

القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

أ.م.د. سلام جبار شهاب / قسم العلوم التطبيقية/ الجامعة التكنولوجية

تاريخ التقديم: 2017/5/21

تاريخ القبول: 2017/7/31

المستخلص:

في هذا البحث، جرت محاولة لتحليل وتفسير اثر عدة متغيرات على النقل البحري العالمي، منها الانتاج الصناعي لدول التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، ومعدلات النمو المرتفعة لبلدان عالية النمو كالصين والهند وبلدان جنوب شرق آسيا...، فضلاً عن تراكم الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وبما يسهم في ارتفاع معدلات عوائد النقل البحرية، من خلال توكيد أي من المتغيرات أعلاه لها الحصة الأكبر في جعل النقل البحري العالمي يتخذ شكل متواليات عديدة تتجاوز حجمه كإيرادات سنوية قيمة 800 مليار دولار، وبافتراض ان القناة الجافة في العراق ستنتقل سنوياً 99 مليون طن من الحمولات المختلفة المدرجة في تصنيف النقل البحري العالمي (Global Maritime Transport) وهي الحمولات الجافة- حمولات الحاويات...، والتأكد من ذلك من خلال حسابات الجدوى الاقتصادية للفرق بين النقل البحري والبري عبر سكك الحديد، والطبيعة الجغرافية والاثروبولوجية للعراق ببعدها الاقتصادي. وجدنا ان البلدان عالية النمو بالخصوص المشار إليها في اعلاه والبلدان النامية بشكل عام تستحوذ على النسب الأكبر من حجم النقل البحري العالمي. كذلك فإن المشروع لن يحقق دفعة في معدلات النمو للاقتصاد العالمي، وانما سيكون للترتيبات الثنائية مع دول مثل الصين، الهند، ألمانيا، اليابان الدور المهم في تعزيز النمو للقطاعات السلعية في هذه الاقتصادات، مؤشرين في الوقت ذاته، تعزيز الوحدة الإدارية والسياسية للبلاد من خلال الربط البري بين المحافظات العراقية، إذ ان المشروع سيشكل مصلحة مشتركة لهذه المحافظات من جنوب البلاد إلى شماله، وخلق نافذة اقتصادية للموازنة الاتحادية تأتي بعد المورد الريعي (النفط)، وبما ينعكس على انخفاض اسعار السلع المستوردة للعراق والمنطقة بحدود 8%.

المصطلحات الرئيسية للبحث/ النقل البحري، القناة الجافة، البلدان عالية النمو، التجارة السلعية، الجدوى المالية، اثروبولوجيا التنمية في العراق، النمو العالمي، الدول الاقليمية المجاورة للعراق.



مجلة العلوم

الاقتصادية والإدارية

العدد 100 المجلد 23

الصفحات 374-394



المقدمة

تتنافس دول العالم لغرض تحسين فرص النمو لديها، وتتباين تلك الدول في تطبيق برامجها التنموية تبعاً لبيئتها الخاصة، ويلاحظ، ان الدول الأعلى نمواً في العالم تنتشر في مناطق جغرافية معينة مثل جنوب شرق آسيا والصين والهند وأوروبا الغربية وأمريكا الشمالية... واحد ابرز معامل النمو لديها هي التجارة الدولية (البحرية) بشتى صورها عبر شبكة رابطة شرق الكرة الأرضية بغربها، وفي الوقت نفسه، فإن الحاجة الى النمو تدفع بنحو متزايد معدلات نمو الشحن البحري، إذ يشكل اقتصاد نقل البضائع بحرياً أكثر من 800 مليار دولار سنوياً، ويرتفع هذا النشاط بمتواليات، إذ زاد بحدود 4100 ميل بحري بين 1970 - 2010 ، وهذا الطلب على نشاط النقل البحري مستمد من قطاعات اخرى شهدت نمواً كبيراً، خاصة مع زوال فكرة الحمائية الدولية.. لتتسع شبكة النشاطات التجارية باتجاهات عدة، وهو ما يعني بديهياً بان المناطق الجغرافية التي تقع على خارطة الطريق الجغرافي، ستستحوذ على نسبة كبيرة من خدمات نشاط اقتصاد النقل البحري، ومع ان العراق يقع شمال منطقة الخليج العربي وبمنفذ ماني ضيق، الا ان نقطة التوازن الجغرافية الاستراتيجية التي يملكها ستجعل منه مستفيد من هذا الطريق الاقتصادي غير الناضب ودائم النمو، لذا يطرح انشاء قناة جافة للنقل البري تمتد على طول خارطة الجغرافية للعراق وإمكانية الاستفادة منها اخذين بنظر الاعتبار الموقف الاقليمي للدول المتشاطنة مع العراق والوضع السياسي الداخلي فضلا عن الامكانيات المالية للبلاد في ظل انخفاض اسعار النفط والازمة الاقتصادية للبلاد.

إشكالية البحث

يواجه البحث الإشكالات الآتية :

- القيود المفروضة على النقل البحري الدولي، بما يصعب من امكانية تنبؤ مساراته المستقبلية، وظهور بواذر لمشاريع نقل بري عالمية بين دول الشرق والغرب.
- النافذة البحرية الضيقة للعراق على مياه الخليج، بما يحتم ان يولى اهتمام للترتيبات السياسية لهذا المشروع.

اهمية البحث

تتخصر أهمية الدراسة في ثلاث ابعاد (البعد الدولي) المتمثل في دائرة الدول التي ستتأثر تجارتها بالمشروع وإمكانية تقليل الوقت والجهد وبما ينعكس على تحقيق فرص نمو أعلى. إما البعد الثاني (البعد الإقليمي) ودانرته تتشكل من الدول المتأثرة بالمشروع التي تقع على طرفيه او المتشاطنة على الخليج. والبعد الأخير (البعد الداخلي) وتتخصر دائرة الاهتمام هنا بالعراق من خلال الفرص المتاحة والمتوقعة للمشروع، ليس ببعدها الاقتصادي فحسب، بل بالبعد السياسي والاجتماعي.

فرضية البحث

يفترض البحث، ان هذه القناة ستختصر المسافة (الزمن) والكلفة، كذلك على الرغم من تزايد الاهتمام بالنقل البحري، الا ان الشروط المقيدة لهذا النوع من النقل من قبل المنظمات والهيئات والدول ستزيد من تكلفته واثره في انخفاض دالة النمو، بما يدفع للبحث عن بديل للنقل، في حين ان البعد الدولي يفترض ان المتأثرين ايجابياً بهذا المشروع هي تلك الدول المستفيدة منه بالدرجة الاساس والدول المحيطة بالعراق ومحلياً فان وضع البلاد، يتطلب تجزئة المشروع.

هدف البحث/ معالجة المتغيرات والافتراضات المذكورة انفا يقصد بها الوصول الى الأهداف الآتية:

- التعرف على اكثر الأطراف الدولية المهيمنة والمتغيرات الإقليمية المؤثرة في المشروع.
- القدرة على انجاز المشروع من خلال تجزئة مراحل العمل.
- إمكانية خلق نافذة اقتصادية ترفد الموازنة العامة للدولة الاتحادية في العراق ومعززة فرص النمو.

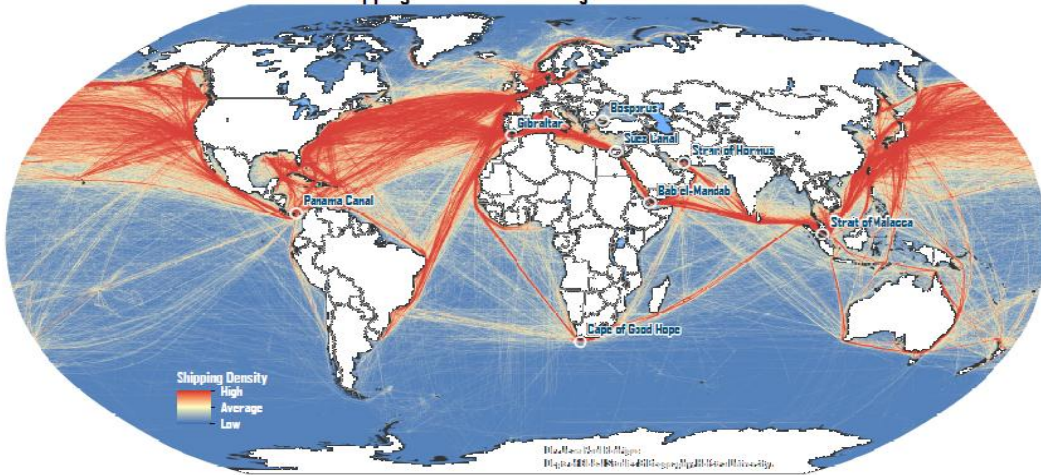


منهجية البحث

لغرض التحقق من الطروحات المذكورة انفا ومقدار صدقية الافتراض فان منهجية البحث اعتمد المنهج الاستدلالي (الكمي) للاستدلال بالمؤشرات الرقمية فضلا عن المنهج الوصفي التحليلي القائم على استقراء السلوكيات المتوقعة لكل المتغيرات الداخلة في حدود البحث.

