

الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي : دراسة حالة ميناء الفاو الكبير⁽¹⁾

الأستاذ الدكتور نبيل جعفر عبد الرضا* الباحث. حسين حيدر محمد الجزائري**
قسم الاقتصاد/ كلية الإدارة والاقتصاد
جامعة البصرة

المستخلص :

تُعد الموانئ العراقية البوابة الوحيدة التي يطل عبرها العراق على العالم الخارجي، لأنها المنفذ المباشر لتجارته الخارجية مع السوق العالمية، وينطوي هذا المعنى على الكثير من الانعكاسات والتداعيات التي تمتد تأثيراتها لتشمل قطاعات الاقتصاد العراقي جميعها التي تسهم بشكل مباشر أو غير مباشر في رسم ملامحها الآنية والمستقبلية، من هنا يسعى البحث إلى الكشف عن دور الموانئ العراقية في تفعيل حركة النشاط الاقتصادي وتنشيطها، متخذاً من ميناء الفاو الكبير إنموذجاً يبين أهم التأثيرات الاقتصادية المحتملة ومردوداتها الاقتصادية في حال تشغيله. واستند البحث إلى الفرضية مفادها : إن السعي نحو الإنشاء ميناء الفاو الكبير يُعد خياراً استراتيجياً للعراق لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ العراقية من جهة، ولتنويع مصادر الدخل في العراق من جهة أخرى .

الكلمات الدالة :

الموانئ، ميناء الفاو الكبير، القدرة التنافسية، التنويع الاقتصادي.

* E-mail: nabilj.2006@yahoo.com

** E- mail: hussainalgazaaryh@yahoo.com

1 بحث مستل من رسالة الماجستير العائدة للطالب حسين حيدر محمد الجزائري.

المقدمة :

تُعد الموانئ العراقية عاملاً اقتصادياً مهماً في تطوير الاقتصاد الوطني ، مما دفع الجهات الحكومية لتبني إستراتيجية إنعاش الموانئ الحالية أو بناء موانئ جديدة سيكون رافداً مهماً لتنشيط التجارة الخارجية، لذلك عمد العراق إلى السعي نحو إنشاء ميناء الفاو الكبير وهو من المشروعات الإستراتيجية العملاقة، ويُعد مشروع ميناء الفاو الكبير جزءاً من مشروع القناة الجافة الذي يربط الخليج العربي عبر موانئ البصرة بالبحر المتوسط عبر سوريا وربط الخليج العربي أيضاً بشمال أوروبا عبر تركيا، وهذا الميناء سيكون له أثر كبير في الاقتصاد العراقي في حال انجازه، وأن هذه الأهمية الإستراتيجية لموانئ العراق وميناء الفاو الكبير الحساسة على وجه التحديد، وما يمكن أن تؤديه من دور كبير في دفع عجلة الاقتصاد العراقي للأمام في المستقبل.

مشكلة البحث :

تكمن مشكلة البحث في انخفاض الطاقات الاستيعابية للموانئ العراقية الحالية وعدم قدرتها على تلبية الزيادة المتوقعة للتبادل التجاري والحمولات الواصلة إليها، فضلاً عن ضعف قدرتها التنافسية مقارنة بموانئ الدول المجاورة، ومن ثم فإن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيعمل على ردم فجوة الطلب المتوقع، كما أنه سيجلب مردودات اقتصادية كبيرة للعراق.

فرضية البحث :

استند البحث على فرضية مفادها : إن السعي نحو إنشاء ميناء الفاو الكبير يُعد خياراً إستراتيجياً للعراق لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ العراقية من جهة، ولتنويع مصادر الدخل في العراق من جهة أخرى.

أهمية البحث :

أكتسب البحث أهميته من كونه يسلط الضوء على الأهمية الاقتصادية للموانئ العراقية، ومن ثم يوضح التأثيرات الاقتصادية المحتملة لميناء الفاو الكبير على الاقتصاد العراقي في حال إنشاؤه وتشغيله في المستقبل.

هدف البحث :

- 1- تحليل واقع الموانئ العراقية ونشاطها التجاري.
- 2- تحليل التأثيرات الاقتصادية المحتملة لإنشاء ميناء الفاو الكبير.

المبحث الأول

الموانئ العراقية ودورها في تجارة العراق الخارجية

أولاً : واقع الموانئ العراقية ونشاطها التجاري

تمثلت موانئ العراق في بداية تكوينها بميناء (الأبلة) في البصرة، وكانت من أقوى جسور العالم، فهي ملتقى المسالك البحرية والبرية القادمة من آسيا وأفريقيا وأوروبا، وهكذا استطاعت البصرة أن تؤسس لها كياناً مستقلاً ذا علاقات وطيدة مع القارات، وكانت تربطها بها المصالح البحرية المشتركة، فهيمنت على الملاحة الداخلية في انهار دلتا جنوب العراق، وسيطرت على الملاحة البحرية في حوض الخليج العربي، وتوطدت علاقاتها التجارية مع (دلمون) البحرين حالياً، و(مجان) عُمان حالياً، إذ استطاعت أن تؤمن لها مورداً اقتصادياً من خلال التوسع في تجارتها البحرية والنهرية، حتى صارت موانئها جسراً مائياً وبرياً رئيساً للتبادل التجاري بين أوروبا والشرق الأقصى والهند وأفريقيا (الحمامي، 2014: 7-8).

قبل الحرب العالمية الأولى لم تكن هناك خدمات للموانئ في البصرة، ماعدا ثلاث سقائف للجمارك، وكان التحميل والتفريغ يجريان في النهر بوساطة الصنادل، أي كانت الأمور بدائية تماماً (ج. كولن ويرد، 2013: 10)، ففي عام 1919 بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى بدأ تطوير ميناء البصرة (المعقل سابقاً) وتحويله من ميناء عسكري للقوات البريطانية إلى ميناء تجاري وتحت السيطرة العراقية، إذ جرى تطوير الأرصفة وجلب معدات كاملة لتشغيله وإنشاء سقائف ومخازن، وأحيطت المنطقة بسياج حديدي وتشكيل وحدة شرطة للمحافظة على الأمن داخل الميناء (الشركة العامة للموانئ العراقية، 2004: 1) وفي عام 1922 أصبحت إدارة الموانئ تحت إشراف وزارة المالية، ثم في عام 1931 بحضور الملك فيصل الأول افتتحت بناية مديرية الموانئ العامة في المعقل، وفي عام 1939 تحولت مهمة الأشراف على الميناء إلى وزارة المواصلات والأشغال، بعد ذلك عام 1956 أصبحت مصلحة الموانئ العراقية مستقلة بموجب قانون رقم (40)، وفي عام 1976 أصبحت الموانئ مؤسسة بالقانون رقم (7)، ثم أصبحت الموانئ منشأة عام 1987، إلى أن تأسست الشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات رقم (22) وكان ذلك في عام 1997 (الشركة العامة للموانئ العراقية، 2005: 2) وتمارس الموانئ العراقية الحالية نشاطات ومهام رئيسة تمثلت بالآتي (الشركة العامة للموانئ العراقية، 2006: 2):-

- 1- أعمال الشحن والتفريغ لمختلف الصادرات والواردات إلى العراق عبر الموانئ.
- 2- عمليات الإرساء والإبحار للسفن القادمة والمغادرة لموانئ العراق.
- 3- الدلالة البحرية للسفن في المياه الإقليمية العراقية.
- 4- القيام بأعمال الحفر وتطهير الممرات الملاحية وتأثيرها وتعميقها وإنارتها.
- 5- تنفيذ المشاريع الخاصة بتطوير الموانئ أو خدمة نشاطاتها الرئيسية والثانوية.
- 6- أعمال التسفين والصيانة والإصلاح للسفن المحلية والأجنبية.
- 7- تقديم الخدمات التي تحتاج إليها السفن والوحدات البحرية.
- 8- أعمال الإنقاذ والانتشال في المياه الإقليمية.
- 9- خدمات الاتصالات والإسكان وبقية الخدمات العامة.
- 10- أعمال الصيانة الآلية للمعدات والمكائن والآليات وشبكات الماء والكهرباء.
- 11- تدريب ملاكات الشركة وتأهيلها للاختصاصات والمهن البحرية والشحن والتفريغ كافة.

والياً يمتلك العراق أربعة موانئ تجارية رئيسية، تتوزع على ضفاف قناتي خور عبد الله وشط العرب بواقع ميناءين على كل قناة. فقد جرى إنشاء مينائي أم قصر (الذي انقسم مؤخراً إلى ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي)، وخور الزبير على قناة خور عبد الله، ومينائي المعقل وأبو فلوس على قناة شط العرب، وفيما يلي أبرز خصائص هذه الموانئ:-

1- ميناء أم قصر

يُعد ميناء أم قصر من أهم الموانئ العراقية الحالية، لأنه الميناء الأكثر حيوية من بين الموانئ الأخرى، ويقع على طول الشاطئ الغربي لقناة خور عبد الله، على مسافة ما يقارب 50 كم عن مصب النهر، بالقرب من الخليج العربي على بعد 66 كم عن المدخل الغربي لمدينة البصرة، وقد أنشئ عام 1960؛ بسبب الزيادة في التجارة الدولية، وقد دخل الخدمة الفعلية عام 1967 (A group of Italian Companies, 2008 ; 162)، حيث أنجزت ثلاثة أرصفة كونكريتية بغاطس ملاحي عمقه 9.7 متر عام 1964، كما جرى تحويل أحد الأرصفة ليصبح رصيفاً خاصاً لتصدير الكبريت المنقول من حقول المشارق عن طريق تجهيزه بحزام ناقل أوتوماتيكي يبلغ طوله أكثر من كيلو متر واحد موضوع على حملة أوتوماتيكية وبطاقة 500 طن/ساعة، ليحمل الكبريت من مخزنه إلى السفن، وفي عام 1970 جرى إنشاء رصيف خاص بالحاويات بطول 250 متراً وبعرض 35 متراً، جرى تجهيزه

برافعة جسرية بطاقة 40 طن لمناولة الحاويات، فضلاً عن ذلك جرى إنشاء عشرة أرصفة كونكريتية تجارية على نهر أم قصر وتجهيزها بالمنظومات الإدارية والكهربائية والخزنية والخدمية الأخرى، وفي عام 1980 توقف الميناء عن العمل حتى عام 1993 بسبب الحرب العراقية الإيرانية، وقد جرى أعماره مجدداً وبدأ استخدامه عام 1996 لتفريغ حمولات مذكرة التفاهم النفط مقابل الغذاء (الراشد ، 2006 : 117)، وشهد هذا الميناء منذ ذلك الحين بعض التغيرات، وهو الآن يتكون من مرفأين هما (حمدان، 2012 : 17) :

أ- المرفأ الجنوبي (الأرصفة القديمة): ويحتوي 9 أرصفة للبضائع العامة، فضلاً عن رصيف لحبوب السايلو.

