

الآثار المتوقعة لإكمال ميناء الفاو على حركة النقل البري في العراق

م. د هديل هشام عبد الأمير سالم جامعة ميسان / كلية التربية

The Expected Effects of The Finalisation of The Al-Faw Port on Land Transport Traffic In Iraq

Hadilhosham@uomisn.edu.iq

المستخلص

تناولت الدراسة مدى التأثير الناتج من إكمال ميناء الفاو الضخم من آثار على حركة النشاط التجاري والإقتصادي البري في العراق، وعليه تمثلت مشكلة الدراسة في التساؤل الرئيسي وهو إلى أي مدى يؤثر إكمال ميناء الفاو على حركة النقل البري في العراق وماهي الآثار المتوقعة والمرتتبة على ذلك، ومن فروض الدراسة أن هذا العمل الضخم تؤخر من إنجازه كثير من المعوقات الداخلية والخارجية، وأنه عند إكمال الميناء سوف يخفف الضغط على النقل البري وتنظم حركته، كما تهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على الفوائد الاقتصادية المرتقبة والتي يمكن تحقيقها منه وعليه يكون الهدف الرئيسي من الدراسة هو أنه من الضروري انجاز المشروع في وقت قياسي وإزالة العوائق التي تحول دون الإنتهاء منه، إستخدمت الدراسة المنهج التحليلي الوصفي والمنهج الإستقرائي في إستنتاج النقلة النوعية التي يمكن ان تحدث بعد إكمال هذا المشروع، من نتائج الدراسة ان هذا الميناء كلف كثير من الجهد والزمن والمال، والمرجو منه تحقيق فوائد كبيرة، كما توصي الدراسة بضرورة إزالة العقبات الداخلية والخارجية لكي يكتمل العمل بصورة ناجحة ومجدية، وتوصي الدراسة أيضاً بالإستفادة من التجارب العلمية السابقة والمشابهة لهذا العمل وتشجيع المزيد من البحث العلمي في الموضوع، كما توصي بالإهتمام بالتطور التكنولوجي الرائج مؤخراً في بناء ميناء حديث يواكب هذا التطور والرجوع إلى نماذج موانئ حديثة ومتطورة والإستفادة من تجربتها إيجابياتها وإخفاقاتها. **الكلمات المفتاحية:** ميناء الفاو، النقل البري، إنتعاش الحركة الإقتصادية، المشكلات الداخلية والخارجية.

Abstract

The study addressed the extent of the impact resulting from the completion of the huge Faw Port on the movement of commercial and economic land activity in Iraq. Accordingly, the problem of the study was represented in the main question, which is to what extent does the completion of the Faw Port affect the movement of land transport in Iraq and what are the expected and resulting effects. One of the study's assumptions is that this huge work is delayed by many internal and external obstacles, and that when the port is completed, the pressure on land transport will be reduced and its movement will be organized. The study also aims to shed light on the expected economic benefits that can be achieved from it. Accordingly, the main objective of the study is that it is necessary to complete the project in record time and remove the obstacles that prevent its completion. The study used the descriptive analytical approach and the inductive approach to conclude the qualitative shift that can occur after the completion of this project. The results of the study indicate that this port cost a lot of effort, time and money, and it is expected to achieve great benefits. The study also recommends the necessity of removing internal and external obstacles in order for the work to be completed successfully and effectively. The study also recommends benefiting from previous and similar scientific experiences. For this work and to encourage more scientific research on the subject, it also recommends paying attention to the recent technological development in building a modern port that keeps pace with this development and referring to models of modern and advanced ports and benefiting from their experience, its positives and failures. **Keywords:** Al-Faw Port, Land Transport, Economic recovery, Internal and external issues

المقدمة

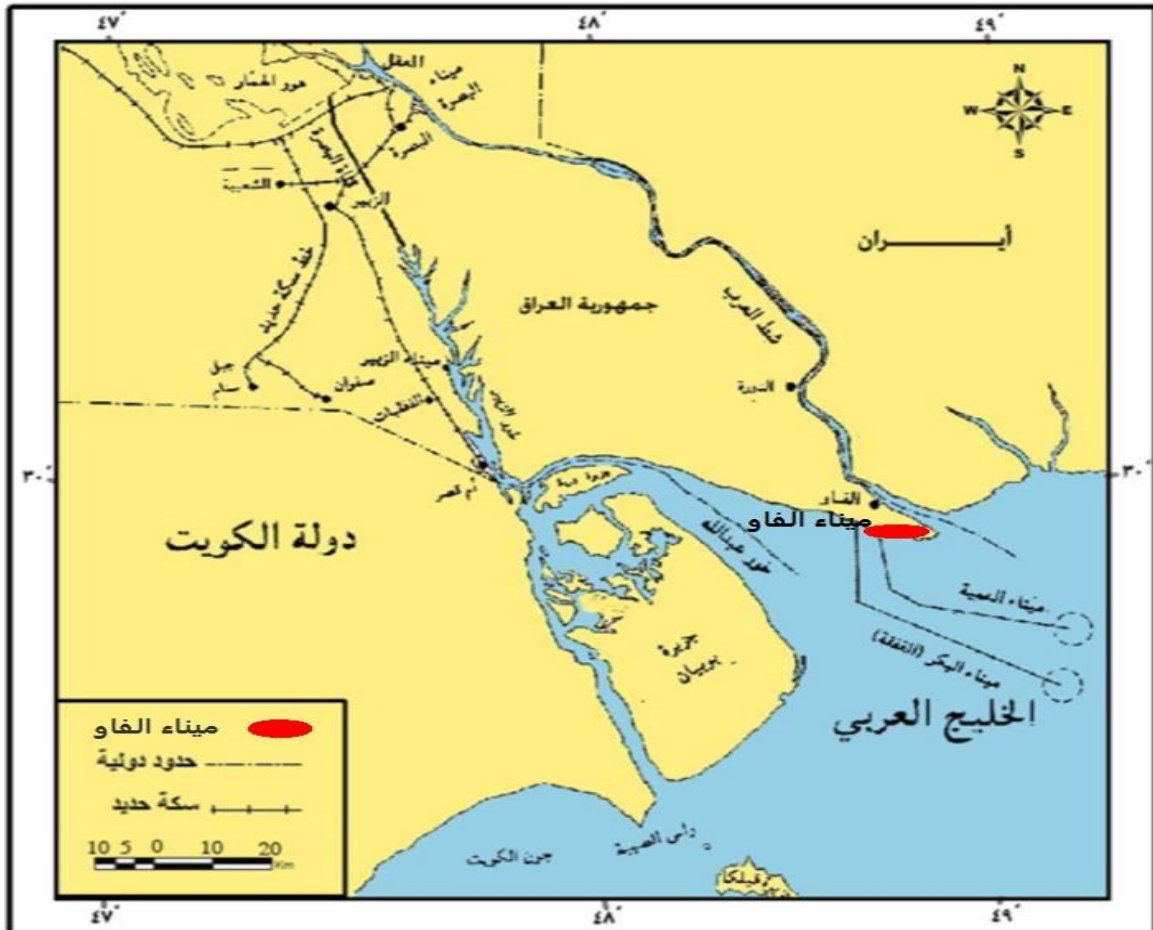
يمتلك العراق موقعاً إستراتيجياً يربط بين دول أوروبا وآسيا ودول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وعدد سكان متزايد فضلاً عن إفتقار البلاد لقطاع صناعي متطور يعمل على إشباع الإكتفاء الذاتي هذا من جانب، ومن جانب آخر ما زالت الموانئ العراقية تعاني من تأخر في البنية التحتية

والتقدمية لمواكبة المتطلبات الإقتصادية والسكانية المتزايدة وكذلك الدور اللوجستي الذي يمكن ان يلعبه العراق في المنطقة، وما يعقد الوضع طابع الإقتصاد العراقي الريعي الذي بالإعتماد على تصدير النفط عبر الموانئ العراقية والتركيز عليه كسلسلة إستراتيجية مؤثرة، و يعد النقل البحري في الوقت الراهن من الركائز الأساسية للإقتصاد القومي لكل دولة لما تدره من عائدات مالية في خزينة الدولة، كما إنه أصبح قطاعاً فعالاً في خدمة التجارة الدولية داخلياً وخارجياً لدول العالم، كما تخفف الموانئ الضغط على الطرق البرية وتتيح فرصاً لصيانتها وتنظيمها، وبذلك فان للموانئ أهمية إقتصادية وإستراتيجية للبلد وإعاش لسوق التجارة الدولية ورفع ميزانية الدولة، منذ العام (٢٠٠٨) بدأ العراق في تنفيذ هذا الصرح الكبير، اذ يعتبر العراق كغيره من الدول تهتم بالإرتباط بالعلاقات الخارجية مع الدول ويعتمد إعتياداً كبيراً على التجارة الخارجية مع الدول في رسم سياساته الإقتصادية معها وسد معظم إحتياجاته من السلع الضرورية والرأسمالية، فالموانئ المتاحة لا تقي بهذا الغرض في الحد الأقصى بإعتبار زيادة الطلب على السلع الإستهلاكية والإستثمارية خلال الفترة الأخيرة في العراق، لذلك أصبحت الحاجة إلى عمل ميناء إضافي لمجارية الأحداث، فمن الضرورة بامكانية تنفيذه إذا ما توفرت الظروف المناسبة لذلك، وعليه فإن مشروع ميناء الفاو سيوفر للعالم إمكانية إيصال تجارة وبضائع الدول الآسيوية إلى دول أوروبا وبالعكس من خلال الأراضي العراقية بأقل وقت ومجهود وتكلفة ونسبة أمان متقدمة، وهذا ما سوف يعزز مكانة العراق الإقتصادية في المنطقة، لذلك شرع العراق في إنشاء ميناء الفاو الكبير وهو من المشروعات العملاقة في المنطقة وعلى مستوى العالم لأنه سوف يكون عاملاً وسبباً أساسياً لنهضة إقتصادية وإجتماعية في البلاد تمتد آثارها إلى مجاورها من البلدان، فعليه تم تخصيص أموال لإنجاز المشروع وبالفعل بدأ العمل فيه لكنه واجهت المشروع العديد من التحديات الداخلية والخارجية التي حالت دون التسريع من عملية الإنجاز .