أولاً- السلوك الاقتصادي العالمي وبرغماتية التوجه

السلوك الاقتصادي الدولي يبني وفق اسس عدة¹، لعدد من المتغيرات او القيم (الربحية) المحددة للقرار الاقتصادي، والتي عادة ما تتبع سلسلة من المؤثرات النفسية والسلوكية والاجتماعية والسياسية²....، والتوقعات في معدلات النمو الاقتصادي العالمي تشير إلى انها سترتفع في مساراتها في بعض الاجزاء الجغرافية للكرة الارضية مما يحدو ارتباطاً ايجابياً بانتعاش في الطلب على الواردات في تلك الاقتصادات، ولاسيما التي تتعلق بالبنى التحتية والموارد الداخلة في العملية الإنتاجية، وتتوقع منظمة التجارة العالمية ان تنمو تجارة السلع العالمية بنسبة 3,3% و 5,3% في السنوات القادمة على المستوى العالمي³، الا ان النسبة لهذه القيمة ستكون اكبر فيما يتعلق بالبلدان عالية النمو، اذ سجلت منذ اكثر من عقد وبالتحديد من عام 2005 ارتفاعا كبيراً في مجال التبادل السلعي من 41% إلى 52% في 2015⁴. وتبعاً لذلك ستنمو التجارة البحرية بمعدل 4,2% في السنوات القادمة⁵، اذ ان التجارة السلعية والنقل البحري لا يتأثرون كثيراً بتقلبات النمو العالمي، وذلك لان معظم الصادرات البحرية تتوزع بين المواد الأولية الداخلة في الاستثمار والبنى التحتية فضلاً عن الوقود والقضايا الاستهلاكية الأساسية⁶، ومع ذلك، فان الزيادة الكبيرة تبقى متأثرة بالمتغيرات التابعة لمعدل النمو العالمي على المدى الطويل، ويلاحظ بان النقل البحري للأغراض التجارية يتمحور في مناطق جغرافية معينة، تشكلت بفعل حول عوامل عدة ابرزها الجغرافية الطبيعية، وتنوع مراكز النمو والحاجة إلى الموارد والاسواق، لتتخذ شكل سلاسل خطية منتشرة على الخريطة العالمية وكما في الشكل 1:



- National Center for Ecological Analysis and Synthesis, A Global Map of Human Impacts to Marine Ecosystems, www.nceas.ucsb.edu

¹Smith, Adam, The Wealth of Nations, book IV, edited by S.M. Soares, Metalibri Publication, 2007, P.329.

² Eggertsson *et al*, Economic Behavior and Institutions, 2003, Cambridge University, p 208.

³World Trade Statistic Review , WTO, 2016, Washington, P. 13.

⁴Ibid,

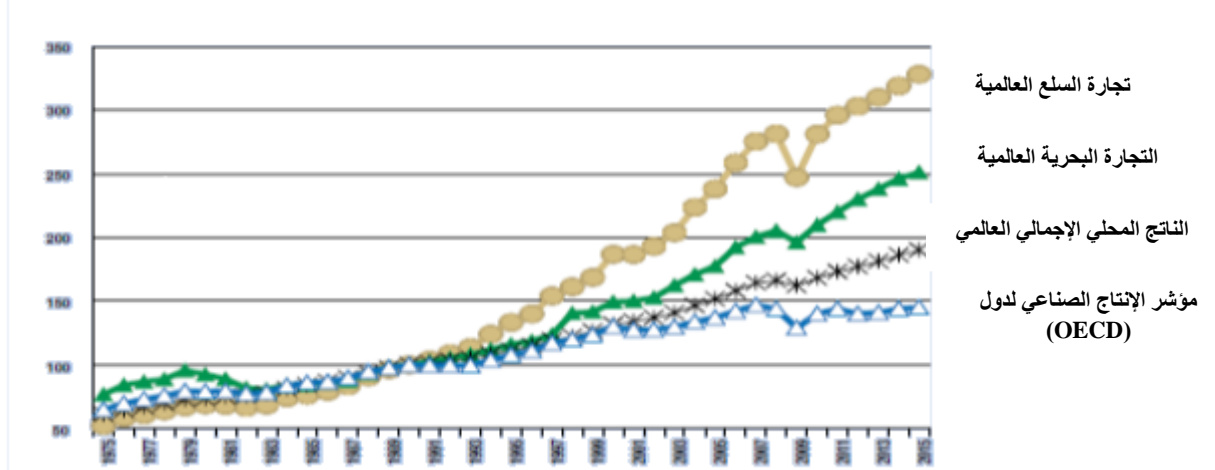
⁵ Review of Maritime Transport, UNCTAD,2016, P.4.

⁶ See more: Ibid, P. 5.



القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

على اثر ذلك، شكل النقل البحري من حجم الاقتصاد العالمي نسبة 5% وهو ما دفع بالأسطول التجاري العالمي للنمو بمقدار 6.7% سنوياً⁷، اي اكثر من نمو التجارة البحرية ذاتها، وذلك بسبب التنوع الحاصل في اشكال التجارة البحرية واختلاف حجوم الصادرات وانتزعت التجارة البحرية العالمية استقلاليتها المرتفعة نسبياً وصارت لا تتأثر إلى حد كبير بنمو الناتج المحلي الاجمالي في الدول الصناعية الاعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، لشدة تأثيره بالتغير في تجارة السلع العالمية للبلدان النامية، وهو ما يدل على ان البلدان عالية النمو تستحوذ على نسبة كبيرة من التغير في التجارة البحرية وكما في الشكل 2: شكل 2 المتغيرات الاقتصادية الدولية واثرها بالتجارة البحرية العالمية للسنوات (1975-2015)



- Review of the Maritime Transport, UNCTAD, 2016, p.2.

يتبين ان أقطاب النمو المنتشرة على الخريطة العالمية، هي الدافعة لنمو النقل البحري وبما يعزز من افتراضنا، لان اداء التجارة البحرية تستمد قوتها الدافعة بوجه الخصوص من ارتفاع الطلب المحلي في الصين وازدياد التجارة فيما بين بلدان اسيا وبلدان الجنوب أفضل منه من اداء الاقتصادات المتقدمة، وهو ما دفع باحجام النقل إلى الارتفاع بنسبة 4,3% في 2012⁸، ليبلغ حجم البضائع المحملة في موانئ العالم نحو 9,2 مليار طن، ومثلت تجارة الناقلات الصهرجية (النفط الخام ومنتجات البترول والغاز) اقل من ثلث المجموع (25%)، بينما استأثرت البضائع الجافة بالحصة الاكبر المتبقية⁹. وظل النمو السنوي يشكل 5,7% من شحنات البضائع الجافة ممثلاً عمود التوسع، ومستمداً قوة دفعه بوجه خاص من تواصل النمو السريع في احجام السوانب الجافة، اذ زادت شحنات السوانب الجافة الرئيسية بنسبة 7,2% سنوياً بفضل تنامي الطلب على ركائز الحديد والفحم في آسيا، وظلت الصين تستحوذ على جزء كبير في نمو التجارة البحرية بهذا المجال في العقود الأخيرة¹⁰.

والملاحظ ان حجم تجارة النقل في قطاع الطاقة (النفط والغاز) بقيت على وتيرة واحدة نسبياً، اي لم تتأثر بالتغيرات الحاصلة في اسعار النفط او التغير في الطلب بالاسواق العالمية على مدار العقود السابقة، كونه يعتمد على معدلات النمو الاقتصادية ومعدلات نمو سكان العالم، ولكن كلف التشغيل للشحن البحري تتأثر باسعار النفط العالمية اذ كلما انخفضت اسعار النفط انخفضت بالمقابل كلف الشحن وازداد الطلب على النقل، اما المجاميع الاخرى فقد ارتفعت حصصها في تلك التجارة، منها تجارة نقل البضائع الجافة والحاويات. ويكون تصنيف التجارة البحرية كالآتي*:

⁷استعراض النقل البحري، الائتداد، 2013، ص 16.

⁸استعراض النقل البحري، المصدر السابق، ص 16

⁹World Trade Statistic Review , WTO, 2016, op cit, P.

¹⁰Ibid

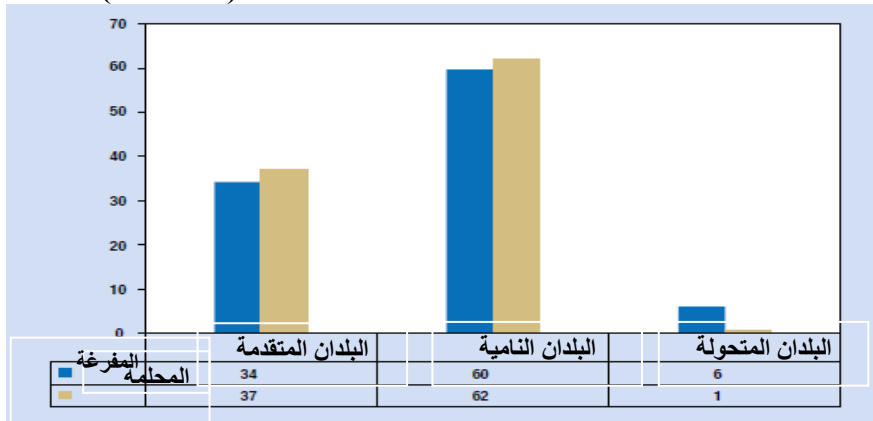
* التصنيف معتمد من قبل الائتداد.



القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

- 1- تجارة الناقلات والصهاريج، وتنمو بمقدار 1,5% سنوياً وهي لا تتأثر بالطلب: (النفط الخام- منتجات البترول المكررة- الغاز الطبيعي).
- 2- تجارة البضائع الجافة وتمثل شحنات الفحم - شحنات ركائز الحديد وإنتاج الفولاذ - شحنات الحبوب- البوكسيت/ الالمونيا وصخور الفوسفات.
- 3- البضائع الجافة (السوانب الثانوية).
- 4- البضائع الجافة الأخرى (التجارة المنقولة بالحاويات) معدل النمو وصل فيها إلى 17% في 2013 بمجموع 160 مليون وحدة (حاوية).

في حين ترجع الاسباب المحفزة لنمو الشكل الاخير من التجارة البحرية إلى ارتفاع معدلات النمو لبلدان مصنفة بانها عالية النمو، ويرجع تفوق حصة البضائع المفرغة في البلدان النامية قريب حصتها من البضائع المحملة فيها، ويعزى ذلك إلى الطلب على الواردات بوتيرة متسارعة في المناطق النامية بسبب عملية التصنيع التي تشهدها وسرعة ارتفاع الطلب على الاستهلاك لديها. مشيراً التوزيع حسب المناطق إلى ان اسيا لازالت تستأثر بمرتبة منطقة التحميل والتفريغ الرئيسية في العالم منذ عام 2012. وكما في الشكل 4 شكل 4 التجارة البحرية العالمية حسب مجموعة البلدان (نسبة مئوية).



