

IBS-POR^{ANCHOR}S

تقرير شركة اعمال افاق قطاع الموانئ في العراق

قمة الموانئ العراقية 2025-IBS
الفاو فرصة

اعداد

شركة اعمال للاستثمار وتطوير الاعمال
بالتعاون مع IFPMC-LONDON

الجغرافيا البحرية للعراق ودورها في إعادة تموضعه الاقتصادي

دراسة واقع الموانئ البحرية في العراق تقود الى حقيقة أهمية موقع العراق الاستراتيجي تجعل من الموانئ والمنافذ البحرية فرصة استثمارية واعدة للشركات الإقليمية والدولية.

فبالرغم محدودية امتداد العراق البحري على الخليج العربي، والذي لا يتجاوز 58 كيلومتراً، إلا أن هذا الشريط الساحلي الصغير يُشكّل المنفذ البحري الوحيد للدولة نحو المياه الدولية، ويحتضن مقومات استراتيجية تلعب دوراً محورياً في إعادة صياغة موقع العراق الاقتصادي والجيوسياسي في المنطقة والعالم. وتبرز أهمية هذا الامتداد البحري في احتوائه على مواقع رئيسية مثل شط العرب كممر مائي دولي، ومدينة البصرة كمركز ملاحي واقتصادي، بالإضافة إلى ميناء الفاو الكبير، الذي يُعد المشروع البحري الأكثر طموحاً في تاريخ العراق الحديث.

تُشير الدراسات الحديثة إلى أن الموقع الجغرافي للعراق على رأس الخليج العربي يمنحه ميزة تنافسية كحلقة وصل استراتيجية بين الشرق والغرب، مما يؤهله للعب دور حيوي في سلاسل التجارة الدولية، لا سيما من خلال مشروع طريق التنمية الذي يربط ميناء الفاو بموانئ البحر المتوسط عبر شبكة نقل بري وسكك حديدية حديثة.1

ويُتوقع أن يساهم ميناء الفاو الكبير في تقليص وقت وكلفة الشحن بنسبة تصل إلى 40%، مع تحقيق عوائد سنوية قد تصل إلى 4.5 مليار دولار، ما يعزز مساعي العراق لتنويع اقتصاده بعيداً عن الاعتماد المفرط على النفط، ويساهم في توسيع قاعدته الإنتاجية.2 كما أن إدماج الجغرافيا البحرية في الرؤية التنموية للعراق يمثل خطوة حاسمة نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة، وتكريس دوره كمركز لوجستي إقليمي ودولي.

ولا يقتصر الأمر على الجانب الجغرافي فقط، بل يرتبط أيضاً بأهمية البنى التحتية للموانئ باعتبارها أحد الركائز الأساسية للنمو الاقتصادي في الدول الساحلية. فالموانئ الحديثة والمتطورة تعزز التجارة الخارجية، وتجذب الاستثمارات الأجنبية، وتساهم في بناء شبكات

لوجستية فعالة، كما هو الحال مع ميناء الفاو الكبير، الذي يُتوقع أن يكون نقطة انطلاق نحو تكامل اقتصادي واسع بين العراق والدول المجاورة، وبين آسيا وأوروبا.³

تشير التجارب الدولية إلى أن الاستثمار المكثف في البنى التحتية البحرية يسهم في خفض كلف النقل، وزيادة مرونة الأسواق، ورفع تنافسية الاقتصاد الوطني، فضلاً عن دوره في تعزيز التكامل الإقليمي عبر تسهيل الربط البري والبحري بين الدول، وتقليل الاعتماد على الممرات التقليدية الخاضعة لضغوط جيوسياسية.⁴

وفي ظل الاهتمام الحكومي المتزايد بمشاريع النقل والموانئ، خاصة عبر شراكات استراتيجية مع شركات دولية من كوريا والصين، برزت توجهات واضحة نحو بناء بيئة بحرية متكاملة تمكّن العراق من لعب دور لوجستي بديل لقناة السويس، واستقطاب الشركات العالمية العاملة في مجالات النقل والشحن، بما يسهم في تعزيز الإيرادات غير النفطية.⁵

ورغم الطموحات الكبيرة، إلا أن النجاح في تحقيق الجدوى الاقتصادية طويلة الأمد يتطلب إصلاحات قانونية ومؤسسية، وتحسين بيئة الأعمال، واستقراراً سياسياً وإدارياً يضمن استدامة النمو وتعزيز التكامل الاقتصادي مع المحيطين الإقليمي والدولي.

الهوامش:

1. Tripp, C. (2007). *A History of Iraq*. Cambridge University Press.
2. Ahmed, R. M. A., & Muslim, H. S. (2025). *Economic Importance of FAW's Large Port and Its Role in Promoting Sustainable Development in Iraq*. *Journal of Economics and Administrative Sciences*, 31(146), 81–90. <https://doi.org/10.33095/dfv7wp95>
3. Haghighi, A. T. et al. (2020). *The impact of river regulation in the Tigris and Euphrates on the Arvandroud Estuary*. *Progress in Physical Geography*.
4. Labadi, S. (2022). *Rethinking heritage for sustainable development*. UCL Press.
5. Pereira, P. et al. (2022). *The Russian-Ukrainian armed conflict will push back the sustainable development goals*. *Geography and Sustainability*, 3(3), 277–287.
6. Sharif, N. A., Mohammed, B. A., & Rostam, B. N. (2024). *Relationship between Agriculture Growth and the Unemployment Rate in Iraq (1991–2022)*. *Journal of Economics and Administrative Sciences*, 30(143), 377–388.

2- اهم الموانئ العراقية

العراق يحتوي على عدد من الموانئ الاستراتيجية والتي تتمركز في جنوب العراق جميع هذه الموانئ ممكن ان تكون بيئة خصبة لمجموعة متنوعة من المشاريع الاستثمارية — بدءًا من البنية التحتية للنقل والسكك الحديدية، مرورًا بمشاريع الحاويات والتخزين الذكي، وصولًا إلى التحول الرقمي والمرافق الصناعية الزراعية. هذه المشاريع تعزز من قدرة العراق على لوجستياً التحول عن الاعتماد على النفط، وتنمية قطاعات مدرة للدخل ومستدامة.

اولاً :ميناء أم قصر

يُعد ميناء أم قصر المنفذ البحري الرئيسي للعراق والأكثر أهمية من الناحية الاستراتيجية، في ظل محدودية وصول البلاد إلى البحر، حيث يُمثل البوابة الأساسية لحركة التجارة الخارجية وخاصة في استيراد المواد الغذائية والبضائع الاستهلاكية والسيارات. وقد تأسس الميناء في أواخر خمسينيات القرن العشرين، وبدأ تشغيله الرسمي عام 1967، ليشكل منذ ذلك الحين حجر الزاوية في بنية قطاع الموانئ العراقية¹.

ينقسم الميناء إلى قسمين رئيسيين :

أم قصر الشمالي الذي يضم الأرصفة الأقدم.

وأم قصر الجنوبي الذي يتمتع ببنية تحتية أحدث، وقد شهد نشاطاً تجارياً أكثر كثافة في العقود الأخيرة. وفي كل الأحوال يضم الميناء ما يزيد عن 21 رصيفاً بحرياً، تُستخدم لمناولة مختلف أنواع البضائع بما في ذلك الحاويات، والبضائع العامة، والحبوب، والمواشي، والمشتقات النفطية، إلى جانب المواد السائبة الجافة والسائلة.