ب- المرفأ الشمالي (الأرصفة الجديدة): ويتكون من 10 أرصفة للبضائع الاعتيادية مع رصيفين للحاويات، ورصيف آخر لبواخر المسافرين .

ويبلغ عدد الأرصفة في الميناء 21 رصيف، بطول إجمالي 4.2 كم، مجهز بنحو 60 رافعة، جسور ناقلة عدد 2، وتبلغ طاقة المناولة الإجمالية نحو (9-10) مليون طن سنوياً (A group of Italian Companies, 2008, 162).

2- ميناء خور الزبير

يقع الميناء على بعد 60 كم غرباً عن مركز مدينة البصرة، و 105 كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي، و 22 كم عن ميناء أم قصر، في عام 1970 كانت المباشرة ببناء نواة الميناء وأنجز العمل في عام 1989، إلا أنه توقف عن العمل بسبب حرب الخليج الثانية، بعد ذلك جرى حفر قناة خور الزبير للملاحة (القناة الداخلية) بطول 24 كم لربط قناة خور عبد الله ومنه إلى الخليج العربي (الشركة العامة للموانئ العراقية، 2013 : 14). وكان قد انشئ ميناء صناعياً ليخدم المجمع الصناعي (معمل الحديد والصلب، ومعمل الأسمدة ومعمل البتروكيماويات)، لتصدير النيتروجين والفوسفات والأسمدة واستيراد الحديد الخام وتصدير المنتجات النفطية والبتروكيماوية، يحتوي الميناء على رصيفين اختصاصيين لمعمل الحديد والصلب ورصيفين من الخرسانة المسلحة والركائز الحديدية الأسطوانية لأغراض استيراد خامات الحديد وتصدير الحديد الإسفنجي وهناك أيضاً خمسة أرصفة اختصاصية بطول 250 متر مع الملحقات تشمل مخازن اختصاصية لخزن سماد اليوريا والفوسفات والمعدات اللازمة لتحميل السماد الكيميائي، وتوجد أيضاً ثلاثة أرصفة حديدية للبضائع العامة بطول 180 متر مع رافعات كهربائية عدد 12 وساحات

مبلمطة للآزن وشوارع وخطوط سكك؁ فضلاً عن الأبنية والخدمات؁ عدد أرصفة الميناء 12 والمستخدم منها حالياً 8 أرصفة تجارية و3 أرصفة للمنتجات النفطية ورصيف واحد خدمي لإرساء الزوارق والساحبات (الشركة العامة للموانئ العراقية؁ 2014: 13). ومن ملحقات الميناء معمل تعبئة طاقته 450 طن/ساعة؁ يحتوي على 12 خط إنتاجي؁ قدرة كل خط 750 حمزة/ساعة؁ وتوجد سكة حديد (خط واحد Single Track) لربط الميناء بخط الشعبية – ناصرية؁ عدد أرصفة الميناء الحالية 12 رصيفاً مجهزة بنحو 43 رافعة وخمسة أحزمة ناقله؁ منها 8 أرصفة تجارية؁ و 3 أرصفة للمنتجات النفطية؁ ورصيف واحد خدمي لإرساء الزوارق والساحبات؁ ومجموع طول الأرصفة 2.2 كم؁ وتبلغ طاقة المناولة الإجمالية بنحو (7.5-7) مليون طن سنوياً؁ وبإمكانه استقبال السفن التي لا تزيد حمولتها عن 55 ألف طن؁ (A group of Italian Companies, 2008, 163).

3- ميناء البصرة (ميناء المعقل سابقاً)

تأسس الميناء عام 1919 وهو الميناء الأول من موانئ العراق؁ يقع الميناء على ضفاف شط العرب ويبعد حوالي 135 كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي وتبلغ الواجهة الأمامية للأرصفة 2,5 كم ويوجد مرسى للجناث بطول 500 متر يحتوي الميناء؁ فضلاً عن المرسى 13 رصيف تبلغ مساحة الرصيف بحدود 4000 متر مربع وتحوي أرصفة الميناء 45 رافعة كهربائية و 25 سقيفة ومخزن بقياسات مختلفة (الشركة العامة للموانئ العراقية؁ 2012: 27)؁ إن مخازن الميناء موزعة على الأرصفة ومهياة لخزن مختلف البضائع المفرغة من البواخر وتختلف قابلية الخزن فيها بالنسبة للحمولات المكيسة والحمولات المتنوعة؁ هذا فضلاً عن الساحات المكشوفة لاستقبال الحمولات الثقيلة؁ توقف العمل بالميناء منذ الحرب العراقية الإيرانية عام 1980. ويعمل الميناء حالياً بطاقات محددة (الشركة العامة للموانئ العراقية؁ 2013: 21). علماً أن الطاقة الإجمالية النظرية للميناء تتراوح بين (2.5 – 3) مليون طن سنوياً؁ وسبب انخفاض تلك الطاقة هو توقف عدد من الأرصفة عن العمل. ويسمح الميناء بمرور السفن ذات الغاطس 8.84 متر؁ وتبلغ إجمالي المساحة المغطاة 115 ألف متر مربع؁ وإجمالي الساحات المكشوفة 105 متر مربع؁ فضلاً عن وجود مخزن للمواد الخطرة وآخر للمواد المبردة (A group of Italian Companies, 2008, 165).

4- ميناء أبو فلوس

يُعد ميناء أبو فلوس أصغر الموانئ العراقية، إذ يتكون من ثلاثة أرصفه للبضائع العامة، وهو من الموانئ التجارية الخاص بالحمولات العامة (المتنوعة). أنشئ على أثر أزمة التكديس والاحتفاظ عام 1974، حيث تم المباشرة ببناء أرصفته عام 1975 وأنجزت عام 1976 (الشركة العامة للموانئ العراقية ، 2010: 20)، يقع الميناء على شط العرب في ضفته الغربية في منطقة تبعد حوالي 20 كم عن مركز مدينة البصرة جنوباً، ويتكون من ثلاثة أرصفة فولاذية طول كل رصيف 175 متر وعرض 18 متر أي إن طول الواجهة الأمامية للميناء 525 متر، ونصبت على هذه الأرصفة 9 رافعات كهربائية بمعدل ثلاثة لكل رصيف بطاقة 5 طن لكل منها كما ألحقت بالميناء ساحات بعمق 200 متر أنشئت عليها مخازن بطول 75 متر وعرض 33 متر حالياً الميناء يعمل لاستقبال البواخر واللنجات، وتبلغ طاقة الميناء التصميمية 750 ألف طن/سنة (الشركة العامة للموانئ العراقية، 2011: 22) .

ولبيان دور الموانئ العراقية الحالية في تجارة العراق الخارجية، إذ يوضح الجدول رقم (1) حركة النشاط الاقتصادي للحمولات المصدرة والمستوردة في الموانئ العراقية الحالية والإيرادات المتحققة خلال المدة (2004-2014)، إذ يلحظ أن عدد السفن واللنجات المحملة بالبضائع المصدرة والمستوردة في الموانئ العراقية قد بلغ 3839 ألف حمولة ومجمل حمولتها يزن أكثر من 4 مليون طن في عام 2004 ، وأن العائد المالي لهذه الحمولات بلغ 23 مليون دولار، وإن أعداد الحمولات وأوزانها وعائدها المالي قد تزايد بصورة أوسع ، ففي عام 2006 بعد أن بلغت أعداد السفن واللنجات 4175 ألف حمولة تجاوزت أوزان هذه الحمولات أكثر من 12 مليون طن ، وبمعدل نمو بلغ 108 % ، أي أكثر من ضعف المتحقق في عام 2005 ، وأن العائد المالي لهذه الحمولات قد تجاوز 95 مليون دولار، وبعد أن استمرت حركة الاستيراد والتصدير للسفن واللنجات في الموانئ العراقية لتبلغ أعلى عدد لها في عام 2007 ، بعد أن وصلت إلى 5241 حمولة وبمعدل نمو تجاوز 25 % ، كما وصلت أوزان تلك الحمولات إلى أكثر من 10 مليون طن، بالمقابل فأن العائد المالي لهذه الحمولات قد بلغ 91.4 مليون دولار، ولكن بمعدل نمو منخفض عن العام 2006 ، بعد ذلك نلاحظ أن أعداد السفن واللنجات قد أنخفض ليصل إلى 4615 حمولة في عام 2009، إلا أن الزيادة المتحققة في أوزان هذه الحمولات قد بلغ 11.8 مليون طن،

وأن العائد المالي لهذه الحمولات قد وصل إلى نحو 130 مليون دولار وبمعدل نمو بلغ 13 %، بعد ذلك استمر بالتذبذب ما بين الارتفاع والانخفاض إلى أن بلغت أعداد السفن واللنجات 2606 ألف سفينة ولنج في عام 2014، وبحمولات بلغت نحو 16 مليون طن وبعائد مالي أقترب من 300 مليون دولار على الرغم من أن معدل النمو لها قد أنخفض عن العام 2013.