- Review of the Maritime Transport, UNCTAD, 2016, p.12

ويتوقع المحللين ان تزداد تجارة السلع العالمية بأكثر من ضعفين بين 2010-2020 وان تبلغ قيمة صادرات الصين إلى اوروبا نحو ضعف قيمة صادرات الولايات المتحدة إلى أوروبا، مؤكداً إلى ان التجارة بين مناطق اسيا ستتمو بسرعة لتصل إلى 5 تريليون دولار وان الصادرات الأوروبية إلى أفريقيا وغربي اسيا ستفوق صادراتها إلى الولايات المتحدة بمقدار 50%، وان تسهم التجارة في الآلات ومعدات النقل والمنتجات الاستهلاكية الكهربائية والصناعية بأكثر حصة في تجارة السلع العالمية خلال السنوات العشر المقبلة، والتأكيد على التوقعات هذه ناجم عن محفزات النمو النابعة من الأمور الآتية¹¹:

- 1- التأثير الإيجابي المتوقع ان تسفر عنه حزمة الحوافز المالية والسياسية والنقدية التوسعية في اليابان ونمو الناتج المحلي الإجمالي في الصين.
- 2- اتفاقات التجارة الحرة والشراكة الاقتصادية بين دول جنوب شرق اسيا واليابان والهند- والاتحاد الأوروبي.
- 3- يتوقع ان تتيح بلدان اخرى في اسيا وأفريقيا أيضاً فرصاً واسعة النطاق لا تقتصر على النمو العالمي وتوسع التجارة فحسب بل وتشمل الاعمال التجارية البحرية. وبذلك سيرتفع الاستهلاك السنوي في الاقتصادات النامية إلى 30 تريليون دولار بحلول 2025. وان تستأثر هذه الاقتصادات بأكثر من نصف الاسر المعيشية التي يتجاوز دخلها 20,000 الف دولار سنوياً وعددها مليار اسرة.

¹¹استعراض النقل البحري، الإنكناد، 2013، ص ص 2-5.



ثانياً: تنوع مراكز النمو وتفاوت توزيع الموارد جغرافياً وأثرها في التفاعل الاستراتيجي الدولي:

من المحتم ان يتحكم المتغير الجغرافي بشكل عالي في ترتيب فرص النمو حسب دول العالم¹²، ولذلك عند النظر في الخريطة العالمية للنمو سنجد بان اقطاب النمو مبعثرة من اقصى الشرق إلى غربه، يقابله ايضاً بان توزيع الموارد يوسم بنفس الصفة، وهذا يدفع الدول بالحدو نحو مراكز الموارد الاولية تلك، بل وايضاً البحث عن اسواق (وان كان نمط العولمة قد اعفى مفهوم البحث عن السوق كون ان المستهلك هو الذي يبحث عن المنتج الأفضل*). ويتوقع في العقود الاربع القادمة تغييراً جوهرياً في طبيعة المنظومة الدولية من حيث تبدل هياكل موازين القوى وصعود قوى جديدة موازية للقوى الحالية او ربما تتفوق عليها كالصين مثلاً، ففي الجانب الاقتصادي تثير القفزات التنموية للصين وخاصة ما متوقع من نمو في الناتج المحلي الاجمالي (GDP) مع الهند واليابان تثير الفضول العلمي حول شكل ادارة التنمية مستقبلاً ففي الجدول رقم 1 الذي يوضح مسارات النمو المتوقعة للناتج المحلي الاجمالي لأبرز اقطاب النمو العالميين نجد بان الصين ستشهد خلال اربع عقود قفزات في نمو الناتج المحلي يصل إلى 12.7 مرة في 2050 عنه في 2010، والهند 13.6 ضعف لنفس الاعوام، وروسيا 4.6 ضعف، والولايات المتحدة 2.9 ضعف، في حين ان كلاً من الاتحاد الاوربي واليابان سيكون مقدار الزيادة لديهم 1.8 و 1.4 ضعف على التوالي. هذه المؤشرات حتما ستجعل هذه الدول لاسيما تلك التي سيزداد النمو فيما لاكثر من عشر اضعاف ان تعيد الحسابات في علاقاتها الاقتصادية الدولية والاقليمية والسياسية والاستراتيجية بمجملها، ويرافق ذلك التبدل إذا ما حصل تغير في المفاهيم العلمية المتعلقة بالتنمية والاقتصاد والسياسة والامن، فمفاهيم التنمية على سبيل المثال ستتزعج نفسها من فكرة المحاور والاطراف (دول متقدمة واخرى نامية وتحت النمو) لنكون امام مفاهيم التنمية بالتناغم او التنمية العادلة (الشعار الصيني المعن في علاقاتها الدولية).

جدول رقم 1: الناتج المحلي الاجمالي المتوقع لابرز اقطاب النمو العالميين حتى عام 2050 (الارقام بالتريليون \$).

السنة	الولايات المتحدة	الاتحاد الاوربي	الصين	اليابان	روسيا	الهند
2010	13.15	14.63	3.64	4.54	0.88	1.13
2025	19.48	19.10	16.12	5.56	2.01	3.8
2030	22.26	20.34	21.48	5.79	2.49	5.33
2050	38.65	26.62	46.27	6.22	4.30	15.38

- Source: Carnegie Endowment for International Peace , World in Order 2050, 2010, p8
وتبعاً لحجوم المتغيرات المذكورة انفا ، تسعى الدول عالية النمو ومن اجل ضمان استمرارية تحقيق الافق المرسوم لخططها الاقتصادية، ان توازي تلك الخطط الاقتصادية ببرامج سياسية وامنية تبوب ضمن الغطاء الاستراتيجي للدولة، والتي قد تكون بالاعتماد على الامكانيات الذاتية او التحالفات، فالصين تطرح استراتيجيتها الامنية فيما يتعلق بأمن الامداد البحري عبر استراتيجية خيط اللآلئ* لتطويق الهند كما في ميناء هامبتولا في سريلانكا.

¹² Boulhol *et al*, The Contribution of Economic Geography to GDP per Capita, 2008, OECD Journal: Economic Studies, ISSN 1995-2848, p.29

*المنتج الأفضل، يقصد به بان عملية التسويق بفضل التكنولوجيا الحديثة حولت مفهوم البحث عن الاسواق تدريجياً الى البحث عن المنتجين (الارخص، الانسب، الأفضل).

*وقد اقترحت في البداية استراتيجية "خيط اللآلئ" أن سلسلة من المرافئ والقواعد البحرية على امتداد المحيط الهندي يفترض بها أن تحل المشكلة. هذه المرافئ ستدعم الأماكن والاستثمارات التي قد تعود بالبرج على مستوى استراتيجي بينما تتسبب براحة أمنية أكبر. تقوم الاستراتيجية الدفاعية البحرية للصين على أساس مزيج من "الدفاع عن المياه في الخارج" مع مبادئ "حماية البحار المفتوحة". يتكون "الدفاع عن المياه الخارجية" من مهمتين:

الأولى هي حماية المنطقة الساحلية الشرقية للصين، والتي تتضمن المنطقة الاقتصادية الأكثر حيوية في البلد.

والأخرى هي تأمين حماية خطوط النقل البحري الحيوية لنمو اقتصاد الصين.. للمزيد ينظر :

David Brewster, Beyond the 'String of Pearls': is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean?



أذ ان صعود الصين يحتاج إلى عدم تنافس وتكثيف الاعتماد أيضا على الاستقرار المتواصل للنظام الاقتصادي الدولي، لذلك التفت حول الهند ببناء ميناء غوادر في باكستان، الذي نفذته الصين في موقع باكستاني استثنائي الحساسية لتفوز بموطئ قدم في مجال التحكم بالخطوط البحرية ولتتمكن أيضا من اخضاع الهند للمراقبة**. وانشاء قاعدة بحرية عسكرية في جيوتي لغرض تأمين الجانب الشرقي من القارة الافريقية للتجارة الصينية، وهي نقاط الارتكاز في استراتيجية امن السلاسل البحرية، لتضاعف حجم التجارة بين الصين و افريقيا مثلا بنسبة 1000% من 10 مليار دولار عام 2000 إلى 107 مليار عام 2008¹³.

ان اي انسحاب او تراجع امريكي من دول شرق اسيا والشرق الاوسط فان ذلك يدفع الى احتمالات ان تلجا هذه الدول إلى بناء قوة نووية ذاتية او اللجوء إلى الردع المستمد من قوة خارجية مثل الهند والصين. وقد يكون اليابانيون، خوفا من هيمنة الصين الحتمية على الكتلة القارية الاسيوية، يفكرون بعلاقات اوثق مع اوربا، كما يمكن لصانعي القرار في الهند واليابان ان يكونوا كالصين في العمل لتحقيق تعاون سياسي بل وحتى عسكري اوثق في حال تعثر الولايات المتحدة ، اما روسيا فستكون مهتمة بالمقام الاول بالدول المستقبلية الخارجة من تحت عباءة الاتحاد السوفيتي السابق بوصفها اهداف اولية لنفوذها الجيوسياسي المعزز واوربا: المانيا وايطاليا نحو روسيا بسبب المصالح التجارية، وفرنسا واوربا الوسطى غير الامنة في صف اتحاد اوربي اكثر متانة¹⁴.

ان شدة التنافس المتوقع بين الاقطاب عالية النمو شرقا وغربا وطبيعة التحالفات المتوقعة مستقبلا سيلقي بضلاله حتما على منطقة التوازن والاتصال بين اطراف الكرة، وهنا يكون القصد على المنطقة الممتدة من شمال الخليج إلى بوابات اوربا والبحر المتوسط، والعراق جزءا منها، إذا ما ادرك اهمية الدور الذي يمكن ان يلعبه في هذه المنطقة وفي طبيعة هذه التحالفات فانه سيكون اوسع بوابة للنمو لهذه الاطراف المتناثرة، فضلا عن توسيع فرص النمو الاقتصادي المحلي، وحليف استراتيجي محتمل لهذه الاطراف، وهو الامر الذي يتطلب تكثيف العلاقات الدولية والتمثيل الخارجي عبر سياسة خارجية وسطية، تنطلق عبر محاور:- الاقليمي اولها بانتقاء مجموعة من الشركاء الاقتصاديين الإقليميين والدوليين، وهو يتم من خلال التراجع عن العزلة، وبناء القدرات العسكرية، وتفعيل مبدأ المنفعة المتبادلة¹⁵، الا انه وفي حال ضيق الافق الممتد لصانع القرار المحلي مع استمرار الصراعات المتناثرة بالقوى الاقليمية وتوابعها الدولية والتخبط في القرار السياسي غير المستمد من التحولات الاقتصادية المطلوبة فانه سيتحول الى اكبر الخاسرين اقتصاديا في المنطقة اذا ما صارت عملية التحول المرتقبة في طبيعة النظام الدولي. اذ ان الواقع اثبت ان العراق دولة ضعيفة لا تملك مقومات القوة والنمو المستقلين.

