



ميناء الفاو الكبير واهميته في تعزيز اهداف التنمية المستدامة في العراق

الأستاذ الدكتور

حسن لطيف كاظم الزبيدي

كلية الادرة والاقتصاد، جامعة الكوفة

hasan.latef@uokufa.edu.iq

الباحث

احمد هشام يوسف الذبحاوي

كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة الكوفة

ah6097061@gmail.com

المستخلص

يعد انشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بالقناة الجافة والمشاريع الملحقة بمنطقة الفاو الاقتصادية ذا اهمية اقتصادية كبيرة تنعكس اثارها على تطوير عجلة التنمية المستدامة، مما يسهم في تحقيق اهدافها في العراق على المديين المتوسط والبعيد. إن انشاء البنى التحتية للطرق والجسور والسكك الحديد عبر ميناء الفاو الكبير، والارتباط بطرق التجارة العالمية وخصوصاً مشروع الحزام والطريق مما يجعل العراق ممراً اقتصادياً مهماً في المنطقة مستغلين الموقع الاستراتيجي للعراق المتوسط بين القارات الثلاث، واهم حلقة في المنطقة لربط الشرق الاسيوي بالغرب الاوربي والافريقي. ولأجل التخلص من المشاكل العديدة التي تشكل عقبة تجاه الانشطة المختلفة للموانئ العراقية القائمة في ظل التطورات الحديثة التي شهدتها إذ لم تعد موانئ العراق الحالية تواكب تلك التطورات، ومن المتوقع ان يؤدي انشاء ميناء الفاو الكبير الى تحويل العراق الى أكبر مركز لوجستي عالمي في منطقة الشرق الاوسط لنقل التجارة الدولية، مما يؤدي الى تنويع مصادر الدخل عن طريق الايرادات المتأتية، وتوفير فرص عمل للحد من مشكلة البطالة والاسهام في تحقيق اهداف التنمية المستدامة في العراق.

الكلمات المفتاحية: ميناء الفاو الكبير، التنمية المستدامة



The Grand Faw Port and Its Importance in Promoting the Sustainable Development Goals in Iraq

Ahmed Husham Youseif Al althabhawee
University of Kufa
Faculty of Economic and Administration
ah6097061@gmail.com

Prof. Dr. Hasan Latif Kadhim Alzobaidee
University of Kufa
Faculty of Economic and Administration
hasan.latif@uokufa.edu.iq

Abstract

The establishment of the Grand Faw Port, its connection to the Dry Canal, and the associated projects within the Faw Economic Zone hold significant economic importance, with their impacts reflecting positively on advancing the wheel of sustainable development, thereby contributing to the achievement of its goals in Iraq in both the medium and long term. The development of infrastructure, including roads, bridges, and railways through the Grand Faw Port and its linkage to global trade routes—particularly the Belt and Road Initiative—positions Iraq as a key economic corridor in the region. This leverages Iraq's strategic location at the crossroads of the three continents, making it a vital link between East Asia and both Europe and Africa. In order to overcome the numerous challenges hindering the various activities of the existing Iraqi ports—which have become outdated and no longer keep pace with modern developments—the construction of the Grand Faw Port is expected to transform Iraq into the largest global logistics hub in the Middle East for international trade transit. This transformation would contribute to the diversification of income sources through generated revenues, provide job opportunities to reduce unemployment, and support the achievement of the Sustainable Development Goals (SDGs) in Iraq.

Keywords: *The Grand Faw Port, the Sustainable Development*



المقدمة

إن للموانئ العراقية أهمية اقتصادية كبيرة كونها المنفذ الوحيد إلى البحار إذا ما استغلت بشكل جيد وحديث، وذلك من خلال تطويرها وادخال التكنولوجيا الحديثة في إدارتها وتنظيمها بشكل يؤدي إلى جذب السفن التجارية الكبيرة. وفي هذا السياق، يُعد ميناء الفاو الكبير من المشاريع الاستراتيجية التي تعكس طموح العراق في أن يصبح مركزاً تجارياً ولوجستياً إقليمياً وعالمياً، مستفيداً من موقعه الجغرافي المتميز على الخليج العربي، حيث يتيح للعراق منفذاً بحرياً يمكنه من تطوير قطاع النقل البحري وزيادة حجم التبادل التجاري مع الدول المجاورة والعالم. ويتوقع أن يكون لهذا المشروع دور محوري في تعزيز الاقتصاد الوطني من خلال تنشيط قطاعات متعددة، مثل النقل، والخدمات اللوجستية، والصناعة، والطاقة، إضافة إلى خلق فرص عمل جديدة. كما سيكون مصدراً مهماً للحصول على الإيرادات غير النفطية. وعليه، فإن ذلك يُشكل خطوة مهمة نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة التي حددتها الأمم المتحدة، لا سيما في مجالات النمو الاقتصادي المستدام، والحد من البطالة، وتعزيز الشراكات الاقتصادية، وحماية البيئة البحرية.

أولاً: أهمية البحث

أهمية البحث تكمن في أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير وربطه بالقناة الجافة وتفعيل دور الموانئ والنقل البحري، ولتلبية أهداف التنمية المستدامة في العراق على المدى القريب والبعيد.

ثانياً: مشكلة البحث

وتنطلق مشكلة البحث من التساؤلين الآتيين:

- إلى أي مدى يسهم ميناء الفاو الكبير في تعزيز أهداف التنمية المستدامة في العراق؟
- ما هي الفرص التي يوفرها المشروع لخلق فرص عمل وتحسين البنية التحتية؟

ثالثاً: أهداف البحث

- 1_ دراسة الآثار الاقتصادية المتوقعة لأنشاء ميناء الفاو الكبير في أهداف التنمية المستدامة في العراق.
- 2_ تحليل الآثار الاقتصادية والاجتماعية لربط ميناء الفاو الكبير بالقناة الجافة.
- 3_ إبراز دور المشروع في خلق فرص العمل وتحسين الوضع الاجتماعي في المناطق المحيطة به.

**رابعاً: فرضية البحث**

ينطلق البحث من فرضية مفادها:

إن إنشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة بمنطقة الميناء وربطه بالقناة الجافة وصولاً إلى موانئ البحر المتوسط له أثر إيجابي في تحريك عجلة التنمية الاقتصادية، وتنويع مصادر الدخل عن طريق الإيرادات المتأتية مما يسهم في تعزيز أهداف التنمية المستدامة في العراق.

خامساً: حدود البحث

بالنسبة لحدود الدراسة المكانية فإنها تخص ميناء الفاو الكبير في البصرة، وربطه بالقناة الجافة في مدينة الفاو ومنها إلى محافظات العراق كافة وإلى دول الجوار. أما فيما يخص الحدود الزمانية لميناء الفاو الكبير فإن المدة التي تمت دراستها (2018_2040).

سادساً: منهجية البحث

اعتمد البحث في التحليل لإثبات الفرضية منهجي الاستنباط والاستقراء واستخدام الأسلوب الوصفي التحليلي، وذلك من خلال جمع الإحصاءات والبيانات لتحليلها وبيان التأثيرات الاقتصادية والتنموية المحتملة لميناء الفاو الكبير ومدى مساهمته في تعزيز أهداف التنمية المستدامة.

المبحث الأول: تأثير قطاع الموانئ في تحقيق أهداف التنمية المستدامة**أولاً: بعض المفاهيم الأساسية**

مفهوم الميناء: الميناء بشكل عام يعد المكان الذي يتم فيه نقل الركاب أو البضائع من مكان لآخر، وهذا ما يعني أن مفهوم الميناء يشمل المطارات ومحطات السكك الحديدية ومحطات النقل البري، فكل ذلك يشمل مفهوم الموانئ، وليس محدد فقط بالموانئ البحرية أو النهرية. ويمكن تعريف الميناء بأنه "منشأة متخصصة متداخلة تنشأ بموجب قانون عام لتحقيق أهداف المجتمع"⁽¹⁾.

