

قطاع النقل البحري والموانئ بين الفرص والتحديات:
إنشاء ميناء الفاو الكبير أنموذجاً

The Maritime Transport and Port Sector : Opportunities and Challenges:
(Establishment of the Grand Port Al-Faw as a model)

م. د. فيان هادي عبد
كلية العلوم السياسية – جامعة النهرين
Vian Hadi Abid Kazem
dr.vian@nahrainuniv.edu.iq

تؤدي البحار دورًا عظيمًا، ومهمًا في اقتصاد الدول، وأمنها، عن طريق منظومة النقل البحري، ونظام الموانئ، المكملين لبعضهما. وتكمن أهمية النقل البحري بعدة العناصر الحيوي للأمن الوطني، والمهم لاقتصاد الدول، والداعم للتجارة الدولية، والاقتصاد العالمي، لكونه أقل تكلفة من وسائل النقل الأخرى، وأكثر استيعابًا، وأمنًا. ويُعدّ النقل البحري أحد أهم ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم، إذ يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول، وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية، وبناء المدن التي تقع على البحار، وازدهارها، عن طريق بناء المشاريع البحرية، كالموانئ، وأحواض بناء السفن، والشركات الملاحية، والمصانع، وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري.

يبرز (ميناء الفاو الكبير) ضمن إطار الركيزة الاقتصادية للمشاريع البحرية، كمحطة رئيسة تحمل في جوانبها، الإمكانيات الاقتصادية الكبيرة. إذ يشكّل هذا المشروع المينائي محورًا حيويًا، يتسارع به النمو الاقتصادي، وتزدهر فيه التجارة البحرية. ينطلق هذا البحث في استكشاف أبعاد أهمية ميناء الفاو الكبير من الناحية الاقتصادية، عن طريق الفرص التي يقدمها، مع تحليل التحديات التي قد تشكل عقبات أمام انجاز هذا الميناء. يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على أهمية الميناء، والتحديات التي يجب مواجهتها، لضمان استدامة هذا الركيزة الاقتصادية الحيوية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الموانئ، ميناء الفاو، التنمية الاقتصادية، التجارة الدولية.

Abstract

Seashores are vital economic and security assets owing to the role played by ports and the maritime transport system. Due to its safety, sizable capacity, and low cost, maritime transport is playing a significant role in boosting national security and local economies, along with international trade and the global economy. Effectively, maritime transport is one of the important pillars of economic development as it helps in improving trade balance and it increases job opportunities. Also, maritime transport contributes to building industrial cities with expansions of maritime projects such as ports, shipyards, maritime companies, factories, etc.

The Grand Faw Port in Iraq has become the economic cornerstone of the maritime projects in this country. This Port represents a vital hub that can boost economic development and contribute to the prosperity of maritime trade. This study explores the aspects of the economic significance of the Grand Faw Port by highlighting the opportunities this project provides and analysing the main challenges it might face. Further, this study seeks to underscore the port's importance and the obstacles that can hinder the sustainability of this critical project.

Keywords: Maritime Transport, Ports, Al-Faw port, Economic Development, International Trade

المقدمة

لقد أصبح النقل البحري العمود الفقري للتجارة العالمية، والاقتصاد العالمي، إذ لا يوجد بلد يتمتع بالاكتمال الذاتي الكامل، بل يعتمد كل بلد على التجارة البحرية، لبيع ما لديه، وشراء ما يحتاجه، والكثير مما يتم استهلاكه، واستخدامه، يوميًا، أمّا تمّ بالفعل، أو سيجري نقله بحرًا، كموايد خام، أو مكونات، أو أصناف مصنعة.

لذا سعت الدول العظمى، والدول المتقدمة كافة، التي تعتمد في اقتصادها على النقل البحري، إلى تأسيس نظام نقل بحري عالي الكفاءة، تدعمه أساطيل بحرية عظيمة، وموانئ حديثة ذات تقنية عالية، وموارد بشرية تمّ تأهيلها علميًا، ومهنيًا، حسب المقاييس الدولية للمنظمات الدولية، كالمُنظمة البحرية الدولية^(١) (International Maritime Organization: IMO)، والمنظمة الهيدروغرافية الدولية^(٢) (International Hydrographic Organization: IHO)، التي أخذت على عاتقها الارتقاء بنظام النقل البحري، والمسح البحري، وتطوير المجال البحثي، لقضايا أنشطة النقل البحري الأخرى، ومشكلاتها، وموضوعاتها، كأنظمة النقل، والملاحة، والأمن، والسلامة، والمحافظة على البيئة.

تُعَدّ الموانئ من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري، ومن أهم العناصر التي يتكون منها النقل البحري، فهي بمثابة نقطة التحرك الأولى للتجارة الدولية – بفرعها الواردات، والصادرات، نظرًا لدورها الكبير في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، فهي حلقة مهمة في سلسلة النقل المتكامل، أو النقل متعدد الوسائط، إذ تربط الموانئ بين التجارة المنقولة بحرًا، والمنقولة برًا، والتي عن طريقها يمكن أن تتحول الدولة إلى قوة اقتصادية عملاقة؛ فهي بمنزلة بوابات الانفتاح على العالم، ونقطة التقاء وسائط النقل المتعددة، وحلقة الوصل بين الدول المينائية، والعالم الخارجي، والمحرك الأساس لعملية التنمية الاقتصادية، وإمدادها بمصادر التمويل المالي من العملات الأجنبية، ومشجع لقيام بعض الصناعات، وتسهم في تطوير المناطق المجاورة للميناء، وتنميتها، ودورها البارز في توظيف قوى العمل، وإتاحة الفرص، ومجالات العمل المتعددة، والمتنوعة، للاختصاصات، والمهارات، والمهن كافة. في العراق، ساعد دخول العامل الدولي، على المعادلة الجيو اقتصادية في شمال الخليج العربي، على إظهار جمهورية الصين الشعبية رغبتها بعد العام (٢٠١٥)، في استخدام الموانئ العراقية، أو الموانئ القريبة منها، والقناة الجافة عبر الأراضي العراقية، وصولاً إلى البحر المتوسط ضمن المسار البحري لطريق الحرير، الأمر الذي زاد من احتدام المنافسة الاقتصادية في هذه المنطقة، ورفع القيمة السوقية للموانئ العراقية، مما أعطى حافزًا كبيرًا للعمل على إنشاء موانئ جديدة، وانجازها، مثل ميناء الفاو الكبير الذي يربط العراق بدول الشرق، والغرب، ويربط دول شرق آسيا، وجنوب شرقها، مع دول عديدة من العالم، ويعمل على تقليل 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.

(١) المنظمة البحرية الدولية: المنظمة البحرية الدولية (IMO): هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، أسست في سنة (١٩٤٨)، تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية. دخلت حيّز التنفيذ بعد عشر سنوات سنة (١٩٥٨)، مقرها في لندن. من أهدافها: العمل على تحسين الأمان في البحار، ومكافحة التلوث البحري. للمزيد ينظر: الموسوعة الحرة (ويكيبيديا)، متاح على الرابط: [HTTPS://AR.WIKIPEDIA.ORG](https://ar.wikipedia.org)

(٢) المنظمة الهيدروغرافية الدولية: هي منظمة دولية تأسست في عام (١٩٢١)، وظيفتها تنسيق علم مسح البحار، والنشاطات الهيدروغرافية، وأهدافها دعم الأمن في الملاحة، وحماية البيئة البحرية، ودعم المنتجات، والاستطلاعات الهيدروغرافية المنسقة، والموحدة. للمزيد، ينظر: الموسوعة الحرة (ويكيبيديا)، متاح على الرابط: <https://ar.wikipedia.org>

أهمية البحث

تنبع أهمية البحث من إثراء المعرفة النظرية، في مجال البحث في المجال الاقتصادي للموانئ، إذ تُعدّ الموانئ الحديثة من الأدوات الضرورية، لتنمية حركة التجارة الدولية، وتسهيلها، وتحقيق التنمية، وهذا يشكل الدور الرئيس للموانئ، فضلاً عن دورها التقليدي في نقل السلع، والركاب، فقد أصبحت الموانئ تقدم خدمة الصناعات التحويلية الدولية، التي تتطلب شبكة نقل فعّالة، تعمل فيها الموانئ كمحور التقاء بين النقل البري، والبحري. وأهمية البحث نابعة من أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير، وربطه بالقناة الجافة، وتفعيل دور الموانئ، والنقل البحري، في تطوير عجلة التنمية الاقتصادية، والاجتماعية، وأثره في واقع التنمية في العراق.

مشكلة البحث

يعاني قطاع النقل البحري، والموانئ العراقية، على الرغم من الأهمية الاقتصادية، من مشكلات عديدة تشكل عقبة تجاه الأنشطة المختلفة، إذ إنّ التطورات الحديثة التي شهدتها حركة التجارة الدولية، والموانئ المتطورة، جعلت الموانئ العراقية غير قادرة على مواكبة تلك التطورات. لذا، من المتوقع أن يكون لإنشاء ميناء الفاو الكبير، دور تنموي مرتقب للعراق، إلا أنّ هناك تحديات سياسية، واقتصادية، ومؤسسية، كبيرة تعيق انجازه، فضلاً عن العوامل الخارجية التي تعيق استكمال مشاريعه. وعليه يمكن صياغة مشكلة البحث عن طريق السؤال الآتي: ما الفرص التي يقدمها مشروع ميناء الفاو، من أجل تعزيز التنمية الاقتصادية، والاجتماعية؟ وما التحديات التي تواجه مشروع ميناء الفاو؟ وتتفرع منه عدة أسئلة فرعية، منها:

- ما المقصود بالموانئ؟ وما تصنيفاتها؟
- ما واقع الموانئ في العراق؟
- هل يتمتع العراق بإطلالة بحرية ملائمة لقيام مشروع ميناء الفاو الكبير؟
- ما الذي سيضيفه إنشاء ميناء جديد بحجم ميناء الفاو الكبير من فرص للاقتصاد العراقي؟
- ما التحديات الداخلية والخارجية التي تواجه إكمال مراحل انجاز ميناء الفاو الكبير، وتشغيله؟

فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها: (إنّ اكمال مشروع ميناء الفاو، والمشاريع المرافقة له، وتشغيلها، سيقدم العديد من الفرص، والمكاسب التنموية، بشكل مباشر، وغير مباشر، إلا أنّ هناك تحديات داخلية اقتصادية، وسياسية، وإدارية، تعيق استكمال ميناء الفاو الكبير، وتشغيله، على الرغم من دوره التنموي، فضلاً عن التحديات الدولية).

أهداف البحث

- يسعى البحث إلى تحقيق عدد من الأهداف، أهمها:
- محاولة اثبات صحة الفرضية التي انطلق منها البحث.
- بيان دور النقل البحري، والموانئ، وأهميتها، اقتصاديًا، وتنمويًا.
- تسليط الضوء على واقع الموانئ العراقية.
- التركيز في المكاسب التنموية التي سيجنيها الاقتصاد العراقي، من وراء إكمال ميناء الفاو الكبير، والمشاريع المرافقة له، وتشغيله.

