

الاهمية الاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق

The economic importance of the establishment of the Great Port of Faw and its connection with the Belt and Road Initiative

أ.م. د. حمدي شاكّر مسلم الايدامي / المشرف

Dr.Hamdiya Shaker Muslim

Hamdiya.s@coadec.uobaghdad.edu.iq

امجد راضي حسن الزاهدي / الباحث

Amjad Radhi Hassan

amjad.salman1202@coadec.uobaghdad.edu.iq

كلية الادارة والاقتصاد / جامعة بغداد

الكلمات المفتاحية: ميناء الفاو الكبير، مبادرة الحزام والطريق

Keywords: Faw Grand Port, Belt and Road Initiative.

المستخلص:

للعراق منفذ بحري وحيد على الخليج العربي انشأ عليه اربع موانئ تجارية وميناءين نفطيين، وعلى الرغم من قلة الساحل العراقي على الخليج اذ لا يتجاوز 60 كم وهو اقل مساحة من بين دول الخليج، الا ان تلك المساحة القليلة تمثل المنفذ البحري للعراق على اعالي البحار. واذا ما استغلت بالشكل الصحيح كانت لها المردودات الكبيرة على الاقتصاد، فللعراق موقع استراتيجي مهم في اختصار المسافات بين الشرق والغرب. واذا ما ارد العراق ان يلحق بركب التطورات العالمية وخصوصاً في مجال النقل البحري وانشاء الموانئ الحديثة والمتطورة فعليه الاسراع في إنشاء ميناء الفاو الكبير، اذ ان امتلاك العراق لموانئ تجارية مهمة الا ان تلك الموانئ لا تفي بحاجات العراق المتزايدة اذ انها موانئ داخلية محدودة الاعماق ولا تطل مباشرة على الخليج العربي، فضلاً عن في حال ارتباط العراق بمبادرة الحزام والطريق والاستعداد لممارسة دوره الحيوي في ربط الشرق الاسيوي والغرب الاوربي، من موانئ الخليج العربي الى موانئ البحر المتوسط. مما يستوجب الاسراع في انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير لأهميته في نقل التجارة واعتباره البوابة التي تحرك عجلة التنمية الاقتصادية وما سيعود عليه من منافع اقتصادية كبيرة ذلك من خلال انشاء القناة الجافة مما يختصر الوقت والكلفة في نقل التجارة العالمية.

Abstract

Iraq has a single sea port on the Arabian Gulf. Four commercial ports and two oil ports have been established on it. Despite the small Iraqi coastline on the Gulf, which does not exceed 60 km, which is the smallest area among the Gulf countries, this small area represents the maritime port of Iraq on the high seas. And if it was properly exploited, it would have great returns on the economy. Iraq has an important strategic position in shortening the distances between East and West. And if Iraq wants to catch up with global developments, especially in the field of maritime transport and the establishment of modern and advanced ports, it must expedite the establishment of the great port of Faw, as Iraq's possession of important commercial ports, but these ports do not meet Iraq's growing needs, as they are internal ports of limited depths and directly overlook

On the Arabian Gulf, as well as in the event that Iraq is linked to the Belt and Road Initiative and is ready to exercise its vital role in linking the Asian East and the European West, from the ports of the Arabian Gulf to the ports of the Mediterranean. This necessitates accelerating the completion of the Grand Faw port project due to its importance in transporting trade and considering it the gateway that moves the wheel of economic development and the great economic benefits that will come to it through the establishment of the dry canal, which shortens the time and cost in transporting global trade.

المقدمة

يشهد العالم تطورات سريعة ومتعاقبة في مجال النقل البحري وانشاء وتطوير الموانئ، لإدراكه اهمية هذا القطاع من بين القطاعات الاقتصادية هذا اذا ما علمنا ان ما يقارب 80% من حجم التجارة الدولية تنقل عن طريق البحر، فقد تطورت موانئ العالم على اعتبارها حلقة وصل بين البر والبحر وكونها المنافذ الحدودية للدول. وعلى الرغم مما تعانيه الموانئ العراقية من مشاكل بسبب اهمال الحكومات المتعاقبة ، فضلاً عن الحروب او الحصار الاقتصادي والازمات الاقتصادية، وتارة بسبب عوامل جيولوجية تتمثل بترسبات شط العرب التي تقلل من اعماق الموانئ العراقية وقلة مساحة الحدود البحرية المطلّة على الخليج العربي التي تقدر ب 60 كيلومتراً اذ يعد من اقل المساحات الساحلية المطلّة على الخليج العربي مقارنةً ببقية دول الخليج العربي، الا ان للموانئ العراقية اهمية اقتصادية كبيرة كونها المنفذ الوحيد الى اعالي البحار واذا ما استغلت بشكل جيد وحديث وذلك من خلال تطوير الموانئ العراقية القائمة وادخال التكنولوجيا الحديثة في ادارة الموانئ وتنظيمها بشكل يؤدي الى جذب السفن التجارية، و انشاء ميناء الفاو الكبير وما يتبعه من القناة الجافة وربطه بالموانئ المطلّة على البحر الابيض المتوسط في سوريا وتركيا، ليكون بذلك العراق حلقة وصل بين الشرق الاسيوي والغرب الاوربي والافريقي مستغلين الموقع الجغرافي الاستراتيجي المتميز للعراق المتوسط بين القارات الثلاث(اسيا وافريقيا و اوربا) فضلاً عن الارتباط بمبادرة الحزام والطريق، وتحويله الى مركز لوجستي عالمي وتطوير منطقة الفاو وغيرها من المناطق المرتبطة بها التي تمثل فرص استثمارية جاذبة للاستثمار المحلية والاجنبية المربحة. مما يلقي بظلاله الاقتصادية المباشرة والغير مباشرة على الاقتصاد العراقي من تقليل حدة البطالة وتنويع مصادر الدخل من ايرادات الميناء فضلاً عن استقرار الوضع الامني.

اولاً : اهمية البحث: تنبع اهمية البحث من اهمية انشاء وتطوير ميناء الفاو الكبير في تحريك عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في العراق من خلال الارتباط بمبادرة الحزام والطريق.

