



الأبعاد الاقتصادية

لمشروع ميناء الفاو الكبير

أ. م. د. نجم الدين عبد الله الحجاج

م. د. ضيدان طويرش هاشم

dhadan1962@gmail.com

najem.aldeen@yahoo.com

كلية الإدارة والاقتصاد/جامعة البصرة

المستخلص

يهتم هذا البحث بدراسة الأهمية الاقتصادية لإنشاء مشروع ميناء الفاو كونه يمكن أن يحول العراق إلى "منطقة مهمة للتجارة والنقل العالميين لقصر المسافة نسبياً" التي تربط العراق بمواني البحر الأحمر والبحر المتوسط إذ يمكن أن تكون "قناة جافة" ضخمة تنقل جزءاً كبيراً من التجارة العالمية. كما أن هذا الميناء يمكن أن يتجاوز المشكلات التي تعاني منها الموانئ العراقية الحالية، المتمثلة بالإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية أو تلك الناتجة عن القرارات الدولية المتعلقة بالحالة مع الكويت، والتي بمجموعها تشكل قيوداً على دخول السفن الكبيرة إلى الموانئ القائمة وانخفاض معدلات الشحن إلى أهم ميناء وهو ميناء أم قصر. كما يهتم هذا البحث بتحليل الدور الإيجابي لإنشاء ميناء الفاو من خلال تناول التوقعات المستقبلية لتطور الواردات والصادرات والتي سوف تنقل بحراً وبرا، فضلاً عن تطور أعداد الأرصفة التي ستنتقل بحراً وبرا لغاية سنة 2040. وهو يبرر الحاجة لإنشاء ميناء الفاو، إلا أن ذلك يواجه تحديات عديدة منها، التلكر الحكومي في إتمام هذا المشروع.

الكلمات الافتتاحية: ميناء الفاو، الأهمية الاقتصادية، الإيرادات المتوقعة، الصادرات والواردات المتوقعة، القناة الجافة.

Economic dimensions of the Faw Grand Port project

Dr. Dhadan Twerish Hashem Dr. Najm al-Din Abdullah al- Hajjaj

Abstract

This research is concerned with studying the economic importance of establishing the Faw port project as it could turn Iraq into an "important area for global trade and transport for the relatively short distance" linking Iraq with the Red Sea and Mediterranean ports, as it could be a huge "dry canal" that carries a large part of global trade. Also, this port could bypass the problems that the current Iraqi ports suffer from, represented by the limited supervision of Iraq over international waters or those resulting from international decisions related to the situation with Kuwait, which all constitute restrictions on the entry of large vessels to the existing ports and the low shipping rates to the most important port. It is the port of Umm Qasr. This research is also concerned with analyzing the positive role of establishing the Faw port by addressing future prospects for the development of imports and exports, which will be transported by sea and land, as well as the development of the number of berths that will be transported by sea and land until 2040. It justifies the need to establish the port of Faw, but this faces many challenges. Among them, the government reluctance to complete this project..

Key words: Faw port, economic importance, expected revenues, exports and imports expected, dry canal.



المقدمة

لقد أصبحت إدارة الالتزام والتنمية المستدامة الشغل الشاغل لكثير من المنظمات حول العالم، ويعود يقع العراق في القسم الجنوبي الغربي من قارة اسيا وجعل منه هذا الموقع جسرا ارضيا بين الدول المطلة على البحر المتوسط من جهة وبين دول الخليج العربي، التي تشكل مرحلة ثانية في حلقة النقل العالمي نحو جنوب وجنوب شرق اسيا ليشكل الطريق الأقرب مسافة والاقصر وقتا والاقل كلفة في حال توقف الطريق البحري عبر قناة السويس. ويتطلب ذلك وضع استراتيجية للنقل ترتكز على استحداث ميناء متطور يواكب التطورات الحاصلة في قطاع النقل والتجارة الدولية. يكون ذا جاذبية وتنافسية من حيث التكاليف والوقت، وتمثل المنطقة التي يتم انشاء ميناء الفاو الكبير فيها ذات قيمة فائقة لاستيعاب حجم تداول البضائع عن طريق البحر الذي يغطي الحاجة المحلية لعقود قادمة، اذ يقع الميناء في شبه جزيرة الفاو عند مصب شط العرب في الخليج العربي والذي يمثل نقطة اتصال بين قارات اسيا، وأوروبا وإفريقيا والبحر المتوسط، كما ان الميناء مهياً للتعامل مع تجارة الترانسيت من الخليج الى أوروبا بالترابط مع القناة الجافة (الربط السككي) من خلال سفن عملاقة بغاطس أكثر من 19 مترا" التي تؤوم الميناء، وهذا يعكس حجم المردودات المالية التي ستترد خزينة الدولة .

هدف البحث:

يهدف البحث الى دراسة واقع الموانئ التجارية العراقية من حيث حجم البضائع المستوردة والمصدرة وعدد الوحدات البحرية والتي تؤوم موانئها التجارية، والايادات المتحققة للمدة 2010-2019 كما يهدف البحث معرفة مبررات انشاء ميناء الفاو التوقعات المستقبلية لحجم التبادل لغاية سنة 2040

أهمية البحث:

تأتي أهمية البحث من محاولة معرفة الأبعاد الاقتصادية من انشاء الميناء، وذلك للمنافع الاقتصادية التي يمكن تحقيقها لموانئ العراق على المدى البعيد، من خلال قدرتها على التعامل مع التطورات في التجارة الدولية، والتطورات في صناعة السفن والتنافس الدولي.

مشكلة البحث:

في ظل تلكو حكومي يصل الى حد الإهمال لإكمال الميناء انه يحد من إمكانية تطوير الموانئ العراقية والوصول الى أهدافها، وتفق فرصة ان تكون مركز ثقل للتجارة الدولية فضلا عن خسارة إيرادات مهمة لخزينة الدولة.