منهج البحث

اعتمدت الباحثة في إعداد بحثها على المنهج الوصفي التحليلي، والذي يقوم على جمع البيانات، عن طريق مراجعة الأدبيات، والدراسات السابقة المتعلقة بموضوع البحث، والاطلاع على الكتب، والمراجع، ذات الصلة بموضوع البحث، والأخذ بعين الاعتبار المواد العلمية، والتقارير، ذات الصلة، وذلك لوصف الفرص، والمكاسب الاقتصادية التي من المفروض أن يقدمها ميناء الفاو بعد انجازه، وتحليلها، مع وصف أهم التحديات، والتهديدات الداخلية، والدولية، التي تواجه إنجاز ميناء الفاو الكبير، والمشاريع المرتبطة به، وتشغيله، وتحليلها.

هيكلية البحث

يحتوي البحث على المقدمة، والتمن، ويتضمن المحاور الآتية: المحور الأول خصص للإطار المفاهيمي للنقل البحري، والموانئ، وأهميتهما في بعض المتغيرات الاقتصادية. وتضمن المحور الثاني بيان الأهمية الاقتصادية، والسياسية، لميناء الفاو الكبير، وللمشاريع المرتبطة به. ويبحث المحور الثالث في التحديات الداخلية، والخارجية -الدولية، التي يواجهها ميناء الفاو. وأختتم البحث بخاتمة تضمنت عددًا من الاستنتاجات، والمقترحات (التوصيات).

المحور الأول

الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري والموانئ

يُعدّ قطاع النقل من أهم النشاطات الاقتصادية المؤثرة تأثيرًا فعليًا، ومباشرًا في الاقتصاد الوطني، فقد ذكر الاقتصادي البريطاني (الفريد مارشال Marshall Alfred) : «أنَّ الحقيقة الاقتصادية المتسلطة في عصرنا هذا، ليست التطور الصناعي بل التسهيلات التي يقدمها النقل»^{(٣)(١)}. وإنَّ هناك

(٣) حبيطة علي، «الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية»، مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد (٢٢)، المدرسة الوطنية العليا للإحصاء والاقتصاد التطبيقي، الجزائر، (٢٠١٤)، ص ٦٠.

روابط قوية بين المستوى الاقتصادي، والتقدم الحضاري لأي مجتمع، مع ما يمتلكه من وسائط النقل على اختلاف أنماطها.

هناك العديد من التعريفات للنقل في الأدب الاقتصادي، يتفق معظمها في أنَّ النقل هو عملية متكاملة، تشمل حركة السلع، وعناصر الإنتاج، مثل العمل، ورأس المال. ومن أهم هذه التعريفات، تعريف (الفريد مارشال) للنقل على أنه: «حركة الأفراد، والأشياء، من مكان لآخر». وأوضح أنه يمثل أحد النشاطات المهمة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضري^{(٤)(٧)}. وقد عرّف الخبير في شؤون النقل، لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير، السيد "هانز ادلر Hans Adler" النقل، بأنه: «خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج، والمناطق الأهلة بالسكان، ببعضها البعض الآخر، مع مراكز الاستهلاك»^{(٣)(٥)}. وقد ركّز هذا التعريف في مسألة العلاقة بين الإنتاج، والاستهلاك. ومن منظور آخر عرّفه الاقتصادي الإنكليزي (جي. مايكل تومسون J. Michael Thomson) بأنه: «على الأغلب خدمة وسيطة، ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفاً بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود في الموقع، سواء بالنسبة للأشخاص، أو البضائع»^{(٤)(٦)}. تتركز أنواع النقل في ثلاثة أصناف أساسية، هي: النقل البري، والنقل الجوي، والنقل البحري. ومن هذا المدخل سيتم تقسيم المحور على الفقرات الآتية:

أولاً- إطار مفاهيمي للنقل البحري والموانئ: يُعدّ النقل البحري من أكثر القطاعات الاقتصادية تأثراً بتطور الاقتصاد العالمي، إذ يقوم النقل البحري بنقل جانب مهم من حجم المبادلات التجارية الدولية، لذا يُعدّ هذا القطاع الاقتصادي الحيوي، من ضمن أضخم القوى الانتاجية، وأغزرها، توليداً للدخل، والقيم المضافة. ولقد أدركت الشركات العالمية الكبرى العاملة في هذا المجال، أهمية هذه الصناعة، وضرورة تطويرها، بما يتوافق مع التقدم في الطلب المتزايد على التجارة البحرية الدولية، وتوسيع الحاجة إلى أساطيل السفن، ومحطات الشحن، والاستقبال، وشبكات التوزيع المرتبطة بالموانئ، ونجم عن ذلك بناء أسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية، وظهور معايير حديثة لجودة الخدمات اللوجستية^(٧)، التي تؤديها أساطيل السفن، والموانئ، لعملائها في السوق العالمية، سواء من الشاحنين، أو المستوردين^{(٥)(٨)}.

١- مفهوم النقل البحري وعناصره: يبرز قطاع النقل البحري (نشاط وخدمات)، أو كما يسمى (الذهب الأزرق)، على قائمة الأنشطة القطاعية الأخرى (الجوية والبرية)، لما يتفرد به من خصائص مقارنة بغيره من قطاعات النقل الأخرى، ويتطلب النقل البحري وجود موانئ بحرية متطورة، فكلما كانت متطورة، انعكس ذلك إيجاباً على حركة السفن.

(٤) محمد سليمان، اقتصاديات النقل البحري، ط ١، (القاهرة: دار الجامعات المصرية، مصر، (١٩٩٨)، ص ١.

(٥) هانز ادلر، التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل، ترجمة: عبد القادر ولي، د.ط، بغداد، (١٩٧٠)، ص ٧.

(6) Jim Thomson, *Modern Transport economic*, London, 1970, p.18.

(٧) الخدمات اللوجستية، هي: أهم عنصر في المجال التجاري، والدولي، والسياسي، إدارياً ومعنوياً، هي علم، وإدارة، تدفق مختلف الموارد، كالبضائع، والطاقة، والمعلومات، والخدمات البشرية المختلفة، من منطقة الإنتاج، وحتى منطقة الاستهلاك. أنواع الدعم اللوجستي مختلفة، وعديدة، منها النقل، والجرد، والتخزين، والمعالجة المادية، والتغليف أو الصندقة. وتهدف إلى تحسين التدفق المادي، وتنظيم خدمات ما بعد البيع، وتسهيل عمليات الاستيراد، والتصدير، للتاجر، والموزع، وكذلك المستهلك. للمزيد، ينظر: شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، موقع equiti، تاريخ النشر: ٢ أبريل ٢٠١٨، ٢٠٣٥، م، تاريخ الاطلاع والتوثيق: ٢٠٢٤/١/١٥، متاح على الرابط:

<https://www1.equiti.com/ae-ar/newsroom/articles/logistics-services>

(٨) صندوق النقد العربي، *التقرير الاقتصادي العربي الموحد* ٢٠١٥، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، (٢٠١٥)، ص ٣١٣.

أ- مفهوم النقل البحري: يُعرّف النقل البحري بأنه: «نشاط بحري حيوي، يسهم في تحريك المنقولات، والركاب، حول العالم»^(٩). ويُعرّف نشاط النقل البحري بأنه: «نشاط انتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية، وزمانية، وذلك بنقلها من مكان إلى آخر، كما يُعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل، والتوزيع، للسلع، والخدمات، على المستويات المحلية، والإقليمية، والدولية كافة»^{(١٠)(٧)}.

ب- عناصر النقل البحري: إنّ النقل البحري عملية منظمة متكاملة لإجراء عملية نقل الأفراد، والبضائع، من ميناء إلى ميناء بواسطة السفن، في الوقت المحدد، وبالشروط المتفق عليها. لكي تكون خدمات النقل البحري متكاملة، لا بدّ من اكتمال عناصر النقل البحري، أو ما يسمى بـ (منظومة النقل البحري)، والتي تتمثل مكوناتها في (السفن، والبضائع، والموانئ). وهناك من يرى أنّ هذه المنظومة تتكون من (السفن، والشركات الملاحية، والموانئ، والخدمات البحرية)، أو (السفن، والمسار البحري، والموانئ)^{(١١)(٨)}.

٢- مفهوم الموانئ وتصنيفاتها: يُعدّ الميناء أحد العناصر المهمة في منظومة النقل البحري، لذلك فإنّ التشريع الوطني، والدولي، يوليان أهمية كبيرة لهذا المكسب الاستراتيجي العام. فكلما كان تطور الميناء متواءماً مع المواصفات العالمية، كانت التنافسية من حيث الجودة، والسعر، وزمن أدائها عالية، وزاد الاقبال على الميناء، لاسيّما السفن العملاقة. ونظراً لأهمية الميناء كونه يُعدّ أحد مقومات الاقتصاد الوطني، تقوم الدول على تطوير موانئها، وتحديثها، وتحسين الخدمات التي تقدمها، والعمل على حمايتها، والحفاظ على سلامة السفن، والركاب، والبضائع، عن طريق اتخاذ الإجراءات الأمنية اللازمة. لذا سيتم تقديم مفهوم الموانئ، وتصنيفاتها، وكما يأتي:

أ- مفهوم الموانئ: يُعدّ الميناء نقطة التقاء البواخر، والسفن، وعبورها، وإبحارها، كما أنّه نقطة التقاء اليابسة بالإقليم البحري، ويخضع لإجراءات، وقواعد تنظيمية، لا يمكن تجاوزها، جعلت منه منطقة جغرافية محددة المعالم، بينه وبين المدينة سور منيع صامد في وجه المتسللين باختلاف غايتهم. كما تُقسّم الموانئ على أَرْصَفة مضبوطة المقاييس عمقاً، وطولاً، لتتمكن السفن من الإرساء بكل سهولة، وحرية^{(١٢)(٩)}.

(٩) أحمد حبيب رسول، دراسات في جغرافية النقل، (بيروت، دار النهضة العربية، لبنان، ١٩٨٦، ص ١٥.
(١٠) سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل، د.ط، (الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة، مصر، ٢٠٠٢)، ص ٣٩.
(١١) فتحة شريفي، وأمين مخفي، «اللوجستك ورفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع: حالة الجزائر الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٠)»، مجلة الاقتصاد والبيئة، المجلد (٥)، العدد (٢)، جامعة عبد الحميد بن باديس.
مستغانم، الجزائر، (٢٠٢٢)، ص ٤٨٢.
(١٢) فريزة عويدة، (الجوانب القانونية لتنظيم أمن الموانئ والمطارات)، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠٠٨، ص ٣٩.

إنَّ كلمة ميناء تعني البوابة، أو المدخل (Gate way)، ويعود أصلها إلى الكلمة اللاتينية (Porta)، ويُعدّ النافذة التي تطل الدولة عن طريق علاقاتها التجارية مع دول العالم، وعُرفَ بأنّه: «منفذ طبيعي (من صنع الطبيعة)، أو صناعي (أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ)، تتخذ منه السفينة مأوى لها، لإفراغ البضائع، أو شحنها، أو إنزال الركاب، وحملهم»^{(١٣)(١٠)}. وقد عرّفت (اتفاقية جنيف) الموانئ البحرية، في العام (١٩٢٣)، في مادتها الأولى، بأنّها: التي تردد عليها عادة السفن البحرية، والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية^{(١٤)(١١)}.