مفهوم التنمية المستدامة: وقد وردت الكثير من التعاريف للتنمية المستدامة ولكن أهم هذه التعاريف وأكثرها انتشاراً هو التعريف الذي ورد في تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية عام 1987 بعنوان

¹ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ والجمارك بين النظريات والتطبيق، كلية التجارة جامعة الإسكندرية، 2019، ص 8-9.



(مستقبلنا المشترك) بأنها "تلك التنمية التي يمكن من خلالها تلبية حاجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها الخاصة"⁽¹⁾.

ثانياً: دور قطاع الموانئ بأهداف التنمية المستدامة

يلعب قطاع الموانئ دوراً فريداً في تعزيز التنمية المستدامة، إذ يتم تنفيذ أكثر من 80% من تجارة البضائع العالمية بواسطة السفن، كما إن النقطة التي وصلت إليها التجارة والاقتصاد العالميان اليوم تعني أننا نعتمد على السفن والموانئ لنقل البضائع من نقطة إلى أخرى. ونظراً لموقعها الفريد في سلسلة توريد الشحن بين وسائل النقل المختلفة، فإن الموانئ البحرية هي محركات اقتصادية وبوابات للتجارة، وعلى الرغم من أهميتها الاقتصادية، فإن الموانئ تؤثر سلباً في البيئة، ويتوقع المجتمع بشكل متزايد أن توازن الموانئ بين النمو الاقتصادي والآثار الاجتماعية والبيئية، ولأن مجال اقتصاد الموانئ واسع للغاية، فإنه يشمل إدارة البيئة، واستخدام الأراضي، وإدارة الانبعاثات والنفايات، وموارد الطاقة، والموارد البشرية، والحياة الطبيعية، والنقل والاتصالات، والتعليم وتبادل المعرفة، والتأثيرات المحلية، وتكامل الموانئ والمدن، تتمتع الموانئ بإمكانات هائلة لخلق القيمة لأصحابها والصناعات المتعددة⁽²⁾.

- ان قطاع الموانئ له تأثيرات مباشرة وغير مباشرة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وهي كالآتي:
- **الهدف 1 (الحد من الفقر):** تسهم الموانئ في الحد من الفقر بجميع أشكاله، وخاصة في المجتمعات التي تعمل فيها سلطات الموانئ، وكذلك خلق فرص عمل لكثير من الأشخاص⁽³⁾.
 - **الهدف 6 (المياه النظيفة والصرف الصحي):** ضمان الوصول إلى مياه الشرب بتكلفة معقولة داخل المجتمعات التي تعمل فيها سلطات الموانئ وتحسين جودة المياه من خلال الحد من التلوث، والقضاء على إلقاء النفايات، والحد من انبعاثات المواد الكيميائية والمواد الخطرة، وخفض نسبة مياه الصرف الصحي غير المعالجة، وزيادة إعادة التدوير وإعادة الاستخدام الآمن للمياه، وضمان استدامة مصادر المياه العذبة.

¹ Bernadetta bienia and Magdalena dykiel, Elzbeta bragieli, Sustainable development _ concept, definitions, University of Applied Sciences in Krosno, 2019, p18.

² Aylin caliskan, Seaport participation in enhancing the sustainable development goals, journal of cleaner production, volume 379, part 2, 2022, p1.

³ Divid Tremlay et al, alignment of the 2030 agenda to the ports industry, University chicoutimi, 2024, P 11_10.



- **الهدف 7 (الحصول على الطاقة):** زيادة حصة الطاقة المتجددة أو الطاقة ذات البصمة الكربونية المنخفضة في مصادر إمدادات الطاقة لسلطات الموانئ والمناطق الصناعية والموانئ، وتحسين كفاءة استخدام الطاقة في أنشطة الموانئ، وتعزيز التعاون الدولي لتسهيل الوصول إلى أبحاث وتقنيات الطاقة المتجددة وكفاءة الطاقة، والاستثمار في البنية التحتية للطاقة المتجددة والاستهلاك الدائري للطاقة المتجددة داخل سلطات الموانئ والمناطق الصناعية والموانئ⁽¹⁾.
- **الهدف 8 (النمو الاقتصادي):** تعزيز خلق الثروة في المجتمعات والمناطق الصناعية والموانئ حيث تعمل سلطات الموانئ تحقيق مستويات أعلى من الإنتاجية الاقتصادية من خلال التنوع والتحديث التكنولوجي والابتكار وتعزيز السياسات التي تعزز خلق فرص العمل اللائقة وريادة الأعمال والابتكار وتحفز نمو الشركات الصغيرة والمتوسطة والصغيرة جداً، من أجل تسهيل اندماجها في الاقتصاد الكلي وتحسين الاستخدام الفعال للموارد، من وجهة نظر الاستهلاك والإنتاج⁽²⁾.
- **الهدف 9 (التصنيع والابتكار):** إنشاء بنية تحتية عالية الجودة وموثوقة ومستدامة ومرنة لدعم التنمية في المجتمعات التي تعمل فيها سلطات الموانئ وتعزيز التصنيع المستدام لتحديث البنية التحتية للموانئ وتكييف الأنشطة لجعلها أكثر استدامة، وتحسين القدرات التكنولوجية من خلال تشجيع الابتكار في أنشطة الموانئ.
- **الهدف 11 (المدن والمجتمعات المستدامة):** المساهمة في التوسع الحضري المستدام من خلال المشاركة الفعالة في عمليات التخطيط والإدارة في المجتمعات التي توجد بها سلطات الموانئ، والمساهمة في مرونة المجتمعات، من أجل تقليل عدد الأشخاص المتضررين وكذلك الخسائر الاقتصادية والحد من التأثير البيئي السلبي لأنشطة الموانئ، وتعزيز إنشاء روابط اقتصادية واجتماعية وبيئية إيجابية بين الموانئ والمناطق الصناعية والموانئ والمناطق الحضرية وشبه الحضرية والريفية.

¹ Sandra Haraldson, Mikael Lind and Zeeshan Raza, The sustainable development goals: an Opportunity for seaports to drive business, Value Apractical guide, A report from the innovation project I. Hamn within the Swedish Transport Administration's industry programme Sustainable shipping, 2023, P 30_35.

² Maria Gjolberg et all, Sustainable development goals: exploring maritime Opportunities, 2021, P 36_39.



- **الهدف 13 (تغير المناخ):** يسعى هذا الهدف إلى دعم تدابير تغير المناخ وآثاره مما يعني زيادة الوعي بالمناخ، وكذلك دعم السياسات والاستراتيجيات والتخطيط وتحسين التعليم والتوعية والقدرات البشرية والمؤسسية في مجال التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معها والحد من آثارها⁽¹⁾.
- **الهدف 14 (حفظ البحار والمحيطات):** تعد صحة المحيطات ضرورية ليس للمجتمعات الساحلية فحسب بل لاستقرار المناخ العالمي أيضا، لان الضرر الذي يلحق بالمناطق البحرية يمكن أن يؤثر على امتصاص انبعاثات الغازات الدفيئة وعلى الطقس، مما يؤثر بدوره في الحياة في البر وتحت الماء⁽²⁾. كما ان المحيطات والموارد البحرية تتعرض بشكل متزايد نتيجة الأنشطة البشرية بما في ذلك زيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والتلوث البحري وغيرها، كما ان الضغوط البشرية تشكل ضغط على النظم البيئية البحرية بما يشمل تحمض المحيطات وتغير المناخ، كما يسعى هذا الهدف إلى الحلولة دون حدوث التلوث البحري والحد منه⁽³⁾.

المبحث الثاني

ميناء الفاو الكبير: الفكرة والانشاء والاهمية

اولا: فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير

تعود فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير إلى زمن الاحتلال البريطاني للعراق عندما كانت تسعى للسيطرة على اهم الممرات المائية آنذاك وهو شط العرب، وفي عام (1919) قامت بريطانيا بإجراء المسوحات لشط العرب وقد كلفت العقيد (روكي) بذلك، وقد سمي المشروع بمشروع حفر سدة الفاو آنذاك وقد قدم روكي تقريرا مفصلا عن ذلك المشروع، إلا انه لم ينفذ بسبب قيام ثورة العشرين. وفي منتصف ثمانينات القرن الماضي قدمت وزارة النقل مشروع انشاء (ميناء البصرة الكبير) الفاو حاليا

¹ عارف حسن عبد الله الشعبي، دور الموانئ الخضراء في تحقيق التنمية المستدامة: دراسة حالة محطة عدن للحاويات، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، المجلد الرابع عشر - العدد الرابع، 2023، ص 981.

