

ميناء الفاو الكبير وأثره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة بالموانئ العراقية

الأستاذ/ عارف حسن عبدالله الشعبي

مدير عام شركة تطوير ميناء عدن بميناء عدن- باحث ماجستير بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

المستخلص:

مشروع ميناء الفاو الكبير العراق سيمنح إطلالة جديدة للعراق وسيغير من خارطة خطوط التجارة الدولية، وعند إنجازه سيساهم في تخليص العراق من همومه الجيوسراتيجية، والتخلص من عقدة ضحالة الغاطس المائي الذي يمنع دخول السفن الحديثة التي يزيد غاطسها عن ١١ متراً؛ وهو أفضل غاطس متاح حالياً، فضلاً عن أنه سيقوم بالربط مع الموانئ بشمال أوروبا عبر تركيا من خلال مشروع القناة الجافة. تهدف الدراسة لمعرفة أثر المشروعات الخمسة بميناء الفاو الكبير في تحقيق تنمية مستدامة بالموانئ العراقية؛ وصنف البحث كونه بحث وصفي بغرض معرفة التحديات التي تواجه ميناء الفاو الكبير وأثر ذلك علي استدامة خدمات الموانئ العراقية؛ وذلك باستخدام تحليل SWOT خلال العام ٢٠٢٤.

الكلمات الافتتاحية: التنمية المستدامة، ميناء الفاو الكبير، العراق.

The Impact of Grand Al-Faw Port on Achieving Sustainable Development Goals of Iraqi Ports

Abstract:

The Grand Al-Faw Port project in Iraq promises a new outlook for the country and aims to reshape the global trade routes. Upon completion, it will alleviate Iraq from its geopolitical constraints and address the issue of shallow draft that currently restricts modern ships with drafts exceeding 11 meters, making it the optimal draft available. Additionally, it will establish connections with ports in Northern Europe through Turkey via the Dry Canal project. This study aims to assess the impact of the five major projects at Grand Al-Faw Port on achieving sustainable development in Iraqi ports. Classified as a descriptive study, its purpose is to identify the challenges facing Grand Al-Faw Port and their implications on the sustainability of Iraqi port services, utilizing SWOT analysis throughout the year 2022.

Keywords: Sustainable development, Grand Al-Faw Port, Iraq.

١. المقدمة:

صناعة النقل البحري تُعتبر الوسيلة الرئيسية لنقل التجارة العالمية، نظرًا لكفاءتها العالية وتكلفتها المنخفضة. تمثل النقل البحري أكثر من ٨٠% من إجمالي البضائع المتبادلة بين الدول بحرًا، مما يجعلها الوسيلة الأكثر أهمية للاقتصادات الوطنية حسب تقرير UNCTAD لعام ٢٠١٩. الموانئ البحرية تلعب دورًا حاسمًا في التنمية الاقتصادية للدول، حيث تساهم في زيادة الدخل القومي من خلال خدمات النقل البحري داخل الموانئ، وتعزز من تصدير المنتجات وفتح أسواق جديدة، بالإضافة إلى تطوير الصناعات الداعمة للنقل البحري مثل إصلاح السفن وعمليات الشحن والتفريغ.

الموانئ البحرية تعد محورًا جذابًا للاستثمارات الأجنبية والشركات العملاقة في مجال خدمات النقل البحري المختلفة، حيث تمثل نقطة بداية ونهاية للسفن في صناعة النقل البحري. تحول دور الموانئ من مجرد حلقة في سلسلة النقل التقليدية إلى مركز حيوي للخدمات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط، وأصبحت أحد العناصر الأساسية في التجارة الخارجية. النقل البحري يلعب دورًا فعالًا وحيويًا في دعم النمو الاقتصادي القومي للدول، من خلال رفع معدلات الأداء للموانئ وتحسين جودة الخدمات البحرية بما يتوافق مع المعايير العالمية في التنافسية (قردش، ٢٠٢١).

يقع ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو بالعراق، وسيصبح ميناء الفاو الكبير من أكبر الموانئ العشرة في العالم، وأكبر ميناء في الشرق الأوسط، وسوف يحول الفاو إلى مدينة عالمية تجارية اقتصادية ضخمة (الإبراهيمي، ٢٠٢١). يعد ميناء الفاو نقلة نوعية للعراق من حيث أهميته الجيوسياسية؛ حيث سيقوم بربط العراق بالعالم عن طريق موقعه الاستراتيجي الذي يربط بين الشرق والغرب، كما سيغير هذا الميناء خارطة النقل البحرية العالمية (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

يعتبر ميناء الفاو الكبير أحد المشاريع الاستراتيجية الكبرى في العراق، الذي يحمل في طياته آفاقًا واسعة لتطوير الاقتصاد الوطني وتعزيز مكانة العراق الجغرافية

على الصعيدين الإقليمي والدولي. يقع ميناء الفاو في محافظة البصرة جنوب العراق، على ساحل الخليج العربي، ويهدف إلى أن يكون واحدًا من أكبر الموانئ في الشرق الأوسط والعالم، بما يتماشى مع تطلعات العراق في تحقيق نهضة اقتصادية شاملة.

على الصعيد الاقتصادي، يمثل ميناء الفاو الكبير ركيزة أساسية في استراتيجية العراق لتنويع مصادر دخله بعيدا عن الاعتماد المفرط على النفط. يتوقع أن يسهم الميناء في تعزيز التجارة الدولية للعراق من خلال توفير بوابة بحرية حديثة تستوعب حركة السفن التجارية الضخمة وتسهيل عمليات التصدير والاستيراد. يمكن ذلك العراق من تعزيز صادراته غير النفطية، مثل المنتجات الزراعية والسلع المصنعة، وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاع النقل والخدمات اللوجستية. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن يوفر الميناء آلاف فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، مما يسهم في تخفيض معدلات البطالة وتحسين مستوى المعيشة في المنطقة. من الناحية الجغرافية، يعزز ميناء الفاو الكبير مكانة العراق كنقطة تقاطع استراتيجية في شبكات النقل العالمية. بفضل موقعه المتميز على الخليج العربي، يمكن للميناء أن يصبح مركزا لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، مما يعزز دور العراق في سلسلة التوريد العالمية. كما يمكن للميناء أن يدعم مبادرات الربط البري والبحري بين دول المنطقة، ويسهم في تسهيل حركة التجارة البينية وتعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي. أما من الناحية الاجتماعية، فإن تطوير ميناء الفاو الكبير يحمل العديد من الفوائد للمجتمع المحلي في محافظة البصرة والمناطق المحيطة بها. من المتوقع أن يؤدي إنشاء الميناء إلى تحسين البنية التحتية في المنطقة، بما في ذلك الطرق والمواصلات والخدمات الأساسية، مما يسهم في رفع مستوى جودة الحياة للسكان المحليين. بالإضافة إلى ذلك، سيوفر الميناء فرصًا لتطوير الكفاءات المحلية من خلال برامج التدريب والتأهيل المهني، مما يسهم في بناء قدرات الشباب العراقي ويعزز من إمكانياتهم في سوق العمل.