الجدول رقم (1)

إجمالي السفن واللنجات المصدرة والمستوردة والإيرادات المتحققة في الموانئ العراقية خلال المدة (2004 – 2014)

السنة	عدد السفن واللنجات الواصلة والمصدرة	معدل نمو أعداد السفن واللنجات %	الوزن مليون طن	معدل نمو أوزان الحمولات %	الإيرادات السنوية مليون دولار	معدل نمو الإيرادات السنوية %
2004	3839	-	4.2	-	23.0	-
2005	4158	8.3	6.0	42.8	94.9	312.6
2006	4175	0.4	12.5	108.3	95.6	0.7
2007	5241	25.5	10.8	13.6-	91.4	4.3-
2008	4440	15.2-	11.8	9.2	114.6	25.3
2009	4615	3.9	11.3	4.2-	129.5	13
2010	2462	46.6-	11.1	1.7-	158.0	22
2011	2219	9.8-	12.8	15.3	194.7	23.2
2012	2211	0.3-	14.8	15.6	266.1	36.6
2013	2570	16.2	15.7	6.0	312.2	17.3
2014	2606	6.31	15.8	0.6	298.3	4.4-

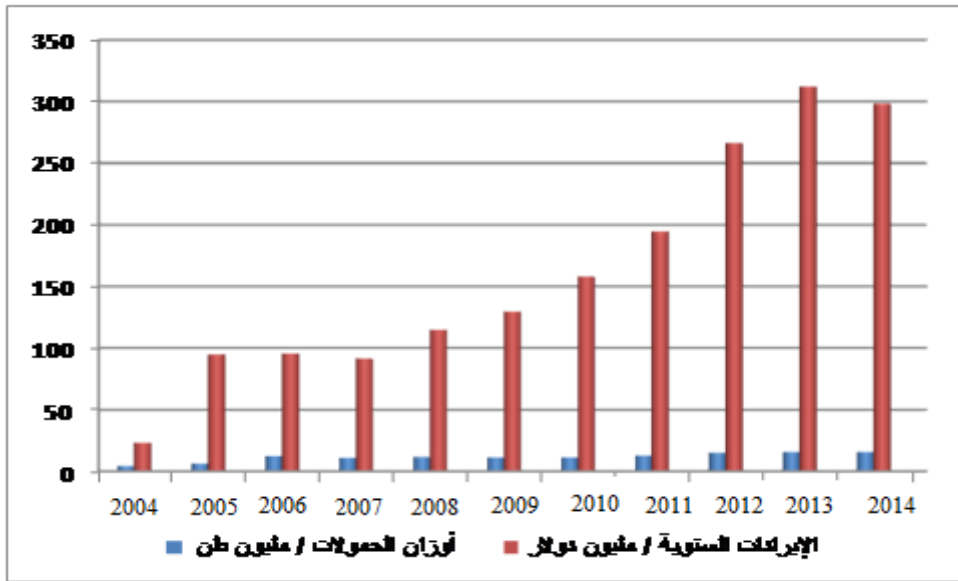
المصدر:

- الشركة العامة لموانئ العراق، التقارير السنوية للأعوام (2004 – 2014).

من خلال هذا التذبذب في أعداد السفن واللنجات المحملة بالبضائع المصدرة والمستوردة عبر الموانئ العراقية والزيادة المتواصلة في العوائد المالية لتلك الحمولات، والذي قد تحقق بعد عام 2003، يتبين أن كل ذلك قد حصل بفعل تبني سياسة تجارية جديدة قائمة على أساس تخفيض التعرفة الجمركية وإزالة الحواجز غير الجمركية مثل القيود الكمية والحصص الاستيرادية من أجل تسهيل استيراد البضائع الضرورية وتوفير السلع الإنتاجية والاستهلاكية مع مراعاة توفير السلع اللازمة لإنجاز عملية أعمار العراق، ومن ثم العمل على توفير أكبر خزين استراتيجي من السلع والخدمات سواء الإنتاجية أم الاستهلاكية بعد أن كان العراق يعاني نقصاً كبيراً من هذه السلع نتيجة مروره بمرحلة العقوبات الاقتصادية التي امتدت لأكثر من ثلاثة عشر عاماً. ومن خلال الشكل رقم (1) نلاحظ بصورة أوضح الزيادات الحاصلة في أوزان الحمولات المصدرة والمستوردة من الموانئ العراقية وإليها والإيرادات المتحققة منها خلال المدة (2004-2014).

الشكل رقم (1)

أوزان الحمولات المصدرة والمستوردة من الموانئ العراقية وإليها والإيرادات السنوية المتحققة منها خلال المدة (2004 – 2014)



المصدر:

- من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات في الجدول رقم (1).

المبحث الثاني

ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة

أولاً : أسباب إنشاء ميناء الفاو الكبير

يُعد ميناء الفاو الكبير من المشاريع العراقية العملاقة والإستراتيجية؛ لأن هذا المشروع سيكون سبباً لنشوء نهضة اقتصادية واجتماعية في البلد، وتمتد آثاره ليس إلى العراق فقط بل إلى المناطق المجاورة ويمنحها فرصة اقتصادية تمكن الدول من نقل البضائع مباشرة إلى الميناء، ومن ثم عن طريق القناة الجافة إلى أوروبا ودول البحر الأبيض المتوسط، وعملية نقل البضائع ستكون بأقصر وقت وأقل تكلفة، مما سينعكس إيجاباً على التجارة الدولية وعلى الاقتصاد العراقي، وقد دخلت الشركات الايطالية المنافسة وقدمت دراسة حول إنشاء المشروع في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة، أخذة بعين الاعتبار المفاضلة بين المواقع من حيث الكلف والأمان والقرب من الساحل وقلة الترسبات الطينية وتجنب التداخل مع الأنابيب النفطية، وقد وضعت له التصاميم النهائية بعدما تعاقدت وزارة النقل العراقية مع تلك الشركات، وكان وضع حجر الأساس لهذا الميناء في 14/1/2010 (راشد، 2011: 65)، ليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على منطقة الخليج العربي وقادراً على استيعاب الحاويات والسفن الكبيرة، مما سيجعل العراق في طريق التقدم والازدهار لأنه مشروع ناجح ذو جدوى اقتصادية كبيرة.

إن أرصفة الموانئ الحالية بطاقتها المتاحة العاملة فعلاً التي بحدود 16.65 مليون طن سنوياً، ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيرادات والصادرات للعراق مستقبلاً وقد كان تقديرها بـ 53 مليون طن في سنة 2018، فضلاً عن أن الأعماق المتاحة في واجهات الأرصفة لهذه الموانئ ذات أعماق محدودة (6-12) متراً ، غير قادرة على استقبال البواخر العملاقة للحاويات والحمولات المتنوعة وحمولات الفل (خطة التنمية الوطنية، 2013 - 2017 : 92) ، كما أن القنوات الملاحية العراقية تحتاج إلى عمليات الحفر ورفع الغوارق وأعمال صيانة مستمرة، لذا إن إضافة أرصفة جديدة لمينائي أم قصر وخور الزبير لن يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول السفن العملاقة، ومن ثم فإن المرحلة المقبلة تتطلب العمل على تلبية الطلب المتوقع من خلال إنشاء ميناء الفاو الكبير، الذي سيكون قريباً إلى المنافذ البحرية الدولية وتكون الأعماق مناسبة في القناة الموصلة إليه، إذ لا تقل عن 17.5 متراً، وتسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات

حمولة 120 ألف طن، مما سيؤدي إلى انخفاض في كلف النقل إلى 100 دولار لكل طن، وأن الميناء الجديد سيحتوي على 35 رصيفاً في سنة الهدف 2018، منها 22 رصيفاً للحاويات و13 رصيفاً للبضائع العامة الفل، لذا ستكون طاقة الميناء الاستيعابية بحدود 66 مليون طن سنوياً للحاويات، و33 مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل ليصل المجموع إلى 99 مليون طن سنوياً في سنة الهدف 2038 (محسن، 2012: 357)، ومن ثم فإن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم في الآتي (محمد، 2011: 49) :-

- 1- تخفيف الضغط على الموانئ العراقية الحالية.
- 2- الإسهام في الاستيرادات التجارية للعراق وهو لا يلغي دور الموانئ العراقية الحالية في عملية التجارة الداخلية.
- 3- يتضمن الميناء خدمة التجارة الإقليمية (الترانزيت) بين آسيا وأوروبا وبطاقة ابتدائية 20 مليون طن قابلة للزيادة لتصل إلى 45 مليون طن سنوياً.
- 4- سيعمل الميناء على تطوير الواجهة المائية للعراق وتطوير المنطقة اقتصادياً.
- 5- سوف يسهم في تشغيل الأيدي العاملة الفنية وبنسبة كبيرة.
- 6- كما سيعمل على تحسين الخط الساحلي ومنع عملية التعرية والفقدان للساحل.
- 7- وحتى وإن لم يستخدم العراق كقناة جافة لنقل البضائع إلى أوروبا أو إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط في سوريا وتركيا، فإن الميناء سيستخدم لتلبية احتياجات البلد من الاستيراد والتصدير.

والجدول رقم (2) يبين حجم حركة المرور المتوقعة في الموانئ العراقية، والتي قد قسمت على ثلاث حقب زمنية (2018,2028,2038)، إذ يمكن ملاحظة الآتي :

أ- في الحقبة الزمنية الأولى، سيصل حجم المرور الكلي المتوقع 53 مليون طن سنوياً لغاية عام 2018 بحسب أنواع الحمولة المبينة في الجدول المذكور، إذ تستطيع الموانئ الحالية تلبية 16 مليون طن منها، لذا سيكون حجم الطلب المتبقي 37 مليون طن سنوياً، ونظراً للتوجه العالمي المتزايد نحو استخدام نظام الحاويات في النقل فإن توقع حجم المرور كان 27 مليون طن لحمولة الحاويات و10 مليون طن لحمولة الصب.

ب- في الحقبة الزمنية الثانية، سيصل حجم المرور الكلي المتوقع 79 مليون طن سنوياً لغاية عام 2028، كذلك بحسب أنواع الحمولة المبينة في الجدول المذكور، تستطيع الموانئ الحالية تلبية 17 مليون طن منها. لذا سيكون حجم الطلب المتبقي 62 مليون طن سنوياً،

ج- أما بالنسبة للحقبة الزمنية الثالثة، سيصل حجم المرور الكلي المتوقع 110 مليون طن سنوياً لغاية عام 2038 ، وبحسب أنواع الحمولة المبينة في الجدول، تستطيع الموانئ الحالية تلبية 19 مليون طن منها. لذا سيكون حجم الطلب المتبقي 91 مليون طن سنوياً، وتوقع حجم المرور نحو 67 مليون طن لحمولة الحاويات و 24 مليون طن لحمولة الصب.

الجدول رقم (2)

حجم حركة المرور المتوقع في الموانئ العراقية خلال المدة (2018-2038)

السنة	إجمالي الإنتاجية السنوية /مليون طن	الإنتاجية السنوية بحسب نوع الحمولة (مليون طن)		فئة المعالجة
		حجم الحمولة	نوع البضاعة	
2018	53	5	بضائع عامة	الموانئ الحالية
		1	تغذية حاويات *	الموانئ الحالية
		10	بضائع صب	الموانئ الحالية
		10	بضائع صب	ميناء الفاو الكبير
		27	حاويات	ميناء الفاو الكبير
2028	79	6	بضائع عامة	الموانئ الحالية
		1	تغذية حاويات	الموانئ الحالية
		10	بضائع صب	الموانئ الحالية
		18	بضائع صب	ميناء الفاو الكبير
		44	حاويات	ميناء الفاو الكبير
2038	110	8	بضائع عامة	الموانئ الحالية
		1	تغذية حاويات	الموانئ الحالية
		10	بضائع صب	الموانئ الحالية
		24	بضائع صب	ميناء الفاو الكبير
		67	حاويات	ميناء الفاو الكبير

Source : - A group of Italian Companies(CIITI), 2007: Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port, Volume 1 , Italy, P14.