حدود البحث

يقع ميناء الفاو منطقة رأس البيشة في شبة جزيرة الفاو في محافظة البصرة يمثل نهاية اليابسة واتصالها بالمياه البحرية في الخليج العربي، ويمتد حدوده الفلكية بين تقاطع قوس طول (٤٨,٤٧) شرقاً ودائرة عرض (٢٩,٩٧) شمالاً، الخريطة (١)، تبلغ مساحة الميناء الاجمالية والمحصورة بين كاسري الامواج الغربي والشرقي حوالي (٥٤) كم وهي موزعة ما بين حوض الميناء والارصفة والساحات وبقيّة البنى التحتية، ويطل على اعماق تزيد عن (١٩,٨) متر وهي اعماق توفر غاطساً مريحاً للبواخر وناقلات النفط.

خريطة (١) موقع ميناء الفاو بالنسبة لمحافظة البصرة والعراق ودول الجوار



مشكلة البحث

تؤكد العديد من الدراسات والأبحاث الفكرية والتقدمية على أهمية النقل البحري وما قد تشكله من دفع عجلة الإقتصاد ورفع ميزانية الدولة، من خلال التبادل التجاري الدولي والتأثير اللوجستي على الدول المحيطة، كما يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك، ويعد نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها وإستخدامها من أهم وسائل التطور والنمو الإقتصادي، وانه حسب المعيار الإقتصادي فإن السلعة ليس لها قيمة إقتصادية مالم تكن متوافرة في الزمان والمكان المطلوبين، وعليه تتمثل مشكلة البحث في التساؤل الرئيسي الآتي :

١- ماهي الآثار المتوقعة لميناء الفاو بعد إكتماله على النقل البري؟

٢- ماهي انعكاسات ميناء الفاو الكبير على التوازنات الدولية والسياسية الداخلية للبلاد؟

٣- هل جاءت هذه الدراسة لمناقشة تنظيم حركة النقل البري بتخفيف العبء والضغط عليها وتكفي بإيصال ونقل السلع إلى داخل الميناء ما قد ينظم حركتها ويتيح لها فرص للصيانة والعمل عليها وتطورها ونشاطها في نقل الحاويات والبضائع من وإلى الميناء؟

فرضية البحث

تمثلت فروض الدراسة في الآتي :

١- يتمتع العراق بموقع مميز ورابط بين الدول عليه سوف يشهد ميناء الفاو حركة إقتصادية كبيرة وناجحة.

٢- أن العمل على إنجاز هذا الصرح الكبير تواجهه كثير من المشكلات الداخلية والخارجية.

٣- سوف يساهم عمل ميناء الفاو في تخفيف حدة الضغط على النقل البري ما ينظم حركته داخل الميناء بنقل الحاويات للبضائع .

٤- بعد إكتمال العمل على ميناء الفاو ستشهد المنطقة نمواً ونشاطاً إقتصادياً ملموساً.

هدف البحث

تهدف الدراسة إلى لفت النظر إلى ما قد تؤول إليه المنطقة بعد إكتمال العمل في ميناء الفاو من نشاط تنموي وإقتصادي داخلي وخارجي ، وما قد يطرأ على المنطقة من تنظيم جديد في وسائل النقل وتخفيف حدة العبء على النقل البري بل وتنظيمه إلى حد ما .

منهج البحث

إعتمد البحث على الأساليب العلمية التي تتعلق بجغرافية النقل ، فقد تم إستخدام المنهج التاريخي والمنهج الوصفي والتحليلي والمنهج الإستقرائي في سرد ما جاء في الدراسة من معلومات، تناولت الدراسة الموضوع من عدة محاور وهي كما يلي :

١- ميناء الفاو المواصفات والمعايير .

٢- الأهمية الإستراتيجية لميناء الفاو .

٣- التحديات التي تحول دون الإنتهاء من إنجاز العمل .

٤- الآثار المتوقعة لإكتمال ميناء الفاو على النقل البري في المنطقة .

٥- الرؤى مستقبلية .

اولاً : أهمية انشاء ميناء الفاو الكبير تمتلك منطقة الفاو موقعاً متميزاً بين إقليمين مختلفين من حيث الخصائص والمقومات الجغرافية، وتعتبر البصرة هي البوابة الجنوبية للعراق نحو العالم من خلال إتصالها بالبحر، وبهذا فهي تتميز من بين محافظات العراق الأخرى، إلا أن العراق بمساحته المقدره بأكثر من (٤٣٤,٥٢) كم وحدوده البرية التي تزيد عن (٣٥٠٠) كم، في حين تبلغ طول سواحله (٥٨) كم وهي سواحل ضحلة وتتناقص باستمرار نتيجة لزحف الحدود الإيرانية باتجاه شط العرب بسبب عامل النحت والإرساب، فضلاً عن مشكلات الحدود السياسية، مما جعل العراق دولة شبه حبيسة من وجهة نظر الجغرافيا السياسية، فضلاً عن ان منطقة الفاو تمثل شبه جزيرة محصورة بين دولتين هما إيران شرقاً والكويت غرباً فعليه أن هذا الموقع أدى إلى تأثر المنطقة بالظروف السياسية والإقتصادية والإجتماعية المحيطة بها، فضلاً عن أن هذا الموقع الجغرافي من حوض الخليج يمتلك الإحتياطي الأول عالمياً من الطاقة والنفط لذلك تعتبر منطقة الدراسة من المناطق المتأثرة باختلاف الأيدولوجيات فضلاً عن وجود التدخلات الدولية بكثرة مؤثرة(مونس، ٢٠١٤ : ٦٤-٦٥) تبلغ مساحة ميناء الفاو الكبير (٥٤) كم مربع ويقع في أقصى جنوب العراق في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاري المطل مباشرة على الخليج العربي والذي يسمح بتوفير اعماق تصل إلى (١٩,٨) متر تتناسب مع

إستقبال البواخر العملاقة بينما تقع الموانئ العراقية الأخرى على قنوات فرعية لا تتيح لها تلك الأعماق، وبهذا فإن الميناء يعد من أبرز المشروعات الإستراتيجية للعراق ومن أكبر الموانئ التي سوف تكون مطلة على الخليج العربي ومن أهم الموانئ في الشرق الأوسط والعالم، ومن المؤمل ان يشكل الميناء نقطة تحول مهمة في طريق الحرير الجديد المار عبر العراق مما سيرفع من منافسة الإقتصاد العراقي ويساهم في تنويع النشاط وتشغيل الموارد العاطلة ويقلل حجم الإعتماد على الإيرادات النفطية المصدر الوحيد لموارد النقد الأجنبي حالياً في البلد (احمد، ٢٠١٨: ١٤٩) .

أن للمشروع أبعاداً جيوبوليتيكية مهمة فعلى المستوى المحلي وفيما يتعلق بالنقل البري سوف يوفر المشروع خدمات لقطاع النقل في المنطقة عبر عملية نقل البضائع داخلياً بالإضافة إلى حصول العراق على فوائد هامة ومؤثرة مثل الترانزيت ويسهل ذلك ويعزز تطوير البنى التحتية في الفاو والبصرة و ربط إتصالهما بشبكة من الطرق المختلفة البرية والسكة حديد وبالتالي يتطور الميناء من خلال تطوير الصناعات الإستراتيجية الهامة والمؤثرة وتأسيس وبناء قاعدة صناعية قريبة من الأسواق خاصة أنه يمتلك من المواد الأولية والطاقة ما يمكنه تفعيل حركة النقل البحري والبري معاً مثل تكرير النفط والغاز الطبيعي، فضلاً عن القضاء على البطالة ليس في قضاء الفاو فقط إنما في منطقة جنوب العراق بتوفير فرص عمل كثيرة جداً، وأيضاً سوف يخلق المشروع منطقة سياحية من خلال بناء الفنادق والمناطق الترفيهية والتي بدورها تطور من النقل البري في المنطقة، كما أنه يساعد على تحسين الخط الساحلي ويمنع عملية التعرية والفقدان للساحل، ويدفع أي إبتزاز سياسي أو إقتصادي أو عسكري وتتحول على إثره مسؤولية أمن العراق من مسؤولية محلية إلى مسؤولية دولية إقليمية، كما يساعد اندماج العراق بالأسواق العالمية.