ثالثاً- عقبة الممرات الإستراتيجية والجغرافية المهددة للشرق الأوسط:

بسبب تعقيدات جغرافية التضاريس الارضية، فان نحت الطبيعة اضاف اثره البالغ في تحديد ممرات الطرق السالكة بحريا، ويمكن تسميتها بالممرات الإستراتيجية وتصنف إلى فئتين¹⁶:

** تشير التقارير الى ان استهلاك الطاقة في الهند قد تجاوز 4% من مجمل استهلاك الطاقة في العالم، ويسجل معدل النمو في الهند 7% سنويا وهو ما يؤكد ان الهند ستكون بحاجة الى اكثر من 90% من الوقود المستورد لاستدامة عجلة النمو، ويشار الى ان الهند يعد حليف استراتيجي للولايات المتحدة لذلك فان منفذ النمو لديها يكون عبر موانئ المحيط الهندي وبحر العرب بسبب تواجد الاسطول الامريكي فضلا عن ان الاتجاه شمالا قد يواجه بتناقض المصالح

James H.K. Norton, India and South Asia, 2008, US. للمزيد ينظر:
¹³ زبيغينو بريجنسكي، امريكا وازمة السلطة العالمية "رؤية إستراتيجية"، ترجمة فاضل جتكر، بيروت، 2012، ص98
¹⁴ المصدر السابق، المكان نفسه.

¹⁵ Paul Salem, Iraq's Tangled Foreign Interests and Relations, Carnegie Middle East Center, 2013, p.15

¹⁶ See more: Gokhan Kara, The Impact of Climate Change on Maritime Transport Routes, may 2015, International Conference on Engendering and Natural Science, Istanbul, p.51

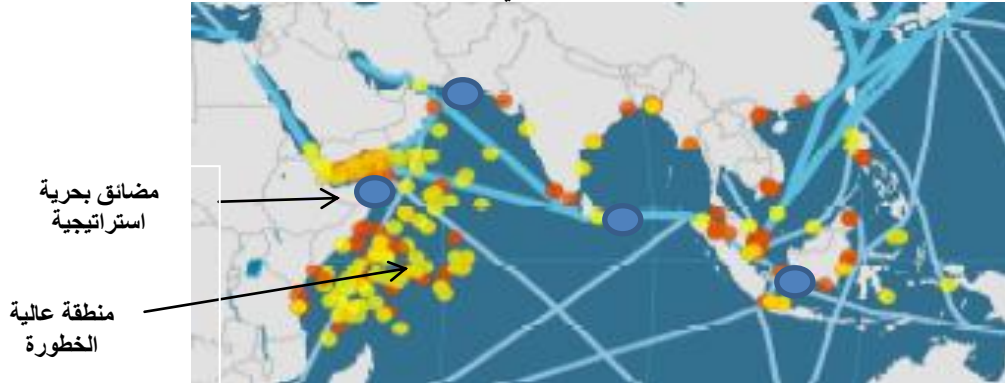


القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

- الممرات الرئيسية وبدونها لن يكون هناك ممرات فعالة، فأى اغلاق لها يسبب خطراً كبيراً على التجارة العالمية من بينها قناة السويس وقناة بنما ومضيق هرمز ومضيق ملقا وهي مواقع رئيسة في التجارة العالمية في السلع والبضائع.

- الممرات الثانوية تدعم الطرق البحرية التي لها بدائل ولكن لاتزال تنطوي على التفاف ملحوظ وتشمل هذه المقاطع ماجلان- دوفر تايبوان.

وبازدهار فرص الأعمال التجارية في الاقتصادات الناشئة وعالية النمو، وما اضافة ذلك من نمو متوقع في النقل البحري، ومع اخذ المخاطر والشكوك السائدة في الحسبان. سيكون على قطاع النقل البحري ان يعدل استراتيجيته التجارية على نحو يراعي التغيرات في الاقتصاد العالمي وانماط التجارة العالمية التي يتوقع ان يشهد التنافس عليها في المستقبل، خاصة وان الخريطة السياسية لدول تشكل ممرات بحرية او قريبة من هذه الممرات، ربما ستتغير او تشكل تهديداً فعلياً لأمن النقل البحري، والذي يعزز من فرص الوصاية والتدخل في الشؤون الداخلية للدول ذات الموقع المتميز وربما يتجلى بأحد صورته بفقدان جزء من السيادة الإقليمية وخصوصاً في المناطق البحرية، إذ يتبين من الشكل 5 ومن النقاط المؤشرة على الخارطة، والتي تعبر عن حوادث ارهابية وقرصنة حصلت او تهديد فعلي من قبل مافيات دولية، يتضح بان اكثر المناطق ارباكاً وكثافة في تجميع النقاط الموترة، شكلت منطقة غرب بحر العرب وخليج عدن إلى سواحل أفريقيا أكثرها ارباكاً، والتي تعد الممر الرئيس للربط بين نصفي الكرة الارضية عبر السويس، فالحوادث التي سجلت لعمليات القرصنة على سواحل الصومال وخليج عدن بلغت 564 حادثة تمثلت 34.18% من حوادث القرصنة في العالم للسنوات 2010-2006 و 412 حادثة مثلت 24.3% من حوادث القرصنة للسنوات 2015-2011¹⁷ ، وعلى اثرها سجلت الخسائر السنوية كمتوسط سنوي لعمليات القرصنة في هذا المنطقة بـ 5 مليار دولار . شكل 5 التهديدات الفعلية المسجلة لحوادث الإرهاب والقرصنة في الممرات المائية الإستراتيجية الدولية.



- Global Piracy Map, 2008-2009, <https://www.reddit.com/>

ويرصد استهداف ناقلات النفط بكثرة في هذه المنطقة، فمعلوم بان منطقة الخليج هي المصدر الرئيس لإمدادات النفط والطاقة في العالم، وان بوابات النقل في مضيق هرمز على سبيل المثال تمرر اكثر من 15 م/ب/ن/ي ، في طريقها إلى اوربا وامريكا واسيا وباقي العالم. ان مبيعات دول الخليج من النفط إلى العالم تمر معظمها عبر مضيق هرمز، ومن هذا الممر تلتف سفن الشحن عبر بحر العرب وخليج عدن إلى مضيق باب المندب ومن ثم إلى قناة السويس بمعدل يومي يقدر بـ (4,7) م/ب/ي في 2015¹⁸.

¹⁷See more: Piracy and Armed Robbery Against Ships, International Maritime, ICC, for years 2010:2015 and 2016.

¹⁸ Bab al- Mandab strait, 2016, <http://www.globalsecurity.org>



لتكون على تماس بمراكز التهديد المتوطنة في هذه البقعة البحرية. ومع استمرار الاضطرابات والحرب التي تشهدها اليمن¹⁹، ومما يؤثر سلبا على هذا الممر هو القيود المادية للمناطق البحرية (السواحل -الرياح والتيارات- عمق الشعاب- الحدود السياسية)²⁰ وبالتالي اضطرت الملاحة ان تتخذ اقواس بحرية مهلكة للوقت والكلف للمرور بقصد تفادي التماس بتلك العقبات في كثير من الاحيان.

يترافق معه مقيدات الاتفاقات البحرية، والتي اوردها اتفاقية العمل البحري لعام 2006²¹، بتثبيت قواعد اجرائية لحرية حركة السفن، وخاصة في الامور التنظيمية المتعلقة بتخفيض انبعاث الغازات التي ترفع درجة حرارة الجو الناتجة عن النقل البحري وغيرها من المسائل البيئية منها: التلوث الناجم عن السفن وتلوث الهواء وانبعاثات اكاسيد الكبريت واكاسيد النتروجين والاهتمام بكفاءة الطاقة للسفن وهذه في مجملها مثبطات لتطور التجارة البحرية قد لا تتيح للبلدان النامية وخصوصا التي تقع على الممرات المائية الافادة من سوق النقل الدولي ولاسيما ضمن منطقة الربط التقليدية البحرية.

رابعاً- التعقيدات الانثروبولوجية والسياسة العامة في العراق:

لا يمكن عزل النسق الاقتصادي عن النسق الثقافي والاجتماعي فاحداهم يكمل الاخر وكثير من التحولات الاقتصادية تؤدي إلى تحولات ثقافية، لان العلاقات المادية تتشابك مع الثقافة المحلية²²، والعمليات الاقتصادية تخضع إلى قواعد تحريم ومعايير اخلاقية وذوقية... وهو ما يقتضي الربط بين العادة الاجتماعية والسلوك الاقتصادي وحتى نكون اكثر دقة نسأل: ما هو التأثير الذي يتركه هذا المشروع على بلد مهدد بالتفكك نتيجة لتباين الفئات الاجتماعية في البيئة الجغرافية الوطنية؟، والانثروبولوجيا الاقتصادية تعني دراسة تحقيق الاستفادة القصوى من الخدمات المتاحة في ظل ظروف الندرة. وتحاول النظرية الكلاسيكية الجديدة تحليل موضوعات تدرج خارج الاختصاص التقليدي لهذه النظرية. يقوم الاتجاه على افتراض أن الأفراد يسعون إلى تحقيق الاستفادة القصوى من الخدمات المتاحة عن طريق الاختيار بين الطرق البديلة. الذي يشير إلى الاقتصاد على أنه المنطق وراء عملية اتخاذ القرارات كاختيار منطقي بين الاستخدامات المختلفة للموارد المحدودة. أما المعنى الثاني الذي يقدمه الاتجاه الحقيقي للاقتصاد فلا يفترض مسبقا أسباب اتخاذ القرار أو ظروف الندرة وإنما يشير إلى دراسة كيف يكسب الأفراد عيشهم من بينتهم الاجتماعية والطبيعية، أي املاء البعد الانساني للتنمية²³.

وبولوج العراق في الاقتصاد العالمي يحتم عليه ان يبدا تجديد- تحديث- اصلاح البنية التحتية بأكملها للنقل في البلاد (الطرق السريعة، السكك الحديدية- المطارات- الموانئ) لضمان التشغيل المناسب لهذا المشروع مثل: المراكز الحضرية- صيانة- تجارة- جمعيات ترفيهية- نقاط تفتيش- اسكان -غيرها. وهذا الامتداد حتما لن يقتصر على بيئة انثروبولوجية متجانسة، انما سيكون ممتد على نسق من تجمعات متغايرة مذهبياً او قومياً، وهي في اعمها مجتمعات زراعية تعتمد على اليقينات التقليدية عند تنظيم اقتصادها، باي اختصار تميل الى تكرار ما كانت تعمله في الماضي²⁴.