فرضية البحث:

ان هناك تأثيرا "إيجابيا" واضحا" للميناء في المتغيرات المدروسة والتي سوف تزيد من العوائد المستقبلية المتوقعة من انشاء الميناء

هيكلية البحث:

تضمنت هيكلية البحث مبحثين الأول واقع وأهمية الموانئ التجارية الحالية. الثاني المبررات لإنشاء ميناء الفاو وكذلك المنافع الاقتصادية المستقبلية المتوقعة.

الحدود المكانية: العراق الحدود الزمانية المدة (2007-2040)



المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية لموانئ العراق التجارية الحالية

تكمُن الأهمية الاقتصادية للموانئ على مستوى الاقتصاد القومي، من خلال تأثيرها في التنمية الاقتصادية، ولاسيما في القطاعات السلعية والتوزيعية. إذ يُعد قطاع النقل أحد الأنشطة التوزيعية المكونة للناتج المحلي الإجمالي من خلال ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانياً وزمانياً، ونظراً للدور الحيوي في عمليات التبادل والتوزيع للسلع محلياً وإقليمياً ودولياً، إذ تعتمد أكثر (85%) من عمليات التبادل على حركة النقل البحري، وبذلك يعد قطاعاً حيوياً لدوره في رفع معدلات الانماء الاقتصادية، وتأثيره في مختلف المتغيرات والقطاعات الاقتصادية للبلد، وبذلك يدر أموالاً طائلة في خزانة الدولة، وتحسين ميزان المدفوعات، وتنوع العمالة. (الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، 2019، 9)

وعليه يمكن إبراز الأهمية الاقتصادية لموانئ العراق التجارية من خلال الآتي:

1- تمثل الموانئ المحور الأساسي في تجارة العراق الخارجية لتمتعها بالقدرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع المختلفة المستوردة والمصدرة بواسطة السفن التي تؤوم الموانئ التجارية، فضلاً عن توفير الخدمات البحرية الضرورية لتأمين حركة البضائع المناولة، بالنسبة لصادرات واستيرادات للبلد. ويتضح من جدول (1) كمية البضائع المصدرة والمستوردة وعدد السفن القادمة والمغادرة للمدة 2010 - 2019 إذ بلغ حجم الحمولات التجارية المصدرة والمستوردة 156207784 طناً للمدة المذكورة.

جدول (1) حجم البضائع المستوردة والمصدرة للسفن التي تؤوم موانئ العراق للمدة 2010 - 2019

جنسية السفن	عدد السفن القادمة	كمية البضائع المستوردة (طن)	عدد السفن المغادرة	كمية البضائع المصدرة (طن)
عراقية	1	360	2543	7758595
عربية	88	113034	109	142661
اجنبية	21022	133320621	3171	14872513
المجموع	21111	133434015	5823	22773769

المصدر: من عمل الباحثين بالاعتماد على:

الشركة العامة لموانئ العراق (2010 - 2019)، التقارير الإحصائية للسنوات 2010 - 2019، بغداد وزارة النقل، صفحات مختلفة

2- التطور التاريخي الذي شهدته الحركة التجارية وما يتطلبه من زيادة اعداد الموانئ والأرصعة العاملة فيها، فمثلاً بعد حصول اكتظاظ في ميناء المعقل تم إنشاء ميناء أم قصر الجنوبي المطل على خور عبد الله، والذي يتكون من (9) أرصفة. وبعد توسيع الحركة التجارية بشكل فعلي عام (1967) أنشئ ميناء أم قصر الشمالي الذي يتكون من أحد عشر رصيفاً، فضلاً عن إنشاء أرصفة جديدة أخرى بلغ عددها (6) أرصفة، وأرصعة أخرى قيد الإنشاء بطاقة تصميمية اجمالية بلغت (9750) ألف طن سنوياً وبطاقة إنتاجية بلغت (29) مليون طن لعام 2019، إذ بلغ متوسط النمو السنوي للحمولات (11,7%) بمعدل النمو المركب (10%)، وباتجاه تصاعدي تتزايد أيضاً القيم الكمية للإيرادات إذ بلغ متوسط النمو السنوي للإيرادات المتحققة نحو (9,5%) بمعدل نمو المركب (10,4%) للمدة ذاتها مما يدل على أن اعتماد الإيرادات لميناء أم قصر على ارتفاع حجم الحمولات التي تؤوم الموانئ، كما يبدو من الجدول (2). والذي يبين دور موانئ العراق البحرية في تأمين البضائع والسلع التجارية المختلفة المستوردة والمصدرة من دول العالم المختلفة كونها الوسيلة الرئيسة في حركة التيار التجاري الدولي، علماً ان تجارة البضائع المستوردة اخذت تنمو بوتيرة أسرع بسبب ظروف الحرب خلال عقدي الثمانينات والتسعينات (مذكرة التفاهم)، فضلاً عن الحرب الأخيرة وتغيير النظام السياسي في البلد عام 2003 إذ أصبح العراق



مستورداً للبضائع والسلع التجارية المختلفة التي يتم استيرادها من مختلف دول العالم (الشمري، 2012، 208).

3- مساهمتها في توفير الإيرادات المستوفاة من العوائد والأجور التي تفرض على السفن، فضلاً عن أجور التفريغ والشحن، وتسليم البضائع المتأخرة عن مواعيدها أو إعادة تصديرها. إذ بلغ مجموع قيم الإيرادات للسلع التجارية نحو (1321481) مليون دينار في حين بلغ إجمالي الحمولات بنحو (185816491) طن، إذ يتضح من الجدول 3 تطور في حجم الحمولات خلال المدة 2010-2019 وهذا ما تعكسه الأهمية النسبية، التي اتسمت بالطابع التصاعدي، إذ بلغت أدنى أهمية نسبية في سنة 2010 بواقع 6.01 % وأعلى أهمية سنة 2019 بواقع 15.95 % بزيادة 9.94 نقطة مئوية، وقد تزامن ذلك مع تطور الإيرادات الصافية للموانئ التجارية التي ارتفعت من (46530) مليون دينار سنة 2010 وبأهمية نسبية 3.52 % إلى 1321481 مليون دينار سنة 2019 وبأهمية نسبية 13.97 % محققة زيادة 10.45 نقطة مئوية.

