

المبحث الأول

دور عقود البيع البحرية في تطوير موانئ العراق التجارية

(حالة ميناء الفاو الكبير)

أولاً : دور عقود البيع البحرية في تطوير الموانئ التجارية .

تمثل موانئ العراق البوابة البحرية الوحيدة التي يطل من خلالها على العالم ، وتُعد المنفذ البحري المباشر لتجارته الخارجية إلى الأسواق العالمية ، وينضوي تحت هذا المعنى الكثير من الانعكاسات والتداعيات الاقتصادية و تمتد تأثيراتها لتشمل جميع قطاعات الاقتصاد العراقي ، لذلك تزداد أهمية دراسة تأثيرات البيع البحرية المتبادلة في تطوير الموانئ وأتساعها ، وفي ظل ارتفاع الاتجاه العام لأحجام تجارة العراق الخارجية على وفق البيع البحرية سيف (CIF) و فوب (FOB) خلال المدة 2003-2015 ، الذي انعكس على ارتفاع أعداد الوحدات البحرية الأجنبية الواصلة والمغادرة للموانئ العراقية ، والذي ادى إلى ارتفاع أحجام عمليات المناولة حيث سجلت إجمالي مناولة 83,622,800 طن من الحمولات المتنوعة خلال العام 2015 من ضمنها حمولات مصدرة عبر الموانئ النفطية بحدود 68465515 مليون طن : في بيانات جدول (18) وحمولات مستوردة عبر الموانئ التجارية الأربعة بحدود 15157285 مليون طن : في بيانات الجدول (19) ، لذلك أصبح من الضروري إنشاء ميناء كبير بطاقات استيعابية توازي الزيادة المستمرة في تجارة العراق الخارجية المتوقع أن تصل إلى 93 مليون طن خلال العام 2018 ، و يحاكي ذلك الميناء متطلبات الأجيال الجديدة من السفن وناقلات النفط إذ يوفر إمكانية اختصار الوقت والتكاليف التي تنتج عن تجارة الترانزيت عبر الموانئ المجاورة في حالة نقل السلع والبضائع المستوردة بواسطة السفن العملاقة التي لا يتلاءم غاطسها مع أعماق واجهات الموانئ العراقية الحالية التي تقدر بـ 12.5 متر ، وذلك يحتم على العراق نقل السلع والبضائع على شكل مراحل بواسطة سفن متوسطة الأحجام والحمولات ، وبالتالي فإن إنشاء ميناء كبير وبمواصفات حديثة لا يلغي عمل الموانئ الحالية بل يكون مكمل ومطور لأدائها لغرض تمكينها من التعامل مع السفن العملاقة وبكفاءة عالية وهو ما دفع إلى التفكير بإنشاء ميناء الفاو الكبير .

١- ميناء الفاو الكبير .

يقع ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو في محافظة البصرة ، ومشروع ميناء الفاو الكبير مشروع استراتيجي سيعمل على أخراج العراق من عنق الزجاجة المتمثل في القنوات الملاحية الرابطة بين الخليج العربي ومينائي أم قصر وخور الزبير ومينائي أبو فلوس والمعقل عبر (قناة خور الزبير وقناة شط العرب) إذ تتسمان بقلّة الأعماق بحدود 6-12 متراً مما يؤدي إلى عدم إمكانية دخول السفن العملاقة التي يصل غاطسها إلى أكثر من 17.5 متراً ، في حين تتراوح أعماق واجهات ميناء الفاو الكبير 28 متراً و يؤمن ذلك انسيابية حركة الملاحة و الرسو لتلك السفن والناقلات النفطية ، وأن الفكرة الاقتصادية الأساسية من إنشاء ميناء الفاو الكبير في أن يكون منفذ ترانزيت بين دول آسيا من جهة ودول البحر المتوسط من جهة أخرى وذلك فيما يسمى بطريق الحرير ، لأن هذا الطريق سيكون من أقصر الطرق للخطوط الملاحية في العالم ، لذلك ستكون عملية نقل السلع والبضائع بأقصر وقت وأقل تكلفة ، مما ينعكس ايجابياً على التجارة الدولية وعلى الاقتصاد العراقي ، و سيعمل الميناء على تطوير أداء وعمل الموانئ الحالية من خلال الإضافات الجديدة لمنشآته ومرافقه بما يخدم تنشيط عملية التبادل التجاري للعراق سواء أكان على مستوى الصادرات أم على مستوى الاستيرادات ، وكما هو موضح بالنقاط التالية :

