

الأهمية الاقتصادية لبناء الفاو الكبير

وانعكاسه على واقع
التنمية المستدامة في العراق

المؤلفان

أ.م.د. حمدية شاكر الايدامي
أمجد راضي الزاهدي

مركز الرافدين للبحوث

الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير
وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق

الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير
وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق
المؤلفان:

الاستاذ المساعد الدكتور حمديّة شاكر مسلم الاديمي

الباحث: أمجد راضي حسن الزاهدي

الطبعة الاولى، بيروت/النجف الاشرف، 2023

First Edition, Beirut/Najaf, 2023

© جميع حقوق النشر محفوظة للناشر، ولا يحق لأي شخص أو مؤسسة أو جهة، إعادة إصدار هذا الكتاب، أو جزء منه، أو نقله، بأي شكل أو واسطة من وسائط نقل المعلومات، سواء أكانت إلكترونية أو ميكانيكية، بما في ذلك النسخ أو التسجيل أو التخزين والاسترجاع، دون إذن خطي من أصحاب الحقوق.



مركز الرفادين للحوار
Al-Rafidain Center For Dialogue
R . C . D

تنويه: إن جميع الآراء الواردة في هذا الكتاب تعبر عن رأي كاتبها، ولا تعبر بالضرورة عن رأي الناشر.

ISBN: 978 - 1 - 77472 - 203 - 9

سبتمبر/أيلول 2023

الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق

المؤلفان

الاستاذ المساعد الدكتور
حمدية شاكر مسلم الايدامي

الباحث

أمجد راضي حسن الزاهدي



مركز الرافدين للحوار
Al-Rafidain Center For Dialogue
R. C. D

الفهرس

9	قائمة الجداول
10	قائمة الاشكال
10	قائمة الخرائط
11	مقدمة المركز
13	المقدمة
15	الفصل الاول: النقل البحري -تأصيل نظري ومفاهيمي-
15	اولاً: النقل المفهوم والخصائص الرئيسة
16	ثانياً: انواع وسائل النقل
18	ثالثاً: مفهوم الميناء ومكوناته
20	رابعاً: مكونات الميناء وتصنيفاته واشكال ملكيته
22	خامساً: التطورات التاريخية للموانئ ومميزاتها التنافسية
24	سادساً: الميزة التنافسية للموانئ
27	الفصل الثاني: التنمية المستدامة - الابعاد والاهداف
27	أولاً: مفهوم التنمية المستدامة واهدافها وابعادها
31	ثانياً: أسس التنمية المستدامة وخصائصها
32	ثالثاً: الدور التنموي للنقل البحري والموانئ
34	الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري
34	آثار صناعة النقل البحري في النشاط الاقتصادي والاجتماعي والحضري
35	الخدمات البحرية وآثارها الاقتصادية
36	رابعاً: النقل المستدام والتنمية المستدامة
37	العلاقة بين النقل والتنمية المستدامة
38	تحديات الاستدامة البيئية للموانئ

- 39..... خامسا: التطورات الحديثة للموانئ
- 41..... سادسا: رؤية جديدة لعلاقة النقل البحري بالتنمية المستدامة
- 47..... الفصل الثالث: تحليل مؤشرات الموانئ وإنشاء ميناء الفاو الكبير
- 47..... أولاً: بنية النقل البحري في العراق
- 52..... ثانياً: الموانئ العراقية التجارية والنفطية
- 66..... ثالثاً: نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي
- 71..... رابعاً: التحديات والامكانيات
- 75..... الفصل الرابع: اهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير
- 75..... أولاً: الاهمية الاستراتيجية لموقع مشروع ميناء الفاو الكبير
- 77..... ثانياً: الهدف من إنشاء الميناء
- 78..... ثالثاً: تصاميم وكُلف مشروع ميناء الفاو الكبير
- رابعاً: الميزة التنافسية لميناء الفاو الكبير وأثره على بعض الموانئ وتحديات
انشائه.....
- 83.....
- 86..... خامسا: أثر إنشاء ميناء الفاو الكبير على بعض موانئ المنطقة
- 88..... سادسا: التحديات التي تواجه إنشاء ميناء الفاو الكبير
- الفصل الخامس: إنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسه على التنمية المستدامة رؤية
استشرافية.....
- 97.....
- 97..... أولاً: البنى التحتية لمدينة الفاو وآفاق التنمية المستدامة
- 104..... ثانياً: العلاقة بين النقل البحري واهداف وغايات وخصائص التنمية المستدامة
- 107..... ثالثاً: القناة الجافة وانعكاسها على التنمية المستدامة في العراق
- 110..... العناصر الواجب توفرها لإنشاء القناة الجافة
- الفصل السادس: مبادرة الحزام والطريق والرؤية الاستشرافية لإنشاء ميناء الفاو
الكبير.....
- 117.....
- 117..... أولاً: طريق الحرير القديم
- 118..... ثانياً: إحياء طريق الحرير الجديد:
- 119..... ثالثاً: مسارات طريق الحرير الجديد
- 120..... رابعاً: ارتباط بعض الدول العربية بطريق الحرير:

123	الفصل السابع: ارتباط العراق بطريق الحرير (رؤية استشرافية)
123	أولاً: حجم التجارة بين العراق والصين
128	ثانياً: ارتباط ميناء الفاو بميناء كوادر
130	ثالثاً - سيناريوهات الرؤية الاستشرافية المقترحة
137	الفصل الثامن: الاستنتاجات والتوصيات
141	المصادر

قائمة الجداول

الصفحة	الجدول
51	(1) أعداد بواخر الشركة العامة للنقل البحري
51	(2) المؤشرات الرئيسية للشركة العامة للنقل البحري للمدة (2010 - 2019)
57	(3) الطاقة التصميمية والاعماق والطاقة الانتاجية للموانئ التجارية
58	(4) اهم المؤشرات الاساسية للشركة العامة للموانئ العراقية للمدة (2010-2019)
61	(5) كمية البضاعة المستوردة عبر الموانئ العراقية حسب الميناء للمدة 2010-2019 (طن)
62	(6) البضاعة المصدرة عبر الموانئ العراقية غير النفطية حسب الميناء للمدة 2010-2019 (طن)
64	(7): الايرادات والنفقات للشركة العامة للموانئ للمدة (2010-2019) (مليار دينار)
65	(8): مقارنة الخطة التشغيلية لنشاط ومهام الشركة العامة للموانئ للعام 2018
66	(9): مقارنة الخطة التشغيل للعام 2018 للشركة العامة للموانئ (مليون دينار)
67	(10): نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي للمدة (2010-2019) (مليار دينار)
68	(11) نسبة مساهمة ايرادات الموانئ في قطاع النقل للمدة (2010-2019) (مليار دينار)
71	(12): أعلى الاقتصاديات وادناها مرتبة الوقت الوسيط لرسو ناقلات السواثب السائلة في الميناء لعام 2018 (يوم)
80	(13) مواصفات المرحلة الاولى لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام 2038
80	(14) حجم التداول السنوي المتوقع لميناء الفاو الكبير
81	(15) الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير
82	(16) عقود المشاريع الخمسة
83	(17) التكاليف الكلية لإنشاء ميناء الفاو الكبير (مليون دولار)
101	(18) عدد الايدي العاملة في المشاريع الملحقه بالميناء
112	(19) اهم المؤشرات للسكك الحديدية للمدة (2012- 2019)
124	(20) أعلى قيمة للاستيرادات للشركاء التجاريين (المبلغ ترليون دينار)

قائمة الاشكال

الصفحة	الشكل
23	(1): مراحل تطور الموانئ
45	(2): العلاقة بين خصائص اداء نظام النقل واهداف وغايات التنمية المستدامة والمؤشرات المقترحة
61	(3): كمية البضاعة المستوردة بحسب الميناء
64	(4): صافي الارباح المتحققة
70	(5): مؤشر الربط الملاحي لبعض الدول لعام 2019
125	(6): أعلى قيمة للاستيرادات للشركاء التجاريين

قائمة الخرائط

الصفحة	الخارطة
54	(1) موقع الموانئ العراقية
102	(2) مخطط مشاريع مدينة الفاو الصناعية
109	(3) مسار القناة الجافة
116	(4) المسارات المختصرة لميناء الفاو الكبير

مقدمة المركز

تُعدُّ الموانئ بوابات الدول الرئيسة ومنافذها الحيوية التي تطل من خلالها على العالم، وتُقاس قوتها وإمكانياتها الجيوستراتيجية بكفاءة موانئها وتكاملها واستدامتها. وانطلاقاً من ذلك حرص مركز الرافدين للحوار (R.C.D) على انتقاء أفضل الدراسات التي تعالج الموضوع وأرصنها، ومنها هذا الكتاب الذي كان في الأصل رسالة جامعية مخصصة لدراسة ميناء الفاو العراقي بشكل تفصيلي ودقيق، والموجبات الاقتصادية للمضي في بناء مثل هذا المشروع العملاق، وتؤكد معظم الدراسات على حاجة العراق الماسة لإنجازه بأسرع وأفضل طريقة ممكنة.

تضمّن الكتاب مواضيع غاية في الأهمية، منها العلاقة الوثيقة بين النقل البحري والتنمية المستدامة وأبعادها وأهدافها، والدور الرئيس الذي يؤديه النقل البحري والموانئ في تأصيل عملية التنمية، كما استعرض التطورات التاريخية للموانئ ومميزاتها التنافسية وتصنيفاتها وآثارها الاقتصادية والتنموية في صناعة النقل البحري والنشاط الاقتصادي والاجتماعي والحضري، وأهمية التحول نحو الموانئ الخضراء والمستدامة، وكان جميع ذلك اعتماداً على مصادر أصيلة ومتخصصة.

كما امتازت الدراسة بتحليل مؤشرات الموانئ ومتابعة حثيثة لمسار النقل البحري والموانئ في العراق، وتوضيح بنيتها وماهية الشركات العاملة فيها والمهام التي تضطلع بها، كما تقصّى الباحثان موقع الموانئ العراقية التجارية والنفطية وتحليل المؤشرات الأساسية لها، كما تم رصد وبشكل عميق مؤشرات أداء الموانئ البحرية ونسبة مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي.

تفرّد الكتاب برؤيته الاستشرافية لإنشاء ميناء الفاو وانعكاسه على التنمية المستقبلية، وذلك من خلال تفكيكه للبنى التحتية لمدينة الفاو المفترضة ودورها في تعزيز التنمية الاقتصادية والمشاريع الملحقة، كالمنطقة الصناعية والسكنية الجديدة والمعطيات الاقتصادية

والاجتماعية والبيئية لكل ذلك، والمشروعات المقترحة كمشروع تدوير النفايات للحد من التلوث البحري وغيرها.

كما ناقش الباحثان وبأسلوب علمي واضح الرابطة المتينة بين طريق الحرير وإنشاء ميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة وانعكاسها على التنمية المستدامة في العراق، وبيّنا أهمية إنشاء القناة والعناصر الواجب توفّرها كالموانئ الحديثة والسكك الحديدية والنقل البري والفوائد المرجو جنيها من مبادرة الحزام والطريق عند التحاق العراق بها، وأجريا مطارحة كلية عن سيناريو ارتباط ميناء الفاو بطريق الحرير وسيناريوهات مقترحة أخرى.

المقدمة

يُعد النقل مصدراً مهماً من مصادر النمو الاقتصادي للبلدان، ولدراسة النقل لا بد من التعرض إلى قطاعات النقل المتمثلة بالنقل البري، والنقل البحري، والنقل الجوي، وتحديدًا قطاع النقل البحري موضوع البحث لاهميته الاقتصادية في نقل التجارة العالمية، فالنقل والتجارة وجهان لعملة واحدة، ووسيلةً من وسائل تنشيط التجارة الخارجية؛ إذ أنه من أرخص وسائل النقل العالمي والمحلي، لذلك تسعى الدول المتقدمة والنامية على حدٍ سواء إلى تطوير اسطولها من السفن التجارية الناقلة للحاويات وإنشاء وتطوير موانئها التجارية بأحدث أساليب التكنولوجيا وادخال الاتمته في نظام عملها، من خلال ما نلاحظه من تطور اجيال الموانئ لتسهيل إجراءات النقل وسرعة الانجاز.

كما تعد البنى التحتية للنقل محركاً رئيساً لتحقيق التنمية المستدامة على جميع المستويات الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية، ولا سيما على المستوى الإقليمي والمحلي، كما في الأدبيات الحالية تناول عدد كبير من الدراسات العلاقة بين النقل والتنمية الاقتصادية وقدراً كبيراً منها كشفت جوانب مختلفة من مساهمة البنية التحتية للنقل في التنمية المحلية والإقليمية. مما ينعكس في نمو الناتج المحلي الاجمالي، وزيادة العوائد المالية سواء كان ذلك بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر.

لقد مرّت مراحل سريعة في التطور للموانئ واجيال متعددة أكثر تطوراً، فأصبح الميناء عبارة عن منظومة اقتصادية متكاملة، وأكثر من كونه ميناءً بحد ذاته أو مرسىً لتفريغ و شحن حمولات السفن التجارية، وبذلك تغيرت حمولات السفن من السفن الاعتيادية إلى السفن ذات الحمولات العملاقة، فكان لا بد من تطوير الموانئ العالمية بما يتلاءم مع احجام السفن التجارية ذات الحمولات الكبيرة.

إن الموانئ العراقية وعلى الرغم مما تعانيه من مشاكل، إلا إن للموانئ العراقية اهمية اقتصادية كبيرة، كونها المنفذ الوحيد إلى اعالي البحار، وإذا ما أُستغلت بشكل جيد وحديث

وذلك من خلال تطوير الموانئ العراقية القائمة وادخال التكنولوجيا الحديثة في ادارة الموانئ وتنظيمها بشكل يؤدي إلى جذب السفن التجارية، وإنشاء ميناء الفاو الكبير ومايتبعه من إنشاء القناة الجافة وربطه بالموانئ المطلة على البحر الابيض المتوسط في سوريا وتركيا، سوف يكون بذلك العراق حلقة وصل بين الشرق الاسيوي والغرب الاوربي.

الفصل الاول

النقل البحري - تأصيل نظري ومفاهيمي-

يعد النقل البحري أحد أهم سمات الحضارات الرئيسة في هذا العصر ومن أهم عوامل استمرارها وتقدمها ويعد عامل من العوامل الضرورية لنمو الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية ولدراسة دور الموانئ في الاسهام بتحقيق التنمية المستدامة، فقد تم التركيز على اقتصاديات النقل البحري ومفاهيمه وعناصره، ثم بيان اهمية التنمية المستدامة وأهدافها، وبعد ذلك الدور التنموي للنقل البحري.

اولاً: النقل المفهوم والخصائص الرئيسة

١ - مفهوم النقل والنقل البحري والمميزات

أ: مفهوم النقل وأنواعه

النقل (Transportation) نشاط بشري اقتصادي، يعتمد على تحريك البضائع والافراد من مكان لآخر، ذلك لقطع مسافة معينة عبر الزمن، ويعتمد بذلك على عناصر عديدة منها وسائل النقل المختلفة كحركة الانسان العضلية وحيوانات النقل والسيارات والسفن والقطارات والطائرات، وفي الوقت الذي تختلف فيه هذه الوسائل اختلافاً كبيراً من حيث الحجم والوزن والسعة والسرعة والقدرة فإنها تشكل مع عناصر اخرى نظاماً متكاملًا ومن هذه العناصر البنى الارتكازية (Infrastructure) للنقل كالطرق والجسور والانفاق والمطارات وارصفة الموانئ والمحطات، وعليه فإن النشاط النقلي نشاط متكامل يتألف من عناصر عديدة يسعى القائمون فيها دوماً لتطويره لتلبية الحاجات المتنامية للفعاليات الاقتصادية والاجتماعية المستمرة (السامرائي، 2015: 13).

عُرف النقل بأنه عملية تحريك البضاعة من مناطق انتاجها أو بيعها إلى مناطق الاستهلاك

بالوقت المحدد والكميات المطلوبة وبكلفة معقولة، في هذا التعريف اشارة واضحة إلى الأهمية الاقتصادية التي تمثلها عملية النقل، بحيث تكون هنالك دراسة للكُلف ولعامل الوقت لتحقيق الانسياب السليم للبضائع بين نقاط الانتاج ونقاط الاستهلاك بالشكل الكفوء (البكري، 1985: 12).

ثانيا: انواع وسائل النقل

ينقسم النقل البري إلى:

أ- النقل بالسكك الحديدية:

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

ب- النقل بالسيارات:

لم تؤثر وسيلة النقل على التنمية الاقتصادية والنمو بقدر ما أثره النقل بالسيارات، وتعد من أكثر وسائل النقل البري استخداماً هو النقل بالسيارة، وسرعان ما تطور استخدام السيارات بعد الحرب العالمية الثانية، ولا سيما في الاتحاد السوفيتي واليابان؛ إذ انعكس ذلك على تطور احجام واشكال وانواع السيارات، وفي تخصصها لنقل سلع معينة، وقدرتها على السير لمسافات طويلة (قديم، 2009: 10).

ت- النقل بالانابيب:

يُعد النقل بالانابيب ثورة في قطاع النقل بصفة عامة، ونقل الطاقة بصفة خاصة، ويعود استخدام الانابيب في نقل المياه إلى زمن بعيد. ولكن تطور هذا الاسلوب من النقل بشكل كبير بعد اكتشاف النفط بشكل تجاري في العالم، وارتفاع الطلب العالمي على النفط الخام، ومن ثم زيادة الانتاج العالمي للنفط. ويمكن تصنيف النقل بالانابيب إلى (انابيب النفط، انابيب الغاز الطبيعي، انابيب الفحم، انابيب المواد الكيماوية وغيرها) (عبد، 1994: 190).

2- النقل الجوي:

يتميز قطاع النقل الجوي عن غيره من انواع النقل الاخرى بالسرعة واختصار الوقت والمسافات عند نقل الركاب، أو البضائع من مكان إلى مكان آخر، كما ان طرق النقل الجوي

تعد طرق مباشرة ولا تتأثر بعوائق السطح كما هو في الطرق البرية. فالنقل الجوي يتميز بنقل المسافرين بالدرجة الاولى، على الرغم من أن شحن البضائع جواً اخذ بالزيادة ولا سيما السلع الغالية التي تتحمل تكلفة النقل الجوي. ويعد النقل الجوي الوسيلة المثلى للانتقال في المسافات البعيدة، وعلى الرغم من مميزات النقل الجوي لنقل المسافرين ولمسافات بعيدة وبأوقات قليلة إلا إن ارتفاع تكلفة اجور النقل تؤدي إلى الإحجام عن نقلها جواً (علام، 2009:30).

3- النقل البحري:

النقل البحري فهو وسيلة مهمة من وسائل النقل بشكل عام، والنقل الدولي بشكل خاص، وهو البوابة الرئيسة نحو الاسواق العالمية. وتبين اهمية النقل البحري في ضمان انسياب حركة تبادل التجارة الخارجية والداخلية؛ إذ إنه من أرخص وسائل النقل العالمية للركاب والبضائع، وله اهمية خاصة في عملية النمو الاقتصادي، سواء في الدول النامية أو المتطورة. كما يعد النقل البحري من الانشطة الخدمية التي من خلالها يتم نقل البضائع والركاب من مكان لآخر، وهو نشاط انتاجي لما يضيفه للسلع المنقولة من منفعة اقتصادية وقيمة اضافية من خلال نقلها من مكان لآخر، ويعد نشاطاً توزيعياً لدوره المهم في عملية التبادل والتوزيع للبضائع محلياً واقليمياً وعالمياً.

ت: صناعة النقل البحري

يختلف الاستثمار في أنشطة النقل البحري عن غيرها من القطاعات الاستثمارية الأخرى، لأنها تتسم بطبيعة خاصة، وهي تأثرها بدرجة كبيرة بعوامل قوى الطبيعة (الطقس، المناخ، والبحار،... وغيرها). وبهذا يتصف هذا القطاع بدرجة كبيرة جداً من الكثافة الرأس مالية، وتوفير موانئ ذات اعماق وغواطس تفي بمتطلبات السفن العملاقة، فضلاً عن توفير التجهيزات الخاصة بالشحن والتفريغ يتطلب رؤوس اموال كبيرة لتمويل انجاز البنية التحتية لتلك مشاريع، وقد تعددت اساليب تمويل مشروعات البنية التحتية، تبعاً لتعدد مصادر التمويل منها ما يعتمد على التمويل الحكومي من خلال إيراداتها من ممتلكاتها (إيرادات الدومين)، أو ما تحصل عليه من الضرائب، أو القروض والرسوم التي تحصل عليها من الخدمات التي تقدمها إلى المواطنين، وقد تلجأ بعض الدول إلى تمويل المشاريع من ثرواتها الطبيعية مثل (النفط والغاز الطبيعي) كما هو الحال في دول الخليج العربي والعراق. أو قد تلجأ الدول إلى

اسلوب التمويل بصيغة المشاركة بين القطاع العام والخاص، إذ يعد اسلوب المشاركة له الدور الفعال في تمويل مشروعات البنية التحتية بمختلف اساليبه، مثل عقود الشراكة بين القطاع العام والخاص (P.P.P)، وتعد من اهم طرائق تمويل المشاريع الخاصة بالبنية التحتية والاكثر استخداماً في تمويل المشاريع المشتركة في دول العالم سواء كانت متقدمة ام نامية على الرغم من حداثة هذا الاسلوب من التمويل ذلك لما حققه من تطورات وانجازات، ومن اهم اساليب التمويل المشترك هو عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (B.O.T Build Operate Transfer). تعمل هذه العقود على تمويل مشروعات البنية التحتية التي تعجز الحكومات عن تمويلها (اسماعيل، 2009: 23).

ويمكن بيان خصائص خدمات النقل بالنسبة لجانب الطلب والعرض بالآتي:

1- بالنسبة للخصائص المميزة لجانب الطلب: فالنقل كسلعة أو خدمة هو طلب مشتق؛ إذ إن النقل لا يُطلب لذاته، انما هو نتاج الطلب على السلع والخدمات، وبذلك يمكن الحصول على الفوائد في الوجهة النهائية، فالأفراد على سبيل المثال لا يطلبون السفن (كسلعة) لغرض الحصول على السفينة نفسها، انما يطلبونها للحصول على (خدمة) النقل التي تمكنهم من الوصول إلى المكان المقصود (ثويني والاسدي، 2021: 41).

2- أما بالنسبة للخصائص المميزة لجانب عرض خدمات النقل: تتلخص في اختلاف تكاليف عرض خدمات النقل باختلاف وسيلة النقل المستخدمة، فضلاً عن أن عرض خدمات قطاع النقل يتصف بعدم القابلية على التخزين أو التجزئة، مع اختلاف عرض خدمات النقل من حيث معدل تكرار الخدمات وانجازها على أكمل وجه (بن جروة ونور الدين، 2002: 138).

ثالثاً: مفهوم الميناء ومكوناته

قبل مناقشة الموانئ، يجب أن نحدد ثلاثة مصطلحات رئيسية: «الميناء»، «سلطة الميناء» و«المحطة». الميناء هو منطقة جغرافية يتم فيها إحضار السفن إلى جانب اليابسة لتحميل وتفريغ البضائع، عادة ما تكون منطقة محمية في المياه العميقة مثل الخلجان أو مصبات الانهر، اما هيئة الميناء فهي المؤسسة المسؤولة عن تقديم الخدمات البحرية المختلفة المطلوبة لجلب السفن على اليابس. السلطات المينائية هي الجهة المكلفة من قبل السلطات الرسمية بأدارة الميناء وهذه السلطات قد تكون سلطة بلدية (محافظة) أو وزارة أو مجلس رسمي للميناء. (Stopford, 2009: 81).

ويعرّف الميناء port⁽¹⁾ بأنه «المكان الذي تحتمي فيه السفن، وتمرّ فيه البضائع، لحين تحويلها». وهو موطن السفينة. فالميناء يسمح بالمناولة لنقل البضائع أو الركاب، من وسيلة نقل إلى أخرى، ومن السفينة إلى إحدى الأنماط الأرضية أو العكس (2;2017, &Hlali & Hammami).

تعد الموانئ النافذة التي تطل منها الدول على العالم الخارجي، وتبني من خلالها العلاقات التجارية الدولية، لذا فإن الميناء يكون حلقة الوصل بين البحر والدولة، اي بين منطقة النظير Fore land ومنطقة الظهير Hinter land (كزار، 2016:387).

وبذلك فإن الميناء يقدم نوعين رئيسيين من الخدمات وهما:

- 1- الخدمات البحرية للسفن: بأختلاف احجامها وتخصصاتها النقلية، وتقدم هذه الخدمات في منطقة مائية هادئة آمنة وواسعة وذات اعماق مناسبة لغاطس تلك السفن الراسية.
- 2 - خدمات خاصة: مهمتها تسهيل عمليات التفريغ والشحن من والى السفينة وبالعكس، فضلاً عن نقل الركاب على السفينة.

وتقام بقرب الميناء كل مقوماته، من مراسي السفن والمواد والسلع والمخازن والمستودعات ودوائر وموظفي شرطة الكمارك وشرطة الميناء وورش واحواض تصليح السفن. كما تقوم في الميناء الوسائل والمعدات الكفيلة لخدمة التجارة الدولية، من حيث استقبال الناقلات والسفن وتفريغها وشحنها وتزويدها بالوقود. وتتأثر الوظيفة الرئيسة للميناء بالتغيرات العالمية التي تحركها العولمة ونمو التجارة والزيادات الحاصلة في احجام السفن والشبكات اللوجستية⁽²⁾ والتكنولوجيا فضلاً عن مشاركة القطاع الخاص في ادارة الموانئ (2018,16: SHELLY).

(1) كلمة (port) نجد انها اشتقت من أصل الكلمة اللاتينية (porta) وتعني مدخل او بوابة (Gate) (عبود، 2016: 387).

(2) يعد مصطلح لوجستيك (Logistics) مفهوماً حديثاً، ذي دلالة شاملة ونشأة عسكرية، طُبّق للمرة الأولى في فرنسا اثناء الحرب العالمية الاولى، تطور بعدها اثناء الحرب العالمية الثانية عند توصيل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر في المكان المعين وبأقل الخسائر. بعد ذلك امتد تطبيق مفهوم اللوجستيات الى مجالات الاقتصاد وادارة الاعمال وتبين الدراسات التي اجريت ان ما يقارب 40 % في المتوسط من تكاليف انتاج السلع في الدول المتقدمة يمكن ردها الى الانشطة اللوجستية، التي انعكست بالايجاب على عملية تخطيط وتنفيذ والرقابة والتحكم في التدفق والتخزين للبضائع والخدمات والمعلومات وخلق المنفعة الزمانية والمكانية وتقليل الكلف لتحقيق ميزة تنافسية (الخضري، 2018: 1).

مما سبق يمكن تعريف الميناء تعريفاً شاملاً فنقول بأنه نقطة الوصل بين البحر والبر، وهو عبارة عن مكان رسو السفن بمختلفة انواعها، وحديثاً تعد الموانئ المتطورة منظومة اقتصادية متكاملة ومراكز تجارية، إذ إن الميناء منفذ التبادل للتجارة الداخلية والخارجية لجميع السلع والبضائع وتحميلها وتفريغها وكذلك تحويلها لتصديرها بحالتها الجديدة، ويعد احد المنافذ الحدودية للدولة والواجهة التي من خلالها يتم الاحتكاك بدول العالم المختلفة وهو من اهم المقومات الاقتصادية للدولة، ويرتبط الميناء مع الجانب الخلفي منطقة الظهير الذي يشمل (اماكن شحن وتفريغ السفن والخدمات اللوجستية الاخرى)، أو المدن الصناعية المرتبطة بالموانئ، أو المناطق الحرة⁽¹⁾، أو شبكات النقل الجوي والبري مثل شبكات السكك الحديدية، أو النقل بالشاحنات.

رابعاً: مكونات الميناء وتصنيفاته واشكال ملكيته

عادة ما تتكون الموانئ البحرية من ثلاثة عناصر رئيسة وهي كالآتي: (حسين وعلي، 2015:

(160

أ- **المساحة المائية:** وهي مساحة محمية من الظواهر الطبيعية والامواج، وتعد هذه المساحة نقطة البداية أو نقطة النهاية لرحلة البضائع أو السلع المنقولة بحراً.

ب- **المساحة الارضية:** وتتصل اتصالاً مباشراً بجميع اجزاء البلاد الداخلية وذلك عن طريق شبكة من النقل الداخلي المختلفة، وتعد نقطة البداية أو النهاية لرحلة البضائع بطرق النقل الداخلي.

ت- **واجهة بحرية:** تتكون من مجموعة من المراسي والارصفة، عليها مجموعة من الرافعات والاجهزة المعاونة، وتكون في مجموعها نقطة الالتقاء في ما بين وسائل النقل البحري والبري ووسائل النقل الداخلي.

توجد العديد من معايير تصنيف الموانئ، بحسب طبيعة الميناء، إذ يوجد الآلاف من الموانئ حول العالم على اختلاف احجامها وانواعها مثل موانئ البحيرات أو الانهار أو البحار

(1) تعد المناطق الحرة من الناحية اللوجستية مراكز التوزيع او مناطق التخزين بين المراكز الانتاجية ومراكز البيع، لذلك قامت الشركات العالمية باستخدامها لاقامة المراكز التوزيعية لمنتجاتها، بالنظر لاتساع سوقها، مما ادى الى زيادة الحركة في بعض الموانئ المحورية، وان اللجوء الى إنشاء المناطق الحرة في الموانئ يتطلب رؤوس اموال وتغيير في السياسات الاقتصادية وفي التشريعات الداخلية للدولة وبنية اساسية لوسائل النقل المختلفة (حسني، 2018: 13)

والمحيطات، وبحسب موقع كل ميناء وتخصصها مثل النقل الداخلي أو الخارجي، وفي ضوء ذلك يمكن تصنيف الموانئ إلى:

أ- **الموانئ التجارية:** وهي تلك الموانئ التي تقوم بوظيفة النقل البحري، سواء محلياً أو عالمياً وتمثل الوظيفة المحلية باستقبال البضائع والمنتجات المستلمة من داخل حدود الاقليم إلى منطقة الميناء، اما الوظيفة الدولية فتتمثل بأنها نهاية محطة التفريغ من السلع والمنتجات الواردة إلى الاقليم من الاسواق العالمية، وتوزيعها على اقاليم الظهير، وايضاً محطة بداية الشحن لسلع ومنتجات الظهير استعداداً لنقلها إلى الدول الاخرى. (الزوكة، 2000:208)

ب- **الموانئ النفطية:** تختص هذه الموانئ بتصدير النفط، وهي بذلك معدة خصيصاً لتفريغ وتحميل الشحنات النفطية ويكون في العادة عميق ويسمح للناقلات الضخمة بالمرور والتحميل منه، ويكون متصل بالخزانات والمصافي النفطية (يوسف، عبود، 1996: 62).

ث- **موانئ الحاويات:** container port وتختص هذه الموانئ بخدمة سفن الحاويات، وتحتاج هذه الموانئ تجهيزات خاصة، ومن امثلتها روتردام في هولندا (هدى، 1983:133).

ج- **موانئ الصيد:** تلك الموانئ التي ارتبطت بالصيد البحري منذ وقت بعيد، بسبب توفر عدد من العوامل، منها قربها من مواقع مناطق الصيد البحرية.

ح- **الموانئ الحربية:** تنشأ هذه الموانئ في المواقع الاستراتيجية المهمة، والتي تسمح لها بتأدية عملها في حالتي الدفاع أو الهجوم بشكل مرن، وتشكل هذه الموانئ القواعد العسكرية للاساطيل الحربية للدول. (عبده، 1994: 288).

د- **موانئ لجوء:** وهي تلك المواقع البحرية والاماكن التي تنشأ خصيصاً كمكان لجوء آمن مؤقت للسفن اثناء الحوادث غير الطبيعية كالعواصف البحرية (محمود، 2017: 153).

ذ- **الميناء الجاف:** وهو أحد تطورات النقل البحري التي فرضتها التحولات الطارئة على النقل البحري، وهو عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد وبعيداً عن البحر لاتمام وظائف متعددة بحسب موقعها والغرض من انشائها هو:

- اتمام النقل المتعدد الوسائط⁽¹⁾.

(1) النقل متعدد الوسائط: هو انتقال البضاعة مرة واحدة عبر مزيج من وسائط مختلفة (بحرية، برية، سكك حديد، نقل جوي) من اجل تسهيل حركة البضائع وجعلها اسرع واكثر كفاءة.

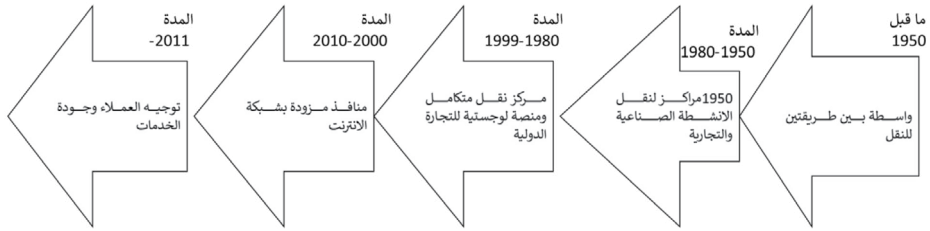
- تحقيق مفاهيم لوجستية لانتاج سلع بأسعار تنافسية،
- التخفيف من تكدس البضائع في الموانئ البحرية، مع الاخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر بنية اساسية متميزة، وان يكون مسيطراً عليها كمركباً، ولهذه الموانئ دور كبير في تفعيل دور الموانئ البحرية، إذ يتم فيها تجميع البضائع لحين وصول سفنها، وتتم فيها عمليات الفرز والتخزين والتجميع والتغليف والتعبئة ووضع العلامات التجارية (بن عيسى، 2017: 117).

خامساً: التطورات التاريخية للموانئ ومميزاتها التنافسية

أ: تطور اجيال الموانئ

تطورت العديد من الموانئ التقليدية (كانت في الماضي مجرد مراكز نقل) تدريجياً في الخمسينيات والستينيات إلى مراكز صناعية وتجارية، أضافت في بعض الحالات قيمة جديدة كبيرة إلى البضائع التي يتم تداولها، وتسارعت هذه العملية خلال الفترات الاخيرة في بعض الموانئ التنافسية، وحدث تنوع في الخدمات المينائية تعدى الخدمات التقليدية للموانئ؛ إذ شملت البنية الفوقية (Super-Structure)، ومن ثم اصبحت الموانئ التي اتجهت في هذا الاتجاه قاعدة لوجستية حقيقية للتجارة الدولية (النحراوي، 2009: 186)، وسنعرض مراحل تطور اجيال الموانئ:

الشكل (1) مراحل تطور الموانئ



الشكل من اعداد الباحثين.

ويمكن ان نبين خصائص كل جيل من هذه الاجيال وبحسب الآتي:

1- موانئ الجيل الاول التقليدية:

واسطة بين طريقتين للنقل، وتمثل المدة من عام 1950 فما دون، كانت فيها الموانئ التقليدية في الاساس واجهات بين البر والبحر، تتم فيها عملياً نقل البضائع وتحميل وتفريغ السفن وتخزين وتسليم البضائع (124:2017:Hlali&Hamami, 123)

2- موانئ الجيل الثاني الصناعية:

مراكز لنقل الانشطة الصناعية والتجارية، وتشمل المدة من سنة 1950 إلى 1980، وفيها عدت الموانئ كمرتكز للنقل والخدمات التجارية والصناعية، التي شملت متطلبات الخدمات التجارية مثل التعبئة والاعمال التصنيعية، كما هو الحال في ميناء خور الزبير. (حسين، 2014: 3).

3- موانئ الجيل الثالث اللوجستية:

وهي مراكز نقل متكاملة ومنصة لوجستية للتجارة الدولية وتدعى بالموانئ اللوجستية، وتمثل هذه المرحلة خلال مدة الثمانينيات من القرن الماضي، والسبب الرئيس في ظهور هذا الجيل هو انتشار التحوية (النقل بالحاويات) والنقل الدولي متعدد الوسائط في جميع انحاء العالم؛ إذ يمكن اعتبار موانئ الجيل الثالث ذات طابع وثيق من العلاقات بينها وبين جميع الجهات العاملة والمتعاملة معها (بن عيسى، 2015: 119). وتحولت الموانئ إلى مراكز مواصلات متكاملة أو قواعد لوجستية للتجارة الدولية وتقدم الخدمات التقليدية والخدمات التجارية والصناعية والبيئية (محمود، 2017: 178).

4- موانئ الجيل الرابع:

وهي منافذ مزودة بشبكة الانترنت وتتمثل في المدة من 2000 - 2010، تميزت بإضفاء نهج لوجستي جديد وبسرعة العمل ومن خلال تعزيز الترابط بين بيئات العمل، إذ إنها استراتيجية قائمة على المعرفة تساعد أي شركة على التحرك بسرعة، ومن أبرز مميزات هذا الجيل هو خصصة الموانئ من خلال اشراك القطاع الخاص، وزيادة النقل بالحاويات، وازدادت احجام السفن، وأصبحت عمليات مناولة البضائع مؤتمتة وميكانيكية بشكل متزايد، (أي عولمة مجتمعات الميناء) (HO HA, 2016:13).

5- موانئ الجيل الخامس:

(توجيه العملاء وجودة الخدمات) وتمثل هذه المدة من عام 2011 ولغاية المدة الحالية، إذ تركز على الاستخدام المتزايد لتكنولوجيا المعلومات والبرامجيات الحديثة لتشغيل وإدارة الموانئ، عليه تم برمجة جميع أنشطة الميناء الادارية والفنية، ونتج عن ذلك تعظيم الانتاجية وتدني نسبة الاخطاء، ورفع طاقة الميناء الاستيعابية، ويطلق على موانئ الجيل الخامس (جيل الموانئ الذكية Smart Ports) متمثلة بموانئ (سنغافورة وروتردام وشنغهاي).

مما تقدم يتبين ان درجة تطور الموانئ وتدرجها عبر الاجيال الخمسة هو ناتج عن التطور التاريخي لنظام عمل الموانئ والمعيار الاساس لدرجة التطور هو مدة بقاء السفينة في الميناء، ووقت تفريغ الشحنات بأستخدام أحدث المعدات ذات القدرات العالية واسلوب الالتمتة في عمل الموانئ، والسرعة في الإنجاز، مما يؤدي إلى تخفيض تكاليف رسو السفن في الموانئ، ومن ثم تقليل تكلفة نقل البضائع، وهذه هي ميزة النقل البحري في تدنية تكاليف النقل كما أسلفنا سابقاً. فضلاً عن تطور وازدياد احجام السفن وتطور اجيالها مما يتطلب موانئ وارصفة متخصصة.

سادسا: الميزة التنافسية للموانئ

إن معظم الموانئ تتنافس اليوم بشكل كبير على نطاق عالمي باتجاه الاستراتيجية التنافسية؛ إذ ان أبرز القضايا التي استلزمت إعادة هيكلة الموانئ لتكثيف المشغلين العالميين هي قوى المنافسة داخل الموانئ، ومن ثم فإن أهمية الموانئ في سلسلة الأعمال العالمية قد زادت من المنافسة (c.okorie, 2011:31). واحد الاسباب الرئيسة في تطور القدرة التنافسية للموانئ

البحرية العالمية هو الانفتاح العالمي وظهور مصطلح العولمة⁽¹⁾ (Globalization) في العقد الأخير الذي أدى إلى التحول في الانتاج العالمي ومراكز الاستهلاك وتطوير شبكات النقل الدولية وما يتبعه من زيادة دور الميناء في انظمة اللوجستيات العالمية. وتعد كفاءة الموانئ من اهم عوامل تكاليف النقل البحري، إذ تؤثر على نفاذ البضائع إلى الاسواق الخارجية، فقد أظهر تقرير البنك المركزي الامريكي للتنمية إن تحسن كفاءة الموانئ من 25% إلى 75% يخفض تكاليف الشحن البحري بمقدار 12% (الاسكوا، 2016: 11)، كما ان النقل بالحاويات والوسائط المتعددة لهما تأثير كبير على اسواق الموانئ، وأدى تطوير شبكات خدمات الشحن البحري مع زيادة قدرة الاتصال لخطوط الشحن إلى تراجع بعض الموانئ وتقدم موانئ اخرى ادت بدورها إلى تغيير مستمر في هيكل السوق والتسلسل الهرمي للموانئ العالمية (Mohi,5) (Eldin,2015;47).