¹⁹Cmdr. Jeremy Vaughan and Simon Henderson, Bab al-Mandab Shipping Chokepoint Under Threat, 2017, <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/bab-al-mandab-shipping-chokepoint-under-threat>.

استعراض النقل البحري، 2011، الانكتاد، ص 30²⁰

²¹Maritime Labour Convention , ILO, 2006.

²²Susan Narotzky, New Directions in Economic Anthropology ,1997, Pluto press, London, p. 190

²³A. M. A. Muhith *etal*, 1985, Human Development the Neglected Dimension, Istanbul Roundtable on Development the Human Dimension, Istanbul -Turkey, p 118

²⁴كريس هان وكيث هارت، الانثروبولوجيا الاقتصادية ، ترجمة عبد الله فاضل، 2014، المركز العربي للبحوث ودراسة السياسات، الدوحة، ص 196



وتندرج هنا كثير من النماذج التاريخية ، فألمانيا منذ اواخر القرن التاسع عشر طرحت مبدأ اقتصادي انثروبولوجي فحواه "الانسان الخاطي" مقابل "الانسان المتفوق"، للتمييز بين اولئك الذين يتقبلون التحديث والذين يرفضونه²⁵ وبعد الحرب العالمية الثانية انزلت الشرقية منها عن الغربية بقطع الارتباط الطرقي والمواصلات والكوريتين ينطبق عليهما النموذج، في حين الولايات المتحدة المترامية الابعاد والمسافات استطاعت من ان تربط اجزائها بالطرق السريعة ومحطات القطار قبل ان تياشر بالمطارات، والذي ضمن من خلاله المستوى الاقتصادي المتجانس وانتقال فرص النمو عبر البلاد. لذا فان التوازن بين المجتمع والسوق وقابلية المجتمع على امتصاص قوانين السوق هي مسألة نسبية تبعاً لنوع المجتمع، وحتى ان التوازن بينهما في المجتمع الواحد يتغير بمرور الزمن²⁶، وعمل القناة الجافة لن يتحقق نجاحه ان لم يتم الربط بالبيئة الانثروبولوجية العراقية والا ستصبح جسم هجين في البلاد، لان تجارب سابقة اكدت بان تحديات جرت في مناطق متفرقة من العراق، لكن ما لبثت التجمعات السكانية الا بالعودة الى اليقينات التقليدية في تنظيم اقتصادها، بعبارة اخرى تكرار ما كانت تعمله في الماضي (النشاط المتوارث)، وهو ما يعكس انقضاء القيمة الرياضية والنمذجة في البعد التنموي، وان كان السبب يرجع في عدم تقبل التحديث من المجتمعات المحلية الى المركزية الشديدة للدولة وعدم توزيع المنافع، وهو يقتضي تطبيق حزمة من الاجراءات قائمة على اقتصاد السوق من خلال:

- 1- التركيز على مبدأ التكيف الاقتصادي في المجتمعات المحلية بان توضع معايير عامة للعمل والربط بين المناطق والمدن طريقيا او من خلال التبادل الثقافي.
- 2- اشراك الايدي العاملة في المجتمعات المحلية ومشاركة العاملين فيها مناطقياً بالارباح.
- 3- التركيز على الابداع البشري (كفاءة العمل) بتطوير المراكز الحضرية في المدن والتعليم المهني.
- 4- الربط بين المصالح المادية المشتركة واعضاء المجتمعات التي تتسم بالاختلاف ليكونوا على يقين بانهم جزء مهم من حلقة المشروع.

ونجاحها يعني تعزز من وحدة البلاد ادارياً خاصة في حال تطبيق العدالة في التشغيل، لان الجميع سيشعرون بان المردود الاقتصادي للمشروع مرتهم بضمان سلاسة العمل، اذ انه، وعلى سبيل المثال فان المشروع سيضمن توفير اكثر من 50 الف فرصة عمل لمحافظة البصرة، التي يشكل الشباب فيها 40% من سكان المحافظة، واذا ما ارادت البصرة ان تضمن فرص العمل هذه فعليها ان تضمن ربط الطريق الى المحافظات الاخرى لأنها ستتأثر حتماً إذا ما قرر على سبيل المثال اقليم كردستان او اية محافظة من غرب العراق بعدم تامين الطريق او فرض رسوم عبور.

خامساً- القناة الجافة: قراءة في التوقعات وهيكل الانجاز:

نافذة العراق البحرية لا تتعدى 58 كم فيها اثنان من القنوات العميقة للسفن، الا ان المزايا للموقع الجغرافي تطغي على هذه النافذة. وانجاز القناة الجافة ستجعل الترابط بين الاجزاء الشمالية والجنوبية من العالم اكثر قصراً، اذ تقلل المسافة من العراق - تركيا والاردن وسوريا للربط باوروبا وبالعكس، فالمسافة بين السواحل الهندية الى ميناء الفاو تقدر تخميناً بـ 4344 كم ومسافة القناة الجافة وصولاً الى موانئ البحر المتوسط عبر تركيا تصل تقريباً الى 1656 كم ليكون المجموع 6000 كم تقريبي، وللوصول الى النقطة نفسها من جنوب السواحل الهندية عبر السويس الى البحر المتوسط ستكون المسافة الاجمالية 8100 كم²⁷، اي سيختصر الطريق بنسبة 26% من طريق قناة السويس، اما الطريق عبر القناة الجافة فان نسبة 27,6% منه ستكون عبر الاراضي اليابسة (السكك الحديدية)، وبذلك تتشكل القناة من جزئين اساسيين:

²⁵كريس هان وكيث هارت، المصدر السابق، ص 100

²⁶Hand book of Economic Anthropology, Edited by James G. Carrier, 2005, Edward Elgar Publishing, USA, P.95

²⁷ الارقام تم استخراجها عبر اسقاط الخطوط الطرقية على خارطة غوغل ماب بالاعتماد على خريطة النقل البحرية التقليدية:

<https://www.google.iq/maps/@30.0324677,44.4632462,5z?hl=en>



القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

1- (البوابة المائية) ميناء الفاو الكبير ويمثل القفزة الاقتصادية الساحلية للعراق، فقد قدرت هيئة الموانئ العراقية تكلفة الانجاز بحدود 7 مليار دولار، ويتكون من 12 رصيف مساحتها 10500 متر ومساحة الميناء 54 كم²، ويكون عمق الميناء 17 متر. لتكون سعة سفن الحاويات 15000-20000 طن وسفن الحبوب بسعة 60000 طن وسفن البضائع العامة بسعة 20000 طن، وساحة حاويات بطول 39000 متر، ورصيف بطول 2000 متر فضلا عن ساحة حاويات مساحتها اكثر من 2 مليون متر مربع، وساحة اخرى متعددة الأغراض مساحتها 600000 متر مربع²⁸، لتكون الطاقة الاستيعابية له 99 م/ط/س* أي 0,099% من حجم التجارة البحرية العالمية بحسب احصاءات 2015 والتي بلغت 10047 م/ط/س²⁹.

شكل 7 ميناء الفاو الكبير.



- جمهورية العراق، الهيئة الوطنية للاستثمار، www.investpromo.gov.iq/

2- القناة الجافة وتقسّم إلى مشروعين:
أ- مشروع السكك الحديدية: شبكة خطوط سكك الحديد تنقسم الى رئيسية وفرعية تبلغ الرئيسية 2158 كم في حين مجموع خطوط سكك الحديد تبلغ 2627 كم³⁰ رابطة الرئيسية منها البصرة ببغداد ومن بغداد الى الموصل ومن ثم الى سكك الحديد التركية، والبلاد تخطط لتحسين البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية، وتتضمن انشاء مشاريع سكك حديد لربط منطقة الخليج باوروبا عبر سوريا وتركيا، فضلا عن انفاق 10 مليار دولار من مشاريع الموانئ التي تربط بين انظمة الشحن والسكك الحديدية عبر بناء 8000 كم من خطوط السكك الحديدية الجديدة بما في ذلك انفاق 3 مليار لإنشاء شبكة حديدية حول بغداد ومن ثم بغداد- البصرة ، موصل- ربيعة ، بغداد - الفلوجة، بغداد- سامراء ، بغداد- الموصل، الموصل- سوريا، دهوك- تركيا و عبر سوريا من مدينة دير الزور عند حصيبة ويتطلب انشاء جسر عند النهر. ومن ثم سكة حديد الاردن³¹، للربط على خط سكة حديد العقبة - البحر الاحمر.

²⁸Announcement for Investment Opportunity, General Company for Ports of Iraq, www.scp.gov.iq

*مليون طن سنوياً.

²⁹World Seaborne Trade by type of Cargo, UNCTAD, 2017, <http://unctadstat.unctad.org>

³⁰وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، 2011، بغداد، www.cosit.gov.iq

³¹Ghassan Hassan Abdul Hadi *etal*, A Comparative Study on the Dry Canal Future Project in Iraq and the Grand Canal Project in China, Innovation Systems Design and Engineering, Vol.6,N.5,2015, p41



ب- مشروع الخطوط السريعة: تبلغ مجموع اطوال الخطوط السريعة في العراق 22,397 كم، في حين ان مجمل طول الطرق في العراق باستثناء البلدية وتلك الموجودة في بغداد حوالي 48000 كم تشمل 1084 كم من الطرق السريعة 11 الف كم طرق شريانية 10 الاف كم طرق ريفية 11 الف كم طرق حدودية و 15,200 طرق ثانوية³²، وان كثافة الطريق في العراق = 0,18 كم من المساحة الكلية، ويعد ذلك مؤشر على انخفاضها مقارنة بمساحة البلاد ونسبة السكان فالمعايير العالمية الدولية تتطلب لكل 100 شخص 1 كم ويحتاج العراق إلى اسناد الطرق البرية بانشاء وتحديث وتطوير المطارات لان المطارات الدولية الستة (بغداد- الموصل- بصره- اربيل- نجف - سلیمانیه) على وضعها الحالي لا تفي بحجم المشروع.