- أ- من المتوقع أن تزداد قدرة العراق في تصدير النفط الخام على وفق الأساس فوب (FOB) بفضل الأرصفة والمنشآت الجديدة المخصصة لشحن حمولات النفط الخام إذ تسمح أعماق واجهاتها المائية بدخول ناقلات النفط من الأحجام العملاقة .
- ب- سيتم نقل استيرادات العراق المتعاقد عليها على وفق الأساس سيف (CIF) عن طريق الميناء مباشرة وعلى متن السفن الأجنبية الكبيرة التي تتجاوز حمولاتها 150 ألف طن من الحمولات المتنوعة و 12 ألف حاوية نمطية .
- ت- يتضمن الميناء خدمة التجارة العابرة (الترانزيت) بين آسيا و أوروبا و بطاقات ابتدائية تقدر بـ 20 مليون طن قابلة للزيادة إلى 45 مليون طن سنوياً .
- ث- يسهم الميناء في تطوير المناطق المجاورة للميناء وإقامة المناطق التجارية الحرة والصناعية وإنشاء البنية التحتية من الطرق والجسور والسكك المرتبطة به .

ج- يسهم الميناء في تشغيل الأيدي العاملة العاطلة وخصوصاً من أصحاب الشهادات والفنيين .

ويمكن توضيح المميزات الرئيسية للطاقت التصميمية لميناء الفاو الكبير حسب دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع لدى وزارة النقل العراقية بالجدول (25) .

جدول (25)

الطاقت التصميمية والمميزات الرئيسية لميناء الفاو الكبير

التشكيل النهائي للمشروع 2038		المرحلة الأولى والثانية للمشروع 2018- 2028		مراحل المشروع
99		58		مميزات المشروع
				الطاقة الإنتاجية السنوية الكلية (مليون طن)
مناولة حمولات مختلفة	مناولة حاويات	مناولة حمولات مختلفة	مناولة حاويات	نوع عمليات المناولة
33	66	22	36	الطاقت الإنتاجية لعمليات المناولة (مليون طن)
13	22	8	12	عدد الأرصفة
2 - 1	4 - 2	1	3 - 2	عدد الرافعات في كل رصيف
3500	7000	2000	3900	طول كل رصيف / متر
1200 - 800	1880-1720	900 -720	1670-1600	العدد السنوي للسفن القادمة والمغادرة
7000000	2600000	4500000	1200000	مساحة ساحة الرصيف / م ²
إجمالي مناولة الحمولات المصدرة عبر الموانئ النفطية للعام 2015 (مليون طن)		الطاقت الإجمالية التصميمية والفعالية للموانئ التجارية الحالية للعام 2015		
68.3		الطاقت المستغلة (مليون طن)	الطاقت التصميمية (مليون طن)	
		15.3	29.7	
إجمالي تجارة العراق الخارجية المتوقعة للعام 2018 (مليون طن)				
93				

تشير بيانات الجدول (25) إلى أن المميزات الرئيسية لميناء الفاو الكبير حسب نوع الحمولات المتوقعة (حاويات وحمولات جافة) تسهم بشكل كبير في استيعاب الزيادة المتوقعة في أحجام تجارة العراق الخارجية على وفق البيعين سيف (CIF) و فوب (FOB) والمتوقع أن تصل إلى 93 مليون طن خلال العام 2018 ، إذ يلاحظ من خلال المقارنة فيما بين الطاقت الإنتاجية السنوية الإجمالية المتوقعة لميناء الفاو الكبير في أثناء تنفيذ المرحلة الأولى والثانية التي تقدر بحدود 58 مليون طن منها 36 مليون طن مناولة حاويات و 22 مليون طن مناولة حمولات جافة ، وتصل الطاقت الإنتاجية السنوية الإجمالية المتوقعة إلى 99 مليون طن في سنة الهدف