ثانياً : ميناء الفاو المواصفات والمعايير

منذ القدم والعراق متصل تاريخياً وجغرافياً بالدول المجاورة له اذ يتم تداول البضائع وتنقل الناس بين الدول، من خلال تطوير البنى التحتية للنقل مثل الطرق والسكك الحديدية لتشكل تلك الشبكة روابط بين العراق والدول المجاورة، يعود الأصل في معنى كلمة ميناء إلى الكلمة اللاتينية أو المصطلح اللاتيني والذي يعني بالعربية مدخل أو بوابة وهي نافذة تطل بها الدولة على الدول المجاورة وعالمها المحيط، كما تعرف بأنها الرقعة الجغرافية التي تقدم كافة أشكال وأنواع الخدمات إلى السفن وبشكل منسق (غالب، ١٩٨٥: ١٢٨)، كذلك يمكن أن يعرف الميناء بأنه هو المكان الذي يقع على حافة البحار والمحيطات والأنهار او البحيرات والذي تذهب إليه السفن لتمارس عملياتها من شحن أو تفريغ لحمولتها، عرفت أيضاً بأنها المكان الذي ينتقل إليه ومنه المسافرون عبر السفن (محسن، ٢٠١٢: ٣٤٧)، تتطور الموانئ بتطور تقنيات النقل البحري إذ أخذت الموانئ بالتخصص في نوع وحجم البضائع وفقاً للتقنيات المتقدمة وعليه أصبحت الموانئ متعددة الأغراض وبما أن الأزدهار الحضاري لأي دولة يعتمد على التجارة الخارجية كونها اداة نمو واضحة والتي تعتبر الموانئ أهم منافذها الرئيسية (شعبان، ٢٠٠٠: ٢٧٤) يمتلك العراق أربعة موانئ تجارية وبذلك يكون عدد أرصفة الموانئ التجارية مؤخراً (٤٨) رصيفاً بطاقة (١٧,٥) مليون طن سنوياً والذي يعمل منها فعلياً (٤٣) رصيفاً بإمكانية أقل نسبياً، أثر الحصار الإقتصادي الذي فرض على العراق للمدة من (١٩٩٠ - ٢٠٠٣)، إذ تعرض لأضرار جسمية ناهيك عن الحروب في العقود الثلاثة الماضية. وعليه فإن قطاع النقل كغيره أخذ نصيبه من التأثير اذ تقادمت الآليات وتعطل جزء كبير منها، وكانت الحروب سبباً في غرق كثير من السفن التجارية والحربية منها مما أدى إلى تردي الأعماق بسبب زيادة الترسبات فيها وكذلك قلة الغواطس فيها، كما أن الغواصين المترسبة في الممرات الملاحية شكلت عائقاً رئيساً أمام دخول السفن و البواخر وأمام عمليات الصيانة لهذه الممرات، أدى ذلك إلى تردي كفاءة الموانئ التجارية وأرصفتها في العراق، واجهت الموانئ العراقية منافسة قوية من قبل موانئ الدول المجاورة، وقد حققت موانئ هذه الدول تقدماً ملحوظاً خلال نهاية القرن الماضي، في ذات الوقت تراجع فيه اداء الموانئ العراقية بسبب ما مرت به المنطقة من ظروف الحصار الإقتصادي والحروب التي عانى منها البلد، ولكن الدول القريبة والمجاورة تسعى جاهد في الربط بين موانئها وموانئ العراق لتعزيز الترانزيت والتواصل بين الشرق والغرب، وفي ظل هذا الوضع سيكون نشاط و حركة الموانئ العراقية تجاه الترانزيت قليل جداً لحدّة المنافسة فضلاً عن ضعف إمكانياتها، وعليه فإن تطوير موانئ العراق والنهوض بها من موانئ ثانوية إلى موانئ رئيسية كبيرة قادرة على إستقبال السفن العملاقة يمكن أن يعزز ويدعم موقع العراق الجغرافي كحلقة وصل بين الشرق والغرب مع بقاء الحاجة إلى تطوير ودعم البنية التحتية متمثلة في خطوط السكك الحديدية كدعامة أساسية في النقل البري بإتجاه خدمة هذا الهدف (الخطة الخمسية ٢٠١٠-٢٠١٤)، ومن هنا جاءت الحاجة الملحة إلى ميناء جديد بمواصفات متميزة ومتقدمة ومتطورة ومواكب للنهضة التي صاحبت موانئ كثير من الدول المتطورة، و التطور التاريخي الذي شهدته الحركة التجارية وما يتطلبه من زيادة أعداد الموانئ والأرصفة العاملة فيها فمثلاً بعد حصول إكتظاظ في ميناء المعقل تم إنشاء ميناء أم قصر الجنوبي المطل على خور عبد الله والذي يتكون من تسعة أرصفة وبعد توسيع الحركة التجارية بشكل فعلي فيه تم إنشاء ميناء أم قصر الشمالي والذي يتكون من أحد عشر رصيفاً فضلاً عن إنشاء أرصفة أخرى عددها ست أرصفة وأرصفة أخرى قيد الإنشاء وبطاقة إنتاجية تقدر بـ (٢٩) مليون طن عام (٢٠١٩)، إذ بلغ متوسط النمو

السبني للحمولات (١١,٧٪)، وبتجاه تصاعدي تتزايد أيضاً القيم الكمية للإيرادات إذ بلغ متوسط النمو السبني للإيرادات نحو (٩,٥٪) بمعدل نمو المركب (١٠,٤٪) للمدة ذاتها مما يدل على ان اعتماد الإيرادات لميناء ام قصر على إرتفاع حجم الحمولات الواردة للموانئ، ما يؤمن دور موانئ العراق في تأمين البضائع والسلع التجارية المختلفة المصدرة والمستوردة من دول العالم المختلفة كونها الوسيلة الرئيسية في حركة التيار التجاري الدولي، علماً بأن حركة التجارة للبضائع المستوردة أخذت تتزايد بصورة أكبر بسبب ظروف الحرب في عقدي الثمانينات والتسعينات فضلاً عن حرب الخليج الثانية (٢٠٠٣) وتغيير النظام السياسي في البلد إذ أصبح العراق مستورداً للبضائع والسلع التجارية المختلفة من مختلف دول العالم (الشمري، ٢٠١٢: ٢٠٨). فمن هنا كانت فكرة مشروع ميناء الفاو متمثلة في الحاجة الملحة إليه إذ يعد من المشروعات الإستراتيجية ذات الأهمية والأثر البالغ في النشاط الإقتصادي والتجاري للبلد كونه يمثل ميناءً دولياً متكاملًا يطل على الخليج العربي وعليه يمكن أن نجل المبررات التي دعمت فكرة إنشاءه وهي كالآتي :-

١- إن تطوير ساحل رأس البيشة المطل على الخليج العربي وإستغلاله كموقع لبناء ميناء الفاو الكبير ذو إنعكاسات إقتصادية وحضارية كونه سيجعل من الفاو منطقة تبادل تجاري، إذ سيكون الميناء مهيئاً لإستقبال السفن التجارية ذات الغاطس الكبير فضلاً عن إقامة منطقة حرة وخدمات تجارية متكاملة لتسهيل الحركة الإقتصادية والتجارية مع بلدان العالم وتسهيل تجارة (الترانزيت) من خلال الإستفادة من موقعه الجغرافي المتوسط والمؤثر إقتصادياً وجغرافياً.

٢- مواجهة الإحتياجات الفورية والمتطلبات المستقبلية اللازمة لمواجهة النمو السبني السريع في حجم البضائع المستوردة والمصدرة والمتطلبات المستقبلية اللازمة من و إلى البلد، من خلال تصدير واستيراد البضائع والمنتجات النفطية لسد حاجة البلد آخذين بعين الإعتبار موقع الميناء الإستراتيجي الذي يشكل أكبر محطة ترانزيت تربط بين موانئ شرق آسيا بأوروبا والحمولات المتوقع نقلها عبر هذا المنفذ إلى أوروبا وبهذا ينتهي الاعتماد على دول الجوار التي تستنزف البلد تكاليف إضافية وبأسعار تقدر بـ (٣٥٪) لأن نسبة كبيرة من الإيرادات التجارية تتم عن طريق موانئ دول الجوار وبتكلفة تصل حوالي (٥٠) دولار للطن الواحد، إن إنشاء ميناء الفاو سيعمل على تخفيف الضغط على الموانئ والمساهمة في إستيراد وتصدير البضائع التجارية للبلد حيث يعتمد الميناء على خدمة التجارة الترانزيت بين آسيا و أوروبا بطاقة إبتدائية تبلغ حوالي (٢٠-٢٥) مليون طن سنوياً فضلاً عن تحسين الخط الساحلي ومنع عمليات التعرية والفقدان للساحل وتطوير الواجهة المائية للبلد وتنمية المنطقة إقتصادياً وتجارياً (وزارة الأعمار والإسكان، ٢٠١٤: ٢٠٦).

٣- من مبررات إنشاء ميناء الفاو أيضاً العوائق التي تواجه عمل الموانئ العراقية الحالية المتمثلة بالإشراف المحدود على المياه الدولية وبلغ طول الإشراف البحري على الخليج العربي في شماله ما بين الفاو ورأس البيشة شرقاً وميناء أم قصر غرباً مسافة (٥٧) كم إلى (٣٥) كم مما أدى إلى محدودية أي تطور لعملية النقل البحري، فضلاً عن ضيق القناة الملاحية لميناء أم قصر إذ يتراوح عرضها بين (١-٢) كم وتباين ضحالة أعماقها كما أن الساحل ينحدر تدريجياً باتجاه المياه الإقليمية من جهة الشرق في حين ينحدر بصورة شبه عمودية من جهة الغرب عند سواحل جزيرة وربة وبوبيان في الكويت (السامرائي، ٢٠١٦: ٧٠).