4- مساهمتها في توفير فرص عمل بمختلف التخصصات، سواء من خلال عملية التوظيف بالشركات والجهات التي ترتبط به في القطاعين العام أو خلق فرص العمل في الشركات الملاحية وشركات الاستيراد والتصدير والإخراج الجمركي وشركات مختصة في تقديم الخدمات البحرية للسفن التي تؤوم الموانئ على اختلاف أحجامها وتخصصاتها النقلية، علماً أن الوظائف التي يوفرها قطاع الموانئ قد تكون للعمالة غير المدربة و للعمال المدربة القادرة على تسيير وتشغيل الآلات والمكائن وصيانتها في عمليات التفريغ والشحن والقطر البحري

(الرويشي، 2001، 27)، وهذا ما يعكسه أعداد العاملين في تلك الموانئ للمدة 2010 - 2019، كما يتضح من الجدول 2، إذ تراوح عدد العاملين بين 10 آلاف إلى 9 آلاف عامل للمدة المذكورة.

جدول (2) متوسط النمو السنوي للحمولات والإيرادات لميناء أم قصر للمدة 2010 - 2019

السنة	عدد الوحدات البحرية	حمولات/طن	نسبة التغير السنوي %	الإيرادات مليار دينار	نسبة التغير السنوي %
2010	2414	11168044	-	178.453	-
2011	2209	12848202	15.04	232.902	30.51
2012	2210	14809667	15.26	319.384	37.13
2013	2570	15769190	6.48	374.754	17.33
2014	2606	17001303	0.63	347.822	-7.18
2015	2265	18128813	7.13	338.091	-2.79
2016	2171	22229161	6.63	355.153	5.04
2017	2542	18354353	22.61	450.118	26.73
2018	2862	29638339	27.55	528.493	17.41
2019	2715	29638339	4.52	486.301	-7.98
النمو المركب		10,00	-	10.40	
متوسط النمو السنوي			11.76		9.52

المصدر: الجدول من عمل الباحثين بالاعتماد على:

الشركة العامة لموانئ العراق (2010 - 2019)، التقارير الإحصائية للسنوات 2010 - 2019 بغداد: وزارة النقل، صفحات مختلفة.



جدول (3) اجمالي الإيرادات المتحققة من البضائع التجارية لموانئ العراق والايردي العاملة للمدة 2010-2019

السنة	الإيرادات الصافية مليون دينار	الأهمية النسبية %	الحمولات (طن)	الأهمية النسبية %	الايردي العاملة
2010	46530	3.52	11168044	6.01	10231
2011	71130	5.38	12848202	6.91	9940
2012	129513	9.80	14809667	7.97	9791
2013	157616	11.93	15769413	8.49	10181
2014	145857	11.04	15869190	8.54	10090
2015	96911	7.33	17001303	9.15	9704
2016	98112	7.42	18128813	9.76	9178
2017	188553	14.27	22229161	11.96	9097
2018	202675	15.34	28354353	15.26	9006
2019	184584	13.97	29638345	15.95	8766
المجموع	1321481	100	185816491	100	

المصدر: الجدول من عمل الباحثين بالاعتماد على بيانات:

- 1- الشركة العامة لموانئ العراق (2010 - 2019) التقرير السنوي للإيرادات المالية للمدة 2010 - 2019. بغداد: وزارة النقل، صفحات مختلفة.
- 2- الشركة العامة لموانئ 2010 - 2019، التقرير السنوي للحمولات للمدة 2010 - 2019. بغداد: وزارة النقل.
- 3- قسم الموارد البشرية (2010 - 2019) التقرير السنوي للمدة 2010 - 2019، بغداد: الشركة العامة لموانئ العراق.
- 4- مديرية إحصاءات النقل والاتصالات (2016) إحصاءات نشاط الموانئ، بغداد: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء.

المبحث الثاني: مشروع ميناء الفاو الكبير - مراحل التنفيذ والمبررات والتوقعات المستقبلية أولاً: مراحل تنفيذ المشروع:

تم الاعتماد على ثلاث مراحل لتنفيذ ميناء الفاو لتتسجم مع تدرج الزيادة في حجم تداول البضائع، وكما يبدو من الجدول (4). وحسب تصاميمه الأساسية، فإن الطاقة التصميمية للميناء في حالة تشغيله بالشكل الأمثل وبكامل طاقته التصميمية حيث بلغ عدد أرصفة الحاويات (46) رصيفاً بطاقة (25) مليون حاوية سنوياً، وأرصفة البضائع (16) رصيفاً وبطاقة (55) مليون طن سنوياً، وأرصفة الرو - رو بلغت (2) رصيف، أما أرصفة البضائع العامة المختلفة فتبلغ (20) رصيفاً بطاقة (4) ملايين طن/ سنوياً في حين بلغت الأرصفة النفطية (6) أرصفة بطاقة اجمالية تبلغ (230) ألف/ برميل يومياً. وعلى وفق ذلك من المنتظر أن يصبح من أكبر الموانئ في العالم وأكبر ميناء في الشرق الأوسط، وسيحول الفاو إلى مدينة عالمية تجارية اقتصادية ضخمة، ويسهم في خلق فرص عمل كثيرة، حيث من المتوقع أن يبلغ عدد العاملين في بناء الميناء نحو 300 ألف عامل (شبكة النقل المتعدد، 2007، بلا).

جدول (4) مراحل تنفيذ ميناء الفاو للمدة 2009 - 2015

المرحلة	السنة	عدد الأرصفة	الطاقة ألف/طن/سنوياً	الواردات المخزنة ألف دولار سنوياً
المرحلة الأولى	2009	25	6250	156250
المرحلة الثانية	2012	35	8750	218750
المرحلة الثالثة	2015	40	10000	25000

المصدر: ورشة عمل لدراسة شبكة النقل المتعدد الوسائط في جنوب العراق. (2007)، دراسة عملية لميناء الفاو وإعادة تنظيم الموانئ العراقية، عمان - الأردن



ثانياً: المبررات الداعمة لإنشاء الميناء.