فالميناء: «مساحة مائية محددة طبيعية، أو صناعية، تقع على ساحل البحر، وتلجأ إليها السفن عند الحاجة، سواء للاحتماء من الأجواء العاصفة، أو لعمليات الشحن، والتفريغ». وهو: «الموقع المجهز بالتجهيزات كافة، التفريغ، وشحن البضائع، والسلع، والذي يحتوي على أرصفة ذات أعماق مناسبة، ومخازن، وساحات تكديس، وساحات تبادل البضائع، ومجهزة برافعات، والشوكيات المختلفة الأحجام، التي تتناسب مع السفن، وأنواعها، وحجم البضائع المنقولة»^{(١٥)(١٢)}.

ومن هنا فإنّ الميناء هو الموقع الذي تبدأ منه خدمة التجارة، والنقل البحري، وتنتهي إليها، وتقام لخدمة الظهير، والدولة كلها، بسبب التسهيلات، والخدمات، التي تقدمها.

ب- تصنيف الموانئ: يمكن تصنيف الموانئ إلى عدة أصناف، وكما يأتي^{(١٦)(١٣)}:

- تصنيف الموانئ على أساس الملكية، وتضم: الموانئ العامة (حكومية أو تشغيل مشترك)، والموانئ الخاصة (قطاع خاص).

- على أساس النشاط التجاري، وأهمها: الموانئ التجارية، والموانئ الصناعية، وموانئ صيد الأسماك، وموانئ الترانزيت.

- على وفق الموقع الجغرافي، وتضم: الموانئ الطبيعية، والموانئ شبه الطبيعية، والموانئ النهرية.

- على أساس الحركة التجارية، وأهمها: موانئ الاستيراد للبضائع، الموانئ المصدرة للبضائع.

(١٣) ليلى كراش، «الإطار الدولي والداخلي لخدمات النقل البحري للبضائع»، الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم (خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق)، الجزائر، (٢٠٢٢)، ص ١٥٠.

(١٤) عبد المنعم محمد داوود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، ط ١، (الاسكندرية: منشأة المعارف، مصر، ١٩٩٨)، ص ٢٦.

(١٥) محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، ط ١، (الاسكندرية: دار الفكر الجامعي، مصر، ٢٠٠٦)، ص ٤٧.

(١٦) محمد غريب عبد العزيز، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠.

- على أساس تخصصها، ونوع الخدمات المقدمة، وأهمها: موانئ الحمولات العامة للبضائع التجارية المتداولة، والموانئ الخاصة، وتضم الموانئ الصناعية، والنفطية، والصيد، والخدمات، والحرّة، والحاويات، وموانئ القوة البحرية (عسكرية).

ثانيًا: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري والموانئ وأثرهما في بعض المتغيرات الاقتصادية

تسعى العديد من الدول النامية، والمتقدمة، إلى رفع كفاءة قطاع النقل البحري، عن طريق محاولة إنشاء، ودعم أسطولها التجاري، والموانئ البحرية، وذلك بغرض تحقيق العديد من الأهداف الاقتصادية، والسياسية، منها^{(١٧)(١٤)}:

١- تحقيق الاستقرار السياسي والاقتصادي: إنّ لقطاع النقل البحري، ومنظومته، التي تمثل الموانئ العنصر الأهم فيها، من أهم العوامل المؤثرة في سيادة أي بلد، وأمنه القومي، واستقراره السياسي، والاقتصادي. إذ إنّ وجود موانئ متطورة، وأسطول وطني قوي، يقلل من اعتماد الدول النامية على موانئ، وسفن الأساطيل الأجنبية، والتي تتحكم عادة في طرق التجارة الرئيسية، وأسواق النقل البحري العالمية، ويحفز على زيادة حجم الانتاج، والصادرات، وفتح أسواق عالمية جديدة لمنتجاتها.

٢- دعم الأمن الوطني: إذ إنّ امتلاك أسطول تجاري بحري قومي، يُعدّ أمرًا ذا بعد قومي، واستراتيجي، من ناحيتين: الأولى: دوره في دعم الجيش، والقوات المسلحة، وخدمتهما، في أي وقت. والثانية: دوره في تغطية احتياجات البلد من السلع الغذائية الاستراتيجية، في مختلف الأوقات التي يصعب فيها توفير هذه السلع، مما يحقق الأمن الغذائي، ويساعد على تحسين مستوى المعيشة.

٣- المساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية: يؤثر قطاع النقل البحري بطريقة مباشرة، وغير مباشرة، في مختلف المتغيرات الاقتصادية، والتي تشكّل الإطار العام لرفع معدل الأداء الاقتصادي للدولة، كما يمارس دورًا مهمًا في التنمية الاقتصادية، وزيادة الدخل القومي، لاسيما في الدول النامية. وكلما زاد عدد الموانئ، ومدى كفاءتها، وحجم الصادرات، والواردات، المتداولة بها، كان أحد المؤشرات على مدى قوة اقتصاد الدولة، وازدهاره. كما تُعدّ من العوامل المهمة، والمؤثرة، في توليد أنشطة صناعية، وتجارية، ومهنية، ويُعدّ مدى تقدم الخدمات الفنية، واللوجستية، والبنية الأساسية داخل الموانئ، أحد العوامل الرئيسة في مواجهة التنافسية العالمية.

ولدراسة هذا التأثير، يجب دراسة العلاقة بينهما، أي (قطاع النقل البحري، والموانئ)، وبين المتغيرات الاقتصادية، كالتيارات الخارجية، وميزان المدفوعات، وتقسيم العمل، وتوفير فرص العمل: دور قطاع النقل البحري والموانئ في التجارة الخارجية: تُعدّ التجارة الخارجية من الدعائم

(١٧) محمود رجب محمود، دور الاسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط وفقا لاستراتيجية التنمية مصر (٢٠٣٠)، كلية التجارة، جامعة الاسكندرية، مصر، (٢٠٢٢)، ص ٣.

الأساسية لاقتصاد أي بلد، إذ تتفاعل مع مختلف القطاعات الأخرى، كما تمثل الحلقة الرابطة بين البلدان، عن طريق عمليات التصدير والاستيراد، ومن ثَمَّ لها أهمية بالغة، تبرز في كونها تمكن كل دولة، من أن تستفيد من مزايا الدول الأخرى. ويُعدّ النقل البحري من أهم عوامل تنمية التجارة الخارجية، وتكمن أهميته في كونه محددًا لحجم التبادل التجاري، إذ تؤثر تكلفة النقل في تكلفة السلعة، كما أنَّ وجود أسطول نقل بحري، وخدمات لوجستية في الموانئ، من شأنه أن يعزز من قدرة الدولة، وله دور مهم عن طريق العمليات اللوجستية كافة، الخاصة بعمليات الشحن، والتفريغ، والتخزين، والتوزيع، وهو ما يعطي ميزة تنافسية من شأنها الاسهام في تفعيل تجارتها الخارجية^{(١٨)(١٥)}. وتفيد الدلائل الاقتصادية على مستوى العالم، أنَّ التجارة، والنقل، نشاطان متلازمان، وأنَّ أنشطة النقل، والتجارة، تتأثر ببعضهما البعض تأثرًا طرديًا، وأنَّ العلاقة بينهما علاقة تبادلية. إذ إنَّ كفاءة نشاط النقل، تنعكس على كفاءة النشاط التجاري، وأنَّ تطور أحدهما يعني بالضرورة تطور الآخر^{(١٩)(١٦)}. وبحسب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الونكتاد)^{(٢٠)(*)} UNCTAD - The Unit-ed Nations Conference on Trade and Development، يُعدّ النقل البحري من أرخص وسائل نقل البضائع، وهو بمنزلة العمود الفقري للتجارة الدولية، والاقتصاد العالمي، إذ يتم نقل أكثر من (٩٠٪) من حجم التجارة الدولية عن طريق البحر^{(٢١)(٢)}. لهذا تمتلك الدول المطلة على البحار، أهمية اقتصادية تتفاوت درجتها، بحسب موقع كل دولة على الخريطة العالمية. كما يدعم النقل البحري التجارة الدولية، لحساب الاقتصاد العالمي ككل، ولا يمكن أن تكون تجارة بلا نقل، كما لا يمكن أن يكون نقل من دون تجارة. فالصلة بين عملية التجارة، وعملية النقل، مترابطة، فالتجارة غاية، والنقل وسيلة تحقيق هذه الغاية، وقد أسقط النقل البحري كل الفواصل، والحواجز الطبيعية، بين دول العالم، وأتاح التحرك الاقتصادي المثمر للبشرية، فلا بدَّ من الالتزام بتطوير النقل البحري، وأصبح ضرورة مهمة لتلبية حاجة المجتمع للتبادل التجاري، والاهتمام بالصناعة البحرية، ورفع كفاءة أداء الموانئ، وتسهيل حركة الملاحة البحرية^{(٢٢)(١٧)}.

أمَّا بالنسبة لدور الموانئ في التجارة الدولية، فكما سبق الذكر، تعد الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي للتجارة الدولية فهي البوابات الرئيسية على العالم الخارجي، والعمود الفقري بصناعة النقل البحري والحلقة الفعالة في سلسلة النقل متعدد الوسائط لما لها من دور مهم، وحيوي في دفع عجلة التنمية والاقتصاد والمساهمة في دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة. ومن الجدير بالذكر فإنَّ الموانئ لم تعد تطل بها الدولة على العالم الخارجي فحسب، بل أصبحت مركزًا للخدمات اللوجستية، والنقل متعدد

(١٨) باهي محمد العربي، (واقع وتحديات النقل البحري في الدول العربية: دراسة حالة مجموعة من الدول العربية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشهيد حمة لخضر بالوادي، الجزائر، (٢٠٢٢)، ص ٢.

(١٩) التقرير الاقتصادي العربي الموحد (٢٠١٥)، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٣.

(٢٠) الونكتاد: هو منظمة دولية تساعد على إيجاد بيئة ملائمة، تسمح باندماج الدول النامية في الاقتصاد العالمي. وهي جزء من الأمانة العامة للأمم المتحدة، يتناول قضايا التجارة، والاستثمار، والتنمية. للمزيد،

ينظر: الموسوعة الحرة (ويكيبيديا)، متاح على الرابط: <https://ar.wikipedia.org>

(٢١) التقرير الاقتصادي العربي الموحد (٢٠١٥)، مصدر سبق ذكره، ص ٣١٤.

(٢٢) باهي محمد العربي، مصدر سبق ذكره، ص ٣.

الوسائط^(٢٣)، ومركزاً لتجارة الترانزيت^(٢٤) Transit Trade^(**)، وتقديم خدمات الصيانة، والإصلاح، للسفن المترددة عليه، وأصبحت حلقة ربط بين وسائل النقل البحري، ومختلف وسائل النقل الأخرى، وأصبح لها دور مهم في إطار سلسلة النقل المتكامل، عن طريق توفير الارتباط السريع الاقتصادي الآمن، بين النقل البحري، ووسائط النقل الأخرى، والعكس، إذ تسهم من جهة في تقليص قيمة الصادرات، بالنسبة للشاحنين الوطنيين، ومن جهة أخرى تضمن حركة وارداتهم مقارنة بمنافسهم، مما يخلق منافسة حقيقية في مجال التجارة الخارجية، كما يُعدّ المحفز للنقل البحري، إذ يحتاج نشاطه إلى مواقع لرسو السفن، وخدمات مينائية، وتقوية الاتصالات، مما يضمن تطور الموانئ^(٢٥)(١٨).

