



ميناء الفاو الكبير ودورة في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي

الباحثة سوسن جواد كاظم
2021

أ.د عبد الوهاب محمد جواد الموسوي
1442هـ

المستخلص

يهدف هذا البحث الى التعرف على الموانئ البحرية والتركيز على موانئ الجيلين الرابع والخامس وميناء الفاو الكبير والاهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير في حال انشاؤه كونه اكبر مشروع استثماري في العراق , وكذلك يعد من أكبر الموانئ المقامة على ساحل الخليج العربي , فضلاً عن مشروع القناة الجافة الذي سيربط العراق ودول الخليج مع دول اسيا وأوربا , وماله من تأثيرات اقتصادية جمة من خلال المساهمة في زيادة الناتج المحلي الاجمالي العراقي وزيادة حجم التجارة الخارجية والاستثمار على المستوى المحلي والدولي , وتقليل حجم البطالة التي يعاني منها الاقتصاد العراقي , وزيادة إيرادات الموانئ العراقية الحالية وتطويرها خاصة بعد العمل وفق صيغ التشغيل المشترك في إدارة وتشغيل الموانئ العراقية وتوسيعها من خلال انشاء أرصفة جديدة وزيادة الاليات المستخدمة في عمليات المناولة , وقد سعت الكثير من البلدان المينائية الى تطوير خدمات موانئها من خلال توظيف الامكانيات التكنولوجية المتاحة لديها لتوسيع الموانئ القائمة فعلاً أو انشاء موانئ جديدة مجهزة بأحدث الالات والمعدات المتطورة , وتقديم سيناريو يقوم على اساس دراسة الجدوى وتحديد مدى السيطرة على الخطة وامكانية استمراريتها والوفاء بالتزاماتها المادية والتغلب على العقبات الخارجية وتوافر القيادة التقنية للخطة.

الكلمات المفتاحية: الموانئ البحرية، ميناء الفاو الكبير، القناة الجافة، حجم المناولة، الارصفة

Abstract

This research aims to identify the seaports and focus on the ports of the fourth and fifth generations and the Great Port of Faw and the economic importance of the Great Port of Faw in the event that it is established as the largest investment project in Iraq, as well as one of the largest ports established on the coast of the Arabian Gulf, as well as the dry canal project that will connect Iraq and the Gulf states with the countries of Asia and Europe, and its huge economic impacts by contributing to increasing the Iraqi gross domestic product and increasing the volume of foreign trade and investment at the local and international levels, reducing the unemployment that the Iraqi economy



suffers from, and increasing the revenues of the current Iraqi ports and their development, especially after work According to the joint operating formulas in the management and operation of Iraqi ports and their expansion through establishing new berths and increasing the mechanisms used in handling operations, many port countries have sought to develop their port services by employing the technological capabilities available to them to expand the existing ports or establish new ports equipped with the latest machinery And advanced equipment, and provide a scenario based on the feasibility study and determination of the term Controlling the plan, its continuity, fulfilling its financial obligations, overcoming external obstacles, and providing technical leadership for the plan.

Keywords: seaports, the great port of Faw, dry canal, handling volume, berths

المقدمة

تعد الموانئ البحرية بوابات الانفتاح على العالم ونقطة التقاء وسائط النقل المتعددة وحلقة الوصل بين الدول المينائية والعالم الخارجي والمحرك الأساسي لعملية التنمية الاقتصادية وإمدادها بمصادر التمويل المالي من العملات الأجنبية وإمكانية الحصول على المواد الأولية والمستلزمات الإنتاجية مقومات العمليات التنموية ورفد المالية العامة للدولة بمصادر دخل من العملات الصعبة ودورها البارز في توظيف قوى العمل وأتاحه فرصه ومجالات عمل متعددة ومتنوعة لكافة الاختصاصات والمهارات والمهمن، أصبح من الضروري إنشاء موانئ جديدة مثل ميناء الفاو الكبير الذي يربط العراق بدول الشرق والغرب ويربط دول شرق وجنوب شرق آسيا في دول عديدة من العالم، وتقليل كلف النقل والوقت سواء للبضائع العراقية أو البضائع المارة من خلاله، إذ من المتوقع عند تشغيل ميناء الفاو الكبير سيحقق العراق مكاسب كبيرة في تجارة الخدمات وتجارة الترانزيت .

أهمية البحث : تأتي أهمية البحث من خلال التركيز على النقاط الآتية



تسليط الضوء على ميناء الفاو الكبير واسباب انشائه ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي ، وتقديم سيناريو مستقبلي مقترح للنهوض بالدور التنموي للموانئ البحرية العراقية .

مشكلة البحث : تتركز مشكلة البحث في كون الموانئ العراقية عامة وميناء الفاو الكبير خاصةً تواجه تحديات آنية ومستقبلية في تشغيل الأرصفة ونقص الآليات التي تحتاجها عمليات المناولة ، وتقديم سيناريو مستقبلي مقترح للنهوض بالدور التنموي للموانئ البحرية العراقية .

هدف البحث : يهدف البحث إلى تسليط الضوء على موانئ الجيل الرابع والخامس وميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي وتوضيح مدى حاجة العراق لإنشائه ومشروع القناة الجافة ، وسيناريو مقترح للنهوض بالدور التنموي للموانئ في الاقتصاد العراقي.

فرضيه البحث : يحاول البحث إثبات أو نفي الفرضية التالية :

جذب الاستثمارات العربية والاجنبية لمساعدة رفع كفاءة الموانئ العراقية .

منهجية البحث : اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي لإثبات الفرضية من خلال توضيح موانئ الجيل الرابع وموانئ الجيل الخامس ودراسة ميناء الفاو الكبير , وتقديم سيناريو للنهوض بدور الموانئ البحرية في تحقيق التنمية الاقتصادية .

هيكلية البحث : لغرض تحقيق أهداف البحث فقد تم تقسيمه إلى مبحثين ,تطرق المبحث الأول الى نبذة تاريخية عن الموانئ البحرية وموانئ الجيلين الرابع والخامس وميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة ، فيما تناول المبحث الثاني تقديم سيناريو مستقبلي للنهوض بالموانئ التجارية العراقية وتوسيع دورها في تحقيق سبل التنمية الاقتصادية وانتهى البحث بمجموعة من الاستنتاجات والتوصيات.



المبحث الاول : موانئ الجيلين الرابع والخامس وميناء الفاو الكبير اهميته واسباب انشاءة

