](https://www.mawazin.net/Dreje_birwra.aspx?jimare=1506)
- (٨) المصدر السابق.
- (٩) أصيل سلمان، "مشروع ميناء الكبير وتأثير ميناء مبارك؟"، مجلس النواب، (العراق، كانون الثاني، ٢٠١٩)، ص ٣.
- (١٠) المصدر السابق.
- (١١) نائر عبد اللطيف مصطفى، "ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي"، في الندوة العلمية: ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وافاقه المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، (جامعة البصرة، ٢٠١١)، ص ٤٨.
- (١٢) نعمة العبادي، "ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والإقليمي"، في الندوة العلمية ميناء الفاو الكبير، مصدر سابق، ص ٧٩.
- (١٣) أصيل سلمان، "مشروع ميناء الكبير وتأثير ميناء مبارك؟"، مصدر سبق ذكره، ص ٤٨.
- (١٤) طلعت محمد طاهر، "الأمن الغذائي العراقي بمنظور الجغرافية السياسية"، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة الموصل، (العراق، ٢٠١١)، ص ١.
- (١٥) للمزيد: د. أنور إسماعيل خليل، "التوجه الامريكي نحو منطقة الخليج العربي"، مجلة حوليات، المجلد: (٤٦)، العدد: (٤)، جامعة عين شمس، (مصر، ٢٠١٨)، ص ١٦٩.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- (١٦) للمزيد: خلود موسى عمران ومريم خير الله، "واقع الموانئ العراقية الحالية والآفاق المستقبلية"، في الندوة العلمية: ميناء الفاو الكبير، مصدر سبق ذكره، ص ١٤.
- (١٧) محمد زيباري مونس، "الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير"، مجلة دراسات البصرة، العدد: (١٨)، جامعة البصرة، (٢٠١٤)، ص ٧٠.
- (١٨) المصدر السابق.
- (١٩) طالب حسين حافظ، "ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية-الكويتية"، مجلة دراسات دولية، العدد: (٥٣)، مركز الدراسات والدولية، جامعة بغداد، (العراق، ٢٠١٢)، ص ١٨١.
- (٢٠) محمد زيباري مونس، "الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير"، المصدر السابق، ص ٧١.
- (٢١) للمزيد: د. حسين حافظ، العراق في الاستراتيجية الأمريكية الشرق الاوسطية، (بغداد، مكتب الغفران، ط ١، ٢٠١٣)، ص ٣٥.
- (٢٢) د. ظاهر عبد الزهرة الربيعي، أحمد حسن مجهول، "الأهمية الجيواقتصادية للعراق في الاستراتيجيتين الأمريكية والصينية"، مجلة الخليج العربي، المجلد: (٤٧)، العدد: (٢-١)، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة البصرة، (العراق، ٢٠١٩)، ص ١٠.
- (٢٣) ميران حسين حسن، "مستقبل مشروع طريق الحزام الصيني في ظل العقوبات السياسية والاقتصادية"، (في): مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، (مجموعة باحثين)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات السياسية والاستراتيجية والاقتصادية، ط ١، (برلين، ٢٠١٩)، ص ٢٣١.
- (٢٤) طه العاني، "استثمارات ضخمة ومشاريع إستراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟"، مقال منشور بتاريخ: ٢٠٢١/٧/٧، على موقع: الجزيرة نت، على الرابط: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/7/7/>
- (٢٥) علي زياد العلي، "توظيف ابعاد القوى الجيوبولتيكية للعراق في محيط إقليم مضطرب"، دراسة منشورة بتاريخ: ٢٠١٩/٤/٢١، على موقع مركز النهرين، على الرابط: <https://www.alnahrain.iq/post/417>
- (٢٦) أصيل سلمان، "مشروع ميناء الكبير وتأثير ميناء مبارك؟"، مصدر سبق ذكره، ص ٤.
- (٢٧) محمد بدري، "ميناء مبارك الكبير": تحد جديد للعلاقات الكويتية العراقية"، دراسة منشورة بتاريخ: ٢٠١١/٨/١٤، على موقع: الجزيرة نت، على الرابط: <https://studies.aljazeera.net/en/node/3280#2>
- (٢٨) للمزيد: د. أنور إسماعيل خليل، العلاقات القطرية الايرانية في ظل حكم الشيخ حمد بن خليفة آل ثاني للفترة ١٩٩٥-٢٠١٢، مكتبة الشمس، (العراق، ٢٠٢)، ص ١٤٢.
- (٢٩) د. محمد بن صقر السلمى، التنافس الأمريكي - الصيني وانعكاساته على منطقة الشرق الاوسط، المعهد الدولي للدراسات الايرانية، (الرياض، ٢٠٢١)، ص ١٢.

## المصادر والمراجع:

### أولاً: الكتب:

- ١- د. أنور إسماعيل خليل، العلاقات القطرية الإيرانية في ظل حكم الشيخ حمد بن خليفة آل ثاني للفترة ١٩٩٥-٢٠١٢، مكتبة الشمس، (العراق، ٢٠٢).  
٢- ثائر عبد اللطيف مصطفى، "ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي"، في الندوة العلمية: ميناء الفاو الكبير أهميته الاستراتيجية وافاقه المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، (جامعة البصرة، ٢٠١١).  
٣- د. حسين حافظ، العراق في الاستراتيجية الامريكية الشرق الاوسطية، (بغداد، مكتب الغفران، ط١، ٢٠١٣).  
٤- طلعت محمد طاهر، "الأمن الغذائي العراقي بمنظور الجغرافية السياسية"، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة الموصل، (العراق، ٢٠١١).  
٥- د. فلاح جمال معروف، جغرافية العراق الطبيعية والسكانية والاقتصادية دراسة في الجغرافية الإقليمية، دار دجلة، (عمان، ٢٠١٦).  
٦- د. محمد بن صقر السلمي، التنافس الأمريكي - الصيني وانعكاساته على منطقة الشرق الاوسط، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، (الرياض، ٢٠٢١).

### ثانياً: الدوريات العلمية:

- ١- أصيل سلمان، "مشروع ميناء الكبير وتأثير ميناء مبارك؟"، مجلس النواب، (العراق، ٢٠١٩).  
٢- د. أنور إسماعيل خليل، "التوجه الأمريكي نحو منطقة الخليج العربي"، مجلة حوليات، المجلد: (٤٦)، العدد: (٤)، جامعة عين شمس، (مصر، ٢٠١٨).  
٣- طالب حسين حافظ، "ميناء مبارك وآفاق العلاقات العراقية- الكويتية"، مجلة دراسات دولية، العدد: (٥٣)، مركز الدراسات والدولية، جامعة بغداد، (العراق، ٢٠١٢).  
٤- د. ظاهر عبد الزهرة الربيعي، أحمد حسن مجهول، "الأهمية الجيواقتصادية للعراق في الاستراتيجيتين الامريكية والصينية"، مجلة الخليج العربي، المجلد: (٤٧)، العدد: (٢-١)، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة البصرة، (العراق، ٢٠١٩).  
٥- محمد زيباري مونس، "الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير"، مجلة دراسات البصرة، العدد: (١٨)، (جامعة البصرة، ٢٠١٤).  
٦- ميران حسين حسن، "مستقبل مشروع طريق الحزام الصيني في ظل العقوبات السياسية والاقتصادية"، (في): مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، (مجموعة باحثين)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات السياسية والاستراتيجية والاقتصادية، ط١، (برلين، ٢٠١٩).  
٧- نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد الجزائري، "ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات"، دراسات استراتيجية، مركز المحور للدراسات والتخطيط، (العراق، ٢٠١٩).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٨- د. نجم الدين عبد الحجاج، د. زيدان طويريش هاشم، "الابعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير"، مجلة الغزي للعلوم الادارية والاقتصادية، مجلد: (١٧)، العدد: (١)، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، (العراق، ٢٠٢١).

### ثالثاً: الانترنت:

١- طه العاني، "استثمارات ضخمة ومشاريع إستراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟"، مقال منشور بتاريخ: ٢٠٢١/٧/٧، على موقع: الجزيرة نت، على الرابط:

[/https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/7/7](https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/7/7)

٢- عباس فضل السعدي، "جغرافية العراق"، دراسة منشورة بتاريخ: ٢٠٢١/٧/٢٤ على الرابط:

<https://almerja-com.translate>

٣- علي زياد العلي، "توظيف ابعاد القوى الجيوبولتيكية للعراق في محيط إقليمي مضطرب"، دراسة منشورة

بتاريخ: ٢٠١٩/٤/٢١، على موقع مركز النهرين، على الرابط: <https://www.alnahrain.iq/post/417>

٤- محمد بدري، "ميناء مبارك الكبير": تحد جديد للعلاقات الكويتية العراقية"، دراسة منشورة بتاريخ:

٢٠١١/٨/١٤، على موقع: الجزيرة نت، على الرابط:

<https://studies.aljazeera.net/en/node/3280#2>

(ميناء الفاو الكبير وأهميته الجيوستراتيجية والجيوسياسية)

د. أحمد مشعان النجم

كلية القانون والعلوم السياسية – جامعة الأنبار

الاييميل: [ahmedmashaan@yahoo.com](mailto:ahmedmashaan@yahoo.com)

تشكل المنافذ البحرية حلقات توصل الدولة مع العالم الخارجي، ولطالما عرفت الدول التي تتمتع بالمنافذ البحرية بالقدرة على التواصل مع العالم الخارجي بشكل اسرع واكثر سهولة سيما على المستوى التجاري والاقتصادي، خلافا للدول المغلقة التي ليس لها حدوداً بحرية، بحيث كل دولة تسعى للحصول على منفذ بحري يطل على العالم الخارجي للتواصل معه، وفي ظل عالم اليوم الذي يتسم بالتطور التكنولوجي والعلمي وعصر العولمة أصبحت للمنافذ البحرية أهمية متزايدة في ظل التشابك العالمي على جميع المستويات السياسية والاقتصادية والاجتماعية – الثقافية والعسكرية الأمنية وغيرها.

يعد ميناء الفاو الكبير من بين اهم الموانئ التي يراد اقامتها في منطقة الشرق الأوسط وذلك نتيجة الأهمية الجيوستراتيجية والجيوسياسية التي يتمتع بها سيما كونه يمثل حلقة الوصل بين الشرق والغرب على مستوى التجارة العالمية من خلال طريق الحرير التجاري العالمي، ومساعي الأطراف والقوى الدولية الى بنائه وتوظيفه لصالحها لما لذلك من تداعيات مهمة لهذه القوى في ظل التنافس على النفوذ والهيمنة والسيطرة العالمية كما هو الحال بين الولايات المتحدة الامريكية والصين وروسيا ليعكس بذلك أهميته الجيوستراتيجية، وتحقيق أهمية وقفزة نوعية للعراق من افادة اقتصادية وسياسية واجتماعية وعسكرية – امنية بما ينعكس على النهوض بمكانة العراق بين الدول الإقليمية في المنطقة واستعادة دوره المرغوب بما يتوافر لديه من إمكانيات وقدرات تتناسب مع دوره ومكانته في المنطقة لتشكل بذلك الأهمية الجيوسياسية له.

**الكلمات المفتاحية:** ميناء الفاو الكبير، العراق، التجارة الدولية، طريق الحرير، التنافس الإقليمي، الأهمية الجيوستراتيجية والجيوسياسية

**هدف الدراسة:**

تسعى الدراسة الى تقديم فائدة علمية وعملية متمثلة بتعرف الباحثين والمختصين بأهمية المنافذ البحرية وانعكاسها على قوة الدولة وسلوكها السياسي الخارجي، ومدى علاقة الممرات والمنافذ البحرية في تحقيق التواصل والتشابك بين الفاعلين الدوليين بما يحقق مصالحهم الخاصة والدولية، وفائدة لصناع القرار

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بالتعرف على مدى أهمية ميناء الفاو الكبير ومدى القدرات والامكانيات الإيجابية التي من الممكن توظيفها بما يحقق مصلحة كبيرة للنهوض بواقع الدولة العراقية ودورها الإقليمي المرتقب.

### مشكلة الدراسة:

تشكل مشكلة الدراسة في إن ميناء الفاو الكبير على الرغم من أهميته الكبيرة على المستويين الجيوستراتيجي والجيوسياسي الا ان هذه الأهمية سوف تتعكس سلباً على العراق اذا ما عجز عن توظيف هذه المكانة لصالحه ومصالحته القومية لان عكس ذلك سوف يكون محط جذب للمنافسين الإقليميين والدوليين على ثروات العراق وخيراته بما في ذلك موقعه الاستراتيجي وتحقيق مصالحهم الخاصة على حسابهم من جانب، ومن جانب آخر فان بناء ميناء الفاو الكبير يواجه العديد من التحديات والعقبات لإنجازه منها داخلية لعل ابرزها عدم توافر الإرادة السياسية الموحدة لإنجازه ومنها خارجية متمثلة بوجود العديد من التحديات والعقبات من بعض الدول التي تعارض بناءه لتعارضه مع مصالحها، ولعل السؤال الأهم هو هل ان ميناء الفاو الكبير يتمتع بأهمية جيوستراتيجية وجيوسياسية إيجابية للعراق ام أهمية سلبية؟ ولعل من هذا السؤال تتفرع مجموعة من الأسئلة لعل أهمها:

١. ما هي الأهمية الجيوستراتيجية والجيوسياسية لميناء الفاو الكبير؟
٢. ما هي محددات هذه الأهمية؟ وما هي اشكالها؟ وهي فرصها؟
٣. هل ان ميناء الفاو الكبير له دور في التجارة العالمية؟
٤. ما هو طريق الحرير؟ وما علاقته بميناء الفاو الكبير؟
٥. ما هي اهم التحديات والعقبات امام تحقيق ميناء الفاو الكبير؟

### فرضية الدراسة:

تتطلق الدراسة من فرضية مفادها ان ميناء الفاو الكبير يستمد أهميته من حركة التجارة العالمية وارتباطه بطريق الحرير من الصين الى أوروبا، وعليه كلما ازدادت أهمية حركة التجارة العالمية ازدادت أهمية ميناء الفاو الكبير ولكما تقلصت أهمية التجارة العالمية تقلصت أهمية ميناء الفاو الكبير وهو ما ستحاول الدراسة اثباته او نفيه.

### مناهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على مجموعة من المناهج المهمة التي لا غنى عنها ف أي دراسة تنتمي للعلاقات الدولية ولعل أبرزها المنهج الوصفي والمنهج الواقعي ومنهج التحليل النظمي والمنهج المقارن.

## هيكلية الدراسة:

تتوزع الدراسة فضلاً عن المقدمة والخاتمة الى ثلاثة مطالب رئيسية، إذ جاء المطلب الأول بعنوان (مقومات القوة لميناء الفاو الكبير) وجاء المطلب الثاني بعنوان (التحديات الداخلية) اما المطلب الثالث فكان تحت عنوان (التحديات الخارجية).

### المطلب الأول: الموقع الجغرافي والجانب الفني

تحمل الموانئ أهمية كبرى لأي بلد يريد حجز مكانة على الخارطة العالمية، حيث تشكل منفذاً ومنتقلاً لذلك البلد يمنع عنه العزلة الجغرافية والارتهاق للتوازنات المحيطة عبر حرية تصريف بضائعه واستيراد مستلزماته دون أي تعقيدات أخرى، وهذا الحال ينطبق على الدولة العراقية التي تتمتع بساحل صغير نسبياً على الخليج العربي، جعل الإشكاليات تتراكم في بلد نفطي من الطراز الرفيع يعتمد على تصدير نفطه عالمياً وجلب مختلف المستلزمات التي تحتاجها البلاد<sup>(١)</sup>، ويعد الاستثمار في الموانئ الحديثة من العوامل الأساسية المساعدة في التنمية الإقليمية والنمو الاقتصادي بشكل عام من دون أدنى شك. ففي ظل العولمة والانفتاح الاقتصادي تغير الدور التقليدي للموانئ ولم تعد مجرد أماكن لاستلام البضائع وتوزيعها الى المناطق الأخرى فحسب. بل أصبحت الموانئ كيانات اقتصادية مستقلة وحلقة أساسية في التبادل التجاري والصناعي بين الدول، وهي بذلك لها دور كبير وتأثير مباشر على استقرار الأسواق المحلية والإقليمية. ولقد حث الكثير من الاقتصاديين على أهمية المناطق التي تمتلك سواحل بحرية وفي مقدمتهم Adam Smith الذي أكد على ان الأسواق تكون أكثر انفتاحاً والصناعات تكون أكثر توسعاً بالمقارنة مع المناطق التي لا تمتلك حدوداً بحرية. كما أكد Alfred Weber صاحب نظرية الموقع الصناعي Industrial Location Theory حيث ذكر ان الشركات الاستثمارية غالباً ما تتنافس على المواقع الحدودية التي يرتبط بها نمطي النقل البري والبحري. من هذا المنظور الاقتصادي تتأتى أهمية إنشاء ميناء كبير في السواحل البحرية العراقية مثل ميناء الفاو<sup>(٢)</sup>.

يملك العراق في البصرة موانئ بحرية تجارية وصناعية، مثل: أم قصر وخور الزبير وأبو الفلوس والمعقل، يتم عبر هذه الموانئ تصدير نفط العراق بنسبة ٨٠%، وتعرف هذه المنطقة أنها رئة العراق

(١) "ميناء الفاو الكبير في العراق.. تحديات وعراقيل وحلم يستمر"، مركز أبحاث ودراسات ميناء، شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠٢٠/١٢/١٨م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/١٠م. للمزيد ينظر: <https://mena-studies.org/ar/%d9%85>

(٢) أحمد صدام عبد الصاحب، "نظرة اقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير: الآثار المحتملة من ميناء مبارك الكويتي ومتطلبات المنافسة"، الحوار المتمدن، العدد (٤٨٥٤)، شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠١٥/٧/٢م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/٩م. للمزيد ينظر: <https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=474618>

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الوحيدة على البحر وتعرف بالمناطق الحرجة ملاحياً لتداخلها بين ثلاث دول، هي: الكويت والعراق وإيران حيث لم تربط بين هذه الدول اتفاقية مشتركة تنظم عمليات الاستفادة من موارد الجرف القاري حتى الآن على الأقل، إن العراق فكر سابقاً وملياً في بناء ميناء على الخليج العربي يفني بغرض استقبال السفن من كل المقاسات ويكون على أحدث طراز بحيث يغدو ميناءً تجارياً ينافس الموانئ الأخرى المتواجدة في المنطقة، ويخرج العراق من عزلته الدولية التي غرق بها منذ سنوات طويلة، فضلاً عن انتشال الاقتصاد العراقي من غياهب الركود الاقتصادي والشلل التام الحاصل في مختلف القطاعات الاقتصادية في البلاد<sup>(١)</sup>.

إن فكرة الميناء المتخصص كانت حاضرة وبقوة منذ عقود، بات معروفاً أن مشروع ميناء (الفاو الكبير) الدولي ليس بالحلم الجديد للعراقيين، حيث حاولت السلطة الملكية في العراق عام ١٩٣٢ أن يكون لها منفذ فعال على البحر خلال الخليج العربي، سمّي حينها بـ "ميناء العراق الكبير" .. إلا أن الرغبة العراقية اصطدمت باستراتيجيات إقليمية ودولية في المنطقة، ليبقى حلمًا معلقاً خلال العقود اللاحقة، على الرغم من توفر القوة الاقتصادية للعراق في سبعينيات القرن العشرين، إلا أنه تم إنشاء ميناء "البكر" العام ١٩٧٥ ليُمكن السفن العملاقة من الرسو لتصدير النفط الخام، وليؤمن وصول ناقلات النفط العملاقة لمياهه، إن ميناء الفاو يطل مباشرة من الساحل العراقي على الخليج العربي، دون الدخول بتعقيدات المرور بخور عبد الله الكويتي، الذي جعلته القرارات الأممية مرماً ملاحياً مشتركاً مع دولة الكويت<sup>(٢)</sup>.

يقع ميناء الفاو في جنوب محافظة البصرة عند مصب شط العرب في الخليج العربي، ومن المنتظر أن يصبح من أكبر الموانئ في العالم وأكبر ميناء في الشرق الأوسط، وسيحول الفاو إلى مدينة عالمية تجارية اقتصادية ضخمة، ويسهم في خلق فرص عمل كثيرة، ويوجد في محافظة البصرة ٤ موانئ رئيسية أخرى، أبو فلوس وخور الزبير والمقل وأم قصر، إلا أن أعماق المياه وطول أرصفتها محدودة ولا يمكنها استيعاب صادرات كبيرة، ما يجعل ميناء الفاو مهماً لأنه قادر على استضافة سفن عملاقة من شأنها تزويد العراق بموارد مالية ستخفف العجز الاقتصادي في ميزانية الدولة<sup>(٣)</sup>.

يمتد ميناء الفاو من رأس البيشة (شبه جزيرة الفاو)، وتقدر طاقة الميناء المخطط إنشاؤه بحسب التصاميم التي وضعتها شركة استشارية إيطالية بـ (٩٠) رصيفاً تجارياً وبنظراً ويرتبط بموانئ البصرة عبر

(١) "منطقة الفاو الاقتصادية أمل العراق نحو العالمية"، نون بوست، شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠١٦/٧/٢٨، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/٢٠. للمزيد ينظر:

<https://www.noonpost.com/content/13091>

(٢) "ميناء الفاو الكبير في العراق.. تحديات وعراقيل وحلم يستمر"، مصدر سبق ذكره.

(٣) علي السويدي، "الفاو الكبير" .. مشروع عراقي ضخم يتحدى فساد الداخل ومصالح الخارج"، العين الإخبارية، شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠٢١/٤/١١، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/١٠. للمزيد

ينظر: <https://www.msn.com/ar-ac/news/featured>



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

نفق مائي لينطلق براً إلى تركيا من خلال طريق بري وسككي، يمتد على مسافة ١٠٠٠ كم من البصرة إلى تركيا، مروراً بمحافظة دهوك،، على أن يتم افتتاح ٥ أرصفة منه في نهاية عام ٢٠٢٤، ليكتمل افتتاحه في عام ٢٠٣٠، بطاقة إنتاجية تصل إلى ٩٩ مليون طن سنوياً، مما يسهم مساهمة فاعلة بدعم الاقتصاد العراقي، من خلال مناولة التجارة البحرية للبضائع، بواسطة شبكة حديدية وصولاً إلى القارة الأوروبية<sup>(١)</sup>، وليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على الخليج والعاشر على مستوى العالم، وأن "الميناء عندما يبدأ العمل سيغير خارطة النقل العالمية، وسيكون من أهم موانئ المنطقة وأحدثها على الإطلاق وسيربط الشرق بالغرب، وسيدعم خزينة الدولة، ويعظم إيراداتها"<sup>(٢)</sup>.

تم وضع حجر الأساس لهذا المشروع يوم ٥ أبريل/نيسان ٢٠١٠م<sup>(٣)</sup>. وأعلنت وزارة النقل في نهاية ٢٠٢٠، أن مشاريع العمل ستشمل "بناء خمسة أرصفة عملاقة لتفريغ السفن بطول ١٧٥٠ متراً والمنفذة ضمن العقد المبرم مع شركة دايو الكورية فضلاً عن أعمال التجريف والحفر من أجل "إنشاء قناة ملاحية داخل حوض الميناء بطول ١٠ كم، و١٣ كم خارج الميناء لربطه بالقناة الملاحية الدولية، وإنشاء طريق سريع رابط بين الميناء ومدينة ام قصر بطول ٦٣ كم، وإنشاء نفق تحت قناة خور الزبير الذي يربط بجانب الطريق الشرقي<sup>(٤)</sup>(٥)<sup>(٦)</sup>(٧). وبحسب وكالة الأنباء العراقية الرسمية، فقد بدأ العمل في أحد أكبر

(١) علي سلمان العقابي، "العلاقة الاقتصادية بين طريق الحرير الصيني وميناء الفاو العراقي.."، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٤/١٠/٢٠٢٠م، تاريخ الزيارة: ١٦/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر: <https://alharir.info>

(٢) ليث الكاتب، "آخر تطورات ميناء الفاو الكبير.. العراق يسابق الزمن"، العين الإخبارية، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ١٦/٧/٢٠٢١م، تاريخ الزيارة: ١٥/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر: <https://al-ain.com/article/iraq-port-project-completion>

(٣) "العراق يعلن قرب بدء إنشاء ميناء الفاو الكبير.. وهذه أهميته"، الجزيرة، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ١٦/٨/٢٠٢٠م، تاريخ الزيارة: ١٠/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2020/8/16>

(٤) عبده محمد، "ميناء الفاو الكبير.. هل يمتلك العراق أكبر موانئ الخليج؟"، العين الإخبارية، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ١١/٨/٢٠٢١م، تاريخ الزيارة: ١٥/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر: <https://al-omah.com>

(٥) علي السويدي، مصدر سبق ذكره.

(٦) "العراق يعلن قرب بدء إنشاء ميناء الفاو الكبير.. وهذه أهميته"، مصدر سبق ذكره.

(٧) عبده محمد، مصدر سبق ذكره.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الأنفاق المغمورة في العالم والذي سيربط ميناء الفاو الجنوبي بميناء أم قصر القريب وأماكن أخرى. من المتوقع الانتهاء في غضون أربع سنوات<sup>(١)</sup>.

ان استقبال ميناء الفاو الكبير للبواخر العملاقة ذات حولة (١٢٠) ألف طن، سيؤدي الى انخفاض في كلف النقل الى (١٠٠) دولار لكل طن، وبذلك سيوفر الميناء مبالغ مالية نتيجة انخفاض تكاليف النقل وكما هو مخطط له وعليه ستكون طاقة الميناء الاستيعابية بحدود (٦٦) مليون طن سنوياً للحاويات و(٣٣) مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل ليصل المجموع الى (٩٩) مليون طن سنوياً<sup>(٢)</sup> وسيكون عمق الميناء ١٩,٨ متراً، مما سيسمح للميناء باستيعاب أي سفينة حاويات تعمل الآن، ويأمل العراق أن يوفر المشروع أساساً للنمو في بقية اقتصاد البلاد، وعلى الرغم من أن سعة الفاو ستكون متواضعة مقارنة بالموانئ الآسيوية العملاقة في شنغهاي وسنغافورة، إلا أنها ستكون أكبر من جبل علي في دبي، الأكبر حالياً في الشرق الأوسط، مع ٦٧ مرسى<sup>(٣)</sup>.

يتضح مما سبق، ان موقع ميناء الفاو الكبير يتوسط الى حد ما العديد من الدول الخليجية او قريب منها ليشكل نقطة ارتباط على المستوى البحري الخليجي تجارياً واقتصادياً من جانب، ونقطة تقاطع او حلقة وصل للطريق التجاري الدولي الذي تسعى الصين الى إنشاؤه ليوطف بشكل يربط الشرق بالغرب تجارياً واقتصادياً وعلى مستوى النقل والمواصلات، الا انه في ذات الوقت الكثير من متطلباته المادية والمعنوية ما زالت في طور التشكيل من قبل الحكومة العراقية مما يستوجب ضرورة الشروع بإنهاء هذه المتطلبات بما ضفي للميناء أهميته الجيوسياسية والجيواستراتيجية والتي سوف نبحثها في المطلب القادم.

### المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية والجيواستراتيجية لميناء الفاو الكبير

ان أهمية ميناء الفاو الكبير تنطلق من جانبين رئيسيين الأول هو أهمية الميناء بالنسبة للدول المالكة وهي جمهورية العراق بما يشكل متطلب وعنصر قوة للدولة وتأثيره وانعكاسه على السلوك الخارجي له وهي الأهمية الجيوسياسية، اما الثاني فهو أهمية الميناء بالنسبة للدول الأخرى بما يشكل عامل جذب لها إزاء العراق وانعكاس سلوكها الخارجي إزاءه لما لها من مصالح واهداف تروم إنجازها من خلاله بالشكل الذي

(1) Iraq Intent On Construction of 100 Berths for FAW Port Project, Rebuilding Iraq, 23/9/2021, Website: <http://www.rebuildingiraq.net/news/view/145368-Iraq-Intent-On-Construction-of-100-Berths-for-Faw-Port-Project>

(٢) د.د. نبيل جعفر المرسومي وم. حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير: الأهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، البصرة، العراق، ص ٦-٧.

(3) David Rogers, Iraq's Al Faw port to become largest in Middle East, GCR, 21/9/2021. Website: <https://www.globalconstructionreview.com/iraqs-al-faw-port-to-become-largest-in-middle-east/>

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

من شأنه ان يكون له تداعيات وانعكاسات إيجابية او سلبية إزاء العراق، وعليه يمكن بيان أهمية ميناء الفاو الكبير من خلال جانبين مهمين وهما:

### أولاً- الأهمية الجيوسياسية:

يعتبر ميناء الفاو مشروعاً وطنياً استراتيجياً للعراق، حيث سيكون الميناء العراقي الوحيد القادر على استقبال السفن الكبيرة، مما سيمكن العراق من أن يصبح جزءاً من طريق حرير جديد عبر نقل البضائع من الشرق إلى الغرب عبر أراضيها من الخليج إلى البحر الأبيض المتوسط. وتم طرح المشروع لأول مرة في عام ١٩٧٨، ولكن بسبب الجدل الداخلي والخارجي، لم يبدأ إلا بعد تغيير النظام في عام ٢٠٠٣<sup>(١)</sup>. إن مشروع ميناء الفاو الكبير خطوة مهمة جداً في عملية تغيير محاور اللعبة التجارية، لأنه يعد مركزاً تجارياً ليس للعراق فحسب وإنما للمنطقة، وفي حال اكتماله سينقل البلد بشكل كبير ونوعي<sup>(٢)</sup>.

إن المشروع له أهمية استراتيجية على العراق، عبر تحريك عجلة الملاحة البحرية، ومن المتوقع أن يكون للمشروع مردودات مالية كبيرة للعراق من خلال نقل وإيصال البضائع والنفط بشكل أسرع من أي وقت مضى كما ستبلغ طاقته الاستيعابية القصوى ٩٩ مليون طن سنوياً ويهدف فضلاً عن تنشيط قطاع النقل في العراق إلى تنويع طرق الاستيراد والتصدير<sup>(٣)</sup>. وإن العراق يخطط لبناء أكثر من ٩٠ رصيف في مشروع ميناء الفاو الكبير الذي سيحول الدولة العضو في أوبك إلى مركز شحن رئيس في المنطقة<sup>(٤)</sup>.

وعلى وفق رأي خبراء اقتصاد، سيساهم ميناء الفاو في تنمية الاقتصاد العراقي، وزيادة الحركة التجارية، وهو ما سيحقق ٤ أضعاف ما يجمعه العراق حالياً من الموانئ الأخرى مجتمعة<sup>(٥)</sup>. وبحسب رئيس الوزراء العراقي (مصطفى الكاظمي) فقد أكد على أن "ميناء الفاو سيوفر فرصاً كبيرة للعراق ويعزز مكانته الجيوسياسية في المنطقة والعالم، وسيخلق فرص عمل كثيرة لأهل البصرة وباقي المحافظات،

1) (Adnan Abu Zeed, Daewoo fulfills Iraq's Faw Port despite obstacles, Al-Monitor, December 29, 2020, Website: <https://www.al-monitor.com/originals/2020/12/faw-port-iraq-daewoo-korea.html>

(٢) "العراق يعلن قرب بدء إنشاء ميناء الفاو الكبير.. وهذه أهميته"، مصدر سبق ذكره.

(٣) "ما هو ميناء الفاو الكبير"، انباء العراق، شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، تاريخ النشر: ١٣/١٠/٢٠٢٠م، تاريخ الزيارة: ٩/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر: <http://anbaaiq.net/archives/8016>

(4) ZAWYA, Iraq to build 100 berths in Faw Port project, WriteCaliber, 21/9/2021, Website: [https://www.zawya.com/mena/en/projects/story/PROJECTS\\_Iraq\\_to\\_build\\_100\\_berths\\_in\\_Faw\\_Port\\_project-ZAWYA20210921063621/](https://www.zawya.com/mena/en/projects/story/PROJECTS_Iraq_to_build_100_berths_in_Faw_Port_project-ZAWYA20210921063621/)

(٥) علي السويدي، مصدر سبق ذكره.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ويساهم في تطوير المحافظة"، بل هو مشروع استراتيجي يسهم في تطوير واعمار جميع محافظات العراق، ويجعل من البلد جسرا اقتصاديا يربط مختلف بلدان المنطقة<sup>(١)</sup>.

يعد ميناء الفاو الكبير من المشروعات الاستراتيجية في العراق اذ يسهم إنجازها بمنح العراق اطلالة على مياه الخليج العربي، والمتمثل في القنوات الملاحية الدولية التي تربط الخليج العربي وميناء ام قصر وخور الزبير ومن الموانئ العالمية في أعالي البحار ومن ثم، فإن انشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم في الآتي<sup>(٢)</sup>:

١. تخفيف الضغط على الموانئ العراقية الحالية.
٢. تلبية احتياجات البلد من الصادرات والاستيرادات.
٣. يتضمن الميناء خدمة التجارة الإقليمية (الترانزيت) بين اسيا وأوروبا وبطاقة ابتدائية (٢٠) مليون طن قابلة للزيادة لتصل الى (٤٥) مليون طن سنوياً.
٤. تشغيل الايدي العاملة الفنية وبنسبة كبيرة.
٥. تحسين الخط الساحلي ومنع عملية التعرية والفقدان للساحل.
٦. استخدام العراق القناة الجافة لنقل البضائع الى أوروبا او الى موانئ البحر الأبيض المتوسط في سوريا وتركيا

اما بالنسبة للأثار الاقتصادية المحتملة لميناء الفاو الكبير وكالاتي<sup>(٣)</sup>:

أولاً- الأثر على الإيرادات العامة للدولة أن ميناء الفاو الكبير من المتوقع له أن يحقق إيرادات تقدر بحدود ٦٥٣ مليون دولار في مرحلته الأولى ، وتزداد لتبلغ ٧٦٤ و ٨٦٢ مليون دولار عند في مراحل اخرى، ومن المتوقع أن تصل إيرادات ميناء الفاو الكبير إلى ١,٧٧٨ مليار دولار بحلول العام ٢٠٣٤، تذهب نسبة من أرباحها الصافية إلى وزارة المالية وهو ما يؤدي إلى تنويع مصادر الدخل وزيادة في الإيرادات التي تحصل عليها الدولة بشكل يعكس ايجابياً على قدرة الدولة في تغطية نفقاتها على القطاعات الاقتصادية المختلفة .

(١) "رئيس وزراء العراق يعلن انطلاق مشروع ميناء "الفاو الكبير" جنوبي البصرة"، العالم العربي، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠٢١/٤/١١م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/١٨م. للمزيد ينظر: [https://arabic.sputniknews.com/arab\\_world/202104111048645582](https://arabic.sputniknews.com/arab_world/202104111048645582)

(٢) ا.د. نبيل جعفر المرسومي وم. حسين حيدر محمد الجزائري، مصدر سبق ذكره، ص٦-٧.

(٣) أ.حسين حيدر الجزائري، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠٢١/٨/٢٨م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/٤م. للمزيد ينظر: <https://iier.org/ar/%D8%A3>

#### ثانياً - الأثر على التوظيف:

سيوفر ميناء الفاو الكبير العديد من فرص العمل وبشكل يؤدي الى الحد من تفاقم معدلات البطالة فضلاً عن فرص العمل التي سوف تتولد من الانشطة الاقتصادية والخدمية الاخرى المرتبطة به .

#### ثالثاً - التأثير على الاستثمار:

عملية إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير سوف تحتاج إلى مشاريع استثمارية وهذا يتطلب إضافة تدفقات استثمارية في الملحقات التابعة للميناء كإقامة مدينة صناعية، مدينة تجارية، مدينة سكنية، فضلاً عن إقامة منطقة حرة للتبادل التجاري، وأن مساحة المنطقة المقترح لإقامة هذه الاستثمارات فيها تبلغ ٤٠ الف دونم، ومن ثم فإن كل هذه الاستثمارات ستجعل من العراق أرض خصبة لجذب المستثمرين وجذب رؤوس الاموال .

#### رابعاً - التأثير على التجارة الخارجية:

سيفتح ميناء الفاو الكبير افاقاً جديدة للتجارة الخارجية في العراق على المستوى المحلي والدولي كونه الطريق الأقرب والاقل كلفة والأكثر أماناً بين القارات الثلاث اسيا وأوروبا وأفريقيا فضلاً عن ذلك فإن بضائع الترانزيت المتوقع مرورها عبر العراق عن طريق ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ستترتب عليها منافع كبيرة، وذلك من خلال الرسوم الممكن استحصالها عن طريق استخدامها للبنى التحتية في العراق

#### ثانياً - الأهمية الجيوستراتيجية:

(طريق الحرير الدولي) هذا المشروع العملاق الذي تبنته الصين التي تعد واحدة من أضخم اقتصاديات في العالم والتي اختارت العراق ومدينة الفاو لتكون أحد المفاتيح الرئيسية في هذا الطريق الذي تروم به ربط الشرق بالغرب عبر العراق بما يسمى بالقناة الجافة والتي تتألف من ربط سكي بين العراق وتركيا وسوريا والتي ستقل بموجبها البضائع الآسيوية الى جميع دول أوروبا بأقل التكاليف وبأرخص الأثمان قياساً بنقلها عبر قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح، والعمل على جعله جسراً أرضياً يربط الشرق بالغرب تجارياً ويصبح محط أنظار العالم وسيغير خارطة العالم التجارية<sup>(١)</sup>.

يعتبر ميناء الفاو الكبير البوابة الرئيسية لـ"طريق الحرير الجديد" الذي يتعلق بنقل البضائع الصينية إلى العالم، ومهمة هذا الميناء هي نقلها إلى أوروبا، والخطوة أن يكون نقل البضائع من الصين إلى ميناء جوادر في باكستان عبر السكك، وثم من هناك إلى ميناء الفاو بالبحر، وبعدها بخط السكك الحديد من البصرة إلى سوريا وتركيا وإلى أوروبا... مما يساهم بتقليل وقت نقل البضائع من الصين إلى أوروبا بنسبة

(١) رائد الهاشمي، طوق النجاة الوحيد هو ميناء الفاو، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر:

٢٠٢٠/١٢/٦م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/٧م. للمزيد ينظر: <https://kitab.com/2020/12/06>

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

(٣٥%) من الكلفة الحالية، وخفض أسعار البضائع الصينية نتيجة خفض كلفة النقل. كما أن الاتحاد الأوروبي بحاجة أيضاً لإكمال إنشاء هذا الميناء لأنه سيساهم في نقل البضائع الأوروبية إلى الدول الآسيوية والخليج، فالطريق الحالي لنقل البضائع الصينية طويل جداً، وهو ينطلق من ميناء جوادر في باكستان، ويمر بخليج عدن والبحر الأحمر وقناة السويس والبحر الأبيض المتوسط<sup>(١)</sup>. وبحسب وزير النقل ناصر حسين الشبلي فإن العراق سيكون المحطة الأساسية في المشروع الصيني المعروف بطريق الحرير، والذي سيكون الرابط بين قارتي آسيا وأوروبا وسيكون العراق مركز طريق الحرير، حيث سيلبي المشروع تنفيذ القناة الجافة لربط ميناء الفاو بتركيا، وليكمل بذلك خط ربط من الصين إلى باكستان وميناء الفاو بحريا، وإلى أوروبا سككياً<sup>(٢)</sup>.

بناء الميناء هدف طويل المدى لتحويل العراق إلى ممر نقل بين الشرق الأوسط وأوروبا "إذا تم الانتهاء من ميناء Grand Faw فسيكون حدثاً رئيسياً للنقل العالمي"<sup>(٣)</sup>، وإنشاء ممر نقل أقصر بين الشرق الأوسط وأوروبا، متجاوزاً قناة السويس<sup>(٤)</sup>.

إقليمياً المشروع يؤدي إلى تكامل اقتصادي بحري إقليمي وجعل منطقة شمال الخليج والبصرة والمنطقة الحرة في الموانئ العراقية منطقة ازدهار اقتصادي مليئة بالاستثمارات الدولية". وكونه الميناء المركزي لمنطقة شمال الخليج وأيضاً لتسهيل ربط العراق بأوروبا ودول الشمال المتقدمة<sup>(٥)</sup>. ومن جانب آخر ليس هناك بديل لدول الخليج وإيران في نقل بضائعها إلى دول آسيا وأوروبا سوى الموانئ العراقية ومن ثم طريق القناة الجافة، كونه أقصر الطرق وأسرعها وأقلها كلفة وأكثرها أمناً، إذ يعد ميناء الفاو الكبير واحداً من المواقع الاستراتيجية والمهمة في شبكة النقل البحري ليس للعراق فحسب وإنما لاقتصاد النقل الدولي بشكل عام لأنه موقع متوسط بين أوروبا وأفريقيا من جانب وشرق وجنوب شرق آسيا من جانب

(١) سلام زيدان، ميناء الفاو الكبير: هل تنتصر الإرادة الشعبية العراقية؟، شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠٢٠/١٢/٦م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/١١م. للمزيد ينظر:

<https://assafirarabi.com/ar/34683/2020/12/06>

(٢) "ميناء الفاو الكبير والصراع الدولي.. ما الذي ربحه العراق وما هي خسارته؟"، شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠٢٠/١٢/١٩م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/١٨م. للمزيد ينظر: <http://al-daawa.org/2617--.html>

(3) "Iraq to issue tenders for first phase of Grand Faw port", Technical Review Middle East stands, 29 February 2012, Website: <https://www.technicalreviewmiddleeast.com/logistics/logistics/iraq-to-issue-tenders-for-first-phase-of-grand-faw-port>

(4) Aref Mohammed, "Iraq to sign \$2.625 billion Grand Faw port contract with S.Korea's Daewoo", Reuters, DECEMBER 23, 2020, Website: <https://www.reuters.com/article/iraq-ports-int-idUSKBN28X1C3>

(5) (Adnan Abu Zeed, Op.Cit.

آخر؁ ومن ثم يصبأ مينا كبرياً ومأطة للترانزيت العالمى؁ فضلاً عن الأاماء الأامى الموجودة فى مقاراء هذا المشروع العملاق؁ ومن مميزات المينا انه يوفر على واه الأقراب (٣٥-٤٥%) من كلفة النقل و(٣٥-٤٠%) من وقت النقل؁ على شركاء ومؤسسات النقل الذى تعمل على هذا المسار<sup>(١)</sup>.

دولياً؁ ينظر أن يحقق المشروع قفزة على مستوى النقل البأرى بين الشرق والغرب فى آال إنجازاه وربطه بأطوط سكك الأىء الذى اسأام فى شأ البضائع الآسيوية إلى أوروبا مروراً بأركيا؁ فالمشروع الطموا يربط الشرق بأوروبا من آلال مينا الفاء وعبر طريق برى "سكة أىء" بين العراق وأركيا وسوريا؁ وطريق الأرى البرى من الصين عبر العراق بشبكة أقاراء سريعة تقطع ما يقارب (٢٠٠٠) كم وؤمن وصول البضائع والسلع من موانئ بحر العرب والآليآ نحو الأرض اليابسة فى البصرة وصولاً لأركيا ومنها إلى أوروبا؁ آىآ يأمق أن يآنى العراق مليارات الدولارات بعد انأهاء المشروع ومد سكك أىء بين مينائه الأناوبى ودول آواره عبر أوروبا<sup>(٢)</sup>.

ان انشاء مينا الفاء الكبير سوف يغير آارطة النقل البأرى العالمية؁ والمشروع عند اكأماله من المآمل أن يصبأ أأ أكبر موانئ الآليآ العربى آىآ آتراوح طاقته الإنتاجية الإباأائية بين ٤٥ - ٢٠ مليون طن سنوياً؁ ويعد مشروعاً إسرائيياً يربط الشرق بأوروبا عبر العراق وأركيا وسوريا بما يسمى بالقناة الآافة؁ ومن المقرر إنشاء آط سكة أىء يربط منطقة الآليآ عبر الأرضى العراقية بشمال أوروبا من آلال أركيا وهذا ما يضىفى عليه أهمية عالمية على مستوى الآارة العالمية. كما يعد المشروع آلقة وصل بين دول الآليآ العربى الذى آعبر مستهلكاً رئيسياً للبضائع الأجنبية؁ كما آعد آلقة وصل مع أركيا الذى آعبر مستهلكاً رئيسياً للنفط وفى نفس الوقت المصدر الرئيس للبضائع؁ لذا من المأمق أن آصبح منطقة الفاء آلقة وصل تربط العديد من الأطراف مع بعضها وأكد أقرى لصأيفة المونيتور الأمريكية إن بناء مينا الفاء الكبير هو مشروع قومى لكل العراقيين آىآ سيعد واحداً من أكبر ١٢ مينا فى العالم ليساهم بذلك فى آامية الإاآماء العراقى وزياءة الآركة الآارية واسأام الأاآامار الأجنبية<sup>(٣)</sup>.

كل الدول آسعى آاهدة لأن آآجز لها موضع أقم فى أهم ممر ملاحى بالعالم؁ والفوز بآصة من هذه السوق العملاقة؁ وآعزز موقعها الإاآماوى؁ وكما هو معروف من يسيطر على الموانئ الكبرى يسيطر على الآارة الدولية؁ وهذا ما آعل الدول المآنافسة آآآ عن شركاء أو آآالفاء آآضم إليها آىآ آضمن وجودها داخل إطار المنافسة؁ وعلى إثرها آشكلآ آآالفاء دولية بين قوى المنطقة؁ المآور

(١) د. نبيل آعفر المرسومى وم. آسين آيدر مآم الأنازرى؁ مصدر سبق ذكره؁ ص ١٩.

(٢) مركز أباآ ودراساء مينا؁ مينا الفاء الكبير فى العراق.. آاأيااء وعراقيل وآلم يسأم؁ مصدر سبق ذكره.

(٣) "الفاء الكبير.. المينا الذى آقف عدة دول ضد بنائه"؁ آرآمة وآأرىر: شيرين أآم كىلو؁ روووا وديآبال؁ شبكة المعلومات العالمية (الانآرنيآ)؁ آارىآ النشر: ١٥/١٠/٢٠٢٠م؁ آارىآ الزيارة: ٩/١١/٢٠٢١م. للمزيد



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الأول الصيني - الباكستاني وقطر، والمحور الثاني الهند وإيران والإمارات، بالإضافة إلى دعم القطبين التقليديين: الولايات المتحدة الأميركية تدعم المحور الهندي - الإيراني، أما القطب الآخر روسيا، فتدعم الصين وباكستان، وأيضاً هناك تقارير إعلامية تشير إلى أن روسيا عرضت على إيران استثمار ميناء بندر عباس الإيراني، لكن إيران نفت ذلك<sup>(١)</sup>.

الاستاذ (عقيل جبر علي) يرى ان الترويج لمصطلح المشروع "الاستراتيجي الاقتصادي الدولي" بدلاً من المصطلح التقليدي الحالي سيحقق اهداف ومبتغيات اقتصادية وتنموية واستثمارية وعلاقات دولية ويفتح الطريق لجذب الاستثمارات الاجنبية والمنح الدولية وكالاتي<sup>(٢)</sup>:

١. سيكسب العراق فرص الدخول في اتفاقات استراتيجية واقتصادية وتنموية دولية ومنح مالية دولية متعددة.  
٢. ترتبط المصالح الدولية بالعراق، لأن هناك تكتلات عالمية وبرامج عمل دولية تنموية وهيئات ومراكز اقتصادية دولية مما يتيح ربط العراق بالمنظومة الدولية والعالمية، وإعادة رسم الخارطة العالمية وخارطة امدادات النقل العالمية والدولية.

٣. ضرورة ابراز المخططين والخبراء الاستراتيجيين والاقتصاديين والمسؤولين في وزارة النقل والمختصين والخبراء في النقل والامدادات واللوجستيات لهذا المنظور والمفهوم وابرار الدور الاستراتيجي الدولي بشكل حضاري واقتصادي واستراتيجي دولي لما يحقق نتائج ويولد فوائد كثيرة للعراق ويزيد من مكانة وجذب الاستثمارات الاجنبية لربط مصالح العالم بالميناء .

٤. امكانية تعميق وتنضيج هذا الدور واشاعة هذه العلامة التجارية والاسم التجاري الاقتصادي الدولي لميناء الفاو الاستراتيجي والاقتصادية الدولي عن طريق دور الشخصيات الدبلوماسية والملحقيات الثقافية والتجارية والملحقيات الاخرى ورجال الاعمال والقطاع الخاص الذي يقع عليه دور كبير في هذا المجال لهذا المفهوم لإعادة موقع وحجم تأثير هذا الميناء دولياً وعالمياً وعده مركز استقطاب للاستثمارات الدولية .

### المطلب الثالث: التحديات الداخلية والخارجية

أي مشروع قابل للاستثمار لا بد من أن يواجه العديد من الصعوبات والتحديات التي تشكل معوقات تحول دون إمكانية تنفيذه أو تحقيقه لأهدافه والتي عادة ما يكون مصدرها اما داخلياً بالنسبة للمشروع بحد ذاته واما خارجياً من قبل متغيرات تتعارض تقاعلاتها وتحركاتها مع هذا المشروع وهذا الامر ينطبق على

(١) "الفاو الكبير.. الميناء الذي تقف عدة دول ضد بنائه"، مصدر سبق ذكره،

(٢) مشروع ميناء الفاو الكبير في نقطة حوار بين أعضاء مركز الرافدين للحوار -RCD، مركز الرافدين للحوار -

RCD، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٠٢١/١/١٣م، تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١١/٢١م.

للمزيد ينظر: <https://alrafidaincenter.com/ar/2885>

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ميناء الفاو الكبير كونه مشروعاً استثمارياً مهماً ووعداً من شأنه ان يحقق الكثير من النتائج والمصالح كما أشرنا اليها سابقاً، وعليه يمكن تقسيم اهم التحديات التي تواجه ميناء الفاو الكبير الى:

### اولاً- التحديات الداخلية:

كل ميناء يعد نقطة بداية للصادرات ونقطة نهاية للواردات، وهذه الواردات تحتاج الى منظومة نقل متكاملة، فالميناء وحده لن يكون فعالاً إن لم يرتبط بشبكة واسعة وفعالة وكفؤة من السكك والطرق، كما إن المرافق الخدمية الساندة للميناء وآلية وسرعة التفريغ والتحميل ان لم تكن متطورة فلن تسهم في حالة الجذب التجاري، كما ان تجاوز البيروقراطية وغياب الفساد سيكون لهما دور فعال في إنعاش الميناء، كذلك يؤدي الامن دورا كبيرا في عملية اختيار وجهة البضاعة من الموردين<sup>(١)</sup>.

إن مراحل إنجاز الميناء قد تعثرت في الفترة من ٢٠١٠-٢٠١٩، ولاسيما إنجاز المرحلة الأولى من المشروع بسبب تحديات عدة عرقلت عملية تنفيذ الميناء منها تحديات داخلية متمثلة بقلّة التمويل وغياب الإرادة السياسية في العراق وتفضيل المصلحة الخاصة للأحزاب الحاكمة على المصلحة العامة<sup>(٢)</sup>، وإن الصراعات السياسية وتقاطع المصالح الداخلية والخارجية فضلاً عن عوامل الفساد عطلت استكماله وحالت دون قطع المراحل الأولى من التصميم الأساس، وإن الأزمة المالية جراء انخفاض أسعار النفط العالمية واستنزاف الموازنة في الحرب ضد الإرهاب وما تبعها من ظروف جائحة كورونا، قلصت من التصاميم الأساسية وأعداد المواقع المفترض إنشائها<sup>(٣)</sup>.

ذكر رئيس مجلس محافظة البصرة (صباح البزوني) أن "أبرز المعوقات التي تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير هي عدم تمويله بالكامل من قبل الحكومة الاتحادية"<sup>(٤)</sup>.

كما ساهم في توقف الميناء عدم تخصيص الأموال، على الرغم من أنه كان هناك أحياناً فائض في الموازنة، فقد سلمت حكومة حيدر العبادي حكومة عادل عبد المهدي التي تلتها مبلغاً قدر بـ ١٥ مليار دولار<sup>(٥)</sup>، وهناك عوائق أخرى عديدة واجهت نشوء ميناء الفاو الكبير، منها طبيعة التربة الرملية التي شيد

(١) تيسير الاسدي وعبد الكاظم حسن الجابري، "ميناء الفاو الكبير، حديث بهدوء"، الجزيرة، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٧/٩/٢٠٢٠م، تاريخ الزيارة: ١٢/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر:

<https://non14.net/128372>

(٢) أ.حسين حيدر الجزائري، مصدر سبق ذكره.

(٣) علي السويدي، مصدر سبق ذكره.

(٤) دلال العكيلي، من وراء تعطيل انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير؟، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، شبكة النبا المعلوماتية، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٣/١٢/٢٠١٩م، تاريخ الزيارة:

<https://m.annabaa.org/arabic/strategicissues/21379> للمزيد ينظر: ١٤/١١/٢٠٢١م.

(٥) سلام زيدان، مصدر سبق ذكره.

عليها الميناء وصعوبة العمل، تحتاج إلى تقنيات حديثة لمعالجتها، لأنها لا تتحمل وضع آلاف الأطنان فوقها مما أحر في إنجاز كثير من مراحل المشروع<sup>(١)</sup>.

ومن جملة الأسباب التي أدت لتأجيل المشروع وعدم إنجائه، عدم استقرار الأوضاع في العراق منذ احتلاله في العام ٢٠٠٣ فضلاً عن ما تبعه من انخفاض أسعار النفط وما فرضته من ضغوط على الميزانية العراقية التي تعتمد على ٩٥% من إيرادات النفط والوضع السياسي غير المستقر والذي يشهد استقطابات حادة بين الفرقاء السياسيين، وانشغال الحكومة بقتال تنظيم "الدولة الإسلامية - داعش" مع عدم نسيان المصاريف الباهظة التي ترصدها الحكومة لميزانية الدفاع، كل هذه الأمور وغيرها شكلت حافزاً لحكومة البصرة لاتخاذ التدابير اللازمة لتعجيل إطلاق المشروع أفضل من المماثلة فيه أكثر<sup>(٢)</sup>.

إذاً يمكن بيان اهم التحديات الداخلية التي يوجهها ميناء الفاو الكبير من خلال ما يلي<sup>(٣)</sup>:

١. أنه يفرض ضغوطاً على الأموال المحدودة للحكومة العراقية مع ضعف البنى التحتية من ازدحام المدارس والمستشفيات وسوء الصرف الصحي وانقطاع التيار الكهربائي يؤدي إلى إثارة الاضطرابات.
٢. قدر البنك الدولي تكلفة إعادة إعمار العراق بعد حرب ٢٠١٤-٢٠١٨ مع داعش بنحو ٨٨ مليار دولار، وبعد الصراع، تراجعت عائدات النفط - مصدر الدخل الرئيس للعراق - مما جعل الدولة تكافح لدفع رواتب موظفي القطاع العام، وهذا يضاف إلى العديد من التأخيرات.
٣. بناء خط السكك الحديدية مزدوج المسار من البصرة إلى الحدود التركية قد يكلف ١٣ مليار دولار، وتعرق المشروع بسبب الانقسامات والحجج في البرلمان حول كيفية تمويله منذ توقيع العقد الأول في ٢٠١٣.
٤. أن الخلاف بين الكتل والأحزاب السياسية في بغداد يؤخر العمل، وإن المخصصات الحكومية متواضعة مقابل التكلفة الحقيقية للمشروع.

### ثانياً- التحديات الخارجية:

تقع عند تضرر مصالح بعض الدول الإقليمية وتغير خرائط الممرات البحرية وأثر ذلك على قنوات وممرات تعيش على وارداتها منذ أمد بعيد، لذا قد تسعى بعض الاطراف إلى التدخل المباشر وغير المباشر لتأخير تنفيذ المشروع إن لم تستطع إيقافه<sup>(٤)</sup>، وعلى الرغم من مرور ١٠ سنوات منذ أن أعلنت

(١) "رئيس وزراء العراق يعلن انطلاق مشروع ميناء "الفاو الكبير" جنوبي البصرة"، مصدر سبق ذكره.

(٢) "ما هو ميناء الفاو"، مصدر سبق ذكره.

(3) (Mina Aldroubi, An overland route to rival Suez: the wild ambition of Iraq's Al Faw port, The National reaches, Aug 8, 2021, Website: <https://www.thenationalnews.com/mena/iraq/2021/08/08/an-overland-route-to-rival-suez-the-wild-ambition-of-iraqs-al-faw-port/>)

(٤) علي السويدي، مصدر سبق ذكره.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الحكومة العراقية عن وضع حجر الأساس لميناء الفاو الكبير في جنوب العراق، إلا أن المشروع لا يزال بعيداً عن الاكتمال، بسبب مشكلات كثيرة بعضها يتعلق بالتمويل وأخرى بسبب الضغوط الخارجية، وفقاً لموقع "مونييتور"<sup>(١)</sup>، من الدول التي ستضرر من جراء تنفيذ ميناء الفاو الكبير، إذ إن في حال تشغيل الميناء هناك بعض الموانئ في المنطقة ربما ستخرج عن الخدمة<sup>(٢)</sup>

أن دول الخليج ستدرك جيداً أن ربط السفن من الصين مباشرة بميناء الفاو الكبير ونقل البضائع عبر العراق إلى المتوسط عبر الأردن وسوريا (وغالبا الأردن الأكثر أماناً) فإن ذلك سيجعل من العراق أهم دولة استراتيجية الموقع في العالم وليس من مصلحة دول الخليج تكملة ميناء الفاو ابداً، أما الولايات المتحدة الأمريكية فتدرك أن ربط العراق والصين بأضخم مشروع على وجه الأرض سيقوي غريمتها (الصين) وسيجعل منها القوة رقم واحد عالمياً<sup>(٣)</sup>،

أثارت قضية ميناء الفاو الكبير، وتأخر إكماله، واتهم نواب حكومات متعاقبة بعقد صفقات مع دول مجاورة فرطت بإنشاء الميناء لصالح موانئ تلك الدول<sup>(٤)</sup>. فقد تأخر المشروع لأسباب سياسية، إذ إن مصالح دول إيران والكويت والإمارات ومصر ستضرر، فالموانئ الإماراتية مثلاً ستحرم من استقبال السفن الكبيرة القادمة إلى العراق، فضلاً عن إن قناة السويس المصرية ستخسر رسوماً نتيجة انخفاض عدد السفن التي تمر من خلالها<sup>(٥)</sup>، وكان رئيس الوزراء العراقي (مصطفى الكاظمي) قال في تصريحات نشرت قبل أيام إن هناك مشكلة حقيقية اسمها ميناء الفاو، وقد تمت المتاجرة به طوال ١٧ سنة، مشيراً إلى وجود دول مجاورة للعراق تعمل على تأسيس بنى تحتية لبناء موانئ قد تهدد الوضع العراقي<sup>(٦)</sup>. ولعل أهم هذه الموانئ هي<sup>(٧)</sup>:

(١) "ميناء الفاو الكبير والصراع الدولي .. ما الذي ربحه العراق وما هي خسارته؟"، مصدر سبق ذكره.

(٢) أ.حسين حيدر الجزائري، مصدر سبق ذكره.

(٣) "ميناء الفاو الكبير وأهميته والتحديات الذي يخشاه" الاشقاء العرب"، عرب نيوز، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٢٣/١٠/٢٠٢٠م، تاريخ الزيارة: ٣/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر:

<https://arab-newz.org>

(٤) ليث الكاتب، مصدر سبق ذكره.

(٥) سلام زيدان، مصدر سبق ذكره.

(٦) "تغيير عمق ميناء الفاو والمماثلة بإكماله يشعلان الشارع العراقي"، الجزيرة، شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، تاريخ النشر: ٢١/٩/٢٠٢٠م، تاريخ الزيارة: ٨/١١/٢٠٢١م. للمزيد ينظر:

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/encyclopedia-economy/2020/9/21>

(٧) "ما هو ميناء الفاو الكبير"، مصدر سبق ذكره.

**أ- ميناء مبارك الكبير - الكويت:**

ميناء مبارك الكبير في الكويت الذي باشرت الكويت بناءه في العام ٢٠١٠ بقيمة ١,١ مليار دولار قبالة السواحل العراقية على جزيرة بوبيان - العمل متوقف به حالياً-. المشروع وكما اختارت الكويت تنفيذه، يقع على بعد كيلومترات قليلة من مشروع الفاو الكبير وتعد أرحج منطقة ملاحية في العالم، كونها تفرض واقعاً جغرافياً سياسياً على العراق من حيث إنها تغلق الرثة البحرية الوحيدة للعراق الذي لا يملك منفذاً بحرياً غيرها، وتحرم العراق من ارتباطاته البحرية مع البلدان الأخرى، فضلاً عن أن المشروع ينوي مد خطوط سكك حديدية باتجاه ميناء أم قصر العراقي ما سيؤدي إلى تبعات على تجارة العراق البرية. كما سيلحق امتدادات الميناء بتقليص مساحة الجرف القاري للعراق، وإنشاء السواتر الخرسانية في خور عبد الله سيلحق ضرراً جسيماً بالثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية، وكما تشير أحد التقارير فإن المشروع مدعوم من قبل الولايات المتحدة ويسهم في احتواء نفوذ إيران المتزايد على الكويت وإخماد مخاوف الكويت مما تعتبره تهديد الجار المستمر لاستقلالها، فضلاً عن خطة لتحويل الكويت إلى مركز إقليمي، تطمح فيها الكويت أن تصبح منطقة أساسية للتجارة الحرة تربط آسيا بأوروبا من خلال بناء مدينة تبلغ قيمتها ٩٠ مليار دولار وبناء سكك حديدية وشبكة مترو تخدم الميناء، وترى الكويت في ميناء الفاو تدميراً لمشروع ميناء مبارك الذي سيكون من دون جدوى اقتصادية<sup>(١)</sup>.

**ب- قناة السويس:**

مشروع الفاو الكبير صُمم ليستوعب ٩٩ مليون طن من الشحن سنوياً وليربط الخليج العربي بأوروبا بواسطة شبكة حديدية وهذا بدوره يعد تهديداً كبيراً على قناة السويس ودورها في المنطقة المتمثل في الشحن البحري ما بين آسيا وأوروبا وصولاً إلى القارة الأمريكية، ولاسيما في ظل ما قامت وتقوم به الحكومة المصرية من تطوير لقناة السويس ببحر التفرعة الجديدة للسويس وتطوير الأرصفة البحرية بهدف توسيع مدخولات القناة.

**ج- إيران:**

أظهرت إيران اهتماماً بميناء الفاو الكبير وهذا ما يبرر الضوء الأخضر المعطى للحكومة العراقية لإنشاء الميناء رداً على ميناء مبارك الكبير وكون الميناء يقع في منطقة قريبة من الحدود الإيرانية وإتاحته تطوير فرص التجارة لإيران، حيث أعربت إيران في وقت سابق عن اهتمامها بربط السكك الحديدية الإيرانية بالقناة الجافة التي ستربط سكك الحديد العراقية بأوروبا مروراً بتركيا وهي مرحلة من مراحل بناء المشروع الكبير.

(١) علي السويدي، مصدر سبق ذكره.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٤. يشكل ميناء الفاو أهمية محلية لمحافظة البصرة بما يوفره من فرص عمل تتجاوز (١٠٠) ألف فرصة عمل، والاستثمارات وبناء الأرصفة والموانئ والمطارات وخطوط النقل وسكك الحديد والبنى التحتية اللازمة للمشروع، فضلاً عن جعل محافظة البصرة المدينة الاقتصادية الأولى في منطقة الشرق الأوسط.
٥. يمثل بناء ميناء الفاو الكبير انعكاس لصورة العراق الموحد والقوي والقادر على أداء الدور الفعال والكفوء في التعامل مع التجارة الدولية وخطوط النقل الخاص بها والقوى الاقتصادية بما يتلائم مع مصالحه وأهدافه القومية والوطنية.
٦. يشكل ميناء الفاو أهمية جيوسراتيجية جاذبة للقوى الدولية والإقليمية كونه يمثل حلقة الوصل بين الشرق والغرب من خلال الربط التجاري مع طريق الحرير ونقل البضائع والسلع والخدمات من الصين الى الخليج ومن ثم الى العراق وصولاً لتركيا او سوريا او الأردن ولغاية القارة الأوروبية بأقل التكاليف وأقل الجهود والوقت.
٧. يكتسب ميناء الفاو الكبير أهميته من خلال ارتباطه بأهمية التجارة الدولية عن طريق الحرير الصيني ومن ثم كلما ازدادت أهميته ازدادت أهمية ميناء الفاو الكبير داخلياً وخارجياً.
٨. يواجه ميناء الفاو العديد من التحديات والعقبات على المستويين الداخلي والخارجي.
٩. أبرز العقبات التي تعرقل بناء ميناء الفاو الكبير هو عدم وجود الإرادة السياسية الموحدة بين القوى السياسية العراقية نتيجة اختلاف المصالح وتقديمها على حساب مصلحة العراق ككل.
١٠. الفساد الإداري والمالي على مدى عقدين متكاملين وقلة مخصصات الميزانية تعد من بين اهم المعوقات التي تعرقل بناء ميناء الفاو الكبير.
١١. هناك العديد من القوى الدولية والإقليمية التي من الممكن ان تتضرر مصالحها نتيجة بناء ميناء الفاو الكبير ولعل في مقدمتها دول الخليج العربي ومصر والولايات المتحدة الامريكية لارتباط هذا الميناء مع المصالح الدولية لدرجة أصبح خاضعاً لتوازنات القوى الإقليمية والدولية بما يتلائم مع تحقيق اهدافها ومصالحها.
١٢. المعوقات والتحديات من الممكن التعامل معها إذا ما توفرت الإرادة السياسية الموحدة وإمكانية تغليب المصلحة العامة على المصلحة الخاصة ومن ثم السعي الى تحقيق بعض التنازلات والتفاهات مع القوى الكبرى والإقليمية بالشكل الذي يؤدي الى تحقيق التوازن بين جميع القوى الساعية للإفادة من بناء ميناء الفاو الكبير او تلك التي تعتقد إمكانية تضررها من وجوده.



البعد الجيوبولتيكي والاستراتيجي لمشروع ميناء الفاو

م. ميران حسين حسن

جامعة السليمانية – كلية التربية للعلوم الانسانية

[miran\\_81@yahoo.com](mailto:miran_81@yahoo.com)

**Abstract:**

The Great Port of Al-Faw is considered one of the important strategic and vital projects in Iraq. In addition to its economic importance, this project is considered one of the strategic projects in the political, international and geopolitical terms, due to the great advantages and importance of the project for the strategic and logistic location of Iraq in the world.

The importance of the project lies in the increasing economic and financial interests of countries and international companies in Iraq, which will consequently lead to the concentration of international interests in Iraq and will turn Iraq into an international economic center and a center of power and fulcrum in the Middle East region

## المقدمة:

يعد ميناء الفاو من المشاريع الاقتصادية والاستراتيجية والحيوية المهمة في العراق، وله أهمية من الناحية السياسية والدولية الجيوبولتيكية، لما يحقق المشروع من مزايا وأهمية كبيرة للموقع الاستراتيجي والتجاري للعراق على مستوى العالم .

إن تنفيذ هذا المشروع يجعل من الميناء لا يقل أهمية عن قناة السويس التي تعد واحدة من ابرز المناطق الاستراتيجية في الشرق الاوسط والتي منحت أهمية استراتيجية كبرى لمصر، كون إن الميناء سيؤدي الى تحويل طرق التجارة باتجاه العراق ومن ثم الى تركيا والى اوربا، وسيربط شرق آسيا باوربا عن طريق قناة جافة تربط ما بين الشرق والغرب، في ظل تزايد المساعي لايجاد طرق بديلة تكون اقتصادية أكثر مقارنة بالطرق التجارية السابقة، من ثم، ستؤدي الى تضاعف الأهمية الاستراتيجية للعراق وستؤدي الى تمتع العراق بمزايا وقوة كبيرة على مستوى العالم والشرق الاوسط .