ب- دور قطاع النقل البحري والموانئ في تعزيز ميزان المدفوعات: يُعدّ ميزان المدفوعات النافذة التي يطل منها الاقتصاد الوطني على الاقتصاد العالمي، لكونه ذلك السجل الذي تدرج فيه كل العمليات الاقتصادية، التي تربط الاقتصاد الوطني بالاقتصاد العالمي بعلاقة تبادلية. إنّ ميزان المدفوعات: «هو بيان يسجل فيه قيمة الحقوق، والديون، الناشئة بين دولة معينة، والعالم الخارجي، نتيجة قيام جميع أنواع المبادلات الاقتصادية، التي تنشأ بين المقيمين في هذه الدولة، والمقيمين في الخارج، خلال فترة معينة من الزمن، أمدها سنة واحدة على الأغلب»^(٢٦)(١٩).

ومن أجل تحديد نصيب صناعة النقل البحري في ميزان المدفوعات، قامت بعض الدول البحرية بعمل ميزان ملاحي، مشتق من ميزان المدفوعات، حتى تستطيع الوقوف على نصيب مساهمة قطاع النقل البحري في اقتصاد الدولة، ودراسة امكانية تطوير هذا القطاع. ففي بعض البلدان المتقدمة، اعتمدت على النقل البحري بنسبة (٧٠٪) من الموارد الداخلة في ميزان مدفوعاتها، وهذا دليل على أهمية هذا القطاع الحيوي^(٢٧)(٢٠). فهناك دول استطاعت اشتقاق ميزان ملاحي خاص بها، كاليابان، وانكلترا، والولايات المتحدة الأمريكية، والنرويج، وكوريا الجنوبية، في حين الدول النامية اكتفت بأن يدرج في ميزان المدفوعات، بند الملاحية في الإيرادات، والمدفوعات، ضمن ميزان المعاملات غير المنظورة^(٢٨)(٢١).

(٢٣) النقل متعدد الوسائط: هو النقل الذي يستخدم أكثر من وسيلة من وسائل النقل في نقل بضائع من مكان إلى آخر للمزيد ينظر: فتحية شريقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٠.

(٢٤) تجارة الترانزيت: هي نقل السلع من مراكز الإرسال إلى مراكز وموانئ الاستقبال بقصد إيداعها مؤقتاً أو إجراء بعض عمليات التصنيع عليها أو تغليفها أو تعبئتها ثم إعادة تصديرها دون أن تؤدي عنها رسوما جمركية البضائع التي تدخل الدولة وتغادرها براً عبر نقطتي دخول وخروج مختلفتين وذلك بعد أن تعبر الدولة في المركبة الخاصة بنقل البضائع عنها.. للمزيد ينظر: معجم مصطلحات إحصاءات النقل، ط١، يوروستات، الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية لأوروبا، ص ٨٤.

(٢٥) حياة بن عيسى، « تطوير الموانئ وصيانتها »، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد (١)، جامعة تلمسان، الجزائر، ٢٠١٥، ص ١٨.

(٢٦) هجير عدنان زكي أمين، الاقتصاد الدولي، ط١، (دمشق: دار الفكر، سوريا، ٢٠٠٨)، ص ٨٨.

(٢٧) علي حيطوم وآخرون، « دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني والإقليم الساحلية: دراسة حالة المملكة المتحدة »، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد (١٢)، العدد (٢)، جامعة حسيبة بن علي - الشلف - الجزائر، ٢٠٢١، ص ١٤٧.

(٢٨) أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، ط١، (الاسكندرية: دار الفكر الجامعي، مصر، ٢٠١٤)، ص ١٠٦.

تحتل خدمات نقل البضائع بواسطة السفن، مكانة مهمة في حركة التجارة الدولية، عن طريق عمليات الاستيراد والتصدير، لما تشكّله من التزامات، وتأثيرات اقتصادية، على أطراف المبادلات التجارية. وما يترتب على ذلك من تكاليف أو عوائد، تنعكس على حالة تجارة الخدمات، في ميزان الحساب الجاري ضمن ميزان المدفوعات، إذ تشكّل عمليات النقل البحري في التجارة الدولية، نشاطاً اقتصادياً مكماً لعمليات الإنتاج الموجّه نحو الأسواق الخارجية. كما تُعدّ تجارة الخدمات عنصراً داعماً لتجارة السلع، من حيث التأثير الذي تمارسه هاتان التجارتان، في حالة ميزان المدفوعات، سواء في جانبه الدائن عند التصدير، أو جانبه المدين عند الاستيراد. ومن ثَمَّ فإنّ تعزيز دور الناقل الوطني للبضائع عبر المنافذ البحرية، وتقليل الاعتماد على وسائل النقل الأجنبية، من شأنه أن يسهم في زيادة القيمة المضافة للبضائع بالنسبة للدولة المصدّرة، كما يسهم في تخفيض تكاليف الاستيرادات، ودعم ميزان الخدمات، وميزان الحساب الجاري في ميزان المدفوعات، بالنسبة للدولة المستوردة^{(٢٩)(٢٢)}.

ج- دور قطاع النقل البحري والموانئ في تقسيم العمل الدولي وتوفير فرص العمل: يؤثر النقل البحري في تقسيم العمل الدولي، كونه أساس التخصص الإقليمي بين دول العالم المختلفة، فمن هذه الدول ما يفوق في إنتاج سلع معينة، ومنها ما يتخصص في إنتاج سلع أخرى، ومعنى ذلك أنّ كل دولة ليست إلا سوقاً لمنتجات الدول الأخرى. وقد ساعد النقل البحري على قيام التخصص الإقليمي، والدولي، بتوسيعه دائرة السوق أمام منتجات الدول الأخرى، ومعنى ذلك أنّ التطور الذي حدث في وسائل النقل البحري، أدى إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج، يعتمد على تخصص الأقاليم المختلفة، ويؤدي هذا التخصص إلى تخفيض تكاليف السلع المختلفة، نتيجة المزايا الانتاجية، والبشرية، والمادية^{(٣٠)(٢٣)}.

يسهم قطاع الموانئ بشكل كبير في الاقتصاد المحلي، في المجتمعات التي تقع فيها الموانئ. تشمل المساهمات: فرص العمل بالميناء، وفرص العمل في القطاعات المرتبطة بالموانئ، (مثل صناعات السكك الحديدية، والنقل بالشاحنات)، وزيادة القاعدة الضريبية للحكومة المحلية، وحكومات الولايات. كما توفر الموانئ البحرية السلع، والخدمات، الحيوية للمستهلكين، وتشحن الصادرات، فإنّها تخلق فرص العمل. فعلى سبيل المثال، إنّ الموانئ البحرية الأمريكية، وظفت في العام (٢٠١٨) ما يقرب من (٣١) مليون شخص في الولايات المتحدة - بزيادة قدرها (٧,٥) مليون وظيفة، منذ العام (٢٠١٤). كما وفّرت الوظائف المرتبطة بالموانئ البحرية في عام (٢٠١٨)، (١,٤) تريليون دولار من الدخل الشخصي، والاستهلاك المحلي. فمقابل كل (مليار) دولار من الصادرات، التي يتم شحنها عبر

(٢٩) عدنان حسين الخياط ، « واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات » ، مركز الدراسات الاستراتيجية ، جامعة كربلاء ، العراق ، ٢٠٢١ ، متاح على الرابط الالكتروني :

<https://kerbalacss.uokerbala.edu.iq/wp/blog/02/06/2021/>

(٣٠) حياة بن عيسى ، مصدر سبق ذكره، ص ١٨.

الموانئ البحرية الأمريكية، يتم خلق (١٥) ألف فرصة عمل. وتمثل أنشطة الشحن في الموانئ البحرية الأمريكية، (٢٦٪) من الاقتصاد الأمريكي، وتولد ما يقرب من (٥,٤) تريليون دولار من إجمالي النشاط الاقتصادي، وأكثر من (٣٧٨) مليار دولار من الضرائب الفيدرالية، وضرائب الولايات، والضرائب المحلية، في العام (٢٠١٨) (٣١) (٢٤).

المحور الثاني

الفرص والمكاسب الاقتصادية والسياسية لميناء الفاو الكبير

يُعدّ العراق من وجهة نظر بعض الباحثين، دولة (شبه حبيسة)، لأنّ حدوده البرية لا تتناسب مع حدوده البحرية، لأنّ العراق يمتلك ساحلاً قصيراً لا يتجاوز (٥٨) كم، وهو ساحل ضحل في أغلب أجزائه، ومعرض للتناقص نتيجة لزحف الحدود الإيرانية باتجاه شط العرب، بسبب عامل النحت، والارساب، والساحل البحري لا يتناسب ومساحة العراق، وموقعه، وحاجاته الاقتصادية، فالساحل العراقي قصير مقارنةً بمساحته التي تزيد على (٤٣٤.٥٢) كم، علماً أنّ حدوده البرية تزيد على (٣٥٠٠) كم (٣٢) (٢٥).

تتركز الموانئ العراقية بشقيها: النهرية، والبحرية، في محافظة البصرة، وتُعدّ موانئ العراق من الناحية الجغرافية، موانئ خليجية بحكم اتصالها بالخليج. يوجد في العراق عدد من الموانئ (ستة موانئ، اثنان منصة لتصدير النفط – واحد للغاز السائل)، ما بين نهرية، وبحرية، وتبلغ الطاقة الانتاجية للموانئ التجارية (٢٠) مليون طن، وبعدها (٦٤) رصيفاً، عدا أرصفة العوامات، والغاز السائل. للمزيد، ينظر الجدول (١).

(٣١) الرابطة الأمريكية لسلطة الموانئ، متاح على الرابط: <https://www.aapa-ports.org/advocating/content.aspx?ItemNumber=21150>

(٣٢) حسين الزيايدي، « ميناء الفاو الكبير: الأهمية الاستراتيجية والجيوسياسية بمنظور جغرافي »، شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، موقع الدستور، تاريخ الاطلاع والتوثيق: ٢٠٢٤/١/١٥، متاح على الرابط: <https://addustor.com/content.php?id=13748>

جدول (١)

الملاحظات		الموقع	عدد الارصفة	تاريخ التأسيس	الميناء
نفطي	تجاري				
١٥	٠	شط العرب	١٥	١٩١٩	المعقل
٧	٢	قناة خور عبد الله	٩	١٩٦٢	ام قصر الجنوبي
٠	٤	في المياه الإقليمية العراقية	٤	١٩٦٢	خور العمية
٣	٠	شط العرب	٣	١٩٧٤	ابو فلوس
٠	٤	في المياه الإقليمية العراقية	٤	١٩٧٦	البصرة النفطية
١٥	١	قناة خور عبد الله	١٨	١٩٧٨	ام قصر الشمالي
١	١٠	قناة خور عبد الله	١٣	١٩٧٨	خور الزبير
رصيف خدمي	(٢) رصيف للغاز	قناة خور عبد الله	٣	١٩٨٠	الغاز السائل
٠	٤	المياه الإقليمية العراقية	٤	٢٠١٢	العوامات الرحوية

المصدر: وزارة التخطيط، مديرية إحصائيات النقل والاتصالات، بغداد، (٢٠١٧)، ص ١.