ثانياً : مشكلة البحث: ما هو دور انشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الطوق والطريق في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية؟

ثالثاً: فرضية البحث: لأنشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الطوق والطريق دور مهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية بصورة مباشرة او غير مباشرة على واقع الاقتصاد العراقي.

رابعاً: اهداف البحث: يهدف البحث الى بيان دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق النمو الاقتصادي والاجتماعي في العراق من خلال الارتباط بمبادرة الطوق والطريق.

المحور الاول بعض المفاهيم الاساسية

اولا مفهوم الميناء: تعد الموانئ النافذة التي تطل منها الدول على العالم الخارجي، وتبني من خلالها العلاقات التجارية الدولية، لذا فإن الميناء يكون حلقة الوصل بين البحر والدولة، اي بين منطقة النظير (Fore land) ومنطقة الظهير (Hinter land) (كزار، 2016: 387)

ثانيا مفهوم النقل البحري: اما النقل البحري فهو وسيلة مهمة من وسائل النقل بشكل عام، والنقل الدولي بشكل خاص. وهو البوابة الرئيسية نحو الاسواق العالمية.

ثالثا مفهوم مبادرة الحزام والطريق: فالحزام يقصد به الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري، اي بناء شبكة متفرعة وشاملة عن طريق الحرير الاساس الذي يبدأ من الصين ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا و اوربا والبحر الابيض، اما فيما يخص الطريق فيقصد به ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الابيض المتوسط وصولاً الى الساحل الافريقي (حميد ونافع، 2020: 170).

المحور الثاني اهمية انشاء ميناء الفاو الكبير

اولا، الاهمية الاستراتيجية لموقع مشروع ميناء الفاو الكبير من الناحية التاريخية: تعد منطقة انشاء ميناء الفاو من أخرج المناطق الساحلية في العالم، اذ انها تقع في منطقة متوسطة بين الجارتين ايران والكويت، آخذين بنظر الاعتبار جميع المشاكل الجيوسياسية متمثلة في اشكاليات ترسيم الحدود مع الجارتين التي لم يحسم امرها لغاية الان على الرغم من تدخل الامم المتحدة التي اصدرت القرار المرقم * 833 لسنة 1993 الخاص بترسيم الحدود العراقية الكويتية واتفاقية خور عبدالله، يضاف الى ذلك اشكالية انشاء ميناء مبارك الكويتي في مسافة لا تبعد سوى 27 كم عن الموانئ العراقية وهو مخالف لقانون البحار لما له من آثار سلبية على المدخل للموانئ العراقية. اما بالنسبة لاتفاقيات ترسيم الحدود مع الجارة ايران ايضاً لازالت الاشكاليات لم تحل بخصوص شط العرب واشكاليات اتفاقية الجزائر 1975 والزحف باتجاه شط العرب. ويقع الساحل العراقي في محافظة البصرة جنوب العراق، ويمثل نهاية اليابسة واتصالها بالمياه البحرية، حيث تتدرج الارض بالانخفاض التدريجي نحو الخليج العربي تحديداً عند اقصى الجزء الجنوبي من السهل الرسوبي (المحمود وآخرون، 2018: 116). تعود فكرة انشاء ميناء الفاو الكبير الى عام 1938 عندما قرر العراق انشاء ميناء مساند لميناء البصرة (المعقل حالياً) ومنذ ذلك الوقت كانت هناك جهود دبلوماسية مكثفة من جهة العراق من اجل الاتفاق مع الكويت حول تأجير جزيرتي وربة وبوبيان لمئة عام لأنشاء ميناء عليها الا ان الكويت رفضت كل الجهود الدبلوماسية في هذا المجال، وفي العام 1985 تقدمت وزارة النقل والمواصلات بمشروع انشاء (ميناء البصرة الكبير) الا ان الحرب العراقية الايرانية حالت دون البدا بتنفيذه (الجميلي والكناني، 2012: 144). وفي فترة التسعينيات تعطل المشروع بسبب فترة الحصار والعجز المالي، ويسعى العراق بدوافع اقتصادية اجتماعية ذات صلة بالتنمية المستدامة الى انشاء ميناء ضخم (ميناء الفاو الكبير) الذي سوف يمثل للعراق اهمية كبرى لسد حاجاته الماسة لتوسيع نشاطاته التجارية، وهكذا وضعت وزارة

* ينص قرار مجلس الامن الدولي المرقم 833 الذي صدر بتاريخ 27 اذار عام 1933 على اقرار ما توصل اليه فريق ترسيم الحدود الكويتية - العراقية ، وعد قراراته نهائية وطلب احترام ذلك القرار والالتزام به وعدم انتهاك الحدود الثنائية بين العراق والكويت بما في ذلك الحدود الملاحية، الامر الذي رفضه النظام العراقي السابق الا انه وافق عليه نهاية العام 1994 بعد ضغوط دولية.

النقل في نيسان 2010 الحجر الاساس لإنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير عند منطقة المملحة في رأس البيشة الواقعة على الضفة الشرقية لخور عبدالله في اقصى- جنوب العراق في قضاء الفاو، مما يعزز العلاقات الاقليمية للعراق ويقوي الروابط الاقتصادية المشتركة مؤدياً الى استقرار العلاقات بين الدول المتجاورة ويفتح مجال واسع لتشغيل الايدي العاملة (السامرائي، 2013: 300).

ثانياً: الهدف من انشاء الميناء: من خلال الاستعراض لاهم الاهداف التي يسعى العراق الى تحقيقها من خلال انشاء ميناء الفاو الكبير تتوضح اهمية انشاء الميناء، ومن هذه الاهداف:

1- حاجة العراق الى ميناء عملاق مثل ميناء الفاو الكبير يسد العجز الذي اصاب الموانئ العراقية كونها لا تستطيع الالتحاق بركب التطورات التي وصلت اليها موانئ العالم فضلاً عن موانئ المنطقة.

2- توفير فرص عمل لائق لألاف الايدي العاطلة عن العمل.

3- ضئالة المقدرة التنافسية للموانئ العراقية قياساً بموانئ المنطقة المتطورة.