٤- الإمكانات المحدودة للموانئ العراقية فمثلاً ميناء ام قصر وبإعتباره الميناء الرئيسي إذ لا تسمح التسهيلات فيه مروراً آمناً للسفن التي تزيد حمولتها عن (٥٠٠٠) طن متري لإستقبال السفن الكبيرة بسبب قلة الأعماق المناسبة التي تتراوح ما بين (٣ - ٩) أمتار مما يعني عدم إمكانية إستقبال السفن العملاقة ذات الغاطس أكثر من (٩) أمتار والتي تزيد حمولتها عن سبعة الاف حاوية كما أن التوسع المستمر في أحجام السفن تضطر معه إلى إتباع الخط الملاحي المار حول رأس الرجاء الصالح لنقل التجارة بين الشرق والغرب بسبب تجاوز أحجامها السقف المسموح به للمرور عبر قناة السويس لذلك أصبح الخط التجاري عبر العراق خياراً إقتصادياً لنقل التجارة كخيار آخر للملاحة حول رأس الرجاء الصالح ، وكلما كانت الأعماق كبيرة كلما أدى ذلك إلى سهولة إستقبال السفن العملاقة والعكس صحيح (العيداني، ٢٠١٨: ٤٧٤) .

٥- الأضرار الجغرافية الناتجة عن بنود قرار مجلس الأمن رقم (٨٣٣) لسنة (١٩٩٣) الخاصة بالوضع بين العراق والكويت والمتمثلة في الحدود البحرية بسبب إطلالته البسيطة على الخليج العربي، كما أنه يبتعد عن منفذه الوحيد المفتوح البحار مضيق هرمز بنحو (٤٠٧) كم ، الأمر الذي يجعل من خطوط الملاحة النفطية والتجارية له عبر هذا الطريق تمر في مناطق البحار الإقليمية والمناطق الإقتصادية الخالصة لكل من إيران ودول الخليج العربي (الحجاج و هاشم، ٢٠١٧ : ٧٦) .

٦- من دوافع انشاء ميناء الفاو أيضاً تقادي الأضرار التي قد تلحق بالعراق جراء إنشاء ميناء مبارك الكويتي من خلال إعاقه خطوط الملاحة العراقية وتقليل أهمية الموانئ العراقية وتقيد الملاحة البحرية فيها إذ أن المكان اذي إختارته الكويت لإنشاء ميناء المبارك يعد من أضيق الأماكن

ويعترض خطوط السفن المتوجهة إلى الموانئ العراقية، فالعنق الملاحي العراقي البالغ عرضه (٤) كم سوف يصبح عرضه كيلو متر واحد بعد إنجاز ميناء مبارك الكويتي وبذلك تقف موانئ العراق تعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية (الحمامي، ٢٠١٩: ٢). وبتحليل البيانات الواردة في الجدول (١) يتبين ان مدى القدرة الفائقة لموانئ العراق على توليد مدخرات نتيجة انخفاض كلف حركة النقل وانخفاض الزمن الذي تستغرقه شحن البضائع، اما من ناحية زمن المناولة والنقل نجد أن موانئ العراق الحالية من أكثر الموانئ بطئاً في عملية النقل ومنولة البضائع مقارنة موانئ الدول المجاورة بسبب رداءة التوصيلات الأرضية مع البنية التحتية وغيرها من الأسباب، فمثلاً نجد أنه في حالة الصادرات أن الزمن الذي يستغرق الموانئ العراقية في النقل ومناولة البضائع ما يقارب (٤) أيام بسبب رداءة التوصيلات الأرضية، في حين أنه في دولة الكويت تستغرق نقل البضائع (٤٨) ساعة، وفي الإمارات (٢٧) ساعة، في حالة الاستيراد في العراق (١٣١) ساعة بينما في الكويت (٧٢) ساعة ، اما الامارات (٥٤) ساعة. وان بطئ عملية المناولة في الموانئ العراقية تؤدي إلى انخفاض إنتاجية الارصفة، وانخفاض الطاقة الخزنية للميناء ومن ثم يؤدي إلى زيادة اكتظاظ السفن وبالتالي زيادة تكس البضائع التي ستتعرض سلباً على التجارة و عمل الموانئ ونيجة لذلك سنقل كفاءتها، وبهذا فان الموانئ الحالية تكون ثانوية تبقى ذات كلف مرتفعة نسبياً وغير تنافسية لبقية الموانئ الأخرى، لذا فان الخيار الأمثل الذي يمكن الطلب تلبية المستقبل من البضائع، وتخفيض الضغط على الموانئ العراقية، فضلاً عن اختصار الوقت، وتقليل التكاليف والتعامل مع السفن العملاقة، هو وجود ميناء الفاو الكبير الذي يؤدي إلى خلق مدخرات، سيكون لها دور كبير في خلق مدخرات تتوفر الوقت خلال الزمن نتيجة سرعة منولة البضائع أو بسبب اقتصاديات النقل نتيجة إنشاء بنية تحتية جديدة، أو نتيجة نقل البضائع في السفن الكبيرة ذات الغاطس الكبير (حجم وفورات)، إذا صممت القناة الملاحية للميناء بعمق (١٩,٨) متر ليكون جاهز لاستقبال السفن الكبيرة. جدول (١) مقارنة الصادرات والواردات بين العراق والدول المجاورة بعامل بالزمن والكلفة

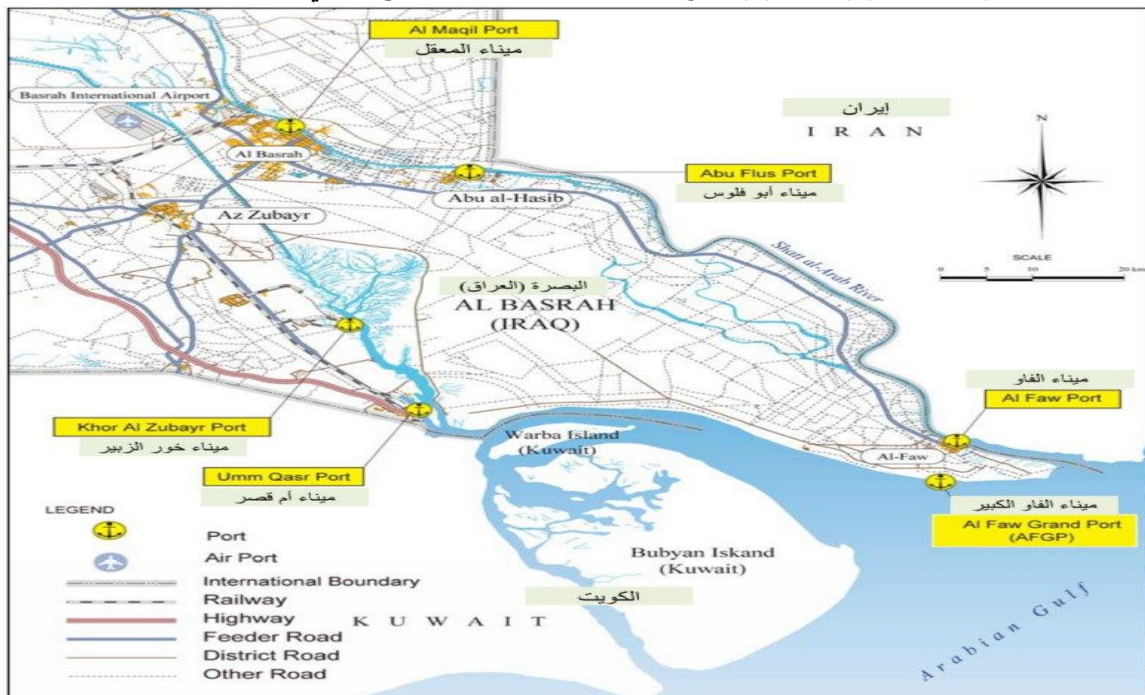
ت	الصادرات	العراق	الكويت	الإمارات	تركيا	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
١	وقت التصدير: الإمتثال للحدود بالساعات	٨٥ ساعة	٤٨ ساعة	٢٧ ساعة	١٠ ساعات	٥٣ ساعة
٢	تكلفة التصدير: الإمتثال للحدود بالدولار	١١٨ دولار	٦٦٥ دولار	٤٦٢ دولار	٣٣٨ دولار	٤٤٢ دولار
٣	وقت التصدير: الإمتثال للمسندات بالساعة	٥٠٤ ساعة	٧٢ ساعة	٥ ساعات	٤ ساعات	٦٦ ساعة
٤	تكلفة التصدير: الإمتثال لمستندات الدولار	١٨٠٠ دولار	٢٢٧ دولار	١٤٠ دولار	٥٥ دولار	٤٤١ دولار
ت	الواردات	العراق	الكويت	الإمارات	تركيا	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
١	وقت الإستيراد الإمتثال للحدود ساعات	١٣١ ساعة	٧٢ ساعة	٥٤ ساعة	٧ ساعة	٩٤ ساعة
٢	تكلفة الإستيراد الإمتثال للحدود بالدولار	٦٤٤ دولار	٦٣٤ دولار	٥٥٣ دولار	٤٦ دولار	٥١٣ دولار
٣	وقت الإستيراد الإمتثال للحدود ساعات	١٧٦ ساعة	٩٦ ساعة	١٢ ساعة	٢ ساعة	٧٣ ساعة
٤	تكلفة الإستيراد الإمتثال للحدود دولار	٥٠٠ دولار	٣٢٢ دولار	٢٨٣ دولار	٥٥ دولار	٢٦٣ دولار

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على (البنك الدولي - العراق، ٢٠٢٠).

