المجلة السياسية والدولية

اسم المقال: الاهمية الجيوستراتيجية للموانئ العراقية (ميناء الفاو الكبير انموذجاً)
اسم الكاتب: أ.م. أحلام احمد عيسى
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/9950
تاريخ الاسترداد: 2026/04/09 23:24 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من الصفحة الخاصة بالمجلة السياسية والدولية على موقع المجلات الأكاديمية العلمية العراقية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

الاهمية الجيوستراتيجية للموانئ العراقية
(ميناء الفاو الكبير انموذجا")

أ.م أحلام احمد عيسى
كلية التربية /الجامعة المستنصرية
ahlameash@uomustansiriyah.edu.iq

الملخص:

الموانئ البحرية العراقية لها اهمية جيوستراتيجية كونها المنفذ الاقتصادي للعراق نحو الخارج خاصة التجارة الخارجية ولاسيما تصدير النفط الذي يمثل شريان الحياة للعراق، من خلال موقعها اعطت الموانئ العراقية اهمية عسكرية خاصة بعد التهديدات والاخطار الخارجية من جهة البحر لذلك ركز البحث على دراسة تصنيف للموانئ العراقية مع التركيز على اهمية الموانئ من نواحي عديده لأهميته المحلية والاقليمية لإبراز دور الموانئ في قوة الدولة حيث استخدمت البحار و المحيطات منذ القدم كمسارح للقتال والصدام و يعتبر قوة عسكرية هجومية وقوة عسكرية دفاعية للموانئ العراقية اهمية كبيرة وخاصة بعد التطورات التي شهدتها المنطقة من النواحي السياسية والاقتصادية يلقي عبئا كبيرا على الموانئ مما يستدعي دراستها وتطورها لكي تتمكن من الوقوف بصلابة بوجه التحديات الاقليمية والدولية المنافسة في الاسواق، إن ميناء الفاو الكبير مشروع استراتيجي سيغير أوضاع الجيبولتيك العراقي بشكل جوهري فلم يعد في ظله العراق مخنوقاً بحرياً بل سينفتح على الفضاء ويعطي قوة للدولة في العراق .

الكلمات المفتاحية: الموانئ ، الجيوستراتيجية ،الاقتصادية ، التصنيف ، الاستراتيجية.

Iraqi ports and their impact on the strength of the stat the Grand Faw Port as a model

Assistant Prof. Ahlam Ahmed Issa Fayyad
Al-Mustansiriya University / College of Education
ahlameash@uomustansiriyah.edu.iq

Abstract:

Iraqi seaports have geostrategic importance as they are the economic outlet of Iraq to the outside world, especially foreign trade, especially the export of oil, which represents the lifeline of Iraq. Through their location, Iraqi ports have been given special military importance after external threats and dangers from the sea. Therefore, the research focused on studying the classification of Iraqi ports, focusing on the importance of ports from many aspects due to their international, regional and then local importance, to highlight the role of ports in the strength of the state, as seas and oceans have been used since ancient times as theaters of fighting and conflict, and are considered an offensive military force and a defensive military force. Iraqi ports are of great importance,

especially after the developments witnessed by the region in terms of politics and economics, which places a great burden on the ports, which requires their study and development in order to be able to stand firmly in the face of regional and international challenges competing in the markets. The Grand Faw Port is a strategic project that will fundamentally change the geopolitical situation in Iraq, as Iraq is no longer suffocated by the sea, but will open up to space, and give strength to the state in Iraq . **Keywords**: Ports, Geostrategy, Economic , Classification, Strategy.

المقدمة :

تعد الموانئ من اهم النوافذ الاساسية للدولة الى العالم الخارجي من جوانب عدة وخاصة في بناء قوة الدولة حيث الاحداث السياسية والعسكرية لها تأثير مباشر وغير مباشر على الموانئ من خلال تأثيرها على العملية النقلية وتغيير اتجاهها الجغرافي لقد تأثرت الموانئ العراقية بالأحداث السياسية الاقليمية والمحلية وتأثر نشاطها بتلك الاحداث فقد تأثرت بالحروب العالمية، تأثرت الموانئ العراقية في حرب تشرين ١٩٧٣ مع الكيان الصهيوني وتأثير واضح في حرب الخليج الاولى والثانية هذا ما يدفعنا للاهتمام بالموانئ العراقية ودراستها لكونها توثر بقوة الدولة وسيادتها

المبحث الاول

الاطار النظري والمفاهيمي في الدراسة

يعد الاطار النظري جزء مهم من اجزاء البحث حيث يقود الدراسة لتحقيق النتائج اذ يتم فيه تحديد المشكلة العلمية بشكل دقيق ووضع الفروض العلمية لها ، ومن خلاله يمكن تحديد اهداف الدراسة بدقة ورسم هيكليتها وتحديد منهجها ووسائل تحقيقها وتعد هذه الدراسة مكملة لما سبقتها من دراسات.

اهمية البحث :

تأتي اهمية الدراسة من كونها تعالج موضوع مهم وهو الموانئ العراقية له علاقة وثيقة بقوة الدولة وتطورها الاقتصادي وعلاقتها بالعالم الخارجي لان تطور الموانئ العراقية يعد من المقومات الاساسية في عملية التنمية الاقتصادية الشاملة خصوصا ان تنمية الموانئ يعد احد المفاتيح المهمة التي تواجه بها الدول النامية مشاكلها ومنها العراق منطقة الدراسة

اشكالية البحث:

تتلخص المشكلة الرئيسية في هل ان الموانئ العراقية تؤثر على قوة الدولة وما هو حجم التأثير؟

وتتفرع منها مشكلات ثانوية عدة تتضمنها المشكلة الرئيسة هي :

١ – هل اثرت الازمات السياسية على الموانئ في العراق؟

٢– ما هو تصنيف الموانئ في العراق ؟

٣– هل تتمتع الموانئ العراقية بأهمية محلية واقليمية ودولية ؟

فرضية البحث:

يستند البحث العلمي الرصين عند طرحه مشكلة الدراسة على فرضية عامة كإجابة اولية للمشكلة تشير الى التعاميم التي لم تثبت صحتها والتي يجتهد الباحث في المحاولة للتحقق من صحتها او خطئها و الفرضية تمثل رأي الباحث المبدئي في حل المشكلة لذا يمكن صياغة فرضية البحث على النحو الاتي:
تتمتع الموانئ العراقية بأهمية جيوستراتيجية كبيرة رغم ضيق الساحل العراقي وضحالة أعماقه كونها بوابة العراق الرئيسية نحو العالم الخارجي التي من خلالها تمر معظم تجارة العراق .