4- حاجة العراق الى ميناء يثبت الحدود الساحلية من جهة الشرق ايران ومن جهة الغرب الكويت واشكاليات ترسيم الحدود بين البلدان المتشاطئة للخليج.

5- الخروج من عنق الزجاجة متمثلة بإشكالية اعماق الموانئ العراقية وضيق الممرات الملاحية في خور عبدالله و شط العرب.

6- تحسين الخط الساحلي وايقاف عملية التعرية وفقدان الساحل.

7- الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية لا تكون مستعدة لممارسة العراق دوره الريادي في نقل البضائع من خلال القناة الجافة.

8- انشاء ميناء على المياه العميقة يسمح له باستقبال السفن العملاقة التي لا تستطيع الوصول الى موانئنا الحالية، البعيدة عن سواحل الخليج العربي.

9- تهيئة العراق ليكون جسراً برياً بين شرق اسيا و اوربا عبر تركيا وسوريا اذ ان المسافة بين الموانئ العراقية والاراضي التركية لا تزيد عن 1200 كم مما يفعل خط سكة حديد (بغداد - برلين) وبذلك يصبح ميناء الفاو الكبير من اهم الموانئ الاستراتيجية التي ستغير خارطة النقل البحري العالمي وان العراق يملك المقومات الاقتصادية مما يجعله مركزاً عالمياً للتجارة والاستثمار (مونس، 2014: 61)

رابعا، التصاميم الاساسية: بالنسبة الى التصاميم الاساسية لميناء الفاو الكبير فقد تم الاتفاق مع مجموعة الشركات الايطالية (TECHNITTAL) لدراسة الجدوى الاقتصادية من حيث الابعاد الاولى للميناء ومكوناته الوظيفية والنظر ايضا في تجديد وتطوير الموانئ القائمة، حيث شملت الدراسة الايطالية ثمانية مواقع بديلة للميناء من حيث الجوانب الفنية والاقتصادية ودراسة جدوى بيئية الميناء الواقع على امتداد قناة خور عبدالله من حيث (الرياح، الامواج، تيارات الهواء، الترسبات، الخ). اذ شملت الدراسة ثلاث سيناريوهات بديلة، مثل السيناريو الاول عدم فعل شيء، والسيناريو الثاني يهدف الى تطوير الموانئ القائمة وبالتحديد ميناء ام قصر، اما السيناريو الثالث يتوقع تنفيذ الميناء الجديد، وفعلاً تم تحديد الموقع الخاص بالميناء، آخذين بنظر الاعتبار عدم التداخل مع الموانئ النفطية من حيث حركة الملاحة للسفن الداخلة والخارجة للميناء وان يكون في المياه العراقية الاقليمية وفقاً للمتطلبات الفنية يتم انشاء البنى التحتية للميناء الجديد على مرحلتين يمكن توضيحها بالجدول (1) التالي:

جدول (1) مواصفات المرحلة الاولى لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام 2028

المرحلة الاولى حتى عام 2028 للتعامل مع 36-40 مليون طن من الحاويات و22-25 مليون طن من الصب الجاف تتطلب هذه المرحلة التالي		
ارصفة بطول	3900م	مخصص للحاويات
ساحة	² 1200,000م	للحاويات
ساحة	² 400,000م	للمواد الفل (السوانب)
مناطق	² 600,000م	للمواد الفل (السوانب)
سايلو	³ 150,000م	للطرق البرية والسكك الحديدية والمباني والخدمات
		لخزن الحنطة

Rescuers; Project; New Basra Grand Port FEASIBILITY STUDY/VOL2, 2008

الجدول (2) مواصفات المرحلة الثانية لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام 2038

المرحلة الثانية من تطوير البنى التحتية الإضافية متوقع اكتمالها بحلول عام 2028		
ارصفة بطول	3,100	مخصص للحاويات
ارصفة	1,500	للسوانب
ساحة	² 800,000م	لحمولة الحاويات
ساحة	² 200,000م	للمواد الفل (السوانب)
مناطق	³ 400,000م	للمواد الفل (السوانب)
سايلو	³ 50,000م	للطرق المعبدة والخدمات
		لخزن الحنطة

Rescuers; Project; New Basra Grand Port FEASIBILITY STUDY/VOL2, 2008

جدول (3) مواصفات المرحلة الثالثة لإنجاز ميناء الفاو الكبير لغاية عام 2038

بالتالي فإن إجمالي متطلبات المرحلة النهائية للتعامل مع 66 مليون طن من الحاويات و33 مليون طن من الصب الجاف		
ارصفة بطول	7,000م	مخصص للحاويات
ارصفة	3,500م	للمواد الفل (السوانب)
ساحة	² 2000,000م	للحاويات

Rescuers; Project; New Basra Grand Port FEASIBILITY STUDY/VOL2, 2008

وتم تحديد خصائص الميناء الجديد، من حيث عدد وابعد الارصفة المطلوبة والساحات لمناولة الحاويات والمواد الفل (حنطة وغيرها) بالاستناد الى حجم تداول البضاعة المتوقع خلال الثلاثين سنة القادمة لتلبية الحاجات المحلية والمينية في الجدول التالي:

الجدول (4) حجم التداول السنوي المتوقع

حجم التداول السنوي المتوقع		
السنة	حاويات (مليون طن)	مواد قل (مليون طن)
2018	24	24
2028	40	32
2038	70	44

وزارة النقل دائرة التخطيط والمتابعة، مشروع ميناء الفاو الكبير، خلاصة دراسة الجدوى الاقتصادية 2008.