(1) يُعرف معجم ويبستر كلمة العولمة بما يأتي:

To Globalize: To make global, to make scope of application World Wide

ويعني بالعربية اكساب الشيء الطابع الكوني، وجعل نطاق عمله او تطبيقه كونياً (النحراوي، ايمن،

(2009:4)

الفصل الثاني

التنمية المستدامة - الأبعاد والاهداف

أولاً: مفهوم التنمية المستدامة واهدافها وابعادها

إن التنمية المستدامة لا تمثل ظاهرة اهتمام جديدة، إذ إن الاهتمام بالبيئة والحفاظ على الموارد وتنميتها كان من جملة الاهداف التي سعى اليها الناس في الحضارات القديمة، وخير شاهد على ذلك انماط الري والزراعة التي كانت سائدة في بلاد ما بين النهرين، وفي الحضارة المصرية القديمة، وبرزت أيضاً في كتابات الفلاسفة الاغريق من امثال ارسطو طاليس وافلاطون، فضلاً عن وجود اشارات في الكتب السماوية تحث على العلاقة السوية بين النشاط الانساني وبين المحيط الطبيعي الذي يعيش في كنفه الانسان. ويُلاحظ ذلك من خلال التأمل في خطاب القرآن الكريم عن مدى الاهتمام بالطبيعة وتوازنها وعناصرها، وبالارض وكائناتها الحية، فضلاً عن الأحاديث النبوية الشريفة التي حثت على التعامل الرشيد مع موارد الارض، من قبيل الماء والمراعي وعدم الاسراف والتبذير (الهيتمي والمهندي، 2008: 11).

ظهر مفهوم التنمية المستدامة بشكل رسمي في رحاب الامم المتحدة في عام 1980 في وثيقة اممية بعنوان (استراتيجية المحافظة الكونية) واشترك في إعدادها كل من (الاتحاد الدولي للمحافظة على الطبيعة) و(برنامج الامم المتحدة للبيئة) و(الصندوق العالمي للطبيعة)، بعدها توالت الاعمال والوثائق المعززة والداعمة لمبدأ التنمية المستدامة، واصبحت (الاستدامة) تمثل نهجاً تنموياً متوازناً ليحقق تطلعات الاجيال الحاضرة، ويلبي متطلباتها شريطة الايكون على حساب البيئة والاجيال القادمة، وهو ما يؤكد على ضرورة اتسام الاستدامة بـ (العدالة التنموية) وهي سمة محورية واجبة في كل الاعمال التنموية (البريدي، 2015: 17).

لقد استخدم الاقتصاديون تعبير التنمية المستدامة محاولةً منهم لبيان التوازن المطلوب بين النمو الاقتصادي والمحافظة على البيئة، وعلى الرغم من تداول تعريفات مختلفة لهذا المفهوم فإنها تشير بالاساس إلى «توفير احتياجات الجيل الحالي دون الاضرار بأحتياجات أجيال المستقبل» والتنمية المستدامة تعبير عن التنمية التي تتسم بالاستقرار، وتملك عوامل التواصل وهي ليست واحدة من انماط التنمية التي درج مفكرو التنمية على ايضاحها، مثل التنمية الاقتصادية، أو الاجتماعية، أو البيئية، أو المؤسسية، أو الثقافية، بل هي تشمل كافة تلك الانماط فهي تنمية تنهض بمرور الارض والموارد البشرية وتقوم بها، وهي تنمية تأخذ بعين الاعتبار الإبعاد الزمنية وحق الاجيال القادمة في التمتع بالموارد الطبيعية (الهيئي والمهندي، 2008: 13). من خلال التعاريف السابقة للتنمية المستدامة يمكن ان نحدد عناصرها ولاسيما ما ورد في قمة الارض في ريودي جانيرو سنة 1996، إذ وردت العناصر الثلاثة المكونة للتنمية المستدامة المتمثلة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

تعريف التنمية المستدامة

انتشر استخدام مفهوم التنمية المستدامة ليشمل جميع القطاعات كقطاع النقل المستدام والزراعة المستدامة والتكنولوجيا المستدامة وغيرها. تبعاً لذلك برزت مصطلحات عدة مثل الادارة البيئية والكفاءة الايكولوجية والمسؤولية الاجتماعية والبيئية واخلاقيات الاستثمار والبيئة الصناعية والاقتصاد الاخضر وغيرها تدعم مصطلح الاستدامة (بكدي، 2020: 15). وقد تعددت تعريف التنمية المستدامة ومن هذه التعريف التنمية المستدامة بأنها (القدرة على تلبية احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها وذلك لتحقيق التوازن بين البيئة والتنمية، وبين المستقبل والحاضر). وأكد المفهوم بشكل خاص على الاحتياجات الأساسية لفقراء العالم، التي ينبغي أن تعطى الأولوية القصوى لهم، وكذلك قدرة البيئة على تلبية الاحتياجات الحالية والمستقبلية (Edward2018:57)

ابعاد التنمية المستدامة واهدافها

توجد ثلاثة أبعاد للتنمية المستدامة (الاقتصادية، والاجتماعية، والبيئية) فضلاً عن البعد الرابع وهو التكنولوجي، ولغرض تناول كل واحدة على حدة لابد من ذكر طبيعية التفاعل بينهم، فالبعد الاقتصادي يتطلب نمواً كميًا ونوعياً، في حين يتطلب البعد الاجتماعي مؤسسات تؤدي وظائفها على نحو جيد واستقرار اجتماعي ومساواة، اما البيئي فيتطلب الحفاظ على

الأنظمة الحيوية الطبيعية والبيئية والصحية للسكان، وفيما يأتي إيجازاً لأهم الأبعاد التي جاءت في التنمية المستدامة:

أ- البعد الاقتصادي: يشمل مسألة اختيار التقنيات الصناعية وتمويلها في مجالات توظيف الموارد الطبيعية، وتدافع التنمية المستدامة عن عملية تطوير التنمية الاقتصادية والتي تأخذ في حساباتها على المدى البعيد التوازنات البيئية الاساسية بوصفها قواعد للحياة البشرية. ويشمل العناصر الآتية (النمو الاقتصادي المستدام، وكفاءة رأس المال والعدالة الاقتصادية، وتوفير واشباع الحاجات الاساسية) (ناصر، 2010: 135-136).

ب- البعد الاجتماعي: يمكن الإشارة إلى البعد الاجتماعي من خلال جوانب عدة، من قبيل تثبيت النمو الديموغرافي⁽¹⁾. إن دراسة البعد الاجتماعي في ضوء التنمية المستدامة تعني تحقيق معدلات مرتفعة من الرفاه الاجتماعي مع الحفاظ على استقرار معدل نمو سكاني، كون النمو السريع يحدث ضغطاً على الموارد الطبيعية من خلال تدمير المساحات الخضراء وتدهور التربة وإفراط استغلال الحياة البرية والموارد الطبيعية الأخرى، كما يجب الإشارة إلى ضرورة التوزيع الأفضل للسكان وتقليل الهجرة من الريف إلى المدينة، لأنها تؤدي إلى خلق بيئة ملائمة لانتشار الأوبئة وخلق الازمات الصحية على المستوى القومي (ناصر، 2010: 48 - 57).

واهم موضوع يُثار في البعد الاجتماعي هو مسألة الفقر وتحسين المستويات الاجتماعية لأفراد المجتمع والتقليل من حدة الفوارق الطبقيّة، من خلال إيجاد فرصة عمل لجميع أطياف المجتمع ومحاولة الحد من ظاهرة البطالة.

ت- البعد البيئي: لقد حصل وعي وإدراك متناهي للآثار السلبية التي يتركها النشاط الاقتصادي على البيئة، وبدأت الأصوات تتعالى للاهتمام بالأبعاد البيئية للتنمية، والحفاظ على اسس الموارد الطبيعية وتجنب الهدر للأصول وللموارد البيئية لتحقيق التنمية المستدامة الشاملة (علي، 2015: 4).

ث- البعد التكنولوجي: من الأبعاد الاساسية للتنمية المستدامة الحديثة هو البعد التكنولوجي، عن طريق إيجاد الوسائل البديلة أو الطاقة النظيفة مثل الطاقة الشمسية أو طاقة الرياح وغيرها من استخدامات الاساليب التكنولوجية في الحد من التدهور البيئي، وذلك من

(1) الديموغرافيا (Demography) المعرفة بعلم السكان، وهي عبارة عن دراسة لمجموعة من خصائص السكان.

خلال وحدة النظام الإيكولوجي، والحد من تدهور طبقة الأوزون والغلاف الجوي (علي، 2015: 5) ويبين الشكل الآتي عناصر التنمية الثلاثة واهدافها بشكل موجز.

ومما تجدر الإشارة إليه ان الجمعية العامة للامم المتحدة حددت في دورتها السبعين المنعقدة في 25 أيلول/سبتمبر 2015 اهداف التنمية المستدامة، واعتمدها جميع الدول الاعضاء في الامم المتحدة ويمكن توضيحها بالآتي (www.arabstates.undp.org):

- القضاء على الفقر بجميع اشكاله في كل مكان.
- القضاء على الجوع وتوفير الامن الغذائي والتغذية المحسنة وتعزيز الزراعة المستدامة.
- ضمان تمتع الجميع بأنماط عيش صحية وبالرفاهية في جميع الاعمار.
- ضمان التعليم الجيد المنصف والشامل للجميع وتعزيز التعلم مدى الحياة.
- تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين كل النساء والفتيات.
- ضمان توفير المياه وخدمات الصرف الصحي للجميع وادارتها ادارة مستدامة.
- ضمان حصول الجميع بتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة.
- تعزيز النمو الاقتصادي المطرد والشامل للجميع والمستدام والعمالة الكاملة والمنتجة وتوفير العمل اللائق للجميع.
- اقامة بنى تحتية قادرة على الصمود وتحفيز التصنيع الشامل وتشجيع الابتكار.
- الحد من انعدام المساواة داخل البلدان وفيما بينها.
- جعل المدن والمستوطنات البشرية مستدامة وشاملة للجميع وآمنة وقادرة على الصمود.
- ضمان وجود انماط استهلاك و انتاج مستدام.
- اتخاذ اجراءات عاجلة للتصدي لتغير المناخ واثاره.
- حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق متطلبات التنمية المستدامة.

- حماية النظم الايكولوجية البرية وتعزيز استخدامها على نحو مستدام وادارة الغابات على نحو مستدام ومكافحة التصحر ووقف تدهور الاراضي.
- التشجيع على اقامة مجتمعات مسالمة لأئهمش فيها أحد، من اجل تحقيق التنمية المستدامة واتاحة امكانية وصول الجميع إلى تحقيق العدالة وبناء مؤسسات فعالة وخاضعة للمساءلة.
- تعزيز وسائل التنفيذ وتنشيط الشراكة العالمية من اجل تحقيق التنمية المستدامة.

ثانيا: أسس التنمية المستدامة وخصائصها

ترتكز التنمية المستدامة على مجموعة من المبادئ والاسس، وذلك من اجل تحقيق الاهداف ومنها: (لفتة، 2016: 123)

أ- الأخذ بنظر الاعتبار الحفاظ على الموارد الطبيعية من الاستنزاف والاسراف والهدر على اعتبار انها تنمية وشراكة بين الجيل الحاضر واجيال المستقبل.

ب- ان هدف التنمية هو التوزيع العادل لعائدات النمو الاقتصادي وتحسين مستوى معيشة شرائح المجتمع وتكوين جسور الربط بين برامج التنمية والمحافظة على عناصر البيئة الطبيعية.

ت- مراجعة نمط المشاريع الاستثمارية الحالية وتشجيع استخدام التكنولوجيا النظيفة «صديقة البيئة» للحد من مظاهر الاختلالات بالتوازن البيئي والمحافظة على ديمومة قاعدة الموارد الطبيعية.

ث- انها تنمية لاتدعو فقط إلى تغيير انماط الاستهلاك لتجنب التبذير، بل وكذلك تعديل انماط الاستثمار والانتاج الانظف وتقليل استهلاك الطاقة.

ج- لابد ان يشتمل مفهوم عائد التنمية كل ما يعود على المجتمع بنفع، بحيث لايقصر على العائد والتكلفة اعتماداً على الاثار البيئية غير المباشرة وما يترتب عليها من كلف اجتماعية.

ح- استخدام التكنولوجيا الحديثة والمتطورة للنظم الانتاجية التي ترتبط بمقومات البيئة الطبيعية واستدامة الموجود منها وتجنب انهيار مقومات التنمية مستقبلاً.

وتتميز التنمية المستدامة بمجموعة من الخصائص والتي يمكن توضيحها وكما يأتي (سلوم ونور، 2020: 382)

- أ- هي تنمية تعبر عن مدى زمني طويل الأمد، ويتم التنبؤ بجميع المتغيرات في المستقبل بالاعتماد على امكانيات الحاضر وتستهدف جميع سكان الارض دون استثناء.
- ب- الاخذ بنظر الاعتبار حاجات مستقبل الاجيال اللاحقة والمحافظة على المجال الحيوي للارض، والحفاظ على البيئة والتنوع البيولوجي والمحيط الحيوي للطبيعة.
- ت- تلبية احتياجات الانسان بالدرجة الاساسية وتلبية جميع متطلباته.

ثالثا: الدور التنموي للنقل البحري والموانئ

يعد قطاع النقل أحد البنى الارتكازية للاقتصاد القومي، واحد العوامل الفعالة في تنشيط الفروع الاقتصادية المختلفة، وتؤثر في الوقت نفسه بصورة مباشرة أو غير مباشرة على الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم. ولتبيان أهمية النقل نحدد بعض مؤشرات على الاقتصاد القومي ومنها: (البكري، 1985: 18-25)

- 1- التأثير في عملية الانتاج تبرز أهمية النقل على مستوى الاقتصاد القومي ذلك من خلال ربطه بالقطاعات الانتاجية المختلفة وارفادها بالمواد الاساسية في عملية الانتاج.
- 2- خلق المنافع المكانية الهدف من عملية النقل للبضائع هو تغيير المنفعة التي تحتويها البضاعة من مكان ذو منفعة حدية قليلة إلى مكان آخر أكثر منفعة.
- 3- توفير فرص العمل يعد عنصر العمل الاساس الذي تقوم عليه عملية النقل بسبب ما تتطلبه عملية النقل بحد ذاتها إلى جهد بشري.
- 4- إحداث التغيير الاجتماعي للنقل مساهمة كبيرة في احداث التغييرات الاجتماعية من خلال ربط المناطق الريفية بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بين افراد الشعب.

ب: أثر البنية التحتية للنقل في التنمية الاقتصادية

تتمتع البنى التحتية للنقل بعلاقة خاصة مع التنمية الاقتصادية، إذ تعد المحرك الرئيسي للتنمية الاقتصادية والمشغل الفعال لكافة القطاعات الاقتصادية الاخرى، على اعتبار ان النقل

يمثل الترابط الشبكي بين القطاعات الاقتصادية المختلفة ولا يمكن أن نتصور أي قطاع يعمل بدونه. وتبعاً لذلك يجب الاهتمام بالبنى التحتية للنقل كونها من أهم الاستثمارات التي تنشيط الاقتصاد، ويعد فتح أسواق جديدة وإنشاء شبكات نقل جديدة من أكثر الأمور محفزة للنمو الاقتصادي. ولا تجلب تحسينات البنى التحتية للنقل عملية ضخ مباشر من النقود في الاقتصاد المحلي خلال عملية البناء، ولكن تكون المنافع على المستوى البعيد، وقد حدد الاقتصاديون أنواعاً ومستويات متميزة من المنافع الاقتصادية من الاستثمار في البنى التحتية ومن هذه المنافع (Kara, 2013; 4-12).

1- المكاسب الاقتصادية الأولية كنتيجة مباشرة لبناء البنية التحتية لقطاع النقل.

2- المنافع الثانوية تمثل تلك الفوائد المستمدة من تشغيل وصيانة المرافق الخاصة.

3- تنشأ وظائف من خلال مهام مثل صيانة الطرق أو تحصيل الرسوم أو تشغيل مرافق مطار أو ميناء وما إلى ذلك.

يعد النقل البحري من أرخص وسائل النقل، سواءً من حيث التكلفة المادية أو الامكانيات والقدرة على الشحن والتفريغ، وايضاً لا يحتاج إلى الإنشاء إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية، كالارصفة البحرية والموانئ، كما ان هذه الطرق البحرية لا تحتاج إلى صيانة أو اصلاحات مستمرة كالنقل البري، وعادة ما تحاول الدول التي تعاني من اختلالات في هيكل ميزان مدفوعاتها إلى تنوع قطاعاتها الاقتصادية المختلفة، وتنميتها بما يسهم في دعم ميزان مدفوعاتها، واحد هذه القطاعات هو قطاع النقل البحري، لما له من اثر ايجابي في تنشيط قطاع التجارة فهو نافذة الدولة نحو الاسواق العالمية، وبذلك يحقق هدف تقليل تقلبات ميزان المدفوعات. ويجب الاشارة إلى ان الميناء غير الفعال يسهم في زيادة اجمالي التكاليف اللوجستية مما قد يؤدي إلى خلل في ميزان مدفوعات الدولة، لأنه يؤدي إلى ارتفاع اسعار الواردات وتقليل القدرة التنافسية لصادرات الدولة ومن ثم تقليل العملات الأجنبية (Chai, 2005:40).

وتشير الدراسات إلى أن 80% من البلدان المشاركة في الدراسة الاستقصائية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي ومنظمة التجارة العالمية (WTO)، قد أجمعت على ان النقل مصدر مهم جداً من مصادر النمو الاقتصادي، ولا يوجد أي قطاع اخر يحظى بهذا الاجماع فهو مسؤول بنسبة 100% عن زيادة الصادرات والواردات، كذلك بالنسبة

لتنوع الصادرات، وفي تقليل البطالة وتخفيف حدة الفقر (مركز الحكمة للدراسات والبحوث الاستشارية، 2019: 6)

الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري

تجسد الاهمية الاقتصادية للنقل البحري بما يأتي: (علي، 2015: 9)

- 1- فتح آفاق جديدة ومجالات اقتصادية للايدي العاملة وتنوع فرص النشاط الاقتصادي.
- 2- تأمين احتياجات التوسع الكبير في مشاريع التنمية، وحجم الاقتصاد للدول عن طريق نقل الصادرات والواردات بالسرعة والكفاءة المطلوبة.
- 3- تأمين التجارة الخارجية للدول في جميع الاوقات.
- 4- جذب تجارة دول الجوار للاستفادة من عائدات خدمات الترانزيت.

كما تؤثر تكاليف نقل سلعة ما على مدى اتساع سوق هذه السلعة، إذ إن تكاليف النقل تضاف إلى تكاليف الانتاج ومن ثم إلى ثمن السلعة، وتشير الدراسات الاقتصادية إلى ان تكاليف النقل تشكل مايقارب 20% من تكاليف انتاج السلع (قديد، 2009: 8). وعلى هذا الاساس فإن الدولة التي تنشأ صناعاتها بالقرب من الموانئ يمكنها توسيع نطاق تصريف منتجاتها، إذ إن تكاليف النقل البحري تقل عن بقية انماط وسائل النقل، وبلا شك ان لذلك أثره في التخصص، كون المنتجين يتجهون إلى انتاج السلع التي يسهل نقلها إلى اسواق الدول الاخرى (شقيري واخرون، 2012: 16).

آثار صناعة النقل البحري في النشاط الاقتصادي والاجتماعي والحضري

يؤثر النقل البحري تأثيراً كبيراً على نواحي النشاط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والحضري، مما يسهم بشكل مباشراً في التنمية الاقتصادية، إذ يتم نقل مايقارب ثلاثة ارباع التجارة العالمية بحراً، وتمثل التجارة الدولية ولا سيما للدول النامية اساساً هاماً لتحقيق اهداف الخطط نظراً للاعتماد المتزايد على استيراد المعدات الرأسمالية والسلع الوسيطة والمواد الاولية لتنفيذ تلك الخطط. ومن ناحية اخرى تعد تكلفة النقل البحري أرخص نسبياً من النقل البري والنقل الجوي، وتؤثر هذه التكاليف في التكاليف الاستثمارية للمشروعات. يُشار إلى أن البلدان النامية تدفع ما بين 40% إلى 70% أكثر للنقل البحري لمستورداها مما

تدفعه البلدان المتقدمة، وفي المقابل تدفع البلدان المتقدمة لنقل صادراتها اقل مما تدفعه لنقل مستورديها، وهذا يعود إلى العوامل الآتية: (الاسكوا، 2016: 11)

- **عدم التوازن في التجارة الخارجية للبلدان النامية**، إذ في كثير من طرق الشحن البحري تبحر السفن المحملة بالبضائع ولاسيما المصنعة إلى البلدان النامية وتعود فارغة منها.
- **انخفاض حجم التبادل التجاري**، مما يقلل من هامش تخفيض تكاليف النقل.
- **تأخر الاصلاحات المتعلقة في الموانئ وتيسير التجارة**، مع استمرار وجود العديد من القيود غير الكمركية التي تعيق التجارة تصديراً أو استيراداً في البلدان النامية.
- **انخفاض شبكات الربط البحري بين البلدان النامية**، ولاسيما مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة (LSCI) Linear Shipping Connectivity Index.

الخدمات البحرية وآثارها الاقتصادية

يمكن ان نبين اهم الخدمات البحرية التي تدر ايرادات كبيرة تسهم في تعزيز التنمية الاقتصادية ومنها:

1- **خدمات الارشاد البحري**: وهي خدمة عمومية إجبارية في معظم موانئ العالم (يوسف، 1996: 71)، ويقصد بعملية الارشاد انها المساعدة التي يقدمها المرشد البحري إلى ربانة السفن من خلال توجيهها أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، وتتم عملية الارشاد البحري غالباً من قبل عمال مستخدمين تابعين للسلطة المينائية أو شركة خاصة (الهام، 2020: 149).

2- **خدمات القطر البحري**: وهي من الانشطة التجارية المينائية، وهي خدمة مكمل للارشاد، تقوم بها سفن متخصصة صغيرة الحجم ذات قوة هائلة في محركاتها، فقد يحدث ان تتعطل سفينة وافدة أو مغادرة من والى الميناء بسبب حادث معين في أحد اجزائها أو محركها فتحتاج إلى من يوصلها إلى بر الأمان، ذلك مقابل اجر معين (مكناس، الموسوعة العربية <http://arab-ency.com>)

3- **خدمات التخزين والمستودعات**: اي تخزين البضائع المستوردة والمصدرة إلى وقت اكمال الاجراءات الكمركية، ولابد من ان تكون مساحات مخازن الميناء كافية لمستوى البضاعة.

4- **الوكالات الملاحية:** ويتمثل في القيام بأعمال الوكالات الملاحية للسفن الاجنبية في الموانئ، ويقوم هذا النشاط على ادخال السفينة الاجنبية إلى الميناء وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو تمويلها أو اصلاحها بالقيام بهذه المهمة (مركز البحوث والدراسات بغرفة الشرقية، 2009: 7).

5- **خدمات تموين السفن:** والتوريدات البحرية ويقصد بها تزويد السفن بالتموين والمواد الغذائية والمياه والكهرباء إذ ان السفن تبقى فترات طويلة في البحار.

6- **خدمات صيانة واصلاح السفن وتخريدها:** عادةً ما تحتاج السفن إلى صيانة واصلاح فتوفر بذلك ارصفة خاصة من ارصفة الموانئ للصيانة واصلاح العطلات.

7- **خدمات النقل البرية:** هي الانشطة التي تقوم بها ادارة الميناء وتمثل بالشحن والتفريغ وتشمل عمليات شحن وتفريغ السفن التجارية وسفن الحاويات وسفن البضائع العامة وغيرها، وتقوم هيئة الموانئ بتقديم هذه الخدمات مستخدمةً الآليات والمعدات التي تمتلكها وباستخدام عمالها وموظفيها أو ان تقوم شركات الشحن والتفريغ التابعة للقطاع الخاص بتلك العملية، وتشمل عمليات رصف البضاعة وتخزينها.

يتضح مما تقدم إدراك الدول الساحلية اهمية تجارة الخدمات البحرية، نتيجة ما تحققه هذه الانشطة من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وايرادات استثمارية اعلى بكثير مما تحققه انشطة النقل البحري الاخرى.

رابعاً: النقل المستدام والتنمية المستدامة

هو القدرة على دعم احتياجات التنقل للأفراد والشحن ونقل المعلومات بطرائق اقل ضرراً للبيئة، بأعتبار ان النقل العنصر الاساس الذي يدعم التفاعلات وتطوير النظم الاقتصادية والاجتماعية، وإن السعي دوماً عن المدى الذي من شأنه أن يكون النقل مستداماً، ويرتبط مفهوم النقل المستدام بتطور طرق النقل والبنى التحتية وتوجد ثلاثة ابعاد رئيسة للنقل المستدام وهي:

1- **البعد البيئي:** ويتمثل في الحد من الاثار البيئية للنقل التي من المحتمل ان تنتج من نشاط النقل، مثل الانبعاثات الضارة والضوضاء وتغيرات المناخ؛ إذ إن وسائل النقل من أكثر المولدات للنفايات التي يجب العمل على تقليلها (Other & Jean, 2013:273).

2- **البعد الاقتصادي:** يعد النقل العامل الرئيس للنمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية، والاستراتيجية المستدامة تهدف إلى الاستخدام الفعال لوسائل النقل لغرض النمو، ولخلق فرص العمل، وتقليل تشوهات الاسعار، وسوء تخصيص رأس المال، والتي من المحتمل أن تجعل النظام غير مستدام على المدى الطويل. وتمثل الآثار الاقتصادية والمنافع التي يمكن ان تتولد من اعادة تشكيل نظم النقل فعلى صناع القرار ايجاد نظام لحساب التكاليف الاجمالية بما يعكس الحقيقة الاجتماعية والاقتصادية والبيئية على المدى البعيد ذلك من اجل تحقيق معيار العدالة والمساواة في الدفع من قبل مستخدمي وسائل النقل مقارنة مع التكاليف الاجمالية (قديم، 2009: 34).

3- **البعد الاجتماعي:** إذ إن النقل المستدام يجب أن يفيد المجتمع، ويجب ان يكون آمناً، ولا ينبغي ان يضر بصحة الانسان وأن يقلل من الاضرار في المجتمعات، وإن الوصول والمساواة هما أيضاً مبدأً مهمان كون النقل يجب ان يشجع الوصول إلى السلع والخدمات لأكبر عدد ممكن من الناس. ويمكن أن نوضح مكونات النقل المستدام ضمن المخطط الآتي. (ثويني والاسدي، 2021: 32).

العلاقة بين النقل والتنمية المستدامة

كما أشرنا في المبحث الثاني عن مفهوم التنمية المستدامة الخاصة «بتلبية احتياجات الافراد دون المساس بقدرة الاجيال المقبلة على تلبية احتياجاتهم» ومن ثم فإن للنقل علاقة بالتنمية المستدامة نبين بعض منها وكالاتي: (حكيم وام الخير، 2015: 39)

1- تقدم الاحصائيات ارقاماً ومؤشرات مرتفعة من ناحية التلوث، إذ يسهم فرع النقل بما يقارب 25% من التلوث البيئي نسبة إلى بقية القطاعات الاخرى. واليوم اصبحت الموانئ تراقب الجودة البيئية وادائها البيئي، نتيجة الاستجابة المباشرة للتشريعات الموقع عليها مع المنظمات الدولية كونها شرط من شروط الدخول في القائمة البيضاء (Slack & Pinder, 2004: 198)

2- وكذلك علاقة النقل بالتنمية المستدامة هو استغلال النقل للطاقة الناضبة (بنزين، كازولين، غاز... الخ) وهذه الموارد الطبيعية ليست متوفرة بصورة دائمية، لذا يجب الحفاظ على حق الاجيال المقبلة عن طريق التفكير في الطاقات المتجددة.

3- ومن الناحية الاجتماعية فعلاقة التنمية المستدامة بالنقل تتمثل في إيجاد توازن في توزيع وسائل النقل بين افراد السكان، وذلك عند منح حق للفقراء ولذوي العاهات، وهذا ما يحقق الترابط الاجتماعي بين سكان المناطق.

تحديات الاستدامة البيئية للموانئ

هناك العديد من التحديات التي تواجه الاستدامة البيئية للموانئ وتتمثل بالآتي (المشهداني، 2021، <https://portal.arid.my>)

1- الطاقة والبيئة والانبعاث الكربوني ففي العام 2012 قُدرت انبعاثات غاز ثاني اوكسيد الكربون CO2 بنسبة 2,2% من انبعاث ثاني اوكسيد الكربون العالمية، وتشير توقعات الاجل المتوسط إلى أن انبعاثات الكربون من النقل البحري الدولي قد تزداد بنسبة 50-250% وبحلول العام 2050 والطلب العالمي على الطاقة والشحن البحري حسب النمو الاقتصادي الذي سيزداد أكثر من أربع اضعاف، إذ يؤدي ربط نقل البضائع بالنقل البحري في الوقود الاحفوري إلى استمرار النقل غير المستدام.

2- تأثير تغير المناخ تؤثر في شبكات النقل للموانئ البحرية بسبب موقع الموانئ فمثلاً ارتفاع مستويات المياه والفيضانات وحالات الطقس الشديدة والعواصف وتآكل وغمر السواحل لها تداعيات على احجام سفن النقل البحري وتكاليفه وتحميل وتخزين البضائع واوقات الابحار.

3- ازدياد حجم السفن وارتفاع حجم الحركة وتركيزها تسبب في ارتفاع تكاليف تدابير تكييف البنى التحتية للميناء والتغيرات في السوق.

4- تحديات اجتماعية مثل السلامة المهنية تتمثل في ضمان عدم اصابة العاملين، وتعزيز الامن من خلال منع تهريب البضائع الخطرة أو غير الشرعية من الميناء أو اليه.

5- تحديات تتمثل في التقنية التكنولوجية مثل الامن السيبراني والقرصنة الالكترونية؛ إذ يؤدي الاستغلال الخبيث لتكنولوجيا المعلومات إلى زعزعة امن الدفع الالكتروني للسفن أو تعطيل عملها.

6- فضلاً عن انواع اخرى من التلوث البيئي متمثل بحوادث اصدام الناقلات ولاسيما الناقلات النفطية، وما تخلفه من كوارث بيئية مدمرة للمنطقة والاحياء البحرية.

خامساً: التطورات الحديثة للموانئ

تعد الموانئ البحرية جزءاً من تاريخ البشرية الطويل، ولها الدور الاساس في ما يتعلق بالتنمية الاقتصادية المكانية (الجغرافية)، إذ يتم نقل مايقارب 90% من حجم التجارة العالمية عن طريق البحر، وتتطور وتتكيف صناعة الشحن والموانئ بوصفهما العنصرين الاساسيين في النقل البحري، بفعل التطور الكبير والتي تمثل ثورة في عالم النقل البحري المتجسد في الحجم المتزايد للسفن واستخدام الحاويات، إذ بدأت الحاويات كوحدة قياس لنقل البضائع في عام 1956 في الولايات المتحدة وانتشرت في أوروبا في الستينيات، وبفعل هذه الثورة تجبر كل دولة مينائية إلى تطوير موانئها وتحديثها بما يتلاءم مع تطور السفن ومرافق مناولة الحاويات، وفي بداية الثمانينيات حدث المزيد من التغييرات بسبب ثلاثة عناصر وهي العولمة والتطور التكنولوجي والاهتمام المتزايد في البيئة (Wiradanti,2019;35).

إن تطور الموانئ يعد حافزاً على تطور النشاط الاقتصادي واطاحة فرص العمل، ويمكن بيان اهم المنافع الاقتصادية للموانئ واهمية الموانئ المحورية وفق الآتي:

أ: المنافع الاقتصادية للموانئ

تعد الموانئ البحرية اماكن نقل البضائع بين البحر والبر، ويمكن عدّها أيضاً كبنية تحتية وينظر إلى الموانئ على انها وحدة اقتصادية تقدم خدمات النقل كوظيفة أساسية، وتعد الموانئ من منظور اوسع محفزات للتنمية الاقتصادية للمنطقة وادائها في توليد وخلق الثروات الاقتصادية إذ اصبح إنشاء وتشغيل الموانئ بمثابة المحرك الاساس للتنمية الاقتصادية في البلد (Wiradani,2019;8)؛ إذ تكمن اهمية الموانئ كما يراها آدم سميث في كتابه (ثروة الامم) بتسهيل نقل البضائع من البحر إلى البر كمصدر للنقل الرخيص، ويمكن ان يفتح اسواق اوسع للتخصص وتقسيم العمل فيذكر آدم سميث في الفصل الثالث من كتابه من خلال النقل البحري يتم فتح اسواق اكثر اتساعاً لكل نوع من انواع الصناعات بذلك تتركز الصناعات بالقرب من الموانئ (الحمامي 2005: 8).

وتعد الموانئ البحرية مركز الحلقة في سلسلة النقل المتكامل من خلال الترابط بين خلفية البلاد بالعالم الخارجي، وتدخل الموانئ من ضمن مشروعات المنافع العامة، اي انها من اساسيات التنمية الاقتصادية نظراً لما تحققه من ايرادات مالية كبيرة بالعملة الصعبة، ويمكن ان نذكر بعض المنافع الاقتصادية وكالاتي: (الحمامي، 2006: 8)

- تحقيق إيرادات من العملات الأجنبية من خلال (تحصيل الرسوم الكمركية، وعوائد الاجور المينائية كالارشاد، والقطر، والتحميل والتفريغ، والمناولة) تؤدي إلى تحسين في ميزان المدفوعات، وتمويل برامج التنمية.
- تساعد في دعم وتأكيد الاستقلال السياسي والاقتصادي للدولة.
- خفض تكاليف البضائع المستوردة والمواد الخام.
- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء للقطاعات الزراعية، والصناعية، والتجارية، فضلاً عن تشجيع بعض الصناعات.
- تعد منفذ لتجارة الدولة الخارجية (الصادرات والواردات).
- تعد الموانئ من مشروعات رأس المال الاجتماعي.
- تشغيل العمالة الوطنية وتدريبها.

ب: الموانئ المحورية والموانئ الرافدية

إن المستجندات الاقتصادية والتجارية الدولية أدت إلى تغير في الجغرافية لعمليات نقل البضاعة والحاويات نتيجة للاستراتيجية التي يضعها ملاك السفن بهدف تخفيض وقت كل رحلة، وتوفير تكاليف تشغيل السفن، فبرز بذلك نمط تقسيم الموانئ إلى موانئ محورية، وموانئ رافدية واخرى نهائية، تؤخذ بالاعتبار عند اختيار احد الموانئ لتداول البضائع في منطقة معينة، موقع الميناء ومسافة انحرافه عن خط سير السفن الملاحية، ودرجة توفر الخدمات الرافدية، ومدى ترابطها، ونوعية حلقات الربط المستقبلية بين الميناء والمنطقة الخلفية، واستراتيجية وانشطة الموانئ المنافسة، ومحطات تداول الحاويات، وتسهيلات الميناء والخدمات الاضافية للميناء مثل التزود بالمياه، والوقود، والمواد الغذائية والتموين، ولكي يصبح الميناء محورياً يلتزم القيام بتعميق ممرات الملاحة وزيادة عدد الارصفة وزيادة اعماقها واطوالها وتزويدها بالمعدات والاوناش الحديثة اللازمة لاستقبال اعداد اضافية ومتطورة من السفن لتداول احجام اضافية من حركة البضائع والحاويات، فضلاً عن تدريب العاملين بالميناء لرفع مهاراتهم وكفاءاتهم بما يتناسب مع الكميات الاضافية من حركة السفن والبضائع والحاويات، علماً إن اغلب الموانئ المحورية تقع في شرق اسيا والخليج العربي

وشمال أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية من امثلتها (شنغهاي وسنغافورة وجبل علي وروتردام ولوس انجلوس).

ومما سبق يتبين إن تقسيم الموانئ إلى محورية ورافدية يمكن أن يشكل فرصة متاحة لبعض الموانئ العربية في الخليج العربي أو البحر الاحمر أو في البحر المتوسط، ولاسيما تلك التي تتعلق بمزايا الموقع، والمساحة، والاتصال البري والبحري بالخطوط الملاحية التي تؤهلها إلى أن تكون موانئ محورية لشركات الملاحة العالمية ولاسيما التي تتعامل بالحاويات. وعادة ماتكون الموانئ المحورية على طرق التجارة الدولية، تقوم بمهام محورية عالمية اتجهت إليهما الاهتمامات بصناعة اللوجستيات⁽¹⁾ وذلك لتسهيل تدفق البضائع والسلع، ومن امثلة هذه الموانئ المحورية ميناء سنغافورة وميناء جبل علي في الامارات، استطاعا أن يقوموا بدور المنسق التجاري للدول المحيطة بهما كون هذان الميناءان يقومان بدور البوابة (Gateway) الرئيسة لصادراتها ووارداتها، (النحراوي، 2009: 312-313).

سادسا: رؤية جديدة لعلاقة النقل البحري بالتنمية المستدامة

أصبح من الضروري على مجتمع الموانئ والنقل البحري والدعم اللوجستي التركيز على محاور التنمية المستدامة، ليؤكد إن هذا البعد قد أصبح توجه دولي عام، وايجاد طرائق مبتكرة لزيادة فاعلية خدمات الموانئ وتحقيق التنافس الدولي على خريطة النقل البحري وبرؤية 2030. وذلك اتساقاً مع اهداف التنمية المستدامة السبعة عشر و169 غاية و240 مؤشر للأمم المتحدة التي اعلنتها في 25 أيلول/سبتمبر 2015. وعلى الرغم من أنه لا يوجد هدف صريح خاص بالنقل البحري والموانئ ضمن الاهداف المعلنة إلا انه يتم التطرق لعدد من المؤشرات المتعلقة بالنقل بشكل مباشر أو غير مباشر (بدر، 2017: 2). ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى ان قطاع النقل تداخلت تأثيراته في جميع مفاصل العملية الاقتصادية وقد تم ادراج عدد من عناصر النقل في مختلف اهداف التنمية المستدامة مثل انبعاثات الكربون، والسلامة، وفي هذا الشأن يوفر النقل بيئة مهمة لدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية لبلوغ اهداف وغايات التنمية المستدامة. فعلى سبيل المثال يعد النقل مستهلكاً لمصادر الطاقة

(1) هي الصناعة التي لا يمكن الحد من انتشارها واختراقها وفي شتى المجالات الاقتصادية لانها خدمات تؤدي على اتساع الكرة الارضية من خلال شبكة معلومات واسعة المدى (Global) (service gate-ways) (النحراوي، مصدر سابق: 365)

غير المتجددة والملوثة للبيئة، وبذلك فهو مهم لتحقيق الهدف السابع من اهداف التنمية المستدامة، وكذلك فإنه لا غنى عن النقل في تحقيق الهدف التاسع الخاص بالبنية التحتية القادرة على تحمل تغيرات المناخ والكوارث الطبيعية (مدونات البنك الدولي. <https://blogs.worldbank.org/>).

ويعد النقل عاملاً بالغ الأهمية لتحقيق ثمانية اهداف و11 غاية على نحو مباشر وغير مباشر في المساهمة بإنشاء البنى التحتية راقية المستوى وموثوقة ومستدامة وقادرة على الصمود، لدعم التنمية الاقتصادية وتحقيق رفاهية الانسان والتركيز على تيسير سبل الاستفادة للجميع وبتكلفة ميسورة وعلى قدم المساواة (الاونكتاد، 2016: 6)، ذلك من خلال تنمية وتطوير الملاكات القيادية في صناعة الموانئ والنقل البحري من اجل تعزيز التنمية المستدامة في مجالات البنية التحتية المستقبلية والطاقة والتكامل الاجتماعي والامن والسلامة وتطوير الموانئ الخضراء والحفاظ على البيئة وتقليل انبعاثات الكربون، مما يسهم في تحقيق الاهداف المستدامة للموانئ، إن الاستثمار في تطوير البنى التحتية والتكنولوجيا امر اساسي في ضمان ميناء الفاو الكبير المزمع انشاؤه كنقطة اعمال مركزية ومختارة في قطاع اللوجستيات والنقل في العراق ومنطقة الشرق الاوسط وأوروبا.