أولاً : نبذة تاريخية عن الموانئ

نتناول بدايةً الموانئ البحرية القديمة في العالم التي تم العثور عليها باكتشاف هياكل للبعض منها ومن المراسي في بقاع مختلفة من السواحل البحرية في العالم. لقد شاركت الموانئ البحرية في الحضارات القديمة عن طريق التجارة البحرية بين الدول فكانت منها تطوير موانئها وبذلك أخذت الموانئ البحرية تتطور تبعاً لتطورات صناعة السفن ووسائل النقل البحري ، فيعد وادي الجرف على البحر الأحمر من أقدم الموانئ الاصطناعية المعروفة في العالم حينذاك وقد تم العثور على هياكل للميناء والمراسي القديمة فيه . أما في مصر القديمة فإن الميناء المصري الذي كان رئيساً للتجارة اليونانية قبل تأسيس الإسكندرية . وفي اليونان القديمة كان ميناء بيريروس في أثينا قاعدة للأسطول الاثيني في سنة (480) قبل الميلاد. وأيضا كانت هناك موانئ بحرية قديمة وعريقة في شرق قارة آسيا منها ميناء قوانغتشو الذي تم إنشاؤه في عهد أسرة نيشن الصينية التي حكمت في المدة (221- 206) قبل الميلاد وما زال هذا الميناء قائم الى حد الآن ويعد من اكبر الموانئ التجارية في الصين .إما عن الهند عتكان ميناء اوشيا الواقع في مدينة لوئال حضارة وادي السند عام 3700 قبل الميلاد من أقدم الموانئ البحرية في المنطقة ،وميناء اوساكا الذي يعد اكبر ميناء محلي في الهند ومركز رئيس لتجارة الارز هذان الميناءان من أقدم الموانئ البحرية في الهند القديمة . أما في اليابان خلال فترة إيدو من السنة 1603 الى 1868 ميلادي فكانت جزيرة ويجيما الميناء الوحيد المفتوح للتجارة مع أوروبا، وفي الواقع ان العديد من الموانئ القديمة التي تم إنشاؤها بالحضارات القديمة في العالم لم يعد موجوداً بالوقت الحالي.حتى مع العثور على ما بقي منها من هياكل فلم يتم استحداثها بسبب التغيرات الجيولوجية للخطوط الساحلية مثل ميناء الجاودار الواقع شرق ساسكس والذي كان من أهم موانئ انجلترا في العصور الوسطى الآن مع تغيير الخط الساحلي على بعد ميلين افقد هذا الميناء أهميته ولم يعد صالحاً لرسو السفن فيه في حين أن ميناء وافينسيورنودانويتش فقدت وبشكل تام من جراء التآكل الساحلي .وفيما يلي استعراض للموانئ لموانئ الجيل الرابع والجيل الخامس.

1- موانئ الجيل الرابع

في حقبة التسعينات من القرن الماضي استخدمت التكنولوجيا بكثافة عالية في مجال عمل والية أنشطة الموانئ البحرية فكانت هذه البداية لظهور الجيل الرابع من الموانئ البحرية فأدخل معالج



الحواسيب المركزية وقواعد البيانات الدقيقة على كافة الأنشطة المينائية فتوسعت حركة الاستثمارات المالية فيها فاتسعت وتضاعفت وتيرة استخدام خدمات الانترنت والاتصالات اللاسلكية وانتشرت خطوط الخدمات المينائية عبر الهواتف المحمولة فأصبحت العمليات تجري بشكل سريع وتم التخلص من الإجراءات الروتينية القديمة فأزيلت كافة الموانع التي تعاني منها الموانئ سابقا . وصارت مناطق الموانئ وما يطوقها من مساحات هي للمعامل والمخازن والأسواق وبنوك مالية ومراكز لاستقطاب القطاعات الصناعية والتجارية والزراعية . إن من أهم ما تميزت به موانئ هذا الجيل ما عرف بمشاريع الدمج بين الموانئ نفسها مثل اندماج ميناء كوبنهاغن في الدانمارك مع ميناء عالمو في السويد عن طريق الجسر الذي يربط بين الدولتين ومد شبكة من الجسور والاتفاق على نقل البضائع براً بواسطة سكك الحديد والسيارات. واندماج شركة الحاويات الألمانية (BLG) - Lagrhnas - remeB في برلين مع إدارة محطة الحاويات في ميناء هامبرغ الذي تديرها شركة ، ما أسفر عنه ولادة أجيال جديدة من سفن الحاويات العملاقة وامتداد لشبكات ملاحية جديدة بين الموانئ المحورية * وموانئ سفن الروافد * وأيضا شهدت ظهور إدارات جديدة لشركات بحرية متعددة المنافذ المينائية وانتشارها موزعه بشكل متفرق في أنحاء العالم مثل شركة (PSA crop) الأمريكية التي عملت على تجديد العشرات من المحطات المينائية في العالم وشركة (HutchinSon) القابضة (HPH) وشركة (O&P) * (i).

2- موانئ الجيل الخامس

بعد نهاية عقد التسعينات من القرن الماضي مرت الموانئ البحرية بمرحلة جديدة تركز فيها استخدام البرمجيات وتكنولوجيا المعلومات الأكثر تطوراً وحادثة في الإدارة والتشغيل بشكل متزايد ومكثف عما سبق فقد عمدت الى برمجة الأنشطة الإدارية والفنية للميناء وفق أنظمة أكثر تطوراً فتم الاستفادة من هذه الأنظمة في عملية التشغيل الآني ووضع الخطط المستقبلية فحققت تبعاً لذلك تعظيم لإنتاجيتها وتدنيه تسمية الخطأ مما جعل استخدام المرافق والمعدات في حوزة الميناء استخداماً أمثل ورفع طاقته الاستيعابية فتوسعت نشاطات الميناء وزادت مساحته فأصبحت الموانئ المحورية تمتلك أسترأتيجه متكاملة واتبعت منهج اللامركزية فازدادت مساهمة القطاع الخاص فيها عن طريق دخوله اتفاقيات طويلة الأجل وأصبح لشركات إدارة الموانئ دور كبير بالغ الأهمية برز بالتعاون بين هيئات الموانئ البحرية وعليه تزايد الاهتمام بمراكز البرمجية وتحقيق إيرادات عالية جدا للموانئ البحرية اعتمد عليها بشكل رئيس في تحقيق وتنفيذ الخطط



التموية. (ii) ، وأطلقت منظمة الاونكتاد (UNCTAD) حسب تصنيفها اسم جيل المدن المينائية على موانئ عقد التسعينات لما تحققة من مشاريع لتطوير الموانئ البحرية في المدن الثلاث سنغافورة , روتردام , شنغهاي التي سخرت كافة الإمكانيات التي تمتلكها من أجل ارتقاء الخدمات المينائية لديها وتمكنت من الوصول الى قمة الهرم الخدمي للشحن البحري (iii)، ومن المميزات التي تميزت بها الموانئ مايلي:-

- الشراكة المتكاملة Integrated Parther Ship

- إدارة المصالح المشتركة Interest management

- التكامل الإقليمي للميناء PortRegionIntegration

- إدارة خارج الحدود Bordermanagement

- انسيابية المعلومات InformationSeamLess

- شفافية تنظيم المعلومات على المستوى الدولي والإقليمي

InformationInterandInterTransParent

إما ما يخص نظام النقل في هذا الجيل فقد اعتمد على النقل بالحاويات الذي اخذ يتوسع ويبحث عن طرق وأساليب أكثر تطورا وبالتأكيد أي تطورات تحدث في أنظمة النقل متعدد الوسائط في العالم يؤدي بالضرورة الى تطور الموانئ البحرية ترابط العلاقات بينهم (iv).

ثانياً: ميناء الفاو الكبير

يقع ميناء الفاو الكبير في شبة جزيرة الفاو جنوبي محافظة البصرة في منطقة راس البيشة على نهاية الجرف القاري للعراق وبعد نقلة نوعية في أهميته الجيوسياسية لربط العراق بالعالم من خلال موقعه الرابط بين الشرق والغرب , وان إنشاؤه سوف يغير خارطة النقل البحرية العالمية , الاستراتيجية المشروع بجعله العراق حيزا بریا يربط الشرق باوروبا عن طريق موانئ تركيا وسوريا من خلال القناة الجافة

1- فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير

تعود فكرة انشاء مشروع الفاو الكبير الى القرن التاسع عشر عندما قامت بريطانيا بعد احتلالها للعراق المسوحات عدة لمدخل شط العرب من اهمها المسح الذي عهدت به للعقيد روكي lienti :colonel O.Rorke عام 1919 فقدم تقريراً مفصلاً تحت اسم (حفر سدة الفاو) بكلفة 93,000,000 روبي وعمق (7,62) م الا انه لم يحظَ باهتمام الحكومة البريطانية لعدم ثققتها بنوايا الحكومة الفارسية بعد رفضها معاهدة التحالف بين الحكومتين ,ومن ثم توقف انشاء