ثالثاً : اسباب إختيار موقع ميناء الفاو لقد تنافست عدة شركات عالمية على وضع التصاميم للمشروع منها شركة هريكو البريطانية التي وضعت تصميماً يقع فيه المشروع على مسافة تزيد عن (٢٢) كم في رأس البيشة من الفاو آخر يابسة في المناطق العراقية ويصل إلى عمق (٢٨) متر بحيث يوفر غاطساً ملائماً لأكبر البواخر وناقلات النفط العملاقة ويتكون من (١٠٠) رصيف متعدد الأغراض منها أرصفة مناولة حاويات، ساحبات، سكك حديد، طرق داخلية، أرصفة إختصاصية وخدمية، مجمعات سكنية، مخازن، مطار دولي، مناطق أسواق حرة، ولكنه قد أهمل هذا المشروع بسبب تكاليفه العالية، فضلاً عن عدم مراعاته لكثير من العوامل البشرية والطبيعية المؤثرة على المشروع، وقد دخلت الشركات الإيطالية المنافسة وقدمت دراسة حول إنشاء المشروع وأخذت بعين الإعتبار مجموعة من العوامل التي تحدد إختيار الموقع الأفضل للميناء متمثلة في التكلفة، الأمن، خطر الترسبات المعيقة للحركة، التداخل مع ناقلات النفط وسلامة العمليات، فكان أفضلها حيث يقع المشروع في الجانب الغربي من شبه جزيرة الفاو ليكون قريباً من القناة الملاحية التي تسلكها البواخر القادمة إلى مينائي خور الزبير وأم قصر فضلاً عن جانب الأمان والسلامة

لموقع المشروع بحيث كلما إقترب من الساحل تكون نسبة الأمان أكبر كما أن خطورة فيضانات شط العرب وجلبه لكميات كبيرة من الترسبات تسبب غلق القناة الملاحية وعليه كلما إبتعد الميناء عن شط العرب وعن الأنابيب النفطية التي تربط الموانئ عن الساحل يكون ذلك أكثر أماناً، ويفضل أيضاً عدم تداخل القناة التجارية مع قناة ناقلات النفط، لتجنب الخطورة وإحتمالية غلق القناة بسبب الحوادث الملاحية، مع الأخذ بعين الاعتبار زحف الحدود الإيرانية بإتجاه المياه الإقليمية العراقية بسبب عملية النحت والإرساب، وعليه تم توقيع عقد التصاميم والخدمات الإستشارية بين وزارة النقل العراقية و مجموعة الشركات الإيطالية في (٢٠١٠/١/١٤) فيما بلغت تكلفة العقد ب (٤٦) مليون يورو، وتبلغ طاقته الإستيعابية حتى عام (٢٠٣٨) ب (٩٩) مليون طن سنوياً، ويبلغ حجم طاقة المناولة (١١٤) مليون طن سنوياً، وتبلغ أعداد الأرصفة للميناء (٧٠) رصيفاً منها (٤٨) رصيف للحاويات (راشد، ٢٠١١: ٧٢-٧٤). وفي الاخير قدمت الشركات الإيطالية دراسة حول إنشاء ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو في المياه الإقليمية العراقية في الخليج العربي، أخذت بعين الإعتبار العديد من العوامل التي تحدد إختيار الموقع الأفضل للميناء ويمكن تلخيص هذه العوامل في الآتي :-

- ١- ما يتعلق بالتكلفة وتم الأخذ بعين الإعتبار تكلفة العمالة، المواد المعدات، الحفر، الإنشاءات، ويكون أفضل موقع اقلهم تكلفة مع تكامل بعض العناصر الأساسية الأخرى.
- ٢- من المهم والإستراتيجي في العمل الوطني جانب الأمان والسلامة لموقع المشروع لغرض توفير كل جوانب السلام والأمان في الميناء وبصورة عامة كلما إقترب من الساحل كلما كان جانب الأمان أفضل.
- ٣- مخاطر الترسبات الكبيرة حيث يكون هنالك خطورة من فيضانات شط العرب وجلبه لكميات كبيرة من الأطنان التي تتسبب في غلق القناة الملاحية للميناء وعلى ضوء ذلك كلما إبتعد الميناء عن مدخل شط العرب يكون أفضل، لذا يتطلب موقع الميناء قنوات مكرية ومن ثم كلما كان طول القناة المكرية أقصر كانت أفضل للملاحة من ناحية الوقت وخطورة الحوادث.
- ٤- سلامة العمليات ويفضل عدم تداخل حركة السفن التجارية مع حركة ناقلات النفط أو السفن الأخرى التي تحمل منتجات خطرة، لتجنب الخطورة وإحتمالية غلق القناة بسبب الحوادث الملاحية.
- ٥- القناة الملاحية تكون أكثر أماناً كلما إبتعدت عن الأنابيب التي تربط الموانئ النفطية بالساحل
- ٧- فيما يتعلق بخصائص الإتصال مع اليابسة فإنه كلما كان الميناء قريباً من الساحل تكون الطرق والممرات المؤدية إليه أقل وكلما إبتعد عن الساحل يتطلب طرقاً وممرات أطول، ومن ثم هناك إحتمال إنسدادها بسبب حوادث الشاحنات أو القطارات التي تعوق الحركة الملاحية لفترات مؤقتة، كما أن قرب الميناء من الساحل يُعد تخفيضاً للتكلفة العامة لحركة الشحن التي تتناسب عكسياً مع إمتداد الإتصال مع اليابسة (المرسومي والجزائري، ٢٠١٩: ٢٠-٢١)، الخريطة (٢) خريطة (٢) موقع ميناء الفاو الكبير على الخليج العربي والموانئ العراقية



المصدر: بالاعتماد على الموقع الالكتروني (www.alfawport.gov.iq).

رابعاً : الأهمية الإستراتيجية لميناء الفاو يعد ميناء الفاو الكبير واحداً من أهم المواقع الإستراتيجية في شبكة النقل البحري ليس للعراق فقط إنما لإقتصاد النقل الدولي عموماً وذلك لأنه موقع متوسط بين أوروبا وآسيا من جانب وبين وشرق وجنوب شرق آسيا من جانب آخر من ثم يصبح ميناءً كبيراً للترانزيت العالمي فضلاً عن الخدمات الأخرى الموجودة في مقترحات هذا المشروع ، ومن مميزات موقع الميناء أنه يوفر (٣٠٪ - ٤٠٪) على وجه التقريب من تكلفة النقل وتكلفة الوقت على شركات النقل التي تعمل على هذا المسار، وقد صممت الشركات الإيطالية ميناء الفاو بناءً على تقدير حجم الطلب المتوقع على موانئ العراق من حيث عدد السفن واحجامها حتى عام (٢٠٣٨)، وبما أن ميناء الفاو الكبير سيكون هو الميناء الرئيسي في العراق يجب أن يأخذ بعين الاعتبار التطورات المستقبلية المتوقعة في النقل البحري، فإن معظم البضائع يتم شحنها في حاويات لا تتجاوز حمولة سفن الحاويات (٥٠٠) حاوية خلال السنوات الماضية، في حين وصلت حمولة السفن في الوقت الحالي بحدود (١٢٠٠٠ - ١٨٠٠٠) حاوية، ومن ثم أصبحت سفن الحاويات أكبر بكثير ومن الممكن أن تزداد حمولتها مستقبلاً ، وبذلك يراد أن يكون ميناء الفاو الكبير على أساس التخصص في هذا المجال تماشياً مع الإنشاءات الحديثة المماثلة وتطورات سفن الحاويات (المرسومي و الجزائري، ٢٠١٩: ١٤)، أن ميناء الفاو الإستراتيجي الكبير في حال تم العمل عليه سيغير ذلك من وضع العراق الإقتصادي والسياسي لحد كبير، ويمكن توضيح ذلك فيما يلي :

١- الجانب الإقتصادي : إن حركة الملاحة البحرية في مناطق القارة الأوروبية المختلفة تسلك الطريق البحري من بحر البلطيق إلى المحيط الأطلسي ومن ثم تتوجه مرةً بمضيق جبل طارق باتجاه البحر الأبيض من ثم قناة السويس باتجاه البحر الأحمر، ومن ثم مضيق باب المندب باتجاه بحر العرب في المحيط الهندي إلى المحيط الهادي وصولاً إلى الأسواق الكبرى في شرق و جنوب والعكس، لقد تم وضع عدة دراسات أولية لمشروع ميناء الفاو الكبير و اوضحت مدى تأثيره ليس على العراق فحسب بل على مستوى النقل البحري العالمي والإقتصاد العالمي على حد سواء كونه يختزل المسافة والطريق المشار إليه من خلال الوصول المباشر من البحر المتوسط إلى موانئ تركيا، وقد يكون من خلال سوريا مستقبلاً إلى ميناء الفاو وبذلك يتحول العراق إلى أهم قناة جافة في العالم، الخريطة (٣)، ومن الفاو تكمل السفن والبواخر طريقها إلى الخليج العربي ومن ثم إلى المحيط الهندي إلى نهاية الطريق في المحيط الهادي وبالعكس (الدليمي، ٢٠٢٠: ٨٧)، أيضاً تأتي أهمية الذي يعد من اكبر المشاريع المقامة في العراق ومنطقة الخليج العربي إذ يجعل إنشائه أحد الطرق والإستراتيجيات الضرورية من أجل النهوض وتحريك الأنشطة الإقتصادية في مختلف القطاعات سواء الصناعي أو الزراعي أو الخدمي أو النفطي، إذ أن هذا المشروع سوف يزيد إمكانية تحقيق النمو الإقتصادي بعد أن يسهم في زيادة الإيرادات الحالية للموانئ العراقية. خريطة (٣) موقع العراق الاستراتيجي بين قارات العالم



المصدر : <https://www.google.com>

خامساً : أهمية القناة الجافة كداعم لميناء الفاو الكبير القناة الجافة هي ممر أرضي للنقل البري يربط موانئ البحر المتوسط وخليج العقبة مع موانئ الخليج العربي عبر الأراضي العراقية، فعليه ان الموقع الجغرافي للعراق جعل منه ممر أرضي بين الدول الأوروبية الصناعية والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة وبين دول الخليج و التي تشكل حلقة ثانية للنقل نحو جنوب وجنوب شرق آسيا من ناحية أخرى ومع الزيادة المتوقعة