ان التعويل في المرحلة الاولى يقتضي التكامل في الانشاءات بالسكك الحديدية والخطوط السريعة بان يقرن بانجاز الميناء، وان كان بالامكان تجزئة المشروع بالاعتماد كلياً على السكك الحديدية، كون ان استهلاك الطاقة لسكك الحديد اقل بحدود 63% عن وسائل النقل الاخرى وهي تعد الاكثر كفاءة، وتنعكس على نقل الحمولات، اذ تكون تكاليف النقل منخفضة بمقدار 0,03 دولار لكل واحد طن/ كيلو متر³³، وهذا يعني ان القناة الجافة ستوفر 4.918 مليار دولار سنوياً لصالح تكاليف النقل البحري، وهو من العناصر المحفزة لتغيير مسار التجارة الاقليمية والدولية.

والمشروع يتطلب مرور (4-5) مليون شاحنة في السنة تمثل بحدود (6000-8000) سيارة في اليوم الواحد مع (80-90) عربية قطار مزدوجة يومياً. وستكون الطاقات الاولى بحدود 35 مليون طن في السنة إلى ان يصل إلى 99 مليون في سنوات لاحقة³⁴ كما مخطط، مع ملاحظة ان الوصول الى هذا 99 مليون طن سنوياً غير ممكن في الوقت الحاضر. وستعارض الاحجام المالية مع امكانيات الدولة فيكون التمويل غير قادر على تغطية التكاليف، وهو ما يمكن الاستعانة بالقطاع الخاص والمستثمر الاجنبي في المشاركة بالإنجاز عبر خصخصة قطاع النقل لفترة من الزمن، والاعتماد في الوقت الحاضر على طرق السكك الحديدية دون الطرق السريعة اذ ان البنية التحتية تحتاج الى اموال طائلة ومتسع من الوقت.

سادساً- جدوى المشروع وحساب العوائد المالية:

تكمن ميزة العراق من الناحية الجغرافية بمناخه شبه الاستوائي، والارض المستوية وارتفاعه المعتدل عن مستوى سطح البحر، وتوفر الايدي العاملة والقادرة على التعلم بما يعزز الاستثمار في رأس المال البشري، واذا ما اتقن العراق دوره في النقل البحري العالمي فانه سيعزز من ارتفاع معدلات النمو لبعض دول العالم ودول المنطقة...، والذي يتجسد بالانخفاض النسبي في معدلات الاسعار والوصول السريع إلى المستهلك وزيادة فرص التبادل التجاري العالمي ومع القيود التي فرضتها الدول والاتفاقات الدولية فانه يلاحظ مع النمو العالي للتجارة البحرية خلال السنوات الماضية فان النقل البحري يواجه عقبات كثيرة منها³⁵:

- 1- 50-60% من تكاليف التشغيل تذهب إلى الوقود.
- 2- ارتفاع اسعار السفن ثلاث اضعاف في العقد الاخير.
- 3- الابعار صار يتبع استراتيجية بالغة البطء، مما يؤدي إلى تأخر وصول البضائع للسوق.
- 4- زيادة القيود والحواجز بين الدول التي تشكل ممرات مائية امام حركة البضائع .
- 5- محاولة الدول الاستفادة من الممرات المائية في تعزيز اقتصاداتها الوطنية مما يرفع من قيم البضائع والدخول في عقبات الاجراءات القانونية والادارية.
- 6- ارتفاع حدة المخاطر كلما زادت المسافة التي تقطعها السفن.

³²Ibid, p 42

³³Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance, World Bank, 2011, p3

³⁴ 34 ثامر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، وزارة النقل: الشركة العامة لموانئ العراق، 2011، ص8

³⁵استعراض النقل البحري، الانتكاد، 2011، ص32.



القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

وهذه العناصر المذكورة انفا تعد مدخلا مهما في حساب الجدوى لبدائل النقل الدولي، ولحساب الفوائد والمنافع المتحققة الصافية كبديل عن المخاطر اعلاه فانه سنفترض ان القناة الجافة في العراق ستكون بديلاً للنقل البحري لمنطقة الامتداد من شرق اسيا الى غرب اوربا، ولحساب العوائد المتحققة للعراق جراء هذا المشروع فانه بالإمكان اللجوء إلى الكلف التخمينية في حساب الجدوى من المشروع على اساس المراحل التي يتم العمل بها³⁶: 1- راس المال المستثمر للمرحلة الاولى = 3,766 مليار دولار. 2- راس المال المستثمر للمرحلة الثانية = 2,514 مليار دولار ورأس المال المستثمر يشمل الحفريات والترصيف وارضيات الحاويات والحمولات الجافة ومصدات الامواج وحفر القاع والتسويات وكافة المعدات، كذلك التصميم والخدمات وادارة المشروع وقوة العمل والمصاريف العامة والمصاريف غير المباشر، اما التخصيصات المالية للمشروع فتكون: - يخصص مبلغ 36,3 مليون دولار سنوياً تكاليف الصيانة في المرحلة الاولى. - تخصيص مبلغ 56,8 مليون دولار تكاليف الصيانة السنوية في المرحلة الثانية. علماً ان المرحلة الاولى للانفاق تمثل 60% من تكلفة القسط الكلية والبالغة 6,280 مليار دولار. ويتم احتساب تكلفة الوحدة (الحاوية+ الطن) $31 = 13+18$ دولار تحميل وتفريغ في الميناء³⁷.

جدول 2 التكاليف الاستثمارية والتشغيلية التخمينية للمشروع (بملايين الدولارات)

السنة	ميناء الفاو الكبير			البضائع المحملة والمفرغة (مليون طن)*
	راس المال	الصيانة	المجموع الكلي	
2015	753	-	753	-
2016	1,130	-	1,130	-
2017	1,130	-	1,130	-
2018	753	-	753	-
**2019		35.3	35	30
2020		35.3	35	31
2021		35.3	35	32
2022		35.3	35	33
2023		35.3	35	35
2024		35.3	35	36
2025		35.3	35	40
2026		35.3	35	43
2027		35.3	35	44
2028		35.3	35	47
2029		35.3	35	50
2030		35.3	35	53
2031		35.3	35	58
2032		35.3	35	58
2033	837	35.3	872	61
2034	837	35.3	872	65
2035	837	35.3	872	68
2036		56.8	57	72
2037		56.8	57	76
2038		56.8	57	80
2039		56.8	57	84
2040		56.8	57	88
2041		56.8	57	94
2042		56.8	57	99

- ملاحظة: السنوات تم ترتيبها من قبل الباحث دون الاخلال بتسلسل القيم السنوية.

- * الارقام تمثل الحمولات الجافة والحاويات

- ** بافتراض ان سنة التشغيل ستكون في 2019

Source: New Basrah (sic) Grand Port, Feasibility Study, 2009, Italy, vol;1, p.p 65,72

³⁶New Basrah Grand Port, Feasibility Study, 2009, Italy, vol;1, p21

³⁷حساب الكلفة تم بالاستناد على احصاءات الكلف لشركة الموانئ العراقية والمعتمدة حالياً.



القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

ومن خلال المبالغ المخمئة المذكورة انفا تم افتراض حمولات الشحن والتفريغ في الميناء وكما مرسوم لها بحسب المراحل كما يأتي:

- 35 مليون طن سنوياً في المرحلة الاولى.

- 99 مليون طن في مرحلته الثانية.

وتكون الحسابات كالآتي³⁸:

- عوائد ارسفة الحاويات = 18 دولار للوحدة الواحدة. وسيتم في اول سنة تفريغ 17 مليون طن ومن ثم يبدأ بعدها التفريغ يزداد بـ 1 مليون سنوياً.

- عوائد ارسفة الحمولات الجافة = 13 دولار للوحدة الواحدة، وسيتم في اول سنة تفريغ 13 مليون طن ومن ثم تبدأ الزيادة بـ 1 مليون طن سنوياً.

- وتضاف الى ذلك الخدمات والرسوم الكمركية الآتية:

• ريع الصوامع وساحات الخزن والمستودعات.

• التعرف الكمركية.

• الخدمات العامة.

وقد قامت شركة (C.I.I.T.I) الايطالية بجدول تجميحي افتراضي لتحقيق الايرادات من الميناء وكما في الجدول 3.

جدول 3 التدفق النقدي الصافي التخميني لميناء الفاو الكبير (مليون دولار امريكي)

السنة	الحمولات الجافة	الحاويات	المجموع الكلي	صافي الربح *
2019	441.2	1184	1625	1590
2020	464.2	1242	1706.2	1671.2
2021	488.4	1302	1790.4	1755.4
2022	514	1365	1879	1844
2023	541	1431	1972	1937
2024	569	1500	2069	2034
2025	598	1806	2404	2369
2026	625	1930	2555	2520
2027	652	2064	2716	1844
2028	681	2207	2888	2016
2029	712	2359	3071	2199
2030	743	2523	3266	3209
2031	776	2697	3473	3416
2032	811	2834	3645	3588
2033	847	3028	3875	3818
2034	887	3236	4123	4066
2035	929	3459	4388	4331
2036	972	3693	4665	4608
2037	1017	3945	4962	4905
2038	1064	4214	5278	5221
2039	1115	4502	5617	5560
2040	1167	4810	5977	5920
2041	1222	5138	6360	6303
2042	1279	5489	6768	6711
2043	1339	5519	6858	6801
2044	1346	5551	6897	6840

• (TR- IOC) حيث TR = اجمالي الربح وIOC = تكاليف الاستثمار والتشغيل
الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على : - مؤشرات الجدول 1 والمصدر:

- New Basrah Grand Port, Feasibility Study, 2009, Italy, vol;1, p 74

38 ثائر عبد اللطيف مصطفى، مصدر سابق ذكره، ص15



القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية

وبافتراض ان سعر الفائدة يتحدد بنسبة 12% سنوياً فان معدل العائد الداخلي (IRR) للمشروع سيكون 34%، وان معيار صافي القيمة الحالية (NPV) سيكون (10,477)³⁹، اما مدة استرجاع مبالغ المشروع (المعيار الزمني) فستكون لمدة قياسية تبلغ < 4 سنوات واحتسبت الى فترة انتهاء المرحلة الثانية من المشروع اخذين بالاعتبار المبالغ المنفقة على الصيانة الى سنة 2029.

