المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

الاهمية الاقتصادية لأنشاء القناة الجافة في العراق

The economic importance of establishing the dry canal in Iraq

امجد راضي حسن/الباحث أ.م . د. حمدية شاكر مسلم/المشرف
Amjad Radi Hassan **Dr.Hamdya Shaker Muslim**
amjad.salman1202@coadec.uobaghdad.edu.iq Hamdya.s@coadec.uobaghdad.edu.iq
كلية الادارة والاقتصاد/جامعة بغداد

الكلمات المفتاحية: مشروع القناة الجافة، ميناء الفاو الكبير.
Key words: dry canal project, Grand Faw Port

المستخلص

يهدف البحث الى بيان دور القناة الجافة في تحقيق النمو الاقتصادي والاجتماعي في العراق من خلال الارتباط بميناء الفاو الكبير و ممرات التنمية الاقتصادية، وتقوم فكرة انشاء القناة الجافة على تسهيل ربط مناطق جنوب شرق اسيا ودول أوقيانوسيا بدول اوربا وذلك عن طريق استغلال الموقع الاستراتيجي للعراق الواقع في قلب العالم متوسط القارات الثلاث(اسيا وأروبا وافريقيا)، اذ ان انشاء القناة الجافة والارتباط بميناء الفاو سوف يعزز من التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي سوف تتحقق بعد انجاز المشروعين، ليكون بذلك رديف الى قناة السويس، مما يؤدي الى اختصار الوقت والكلفة والامان في نقل البضائع، فضلاً عن تحسين التنمية الاقتصادية في العراق من خلال ايرادات رسوم الترانزيت المتأتية من نقل البضائع التي تسهم في زيادة الناتج المحلي الاجماليGDP، وتشغيل الايدي العاملة في النقل مما يشكل فرصة لتقليل نسبة البطالة في العراق، فضلاً عن انخفاض اسعار السلع وذلك بسبب اختصار المسافات وتحديداً بعد انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير ليكون بذلك الحلقة المهمة في ربط النقل المتعدد الوسائط في العراق لممارسة دوره العالمي اذ سيغير من خارطة النقل البحري العالمي. وبذلك يتطلب انجاز مشروع القناة الجافة تزامناً مع انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، اذ لا جدوى من انجاز مشروع الميناء وتلكأ انجاز مشروع القناة الجافة، وبالعكس ايضاً لا جدوى من انجاز القناة الجافة وتعثر انجاز ميناء الفاو الكبير.

Abstract:

The research aims to demonstrate the role of the dry canal in achieving economic and social growth in Iraq through linking with the great port of Faw and the corridors of economic development. The heart of the world is the average of the three continents (Asia, Europe and Africa), as the construction of the dry canal and its connection with the port of Al-Faw will enhance the economic and social development that will be achieved after the completion of the two projects, so that it will be a substitute for the Suez Canal, which leads to shortening the time, cost and safety in transporting goods, as well as On improving economic development in Iraq through revenues from transit fees derived from transporting goods that contribute to an increase in the gross domestic product (GDP), and the employment of manpower in transport, which constitutes an opportunity to reduce the unemployment rate in Iraq, as well as the drop in commodity prices due to the

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/ 1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

shortening of distances, specifically after the completion of a project The great port of Faw to be the important link in linking multimodal transport in Iraq to exercise its global role as it will change the sea transport map Global Re. Thus, the completion of the dry canal project is required to coincide with the completion of the Grand Port of Faw project, as there is no point in completing the port project and the completion of the dry canal project has been delayed.

المقدمة

يسعى العراق الى بناء نظام نقل متكامل متعدد الوسائط لربط دول المنطقة من خلال مخطط ضخم اسمه (مشروع القناة الجافة). مستغل موقعه الاستراتيجي الواقع في قلب العالم ومتوسط القارات الثلاث (اسيا، اوربا، افريقيا). وتقوم فكرة القناة الجافة على ربط موانئ الخليج العربي متمثلة بموانئ العراق وتحديداً ميناء الفاو الكبير بموانئ البحر المتوسط، 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. من خلال تأهيل وانشاء البنى التحتية للطرق والجسور. وتكتسب القناة الجافة اهمية اقتصادية وسياسية واجتماعية وايضا جغرافية، فمن المتوقع انه سيدعم الاقتصاد العراقي من خلال ايرادات الرسوم التي يتم استحصالها لنقل بضاعة الترانزيت وهذه المنافع يمكن عدها منافع صافية للاقتصاد العراقي. وتمثل هذه الرسوم مساهمة صافية في الناتج المحلي الاجمالي(GDP).

اولا: اهمية البحث: تنبع اهمية البحث من اهمية انشاء وتطوير القناة الجافة وارتباطها بميناء الفاو الكبير في تحريك عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في العراق.

ثانيا : مشكلة البحث: ما هو دور انشاء القناة الجافة وارتباطها بميناء الفاو الكبير في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية؟

ثالثا: فرضية البحث: لأنشاء القناة الجافة دور مهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية بصورة مباشرة او غير مباشرة على واقع الاقتصاد العراقي.

رابعا: اهداف البحث: يهدف البحث الى بيان دور القناة الجافة في تحقيق النمو الاقتصادي والاجتماعي في العراق من خلال الارتباط بميناء الفاو الكبير و ممرات التنمية الاقتصادية.

المحور الاول مفهوم القناة الجافة

اولا: القناة الجافة: تتركز فكرة القناة الجافة على استغلال موقع العراق الجغرافي الستراتيجي باعتباره جسراً ارضياً بين الخليج العربي وبين القارة الاوربية، اذ تمثل القناة الجافة العراقية اقصر الطرق وصولاً الى موانئ البحر المتوسط عبر تركيا وسوريا وربما في المرحلة القادمة الى الاردن وموانئه على البحر الاحمر. وعلى الرغم من قلة الساحل العراقي المطل على الخليج العربي اذ يعد العراق الافقر في مطله على الخليج من بين دول الخليج الاخرى، فالأرقام تشير ان العراق يمتلك60 كم على ساحل الخليج العربي، و للكويت شريطاً ساحلياً يزيد عن 499 كيلومتر، وللسعودية شريط ساحلي بما يقارب 2510 كيلومتراً على البحر الاحمر والخليج العربي، والبحرين 161 كم، وتمتلك دولة قطر ما يقارب 700 كم، اما ايران فتطل على الساحل الشرقي للخليج العربي من شماله الى جنوبه ويضاف اليها مجموع السواحل المحيطة بأكثر من 130 جزيرة ايرانية فيصبح الطول الكلي اكثر من 3200 كم (العبادي،2013: 157).