يُعد مشروع ميناء الفاو الكبير من المشروعات الاستراتيجية ذات الأهمية والأثر البالغ في النشاط الاقتصادي والتجاري للبلد كونه يمثل ميناء دولياً متكاملًا يطل على الخليج العربي ويمكن ايجاز المبررات الحالية التي تتطلب انشاء الميناء الكبير في النقاط التالية:

1- إن تطوير ساحل رأس البيشة المطل على الخليج العربي واستغلاله كموقع لبناء ميناء الفاو الكبير ذو انعكاسات حضارية واقتصادية كونه سيجعل من الفاو منطقة تبادل تجاري. إذ سيكون الميناء متهيئاً لاستقبال السفن التجارية ذات الغاطس الكبير، فضلاً عن إقامة منطقة حرة وخدمات تجارية متكاملة لتسهيل الحركة الاقتصادية والتجارية مع بلدان العالم وترسيخ تجارة (الترانسيت) من خلال الاستفادة من موقعه الاقتصادي الجغرافي المتوسط فيما بين أقصى الشرق وجنوب شرق آسيا، والتي تُعد ذات موقع استراتيجي من الناحيتين الاقتصادية والجغرافية.

2- مواجهة الاحتياجات الفورية والمتطلبات المستقبلية اللازمة لمواجهة النمو السنوي السريع في حجم البضائع المستوردة والمصدرة من وإلى البلد للبضائع والمنتجات النفطية لسد حاجة البلد آخذين بنظر الاعتبار موقع الميناء الاستراتيجي الذي يمثل أكبر محطة ترانزيت تربط موانئ شرق آسيا بأوروبا، والحمولات المتوقع نقلها عبر هذا المنفذ إلى أوروبا وينتهي الاعتماد على موانئ دول الجوار التي تستنزف البلد تكاليف إضافية وبفارق سعري بحدود 35%. لأن نسبة كبيرة من الاستيرادات التجارية تتم عن طريق موانئ دول الجوار وبكلفة تصل حوالي (50) دولاراً للطن الواحد. إن إنشاء ميناء الفاو سيعمل على تخفيف الضغط على الموانئ والمساهمة في استيراد وتصدير البضائع التجارية للبلد، حيث يعتمد الميناء على خدمة التجارة (الترانسيت) بين آسيا وأوروبا بطاقة ابتدائية تبلغ حوالي (20 - 25) مليون طن سنوياً، فضلاً عن تحسين الخط الساحلي، ومنع عمليات التعرية والفقدان للساحل، وتطوير الواجهة المائية للبلد، وتنمية المنطقة اقتصادياً وتجارياً (وزارة الاعمار والإسكان، 2014 ، 203-206).

3- من مبررات انشاء ميناء الفاو العوائق التي تواجه عمل الموانئ الحالية المتمثلة بالأشرف المحدود على المياه الدولية وبلغ طول الاشرف البحري على الخليج العربي في شمالية ما بين (الفاو / راس البيشة شرقاً) وميناء ام قصر غرباً مسافة 57 كم وحتى هذه المسافة الضيقة تعرضت للضغط إذ ان زحف الحدود البحرية لكل من إيران والكويت قلصت المسافة السابقة من 57 كم الى 35 كم مما الى محدودية أي تطور لعملية النقل البحري. فضلاً عن ضيق القناة الملاحية الرئيسية لميناء ام قصر (بخور عبد الله) إذ يتراوح عرضها (1-2 كم) وبتباين ضحالة اعماقها كما ان الساحل ينحدر تدريجياً باتجاه المياه الإقليمية من جهة الشرق في حين ينحدر بصورة شبه عمودية من جهة الغرب عند سواحل جزيرة ربة وبوبيان الكويتيان (السامرائي ، 2016 ، 70)

4- الامكانية المحدودة للموانئ العراقية، ومنها الميناء الرئيس (ام قصر) إذ لا تسمح التسهيلات في الميناء مروراً آمناً للسفن التي تزيد حمولتها عن 5000 طن متري لاستقبال السفن الكبيرة ، بسبب قلة الأعماق المناسبة التي تتراوح ما بين (3-9)، امتاز مما يعني عدم إمكانية استقبال السفن العملاقة ذات الغاطس أكثر من 9 امتار والتي تزيد حولتها عن سبعة الاف حاوية كما أن التوسع المستمر في أحجام السفن تضطر معه إلى إتباع الخط الملاحي المطول حول رأس الرجاء الصالح لنقل التجارة بين الشرق



والغرب , بسبب تجاوز أحجامها السقف المسموح به للمرور عبر قناة السويس ,لذا وفي ضوء ذلك أصبح الخط التجاري عبر العراق خياراً اقتصادياً راجحاً لنقل التجارة كبديل للملاحة حول رأس الرجاء الصالح في تحقيق وفورات اقتصادية انعكاساً لإيجابيات الحجم الكبير والمتمثلة بالارتفاع في الإنتاجية والانخفاض في التكاليف قد جعل من إمكانية التعامل مع هذا الحجم من السفن أحد أبرز محددات القدرة التنافسية للموانئ , وقد يكون أحد الشروط الضرورية لاستمرارها في الخدمة بجدوى اقتصادية مستقبلاً في ظل النزعة الشديدة عالمياً للاستمرار بزيادة حجم السفن فضلاً عن انشاء ميناء الفاو بالوصفات الفنية المطلوبة يؤدي الى زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ العراقية , وكلما كانت الأعماق كبيرة أدى الى سهولة استقبال السفن العملاقة والعكس صحيح, وعندما يكون عمق ميناء الفاو الكبير 14 متراً فهذا يسمح فقط باستقبال السفن التي لا تزيد حمولتها على 7 آلاف حاوية في حين ترتفع هذه الحمولة الى 20 ألف حاوية عندما يصل العمق الى 19 متراً. اذ تم تحديد الطاقة الاستيعابية للميناء بنحو 99 مليون طن سنوياً منها 66 مليون طن للحاويات و 33 مليون طن للحمولات المتنوعة (العيداني , 2018 :474).