إنَّ موانئ العراق الحالية لم تعد تلبي حاجته، لاسيَّما أنَّ العراق مقبل على تطور اقتصادي كبير، وسعيه إلى زيادة نشاطه التجاري مع العالم، نتيجة الزيادة المستمرة في عدد السكان، الذي يدفعه إلى التوسع في حركة الاستيراد والتصدير عن طريق الموانئ. فضلاً عن ذلك، فإنَّ الموانئ العراقية الحالية تواجه منافسة قوية، من موانئ الدول المجاورة، تلك الموانئ التي استمرت في التطور، والنمو، على حساب موانئ العراق، التي تعرضت إلى هزات كبيرة بسبب الأحداث السياسية، التي أدت إلى تراجع أدائها، وكفاءتها^{(٣٣)(٣٦)}، لاسيَّما أنَّ تطور تقنيات النقل البحري السريعة، جعلت من الموانئ العراقية الحالية، غير قادرة على مواكبة هذا التطور. فضلاً عن ذلك، فإنَّ ازدهار الدول يرتبط ارتباطاً وثيقاً، بعلاقاتها الاقتصادية بالمجتمع الدولي عن طريق التجارة الدولية، لذا لم تعد الموانئ العراقية الحالية، قادرة على تلبية متطلبات هذا الواقع الجديد، بسبب طاقتها المحددة، ومحدودية أعماق الممرات البحرية المؤدية إليها، التي لا تسمح باستقبال البواخر العملاقة لنقل الحاويات، والحمولات الثقيلة^{(٣٤)(٣٧)}.

(٣٣) كاظم فنجان حسن المحامي، « الموانئ الخليجية ومشاريعها المستقبلية نحو تطور الموانئ العراقية والارتقاء بها »، بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، متاح على الرابط : <http://www.basrahcity.net>، ص ٦-٧.

(٣٤) نبيل جعفر، «لماذا يجب ان تكون أعماق ميناء الفاو الكبير ١٩ متر»، تاريخ الاطلاع والتوثيق ٢٠٢٤/١/١١، بالساعة ١٣٠٠، للمزيد ينظر الرابط، <http://non14.net/public>، ١٢٨٢٨٩.

ولكي يكون العراق دولة مؤثرة في حركة النقل العالمية، كان لا بدّ من إنشاء ميناء ضخم، متطور، بمواصفات عالمية، من شأنه مواجهة الصعوبات التي تعترض الساحل العراقي، من حيث قصره، وضحاياه، ومواجهة منافسة دول الجوار، وتهالك الموانئ القديمة، وبشكل العمود الفقري للاقتصاد العراقي في المستقبل، وبشكل أهمية كبرى للتجارة العالمية، فضلاً عن أنّه سيوفر فرصاً كبيرة للعراق، ويعزز مكانته الجيوسياسية في المنطقة، والعالم، وسيخلق فرص عمل كثيرة، ويسهم في تطوير ظهير الميناء المتمثل بمحافظة (البصرة)، ويسهم في تنمية الاقتصاد العراقي، وزيادة الحركة التجارية. من أجل ذلك كله جاء مشروع الفاو الكبير.

يُعدّ مشروع ميناء الفاو الكبير من المشاريع الاستراتيجية الواعدة، الذي سعى العراق إلى إنشائه بدوافع سياسية، واقتصادية، واجتماعية، ملحة، إذ فرض الواقع الحالي له بمختلف أبعاده، حافزاً كبيراً لإنشاء مثل هذا الميناء، للتغلب على الكثير من التحديات التي يفرضها الواقع الجغرافي، والاقتصادي، والسياسي، فضلاً عن رغبة العراق بتحقيق موقع جيوسياسي له عبر هذا الميناء.

أولاً- إنشاء ميناء الفاو الكبير: إنّ فكرة قيام ميناء الفاو الكبير، ليست حديثة العهد، بل تمتد لقرن من الزمان تقريباً، وإبان حدوث ثورة العشرين، التي اعترضت سبيل مشروع إقامة الميناء، المتبنى من الاحتلال البريطاني للعراق آنذاك، والذي سعى إلى إنشاء ميناء للتصدير في مدينة الفاو. بيد أنّ اندلاع الثورة أوقف المشروع، وبقت الفكرة شاخصة أمام أنظار الحكومات المتعاقبة، كون (مثلث الفاو) يمثل الموقع الاستراتيجي لربط الشرق بالغرب، إلا أنّ الاضطرابات السياسية المستمرة التي عاشها العراق منذ عشرينات القرن الماضي، كانت السبب الرئيس الذي يقف حجر عثرة أمام الشروع بإنشاء الميناء^(٣٥).

وبعد تغيير النظام السياسي في العراق في نيسان/ ٢٠٠٣، تمّ استعادة البوادر السابقة لإنشاء الميناء في مدينة الفاو، إذ عقد مجلس الوزراء في العام (٢٠٠٥)، جلسته المخصصة عن إقامة ميناء الفاو، بتكلفة تخمينية تصل إلى نحو (٤) مليار دولار، وتمّ اختيار موقع رأس البيشة كموقع نهائي للميناء، ولكن ظلّ المشروع يراوح في مكانه من دون أي تغيير، بسبب بيروقراطية المخاطبات الرسمية، بين وزارة النقل، واللجنة الاقتصادية في مجلس الوزراء، فضلاً عن التناحرات السياسية المستمرة. وبقي الحال حتى شهر أيلول/ ٢٠٠٩، عندما صادق مجلس الوزراء على الدراسة المقدمة من قبل الشركة الاستشارية الإيطالية، التي قدمت التندر الأولي لمشروع ميناء الفاو الكبير، والذي يتكون من مئة رصيف، ويوفر نحو (٣٠٠) ألف فرصة عمل، وبكلفة تخمينية مقدارها (٤,٤) مليار يورو، وقدرت طاقة الميناء السنوية بنحو (٩٩) مليون طن، منها (٦٦) مليون طن سنوياً لمناولة بضائع الحاويات، و(٣٣) مليون طن سنوياً لمناولة بضائع الصب، ليكون أحد أكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي. وهنا تبرز أهمية الميناء المرتقب في تغيير خارطة النقل البحري العالمية، لربط العراق مع الشرق، والغرب، عبر طريق الحرير الذي يربط قارة آسيا بقرتي أوروبا، وإفريقيا، وذلك بإنشاء خطوط للسكك الحديدية تمتد من البصرة إلى تركيا، لنقل

(٣٥) بشير هادي عودة، راضي عبيد نعيمش، «الرؤية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي»، بحث مشارك في مؤتمر ميناء الفاو الكبير التحديات والاهمية الاستراتيجية والاتفاق المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، ٢٠٢١، ص ٣٠.

البضائع القادمة من الصين، واليابان، وجنوب شرق آسيا، إلى أوروبا عبر العراق، بواسطة هذه السكك، وبما يكون ميناء الفاو الكبير تأثير اقتصادي في مجال التجارة الدولية، بمستوى تأثير قناة السويس، وقناة بنما، في الاقتصاد العالمي^{(٣٦)(٣٩)}.

وضع حجر الأساس للمشروع في ١٤/١/٢٠١٠ من قبل وزارة النقل العراقية، ووفقاً للمخططات الهندسية فإنّ هذا الميناء سيكون من أكبر الموانئ المقامة في الخليج العربي، وسيعمل على تغيير خارطة النقل البحري في المنطقة، لأنّه سينقل البضائع من الصين، واليابان، وجنوب شرق آسيا، إلى أوروبا، وبالعكس، عبر ترانزيت الميناء العراقي بدلاً من قناة السويس، محققاً بذلك اختصاراً في الوقت، والكلفة، التي كانت تتحملها السفن سابقاً^{(٣٧)(٣٠)}.

ثانياً- الفرص الاقتصادية المحتملة لميناء الفاو الكبير

١- المكاسب الاقتصادية في الإيرادات العامة للدولة: تشكّل الإيرادات السنوية المتوقع أن يحققها ميناء الفاو الكبير، من عمليات المناولة، والخدمات الأخرى، إضافة كبيرة لإيرادات الشركة العامة لموانئ العراق، والتي تتمثل بزيادة الإيرادات العامة، إذ تسهم هذه الإيرادات في ديمومة خطط المشروعات التنموية، لمجمل نشاطات الشركة، وانعكاسها الإيجابي على القطاعات الاقتصادية الأخرى في العراق، إذ يمكن ملاحظة أنّ ميناء الفاو الكبير، من المتوقع له أن يحقق إيرادات تقدر بحدود (٦٥٣) مليون دولار، في مراحله الأولى بحلول العام (٢٠٢٠)، وتزداد لتبلغ (٧٦٤)، و(٨٦٢) مليون دولار عند عامي (٢٠٢٤ و ٢٠٢٧) على التوالي، ومن المتوقع أن تصل إيرادات ميناء الفاو الكبير إلى (١,٧٧٨) مليار دولار بحلول العام (٢٠٣٤)، إذ احتسبت تلك الإيرادات المحتملة على أساس جدول العوائد، والأجور، للموانئ العراقية الحالية، وتستوفي أجور عن عمليات المناولة قدرها (١٨) دولاراً للحاوية الواحدة، و(١٣) دولاراً للطن الواحد للحمولات الجافة، لذا فإنّ ميناء الفاو الكبير سيحقق إيرادات هائلة، تضاف إلى الإيرادات المتحصلة من الموانئ الحالية، تذهب نسبة من أرباحها الصافية إلى وزارة المالية، وهو ما يؤدي إلى تنوع مصادر الدخل، وزيادة في الإيرادات التي تحصل عليها الدولة، بشكل ينعكس إيجاباً على قدرة الدولة، في تغطية نفقاتها على القطاعات الاقتصادية المختلفة.

٢- توفير فرص العمل والمساهمة في معالجة مشكلة البطالة: سيوفر ميناء الفاو الكبير أكثر من (١٢) ألف وظيفة في حال تشغيله، كما مثبت في مخطط الميناء، وبشكل يؤدي إلى الحد من تفاقم معدلات البطالة، فضلاً عن فرص العمل التي سوف تتولد من الأنشطة الاقتصادية، والخدمات الأخرى المرتبطة به، وهو ما أشارت إليه الدراسة الإيطالية لخطة النقل لعام (٢٠٠٥)، من المزايا التي سوف تنجم عن ميناء الفاو، ومشروع القناة الجافة، تتمثل بزيادة فرص العمل، إذ إنّ فرص

(٣٦) عبد الوهاب محمد جواد، سوسن جواد كاظم، «ميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي»، بحث مشارك في مؤتمر ميناء الفاو الكبير: التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، ٢٠٢١، ص ٤٧.
(٣٧) بشير هادي عودة، راضي عبيد نعيمش، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢.

العمل الممكن أن تتولد نتيجة تشغيل المشروع، ستبلغ (٧٤,٧٤٦) ألف وظيفة عند عام (٢٠٢١)، وتستمر بالزيادة لتصل (٨٤,٤٣٤) ألف وظيفة في العام (٢٠٢٤)، 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 إنَّها ستصل إلى ما يقارب (٦٣٣) مليون دولار عام (٢٠٢٤)^{(٣٨)(٣٩)}.