المشاريع البريطانية في العراق بسبب اندلاع ثورة العشرين^(v) وفي عام 1954 بدء العمل في حفر قناة سدة الفاو بعمق 762م بواسطة الكراكة التي تمتلكها ادارة ميناء المعقل. بعد ان رفض مجلس الاعمار منح قرض لإدارة الميناء بمبلغ 500 الف دينار عراقي بفائدة^(vi) وقد اجريت محادثات بخصوص مشروع الفاو الكبير منها محادثة 1986 التي تم فيها اختيار موقع المشروع في منطقة راس البيشة على ان يحتوي مخططة على 100 رصيف ومدينة سكنية توقف التنفيذ بسبب الحرب وعدم توفر التخصيصات المالية^(vii) وفي عام 1997 قدمت خطط جديدة لوزارة النقل والمواصلات تمت مناقشتها في عام 1989 ونتيجة الظروف السياسية والاقتصادية التي مربها العراق آنذاك حالت دون مباشرة تنفيذ المشروع^{viii} بعد عام 2003 عقدت الشركة العامة لموانئ العراق العديد من الاجتماعات والمفاتيح لوزارتي النقل والمواصلات ووزارة التخطيط حول انشاء ميناء الفاو المعهود لأهميته الاقتصادية في توفير متطلبات العراق التجارية والاستيراد والتصدير وتحويل مدينة البصرة الى منطقة حرة للتجارة العالمية ورفع مستوى الموانئ العراقية الى العالمية مطالبة وزارة التخطيط بأدراج مشروع الفاو ضمن مشروعات الخطة الوطنية الاستثمارية للعام 2005 ورغم موافقتها وتخصيص مبالغ لأعداد دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع الا انه لم يتم ذلك ثم قدمت عدة عروض من شركات مختلفة لتصحيح واعداد جدوى اقتصادية لمشروع الفاو الكبير من هذه الشركات

أ-مجموعه شركات ساندي العراقية-الامريكية مسجلة في العراق

ب-شركة مشرف للتجارة والمقاولات الكويتية مسجلة في العراق

ج-شركة KG2 الكويتية

د-شركة حنا الشيخ -اماراتية^(ix)

طرح جوزيف حنا الشيخ رجل الاعمال العراقي المغترب عرضا لبناء مشروع ميناء الفاو الكبير تضمن انشاء عدد من مصانع الفوسفات والبتروكيمياويات ومصفى لتكرير النفط الخام ومصفى للغاز ومعمل للالمنيوم ومجمعات سكنية للعاملين في الميناء فضلاً عن الارصفة المؤهلة لاستقبال السفن العملاقة, رفضت وزارة النقل العراقية عرض شركة حنا الشيخ بسبب شروطها التعاقدية التي من ضمنها الزام الحكومة العراقية دفع تكاليف المشروع بشكل دفعات يومية تصل الى 2,4 مليون برميل نفط خام يوميا وعلى مدى 20 سنة وكذلك تداخل الموانئ النفطية مع التجارية الامر الذي يؤدي الى أرباك العمليات المينائية^(x) وفي عام 2008 قدمت الحكومة الايطالية منحة بقيمة 46,5 مليون يورو الى تسعة شركات ايطالية سميت اتحاد الشركات



الايطالية بوضع دراسة للموانئ العراقية بالاتفاق مع العراق . وفي اب من عام 2010 تم توقيع عقد مع الشركة تكنك الايطالية لوضع تصاميم المشروع بكلفة 6 مليارات دولار . فحصل موافقة الحكومة على التصميم المقدم في عام 2012 للميناء الجديد الذي نقل قدرته الى 99 مليون طن سنويا وان يتم بناء الميناء بمرحلتين منفصلتين .

المرحلة الاولى: تنجز في عام 2014 وتتضمن انشاء (11) رصيفاً للحاويات بطاقة استيعابية 3,000,000 حاوية سنة وبكلفة 1795 مليون دولار وانشاء ممرات ملاحية واعمال حفر القنوات وموانئ الميناء .

المرحلة الثانية: تنجز في عام 2019 وتتضمن انشاء 9 ارصفة للحاويات ليصبح المجموع 20 رصيفا وبطاقة استيعابية 55,000,000 حاوية سنة وبكلفة (1295) دولار (xi)

2- أهمية ميناء الفاو الكبير

يعد ميناء الفاو الكبير من المشاريع الحيوية الرافدة للاقتصاد العراقي وشبة مهمة من الشبكات البحرية تربط العراق بالمنافذ التجارية المهمة مع الدول المجاورة والاقليمية عن طريق القنوات الملاحية المرتبطة بالخليج العربي , لقد وضعت مجموعة من الدراسات الاولية المقترحة من قبل وزارة النقل العراقية وبعض الدراسات الاجنبية لتصميم ودراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير , بتكاليف انشاء مختلفة فلاقت الدراسات المقدمة من قبل مجموعة الشركات الايطالية قبول وزارة النقل والشركة العامة للموانئ ووزارة المالية بتكلفة قدرت 4.6 مليار يورو. وبطاقة استيعابية 99 مليون طن سنويا (xii) ليكون احد اكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي وهنا تبرز اهمية الميناء المرتقب في تغيير خارطة النقل البحري العالمية . لربطه العراق مع الشرق والغرب . من خلال طريق حرير الذي يربط قارة اسيا بقارتي أوروبا وإفريقيا (xiii) وذلك بإنشاء خطوط للسكك الحديدية تمتد من البصرة الى تركيا , لنقل البضائع القادمة من الصين واليابان وجنوب شرق اسيا الى أوروبا عبر العراق بواسطة هذه السكك , وبهذا يكون لميناء الفاو الكبير تأثير اقتصادي في مجال التجارة الدولية بمستوى تأثير قناة السويس وقناه بنما على الاقتصاد العالمي يمكن ايجازها بما يلي:

أ- تخفيف الضغط على الموانئ الحالية

ب- تلبية احتياجات العراق من الصادرات والاستيرادات والمنتجات نصف مصنعة والالات والمعدات الانتاجية والوقود

ج- تطوير الواجهة البحرية للعراق وتطور المنطقة اقتصاديا



ح-توفير فرص عمل متنوعة فنية وادارية

خ-توفير مصادر مالية جديدة عن طريق مبالغ الترانزيت المدفوعة للعراق

د-استخدام الاراضي العراقية كموانئ جافة لنقل البضاعة الى اوروبا عن طريق موانئ البحر

الابيض المتوسط في سوريا والأردن وتركيا (xiv)

(1) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير للمدة (2018-2040)

الايادات	السنة
1,99	2018
2,07	2019
2,40	2020
2,56	2021
2,72	2022
2,89	2023
3,07	2024
3,23	2025
3,48	2026
3,60	2027
3,69	2028
3,42	2029
4,6	2030
4,43	2031
4,71	2032
5,00	2033
5,32	2034
5,67	2035
6,03	2036
6,81	2037
6,82	2038
6,87	2039
6,90	2040

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، دراسة الشركات الايطالية 2008.