5- الاضرار الجغرافية التي ألحقتها بنود قرار مجلس الامن رقم 833 لسنة 1993، الخاصة بالحالة بين العراق والكويت والمتعلقة في حدوده البحرية، بسبب اطلالته الضيقة والصغيرة على الخليج العربي، كما انه يبتعد عن منفذه الوحيد المفتوح على البحار العالية (مضيق هرمز) بنحو 407 كم. الامر الذي يجعل من خطوط الملاحة النفطية والتجارية له عبر هذا الطريق تمر في مناطق البحار الاقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لكل من إيران ودول الخليج العربية (الجنابي وعبد 2013 , 340).

6- من المبررات ايضا امكانية تفادي الاضرار التي سوف تلحق بالعراق جراء انشاء ميناء مبارك الكويتي من خلال إعاقه خطوط الملاحة البحرية العراقية ,وتقليل أهمية الموانئ العراقية , وتقيد الملاحة البحرية فيها , اذ ان المكان الذي اختارته الكويت لتنفيذ هذا المشروع , وبالرغم من تمتعها بخطوط ساحلية مفتوحة على البحر بطول 500 كم, يعد من اضيق الاماكن ويعترض خطوط السفن المتوجهة الى الموانئ العراقية، فالعنق الملاحي العراقي البالغ عرضة الآن (4) كيلو مترات سيصبح عرضة بعد إنجاز ميناء مبارك كيلو متر واحد, ومن ثم فقدان موانئ العراق لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية (الحمامي , 2019 , بلا).

ثالثاً : " أهمية القناة الجافة كداعم لميناء الفاو الكبير

القناة الجافة , هي ممر ارضي للنقل البري يربط موانئ البحر المتوسط وخليج العقبة مع موانئ الخليج العربي عبر الأراضي العراقية. وعليه فان الخصائص الموقعية للعراق التي جعلت منه ممراً أرضياً بين الدول الأوروبية الصناعية، والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة , وبين دول الخليج العربي والتي تشكل حلقة ثانية للنقل نحو جنوب وجنوب شرق اسيا من جهة أخرى ومع الزيادة المتوقعة في حركة التجارة العالمية ستؤدي الى تنامي الحاجة الى الموانئ للدول المجاورة للعراق ومن ثم تزداد الحاجة الى القناة الجافة عبر الأراضي العراقية اذ يعد الممر الأرضي الاقرب مسافة والاقل وقتاً, فمثلاً المسافة التي تقطعها تجارة اليابان الى اوربا عبر المحيط الهادي وقناة بنما تزيد بمقدار 5000 كم قياساً



بالمسافة المقطوعة عبر الخليج العربي اذا ما تم الاعتماد على القناة الجافة الى المتوسط ثم اوربا . كذلك الرحلة بين ميناء نيويورك وميناء اللاذقية عبر المتوسط ، والتي تقدر المسافة بينهما نحو 9500 كم ، تستغرق 18 يوما" وفي 3 أيام تنقل الى موانئ الخليج العربي ، بينما تستغرق الرحلة بين موانئ نيويورك وموانئ الخليج نحو 34 يوما" اذا سلكت عبر راس الرجاء الصالح ، كما ان المسافة البحرية بين ميناء بومباي في الهند وميناء مرسيليا في فرنسا البالغة نحو 18584 كم تستغرق نحو 28 يوما" عبر راس الرجاء الصالح يمكن ان تصبح تلك المسافة بنحو 12880 كم وتقطع بنحو 13 يوما" اذا كان المسير عبر الخليج مروراً بالقناة الجافة باتجاه البحر المتوسط ، مما يعني انخفاض كلف نقل البضائع ومن ثم أسعارها (السامرائي ، 2016 ، 28)

رابعاً: التوقعات المستقبلية لميناء الفاو:

لمعرفة الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو، بخاصة هو قيد الانشاء لابد من التوصل الى توقعات مستقبلية عنه. ، فقد تباين الباحثون في تحديد المدة الزمنية المناسبة للتوقعات المستقبلية، فمنهم من حدد هذه الفترة بعشر سنين، فيما اقترح بعضهم أن تكون المدة الزمنية المناسبة لحجم الصادرات والواردات والتوصل الى التوقعات المستقبلية على المدى البعيد ما بين 35 - 50 سنة في حين ظهرت دراسات أخرى في مجال التنبؤات تتناول مدة زمنية ما بين (5 - 15) سنة، في حين لجأ متخصصون آخرون الى أخذ مدة زمنية تتراوح بين (5 - 10) سنوات (الأسدي، 2016، 216).

ونشير هنا الى التوقعات المستقبلية للميناء من خلال عدة متغيرات، هي حجم الصادرات والواردات (التي سوف ينقل نصفها براً والنصف الآخر بحراً. وكذلك الصادرات والواردات التي ستعتمد النقل بالحاويات)، وعدد الأرصفة المطلوبة لتغطية خدمة النقل بالحاويات. عدد الارصفة المطلوبة لتغطية الحمولات الجافة. وكشف التكاليف المتوقعة سنوياً. فضلاً عن كشف الإيرادات المتوقعة سنوياً. والكلف التشغيلية ومن ثم صافي الأرباح المتوقعة ، وقد تم الاعتماد في ذلك على الدراسة الإيطالية المتعلقة بدراسة الجدوى الاقتصادية لميناء البصرة الكبير للمدة الزمنية ما بين (2007 - 2040) والمعدة من قبل الشركة العامة لموانئ (Pro-Feasibility Study, 2007, non) وقبل تناول تلك التوقعات قد يتساءل القارئ عن جدوى تناول توقعات لسنوات سابقة عن كتابة البحث ، ونشير هنا الى ان ذلك يهدف الى توضيح الخسائر التي تعرض لها البلد من جراء التلكؤ في انجاز المشروع لاسيما ان المشروع هو قيد الإنجاز. ونستعرض هنا التوقعات المستقبلية للمتغيرات المذكورة وكالاتي.