٣- فتح المجال للاستثمارات الوطنية والأجنبية: يُعدّ الاستثمار قاطرة التطور، والنمو الاقتصادي، وما لذلك من دور في تحريك مختلف القطاعات الاقتصادية، إذ يُعدّ من المؤشرات المهمة التي عن طريقها يمكن بيان التأثير الاقتصادي لميناء الفاو. لذا فإنَّ عملية إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، سوف تحتاج إلى مشاريع استثمارية، وهذا يتطلب إضافة تدفقات استثمارية من أجل تطوير نظام قناة (خور عبدالله)، إذ إنَّ تكلفة عملية التطوير تحتاج إلى (٣٦٠) مليون دولار، كذلك الحال بالنسبة إلى قناة شط العرب، فإنَّ عملية التطوير لهذه القناة، تصل إلى (٥٤٠) مليون دولار، فضلاً عن الاستثمارات في مناطق الظهير، والاستثمار في المملحات التابعة للميناء، إقامة مدينة صناعية، ومدينة تجارية، ومدينة سكنية، فضلاً عن إقامة منطقة حرة للتبادل التجاري، وإنَّ مساحة المنطقة المقترحة لإقامة هذه الاستثمارات فيها، تبلغ (٤٠) ألف دونم، ومن ثمَّ فإنَّ كل هذه الاستثمارات ستجعل من العراق أرضاً خصبة، لجذب المستثمرين، وجذب رؤوس الأموال. وإذا ما علمنا أنَّ العراق يتمتع بأفضل عوامل جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، والمتمثلة بالموقع الجغرافي، وعدد السكان، والموارد الطبيعية، فضلاً عن الأيدي العاملة الماهرة، والكفاءات^{(٣٩)(٣٢)}.

٤- نمو التجارة الخارجية: يمكن لميناء الفاو أن يتحول إلى نقطة وصل مهمة، في التجارة الدولية بين الشرق، والغرب، سيفتح ميناء الفاو الكبير آفاقاً جديدة للتجارة الخارجية في العراق، على المستوى المحلي، والدولي، كونه الطريق الأقرب، والأقل كلفة، والأكثر أماناً بين القارات الثلاثة، آسيا، وأوروبا، وإفريقيا، فضلاً عن ذلك فإنَّ بضائع الترانزيت المتوقع مرورها عبر العراق، عن طريق ميناء الفاو الكبير، والقناة الجافة، ستترتب عليها منافع كبيرة، وذلك عن طريق الرسوم الممكن استحصالتها، عن طريق استخدامها للبنى التحتية في العراق، هذه المنافع يمكن عدّها منافع صافية للاقتصاد العراقي. ومن هنا فإنَّ رسوم المرور للبضائع، تمثل مساهمة صافية في الناتج المحلي الإجمالي، وعلى وفق التقييم الأولي للقناة الجافة، فمن الممكن أن تحقق القناة الجافة، رسوم عبور قيمتها (١٠٠) دولار لكل حاوية عابرة، كما تشير التوقعات إلى أنَّ ضريبة المرور، التي ستفرض على الحمولات التي ستنقل عبر القناة الجافة، ستكون قيمتها (٧,١٤) دولارات/ طن، إذا ما كانت كمية الطلب الكامن على موانئ العراق لغرض تجارة الترانزيت، والتي

(٣٨) بشير هادي عودة، راضي عبيد نعيمش، مصدر سبق ذكره، ص ٣٢.

(٣٩) حسين حيدر محمد الجزائري، (ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة)، رسالة ماجستير (غير منشورة)،

كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، (٢٠١٧)، ص ١٢١.

يتوقع أن تكون أجور مرورها مستقبلاً بحدود (٣٦٠,٦), (٣٨٣,٧), (٤٠٤,٦) مليون طن، خلال الأعوام (٢٠٢٥, ٢٠٣٠, ٢٠٣٥) على التوالي، وبهذا ستبدو أهمية الموانئ العراقية في التجارة العالمية، واضحة وبشكل ملموس (٤٠)(٣٣).

ثالثاً- المكاسب السياسية المستقبلية لميناء الفاو الكبير: يرى الكثير من الأكاديميين، والاقتصاديين، وبعض السياسيين العراقيين، أنَّ تنفيذ ميناء الفاو الكبير، والمشاريع المرافقة له، هو «حلم للعراقيين» في تغيير واقعهم، والانطلاق نحو التعاون الإقليمي، والدولي، وعلى أساس الاحترام المتبادل في الخيارات السياسية، والاقتصادية. فإنَّه سيعمل على بناء علاقات العراق الخارجية، ويعيد مكانة العراق فيها، على أساس واقع جديد من المصالح المتبادلة، وتتغير طريقة النظرة للتعامل معه، حتى يصبح الطرف المهم في لعبة المصالح، ربما سيسهم ذلك في تحقيق الاستقرار السياسي إقليمياً. ويكون العراق محوره على أساس تعزيز العلاقات البيئية لدول الإقليم، لإيجاد مكانة دولية لها، وسينعكس ذلك على علاقة هذه الدول، مع الفاعلين الدوليين في النظام السياسي الدولي، بما يحقق مصالح شعوبها. من جانب آخر سيدفع المشروع نحو تعزيز الوحدة الوطنية العراقية، بسبب ارتباط مصالح مناطق العراق كافة في نجاحه، ما يساعد على عدم اختراق السيادة العراقية، لأنَّه سيكون ورقة رابحة بيد متخذي القرار العراقي، إزاء التفاعل السياسي مع الدول الأجنبية.

المحور الثالث

التحديات التي تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير

على الرغم من كون مشروع ميناء الفاو الكبير، أكبر مشروع استراتيجي في العراق، وسيتم انفاق مبالغ طائلة على انجازه، ويمثل المنفذ الوحيد المطل مباشرة على الخليج العربي، والأهمية الكبيرة المعول على إنشائه، إلا أنَّه يواجه الكثير من التحديات، التي من الممكن أن تحد أو تقلل من امكانات هذا المشروع، وتضعف دوره الإقليمي، وربما تجعله ميناءً محلياً كباقي الموانئ العراقية القائمة، والتي يمكن تصنيفها إلى: التحديات الداخلية، والتحديات الخارجية أو الدولية.

المطلب الأول: التحديات الداخلية التي تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير

بالنظر لخصوصية مشروع ميناء الفاو الكبير، كونه مشروعاً استراتيجياً من المؤمل أن يُغيّر واقع حال التجارة الخارجية للعراق، ويعمل على تنويع الموارد الاقتصادية، والتمهيد لتأسيس بنية تحتية

(٤٠) عماد مؤيد، «ميناء الفاو الكبير ودوره في التجارة الدولية: رؤية مستقبلية في أنماط التجارة وسياسات النقل وأثرها في الأهمية المكانية للميناء»، بحث مشارك في المؤتمر الدولي الأول لمركز دراسات البصرة، والخليج العربي، في جامعة البصرة مع الشركة العامة لموانئ العراق، حول تحديات ميناء الفاو الكبير والآفاق المستقبلية للمدة (١٥-١٦) كانون الأول ٢٠٢١، ص ١١١.

يكون العراق عن طريقها في مصاف الدول المتقدمة، لذلك فإنه يواجه تحديات كبيرة في الداخل، وربما تكون مرتبطة بأجندات خارجية، لها علاقة بالدول الإقليمية التي أدركت دور ميناء الفاو الكبير، على موقعها في التجارة البحرية العالمية، إذ إنَّ مشروعاً عملاقاً من المتوقع أن يكون له مردودات اقتصادية كبيرة، يُؤخَّر لمدة (١٠) سنوات منذ العام (٢٠١٠)، العام الذي وضع فيه حجر الأساس لإنشاء الميناء. وعلى الرغم من الميزانيات الانفجارية التي تم إنفاقها طوال السنوات الماضية، التي لو استغلت بالشكل الصحيح لكان ميناء الفاو قد أنجز بالكامل^{(٤١)(٣٤)}.

أولاً- التحديات المالية (قلة التخصيصات المالية): تعتمد الموازنة على الإيرادات النفطية، بنسبة تصل إلى ما يقرب (٩٠٪). لذلك فإنَّ انخفاض أسعار النفط، يؤدي إلى قلة الإيرادات، مما ينعكس ذلك على قلة التخصيصات، ثم التأخر في تنفيذ المشروعات الاستثمارية كافة، وهذا ما حصل مع ميناء الفاء الكبير، وفي بعض الأحيان يكون هناك عدم انتظام، بدفع مستحقات الشركة الكورية المنفذة لمشروع الميناء.

ثانياً- التحديات الإدارية: تُعدّ مشكلة (سمة الدخول - الفيزا) مشكلة كبيرة تواجهها الشركة الكورية، بسبب الرتبة الادارية لدى وزارة الداخلية، إذ لا يتم التفريق بين العاملين الأجانب في الشركات الاستثمارية، والعاملين الأجانب في المطاعم، والفنادق، فعندما تطلب الشركة المنفذة عمالاً أجانب. فإنَّ عملية الحصول على (سمة الدخول)، تستغرق مدة زمنية طويلة تصل إلى ستة أشهر وحتى سنة، فضلاً عن ذلك في حالة انتهاء (الفيزا)، فإنَّ تجديدها أيضاً يستغرق ثلاثة أشهر. وتُعدّ هذه من العوائق الكبيرة التي تواجهها الشركة الكورية^{(٤٢)(٣٥)}.

ثالثاً- التحديات التي تواجه الاستثمار في ميناء الفاو الكبير: يمكن بيان أهم المعوقات التي قد تواجه عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، بالشكل الآتي^{(٣٦)(٤٣)}:

١- **المعوقات الأمنية:** من بين أهم التحديات التي تواجه عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، تواجه الحكومة، والإدارة المحلية، تحدياً أمنياً، والمتمثل بالنزاعات العشائية، أو التدخلات العشائية، والجهات، والأشخاص، المتنفيين في مجال عمل الشركات، والمشاريع المستثمرة، فضلاً عن انتشار الجريمة المنظمة، والجماعات الخارجة عن القانون (وهذا الأمر سيؤدي حتماً إلى عزوف المستثمرين، ولاسيماً الأجانب، من الاستثمار في هذا المشروع المهم، والحيوي).

(٤١) أمجد راضي حسن الزاهدي، (الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاساته على واقع التنمية المستدامة في العراق)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، (٢٠٢١)، ص ٩٦.

(٤٢) حسين حيدر محمد الجزائري، مصدر سبق ذكره، ص ١٨٤.

(٤٣) فواز خلف طاهر، ظافر مدحي فيصل، «الاستثمار في ميناء الفاو الكبير - المعوقات والحلول»، بحث مشارك في:

المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي بالتعاون مع الشركة العامة للموانئ للمدة

٢٠٢١/١٢/١٦-١٥، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، ص ٤٠٥.

٢- **المعوقات الإدارية:** للمعوقات الإدارية الأثر الكبير في مسألة توجيه الاستثمار، في المسار الصحيح من عدمه، وبالتأكيد فإنَّ عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، ستعترضها عدة معوقات إدارية، وهي لا تقتصر على جانب محدد، إذ إنَّ هذا النوع من المعوقات يتسع ليشمل جوانب مختلفة. فأولى هذه المعوقات هي، ما يتعلق بالبيروقراطية الإدارية، والروتين الإداري، وعدم تعاون المؤسسات الحكومية المعنية بعملية الاستثمار، في تقديم التسهيلات للمستثمرين، وانتشار ظاهرة الفساد المالي، والإداري، والتي باتت من أهم المعوقات التي تواجه أي عملية تطور، في مختلف القطاعات في العراق، مما ستؤدي إلى ترك آثار سلبية في الاقتصاد، وجهازه الإداري، ومن ثم هروب الاستثمارات إلى خارج البلد، بدلاً من جلبها إلى الداخل.