² المنتدى العربي للتنمية المستدامة، الهدف 14 من اهداف التنمية المستدامة (الحياة تحت الماء)، 2022، ص 2، https://www.unescwa.org/sites/default/files/pubs/pdf/bgkd_sdg14_ar.

³ وقائع الأمم المتحدة، تحقيق الهدف رقم 14 من اهداف التنمية المستدامة: دور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 2017، <https://www.un.org/ar/chronicle/article>.



إلا إن اندلاع الحرب العراقية الايرانية وكلفته العالية آنذاك التي تبلغ (8) مليار دولار حالت دون البدء في بتنفيذه، وكان المشروع ضخم يتكون من 100 رصيف، وقد اختيرت مدينة الفاو بالتحديد في رأس البيشة في البصرة موقعا له، وبعد انتهاء الحرب العراقية الإيرانية مر العراق أيضا بظروف اقتصادية وسياسية صعبة فلم يتم البدء بتنفيذ المشروع أيضا. ثم عادت الفكرة في عام (2004) عندما اقترت اللجنة الاقتصادية العليا مشروع انشاء ميناء البصرة الكبير لأهميته الاقتصادية الكبيرة التي يحتاجها العراق، وفي عام 2005 قامت عدت شركات بتقديم عروضها وهي⁽¹⁾:

أ - مجموعة شركات ساندي العراقية الامريكية وهي شركة مسجلة في العراق.

ب - شركة مشرف للتجارة والمقاولات وهي شركة كويتية مسجلة في العراق.

ج - شركة KGL الكويتية.

د - شركة حنا الشيخ الإماراتية: قامت هذه الشركة التي كان يديرها جوزيف حنا الشيخ الذي ينحدر من عائلة بصرية مسيحية بتقديم عرض لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير في عام 2005، وتم تقديم مخططات الميناء المقترح إنشاؤه بتمويل مبدئي من بنك لازار الفرنسي بـ (12 مليار دولار) ومن ضمن هذه المخططات انشاء مدينة صناعية بمساحة تبلغ (350) كيلومتر مربع، تمتد مسافة (250) كيلومتر مربع داخل البحر، وتكون مدة انجاز المرحلة الاولى هي ثلاث سنوات، وكذلك انشاء جزيرة نفطية بطاقة تصديرية 10 ملايين برميل يوميا، وكذلك بإنشاء مدينة سكنية تتسع لحوالي 500 ألف نسمة، بالإضافة إلى منطقة تجارية حرة مع منشآت خدمية أخرى، وان الشركة تخطط لاستثمار من 30-40 سنة وبالاتفاق مع الوزارة، ومن ثم تقوم بتسليم الميناء إلى الحكومة العراقية بعد هذه المدة، ويسدد العراق تكاليف الميناء من خلال تخصيص (2.4) مليون دولار يوميا من عائدات النفط العراقية لمدة 20 سنة، إلا ان وزارة النفط وبسبب انشاء ميناء نفطي إلى جانب الميناء التجاري رفضت الفكرة بحجة انها ليست بحاجة إلى ميناء نفطي، وكذلك رفضت وزارة التخطيط المشروع؛ لان الشركة قد طلبت تملكها 15 ألف هكتار لإنشاء عدة مدن تجارية وصناعية وسكنية وخدمية ملحقه بالمشروع كما رفضته وزارة النقل لأسباب فنية من ضمنها تداخل الموانئ النفطية مع الموانئ التجارية الأمر الذي يؤدي إلى أرباك في العمليات المينائية، فيما اعترضت وزارة الخارجية على موقع المشروع

¹ نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، 2019، ص 2-3.



وكذلك وزارة المالية رفضت إعطاء ضمانات سيادية للقروض التي ستحصل عليها الشركة⁽¹⁾. وبعد ذلك تم التعاقد مع مجموعة من الشركات الإيطالية TECHNITTAL وبتاريخ 14 كانون الثاني/يناير 2010، وفي شهر نيسان من العام نفسه تم وضع حجر الأساس لإنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير في أقصى قضاء الفاو جنوبي والذي يقابل جزيرة بوبيان الكويتية اعتماداً على المخططات التي قدمتها الشركة، وبلغت تكلفة المشروع (4,4) أربعة مليار وأربعمائة مليون يورو أي ما يعادل (7,279) مليار دولار، وبطاقة استيعابية تصل إلى (99) مليون طن سنوياً في سنة الهدف 2038 ويتوقع أن تبلغ حجم المناولة 114 مليون طن سنوياً⁽²⁾.

ثانياً: المكونات الأساسية لميناء الفاو الكبير

يتكون ميناء الفاو الكبير من عدد من الأرصفة وكاسر أمواج ومناطق صناعية والكثير من التفاصيل وهي⁽³⁾:

- 1- كاسر أمواج شرقي وبطول (8) كم في البحر.
- 2- كاسر أمواج غربي بطول (16) كم في البحر.
- 3- أرصفة حاويات يبلغ طول الخط الواحد منها (5,3) كم أي ما يعادل (12) رصيفاً لكل خط، أي أن مجموع أرصفة الحاويات (24) رصيفاً وكذلك ساحات لرصف الحاويات.
- 4- أرصفة بطول 2,5 كم مخصصة لبضائع الصب (حبوب، سمّنت.. الخ) مع الأحزمة الناقلة أي ما يعادل (13) رصيفاً.
- 5- أرصفة بعدد (22) رصيفاً وبطول (5,4) كم مخصصة للبضائع المتنوعة.
- 6- أرصفة مخصصة لتصدير واستيراد المشتقات النفطية.
- 7- خطوط سكك الحديد وشبكة من طرق برية.
- 8- ساحات مخصصة لوقوف الشاحنات مجهزة بالكامل وبمساحة (4) كم².
- 9- قناة ملاحية بطول بعمق (8,19) متر وبطول (34) كم.
- 10- مساحة بطول (5,8) كم² مخصصة للمنطقة الصناعية.

¹ نبيل المرسومي، لماذا رفض العراق عرض شركة حنا الشيخ لبناء ميناء الفاو الكبير؟ مقال منشور، 2020، <https://non14.net/128563>

² أمجد راضي حسن الزاهدي، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة بغداد، 2021، ص 75.

³ هدى احبيني عاشور البيضاني، دور ميناء الفاو الكبير في التنمية الصناعية (الواقع والتحديات)، مجلة الدراسات المستدامة، السنة الرابعة، المجلد الرابع، العدد الثالث، الملحق 2، 2022، ص 1502-1503.



11- الاعماق داخل حوض الميناء 19 متر.

ثالثاً: مراحل تنفيذ ميناء الفاو الكبير

جدول (1): اطوال ارصفة وساحات ميناء الفاو الكبير والطاقة

السنواتية الاجمالية بحسب نوع كل حمولة

السنة	الطاقة السنواتية الاجمالية	نوع الشحن	الطاقة السنواتية	الطول الاجمالي المطلوب لكل نوع من الارصفة	المساحة الاجمالية المطلوبة لكل نوع من الارصفة
2018 ^(*)	37 مليون طن	حاويات	27 مليون طن	3500 متر	1,000,000 متر مربع
		صب	10 مليون طن	1900 متر	300,000 متر مربع
2028	62 مليون طن	حاويات	44 مليون طن	5000 متر	1,700,000 متر مربع
		صب	18 مليون طن	2600 متر	450,000 متر مربع
2038	91 مليون طن	حاويات	67 مليون طن	7500 متر	2,600,000 متر مربع
		صب	24 مليون طن	3500 متر	600,000 متر مربع

(*) تم اعتماد التقديرات الاصلية للمشروع.

الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على: هاشم مرزوك الشمري وجعفر عبد الأمير الحسيني،
تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية،
العدد 30، 2011، ص 17-18.