وتُقدر الطاقة الاستيعابية الحالية للميناء ما بين 12 إلى 14 مليون طن سنوياً، بينما يتراوح عمق الغاطس في بعض الأرصفة بين 11 و12 متراً، مما يسمح باستقبال السفن المتوسطة والكبيرة، ويؤهله ليكون أحد أهم موانئ العراق من حيث القدرة التشغيلية. ومنذ عام 2003، شهد الميناء سلسلة من عمليات التحديث والتطوير، شملت توسعة الأرصفة، وتحسين الساحات التخزينية، وبناء مرافق تحميل وتفريغ جديدة،

¹ الشركة العامة لموانئ العراق (2023). تقارير الأداء السنوية والتحديثات الخاصة بميناء أم قصر. وزارة النقل العراقية . <https://scp.gov.iq>

إضافة إلى تزويده بمعدات مناولة متطورة مثل الرافعات الجسرية المتحركة وأنظمة تتبع إلكترونية للبضائع.

تتولى تشغيل أجزاء من الميناء شركات دولية رائدة ضمن إطار شراكات بين القطاعين العام والخاص، الأمر الذي أسهم في رفع كفاءة العمليات اللوجستية، وتحسين مستوى الخدمات المينائية. وقد أصبح الميناء أيضًا جزءًا محوريًا من الرؤية المستقبلية لمشروع ميناء الفاو الكبير، حيث من المخطط أن يشكل امتدادًا تشغيليًا ولوجستيًا ضمن مشروع طريق التنمية الذي يربط العراق بالقارة الأوروبية عبر شبكة نقل متعددة الوسائط²

تؤكد التقارير الأممية والدولية على أهمية تطوير ميناء أم قصر ضمن إطار استراتيجيات تنمية البنية التحتية للنقل البحري في العراق، كونه يمثل أداة رئيسية في دعم النمو الاقتصادي، وتحقيق أهداف التنويع الاقتصادي بعيدًا عن الاعتماد على الإيرادات النفطية .

لمشاريع الاستثمارية المحتملة في ميناء أم قصر

1- تمديد وتحديث شبكة السكك الحديدية – مشروع IREM

يشمل المشروع الذي يموله البنك الدولي إعادة تأهيل وتحديث حوالي 1047 كيلومترًا من خطوط السكك الحديدية التي تربط ميناء أم قصر بمدينة الموصل عبر بغداد. يشمل ذلك تحديث الأساطين والمركبات وورش الصيانة، فضلًا عن توسيع فرص القطاع الخاص لإنشاء مرافئ جافة ومراكز لوجستية. من المتوقع أن يسهم هذا المشروع في تعزيز التجارة الداخلية، خلق آلاف فرص العمل، وتقليل الاعتماد على نقل البضائع بالشاحنات³.

2- تطوير محطة حاويات متعددة الأغراض – تمويل IFC

قدمت مؤسسة التمويل الدولية (IFC) حزمة تمويل بقيمة 125 مليون دولار لإنشاء محطة حاويات حديثة ضمن ميناء أم قصر. تتضمن المحطة رصيفين جديدين وتجهيزات

² World Bank. (2022). Iraq Maritime Transport Sector Assessment. Retrieved from: <https://www.worldbank.org/en/country/iraq>

³ World Bank. (2025, June 25). Iraq: New US\$930 million project to extend and modernize railways, promote regional connectivity and boost growth. Retrieved from <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/06/25/iraq-new-us-930-million-project-to-extend-and-modernize-railways-promote-regional-connectivity-and-boost-growth>

تشغيلية متقدمة تهدف إلى تخفيض وقت تعويم السفن وتحسين الكفاءة التشغيلية لمجرى التجارة IFC⁴.

3- مشروع "الجزء الثاني – (Terminal 2) توسعة الحاويات

يُعد هذا المشروع امتدادًا للمحطة متعددة الأغراض السابقة، وهو جزء من تمويل IFC أيضًا، ويشمل تطوير "Terminal 2" بتكلفة تقدر بـ 400 مليون دولار. ويهدف إلى زيادة طاقة مناولة الحاويات من خلال شراء معدات متخصصة وتنفيذ أعمال مدنية إضافية⁵.

4- توسيع القدرات الإجمالية للميناء

تخطط الحكومة العراقية لمضاعفة الطاقة الاستيعابية لجزءها الجنوبي من ميناء أم قصر، عبر توسعة الأرصفة، توسيع ساحات التخزين، وتحديث نظم الجمارك الرقمية لضمان تسريع الإجراءات وتعزيز كفاءة الخدمات اللوجستية⁶.

5- التحول الرقمي وتطوير البنية التحتية الإدارية

تشارك بعض الشركات ضمن مشروع التحول الرقمي في ميناء أم قصر من خلال تحديث أنظمة الوثائق والعمليات وتطبيق بنى تحتية رقمية حديثة، وذلك بدعم من مبادرة طريق التنمية التي تربط العراق بتركيا وأوروبا. رقمنة الموانئ العراقية تهدف إلى تحسين زمن العمليات وتعزيز تفاعلية المنظومة المينائية. وهي من المجالات الاستثمارية التي لاتزال بحاجة الى استثمارات واسعة.

6- إنشاء مجمع زراعي متكامل – مشروع Tiryaki Agro

تم إنشاء منشأة زراعية متكاملة على رصيف حصري في ميناء أم قصر بالتعاون مع شركة Tiryaki Agro التركية. وتشمل منشأة لسحق فول الصويا لتوليد دقيق زيت وفولت للحيوانات، بالإضافة إلى مستودعات للحبوب. يُتوقع أن يتم إنتاج أكثر من 700 مليون دولار سنويًا، مع زيادة الاستثمارات في الأمن الغذائي وفرص التصدير غير النفطية⁷.

⁴ AP News. (2025, June 25). World Bank invests in Iraq railway project to boost economy. Retrieved from <https://apnews.com/article/7ca26740ae09cb997fc405e948bf42bc>

⁵ World Bank. (2025, June 25),Ibid

⁶ Zawya Projects. (2024). Iraq to quadruple Umm Qasr port capacity. Retrieved from <https://www.zawya.com/en/projects/construction/iraq-to-quadruple-umm-qasr-port-capacity-ipsk2zwr>

⁷ Iraq Business News. (2023, December 14). \$112m for Turkish Agri-Complex at Umm Qasr Port. Retrieved from <https://www.iraq-businessnews.com/2023/12/14/112m-for-turkish-agri-complex-at-umm-qasr-port>

ثانياً ميناء خور الزبير

تأسس ميناء خور الزبير في عام 1974، ويقع على بعد حوالي 80 كيلومتراً جنوب غرب مدينة البصرة، وينقسم إلى أربعة أقسام رئيسية: الفنية، والشحن، والتفريغ، والإدارية. يملك الميناء حالياً تسعة أرصفة، ثلاثة منها مخصصة لمناولة المنتجات النفطية، أما الباقي فمستخدَم في شحن وتفريغ أنواع متنوعة من البضائع، بما في ذلك السلع التموينية والمواد التجارية الأخرى.