ان أهمية المشروع تكمن في تزايد المصالح الاقتصادية والمالية للدول والشركات العالمية في العراق، بالنتيجة ستؤدي الى تمركز المصالح الدولية في العراق وستحوله الى مركز اقتصادي دولي ومركز قوة وارتكاز في منطقة الشرق الاوسط .

الادراك بأهمية المشروع هو امر ليس جديد إنما يعود الى المرحلة التي سبقت الحرب العالمية الاولى عندما طرح الالمان فكرة ارتباط العراق باوربا في اطار مشروع B.B.B أي بصرة- بغداد - برلين، ولكن في ظل التطور الكبير الحاصل في وسائل النقل فإن أهمية المشروع تضاعفت عما تم طرحه في السابق قبل قرن من الان.

إن مشروع ميناء الفاو فضلاً عن مزاياه الاقتصادية والمالية التي ستعمل على تنويع مصادر الدخل في العراق، فانه سيؤدي الى زيادة المصالح الدولية والاستراتيجية في العراق ويضيف أهمية كبيرة على مكانته الاستراتيجية على المستوى الدولي والاقليمي .

مخطط البحث :

المبحث الاول: مشروع ميناء الفاو ومدلولاته الاستراتيجية والاقتصادية.

المبحث الثاني : موقع مشروع ميناء الفاو في ظل المشاريع الدولية .

المبحث الثالث: البعد الاستراتيجي والجيوبولتيكي للمشروع واثرها على الدولة العراقية.

النتائج والاستنتاجات

المنهج المستخدم : المنهج التاريخي - التحليلي

### المبأ الأول : الأالة الأارابىة لمأروع مبناء الفاء

ان فكرة رباط الألىب العربى باوربا والبأر المأوسأ من المأاربع الأابىة والأارابىة، وكانأ هنالآ تطلعأ من قبل الأول الكبرى لأنافب هذا المأروع والأى كان فهبأ الى رباط شمال الألىب العربى والعراق باوربا.

فاول فكرة لربأ الألىب العربى بالبأر المأوسأ كانأ أألأص فى رباط نهر الفراء بالنهر اللىبانى فى سوربا ولبنان من أأ الى البأر المأوسأ . والألمان هم أول من عمل على أنافب مأروع رباط الألىب العربى باوربا فى اواأر الأرن الأامن عشر فبما أأأق الألمان مع الأولة العأمانىة على أنافب أأ سكة أابب بصره باأاب برلبن والأى كان فبم أأمبأها أأأأأا B.B.B (١).

ولكن الألمان كانوا فبأأأون لأنافب المبناء فى الكوبأ أالبا على وفق ما أأار إلبه الأأأور مؤبب الونأوى اسأأ الأاربأ العراق المعاصر فى كتابه أاربأ النفاأ البربأانى فى الألىب العربى، واأأ أن أنافب المأروع أأع بالأنكلبز الى الأأأاق مع آل الصبأ لفصل الكوبأ عن البصره، والأأابب باأأال البصره فبما بعأ عام ١٩١٤، لألك كله فأع عملأ بأوبانبا على أأأار أن أأ سكة أابب باأاب فبأابى فبفبها فى الشرق، وبهبأ مصالأها السبأسىة والأأأأابىة فى الألىب والهنأ(٢)، أى ان فكرة رباط الألىب العربى باوربا كانأ من الأأابا المأرأأة قبل أأسبب الأولة العراقىة وكانأ أأ أهمبىة بالغة للأول الكبرى .

إن فكرة إنأأ مأروع مبناء الفاء الكبرى فبأكلها الأالى فبأا لبسأ بأأبأة العهب بل هى أابىة، إن كانأ البأرة الأولى أعود الى الأأأال البربأانى، عنأما كانأ بربأانبا أأعى للسببأرة على مأأل شأ العرب الأى فبب من الممرأ المهبمة آنأاك، إن قامأ بأكلفب العقبب (روكبى) بأأراء المسوأأ لشأ العرب فى عام ١٩١٩ بعأ ذلك أأم أأربببب مفصلا عن أأر المأروع والأى كان فبسمى "بمأروع أأر سة الفاء"، ولكن المأروع لم فبأب بسبب انألاع أأرة العأربن ومن أأ أأابأ المأروعأ البربأانبىة كأفة.

بعأ ذلك أأربب مأأأأأ ببأصص مأروع إنأأ مبناء بأب ما موأق فى وزارة النقل فى عام ١٩١٩، ومن أأ أأأار الموقع فى رأس البببشة، إن أأأمل المأأأأأ على إنأأ مبناء عالمب فبأكون من (١٠٠) رصبب مع مابىة أأأوعب (٤٠٠) ألف شأص، وأم أأأبب أنافب المأروع بعأ إكمال الأراسأ الأأأة به بسبب انشغال العراق بأأرب آنأاك، وعأم فأافر الأأأبببأأ المالبىة اللأزمة والأى أأربأ أبببها بنأو (٨) ملبببأر أألار، وفى عام ١٩٩٧ فأأم باأأون ببأة لوزارة النقل والمواصلأ لبنأ مبناء أابب وبمواصلأ عالمبىة، فبأأوعب الأمولأ الكبببرة فأأأمة ضمن أأأاقأ مأأرة النأأمب الأى وقعها العراق منأصف عام ١٩٩٥ مع الأمم المأأة، وقأ أأم مناقشة المأروع ببأبىة عام ١٩٩٨ مع أأول إأارأ روسبىة فبمأانبىة المسأهمب فى أأصمبب أو أنافب هذا المأروع فى أال أأصلأ الشربأا الروسبىة

على بعض الاماءاءاء في العراق في المجال النفاء، ولكن ناءية الظروف الساءية والااءاءية التي مر بها العراق آال دون آاءيق ذلك (٣).

أانيا مشروء مينا الفاء

إن المينااء مشروء اسراءيى تم اءاءاء اءاءة الجءوى والاءصميم الأوى له من قبل شركة اياءالية واقراء من قبل الأمانة العامة لمجلس الوزراء عام ٢٠٠٩، والتي بيناء أن الكلاء الأخمينية للمشروء هي (٤,٤) مليار يورو، ولضآامة المشروء فقد أقرر آفاءه على عدة مراحل واءا لأوفر الأخصيلاء والآاءة، آفاء آاءهه المرآة الأولى عام ٢٠١٨، بأاقاة اساءيبية (٢ مليون آاوية)، وفي هاءه المرآة تم الأعااء على آفاء فآراء من آارطة الأريق وهما كاسر الأمواء الشراءي بأول (٨) كم، وكاسر الأمواء الغربى بأول ١٦ كم، وبكلاء (٥١١ مليون يورو) (٤)، وهاءه المشاريع آاء انآراء، وآاليا العمل آار في آمانية مشاريع آراءى آفاء آاءة البآ .

### المبآ الآاني: مينا الفاء من آفاء المشاريع اءولية

آشهد العالم ومنطقة الشرق الاوسط العاء من الأآوااء الااءاءية والساءية والاسراءية والتي ساءر على الاوضاع في المنطقة والعالم، ان هاءه المشاريع التي لها ابعاء ساءية وااءاءية واسراءية في آن واءء، ولها آبعاء وآار آاءى كونها آاء آانب ااءاءى، آفاء إن آاءراءها آوءى إلى آلق اوضاع ساءية واسراءية وآوازنااء اقليمية وءولية آاءة آاء آفوق آانبها الااءاءى المعلن، ومن آلالها آاء آفرض اوضاع ساءية واسراءية آاءة على العالم .

ان هاءه المشاريع على الرغم من أن الهاء المعلن عنها عنها هو الآانب الااءاءى فقط، إلا إن آاءراءها وآارها لها آلالااء ساءية واسراءية وآيوبولاءية كبراء، وهناك صراءااء عالمية بين اقطاب عالمية على آفاء أو اءم آفاء هاءه المشاريع واقشال هاءه المشاريع ، كون ان آفاء هاءه المشاريع ساءير من مسار العلاءااء اءولية والآوازنااء الاسراءية والآيوبولاءية في العالم ومنطقة الشرق الاوسط وساءى إلى آلق اوضاع وآوازنااء آاءة لم آكن موجودة في السابق .

وان آفاء مشروء مينا الفاء كمشروء اسراءيى مهم في منطقة الشرق الاوسط وفي العالم ساءاهم في آفاء بعض المشاريع وساءء من آفاء مشاريع اءولية واقليمية آراءى في المنطقة،كون ان آفاء مشروء مينا الفاء سيعمل على آلق واقع اءوى وااءاءى آاء، ربما آوءر على هاءه المشاريع سلبا او اياءا .

لذلك فانه سناآول هنا اآهار اهم المشاريع اءولية والاقليمية الموجودة في منطقة الشرق الاوسط والتي ساءر انشاء مشروء مينا الفاء على آفاءها .

#### ١- أريق الآزام الصينى (أريق الآراء الصينى):

آظى مشروء "آزام واءء - أريق واءء" الذى أطلقه الرئىس الصينى شى آين بينغ في سنة ٢٠١٣ بااهام اءوى كبراء باءباره مشروءا ااءاءيا واسراءيا عالمى ضآم يشمل العاء من اءول العالم بآراءه

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

(الحزام) و(الطريق)، المشروع من شأنه تلبية تطلعات الصين ومستقبلها لاسيما انه يساهم في دفع عجلة التطور والتنمية للعديد من دول آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويمثل مشروع الحزام والطريق قوة ناعمة من شأنها ربط الصين والدول المشاركة بروابط الإخاء والسلام ونشر الثقافات والحضارات المتنوعة. جدير بالذكر أن مشروع الحزام والطريق الصيني للقرن الحادي العشرين هو إحياء لطريق الحرير التاريخي.

وأصبح مشروعاً واقعياً ملموساً لاسيما أن أكثر من ٦٠ دولة من القارات الثلاثة منخرطة فيه بتعداد أربعة مليارات نسمة أي ما يقارب ٦٥ % من مجموع سكان العالم، وبإجمالي اقتصادات تتجاوز ٢٠ تريليون دولار ما يجعله مشرع القرن الاقتصادي، وهو مشروع اقتصادي عالمي يحمل اسم مبادرة الحزام والطريق وفي بعض المؤلفات نجده يحمل اسم " طريق الحرير الجديد" نسبة إلى الطريق القديم.

طرح الرئيس الصيني شي جين بينغ سنة ٢٠١٣ المبادرة أثناء جولته في آسيا الوسطى وجنوب شرق آسيا، إذ يستقطب حوالي ٣٥ % من التجارة العالمية وأكثر من ٣١ % من الناتج المحلي الإجمالي. ينقسم المشروع إلى خمسة ممرات أو طرق دولية رئيسية، منها ثلاثة طرق برية وطريقين بحريين، وهي:

- ١- طريق الحرير الشمالي: ويمتد من الصين إلى أوروبا مروراً بسيبيريا جنوب روسيا وصولاً إلى بحر البلطيق.

- ٢- طريق الحرير الأوسط: ويمتد من الصين عبر آسيا الوسطى مروراً بإيران وشبه الجزيرة العربية وانتهاءً بأوروبا.

- ٣- طريق الحرير الجنوبي: ويمتد من الصين نحو جنوب آسيا إلى غاية الهند.

- ٤- الطريق البحرية الغربية: ويمتد من بحر الصين نحو المحيط الهندي مروراً ببحر العرب والبحر الأحمر وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

- ٥- الطريق البحرية الجنوبية: وتمتد من بحر الصين الجنوبي إلى المحيط الهادئ.

وتحتوي شبكة الطرقات تلك على عدد من طرق الاقتصادية الدولية لتشكل معاً شبكة للنقل والتجارة والتنمية في جميع أنحاء أوراسيا وترسي أساساً متيناً للخطط والاستراتيجيات التنموية الإقليمية و العالمية تتمثل هذه الممرات في الجسر القاري الأوراسي الجديد ممر الصين - منغوليا - روسيا، ممر الصين - آسيا الوسطى - غرب آسيا، ممر الصين - شبه الجزيرة الهندية - وممر الصين - باكستان، وممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار (٥).

إن انشاء ميناء الفاو سيؤثر على مشروع طريق الحرير بشكل ايجابي، لأن الميناء سيعمل على ربط الخليج العربي باوروبا والبحر المتوسط وهو جزء من اهداف مشروع الحزام والطريق، بالمقابل من ذلك، هناك امكانية لأن يكون الميناء جزءاً متمماً للمشروع في حال انضمام العراق للمشروع الصيني، وان تنفيذ

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

المشروع سيساهم في تنفيذ المشروع الصيني، كون ميناء الفاو الكبير والمشروع الصيني لهما اهداف مقاربة .

### ٢- طريق القناة الجافة :

تتكون القناة الجافة من جانبيين اساسيين هما سكك الحديد والطرق البرية السريعة. الجانب الأول يشمل سكة الحديد والتي يتوقع انها ستبلغ ٨٠٠٠ كم تبدأ من ميناء الفاو باتجاه البصرة وتمتد وسط العراق وصولاً إلى الغرب حيث تتفرع الى جانبيين اساسيين احدهما باتجاه القائم ثم باتجاه سوريا وميناء اللاذقية على البحر المتوسط والثاني باتجاه تركيا وميناء مدينة مرسين، وهذا الجانب له أهميته الاقتصادية التي تمتاز بأبعاد استراتيجية لما تمثله من تدنية التكاليف النقل مقابل سعة حمولة اكبر وتخفيف الضغط على الطرق البرية السريعة والاعتيادية، ووظيفة هذه القناة الجافة هي تحويل العراق الى عقدة وصل اقليمية ودولية لطرق التجارة، لاسيما بين الشرق والغرب ذهاباً واياباً، وهنا يكمن دور ميناء الفاو الذي سيكون موطأ قدم في كل هذا النشاط التجاري(٦).

### ٣- الصراع حول الغاز الطبيعي

مع بروز اهمية الغاز الطبيعي كمصدر اساس للطاقة برزت العديد من الصراعات السياسية بين الدول والقوى الاقليمية والدولية على الغاز الطبيعي وكان للغاز الطبيعي دور كبير وأساس، حيث برز خلال العقد الأخير صراعات وازمات عدة بين الدول بسبب الغاز الطبيعي، وادت احيانا تلك الصراعات الى اشعال فتيل الخلافات بين العديد من الدول وفي احيان اخرى الى التقريب بين وجهات نظر الدول، وبناء احلاف اقتصادية وسياسية واستراتيجية بينها، فالصراع على الغاز الطبيعي وخطوط نقل الغاز الطبيعي والصراع على الاسواق ابرز حالة من التنافس الكبير بين الدول المنتجة وبين الدول المستهلكة وادت الى ظهور صراعات كبيرة بين الدول واثارت الاستكشافات الغازية في حوض شرق المتوسط من الكيان الصهيوني وقبرص ومشكلات كبيرة ومعقدة بين كل من تركيا واليونان وقبرص والكيان الصهيوني ومصر، وساهمت كل من فرنسا وروسيا والاتحاد الاوربي والصين وامريكا بشكل غير مباشر في هذا الصراع، ومن المحتمل ان يؤدي تنفيذ مشروع نقل الغاز المنتج في شرق المتوسط الى اوربا الى انفجار صراع اقليمي بين الاطراف المتصارعة بسبب تضارب المصالح الدولية والاقليمية(٧).

بالمقابل هنالك مساعي اوربية وامريكية لتقليص حجم الاعتماد الاوربي على الغاز الروسي بسبب ان اعتماد اوربا بنسبة ٤٠% على الغاز الروسي ادى الى ممارسة ضغوط سياسية من قبل روسيا على الاتحاد الاوربي وان امريكا والاتحاد الاوربي يسعيان الى تقليل هذه الاعتماد على الغاز الروسي. وقد قامت روسيا بانشاء عدد من خطوط نقل الغاز الطبيعي باتجاه اوربا من بينها وعددها ١٣ خط لنقل الغاز الطبيعي الى اوربا وهي (خط نورد ستريم ١ ، نورد ستريم ٢، خط ساوث ستريم، نورد يوروباشي، اوبال،

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يامال اوربا ،سويوز ، برذرهود، بلوستريم ،روسيان كازويست بايبلاين، ئيسترينك بايبلاين ،خط تركش ستريم ،تاناب(٨) .

تهدف استراتيجية الطاقة التي تتبناها روسيا في الخارج دائماً إلى الحفاظ على اعتماد أوروبا على إمدادات الطاقة الروسية وزيادة حجم هذا الاعتماد، وهذا من شأنه أن يساعد على زيادة نفوذها الاقتصادي والجغرافي السياسي، وكذلك تخفيض حجم المخاطر التي تهدد أمنها القومي.

٤- مخاطر الصراعات في الطرق الرئيسية :

ان طبيعة العلاقات الدولية والصراعات الراهنة في منطقة الشرق الاوسط، ادت الى حدوث العديد من المشكلات والازمات الدولية في منطقة الشرق الاوسط وشمال افريقيا، فالمشكلات المعقدة بين دول الخليج العربي وايران تشكل مخاطرأ على طرق الملاحة في مضيق هرمز وبحر العرب، والصراع القائم في اليمن يشكل بؤرة توتر في مضيق باب المندب والتي تشكل بوابة البحر المتوسط فضلاً عن تكرار حوادث القرصنة من قرصنة البحر الصوماليين .

إن هذه الاوضاع تجعل من ميناء الفاو الكبير مخرجاً لدول الخليج في حال اغلاق ميناء هرمز والتي تعبر منها ٤٠% من النفط المنتج في العالم، وتمثل ممراً آمناً مقارنة بالبحر الاحمر.

٥- الصراع بين الموانئ في العالم (جيبولتيك الموانئ):

هنالك صراع دولي اقليمي على الموانئ في الشرق الاوسط والعالم وان هذا الصراع احدث انقساماً دولياً حولها، فهناك تنافس دولي بين ميناء دبي الاماراتي وميناء غوادر الباكستاني وميناء تشاباهار الايراني وميناء الدقم العماني على السيطرة على طرق التجارة في بحر العرب والمحيط الهندي والخليج العربي(٩)، وتسعى تركيا الى السيطرة على موانئ البحر الاحمر عن طريق الاتفاقيات مع الدول الاخرى حيث عقدت اتفاقيات مع السودان والصومال على انشاء موانئ في البحر المتوسط وتسعى روسيا الى السيطرة على ميناء طرطوس السوري اما الامارات فانها سيطرت على ميناء جيبوتي والموانئ اليمنية، بالمقابل هنالك مساعي صينية على السيطرة على موانئ شرق افريقيا وجنوب آسيا عن طريق قروض ميسرة لهذه الدول وتمكنت الصين في السنوات الأخيرة من الاستحواذ على امتياز إدارة ٨٧ ميناء بأحجام ومزايا مختلفة منتشرة على ضفاف المتوسط(١٠).

يضاف اليها ميناء المبارك الكويتي والذي تسعى من خلاله الكويت الى ان تقوم بما يفترض أن يقوم به ميناء الفاو من دور استراتيجي واقتصادي وان يقتصر دور العراق على ناقل للبضائع التي يستقبلها ميناء المبارك الكويتي عبر شبكة من سكك الحديد بين العراق والكويت باتجاه اوربا(١١). هذا الصراع على الموانئ افرز صراعاً دولياً على سيطرة الدول الكبرى والاقليمية على الموانئ الاقليمية وخاصة المؤدية الى الخليج العربي البحر الاحمر.



وهنا تبرز أهمية مضافة الى ميناء الفاو ستؤدي الى بروز ميناء جديد قد ينهي أهمية الموانئ المؤدية الى البحر الاحمر لصالح موانئ المؤدية الى الخليج العربي، وان ميناء الفاو سيكون الاقوى بين جميع الموانئ المذكورة في الخليج العربي .

### المبحث الثالث: البعد الاستراتيجي والجيوبولتيكي للمشروع واثرها على الدولة العراقية.

#### ١- الأهمية الاستراتيجية والجيوبولتيكية للعراق

في الجغرافية السياسية يعد الموقع من أهم المقومات الجيوستراتيجية التي يعتمد عليها في تقويم قوة الدولة بسبب تأثيره الواضح على وضع الدولة الحالي ومستقبلها(١٢)، رغم الاتجاه العام الذي يدعو إلى تقليل هذه الأهمية بسبب عوامل عديدة منها، التطور التقني الذي يكتنف عالم اليوم(١٣)، ويعد الموقع موردا من موارد الثروة القومية وفي بعض الأحيان يكون رأس المال الوحيد للدولة(١٤) .

يقع العراق في موقع متوسط بين قارات العالم القديم التي نشأت فيها الحضارات البشرية المتعددة عبر العصور فهو يحتل موقعا جغرافيا مركزيا من جنوب غرب آسيا حيث اكسبه هذا الموقع ميزة السيطرة على خطوط الاتصال والتجارة الدولية البرية، وما مرور تجارة التوابل والحريز قديما به إلا دليلا على أن مكانته الدولية في ذلك الوقت كانت كبيرة (١٥) .

أما بالنسبة لموقع العراق الاستراتيجي فقد وصفه المختصون بالشؤون الاستراتيجية بأنه في غاية الأهمية، وتتمثل هذه الأهمية في وقوعه بملتقى طرق المواصلات التي تربط قارات العالم القديم، وفي كونه الجسر الأرضي المؤدي إلى طرق المواصلات البحرية المهمة في شرقه وغربه، والمتمثل في البحر العربي والمحيط الهندي والبحر المتوسط، وبفضل هذا الموقع أصبح للعراق مكانه مهمة في العالم من الناحيتين العسكرية والدولية(١٦)، وتتضح هذه الأهمية من النواحي الآتية وقوع العراق على رأس الخليج العربي وعلى الطريق الأقصر الذي يربط البحر المتوسط بالمحيط الهندي يشكل الخليج العربي ووادي الفرات طريقا سوقيا مهماً بامتداده إلى مواني البحر المتوسط، ويقع العراق على اقصر الطرق الجوية التي تربط بين غرب أوروبا وجنوبها من جهة وجنوب شرق آسيا واستراليا من جهة اخرى، وتعد بغداد مركزاً مهماً لملتقى الطرق البرية في الشرق الاوسط(١٧) .

وفي إطار النظريات الجيوبولتيكية، فإنه وعلى وفق نظرية القلب الأرضي ( هالفورد ماكندر) يعد العراق جزءاً من الجسر الذي يربط بين القلب الشمالي "الرقعة الجغرافية الممتدة بين الفولغا حتى شرق سيبيريا" والقلب الجنوبي "أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى"، كما إنه ووفق ما جاء في تلك النظرية يدخل ضمن الهلال الداخلي ( inner crescent ) الذي يشمل سواحل أوروبا والجزيرة العربية وسواحل جنوب شرقي آسيا والهند وقسماً كبيراً من البر الصيني المحيط بمنطقة الارتكاز ( pivot area )، التي تشمل نطاق الاستبس من التركستان الروسية حتى جنوب شرقي أوروبا، وبما ان العراق يقع في نهاية الهلال الداخلي من جهة الشرق في قلب جزيرة العالم بين القارات الثلاثة القديمة لذا فإن موقعه الجغرافي ذو أهمية

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

استراتيجية عالية وكبيرة بسبب تحكمه بالطريق الذي يربط بين تلك القارات (١٨)، بموجب هذه النظرية فنستطيع أن نقول إن من يتمكن السيطرة على العراق فباستطاعته من السيطرة على منطقة الشرق الأوسط، ومن يهيمن على منطقة الشرق الأوسط فبإمكانه فرض نفوذه على منطقة تلاقي القارات الثلاث "آسيا، أفريقيا، أوربا" وهذا القول ستعمل الدراسة على إثباته وفق قناعتها بالأهمية المتزايدة لهذا الموقع.

أما فيما يخص نظرية سبايكمان، فإن العراق يقع ضمن الإطار الأرضي (Rim land) ذي الأهمية الاستراتيجية والذي يشكل هلالا يحيط بالقلب الروسي الذي أعطاه العالم "ماكندر" أهمية وتنبأ به منذ عام ١٨٠٤م (١٩) وفي نظرية القوة الجوية مفتاح للبقاء لسفرسكي، فإن العراق يقع ضمن منطقة المصير Area of Decision وهي أهم المناطق من الناحية الاستراتيجية التي تعني السيطرة عليها والسيطرة على الأجزاء الأخرى من العالم (٢٠) ويدل على ذلك الموقع الوسط للعراق في خطوط الحركة الجوية التي بالإمكان المرور عبر أجوائه في حالة كونها متاحة للاستخدام على شكل مريح .

### ٢- الأهمية الاستراتيجية والجيوبوليتيكية والاقتصادية لميناء الفاو

يعد مشروع ميناء الفاو من المشاريع الاستراتيجية والحيوية في المنطقة والعالم لما يتمتع به من موقع استراتيجي ، وسيحقق مزايا كبيرة وضخمة للعراق والخليج العربي والعالم .

اولا : مشروع ميناء الفاو الكبير بالنسبة للعراق :

ان ميناء الفاو الكبير سيعمل على توفير فرص ضخمة وإيرادات مالية كبيرة للعراق، وسيؤدي الى تنويع مصادر الدخل العراقي وسيخلص العراق من تبعات كونه دولة ريعية تعتمد على مصدر وحيد للدخل مما سيؤدي الى تحسن الاوضاع الاقتصادية في العراق والتخلص من مشكلة تذبذب عائدات النفط وتوزيع مصادر الدخل وتوفير فرص العمل لمئات الاف المواطنين العراقيين والذين يعانون من البطالة والفق .

ان المشروع سيحقق تنمية عمرانية في محافظة البصرة والمحافظات العراقية الاخرى كون ان تسيير خطوط نقل سلك الحديد والخطوط النقل البرية باتجاه تركيا من ثم الى اوربا او الى سوريا من ثم الى البحر المتوسط سيوفر فرص عمل وتحقيق نهضة اقتصادية في المحافظات المارة بها، وانعاش قطاعات اقتصادية جديدة في العراق مثل قطاع سلك الحديد والنقل البري، والتي تعرضت الى صدمات وتدهور كبير في بنيتها التحتية، وامكانية انشاء مدن حرة سواء في البصرة او في زاخو او في القائم تعمل على التبادل التجاري للبضائع القادمة والذاهبة اليها. وامكانية تحول العراق الى بلد خزان لمصادر الطاقة في الشرق الاوسط، حيث بإمكان العراق اعادة تصدير النفط والغاز الطبيعي المنتجة في الخليج العربي وايران وهذا الدور التي تسعى تركيا الى ان تؤديه في الشرق الاوسط .

وللعراق أطلاله بحرية ضيقة على الخليج العربي يبلغ طولها ( ٥٦ ، ٥٥ كم) من راس البيشة إلى أم قصر، بعدما كانت إطلالة البحرية للعراق على الخليج العربي تصل إلى ٦٩ كم وجرى تعديل الحدود

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

حسب قرارات مجلس الأمن بعد دخول العراق للكويت(٢١). ولكن المشروع سيعمل على توسيع طول الاطلالة البحرية للعراق .

وان تنفيذ هذا المشروع وتحول العراق الى معبر دولي لنقل البضائع ومصادر الطاقة باتجاه اوربا وآسيا سيؤدي الى ان يتحول الى دولة ذات مكانة استراتيجية حيوية وان اي تهديد لأمن وسلامة العراق سيتحول الى تهديد لأمن وسلامة الاقتصاد العالمي، كما هو الحال في الوقت الحاضر مع قناة السويس والدور المصري المناط بها ، وان تنفيذ هذا المشروع سيمنح مكانة استراتيجية للعراق بالنسبة لدول الخليج العربي كونه سيوفر له امكانية ممارسة دور قيادي استراتيجي في ظل تحوله الى ناقل للسلع والبضائع من والى دول الخليج .

فضلا عن ذلك انه بإمكان العراق ان يمارس دوراً موازناً في علاقاته من خلال ميناء الفاو بين الدول الكبرى فيما يخص بتحقيق المصالح الاقتصادية لهذه الاطراف مما سيحقق هامشاً اكبر من الحرية في التعامل مع الدول والمحاور المختلفة، وسيحقق المشروع تنوع في العلاقات الاقتصادية للعراق على مستوى العالم وتشابك المصالح الاقتصادية الدولية والشركات العالمية في العراق مما سيؤدي الى تنمية العلاقات الدبلوماسية والسياسية للعراق مع معظم الدول في العالم وسيمنح العراق مكانة كبيرة على الصعيد العالمي، وإقامة علاقات متشابكة ومتوازنة بين العراق ودول الجوار وسيخفف من حدة المشاكل بين العراق ودول الجوار، وسيجبر على العراق على اقامة علاقات ودية مع جميع الدول وخاصة دول الجوار وبالمقابل ان تنفيذ هذا المشروع سيجبر دول الجوار ايضا على اقامة علاقات سوية مع العراق بهدف حماية مرونة الحركة التجارية .

ثانيا : اهمية ميناء الفاو للخليج العربي

ان الميناء يقع في اقصى نقطة في الخليج العربي، والذي يمثل منطقة استراتيجية كبيرة على مستوى العالم، حيث يعد الخليج العربي من المناطق الاستراتيجية المهمة على مستوى العالم كون إن ٤٠ % من النفط المنتج في العالم يتم تصديره من منطقة الخليج العربي، وان الدول المطلة على الخليج العربي تمثل سوقاً للبضائع والسلع العالمية، وإن تنفيذ ميناء الفاو الكبير سيزيد من اهمية الخليج العربي كون الخليج سيتحول الى طريق اقتصادي لمرور السلع والبضائع بين قارتي آسيا واوربا، وان ذلك يكسب الخليج اهمية اقتصادية واستراتيجية كبيرة على مستوى العالم. وإن هذا المنفذ سيقدم دعامة جيوبوليتيكية تضيف توازنا مؤثرا في صراع القوة المحتدم في منطقة الخليج، ويوسع الخيارات لأطراف عدة مما يقلل فرص الإبتزاز والضغط، ويحقق مصلحة تجعل الغرب والشرق مهتما برعايتها وتوفير الأمن لإنسيابها(٢٢).

ثالثا: اهمية ميناء الفاو عالميا

ان الميناء سيعمل على تقليل المسافة التجارية بين قارات آسيا واستراليا و اوربا، كون ان الميناء سيقبل المسافة والوقت اللازم لنقل البضائع بين القارات الثلاث، لانه سيكون رابط لخط البضائع والسلع

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

والنقل البحري بين الشرق والغرب، وذلك من خلال تحويل العراق إلى قناة جافة يتصل طرفها العلوي بموانيء البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا، وطرفها السفلي يتصل بالخليج والمحيط الهندي، وهي آلية تسهم في خفض الأسعار إلى مناسيب كبيرة جداً، وتعجل في حركة البضائع، وتوفر أماناً كبيراً للحركة البحرية.

إن مثلث الفاو بالنسبة للكرة الأرضية يمثل موقعاً فريداً ومتميزاً، ووسطاً بين وسط وشمال أوروبا، وجنوب شرق آسيا، وإن إنشاء ميناء ومنطقة حرة في هذا الجزء من العالم له تأثير مباشر على اقتصاد النقل الدولي من ناحية الكلفة والوقت، إذ سيكون بالإمكان نقل البضائع براً عبر أوروبا بالقطارات والشاحنات، ثم عبر العراق من خلال خط سكة الحديد الحديث المقترح، والخط السريع (خط بغداد - تركيا)، وربطه بالخط السريع (بغداد - سفوان) وإنشاء شبكة نقل حديثة تربطه بميناء الفاو والمنطقة الحرة، ومن ثم يتم مناقلة البضائع الواصلة للميناء بالبواخر لتكمل رحلتها إلى جنوب شرق آسيا إن عملية النقل متعددة الوسائط المشار إليها توفر وقتاً يتراوح بين (٢٠ - ٢٥) يوم، عن الرحلة البحرية للمسافة من شمال أوروبا إلى جنوب شرق آسيا عبر قناة السويس (٢٣).

وإن حركة النقل البحري الدولي من مناطق شمال أوروبا ووسطها وجنوبها تسلك المسار البحري ابتداءً من بحر البلطيق، فالمحيط الأطلسي، عبوراً لجبل طارق عبر المضيق، فالبحر الأبيض المتوسط، فقناة السويس، باتجاه البحر الأحمر والبحر العربي، فالمحيط الهندي، إلى المحيط الهادي، وصولاً إلى مقاصدها النهائية في شرق آسيا وجنوبها وبالعكس، وجوهر هذه الإنتقالة المهمة في النقل البحري والدولي، أنه يختصر الطريق التجاري من خلال الوصول المباشر من البحر الأبيض المتوسط إلى موانئ تركيا، وقد يكون عبر سوريا لاحقاً، إلى ميناء الفاو الكبير، وذلك بتحويل العراق إلى (أفضل وأهم قناة جافة في العالم)، ومنه تكمل السفن طريقها إلى الخليج فالمحيط الهندي، مستمرة إلى نهاية مقاصدها وبالعكس (٢٤).

إن أهمية الموقع تعود إلى أن التقديرات الأولية تشير إلى أن المشروع وموقعه يوفر على وجه التقريب ٣٥% - ٤٥% من كلفة النقل، و ٣٥% - ٤٠% من وقت النقل، على شركات ومؤسسات النقل التي تعمل على هذا المسار (٢٥). من جهة أخرى إن نقل البضائع عن طريق ميناء الفاو سيكون أكثر أماناً في ظل تهديدات القرصنة في ساحل الصومال والصراع في اليمن وضيق الممرات في قناة السويس، من ثم ستكون حركة التجارة أكثر أماناً وسرعة وإنسابية .

### الاستنتاجات

- ١- ان مشروع ميناء الفاو الكبير يعد من المشاريع الاستراتيجية الهامة في العراق .
- ٢- ان المشروع سيحقق نتائج اقتصادية واستراتيجية هامة فيما يتعلق بالعراق والخليج العربي والعالم.
- ٣- هنالك العديد من المشاريع الاقتصادية والتطورات الاقتصادية في العالم .
- ٤- ان تنفيذ هذا المشروع يعد ضرورة كبيرة بالنسبة للعراق وللمنطقة .
- ٥- يجب الاسراع في تنفيذ المشروع وعدم التريث فيه كون ان تأخير تنفيذه سيؤدي الى افشاله .

الهوامش:

- ١- يوسف حسين يوسف عمر، موقف بريطانيا من سكة حديد بغداد ١٨٩٨-١٩١٤م، المجلة الاردنية للتاريخ والآثار ، المجلد ٦ ، العدد ٤ ، ٢٠١٢ ، ص ١٨١
- ٢- يوسف حسين يوسف عمر ،المصدر السابق ،ص ١٨٦
- ٣- د.نبيل المرسومي - حسين الجزائري ،ميناء الفاو الكبير الالهية والموقع والتحديات ، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي ، ص ٢
- ٤- اصيل سمان ،مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء المبارك ،مركز بحوث مجلس النواب العراقي ،كانون الثاني ٢٠١٩ ، ص ٢-٣
- ٥- مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم،مجموعة مؤلفين، المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩، ص ٧٢-٧٣
- ٦- د. سعد عبيد السعدي، لابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجا، مجلة كلية العلوم السياسية ،العدد (٦١) ٢٠٢١ ، ص ١٠١-١٠٢
- ٧- ميران حسين ، الدور الروسي في الصراع الدولي في شرق المتوسط ، بحث منشور في ملتقى الصراع على الطاقة والغاز في شرق المتوسط بين العسكرة والدبلوماسية ، الجزائر ، ٢٠٢١ ، ص ٤-٥-٦
- ٨- موقع برلين اثينا -، <http://berlin-athens.eu/a-network-of-power-gas-pipelines-of-the-european-continent-infographics>  
تم مشاهدته بتاريخ ١٣-١١-٢٠٢١ بعنوان A Network of Power: Gas Pipelines of the (European Continent) (Infographics)
- ٩- عبدالغني سلامة، الصراع على الموانئ، صحيفة الايام الالكترونية ، [https://www.al-ayyam.ps/ar\\_page.php?id=12798fe1y309956577Y12798fe1](https://www.al-ayyam.ps/ar_page.php?id=12798fe1y309956577Y12798fe1) تم مشاهدته بتاريخ ٢٦-١١-٢٠٢١
- ١٠- رياض عيد ،التواجد الصيني في موانئ المتوسط.. بين الإستثمار والصراع، مركز سيتا، <https://sitainstitute.com/?p=10665>  
تم مشاهدته بتاريخ ٢٦-١١-٢٠٢١
- ١١- سعد عبيد السعدي ، المصدر السابق ،ص ٩٣
- ١٢- هادي احمد مخلف، المقومات الجيوستراتيجية للوطن العربي وتأثيرها على الأمن القومي العربي، مجلة أفق عربية، العدد الثالث، بغداد، ١٩٨٥م، ص ١١٤
- ١٣- كاظم هاشم نعمه، الوجيزة في الاستراتيجية، مطبعة أباد للطباعة الفنية، بغداد، ١٩٨٨م، ص ١٥١
- ١٤- جمال حمدان، شخصية مصر- دراسة في عبقرية المكان ،ج ٢ ،عالم الكتب ،القاهرة ،١٩٨١م، ص ٢٦.
- ١٥- صلاح حميد الجنابي وسعدي علي غالب، جغرافية العراق الإقليمية، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل ١٩٩٢م، ص ١١٠

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ١٦- خطاب صكار العاني، نوري خليل البرازي، جغرافية العراق، دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٧٩م، ص ١٢
- ١٧- سيف الدين عبد القادر، جغرافية العراق العسكرية، مطبعة شفيق، بغداد، ١٩٧٠، ص ١٦-١٧
- ١٨- عمر كامل حسن، النظام الشرق أوسطي وتأثيره على الأمن المائي العربي "دراسة في الجغرافية السياسية"، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة الأنبار، ٢٠٠٢، ص ٨٨
- ١٩- عراق تركي حمادي، الموقع الجغرافي للعراق وسوريا والكيان الصهيوني، ندوة الخصائص الجغرافية للعراق وسوريا والكيان الصهيوني وإثرها في الصراع العربي- الصهيوني، جامعة البكر للدراسات العسكرية العليا، ٢٠٠١م، ص ٨
- ٢٠- محمد عبد المجيد عبد الباقي، الأهمية الجيوستراتيجية للعراق وإثرها في بناء قوته الدولية، رسالة ماجستير. (غير منشورة)، جامعة بغداد، ١٩٨٣م، ص ٣٩
- ٢١- باسم كريم سويدان الجنابي، البحر الإقليمي العراقي (دراسة في السياسة الإقليمية العراقية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، بغداد، ٢٠٠١م، ص ١٠٢-١٠٤
- ٢٢- د. نعمه محمد حبيب العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي، مجلة الخليج العربي المجلد (٤١) العدد (٣-٤) لسنة ٢٠١٣، ص ١٣٩
- ٢٣- د. محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، العدد ١٨، ٢٠١٤، ص ٧١
- ٢٤- د. نعمه محمد حبيب العبادي المصدر السابق، ص ١٥٩
- ٢٥- المصدر نفسه، ص ١٦٠

### قائمة المصادر :

- اصيل سمان، مشروع ميناء الفاو الكبير وتأثير ميناء المبارك، مركز بحوث مجلس النواب العراقي، كانون الثاني ٢٠١٩،
- باسم كريم سويدان الجنابي، البحر الإقليمي العراقي (دراسة في السياسة الإقليمية العراقية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، بغداد، ٢٠٠١م،
- جمال حمدان، شخصية مصر - دراسة في عبقرية المكان، ج ٢، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٨١م،
- خطاب صكار العاني، نوري خليل البرازي، جغرافية العراق، دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٧٩م،
- د. سعد عبيد السعدي، الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجا، مجلة كلية العلوم السياسية، العدد (٦١) ٢٠٢١،
- د. محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، العدد ١٨، ٢٠١٤،
- د. كاظم هاشم نعمه، الوجيزة في الاستراتيجية، مطبعة أباد للطباعة الفنية، بغداد، ١٩٨٨م،



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- د.نبيل المرسومي - حسين الجزائري ،ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات ، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي ،
- د.نعمه محمد حبيب العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي، مجلة الخليج العربي المجلد(٤١)العدد (٣-٤) لسنة ٢٠١٣،
- سيف الدين عبد القادر ،جغرافية العراق العسكرية ،مطبعة شفيق ،بغداد، ١٩٧٠،
- صلاح حميد الجنابي وسعدي علي غالب، جغرافية العراق الإقليمية، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل ١٩٩٢م،
- عراك تركي حمادي، الموقع الجغرافي للعراق وسوريا والكيان الصهيوني، ندوة الخصائص الجغرافية للعراق وسوريا والكيان الصهيوني وإثرها في الصراع العربي- الصهيوني، جامعة البكر للدراسات العسكرية العليا، ٢٠٠١م،
- عمر كامل حسن، النظام الشرق أوسطي وتأثيره على الأمن المائي العربي "دراسة في الجغرافية السياسية"،رسالة ماجستير (غير منشورة)،كلية التربية ،جامعة الأنبار،٢٠٠٢،
- مجموعة مؤلفين، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩،
- محمد عبد المجيد عبد الباقي، الأهمية الجيوستراتيجية للعراق وإثرها في بناء قوته الدولية، رسالة ماجستير.(غير منشورة) ،جامعة بغداد ،١٩٨٣م،
- ميران حسين ، الدور الروسي في الصراع الدولي في شرق المتوسط ، بحث منشور في ملتقى الصراع على الطاقة والغاز في شرق المتوسط بين العسكرة والدبلوماسية ، الجزائر ، ٢٠٢١،
- هادي احمد مخلف، المقومات الجيوستراتيجية للوطن العربي وتأثيرها على الأمن القومي العربي، مجلة أفاق عربية، العدد الثالث، بغداد، ١٩٨٥م.
- يوسف حسين يوسف عمر، موقف بريطانيا من سكة حديد بغداد ١٨٩٨-١٩١٤م،المجلة الاردنية للتاريخ والاثار ، المجلد ٦ ،العدد ٤ ، ٢٠١٢،

## المواقع الالكترونية ومقالات

- موقع برلين اثينا
- عبد الغني سلامة،الصراع على الموانئ، صحيفة الايام الالكترونية ،
- رياض عيد ،التواجد الصيني في موانئ المتوسط... بين الإستثمار والصراع، مركز سيتا



## المحور الرابع الاستثمار في ميناء الفاو الكبير



## الاستثمار في ميناء الفاو الكبير – المعوقات والحلول

أ.م.د. ظافر مدحي فيصل

[dr.dhafirlaw@gmail.com](mailto:dr.dhafirlaw@gmail.com)

أ.م.د. فواز خلف ظاهر

[fawazkhalaf19@yahoo.com](mailto:fawazkhalaf19@yahoo.com)

كلية الحقوق-جامعة تكريت

### المستخلص:

يعد الاستثمار أحد العوامل التي تساهم في تنشيط الحركة الاقتصادية في البلدان، لما لها من آثار وانعكاسات إيجابية على القطاعات الأخرى في الدولة، والعراق بوصفه من الدول التي تسعى إلى استقطاب الاستثمارات سواء الداخلية، أو الخارجية، فإنه سعى إلى تكريس مسألة الاستثمار ضمن الأطر الدستورية، والقانونية، والمتمثلة بتشريع العديد من القوانين التي تنظم عملية الاستثمار، لما يمتلكه من وسائل تساعد على ذلك، ومن بينها ميناء الفاو الكبير، بفضل موقعه الحيوي والمهم للعراق، إلا مسألة الاستثمار في العراق بصورة، وفي مشروع ميناء الفاو الكبير بصفة خاصة، تواجه العديد من التحديات المختلفة، والتي ربما تقف حائلاً أمام عملية الاستثمار، مما يتطلب مواجهتها من خلال جملة من الحلول والمعالجات، سواء من جانب الحكومة الاتحادية، أو من قبل الإدارة المحلية في المحافظة، وهو ما تم تناوله في هذا البحث، من خلال دراسة وتقصي تلك المعوقات، وطرح الحلول والمعالجات لها، بما يسهم في دفع علمية الاستثمار في هذا المشروع نحو الأفضل.

**الكلمات المفتاحية:** استثمار؛ معوقات؛ معالجات؛ أهمية؛ استراتيجية

---

**Dr.Fawwaz Khalaf Dhahir**  
**Dr. Dhafir Madhi Faisal**  
**College of rights - Tikrit University**

---

**Abstract:**

Investment is one of the factors that contribute to revitalizing the economic movement in countries, because of its positive effects and repercussions on other sectors in the state. And legal and legal, represented in the legislation of many laws that regulate the investment process, because of the means it possesses to help that, including the great port of Faw, thanks to its vital and important location for Iraq, except the issue of investment in Iraq in a way, and in the project of the great port of Faw in particular, many face many The various challenges, which may stand in the way of the investment process, which require facing them through a set of solutions and treatments, whether by the federal government, or by the local administration in the governorate, which is what was addressed in this research, through the study and investigation of those obstacles, And put forward solutions and treatments for it, thus contributing to advancing the investment process in this project for the better.

**key words:** investment; Constraints; Treatments; Importance; strategy

## المقدمة:

يعد الاستثمار أحد المفاتيح أو العوامل الرئيسية، لتطور القطاعات المختلفة في الدولة، والجانب الاقتصادي بصفة خاصة، كونه يؤدي إلى تدفق رؤوس الأموال والخبرات العلمية، ورجال الأعمال، بالشكل الذي يوفر فرص العمل، وتنشيط الحركة الاقتصادية في البلدان، والتي ستعكس بطبيعة الحال بالإيجاب على نواحي الحياة الأخرى .

لذلك فلا غرابة أن نجد الدول التي تجتذب المستثمرين سواء من الداخل، أو الخارج، قد قطعت أشواطاً واسعة في مجال التطور والازدهار، بالمقارنة مع الدولة التي تمثل بيئة طاردة للاستثمار، وبما أن العراق من الدول التي اتجهت نحو التوسع في الاستثمار، خاصة بعد التحول الاقتصادي الذي شهده العراق بعد عام ٢٠٠٣، خاصة بعد صدور دستور عام ٢٠٠٥، الذي انتهجت الدولة العراقية في ظله النهج الرأسمالي، ووجود النصوص الدستورية المشجعة للاستثمار، فضلاً عن تشريع عدة قوانين تتعلق بالاستثمار، الأمر الذي بدا فيه العراق يمثل بيئة قانونية رحبة للاستثمار .

إلا أن واقع الحال ومن خلال الاطلاع على الواقع الاستثماري في العراق، والانفتاح الكبير للعراق بهذا الجانب يشاهد البون الواسع ما بين النصوص القانونية التي تعالج هذه المسائل، أو المواضيع، وما تحقق من إنجازات على أرض الواقع . وبما أن مدينة البصرة تعد الشريان الحيوي والاقتصادي الأكبر للعراق، وبمناخ رثة العراق الاقتصادية لا بد لها أن تنال ما تستحقه من تطور على مختلف الصعد، ومن بينها ما يتعلق بتطوير الموانئ البحرية فيها، التي تمثل بوابة العراق على البحر، وتحديداً على الخليج العربي، ومن هنا بات مشروع ميناء الفاو الكبير التحدي الأكبر الذي يواجه الحكومات العراقية الاتحادية المتعاقبة، والإدارة المحلية في المحافظة، لذلك كان هذا الإنجاز الذي يعد من أهم الإنجازات الكبيرة لتطوير الملاحة البحرية في العراق، من خلال إنشاء ميناء كبير يستطيع استقبال السفن الكبيرة الذي يؤمن وينشط الحركة التجارية والاقتصادية للعراق بصورة عامة، ولمحافظة البصرة بصفة خاصة.

عليه كان لا بد من التوجه نحو الاستثمار من أجل القيام بهذه المهمة، خاصة في ظل ما يشهده العراق في الوقت الحاضر من أزمة مالية، نتيجة انخفاض أسعار النفط، وما شهده ويشهده العراق من حرب مستمرة ضد الإرهاب، والتي بات يمثل عبء مالي كبير على الحكومات العراقية، ومن هنا يجب التوجه نحو الاستثمار في سبيل تحقيق الإنجازات والمشاريع بدلاً من الوقوف مكتوفي الأيدي، وبما أن ميناء الفاو قد تمت المباشرة بإنشائه بات من الضروري فتح الأبواب للمستثمرين في هذا المشروع الكبير .

إلا أن هذا الأمر لا يخلو من بعض المعوقات أو المشاكل التي قد تعرض المستثمر سواء الوطني أو الأجنبي، ومن هنا فإن ذلك يقتضي من الباحثين والمختصين، خاصة في مجال القانون البحث والتقصي

في تحديد المعوقات التي قد تواجه المستثمر الذي ينوي الاستثمار في هذا المشروع، ومن ثم وضع الحلول والمعالجات لتلك المعوقات بالشكل الذي يعزز من فرص جلب المستثمرين، وتحقيق النجاح لهذا المشروع. **أهمية البحث:** تكمن أهمية البحث من خلال الدور المهم والفعال للاستثمار في تطوير وتنشيط مختلف القطاعات في الدولة، فضلاً عن وجود نصوص قانونية تعالج موضوع الاستثمار بشقبة الوطني والأجنبي، ووجود بعض المعوقات التي قد تعترى مسألة الاستثمار بصفة عامة، وفي ميناء الفاو الكبير بصفة خاصة، ومن هذه الأهمية تم اختيار وتحديد موضوع هذه الورقة البحثية لبيان مواطن الضعف والقوة في مسألة الاستثمار في ميناء الكبير، ومن ثم اقتراح الحلول والمعالجات لتلك المعوقات.

**مشكلة البحث:** تتمثل مشكلة البحث في محاولة الإجابة عن بعض التساؤلات، أهمها، ما المقصود بالاستثمار؟ وما هو أساسه القانوني في العراق؟ وهل هناك فرص لجلب الاستثمارات في ميناء الفاو الكبير في هذه الظروف التي يعيشها البلد؟ وما المعوقات التي تواجه المستثمرين، سواء ما تعلق منها بالجانب القانوني، أو الجوانب الأخرى؟ وهل عالج المشرع العراقي، والحكومة العراقية تلك المعوقات؟ وما الحلول والمعالجات التي يمكن أن تسهم بشكل، أو آخر للاستثمار في هذا المشروع العملاق؟

**منهج البحث:** في سبيل الإجابة عن تلك التساؤلات التي تم طرحها في مشكلة البحث فإننا سنعمد إلى اتباع المنهج التحليلي القائم على تحليل النصوص القانونية، والآراء الفقهية، وأحكام القضاء ذات الصلة بهذا الموضوع.

**خطة البحث:** من أجل الإلمام بجوانب هذا الموضوع فإننا سنقسم بحثنا هذا على ثلاثة مطالب، نتناول في الأول، تعريف الاستثمار وبيان أساسه القانوني، فيما سنكرس المطلب الثاني للحديث عن معوقات الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، أما المطلب الثالث والأخير فنخصصه للكلام عن الحلول والمعالجات التي يمكن أن تساهم في جلب المستثمرين، ثم نختم بحثنا بخاتمة تتضمن أهم الاستنتاجات وأهم التوصيات التي يتم التوصل إليها، ومن الله التوفيق.

## المطلب الأول

### تعريف الاستثمار وأساسه القانوني

إن الحديث عن الاستثمار يتطلب بيان مفهومه، ومن ثم بيان الأساس القانوني الذي يرتكز عليه، وفي هذا المطلب سنتناول التعريف بالاستثمار، وبعدها نتكلم عن أساسه القانوني، مركزين في دراستنا على موقف المشرع العراقي في ظل الدستور والقوانين النافذة ذات الصلة بهذا الموضوع.

وعلى هدي ما سبق فإننا سنقسم هذا المطلب على فرعين نتناول في الأول تعريف الاستثمار، فيما

سنكرس الثاني للحديث عن أساسه القانوني وكما يلي:

## الفرع الأول

### تعريف الاستثمار

إن تحديد أو وضع تعريف لأي مصطلح يقتضي من الباحث بيان ذلك المفهوم، من خلال الرجوع إلى التشريعات التي تتعلق بذلك المصطلح أو تلك المفردة، وبعدها ينتقل إلى البحث عن وجهة النظر الفقه، وهل تناول الفقهاء المختصين تعريف ذلك، ومن ثم بيان رأي القضاء المختص من خلال الأحكام والقرارات التي أصدرها وذات صلة بذلك، ووفقاً لذلك فسنحدث عن تعريف الاستثمار من خلال بيان التعريف التشريعي، ومن ثم نبين التعريف الفقهي، وهو ما سنبيّنه في الفقرات الآتية:

**أولاً: التعريف التشريعي للاستثمار:** الأصل أن المشرع لا يضع أو يذكر التعاريف للمصطلحات والمفردات الواردة في متون القوانين، إلا في نطاق ضيق، وهذا الأمر يعد اتجاه محمود من وجهة نظر جانب كبير من الفقه، والسبب في ذلك لأن وضع التعريف من جانب المشرع، يجعل نطاق تطبيق القانون في مجال ضيق، لا يمنح الجهة المختصة بالتطبيق أي قدر من الحرية، لأنها ستكون مقيدة بحدود النص القانوني، لذلك فإن عدم إيراد المشرع للتعاريف ضمن نصوص التشريعات يعطي للفقه والقضاء مجالاً واسعاً لتحديد ذلك المفهوم، أو المصطلح<sup>(١)</sup>.

وبخصوص تعريف المشرع للاستثمار، بالعودة إلى قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل، نجد أن المشرع العراقي قد عرّف الاستثمار بأنه "توظيف رأس المال في أي نشاط أو مشروع اقتصادي يعود بمنفعة على الاقتصاد الوطني"<sup>(٢)</sup>. ومن هذا التعريف يتضح بأن الاستثمار يتعلق بتشغيل رؤوس الأموال في المشاريع والأنشطة الاقتصادية ذات الصلة بالاقتصاد الوطني للدولة .

**ثانياً: التعريف الفقهي للاستثمار:** لقد اختلف الفقه في وضع تعريف جامع مانع، وذلك بسبب اختلاف وجهة نظر كل منهم لهذا المفهوم، إذ إن فقهاء القانون ينظرون إليه من زاوية قانونية، في حين أن فقهاء الاقتصاد ينظرون إليه من زاوية اقتصادية، وهكذا تتباين وجهات النظر بهذا الخصوص، لذلك سنحاول بيان بعض التعاريف لجانب من الفقه .

ففيما يتعلق بتعريف الفقه القانوني، يذهب بعضهم الى القول أنه يتعذر وضع تعريف جامع مانع دقيق للاستثمار من وجهة نظر قانونية، وذلك لارتباط هذا المصطلح بالظروف والأوضاع الاقتصادية، أكثر من ارتباطه بالوقائع القانونية<sup>(٣)</sup>، ولكن مع ذلك فقد أورد بعض الفقه القانوني تعريفاً للاستثمار، إذ عُرف بأنه تحرك رؤوس الأموال بين البلدان بغير تنظيم مباشر، سواء أكانت أموالاً قصيرة بأجل، أو طويلة الأجل، ويغلب عليها طابع الاستمرار، وتكون عادة مصحوبة بنسبة إعادة رأس المال إلى موطنه



الأصلي<sup>(٤)</sup>، في حين ذهب بعضهم إلى تعريف الاستثمار بأنه " العملية التي يقوم بها أحد الأطراف (الدولة - المشروعات - الأفراد) والتي تتمثل في خلق رأس مال أو زيادة حجم الموجود منه، بهدف الحصول على مزيد من الإشباع في وقت لاحق"<sup>(٥)</sup>، كما عُرف بأنه " ارتباط مالي بهدف تحقيق مكاسب بتوقع الحصول عليها بعد فترة طويلة في المستقبل"<sup>(٦)</sup>. أما وجهة نظر خبراء المال والاقتصاد، فيقصد بالاستثمار بأنه "توظيف أو استخدام رأس المال ليكون منتجاً من الناحية الاقتصادية، أو توجيه المدخرات والموجودات في مجالات إنتاجية لسد حاجات اقتصادية من جهة، وتوفير عائدات من جهة أخرى"<sup>(٧)</sup>، كما يُعرف بأنه "التضحية بقيمة حالية أكيدة -الاستهلاك الحالي- مقابل الحصول على قيمة مستقبلية غير أكيدة"<sup>(٨)</sup>.

## الفرع الثاني

### الأساس القانوني للاستثمار

إن البحث عن الأساس القانوني للاستثمار يتم من خلال العودة إلى نصوص الدستور والقوانين ذات الصلة بهذا الموضوع، وقبل الدخول إلى هذا الموضوع، لا بد لنا من الإشارة إلى أن العراق بعد تغيير النظام في عام ٢٠٠٣، قد شهد تحولات كبيرة على مختلف الصعد، ومنها ما يتعلق بالجانب الاقتصادي، إذ شهد العراق نقلة نوعية، من خلال هجر الفكر أو النهج الاشتراكي، والتحول نحو النهج الرأسمالي، وهذا الأخير سيؤدي إلى الانفتاح على دول العالم، ومن ثم فتح أبواب الاستثمار - سواء الداخل أو الخارجي - وفي مختلف القطاعات، لذلك وبعد صدور دستور جمهورية العراق لعام ٢٠٠٥، فقد جاءت العديد من النصوص الدستورية التي تشجع على الاستثمار، وجلب الاستثمارات، لما لها من أهمية في دفع عجلة النمو الاقتصادي، ومن خلق فرص عمل في مختلف الأنشطة الاقتصادية، وهذا بالتأكيد سيعود بالإيجاب على الجوانب الأخرى، ولا سيما الاجتماعية منها.

وبالعودة إلى أساس الاستثمار في العراق، فنجد أن دستور العراق لعام ٢٠٠٥ قد أشار بصريح العبارة، إلى أن الدولة تكفل وتشجع الاستثمار، وذلك في المادة (٢٦) التي تنص على "تكفل الدولة تشجيع الاستثمارات في القطاعات المختلفة، وينظم ذلك بقانون"، كما أشار دستور العراق لعام ٢٠٠٥ بصورة ضمنية إلى تشجيع الاستثمار، وذلك من خلال إصلاح الاقتصاد العراقي، واستثمار كامل موارده، وتنويع مصادره في مختلف القطاعات، فضلاً عن دعم القطاع الخاص، وذلك في المادة (٢٥) منه<sup>(٩)</sup>.

وفيما يتعلق بالتشريعات العادية، نجد أن قانون الاستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل، قد جاء بعبارة صريحة تشجع على الاستثمار، إذ نصت المادة (٢/أولاً) منه، والتي تناولت أهداف هذا القانون، على "تشجيع الاستثمارات ونقل التقنيات الحديثة للإسهام في عملية تنمية العراق وتطويره وتوسيع قاعدته الإنتاجية والخدمية وتنويعها".

كما جاء بالأسباب الموجبة لتشريع هذا القانون " من أجل دفع عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتطويرها وجلب الخبرات التقنية والعلمية وتنمية الموارد البشرية، وإيجاد فرص عمل للعراقيين بتشجيع

الاستثمارات، ودعم عملية تأسيس مشاريع الاستثمار في العراق وتوسيعها وتطويرها على مختلف الأصعدة الاقتصادية ومنح الامتيازات والإعفاءات لهذه المشاريع، شرع هذا القانون" مما تقدم يتضح بأن أساس الاستثمار في العراق يستند إلى نصوص دستورية صريحة، وكذلك في التشريعات العادية، مما يساهم في تشجيع الاستثمار وعلى مختلف الصعد.

### المطلب الثاني

#### معوقات الاستثمار في ميناء الفاو الكبير

على الرغم من وجود الأسس الدستورية والقانونية للاستثمار في العراق، وانفتاح الاقتصاد العراقي لجلب الاستثمارات والمستثمرين في مختلف القطاعات، إلا إن عملية الاستثمار في العراق، تواجه العديد من التحديات، والتي تمثل معوقات قد تحول دون جلب المستثمرين، أو إنها تمثل بيئة استثمارية لا تلي الطموحات والأهداف التي يأمل أن يحققها، وهذا الأمر انعكس على مجمل الاستثمارات في العراق، وبما أن ميناء الفاو الكبير، بما له من أهمية كبيرة على الاقتصاد العراقي، وعلى القطاعات المختلفة سواء للعراق بصورة عامة، ولمحافظة البصرة بصفة خاصة، فإنه لن يكون بمنأى أو بمعزل أن تلك المعوقات، والتي تواجه اغلب الاستثمارات، وربما تؤدي إلى نتائج سلبية، أو غير كافية في عملية الاستثمار في هذا المشروع العملاق، ومن ثمّ تمثل عائقاً أمام أية فرص استثمار حقيقية، وبالشكل الذي يؤدي إلى عدم تحقيق الأهداف التي يسعى أو يرنو القائمين على هذا المشروع الوصول إليها، لذلك سنحاول في هذا المطلب تسليط الضوء على أهم المعوقات التي قد تواجه عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، والتي يمكن إجمالها بالآتي:

**أولاً: المعوقات الأمنية:** تعد المعوقات الأمنية من بين أهم التحديات التي تواجه عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، إذ تواجه الحكومة العراقية الاتحادية، والإدارة المحلية، تحدياً أمنياً والمتمثل بالنزاعات العشائرية، أو التدخلات العشائرية، والجهات والأشخاص المتنفذين في مجال عمل الشركات والمشاريع المستثمرة، إضافة إلى انتشار الجريمة المنظمة، والجماعات الخارجة عن القانون<sup>(١٠)</sup>، وهذا الأمر سيؤدي حتماً إلى عزوف المستثمرين، وخاصة الأجانب، من الاستثمار في هذا المشروع المهم والحيوي.

**ثانياً: المعوقات القانونية:** تعد المعوقات القانونية من بين التحديات الأخرى التي تواجه عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، وهذه التحديات لا تقتصر على قانون بعينه، أو بيئة استثمارية محددة، بل أنها تشمل على مسائل عدة، ربما تؤدي إلى عرقلة الاستثمار، ويأتي في مقدمتها تنازع الاختصاصات، وخاصة المالية بين السلطات الاتحادية، وسلطات الأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في إقليم، إذ يعد ذلك من وجهة نظر بعض الفقه من أكبر وأهم المعوقات التي قد تواجه عملية تطوير الاقتصاد العراقي بمختلف جوانبه، ومن بينها ما يتعلق بفرص الاستثمار<sup>(١١)</sup>، فضلاً عما جاءت به بعض نصوص دستور العراق

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

لعام ٢٠٠٥، وقانون المحافظات غير المنتظمة في إقليم رقم ٢١ لسنة ٢٠٠٨ المعدل، بشأن الاختصاصات الحصرية والمشاركة لكل من السلطات الاتحادية والمحافظات غير المنتظمة في إقليم، وعدم وضوح معالم العلاقة بينها، خصوصاً في مسألة إدارة المنافذ الحدودية والموانئ، والتي لا زالت محل خلاف بين الحكومة الاتحادية والمحافظات غير المنتظمة في إقليم<sup>(١٢)</sup>، وكذلك عدم التوافق ما بين نصوص قانون الاستثمار، وقانون العمل بشأن تحديد نسب العمالة الأجنبية والوطنية، وتنظيم ساعات العمل في المشاريع الاستثمارية<sup>(١٣)</sup>، فضلاً عن ذلك ما يتعلق بمسألة تخصيص وشراء وتمليك الأراضي للمستثمرين الأجانب، إذ حصر ذلك في الإسكان حصراً<sup>(١٤)</sup>، وما يتعلق بمنح الإقامة للأجانب، وتسجيل الشركات، وبعض الشروط التي يفرضها الطرف المستثمر، وهي شرط الثبات التشريعي، وشرط التحكيم، مما قد يعطي المستثمر الأجنبي امتيازات على حساب الطرف المتعاقد معه، سواء كانت الدولة، أو القطاع الخاص، إضافة إلى تميزه عن المستثمر الوطني.

**ثالثاً: المعوقات الإدارية:** للجوانب الإدارية الأثر الكبير في مسألة توجيه الاستثمار في المسار الصحيح من عدمه، وبالتأكيد فإن عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، ستعترضها عدة معوقات إدارية، وهي لا تقتصر على جانب محدد، إذ إن هذا النوع من المعوقات يتسع ليشمل جوانب مختلفة.

فأولى هذه المعوقات هي، ما يتعلق بالبيروقراطية الإدارية<sup>(١٥)</sup>، والروتين الإداري القاتل، وعدم تعاون المؤسسات الحكومية المعنية بعملية الاستثمار في تقديم التسهيلات للمستثمرين، وانتشار ظاهرة الفساد المالي والإداري، والتي باتت من أهم المعوقات التي تواجه أي عملية تطور في مختلف القطاعات في العراق، مما ستؤدي ترك آثاراً سلبية على الاقتصاد العراقي، وجهازه الإداري، ومن ثم هروب الاستثمارات إلى خارج البلد، بدلاً من جلبها إلى الداخل<sup>(١٦)</sup>.

**رابعاً: المعوقات الاقتصادية:** وتتمثل تلك المعوقات بتخلف الأنظمة المصرفية سواء الحكومية والأهلية، وعدم إن لم نقل انعدام التعاون بين القطاع المصرفي العام والخاص، بالشكل الذي يسهل عملية تحرك رؤوس الأموال، وضعف البنى التحتية الضرورية، التي تساهم في تنمية الاقتصاد الوطني<sup>(١٧)</sup>، وعدم كفاءة القطاعات الأخرى المساندة لعملية الاستثمار، كقطاع الكهرباء والطاقة، ووسائل الاتصال، والمواصلات والخدمات الإنتاجية، ومشاريع الإسكان اللازمة لتحريك عجلة الاقتصاد بجوانبه المختلفة<sup>(١٨)</sup>.

**خامساً: المعوقات السياسية:** تلعب الجوانب دوراً مهماً وفعالاً في مسألة الاستثمار، فعلى الرغم من التحول الديمقراطي الذي شهده العراق بعد عام ٢٠٠٣، ونظراً لحدثة هذه التجربة الديمقراطية، وظهور ما يعرف بالديمقراطية التوافقية، مما أدى إلى غياب دور المعارضة السياسية السلمية الفعالة، التي تسعى إلى إظهار الإخفاق في الأداء الحكمي خلال الفترة المنصرمة<sup>(١٩)</sup>، وهذا الأمر قد القى بظلاله على الواقع الاستثماري في العراق، لأن مسألة جلب الاستثمارات ستكون وفقاً لتلك التوافقات السياسية، وبالتالي فإن

عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، لن تكون بمعزل عن تلك المحددات أو العوامل السياسية، ومن ثم ستكون لها آثاراً سلبية في عملية الاستثمار.