1- فيما يتعلق بحجم الصادرات والواردات والمنقولة برا وبحراً كما في جدول حسب ما يعكسها الجدولين (5، 6).

جدول (5) التوقعات المستقبلية لأحجام الصادرات العراق للمدة (2007 - 2040) ألف طن سنوياً

السنة	الشرق الأوسط ليبيا - إيران - مصر	بقية أفريقيا	أوروبا	بقية آسيا	أمريكا	المجموع
2007	1,915	101	995	203	76	3,290
2013	9,872	1,021	6,678	1,607	766	19,945
2018	14,586	1,933	11,236	2,852	1,449	32,057
2023	19,452	3,045	16,512	4,327	2,281	45,616



58,760	2,938	5,580	21,269	3,924	25,050	2028
71,678	3,584	6,809	25,942	4,786	30,557	2033
84,362	4,218	8,014	30,533	5,633	35,964	2038
91,757	4,593	8,716	33,207	6,127	39,114	2040

Source: Ministry of transport ,General company for port of irag,master plan study for port sector in the republic of Iraq interim report(1), 2014.p.p210.

اذ يتضح من الجدول 5 التوقعات المستقبلية لمجموع الصادرات في سنة 2007 كانت 3,290 ألف طن ومن المتوقع ان ترتفع الى نحو 58,760 ألف طن سنة 2028 بمعدل نمو مركب 16.5 % وقد ترتفع مجموع الصادرات عبر الميناء الى نحو 91,757 مليون طن سنة 2040 بمعدل نمو مركب 3.7% للمدة المذكورة. علما ان معظم الصادرات المتوقعة ستكون متجهة الى اوربا كما يتضح من الجدول المذكور بأهمية نسبية 30%, 36%, 36% للسنوات 2007, 2028, 2040 على التوالي. وبالنسبة لمجموع الواردات فان التوقعات كانت (65,957) ألف طن للعام 2007 و 117,330 ألف طن لسنة 2028 بمعدل نمو مركب 2.7 % كما ان توقع مجموع الواردات لسنة 2040 هو 152,476 ألف طن بمعدل نمو مركب 2.2 % للمدة المذكورة. كما يتضح من الجدول 6 أيضا ان النسبة الأكبر لمجموع الواردات ستكون قادمة من بقية دول اسيا وأوروبا بأهمية نسبية بنحو 39 % لكل منهما. كما يتضح من الجدولين 5 و6 ان مجموع الصادرات والاستيرادات المتوقعة للسنوات 2007 - 2028 - 2040 كانت 69,247 و 176,090 و 244,233 ألف طن على التوالي كانت نسبة الاستيرادات بنحو 95 % و 66 % و 62 % على التوالي.

وباعتماد أن نصف الصادرات والواردات تنتقل عن طريق البر أي ان النصف الآخر سينقل بحراً عن طريق الموانئ العراقية التجارية في الجدول (7).

جدول (6) التوقعات المستقبلية لأحجام واردات العراق للمدة (2007 - 2040) ألف طن/ سنوياً

السنة	الشرق الأوسط ليبيا - ايران - مصر	بقية أفريقيا	أوروبا	بقية آسيا	أمريكا	المجموع
2007	8,241	2,858	25,380	23,237	6,241	65,957
2013	5,436	3,357	27,997	26,934	7,904	71,628
2018	4,890	4,356	35,413	34,768	10,444	89,870
2023	4,075	5,146	41,147	41,002	12,532	103,903
2028	4,608	5,819	46,529	46,325	14,049	117,330
2033	5,133	6,481	51,827	51,600	15,690	130,731
2038	5,657	7,142	57,112	56,861	17,244	144,015
2040	5,989	7,562	60,467	60,201	18,257	152,476

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق، (2014) دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ (2)، بغداد: وزارة النقل، بيانات غير منشورة.



جدول (7) الصادرات والاستيرادات والتي ستنقل برا وبحرا لغاية سنة 2040 ألف طن سنويا

السنة	مجموع الصادرات والواردات	تنقل براً	تنقل بحراً
2007	69,247	34,623.5	34,623.5
2028	176,090	88,045	88,045
2040	244,233	122,116.5	122,116.5

Master Plan Study for Sector in the Republic Of Iraq Interim Report (1)2014

كما أن نصف الصادرات والواردات تنقل عن طريق البحر فإنها تعتمد النقل بالحاويات كما مبين في الجدول (8)

جدول (8) إجمالي الصادرات والواردات التي تنقل بالحاويات

السنة	مج النقل البحري	حاويات	حمولات جافة
2007	34,623	17,311.5	17,311.5
2028	88,045	44,022.5	44,022.5
2040	122,116	61,058	61,058

Source: Pre- feasibility study of the new al-Faw port (2007) volume: 1 draft.

لهذا فإن عدد الأرصفة المطلوبة لتغطية خدمة الحمولات الجافة كما يبدو من جدول (9) الذي يتضح منه إن عدد الأرصفة المطلوبة لتغطية خدمات الحمولات الجافة بطاقة الرصيف الواحد بثلاث وجبات عمل مستمر تساوي 750 مليون طن سنوياً.