اما النقل عبر القناة الجافة وبالتحديد السكك الحديدية فان الحسابات المعتمدة للنقل في العراق تكون على الوجه الاتي⁴⁰:

- نقل الحاويات قياس 20 قدم * = 1.5 دولار/كم
- الحمولات الجافة = 0,05 دولار / طن/كم

ويمكن حساب العوائد من خلال المعادلة الاتية: (CR = 1.5/22 * YC * DCL) حيث ان:

عوائد نقل الحاويات CR

تكلفة نقل الحاوية سعة 22 طن 1.5/22

السعة السنوية للميناء YC

طول القناة الجافة DCL

وستكون بذلك الايرادات الاجمالية من نقل الحاويات عبر القناة الجافة للحدود الادارية للعراق من البصرة الى منفذ ابراهيم الخليل والبالغة 1027 كم بحوالي 1222 مليون دولار كإيراد سنوي لنقل 17 مليون طن عند تشغيل الميناء والتي ترتفع بين 1-4 مليون طن سنوياً لتصل الى السعة التشغيلية القصوى البالغة 66 مليون طن حينها سيكون الايراد الاجمالي 4744 مليون دولار.

اما الحمولات الجافة السانبة، فيمكن حسابها من خلال المعادلة الاتية: (DCR = 0.05 * YC * DCL) حيث ان:

عوائد نقل الحمولات الجافة DCR

تكلفة النقل للكيلو متر الواحد 0.05

السعة السنوية للميناء YC

طول القناة الجافة DCL

ومن خلال المعادلة فيمكن اجمال الايرادات السنوية المتحققة للسنة الاولى بـ 668 مليون دولار من النقل عبر سكك الحديد، بافتراض ان الميناء يستقبل 13 مليون طن من هذا النوع من الحمولات، وتدرجياً مع التوسع السنوي البالغ 1-4 مليون طن، فان الرقم سيزداد لكل 1 مليون طن مقدار 51 مليون دولار سنوياً. ليصل الى الطاقة الكلية لهذا النوع من الحمولات والبالغة 33 مليون طن، في حينها ستكون اجمالي الايرادات 1694.5 مليون دولار.

جدول 4. اجمالي التدفق النقدي لنشاط سكك الحديد (بيانات تخمينية)

السنة	الحمولات الجافة (مليون طن)	اجور نقل الحمولة الجافة/ كم (مليون دولار)	الحاويات (مليون طن)	اجور نقل الحاوية**/كم (مليون دولار)	اجمالي الايرادات
2019	13	667.500	17	1222	1889.5
2020	13	667.500	18	1294	1961.5
2025	16	821.600	24	1725.3	2546.9
2030	20	1027	33	2372.3	3399.3
2035	25	1283.7	43	3091.2	4374.9
2042	33	1694.5	66	4744.7	6439.2

• الحاوية قياس 20 قدم تعادل 22 طن، وتكلفة نقل الطن الواحد = 0.07 دولار وعت كوحدة اساسية.

• المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على الجداول السابقة

³⁹New Basrah Grand Port, Feasibility Study, 2009, Italy, vol;1, p 74

⁴⁰المديرية العامة لسكك حديد البصرة، التقرير الاحصائي، 2010، ص2

* يبلغ وزنها 22 طن وتكون تكلفة الطن الواحد فيها 0.07 دولار.



المبالغ المتحصلة من النقل عبر القناة الجافة تمثل مجمل العوائد دون طرح التكاليف الاستثمارية والتشغيلية، وتبين بان القناة الجافة ستكون الخيار الافضل كمشروع تنموي لمستقبل العراق، كونه سيمنح مورد مالي كبير نسبياً يأتي بالمرتبة الثانية بعد المورد النفطي (ريع النفط). وتجدر الاشارة الى اننا افترضنا عمل الميناء على الحمولات الجافة وحمولات الحاويات وتم استثناء حمولات نقل النفط وكذلك المنافع المتحققة من النقل البري بواسطة الشاحنات، فضلاً عن خدمات الخزن للحاويات والاغذية المبردة والصوامع.

سابعاً- الدول الإقليمية وحجم الممارسة والتأثير:

التحديات الحقيقية التي يواجهها العراق في المجال البحري قادمة من تنوع الاهداف التجارية للدول المجاورة والتنافس لتحقيق مكاسب اقتصادية، ولا يخفى حجم التهديد السياسي والحذر في دول الخليج خاصة مع نمو ظاهرة الارهاب و بروز الدور الايراني القوي في المنطقة⁴¹، وحتماً ستتأثر مشاريع التنمية وفق الاعتبارات السياسية وتكون خاضعة لادوات الصراع⁴²، باعتبار ان العراق يقع ضمن بيئة اقليمية تصارعية⁴³، شاع فيها استخدام كل اساليب الصراع عبر الزمن، ولم ينفك العراق منها على الرغم من تغيير النظام في 2003 بسقوط النظام السابق، والضغط الدولي على النظام الاقليمي بفعل البيات العولمة وحجم وممارسة المنظمات الاقتصادية والسياسية الدولية، وتحولات (الربيع العربي). ولذلك لم يستثنى مشروع القناة الجافة وميناء الفاو الكبير من معادلة الصراع تلك، ويبدو الاثر من دولة الكويت على هذا المشروع واضحاً، فضلاً عن الردود الاقليمية الاخرى.

الموانئ الكويتية انتعشت وتطورت خلال الحرب مع ايران، وانتفعت اكثر بعد الحصار على العراق واحتلاله في 2003⁴⁴ لانها كانت تعد البوابة من الخليج الى العراق، الا انها عاودت الركود في 2009 وما بعدها بسبب انسحاب القوات الامريكية وصيانة الموانئ العراقية ورفع قدراتها. لتطلق مشروع ميناء مبارك في شمال شرق جزيرة بوبيان على خور عبد الله المائي والذي سيسبب ضيق الخور وغلق ميناء ام قصر ومشروع الفاو مودياً الى بتر الطريق التجاري الى العراق⁴⁵ بسبب التزاحم المتوقع للسفن، معتمدة في ارساء قواعدها هذا المشروع في الجانب الضحل من جزيرة بوبيان في منطقة نائية معزولة رخوة، قاحلة، متروكة، غير مأهولة بالسكان تغطيها الاملاح وتكتسحها موجات المد البحري بمعدل مرتين باليوم ولا تعود بالنفع او الفائدة على الاقتصاد البحري الكويتي، مع العلم ان الساحل الكويتي يمتد لمسافة 500 كم، وقد ثبت موقع الميناء من قبل مركز الخدمات اللوجستية متعدد الوسائط والذي اوصى به رئيس الوزراء البريطاني السابق توني بليز في تقريره الاستراتيجي "رؤية الكويت 2030"⁴⁶، وبامكان المشروع ان يجعل الكويت قطبا تجاريا بحريا دوليا من خلال منفذ العراق.

⁴¹فريدريك ويرى ريتشارد سوكولسكي، تصور نظام امني جديد في الخليج الفارسي، مركز كارنيغي للشرق الاوسط ، 2015 ،
<http://carnegie-mec.org/2015/11/19/ar-pub-62028>

⁴²Solomon W. Polachek and Daria Sevastianova, Does Conflict Disrupt Growth? Evidence of the Relationship between Political Instability and National Economic Performance, IZA Discussion Paper No. 4762 February 2010, p24

⁴³Edmund A. Ghareeb and Beth Dougherty, Historical Dictionary of Iraq, 2004, The Scarecrow Press, USA, p. xi

⁴⁴عامر عبد الجبار اسماعيل، بلغة الارقام تكشف نوايا حكومة الكويت لخلق العراق بحرياً، موقع كتابات في الميزان،
www.kitabat.info

⁴⁵Beth Dougherty and Edmund A. Ghareeb, Historical Dictionary of Iraq, Second Edition 2013, The Scarecrow Press, USA, p. 484

⁴⁶Kristian Coates, Basra, Southren Iraq and the Chalenge and Connection, 2012, London School of Economic and Political Sciences, p.20



ان الجدوى الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك تكاد تكون معدومة، فهو اولا وضع في مكان خارج حدود الملاحة البحرية والبرية الدولية، ومجموعة الموانئ الكويتية لا تعمل بطاقتها القصوى وانما بنسب لا تتجاوز 60% وان قدرات الموانئ الحالية بامكانها استيعاب اي تطورات جديدة لمدة 20 عام. مع العلم بان الموانئ الكويتية بدعت بالتدهور الاقتصادي منذ 2008 ، فطاقة التشغيل للموانئ انخفضت من 83% في 2007 إلى 76% في 2008 و68% في 2009 وان 50% من البضائع كانت لصالح العراق، واغلبها كانت للقوات الامريكية، وبالمقابل انتعشت الموانئ العراقية اقتصادياً خلال نفس الاعوام حيث بلغت إيراداتها 115 مليار دينار عام 2007 إلى 186 مليار في 2010⁴⁷.

ولا يعد للميناء اي قيمة اقتصادية في حال إنشائه بدون العراق، الا انه يعد استكمالاً لأدوات الصراع الذي اختلطت فيه القضايا التاريخية المتأزمة مع التوترات التي تعيشها منطقة الخليج، والعلاقة بين العراق وايران تقع ضمن الاستقطاب الحاصل في المنطقة⁴⁸، اذ لم يعد العراق يشكل تهديداً استراتيجياً للكويت او لدول الخليج⁴⁹، لكن الميناء الكويتي سيسهم بحسب الزعم الامريكي في احتواء ايران⁵⁰، على اساس ان ايران من المؤيدين لإنشاء الميناء وتسعى الى ربط سكك الحديد الايرانية مع القناة الجافة عبر عبادان، اما دول مجلس التعاون الخليجي فأنها تدفع باتجاه انشاء الميناء الكويتي لخلق قوس عازل على كل من العراق وايران.