### المطلب الثالث

#### الحلول والمعالجات للاستثمار في ميناء الفاو الكبير

إن مسألة الحلول والمعالجات التي تمثل عوامل جذب للاستثمار في ميناء الفاو الكبير، بالتأكيد ستكون مرتبطة، وذو صلة بالمعوقات التي تم ذكرها آنفاً، ومن ثم فإذا ما تم معالجة تلك المعوقات ضمن عملية وضع حلول ناجعة فإن ذلك ستكون له آثاراً إيجابية على عملية الاستثمار في العراق بصورة عامة، وفي ميناء الفاو الكبير بصفة خاصة، وعليه سنتحدث في هذا المطلب عن أهم الحلول والمعالجات التي يمكن أن تسهم بشكل أو آخر في عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، وكما يلي:

**أولاً: الحلول والمعالجات القانونية:** تتمثل تلك الحلول، من خلال إيجاد بيئة تشريعية مناسبة، تتلاءم مع التحول الذي يشهده العراق على مختلف الصعد، وذلك بإعادة النظر في التشريعات ذات الصلة بعملية الاستثمار، وإزالة التعارض والتناقض بينها، مما يسهل عملية جلب المستثمرين، وخاصة الأجانب، وكذلك إجراء التعديلات القانونية الضرورية في النظام القانوني في العراق، بالشكل الذي يضمن التخلص من كل أشكال الفراغ التشريعي، وغموض النصوص والثغرات القانونية، وأن لا يقتصر ذلك على القطاع العام، بل يجب أن يشمل القطاع الخاص أيضاً<sup>(٢٠)</sup>، فضلاً عن محاولة الافادة من تجارب الدول الرائدة في مجال الاستثمار في هكذا مشاريع، من أجل النجاح في مشروع ميناء الفاو الكبير.

**ثانياً: الحلول والمعالجات الأمنية :** تتمثل تلك الحلول من خلال عدة إجراءات يتوجب على الحكومة الاتحادية والإدارة المحلية في محافظة البصرة من أجل تعزيز سبل وفرص الاستثمار في هذه المحافظة، ومنها ما يتصل بالاستثمار في ميناء الفاو الكبير، وذلك عن طريق إعادة النظر بالخطط الأمنية في المحافظة، وتوفير بيئة آمنة لجلب الاستثمار، لأنه معروف لدى خبراء الاقتصاد المقولة المشهورة (رأس المال جبان) وهذا الأمر - الجانب الأمني - هو الذي سيكون عامل جذب للمستثمرين من عدمه .

كما يتوجب معالجة النزاعات العشائرية والتي باتت ظاهرة منتشرة وخاصة في محافظاتنا الجنوبية العزيزة، لما لها من دور سلبي على الواقع الاستثماري، والتي إذا لم يتم معالجتها فإنها ستعطي صورة سلبية للواقع الأمني والاجتماعي لمحافظة البصرة، ومن ثم عدم رغبة المستثمرين وخاصة الأجانب وعزوفهم عن التوجه للاستثمار في هذا المشروع.

**ثالثاً: الحلول والمعالجات الإدارية:** تتمثل تلك المعالجات بعدة مسائل، منها الحد من الترهل في الهيكل الإداري للدولة، الأمر الذي سيعزز من الحد من لجوء تلك الشريحة من المجتمع إلى اللجوء لوسائل غير مشروعة كالرشوة، أو الوساطة، أو المحسوبية في سبيل الحصول درجة وظيفية في القطاع العام، وبالنتيجة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الحد من الفساد المالي والإداري<sup>(٢١)</sup>، وكذلك إجراء معالجة شاملة لظاهرة الفساد المالي والإداري التي يعاني منها العراق، ودراسة العوامل السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية، والقانونية التي تؤدي إلى الفساد، والإسراع في وضع خطط ناجعة لمواجهة والحد منه<sup>(٢٢)</sup>، وكذلك إعادة النظر بالتشريعات المتعلقة بمكافحة الفساد بكافة صورته وأشكله، وفقاً لما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد لعام ٢٠٠٥، والاتفاقية العربية لمكافحة الفساد لعام ٢٠١٠<sup>(٢٣)</sup>.

**رابعاً: الحلول والمعالجات الاقتصادية:** وتتمثل تلك الحلول من خلال عدة مسائل، ومن بينها إعادة النظر بالسياسة المالية والاقتصادية في الدولة، وذلك عن طريق الشروع بجملة من الإصلاحات المالية والاقتصادية، وعلى مختلف الصعد، ومن ثم وضع الخطط الاقتصادية والمالية البعيدة المدى، التي تهدف إلى معالجة البطالة والتضخم والفساد التي يعاني منها الاقتصاد في العراق<sup>(٢٤)</sup>، ومن المعالجات والحلول الاقتصادية الأخرى، هي اعتماد استراتيجية جديدة شاملة لكافة النواحي الاقتصادية، والمالية، وفقاً لخطط مدروسة، وذلك بتفعيل نص المادة (٢٥)، والمادة (٢٦) من دستور العراق لسنة ٢٠٠٥<sup>(٢٥)</sup>، من أجل النهوض بالواقع الاقتصادي، والمالي في العراق بالشكل الذي يعزز من فرص الاستثمار في العراق بصورة عامة، وفي ميناء الفاو الكبير بصفة خاصة.

**خامساً: الحلول والمعالجات السياسية:** تعد الحلول والمعالجات السياسية من بين المسائل المهمة، والتي ستعكس إيجاباً على علمية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، لما للجانب السياسي من دور كبير وفعال على مختلف الصعد، وأن أولى خطوات الإصلاح أو المعالجة السياسية هو تفعيل مبدأ الفصل بين السلطات، لأن ذلك سيعزز من الدور الرقابي لمجلس النواب على أعمال السلطة التنفيذية، وخاصة فيما يتعلق بإقرار المسؤولية السياسية والقانونية للسلطة التنفيذية، في حالة عدم القيام بإداء وظيفتها على الوجه الأكمل<sup>(٢٦)</sup>، ومن المعالجات السياسية الأخرى، هو التوجه نحو حكومة الأغلبية والابتعاد عن ما يعرف بحكومة التوافق السياسي، والتي أفرزتها ظروف المرحلة السابقة، ومن ثم فإن ذلك سيجعل الحكومة أمام اختبار حقيقي عند القيام بوظيفتها، كما أن ذلك سينتج معارضة سياسية حقيقية داخل مجلس النواب ترافق عمل الحكومة الفائزة ومن ثم سيكون هناك دور رقابي مهم وفعال.

والأهم من ذلك كله أن تكون هناك ارادة سياسية حقيقية لتفعيل قطاع الاستثمار في ميناء الفاو بما يضمن مصالح البلد بصورة شاملة من خلال التخطيط الاستراتيجي المدروس وفق رؤى حقيقية تسهم في توفير متطلبات الاستثمار، واقامة مشاريع عملاقة ذات جدوى اقتصادية عملية تضمن رصانة تلك المشاريع ومحاربة الفساد الاداري والمالي بكل صورته لان ذلك افة طاردة للاستثمار المحلي والاجنبي الذي قضت على الكثير من المشاريع في العراق عموماً وميناء الفاو خصوصاً .

ولا نغفل جانب دور الاعلام في التشجيع لإعمار ميناء الفاو وتشجيع الاستثمار فيه كونه رئة العراق الاقتصادية وبوابته بين القارات، لأن تطور الاعلام يمثل مرآة عاكسة لقطاعات الدولة المختلفة، ولاسيما في ظل التنافس الاقتصادي الذي يمثله مشروع الفاو الكبير لدول الجوار التي تحاول بشتى الطرق افشاله . والا هم من ذلك كلة العودة الى السياج المانع لأية دولة وهو اعتماد مبدأ المشروعات وتطبيق القانون على جميع الادارات الاستثمارية والمستثمرين من اجل رفع مكانة الاستثمار في العراق وجعل تطبيق القانون وسيلة جذب وتشجيع للاستثمار بصورة المختلفة ، والتركيز على انجاح مشروع الفاو مهما كلف الامر .

#### الخاتمة:

بعد أن انتهينا من بحثنا هذا ( الاستثمار في ميناء الفاو الكبير - المعوقات والحلول )، بات لزاماً علينا أن نسجل أهم الاستنتاجات التي توصلنا إليها، وأهم التوصيات التي نراها جديرة بالذكر، آمين أن تجد طريقاً للتطبيق، بما يسهم ويدفع عملية الاستثمار وتطوير ميناء الفاو الكبير، وكما يلي:

#### أولاً: الاستنتاجات: وتتمثل بما يأتي:

١. لقد عالج المشرع العراقي موضوع في دستور عام ٢٠٠٥، وكذلك في العديد من التشريعات العادية، مما يعني وجود أساس دستوري للاستثمار في العراق، مما يعطي مناخ أو بيئة استثمارية في المشاريع التي تقوم بها الحكومة الاتحادية أو الإدارات في المحافظات عير المنتظمة في إقليم، ومنها ما يتعلق بالاستثمار في ميناء الفاو الكبير.
٢. إن مسألة الاستثمار في ميناء الكبير، لا تقتصر على الجهود والإجراءات من جانب إدارة محافظة البصرة، بل يتطلب تضافر جهود الحكومة الاتحادية، ومحافظة البصرة من أجل الارتقاء والنهوض بهذا المشروع الكبير، وتذليل العقبات التي قد تعترضه، وخاصة فيما يتعلق بتوفير بيئة جاذبة للاستثمارات، بكافة أنواعها.
٣. إن التحديات والمعوقات التي تواجه موضوع الاستثمار في ميناء الفاو، عديدة ومتنوعة، ولا تقتصر على موضوع بعينه، ولا يمكن النظر إليها منفردة، بمعزل أن المعوقات الأخرى، فهي تمثل مجموعة عوامل تواجه موضوع الاستثمار في ميناء الفاو، وتتنوع تلك المعوقات، بين الجوانب الأمنية، والسياسية، والإدارية، والقانونية، فضلاً عن الجوانب الاقتصادية.

#### ثانياً: التوصيات: على وفق الاستنتاجات التي ذكرناها آنفاً، فإننا نوصي بالآتي:

١. التعاون والتنسيق بين الحكومة الاتحادية، والإدارة المحلية لمحافظة البصرة، والجهات القائمة على مشروع ميناء الفاو الكبير، من أجل تذليل العقبات التي قد تواجه عملية الاستثمار في هذا المشروع المهم .

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٢. نأمل من المشرع العراقي إعادة النظر بالتشريعات ذات الصلة بالاستثمار، بالشكل الذي يحقق بيئة تشريعية تسهل عملية الاستثمار، وجذب المستثمرين.
٣. اعتماد استراتيجية شاملة، تتضمن مراجعة شاملة للواقع الاقتصادي، والنظم المصرفية والمالية، بما يعزز فرص الاستثمار سواء في ميناء الفاو، أو في محافظات العراق الأخرى.
٤. مواجهة التحديات الأمنية، من خلال مراجعة التشريعات ذات الصلة بالجوانب الأمنية، ومراجعة الخطط الأمنية، بالتنسيق بين الوزارات الاتحادية المعنية وإدارة محافظة البصرة بما يوفر بيئة أمنية تسمح بتدفق رؤوس الأموال واستثمارها في المشروع.
٥. الاستفادة من تجارب الدول الرائدة في مجال الاستثمار، ومحاولة نقل تلك التجارب إلى العراق، وتطبيقها على أرض الواقع.
٦. مواجهة التحديات والمعوقات الإدارية، وتحديدًا فيما يتعلق بمواجهة ومكافحة الفساد المالي والإداري الذي تعاني منه اغلب القطاعات في العراق، من خلال اعتماد استراتيجية شاملة لمواجهة هذه الظاهرة، والتقليل من مخاطرها، وآثارها السلبية على عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير.

### قائمة الهوامش:

- (١) د. رمضان محمد بطيخ: الوسيط في القانون الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٣٨٢.
- (٢) المادة (١/ سادساً) من قانون الاستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل.
- (٣) د. حاتم غائب سعيد: النظام القانوني لضمانات وحوافز الاستثمار الأجنبي الخاص في العراق، دراسة مقارنة، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١٧، ص ٢٠.
- (٤) د. مصطفى خالد مصطفى: الحماية الإجرائية للاستثمارات الأجنبية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢، ص ٢٩.
- (٥) عبد الحكيم جمعه محمود حسن: دور الاستثمار الخاص في الإصلاح الاقتصادي والتنمية بجمهورية مصر العربية، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، ٢٠٠٠، ص ١٧.
- (٦) د. طارق كاظم عجيل: شرح قانون الاستثمار العراقي، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠٠٩، ص ٩.
- (٧) جميل احمد توفيق: الاستثمار وتحليل الأوراق المالية، دار المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ٨٧.
- (٨) محمد عبد العزيز عبد الله عبد: الاستثمار الأجنبي المباشر في الدول الإسلامية في ضوء الاقتصاد الإسلامي، ط١، دار النفائس، الأردن، ٢٠٠٥، ص ١٥. نقلاً عن: د. حاتم غائب سعيد، مصدر سابق، ص ١٩.
- (٩) تنص المادة (٢٥) من دستور العراق لعام ٢٠٠٥ على " تكفل الدولة إصلاح الاقتصاد العراقي وفق أسس اقتصادية حديثة وبما يضمن استثمار كامل موارده، وتنويع مصادره، وتشجيع القطاع الخاص وتنميته".
- (١٠) حسين عباس اصلان: الاستثمار في العراق - الفرص والمعوقات، مركز النهريين للدراسات الإستراتيجية: مقال منشور على شبكة الأنترنيت، على الرابط: <https://www.alnahrain.iq/post/216> - تاريخ الزيارة ٢٠٢١/١١/٢٨.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- (١١) د. احمد خلف حسين الدخيل: صناديق الثروة السيادية بين مثالية الطرح ومتطلبات الحكم الرشيد، الذاكرة للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠١٨، ص ٧٧.
- (١٢) للمزيد من التفصيل بخصوص اختصاصات الحكومة الاتحادية والمحافظات غير المنتظمة في إقليم، ينظر نصوص المواد (١٠٩ - ١١٥) من دستور العراق لعام ٢٠٠٥، والمادة (٧) من قانون المحافظات غير المنتظمة في إقليم رقم ٢١ لسنة ٢٠٠٨ المعدل.
- (١٣) ينظر نص المواد (٣٠ - ٣٥) من قانون العمل رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥، والمواد (١٢/ أولاً) و (١٤/سادساً) من قانون الاستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل.
- (١٤) المادة (١٠/ثانياً/أ) من قانون الاستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل.
- (١٥) يقصد بالبيروقراطية" ذلك الجهاز التنظيمي الذي يحتوي على هيكل تنظيمي يتكون من مكاتب منظمة تنظيمياً هرمياً، ومخصصة في القيام بواجبات ومسؤوليات محددة تحكمها قواعد معينة" للمزيد من التفصيل عن هذا الموضوع: ينظر: د. عمار بوحوش: دور البيروقراطية في المجتمعات المعاصرة، المنظمة العربية للعلوم الإدارية، عمان، الأردن، ١٩٨٢، ص ١٤.
- (١٦) د. احمد خلف حسين الدخيل، مصدر سابق، ص ٨٢.
- (١٧) سعدية هلال حسن التميمي: تحليل مؤشرات البيئة الاستثمارية ودورها في تحفيز النمو الاقتصادي في دول مختاره مع إشارة خاصة للعراق، أطروحة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة كربلاء، ٢٠١٥، ص ١٤٩ وما بعدها.
- (١٨) جميل الشراوي : الفوائد الاقتصادية للاستثمارات الاجنبية ، معهد البحوث العربية ، ١٩٨٧، ٤٥٢ و. حسين عباس اصلان: مصدر سابق.
- (١٩) د. هشام صادق : الحماية الدولية للمال الاجنبي دار الفكر العربي ، الاسكندرية ، ٢٠٠٢، ص ١٨ و د. احمد خلف حسين الدخيل، مصدر سابق، ص ١٠٥.
- (٢٠) د. احمد خلف حسين الدخيل و د. فواز خلف ظاهر: إصلاح النظام المالي ودوره في الحد من الفساد الإداري (العراق إنموذجاً)، بحث منشور، في المركز الجامعي علي كافي تندوف، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير - دراسات اقتصادية وقانونية في الحوكمة والفساد المالي والإداري في منظمات الأعمال، الجزائر، ٢٠١٩، ص ٣٢٤.
- (٢١) المصدر ذاته، ص ٣٢٩.
- (٢٢) د. حيدر أدهم عبد الهادي: شرعنة الفساد - دراسة في التشريعات الناتجة عن ظاهرة الفساد، بحث منشور، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، مجلد ٢٩، ع ٢، س ٢٠١٣، ص ٤٤.
- (٢٣) لقد أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ (٣١/١٠/٢٠٠٣)، اتفاقية مكافحة الفساد، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ ( ١٤/١٢/٢٠٠٥)، وهي تمثل الأساس لتعزيز الجهود الدولية الرامية لمكافحة الفساد في القطاعين، العام والخاص في دول العالم، ومن تم إقرار الاتفاقية العربية لمكافحة الفساد، والتي تشابه إلى حد كبير اتفاقية الأمم المتحدة المذكورة آنفاً في اغلب أحكامها، وقد صادق مجلس النواب العراقي على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد، وصدر القانون رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٧ (قانون انضمام جمهورية العراق إلى اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الفساد)، نشر القانون (٣٥) لسنة ٢٠٠٧، في جريدة الوقائع العراقية، العدد: ٤٠٤٧ في ٢٠٠٧/٨/٣٠. كما صادق مجلس النواب العراقي على الاتفاقية العربية لمكافحة الفساد الموقع عليها في القاهرة عام ٢٠١٠، والتي دخلت حيز النفاذ عام ٢٠١٣، وقد صدر القانون رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٢ (قانون تصديق الاتفاقية العربية لمكافحة الفساد)، وذكر هذا القانون في الأسباب الموجبة "أن هذا التصديق جاء من اجل تفعيل الجهود العربية والدولية الرامية إلى مكافحة الفساد باعتباره ظاهرة عابرة للحدود الوطنية، ولغرض تسهيل التعاون الدولي في هذا المجال، وخاصة ما يتعلق بتسليم المجرمين من مرتكبي هذه الجرائم واسترداد الممتلكات"، نشر القانون (٩٤) لسنة ٢٠١٢، في جريدة الوقائع العراقية، بالعدد ٤٢٦٨ في ٢٠١٣/٢/١٨.

(٢٤) م.م. تغريد داود سلمان داود: الفساد الإداري والمالي في العراق وأثره الاقتصادي والاجتماعي (أسبابه، أنواعه، مظاهره، سبل معالجته)، بحث منشور، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة الكوفة، مجلد ١٠، ع ٣٣، ٢٠١٥، ص ١٠٣.

(٢٥) تنص المادة (٢٥) من دستور ٢٠٠٥ على "تكفل الدولة إصلاح الاقتصاد العراقي وفق أسس اقتصادية حديثة، وبما يضمن استثمار كامل موارده، وتنوع مصادره، وتشجيع القطاع الخاص وتنميته". في حين نصت المادة (٢٦) على نصت المادة "تكفل الدولة تشجيع الاستثمارات في القطاعات المختلفة، وينظم ذلك بقانون".

(٢٦) د. حازم حسن جمعة : الحماية الدبلوماسية للمشروعات المشتركة ،اطروحة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة عين شمس ، الطبعة الثانية، ١٩٨١، ص٢٠٣، نقلاً عن عمر هاشم حميد: ضمانات الاستثمار الاجنبية في القانون الدولي ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية، ص٣٢، و د. احمد خلف حسين الدخيل و د. فواز خلف ظاهر، مصدر سابق، ص ٣٣١.

### قائمة المصادر:

#### أولاً: الكتب:

١. د. احمد خلف حسين الدخيل: صناديق الثروة السيادية بين مثالية الطرح ومتطلبات الحكم الرشيد، الذاكرة للنشر والتوزيع، بغداد، ٢٠١٨.
٢. جميل احمد توفيق: الاستثمار وتحليل الأوراق المالية، دار المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٣.
٣. د. حاتم غائب سعيد: النظام القانوني لضمانات وحوافز الاستثمار الأجنبي الخاص في العراق، دراسة مقارنة، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١٧.
٤. د. رمضان محمد بطيخ: الوسيط في القانون الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
٥. د. طارق كاظم عجيل: شرح قانون الاستثمار العراقي، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠٠٩.
٦. د. عمار بوحوش: دور البيروقراطية في المجتمعات المعاصرة، المنظمة العربية للعلوم الإدارية، عمان، الأردن، ١٩٨٢.
٧. محمد عبد العزيز عبد الله عبد: الاستثمار الأجنبي المباشر في الدول الإسلامية في ضوء الاقتصاد الإسلامي، ط١، دار النفائس، الأردن، ٢٠٠٥.

٨. د. مصطفى خالد مصطفى: الحماية الإأرائية للإسأامار الأأنبية، دار الأافاة للأنا والأأرا، عأان، ٢٠٠٢.

### أانأاً: الرساءل والأأارأأ الجامعية:

١. سعأية هلال أسن الأميمة: أأليل مؤأرا البية الإسأامرية واورها في أأفيز الأنا الإاااا في أول مأأاره مع إأارة أاصة للعاا، أطروأة أأورا، مقأمة إلى كلية الإأارة والإاااا، جامعة كربلاء، ٢٠١٥.
٢. عبأ الأكيم أامعه مأموأ أسن: أول الإسأامار الأاا في الإااا الإاااا والأأامية بأامهورية مصر العرابية، أطروأة أأورا، جامعة عين شمس، ٢٠٠٠.

### أانأاً: البأوأ والأراساأ:

١. د. اأما أأف أاسين الأأيل و د. فواز أأف أاهر: إااا الأنا الماا واوره في الأا من الفسا الإأاري (العاا إناموأاً)، بأأ منشور، في المرأا الأامعي علي كأفي أأاا، معها العلوم الإاااا والأأارئة وعلوم الأأاسير- دراسا إااااا وقانونية في الأوكمة والفسا الماا والإأاري في منأما الأعمال، الأارئر، ٢٠١٩.
٢. م.م. أأريف أاوا سلمان أاوا: الفسا الإأاري والماا في العاا وأأره الإاااا والأأامعي (أسبابه، أنواعه، مأاره، سبل معالأته)، بأأ منشور، مجلة الأري للعلوم الإااااا والإأارية، جامعة الكوفة، مجا ١٠، ع ٣٣، ٢٠١٥.
٣. د. أاير أأم عبأ الهاء: شرعنة الفسا - دراسة في الأأاسراااا الأاأة عن أاهرة الفسا، بأأ منشور، مجلة العلوم القانونية، جامعة بأااا، مجا ٢٩، ع ٢، س ٢٠١٣.

### رابعاً: الأاساأر والأأاسراااا:

١. أأنا أامهورية العاا لعام ٢٠٠٥.
٢. قانوا الإسأامار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل.
٣. القانوا رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٧ (قانوا انأمام أامهورية العاا إلى انأاقية الأمم المأأة لمكافأة الفسا).
٤. قانوا المأااااا أير المنأماة في إأليم رقم ٢١ لسنة ٢٠٠٨ المعدل.
٥. القانوا رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٢ (قانوا أأاااا الإاااااا العرابية لمكافأة الفسا).
٦. قانوا العمل رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥.

### أامسااً: المااا من الأنأراا:

١. أاسين عباس اصلاا: الإسأامار في العاا- الفرص والمعوقاا، مرأا الأهرين للراسااا الإسأارأيجة: مقال منشور على أبكة الأنأراا، على الرابأ: <https://www.alnahrain.iq/post/216> - أارأ الزبارة ٢٠٢١/١١/٢٨.

## ميناء الفاو بين الواقع الفعلي والاستثمار المستقبلي

الاستاذ المساعد باسمة كزار حسن

[bsmab2016@gmail.com](mailto:bsmab2016@gmail.com)

جامعة البصرة- مركز دراسات البصرة والخليج العربي- قسم الدراسات الاقتصادية

### الملخص:

من المؤمل أن يصبح ميناء الفاو الكبير أحد أكبر موانئ العالم وأكبر ميناء في الشرق الأوسط، والركيزة الاقتصادية لإنعاش الاقتصاد العراقي والمحلي وتنشيط التجارة وإقامة العديد من المشاريع التي تقع ضمن نطاق العمل البحري في عموم العراق والبصرة على وجه الخصوص، وسيحول الفاو إلى مدينة تجارية عالمية ضخمة اقتصادية، وهو لا يعتمد فقط لتلبية الاحتياجات التجارية للبصرة، بل سيكون أيضاً نافذة العراق الاقتصادية عبر البصرة إلى العالم عبر الخليج العربي، لذلك يهدف البحث إلى التعرف على فاعلية استثمار ميناء الفاو الكبير في دعم الاقتصاد العراقي .

الكلمات المفتاحية: ميناء الفاو: الواقع الفعلي لميناء الفاو الكبير، الاستثمار المستقبلي لميناء الفاو الكبير .

## The Port of Faw between actual reality and future investment

### Abstract:

The port of Faw, which is hoped to become one of the largest ports in the world and the largest port in the Middle East, is the economic pillar for reviving the Iraqi and local economy, stimulating trade and establishing many projects that fall within the scope of maritime work throughout Iraq and Basra in particular, and it will turn Faw into a global commercial city Huge economic. It was not only relied upon to meet Basra's commercial needs, but it would also be Iraq's economic window through Basra to the world through the Arabian Gulf. Therefore, the research aims to identify the effectiveness of the investment of the great port of Faw in supporting the Iraqi economy

**Key words:** Port of Faw: the current reality of the port of Faw, the future investment of the port of Faw

## المقدمة:

إن ظهور الموانئ العراقية وتطويرها يتماشى مع تطور الدولة ونموها الاقتصادي وتوسع علاقاتها التجارية الإقليمية والدولية على الرغم من صغر المساحة البحرية للحدود العراقية والموانئ العراقية. كما شهدت حركة التجارة بين الدول عبر الموانئ ثورة كبيرة، من خلال الزيادة المستمرة في هذه التجارة، أصبح العراق في حاجة ماسة لميناء محوري بمركز لوجستي كبير يعمل على تسهيل مرور التجارة وكنقطة انطلاق. وكذلك زيادة القدرات التنافسية للبضائع الداخلة إلى الدولة .

يعد ميناء الفاو الكبير من المشاريع الاستراتيجية المهمة في العراق، ويسهم إنجازها في إعطاء العراق إطلالة على مياه الخليج العربي والمتمثلة في القنوات الملاحية الدولية التي تربط الخليج العربي وميناء أم قصر وخور الزبير ثم الموانئ الدولية، ولاشك أن الميناء الجديد يعد خطوة نوعية في مسيرة النمو الاقتصادي في العراق ، إذ يفتح آفاقاً واسعة للتبادلات التجارية، التي تشجع على إعادة التصدير والشحن، فضلاً عن المنطقة اللوجستية الملحقة بالميناء، وسيجلب استثمار ميناء الفاو الكبير فرصاً اقتصادية كبيرة، بما في ذلك الربط بمشروع الحزام والطريق الصيني، مما سيجعل للعراق قوة اقتصادية في المنطقة إذ إنه الممر الوحيد الذي يربط دول شرق آسيا بأوروبا من خلال تقليص المسافة والوقت مقارنة بقناة السويس ورأس الرجاء الصالح .

**مشكلة البحث:** يعاني الاقتصاد العراقي من ضعف القاعدة الاقتصادية مما يؤثر سلباً على الاقتصاد ككل مما يتطلب الاعتماد على قطاع النقل من أجل التنوع الاقتصادي. تعتمد مشكلة البحث على التساؤل الآتي: ما هي الآثار الاقتصادية لاستثمار ميناء الفاو الكبير؟

**أهمية البحث والحاجة إليه:** يكتسب البحث أهميته من حقيقة أنه يُلقي الضوء على الآثار الاقتصادية المستقبلية الناتجة عن إنشاء ميناء الفاو الكبير، ثم يوضح التغيرات الاقتصادية المحتملة على الاقتصاد العراقي، في حال استثمار ميناء الفاو الكبير .

## هدف البحث:

- ١- تحليل الواقع الفعلي لميناء الفاو الكبير .
- ٢- ما مدى فاعلية استثمار ميناء الفاو الكبير في دعم الاقتصاد العراقي؟
- ٣- دراسة تحليلية للاستثمار المستقبلي لميناء الفاو الكبير.

**فرضية البحث:** للإجابة عن مشكلة البحث، تركز الفرضية على الآتي:

((إن جذب حركة الاستثمارات الصناعية والتجارية في ميناء الفاو الكبير سيسهم في عملية تنويع مصادر الدخل وتقليل مساهمة الصادرات النفطية في إجمالي الصادرات العراقية، مما يدل على أهمية ميناء الفاو الكبير في دعم اقتصاد الاتجاهات التي تهدف إلى تقليل الاعتماد على قطاع النفط))

**خطة البحث:** يتناول المبحث الاول أهمية وواقع ميناء الفاو الكبير، اما المبحث الثاني، فقد تناول التأثيرات الاقتصادية المستقبلية الناتجة من استثمار ميناء الفاو الكبير، ولتحقيق ذلك تم تقسيم البحث إلى فقرات عدة. تستخدم الباحثة المصادر المكتبية والوثائقية مثل الكتب والمجلات والدوريات والرسائل، وكذلك شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) التي تزود البحث بمجموعة من المعلومات والبيانات والحقائق حول موضوع الدراسة، أما الجانب العملي فقد اعتمد على المحاضر الرسمية والتقرير السنوي .

### المبحث الاول: الواقع الحالي لميناء الفاو الكبير

#### اولا: التأسيس التاريخي والجغرافي لميناء الفاو الكبير واستخداماته

تعود فكرة إنشائه إلى العام ١٩٥٨، ويعد موقعه الحالي أفضل ما هو متاح من حيث خدمة التجارة العالمية ، إذ سيقطل الفارق الزمني بين آسيا وأوروبا من (١١-٣٠) أيام ، وسيغير أيضًا خريطة التجارة العالمية. بدأت الفكرة في الظهور مرة أخرى بعد عام ٢٠٠٣ ، إذ تم اتخاذ بعض الخطوات والإجراءات في هذا الشأن ، التي كانت بطيئة للغاية ولا تواكب أهمية وضخامة المشروع. لم يبدأ العمل فعليًا حتى عام ٢٠١٠ . ولا يزال الميناء قيد الانشاء، وكان بداية انشاءه يشغل مساحة ١٢ كم ٢ كبداية تشغيل بسبب قلة أما مساحته الحالية، فتبلغ ٥٤ كم .

**ثانيا: موقع ميناء الفاو:** يقع في قضاء الفاو على بعد حوالي (٧٠) كم من مركز المدينة. ويعد هذا الميناء أول ميناء عراقي يتم إنشاؤه لشحن إنتاج حقول النفط الجنوبية، يضخ ميناء الفاو النفط من خزانات النفط عبر محطة ضخ رئيسية ، وقد توقف العمل في الميناء بعد تشغيل ميناء البكر عام ١٩٧٥ ، وتعرض لأضرار خلال الحرب العراقية الإيرانية في الثمانينيات ، مما أدى إلى توقفه التام وعدم قدرته على العمل (١) وحقيقة أن ميناء الفاو الكبير سيكون الميناء الرئيس في العراق، ويجب أن يأخذ في الاعتبار التطورات الحالية والمستقبلية المتوقعة في النقل البحري ، إذ يتم شحن معظم البضائع في حاويات ، التي وصلت الآن إلى حدود ١٢٠٠٠ - ١٨٠٠٠ حاوية ، ثم أصبحت سفن الحاويات أكبر بكثير ، ويمكن أن تزداد حمولتها في المستقبل (٢).

(١) حسين علي احمد ، مجيد علي حمزة،، الموانئ العراقية ودورها في تنشيط حركة التجارة في العراق مجلة دراسات البصرة ،السنة الرابعة ، العدد ٨، ٢٠٠٩، ص٩٣.

(٢) المرسومي:نبيل جعفر ، محمد حسين حيدر ،ميناء الكبير الاهمية والموقع والتحديات مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي.٢٠١٨، ص ٢٠



ثالثاً: مراحل ميناء الفاو الكبير المخطط له أن يضم ميناء الفاو الكبير (٣٥) رصيفاً بطاقة إجمالية سنوية (٩١) مليون طن سنوياً منها (٢٢) رصيفاً للحاويات وبطاقة (٧,٥) مليون حاوية مكافئة سنوياً بما يعادل (٦٧) مليون طن و (١٣) رصيفاً للبضائع العامة والكميات الضخمة بطاقة (١٤) مليون طن سنوياً. كما تتضمن خططاً لربط هذا الميناء بموانئ تركيا وسوريا على البحر المتوسط عبر القناة الجافة ، والتي تتكون من سلسلة من السكك الحديدية بغرض استيعاب الزخم الإضافي المتولد من أنشطة الميناء الجديد<sup>(١)</sup> . وبحسب الخطة ، سيتم اعتماد ثلاث مراحل لتنفيذ ميناء الفاو. تشمل المرحلتان الأولى والثانية ٦٠٪ من حجم المشروع ، ويتطلب إنجازه ٤ سنوات. أما المرحلة الثالثة والأخيرة فهي تشكل ٤٠٪ وتتطلب ثلاث سنوات لإنجازها. يمكن تلخيص هذه المراحل على النحو التالي:

#### ١- المرحلة الأولى:

المرحلة الأولى: وتشمل هذه المرحلة إنشاء أرصفة للحاويات بطول (٣٥٠٠ م) وبطاقة سنوية (٣ مليون) حاوية بما يعادل (٢٧) مليون طن سنوياً ، مع خلق مساحات للتجميع والتحميل ، تفريغ وصيانة الحاويات بمساحة (١٠٠٠٠٠٠ م<sup>٢</sup>) وكذلك إنشاء أرصفة للبضائع السائبة. بطول (١٩٠٠ م<sup>٢</sup>) ، مع إنشاء مناطق خاصة بها بمساحة (٣٠٠,٠٠٠ م<sup>٢</sup>) ، وتبلغ طاقة هذه الأرصفة (١٠) ملايين طن سنوياً ، أي أن إجمالي السعة المستهدفة للميناء عند هذا الحد. المرحلة (٣٧) مليون طن سنوياً<sup>(٢)</sup> .

٢- المرحلة الثانية: وهي مرحلة توسعة أرصفة الحاويات حيث من المقرر ان يصل طول هذه الارصفة الى (٥٠٠٠ م) اضافة الى رفع طاقتها الاستيعابية (٥ مليون) حاوية سنويا او ما يعادل (٤٤) مليوناً. طن سنوياً. جرى تجهيز ساحاته الخاصة بمساحة (١٧٠٠٠٠٠ م<sup>٢</sup>) وزيادة مراسي البضائع السائبة لتصل إلى (٢٦٠٠ م<sup>٢</sup>) مع إنشاء ساحات خاصة بمساحة (٤٥٠٠٠ م<sup>٢</sup>). ومن المؤمل أن تصل طاقة هذه الأرصفة إلى (١٨) مليون طن سنوياً ، أي أن الطاقة الإجمالية ستصل إلى الهدف للميناء بنهاية هذه المرحلة (٦٢) مليون طن سنوياً. الطاقة التصميمية: المرحلة الثانية ٢٠٢٨: الحاويات: ٤٠ مليون طن / سنة مواد / ٣٢ مليون طن / سنة.

٣- المرحلة الثالثة: المرحلة الثالثة: وتشمل هذه المرحلة توسيع أطوال أرصفة الحاويات إلى (٧٥٠٠ م) لغرض رفع طاقتها إلى (٧,٥) مليون حاوية سنوياً بما يعادل (٦٧) مليون طن سنوياً ، وتخصيص ساحات خاصة بمساحة تبلغ (٧,٥) مليون حاوية. (٧,٥) مليون حاوية. (٢,٦٠٠,٠٠٠ م<sup>٢</sup>) وزيادة أرصفة البضائع السائبة ؛ سيصل أطوالها إلى (٣٥٠٠ م<sup>٢</sup>) مع إنشاء ساحات خاصة بمساحة (٦٠٠,٠٠٠ م<sup>٢</sup>). وستصل طاقة هذه الأرصفة إلى (٤) مليون طن سنوياً (الحسيني ، الشمري ، ٢٠١١ ، ص ٢٠) .

(١) الشركة العامة للموانئ البحرية العراقية، بيانات غير منشورة ٢٠٢١ .

(٢) جعفر عبد الأمير الحسيني، د. هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، ٢٠١١، العدد ٣٠، السنة ٩،

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الطاقة التصميمية: المرحلة الثالثة ٢٠٣٨: الحاويات: ٧٠ مليون طن / سنة مواد / ٤٤ مليون طن / كما هو مبين في الجدول رقم (٢) حسب تصميماته الأساسية فإن السعة التصميمية للميناء هي إذا كان يعمل بالشكل الأمثل وبسعة تصميمية كاملة حيث يبلغ عدد أرصفة الحاويات (٤٠) رصيفاً. بسعة (٢٥)

جدول (١) مراحل تنفيذ ميناء الفاو الكبير للمدة ٢٠٠٩ - ٢٠١٥

المراحل	السنوات	عدد الارصفة	الطاقة الف طن/سنة	الواردات المخمنه الف دولار سنويا
المرحلة الاولى	٢٠٠٩	٢٥	٦٢٥٠	١٥٦٢٥٠
المرحلة الثانية	٢٠١٢	٣٥	٨٧٥٠	٢١٨٧٥٠
المرحلة الثالثة	٢٠١٥	٤٠	١٠٠٠٠	٢٥٠٠٠

المصدر : ورشة عمل لدراسة شبكة النقل المتعدد الوسائط في جنوب العراق،، دراسة عملية لميناء الفاو وإعادة تنظيم الموانئ العراقية،(٢٠٠٧) عمان - الأردن

نتفهم حجم الاستثمارات في الموارد البشرية والمادية والنهضة العمرانية إذا تم استغلال المشروع بالشكل الأمثل، خاصة وأن عمق العراق الطولي يزيد عن ١٥٠٠ كم من الفاو جنوب العراق إلى نقاط الربط في تركيا وسوريا<sup>(١)</sup>.

الميناء هو مشروع استراتيجي تم إعداد دراسة الجدوى والتصميم الأولي له من قبل شركة إيطالية ووافقت عليه الأمانة العامة لمجلس الوزراء عام ٢٠٠٩ ، والتي أشارت إلى إن التكلفة التقديرية للمشروع (٤,٤) مليار يورو،

ونظراً لضخامة المشروع فقد تقرر تنفيذه على عدة مراحل حسب توافر التخصيصات والحاجة<sup>(٢)</sup>، ومن المقرر أن لا يقل عمقها عن ١٩ متراً أو أكثر مما يؤهلها لاستقبال أكبر أنواع السفن والناقلات البحرية. وتتراوح تكلفة استكمال بنائه النهائي ما بين ٧-٩ مليار دولار ويحتوي على ١٠٠ مرسى وقدرته الاستيعابية ١٠٠ مليون طن سنويا<sup>(٣)</sup> .

(١) ريان أعالي بحار أقدم ،ضجر مرزوك عودة البدران ،ميناء الفاو وطريق الحرير، الاهمية والتحديات ،معهد الموانئ الشركة العامة لموانئ العراق، وقائع المؤتمر الدولي العاشر ،مجالات التنمية و التعاون المشترك للعراق مع محيطه الإقليمي والدولي وسبل تطويرها والخليج العربي جامعة البصرة ، للمدة من ٣-٢ شباط فبراير ٢٠٢١ المجلد الثاني، ص٨١٦.

(٢) سلمان : اصيل مشروع ميناء الفاو ... وتأثير ميناء مبارك؟ مجلس النواب دائرة البحوث قسم البحوث، ٢٠١٩ ، ص٢.

(3) William Engdal, The Eurasian Century - The Belt and the Road Great Transformation, translated by Wala Kamal, Sama Publishing and Distribution House, Cairo, 2017

المبحث الثاني : الاستثمار المستقبلي لميناء الفاو الكبير

أولاً : دور استثمار ميناء الفاو في تنمية الاقتصاد العراقي :

يمكن القول بدليل أن الاستثمار في ميناء الفاو الكبير له أهمية اقتصادية، إذ يمكن رفع طاقته الاستيعابية وبما يتماشى مع تطورات ومتطلبات النقل البحري من خلال العناصر التي يحملها والتي تساعده على مواكبة ذلك، وربما يكون من أهم الآثار الإيجابية على الاقتصاد العراقي ما يمكن إظهاره في النقاط الآتية:

١: مرفا لتصدير النفط :

يؤدي استثمار ميناء الفاو الكبير إلى زيادة قدرة العراق على تصدير النفط الخام، إذ يمثل النفط القطاع الأول في الإنتاج والتصدير في العراق، ولغرض تصديره بالحجم المطلوب وبأقل التكاليف يجب أن تكون هناك موانئ معدة لهذا الغرض، وبذلك يعد ميناء الفاو الكبير ميناءً مهماً لاستقبال ناقلات صادرات النفط وتصدير النفط الخام ومشتقاته للدول العربية والأجنبية مستقبلاً، لاسيما أن العراق وضع خطة واحدة لإنتاج النفط تصل إلى (١٠) ملايين برميل يومياً، والجدير بالذكر أن نسبة صادرات النفط العراقي عبر موانئ البصرة ٧٧٪ من إجمالي صادرات النفط العراقي ، والباقي يتم تصديره عبر الأنابيب التي تربط ميناء جيهان التركي من شمال العراق ، ثم يعتمد العراق على عائدات النفط في ميزانياته السنوية بنسبة تصل إلى ٩٥٪ ، وتظهر التصميمات الأساسية لهذا الميناء أن منشأته ستؤدي إلى دخول السفن والخروج منها إلى الموانئ العراقية في أم قصر والشمال والجنوب وخور الزبير، الأمر الذي سيؤدي إلى عملية تصدير النفط، ثم تطوير الاقتصاد العراقي الذي يعتمد بشكل كبير على عملية تصدير النفط<sup>(١)</sup>.

هناك خطط مستقبلية لتطوير إنتاجية حقول النفط العراقية ، مثل تنفيذ المشاريع الاستثمارية اللازمة لاستدامة إنتاج النفط من الحقول المنتجة ، وتطوير عدد من الحقول المكتشفة ، والعمل على زيادة الإنتاج تدريجياً ، من خلال تنفيذ تطوير الحقول المتعاقد عليها. خلال جولتي التراخيص الأولى والثانية وبالتعاون مع شركات النفط العالمية. تطوير برامج تدريبية للموظفين على أحدث التقنيات وإدخال أساليب عمل جديدة لتطوير إنتاجية الحقول النفطية<sup>(٢)</sup> (المشهداني ، ١١٨ ، ٢٠١٦). الجدول رقم (٣) يبين إنتاج النفط في العراق.

(١) الكنانى د. لمياء محسن ، الجميلي د. مالك دحام ، علاقات العراقية الكويتية وأشكالها ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، ٢٠١٢، العدد ٥٢، ص ٢٢

(٢) المشهداني ، بان علي حسين ، دور السياسة الانتاجية والسعرية للنفط الخام في العراق والمملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها ، مجلة الغري ، جامعة الكوفة للعلوم الاقتصادية والادارية ،، السنة الثانية عشر ، المجلد الرابع عشر ، العدد(٣٨) ٢٠١٦، ص ١١٨.

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جدول (٣) إنتاج النفط في العراق للمدة (٢٠١١ - ٢٠٣٥)

السنوات	٢٠١١	٢٠١٥	٢٠٢٠	٢٠٢٥	٢٠٣٠	٢٠٣٥	الاجمالي
إنتاج النفط	٢,٧	٤,٢	٦,١	٦,٩	٧,٥	٨,٣	٣٥,٧

المصدر: المشهداني ، بان علي حسين ، دور السياسة الانتاجية والسعرية للنفط الخام في العراق والمملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها ، مجلة الغري ، جامعة الكوفة للعلوم الاقتصادية والادارية ، ٢٠١٦ ، السنة الثانية عشر ، المجلد الرابع عشر ، العدد (٣٨)

ومن المؤمل أن يرتفع إنتاج النفط الخام من ٦,١ مليون برميل يوميا عام ٢٠٢٠ إلى ٨,٣ مليون برميل يوميا عام ٢٠٣٥ نتيجة لتوقعات نمو إجمالي الطلب العالمي الذي سيصل إلى نحو ١١٠,٦ مليون برميل يوميا في ٢٠٤٠. الجدول (٤) يبين الارتفاع المتوقع في الطلب العالمي على النفط

جدول (٤) الطلب العالمي المتوقع على النفط للمدة (٢٠٢٠ - ٢٠٤٠) م ب /ي

الإقليم	٢٠٢٠	٢٠٢٥	٢٠٣٠	٢٠٣٥	٢٠٤٠
دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)	٤٨,١	٤٦,٩	٤٤,٤	٤١,٥	٣٨,٣
أمريكا اللاتينية	٦,٠	٦,٤	٦,٨	٧,٠	٧,٣
الشرق الوسط وأفريقيا	٤,٤	٥,٠	٥,٦	٦,٢	٦,٨
الهند	٥,١	٦,٢	٧,٤	٨,٨	١٠,٢
الصين	١٣,٤	١٤,٧	١٥,٧	١٦,٥	١٧,١
باقي آسيا	٩,٣	١٠,٣	١١,٢	١٢,١	١٢,٨
أوبك	٩,٠	١٠,٠	١٠,٩	١١,٥	١١,٨
روسيا	٣,٧	٣,٩	٣,٩	٣,٩	٣,٨
باقي دول اورسيا	٢,١	٢,٣	٢,٤	٢,٤	٢,٥
العالم	١٠١,٠	١٠٥,٦	١٠٨,٣	١٠٩,٩	١١٠,٦

Source:OPEC (2019), World Oil Outlook 2040, Vienna, p.8.

٢: منفذ للتجارة الخارجية والتجارة البحرية: يعد ميناء الفاو الكبير ممرا مائيا حيويا بالنسبة للعراق ، تنقل عن طريقه غالبية البضائع المستوردة والمصدرة من وإلى العراق ، والبضائع المارة عبر المنافذ العراقية بمختلف انواعها واحجامها .

سيكون استثمار الميناء بوابة التجارة الخارجية والعلاقات الدولية من دونها، لا يمكننا تخيل تطور التجارة الخارجية على المستوى العالمي المطلوب، وفي حال اكتمال الميناء سيحتل مكانة متميزة في الاقتصاد الوطني لأهميته، كما أن طبيعة الاقتصاد تؤثر على نشاط الميناء، إذ تؤدي زيادة حجم الاقتصاد وتطوره إلى

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ازدهار نشاطه نتيجة زيادة حجم قطاع التجارة الخارجية لاستيراد متطلبات الإنتاج الخاصة بالقطاعات الاقتصادية الأخرى وتصدير إنتاج هذه القطاعات والاقتصاديات المختلفة (١) وارتباطها الوثيق باقتصاديات التجارة الخارجية للبلاد وتوطيد العلاقات الدولية، تعد عملية تحديد سعة الأرصفة مهمة لمعرفة مدى قدرة سلطة التشغيل على تحقيق أكبر قدر ممكن من الإنتاج، أي معرفة العدد الإجمالي للوحدات المنقولة من الأرصفة العامة والمتخصصة خلال مدة ما، من خلال الجدول (٥)، يتضح لنا، أن تجارة العراق الخارجية سوف تبدأ بممارسة نشاطها التجاري بشكل واسع وكبير جداً حالما يكتمل استثمار الميناء. لاسيما وأن تجارة العراق المنقولة بحراً ستكون الدعامة الأساسية التي تعتمد عليها تجارة العراق الخارجية خلال الـ ١٧ سنة القادمة، إذ تتراوح نسبة مساحته إلى إجمالي التجارة الخارجية بين ٩٢-٧٩٪ وهي نسبة جيدة جداً إذا ما قورنت بالكميات عن طريق البحر عبر موانئ العراق البحرية.

جدول (٥) تجارة العراق الخارجية والتجارة بحراً ونسبتها إلى الطاقة التصميمية ومستوى الكفاءة الأمثل

السنوات	التجارة الخارجية	التجارة بحراً	%	الطاقة التصميمية %	مستوى الكفاءة الأمثل %
٢٠٠٤	٢١٩٢٣٦٩٧	٢٠٣٣٤٠٠٠	٩٢,٧	٨٩,٣	١٠٥,١
٢٠٠٥	٢٢٧١٣٣١٥٩	٢٠٨٧٩٤٠٠	٩١,٩	٩١,٧	١٠٧,٩
٢٠٠٦	٢٣٥٠٢٦٢١	٢١٤٢٤٨٠٠	٩١,١	٩٤,١	١١٠,٧
٢٠٠٧	٢٤٢٩٢٠٨٣	٢١٩٧٠٢٠٠	٩٠,٤	٩٦,٥	١١٣,٦
٢٠٠٨	٢٥٠٨١٥٤٥	٢٢٥١٥٦٠٠	٨٩,٧	٩٨,٩	١١٦,٤
٢٠٠٩	٢٥٨٧١٠٠٧	٢٣٠٦١٠٠٠	٨٩,١	١٠١,٣	١١٩,١
٢٠١٠	٢٦٦٦٠٤٦٩	٢٣٦٠٦٤٠٠	٨٨,٥	١٠٣,٧	١٢١,٩
٢٠١١	٢٧٤٤٩٩٣١	٢٤١٥١٨٠٠	٨٧,٩	١٠٦,١	١٢٤,٧
٢٠١٢	٢٨٢٣٩٣٩٣	٢٤٦٩٧٢٠٠	٨٧,٤	١٠٨,٥	١٢٧,٥
٢٠١٣	٢٩٠٢٨٨٥٥	٢٥٢٤٢٦٠٠	٨٦,٩	١١٠,٩	١٣٠,٣
٢٠١٤	٢٩٨١٨٣١٧	٢٥٧٨٨٠٠٠	٨٦,٤	١١٣,٣	١٣٣,١
٢٠١٥	٣٠٦٠٧٧٧٩	٢٦٣٣٣٤٠٠	٨٦	١١٥,٧	١٣٥,٩
٢٠١٦	٣١٣٩٧٢٤١	٢٦٨٧٨٨٠٠	٨٥,٦	١١٨,١	١٣٨,٧
٢٠١٧	٣٢١٨٦٧٠٣	٢٧٤٢٤٢٠٠	٨٥,٢	١٢٠,٥	١٤١,٥
٢٠١٨	٣٢٩٧٦١٦٥	٢٧٩٦٩٦٠٠	٨٤,٨	١٢٢,٩	١٤٤,٣
٢٠١٩	٣٣٧٦٥٦٢٧	٢٨٥١٥٠٠٠	٨٤,٤	١٢٥,٣	١٤٧,١
٢٠٢٠	٣٤٥٥٥٠٨٩	٢٩٠٦٠٤٠٠	٨٤	١٢٧,٧	١٤٩,٩
٢٠٢١	٣٥٣٤٤٥٥١	٢٩٦٠٥٨٠٠	٨٣,٧	١٣٠,١	١٥٢,٧
٢٠٢٢	٣٦١٣٤٠١٣	٣٠١٥١٢٠٠	٨٣,٤	١٣٢,٥	١٥٥,٥
٢٠٢٣	٣٦٩٢٣٤٧٥	٣٠٦٩٦٦٠٠	٨٣,١	١٣٤,٩	١٥٨,٣
٢٠٢٤	٣٧٧١٢٩٣٧	٣١٢٤٢٠٠٠	٨٢,٨	١٣٧,٣	١٦١,١
٢٠٢٥	٣٨٥٠٢٣٩٩	٣١٧٨٧٤٠٠	٨٢,٥	١٣٩,٧	١٦٣,٩

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

١٦٦,٧	١٤٢,١	٨٢,٢	٣٢٣٣٢٨.٠٠	٣٩٢٩١٨٦١	٢٠.٢٦
١٦٩,٥	١٤٤,٥	٨٢	٣٢٨٧٨٢.٠٠	٤٠.٨١٣٢٣	٢٠.٢٧
١٧٢,٣	١٤٦,٩	٨١,٧	٣٣٤٢٣٦.٠٠	٤٠.٨٧٠.٧٨٥	٢٠.٢٨
١٧٥,١	١٤٩,٣	٨١,٥	٣٣٩٦٩.٠٠	٤١٦٦٠.٢٤٧	٢٠.٢٩
١٧٧,٩	١٥١,٧	٨١,٣	٣٤٥١٤٤.٠٠	٤٢٤٤٩٧.٠٩	٢٠.٣٠
١٨٠,٧	١٥٤,١	٨١	٣٥٠٥٩٨.٠٠	٤٣٢٣٩١٧١	٢٠.٣١
١٨٣,٥	١٥٦,٥	٨٠,٨	٣٥٦.٥٢.٠٠	٤٤٠.٢٨٦٣٣	٢٠.٣٢
١٨٦,٣	١٥٨,٩	٨٠,٦	٣٦١٥٠.٦.٠٠	٤٤٨١٨.٠٩٥	٢٠.٣٣
١٨٩,١	١٦١,٣	٨٠,٤	٣٦٦٩٦.٠٠	٤٥٦.٧٥٥٧	٢٠.٣٤
١٩١,٩	١٦٣,٧	٨٠,٢	٣٧٢٤١٤.٠٠	٤٦٣٩٧.٠١٩	٢٠.٣٥
١٩٤,٧	١٦٦,١	٨٠	٣٧٧٨٦٨.٠٠	٤٧١٨٦٤٨١	٢٠.٣٦
١٩٧,٥	١٦٨,٥	٧٩,٨	٣٨٣٣٢٢.٠٠	٤٧٩٧٥٩٤٣	٢٠.٣٧
٢٠٠,٣	١٧٠,٩	٧٩,٧	٣٨٨٧٧٦.٠٠	٤٨٧٦٥٤.٠٥	٢٠.٣٨

المصدر: العنزي ، علي حسين خميس حسن(٢٠٠٤) ،تطور النقل البحري لموانئ العراق ١٩٥٠-٢٠٠٠ رسالة ماجستير ، كلية التربية - جامعة البصرة، ٢٠٠٤.

٣ - تطور الواردات والصادرات المنقولة بحراً: سيؤدي استثمار ميناء الفاو الكبير إلى تطوير الموانئ التجارية العراقية وجعلها مفتوحة لحركة النقل البحري ، ومن ثم زيادة صادرات وواردات هذه الموانئ مستقبلاً خلال السنوات اللاحقة ، الجدول التالي يبين الاستيراد والتصدير في الموانئ العراقية للفترة ٢٠٠٤-٢٠٣٨.

جدول (٦) توقعات تطور الأستيرادات والصادرات المنقولة بحراً ٢٠٠٤-٢٠٣٨

السنوات	التجارة بحراً	الاستيرادات بحراً	التجارة الخارجية %	الطاقة التصميمية %	الطاقة المتاحة %	الصادرات بحراً	التجارة الخارجية %	الطاقة التصميمية %	الطاقة المتاحة %
٢٠٠٤	٢٠٣٣٤٠٠٠	١٨٠١٥٠٠٠	٨٨,٥	٧٩,١	٩٣,١	٢٣١٩٠٠٠	١١,٤	١٠,١	١٢
٢٠٠٥	٢٠٨٧٩٤٠٠	١٨٥٠٨٠٠٠	٨٨,٦	٨١,٣	٩٥,٧	٢٣٧١٤٠٠	١١,٣	١٠,٤	١٢,٢
٢٠٠٦	٢١٤٢٤٨٠٠	١٩٠٠١٠٠٠	٨٨,٦	٨٣,٥	٩٨,٢	٢٤٢٣٨٠٠	١١,٣	١٠,٦	١٢,٥
٢٠٠٧	٢١٩٧٠٢٠٠	١٩٤٩٤٠٠٠	٨٨,٧	٨٥,٦	١٠٠,٩	٢٤٧٦٢٠٠	١١,٢	١٠,٨	١٢,٨
٢٠٠٨	٢٢٥١٢٦٠٠	١٩٩٨٧٠٠٠	٨٨,٧	٧٨,٩	١٠٣	٢٥٢٨٦٠٠	١١,٢	١١,١	١٣,١
٢٠٠٩	٢٣٠٦١٠٠٠	٢٠٤٨٠٠٠	٨٨,٨	٩٠,١	١٠٦	٢٥٨١٠٠٠	١١,١	١١,٣	١٣,٤
٢٠١٠	٢٣٦٠٦٤٠٠	٢٠٩٧٣٠٠٠	٨٨,٨	٩٢,٣	١٠٩	٢٣٣٣٤٠٠	١١,١	١١,٥	١٣,٧
٢٠١١	٢٤١٥١٨٠٠	٢١٤٦٦٠٠٠	٨٨,٨	٩٤,٥	١١١	٢٦٨٥٨٠٠	١١,١	١١,٨	١٤
٢٠١٢	٢٤٦٩٧٢٠٠	٢١٩٥٩٠٠٠	٨٨,٩	٩٦,٧	١١٤	٢٧٣٨٢٠٠	١١	١٢	١٤,٣
٢٠١٣	٢٥٢٤٢٦٠٠	٢٢٤٥٢٠٠٠	٨٨,٩	٩٨,٩	١١٦	٢٧٩٠٦٠٠	١١	١٢,٢	١٤,٦
٢٠١٤	٢٥٧٨٨٠٠٠	٢٢٩٤٥٠٠٠	٨٨,٩	١٠١,١	١١٩	٢٨٤٣٠٠٠	١١	١٢,٤	١٤,٩
٢٠١٥	٢٦٣٣٣٤٠٠	٢٣٤٣٨٠٠٠	٨٩	١٠٣,٣	١٢٢	٢٨٩٥٤٠٠	١٠,٩	١٢,٦	١٥,٢
٢٠١٦	٢٦٨٧٨٨٠٠	٢٣٩٣١٠٠٠	٨٩	١٠٥,٥	١٢٤	٢٩٤٧٨٠٠	١٠,٩	١٢,٨	١٥,٥

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

١٥,٨	١٣,٣	١٠,٩	٣٠٠٠٢٠٠	١٢٧	١٠٧,٧	٨٩	٢٤٤٢٤٠٠٠	٢٧٤٢٤٢٠٠	٢٠١٧
١٦,١	١٣,٤	١٠,٩	٣٠٥٢٦٠٠	١٢٩	١٠٩,٩	٨٩	٢٤٩١٧٠٠٠	٢٧٩٦٩٦٠٠	٢٠١٨
١٦,٢	١٣,٦	١٠,٨	٣١٠٥٠٠٠	١٣٢	١١٢,١	٨٩	٢٥٤١٠٠٠٠	٢٨٥١٥٠٠٠	٢٠١٩
١٦,٧	١٣,٨	١٠,٨	٣١٥٧٤٠٠	١٣٤	١١٤,٣	٨٩,١	٢٥٩٠٣٠٠٠	٢٩٠٦٠٤٠٠	٢٠٢٠
١٧	١٤,١	١٠,٨	٣٢٠٩٨٠٠	١٣٧	١١٦,٥	٨٩,١	٢٦٣٩٦٠٠٠	٢٩٦٠٥٨٠٠	٢٠٢١
١٧,٣	١٤,٤	١٠,٨	٣٢٦٢٢٠٠	١٣٩	١١٨,٧	٨٩,١	٢٦٨٨٩٠٠٠	٣٠١٥١٢٠٠	٢٠٢٢
١٧,٦	١٤,٦	١٠,٧	٣٣١٤٦٠٠	١٤٢	١٢٠,٩	٨٩,٢	٢٧٣٨٢٠٠٠	٣٠٦٩٦٦٠٠	٢٠٢٣
١٧,٩	١٤,٨	١٠,٧	٣٣٦٧٠٠٠	١٤٥	١٢٣,١	٨٩,٢	٢٧٨٧٥٠٠٠	٣١٢٤٢٠٠٠	٢٠٢٤
١٨,٢	١٥,١	١٠,٧	٣٤١٩٤٠٠	١٤٧	١٢٥,٣	٨٩,٢	٢٨٣٦٨٠٠٠	٣١٧٨٧٤٠٠	٢٠٢٥
١٨,٥	١٥,٤	١٠,٧	٣٤٧١٨٠٠	١٥٠	١٢٧,٥	٨٩,٢	٢٨٨٦١٠٠٠	٣٢٣٣٢٨٠٠	٢٠٢٦
١٨,٨	١٥,٨	١٠,٧	٣٥٢٤٢٠٠	١٥٣	١٢٩,٧	٨٩,٢	٢٩٣٥٤٠٠٠	٣٢٨٧٨٢٠٠	٢٠٢٧
١٩,١	١٦,١	١٠,٧	٣٥٧٦٦٠٠	١٥٥	١٣١,٩	٨٩,٢	٢٩٨٤٧٠٠٠	٣٣٤٢٣٦٠٠	٢٠٢٨
١٩,٤	١٦,٤	١٠,٦	٣٦٢٩٠٠٠	١٥٨	١٣٤,١	٨٩,٣	٣٠٣٤٠٠٠٠	٣٣٦٩٩٠٠٠	٢٠٢٩
١٩,٧	١٦,٨	١٠,٦	٣٦٨١٤٠٠	١٦٠	١٣٦,٣	٨٩,٣	٣٠٨٣٣٠٠٠	٣٤٥١٤٤٠٠	٢٠٣٠
٢٠	١٧,١	١٠,٦	٣٧٣٣٨٠٠	١٦٣	١٣٨,٥	٨٩,٣	٣١٣٦٠٠٠	٣٥٠٥٩٨٠٠	٢٠٣١
٢٠,٣	١٧,٤	١٠,٦	٣٧٨٦٢٠٠	١٦٦	١٤٠,٧	٨٩,٣	٣١٨١٩٠٠٠	٣٥٦٠٥٢٠٠	٢٠٣٢
٢٠,٦	١٧,٨	١٠,٦	٣٨٣٨٦٠٠	١٦٨	١٤٢,٩	٨٩,٣	٣٢٣١٢٠٠٠	٣٦١٥٠٦٠٠	٢٠٣٣
٢٠,٩	١٨,١	١٠,٦	٣٨٩١٠٠٠	١٧١	١٤٥,١	٨٩,٣	٣٢٨٠٥٠٠٠	٣٦٦٩٦٠٠٠	٢٠٣٤
٢١,١	١٨,٤	١٠,٥	٣٩٤٣٤٠٠	١٧٣	١٤٧,٣	٨٩,٤	٣٣٢٩٨٠٠٠	٣٧٢٤١٤٠٠	٢٠٣٥
٢١,٤	١٨,٨	١٠,٥	٣٩٩٥٨٠٠	١٧٦	١٤٩,٥	٨٩,٤	٣٣٧٩١٠٠٠	٣٧٧٨٦٨٠٠	٢٠٣٦
٢١,٧	١٩,١	١٠,٥	٤٠٤٨٢٠٠	١٧٨	١٥١,٧	٨٩,٤	٣٤٢٨٠٠٠	٣٨٣٣٢٢٠٠	٢٠٣٧
٢٢	١٩,١	١٠,٥	٤١٠٠٦٠٠	١٨١	١٥٣,٩	٨٩,٤	٣٤٧٧٧٠٠٠	٣٨٨٧٧٦٠٠	٢٠٣٨

المصدر: العنزلي ، علي حسين خميس حسن ،تطور النقل البحري لموانئ العراق ١٩٥٠- ٢٠٠٠ ، رسالة ماجستير ،٢٠٠٤،كلية التربية - جامعة البصرة،

إن عملية اتخاذ القرار المتعلقة بزيادة الاستثمارات في ميناء الفاو الكبير تصبح مسألة ضرورية للغاية، بدأت الموانئ العراقية الدخول في أزمة تفرغ وشحن لنقل البضائع والمواد بشكل كبير نتيجة زيادة كميات الواردات والصادرات بكميات تفوق طاقة الطاقة المتاحة ، مما يؤدي بدوره إلى حدوث اكتظاظ ، حتى لو عملت إدارة الميناء على زيادة وتشغيل ساعات وأيدي إضافية تعمل على أساس مؤقت أو دائم. وإذا كان هذا هو الحال بالنسبة لحركة النقل والاستيراد والتصدير إلى موانئ العراق عام ٢٠٢١ ؛ فكيف لو اكتمل مشروع ميناء الفاو بالكامل في السنوات اللاحقة ليبدأ العمل مع حركة النقل؟! وهذا امر سيؤثر بشكل مباشر على الموانئ العراقية إذ سيؤدي ذلك حتما الى زيادة حركة النقل في الموانئ العراقية المبينة في الجدول اعلاه (٧).



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جدول (٧) التوقعات المستقبلية لأحجام الصادرات الى العراق للمدة (٢٠٠٧ - ٢٠٤٠) ألف طن/ سنويا

السنوات	الشرق الاوسط ليبيا - ايران - مصر	بقية افريقيا	اوربا	بقية اسيا	امريكا	المجموع
٢٠٠٧	١,٩١٥	١٠١	٩٩٥	٢٠٣	٧٦	٣,٢٩٠
٢٠١٣	٩,٨٧٢	١,٠٢١	٦,٦٧٨	١,٦٠٧	٧٦٦	١٩,٩٤٥
٢٠١٨	١٤,٥٨٦	١,٩٣٣	١١,٢٣٦	٢,٨٥٢	١,٤٤٩	٣٢,٠٥٧
٢٠٢٣	١٩,٤٥٢	٣,٠٤٥	١٦,٥١٢	٤,٣٢٧	٢,٢٨١	٤٥,٦١٦
٢٠٢٨	٢٥,٠٥٠	٣,٩٢٤	٢١,٢٦٩	٥,٥٨٠	٢,٩٣٨	٥٨,٧٦٠
٢٠٣٣	٣٠,٥٥٧	٤,٧٨٦	٢٥,٩٤٢	٦,٨٠٩	٣,٥٨٤	٧١,٦٧٨
٢٠٣٨	٣٥,٩٦٤	٥,٦٣٣	٣٠,٥٣٣	٨,٠١٤	٤,٢١٨	٨٤,٣٦٢
٢٠٤٠	٣٩,١١٤	٦,١٢٧	٣٣,٢٠٧	٨,٧١٦	٤,٥٩٣	٩١,٧٥٧

Source: Ministry of transport ,General company for port of irag,master plan study for port sector in therepublic of Iraq interim report(1), 2014.p.p210.

يتضح من الجدول رقم (٧) أن التوقعات المستقبلية لإجمالي الصادرات لعام ٢٠٠٧ كانت ٣,٢٩٠ ألف طن ، ومن المتوقع أن ترتفع إلى حوالي ٩١,٧٥٧ ألف طن عام ٢٠٤٠ ، علماً أن معظم الصادرات المتوقعة ستوجه إلى أوروبا ، حيث يتضح من الجدول المذكور.

جدول (٨) التوقعات المستقبلية لأحجام الواردات الى العراق للمدة (٢٠٠٧ - ٢٠٤٠) ألف طن/ سنويا

السنوات	الشرق الاوسط ليبيا - ايران - مصر	بقية افريقيا	اوربا	بقية اسيا	امريكا	المجموع
٢٠٠٧	٨,٢٤١	٢,٨٥٨	٢٥,٣٨٠	٢٣,٢٣٧	٦,٢٤١	٦٥,٩٥٧
٢٠١٣	٥,٤٣٦	٣,٣٥٧	٢٧,٩٩٧	٢٦,٩٣٤	٧,٩٠٤	٧١,٦٢٨
٢٠١٨	٤,٨٩٠	٤,٣٥٦	٣٥,٤١٣	٣٤,٧٦٨	١٠,٤٤٤	٨٩,٨٧٠
٢٠٢٣	٤,٠٧٥	٥,١٤٦	٤١,١٤٧	٤١,٠٠٢	١٢,٥٣٢	١٠٣,٩٠٣
٢٠٢٨	٤,٦٠٨	٥,٨١٩	٤٦,٥٢٩	٤٦,٣٢٥	١٤,٠٤٩	١١٧,٣٣٠
٢٠٣٣	٥,١٣٣	٦,٤٨١	٥١,٨٢٧	٥١,٦٠٠	١٥,٦٩٠	١٣٠,٧٣١
٢٠٣٨	٥,٦٥٧	٧,١٤٢	٥٧,١١٢	٥٦,٨٦١	١٧,٢٤٤	١٤٤,٠١٥
٢٠٤٠	٥,٩٨٩	٧,٥٦٢	٦٠,٤٦٧	٦٠,٢٠١	١٨,٢٥٧	١٥٢,٤٧٦

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق، دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ (٢)، بغداد: وزارة النقل، بيانات غير

منشورة

يتضح من الجدول رقم (٨) أن التوقعات المستقبلية لحجم واردات العراق كانت (٦٥,٩٥٧) ألف طن لعام ٢٠٠٧ ، ومن المتوقع أن يكون إجمالي الواردات لعام ٢٠٤٠ حوالي ١٥٢,٤٧٦ ألف طن. وعلى

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

العراق أن يستعين بشركات الاستثمار من الدول الأجنبية التي لها دور فاعل وفعال وتتولى مهمة الإسراع في بناء ميناء الفاو الكبير .