خلال النصف الأول من عام 2025، شهد الميناء نشاطاً متميزاً، حيث استقبل 396 سفينة وتعامل مع حجم شحنات بلغ حوالي 9.7 مليون طن، متصدراً بذلك الموانئ العراقية من حيث حجم التداول في تلك الفترة⁸.

شهد الميناء سلسلة من عمليات التطوير الأخيرة، أبرزها قيام الشركة العامة لموانئ العراق بتحويل استخدام أرصفته بشكل كامل إلى مناولة المنتجات النفطية. ويعمل حالياً على تشغيل 13 رصيفاً تقريباً، حيث تُستخدم 12 رصيفاً للنفط والمشتقات، بينما رصيف واحد فقط مخصص للبضائع التجارية. وفي هذا الإطار، تشهد الأرصفة النفطية تعديلات استراتيجية تشمل بناء مراسٍ إضافية، تنفيذ أعمال تعميق للميناء، وإنشاء خطوط أنابيب ومنشآت تخزينية، بما يساهم في رفع القدرة الاستيعابية وزيادة العوائد المالية⁹.

من الناحية التشغيلية، كشف مدير ميناء خور الزبير عن خطط لرفع الطاقة الإنتاجية، حيث من المتوقع أن تدخل إلى الخدمة 6 ملايين طن سنوياً عبر ثلاثة أرصفة جديدة قبل نهاية العام الجاري أو مطلع العام المقبل.

وعلى الصعيد اللوجستي والاقتصادي، هناك تعاون وثيق بين شركة خطوط الأنابيب النفطية وشركة الموانئ العراقية لتطوير بنىات الأرصفة النفطية في الميناء، واستيعاب احتياجات النقل البحري لمشتقات النفط والغاز وتلبية متطلبات محطات الطاقة.

من جهة أخرى، الموقع الجغرافي للميناء يمنحه قيمة إضافية، إذ يجاوره المنطقة الحرة في خور الزبير على مساحة تقارب مليون متر مربع. هذه المنطقة تأسست عام 2004، وتتضمن مركز البصرة الدولي للنفط والغاز، وتتيح بيئة تعزز القطاعات الصناعية واللوجستية عبر مزايا جمركية وضريبية، ما يعزز من موقع الميناء كنقطة لوجستية استراتيجية¹⁰.

الاستثمارات وعمليات التطوير المستمرة جعلت ميناء خور الزبير يتحول من منشأة صناعية إلى ميناء نفطي متطور، يتمتع بقدرات تشغيلية متزايدة، وتحديثات بنيوية

⁸ Energy News Beat. (2024, February 25). Excelerate Energy bids to power Iraq's first LNG terminal: A strategic shift away from Iran. Retrieved from

<https://energynewsbeat.co/excelerate-energy-bids-to-power-iraqs-first-lng-terminal-a-strategic-shift-away-from-iran>

⁹ Global Energy Monitor. (2024). Khor Al-Zubair FSRU Terminal. Retrieved from https://www.gem.wiki/Khor_Al-Zubair_FSRU

¹⁰

وُضعت ضمن أولويات التنمية اللوجستية في العراق. ويُعد هذا التحول علامة بارزة في جهود العراق لتطوير البنى التحتية البحرية وتعزيز قدرته على منافسة الموانئ الإقليمية، وقدرته على دعم الاقتصاد الوطني من خلال تنويع الإيرادات والإنتاج.

أبرز الفرص الاستثمارية في ميناء خور الزبير

1- محطة استيراد الغاز الطبيعي المسال (LNG) المنصة العائمة (FSRU)

تجري حالياً مفاوضات متقدمة مع شركة Excelerate Energy الامريكية لتشغيل أول محطة لاستيراد الغاز المسال في العراق، باستخدام وحدة تخزين وإعادة تسييل عائمة (FSRU) ترسو في ميناء خور الزبير، وتربط بشبكة الغاز الوطنية عبر أنبوب يبلغ طوله حوالي 40 كيلومتراً¹¹. هذه المحطة قادرة على تزويد قطاع الكهرباء بما يصل إلى 500 مليون قدم مكعب يومياً (~14 مليون متر مكعب)، ما يعادل حوالي نصف واردات العراق الحالية من الغاز من إيران¹². تم تحويل رصيف في الميناء ليكون مخصصاً لاستقبال هذه المنصة، وبدأ تشييد شبكة أنابيب دعم تربط الميناء بالشبكة الوطنية للغاز.

2- تأهيل وتحديث الأرصفة وتعميق الممرات البحرية

يُتوقع اكتمال مشروع "تأهيل الأرصفة 4/3/2" في ميناء خور الزبير خلال الفترة القريبة، ضمن سلسلة مشاريع استراتيجية لتعزيز البنية التحتية البحرية¹³.

تم إنشاء رصيف نفطي جديد بطول 340 متراً ضمن المرحلة الثانية من المشاريع المدعومة من اليابان من خلال وكالة ICA ، مما يعزز من قدرة الميناء على مناولة النفط والمشتقات بكفاءة أكبر¹⁴.

¹¹ Iraq Business News. (2025, July 16). Iraqi ports record strong growth in cargo. Retrieved from <https://www.iraq-businessnews.com/2025/07/16/iraqi-ports-record-strong-growth-in-cargo>

¹² Iraq International News Agency (IINA). (2025). Oil Pipeline Company and Ports focus on infrastructure development in Khor Al-Zubair. Retrieved from <https://www.iina.news/oil-pipeline-company-and-ports-focus-on-infrastructure>

¹³ Al Jibaa News. (2025, March). اكتمال مشروع تأهيل الأرصفة في ميناء خور الزبير ضمن خطة البنية التحتية البحرية. Retrieved from https://www.aljibaa.net/2025/03/blog-post_42.html

¹⁴

CNBC Arabia. (2023, November 14). بطول 340 متراً.. العراق يفتتح رصيفاً نفطياً في ميناء خور الزبير. Retrieved from <https://www.cnbcarabia.com/116102/2023/14/11/العراق-يفتح-رصيفاً-نفطياً-في-ميناء-خور-الزبير>

3- ممرات أنابيب الغاز وربط الطاقة

يشهد الميناء اعمال تنفيذ أنبوب نقل الغاز بطول 40 كيلومتر، بهدف تأمين الإمداد لمحطات توليد الكهرباء، ضمن خطة وطنية لتحسين أمن الطاقة وزيادة القدرة الإنتاجية للقطاع الكهربائي الطاقة.¹⁵

4- المشاريع الصناعية واللوجستية التكميلية

يمتاز ميناء خور الزبير بوجود منطقة حرة مجاورة وهي تقع على مساحة تقارب مليون متر مربع، وتشمل مركز البصرة الدولي للنفط والغاز. هذه المنطقة الحرة تتيح حوافز جمركية وضريبية لتشجيع الأنشطة الصناعية والتجارية 16

ثالثاً ميناء المعقل

يُعد ميناء المعقل (Port of Al-Maqal)، الواقع داخل مدينة البصرة، أقدم الموانئ التجارية الحديثة في العراق، حيث أنشئ في العهد الملكي عام 1919 بعد أن استخدم لأغراض عسكرية أثناء الاحتلال البريطاني منذ عام 1916. وكان الميناء في منتصف القرن العشرين هو المركز البحري الرئيسي للعراق، إلى أن أنشئ ميناء أم قصر لاحقاً في ستينيات القرن الماضي، مما قلل تدريجياً من مكانة المعقل كميناء تجاري أول للبلاد.¹⁷

شهد الميناء فترات من الازدهار التجاري والاقتصادي، واحتوى على أكثر من 15 رصيفاً متعددة الاستخدامات، إلا أن دوره تراجع بشكل حاد بسبب الحروب (الحرب العراقية-الiranية، ثم حرب الخليج)، وما تلاها من تهالك في البنية التحتية إضافة إلى الترسبات في قاع شط العرب، وانخفاض أعماق الممرات، ونتيجة لذلك، توقفت الأنشطة التجارية فيه بشكل شبه كامل منذ عام 2018، وتحولت معظم حركة الشحن البحري إلى موانئ الجنوب الأبعد مثل أم قصر وخور الزبير.