وينفذ ميناء الفاو الكبير بثلاث مراحل وهي⁽¹⁾:

- المرحلة الأولى: ان اجمالي طاقة الميناء المستهدفة لهذه المرحلة هي (37) مليون طن سنوياً، وتتضمن هذه المرحلة انشاء خمسة ارصفة للحاويات وبطول (3500) متر، وبطاقة استيعابية

¹ هاشم مرزوك الشمري وجعفر عبد الأمير الحسيني، تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير،
المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، العدد 30، 2011، ص 17-18.



تبلغ سنويا (3) مليون حاوية أي ما يعادل (27) مليون طن سنويا، بالإضافة إلى أرصفة تكون مخصصة لبضائع الصب وبطول (1900) متر مع تهيئة ساحات خاصة لهذه البضائع وبمساحة (300000) متر مربع، مع انشاء ساحات بمساحة تبلغ (1000000) متر مربع مخصصة لتجميع وتفريغ وصيانة الحاويات، وهذه الأرصفة تبلغ طاقتها الاستيعابية (10) ملايين طن سنويا.

● **المرحلة الثانية:** يستهدف في هذه المرحلة ان تكون الطاقة الاستيعابية للميناء سنويا هي (62) مليون طن، حيث من المقرر فيها ان تكون اطوال أرصفة الحاويات إلى (5000) متر، وبطاقة تبلغ سنويا (5) ملايين حاوية أي ما يعادل (44) مليون طن سنويا، مع تهيئة ساحات خاصة وبمساحة (1700000) متر مربع، مع زيادة الأرصفة المخصصة لبضائع الصب إلى طول (2600) متر وكذلك تهيئة ساحات خاصة لهذه البضائع وبمساحة (450) ألف متر مربع، حيث ستصل الطاقة الاستيعابية لهذه الأرصفة (18) مليون طن سنويا.

● **المرحلة الثالثة:** من المقرر ان يصل طول أرصفة الحاويات في هذه المرحلة إلى (7500) متر، لترتفع الطاقة الاستيعابية لها سنويا إلى (7,5) مليون حاوية أي ما يعادل (67) مليون طن سنويا مع انشاء ساحات خاصة بها وبمساحة (2600000) متر مربع، بالإضافة إلى زيادة أرصفة بضائع الصب إلى طول (3500) متر مع تخصيص ساحات خاصة بها بمساحة (600) ألف متر مربع، حيث ستصل الطاقة السنوية لهذه الأرصفة إلى (24) مليون طن، ويستهدف ان تكون الطاقة الاجمالية النهائية في هذه المرحلة ان تصل إلى (91) مليون طن سنويا.

رابعاً: انشاء ميناء الفاو الكبير

يُعد ميناء الفاو الكبير أحد المشاريع الاستراتيجية والمهمة العملاقة في العراق وهو ما سيكون سببا في نهوض البلد اقتصاديا واجتماعيا⁽¹⁾. وتمتد اثار الميناء إلى بعض الدول المجاورة أيضا ويمنحها فرصة اقتصادية تمكنها من نقل البضائع والسلع مباشرة إلى الميناء ومن ثم إلى تركيا عن طريق القناة الجافة وبعدها إلى أوروبا، وهذه العملية تكون اقل تكلفة وقتا، وسيكون له تأثير إيجابي على صعيد التجارة العالمية وعلى الاقتصاد العراقي بالخصوص، وان التجارة الخارجية للعراق (استيرادات وصادرات) التي تم تقديرها في عام 2018 بحوالي 53 مليون طن جعلت من الأرصفة

¹ نجم الدين عبد الله الحجاج وضييدان طويرش هاشم، الابعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد الأول، المجلد 17، 2021، ص75.



- الحالية للموانئ بطاقتها المحدودة التي قدرت بحوالي 16.65 مليون طن غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع والمتزايد، فضلاً عن الأعماق المحدودة لهذه الموانئ بحدود (6-12) متر، وغيرها الكثير من المزايا لهذا المشروع العملاق، إذ سيسهم إنشاء ميناء الفاو الكبير في⁽¹⁾:
- 1- ان إنشاء ميناء الفاو الكبير سيخفف الضغط على الموانئ العراقية الحالية.
 - 2- يسهم في زيادة التجارة الخارجية للعراق وهو لن يلغي دور الموانئ العراقية الحالية في التجارة الخارجية.
 - 3- تشغيل الايدي العاملة وبأعداد كبيرة، إذ انه يتوقع ان تكون هناك أكثر من 40 ألف فرصة عمل فقط في المشاريع الملحقة بالميناء.
 - 4- تنوع إيرادات الاقتصاد العراقي وتحقيق إيرادات اعلى.
 - 5- سيعمل على تحسين الخط الساحلي للعراق ومنع عملية التعرية والفقدان للساحل.
 - 6- مع ارتفاع حجم تجارة العراق الخارجية بما يفوق الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية، وكذلك زيادة الاستثمارات الأجنبية المباشرة وخاصة في قطاع الطاقة وما تحتاجه من معدات ثقيلة جعلها عاجزة امام هذه المتطلبات، وذلك يتطلب إنشاء ميناء كبير مطل على مياه الخليج العربي.
 - 7- يعد موقع ميناء الفاو الكبير من أفضل وأهم المواقع في العالم وخاصة بعد اتصاله مع القناة الجافة، لان ذلك سيقطع وقت التجارة العالمية بين شرق وغرب اسيا وأوروبا وشرق افريقيا من (30) يوماً إلى (11) يوماً وهذا يعني انه سيغير خارطة التجارة العالمية كون النقل عبر الميناء أسرع من النقل عبر قناة السويس وأفضل كذلك من ناحية الأمان.
 - 8- ان الموانئ العراقية الحالية غير صالحة لدخول السفن العملاقة من حيث اعماق الممرات الملاحية التي تؤدي اليها أو حتى من ناحية سعة الموانئ وخصائصها، فهي مخصصة للسفن الصغيرة ومتوسطة الحجم. وان تعاملها مع هذه الاحجام يرفع من تكاليفها ويقلل من الإنتاجية، وهذا ما يضعف من قدرتها على منافسة موانئ الدول المجاورة⁽²⁾.

¹ نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد الجزائري، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي العراقي: دراسة حالة ميناء الفاو الكبير، مجلة الاقتصادي الخليجي، العدد 30، كانون الأول 2016، ص 121-122.

² مها شاكر جبر الامارة، الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية، مجلة دراسات البصرة، ملحق العدد 45، السنة السابعة عشر/كانون الأول، 2022، 607-608.



9- استقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة والتي تصل إلى أكثر من (120) ألف طن، إذ من المخطط ان تصل أعماق الميناء الى 19,8 متر، بالإضافة إلى تشجيع وزيادة تجارة الترانزيت عبر العراق⁽¹⁾. ومن الأسباب الأخرى أيضا التي تم اعتمادها لإمكانية إنشاء ميناء الفاو الكبير هي حجم الحركة المتوقعة للملاحة وحسب الفترات المذكورة والتي صنفّت إلى نوعين من البضائع هي الجافة (الفل) وبضائع الحاويات وحسب الجدول الآتي:

جدول (2): حركة الملاحة المتوقعة في ميناء الفاو الكبير

ونوع الحمولات للسنوات من (2018-2038)

السنة	الحاويات (مليون طن)	الحمولات الجافة (مليون طن)
2018 ^(*)	24	24
2028	40	32
2038	70	44

(*) تم اعتماد التقديرات الأصلية للمشروع.

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم التخطيط والمتابعة.