ثانيا : الاهمية الاستراتيجية لأنشاء القناة الجافة: ان اهمية انشاء القناة الجافة تأتي من الموقعة

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

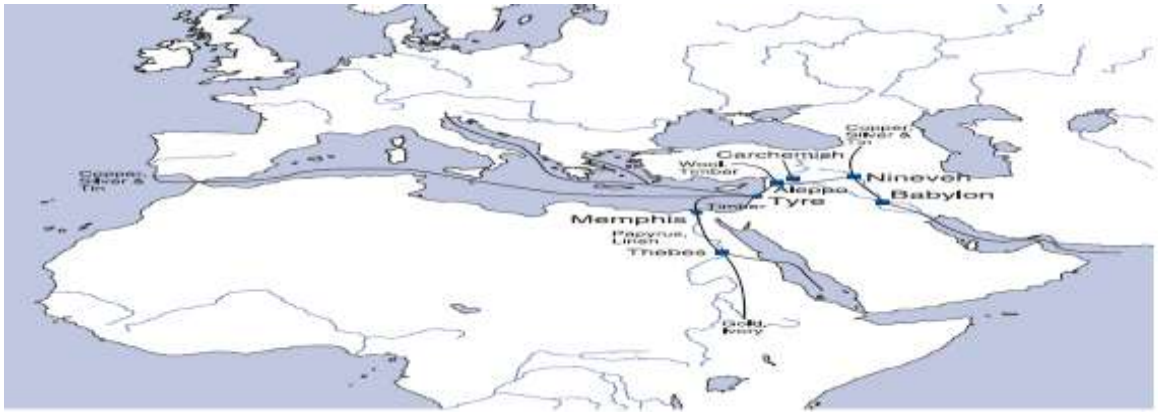
المتميز واذا ما استغل بصورة صحيحة من خلال انشاء وتطوير مشروع ميناء الفاو الكبير وتأهيل وانشاء البنى التحتية للطرق البرية والسكك الحديد، فسيكون بذلك اثر كبير على الاقتصاد العراقي المعروف بالاقتصاد الريعي المعتمدة على تصدير النفط الخام. وتشكل القناة الجافة فرصة لتنوع الايرادات المالية بما يسهم في تنويع مصادر ايرادات الموازنة العامة للدولة. وفي ظل تزايد التجارة الخارجية بين دول شرق اسيا مع الاتحاد الاوربي وتحديداً تزايد التبادل التجاري مع الصين اذ شهد العام 2020 ارتفاع استيرادات اوربا من الصين الى 443 مليار دولاراً اي ما يعادل 23% من وارداتها (https://ihsmarkit.com).

ويخطط للقناة الجافة ان ينفذ خط سكة حديد مزدوج بطول اجمالي (1510) كم منها (920) كم داخل الاراضي العراقية وهو يمثل تقريباً(61%) من الطول الاجمالي للقناة، كما يخطط ان تكون طاقة هذا الخط المزدوج من الفاو الى البحر المتوسط نحو(54) مليون طناً سنوياً كمرحلة اولى لغاية العام 2028، بعدها تزداد في المرحلة الثانية الى (70) مليون طناً لغاية العام 2038، في حين تشير احصاءات التجارة الدولية ان الكلف المنخفضة عبر القناة الجافة من المتوقع ان تجذب من (170) الى (180) مليون طناً في السنة من بضائع الترانزيت هذا فيما عدا تجارة الترانزيت للبلدان المجاورة للعراق (الحسيني،2011: 175). ويكتسب ممر القناة الجافة (Dry Channel Corridor) للنقل البري عبر العراق وبلاد الشام (بالشاحنات والقطارات) اهمية اقتصادية وسياسية واجتماعية وايضا جغرافية، فمن المتوقع انه سيدعم الاقتصاد العراقي من خلال ايرادات الرسوم التي يتم استحصالها لنقل بضاعة الترانزيت وهذه المنافع يمكن عدها منافع صافية للاقتصاد العراقي. وان تلك الرسوم تمثل مساهمة صافية في الناتج المحلي الاجمالي(GDP)، فوفق التقييم الاولي للقناة الجافة من الممكن تحقيق رسوم عبور قيمتها (100) دولاراً لكل حاوية عابرة وتشير التوقعات على ان ضريبة المرور على الحمولات التي ستنقل عبر القناة الجافة ستكون قيمتها (7,14) دولاراً للطن الواحد (الجزائري،2020 https://iier.org/ar).

ويعزز هذا المشروع صناعة نقل البضائع بشكل عام ليس فقط في العراق بل على مستوى العالم، كذلك ان وصول المسارات المرجحة لمسارات الطرق الاوربية الدولية المعاصرة الى نهاياتها (Terminal) عند موانئ شرق البحر المتوسط يتطلب متابعة العبور الى الدول الاسيوية باعتماد القناة الجافة وذلك عبر الموانئ العراقية، مما يضاعف من اهمية القناة الجافة اذ ان وسائل النقل التي تنقل من جنوب وشرق اسيا الى اوربا في موانئ البحر المتوسط من الممكن ان تعود محملة ببضائع القارة الاوربية المصدرة الى منطقة اسيا وأوقيانوسيا، وتمثل مبررات هذه القناة بتقليص المسافة (البحرية – البرية) بين جنوب العالم وشماله مما يؤدي الى سرعة وتدنية الكلف والنقل بأمان. ويمكن الاستعانة بالخرائط للإيضاح بشكل افضل متمثل بالخريطة (1) و التي توضح المسارات المختصرة للقناة الجافة من الخليج العربي وبالتحديد ميناء الفاو الكبير الى موانئ البحر المتوسط في سوريا وتركيا ومنها الى الخطوط البحرية الاوربية وايضاً الى المحيط الاطلسي والامريكيتين.