* يقصد بعبارة (تغذية حاويات) الحاويات الواصلة للميناء عبر السفن الصغيرة والتي تسع لبضع عشرات من هذه الحاويات، إذ بسبب تعذر وصول سفن الحاويات العملاقة لموانئ العراق فإنه يجري تقسيم الحمولة إلى عدد من هذه السفن الصغيرة المغذية.

يتبين مما تقدم أن ميناء الفاو الكبير سيكون له الدور الأكبر في تلبية الطلب المتوقع للصادرات والاستيرادات في العراق كذلك قدرته على استقبال سفن الحاويات الكبيرة، والتي جرى عدها في التخطيط للميناء خلال الحقب المذكورة سابقاً، إذ أن السفن المتوقع رسوها هي سفن حاويات التغذية ذات الأحجام الكبيرة التي تصل حمولتها من (2500-1000) حاوية قياسية، وسفن البانامكس التي تصل حمولتها إلى 4800 حاوية قياسية، وهناك نوع آخر من سفن البانامكس تصل حمولتها إلى 10 ألف حاوية قياسية، فضلاً عن سفن البانامكس للبضائع الصب (الحمولات غير الداخلة في حاويات)، وبناءً على ذلك سيكون العمق المطلوب للمياه الذي يتناسب وغطاس تلك السفن في القناة 16.5 متراً وعلى امتداد الممر الملاحي لها وعند الأرصفة (15.5) متراً A group of Italian Companies (2007,14).

وقد كان اعتماد تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير على مرحلتين ليتلاءم وتدرج الزيادة في حجم تداول البضائع، وإن المخطط العام للمشروع مصمم لكي يجعل تشغيل المرحلة الأولى لا يتأثر بأعمال إنشاء المرحلة الثانية (A group of Italian Companies , 2008,117)، ويمكن بيان مراحل إنجاز الميناء كالآتي :-

المرحلة الأولى :-

أن تنفيذ المرحلة الأولى سيلبي المتطلبات حتى نهاية المرحلة الأولى في عام 2028 لمناولة (40-36) مليون طن من الحاويات و (25-22) مليون طن من المواد الفل، ويتطلب ذلك :

- أ- أرصفة بطول 3900 متراً للحاويات .
- ب- أرصفة بطول 2000 متراً للحمولات العادية .
- ت- ساحة للحاويات بمساحة 1200000 متراً مربعاً.
- ث- ساحة للحمولات العادية بمساحة 400000 متراً مربعاً.
- ج- مساحة مبلطة لطرق السيارات والسكك والأبنية والخدمات بمساحة 600000 متراً مربعاً.
- ح- سايلاوت ل تخزين الحنطة بحجم 150000 متراً مكعباً.

المرحلة الثانية :-

إن ما هو متوقع إنجازه خلال المرحلة الثانية بعد عام 2028 يتطلب البنية التحتية الإضافية الآتية:-

- أ- أرصفة بطول 3100 متراً للحاويات .
ب- أرصفة بطول 1500 متراً للحمولات العادية .
ت- ساحة للحاويات بمساحة 800.000 متراً مربعاً .
ث- ساحة للحمولات العادية بمساحة 200.00 متراً مربعاً .
ج- مساحة مبلطة للطرق المعبدة والسكك والأبنية والخدمات بمساحة 400.000 متراً مربعاً .
ح- ساليوات لخزن الحنطة بحجم 50.000 متراً مربعاً .
وبذلك ستكون متطلبات المرحلة النهائية لمناولة 66 مليون طن حاويات و33 مليون طن مواد فل كالآتي، أي أن الطاقة الاستيعابية للميناء ستكون 99 مليون طن سنوياً (راشد، 2015: 2) :-

- أ- أرصفة بطول 7000 متراً للحاويات .
ب- أرصفة بطول 3500 متراً للمواد الفل .
ت- ساحة للحاويات بمساحة 2 مليون متراً مربعاً .
ث- ساحة للمواد الفل بمساحة 700.000 متراً مربعاً .
ج- مساحة مبلطة للطرق والسكك والأبنية والخدمات بمساحة 1 مليون متراً مربعاً .
ح- ساليوات لخزن الحنطة بحجم 200.000 متراً مربعاً .
ويضاف إلى المتطلبات السابقة، متطلبات الربط البري، إذ أن حركة الملاحة البحرية التي ستنتج عن نشاطات ميناء الفاو الكبير ستسبب الزخم العالي على المواصلات البرية، لذا إن إنشاء الميناء يتطلب إنشاء العديد من مشاريع النقل البري وسكك الحديد وتطويرها التي تربط الميناء بالموانئ الأخرى والطرق السريعة بالمحافظات، لاستيعاب مرور (4-5) مليون شاحنة/سنة والتي تمثل بحدود من (6000 – 8000) سيارة/يوم، مع (80-90) عربة قطار مزدوجة يومياً (وزارة النقل، 2011: 12) ومن أبرز هذه المشاريع (عمران، خلف، 2012: 256) :-

- أ- ربط سكة حديد (فاو – أم قصر – شعيبية) بطول 90 كم خط مزدوج .
ب- خط مزدوج بري إلى الخط السريع بحدود 90 كم .
ت- تطوير الطرق البرية والسكك الحديدية بين ميناء أم قصر والطرق السريعة .
ث- مشروع القناة الجافة الذي يتضمن ربط سكك الحديد بين موانئ العراق مع الموانئ السورية والتركية ومن ثم الأردنية المطلة على سواحل البحر الأبيض المتوسط .

ثانياً : التأثيرات الاقتصادية المحتملة لميناء الفاو الكبير

إن لميناء الفاو الكبير أهمية اقتصادية كبيرة، إذ أنه سيترك تأثيرات مهمة للاقتصاد العراقي في حال تنفيذه، ويمكن توضيحها من خلال مجموعة من المؤشرات الاقتصادية الآتية :-

1- النمو الاقتصادي

إن دراسة أثر ميناء الفاو الكبير على الاقتصاد العراقي يمكن أن يظهر عن طريق النمو الاقتصادي الذي سيتحقق بعد مرحلة تشغيل الميناء وأن معدل النمو الاقتصادي ما هو إلا التغير الحاصل في الناتج المحلي الإجمالي، ويمكن معرفة هذا المعدل وإسهام قطاع النقل بصورة عامة في تكوينه من خلال الجدول رقم (3)، إذ يبين أن الناتج المحلي الإجمالي قد ازداد من عام 2004 إلى عام 2005 بحدود 13.3 مليار دولار، وهو أمر الذي جعل معدل النمو يصل إلى 36.3 % ، بالمقابل فإن الزيادة الحاصلة في إسهام قطاع النقل إلى الناتج المحلي الإجمالي من عام 2004 إلى عام 2005 قد ازداد بنحو 951 مليون دولار، وبمعدل نمو بلغ 31.2 % ، بعد ذلك استمر الناتج المحلي الإجمالي على الزيادة ليصل إلى أكثر من 92 مليار دولار في عام 2007 ، محققاً معدلاً للنمو أعلى من العام الذي سبقه بنحو 42.9 % ، وأن هذا المعدل يعد الأعلى من بين سنوات الجدول كلها، في حين عند عام 2007 بلغ إسهام قطاع النقل نحو 5.787 مليار دولار وبمعدل نمو بلغ 26.6 % عن العام السابق، إلا أن نسبة إسهام قطاع النقل قد انخفضت عن السنوات السابقة نتيجة الارتفاع الكبير بقيمة الناتج المحلي الإجمالي المتزامن وارتفاع أسعار النفط وزيادة الصادرات النفطية، وهو أمر الذي انعكس على حجم الإيرادات بصورة عامة، إذ بلغت عام 2007 نحو 41.267 مليار دولار كان منها 41.095 مليار دولار هي قيمة الإيرادات النفطية (وزارة المالية، 2007 : 6).

استمر الناتج المحلي الإجمالي على الارتفاع، إذ تجاوز حاجز 100 مليار دولار ليصل إلى 130.523 مليار دولار عام 2008 وهو ما جعل معدل النمو يصل إلى 42.8 %، بالمقابل تجاوزت قيمة إسهام قطاع النقل في تكوين الناتج المحلي الإجمالي إلى 7.126 مليار دولار وبمعدل نمو وصل إلى 23.1 % عن العام الذي سبقه، ثم استمرت الزيادة في الناتج المحلي الإجمالي ليتجاوز حاجز 200 مليار دولار وذلك في عام 2013 إذ بلغت 222.830 مليار دولار، وهو ما جعل معدل النمو المتحقق يصل إلى 6.1 %، في حين أن إسهام قطاع النقل قد

تجاوز 10 مليار دولار إذ بلغ 12.552 مليار دولار وبمعدل نمو بلغ 26.7 % عن العام السابق.

الجدول رقم (3)

مساهمة قطاع النقل في تكوين الناتج المحلي الإجمالي للمدة (2004-2013)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي مليار دولار	معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي (%)	إسهام قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي مليار دولار	معدل نمو إسهام قطاع النقل في الناتج (%)	نسبة إسهام قطاع النقل إلى الناتج (%)
2004	36.638	-	3.048	-	8.3
2005	49.955	36.3	3.999	31.2	8.0
2006	64.805	29.7	4.571	14.3	7.0
2007	92.648	42.9	5.787	26.6	6.2
2008	130.529	40.9	7.126	23.1	5.4
2009	110.527	15.3-	7.207	1.1	6.5
2010	136.648	23.6	7.969	10.5	5.8
2011	181.712	32.9	8.508	6.7	4.6
2012	209.923	15.5	9.902	16.3	4.7
2013	222.830	6.1	12.552	26.7	5.6

المصادر:

-وزارة التخطيط ، 2014 ، الجهاز المركزي للإحصاء ، قسم الحسابات القومية ، بغداد ، صفحات متفرقة .

-كان تحويل الأرقام إلى الدولار بالاعتماد على النشرات الإحصائية السنوية للبنك المركزي العراقي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث ، للأعوام من (2004 – 2013).