تشير بيانات الجدول (1) إلى أن الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير تتزايد بشكل مطرد وسريع فقد حقق الميناء إيرادات متوقعة 1,99 مليار دولار في سنة 2018 اخذت بالتزايد التدريجي السريع حتى بلغت افتراضيا 3,69 سنة 2028 وهي مرحلة التشكيل النهائي للمشروع



لتصل الى 6,90 المقدار الافتراضي سنة 2040 فان هذه التوقعات لإيرادات المشروع المقترح سوف تقفز بالاقتصاد العراقي قفزة نوعية شاملة ولاسيما اذ صمم وفق تصاميم شركة تكننتال الايطالية فسوف تكون مدينة البصرة مدينة صناعية وسياحية ومركز تجاري لتبادل السوق الحرة ومطار للشحن الجوي ومعمل بتروكيمياويات فضلاً عن المعمل الموجود حالياً ومحطات لتوليد الطاقة الكهربائية ومحطة لتحلية المياه هذا فيما يخص مدينة الميناء البصرة وسيسهم في تعظيم إيرادات الدولة بما لا يقل عن 6 مليار دولار سنوياً متزايدة بشكل تصاعدي تساهم بشكل كبير في التنمية الشاملة للاقتصاد العراقي وزيادة الحركة التجارية اربعة اضعاف الموانئ الأخرى و من خلال مقارنة الواقع المالي لموانئ العراق التجارية من جهة اعدادها وطاقتها الاستيعابية وطاقاتها التصميمية فأنها لا تفي بالطلب الكلي لتجارة العراق الخارجية في ظل ارتفاع مؤشرات تجارة العراق الخارجية وانفتاح الاقتصاد على التجارة الدولية الذي يعد من المؤشرات الأساسية للتنمية الاقتصادية ومن ثم فان انشاء مشروع الفاو الكبير يكون مكملاً لعمل الموانئ الموجودة فعلاً وتوفير المبالغ التي يدفعها العراق مقابل خدمات الترانزيت لبضائعه المارة عبر موانئ دول الجوار والتي تقدر ب 50% دولار للطلب الواحد و 100 دولار للحاوية

يمكن ان تحسب تلك الفوائد من الجدول (1) إذ نلاحظ أن الفوائد التي يكتسبها الاقتصاد العراقي تمكن في المدخرات من العملة الاجنبية الناتجة عن التخفيض قيم (المناولة , عمليات الشحن والتفريغ , والمسافة) للحمولات الداخلة والمغادرة من العراق وإليه , فيما يخص الاستيرادات فان قيم المدخلات التخمينية المتأتية من انخفاض قيمه كلفه التفريغ والنقل والوقت للحمولات المستوردة اما فيما يخص الصادرات فان تأثير البنية التحتية الجديد سيؤدي الى انخفاض كلف الشحن والنقل والوقت ايضا وهذا يؤدي الى منافسة الصادرات العراقية مع صادرات البلدان المجاورة , فنلاحظ ان مشروعات المرحلة الاولى (2018-2028) سوف يحقق مدخرات كلف وقت ونقل متوقعة 94.1 دولاراً للحاوية الواحدة بمجموع 183024.5 الف دولار لأجمالي مناولة الحاويات المتوقعة 1945 الف حاوية, ومدخرات كلف النقل والوقت المقدره للحمولات الجافة حوالي 46.3 دولاراً للطن الواحد للحمولات الجافه وبمجموع مدخرات تقدر 1018.6 مليون دولار لأجمالي مناولة حمولات جافة متوقعة 22 مليون طن .ويحقق المشروع في مراحل التشكيل النهائي فوائد مدخرات كلف النقل والوقت 93,4 دولاراً للحاوية الواحدة بمجموع 33315 الف دولار لأجمالي مناولة الحمولات المتوقعة 3567 الف حاوية وب 45.6 دولار للطن الواحد لأجمالي مناولة الحمولات الجافه المتوقعة 33 مليون طن اذ يحقق مجموع مدخرات



1504.8 مليون دولار في عام 2038. وبهذا فان الطاقة التصميمية المتوقعة لميناء الفاو الكبير تؤدي الى تخفيض كلف الشحن والتفريغ والوقت التي تنعكس على امكانية تطبيق الخطط التطويرية وتنفيذ الاستراتيجيات الاقتصادية الناتجة على مقومات التنمية الاقتصادية في العراق عن طريق انخفاض قيم السلع المستوردة من المواد الخام والاولية والالات ومعدات انتاجية والمستلزمات الاخرى المستخدمة في عمليات الانتاج في مختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية, لغرض تحقيق النمو الاقتصادي الذي يعتمد على التنمية الاقتصادية في زيادة ونمو الدخل القومي. وعلى الصعيد الاقليمي فان مشروع ميناء الفاو الكبير بحسب التصاميم والتقديرات ودراسات الجدوى الاقتصادية سوف ينهي ازمة الملاحة العراقية مع ايران والكويت ويعيد للموانئ العراقية كرامتها الاقتصادية السابقة (قبل حرب الخليج الاولى والثانية) فيكون موردا اقتصاديا يضاهاى المورد النفطى ويتفوق عليه مستقبلا, ان جميع هذه الايجابيات والمكاسب لميناء الفاو من شأنها ان تحقق الامن والاستقرار السيلسي للعراق في المنطقة الاقليمية. تدفع الحكومة العراقية لإقامة اتفاقات اقتصادية وتكتلات اقليمية مشابهة لاتفاقية التجارة الحرة (النافتا) والمجموعة الاقتصادية لدول غرب افريقيا (اتفاقيه ابدجان), واتفاقية الكوميسيا). السوق المشتركة لدول شرق وجنوب افريقيا. ويكون العراق صاحب القرار واليد العليا في السيطرة على العقود المبرمة^(xv) اما على الصعيد العالمي فان استراتيجيه موقع العراق بشكل عام وموقع الميناء ولاسيما لها اثر بالغ الاهمية في تغيير خارطة النقل البحري العالمية واتجاهات تجارة العراق الخارجية, مع زيادة السكان والتنمية الاقتصادية على المستوى العالمي وزيادة حجم حركة التجارة العالمية سوف يصبح العراق جسرا ارضيا وممرات للبضائع القادمة من جنوب وجنوب شرق الى اوربا عبر القناه الجافة بواسطة خطوط سكك حديدية, طرق موصلات سريعة لنقل البضائع الى موانئ سوريا والاردن وتركيا بدلا من قناة السويس. و بكلفة ووقت منخفض لنقل البضائع من الصين الى الموانئ الشرقية (الشرق الاوسط واوروبا) عبر قناة السويس تستغرق 60 يوماً, بينما الرحلة البحرية البريه عبر الاراضي العراقية توفر وقت ما بين 20_25 وهذا يعني توفير مليون الدولارات على الاطراف المستوردة فضلا عن تخفيض تكاليف النقل والشحن بحوالي 15% من قيمة البضاعة المنقولة.^(xvi) اذ قدرت التشغيلية للرحلة البحرية حوالي 58800 الف دولار من ميناء بومباي الهندية عبر راس الرجاء الصالح الى ميناء مرسيليا الفرنسي ب 18584 كم لمدة 28 يوماً في حين تستغرق المسافة البحرية التي تقطعها السفن من ميناء الفاو عبر القناه الجافة الى البحر المتوسط مدة 12 يوماً



وبكلفة 12880 كم بفرق تكاليف 25320 دولار بين النقل عبر ميناء بومباي وميناء الفاو والقناة الجافة . وكذلك تنخفض التكاليف التشغيلية الـ 37800 دولار للمسافة البحرية بين ميناء نيويورك الأمريكي وميناء اللاذقية السوري عبر البحر المتوسط اذ تصل الى 9500 كم في 18 يوماً ويستغرق نقل البضائع عبر ميناء الفاو الكبير الى الموانئ السورية ثلاث ايام , في حين تستغرق الرحلة نفسها 34 يوماً وبتكاليف تشغيلية 71400 دولار الى موانئ نيويورك. (xvii) ، لذلك فان انشاء ميناء الفاو الكبير يسهم في تخفيض التكاليف التشغيلية للرحلات البحرية والبرية عبر شبكة طرق متعددة الوسائط تربط ميناء الفاو بالعديد من دول العالم وما لذلك من عوائد مادية من العملات الاجنبية على التنمية الاقتصادية في العراق بعيدة المدى .