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

خريط (1) تمثل مسار القناة الجافة



Soures:Stopford،Martin،Maritime Economics third edition ،published by Routledge ،New York ، USA.2009:8.

وقد يغير ميناء الفاو الكبير خارطة طرق الملاحة العالمية باتخاذها طرق جديدة كونه سوف ينقل البضائع من الصين واليابان وجنوب شرق اسيا الى اوربا (عبيد والبكري،2011: 38)، من خلال استخدام موقعه الجيوسياسي يهدف العراق الى ان يكون مفصلاً عالمياً جديداً في طريق التجارة العالمية للشحن، من الممكن ان تكون القناة الجافة رديف الى قناة السويس لتقليل الزخم الحاصل في عبور السفن من القناة مما يتيح مرونة اكبر لشركات الشحن العالمية في اختيار انسب الطرق، وبذلك ينعكس على اسعار السلع المنقولة بحراً. وبولوج العراق في الاقتصاد العالمي يترتب عليه ان يبدأ بتحديث وتجديد اصلاح البنى التحتية بأكملها للنقل في البلاد ومنها (السكك الحديد - 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 ميناء الفاو الكبير ولضمان التشغيل المناسب لهذا النوع من جملتها (المراكز الحضرية – مراكز الصيانة – المراكز التجارية- الجمعيات الترفيهية – مناطق سياحية - مناطق الاسكان...غيرها)، وهذا الامتداد حتماً لن يقتصر على بيئة متجانسة انما سيكون ممتد على نسق لتجمعات متغايرة مذهبياً او قومياً او عرقياً، وهي في اعمها مجتمعات زراعية قبلية (شهاب،2017: 382).

استنادا الى ما سبق يمكن ان نحدد اهم العناصر الواجب توفرها لأنشاء القناة الجافة العالمية وتتلخص بالاتي:

اولا: الموانئ الحديثة: وتتمثل بأنشاء ميناء الفاو الكبير: على الرغم من امتلاك العراق اربع موانئ تجارية في محافظة البصرة الا ان تلك الموانئ غير قادرة على استيعاب حجم الطلب المتوقع في حال ارتباط العراق بمبادرة الحزام والطريق بالنظر للمشاكل التي تعاني منها كونها موانئ داخلية ومحدودة الاعماق، اذ ان اهم ميناءين لذلك تم اعداد مخطط لأنشاء ميناء الفاو الكبير وهو الجزء المهم والمحرك الاساس لتفعيل مشروع القناة الجافة، وتعد الخطوة الاولى واحد الشروط الرئيسة لتعزيز قدرة الموانئ العراقية التنافسية الذي سوف تكون اعماقه مناسبة لغواطس السفن العملاقة(ما بعد بان امكس).

ويقع ميناء الفاو الكبير في المياه الاقليمية العراقية جنوب مدينة الفاو على بعد 100 كم جنوب مدينة البصرة، وهو اكبر مشروع اقتصادي استراتيجي بتاريخ العراق في اطار تنويع موارد الدولة وتقليل الاعتماد

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

على صادرات النفط الخام. اذ باشرت الحكومة العراقية وبالتنسيق مع الشركة العامة للموانئ العراقية بأنشاء ميناء الفاو الكبير في مدخل خور عبدالله وصولاً الى القناة الملاحية آخذين بنظر الاعتبار كل المؤشرات المهمة في المنطقة ومنها انشاء ميناء مبارك الكويتي واضافة الى الجوانب (البيئية، والجيولوجية، والهيدروغرافية، والزلزالية) وكذلك فيما يتعلق باختيار الموقع واعداد دراسة متكاملة للجدوى الاقتصادية (المحمود وآخرون،2018: 125)، وضعت الحكومة العراقية انشاء ميناء الفاو الكبير من اولويات مشروعاتها الاستراتيجية التنموية، ومن المؤمل ان يكون ميناء الفاو الكبير عاشر اكبر ميناء وترتيب الثاني عشر كأحدث وافضل ميناء من ناحية الموقع الجغرافي في العالم، الرابط بين اسيا و اوربا وسيكون النقل عن طريق الميناء اسرع من النقل عن طريق قناة السويس (عودة،2012: 239). فضلاً عن رأس الرجاء الصالح. فهو يقلص المسافة والزمن بين الشرق والغرب من(30) يوماً الى(11) يوماً وسيغير خريطة التجارة العالمية، اضافة الى الابعاد الجيوستراتيجية المهمة، وقد تم في نيسان من عام 2010 وضع حجر الاساس لمشروع ميناء الفاو الكبير الذي يقع في خور عبدالله مقابل جزيرة بوبيان الكويتية (جعفر،3013: 5-6).

1. **التصاميم الاساسية لميناء الفاو الكبير:** اما بالنسبة الى التصاميم الاساسية لميناء الفاو الكبير فقد تم الاتفاق مع مجموعة الشركات الايطالية (TECHNITTAL) لدراسة الجدوى الاقتصادية من حيث الابعاد الاولية للميناء ومكوناته الوظيفية والنظر ايضا في تجديد وتطوير الموانئ القائمة، حيث شملت الدراسة الايطالية ثمانية مواقع بديلة للميناء من حيث الجوانب الفنية والاقتصادية ودراسة جدوى بيئية الميناء الواقع على امتداد قناة خور عبدالله من حيث (الرياح، الامواج، تيارات الهواء، الترسبات، الخ). اذ شملت الدراسة ثلاث سيناريوهات بديلة، مثّل السيناريو الاول عدم فعل شيء لتطوير الموانئ، 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 وفقا للمتطلبات الفنية يتم انشاء البنى التحتية للميناء الجديد على مرحلتين يمكن توضيحها بالجدول (1) التالي:

جدول (1) مواصفات المرحلة الاولى لإنجاز ميناء الفاو الكبيرلغاية عام 2028

المرحلة الاول حتى عام 2028 للتعامل مع 36-40 مليون طن من الحاويات و22-25 مليون طن من الصب الجاف تتطلب هذه المرحلة التالي		
ارصفة بطول	3900م	مخصص للحاويات
ساحة	1200,000م^2	للحاويات
ساحة	400,000م^2	للمواد الفل(السوائب)
مناطق	600,000م^2	للطرق البرية والسكك الحديد والمباني والخدمات
سايلو	150,000م^3	لخزن الحنطة