2038 منها 66 مليون طن مناولة حاويات موزعة على 22 رصيفاً للحاويات تعمل عليها 4 رافعات و 33 مليون طن مناولة حمولات متنوعة موزعة على 13 رصيفاً للحمولات المتنوعة تعمل عليها رافعتان ، وعند المقارنة مع الطاقات التصميمية والطاقات الفعلية للموانئ التجارية الحالية المقدره بـ 29.7 مليون طن حمولات متنوعة للعام 2015 إذ شكلت أحجام عمليات المناولة الفعلية للحمولات المتنوعة 15.3 مليون طن في الموانئ الأربعة الرئيسة في حين شكلت عمليات المناولة لأحجام السلع المصدرة عبر الموانئ النفطية 68.3 مليون طن ، لذلك يلاحظ وجود طاقات متاحة غير مستغلة للموانئ التجارية الأربعة قدرت بـ 14.4 مليون طن بالرغم من الاتجاه المتزايد لتجارة العراق الخارجية بسبب ضحالة المياه في واجهات تلك الموانئ التي تعوق دخول السفن التجارية العملاقة ، ولذلك فأن الطاقات التصميمية المتوقعة لميناء الفاو الكبير تسمح في تخفيف هذه الفجوة من خلال المنشآت الجديدة المضافة والأعماق المناسبة لواجهات أرصفة هذا الميناء التي تسمح باستقبال مختلف الوحدات البحرية العملاقة سعة 15 ألف حاوية والتي يزيد عمق غاطسها عن 17.5 متراً فضلاً عن الطاقات الكبيرة للأرصفة التي ترفع أحجام عمليات التفريغ المباشر لحمولات السفن التجارية على وفق الأساس سيف (CIF) ، وتزيد من عمليات شحن حمولات النفط الخام للناقلات النفطية على وفق الأساس فوب (FOB) . ويلاحظ من البيانات أن مراحل تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير قد تأخرت عن الزمن المحدد لإنجازها بسبب السياسات الحكومية الحالية والتلكؤ في التنفيذ ، وبالرغم من ذلك الأمر إلا أن هناك إمكانية لتنفيذ هذه المراحل ولسنوات متقدمة مع بقاء قيم الدراسة نفسها المتوقعة للمشروع .

٢- الأهمية المحتملة لإنشاء ميناء الفاو الكبير .

وضعت بعض الدراسات الأولية والمقترحات من قبل وزارة النقل العراقية وبواسطة خبراء ومتخصصين في الشركة العامة لموانئ العراق وبعض الدراسات الأجنبية أن فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير ذات طابع وأثر استراتيجي في اقتصادات النقل البحري والدولي على حد سواء ، إذ توقعت أن يكون للميناء تأثير اقتصادي في التجارة الخارجية للعراق بمستوى تأثير قناة السويس على الاقتصاد المصري والعالمي ، نتيجة المردودات المالية الناتجة عن تجارة الترانزيت ، وتبرز الأهمية الجيوبولتيكية* لميناء الفاو الكبير من خلال استثمار موقع العراق الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية للعراق محلياً وإقليمياً ودولياً وذلك يؤثر في اتجاهات النقل البحري الدولي مستقبلاً لكونه يمثل جسراً أرضياً بين دول الشرق ودول الغرب باختزاله المسافة

* يأتي مصطلح الجيوبولتيكية اختصاراً للأثار المكانية والاقتصادية والسياسية للميناء .

والوقت مقارنة بالطرق الملاحية المارة عبر (قناة السويس و رأس الرجاء الصالح) ، ولذلك فإن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيغير خريطة النقل البحري الدولي وما لذلك من تأثير سياسي كبير على المنطقة إذ يصبح العراق مركزاً تجارياً دولياً تتوافر له الحماية الدولية من خلال رعاية الغرب والشرق لتلك المنطقة حفاظاً على مصالحهم التجارية وتوفير الظروف الآمنة لانسيااب السلع والبضائع من خلاله ، وتبرز هذه الأهمية على مستوى الصعد المختلفة (المحلية والإقليمية والدولية) ويمكن إيجازها بالآتي :

أ - أهميته على المستوى المحلي .