الاستنتاجات:

- 1- بارتفاع معدلات النمو في البلدان النامية النشطة، وما يتبعه من حاجة متزايدة الى النقل البحري، فان القيود التي ستفرض على هذا الشكل من النقل سترتفع، لان 9% من نسبة التلوث في العالم ستكون بسبب حركة السفن التجارية. وهو ما يفقد البلدان النامية والفقيرة ذات الموقع الجغرافي من الافادة من فرص النقل البحري العالمي. لان الاتفاقيات الدولية المقيدة لحركة السفن وابرزها اتفاقية ماريبول 83/73 ستحصر النقل البحري لصالح الدول المتقدمة.
- 2- لن يعجل المشروع من فرص النمو في الاقتصاد العالمي وانما ستكون للترتيبات الثنائية الدور في تحقيق المنافع، ولاسيما مع بلدان الصين- الهند- اليابان- المانيا- دول جنوب شرق اسيا دول الخليج وايران.
- 3- استمرار الوضع السياسي والاجتماعي الرخو في الداخل وتغير معادلة القوى الدولية بصعود دول مثل الهند والصين...، سيؤدي الى اهمال الموقع لتبقى البلاد في دوامة الصراع الداخلي.
- 4- كفاءة النقل البري بالسكك الحديدية يزداد جاذبية بازدياد كفاءة النقل الى اكثر من 50%، واختصار المسافة وتقليل استهلاك الوقود بنسبة 35%.
- 5- تجارة النقل البحري العالمي لا يرتبط نموها بالانتاج الصناعي لدول التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) بل تتأثر بالدول النامية وعالية النمو وابرز القطاعات هو قطاع التجارة السلعية، لان الاخيرة تستحوذ على اكثر من 60% التجارة البحرية العالمية.
- 6- ستشهد السنوات القادمة التركيز على النقل بالسكك الحديدية ولاسيما عبر شرق اسيا - غرب اوربا، على غرار سكة حديد تشيجيانغ - لندن.
- 7- ستعكس الخلافات الداخلية على نجاح المشروع، ويتوقع ان يخضع الميناء الى الحسم السياسي اكثر من الاقتصادي كون التنافس الاقليمي السياسي بارز بشكل واضح.

⁴⁷ عامر عبد الجبار اسماعيل، مصدر سابق ذكره،

⁴⁸ Muna Sukkaieh, Mubarak AlKabar Vs AlFaw AlKabar: What Impact on Kuwait - Iraq Relations and on Regional Stability?, 2012, Middle East Strategic Perspectives, www.mesp.me

⁴⁹ Kenneth Katzman, Kuwait: Security; Reform; and Policy, 2012, Congressional research Services, p15

⁵⁰ Muna Sukkaieh, Ibid,



- 8- سيولد المشروع فكرة الاستثمار في الموقع الجغرافي والدعم الكافي للمشاريع العملاقة منها المدن النفطية في العراق، وفرص الاندماج في الاقتصاد العالمي وبما يعزز افاق النمو في الناتج المحلي الاجمالي- الناتج القومي - التنمية البشرية - والتشغيل في عموم البلاد.
- 9- ستخلق القناة الجافة مورد مالي سنوي ثابت يتراوح في حالة التشغيل القصوى بين 10-13 مليار دولار.
- 10- منفعة القناة الاقتصادية ستطال دول محيطية بالعراق بأوجه عدة منها انخفاض اسعار السلع المستوردة والداخلية في الاتشاءات والبنى التحتية.

التوصيات

- 1- نافذة العراق البحرية الضيقة ستكون ابرز نقاط الضعف في المشروع، وهو ما يتطلب علاقات قائمة على حسن الجوار ومحاولة استثمار العلاقات الاقتصادية في العلاقات السياسية ولاسيما مع الكويت ودول الخليج جنوباً وتركيا من الشمال.
- 2- التأكيد على اهمية العلاقات والاتفاقات التفضيلية الثنائية مع دول مثل الصين والهند والدول النامية عالية النمو.
- 3- الشروع بتشغيل القناة يتطلب اعداد المواصفة على غرار المواصفات في المشروعات العالمية " ISO 9000"، والتي تقيم من قبل المنظمات الاقتصادية الدولية مثل الانكاد ومنظمة التجارة العالمية، وهو ما يتطلب القضاء على الفساد ولاسيما في دوائر السكك والموانئ والكمارك والضرائب والى اعادة التوصيف الوظيفي وفق مطالب وشروط الايزو.
- 4- الاهتمام بالأرصفة الناقلة للحاويات كونها تنمو بصورة كبيرة وتشكل النسبة الاكبر في النقل السلعي العالمي.
- 5- التركيز على النقل البري الرابط بين المحافظات العراقية ولاسيما النقل عبر سكك الحديد، لانه اقل كلفة واسرع انجازاً والاكثر ضماناً لوحددة البلاد.

المراجع (References):

1. استعراض النقل البحري، الانكاد، 2011.
2. استعراض النقل البحري، الانكاد، 2013.
3. ثائر عبد اللطيف مصطفى، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، وزارة النقل: الشركة العامة لموانئ العراق، 2011.
4. جمهورية العراق، الهيئة الوطنية للاستثمار، www.investpromo.gov.iq/
5. زيبغينو بريجنسكي، امريكا وازمة السلطة العالمية "رؤية استراتيجية"، ترجمة فاضل جتكر، بيروت، 2012.
6. عامر عبد الجبار اسماعيل، بلغة الارقام تكشف نوايا حكومة الكويت لخنق العراق بحرياً، موقع كتابات في الميزان، www.kitabat.info
7. فريديك ويربي، ريتشارد سوكولسكي، تصور نظام امني جديد في الخليج الفارسي، مركز كارنيغي للشرق الاوسط، 2015، <http://carnegie-mec.org/2015/11/19/ar-pub-62028>
8. كريس هان وكيث هارت، الانثروبولوجيا الاقتصادية، ترجمة عبد الله فاضل، 2014، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة.
9. المديرية العامة لسكك حديد البصرة، التقرير الاحصائي، 2010.
10. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للاحصاء، 2011، بغداد www.cosit.gov.iq



11. A. M. A. Muhith *etal*, 1985, Human Development the Neglected Dimension, Istanbul Roundtable on Development the Human Dimension, Istanbul -Turkey.
12. Announcement for Investment Opportunity, General Company for Ports of Iraq, www.scp.gov.iq
13. Bab al-Mandab strait,2016, <http://www.globalsecurity.org>
14. Beth Dougherty and Edmund A. Ghareeb, Historical Dictionary of Iraq, Second Edition 2013,The Scarecrow Press, USA.
15. Boulhol *etal*, The Contribution of Economic Geography to GDP per Capita, 2008, OECD Journal: Economic Studies, ISSN 1995-2848.
16. Carnegie Endowment for International Peace , World in Order 2050, 2010.
17. **Cmdr. Jeremy Vaughan and Simon Henderson**, Bab al-Mandab Shipping Chokepoint Under Threat, 2017, <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/bab-al-mandab-shipping-chokepoint-under-threat>.
18. David Brewster, Beyond the‘String of Pearls :is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean?
19. Edmund A. Ghareeb and Beth Dougherty, Historical Dictionary of Iraq, 2004,The Scarecrow Press, USA.
20. Eggertsson *etal*, Economic Behavior and Institutions, 2003, Cambridge University.
21. Ghassan Hassan Abdul Hadi *etal*,A Comparative Study on the Dry Canal Future Project in Iraq and the Grand Canal Project in China, Innovation Systems Design and Engineering, Vol.6,N.5,2015.
22. Global Piracy Map, 2008-2009, <https://www.reddit.com/>
23. Gokhan Kara, The Impact of Climate Change on Maritime Transport Routes, may 2015, International Conference on Engendering and Natural Science, Istanbul
24. Hand book of Economic Anthropology, Edited by James G. Carrier, 2005, Edward Elgar Publishing, USA.
25. James H. K. Norton, India and South Asia,2008, US.
26. Kenneth Katzman, Kuwait: Security; Reform; and Policy, 2012, Congressional research Services.
27. Kristian Coates, Basra, Southern Iraq and the Chalenge and Connection, 2012, London School of Economic and Political Sciences.
28. Maritime Labour Convention , ILO, 2006.
29. Muna Sukkaieh, Mubarak AlKabir Vs AlFaw AlKabir: What Impact on Kuwait– Iraq Relations and on Regional Stability? 2012, Middle East Strategic Perspectives, www.mesp.me



30. National Center for Ecological Analysis and Synthesis, A Global Map of Human Impacts to Marine Ecosystems, www.nceas.ucsb.edu
31. New Basrah Grand Port, Feasibility Study, 2009, Italy, vol;1.
32. Paul Salem, Iraq's Tangled Foreign Interests and Relations, Carnegie Middle East Center, 2013.
33. Piracy and Armed Robbery Against Ships, International Maritime, ICC, for years 2010:2015 and 2016.
34. Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance, World Bank, 2011.
35. Review of Maritime Transport, UNCTAD, 2016.
36. Review of the Maritime Transport, UNCTAD, 2016.
37. Smith, Adam, The Wealth of Nations, book IV, edited by S.M. Soares, Metalibri Publication, 2007.
38. Solomon W. Polachek and Daria Sevastianova, Does Conflict Disrupt Growth? Evidence of the Relationship between Political Instability and National Economic Performance, IZA Discussion Paper No. 4762 February 2010.
39. Susan Narotzky, New Directions in Economic Anthropology ,1997, Pluto press, London.
40. World Seaborne Trade by type of Cargo, UNCTAD, 2017, <http://unctadstat.unctad.org>
41. World Trade Statistic Review , WTO, 2016, Washington.



Dry Canal in Iraq and Mutual Growth in International Economic Environment

Abstract:

In this paper, an attempt was made to measure and interpret the impact of several variables on global maritime transport, including: OECD industrial productions, high growth rates of some developing countries, and growth in world GDP. These variables contribute to higher rates of maritime transport revenues of 800 billion dollars annually; in the form of numerical sequences. The dry canal in Iraq was assumed to transfer 99 million tons of goods annually. This was made sure through the economic feasibility of the difference between maritime and land transport through railways. The effect of geographical and anthropological nature of Iraq on this project was studied too. Our findings indicated that the project will not drive growth in the global economy, but will have bilateral arrangements with high-growth countries such as China, India, Germany and Japan, etc. will have the important role of growth of the commodity sectors in these economies. Besides; strengthening the administrative and political unity of the country (Iraq), created an economic window for the federal budget that comes after the oil income, and decreased the imported prices of goods in Iraq and the region by 8%.

Key Words: Maritime Shipping, Dry Canal, High Growth Countries, Commodity Trade, Economic Feasibility, Economic Anthropology in Iraq, International Growth, Regional States of Iraq.