يمكن بيان العلاقة بين خصائص اداء نظام النقل البحري وإنشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به وبعض اهداف وغايات التنمية المستدامة والمؤشرات المقترحة، بطرق غير مباشرة وكما يأتي:

أ- الارتباط بالهدف 1 تقليل نسب الفقر: إذ تعد المناطق الجنوبية في العراق الاشد فقراً على الرغم مما تحتويه من مخزون هائل للموارد الطبيعية، وبإنشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به سوف يسهم في توفير فرص العمل لآلاف العاطلين والحد من ظاهرة الفقر.

ب- الارتباط بالهدف 3 وهو التمتع بأنماط العيش الصحيحة وبالرفاهية، وهذا ما توفره المشاريع الملحقة بميناء الفاو الكبير والمدن السكنية لمدينة الفاو التي تتسع لما يقارب 500 ألف نسمة.

ت- اما الهدف 7 وهو الحصول على الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة، يتحقق من خلال المدينة الصناعية في منطقة الفاو، وسوف يتم امدادها بالطاقة لتشغيل المنشآت المخطط لها.

ث- اما فيما يتعلق بالهدف 8: ويتضمن تعزيز النمو الاقتصادي المطرد والشامل للجميع والمستدام، وتوفير العمل اللائق للجميع من خلال عدد الايدي العاملة التي ستوظف في مشروع ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة بالميناء، إذ يعمل حالياً ما يقارب ألف عامل في المشاريع الخمسة ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد من (10000 إلى 15000) عامل، فضلاً عن عمل أكثر من 1000 شاحنة تنقل المواد الاولية إلى موقع العمل (الفرطوسي، 2021: 6). وهذه فرصة للتقليل من معدلات البطالة؛ إذ بلغ معدل البطالة للافراد بعمر (15) سنة فأكثر في العراق (13.8%) (الجهاز المركزي للاحصاء، اهداف التنمية المستدامة تقرير احصائي، 2019: 40)

ج- يتضمن الهدف 9 اقامة بنى تحتية لشبكة الطرق العامة والسكك الحديدية بما يفي لطاقة الحجوم المتوقعة لنقل البضائع والسلع من الميناء عبر القناة الجافة. ومن خلال اقامة معمل الصناعات التحويلية في مدينة الفاو الخاص بالبتروكيماويات لرفع القيمة المضافة للنفط الخام بالنظر لأهميتها في تحقيق التنمية المستدامة، إذ بلغت نسبة القيمة المضافة من الصناعات التحويلية لسنة 2018 كنسبة مؤية من الناتج المحلي الاجمالي GDP وحسب نصيب الفرد (1.77%) (الجهاز المركزي للاحصاء، اهداف التنمية المستدامة تقرير احصائي، 2019: 44).

ح- يشير الهدف 10 إلى الحد من انعدام المساواة داخل البلد، وتوفير فرص عمل للجميع بما يضمن الحياة الكريمة، وهذا ما سوف يتحقق فعلاً بعد انجاز الميناء وتوفير فرص عمل للجميع على اقل التقديرات لمدينة الفاو ومحافظة البصرة، فضلاً عن مشروع القناة الجافة التي تمتد من جنوب العراق إلى اقصى شماله وغربه.

خ- الهدف 11 جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وآمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. يحقق ميناء الفاو الكبير الالاف من فرص العمل التي من شأنها ان تجعل بيئة المجتمع آمنة ومستقرة وخصوصاً المناطق الجنوبية للعراق.

د- كما ان الهدف رقم 13 وهو اتخاذ اجراءات عاجلة للتصدي لتغير المناخ وآثاره في المحافظة على البيئة، من نسبة الملوثات المنبعثة في الهواء الناجمة عن نشاطات النقل المختلفة، ويتمثل في المساحات الخضراء التي سوف يتم انشائها في منطقة الفاو ومشاريع تقليل انبعاثات الغازات الدفيئة ومشروع الطاقة النظيفة ومشروع تدوير النفايات، مما لها من آثار ايجابية في تغيير اجواء المنطقة.

ذ- الهدف الـ 14: حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية والتأثيرات البيئية السلبية من معدلات تلوث البحار والمحيطات الناجمة عن أنشطة النقل البحري وحوادثه. وكون ميناء الفاو الكبير سوف يكون ميناءً عالمياً يستقطب خطوط النقل العالمي وان العراق عضو في المنظمات البحرية ومنها منظمة البحرية العالمية (IMO). التي تشير إلى الحد من تلوث بيئة البحار والمحيطات وسيكون تخفيض مستويات الانبعاثات إلى اقل من 0.5 في المئة ايداناً ببدء عهد جديد يقتضي تعديلاً جذرياً في قطاع النقل البحري (الاونكتاد، 2019: 50).

ويمكن توضيح هذا التشابك والترابط من خلال المخطط الآتي الذي يمثل العلاقة الغير مباشرة بين خصائص اداء نظام النقل وبعض اهداف وغايات التنمية المستدامة والمؤشرات المقترحة:

الشكل (2) العلاقة بين خصائص نظام النقل واهداف وغايات التنمية المستدامة والمؤشرات المقترحة



المصدر يعرب بدر، الامم المتحدة، الاسكوا، الدورة السابعة عشر للجنة النقل واللوجستيات في الاسكوا،

القاهرة 23-24 كانون الثاني/نوفمبر، 2017: ص.9: <https://slideplayer.com>.

الفصل الثالث

تحليل مؤشرات الموانئ وإنشاء ميناء الفاو الكبير

شهدت الدول الساحلية تحسیناً وتطوراً لموانئها، بما يتلاءم مع حجم الطلب العالمي على التجارة البحرية، وتطور احجام السفن العملاقة (سفن مابعد بانامكس⁽¹⁾) ذات الغواطس الكبيرة، لذلك أصبح لزاماً تطوير الموانئ العراقية وإنشاء ميناء رئيس مطلقاً على الخليج العربي، له القدرة على منافسة موانئ المنطقة، ومن المؤكد إن إنشاء ميناء بحجم ميناء الفاو الكبير سيؤثر ويتأثر بموانئ المنطقة ويواجه العديد من التحديات.

أولاً: بنية النقل البحري في العراق

تتمثل بنية النقل البحري في العراق في الشركة العامة للموانئ العراقية والشركة العامة للنقل البحري، ويمكن بيان اهمية نشاط النقل البحري في العراق من خلال مؤشرات الشركات التابعة له ونفصلها، وكما يأتي:

أ - الشركة العامة للموانئ العراقية

تأسست الموانئ العراقية بعد انتهاء الحرب العالمية الاولى في ايار 1919 فتم تحويل ميناء البصرة (ميناء المعقل حالياً) من ميناء عسكري للقوات البريطانية إلى تجاري خاضع للسلطة العراقية، وتم تطوير الارصفة وجلب معدات كاملة لتشغيله وإنشاء سقائف ومخازن وتشكيل وحدة شرطة للحفاظ على الامن داخل الميناء. وفي عام 1922 اصبحت ادارة الموانئ تحت اشراف وزارة المالية، ثم في العام 1931 افتتحت بناية الموانئ العراقية العامة في المعقل وذلك بحضور الملك فيصل الاول. وفي عام 1939 تحولت المهمة إلى وزارة المواصلات والاشغال، ثم

(1) (Panamax) يراد به العرض الاقصى للسفن التي يسمح بها بدخول قناة بنما، علماً ان هذا المقياس متغير زمنياً نتيجة لتوسع قناة بنما (الحمامي، 2019: 14).

بعد ذلك في عام 1956 أصبحت مصلحة الموانئ العراقية ادارة مستقلة بموجب القانون رقم (40) لسنة 1976، وأصبحت الموانئ مؤسسة بالقانون رقم (7)، وفي عام 1987 أصبحت منشأة ثم تأسست بعد ذلك الشركة العامة لموانئ العراق في العام 1997 بموجب قانون الشركات رقم (22). وأصبح من مهام الشركة تقديم الخدمات البحرية للسفن التجارية والنفطية.

وتعد شركة الموانئ العراقية الشركة الثانية في محافظة البصرة من ناحية الأهمية الاقتصادية بعد شركة نفط الجنوب كونها تمثل بوابة العراق نحو العالم الخارجي ودورها في دعم الاقتصاد في تسهيل عمليات التبادل وتوفير موارد مالية للدولة وتوفير فرص عمل من خلال نشاطاتها البحرية (عمر وخلف، 2012: 239-240)، وتعد موانئ العراق من أقدم موانئ المنطقة وأعرقها على الرغم من ضيق اطلالها البحرية الممتدة من منطقة رأس الفاو إلى مدخل خور عبدالله. ويوجد في البصرة اربعة موانئ رئيسة حالياً (ميناء ام قصر الشمالي والجنوبي، ميناء خور الزبير، ميناء ابوفلوس، ميناء المعقل)، وتتميز الموانئ العراقية بقربها من مراكز التصدير في جنوب شرق اسيا والخليج، مما جعلها مكاناً حيويًا لنقل البضائع. يمكن بيان اهم الاعمال والمهام التي تقوم بها الشركة العامة للموانئ العراقية بالآتي: (خليفة وشاكر، 2016: 37)

- اعمال الشحن والتفريغ لمختلف الواردات والصادرات إلى العراق عبر الموانئ (نشاط المناقلة).
- عمليات الارساء والاقلاع والدلالة البحرية في المياه العراقية الاقليمية للسفن القادمة والمغادرة للموانئ العراقية.
- القيام بأعمال الحفر وتطهير وتأثيث الممرات الملاحية وتعميقها وانارتها.
- تنفيذ المشاريع الخاصة بتطوير الموانئ أو خدمة انشطتها الرئيسة والثانوية، وتدريب ملاكات الشركة.
- اعمال التسفين والصيانة والاصلاح للسفن المحلية والاجنبية. والانقاذ والانتشال في المياه الإقليمية.
- تقديم الخدمات للسفن والوحدات البحرية، وخدمات الاتصالات وبقية الخدمات العامة لطاقم السفن القادمة، واعمال الصيانة للمعدات والمكائن والاليات وشبكات الماء والكهرباء.

ب- الشركة العامة للنقل البحري

تأسست في العام 1952 بموجب القانون رقم (76) برأس مال قدره مليون دينار، وكان الغرض من تأسيسها هو استأجار وشراء وتشغيل البواخر والسفن، وكذلك عمليات النقل البحري المنقولة بواسطة بواخر الشركة نفسها، وقبول الوكالات عن الشركات الملاحية، إذ فتح فرع لها في البصرة عام 1959 للقيام بمهام اعمال الوكالات البحرية عن البواخر والناقلات القادمة إلى الموانئ العراقية. وحدثت خلال المدد السابقة من اعلان تأسيس الشركة عدة تغييرات في الهيكل التنظيمي لها، إذ تأسست بموجب قانون وزارة النقل رقم(6) لسنة 1976 المؤسسة العامة للنقل المائي العراقية وتشكيلاتها المنشأة العامة للنقل البحري العراقية والمنشأة العامة للنقل النهري والمنشأة العامة للوكالات البحرية، وبعد ذلك تم دمج المنشآت الثلاث بمنشأة واحدة سُميت المنشأة العامة للنقل المائي العراقية، إذ اصبحت بموجب قانون الشركات العامة رقم 22 لسنة 1997 شركة عامة تدعى بالشركة العامة للنقل المائي العراقية، وبعد ذلك اصبحت تدعى بالشركة العامة للنقل البحري وذلك بموجب قرار مجلس الوزراء رقم(48) لسنة 2008 (حمود،2019: 55)؛ إذ قامت الشركة بتسيير خط ملاحى منتظم من موانئ شمال أوروبا وانكلترا إلى موانئ الخليج العربي، فضلاً عن البواخر المستأجرة، واصبح عددها اكثر من (14) باخرة، بعض منها للصيد البحري مبردة. وقد أثرت المتغيرات الحديثة في تكوين الاساطيل البحرية إذ ارتفع فيه حصة السفن المتخصصة وبالتحديد ناقلات السوائل وسفن الحاويات (وزارة التخطيط احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام، 2015: 1).

وتتملك الشركة العامة للنقل البحري حالياً (8) باوخر، منها (6) باوخر ساحلية تنقل للخارج وواحدة داخلية لتجهيز الماء والوقود، وباخرة اخرى داخلية للنقل في ميناء ام قصر، وفي مجال النقل النهري فالعمل متلكئ، بسبب قلة الغواطس في الانهار وحاجتها إلى الكري المستمر، فضلاً عن إنشاء الجسور العائمة والوقتية وجسور الخدمة (حمود، 2019: 56).

ويعد امتلاك البلد إلى اسطول للسفن من اهم سمات الاستقلال الاقتصادي في النشاط التجاري البحري والذي يمثل اغلب صادرات واستيرادات البلد التي تتم عن طريق النقل البحري، إذ إن امتلاك الدولة لأسطول بحري وطني يسهم بالحد من المصاعب والمعوقات التي تعترض الدولة في اوقات الازمات ويوفر حماية للتجارة وعدم الركون إلى سيطرة الدول الاجنبية على تجارة البلد، وبالنتيجة فإن الاهمية الاقتصادية الكبير هي في تحسين ميزان المدفوعات للحصول على العملات الصعبة، بعكس الاعتماد على الشركات الاجنبية الذي

يزيد من المدفوعات ويقلل الإيرادات (ثويني والاسدي، 2021: 133). وربما يكون العراق البلد الوحيد المصدر للنفط في العالم لا يمتلك ناقلات نفط متخصصة في نقل النفط الخام إلى الاسواق العالمية وكل ما تمتلكه شركة ناقلات النفط العراقي هو (4) ناقلات لمنتجات نفطية صغيرة الحجم تبلغ حمولاتها الاجمالية (53) الف طن فقط، لهذا يتعرض العراق اليوم إلى خسائر مالية كبيرة نظير ما يدفعه من كلفة نقل النفط العراقي إلى الاسواق الخارجية من خلال الناقلات الاجنبية، فمن المهم جداً السعي الجاد إلى بناء اسطول جديد من ناقلات النفط الوطنية لتحقيق الوفورات المالية وتعظيمها (المرسومي، 2020: بلا).

ت- المهام الخاصة بالشركة العامة للنقل البحري

شهد عدد السفن المملوكة للشركة العامة للنقل البحري تزايداً محدوداً، على الرغم من إن امتلاك الشركة للسفن هو النشاط الفعلي لها، إذ بلغ عدد السفن المملوكة للشركة (8)، اربع منها فقط تعمل بخطوط نقل منتظمة عالمياً، واثنان للنقل الداخلي لتزويد السفن بالوقود والماء العذب، واثنان عاطلات، خارجة عن الخدمة، وهذا العدد قليلاً جداً قياساً بحاجة العراق الفعلية للسفن التجارية، إذ انها لا تلبى حاجة السوق في نقل التجارة المحلية، مما يجعل العراق معتمد في نقل التجارة الخارجة على البواخر المستأجرة من الشركات الاجنبية، ومن المعروف ان تكلفة رحلة السفن التجارية مايقارب العشرة آلاف دولار لليوم الواحد، ويكلف هذا البلد اموالاً طائلة مؤثراً بذلك على اسعار السلع المستوردة. ويمكن بيان اعداد البواخر والسفن المملوكة للشركة العامة للنقل البحري، وكما مبين في الجدول (1):

الجدول (1) أعداد بواخر الشركة العامة للنقل البحري

العدد	اسم الباخرة	المسفن	تاريخ الاستلام	الحمولة/طن	نوع الحمولة
1	بغداد	الصين	2012	7850	متنوعة
2	الحدياء	كوريا الجنوبية	2014	17500	متنوعة
3	المثنى	كوريا الجنوبية	2014	17500	متنوعة
4	البصرة	كوريا الجنوبية	2014	17500	متنوعة
5	الاصمعي	تركيا	2015	500	ماء عذب
6	القرنة	تركيا	2015	2500	وقود

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على الشركة العامة للنقل البحري، قسم التخطيط والمتابعة، 2021.

يمكن بيان اهم المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري للسنوات من 2010-2019 على وفق الجدول (2):

الجدول (2) المؤشرات الرئيسية للشركة العامة للنقل البحري للمدة (2010 - 2019)

التفاصيل	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
عدد السفن العاملة التي تمتلكها الشركة	3	3	3	3	6	6	8	8	8	8
الحمولات الاجمالية لسفن البضائع المصدرة المستوردة	-	56	54	31	259	383	370	406	789	374
عدد العمال	-	1933	1896	1932	1878	1787	1661	1683	1610	1539
الأجور والمزايا المدفوعة (مليار دينار)	-	19	24	25	30	23	28	29	33	32
مجموع الإيرادات المتحققة (مليار دينار)	-	29	39	38	48	54	57	67	87	83

المصدر: من اعداد الباحثين اعتماداً على وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للاحصاء، المجموعة الاحصائية، الباب السادس احصاءات النقل والاتصالات، من السنة 2013-2019، وزارة التخطيط الجهاز المركزي للاحصاء، احصاءات النقل المائي لسنتي 2011-2012، مديرية احصاء النقل والاتصالات، ايار 2014.

يتضح من الجدول (2) الزيادة البسيطة في اعداد السفن المملوكة للشركة العامة للنقل البحري، على الرغم من حاجة النقل البحري في العراق إلى اسطول من السفن للإيفاء بالاحتياجات الداخلية من الصادرات والاستيرادات، إذ لم يتجاوز العدد عن (8) سفينة، علماً إن اثنين منها لا تعمل بسبب تعطلها لاسباب فنية، وهذا ما لاحظناه من الزيادة في الحمولات، فبعد ان كانت (56) طن عند امتلاك الشركة إلى(3) بواخر في العام 2010 وصلت إلى (374) طن عند امتلاك (8) باخرة للشركة في عام 2019، وقد بلغ معدل النمو السنوي المركب لحمولات السفن المصدرة والمستوردة(26,7). اما اعداد العاملين فيلاحظ الاعداد المتناقصة سنوياً طيلة مدة الدراسة، فبعد ان كان عدد العاملين (1933) عاملاً في سنة 2011 استمر العدد بالتناقص إلى أن أصبح (1539) عاملاً في العام 2019، وهي تمثل اعداداً جداً بسيطة اذا ما أرادت الشركة العامة للنقل البحري أن ترفع مستوى اداءها. وقد بلغ معدل النمو السنوي المركب لعدد الايدي العاملة (-2,809). وفيما يخص الاجور والمزايا للعاملين، فعلى الرغم من انخفاض اعدادهم في عام 2019 إلا إنه نلاحظ زيادة الاجور لتصل إلى (31,6) مليار، بعد ان كان عدد العمال في العام 2011 ما يقارب (1933) وقد بلغت اجورهم (19,1) مليار ديناراً وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (6,733)، وهذا نتيجة للتحسن في سلم رواتب الموظفين. وبالنسبة للإيرادات نلاحظ الزيادات المستمرة فيها لتصل إلى اعلى المستويات في العام 2018 بمبلغ (87,1) مليار دينار بعد ان كانت (29) مليار في العام 2011، وبمعدل نمو سنوي مركب بلغ (14,047). وسيتم بيان اهم الموانئ العراقية التجارية والنفطية في المطلب الآتي.

ثانياً: الموانئ العراقية التجارية والنفطية

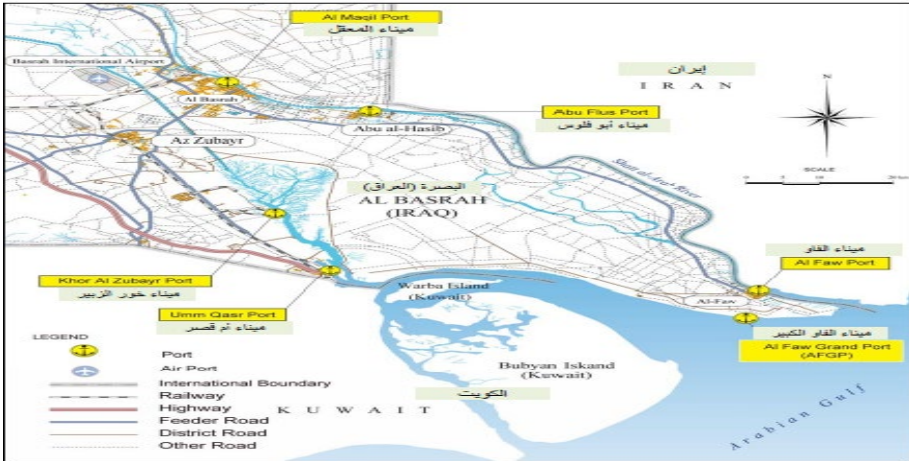
بعد العراق الافقر في إطلالته على سواحل الخليج العربي، فالأرقام تشير إلى أنه يمتلك 60 كم على ساحل الخليج، وللكويت شريطاً ساحلياً يزيد عن 499 كيلومتر، وللسعودية شريط ساحلي بما يقارب 2510 كيلومتر على البحر الاحمر والخليج العربي، والبحرين 161 كم، وتمتلك دولة قطر ما يقارب 700 كم، اما إيران فتطل على الساحل الشرقي للخليج العربي من شماله إلى جنوبه ويضاف إليها مجموع السواحل المحيطة بأكثر من 130 جزيرة إيرانية فيصبح الطول الكلي اكثر من 3200 كم (العبادي، 2013: 157). اما بالنسبة للقنوات الموصلة للموانئ العراقية فيتكون نظام القنوات الموجودة من مسارين: الاول قناة شط العرب أنشأت على امتداد شط العرب وتؤدي إلى ميناء ابوفلوس وميناء المعقل. اما الثاني فهو قناة خور

عبدالله موصلة إلى ميناء ام قصر وميناء خور الزبير، وقد تم الاتفاق بين الشركة العامة لموانئ العراق مع شركتين إيرانيتين في عام 2005 لحفر قناة خور الزبير للملاحة (قناة الداخلية) بطول (24) كم لربط قناة خور عبدالله بقناة خور الزبير ومنه إلى الخليج العربي (تقرير ضمان الاستثمار، 2004: 13). ولميناء ام قصر الدور الكبير في نقل التجارة العراقية بالنسبة للاستيرادات، وذلك لتوفر الارصفة المناسبة من اجل استقبال السفن التجارية، وفي المرتبة الثانية تأتي اهمية ميناء الزبير والمتخصص في الصادرات العراقية، ومينائي ابو فلوس والمعقل بالدرجة الثالثة والرابعة على التوالي. فضلاً عن تلك الموانئ يمتلك العراق موانئ لتصدير النفط متمثلة بمينائي البصرة النفطية وميناء خور العمية وأربع منصات رحوية لتصدير النفط، يمثلان شريان الحياة بالنسبة للعراق. تبلغ عدد ارصفة الموانئ التجارية (48) رصيفاً، بطاقة تصميمية ما يقارب (17.5) مليون طن (وزارة التخطيط خطة التنمية الوطنية، 2018: 160).

ويلاحظ ضعف الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية، بسبب ان بعض العوائق لا تزال بحاجة إلى حلول حتى تكون القنوات الموصلة تعمل بشكل جيد وتصل إلى قدرتها التشغيلية التي صممت من اجلها، وتتمثل هذه العوائق بما يأتي: (JICA,2015:5)

- ترميم الاجزاء اللازمة من حيث العمق والعرض عبر القنوات المؤدية إلى خور عبدالله.
 - ازالة اركام السفن التي تعيق الملاحة الامنة عبر القناة.
 - ترميم وتوفير وسائل الملاحة المساعدة للملاحة الآمنة في القنوات.
 - تسوية المسائل الحدودية مع البلدان المجاورة إذ تمر احدى هذه القنوات بالاشتراك مع معظم قناة شط العرب ليشكل حدود مع ايران، وتمر القناة الثانية مع خور عبدالله لتشكّل الحدود المشتركة مع الكويت.
 - الصيانة المستمرة لإعمال الحفر للحفاظ على اعماق مائية كافية.
- وتبين الخريطة الآتية موقع الممرات الملاحية واماكن الموانئ العراقية التجارية.

الخارطة (1) موقع الموانئ العراقية



المصدر: جمهورية العراق، الشركة العامة للموانئ العراقية (GCPI)، دراسة الخطة الرئيسة لقطاع الموانئ في جمهورية العراق التقرير النهائي، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA)، 2015.

أ: الموانئ التجارية والموانئ النفطية

1- الموانئ التجارية: وتشمل ميناء ام قصر الشمالي والجنوبي وميناء خور الزبير وميناء المعقل وميناء ابو فلوس وسيتم التطرق لها على وفق الآتي:

ميناء ام قصر

تم إنشاء ميناء ام قصر في عام 1965، وذلك لاستيعاب الزيادة الحاصلة في حركة التجارة الخارجية وحدث اكتظاظ في ميناء المعقل، وقد تم اختيار ام قصر لإنشاء الميناء بسبب قربها من الخليج العربي ولعمق المنطقة مما يساعد في استقبال البواخر ذات غاطس مناسب (الراوي، 2018: 331)، إذ يقع الميناء بالقرب من الخليج العربي على بعد (75) كم من المدخل الغربي لمدينة البصرة، وقد تضمن في حينه ثلاث سقائف وثلاثة مخازن وعشر رافعات مرفأيه، ثم تم تطوير احد الارصفة ليصبح رصيف لتصدير الكبريت المنقول من حقول المشراق جنوب محافظة الموصل، إذ جُهِز بحزام ناقل اوتوماتيكي بطول كيلومتر مع حمالة اوتوماتيكية، وتم إنشاء رصيف خاص بالأوعية النمطية بقياس (250*25م) وجُهِز برافعتين جسريتين طاقة كل واحدة (40) طن. تم إنشاء عشرة ارصفة جديدة تشمل على

مخازن وسقائف وساحات تكديس ورافعتين جسريتين لتفريغ وشحن الحاويات⁽¹⁾ والعمل الآن مستمر لإنشاء رصيفين جنوب الارصفة العشرة ومن المؤمل إنشاء (14) رصيفاً جديداً ضمن المشاريع المستقبلية وكذلك إنشاء (13) رصيفاً بمختلف الاختصاصات (وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق [/http://scp.gov.iq](http://scp.gov.iq)) والعمل مستمر من اجل انجاز الارصفة (24) و(25) و(26) والرصيف (27) الخاص بالحاويات (مجلة النقل والمواطن، 2019: 6).

ويعد ميناء ام قصر من الموانئ الصناعية التجارية ويوفر الميناء خدمات مساعدة مثل انشطة صيانة واصلاح السفن وانشطة التموين، إذ إن هذا الجزء يعد من عمل الميناء بشكل عام (سعد وعبدعلي، 2019: 383). ويتكون الميناء من جزئين الجنوبي (الارصفة القديمة) ويحتوي على ارصفة للبضائع العامة، فضلاً عن رصيف للحبوب (السايلو)، اما الجزء الشمالي فيتكون من ارصفة للحاويات ورصيف للدحرجة (RORO) ورصيف لبواخر المسافرين.

ميناء خور الزبير

تمت المباشرة بإنشاء الميناء في عام 1970 وأنجز العمل فيه عام 1989، ويقع الميناء على بعد (60) كم عن مركز مدينة البصرة و(105) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي. ويعد من موانئ الجيل الثاني (مجلة النقل والمواطن، 2019: 22) ويحتوي الميناء على رصيفين اختصاصيين لعمل الحديد الاسفنجي وهناك ايضاً خمسة ارصفة اختصاصية بطول (250م) مع ملحقات تشمل مخازن اختصاصية لخزن سماد اليوريا، والفوسفات، والمعدات اللازمة لتحميل السماد الكيماوي. وتوجد ثلاثة ارصفة جديدة للبضائع العامة بطول (180م) مع رافعات كهربائية عدد(12) وساحات للخزن وشوارع وخطوط سكك ومن المخطط إنشاء (21) رصيف مختلف الاختصاصات (وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق، [/http://scp.gov.iq](http://scp.gov.iq)).

ميناء ابوفلوس

أنشأ الميناء في العام 1974 على اثر ازمة الاكتظاظ والتكدس في اعداد السفن القادمة وهو ميناء تجاري للحمولات العامة، ويقع على شط العرب في ضفته الغربية، في منطقة تبعد ما يقارب(30) كم عن مركز محافظة البصرة جنوباً، ويتكون الميناء من ثلاثة ارصفة

(1) الحاوية: عبارة عن صناديق معدنية او خشبية البعض منها مزود بأجهزة تبريد تخزن البضائع بداخلها من مصانع المصدر، ولا يتم فتحها إلا عند مخازن المستلم وصنعت الحاويات على وفق مقاسات دولية ولها نقاط للربط في ارضيتها وجدرانها تسهل عملية التحميل (مرهج، 2015: 40).

فولاذية بطول (175)م وعرض (18)م، اي ان طول الواجهة الامامية للميناء ما يقارب (525) م وانشئت على هذه الارصفة (9) رافعات كهربائية بمعل (3) لكل رصيف بطاقة (5) طن لكل منها كما الحقت ساحات بامتداد (300)م انشئت عليها مخازن بطول (75)م وعرض (33)م، كما جهز بأبراج إنارة وحالياً الميناء يعمل باستقبال البواخر واللنجات (وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق).

ميناء المعقل

يقع على ضفاف شط العرب إذ يبعد (135) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي وهو اول ميناء أنشأ في العراق في العام 1919، وتبلغ الواجهة الامامية للأرصفة (3.5) كم وتبلغ مساحة مرسى الجنائب بطول (500)م وتحتوي ارصفة الميناء على (45) رافعة كهربائية و(35) مخزن وسقائف بقياسات مختلفة موزعة على الارصفة ومهيأة لخزن مختلف البضائع المفرغة من البواخر، تختلف قابلية الخزن فيها بالنسبة للحمولات المتنوعة، فضلاً عن وجود مخزن للمواد الخطرة واخرى للتبريد والساحات المكشوفة لاستقبال الحمولات الثقيلة كالمكائن والآلات المختلفة وملحقاتها(وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق، <http://scp.gov.iq>).

وقد توقف العمل بالميناء منذ الحرب العراقية الايرانية عام 1980. ويعمل الميناء حالياً بطاقات محدودة (خليفة وشاكر، 2016: 62). ولغرض اعطاء صورة أكثر وضوحاً عن المواصفات الاساسية لبنية الموانئ التجارية العراقية من حيث اعماقها وطاقاتها الاستيعابية والانتاجية أعدنا الجدول الآتي:

الجدول (3) الطاقة التصميمية والاعماق والطاقة الانتاجية للموانئ التجارية

الميناء	تاريخ الانجاز	اقصى عمق للمياه/متر	العدد الكلي للارصفة	الطاقة التصميمية السنوية /الف طن	الطاقة التصميمية السنوية (الف حاوية TEU)	الطاقة الانتاجية
ام قصر	1965	10	27	9,750	1,798	18,3 مليون طن
الزبير	1989	8	12	6,500	-	9,4 مليون طن
ابوفلوس	1974	6	3	0,750	45	67,3 الف طن
المعقل	1919	8	11	2,750	90	617,1 الف طن
المجموع	-	-	53	19,750	1,933	28,4 مليون طن

المصدر: وزارة التخطيط، دائرة التنمية الاقليمية والمحلية، التنمية المكانية لمحافظة العراق ضمن خطة التنمية الوطنية 2018-2022، السنة 2019، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احصاءات النقل والاتصالات، التقارير السنوية للنقل لإحصاءات النقل المائي.

عند مقارنة الطاقة التصميمية للموانئ يتضح ان الموانئ التي تم الاهتمام بها وتأهيلها وزيادة عدد ارسفتها (ميناء ام قصر وميناء خور الزبير) قد زادت طاقتها الانتاجيتين.

2- الموانئ النفطية

تمتلك شركة الموانئ العراقية موانئ متخصصة في تصدير النفط العراقية، وتقع هذه الموانئ ضمن الحدود البحرية للعراق في الخليج العربي، وهما ميناء البصرة وميناء العميق (وهما ميناءان عائمان) وأربع منصات رحوية لتصدير النفط، وتقوم الشركة بالخدمات البحرية والتي تشمل الارساء والارشاد والاقلاع لناقلات النفط العملاقة (شامل، 2016: 14).

ب: تحليل المؤشرات الاساسية للموانئ العراقية

من اهم مؤشرات حجم النشاط التجاري التي تلاحظ نسبها للموانئ عموماً هي اعداد السفن القادمة والمغادرة والسفن المحلية القادمة والمغادرة وحمولات تلك السفن، واعداد العاملين في الموانئ ومدى كفاءتهم يتضح من الجدول (4) الذي يمثل المدة من 2010 إلى 2019 بعض اهم المؤشرات الاساسية للموانئ العراقية العاملة حالياً.

الجدول (4) اهم المؤشرات الاساسية للشركة العامة للموانئ العراقية للمدة (2010-2019)

التفاصيل	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
عدد السفن	2248	2078	2076	2443	2442	2004	1891	2049	2044	1836
الحمولات (ألف طن)	10612	12505	14405	15205	14537	15157	16068	17029	17898	16708
عدد السفن المغادرة	217	144	135	127	187	279	312	537	995	1284
الحمولات (ألف طن)	555	343	405	565	1332	1884	2060	5200	10456	12930
عدد العاملين في الشركة العامة	10208	9940	9791	10158	10090	9704	9178	9097	9006	8766
مجموع الإيرادات للشركة (مليار دينار)	178.5	233	318	372	346.8	336.1	355.2	420.2	453.3	486.3

المصدر: من اعداد الباحثين بالاعتماد على، «احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام»، جمهورية العراق،

وزارة التخطيط - مديرية احصاءات النقل والاتصالات. تقارير الاحصاء المائي اعداد مختلفة للمدة من 2010-2019

وفقاً للمؤشرات الرئيسية المبينة في الجدول (4) يمكن تحليل البيانات وكالاتي:

أ- بلغ متوسط عدد السفن القادمة إلى الموانئ العراقية (2111.1) سفينة في السنة خلال المدة (2010 - 2019)، وقد شهدت سنة 2013 أكثر عدد من السفن القادمة إلى الموانئ السنة بعدد (2443) سفينة التي شهدت ارتفاع اسعار النفط إلى اعلى المستويات، فضلاً عن خطط تطوير الموانئ بعد العام 2003 أهلتها إلى زيادة استقبال السفن التجارية عن طريق الموانئ العراقية، في حين كانت سنة 2019 اقل عدد (1836) سفينة السنة التي شهدت تداعيات انخفاض اسعار النفط. من خلال تلك الاحصاءات تتبين المقدره التنافسية للموانئ العراقية، إذ إن معظم المقارنات التي تنشأ بين الموانئ لتحديد قدرتها التنافسية في الواقع تنشأ على اساس بعض المؤشرات التي يمكن أن تكون من ضمن معايير التفضيل بين الموانئ ومن اهم عوامل الاستقطاب للشركات الملاحية، ومن ثم لمعرفة موقع الميناء التنافسي فلا بد من تناول حركة المناولة وتعني نقل البضائع بالحاويات ومقدرة الموانئ الاستيعابية للوحدات

البحرية، وتقديم الخدمات لها، وزيادة عدد الارصفة والاهتمام بخدمات الشحن والتفريغ والوقت المطلوب لانجازها. ومن خلال الاعداد القليلة لحركة السفن القادمة إلى الموانئ العراقية تؤكد على تدني مستويات المنافسة للموانئ العراقية، قياساً بموانئ المنطقة. ويشير الواقع التجاري في العراق وتحديداً عبر المنافذ البحرية إلى ان التجارة البحرية اقتصرت بشكل كبير على الاستيرادات، إذ أصبح مستورداً بشكل شبه كامل لجميع السلع الكمالية والاساسية ذلك بسبب تخلف الصناعة ونتيجةً للظروف السيئة التي عاشها العراق ومازال يعاني منها.

ب- بلغ متوسط الحمولات القادمة إلى الموانئ بما يعادل (15012,4) الف طن في السنة، إذ شهدت سنة 2018 اكبر كمية من الحمولات بواقع (17898) الف طن نتيجة تطوير وتحديث وإنشاء ارصفة جديدة وتحديداً في ميناء ام قصر، في حين كانت سنة 2010 اقل الحمولات وبواقع (10612) الف طن.

ت- بلغ متوسط عدد السفن المغادرة من الموانئ العراقية (421,7) سفينة في السنة، ويلاحظ من خلال السلسلة الزمنية التصاعد المستمر في اعداد السفن المغادرة إلى أن بلغ ذروته في العام 2019 بواقع (1284)، وهذا مؤشر جيد يدل على تنامي الصادرات العراقية على الرغم من قلة تلك الاعداد.

ث- كانت متوسط الحمولات المغادرة من الموانئ العراقية (3573) الف طن في السنة، من خلال هذا المؤشر يلاحظ الزيادة المستمرة والتصاعد في اجمالي الحمولات السنوية المصدرة، إذ بلغت اعلى مستوى في العام 2019 بواقع (12930) الف طن في حين كانت في العام 2011 بواقع (343) الف طن، وهذا تعزيزاً لما ذكر سابقاً.

ج- شهد عدد العمال تناقص واضح كان سنة 2010 (10208) عمال اصبح عدد العمال في سنة 2019 (8766) عاملاً، وهو مؤشر على عدم تنمية قطاع الموانئ من حيث الاستثمار في القدرات البشرية. وتشير الاحصاءات إلى أن اعداد العاملين الذين لا يمتلكون شهادة الابتدائية (1306) عمال، ومن لديهم شهادة الابتدائية (2073) عاملاً، ومن لديهم شهادة المتوسطة (1172) عامل، ومن لديهم دبلوم (656) عامل، و(1801) عامل لديهم بكالوريوس، و(6) يمتلكون دبلوم عالي، و(49) عاملاً لديه ماجستير، واربعة فقط يمتلكون شهادة الدكتوراه، وهذا يدل على ان غالبية العاملين لا يمتلكون الاختصاصات والكفاءات التي تؤهلهم إلى

تشغيل قطاع الموانئ ورفع كفاءته ونتاجيته، ان الاستثمار في الموارد البشرية من اهم متطلبات الموانئ الحديثة التي تعتمد على التكنولوجيا الحديثة والالتمتة في ادارة الميناء، لذلك فإن الايدي العاملة بحاجة إلى تطوير وتأهيل وهذا يتطلب عمل دورات مكثفة في الاختصاصات واعادة فتح معاهد تدريب ملاكات الموانئ بما يؤهلهم لإدارة هذا القطاع المهم.

ح- لمعرفة مساهمة الناقل الوطني في التصدير والاستيراد نقارن الجدول (4) مع الجدول (6)، إذ نلاحظ جلياً ضعف مساهمة الناقل الوطني في حجم المبادلات التجارية العراقية فيما يخص عدد السفن وحجم الحمولات المنقولة، بسبب محدودية اعداد السفن العراقية التي لا تتلاءم مع الحاجات المتزايدة لحجم الاستيراد والتصدير وتحديدًا ناقلات النفط مما يزيد من تكاليف تصدير النفط بسبب تأجير ناقلات النفط.

ومن الملاحظ ان اعداد السفن القادمة والمغادرة والحمولات تغطي فقط الحاجات المحلية للسلع الاستهلاكية، إذ تميز الاقتصاد العراقي بنمط الاستهلاك والاعتماد على السلع المستوردة، ولاسيما بعد العام 2003 وما شهدته من تغير نمط الاقتصاد العراقي بالانفتاح نحو، العالم واستخدام منهج اقتصاد السوق المفتوح بعد ان كان يتبع النظام الاشتراكي، مما جعل العراق سوقاً رائجاً لمعظم صادرات الدول المجاورة والاقليمية تسببت في اضمحلال الصناعات المحلية.