بحسب الجدول (2) الذي يوضح حجم حركة الملاحة المتوقع بملايين الاطنان لميناء الفاو الكبير والتي يتوقع ان تكون (24) مليون طن من الحاويات في عام (2018)، وكذلك (24) مليون طن من الحمولات الجافة، وحجم الحمولات الكبيرة هذه التي لا يمكن أن تستوعبها الموانئ العراقية الحالية بطاقتها المحدودة كانت هي احد الأسباب أيضا لإنشاء ميناء الفاو الكبير، كما أنه من المتوقع أن تزداد حجم الحمولات هذه إلى (40) مليون طن من الحاويات في عام (2028) وإلى (32) مليون طن من الحمولات الجافة في العام نفسه، ثم تزداد حجم الحمولات أيضا بنسبة كبيرة لتصل إلى (70) مليون طن من الحاويات في عام (2038) و(44) مليون طن من الحمولات الجافة، وان الزيادة الكبيرة هذه في حجم الحمولات شجعت الحكومة العراقية للتفكير بإنشاء ميناء الفاو الكبير لسد النقص الحاصل في طاقات الموانئ الحالية. وفيما يخص فقرة الحمولات الجافة من الجدول (2) فإنها تصنف إلى (الحمولات غير المعبأة بأكياس مثل الحنطة وغيرها من الحمولات) وكذلك (حمولات الشحن الثقيلة والخفيفة كالكلنكر والسمنت).

¹ Manahil Mustafa Abdel Hamid et al, Investment mechanisms required for the great port of Al-Faw and the Dry Canal and their economic implications in Iraq, Eurasian Journal of History, Geography and Economics, Volume 15 December 2022, p46-47



جدول (3): حركة الحمولات الجافة المتوقعة خلال السنوات (2018-2038)

السنة	الحنطة (ملون طن)	الحمولات الأخرى (مليون طن)
2018 ^(*)	6,9	17,1
2028	8,5	23,5
2038	11	33

(*) تم اعتماد التقديرات الأصلية للمشروع.

المصدر: عبد الوهاب محمد جواد الموسوي وسوسن جواد كاظم، ميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية، مجلد 20 عدد 2، 2024، ص789.

وبحسب الجدول (3) يتوقع ان تكون كمية الحنطة المشحونة في عام (2018) قد تبلغ (6,9) مليون طن، اما حمولات الصب الأخرى يتوقع ان تكون (17,1) مليون طن من العام نفسه، ومن ثم تزداد كمية الحنطة المشحونة إلى (8,5) مليون طن في عام (2028) وكذلك الحمولات الأخرى يتوقع ان تزداد إلى (23,5) في عام (2028) وإلى (33) مليون طن في عام (2038)، اما حمولات الحنطة المشحونة فيتوقع ان تصل إلى (11) مليون طن في عام (2038).



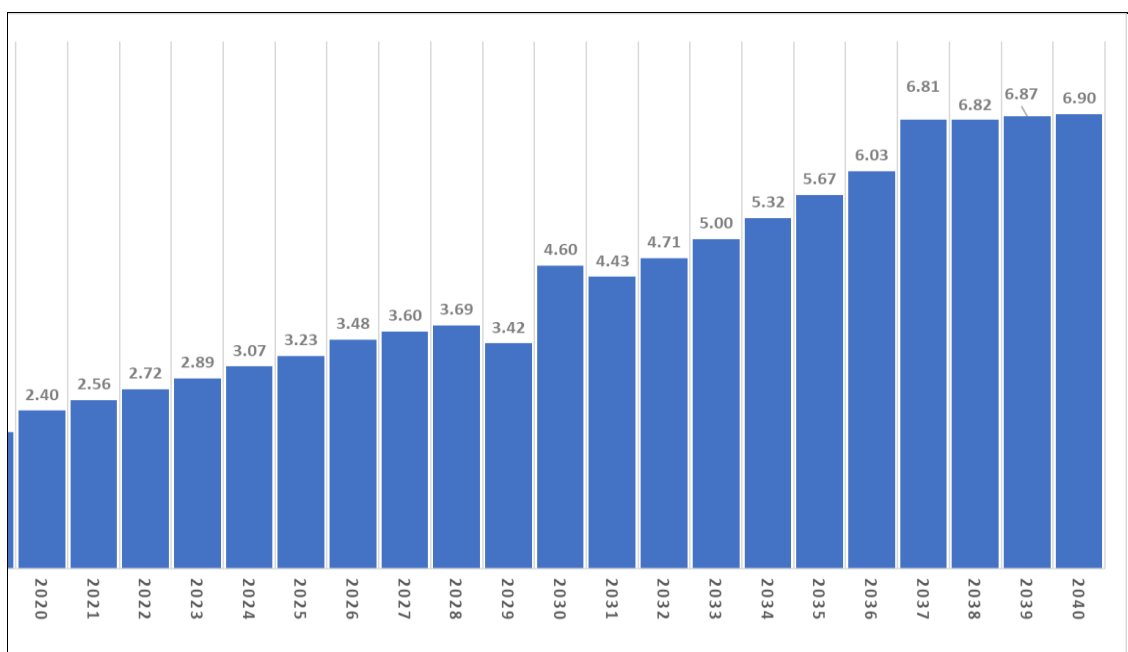
المبحث الثالث

دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق أهداف التنمية المستدامة 2030

اولاً: العوائد المتوقعة لميناء الفاو الكبير

تشير بيانات الشكل (1) إلى أن الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير تبلغ (99,1) مليار دولار، فيما لو تم انشاؤه وبدأت عمليات المناولة فيه عام 2018، ويتوقع ان تتزايد هذه الإيرادات المالية بشكل تدريجي وسريع بحيث تبلغ افتراضيا 3,69 مليار دولار سنة 2028 وهي مرحلة التشكيل النهائي للمشروع، ومن ثم تتزايد هذه الإيرادات في المرحلة الثانية لتتجاوز مبلغ 4 مليار دولار عام 2030 وبمعدل نمو 6.3% عن عام 2029، وبعدها تتزايد إلى أكثر من 6,90 مليار دولار سنة 2040.

شكل (1): الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير للمدة 2018-2040 (مليار دولار)



المصدر: الشكل من عمل الباحث بالاعتماد على: الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، دراسة الشركة الإيطالية 2008.



ثانيا: التكاليف المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير

جدول (5): كلف عناصر إنشاء ميناء الفاو الكبير (مليون دولار)

النسبة المئوية	التكاليف	العنصر	التسلسل
2.8	201	التعبئة	1
29.1	2118	الارصفة	2
7.3	530	تقوية ارسفة الحاويات	3
2.3	171	ارصفة الصب الجاف	4
2.9	214	كاسر الامواج	5
11.0	799	التجريف والحفر	6
16.8	1226	المعدات	7
3.8	277	الاتصالات	8
0.6	44	التخفيف البيئي	9
3.8	279	الطوارئ بنسبة (5%)	10
3.2	234	التصميم والمسوحات	11
3.7	267	ادارة المشروع والاشراف على الموقع	12
3.3	239	المصاريف العامة	13
8.1	586	النفقات الاضافية	14
100.0	7279	اجمالي التكاليف الكلية لإنشاء ميناء الفاو الكبير	

احتسبت النسبة المئوية من لدن الباحث.

المصدر: نبيل المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، 2019، ص12.

بالنظر إلى الجدول (5) يلاحظ أن مجموع كلف عناصر إنشاء ميناء الفاو الكبير تبلغ (7,279) مليار دولار، وقد توزع المبلغ الإجمالي للمشروع على أربعة عشر عنصراً، حيث خصص المبلغ الأكبر منها لبناء ارسفة الميناء وبمبلغ (2.118) مليار دولار تشكل أكثر من 29% من إجمالي الكلفة، ثم جاءت المعدات بالمرتبة الثانية وكان نصيبها من المبلغ الإجمالي حوالي (1,266) مليار دولار (16.8% من الكلفة)، أما نصيب الحفر والتجريف فكان (799) مليون دولار، وكان أقل العناصر تكلفة هو عنصر التخفيف البيئي والتي بلغت (44) مليون دولار، وقد تم احتساب هذه الكلف لمرحلة الإنشاء وفي أثناء مرحلة التشغيل.



الجدول (6) عقود المشاريع الخمسة مع شركة دايو الكورية

العقد	البيان	الكلفة	مدة 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 لإنجاز المرحلة الاولى		2,625 مليار دولار	

Amjed Radha Hasan Al-Zahidee and Hamdiya Shaker Muslim Al-Edam, The Economic Effects of The Establishment of The Great Port of Faw and its Link to The Belt and Road Initiative, Turkish Journal of Computer and Mathematics Education, vol.12, no.14, 2021, p.2190.