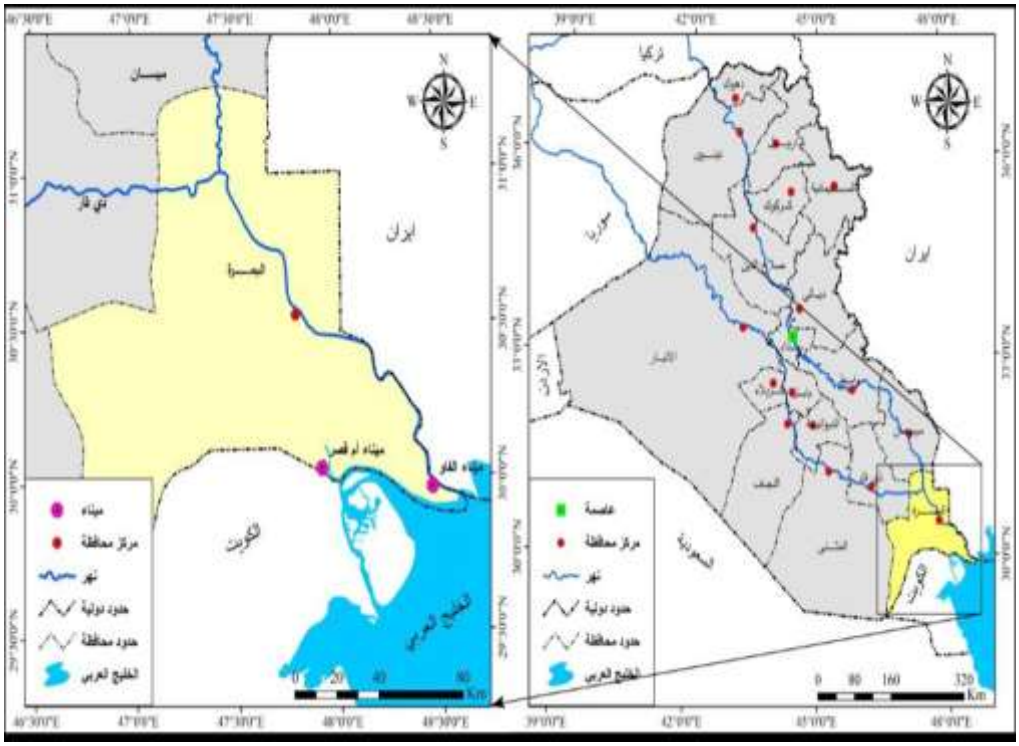
منهجية البحث:

اعتمد الباحث على المنهج الاستقرائي التحليلي والمنهج التاريخي بتتبع الاحداث المهمة التي شهدتها الموانئ العراقية خلال فترات تاريخية مختلفة وخاصة بعد احداث العام ٢٠٠٣.

حدود منطقة البحث :

تتمثل حدود منطقة الدراسة المكانية في الساحل العراقي الممتد على الخليج العربي وشط العرب البالغ طوله (٥٨) كم . ضمن محافظة البصرة في القسم الجنوبي الشرقي من العراق بين دائرتي عرض ٢٩٫٥ – ٣١٫٤٠ شمالاً ،وتقع بين قوسي طول ٤٦٫٤٠ – ٤٨٫٣٠ شرقاً ، وبذلك تشغل حيزاً مكانياً تبلغ مساحته ١٩٠٧٠ كم ٢ وتشكل نسبة ٤٫٤% من إجمالي مساحة العراق التي تبلغ ٤٣٥٠٥٢ كم ٢ والحدود الزمانية قبل و مابعد العام ٢٠٠٣ وما حصل من تطورات واحداث كثيرة اثرت سلبا وايجابا على الموانئ العراقية .

خريطة (١) منطقة الدراسة



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على: اطلس العالم ، الدار العربية للعلوم ،ط١ ، ٢٠٠٥

المبحث الثاني
تصنيف الموانئ العراقية

هناك تصنيفات عديدة للموانئ ناتجة عن عمليات تخطيط الموانئ الذي يجري لتحقيق هدف معين للوصول إلى الزيادة في حركة التبادل الاقتصادي لمواجهة متطلبات النقل البحري تجنباً للازدواج في عمليات التشغيل ، كما يرجع في تصنيف الموانئ إلى حرية الحركة في التعامل التجاري دون أن يتعرض إلى أضرار كتأخير السفن الناجمة عن الازدحام على الأرصفة للرسو داخل الميناء فضلاً عن أعماق الأرصفة مما برزت بذلك أهمية التصنيف للموانئ كونه يعني المنطقة التي تتخصص بوظيفة تجارية خزن البضائع القادمة والمصدرة ويتم توزيعها على مناطق استقرارها داخل الدول حيث تسعى الدول إلى تصنيف موانئها وجعلها ذات وظيفة معينة لتسهيل عملية النقل البحري في داخل موانئها تجنباً للازدحام من خلال التخصص كل ميناء بنوع معين من النشاط كموانئ المتخصصة للأغراض التجارية حسب نوع البضاعة التي يتم تناولها في الميناء كموانئ النفطية أو موانئ التخزين او الموانئ المخصصة للحاويات أو دحرجة (RORO) فضلاً عن موانئ أخرى متخصصة لأغراض الصيد وهنالك تصنيف يعتمد على أساس دور الميناء في تحديد الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية المنطقة الظهير وعلى أساس حجم السكان أو على درجة الاعتماد على النقل البحري فهناك موانئ صناعية وأخرى تجارية وموانئ ترانزيت وموانئ حسب نوع السفن التي ترتاد الميناء كسفن الركاب وسفن الخطوط المنتظمة والجوالة وسفن

الناقلات ، ولكن هذه التصنيفات نجد أن هناك تداخلاً في النشاط الوظيفي التي تؤدي في الموانئ التجارية العراقية التي تعكس دوره وأهميته وحجمه وكفاءته وعند تصنيف الموانئ وفقاً للنشاط المعتمد والسائد وهذا ناتج من ضيق الواجهة البحرية المطلة على الخليج العربي ، فضلا عن انخفاض الأعماق ووجود الغارق في الموانئ و على امتداد نهر شط العرب وجوانبه وارتفاع الترسبات الطينية فقد فرض ذلك بأن موانئ العراق التجارية تصنف ضمن الموانئ الحمولات العامة لممارسة أكثر من نشاط في النقل البحري (الحجاج ٢٠١٥، ٤١-٤٢) .