تظهر أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير ومدى تأثيره في تحسين أداء قطاع النقل البحري على المستوى المحلي ، من خلال مقارنة الواقع الحالي لموانئ العراق التجارية الحالية من حيث أعدادها وإمكاناتها المادية ، إذ يتبين أن هناك محددات كثيرة تعوق عمل هذه الموانئ بطاقتها التصميمية الكاملة وبالتالي فإن الخدمات التي تعرضها هذه الموانئ لا تفي بجميع الطلب الكلي المتولد عن تجارة العراق الخارجية على وفق البيوع البحرية بسبب عدم استخدام الأنظمة الحديثة للتعامل مع الوحدات البحرية العملاقة سواء كانت سفن تجارية أم ناقلات نפט خام ، فضلاً عن المشكلة الرئيسية المتمثلة بضحالة المياه في القنوات الواصلة لهذه الموانئ التي تعوق دخول هذ الوحدات البحرية ، وفي ظل توقعات ارتفاع مؤشرات تجارة العراق الخارجية فإن الطاقات التصميمية للموانئ الحالية لا تغطي هذه الزيادة وبالتالي فإن إنشاء ميناء الفاو سوف يكون مكماً لعمل تلك الموانئ وفي متطلبات العراق من التجارة الخارجية كافة ، مما يؤدي إلى توفير مبالغ الترايزيت التي يدفعها العراق لتجارته المارة عبر الموانئ المجاورة التي تقدر بـ 50 دولاراً للطن الواحد وتصل إلى أكثر من 100 دولار للحاوية ، وتحسب تلك الفوائد حسب الالتزامات المترتبة على أطراف التبادل التجاري على وفق البيوع البحرية ، وكما هو موضح في الجدول (26) .

جدول (26)

وحدات فوائد ميناء الفاو الكبير المتوقعة حسب البيعين FOB و CIF للمدة 2018-2038 .

السنة	الحاويات بالوزن مليون طن	عدد الحاويات * ألف	الحاويات (دولار / حاوية)			الحمولات الجافة (دولار / الطن)		
			مدخرات كلف النقل	مدخرات الزمن	المجموع	مدخرات كلف النقل	مدخرات الزمن	المجموع
المرحلة الأولى للمشروع	36	1945	91.8	2.3	94.1	44.0	2.3	46.3
			مجموع المدخرات الفعلية (ألف / حاوية)			مجموع المدخرات الفعلية (مليون / طن)		
			$183024.5 = 94.1 \times 1945$			$1018.6 = 46.3 \times 22$		
مرحلة التشكيل النهائي	66	3567	91.8	1.6	93.4	44.0	1.6	45.6
			مجموع المدخرات الفعلية (ألف / حاوية)			مجموع المدخرات الفعلية (مليون / طن)		
			$333157.8 = 93.4 \times 3567$			$1504.8 = 45.6 \times 33$		

* عدد الحاويات = وزن الحاويات بالطن / (18.5) وزن حمولات الحاويات النمطية .