وقد تم التعاقد مع شركة دايو الكورية لإنجاز المرحلة الاولى من الميناء والمتمثلة بخمسة مشاريع تم التوقيع عليها دفعة واحدة تشمل إنشاء (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 وكلفتها ومدة انجازها بالجدول (6) إن هذه المشاريع الخمسة التي تم التعاقد عليها مع شركة دايو الكورية وفي حال انجازها بعد اربع سنوات كما تم الاتفاق عليه بحسب الجدول الزمني المخطط، وما تعهدت به الشركة الكورية المنفذة للمشروع ستكون الطاقة الانتاجية متكونة من خمسة ارصعة تستوعب مليوني حاوية وبطاقة قصوى ثلاثة ملايين حاوية في السنة، وفي 30 من شهر أيلول/ سبتمبر 2024 تم انجاز كافة فقرات مشروع بناء الأرصفة الخمسة لميناء الفاو⁽¹⁾.

¹ وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ، <https://www.scp.gov.iq/?article=528>



جدول (7): تكاليف الصيانة السنوية المقدرة لميناء الفاو الكبير (مليون دولار)

العنصر	المبلغ	النسبة المئوية
الحفر	74.4	58.8
المعدات	13.7	10.8
البنية التحتية	33.5	26.5
التخفيف البيئي	5	3.9
مجموع التكاليف الكلية للصيانة السنوية	126.6	100.0

احتسبت النسبة المئوية من لدن الباحث.

المصدر: نبيل المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، 2019، ص13.

يشير الجدول (7) إلى تكاليف الصيانة التي صنفت حسب الفقرات المشار إليها مسبقاً، إذ يلاحظ بأن مجموع تكاليف الصيانة السنوية بلغ (1266) مليون دولار، وأن الحصة الأكبر منه هي تكاليف صيانة الحفر والبالغة (74.4) مليون دولار، تليها تكاليف صيانة البنية التحتية البالغة (335) مليون دولار، وأخيراً تكاليف صيانة المعدات البالغة (13,7) مليون دولار، كما شملت تكاليف الصيانة السنوية تكاليف المحافظة على البيئة البالغة (5) مليون دولار.

الثالث: الآثار التنموية المتوقعة لميناء الفاو الكبير

أ: البعد البيئي: يمكن بيان أهم مشاريع التنمية المستدامة في الشركة العامة للموانئ العراقية التي تخص الجانب البيئي في التنمية المستدامة بما يأتي:

1- مشروع تدوير النفايات للحد من التلوث البحري: نتيجة للزيادة التي شهدتها عدد الوحدات البحرية القادمة إلى موانئنا ومن مختلف بلدان العالم إذ بلغت عدد الوحدات (2715) وحدة بحرية في العام 2019، فقد انعكس ذلك على ارتفاع حجم المناولة لمختلف البضائع إذ بلغت (29,638,345) طن للعام نفسه، فضلاً عن الوحدات البحرية الخدمية العائدة لشركة الموانئ والوحدات العسكرية وسفن الصيد المحلية. لذا فمن المؤكد أن النفايات الناتجة عن هذه الوحدات لها آثار خطيرة على البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص، وأن العراق من الدول الأعضاء في المنظمة وموقع على الالتزامات الدولية المتعلقة بالبيئة، لذلك تم إنشاء مشروع تدوير النفايات للحد من التلوث البحري⁽¹⁾.

¹ أمجد راضي حسن الزاهدي، مصدر سابق، ص106.



2- مشروع زراعة اشجار المانغروف (القرم الرمادي): في ظل التحديات البيئية التي تواجهها المنطقة الساحلية في العراق من التآكل وتعرية تم العمل على تقديم العديد من البحوث من قبل الشركة العامة للموانئ حول زراعة اشجار المانغروف (شجرة القرم الرمادي)، وقد تأسست هيئة للإشراف على زراعة هذا النوع من النباتات وهو نبات يحمي الشواطئ من التعرية وانجراف التربة، ويسهم بنمو البيئة البحرية والبرية، ويتميز بقدرته على مقاومة الظروف البيئية الصعبة التي تعجز عن مقاومتها معظم النباتات الأخرى. تم العمل بهذا المشروع لزراعة هذه الانواع من الاشجار لحماية السواحل العراقية من الانجراف بسبب عوامل المد والجزر المتكررة يوميا، والتي تعمل على تقليل آثار المد والجزر وتقليل تآكل الشواطئ، وكذلك تعد بيئة مناسبة لتكاثر الكائنات البحرية مما يعزز التنوع البيولوجي، وقد بادرت الشركة العامة للموانئ العراقية إلى زراعة هذه الأشجار في محمية داخل موقع ميناء الفاو الكبير، وشملت المرحلة الأولى زراعة ما يقارب سبعة الاف شجرة عند كاسر الأمواج الشرقي وأماكن أخرى في الواجهة البحرية للميناء، وستعمل هذه الأشجار كمصد طبيعي للرياح والعواصف المدية وكذلك تسهم في مكافحة التغير المناخي⁽¹⁾.

3- مشروع تخفيض انبعاث الغازات الدفيئة: اسم المشروع (تخفيض انبعاث الغاز الصادر من سفن الميناء والسفن الوافدة)، بالنظر لأهمية موضوع خفض انبعاثات الغازات الدفيئة الناتجة من عمليات الشحن والتفريغ المستمرة على مدار الساعة لسفن الميناء وسفن التموين والسفن القادمة ولمواكبة المتطلبات الدولية. ويتطلع المشروع إلى تحقيق تخفيض بنسبة 25% من الغازات المنبعثة من السفن، مما ينعكس على تقليل انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون وتحقيق متطلبات التنمية المستدامة، وتخفيض تلوث الهواء وتوسيع الاستعمالات التكنولوجية النظيفة. جاءت هذه المشاريع تماشياً مع اتفاقية باريس وتقديم العراق لوثيقة مساهمته تجاه هذا الاتفاق والمقررات الصادرة من مؤتمر لاتفاقية الامم المتحدة لتغير المناخ، وان هذه المشاريع يتم العمل بها في الموانئ العراقية الحالية وسيتم العمل بها في مشروع ميناء الفاو الكبير⁽²⁾.

ب: البعد الاقتصادي

في حال اكتمال مشروع ميناء الفاو الكبير سيكون له دور كبير في حركة الاقتصاد العراقي، وخاصة في مجال التجارة الخارجية للعراق مع العالم، وسيسهم الميناء في زيادة الصادرات النفطية بصورة خاصة، وسيتمكن الدولة من تصدير حصتها المقررة بالكامل من قبل منظمة أوبك، حيث ان هذه الزيادة في الحركة التجارية للبلاد ترفع القدرة التصديرية للنفط والتي ستعزز من حجم الإيرادات المالية للبلاد، على اعتبار أن

¹ الشركة العامة للموانئ العراقية، <http://964media.com/300971>

² الشركة العامة للموانئ العراقية شعبة التخطيط والمتابعة، 2019.