جدول (9) عدد الأرصفة المطلوبة لتغطية الحمولات للمدة 2010 – 2040

السنة	الطاقة السنوية (مليون/طن)	الطاقة المتبقية لمينائي أم قصر وخور الزبير (مليون/طن)	الطاقة المتبقية (مليون طن)	الزيادة السنوية (مليون/طن)	عدد الأرصفة المطلوب لتغطية الطاقات المتبقية طاقة الرصيف الواحد 2,7 مليون/طن	إجمالي عدد الأرصفة المطلوب انشاؤها
2010	23,300	18	5,3	1,2	2	2
2028	44,020	23,3	21	1,4	8 (كل سنتين رصيف)	10
2040	61,058	44,02	17	-	6 (كل سنتين رصيف)	16

Source: Pro- Feasibility Study of the new AL- Faw port (2007), volume1

2- الإيرادات المتوقعة: وفيما يخص هذه الفقرة وحسب دراسة الجدوى السابقة فإن توقع تلك الإيرادات كان للمدة 2014-2027 وتشتمل على إيرادات أرصفة الحاويات، والخزن، والقناة الجافة المتوقعة، والتكاليف السنوية التشغيلية هي كما موضح في الجدول (10) أما السنوات (2028-2040) فقد تم التنبؤ بها من قبل الباحث بالاعتماد على البيانات السابقة وذلك باستخدام نموذج الانحدار البسيط مع الزمن حسب المعادلة التالية بالاعتماد على البرنامج spss.

$$Y_i = \beta_0 + \beta_1 T + U$$

حيث أن:

$$Y_1 = Y_1 \text{ (إيرادات أرصفة الحاويات)}$$

$$Y_2 \text{ (إيرادات القناة الجافة)}$$



Y3 (التكاليف السنوية التشغيلية)

T = الزمن.

جدول (10) الإيرادات المتوقعة لأرصدة الحاويات والخزن والقناة الجافة للمدة 2014-2040 مليون دولار

السنوات	اجمالي إيرادات أرصدة الحاويات	أجور الخزن	اجمالي إيرادات القناة الجافة	الإيرادات الكلية	اجمالي التكاليف التشغيلية	صافي الربح
2014	306	44.4	167.7	518.1	154.7	363.4
2018	389.52	44.4	205.95	639.87	175.6	464.27
2023	496.8	44.4	254.90	796.1	199.1	597
2027	583.2	44.4	295.1	922.7	226.6	696.1
2028	603.73	44.4	322.30	970.43	226.45	743.98
2033	710.51	44.4	371.25	1126.16	251.51	874.65
2038	817.28	44.4	420.20	1281.88	276.58	1005.3
2040	859.99	44.4	439.78	1344.17	286.60	1057.57
النمو المركب %	3.90	-	3.64	3.59	2.31	4.03

المصدر: الجدول من اعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات الملحق 1

يتضح من الجدول 10 تطور الإيرادات الكلية المتوقعة والعناصر المكونة له للمدة 2014-2040
اذ بلغ معدل النمو المركب لكل من إيرادات الكلية، وأرصدة الحاويات، والقناة الجافة نحو 3.59 %
و 3.90 % و 3.64 % للسنوات 2014-2040 على التوالي. وما يمكن ملاحظته من الجدول المذكور
أيضاً ان متوسط مساهمة إيرادات أرصدة الحاويات تشكل نحو 62 % الى الإيرادات الكلية، فيما تشكل
نسبة مساهمة إيرادات القناة الجافة نحو 32 %، فيما تشكل أجور الخزن النسبة المتبقية، علماً انه تم
احتساب الإيرادات التي سيحققها الميناء على أساس جداول العوائد والأجور المعتمدة في موانئ العراق
(مصطفى، 2011، 10).

وفيما يتعلق بالتكاليف، التي تشمل على تكاليف العمل والصيانة ولا تتضمن تكاليف الاهلاك
والتأمين، فان معدل نموها المركب يبلغ نحو 2.31 % ومعدل النمو المركب لصافي الربح يبلغ نحو
4.03 % للمدة ذاتها.

الاستنتاجات:

- 1) ان موقع العراق الجغرافي يحتم انشاء منفذ بحري بحجم ميناء الفاو الكبير
- 2) أن السفن القادمة من استراليا ودول شرق آسيا وأوروبا ستتبادل شحن وتفريغ البضائع في ميناء
الفاو يتطلب نقلها برياً من العراق إلى تركيا وسوريا والأردن عبر السكك الحديدية أو أسطول من النقل
البري وهذا يعني انخفاض أهمية الميناء بدون القناة الجافة.
- 3) عند انجاز ميناء الفاو سوف يحسن من مستوى الأداء الاقتصادي للبلد عبر الإيرادات الإضافية
التي سيحققها، وكذلك تحقيق الميزة التنافسية، فضلاً عن توفير فرص العمل.
- 4) ان تأخير انشاء الفاو بسبب انخفاض أسعار النفط، يعني خسارة اقتصادية لما سيوفره من إيرادات
مالية متوقعة اوضحها البحث.
- 5) يعد التعامل مع السفن الكبيرة ضرورياً لتعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية وتحقيق الجدوى
الاقتصادية من إنشائها وتشغيلها.

التوصيات:



- (1) من خلال معطيات البحث يجب ان تعمل الحكومة لجعل ميناء الفاو البوابة الرئيسية لتجارة العراق الخارجية المتنامية وتجارة الترانزيت كمكمل وليس بديلاً عن موانئ العراق.
- (2) أن الطلب المتوقع على خدمات الموانئ يفوق الطاقة الاستيعابية ولا تفي بمتطلبات نمو التجارة الدولية لذا يجب عدم التلكؤ في بناء مشروع ميناء الفاو وإنشاء صندوق لتمويل الانفاق واستثمار القروض التي يحصل عليها العراق في تمويل المشروع وعدم الاعتماد في تمويله على ما توفره الموازنة من موارد قد تكون غير كافية لتذبذب أسعار النفط.
- (3) ان الزيادة المتوقعة في حركة التجارة العالمية ستؤدي الى تنامي الحاجة الى الموانئ للدول المجاورة للعراق. ومن ثم تزداد الحاجة الى القناة الجافة عبر الأراضي العراقية.
- (4) القناة الجافة ستكون عنصراً مهماً لنجاح عمل ميناء الفاو , وهذا يتطلب استقرار البيئة الأمنية والسياسية للمناطق التي تمر بها القناة