لقد أسهمت موانئ العراق في تنشيط حجم النشاط التجاري في الصادرات والواردات للقطر مساهمة كبيرة ومؤثرة من خلال اعتماد العراق في تعامله التجاري مع دول العالم المختلفة على النقل البحري بدرجة كبيرة، وبالذات عبر موانئه وأرصفته المقامة على مداخل أنهاره وممراته المائية. وتصنف الموانئ في العراق الى مجاميع منها (العنزي ٢٠٠٤، ٣٧-٣٨)

١- مجموعة الموانئ التجارية

أ- ميناء البصرة على القناة الملاحية في شط العرب.

ب- ميناء أبو فلوس على القناة الملاحية في شط العرب.

جـ -رصيف العشار على القناة الملاحية في شط العرب.

د- رصيف سايلو البصرة على القناة الملاحية في شط العرب.

هـ- رصيف المعامر- الفاو على القناة الملاحية في شط العرب.

و- ميناء خور الزبير على القناة الملاحية في خور الزبير.

٢ - مجموعة الموانئ النفطية

أ- ميناء البكر النفطي في الخليج العربي.

ب-ميناء خور العمية النفطي في الخليج العربي.

جـ- رصيف الفاو السائل على القناة الملاحية في خور الزبير.

د-رصيف المفتية النفطي على القناة الملاحية في شط العرب.

هـ-رصيف الأسمدة على القناة الملاحية في شط العرب.

وتمتد المنطقة عرضيا ومعظم المنطقة عبارة عن ترب رملية غير متطورة (ريكوسول) تتخللها بقع من الترب السبخة والشورة كما تمتد الكثبان الرملية التي تتميز بوجود طبقات طينية داكنة في الاعماق السفلية نتيجة طبيعة الترسيب في تلك المناطق وأحيانا توجه سبخة وشورة جيرية كلسية)، مثل هذه الترب الطينية داكنة اللون المغطاة بالكثبان الرملية. تتميز بمستوى ماء ارضي مرتفع وصرف رديء وتتكون من ترسبات من الرمل والطمي والحصى بالقرب من سطحها . (وهيب وعبد اللطيف ٢٠١٠، ٧)

توجد في محافظة البصرة مجموعة كبيرة من الموانئ منها موانئ تجارية فضلاً عن موانئ تصدير النفط ، ومن اهمها :-

أ- ميناء المعقل التجاري : يقع ميناء المعقل على الضفة اليمنى لشط العرب الى الشمال من مركز مدينة البصرة .

ب - ميناء أبو فلوس التجاري : يعد من اصغر موانئ محافظة البصرة وقد شيد في سنة ١٩٧٦ لتخفيف الضغط على ميناء المعقل .

ج- ميناء الفاو : يقع ميناء الفاو على ضفة شط العرب في قضاء الفاو ، وتعرض الى الكثير من التخريب والدمار خلال الحرب العراقية - الايرانية .

د - ميناء أم قصر التجاري : شيد ميناء ام قصر في سنة ١٩٦٠ وبدأت حركته التجارية بشكل فعلي في سنة ١٩٧٤. ويعد من أعمق الموانئ في شمال الخليج العربي ضمن محافظة البصرة،

هـ - ميناء خور الزبير التجاري النفطي : : أنجز ميناء خور الزبير في سنة ١٩٨٩ لغرض تصدير المنتجات الصناعية البتروكيمياوية والأسمدة والنفط وتفريغ البضائع المستوردة .

و- ميناء العميق النفطي : يقع هذا الميناء في خور العمية ضمن المياه الإقليمية وعلى بعد حوالي ١٢ كيلو متر جنوب رأس البيشة ويتكون من خمس منصات لتصدير النفط .

ز- ميناء البصرة النفطي : اكتمل بناءه في سنة ١٩٧٥ ويقع ضمن المياه الإقليمية العراقية .

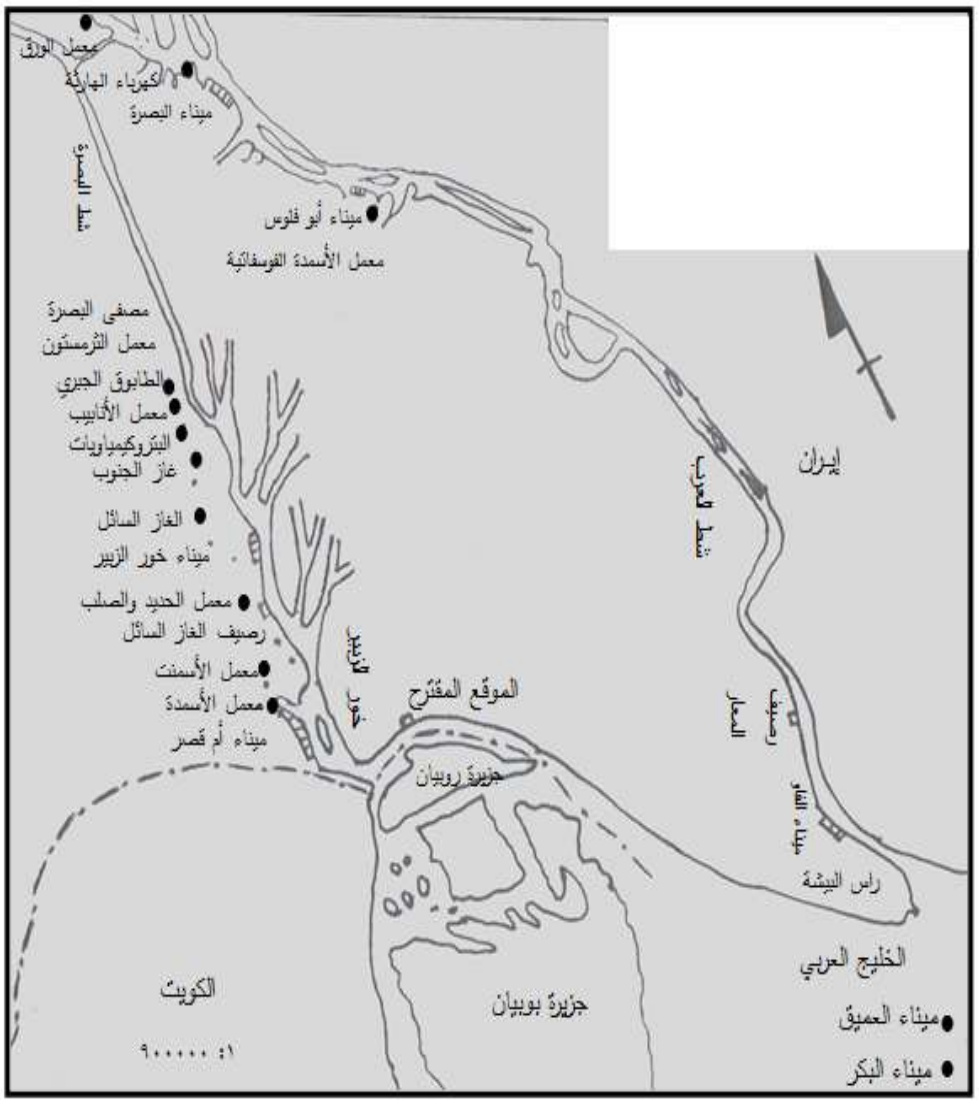
ويعد أكبر ميناء نفطي في محافظة البصرة ، ويصل اليه النفط الخام عبر الأنابيب ثم يتم تحميله بالناقلات . تعرض الى أضرار جسيمة خلال الحرب العراقية - الايرانية وقد اعيد ترميمه بعد سنة ٢٠٠٣ . (المالكي ٢٠١٧، ٢٠٣)