الصادرات النفطية تشكل الجزء الأكبر من الموازنة العراقية، إذ يتوقع أن تزداد حركة النقل لمنصات النفط من (67) مليون طن في السنة إلى ما يقارب (170) مليون طن في السنة⁽¹⁾. وبحسب الطاقة الاستيعابية المخططة لميناء الفاو والتي تقدر بحوالي (99) مليون طن في السنة، فهذا يمكن ان يحقق إيرادات سنوية صافية متوقعة بمقدار (383,767) مليار دينار. وقد تم احتساب هذه الإيرادات وفقا للبيانات الصادرة عن وزارة النقل والتي أوضحت بأن المتوسط السنوي المتحقق من إيرادات الموانئ العراقية خلال المدة (-2012 2009) بلغت كمتوسط حوالي (383.767) مليار دينار سنويا، مقابل متوسط تكاليف سنوي بلغ (241.180) مليار دينار للمدة نفسها، مما يؤشر إلى وجود متوسط صافي للأرباح المتحققة يبلغ (142.587) مليار دينار عراقي سنويا، وذلك على ضوء الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية التي يقدر متوسطها السنوي بحوالي (21) مليون طن. وبناء عليه وضمن المراحل الأولى لميناء الفاو الكبير فإن زيادة الطاقة الاستيعابية ستصل إلى حوالي (40) مليون طن من شأنها أن تحقق صافي إيرادات سنوية للعراق بمقدار (174.439) مليار دينار كمرحلة أولى، وستزداد خلال المراحل اللاحقة وبفترة زمنية تقدر بخمس سنوات على الأقل لتصل إلى صافي إيرادات سنوية (383.767) مليار دينار، وهذا من شأنه أن يسهم في تنويع مصادر الدخل لتمويل الموازنات الاستثمارية للعراق. أن تشغيل ميناء الفاو الكبير يعني حصول العراق على موارد النقد الأجنبي من قطاع التجارة الخارجية وهذا سيخفف الضغط على الإيرادات النفطية كمورد وحيد للعراق حالياً، مما يسهم في تنويع مصادر تكوين الدخل والنتائج القومي للبلد، ويرفع من حجم الأموال المرصدة لرصد الإيرادات العامة للدولة بدلاً من الاعتماد شبه الكامل على المورد النفطي، مما سيزيد من عدد وحجم مشروعات الموازنة وسيخلق تنوعاً في مصادر إيرادات الموازنة العامة ويسهم في تخفيف العجز الذي تعاني منه حالياً⁽²⁾.

ت: البعد الاجتماعي

إن ميناء الفاو الكبير سيؤدي إلى تخفيض معدلات الفقر في حال اكتماله، وهذا ما سيؤدي إلى تحفيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العراق، إذ تشير التقديرات الأولية إلى إمكانية توفير (15) ألف فرصة عمل خلال المرحلة الأولى من بناء الميناء، وخلال السنوات القادمة سيتمكن من توفير أكثر من (84) ألف فرصة

¹ حسين حيدر الجزائري، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، المعهد العراقي للإصلاح الاقتصادي، بغداد، 2020، ص 41.

² بشير هادي عودة وراضي عبيد نعيمش، الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي، وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والاهمية الاستراتيجية والافاق المستقبلية، المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي، 2021، ص 42.



عمل، إضافة إلى المشروعات الاقتصادية المصاحبة لتطوير الميناء التي ستنشئ لاحقاً، وهذا ما سيؤدي إلى زيادة اعداد القوى العاملة سواء من العمالة الماهرة وغير الماهرة⁽¹⁾.
ان المشاريع الملحقة بالميناء ستوفر فرص عمل تقدر بـ(40050) وكما في الجدول (8)، وبذلك تتحول البصرة إلى مركز اقتصادي وتجاري عالمي ومدن سكنية ومنطقة اقتصادية حرة.

جدول (8): المشاريع الملحقة بميناء الفاو الكبير واعداد العاملين فيها

عدد الايدي العاملة	المشروع
3700 – 3400	الصناعات الثقيلة (صناعة الصلب، بتروكيمياويات، مصفاة للنفط)
18000	الصناعات الخفيفة (الصناعات الغذائية، صناعة المنسوجات والملابس، الآلات والمعدات، البناء والتشييد، تصنيع معدات النقل، الأدوية)
9000	الخدمات (المدارس، رياض الاطفال، معاهد التدريب)
1500	الصناعات الزراعية (الزراعة الواسعة، الزراعة المائية)
2000	النقل والخدمات اللوجستية (مطار للشحن، ميناء جاف)
1000	الخدمات (محطة طاقة، معمل تدوير النفايات، تحلية المياه)
350	المساحات الخضراء
4500	اخرى
40050	المجموع

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، 2021.

¹ حسين حيدر الجزائري، مصدر سابق، ص44.



المبحث الرابع

التأثيرات المباشرة وغير المباشرة لميناء الفاو واجندة العراق في تحقيق SDGS

هنالك تأثيرات مباشرة وغير مباشرة لميناء الكبير في تحقيق أهداف التنمية المستدامة من خلال أنشطة الميناء وتشغيله وهي تشمل:

الهدف 1 (القضاء على الفقر): اذ يمكن ان يؤدي الميناء الى تقليل نسب الفقر في محافظة البصرة التي تقدر في عام 2024 بحوالي 14% وهو ما يجعلها ثاني اكبر محافظة من حيث عدد الفقراء باجمالي يصل الى 900 الف نسمة.

الهدف 6 (المياه النظيفة والنظافة الصحية): اذ تعزز أنظمة معالجة التلوث والنفايات السائلة في الميناء من حماية الموارد المائية.

الهدف 7: طاقة نظيفة بأسعار معقولة: اذ ان استخدام الطاقات المتجددة في عمليات الميناء يقلل الاعتماد على الوقود الاحفوري، ويؤدي الى خفض الانبعاثات الكربونية بنسبة تصل الى 30% مثلما حدث في بعض التجارب الدولية.

الهدف 8 (العمل اللائق والنمو الاقتصادي): توفير الاف فرص العمل المباشرة في قطاعات التشغيل والصيانة واللوجستيات، وزيادة كفاءة التصدير والاستيراد عبر البنى التحتية الحديثة التي يشتمل عليها الميناء. فضلا عن تأثيرات الميناء الإيجابية في النمو الاقتصادي والايادات العامة.

الهدف 9 (الصناعة والابتكار والبنية التحتية): سيسهم الميناء في إقامة صناعات جديدة تعزز الناتج الصناعي في العراق، وتقليل الاعتماد على الاستيرادات.

الهدف 11 (مدن ومجتمعات مستدامة): حيث تعمل عمليات تطوير البنية التحتية المحيطة بالميناء (مساكن، طرق، مدارس، مستشفيات) على جذب مزيد من الاستثمارات لتحويل المنطقة الى مركز حضري مستدام.

الهدف 13 (العمل المناخي): الاستثمار في الطاقة النظيفة والمساحات الخضراء سيعمل على تقليل الانبعاثات الكربونية الضارة والحد من مشكلة التلوث. كما ان غابات المانغروف هي من أكثر النظم



الأيكولوجية احتواءً للكربون على وجه الأرض، إذ تخزن ما يقدر بنحو 6.23 جيجا طن من الكربون⁽¹⁾. وهذا ما يقلل من الانبعاثات الكربونية التي تطلقها السفن بشكل كبير.

الهدف 14 (الحياة تحت الماء): ان زراعة (7000) شجرة مانغروف (القرم الرمادي) كمرحلة أولى بجانب كاسر الامواج الشرقي لميناء الفاو الكبير يمكن ان تدعم الهدف (14) من اهداف التنمية المستدامة بشكل كبير جداً، وتهدف الشركة العامة لموانئ العراق إلى زراعة (11) مليون شجرة منها، فهي تقوم بتقليل التلوث البحري وتحسين جودة المياه ومنع تآكل السواحل وكذلك تعمل كحاجز طبيعي للعواصف البحرية، وتعزيز التنوع البيولوجي البحري لتشكل بيئة مناسبة للأسماك البحرية⁽²⁾.