2: كمية البضائع المستوردة عبر الموانئ العراقية

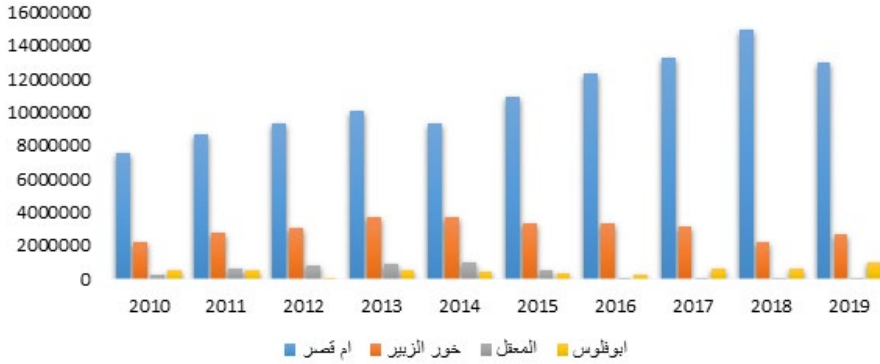
يوضح الجدول الآتي كمية البضائع المستوردة عبر الموانئ العراقية حسب كل ميناء للمدة من 2010-2019، ومن خلال بيانات الجدول نلاحظ اهمية التطورات التي حصلت في مينائي ام قصر وخور الزبير، مع تراجع اهمية مينائي المعقل وابوفلوس وحسب ما مبين في الجدول الآتي:

الجدول (5) كمية البضاعة المستوردة عبر الموانئ العراقية حسب الميناء للمدة 2010-2019 (طن)

السنة	ام قصر	خور الزبير	المعقل	ابوفلوس	المجموع
2010	7545515	2254962	240549	571038	10612064
2011	8642297	2737187	630976	494874	12505334
2012	9314520	3056583	817512	510000	13698615
2013	10058269	3709331	906709	530385	15504694
2014	9367481	3727109	982993	459891	14537474
2015	10949157	3315083	539242	353803	15157285
2016	12360377	3341421	74069	292496	16068363
2017	13268848	3111887	15040	633150	17028925
2018	14951685	2262378	67263	617112	17898438
2019	12970543	2693828	28595	1015449	16708415

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية، الباب السادس احصاءات النقل والاتصالات، 2020 وتقرير وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، احصاءات نشاط النقل المائي في القطاع العام 2019. وتقرير احصاء النقل المائي لسنة 2010.

الشكل (3): كمية البضاعة المستوردة بحسب الميناء



المصدر: من اعداد الباحثان اعتماداً على بيانات الجدول (5).

من خلال الجدول (5) والمخطط التوضيحي يُلاحظ إن جميع الموانئ تعمل بكفاءة عالية في تأهيل ارضيتها للاستيرادات، على الرغم من تذبذب الكميات المستوردة من ميناء إلى آخر نتيجة لتنوع اسلوب عمل الموانئ العراقية وتخصص كل ميناء بنوع معين من استيرادات السلع؛ إذ يتم التركيز على مينائي ام قصر والزبير كونهما ميناءين حديثين وتتوفر

بهما الاساليب الحديثة في التعامل مع السفن القادمة وتقدمهما على الموانئ الاخرى من حيث السعة والابعاد وتحسن في اعماق الممرات الملاحية المؤدية لهما واعماق المياه عند الارصفة، فضلاً عن اسلوب التشغيل المشترك مع شركات التشغيل المحلية والاجنبية لارصفة مينائي ام قصر وخور الزبير، فقد بلغ اجمالي الكميات المستوردة للعام 2010 بواقع (10612064) طن، كانت حصة كل ميناء وكما يأتي: ام قصر(7545515) طن، وفي المرتبة الثانية ميناء الزبير بواقع (2254962) مليون طن، بينما مينائي المعقل وابو فلوس بواقع (240549) و(571038) طن على التوالي، واستمرت الزيادات في كمية البضاعة المستوردة سنة بعد سنة حتى العام 2019؛ إذ بلغت اجمالي البضاعة المستوردة (16708415) طن موزعة حسب كل ميناء، فكانت حصة ميناء ام قصر (12970543) مليون طن، وفي المرتبة الثانية ميناء الزبير(2693828) طن و(28595) و(1015449) طن لكل من ميناء المعقل وابو فلوس على التوالي. يبين أيضاً ان العراق بلد استهلاكي من خلال الكميات الكبيرة التي يتم استيرادها من تلك الموانئ اذا ما تم مقارنتها بالجدول (6) الذي يمثل الكميات المصدرة.

الجدول (6) البضاعة المصدرة عبر الموانئ العراقية غير النفطية حسب الميناء للمدة 2010-2019 (طن)

السنة	ام قصر	خور الزبير	المعقل	ابوفلوس	المجموع
2010	-	200389	-	-	200389
2011	-	339032	1836	2000	342868
2012	-	382839	22098	-	404937
2013	-	563337	1382	-	564719
2014	-	1331716	-	-	1331716
2015	-	184498	-	-	184498
2016	-	2060450	-	-	2060450
2017	498183	4699650	2403	-	5200236
2018	3332504	7123411	-	-	10455915
2019	4270266	8659658	-	-	12929924

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الاحصائية، الباب السادس احصاءات النقل والاتصالات، 2019، تقرير وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، احصاءات نشاط النقل المائي في القطاع العام 2019، تقرير احصاء النقل المائي لسنة 2010

يتضح من الجدول (6) إن اغلب صادرات العراق تتم عن طريق ميناء خور الزبير، كونه ميناء متخصص للصادرات، وبعد تأهيل الارصفة الخاصة بالصادرات لميناء ام قصر يتضح زيادة الصادرات للسنوات الاخيرة من 2017 إلى 2019، وفي الوقت نفسه ضعف مساهمة بقية الموائى العراقية نتيجة الاعتماد الكلي على المينائين المذكورين. ففي العام 2010 كانت كمية الصادرات من ميناء خور الزبير (200389) طن، وهي تمثل مجمل صادرات العراق عن طريق الموائى، اما في العام 2017 فقد بلغت مجمل صادرات العراق غير النفطية (5200236) طن، وحسب كل ميناء فقد تم تصدير (498183) مليون طن عن طريق ميناء ام قصر و(4699650) مليون طن عن طريق ميناء الزبير و(2403) طن عن طريق ميناء المعقل، اما في العام 2019 فقد كان اجمالي الصادرات غير النفطية (12929924) طن، وحسب كل ميناء كالآتي: ميناء ام قصر (4270266) طن وميناء الزبير (8659658) طن. مع توقف التصدير عن طريق مينائى المعقل وابوفلوس لعام 2019.

3: صافي الارباح أو الخسائر

اهم مؤشرات الشركات هو صافي الربح أو الخسائر، وهو الذي يميز الشركة رابحة أو خاسرة ومقدرتها على مواصلة العمل، ويشار إلى أن الشركة العامة للموائى العراقية هي شركة تعمل بنظام التمويل الذاتي اي ان نصف الارباح المتحققة تذهب إلى وزارة المالية ايراد نهائي لتمويل الميزانية العامة للدولة، والنصف الاخر يدفع كرواتب واجور ومخصصات للعاملين وللشركات العاملة في الشركة العامة للموائى، وهذا يشجع على الاهتمام بالشركة وتوفير لها التخصيصات المالية المطلوبة كافة مما يؤدي إلى النفع العام، ويمكن بيان ذلك من خلال صافي الربح والخسائر للمدة الزمنية في الجدول (7).

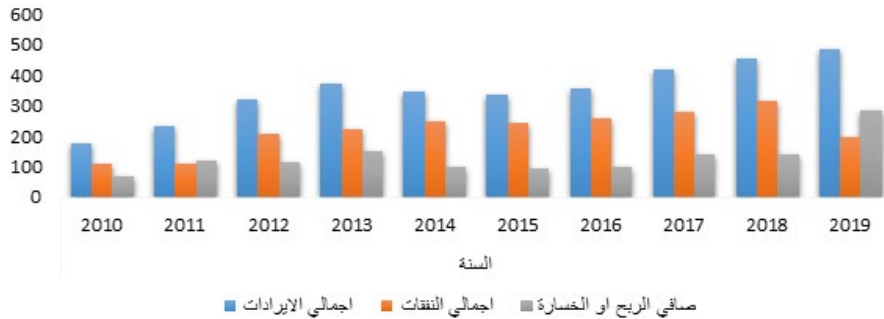
جدول (7): الإيرادات والنفقات للشركة العامة للموانئ للمدة (2010-2019) (مليار دينار)

التفاصيل	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
اجمالي الإيرادات	178.5	233	318.8	372	346.8	336.1	355.2	420.2	453.3	486
اجمالي النفقات	111.6	110.8	205.2	222.1	248.9	241.1	257	280.2	315.3	199.4
صافي الربح أو الخسارة	66.9	122.2	113.6	149.9	97.9	95	98.2	140	138	286.6

المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط، مديرية احصاءات النقل والمواصلات، احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام للمدة من 2010-2019

ويمكن ايضاح صافي الارباح والخسائر من خلال الشكل (4)

الشكل (4): صافي الارباح المتحققة



المصدر: بالاعتماد على بيانات الجدول (7)

ومن خلال الجدول (7) والشكل التوضيحي يتبين ان الشركة العامة للموانئ العراقية تحقق ارباحاً بشكل مستمر في جميع السنوات، إلا ان هذه الارباح متذبذبة من سنة إلى أخرى، فقد وصلت في العام 2013 بمقدار (149,9) مليار دينار بينما في العام 2014 كانت (97,9) مليار دينار، بسبب الازمة المالية وازمة احتلال عصابات داعش لبعض المحافظات العراقية، بينما عادت الإيرادات السنوية للارتفاع حتى بلغت في العام 2019 اعلى صافي ربح بمقدار (286,9) مليار دينار، ذلك بفعل تنفيذ تعليمات الموازنة في ضغط النفقات وزيادة الإيرادات. وهذه الارباح تشير إلى أن الشركة العامة للموانئ العراقية من الشركات الربحية التي يجب الاهتمام بها وتطوير عملها. ويمكن من خلال الجدول (8) أن نبين مقارنة الخطة التشغيلية للشركة العامة للموانئ للعام 2018 مع ما هو مخطط وبين المتحقق لبيان نشاط الشركة خلال العام 2018.

الجدول (8): مقارنة الخطة التشغيلية لنشاط ومهام الشركة العامة للموانئ للعام 2018

ت	النشاطات	الوحدة	المخطط لعام 2018	المتحقق لعام 2018	الفرق
1	الإيرادات	مليون دينار	395000	453306	58306
2	النفقات	مليون دينار	355000	315344	-39656
3	الحمولات	طن	13964000	28354353	14390353
4	الحاويات	حاوية	594350	381921	-212429
5	عدد البواخر (للحمولات والحاويات)	باخرة	3199	2862	-337
6	الحفر البحري	الف م3	15360	10032	-5328
7	الارساء والاقلاع	عملية	7000	7047	47
8	الارشاد البحري	عملية	8000	6841	-1159
9	عمليات الساحبات	عملية	9500	11088	1588
10	المسح البحري	كم/طول	690	690	0
11	انتشال وتعويم	عملية	4	51	47

المصدر: وزارة التخطيط، دائرة التخطيط والمتابعة/قسم المتابعة، 2021

تشمل الخطة التشغيلية للشركة محورين وهي:

- المحور الاول - الخطة التشغيلية للنشاط التخصصي للشركة.
- المحور الثاني - الخطة التشغيلية للنشاط المالي للشركة.

وقد تم بيان المحور الاول الخطة التشغيلية للنشاط التخصصي للشركة في الجدول (8).

ويمكن إيضاح المحور الثاني المتمثل في النشاط المالي للشركة العامة للموانئ ومقارنة المخطط بالمتحقق الفعلي للعام 2018. وقد كانت النتائج افضل من المخطط؛ إذ كانت الزيادة في الإيرادات عما كان مخطط له بمبلغ (12606) مليون دينار، اما بالنسبة للمصروفات فقد انخفضت إلى بمبلغ (114996) مليون دينار نتيجة لازمة المالية التي القت بظلالها على جميع النشاطات الاقتصادية وتقليل النفقات وحسب ما جاء بتعليمات تنفيذ الموازنة.

الجدول (9): مقارنة الخطة التشغيل للعام 2018 للشركة العامة للموانئ (مليون دينار)

البيان	المخطط لعام 2018	المتحقق لعام 2018	الفرق
الإيرادات	440700	453306	12606
المصروفات	430340	315344	-114996

المصدر: وزارة التخطيط، دائرة التخطيط والمتابعة/ قسم المتابعة، 2021.

ويمكن بيان اهم المعطيات الاقتصادية للنقل البحري والموانئ وكالاتي:

ثالثاً: نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي

يمثل الناتج المحلي الاجمالي أحد اهم المؤشرات الاقتصادية التي تُستخدم في التحليل الاقتصادي، وتزداد الاهمية بمعرفة الناتج المحلي الاجمالي على مستوى القطاعات إذ يتيح امكانية كبيرة لصناع القرارات الصائبة بتوجيه مسارات نحو الاقتصاد الوطني بشكل يضمن نمو أنشطة الاقتصاد القومي كافة (السدخان، 2012: 146). ويبرز دور النقل من خلال نسبة مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي الذي يوضح عن المستوى الاقتصادي ومدى نموه وتطوره فهو المؤشر الاكثر بياناً للتعبير عن مستوى النشاط الاقتصادي، إذ إن تطور الناتج ينعكس على تطور الدخل القومي وبدوره يؤدي إلى تحسين مستوى الرفاهية الاجتماعية للفرد (البنك المركزي العراقي، 2007: 3)

الجدول (10): نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي للمدة (2010-2019) (مليار دينار)

السنة	قطاع النقل	الناتج المحلي الاجمالي	نسبة المساهمة	معدل النمو السنوي المركب لقطاع النقل
2010	7555.76	132687	5.7	0.155
2011	7703.17	142700	5.4	
2012	10306.85	162588	6.3	
2013	12675.53	174990	7.2	
2014	13443.6	178951	7.5	
2015	14054.53	183616	7.7	
2016	15272.69	208932	7.3	
2017	16160.23	205130	7.9	
2018	17092.1	210533	8.1	
2019	16164.79	223075	7.2	0.036
2019 - 2010				
0.088				

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، 2021.

يُلاحظ من خلال نتائج الجدول (10) إن نسبة مساهمة قطاع النقل والمواصلات والخزن في الناتج المحلي الاجمالي متدنية، ما يقارب 5% في السنوات 2010 والسنة 2011، إذ كان يمثل قطاع النقل (7555,76) و(7703,17) مليار دينار على التوالي، واستمرت النسبة بالتصاعد سنوياً إلى غاية السنة 2018 كأعلى المستويات بنسبة 8,1%، وكان فيها قطاع النقل يمثل (17092,10) مليار دينار، وبسبب الازمة المالية والتوجيه بضغط النفقات كانت سنة 2019 اقل من السنة 2018، إذ بلغت النسبة 7,2%، حيث كان يمثل قطاع النقل (16164,79) مليار دينار، اما بالنسبة لمعدل النمو السنوي المركب فقد كانت خلال المدة 2010-2014 بمقدار (0.155) وخلال المدة 2015-2019 بمقدار (0.036) اما خلال المدة 2010-2019 فكان معدل النمو المركب (0.088). إلا إن الاثار الاقتصادية لقطاع النقل كبيرة جداً إذ لا يوجد اي نشاط اقتصادي غير مرتبط بقطاع النقل ولا يمكن اتمام اي عملية انتاجية بدون قطاع النقل، ويمكن ملاحظة نسبة مساهمة الموانئ في قطاع النقل وعلى وفق الجدول (11).

الجدول (11) نسبة مساهمة إيرادات الموانئ في قطاع النقل للمدة (2010-2019)
(مليار دينار)

السنة	ايرادات الموانئ السنوية	قطاع النقل	نسبة مساهمة الموانئ في قطاع النقل	معدل النمو السنوي المركب لايرادات الموانئ
2010	178.5	7555.76	2.36	
2011	233	7703.17	3.03	
2012	318.8	10306.85	3.09	
2013	372	12675.53	2.94	
2014	346.8	13443.6	2.58	0.181
2015	336.1	14054.53	2.39	
2016	355.2	15272.69	2.33	
2017	420.2	16160.23	2.6	
2018	453.3	17092.1	2.65	
2019	486.3	16164.78	3	0.097
2010 - 2019				0.118

المصدر: وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء، الإيرادات بالاعتماد على الجدول (7).

يلاحظ أيضاً من الجدول (11) ضعف مساهمة إيرادات الموانئ في نشاط قطاع النقل والمواصلات على الرغم من أهمية الموانئ البحرية كما أسلفنا، كونها المنفذ البحري الوحيد للعراق واغلب البضائع تأتي عن طريق الموانئ البحرية، إذ تراوحت النسبة بين 2% و 3%. إن هذه النتائج تدل على إن المنافع الاقتصادية غير المباشرة أكثر من المنافع المادية لقطاع الموانئ، إذ كانت الإيرادات لسنة 2010 بواقع (178,5) مليار دينار وهي اقل سنة يتم استحصال إيرادات فيها. بعدها المدة من 2012 إلى 2016 كانت الإيرادات مستقرة بمعدل (345) مليار دينار، أما في المدة من 2017 إلى 2019 فقد شهدت زيادات مستمرة في الإيرادات ولغاية (486,3) مليار دينار في السنة 2019، اما بالنسبة لمعدل النمو السنوي المركب فقد كانت خلال المدة 2010-2014 بمقدار (0.181) وخلال المدة 2015-2019 بمقدار (0.097)، أما خلال المدة 2010-2019 فكان معدل النمو المركب (0.118). من المؤكد كانت نتيجة الزيادة في المشاريع الاستثمارية في مينائي خور الزبير وام قصر وادخال ارصفة جديدة في العمل. فضلاً عن تفعيل نظام التشغيل المشترك في ارصفة الموانئ.

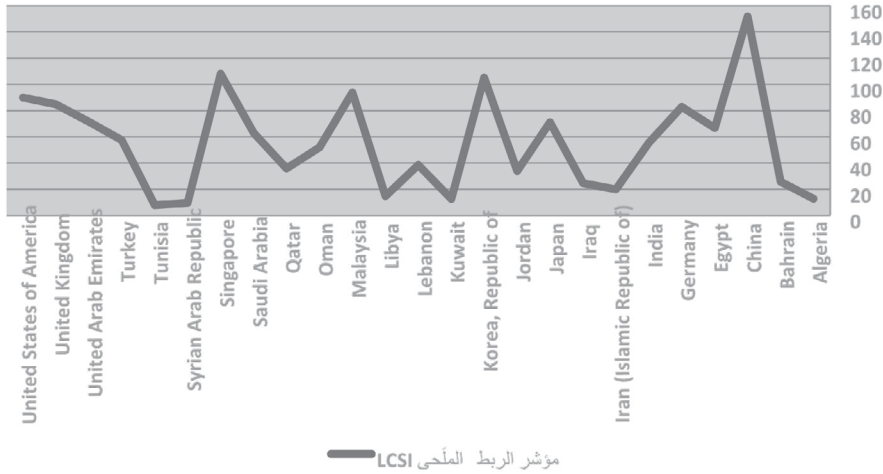
4: مؤشرات اداء الموانئ البحرية

يمكن بيان اهم المؤشرات العالمية لتقييم الموانئ لمعرفة تسلسل موانئ العراق من بين موانئ العالم، إذ توجد العديد من مؤشرات كفاءة الموانئ تسعى الدول إلى الاهتمام بتلك المؤشرات لتمييز بها عن غيرها من موانئ العالم والسعي نحو الارتقاء بها، ومن هذه المؤشرات نبين الآتي: (الاونكتاد، 2019: 71-82)

أ- مؤشر الارتباط الملاحي: LSCI (Liner Shipping Connectivity)

يستخرج هذا المؤشر مدى اتصال الميناء بالموانئ الاخرى الخارجية والمحلية، ويعتمد على خمس مكونات في قطاع النقل البحري، وهي (عدد السفن، وقدرتها على حمل الحاويات، وعدد الخدمات، والحد الاقصى لحجم السفينة، وعدد شركات التي تنشر حاويات السفن في الموانئ). ففي منطقة الخليج العربي يستأثر ميناء جبل علي في الامارات العربية المتحدة بأعلى مؤشر، تليه موانئ الدمام في المملكة العربية السعودية وخليفة في الامارات العربية المتحدة وصلالة في عُمان، بينما اتسمت موانئ بقية دول المنطقة بالتقلب مثل موانئ البحرين وإيران وقطر والموانئ العراقية بالمرتبة الاخيرة. وتستطيع الحكومات وهيئات الموانئ تعزيز ارتباط الموانئ بخطوط النقل البحري المنتظمة عن طريق المجالات الآتية: (الرقمنة والامتة وربط الشبكات المحلية والاقليمية والعالمية وتحديث الموانئ وتيسير التجارة والنقل والاستدامة ورصد الاداء). لاحظ الشكل (5) الذي يوضح مؤشر الربط الملاحي لعام 2019.

الشكل (5): مؤشر الربط الملاحي لبعض الدول لعام 2019 المصدر: شكر محمود جاسم، كفاءة أداء الموانئ العراقية في ضوء تجربة التشغيل المشترك للمدة (2003 - 2019)، اطروحة دكتوراه.



المصدر: شكر محمود جاسم، كفاءة أداء الموانئ العراقية في ضوء تجربة التشغيل المشترك للمدة (2003 - 2019)، اطروحة دكتوراه.

ب- مدد الرسو في الموانئ

يساعد توفير كل ساعة ترسو فيها السفينة في الميناء الموانئ وشركات الشحن والشاحنين على توفير اموال في استثمارات البنية الاساسية المينائية، والنفقات الرأسمالية في السفن، والتكاليف للاحتفاظ بالمخزونات من السلع التجارية، ويشار إلى أنه في العام 2018 بلغت مدة الرسو الوسيطة التي تمضيها السفن في الميناء ما يقارب (23,5) ساعة اي (0,97) يوم بالنسبة لسفن الحاويات، بينما تستغرق سفن السواثب الجافة وقتاً أكثر بما يعادل (2,05) يوم اثناء التوقف في الميناء. وضمن هذا المؤشر تقف بلدان آسيا المتطورة مثل اليابان والصين وسنغافورة في مقدمة الدول الاقل من حيث مدة بقاء السفن في الموانئ، بينما جاء ترتيب العراق في المرتبة (148) من بين (151) دولة متديلاً قائمة أدنى الاقتصاديات في الوقت الوسيط لرسو ناقلات السواثب في الموانئ لعام 2018 (الاونكتناد، 2019: 77). ويمكن بيان ذلك في الجدول (12).

الجدول (12): أعلى الاقتصاديات وادناها مرتبة الوقت الوسيط لرسو ناقلات السواكب السائلة في الميناء لعام 2018 (يوم)

الدولة	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة (أيام)
بيرو	1	0.11
سويسرا	2	0.23
اليابان	3	0.31
ألمانيا	5	0.36
مدغشقر	142	2.49
الكونغو	147	2.93
الصومال	148	2.94
العراق	148	3.13
كينيا	151	4.03

المصدر: مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية، الاونكتاد، استعراض النقل البحري، 2019.

رابعاً: التحديات والامكانيات

يتضح مما تقدم بأن النقل البحري في العراق لايزال يعاني جملة من التحديات والمعوقات الحقيقية التي تحد من فاعلية نموه، ونشير إلى دراسة الخطة الوطنية الشاملة في ابرز التحديات والامكانيات التي جاءت بها خطة التنمية الوطنية (2013-2017) ودراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل التي تواجه وتهدد عمل قطاع الموانئ العراقي يمكن تلخيصها في ادناه:

تتمثل نقاط الضعف والتحديات في الآتي: (الراوي، 2018: 335)

- أ- محدودية الاعماق الحالية للممرات الملاحية وواجهات الارصفة التي تتراوح ما بين (6-10) م، وبهذا لا يمكن استقبال بواخر الحاويات العملاقة وحمولات الفل.
- ب- تخلف انظمة ادارة الموانئ العراقية وعدم استخدام الانظمة الحديثة والالكترونية في مجالي التشغيل والادارة وعدم مواكبتها لآخر التطورات العالمية، فضلاً عن مشكلات ادارية رئيسة ترتبط بعمليات ادارة الموانئ والتنسيق الكمركي والتقييس والسيطرة النوعية والفحوصات المختبرية.
- ت- كثرة الغوارق في الممرات الملاحية وبالتحديد المؤثرة على دخول وخروج السفن القادمة إلى الموانئ العراقية.

ث- النقص في الوحدات البحرية (الحفارات، البواخر، الساحبات، الرافعات البحرية، بواخرالانارة، زوارق التلوث البحري، زوارق المسح، باخرة الادلاء، ناقلات الوقود والماء).

ج- تدني الاستثمارات الحكومية الموجهة إلى نشاط الموانئ.

ح- تدني مستوى تأهيل الملاكات العاملة ووجود فائض في هذا القطاع وعدم التناسب بين الملاكات الفنية والملاكات الادارية ووجود فائض كبير من العمالة المستخدمة، بما يؤثر بمجمله سلباً على كفاءة اداء النشاط.

خ- عزوف القطاع الخاص للاستثمار في تطوير البنى التحتية لهذا النشاط ساعد على عدم تطوره.

د- وفيما يتعلق بالنقل النهري فإن العمل شبه متوقف بسبب شحة المياه وقلة الغواطس في الانهار وحاجتها إلى الكري المستمر، فضلاً عن وجود العوائق في مجرى الانهار والجسور الوقتية والعائمة وجسور الخدمة.

وقد وردت ضمن خطة التنمية الوطنية 2018-2022 التحديات ونقاط الضعف الآتية:
(وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية 2018-2022، 2018:161)

أ- عدم تناسب امكانية الموانئ العراقية مع امكانيات موانئ دول الجوار من حيث الاسعار والخدمات، مما يؤدي إلى عزوف السفن عن القدوم إلى الموانئ العراقية.

ب- تأخر المباشرة بتنفيذ (مشروع ميناء الفاو الكبير) وتلكؤ مشاريع البنى التحتية له.

3ت- ضعف كفاءة وقلة عدد مختبرات فحص البضائع لاسيما المواد الغذائية في محافظة البصرة وعدم تفعيل المختبرات المتوفرة لدى وزارتي الصحة والتجارة.

ث- عدم وضوح الخطط الاستيرادية والتصديرية للوزارات ذات العلاقة ل يتم تنظيم عمل الموانئ وتحديد الخطط السنوية.

ج- عدم اقرار قانون السلطة البحرية لحد الآن.

ح- ضعف خطوط النقل والسكك الحديدية الواصلة إلى الموانئ لنقل الحمولات من وإلى محافظات العراق والحد من ظاهرة تكدس الشاحنات (التنمية المكانية لمحافظات العراق

ضمن خطة التنمية الوطنية 2018-2022، 2019:32)

خ- طول الاجراءات الإدارية، مما يأخر من عمليات التفريغ والشحن.

د- انتشار الفساد الاداري والمالي داخل الميناء والذي يتخذ اشكال عدة ومنها (سرقة محتويات الحاويات اثناء الليل على الرغم من الحراسة الامنية المشددة داخل الميناء، وتعدد الجهات التي تفرض الرسوم والاجور والتعريفات على الناقلين، وتجاوز عدد من افراد شرطة الكمارك لحدود عملهم لابتزاز الناقلين لدفع الرشاوي، تقدير الضرائب والرسوم على البضائع بمقدار دفع الرشا الامر الذي يجعل الحمولات نفسها تتحمل بضرائب ورسوم مختلفة (اجندة اعمال محافظة البصرة، 2019: 106)

نستنتج ان تلك التحديات شكّلت بمجملها اسباب تخلف قطاع الموانئ والنقل البحري في العراق عن مواكبة حجم التطورات التي حصلت في موانئ المنطقة.

الفصل الرابع

اهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير

أولاً: الأهمية الاستراتيجية لموقع مشروع ميناء الفاو الكبير

تعد منطقة إنشاء ميناء الفاو من أخرج المناطق الساحلية في العالم، إذ إنها تقع في منطقة متوسطة بين الجارتين إيران والكويت، آخذين بنظر الاعتبار جميع المشاكل الجيوسياسية المتمثلة في اشكاليات ترسيم الحدود التي لم يُحسم امرها لغاية الآن على الرغم من تدخل الامم المتحدة التي اصدرت القرار المرقم⁽¹⁾ 833 لسنة 1993 الخاص بترسيم الحدود العراقية الكويتية واتفاقية خور عبدالله. يُضاف إلى ذلك اشكالية إنشاء ميناء مبارك الكويتي في مسافة لا تبعد سوى 27 كم عن الموانئ العراقية، وهو مخالف لقانون البحار، لما له من آثار سلبية على المدخل للموانئ العراقية. اما بالنسبة لاتفاقيات ترسيم الحدود مع الجارة إيران ايضاً لا زالت الاشكاليات لم تحل بخصوص شط العرب واشكاليات اتفاقية الجزائر 1975 والزحف باتجاه شط العرب.

يقع الساحل العراقي في محافظة البصرة جنوب العراق، ويمثل نهاية اليابسة واتصالها بالمياه البحرية، إذ تتدرج الارض بالانخفاض التدريجي نحو الخليج العربي تحديداً عند اقصى الجزء الجنوبي من السهل الرسوبي (المحمود وآخرون، 2018: 116).

جعل موقع العراق الجغرافي منه مركز التجارة في الشرق الاوسط، ففي عهد طرق القوافل

(1) ينص قرار مجلس الامن الدولي المرقم 833 الذي صدر بتاريخ 27 اذار عام 1993 على اقرار ما توصل اليه فريق ترسيم الحدود الكويتية - العراقية، وعد قراراته نهائية وطلب احترام ذلك القرار والالتزام به وعدم انتهاك الحدود الثنائية بين العراق والكويت بما في ذلك الحدود الملاحية، الامر الذي رفضه النظام العراقي السابق الا انه وافق عليه نهاية العام 1994 بعد ضغوط دولية.

التي كانت تمر في العراق من آسيا في طريقها إلى أوروبا كطريق الحرير والطرق الأخرى القديمة من الهند وإيران إلى سواحل البحر المتوسط، كان العراق سوقاً رائجاً للبضائع الأجنبية، إلا إن هذه الأهمية لم تستمر بسبب تحول طرق التجارة على اثر اكتشاف رأس الرجاء الصالح، ومن ثم تحول التجارة الكبير بعد شق قناة السويس، إلا إنه عادت الأهمية من جديد بعد اكتشاف منابع النفط، إذ تعد المنطقة من اغنى مناطق العالم بالنفط من حيث الانتاج والاحتياطي وانخفاض تكلفة استخراج البرميل الواحد (محمد، 2009: 1).

وتعود فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير إلى عام 1938، عندما قرر العراق إنشاء ميناء مساند لميناء البصرة (المعقل حالياً)، ومنذ ذلك الوقت كانت هناك جهوداً دبلوماسية مكثفة من جهة العراق من اجل الاتفاق مع الكويت حول تأجير جزيرتي وربة وبوبيان لمئة عام لإنشاء ميناء عليها إلا إن الكويت رفضت كل الجهود الدبلوماسية في هذا المجال، وفي العام 1985 تقدمت وزارة النقل والمواصلات بمشروع إنشاء (ميناء البصرة الكبير) إلا إن الحرب العراقية الإيرانية حالت دون البدء بتنفيذه (الجميلي والكناني، 2012: 144). وفي التسعينيات تعطل المشروع بسبب العقوبات الاقتصادية والعجز المالي. وقد تقدم المهندس العراقي جوزيف حنا الشيخ وهو من سكنة مدينة البصرة بمخطط لإنشاء جزيرة صخرية تمتد في المياه الإقليمية للعراق في الخليج العربي يتم إنشاء ميناء الفاو الكبير عليها وتلحق بمناطق صناعية ومدينة سكنية ومدينة سياحية وفنادق، إلا ان الحكومة العراقية رفضت العرض المقدم من قبل شركة جوزيف حنا الشيخ (الجزائري، 2017: 67).

وفي نيسان 2010 تم وضع حجر الاساس لإنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير عند منطقة المملحة في رأس البيشة الواقعة على الضفة الشرقية لخور عبدالله في اقصى جنوب العراق في قضاء الفاو مقابل جزيرة بوبيان الكويتية (جعفر، 2013: 5-6)، اعتماداً على المخطط المقدم من قبل مجموعة الشركات الإيطالية (TECHNITTAL)، إذ تم التعاقد مع الشركات الإيطالية بتاريخ 2010/1/14 بتكلفة بلغت 46 مليون يورو لتبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء في سنة الهدف 2038 (99) مليون طن سنوياً، فيما يبلغ حجم المناولة المتوقع 114 مليون طن سنوياً (مونس، 2014: 66). ويسعى العراق بدوافع اقتصادية اجتماعية ذات صلة بالتنمية المستدامة إلى إنشاء ميناء ضخم لسد حاجاته الماسة لتوسيع نشاطاته التجارية، مما يعزز العلاقات الإقليمية للعراق ويقوي الروابط الاقتصادية المشتركة، مؤدياً إلى استقرار العلاقات بين الدول المتجاورة ويفتح مجال واسع لتشغيل الايدي العاملة (السامرائي، 2013: 300).

بعد ذلك تم نشر العديد من التقارير والبحوث الدراسية لتطوير ميناء الفاو الكبير منذ اقتراح تنفيذ وتطوير ميناء جديد على ساحل الخليج العربي في خطط النقل الرئيسة، إذ تم تقديم خطة تنفيذ الميناء في ندوة علمية بعنوان «البنى التحتية للعراق 2013 في دبي» تهدف خطة تنفيذ الميناء على شكل ثلاث مراحل: المرحلة الاولى حتى عام 2018، والمرحلة الثانية حتى عام 2028، والمرحلة الثالثة حتى عام 2038 وفق ما ورد في دراسة جايجا اليابانية (JICA، 2015:3).

ثانياً: الهدف من إنشاء الميناء

بعد استعراض بعض الاشكاليات التي تعاني منها الموانئ العراقية كما ورد في المبحث الثاني، والذي أكدته جميع التقارير والبحوث التي قامت بها الشركات الاجنبية والمحلية ومنظمات الامم المتحدة. ومن خلال استعراض لأهم الاهداف التي يسعى العراق إلى تحقيقها من خلال إنشاء ميناء الفاو الكبير تتوضح اهمية إنشاء الميناء، ومن هذه الاهداف:

1- حاجة العراق إلى ميناء عملاق مثل ميناء الفاو الكبير يسد العجز الذي أصاب الموانئ العراقية، كونها لا تستطيع الالتحاق بركب التطورات التي وصلت إليها موانئ العالم، فضلاً عن موانئ المنطقة.

2- توفير فرص عمل لائقة لآلاف الايادي العاطلة عن العمل.

3- ضالة المقدرة التنافسية للموانئ العراقية قياساً بموانئ المنطقة المتطورة.

4- حاجة العراق إلى ميناء يثبت الحدود الساحلية من جهة الشرق إيران، ومن جهة الغرب الكويت واشكاليات ترسيم الحدود بين البلدان المتشاطئة للخليج.

5- تحسين الخط الساحلي وإيقاف عملية التعرية وفقدان الساحل.

6- الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية لن تكون مستعدة لممارسة العراق دوره الريادي في نقل البضائع من خلال القناة الجافة.

7- إنشاء ميناء على المياه العميقة يسمح له باستقبال السفن العملاقة التي لا تستطيع الوصول إلى موانئنا الحالية، البعيدة عن سواحل الخليج العربي. وخصوصاً في ظل التزايد الكبير لاحجام سفن الشحن التجارية وسفن الحاويات.

8- تهيئة العراق ليكون جسراً برياً بين شرق اسيا وأوروبا عبر تركيا وسوريا؛ إذ إن المسافة بين الموانئ العراقية والاراضي التركية لا تزيد على 1200 كم، مما يفعل خط سكة حديد (بغداد - برلين)، وبذلك يصبح ميناء الفاو الكبير من اهم الموانئ الاستراتيجية⁽¹⁾ التي ستغير خارطة النقل البحري العالمي، وإن العراق يملك المقومات الاقتصادية، مما يجعله مركزاً عالمياً للتجارة والاستثمار (مونس، 2014: 61).

وهناك عدد مبررات إنشاء ميناء الفاو الكبير

1- إنشاء الميناء سيسهم في تخفيف الضغط على الموانئ العراقية الاخرى والمساهمة في الاستيرادات التجارية للعراق، وهو لا يلغي دور الموانئ العراقية الاخرى في تنشيط عملية التجارة الداخلية (عمران وخلف، 2013: 240)، في حال الارتباط بطريق الحرير أو بطرق الشحن الدولية الاخرى وحجم التجارة المتوقعة من السلع من الشرق إلى الغرب وبالعكس.

2- لا يوجد في منطقة الخليج ميناء قادر على تلبية صادرات وواردات العراق المستقبلية، لذا فإن العراق بحاجة إلى تطوير بنائه التحتية لأجل ضمان خطة التنمية التي شرع في تنفيذها من اجل البناء الداخلي، إذ كانت الخطة الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير أن يكون واحداً من أكبر موانئ الخليج، مما يساعد في زيادة صادرات واستيرادات العراق، فضلاً عن قدرته على زيادة تصدير النفط الخام وخلق فرص جديدة للاستثمار في الثروات الطبيعية غير المستثمرة (عودة، 2021: 240). وان يكون العراق مركز تجاري في المنطقة يستقطب خطوط الشحن البحري.

ثالثاً: تصاميم وكُلف مشروع ميناء الفاو الكبير

يقع 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 على صادرات النفط الخام؛ إذ باشرت الحكومة العراقية وبالتنسيق مع الشركة العامة للموانئ العراقية بإنشاء ميناء الفاو الكبير في مدخل خور

(1) الاستراتيجية strategy وهي اسلوب التحرك تستخدمها المنظمات او الشركات لتحقيق الميزة التنافسية من خلال مواجهة البيئة الخارجية، اخذة بنظر الاعتبار حدود الاداء الداخلي من اجل الوصول الى اهداف المنظمة او الشركة بشكل اساس ورؤيتها ورسالتها (ثويني والاسدي، 2021: 202)

عبدالله وصولاً إلى القناة الملاحية، آخذين بنظر الاعتبار كل المؤشرات المهمة في المنطقة، ومنها إنشاء ميناء مبارك الكويتي، فضلاً عن الجوانب (البيئية، والجيولوجية، والهيدروغرافية، والزلزالية)، وكذلك فيما يتعلق باختيار الموقع واعداد دراسة متكاملة للجدوى الاقتصادية (المحمود وآخرون، 2018: 125).

وضعت الحكومة العراقية إنشاء ميناء الفاو الكبير من اولويات مشروعاتها الاستراتيجية التنموية، ومن المؤمل ان يكون ميناء الفاو الكبير بكونه عاشر أكبر ميناء وترتيب الثاني عشر كأحدث وافضل ميناء من ناحية الموقع الجغرافي في العالم، الرابط بين اسيا وأوروبا وسيكون النقل عن طريق الميناء اسرع من النقل عن طريق قناة السويس (عودة، 2012: 239)، فضلاً عن رأس الرجاء الصالح. ويُشار إلى ان مشروع ميناء الفاو الكبير يوفر على وجه التقريب 35-45% من كلف النقل، و35-40% من وقت النقل على شركات ومؤسسات النقل التي تعمل على هذا المسار، مما يجعل مشروع الميناء ذا جاذبية للناقلين أو المستثمرين، مما يعكس نتائجه على الاقتصاد العراقي عموماً والمنطقة الجنوبية خاصة (العبادي، 2013: 160)، فضلاً عن الابعاد الجيوستراتيجية المهمة.