يمتلك ميناء الفاو الكبير العديد من الفرص التي يمكن استغلالها لتعزيز دوره كمركز لوجستي واستراتيجي في المنطقة. من أبرز هذه الفرص هو إمكانية تعزيز التجارة الإقليمية والدولية، حيث يمكن للميناء أن يكون نقطة محورية في حركة البضائع بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، مما يفتح أسواقاً جديدة ويعزز الصادرات العراقية. بالإضافة إلى ذلك، يمكن للميناء أن يكون جزءاً من مبادرة الحزام والطريق الصينية، مما يعزز التعاون التجاري والاقتصادي مع الصين والدول الأخرى المشاركة في المبادرة، ويدعم الربط البري والبحري بين هذه الدول (إسماعيل، ٢٠٢١).

كما أن تطوير القطاعات الصناعية والزراعية يمثل فرصة كبيرة، حيث يمكن للميناء تسهيل الوصول إلى الأسواق العالمية وتوفير الخدمات اللوجستية اللازمة لنقل المنتجات الزراعية والصناعية بكفاءة، مما يعزز تنمية هذه القطاعات. إضافة إلى ذلك، يمكن للميناء أن يستفيد من الاتجاهات العالمية نحو تحسين البنية التحتية واستخدام التقنيات الحديثة في إدارة الموانئ والنقل البحري، مما يمكن أن يساهم في تحسين الكفاءة التشغيلية وخفض التكاليف. وأخيراً، يعد تحسين البيئة الاستثمارية في العراق من خلال هذا المشروع فرصة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، حيث يوفر الميناء بيئة أعمال مواتية وفرصاً استثمارية متعددة في مجالات النقل، والخدمات اللوجستية، والصناعة، مما يساهم في تعزيز التنمية الاقتصادية وخلق فرص عمل جديدة.

٢. مشكلة البحث:

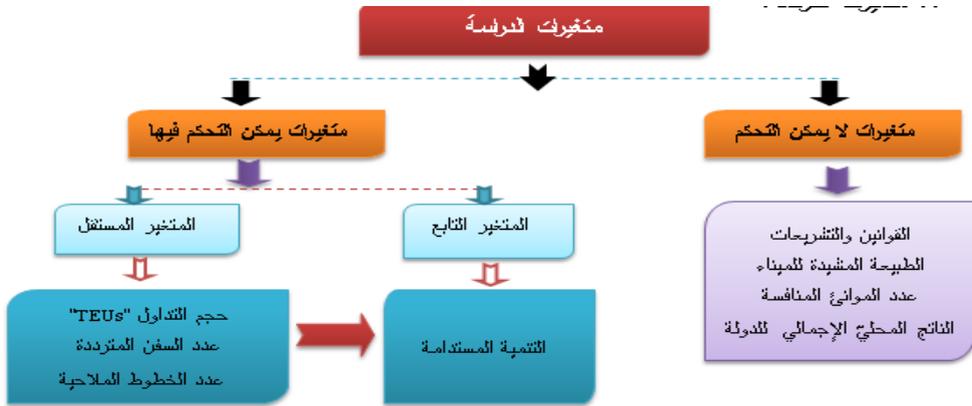
تحتل الموانئ العراقية أهمية اقتصادية كبيرة على الدخل القومي للعراق؛ ونتيجة التطورات المتلاحقة في صناعة النقل البحري؛ وجد أن الموانئ العراقية الحالية تعاني من عدم قدرتها على جذب خطوط ملاحية دولية وعدم مقدرتها على التعامل مع السفن الحديثة بجميع أنواعها. لذلك فإن المشروعات الخمسة الجاري تنفيذها حالياً والانتهاؤها منها قريباً أثر كبير على استدامة الخدمات المقدمة من الموانئ العراقية، وبالتالي تحقيق تنمية مستدامة بالعراق أجمعها. لذلك؛ تتمثل مشكلة الدراسة في الإجابة على الأسئلة التالية:

أولاً: ما هي التحديات التي تواجه ميناء الفاو الكبير بالعراق؟ وكيف ستساعد المشروعات الخمسة بميناء الفاو الكبير على تحقيق أهداف التنمية المستدامة بالعراق؟

٣. منهجية الدراسة:

اعتمد الباحث على المنهج الوصفي، والذي يقوم على جمع البيانات من خلال الدراسات المتعلقة بموضوع الدراسة، حيث قام الباحث بعمل دراسة ميدانية لاستنباط العوامل والمتغيرات التي تحقق أهداف الدراسة، بهدف الوصول لمعرفة نقاط القوة والضعف والفرص المتاحة والتهديدات المتوقعة وذلك باستخدام تحليل SWOT.

٤. متغيرات الدراسة:



الشكل رقم (١) متغيرات الدراسة.

المصدر: عن طريق الباحث.

٥. مخطط ميناء الفاو الكبير:

تم عمل دراسة جدوى من الناحية التقنية والاقتصادية والمالية والبيئية للميناء ونُفذت بمنهجية صارمة وبمستوى عالي من الدقة، وتم عمل مقارنة بين ثلاثة سيناريوهات بديلة؛ (تناول السيناريو الأول: عدم فعل أي شيء، والسيناريو الثاني:

تطوير الموانئ القائمة؛ ولاسيما ميناء أم قصر، والسيناريو الثالث: تنفيذ الميناء الجديد) (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

تم التحقق من جدوى إنشاء الميناء الجديد؛ على أساس الطلب الداخلي وحركة الاستيراد والتصدير وتم الأخذ في الاعتبار التنمية المستقبلية للبلاد. وكانت الفكرة بناء ميناء جديد وقد تم تطويرها في الخطة الرئيسية للنقل بوصفه خياراً وفرصة إضافية محتملة في المستقبل للعراق؛ لمنافسة دول الجوار بمنطقة الخليج العربيّ والجوار الاقليميّ لنقل البضائع التي تصل لأوروبا من الشرق الأقصى، والتي من الممكن أن تمر عبر العراق وإلى سواحل البحر الأبيض المتوسط على خطوط سكك حديدية متطورة باستخدام تكنولوجيا متخصصة لذلك. حيث سيحقق ميناء الفاو الكبير استقراراً سلمياً وسياسياً في المنطقة، كما سيقوم بتحرير كبير للتجارة العراقية؛ ونسبة تزيد عن ٣٥٪ كمعدل عائد داخليّ متوقع.