¹⁵ Attaqa.net. (2025, February 27). العراق يجهز لاستيراد الغاز المسال عبر محطة عائمة في خور الزبير. Retrieved from <https://attaqa.net/2025/02/27/العراق-يجهز-لاستيراد-الغاز-المسال-عبر-محطة-عائمة-في-خور-الزبير/>

¹⁶ DEİK – Foreign Economic Relations Board of Turkey. (2023). Iraq Investment Guide. Retrieved from <https://www.deik.org.tr/uploads/139db036bbb748759d9f4667d173d880.pdf>

¹⁷ Reuters. (2021, May 31). Historic Iraqi port transforms into tourist resort. Reuters. Retrieved from <https://www.reuters.com/article/world/middle-east/--idUSL5N2NI3NX/>

ورغم هذا التراجع، لا يزال الميناء يُستخدم لأغراض محدودة مثل استقبال البضائع الصغيرة أو خدمات النهر الداخلية. وتدرس الشركة العامة لموانئ العراق، بالتعاون مع وزارة النقل، تنفيذ مشروع لإعادة تأهيل الميناء جزئيًا وتحويله إلى مجمع سياحي وترفيهي ذي طابع تراثي. ويتضمن المشروع المخطط تطوير واجهة نهرية بطول 3 كم، تشمل حدائق، وممرات للمشاة، ومطاعم، ومرافق سياحية وفندقية، ليصبح نقطة جذب ثقافي وسياحي في قلب البصرة¹⁸

وقد تلقت الحكومة العراقية عروضًا من شركات استثمارية محلية وأجنبية لتطوير المشروع ضمن عقود شراكة، مستفيدين من الموقع المتميز للميناء، وقربه من وسط المدينة، وارتباطه التاريخي بالهوية البحرية العراقية. كما أن وجود بنية تحتية قائمة، تشمل أرصفة، ومستودعات، ومخازن، يجعل عملية التأهيل قابلة للتنفيذ بتكلفة أقل من إنشاء ميناء جديد بالكامل.

يُنظر إلى مشروع تطوير ميناء المعقل ليس فقط كمبادرة لإحياء منشأة بحرية تاريخية، بل كجزء من رؤية أوسع لتوظيف البنية التحتية المينائية في دعم التنمية الحضرية المستدامة، وتنويع الاقتصاد المحلي بعيدًا عن الاعتماد على النفط.

أبرز الفرص الاستثمارية في ميناء المعقل

1. تطوير الواجهة البحرية وتحويلها إلى منطقة جذب سياحي حضري

ما يزال مشروع تحويل بعض أرصفة ميناء المعقل إلى كورنيش وحدائق سياحية قيد الدراسة، ويتلقى دعمًا شعبيًا ورسميًا معتبرًا كخيار تطويري يرتقي بالمنطقة إلى واجهة حضرية مميزة. هذه المبادرة يمكن أن تشمل إضافة مساحات ترفيهية وممشى بحري، ما يجعل الميناء مركز جذب للأنشطة الاجتماعية والسياحية.

2. الاستثمار العقاري في أنشطة تجارية وترفيهية

وفقًا لخريطة الاستثمار لمحافظة البصرة، تتوافر أراضٍ للاستثمار التجاري في "المنطقة المعقل"، ضمن خطط لتشديد مشاريع خدمية وتجارية ضمن نطاق 2 دونم تقريبًا، وهي فرصة حقيقية أمام شركات التطوير العقاري والمراكز التجارية¹⁹.

¹⁸ Mawazin News. (2022, February 19). الموانئ تضع خطتين لتطوير ميناء المعقل وتكشف أسباب خروجه عن الخدمة. Retrieved from <https://www.mawazin.net/Details.aspx?jmare=185121>

¹⁹ National Investment Commission – Iraq. (n.d.). خارطة الفرص الاستثمارية – محافظة البصرة. Retrieved from https://investpromo.gov.iq/ar?page_id=7873

3. تنظيم معارض ومؤتمرات دولية ومراكز للفعاليات

موقع الميناء وتاريخه يؤهله لكي كونه مكان مهم لإقامة المعارض والاستثمار في مجال بناء الإنشاءات التي تقدم أماكن وتسهيلات لعقد المؤتمرات الدولية ومكاتب دائمة للشركات العالمية .

4. توسيع سلسلة الخدمات اللوجستية والمستودعات

التوسع في الأنشطة اللوجستية، مثل إنشاء مستودعات حديثة أو شركات خدمة نقل وتخزين قريبة من الميناء، يعد فرصة متميزة تزامناً مع التطوير المتنامي للبنية التحتية التخزينية في البصرة .

رابعاً: ميناء البصرة

يعتبر ميناء البصرة النفطي، المعروف سابقاً باسم ميناء البكر، أحد الموانئ النفطية في العراق. يقع هذا الميناء في منطقة خور الخففة على بعد نحو 50 كيلومتراً جنوب شرق شبه جزيرة الفاو ضمن المياه الإقليمية العراقية على الخليج العربي، ما يجعله موقعاً استراتيجياً فريداً يسمح للناقلات العملاقة بالرسو في أعماق المياه دون الحاجة لقنوات ملاحية ضيقة أو صيانة دورية كثيفة. تم افتتاح الميناء عام 1975 باسم "ميناء البكر" بطاقة تصميمية تبلغ 80 مليون طن سنوياً، ويضم أربعة أرصفة متخصصة بتحميل النفط الخام، وتعرض الميناء لأضرار كبيرة خلال الحرب العراقية الإيرانية بين عامي 1980 و1988، ثم أعيد تأهيله لاحقاً، حيث بلغ معدل تصديره اليومي حينها نحو 300 إلى 400 ألف برميل .

يتم تشغيل الميناء حالياً من قبل شركة نفط البصرة التابعة لوزارة النفط العراقية، ويعتمد عليه بشكل أساسي لتصدير أكثر من 90% من إجمالي النفط الخام العراقي، مما يجعله ركيزة محورية في الاقتصاد الوطني. يواجه الميناء عدة تحديات منها تقادم البنية التحتية في بعض الأرصفة، والضغط اللوجستية الناتجة عن التركيز العالي للتصدير فيه، فضلاً عن المخاطر الأمنية في المنطقة البحرية المحيطة.