٣- **المعوقات الاقتصادية:** وتتمثل تلك المعوقات بتخلف الأنظمة المصرفية، سواء الحكومية، والأهلية، وانعدام التعاون بين القطاع المصرفي العام، والخاص، بالشكل الذي يسهل عملية تحرك رؤوس الأموال، وضعف البنى التحتية الضرورية، التي تسهم في تنمية الاقتصاد الوطني، وعدم كفاءة القطاعات الأخرى المساندة لعملية الاستثمار، كقطاع الكهرباء، والطاقة، ووسائل الاتصال، والمواصلات، والخدمات الإنتاجية، ومشاريع الإسكان اللازمة لتحريك عجلة الاقتصاد بجوانبه المختلفة.

٤- **المعوقات السياسية:** تمارس المعوقات السياسية دوراً مهماً، وفعّالاً في مسألة الاستثمار، فعلى الرغم من التحول الديمقراطي الذي شهده العراق بعد العام (٢٠٠٣)، ونظراً لحدائث هذه التجربة الديمقراطية، وظهور ما يعرف بالديمقراطية التوافقية، مما أدى إلى غياب دور المعارضة السياسية السلمية الفعّالة، التي تسعى إلى إظهار الإخفاق في الأداء الحكومي في المدة المنصرمة، وهذا الأمر قد ألقى بظلاله على الواقع الاستثماري في العراق، لأنَّ مسألة جلب الاستثمارات، ستكون وفقاً لتلك التوافقات السياسية، ومن ثَمَّ فإنَّ عملية الاستثمار في ميناء الفاو الكبير، لن تكون بمعزل عن تلك المحددات، أو العوامل السياسية، وستكون لها آثار سلبية في عملية الاستثمار^{(٤٤)(٣٧)}.

المطلب الثاني: التحديات الخارجية التي تواجه مشروع ميناء الفاو الكبير

تظهر هذه التحديات عند تضرر مصالح بعض الدول الإقليمية، وتغيُّر خرائط الممرات المائية، وأثر ذلك في قنوات، وممرات، تعيش على وارداتها منذ أمد بعيد، لذا قد تسعى بعض الأطراف إلى التدخل المباشر، لتأخير تنفيذ المشروع، إن لن تستطيع إيقافه. ويمكن الإحاطة بالتحديات الخارجية التي تواجه ميناء الفاو الكبير، وفقاً للآتي:

(٤٤) فواز خلف طاهر ، مصدر سبق ذكره ، ص ٤٠٥.

١- المحاولات الكويتية لعرقلة مشروع الفاو الكبير ومحاولة الاستفادة من الربط السككي: بينت دراسة لمجلس النواب العراقي، أنَّ إنشاء ميناء مبارك في الضفة الشرقية من قناة خور عبد الله، هو لغرض خنق الموانئ العراقية»، لاسيما ميناء أم قصر. ويواجه مشروع ميناء الفاو الكبير، والقناة الجافة، تحديات إقليمية من قبل دول الجوار القريبة، لشعورهم بتضرر مصالحهم التجارية، في حالة إنشاء مشروعات الميناء، والقناة الجافة. ونتيجة للتكؤ الحكومي، عمدت هذه الدول على تنفيذ مشاريع تضيق الخناق على ميناء الفاو الكبير، إذ شرعت وزارة النقل الكويتية بإنشاء ميناء مبارك، بعد سنة واحدة تماماً من إعلان وزارة النقل العراقية، بوضع حجر الأساس لإنشاء ميناء الفاو الكبير. وأشار نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية، ووزير التنمية الكويتي، إلى أنَّ ميناء مبارك الذي تمَّ التعاقد مع شركة هونداي الكورية على إنشائه، يحمل أهدافاً كبيرة، ويحقق آمال الشعب الكويتي، وتطلعاته، ومن شأنه أن يحول الكويت إلى مركز تجاري دولي. ويقع ميناء مبارك على رأس الممر البحري لخور عبد الله، لكن موقع ميناء الفاو الكبير، أقرب للمسار البحري الجنوبي لطريق الحرير، والأقرب للقناة الجافة.

إنَّ من البديهيّات المعتمدة في أدبيات النقل البحري، هي العلاقة الطردية بين أهمية موقع الميناء من ناحية، وقربه من خطوط الملاحة العالمية من ناحية أخرى، ويلاحظ أنَّ جميع الاحتمالات تشير إلى أنَّ إنشاء ميناء مبارك في قناة خور عبد الله، سيعرقل أو يمنع انسيابية حركة السفن من الوصول إلى موانئ العراق، ومن ثَمَّ سيتسبب بإصابة هذه الموانئ بالشلل، لاسيما أنَّ اختيار منطقة في جزيرة بوبيان لإنشاء ميناء مبارك، مقابلة لموقع مشروع ميناء الفاو الكبير، وإنَّ إنشاءات ميناء مبارك قد تمَّ تقديمها عن أرض الجزيرة، لتتوغل في مياه خور عبد الله لتصل بالقرب من (خط التالوك)، وقد استفادت الكويت من إعادة ترسيم الحدود مع العراق في العام (١٩٩٣)، والذي أصبح بموجبه خط التالوك ضمن الحدود الكويتية. وبذلك أصبح الجانب العراقي من قناة خور عبد الله، يقتصر على المياه الضحلة غير الملائمة للملاحة، إلا أنَّ القرار ذاته ينصّ في المقابل على حرية الملاحة في هذه القناة، ووجوب التزام البلدين بعدم التسبب في أي إعاقة لمرور السفن خلالها. ونظراً لعدم وجود منافذ بحرية بديلة للعراق، فإنَّ ميناء مبارك سيكون البوابة الرئيسة لتجارة العراق الخارجية المتنامية، لذلك ميناء مبارك يعتمد بشكل أساسي على مشروع الربط السككي بالقناة الجافة، وهذا ما تسعى إليه الكويت لإجهاض نجاح مشروع ميناء الفاو الكبير، ما سينتج عنه أضرار اقتصادية بالعراق، وجعل تجارته الخارجية مرهونة بموانئ الدول الواقعة على الخليج العربي بواسطة (تجارة الترانزيت).

٢- المحاولات الإيرانية لتحويل فرص مشروع ميناء الفاو الكبير إليها: عندما تمَّ طرح فكرة مبادرة الحزام، والطريق، في العام (٢٠١٣)، كانت إيران من أول الدول المرحةبة بهذه المبادرة. ويُعدَّ مشروع طريق الحرير الدولي، منفذاً كبيراً لتقليل الضغط عن الاقتصاد الإيراني، ويمثل إعادة الأحياء للمشروع الإيراني منذ القرن الثامن عشر، بأن تكون محطة للطرق التجارية العالمية، ومحطة رئيسة على هذا الطريق، وتكون معظم مسارات هذا الطريق من خطوط النقل المتنوعة، تسير بإيران وصولاً إلى أوروبا عبر المسار البري لطريق الحرير، الذي يمتد من منطقة (تشيان) في جنوب الصين، ثمَّ إلى إيران، ويتفرع إلى ثلاثة

مسارات رئيسية، وكما يأتي:

أ - الطريق الأول من إيران، ويدخل الأراضي التركية باتجاه اسطنبول، ثمَّ إلى أوروبا.

ب - الطريق الثاني من إيران، ويدخل إلى أذربيجان، ثمَّ إلى موسكو، وصولاً إلى أوروبا.

ت - الطريق الثالث من إيران، ويتجه إلى الأراضي العراقية، ويدخل سوريا ثمَّ يصل إلى موانئ أوروبا على البحر المتوسط. عليه سيؤثر الطريق الثالث في مشروع ميناء الفاو الكبير، والقناة الجافة بشكل كبير، إذا ما تمت الموافقة على مشروع الربط السككي مع إيران، الذي ترافقه أيضاً شبكة خطوط نقل الطاقة بالأنابيب للغاز الإيراني، وشبكة طرق برية للنقل بالشاحنات. إذ إنَّ هذا الطريق يُعدّ بديلاً لمشروع ميناء الفاو الكبير، وتحويل ربط القناة الجافة لمصلحة الاقتصاد الإيراني، أي إنَّ العراق سيصبح مجرد ممرٍّ لا أكثر، يتقاضى رسوماً بسيطة جُزء عبور السلع والبضائع عبر أراضيه. يسعى الجانب الإيراني إلى الربط السككي مع العراق، عن طريق الشلامجة في محافظة البصرة، ويُعد بعض الباحثين أنَّ ربط إيران سككها مع العراق عبر الشلامجة، هو لغرض تمرير بضائعها إلى أوروبا، لكن ذلك سيؤثر في عمل الموانئ العراقية.

وحسب تصريح وزير النقل الأسبق (الدكتور عامر عبد الجبار)، وفي أكثر من لقاء تلفازي: «إنَّ ربط العراق بدول الجوار الكويت، وإيران، عبر السكك الحديدية، أو طرق برية دولية، سيضعف ميناء الفاو، والقناة الجافة العراقية، نظراً لمحدودية سواحل العراق البحرية، فإنَّ قدرته على التوسع في عدد الموانئ، وطاقتها، ستكون محدودة أيضاً. وفي حال تم الربط السككي، ذلك سيحول دون إمكانية استغلال موقع العراق الجغرافي، في تجارة (الترانزيت) بين الشرق، والغرب، وسيقلل بدرجة كبيرة من أهمية مشروع القناة الجافة العراقية، التي تربط ميناء الفاو الكبير بميناءي مرسين التركي، وطرطوس السوري».

٣- القلق الإماراتي من مشروع ميناء الفاو الكبير: تُعدُّ دولة الإمارات الوحيدة التي تهيمن على كل موانئ المنطقة، وتبسط نفوذها في مناطق استراتيجية، ولذا كان الإماراتيون قلقين جداً من إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، وتخوفهم من أن يكون خارج نفوذهم في المستقبل القريب، كون هذا الميناء سيؤدي دوراً رئيساً، في تجارة خدمات الترانزيت على مستوى العالم، وما زاد من مخاوفهم الجانب المتعلق باستيراد العراق من السلع، والبضائع، التي تمر ترانزيت عبر (ميناء جبل علي)، ثمَّ إلى الموانئ العراقية على شكل مراحل، إذ إنَّ الموانئ العراقية القائمة، تقع في قنوات مائية ضحلة، لا تسمح بدخول السفن التجارية العملاقة، ومن ثمَّ فإنَّ ميناء الفاو الكبير، سيعمل على استقبال تلك السفن مباشرة دون الحاجة لخدمات (الترانزيت)، لأنَّه يقع بمياه مفتوحة، وهذا يعني خسارة الإمارات إيرادات مالية ضخمة.