اما بالنسبة إلى التصاميم الاساسية لميناء الفاو الكبير فقد تم الاتفاق مع مجموعة الشركات الايطالية (Technittal) لدراسة الجدوى الاقتصادية من حيث الابعاد الاولى للميناء ومكوناته الوظيفية، والنظر ايضاً في تجديد وتطوير الموانئ القائمة، إذ 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، والرصد الزلزالي، الخ)، وشملت الدراسة ثلاثة سيناريوهات بديلة، مثل الاول عدم فعل شي لتطوير الموانئ أو التطوير بشكل بسيط جداً، والسيناريو الثاني يهدف إلى تطوير الموانئ القائمة وبالتحديد ميناء ام قصر، اما الثالث فيتوقع 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 وفقاً للمتطلبات الفنية يتم إنشاء البنى التحتية للميناء الجديد على مرحلتين يمكن توضيحها بالجدول (13) الآتي:

الجدول (13) مواصفات المرحلة الاولى لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام 2038

مخصص للحاويات	3900م	ارصفة بطول	المرحلة الاول حتى عام 2028 للتعامل مع 40-36 مليون طن من الحاويات و25-22 مليون طن من الصب الجاف تتطلب هذه المرحلة الآتي
للحاويات	2م1200,000	ساحة	
للمواد الفل(السوائب)	2م400,000	ساحة	
للطرق البرية والسكك الحديد والمباني والخدمات	2م600,000	مناطق	
لخزن الحنطة	3م150,000	سايلو	
مخصص للحاويات	3,100	ارصفة بطول	المرحلة الثانية من تطوير البنى التحتية الاضافية متوقع اكمالها بحلول عام 2028
للسوائب	1,500	ارصفة	
لحمولة الحاويات	2م800,000	ساحة	
للمواد الفل (السوائب)	2م200,000	ساحة	
للطرق المعبدة والخدمات	3م400,000	مناطق	
خزن الحنطة	3م50,000	سايلو	المرحلة الثالثة إن اجمالي متطلبات المرحلة النهائية للتعامل مع 66 مليون طن من الحاويات و33مليون طن من الصب الجاف
مخصص للحاويات	7,000م	ارصفة بطول	
للمواد الفل (السوائب)	3,500م	ارصفة	
للحاويات	2م2000,000	ساحة	

Resource: Project; New Basra Grand Port FEASIBILITY STUDY/VOL2, 2008

وتم تحديد خصائص الميناء الجديد، من حيث عدد وابعاد الارصفة المطلوبة والمساحات
لمناولة الحاويات والمواد الفل (حنطة وغيرها) وارصفة العجلات RO RO والارصفة النفطية،
بالاستناد إلى حجم تداول البضاعة المتوقع خلال الثلاثين سنة القادمة لتلبية الحاجات المحلية
والمبينة في الجدول الآتي:

الجدول (14) حجم التداول السنوي المتوقع لميناء الفاو الكبير

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

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

1: الطاقة الاستيعابية للميناء

يمكن توضيح الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير وحسب الجدول (15):

الجدول (15) الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير

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

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية <http://scp.gov.iq/>

وقد كان من المقرر ان يبدأ الميناء بالعمل في العام 2018 على وفق الخطة والتسلسل الزمني التي أعدتها دراسة الشركات الايطالية، إلا إنه بسبب تماهل الحكومات المتعاقبة في انجاز المشروع، وعدم الشعور بمسؤوليتها تجاه هذا المشروع الاستراتيجي مع العلم ان تلك المدة كانت الميزانيات «انفجارية»، وكان من الممكن تخصيص مبالغ كافية لانجاز المشروع، لكن لم تستغل تلك المدة إلى أن حصلت ازمة انخفاض اسعار النفط، ومدة انشغال الدولة بمحاربة عصابات داعش في العام 2014. فضلاً عن عوامل خارجية تتعلق بتأثيرات دول الجوار وشعورها بأهمية الميناء الاقليمية والعالمية ومقدرته التنافسية التي من المحتمل ان يؤثر عليها مستقبلاً، كل تلك العوامل وغيرها أدت إلى تأخر انجاز المشروع.

2: كلفة انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير

تبلغ التكلفة التخمينية لإنجاز الميناء بالكامل بما يقارب (4,4) مليار يورو (اربعة مليارات واربعمئة مليون يورو) اي ما يعادل (7.239) مليار دولار. وقد تعاقدت الشركة العامة للموانئ العراقية مع شركتين لإنجاز كاسري الامواج الشرقي والغربي وقد تم انجازهما. وتم التعاقد مع شركة دايو الكورية (Daewoo) لإنجاز المرحلة الاولى من الميناء والمتمثلة بخمسة مشاريع تم التوقيع عليها دفعة واحدة متمثلة بإنشاء (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 ومدة انجازها بالجدول (16):

الجدول (16) عقود المشاريع الخمسة

العقد	البيان	الكلفة	مدة التنفيذ
الاول	إنشاء جدار الرصيف- محطة الحاويات (تحديد الارصفة الخمسة)	511 مليون دولار	37,5 شهر
الثاني	إنشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وام قصر	440 مليون دولار	45 شهر
الثالث	إنشاء 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	إنشاء قناة ملاحية طول القناة 23 كم العمق 19.8م عرض القناة 200م	314 مليون دولار	48 شهر
مجموع العقود الخمسة لانجاز المرحلة الاولى		2625	

المصدر: وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، 2021

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

اما التكاليف الاجمالية لإنشاء ميناء الفاو الكبير فيمكن ان نبينها في الجدول (17) وحسب التفاصيل والقيمة التقديرية لأهم فقرات المشروع التي وضعها مستشار الشركة الايطالية المخططة للمشروع وحسب الجدول الآتي:

الجدول (17) التكاليف الكلية لإنشاء ميناء الفاو الكبير (مليون دولار)

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

Resource: Feasibility study of the new Basra grand port, Volume1, Environmental Analyses, december2008.

رابعاً: الميزة التنافسية لميناء الفاو الكبير وأثره على بعض الموانئ وتحديات انشائه

1: كفاءة ميناء الفاو الكبير ومقدرته التنافسية

تعد منطقة الخليج العربي من اهم المواقع الاستراتيجية في العالم، تنبع هذه الاهمية من كونها اهم مصادر الطاقة لوجود حقول مصادر الطاقة (النفط والغاز)، إذ يتم نقل 18 مليون برميل من النفط الخام يومياً عن طريق مضيق هرمز (<https://www.statista.com/>) فضلاً عن كونها مناطق استهلاكية ومستوردة للسلع والبضائع، ناهيك عن قرب الخليج من خطوط النقل البحري العالمي بين الشرق والغرب وقربها من قناة السويس التي تعد أقصر ممر ملاحى بحري بين الشرق والغرب. وبسبب التذبذب الحاصل في اسعار النفط

أصبحت دول المنطقة المطلة على الخليج العربي تسعى بقوة للبحث عن مصادر لتنوع إيراداتها خارج إطار السلع النفطية تزامناً مع أهدافها وخططها للتنمية المستدامة للعام 2030 والهدف من ذلك هو تقليل اعتماد موازاناتها على المصادر الريعية.

بدأت في العام 2013 ملامح نوع جديد من الصراعات بين الدول المطلة على الخليج العربي وبحر العرب، وهو صراع الهيمنة على الملاحة البحرية التجارية، ولا سيما بعد ظهور منافسين جدد في المنطقة، وبعد ما أعلنت الصين عن مشروعها الاستراتيجي (الحزام والطريق) وتحالفها مع باكستان من خلال المشروع الاستثماري الكبير في ميناء كوادر (Gwader) المطل على بحر العرب. وراحت كل دولة تسعى إلى حجز موطن قدم لها في اهم ممر ملاحى بالعالم، والفوز بحصة من هذا السوق العملاق، وتعزيز موقعها الاقتصادي، وكما هو معروف من يسيطر على الموانئ الكبرى سوف يسيطر على التجارة الدولية. وهذا ما جعل الدول تتخذ بمحاور وتحالفات دولية تضمن لها وجود داخل المنافسة، وعلى هذا الاساس تشكلت تحالفات دولية تمثلت بالمحور الاول الصين - باكستان - قطر، والمحور الثاني الهند وإيران والامارات (محمد واحمد، 2020: 27).

وتواجه الموانئ العراقية الحالية منافسة قوية من قبل موانئ المنطقة الاقليمية (الامارات، الكويت، قطر، الموانئ الايرانية، والموانئ السعودية)، فضلاً عن الموانئ (السورية والموانئ الاردنية). وقد حققت تلك الموانئ تطوراً وتقدماً كبيراً خلال العقدين المنصرمين، وفي الوقت نفسه تراجع كفاءة واداء الموانئ العراقية قياساً بالتطورات الحاصلة مع موانئ المنطقة نتيجة للعديد من الأسباب، منها الحرب العراقية الايرانية في الثمانينيات من القرن الماضي، إذ توقفت حركة الملاحة البحرية بشكل كامل، ومدة العقوبات الاقتصادية في التسعينيات، وبعدها حرب الخليج التي تم تدمير اغلب البنى التحتية والموانئ والقطع البحرية كافة، ثم احداث ما بعد عام 2003. وقد شهدت موانئ بقية الدول استقراراً بعكس الموانئ العراقية، فنجد ان ميناء جبل علي في الامارات العربية المتحدة على سبيل المثال أكبر ميناء في الشرق الاوسط وأفضل موانئ المنطقة يتصدر المرتبة العاشرة عالمياً (الاونكتاد، 2019: 19)، بينما لا نجد ذكر للموانئ العراقية ضمن التصنيفات العالمية.

إن موانئنا الحالية ليس لها المقدرة على منافسة موانئ المنطقة، كونها من الجيل الاول أو الثاني، على الرغم من التحسينات وخطط التطوير التي شملت ميناء ام قصر وميناء خور الزبير إلا إنها موانئ رافدية، أي لا تقع مباشرةً على الخليج العربي انما داخل القنوات البحرية

الملاحية، فضلاً عن السليبات المذكورة في المبحث الاول، وكون اغلب السفن العملاقة ذات الغواطس الكبيرة ترسو في موانئ الامارات المحورية وبعدها يتم نقل البضائع إلى سفن اصغر من السفن العملاقة متوسطة وصغيرة وهو ما يعرف (بتغذية الحاويات)، ويقصد بها تجزئة حمولة سفن الحاويات العملاقة، وتنقل بواسطة سفن صغيرة أو متوسطة الحجم إلى الموانئ الرافية، إذ بسبب تعذر وصول سفن الحاويات العملاقة لممرات الملاحة العراقية تُنقل إلى الموانئ العراقية بتكلفة النقل المضاعفة، وتبقى موانئنا ثانوية تابعة إلى الموانئ المحورية. وكذا الحال بالنسبة لموانئ الكويت، إذ ان العراق يقوم بدفع مبالغ كبيرة للكويت لاستخدام موانئها، علماً أن 50% من طاقة تلك الموانئ يعمل لصالح العراق (المالكي، 2020: 25)، مما يكلف العراق نفقات كبيرة تدخل ضمن تكاليف السلع المستوردة.

إن تطور الموانئ العراقية وتحويلها من موانئ ثانوية إلى رئيسة أو محورية قادرة على استقبال البواخر والسفن العملاقة والارتباط بخطوط الملاحة البحرية العالمية يمكن أن يعزز موقع العراق الجغرافي كحلقة للربط بين الشرق والغرب، مع تزايد الحاجة إلى اعادة تطوير البنى التحتية لشبكة السكك الحديدية باتجاه خدمة هذا الهدف (محسن، 2012: 357). ومن خلال الرجوع والاطلاع على الجدول (5) الذي يبين ضعف الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية يتضح جلياً محدودية الموانئ القائمة على المنافسة، قياساً بالطاقات الاستيعابية والخدمات اللوجستية المينائية لموانئ المنطقة التي تقدمت اشواطاً واصبحت من موانئ الجيل الرابع والخامس.

اما بالنسبة إلى ميناء الفاو الكبير فحسب التصاميم المتفق عليها مع مجموعة الشركات الإيطالية (Technital)، تؤهله ان يكون ميناءً محورياً بامتياز، تنطبق عليه مواصفات الموانئ المحورية الرئيسية، كونه سيكون ضمن اكبر الموانئ في العالم (الفرطوسي، 2021: 6)، والاكبر في المنطقة من حيث المساحة وعدد الارصفة والاعماق التي تسمح بدخول اكبر الغواطس للسفن العملاقة، وكونه ميناء بحري مطل مباشرةً على الخليج العربي، فضلاً عن ارتباطه بمنطقة الظهر الخلفي للميناء بما تمثله المدينة الصناعية وملحقاتها من البنى التحتية الملحقة به، وارتباطه بشبكة من الطرق المائية والسكك الحديدية والنقل البري عن طريق الشاحنات التي تعد من اهم مقومات الموانئ المحورية والتكامل بين الميناء ومنطقة الظهر، إذ إن الربط الجيد للموانئ بشبكات النقل البري من طرق وسكك حديدية له دور هام في تعزيز كفاءة اداء الموانئ واجتذاب المزيد من حجوم النقل باتجاهها (الاسكوا، 2016: 23).

ويمكن الاستفادة من الموانئ العراقية الاخرى كونها موانئ رافدية من والى ميناء الفاو الكبير لفض الزخم في حركة نقل الحاويات على فرض انها موانئ رديفة لميناء الفاو الكبير، وتحديدًا ميناء ام قصر، وميناء خور الزبير بالنظر للإمكانيات المتوفرة وجعلها موانئ تستخدم للنقل الداخلي، وعلى وفق المعطيات سيكون ميناء الفاو من أكبر المنافسين لموانئ المنطقة، ما يؤهله ليكون الميناء الاول فيها واكبرها في الشرق الاوسط. إن آثار اقامة ميناء محوري قوية جداً بالنظر لما ستخلفه من حركة كبرى في تدفق البضائع وتردد السفن المختلفة وانخفاض كلف الشحن، كما ستخلق حركة كبيرة من الانتاج والتخزين والتوزيع وزيادة الطلب على العديد من الخبرات والتخصصات ومختلف الانشطة التي ستخلق قيمة مضافة، وسيعمل أثر المضاعف على النشاط الاقتصادي والاستثمارات في المنطقة المحيطة بالميناء المحوري وبشكل متسارع (القرار، 2019: 11).

خامساً: أثر إنشاء ميناء الفاو الكبير على بعض موانئ المنطقة

إن إنشاء ميناء الفاو الكبير في هذا الموقع الاستراتيجي وبهذا الحجم بالتأكيد سيكون له اثر كبير على موانئ المنطقة، ومن اهم مميزات الموانئ الحديثة هو درجة ارتباطها وتشعبها مع بقية الموانئ، وكلما ازداد هذا الارتباط ازداد تكامل الميناء وهذا ما تتميز به موانئ الجيل الخامس، إن موقع ميناء الفاو الكبير بالقرب من موانئ المنطقة الحديثة يتيح له فرصة كبرى لكي يرتبط مع بقية الموانئ بشبكة من الخطوط الملاحية، مما يضيف عليه الصفة العالمية، في حين إن التطور في حجم التجارة المستمر والانفتاح الاقتصادي بعد دخول مبدأ العولمة في السياسات الاقتصادية الدولية زاد من حجم التبادل الدولي للتجارة ولا سيما التجارة البحرية، مما يترتب عليه ضرورة ارتباط ميناء الفاو الكبير مع بقية موانئ المنطقة ولاسيما الموانئ الرئيسية منها موانئ الامارات العربية المتحدة كونها الاحدث في المنطقة وموانئ قطر والسعودية، وتعد هذه الخطوة مهمة لتبادل الخبرات والمعلومات من تلك الموانئ. ويمكن بيان اهم التأثيرات المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير على بعض موانئ المنطقة والممرات البحرية وكالآتي:

أ- ميناء جبل علي:

يعد من اهم موانئ الخليج العربي، تديره وتشغله شركة موانئ دبي العالمية في الامارات التي تدير ما يقارب 77 ميناء حول العالم، وهو أكبر ميناء في الشرق الاوسط ويصنّف بين

أكبر 12 ميناء للحاويات في العالم والمرفق الرئيس لمجموعة موانئ دبي العالمية التي تضم أكثر من 78 محطة بحرية حول العالم (ميناء جبل علي DP World UAE Region).

إن إنشاء ميناء الفاو الكبير وفق التصاميم التي وضعتها الشركة الإيطالية يتيح له أن يكون الميناء من ضمن أكبر 12 ميناء حول العالم، والميناء الأكبر في المنطقة من حيث المساحة، وقياساً مع ميناء جبل علي فإن ميناء الفاو الكبير يتكون من 99 رصيفاً بينما ميناء جبل علي لا تتجاوز اعداد ارضفته 60 رصيفاً، إلا إن اعتماد ادارة ميناء جبل علي على الخدمات اللوجستية في المنطقة الحرة (JAFZA) ومنطقة الظهر الخاصة بالميناء مكّنه ان يكون الميناء الاول في المنطقة، لذلك سوف يواجه الميناء منافسة قوية من قبل ميناء الفاو الكبير على المدى البعيد، هذا اذا ما علمنا ان نسبة كبيرة من اعتماد ميناء جبل علي هو لنقل السلع والبضائع إلى العراق. اما على المدى القريب فعلى ادارة ميناء الفاو الكبير الاستفادة من الخبرات وشركات الملاحة في ادارة ميناء جبل علي.

ب- موانئ الكويت

تمتلك الكويت خمسة موانئ جميعها مطلة مباشرةً على الخليج العربي وبطاقات استيعابية مختلفة، وتعتمد بشكل كبير على نقل السلع والبضائع إلى العراق، إن إنشاء ميناء الفاو الكبير سوف يقلل أهمية موانئ الكويت، إذا ما علمنا إن البضائع المفرغة في الموانئ الكويتية تنقل براً إلى العراق عن طريق منفذ سفوان الحدودي، وبذلك يتحمل المستهلك العراقي تكاليف رسوم تفريغ الحمولات في الموانئ الكويتية وتكاليف شحنها إلى العراق وتعرفة الادخال الكمركية، مما يؤثر على ارتفاع اسعار السلع والبضائع المستوردة لصالح العراق.

ت- قناة السويس:

تعد قناة السويس اهم ممر بحري على مستوى العالم، إذ اختصرت الزمن والمسافات بين الشرق والغرب إلى أكثر من النصف عما كانت تمر به الطرق بين رأس الرجاء الصالح البالغ طوله (10600) ميل (تومان وعود، 2019: 300)، بينما ممر قناة السويس لايتجاوز (193) كم. ومن الممكن أن يكون ميناء الفاو الكبير رديف إلى قناة السويس وليس بديل عنها بنقل التجارة من الشرق إلى الغرب عن طريق القناة الجافة مما يقلل الزخم الحاصل على ممر القناة، وبذلك يكون لميناء الفاو الكبير أثر سلبي على قناة السويس، ذلك بسبب المنافسة التي ستحصل له من قبل ميناء الفاو وارتباطه بالقناة الجافة، إذ انه يعطي مرونة أكبر لشركة

الملاحة العالمية في التنقل بين الشرق والغرب وبذلك ينعكس على انخفاض اسعار البضائع المنقولة. فضلاً عن إن قناة السويس محدودة الاعماق وعرض القناة يسمح بمرور سفينة واحدة في ممر القناة، مما يعرضها للغلاق في حال حصول اي حادث عرضي لأي سفينة في ممر القناة، وهذا ما حصل في حادث سفينة (EVERGVEEN) في اذار 2021، مما سبب اغلاق القناة لستة ايام، أثر بذلك على حركة السفن التجارية واعاق مرور مئات السفن سبب خسائر مليارات الدولارات وأجبر بعض السفن على الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح مما اطال فترة الرحلة إلى أسبوعين. (<https://ar.wikipedia.org>).

سادسا: التحديات التي تواجه إنشاء ميناء الفاو الكبير

بالرغم من كون ميناء الفاو الكبير أكبر مشروع استراتيجي في العراق وسيتم إنفاق مبالغ طائلة على انجازه ويمثل المنفذ الوحيد المطل مباشرةً على الخليج العربي، والاهمية الكبيرة المعول على انشائه، إلا إنه يواجه الكثير من التحديات التي من الممكن أن تحد أو تقلل من امكانياته وتضعف دوره الاقليمي، وربما تجعله ميناءً محلياً كبقية الموانئ العراقية القائمة. وسنبين ابرز تلك التحديات والتي من الممكن أن نصفها بتحديات طبيعية وتحديات داخلية واخرى خارجية وكالاتي:

أ: التحديات الطبيعية

تتمثل بطبيعة الساحل العراقي الضيق على الخليج العربي وتداخله مع سواحل دول الجوار، وزحف الحدود الايرانية نحو المياه العراقية الاقليمية بفعل عوامل النحت والارساب مسببة بذلك انحسار في الساحل العراقي، فضلاً عن سوء الاحوال الجوية التي تعيق حركة الملاحة البحرية. فعادةً ما يتوقف ضخ النفط العراقي بسبب ذلك ولأيام عدة، فضلاً عن طبيعة الارض الجيولوجية الرخوة القابلة للانجراف بفعل عوامل المد والجزر وبفعل ترسبات شط العرب.

ب: التحديات الداخلية

بالنظر لخصوصية مشروع ميناء الفاو الكبير كونه مشروعاً استراتيجياً من المؤمل أن يغير من واقع حال التجارة الخارجية للعراق، وتنويع الموارد الاقتصادية والتمهيد لتأسيس بنية تحتية يكون العراق من خلالها في مصاف الدول المتقدمة، لذلك فإنه يواجه تحديات كبيرة

من الداخل، وربما تكون مرتبطة بأجندات خارجية لها علاقة بالدول الاقليمية التي أدركت دور إنشاء ميناء الفاو الكبير على موقعها من التجارة البحرية العالمية، إذ من المتوقع ان يكون لهذا المشروع العملاق مردودات اقتصادية كبيرة، تتم تأخيرها لمدة عشر سنوات منذ العام 2010 الذي وضع فيه حجر الاساس لإنشاء الميناء، وعلى الرغم من الميزانيات الانفجارية التي تم انفاقها طيلة السنوات الماضية التي لو استغلت بالشكل الصحيح لكان ميناء الفاو قد انجز بالكامل، ويمكن أن نبين بعض من هذه التحديات وكالاتي:

1- قلة التخصيصات المالية بسبب الازمة المالية التي يمر بها البلد، من انخفاض اسعار النفط فضلاً عن ازمة دخول عصابات داعش إلى ثلث المحافظات العراقية مما ترتب عليه توجيه الانفاق نحو زيادة الانفاق العسكري واعطائه الاولوية في تخصيصات الموازنة الاتحادية، مما أثر سلباً على تخصيصات بقية القطاعات، إذ تواجه الحكومة صعوبة في تمويل الانفاق العام مما تضطر إلى الاقتراض في اغلب الاحيان لتمويل العجز في الميزانية العامة للدولة.

2- مشاكل متعلقة بتصاميم أعماق الميناء، إذ حسب مخططات شركة تكنتل الإيطالية فإن الاعماق يجب ان تكون 19,8 متر، بينما كان الاتفاق الاولي مع شركة دايوو الكورية المنفذة للمشروع على تغيير الاعماق إلى 14 متر بحجة التقليل من قيمة العقد، إلا إنه في الباطن له اجندات خارجية إذ إن تقليل الاعماق يمنع السفن العملاقة من التوجه نحو ميناء الفاو وبذلك تغيير الاعماق تحد من اهمية الميناء، ولكن بعد ضغط الشارع العراقي تم الاتفاق على الالتزام بتصاميم المستشار الايطالي.

3- ملايسات انتحار مدير شركة دايوو⁽¹⁾ المنفذة للمشروع قبل ايام من توقيع عقد المرحلة الاولى لمشروع الميناء.

4- توفير بيئة امنية ملائمة لشركات الاستثمار الاجنبي والمحلي لإنجاز اعمالها.

5- عدم توفر إرادة سياسية حقيقية لإكمال انجاز مشروع الميناء وإيلائه الاهمية الكبرى

(1) اذ وجد مدير شركة دايوو المسؤولة عن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير منتحراً في احدى القاعات الرياضية التابعة للشركة وذلك بتاريخ 9 تشرين الأول/أكتوبر 2020. وبحسب تصريح رئيس الوزراء العراقي فان الانتحار جاء بعد تعرضه لضغوط وابتزاز، واجهها هو شخصياً من جهات (لم يسمها) بعد اعتقال عدد من المتهمين بالفساد وان الجهات الضاغطة كانت تطالب بإطلاق سراح حيتان الفساد (<https://www.independentarabia.com>). ومن أكبر التحديات التي تواجه استكمال المشروع هو الفساد الاداري والمالي المدعوم داخلياً وخارجياً، وهذا دليل واضح على عدم وجود رغبة اقليمية لانجاز المشروع.

وتحقيق الانجاز ضمن المدة الزمنية المحددة، نتيجة اغراءات الدول الاقليمية وملفات الرشى والفساد للمتصدين للقرارات الاستراتيجية ومحاولة تأخير انجاز المشروع. ان عنصر الزمن يعد تحدي حقيقي لانجاز المشروع إذ إن اي تأخير يسبب بتفويت فرصة استثمارية كبيرة للعراق في مجال النقل البحري.

6- عدم توفير بنية تحتية من شبكة طرق موصلات وتوفير الكهرباء والماء وخطوط سكك حديد ودعم لوجستي من قبل الدولة للإسراع بإنجاز المشروع.

7- الولاءات لبعض المتنفذين في الحكومة إلى دول المنطقة، أخرت انجاز المشروع عقد من الزمن وهي تمثل من أكبر التحديات لانجاز المشروع. ووجه من اوجه الفساد التي تحول دون قيام المشروع.

ت: التحديات الخارجية

تتمثل هذه التحديات بجانبين مهمين، الاول هو إنشاء ميناء مبارك الكبير في الكويت وما يشمله من آثار سلبية على المياه الاقليمية العراقية، والجانب الآخر هو اشكالية ارتباط العراق سكبياً مع الكويت وإيران، وسنبين أثر كل منهما وعلى وفق الآتي:

أ- ميناء مبارك الكبير وأثره على الموانئ العراقية

يعد مشروع ميناء مبارك الذي أعلنت عنه الكويت عام 2005 من اهم وأكبر مشاريع الخطة التنموية الكويتية لتشكيل محور نظام اقليمي في المنطقة يدعم خطط الكويت التنموية، ويكون بمثابة البنية الاساسية لتطوير جزيرة بوبيان الواقعة في اقصى شمال - غرب الخليج العربي، وهي ثاني أكبر جزيرة في الخليج بعد جزيرة قشم الايرانية، وسيجعل الكويت مركزاً تجارياً ومالياً على المستوى الاقليمي والعالمي (عودة، 2021: 234). والذي سيكون على مقربة من السواحل العراقية، إذ تمتلك الكويت ساحلاً يمتد إلى (500) كم على الخليج العربي ولديها عدة موانئ نفطية وتجارية من أفضل موانئ المنطقة، متمثلة بميناء الدوحة والشعبية والكويت والاحمدي وغيرها من المرافئ والمراسي الثانوية المنتشرة ساحلها، وتفوق هذه الموانئ طاقتها الاستيعابية حاجات الكويت الآنية والمستقبلية (المشهداني، 2009: 58).

ويجري العمل على إنشاء الميناء في خور عبدالله، وبدأ العمل به في أيلول/سبتمبر 2007 بعد ان أُحيل المشروع إلى شركتي الخرافي الكويتية، وشركة هونداي الكورية، ويخطط له

أن يكون من اكبر موانئ الخليج العربي، باحتوائه على 60 رصيفاً في عام 2023، على أن يتم انجازه على وفق اربع مراحل⁽¹⁾، ويتضمن خطة لجعل الممر المائي الاعمق في الخليج العربي لتصل إلى 20م في حين إن معظم الممرات الملاحية الموجودة لا تتجاوز اعماقها 16م. إن الهدف من زيادة الاعماق هو لاستقبال اكبر السفن العالمية، ممهداً بذلك لمشروع الربط السككي بين الكويت والعراق والسعودية وايران وتركيا تصل في النهاية إلى موانئ تركيا على البحر الابيض المتوسط (الحسيني والشمري، 2011: 11 - 12).

يبدو إن الكويت اختارت موقع ميناء مبارك ليكون في اخرج المناطق الملاحية في العالم معتمدة على القرار الجائر الذي فرضه مجلس الامن الدولي (833) الصادر في 27 آذار/ مارس 1993، وتم بموجبه ترسيم الحدود بين العراق والكويت، الذي لم يوافق عليه العراق إلا بعد ضغوط دولية، ووضع العراق تحت طائلة البند السابع من ميثاق الامم المتحدة، وقد باشرت في بناء ميناء مبارك بعد سنة من وضع حجر الاساس لميناء الفاو الكبير، مما يشير إلى وجود نية مبيتة وتنسيق مع دول خارجية للتأثير على دور العراق في تحديد دوره الاستراتيجي، إذ سوف يكون موقع الميناء قبالة السواحل العراقية مما سيخلق الممر المؤدي إلى الموانئ العراقية ويلغي تماماً دورها في المستقبل، كونه سيكون حائلاً دون وصول السفن العالمية إلى الموانئ العراقية (الجميلي والكناني، 2012: 18).

وفي حقيقة الامر إن العراق لم يعترض على إنشاء ميناء مبارك الكبير؛ إذ إن لكل دولة تطلعاتها في إنشاء المشاريع الاستراتيجية، بما يخدم مصالحها الاقتصادية وسعيها لتنويع مصادر إيراداتها وتقليل الاعتماد على الإيرادات النفطية تماشياً مع اهداف التنمية المستدامة 2030 ومن اجل الخروج من مصاف الدول الريعية، انما الاعتراض على موقع الميناء ومخالفته

(1) تنقسم المرحلة الاولى الى ثلاثة أجزاء، بدأت الأولى اعمالها في أيلول/سبتمبر 2007 بإنشاء طريق سريع بطول 30 كم مع سكة حديد بالطول نفسه، وتمر السكة عبر خور الصبية، وتم الانتهاء من تنفيذ الجسر الحديدي بطول كيلومتر واحد، اما الجزء الثاني فيتضمن اعمال الدراسات وتجميع البيانات كمسح قاع البحر للقناة الملاحية واعمال تصميم 16 مرسى، فضلاً عن تصميم اعمال تعميق القناة الملاحية بعمق 16 متراً واعمال إنشاء اربعة مراسي بطول 1600 متر وعمق 16 متر. وفيما يخص الجزء الثالث من المشروع فيتضمن قسمين، الاول تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء لتتمكن السفن ذات الاحجام الكبيرة من الوصول بأمان على ارصفت الميناء، وتتضمن المرحلة الثانية إنشاء 12 مرسى لتبلغ سعة الميناء 16 مرسى، وتتضمن المرحلة الثالثة إنشاء ثمانية مراسٍ لتبلغ السعة الاجمالية 24 مرسى، وتشمل المرحلة الرابعة والاخيرة إنشاء 36 مرسى وبذلك يكتمل المخطط بـ 60 مرسى (الشمري، 2018: 28)

لجميع بنود الاتفاقيات البحرية، إذ إن حشر الميناء في قناة خور عبدالله الضيقة التي تمثل النقطة الأبعد في سواحل الكويت عن تلك الخطوط الملاحية لا يمكن إيجاد له تفسير من حيث الجدوى الاقتصادية لكن كون قناة خور عبدالله تمثل الممر المائي الوحيد المؤدي إلى ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن خنق الممر الملاحي لمينائي (ام قصر وخور الزبير) سوف يعطي تفسيراً راجحاً لاختيار هذا الموقع لإنشاء ميناء مبارك عليه، ويلاحظ إن إنشاء الميناء سيتسبب في منع انسيابية حركة السفن من الوصول إلى موانئ العراق ويصيبها بالشلل نظراً لعدم وجود منفذ بحري بديل للعراق، إن الجدوى الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك تكاد تكون معدومة، إذ إنه وضع في مكان خارج حدود الملاحة البحرية والبرية الدولية، وإن الموانئ الكويتية لا تعمل بطاقتها القصوى وإنما بنسب لا تتجاوز (60%)، وإن قدرات الموانئ الحالية تستطيع استيعاب أي تطورات جديدة لمدة 20 سنة، مع العلم إن الموانئ الكويتية بدأت بالتدهور الاقتصادي منذ عام 2008 فقد انخفضت الطاقات التشغيلية من (83%) في عام 2007 إلى (76%) في 2008 و(68%) في 2009، وإن ما يقارب (50%) من البضائع كانت لصالح العراق واغلبها كانت للقوات الأمريكية، وفي المقابل انتعشت حركة التجارة في الموانئ العراقية خلال المدة نفسها؛ إذ بلغت إيراداتها 115 مليار دينار عام 2007 والى 186 مليار دينار في عام 2010 (شهاب، 2017: 380).

وعلى الرغم من إنفاق الكويت مبالغ طائلة على إنشاء ميناء مبارك الكبير، إلا إنه يعاني من مشاكل قد تحدّ من دوره أو تجعله عديم الفائدة، إذ أنه بحاجة إلى الربط السككي مع القناة الجافة العراقية، ومن ثم يتم من خلالها نقل البضائع إلى مختلف أرجاء العالم عبر (تركيا، وسوريا، والاردن، والسعودية، ومصر)، ومن دون الربط السككي مع العراق يصبح ميناء مبارك الكبير عديم الفائدة، أي ميناءً محلياً فقط لتجارة الكويت، وهي مكتفية بموانئها الحالية، وسوف تكون السفن مجبرة على التوجه إلى الموانئ العراقية (المالكي، 2020: 23). ويمكن إيجاز الآثار السلبية لإنشاء ميناء مبارك على العراق بالآتي (الخطابي، 2011: 200)

إصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبدالله بالشلل تدريجياً بعد تنفيذ المشروع، ومن ثم فقدانها لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية، مما يُفقد آلاف الإيادي العاملة العراقية فرصة عملها. وإن الامتدادات الناجمة عن ارضفة هذا الميناء حسب مراحل المشروع سوف تلحق الضرر الاكيد بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم

الاتفاق عليه وتحديدده لحد الان. اضافة إلى امكانية قيام الحكومة الكويتية مستقبلاً بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية. واجهاض مشروع ميناء الفاو الكبير، عن طريق غلق أو تحديد الممر الملاحي الوحيد إلى الميناء والى ميناء ام قصر وميناء الزبير. مما سيزيد من الترسبات الطينية في القنوات الملاحية ويتسبب في خفض اعماق الممرات، ويقلص من مساحة السواحل العراقية. فضلاً عن الإضرار اقتصادياً بالعراق وجعل تجارته الخارجية في منطقة الخليج العربي عن طريق الكويت.

لقد خالفت الكويت اتفاقية الامم المتحدة لأعالي البحار للعام (1982) والتي عدت العراق من الدول المتضررة جغرافياً (حمدان، 2017: 112). كما إن الكويت ليست بحاجة من الناحية الاقتصادية إلى تحويل جزيرة بوبيان إلى ميناء نظراً لامتلاكها موانئ تجارية كبيرة لكنها قررت إنشاء الميناء بمنطقة لا تبعد سوى كيلومتر واحد عن الفاو، لذا فإن الهدف هو افشال مشروع ميناء الفاو وحرمان العراق من اي اطلالة له على البحار والمحيطات (الجزائري، 2017: 142). وإن هذا المشروع يعد مخالفاً لقرار مجلس الامن الدولي رقم 833 لسنة 1993 لأنه سوف يؤدي إلى تقييد الملاحة في قناة خور عبدالله. وإن الكويت بإنشائها هذا الميناء سوف تقوم بسحب حركة الملاحة البحرية من الموانئ العراقية وجعله ممر ترانزيت للبضائع القادمة من الموانئ الكويتية.

ب- الربط السككي مع دول الجوار

من اكبر التحديات التي يواجهها إنشاء ميناء الفاو الكبير هو الارتباط سككياً مع دول الجوار وتحديداً الكويت وايران، إذ تسعى معظم الدول المجاورة للعراق إلى مد شبكات النقل البري تحديداً السكك الحديد للاتصال مع العراق ادراكاً منها لأهمية موقعه المتميز ومحاولةً منها للاستفادة من موقعه الاستراتيجي، فنجد مثلاً الكويت تحاول احياء مشروع سكة الحديد الذي يربط مدينة الكويت وام قصر وبغداد، إذ وقعت الاتفاقية بهذا الشأن عام 1978 من ضمن مشروع اقليمي متكامل يربط عدد من دول المنطقة مع العراق بشبكة سكة الحديد الاوربية مستقبلاً (بغداد-برلين).

ومن جانبها تحاول إيران الارتباط عن طريق مد سكة حديد من مدينة الشلامجة إلى البصرة ومنها إلى ميناء اللاذقية في سوريا على وفق اتفاقيات عقدت مع الحكومات السابقة. وقد تم التريث في الربط السككي مع الكويت وإيران لحين إعداد دراسات الجدوى لهذه

الانواع من الربط ولحين دراسة البنى التحتية للسكك في العراق، وتم تثبيت هذه الملاحظة لدى منظمة الايسكوا وجامعة الدول العربية، إذ إن الربط مع الكويت وإيران سيؤثر سلباً على اداء الموانئ العراقية وسيحقق الفائدة لموانئ دول الجوار على حساب موانئ العراق (وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، 2009: 24).

إن حصر واحتكار القناة الجافة بالموانئ العراقية سيعزز من موقف العراق الاقتصادي والسياسي، وسيجبر دول الجوار على استخدام ميناء الفاو الكبير كنقطة وصل بينها وبين القناة الجافة في العراق، مما يعزز اهمية الميناء الاقليمية ويزيد من خطوط الملاحة البحرية سواء الاقليمية أو الخطوط الملاحية العالمية. وإن الرد المناسب على الكويت وإيران هو الاسراع في بناء ميناء الفاو الكبير الذي سيعود بالخير الكثير على العراق من الناحية الاقتصادية بسبب المردودات المالية الكبيرة، فضلاً عن تنويع مصادر دخل الاقتصاد العراقي ودعم عملية التنمية الاقتصادية، كذلك فإن المردودات الايجابية لا تقتصر على العراق وحده بل ستشمل الدول الاقليمية والاوربية من خلال الربط بأوروبا. علماً إن العراق غير رافض للربط السككي مع دول الجوار في حال كونها مخصصة لنقل الركاب.

والنقطة الاكثر اهمية التي يجب ان نشير إليها هنا انه في حال تم اعطاء الربط السككي مع ايران أو الكويت لنقل البضائع فإن العراق بذلك سوف لا يستفيد إلا من اجور تعرفه المرور السككي (الترانزيت) ويخسر اجور عوائد السفن والوكالات والخدمات البحرية وفرص عمال الشحن والتفريغ، وفي الوقت نفسه فإن اعطاء الربط السككي إلى ايران والكويت سوف يقلل من الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ويكون دوره ضعيفاً لاسيما انه لم يكتمل إنشاؤه، وحتى التجار العراقيين عندما يجلبون بضائعهم عن طريق الموانئ الايرانية سوف تُنقل بالقطار إلى العراق، وبذلك سيلحق ضرراً بالموانئ العراقية من الناحية الاقتصادية.

علماً إن هالك تضارب ردود فعل اصحاب القرار تجاه الربط السككي مع ايران والكويت بما تمليه مصالحهم وعلاقتهم مع تلك الدول فبعضهم مؤيد للربط السككي ويرى فيه مصلحة للبلد في التواصل والانفتاح مع الدول الاقليمية، والبعض الاخر على العكس يرى في الربط السككي اجحاف بحق الموانئ العراقية.

يتضح مما سبق أن في حال رغبت العراق في جذب خطوط الملاحة العالمية إلى موانئه،

وتنوع مصادر الدخل القومي، وتقليل الاعتماد على المصادر الريعية (النفط الخام)، عليه أن يلغي الربط السككي مع دول الجوار وتحديداً من محافظة البصرة باستثناء سوريا والاردن وتركيا، والتصدي لمحاولات تحجيم وتصغير دور ميناء الفاو الكبير من قبل الدول المجاورة والدول الاقليمية وجعل الموانئ العراقية تابعة إلى موانئها في نقل التجارة لادراكمهم بمشاكل الموانئ العراقية.

الفصل الخامس

إنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسه على التنمية المستدامة رؤية استشرافية

تمثل البنية التحتية الركيزة الأساسية للبدء في تدوير عجلة التنمية الاقتصادية المستدامة، وتحديدًا فيما يخص إنشاء الموانئ الحديثة؛ إذ إنها مرتبطة بالجيل الحالي ومستقبل الأجيال القادمة بما توفره من تشغيل الأيدي العاملة وأهميتها الاقتصادية في جلب الاستثمارات الأجنبية والمحلية. وتتكامل الموانئ الحديثة بما مُتاح لها من المناطق الملحقة بها من مناطق صناعية وخدمية وطرق حديثة من السكك الحديدية والطرق البرية وإنشاء المطارات، ما يعزز من خاصية النقل المتعدد الوسائط. وفيما يتعلق بإنشاء ميناء الفاو الكبير فأن أهمية الاقتصادية تتكامل بإنشاء المدن الصناعية المخطط لها في منطقة شبه جزيرة الفاو. ومع ارتباطه بطرق التجارة العالمية وطريق الحرير وإنشاء القناة الجافة الواصلة بين جنوب وشمال العراق، مما يكسبه الصفة الدولية كونه أقصر طريق بين الشرق والغرب. وعلى الرغم من كونه أهم مشروع استراتيجي في العراق والمنطقة إلا أنه يواجه بعض التحديات، ومن خلال الرؤيا الاستشرافية نحاول اعطاء بعض الحلول المقترحة لتمويل استكمال إنشاء ميناء الفاو الكبير.