في حركة التجارة العالمية ستؤدي إلى تنامي الحاجة إلى موانئ الدول المجاورة للعراق ومن ثم تزداد الحاجة إلى القناة الجافة عبر الأراضي العراقية إذ يعد الممر الأرضي الأقرب مسافة والأقل وقتاً، فمثلاً المسافة التي تقطعها تجارة اليابان إلى أوروبا عبر المحيط الهادي وقناة بنما تكون أكثر من (٥٠٠٠) كم قياساً بالمسافة المقطوعة عبر الخليج العربي إذا ما تم الإعتماد على القناة الجافة إلى البحر الأبيض المتوسط ثم إلى أوروبا، كذلك الرحلة بين ميناء نيويورك وبين ميناء اللاذقية عبر البحر الأبيض المتوسط والتي تقدر المسافة بينهما نحو (٩٥٠٠) كم تستغرق (١٨) يوماً وفي خلال ثلاثة يوماً تنقل إلى موانئ الخليج العربي، بينما تستغرق الرحلة بين موانئ نيويورك وموانئ الخليج نحو (٣٤) يوماً إذا ما سلكت عبر رأس الرجاء الصالح، كما أن المسافة البحرية بين ميناء بومباي في الهند وميناء مرسيليا في فرنسا البالغة نحو (١٨٥٨٤) كم تستغرق نحو (٢٨) يوماً عبر رأس الرجاء الصالح يمكن ان تصبح تلك المسافة بنحو (١٢٨٨٠) كم وتقطع بنحو (١٣) يوماً إذا كان المسير عبر الخليج مروراً بالقناة الجافة باتجاه البحر المتوسط مما يعني إنخفاض تكلفة النقل للبضائع ومن ثم أسعارها (الحجاج و هاشم، ٢٠٢١: ٧٦-٧٧)، تتكون القناة الجافة من جانبين أساسيين هما سكك الحديد والطرق البرية السريعة، الجانب الأول يشمل سكة الحديد والتي يتوقع أنها ستبلغ (٨٠٠٠) كم تبدأ من ميناء الفاو باتجاه البصرة وتمتد وسط العراق وصولاً إلى الغرب حيث تتفرع إلى جانبين أساسيين أحدهما باتجاه القائم ثم باتجاه سوريا وميناء اللاذقية على البحر المتوسط، والثاني باتجاه تركيا وميناء مدينة مرسين، وهذا الجانب له أهميته الاقتصادية التي تتميز بابعاد استراتيجية لما تمثله من تدني التكاليف النقل مقابل سعة حمولة أكبر وتخفيف الضغط على الطرق البرية السريعة والاعتيادية (الحسيني، ٢٠١١: ١٧٥)، تكتسب القناة الجافة وظيفة هي تحويل العراق إلى عقدة وصل أقليمية ودولية لطرق التجارة، لاسيما بين الشرق الغرب ذهاباً وإياباً، وهنا يكمن دور ميناء الفاو الذي سيكون محور أساسي في كل هذا النشاط التجاري والذي تنعكس اثاره الايجابية من خلال توفير الخدمات الاخرى المكملية لعملية النقل داخل البلد وبالتالي فانها ستقوم بتحريك عجلة البلد الاقتصادية لو يتم استثمارها بصورة تخطيطية تنظيمية تتسجم مع الواقع العراقي وفق رؤية اقتصادية مستقبلية، كما يوضح الجدول (٢)، الذي نلاحظ من خلاله تصاعد وتيرة الانتاج في مجال الانتاج وبالتالي ستتعاكس اثارها على توفير الاجور والرواتب العاملين ضمن القطاعات الاقتصادية ضمن مشروع القناة الجافة وميناء الفاو وزيادة عدد العاملين في المشروع. جدول (٢) التأثير الاقتصادي والاجتماعي المتوقع للإنفاق على مشروع القناة الجافة وميناء الفاو لسنوات مختارة للمدة من (٢٠١٠ - ٢٠٤٠)

ت	السنة	الانتاج (مليون دولار بأسعار ٢٠٠٤)	الاجور (مليون دولار بأسعار ٢٠٠٤)	والرواتب (عدد العاملين)
١	٢٠١٠	٩١٧	١٣٠	١٧٢٧٤
٢	٢٠١٥	٣ ١٦٩	٤٤٨	٥٩٦٧٦
٣	٢٠٢٠	٢٨٩٢	٤٠٩	٥٤٤٦٨
٤	٢٠٢٥	٣٩٤١	٥٥٧	٧٤٢٠٦
٥	٢٠٣٠	٢٩٠٠	٤١٠	٥٤٦١١
٦	٢٠٣٥	٣١٨١	٤٤٩	٥٩٩٠٠
٧	٢٠٤٠	٢٣٦٠	٣٣٣	٤٤٤٣٤
٨	المجموع	١٩٣٦٠	٢٧٣٦	٣٦٤٥٦٩

Source: Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4, (TMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, **FINAL - July 2005,P77.**

سابعاً: التحديات التي تحول دون إنجاز العمل بميناء الفاو إن الدور المهم لميناء الفاو الكبير بوصفه بديلاً لميناء ام قصر بإعتباره الميناء العميق الأوحد أوجد فرصة للهيمنة على الموارد بين القوى المتنافسة في العراق، فقد عُلق المشروع لعدة سنوات على الرغم من دوره الإقتصادي الأساسي وذلك نسبة للتنافس الحاد وطبيعة المتغيرات السياسية التي مرت بها البلاد وغالباً ما تجد التعيينات قصيرة المدى في المناصب الرئيسية من قبل مُختلف الفاعلين السياسيين عبر نظام مُعقد من المحاصصة والمحسوبية من قدرة النظام البيروقراطي على دعم المشاريع المُستمرة وطويلة المدى والتي تعود بالفائدة على الدولة، وغالباً ما تتسبب القدرة المحدودة للدولة وإتجاه القوى السياسية المهيمنة إلى إعطاء الأولوية للمصالح الشخصية على المصالح الوطنية بتأخير إنجاز العمل في المشروع الكبير فضلاً عن ان الآلية البيروقراطية البطيئة تقوض المشاريع الفاعلة بشكل أكبر، وعلى سبيل المثال تظهر المعلومات أن عرض شركة دايو لهذا المشروع كان أكثر تكلفة مقارنة بالعروض الأخرى من الشركات الصينية ولكنه لقد رفضت بعض الفصائل السياسية العراقية المشروع وأبطأته لأنها تدعم بشكل مباشر مشروع طريق الحرير الكبير في الصين والذي من المتوقع أن يكون العراق مركزه (شكر، ٢٠٢٣: ٧)

مرت فترة زمنية طويلة على وضع الحكومة العراقية حجر الأساس لإنشاء مشروع ميناء الفاو، ولكن المشروع يسير ببطء لعوامل وأسباب كثيرة ومختلفة لكن خلال الفترة القريبة شهدت حركة متسارعة لإنجاز بعض من فقرات المشروع الكبير، يعزىها إقتصاديون إلى أسباب إقتصادية تتعلق بالتمويل مع التأكيد بأن الميناء يمكن أن يحقق تطور على مستوى النقل البحري بين الشرق والغرب إذا ما اكتمل العمل فيه ومن ثم ربطه بخطوط السكك الحديدية التي تستخدم في شحن البضائع الآسيوية إلى أوروبا مروراً بتركيا، كما تفيد التصاميم الأساسية للمشروع والتي وضعتها الشركة الإيطالية سابقة الذكر بأن طاقة وإمكانية الميناء الإستيعابية القصوى (٩٩) مليون طن في السنة، ويتكون من عشرات الأرصفة والساحات والأماكن ومستودعات التخزين مع إمكان إنشاء مصفاة لإنتاج المنتجات النفطية ومصنع للبتروكيماويات ومطار للشحن الجوي، أن ما تخصصه الحكومة للمشروع من تمويل قليل جداً خلال بداية تنفيذ المشروع وأنه إذا ما إستمر التمويل بهذه الوتيرة القليلة وهذا التعثر فإن إنجاز المشروع سيكلف الكثير من الوقت في حين أن العراق في أمس وأشد الحاجة إلى إنجاز هذا الصرح العظيم (البريكان، ٢٠١٩:) يمكن أن نجمل التحديات التي حالت دون إنجاز المشروع في زمن قياسي في الأسباب أو العوامل التالية :

١- التحديات الطبيعية والتي تتمثل في ضيق السواحل العراقية وتداخلها مع دول الجوار، وزحف الحدود الإيرانية نحو المياه الإقليمية العراقية بفعل عامل النحت والإرساب، فضلاً عن سوء الاحوال الجوية التي تعيق حركة الملاحة البحرية.

٢- التحديات البشرية والتي يمكن تقسيمها إلى :

(أ) التحديات الداخلية والتي يمكن إيجازها في الآتي :-

١- عدم توفر إرادة وقيادة موحدة للقيام بتنفيذ المشروع على المستوى المحلي .

٢- عدم توفر البيئة القانونية والأمنية التي تساعد في نجاحه.

٣- الفساد الإداري .

٤- عدم توفر شبكة نقل كفاء تلئم و تناسب حجم المشروع .

(ب) المعوقات و التحديات الخارجية وتتمثل بالآتي :

١- تقلب الوضع السياسي المضطرب في المنطقة .

٢- إحساس بعض دول الجوار بالضرر جراء إكمال هذا المشروع .

٣- عدم وجود ثقة بالمنظومة الوطنية العراقية مما يدفع الشركات بالتردد للإستثمار فيه.