Project; New Basra Grand Port FEASIBILTY STUDY/VOL2 page16

جدول (2) مواصفات المرحلة الثانية لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام 2038

المرحلة الثانية من تطوير البنى التحتية الاضافية متوقع اكمالها بحلول عام 2028		
ارصفة بطول	3,100	مخصص للحاويات
ارصفة	1,500	للسوائب
ساحة	800,000م^2	لحمولة الحاويات
ساحة	200,000م^2	للمواد الفل (السوائب)
مناطق	400,000م^3	للطرق المعبدة والخدمات
سايلو	50,000م^3	خزن الحنطة

Project; New Basra Grand Port FEASIBILTY STUDY/VOL2 page16

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 1/ 2021/8
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

جدول (3) مواصفات المرحلة الثالثة لانجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام 2038

ارصفة بطول	7,000م	بالتالي فأن اجمالي متطلبات المرحلة النهائية للتعامل مع 66 مليون طن من الحاويات و33مليون طن من الصب الجاف
ارصفة	3,500م	للمواد الفل (السوائب)
ساحة	2000,000م^2	للحاويات

Project; New Basra Grand Port FEASIBILTY STUDY/VOL2 page16

وتم تحديد خصائص الميناء الجديد، من حيث عدد وابعاد الارصفة المطلوبة والساحات لمناولة الحاويات والمواد الفل (حنطة وغيرها) بالاستناد الى حجم تداول البضاعة المتوقع خلال الثلاثين سنة القادمة لتلبية الحاجات المحلية والمبينة في الجدول التالي:

الجدول (4) حجم التداول السنوي المتوقع (مليون طن)

السنة	حاويات (مليون طن)	مواد فل (مليون طن)
2018	24	24
2028	40	32
2038	70	44

المصدر: وزارة النقل دائرة التخطيط والمتابعة ،مشروع ميناء الفاو الكبير، خلاصة دراسة الجدوى الاقتصادية 2008

2: الطاقة الاستيعابية للميناء: يمكن توضيح الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير وحسب الجدول (5) :

الجدول (5) الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير

البيان	طول الارصفة /كم	عدد الارصفة	الطاقة الاستيعابية السنوية
ارصفة الحاويات	17	50	25مليون طن
ارصفة الفل	5	15	50مليون طن
ارصفة البضائع العامة	5	20	5 مليون طن
رصيف رو-رو		1	400000 سيارة
ارصفة المشتقات النفطية		6	230000 برميل/يوم

المصدر : وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية 2020

وقد كان من المقرر ان يبدأ الميناء بالعمل في العام 2018 وفق الخطة والتسلسل الزمني التي اعدتها دراسة الشركات الايطالية، الا انه بسبب تماهل الحكومات المتعاقبة في انجاز المشروع، وعدم الشعور بمسؤوليتها تجاه هذا المشروع الاستراتيجي مع العلم ان تلك الفترة كانت الميزانيات انفجارية وكان من الممكن تخصيص مبالغ كافية لإنجاز المشروع الا إنه لم تستغل تلك الفترة الى أن حصلت ازمة انخفاض اسعار النفط، وفترة انشغال الدولة بمحاربة عصابات داعش الارهابية في العام 2014. اضافة الى عوامل خارجية تتعلق بتأثيرات دول الجوار وشعورها بأهمية الميناء الاقليمية والعالمية ومقدرته التنافسية التي من المحتمل ان يؤثر عليها مستقبلاً، كل تلك العوامل وغيرها ادت الى تأخر انجاز المشروع.

3: كلفة انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير: تبلغ التكلفة التخمينية لإنجاز الميناء بالكامل بما يقارب(4,4) مليار يورو(اربعة مليارات واربعمائة مليون يورو). وقد تعاقدت الشركة العامة للموانئ العراقية مع شركتين لإنجاز كاسري الامواج الشرقي والغربي وقد تم انجازهما. ثم التعاقد مع شركة دايو الكورية (Daewoo) لإنجاز المرحلة الاولى من الميناء والمتمثلة بخمسة مشاريع تم التوقيع عليها دفعة واحدة متمثلة بأنشاء (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 وفترة انجازها بالجدول(6):

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

الجدول (6) عقود المشاريع الخمسة

العقد	البيان	الكلفة	فترة التنفيذ
الاول	انشاء جدار الرصيف- محطة الحاويات (تحديد الارصفة الخمسة)	511 مليون دولار	37,5 شهر
الثاني	انشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وام قصر	440 مليون دولار	45 شهر
الثالث	انشاء نفق تحت خور الزبير المغمور بطول 2444م وعرض 3 مسارات لكل اتجاه وعمق 28م	634 مليون دولار	48 شهر
الرابع	البنى التحتية –المرحلة الاولى اعمال الحفر والردم	726 مليون دولار	48 شهر
الخامس	انشاء قناة ملاحية طول القناة 23 كم العمق 19،8م عرض القناة 200م	314 مليون دولار	48 شهر
	مجموع العقود الخمسة	2625	

المصدر: وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة،2021

ان هذه المشاريع الخمسة التي تم التعاقد عليها مع شركة دايو الكورية وفي حال انجازها بعد اربع سنوات كما تم الاتفاق عليه حسب الجدول الزمني المخطط، وحسب ما تعهدت به الشركة الكورية المنفذة للمشروع ستكون الطاقة الانتاجية متكونة من خمس ارصفة تستوعب مليوني حاوية وبطاقة قصوى ثلاثة ملايين حاوية في السنة.

اما التكاليف الاجمالية لأنشاء ميناء الفاو الكبير فيمكن ان نبينها في الجدول وحسب التفاصيل والقيمة التقديرية لاهم فقرات المشروع، التي وضعها مستشار الشركة الايطالية المخططة للمشروع وحسب الجدول التالي:

الجدول (7) التكاليف الكلية لأنشاء ميناء الفاو الكبير (مليار دينار)

التفاصيل	التكاليف
التعبئة	200,5
الارصفة	2118,3
تقوية الارصفة	529,6
ارصفة الصب الجاف	171,5
كاسر الامواج	214,3
التجريف والحفر	799,4
المعدات	1225,6
التوصلات الارضية	277,4
التخفيف البيئي	44
الاجمالي	580,5
الطوارئ بنسبة (5%)	279
اجمالي تكلفة البناء	5859,6
التصميم والمسوحات	234
ادارة المشروع والاشراف على الموقع	267,4
المصاريف العامة	239
النفقات الاضافية	586
اجمالي التكاليف الكلية	7239,9

Sours: Feasibility study of the new basrah grand port, Volume1, Environmental Analyses, december2008.