الاستنتاجات

- 1_ إن مشروع ميناء الفاو الكبير قاطرة اقتصادية تتبعها العديد من مشروعات القطاعات التنموية الواعدة، ومن ثم تنشأ علاقة تشابكية امامية وخلفية بين الميناء وبين القطاعات الاخرى التي ستحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد ريعي محدود في هيكله وتنوعه الى اقتصاد مستدام ومتنوع المصادر، كما ان زيادة المردودات المالية المتأتية من ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة تؤدي الى تنويع إيرادات الاقتصاد وعدم الاعتماد على مصدر واحد في الحصول على الإيرادات.
- 2_ يعد ميناء الفاو الكبير مشروعاً استراتيجياً له أهمية كبيرة في تعزيز التنمية المستدامة من خلال اثره الاقتصادي الاجتماعي والبيئية، اذ يسهم في دعم تحقيق تسعة اهداف من اهداف التنمية المستدامة في العراق بشكل مباشر أو غير مباشر.
- 3_ سيكون لميناء الفاو الكبير ابعاد تنموية كبيرة اقتصادية واجتماعية وغيرها، اذ انه سيسهم في جذب الاستثمارات الاجنبية الى العراق مثل الاستثمارات في الملحقات التابعة للميناء كإقامة المدن الصناعية والتجارية والسكنية فضلاً عن إقامة منطقة للتجارة الحرة، وهذا ما يبرز أهمية المشروع.
- 4_ سيحدث ميناء الفاو الكبير تأثيرات اقتصادية مهمة للاقتصاد العراقي في حال تشغيله، إذ قدرت إيراداته بحدود ملياري دولار في المرحلة الاولى، وتزداد هذه الإيرادات لتصل إلى 3.70 مليار دولار في المرحلة الثانية عام 2027، ومن ثم سترتفع لتصل بحدود 7 مليار دولار في المرحلة الثالثة

¹ منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، <https://www.fao.org/newsroom/detail/global-effort-to-safeguard->

² الشركة العامة لموانئ العراق، <https://scp.gov.iq/?article=175>



من تشغيل الميناء بالكامل عام 2040، مما سيؤدي إلى رفع معدلات النمو الاقتصادي لقطاع النقل بصورة عامة ومساهمته في زيادة الناتج المحلي الإجمالي.

5_ إن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم في تخفيف الضغط على الموانئ العراقية الأخرى والمساهمة في الاستيرادات التجارية للعراق وهو لا يلغي دور الموانئ العراقية الأخرى في تنشيط عملية التجارة الداخلية.

6_ إن تشغيل ميناء الفاو الكبير سيوفر نحو (12) ألف فرصة عمل، وسيوفر الميناء فرص عمل أكبر في حال تشغيله من خلال المناطق الصناعية والمنطقة الحرة الملحقة بالميناء وهو ما يزيد عن (40) ألف فرصة عمل.

التوصيات

1- ضرورة الإسراع في إنشاء ميناء الفاو الكبير تماشياً مع رؤية العراق 2030 في التقليل من الاعتماد على الإيرادات النفطية، كذلك أن إنجاز الميناء يقلل من الاعتماد على موانئ دول الجوار في نقل التجارة.

2_ تهيئة الأجواء والظروف المناسبة للشركات العاملة للعمل بدون توقف وضمن المخطط الزمني لإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، مع ضرورة إشراك القطاع الخاص وتوفير التشريعات القانونية للعمل بالنظر لتنامي أهمية القطاع الخاص والشركات المتخصصة في قطاع الموانئ والنقل البحري.

3_ ضرورة تناقل الخبرات بين إدارة الموانئ العراقية وبقية الموانئ العالمية والانفتاح على موانئ المنطقة وتحديد موانئ دبي كونها التجربة الرائدة في المنطقة والعالم.

4_ ادخال الانظمة الالكترونية الحديثة في إدارة الموانئ والابتعاد عن الاجراءات الروتينية المعقدة، وتبسيط الاجراءات الكمركية بما يسرع من وقت تفريغ شحنات السفن.

5_ العمل على إيجاد مصادر تمويل خارجية من المؤسسات والمنظمات الدولية لإنجاز المشروع الفاو في وقت اقل من المحدد، أو استقطاب الاستثمارات الأجنبية لتمويل عملية اكمال المشروع بأسرع وقت.

6_ العمل على انشاء مشاريع إعادة تدوير النفايات البحرية التي تخلفها السفن والتي يمكنها ان تدمر البيئة البحرية، وكذلك العمل على زيادة المساحات الخضراء وزراعة غابات أشجار المانغروف



التي تسهم في الحفاظ على البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي وتقليل الانبعاثات الكربونية التي تطلقها السفن.

المصادر

- 1- محمد، ج. خ. (2019). اقتصاديات المواني والجمارك بين النظريات والتطبيق، كلية التجارة جامعة الإسكندرية.
- 2- Bienia, B., Dykiel, M., & Brągiel, E. (2019). Sustainable development: Concept, definitions. University of Applied Sciences in Krosno.
- 3- Caliskan, A. (2022). Seaport participation in enhancing the sustainable development goals. Journal of Cleaner Production, 379(Part 2).
- 4- Tremblay, D., et al. (2024). Alignment of the 2030 Agenda to the ports industry. University of Chicoutimi.
- 5- Haraldson, S., Lind, M., & Raza, Z. (2023). The sustainable development goals: An opportunity for seaports to drive business value – A practical guide. A report from the innovation project I. Hamn within the Swedish Transport Administration's industry programme Sustainable Shipping.
- 6- Gjolberg, M., et al. (2021). Sustainable development goals: Exploring maritime opportunities.
- 7- الشعبي، ع. ح. ع. (2023). دور الموانئ الخضراء في تحقيق التنمية المستدامة: دراسة حالة محطة عدن للحاويات، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، المجلد الرابع عشر- العدد الرابع.
- 8- المنتدى العربي للتنمية المستدامة، (2022)، الهدف 14 من ااهداف التنمية المستدامة (الحياة تحت الماء). https://www.unescwa.org/sites/default/files/pubs/pdf/bgkd_sdg14_ar.
- 9- وقائع الأمم المتحدة، (2017)، تحقيق الهدف رقم 14 من ااهداف التنمية المستدامة: دور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، <https://www.un.org/ar/chronicle/article>.
- 10- المرسومي، ن. ج. & الجزائري، ج. ح. م. (2019). ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي.
- 11- المرسومي، ن. (2020). لماذا رفض العراق عرض شركة حنا الشيخ لبناء ميناء الفاو الكبير؟ مقال منشور، <https://non14.net/128563>.
- 12- الزاهدي، أ. ر. ح. (2021). الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة بغداد.
- 13- البيضاني، هـ. أ. ع. (2022). دور ميناء الفاو الكبير في التنمية الصناعية (الواقع والتحديات)، مجلة الدراسات المستدامة، السنة الرابعة، المجلد الرابع، العدد الثالث، الملحق 2.
- 14- الشمري، هـ. م. & الحسيني، ج. ع. أ. (2011). تأثيرات انشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، العدد 30.



- 15- الحجاج، ن. ع، & هاشم. ض. ط. (2021). لابعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والإدارية، العدد الأول، المجلد 17.
- 16- المرسومي، ن. ج. & الجزائري، ح. ج. م. (2016). الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي العراقي: دراسة حالة ميناء الفاو الكبير، مجلة الاقتصادي الخليجي، العدد 30، كانون الأول.
- 17- الامارة، ن. ش. ج. (2022). الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة البحرية العراقية، مجلة دراسات البصرة، ملحق العدد 45، السنة السابعة عشر/كانون الأول.
- 18- Abdel Hamid, M., Manahil, et al. (2022). Investment mechanisms required for the great port of Al-Faw and the Dry Canal and their economic implications in Iraq. Eurasian Journal of History, Geography and Economics, 15, December.
- 19- Mohammed , Dlovan Asaad, Prof.Dr. Abdul Wahab Muhammad Jawad Al Musawi, Heider Nima Bekheet, and Zuhair Mahmoud Kazim. 2025. "The Role of Institutional Reform Policies and Entrepreneurship in Achieving Sustainable Development of the Iraqi Economy". *Al-Ghary Journal of Economic and Administrative Sciences* 21 (1): 849-73. <https://doi.org/10.36325/ghjec.v21i1.19005>.
- 20- وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ، <https://www.scp.gov.iq/?article=528>.
- 21- الشركة العامة للموانئ العراقية، <http://964media.com/300971>.
- 22- الشركة العامة للموانئ العراقية، (2019)، شعبة التخطيط والمتابعة.
- 23- الجزائري، ح. ج. (2020). ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، المعهد العراقي للإصلاح الاقتصادي، بغداد، 2020.
- 24- عودة، ب. ه. & نعيمش، ر. ع. (2021). الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي، وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والاهمية الاستراتيجية والافاق المستقبلية، المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي.
- 25- منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، <https://www.fao.org/newsroom/detail/global-effort-to-safeguard-effort-to-safeguard->
- 26- الشركة العامة لموانئ العراق، <https://scp.gov.iq/?article=175>.