المصادر:

- 1- الاسدي , اسعد عباس و الحجاج, نجم الدين عبد الله . (2016) , مستقبل النقل البحري في العراق , مجلة كلية التربية , العدد 27 , مجلد 21 , جامعة البصرة : كلية التربية للعلوم الإنسانية.
- 2- الأمم المتحدة للتجارة والتنمية , (الاونكتاد) 2018, الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وآثارها على التنمية, جنيف.
- 3- الجنابي, قاسم محمد وعبد, ربا صاحب. (2013), اشكالية ترسيم الحدود العراقية الكويتية والخروج من احكام الفصل السابع, مجلة كلية التربية الأساسية, جامعة بابل, العدد 12,
- 4- الحمادي كاظم فحجان. (2019) حافظوا على حدود العراق البحرية, متاح على شبكة الانترنت. www.nasiviyah.org/ara
- 5- الرويثي , محمد , (2001) السكان وتنمية الموانئ , ط2 , الرياض: دائرة الملك عبد العزيز .
- 6- السامرائي, مجيد ملوك, (2016), الجغرافية وافاق التنمية المستدامة, ط1, عمان: دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.
- 7- الشركة العامة لموانئ 2010 – 2019, التقرير السنوي للحمولات للمدة 2010 – 2019. بغداد: وزارة النقل.
- 8- الشركة العامة لموانئ العراق(2010-2019) التقرير السنوي للإيرادات المالية للمدة 2010-2019. بغداد: وزارة النقل,
- 9- الشركة العامة لموانئ العراق (2010 – 2019), التقارير الإحصائية للسنوات 2010 – 2019 بغداد: وزارة النقل,
- 10- الشركة العامة لموانئ العراق. (2014) دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ (2), بغداد: وزارة النقل, بيانات غير منشورة.
- 11- الشمري , عمار مطير , (2012) جغرافية البحار والمحيطات , ط1 , بغداد : دار الايك للطباعة والنشر ,
- 12- العيداني, صلاح خضير , (2018), دراسات طبيعية واقتصادية للموانئ والمياه العراقية, ط1 , البصرة : شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة .
- 13- قسم الموارد البشرية (2010 – 2019) التقرير السنوي للمدة 2010 – 2019, بغداد: الشركة العامة لموانئ العراق.
- 14- مديرية إحصاءات النقل والاتصالات (2016) إحصاءات نشاط الموانئ, بغداد: وزارة التخطيط, الجهاز المركزي للإحصاء
- 15- مصطفى, ثائر عبد اللطيف, (2011), دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي , بغداد : الشركة العامة لموانئ العراق .
- 16- ورشة عمل لدراسة شبكة النقل المتعدد الوسائط في جنوب العراق. (2007), دراسة عملية لميناء الفاو وإعادة تنظيم الموانئ العراقية, عمان – الأردن.
- 17- وزارة الاعمار والإسكان (2014) دراسة المخطط التوجيهي للنقل, المرحلة 1 – 2 (المخطط التوجيهي للمدى الطويل), لندن: دار الهندسة للطباعة.

18- Pro- Feasibility Study of the new AL- Faw port(2007), volume 1, Ministry of transport ,General company for port of irag, master plan study for port sector in the republic of Iraq interim report(1), 2014.p.p210.



الملحق 1 الإيرادات الكلية والتكاليف التشغيلية المتوقعة لميناء الفاو الكبير

السنوات	اجمالي إيرادات ارصفة الحاويات 1	اجور التخزين 2	اجمالي إيرادات القناة الجافة	الإيرادات الكلية 4	اجمالي التكاليف 5	صافي الربح 6
2014	306	44.4	167.7	518.1	154.7	363.4
2015	331.2	44.4	177.749	549.029	167.21	381.819
2016	347.76	44.4	186.849	579.009	169.9	409.109
2017	368.64	44.4	195.949	608.989	172.7	436.289
2018	389.52	44.4	205.959	639.879	175.6	464.279
2019	410.4	44.4	216.008	670.808	178.6	492.208
2020	432	44.4	226.057	702.457	182.2	520.257
2021	453.6	44.4	236.106	734.106	187.5	546.606
2022	475.2	44.4	244.855	764.455	193.2	571.255
2023	496.8	44.4	254.904	796.104	199.1	597.004
2024	518.4	44.4	264.953	827.753	205.4	622.353
2025	540	44.4	275.002	859.402	212.1	647.302
2026	561.6	44.4	285.051	891.051	219.1	671.951
2027	583.2	44.4	295.1	922.7	226.6	696.1
2028	603.736	44.4	322.303	970.439	226.45	743.989
2029	625.091	44.4	332.093	1001.584	231.463	770.121
2030	646.446	44.4	341.883	1032.729	236.476	796.253
2031	667.801		351.673	1019.474	241.489	777.985
2032	689.156	44.4	361.463	1095.019	246.502	848.517
2033	710.511	44.4	371.253	1126.164	251.515	874.649
2034	731.866	44.4	381.043	1157.309	256.528	900.781
2035	753.221		390.833	1144.054	261.541	882.513
2036	774.576	44.4	400.623	1219.599	266.554	953.045
2037	795.931	44.4	410.413	1250.744	271.567	979.177
2038	817.286	44.4	420.203	1281.889	276.58	1005.309
2039	838.641	44.4	429.993	1313.034	281.593	1031.441
2040	859.996	44.4	439.783	1344.179	286.606	1057.573

1 - (السنوات 2014-2027)

Source: Ministry of transport ,General company for port of irag,master plan study for port sector in the republic of Iraq interim report(1), 2014.p.p210 .

-السنوات (2028 - 2040) من عمل الباحثان باستخدام طريقة الانحدار البسط للمتغيرات المذكورة مع الزمن. الجدولين 4 و 6 , من عمل الباحثين.