3- اسباب انشاء ميناء الفاو الكبير

يرجع السبب الرئيس لأنشاء ميناء الفاو الكبير هو ايجاد ممر للتجارة العالمية العابر والتراتزيت بدلا عن قناة السويس التي من المحتمل ان تغلق خلال السنوات القادمة ولاسيما بعد المشاكل الاخيرة التي تعرضت لها القناة ولا بد من وجود ممرات جديدة يتم تصريف البضائع جنوب اسيا خلالها. الا ان الهدف اقدم الحكومة العراقية لبناء ميناء الفاو هو تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلاد ومالها من مردودات عالية على الاقتصاد العراقي من خلال جذب حركة التجارة الخارجية وزيادة عمليات المناولة وهنا يأتي دور الميناء في تخفيف الضغط على الموانئ الحالية وكذلك زيادة الخدمات المينائية المقدمة , مما ينعكس على ارتفاع ايرادات الشركة العامة للموانئ ودور هذه الايرادات في احداث عملية تنمية شاملة متكاملة ليس فقط في قطاع النقل وانما تمتد الى باقي قطاعات الاقتصادية المختلفة عمليات المناولة المتوقعة بحسب الدراسة المقدمة من مجموعة الشركات الايطالية التي قسمت توقعات حركة الملاحة البحرية ثلاث حقبة زمنية (2020-2038) وبحسب الارقام الافتراضية لعمليات المناولة (مناولة حاويات-مناولة حمولات جافة-عكسية-غير عكسية) في كل حقبة كما هو موضح في الجدول (2).

جدول (2) توقعات حركة الملاحة نوع المناولة في ميناء الفاو للمدة (2020-2038)

مجموع الحمولات الجافة والحاويات (مليون طن)	الحمولات الجافة		الحاويات (مليون اطن)	السنة
	الحمولات الجافة معبأة	الحمولات الجافة		
48	17,1	6.9	24	2020
72	23.5	8.5	40	2028
114	33,0	11,0	70	2038



المصدر بالاعتماد على وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة. تشير بيانات الجدول (2) إلى أن حركة الملاحة المتوقعة في ميناء الفاو الكبير تصل إلى 24 مليون طن عام 2020 وبمجموع حمولات جافة 48 مليون طن نصيب الحمولات الجافة (الفل) 6,9 مليون طن والحمولات المعبأة 17,1 مليون طن ارتفعت في عام 2030 إلى 114 مليون طن إجمالي مناولة حاويات جافة حمولات حاويات وجافة (معبأة وفل) فقد كان لحمولات الحاويات 70 مليون طن والحمولات الجافة (فل) 11,5 مليون طن والحمولات الجافة (معبأة) 33,0 مليون طن. وبالمقارنة مع الامكانيات المتاحة للموانئ التجارية الاربعة بواقعها الحالي وطاقتها الاستيعابية التي وصلت إلى 22229161 مليون طن في عام 2017^{xviii} فهذا يؤكد ارتفاع القدرة التنافسية للموانئ العراقية مع الدول المجاورة والموانئ في منطقة الخليج العربي في تقديم الخدمات التجارية والمينائية وارتفاع الإيرادات المتحققة فعلا. والإيرادات المتوقعة تضيف الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير المتحققة من عمليات المناولة والخدمات الأخرى التي يقدمها الميناء للجهات المستفيدة نسبة كبيرة من الإيرادات الكلية للشركة العامة للموانئ. مما تسهم في تنفيذ خطط المشروعات التنموية لنشاطات الشركة وما تعكسه على القطاعات الاقتصادية الأخرى. و الجدول (3) يبين أجمالي الفوائد المتحصلة من عمليات المناولة لمجموع أرصفة الحاويات والحمولات الجافة المحتسبة على وقت جدول الفوائد والأجور في الموانئ العراقية بالوقت الحالي.

جدول (3) الفوائد المتوقعة لأرصفة الحاويات والحمولات الجافة لميناء الفاو الكبير المحتسبة على أساس جداول الفوائد والأجور المعتمدة في الموانئ العراقية للمدة (2019-2027)

اجمالي الإيرادات حاويات +حمولات (مليون دولار) الإيرادات الكلية مليون دولار	الحمولات الجافة (مليون طن)			حمولات الحاويات (مليون طن)			السنة
	الإيرادات الكلية مليون دولار	رسوم الحمولات الجافة دولار/طن	الحمولات الجافة مليون طن	الإيرادات الكلية مليون دولار	رسوم الحاويات دولار	اعداد الحاويات	
594.759	205.959	13	15.543	388.8	18	21.6	2019
658.057	226.057	13	17.389	432.0	18	24.0	2020
783.353	264.053	13	20.381	518.4	18	28.8	2024
878.300	295.100	13	22.700	583.2	18	32.4	2027
96.1	*معدل النمو المركب لأجمالي الإيرادات						

1_ الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات القسم

2_ الشركة العامة لموانئ العراق، القسم المالي، شعبة الواردات، إيرادات 2017



احتساب معدل النمو التراكمي على اساس المناولة = (سنة المقارنة / سنة الاساس) تشير بيانات الجدول (3) الى الإيرادات المتوقع تحقيقها لميناء الفاو الكبير في المرحلة الاولى لعام 2019 المقدره بحدود 594.759 مليون دولار جراء عمليات المناولة واعمال الوكالات البحرية في الموانئ التجارية الاربعة الحالية مقارنة مع الإيرادات الاجمالية الفعلية البالغة 450.12 مليار دينار ما يعادل تقريبا 3.751 مليون دولار خلال عام 2017 . اما في عام 2027 فان الإيرادات المتوقع حصولها تقدر ب 878,3 مليون دولار فاذا تم احتسابها على اساس جدول الفوائد والاجور للموانئ الحالية باستبعاد اجور عمليات المناولة المقدره 18 دولارا للحاوية الواحدة و13 دولارا للطن الواحد للحمولات الجافة فان الشركة العامة لموانئ العراق سوف تزداد إيراداتها بمعدل 99,9 وهذا يعني ان ميناء الفاو الكبير سوف يضيف إيرادات هائلة الى إيرادات الشركة , تذهب منها نسبة 30% من الارباح الصافية الى وزارة المالية مما ينعكس ايجابا على زيادة نفقات الدولة لمواجهة نمو مشاريع خطط التنمية الشاملة للقطاعات والمؤسسات الاقتصادية والاجتماعية بغية تحقيق نمو اقتصادي متسارع.

ثالثاً- مشروع القناة الجافة

يعد مشروع القناة الجافة الجزء المكمل لمشروع ميناء الفاو الكبير وشرط اساس لإنجاحه كونه مشروع استراتيجي يربط الموانئ العراقية بشمال اوربا عبر تركيا وسوريا والاردن والسماح للبضائع بالانتقال من اسيا الى اوربا عبر الاراضي العراقية وحلقة وصل ما بين الخليج العربي والبحر المتوسط عبر طريق بري باقل كلفة واكثر اماناً للبضائع العالمية المارة . يعرف مشروع القناة الجافة , بانه عبارة عن خط سكك حديدية ممتدة من الموانئ العراقية جنوب العراق الى الحدود السورية في ربيعة بطول 1120 كم يربط دول جنوب شرق اسيا والصين واليابان وكوريا وماليزيا والبحر المتوسط وشرق اوربا بواسطة السكك الحديدية الممتدة الى الحدود التركية والحدود السورية بمسافة 83 كم (xix) وهو بداية لتغيير خريطة الاقتصاد العالمي واختزال الاف الاميال البحرية والبرية بنحو 25.20 يوماً تقطعها السفن في المياه العربية والبحر الاحمر لعبور قناة السويس فبالبحر المتوسط وصولاً الى أوربا لتفريغ و شحن البضائع, فضلاً عن توفير مبالغ كبيرة تقدر بعشرات الملايين من الدولارات لشركات النقل البحري والتجارة العالمية . (xx) إن السفن القادمة من استراليا ودول شرق اسيا ستتبادل شحن وتفريغ البضائع في القناة الجافة لتنقل عبر سكك الحديد ووسائل النقل البري الاخرى الى تركيا وسوريا والاردن بأسرع وقت واقل كلفة فيما لو نقلت عبر قناة السويس . وبذلك تميزت القناة الجافة