نلاحظ مما سبق ان هناك زيادة مستمرة في الناتج المحلي الإجمالي متزامنة وارتفاع أسعار النفط والإنتاج، فضلاً عن انخفاض إسهام القطاعات الاقتصادية الأخرى في تكوين هذا الناتج وفي مقدمتها قطاع النقل، ومن خلال ذلك تأتي أهمية ميناء الفاو الكبير الذي يعد من اكبر المشاريع المقامة في العراق ومنطقة الخليج إذ يجعل إنشائه أحد الطرق والاستراتيجيات الضرورية من اجل النهوض وتحريك الأنشطة الاقتصادية في مختلف

القطاعات سواءً الصناعي أم الزراعي أم الخدمي أم النفطي، إذ أن هذا المشروع سيزيد إمكانية تحقيق النمو الاقتصادي بعد أن يسهم في زيادة الإيرادات الحالية، التي ستنعكس على الإيرادات المتحققة في قطاع النقل ومن ثم إسهام هذه الإيرادات في تكوين الناتج المحلي الإجمالي، إذ يبين الجدول (4) القيم التقديرية للإيرادات المتوقعة بعد تشغيل ميناء الفاو الكبير وبحسب مراحل الإنجاز، فبعد أن كانت الإيرادات المتوقعة لعام 2018 بنحو 1.99 مليار دولار، نلاحظ أن تلك الإيرادات قد تجاوزت 2 مليار دولار عام 2019، وتستمر بعد ذلك الزيادة في الإيرادات مما يجعلها تصل إلى 3.60 مليار دولار عام 2027، وهي المدة المحددة لانتهاؤ المرحلة الأولى من تشغيل الميناء، إذ تبدأ بعدها المرحلة الثانية وهو ما يجعل إيرادات الميناء تزداد وتتجاوز حاجز 4 مليار دولار عام 2030 وبمعدل نمو 6.3% عن العام السابق 2029، ثم تزداد لتصل إلى 6.9 مليار دولار عام 2040، وقد تكون الإيرادات المتوقعة أكبر من ذلك عن إكمال مراحل إنجاز الميناء والعمل بها ضمن طاقتها الكاملة وبكفاءة عالية، وهو أمر سينعكس إيجاباً على قيمة الناتج المحلي الإجمالي، ومن خلال هذا الجدول نستطيع القول أن معدل النمو المتوقع للإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير يبلغ 4.8% خلال المدة (2018-2040)، وعند أخذ هذا المعدل وأضافته إلى معدل النمو لمساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي، الذي يظهر في الجدول (3)، إذ حقق قطاع النقل معدل للنمو للمدة (2004-2013) ما مقداره 15.1% وعند إضافة معدل النمو المتحقق لميناء الفاو الكبير إلى معدل النمو المتحقق فعلاً لقطاع النقل فأن معدل النمو المتوقع لقطاع النقل سيصل إلى 19.9%، وهو أمر سيزيد من إسهامه في تكوين الناتج المحلي الإجمالي، مما سيزيد معدلات النمو الاقتصادي.

من خلال ما تقدم يتبين لنا مقدار الأثر الذي قد يحدثه إنشاء ميناء الفاو الكبير وتشغيله في الاقتصاد العراقي من جانب النمو الاقتصادي من خلال زيادة الناتج المحلي الإجمالي وزيادة إسهام قطاع النقل في تكوينه.

الجدول رقم (4)

الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير (مليار دولار)

السنة	الإيرادات
2018	1.99
2019	2.07
2020	2.40
2021	2.56
2022	2.72
2023	2.89
2024	3.07
2025	3.23
2026	3.48
2027	3.60
2028	3.69
2029	3.92
2030	4.16
2031	4.43
2032	4.71
2033	5.00
2034	5.32
2035	5.67
2036	6.03
2037	6.42
2038	6.83
2039	6.87
2040	6.90

Source :

- A group of Italian Companies(CIITI),2008 , Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume1 , Italy, P⁶² .

2- الاستثمار

يُعد الاستثمار قاطرة التطور والنمو، إذ يسهم في تحريك مختلف الأنشطة الاقتصادية، لذلك يعد من المؤشرات المهمة التي من خلالها يمكن إظهار التأثير الاقتصادي لميناء الفاو الكبير، ولغرض معرفة أهمية حجم الاستثمارات التي يمكن أن ترتبط بإنشاء ميناء الفاو الكبير لابد من معرفة حجم التدفقات الاستثمارية التي حصلت في الموانئ العراقية الحالية، يوضحها الجدول (5)، فبعد أن كانت التخصيصات الاستثمارية لمجمل الموانئ العراقية لا تتجاوز 10 مليون دولار في عام 2004 وبنسبة منخفضة بلغت 4% من مجموع التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل، قد بلغت 218 مليون دولار للعام نفسه، ازدادت بشكل كبير لتصل إلى 66 مليون دولار عام 2005، إذ شكلت نسبة بلغت 67%، إلا أن هذه الزيادة في التخصيصات الاستثمارية للموانئ لم تستمر، إذ أنها أخذت بالانخفاض بأكثر من 22 مليون دولار عام 2006، ومن ثم أخذت بالزيادة لتصل إلى أكثر من 50 مليون دولار في عام 2008. بعد ذلك عاودت الانخفاض على الرغم من الزيادة الكبيرة في التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل بشكل عام الذي قد ازداد من 104 مليون دولار عام 2006 ليصل إلى 249 مليون دولار عام 2008، بعد ذلك استمرت التخصيصات الاستثمارية للموانئ العراقية عند المستوى نفسه، إذ بلغت 49 مليون دولار في عام 2012، لتشكل نسبة 9% من مجموع التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل وقد بلغت حينذاك 560 مليون دولار في عام 2012، إما في عام 2014 فنلاحظ أن الذي قد حصل عكس ما هو متوقع، إذ انخفضت التخصيصات الاستثمارية للموانئ إلى نحو 33 مليون دولار وبنسبة منخفضة بلغت 2%، في حين أن حجم التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل للعام نفسه تجاوزت 1.434 مليار دولار. وهذا ما يدل على قلة الاهتمام وعدم الجدية في تطوير الموانئ العراقية لجعلها بالشكل الذي يسهم في تعزيز قدراتها التنافسية لتكون في مصاف الموانئ المتطورة ومن ثم تعزيز الاقتصاد العراقي، إذا ما علمنا أن الموانئ العراقية هي البوابة الوحيدة للعراق التي يمكن من خلالها إجراء عمليات الاستيراد والتصدير بكميات كبيرة.

الجدول رقم (5)

التخصيصات الاستثمارية* لقطاع النقل والموانئ العراقية للسنوات (2004-2014)
(مليون دولار)

السنة	التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل	التخصيصات الاستثمارية للموانئ العراقية	نسبة تخصيصات استثمار قطاع الموانئ إلى التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل %
2004	218.857	9	4
2005	98.811	66	66
2006	104.811	43	41
2007	97.237	49	51
2008	249.376	53	21
2009	323.604	49	15
2010	379.426	44	12
2011	279.013	47	17
2012	560.023	49	9
2013	1033.337	35	3
2014	1434.512	33	2

المصادر:

- الشركة العامة لموانئ العراق ، التقارير السنوية للأعوام 2004 – 2014، قسم التخطيط، وحدة المتابعة .
- وزارة المالية، الموازنات العامة للسنوات (2006-2013)، الدائرة الاقتصادية، الشعبة الفنية، صفحات متفرقة .
- النشرات الإحصائية السنوية للبنك المركزي العراقي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث ، للسنوات (2004 و2005 و2014).
- * جرى تحويل الأرقام إلى الدولار بالاعتماد على أسعار الصرف بحسب النشرات الإحصائية السنوية للبنك المركزي العراقي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، للسنوات (2004-2014)

وفي ضوء ذلك تأتي أهمية ميناء الفاو الكبير كمشروع حيوي سيزيد من التدفقات الاستثمارية التي قد تصل إلى العراق، إذا ما علمنا إن عملية إنجاز هذا المشروع ستحتاج إلى مشاريع استثمارية محتملة عند بدء المرحلة الأولى من تشغيل الميناء في عام 2018 ، تصل إلى 5.24 مليار دولار لإنجاز عمليات الحفر حول قناة الدخول إلى الميناء وعملية ربط

الطريق السريع بالميناء، كذلك لشراء المعدات كالرافعات الجسرية والرافعات الرأسية فضلاً عن هياكل القطر (JICA,2015,25). هذه الاستثمارات إذا ما حصلت في ميناء الفاو الكبير فأن ذلك سيجعل من الضروري إضافة تدفقات استثمارية من أجل تطوير نظام قناة خور عبد الله إذ أن تكلفة عملية التطوير تحتاج إلى 360 مليون دولار، كذلك الحال بالنسبة إلى قناة شط العرب فأن عملية التطوير لهذه القناة تصل إلى 540 مليون دولار (JICA,2015,27).

أن الاستثمارات المذكورة سابقاً والاستثمارات المحتملة الأخرى في ميناء الفاو الكبير، كالاستثمارات في مناطق الظهير، والاستثمار في الملحققات التابعة للميناء كإقامة مدينة صناعية، مدينة تجارية، مدينة سكنية، فضلاً عن إقامة منطقة حرة للتبادل التجاري، وأن مساحة المنطقة المقترح إقامة هذه الاستثمارات فيها تبلغ 40 ألف دونم (الراشد، 2016: مقابلة شخصية)، ومن ثم فأن كل هذه الاستثمارات ستجعل من العراق أرض خصبة لجذب المستثمرين وجذب رؤوس الأموال، وإذا ما علمنا أن العراق يتمتع بأفضل عوامل جذب الاستثمار الأجنبي المباشر والمتمثلة بالموقع الجغرافي، وعدد السكان والموارد الطبيعية فضلاً عن الأيدي العاملة الماهرة والكفاءات.