وقد اختير أفضل موقع لميناء الفاو الجديد على طول قناة خور عبد الله من قبل عدة إجراءات وتم النظر في المزيد من المراحل، من أجل ملائمة المرافق بشكل أفضل للاحتياجات الحالية والمتطلبات المستقبلية. وتم تخطيط عمليات المرحلة الأولى، وتم دراسة تكوين الميناء بطريقة تسمح بعمل تطويرات بالمرحلة الثانية والثالثة ويمكن تنفيذه بأقل تدخل أو من دون تدخلات مع أنشطة الموانئ الحالية. ستكون المرحلة الأولى من التطوير كافية حتى عام ٢٠٢٨ حتى ٢٠٣٠ للتعامل مع ٤٠:٣٦ مليون طن من الحاويات و ٢٥:٢٢ مليون طن من الصب الجاف.

سيساهم الفاو في التجارة الدولية؛ وحتى يتمكن الميناء من التعامل مع ٦٦ مليون طن من الحاويات و ٣٣ مليون طن من البضائع السائبة الجافة مستقبلاً؛ فسيتطلب ذلك وجود ٧٠٠٠ م بطول أرصفة الحاويات، ٣٥٠٠ م طول أرصفة لمحطة السوايب، ٢٠٠٠٠٠ م^٢ مساحة للحاويات، ٦٧٠٠٠٠٠ م^٢ ساحات للصب، ١٠٠٠٠٠٠ م^٢ من المساحات المعبدة للطرق والسكك الحديدية والمباني والخدمات، ٢٠٠٠٠٠ م^٣

صوامع القمح. وستصل طاقته الاستيعابية إلى ٩٩ مليون طن من البضائع سنويًا وسيكون من ٩٢ رصيفًا تجاريًا (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

يعتبر ميناء الفاو الكبير من المشروعات الاستراتيجية في العراق؛ إذ سيسهم إنجازه بمنح العراق إطلالة على مياه الخليج العربي، وسوف يسهم في تنشيط التجارة لارتباطه بالقنوات الملاحية الدولية التي تربط الخليج العربي وميناء أم قصر وخور الزبير.

٦. مقومات ميناء الفاو الكبير:

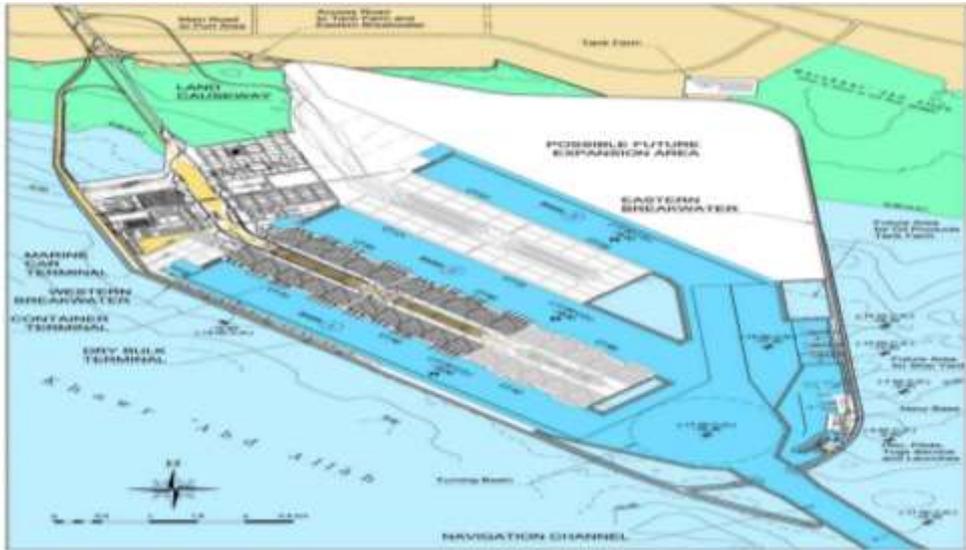
تعد الموانئ العراقية رافدًا اقتصاديًا رئيسيًا لاحتياجات العراق المتزايدة للبضائع والسلع المختلفة، ووجد أن هناك حاجة لزيادة التنمية الاقتصادية للموانئ من خلال إنشاء ميناء جديد؛ لتمكينها من التعامل مع أي سفن عملاقة متطورة بكفاءة، وذلك عن طريق إنشاء ميناء الفاو الكبير، فضلاً عن أن العامل الأهم الذي يميز العراق لكونه محطة وصل بين آسيا ودول الشرق وأوروبا.

أرصفت الموانئ العراقية الحالية بطاقتها التصميمية بحدود (١٦) مليون طن سنويًا غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيراد والتصدير للعراق مستقبلاً والتي تم تقديرها بـ (٦٦) مليون طن في سنة ٢٠٣٨، فضلاً عن أن الأعماق المتاحة في واجهات الأرصفة لهذه الموانئ ذات أعماق محدودة (١٢.٦) مترًا، وغير قادرة على استقبال سفن الحاويات الحديثة، كما أن القنوات الملاحية العراقية تحتاج إلى عمليات حفر وصيانة مستمرة؛ لذلك فإن إضافة أرصفة جديدة لمينائي أم قصر وخور الزبير لن يلبي الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول السفن العملاقة الحديثة (إسماعيل، ٢٠٢١).

ومن ثم فإن المرحلة المقبلة تتطلب العمل على تلبية الطلب المتوقع عن طريق إنشاء ميناء الفاو الكبير، بحيث ستكون الأعماق لا تقل عن ١٩ مترًا، والتي تسمح باستقبال السفن العملاقة ذات حمولة (١٢٠) ألف طن، كما أنه سيختصر التجارة

البحرية بالمنطقة، وبذلك سيوفر الميناء مبالغ مالية كبيرة تقدر بمليارات الدولارات؛ نتيجة انخفاض تكاليف النقل (إسماعيل، ٢٠٢١).

ولا يعد ميناء الفاو الكبير مشروعاً استراتيجياً مهماً للعراق بل منفذ لاقتصاده المتهاوي، حيث سيحتوي الميناء على (٩٢) رصيفاً، منها (٤٦) رصيفاً للحاويات، و(١٦) رصيفاً للبضائع الفل، و(٢٠) رصيفاً للبضائع العامة، و(٢) أرصفة للورور، و(٦) أرصفة للمشتقات النفطية، و(٢) أرصفة للغاز، وعليه ستكون طاقة الميناء الاستيعابية بحدود (٦٦) مليون طن سنوياً للحاويات، و(٣٣) مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل؛ ليصل المجموع إلى ٩٩ مليون طن سنوياً في سنة الهدف ٢٠٣٨ (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).