خامساً، الطاقة الاستيعابية للميناء، يمكن توضيح الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير وحسب الجدول (5) :

الجدول (5) الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير

البيان	طول الارصفة /كم	عدد الارصفة	الطاقة الاستيعابية السنوية
ارصفة الحاويات	17	50	25 مليون طن
ارصفة الفل	5	15	50 مليون طن
ارصفة البضائع العامة	5	20	5 مليون طن
رصيف روبرو		1	400000 سيارة
ارصفة المشتقات النفطية		6	230000 برميل/يوم

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية <http://scp.gov.iq>

وقد كان من المقرر ان يبدأ الميناء بالعمل في العام 2018 وفق الخطة والتسلسل الزمني التي اعدتها دراسة الشركات الايطالية، الا انه بسبب تماهل الحكومات المتعاقبة في انجاز المشروع، وعدم الشعور بمسؤوليتها تجاه هذا المشروع الاستراتيجي مع العلم ان تلك الفترة كانت الميزانيات انفجارية وكان من الممكن تخصيص مبالغ كافية لإنجاز المشروع الا انه لم تستغل تلك الفترة الى ان حصلت ازمة انخفاض اسعار النفط، وفترة انشغال الدولة بمحاربة داعش في العام 2014. اضافة الى عوامل خارجية تتعلق بتأثيرات دول الجوار وشعورها بأهمية الميناء الاقليمية والعالمية ومقدرته التنافسية التي من المحتمل ان يؤثر عليها مستقبلاً، كل تلك العوامل وغيرها ادت الى تأخر انجاز المشروع.

سادساً، كلفة انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير: تبلغ التكلفة التخمينية لإنجاز الميناء بالكامل بما يقارب (4,4) مليار يورو (اربعة مليارات واربعمئة مليون يورو). وقد تعاقدت الشركة العامة للموانئ العراقية مع شركتين لإنجاز كاسري الامواج الشرقي والغربي وقد تم انجازهما. وتم التعاقد مع شركة دايو الكورية (Daewoo) لإنجاز المرحلة الاولى من الميناء والمتمثلة بخمسة مشاريع تم التوقيع عليها دفعة واحدة متمثلة بأنشاء (الارصفة الخمسة للحاويات) و (ردم ساحة خزن ومناولة الحاويات وحفر القناة الملاحية الداخلية) و (حفر وتأثيث القناة الملاحية الخارجية) و (نفق قناة خور الزبير) و (الطريق السريع الرابط بين ميناء الفاو وميناء ام قصر) ويمكن توضيح العقود الخمسة وكلفتها وفترة انجازها بالجدول (6) :

الجدول (6) عقود المشاريع الخمسة

العقد	البيان	الكلفة	فترة التنفيذ
الاول	انشاء جدار الرصيف- محطة الحاويات (تحديد الارصفة الخمسة)	511 مليون دولار	37,5 شهر
الثاني	انشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وام قصر	440 مليون دولار	45 شهر
الثالث	انشاء نفق تحت خور الزبير المغمور بطول 2444م وعرض 3 مسارات لكل اتجاه وعمق 28م	634 مليون دولار	48 شهر
الرابع	البنى التحتية - المرحلة الاولى اعمال الحفر والردم	726 مليون دولار	48 شهر
الخامس	انشاء قناة ملاحية طول القناة 23 كم العمق 19,8م عرض القناة 200م	314 مليون دولار	48 شهر
مجموع العقود الخمسة		2625	

وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، 2021

ان هذه المشاريع الخمسة التي تم التعاقد عليها مع شركة دايو الكورية وفي حال انجازها بعد اربع سنوات كما تم الاتفاق عليه حسب الجدول الزمني المخطط، وحسب ما تعهدت به الشركة الكورية المنفذة للمشروع ستكون الطاقة الانتاجية متكونة من خمس ارسطة تستوعب مليوني حاوية وبطاقة قصوى ثلاثة ملايين حاوية في السنة.

سابعاً، المشاريع الملحق بميناء الفاو الكبير مدينة الفاو الاقتصادية: اصبح من الضروري على مجتمع الموانئ والنقل البحري والدعم اللوجستي التركيز على محاور التنمية المستدامة ليؤكد ان هذا البعد قد اصبح توجه دولي عام، وايجاد طرق مبتكرة لزيادة فاعلية خدمات الموانئ وتحقيق التنافس الدولي على خريطة النقل البحري وبرؤية 2030 وذلك اتساقاً مع اهداف التنمية المستدامة السبعة عشر و169 غاية و240 مؤشراً للأمم المتحدة التي اعلنتها في 25 سبتمبر 2015 . وعلى الرغم من انه لا يوجد هدف صريح خاص بالنقل البحري والموانئ ضمن الاهداف المعلنة الا انه يتم التطرق لعدد من المؤشرات المتعلقة بالنقل بشكل مباشر او غير مباشر (بدر، 2017: 2). ويعد النقل عامل بالغ

الاهمية لتحقيق ثمانية اهداف و11 غاية على نحو مباشر وغير مباشر في المساهمة بأنشاء البنى التحتية راقية المستوى وموثوقة ومستدامة وقادرة على الصمود ، لدعم التنمية الاقتصادية وتحقيق رفاهية الانسان والتركيز على تيسير سبل الاستفادة للجميع وبتكلفة ميسورة وعلى قدم المساواة(الاونكتاد،2016: 6) ذلك من خلال تنمية وتطوير الملاكات القيادية في صناعة الموانئ والنقل البحري من اجل تعزيز التنمية المستدامة في مجالات البنية التحتية المستقبلية والطاقة والتكامل الاجتماعي والامن والسلامة وتطوير الموانئ الخضراء والحفاظ على البيئة وتقليل انبعاثات الكربون مما يساهم في تحقيق الاهداف المستدامة للموانئ. ان الاستثمار في تطوير البنى التحتية والتكنولوجيا امر اساسي في ضمان ميناء الفاو الكبير المزمع انشاؤه كنقطة اعمال مركزية ومختارة في قطاع اللوجستيات والنقل في العراق ومنطقة الشرق الاوسط و اوربا. ويغطي مشروع ميناء الفاو الكبير حاجة العراق الى مئة عام حيث تغيرت مساحة الميناء الى ما يقارب 54 كم² بعد ان كانت 12 كم² في التصميم الاساسي اي بزيادة اكثر من اربع اضعاف المساحة السابقة على ان يحتوي الميناء على 90 رصيف لمختلف البضائع، ويتضمن محطات للكهرباء، ومعالجة المياه الثقيلة، وتصفية الماء، وساحات وأبنية عديدة، ومحطة للسكك الحديد، انه مخطط لأنشاء مدينة متكاملة خلف الميناء تليق بساحل العراق على الخليج العربي تضم بحيرات وساحل على البحر بهذا فأن الميناء يحتاج الى آلاف الايادي العاملة، فضلاً عن الفرص الاخرى في النقل السككي والنقل البري والنقل الجوي(النقل والمواطن،2019: 19). ويمكن ان نبين مكونات مشروع ميناء الفاو الكبير بالاتي(الشركة العامة للموانئ قسم التخطيط والمتابعة شعبة التخطيط السنة 2019)و(الخريطة 1):