### ٤ : احياء مشروع القناة الجافة :

يعد العراق من الدول المهمة التي تم اختيارها على خريطة طريق الحرير (طريق واحد - حزام واحد) لما يتمتع به من عناصر إستراتيجية قوية ومهمة للغاية لتبادل التجارة العالمية، من اهم مشاريع النقل البري والسكك الحديدية ما يعرف بالقناة الجافة في العراق، إذ تبدأ من صفر كيلومتر في الموانئ الجنوبية للبصرة وفروعها شمالا بعد العاصمة بغداد الى خطين الاول يمر عبر الموصل إلى تركيا ثم أوروبا والثاني من الأنبار إلى سوريا ثم تركيا ثم أوروبا فيما يتعلق بالنقل البري، ويعد هذا الطريق هو امتداد لطريق الحرير القديم الذي كان يربط شرق آسيا بغرب آسيا ويمر عبر العديد من الدول الآسيوية ومنها العراق (١). ومن خلالها ستربط البصرة بدول الاتحاد الأوروبي براً وطرق وسكك حديدية، مما يشكل بديلاً اقتصادياً لقناة السويس ، لما تتميز به من تميز في تقصير الوقت والتكاليف بشكل كبير (٢) صرح اللواء بحري شريف حسن، رئيس قطاع النقل البحري في مصر ، في ورقة بحثية قدمها في مناقشات منتدى قناة السويس الدولي (قناة السويس والمتغيرات العالمية) ، أن هناك عددًا من المشاريع العالمية العملاقة التي سيكون لها أثر سلبي على قناة السويس ومنها مشروع قطار سيبيريا والمشروع الروسي النقل عبر سيبيريا لربط القارات والمشروع الإنجليزي من بكين إلى لندن ، والمشروع العراقي لميناء مدينة الفاو وربطه بالأراضي التركية عبر خط سكة حديد (٣) .

يوفر موقع ميناء الفاو الكبير وصولاً مباشراً من البحر الأبيض المتوسط إلى موانئ تركيا، وقد يكون عبر سوريا لاحقاً إلى ميناء الفاو الكبير، ومن ثم يحصل العراق على أفضل وأهم قناة جافة في العالم ومنه تكمل السفن طريقها إلى الخليج العربي والمحيط الهندي والعكس، تقع في مثلث الفاو وفي اقصى جنوب العراق مما يجعلها من اهم المواقع الاستراتيجية في شبكة النقل البري والبحري حيث انها تتوسط بين اوربا وافريقيا من

(١) المشهداني: بان علي حسين مشاريع الربط البري والبحري للنقل في العراق مع طريق الحرير في الصين بموجب الاتفاقية الصينية - العراقية ،الاتفاقية العراقية الصينية عام ٢٠١٩ من وجهة نظر اكااديمية أوراق عمل نظمها قسم الدراسات الاقتصادية في مركز دراسات البصرة والخليج العربي جامعة البصرة للعام الدراسي ٢٠١٩-٢٠٢٠ جمهورية العراق، مجلس النواب العراقي مكتب مجلس النواب في محافظة البصرة ، ٢٠٢٠، ص٤٥.

(٢) جمال الهنداوي، ميناء مبارك قد لا يكون كبيراً بما يكفي، ص ٢ ، ٢٠١٤/١٢/٢٢ شبكة المعلومات الدولية ، موقع متاح على الانترنت [www.m.ahewar.org](http://www.m.ahewar.org)

(٣) ١٣- العبادي د. نعمه محمد حبيب ، دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والأقليمي، مجلة الخليج العربي، المجلد ٤١، الأعداد (٣-٤)، ٢٠١٣، ص ١٤٧.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

جهة وشرق وجنوب شرق اسيا من جهة. الجانب الآخر مما يجعل هذا المشروع عند تحقيقه جذاباً للغاية سواء بالنسبة للناقلين أو المستثمرين ، ويوفر التكلفة حوالي ٤٥٪ و ٤٠٪ أقل مما يتطلب وقت شحن (١) . لذا يمكن القول إن ميناء بهذه القدرة الاستيعابية الكبيرة سيكون موجهاً بشكل أساس لخدمة السوق العراقية. لاسيما وان التوقعات تشير إلى ان الطلب على النقل سيتضاعف ، وهو ما يمكن توضيحه من خلال الجدول

جدول(٩) معدلات النمو المتوقعة للطلب على النقل ٢٠١٥-٢٠٥٠

خدمات النقل	٢٠٣٠-٢٠١٥	٢٠٥٠-٢٠١٥
الطلب على نقل البضائع	٣,١	٣,٤
النقل البري	٣,٥	٣,٢
النقل البحري	٣,٠	٣,٦
الممرات المائية الداخلية	٣,٤	٣,٨
النقل الجوي	٥,٥	٤,٥
سكك الحديد	٢,٧	٢,٥

Source: ITF , Transport Outlook 2019, OECD Publishing, Paris,2019, P37.

يتبين من الجدول اعلاه ان الطلب على النقل سيزداد في الأمد الطويل بنسبة (٣,٤%) حتى عام ٢٠٥٠ مقارنة ب عام ٢٠٣٠، نحو (٣٠١) على الرغم من أن الشحن البحري يمثل حصة هامشية من إجمالي نقل البضائع ، إلا أنه سيظل أكبر مساهم في إنتاج الكيلو مترات في العالم، ستقوم السفن بأكثر من ثلاثة أرباع حركة البضائع بحلول عام ٢٠٥٠.

٥: تحقيق إيرادات من العملة الصعبة : يعد استثمار ميناء الفاو الكبير موردا مهما من موارد العملات الصعبة ، فسوف يحصل الميناء على هذه العملات عن طريق الرسوم المفروضة على البواخر الداخلة والخارجة ، ومن أجور الدلالة البحرية واجور الارساء والاقلاع واجور تفريغ وتسليم البضائع وإيرادات الصناعات المرتبطة باعمال الميناء وغيرها من الإيرادات ، وهذه الإيرادات تسهم في زيادة الدخل القومي ومن ثم تحسين ميزان المدفوعات في البلد. بحسب إفتراضات صندوق النقد الدولي سيكون الإيراد المتوقع ٤٤٠,٠ تريليون دينار للمدة ٢٠١٨-٢٠٢٢.

جدول(١٠) إجمالي الإيرادات المتوقع تحقيقها خلال المدة ٢٠١٨-٢٠٢٢

%	تريليون دينار	
٨٤,١	٣٧٠,٢	الإيرادات النفطية
١٥,٩	٦٩,٨	الإيرادات غير النفطية
١٠٠	٤٤٠,٠	الإيراد الكلي المتوقع

المصدر: جمهورية العراق، رئاسة مجلس الوزراء، الهيئة الوطنية للاستثمار، دليل المستثمر في العراق، ٢٠١٩،

ص ٢٢

(١) المصدر نفسه، ص ١٦٠.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ومن المتوقع ان تبلغ الإيرادات المتوقعة لسنوات ٢٠٢٥، ٢٠٣٠، ٢٠٤٠، نحو ١٤٩'١٥٧، ٢٠٣'٦٢٦، ٣٠٧'٠٦٧ مليار دولار على التوالي<sup>(١)</sup>. والجدير بالذكر إن العراق وضع خطة واعدة لإنتاج النفط تصل إلى (١٠ ملايين) برميل يوميا خلال الجولة القادمة من خلال التراخيص المالية وهو في حاجة ماسة لتصدير هذه الكميات لأن الاقتصاد العراقي يحتاجها، حقيقة أن العراق من الدول التي اعتمدت حتى الآن على النفط كمورد لقاعدة الميزانية الاقتصادية في ميناء الفاو. ميناء الفاو في حال اكتماله بسرعة ودقة سيزيد من قدرة العراق، وسيفقد ميناء الفاو الكبير مكتب التقييم المالي أو السياسي قوته البحرية في الجنوب<sup>(٢)</sup>.

٦: إنشاء مدينة صناعية متكاملة (مدينة الفاو الاقتصادية): ستساعد استثمارات الميناء في تطوير المناطق المجاورة والبنية التحتية المطلوبة، يعتبر ميناء الفاو أو بالأحرى مدينة الفاو أحد المكونات الرئيسية للقطاع اللوجستي في البصرة، إذ سيتم إنشاء الفاو وفق أسلوب حديث سيجعلها مدينة حيوية تعمل بتناغم مع شبكة من الخدمات اللوجستية الأخرى مثل الموانئ البحرية والمطارات وشبكات الطرق وشبكة السكك الحديدية في المستقبل. وستكون المدينة مرتبطة بالموانئ البحرية والمطارات والمعابر الحدودية والمناطق الاقتصادية والصناعية بهدف توفيرها أفضل الممارسات الدولية وكذلك الترويج لمنظمة الفاو كمدينة تجارية وصناعية وسكنية وترفيهية متكاملة تحقق التوازن بين التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمكونات المدينة المتكاملة<sup>(٣)</sup>.

ستحتوي المدينة على بنية تحتية متكاملة لمدينة سكنية وصناعية حديثة، بما في ذلك مجمع سكني حديث، ومصانع للبتروكيماويات، ومصفاة نفط، ومنشآت دعم لوجستي مختلفة، ومحطة تحلية كبيرة لمياه الخليج المالحة ونقلها إلى البصرة، وكذلك كمرافق خدمية مختلفة، وهذه المواصفات والمرافق هي ما وردت في المخططات الأصلية .

٧: التوظيف : يسهم الاستثمار الكبير لميناء الفاو في توظيف عدد كبير من الأيدي العاملة في الميناء نفسه أو في المؤسسات التي تتعامل معه من خلال الأنشطة الإنتاجية والخدمية كافة ، أي أنه يعمل على خلق فرص عمل لهم. للمهارات والتخصصات كافة، بما في ذلك أعمال المناولة والتحميل والتفريغ وكذلك القيام بالأعمال الإدارية المتبعة في الموانئ ، إذ إن لتوافر القوى العاملة دور كبير في عملية النقل البحري وخاصة

(١) المالكي أسماء حطاب رحيم، الأهمية النسبية للنفط العراقي في السوق العالمية للمدة (٢٠١٠ - ٢٠١٨) رؤية مستقبلية ،بحث دبلوم عالي، جامعة البصرة، كلية الادارة والاقتصاد في جامعة البصرة، ٢٠١٩، ص ٤٥.

(٢)جعفر :محمد راضي ، الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الأقتصادي الخليجي، العدد ٢٠١٣، ٢٤، ص٧،

(٣) حسن :باسمه كزار اعمال الندوة الموسومة، بإمكان الفاو قيادة الاقتصاد العالمي والتفوق على نيوم ومدينة الحرير الندوة العلمية التي اقامها قسم الدراسات الاقتصادية في مركز دراسات البصرة والخليج العربي ٢٧-٢-٢٠١٩

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

لنقل البضائع التجارية كعنصر بشري. هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لأن العملية تتطلب جهداً بشرياً في إنجاز مهامها ومن ثم العمل على رفع مستويات الدخل وخفض معدلات البطالة ووضع آلية لتطوير نظام سوق العمل لتحقيق التوازن بين العرض والطلب على العمالة في القطاعين العام والخاص ، مما يسهم في خلق أكبر عدد ممكن من فرص العمل.

وتجدر الإشارة إلى أن استثمار ميناء الفاو الكبير سيسهم في خفض معدل البطالة في العراق من خلال توظيف أكثر من (٥٠٠٠) عامل ، كما يساعد في إضافة خبرات متقدمة في المجالات الفنية والإلكترونية والإدارية ، وهذا هو ما تنقسه الموانئ العراقية الحالية<sup>(١)</sup>. الجدول (١٢) يبين معدلات البطالة في العراق

جدول (١٢) معدل البطالة في العراق للمدة (٢٠٠٥-٢٠٢٠)

السنوات	٢٠٠٥	٢٠١٠	٢٠١٤	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠٢٠
معدل البطالة	١٧,٩٧	١٢,٠	١٠,٦	١٠,٨	١٦,٤٠	١٤,٨	١٣,٨	١٢,٧

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، وزارة العمل والشؤون الاجتماعية، تقرير حول نتائج مسح التشغيل والبطالة في العراق، سنوات مختلفة، صفحات متفرقة.

ويوضح الجدول (١٢) ان معدل البطالة في العراق لعام ٢٠٢٠ قد بلغ (١٢,٧) وذلك لقلة الاستثمارات الموجهة للقطاعات الاقتصادية مثل النقل وتركزها في قطاع واحد وهو قطاع النفط. ينصب تركيزه على حقول النفط في العراق ، لذلك يجب على السلطات التشريعية والحكومية تحديد مسارات التفاوض لمصلحة العراق أولاً وقبل كل شيء ، وهذا من شأنه التخفيف من مشكلة البطالة التي يعاني منها الشعب العراقي.

٨: القضاء على الفقر : إنشاء ميناء الفاو الكبير في موقعه الحالي، والذي سيطل على المياه الإقليمية العراقية ، سيكون له دور كبير في تحسين واقع المحافظات الجنوبية ، إلى جانب فرص العمل التي يوفرها ميناء الفاو الكبير. وكذلك تطوير الموانئ العراقية لإحياء الحياة فيها، بعد ارتفاع معدلات الفقر في السنوات الأخيرة ، يظهر الجدول معدل الزيادة.

جدول(١٣) نسب الفقر في الاقتصاد العراقي للمدة ٢٠٠٥-٢٠٢١

السنوات	٢٠٠٥	٢٠٠٧	٢٠١٠	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٧	٢٠١٩	٢٠٢٠	٢٠٢١
نسبة الفقر	١٥,٤	٢٢,٩	٢٣	١٨,٩	١٩	٢٢,٥	٣١,٥	٢٠	٣٠	٢٩

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، استراتيجية التخفيف من الفقر ، سنوات مختلفة، صفحات متفرقة.

ويبين الجدول أنه في عام ٢٠٠٥ بلغ معدل الفقر (١٥,٤)٪ ، وارتفع معدل الفقر ليلبغ (٢٣)٪ ، بينما بلغ (٢٢,٥)٪ عام ٢٠١٤ ، واستمر في الارتفاع ليصل إلى (٣١,٥)٪ عام ٢٠١٧. ومن المتوقع أن توفر

(١) مصطفى: نائر عبد اللطيف ، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للأقتصاد العراقي وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية قسم التخطيط والمتابعة (شعبة البحوث والدراسات)،،٢٠١١، ص ٢١

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

أكثر من ١٠٠ ألف فرصة عمل متنوعة باستثناء ما ستوفره عملية الربط بالقناة الجافة التي ستوفرها الحكومة. وتبلغ عوائدها المتوقعة بعد اكتمالها أكثر من ٨ مليارات دولار سنوياً.

الجدير بالذكر أنه في حالة تشغيل ميناء الفاو الكبير فإن ذلك سيؤثر إيجابياً على البيئة البحرية من خلال انخفاض الملوحة وتأثير ذلك على الثروة السمكية في المياه الإقليمية العراقية، والتي تعد مصدر رزق لآلاف العراقيين، الذين يعيشون في المناطق الجنوبية<sup>(١)</sup> أي أنها تقع بالقرب من مناطق الصيد البحري الوفيرة، وبهذه الطريقة، فضلاً عن وظيفتها التجارية بقاعدة اقتصادية حرة، فهي ميناء للصيد، ومن ثم فهو يجمع بين وظائف متعددة لها تأثير إيجابي على حركة الميناء. خاصة وأن عدد المزارع السمكية في الأقفاص العائمة في المحافظة بلغ (٣٨٢) مزرعة خلال عام ٢٠١٧، بينما بلغ عدد المزارع السمكية في الأحواض الزراعية (٤٤) مزرعة<sup>(٢)</sup>.

### جدول (١٤) متوسط إنتاج صيد الاسماك البحرية والنهرية (طن) في محافظة البصرة للمدة (٢٠٠٤-٢٠١٧)

متوسط كمية الصيد	السنوات
٢٤٨١٨,٨	٢٠٠٩-٢٠٠٤
٢٣٥٥٣,١	٢٠١٥-٢٠١٠
١٧٧٦٦,١	٢٠١٧_٢٠١٥

المصدر: مديرية زراعة محافظة البصرة، قسم الاسماك، بيانات غير منشورة ٢٠١٩

ومن خلال جدول (١٤) يتبين أن متوسط إنتاج المحافظة للأسماك البحرية والنهرية كانت بكميات كبيرة بلغت خلال عام (٢٠٠٩\_٢٠٠٤) بلغت كمية الصيد (٢٤٨١٨,٨) طن، وقد بلغت خلال سنوات (٢٠١٥-٢٠١٠) (٢٣٥٥٣,١) طناً، و أخيراً بلغت كمية الصيد خلال السنوات (٢٠١٩\_٢٠١٥) (١٧٧٦٦,١) طناً، ومن خلال الجدول السابق نلاحظ إن المحافظة تمتلك امكانات كبيرة من حيث الانتاج السمكي وهنا يأتي دور ميناء الفاو الكبير في تنمية هذا الانتاج.

٩: تحفيز الاستثمارات الخارجية: يعد من أهم المشاريع الاقتصادية الدولية الكبرى إلى حد كبير من خلال تحسين بيئة الأعمال وتشجيع الاستثمار الأجنبي بعد تحسين البنية التحتية، في مجال الدعم اللوجستي والنقل، وتحويل قطاع النقل والاتصالات إلى قطاع رائد إلى جانب قطاع الطاقة، فالتحول إلى مركز للأعمال والاستثمار بعد تحسين هيكله وقدرته على جذب رؤوس الأموال.

والجدير بالذكر إن مدخولات الخزينة العراقية ستكون من الميناء سنوياً ٦٦% مليار دولار اذا ما اشتغل بكامل فاعليته، فضلاً عن اقبال كبرى الشركات العالمية الكبرى على الاستثمار في العراق بصورة أكبر مما

(١) العامري عامر محسن، ميناء مبارك والأمن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد ٥٧، ٢٠١٢، ص ٢٩٢.

(٢) مديرية زراعة البصرة، قسم التحديط والمتابعة، شعبة الاسماك، البصرة، ٢٠١٧.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

هي عليه اليوم ، كما انه يجعل من العراق أيضاً نقطة ارتكاز اقتصادي بارز بكل المعايير الاقتصادية<sup>(١)</sup>.  
علما ان تدفقات الاستثمار الاجنبي المباشر قد ازدادت من خلال الجدول

جدول (١٥) تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد إلى العراق للمدة (٢٠٠٤ - ٢٠١٧) (مليون دولار)

السنة	تدفقات الاستثمار الاجنبي الوارد الى العراق	تدفقات الاستثمار الاجنبي الصادر من العراق	تدفقات الاستثمار الاجنبي المباشر على مستوى العالم	تدفقات الاستثمار الاجنبي المباشر في الدول النامية
٢٠٠٤	٩٠	-	١٠٧٥٥	٢٧٥٠٣٢
٢٠٠٦	٣٨٣	-	١٤٦١٠٧٤	٤٣٣٧٦٤
٢٠٠٨	١٨٥٦	٨	١٦٩٧٣٤٣	٦٣٠٠١٣
٢٠١٠	١٣٩٦	٧٢	١٣٠٩٠٠١	٦١٦٦٦١
٢٠١٢	٣٤٠٠	٥٤٩	١٥٩٢٥٩٨	٦٧٠٩٩٨
٢٠١٣	٣١٢٠	٢٢٧	١٤٢٥٣٧٧	٦٩٣١٥٤
٢٠١٤	١٠١٧٦	٢٤٢	١٣٣٨٥٣٢	٥٩٦٦٩٩
٢٠١٥	٧٥٧٤	١٤٨	١٩٢١٣٠٦	١١٤١٢٥١
٢٠١٦	٦٢٥٦	٣٠٤	١٨٦٧٥٣٣	١١٣٣٢٤٥
٢٠١٧	٥٠٣٢	٧٨	١٤٢٩٨٠٧	٧١٢٣٨٣

المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار ، مناخ الاستثمار في الدول العربية ، صفحات مختلفة

ونلاحظ أن تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى العراق للدول النامية بلغ (٢٧٥٠٣٢) عام ٢٠٠٤ ، وارتفع إلى ما يقارب (٦٧٠٩٩٨) و (٧١٢٣٨٣) مليون دولار خلال عامي ٢٠١٢ و ٢٠١٧ على التوالي ، أما بالنسبة للتدفق الأجنبي. الاستثمار المباشر لإجمالي دول العالم بلغ حوالي (١٠,٧٥٥) عام ٢٠٠٤ ، واستمر في التحسن ليسجل قيمة تتراوح بين (١٥٩٢٥٩٨) و (١٤٢٩٨٠٧) مليون دولار لعامي ٢٠١٢ و ٢٠١٧ على التوالي. إلا أن معظم الاستثمارات كانت موجهة نحو قطاع النفط لأن العراق يعتمد عليه بشكل مباشر وخاصة الصناعات الاستخراجية. لذلك من الضروري الاستثمار في ميناء الفاو الكبير لتتوسع مصادر الدخل. لاسيما وأن خطة التنمية الوطنية (٢٠١٨-٢٠٢٢) قدرت الاستثمار المطلوب تأمينه بنحو

(١) داود د. فضيلة امان، ابراهيم، د. فارس ابراهيم، الابعاد السياسية والاقتصادية لتطوير ميناء الفاو الكبير دراسة استراتيجية ، وقائع المؤتمر الدولي العاشر، مجالات التنمية والتعاون المشترك للعراق مع محيطه الإقليمي والدولي وسبل تطويرها، مركز دراسات البصرة والخليج العربي جامعة البصرة ، للمدة من ٣-٢ شباط فبراير ٢٠٢١ المجلد الثاني، ٢٠٢١، ص ٥٥١.



## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

(٢٢٠٦٧٠,٨) ترليون دينار عراقي بما يعادل (١٨٦,٧) مليار دولار خلال السنوات الخمس للخطة (٢٠١٨ - ٢٠٢٢)<sup>(١)</sup>.

سيمثل الاستثمار في البنية التحتية للنقل والمتمثل في ميناء الفاو الكبير عامل جذب رئيسي للقوى الاقتصادية الإقليمية والدولية للاستثمار في مختلف المشاريع الصناعية والخدمية واللوجستية الموازية بطريقة قد تفتح أوسع المناطق لبدء تنمية اقتصادية محلية كبيرة و تحويل العراق إلى مركز اقتصادي ومنصة جذب إقليمي تعكس صافي فرص الربح والتوسع في الإنتاج والازدهار.

١٠- إذا تم إنشاء ميناء الفاو الكبير فإنه سيعزز الجيوبولتيك العراقي الذي يعاني من أشكالية في ضيق اللسان البحري ومحدودية السواحل العراقية وتزاحم الموانئ فيها، وهذا الأمر يتطلب أمر يجبر الخلل الذي يعاني منه موقع العراق الأستراتيجي، ومن ثم فإنه سوف يخفف من الأضرار التي سيلحقها ميناء مبارك الكويتي بالموانئ العراقية الحالية وهذا يتطلب شيئاً يفرض الخلل الذي يعاني منه موقع العراق الأستراتيجي ، ومن ثم يخفف الضرر الذي سيلحقه ميناء مبارك الكويتي بالموانئ العراقية الحالية<sup>(٢)</sup>.

١١- **تطوير القطاع الصناعي وتوفير المواد الخام:** يسهم استثمار ميناء الفاو في توفير المواد الخام ووسائل الإنتاج اللازمة لإنشاء الصناعات المختلفة ، كما يسهم في إقامة مشاريع صناعية جديدة مثل كمنصع أنابيب الصلب ومنصع غاز الأسيتيلين. يمتلك العراق عددا من المنشآت الصناعية التي تؤدي دورا رئيسيا في نشاط حركة التجارة البحرية من خلال استيراد المواد الخام والمواد نصف المصنعة المستخدمة في العمليات الصناعية كما هو مبين في الجدول رقم (١٦).

جدول (١٦) المنشآت الصناعية الكبيرة والمتوسطة والصغيرة العاملة في العراق للمدة ٢٠٠٤-٢٠١٦

السنة	المنشآت الكبيرة	المنشآت المتوسطة	المنشآت الصغيرة
٢٠٠٤	٢٠٠	٦٩	١٢٤١٥
٢٠٠٥	٢٢٣	٧٦	١٥١٥٣
2006	411	52	11620
2007	423	57	13406
2008	487	-	لم تتوفر
2009	495	51	10289
2010	500	56	11131
2011	556	159	47281
2012	657	218	43669
2013	657	226	27694

- (١) جمهورية العراق، رئاسة مجلس الوزراء، الهيئة الوطنية للاستثمار، دليل المستثمر في العراق، ٢٠١٩، ص ٢٢.  
 (٢) العبادي د. نعمه محمد حبيب ، دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والإقليمي، مجلة الخليج العربي، المجلد ٤١، الأعداد (٣-٤)، ٢٠١٣، ص ١٦٢.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

21809	120	616	2014
22480	92	621	2015
25966	179	586	2016
27856	182	574	2017

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الإحصاء الصناعي للمنشآت الصناعية، سنوات مختلفة، صفحات متفرقة.

بلغ عدد المنشآت الصناعية العراقية حسب المحافظات (٥٤٣) عام ٢٠٢٠ مصنعاً ومعملاً في جميع محافظات العراق، وبلغ عدد المنشآت الرئيسية في محافظة البصرة ٢٩ منشأة<sup>(١)</sup>، الأمر الذي سيكون له الأثر الأكبر في تشجيع التجارة عبر ميناء الفاو الكبير ، بسبب الحاجة إلى المواد الخام والمواد شبه المصنعة التي تفتقر إليها الدولة، وتتمثل في مواد البناء (الاسمنت، الكاشي والطوب)، ومواد البناء، والمواد الاحتياطية، وزيوت التشحيم، والأقمشة، والحرير، وأغطية الوسائد، والسخانات الكهربائية، وأجهزة التكييف، والعديد من المواد الأخرى الداخلة إلى العراق. ما يزيد من أهمية ميناء الفاو الكبير في المستقبل ومدى ارتباطه بالنشاط الصناعي هو انتشار عدد كبير من المنشآت الصناعية في الأجزاء الجنوبية التي تعد مراكز مهمة للنشاط الصناعي في الدولة، وسيساعد ذلك في ازدهار النشاط الصناعي في المناطق الجنوبية التي تعتمد على الشحن عبر المعابر الحدودية لاستيراد المواد الخام اللازمة لإنتاج وتوفير الآلات والمعدات والأجزاء من أصول عالمية أخرى من خلال عملية الاستيراد الصناعي. مستلزمات الإنتاج والسلع بمختلف أنواعها وأحجامها لتطوير القطاع الصناعي في العراق.

١٢- تطوير القطاع الزراعي: يرتبط القطاع الزراعي ارتباطاً وثيقاً بالتجارة البحرية، إذ يعمل التبادل التجاري في الموانئ على سد حاجة البلاد من السلع الزراعية، بما في ذلك الآلات والآلات والمعدات الزراعية والأسمدة والبذور المحسنة والمواد الغذائية ، ولاسيما مواد البطاقة الترمينية، ومن ثم فهي تؤدي دوراً في تلبية الاحتياجات الأساسية للعراق وتنشيط الحركة التجارية في الموانئ<sup>(٢)</sup> بلغ مجموع الأراضي المزروعة بالقمح والشعير (٦١،٥٩٢ و ٣٨٢٩٢) دونم على التوالي عام ٢٠٠٥ ، بينما في عام ٢٠٠٨ بلغت المساحات المزروعة بالقمح والشعير (٦٢٧٩٥-٤٣٧٤٨) دونم ، إذ تميزت

(١) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، مديرية الإحصاء الصناعي للمنشآت الصناعية، ٢٠٢٠.

(٢) سرحان: صبار مطلق ، تطور زراعة المحاصيل الزراعية الاستراتيجية ( القمح - الشعير ) في العراق مجلة كلية الادارة والاقتصاد ، العدد ٢ ، ٢٠١١، ص ٧٩.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

المساحات المزروعة. من خلال التذبذب بين الصعود والهبوط إذ نلاحظ أنه بلغ (٥٥,٢٣٩ - ٤٠,٢٦٧) عام ٢٠١١ على التوالي لكنه ارتفع عام ٢٠١٥ ليصل إلى (٨٥,٢٨٠ - ٤٦,٣٢٢). على التوالي (١) يتضح لنا أن معدل الإنتاج لا يكفي لزيادة السكان. بينما كانت المساحات المزروعة حوالي (٤١٤٦٧ - ١٠٠٣١) على التوالي في عام ٢٠١٦ ، بلغ إنتاج المحصولين (٢٦٤٥٠٦١ - ٣٢٩٧١٣) طنًا ، وبلغ معدل النمو السكاني (٣,٢٪). أي أنها بحاجة لمضاعفة معدلات الإنتاج لتحقيق الاكتفاء.

جدول (١٧) مؤشرات محصولي الحنطة والشعير في العراق لعام ٢٠١٦

الحنطة		الشعير	
المساحة المزروعة (دونم)	الإنتاج (طن)	المساحة المزروعة (دونم)	الإنتاج (طن)
٤١٤٦٦٩٦	٢٦٤٥٠٦١	١٠٠٣٠٦٦	٣٢٩٧١٣

المصدر: وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، الإحصاء الزراعي ٢٠١٦ .

يجب أن يحتل تطوير القطاع الزراعي في العراق أهمية كبيرة ، لأنه يمد البلاد بالاحتياجات الغذائية ويزود القطاعات بالمواد الخام، وهنا يأتي دور ميناء الفاو الكبير في محاولة لسد العجز في القطاع الزراعي ، من خلال التبادل التجاري الذي يتم عبر ميناء الفاو الكبير لدخول البضائع الزراعية من الأسواق العربية والدولية لتلبية احتياجات السوق المحلي.

١٣- ربط المحافظات العراقية: إن استثمار ميناء الفاو الكبير سيزيد من مستوى الترابط بين المحافظات العراقية، ويسهم في تنمية التجارة الداخلية ، ويخلق حالة من التضامن والرعاية بين إدارات المحافظات المختلفة.

لأن إنشاء الميناء سيؤدي إلى مرور (٤-٥) مليون شاحنة / سنة بحدود (٦٠٠٠-٨٠٠٠) سيارة / يوم مع (٨٠-٩٠) عربة قطار مزدوجة في اليوم. كما ستكون هناك عملية ربط سكة حديد (فو- أم قصر- الشعبية) بطول (٩٠) كم بخط مزدوج، وكذلك إنشاء خط أرضي مزدوج بالطريق السريع بحد أقصى (٩٠) كم. إذ تم تطوير الطرق البرية والسكك الحديدية بين ميناء أم قصر والطرق السريعة. وفي النهاية ستكون القدرات (٣٥) مليون طن عام ٢٠١٨ و (٩٩) مليون طن عام ٢٠٣٨ (٢)

١٤- سيعمل ميناء الفاو الاستثماري الكبير على إعادة تأهيل البنية التحتية والخدمات المتعلقة بالنقل والاتصالات في العراق، ونقل التكنولوجيا وتوطينها، وزيادة مستوى القدرة التنافسية للاقتصاد، والعديد من المزايا الاقتصادية الأخرى .

(١) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية الإحصاء الزراعي ٢٠١٦.  
 (٢) عمران ،خلود موسى، خلف مريم خير الله ، واقع الموانئ العراقية وفاق المستقبل ( ميناء الفاو الكبير انموذجا)، مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة ،العدد ١٣ ، ٢٠١٢، ص ٢٥٦.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الاستثمار في البنية التحتية الجديدة سيخلق منطقة حرة للتبادل التجاري، ومن ثم ستسهم المناطق الحرة في خفض أسعار الدول المصنعة والمنتجة والمستهلكة، كما أنها ستسهم في تقليل فترات النقل وتجنب دفع الرسوم المرتفعة. هذه المزايا مشجعة للمصنعين والمصدرين والمستوردين<sup>(١)</sup>.

١٥- من بين الآثار الإيجابية على المدى الطويل يمكن تلخيصها في النقاط الآتية:

أ- القدرة المتوقعة لميناء الفاو الكبير على تأمين فائض من النقد الأجنبي من الصادرات يساعد العراق على تأمين حاجة البلاد لاستيراد وتزويد حكومات البلاد باحتياطي يساعد في تمويل مشاريع التنمية .

ب- نقل التكنولوجيا هنا يكمن في رفع مساهمة ميناء الفاو الكبير في الشركات المنتجة في البصرة بشكل عام لتمكينها على المدى الطويل من ان تؤدي دوراً أكثر تنافسية في الأسواق الإقليمية والعالمية.

ج- تنمية رأس المال البشري: يرتبط نجاح رأس المال البشري بدرجة تطور تكنولوجيا العمل ومستوى التعليم والتدريب الذي هو أساس العمل الذي يتم تشغيله بميناء الفاو الكبير، بحيث يكتسب العمال الخبرة، وتحسين إنتاجيتهم.

ح- يقوم ميناء الفاو الكبير في الوضع الأمثل لصناعات تشكل محفزاً للمستثمرين المحليين في البصرة لكونها سبابة في صناعات تصديرية غير تقليدية .

خ- كما أن استثمار الميناء يساعد في إقامة دورات وإرسال بعثات إلى الدول العربية والأجنبية لإعداد كوادر هندسية وفنية وإدارية وتشغيلية كفؤة قادرة على مواكبة وتيرة التطور الزمني والحضاري في مجال الموانئ.

د- سيؤدي إنشاء ميناء الفاو في موقعه الحالي إلى السيطرة الكاملة في مستقبل حقل غاز السبية، وهو أحد الحقول الستة في العراق وهو من أكبر حقول الغاز في المنطقة، واحتياطياته من الغاز هي تقدر بـ (١,١) مليار قدم مكعب .

هـ - كما أن استثمار ميناء الفاو الكبير سيساعد في تحويل العراق إلى معبر دولي للمنتجات، نظراً لانخفاض الأسعار في السوق المحلي بسبب انخفاض تكاليف ورسوم النقل، وتقليل الاحتكار وتقلبات الأسعار، وتحقيق الاستقرار فيه، تدفق السلع والتكنولوجيا .

ز- تحسين سمعة العراق الدولية سياسياً واقتصادياً، وينعكس ذلك على الجانب الأمني. على الصعيد السياسي ، تزداد قدرة العراق على المساومة وتزايد وتيرة العلاقات الخارجية الإيجابية مع العالم بعد تحسن

(١) المرسومي نبيل جعفر، الجزائري، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة رسالة الماجستير كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة البصرة، ٢٠١٧، ص ١٣٠.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وضعه الاقتصادي. وسيحظى بالتعاطف والثقة الدوليين، فهي نقطة عبور للتجارة الدولية واهتمام دولي باستقراره الداخلي وعدم التدخل في شؤونه .

ن- هناك فوائد غير مباشرة لاستثمار ميناء الفاو تتحقق من خلال الخدمات التي تقدمها الموانئ للمناطق القريبة من الميناء كالطرق والمواصلات والكهرباء وغيرها، أو للعراق ككل ممثلة بـ السكك الحديدية والمطارات .

ق - تقديم الخدمات والتسهيلات البحرية للسفن بجميع أحجامها وتخصصاتها النقلية .

ف- نقل المسافرين والسياح : يسهم الميناء في نقل السياح ورجال الأعمال والمسافرين من العراق وإليه، إذ إنه سيكون ذا أهمية كبيرة من حيث التنمية البشرية والمتمثلة في نقل المسافرين والسياح ورجال الأعمال .

ع- يعمل ميناء الفاو على نقل الثقافات المختلفة وبناء الحضارات من خلال تبادل الأفكار والثقافات المختلفة وبناء الحضارات.

غ- الموقع المتميز لميناء الفاو الكبير سيسهم في إعادة تنظيم عمل الموانئ العراقية الحالية .

ف- ومن المؤمل أن يوقف الاستثمار الكبير لميناء الفاو انجراف شط العرب الذي يشهده منذ فترة .

### ثانياً: ميناء الفاو في مواجهة تحديات المرحلة القادمة :

مع دخول العراق إلى اقتصاد السوق، ستمتكن محافظة البصرة، بفضل مينائها الكبير، من إقامة اقتصاد ناجح بسبب كثافتها السكانية الكبيرة، فضلاً عن مينائها، ستضم محافظة البصرة مراكز ومناطق للتبادل التجاري، ومساحات ثقافية وترفيهية، ومناطق صناعية لتحديث وتأهيل ومضاعفة بناء وتجهيز وتقوية المرافق، فضلاً عن خلق مساحات وقواعد تخزين جديدة وامتلاك وسائل جديدة وحديثة للتحميل والتفريغ .

ويمكن القول من هذا المنطلق أن ميناء الفاو سوف يسير على الطريق الصحيح، بمعنى أنه منذ إنشائه، استخدمت الحكومة الوسائل اللازمة، واستخدام الطاقات البشرية، وتطبيق جميع الاستراتيجيات الحديثة من أجل الوصول إلى درجة معينة من النضج الاقتصادي تسمح لها باستغلال الإمكانيات المالية والمالية والبشرية المتاحة كافة. والتكنولوجيا لتحقيق العديد من الأهداف والمساهمة بالدرجة الأولى في النمو الاقتصادي مما ينعكس إيجاباً على تحقيق التنمية الاقتصادية .

### ثالثاً: السياسة الاستثمارية المستقبلية المقترحة لميناء الفاو الكبير :

لتمكين ميناء الفاو الكبير من المساهمة الفعالة في التنمية الاقتصادية، وتعزيز التبادلات التجارية، وتقديم خدمات جيدة، يجب أن تتبنى إدارة ميناء الفاو الكبير سياسة استثمارية تقوم على تشجيع وتحسين جودة الخدمات التي تقدمها للمتعاملين الاقتصاديين، سواء كانوا محليين أو دوليين، من أجل زيادة الكفاءة الاقتصادية للميناء. فضلاً عن المساهمة في التنمية الاقتصادية وخاصة في ظل المتغيرات الجارية. تسند

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

إدارة ميناء الفاو مجموعة من المهام والوظائف للشركة العامة للموانئ العراقية من أجل العمل على تحقيق الأهداف والوصول إلى درجة معينة من أداء الخدمات التي تتميز بالدقة والسرعة والاحتراف والاحتراف. والتي تعمل على العمليات الآتية:

- ١- عمليات الشحن وتفريغ البضائع .
- ٢- مسؤول عن الأضرار المتعلقة بالبضائع، وكذلك الأخطار التي تتعرض لها السفينة بسبب أي تأخير في ذلك الشحن والتفريغ .
- ٣- تأمين استلام وتحديد الهوية في البر للبضائع المشحونة وحراستها لحين شحنها أو تم التوصيل.
- ٤- كما أنه يأخذ في الاعتبار جميع أوجه القصور التي يتم فحصها فيما يتعلق بجودة البضائع الرديئة أو تغليفها
- ٥- تحديد الوقت المسموح به لبقاء البضاعة حسب حالة الميناء .
- ٦- كما تشرف على جميع الوثائق الملزمة للسفينة ونقل البضائع .
- ٧- تأمين العمليات التجارية والأنشطة التجارية كافة .
- ٨- حماية الموانئ (أرصفة ، سدود حجرية ، إلخ) .
- ٩- استلام البضائع ونقلها وتخزينها ووزنها وتسليمها .
- ١٠- تشرف على كيفية استغلال الآلات و المنشآت المينائية .
- ١١- تحديد شروط الإيداع والتفاني وحركة البضائع .
- ١٢- الإشراف على إصلاح وسائل التعبئة والتغليف أثناء عملية التحميل والتفريغ والتعامل مع العملاء .
- ١٣- تسويق صورة ميناء الفاو عن طريق توزيع، كتيبات تتضمن أهم نشاطات الميناء، مجلة، أفلام وثائقية
- ١٤- تنظيم أيام دراسية تهدف إلى فتح الأنشطة التجارية للشراكة ودراسة سبل تحسين العلاقة بالميناء المشغل الاقتصادي وإنشاء مرافق تجارية وميناء جديدة للمستثمر .
- ١٥- المشاركة في المنتديات والندوات المختلفة التي يرتبط تنظيمها بالأنشطة التجارية والاستثمارية .
- ١٦- ومن جهة أخرى يعمل الميناء على توسيع استثماراته في البنى الفوقية والتحتية للميناء وعلى صعيد وسائل الشحن و التفريغ وعلى صعيد رأس المال البشري .
١٧. العمل على تحقيق التكامل بين الموانئ العراقية من خلال وضع خريطة شاملة للموانئ والمحطات المتخصصة تراعي التطورات الأخيرة في صناعة النقل البحري والتحديات التي تفرضها على الموانئ.
١٨. العمل على دعم ربط ميناء الفاو الكبير مع الموانئ العراقية بمنظومة إلكترونية واحدة والتغلب على مشاكل الربط الإلكتروني كافة .

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

١٩. إنشاء غرفة عمليات لمتابعة الأحداث ومتابعة كافة المؤثرات على صناعة الموانئ، وبشارك في هذه الخدمة ممثلون من جميع الأطراف في الصناعة لوضع سيناريوهات واقتراح حلول لأية مشاكل من شأنها أن تؤثر سلباً على تقدم الصناعة وحركة التجارة في الموانئ البحرية.

٢٠- اعتماد رؤية واضحة في إطار إستراتيجية طويلة المدى لتحويل ميناء الفاو الكبير إلى ميناء ذكي، مع وضع ضوابط لضمان التنمية المستدامة في جميع المجالات البيئية والاجتماعية والاقتصادية .

٢١. وضع المعايير المناسبة المتعلقة بالعمل في أنشطة الموانئ والمراكز اللوجستية ، مع التركيز على برامج إعداد وتأهيل القيادات الإدارية اللازمة وفق المفاهيم الحديثة ، وإيجاد آلية تدعم هذا الاتجاه مالياً وتكنولوجياً.

٢٢- وضع خطة إستراتيجية لتطوير الأسطول التجاري الوطني ، وتطوير الصناعات الميكانيكية والكهربائية والإلكترونية التي تغذي صناعة بناء السفن ، والدخول في بروتوكولات تعاون ومشاريع مشتركة مع الترسانات العالمية الكبرى .

٢٣- والإلكترونية المغذية لصناعة بناء السفن ، والدخول في بروتوكولات تعاون ومشاريع مشتركة مع الترسانات العالمية الكبرى والهيئات الهندسية المرتبطة بها لتحقيق نقل التكنولوجيا. والخبرة لخدمة هذه الصناعة.

٢٤- الاعتماد على مصادر الطاقة النظيفة مثل الطاقة الشمسية كمصدر للطاقة المستدامة والتحول إلى الموانئ الخضراء مع إجراء دراسات الجدوى الفنية والاقتصادية اللازمة للتنفيذ .

٢٥- أخيراً، ومن أجل تلبية متطلبات الحركة البحرية الدولية، تمت الموافقة على برنامج استثماري يتضمن:

- أ- استكمال محطة سياحية وقرية سياحية بميناء الفاو الكبير لتأمين عبور السياح .
- ب- جميع الموانئ العراقية مهياً بشكل جيد لتكون قادرة على استقبال السفن الكبيرة الحجم .
- ج- تدعيم البنية التحتية للموانئ العراقية التي عفا عليها الزمن .
- د- اقتناء معدات السلامة الحديثة .
- ج- برمجة إنشاء منطقة للأنشطة الاقتصادية واللوجستية بميناء الفاو في إطار ضرورة (مشروع تجريبي) .
- ح- توسيع البنية التحتية لاستقبال المسافرين .

### الخاتمة:

لقد تناولنا في هذا البحث جميع الأسس العامة المتعلقة بواقع ميناء الفاو الكبير، وتطرقنا إلى الاستثمار في الميناء الذي يمثل فرصة حقيقية للعراق لتعزيز أدائه وزيادة كفاءته بالتخطيط الجيد. ومنظمة هادفة وفي إستراتيجية واضحة بحكم الدور الذي تؤدي في مساهمتها في تنمية حركة التجارة العالمية



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

والاقتصاد العالمي، وحاولنا تسليط الضوء على ميناء الفاو الكبير من حيث أهميته الإستراتيجية للاقتصاد الوطني، إذ يمثل منفذاً للصادرات والواردات العراقية أيضاً.

ولا شك أن الدولة العراقية تعتمد إلى تطوير وتحديث الميناء بما ينسجم مع التطور والتقدم الحاصل في العالم، من خلال تبني استراتيجية واضحة تهدف إلى إنشاء الميناء ومنحه نوعاً من الاستقلال الذاتي في إدارته، وتوفيره. بالمعدات والمستلزمات اللازمة وإنشاء الهياكل والبنية التحتية لها وفتح المجال للاستثمار فيها. وفق القواعد والشروط والقوانين التنظيمية، بهدف زيادة كفاءتها الاقتصادية وتحسين ربحيتها، فقد طورت منذ إنشائها ميناء الفاو الكبير وفق المعايير الدولية بما يتماشى مع احتياجات النقل البحري .

وتجدر الإشارة إلى أن هناك خطط طموحة لم يتم اقتراحها بعد، بالنظر إلى الظروف السياسية والأمنية التي يمر بها العراق، وكذلك الأزمة الاقتصادية الصحية نتيجة انخفاض أسعار النفط ، وكذلك الأزمة العراقية. التزامات مالية لدفع مستحقات الدولة والتعويضات نتيجة مغامرات الحكومة السابقة قبل عام ٢٠٠٣.

### المصادر:

- التويبي، حاكم هيال جاسم، ميناء مبارك الكويتي وتأثيراته على العراق ، رسالة ماجستير كلية الاداب، جامعة البصرة ، ٢٠١٥.
- حسين علي احمد، مجيد علي حمزة،، الموانئ العراقية ودورها في تنشيط حركة التجارة في العراق مجلة دراسات البصرة، السنة الرابعة ، العدد ٨، ٢٠٠٩.
- المرسومي، نبيل جعفر، محمد حسين حيدر ،ميناء الكبير الاهمية والموقع والتحديات مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي ٢٠١٨ .
- الشركة العامة للموانئ البحرية العراقية، بيانات غير منشورة ٢٠٢١ .
- جعفر عبد الأمير الحسيني، د. هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، ٢٠١١، العدد ٣٠، السنة ٩.
- ريان أعالي بحار أقدم ،ضجر مرزوك عودة البدران ،ميناء الفاو وطريق الحرير، الاهمية والتحديات ،معهد الموانئ الشركة العامة لموانئ العراق، وقائع المؤتمر الدولي العاشر ،مجالات التنمية و التعاون المشترك للعراق مع محيطه الإقليمي والدولي وسبل تطويرها والخليج العربي جامعة البصرة ، للمدة من ٣-٢ شباط فبراير ٢٠٢١ المجلد الثاني.
- ورشة عمل لدراسة شبكة النقل المتعدد الوسائط في جنوب العراق . ، دراسة عملية لميناء الفاو وإعادة تنظيم الموانئ العراقية، ٢٠٠٧، عمان - الأردن
- سلمان : اصيل مشروع ميناء الفاو ... وتأثير ميناء مبارك؟ مجلس النواب دائرة البحوث قسم البحوث، ٢٠١٩.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

William Engdal, The Eurasian Century - The Belt and the Road Great Transformation, translated by Wala Kamal, Sama Publishing and Distribution House, Cairo, 2017

- الكناني د. لمياء محسن ، الجميلي د. مالك دحام ، علاقات العراقية الكويتية وأشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، ٢٠١٢، العدد ٥٢،

- المشهداني ، بان علي حسين ، دور السياسة الانتاجية والسعرية للنفط الخام في العراق والمملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها ، مجلة الغزي ، جامعة الكوفة للعلوم الاقتصادية والادارية ، ٢٠١٦، السنة الثانية عشر ، المجلد الرابع عشر ، العدد (٣٨)

- المشهداني: بان علي حسين مشاريع الربط البري والبحري للنقل في العراق مع طريق الحرير في الصين بموجب الاتفاقية الصينية - العراقية ، الاتفاقية العراقية الصينية عام ٢٠١٩ من وجهة نظر اكااديمية أوراق عمل نظمها قسم الدراسات الاقتصادية في مركز دراسات البصرة والخليج العربي جامعة البصرة للعام الدراسي ٢٠١٩-٢٠٢٠ جمهورية العراق ، مجلس النواب العراقي مكتب مجلس النواب في محافظة البصرة ، ٢٠٢٠،

### -:OPEC (2019), World Oil Outlook 2040, Vienna

- جمال الهنداوي، ميناء مبارك قد لا يكون كبيراً بما يكفي ، ٢٠١٤/١٢/٢٢ شبكة المعلومات الدولية ، موقع متاح على الانترنت [www.m.ahewar.org](http://www.m.ahewar.org)

- العبادي د. نعمه محمد حبيب ، دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والأقليمي، مجلة الخليج العربي، المجلد ٤١، الأعداد (٣-٤)، ٢٠١٣

- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الإحصاء الصناعي للمنشآت الصناعية، ٢٠٢٠

- المالكي أسماء خطاب رحيم الأهمية النسبية للنفط العراقي في السوق العالمية للمدة (٢٠١٠ - ٢٠١٨) رؤية مستقبلية ، بحث دبلوم عالي، جامعة البصرة، كلية الادارة والاقتصاد في جامعة البصرة، ٢٠١٩،

- المؤسسة العربية لضمان الاستثمار ، مناخ الاستثمار في الدول العربية ، صفحات مختلفة

- جعفر :محمد راضي ، الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الأقتصادي الخليجي، العدد ٢٠١٣، ٢٤.

- حسن :باسمه كزار اعمال الندوة الموسومة بإمكان الفاو قيادة الاقتصاد العالمي والتفوق على نيوم ومدينة الحرير الندوة العلمية التي اقامها قسم الدراسات الاقتصادية في مركز دراسات البصرة والخليج العربي ٢٧-٢-٢٠١٩

- مصطفى :ثائر عبد اللطيف ، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للأقتصاد العراقي وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية قسم التخطيط والمتابعة (شعبة البحوث والدراسات)، ٢٠١١،

- العامري عامر محسن ، ميناء مبارك والأمن في الخليج العربي، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد ٥٧، ٢٠١٢،

- مديرية زراعة البصرة ، قسم التخطيط والمتابعة ، شعبة الاسماك ، البصرة ، ٢٠١٧.

- داود د. فضيلة امان، ابراهيم د. فارس ابراهيم الابعاد السياسية والاقتصادية لتطوير ميناء الفاو الكبير دراسة استراتيجية ، وقائع المؤتمر الدولي العاشر ، مجالات التنمية و التعاون المشترك للعراق مع محيطه الإقليمي والدولي وسبل تطويرها والخليج العربي جامعة البصرة ، للمدة من ٣-٢ شباط فبراير ٢٠٢١ المجلد الثاني، ٢٠٢١.

- جمهورية العراق، رئاسة مجلس الوزراء، الهيئة الوطنية للاستثمار، دليل المستثمر في العراق، ٢٠١٩.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- سرحان: صبار مطلق ، تطور زراعة المحاصيل الزراعية الاستراتيجية ( القمح - الشعير ) في العراق مجلة كلية الادارة والاقتصاد ، العدد ٢ ، ٢٠١١.
- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الإحصاء الزراعي ٢٠١٦.
- عمران ،خلود موسى، خلف مريم خير الله ،واقع الموانئ العراقية وفاق المستقبل ( ميناء الفاو الكبير انموذحا) ، مجلة دراسات البصرة،السنة السابعة ،العدد ١٣ ، ٢٠١٢.
- المرسومي نبيل جعفر ،الجزائري ، حسين حيدر محمد،ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة رسالة الماجستير كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة البصرة ،٢٠١٧.
- المشهداني ، بان علي حسين ، دور السياسة الانتاجية والسعرية للنفط الخام في العراق والمملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها ، مجلة الغري ، جامعة الكوفة للعلوم الاقتصادية والادارية ، ٢٠١٦ ، السنة الثانية عشر ، المجلد الرابع عشر ، العدد(٣٨)
- OPEC (2019), World Oil Outlook 2040, Vienna,.**
- العنزي ، علي حسين خميس حسن(٢٠٠٤) ،تطور النقل البحري لموانئ العراق ١٩٥٠ - ٢٠٠٠ رسالة ماجستير ، كلية التربية - جامعة البصرة.٢٠٠٤.
- : Ministry of transport ,General company for port of irag,master plan study for port sector in therepublic of Iraq interim report(1), 2014.
- الشركة العامة لموانئ العراق، دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ (٢)، بغداد: وزارة النقل، بيانات غير منشورة
- ITF , Transport Outlook 2019, OECD Publishing, Paris,2019
- جمهورية العراق، رئاسة مجلس الوزراء، الهيئة الوطنية للاستثمار، دليل المستثمر في العراق، ٢٠١٩،
- وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، وزارة العمل والشؤون الاجتماعية، تقرير حول نتائج مسح التشغيل والبطالة في العراق، سنوات مختلفة، صفحات متفرقة.
- وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، استراتيجية التخفيف من الفقر، سنوات مختلفة، صفحات متفرقة.
- مديرية زراعة محافظة البصرة، قسم الاسماك ، بيانات غير منشورة ٢٠١٩
- المؤسسة العربية لضمان الاستثمار ، مناخ الاستثمار في الدول العربية ، صفحات مختلفة
- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية الإحصاء الصناعي للمنشآت الصناعية، سنوات مختلفة، صفحات متفرقة.
- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، الاحصاء الزراعي ٢٠١٦ .
- شهاب :علي طالب واقع ميناء أم قصر وأهمية تنميته الاقتصادية مركز دراسات البصرة مجلة دراسات البصرة ، العدد ١١ ، السنة السادسة ، ٢٠١١
- وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية قسم التخطيط والمتابعة (شعبة البحوث والدراسات)،

## التنظيم القانوني لاستثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير

دراسة قانونية في ظل قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣

لسنة ٢٠٠٦ النافذ المعدل

م.د. عبدالله تركي حمد العيال

كلية القانون/ جامعة واسط

abutrki@uowasit.edu.iq

### ملخص

يعد ميناء الفاو الكبير واحد من اهم الموانئ المخطط انشائها في العراق، يقع في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة، اذ يعتبر من اكبر موانئ الشرق الاوسط وعاشر الموانئ بالعالم، وضع حجره الاساس في ٥/نيسان/٢٠١٠، ويعتمد المشروع على قناة جافة لنقل البضائع بين الشرق والغرب مدعوم بخط سكة حديد تربط ما بين الخليج العربي عبر موانئ البصرة الى البحر المتوسط مروراً بسوريا، ويربط الخليج العربي بشمال أوربا عبر تركيا .

نعتقد من المنصف أن نترك تحديد القيمة المكانية والاقتصادية وحتى السياسية الى ذوي الاختصاص ونركز في بحثنا هذا على الشركات المستثمرة في ميناء الفاو الكبير، إذ يفرز عمل الشركات مشكلة في غاية الأهمية بمرحلة بناء الميناء أو دخوله حيز النفاذ على حد سواء نتيجة لإخلالها بالتزامها تجاه وزارة النقل وحدث نزاع يؤدي الى التوقف المؤقت بالعمل في الميناء حاضراً أو من خلال دوره بنقل البضائع مستقبلاً.

نجد أن علاج مشكلة نزاعات استثمار الشركات المحلية والاجنبية له اهمية كبرى لوجود الحلول التي تتفق مع إرادة الطرفين(وزارة النقل-شركات الاستثمار)، اذ باخلال الاخيرة بالتزامها يوجب مسؤوليتها اما القضاء العراقي، او امكانية الاطراف ان يوجدوا وسائل ودية لحل النزاع تتفق مع ارادتهما باعادة العمل أو فسخ العقد وتحميل الطرف المخل مسؤولية التعويض.

اعتمدنا بدراسة هذا الموضوع على المنهج التحليلي المدعوم بالأدلة العملية والنصوص القانونية بقانون الاستثمار لسنة ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل او بالرجوع الى القواعد العامة في قانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ النافذ المعدل والتجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ النافذ المعدل وقانون الشركات رقم ٢١ لسنة ١٩٩٧ النافذ المعدل.

قسمنا الدراسة على محثين: الأول مخصص لدراسة التعريف باستثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير، ونخصص الثاني لبحث الرقابة على نزاعات استثمار الشركات العاملة في ميناء الفاو الكبير.

### المبحث الاول/التعريف باستثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير:

ان الغاية الاساسية لكل مشروع تجاري هو تحقيق الربح التجاري باعتباره العنصر المباشر من وراء عملها، يتساوى في ذلك كون المشروع التجاري شخص طبيعي ام معنوي، محلي أم اجنبي واهدافه وطنية غير مباشرة حتى إن قصد الأخيرة تحقيق الربح وهي اهداف وطنية بانشاء مشاريع حيوية ذات طابع اقتصادي واجتماعي وسياسي بنفس الوقت، وإن ميناء الفاو نموذج سواء الان وهو حيز التنفيذ ام بعد دخوله حيز التشغيل .

من ثمّ، يتطلب منا دراسة هذا المبحث أن نحدد جملة من العوامل التي تشجع ميناء الفاو الكبير ودخوله جانب التشغيل لما يمثله من مشروع حيوي ونقله تنمية في تاريخ النقل العراقي اقليميا ودوليا، إذ لابد من توافر أدوات تكون وسيلة جذب قبل أن نحدد ماهية الشركات العاملة به .

نقسم هذا المبحث على مطلبين، الأول نبحث به البيئة الاستثمارية، ونخصص الثاني لفهم مفهوم استثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير.

### المطلب الاول/البيئة الاستثمارية

يتطلب الامام بموضوع المناخ الذي يتطلبه الاستثمار في أي مشروع اقتصادي سواء كان المستثمر محلي ام اجنبي لابد أن نوفر له بيئة استثمارية محددة بموجب القانون لتشجيعه، وادوات تساعد على خلق هذا المناخ وهذا ما عمدنا الى دراسته في هذا المطلب بعد أن قسمناه على فرعين، الأول ما لمقصود بالبيئة الاستثمارية؟ والثاني محددات البيئة الاستثمارية.

### الفرع الاول/البيئة الاستثمارية :

البيئة الاولى في الاستثمار يتطلب مناخاً محدداً من أجل تشجيع الشركات على القيام بعملها بحرية محمية بموجب القانون، من خلال تشجيع القطاع الخاص العراقي والاجنبي والمختلط للاستثمار في العراق بتوفير التسهيلات اللازمة لتأسيس المشاريع الاقتصادية وخلق روح القدرة التنافسية بين الشركات من خلال حماية حقوقها وممتلكاتها ومنحها الامتيازات اللازمة لضمان استمرارية عملها وتحقيق الهدف من وراء انشائها (١).

تُعرف البيئة الاستثمارية على أنها مجموعة من العوامل التي تشكل البيئة العامة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية والقانونية وغيرها، والتي تؤثر بطريقة مباشرة أو غير

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

مباشرة في اداء الاستثمار وتحسينه كالسياسة الاقتصادية والاوزاع الاجتماعية والسياسية واستقرارها والاطار القانوني والاداري والمؤسسي الذي يحكم الاستثمارات الاجنبية (٣).  
وتعرف ايضا مجموعة القواعد التي تشكل البيئة العامة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية والقانونية، التي تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في اداء الاستثمار وتحسينه كالسياسات الاقتصادية والاوزاع الاجتماعية والاطار القانوني والاداري والمؤسسي الذي يحكم الاستثمارات (٣) .

اننا اذا اعطينا تعريف من المعطيات اعلاه وعلى وجه الدقة والاختصاص القانوني للبيئة الاستثمارية، فاننا نركز على البعد القانوني لما له من دور رئيس في خلق مناخ فاعل لجذب وتشجيع الاستثمارات في ميناء الفاو الكبير .  
ويمكن تعريف البيئة الاستثمارية بأنها مجموعة من التشريعات التي تنظم وتسهل عمل استثمار الشركات على وجه العموم، الى جانب تشريعات خاصة يتطلبها خصوصية ميناء الفاو الكبير لما له من دور بدفع عجلة النقل وطنيا واقليميا وحتى دولياً.

### الفرع الثاني/محددات المناخ الاستثماري:

البيئة الاستثمارية كائن حساس متأثر بأقل الظروف المحيطة بها، خاصة وإن الاستثمار في ميناء الفاو الكبير يتعرض بين الحين والآخر الى جملة من التقلبات التي تؤثر على العمل بهذا الميناء اما ان توقفه او تؤخر العمل به وعلى وجه الخصوص التقلبات السياسية والادارية والاقتصادية، إذ ان بعض المختصين يطلق على البيئة الاستثمارية بأنها مرآة عاكسة لكل الظروف الساسية والاقتصادية والقانونية في البلد (٤).  
إن الشركات التي تعمل بناءً او استثماراً لاحقاً في ميناء الفاو الكبير تحتاج إلى جملة من المحددات التي بموجبها تحصن عمل تلك الشركات واعطائها الحرية اللازمة لممارسة عملها بالمستوى المطلوب.

ويمكن لنا حصر بحث هذه المحددات التي تؤثر على البيئة الاستثمارية بشيء من الايجاز بالاتي:-

### اولاً: المحدد القانوني

يجب أن يغلف الاستثمار بالعراق بتشريعات قانونية لها دور فعال في خلق بيئة استثمارية آمنة على المستوى الداخلي، وخاصة وإن ميناء الفاو له دور فعال في الاقتصاد العراقي يجب أن تخص الشركات بمعرفة مالها من حقوق وما عليها من التزامات بين الشركة المستثمرة والدولة ممثلة بوزارة النقل، اذ لا يقتصر الأمر على التشريعات التي تنظم التعاملات المدنية والتجارية(٥)، ولابد من سن تشريعات تنظم عمل الاستثمار بوجه عام (٦) واخرى خاصة بميناء

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الفاو الكبير. لدينا مجموعة من التشريعات التي تعتبر النواة الاساس في التعاملات بصورة مباشرة ومنها التشريعات العقابية اذا عد الفعل التي تتعرض له او صدر من الشركات العاملة لدى ميناء الفاو الكبير المنصوص عليها (٧).

نجد للمحدد القانوني إنه حصانة تعطى لشركات وعليها، فهو حق لها بتوفير الحماية بكل التشريعات العامة والخاصة، وبنفس الوقت عليها اذا اخل بالتزامها المقرر بموجب عقد الاستثمار.

### ثانياً/المحدد السياسي

الرؤية السياسية في كل بلد تعتبر وسيلة لجذب وتشجيع الاستثمار في ميناء الفاو الكبير المحلية منها والاجنبية، اذ يعتبر العقل السياسي المنفتح واستقرار الرؤيا السياسية على المستويين الداخلي والخارجي في الدولة عامل جذب مهم للنشاط الاستثماري فيها، والعكس صحيح اذ التقلبات السياسية وعدم وضوح الرؤيا السياسية وعدم الاستقرار يعتبر من اقوى عناصر المخاطرة التي تدفع بعدم تحفيز الشركات لاستثمار، إذ إن أي بلد لكي ينجح بجذب شركات الاستثمار أن يتسم نظامه بالاستقرار ليس في الوقت الحاضر وإنما يجب ان تتسحب اثار الاستقرار الى المستقبل (٨).

من اكثر العوامل التي تؤثر على القرارات الاستثمارية هي السياسة، فالمستثمر دائماً ينظر بعين الاعتبار للمخاطر غير الاقتصادية التي يتعرض لها كالتأميم والمصادرة والتدخل في شؤونه، فالحوافز والمغريات مهما تكن عالية لا تكفي لكسب ثقة المستثمر في بلد يعاني من عدم الأمان، لذا كلما كان النظام الساسي ديمقراطيا وهناك شفافية بالتعامل يصلح أن يكون مناخاً استثمارياً، بالعكس في حالة همجية ودكتاتورية التسلط، إذ يكون مناخ طارد للاستثمار (٩).

### ثالثاً: المحدد الاقتصادي:

يجد المختصين بالاقتصاد ان اقوى محدد يعتمد عليها صانع الاستثمار الاجنبي المباشر لتوجيه امواله نحو الخارج لما لها من جوانب تأثر به الاقتصادي، اذ لها دور على سير المشروع على مستوى الدولة المستثمر بها (١٠).

ان السياسات الاقتصادية تظهر بصور واشكال مختلفة حسب السلوك الاستثماري والفلسفة الاقتصادية للبلد المضيف خاصة اذا كانت الشركات اجنبية، اذا كانت السياسات الاقتصادية تتسم بالمرونة وغير متضاربة في الرؤى و الاهداف وتعمل بكفاءة وتتناسب مع المتغيرات والتحولات على المستوى الاقتصادي كانت جاذبة للاستثمار والعكس صحيح (١١). ان البيئة الاستثمارية تتأثر على وجه الخصوص في أي بلد من البلدان بالمؤشرات الاقتصادية الكلية:



(معدل التضخم، تقلبات سعر الصرف، مدى تطور الجهاز المصرفي، حجم السوق، امكانيات نموه، العجز، الفائض في ميزان المدفوعات، عجز الموازنة العامة)(١٢).

#### رابعاً: المحدد الإداري:

كلما كانت الاجراءات الشكلية التي تحيط بالاستثمار في مرحلة ابرام عقود الاستثمار وتنفيذها وترتيب الاثر القصور من وراء انعقادها تتسم بالسهولة والوضوح تكون عامل جذب للاستثمارات ، اما اذا كانت الاجراءات بيروقراطية روتينية تقليدية مقعدة غير واضحة وتأخذ وقت طويل تكون مناخ سلبي لطرده الاستثمارات (١٣) .

تمارس المؤسسات الإدارية في النظام الحكومي دور فعال في خلق مناخ استثماري لجذب قطاع الاعمال المحلي والاجنبي، كونها توفر المقومات التي تسمح لجميع المواطنين من يحملون صفة التاجر سواء كان طبيعي أم معنوي للمشاركة والمنافسة في السوق، في منحهم حرية التصرف باتخاذ قرار الدخول في النشاطات الاقتصادية والاستثمارية من عدمها من دون ارهاق وضوابط معقد(١٤) .

والمحدد الإداري يشمل النظام الاداري والأجهزة على إدارة الاستثمار والاطار المنظم له وبيروقراطية الجهاز الحكومي والفساد الاداري والمالي، كلما كانت الاخيرة تتمتع بالسلاسة والوضوح وعدم خلق التعقيدات والمعوقات الادارية كفيلة بتلبية احتياجات المستثمر، يكون المناخ جاذبا للاستثمار والعكس صحيح (١٥) .

إن المناخ الاستثماري يمكن أن تكون له هناك محددات تؤثر على عمل الشركات، منها المحدد الاجتماعي والثقافي وحتى الديني، إذ تلك المحددات قد تختلف من منطقة الى اخرى بالعراق، ليس هذا فقط، انما قد يكون لها دور في اغلب الأحيان أقوى من المحددات سالفه الذكر .

#### المطلب الثاني/ مفهوم استثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير

الاستثمار بأي قطاع من القطاعات الاقتصادية، يشترط أن يتوافر مناخ محدد جاذب للاستثمارات المحلية والأجنبية في العراق كما أشرنا في المطلب الأول سابقاً.