أولاً: البنى التحتية لمدينة الفاو وآفاق التنمية المستدامة

لقد ورد ضمن التقرير الطوعي الأول حول أهداف التنمية المستدامة لعام 2019 إن ميناء الفاو الكبير من ضمن المشاريع الاستراتيجية لدعم تحقيق أهداف التنمية المستدامة في العراق. ومن أجل النهوض بواقع البنى التحتية للنقل البحري في العراق كونها المحرك الأساس للتنمية الاقتصادية نستعرض واقع نشاط النقل البحري ودوره في تعزيز التنمية الشاملة.

لمشروع إنشاء وتطوير ميناء الفاو الكبير الدور الاساس في تطوير البنى التحتية للنقل في العراق، فضلاً عن منطقة الظهر والمشاريع الاستراتيجية الملحقة بالميناء، ولها من آثار اقتصادية كبيرة في مجال التطورات الاقتصادية، فضلاً عن تفعيل دور القناة الجافة واهمية تطوير ممرات التنمية الاقتصادية التي تمر من جنوب العراق إلى غرب واقصى شماله، ويمارس قطاع النقل بمجالاته المختلفة دوراً مهماً في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة، إذ إنه حجر الاساس في تنمية وتطوير القطاعات الاقتصادية المختلفة. وهو الأساس لمعظم استراتيجياتها، ويمثل الطريقة المادية للوصول إلى الأهداف المحددة لتلك القطاعات المحورية مثل الصحة، والتعليم، والزراعة، والصناعة، والبنى التحتية اللازمة لحركة البضائع الخارجية والمحلية والدولية ولتعزيز ما يترتب على ذلك من العائد الاقتصادي، وفي المقام الأول تحسين وزيادة شبكة النقل من العناصر الأساسية لضمان الرضا عن استراتيجيات القطاعات الأخرى لتطوير أي إقليم (وزارة التخطيط، الخطة الهيكلية لمحافظة البصرة، 2014: 94)، موفرةً بذلك الآلاف من فرص العمل اللائق، مما يسهم في التقليل من حدة البطالة ولاسيما في المناطق الجنوبية التي شهدت ارتفاع نسب البطالة فيها إلى (14%) لعام 2018، مقارنةً بمحافظات الوسط التي بلغ فيها نسبة البطالة (9,7%) للعام نفسه (وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مسح رصد وتقويم الفقر في العراق 2017-2018: 42).

تمثل المشاريع الملحقة بميناء الفاو الكبير ضرورة من ضروريات ميزته التنافسية التي تؤهله ليكون الميناء الأكبر في منطقة الشرق الاوسط، فقد تغيرت مساحة الميناء إلى ما يقارب 54 كم² بعد أن كانت 12 كم² في التصميم الاساسي اي بزيادة أكثر من اربع اضعاف المساحة السابقة على أن يحتوي الميناء على 99 رصيفاً لمختلف البضائع، ويتضمن محطة للكهرباء، ومعالجة المياه الثقيلة، وتصفية الماء، وساحات وأبنية عديدة، ومحطة للسكك الحديد. انه مخطط لإنشاء مدينة متكاملة خلف الميناء تليق بساحل العراق على الخليج العربي، تضم بحيرات وساحل على البحر. بهذا فإن الميناء يحتاج إلى آلاف الايادي العاملة، فضلاً عن فرص العمل الأخرى في النقل السككي والنقل البري والنقل الجوي (النقل والمواطن، 2019: 19). ويمكن أن نبين مكونات مشروع ميناء الفاو الكبير بالآتي (الشركة العامة للموانئ قسم التخطيط والمتابعة شعبة التخطيط السنة 2019)

- كاسر الامواج الشرقي بطول 8 كم في البحر(منجز) من قبل شركة آركيرودون اليونانية.
- كاسر الامواج الغربي بطول 16 كم في البحر(منجز) من قبل شركة دايبو الكورية.

- البنى التحتية البحرية وتشمل (اعمال الحفر البحري، والدفن بالبحر، والتكتيف، وإنشاء ارصفة الحاويات).
- البنى التحتية البرية وتشمل (الابنية الخدمية والساحات، شبكة الطرق الداخلية، المحطات الخدمية كتحلية المياه ومحطات الكهرباء).
- القاعدة ومعالجة المياه الثقيلة ومنظومة السكك الداخلية وربطها بالسكة الوطنية بطول اكثر من 100 كم
- المسفن البحري.
- محطة ارصفة المشتقات النفطية.
- مصفى الفاو النفطي ومعمل البتروكيماويات، يعمل بطاقة 300 الف برميل في اليوم.
- الطريق الذي يربط بين ميناء الفاو الكبير وميناء ام قصر بطول 75 كم.
- نفق خور الزبير (نفق الحرير⁽¹⁾) تحت خور الزبير بطول 2,5 كم.
- محطة الادلاء.

ويتكون التصميم الاساس لشبه جزيرة الفاو من أربع اجزاء رئيسة وهي (موقع ميناء الفاو الكبير والمنطقة الصناعية والمنطقة الحضرية وتوسعة مدينة الفاو الحالية)، يضاف لها البنى التحتية الخاصة بكل جزء منه والخدمات اللوجستية وطرق المواصلات وحركة النقل في المنطقة والتوسعات المستقبلية.

وتشكّل مدينة الفاو الاقتصادية جزءاً أساسياً من مكونات الميناء، والذي سيسهم في توسيع حركة التبادل التجاري بين العراق ودول العالم، ومن ثم تعزيز العلاقات الاقتصادية الدولية، كما إنه يسهم في التطوير الحضري للمنطقة من خلال تحويل تلك المنطقة إلى مدينة سكنية وساحلية وصناعية وسياحية من شأنها أن تحسّن المستوى المعاشي للسكان، وتفتح آفاق تطور مستقبل العراق الاقتصادي والاجتماعي والامنّي. ومن المؤمل أن تضم المدينة

(1) وهو اول نفق من نوعه تحت الماء (قناة خور الزبير) في العراق وهو ضمن المشاريع الخمسة التي تم التعاقد عليها يمتد على طول 2 كم بعمق 30 متر وارتفاع 18 متر وثلاثة مسارات للذهاب وثلاثة مسارات للاياب، فضلاً عن مسار للطوراء، يربط هذا النفق المنطقة الشرقية بالمنطقة الغربية (ميناء الفاو الكبير بالطريق السريع الدولي) (Master plan-final issue,2019:51)

الصناعية مشروعات استثمارية، ومناطق صناعية متكاملة صديقة للبيئة، مدعومة بالبنى التحتية كافة لكي تكون جاهزة لاستقبال المستثمرين في القطاع الخاص المحلي والاجنبي، بينها مطار للشحن الجوي معززاً النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾، ومصفى للمنتجات النفطية، ومصنع للبتروكيماويات، فضلاً عن مدينة سكنية تتسع لما يقارب النصف مليون نسمة (التقرير الطوعي الاول حول اهداف التنمية المستدامة، 2019:57). خصصت لها مساحة ما يقارب 12 مليون متر مربع. وان مشروع منطقة الفاو الصناعية سوف يتم تنفيذه في مرحلة واحدة، ذلك لحجم الطلب المتوقع على الاراضي الصناعية، ويتوقع ان يتم إنشاء المناطق الصناعية قبل بدأ تشغيل ميناء الفاو الكبير؛ إذ تقدر التكاليف الرأسمالية للمشروع بحوالي 675 مليون دولار، مما يوفر مزايا عديدة منها تطوير الموانئ الوطنية، وتوفير فرص عمل، ونقل التكنولوجيا، وتوظيف الموارد المحلية، مما يؤدي إلى زيادة الصادرات (ويمكن ايضاح تلك المشاريع وعدد القوى العاملة المحتملة من خلال الجدول (18) والخريطة (2) لمنطقة الفاو التي وضعها المستشار الايطالي، والتي وردت في اقتراح المخطط الرئيس لشبه جزيرة الفاو الذي اعدته مجموعة الشركات الايطالية (147) Technttal (2019:147-Master Plan-final issue-148)

(1) هو نقل السلع والبضائع باستخدام انواع عدة من وسائط النقل المختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل من خلالها متعهد النقل متعدد الوسائط المسؤولية بكاملها (مرهج، 2015: 17)

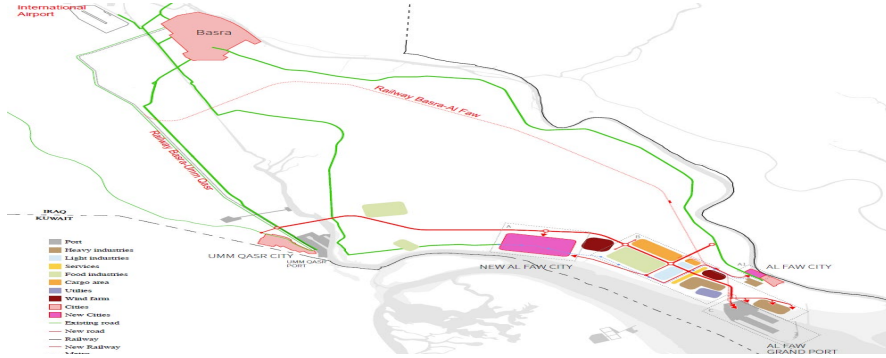
الجدول (18) عدد الايدي العاملة في المشاريع الملحقة بالميناء

عدد الايدي العاملة	المشروع
3700 – 3400	الصناعات الثقيلة (صناعة الصلب، بتروكيمياويات، مصفاة للنفط)
18000	الصناعات الخفيفة (الصناعات الغذائية، صناعة المنسوجات والملابس، الالات والمعدات، البناء والتشييد، تصنيع معدات النقل، الادوية)
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

Resource: Consultancy Services for the AL Faw Peninsula Master Plan –final issue, Technital, 2019.

وتقوم الشركة الايطالية بإعداد مخطط عام للمعامل والمصانع المحتملة ضمن المنطقة الصناعية وكيفية اىصال الخدمات لها، مثل معامل الحديد والصلب والاسمدة والاسمنت ومعامل الاغذية والتعليب وغيرها. فضلاً عن إنشاء مصفى نفطي بالتنسيق مع وزارة النفط بطاقة (300) الف برميل يومياً، وقد أعلنت وزارة النفط العراقية إلى احالة بناء مصفى الفاو الكبير إلى شركة (CNCEC) الصينية الحكومية ويشمل العقد ايضاً بناء مجمع للبتروكيمياويات وهو اضمخ مشروع استثماري في الصناعات النفطية ونقله نوعية في قطاع التصفية والصناعات البتروكيمياوية، لا سيما وان مستودعات النفط الخام قريبة من الموقع، وهناك ارضة لتصدير المشتقات النفطية ستنشأ لهذا الغرض، مما يعزز من مقدرة العراق التصديرية والتي يأمل ان تصل إلى ثمانية ملايين برميل يومياً.

الخريطة (2) مخطط مشاريع مدينة الفاو الصناعية



Master plan 2018 Resours:

يتضح من خلال مخطط الخريطة (2) الخاصة بمنطقة ميناء الفاو الموضوعة من قبل مجموعة الشركات الإيطالية إن مدينة الفاو سوف تصبح مدينة صناعية متكاملة، من خلال المناطق المؤشرة بالخريطة، ما يؤهل المنطقة لتكون ظهيراً مناسباً وفعالاً للميناء، ويعزز قدرته التنافسية العالمية. فعادةً ما يلزم إنشاء الموانئ تطوير وإنشاء المناطق الخلفية المجاورة للميناء (hinterland). وبالنسبة لميناء الفاو الكبير فقد تم استملاك ما يقارب (100) كم²، وقد تعاقدت وزارة النقل مع شركة تكتال الإيطالية الاستشارية لإعداد ماستر بلان لتلك المنطقة وتتضمن: (الشركة العامة لموانئ العراق، ميناء الفاو الكبير. WWW.SCP.GOV.IQ)

- توزيع المساحات بشكل يضمن الاستغلال الأمثل للأراضي من خلال تقسيمها إلى مناطق صناعية وتجارية وخدمية وسكنية وسياحية... وغيرها.
- تحسين البيئة في شبه جزيرة الفاو من خلال إنشاء حزام اخضر، فمن المعروف ان الطقس في منطقة الفاو سيء جداً في فصل الصيف بسبب ارتفاع الحرارة ونسبة الرطوبة العالية.
- حماية الساحل العراقي من خلال إنشاء قاعدة عسكرية وامنية.
- حصر جميع منشآت ومشاريع الطاقة في منطقة واحدة لأسباب تتعلق بالتلوث البيئي.

- حصر جميع انابيب النفط والغاز والقابلات في ممر واحد لضمان عدم التعارض، وكذلك لتقليل المساحات المشغولة بهذه الخطوط.
- تصميم الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وميناء ام قصر مع تصميم النفق اسفل قناة خور الزبير (نفق الحرير) الرابط بين ميناء الفاو الكبير بالطريق الدولي، مما يسهم في تنشيط وتسهيل نقل البضائع القادمة من دول العالم وتقسم المنطقة الاقتصادية في الفاو وفق الآتي:

1- المنطقة الصناعية والتجارية في شبه جزيرة الفاو

تقع المنطقة الصناعية والتجارية في شمال غرب ميناء الفاو بمساحة تقدر بـ (10000 هكتار)، وترتبط ارتباطاً وثيقاً مع الميناء والارصفة التجارية وشبكة السكك الحديدية والطرق الرابطة بين الميناء والمنطقة الصناعية، ويقع جزءٌ منها ضمن حدود الميناء فيما يخص الصناعات الثقيلة مثل (مصفى النفط ومعمل البتروكيماويات)، وتضم ايضاً مختلف الصناعات الثقيلة المتمركزة بقرب الميناء مثل (محطة التحلية ومحطة الكهرباء ومعمل تدوير النفايات وغيرها) والصناعات الخفيفة، والصناعات التجميعية وصناعات التعبئة والتغليف واعادة التصدير، وسكة حديد البصرة الفاو والخدمات البيئية الاخرى (Master plan final issue,2019:87).

2- المنطقة السكنية الجديدة

تقع غرب مدينة الفاو الحالية، وتضم مختلف الانشطة والفعاليات السكنية والمرافق الخدمية لتستوعب ما يقارب (350000 ألف نسمة) للأشخاص الذين سيعملون في مختلف الانشطة المينائية، والمناطق الصناعية.

3- تطوير منطقة امتداد مدينة الفاو الحالية باتجاه الشمال الغربي للمدينة الحالية

وتقع على حدود شط العرب وتتضمن مختلف الانشطة والفعاليات التجارية والسكنية والخدمية لتستوعب ما يقارب (150000 ألف نسمة).

4- استراتيجية الاداء البيئي

لدعم سياسة بيئية مستدامة للمناطق الصناعية إذ وضعت من ضمن المخطط الاساس للتعامل مع القضايا البيئية والاستخدام الامثل للموارد بما في ذلك الطاقة والمياه والمواد

الخام، من أجل تحقيق النهج التكاملي للمنافع الاجتماعية، ولتحقيق الاهداف الاستراتيجية للاداء البيئي من خلال (Master plan final issue,2019:81):

- أ- الاستخدام الفعال للموارد.
- ب- تقليل التأثيرات البيئية.
- ت- أحكام ادارة التفاعلات بين البيئة والمجتمعات المحيطة بهدف التقليل من استخدام الموارد وتقليل التلوث البيئي.

ثانياً: العلاقة بين النقل البحري واهداف وغايات وخصائص التنمية المستدامة

يُتوقع من الموانئ استيفاء معايير الاستدامة الاخرى مثل الامن والسلامة والشمول الاجتماعي وحماية البيئة وحفظ الموارد فضلاً عن زيادة الكفاءة الاقتصادية، ويعزى ذلك إن الموانئ يمكن أن تحدث آثاراً بيئية وهي تتأثر بتغير المناخ بشكل مباشر أو غير مباشر من جهة، ومن جهة اخرى إن الموانئ معرضة بشدة للظواهر المناخية مثل ارتفاع مستوى سطح البحر والتغير في انماط العواصف والتعرض الشديد للرياح والفيضانات والتيارات الساحلية كل هذه التغيرات تحدث اضراً ببنية النقل الساحلي وتؤدي إلى تكاليف اقتصادية كبيرة (الاونكتاد، 2019: 57). إن مشروع عملاق بحجم ميناء الفاو الكبير لاسيما مع تحول العراق إلى قناة جافة دائبة الحركة بالسلع والمستثمرين وشركات الاستثمار ذهاباً وإياباً من الجنوب إلى 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، ومن هذه المنافع

أ- المنافع الاقتصادية تتمثل بالآتي: (العبادي، 2013: 161)

- 1- تحقيق إيرادات من العملة الاجنبية تؤدي إلى تحسين ميزان المدفوعات.
- 2- تساعد على دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي والامني.
- 3- خفض تكاليف البضائع المستوردة والسلع والمواد الخام.
- 4- زيادة القدرة التنافسية لصادرات العراق.
- 5- تطوير المناطق المجاورة للميناء (صناعية وزراعية وتجارية وترفيهية) وتنميتها.

- 6- تعد من اهم موارد الحصول على العملة الاجنبية اللازمة لتمويل برامج التنمية الاقتصادية.
- 7- انه منفذ للتجارة الدولية الخارجية (الصادرات والاستيرادات).
- 8- يدعم اقتصاد الدولة من خلال تحصيل الرسوم الكمركية والاجور والعوائد المينائية.
- 9- تشجيع قيام بعض الصناعات وقيام تجارة جديدة.
- 10- تعد الموانئ من مشروعات رأس المال الاجتماعي.
- 11- تشغيل العمالة الوطنية وتدريبها واستيعاب الاعداد الكبيرة من البطالة التي يواجهها العراق اليوم.
- 12- يسهم في دعم الصناعات الخفيفة والتحويلية والغذائية وتطوير صناعة النفط والغاز وإتاحة فرص مميزة للقطاع الخاص العراقي، لإقامة صناعات محلية ووطنية وتجميعية في المناطق الحرة.
- 13- تطوير منطقة التجارة الحرة في مدينة الفاو (عمران وخيرالله، 2012: 255)

ب - البعد الاجتماعي:

يمثل إنشاء ميناء الفاو الكبير فرصة اقتصادية-اجتماعية لما يوفره مشروع الميناء والمناطق الصناعية والتجارية والخدمات الملحقة به، إذ أنه سينشأ منطقة اقتصادية مهمة بعد ان كانت من المناطق المهملة وتهيئ لاستقبال الشركات الاستثمارية المحلية والاجنبية بالنظر لضخامة المشاريع المخطط لها من ضمن مشروع ميناء الفاو الكبير.

ت - البعد البيئي:

إن الهدف من اقامة مشاريع التنمية المستدامة المتعلقة بتحسين البيئة في شقيها البري والبحري هو التخلص من الملوثات بشتى انواعها والتي تشكل خطورة على البيئة الوطنية البحرية. واستناداً إلى الالتزام بالتنفيذ الفعال للاتفاقيات الدولية والذي يتيح للموانئ العراقية الانضمام إلى النظام العالمي لمعلومات الشحن (IMO) Global(GISIS) Integrated Shipping Information System)، مما يعزز مكانتنا بين الدول الاعضاء في المنظمة الدولية البحرية ويرفع من مستوى التقييم والتصنيف لموانئ العراق. وتأتي مشاريع

التنمية المستدامة المتعلقة بالبعد البيئي تماشياً مع مؤتمر قمة الارض الذي عقد في البرازيل 1992 والمؤتمرات اللاحقة المتعلقة بموضوع البيئة والحد من الانبعاث الكاربوني بأشراف الامم المتحدة، وقد اشار اليه قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995 وتعديلاته إلى ضرورة تقييد السفن القادمة أو المغادرة للموانئ العراقية بتعليمات القانون في اعلاه فيما يخص العناية بالبيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري (الشركة العامة لموانئ العراق قسم التخطيط والمتابعة شعبة التخطيط بكتابها المرقم 206 في 25/2/2020).

ويمكن بيان اهم مشاريع التنمية المستدامة التي تم تشكيل هيئات لهذه المشاريع في الشركة العامة للموانئ العراقية 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، مما انعكس على ارتفاع حجم المناولة لمختلف البضائع، إذ بلغت (29,638,345) مليون طن للعام نفسه، فضلاً عن الوحدات البحرية الخدمية العائدة لشركة الموانئ والوحدات العسكرية وسفن الصيد المحلية، فمن المؤكد ان النفايات الناتجة عن هذه الوحدات لها آثار خطيرة على البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص، وان العراق من الدول الاعضاء في المنظمة البحرية العالمية (IMO) وموقع على الالتزامات الدولية المتعلقة بالبيئة (الشركة العامة لموانئ العراق قسم التخطيط والمتابعة شعبة التخطيط بكتابهم المرقم 206 في 25/2/2020)، لذلك تم العمل على إنشاء مشروع تدوير النفايات للحد من التلوث البحري.

2- مشروع زراعة اشجار المانغروف (القرم الرمادي)

لغرض حماية السواحل البحرية من التآكل والتعرية تم العمل على تقديم العديد من البحوث والدراسات إلى قسم التخطيط والمتابعة في 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، وتسهم بنمو البيئة البحرية والبرية، تتميز بقدرتها على مقاومة الظروف البيئية الصعبة التي تعجز عن مقاومتها معظم النباتات الاخرى وقد تم زراعته في معظم الدول المتشاطئة على الخليج العربي مثل الامارات والسعودية وايران والكويت. تم العمل بهذا المشروع لزراعة هذه

الانواع من الاشجار لحماية السواحل العراقية من الانجراف بسبب عوامل المد والجزر المتكررة يومياً.

3- مشروع تخفيض انبعاث الغازات الدفيئة

اسم المشروع (تخفيض انبعاث غاز CO2 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، وان الكمية المتوقعة هو تخفيض 25% من القيمة المنبعثة لسفينة وطنية، مما ينعكس على تقليل انبعاث غاز CO2 وتحقيق متطلبات التنمية المستدامة، وتخفيض تلوث الهواء وتوسيع الاستعمالات التكنولوجية النظيفة (الشركة العامة لموانئ العراق، هيئة مشروع تخفيض انبعاثات غازات دفيئة العدد 2 في 2019/9/16).

جاءت هذه المشاريع تماشياً مع اتفاقية باريس وتقديم العراق لوثيقة مساهمته تجاه هذا الاتفاق والمقررات الصادرة من مؤتمر لاتفاقية الامم المتحدة لتغير المناخ UNFCCC. ان هذه المشاريع يتم العمل بها في الموانئ العراقية القائمة، وسوف يتم العمل بها في مشروع ميناء الفاو الكبير.

ثالثاً: القناة الجافة وانعكاسها على التنمية المستدامة في العراق

يسعى العراق إلى بناء نظام نقل متكامل متعدد الوسائط لربط دول المنطقة من خلال مخطط ضخم اسمه (مشروع القناة الجافة). يتمثل مفهوم القناة الجافة ((Dry Channel بربط موانئ الخليج العربي متمثلة بميناء الفاو الكبير والموانئ العراقية الاخرى بموانئ البحر المتوسط، عن طريق شبكة من ممرات الطرق والجسور والسكك الحديد التي سيتم إنشائها والقادرة على استيعاب حجم التبادل التجاري المتوقع، من خلال ممرين الاول إلى سوريا وموانئها على البحر المتوسط، والممر الثاني إلى تركيا وايضاً إلى موانئ البحر المتوسط ثم الدول الاوربية، وربما الاردن وموانئها على البحر الاحمر في العقبة. في ظل تزايد التجارة بين دول شرق آسيا مع الاتحاد الأوروبي، وتحديدًا تزايد التبادل التجاري مع الصين؛ إذ شهد العام 2020 ارتفاع استيرادات اوروبا من الصين إلى 443 مليار دولار اي ما يعادل 23% من وارداتها (https://ihsmarket.com).

ويُخطط للقناة الجافة ان يُنفذ خط سكة حديد مزدوج بطول اجمالي (1510) كم، منها (920) كم داخل الاراضي العراقية، وهو يمثل تقريباً (61%) من الطول الاجمالي للقناة الجافة، كما يخطط ان تكون طاقة هذا الخط من الفاو إلى البحر المتوسط نحو(54) مليون طن سنوياً كمرحلة اولى لغاية العام 2028، بعدها تزداد في المرحلة الثانية إلى (70) مليون طن لغاية العام 2038، وهذه الطاقات تمثل حجم التجارة في العراق خلال الفترات الزمنية المذكورة، في حين تشير احصاءات التجارة الدولية إلى ان الكلف المنخفضة عبر القناة الجافة من المتوقع ان تجذب من (170) إلى (180) مليون طن في السنة من بضائع الترانزيت، هذا فيما عدا تجارة الترانزيت للبلدان المجاورة للعراق (الحسيني، 2011: 175). وعلى الرغم من توقيع العراق والدول المجاورة في العام 1982 لتطوير السكك الحديدية في المشرق العربي من خلال اطار لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا)، وقد تم توسيع الشبكة لتشمل جميع الدول العربية في اطار شبكة السكك الحديدية التابعة إلى جامعة الدول العربية إلا إن المصلحة الآنية تتطلب ايقاف الربط السككي مع الجانب الكويتي فيما يخص نقل البضائع.

وتكتسب القناة الجافة اهمية اقتصادية وسياسية واجتماعية وايضاً جغرافية، إذ يؤدي ممر القناة (Dry Channel Corridor) للنقل البري عبر العراق وبلاد الشام (بالشاحنات والقطارات)، إلى تحسين الاقتصاد العراقي من خلال ايرادات الرسوم التي يتم استحصالها لنقل بضاعة الترانزيت وهذه المنافع يمكن عدّها منافع صافية للاقتصاد العراقي. وتمثل الرسوم مساهمة صافية في الناتج المحلي الإجمالي (GDP). فوفق التقييم الاولي للقناة الجافة من الممكن تحقيق رسوم عبور قيمتها (100) دولاراً لكل حاوية عابرة وتشير التوقعات إلى إن ضريبة المرور على الحمولات التي ستنتقل عبر القناة الجافة ستكون قيمتها (7,14) دولار للطن الواحد (الجزائري، 2020 <https://iier.org/ar>).

كما ان هذا المشروع يعزز صناعة نقل البضائع بشكل عام ليس في العراق فقط، بل على مستوى العالم، كذلك ان وصول المسارات المرجحة لمسارات الطرق الاوربية الدولية المعاصرة إلى نهاياتها (Terminal) عند موانئ شرق البحر المتوسط يتطلب متابعة العبور إلى الدول الاسيوية باعتماد القناة الجافة وذلك عبر الموانئ العراقية، مما يضاعف من اهمية القناة الجافة، إذ إن وسائل النقل التي تنقل من جنوب وشرق اسيا إلى أوروبا في موانئ البحر المتوسط من الممكن ان تعود محملة ببضائع القارة الاوربية المصدرة إلى منطقة آسيا

وأوقيانوسيا (أستراليا وبعض المناطق المحيطة)، وتمثل ممرات هذه القناة بتقليل المسافة (البحرية - البرية) بين جنوب العالم وشماله مما يؤدي إلى سرعة وتدنية الكلف والنقل بأمان. ويمكن الاستعانة بالخرائط للإيضاح بشكل افضل متمثل بالخريطة (3)، والتي توضح المسارات المختصرة للقناة الجافة من الخليج العربي وبالتحديد ميناء الفاو الكبير إلى موانئ البحر المتوسط في سوريا وتركيا ومنها إلى الخطوط البحرية الاوربية وايضاً إلى المحيط الاطلسي والامريكيتين.

الخريط (3) مسار القناة الجافة



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

وقد يغيّر ميناء الفاو الكبير خارطة طرق الملاحة العالمية باتخاذها طرق جديدة كونه سوف يكون حلقة الوصل في نقل البضائع من الصين واليابان وجنوب شرق اسيا إلى أوروبا (عبيد والبكري، 2011: 38)، ومن خلال استخدام موقعه الجيوسياسي يهدف العراق إلى ان يكون مفصلاً عالمياً جديداً في طريق التجارة العالمية للشحن.

من الممكن ان تكون القناة الجافة رديف إلى قناة السويس لتقليل الزخم الحاصل في عبور السفن من القناة. وبولوج العراق في الاقتصاد العالمي يترتب عليه ان يبدأ بتحديث وتجديد واصلاح البنى التحتية بأكملها للنقل في البلاد (السكك الحديدية - 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 الميناء ولضمان التشغيل المناسب لهذا النوع من جملتها (المراكز الحضرية - مراكز

الصيانة - المراكز التجارية - الجمعيات الترفيهية - مناطق الاسكان...غيرها)، وهذا الامتداد حتماً لن يقتصر على بيئة متجانسة انما سيكون ممتد على نسق لتجمعات متغايرة مذهبياً أو قومياً أو عرقياً، وهي في أعمها مجتمعات زراعية قبلية (شهاب، 2017: 382).

يتضح مما تقدم ان المشروع سيشكل فرصة (اقتصادية- اجتماعية) للتعايش السلمي، كونه سوف يربط جميع محافظات العراق من جنوبه إلى شمال وغرب العراق ولا سيما المحافظات التي شهدت توتراً أمنياً. ومن المتوقع تحسن الاقتصاد العراقي بعد هذا المشروع من خلال تطوير البنى التحتية لشبكة السكك الحديد، وطرق النقل البرية، وتوفير مئات الالاف من فرص العمل، مما يساعد في تفعيل الحركة الاقتصادية والتجارية في عموم العراق، من خلال ممرات التنمية، وهي مرور طرق النقل من خلال التجمعات السكنية التي من الممكن ان تكون هذه التجمعات مناطق صناعية تزيد من اهمية نقل التجارة التي ستمر بها القناة الجافة والآثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتحققة منها عن طريق اعادة توزيع السكان في المدن التي من المؤمل ان تكون مدن صناعية وتجارية جاذبة للاستثمارات المحلية والاجنبية، محققاً بذلك اقصى الاستفادة من فرصة مرور طرق النقل من خلالها ولن تكون مجرد معبر (ترانزيت) فقط، انما تعزز دوران عجلة التنمية الاقتصادية.

العناصر الواجب توفرها لإنشاء القناة الجافة

استناداً إلى ما سبق يمكن ان نحدد العناصر الواجب توفرها التي تسهم في إنشاء القناة الجافة العالمية، وهي من اهم ركائزها وتتلخص بالآتي:

أ: الموانئ الحديثة

تتمثل بميناء الفاو الكبير وهو الجزء المهم والمحرك الاساس لتفعيل مشروع القناة الجافة، إذ لا يمكن تفعيل دور القناة الجافة بدون إنشاء ميناء الفاو الكبير، وفي الوقت نفسه لا يمكن الاستفادة من إنشاء الميناء بشكل كفوء بدون إنشاء القناة الجافة، إذ ان مخطط إنشاء الميناء هو لتغطية حاجة العراق للتصدير والاستيراد والجزء الاكبر منه لتفعيل النقل الدولي (الترانزيت) بين العراق ودول العالم، ويعد الميناء الخطوة الاولى وأحد الشروط الرئيسة لتعزيز قدرة الموانئ العراقية التنافسية الذي سوف تكون اعماقه مناسبة لغواطس سفن الحاويات العملاقة.

ب: السكك الحديدية

ويعد النقل بسكك الحديد من اهم شرايين النقل، لما يقدمه من اداء وسرعة في نقل الاشخاص والبضائع لمسافات طويلة، ويعود تاريخ إنشاء السكك الحديدية في العراق إلى عام 1889 في العهد العثماني (علوان، 2020: 276)، ويمكن استثمار هذا القطاع في تحقيق تنمية اقتصادية واجتماعية وسياسية وعسكرية، ومن خلال التأثير المباشر في توزيع السكان وایجاد 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 الحديدية فيها. وتعد البداية الفعلية لأول قطار بين بغداد والاسحاق في العام 1914، وبعدها توالى إنشاء الخطوط داخلية وخارجية لترتبط مع الخطوط السورية والتركية ثم الشبكة الاوربية وفي العام 1940 تم تسيير اول قطار إلى اسطنبول (وزارة التخطيط مديرية احصاء النقل والاتصالات، احصاء نشاط السكك الحديدية، 2020: 1). اما في الوقت الحالي فيعاني هذا القطاع من مشاكل عديدة، منها قدم وتلف الموجود من خطوط السكك الحديدية، وتلف اغلب القطارات، فضلاً عن تردي الخدمات المكملة الاخرى من محطات ووسائل جذب المسافرين ونقل البضائع. ان تهالك وقدم البنى التحتية لقطاع السكك الحديدية ألقى بظلاله السلبية على الاقتصاد الوطني (عبدالحميد وعبد اللطيف، 2019: 1). مما يتطلب الاسراع في العمل على ازالة تلك العوائق والتهيئة لما تتطلبه البنية التحتية للسكك الحديدية في نقل البضائع، لذلك وُضعت خطة التنمية الشاملة 2013-2017 اربعة اهداف لتطوير نشاط السكك الحديدية منها تحديث منظومة السكك الحديدية وتطويرها ورفع طاقتها التشغيلية، وتقليل زمن الرحلة، وتأمين السلامة، وتعزيز دور القطاع الخاص والاستثمارات الاجنبية. وعند متابعة الاداء التنموي لنشاط السكك الحديدية نجد الآتي: (وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية 2018-2022: 34):

1- بلغت اطوال محاور خطوط السكك 2370 كم عام 2013، وقد ارتفعت إلى 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- أثرت الظروف الامنية بشكل عام فضلاً عن ظروف الحرب مع عصابات داعش الارهابية في نشاط النقل بالسكك الحديدية، إذ لم تبق سوى ثلاثة خطوط عاملة من اصل تسعة خطوط منها بغداد - بصره (المعقل) وشعبية - ام قصر، فضلاً عن خط مسيب كربلاء الذي يستعمل فقط في الزيارات والمناسبات الدينية. وانخفض عدد القطارات العاملة من 66 قاطرة عام

2013 إلى 52 قاطرة عام 2016. ويمكن من خلال الجدول (19) بيان اهم المؤشرات للسكك الحديد في نقل البضائع.

الجدول (19) اهم المؤشرات للسكك الحديد للمدة (2012- 2019)

2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	التفاصيل
372	356	104	52	318	1067	1703	850	كمية البضائع المنقولة (ألف طن)
190	199	55	19	71	149	231	203	عدد الكيلومترات الطنية المقطوعة (كم)
5206	4644	1560	819	3316	7022	11575	10096	الإيرادات المتحققة من نقل البضائع (مليون دينار)
13995	13000	15000	15750	10428	6580	6797	11878	متوسط اجرة نقل الطن الواحد (دينار)
511	559	529	365	223	140	136	239	متوسط طول السفرة لنقل البضائع (كم)
387	375	375	375	375	375	414	414	قاطرات الديزل الموجودة في نهاية السنة

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

يتضح من الجدول (19) التذبذب الكبير في كمية البضائع المنقولة إذ كانت في عام 2013 أعلى الكميات بواقع (1703) الف طن وفي الاعوام (2015 و2016 و2017) اقل الكميات (318 و52 و104) الف طن على التوالي، بسبب الازمة المزدوجة متمثلة بدخول عصابات داعش للمنطقة وهبوط اسعار النفط، وهذا اثرٌ على الإيرادات المتحققة فبعد ان كانت الإيرادات عام 2013 (11575) مليار دينار هبطت إلى (819) مليون دينار في عام 2016، فيما عادت مبالغ الإيرادات بالارتفاع إلى أن بلغت في العام 2019 بمبلغ (5206) مليون دينار. ويلاحظ قلة الإيرادات المتحققة، وهذا يشير إلى اهمال وتردي قطاع السكك الحديد في العراق، اما اعداد القاطرات الديزل فبعد ان كانت 414 في عام 2012 شهدت تنازلاً في العدد ليستقر في 375 قاطرة لغاية العام 2018، العاملة منها فقط 42 قاطرة منها 21 قاطرة رئيسة والنصف الآخر قاطرة منقولة ثم تم التعاقد على شراء 12 قاطرة ليصبح العدد 387 في العام 2019. وهذا مؤشر على قلة الاهتمام بخطوط السكك الحديد، وان هذه الارقام تعد متواضعة جداً اذا ما تم مقارنتها بحجم حركة التجارة المتوقعة في العراق.

إن تطوير وتنمية هذا القطاع يحتاج إلى تمويل كبير جداً، والدولة بوضعها الحالي غير قادرة على تمويل المشاريع الاستثمارية الكبيرة ورفع مستوى خدماتها، وعليه لابد من البحث عن مصادر أخرى للتمويل مثل اشراك استثمار القطاع الخاص مع توفير الدعم من الحكومة ومساندة القطاع الخاص مما يستلزم توفير بيئة عمل ملائمة وامينة تسبقها شروط وقواعد وتنظيمات على وفق قوانين الدولة (عبد الحميد وعبد اللطيف، 2019: 301). ويسعى العراق لتطوير بنيته التحتية من السكك الحديدية تزامناً مع بناء ميناء الفاو الكبير، ويجب ان تكون على وفق توقيتات زمنية تتلاءم مع توقيتات انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، ويخطط لبناء 8000 كم من خط السكك الحديدية 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 والاتصالات، احصاء نشاط السكك الحديدية، 2020: 3). إن نظام سكك الحديد العراقي قد صُمم خصيصاً لدعم وتعزيز جميع الوظائف التي تؤديها موانئ العراق، إذ 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 إدراك الدور الكبير والاهم لنشاط السكك الحديدية العراقية في تفعيل تجارة الترانزيت ودور القناة الجافة المرتبطة بدول الجوار، وان واقع السكك الحالي غير مؤهل لتلك المهمة المالم تتخذ الحكومة اجراءات مستعجلة لإدامة هذا القطاع وتطويره على الرغم من الضائقة المالية وقلة التخصيصات السنوية، إلا إنه من اهم النشاطات التي يعتمد عليها لبقية القطاعات كبنية تحتية.

ت: النقل البري بالشاحنات

يعد النقل البري من اهم مكونات البنى التحتية في الاقتصاد الوطني والذي يساعد في تقريب المسافات واختصار الزمن وتوفير فرص العمل وتنمية المناطق ورفع مستوى المعيشة، مسرّعاً بذلك عملية التنمية الشاملة في اقتصاد نامي مثل الاقتصاد العراقي (عبد الحميد واحمد، 2014: 275). وتبلغ مجموع اطوال الخطوط السريعة في العراق ما يقارب 22,397 كم في حين ان 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 وان 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). ومن الجدير بالذكر ان معظم نشاط النقل البري يقوم به القطاع الخاص وذلك نتيجة للتحديات التي تواجه القطاع العام للنقل البري ومنها: (وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية 2018-2022: 165):

- تقادم شبكات الطرق وعدم وجود صيانة دورية مما ينعكس على زيادة المبالغ المطلوبة لإجراء الصيانة الدورية لشبكة الطرق.
- عدم الانضمام إلى اتفاقيات النقل الدولي وتفعيل الاتفاقيات الخاصة بدول الجوار.
- يفتقر النشاط إلى وجود اليات حوكمة تنظم عمله مع عدم وجود بيانات دقيقة لنشاط النقل.
- 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 أعدها لجنة قطاع النقل والاتصالات للعام 2009: 16) متمثلة بالآتي:
- نقل النسبة الأكبر من البضائع على شبكة الطرق يولد ضغطاً كبيراً على الشبكة ويسهم في تدميرها في حال عدم ادامتها المستمرة.
- انعدام السيطرة على الحمولات والاحمال المحورية لمركبات الحمل يؤدي إلى تدمير شبكة الطرق.
- قلة الطرق العرضية والطرق الحولية والحلقية بين المحافظات والمدن.
- المشاكل التي ترافق استملاك الاراضي من قبل الفلاحين والمزارعين.
- حاجة نشاط النقل إلى استثمارات ضخمة لإعادة التأهيل ولتنفيذ مشاريع جديدة.
- الحاجة إلى تعزيز نظام السيطرة النوعية.
- إلغاء جميع تقاطعات الطرق مع خطوط السكك الحديد.