3- التجارة الخارجية

تأتي أهمية التجارة الخارجية من خلال اعتبارها مؤشراً جوهرياً على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي، وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة، وقدرة الدول على التصدير ومستويات الدخل فيها، وقدرتها على الاستيراد أيضاً، وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما له من آثار على الميزان التجاري (حكيم، منور، 2015: 3)، وفي ظل الواقع الجديد للاقتصاد العراقي من خلال تحول الاقتصاد العراقي من سلطة التخطيط المركزي في قيادة النشاط الاقتصادي الى نظام السوق الحر الذي انتهجه العراق فيما بعد عام 2003، تبنت الحكومة سياسة حرية التجارة، والتي بطبيعة الحال تكون محفزة للاستثمارات الخاصة، وتحديد تلك المشروعات التي تنتج من أجل التصدير، وضمن إطار تحرير التجارة فقد كان العمل على إزالة الحواجز والقيود كافة أمام حركة التجارة من رسوم جمركية أو إجازات الاستيراد والتصدير، وكذلك توحيد الرسوم والضرائب المستوفاة على البضائع المستوردة، فضلاً عن قيام الحكومة بتشكيل لجنة وطنية تكون مهمتها وضع القواعد والأسس الثابتة للتجارة،

على وفق متطلبات الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية (الموسوي، بخيت ، 2016 : 365). لذا أن للتجارة الخارجية أهمية كبيرة في تحريك عجلة الاقتصاد العراقي، فقد شهِت التجارة الخارجية في العراق تطوراً بارزاً في زيادة الاستيرادات والصادرات بعد انفتاح السوق العراقية على الأسواق العالمية بعد عام 2003 ، وأن تشغيل ميناء الفاو الكبير سيفتح أفقاً جديدة للتجارة الخارجية في العراق على المستوى المحلي والدولي ، إذ أن التوزيع الجغرافي للصادرات والاستيرادات غير النفطية المتوقعة للعراق مع دول أفريقيا وأوروبا وآسيا وأمريكا، ستزداد خلال السنوات 2020 و 2025 و 2030 و 2035، إذ سيصل مجموعها خلال تلك الأعوام إلى 20699 و 23526 و 27479 و 31824 مليون طن على التوالي، ومما يلحظ بأن الحصة الأكبر من الصادرات ستكون مع الولايات المتحدة الأمريكية، وتأتي بعدها دول آسيا ومن ثم أوروبا وأخيراً الدول الأفريقية ، كما نجد أن حجم الاستيرادات المتوقع هو الآخر سيزداد من 11377 مليون طن في عام 2020 ليصل إلى 18880 مليون طن في عام 2025 ، بعد ذلك يزداد ليصل إلى 28754 و 40648 مليون طن في عامي 2030 و 2035 على التوالي، كما يلحظ بأن معظم الاستيرادات ستكون مع دول آسيا تليها دول أوروبا ومن ثم الدول الأفريقية وأخيراً الولايات المتحدة الأمريكية (Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, 2005, 85) ، إن هذه الزيادة في حجم الصادرات والاستيرادات دليل على توسع التجارة الخارجية للعراق مع بقية دول العالم في المستقبل المتوقع، ومن ثم فأن إجمالي حجم التجارة الخارجية المتوقعة في العراق سيكون له إسهام كبير في الناتج المحلي الإجمالي، ويمكن بيان ذلك من خلال الجدول (6) ، إذ نلاحظ بأن الناتج المحلي الإجمالي أخذاً بالزيادة خلال سنوات الجدول كما أن حجم التجارة الخارجية سيزداد أيضاً بدءاً مع العام 2018، الذي سيكون فيه تشغيل ميناء الفاو الكبير ولغاية تشغيل المرحلة الأخير للميناء 2035 ، إذ يشير الجدول إلى أن الإضافة المتحققة في أوزان الحمولات ستزيد بنحو 25 مليون طن عما هو متحقق في عام 2014 ، وبقيمة مالية تتجاوز 30 مليار دولار ، وعند عام 2023 ستزداد قيمة الحمولات لأكثر من 40 مليار دولار، وبمعدل نمو 5.8 % عن العام السابق ، إذ أن النمو المتحقق للحمولات في عام 2022 سيبلغ 4.6 %، ثم تستمر الزيادة التي ستتحقق إذ أنها تتجاوز 60 ألف طن بالنسبة للكميات التي قد تدخل ضمن إطار التبادل التجاري في عام 2027 ، وفي الوقت نفسه فأن القيمة المالية لهذه السلع قد تتجاوز 51 مليون دولار، وهو ما سيعزز من إسهام القطاع التجاري في تكوين الناتج المحلي الإجمالي ، إذ يلحظ بأن إسهام القطاع التجاري في تكوين الناتج المحلي

الإجمالي البالغ 321.83 مليار دولار، سيصل إلى 9.6% في عام 2018، و سيزداد ليصل إلى 10.3% عند عام 2027، وعند عام 2031 يأخذ حجم التبادل السلعي بالزيادة والاستمرار على ذلك، إذ ستجاوز كمية المواد المتعامل بها سواءً في الاستيراد أم التصدير حاجز 71 مليون طن وبقيمة مالية أكثر من 64 مليون دولار محققاً بذلك معدلات نمو عن العام السابق للحمولات وقيمة التجارة الخارجية تبلغ 4.1% و 5.3% على التوالي. وأخيراً وتزامناً وتشغيل المرحلة الأخيرة لميناء الفاو الكبير عام 2035، فأن قيمة التجارة الخارجية سوف تتجاوز 78 مليار دولار وبأكثر من 4 مليون دولار عن العام السابق، في حين أن كمية الحمولات سوف تتجاوز 83 مليون طن وبزيادة أكثر 3 آلاف طن عن العام السابق أيضاً. وبالسباق نفسه فأن إسهام القطاع التجاري في تكوين الناتج المحلي الإجمالي البالغ قيمته سوف يصل إلى 11% و 11.9% في عامي 2035 و 2031 على التوالي، فأن كل ذلك سيزيد التنوع الاقتصادي في تكوين الناتج المحلي الإجمالي وعدم الاعتماد على القطاع النفطي فقط. وطبقاً لهذه التوقعات فإن عملية نقل هذه التجارة ستواجه عوائق تتمثل بانخفاض طاقة موانئ العراق الاستيعابية وعدم جاهزيتها للتعامل مع السفن التي تقصد بضائعها العراق. إذ تبلغ الطاقة الاستيعابية السنوية المتاحة لموانئ العراق الحالية مجمعة (16.65 مليون طن (خطة التنمية الوطنية، 2010 – 2014 : 57)، مما يعني وجود فجوة متعاظمة تبلغ أعلى مستوى لها في عام 2035 بنحو 66.85 مليون طن سنوياً، لذا أن ميناء الفاو الكبير سيعمل على ردم تلك الفجوة وتنشيط حركة التجارة والنقل لتحقيق أفضل المردودات المالية والاقتصادية مما ينعكس على مختلف القطاعات الاقتصادية في العراق، كما سيؤدي إلى توسيع التجارة الخارجية مع دول العالم الأخرى، فضلاً عن ذلك فأن بضائع الترانزيت التي ستمر عبر العراق عن طريق ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ستترتب عليها منافع كبيرة، وذلك من خلال الرسوم الممكن استحصالها عن طريق استخدامها للبنى التحتية في العراق، هذه المنافع يمكن عدها منافع صافية للاقتصاد العراقي، ومن هنا فأن رسوم المرور للبضائع تمثل إسهاماً صافياً في الناتج المحلي الإجمالي، وعلى وفق التقييم الأولي للقناة الجافة فمن الممكن أن تحقق القناة الجافة رسوم عبور قيمتها 100 دولار لكل حاوية عابرة، كما تشير التوقعات إلى أن ضريبة المرور التي ستفرض على الحمولات التي ستنقل عبر القناة الجافة ستكون قيمتها 7.14 دولارات / طن (Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, 2005, 61)، إذا ما علمنا أن كمية الطلب الكامن على موانئ العراق لغرض تجارة الترانزيت التي يتوقع مرورها مستقبلاً ستبلغ 335.1، 360.6،

الجدول (6)

توقعات الناتج المحلي الإجمالي وحجم التجارة الخارجية غير النفطية وقيمتها للسنوات
(2018-2035)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليار دولار)	قيمة التجارة الخارجية (مليار دولار)	حجم التجارة الخارجية (مليون طن)	نسبة إسهام قطاع التجارة إلى الناتج المحلي الإجمالي (%)
2018	321.83	30.89	40.340	9.6
2019	341.63	32.69	42.166	9.5
2020	361.43	34.54	44.067	9.3
2021	381.23	36.48	46.040	9
2022	401.03	38.58	48.171	9.6
2023	420.83	40.82	50.412	9.7
2024	440.63	43.31	52.759	9.8
2025	460.43	45.88	55.209	9.9
2026	480.23	48.64	57.740	10.1
2027	500.03	51.53	60.349	10.3
2028	519.83	54.54	63.029	10.5
2029	539.63	57.68	65.775	10.7
2030	559.43	60.94	68.582	10.9
2031	579.23	64.19	71.423	11
2032	599.03	67.52	74.292	11.2
2033	618.83	70.93	77.181	11.4
2034	638.63	74.39	80.084	11.6
2035	658.43	78.56	83.508	11.9

المصادر:

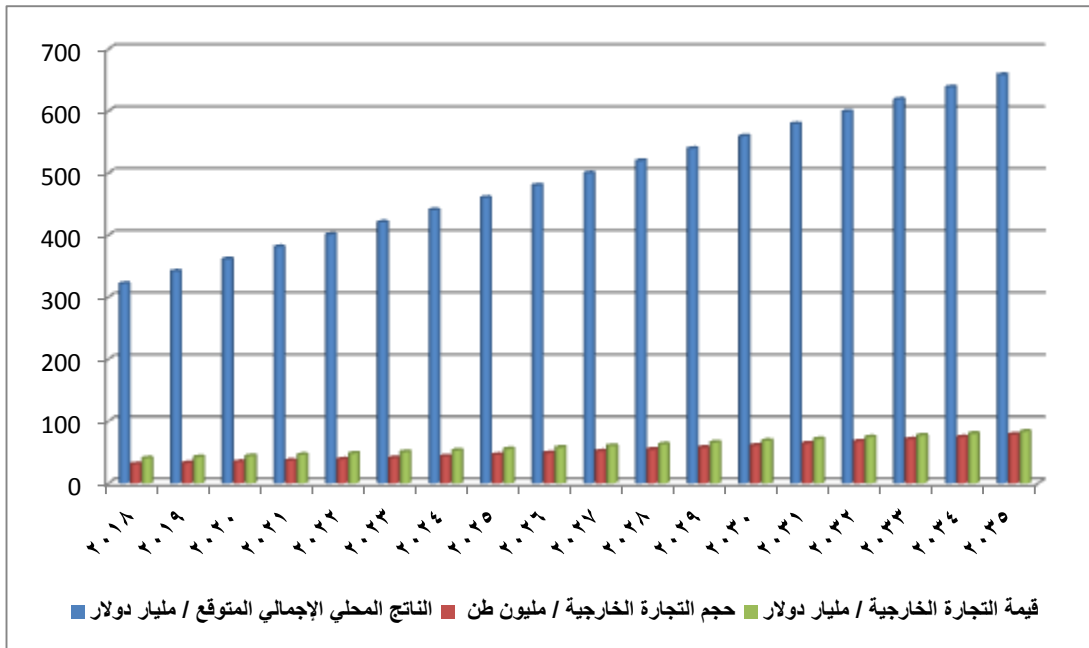
- وزارة التخطيط، 2014، الجهاز المركزي للإحصاء ، قسم الحسابات القومية، بغداد، صفحات متفرقة.

- Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, 2005: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL, July, 2005, PP⁵¹.