في المقابل، هناك خطط حكومية مستقبلية لتوسعة الميناء وتحديث أنظمتها التشغيلية والرقمية ضمن "خطة 2030" التي تهدف إلى تعزيز أمن واستقرار الصادرات النفطية، وتتضمن هذه الخطط ربط الميناء بمنظومة النقل التابعة لميناء الفاو الكبير، وزيادة السعة التصديرية عبر تطوير الأرصفة والمعدات، والتعاون مع شركات عالمية مثل BP و Shell في الجوانب الفنية والتقنية. كما يُعد الميناء مكملًا لميناء خور العُمية، الذي يُستخدم كميناء طوارئ احتياطي في حال حصول خلل أو إغلاق في البصرة²⁰.

²⁰ Iraq Business News: www.iraq-businessnews.com

وتشير عدة تقارير دولية إلى أهمية موقع ميناء البصرة في خريطة الطاقة العالمية، كونه أحد أبرز محطات التحميل البحرية في منطقة الخليج ذات التصدير المرتفع للنفط الخام، كما تُدرجه منظمة أوبك ضمن الموانئ ذات الأولوية الاستراتيجية. إن مستقبل ميناء البصرة النفطي يبدو واعدًا إذا ما أُنجزت المشاريع المخطط لها، مع مراعاة تحسين بيئة العمل اللوجستية والتقنية والأمنية لضمان استمرار تدفق النفط العراقي .

أبرز الفرص الاستثمارية في ميناء البصرة

تطوير المحطات والمناولة

وهي من اهم الفرص الاستثمارية التي يمكن ان تنفذ في ميناء البصرة . وهنالك فعلاً مشاريع مشتركة مع شركات استثمار اجنبية يتم تنفيذها في ميناء البصرة تشمل تأهيل الأرصفة وتشغيل أول محطة حديثة للحاويات في الميناء كما تضم هذه المحطة ساحة تخزينية بمساحة 20,000 متر مربع، رافعات متطورة، ومقر إداري حديث .

هذه الفرصة الاستثمارية هي مثال واضح على إمكانية دخول شركات تشغيلية دولية لتعزيز البنية التحتية والإدارة التشغيلية.

خامساً :ميناء أبو فلوس

يعد ميناء أبو فلوس أحد الموانئ العراقية الصغيرة الواقعة جنوب محافظة البصرة، وتحديداً في قضاء أبي الخصب، ويتميز هذا الميناء بموقعه القريب من شط العرب، حيث يربط بين النشاطات التجارية المحلية والمناطق الزراعية الغنية في جنوب العراق، ويخدم بالدرجة الأولى عمليات الشحن والتفريغ ذات النطاق المحدود، ويُستخدم لنقل السلع والبضائع الخفيفة، كما يُعد نقطة عبور ملاحية تقليدية لأهالي المنطقة.

تم تطوير الميناء في فترات متقطعة بعد عام 2003 بهدف دعمه كبنية لوجستية مساندة ضمن سلسلة الموانئ العراقية، إلا أن طاقته التشغيلية تبقى محدودة مقارنة بالموانئ الكبرى كأم قصر وخور الزبير، ومع ذلك فإنه يمتلك أهمية محلية خاصة في تسهيل التجارة النهرية والنقل الداخلي.

تعرض الميناء في السابق إلى إهمال إداري بسبب التركيز على الموانئ النفطية والتجارية الكبرى، إلا أن الخطط الإقليمية الجديدة لتحسين الخدمات في المناطق الجنوبية أعادت النظر في إعادة تأهيل هذا النوع من الموانئ لخدمة النقل المحلي والسياحة النهرية، وهناك دراسات حكومية تتناول إمكانية دمجها في شبكات النقل النهري وتوسيع دوره كمُنصة لوجستية للبضائع الزراعية والسمكية القادمة من مناطق أهوار البصرة.

أبرز الفرص الاستثمارية في ميناء البصرة

هنالك دائماً جهود تهدف إلى جذب استثمارات صغيرة لتحسين البنى التحتية فيه مثل الأرصفة والرافعات والخدمات الملاحية. خاصة ان الموقع الجغرافي للميناء نقطة قوة تتيح له الاستفادة من حركة التجارة عبر شط العرب، كما يمكن أن يُعاد توظيفه ضمن خطط تنمية الموانئ العراقية . حجم الميناء الصغير وقدراته المحدودة جعلته يُصنّف ضمن الفئة "المحدودة النشاط" بحسب تصنيف وزارة النقل، مما يعكس الحاجة إلى رؤية تنموية جديدة تعزز من دوره في تنشيط الاقتصاد المحلي لجنوب العراق.

3- ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية

يمتاز ميناء الفاو الذي يقع في قلب بوابة العراق الجنوبية، ليس فقط بكونه مشروعاً اقتصادياً محدوداً ، بل هو كذلك عقدة استراتيجية مهمة تتناسب مع مكانة العراق المطلّة على الخليج العربي.

يقع الميناء في شبه جزيرة الفاو، جنوب محافظة البصرة، على ساحل الخليج العربي . ويهدف ليكون أحد أكبر الموانئ البحرية العميقة في الشرق الأوسط، ومحور لربط العراق بخطوط التجارة البحرية بين آسيا وأوروبا.

يمتد ميناء الفاو الكبير لمساحة إجمالية حوالي 54 كم²، القناة الملاحية (المسار البحري الذي ستسلكه السفن للدخول إلى الميناء) بطول حوالي 23 كيلومتراً، عرض حدود 200 متر، وعمق يصل إلى حوالي 19.8 متراً . وهناك أيضاً مشروع النفق المغمور (تحت الماء) كوّنه من وجوه الربط، بطول إجمالي حوالي 2444 متراً، منها حوالي 1226 متراً تحت الماء

وتشير أحدث البيانات الرسمية إلى أن نسب الإنجاز في المكونات الرئيسة للميناء بلغت مستويات متقدمة جداً. حيث تم إنجاز ما يزيد على 95% من القناة الملاحية وساحة الحاويات، في حين اكتملت الأرصفة الرئيسة والطريق الرئيس للميناء بنسبة 100%. أما النفق المغمور –الذي يعد من أبرز المشاريع المساندة – فقد بلغت نسبة إنجازه نحو 73% بعد إكمال تجليس القطعة الخامسة، مع استمرار العمل لاستكمال بقية الأجزاء تدريجياً.

وبحسب المخططات الأولية للمشروع فان ميناء الفاو الكبير يفترض ان يشمل 99 رصيفاً بطاقة استيعابية تبلغ 7.5 مليون حاوية قياسية (TEU) سنوياً، ليكون بذلك أكبر ميناء في غرب آسيا.

كذلك فان للمشروع أهمية استراتيجية كبرى بالنسبة للعراق، ومن المتوقع أن يحقق عوائد مالية ضخمة من خلال نقل وتسليم البضائع والنفط بسرعة أكبر من أي وقت مضى، فضلاً عن إنعاش قطاع النقل. سيرتبط الميناء أيضاً بشبكة سكك حديدية تربط منطقة

الخليج عبر الأراضي العراقية وصولاً إلى شمال أوروبا عبر تركيا، مما يمنح العراق موقعاً جديداً في التجارة العالمية. كما سيعمل على ربط دول الخليج - التي تُعد مستهلكاً رئيسياً للبضائع الأجنبية - بتركيا التي تُعتبر مستهلكاً رئيسياً للنفط وفي الوقت نفسه مصدراً رئيسياً للبضائع.