- كاسر الامواج الشرقي بطول 8 كم في البحر(منجز)
- كاسر الامواج الغربي بطول 16 كم في البحر(منجز)
- البنى التحتية البحرية وتشمل(اعمال الحفر البحري، والدفن بالبحر، والتكتيف، وانشاء ارصعة الحاويات).
- البنى التحتية البرية وتشمل (الابنية الخدمية والساحات، شبكة الطرق الداخلية، المحطات الخدمية كتحلية المياه و محطات الكهرباء).
- القاعدة ومعالجة المياه الثقيلة ومنظومة السكك الداخلية وربطها بالسكة الوطنية بطول اكثر من 100 كم.
- المسفن البحري.
- محطة ارصعة المشتقات النفطية.
- مصفى الفاو النفطي ومعمل البتروكيمياويات.
- الطريق الذي يربط بين ميناء الفاو الكبير وميناء ام قصر بطول 75 كم.
- نفق خور الزبير (نفق الحرير*) تحت خور الزبير بطول 2,5 كم .
- محطة الادلاء.

- ويتكون التصميم الاساسي لشبه جزيرة الفاو من اربع اجزاء رئيسية وهي(موقع ميناء الفاو الكبير والمنطقة الصناعية والمنطقة الحضرية وتوسعة مدينة الفاو الحالية)، يضاف لها البنى التحتية الخاصة بكل جزء منه والخدمات اللوجستية وطرق المواصلات وحركة النقل في المنطقة والتوسعات

* وهو اول نفق من نوعه تحت الماء(قناة خور الزبير) في العراق وهو ضمن المشاريع الخمس التي تم التعاقد عليها يمتد على طول 2 كم بعمق 30 متر وارتفاع 18 متر وثلاث مسارات للذهاب وثلاث مسارات للاياب اضافة الى مسار للطوراء، يربط هذا النفق المنطقة الشرقية بالمنطقة الغربية(ميناء الفاو الكبير بالطريق السريع الدولي)(51:2019, Master plan-final issue)

المستقبلية. وتشكل مدينة الفاو الاقتصادية جزءاً أساسياً من مكونات ميناء الفاو الكبير، الذي يعد مورداً اقتصادياً مهماً، والذي سيسهم في توسيع حركة التبادل التجاري بين العراق ودول العالم وبالتالي تعزيز العلاقات الاقتصادية الدولية، كما انه يسهم في التطوير الحضري للمنطقة من خلال تحويل تلك المنطقة من منطقة شبه المهجورة الى مدينة سكنية وساحلية وصناعية وسياحية من شأنها ان تحسن المستوى المعاشي للسكان وتفتح آفاق تطور مستقبل العراق الاقتصادي والاجتماعي والامني. ومن المؤمل ان تضم المدينة الصناعية مشروعات استثمارية. ومناطق صناعية متكاملة صديقة للبيئة، مدعومة بالبنى التحتية كافة لكي تكون جاهزة لاستقبال المستثمرين في القطاع الخاص المحلي والاجنبي. بينها مطار للشحن الجوي معزلاً النقل متعدد الوسائط*، ومصفى للمنتجات النفطية، ومصنع للبتر وكيمياويات، اضافة الى مدينة سكنية تتسع لما يقارب النصف مليون نسمة (التقرير الطوعي الاول حول اهداف التنمية المستدامة، 2019: 57). ويمكن ايضاح تلك المشاريع وعدد القوى العاملة المحتملة من خلال خريطة منطقة الفاو التي وضعها المستشار الايطالي والتي وردت في اقتراح المخطط الرئيسي لشبه جزيرة الفاو الذي اعدته مجموعة الشركات الايطالية (TECHNTAL Master Plan-final issue, 2019: 147-148)

الجدول (7) عدد الايدي العاملة في المشاريع الملحقة بالميناء

عدد الايدي العاملة	المشروع
3400 – 3700	الصناعات الثقيلة (صناعة الصلب، بتر وكيمياويات، مصفاة للنفط)
18000	الصناعات الخفيفة (الصناعات الغذائية، صناعة المنسوجات والملابس، الآلات و المعدات لبناء والتشييد، تصنيع معدات النقل، الادوية)
9000	الخدمات (المدارس، رياض الاطفال، معاهد التدريب)
1500	الصناعات الزراعية (الزراعة الواسعة، الزراعة المانية)
2000	النقل والخدمات اللوجستية (مطار للشحن، ميناء جاف)
1000	الخدمات (محطة طاقة، معمل تدوير النفايات، تحلية المياه)
350	المساحات الخضراء
4500	اخرى
40050	المجموع

Consultancy Services for the AL Faw Peninsula Master Plan –final issue, : Technital, 2019.

وزارة التخطيط 2018 master plan

فعادةً ما يلزم انشاء الموانئ تطوير وانشاء المناطق الخلفية المجاورة للميناء (hinterland). وبالنسبة لميناء الفاو الكبير فقد تم استملاك ما يقارب (100) كم2 وقد تعاقدت وزارة النقل مع شركة تكنتال الايطالية الاستشارية لأعداد ماستر بلان لتلك المنطقة وتتضمن: (الشركة العامة لموانئ العراق، ميناء الفاو الكبير (<http://scp.gov.iq>)) توزيع المساحات بشكل يضمن الاستغلال الامثل للأراضي من خلال تقسيمها الى مناطق صناعية وتجارية وخدمية وسكنية وسياحية... وغيرها. تحسين البيئة في شبه جزيرة الفاو من خلال انشاء حزام اخضر، فمن المعروف ان الطقس في منطقة الفاو سيء جداً في فصل الصيف بسبب ارتفاع الحرارة و نسبة الرطوبة.