الشكل رقم (٢) الشكل العام لميناء الفاو الكبير بالعراق.
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

٧. توقعات حركة المرور بميناء الفاو الكبير:

قامت الشركة العامة لموانئ العراق بعمل دراسات لتحليل توقعات حركة المرور خلال الفترة الزمنية من ٢٠٢٨ وحتى عام ٢٠٣٨، وقامت بتقسيم أحجام المرور إلى فئات: الحاويات، السوائب الجافة، القمح والسوائب الجافة الأخرى.

والجدول التالي رقم (١) يوضح توقعات حركة المرور معبراً عنها بملايين الأطنان لمحطات الحاويات والسوائب الجافة؛ وكذلك الجدول رقم (٢) الذي يوضح حركة المرور على الطرق والسكك الحديدية المتوقعة بميناء الفاو الكبير بالعراق.

الجدول رقم (١) حركة المرور المتوقعة لميناء الفاو الكبير بالعراق (الحاويات).

محطات الحاويات			السياريو / محطات الحاويات
عدد المركبات المتوقعة في الساعة	إجمالي الكمية المنقولة علي الطريق (مليون طن/سنة)	إجمالي الكمية المتداولة (مليون طن/سنة)	
280	23.4	36	السياريو قصير الأجل
514	42.6	66	السياريو متوسط الأجل
716	89.8	92	السياريو طويل الأجل
950	79.3	122	
٦٥ %	إجمالي كمية الحاويات المنقولة التي تسافر على الطريق سنوياً		

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

الجدول رقم (٢) حركة المرور المتوقعة على الطرق والسكك الحديدية بميناء الفاو الكبير بالعراق.

النقل بالسكك الحديدية %	مجموع (مليون طن/كم)	النقل بالسكك الحديدية (مليون طن/كم)	النقل على الطرق (مليون طن/كم)	السياريو / السنة
40	59.280	23.712	35.568	3/2038

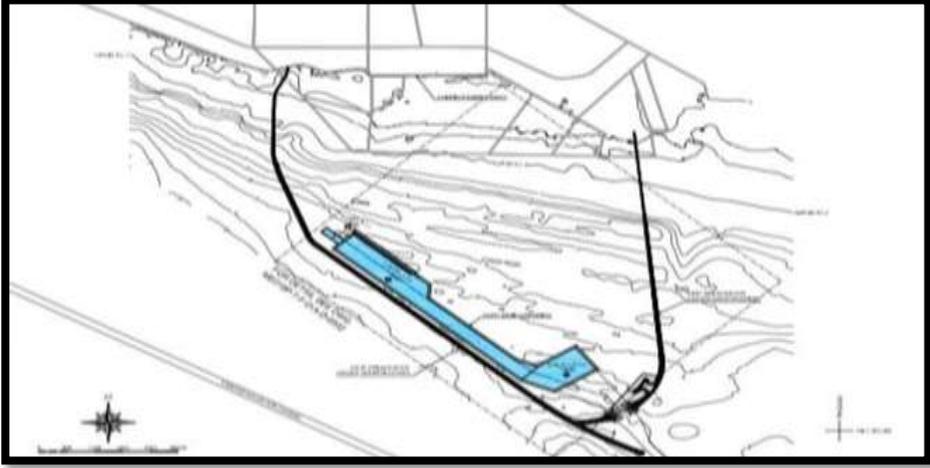
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

٨. المشروعات المستقبلية بميناء الفاو الكبير

وفقاً لمعايير التشغيل العامة في المخطط التقديري؛ فسوف يتم الانتهاء من المرحلة النهائية من تطوير ميناء الفاو بحلول عام ٢٠٣٨ للسماح بتداول ٦٦ مليون طن سنوياً من الحاويات، وسيتم تشغيل الميناء بحلول ٢٠٢٤، وسيكون كافياً حتى عام ٢٠٢٨ - ٢٠٣٠ لمناولة ٣٦ مليون طن من الحاويات سنوياً و٢٢ مليون طن من البضاعة السائبة سنوياً. ويمكن تنفيذ مرحلة تطوير أخرى بعد عام ٢٠٣٨؛ لزيادة إنتاجية حاويات الميناء إلي حوالي ٢٥ مليون حاوية سنوياً وإنتاج البضائع السائبة الجافة إلي ٥٠ مليون طن سنوياً وتوسيع البضائع العامة والمنطقة الصناعية مع الأرصفة ذات الصلة لأغراض أخرى.

إنشاء خمسة أرصفة حاويات:

تم التعاقد بين وزارة النقل العراقية وممثلها الشركة العامة لموانئ العراق مع شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكنتال الإيطالية؛ لإنشاء خمسة أرصفة حاويات؛ بتكلفة كلية تقريبية لجميع المشاريع قد تصل الى ٤.٥ مليار دولار. والفترة الزمنية لتنفيذ مشروع الأرصفة الخمسة (٣٨) شهراً وفي المرحلة الأولى سوف يتم بناء هياكل الأرصفة والأحواض التكميلية لتصريف المواد المحفورة بطول ١٧٥٠ مترًا وعرض ٩٥ مترًا وعمق ١٩.٨٠ مترًا، كما هو موضح بالشكل التالي رقم (٣):



الشكل رقم (٣) إنشاء خمسة أرصفة بميناء الفاو الكبير بالعراق.
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

إنشاء السداد الصخرية لمحطة الحاويات:

بدأ تنفيذ العمل من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف شركة تكنثال الإيطالية، وبدأ المباشرة بالمشروع في ٢٤/١٠/٢٠١٩ لإنشاء السداد الصخري؛ لتهيئة إنشاء أرصفة محطات الحاويات بطول إجمالي ٤٥١٨ مترًا، وتقدر تكلفة المشروع ١٩٤.٩٠٢.٠٠٠ مليون دولار.

إنشاء طرق مدخل الميناء:

بدأ تنفيذ العمل من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات، وبإشراف من قبل شركة تكنثال الإيطالية، وبدأ المباشرة بالمشروع في ٤/١٠/٢٠١٩ بطول إجمالي ١٤.٥٨٦ مترًا، وتقدر تكلفة المشروع ٦٨.٤٥٠.٠٠٠ مليون دولار؛ بثلاثة مقاطع: (طريق رئيسي ٦.٥١٩ متر، طريق وصول رقم ١: ٦.٦٧٢ مترًا، طريق وصول رقم ٢: ١.٣٩٥ مترًا) ونسبة الإنجاز المادي ٥٥% ونسبة الإنجاز المخطط ٦٠% ونسبة الإنجاز المالي ٤٤% (إسماعيل، ٢٠٢١).

عقد حوض التصنيع لنفق قناة خور الزبير (نفق الموائ):

بدأ تنفيذ العمل من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكنثال الإيطالية وبدأ المباشرة بالمشروع ٢٠٢٠/٢/٩ لإنشاء حوض التصنيع، وكذلك منحدر النفق على جانب أم قصر.