نظراً لأن العراق يمتلك شريطاً ساحلياً قصيراً، يجري بناء ميناء الفاو الكبير على جزيرة صناعية ضمن المياه العراقية في الخليج، ستحتوي على مدينة بمساحة 350 كيلومتراً مربعاً منها نحو 250 كيلومتراً مربعاً داخل البحر. سيتم إنشاء هذه الجزيرة عبر دفن مليار متر مكعب في البحر باستخدام 25 مليون طن من الحجارة. ستشمل الجزيرة الميناء والمناطق التجارية والصناعية ومشاريع أخرى للتطوير. قد تصل تكلفة هذه الجزيرة إلى 12 مليار دولار، إلا أن الإيرادات المتوقعة يمكن أن تغطي هذه التكاليف في غضون ست سنوات فقط.

طريق التنمية

طريق التنمية هو المشروع الذي يجعل ميناء الفاو الكبير فعلياً مشروع استراتيجي متكامل . ولهذا يُعد مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية من أضخم مشاريع البنية التحتية في العراق. ربط ميناء الفاو عبر مشروع طريق التنمية هو الذي يجعل هذا الميناء يتميز ويتحول إلى مركز محوري للنقل يربط الخليج بأوروبا وآسيا. وذلك خلال الدمج بين ميناء بحري عميق وطريق نقل سريع، يسعى المشروع لتقليل اعتماد العراق على النفط وإعادة توجيه اقتصاده نحو النمو المستدام.

طريق التنمية عبارة عن ممر يضم سكة حديدية وطريقاً سريعاً بطول يزيد عن 1200 كيلومتر، يمتد من ميناء الفاو في الجنوب إلى الحدود التركية في الشمال.

سيربط هذا الممر بين الموانئ والمناطق الصناعية والمراكز الزراعية والمدن الكبرى في العراق. وسيسمح بنقل البضائع والمسافرين بسرعة وكفاءة أعلى وتكلفة أقل. كما سيتمكن العراق من أن يصبح جسراً برياً بين الخليج وأوروبا، مما يقلل من وقت الشحن ويتجاوز الازدحام في الممرات البحرية مثل قناة السويس.

من الناحية الاستراتيجية، يقلل طريق التنمية من عزلة العراق ويعزز التكامل الإقليمي. ومن الناحية الاقتصادية، فإنه يوفر آلاف الوظائف، ويشجع على الاستثمار الأجنبي، ويدعم قطاعات مثل الصناعة واللوجستيات والبناء. أما استراتيجياً وزارة النقل تعلن باستمرار انها تعمل على تسريع التنسيق مع الشركاء الفنيين والمستشارين الدوليين لضمان تقديم المشروع بصورته المتكاملة حيث تعتبر الحكومة العراقية هذا المشروع ليس فقط ممراً للنقل فحسب، بل هو منصة استثمارية متكاملة ستسهم في جذب رؤوس الأموال الدولية وربط الموانئ العراقية بالأسواق الأوروبية عبر الأراضي التركية.

لماذا طريق التنمية يعتبر مشروع استراتيجي

يهدف مشروع "طريق التنمية" إلى تقليص زمن النقل بين آسيا وأوروبا. وبحسب المخططات الأولية فإن طريق التنمية الذي يتألف من خط بري وخط سكة حديد على طول 1200 كيلومتر، سيربط ميناء الفاو في البصرة مع فيشخابور على الحدود مع تركيا، ومن هناك بشبكة الطرق والسكك الحديدية التركية، 11 ما يتيح الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط عبر ميناء مرسين، وإلى أوروبا عبر الطرق البرية من إسطنبول 12.

هذا المشروع يمكن اعتباره إضافة بارزة إلى مبادرة الحزام والطريق والممر الاقتصادي الذي يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا، حيث يُنظر إليه كأحد ركائز التكامل الاقتصادي الكبرى في المنطقة. ورغم أن هذه المشاريع حظيت باهتمام إعلامي واسع، إلا أن تفاصيلها غالباً ما بقيت غامضة. غير أن "طريق التنمية" يبدو الأقرب للتنفيذ كونه جزءاً أساسياً من أولويات الدولة العراقية ومؤسساتها، إضافة إلى أنه يدمج بين مشاريع بنى تحتية قائمة بالفعل، مثل المراكز اللوجستية، والمجمعات الصناعية، وخطوط أنابيب النفط والغاز.

وعلى خلاف مشروع الحزام والطريق والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، اللذين يعتمدان على توافقات دولية معقدة، فإن مشروع "طريق التنمية" يتركز أساساً على العراق ويستند إلى استثمار بنيته التحتية الحالية من أجل تحويله إلى محور رئيسي للتجارة ومركز إقليمي للبنى التحتية. هذا الطابع المحلي يعزز فرص تنفيذه ويجعله أكثر واقعية. صحيح أن نجاح المشروع يحتاج إلى استثمارات خليجية، خصوصاً من قطر والإمارات، لكنه يقوم بالدرجة الأولى على الشراكة بين العراق وتركيا، بخلاف الممر الاقتصادي الآخر الذي ما زالت التزامات دوله غامضة.

كما أن "طريق التنمية" يمكن أن يتكامل مع مبادرة الحزام والطريق والممر الاقتصادي، بفضل موقع العراق الجغرافي وعلاقاته السياسية وتطور بنيته التحتية. ويُعد ميناء الفاو الكبير محور المشروع الأهم، إذ سيساهم في استقبال سفن الحاويات العملاقة ويقلل اعتماد العراق على ميناء أم قصر. أعلن عن مشروع ميناء الفاو عام 2010 وبدأ العمل فيه عام 2013 ليكون المحطة الجنوبية لـ "طريق التنمية"، ومن المقرر استكمال مرحلته الأولى بحلول 2028. وسيمتد الطريق البري وسكة الحديد لمسافة 1200 كيلومتر من البصرة وصولاً إلى فيشخابور على الحدود التركية، حيث يتصل بالشبكات التركية وصولاً إلى ميناء مرسين على المتوسط ومنها إلى أوروبا عبر إسطنبول.

وبحلول عام 2050 يُفترض أن يكتمل المشروع بالكامل، ليصبح ميناء الفاو الأكبر في الشرق الأوسط بفضل قدرته على استيعاب أضخم سفن الحاويات في العالم عبر 99 رصيفاً. أما في مرحلته الأولى عام 2028، فمن المتوقع أن يتعامل الميناء مع نحو 36 مليون طن من البضائع المعبّأة بالحاويات و22 مليون طن من البضائع الجافة، على أن ترتفع هذه الأرقام بشكل ملحوظ بحلول 2038²¹.

فرص هذا المشروع

أصبح مشروع تطوير ميناء الفاو و"طريق التنمية" أحد أبرز الأولويات الوطنية، إذ يُنظر إليه كمنصة استراتيجية يمكن أن تغيّر موقع العراق على خريطة التجارة الإقليمية والدولية. ويأتي الحماس التركي الواضح للمشروع ليمنحه زخماً إضافياً، فيما يفتح المجال أمام مساهمات خليجية واعدة من قطر والإمارات، بما يعزز فرص تحوله إلى محور استثماري واقتصادي ضخم.