العراقية بقصر المسافة وانخفاض تكاليف النقل والشحن والتفريغ خلاف جميع دول الجوار التي تبعد عن نقاط الالتقاء بمسافات مضاعفه . (xxi) ، وان العراق يقع في قلب خطوط المواصلات العالمية فضلاً عن طريق التجارة بين الشرق والغرب (حريز) فان خطوط الغاز المستقبلية سواء كانت ضمن مشروع (نورث ستريم) الروسي أم مشروع نايفر الامريكي وانابيب الغاز القطرية الى أوروبا عبر تركيا لا بد من أن تمر جميعها من العراق ولذا فان الاستثمار القائم على اسس علمية صحيحة في انشاء القناة الجافة العراقية المكتملة لمشروع الفاو يمكن ان يحول العراق الى اهم بقعة في العالم فاستثمار هذه المنطقة يحقق عوائد عالية جداً مما له اثر في توسيع قاعدة التنمية الاقتصادية ورفع كفاءة القطاعات الصناعية وزيادة انتاجيتها . فضلاً عن اقامة بنى تحتية جديدة وتطوير الحالية . وادخال الامكانات التكنولوجية في مجال التعليم والصحة والامن الوطني , مما يقود الى زيادة النمو الاقتصادي للنتاج المحلي الاجمالي ومعدل نصيب الفرد منه (xxii).

المبحث الثاني / سيناريو مقترح للنهوض بالدور التنموي للموانئ في الاقتصاد العراقي

الدراسات المستقبلية لها تقنيات من اهمها تقنية السيناريوهات المستقبلية التي يمكننا من خلالها استنباط العديد من المفاهيم التصميمية والتوقيعية , لذا يهتم البحث العلمي بعرض كيفية استخدام علم دراسات المستقبل كدليل استرشادي في وضع مفهوم التوقعي لأفكار المستقبل , عن طريق وضع تخطيط بشكل سيناريو يقوم على اساس دراسة الجدوى وتحديد مدى السيطرة على الخطة وامكانية استمراريتها والوفاء بالتزاماتها المادي والتغلب على العقبات الخارجية وتوافر القيادة التقنية للخطة . وفي ما يلي عرض لسيناريو مقترح لتعزيز الدور التنموي للموانئ العراقية في المستقبل .

اولاً/ السيناريو المقترح في المستقبل

أنشاء مناطق حرة (صناعية و تجارية) في ميناء ام قصر تحديداً في المنطقة بين ام قصر الشمالي ومعمل البتروكيمياويات الواقع ضمن نطاق المنطقة الحرة في خور الزبير , على طريق العام من الجهة الشرقية بامتداد الميناء المؤدي الى مركز محافظة البصرة والمرتبطة بطريق المرور السريع الذي يبدأ من ميناء ام قصر ويمر بكل من محافظة الناصرية والديوانية والحلة



وبغداد والفلوجة والرمادي والرطبة إذ يتفرع الى فرعين الشمالي يصل الى منفذ الوليد المؤدي الى سوريا والجنوبي يصل الى منفذ طريبيل المؤدي الى الاردن يتألف الطريق من ثلاث ممرات وممر للوقوف الاضطراري لكل اتجاه، مساحة المنطقة (63,1 كم) مجاورة لمنطقة خور الزبير الصناعية الحرة ومرتبطة معها بطريق بطول 57,1 كم حوالي (49) دقيقة بالسيارة , مما يسهل ربط المنطقتين بالخليج العربي بواسطة مينائي ام قصر وخور الزبير وبالخطوط الملاحية العالمية التي من خلالها يفتح العراق على التجارة في الاسواق الاسيوية والعربية والخليجية فضلاً عن ارتباطها بطريق المرور المؤدي الى الحدود السورية من جهة والحدود الاردنية من جهة اخرى, وكذلك ارتباطها بمنفذ سفوان الحدودي مع الكويت من الجهة الجنوبية الغربية ومنفذ الشلامجة من الجهة الشرقية من خلال الطريق الرئيس المؤدي الى مركز مدينة البصرة وصولاً الى منذ الشلامجة باتجاهين طريق الجسر الايطالي وطريق جسر خالد ، ترتبط منطقة ام قصر الحرة مع ميناء ام قصر الشمالي من الجهة الشمالية للميناء من خلال ثلاث بوابات تربطهما بالارصفة (19, 20, 23, 26, 27) بالاشتراك مع الطريق الرئيس المؤدي الى ميناء خور الزبير . وثلاث بوابات للخروج من جهة الشارع الرئيس الرابط بين ميناء ام قصر ومركز البصرة والطريق السريع (xxiii)، تبدأ هذه المنطقة كمرحلة اولى بمساحة 63,1 كم على ان تضم مجموعة شركات مختلفة الاعمال ,نشطة في مجال التجارة واللوجستيات ومجموعة مصانع متخصصة في انتاج مختلف السلع ولاسيما السلع التي يتزايد عليها طلب السوق المحلي العراقي ويتم استيرادها من الخارج لسد حاجة السوق منها وتصدير الفائض الى الاسواق الخارجية وضمان عودة الحاويات فارغة ،فضلاً عن مجموعة القطاعات الصناعية والتجارية والخدمية , وتضم مجموعة متنوعة من المكاتب والمخازن والمستودعات ودار استراحة للعاملين الاجانب على شكل شقق فندقية أو شقق استوديو , ومركز صحي ومحطة توليد كهرباء ومراكز تسوق وحدائق فأن انشاء هذه المنطقة الحرة في الاراضي الخالية بأمتداد الطريق (بصرة – خور الزبير ام قصر) له مردود إقتصادي كبير لعوامل



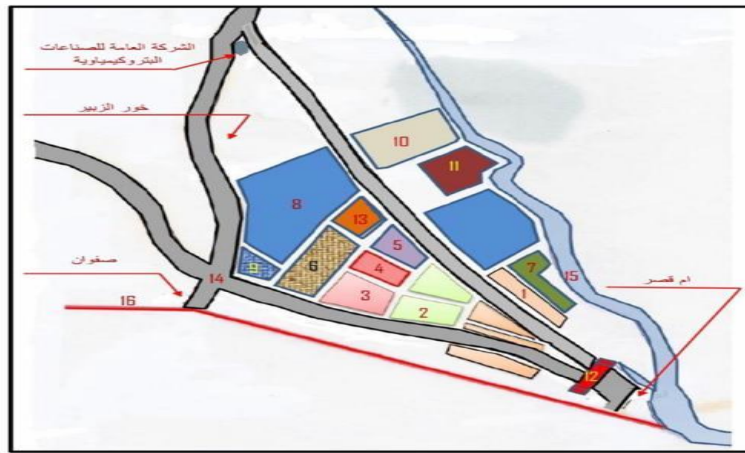
الإنتاج التي تعاني من الضعف والانهيار نتيجة توقف مجموعة معامل ومصانع منطقة خور الزبير عن العمل, من خلال دعم وتحفيز منطقة أم قصر المستقبلية للبنية الصناعية لمنطقة خور الزبير بتأهيلها وتطويرها وإعادة تشغيل وحداتها الإنتاجية المتعطلة وتحفيز الاستثمار الأجنبي المباشر في كافة المناطق الحرة بالعراق وتعزيز التجارة ودعم أحجام مناولة الحاويات في ميناء أم قصر والخروج من سيطرة السلطة المركزية والتحول نحو الاقتصاد الحر من خلال تطبيق أنظمة الاستثمار الأجنبي في إدارة وتشغيل المناطق الحرة

جدول (4) طبيعة الأنشطة الاقتصادية المتوقعة المتوقعة المتوقعة المتوقعة داخل منطقة أم قصر الحرة في عام 2040

المجموع	أجنبي	عربي	عراقي	المنطقة الحرة
%100	%50	%35	%15	أم قصر

والشكل (1) هو مخطط مقترح للمنطقة الحرة في أم قصر

مخطط مقترح لموقع المنطقة الحرة



- 1 مكاتب اعمال - 2 مراكز تسوق - 3 مركز صحي - 4 مركز شرطة - 5 مقهى ومركز اتصالات - 6 فندق
7 قاعة وساحة رياضة - 8 معامل صناعية - 9 مطعم - 10 رحبة سيارات - 11 محطة توليد كهرباء - 12 بوابة
13 محطة تعبئة وقود - 14 طرق سيارات - 15 نهر - 16 حدود دولية

ملاحظة:- المخطط للتوضيح فقط وغير خاضع لمقياس الرسم.