العرض: ٣١٢ مترًا.

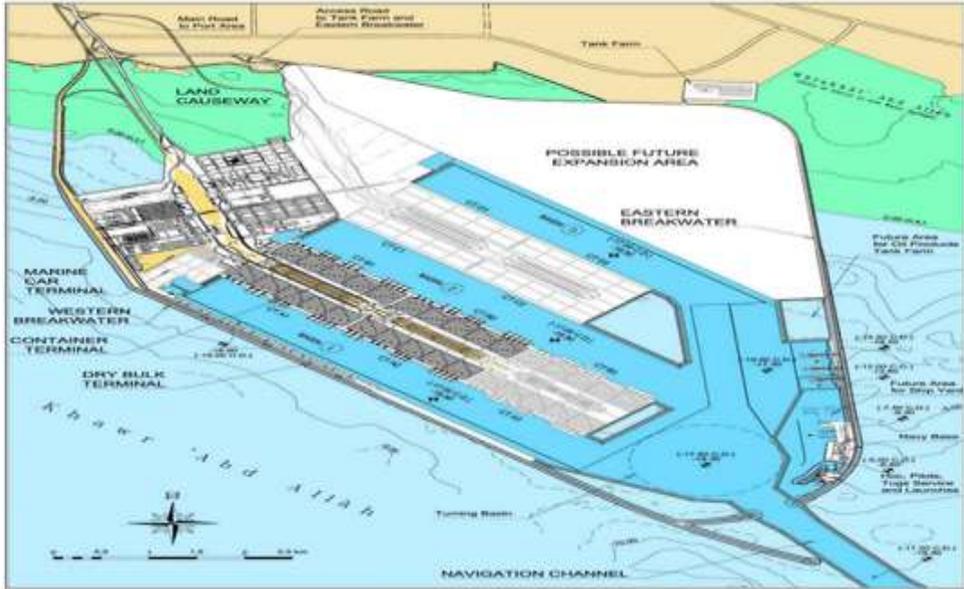
الطول: ٢٨٠ مترًا.

العمق: ١٣.٧٠ مترًا وفق منسوب ميناء الفاو.

تقدر تكلفة المشروع ٨٣.٥٠٠.٠٠٠ مليون دولار.

نسب الإنجاز المادي: ٥٦% ونسبة الإنجاز المخطط ٧٢% ونسبة الإنجاز المالي ٤٣% وإن الأعمال الحالية هي الاستمرار في أعمال الحفر لحوض النفق وأعمال تجفيف المياه والفحوصات المطلوبة والوصول إلي عمق حفر (٩.٥ مترًا) تقريبًا وحفر آبار تجفيف المياه؛ إذ أصبح عدد الآبار ٣٠ بئرًا، الخطط المستقبلية سوف تبدأ حاليًا لغرض إنشاء خمسة أرصفة حاويات بطاقة (٢) مليون حاوية سنويًا (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

ستتم مراحل التطوير الثلاث لميناء الفاو الكبير حتي عام ٢٠٣٨ م، حيث ستميز بأعماق تصميم ثابتة المرحلة الأولى من تنفيذ ميناء الفاو الكبير الشكل رقم (٣)، ومناطق التجريف في مخطط المخطط الرئيسي (الوسط) وأخيرًا مناطق التجريف في المخطط الرئيسي مع إمكانية التوسع المستقبلي (بعد عام ٢٠٣٨) مع قناة جافة ومنطقة صناعية، يتم تنفيذ الحسابات الأساسية، لكل مرحلة من مراحل التنفيذ، بضرب السطح العام (بالمتر المربع) لمنطقة التجريف بالفرق ذي الصلة (بالمتر) بين عمق المشروع ومتوسط العمق الفعلي، يتم تطبيق هذا الحساب الأساسي على كل من أحواض الموائ وقناة الملاحة ويستخدم أيضًا لحساب أحجام التعبئة.



الشكل رقم (٤) القناة الملاحية لميناء الفاو الكبير بالعراق.
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

عقد إنشاء هياكل أرصفة محطة الحاويات (١) لميناء الفاو الكبير:

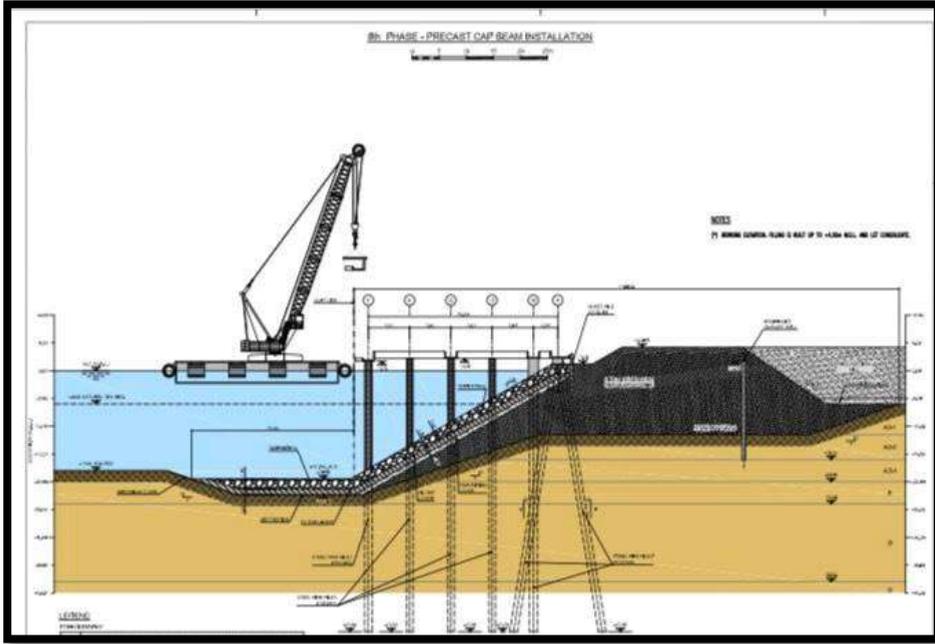
بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات، وبإشراف من قبل شركة تكناتل الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠. كما هو موضح بالشكل التالي رقم (٤):

العرض: ٩٥ مترًا.

الطول: ١٧٥٠ مترًا.

العمق: ١٩.٨ مترًا وحسب منسوب ميناء الفاو.

تقدر تكلفة المشروع ٥١١.٠٠٠.٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٣٧.٥ شهرًا.