إقليمياً، تسير العلاقات باتجاه المزيد من الانفتاح والتعاون، وهو ما ينعكس في تزايد اهتمام دول الخليج بتوسيع حضورها في العراق. فالإمارات تواصل استثماراتها في قطاع الطاقة عبر "دانة غاز" و"نفط الهلال"، والسعودية تعمل على مشاريع تنموية كبرى من ضمنها الربط الكهربائي مع منظومة مجلس التعاون الخليجي. أما قطر، فاستحوذت على حصة مهمة في "مشروع نمو الغاز المتكامل" بقيمة 27 مليار دولار، إضافة إلى خطط استثمارية واسعة في قطاعي العقار والسياحة.

على صعيد العلاقات مع تركيا، يبرز التعاون الاقتصادي المتنامي بين الجانبين، حيث بلغ حجم التبادل التجاري نحو 19.9 مليار دولار عام 2023، فيما ارتفعت الصادرات التركية للعراق بنسبة لافتة خلال الأشهر الأولى من 2024. كما أن الاتفاقات الأمنية والاقتصادية الأخيرة تشكّل قاعدة صلبة لتعزيز الشراكة طويلة الأمد، بما ينعكس مباشرة على دفع المشروع إلى الأمام.

21 Neil Halligan and Sinan Mahmoud, "What is Iraq's Development Road and will it challenge US and China trade routes?," The National, April 26,

2024, <https://www.thenationalnews.com/business/2024/04/24/can-iraqs-development-road-challenge-us-and-china-trade-routes/>.

داخلياً، يشهد العراق حالة من الاستقرار النسبي مكّنت من تحسين العلاقات مع إقليم كردستان واحتواء بعض التوترات السياسية، إلى جانب الحفاظ على توازن في علاقاته الإقليمية والدولية. هذا المناخ ساعد في تعزيز ثقة المواطنين بالمؤسسات الوطنية، وهو ما أظهرته استطلاعات للرأي الأخيرة التي سجلت نسباً مرتفعة من الرضا الشعبي.

إلى جانب ذلك، يشكل النمو السكاني السريع فرصة كبيرة إذا ما جرى استثماره بالشكل الأمثل، إذ يدخل مئات الآلاف من الشباب سوق العمل سنوياً، ما يوفر طاقة بشرية ضخمة قادرة على المساهمة في مشاريع البنى التحتية والقطاع الخاص، وبالتالي في تحويل "طريق التنمية" إلى مشروع مستدام يمتد أثره لسنوات طويلة.

4-فرص الاستثمار الممكنة

يقدم كل ميناء الفاو وطريق التنمية حزمة من المشاريع والاستثمارات التي يمكن ان تغير خارطة الاستثمار في قطاع الموانئ العراقية والذي حتماً سوف يجعل هذا القطاع يصبح ثروة العراق القادمة . إن نجاح مشروع ميناء الفاو وطريق التنمية يتطلب منظومة متكاملة من المشاريع المساندة تشمل شبكات السكك الحديدية والطرق السريعة والموانئ الجافة، إضافةً إلى البنية الرقمية والمؤسسات المالية الداعمة. تشير التجارب العالمية إلى أن الموانئ الكبرى لا تزدهر بمعزل عن هذه المشاريع التكاملية، وأن ربطها بالداخل الإقليمي والدولي يعزز من دورها كمحاور استراتيجية في سلاسل الإمداد العالمية.

سوف نحاول ان نقدم بالتفصيل اهم هذه الفرص والمقتربات الاستثمارية التي تعزز من قيمة هذا المشروع بالاستناد على مشاريع عالمية مشابهة .

أولاً: مشاريع النقل والربط اللوجستي

يشكّل قطاع النقل الركيزة الأساسية في نجاح الموانئ والممرات التجارية العملاقة، حيث يتيح التكامل بين الموانئ البحرية والداخلية من جهة، وشبكات السكك الحديدية والطرق السريعة من جهة أخرى، تعزيز القدرة التنافسية للموانئ وتحويلها إلى عقد لوجستية عالمية. ويبرز مشروع ميناء الفاو و"طريق التنمية" بوصفه فرصة استراتيجية لإعادة رسم خريطة النقل الإقليمي، شريطة تطوير شبكة نقل متكاملة تدعم تدفق البضائع داخلياً وإقليمياً.

1. شبكات السكك الحديدية الداخلية

الأهمية:

- ربط ميناء الفاو بمحافظات العراق الكبرى (البصرة - بغداد - الموصل) وصولاً إلى الحدود التركية.
- إنشاء خطوط فرعية تصل إلى الموانئ الجافة والمجمعات الصناعية والمراكز اللوجستية الداخلية.
- تقليل الاعتماد على النقل البري المكلف والحد من ازدحام الطرق.

تجارب عالمية:

إندونيسيا : Cikarang Dry Port - تم ربطه مباشرة بميناء Tanjung Priok عبر خط سكك حديدية، ما أدى إلى تقليص زمن بقاء الحاويات في الميناء من 3.2 أيام إلى 2.5 يوم، وهو إنجاز عزز الكفاءة وسرعة التوزيع (Rodrigue & Notteboom)، 2020.

الهند - ممرات الشحن المخصصة: خطوط سكك حديد مخصصة لنقل البضائع ضمن مشروع دلهي-مومباي Industrial Corridor، مما مكّن الموانئ الداخلية مثل Jalna Dry Port من لعب دور محوري في النقل متعدد الوسائط.

الصين - مبادرة الحزام والطريق: توسعت شبكة السكك الحديدية لربط الموانئ الصينية الداخلية (مثل تشونغتشينغ) بالموانئ الأوروبية، ما عزز التكامل اللوجستي العابر للقارات.

2. الطرق السريعة

الأهمية:

- تمكين الربط السريع بين الجنوب والشمال والغرب.
- تقليل زمن النقل وتكاليفه عبر ممرات عالية الكفاءة.
- تعزيز قدرة العراق على استقطاب حركة العبور (Transit Trade) الإقليمية.

تجارب عالمية:

الهند - ممر دلهي - مومباي الصناعي: مشروع متكامل يضم شبكة طرق سريعة تربط المناطق الصناعية بالموانئ البحرية والجافة، ما ساعد على تسريع النمو الصناعي.

الولايات المتحدة: Interstate Highway System - ربط الموانئ الأميركية الكبرى (مثل ميناء لوس أنجلوس) بالمراكز الصناعية في الداخل، مما كان له أثر مباشر في جعل الاقتصاد الأميركي أكثر تكاملاً.

المغرب - الطرق السريعة المرتبطة بميناء طنجة المتوسط: أسهمت في خفض زمن النقل للبضائع من الميناء إلى الدار البيضاء والرباط، ما رفع من جاذبية الميناء كمركز إقليمي للتجارة.

3. الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية

الأهمية:

- تخفيف الضغط على الموانئ البحرية عبر توزيع البضائع في الداخل.
- تقليل زمن التخليص الجمركي من خلال تقديم خدماته في الموانئ الجافة.
- دعم استراتيجيات التخزين المبرد، وتعزيز القيمة المضافة عبر أنشطة مثل التعبئة والتغليف.