* هو نقل السلع والبضائع باستخدام عدة انواع من وسائط النقل المختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل من خلالها متعدد الوسائط المسؤولية بكاملها (مرهج، 2015: 17)

- حماية الساحل العراقي من خلال انشاء قاعدة عسكرية وامنية.
 - حصر جميع منشآت ومشاريع الطاقة في منطقة واحدة لأسباب تتعلق بالتلوث.
 - حصر جميع انابيب النفط والغاز والقابلوات في ممر واحد لضمان عدم التعارض، وكذلك لتقليل المساحات المشغولة بهذه الخطوط.
 - تصميم الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وميناء ام قصر مع تصميم النفق اسفل قناة خور الزبير (نفق الحرير) الرابط بين ميناء الفاو الكبير بالطريق الدولي مما يساهم في تنشيط وتسهيل نقل البضائع القادمة من دول العالم.
- وتقوم الشركة الايطالية بأعداد مخطط عام للمعامل والمصانع المحتملة ضمن المنطقة الصناعية وكيفية ايصال الخدمات لها، مثل معامل الحديد والصلب والاسمدة والاسمنت ومعامل الاغذية والتعليب وغيرها. فضلاً عن انشاء مصفى نفطي وبالتنسيق مع وزارة النفط بطاقة (300) برميل يومياً، سيما وان مستودعات النفط الخام قريبة من الموقع وهناك ارصعة لتصدير المشتقات النفطية ستنشأ لهذا الغرض مما يعزز من مقدرة العراق التصديرية والتي يأمل ان تصل الى ثمانية ملايين برميلاً يومياً.

وتقسم المنطقة الاقتصادية في الفاو وفق الاتي:

1. المنطقة الصناعية والتجارية في شبه جزيرة الفاو وتقع في شمال غرب ميناء الفاو بمساحة تقدر بـ (10000 هكتاراً) وترتبط ارتباطاً وثيقاً مع الميناء والارصفة التجارية وشبكة الحديد والطرق الرابطة بين الميناء و المنطقة الصناعية وجزء منها يقع ضمن حدود الميناء فيما يخص الصناعات الثقيلة مثل (مصفى النفط و معمل البتروكيماويات) وتضم ايضاً مختلف الصناعات الثقيلة المتمركزة بقرب الميناء مثل (محطة التحلية ومحطة الكهرباء و معمل تدوير النفايات وغيرها) والصناعات الخفيفة، والصناعات التجميعية وصناعات التعبئة والتغليف واعادة التصدير، وسكة حديد البصرة الفاو والخدمات البيئية الاخرى (Master plan final issue,2019:87)
2. المنطقة السكنية الجديدة تقع غرب مدينة الفاو الحالية وتضم مختلف الانشطة والفعاليات السكنية والمرافق الخدمية لتستوعب ما يقارب (350000 الف نسمة) للأشخاص الذين سيعملون في مختلف الانشطة المينائية.
3. تطوير منطقة امتداد مدينة الفاو الحالية باتجاه الشمال الغربي للمدينة الحالية وتقع على حدود شط العرب وتتضمن مختلف الانشطة والفعاليات التجارية والسكنية والخدمية لتستوعب ما يقارب (150000 الف نسمة).
4. استراتيجية الاداء البيئي لدعم سياسة بيئية مستدامة للمناطق الصناعية اذ وضعت من ضمن المخطط الاساس للتعامل مع القضايا البيئية والاستخدام الامثل للموارد بما في ذلك الطاقة والمياه والمواد الخام من اجل تحقيق النهج التكاملي للمنافع الاجتماعية، ولتحقيق الاهداف الاستراتيجية للأداء البيئي من خلال:
أ- الاستخدام الفعال للموارد.
ب- تقليل التأثيرات البيئية.

ت- إحكام ادارة التفاعلات بين البيئة و المجتمعات المحيطة بهدف التقليل من استخدام الموارد وتقليل التلوث البيئي (Master plan final issue,2019:81)

المحور الثالث الارتباط بمبادرة الحزام والطريق

طرح مشروع مبادرة الحزام والطريق من قبل الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في العام 2013 اثناء جولته في اسيا الوسطى وجنوب شرقي آسيا، اذ شملت اكثر من 65 دولة من القارات الثلاث آسيا وافريقيا و اوربا وبتعداد سكاني ما يقارب 65% من سكان العالم اي حوالي اربعة مليارات ونصف المليار نسمة، فضلاً عن انه يستقطب ما يقارب 35% من التجارة العالمية واكثر من 31% من الناتج المحلي الاجمالي العالمي (شرعان، وآخرون، 2019: 73).

وقد دعا الرئيس الصيني شي جين بينغ في خطاب القاہ في كازاخستان في 7 سبتمبر 2013 الى تطوير الحزام الاقتصادي لطريق الحرير Silk Road Economic Belt ويتعلق هذا المفهوم ببناء طرق وممرات مكونة من سكك حديد ونشاطات زراعية وصناعية ومشاريع طاقة ومياه وتشديد البنى التحتية للتجارة، بحيث يمتد الحزام من المحيط الهادي الى بحر البلطيق حسب وصف الرئيس الصيني مستفيداً بذلك من طريق الحرير القديم. تمتد هذه الطرق خلال شبكة واسعة من خطوط النقل والانترنت ومشاريع البنى التحتية في المطارات والموانئ والسكك الحديد والطرق والجسور المرتبطة بممرات التنمية الاقتصادية، وهي مبادرة يمكن اعتبارها بمشروع القرن الاقتصادي في العالم، وقد ولد هاجس لدى الدول بأنه يمثل اكبر مشروع عالمي للبنى التحتية الاقتصادية سوف يشهده العالم في القرن الحادي والعشرين (محمد واحمد، 2020: 18). وتتلخص هذه المبادرة في احياء طريق الحرير القديم من جديد ذلك لربط قارات العالم القديم (آسيا، اوربا افريقيا)، عبر شبكة واسعة من طرق المواصلات وتدخل في اطار استراتيجية القوة الناعمة، اذ توظف الصين قدراتها الكبيرة في منح القروض عن طريق الفائض المالي فأُسست بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية¹ (AIIB) Asian Infrastructure Investment Bank والدخول في المشاريع الاستثمارية مع الدول المشتركة لإنجاز البنى التحتية في بلادها وتلك وسيلة لزيادة قوتها. ومبادرة الحزام والطريق المعروفة ايضاً باسم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير هي استراتيجية انمائية تتبناها الحكومة الصينية وتشمل تطوير البنية التحتية والاستثمارية للبلدان المنظمة لهذه المبادرة، بعدها وسيلة لتطوير التعاون والاتصال فيما بين المناطق وقد بلغت كلفة هذا المشروع ترليون دولار واستقطاب ثمانية ترليون دولار اضافية منذ اطلاقه (الاسكوا، 2019: 3). وتركز هذه المبادرة على خمس مجالات مهمة وهي: (التنسيق بين السياسات الانمائية، وتعزيز الاستثمارات والعلاقات التجارية الخارجية، وانشاء شبكات البنية التحتية والمرافق، وتحسين التعاون المالي وتكثيف التبادل الاجتماعي والثقافي) (Lauren, 2018:42) ترتبط تلك الركائز الاساسية الى حد كبير بأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر فمبادرة الطوق والطريق تسهم في سد فجوات مالية كبيرة لتحقيق اهداف التنمية المستدامة (الاسكوا، 2019: 14)