الأجدد بنا أن نحدد مفهوم استثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير وأنواعها لكي نقف على أنواع المشكلات التي على ضوئها نجد المعالجات الادارية والقضائية لها. بالنتيجة لكل ما تقدم نقسم الدراسة هنا على فرعين، الأول يكون لتحديد التعريف بالاستثمار، والثاني لبحث انواع الاستثمار في ميناء الفاو الكبير.

### الفرع الأول/ تعريف الاستثمار:

للاستثمار بشكل عام مدلولات عدة، منها على الجانب اللغوي، وأخرى على الجانب الاصطلاحي فقهاً وتشريعاً.  
أولاً: المدلول اللغوي للاستثمار

الاستثمار: مصدر استثمر من الثمر وهو حمل الشجر، ويطلق على انواع المال (١٦) ويقال لكل نفع يصدر عن شيء: ثمرة، كقولهم ثمرة العلم العمل الصالح(١٧). ويقال ثمر الشيء: اذا تولد منه شيء اخر وثمر الرجل ماله: اذا احسن القيام عليه ونماه واستثمر المال اي ثمره (١٨) يمكن القول أن الاستثمار في اللغة معناه ادارة الاموال وقبض غلته، ونجد ان فقه القانون المدني يعرف الحق العيني بأنه(سلطة مباشرة لشخص معين على شيء معين تخوله استعماله واستغلاله والتصرف به)، أي المالك يستطيع الانتفاع وحصول على غلة الشيء وامكانية التصرف به (١٩)

### ثانياً: المدلول الاصطلاحي للاستثمار

يُعرف الاستثمار تشريعياً بأنه(توظيف رأس المال في اي نشاط او مشروع اقتصادي يعود بمنفعة على الاقتصاد الوطني وفقاً لهذا القانون (٢٠) .  
تعدد التعريفات للاستثمار في المدلول الفقهي اذ يعرف بأنه التضحية الحالية التي يمكن تحقيقها من اشباع استهلاكي للحصول على منفعة مستقبلية يمكن الحصول عليها من استهلاك مستقبلي اكبر (٢١) .

ان الاستثمار هو توظيف الأموال الفائضة لدى الافراد الشركات وحتى الحكومات والمنظمات في اصول مختلفة الهدف منها الحصول على موارد اضافية في المستقبل وبأقل المخاطر الممكنة، وقد يكون هدف الاستثمار وخصوصاً اذا قامت به الحكمة هو الحصول على عائد احيانا او خلق منفعة عامة بغض النظر عن العائد احياناً (٢٢)

من خصائص تأسيس الشركات ميزة تنشيط الاقتصاد الوطني وتطويره من خلال تحريك رؤوس الاموال المجمدة واستثمارها، اذ تعرف شركات الاستثمار بالمدلول التشريعي (شركة منظمة في العراق نشاطها الرئيس فيه هو توجيه المدخرات نحو الاستثمار في الاوراق المالية الداخلة بما في ذلك الاسهم والسندات وحوالات الخزينة والودائع الثابتة)(٢٣)، وتتعدد التعريفات على مستوى المدلول الفقهي بأنها شركات مساهمة ذات نشاط مالي أو استثماري ورأس مال محدد بحد أدنى تنشأ عن طريق عدد لتأسيسها ويوجد لها شخصية معنوية وذمة مالية مستقلة تستطيع بموجبها أن تمارس نشاطها الرئيس وليس الوحيد وهو تكوين إدارة حافظة تتحمل المخاطر الناجمة عن نشاطها وفق الحدود والضوابط المرسومة قانوناً(٢٤).

اننا نجد ان من المنصف لوضع تعريف يركز على المدلول القانوني لاستثمار الشركات في ميناء الفاو الكبير ممكن تعريفها بأنها شركة مساهمة وطنية أو اجنبية لها فرع رئيس في العراق مسجلة في سوق العراق للاوراق المالية غايتها المباشرة تحقيق الارباح ودعم الاقتصاد الوطني بصورة غير مباشرة. إن التعريف اعلاه وان ركز على الجانب القانوني إلا انه ركز فقرة مهمة هي ان تكون الاستثمارات قاصرة على الاشخاص المعنوية دون الطبيعية لما للاولى من تنظيم قانوني وتعليمات وحجم اموال وكادر اداري ومساهمة من كل افراد المجتمع ولا تكون قاصرة على طرف دون غيره.

اذا التعريف التشريعي للاستثمار جاء مطلق فاتحا الباب امام الكل للاستثمار اشخاص طبيعية ام معنوية وهذه سلبية تؤخذ على التشريع ، كان الاجدر به وندعوه الى تخصيص الاستثمارات على الشركات دون الاشخاص.

#### الفرع الثاني/انواع الاستثمار

الحقيقة من الناحية الاقتصادية هناك عدة تقسيمات للاستثمار (٢٥)، لكن لارتباط موضوع البحث بميناء الفاو الكبير ركزنا الدراسة على نوعين اساسيين: الاستثمار الوطني، والاجنبي، إن المختصين بالجانب الاقتصادي يركزون بهذا التقسيم على حركة الاموال والارباح، إلا أننا نركز على الجانب القانوني لإيجاد الحلول للمنازعات التي تحدث بسبب الاستثمار المحلي والاجنبي على حد سواء في ميناء الفاو الكبير .

من ثمّ، تم تقسيم الدراسة إلى جانبين، الاول: الاستثمار الوطني، والثاني لتحديد الاستثمار الاجنبي .

#### اولاً: الاستثمار الوطني

يتسم الاستثمار الوطني بتوجيه الأصول الرأسمالية بمختلف أشكالها المادية والمالية والبشرية والمعلوماتية (٢٦).

ان مسيرة القطاع الخاص قد تهشمت خلال السنوات السابقة سواء ما مر به العراق بتسعينيات القرن الماضي ام بعد ٢٠٠٣ من تقلبات وعواصف ارهابية وفساد مالي واداري، فنجد في ثمانينيات القرن الماضي كان التوجه بسيطرة القطاع الحكومي على كل المجالات الاقتصادية، حتى بعد ٢٠٠٣ وأن يجد بعضهم أن العراق قد شهد انفتاحاً اقتصادياً وتغييراً في السياسة التشريعية والاقتصادية، إلا إن القطاع الخاص لا يستطيع أن يقود عملية الاصلاح الاقتصادي والتحول نحو اقتصاد السوق، فلا بد من إعادة النظر في دور الدول وتحولها بشكل تدريجي الى نظام الخصخصة عبر تحويل المشروعات الاقتصادية نحو المشروع الاستثماري

الخاص لكن يجب واشدد على كلمة يجب أن يكون تحت ظل ورقابة دولة تقسم بآشريعاا قانونية قوية وجة ادارية تنفذ هذه الآشريعاا ولا آجعلها مع اخواها على الرف .

### أانيا: الاسارار الاجنبى

يكون للاساراراا وخاصة المباشرة منها مكانة كبيرة وهامة في الآليل الاقارابى وخاصة الآليل الرأسمالى، وهي الآرااا المآعدة الجنسياة، إذ آوصل المؤشر الذى ضم ذوى اآآصاص من الاقارابيين وكبار رجال الأعمال في الولايةا المآحدة وكندا وأوربا، الى ان الاساراراا الاجنبية المباشرة اصبآ القناة الرئيسية للعلاااا الاقارابية الدولية، إذ آعد الآراااا مآعدة الجنسياة هي الصورة الواضآه لاساراراا الآراااا الاجنبية في العراق وخاصة بعد ٢٠٠٣ .

بالرجوع الى آاريخ العراق بثمانينياة القرن الماضى كانت هناك من الناحية الاقارابية آعقيدات من آيآ فرض الاجراءاا المآعدة والضرائب المالية على الاسارار الاجنبى، لكن نجد بعد ٢٠٠٣ آفآ الباب على مصراعيه لاسارار الآراااا الاجنبية والآسهيلات على مستوى المال والمصارف والاعفاء الضريبى (٢٧)، إلا إننا نجد أن الآراااا الاجنبية لآد هذه اللحظة آآظر نظرة عدم ارآياآ لعدم آوافر قوائن آميها من الظروف الآى يعيشها المآآمع العراقي على المستوى الامنى والسياسى والقانونى والعشارى وآى فى بعض الاحيان العقائدى منها .

### المبآأ الأانى/ الرقابة على منازعاا اساراراا الآراااا فى مبناء الفاو الكبير:

ان الرقابة على عمل الآراااا الماسارار لآقا فى مبناء الفاو الكبير يآآلب اآباع اجراءاا شكلية من الجهاا الادارية والقضائية مع الآراااا فى مبناء الفاو الكبير للوقاية من اآلال الاآزام الصادر عن آلك الآراااا، اذ بعض آلك الاجراءاا وقائية لآمل الآراة المآآه بآآفيذ الآزامها وكسر عنادها، وبعضها علاجية أما اصدار اآكام قضائية فى آال آم رفع النزاع أمام مآآمة الموضوع، أو أن آلآأ إلى بعض الوسائل الودية من أجل آسوية النزاع بين الآرفين وآسمه بالآريقة الآى آآقق مصلحة كل طرف من وراء هذا العقد .

من آمّ نجد أنه لا بد من آقسيم الآراة على مطلبين لآديد مشكلاا الاسارار فى مبناء الفاو الكبير، ونآصص الأانى للوسائل الوقائية والعلاجية لآل آلك المشكلاا.

### المطلب الاول/ مشكلاا الاسارار فى مبناء الفاو الكبير

مناآ العراق يماز بكونه طارداً للاسارار بسبب مآموعة عدم آوافر مآداداا يآوقف عليها الاسارار الوطنى والاجنبى فى كل دولة خاصة وان الاقارابى العراقي كما يصفه ذوى الاآآصاص الاقارابى انه اآاى يعتمد على النفط الآم مما يعنى آوفير فرص قليلة

للمسأابرفن؁ وفزفء الطفن بلة؁ البفرورقراطفة والبفةة الااارفة فرر الشفافه وضعف القأاع المصرفف وفرها من مسأابلات البفةة العراففة الطارءه للاسأابمار المألف والابنفبف بها على اء سواء (٢٨). ناء من المنصف لإغناء هءه الأراسة أن ناءء بابباز انواع المسأابلات الالف فواءه شركاء الاسأابمار فف مبناء الفاء الكبار وعلى النحو الآف:-

#### (أ) المسأابلات القانونة:

على المؤشر الاقأاصاءف فآال العراق أراة ٢٠ من ١٠٠ نقة بمؤشر المخاطر القانونة فف العراق (٢٩) واماا الشراكاء الوطنفة والابنفبفة هناك بببب من الأشرفعاء والروففن المرهق وفرها من العوامل المقفةة للمناخ الاسأابمارف الابنفبف وفلق عقباء كببرة آباه الأعامل الاقأاصاءف .

ولا فآاصر فقط اماا الشراكاء عءء الأشرفعاء وانا كل أشرفع فببب على الوزاره المآنصه ان أصرر أعلفماا من اجل أأظفم طرفة العمل به؁ وأفصاً آكون اماا بعض القارراء الصاءره من مجلس قفااء الأوره المنأ قبل عام ٢٠٠٣ الالف ببفبب سارفة النفاذ لاء هءا الفوم؁ وأاماها أعلفااا مآعءة لأشرفع مآعلق بنشاط أو قأاع من القأاعاء المآنلفة.

وأآنص الشراكاء مآعءة البنسفاا بعقبه الاأافاااا والمعاهاااا وآناز القوانفن واف قانون وابلب الأطبفق فف آالة اءوآ نزار أء اطرافه ابنفبف وان كان الأشرفع فقول باآنصاص القضاء العرافف؁ لكن قء نلآا فف بعض الابان الف المفاوضاء والأآكفم الأبارف (٣٠) .

#### (ب) المسأابلات السفاسفة:

نعآقء ان المناخ السفاسف العرافف فآسم بعءم الأباب سواء قبل ٢٠٠٣ باأصافه بالءآآاأورفة وسفاسة الاسأوااا على مبالاا الاقأاصاء فف العراق؁ ولا فآف على شآص ما فمر به العراق بعء ٢٠٠٣ من مسأابلات وأقلاباا وعواصف ارهابفة وامنفة وعشائرفة وابعماعفة وطائففة أعكس بءورها مخاواف لءى المسأابمار لأن فآاطر وفسأابمار اموال وآبرآه سواء فف الأولة الالف فبمل ببسفااها أم كونه شركة مآعءة البنسفااا؁ اء لا فمكن أن فسأابمار بالعراق مالم فبظر الف الاسأابمار الامنف آاضرا ولابء أن فبسآب أآر هءا الاسأابمار الف المسأابمار .

#### (آ) المسأابلات الااارفة :

الفساء الااارف والمالف والبفرورقراطفة والأعامل الضرفبف وضعف النظام المصرفف والمالف وفعآبر من أهم المعوقاا اماا المسأابمار من المراجعاا الروفبببفة الف شكلفة اأباع الابراءاا وءم أأطبفق الآوكمة الالآرونفة الالف آبعل من الهرم الوظفبفف بلاءً اماا المسأابمار فف آال

اراء المباشرة بمشروع اسأابمارف ومناها مبناء الفاء الكبار الأاهبة المسأابفة له من ٢٠٠٨ ولم فءءل أرف العمل الى فومنا هذا .

### المأاب الأابف/الواسائل الوقاءفة والعلافة لفض نزااا اسأابمار الشرفاء العاملة

ان من المنصف منا أأرف الأاهاء الأف فمكن للأرففن فف العقاء اللأوء الفها فف أال اءل اءل الاأراف بآنففء الأرابمه، آآسم عقاء الاسأابمار برضاائفها المفرأة بشكلفة نص علفها القانون فمكن لنا أن نأءل واه الأرابفة فف هذا العنوا فف على أابفنن، الأول / بفان الواسائل الوقاءفة، والأابف/ لأأرف الواسائل العلافة لفض النزاا بفن الأرففن.

### الفرع الأول/الواسائل الوقاءفة لاألال الشرفاء العاملة

اذا كان هناك ألاف بفن المآعاأفن على آنففء على الأراباا العقاء (٣٠) بأألال اءل اأرافه بما علفه من الأرابم فمكن للأرف الأرف خاصة اذا كان أهة ذات قوة أكموفة (وزارة النقل) ان آآبع اأراءا اءارفة الأاهة من وراؤها كسر عناء المأفن المآعنا وآمله على آنففء الأرابمه.

نأصص الأرابفة بهذا المأاب على أابفنن، الأول ففب ان فآم اعأار الشرفاء المألفة بآنففء الأرابما، والأابف لأبء من فرض أرامفة آهفءفة (أأرففة) علفها.

### أ:الاعأار

الماءة ٢٧/ آانفا من قانون الاسأابمار آنص على انه (اذا آوقف عمل المشروع لفرأة آرفء على آلاآة اشهر فآوجب الانأار..) نأء من النص اعلاه ان المشرع العراقف اوجب على المآعاأ مع الشرفاء ان فعأر الأرف المأل بالأرابمه. فعرف الاعأار بأنه أعوة المأفن من قبل أاننه الى آنففء الأرابمه ووضعه قانونا فف أالة الأأرف فف آنففء الاالأرابم أأرف فآرب علفه مسؤولفاه عن الاأرار الأف آصفب الأانن نآفءة أأرف المأفن (٣١) .

والاعأار أما أن فقع بأناار المأفن وغالبا ما فكون بورقة رسمفة فعبر بها الأانن عن رغباه الأرفة فف اقآضاء آقه من مأفنه ففسمى الانأار بالآبلف بوساأة كآب العأل (٣٢)، أو أن فكون بأف أرفق مآآوب سواء بورقة أو طلب كآبف آرف موقع من أهة الرسمفة ففأمل الأآم الرسمف لآلك الأائرة، فمكن أن فقع الانأار بأفة أرففة فآفق علفها الأرفان بأعآبار اءأهما مأل بآنففء الأرابمه.

### آانفا/الأرامفة الأأرففة

وآنص الماءة ٢٧/ آانفا (فآم آأمفل المسأابمار المآكا أرامفة أأرففة آآاسب ومأة الأأرف على أن لا فزفء المأموع الأرابمف عن ١٠% من كلفة المشروع ) بعء أن فآم اعأار المأفن

باخلاله بتنفيذ التزامه، تلجأ الإدارة الفرض على الشركات العاملة وسيلة ضغط لكسر عناد الشركة وحملها على العودة لتنفيذ التزامها.

نجد أن المشرع في قانون الاستثمار طالب بالغرامة على تأخير الشركات العاملة خلال مدة ثلاثة أشهر عن تنفيذ التزامه ناسياً القواعد العامة في فرض الغرامة التأخير التي يتطلب توافر القواعد العامة، نجد إنه يجب على الجهة المتعاقدة مع الشركة المطالبة بفرض الغرامة التأخيرية، الى جانب أن يكون الالتزام لازال ممكناً، أو أن تكون شخصية المتعاقد الآخر محل اعتبار في تنفيذ العقد. إن الغرامة التهديدية تتصف بأنها تحكيمية تهديدية وقتية يجب على أن لا تتجاوز ١٠% من مقدار محل العقد .

ان التشريعات التي تعطي قيمة عملية كما في النص اعلاه حددت النسبة بمقدار محدد حتى تتناسب مع مقدار الضرر الذي لحق بالجهة المتعاقدة مع الشركات العاملة في ميناء الفاو الكبير، شريطة ان لا تتجاوز الحد المقرر لان يتحول الامر الى قبض تعويض يتسم بكونه اغتاء الادارة على حساب افتقار الشركات العاملة لديها.

#### الفرع الثاني/الاجراءات العلاجية للرقابة على عمل الشركات العاملة

من نص المادة ٢٧/أولاً قانون الاستثمار (تخضع المنازعات الناشئة من تطبيق هذا القانون الى القانون العراقي وولاية القضاء العراقي، ويجوز الاتفاق مع المستثمر على اللجوء الى التحكيم التجاري(الوطني والدولي)...). نجد أن المشرع العراقي اعطى الحق في فض النزاع الى القانون والقضاء العراقي، مع امكانية اللجوء الى الوسائل الودية في فض هذا النزاع . بالنتيجة نقسم الدراسة على جانبين، الاول نحدد به الرقابة القضائية على النزاعات، والثاني ندرس به الرقابة الودية لفض تلك المنازعات.

#### اولاً: الولاية القضائية على فض نزاعات الشركات العاملة في ميناء الفاو الكبير

للنانون العراقي والقضاء رقابة بصورة غير مباشرة ومباشرة على النزاعات التي تحدث داخل حدود العراق، أو اذا كان النشاط به شخص عراقي.

اذا رفعت دعوى(٣٢) أمام محكمة الموضوع للمطالبة بتعويض الاخلال الناجم من عدم التزام الشركات العاملة بميناء الفاو الكبير، وجب على القضاء الرجوع الى القواعد العامة في تحديد الاساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية الاخيرة .

بالرجوع الى القواعد العامة نجد أن مسؤولية شركات الاستثمار موضوعية إذ تركز بدورها على صفات المستثمر كونه يمتاز بالخبرة والكفاءة في ممارسة المهنة، ما يركز التدقيق بركن



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الخطأ لتحقق المسؤولية المدنية القائمة على تضرر ميناء الفاو الكبير (وزارة النقل) ولابد من حلقة تربط بين خطأ الشركات وتضرر ميناء الفاو من اجل المطالبة بالتعويض .  
الى جانب على من يدعي أن يقدم الدفع (٣٣) من الأدلة والبيانات اللازمة لدعم ادعائه وعلى الطرف المدعى عليه أن يقدم الدفع اللازمة لدحض هذا الادعاء .  
ختاماً، اذا وجدت محكمة الموضوع بعد تسبيبها حكمها استحقاق التعويض (٣٤) اصدرت الحكم باتا بعد انتهاء مدة الطعن به على وفق احكام المسؤولية المدنية.

### ثانيا: الاجراءات الودية على فض نزاعات استثمار الشركات العاملة

تنص المادة ٢٧/اولا(يجوز الاتفاق مع المستثمر على اللجوء الى التحكيم التجاري)(الوطني او الدولي) وفق اتفاق يبرم بين الطرفين يحدد بموجبه اجراءات التحكيم وجهته والقانون الواجب التطبيق)

بموجب النص اعلاه نجد ان المشرع الاستثماري لم يقصر حل النزاع الى اللجوء لمحاكم الموضوع، بل يمكن التوصل الى تسوية معينة ودية تحقق غرض الطرفين بحل النزاع بصورة اسرع وادق تتجه ارادة الطرفين لها بدل من الروتين المعتمد باللجوء الى المحاكم وما يطلبها من شكليات اجرائية مقيدة بموجب النصوص الاجرائية بدءاً من يوم طلب الخصومة الى يوم النطق بالحكم وانتهاء مدة الطعن به.

يعتبر التحكيم من اهم الوسائل الودية التي نصت عليها المادة اعلاه، إذ يعتبر من الوسائل الودية الوحيدة التي أخذ بها المشرع الاستثماري باتفاق الطرفين على اناطة حل ما ينشأ بين شركات الاستثمار وميناء الفاو الكبير على محكمين ليفصلوا فيه بعيدا عن اجراءات التقاضي، ويمكن أن يكون متفق عليه مقدما ضمن بنود الاتفاق على تحدي جهة التحكيم والقانون الواجب التطبيق أو بعد حدوث النزاع يتفق الطرفان على بنود التحكيم بما يتفق مع ارادتهما (٣٥) .

ان المشرع الاستثماري لم يوجب الأخذ بالتحكيم كوسيلة لحل النزاع تاركاً الأمر لإرادة الطرفين(يجوز)، اذ كان من الاجدر به ان يوجب الأخذ بالتحكيم لما له من دور مهم تسوية النزاعات رضائياً وبوقت قياسي يتماشى مع ارادة الاطراف باللجوء الى محكمين تم اختيارهم من قبلهم.

لا يقتصر حل المنازعات ودياً على التحكيم بل هناك وسائل اخرى يلجا اليها المتخاصمون رضائياً للوصول الى النتيجة التي تتفق مع نيتهم في حل النزاع منها التفاوض المباشر القائم على حل النزاع بالحوار المباشر بين الطرفين سعياً منها لحل النزاع من دون تدخل طرف ثالث، لكن هذا لا يمنع من ان يكون اطراف الحوار ليس المتخاصمين انفسهم بل من ينوب عنهما من محامين او وكلاء ارتضوا لهم اتخاذ القرار بدل المتخاصمين.

وآعآبر الوساطة من الوسائل الودية بفض النزاع دون اللجوء الى محاكم الموضوع عن طريق طرف آالث يكون دوره قاصرا على تسهيل اللقاء والحوار بين المآخاصمين وآقديم يد العون لهم للوصول لطريق يحقق الغاية المنشودة لأبرام العقد، اما بآنفيذة او آحمل آعويض يناسب مع مقدار الضرر الذي لآق به.(٣٦)

ندعو المشرع الاساراي العراقي ان لا يقتصر المسائل الودية على الآكيم فقط، انما يوسع دائرة الاجراءاء الودية لفض المنازعات لتقليل العمل على محاكم الموضوع اولاً، والسرعة وسهولة الإجراءاء للمآخاصمين آانيا.

### الخاتمة

آلاصة القول انه لآبء على المشرع الاساراي آلق مناآ اساراي محصن بآشريعاء قانونية عدة مآعلقة بالآعمل في مبناء الفاو الكبير على وجه الآصوص، او عامة آسهل وآسد النقص الآاصل في آل مشكلات النزاع في اساراي الشركات بشكل عام. نجد ان الآشريعاء والآرؤى السياسية والاآصادية والادارية والاجآماعية وآآى العقائدية منها مهمة مرآة عاكسة لآلق بيئة اساراي آاذبة للشركات المحلية والاجنبية في العراق.

وقد آددنا اساراي الشركات العاملة في مبناء الفاو الكبير بالآركيز على الآانب القانوني ايماناً منا لما له من دور بآثبيآ آقوق الشركات والآزامآها.

ان اساراي الشركات العاملة في مبناء الفاو الكبير اما ان تكون محلية او اجنبية لذا قسمنا الاساراي على هذا الاساس الى محلي واجنبى.

ان الرقابة على عمل آلك الشركات ممكن أن يكون وقائياً قبل وقوع النزاع بين الطرفين او ينآور الى علاجيا بعد وقوع النزاع وللجوء الى فضه امام محكمة الموضوع . ان الرقابة الوقاية آآسم باآباع وزارة النقل شكليا مآينة في آالة آأخر الشركة المسارآمة في عملها بانذارها وآحميلها مبلغ الغرامة الآخيرية في آأخر الطرف الآخر في آنفيذ الآزامه. والرقابة العلاجية بعد الرجوع الى القواعد العامة من رفع الدعوى شكلا وموضوعاً امام محاكم الموضوع وآرتيب الاآر بعد اآساب آكم المحكمة الدرجة القطعية.

لكن هذا لا يعنى ان الوسائل العلاجية لفض النزاع مع شركات الاساراي قاصرة على اللجوء الى القضاء، انما ممكن آآباع الوسائل الودية لفض النزاع عن طريق الآكيم بلجوء الطرفين الى محكمين ارآضوا بهم لآل النزاع رضائياً.

وممكن آآباع المفاوضاء والوساطة كوسائل ودية لآل النزاع بين الطرفين وآسويآه وما ينآق مع ارادآهما. بدوره اوصينا مشرع الاساراي بأن يكون الاساراي في مبناء الفاو الكبير قاصرا على الشخصياآ المآنوية المحلية منها والاجنبية، اوصينا ايضاً بسد النقص في المادة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

٢٧ /أولا قانون الاستثمار بأن لا يكون قاصرا على التحكيم فقط، بل ممكن الرجوع الى المفاوضات والوساطة لتسوية هذا النزاع.

### المصادر:

- (١) المواد(١٠،٢) قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ النافذ المعدل بالقانون رقم ١٠ والقانون رقم ٥٠ لسنة ٢٠١٥.
- (٢) سعدية هلال حسن، تحليل مؤشرات البيئة الاستثمارية ودورها في تحفيز النمو الاقتصادي في دول مختارة مع اشارة خاصة للعراق،ص٤.
- (٣) احمد حسين بتال ، ابعاد البيئة الاستثمارية :دراسة حالة العراق ، ورقة عمل مقدمة الى مؤتمر الاستثمار الاول لجامعة الانبار،٢٠١٨،ص١.
- (٤) احمد حسن بتال، المصدر السابق،ص١.
- (٥) قانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ النافذ المعدل، وقانون التجارة لسنة ١٩٨٤.
- (٦) قانون الاستثمار النافذ المعدل رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦.
- (٧) قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ النافذ المعدل.
- (٨) احمد حسن بتال، المصدر السابق،ص٢.
- (٩) حسن كريم حمزة، مناخ الاستثمار في العراق، رسالة ماجستير، جامعة الكوفة كلية الادارة والاقتصاد،ص٢٧.
- (١٠) سعدية هلال حسن، المصدر السابق،ص٥.
- (١١) حسن كريم حمزة، المصدر السابق،ص٢٨.
- (١٢) احمد حسن بتال، المصدر السابق،ص٢.
- (١٣) سعدية هلال حسن، المصدر السابق،ص١١.
- (١٤) احمد ،حسن بتال، المصدر السابق،ص٣.
- (١٥) حسن كريم حمزة، المصدر السابق،ص٢٨.
- (١٦) لسان العرب،ج٢،ص٢٦.
- (١٧) الكليات،ج١،ص٣٢٣.
- (١٨) المعجم الوسيط،ج١،ص١٠٠.
- (١٩) المادة ١٤٨ ق.م.ع.
- (٢٠) المادة ١ /سادسا/قانون الاستثمار العراقي النافذ.
- (٢١) سعدية هلال حسن، مصدر سابق،ص٢٦.
- (٢٢) حسن كريم حمزة، المصدر السابق،ص٢٥.
- (٢٣) المادة ٩/أولا قانون الشركات العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٧.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- (٢٤) علي كاظم، النظام القانوني لشركات تمويل المشاريع في القانون العراقي، رسالة ماجستير، الجامعة الاسلامية، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، ٢٠١٧، ص ٣٢.
- (٢٥) سعدية هلال حسن، المصدر السابق، الصفحات (٢٦-٣٢).
- (٢٦) محمد الماحي صالح احمد، تسوية منازعات الاستثمار، رسالة ماجستير، جامعة شندي، السودان، كلية الدراسات العليا والبحث العلمي، قسم القانون، ٢٠١٩، ص ٥٠.
- (٢٧) المواد (١٠-١٣) قانون الاستثمار العراقي النافذ.
- (٢٨) احمد حسن البتال، المصدر السابق، ص ٤.
- (٢٩) المصدر نفسه، ص ٤.
- (٣٠) المصدر نفسه، ص ٥.
- (٣١) المواد (١٠-١٥) قانون الاستثمار العراقي النافذ.
- (٣٢) عبد المجيد الحكيم، عبد الباقي البكري، محمد طه البشير، الوجيز في نظرية نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، ج ١، مصادر الالتزام، ص ٤٦.
- (٣٣) المادة (٢٥٧) ق.م.ع.
- (٣٤) المادة ٢ قانون المرافعات العراقي رقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ النافذ المعدل.
- (٣٥) الباب السادس، الدفع، قانون المرافعات العراقي.
- (٣٦) سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، مطبعة وزارة العدل، بغداد، ١٩٥٠، ص ١٤٩.
- (٣٧) ادم وهيب النداوي، المرافعات المدنية، المكتبة القانونية، بغداد، المتبني، ١٩٨٨، الصفحات (٢٧٤-٢٧٥)
- (٣٨) (محمد الماحي صالح احمد)، المصدر السابق، ص ١١٦.



## المحور الخامس التجارب الحديثة في ادارة الموانئ



## حوكمة ادارة الموانئ : رؤية علمية معاصرة

ا.م.د.احمد عدنان عزيز الميالي

كلية العلوم السياسية جامعة بغداد

يركز البحث على ابراز انجع الطرق والوسائل المتبعة في الموانئ البحرية عبر التعرف على الأنشطة الوظيفية والمكانية في النطاق الأوسع للميناء، فالأخير لم يعد مجرد عمليات نقل وتحويل سلع ومواد ضمن سلاسل التوريد العالمية فحسب بل اصبح الميناء البحري اليوم بشكل متزايد عقدة لوجستية وصناعية في وسط سلاسل التوريد العالمية المعقدة والمتشابكة له تداعيات جيوسياسية وادوار مهمة على صعيد التوازنات الدولية في الجانب السياسي والدبلوماسي، وصل الحال ان تكون الموانئ وسيلة خالقة لنظام اقتصادي عالمي جديد تحاول من خلال القوى الكبرى عبر التنافس الى تغيير ميزان القوى الاقتصادية ومايرتبط به لصالحها.

**فرضية البحث :** تركز على وجوب أن تتبنى سلطات الموانئ أساليب إدارة موجهة نحو السوق تعتمد على أهداف واضحة ومهارات إدارية ومساءلة وشراكات عالمية تتضمن معايير الكفاءة اللازمة للاستفادة المثلى للموانئ بالنواحي الاقتصادية والسياسية.

**منهجية البحث:** اعتمدت المدخل التاريخي والتحليلي والمنهج الوظيفي والمقارن لاثبات فرضية البحث. ولهذا سنحاول في ثنايا البحث تقديم اهم القضايا والموضوعات الرئيسة في أساليب حوكمة ادارة الموانئ، وفي الوقت نفسه، محاولة اقتراح طرق جديدة لمزيد من هذه الاساليب في الوقت الحاضر على وجه الخصوص، وبيان القدرة على التكيف مع النظام البيئي المينائي المتغير، وكيفية إصلاح حوكمة الموانئ في ظل مركزية سلطات صناع القرار ( المالك) وعدم القدرة على منح انتقال صلاحيات ادارة الموانئ الى القطاع الخاص خاصة اذا ما عرفنا ان النموذج الشائع في ادارة الموانئ قائم على اساس نموذج المالك السياسي المركزي البيروقراطي المعيق لتحديث نظم الادارة المحوكة للموانئ ومن ثم ارتباك في إدارة وتنظيم البنى التحتية للموانئ وضعف في التنسيق والسيطرة على أنشطة مختلف العاملين الموجودون في الموانئ وعدم القدرة على الترابط والاتصال ومحاكاة الموانئ العالمية المتقدمة.

سيطرح البحث اهم وسائل حوكمة ادارة الموانئ بدءً من ضرورة الخصخصة والشراكة مروراً بالتسويق عبر ادخال مجموعات التشغيل والخدمات اللوجستية العالمية ومجموعات الاستثمار الكبيرة في نظم الادارة المحلية للموانئ تحقيقاً لغرض زيادة المنافسة وزيادة الإنتاجية وانخفاض التكاليف.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

هذه الخصخصة على المستويين الإقليمي والعالمي يجب أن لا تتعارض مع نظم الإدارة المحلية للجهات السياسية المالكة لكن يمكن اعتبارها لمسات داعمة لممارسات حوكمة الموانئ، دون الحاجة إلى الانفصال عن السياسة الوطنية أو الخروج عن المسار المركزي. بعبارة أخرى، تؤدي الخصخصة الإقليمية والدولية الى تنوع في الأدوار وتنتج توجهات إدارية مختلفة مثمرة، وليس بالضرورة نماذج مختلفة. خاصة عندما تختار الجهات المالكة للموانئ نهج "المرونة المؤسسية".

ويتضمن البحث ثلاثة محاور :

- ١ - نماذج الحوكمة في إدارة الموانئ .
  - ٢-الحلول النظرية لنماذج الحوكمة المرنة في ادارة الموانئ.
  - ٣- تطبيقات مواجهة تحديات حوكمة ادارة الموانئ . مع بيان التوظيف الجيوسياسي للموانئ مع الاشارة الى حالة العراق فيما يخص الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير وفقا للنماذج العالمية الناجحة. ثم خاتمة ونتائج وتوصيات.
- كلمات مفتاحية :** حوكمة -موانئ- تحديات- حلول- ميناء الفاو.



## Port management governance: a contemporary vision

ASS.Prof. Dr. Ahmed Adnan Aziz Al-Mayali  
College of Political Science, University of Baghdad

The research focuses on highlighting the most effective ways and means used in seaports by identifying the functional and spatial activities in the wider port, the latter is no longer just transporting and transferring goods and materials within global supply chains, but the seaport today has increasingly become a logistical and industrial node in the middle of supply chains. The complex and intertwined world has geopolitical repercussions and important roles on the level of international balances on the political and diplomatic side. The situation has reached that the ports are a creative means for a new global economic order that is trying through the major powers through competition to change the balance of economic power and what is related to it in their favour.

The research hypothesis is based on the necessity that the Sultan of Ports adopt market-oriented management methods based on clear objectives, management skills, accountability and global partnerships that include the efficiency standards necessary for optimum utilization of ports in economic and political terms.

Therefore, we will try in the course of the research to present the most important issues and main topics in port management governance methods, and at the same time we will try to suggest new ways for more of these methods at the present time in particular, and to show the ability to adapt to the changing port ecosystem, and how to reform port governance in light of The centralization of the powers of the decision-makers (the owner) and the inability to grant the transfer of port management powers to the private sector, especially if we know that the common model in port management is based on the bureaucratic central political owner model that hinders the modernization of port governance systems and thus confusion in the management and organization of port infrastructure and weakness in coordinating and controlling the activities of the various operators present in the port, the inability to interconnect and simulate advanced global ports.

The research will present the most important means of port management governance, starting from the necessity of privatization and partnership, through marketing through the introduction of operating groups, global logistics and large investment groups in the local management systems of the port, in order to achieve the purpose of increasing competition, increasing productivity and reducing costs. Phases from 1979-2004, as well as Japan, the United States and Italy.

This privatization takes place at the regional and global levels so that it does not conflict with the local management systems of the political owners, but it can

be considered as supportive touches for port governance practices, without the need to separate from the national policy or deviate from the central track. In other words, regional and international privatization leads to a diversity of roles and produces different fruitful management orientations, not necessarily different models. Especially when port owners opt for an “institutional resilience” approach‘

The research includes three axes:

1-Determining the most important flexible methods and mechanisms for port management governance models.

2-Researching the circumstances and repercussions of the increasing regional and global intertwining of ports and the resulting governance solutions.

3-Knowing the performance measurement in the field of port governance and exploring new models for pricing, revenues and geopolitical employment of ports with reference to the case of Iraq regarding the future vision of the Great Port of Faw according to successful global models

Then the conclusion, results and recommendations.

**Keywords:** governance - ports - measurement - solutions - port of Fao

### المحور الاول : نماذج الحوكمة في ادارة الموانئ

مفهوم الموانئ البحرية له تاريخ طويل يعود إلى قرون طويلة، وتعرّف الموانئ بأنها: مناطق عبور، وبوابات تنتقل من خلالها البضائع والأشخاص من البحر وإليها<sup>(١)</sup>. على هذا النحو، فإن الموانئ هي مكان اتصال بين الفضاء البري والبحري، وهي عقدة تلتقي وتتشابك فيها خطوط النقل الداخلية مع البحار والمحيطات، وهي أيضا مكان تقارب متعدد الوسائط<sup>(٢)</sup>. تأتي الموانئ بأحجام ووظائف مختلفة، يمكن للموانئ أن تمثل اغراضا مختلفة ومتنوعة، مثلا تعد امتداداً للبحر الاقليمي، او ملاذاً لقوارب الصيد؛ او عوامات ترسو عليها الناقلات لتفريغ الحمولات النفطية والمشتقات الاخرى عبر خط أنابيب؛ او رصيف يفرغ بجانبه نقل البضائع، أو مجرد محطة مائية لنزول الركاب من سفينة سياحية راسية في وسط البحر، مع ذلك اليوم تغيرت صورة الموانئ على قدم وساق: أصبحت الموانئ البحرية اليوم بشكل متزايد عقدة لوجستية وصناعية في وسط سلاسل التوريد العالمية المعقدة المتشابكة، على هذا النحو، يتم تجميع الأنشطة الوظيفية والمكانية في النطاق الأوسع للموانئ البحرية، وكلها تهدف بشكل مباشر أو غير مباشر، إلى عمليات نقل وتحويل ومعلومات سلسلة ومستدامة ضمن سلاسل التوريد العالمية<sup>(٣)</sup>.

في الحقيقة لا زالت معظم الموانئ البحرية في العالم وخاصة في العالم الثالث تعمل بشكل عام في بيئة سوقية موجهة نحو الاستيراد والتصدير مع ضعف في الكفاءة والتنافسية وبشكل غير ديناميكي للغاية بسبب سيطرة التفكير الكلاسيكي على ادارة تلك الموانئ. الان يتم التشكيك في مثل هذا التفكير بشكل متزايد اليوم، وتطرح طرق ووسائل ذكية محوكة لادارة الموانئ بشكل يجعل منها جزءاً من خلق تفكير اقتصادي وانظمة اقتصادية جديدة تواجه التقلبات الملحوظة في التجارة الدولية، لديها حذراً أكبر من الفوائد العابرة للنزعة الاستهلاكية والتجارة الحرة وحرية تنقل الأشخاص والعولمة.

على الرغم من وجود تصنيفات عديدة لحوكمة ادارة الموانئ منها ماقدمته مجموعة أدوات إصلاح الموانئ التابعة للبنك الدولي، تم التمييز فيه بين أربعة نماذج لإدارة الموانئ<sup>(٤)</sup> :

نموذج خدمة عمل القطاع الخاص، ونموذج خدمة المالك المركزي، ونموذج صاحب ادوات الخدمة ومعداتها، ونموذج منفذي الخدمة "العاملين"، تتمحور هذه التصنيفات والنماذج عن كفايات ادارة الموانئ والاستثمار والمل فيها مع بيان ارشادات البيئة والصحة والسلامة والتجريف وطرق الادارة الحديثة. تم فيها تحديد الاختلافات بين هذه النماذج على أساس عوامل مثل نوع مقدم الخدمة (عام أو خاص أو مختلط)، وتوجههم (محلي أو إقليمي أو عالمي)، وملكية البنية التحتية والبنية الفوقية والأصول، وحالة عمال الموانئ وطرق إدارتها.

ما طرحه البنك الدولي من نماذج وهي وان كانت مهمة وموضع اهتمام من قبل ادارات الموانئ لكنها تبقى في الاطار النظري، اذ في الممارسة العملية ومع بزوغ تحديات وازمات عالمية متكررة منها على سبيل المثال الازمة الاقتصادية العالمية عام ٢٠٠٨ وازمة وباء كوفيد عام ٢٠١٩ تتعارض وامكانية تبني

نمواج مءءء لاءارة الموانئ؁ بءلاً من ذلك يجب آضعا إءارة الموانئ لسلسلة من الآءاءاءاء حسب المعطاءاء والمآغراء والمرونة المؤسسية.

من العوامل الاساسية الآي آؤثر في طرق اءارة الموانئ لئس فقط اءاء نمواج المالك العام او الخاص او مؤنفء الآءمة؁ بل لاسراءااااا الشراكاء العالمية في مءال الشءن والءءماء اللوآسآية آأثيرها أياً على اءارة الموانئ. آشمل الأمآلة على ذلك فيما لو كانت هءه الشراكاء آآبع طرق موءءة وفاعلة منسآة مع اءارة المبناء في عمليات الشءن؁ وكذلك في المءطاء وشراكاء الآءماء اللوآسآية؁ والآكامل الرأسي على طول سلسلة الآوريد؁ خاصة فيما لو كانت هءه الشراكاء مآءالفة عالميا في آآباع تلك الطرق الموءءة في الشءن؁ بمعنى آآر لآسآين هوامش الآشغيل وآقءام آءمة أفضل للعملاء؁ آآبع اللاعبون في السوق البآرية في الشءن والموانئ والآءماء اللوآسآية في الوقت نفسه اسراءااااا موءءآين (٤) :

١- الآكم في الآكلفة من آلال الآكامل الأفقي (مآل آءالفااء الشءن)

٢- آمايز الآءمة من آلال الآكامل الرأسي على طول سلاسل الآوريد.

هءا يعمل على آنافس الموانئ بشكل مآرايز لئس كأنشطة فرءية آآءامل مع السفن ولكن كأعءء أساسية آربط سلاسل الآوريد العالمية المآنافسة؁ ومن ثم فإن معاببر عمل الموانئ والطرق للشاآنين والناقلاين آسآءء إلى الشبكة بأكملاها آآبع فيها المنفء والمالك سباق واءء؁ هءا النمط في الاءارة آءفع باآءاه مءآ موانئ والمءطاء في سلاسل الآوريد ويعمل على آءويل الآركيز نحو الآكامل الأفقي والرأسي والآءعاون بين الآءاء الفاعلة ذات الصلة؁ والآءول الرقمي الموءء في العمل آآبر الموانئ كلاسيكية الاءارة آآباع نسق الآواءة مع شركاء الشءن العالمية المآءمة العاملة مع موانئ مءكممة ذكية لآءقآق الآكامل الفعال في سلاسل الآوريد والشاآنين ومقءمي الآءماء اللوآسآية (٥).

هكذا آطورت الموانئ البآرية الءاءة من مراكز مناولة بضائع بآآة إلى كياناء مءورية في شبكة شاملة ومعءة من سلاسل الآوريد العالمية المآشابكة؁ وأءء المعركة الآنافسية للموانئ على اسآآعاب سلاسل الآوريد العالمية إلى آغبراء وظائفية في الموانئ البآرية وكذلك في العءء الأآرى لشبكة النقل والآءماء اللوآسآية العالمية. لكنها مع ذلك آءفعآها بشكل مآرايز إلى الآءعاون والآآسيق؁ على سبيل المآال ماحصل في مبناء ءويسبورغ الءاآلي كمءور آآممع مآصل بمنافء البواباء البلآيكية والهولنءية والألمانية عن طريق آآممع آءقفااء النقل الخاصة بهذا المبناء من وإلى المناطق النائية لهءه البلدان؁ أو باسآءام المساحة المآآاة للمبناء بكفاءة من آلال إماءاء آاذب للمواقع النائية في هولنءا وبلآيكا في مناطق الموانئ البآرية والموانئ الآافة أو المنصاء اللوآسآية في المناطق النائية في المانيا (٦).

فضلاً عن العوامل الاقآصاءية والازماء الصعبة واسراءااااا شركاء الشءن والآوريد المآءالفة على آوءابه آطوير الموانئ وعملياتها. يشكل الءور المآرايز للاءآباراء البيئية والاجآماعية وسلوك واسراءااااا الآءاء الفاعلة ذات الصلة بالموانئ؁ الءور الاكبر في آطوير آوكمة اءارة الموانئ وآءقآق اءءافها

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

وإطلاق المبادرات من اصحاب المصلحة، تنفيذ مثل هذه المبادرات يكون بسبب الدوافع التحفيزية ، مثل المبيعات للعملاء وسمعة الشركات والضغوط التنظيمية ومواكبة التحديات البيئية والازمات العالمية (٨).

على سبيل المثال كان لوباء كوفيد ١٩ تأثير كبير على النشاط الاقتصادي في الموانئ البحرية ، حيث واجهت وتواجه العديد من الموانئ حول العالم انخفاضاً متوسطاً إلى قوياً في أحجام البضائع المحمولة في حاويات السفن، ومستوى نشاط أقل بشكل عام في التجمعات اللوجستية والصناعية داخل وحول الموانئ، فبعض الموانئ مثل ميناء : شنغهاي، لوس انجلوس، لونغ بيتش، روتردام، فالنسيا، لوهافر، برشلونه، سنغافورة.. ، واجهت وقاست خسائر فادحة نتيجة الإبحار الفارغ بقيمة وصلت ضمناً من ٢٠٪ حتى ٥٠٪ أقل مما كان سابقاً قبل ظهور الوباء في الربع الثاني من عام ٢٠٢٠ (٩) .

هذه التحديات والازمات دفعت ادارة الموانئ وشركات الشحن الى التحالف والتواصل لتفادي الاضرار وتخفيف اثمان واكلاف الضرر الناتج عن الابحار الفارغ او عدم قدرة الموانئ على التسويق نتيجة قيود الوباء، ومن ثم، انتجت وسائل وطرق جديدة للادارة المرنة المتكيفة للتعويض والمواجهة والاحتواء لأية ازمة طارئة، عالمية ازمة الوباء اعطت قدرة اكثر على الترابط وتجاوز القيود الوطنية في الادارة والعمل في الموانئ.

اذن مستوى النشاط الاقتصادي المنخفض، جنباً إلى جنب مع الاتجاهات الهيكلية المستمرة الواسعة في الاقتصاد العالمي، جعلت وتجعل الجهات الفاعلة في الموانئ وسلطات التخطيط ومسؤولي سلاسل التوريد: اعادة النظر في خطط التطوير والاستثمار المتعلقة بالموانئ وتحديثها، فضلاً عن ذلك، فإن أزمة وباء كوفيد ١٩، تزامنت في الوقت نفسه ، مع تقدم الصين لاستثمارات البنية التحتية للموانئ في جميع أنحاء العالم من خلال مبادرة الحزام والطريق، وهنا اعيد إلى الواجهة المناقشات حول التأثير الاجتماعي والاقتصادي ومرونة الموانئ، باعتبارها "مرافق أساسية" للمجتمعات الوطنية والإقليمية وكيفية تطويرها والبحث عن احدث الطرق والوسائل المحوكة لإدارة الموانئ (١٠).

مع ذلك تواجه حوكمة إدارة الموانئ تحديات مستمرة اهمها مسألة التكيف مع النظام البيئي المينائي المتغير في الوقت الحاضر وهذه المخاطر والتحديات اشير اليها مؤخراً في مؤتمر قمة المناخ ( كوب ٥ ) في غلاسكو اسكتلندا، وهذا دفع الكثير من المختصين أن يركزوا قدرأ كبيراً من الدراسات والمؤتمرات على إصلاح حوكمة ادارة الموانئ، واهم وسائل الاصلاح تمحورت حول سلطات الموانئ وقدرتها على ذلك، ويمكن تعريف سلطة ادارة الميناء: على أنها الكيان الذي يكون هدفه بموجب القانون أو اللوائح الوطنية، سواء كان بالاقتران مع أنشطة أخرى، وايضاً: إدارة وتنظيم البنى التحتية للموانئ والتنسيق والسيطرة على أنشطة مختلف المشغلون والعاملون الموجودين في الميناء (١١).

في العقد الماضي، أدى الدور المتغير لسلطات الموانئ وبيئتها التي تعمل فيها إلى استخدام مصطلحات أخرى أكثر عمومية مثل "هيئة إدارة الميناء "، وهو مصطلح تم إدخاله رسمياً في لوائح

الموانئ في المفوضية الأوروبية، أو مصطلحات أكثر تحديداً مثل شركة تطوير أو إدارة النظام البيئي، أعيد النظر مرة أخرى في دور الكيانات العامة والشركات الدولية والمحلية في الموانئ ومسار التنمية المنشود في إدارة الموانئ، بسبب تصدعات نسبية في اتجاهات إدارة الموانئ التي ميزت تطوير حوكمة الموانئ العالمية والإقليمية في العقد الماضي (١٢).

وهنا تطرح خيارات حول ادارة الموانئ من شأنها الاصلاح والتطوير والحوكمة تتعلق معظمها حول انتقال صلاحيات الموانئ أو المشاركة في الادارة بين القطاع الخاص والادارة المركزية لسلطات صنع القرار في دول الموانئ ، لزيادة كفاءة إدارة الموانئ وفعالية عملياتها، اذ مشاركة الادارة في سلطة الموانئ يعمل بشكل كبير جدا على اجتراف انماط نظم للادارة الفاعلة للموانئ بدل الاقتصار على القطاع العام رغم شيوع هذا النموذج حاليا. وهذا سيكون موضوع المحور الثاني .

### المحور الثاني : الحلول النظرية لنماذج الحوكمة المرنة في ادارة الموانئ.

قد لا نكون مخطئين تماماً في هذه المرحلة المعاصرة إذا قلنا أن نموذج المالك المركزي هو النموذج الأكثر شيوعاً لإدارة الموانئ ، الموجود في أكثر من ٨٠٪ من الموانئ حول العالم، ومصطلح " المالك " مشتق من حقيقة بسيطة مفادها أن السلطة السياسية في دولة الميناء ، هي " المالك والمنسق والمدير لأرض الميناء والأسطح المائية المجاورة ، وعلى الرغم من وجود توجه عالمي لإدخال القطاع الخاص في إدارة الموانئ ، لكن نموذج المالك غالباً ما يكون هو النموذج الأكثر وجوداً، ومن ثم الأكثر بيروقراطية، ووفق ذلك كشفت التطورات في البحث الأكاديمي والممارسات العملية عن وجود قيود تواجه حوكمة ادارة الموانئ، اذ لا توجد قدرة على تبني نموذج حوكمة محدد بدلاً من ذلك ، تخضع إدارة الموانئ لسلسلة من التعديلات المتغيرة والمختلفة حسب المعطيات، ويتغير نموذج الحوكمة بشكل كبير على نحو مستمر (١٣).

لكن رغم ان القطاع العام في الموانئ حظي باهتمام خاص في أجزاء كثيرة من العالم، إلا إن هنالك نجاحات متزايدة للخصخصة بعد دخول مجموعات التشغيل والخدمات اللوجستية العالمية ومجموعات الاستثمار الكبيرة، في عدد من الحالات ، أدى التدفق للأموال الخاصة إلى زيادة المنافسة وزيادة الإنتاجية، وفي نهاية المطاف ، انخفاض التكاليف ، والتي غالباً ما يتم نقلها إلى المستوردين والمصدرين(١٤).

في هذه البيئة الجديدة، اضطر القطاع العام إلى إعادة تقييم دوره في انشاء وادارة الموانئ، مما أدى في بعض الحالات إلى إجراء مناقشة حول ما إذا كانت سلطات الموانئ التابعة للقطاع العام ضرورية بالفعل؛ مناقشة تبدأ غالباً من أمثلة الخصخصة الكاملة في المملكة المتحدة وأستراليا ونيوزيلندا، بغض النظر عن كيفية تمويل البنية التحتية وتطويرها وإدارتها ، فإن المالك النهائي للبنية التحتية للميناء، سواء الأرضية أو المائية ، هي الدولة. في معظم الحالات تمنح الدولة صلاحيات واسعة كحقوق الملكية والاستثمار إلى سلطة الميناء المختصة وهي في الغالب شركات حكومية او مختلطة الى حد اقل. علاوة

على ذلك، فإن تمرير المسؤليات التنظيمية مثل تلك المتعلقة بالاءاماء العامة أو مراقبة الأءاماء الفنية الملاحية، لا يمكن أبداً قبولها في العديد من البلدان المساءمة والنامية على آء سواء. ومن ثم، على الرغم من مشاركة القاء الخاص الواسع في انشاء وإاءارة الموانئ، لم يتم نقل العديد من أصول أو آءاماء الموانئ من القاء العام إلى القاء الخاص، وبدلاً من ذلك، اعاءمء معظم البلدان على شكل من أشكال التسويق الآاري أو آحويل سلطاء الموانئ العامة إلى شركات عامة للاستجابة لبعض المطالب بمزيد من مشاركة القاء الخاص وءماية الاماءاء والمصالح الجماعية للقاء العام<sup>(١٥)</sup>.

اءء آصاصة موانئ المملكة المساءة في الثمانيناء من القرن الماضي مثلاً نموذجياً على انقاء سلطة الموانئ الآي آءءء في تلك المرحلة. ومع ذلك، في كثير من الآلاء آءء المسار الآطوري لإاءارة الموانئ في مراحل مساءفة وماءيزة آعطي عدة عقود؛ على سبيل المثال، آءولء اللامركزية في إاءارة الموانئ في الصين، من المساءى المركزي إلى المساءى المحلي، آءريجياً على آلاء مراحل بين ١٩٧٩ و ٢٠٠٤، كل منها مءعوم بأطر آءظيمية آءيدة<sup>(١٦)</sup>.

في السناوا الأخيرة، آصع نظام الموانئ الصينية إلى آءة معينة من الآعقيد الآءء بءع من آنساق الموانئ على نطاق واسع وخطط الآكمل على مساءى المقاطعات، الآوءه الصيني الآءء بشأن آوكمة الموانئ ذو شقين: من ناحية، لم يتم اءآار أي آءه في آلق اءارات واطنية للموانئ، مثل (مبناء شنغهاي) آاءرة على المنافسة على المساءيين الإقليمى والعالمي، ومن ناحية أخرى، مشاركة أكبر اءآل المقاطعات آتم فيها مآابعة الآشغيل والآنساق بين الموانئ لضمن آجنب الازءواجية والمنافسة الآي آبء الموارء<sup>(١٧)</sup>.

في ايطاليا كذلك آصلء هذه الآربة من أهداف إصلاآ اءارة الموانئ عام ٢٠١٦، ويمكن العآور على آارب مماءة اليوم في معظم البلدان، بما في ذلك الولايات المساءة واليابان. ومن المشير للاهتمام، يبدو أن نقل صلاآياء الموانئ بءأ يآراآع الآن مع عوءة سلطاء الأءارة إلى صناع القرار؛ وهذا آءاه واضح ليس فقط في الموانئ، بل في كل المفاصل العامة للءول، وآفسير أنءراج وإصفاء الطابع المركزي في الأءارة والسياسة والاقتصاد، آء يكون بمآابة الرد على إءفاقاء العولمة<sup>(١٨)</sup>.

لا يتم اءاماً آوءيه الآغييراء في نماآج اءارة الآوكمة من آلال برامج إصلاآ الموانئ واسعة النطاق، لكن آء آءء تغييراء صغيرة وءقيقة عندما آآار الآهء الفاعلة في الموانئ نهآ "المرونة المؤسسية"، آء آءطور إاءارة الموانئ وآواكب الآهولات ومطالب القاء الخاص ءون الآروج من قالب الآوكمة الآالي. يمكن العآور على أمثلة ملائمة في العديد من البلدان آء آوءه آهآاء إشراف كبيرة على الموانئ. يصعب آحياناً إاءارة مثل هذه الآهآاء والآوفيق بينها، وغالباً ما آعمل ليس فقط من أجل آآقيق أهداف الموانئ أو المصلحة العامة للءولة المالكة ولكن من أجل مصالح بعض الوساء في القاء



الخاص، وهنا غالبًا ما يتم الخلط بين مفهومي "الإدارة" "الإشراف" في مثل هذه الحالات ، يجب أن تكون إدارة الموانئ مرنة بالفعل حتى لا تتعرض للشلل والجمود (١٩).

يمكن أن تؤدي عمليات الحوكمة التي تتطوي على تغييرات وتكيفات تدريجية متعددة ، في نهاية المطاف إلى تحول تدريجي في دور الجهات الفاعلة، ومن ثم، الحصول على توافق أفضل بين نظام إدارة الموانئ والبيئة الاجتماعية والاقتصادية المحلية الإقليمية. حتى التغييرات الطفيفة والتدرجية في إدارة الموانئ ، تشكل احد اهم نماذج حوكمة ادارة الموانئ حاليا ، وامثلة ذلك منح امتياز متعدد السنوات لصاحب مصلحة او قطاع خاص محلي او خارجي مؤثر وكفوء ، يمكن أن يكون لذلك تأثيرات كبيرة على المدى الطويل على عمل وأداء الميناء بشكل فاعل (٢٠).

فيما يتعلق بما ورد أعلاه، يواجه كل ميناء تحديات وفرص محددة من حيث أولويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، والعلاقات بين ادارة الميناء والعملاء والدولة ، والديناميكيات المكانية ، والضغوط البيئية وغير ذلك، وهذا يعني أن الموانئ قد تسير بطرق مختلفة من حيث المهام والأدوار والأنشطة التي تطورها، وفي بعض الأحيان، قد يتطلب ذلك نهجًا إداريًا مختلفًا، إن تصنيف نماذج إدارة الموانئ بشكل دقيق ومحدد أصبح بلا فائدة على نحو متزايد. لقد أدرك عدد غير قليل من البلدان أو المناطق التي لديها نظام مركزي قوي لإدارة الموانئ أن نهج "مقاس واحد يناسب الجميع" لإدارة الموانئ غير عملي لأنه يفرض قيودًا كبيرة على التعامل الفعال مع الواقع العملي في نظام الموانئ البحرية. في نهاية المطاف، يمكن لمثل هذه النمذجة أن تقوض الديناميكية اللازمة على مستوى ادارة الموانئ المحلية، في الواقع، يوجد تنوع كبير داخل حتى النموذج الواحد لإدارة الموانئ؛ على سبيل المثال، قد تُظهر الموانئ ذات الحجم المماثل التي تطبق نفس نموذج حوكمة المالك المركزي (مثل مينائي روتردام وأنتويرب)، فمن الناحية العملية ، هنالك اختلافات كبيرة في إدارة الموانئ، هذا التنوع في الحجم والمهام والتنظيم والمهارات يمكن أن يجعل الموانئ أكثر جاذبية ومنافسة للعملاء والشركات العالمية، هنا تسمح عمليات الخصخصة التدريجية على المستويين الإقليمي والمحلي للجهات الفاعلة بإضافة بعض اللمسات الإقليمية لممارسات حوكمة الموانئ ، دون الحاجة إلى الانفصال عن السياسة الوطنية أو الخروج عن المسار الحالي، بعبارة أخرى، قد يؤدي التخصيص الإقليمي للأدوار إلى توجهات إدارية مختلفة ، وليس بالضرورة نماذج مختلفة(٢١).

يمكن أن تطبق الموانئ أفضل الممارسات المحددة لإدارة الموانئ الأخرى، مثل إضفاء الطابع والتخطيط الرسمي للعلاقات بين ادارة الميناء والعملاء، أو اتفاقيات الامتياز والرسو أو مناهج التسويق للعملاء والشركات التجارية، لكن فلسفة إدارة الموانئ، التي يُفترض أنها تستند إلى الأداء والنتائج، لا ينبغي أن تختلف كثيرًا عن فلسفة أي نشاط اقتصادي آخر عندما يتعلق الأمر بقضايا مثل إدارة الموارد البشرية، والمعلوماتية، والمحاسبة، والتمويل، وعقود الامتياز، والتراخيص،... إلخ. هذا يعني أن سياسة الموانئ

أصبحت (أو يجب أن تكون) أكثر توجهاً نحو صياغة وإنفاذ القواعد العامة للقدرة التنافسية، على سبيل المثال يجب اتباع نماذج تسعير استرداد التكلفة أو تنسيق إحصاءات الموانئ بشكل مرن وفقاً لواقع السوق العالمية، بدلاً من محاولة إجبار الموانئ على اتباع نماذج وحلول حوكمة موحدة<sup>(٢٢)</sup>.

يمكن القول بوجود العديد من الاختلافات والتوجهات المحلية الإقليمية في ترتيبات حوكمة الموانئ ، إلا أن الواقع العملي الحالي يؤكد استمرارية تقديم وتطبيق أنماط إدارة الموانئ بشكل منفصل وفقاً لخصوصية كل دولة وواقعها الديموغرافي . لذلك نعتقد أن أفضل الحلول المتبعة لنموذج حوكمة ادارة الموانئ هو الذي يركز على المزيد من العمل والتحليل لممارسات وأساليب ونماذج إدارة الموانئ الذي يستدعي اتباع نهج أكثر استمرارية وانسيابية في الادارة والعمل ، حيث يتم قياس وتحليل الاختلافات والتغيرات الزمانية والمكانية الدقيقة وتحليلها على نطاق واسع ومتصلع الموانئ العالمية الكبيرة، كميناء شنغهاي على سبيل المثال، بدلاً من مجموعة عمل وإدارة الموانئ بشكل منفصل مما يجعلها تغشل او تتحدد في نطاق محلي او اقليمي ضيق.

### المحور الثالث : تطبيقات مواجهة تحديات حوكمة ادارة الموانئ

لا توضح نماذج حوكمة إدارة الموانئ عادةً الأدوار المحددة والوظائف التنظيمية والتشغيلية التي تتبناها سلطة الموانئ بشكل طوعي او ملزم بموجب القانون، اذ تقدم اقتصاديات الموانئ مستويات مختلفة في مشاركة ادارة الموانئ، وقدمت كثير من الدراسات حول المشاركة في تخطيط الموانئ وإدارتها والتعامل مع العوامل الخارجية و تعزيز كفاءتها. لكن بعد ذلك ركزت الدراسات على ضرورة إن تلعب سلطة الموانئ دورًا استباقيًا أكثر في تسهيل وتنسيق مصالح المستفيدين والشركاء في الشبكات اللوجيستية وفي تطوير الكفاءات اللازمة للنجاح في سوق شديدة التنافسية، ربما حتى من خلال تبني دور ريادي أكثر كما تم تشجيع سلطات الموانئ على إضافة ادوار وظيفية ادارية متزايدة لحل مشاكل العمل الجماعي داخل وحول مجال الموانئ<sup>(٢٣)</sup>.

في العقدين الماضيين، قدم عدد من العلماء مزيدًا من الأفكار حول الدعوة إلى دور ميسر أكثر نشاطاً وحتى دور ريادي لسلطات الموانئ، وتم إجراء دراسات لتطوير دور سلطات الموانئ في مجالات أنشطة محددة ، مثل النقل متعدد الوسائط وتطوير المناطق النائية؛ وإدارة الأراضي المجاورة وعقود الإيجار..؛ التحول الرقمي كعامل تمكين رئيس لتسهيل تدفق البضائع وتنسيق سلسلة التوريد؛ الاستدامة، إدارة سلسلة التوريد في الموانئ، مفهوم الميناء الأخضر، كفاءة الطاقة، انتقال الطاقة، الاقتصاد الدائري، وتسويق الموانئ<sup>(٢٤)</sup>.

تشير نتائج هذه الدراسات المقدمة حتى الآن إلى أن سلطات الموانئ يمكن أن تتبع مسارات مختلفة للغاية في التعامل مع التحديات التي تواجه ادارة الموانئ في المجالات المذكورة أعلاه. كما أصبح من الواضح أن الإنجازات الملموسة والتقدم الذي أحرزته سلطات الموانئ في عدد من هذه المجالات، أو

مجالات العمل، لكن كل هذا لا يزال محبباً إلى حد ما؛ على سبيل المثال، تكافح العديد من سلطات الموانئ لتحديد ادوارها (أو إنشاء دور خاص بها) ، لتعزيز الإجراءات الجماعية وتحقيق نتائج إيجابية واضحة في مجال النقل الداخلي متعدد الوسائط على سبيل المثال ، بما في ذلك الربط وعلاقات الميناء بالموانئ الداخلية (٢٥) .

اهم ادوات الحوكمة التي يجب استخدامها من قبل سلطة الموانئ : التنظيم والجزاء أو التسعير التحفيزي ، تطوير المعرفة، مشاركة البيانات، الاستثمارات، والتنسيق أو تكوين شركات مع الجهات الفاعلة الأخرى وكيفية القيام بذلك ؟ من الواضح أنه في كثير من الحالات، تتجاوز سلطات الموانئ دور التيسير البحث بالدخول في استثمارات رئيسة، لا سيما في الحالات التي يُبدي فيها المستثمرون من القطاع الخاص تردداً في القيام بذلك أو عندما تكون هناك احتمالات للشراكة مع القطاع الخاص أو الكيانات العامة؛ لكن هذا لم يكن دائماً على هذا النحو. حتى وقت قريب، على الأقل بين موانئ الاتحاد الأوروبي، لكن من المهم جدا خلق هذه الشراكات مع الموانئ المتجاورة المتحادة جغرافياً إذ تولد قدرة فائضة كبيرة للميناء، خاصة إذا سارت جنباً إلى جنب مع مستويات عالية من الكفاءة الإدارية (٢٦).

ومع ذلك، لا تستطيع الموانئ اليوم طرح الاستثمارات والشراكات بشكل اعتباطي من دون تحليل التكلفة والعائد المتضمن ضمن خطة عمل إيجابية، في معظم الحالات، يُنظر إلى هذا على أنه شرط مسبق قبل أن تتمكن هذه الاستثمارات من الحصول على الضوء الأخضر من السلطات الإشرافية وأصحاب المصلحة في الميناء الذين يرغبون في تجنب الآثار السلبية على الوضع المالي للميناء، غالباً ما يتم تضمين الاستثمارات في خطة رئيسة، وهي أداة تخطيط مفيدة وتهدف من بين أهداف أخرى إلى زيادة كفاءة الموانئ إلى أقصى حد، في مثل هذا الدور، يجب أن تكون الخطة الرئيسية مرنة وقادرة على استيعاب الطلب المتغير على خدمات الموانئ، في بعض الأحيان، يكون العكس صحيحاً ويمكن أن تصبح الخطة الرئيسية مقيدة قانونياً، مما يقيد إدارة وتطوير الموانئ. وايضا تتعرض الموانئ الى مشكلات عديدة حول الأرصفة، خاصة عندما تتدخل جماعات المصالح المعنية بالتهريب في الموانئ، وعندما تكون حدود الموانئ والتخطيط الحضري غير واضحة، فقد ينشأ تعارض بين إدارة الميناء والمدينة او الاقليم الموجود فيها، عند حصول ذلك اي عدم التعامل والتفاهم بين سلطة الموانئ وحكام المدن الموجود فيها، لا سيما عندما لا يتم إضفاء الطابع المؤسسي على العلاقة بين الإدارتين بموجب القانون والدستور فإن قدرة هذه الموانئ الانتاجية والتنافسية ستكون محدودة. هذا التحدي وارد جدا إذ تنشأ مقاومة أصحاب المصالح المحلية باستمرار لهيئة الموانئ العامة وتقوض تطوير اي دور ريادي قوي لها. يمكن أن تظهر هذه المقاومة في شكل صراعات متزايدة مع العملاء والجهات الفاعلة في سلسلة التوريد حول الاستثمارات التجارية والتي يمكن أن تقوض قدرتها في السوق. (٢٧).