يلاحظ من الجدول (26) أن الفوائد المكتسبة للاقتصاد العراقي على وفق البيوع البحرية هي المدخرات من العملة الأجنبية (كلف النقل والزمن) التي سيتمتع بها المستوردون والمصدرون الناتجة عن تخفيضات كلف النقل بسبب استثمارات البنية التحتية الجديدة ، وهذه المدخرات تكون مرتبطة بانخفاض قيم (الملاحه ، عمليات الشحن والتفريغ ، و المسافنة) بالنسبة للحمولات التي تصل أو تغادر من العراق وإليه ، فيما يخص الاستيرادات فإن هذه المدخرات تنعكس بانخفاض قيمة كلفة التفريغ والنقل والوقت للحمولات المستوردة على أساس التعاقد سيف (CIF) ، وفيما يخص الصادرات فإن تأثير البنية التحتية الجديدة سيؤدي أيضاً إلى انخفاض كلف الشحن والنقل والوقت ، وبالمقابل ستزداد منافسة الصادرات العراقية المتعاقد عليها على وفق الأساس (FOB) مع صادرات البلدان المجاورة ، إذ يلاحظ أن المشروع في مراحله الأولى يحقق فوائد مدخرات كلف النقل والوقت المحتملة 94.1 دولاراً للحاوية الواحدة بحيث يحقق مجموع مدخرات مقداره 183024.5 ألف دولار لإجمالي مناولة الحاويات المتوقعة 1945 ألف حاوية ، ومدخرات كلف النقل والوقت تقدر بـ 46.3 دولاراً للطن الواحد بالنسبة للحمولات الجافة بحيث يحقق مجموع مدخرات تقدر 1018.6 مليون دولار لإجمالي مناولة الحمولات الجافة المتوقعة 22 مليون طن في مراحل المشروع الأولى 2018-2028 ، ويحقق المشروع في مراحل التشكيل النهائي فوائد مدخرات كلف النقل والوقت 93.4 دولاراً للحاوية الواحدة بمجموع مدخرات قدر بـ 33315 ألف دولار لإجمالي مناولة الحمولات المتوقعة 3567 ألف حاوية و 45.6 دولاراً للطن الواحد لإجمالي مناولة الحمولات الجافة

المتوقعة ٣٣ مليون طن إذ يحقق مجموع مدخرات كلف النقل والوقت 1504.8 مليون دولار في العام 2038 ، ولذلك فإن الطاقات التصميمية المتوقعة التي يتميز فيها ميناء الفاو الكبير تتجلى من خلال انخفاض كلف الشحن والتفريغ والوقت التي تنعكس بشكل مباشر على قيم السلع على مستوى الصادرات والاستيرادات .

ب - أهميته على المستوى الإقليمي .

يشكل ميناء الفاو الكبير نافذة تجارية منافسة تكون قادرة على تلبية متطلبات المرحلة الحالية والمقبلة ، لارتباطه الاستراتيجي مع منافذ اقتصادية وتجارية مهمة مع الدول الإقليمية المجاورة للعراق بشكل عام ومنطقة الخليج العربي على وجه الخصوص ، إذ لم يظهر أي إطار للتعاون الإقليمي بين دول المنطقة على وفق التعاون الاقتصادي التجاري في منطقة Asian (اندونيسيا و تايلاند وسنغافورة وغيرها من الدول) أو على وفق التكتل الاقتصادي فيما بين دول شرق أفريقيا (الكوميسا) ، على الرغم من التواصل التجاري بين إيران وتركيا والعراق والدول العربية الذي أخذ ينمو بشكل كبير ، إذ تحتل تركيا المرتبة الأولى في التجارة مع العراق وتستحوذ على 22% من السوق العراقي تليها إيران بحدود 13% عدا التجارة النفطية ، ومن ثم الدول العربية لكن في الوقت نفسه تستمر التوترات وتتصاعد في بعض الأحيان بين دول المنطقة ، ولذلك فإن إنشاء ميناء الفاو الكبير من شأنه أن يضيف العمق اللازم لإدارة مجموعة معينة من المصالح والعلاقات التجارية المتبادلة ويولد مسؤولية تكافلية مشتركة من خلال تحويل مسار التجارة العالمية التي تمر عبر قناة السويس ورأس الرجاء الصالح إلى ميناء الفاو ومروراً بتركيا والموانئ السورية والأردنية لاحقاً وبالتالي ستتطور العلاقات التجارية مع إيران ودول المنطقة الأخرى بشكل مباشر نتيجة تخفيض الوقت والتكلفة عبر ميناء الفاو ، وفيما يخص تأثير الميناء بشكل سلبي على مصالح الدول الخليجية الاقتصادية من خلال تحويل المسار التجاري أو تخفيض أعداد السفن التجارية المارة بموانئ أغلب هذه الدول ، إلا أن هنالك مصالح أكبر متمثلة في توفير المزيد من الحماية والرعاية الدولية للمصالح التجارية في منطقة الخليج العربي ، فضلاً عن كونه نقطة ربط لموانئ الخليج بواسطة القناة الجافة عبر خط سكك الحديد المقترح مع دول البحر الأبيض المتوسط مباشرةً .

ت - أهميته على المستوى الدولي .