^{*} تم انشاء البنك في اطار مبادرة الحزام والطريق برأسمال 100 مليار دولار وبعضوية 57 دولة ، لتمويل مشروعات البنية التحتية للبلدان الآسيوية النامية، ويغطي البنك الآسيوي النقص في استثمارات البنية التحتية في الدول الآسيوية.

العراق وطريق الحرير رؤية استشرافية

حجم التجارة بين العراق والصين، من خلال استقراء لحجم التجارة بين الصين والعراق يتبين لنا مقدار عمق اهمية الارتباط بمبادرة الحزام والطريق، اذ تعد الصين من اكبر الشركاء التجاريين مع العراق نظراً لحجم التبادل التجاري قياساً ببقية دول العالم، وعلى الرغم من ان الميزان التجاري دائماً يشكل عجزاً الى الصين، الا ان حاجة الصين الى مصادر الطاقة متمثلة بالنفط جعلتها تهتم بالعراق اهتماماً خاصاً مما دفعها الى عقد الاتفاقيات والمبادرات مع الجانب العراقي والتأكيد على اهمية العراق وذلك من خلال ما صرح به رئيس الحكومة الصينية شي جين بينغ خلال زيارة رئيس الوزراء السابق السيد عادل عبد المهدي الى الصين عن اهمية العراق* في اشارة منه الى تعزيز البنى التحتية في العراق لتأهيله ليرتبط بمبادرة الحزام والطريق. وبمقارنة حجم الاستيرادات العراقية لأكبر الدول شركاء و مصدرة للعراق ومن بينها (تركيا والصين والاردن وكوريا الجنوبية وايران والولايات المتحدة الامريكية والاتحاد الاوربي وايطاليا) للفترة من 2015 الى 2019 الذي يبرز فيه دور الصين كأكبر الشركاء مع العراق وفق الجدول (8) :

الجدول (8) اعلى قيمة للاستيرادات للشركاء التجاريين (المبلغ ترليون دينار عراقي)

السنة	البلد	حجم الاستيرادات	النسبة المئوية
2015	تركيا	9.9	21.70%
	الصين	7.6	16.40%
2016	كوريا الجنوبية	5.4	11.70%
	الصين	19.9	36.30%
	الاردن	7.7	13.90%
	الاتحاد الاوربي	7.2	13.10%
2017	ايران	10.4	30.10%
	ايطاليا	3.9	11.40%
	الصين	3.8	11.10%
2018	الصين	10.6	26.20%
	ايران	4.8	11.90%
	الولايات المتحدة	4	9.80%
2019	الصين	5.8	27.10%
	ايران	3.1	14.30%
	كوريا الجنوبية	2.2	10.20%

المصدر: من اعداد الباحثين بالاعتماد على تقارير وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احصاء التجارة، تقارير الاستيرادات للسنوات، 2015، 2016، 2017، 2018، 2019

نلاحظ من الجدول (8) تنوع البلدان التي يعتمد عليها العراق في الاستيرادات الا انه يلاحظ ان الصين هي الشريك الاكثر مساهمة في استيرادات العراق، اذ يدخل ضمن اعلى ثلاث دول لأكبر الدول تصديراً للعراق، فقد بلغت صادرات الصين الى العراق في العام 2015 بما يقارب 16,40% بترتيب ثاني الدول بعد تركيا التي بلغت نسبتها 21,7% ، بينما في العام 2016 كانت الصين في المرتبة الاولى في حجم صادراتها الى العراق وبنسبة 36%، اما في العام 2017 فقد كانت الصين بالمرتبة الثالثة بعد ايران

* (ان العراق شريكاً استراتيجياً و أساسياً في الشرق الاوسط ونعمل على مساعدته في الصناعات والحقول النفطية الجديدة ودعم الاستثمار الصيني في مجالات الاتصالات وبناء المدن والموانئ والسكك الحديدية وشبكة الاتصالات من الجيل الخامس) (<https://shafaq.com>).

وايطاليا وبنسبة 3,8%، وفي العام 2018 كانت الصين بالمرتبة الاولى وبنسبة 26,2%، وفيما يتعلق في العام 2019 ايضاً كانت الصين في المرتبة الاولى من بين الدول المصدرة للعراق وبنسبة 27,1%. ان هذه الزيادة المستمرة في حجم النشاط الاقتصادي مع الصين تبين حجم العلاقات الاقتصادية المتنامية بين البلدين.

نستنتج من ذلك ان العراق من الممكن ان يرتبط بمبادرة الحزام والطريق وان يكون قلب طريق الحرير ومنطقة التقاء بين الطريق البحري والطريق البري، والعقدة المهمة في ممراته التجارية عن طريق ممرات القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير، وذلك بتسليم العراق موقع مهم في خارطة الموانئ الاقليمية والعالمية من خلال الارتباط بخطوط الملاحة العالمية وتحديدًا عن طريق ميناء كوادري في باكستان .