ثانيا السكك الحديد : يعد اكتشاف سكك الحديد ثورة في عالم النقل، اذا كان لها دور في التوطن الصناعي، وفي استغلال الموارد الطبيعية في الكثير من الدول، والتوسع العمراني وتوزيع السكان، ولها ميزة نقل الكميات الكبيرة من السلع، وانخفاض كلفتها مقارنةً بالنقل بالسيارات (الشواورة،2013: 201). ومن

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

اهم شرايين النقل هو النقل بسكك الحديد لما يقدمه من اداء وسرعة في نقل الاشخاص والبضائع لمسافات طويلة، و يعود تاريخ انشاء السكك الحديد في العراق الى عام 1889 خلال فترة الاحتلال البريطاني (علوان ،2020: 276)، ويمكن استثمار هذا القطاع في تحقيق تنمية اقتصادية واجتماعية وسياسية وعسكرية، ومن خلال التأثير المباشر في توزيع السكان وايجاد التجمعات السكانية الحضرية جراء مرور شبكات السكك من خلالها، ويلاحظ ذلك في العديد من المدن الاوربية الصناعية التي نمت وتطورت وازدهرت جراء وجود شبكات السكك الحديد فيها. وتعد البداية الفعلية لأول قطار بين بغداد والاسحاقي في العام 1914 وبعدها توالت انشاء الخطوط الداخلية والخارجية لترتبط مع الخطوط السورية والتركية ثم الشبكة الاوربية وفي العام 1940 تم تسيير اول قطار الى اسطنبول (وزارة التخطيط مديرية احصاء النقل والاتصالات، احصاء نشاط السكك الحديد،2020: 1). اما في الوقت الحالي فيعاني هذا القطاع من مشاكل عديدة منها قدم وتلف الموجود من خطوط السكك الحديد، وتلف اغلب القاطرات، فضلاً عن تردي الخدمات المكملة الاخرى من محطات و وسائل جذب المسافرين ونقل البضائع، ان تهالك وقدم البنى التحتية لقطاع السكك الحديد القى بظلاله السلبية على الاقتصاد الوطني(عبدالحميد وعبداللطيف،2019: 1). مما يتطلب الاسراع في العمل على ازالة تلك العوائق والتهيئة لما تتطلب البنى التحتية للسكك الحديد في نقل البضائع، لذلك وضعت خطة التنمية الشاملة 2013-2017 اربعة اهداف لتطوير نشاط السكك الحديد منها تحديث منظومة السكك الحديد وتطويرها ورفع طاقتها التشغيلية، وتقليل زمن الرحلة وتأمين السلامة، وتعزيز دور القطاع الخاص والاستثمارات الاجنبية. وعند متابعة الاداء التنموي لنشاط السكك الحديد نجد الاتي: (وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية2018-2022: 34):

1. بلغت اطوال محاور خطوط السكك 2370 كم عام2013 وقد ارتفعت الى 2893 كم لغاية نهاية عام 2016 بزيادة 22% وهو اقل مما قدرته الخطة البالغ 3331 كم عام 2016 . فضلاً عن عدم تحقق هدف خطة التنمية لعام 2017 والبالغ 4831 كم .
2. اثرت الظروف الامنية بشكل سلبي على نشاط النقل بالسكك الحديد، فضلاً عن ظروف الحرب مع عصابات داعش الارهابية في نشاط النقل بالسكك الحديد، اذ لم تبق سوى ثلاث خطوط عاملة من اصل تسعة خطوط منها بغداد – بصرة (المعقل) وشعيبة - ام قصر، اضافة الى خط مسيب كربلاء الذي يستعمل فقط في الزيارات والمناسبات الدينية. وانخفض عدد القاطرات العاملة من 66 قاطرة عام 2013 الى 52 قاطرة عام 2016.

ويمكن من خلال الجدول (8) بيان اهم المؤشرات للسكك الحديد في نقل البضائع.

الجدول (8) اهم المؤشرات للسكك الحديد للمدة (2012- 2019)

التفاصيل	وحدة القياس	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩
كمية البضائع المنقولة	الف طن	٨٥٠	١٧٠٣	١٠٦٧	٣١٨	٥٢	١٠٤	٣٥٦	٣٧٢
عدد الكيلومترات الطنية المقطوعة	كم	٢٠٣	٢٣١	١٤٩	٧١	١٩	٥٥	١٩٩	١٩٠
الايرادات المتحققة من نقل البضائع	مليون دينار	١٠٠٩٦	١١٥٧٥	٧٠٢٢	٣٣١٦	٨١٩	١٥٦٠	٤٦٤٤	٥٢٠٦
متوسط اجرة نقل الطن الواحد	دينار	١١٨٧٨	٦٧٩٧	٦٥٨٠	١٠٤٢٨	١٥٧٥٠	١٥٠٠٠	١٣٠٠٠	١٣٩٩٥
متوسط طول السفرة لنقل البضائع	كم	٢٣٩	١٣٦	١٤٠	٢٢٣	٣٦٥	٥٢٩	٥٥٩	٥١١
القاطرات الديزل الموجودة في نهاية السنة	عدد	٤١٤	٤١٤	٣٧٥	٣٧٥	٣٧٥	٣٧٥	٣٧٥	٣٨٧

المصدر: وزارة التخطيط، مديرية احصاء النقل والاتصالات، احصاء نشاط السكك الحديد، السنة 2020

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 1/ 2021/8/
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