يتمتع العراق من خلال موقعه بخصائص استراتيجية بشكل عام وموقع ميناء الفاو الكبير خصوصاً له آثار مكانية و زمانية مهمة تؤثر في اتجاهات النقل وتجارة العراق الخارجية نحو محيطه العالمي البعيد ولذلك فإن زيادة السكان والتنمية الاقتصادية على المستوى العالمي

ستعطي زخماً كبيراً لحركة التجارة العالمية ومن ثم يصبح العراق جسراً أرضياً على مدى المستقبل المنظور والبعيد وممرّاً للتجارة العابرة إذ يمثل موقع الميناء نقطة ربط بين وسط وشمال أوروبا وجنوب شرق آسيا ، وأن إنشاء الميناء والمنطقة التجارية الحرة في هذا الجزء من العالم له تأثير مباشر في اقتصاد النقل الدولي من ناحية (الكلف والوقت) ، إذ أن عملية النقل متعددة الوسائط يمكن أن توفر وقتاً يتراوح ما بين 20 – 25 يوماً عن الرحلة البحرية للمسافة من شمال أوروبا إلى جنوب شرق آسيا عبر قناة السويس وهذا يعني توفير مليارات الدولارات على اقتصاد النقل البحري العالمي والناقلين الدوليين ، فضلاً عن تخفيض تكاليف النقل والشحن والتأمين التي تقدر بـ 15% من قيمة البضاعة المنقولة نتيجة انخفاض المسافة البحرية التي تقطعها السفن التجارية وذلك ينعكس في أسعار البضائع والسلع نتيجة تقليل مسافة رحلة النقل الناتجة عن إنشاء ميناء الفاو الكبير عبر القناة الجافة ، إذ قدرت التكاليف التشغيلية بـ 2100 دولار / يوم للسفن التجارية العملاقة التي يتجاوز عمق غاطسها 15 متراً وتبلغ حمولاتها 12 ألف حاوية سعة الحاوية الواحدة 40 قدماً ، لذلك تقدر الكلفة التشغيلية للرحلة الواحدة بـ 58800 دولار للمسافة البحرية بين مينائي بومباي الهندي ومرسيليا الفرنسي عبر رأس الرجاء الصالح التي تصل إلى 18584 كم تقطعها السفن في 28 يوماً في حين تخفض تلك التكاليف إلى 25320 ألف دولار للمسافة البحرية التي تقطعها السفينة من ميناء الفاو الكبير عبر القناة الجافة ثم إلى البحر الأبيض المتوسط التي تقدر بـ 12880 كم وتقطع خلال 12 يوماً ، وتخفيض التكاليف التشغيلية إلى 37800 دولار للمسافة البحرية بين مينائي نيويورك الأمريكية واللاذقية السوري عبر البحر الأبيض المتوسط إذ تصل إلى 9500 كم تقطعها السفن في 18 يوماً ، ويستغرق نقل البضائع عبر ميناء الفاو الكبير إلى الموانئ السورية ثلاثة أيام في حين تستغرق هذه الرحلة 34 يوماً وبتكاليف تشغيلية تقدر بـ 71400 دولار في حالة مرورها عبر رأس الرجاء الصالح إلى موانئ نيويورك ، لذلك فإن ميناء الفاو الكبير يسهم بشكل كبير في تخفيض تكاليف التشغيل التي تنعكس في تخفيض تكاليف النقل والتأمين على البضائع في أثناء الرحلة البحرية ، إذ سيكون بالإمكان نقل البضائع براً عبر أوروبا بالقطارات والشاحنات ثم عبر العراق من خلال خط سكة الحديد الحديث المقترح ، وإنشاء شبكة طرق نقل برية جديدة تربطه بميناء الفاو الكبير فضلاً عن ضرورة تكوين أسطول نقل بحري تجاري متكامل ومواكب للتطورات التكنولوجية الحديثة في هذا المجال لأجل تحقيق المكاسب المادية من العملات الأجنبية ، ومن ثم يتم نقل البضائع الواصلة إلى الميناء بالسفن الوطنية إن توافرت آنذاك على وفق البيوع البحرية ، أو على متن السفن الأجنبية لتكمل رحلتها إلى جنوب شرق آسيا والعكس في أثناء رحلة العودة ، خصوصاً مع ارتفاع أحجام التجارة الدولية المنقولة بحراً فيما بين دول آسيا و أفريقيا والدول الأوروبية إذ

سجلت أحجامها 10048 مليون طن في العام 2015 ، لذلك فإن الجزء الأكبر من ميناء الفاو الكبير يخصص الغرض منه لتجارة العالم العابرة والجزء المتبقي يخصص لتجارة العراق الخارجية .