الشكل رقم (٥) هياكل أرصفة محطة الحاويات بميناء الفاو الكبير بالعراق.
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

عقد انشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وأم قصر في العراق:
بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة
تكننتال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠ وسوف يبدأ
إنشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وإلى أم قصر؛ يشمل نطاق العمل: طولاً
مزدوجاً بمسار مزدوج، وبطول حوالي ٦٢ كم وتقدر تكلفة المشروع
٤٤٠.٠٠٠.٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٤٥ شهراً.

عقد إنشاء نفق خور الزبير:

بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكتنال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠، وسوف يبدأ المباشرة بالعمل حينما يفتح الاعتماد المستندي. سوف يبدأ إنشاء نفق الطريق المغمور مع منحدرات الاقتراب والاتصال بالطريق للربط بين ميناء الفاو الكبير وأم قصر بطول ٢٤٤٤ مترًا وعرض ثلاثة مسارات لكل اتجاه. تكلفة المشروع ٦٣٤.٠٠٠.٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٤٨ شهرًا.



الشكل رقم (٦) ربط ميناء الفاو الكبير بميناء أم قصر.

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

عقد إنشاء البنية التحتية للمرحلة الأولى

بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكتنال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠، بتكلفة تبلغ ٧٢٦.٠٠٠.٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٤٨ سنة. ويشمل نطاق الأعمال تصميم وتنفيذ الأعمال التالية:

- حفر حوض الميناء الى عمق (١٩.٨ متر) وفق منسوب ميناء الفاو.
- التخلص من المواد المحفورة في مناطق التخلص البرية والبحرية.
- بناء طريق عابر بطول ٣٦٠٠ متر، وعرض ٣٠ متر.
- استصلاح ما يقارب ٢٠٥٠ مترًا * ٥٠٠ متر من منطقة محطة الحاويات.

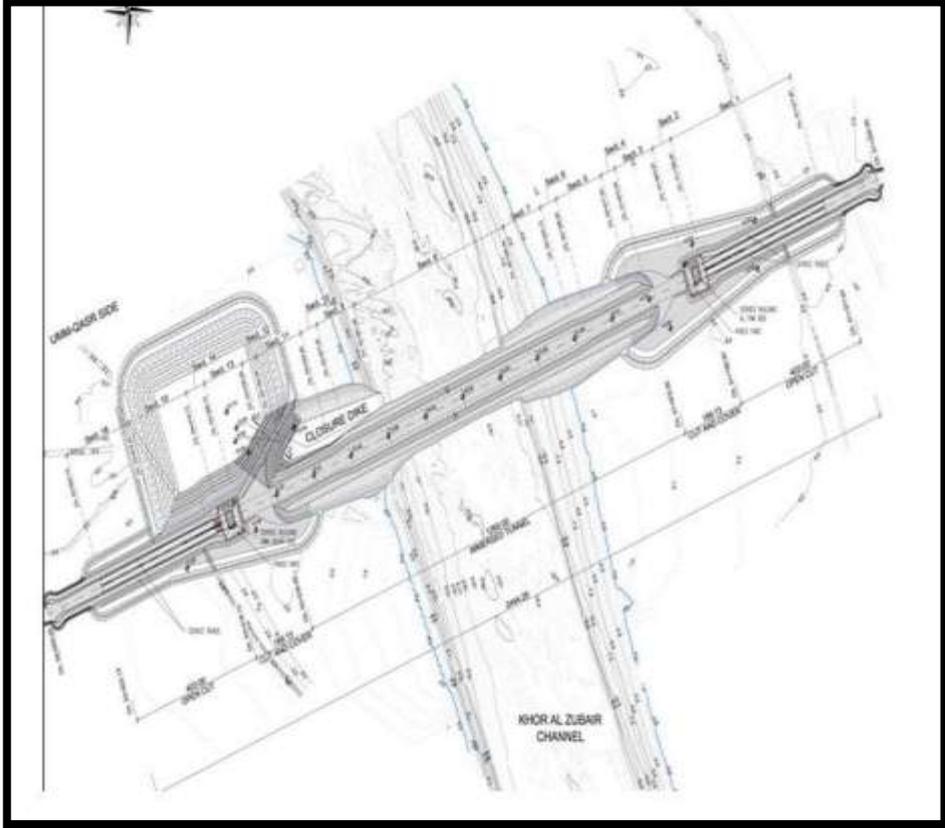
عقد إنشاء البنى التحتية، المرحلة الأولى إنشاء قناة ملاحية:

بدأ توقيع العقد من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكناتال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠ لحفر قناة ملاحية ومدخل الميناء وجزء من منطقة الانعطاف الأولى داخل الميناء بحيث يكون طول القناة حوالي ٢٣ كم، وعرضها ٢٠٠ متر على الأقل والحفر حتى منسوب (١٩.٨ متر)، بتكلفة تقدر بمبلغ ٣١٤.٠٠٠.٠٠٠ مليون دولار ومدة العقد ٤٨ شهرًا.

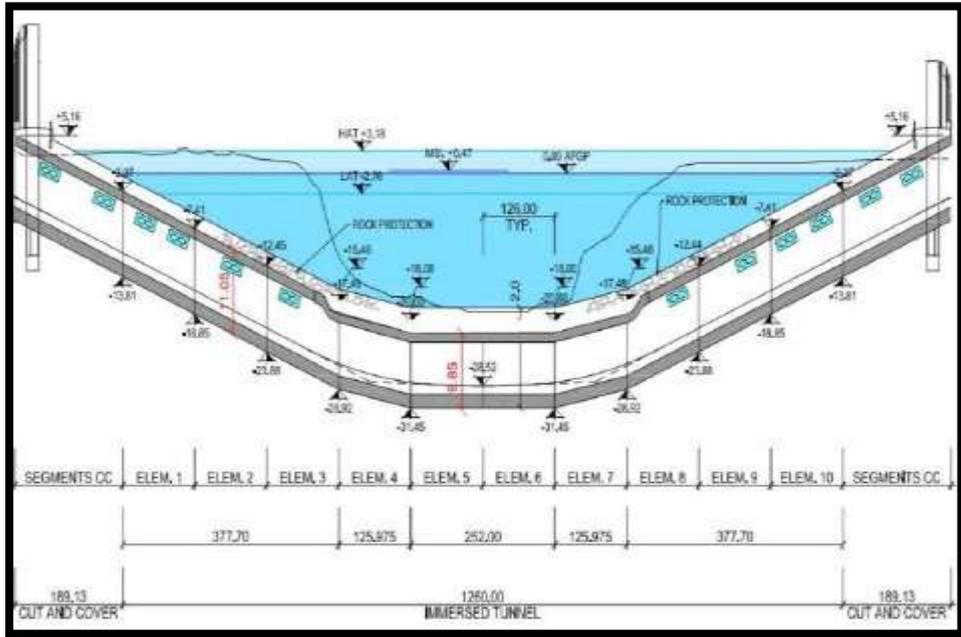
نفق قناة خور الزبير المغمور:

أحد مشاريع الشركة العامة لموانئ العراق التابعة لوزارة النقل العراقية بتمويل من الموازنة الوطنية لجمهورية العراق وتم توقيع العقد من قبل شركة دايوو للهندسة والإنشاءات وبإشراف من قبل شركة تكناتال الإيطالية مع الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٣٠؛ ويُعد جزءًا من الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير مع ميناء أم قصر ثم بالطريق الدولي ويبلغ طول النفق ٢٤٤٤ متر وبعمق ١٨ مترًا تحت سطح البحر من سقف النفق، وقسم إلى ثلاثة أجزاء:

- الجزء المفتوح بطول ٤٠٣ مترًا على جانبي النفق (جانب الفاو وأم قصر).
- الجزء المغلق بطول ١٨٩ مترًا متصل بالجزء المفتوح على جانبي النفق (جانب الفاو وأم قصر).
- الجزء المغمور بطول ١٢٦٠ مترًا في وسط النفق تحت الماء.



الشكل رقم (٧) نفق قناة خور الزبير المغمور بميناء الفاو الكبير بالعراق.
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).



الشكل رقم (٨) مقطع عرضي لنفق قناة خور الزبير المغمور بميناء الفاو الكبير بالعراق.

المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

والشكل التالي يوضح شكل نفق خور الزبير الغاطس المغمور تحت قناة خور الزبير، والذي يعد جزءاً لا يتجزأ من القناة الجديدة للطريق السريع بين ميناء الفاو الكبير وأم قصر (الطريق المتصل).

ميناء الفاو الكبير وأثره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة بالموانئ العراقية

م.أ.د. حسن محمد الله الشعبي



الشكل رقم (٩) نفق قناة خور الزبير بعد الإنشاء.
المصدر: (الشركة العامة لموانئ العراق، ٢٠٢١).

٩. التحليل الرباعي للدراسة:

الجدول رقم (٣) التحليل الرباعي SWOT.

البيان	
نقاط القوة	<p>يتميز ميناء الفاو الكبير بعدة نقاط قوة تجعله مشروعاً استراتيجياً ذو أهمية كبرى للعراق. من أبرز هذه النقاط موقعه الجغرافي الاستراتيجي على الخليج العربي، الذي يجعله نقطة عبور حيوية للضائع بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، مما يعزز دوره كمركز لوجستي إقليمي ودولي. بالإضافة إلى ذلك، يمتاز الميناء بقدرة استيعابية كبيرة تمكنه من استقبال السفن الضخمة وتوفير مساحات واسعة للتخزين والعمليات اللوجستية، مما يضمن كفاءة عالية في التعامل مع كميات كبيرة من البضائع. كما يحظى المشروع بدعم حكومي قوي، مما يضمن توفير الموارد اللازمة والتنسيق الفعال مع الجهات المعنية لتسريع عمليات البناء والتطوير. ومن الجوانب الاقتصادية، يوفر إنشاء الميناء فرصاً كبيرة لتعزيز الصادرات غير النفطية وتنمية القطاعات الصناعية والزراعية وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، مما يساهم في تعزيز الاقتصاد الوطني وتحقيق التنمية المستدامة في العراق.</p> <p>يؤهل موقع شبه جزيرة الفاو المنطقة لتكون أكبر محطة تبادل تجاري في الشرق الأوسط، ويرتبط تطويره بالسيادة العراقية حيث يمثل الواجهة المطلية على الخليج العربي التي تثبت حدود المياه الإقليمية للعراق. يجذب موقع ومقومات ميناء الفاو خطوط النقل العالمية لكونه يوفر طريقاً مختصراً بتكاليف نقل أقل، مما يساهم في زيادة وتيرة التصدير والاستيراد وتطوير الواجهة المائية للعراق. وقد حصل كاسر الأمواج الغربي في ميناء الفاو على شهادة من موسوعة جينيس للأرقام القياسية بوصفه أطول كاسر أمواج في العالم بطول ١٤.٥ كيلومتر، لحماية السفن المبحرة نحو العراق من الأمواج العاتية.</p>
نقاط الضعف	<p>ضعف التمويل المالي في توفير السيولة اللازمة، لتأمين تعاقداته مع الشركات المنفذة؛ نظراً لضخامة وتكلفة المشروع، وعدم وجود خطط بديله لذلك. كما أن ضيق السواحل البحرية وعدم تفعيل الاتفاقيات للاندخال الحدودي البحري بسبب الطبيعة الجغرافية مع دول الجوار المتمثلة في إيران والكويت. وكذلك عدم الانفتاح مع دول الجوار والدول الإقليمية في المنطقة والمتمثلة في إيران وتركيا وسوريا والأردن والسعودية.</p>

ميناء الفاو الكبير وأثره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة بالموانئ العراقية