إن إنشاء الميناء سوف يؤدي إلى 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 في اعلاه ان العراق مقبل على دور عالمي مهم في نقل التجارة العالمية عبر أراضيه، مما يتطلب الإسراع في انجاز جميع المشاريع المتلكئة الخاصة بالبنى التحتية للطرق والجسور تزامناً مع إنشاء واستكمال ميناء الفاو الكبير، إذ لا جدوى من انجاز الميناء والتعثر الموجود في خطوط النقل البري والسكك الحديد، لاسيما إن الموجود الحالي من الطرق غير مؤهل بالنظر لقدمها وتهالك اغلب مساراتها. ويمكن بيان ان عملية النقل المتعدد الوسائط توفر وقت يتراوح بين (20-25) يوماً عن الرحلات البحرية للمسافة من جنوب شرق آسيا عبر قناة السويس إلى شمال أوروبا الخريطة (5) وهذا يعني توفير مليارات الدولارات على اقتصاديات النقل البحري العالمي، وهذا ما أكسب مشروع ميناء الفاو الكبير الصفة العالمية، فضلاً عن انعكاسه على اسعار السلع والبضائع على الاقتصاد العراقي وتنميته المستدامة، وتتمثل مبررات إنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة عبر العراق وسوريا وتركيا اختصار المسافات وكالاتي: (مونس،2014: 71)

- المسافة البحرية بين ميناء بومباي الهندي وميناء مرسيليا الفرنسي عبر رأس الرجاء الصالح تبلغ(18584) كم، تقطعها السفن في 28 يوماً، بينما المسافة عبر العراق والبحر الابيض المتوسط تبلغ (12880) كم وتقطع خلال 13 يوماً.
- تبلغ المسافة البحرية بين اليابان وأوروبا عبر المحيط الهادي -قناة بنما- المحيط الاطلسي اكثر من (5000) كم مقارنة بطريق العراق - البحر المتوسط - أوروبا.
- المسافة البحرية بين مينائي نيويورك الامريكي واللادقية السوري عبر البحر المتوسط تبلغ (9500) كم، تقطعها السفن في (18) يوماً، وفي غضون (3) ايام تنقل البضائع إلى موانئ الخليج العربي، بينما تستغرق ما يقارب (34) يوماً عبر رأس الرجاء الصالح بين موانئ نيو يورك وموانئ الخليج العربي.

خريطة (4) المسارات المختصرة لميناء الفاو الكبير



المصدر: الدهان ناجي خليفة، ميناء كوادر والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على امن المنطقة، مركز امية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2019.

الفصل السادس

مبادرة الحزام والطريق والرؤية الاستراتيجية لإنشاء ميناء الفاو الكبير

أولاً: طريق الحرير القديم

يعد طريق الحرير من أقدم طرق التجارة في العالم. يرجع تاريخياً إلى بدايات القرن الثاني ق.م، وسمي بذلك لاحتكار الصين وقتها صناعة الحرير، وكان عبارة عن مجموعة من الطرق البرية والبحرية، تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع والتجارة بين الصين وآسيا الوسطى وبلاد الفرس والعرب وأوروبا، وكان من أهم هذه البضائع تلك السلع المنخفضة الوزن والعالية القيمة كالحرير والزجاج والخزف والاحجار الكريمة والتوابل والعطور. وظل طريق الحرير له الدور البارز في التبادل الثقافي والتجاري وانتقال الأفكار والاديان بين الشعوب والحضارات التي يمر عبرها حتى القرن السادس عشر الميلادي، وواكب هذه الطرق البرية طرق بحرية تتمثل بمجموعة من الطرق التجارية البحرية التي ازدهرت وتنامت تزامناً مع طريق الحرير البري (مخلوفي، 2017: 176).

وتعود بدايات طريق الحرير إلى حكم سلالة (هان) في الصين، وقد أُطلق عليه هذا اللقب في سبعينيات القرن التاسع عشر من قبل العالم الجيولوجي الألماني البارون (فرديناند فون ريشتهوفن) الذي اشار إلى طرق التجارة التي تمر عبر آسيا الوسطى وتربط أوروبا بدول جنوب وشرق آسيا بما في ذلك الهند والصين (Islam, 2019: 5)؛ إذ كان لطريق الحرير دور كبير في ازدهار الكثير من الحضارات القديمة مثل المصرية، والصينية، والرومانية، والهندية، والتقاء الثقافات وتبادل الافكار وتعلم اللغات وتقاليدها وعادات البلدان التي سافروا عبرها، كما أسهم في نمو العديد من المدن الساحلية حول الموانئ المحاذية للطريق (زهران، 2019: 186). أيضاً كانت الدول العربية تشكل أنموذجاً للتواصل الثقافي، والاقتصادي، والتجاري

بين الصين والبلدان العربية؛ إذ لم يتوقف التواصل لبعده المسافات وإنما يعود الفضل لذلك الطريق الذي اكتسب شهرةً عالمية لما قدمه من إسهامات على مختلف الأصعدة من التواصل، ولعل فكرة التواصل تدعو إلى بناء علاقات متبادلة مبنية على أساس المصالح المشتركة (الماضي، 2018: 103). وكانت مدينة بغداد محط رحال القوافل التجارية ومفرق الطرق إلى أوروبا وإلى شبه الجزيرة العربية وإلى شمال إفريقيا، نظراً لأهمية موقعها الاستراتيجي في قلب العالم القديم. ويمكن بيان بعض التطورات الحاصلة في مبادرة الحزام والطريق في منطقة الشرق الأوسط وارتباط العراق وبعض الدول العربية وكما يأتي:

ثانياً: إحياء طريق الحرير الجديد:

طُرح مشروع مبادرة الحزام والطريق من قبل الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في العام 2013 أثناء جولته في آسيا الوسطى وجنوب شرقي آسيا، إذ شملت أكثر من 65 دولة من القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا وبتعداد سكاني ما يقارب 65% من سكان العالم أي نحو أربعة مليارات ونصف المليار نسمة، فضلاً عن أنه يستقطب ما يقارب 35% من التجارة العالمية، وأكثر من 31% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي (شرعان، وآخرون، 2019: 73). فالحزام يُقصد به الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري، أي بناء شبكة متفرعة وشاملة عن طريق الحرير الأساس الذي يبدأ من الصين، ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر المتوسط، أما فيما يخص الطريق فيقصد به ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الأبيض المتوسط وصولاً إلى الساحل الإفريقي (حميد ونايف، 2020: 170).

وقد دعا الرئيس الصيني في خطاب ألقاه في كازاخستان في 7 أيلول/سبتمبر 2013 إلى تطوير الحزام الاقتصادي لطريق الحرير Silk Road Economic Belt ويتعلق هذا المفهوم ببناء طرق وممرات مكونة من سكك حديد ونشاطات زراعية وصناعية ومشاريع طاقة ومياه وتشبيد البنى التحتية للتجارة، إذ يمتد الحزام من المحيط الهادي إلى بحر البلطيق حسب وصف الرئيس الصيني مستفيداً بذلك من طريق الحرير القديم. تمتد هذه الطرق خلال شبكة واسعة من خطوط النقل والانترنت ومشاريع البنى التحتية في المطارات والموانئ والسكك الحديدية والطرق والجسور المرتبطة بممرات التنمية الاقتصادية، وهي مبادرة يمكن اعتبارها بمشروع القرن الاقتصادي في العالم، وقد وُلد هاجس لدى الدول بأنه يمثل أكبر مشروع

عالمي للبنى التحتية الاقتصادية سوف يشهده العالم في القرن الحادي والعشرين (محمد واحمد، 2020:18).

وتتلخص هذه المبادرة في احياء طريق الحرير وتدخّل في إطار استراتيجية القوة الناعمة، إذ توظّف الصين قدراتها الكبيرة في منح القروض عن طريق الفائض المالي، فأسست بنك للاستثمار في مشاريع البنية التحتية للدول المنضمّة إلى مبادرة الحزام والطريق بأسم بنك الاستثمار الآسيوي⁽¹⁾ (AIIB) Asian Infrastructure Investment Bank) والدخول في المشاريع الاستثمارية مع الدول المشتركة لإنجاز البنى التحتية في بلادها وتلك وسيلة لزيادة قوتها الاقتصادية. والمبادرة هي استراتيجية انمائية تتبناها الحكومة الصينية وتشمل تطوير البنية التحتية والاستثمارية للبلدان المنظمة لهذه المبادرة، وقد بلغت كلفة هذا المشروع ترليون دولار واستقطاب ثمانية ترليون دولار اضافية منذ اطلاقه (الاسكوا، 2019: 3). وتركز هذه المبادرة على خمس مجالات مهمة وشاملة لجميع دول مبادرة الحزام والطريق، وهي: (التنسيق بين السياسات الانمائية، وتعزيز الاستثمارات والعلاقات التجارية الخارجية، وإنشاء شبكات البنية التحتية والمرافق، وتحسين التعاون المالي وتكثيف التبادل الاجتماعي والثقافي) (Lauren, 2018: 42)، ترتبط تلك الركائز الاساسية إلى حد كبير بأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر فمبادرة الطوق والطريق تسهم في سد فجوات مالية كبيرة لتحقيق اهداف التنمية المستدامة (الاسكوا، 2019: 14).

ثالثاً: مسارات طريق الحرير الجديد

تمثل طرق الحرير مجموعة من مسارات لنقل الطاقة والبضائع والسلع والمنتجات المصنعة والنصف مصنعة، وتمثل الطرق الرئيسية وهي عبارة عن ستة طرق برية اساسية لطريق الحرير وتتفرع منها بقية الطرق الفرعية الاخرى، ويمكن ادراج تلك الطرق بالنقاط الآتية: (شرعان واخرون، 2019: 14)

- الجسر البري الاوراسي الجديد الذي يمتد من غرب الصين إلى روسيا.
- ممر الصين / منغوليا/ روسيا الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.

(1) تم إنشاء البنك في إطار مبادرة الحزام والطريق برأسمال 100 مليار دولار وبعضوية 57 دولة، لتمويل مشروعات البنية التحتية للبلدان الآسيوية النامية، ويغطي البنك الآسيوي النقص في استثمارات البنية التحتية في الدول الآسيوية.

- ممر الصين / آسيا الوسطى/ آسيا الغربية الذي يمتد من غرب الصين إلى تركيا.
- ممر الصين / شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.
- ممر الصين/ باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان.
- الممر البري الأخير هو ممر بغلادش / الصين/ الهند/ مينمار يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

وتُقسّم هذه الشبكة من الطرق والمواصلات إلى شريانين رئيسيين شمالي وجنوبي:

الاول - المسار الشمالي: الذي يهدف إلى الوصول لأوروبا انطلاقاً من الغرب الصيني وحسب التسلسل الآتي (كازخستان - روسيا - روسيا البيضاء - بولندا - ألمانيا - فرنسا)، استطاع هذا الطريق اختصار الوقت من 60 يوماً إلى 18 يوماً.

الثاني - المسار الجنوبي: ينطلق أيضاً من غرب الصين وحسب المسار الآتي (اوزبكستان - قيرغستان - طاجيكستا - إيران - العراق - سوريا - تركيا)

اما بالنسبة للطريق البحري للقرن الحادي والعشرين فينشق إلى جزئين رئيسيين هما: (زهران، 2019: 188)

الخط الاول: طريق يربط الموانئ الصينية بالمحيط الهادي عبر بحر الصين الجنوبي، بدأً من الساحل الصيني مروراً بمضيق ملقا، وصولاً إلى الهند ومنطقة الشرق الاوسط وشرق افريقيا ثم إلى سواحل أوروبا.

الخط الثاني: يربط سواحل الصين مع جنوب المحيط الهادي.

ويرى تقرير لصحيفة (الفاينانشال تايمز Financial Tami's) البريطانية إن هذا المشروع أضخم برنامج للدبلوماسية الاقتصادية في العالم منذ خطة (مارشال) الامريكية التي هدفت إلى اعادة تعمير أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية.

رابعاً: ارتباط بعض الدول العربية بطريق الحرير:

فيما يخص المنطقة العربية، تدرك الصين ان الدول العربية تشكل نقطة تلاقي لطرق الحرير البرية والبحرية، إذ إن التعاون الصيني العربي يساعد في جمع قدرات الطرفين من

جانب الموارد والمزايا المالية وتعزيز التدفق الحر للموارد، وقد صرح المسؤولون الصينيون انهم يحترمون خيارات الشرق الاوسط لطرق التنمية التي تتلاءم مع ظروفها الخاصة، وهي تلتزم ايضاً بحل القضايا الساخنة عبر التفاوض والحوار. واللافت ان هذه المشاريع الكبرى التي تربط اوصال العالم، تستثني المنطقة العربية فيبغداد والبصرة وطرابلس وحلب لم تعد ضمن المحطات الاساسية على طريق الحرير بل استبدلتها الصين بخطوط قطارات تمر عبر اسيا الوسطى وروسيا كونها أضمن من وجهة نظر المخططين الصينيين من الاستثمار في منطقتنا الملتهبة، فيما فُتح المجال إلى تركيا وإيران لحجز مكان لهم في الخارطة الجديدة من العالم.

ويواجه العرب خطر التهميش (الشمري، 2019: 307). وهذا الاستثناء لافت للنظر لأن للبلدان العربية دوراً مهماً في التجارة مع الصين لاسيما ان (40%) من النفط الذي تستورده الصين مصدره عربي، وتسعى معظم البلدان العربية إلى الانضمام إلى المبادرة، فوقعت الصين وثائق للتعاون في إطار مبادرة الحزام والطريق مع السودان، والعراق، وتونس، وعمان، وقطر، ومصر، والكويت، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، فضلاً عن توقيعها وثائق للتعاون في القدرات الصناعية مع الجزائر، والامارات العربية المتحدة، والسودان، ومصر، والمملكة العربية السعودية (الاسكوا، 2019: 7). ويعد العامل الامني اهم مقومات هذه المسارات وفي حال عودة الاستقرار إلى المنطقة فإنها بالأساس تمثل قلب طريق الحرير واهم مفصل فيه. وفي الوقت نفسه نجد ان دول عربية اخرى قد حجزت لها مواقع متميزة على مسارات طريق الحرير، منها (الامارات، السعودية، قطر، البحرين، الكويت، مصر). فقد انضمت الكويت إليها، وأسست مدناً ومناطق تؤهلها لتكون اماكن جذب للتجارة ومعبر للترانزيت، وانشأت مدينة أطلقت عليها اسم (الحرير) مساحتها 250 كم² وتبلغ قيمتها 90 مليار دولار تقريباً، فضلاً عن بناء سكة حديد جديدة وشبكة ميترو، وتطمح الكويت برؤية 2035 أن تصبح منطقة اساسية للتجارة الحرة تربط بين آسيا وأوروبا، ويستحيل ان يتحقق ذلك دون التعاون الوثيق مع العراق وربط شبكتي النقل في البلدين (سكزية، 2012، www.mesp.me).

وفي المقابل فحري بالعراق ان يستلم زمام المبادرة بنفسه، من خلال شرط واحد هو التخلي عن الربط السككي مع الكويت، واحتكار نقل تجارة الترانزيت والاسراع في انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، ومن ثم القناة الجافة ومنها إلى أوروبا وتفويت الفرصة على بقية الدول في استغلال موقع العراق الاستراتيجي.

اما السعودية فهي الاخرى انضمت إلى مبادرة طريق الحرير، كونها الشريك الاقتصادي

الاول للصين في المنطقة بحجم تبادل تجاري بينهما (70) مليار دولار سنوياً. وتدعم الصين جهود السعودية لتحقيق رؤية 2030 إذ تحرص على ان تكون شريكاً عالمياً للمملكة في جهودها لتنويع اقتصادها (زهران، 2019: 182). وحسب ما اكده العديد من الخبراء ان النفط سوف يكون السلعة الاولى في قائمة التبادل التجاري مع البلدان العابرة لطريق الحرير.

كما وعدت الصين الامارات العربية المتحدة بوابتها للولوج إلى اسواق الشرق الاوسط، بالنظر لما تتمتع به من موقع جغرافي متميز في منطقة الشرق الاوسط، إذ تمثل الامارات منفذاً لما يقارب 60% من صادرات الصين إلى الشرق الاوسط (شرعان، واخرون، 2019: 17)، عن طريق موانئها المحورية.

اما بالنسبة إلى مصر فمُنذ انطلاق مبادرة الحزام والطريق في عام 2013 ارتفعت استثمارات الصين في مصر بنسبة (55%) لاسيما في مجال تعزيز البنية الاساسية، إذ تعمل الشركات الصينية منذ العام 1998 على بناء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في مصر بلغت حجم الاستثمارات في هذا المشروع ما يقارب مليار دولار امريكي بين عامي 2015 و2019، وقد أُدمجت هذه المنطقة بشكل كامل في مبادرة الحزام والطريق تحديداً في اذار/ مارس 2019، وفي نيسان/أبريل من العام نفسه 2019 وقّعت مذكرة تفاهم معدة إلى المرحلة الثانية من إنشاء منطقة (تيدا) الصناعية في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ومن المتوقع ان يوفّر هذا المشروع ما لا يقل عن 25000 فرصة عمل، مع استقطاب للاستثمارات الصينية بقيمة (5) مليار دولار (الاسكوا، 2019: 8).

الفصل السابع

ارتباط العراق بطريق الحرير (رؤية استشرافية)

أولاً: حجم التجارة بين العراق والصين

من خلال استقراء لحجم التجارة بين الصين والعراق يتبين لنا مقدار عمق اهمية الارتباط بمبادرة الحزام والطريق، إذ تُعد الصين من أكبر الشركاء التجاريين مع العراق نظراً لحجم التبادل التجاري قياساً ببقية دول العالم، وعلى الرغم من أن الميزان التجاري دائماً يُشكّل عجزاً إلى الصين، إلا إن حاجة الصين إلى مصادر الطاقة جعلتها تهتم بالعراق اهتماماً خاصاً مما دفعها إلى عقد الاتفاقيات والمبادرات مع الجانب العراقي والتأكيد على اهمية العراق، وذلك من خلال ما صرّح به رئيس الحكومة الصينية (شي جين بينغ)⁽¹⁾.

وبمقارنة حجم الاستيرادات العراقية لأكبر الدول شركاء ومصدرة للعراق ومن بينها (تركيا والصين والاردن وكوريا الجنوبية وايران والولايات المتحدة الامريكية والاتحاد الاوربي وايطاليا) للمدة من 2015 إلى 2020 الذي يبرز فيه دور الصين كأكبر الشركاء التجاريين مع العراق وفق الجدول (20) الذي يوضح تنامي الدور الصيني في حجم التبادل التجاري مع العراق، إذ تعد هذه الزيادة في المبادلات التجارية خطوة مهمة في طريق الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق.

(1) خلال زيارة رئيس الوزراء السابق السيد عادل عبدالمهدي الى الصين عن اهمية العراق: (ان العراق شريك استراتيجي واساسي في الشرق الاوسط ونعمل على مساعدته في الصناعات والحقول النفطية الجديدة ودعم الاستثمار الصيني في مجالات الاتصالات وبناء المدن والموانئ والسكك الحديد وشبكة الاتصالات من الجيل الخامس) (<https://shafaq.com/>). في اشارة منه الى تعزيز البنى التحتية في العراق لتأهيله ليرتبط بمبادرة الحزام والطريق.

الجدول (20) أعلى قيمة للاستيرادات للشركاء التجاريين

(المبلغ ترليون دينار)

السنة	البلد	حجم الاستيرادات	النسبة المئوية
2015	تركيا	9.9	21.70%
	الصين	7.6	16.40%
	كوريا الجنوبية	5.4	11.70%
2016	الصين	19.9	36.30%
	الاردن	7.7	13.90%
	الاتحاد الاوربي	7.2	13.10%
2017	إيران	10.4	30.10%
	ايطاليا	3.9	11.40%
	الصين	3.8	11.10%
2018	الصين	10.6	26.20%
	ايران	4.8	11.90%
	الولايات المتحدة	4	9.80%
2019	الصين	5.8	27.10%
	إيران	3.1	14.30%
	كوريا الجنوبية	2.2	10.20%
2020	الصين	2.6	15.8%
	كوريا الجنوبية	2.4	14.3%
	اوكرانيا	1.8	11.1%

المصدر: من اعداد الباحثين بالاعتماد على تقارير وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احصاء التجارة، تقارير الاستيرادات للسنوات، 2015، 2016، 2017، 2018، 2019

نلاحظ من الجدول (20) تنوع البلدان التي يعتمد عليها العراق في الاستيرادات، إلا إنه يلاحظ ان الصين هي الشريك الاكثر مساهمة في استيراداته، إذ تدخل ضمن اعلى ثلاث دول لأكبر الدول تصديراً للعراق، فقد بلغت صادرات الصين إلى العراق في العام 2015 بما يقارب 16,40% بترتيب ثاني الدول بعد تركيا التي بلغت نسبتها 21,7%، بينما في العام

2016 كانت الصين في المرتبة الاولى في حجم صادراتها إلى العراق وبنسبة 36%، اما في العام 2017 فقد كانت الصين بالمرتبة الثالثة بعد ايران وايطاليا وبنسبة 3,8%، وفي العام 2018 كانت الصين بالمرتبة الاولى وبنسبة 26,2%، وفيما يتعلق في العام 2019 أيضاً كانت الصين في المرتبة الاولى من بين الدول المصدرة للعراق وبنسبة 27,1%، وفي العام 2020 أيضاً كانت الصين الشريك الاكثر مساهمة في استيرادات العراق، إذ بلغت صادراتها للعراق 15,8% من استيرادات العراق. ان هذه الزيادة المستمرة في حجم النشاط الاقتصادي مع الصين تبين حجم العلاقات الاقتصادية المتنامية بين البلدين. ويمكن توضيح مسار تطور العلاقات التجارية بين الصين والعراق من خلال المخطط الآتي:

الشكل (6) أعلى قيمة للاستيرادات للشركاء التجاريين



المصدر: من إعداد الباحثين اعتماداً على بيانات الجدول (26)

وفي العام 2015 وقع العراق مع الصين خمس اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي والدبلوماسي والعسكري والطاقة والنفط⁽¹⁾ وتضمنت: (العامري، 2020: 12-13)

- مذكرة المشاركة في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير.
- مذكرة للتفاهم بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين.

(1) خلال زيارة رئيس الوزراء العراقي الاسبق السيد حيدر العبادي الى الصين للمدة من 2015/12/23-22 (العامري، 2020: 12-13)

- مذكرة توقيع اتفاقية اطارية بخصوص التعاون في مجال الطاقة.
 - مذكرة للتعاون العسكري بين البلدين.
 - مذكرة توقيع اتفاقية بشأن الاعفاء المتبادل لتأشيرات دخول الجوازات الدبلوماسية.
- تبعتها بعد ذلك في العام 2019 عقد اتفاقية مع الحكومة الصينية⁽¹⁾، تمثلت في عقود لإنشاء خمس مدن صناعية مشتركة، من بينها مدينة لتصنيع المنتجات الصينية بمواصفات عالمية، وإنشاء محطات كهربائية جديدة، وانجاز مشاريع عدة في مجال الاتصالات، تنفذها الشركة العملاقة (HUAWEI)، وتوقيع اتفاقيات في مجال اعادة اعمار البنى التحتية للمواصلات والاتصالات والسكن والطاقة والصرف الصحي. فضلاً عن ذلك ففي إطار مبادرة الحزام والطريق دخل العراق للمرة الاولى بسلسلة من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم وقعتها الحكومة العراقية مع الحكومة الصينية في بكين بتاريخ 23 أيلول/سبتمبر 2019 تمثل مرحلة اقتصادية جديدة في اعادة اعمار البنى التحتية للعراق من ضمن برنامج يمكن تسميته النفط مقابل الاعمار (العامري، 2020: 16).

يُعد العراق احد اهم مصادر تزويد النفط الخام إلى الصين بواقع ما يقارب مليون برميل يومياً وان الميزان التجاري بين البلدين يقارب 30 مليار دولار سنوياً بفضل زيادة الاستيرادات السلعية من الصين وان معظم تلك الاستيرادات تأتي عن طريق الموانئ العراقية. وتأتي رغبة العراق بتقوية علاقاته الاقتصادية مع الصين من منطلق إطار برنامجها العالمي (مبادرة الحزام والطريق)، إذ تشمل اتفاقية التعاون المشترك بين العراق والصين (النفط مقابل الاعمار) إنشاء اربع مجموعات من الحسابات البنكية يتولى البنك المركزي العراقي مسؤولية ادارتها لمصلحة وزارة المالية العراقية، وتتلخص آلية عمل هذه الاتفاقية في ايداع العراق ما يعادل قيمة 100 الف برميل يومياً بالأسعار العالمية تمثل جزءاً من صادرات النفط خارج حصة اوبك، تودع بالدولار في حساب يتم فتحه عند الجانب الصيني يضاف إليه تقوم الشركات الصينية بتنفيذ مشاريع البنية التحتية التي يختارها العراق على وفق المعايير والاسعار العالمية التنافسية، وتقدم المؤسسات المصرفية الصينية قرض بمقدار 85 % من قيمة المبالغ المودعة في الحسابات (صالح، 2019: 7).

(1) زيارة رئيس الوزراء السابق السيد عادل عبد المهدي على رأس وفد كبير في العام 2019 يتكون من شخصيات اقتصادية وسياسية، وقعت الحكومتان على ثماني اتفاقيات ومذكرات تفاهم مهمة بقيمة 500 مليار دولار.

أما التقييم من الناحية الاقتصادية لهذه الاتفاقية ان هذه الاتفاقية تنم عن ذكاء في صياغتها تحديداً الجزء المتعلق بالائتمان وتكوين صندوق النفط مقابل الاعمار، كما ان تسميتها اطار تعاون تجنبها المرور في البرلمان⁽¹⁾ المحاصصي المعطل لمثل الاتفاقيات المعتادة وتكتفي بموافقة مجلس الوزراء، وهذا ينم عن ذكاء مصمم الفكرة ويمكن اعتبار الاتفاقية مفتاح للخروج من جملة من الازمات الاقتصادية والاجتماعية الخانقة التي يمر العراق فيها في مجال الطاقة والطرق والجسور والسكك الحديدية والموانئ والمطارات والصناعات البتروكيمياويات، إذ يتم رفع القيمة المضافة لكل برميل نفط خام عدة اضعاف عن طريق تحويله إلى سلع بلاستيكية واصباغ وكيمياويات وغير ذلك، وفي مجال الصحة والتعليم والبحث العلمي واتفاقية بناء 1000 مدرسة مع الجانب الصيني، وفي مجال النقل يمكن بناء ميناء الفاو الكبير ومد سكة حديد وطرق منه وإليه ربطاً بالقناة الجافة المكملة للميناء وبناء محطات طاقة وتحلية المياه ومناطق صناعية بالقرب من الميناء. من الممكن ان توفر تلك المشاريع فرص عمل لتقليل حدة البطالة، ايضاً تساعد الاتفاقية في ربط العراق بمشروع طريق الحرير الجديد فسوف تمكن مشاريع البنى التحتية للنقل في ميناء الفاو الكبير والسكك الحديدية وطرق النقل السريعة إلى جعل العراق من خلال موقعه الجغرافي ان يصبح من المحاور المهمة للنقل على طريق الحرير البحري ونقطة جذب للتجارة العالمية والاستثمارات الاجنبية بسبب توفر الطاقة الرخيصة واليد العاملة وقرب العراق من الاسواق العالمية (العسكري، 2021، <https://bcled.org>).

وتأسيساً على ذلك فإن العراق مهياً أن يكون قلب طريق الحرير، ومنطقة التقاء بين الطريق البحري عن طريق الخليج العربي والطريق البري من جهة الشرق، والعقدة المهمة في ممراته التجارية عن طريق ممرات القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير، وذلك بتسنمه موقعاً مهماً في خارطة الموانئ الاقليمية من خلال الارتباط بخطوط الملاحة العالمية وتحديداً عن طريق ميناء كوادار في باكستان وسيتم التطرق لهذا الميناء المهم كون ميناء الفاو سوف يشكل حلقة من حلقات التواصل مع ميناء كوادار الباكستاني.

(1) الاتفاقيات تعرض على البرلمان ليتم الموافقة عليها، في حين لا تحتاج المبادرات ان تعرض عليه انما تقر من رئاسة الوزراء.

ثانياً: ارتباط ميناء الفاو بميناء كوادر

1- ميناء كوادر والعلاقات التجارية الصينية الباكستانية

مهّدت الصين إلى إنشاء علاقات اقتصادية مترابطة مع جميع الدول الإقليمية، ذلك من خلال الانفتاح الاقتصادي لخلق ممرات جديدة تمكنها من إيجاد طرق بديلة للطرق التقليدية التي تمر تجارتها من خلالها، إذ إن معظم صادرات الصين تتم عن طريق الموانئ الشرقية للصين متخذة المسارات البحرية عبر بحر الصين الجنوبي ومن خلال مضيق ملقا⁽¹⁾ الذي تمر منه تجارة الصين إلى المحيط الهندي وبحر العرب ويتفرع إلى فرعين، إلى الخليج العربي وإلى قناة السويس ثم إلى أوروبا ومنها إلى الأمريكيتين، وبعد التطورات الأخيرة في تلك المسارات وتواجد الولايات المتحدة في المنطقة، تشكل القواعد العسكرية الأمريكية في مضيق ملقا عنق الزجاجة الذي يسيطر على 80% من تجارة البضائع الصينية و وارداتها من مصادر الطاقة (النفط والغاز) من منطقة الشرق الأوسط عبر المضيق، وبصفتها أكبر مستورد للنفط في العالم، إذ يعد أمن الطاقة مصدر القلق الرئيس للصين، في حين أن أغلب الطرق البحرية الحالية المستخدمة لاستيراد نفط الشرق الأوسط فيها دوريات بحرية الولايات المتحدة، وهذا يشكل دوراً في غاية الأهمية في تعزيز سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية على الخطوط البحرية الهامة في جنوب شرق آسيا (حميد وناصح، 2020: 173).

إن القلق المتزايد من الصين وادراكها لحجم الخطر الذي يهدد مساراتها التجارية في حال حدوث أي توتر بين العلاقات الصينية الأمريكية المتواجدة في مضيق ملقا، الأمر الذي سوف يُشَلِّق الاقتصاد الصيني، في سيناريو عادةً ما يُشار إليه باسم (معضلة ملقا)، مما دفعها إلى إيجاد طرق أكثر أمناً، مما يتيح لها مرونة أكبر في التواصل مع دول المنطقة، وبذلك استثمرت الصين في العديد من موانئ العالم الأوربية والأفريقية والآسيوية ومن أهم تلك الاستثمارات في ميناء كوادر الباكستاني (المالكي، 2018، <https://www.bayancenter.org>)، إذ شرعت الصين ومنذ العام 2015 وبعد زيارة رئيس الوزراء الباكستاني السابق (نواز شريف) إلى الصين بعقد اتفاقيات مشتركة في الاستثمار بذلك الميناء الذي كان مهملاً طيلة

(1) مضيق ملقا: هو ممر مائي استراتيجي وعالمي يقع بين ماليزيا واندونيسيا يربط بين المحيط الهادي والمحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي، تبرز أهميته الاقتصادية في استقباله أكثر من 50 ألف باخرة سنوياً، أي ما يقارب 137 باخرة في اليوم الواحد، فضلاً عن 50% من تجارة النفط العالمية تمر من خلاله (عبد وكيطان، 2019: 6).

عقود من الزمن، وقد تعهدت الصين بتقديم ما يقارب (46) مليار دولار من الاستثمارات الصينية على مدار الخمس عشرة سنة القادمة في الممر الاقتصادي الصيني في تطوير ميناء كوادر، والبنية التحتية الباكستانية لتشمل الطرق والجسور والمطارات وبناء مناطق صناعية (kardon&other,2020:9).

يقع ميناء كوادرفي اقليم بلوشستان جنوب غرب باكستان، ويطل على اعماق كبيرة تسمح برسو السفن العملاقة وبالقرب من مضيق هرمز الذي تمر منه ما يقارب ثلث تجارة النفط العالمية، وتنبع ايضاً أهمية الميناء من كونه المنفذ الرئيس لجمهوريات آسيا الوسطى المنغلقة نحو البحار. والاهم من ذلك انه أقرب للصين من الصين نفسها لقربه من اقليم شينجيانغ الصيني الصناعي من موانئ الصين الشرقية، إذ يبعد ميناء كوادر عن المدن الصناعية الصينية مسافة 3000 كيلومتر بينما تبعد المناطق الصناعية في غرب الصين عن اقرب ميناء صيني ما يقارب 4500 كيلومتر (Hassan,2005;31). لذلك ستعبر تجارة الصين براً حتى تصل إلى ميناء كوادر ومنه إلى بقية دول العالم والشرق الاوسط والخليج العربي. وفي العام 2016 شحنت الصين لأول مرة البضائع الصينية باتجاه الميناء لتقطع مسافة ثلاثة الاف كيلومتر من اقليم شينجيانغ في شمال غرب الصين إلى ميناء كوادر في اقصى غرب باكستان على خليج عمان (محمد واحمد، 2020: 24). وتنبع اهمية الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان من كونه حزمة متكاملة من المبادرات والمشاريع التعاونية في البنية التحتية، وشبكة المعلومات والتعاون في مجال الطاقة وإنشاء مجتمعات صناعية وتنمية القطاع الزراعي، وتخفيف حدة الفقر والتعاون المالي وتطوير سبل العيش والتعليم والصحة العامة، والاتصال بين الناس الذي سينتج الالاف من فرص العمل والمشاريع الجديدة التي تخلق القيمة المضافة للسلع المصدرة عن طريق باكستان إلى دول العالم (Khan&Khan,2019:69). مما سيجعل من مدينة كوادر دبي الثانية حسب رأي اغلب المختصين.

2- سيناريو ارتباط ميناء الفاو بطريق الحرير

إن متابعة حجم التطورات الحاصلة في منظومة الاقتصاد العالمي الجديد، ولاسيما في بداية القرن الحادي والعشرين، وما تميزت به القوى الاقتصادية الآسيوية الناشئة (الصين) بالانطلاقات الهائلة المتسارعة النمو، إذ إنها تمثل اليوم مستقبل العالم الجديد لاسيما في ظل تغير توازن القوى الاقتصادية من الغرب إلى الشرق، وجزم كثير من الخبراء الاقتصاديين ان تسمية القرن الحالي بالقرن الآسيوي بتأثير وجود الصين كقوة فاعلة مؤثرة بما تمتلكه من

مقومات القوة الشاملة، وبما تقوم به من مشاريع واستثمارات كبيرة، تعدّت حدود المنطقة لتشمل ما يقارب 70 بلداً من القارة الآسيوية والاوربية والافريقية، متمثلة بمشروع (الحزام والطريق). تأسيساً على ذلك يمكن ان يمارس ميناء الفاو الكبير دوراً مهماً في المنطقة عن طريق الارتباط بطرق خطوط الملاحة البحرية العالمية، وتحديداً ميناء كوادر الباكستاني ومن خلال ما تم بيانه في إنشاء وتطوير والاستثمار في ميناء كوادر، فلميناء الفاو دوره في اختصار مسافات النقل البحري العالمي عن طريق الارتباط بميناء كوادر الباكستاني ومنها إلى القناة الجافة وصولاً إلى موانئ البحر المتوسط، مختصراً المسافة والوقت والكلفة، إذ إن مرور البضائع الصينية من المدن الصناعية في الصين إلى ميناء كوادر تقدر المسافة بثلاثة الاف كيلومتر، وأيضاً من ميناء كوادر إلى ميناء الفاو والى موانئ البحر المتوسط تقدر بثلاثة آلاف كيلومتر. وبهذا يعد أرخص تكلفة من حيث النقل الدولي، واسرع من حيث المسافات، والطريق الآمن من القرصنة البحرية المعروفة قبالة السواحل الصومالية المؤدية إلى قناة السويس. ومن الملاحظ ان طريق الحرير هو طريق للتنمية على طول مساراته إذ تم إنشاء المدن الصناعية كما تطرقنا اليه في الاستثمار في ميناء كوادر الباكستاني، لذلك ففي حال تم ارتباط العراق بطريق الحرير مستغلاً موقعه الجغرافي الرابط بين القارات الثلاث وكونه اقصر طرق التجارة العالمية فيمكن الاستفادة من المدن الصناعية التي سوف يتم انشائها على طول ممرات التنمية الاقتصادية، ومحاولة تطبيق التجربة الناجحة في باكستان في تعزيز التنمية المستدامة، وعدّ ميناء الفاو النسخة الثانية من ميناء كوادر الباكستاني.

ثالثاً - سيناريوهات الرؤية الاستراتيجية المقترحة

استناداً إلى ما ورد في معطيات المباحث السابقة فضلاً عن الرؤية الاستراتيجية التي يمكن أن نبينها على وفق آلية ارتباط ميناء الفاو الكبير بطرق التجارة العالمية وتحديداً في طريق الحرير وبقية الخطوط العالمية، يعزز من دوره في التنمية المستدامة، يمكن أن نبين الإيرادات المتوقعة من إنشاء ميناء الفاو الكبير وإنشاء القناة الجافة، ومن ثم وضع رؤيا تشاؤمية واخرى تفاؤلية في آلية تمويل انجاز مشاريع الميناء نبينها وفق الآتي:

1: مقارنة بين الإيرادات المتوقعة من إنشاء ميناء الفاو الكبير والإيرادات النفطية

من المتوقع أن تشكل إيرادات ميناء الفاو الكبير جزء مهم من الإيرادات العامة للدولة، ويمكن تقدير احتساب اجور المناولة فقط للحاويات والحمولات الجافة والسائبة، فضلاً عن

ايرادات الاجور المينائية الآخر مثل اجور مناولة ارصفة العجلات وايرادات الارصفة النفطية واجور الادلاء واجور الاقطار والارشاد واجور الوكالات الملاحية واجور تموين السفن واجور الصيانة واجور الخزن وعمولات التحويلات المصرفية وغيرها من الرسوم التي تُجبي من الوحدات البحرية التي تدخل الميناء.

ففي حال احتساب اجرة المناولة فقط والتي تمثل 80,000 دينار لمناولة الحاويات (الشركة العامة للموانئ العراقية تعرفه العوائد والاجور لعام 2021: 35)، و5,000 دينار كمعدل لمناولة كل طن من الحمولات السائبة والجافة وحسب تعليمات تعرفه العوائد والاجور لموانئ العراق لعام 2021 الصادر من الشركة العامة للموانئ العراقية لعام 2021: 14)، ففي حال عمل الميناء بكامل طاقته الاستيعابية في سنة الهدف 2038 المتمثلة 25 مليون حاوية في السنة و55 مليون طن بضائع مثل (حبوب، اسمنت، وغيرها) (الشركة العامة للموانئ، 2019)، وعلى وفق البيانات السابقة يمكن تقدير احتساب ايرادات الميناء وكالآتي:

إن اجرة مناولة الحاوية في ارصفة الحاويات للحاويات 20 قدم طول بمبلغ (80,000) دينار وحسب جدول اجور مناولة الحاويات في الارصفة الاختصاصية للحاويات و5000 دينار لمناولة الحمولات الجافة والسائبة

$$25,000,000 * 80,000 = 2,000,000,000,000 \text{ ديناراجرة مناولة الحاويات في السنة}$$

$$55,000,000 * 5000 = 275,000,000,000 \text{ ديناراجرة مناولة الحمولات الجافة والسائبة}$$

اي ان مجموع ايرادات الميناء فقط من اجور المناولة سوف يكون 2,275,000,000,000 دينار في السنة.

ويمكن تقدير احتساب ايرادات القناة الجافة من خلال عبور 99 مليون طن من البضائع، وهي الطاقة الاستيعابية للميناء في سنة الهدف 2038، وإن رسوم عبور الحاويات 100 دولار لكل حاوية، وضريبة المرور التي ستفرض على الحمولات بمقدار 7.14 دولار لكل طن (الجزائري، 2020: <https://ier.org/ar>) وكالآتي:

$$25,000,000 * 100 = 2,500,000,000 \text{ دولار رسوم عبور الحاويات}$$

$$99,000,000 * 7,14 = 706,860,000 \text{ دولار ضريبة مرور الحمولات}$$

اي إن مجموع ايرادات عبور الترانزيت للقناة الجافة سوف تكون 3,206,860,000 دولار،

اي ما يعادل 4,649,947,000,000 دينار بعد معادلته بالدينار وفق سعر الصرف 1450. فضلاً عن الاجور الاخرى مثل اجور التزود بالوقود وتشغيل الايدي العاملة والامور اللوجستية الاخرى. وجمع ايرادات الميناء وايرادات القناة الجافة ستكون الايرادات السنوية المتوقعة 6,924,947,000,000 دينار عند سنة الهدف 2038. وبمقارنة هذه النتيجة مع ايرادات العراق النفطية البالغة 78,171,112,500,000 دينار حسب بيانات وزارة المالية لعام 2021، تبين انها تمثل 9 % من حجم الايرادات النفطية، وتعد تلك النسبة اكبر نسبة يمثلها قطاع من القطاعات الاقتصادية ومن المؤكد سوف تكون تلك النسبة اعلى بكثير في حال احتساب جميع الاجور والرسوم المينائية. وهي خطوة نحو تنويع مصادر الدخل، إذ من الممكن ان تسهم تلك الايرادات في توجيهها نحو تمويل وتنشيط بقية القطاعات الاقتصادية الاخرى كالصحة والتعليم وتمويل المشاريع الاستثمارية الاخرى. فضلاً عن ان مورد النفط مورد ناضب، ومن الممكن ان يقل الطلب عليه أو تنخفض اسعاره في المستقبل، ذلك لتزايد الاعتماد على مصادر الطاقة البديلة مثل الطاقة الشمسية والطاقة النووية والمحركات الهوائية.