خريطة (1)

تباين المسافة بين الطريق الملاحي المار بقناة السويس والقناة الجافة العراقية



ثانياً : الأسباب الموجبة لإنشاء ميناء الفاو الكبير.

يُعد الهدف الأساسي لإنشاء ميناء الفاو الكبير أن يكون ممراً للتجارة العالمية العابرة (الترانزيت) ، إلا أن هناك أهدافاً اقتصادية أخرى تتمثل في تنشيط حركة التجارة الخارجية في العراق على وفق البيوع البحرية وتخفيف الضغط عن الموانئ العراقية الحالية ، وبالتالي يسهم ميناء الفاو الكبير في جذب حركة التبادل الخارجي للسلع وتنشيط أحجام عمليات المناولة والخدمات الثانوية الأخرى من خلال الإضافات الجديدة التي تنعكس في رفع أقيام الإيرادات التي تحصل عليها الشركة العامة لموانئ العراق تبعاً لارتفاع أعداد الوحدات البحرية القادمة والمغادرة على وفق البيعين سيف (CIF) و فوب (FOB) ، وكما هو موضح في المحاور الآتية :

١- أحجام عمليات المناولة .

تم أخذ توقعات حركة الملاحة لثلاث حقب زمنية ، إذ قسمت أحجام حركة الملاحة إلى ثلاثة أنواع من الحمولات التي ستجري عليها عمليات المناولة وهي (مناولة الحاويات ، ومناولة الحمولات الجافة بنوعها المعبأة بأكياس مثل حمولات الإسمنت ، وغير المعبأة الفل مثل الحنطة) وكما هو موضح بالجدول (27) .

جدول (٢٧)

توقعات حركة الملاحة بالنسبة لنوع المناولة في ميناء الفاو الكبير

مجموع الحمولات الجافة والحاويات (مليون طن)	الحمولات الجافة		الحاويات (مليون طن)	السنة
	الحمولات الجافة (معبأة) (مليون طن)	الحمولات الجافة (فل) (مليون طن)		
48	17.1	6.9	24	2018
72	23.5	8.5	40	2028
114	33.0	11.0	70	2038

يشير الجدول (27) إلى أن حجم حركة الملاحة المتوقعة لأنواع مختلفة من الحمولات معبراً عنها بملايين الأطنان ، يلاحظ أنه من المتوقع أن يصل حجم مناولة الحاويات إلى 24 مليون طن بحلول العام 2018 ويتوقع أن تصل إلى 70 مليون طن بحلول العام 2038 ، أما الحمولات الجافة فيتوقع لها أن تصل إلى 24 مليون طن كمرحلة ابتدائية خلال العام 2018 ومن ثم تصل إلى 44 مليون طن في مرحلة التشكيل النهائي للميناء ، ولذلك فإن ارتفاع طاقات عمليات المناولة التصميمية المتوقعة لميناء الفاو الكبير إلى 48 مليون طن لمختلف الحمولات في المراحل الأولى للمشروع ومن ثم تصل إلى 114 مليون طن في سنة الهدف مع الإمكانيات المتاحة لموانئ العراق التجارية في ظل واقعها الحالي وطاقاتها الفعلية التي سجلت 15.2 مليون في العام 2015 ، لذلك سترتفع قدرة الموانئ العراقية التنافسية مع الموانئ المجاورة في مجال تقديم الخدمات التجارية وارتفاع الإيرادات المتحصلة منها .

٢- الإيرادات المتوقعة .