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات

1- يمكن عد مشروع ميناء الفاو الكبير قاطرة اقتصادية تجر ورائها العديد من مشروعات القطاعات التنموية، ومن ثم تنشأ علاقة تشابكية امامية وخلفية بينه وبين القطاعات الاخرى ستحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد ريعي محدود في هيكله وتنوعه الى اقتصاد مستدام ومتنوع المصادر، كما ان زيادة المردودات المالية المتأتية من انشاء ميناء الفاو الكبير من الممكن ان تكون رديفًا الى ايرادات النفط في تنوع مصادر الاقتصاد العراقي تسهم في ارتفاع مستوى الناتج المحلي الاجمالي.

2- الآثار الاجتماعية المترتبة على انشاء ميناء الفاو الكبير وتفعيل القناة الجافة من الممكن ان تغير واقع الحال العراقي من خلال ممرات طرق الترانزيت، التي سوف تمر من جنوب العراق الى شمال وغرب العراق وهي محافظات تتميز بتنوعها العرقي والمذهبي مما يشكل فرصة للتعايش السلمي و يشجع على عودة الامن والاستقرار لجميع مدن العراق.

3- مشروع عملاق بحجم ميناء الفاو الكبير مترامن مع تحول العراق الى اهم قناة جافة دائبة الحركة بالسلع والمستثمرين وشركات الاستثمار ذهاباً واياباً من الجنوب الى الشمال، وبالعكس له الاثر الكبير في المردودات الاقتصادية والاجتماعية والامنية والبنية المجتمعية والثقافية وحتى السياسية وربما يساعد على الاستقرار الامني للمنطقة التي شهدت العديد من التوترات في العقود الماضية.

4- اهمية المناطق الصناعية والمنطقة الحرة الملحقة بالميناء ودورها في تعزيز التنمية الاقتصادية، و الميزة التنافسية لميناء الفاو الكبير .

التوصيات:

1- الاسراع في انشاء ميناء الفاو الكبير ذلك لتنويع مصادر الدخل تماشياً مع رؤية اهداف التنمية المستدامة 2030 في التقليل من الاعتماد على الايرادات النفطية، التي من المفترض ان لا تشكل سوى 30% من مصادر دخل الدولة.

2- تهيئة الاجواء والظروف المناسبة للشركات الاستثمارية للعمل بدون توقف وضمن المخطط الزمني لإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير.

3- اهمية محافظة البصرة والتأكيد على عدها العاصمة الاقتصادية للعراق بالنظر لموقعها الاستراتيجي ولأنها رئة العراق وكونها المنفذ البحري الوحيد الى اعالي البحار.

4- تهيئة الخدمات اللوجستية المطلوبة لإنجاح النقل المتعدد الوسائط في العراق من تشريعات قانونية لتأهيل البنية التحتية لقطاع النقل بأنواعه (البري والجوي والبحري) في العراق.

المصادر

الكتب

1. شرعان، عمار، وآخرون، مبادرة الحزام والطرق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، الناشر المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين- المانيا، السنة 2019.

المجلات والدوريات

1- كزار، حيدر عبود، ميناء دبي دراسة في جغرافية النقل والتجارة الدولية، مجلة البحوث الجغرافية، الكوفة، العدد (22) السنة (2016).

2- المحمود، حسن خليل حسن وولاء مجيد الموسوي وفائق يونس المنصوري وباحث حلا علي شبار، تطور البيئة الساحلية العراقية في شمال غرب الخليج العربي، مجلة البحوث الجغرافية، العدد (28) السنة 2018.

3- السامرائي، مجيد ملوك، النقل عبر الموانئ العراقية- الواقع والافاق- جامعة تكريت- كلية التربية قسم الجغرافية، مجلة جامعة تكريت للعلوم الاقتصادية، المجلد (20) العدد (7) السنة 2013.

4- مونس، محمد زيباري، الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، المجلد 18، العدد 1994-4721، السنة 2014.

5- الجميلي، مالك دحام و الكنان، لمياء محسن، العلاقات العراقية – الكويتية واشكالية ميناء مبارك، مجلة دراسات دولية، تصدر عن مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، العدد 52، السنة 2012.

6- بدر، يعرب، المستشار الاقليمي للنقل واللوجستيات ادارة التكامل والتنمية الاقتصادية، الدورة السابعة عشر- للجنة النقل واللوجستيات في الاسكوا، الامم المتحدة، القاهرة، 2017، النقل واهداف التنمية المستدامة.

7- النقل و المواطن، مجلة شهرية تصدر عن وزارة النقل العراقية، العدد (1)، السنة 2019.

8- شهاب، سلام جبار، القناة الجافة في العراق وتحقيق النمو المتبادل في البيئة الاقتصادية الدولية، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، العدد 100 المجلد 23، السنة 2017.

9- عبد الحميد، مناهل مصطفى واحمد، محمد شهاب، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول الى اقتصاد السوق "الشركة العامة للنقل البري- حالة دراسية"، بحث مستل من رسالة ماجستير، مجلة العلوم الاقتصادية والادارية، المجلد 20 العدد 76 السنة 2014.

10- محمد، زيدون سلمان وحميد، شهاب احمد، الاقتصاد الصيني في التجارة الدولية (دراسة في دور ميناء كوادر)، مجلة العلوم السياسية العدد 60، السنة 2020.

التقارير

1. وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، عقود مشروع ميناء الفاو الكبير، 2021.

2. مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية تقرير الاونكتاد (استعراض النقل البحري)، 2016.

3. الشركة العامة للموانئ قسم التخطيط والمتابعة شعبة التخطيط السنة 2019.

4. الشركة العامة لموانئ العراق <http://scp.gov.iq>.

5. الأمم المتحدة ، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا(الاسكوا)، الدورة الاستثنائية السادسة، عمان ديسمبر السنة 2019، البند 7 من جدول الاعمال المؤقت.

رسائل وإطريح

الحسيني، جعفر عبد الامير عزيز، متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق، رسالة مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد-جامعة كربلاء، وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، السنة 2011.

المواقع الالكترونية:

1. <https://ihsmarkit.com>.

2. الجزائري، 2020، <https://iier.org/ar>

المصادر الاجنبية

1. Consultancy Services for the AL Faw Peninsula Master Plan –final issue, Technital , 2019.