ثامناً: الآثار المتوقعة بعد إكمال ميناء الفاو على النقل البري في المنطقة

يعد النقل البري أداة إنتاج مؤثرة و حيوية لأي إقتصاد حديث يعمل على خدمة توصيل مميزة و نقل الأغراض من الباب إلى الباب و إزالة أي المشكلات و العقبات غير مادية وغير محسوسة تواجه النقل البري تكون من خلال تنفيذ الآليات والمبادئ القانونية متنوعة و متعددة الأطراف، كما يعد النقل البري هيكلاً أساسياً في البنى التحتية الأساسية، فمن غير وسائل النقل البري لا تكون هناك تجارة وحركة نشطة وبدون التجارة لا يمكن أن تكون القرى والمدن وهذه القرى والمدن تقليدياً تكون مركزاً للحضارة وعليه فإن النقل البري يُسهم في تشكيل الحضارة، فكانت وسائل النقل في التاريخ بطيئة وغير فعالة وصعبة، هنالك بعض المشكلات التي تواجه النقل البري في العراق يمكن أن نوجزها في الآتي (فرج، ٢٠١٤: ٢٧-٢٨).

١- المشكلات التي تواجه المواصلات الحديثة وتزداد هذه المشاكل وبشدة في المناطق التي تعتمد اعتماداً كبيراً على إستخدام السيارات الخاصة في التنقل و المواصلات.

٢- سلامة وأمان حركة المرور إذ تعاني معظم المواصلات ذات المحركات السريعة من مشكلات حركة المرور ولكن يعاني سائقي السيارات على وجه خاص من هبوط وتدني في مستوى السلامة.

٣- هبوط وإنخفاض احتياطي الوقود إذ يعمل البترول وجميع أنواع الوقود الأخرى المشتقة من النفط على توفير مجمل الطاقة اللازمة للمواصلات.

٤- مشكلات التلوث البيئي إذ تمثل السيارات السبب الرئيسي في إختناق وأزمة حركة السير في المدن كما ان الدخان المُنبعث والناجم من عوادم السيارات يتسبب في تلوث البيئة يأتي قطاع النقل البري على رأس القطاعات التي تدعم الإقتصاد، إذ يعد قطاع النقل بأنشطته المتنوعة و المختلفة دعامة أساسية و واحدة من دعائم التقدم، ولا يمكن أن نتصور تحقيق النمو و التوازن بين قطاعات الإقتصاد القومي لأي بلد دون تأمين إحتياجات تلك القطاعات، وهذا الأمر لا يمكن تحقيقه إلا من خلال عمل تخطيط جيد لقطاع النقل يتعلق و يرتبط بخطط القطاعات الإقتصادية

المختلفة، كما يساعد و يساهم قطاع النقل البري في التنمية الاقتصادية من خلال ربط المناطق الإنتاجية بمناطق الإستهلاك وفي حماية و تأمين إنتقال الأفراد المواد الخام والبضائع من مناطق الإستثمار وإليها، ويمكن تحديد المساهمات الرئيسية لقطاع النقل والتي تساهم في عملية التنمية لأي دولة في النقاط التالية :

- ١- إختيار أماكن الصناعات التي تسهم وتوفر للإقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في تخفيض نفقات الإنتاج والتوزيع والنقل.
- ٢- إكتشاف الموارد و الثروات الطبيعية و إستغلالها في أنسب الظروف .
- ٣- زيادة و توسيع مساحة الأراضي المستقلة في الزراعة.
- ٤- نمو و تطور المدن و كذلك المراكز الحضرية.
- ٥- التوازن في مختلف الأسواق المحلية والخارجية في عملية العرض والطلب على السلع .
- ٦- تحقيق نوع من التكامل الإقتصادي بين البلدان وإندماجها الإقتصادي والإجتماعي و كذلك الثقافي. يعود ميناء الفاو الكبير حال إنجازه بفوائد متعددة للنقل البري وتتمثل هذه الفوائد في ما يلي:
- ٧- بعد نهاية عملية النقل البحري في الميناء فأن اهميته بتقليل الضغط على النقل البري الذي كان يقوم بنقل البضائع إلى الموانئ المجاورة فبالناتالي يوفر ميناء الفاو جهد و زمن وتنظيم حركة هذه النواقل بنقله البضائع والمواد اللازمة عبره.
- ٨- وفي ذات الوقت ينشط النقل البري داخل الميناء ويكون عبارة عن نقل داخلي سوى كان سكك حديدية أو حاويات كبيرة أو عربات ركاب تقل المسافرين او العمال أو عربات صغيرة، فعليه تنتظم الحركة الخارجية للنقل البري ولكن تنشط حركة النقل البري داخل الميناء والذي بإمكانه إستخدام وسائل نقل بري حديثة تتوفر فيها كل عوامل الحداثة والمواكبة ما يوفر الكثير من الجهد والزمن والمال.

تاسعاً : الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير يعد مشروع ميناء الفاو الكبير بمثابة مشروع المستقبل للعراق باعتباره الشريان الحيوي الإقتصادي للبلاد، فهو يربط منطقة الشرق بأوروبا عن طريق العراق وتركيا وسوريا ليكون في المرتبة العاشرة من حيث المساحة على المستوى العالمي، وفي ذات الوقت يدخل ما يقارب الـ (٢٥) مليار دولار سنوياً، فهو يعد مشروع الأجيال والمستقبل بالرغم من التحديات الكثيرة التي تواجهه، اذ سيوفر الميناء فرص كبيرة جداً للعمل ليس لأهل البصرة فقط بل للعراق بأكمله كما انه سوف يعزز مكانة العراق الجيوسياسية في المنطقة والعالم، فهذا المشروع هو مشروع إستراتيجي إذ أنه يساهم في تطوير جميع محافظات العراق و يجعل المنطقة كالجسر يربط جميع البلدان المحيطة بالمشروع، فميناء الفاو الكبير سوف يضع العراق أمام تاريخ جديد إذا ما تجاوزت العراق الأزمات المحيطة بالمشروع وأن يعمل الجميع بتكاتف الأيدي والتحلي بالأمل والنظرة العميقة وبعيدة المدى اذ يساهم هذا العمل في أن يكتمل المشروع رغم أنف التحديات، كما يوضح الجدول (٣) الرؤية المستقبلية للميناء من خلال الايرادات المتوقعة واجمالي الطاقة الانتاجية حتى عام (٢٠٤٠) وبذلك سيكون مورد اقتصادي مهم للبلاد والتقليل بالاعتماد عن الاقتصاد الريعي المتمثل بتصدير النفط. فالمشروع الكبير سيشمل إنشاء ساحة حاويات ومشروع أعمال الحفر و التجريف و إنشاء وعمل قناة ملاحية داخل حوض الميناء بطول (١٠-١٣) كم خارج الميناء لربطه وإتصاله بالقناة الملاحية الدولية وإنشاء طريق سريع يصل بين الميناء ومدينة أم قصر بطول (٦٣) كم وإنشاء وعمل النفق المغمور تحت قناة خور الزبير الذي يربط بجانب الطريق الشرقي، وبهذا فان المشروع سيكون الشريان النشط و الحيوي و بالتالي سوف يكون عصب الحياة الاقتصادية للمنطقة اذ سيربط منطقة الشرق بأوروبا عبر العراق وتركيا وسوريا بما يسمى بالقناة الجافة وسيصبح حال الإنتهاء منه و إنجازه من أكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي وفي المرتبة العاشرة على مستوى العالم اذ تصل الطاقة الإنتاجية إلى (٩٩) مليون طن حسب التصميم التي وضعتها الشركة الإيطالية الإستشارية، فيما تبلغ تكلفته بمليارين ونصف مليار دولار لإنجازه من قبل شركة دايو الكورية وعليه سوف يوفر فرص عمل كثيرة ومتنوعة تتجاوز (١٥) ألف فرصة عمل، كما يوفر دخل قومي لبلد بحوالي (٢٥) مليار دولار سنوياً (وزارة النقل - قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠٢١) جدول (٣) الايرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير للمدة (٢٠٢٥-٢٠٤٠)

ت	السنة	الايرادات المتوقعة	اجمالي الطاقة الانتاجية / مليون طن
١	٢٠٢٥	٣,٢٣	٥٠,٢
٢	٢٠٢٦	٣,٤٨	٥٦,٣
٣	٢٠٢٧	٣,٦٠	٦٢,٦
٤	٢٠٢٨	٣,٦٩	٦٨,٩
٥	٢٠٢٩	٣,٤٢	٧٢,٢
٦	٢٠٣٠	٤,٠٦	٧٥,٥

مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٤) العدد (٢) أيلول (٢٠٢٥)

٧٩,٠	٤,٤٣	٢٠٣١	٧
٨٢,٥	٤,٧١	٢٠٣٢	٨
٨٦,٠	٥,٠٠	٢٠٣٣	٩
٨٩,٣	٥,٣٢	٢٠٣٤	١٠
٩٤,١	٥,٦٧	٢٠٣٥	١١
٩٦,٥	٦,٠٣	٢٠٣٦	١٢
٩٨,٣	٦,٨٧	٢٠٣٧	١٣
١٠٢,٦	٦,٨٢	٢٠٣٨	١٤
١٠٥,٨	٦,٨٧	٢٠٣٩	١٥
١٠٩,٥	٦,٩٠	٢٠٤٠	١٦