تشكل الإيرادات السنوية المتوقع تحقيقها من عمليات المناولة والخدمات المساعدة الأخرى التي يقدمها ميناء الفاو الكبير أضافه كبيرة لإيرادات الشركة العامة لموانئ العراق المتحصلة جراء هذه العمليات ، إذ تسهم هذه الإيرادات في ديمومة خطط المشروعات التنموية لمجمل نشاطات الشركة وانعكاسها الايجابي على القطاعات الاقتصادية الأخرى في العراق ، والجدول (28) يبين إجمالي العوائد المتحصلة من عمليات المناولة لمجموع أرصفة الحاويات والحمولات الجافة المحتسبة على وفق جدول العوائد والأجور المعتمدة في الموانئ العراقية القائمة في الوقت الحالي .

جدول (28)

العوائد المتوقعة لأرصفة الحاويات والحمولات الجافة لميناء الفاو الكبير المحتسبة على أساس جداول العوائد والأجور المعتمدة في الموانئ العراقية الحالية

إجمالي الإيرادات حاويات+حمولات (مليون دولار) الإيرادات الكلية (مليون دولار)	الحمولات الجافة (مليون طن)			حمولات الحاويات (مليون طن)			السنة
	الإيرادات الكلية (مليون دولار)	رسوم الحمولات دولار/ طن	الحمولات الجافة (مليون طن)	الإيرادات الكلية (مليون دولار)	رسوم الحاويات دولار	أعداد الحاويات	
594.759	205.959	13	15.843	388.8	18	21.6	2018
658.057	226.057	13	17.389	432.0	18	24.0	2020
783.353	264.953	13	20.381	518.4	18	28.8	2024
878.300	295.100	13	22.700	583.2	18	32.4	2027
96.1	*معدل النمو المركب لإجمالي الإيرادات %						

* احتسب معدل النمو المركب على أساس المعادلة التالية = $(1 - [(1/n)^{(سنة المقارنة / سنة الأساس)}]) \times 100$.

تشير بيانات الجدول (٢٨) إلى أن ميناء الفاو الكبير يتوقع له أن يحقق إيرادات تقدر بحدود 594.759 مليون دولار في مرحلته الأولى بحلول العام 2018 وبفارق كبير عن الإيرادات المتحققة جراء عمليات المناولة وأعمال الوكالات البحرية في موانئ العراق الأربعة الحالية إذ سجلت إيرادات إجمالية قدرها 335.4 مليار دينار أي ما يعادل 299.8 مليون دولار خلال العام 2015 في الجدول (٢١) ، ومن المتوقع أن تصل إيرادات ميناء الفاو الكبير إلى 878.3 مليون دولار بحلول العام 2027 ، إذ احتسبت تلك الإيرادات المحتملة على أساس جدول العوائد والأجور للموانئ العراقية الحالية إذ تستوفى أجور عن عمليات المناولة قدرها 18 دولاراً للحاوية الواحدة و 13 دولاراً للطن الواحد للحمولات الجافة ، لذلك يتبين أن الشركة العامة

لموانئ العراق ستحقق زيادة في إيراداتها بمعدل نمو 96.1% ، ولذلك فإن الميناء يضيف إيرادات هائلة تضاف إلى الإيرادات المتحصلة من الموانئ الحالية تذهب نسبة 30% من أرباحها الصافية إلى وزارة المالية وذلك يؤدي إلى تنويع مصادر الدخل التي تحصل عليها الدولة مما ينعكس بشكل ايجابي في تغطية نفقات الدولة على القطاعات الاقتصادية المختلفة ، وبالتالي فإن ميناء الفاو الكبير لا يلغي دور الموانئ الحالية بل على العكس سيسهم في إعادة تنظيم وتطوير عمل هذه الموانئ بما يواكب الزيادة في أحجام تجارة العراق الخارجية على وفق البيوع البحرية .

إلا أنه تتم ملاحظة أن مراحل إنجاز الميناء قد تعثرت وخصوصاً إنجاز المرحلة الأولى من المشروع بسبب المشكلات المالية والمشكلات الفنية إذ نحن الآن على ابواب عام 2018 ولم تنتج المرحلة الأولى من هذا الميناء مما يدعو إلى بذل المزيد من الجهود لغرض توفير الموارد المالية التشغيلية وذلك 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 .