٤- القلق المصري من مشروع ميناء الفاو الكبير: تُعدُّ مصر نفسها متضررة كبيرة من مبادرة الحزام، والطريق الصينية، وذلك لأنَّ هذا الطريق سينهي هيمنة قناة السويس على الحركة التجارية البحرية، هذا ما تحدث به خبراء الاقتصاد في مصر في أكثر من مناسبة. وكانت أعينهم منصبة على مدينة البصرة، ومشروع ميناء الفاو الكبير، لأنَّه سيكون جزءاً من مسارات تلك المبادرة، وسيكون أحد أقصر الطرق البديلة عن قناة السويس.

يبدو أنَّ ميناء الفاو الكبير يواجه عوائق خارجية كبيرة، تحيط به بحكم موقعه الإستراتيجي المهم، فإذا ما تمَّ تشغيله سيحقق للعراق استقلالاً اقتصادياً نسبياً، ويسهم في جعله عاملاً أساسياً في التوازنات الاقتصادية السياسية الإقليمية، والدولية، إذ إنَّ هناك دولاً مجاورة للعراق، وإقليمية، تسعى أمّا إلى عرقلة المشروع، أو للاستفادة من الفرص الاقتصادية التي يقدمها هذا المشروع.

الخاتمة

الاستنتاجات والتوصيات

يُعدّ ميناء الفاو الكبير مشروعاً ذا أهمية جيواستراتيجية، لهذا يواجه تحديات عدة. هذا الأمر تمّ التوصل إليه عن طريق تتبع العلمي لموضوع البحث عند معالجة مشكلته، ويمكن تأشير النتائج التي تمّ التوصل إليها بالآتي:

- يقع الميناء بالكامل في أرض عراقية، ويطلُّ بشكل مباشر على المياه المفتوحة للخليج العربي، ويمثل هذا الموقع المميز مرتكزاً مهماً يبعد الميناء من التداخلات الحدودية مع دول الجوار، ومقوم قوة للعراق يضاف إلى مقوماته الأخرى.
- سيكون للميناء مردودات اقتصادية في مجالات تقليل نسب البطالة، وزيادة التجارة، والتوسع في إنشاء المشاريع الاستراتيجية، لاسيّما مشاريع الطاقة، والنفط، والصناعات المختلفة، والسياحة، فإذا ما تمَّ تشغيله سيحقق للعراق استقلالاً اقتصادياً نسبياً، زيادة على ذلك في حال شغل الميناء، سيقبل تكاليف النقل الدولية، ما يجعل العراق يدخل المنظومة الاقتصادية الدولية.
- يسهم الميناء في تعزيز قدرة العراق سياسياً على المستوى الوطني، والدولي، إذ ستكون هناك انعكاسات ايجابية على الوحدة الوطنية العراقية من شماله حتى جنوبه، نتيجة لارتباط مصالح معظم المناطق العراقية في الميناء، ومشاريعه الملحقه، كالقناة الجافة، والمصانع. أمّا دولياً فيبدو أنَّ المصالح الدولية، ستدفع نحو تحقيق الاستقرار السياسي في منطقة الخليج العربي، في حال اكمال إنشاء الميناء، كونه نقطة ارتكازية تمر عن طريقها تلك المصالح.
- سيساعد ميناء الفاو الكبير في تمكين السلطات العراقية أمنياً، وفرض سيادتها على الحدود البحرية، ومياها الإقليمية، إذ سيسمح الميناء بتكثيف الوجود الأمني، والعسكري، فضلاً عن ملاحقة تجارة الممنوعات، والتهريب، وسيتيح للعراق زيادة التنسيق الأمني مع القوى الخليجية.
- تُعدّ التحديات المحلية العراقية، كمعوقات جدية تواجه اكسال مشروع الميناء، لتحقيق الأهداف المرجوة منه، وتتمثل تلك المعوقات في عدم الاستقرار السياسي، والأمني، الذي يعاني منه العراق قبل عام (٢٠٠٣)، وبعده، فضلاً عن الارتباك الاقتصادي الذي انعكس على تمويل مشروع الميناء، ومن ثمَّ تأخّر تنفيذه.

- لا يمكن اغفال المعوقات الخارجية التي تواجه ميناء الفاو الكبير، والتي تؤثر فيه بسبب موقعه الاستراتيجي. فبعض الوحدات الإقليمية، والدولية، لها مشاريع استراتيجية خاصة بها أيضاً. ولذا فإنّ الميناء العراقي يؤثر في تلك المشروعات، والتي تمرُّ عبر العراق، والأمر الذي زاد هذه التحديات الإقليمية، والدولية، هو المشروع الصيني (طريق الحرير الجديد).

بناءً على النتائج المتقدم ذكرها، يمكن تقديم التوصيات الآتية:

- إنشاء مؤسسة مستقلة خاصة تعنى بتنفيذ المشروع، وتدير الميناء في حال اكماله، إلى جنبه الموانئ العراقية الأخرى، وتسكين هذه المؤسسة عن طريق التشريعات، والقرارات القانونية الضرورية، سواء من البرلمان أم الحكومة، ويجب أن تدار هذه المؤسسة من قبل متخصصين، وتمكين جميع المؤسسات الرسمية المعنية، من الاضطلاع بدورها تجاه ميناء الفاو الكبير.
- دعم ميناء الفاو الكبير بموازنة خاصة به، وعدم ادراجه ضمن موازنة وزارة النقل، وذلك لسرعة الصرف، وضمان تنفيذ المشروع بالسرعة المطلوبة، والتوقيينات المحددة، وعن طريق ذلك سيتم تأشير كل عمليات الصرف.
- ضرورة الاتفاق ما بين القوى السياسية العراقية، على إبعاد ميناء الفاء الكبير عن التجاذبات، والصراعات، السياسية، كونه مشروعاً يمس المصالح العليا للشعب العراقي.

المصادر

١. أحمد حبيب رسول، دراسات في جغرافية النقل، (بيروت: دار النهضة العربية، لبنان، ١٩٨٦).
٢. أمجد راضي حسن الزاهدي، (الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاساته على واقع التنمية المستدامة في العراق)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، (٢٠٢١).
٣. أيمن النحراري، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، ط١، (الاسكندرية: دار الفكر الجامعي، مصر، (٢٠١٤)).
٤. باهي محمد العربي، (واقع وتحديات النقل البحري في الدول العربية: دراسة حالة مجموعة من الدول العربية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشهيد حمة لخضر بالوادي، الجزائر، (٢٠٢٢).
٥. بشير هادي عودة، وراضي عبيد نعيمش، "الرية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي"، بحث مشارك في مؤتمر ميناء الفاو الكبير والتحديات والأهمية الاستراتيجية والأفاق المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، (٢٠٢١).
٦. حبيطة علي، "الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية"، مجلة الاقتصاد والاحصاء التطبيقي، العدد (٢٢)، المدرسة الوطنية العليا للإحصاء والاقتصاد التطبيقي، الجزائر، (٢٠١٤).

٧. حسين الزيادي، "ميناء الفاو الكبير: الأهمية الاستراتيجية والجيوسياسية بمنظور جغرافي"، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، موقع الدستور، تاريخ الاطلاع والتوثيق: ٢٠٢٤/١/١٥، متاح على الرابط:

<https://addustor.com/content.php?id=13748>

٨. حسين حيدر محمد الجزائري، (ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، (٢٠١٧).

٩. حياة بن عيسى، "تطوير الموانئ وصيانتها"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد (١)، جامعة تلمسان، الجزائر، (٢٠١٥).

١٠. الرابطة الأمريكية لسلطة الموني، متاح على الرابط:

<https://www.aapa-ports.org/advocating/content.aspx?ItemNumber=21150>

١١. سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل، د.ط، (الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، مصر، ٢٠٠٢).

١٢. شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، موقع equiti، تاريخ النشر: ٢ أبريل ٢٠١٨، ٢٠٣٥ م، تاريخ الاطلاع والتوثيق: ٢٠٢٤/١/١٥، متاح على الرابط:

<https://www1.equiti.com/ae-ar/newsroom/articles/logistics-services>

١٣. صندوق النقد العربي، التقرير الاقتصادي العربي الموحد ٢٠١٥، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، (٢٠١٥).

١٤. عبد المنعم محمد داوود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، ط ١، (الاسكندرية: منشأة المعارف، مصر، ١٩٩٨).

١٥. عبد الوهاب محمد جواد، سوسن جواد كاظم، «ميناء الفاو الكبير ودوره في النهوض بواقع الاقتصاد العراقي»، بحث مشارك في مؤتمر ميناء الفاو الكبير: التحديات والأهمية الاستراتيجية والأفاق المستقبلية، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، (٢٠٢١).

١٦. عدنان حسين الخياط، "واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات"، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة كربلاء، العراق، (٢٠٢١)، متاح على الرابط الإلكتروني:

<https://kerbalacss.uokerbala.edu.iq/wp/blog/2021/06/02/%>

١٧. علي حيطوم وآخرون، "دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني والأقاليم الساحلية: دراسة حالة المملكة المتحدة"، مجلة الاكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد (١٢)، العدد (٢)، جامعة حسيبة بن علي - الشلف - الجزائر، (٢٠٢١).

١٨. عماد مؤيد، "ميناء الفاو الكبير ودوره في التجارة الدولية: رؤية مستقبلية في أنماط التجارة وسياسات النقل وأثرها بالأهمية المكانية للميناء"، بحث مشارك في المؤتمر الدولي الأول لمركز دراسات البصرة والخليج العربي في جامعة البصرة مع الشركة العامة للموانئ العراق حول تحديات ميناء الفاو الكبير والأفاق المستقبلية للمدة (١٥-١٦) كانون الأول ٢٠٢١.
١٩. فتحية شريفي، امين مخفي، "اللوجستيك ورفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع: حالة الجزائر الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٠)"، مجلة الاقتصاد والبيئة، المجلد (٥)، العدد (٢)، جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم، الجزائر، (٢٠٢٢).
٢٠. فريزة عويدة، (الجوانب القانونية لتنظيم أمن الموانئ والمطارات)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، (٢٠٠٨).
٢١. فواز خلف طاهر، ظافر مدحي فيصل، "الاستثمار في ميناء الفاو الكبير - المعوقات والحلول"، بحث مشارك في: المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي بالتعاون مع الشركة العامة للموانئ للمدة ١٥-١٦/١٢/٢٠٢١، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة.
٢٢. كاظم فتجان حسن المحامي، "الموانئ الخليجية ومشاريعها المستقبلية نحو تطور الموانئ العراقية والارتقاء بها"، بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، متاح على الرابط:
<http://www.basrahcity.net>
٢٣. ليلي كراش، "الاطار الدولي والداخلي لخدمات النقل البحري للبضائع"، الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم (خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع و آفاق)، الجزائر، (٢٠٢٢).
٢٤. محمد سليمان، إقتصاديات النقل البحري، ط ١، (القاهرة: دار الجامعات المصرية، مصر، (١٩٩٨).
٢٥. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، ط ١، (الاسكندرية: دار الفكر الجامعي، مصر، ٢٠٠٦).
٢٦. محمود رجب محمود، دور الاسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً لاستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠، كلية التجارة، جامعة الاسكندرية، مصر، (٢٠٢٢).
٢٧. معجم مصطلحات إحصاءات النقل، ط ١، يوروستات، الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية لأوروبا، (١٩٩٤).
٢٨. الموسوعة الحرة (ويكيبيديا)، متاح على الرابط: <https://ar.wikipedia.org>