جدول (١): السواحل البحرية لدول جوار العراق

الدولة	طول الساحل (كم)	النسبة %
العراق	٥٨	٠,٤
السعودية	٢٦٤٠	١٩,١
الكويت	٤٩٩	٣,٦
ايران	٣١٨٠	٢٣
الاردن	٢٦	٠,١
سوريا	١٩٣	١,٣
تركيا	٧٢٠٠	٥٢,١
المجموع	١٣٧٩٦	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على (يونس ٢٠١٤، ٦١).

خارطة (٢) : الموانئ التجارية والنفطية في العراق



المصدر : (العنزي ٢٠٠٤ ، ١٤) .

المبحث الثالث : الاهمية الجيوستراتيجية للموانئ العراقية

يمتلك العراق اربعة موانئ تجارية ومنصتين لتصدير النفط ،ويبلغ عدد ارصفة الموانئ التجارية عام ٢٠١٢ (٤٨)رصيفا بطاقة (١٧,٥) مليون طن سنويا والعامل منها فعليا (٤٣) رصيفا بطاقة (١٥,٩٠) مليون طن سنويا والجدول (١) يبين الموانئ العراقية التجارية وطاقاتها المتاحة وعدد الأرصفة في كل ميناء والأعماق المتاحة في واجهات أرصفتها، كما يبين الميزة المكانية لنشاط الموانئ من خلال الموقع الجغرافي لمحافظة البصرة اذ تقع هذه الموانئ على ضفاف شط العرب والسواحل الشمالية للخليج العربي وكذلك توفر الأيدي العاملة الفنية وغير الفنية اللازمة لتشغيل الموانئ (محسن ٢٠١٢، ٣٥٣-٣٥٤)

جدول (٢) : الموانئ العراقية التجارية وطاقاتها المتاحة وعدد الأرصفة في كل ميناء والأعماق المتاحة في واجهات أرصفتها

ت	الميناء	الطاقة المتاحة (مليون طن سنويا")	عدد الارصفة الموجودة	عدد الارصفة العاملة	الاعماق المتاحة في واجهات الارصفة (متر)
١	المعقل	١,٥٠	١١	٦	٦- ٨
٢	ام قصر	٧,٥٠	٢٢	٢٢	٦- ١٠
٣	خور الزبير	٦,٤٠	١٢	١٢	٣- ٨
٤	ابو فلوس	٠,٥٠	٣	٣	٦
	المجموع	١٥,٩٠	٤٨	٤٣	

المصدر : (محسن ٢٠١٢، ٣٥٤).

بعد سنة ٢٠٠٣ بذلت الشركة العامة لموانئ العراق جهوداً من خلال إمكانياتها المالية الذاتية وماتم توفيره من خلال الموازنة الاستثمارية بتأهيل الحفارة الخازنة الماصة (الزبير) والحفارة (تحرير) وشراء الحفارة (طيبة)، وفي مجال انشال الغوارق تم إنشال الباخرة (الوليد) والباخرة (حنان) والعمل جاري لانتشال أهداف أخرى من خلال إيرادات الشركة وتخصيصات الموازنة الاستثمارية المخصصة لذلك تعد محافظة البصرة بحكم موقعها الجغرافي المطل على الخليج العربي أهم المدن العراقية من حيث امتلاكها للواجهة البحرية الوحيدة التي تربط العراق مع العالم الخارجي و مع ما تمتلكه من ثروات نفطية أصبحت البوابة التي يستطيع من خلالها العراق أن يطور علاقاته الاقتصادية والسياسية والاجتماعية مع دول العالم، إن أهمية الموقع الجغرافي للعراق عامة والبصرة خاصة قد تعرضت للتغيير عبر التاريخ بسبب المتغيرات السياسية والحضارية والتكنولوجية وتغير طرق النقل مما أثر على أهمية الموقع سلباً وإيجاباً، تعد الموانئ العراقية بصفتها الحالية موانئ لا تفي بالغرض المطلوب بسبب ما تعرضت له من دمار لبنيتها التحتية وعرقلة الملاحة في قنواتها الملاحية بسبب الإرساب النهري والغوارق الناتجة عن الحروب المدمرة التي خاضها العراق منذ عام ١٩٨٠ وحتى عام ٢٠٠٣ ، ولحاجة العراق لتنفيذ برامج التنمية فضلا عن إن استثمار مزايا الموقع الجغرافي العالمي للعراق الذي يعد جوهرة مركزية للعالم طبقا لأهميته الموقعية المتغيرة يقود إلى تغير اتجاهات النقل والتجارة الدولية (مونس ٢٠١٤، ٥٧)

للموانئ العراقية اهمية جيوستراتيجية كبيرة من اهمية الموقع الجغرافي للبصرة ولذا وجب على الحكومة العراقية المحافظة على الثروات الطبيعية والاقتصادية في المنطقة من خلال الرجوع الى التشريعات التي تعالج مسألة تحديد المجالات البحرية العراقية وتنوعها حيث ان هناك تشريعين مهمين صدرا عن الحكومة العراقية تناولا هذه المسالة المهمة وكان **الأول:** بيان صدر من الحكومة العراقية في ٢٧ تشرين الأول عام ١٩٥٧ كشف عن حرص الحكومة العراقية على استثمار ثرواتها الطبيعية إلى أقصى حد ممكن حيث ورد فيه أن الحكومة العراقية التي تحرص أشد الحرص على استثمار موارد العراق الطبيعية إلى أقصى حد ممكن بالنظر للتقدم العلمي الحديث الذي جعل بالإمكان استثمار الموارد لذلك فهي تعلن بأن جميع