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

- وزارة التخطيط المركزي للاحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق، بغداد، كانون الاول، ٢٠١٦. ولتحسين وتطوير المواصلات وتنشيط و تفعيل الموانئ من المقرر أن يتم إلى جانب بناء الميناء العمل على مد خط سكك حديد يصل بين منطقة الخليج عبر الأراضي العراقية وشمال أوروبا عبر تركيا ما يضيف إلى هذا المشروع العالمي والتجاري أهمية إستراتيجية، ومن أقسام وفروع المشروع إنشاء مخازن لتخزين وحفظ الحبوب فضلاً إلى رافعات عملاقة وضخمة في الميناء ومدرجات لهبوط الطائرات وطريق دولي والعديد من محطات إنتاج الوقود، وفي حال اكمال هذا الصرح الكبير والإنتهاء منه وتشغيله سيضيف إلى الخزينة العراقية حوالي (٢٥) مليون دولار سنوياً إضافة إلى عائدات الأعمال الأخرى المتنوعة والمختلفة المرتبطة بالميناء من نقل وطيران ومطارات وقطارات و وقود، فيما بلغ طول كاسر الموج في الميناء حوالي (١٦) كم وهو الأطول عالمياً وهو بهذا دخل في موسوعة غينيس للأرقام القياسية، فبحسب تصميمه سيكون ميناء الفاو الكبير واحداً من أكبر الموانئ على مستوى العالم وسينقل البضائع من الصين واليابان وجنوب شرق أوروبا إلى العالم عبر العراق والعكس (www.id.net). صورة (١) النفق المغمور الرابط بين ميناء الفاو وميناء ام قصر



المصدر: www.alfawport.gov.iq

الذاتمة

يعد العراق دولة شبه حبيسة لا تمتلك من السواحل البحرية لإنشاء موانئ إلا مسافة (٥٨) كم مع وجود مؤثرات طبيعية وبشرية تعيق حركة الملاحة، وعلى الرغم من ذلك فإن موقع العراق الجغرافي أثار إهتمام القوى الدولية منذ القرن التاسع عشر متمثلاً بمشروع سكة حديد برلين - بغداد وإلى مشروع ميناء الفاو الكبير في الوقت الحاضر والقناة الجافة العراقية ، سيشهد هذا الميناء تطوير لكثير من المجالات والخدمات المختلفة كالطرق والجسور والسكك الحديدية ومطار دولي ومناطق سياحية ومخازن وغيره من الإيجابيات الغير مرئية وأن إنجاز هذا المشروع سيعتبر نقلة نوعية في جيوبوليتيك موقع العراق محلياً وإقليمياً ودولياً ، خاصة مع استثمار موقع العراق المتميز والمؤثر على إتجاهات النقل الدولية والذي من

المتوقع أن يكون في المستقبل القريب جسراً أرضياً بين الشرق والغرب للنقل والتجارة منه وإليه وعبر أراضيه التي تعد المسار الرئيسي للقناة الجافة والتي سوف توفر الوقت وتختزل المسافة مقارنة بطريق قناة السويس ورأس الرجاء الصالح ومن ثم ستخفف من تكلفة البضائع والسلع مما سينعكس إيجاباً على التجارة الدولية وعلى الإقتصاد العراقي وتنميته المستدامة ، ولكن هذا المشروع بالرغم من أهميته إلا أنه يواجه العديد من التحديات التي تؤخر إنجازه .

الاستنتاجات

- ١- إن هذا المشروع حين إنجازه سوف يعيد للعراق الأهمية الإستراتيجية بإعتباره جسر أرضي يربط الشرق بالغرب، هذه الأهمية التي إفتقدتها العراق بعد إكتشاف رأس الرجاء الصالح وإفتتاح قناة السويس.
- ٢- سوف يحقق ويوفر المشروع مكاسب إقتصادية وسيادية مؤثرة للعراق من خلال تقليل إعماده على موانئ دول الجوار .
- ٣- يجعل العراق ممراً عالمياً للتجارة الدولية من خلال ربط الميناء بالقناة الجافة العراقية والتي من خلالها تنقل تجارة شرق وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق وسوريا وتركيا بالطرق البرية مما سيوفر الجهد والمال للناقلين الدوليين.
- ٤- تحقيق المطالب والمكاسب المكانية للعراق من خلال تخليصه وحمايته من همومه الجيوإستراتيجية، لأن العراق دولة شبه حبيسة من خلال وجهة نظر الجغرافيا السياسية وان إكمال هذا المشروع سيخرجه من هذه النقطة الضيقة ويجعله مركزاً وممراً للتجارة العالمية.
- ٥- سينظم النقل البحري للميناء حركة النقل البري في العراق من خلال تخفيف الضغط على النقل البري في نقل البضائع خارجياً وسوف يقوم الميناء بهذه المهمة، كما انه في ذات الوقت ستتشط حركة النقل البري داخل الميناء بشكل حديث ومنظم.

المقترحات

- ١- يجب الإسراع في إنجاز هذا المشروع نتيجة للفوائد المرجوة منه وتجنباً لإحتداد المنافسة التي قد تكون لمشروعات شبيهة في المنطقة مثل ميناء مبارك الكويتي.
- ٢- يجب تضافر كل الجهود من قبل الجميع لتذليل العقبات المالية والفنية والإسراع بإنجاز هذا المشروع الحيوي من خلال توفير التمويل اللازم لتنفيذ مراحل بناء الميناء وعدم ترك وزارة النقل المتمثلة بالشركة العامة لموانئ العراق لوحدها في تولي هذه المهمة.
- ٣- القيام بدراسة علمية متخصصة للحفاظ على ثروات العراق القريبة من الميناء وخصوصاً النفطية والغازية .
- ٤- الإستفادة من التجارب العالمية السابقة لموانئ حديثة وتدارك الأخطاء.
- ٥- تنظيم النقل البري الداخلي للميناء وعمل شبكة حديثة ومتطورة من النقل البري الداخلي للميناء تسهم في زيادة ميزان المدفوعات وإستثمار السياحة في المنطقة.

المصادر

- ١- احمد، مصطفى عبد الرسول، استراتيجية التنافس للملاحة في الخليج العربي ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك دراسة حالة، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية، العدد ٧٧ ، عام ٢٠١٨.
- ٢- البريكان، ماجد، ميناء الفاو الكبير - هذه هي التحديات التي يواجهها هذا المشروع الذي يربط بين الشرق والغرب، إندبننت - عربية، الثلاثاء ٢٠١٩/٢/٢٦.
- ٣- الحاج نجم الدين عبدالله، ضيدان طويرش هاشم، الأبعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير، مجلة الغرى للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد الأول، المجلد (١٧)، ٢٠٢١.
- ٤- الحسيني، جعفر عبد الامير عزيز، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة ماجستير، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة كربلاء، ٢٠١١.
- ٥- الحمادي، فنان كاظم، حافظو على حدود العراق البحرية، ٢٠١٩.
- ٦- الدليمي، فراس محمد صبار تحليل جيو سياسي للعلاقات الصينية للمدة من (٢٠٠٣-٢٠٢٠) وتوقعاتها المستقبلية، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة تكريت، ٢٠٢١.
- ٧- السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافية وآفاق التنمية المستدامة ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، ٢٠١٦.
- ٨- الشمري، عماد مطير، جغرافية البحار والمحيطات، دار الأيكة للطباعة والنشر، بغداد ٢٠١٢ .

- ٩- العيداني، صلاح خضير، دراسات طبيعية واقتصادية للموانئ والمياه العراقية، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدود، البصرة ، ط ١ ، ٢٠١٨ .
- ١٠- المرسومي، نبيل جعفر ، حسين حيدر الجزائري ، ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الإستراتيجي ٢٠١٩ .
- ١١- راشد، اسعد عبد الرحيم، مشروع ميناء الفاو الكبير - مراحل المشروع ، الندوة العلمية (ميناء الفاو الكبير - أهميته الاستراتيجية وآفاقه المستقبلية ، مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ٢٠١١ .
- ١٢- شعبان، شوقي رامي، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ ، الدار الجامعية، بيروت ٢٠٠٠ .
- ١٣- شكر، زينب، مشروع الفاو - نموذج للعقبات الهيكلية أمام الاستثمار في العراق، مركز الإمارات للسياسات، ٢٠ اذار، ٢٠٢٣ .
- ١٤- غالب، سعدي علي، جغرافية النقل البحري، دراسة في جغرافية النقل، جامعة الموصل، كلية التربية، الطبعة الاولى، ١٩٨٥ .
- ١٥- فرج، سكيحة جبهة، الواقع والآفاق المستقبلية للنقل البري في العراق، مجلة دراسات البصرة ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، العدد ١٧ السنة التاسعة ، ٢٠١٤ .
- ١٦- محسن، هشام صلاح، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري، مجلة كلية التربية الأساسية الجامعة المستنصرية، العدد ٧٣ - ٢٠١٢ .
- ١٧- مصطفى، ثائر عبد الطيف، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي، الندوة العملية الموسومة ميناء الفاو اهمية استراتيجية وآفاقه المستقبلية، ٢٠١١/١/١ .
- ١٨- مونس، محمد زبيري الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو ، مجلة دراسات البصرة ، السنة التاسعة، العدد ١٨ ، ٢٠١٤ .

المؤسسات الحكومية

- ١- جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الاعلام، ٢٠٢١ .
- ٢- وزارة التخطيط المركزي للاحصاء، دائرة تخطيط القطاعات، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق، بغداد، كانون الاول، ٢٠١٦ .
- ٣- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة التخطيط، بيانات عام ٢٠١٩ .
- ٤- الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، دراسة الشركات الايطالية، ٢٠٠٨ .

المصادر الانكليزية

1- Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation and Programming , Phase 4, (TMP A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL - July 2005.

المواقع الالكترونية

1- <https://www.google.com>

2- www.alfawport.gov.iq