يتضح من الجدول (8) التذبذب الكبير في كمية البضائع المنقولة اذ كانت في عام2013 اعلى الكميات بواقع (1703) الف طن وفي الاعوام (2015 و 2016 و2017) اقل الكميات (318و52و104) الف طن على التوالي بسبب الازمة المزدوجة متمثلة بدخول عصابات داعش للمنطقة وهبوط اسعار النفط، وهذا اثر على الايرادات المتحققة فبعد ان كانت الايرادات عام2012 (11575) مليار دينار هبطت الى (819) مليون دينار في عام 2016 فيما عادت مبالغ الايرادات بالارتفاع الى ان بلغت في العام 2019 بمبلغ (5206) مليون دينار ويلاحظ قلة الايرادات المتحققة وهذا يشير الى اهمال وتردي قطاع السكك الحديد في العراق.
اما اعداد القاطرات الديزل بعد ان كانت 414 في عام 2012 شهدت تنازلاً في العدد ليستقر في 375 قاطرة العاملة منها فقط 42 قاطرة منها 21 قاطرة رئيسة والنصف الاخر قاطرة مناقلة. وهذا مؤشر على قله الاهتمام بخطوط السكك الحديد. وان هذه الارقام تعد متواضعة جداً اذا ما تم مقارنتها بحجم حركة التجارة المتوقعة في العراق.
ان تطوير وتنمية هذا القطاع يحتاج الى تمويل كبير جداً، والدولة بوضعها الحالي غير قادرة على تمويل المشاريع الاستثمارية الكبيرة ورفع مستوى خدماتها، وعليه لابد من البحث عن مصادر اخرى للتمويل مثل اشراك استثمار القطاع الخاص مع توفير الدعم من الحكومة ومساندة القطاع الخاص مما يستلزم توفير بيئة عمل ملائمة وأمينة تسبقها شروط وقواعد وتنظيمات وفق قوانين الدولة (عبدالحميد وعبداللطيف،2019: 301). ويسعى العراق لتطوير بنيته التحتية من السكك الحديد تزامناً مع بناء ميناء الفاو الكبير ويجب ان تكون وفق توقيتات زمنية تتلائم مع توقيتات انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، ويخطط لبناء 8000 كم من خط السكك الحديد بما في ذلك شبكة سكك حديدية بقيمة 3 مليار دولار حول مدينة بغداد (Abdul Hadi,2015;41) بعد ان كانت 2893 كم لغاية العام 2019 (وزارة التخطيط مديرية احصاء النقل و الاتصالات، احصاء نشاط السكك الحديد،2020: 3).
ان نظام سكك الحديد العراقي قد صمم خصيصاً لدعم وتعزيز جميع الوظائف التي تؤديها موانئ العراق اذ تنقل خطوط سكك الحديد البضائع بصورة منتظمة بين البصرة وبغداد وبين البصرة وشمال العراق (وزارة التخطيط، دائرة التنمية الاقليمية والمحلية،2012: 98).
نستخلص مما سبق ادراك الدور الكبير والاهم لنشاط السكك الحديد العراقية في تفعيل تجارة الترانزيت ودور القناة الجافة المرتبطة بدول الجوار، وان واقع البنى التحتية للسكك الحديد الحالي غير مؤهل لتلك المهمة مالم تتخذ الحكومة اجراءات مستعجلة لإدامة هذا القطاع وتطويره على الرغم من الضائقة المالية وقلة التخصيصات السنوية، الا انه من اهم النشاطات التي يعتمد عليها لبقية القطاعات كبنية تحتية. اذ من الممكن اشراك القطاع الخاص في تمويل مشاريع انشاء وتطوير السكك الحديد.
ثالثا: النقل البري بالشاحنات: يعد النقل البري من اهم مكونات البنى التحتية في الاقتصاد الوطني والذي يساعد في تقريب المسافات و اختصار الزمن وتوفير فرص العمل وتنمية المناطق ورفع مستوى المعيشة، مسـرعاً بذلك عملية التنمية الشاملة في اقتصاد نامي مثل الاقتصاد العراقي (عبدالحميد واحمد،2014: 275). وتبلغ مجموع اطوال الخطوط السريعة في العراق ما يقارب 22,397 كم في حين إن مجمل اطول الطرق في العراق باستثناء البلدية والموجودة في بغداد ما يقارب 48000 كم تشمل 1084 كم الطرق السريعة 11000 كم طرق شريانية 10000 كم طرق ريفية و11000 كم طرق حدودية و15200 كم طرق ثانوية وإن كثافة الطرق في العراق 0,18 كم من المساحة الكلية، وهو مؤشر على انخفاضها بالمقارنة مع مساحة البلاد ونسبة السكان فالمعايير العالمية تتطلب 1 كم لكل 100 شخص (شهاب،2017: 385).

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

ومن الجدير بالذكر إن معظم نشاط النقل البري يقوم به القطاع الخاص وذلك نتيجة للتحديات التي تواجه القطاع العام للنقل البري ومنها (وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية2018-2022: 165)

1. تقادم شبكات الطرق وعدم وجود صيانة دورية مما ينعكس على زيادة المبالغ المطلوبة لأجراء الصيانة الدورية لشبكة الطرق.
2. عدم الانضمام الى اتفاقيات النقل الدولي وتفعيل الاتفاقيات الخاصة بدول الجوار.
3. يفتقر النشاط الى وجود اليات حوكمة تنظم عمله مع عدم وجود بيانات دقيقة لنشاط النقل.
4. تقادم عدد كبير من الشاحنات العاملة ضمن اسطول الشركة العامة للنقل البري وترهل وتخلف الجهاز الاداري والتشغيلي.

فضلاً عن المشاكل والتحديات التي تواجه نشاط الطرق والجسور التي حددتها في (مسودة قطاع النقل والاتصالات الاصدار الثاني التي اعدتها لجنة قطاع النقل والاتصالات للعام 2009: 16) متمثلة بالاتي:

1. نقل النسبة الاكبر من البضائع على شبكة الطرق يولد ضغطاً كبيراً على الشبكة ويساهم في تدميرها في حال عدم ادامتها المستمرة.
2. انعدام السيطرة على الحمولات والاحمال المحورية لمركبات الحمل يؤدي الى تدمير شبكة الطرق.
3. قلة الطرق العرضية بين المحافظات والمدن.
4. قلة الطرق الحلقية والحولية للمدن.
5. المشاكل التي ترافق استملاك الاراضي من قبل الفلاحين والمزارعين.
6. حاجة نشاط النقل الى استثمارات ضخمة لإعادة التأهيل ولتنفيذ مشاريع جديدة.
7. الحاجة الى تعزيز نظام السيطرة النوعية.
8. الغاء جميع تقاطعات الطرق مع خطوط السكك الحديد.