الموارد الطبيعية الكامنة في قاع البحر وما تحت القاع في المنطقة البحرية الممتدة باتجاه البحر والملاصقة للبحر الاقليمي العراقي تعود ملكيتها للعراق وأن للعراق وحده حق الولاية العامة على هذه الموارد **التشريع الثاني** فهو قانون تحديد المياه الاقليمية العراقية رقم لسنة ١٩٥٨ والذي تضمن ستة مواد جاء في المادة الأولى منه " يكون البحر الاقليمي للعراق والفضاء الجوي الذي فوقه وقاع البحر وما تحت القاع خاضعاً لسيادة الجمهورية العراقية " ، وتناولت المادة الثانية امتداد هذا البحر بنصها على أن يمتد البحر الاقليمي العراقي مسافة أثني عشر ميلاً بحرياً الميل البحري " ١٨٥٢ متراً " باتجاه أعالي البحار مقاساً من أدنى حد لانحسار ماء البحر عن الساحل العراقي وتحدثت المادة الثالثة عن حالة التداخل بين البحار الاقليمية مع الدول المجاورة للعراق أو المقابلة له فأوصت بالاتفاق وجاءت المادة الرابعة لتؤكد على حق العراق بالمنطقة المتاخمة والجرف القاري ولتؤكد أيضاً عدم الإخلال بالبيانات والإعلانات الرسمية التي سبق أن أصدرتها الحكومة العراقية و أن قانون الموانئ العراقية رقم ١٩٩٥ الذي ألغى بيان ميناء البصرة لسنة ١٩١٩ عرف المياه الداخلية العراقية بأنها المياه المحددة بموجب القوانين العراقية والاتفاقيات الدولية التي صادق العراق عليها كما نصت المادة الثالثة منه على تعيين بقرار من مجلس الوزراء الحدود البرية والبحرية لكل ميناء أو مرفأ وبذلك ممكن للحكومة العراقية المحافظة على الموارد الطبيعية واستثمارها كقوة للدولة بالرجوع الى خط الاساس في التشريعات العراقية (ثامر السعدون ٢٠٠٨، ١٩٨-٢٠١)

انعكست المشاكل السياسية وسوء إدارة الدولة التي تعاقبت على العراق لتلزمه باتفاقيات بغيضة فقد بسببها الكثير من امتيازاته البحرية والجيوبولتيكية ومن أهمها اتفاقية الجزائر لعام ١٩٧٥ التي خسر بسببها نصف شط العرب وما كان لذلك من تداعيات أخرى بعد ذلك، جاء غزو الكويت في عام ١٩٩٠ وما ترتب عليه حيث برزت الحدود الكويتية كخط أمامي للموانئ العراقية (العبادي ٢٠١٣، ١٥٦)

يعد النفط العامود الفقري المهم والأساسي الذي يرتكز عليه النشاط الاقتصادي العراقي ويمكن اعتبار النفط نشاطاً اقتصادياً قائماً بذاته نظراً لضخامة الإنتاج والاحتياطي النفطي الموجود في العراق ويبرز مركز النفط العراقي من حيث أهميته في الاقتصاد العراقي بشكل ملحوظ منذ سنة ١٩٥٢ إذ قفز الإنتاج إلى أكثر من ضعف ما كان عليه في السنة التي قبلها حيث بلغت الكميات المنتجة أكثر من مليون طن واستمرت هذه الزيادة وبالتالي زيادة الصادرات وزيادة عائدات النفط إذ بلغت عوائد النفط في عام ١٩٥٥ نحو ١٦٨ مليون دينار بعد أن كانت لا تتجاوز ٢,١ مليون دينار في عام ١٩٤٩ في عقد الستينات أخذت هذه العوائد النفطية بالتطور إلا أن التطور الكبير في هذا المجال بعد اتخاذ قرار تأميم الشركات النفطية الأجنبية في العراق في سنة ١٩٧٢ كما عملت زيادة أسعار النفط العالمية بعد ذلك إلى زيادة عوائد نفط العراق بشكل كبير جداً مقارنة مع الفترات السابقة حتى بلغت عام ١٩٧٥ حوالي ٢٧١٤ مليون دينار كانت هذه الإيرادات النفطية تشكل نسبة عالية من مجمل الناتج المحلي الإجمالي والدخل القومي

الوطني ، كما أزدهر قطاع النفط ازدهرت معه القطاعات الإنتاجية الأخرى ومن ضمنها قطاع النقل البحري والموانئ على الرغم من ارتفاع الكميات المصدرة من المواد والبضائع العراقية من الصادرات غير النفطية كمنتجات الكبريت والأسمدة الفوسفاتية وغيرها من المعادن والمواد الأخرى إلا أن النفط لا يزال يشكل(٩٠ %) من مجموع السلع والمواد العراقية المصدرة إلى الخارج كما أن قسماً كبيراً من قيم السلع والمواد المستوردة لا تزال تدفع من الجزء الأكبر من الإيرادات النفطية إن عوائد النفط وحدها هي التي مكنت العراق من تنفيذ المشاريع الرئيسية في تنمية اقتصادية لمشاريع السدود والخزانات والمشاريع والمعامل الإنتاجية وتوسيع شبكات الطرق والمواصلات ما بين هذه القطاعات الإنتاجية كما أثرت هذه العوائد بدور كبير في تحسين الظروف الاجتماعية وتوفير الرعاية الصحية والمعاشية، وبالتالي زيادة النشاط التجاري العراقي ومن هذا يتضح أن للنفط دور كبير في حركة النشاط التجاري للميناء من خلال ما يوفره النفط من عوائد مهمة للتجارة العراقية وتتجلى هذه الصورة بوضوح عند توقف النفط العراقي عن التصدير خلال الفترة ١٩٩١-١٩٩٥ حيث أدى هذا الأجراء إلى تقييد حركة الملاحة البحرية في الموانئ العراقية بشكل كبير جداً للعراق وخاصة النفط (حسن ٢٠٠٤، ٣٣)