383.7، 404.6 مليون طن ، خلال الأعوام (2020 ، 2025 ، 2030 ، 2035) على التوالي 14، (Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, 2005)، من ذلك نستطيع أن ندرك وبشكل ملموس أهمية الموانئ العراقية في التجارة العالمية ، وإن حجم تطور هذه التجارة واتجاهاتها ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار لغرض التعجيل بإكمال ميناء الفاو الكبير. ومن الشكل رقم (2) نلاحظ الزيادات المتوقعة في الناتج المحلي الإجمالي وحجم التجارة غير النفطية وقيمتها بشكل جلي خلال المدة (2018-2035).

الشكل رقم (2)

توقعات الناتج المحلي الإجمالي وحجم التجارة الخارجية غير النفطية وقيمتها خلال المدة (2018-2035)



المصدر:

- من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات في الجدول (6).

4- العمالة والبطالة

تكمن أهمية العمل في انه تشكل ثقل اجتماعي مع تنامي حجمه وازدياد عدده، إذ يُعد معدل نمو القوى العاملة مرتفعاً، فقد بلغت نسبة القوى العاملة إلى مجموع السكان حوالي 9% في عام 2013 ، إذ بلغ عدد السكان 35 مليون نسمة (وزارة التخطيط ، المجموعة الإحصائية 2012- 2013: من دون صفحة) ، وعدد العاملين في القطاع العام

2.907.776 مليوناً شخصاً للعام نفسه (الموازنة الاتحادية ، 2013 : 38) ، أما عدد العاملين في القطاع الخاص فقد بلغ 243089 ألف شخص (وزارة التخطيط ، المجموعة الإحصائية 2012 – 2013 : من دون صفحة) ومجموع العاملين في القطاعين قد بلغ 3.150.865 ملايين شخص للعام نفسه ، مقارنة بنسبة 7.9 % في القوى العاملة إلى مجموع السكان في عام 2004 ، إذ بلغ عدد السكان 27 مليون نسمة (وزارة التخطيط ، المجموعة الإحصائية 2008 - 2009 : بدون صفحة) ، وعدد العاملين في القطاع العام 1.047.000 شخص (الموازنة الاتحادية ، 2004 : 37) ، أما عدد العاملين في القطاع الخاص فقد بلغ 1.089.029 شخص (وزارة التخطيط ، المجموعة الإحصائية 2008 - 2009 : من دون صفحة) ، إذ أن مجموع العاملين في القطاعين قد بلغ 2.136.029 مليون شخص للعام نفسه ، وعلى الرغم من هذا التزايد في قوة العمل العراقية، إلا أنها لم تنل الاهتمام والعناية الكاملة، ويتضح ذلك من خلال هدر القوة العاملة الذي يتمثل في انتشار حدة البطالة الظاهرة والمقنعة والهيكلية وتزايدها، إذ يشهد العراق حالة من عدم الاستقرار، والأداء الاقتصادي غير المتناسب والمعرض من العمالة ومن ثم أصبح يعاني معدلات بطالة مرتفعة، وإذا ما علمنا أن مشكلة البطالة مشكلة حيوية تواجه الاقتصاد العراقي من ثم فإنها تهدد الأمن والاستقرار الاقتصادي والسياسي.

هناك أسباب عديدة جعلت الاقتصاد العراقي يعاني ارتفاع معدلات البطالة، والتي لا تتناسب والقدرات والإمكانات الموجودة فيه ، وتأتي في مقدمة تلك الأسباب فشل خطط التنمية بجانبها الاقتصادي والاجتماعي ، فضلاً عن الحروب وعمليات التخريب والنهب والسلب التي حدثت بعد عام 2003 ، ومن ثم حل الجيش وقوات الأمن الداخلي والأجهزة التابعة لرئاسة الوزراء ووزارة الإعلام ، كذلك عودة المغتربين والمهجرين إلى العراق ، فضلاً عن التحول في الاقتصاد العراقي من الاقتصاد المخطط إلى الاقتصاد الحر وفتح باب الاستيراد على مصراعيه مما أدى إلى إغراق السوق المحلية بالسلع المستوردة، كل ذلك أفضى إلى توقف الكثير من الصناعات المتوسطة والصغيرة، كذلك توقف أهم قطاعين عن العمل ألا وهما القطاع الصناعي والقطاع الزراعي، نتيجة لضعف القدرة التنافسية أمام المنتجات المستوردة من ناحية الأسعار والجودة في الإنتاج من ناحية أخرى، كذلك الزيادة الحاصلة في أعداد الخريجين من الكليات والمعاهد لا تتناسب ومتطلبات سوق العمل، كل هذه الأسباب وغيرها أدت إلى تزايد معدلات البطالة، ويتضح ذلك من خلال الجدول رقم

(7) ، إذ أن أكثر من ربع سكان العراق يعانون البطالة، لاسيما في عام 2003 ، إذ بلغ أعلى معدل للبطالة في العراق قد بلغ 28.1 % للعام نفسه ، ومن ثم أنخفض ليصل إلى 26.8 % في عام 2004 ، وأستمر على الانخفاض ليصل إلى 11.1 % في عام 2011 ، ويمكن القول أن هذا الانخفاض جاء نتيجة لاهتمام الدولة بتخفيض معدلات البطالة من خلال القيام بتوظيف أعداد كبيرة في مؤسسات القطاع العام وفي سلك الجيش وقوى الأمن الداخلي، فضلاً عن تزايد أعداد العمالة المهاجرة للعمل خارج العراق ، بعد ذلك أرتفع معدل البطالة بشكل طفيف ليصل إلى 11.9 % في عام 2012 ، وعلى الرغم من التحسن الذي حصل في انخفاض معدل البطالة ، لكن مازالت هذه النسب مرتفعة نتيجة تدني مستويات الإنفاق الاستثماري وانخفاض كفاءة تنفيذه، فضلاً عن تراجع معدلات الاستثمار في القطاع الخاص بسبب غياب بيئة الاستثمار المواتية (خطة التنمية الوطنية ، 2013 – 2017 : 36).

الجدول رقم (7)

معدل البطالة في العراق خلال المدة (2003-2012) (%)

السنة	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
معدل البطالة	28.1	26.8	17.9	17.5	11.7	15.3	11.1	-	11.1	11.9

المصدر:

- وزارة التخطيط، المجموعة الإحصائية السنوية، إحصاءات السكان والقوى العاملة، بغداد ،

أعداد مختلفة .

(-) عدم توفر البيانات .

وبعد هذا الاستعراض لمشكلة البطالة في العراق فأن من الحلول المطروحة أمام الحكومة العراقية الإسراع بإكمال ميناء الفاو الكبير، وذلك لما له من تأثير كبير في امتصاص البطالة والحد من تزايد معدلاتها ، إذ أن ميناء الفاو الكبير سيوفر 12 ألف فرصة عمل كما هو مثبت في مخطط الميناء (مخطط ميناء الفاو الكبير، 2015 : <https://motrans.gov.iq>) ، فضلاً عن ذلك فمن المتوقع أن يوفر ميناء الفاو الكبير فرص عمل أكبر مما هو مخطط له في حال تشغيله من خلال تفعيله للأنشطة الاقتصادية والخدمية الأخرى، ولاسيما أن البضائع الواردة التي سيكون استقبالها في ميناء الفاو الكبير ومن ثم نقلها بوساطة وسائل النقل البري وسكك الحديد عن طريق مشروع القناة الجافة

إلى المحافظات والدول التي سيكون الربط السككي بها كتركيا وسوريا والأردن، بذلك فإنه سيوفر فرص عمل ذات قيمة مرتفعة. فقد أشارت الدراسة الإيطالية لخطة النقل الشامل في العراق لعام 2005 بأن المنافع المصاحبة لميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة، تتمثل في الزيادة في التشغيل، من خلال التوظيف المباشر وغير المباشر عند بدء المرحلة الأولى من تشغيل ميناء الفاو الكبير وحتى عام 2024، إذ إن فرص العمل الممكن أن تتولد نتيجة تشغيل المشروع ستبلغ 69430 ألف وظيفة عام 2018، وسترتفع لتصل إلى 74746 ألف وظيفة عند عام 2021، وتستمر بالزيادة لتصل 84434 ألف وظيفة في عام 2024، وتأتي هذه الزيادة في التشغيل نتيجة التوسع المفترض في الإنفاق على المرحلة الأولى من المشروع، كما أشارت الدراسة إلى الزيادة في الأجور والرواتب الخاصة بالعاملين، إذ أنها ستبلغ 521 مليون دولار في عام 2018، وسترتفع لتصل إلى 561 مليون دولار عند العام 2021، إلى أن تصل إلى 633 مليون دولار عند العام 2024 (Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, 2005, 77)

نلاحظ مما تقدم إن الدور الذي يمكن أن تؤديه كل تلك المشاريع من حيث التأثيرات التي تمارسها على زيادة التشغيل وتقليل البطالة، وكذا الحال الزيادة في الأجور والرواتب مما يؤدي إلى تحسين متوسط دخل الفرد ومن ثم المستوى المعاشي، كما يشير إلى أهميتها في تحقيق التنمية الاقتصادية وتوفير فرص عمل ومعالجة مشكلة ارتفاع نسبة البطالة التي يعانيها الاقتصاد العراقي، لذا ينبغي تعظيم هذه المكاسب عبر توفير التمويل والمتطلبات الأساسية لإكمال ميناء الفاو الكبير وإعادة تأهيل ممر القناة الجافة وتطويرها والاستغلال الأمثل للميزة النسبية التي يتمتع بها العراق بموقعه الاستراتيجي في خارطة التجارة العالمية.

الاستنتاجات والتوصيات

أولاً : الاستنتاجات

1- أن العراق سيواجه طلباً متزايداً من الاستيرادات والصادرات، ومن ثم فإن الطاقات الحالية للموانئ العراقية والتي تبلغ 16.65 مليون طن سنوياً، غير قادرة على تلبية هذا الطلب، الذي قدر بـ 53 مليون طن خلال عام 2018، فضلاً عن الأعماق المتاحة في واجهات الأرصفة لهذه الموانئ محدودة (6-12) متراً، ومن ثم فأنها غير قادرة على استقبال السفن العملاقة للحاويات والحمولات المتنوعة والحمولات الفل، لذا أن المرحلة المقبلة تتطلب إكمال ميناء الفاو الكبير، الذي سيكون قريباً إلى المنافذ البحرية الدولية وتكون

الأعماق مناسبة في القناة الموصلة إليه إذ لا تقل عن 17.5 متراً، والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة 120 ألف طن .