ومن المؤمل إن انشاء ميناء الفاو الكبير سوف يؤدي الى مرور من (4-5) مليون شاحنة/سنة اي بحدود من (6000-8000) سيارة/يوم مع (80-90) عربة قطار مزدوجة يومياً (عمران،خيرالله،2012: 256).

نستنتج مما سبق وبتجاوز المعوقات اعلاه إن العراق مقبل على دور عالمي مهم في نقل التجارة العالمية عبر اراضيه، مما يتطلب الاسراع في انجاز جميع المشاريع المتلكئة الخاصة بالبنية التحتية للطرق والجسور تزامناً مع انشاء واستكمال ميناء الفاو الكبير، اذ لا جدوى من انجاز الميناء والتعثر الموجود في خطوط النقل البري و السكك الحديد، خصوصاً إن الموجود الحالي من الطرق غير مؤهل لذلك الدور في نقل التجارة بالنظر لقدمها وتهالك اغلب مسارات الخطوط السريعة بين المحافظات. ويمكن بيان إن عملية النقل المتعدد الوسائط توفر وقت يتراوح بين(20-25) يوم عن الرحلات البحرية للمسافة من جنوب شرق آسيا عبر قناة السويس الى شمال اوربا الخريطة (4) وهذا يعني توفير مليارات الدولارات على اقتصاديات النقل البحري العالمي، وهذا ما اكسب مشروع ميناء الفاو الكبير الصفة العالمية، فضلاً عن انعكاسه على اسعار السلع والبضائع على الاقتصاد العراقي وتنميته المستدامة، وتتمثل مبررات انشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة عبر العراق وسوريا وتركيا اختصار المسافات وكالاتي: (مونس،2014: 71)

1. المسافة البحرية بين ميناء بومباي الهندي و ميناء مرسيليا الفرنسي عبر رأس الرجاء الصالح تبلغ(18584)كم تقطعها السفن في 28 يوم، بينما المسافة عبر العراق والبحر الابيض المتوسط تبلغ (12880) كم وتقطع خلال 13 يوم.
2. تبلغ المسافة البحرية بين اليابان و اوربا عبر المحيط الهادي – قناة بنما – المحيط الاطلسي اكثر من

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 1/ 2021/8
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

(5000)كم مقارنة بطريق العراق – البحر المتوسط – اوربا.

3. المسافة البحرية بين مينائي نيويورك الامريكي واللاذقية السوري عبر البحر المتوسط تبلغ (9500)كم تقطعها السفن في (18) يوماً وفي غضون (3) ايام تنقل البضائع الى موانئ الخليج العربي ، بينما تستغرق ما يقارب(34) يوماً عبر رأس الرجاء الصالح بين موانئ نيويورك وموانئ الخليج العربي.

ويمكن ان نبين اهم المعوقات او التحديات لأنشاء القناة لجافة

1. تأخر البضائع والحاويات في الموانئ بسبب اجراءات الكمارك مما يسبب بتأخر الاخراج الكمركي لعدة ايام.
2. اجراءات التقييس والسيطرة النوعية التابعة الى وزارة التخطيط ، بسبب الروتين الحاصل بأرسال عينات الفحص الى المختبرات في بغداد مما يؤخر تسليم البضائع لعدة ايام.
3. تدمير اغلب سكك الحديد وخصوصاً بعد احتلال عصابات داعش لبعض المحافظات مما يتطلب تخصيص اموال لا أعادة تأهيل الخطوط الناقلة .
4. قلة القطارات العاملة وعطل وتقادم اغلبها مما يستوجب التعاقد على شراء القطارات الحديثة فائقة السرعة.

ومن خلال ما تم بيانه يمكن ان نبين الاثار الاقتصادية والاجتماعية لأنشاء القناة الجافة في العراق بالاتي:

الآثار الاقتصادية والاجتماعية لأنشاء مشروع القناة الجافة: يتضح مما تقدم ان المشروع سيشكل فرصة (اقتصادية – اجتماعية) للتعايش السلمي كون مشروع القناة الجافة سوف يربط جميع محافظات العراق من جنوبه الى شمال وغرب العراق سيما المحافظات التي شهدت توتراً امنياً. ومن المتوقع انه سيتحسن الاقتصاد العراقي بعد هذا المشروع من خلال تطوير البنى التحتية لشبكة السكك الحديد وطرق النقل البرية وتوفير مئات الالاف من فرص العمل ويساعد في تفعيل الحركة الاقتصادية والتجارية في العراق والعالم، من خلال ممرات التنمية وهي مرور طرق النقل من خلال التجمعات السكانية التي من الممكن ان تكون هذه التجمعات مناطق صناعية تزيد من القيمة المضافة للسلع والبضائع التي ستمر بها القناة الجافة، والأثار 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 انما تعزز دوران عجلة التنمية الاقتصادية. موفرة بذلك الالاف من فرص العمل، مما يسهم في التقليل من حدة البطالة وخصوصاً في المناطق الجنوبية التي شهدت ارتفاع نسب البطالة فيها الى (14%) لعام 2018، مقارنةً بمحافظات الوسط التي بلغ فيها نسبة البطالة (9,7%) لنفس العام (وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مسح رصد وتقويم الفقر في العراق2017-2018: 42).

الاستنتاجات و التوصيات

الاستنتاجات

1. يمكن اعتبار مشروع القناة الجافة والارتباط بميناء الفاو الكبير قاطرة اقتصادية تجر ورائها العديد من مشروعات القطاعات التنموية، وبالتالي تنشأ علاقة تشابكية امامية وخلفية بينه وبين القطاعات الاخرى ستحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد ريعي محدود في هيكله وتنوعه الى اقتصاد متنوع المصادر، كما ان زيادة المردودات المالية المتأتية من انشاء ميناء الفاو الكبير من الممكن ان تكون رديف الى ايرادات النفط في تنويع مصادر الاقتصاد العراقي تسهم في ارتفاع مستوى الناتج المحلي الاجمالي.