للموانئ اهمية من خلال النقل البحري العراقي وما يوفر من قيمة الواردات للبضائع والسلع العامة المستوردة من البلدان المختلفة وما برحت تجارة البضائع المستوردة تنمو بوتيرة أسرع بسبب ظروف الحرب خلال العقدي الثمانينات والتسعينات والحصار الاقتصادي المفروض على البلد فضلاً عن الحرب الأخيرة وتغير النظام عام ٢٠٠٣ اذ أصبح العراق مستورداً للبضائع والسلع التجارية المختلفة التي يتم استيرادها من مختلف دول العالم ما يحقق بذلك من وفورات خارجية نتيجة نقلها فقد يكمن اثر النقل البحري العراقي في دوره الواضح في التنمية التجارية من خلال توفير العملات صعبة المستوفية من العوائد والأجور التي تفرض على حركة السفن وتأمينها فضلاً عن أجور التفريغ والشحن وتسليم البضائع المتأخرة عن مواعيدها. (الحجاج ٢٠١٥، ٢٣٢)

المبحث الرابع : ميناء الفاو الكبير

يعد مجرى شط العرب عند الفاو حلقة اتصال بين مياه شط العرب النهرية ومياه الخليج البحرية يصل معدل منسوب المد فيها الى (٢,٧) م واقصى سرعة للتيارات المدية فيها الى(١,٢٥) م/ ثا ، تعمل الرياح الشمالية الغربية والجنوبية الشرقية على رفع وخفض مناسيب المياه في النهر وعلى الترتيب (الملا ٢٠٠٥، ٧٧)

ميناء الفاو : يبعد عن الساحل ب ١٠ كيلومترات ويقع بالقرب من مصب شط العرب ويقوم بتصدير النفط العراقي من حقول الزبير وقد تم تعميق الحاجز البحري الذي يمتد على مقربة من الفاو عند مدخل شط العرب إلى عمق ٣٠ قدم ومع هذا فإن ناقلات النفط العملاقة لا تستطيع الوصول إلى الميناء (السعدون ٢٠١٠، ٤٦٢).

ان عملية تطوير قطاع النقل البحري وانشاء الموانئ العملاقة قد تخلق مدى واسع من التأثيرات على استقراريه خط الساحل وعلى البيئة الطبيعية للخور وذلك من خلال موقع الانشاء عمليات الحفر واعمال البناء واستصلاح الأراضي وعمليات الشحن والامور المساعدة الخدمية الأخرى وغيرها من الفعاليات المرافقة لأي عمل منشأ على القناة فضلا عن عمليات تلوث المياه وتلوث الرواسب القاعية وحتى الضرر ممكن ان يلحق ببيئة الاسماك والاحياء الأخرى (مطشر ٢٠١٢، ١٦٣)

خرج العراق من ثلاث حروب مدمرة استمرت من عام ١٩٨٠ – ولغاية ٢٠٠٣ فقد فيها الكثير من البنى التحتية وتأخر كثيرا عن اللحاق بركب الحضارة الحديثة في كافة مجالاتها الاقتصادية والعسكرية والسياسية لذلك يحتاج إلى منفذ على العالم الخارجي يستطيع أن يلبي متطلبات المرحلة القادمة وحاجتها إلى الاستيراد والتصدير ويعد مشروع الفاو الكبير مشروعا لا مناص منه لخدمة العراق أولاً واستثمار موقعه لجعله منطقة عبور [ترانزيت] لأسيا و أوربا وعبر تركيا الراغبة والساعية والمشجعة لمثل هذا المشروع باعتبارها تمثل واجهة الاتحاد الأوربي وحلف شمال الأطلسي مع الدول الإسلامية والعربية المجاورة للعراق الذي يستطيع أن يكون الجسر الأرضي الذي تمر من خلاله تجارة الشرق إلى الغرب ، وبما إن الموانئ الحالية لا تفي بالغرض فيجب عليه السير قدما في بناء هذا المشروع خاصة وإن العراق بدأ برسم سياسة اقتصادية إن للمشروع أبعاداً جيوبولتيكية مهمة فعلى المستوى المحلي سوف يقدم المشروع خدمة لقطاع النقل في العراق عبر عملية نقل البضائع داخلياً وحصول العراق على فوائد الترانزيت ويساعد على تطوير البنى التحتية في قضاء الفاو والبصرة (مونس ٢٠١٤، ٦٨)

تهتم الجيوسياسية بتأثير المحيط الطبيعي للدولة على الحياة السياسية فيها وهي عنصر من عناصر الجيوستراتيجية وتكمن أهمية ميناء الفاو الجيوسياسية في كونه عاملاً مغيراً للمحيط الطبيعي للدولة، لأنه حال اكتماله سوف يربط الشرق بالغرب بأقصر الطرق وتبرز الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير من خلال استثمار موقع العراق الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية للعراق محليا و إقليميا و دوليا و ذلك بتأثيره على اتجاهات النقل الدولية مستقبلاً. يعد إنشاء ميناء الفاو الكبير والمشاريع الملحقة بمنطقة الفاو الاقتصادية ذات أهمية اقتصادية كبيرة تنعكس آثارها على تطوير عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، مما يسهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة في العراق على المدى المتوسط والبعيد عن طريق إنشاء البنى التحتية للطرق والجسور والسكك الحديد والمطارات وتطوير الموانئ القائمة فضلاً عن كونه يجعل العراق ممراً اقتصادياً مهماً في المنطقة مستغلاً الموقع الاستراتيجي للعراق بين قارات العالم القديم وأهم حلقة في المنطقة لربط الشرق الأسيوي بالغرب الأوربي والإفريقي ولأجل التخلص من المشاكل العديدة التي تشكل عقبة تجاه الانشطة المختلفة للموانئ العراقية القائمة في ظل التطورات الحديثة التي شهدتها الموانئ إذ لم تعد موانئ العراق تواكب تلك التطورات ولاشك أن هذا المنفذ سيقدم دعامة جيبولوتيكية مهمة تضيف توازناً إقليمياً مؤثراً في صراع القوة المحتدم في منطقة الخليج العربي

ويوسع الخيارات لأطراف عديدة مما يقلل فرص الابتزاز والضغط ويحقق مصلحة اقتصادية لأطراف عديدة وبما أن النفط هو السلعة الأساس التي يعتمد عليها الاقتصاد العراقي والنفط يعتمد بشكل كبير في تصديره على المنافذ البحرية لذا أصبح البحث عن خيارات جديدة لتوسيع منطقة حراكه ونشاطه البحري ضرورة ملحة (الزيادي ٢٠٢٢، ٧)

امتازت منطقة الفاو بظروف طبيعية ملائمة ساعدت على جعلها منطقة تشتهر بزراعة النخيل دون سواه من المحاصيل الزراعية الأخربعلى الرغم من امكانية المنطقة لزراعة محاصيل أخرى ولكن هناك ظروفا بشرية حددت هذا النوع من الزراعة في المنطقة وان هذا الاعتماد على محصول واحد قد أضر المنتجين اذ ان هذا المحصول غير ثابت لا من حيث كمية الانتاج ولا من حيث الاسعار وان انخفاض الانتاج هذا كان أحد العوامل في هجرة الفلاحين (المبادر ١٩٧٨، ٢١٨)