هنا على سلطة الموانئ الاستثمار في تعزيز أمن الموانئ وفي صيانة البنية التحتية مع وضع أحدث جيل من السفن في الاعتبار ، ويجب أن تكون حوكمة الموانئ مصممة قدر الإمكان للاحتياجات والطموحات المحددة في كل مجال من مجالات النشاط الاقتصادي والتجاري والسياسي. ومن الطبيعي أن يؤدي ذلك إلى جعل النهج المعمم والثابت لإدارة الموانئ أقل أهمية. هناك حاجة إلى مزيد من البحث لتطوير فعالية وكفاءة ترتيبات وإجراءات حوكمة الموانئ المحددة في كل مجال من مجالات النشاط، لأنها النموذج الشائع في الواقع. كما يجب أن تتبنى سلطة الموانئ الناجحة من حيث معايير الكفاءة أسلوب إدارة موجه نحو السوق ، يعتمد على أهداف واضحة ومهارات إدارية ومساءلة. مثل هذا النهج الذي حدده "جاكوبس" لديه القدرة على زيادة مرونة الموانئ من خلال التكيف باستمرار مع الفرص الناشئة عن الجغرافيا الاقتصادية المتغيرة أو الصدمات الاقتصادية أو احتياجات الاستدامة أو التحولات الرئيسية في عالم شركات الشحن والنقل البحري.

هذه التحديات المذكورة اعلاه تندرج في الاطار المحلي والاقليمي والعالمي (٢٨).

لم تتواجه نماذج إدارة الموانئ بعضها البعض كثيرًا الا في حالات محدودة منها يحتمل ان تتواجه الكويت والعراق وتتشابك المصالح سلبيا فيما يخص ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك ، حيث تتبع المنافذ المجاورة المتنافسة عادةً نماذج إدارة الموانئ المماثلة وعادة ماتكون قراراتها مترابطة إلى حد ما من الناحية النظرية. من المعروف أن الطلب على خدمات الموانئ بين الموانئ المتنافسة متعرج دائما. ومع ذلك ، فإن هذه الصورة لن تتغير على الرغم من الجهود العديدة لمزيد من التعاون والتنسيق بين الموانئ المجاورة اقليميا ، علاوة على ذلك ، فإن بعض الموانئ تعمل على ترسيخ مركزها التنافسي بشكل أقوى ، وتسير على طريق التحويل، ويتجلى في هذا الجانب ايضا الموانئ الصينية ، والتي أدت في بعض الحالات إلى اعتماد نماذج حوكمة جديدة أو معدلة على المستوى المحلي قد يؤدي المزيج الناتج من مناهج إدارة الموانئ المحلية والاقليمية والدولية إلى تضارب في أساليب إدارة الموانئ ، ولهذا من الافضل لسلطة الميناء ان تكون لديه القدرة على إنتاج أشكال مختلطة جديدة فعالة من حوكمة ادارة الموانئ (٢٩).

في الوقت نفسه ، تواجه العديد من البلدان حول العالم تحولا من إدارة الموانئ ذات النموذج المحدد إلى الادارة المتعددة، ومن ثم فإن سلطات الموانئ من الافضل أن تكون متكاملة إقليميا أو حتى مندمجة، وتشمل عمليات الدمج "من أسفل إلى أعلى" مثل الاندماج عبر الحدود لموانئ كوبنهاغن و مالمو، أو تأسيس ميناء بحر الشمال الجديد (بلجيكا، هولندا ) أو عملية الدمج التدريجي القائمة على الممر لموانئ لوهافر وروان وباريس في اوربا؛ كما ان نموذج عمليات تكامل سلطات الموانئ الأخرى أكثر وضوحا في نظام الموانئ الإيطالية، وتكامل مجموعات الموانئ الصينية على مستوى المقاطعات (٣٠).

تحديات ازمة وباء كوفيد ١٩ من المتوقع أن تؤدي إلى اندماج رسمي بين سلطات الموانئ بشكل اكبر اذا لم تتحسر الازمة الوبائية تقاديا للخسائر، اذ أعادت جائحة كوفيد ١٩ تنشيط أهمية إدارة المخاطر

والقدرة على الصمود في سياق سلطة الموانئ البحرية الذي يتسم بعدم اليقين والتقلب، كما واجهت سلطات الموانئ تحدياً يتمثل في زيادة تعزيز مرونتها التنظيمية وخفة الحركة. في الوضع الطبيعي الجديد لما بعد وباء كوفيد ١٩ ، من المتوقع أن تطور سلطات الموانئ قدرات في تخطيط مرونة الموانئ ، تخطيط الميناء التكيفي، وتعزيز قدرة الموانئ على التكيف، من أجل التعامل مع الصدمات والاتجاهات الاقتصادية والتحديات التي يفرضها تغير البيئة والمناخ (٣١).

يشكل التشابك الإقليمي والعالمي المتزايد في فلسفات إدارة الموانئ والتوجهات والطموحات أرضاً خصبة للأفكار المبتكرة والطرق المخصصة لحوكمة الموانئ في عالم يتزايد عولمته وترابطه. يمكن للدراسات المختصة بأبحاث الموانئ الاسهام في مثل هذه الأفكار من خلال دراسة ذوبان ودمج ترتيبات حوكمة الموانئ ، والتوترات والفرص التي تجلبها هذه العمليات وكيف يمكن لتدويل ادارة الموانئ أن تتكيف وتدمج نفسها في مجال إقليمي أو عالمي تستفيد منه كل الاطراف (٣٢) .

### الخاتمة والتوصيات:

١- الموانئ هي النواة الصلبة والعقد الاساسية لكل تفاعلات النشاط الاقتصادي والتجاري عبر السيطرة شبه الكاملة على الانتاج والنقل والشحن والتوزيع العالمي، توظيف واستثمار امثل للموانئ له دور كبير ليس فقط في المجال الاقتصادي الداعم لقوة الدولة، بل في المجال السياسي اقليميا ودوليا.

٢- هنالك نماذج وتصنيفات متعددة ومختلفة لادارة الموانئ منها النموذج التقليدي المتمثل بالادارة المركزية للدولة وهو النموذج الشائع خاصة في بلدان العالم الثالث وله ماله وعليه ماعليه من مؤاخذات، وهناك النموذج المختلط مع القطاع الخاص المحلي والاجنبي القائم على اساس تحالفات مع شركات الشحن والسفن والشركات العالمية المعنية بادارة الموانئ والاستثمار فيها.

٣- قدم البحث مقاربة نظرية لنماذج الحوكمة المرنة لادارة الموانئ بمعنى تبيان خصائص وسمات ومزايا وتحديات كل نموذج وتطبيقاته والطرق الانجع لتحقيق اكبر قدر من المصالح والمزايا في كل نموذج مع مراعاة موقع الميناء والوضع الجيوسياسي للدولة المالكة وتوجهاتها فيما يخص اي الحلول الامثل للنمذجة.

٤- تواجه الموانئ تحديات مختلفة إذ يتأثر النظام البيئي للميناء بمجموعة واسعة من الاتجاهات والصدمات الاقتصادية والاجتماعية والمؤسسية والبيئية والصحية ، وقبل كل شيء ، يتأثر الطلب الديناميكي بشكل كبير على خدمات الموانئ. فمثلا الأزمة الوبائية الحالية شكلت تصدعات في اتجاهات إدارة الموانئ دفعت سلطة الموانئ الكبيرة نحو البحث عن افضل اساليب ادارة الموانئ المحوكمة واستعانت بمجتمعات الابحاث العلمية في هذا الجانب .

٥- عادة ماتتبع ادارات الموانئ نموذج محوكم محدد في الانشاء والادارة وممارسة النشاط التجاري وفي الغالب تكون هذه الموانئ منفصلة مع الموانئ المجاورة ، لكن البحث توصل الى ان افضل نموذج لحوكمة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ادارة الموانئ هو اتباع نموذج غير محدد ودقيق في الادارة بل مرن ومتغير او اندماجي مع الموانئ الاقليمية المجاورة وفقا للتحديات والازمات والظروف الطبيعية.

### التوصيات:

في ختام هذا البحث نقدم توصيات في سياق حوكمة ادارة الموانئ بشكل عام مع الاشارة الى حالة ميناء الفاو الكبير بشكل خاص وهي بمثابة مقترحات لبعض القضايا والموضوعات الرئيسية التي تواجه ادارو الموانئ :

١- توجيه دعوة إلى المجتمعات البحثية لاقتراح وتطوير نماذج ومناهج مستمرة أكثر مرونة لنماذج حوكمة إدارة الموانئ ، تتماشى مع التطورات العالمية والتجارية وتستجيب للتغيرات البيئية والمناخية والجيوسياسية.

٢- تحديد واتباع نهج مستهدف أقوى لمواجهة تحديات حوكمة الموانئ ذات الادارة المركزية الحذرة من الاندماج وتوأمة نموذج الادارة والاستثمار والعمل مع الموانئ الاقليمية والعالمية .

٣- البحث في ظروف وتداعيات التشابك الإقليمي والعالمي المتزايد للموانئ وحلول الحوكمة الناتجة عنها والنهوض بقياس الأداء في مجال حوكمة الموانئ واستكشاف نماذج جديدة للإيرادات والتسعير لهيئات الموانئ.

٤- فيما يخص ميناء الفاو الكبير على صناع القرار اخراج الميناء من دائرة النفوذ والصراع السياسي والتخادم الاقليمي لانه اهم بوابة وطنية لدعم بناء الدولة، واستقلال قرارها السيادي ينبع من فاعلية هذا الميناء .

٥- على صناع القرار استكمال انشاء الميناء بالسرعة القصوى، وتكون ادارته وفق نماذج الحوكمة المرنة بين الحكومة والشركات العالمية الرصينة لتشغيله واستثماره وحمايته امنيا عبر تعاقدات وتحالفات رصينة وكفوءة.

٦- تطوير ميناء الفاو وتجهيزه بالمعدات والرافعات والاليات والمكائن المتطورة ومراعاة ان ترسو السفن ذات الاحمال الكبيرة فيه عبر توفير منصات الاعماق الكبيرة في الميناء، واستخدام كل تقنيات الادارة الذكية المحوكة في العمل والتشغيل.

٧- رفض اي توجه صوب الربط السككي مع الكويت او ايران والطعن بالقرار الاممي المرقم ٨٣٣ لسنة ١٩٩٣ الخاص بخور عبد الله الذي جاء لصالح الكويت بشكل غير مستحق .



المصادر:

- 1-Arthur John Sargent, Seaport and Hinterlands, A and C Black, London, 1983, p 68.
- 2-Guido G Weigend, some elements in the study of port geography, Geographical Review, USA, V48, 1958, pp, 185.
- 3-Theo Notteboom, the adaptive capacity of container ports in an era of mega vessels: the case of upstream seaports Antwerp and Hamburg, Journal of Transport Geography, V54, 2016, p 295.
- ٤- البنك الدولي ، مجموعة أدوات اصلاح الموانئ ، واشنطن، الجزء ٣، ٢٠٠٧.
- 5-Hercules E Haralambides, Gigantism in container shipping, ports and global logistics: a time-lapse into the future, <https://link.springer.com/>
- 6- Ross Robinson, Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm, the flagship journal of international shipping and port research, issue 3, 2002, p 45.
- 7- Geraldine Knatz, How competition is driving change in port governance, strategic decision-making and government policy in the United States, Management 22, 2017, p 67.
- 8-Peter W de Langen and others, The Role of Port Development Companies in Transitioning the Port Business Ecosystem; The Case of Port of Amsterdam's Circular Activities, 2020, [scholar.google.com/scholar\\_lookup](https://scholar.google.com/scholar_lookup).
- 9- Sea- Intelligence, Blank sailings: La Spezia is hardest hit. Sunday Spotlight, Issue 461, 2020. p 260.
- 10- Weiwei Huo and others, Recent development of Chinese port cooperation strategies, Research in Transportation Business and Management, 2019, v 26, p73.
- 11- Van Der Lugt, L., and P. De Langen, Port authority strategy: beyond the landlord—a conceptual approach. Paper presented at the 2007 IAME Conference, Athens.
- 12- Peter W De Langen and others, I bid.
- 13- Brooks, M., G. Knatz, A. Pallis, and G. Wilmsmeier, Transparency in governance: Seaport practices, Port Report No 5. Port Economics.eu, July 2020. p 45.
- 14- Haralambides. Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains. Maritime Economics and Logistics, 2017 v 19, p 51 .
- 15- I bid, p 43.
- 16- Cullinane, K., and T.F. Wang, Port governance in China. Research in Transportation Economics, 2006, v 17: p 339.
- 17- Notteboom, T. and Z. Yang, Port governance in China since 2004: Institutional layering and the growing impact of broader policies. Research in Transportation Business and Management, 2017, p 184.
- 18- Parola, F. C. Ferrari, A. Tei, G. Satta, and E. Musso, Dealing with multi-scalar embeddedness and institutional divergence: Evidence from the renovation of Italian port governance. Research in Transportation Business and Management, 2017, p 99.
- 19- Notteboom, T. P. De Langen, and W. Jacobs, Institutional plasticity and path dependence in seaports: Interactions between institutions, port governance reform and port authority routines. Journal of Transport Geography, 2013, v 27, p 26.
- 20- I bid, p 34.
- 21- Magnan, M. and M. van der Horst, Involvement of port authorities in inland logistics markets: The cases of Rotterdam, Le Havre and Marseille. Maritime Economics and Logistics, 2020, p, 118.



22-I bid, p 123.

23- Ross Robinson, I bid, p 67.

24- Notteboom, T. and Z. Yang, I bid, p 201.

25- Magnan, M. and M. van der Horst, I bid, p 124.

26- Hercules E Haralambides. I bid.

27- Haralambides, H.E. and O. Merk, The Belt and Road Initiative: Impacts on global maritime trade flows. International Transport Forum Discussion Papers, No. 2020/02. Paris: OECD Publishing.

28- Jacobs, W. and T. Notteboom. An evolutionary perspective on regional port systems: The role of windows of opportunity in shaping seaport competition. Environment and Planning. 2011, A 43 , p 1674.

29- Dooms, M. L. van der Lugt, and P.W. De Langen. International strategies of port authorities: The case of the Port of Rotterdam Authority. Research in Transportation Business and Management, 2013,v 8, p 151.

30- Jacobs, W. and T. Notteboom, I bid, p 1678.

31- Notteboom, T. and Z. Yang. I bid, p 194.

٣٢- للاطلاع اكثر حول ذلك ينظر : تقرير برنامج استدامة الموانئ العالمية، متاح على الرابط :

[https://www.unep.org/ar/explore-topics/transport/what-we-do/almwany-alnzyft-alalmyt.](https://www.unep.org/ar/explore-topics/transport/what-we-do/almwany-alnzyft-alalmyt)

## أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تحسين أداء محطات الحاويات بميناء الفاو الكبير بالعراق

باحث دكتوراه/ فاضل سوادي مفتاح الإبراهيمي  
مرشد بحري أقدم (الشركة العامة لموانئ العراق)

### المستخلص:

هناك حاجة ملحة لمحطات وموانئ الحاويات لتصبح ذكية؛ مما يؤثر في تحسين أدائها ورفع إنتاجيتها؛ وبالنتيجة تساهم في تحسين اقتصاد الدول وتعزيز قدرتها التنافسية. ويعرف الميناء الذكي بأنه الميناء الذي يعتمد على استخدام التكنولوجيا الحديثة في تجميع البيانات وتحليلها وتوزيعها كما يعتمد على استخدام الذكاء الاصطناعي في عمليات تداول الحاويات، وبالتالي يساعد على تقليل استخدام الطاقة والمحافظة على البيئة مما يؤثر في النهاية على زيادة كفاءة العمليات بالميناء؛ ومن ثم تحويل الموانئ البحرية إلى مدن ذكية مستدامة ومراكز لوجستية تساهم في سلاسل التوريد العالمية؛ والذي يعد الشاغل الرئيسي لصناعة النقل البحري مستقبلاً.

يهدف البحث لدراسة إمكانية تطبيق مفهوم الإدارة الإلكترونية في ميناء الفاو الكبير لتحويل الميناء إلى ميناء ذكي والارتقاء بجودة الخدمات المقدمة وتسهيل الإجراءات الجمركية واختصار الوقت لمواكبة التطورات التكنولوجية الحديثة في العالم. يصنف البحث كونه بحث كمي تحليلي يعتمد على إجراء المقارنات وتحليلها عن طريق استقصاء الكتروني تم تصميمه وإرساله للجهات المختصة، وتم تحليله باستخدام برنامج SPSS للوصول لمتطلبات تطبيق التكنولوجيا الحديثة بميناء الفاو الكبير. ويعد هذا البحث من أوائل الأبحاث التي تناولت تطبيق متطلبات الموانئ الذكية على ميناء الفاو الكبير بجمهورية العراق.

كلمات افتتاحية: الرقمنة، برنامج SPSS، ميناء الفاو الكبير، العراق.

## ١. المقدمة:

تعد الموانئ البحرية المعبر الرئيس لتدفق التجارة الدولية من خلال تفعيل النشاط الاقتصادي للدولة؛ فهي المعبر الرئيس للتجارة ومحور جذب للاستثمارات الأجنبية والشركات العملاقة في مجال خدمات النقل البحري المختلفة، كما إنها نقطة البداية والنهاية للسفن في صناعة النقل البحري وأرخص وسيلة لنقل البضائع. ولذلك فإن صناعة النقل البحري تعد الوسيلة الرئيسة في نقل معظم التجارة العالمية، ويشكل النقل البحري ما نسبته تقوق ٨٠% من إجمالي البضائع المنقولة بين الدول (UNCTAD, 2018).

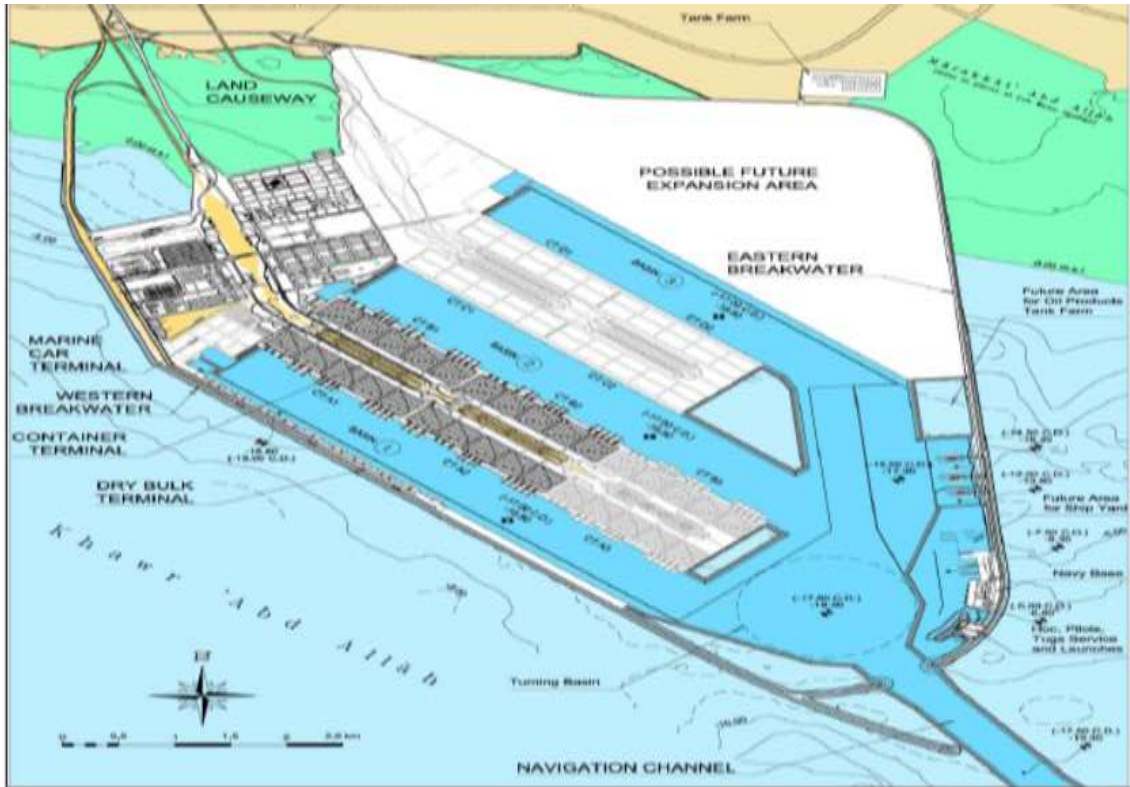
شهدت صناعة النقل البحري وصناعة بناء السفن تطوراً جذرياً منذ قيام الثورة الصناعية في القرن التاسع عشر، فقد انتقل بها من صناعة السفن التجارية إلى استخدام طاقة البخار منذ ذلك التاريخ وحتى السبعينيات من القرن الماضي (Qardash, 2021)، إذ شهدت صناعة النقل البحري في مجال السفن تطورات متلاحقة بسبب التوجهات الاقتصادية في صناعة بناء السفن العملاقة، وقد وصل طول معظم سفن الحاويات الحديثة ٤٠٠ متر وبلغ عرضها حوالي ٦٢ متر، وغطاس ١٦ مترًا وتبلغ حمولتها الكلية ٢٣٢ ألف طن وسعتها ٢٣ ألف حاوية مكافأة، وتمتاز هذا السفن بكفاءة عالية، بسبب سرعتها وكفاءتها في استخدام الطاقة، كما تساعد على تقليل نسبة انبعاث الغازات؛ لتصبح مناسبة بيئياً (Ismail, 2019). وفي ظل التطور الذي شهدته الموانئ في العقود الأخيرة، إذ تحولت لمراكز لأنشطة القيمة المضافة، وأصبحت هناك ضرورة لربط مجتمع الميناء بشبكة إلكترونية تمد العاملين في الميناء بكافة المعلومات والإجراءات بدقة وفي الوقت المناسب، وذلك عن طريق ربط كل مرحلة من مراحل تشغيل الموانئ ببعضها البعض؛ مما يؤثر إيجابياً على حركة مرور السفن وإدارة البوابات وعمليات الشحن وإجراءات الجمارك وتبادل المستندات، مما يزيد من جودة الخدمات المقدمة لجميع الأطراف المتعاملين مع الميناء.

تزايدت أهمية مفهوم الموانئ الذكية بشكل استراتيجي في السنوات الأخيرة كاتجاه مستقبلي في صناعة النقل البحري، حيث يؤدي التوجه الجديد للموانئ الذكية إلى الاعتماد على نماذج الطاقة المتجددة التي تستند إلى تأثيرات بيئية منخفضة وتحفز الابتكارات في كل من العمليات والتقنيات ومن ثم تساهم الموانئ الذكية في النمو المستدام (El-Sakty, 2016).

إن استخدام التكنولوجيا يساعد على زيادة كفاءة الميناء؛ وتساهم في تقليل وقت بقاء السفينة وفي النهاية زيادة في إنتاجية الميناء. وبرزت أهمية تطبيق مفهوم الموانئ الذكية؛ إذ تعتبر الأساس لتطور الموانئ وبقائها في المستقبل، كما يؤدي استخدام التكنولوجيا لتحويل خدمات الموانئ التقليدية إلى موانئ تقوم بتقديم خدمات تفاعلية وديناميكية، كما يوفر التخطيط المسبق والمتابعة اللحظية للعمليات مع تحقيق الربط الإلكتروني والمعلوماتي بين جميع الجهات والمؤسسات المختلفة بالميناء، مما يوفر لمتخذي القرار البيانات الضرورية التي تساعد على اتخاذ القرار والتدخل اللحظي لضبط العمليات (Heilig et al., 2017).

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يعد مشروع ميناء الفاو الكبير جزءاً من مشروع القناة الجافة الذي يربط الخليج العربيّ بشمال أوروبا، وسيكون له أثراً كبيراً في دفع عجلة الاقتصاد العراقيّ للأمام. حيث يتميز ميناء الفاو الكبير بموقع متميز يجعله قادراً على أن يكون ميناءً ذكياً مستداماً لنقل التجارة من الشرق للغرب عبر القناة الجافة، ولا يعد ميناء الفاو الكبير مشروعاً استراتيجياً للعراق بل منقذاً لاقتصاده المتهاوي (فاضل الإبراهيمي، ٢٠٢١)، حيث تبلغ مساحته ٥٤ كيلو متر مربع لميناء الفاو الكبير (كما هو موضح بالشكل التالي رقم ١):



الشكل رقم (١) المخطط العام لمكونات ميناء الفاو الكبير بالعراق.

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

سيحتوي ميناء الفاو الكبير على ٩٢ رصيفاً، منها ٤٦ رصيفاً للحاويات، ١٦ رصيفاً للبضائع الفل، ٢٠ رصيفاً للبضائع العامة، ٢ أرصفه للورود، ٦ أرصفه للمشتقات النفطية، ٢ أرصفه للغاز. وعليه ستكون طاقة الميناء الاستيعابية بحدود ٦٦ مليون طن سنوياً للحاويات، ٣٣ مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل، ليصل المجموع إلى ٩٩ مليون طن سنوياً بحلول عام ٢٠٣٨ (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

يهدف مشروع ميناء الفاو إلي زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية للحمولات المختلفة التي يستوردها العراق حالياً، وتوقعات المستقبل لنتيجة النمو السنوي في حجم الواردات المختلفة إلى العراق

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

آخذين بنظر الاعتبار موقع الفاو الاستراتيجي؛ لكي يكون أكبر محطة ترانزيت تربط موانئ جنوب شرق آسيا بأوروبا.

ومن ثم فإن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم في تخفيف الضغط على الموانئ العراقية الحالية، وتلبية احتياجات العراق من الصادرات والواردات، وسيساعد في زيادة أنشطة وخدمات التجارة الإقليمية (الترانزيت) بين آسيا وأوروبا، وبطاقة ابتدائية (٢٠) مليون طن قابلة للزيادة لتصل إلى (٤٥) مليون طن سنوياً، وسيساهم في تطوير الواجهة المائية للعراق وتطوير المنطقة اقتصادياً، وسيقوم بتشغيل آلاف الأيدي العاملة، ومنع عملية التعرية وعدم فقدان الساحل وتحسين الخط الساحلي.

قامت الشركة العامة لموانئ العراق بعمل العديد من الدراسات لتحليل توقعات حركة المرور خلال الفترة الزمنية من ٢٠٢٨ وحتى عام ٢٠٣٨، وقامت بتقسيم أحجام المرور إلى فئات: الحاويات، السوائب الجافة، القمح والسوائب الجافة الأخرى. والجدول الآتي رقم (١) يوضح توقعات حركة المرور معبراً عنها بملايين الأطنان.

الجدول رقم (١) حركة المرور المتوقعة خلال الفترة الزمنية (٢٠٢٨، ٢٠٣٨)

(الحاويات، السوائب الجافة، القمح، السوائب الجافة الأخرى) لميناء الفاو الكبير بالعراق.

السنة	الحاويات	السوائب الجافة	القمح	السائبة الجافة الأخرى
٢٠٢٨	٤٠	٣٢	٨,٥	٢٣,٥
٢٠٣٨	٧٠	٤٤	١١,٠	٣٣,٠

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

### ٢. الدراسات السابقة:

أصبح لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وكفاءة تدفق المعلومات دوراً حيوياً في تحفيز النمو وتعزيز التجارة وجذب الاستثمارات، وتحسين العوامل التنافسية والبيئية، لذلك من المهم تحديد أثر وأهمية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ وتحول الموانئ من المفهوم التقليدي إلى الموانئ الذكية.

توصل (Rashad, 2016) إلى أن مفهوم الموانئ تطور عدة مرات حتى وصلنا في العصر الحالي إلى مفهوم الموانئ الذكية التي تعمل علي تخفيض حجم الأعمال الورقية مع الوصول إلى أقل التكاليف التي تسمح بزيادة معدلات دوران البضائع داخل الميناء، مما يتيح سرعة العمليات داخل الميناء بالإضافة إلى وجود نظام يسمح بتتبع كل العمليات داخل الميناء وإمكانية الوصول إلى البيانات المتعلقة بها في أي وقت.

أجرى (Attia, 2016) بحثاً نحو التوجه للموانئ الذكية، وخلص إلى أن التنقل في البحر بأمان ليس مهماً فحسب؛ بل إن شحن البضائع وإجراءاتها تؤدي دوراً حيوياً في الاقتصاد، حيث يتم نقل أكثر من ٨٠٪ من حجم التجارة العالمية عن طريق البحر وتعد التكنولوجيا والابتكارات من بين القوى الدافعة لظهور الموانئ الذكية. وتتضح فعالية بيئة الميناء الذكي من خلال التكنولوجيا التي يمكن أن تؤديها إلى تبادل البيانات بطريقة فعالة وكفؤة مما يصب في مصلحة الميناء وعماله. أيضاً ذكر (Jardas et al., 2018) استخدام التقنيات الحديثة سيحقق للميناء سهولة وانسيابية في تنفيذ الإجراءات الخاصة بالسفن والبضائع، مما يوفر الوقت والجهد وتقليص الإجراءات التي يمر بها العاملين مع الميناء لإنهاء معاملاتهم الخاصة بالسفن والبضائع، وكنتيجة مستهدفة سترتفع معدلات الإنتاجية للميناء، لذلك، فإن الهدف الرئيس للموانئ الذكية هو أن تكون قادرة على تلبية احتياجات ومتطلبات المستخدمين والعملاء مع ضمانة الاستدامة وتوليد خدمات عالية الجودة.

في هذا السياق، (Douaioui et al., 2018) قدموا نمذجة لمفهوم الميناء الذكي من خلال تحديد ركائزه الرئيسة وكذلك المكونات الأساسية لنجاح كل ركيزة لتطبيق مفهوم الموانئ الذكية. بينما وضح (Rajabi et al., 2019) إلى أنه في السنوات الأخيرة ظهر أهمية دور إنترنت الأشياء (Internet of Things (IoT) في دعم وتطوير صناعة النقل البحري بشكل عام والموانئ بشكل خاص.

لذلك تبحث الموانئ عن مفهوم ذكي من أجل تحسين العمليات في الميناء ودعم تدفق النقل داخل الميناء، وأصبح وجود IoT في الموانئ ضرورياً، ومن بين أدواته أجهزة الاستشعار والحوسبة السحابية لضمان توصيل جميع عناصر الميناء معاً، مما يساعد على اتخاذ قرارات ذكية بالإضافة لتوفير حلول ذكية لجمع البيانات ومراقبتها في الميناء.

بينما ركز (Yau et al., 2020) على مجالات جديدة في الموانئ الذكية، بما في ذلك استخدام تقنيات خفض انبعاثات الغازات وتعزيز الكفاءة. وذكر أن التقنيات الجديدة ستسهل العمليات التجارية في الميناء وتقلل من تكاليف العمليات بالميناء، وستتطلب العمليات الجديدة من تكنولوجيا المعلومات استيعاب العمال ذوي المهارات العالية وتحسين المستوى الاجتماعي للمجتمع وأخيراً سيتم الأخذ في الاعتبار جميع المشكلات البيئية.

تأثر مفهوم الموانئ الذكية بشكل كبير قبل الثورة الصناعية الرابعة والتقاءها مع إنترنت الأشياء (IoT). ومنذ الثورة الصناعية الأولى في أواخر عام ١٧٠٠ واخترع الماكينة والطاقة البخارية، دفعت صناعة الشحن والإنتاج بشكل كبير، وأدى إدخال أجهزة الكمبيوتر والأتمتة لتمكين كفاءات كبيرة عبر الصناعات. واليوم نحن وسط الجيل الرابع الذي يجمع بين النظم الرقمية والمادية والبيولوجية للسيطرة على دورة حياة كاملة لسلسلة قيمة المنتج باستخدام البيانات الضخمة والذكاء الاصطناعي (Asiandevlopment Bank, 2020).



### تحليل الدراسات السابقة (فجوة البحث والإضافة العلمية):

تم تناول بعض الدراسات السابقة الخاصة بموضوع البحث؛ لحل مشكلة البحث وتحقيق أهدافه، وفيما يلي تحليل نقدي للدراسات السابقة التي قامت بدراسة أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية. قامت بعض الدراسات السابقة بالتركيز على تعريف وتطبيق مفهوم الميناء الذكي، وعلى سبيل المثال: (Rashad, 2016; Douaioui et al., 2018; Rajabi et al., 2019)، ووضعوا إطاراً لتطبيق مفهوم الموانئ الذكية مما يؤثر بدوره على رفع كفاءة الموانئ وتقليل الوقت عن طريق زيادة المرونة وتقليل المستندات الورقية وكذلك الحفاظ على البيئة مما يساعد الميناء على تقديم خدمات مضافة. وعالمياً فقد أدت تجربة ميناء هامبورج الذكي الذي يعد أكبر ميناء في ألمانيا وثاني أكبر ميناء في أوروبا باستخدام تكنولوجيا المعلومات والتطور الرقمي إلى زيادة طاقته الاستيعابية بنسبة ٥٦% (فاضل الإبراهيمي، ٢٠٢١).

كما قامت بعض الدراسات الأخرى بتحليل أهمية IoT بالموانئ مما يبسر العمليات بالميناء وتقليل التكاليف التشغيلية (Attia, 2016; Rajabi, et al., 2019; Yau et al., 2020). وتبين من خلال الدراسات السابقة؛ محدودية وانعدام الدراسات التي قامت بدراسة أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على زيادة القدرة التنافسية لميناء الفاو الكبير بالعراق، ووجد رسالة ماجستير وحيدة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا تناولت الجوانب المختلفة لكيفية تطبيق مفهوم الموانئ الذكية والإدارة الإلكترونية بميناء الفاو الكبير. ومن هنا جاءت فكرة البحث لمعرفة كيفية تطبيق مفهوم الموانئ الذكية بميناء الفاو الكبير لزيادة القدرة التنافسية للميناء.

### ٣. مشكلة البحث:

تواجه الموانئ العراقية العديد من التحديات بسبب عدم وجود ميناء يطبق مفهوم إدارة الموانئ الذكية؛ مما أدى لخروج الموانئ العراقية خارج المنافسة نتيجة استخدام نظام الإدارة الورقية؛ مما يسبب خسائر كبيرة مع عامل الوقت الطويل، وبالنهاية أثر سلبياً على إنتاجية وكفاءة الموانئ العراقية، وتتلخص مشكلة بأنه لا يوجد ميناء في العراق يطبق مفهوم الميناء الذكي بشكل كامل.

### ٤. أسئلة وفرضيات البحث:

ولتحقيق هدف البحث فقد تم وضع عدد من التساؤلات والتي تم الإجابة عليها وهي على النحو

التالي:

- ❖ كيف يمكن التحول من النظام الورقي التقليدي الحالي إلي النظام الإلكتروني المقترح؟
  - ❖ كيف سيؤثر استخدام منظومة الإدارة الإلكترونية بميناء الفاو الكبير في جودة الخدمات المقدمة والإجراءات الجمركية وعامل الوقت؟
- وتتمثل فرضيات البحث فيما يلي:



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

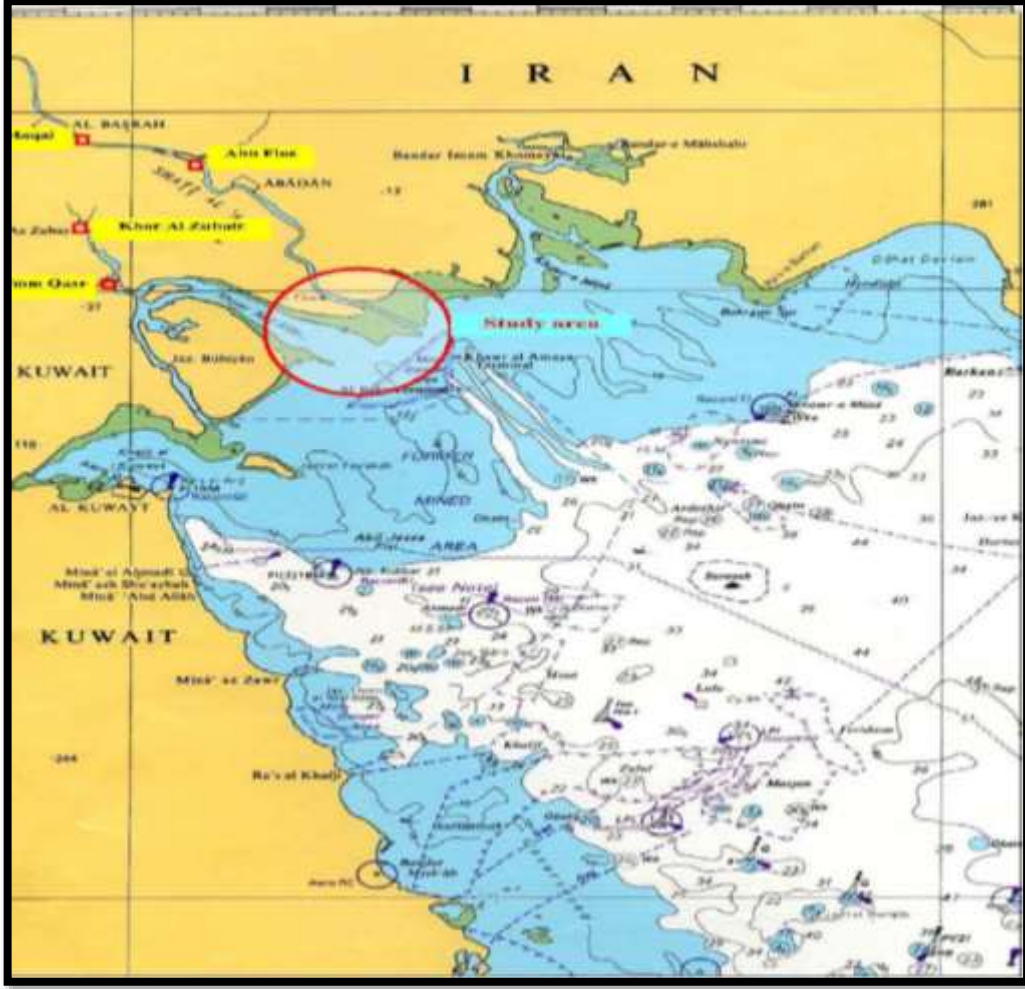
- ❖ توجد علاقة إيجابية بين تطبيق الإدارة الإلكترونية وتحسين الأداء وتقليل التعاملات الورقية وتقليل الوقت وزيادة القدرة التنافسية مع الموانئ المجاورة.
- ❖ توجد علاقة طردية بين تطبيق مفهوم الموانئ الذكية وبين زيادة إنتاجية محطات الحاويات.

### ٥. مجتمع البحث:

مع تطور التجارة العالمية وتطور النقل البحري واتساع مجالات وآفاق الملاحة البحرية؛ أصبح ميناء الفاو مفتاح الشرق والغرب، وبمقدوره أن يربط قارة آسيا بأوروبا ويربط دول الجنوب بدول الشمال. ستعم فوائد ميناء الفاو الكبير على المنطقة بأسرها، فعبر ميناء الفاو ستتمكن الدول الخليجية من نقل بضائعها إلى تركيا بأقل التكاليف وبأقل زمن ممكن وبالعكس ستصل إليها السلع التركية التي تعتمد عليها بوقت قياسي.

سيوصل ميناء الفاو اقتصاد إيران بأوروبا وسوريا والأردن، أما دول الجوار: تركيا، سوريا، الأردن فستستفيد من ميناء الفاو الكبير لأنه سيربط هذه الدول بمناجم البترول وبالسوق التجارية في منطقة الخليج. الشكل رقم (٢) يوضح موقع ميناء الفاو الكبير بالعراق.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية



الشكل رقم (٢) موقع ميناء الفاو الكبير بالعراق.

المصدر: وزارة النقل العراقية (٢٠٢١).

### ٦. منهجية البحث:

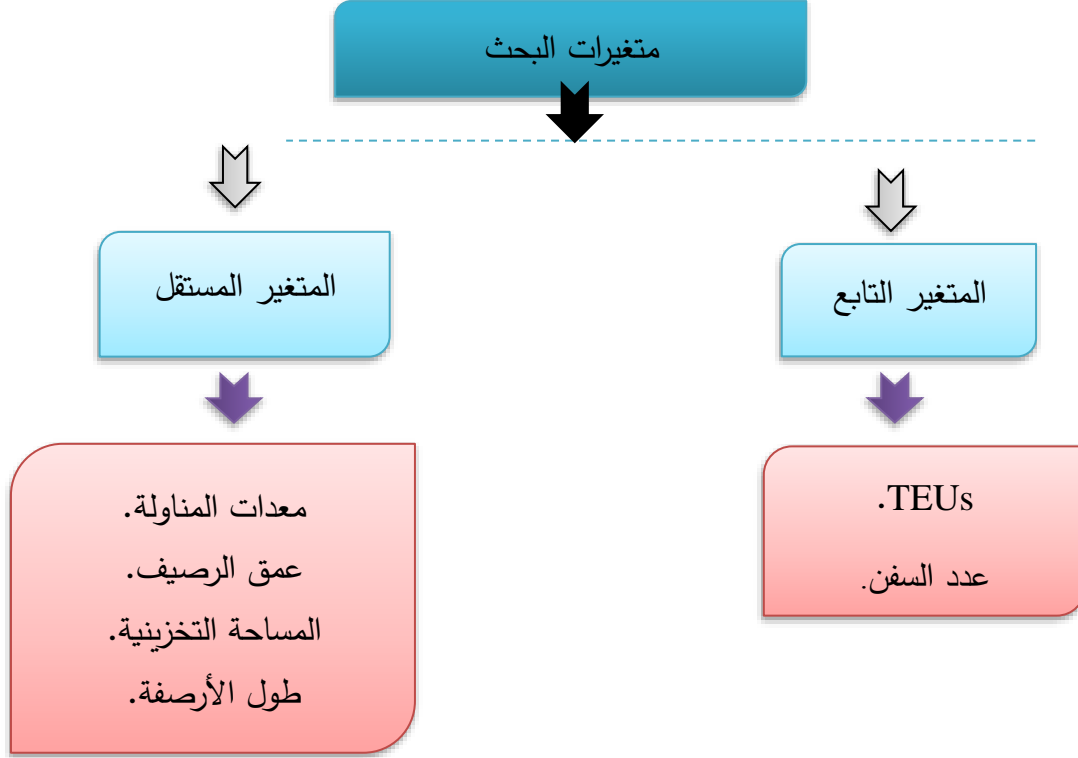
لتحقيق أهداف البحث؛ اعتمد البحث على المنهج الكمي التحليلي، إذ تم تحليل الدراسات السابقة لتطبيق مفهوم الموانئ الذكية، وتصميم استبيان الكتروني بهدف معرفة إمكانية تطبيق التكنولوجيا الحديثة بميناء الفاو الكبير، وتم توزيعه وتحليله باستخدام برنامج التحليل الإحصائي SPSS لاستخلاص النتائج والتوصيات بهدف إيصال ميناء الفاو الكبير ليصبح ميناء محوري ينافس إقليمياً ودولياً. كما قاموا باستخدام التجارب لبعض الموانئ الذكية الدولية؛ للوقوف على أهم متطلبات تطبيق مفهوم الموانئ الذكية.

### ٧. متغيرات البحث:

تنقسم متغيرات البحث لمتغيرات تابعة و متغيرات مستقلة، وطبقاً لهدف البحث فإن المتغير التابع هو (TEUs) "وحدة مكافئة ٢٠ قدم" وعدد السفن المترددة علي الميناء. أما بالنسبة للمتغيرات المستقلة فتتمثل

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

فيما يلي: معدات المناولة، عمق الأرصفة، المساحة التخزينية، طول الأرصفة كما موضح بالشكل رقم (٣).



الشكل رقم (٣) متغيرات البحث.  
المصدر: عن طريق الباحثان.

### ٨. تجارب بعض الموانئ الذكية العالمية:

#### ميناء سنغافورة:

كانت سنغافورة بلداً محدوداً الدخل ومحدوداً الموارد ومحروماً من البنية التحتية والاستثمارات وفرص العمل، وبعد عقود قليلة تغيرت الصورة تماماً، حتى أصبحت سنغافورة واحدة من أغنى بلدان آسيا، ويعود هذا إلي جانب كبير منه إلى ظهورها كأعلى مراكز الخدمات اللوجستية أداء في المنطقة، واليوم، أصبحت تلك المدينة الدولة الصغيرة حاضنه لأكبر ميناء للحاويات العابرة في العالم، إذ يرتبط بأكثر من ٦٠٠ ميناء حول العالم واختير ميناء تشانجي السنغافوري أفضل ميناء في العالم بخدمة ٦٨٠٠ رحلة أسبوعياً إلى ٣٣٠ مدينة .

لم تكن للإنجازات التي حققتها سنغافورة من قبيل الصدفة، بل هي نتيجة مزيج من السياسات العامة ومشاركة القطاع الخاص هذه التجربة يمكن أن تقدم بعض الدروس لأي بلد نامي يسعى إلى تحسين شبكة خدماته اللوجستية، وهناك ثلاثة عوامل رئيسة للنجاح وهي البنية التحتية والإجراءات المبتكرة وتشجيع

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

مشاركة القطاع الخاص، وعند اكتمال ميناء الجيل القادم ٢٠٣٠ سيصبح ميناء سنغافورة قادر على التعامل مع ما يعادل ٦٥ مليون حاوية مما يجعله أكبر منشأة متكاملة في العالم. ويدرس الميناء استخدام المركبات الأتوماتيكية التي تسير من دون سائق وأجهزة الفحص الذكية لرصد مخالفات الشحن كالقرصنة وأيضاً استخدام أحدث الأدوات لتحليل البيانات للرصد المبكر لمواقع التكدس المروري (فاضل الإبراهيمي، ٢٠٢١)

أدرت الحكومة في سنغافورة أهمية إشراك القطاع الخاص في القرارات الخاصة بالسياسات، ومع مرور الوقت شكل مشغلو الميناء والمطار مؤسسة واحدة لضمان استمرارهم في تلبية متطلبات هذه الصناعة، ومنذ تحولهما إلى مؤسسة واحدة زاد حجم الشحن لدى هيئة ميناء سنغافورة "PSA" أضعافاً مضاعفة، واستثمرت المؤسسة فيما يقرب من ٤٠ محطة للشحن في مختلف أنحاء العالم، كما شجعت منافسة أطراف القطاع الخاص، وقامت بجذب المستثمرين إلى سنغافورة من خلال توفير المناخ المواتي للاستثمار، وتقديم الحوافز الملائمة لإشراك القطاع الخاص. واليوم، أصبح هناك ٢٠ من أكبر ٢٥ شركة للخدمات اللوجستية في العالم تدير عملياتها العالمية أو الإقليمية من سنغافورة (Eblueconomy, 2021).

### ميناء جبل علي:

أكملت موانئ دبي العالمية تطبيق نظام تشغيل (Zodiac) الذي يساهم في تعزيز جاهزية الميناء للمستقبل من خلال اعتماد تقنيات الثورة الصناعية الرابعة، لمواكبة التطورات السريعة، ويشتمل نظام التشغيل على ١٨ وحدة من شأنها زيادة الإفادة من الكفاءات الأساسية والأصول التشغيلية في المحطة، وهو نظام تشغيل في محطة الحاويات رقم ٣ بميناء جبل علي (CT3). وأصبحت المحطة واحدة من أكثر محطات الموانئ تطوراً وذكاءً في المنطقة مقارنة بأفضل محطات الموانئ الذكية في العالم. ويتكون نظام Zodiac الرقمي من ١٨ نظاماً داخلياً متكاملاً، بما في ذلك نظام التشغيل الآلي للرافعات وتخطيط الرصيف كما أنها تدير السكك الحديدية ومستودع الحاويات الداخلية وتوفر إدارة كاملة للأسطول والتحكم في محطة شحن الحاويات، وتتبع موقع الحاوية الفعلي والتخليص والتسليم. ومن خلال استعراض تجارب الموانئ العالمية، يتضح أن لتكنولوجيا المعلومات دور مهم وفعال؛ تتمثل فيما يلي:

- ضمان الحصول على معلومات دقيقة وفي الوقت المناسب، وسرعة تنفيذ مهام السفن وعمليات الموانئ؛ مما يعمل على تخفيض الإجراءات التشغيلية وزيادة فعاليتها، وتحقيق وفورات الحجم مما يعزز النمو والربحية للميناء.
- زيادة إنتاجية الميناء وتحقيق عائد أفضل للاستثمار بالموانئ البحرية.
- تعزيز الأمن من خلال تحسين المعلومات المتعلقة بالبضائع والشاحنات والمرسل إليهم.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- تفعيل إمكانية التكامل بين الموانئ.
- تقليص الازدحام ومنع الحوادث بالميناء من خلال التحكم إلكترونياً في إدارة العمليات.
- زيادة رضا العملاء من خلال تقديم خدمات إلكترونية متعددة.

### ٩. الدراسة التجريبية:

يستخدم ألفا كرونباخ لقياس ثبات الاختبار وهو مقياس الاتساق الداخلي، لأي مدى ارتباط مجموعة من العناصر ارتباطاً وثيقاً، ومقياس ألفا كرونباخ هو طريقة لقياس ما إذا كانت النتيجة موثوقة أم لا. تم اقتراح عدة معاملات لتقدير الموثوقية من الاتساق الداخلي، ويعد ألفا كرونباخ أحد أكثر معايير الموثوقية استخداماً في العلوم الاجتماعية والتنظيمية". عند تحليل ألفا كرونباخ للاستبيان في جميع الأبعاد المستخدمة؛ وجد أنه يقارب إلى رقم الواحد الصحيح ولا توجد أية أرقام سالبة كما أنها أعلى من ٠,٥، كما هو موضح بالجدول رقم (٢):

الجدول رقم (٢) تحليل ألفا كرونباخ

ألفا كرونباخ	
0.935	التوجه العام لإدارة الميناء
0.926	أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تلبية احتياجات العملاء
0.921	أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية بميناء الفاو الكبير للتنمية المستدامة
0.927	أثر تطبيق مفهوم الميناء الذكي على الجانب التسويقي
0.933	أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية لميناء الفاو على الجانب الاقتصادي
0.982	الاستبيان كامل

المصدر: عن طريق استخدام البرنامج الإحصائي (SPSS ٢٠٢١).

### نتائج الاستقصاء الخاص بميناء الفاو الكبير

بتحليل جهات العمل للذين قاموا بالإجابة على الاستبيان (إجمالي عدد الاستبيان ٢٢٨ نموذج)، تبين أن أكثر نسبة للاستبيانات كانت من فئة إدارة الميناء بنسبة ٤٠%، تليها فئة العاملين في الميناء بنسبة بلغت ٣٦%، تلاها العملاء الخارجيين بنسبة ١٦%، ووكلاء الشحن بنسبة ٥% في حين كانت أقل نسبة من المخلصين الجمركيين بنسبة بلغت ٣%.

وعند تحليل سنوات الخبرة تبين أن الفئات أقل من خمس سنوات بالنسبة لسنوات الخبرة كانت ٢٧%، النسبة المئوية للفئات من خمس إلى عشر سنوات كانت ١٧%، النسبة المئوية للفئات من عشر سنوات إلى خمسة عشر سنة كانت ١٨%، النسبة المئوية للفئات من خمس عشر سنة إلى عشرين سنة كانت ١٨%، النسبة المئوية للفئات أكثر من عشرين سنة بالنسبة لسنوات الخبرة كانت ٢٠%.

أما بالنسبة لتحليل نسبة الحاصلين على الشهادات العليا ومعرفة الشهادات الحاصلين عليها كل المستجيبين على الاستبيان، تبين أن أكثر نسبة للاستبيانات التي تم الإجابة عليها كانت من الحاصلين

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

على درجة البكالوريوس بنسبة ٥٧%، تليها الحاصلين على درجة الماجستير بنسبة بلغت ١٨%، تلاها الحاصلين على درجة الدكتوراه بنسبة ٦%، وأخيراً الحاصلين على دبلوم أو أي شهادات أخرى بنسبة ١٩%.

### التوجه العام لإدارة الميناء:

وجد أن النسبة الأعلى في الاستبيان الموافقين وبشدة على السؤال الثالث والخامس حول التوجه العام لإدارة الميناء على تبنى الإدارة لاستراتيجية التنافسية وتقديم خدمات ذات جودة عالية وموائى ذكية وخضراء في تحقيق التنمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، لتعزز من تطبيق مفهوم الموائى الذكية وتستخدم تكنولوجيا حديثة تتواءم مع العصر الحديث، لأن عميلة إرضاء العملاء والمتعاقدين مع الموائى عامل مهم لنجاح إدارة الميناء وحركة الملاحة للسفن وحركة تدفق البضائع وانتعاش التجارة والاقتصاد. وفيما يلي تحليل التوجه العام لإدارة الميناء تبين أن عدد المستجيبين، كما هو موضح بالجدول (٣) تبين ما يلي:

الجدول رقم (٣) التوجه العام لإدارة الميناء.

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6
غير موافق بشدة	3 1.32%	3 1.32%	4 1.75%	5 2.19%	3 1.32%	2 0.88%
غير موافق	2 0.88%	2 0.88%	2 0.88%	1 0.44%	3 1.32%	4 1.75%
محايد	7 3.07%	6 2.63%	4 1.75%	11 4.82%	6 2.63%	2 0.88%
موافق	50 21.93%	59 25.88%	36 15.79%	44 19.30%	38 16.67%	43 18.86%
موافق بشدة	166 72.81%	158 69.30%	182 79.82%	167 73.25%	178 78.07%	177 77.63%

المصدر: عن طريق استخدام البرنامج الإحصائي (SPSS) (٢٠٢١).

### أثر تطبيق مفهوم الموائى الذكية على تلبية احتياجات العملاء:

وجد أن النسبة الأعلى في الاستبيان والموافقين وبشدة على السؤال السادس والثالث حول أثر تطبيق مفهوم الموائى الذكية على تلبية احتياجات العملاء، سيساعد تطبيق مفهوم الموائى الذكية لميناء الفاو على التخلي على المعاملات الورقية مما يقلل التكدس وكذا من المحاباة والتميز في المعاملة وسوف يساعد المدى البعيد استقبال السفن ذاتية القيادة، مما يجعل ميناء الفاو الكبير ميناء ذكي يطبق مفهوم الموائى

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

الذكية. وفيما يلي تحليل أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تلبية احتياجات العملاء، كما هو موضح بالجدول (٤) تبين ما يلي:

الجدول رقم (٤) أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تلبية احتياجات العملاء.

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6
غير موافق بشدة	3	2	2	2	2	3
	1.32%	0.88%	0.88%	0.88%	0.88%	1.32%
غير موافق	0	0	1	1	1	1
	0.00%	0.00%	0.44%	0.44%	0.44%	0.44%
محايد	1	8	5	10	5	5
	0.44%	3.51%	2.19%	4.39%	2.19%	2.19%
موافق	50	52	44	53	45	42
	21.93%	22.81%	19.30%	23.25%	19.74%	18.42%
موافق بشدة	174	166	176	162	175	177
	76.32%	72.81%	77.19%	71.05%	76.75%	77.63%

المصدر: عن طريق استخدام البرنامج الإحصائي (SPSS) (٢٠٢١).

### أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية بميناء الفاو الكبير للتنمية المستدامة:

كذلك وجد أن النسبة الأعلى في الاستبيان الموافقين وبشدة على السؤال الأول حول أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية بميناء الفاو الكبير على التنمية المستدامة، سوف يساعد على استقبال أكبر عدد من السفن العملاقة والحاويات مما يجعله منطقة لوجستية، ولكون ميناء الفاو الكبير لموقعه الجغرافي المتميز في شمال الخليج العربي وحلقة وصل بين الشرق والغرب سوف يكون أكبر منطقة ترانزيت لنقل وتدفق البضائع في الشرق الاوسط. وفيما يلي تحليل أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية بميناء الفاو الكبير للتنمية المستدامة، كما هو موضح بالجدول (٥) تبين ما يلي:



## قائع مؤقر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهية الاستراتيجية والأفاق المستقبلية

الجدول رقم (٥) أقر تطبيق مفهوم الموائى الذكية بميناء الفاو الكبير للتنمية المستدامة.

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6
غير موافق بشدة	3	2	2	2	2	2
	1.32%	0.88%	0.88%	0.88%	0.88%	0.88%
غير موافق	0	2	1	0	1	1
	0.00%	0.88%	0.44%	0.00%	0.44%	0.44%
محايد	2	8	4	9	8	8
	0.88%	3.51%	1.75%	3.95%	3.51%	3.51%
موافق	39	49	46	48	42	51
	17.11%	21.49%	20.18%	21.05%	18.42%	22.37%
موافق بشدة	184	167	175	169	175	166
	80.70%	73.25%	76.75%	74.12%	76.75%	72.81%

المصدر: عن طريق استخدام البرنامج الإحصائي (SPSS) (٢٠٢١).

### أقر تطبيق مفهوم الميناء الذكي على الجانب التسويقي:

وجد أن النسبة الأعلى في الاستبيان الموافقين وبشدة على السؤال السادس حول أقر تطبيق مفهوم الميناء الذكي على الجانب الاقتصادي، سيساعد على زيادة أعداد السفن وتنشيط الحركة الملاحية بميناء الفاو الكبير، وبذلك زيادة أعداد السفن المترددة على الميناء مما ينشط الجانب التسويقي في ميناء الفاو الكبير حركة البضائع التي تأتي للعراق ودول الجوار. وفيما يلي تحليل أقر تطبيق مفهوم الميناء الذكي على الجانب التسويقي، كما هو موضح بالجدول (٦) تبين ما يلي:

الجدول رقم (٦) أقر تطبيق مفهوم الميناء الذكي على الجانب التسويقي.

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6
غير موافق بشدة	3	2	2	3	2	3
	1.32%	0.88%	0.88%	1.32%	0.88%	1.32%
غير موافق	0	0	0	1	1	0
	0.00%	0.00%	0.00%	0.44%	0.44%	0.00%
محايد	1	9	5	4	3	3
	0.44%	3.95%	2.19%	1.75%	1.32%	1.32%
موافق	48	38	37	38	41	30
	21.05%	16.67%	16.23%	16.67%	17.98%	13.16%
موافق بشدة	176	179	184	182	181	192
	77.19%	78.51%	80.70%	79.82%	79.39%	84.21%

المصدر: عن طريق استخدام البرنامج الإحصائي (SPSS) (٢٠٢١).

### أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية لميناء الفاو على الجانب الاقتصادي:

تبين أن النسبة الاعلى في الاستبيان الموافقين وبشدة على السؤالين الرابع والخامس وبنفس النسبة أعلاه حول أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية لميناء الفاو الكبير على الجانب الاقتصادي سيساعد على نقل التجارة من الشرق الى الغرب وباختصار عامل الوقت والتكلفة وكذلك سيساعد للتحويل الى تطبيق النقل المتعدد الوسائط، وبذلك سوف يكون ميناء يحقق مكاسب اقتصادية لا تقل على عوائد النفط وسوف يحقق تنمية اقتصادية كبيرة وبناء مدن مستدامة تتلاءم مع مفهوم تكنولوجيا الموانئ الذكية بميناء الفاو الكبير. وفيما يلي تحليل أثر مفهوم الموانئ الذكية لميناء الفاو على الجانب الاقتصادي، كما هو موضح بالجدول (٧) تبين ما يلي:

الجدول رقم (٧) أثر مفهوم الموانئ الذكية لميناء الفاو على الجانب الاقتصادي.

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6
غير موافق بشدة	3	2	2	3	2	3
	1.32%	0.88%	0.88%	1.32%	0.88%	1.32%
غير موافق	0	0	0	1	1	0
	0.00%	0.00%	0.00%	0.44%	0.44%	0.00%
محايد	1	9	5	4	3	3
	0.44%	3.95%	2.19%	1.75%	1.32%	1.32%
موافق	48	38	37	38	41	30
	21.05%	16.67%	16.23%	16.67%	17.98%	13.16%
موافق بشدة	176	179	184	182	181	192
	77.19%	78.51%	80.70%	79.82%	79.39%	84.21%

المصدر: عن طريق استخدام البرنامج الإحصائي (SPSS) (٢٠٢١).

### ٩. خلاصة البحث:

إن استخدام التكنولوجيا يساعد على زيادة كفاءة الميناء عامة، فمثلاً يمكن تنفيذ عملية الشحن والتفريغ في آن واحد بنفس معدات الميناء وبنفس المدخلات مما يساعد على تقليل وقت بقاء السفينة على الرصيف وفي النهاية سيزيد إنتاجية الميناء بالنهاية. كما أن استخدام مفهوم الموانئ الذكية سيساعد على تقليل الوقت الفاقد وبالتالي فإن استخدام تكنولوجيا المعلومات سيزيد من كفاءة الموانئ وكذلك سيزيد من قدرتها التنافسية.

وبرزت أهمية تطبيق مفهوم الموانئ الذكية وتحظى باهتمام كبير علي صعيد جميع الموانئ، حيث تعد تكنولوجيا المعلومات الأساس لتطورها وبقائها في المستقبل، إذ سيؤدي استخدام التقنيات الحديثة لتحويل خدمات الموانئ التقليدية إلى خدمات تفاعلية وديناميكية وزيادة شفافيتها. ومن هنا ثبتت فرضيات

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

البحث التي كانت تفترض أن هناك علاقة إيجابية بين تطبيق الإدارة الإلكترونية وتحسين الأداء وتقليل التعاملات الورقية وتقليل الوقت وزيادة القدرة التنافسية مع الموانئ. وأن هناك علاقة طردية بين تطبيق مفهوم الموانئ الذكية وبين زيادة إنتاجية محطات الحاويات.

خلصت دراسة أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تحسين أداء ميناء الفاو الكبير للتوصيات

الآتية:

- ❖ يجب وضع برنامج لتطبيق الإدارة الإلكترونية في ميناء الفاو الكبير بصورة شاملة من خلال ربط استراتيجية الموانئ الذكية بالاستراتيجية العامة لميناء الفاو الكبير.
- ❖ ضرورة التحول من النظام الورقي التقليدي إلى النظام الإلكتروني المقترح، من خلال تشجيع العاملين في الميناء على التحول من الإدارة الورقية للإدارة الإلكترونية.
- ❖ تأهيل وتدريب الموارد البشرية على استخدام تكنولوجيا المعلومات والتطبيقات الذكية.
- ❖ ضرورة إكمال الطرق الدولية التي تربط بين ميناء الفاو الكبير مع دول الجوار بسبب عدم وجود شبكة نقل كفوءة تتناسب مع حجم المشروع.
- ❖ ضرورة تشجيع الاستثمار في ميناء الفاو الكبير والانفتاح على الشركات الاستثمارية مع القطاع الخاص الداخلي والخارجي لكونه مشروع كبير جداً لا يقتصر على الدعم الحكومي فقط.
- ❖ تشكيل لجنة توجيهية عليا؛ لتسريع وتسهيل الإجراءات وذلك عن طريق ومتابعة عمل وإنجاز المشاريع المنفذة.
- ❖ تبنى الإدارات العليا لمفاهيم الإدارة الذكية بالميناء وتوعية المسؤولين والعاملين في الموانئ بأهمية الاعتماد على تطبيقات الموانئ الذكية.
- ❖ التنسيق مع الدول التي حققت تطورات واضحة وملموسة في الميدان الإقليمي والعالمي في مجال تطوير وإدارة الموانئ الذكية.
- ❖ تحديث التشريعات القانونية المختصة بالاستثمارات في الموانئ.
- ❖ إجراء المزيد من الدراسات والبحوث على أهمية وأثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية في ميناء الفاو الكبير لكون هذا المشروع الأكبر في العراق والمنطقة.

هناك حاجة لإجراء المزيد من الدراسات والبحوث لدراسة أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على ميناء الفاو الكبير، لكون هذا المشروع الأكبر في العراق، نقترح الاهتمام بالبحوث العلمية علي الميناء لدراسة نقاط القوة والضعف وكذلك الفرص والتحديات باستخدام تحليل SWOT لمعرفة جميع العناصر التي يمكن استخدامها للتعامل مع التحديات والعقبات التي تواجه الميناء، ولطرح أفكار تواكب التوجه نحو الموانئ الذكية.

## ١٠ المراجع:

- ١- الإبراهيمي، فاضل سوادبي مفتاح. (٢٠٢١)، "أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تحسين أداء ميناء الفاو الكبير بالعراق"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية.
- ٢- الشركة العامة لموانئ العراق، (٢٠٢١). "تقارير خاصة عن ميناء الفاو الكبير بجمهورية العراق، وزارة النقل العراقية".
- 3- Attia, T. M. (2016) "Importance of communication and information technology and its applications in the development and integration of performance". *Journal of Renewable Energy and Sustainable Development*. 2 (2).
- 4- Belfkih, C. D. and Sadeg. B. (2017) "The Internet of Things for Smart Ports: Application to the Port of Le Havre". *In International Conference on Intelligent Platform for Smart Port*.
- 5- Chen, J., Huang, T. Xie, X., Lee, P. T. and Chengying Hua, C. (2019) "Constructing Governance Framework of a Green and Smart Port", *Journal of marine science and engineering*. 7 (83).
- 6- Douaioui, K. Fri, M. Mabrouki, C. and Semma, E. A. (2018) "Smart port: Design and perspectives", *4th International Conference on Logistics Operations Management (GOL)*.
- 7- El-Sakty, K. (2016) "Smart Seaports Logistics Roadmap", *Journal of Renewable Energy and Sustainable Development (RES D)*, 2 (2).
- 8- Heilig, L., Lalla-Ruiz, E. and Voß, S. (2017) "Digital transformation in maritime ports: analysis and a game theoretic framework. Netnomics: *Economic Research and Electronic Networking*, 18 (2-3), pp. 227-254.
- 9- Ismail, A. (2019) "Benchmarking the Efficiency of the Egyptian Container Terminals", Unpublished PhD Thesis. Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport.
- 10- Jardas, M., Dundović, Č., Gulić, M. and Ivanić. K. (2018) "The Role of Internet of Things on the Development of Ports as a Holder in the Supply Chain. *Pomorski zbornik*, 54 (1).
- 11- Jović, M., Kavran, N., Aksentijević, S. and Tijan, E. (2019). "The Transition of Croatian Seaports into Smart Ports". *Opatija: MIPRO*.
- 12- Lee, P. T. W. and Lam, J. S. L. (2016), "Developing the fifth-generation ports model", *Dynamic Shipping and Port Development in the Globalized Economy, Palgrave Macmillan, London*, pp. 186-210.

13- Molavi, A., Lim, G. J. and Race, B. (2019) “A Framework for Building a Smart Port and Smart Port Index”, *International Journal of Sustainable Transportation*.

14- Qardash, A. A. (2021). “*Analyzing the Competitive Position of Aden Container Terminal in Light of Regional Competition*”. MSc Thesis, Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport.

15- Rajabi, A, Saryazdi, A. K., Belfkih, A. and Duvallet, C. (2018) “Towards Smart Port: An application of AIS Data”, *International Symposium on Advances in Communications and Computing for Smart City At: EXETER, UK*.

16- Rashad, R. (2016) “Smart Identification Systems is an Important Element for Monitoring”, *The International Maritime Transport & Logistics Conference (MARLOG 5) TOWARD SMART PORTS 13 - 15 MARCH 2016*.

UNCTAD (2018) “*Review of Maritime Transport*”, United Nations. New York.

17- Yau, K. A., Peng, S., Qadir, J. Low. Y. and Ling, M. H. (2020) “Towards Smart Port infrastructures: Enhancing Port Activities Using Information and Communications Technology”, *IEEE*. 8.