وبذلك نستنتج ان هذه النسبة تؤكد ما تم افتراضه من ان الايرادات غير المباشرة لإنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة والآثار الاقتصادية والاجتماعية أكبر من الايرادات المالية المباشرة المتأتية منهما. فضلاً عن كونها ايراد مهم في طريق تنويع ايرادات الميزانية العامة للدولة. وان إنشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة به سوف يكون له الدور الكبير في مضاعفة المنافع الاقتصادية المتوقعة من ايرادات الميناء مما يسهم في زيادة نسبة قطاع النقل والمواصلات والخزن في الناتج المحلي الاجمالي، من الممكن توجيه تلك الزيادة إلى تنشيط بقية القطاعات الاقتصادية.

2: سيناروهات انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير

من خلال ما سبق يمكن استشراف مستقبل ميناء الفاو الكبير بحالتين وهي نظرة تشاؤمية، واخرى تفاؤلية وسنبين سيناريو الحالتين على وفق التحليل الآتي:

أ- النظرة التشاؤمية:

اذا وُفرت الحكومة الدفعة الاولى لتمويل مشروع ميناء الفاو الكبير بعد اقتراضها فكيف يتم تمويل بقية دفعات المشروع؟ في حال انخفاض اسعار النفط بفعل العوامل الخارجية (العرض والطلب)، أو بفعل الازمات الاقتصادية أو الصحية، إذ تجدر الإشارة إلى أن الوباء

المستجد (COVID-19) والذي لم تنته آثاره الصحية والاجتماعية والاقتصادية على الاقتصاد العالمي لغاية الان، سوف تنعكس آثاره على الرؤيا المستقبلية لكافة القطاعات وتحديداً قطاع النقل في العراق، مما أثر سلباً على صعوبة التوقعات المستقبلية لاسعار النفط بفعل الاضطرابات الحاصلة وتشديد اجراءات الحضر والوقاية الصحية في جميع دول العالم. فستعود الضائقة المالية للبلد مما يقلل تخصيص تمويل مشروع ميناء الفاو الكبير، وبذلك فإن شركة دايو الكورية سوف تتوقف عن العمل لحين تسديد اقساط دفعات التمويل المتفق عليها ضمن العقود الموقع عليها. ويوجد مثال على ذلك، إذ تعطل انجاز كاسر الامواج الغربي الذي التزمته الشركة نفسها (دايو) في العام 2013، إذ كانت مدة الانجاز 30 شهراً ولكن تم الانجاز بضعف المدة 60 شهراً في العام 2018، كان ذلك بسبب قلة السيولة النقدية لدى الحكومة وتعثرها في تمويل دفعات المشروع. وبذلك يتعطل العراق عن استغلال فرصه في ان يكون قوة اقتصادية كبيرة في المنطقة.

ب- النظرة التفاضلية:

يمكن اجمالاً ان نحدد اهم عاملين رئيسيين لاستكمال انجاز مشروعه ميناء الفاو الكبير ضمن المدة المخطط لها بالآتي:

العامل الاول: هو الاستقرار الامني في العراق وتوفر الارادة السياسية لانجاز المشروع، وهذا متحقق من خلال ما يصرح به القائمون على انجاز المشروع ورغبتهم الجادة في استكمالها بأسرع وقت، فقد شكّلت هيئة في الشركة العامة لموانئ العراق بأسم (هيئة مشروع ميناء الفاو الكبير) أخذت على عاتقها الاشراف والمتابعة مع الشركة الكورية المنفذة للمشروع وضمن الجدول الزمني المحدد وضمن المخططات الموضوعه.

العامل الثاني: هو توفير تخصيصات تمويل إنشاء المشروع كون العراق بلداً ريعياً وكل تخصيصات الميزانية تعتمد على ايرادات النفط وهي خاضعة إلى تغير اسعار النفط بسبب عوامل خارجية تحددها اسواق النفط العالمية، وبذلك فهو معرض للصدمات الخارجية، ففي حال استقرار اسعار النفط ضمن المستويات التي تتيح وضع التخصيصات الكافية لانجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، يتم الاستمرار بتوفير دفعات تخصيصات انجاز مشروع الميناء على وفق المخطط الزمني الموضوع من قبل ادارة المشروع دون عوائق. ويتم تشغيل الميناء في المرحلة الاولى وبخمس ارصفة وبطاقة تصميمه حتى عام 2028 للتعامل مع 36-40

مليون طن من الحاويات و22-25 مليون طن من الصب الجاف. تتطلب هذه المرحلة ضرورة استكمال مشروع القناة الجافة تزامناً مع الانتهاء من انجاز المرحلة الاولى من ميناء الفاو الكبير مما يتيح انسيابية ومرونة اكبر في نقل البضائع عبر السكك الحديدية وطرق النقل البري.

3: سيناريو تمويل مشروع ميناء الفاو الكبير

ان من ابرز تحديات إنشاء ميناء الفاو الكبير هو الضائقة المالية التي يمر بها العراق بسبب الأزمة المالية التي سببت العجز السنوي المستمر في الميزانية العامة للدولة، ما أثر في تخصيصات تمويل بعض المشاريع الاستراتيجية ومن بينها مشروع ميناء الفاو الكبير، مما اضطره في المرحلة الاولى من إنشاء ميناء الفاو الكبير إلى اللجوء إلى اقتراض مبلغ 400 مليون دولار لتمويل إنشاء العقود الخمسة التي تمثل المرحلة الاولى من مشروع الميناء وبكلفة (2625) مليار دولار، فضلاً عن ان التكلفة الاجمالية لانجاز المشروع بأكمله تبلغ (7239,9) مليار دولار. فكيف يتم تمويل بقية مراحل الميناء؟ الجواب عن هذا التساؤل يكون باحتمالات عدة منها:

أ- طرح مشروع ميناء الفاو الكبير إلى الاستثمار من قبل الشركات العالمية:

على غرار ما تم الاتفاق عليه بين الصين وباكستان باستثمار الصين في إنشاء ميناء كوادر على مدى 40 سنة، بعدها تعود ملكية الميناء بالكامل إلى باكستان، وهذا النوع من الاستثمار اصبح شائعاً في الوقت الحاضر، إذ استثمرت الصين والإمارات في مينائي حيفا وايلات للكيان الإسرائيلي، واستثمرت قطر بـ 15% من ميناء كوادر الباكستاني. واستثمرت دبي في تطوير وإنشاء موانئ السنغال (تقرير التجارة الاذكي 2020 <https://www.dpworld.com>). من ايجابيات هذه المقترح ان منافسة الشركات العالمية على الاستثمار في مشروع ميناء الفاو سوف يقلل من تكاليف إنشائه، بالنظر لتنافس الشركات العالمية على الاستثمار في مشروع ينتظر منه دور فعال على مستوى النقل البحري العالمي.

ب- على غرار ما تم في تمويل مشروع شق قناة السويس الجديدة:

تم اصدار شهادات استثمار تتاح فقط للمصريين كأفراد ومؤسسات، ولاقت هذه التجربة نجاحاً واضحاً في تمويل مشروع قناة السويس الجديدة (المشهداني، 2016: 12). يتم عن طريق اصدار اسهم حكومية من وزارة المالية ذات استحقاق في مدة زمنية محددة تتراوح من (5-10) سنوات بفائدة أو عائد مجزي لحاملها، وطرح مشروع ميناء الفاو الكبير كشركة

استثمارية مساهمة يتم طرح الاسهم بمشاركة الحكومة العراقية متمثلة بوزارة النقل بنسبة 51%، المصارف والافراد بنسبة 49% للاكتتاب العام الداخلي والخارجي، على ان يدعم هذا المشروع بحملة اعلامية لتوعية الجمهور على اهمية المشروع وجدوى الاستثمار فيه، فمن المؤكد ان العراقيين أحرص على بناء هذا المشروع الاستثماري الكبير ذي المنافع الاقتصادية الكبيرة، وسيتم الاقبال على شراء الاسهم من قبلهم. ايضاً هذا المقترح سوف لن يحمل ميزانية الدولة ضغوطات مالية في ظل العجز المستمر.

ت- نظام B.O.T اي البناء والتشغيل واعادة التمليك Build-Operate-Transfer

وهو اسلوب أو اتفاق بين الدولة والقطاع الخاص يلتزم بمقتضاه القطاع الخاص بتصميم وبناء البنى التحتية ذات الطابع الاقتصادي، ويُسمح للقطاع الخاص تملك اصول المشروع وتشغيله بنفسه أو عن طريق الغير، ويكون العائد من تشغيل المرفق على نحو يمكن ان تُسترد منه تكلفة المشروع وتحقيق هامش ربح، ويلتزم القطاع الخاص بنقل الملكية إلى الدولة بعد نهاية الترخيص وحسب الشروط المتفق عليها، ولا تتحمل الدولة اي تكاليف لإنشاء وتشغيل المشروع، ويعد هذا النظام محاولة تخفيف العبء عن كاهل الموازنات الحكومية، فضلاً عن رغبة جادة في زيادة مشاركة القطاع الخاص في الدعم للاقتصاد القومي والاستفادة من قدرات القطاع الخاص في البنية التحتية (غنام، 2009: 45).

ويمثل B.O.T نظام تعاقدى لتمويل مشاريع البنى التحتية ذات رؤوس اموال ضخمة وأحد اساليب يجمع ما بين دور الدولة والقطاع الخاص، يتم اللجوء إليه لشراكة القطاع العام مع القطاع الخاص، ومع توفير القوانين الخاصة التي تنظم وتشجع القطاع الخاص المحلي والاجنبي في الاستثمار، واهمها قانون رقم (13)⁽¹⁾ لسنة 2006 الذي يدعم القطاع الخاص المحلي والاجنبي للاستثمار في المشاريع الخاصة بالبنية التحتية، ومنح المشاريع التي يشملها احكام القانون الامتيازات والضمانات اللازمين لاستمرارها وتطويرها لتقديم الدعم بما يؤمن القدرات التنافسية لتلك المشاريع في الاسواق المحلية والاجنبية. واسلوب العمل المشترك من أكثر الاساليب تطبيقاً في الدول النامية والمتقدمة، لتمويل مشاريع مثل محطات الطاقة الكهربائية والطرق والجسور وإنشاء الموانئ ومحطات تحلية المياه (الكرخي، 2015: 155).

ويمكن عن طريق هذا الاسلوب من التمويل إنشاء ميناء الفاو الكبير دون التعرض إلى

(1) الوقائع العراقية، العدد 4031 بتاريخ 2007/1/17، ص 4.

الضغوط المستمرة على الميزانية لتمويل المشاريع الكبيرة مع الأخذ بنظر الاعتبار كافة الشروط الواجب توفرها في هذا النوع من التمويل منها (سن القوانين التي تنظم العمل به، وتوفير المؤسسات الخاصة، والمتطلبات الاقتصادية) اي توفير البيئة الاقتصادية الملائمة بما يضمن انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير. مع اشتراط ان تكون اليد العاملة من ضمن المناطق السكانية لمدينة الفاو والمحافظات القريبة، واجبار الشركات العاملة على شراء المواد الداخلة في إنشاء الميناء من الاسواق المحلية مثل الاسمنت أو حديد التسليح أو مواد البناء الاخرى المتعلقة بالمشروع مما يسهم في تنشيط الصناعات المحلية، وتوفير فرص عمل جديدة للحد من ظاهرة البطالة.

الفصل الثامن

الاستنتاجات والتوصيات

أولاً: الاستنتاجات

توصلت الدراسة إلى العديد من الاستنتاجات التي تثبت فرضية البحث، نبيها بالآتي:

1- إدراك اهمية موقع العراق الاستراتيجي الرابط بين الشرق والغرب، مختصراً المسافة والزمن والتكاليف.

2- مشروع ميناء الفاو الكبير قاطرة اقتصادية، تجر وراءها العديد من مشروعات القطاعات التنموية، ومن ثم تنشأ علاقة تشابكية امامية وخلفية بينه وبين القطاعات الاخرى التي ستحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد ريعي محدود في هيكله وتنوعه إلى اقتصاد مستدام ومتنوع المصادر، كما ان زيادة المردودات المالية المتأتية من إنشاء ميناء الفاو الكبير من الممكن ان تكون رديفاً إلى ايرادات النفط في تنويع مصادرالاقتصاد العراقي تسهم في زيادة الناتج المحلي الاجمالي مما يقلل من حدة الصدمات الاقتصادية نتيجة ارتفاع أو انخفاض اسعار النفط.

3- الآثار الاجتماعية المترتبة على إنشاء ميناء الفاو الكبير وتفعيل القناة الجافة من الممكن ان تغير واقع الحال العراقي من خلال ممرات طرق الترانزيت، التي سوف تمرّ من جنوب العراق إلى شمال وغرب العراق وهي محافظات تتميز بتنوعها العرقي والمذهبي، مما يشكل فرصة للتعايش السلمي ويشجع على عودة الامن والاستقرار لجميع مدن العراق.

4- مشروع عملاق بحجم ميناء الفاو الكبير متزامن مع تحول العراق إلى اهم قناة جافة دائبة الحركة بالسلع والمستثمرين وشركات الاستثمار ذهاباً واياباً من الجنوب إلى الشمال وبالعكس، له الاثر الكبير على التنمية المستدامة، من خلال المردودات الاقتصادية

والاجتماعية والامنية والبنية المجتمعية والثقافية وحتى السياسية وربما يساعد على الاستقرار الاقتصادي والامني للعراق وللمنطقة التي شهدت العديد من التوترات في العقود الماضية.

5- اهمية المناطق الصناعية والمنطقة الحرة الملحقة بالميناء ودورها في تعزيز التنمية الاقتصادية، والميزة التنافسية لميناء الفاو الكبير.

6- اهمية انجاز البنية التحتية للقناة الجافة جنباً إلى جنب مع مراحل انجاز ميناء الفاو الكبير.

7- يسهم القطاع الخاص في تمويل انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، ويقلل من الاعتماد على تخصيصات الميزانيات المحدودة.

8- الآثار الاقتصادية غير المباشرة أكبر من المردودات المالية للميناء، وهذا ما لمسناه من نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي، إذ لا تتجاوز النسبة (5%-8%) من الناتج المحلي الاجمالي على الرغم من اهمية قطاع النقل في تنمية بقية القطاعات الاقتصادية.

9- إدراك العالم الدور المحوري لميناء الفاو الكبير وأثره في تغيير مسارات الملاحة البحرية يجعل منه دافعاً إلى المساهمة في استقرار الوضع الامني في المنطقة بشكل عام والعراق بشكل خاص حرصاً من الدول على ممرات تجارتها في العراق.

10- العالم مقبل على مرحلة جديدة من التغير المحوري من الاستقطاب الامريكي والعالم الغربي إلى الدور الصيني المتنامي بسرعة، لاسيما في العقدين الماضيين، لذلك لابد من الالتحاق بطريق التحرير وتفعيل الاتفاقيات التي أبرمتها الحكومات السابقة بهذا الشأن.

11- تطور موانئ المنطقة وخصوصاً في العقود الثلاث الماضية على حساب انحسار دور الموانئ العراقية في تنشيط النقل البحري. لذا فإن من نتائج إنشاء ميناء الفاو الكبير تقليل الاعتماد على موانئ الدول الاقليمية في التجارة العراقية، وهي خطوة نحو الاستقلال الاقتصادي، مما يعطي سبباً واضحاً في تعطيل انجاز ميناء الفاو الكبير لاكثر من عقد من الزمن، بسبب ادراك الدول الاقليمية لدور ميناء الفاو في سحب خطوط الملاحة العالمية اليه.

13- على الرغم من إنه لا يوجد هدف صريح خاص بالنقل البحري والموانئ ضمن الاهداف المعلنة للتنمية المستدامة إلا إن قطاع النقل تداخلت تأثيراته في جميع مفاصل العملية

الاقتصادية، وقد تم ادراج عدد من عناصر النقل في مختلف اهداف التنمية المستدامة مثل انبعاثات الكربون، والسلامة، وفي هذا الشأن يوقّر النقل بيئة مهمة لدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية لبلوغ اهداف وغايات التنمية المستدامة، فعلى سبيل المثال يعد النقل مستهلكاً لمصادر الطاقة غير المتجددة.

14- إن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم في تخفيف الضغط على الموانئ العراقية الاخرى والمساهمة في الاستيرادات التجارية للعراق وهو لا يلغي دور الموانئ العراقية الاخرى في تنشيط عملية التجارة الداخلية. كذلك ان محدودية دور الموانئ الحالية في حجم التجارة المتوقعة في حال تفعيل دور القناة الجافة بنقل البضائع من موانئ الخليج العربي إلى موانئ البحر المتوسط عن طريق سوريا وتركيا.

ثانياً: التوصيات

بناءً على ما تم التوصل اليه من استنتاجات ولغرض تعزيز دور ميناء الفاو الكبير في تعزيز التنمية المستدامة يوصي الباحثان بالآتي:

1- ضرورة الاسراع في إنشاء ميناء الفاو الكبير للاستفادة من موقع العراق الاستراتيجي الرابط بين الشرق والغرب، ذلك لتنويع مصادر الدخل تماشياً مع رؤية اهداف التنمية المستدامة 2030 في التقليل من الاعتماد على الإيرادات النفطية، التي من المفترض ان لا تشكل سوى 30% من مصادر دخل الدولة. كذلك ان انجاز الميناء يقلل من الاعتماد على موانئ دول الجوار في نقل التجارة.

2- تهيئة الاجواء والظروف المناسبة للشركات الاستثمارية للعمل بدون توقف وضمن المخطط الزمني لانجاز مشروع ميناء الفاو الكبير.

3- تهيئة الخدمات اللوجستية المطلوبة لانجاح النقل المتعدد الوسائط في العراق من تشريعات قانونية لتأهيل البنية التحتية لقطاع النقل بأنواعه (البري والجوي والبحري) في العراق.

4- انجاز البنية التحتية للطرق البرية السريعة والسكك الحديدية لتفعيل دور القناة الجافة.

5- ضرورة إشراك القطاع الخاص وتوفير التشريعات القانونية للعمل بالنظر لتنامي اهمية القطاع الخاص والشركات المتخصصة في قطاع الموانئ والنقل البحري.

6- يسهم النقل البحري بنقل ما يقارب 80% من حجم التجارة العالمية، وبذلك على السلطات العراقية أو من هو في مركز اتخاذ القرار الاهتمام بهذا القطاع وإيلائه الأهمية الكبرى من بين القطاعات الاقتصادية الأخرى من خلال التعاقد على شراء مجموعة من السفن التجارية وناقلات النفط العملاقة، لتشكيل نواة لاسطول بحري لتوفير جزء من تكاليف نقل البضائع.

7- ضرورة تناقل الخبرات بين ادارة الموانئ العراقية وبقية الموانئ العالمية، والانفتاح على موانئ المنطقة وتحديداً موانئ دبي، كونها التجربة الرائدة في المنطقة والعالم.

8- على العراق ان يرتبط بالاقتصاديات الصاعدة من اجل نهضته الاقتصادية. وضرورة الارتباط بمبادرة الحزام والطريق وتفعيل الاتفاقية الصينية من اجل تمويل المشاريع الاستراتيجية ومشاريع البنى التحتية، التي تعجز الموازنات العراقية على تمويلها بسبب العجز المستمر لسنوات متتالية.

9- ادخال الانظمة الالكترونية الحديثة في ادارة الموانئ، والابتعاد عن الاجراءات الروتينية المعقدة، وتبسيط الاجراءات الكمركية بما يسرع من وقت تفريغ شحنات السفن.

10- إلغاء الربط السككي ولاسيما بين الكويت وإيران بالنظر للأثار السلبية على الموانئ العراقية.

11- ميناء مبارك الكبير يشكل خطراً على الممر المائي في خور عبدالله، وعلى الرغم من التصريحات المتناقضة لإدارة الميناء بخصوص إلغائه، إلا انه سوف يبقى حجر عثرة في طريق الموانئ العراقية، لذا يجب تبليغ المحاكم الدولية في الاسراع باتخاذ الاجراءات القانونية.

المصادر

أولاً: الكتب

- 1 - اسماعيل، وائل محمد السيد، المشكلات القانونية التي تثيرها عقود BOT وما يمثلها، الطبعة الاولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، السنة 2009.
- 2 - البريدي، عبدالله بن عبدالرحمن، التنمية المستدامة: مدخل تكاملي لمفاهيم الاستدامة وتطبيقاتها مع التركيز على العالم العربي، الرياض، مطبعة العبيكان، الطبعة الاول، 2015.
- 3 - بكدي، فاطمة، الاقتصاد الاخضر من النظري إلى التطبيق، الناشر مركز الكتاب الأكاديمي، الطبعة الاولى، السنة 2020.
- 4 - البكري، ثامر ياسر، ادارة منشآت النقل والاتصالات، مطبعة دار القادسية، بغداد، 1985.
- 5 - ثويني، فلاح حسن والاسدي، عماد عبدالرزاق، قطاع النقل في العراق ودوره في تعزيز النشاط الاقتصادي، الطبعة الاول، مطبعة الرفاه، بغداد، 2021.
- 6 - الحمامي، كاظم فنجان، حروب مينائية مرتقبة، رقم الايداع في دار الكتب والوثائق في بغداد (1529) لسنة 2019.
- 7 - الزوكة، محمد خميس، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعة، 2000.
- 8 - السامرائي، مجيد ملوك، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية، اليازوري، 2015.
- 9 - شقيري، نوري موسى ومحمد عبدالرزاق الحنيطي وصالح طاهر الزرقان وعبدالله يوسف سعادة، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، دار المسرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2012.

- 10 - عبده، سعيد، اسس جغرافيا النقل، مكتبة الانجلو المصرية، 1994.
- 11 - علام، احمد عبدالسميع، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، 2009.
- 12 - قديد، محمد محمود، تخطيط النقل الحضري، المدونة العربية للدراسات والبحوث الجغرافية، الطبعة الاولى، مصر، 2009.
- 13 - محمد سليمان، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، 1983.
- 14 - محمود، حامد، اقتصاديات النقل اللوجستي، دار حميد للنشر والترجمة، الطبعة الاولى، 2017.
- 15 - النحراوي، ايمن، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، الطبعة الاولى 2009.
- 16 - الهيتي، نوزاد عبدالرحمن والمهندي، حسن ابراهيم، و ابراهيم، عيسى نعمة، مقدمة في اقتصاديات البيئة، دار المنهاج، الطبعة الاولى 2008.
- 17 - يوسف، محمد عبدالكريم وعبود، سوسن علي، معجم مصطلحات وقوانين الشحن (البري- البحري- الجوي)، مخطوط تم انجازه في 1996/10/20.

ثانياً: المجلات والدوريات

- 1 - بن عيسى، حياة، تطور الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد(1)، المجلد(1)، السنة 2015.
- 2 - جعفر، محمد راضي، الاثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مركز دراسات البصرة والخليج العربي/جامعة البصرة، مجلة الاقتصادي الخليجي، العدد (24)، لسنة 2013.
- 3 - الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السبعون البندان 15 و116 من جدول الاعمال 2015.
- 4 - الجميلي، مالك دحام والكناني، لمياء محسن، العلاقات العراقية - الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، العدد 52، السنة 2012.

- 5 - حسين، اسعد مبارك وعلي، منجد عباس محمد، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، عمادة البحث العلمي جامعة النيلين-كلية التجارة، جامعة البحر الاحمر، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد16، المجلد 2، السنة 2015.
- 6 - حكيم بن جروة، وام الخير، ربوح، دور تسويق خدمات النقل في تحقيق التنمية المستدامة دراسة حالة شركة الوحدة للنقل بحاسي مسعود، مجلة الدراسات الاقتصادية، جامعة الوادي، العدد 8، المجلد2، السنة 2015.
- 7 - الخضري، مالك، لوجستيات النقل البحري، مجلة النقل الالكتروني، العدد العاشر، تموز 2018.
- 8 - زهران، عزة جمال عبدالسلام، الدور المحوري للسعودية مع الصين في احياء طريق الحرير في ضوء رؤية 2030، المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية، المجلد 4، العدد 8، 2019.
- 9 - السامرائي، مجيد ملوك، النقل عبر الموانئ العراقية-الواقع والافاق-جامعة تكريت-كلية التربية قسم الجغرافية، مجلة جامعة تكريت للعلوم الاقتصادية، المجلد (20)، العدد(7) السنة 2013.
- 10 - سلوم، تأميم محمد ونور، خليل ابراهيم، تحليل علاقة تدوير النفايات بأهداف التنمية المستدامة 2015-2030، مجلة الاقتصاد والعلوم الادارية، المجلد (26)، العدد(117)، السنة 2020.
- 11 - العبادي، نعمة محمد حبيب، دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي، مجلة الخليج العربي، المجلد (41)، العدد (3-4) السنة 2013.
- 12 - عبدالحמיד، مناهل مصطفى واحمد، محمد شهاب، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق «الشركة العامة للنقل البري-حالة دراسية»، بحث مستل من رسالة ماجستير، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، المجلد20، العدد 76، السنة 2014.
- 13 - عبدالحמיד، مناهل مصطفى وعبداللطيف، مرتضى حسن، متطلبات رفع كفاءة وتنمية

- النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، المجلد 25، العدد 111، السنة 2019.
- 14 - علوان، سماح صباح، التحليل الجغرافي لكفاية السكك الحديد في العراق للمدة من (2009-2018)، مجلة الآداب ملحق العدد 132، (آذار) السنة 2020.
- 15 - علي، آمنة حسين صبري، الإطار العام لمؤشرات التنمية المستدامة- طرق القياس والتقييم، مجلة المخطط والتنمية العدد (32) السنة 2015.
- 16 - عمران، خلود موسى وخلف، مريم خير الله، واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير أنموذجاً)، مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة، العدد (13)، السنة 2012.
- 17 - عودة، محمد حسن، الاثار التنموية المتوقعة لإنشاء ميناء الفاو الكبير وانعكاسات إنشاء ميناء مبارك، مجلة مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، المجلد (18)، العدد(73).السنة 2021.
- 18 - كزار، حيدر عبود، ميناء دبي دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية، مجلة البحوث الجغرافية، الكوفة، العدد (22)، السنة(2016).
- 19 - لفته، اميرة خلف، الادارة البيئية كمدخل لتحقيق التنمية المستدامة مع اشارة إلى واقع التنمية المستدامة في العراق، مجلة الهندسة والتكنولوجيا، المجلد 34، الجزء A العدد(4)، السنة 2016.
- 20 - المالكي، زهير جمعة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، حرب طرق المواصلات الدولية وموقع العراق فيها، 2020.
- 21 - مجلة النقل والمواطن، مجلة شهرية تصدر عن وزارة النقل العراقية، العدد 1، السنة 2019.
- 22 - محسن، هشام صلاح، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية-دراسة حالة-، مجلة كلية التربية الاساسية، العدد (73) السنة 2012.

- 23 - محمد، زيدون سلمان وحמיד، شهاب احمد، الاقتصاد الصيني في التجارة الدولية (دراسة في دور ميناء كوادر)، مجلة العلوم السياسية العدد 60، السنة 2020.
- 24 - محمد، عبدالله حسون، الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والحضارية للموقع الجغرافي للعراق، مجلة ديالى، العدد 33، السنة 2009.
- 25 - 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.
- 26 - مخلوفي، لمياء، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وافريقيا، مجلة مدارات سياسية، عدد ديسمبر السنة 2017.
- 27 - مركز الحكمة للدراسات والبحوث الاستشارية، وحدة الدراسات الاقتصادية، العدد الاول، 2019 <https://www.alhekmh.com.kw>
- 28 - المشهداني، بان علي حسين، تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، المجلد 22، العدد 91، السنة 2016.
- 29 - مؤنس، محمد زباري، الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد (18) السنة 2014.
- 30 - ناصر، مراد، التنمية المستدامة وتحدياتها في الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، مجلة التواصل، العدد 26 السنة 2010.
- 31 - الهام، عزيز، انعكاسات جائحة فيروس كورونا كوفيد-19 المستجد على علاقات العمل في الموانئ البحرية، مجلة قانون العمل والتشغيل، المجلد 5 العدد 4 السنة 2020.

ثالثاً: الدراسات الجامعية

- 1 - جاسم، شكر محمود، كفاءة اداء الموانئ العراقية في ضوء تجربة التشغيل المشترك للمدة (2003 - 2019)، اطروحة دكتوراه، إلى كلية الادارة والاقتصاد جامعة البصرة، 2021.

- 2 - الجزائري، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة البصرة، 2017.
- 3 - الحسيني، جعفر عبدالامير عزيز، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة مقدمة إلى مجلس كلية الادارة والاقتصاد-جامعة كربلاء، وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، السنة 2011.
- 4 - سالم، سيف نهاد، العلاقة بين الانفاق الحكومي وكفاية الاحتياطات الدولية في العراق، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد، 2020.
- 5 - الكرخي، ضياء حسين سعود، دور مصادر التمويل في تطوير مشاريع البنى التحتية لدول مختارة مع اشارة خاصة إلى العراق، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، مقدمة إلى مجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد، 2015.
- 6 - المشهداني، بان علي حسين، واقع اداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون والعراق (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية الادارة والاقتصاد جامعة البصرة، 2009.

رابعاً: التقارير والندوات

- 1 - اجندة اعمال محافظة البصرة، اعدت هذه الاجندة من قبل جمعيات الاعمال في محافظة البصرة بالتعاون مع مركز المشروعات الدولية الخاصة، 2019.
- 2 - الاسكوا، النقل واللوجستيات في المنطقة العربية، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا(الاسكوا)، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، الامم المتحدة، لجنة النقل واللوجستيات الدورة السابعة عشرة، القاهرة، 23-24 كانون الثاني /يناير 2017.
- 3 - الامم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا(الاسكوا)، الدورة الاستثنائية السادسة البند 7 من جدول الاعمال المؤقت، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، عمان ديسمبر السنة 2019. <https://stage.unescwa.org>
- 4 - بدر، يعرب، المستشار الاقليمي للنقل واللوجستيات ادارة التكامل والتنمية الاقتصادية،

- الدورة السابعة عشر للجنة النقل واللوجستيات في الاسكوا، الامم المتحدة، القاهرة، النقل واهداف التنمية المستدامة 2017، <https://slideplayer.com.br/.slide/14790401>.
- 5 - البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادي الدوري حول مؤشرات الوضع الاقتصادي للربع الاول من عام 2007.
- 6 - تقرير ضمان الاستثمار، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار، مركز الامم المتحدة للاعلام، عدد (3)، بيروت، 2004.
- 7 - حسني، ابراهيم حسين، صناعة النقل التجاري البحري العربي بين الواقع والمأمول في عصر العولمة والتنمية المستدامة (دراسة بحثية) الملتقى العربي الرابع للمنازعات البحرية اقتصاديات النقل البحري واستراتيجيات التنمية المستدامة، الاسكندرية 2018.
- 8 - حسين، بان علي، القناة الجافة واهميتها الاستراتيجية للعراق، بحث مقدم في ندوة كلية التربية للبنات، 2014.
- 9 - خليفة، احمد راتب وشاكر، انهار محمد، وزارة التخطيط، دائرة تخطيط القطاعات/ قسم النقل والاتصالات، دراسة الشراكة بين القطاع العام والخاص (Private-Public Partnership) وتحليل تجربة التنفيذ والتشغيل المشترك لقطاع الموانئ، 2016.
- 10 - الراوي، مهيب كامل، استراتيجية النقل في العراق، مركز التخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، العراق- بغداد، 2018.
- 11 - شامل، عمار عادل، جمهورية العراق، رؤية تخطيطية استراتيجية لموانئ العراق لغاية 2035، وزارة التخطيط دائرة تخطيط القطاعات، كانون الاول 2016.
- 12 - الشركة العامة للموانئ العراقية، المخطط العام والطاقة الاستيعابية للميناء <http://scp.gov.i>
- 13 - الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة التخطيط، السنة 2021.
- 14 - غرفة الشرقية، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، اعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، اكتوبر، 2009.

- 15- مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية تقرير الاونكتاد (استعراض النقل البحري)، 2019.
- 16 -وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية2018-2022، السنة (2018).
- 17 -وزارة التخطيط، Master Plan، 2018.
- 18 -وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، 2021
- 19 -وزارة التخطيط، الخطة الهيكلية لمحافظة البصرة، المرحلة الخامسة، 2014.
- 20 -وزارة التخطيط، مديرية احصاء النقل والاتصالات، احصاءات نشاط النقل المائي في القطاع العام، السنة 2019.
- 21 -وزارة التخطيط، التقرير الطوعي الاول حول اهداف التنمية المستدامة، 2019.
- 22 -وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للاحصاء، مديرية احصاء النقل والاتصالات، احصاء نشاط سكك الحديد، السنة 2020.
- 23 -وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للاحصاء، مديرية احصاءات النقل والاتصالات، احصاء نشاط النقل المائي2010.
- 24 -وزارة التخطيط، مكتب الوكيل الفني، تقرير وزارة التخطيط للمشاريع والبرامج المقترح عرضها خلال مؤتمر اعادة الاعمار والتنمية في الكويت، اعداد دائرة تخطيط القطاعات، 2018.
- 25 -وزارة النقل دائرة التخطيط والمتابعة، مشروع ميناء الفاو الكبير، خلاصة دراسة الجدوى الاقتصادية 2008.
- 26 -وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ قسم التخطيط والمتابعة شعبة التخطيط السنة 2019.
- 27 -وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق <http://scp.gov.iq>.
- 28 -وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، تعرفه العوائد والاجور لعام 2021.
- 29 -وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، عقود مشروع ميناء الفاو الكبير، 2021.

خامساً: الكتب الرسمية

- 1 - الشركة العامة لموانئ العراق قسم التخطيط والمتابعة وشعبة التخطيط بكتابها المرقم 206 في 25/2/2020.
- 2 - الشركة العامة لموانئ العراق قسم التخطيط والمتابعة وشعبة التخطيط بكتابهم المرقم 206 في 2020/2/25.
- 3 - الشركة العامة لموانئ العراق، هيئة مشروع تخفيض انبعاثات غازات دفيئة العدد 2 في 2019/9/16.

سادساً ورش العمل:

- 1 - العامري، ابتسام محمد عبد، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق، مدير مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية / جامعة بغداد، 2020.

سابعاً: المواقع الالكترونية

- 1 - الجزائري، حسين حيدر، ميناء الفاو الكبير بين الطموح والتحديات، المعهد العراقي للاصلاح الاقتصادي، 2020. <https://iier.org/ar>
- 2 - الحمامي، كاظم حسين فنجان، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها، بحث منشور على شبكة الانترنت، 2006\5\30 <http://www.basrahcity.net/pather/bbook/> 2006\5\30 <http://www.basrahcity.net/pather/bbook/mawanaa/01.html>
- 3 - الدهان، ناجي خليفة، ميناء غوادر والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على امن المنطقة، مركز امية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، السنة 2014: http://www.umayya.org/articles/umayya_articles/17931
- 4 - سكرية، منى، ما بين مبارك الكبير والفاو الكبير: اي أثر على العلاقات الكويتية-العراقية والاستقرار الاقليمي 2012، www.mesp.me.
- 5 - صالح، مظهر محمد، الاقتصاد السياسي لاتفاقية إطار التعاون بين العراق والصين، اوراق سيايات في التعاون الدولي، شبكة الاقتصاديين العراقيين، 2019. <https://eco.nahrainuniv.edu.iq>

- 6 - العسكري، حسين، مركز بغداد للتنمية القانونية والاقتصادية، ندوة حول الاتفاقية العراقية-الصينية وميناء الفاو، 5 مارس 2021، <https://bcled.org> /
- 7 - المالكي، زهير جمعة، حرب الموانئ العالمية وأثرها على العراق، مركز البيان 2018، <https://www.bayancenter.org>
- 8 - مدونات البنك الدولي <https://blogs.worldbank.org> /
- 9 - المرسومي، نبيل جعفر، الاشكاليات النفطية في العراق، شبكة الاقتصاديين العراقيين، <http://iraquieconomists.net/ar> ,2020
- 10 - المشهداني، بان علي حسين، تحديات الاستدامة البيئية في الموانئ، 2021، <https://portal.arid.my>
- 11 - مكناس، جمال، الموسوعة العربية، <http://arab-ency.com.sy/law/detail/164081>

ثامناً: المصادر الاجنبية

- 1- 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.
- 2- C.okorie Chukwuneke, Value-Adding Services as Competitive Strate Gy Amultptple Case – Study Analysis Of Ports In Developing And Developed Economicc.A thesis submitted to the University of Huddersfield in partial fulfilment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy2011.
- 3- Chai, Stanley Ndenge, Can Ports Contribute to the economic development of the regions thy serve? Master of Science in Maritime Affairs (Port Management) 2005.
- 4- Consultancy Services for the AL Faw Peninsula Master Plan –final issue, Technital, 2019.
- 5- Edward, Saja Sanneh, Systems Thin King for Sustainable Development

-
- climate Change and the Environment Library of Congress Control, 2018, Madison, WI, USA.
- 6- Feasibility study of the new basrah grand port, Volume1, Environmental Analyss, december2008.
 - 7- Hlali, Arbia & Hammami, Sami, Sea port concept and Services characteristics: theoretical test, 2017.
 - 8- Islam, Nazrul,Silk Road to Belt Road Reinventing the past and Shaping the Future,United International College,Zhuhai,China,Spring Nature Singapore pte Ltd.2019.
 - 9- Jean-paul Rodrigue & Claude Comtois & Brian Slack, The Geography of Transport Systems, Third Published, 2013, by Routledge, USA.
 - 10- JICA, Master plan study for port sector in the Republic of Iraq, Japan international cooperation agency, 2015.
 - 11- Kardon&Other, China Maritime Report NO.7: Gwader: Chinas Potential Stratwgc Strongpoint in Pakistan, 2020.
 - 12- Lauren, Johnston A, the Belt and Road Initiative; what is in it for China, FirstPublished; 2018. Melbourne Institute of Applied Economic. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/app5.265>

تضمّن الكتاب موضوعات غاية في الأهمية، منها العلاقة الوثيقة بين النقل البحري والتنمية المستدامة وأبعادها وأهدافها، والدور الرئيس الذي يؤديه النقل البحري والموانئ في تأصيل عملية التنمية، كما استعرض التطورات التاريخية للموانئ ومميزاتها التنافسية وتصنيفاتها وآثارها الاقتصادية والتنموية في صناعة النقل البحري والنشاط الاقتصادي والاجتماعي والحضري، وأهمية التحول نحو الموانئ الخضراء والمستدامة، وكان جميع ذلك اعتماداً على مصادر أصيلة ومتخصصة.

كما امتازت الدراسة بتحليل مؤشرات الموانئ ومتابعة حديثة لمسار النقل البحري والموانئ في العراق، وتوضيح بنيتها وماهية الشركات العاملة فيها والمهمات التي تضطلع بها، كما تقصّى الباحثان موقع الموانئ العراقية التجارية والنفطية وتحليل المؤشرات الأساسية لها، كما تم رصد وبشكل عميق مؤشرات أداء الموانئ البحرية ونسبة مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي.

ISBN 978-1-7747220-3-9



9

781774

722039

-  www.alrafidaincenter.com
-  info@alrafidaincenter.com
-  0 0 9 6 4 7 8 2 6 2 2 2 2 4 6
-  ص.ب. 252

العراق - النجف الاشرف - حي الحوراء - امتداد شارع الاسكان
العراق - بغداد - الجادرية - تقاطع ساحة الحرية



مركز الرافدين للحوار
Al-Rafidain Center For Dialogue
R . C . D