ويعد من أول الموانئ النفطية العراقية تخصصاً حيث تم إنشاؤه لتحميل إنتاج الحقول النفطية الجنوبية، بوشر بتصدير عام ١٩٥١ عن طريق سفن نفطية ويضم الميناء نوعين من الأرصفة تستعمل لأغراض التحميل والبالغ عددها أربعة أرصفة خرسانية مجهزة بمعدات الضخ لإيواء واستقبال السفن بغاطس (١١) متراً والتي يتم تحميل من خلال الأنابيب. أما الأرصفة الأخرى مستعملة لرسو الحفارات والساحبات وزوارق الخدمة والإطفاء والبالغ عددها (٦) أرصفة خشبية الصنع طول الرصيف (٢٠٩) متراً وبعرض (١٠) متر فضلاً عن استعمالها لأغراض التصليح والصيانة إذ يتم الضخ من الخزانات النفطية من خلال محطة الضخ الرئيسة إلى مينائي العميق وخور العمية وتقوم الآن الموانئ بتطوير وإعادة تأهيله مرة أخرى للضخ نتيجة توقفه عن العمل للإضرار الملحقة بالأرصفة وتأكلها واندثارها فضلاً عن انخفاض الأعماق بحيث لا تسمح باستقبال السفن ذات غاطس (٤ متر). (الحجاج ٢٠١٥، ٥٤-٥٥)

الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير

يوفر الميناء المكاسب والمعطيات في الجوانب شتى وهو أمر الذي يجعله داعماً حقيقياً للأمن المحلي والإقليمي والدولي يعطي قوة للدولة في العراق في شتى الميادين وخاصة السياسية والاقتصادية .

١. **الجانب المحلي** : يؤثر على أمن وقوة الدولة العراقية بما يوفر من مكاسب حيث يعطي مميزات ايجابية كبيرة، يمكن لصانع القرار العراقي إذا ما أحسن استعمالها أن يجلب من خلالها المزيد من الموارد والمكاسب الايجابية وكل ما يعزز السيادة الوطنية تتحول في ظله مسؤولية أمن العراق من الحدود المحلية إلى المسؤولية الدولية يؤمن للاقتصاد موارد كبيرة تسهم في إعانة ميزانية الدولة وتنعكس بشكل فاعل ومؤثر على الخطط التنموية وعملية الاعمار والبناء إن المورد المميز للميناء والحاجة المستمرة له تجعله مثل الضمانة والحصانة للعراق من أي هزة مالية أو اقتصادية خصوصاً فيما يتعلق بانخفاض أسعار النفط والنفط يعد العامل الأساس في الاقتصاد العراقي يدفع أي ابتزاز سياسي أو عسكري أو اقتصادي كان العراق يعاني منه نظراً لمشكلة منافذه البحرية وينقل العراق من

الموقع الضعيف في هذا الجانب إلى موقع الصدارة باعتباره محطة ترانزيت دولية مهمة تخفض الكلفة والطريق على الناقلين والبضائع دولاً ومستثمرين وشركات وأفراداً إلى مستوى النصف لهذا ستكون يد العراق هي العليا في المعاملات كلها التي تتصل بهذا الجانب وكذلك يفتح الطريق واسعاً أمام اندماج العراق بالأسواق العالمية والمشاركة الفاعلة في التجارة الدولية وهو أمر له معطيات سياسية واقتصادية مهمة تنعكس على الأمن والاستقرار من ثم يعيد بناء علاقات العراق الخارجية ومكانة العراق فيها على أساس واقع جديد من المصالح المتبادلة وتتغير النظرة للتعامل معه (العبادي ٢٠١٣، ١٣٢-١٣٤)

٢. **الجانب الاقليمي** : بعد انجاز ميناء الفاو والذي يعد مشروعاً حيوياً للعراق الذي بدونه سوف يبقى معتمدا بشكل كبير على موانئ دول الجوار ومنها الكويت لذا سوف يكون ميناء الفاو الكبير مرتبط ومكمل لمينائي دبي وخورفكان في الامارات وصلالة في عمان كذلك فان المشروع لاقى اهتماما من قبل تركيا لما يعود عليها بمكاسب اقتصادية وسياسية والتي تسعى لربط البصرة بتركيا ومنها إلى أوربا كما إن المشروع سوف يقرب المسافة بين شرق آسيا الصاعدة اقتصاديا والتي تدعى بالنمور الأسيوية مع أوربا بعد تقليل المسافة عبر رأس الرجاء الصالح أو عبر قناة السويس المحدودة في استيعاب حجم السفن وحمولتها مع زيادة التكاليف المتعلقة بالوقت والترانزيت كما إن المشروع سوف يربط دول الخليج مع أسيا الوسطى عبر تركيا ويساعد على بناء نظام أمني لمنطقة الخليج العربي والشرق الأدنى لتلاحق المصالح ويخلق نوع من الطمأنينة والاستقرار في المنطقة، وتكون المصالح الدولية في قارات العالم القديم والحديث مجتمعة في هذه المنطقة التي سيرتفع شأنها أكثر مما كانت عليه ويزيد من أمنها واستقرارها بالتالي يضيف قوة للدولة في العراق (مونس ٢٠١٤، ٧٠)

الاستنتاجات:

- يحتاج النقل البحري العراقي إلى موانئ تجارية متطورة لسد حاجة البلاد من السلع والبضائع التي تحتاجها لاسيما أن أعداد السكان في ارتفاع مستمر.
- لا يمكن فصل النقل البحري العراقي عن النشاط التجاري كون ان هذا القطاع يمارس دور الوسيط التجاري منذ نشأته ولحد الآن، فهو قائم على تنشيط التبادل التجاري بمختلف أشكاله فضلاً عن كونه منشط للتبادل التجاري ومساهم فعال فيه، ولولا النشاط التجاري لتوقف قطاع النقل البحري.
- لعبت الموانئ دور في الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية في العراق.
- تأثر الموانئ العراقية بالأحداث السياسية والعسكرية والمحلية والاقليمية والعالمية (سلبا او ايجابا)
- اعادة وتأهيل وتطوير الموانئ العراقية بطيئ لعدم استخدام التكنولوجيا الحديثة.