2- إن الطاقات الاستيعابية لميناء الفاو الكبير ستكون بحدود 66 مليون طن سنوياً للحاويات، و33 مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل ليصل مجموع إلى 99 مليون طن سنوياً في سنة الهدف 2038 ، ومن ثم فإنها تعادل ستة أضعاف الطاقات الاستيعابية للموانئ العراقية الحالية .

3- يعد ميناء الفاو الكبير واحداً من المواقع الإستراتيجية والمهمة في شبكة النقل البحري، ليس للعراق فقط، وإنما لاقتصاد النقل الدولي عموماً، لأنه موقع متوسط بين أوروبا وأفريقيا من جانب وشرق وجنوب شرق آسيا من جانب آخر، ومن ثم يصبح ميناءً كبيراً ومحطة للترانزيت العالمي، فضلاً عن الخدمات الأخرى الموجودة في مقترحات هذا المشروع العملاق، ومن مميزات موقع الميناء أنه يوفر على وجه التقريب 35 % - 45 % من كلفة النقل، و 35 % - 40 % من وقت النقل، على شركات ومؤسسات النقل التي تعمل على هذا المسار، فضلاً عن توفير فرص عمل كبيرة تؤدي إلى تقليل حدة البطالة في العراق .

4- سيحدث ميناء الفاو الكبير تأثيرات اقتصادية مهمة للاقتصاد العراقي في حال تشغيله، إذ أنه سيحقق إيرادات تعادل ستة أضعاف إيرادات الموانئ الحالية عند تشغيله، فقد قدرت إيراداته بحدود مليارين عند عام 2018، وستزداد هذه الإيرادات لتصل في نهاية المرحلة الأولى إلى 3.70 مليار دولار في المرحلة الثانية عند عام 2027، ومن ثم سترتفع لتصل بحدود 7 مليار دولار في المرحلة الثالثة من تشغيل الميناء عند عام 2040، وإن المجموع التراكمي للإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير خلال السنوات المتوقعة لتشغيله (2018-2040) سيبلغ بحدود 100 مليار دولار، وهذه الإيرادات ستحقق معدل نمو قدره 4.8 %، مما سيؤدي إلى رفع معدلات النمو الاقتصادي لقطاع النقل بصورة عامة وإسهامه في زيادة الناتج المحلي الإجمالي، كما أنه سيعمل على جذب الاستثمارات الأجنبية مما سيزيد من تدفقاتها إلى العراق .

5- أشارت التوقعات إلى تزايد حجم التجارة الخارجية غير النفطية مع العراق، إذ أنها ستصل إلى 40.340 مليون طن عند تشغيل ميناء الفاو الكبير في عام 2018 ، وإن عملية نقل هذه التجارة ستواجه عوائق تتمثل بانخفاض طاقة موانئ العراق الاستيعابية وعدم جاهزيتها للتعامل والسفن التي تقصد بضائعها العراق. إذ تبلغ الطاقة الاستيعابية

السنوات المتاحه لموانئ العراق الحالية مجتمعة 16.65 مليون طن، مما يعني وجود فجوة متعاظمة تبلغ أعلى مستوى لها في عام 2035 بنحو 66.85 مليون طن سنوياً، لذا إن ميناء الفاو الكبير سيعمل على ردم تلك الفجوة وتنشيط حركة التجارة والنقل لتحقيق أفضل المردودات المالية والاقتصادية مما ينعكس ذلك على مختلف القطاعات الاقتصادية في العراق ، كما سيؤدي إلى توسيع التجارة الخارجية مع دول العالم الأخرى

ثانياً:التوصيات

- 1- تأكيد أهمية الإسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير، لأن مسألة الوقت يمكن أن تكون حاسمة في نجاحه ، وذلك لوجود العديد من المشاريع المنافسة في المنطقة ، لاسيما مشروع ميناء مبارك الكويتي في جزيرة بوبيان، فضلاً عن أهميته في توفير فرص عمل لآلاف العاطلين ولاسيما في محافظة البصرة فضلاً عن المحافظات الجنوبية بشكل عام، والعمل على إيجاد منافذ تمويل من المؤسسات الدولية، أو بعرض المشروع للاستثمار بما لا يؤثر على مصالح العراق .
- 2- تضافر الجهود كلها من الحكومة المحلية والمركزية والوزارات المعنية والبرلمان لتذليل العقبات كلها سواءً المالية أم الفنية، والإسراع في إنجاز هذا المشروع الحيوي من خلال توفير التمويل اللازم لتنفيذ مراحل إنجاز الميناء، وإيداعه في أحد البنوك المعتمدة لدى الحكومة العراقية، وأن تكون عملية التمويل خارج التخصيصات الاستثمارية في الموازنة الاتحادية لوزارات الدولة ، وعدم ترك وزارة النقل والمتمثلة في الشركة العامة لموانئ العراق لوحدها في تولي مهمة تنفيذ الميناء.
- 3- إدراج مشروع ميناء الفاو الكبير ضمن المشاريع الإستراتيجية الكبرى، لأنه يندرج ضمن مشاريع وزارة النقل، واتخاذ قرار بجعل هيئة مستقلة تشرف على تنفيذه .

قائمة المصادر

أولاً : الكتب

- 1- الحمامي، كاظم فنجان ، (2014) ، "صفحات مينائية مضيئة في تاريخ العراق" (الطبعة الأولى، دمشق ، تموز للطباعة والنشر والتوزيع).
- 2- ويرد ، ج. كولن ، (2013)، "ميناء البصرة " ، البصرة ، شركة الغدير للطباعة والنشر).

ثانياً : البحوث والدراسات

- 1- حمدان، سوسن صبيح، (2012) ، " الحدود البحرية العراقية –الكويتية وإشكالية ميناء مبارك "، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، بغداد .
- 2- محسن، هشام صلاح، (2012)، "الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري- ميناء أم قصر الواقع والآفاق المستقبلية "، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد (73).
- 3- راشد، أسعد عبد الرحيم، (2015)، "دراسة الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو الكبير"، الشركة العامة لموانئ العراق، بحث غير منشور.

ثالثاً : الرسائل الجامعية

- 1- الراشد، أحمد علي أحمد ، (2006) ، " صياغة نموذج محاكاة على الحاسوب واستخدامه لتحسين أداء عمليات التفريغ في موانئ العراق ، دراسة حالة في ميناء أم قصر "، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، مقدمة إلى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد، قسم إدارة الأعمال، جامعة البصرة .
- 2- حكيم، شيلالي ومنان منور، (2015) ، " صيغ تمويل عمليات التجارة الخارجية للمؤسسة الاقتصادية - دراسة حالة البنك الجزائري الخارجي وكالة البويرة 37 "، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية تخصص: مالية المؤسسة، جامعة أكلي محند اولحاج – البويرة، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية، الجزائر.

رابعاً : الندوات والمؤتمرات

- 1- عمران، خلود موسى ومريم خيرالله خلف، (2011)، "واقع الموانئ العراقية والآفاق المستقبلية، (الندوة العلمية، ميناء الفاو الكبير – أهميته الإستراتيجية وآفاقه المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، قسم الدراسات التاريخية والجغرافية، جامعة البصرة، 2011/1/11).
- 2- الراشد، اسعد عبد الرحيم، (2011)، " مشروع ميناء الفاو الكبير"، (الندوة العلمية ، ميناء الفاو الكبير- أهميته الإستراتيجية وآفاقه المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي ، قسم الدراسات التاريخية والجغرافية، جامعة البصرة 2011/1/11).
- 3- محمد، صالح هادي، (2011)، " أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير"، (الندوة العلمية ، ميناء الفاو الكبير- أهميته الإستراتيجية وآفاقه المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، قسم الدراسات التاريخية والجغرافية، جامعة البصرة 2011/1/11).
- 4- الموسوي، عبد الوهاب محمد جواد وحيدر نعمة بخيت، (2016)، "ملامح ال انهيار وفرص الاختيار"، (بحث القي في المؤتمر العلمي لجامعة البصرة، كلية الإدارة والاقتصاد وكلية شط العرب الجامعة، بعنوان الاقتصاد العراقي والتحول غير الناضج من النظام الشمولي إلى نظام السوق"، 2016/21/20).

خامساً : التقارير والنشرات

- 1- البنك المركزي العراقي، النشرات الإحصائية للسنوات (2004 – 2014)، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث ، (البنك المركزي ، بغداد ، العراق).
- 2- الشركة العامة لموانئ العراق، التقارير السنوية للأعوام (2004- 2014)، قسم التخطيط، شعبة المتابعة .
- 3- وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية، 2013 – 2017.
- 4- وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية، 2010-2014.
- 5- وزارة التخطيط، المجموعة الإحصائية، (2008 – 2009) .
- 6- وزارة التخطيط، المجموعة الإحصائية، (2012 – 2013).
- 7- وزارة المالية، الموازنة الاتحادية (2007)، الدائرة الاقتصادية، الشعبة الفنية (وزارة المالية، دائرة الموازنات، بغداد).

8- وزارة المالية، الموازنات العامة للسنوات (2006-2013)، الدائرة الاقتصادية، الشعبة الفنية، صفحات متفرقة .

9- وزارة التخطيط، 2014، الجهاز المركزي للإحصاء، قسم الحسابات القومية، بغداد، صفحات متفرقة .

سادساً : شبكات الانترنت

1- مخطط ميناء الفاو الكبير (2015)، معلومات متاحة على موقع وزارة النقل العراقية .
<https://motrans.gov.iq>

سابعاً : المصادر الانكليزية

- 1- Japan International Cooperation Agency (JICA), (2015), Master Plan Study For Port Sector in the Republic of Iraq , Draft Final Report Summary , Japan.
- 2- A group of Italian Companies(CIITI), (2008), Pre— Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy .
- 3- A group of Italian Companies(CIITI), 2007: Pre — Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy
- 4- Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, (2005), Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 2, (TMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL — July.
- 5- Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, (2005), Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4, (TMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL — July.

The Role of the Iraqi Ports in the Economic Activity Case Study: The Port of Faw

Prof. Dr. Nabeel Jafar Abdridha Hussein Mohammed Haider Al - Jazaeri

Faculty of Administration & Economics

University of Basrah

Abstract :

The Iraqi seaports are the main gate which the country overlooks to other countries of the world. It's a direct port for foreign trade and international markets as well. These seaports imply many consequences which including all Iraqi economic sectors that contribute directly and indirectly on the current and future economic features. This research, however, aims to investigate the role of Iraqi seaports in activating the economic activities. And as a case study, the research will be focused on the Grand Seaport of Faw in order to reveal the most important potential economic effects resulted from operating the port studied.

Key words :

Ports, Port of Faw, Competitiveness, Economic Diversification.