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

2. اهمية انجاز البنية التحتية للقناة الجافة جنباً الى جنب مع مراحل انجاز ميناء الفاو الكبير، اذ لا جدوى من انشاء الميناء بدون الاسراع في انجاز البنية التحتية للطرق البرية السريعة والسكك الحديد.
3. من نتائج انشاء ميناء الفاو الكبير تقليل الاعتماد على موانئ الدول الاقليمية في التجارة العراقية، مما يعطي سبب واضح في تعطيل انجاز ميناء الفاو الكبير لأكثر من عقد من الزمن هو ادراك الدول الاقليمية لدور ميناء الفاو في سحب خطوط الملاحة العالمية اليه.
4. مشروع عملاق بحجم ميناء الفاو الكبير متزامن مع تحول العراق الى اهم قناة جافة دائبة الحركة بالسلع والمستثمرين وشركات الاستثمار ذهاباً وايابا من الجنوب الى الشمال وبالعكس له الاثر الكبير في المردودات الاقتصادية والاجتماعية والامنية والبنية المجتمعية والثقافية وحتى السياسية وربما يساعد على الاستقرار الامني للمنطقة التي شهدت العديد من التوترات في العقود الماضية.

التوصيات:

1. ادراك العالم الدور المحوري لميناء الفاو الكبير واثره في تغيير مسارات الملاحة البحرية يجعل منه دافع الى المساهمة في استقرار الوضع الامني في المنطقة بشكل عام والعراق بشكل خاص حرصاً من الدول على ممرات تجارتها في العراق.
2. ادراك اهمية موقع العراق الاستراتيجي الرابط بين الشرق والغرب مختصراً المسافة و الزمن والتكاليف، وضرورة استغلال هذه الميزة من خلال انشاء ميناء الفاو الكبير ومنع التحديات المعيقة بشتى الوسائل.
3. الاسراع بإنجاز البنى التحتية للطرق البرية والسكك الحديد تزامناً مع انجاز ميناء الفاو الكبير. اذ لا جدوى من انشاء ميناء الفاو الكبير وتعثر انجاز مشروع القناة الجافة .
4. اهمية محافظة البصرة والتأكيد على عدها العاصمة الاقتصادية للعراق بالنظر لموقعها الاستراتيجي باعتبارها رئة العراق و كونها المنفذ البحري الوحيد الى اعالي البحار.

المصادر

اولا البحوث والدراسات:

1. العبادي، نعمة محمد حبيب، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي، مجلة الخليج العربي، المجلد(41) العدد(3-4) السنة 2013.
2. عبيد، قاسم محمد والبكري، جواد كاظم، ازمة ميناء مبارك وأثارها على العراق، الناشر مركز حمو رابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، الطبعة الاولى:2011.
3. المحمود، حسن خليل حسن وولاء مجيد الموسوي وفائق يونس المنصوري وباحث حلا علي شبار، تطور البيئة الساحلية العراقية في شمال غرب الخليج العربي، مجلة البحوث الجغرافية، العدد(28) السنة 2018.
4. جعفر، محمد راضي، الاثار الاقتصادية لأنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مركز دراسات البصرة والخليج العربي/جامعة البصرة، مجلة الاقتصادي الخليجي، العدد(24)، لسنة2013.
5. علوان، سماح صباح، التحليل الجغرافي لكفاية السكك الحديد في العراق للمدة من (2009-2018)،مجلة الآداب ملحق العدد 132(آذار) السنة 2020
6. مونس، محمد زيباري، الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، المجلد 18، العدد 1994-4721، السنة 2014.
7. عبدالحميد، مناهل مصطفى وعبداللطيف، مرتضى حسن، متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك

المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية / السنة العشرون / العدد الخامس والسبعون / شهر كانون الاولى/ سنة 2022
تاريخ استلام البحث/ 2021/7/28 تاريخ قبول النشر/ 2021/8/1
Iraq Journal For Economic Sciences / ISSN:1812-8742 / ISSN ONLIN:2791-092X
https://doi.org/10.31272/IJES2022.75.11

الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية،2019،المجلد25،العدد111.
8. عبدالحميد، مناهل مصطفى واحمد، محمد شهاب، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول الى اقتصاد السوق "الشركة العامة للنقل البري - حالة دراسية"، بحث مستل من رسالة ماجستير، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية،المجلد20 العدد 76 السنة 2014.
9. شهاب، سلام جبار، القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، العدد100 المجلد23،السنة2017 2017.
10. عمران، خلود موسى و خلف، مريم خير الله ،واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل(ميناء الفاو الكبير انموذجاً)،مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة، العدد(13)، السنة 2012.

ثانيا التقارير والدوريات:

1. وزارة النقل دائرة التخطيط والمتابعة ،مشروع ميناء الفاو الكبير، خلاصة دراسة الجدوى الاقتصادية 2008.
2. وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية2020.
3. وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة،.2021
4. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مسح رصد وتقويم الفقر في العراق2017-2018.
5. وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية2018-2022.
6. وزارة التخطيط، مديرية احصاء النقل والاتصالات، احصاء نشاط السكك الحديد، السنة 2020
7. وزارة التخطيط، دائرة التنمية الاقليمية والمحلية،2012.
8. وزارة التخطيط ،خطة التنمية الوطنية2018-2022.
9. مسودة قطاع النقل والاتصالات الاصدار الثاني التي اعدتها لجنة قطاع النقل والاتصالات للعام 2009.

ثالثا المواقع الالكترونية:

1. الجزائري، حسين حيدر، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، المعهد العراقي للاصلاح الاقتصادي،2020 https://iier.org/ar .
2. ihsmarkit.com//http:.

رابعا المصادر الاجنبية:

1. Stopford, Martin, Maritime Economics third edition, published 2009 by Routledge, New York, USA.
2. Feasibility study of the new basrah grand port, Volume2, Environmental Analyses, december2008.
3. Abdul Hadi, The Dry Canal Project; An Overview for a Land-based New Connection over Iraq for the International Commercial Transportation , Civil and Environmental Research, vol.7 , No.6, 2015.