سامسون سركيسيان

ثانياً / شروط انشاء المنطقة الحرة أم قصر

الموقع الجغرافي : ان تكون المنطقة الحرة أم قصر متصلة بشبكة طرق مؤدية الى الطرق الخارجية لمحافظة البصرة والمنافذ الحدودية البرية



والبحرية مع دول الجوار سوريا الاردن وتركيا وايران والكويت وان تكون الارض التي ستقام عليها المنطقة مملوكة من قبل الدولة وغير عائدة الى الملكيات الخاصة وغير صالحة للزراعة او اراضي نفطية ومرتبطة بالاسواق المحلية بشبكة طرق معبدة الانشطة والصناعات المسموح بمزاوتها : لقد سمح القانون العراقي للهيئة العامة للمناطق الحرة في العراق المرقم (3) لعام 1998 بمزاولة كافة الانشطة الصناعية والتجارية والخدمية للعمل في المناطق الحرة عدا الصناعات المحظورة والملوثة للبيئة والمضرة بالصحة العامة (xxiv) مع شرط انتاج المواد والسلع التي يحتاجها السوق المحلي والتي يقوم العراق استيرادها من الخارج بتكاليف مرتفعة . آلية واجراءات العمل في المنطة الحرة ام قصر المستقبلية : ان يتم العمل بالآلية واجراءات تتمحور في ابرام عقود استثمارية مع الاطراف المستثمرة وفق النظام Build LEASE and TRANSFER ، البناء ، الايجار ، التحويل (B.R.T) او النظام Bulid OPERATE and TRANSFER البناء، التشغيل ،التحويل (B.O.T) سواء كانت جهات عراقية أم عربية أم أجنبية . الامتيازات الممنوحة للمستثمرين : الاعفاء الكامل من ضرائب الاستيراد والتصدير ، حرية تحويل رأس المال والارباح بالكامل 100% ، امتلاك المستثمرين الاجانب للشركات بنسبة من 100% من دون الحاجة لشريك محلي (xxv) ، المساعدة في توفير العمالة على ان لا تقل نسبة العمالة العراقية 50% من المجموع الكلي للعمالة في كل نشاط إقتصادي بالمنطقة الحرة ، عدم اخضاع الاستيرادات والصادرات بما في ذلك المواد الاولية والسلع نصف مصنعة والمعدات والمكائن وباقي متطلبات الانتاج ومستلزمات البناء والمواد الاخرى اللازمة لتشغيل المنطقة الحرة , الى قيود الاستيراد والتصدير مع تحديد نسبة منخفضة من الضرائب للمنتجات الموردة للاسواق المحلية ، تسهيل الاجراءات الادارية المتعلقة بتراخيص العمل والمعاملات التي تتم بين المشاريع المستثمرة والاجهزة الحكومية ذات العلاقة ، عدم تحديد سقف زمني لبقاء البضائع داخل المنطقة (xxvi).



ثالثاً/الاهداف والابعاد التنموية للمنطقة الحرة ام قصر المستقبلية

خلق مناخ استثماري ملائم لجذب الاستثمارات الاجنبية العازفة عن اقامة المشاريع الصناعية والتجارية في العراق. زيادة الايرادات من النقد الاجنبي للبلاد وتنويع مصادر الايرادات العامة استغلال الموارد الاقتصادية المتاحة في البلد بشكل اقل بدلا من تصديرها بصورة مواد اولية وباسعار متدنية . خلق فرص عمل جديدة وامتصاص البطالة التي عجزت المؤسسات الخدمية والانتاجية الحالية من تقديم فرص عمل للاجيال الحالية والمستقبلية. تنمية وتطوير البنى التحتية والمرافق الخدمية ومحطات توليد الكهرباء وشبكات الماء والصرف الصحي والطرق الرابطة بينها وبين جهات التصدير المحلي والخارجي الحالية. التكامل الصناعي وامكانية اقامة صناعات مكملة للصناعات في المناطق الحرة في العراق ولاسيما منطقة خور الزبير الحرة جذب التكنولوجيا الحديثة في الانتاج وأساليب العمل الادارية لاسيما التي تؤدي دوراً مهماً في خفض تكاليف الانتاج وتحسين جودة السلع المصنعة وتعزيز القدرة التنافسية للمنتجات المحلية في الاسواق العالمية (xxvii) . تنشيط حركة التجارة الخارجية (صادرات , استيرادات) وزيادة عملية المناولة في الموانئ العراقية ولاسيما ميناء ام قصر مما يضطر الشركة العامة لموانئ العراق وادارتي الميناء الشمالي والجنوبي لتطوير ارصفت الميناء الحالية وتزويدها بالآليات الحديثة المتطورة .

رابعاً/التأثيرات الاقتصادية المتوقعة لمنطقة ام قصر الحرة

1 - النمو الاقتصادي

يمثل معدل النمو الاقتصادي التغييرات الحاصلة في التاريخ المحلي الاجمالي فهو احد المؤشرات المعبرة عن مستوى الاداء الاقتصادي للدولة , واهم المؤشرات الكلية التي تعكس حال الاقتصاد الوطني وتطورات السوق على سنوات متتالية . والجدول (4) يبين الناتج المحلي الاجمالي في العراق والايرادات والايرادات المتوقعة والاستثمار جنبي المباشر المتوقع لمنطقة ام قصر الحرة المستقبلية في المدة (2025-2045).



جدول (5) يبين الناتج المحلي الاجمالي في العراق والايرادات المتوقعة والاستثمار الاجنبي المباشر المتوقع لمنطقة ام قصر الحرة المستقبلية في المدة (2025-2045)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي	الايرادات المتوقعة لميناء ام قصر	الايرادات المتوقعة للمنطقة الحرة	الاستثمار الاجنبي المباشر المتوقع %
2025	208101598	1,99	1,99	0,2
2026	213884221	2,20	2,09	0,3
2027	219666844	2,56	2,53	0,4
2028	225449468	2,75	2,89	0,5
2029	231232091	3,07	3,07	0,6
2030	237014715	3,40	3,26	0,7
2031	239801504	3,69	3,51	0,8
2032	302978230	3,97	3,86	1,0
2033	327854210	4,25	4,03	1,2
2034	341278402	4,66	4,40	1,4
2035	359993467	4,78	4,78	1,5
2036	370726755	5,00	5,00	1,7
2037	402387666	5,43	5,34	1,9
2038	425677781	5,73	5,68	2,1
2039	446854392	6,02	6,05	2,2
2040	469678439	6,43	6,42	2,5
2041	472456789	6,85	6,78	2,6
2042	478566291	6,90	6,90	2,9
2043	490004538	7,48	7,01	3,0
2044	492694355	7,86	7,50	3,1
2045	501287512	7,90	7,90	3,3

المصدر/ الشركة العامة لموانئ العراق, مقر الشركة, القسم المالي, شعبة الواردات, بيانات القسم, بيانات غير منشورة, 2011.