18- <https://www.eblueconomy.com/>

19- <https://www.Eblueconomy.com/>

## إدارة الموانئ الذكية في ظل التطورات التكنولوجية ( ميناء الفاو الكبير نموذجا مستقبلي )

م. مريم سالم جبار	م. عرفات ناصر جاسم	م. اريج كريم رحمان
قسم نظم المعلومات الإدارية	قسم نظم المعلومات الإدارية	قسم نظم المعلومات الإدارية
كلية الإدارة والاقتصاد /جامعة البصرة		
<a href="mailto:mariam.alali@uobasrah.edu.iq">mariam.alali@uobasrah.edu.iq</a>	<a href="mailto:arafat.alyousof@uobasrah.edu.iq">arafat.alyousof@uobasrah.edu.iq</a>	<a href="mailto:areej.rahmam@uobasrah.edu.iq">areej.rahmam@uobasrah.edu.iq</a>

### الملخص:

منذ السنوات الأخيرة ، كان الاهتمام كبيراً بالتقنيات الرقمية، وإمكانيتها بخلق القيمة ، وتلقت المزيد والمزيد من الاعتراف في قطاع الصناعة والنقل البحري، وخاصة الموانئ الكبيرة - ما يسمى بالمنافذ الأساسية لـ "توفر البيانات والمواد عبر تحليل البيانات الأولية المستخدمة والمقدمة التي تم جمعها في إطار مشروع (الميناء الذكي ) تواصل الاعتماد على التوسع المستدام إنهم يتطورون بسرعة ودمجون في شبكات ومنصات رقمية ضخمة. وان الهدف من التقنيات الرقمية الجديدة هو تحسين الأداء الاقتصادي والطلب على الطاقة، وتقليل استهلاك الموارد والنفايات وتأهيل أفضل محفظة خدمات. في الواقع ، دخلت الموانئ حقبة الأتمتة الكاملة. ولا بد من ان ينتهي عصر صناعة الموانئ التقليدية، وهو ما يعكس الأهمية للموانئ الذكية في تحقيق التنمية الاقتصادية عالية الجودة، إذ تتحول وظيفة العمال من العمل البدني إلى "الدماغ" المشرف على ادارة محطة الحاويات، ويمثل مشروع الموانئ الذكية ركيزة أساسية في رؤية مستقبلية لميناء (الفاو الكبير) ليكون قاطرة للتنمية البحرية ودفعه قوية لجهود العراق الرامية إلى الارتقاء بالقطاع البحري المحلي واعادة سيادة العراق على مياه الخليج العربي. ووصلت الدراسة الى النتائج الاتية بالاعتماد على البيانات التي تم الحصول عليها من إدارة المشروع من شركة الموانئ العراقية، إنه لا بد من الاهتمام بميناء الفاو الكبير وجعله يخطو خطوات كبيرة ليكون مركزا تجاريا متميزا لاستقبال البضائع في المنطقة، وهذا يحتاج منه ان يكون محاكياً للتطورات التقنية المستخدمة في موانئ المنطقة، وهذا لا يأتي إلا من خلال رسم خطط تطويرية وتنموية تجعل الميناء يتمتع بتكنولوجيا رقمية عالية وذكاء اصطناعي يساهم في رفع نسبة التجارة والتبادلات، وهذا الأمر يحتاج الى اجراءات تحويله إلى ميناء ذكي (الالكتروني) عبر إعداد منظومة متكاملة لإدارة الموانئ الذكية التي تُعد البنية الأساسية للمشروع من خلال إعداد نظام مراقبة متكاملة في الميناء للمناطق التخزينية والمرافق التابعة لها كما تعمل على الربط الإلكتروني والآلي عبر غرفة عمليات مشتركة تجمع المؤسسة مع الجهات ذات العلاقة بالأمن والتفتيش والإفراج عن البضائع والحاويات.

**الكلمات المفتاحية:** إدارة الموانئ ، الموانئ الذكية ، ميناء الفاو الكبير، التطورات التكنولوجية ،التقنيات الحديثة ، النقل البحري .

## Managing smart ports in light of technological developments (the Grand Port of Faw as a future model)

### Abstract:

Since recent years, there has been great interest in digital technologies, and their potential for value creation, they are also receiving more and more recognition in the industry and shipping sector, especially large ports - the so-called essential ports for "availability of data and materials through the analysis of the raw data used and provided collected in The framework of the (Smart Port) project continues to rely on sustainable expansion. They are rapidly evolving and integrating into huge digital networks and platforms. The goal of new digital technologies is to improve economic performance and energy demand, reduce resource consumption and waste and qualify the best service portfolio. In fact, ports have entered The era of complete automation, and the era of the traditional port industry must end, which reflects the importance of smart ports in achieving high-quality economic development, as the workers' job is transformed from physical labor to the "brain" supervising the management of the container terminal. Essential in a future vision for the Grand Faw port to be a locomotive for marine development and a strong boost to Iraq's efforts to upgrade the local marine sector j and restore Iraq's sovereignty over the waters of the Persian Gulf. The study reached the following results based on the data obtained from the project management from the Iraqi Ports Company, that it is necessary to pay attention to the great port of Faw and make it take great strides to be a distinguished commercial center for receiving goods in the region, and this needs it to be a simulation of the technical developments used in the ports The region, and this can only be achieved by drawing up developmental plans that make the port enjoy high digital technology and artificial intelligence that contribute to raising the rate of trade and exchanges. This requires measures to convert it into a smart (electronic) port, by preparing an integrated system for managing smart ports, which is the infrastructure of the project. By preparing an integrated monitoring system in the port for its storage areas and facilities, and also working on electronic and automatic linkage through a joint operations room that brings the Corporation with Entities related to security, inspection and release of goods and containers.

**Keywords:** port management , smart ports, the great port of Faw, technological developments, modern technologies, maritime transport.



١- المقأمة :

أأرأ الأورة المأومأفة، والأفناف الأاففة، وأنافأ الأسواق أأمفا، وظهور أفبفقاأ الأأارة الألكأرونفة على أمفع اقأصاأاأ دول العالم<sup>(١)</sup>، وأمفع قأاعاأها، ولاسفا قأاع الأفل الأأرف، فقد شهأ الأفل الأأرف فأورا هائلاً ألال العأرفن أاما المأأفة، وذلك اسأاباة لمأاباأ الأأارة الدولية<sup>(٢)</sup> قد فأرفق فأور الأركة فف الاقأصاأ الأأمف بازففاأ أام البضائع المأأة أأمفاً، من سلأ ومأأاباأ مصأأة ومواأ أولفة، وأنألاقاً من مقولة أن السلأة لا أكون ذاأ قفمة ما لم أكن مأوفرة فف الزمان والمكان المأأفن، وهناك ٨٠٪ من الأأارة الأأمفة فم فألها عن فأرفق الأأر، الأمو المأرأ فف الأأارة الأأرفة الدولية بنسبة ٤٪ والأهأام المأرأفأ بفأورف نظام بففف للمفناأ الذكف باسأأاأ أفنأولوأف المأومأا، وأأول المفناأ من مفناأ فألففأف الف مفناأ ذكف فنافس على فأفم الأأماأ<sup>(٣)</sup> فأمان مع فأأور الأاصل فف عملفاأ الأفل، وأاصة بعأ أنأأار نظام الأأولف لأفل البضائع واسأأاأ الأفل المأولف مأعأ الوساأف مع الأفنأولوأف الأاففة فأبففق فأبال الإلكأرونف للبباناأ وأأماأ الأسلفم فف الوأف المأأأ<sup>(٤)</sup>، أفا فأرضأ هأه العواامل أمفعها وأوء منأومة مأأاملة لإأارة سلأة الامأاأ والأوزفأ الأاصة بالمأروعاأ الإأناأفة والأأارفة عن فأرفق فأطفف وأففأف أنأأة الأفل والأأرفن والأسوق والأوزفأ مع الاسأعانة بفنأولوأف المأومأا<sup>(٥)</sup>، وقد تم اسأأاأ نظام آلف للبباناأ الأأركفة فأأع عن أأاباأ إأارفة، وأأمفع

1- Meyer,C., Gerlitz,L., Philipp,R.,&Paulauskas,V.,(2021),” A Digital Or Sustainable Small And Medium-Sized Port? Sustainable Port Blueprint In The Baltic Sea Region Based On Port Benchmarking”, Transport and Telecommunication, volume 22, no. 3.p322.

٢- ونوس، باسل إبراهم،(2015) "أأر الببنة الأأفة والأأظمفة على كفاءة موائف ومأأاأ الأوافاأ أأارة فأبففقة على موائف ومأأاأ الأوافاأ أوض الأأرف المأوسأ"، بأأ مأم لأصول على أأرة الأأورا فف إأارة الأعمال، مأمة الف كلفة الإأارة والاأصاأ /قسم إأارة الأعمال/أامعة فأرفن -سورفا.ص٣

3 Yau,K.,L.,Qadir,J.,&LingA.,M.,H.,(2020)Towards Smart Port Infrastructures: EnhancingPort Activities Using Information andCommunications Technology,Journal IEEE Access,V.8,pp.83387.

4 Bott,A.,Monda,A.,Pellicano,M.,Torre,C.,(2017),”The conceptualization of the Port Supply Chain as aSmart Port Service SystemThe Case of the Port of Salerno”,Journal reference systemV.5,N.35,pp.6.

٥ - وسام، مأموأ أروفش(2016)، " فأفم الأأامل الأأغلفف ببف الموائف الأافة والموائف الأأرفة فف الأأورفة العربفة السورفة" أأارة أالة لمفناأ اللاأقفة"، بأأ مأم لأفل أأرة الماأسأرف فف إأارة الأعمال، قسم إأارة الأعمال/الأأاراساأ العلفا-كلفة الاأصاأ-سورفا،ص٣.

قواعد بياناء والأاءارة الأاربية؁ ثم ام اطوير هذا البرناماء لاسبساط عملياء الأالاص الأماركيا<sup>(1)</sup> آهأ الربط منظاماء العملاء إلكارونياً بالأواار الأماركيا مما يعمل على أأاق وفوارا كبيرة فيا الوقا والأكلفة الأارمين لإنهاء المعاملاء الأماركيا؁ وامتد هذا النظام لأشمل شبكاء البنوك وعملياء النقل؁ بما فيا ذلك نظام معلومااء أاببع البضاءع مسبقاً ونظام أاببع البضاءع فيا الموانئ؁<sup>(2)</sup> وبعاء اساءام هياء الأمارك لنظام أاببال البياناء إلكارونياً عاملاً مؤثراً على الأاءارة العالمية. ومن امابلباء الميناء الأكي هو أقليل الأزءاماء وأأايد مصادره من أجل أأسين الموارء المأصصة والوقا والأناقال من الأيل الأول للأاء الاصطناعي الى الأيل الأامس؁<sup>(3)</sup> وآنوع البياناء والمعلومااء الأي ام أمعها الأاببواق الأينا ميكيا والأناظمة المعقءة من الأعامل (مثل البياء والطاقة وأركة المرور) داخل الميناء من المرونة وأسهيل الإأراء وأقليل هءر الوقا؁ كونه يعامء على أنظامه أأنية عالية وذكيا مأصصة لأاءارة الموانئ وأأسين الأءماء؁ بالأأص الأالاص الأماركيا

## ٢- الأهمية :

١. أكن الأهمية من آهأ اسلباط الضوء على أأربة إءارة الميناء الأكي وامء اساءام أأنيات المأورة لمشروع ميناء الفاو الكبير مسابلاً.
٢. الأعرف على الأار الإيابية لاساءام إءارة الميناء الأكي والأأناالوجيا المأورة فيا ميناء الفاو الكبير مسابلاً.
٣. الأأكار بأهمية ميناء الفاو الكبير كبوابه اقأاصاءية للءراق أأاا الى إءارة أمأمع بالأأور أأى تسهل أسير المعاملاء الكأيرة والمراقبه الامنية أأنيا.

## ٣- الأءاف :

- ١- أأليل الأهمية والأار لإءارة الميناء الأكي؁ لاساءام الأأنيات الأءيئة المأورة فيا ميناء الفاو الكبير مسابلاً.
- ٢- الوقوف على امء اساءاء مشروع ميناء الفو الكبير لاساءام الأاء الاصطناعي فيا أقبام الأءماء بالميناء من أركة البضاءع واسأبال السفن والأسأبال الالكاروني.

1- Meyer,C., Gerlitz,L., Philipp,R.,&Paulauskas,V.,(2021),” A Digital Or Sustainable Small And Medium-Sized Port? Sustainable Port Blueprint In The Baltic Sea Region Based On Port Benchmarking”, Transport and Telecommunication, volume 22, no. 3.p322

2- Karaś,A.,(2020),”Smart Port as a Key to the Future Developmentof Modern Ports”, the International Journal,on Marine Navigation, and Safety of Sea ransportation, V.14,N.1,pp.28.

3- Bott,A.,Monda,A.,Pellicano,M.,Torre,C.,(2017),”The conceptualization of the Port Supply Chain as aSmart Port Service SystemThe Case of the Port of Salerno”,Journal reference system V.5,N.35,pp.8.

٣- الاعتماد على المراقبة وحركة الكامرات لمراقبة الحركة داخل الميناء مما يساهم زيادة سرعة مهام الموانئ وحركة السفن وتعظيم القيمة المضافة .

٤- وتحقيق رضا العملاء من خلال تقديم خدمات الكترونية وتحقيق ميزة تنافسية برفع مستوى الأداء والترتيب عالمياً لمشروع ميناء الفاو الكبير مستقبلاً.

#### ٤ - مشكلة البحث

يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك، ويعد نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها واستخدامها من أهم وسائل التطور والنمو الاقتصادي<sup>(١)</sup> حسب المعيار الاقتصادي فإن السلعة ليس لها قيمة اقتصادية، ما لم تكن متوافرة في المكان والزمان المطلوبين، ومن ثم، فإن حركة الناس والبضائع معاً هما العاملان الرئيسيان في نمو المجتمع اقتصادياً واجتماعياً<sup>(٢)</sup> كانت للتطورات المتلاحقة التي ظهرت في مجال تطبيقات تكنولوجيا المعلومات آثارها الكبيرة على خدمات النقل وهذه التطبيقات تسمى "نظم النقل الذكية" ولتي شملت كل منظومة النقل من البنية، الأساسية ووسائل النقل ونظم التشغيل، حيث تساهم هذه النظم بدرجة كبيرة في جمع وتحليل وتبويب البيانات الخاصة بأداء مختلف مكونات منظومة النقل بما يساعد مختلف مستويات الإدارة في التعرف على كل ما يخص الأداء والتجاوب مع أي أحداث طارئة<sup>(٣)</sup> ومن ثم رفع كفاءة منظومة ادارة النقل ومساعدة، مستخدمي الوسيلة النقل اتخاذ القرارات المناسبة ، ولقد أو ضحت الدراسات أن مستقبل النقل هو في التطبيق الجديد لهذه التقنية و أن انعكاساتها سوف تشمل كافة مكونات المنظومة وبالذات من ناحية، السلامة والأمان واختصار الوقت والحد من الآثار السلبية البيئية<sup>(٤)</sup> وتوظف نظم النقل الذكية تقنيات الاتصالات التي تدار بالحاسب والإلكترونيات للحصول على معلومات عن أداء مرافق النقل وعن الطلب، على النقل والاتصال المتبادل

1- Bott,A.,Monda,A.,Pellicano,M.,Torre,C.,(2017),”The conceptualization of the Port Supply Chain as aSmart Port Service SystemThe Case of the Port of Salerno”,Journal reference systemV.5,N.35,pp.1.

٢- ونوس،باسل إبراهيم،(2015) " أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط"، بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال، مقدمة الى كلية الإدارة والاقتصاد /قسم ادارة الاعمال/جامعة تشرين -سوريا.ص.٢٨.

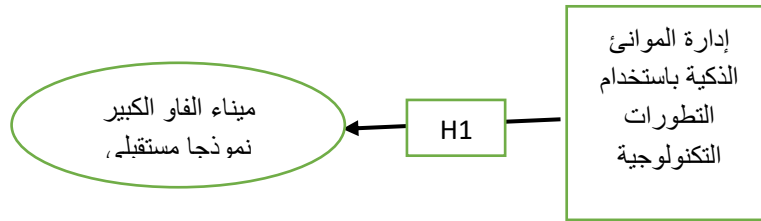
3- Karaś,A.,(2020),”Smart Port as a Key to the Future Developmentof Modern Ports”, the International Journal,on Marine Navigation, and Safety of Sea ransportation, V.14,N.1,pp.30.

4- Bott,A.,Monda,A.,Pellicano,M.,Torre,C.,(2017),”The conceptualization of the Port Supply Chain as aSmart Port Service SystemThe Case of the Port of Salerno”,Journal reference systemV.5,N.35,pp.4.

## قائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

بين الوسائل نفسها<sup>(١)</sup>. وأيضاً عن حوادث التصادم التي يمكن حدوثها وتوفير تداول وتجمع هذه التطبيقات لنظم النقل الذكية بين القدرة الهائلة للمعلومات، وبين تقنيات التحكم في سبيل إدارة أفضل للنقل، وتشمل الغايات الرئيسية لنظم النقل الذكية<sup>(٢)</sup>، إن للخصائص الموقعة التي يتمتع بها العراق والتي تم توضيحها في بداية البحث لها آثارها المكانية على إتجاهات النقل والتجارة في العراق نحو محيطه الإقليمي والعالمي البعيد، ولذلك فإن زيادة السكان والتنمية المستدامة عالمياً سوف يعطي زخماً كبيراً لحركة التجارة العالمية، في ظل الشفافية العالمية للتجارة الحرة، ومن ثم تجعل من العراق كما كان جسراً أرضياً على مدى المستقبل المنظور والبعيد ممراً للتجارة الدولية،<sup>(٣)</sup> يعد مشروع ميناء الفاو الكبير من المشاريع الاستراتيجية العملاقة في العراق، وتم إعداد الخطط والدراسات والبحوث الخاصة به. ونرجو ان يحذوا حذو الموانئ الاوربية التي تعد قادة الموانئ الذكية مثل ميناء سنغافورة ونوتردام وهامبورغ.<sup>(٤)</sup> وبهذا يعد الميناء الذكي ثورة معلوماتية في التنمية الحديثة وتحقيق كفاءة للعمليات وميزة تنافسية وهذا يدعنا الى طرح سؤال التالي " هل سوف يحذو مشروع ميناء الفاو الكبير مستقبلاً نحو (إدارة الميناء الذكي) ويحاكي التطورات التكنولوجية ليخلق ميزة تنافسية بكفاءته بالعمليات؟".

### ٥- المخطط والفرضيات:



المخطط من اعداد الباحثين بالاعتماد على المصادر

1- Meyer,C., Gerlitz,L., Philipp,R.,&Paulauskas,V.,(2021),” A Digital Or Sustainable Small And Medium-Sized Port? Sustainable Port Blueprint In The Baltic Sea Region Based On Port Benchmarking”, Transport and Telecommunication, volume 22, no. 3.p325.

٢- وسام،محمود درويش(2016)،" تقييم التكامل التشغيلي بين الموانئ الجافة والموانئ البحرية في الجمهورية العربية السورية "دراسة حالة لميناء اللاذقية"، بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في إدارة الاعمال، قسم إدارة الاعمال/الدراسات العليا-كلية الاقتصاد-سوريا،ص٦٢.

٣- مؤنس، محمد زباري،(2019)،" الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير "،مجلة دراسات البصرة،المجلد (9)، العدد(18)،ص٧٠.

4- Karaś,A.,(2020),”Smart Port as a Key to the Future Developmentof Modern Ports”, the International Journal,on Marine Navigation, and Safety of Sea ransportation,V.14,N.1,pp.27.

الفرضية (H1):- هناك علاقة ارتباط إيجابية علاقة إيجابية ذات دلالة إحصائية معنوية بين إدارة الموانئ الذكية والتطورات التكنولوجية ميناء الفاو الكبير نموذجاً .

## ٦- الاطار النظري ادارة الميناء الذكي

### تعريف ادارة الميناء الذكي:

بذلت جهود متفرقة لتطوير ادارة الميناء الذكي، ومع ذلك ، لا يوجد تعريف موحد ومقبول دولياً لكلمة "ذكي" في سياق الموانئ والصناعة البحرية ، يساعدنا تتبع علم الأنساب لكلمة "ذكي" في مجالات مماثلة في فهم سبب ظهور هذا المصطلح. في الاطار التكنولوجي ، يشير الذكاء إلى مبادئ الحوسبة التلقائية مثل التكوين الذاتي ، والحماية الذاتية ، والشفاء الذاتي ، والتحسين الذاتي<sup>(١)</sup> .

في مجال التخطيط الحضري ، ظهر النمو الذكي خلال التسعينيات كرد فعل فعال تحركه الحكومة والمجتمع لتفانم الاتجاهات في فقدان المساحات المفتوحة ، وتلوث الهواء ، ومحو الأماكن التاريخية ، والازدحام المروري ، وزيادة تكلفة المرافق العامة<sup>(٢)</sup> .

يشير مصطلح "النمو الذكي" إلى نهج (عام أو خاص) لإدارة التنمية التي تؤدي إلى التقدم الاقتصادي دون الازدحام والتدهور البيئي، وتعمل المدينة الذكية على زيادة الخدمات المقدمة للمواطنين إلى أقصى حد أثناء مراقبة ودمج البنى التحتية الحيوية ، وتخطيط إجراءات الصيانة الوقائية ، وتحسين الموارد ، ومراقبة الجوانب الأمنية<sup>(٣)</sup> . تتبنى الحكومات والهيئات العامة على جميع المستويات فكرة الذكاء لتوصيف سياساتها الجديدة التي تهدف إلى التنمية المستدامة، والنمو الاقتصادي السليم، وتحسين نوعية الحياة للمواطنين ، ينطوي كونك ذكياً على توجهات استراتيجية ويرتبط بتحقيق نجاح السياسة<sup>(٤)</sup> . تم

1- Spangler, W. S., Kreulen, J. T., Chen, Y., Proctor, L., Alba, A., Lelescu, A., & Behal, A. (2010). A smarter process for sensing the information space. IBM Journal of Research and Development, 54(4), pp8 .

2- Nam, T., & Pardo, T. A. (2011). Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions. Paper presented at the ACM Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference: Digital Government Innovation in Challenging Times, pp. 285 .

3- Hall, R. E., Bowerman, B., Braverman, J., Taylor, J., Todosow, H., & Von Wimmersperg, U. (2000). The Vision of a Smart City (No. BNL-67902; 04042). Brookhaven National Lab., Upton, NY.

4- Center on Governance. (2003). SmartCapital evaluation guidelines report: Performance measurement and assessment of SmartCapital, Ottawa Smart Community Demonstration Project. University of Ottawa, Ottawa, Canada. Retrieved from [http://www.christopherwilson.ca/papers/Guidelines\\_report\\_Feb2003.pdf](http://www.christopherwilson.ca/papers/Guidelines_report_Feb2003.pdf), pp.75.

تجهيز المنازل الذكية والمباني والمطارات والمستشفيات والموانئ بأجهزة طرفية متنقلة وأجهزة مدمجة وأجهزة استشعار ومشغلات<sup>(1)</sup> .

توضح مقارنة تطبيق البدائل المحتملة لكلمة "ذكي" أنه الاختيار الصحيح لوصف المفهوم بدقة. استعارة فلسفة اختيار الكلمات من مجال المدينة الذكية<sup>18</sup> ، يمكننا القول أن الميناء الرقمي يصف ميناءً متصلاً يجمع بين البنية التحتية لاتصالات النطاق العريض والبنية التحتية للحوسبة المرنة والموجهة نحو الخدمة والخدمات المبتكرة لتلبية الطلبات. يحتوي الميناء الذكي على جميع البنية التحتية وهيكل المعلومات لتكنولوجيا المعلومات وأحدث التقنيات في الاتصالات السلكية واللاسلكية والإلكترونية والميكانيكية، تم تصميم منفذ المعرفة لتشجيع تنشئة المعرفة. يتمتع الميناء الإنساني بفرص متعددة للاستفادة من إمكاناته البشرية ودارة قيادة العمليات الإبداعية<sup>(2)</sup> .

ومع ذلك، فإن الميناء الذي نفكر فيه (ميناء الفاو الكبير) يستلزم جميع الجوانب المذكورة أعلاه، فضلاً عن خدمات الموانئ والمواصفات التقليدية التي تجمع الميناء الذكي الأفراد المتعلمين بشكل أفضل، والقوى العاملة الماهرة، والبنى التحتية الذكية، والأتمتة لتسهيل تطوير المعرفة ومشاركتها، وتحسين أداء عمليات الميناء، وتعزيز مرونة الميناء ، وقيادة التنمية المستدامة، وضمان أنشطة آمنة ومأمونة. ومن المعقول أن مصطلح "الميناء الذكي" ساد بين القطاعين العام والخاص لوصف الاتجاه .

أدى العدد الكبير من الجهات الفاعلة إلى إنشاء بيئات معقدة لمحطات الموانئ<sup>(3)</sup> من وجهات نظر مختلفة: (اجتماعية واقتصادية وسياسية وثقافية) حيث تتفاعل المنظمات والمؤسسات والوظائف المختلفة على مستويات مختلفة. يتضمن ذلك اتخاذ العديد من القرارات المعقدة وإدارة قدر كبير من المعلومات من أجل توفير خدمة أفضل في الوقت والجودة في عالم مليء بالمنافسة. للتعامل مع هذا التعقيد ، يحتاج الميناء إلى زيادة الربط البيئي لسلسلة لوجستيات الميناء بأكملها. يعزز هذا الترابط التعاون وتبادل المعلومات بين مختلف أصحاب المصلحة في الموانئ<sup>(4,5)</sup>.

1- Moss Kanter, R., & Litow, S. S. (2009). Informed and interconnected: A Manifesto for smarter cities. Harvard Business School General Management Unit Working Paper. pp 120 .

2- Molavi A. , Lim G., Race B., “ A framework for building a smart port and smart port index” International Journal of Sustainable Transportation (2019) ,pp.21.

3- M. Puig, C. Wooldridge, and R. M. Darbra, (2014) “Identification and selection of Environmental Performance Indicators for sustainable port development,” Marine Pollution Bulletin, vol. 81, no. 1, pp. 127.

4- Baron ML, Mathieu H ; (2013) PCS interoperability in Europe: a market for PCS operators? Int J Logist Manag 24(1):pp. 120.

5- Carlan V, Sys C, Vanelslander T; (2016). How port community systems can contribute to port competitiveness: developing a cost-benefit framework. Res Transp Bus Manag 19:pp. 56,.

يعزز الربط البيني لسلسلة لوجستيات الموانئ بأكملها التنسيق بين مشغلي النقل ، وتحسين الاتصال بين الجهات الفاعلة الرئيسية لربط سلسلة النقل ، وزيادة تبادل أفضل الممارسات بين أصحاب المصلحة ، وتحسين الروابط المادية بين دول العالم ، لضمان استمرار تحسين العمليات ، لتجنب الحوادث الخطيرة والآثار المتتالية ، وتطوير نماذج أعمال مبتكرة تعمل على تحسين العمليات البحرية وعمليات الموانئ<sup>(١)</sup>. يتضمن نجاح هذا الترابط مجموعة واسعة من تقنيات المعلومات والاتصالات والتحكم ، لتسهيل جمع البيانات في جميع أنحاء ادارة سلسلة التوريد لاتخاذ القرار في الوقت الفعلي ومشاركة المعلومات مع مختلف أصحاب المصلحة في الميناء .

لقد زاد العدد الإجمالي للحاويات المنقولة في العقد الماضي ، ومن المتوقع أن تستمر هذه الزيادة في السنوات القادمة ، الأمر الذي يتطلب من مديري الموانئ أتمتة العمليات والمعدات لتوفير الجودة والخدمة في الوقت المناسب على وفق لـ<sup>(٢)</sup>، لزيادة الإنتاجية وأيضاً لضمان السرعة والموثوقية والسيولة وإمكانية التتبع. تشكل هاتان الركيزتان ، وهما:

(١) الربط البيني لسلسلة لوجستيات الميناء بأكملها .

(٢) أتمتة عمليات ومعدات الموانئ ، الأساس لمفهوم الموانئ الثورية المسمى “SMART PORT” .

وهكذا ، من خلال الربط البيني لسلسلة لوجستيات الموانئ بأكملها وأتمتة عمليات ومعدات الموانئ ، يؤثر المفهوم الجديد لأدارة الميناء الذكي بشكل إيجابي على القدرة التنافسية الشاملة للموانئ<sup>(٤)</sup>. كما أنه يساهم في تكامل سلسلة الموانئ ، ونتيجة لذلك ، يوفر الوقت والمال في التوثيق والقوى العاملة. بالإضافة إلى ذلك ، فإنه يسهل التتبع وإدارة تدفق حركة المرور وتقليل الازدحام وزيادة الإنتاجية وكذلك إنقاذ الأرواح .

### نظام الميناء الذكي:

1- Islam S, Olsen T, Daud Ahmed M (2013) , Reengineering the seaport container truck hauling process: Reducing empty slot trips for transport capacity improvement. Bus Process Manag J 19(5):765 .

2- S.Wang, J. Wan, D. Li, and C. Zhang, (2016) “Implementing Smart Factory of Industrie 4.0: An Outlook,” International Journal of Distributed Sensor Networks, vol. 12, no. 1, p. .

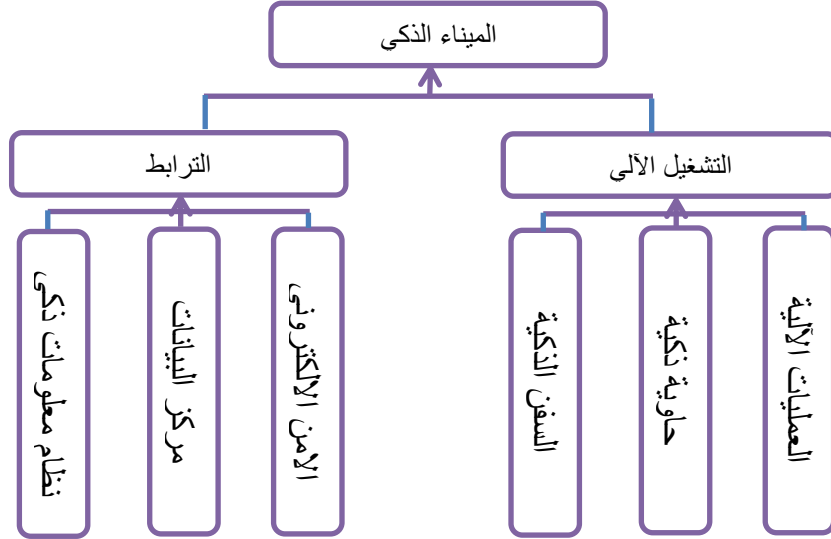
3- I. Liu, H. Jula, K. Vukadinovic, and P. A. Ioannou, (2000) “Comparing different technologies for containers movement in marine container terminals,” ITSC2000. IEEE Intelligent Transportation Systems. Proceedings (Cat. No.00TH8493), .

4- Chiang, C.H. and Hwang, C.C. (2010) , Competitiveness of Container Ports in a Region with Cooperation and Integration, Journal of Society for Transportation and Traffic Studies, 1(1), p. 81.



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

لتقديم نموذج الميناء الذكي بشكل أفضل ، تم إجراء تصميم وفق الشكل (١) ، يتكون الميناء الذكي من ركيزتين تشتملان على مكونات مختلفة.



شكل رقم (١)

Source : Douaioui et al. , 2020

### أ- الربط البيني لسلسلة لوجستيات الموانئ بأكملها:

لقد أدى لتضاعف التدفقات اللوجيستية بين مختلف دول العالم إلى تحول كامل في نظام الموانئ وزاد من أهمية تبادل المعلومات في الميناء. الأمر الذي دفع الموانئ الرئيسية في العالم إلى البحث عن ربط أفضل في سلسلة الخدمات اللوجيستية من خلال تبادل المعلومات وتبادل أفضل الممارسات وإنشاء مشاريع مشتركة لتطوير حلول رقمية مبتكرة.

في الواقع ، يسمح التنفيذ الناجح للربط البيني في جميع أنحاء سلسلة لوجستيات الميناء : (١) تحسين التبادل التجاري وتسهيله ، (٢) التحكم والتخطيط في الوقت الفعلي ، (٣) زيادة سرعة السيولة ، (٤) إمكانية التتبع ، مما يضمن كفاءة عمليات الموانئ ، وتجنب الحوادث الخطيرة والآثار المتتالية (١) . من أجل النجاح في إنشاء هذا الترابط ، من الضروري الحصول على ثلاث تقنيات:

1- Douaioui .K , Mabrouki C. , Fri.M , Semma E.” Smart port: design and perspectives” IEEE Xplore 24 August 2020 , p. 5.

### (١) نظام معلومات ذكي:

نظام معلومات ذكي يضمن التزامن والتشغيل السلس لجميع حركة المرور والعمليات في المحطة البحرية ، من خلال التبادل الدائم للبيانات والمعلومات. يعد نظام المعلومات الذكي أحد الأصول لتحسين الرؤية والسيولة والموثوقية والسلامة للمحطة البحرية. وهي تتواصل مباشرة مع الأنظمة والبرامج الأخرى ، وهي رادار سلطة الموانئ ونظام مجتمع البضائع وكذلك نظام الأعمال البحرية الذي يسمح بتكليف مستوى الخدمة وتحسينه. فضلاً عن ذلك ، يمكن الوصول إليه من أية شاشة سواء كان جهاز كمبيوتر أو جهاز لوحي .

### (٢) مركز البيانات:

مثل الميناء الذكي، أصبحت بيانات الكمبيوتر أكثر ضخامة ، مما أجبر الميناء الذكي على امتلاك مركز بيانات خاص به لتخزين وتحليل جميع معلومات حركة المرور البحرية في الوقت الفعلي مما يزيد من سرعة ومرونة الشبكة ويحسن أيضاً إنتاجية الميناء .

### (٣) الأمن السيبراني:

يهدف الأمن السيبراني إلى ضمان توافر المعلومات المخزنة والمرسلة وإمكانية تتبعها وسلامتها وسريتها. تتعرض هذه المعلومات للتهديد من خلال الهجمات الإلكترونية ، والتي يمكن أن تؤدي إلى عواقب وخيمة مثل سرقة المعلومات، والتحكم عن بعد في أنظمة الكمبيوتر ، والتخريب، وما إلى ذلك ، وفي بعض الأحيان تكون العواقب على نطاق البلد. إذن ، فإن إدارة مخاطر الهجمات الإلكترونية أمر لا مفر منه<sup>(١)</sup> .

### ب - أتمتة الموانئ:

كثيرا ما يستخدم مصطلح ذكي كمرادف للأتمتة المفرطة<sup>٢</sup> ، كما تدل على أنظمة المراقبة والتحكم للأجهزة<sup>(٣)</sup>.

تعني الأتمتة مزيجًا من البرامج والأجهزة والميكانيكا، يساعد تحسين درجة الأتمتة في الميناء على دعم التفاعل بين مختلف الشركاء المتعاونين ، وتقليل عدد العمالة غير الضرورية ، وضمان السرعة

1- S.Wang, J. Wan, D. Li, and C. Zhang, (2016)“Implementing Smart Factory of Industrie 4.0: An Outlook,” International Journal of Distributed Sensor Networks, vol. 12, no. 1, pp.6 .

2- R. S. Raji, Smart networks for control, Spectrum,( 1994) IEEE, vol.31, no. 6, IEEE, pp.52 .

3- Al-Ali, A. El-Hag, R. Dhaouadi, and A. Zainaldain, Smart home gateway for smart grid, in International Conference on Innovations in Information Technology (IIT), 2011, pp.91.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

والموثوقية والسيولة وإمكانية التتبع وتقليل إهدار الموارد وكذلك زيادة الكفاءة الفنية للميناء والتي تعتبر من العوامل المحددة للإنتاجية<sup>(١)</sup>.

يجب أن يكون الميناء الذكي مزوداً بمعدات وعمليات مؤتمتة. من أجل النجاح في إنشاء منفذ تلقائي، من الضروري الحصول على هذه المعدات:

### تقنيات المعلومات كطريقة لتحسين نشاط الميناء في ظروف الاقتصاد الرقمي:

الانتقال إلى الاقتصاد الرقمي ، واستخدام الحلول الرقمية ليس فقط إدخال تقنيات مبتكرة جديدة في أنشطة المنظمات ، ولكن أيضاً تحول استراتيجية التطوير وهيكل المنظمة ، والمنتجات والخدمات المقدمة، والثقافة التنظيمية ، إلخ<sup>(٢)</sup> .

يتيح لك التحول الرقمي للمؤسسة في واقع السوق الحديث التكيف مع الاحتياجات الرقمية للعملاء ، وحلها بالضبط في وقت توقعاتهم ، ونتيجة لذلك تصبح تنافسية في سوق تقديم الخدمات. خلاف ذلك ، ستواجه المنظمة الإفلاس والتصفية ، لأنها ستدمر من قبل منظمات التكنولوجيا الفائقة الجديدة.

لم يكن تبني تكنولوجيا المعلومات من قبل موضوعات مجمع النقل سريعاً في البداية ، ولكن تم تسريع التطور منذ ذلك الحين وأصبحت تسمح الآن بما يلي:

- اختيار أفضل طرق التسليم .
- تخطيط المسارات حسب ازدحام البنية التحتية للنقل .
- تتبع موقع البضائع وحالتها .
- إدارة الجدول الزمني للسفن ووقت مناولة البضائع .
- تحسين عمل الأفراد ، إلخ .

### نظم المعلومات للموانئ الذكية:

تم نشر أنظمة المعلومات لإدارة ومراقبة وتخزين كميات هائلة من البيانات (على سبيل المثال ، المعلومات من AIS ، وحركة المرور البحرية ، والبيانات اللوجستية) ولتوفير خدمات محوسبة وغير ورقية على نطاق واسع في الموانئ الذكية<sup>(٣)</sup> . يتيح تنوع البيانات والمعلومات المجمع لتطبيقات الموانئ الذكية

1- Kao, C., Chen, L.-H., Wang, T.-Y. and Kuo, S. (1995) “ Productivity Improvement: Efficiency Approach vs. Effectiveness Approach” , Omega, 23(2),pp. 200.

2- Koroleva E., Sokolov S., Makashina I., Filatova E.( 2019)” Information technologies as a way of port activity optimization in conditions of digital economy” International Scientific Conference “Construction and Architecture: Theory and Practice for the Innovation Development” (CATPID-2019), V. 138,pp. 5 .

3- J.A. Dunne, R.J Williams, N.D.Martinez,. “Food-web structure and network theory: The role of connectance and size”. Proc. Natl. Acad. Sci. USA 2002, 99, pp. 12919 .



هناك خمس اداراء لاءاباءاء رئيسي للموانئ الذكاء على النحو الآاء:

١. إاءارة السفن الذكاء السفن ، بما في ذلك ااءيارهم للطرق والموانئ ، بناءً على الموقع ومقءار المرور في الموانئ من أجل آساءين الاءزام بمواعيد وصولهم في الموانئ. بناءً على اءراءة (١)، آصل ٤٨ ٪ من سفن الاءواياء متأآراً عن الموعد المءءء بـ ١٢ ساعة على الأقل ، مما يزيد من اساءلاك الوقاء ويؤدي إلى قلة اساءءاء موارد المءءاء، ومن آم ، آساعد الإاءارة الذكاء للسفن على آليل وقت الاءآظار وعدم نشاط السفن ، الأمر الذي قد يكون مكلفاً (٢) .
٢. آءير إاءارة الاءواياء الذكاء اقاءاء وآآبع ونقل وآآزين وإعاءة وضع الاءواياء (٣)، فضلاً عن الشءن العابر الذي يتم فيه نقل الاءواياء من سفينة إلى آآرى، ويؤدي هذا إلى آليل الوقت الذي آفضيه السفينة في الميناء ، ومن آم يؤدي إلى آساءين الآءماء اللوجسآية ويمكن أن يقلل بنسبة آصل إلى ١٠ ٪ من آلفة الآشغيل (٤ و٥)؛
٣. آعمل الإاءارة الذكاء للموانئ على آساءين آءماء الموانئ ، مثل آءص السلع ، والآلخيص الجمركي ، وآآطيط النقل ، والإاءراءاء والآاباءاء (على سبيل المآال ، الشءن العابر ، والرخصة الآجارية ، وكذلك آصاريآ الاسآيراد والآصاير) ، وآءمة العملاء ، وآآباال معلومااء السوق ، والآأمين الآزويد (YAU et al., 2020) .
٤. الإاءارة الذكاء للآاقة آقل من اساءلاك الآاقة الآابآة الذي آآكبه البنى الآآآية الآشغيلية في مءة الميناء والساحة ومناطق المكاتب ؛ بالإضافة إلى اساءلاك الآاقة الآآير الذي يزيد مع مسآوى نشاط الميناء ، مثل آلك الآي آآكبهها المءءاء والبنى الآآآية (Carlan , Sys & Vanelslander. , 2016).

1- M. Puig, C. Wooldridge, and R. M. Darbra, (2014) "Identification and selection of Environmental Performance Indicators for sustainable port development," Marine Pollution Bulletin, vol. 81, no. 1, pp. 128.

2- Yau,K.,L.,Qadir,J.,&LingA..M.,H.,(2020)Towards Smart Port Infrastructures: EnhancingPort Activities Using Information and Communications Technology,Journal IEEE Access,V.8,pp.83392 .

3- Islam S, Olsen T, Daud Ahmed M (2013) , Reengineering the seaport container truck hauling process: Reducing empty slot trips for transport capacity improvement. Bus Process Manag J 19(5):767 .

4- I. Liu, H. Jula, K. Vukadinovic, and P. A. Ioannou, (2000) "Comparing different technologies for containers movement in marine container terminals," ITSC2000. IEEE Intelligent Transportation Systems. Proceedings (Cat. No.00TH8493), .

5- Carlan V, Sys C, Vanelslander T; (2016). How port community systems can contribute to port competitiveness: developing a cost-benefit framework. Res Transp Bus Manag 19:pp. 57,.

٥. آداول إءارة الموارء الأكةة وآأصص الموارء ، بما فف ذلك المءاءاء والبنى الأأأفة (على سبفل المأال ، شأأناأ الأاوأاء ، والأرافعاأ الشوكفة ، والأفسر المعلق ، والأرافعاأ) لأقلفل الأزءأام ، وآأءفء مصادر الأزءأام ، من أجل آأسفن شراء الموارء وآأصصفها من آفأ من الوقاء والأألفة. هذا فساعء على أقلفل هءر الموارء ، ووقاء الأناأار وءءم النشأا ( YAU et al., 2020).

### آأسفن الأءاء الءف آأقفه الموائف الأكةة

هناك آمسة آأسفناأ رئفسفة فف الأءاء فآأفها المبناء الأكةف على النحو الآالف:

- ١- آفض انبعاأاأ آازاأ الءفففة بأرأفب كفلو أا فف السنة (١ ٢).
  - ٢- فؤءف انآفاص اسأهلاك الأافة إلى فزاءة الأافة المأاآة (أو المأبقفة) فف آءوء [25] MWh ، أو فزاءة الأافة المأاآة المأوءة فف آءوء MWh فف السنة<sup>47</sup>.
  - ٣- فقلل الأأأفر المنآفض من تأأفر الوصول إلى قاعة البفناأا<sup>(٣)</sup> .
  - ٤- أقلل الأألفة النقفة المنآفضة الأألفة لكل وءة أافة فف آءوء الأألفة لكل مفعاواط / ساعة<sup>48</sup> ، بفنما أقلل أفضا من أألفة الاسأأمار المقءرة (على سبفل المأال ، عءء وأألفة المءاءاء والبنى الأأأفة)<sup>47</sup> .
  - ٥- أرفء ءفة الأقففر الأعلى من مءءل نآاآ الأابؤ بمواقع السفن<sup>49</sup> ، ومواقع المءاءاء والمسافة ، والأأرفر على رموز الأاوأاء<sup>(٤)</sup> ، ومسار المءاءاء<sup>(٥)</sup>
- ٧- الاسأناآاأ :

١- آأبفق إءارة المبناء الأكةف فف مشروع مبناء الفاء الكبار مسأبلا ، فآقق فوراء فف الأكالفف المأأبفة بأقاءف إءاعة أسآفل البفناأا ، وفسمآ بأآهفز الفواأفر بأشكل أسرع وأءق.

- 
- 1- BCG: Boston Consulting Group, "Industry 4.0. The Future of Productivity and Growth in Manufacturing Industries"(2015).
  - 2- M. Puig, C. Wooldridge, and R. M. Darbra, (2014) "Identification and selection of Environmental Performance Indicators for sustainable port development," Marine Pollution Bulletin, vol. 81, no. 1, pp. 122.
  - 3- Baron ML, Mathieu H PCS interoperability in Europe: a market for PCS operators? Int J Logist Manag 24(1):117–129, (2013).
  - 4- Carlan V, Sys C, Vanelslander T How port community systems can contribute to port competitiveness: developing a cost-benefit framework. Res Transp Bus Manag 19:pp.52, (2016).
  - 5- S.Wang, J. Wan, D. Li, and C. Zhang, "Implementing Smart Factory of Industrie 4.0: An Outlook," International Journal of Distributed Sensor Networks, vol. 12, no. 1, p. 3159805, Jan. 2016

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٢- ان إدارة الميناء الذكي هو ضمان تدفق المعلومات المتعلقة بتسهيلات توزيع البضائع والخدمات، مع تمييط النماذج المستخدمة في انسياب المعلومات للادارات العاملة في ميناء الفاو الكبير مستقبلا.
- ٣- يساهم تطبيق إدارة الموانئ الذكية في ميناء الفاو الكبير مستقبلا في تحقيق السرعة والدقة في اصدار الفواتير وتجيل السداد ،وتسهيل إجراءات النقل والتجارة والتخليص الجمركي للبضائع .
- ٤- يحسن استخدام الميناء الذكي في مشروع الفاو الكبير مستقبلا إدارة ضبط المخزون وتسليم البضائع في الوقت المحدد ،وفعالية التسويق بانتقال المنتج بسرعة الى الأسواق .
- ٥- يقلل استخدام الميناء الذكي في مشروع ميناء الفو الكبير مستقبلا من التعامل الورقي المطلوب في تداول البضائع بسرعة اكبر وبنفس عدد العاملين بحالة زيادة العمليات والإجراءات، واجراء تحليل افضل لشحنات البضائع العالية الخطورة
- ٦- ان تطبيق الميناء الذكي في مشروع الفاو الكبير مستقبلا يدعم القضاء على البيروقراطية والفساد الإداري .ويعزز المزايا التنافسية للمنظمات التجارية متعددة الجنسيات، والتأكيد على تقنيات التوريد ، أي التوزيع في الوقت المحدد لمواكبة التطورات الحديثة .
- ٧- تتكامل مصالح أصحاب المصلحة والمنطقة المحيطة بالميناء انشاء الميناء الذكي ،بالسعي لامتة كاملة لمعالجة كم هائل من البيانات واستخراج النتائج بسرعة كبيرة يحقق ميزة تنافسية للميناء الفاو الكبير مستقبلا وبما يساهم بجودة وكفاءة العمليات الداخلية.

### ٨- التوصيات :

- ١- نوصي بانشاء مبنى الإدارة الإلكترونية ويشمل مركز معلومات متكامل للخوادم الرئيسة وأجهزة الشبكات الرئيسة وكذلك مركز للتحكم والمراقبة للشبكة من خلال الشاشات. ومبنى للخدمات اللوجستية الذي يضم مبنى الاستعلامات وخدمة العملاء .
- ٢- نرى ضرورة بناء مكاتب مجهزة بالحاسبات ، لاستخدامها من قبل الجهات الحكومية بالميناء منظام مراقبة الأمنية ويتكون أيضا من عدد من أبراج المراقبة لتغطية الميناء امنيا.
- ٣- نوصي بتأسيس بوابات الكترونية وتتمثل بغرف التحكم وكاميرات وشواذيف الية مربوطة بالنظام لتسجيل بيانات الشاحنات والسائقين ، بقاعدة البيانات والتحقق من الحجز وطباعة تذكرة مدون عليها المكان المحدد للشحنة بقاعدة البيانات، وكذلك سداد جميع المستحقات المالية والاجرائية عند الخروج.
- ٤- نضيف اليها الموازين الالكترونية لكل من الصادر والوارد مع ربطها بالنظام ، ليتم تخزين قارئاتها الكترونيا بقاعدة البيانات مع حساب فرق الوزن المطلوب .
- ٥- توصيات الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العمليات الإدارية وتحسين الأداء البيئي للموانئ لتحقيق المفهوم المتكامل للميناء الذكي و تحقيق الاستدامة .



## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ٦- و التوسع في استخدام الانترنت في جميع مراحل حركة البضائع وصولاً إلى العميل النهائي و توفير تقنيات التتبع والتعقب للشحنات
- ٧- نوصي بضرورة اعتماد بنى تحتية تكنولوجية معتمدة للتحويل لميناء الفاو الكبير ال ميناء ذكي بكل تعاملاته وبالتالي تحقيق الفعالية بتعاملاته وميزة تنافسية عن نظيراته من الموانئ بالمنطقة.
- ٨- نوصي بالمتابعة للموانئ ذات التجربة للميناء الذكي منها ميناء (سنغافورة) ومعرفة أهميتها ومدى النجاح الذي حققته من خلال الاتصال بالمجتمع المحيط مما ساهم في دعم الدور التنموي لها لبلدها.
- ٩- توفير كادر مدرب ومهيئ للتعامل مع استمرار تدريبه لحين انتهاء المشروع مع كافة المستجدات التقنية الحديثة.

### المصادر العربية والأجنبية :

- ١- ونوس، باسل إبراهيم،(2015) " أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط"، بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال، مقدمة الى كلية الإدارة والاقتصاد /قسم ادارة الاعمال/جامعة تشرين -سوريا.
- ٢- وسام، محمود درويش(2016)، " تقييم التكامل التشغيلي بين الموانئ الجافة والموانئ البحرية في الجمهورية العربية السورية "دراسة حالة لميناء اللاذقية"، بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في إدارة الاعمال، قسم إدارة الاعمال/الدراسات العليا-كلية الاقتصاد-سوريا.
- ٣- مصطفى، هبة إسماعيل عبد النبي(2014)، " العالقة بين متطلبات تطبيق الموانئ الذكية واستدامة سلاطة التمديد (دراسة قياسية على ميناء بورسعيد)،دكتوراه في البيئه من جامعة عين شمس- قسم العلوم الإدارية والقانونية والسياسية
- ٤- مؤنس، محمد زباري،(2019)، " الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير "،مجلة دراسات البصرة، المجلد (9)، العدد(18).
- ٥- عمران، خلود موسى وخلف مريم خيرالله (2012) ، " واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل"، مجلة دراسات البصرة، المجلد (7) العدد(13).

## Reference

1. Al-Ali, A. El-Hag, R. Dhaouadi, and A. Zainaldain, Smart home gateway for smart grid, in International Conference on Innovations in Information Technology (IIT), 2011.
2. Baron ML, Mathieu H PCS interoperability in Europe: a market for PCS operators? Int J Logist Manag 24(1), (2013).
3. BCG: Boston Consulting Group, "Industry 4.0. The Future of Productivity and Growth in Manufacturing Industries"(2015).
4. Bott,A.,Monda,A.,Pellicano,M.,Torre,C.,(2017),”The conceptualization of the Port Supply Chain as aSmart Port Service SystemThe Case of the Port of Salerno”,Journal reference systemV.5,N.35.
5. Carlan V, Sys C, Vanelslander T How port community systems can contribute to port competitiveness: developing a cost-benefit framework. Res Transp Bus Manag 19,(2016).
6. Center on Governance. (2003). SmartCapital evaluation guidelines report: Performance measurement and assessment of SmartCapital, Ottawa Smart Community Demonstration Project. University of Ottawa, Ottawa, Canada. Retrieved from
7. [http://www.christopherwilson.ca/papers/Guidelines\\_report\\_Feb2003.pdf](http://www.christopherwilson.ca/papers/Guidelines_report_Feb2003.pdf)
8. Chiang, C.H. and Hwang, C.C. Competitiveness of Container Ports in a Region with Cooperation and Integration, Journal of Society for Transportation and Traffic Studies, 1(1), (2010)..
9. Chiang, C.H. and Hwang, C.C. Competitiveness of Container Ports in a Region with Cooperation and Integration, Journal of Society for Transportation and Traffic Studies, 1(1), (2010).
10. Douaioui .K , Mabrouki C. , Fri.M , Semma E.” Smart port: design and perspectives” IEEE Xplore 24 August 2020.
11. Erasmus University: SmartPort <http://www.irim.eur.nl/research/centres/smart-port/> (2014)
12. Hall, R. E., Bowerman, B., Braverman, J., Taylor, J., Todosow, H., & Von Wimmersperg, U. (2000). The Vision of a Smart City (No. BNL-67902; 04042). Brookhaven National Lab., Upton, NY.
13. Hamburg Port Authority (HPA): smartPORT logistics <http://www.hamburg-port-authority.de/en/smartport/logistics/> (2014).
14. I. Liu, H. Jula, K. Vukadinovic, and P. A. Ioannou, “Comparing different technologies for containers movement in marine container terminals,” ITSC2000. IEEE Intelligent Transportation Systems. Proceedings (Cat. No.00TH8493), (2000).
15. Islam S, Olsen T, Daud Ahmed M Reengineering the seaport container truck hauling process: Reducing empty slot trips for transport capacity improvement. Bus Process Manag J 19(5), (2013).
16. Islam S, Olsen T, Daud Ahmed M Reengineering the seaport container truck hauling process: Reducing empty slot trips for transport capacity improvement. Bus Process Manag J 19(5), 2013.

17. J.A. Dunne, R.J Williams, N.D.Martinez,. Food-web structure and network theory: The role of connectance and size. Proc. Natl. Acad. Sci. USA 2002, 99.
18. Kao, C., Chen, L.-H., Wang, T.-Y. and Kuo, S. Productivity Improvement: Efficiency Approach vs. Effectiveness Approach, Omega, 23(2), (1995)..
19. Karaś,A.,(2020),”Smart Port as a Key to the Future Developmentof Modern Ports”, the International Journal,on Marine Navigation, and Safety of Sea ransportation,V.14,N.1.
20. Koroleva E., Sokolov S., Makashina I., Filatova E.” Information technologies as a way of port activity optimization in conditions of digital economy” International Scientific Conference “Construction and Architecture: Theory and Practice for the Innovation Development” (CATPID-2019), V. 138, 2019.
21. M. Puig, C. Wooldridge, and R. M. Darbra, “Identification and selection of Environmental Performance Indicators for sustainable port development,” Marine Pollution Bulletin, vol. 81, no. 1, , Apr. (2014) .
22. M.Van Gils, L.M.Gerrits,G.R,Teisman,. Non-linear dynamics in port systems: Change events at work. In Managing Complex Governance Systems: Dynamics, Self-Organization and Coevolution in Public Investments; Kapucu, N., Ed.; Taylor & Francis: London, UK, pp. 76–96. (2009).
23. McFarlane, V. Giannikas, and W. Lu, “Intelligent logistics: Involving the customer,” Computers in Industry, vol. 81, pp. 105–115,Sep. 2016.
24. Meyer,C., Gerlitz,L., Philipp,R.,&Paulauskas,V.,(2021),” A Digital Or Sustainable Small And Medium-Sized Port? Sustainable Port Blueprint In The Baltic Sea Region Based On Port Benchmarking”, Transport and Telecommunication, volume 22, no. 3
25. Molavi A. , Lim G., Race B., “ A framework for building a smart port and smart port index” International Journal of Sustainable Transportation (2019) .
26. Moss Kanter, R., & Litow, S. S. (2009). Informed and interconnected: A Manifesto for smarter cities. Harvard Business School General Management Unit Working Paper.
27. Nam, T., & Pardo, T. A. (2011). Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions. Paper presented at the ACM Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference: Digital Government Innovation in Challenging Times.
28. R. S. Raji, Smart networks for control, Spectrum, IEEE, vol.31, no. 6, IEEE, 1994.
29. S. Wang, J. Wan, D. Li, and C. Zhang, (2016)“Implementing Smart Factory of Industrie 4.0: An Outlook,” International Journal of Distributed Sensor Networks, vol. 12, no. 1.
30. S.Wang, J. Wan, D. Li, and C. Zhang, “Implementing Smart Factory of Industrie 4.0: An Outlook,” International Journal of Distributed Sensor Networks, vol. 12, no. 1, Jan. 2016
31. Spangler, W. S., Kreulen, J. T., Chen, Y., Proctor, L., Alba, A., Lelescu, A., & Behal, A. (2010). A smarter process for sensing the information space. IBM Journal of Research and Development, 54(4), doi:10.1147/JRD.2010.2050541

32. Yau,K.,L.,Qadir,J.,&LingA.,M.,H.,(2020)Towards Smart Port Infrastructures: EnhancingPort Activities Using Information andCommunications Technology,Journal IEEE Access,V.8.

التنظيم القانوني لجودة ادارة الموانئ  
-دراسة تطبيقية في ضوء التشريع العراقي -

م . م . علي مجيد خليل

م . م . علي حمزة جبر

الجامعة الاسلامية في الديوانية

[ahamzajaber@gmail.com](mailto:ahamzajaber@gmail.com)

[ali.majeed@iunajaf.edu.iq](mailto:ali.majeed@iunajaf.edu.iq)

### الملخص

إن تطبيق مبدأ الجودة في أنشطة الموانئ يعد من أهم المسائل التي تُعنى بها الدول تلك التي تهتم بمعايير وأدوات تحسين الأداء على وفق مؤشرات قياس الأداء-الجودة- في موانئها البحرية، بما يسهم في تحقيق كفاءة وتحسين الميزة التنافسية للموانئ مع تأكيد أهمية تطبيق معايير الجودة وشروطها ومتطلباتها وفق التشريعات النافذة، وترتكز هذه الجودة على العناية بأهمية الخدمات اللوجستية والاهتمام بجودة سلسلة الإمداد ومعايير الأداء المختلفة والانصراف لتطبيق جودة البنى التحتية والموارد البشرية على حد سواء، مما يؤدي الى تحسين الميزة التنافسية للموانئ مع مثيلاتها من الموانئ في دول أخرى، وبجانب التركيز على أهمية الجودة الشاملة فينبغي دعم التوجه نحو التحول إلى أنظمة الموانئ الذكية عن طريق توافر نظام معلوماتي متطور يعتمد البيانات الرقمية كأحد ركائز النجاح لإدارة الجودة الشاملة بالميناء.

### Legal regulation of the quality of port management

### An applied study in the light of Iraqi legislation

Ali Hamza Jabr

Ali Majid Khalil

### Abstract

The principle of quality in port activities is one of the most important issues of concern to countries that are concerned with standards and tools for improving performance according to performance-quality indicators, which contributes to achieving quality and improving the competitive advantage of ports, emphasizing the importance of applying quality standards in accordance with the legislation in force. Quality is based on taking care of the importance of logistics services and paying

attention to the quality of the supply chain and various performance standards, which leads to improving the competitive advantage of ports with its counterparts from other ports. Timeliness as one of the success pillars of the total quality management in the port.

The pursuit of the principle of quality is also focused on paying attention to human resources, in addition to paying attention to service recipients and stakeholders from the shipping companies who benefit from port activity, emphasizing the role of senior management in supporting performance evaluation and applying the principles of total quality, and the importance of drawing upon international experiences, with the possibility of application according to The data of each port, and the standardization of quality standards in proportion to the nature and activity of the port, and attention should be paid to the frameworks of the relationship between total quality management and competitive advantage in port business management.

The focus on the effective management of ports through an applied study on the role of total quality in developing the sustainable competitive advantage of seaports and the application of best practices in improving the efficiency of ports and the quality of logistics services in the Korean and Singaporean experience and their transfer to Iraq, will lead to the application of total quality management in line with the certificates of the role of services Sustainable logistics in total quality management and quality management in contemporary ports in terms of internal and external view, presenting the dynamic system model for the efficiency of logistics centers in seaports, as well as discussing the quality of port productivity through partnership between the public and private sectors, stressing the importance of the quality system, security, safety and occupational health in the ports.

All of these ideas are studied within the framework of the Iraqi Ports Law No. (21) of 1995 and the extent of their application in light of the legislation in force, thus dividing this research into two sections. in port management.

## المقدمة

### **أولاً: التعريف بموضوع البحث**

إن السعي لتحقيق مبدأ الجودة ينصرف إلى الاهتمام بالموارد البشرية والبنى التحتية، بجانب الاهتمام بمتلقي الخدمة، وأصحاب العلاقة من شركات الملاحة الذي يمثلون فئة المستفيدين من نشاط الموانئ، وتأكيد دور الإدارة العليا في دعم تقييم الأداء وتطبيق مبادئ الجودة الشاملة، وأهمية الاستعانة بالتجارب الدولية، مع إمكانية التطبيق على وفق معطيات كل ميناء، وتتميط معايير الجودة بما يتناسب مع طبيعة ونشاط الميناء، كما ينبغي الاهتمام بأطر العلاقة بين إدارة الجودة الشاملة والميزة التنافسية في إدارة أعمال الموانئ .

إن التركيز على الإدارة الفاعلة للموانئ يأتي من خلال دراسة تطبيقية على دور الجودة الشاملة في تنمية الميزة التنافسية المستدامة للموانئ البحرية وتطبيق أفضل الممارسات في تحسين كفاءة الموانئ

وتطبيق فكرة جودة الخدمات اللوجستية في بعض التجارب كالتجربة الكورية والسنغافورية ونقلها للعراق، مما سيفضي الى تطبيق إدارة الجودة في الموانئ المعاصرة من حيث النظرة الداخلية والخارجية لهذه الفكرة، وكما يتضمن عرضاً لنموذج النظام الديناميكي الذي يعتمد على كفاءة المراكز اللوجستية في الموانئ البحرية، بجانب العمل الدائم على تقييم ومناقشة جودة إنتاجية الموانئ من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص، مع تشديد أهمية نظام الجودة والأمن والسلامة والصحة المهنية بالموانئ .

#### ثانياً: أهمية البحث

إن الخوض في موضوع هذه الدراسة ينطلق من مبدأ مفاده بأن الجودة في كافة قطاعات الدولة يعد ذا أهمية شُرعت لأجلها القوانين وغيّرت لها الكثير من أساليب الادارة، وهذا التوجه نجده حاضراً في إدارة الموانئ التي يفترض فيها توافر الجودة كونها واجهة مالية واقتصادية للدولة، لذا فإن هذا البحث يكتسب أهمية نظرية تتمثل في إيجاد دراسة تتناول مبدأ الجودة وامكانية تطبيقه في ادارة الموانئ، وفي الجانب العملي فإن تطبيقات الدول الاخرى نجدها من المناسب أن يتم تبنيها في العراق بعد اعادة قراءتها وصياغتها في القانون العراقي .

#### ثالثاً: تساؤلات البحث وفرضياته

إن هذا البحث ينطلق من تساؤل مركزي مفاده، ما ايجابيات الجودة في إدارة الموانئ في العراق؟، وهل هنالك عوائق ادارية أو تشريعية تعتري تطبيقه في ادارة الموانئ؟ ومن ثم؛ هل أن موقف المشرع العراقي من مبدأ الجودة يتناسب وأهمية الموانئ من عدمه؟ وهذا ما سنحاول الاجابة عليه في ثنايا هذا البحث .

#### رابعاً: منهجية البحث وخطته

كل هذه الأفكار تُدرس في اطار قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ومدى تطبيقها لمبدأ الجودة في ظل التشريعات النافذة، سالكين بذلك تقسيم هذا البحث الى مبحثين، نخصص المبحث الأول لبيان الاطار المفاهيمي لجودة ادارة الموانئ، أما المبحث الثاني فنكرسه لمتطلبات تطبيق الجودة في ادارة الموانئ .



## المبحث الاول

### الاطار المفاهيمي لجودة ادارة الموانئ

لغرض بيان الإطار المفاهيمي لجودة ادارة الموانئ على النحو الذي يظهر الاساس الذي تركز عليه هذه الفكرة، فُسم البحث بشأنها الى التعريف بمبدأ الجودة في ادارة الموانئ ومبرراته في المطلب الاول، أما المطلب الثاني فنخصه للاطار التشريعي لتطبيق جودة الموانئ .

### المطلب الاول

#### التعريف بمبدأ الجودة في ادارة الموانئ ومبرراته

يعد مبدأ الجودة أحد أهم المبادئ القانونية الإدارية الحديثة التي تحكم أنشطة المرافق العامة ومنها قطاع الموانئ البحرية والذي يقصد به تقديم الخدمة للأفراد بصورة جيدة تضاوي معايير الجودة لدى الدول المتقدمة<sup>(١)</sup>، وفي إطار تعريف هذا المبدأ فهناك من يرى بأن الجودة هو مفهوم مجرد يتضمن أشياءً مختلفة من حيث نوعية الخدمة للأفراد المختلفين، وإنها في مجال الأعمال والصناعة تعني كم يكون الأداء أو خصائص معينة ممتازة، ولاسيما عند مقارنتها مع معيار موضوع من قبل المستهلك او المنظمة<sup>(٢)</sup>، وهذا التعريف يعد تعريفاً مختصراً نظراً لما تتضمنه الجودة من تطبيق فكرة التحول في إدارة مؤسسات وقطاعات الدولة ومنها قطاع الموانئ البحرية لذا فقد اقتضى الامر توسعاً في مضامينه ومقتضياته .

كما وعرفت المنظمة الدولية للمعايير ISO<sup>(٣)</sup> الجودة بأنها الخصائص الكلية لكيان معين -سواء أكان نشاط أو عملية أو منتج أو منظمة أو نظام أو فرد أو مزيج منها التي تنعكس في قدرته على إشباع حاجات صريحة أو ضمنية<sup>(٤)</sup>، يبنى على ذلك أن الجودة هو مصطلح مما يبدو عليه أنه ذات تعقيد معين، ومرد ذلك يأتي من توزيعه بين علوم معينة تتفرع إلى علم القانون والادارة، وإذا ما أردنا تخفيف هذا التعقيد وإنشاء تعريف لجودة الموانئ فينصرف الى أنه ذلك التحول بنشاط الموانئ البحرية من النظم التقليدية إلى النظم الحديثة التي تتوقف على تطبيق المبادئ الحديثة في جودة الخدمات .

إن عملية الاضطلاع بتعريف جامع يتناسب مع أهمية الجودة في إدارة الموانئ البحرية ينبغي أن يأخذ بعين الاعتبار خصوصية الأنشطة المقدمة عن طريق هذه الموانئ كونها ذات طبيعة خاصة نظراً لتداخلها مع النشاط المالي والاقتصادي للدولة، مضافاً لذلك فإن أي تعريف يتصف بالشمول يجب أن يأخذ بعين الحسبان كل ما تقدم وذلك من منطلق التكامل بين المفاهيم والمحل المراد تطبيقه بشأنه .

أما عن مبررات تطبيق الجودة في إدارة الموانئ، فقد أثبتت إدارة الجودة عملياً أنها واحدة من أكثر الطرق فعالية لتكوين بيئة مستدامة ناجحة ضمن بيئة أكبر تتسم بأنها شديدة التنافسية بين الموانئ المختلفة، ومع ذلك؛ فلم يتم استخدام طريقة الإدارة هذه بالكامل من قبل الموانئ البحرية في أغلب دول العلم لمبررات مختلفة بعضها مالي والآخر اداري وقانوني، خاصة وأنها تنظم العمل في موانئها ضمن أطر تقليدية<sup>(٥)</sup>، وهذا يعني بأن زيادة تكامل الموانئ البحرية فيما يتعلق بشق -التوريد- على وجه التحديد

يتطلب نهجاً جديداً في إدارة الجودة لتمكين الموانئ البحرية من تعزيز أدائها وكفاءة أنشطتها المختلفة بأكملها تلك التي تشارك فيها، وهكذا، فإن الهدف من هذه الفكرة ومن ثم تطبيقها هو زيادة ممارسات إدارة الجودة بما يتناسب مع طبيعة الأنشطة المقدمة من الموانئ البحرية<sup>(٦)</sup> .