مارفح حسن محمد الله الشعبي

<p>يملك ميناء الفاو الكبير العديد من الفرص التي يمكن استغلالها لتعزيز دوره كمركز لوجستي واستراتيجي في المنطقة. أحد أبرز هذه الفرص هو تعزيز التجارة الإقليمية والدولية، حيث يمكن للميناء أن يكون نقطة محورية لحركة البضائع بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، مما يفتح أسواقاً جديدة ويعزز الصادرات العراقية. كما يمكن أن يكون الميناء جزءاً من مبادرة الحزام والطريق الصينية، مما يعزز التعاون التجاري والاقتصادي مع الصين والدول الأخرى المشاركة في المبادرة، ويدعم الربط البري والبحري بين هذه الدول.</p> <p>بالإضافة إلى ذلك، يمكن للميناء أن يساهم في تطوير القطاعات الصناعية والزراعية من خلال تسهيل الوصول إلى الأسواق العالمية وتوفير الخدمات اللوجستية اللازمة لنقل المنتجات بكفاءة، مما يعزز تنمية هذه القطاعات. ويمكن أيضاً أن يستفيد الميناء من الاتجاهات العالمية نحو تحسين البنية التحتية واستخدام التقنيات الحديثة في إدارة الموانئ والنقل البحري، مما يساهم في تحسين الكفاءة التشغيلية وخفض التكاليف.</p> <p>علاوة على ذلك، يمثل تحسين البنية الاستثمارية في العراق فرصة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، حيث يوفر الميناء بيئة أعمال مواتية وفرصاً استثمارية متعددة في مجالات النقل والخدمات اللوجستية والصناعة، مما يساهم في تعزيز التنمية الاقتصادية وخلق فرص عمل جديدة.</p> <p>ستصبح العراق قناة لنقل البضائع إلى أوروبا؛ إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط عبر سوريا وتركيا. وسيساهم الميناء في تطوير منطقة ظهير الميناء وأثر ذلك على اقتصاد العراق. كما سيساهم في وجود خدمات الترانزيت بين آسيا وأوروبا؛ وبطاقة ابتدائية (٢٠) مليون طن قابلة للزيادة لتصل إلى (٤٥) مليون طن سنوياً. كما ستساهم المشاريع الخمسة في تحقيق أهداف مفهوم الاقتصاد الأزرق (Blue Economy)، حيث تعد المناطق الساحلية مصدرًا أساسيًا للثروة القومية.</p>	<p>الفرص</p>
<p>رغم الفرص العديدة التي يمكن أن يستفيد منها ميناء الفاو الكبير، إلا أنه يواجه عدداً من التحديات التي قد تعرقل نجاحه واستدامته. من أبرز هذه التحديات التقلبات الاقتصادية العالمية، مثل الركود الاقتصادي أو تقلبات أسعار النفط، والتي يمكن أن تؤثر على حجم التجارة البحرية وقدرة العراق على جذب الاستثمارات. هذه التقلبات تجعل التخطيط للمستقبل أكثر تحدياً، خاصة في ظل الاعتماد الكبير على الاقتصاد النفطي.</p> <p>إضافة إلى ذلك، يواجه ميناء الفاو الكبير منافسة شديدة من الموانئ الإقليمية الأخرى التي تتمتع ببنية تحتية متطورة وخدمات لوجستية قوية. هذه المنافسة يمكن أن تحد من حصة ميناء الفاو في السوق وتقلل من جاذبيته كمركز لوجستي رئيسي في المنطقة.</p> <p>هناك أيضاً التحديات البيئية التي تشكل تهديداً كبيراً، مثل التغير المناخي وارتفاع مستوى البحر، والتي قد تؤثر على العمليات في الميناء وعلى الاستدامة البيئية للمشروع. هذه التحديات تتطلب استثمارات كبيرة في تدابير التكيف والاستدامة البيئية لضمان قدرة الميناء على التعامل معها بشكل فعال.</p> <p>علاوة على ذلك، فإن الأوضاع الأمنية والسياسية غير المستقرة في العراق تمثل تهديداً مستمراً للمشروع. التوترات السياسية والأمنية يمكن أن تؤدي إلى تعطيل الأعمال وتعقيد الجهود لجذب الاستثمارات الأجنبية الضرورية لنجاح المشروع.</p> <p>وأخيراً، يمكن أن تؤدي التحديات المرتبطة بالتمويل، سواء من خلال الاعتماد على القروض أو الاستثمارات الخارجية، إلى ضغوط مالية قد تؤثر على استدامة المشروع على المدى الطويل. التغيرات في العلاقات الدولية أو الأوضاع الاقتصادية العالمية قد تجعل تأمين التمويل أكثر صعوبة، مما يشكل تهديداً كبيراً لتنفيذ المشروع بكفاءة واستدامة.</p>	<p>التحديات</p>

المصدر: عن طريق الباحث.

١٠. الخلاصة:

توصي الدراسة بما يلي:

- لضمان تحقيق أهداف التنمية المستدامة لموانئ العراق، ينبغي تعزيز الاستثمار في البنية التحتية المرتبطة بميناء الفاو الكبير. يشمل ذلك تحسين وتوسيع الطرق والجسور الوصلية، وتطوير السكك الحديدية المتصلة، بالإضافة إلى توفير المرافق اللوجستية المتطورة. هذه الخطوات ستعزز الكفاءة التشغيلية للميناء وتعزز قدرته على استقبال المزيد من البضائع بطريقة مستدامة.
- يعد الاستقرار الأمني والسياسي من العوامل الحاسمة لجذب الاستثمارات وضمان استمرارية عمليات الميناء. يتطلب الأمر تعزيز التعاون مع السلطات المحلية والدولية لتعزيز الأمن وتحسين السياسات الحكومية ذات الصلة. بالتأكيد، ستساهم هذه الجهود في خلق بيئة مواتية للاستثمار وتحقيق أهداف التنمية المستدامة.
- تنوع مصادر التمويل يعد حاسماً لضمان استمرارية تطوير ميناء الفاو الكبير. يجب على الحكومة العراقية البحث عن شراكات استراتيجية مع القطاع الخاص وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة. كما يجب أن تسعى لتطوير آليات تمويل جديدة تعتمد على التمويل الدولي والإقليمي بشكل متوازن.
- لتعزيز الاستدامة والفعالية التشغيلية لميناء الفاو، يجب الاستثمار في برامج تدريب وتأهيل للكوادر المحلية في مجال إدارة الموانئ والخدمات اللوجستية. هذه البرامج يجب أن تشمل التدريب على استخدام التقنيات الحديثة وتعزيز الكفاءات الفنية والإدارية، مما سيسهم في تحسين مستوى الخدمات المقدمة وتعزيز التنافسية.

المراجع:

إسماعيل، أحمد (٢٠٢١). أثر المشروعات المستقبلية علي زيادة القدرة التنافسية لميناء الفاو الكبير بالعراق” المؤتمر الأول لميناء الفاو الكبير - العراق، البصرة.

<https://faculty.uobasrah.edu.iq/uploads/publications/1657272200.pdf>

الشركة العامة لموانئ العراق. (٢٠٢١). "تقرير عام مخطط الميناء، البنى التحتية، مؤشرات الأداء، البوابات وصور ومحطات الحاويات"، وزارة النقل العراقية.

قرديش، أشرف علي. (٢٠٢١). "تحليل الوضع التنافسي لمحطة عدن للحاويات في ظل المنافسة الإقليمية". رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية.

الإبراهيمي، فاضل سوادي مفتاح. (٢٠٢١). "أثر تطبيق مفهوم الموانئ النكية على تحسين أداء ميناء الفاو الكبير بالعراق"، المؤتمر الأول لميناء الفاو الكبير - العراق، البصرة.

<https://faculty.uobasrah.edu.iq/uploads/publications/1657272200.pdf>

امجد راضي حسن الزاهدي/ and أ. م. د. حمدي شاكرا مسلم الايدامي، ٢٠٢٢. الأهمية الاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق. المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، ٢٠(٧٣)، pp.150-163.

ضيدان طويرش هاشم and نجم الدين، ٢٠٢١. الأبعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير. Al Administration Sciences & Gharee for Economics، ١٧(١).

تحديات إنجاز ميناء الفاو الكبير وأثره في تحقيق الأمن الوطني الشامل في العراق. Hammurabi Journal for Studies، ١١(٤٣)، pp.1-24.

امير نجم عبود، ٢٠٢٣. الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير وتحدياته. Adab Al-Kufa، ١(٥٧).

UNCTAD (٢٠١٩) "Review of Maritime Transport", United Nations. New York.