التوصيات

- ربط الموانئ التجارية العراقية بشبكة من الطرق البرية المتطورة جداً ، لاسيما طرق السكك الحديدية والسيارات، تهيئة مخازن رئيسية قريبة من الموانئ وذلك لخزن السلع لمدة طويلة .
- العمل على إدخال الموانئ التجارية في المعاهدات الدولة التي تحفظ للموانئ العراقية حقوقها التجارية والقانونية أمام استغلال بعض دول الجوار.
- تطوير الأسطول التجاري النفطي، فعلى الرغم من اعتماد البلد في كل مجالاته على النفط إلا أنه لا يملك سوى سفن ناقلة صغيرة الحجم.
- عدم التنازل عن أي شبر من سواحل العراق البحرية ، ولاسيما ان البلد لا يملك مساحة بحرية إلا ٥٨ كم فقط .

المصادر باللغة العربية:

١. اطلس العالم . ٢٠٠٥. ط١ . الدار العربية للعلوم ناشرون.

٢. الحجاج ، نجم الدين عبد الله نجم. ٢٠١٥. تقييم كفائة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية : دراسة في جغرافية النقل . اطروحة دكتوراه غير منشورة. جامعة البصرة. كلية التربية للعلوم الانسانية .

٣. حسن ، علي حسين خميس. ٢٠٠٤. تطور النقل البحري لموانئ العراق (١٩٥٠-٢٠٠٠). رسالة ماجستير غير منشورة. البصرة، العراق: جامعة البصرة.

٤. الزيادي ، حسين. ٢٠٢٢. ميناء الفاو الكبير - الاهمية الاستراتيجية والجيوسياسية بمنظور جغرافي . تم الاسترداد من الستور خيمة كل العراقيين : https://addustor.com/content.php?id=13748

٥. السعدون ، محمد ثامر. ٢٠٠٨. خط الاساس العراقي . مجلة العلوم القانونية.

٦. السعدون، خالدة رشيد .٢٠١٠. التباين التضاريسي لخط الساحل في منطقة الخليج العربي وأثره في تحديد طرق الملاحة . مجلة كلية التربية. العدد الثاني . المجلد الاول .

٧. العبادي ، نعمة محمد حبيب. ٢٠١٣. دور ميناء الفاو الكبير في الامن المحلي والاقليمي . مجلة الخليج العربي . العدد ٣-٤ .المجلد ٤١.

٨. المالكي ، عبد الله سالم. ٢٠١٧. جغرافية محافظة البصرة الطبيعية والبشرية . البصرة.

٩. المبادر ، سالم سعدون. ١٩٧٨. قضاء الفاو دراسة في الجغرافية الزراعية . البصرة- كلية التربية. بغداد: مطبعة الارشاد .

١٠. محسن، هشام صلاح. ٢٠١٢. الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية) دراسة حالة . مجلة كلية التربية الاساسية .

١١. مطشر ، وسام رزاق. ٢٠١٢. الوضع الهيدرومورفي في خور عبدالله شمال غرب الخليج العربي والتأثيرات المتوقعة للموانئ الحديثة المزمع انشاءها . مجلة اداب. العدد ٥ . المجلد ٢ ٢. ذي قار.

١٢. الملا ، سحر طارق عبد الكريم. (٢٠٠٥). جيومورفولوجية وادي شط العرب بمساعدة تقنيات التحسس النائي. اطروحة دكتورا غير منشورة. البصرة، العراق: جامعة البصرة.

١٣. مونس ، محمد زباري. ٢٠١٤. الاهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير. مجلة دراسات البصرة. السنة التاسعة . العدد ١٨.

١٤. وهيب ، قصي عبد الرزاق و عبد اللطيف، رياض خير الدين. ٢٠١٠. دراسة تصنيف الاراضي الساحلية العراقية باستخدام صور الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية . المجلة العراقية لبحوث السوق وحماية المستهلك مجلد (٢) عدد (٣).

المصادر باللغة الانكليزية:

1. Al-Abbadi, Nima Mohammed Habib. 2013. The role of the Grand Faw Port in local and regional security. Journal of the Arabian Gulf. Issue 3-4. Volume 41.
2. Al-Hajjaj, Najmuddin Abdullah Najm. 2015. Evaluation of the efficiency of Iraqi maritime transport and its role in economic development: A study in transport geography. Unpublished doctoral thesis. University of Basra. College of Education for Humanities.
3. Al-Maliki, Abdullah Salem. 2017. Geography of Basra Governorate, natural and human. Basra.
4. Al-Mubader, Salem Saadoun. 1978. Al-Faw District, a study in agricultural geography. Basra - College of Education. Baghdad: Al-Irshad Press.
5. Al-Mulla, Sahar Tariq Abdul Karim. (2005). Geomorphology of Shatt al-Arab Valley with the help of remote sensing techniques. Unpublished doctoral dissertation. Basra, Iraq: University of Basra.
6. Al-Saadoun, Khalida Rashid. 2010. Topographic variation of the coastline in the Arabian Gulf region and its impact on determining navigation routes. Journal of the College of Education. Issue 2. Volume 1.
7. Al-Saadoun, Muhammad Thamer. 2008. The Iraqi baseline. Journal of Legal Sciences.
8. Al-Ziyadi, Hussein. 2022. The Grand Faw Port - Strategic and geopolitical importance from a geographical perspective. Retrieved from Al-Store, the tent of all Iraqis: https://addustor.com/content.php?id=13748
9. Hassan, Ali Hussein Khamis. 2004. Development of maritime transport in Iraqi ports (1950-2000). Unpublished master's thesis. Basra, Iraq: University of Basra.
10. Mohsen, Hisham Salah. 2012. Iraqi ports and their role in maritime transport (Umm Qasr Port, reality and future prospects) a case study. Journal of the College of Basic Education.
11. Mons, Mohammed Zubari. 2014. Geopolitical importance of the Grand Faw Port. Basra Studies Journal. Ninth year. Issue 18.
12. Mutasher, Wissam Razzaq. 2012. Hydromorphic situation in Khor Abdullah, northwest of the Arabian Gulf, and the expected impacts of the planned modern ports. Adab Journal. Issue 5. Volume 2 2. Thi Qar.
13. Wahib, Qusay Abdul Razzaq and Abdul Latif, Riyadh Khair al-Din. 2010. Study of the classification of Iraqi coastal lands using remote sensing images and geographic

information systems. Iraqi Journal of Market Research and Consumer Protection, Volume (2), Issue (3).

14. World Atlas. 2005. 1st ed. Arab Scientific Publisher