إن تطبيق إدارة الجودة يؤثر إيجاباً ليس على التوريد أو التصدير أو العمليات التجارية الأخرى داخل الموانئ فحسب بل يؤثر أيضاً على رضا الدول والمنظمات التجارية والاقتصادية والشركات على مستوى تقديم الخدمات في الدولة وهو ما نلاحظ وجوده في موانئ بعض الدول، فعلى سبيل المثال تم استخدام دراسة تجريبية لاختبار إطار تطبيق إدارة الجودة في دولة فيتنام، وهو مثال حديث ومتقدم على عمل الموانئ البحرية التي يتم دمجها في عمليات التبادل التجاري نتيجة لتطبيق حكومي مهم سياسات التجارة والنقل وسلسلة التوريد، إذ أجريت المرحلة الأولى من الدراسة التجريبية عبر مسح بريدي أولي مع ١٠٠ ميناء بحري لاختبار إطار تطبيق إدارة الجودة الأولي فأظهرت نتائج المسح الأولى معدلاً عالياً في الاستجابة لمقتضيات الجودة<sup>(٧)</sup> .

إن تطبيق مبدأ الجودة يميل لتطبيق نهج الإدارة الحديثة التي تعمل على التركيز والتنمية المستدامة في أنشطة الموانئ البحرية التي تعمل على توسيع نطاق أعمالها التجارية، من جانب آخر يُعطي الخبراء أعلى درجات التقييم للموانئ في مسائل (الفوائد والأرباح والنتائج المتوقعة) فيما يتعلق بالسوق والمنافسة (مثل التسويق والصورة الخارجية للدولة ومتطلبات السوق وشهادة الآخرين والمنافسة) إذا كانت معتمدة على الجودة<sup>(٨)</sup>، وهو تقييم وجد أثره واضحاً في موانئ اليونان، إذ إن أنظمة ضمان الجودة والسلامة تهدف بشكل أساس إلى تحسين عمليات المنظمة وليس جودة المنتج النهائي فحسب، ويقدم الخبراء أيضاً درجات عالية في التحسينات المتوقعة للخدمات المقدمة، قد يعبر هذا عن الرغبة في الاستثمار في ثقافة الجودة والسلامة، ليس فقط لأسباب تسويقية<sup>(٩)</sup>، نستخلص من ذلك بأن مبررات الجودة في الموانئ البحرية تستقي أهميتها في كونها مدخلاً مهماً لتحقيق التكامل في أنشطة الموانئ البحرية .

يبني على ذلك أن مبررات تطبيق الجودة في إدارة الموانئ يعزى إلى الأسباب الآتية :

- أ- فهم حاجات المستثمرين والشركات التي تسعى لتطبيق الأنظمة الحديثة في إدارة الموانئ .
- ب- ضمان الاداء الصحيح و الفعال لأنشطة الموانئ .
- ج- زيادة القدرة التنافسية والكفاءة الانتاجية للموانئ البحرية .
- د- التكيف مع المتغيرات الحديثة في إدارة الموانئ .
- هـ- تحسين مخرجات إدارة الموانئ .

## المطلب الثاني

### الاطار التشريعي لتطبيق جودة إدارة الموانئ

أكدت الجهات الوطنية والدولية على ضرورة تطبيق الجودة في إدارة الموانئ، و يبدأ الامر من معايير ISO 9000 التي احتوت على سلسلة معروفة جيداً من المعايير التي قد تخلق الأساس الذي يمكن للميناء أن يعتمد عليه في تطبيق نظام إدارة الجودة، وبشكل أكثر تحديداً فإن معايير ISO 9000 هي عبارة عن مجموعة من المعايير التي تم تقديمها في البداية في عام ١٩٨٧، إذ أنها تشتمل أحدث نسخة من هذه المجموعة متضمنة هذه المعايير على إرشادات ومعلومات مهمة حول جوانب مختلفة من تنفيذ إدارة الجودة (مثل الأساسيات والمفردات، والمبادئ التوجيهية لخطط الجودة، والإرشادات بشأن التقنيات الإحصائية وعمليات القياس ومعدات القياس، والمبادئ التوجيهية لتحقيق الفوائد المالية والاقتصادية، والمبادئ التوجيهية للجودة و / أو تدقيق أنظمة الإدارة البيئية وما إلى ذلك)<sup>(١٠)</sup> .

كما أن "أنظمة إدارة الجودة - المتطلبات"، تعد المعيار الوحيد الذي يتضمن متطلبات الحصول على الشهادة الدولية في هذا المجال كون الامر يعتمد في هذا الإصدار الأخير على مبادئ إدارة الجودة، التي تم تناولها في ISO 9000 و ISO 9004 ، أي كل تنظيم يتركز على رضا العملاء، والقيادة، ونهج العملية، ونهج النظام للإدارة، والتحسين المستمر، والنهج الواقعي لصنع القرار، وعلاقة الموردين ذات المنفعة المتبادلة، كما تشير طبيعة نهج العملية في ISO 9001 إلى أن المنظمة للعمل بفعالية، عليها تحديد الأنشطة وربطها من خلال وثائق مطورة بشكل صحيح من أجل تحويل المدخلات إلى مخرجات. تتمتع هذه المجموعة المتناسكة من المعايير بمعدل توافق مرتفع مع المعايير الأخرى بما في ذلك معايير السلامة والأمن. مراجعة لتطبيق الإصدار الأقدم من ISO 9001: 2000 في عمليات الشحن ودمجها مع إدارة السلامة مقدمة من Celi<sup>(١١)</sup> .

وتم اللجوء لهذا الموضوع كذلك في اتفاقية لشبونة الصادرة عن الاتحاد الأوروبي لسنة ٢٠٠٧ والنافذة في العام ٢٠٠٩ في المادة (١) في أنه بضرورة تطبيق "...مستوى عال من الجودة والسلامة والقدرة على تحمل التكاليف والمساواة في المعاملة وتعزيز الوصول الشامل وحقوق المستخدم..."، وهو ما يندرج في إطار تطبيق مبدأ الجودة في إدارة الموانئ .

أما على صعيد المشرع العراقي فقد وضع نصاً عاماً في قانون وزارة التخطيط مكن من خلال الوزارة في تطبيق مبدأ الجودة على كافة قطاعات الدولة وهو ما ينطبق بدوره على قطاع الموانئ البحرية، إذ نص على ارتقاء العمل "... بواقع الجودة في عموم الأنشطة الاقتصادية الانتاجية والخدمية وفي دوائر الدولة والقطاع الخاص والمختلط واعتماد مبدأ الجودة وتطبيق نظم فاعلة لإدارتها في مرافق الدولة والمجتمع المدني وحماية الابداع الفكري واستثماره لخدمة عملية التنمية..."<sup>(١٢)</sup> .

أما في قانون الموانئ فأشار ضمناً الى مبدأ الجودة "... تتولى المنشأة ادارة وتنظيم الموانئ والمرافئ ووضع القواعد واصدار القرارات اللازمة لتشغيلها وتنميتها وتطويرها وتحسين اوضاعها بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة ولها في سبيل ذلك القيام بما يأتي:

أولاً- وضع القواعد اللازمة لتشغيل الموانئ والمرافئ وفق النظم والاساليب الحديثة ووضع التعليمات الخاصة بذلك. ثانياً- توفير الخدمات والمستلزمات المتعلقة بعمل الموانئ والمرافئ...<sup>(١٣)</sup>.

كما نص على "... مساعدة الاعضاء في تأمين حاجاتهم من المواد والعدد والمستلزمات، إذ دعت الى ذلك الضرورة أو الفائدة الملموسة، ويشترط عندئذ توفير الاحتياجات بشرط الجودة والسعر المناسبين،..."<sup>(١٤)</sup>، نخلص من ذلك إلى أنه يحق للإدارة استخدام المرونة التي حملتها النصوص التشريعية وتطبيق الجودة في إدارة الموانئ، ذلك أن القاعدة العامة في إطار التشريعات التي يصدرها المشرع تُصاغ بشكل مرن ليفسح المجال للإدارة في تطبيق ما تراه ملائماً مع مجمل التطورات التي تصيب الجهاز الاداري للدولة .

### المبحث الثاني

#### متطلبات تطبيق الجودة في إدارة الموانئ

لا يمكن للجودة أن تجد مجالها للتطبيق في إدارة الموانئ في أية دولة ما لم تتوفر مجموعة من المتطلبات لا بد للإدارة من العمل على توفيرها وتوفير الغطاء القانوني لتمويلها لكي تحقق الاهداف التي تصبوا لتحقيقها في فكرة التحول في إدارة الموانئ، ولغرض بحث ذلك، نقسم هذا المبحث الى مطلبين: المطلب الأول نخصه لبحث جودة البنى التحتية للموانئ، أما المطلب الثاني فينصرف الى بحث جودة الموارد البشرية في إدارة الموانئ .

### المطلب الاول

#### جودة البنى التحتية للموانئ

تمثل البنية التحتية للموانئ محوراً أساسياً في نشاط الميناء البحري بشكل أساس كونها تتكامل مع عمليات الموانئ والخدمات اللوجستية المنقولة بالمياه من خلال التكيف مع الامتدادات القريبة من الشاطئ والموانئ البحرية الاخرى، ومن خلال إنشاء حلول مرنة لأنواع السفن الداخلة له والسفن المستقبلية، واللوجستيات الداخلية، وأنشطة الموانئ الجديدة وحالات تغير المناخ وفي هذا الصدد تعمل الدول على تطوير مرافق جديدة (إعادة) وتقديم الاتصالات الآمنة المتكيفة المتطورة وهندسة تكنولوجيا المعلومات (معلومات في الوقت الفعلي، وما إلى ذلك) لصالح حركة المرور الاستراتيجية وإدارة الموانئ والبنية التحتية لمساعدة السفن (الأرصفة الذكية ، والقطر، والرسو، و MARPOL، والتزويد بالوقود، وما إلى ذلك)<sup>(١٥)</sup>، فضلاً عن ذلك، فإن التخطيط الموجه نحو الطبيعة بين المدن والموانئ (البناء مع الطبيعة، والصناعة الذكية، والترفيه الساحلي، وما إلى ذلك) فإنه يعزز مراكز الترفيه والأعمال المتكاملة لنقل الركاب، المرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالنقل العام والمدن وقطاع السياحة المحلي<sup>(١٦)</sup> .



٢- ومن ضمن الوسائل التي تستخدمها الإدارة وفق صلاحياتها القانونية هو العمل على زيادة الأرصفة البحرية والاهتمام بجودة خدماتها، وفي سبيل ذلك فقد وضعت خطة في العراق هدف زيادة عدد الأرصفة في موانئه البحرية من (٤٦) رصيفاً عام ٢٠١٢ وبطاقة سنوية (٦٥,١٦) مليون طن / سنة إلى (٨٣) رصيفاً وبطاقة (٢٩) مليون طن / سنة. إلا أن القيود المالية التي شهدتها العراق خلال مدة الخطة لم تساعد في تحقيق هذا الهدف فقد بلغ عدد الأرصفة (٤٨) رصيفاً عام ٢٠١٥ وبطاقة (١٧) مليون طن / سنة وهو أقل بكثير مما استهدفته الخطة<sup>(٢١)</sup>.

٣- أشرت وزارة التخطيط الاتحادية بأن تلك الأنظمة إدارة الموانئ العراقية بسبب ضعف استخدام الأنظمة الحديثة والالكترونية في مجالي الإدارة والتشغيل وتعدد السلطات المؤثرة في آليات إدارة الموانئ<sup>(٢٢)</sup>.  
إن كل ما تقدم يمكن تطبيقه في تطبيق تعليمات تنفيذ العقود الحكومية رقم (٢) لسنة ٢٠١٤ وإعادة هيكلة شركات إدارة الموانئ ودمج الجهات المتماثلة أو المتقاربة في الاختصاصات منعاً لحدوث تنازع أو تدخل في الصلاحيات وهو ما يؤثر على تطبيق مبدأ الجودة، كما أن على الجهات الماسكة لملف إدارة الموانئ تفعيل مذكرات التفاهم التي دخلت بها مع دول متطورة في مجال الموانئ البحرية وكذلك العمل على الدخول في مذكرات جديدة والمضي في برامج توأمة لكي يكتب ملف إدارة الموانئ خبرات مهمة في ظل التنافس العالمي في قطاع الموانئ.

## المطلب الثاني

### جودة الموارد البشرية في إدارة الموانئ

تهتم إدارة الموارد البشرية في ظل مفهوم إدارة الجودة الشاملة ببناء فرق العمل ذاتية الإدارة في المنظمات الاقتصادية والتجارية، وذلك لتحقيق التحسن المستمر من خلال المشاركة والتعاون بين العاملين ولتحقيق أهداف المنظمة التي توجههم إليها الإدارة<sup>(٢٣)</sup>، بالنظر إلى التحولات والتطورات التي شهدتها العالم ولا زال يشهدها، ولاسيما في الجانب الاقتصادي، من ارتفاع ملحوظ في عدد المؤسسات على اختلاف مجالات نشاطها كذلك تحرر التجارة الخارجية كلها عوامل أدت إلى زيادة حدة المنافسة بين المنتجين وزيادة تخوفهم ودفعهم للبحث عن الوسيلة التي تمكنهم من الحفاظ على الحصة السوقية، وكذلك الحصول على تفوق تنافسي سواء على المستوى المحلي أم الدولي، وكان السبيل لذلك هو انتهاز ما يسمى بإدارة الجودة الشاملة والتأهل للحصول على شهادة الأيزو<sup>(٢٤)</sup> التي تعتمد على جودة العنصر البشري.

إن الموانئ تعتمد كثيراً على جودة العنصر البشري، وبغياب الجودة فإنها ستتأثر بلا شك، فعلى سبيل المثال نجد بأن الموانئ اليونانية تعاني من مشكلات التمويل ونقص الموظفين والحاجة إلى موظفين مؤهلين ونقص الخبرة في إدارة الجودة والسلامة، فضلاً عن ذلك، كان رد فعل خبراء الموانئ، الذين شاركوا في هذا المشروع البحثي، إيجابياً على تطوير أنظمة الجودة والسلامة وتطوير الموظفين المسؤولين عنها،

على الرغم من الأأشيرات الأي وضعوها، فقد أقرأوا بالأأاجة إلى مزيد من النناأأ القابلة للأطابق بما في ذلك طرق أكامل نظام الأوءة والسلامة وبين قدرة موظفيها على الأعامل معها، لذا فإن العديد من قضايا إءارة الأوءة والسلامة مسأركة في القأاعاء الاقأاصاءية الأأرى وناأأ هذه الأراءة مماألة لألك المقءمة على سبيل المأال<sup>(٢٥)</sup>.

كما أقرأ الأيونان اسراءية وطنية للأوءة والسلامة لسلاطاء الموانئ، والأقرار بنقص الموظفين في أهئة الموانئ وناأال الأمول وما إلى ذلك من المعواق الأي أعااى إءارة الموانئ، فقد أصبح المشكلاء أو أأسين الأوءة والسلامة في الرولين الأناظيمي الأومي الموحء في الموانئ أأاءاً في النهاية، وقد أأادل المرء أيضاً بأن المجموعاء المختلفة من الأطراف المهأمة في الأيونان، سواء داخل مجأمع المبناء أو أارأه، لا أعاى الأولة على الفور لمبااءاء الأوءة والسلامة بنفس الطريقة<sup>(٢٦)</sup>.

وعطفاً على أوءة إءارة الموانئ في العراق من أاا الموارء البأرية ينبأى أن يتم وفق الأأوااء الاأية

:

أ-الإفااءة من الأبراء الأولة لأرفع القءراء الأناأسية وأأسين أوءة العمليات للشركاء العاملة في هذا النشاط وناظوير مهاراء وكفاءة الموظفين في الموانئ<sup>(٢٧)</sup>.

ب-العمل على رفع كفاءة منأسبي القوة البأرية العراقية من ألال اءأالهم في أواراء أأربية مسأمرة أأ اأراف أبراء عالميين، أو ارسالهم في إءفااءاء أورية إلى الأول المنأأمة في هذا المجال كالأسين وسناأورا والأيونان وغيرها.

أ-أأاءا الأناأريعاء الأي أناولى الأوظيف في قأاع الموانئ وإضاافة شروط أناأاسب مع طبيعة الانأطءة في الموانئ كونها وظيفة ذات طبيعة فنية أناأب في شاألها شروطاً أهامة.

#### الأأامة

بعء أن فرأنا من الأوض بهذا الموضوع نبين النناأأ والأوصيااء على النحو الآأى :

#### أولاً: النناأأ

١-أءء الأوءة منألباً ضرورياً في إنشاء الموانئ البأرية وفي إءارأها كونها أناأمن أسالياً أوءة على أوءيه الأهءاء وزياءة كفاءة المأرا بما يسهم في أناأية الاقأاصاء القومي للأولة.

٢-ان العواامل الأي أناوقف عليها الأوءة هي عواامل منأيرة بأسب كل أولة، ومرء هذا الاأألاف أن الأوءة كمقءمة لأمان كفاءة الموانئ البأرية ينبأى أن يتم مع قدرة الأولة على اءاءاء أأبيراء إءارية أو مالية كما أناوجب عليها أن أأرس اأناأااء كل مبناء بمعزل عن الأأر.

٣-ان العراق سعى أأاءاً لأطابق مباء الأوءة في إءارة موانئه البأرية وهذا ما أأشفه وزارة الأناظيط ويؤيءه الواقا العملي للموانئ، إلا إنه العراق بأأاجة إلى أأوااء أأرى كأيرة لكن هذه الأأوااء أءد مهأمة للأأسيس لأأط مسأقبلية أفضل وأكثر نمواً.





- 15- Hilde Meersman, Eddy Van de Voorde, Thierry Vanelslander , Port Infrastructure Finance, 2014, p. 28 .
- 16- Peter W. de Langen, Towards a Better Port Industry: Port Development, Management and Policy, 2020, p. 17 .
- 16- J. Colombano, A. Shah, Learning from the World: New Ideas to Redevelop America, 2016, p. 8 .
- 17- Port infrastructure quality - Country rankings, [https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports\\_quality/](https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports_quality/) .
- 18- Ashoka Mody, Infrastructure Strategies in East Asia: The Untold Story, 1997, p. 39 .
- ١٩- رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، وزارة التخطيط، دائرة تخطيط القطاعات، ٢٠١٦، ص ٣٢ .
- ٢٠- تقرير خطة التنمية الوطنية، وزارة التخطيط، ٢٠١٨، ص ٣٢ .
- ٢١- تقرير وزارة التخطيط، مصدر سابق، ص ١٦٣ .
- 22- Alison Davis, Jane Shannon, Wayne Cascio, The Definitive Guide to HR Management Tools (Collection), 2013, p. 87 .
- 23- Joe Petrick, Total Quality in Managing Human Resources, 2013, p.43 .
- 24- Zantanidis S, Tsiotras G (1998) Quality management: a new challenge for the Greek construction industry. Total Qual Manage 9:619–632
- 25- Lagodimos AG, Dervitsiotis KN, Kirkagaslis SE (2005) The penetration of ISO 9000 certification in Greek industries. Total Qual Manage 16:505–527 .
- ٢٦- تقرير وزارة التخطيط، مصدر سابق، ص ١٦١ .

#### المصادر

#### أولاً: المصادر باللغة الاجنبية

- 1) Alison Davis, Jane Shannon, Wayne Cascio, The Definitive Guide to HR Management Tools (Collection), 2013 .
- 2) Ashoka Mody, Infrastructure Strategies in East Asia: The Untold Story, 1997, p. 39 .
- 3) Beacon Port Deepwater Port License Application: Environmental Impact Statement , 2006 .
- 4) Charles Richard Boddington Joyce, Hannah M. McGee, Ciaran A. O'Boyle, Individual Quality of Life: Approaches to Conceptualisation, 1999 .
- 5) European Conference of Ministers of Transport, ECMT Round Tables Land Access to Sea Ports, 2001 .
- 6) Hilde Meersman, Eddy Van de Voorde, Thierry Vanelslander , Port Infrastructure Finance, 2014.
- 7) International Standards Organization (2005) ISO 9000: 2005 Quality management systems—Fundamentals and vocabulary. ISO, Geneva .
- 8) Irwin Altman ,Joachim F. Wohlwill, Behavior and the Natural Environment, 2012 .
- 9) J. Colombano, A. Shah, Learning from the World: New Ideas to Redevelop America, 2016.
- 10) J.D. Symonds, Total Quality Measurement in the Oil Industry, 2012 .
- 11) Joe Petrick, Total Quality in Managing Human Resources, 2013 .

- 12) Kevin J. Krizek ,National Cooperative, Guidelines for Analysis of Investments in Bicycle Facilities, 2006 .
- 13) Lagodimos AG, Dervitsiotis KN, Kirkagaslis SE (2005) The penetration of ISO 9000 certification in Greek industries. Total Qual Manage .
- 14) Munish Gupta, Heather C. Kaplan, Quality Improvement, An Issue of Clinics in Perinatology, 2017 .
- 15) OECD, OECD Green Growth Studies Green Growth in Hai Phong, Viet Nam, 2016 .
- 16) Peter W. de Langen, Towards a Better Port Industry: Port Development, Management and Policy, 2020.
- 17) Port infrastructure quality - Country rankings, [https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports\\_quality/](https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports_quality/) .
- 18) Tihomir Lukovic, Nautical Tourism,2013 .
- 19) Violet Gavigan, Establish Organization Certified To ISO 9001: 2015: Total Quality Management Principles: A Quality Management System, 2021 .
- 20) Zantanidis S, Tsiotras G (1998) Quality management: a new challenge for the Greek construction industry. Total Qual Manage .

#### ثانياً: التشريعات

- ١) قانون تصديق النظام الاساسي للاتحاد العربي للناقلين البحريين رقم (١٢٦) لسنة ١٩٧٩ .
  - ٢) قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .
  - ٣) قانون وزارة التخطيط رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٩ .
- ثالثاً: تقارير وزارة التخطيط الاتحادية في العراق
- ١) رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، وزارة التخطيط، دائرة تخطيط القطاعات، ٢٠١٦.
  - ٢) تقرير خطة التنمية الوطنية، وزارة التخطيط، جمهورية العراق، ٢٠١٨ .



## المحور السادس الاعلامية



## التضليل الاعلامي ضد مشروع ميناء الفاو دراسة في آليات صناعة الكذب

د. هشام فاروق توفيق

الشركة العامة لموانئ العراق / معهد الموانئ

### الملخص:

يعد قطاع النقل لاسيما النقل البحري من الركائز المهمة لأي بلد، ولأهمية ميناء الفاو في تحقيق مطالب العراق السياسية والاقتصادية والاجتماعية، فضلاً عن دوره الاقليمي والدولي بسبب تأثيره على اتجاهات النقل الدولية في المستقبل، عمد العراق على إنعاش موانئه بإنشاء ميناء الفاو الكبير، كونه يسد العجز بين الطاقات التصميمية للأرصفة الحالية، والطلب المتوقع من الواردات والصادرات للعراق مستقبلاً، ويمثل ركيزة لمشروع القناة الجافة لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا، إلا إن هذا الميناء تعرض لهجمة إعلامية لا تستند على حقائق منطقية مرتبطة بواقع عمل الميناء، إذ تعتمد على تضليل معلومات ليس لها علاقة بالأحداث الجارية في الميناء، أو استخدام مفردات تؤدي إلى إصدار احكام غير صحيحة، أو اختيار مفردات متحيزة وإهمال الحقائق المكتوبة في المصادر.

**كلمات مفتاحية :** ميناء الفاو، التضليل الإعلامي، البروباغندا، صناعة الكذب.

**Abstract:**

The transport sector, especially maritime transport, is one of the important pillars for any country, and because of the importance of the Faw port in achieving Iraq's political, economic and even social demands locally, regionally and internationally because of its impact on international transport trends in the future. The design of the current berths, and the expected demand of imports and exports to Iraq in the future, and represents the pillar of the dry channel between to transport goods project Asia and Europe, but this port has been subjected to a media attack that is not based on logical facts related to the reality of the port's work, as it depends on misleading information that has nothing to do with current events. In the port, or using vocabulary that leads to incorrect judgments, or choosing biased vocabulary and neglecting the facts written in the sources.

## المقدمة:

إن الموقع الذي تمتلكه البصرة بإطلالتها على الخليج العربي، وكونها الواجهة البحرية الوحيدة التي تربط العراق مع العالم الخارجي، فضلاً عن امتلاكها الثروات النفطية، جعل منها البوابة التي من خلالها يستطيع العراق تطوير علاقاته السياسية والاقتصادية والاجتماعية مع دول العالم، ومع تقدم المجتمعات ومنها المجتمع العراقي، وزيادة الكثافة السكانية، والتطور الحاصل في مجال النقل، وزيادة احمال البواخر العملاقة، وما تعرضت له الموانئ العراقية من تدمير للبنية التحتية، وعرقلة الملاحة في قنواتها الملاحية بسبب الإرساب النهري والغوارق الناتجة عن الحروب التي خاضها العراق منذ عام ١٩٨٠ إلى عام ٢٠٠٣، ولحاجة العراق لتنفيذ برامج التنمية، واستثمار الموقع الجغرافي للعراق، كان التفكير بإعادة الفكرة القديمة - مشروع إنشاء ميناء الفاو الكبير - وتطبيقها على أرض الواقع لتمثل نقلة نوعية باعتباره الموقع الذي سيغير خارطة النقل البحرية العالمية.

## أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى تعرية الأساليب المعتمدة في تضليل الرأي العام عبر صناعة الكذب التي تركز على الصدى العاطفي كوسيلة لإحداث أفكار مخالفة عند جمهور واسع من الناس، وبحث أخبار دعائية في آن واحد، والتصدي لهذه الموضوعات وتأثيرها على الرأي العام عبر وسائل الإعلام ومواقع التواصل الاجتماعي.

## إشكالية الدراسة:

كمنطلق لهذه الدراسة حدد الباحث الإشكالية الآتية كإطار يتمحور حوله السؤال الآتية:

هل يستطيع الإعلام المؤسسي كإعلام حكومي أن يتصدى للهجمات الموجهة لميناء الفاو الكبير؟ وما الوسائل والأساليب التي عليه أن يستخدمها؟

## فرضية الدراسة:

- ١- بإمكان الإعلام المؤسسي أن يتصدى للهجمات المغرضة عن طريق اعتماده على البروباغندا للتعريف بمراحل إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير.
- ٢- اعتماد الإعلام المؤسسي على مواقع التواصل الاجتماعي كإعلام بديل يمارس فيه النقد البناء، ويولد أفكاراً جديدة لها أهميتها.



٣- ترك الإعلام المضاد يعمل بحرية على اعتبار أنه إعلام غير مؤثر.

**ميناء الفاو الكبير:** يقع ميناء الفاو الكبير أقصى جنوب العراق في محافظة البصرة، في شبه جزيرة قضاء الفاو، شمال الخليج العربي عند مدخل قناة خور عبد الله، ويعتبر من أهم المشاريع الاستراتيجية في العراق، ومن المؤمل أن يصبح من الموانئ الكبرى في العالم والشرق الأوسط، فضلاً عن تحويل قضاء الفاو إلى مدينة اقتصادية وتجارية عالمية، مما يسهم في تنمية الاقتصاد العراقي، وتوفير آلاف فرص العمل للشباب عبر تحريك عجلة الملاحة البحرية، كما ستحتل المنطقة الصناعية في الفاو المرتبة الأولى في الشرق الأوسط بما تحقّقه من مردودات مالية كبيرة للعراق عبر نقل وإيصال البضائع والنفط بشكل أسرع من أي وقت مضى.

تأتي أهميته أيضاً كونه الميناء العراقي الوحيد المطل على البحر المفتوح، بينما تقع الموانئ الأخرى على قنوات فرعية، من ثم يسمح موقعه المميز في توفير أعماق كبيرة قادرة على استقبال البواخر ذات الغاطس العالي، إذ من المخطط أن تصل الأعماق فيه إلى أكثر من ( ١٨ م )<sup>(١)</sup>.

إن الموقع الذي يحتله ميناء الفاو يجعله جسراً أرضياً يربط بين مسطحين مائيين مهمين هما الخليج العربي في الجنوب، والبحر المتوسط في الشمال، أما أهمية موقعه فقد تباينت عبر التاريخ تبعاً للتغيرات التي طرأت على المنطقة، فعندما سيطرت الدولة الإسلامية، لا سيما الخلافة العباسية ازدادت أهمية موقع العراق الجغرافي بعد أن تحولت عاصمة هذه الدولة من دمشق إلى بغداد، وهذا ما جعل اعتماد الدولة العباسية على الخليج العربي كمنفذ تجاري بحري يربطها مع الهند وشرق آسيا وشرق أفريقيا، وبعد سقوط الدولة العباسية عام ( ٦٥٦ هـ - ١٢٥٨ م ) تدهورت أهمية موقع العراق الجغرافي، ثم تحسنت بعد سيطرة الدولة العثمانية على مقاليد الأمور في العراق والوطن العربي، إذ تحول مركز التجارة من بغداد إلى إسطنبول، ثم عاود الابتعاد عن طريق التجارة البحرية بعد اكتشاف رأس الصالح عام ١٤٩٧م، وعند افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م تحولت طرق التجارة البحرية من رأس الرجاء الصالح إلى البحر الأحمر وقناة السويس ثم البحر المتوسط، بذلك أفتقد العراق أهميته كحجر بركي لطرق التجارة العالمية، من جانب آخر فإن المنفذ العراقي الضيق، وزحف الحدود الإيرانية تجاه شط العرب بسبب عامل النحت الذي قلل من السواحل العراقية، وقلة عمق المياه قبالة السواحل العراقية زاد من صعوبة بناء المرفأء والأرصفة البحرية؛ لذلك أقام العراق ميناء البصرة على مياه شط العرب بعيداً عن الخليج، كما أضطر لبناء أم قصر على قناة بحرية تم شقها في أحد الأذرع البحرية للخليج العربي، كما بنى ميناء البكر النفطي وسط مياه الخليج على بعد ( ٢٤ كم ) من خط الشاطئ. لكن بعد التغيرات التي حصلت بعد عام ٢٠٠٣م وانفتاح العراق على دول العالم، ومحاولة الولايات المتحدة الأمريكية تحقيق نجاحات فيه عبر استراتيجيتها في نشر ما يسمى بالديمقراطية، واعتباره القاعدة التي تنطلق منها لتغيير الجغرافية السياسية لمنطقة الشرق الأوسط، ونتيجة

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

للخصائص الطبيعية التي يمتلكها العراق، فضلاً عن اتصاله المباشر بتركيا التي تمثل واجهة حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي مع الدول الإسلامية والعربية، فإن موقع العراق يمثل موقع الصدارة ليكون المنافس الجديد للاتصال مع أوروبا براً، إذ سيكون جسراً أرضياً بين شرق آسيا وأوروبا عبر سوريا وتركيا<sup>(٢)</sup>.

### مساحة ميناء الفاو الكبير:

تبلغ مساحة ميناء الفاو الكبير الإجمالية والمحصورة بين كاسري الأمواج الشرقي والغربي حوالي ( ٥٤ كم<sup>٢</sup> ) وهي موزعة ما بين حوض الميناء والأرصفة والساحات والأبنية الخدمية.

### مكونات مشروع ميناء الفاو الكبير:

يتكون ميناء الفاو الكبير من :

- كاسر الأمواج الشرقي بطول ( ٨ كم ) في البحر (منجز).
- كاسر الأمواج الغربي بطول ( ١٦ كم ) في البحر (منجز).
- البنى التحتية البحرية وتشمل ( أعمال الحفر البحري - الدفن بالبحر والتكثيف - إنشاء أرصفة الحاويات ).
- البنى التحتية البرية وتشمل ( الأبنية الخدمية والساحات - شبكة الطرق الداخلية - المحطات الخدمية كالكهرباء، وتحتية المياه، ومعالجة المياه الثقيلة، ومنظومة السكك الداخلية وربطها بالسكة الوطنية بطول أكثر من ( ١٠٠ كم ).
- القاعدة البحرية.
- المسفن البحري.
- محطة أرصفة المشتقات النفطية.
- مصفى الفاو النفطي، ومعمل البتروكيمياويات.
- الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وأم قصر بحدود ( ٦٢ كم ).
- نفق خور الزبير تحت قناة خور الزبير بحدود ( ٢,٥ كم ).

### التضليل الإعلامي:

التضليل في اللغة من الفعل ضلّ، والضلال والضلالة ضد الهدى والرشاد، ويقال أضللت فلاناً بمعنى أبعدته عن الطريق الصحيح<sup>(٣)</sup>. والتضليل في الإعلام لا يعني الكذب، لأن الكذب عكس الحقيقة؛ لذلك فإن الإعلام المضلل حتى يحقق أهدافه لا ينبغي أن يكون عكس الحقيقة، بل يجب ان يحتوي على جزء منها لكي يخفي ما يمكن تضليله، وحتى يمكنه هذا الطرح من استتكار وجوده<sup>(٤)</sup>. فهو يعرض جزء من الحقيقة، أو البناء الخاطيء على حقائق واضحة وموثوقة بغية الوصول إلى الهدف من هذا البناء

الخاطئ في المفاهيم، أو الخلط بين مفهومين أو أكثر على اعتبار أنها مترادفات لمعنى واحد في ظل تعييب مفهوم كل عنصر من عناصر الخليط، وهذا يعني أن الإعلام إذا كان قادراً على تزويد الناس بالمعلومات التي توسع آفاقهم، فإنه يستطيع أيضاً تزييف الحقائق، من ثم تستطيع وسائل الإعلام أن تفرض على الناس مفاهيم مضادة لما يتطلعون إليه من قيم اجتماعية وأهداف سامية<sup>(٥)</sup>. يدلنا هذا على أن النية مبيتة لإيهام الرأي العام وإبقائه على جهل بالمشكلة المطروحة، أو عدم توضيح الحقائق بالصورة الكافية حول مسائل هامة.

يكمن الخطر فيما يتسبب به الإعلام عند تزييفه للحقائق في تعامله مع بسطاء الناس بما يتفق مع مصالح القائمين عليه، لا سيما إذا عرفنا قدرات الإعلام الكبيرة في خداع العقول التي تظن أنها واعية ومحصنة من مخاطر الإعلام الكاذب، لأن بسطاء الناس ربما لا يعون مخاطر اللعبة الإعلامية وقدرتها على التضليل؛ لذلك قد ينخدع كثيرون بما يتم طرحه من أجندات مشبوهة لا تمت للحقيقة بصلة، ولربما نعذر الناس البسطاء بسبب تدني ثقافتهم، لكن ما هو عذر أصحاب العقول النيرة في كشف الأباطيل والتزييف الإعلامي وفضحه، أما إذا سقط في الفخ فهذا يعني أن الجميع تنطلي عليه اللعبة<sup>(٦)</sup>.

التأثير والتمويه والتلاعب على الأفراد إحدى طرق تضليل العقول، لأنها واحدة من الأدوات التي يمكن عبرها تطويع إرادة الناس لأهداف خاصة؛ لذلك أخذ التضليل أنواع عدة جميعها تؤدي إلى تحريف وتحويل المعلومات عن مسارها الطبيعي والحقيقي وغايتها في كل الحالات هو التأثير على الرأي العام.

### أشكال التضليل الإعلامي:

مع انتشار وتعدد وسائل الاتصال، أفرز التضليل الإعلامي أشكال عدة تداخلت في بعض المفاهيم الإعلامية، وبما إن الإعلام يؤدي دوراً أساسياً في المجتمع، فإن وظائفه المتعددة تجعله قوة مؤثرة في النشاطات الاجتماعية والسياسية والاقتصادية.

تعد الحرب النفسية شكل من أشكال التضليل الإعلامي ومؤيدة له، لأن العامل النفسي يعتبر من أبرز مكونات التواصل بين البشر، وله أساليب تتلاعب بالأفكار والتوجهات. من جانب آخر فإن المثقفين هم من يؤثرون وينتجون الآراء لتشكيل العقول، لأن هدفهم ليس إطلاع الجمهور على الحقيقة بل جعل الجمهور يتبنى وجهات نظر تساعد في بناء الرأي العام وكسبه، وهذا هو غاية من يريد أن يستغل الإعلام ويستثمر طاقاته لبناء قرار مفضل يستفاد منه فئة خاصة<sup>(٧)</sup>.

هناك من يستخدم كل أسلحة التضليل الإعلامي لتشكيل الرأي العام تحت مسمى الصالح العام، أو المصلحة الوطنية، وهو ما يدخل في الحرب النفسية التي تستخدم في وقت الحرب وحتى في حالات السلم باستخدام وسائل الدعاية، مضافاً

إلها وسائل أأرى ذات طابع سفاسى؁ أو اقأاصاءى؁ أو اأاماعى؁ أوأه ضاء العقول والأفكار بأقففة إأارة الفأفة؁ بمعنى أن الحرب النفسفة العرض منها أأطفا الإرااة الفرفة؁ وأأطفا الأفة فى الأا الوأففة؁ مما فضعف قارة المواأفنا على المواأفة؁ فهى مآولة أأقرض الصراع والألاف بأصاء أأطفا الأصم؁ مع اسأعمال أمفع الوسائل المشروعة وافر المشروعة لأأقفق هاء واء هو القضاا على الأماسك الفكرى؁ أى ما فءال ضمن الأسم الفكرى وإعااة أأكفل القفم؁ أو أأفرها؁ أو أأفمها؁ أو أأففها<sup>(8)</sup>.

فأ ذلك عن طرف القاعفة كونها من أسالف الاأصال؁ وأأأأم كقوة للسلطرة على أفكار الأفراء وأوأفهم الوأفة الأى أااء لهم عن طرف اسأغالل عواطفهم وقرأزمهم؁ واعر اسأأام وسائل الاأصال فسعى كأفرون لأأظفا مأملة ااعائفة لأفففر مفهوم الناس عن طبفة موضوع مفعن<sup>(9)</sup>.

ما فاءر بنا قوله إن المأمع المعاصر فى ظل الأأوارا الأاصلة فى مأمال الأناولوأفا مفعفأاً لأاوا هاءه الأسالف بأعأارها نأاماً اافنامفأاً معأداً أااأ ااأل إأاره سلوكفاأ فرر منأظمة وافر مسأقرة؁ بل إن عناصره المااففة واءا لمأل هاءه السلوكفاأ؁ فهى أاصفة من أصاص هاء المأمع الذى أصبح من الصعب الأأكم فى اافنامفكفاه؁ فعملفة الأقففء هنا لها أأأفر على المنظومة الإاعلامفة وطبفعاها اءءاً من بناها الأأفففة إلى المعرفة المأاولة وأأأرافها على المألقى.

### الاعافة والإاعلام ااعائف:

الاعافة أو البروباغناا واءة من أسالف الأصلفل الإاعلامى؁ عملها الأأأفر المنظم والماءروس للرموز ونشرها بصفغ مآألفة؁ أما سمعفة؁ أو بصرففة؁ لكن أأكفرها فبقف على الرمز أو الكلمة.

إن ما فمفر الإاعلام عن الاعافة هو الأزام الإاعلامففن بمقولة ( الأبر أر ... والرأى مسؤول )؁ كما إن الاعافة لا أأسم بأوأصف الفكرة الأساس لمأربها؁ فهى أأأم نموأأاً اعر وسائل الإاعلام كى أأأعطف أكبر عاء من الناس؁ إن هى رسالة موأفة ومعة سلفاً بأكل مقصوا للأأأفر على أفكار الأأرفن؁ وأوأفهم نحو هاء مفعن؁ وأكوفن اأأاهاء الرأى العام اعر اافهم بأأأاه سلوك مآاا؁ وإقناعهم بأفكار ومواقف مآصورة؁ فهى لها اور مباحشر؁ أو فرر مباحشر فى صناعة الرأى العام؛ لألك هى ألعب لعاأها فى أاامفر ااففة الفرء بسبب قافانه القارة على الأمفرز؁ من أم أأصف الأقففة.

يتضح مما تقدم أن الدعاية نشاط يجبر الناس بشكل عام على أن يفعلوا شيئاً كان بالإمكان أن لا يفعلوه لولا وجوده<sup>(١٠)</sup>، فضلاً عن محاولتها لاستمالة الآخرين عقلياً وعاطفياً لاتخاذ الموقف الذي تسعى إليه، وتعتمد على الاقتناع وتبتعد عن الضغط والإكراه، أو العقاب، أو المكافأة المادية للتأثير في الجماهير وطريقة تفكيرهم.

### صناعة الكذب:

نشاط اتصالي يدخل في مجال حرب المعلومات، ويتضمن حزمة من الممارسات للأخلاقية التي تفتقد إلى القيم والمعايير المرتبطة بمهنة الإعلام التي يلتزم بها الإعلاميون في استقاء المعلومات وتحليلها ونشرها والتعليق عليها. أما هدف أو غرض هذه الممارسة ترويج منتج إعلامي غايته خلق صورة ذهنية عن أحداث ووقائع لا وجود لها في الحقيقة عبر توظيف آليات وأنماط الدعاية، وتكون من وراءها في الغالب جهات لا تكشف عن الأهداف الحقيقية لصناعة ذلك المنتج، وغالباً ما يتم ترويج ذلك الخبر أو المنتج بشعارات براقة القصد منها جذب انتباه العامة<sup>(١١)</sup>.

بعد هذه الصورة الموجزة عن التضليل الإعلامي وأساليبه، يمكن لنا أن نربط الحديث في محورين كثر الكلام عنهما: أولاً أثر ميناء مبارك على ميناء الفاو الكبير، والثاني العقد الصيني. أما الأول فقد ذكر بعض الباحثين إن ميناء مبارك، وهو ميناء قيد الإنشاء شرق جزيرة بوبيان شمال دولة الكويت، قد شُيد على ممر بحري ضيق يؤدي إلى ميناء الفاو وميناء أم قصر، من ثم سيزدحم الممر بثلاث موانئ داخل ممر ملاحى ضيق ( خور عبد الله )، ومع إن ما تقوم به دولة الكويت هو خرق للاتفاقيات الدولية، لأنه أولاً تقطع كمية كبيرة من المياه عن ميناء أم قصر، الذي سيؤدي إلى انخفاض منسوبه بشكل حاد، فضلاً عن مصادرتها ما يعرف بخط الملاحة المفتوح أمام الجميع كما يفترض. من جانب آخر سيؤثر هذا الميناء على ميناء الفاو بسبب ضيق الممر الملاحى الذي سيؤدي إلى فقدان ميناء الفاو ٦٠% من قيمته الاقتصادية للعراق، فضلاً عن إن انخفاض منسوب مياه أم قصر، سيجعله غير قادر على استقبال السفن الكبيرة وسيقتصر عمله على استقبال السفن الصغيرة. نعتقد ان هذا الكلام غير دقيق، وأخذ ما أخذ من التهويل الإعلامي والتأثير الدعائي، لأن أثر ميناء الفاو الكبير على ميناء مبارك هو أكثر من أثر الثاني على الأول، وهذا ما كتبه الدكتور وليد الطبطبائي -نائب كويتي- عن ميناء مبارك، إذ تحدث بلغة علمية وضح عبرها سلبيات ميناء مبارك من نواحي عدة منها:

- ١- الناحية الفنية: إذ أعتبر أن الممرات المائية للميناء ضحلة وتحتاج إلى تعميق مستمر بسبب الطمي المتواصل من شط العرب مما يجعل المكان غير مناسب فنياً.
- ٢- الناحية المالية: كلفة تعميق الممرات المائية بشكل متواصل - بحسب وجهة نظره تزيد على كلفة تشغيل الميناء، وستذهب الإيرادات لصالح عمليات التعميق والحفر البحري للممرات المائية، كما أن بُعد موقع الميناء يجعله يحتاج إلى بنية تحتية لها كلفة عالية.
- ٣- الناحية الأمنية: وجود الميناء على مقربة من الحدود الإيرانية والعراقية يجعل منه هدفاً سهلاً - حسب اعتقاده - لصواريخ الكاتيوشا، مما يجعل الدخول للميناء مخاطرة أمنية في حال حصل أي توتر في المنطقة.
- ٤- الناحية السياسية: وجود الميناء في هذا الموقع سيجعل من المشاكل الحدودية مستمرة بين العراق والكويت.
- ٥- الناحية الاستراتيجية: يتساءل النائب الكويتي عن سبب وجود الميناء أصلاً في بوبيان بالتحديد، فإذا كان الجواب هو لتسهيل التجارة ونقل البضائع للعراق وإيران، وكانت هاتان الدولتان تعارضان هذا المشروع بصورة مباشرة أو غير مباشرة، فكيف سيتم تسويق هذا المشروع ونقل البضائع منه للجانبين<sup>(١٢)</sup>؛ لذلك قدم نصيحة لدولة الكويت بأن توسع موانئها الأخرى، أو تنشأ ميناءً جديداً على جزيرة فيلكا. هذا ما كتبه واحداً من المطلعين على حيثيات الموضوع، وقدم رؤيته موضوعية استناداً على حقائق فرضها الواقع، نعم إن ميناء مبارك له تأثير على الموانئ العراقية في حال لم ينشأ ميناء الفاو، لكن مع المباشرة بتنفيذ الثاني، فإن التأثير قد يزول، ويصبح ميناء الفاو أكثر أهمية كونه سيرتبط بالقناة الجافة، من جانب آخر فإن أفضل دليل على نجاح ميناء الفاو الكبير هو دراسة الجدوى الاقتصادية التي تقدمت بها الشركة الإيطالية والتي على ضوئها يتم اتخاذ أو تبني القرارات الاستثمارية المناسبة، إما بالتخلي عن المشروع المقترح، أو تنفيذه، إذ توصلت إلى إن إنشاء الميناء وفق المواصفات المقررة سيكون ذا جدوى اقتصادية، ويعمد إلى تأهيل موانئ العراق الحالية لتكون مكملة له، وعلى ضوء ذلك تم اختيار الموقع الحالي والمباشرة بالتنفيذ، فضلاً عن الدراسة اليابانية الشاملة لقطاع الموانئ لعام ٢٠١٥ التي تدخل ضمن القرض المقدم من الحكومة اليابانية إلى الحكومة العراقية، والتي توصلت إلى ضرورة الاستثمار في ميناء الفاو من أجل تلبية الطلب المستقبلي من الصادرات والواردات، وجعل العراق قادراً على المنافسة مع الموانئ المحاذية في السوق الدولية<sup>(١٣)</sup>. نستطيع

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

القول أيضاً إن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيؤدي حتماً إلى تلافى الآثار والمشاكل الناجمة عن إنشاء ميناء مبارك الكويتي.

أما فيما يخص العقد الصيني فلا يوجد ما يؤكد إن هذا العقد قد تقدمت به الشركة الصينية بصورة أصولية، فكل ما حصل هو:

١- أرسل شركة CMEC الصينية رسالة الكترونية إلى وزارة النقل تقترح فيها إرسال وفد إلى العراق لتقديم عرضها عن ميناء الفاو.

٢- تم التواصل بين وزارة النقل وشركة CMEC الصينية، إذ تم عقد اجتماع عبر السكايب بين ممثلي الطرفين للتباحث في الأفكار التي طرحتها الشركة الصينية، والنظر في مقترحاتها.

٣- بعد دراسة المقترح الذي قدمته الشركة الصينية ومقارنته بالعرض المقدم من الشركة الكورية، أتضح أن مقترح شركة CMEC الصينية بعد دراسته من قبل المختصين غير مكتمل من النواحي الفنية والمالية، كما أن سنده القانوني ضعيف، بينما يستند عرض شركة دايو إلى جداول وشروط ومواصفات تم إنجازها من قبل الاستشاري الإيطالي.

٤- السبب الذي أنهى التباحث مع شركة CMEC الصينية هو ادعائها بأتلافها مع شركة COECGB، ثم تحدثت باعتبارها شركة منفردة تحت مسمى CMEC، ومع ذلك فقد استقبلت وتم التباحث معها بحضور مسؤولين من الدوائر المعنية.

٥- السبب الآخر المهم أن الشركة العامة لموانئ العراق جهة مرتبطة بدوائر لها قوانينها الثابتة والواضحة التي تمنعها من التعامل مع رسالة إلكترونية على أنها عرض رسمي، لأن سياق العمل المتبع في دوائر الدولة هو أن يتم الحصول على المواصفات الفنية للمشروع ليتم دراستها، من ثم يتم تقديم العرض الفني والتجاري من قبل الجهة التي ترغب بتنفيذ المشروع، وهذا لم يحصل مع الشركة الصينية، وكل ما حصل هو نقاش حسب الفقرات الموجودة في الرسالة الالكترونية الأنفة الذكر.

من هذا المنطلق يتعين على المثقفين أن يحذروا من الهالة الإعلامية التي تشوه الصورة الحقيقية للواقع مستخدمة كل وسائل الاتصال للوصول لهدفها مستغلة عواطف الجمهور انطلاقاً من الفكرة القائلة " العاطفة تؤدي إلى الإثارة والإثارة تؤدي إلى الانتباه"<sup>(١٤)</sup>. من ثم يمكن لوسائل الإعلام الحكومية من صد هذه الهجمات الإعلامية التي تهدف إلى زعزعة الرأي العام بشأن تأخير مشاريع استراتيجية يمكن



لها أن تكون حاضنة لأكبر عدد من العاملين الشباب، ومصدراً مهماً من مصادر الاقتصاد.

### أهمية ميناء الفاو الكبير: ( الحلم الاقتصادي ):

تعد الموانئ العراقية مصدراً رئيساً لنقل البضائع والسلع المختلفة، وخيارها الأمثل في التخلص من الممر الملاحي الضيق، واستقبال البواخر العملاقة يكون في إنشاء ميناء الفاو، فضلاً عن ما ذكرناه سابقاً من أهمية الميناء باعتباره حلقة الوصل بين آسيا ودول الشرق وأوروبا.

لا نجانب الصواب إن قلنا إن فكرة إنشاء ميناء الفاو هي فكرة تعود للاحتلال البريطاني عندما سعت بريطانيا للسيطرة على مدخل شط العرب باعتباره من الممرات المهمة في ذلك الوقت، إلا إن هذا المشروع لم ينفذ وتم تأجيله بسبب اندلاع ثورة العشرين، التي أدت إلى توقف المشاريع البريطانية بصورة عامة، وفي عام ١٩٨٦ أجريت محادثات بشأن تنفيذ الميناء، وتم اختيار الموقع في رأس البيشة، وقد شملت المخططات إنشاء ميناء عالمي يتكون من ( ١٠٠ ) رصيف، مع مدينة تستوعب ( ٤٠٠ ) الف شخص، إلا إن تنفيذه قد تأجل نتيجة انشغال الدولة بالحرب العراقية-الإيرانية، وعدم توفر التخصيصات المالية الخاصة بالمشروع والتي قدرت حينها بنحو ( ٨ ) مليارات دولار، علماً إن الدراسات الخاصة بالمشروع قد أنجزت بالكامل<sup>(١٥)</sup>. وفي عام ( ١٩٩٧ ) أُعيدت فكرة إنشاء هذا الميناء ليستوعب الحمولات الكبيرة القادمة ضمن اتفاقات مذكرة التفاهم التي وقعتها العراق مع الأمم المتحدة عام ( ١٩٩٥ )، إذ تمت مناقشة تنفيذ المشروع عام ( ١٩٩٨ )، لكن نتيجة الظروف السياسية التي كان يمر بها العراق حال دون ذلك. وفي عام ( ٢٠٠٣ ) بعد تغيير النظام، أُعيدت فكرة إنشاء الميناء، وبدأت المناقشات والدراسات الخطط لتنفيذه، من ثم تقدمت عدة شركات لإنشاء ميناء هذا المشروع العملاق عام ( ٢٠٠٥ )<sup>(١٦)</sup>.

تأتي أهمية هذا المشروع الاستراتيجي كون إنجازة يسهم بمنح العراق إطلالة على الخليج العربي، والمتمثلة في القنوات الملاحية الدولية التي تربط الخليج العربي وموانئ أم قصر وخور الزبير، من ثم الموانئ العالمية في أعالي البحار، كما تأتي أهميته من الحاجة إلى ميناء يستوعب الطلب المتوقع من الاستيراد والتصدير مستقبلاً، فضلاً عن تميزه بأعماق غير موجودة في الموانئ العراقية الأخرى، من جهة أخرى فإن القنوات الملاحية المؤدية إلى موانئ أم قصر وخور الزبير تحتاج إلى عمليات الحفر ورفع الغوارق وأعمال صيانة مستمرة؛ لذلك فإن إنشاء ميناء الفاو

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

سيستوعب ما عجزت عنه الموانئ الأخرى، وسيكون أقرب إلى المنافذ الدولية، ويستقبل البواخر العملاقة، وسيقلل من كلف النقل، وتتوزع أهميته في حال تنفيذه على الشكل التالي:

### ١ - النمو الاقتصادي:

سيحقق النمو الاقتصادي بعد تشغيل الميناء، وستتوضح الزيادة في الإيرادات الحاصلة في قطاع النقل، والتوسع في جميع الموانئ، ورفع كفاءتها عبر تدريب وتطوير الكوادر البشرية، وتحسين الآلات والمعدات، وتوسيع الأرصفة ومخازن التسليم والتسلم للبضائع، من ثم سيؤدي إلى زيادة مساهمة قطاع النقل في تحريك قطاعات اقتصادية أخرى عبر تأمين المتطلبات اللازمة لتشغيلها، وزيادة مساهمتها في تكوين الناتج المحلي الإجمالي، وزيادة نصيب الفرد من هذا الناتج، كما سيخلق فرص عمل، وتحسين المستوى المعاشي. من جانب آخر فإن إنشاء ميناء جديد سيساعد في زيادة الواردات والصادرات، بالنتيجة فإن ميناء الفاو الكبير سيسهم بتحقيق إيرادات عالية ستزيد من الناتج المحلي الإجمالي التي ستؤدي بدورها إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادي.

### ٢ - الاستثمار:

يسهم الاستثمار في تحريك الأنشطة الاقتصادية لأي بلد؛ لذلك هو المؤشر الذي يمكن عبره إظهار التأثير الاقتصادي لميناء الفاو الكبير، لأن تنفيذ هذا المشروع يمثل أحد الدعائم الأساسية لتعزيز البنية التحتية للاقتصاد العراقي عموماً، والنقل بشكل خاص، سيما إذا ما عرفنا إن من عوامل المناخ الاستثماري الجيد هو الاستقرار السياسي وتوافر البنية التحتية.

### ٣ - التجارة الخارجية:

التجارة الخارجية واحدة من القطاعات الحيوية في أي مجتمع، لأنها تربط المجتمعات مع بعضها البعض، كما تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة، مما تؤدي إلى زيادة رفاهية البلد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار وتخصيص الموارد الإنتاجية؛ لذلك فإن ميناء الفاو الكبير سيعمل على تنشيط حركة التجارة والنقل لتحقيق أفضل المردودات المالية والاقتصادية، مما سينعكس على القطاعات الأخرى في العراق، فضلاً عن توسيع التجارة الخارجية مع دول العالم الأخرى، كذلك

بضائع الترانزيت التي ستمر عبر العراق عن طريق الميناء، ومن ثم القناة الجافة التي ستترتب عليها منافع كبيرة عبر استحصال مبالغ الرسوم<sup>(١٧)</sup> .

#### ٤ - العمالة والبطالة:

لميناء الفاو أثر كبير في امتصاص البطالة، والحد من تزايد معدلاتها، لأن ميناء الفاو سيوفر أكثر من ١٢٠٠٠ فرصة عمل، ومن المتوقع أن يزيد هذا العدد أثناء تفعيل الميناء للأنشطة الاقتصادية والخدمية الأخرى، لا سيما عند تفعيل القناة الجافة، وهذا ما أشارت إليه الدراسة الإيطالية لخطة النقل الشامل لعام ٢٠٠٥.

#### ٥ - البنية التحتية:

تعد البنية التحتية العمود الفقري لاقتصاد الدول، فلا يمكن تصور أي نشاط لا يقوم على البنية التحتية، لهذا لها دور بالغ الأهمية في توسعة الطاقات الاستيعابية، ورفع الطاقة الإنتاجية، وتحسين الجودة، كما إن تعزيز البنى التحتية يقلص من تكاليف الإنتاج، من ثم، فإن الاستثمار في البنية التحتية من أكثر المنافذ فائدة، وإذا ما أردنا أن نوضح تأثير إنجاز وتشغيل ميناء الفاو على الاقتصاد العراقي، لاسيما قطاع النقل، فإنها تتمثل في تطوير وتنشيط البنى الأساسية لقطاع النقل، بمعنى آخر أنه إذا ما أريد لهذا القطاع أن يتطور ويحسن النشاط الاقتصادي فلا بد من إنجاز هذا الميناء الذي سيحفز ذلك<sup>(١٨)</sup> .

#### الخاتمة:

بعد العرض المفصل لحديثات بحثنا، وعلى وفق ما رسمناه في مقدمة البحث، والإشكالية التي تمحورت حولها الدراسة بكل ما فرضته هذه الإشكالية من تساؤلات، نستطيع القول إن دراستنا سمحت لنا بالخروج بالنتائج والتوصيات الآتية:

#### النتائج:

- ١- إن التضليل الإعلامي قوة تستطيع أن تخدع الجماهير ما لم يكن هناك من يتصدى لها .
- ٢- تعد مواقع التواصل الإعلامي أسرع طريقة لنقل الأخبار الإيجابية والسلبية.
- ٣- يمتلك التضليل الإعلامي وسائل إقناع تجعل من الحقيقة صعبة التصديق .
- ٤- يمكن للإعلام الحكومي أن يتصدى للتضليل الإعلامي الموجه ضد ميناء الفاو فيما لو أتمد سياسة عمل منظمة تعتمد على توضيح مراحل إنجاز العمل في الميناء

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- بشكل مستمر، وإطلاع الرأي العام على مجريات الأحداث، وتقديم تقارير تلفزيونية وصحفية بشكل متواصل تبين أهمية الميناء للاقتصاد العراقي .
- ٥- إن التضليل الإعلامي حول تأثير ميناء مبارك على ميناء الفاو، لا يمكن اعتباره أكثر من زوبعة في فئان، القصد منه التأثير على أكبر قدر ممكن من الناس من أجل تحشيدهم لرفض تنفيذ ميناء الفاو .
- ٦- أكدت دراسة الجدوى الاقتصادية الإيطالية إن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيؤدي إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية.
- ٧- العقد الصيني لم يوثق ما يثبت أنه كان رسمياً، وكل هذه الصيحات لم تعبر حاجز الرسالة الإلكترونية.

### التوصيات

- للرد على تسارع وتيرة التضليل الإعلامي فيما يخص ميناء الفاو الكبير نوصي بالآتي:
- ١- إنشاء مركز إعلامي يكون عمله توضيح الصورة الحقيقية لميناء الفاو الكبير عبر تقديم التقارير التلفزيونية والصحفية.
  - ٢- تولي الإدارة العليا مهمة تقديم تقرير أسبوعي يبين نسب إنجاز الأعمال في الميناء .
  - ٣- تشكيل فريق إعلامي يترأسهم مدير العلاقات العامة في الشركة تتولى مهمة إرسال نشاطات ميناء الفاو بشكل يومي عبر مواقع التواصل الاجتماعي.
  - ٤- تخصيص كادر إعلامي يكون متواجداً في موقع الميناء لتقديم التقارير اليومية لإعلام الشركة، والتي بدورها تقوم بعرضه على الرأي العام.
  - ٥- دعم إعلام الشركة مادياً عبر تجهيزهم بالمواد والألات التي يحتاجونها لإنجاز أعمال التصوير .
  - ٦- الدعم المعنوي ضروري جداً، لتشجيع الفريق الإعلامي للقيام بمهامه بأحسن صورة.
  - ٧- توجيه الأقسام المعنية بالاهتمام بالندوات والمؤتمرات الخاصة بميناء الفاو الكبير والاحتفاظ بالدراسات والبحوث التي تخص الميناء وأثره وتأثيره لتكون مصدراً ومرجعاً للباحثين.

الهوامش:

- ١- تقرير صادر عن الشركة العامة لموانئ العراق / قسم التخطيط
- ٢- ينظر: محمد زبيري مونس: الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، السنة التاسعة، العدد ١٨، ٢٠١٤، ص ٥٨ - ٦١.
- ٣- ينظر: أبن منظور: لسان العرب، مجموعة محققين، دار المعارف، القاهرة، ج. م. ع، د ط، ص ٢٦٠١.
- ٤- ينظر: جلال الشافعي: من التضليل الإعلامي، دار البشير للثقافة والعلوم، طنطا، مصر، ٢٠٠٥، ص ١٨.
- ٥- ينظر: محمد حاتم، الإعلام والدعاية - نظريات وتجارب، مطبعة الأنجلو مصرية، القاهرة، ط ٣، ١٩٩٤، ص ٤٢.
- ٦- ينظر: حمود العيساوي: الإعلام وصناعة الأوهام، وكالة أنباء الدولية نيوز، <http://na.m.news>
- ٧- ينظر: باسكال بونيفاس: المثقفون المميزون - النصر الإعلامي لخبراء الكذب، ترجمة مخلوف روز، ورد للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، ط ١، ٢٠١٣، ص ٢٦ - ٢٧.
- ٨- ينظر: حميدة سميسم: الحرب والرأي العام، الدار الثقافية للنشر، القاهرة، ط ١، ٢٠٠٥، ص ٢٦.
- ٩- ينظر: هناء حافظ بديوي: العلاقات العامة والخدمات الاجتماعية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ط ١، ١٩٩٩، ص ٢٢.
- ١٠- ينظر: فيليب تايلور: قصف العقول - الدعاية للحرب منذ العالم القديم حتى العصر النووي، ترجمة سامي خشبة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، دولة الكويت، العدد ٢٥٦، ص ٢٤.
- ١١- ينظر: ياسر بكر: صناعة الكذب - دراسة في أشهر القصص الخبرية المفبركة في الصحافة المصرية ( الفترة من ١٩٤٩ - إلى ٢٠٠٥ )، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ط ٢، ٢٠١٣، ص ٣١.
- ١٢- ينظر: كاظم فنجان الحمامي: عراق بلا سواحل، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة، البصرة، العراق، د. ط، ٢٠١٣، ص ١٠٠ - ١٠٢.
- ١٣- ينظر: عمار عادل شامل: رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥، أشرف حسين علي عواد، وزارة التخطيط، دائرة تخطيط القطاعات، كانون الأول ٢٠١٦، ص ٢٣.
- ١٤- روبرت هيت: إغواء العقل الباطن - سيكولوجية التأثير العاطفي في الدعاية والإعلان، ترجمة محمد عثمان، مراجعة هاني فتحي سليمان، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، جمهورية مصر العربية، ط ١، ٢٠١٦، ص ١٦٠.
- ١٥- ينظر: هاشم مرزوك الشمري و جعفر عبد الأمير الحسيني: تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، السنة التاسعة، ٢٠١١، العدد ٣٠، ص ١٧.

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

- ١٦- ينظر: خلود موسى عمران و مريم خير الله خلف: واقع الموانئ العراقية والآفاق المستقبلية، الندوة العلمية الخاصة بميناء الفاو الكبير - أهميته الاستراتيجية وآفاقه - -المستقبلية، مركز دراسات الخليج، قسم الدراسات التاريخية والجغرافية، جامعة البصرة، ٢٠١١، ص ١٥.
- ١٧- حسين حيدر محمد الجزائري: ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة، أشراف نبيل جعفر عبد الرضا، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ٢٠١٧، ص ١١٠ - ١١٧.
- ١٨- المرجع السابق، ص ١٢١ - ١٢٢.



## توصيات المؤتمر





## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

يُعد مشروع ميناء الفاو الكبير قاطرة اقتصادية تجر وراءها العديد من مشروعات القطاعات التنموية، التي ستحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد ريعي محدود في هيكله وتنوعه إلى اقتصاد مستدام ومتنوع المصادر، كما إن زيادة المردودات المالية المتأتية من انشاء ميناء الفاو الكبير من الممكن أن تكون رديفاً إلى إيرادات النفط، التي ستسهم في تنويع مصادر الاقتصاد العراقي، وزيادة الناتج المحلي الإجمالي، وتوفير فرص العمل للعديد من العاطلين، مما يسهم في القضاء على البطالة، فضلاً عن ما سيشكله الميناء من اضافة استراتيجية لمكانة العراق في التوازنات الدولية، لذا أوصى المؤتمر في البيان الختامي، بما يأتي :

١- ضرورة الالتزام بالتوقيتات الزمنية لتنفيذ المشروع، والعمل الجاد لتذليل التحديات، لاسيما توفير التمويل المطلوب .

٢- تهيئة البيئة الأمنية المناسبة، وخلق حالة من الاستقرار، لإنجاز العمل ضمن المدة المقررة، للحصول على المزيد من الدعم الدولي للمشروع .

٣- تهيئة الاقتصاد العراقي إلى مرحلة الانفتاح التجاري والاقتصادي من خلال تفعيل دور القطاع الخاص المحلي والأجنبي في المساهمة بالمشروعات التنموية المنبثقة عن تشغيل ميناء الفاو الكبير عن طريق إجراء مراجعة وتعديل لقرارات قانون الاستثمار بما يكفل توفير التشريعات القانونية المحفزة والضامنة لبيئة آمنة للاستثمار، والعمل على جذب الشركات والجهات المستثمرة الخارجية من خلال تسهيل الامتيازات، التي تُمنح للمستثمرين كالاغفاءات الضريبية وحرية تحويل رأس المال ورفع قيود الاستيراد والتصدير ومنح قروض ميسرة للمستثمر العراقي .

٤- ضرورة اكمال القناة الجافة كونها تعد جزءاً مكماً لميناء الفاو الكبير .

٥- تنمية الوعي المجتمعي عبر الندوات والمؤتمرات والورش ووسائل الإعلام العراقية كافة في ضرورة إبراز الدور التنموي الذي سيضطلع به ميناء الفاو الكبير من ازدهار وانتعاش ونمو، سينعم به الشعب العراقي بكافة مناطقه وأقاليمه جراء توسع حركة النقل البحري والبري وسكك الحديد والمطارات بفعل أتساع نشاط التجارة الخارجية وتجارة الترانزيت .

٦- على الحكومة الحالية والحكومات اللاحقة أن تدرك جيداً بأن قضية الميناء مطلب وطني واستحقاق عراقي بحكم موقعه الجغرافي، لذا عليها العمل بشكل جدي على توفير التخصيصات المالية اللازمة لإكمال الميناء على وفق ما مخطط له من مواصفات فنية وتوقيتات زمنية ومشاريع مكملة.

٧- إن المؤتمرين في زيارتهم الميدانية إلى الميناء قد لاحظوا أن هناك انسيابية في العمل واستمرارية في وتيرة الانجاز، وإن السننين الأخيرتين قد شهدتا حركة قوية في انجاز مشروع

## وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية

ميناء الفاو بعد أن توقف للسنوات الماضية، فضلاً عن اكمال مجموعة من مشاريعه، والبداً بمشاريع جديدة، لذا ينبغي أن يقابلها انسيابية في توفير كل ما يحتاجه .

٨- جعل موضوع الميناء قضية رأي عام، من خلال إشراك الجامعات والمراكز البحثية ومنظمات المجتمع المدني والشخصيات الاجتماعية، ووسائل الاعلام المختلفة في التثقيف للميناء وبيان أهميته الاقتصادية ومتابعة مراحل تطوره .