ومن النظر الى الجدول (5) نلاحظ القيم المتوقعة للناتج المحلي الاجمالي بالمقارنة مع القيمة الحقيقية لسنة 2020 التي كانت 199,331,52 تريليون دينار عراقي اي ان هناك زيادة بالناتج المحلي الاجمالي بمقدار 188,2 في سنة 2025 ومن المتوقع ان يصبح مقدار الناتج المحلي سنة 2026 مقدار 213884221 تريليون دينار عراقي . إذ انه من المتوقع حدوث زيادات محسوسة في مستويات الناتج الاجمالي مقارنة مع السنوات السابقة .

2- الاستثمار الاجنبي المباشر تعد المنطقة الحرة واحدة من ادوات التوسع الاستثمار الاجنبي لما تتمتع به من امتيازات الاعفاءات الضريبية وحرية تمويل الارباح والشركات المستثمرة . لذا ساهمت المناطق الحرة في زيادة ربحية الشركات (xxviii) فهو بمثابة المحرك والمحفز لعناصر الانتاج ورفع



كفائتها الانتاجية ومحرك اساسي للتنمية الاقتصادية في حال توظيفه بشكل علمي دقيق .

الاستنتاجات والتوصيات

اولاً: الاستنتاجات

- 1- ان الطاقات الاستيعابية لميناء الفاو الكبير المقدرة بحدود 66 مليون طن سنويا للحاويات و 33 مليون طن سنويا حمولات متنوعه ليصل المجموع 99 مليون طن في سنة الهدف 2038 بما يعادل سنة اضعاف الطاقات الاستيعابية للموانئ الحالية
- 2-يمثل الموقع الاستراتيجي لميناء الفاو في شبكة النقل البحري العراقي والدولي محطة مهمة للترانزيت العالمي او يوفر 35% و 45% من كلفه النقل العالمي ومن 35% و 40% من الوقت .
- 3-سيحدث ميناء الفاو الكبير تاثيرات اقتصادية مهمة للاقتصاد العراقي في حال اتمام انشاء وتشغيله حيث تصل الايرادات في نهاية المرحلة الثانية الى 3,70 مليارات دولار في عام 2027.

- 4-ان وجود القناه الجافه سيعمل على تقليل تكاليف النقل عبر الموانئ العراقية وجذب المزيد من شركات الملاحة الدولية وحصول السفن المغادرة على شحنات نقل مستمرة .
- 5-ان انشاء منطقة ام قصر الحرة المقترحه سيعمل على تطوير البنى الاساسية لقطاع النقل لغرض تلبية حاجة الاسواق الخارجية من المنتجات المختلفه وسد الطلب المحلي من السلع الاستهلاكية التي تستورد من الخارج بكلف عالية واستقطاب رؤوس الاموال الاجنبية للاستثمار في العراق مما يؤثر ايجابا على الميزان التجاري العراقي وضمان عدم عودة السفن فارغه مما يتسع المجال للتعامل مع خطوط ملاحية عالمية جديدة .

ثانياً: التوصيات

- 1-الاسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناه الجافه وذلك لوجود العديد من المشروعات المنافسة في المنطقه ولا سيما مشروع ميناء مبارك الكويتي .
- 2-تضافر جهود الحكومه المحلية والمركزية والوزارات المعنية لتذليل كل العقبات المالية والفنية وتوفير التمويل اللازم لتنفيذ مراحل انجاز الميناء .
- 3-ادراج مشروع الفاو الكبير ضمن المشروعات الاستراتيجية الكبرى وتوفير الحماية اللازمة للشركات العاملة في الميناء .



4- العمل على دراسة المشروع المستقبلي للمنطقة الحرة ام قصر من قبل الشركة العامة لموانئ العراق والوزارات المعنية والحصول على الموافقات والرخص المطلوبة لتنفيذ المشروع .

5- جذب الشركات والجهات المستثمرة الخارجية من خلال تسهيل الامتيازات التي تمنح للمستثمرين كالاغفاءات الضريبية وحرية تحويل راس المال ورفع قيود الاستيراد والتصدير ومنح قروض ميسرة للمستثمر العراقي .

المصادر والهوامش

- i كاظم فنجان الحمادي , حروب مينائية مرتقبة, دار الكتب والوثائق, بغداد, 2019 , ص9.
- ii حسين حيدر الجزائري , (ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة) رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد – جامعة البصرة) , غير منشورة 2017 , ص21-20
- iii كاظم فنجان الحمادي, مصدر سابق , ص 23.
- iv حسين حيدر الجزائري , مصدر سابق , ص21.
- v طالب جاسم الغريب , ميناء البصرة دراسة تاريخية 1919-1968 , مطبعة الشركة العامة لموانئ العراق, العلاقات العامة والأعلام, 2013 ص109-113.
- vi مصدر سابق , ص150-151.
- vii مالك دحام الجميلي, لمياء محسن, العلاقات العراقية الكويتية واشكالية ميناء مبارك, مجلة الدراسات الدولية, العدد 52, 2017 , ص 18 .
- viii حسين حيدر , مصدر سابق , ص66.
- ix الشركة العامة لموانئ العراق , قسم التخطيط والمتابعة , تقارير القسم , بلا صفحة.
- x مالك دحام , لمياء محسن , مصدر سابق , ص20.
- xi سلام زيدان , ميناء الفاو الكبير , هل تنتصر الإرادة الشعبية العراقية , مجلة السفير العربي , 6\12\2020.
- xii مالك دحام الجميلي , لمياء محسن , ص 21
- xiii ابراهيم صالح , العراق يقترب من اولى خطوات انشاء طريق حرير الجديد , <https://www.aa.com.tr>
- xiv اصيل سلمان , مشروع الفاو الكبير وتأثير ميناء مبارك , دائرة البحوث , مجلس النواب, سنة 2019 , ص3.
- xv جمال حمدان, جغرافية المدن , الطبعة 2 منقحة, جامعة القاهرة , مصر , 2008, ص65.
- xvi عبد الزهرة عبد المهدي صالح , الموانئ العراقية تاريخها وأحالتها 1919-1996 , مطبعة جزر, العراق, البصرة, 2019, ص32.
- xvii ناجي التوني, سياسات العمل والتنمية البشرية في الاقطار العربيه تحليل تجربة الكويت , المعهد العربي للتخطيط, الكويت 2000, ص67.
- xviii التقرير السنوي, قسم التخطيط والمتابعة سنة 2017.
- xix www.alshirazi.com
- xx نجاح عبدالله سليمان , استراتيجيية القناة الجافة في العراق , 2018
- xxi www.naasnews.com:
- xxii حسين حيدر, مصدر سابق , ص 92
- xxiii دائرة الطرق والجسور www.turruqjissormoch.gov.iq
- xxiv دليل الشراكة (المملكة العربية السعودية) 2013 , ص27
- xxv عاشور مزريق , دور المناطق الحرة كشكل من اشكال الاستثمار الاجنبي المباشر في تحقيق التنمية الاقتصادية, الملتقى الوطني الاول , آفاق التنمية الاقليمية والمكانية في الجزائر , كلية العلوم الاقتصادية , جامعة ادارار , 2014 , ص13
- xxvi علي عباس فاضل , سرمد عباس جواد , الاستثمار في المناطق الحرة في العراق (الفرص و التحديات) 2011 ص13
- xxvii عدنان سليمان , واقع وآفاق فرص الاستثمار في المناطق الحرة السورية , دمشق , 2005 , ص4
- xxviii عاطف لافي مرزوك , اكرم نعمة علي , الاستثمار الاجنبي المباشر واثره على الاداء الاقتصادي في العراق . القيود والحدود مجلة مركز الدراسات الكوفة , جامعة الكوفة , كلية الادارة والاقتصاد المجلد (1) العدد 44 , 2017 , ص236