تجارب عالمية:

السعودية – ميناء الرياض الجاف: بمساحة 918,000 م²، يعد أكبر ميناء جاف في المملكة، ويرتبط مباشرة بميناء الدمام عبر خط سكك حديدية، مما مكن العاصمة من أن تكون عقدة توزيع تجارية.

ألمانيا – Duisburg Inland Port: أكبر ميناء داخلي في العالم، يتعامل مع أكثر من 3.6 مليون حاوية سنوياً، ويمثل عقدة رئيسية لربط أوروبا الغربية بالمبادرة الصينية "الحزام والطريق".

إثيوبيا – Modjo Dry Port: يُعد المنفذ الرئيسي لإثيوبيا غير الساحلية، ويرتبط بميناء جيبوتي عبر خط سكك حديدية، مما خفف من اعتماد البلاد على النقل البري التقليدي ورفع من كفاءة الصادرات والواردات.

النتائج

تشير التجارب الدولية إلى أن نجاح الموانئ الكبرى لا يتحقق إلا بوجود شبكة نقل ولوجستيات متكاملة تشمل:

1. شبكات سكك حديدية فعالة تربط الموانئ البحرية بالمدن الداخلية والموانئ الجافة.
2. طرق سريعة حديثة تعزز التكامل الإقليمي وتختصر زمن النقل.
3. موانئ جافة ومراكز لوجستية توفر خدمات التخزين والتوزيع والتخليص الجمركي.

وبالنسبة للعراق، فإن تبني هذه النماذج في مشروع ميناء الفاو و"طريق التنمية" من شأنه أن يحول البلاد إلى مركز عبور استراتيجي بين آسيا وأوروبا، معززاً من قدرته على المنافسة الإقليمية والدولية.

ثانياً: مشاريع الطاقة المساندة لميناء الفاو وطريق التنمية

تُعد الطاقة بمختلف أشكالها (النفط، الغاز، الكهرباء) عاملاً حاسماً في نجاح المشاريع اللوجستية الكبرى مثل ميناء الفاو و"طريق التنمية". فالموانئ العملاقة ومراكز الشحن تحتاج إلى مصادر طاقة مستقرة لتشغيل البنى التحتية، وتلبية الطلب المتزايد من الصناعات المرتبطة بالنقل والتخزين والتصنيع. وعليه، فإن تطوير مشاريع الطاقة المساندة يعد شرطاً جوهرياً لضمان استدامة وكفاءة المشروع.

1 - خطوط أنابيب النفط والغاز

الأهمية:

- توفير ممرات آمنة وفعّالة لتصدير النفط والغاز عبر ميناء الفاو.
- تغذية المجمعات الصناعية والبتروكيماوية المزمع إنشاؤها قرب الميناء.
- تقليل الاعتماد على الطرق التقليدية في نقل الطاقة وخفض الكلف اللوجستية.

أمثلة عالمية:

ميناء روتردام – هولندا: يتميز بشبكة أنابيب متكاملة تربطه بالمراكز الصناعية في ألمانيا وبلجيكا، ما جعله مركزاً رئيسياً للبتروكيماويات في أوروبا²²

ميناء جبل علي – الإمارات: يحتضن مجمع أنابيب نفطية وغازية يربط الميناء بالمناطق الصناعية في دبي وأبوظبي، ويساهم في تزويد الصناعات التحويلية بالطاقة.

ميناء تسيبو – الصين: يعتمد على شبكة أنابيب غاز تمتد إلى المناطق الداخلية، ما مكّنه من دعم الصناعات الثقيلة والمشاريع اللوجستية الضخمة.

²² Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2020). Port Economics, Management and Policy. [PortEconomics](https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/?utm_source=chatgpt.com)

2- محطات كهرباء جديدة

الأهمية:

- تلبية الطلب على الكهرباء الناتج عن توسع الأنشطة المينائية واللوجستية.
- ضمان استقرار التغذية الكهربائية للمرافق الحيوية مثل الموانئ الجافة، المخازن المبردة، والمصانع.
- تقليل مخاطر الانقطاعات التي قد تؤثر على العمليات التجارية الدولية.

أمثلة عالمية:

ميناء سنغافورة: يتمتع ببنية كهربائية متطورة تعتمد على مزيج من الطاقة التقليدية والغاز الطبيعي المسال (LNG)، مما يضمن استقرار الإمدادات للميناء الذي يُعد الأكبر في العالم من حيث حركة الحاويات.

ميناء شنغهاي - الصين: توسّع بشكل كبير بفضل محطات توليد كهرباء محلية مدعومة بالغاز والفحم النظيف، لتلبية الطلب الناتج عن النشاط الصناعي واللوجستي المرتبط بالميناء.

ميناء لوس أنجلوس - الولايات المتحدة: عزز قدراته الكهربائية لتغذية مبادرة "الميناء الأخضر"، بما يشمل تشغيل الرافعات الكهربائية وأنظمة الشحن البري الصديقة للبيئة.

3- مشاريع الربط الكهربائي الإقليمي

الأهمية:

- تأمين استقرار المنظومة الكهربائية عبر مصادر متعددة.
- تقليل الاعتماد على إنتاج محلي قد يتأثر بعوامل داخلية (الأعطال، الأزمات).
- تعزيز التكامل الإقليمي وتوسيع فرص الاستثمار في البنى التحتية للطاقة.

أمثلة عالمية:

الربط الكهربائي لدول مجلس التعاون الخليجي: (GCC Interconnect Authority) ساهم في تعزيز استقرار الشبكات الوطنية وتوفير فائض طاقة يمكن تبادله بين الدول²³

مشروع الربط بين تركيا وجورجيا: مكّن من تبادل الكهرباء بين البلدين، ما وفر مرونة إضافية لدعم مشاريع البنى التحتية الكبرى.

مشروع الربط الأوروبي: (ENTSO-E) شبكة أوروبية ضخمة تربط معظم دول الاتحاد الأوروبي بشبكة كهرباء موحدة، ما عزز من مرونة الإمدادات خاصة في الموانئ والمناطق الصناعية.

²³ GCC Interconnection Authority (2020). Annual Report on GCC Power Grid. [GCCIA](https://www.gccia.com.sa/?utm_source=chatgpt.com)

النتائج

وبناء عليه يمكن القول بان التجارب العالمية تقود إلى حقيقة مفادها أن مشاريع الموانئ العملاقة مثل ميناء الفاو تحتاج إلى بنية طاقوية متكاملة تشمل:

1. شبكات أنابيب النفط والغاز لتأمين الإمدادات ودعم الصناعات المرتبطة بالموانئ.
2. محطات كهرباء حديثة لتغطية الطلب المتزايد وضمان استقرار التشغيل.
3. مشاريع الربط الكهربائي الإقليمي لتوفير مرونة وأمان إضافي في إمدادات الطاقة.

وبناءً عليه، فإن دمج هذه المشاريع ضمن رؤية "طريق التنمية" لا يقتصر على البنية المادية للنقل، بل يتعداها إلى توفير قاعدة طاقوية مستقرة ومستدامة تجعل من الفاو مركزاً تنافسياً في التجارة العالمية.

ثالثاً: المشاريع الصناعية والتجارية المساندة لميناء الفاو وطريق التنمية

لا يمكن للموانئ البحرية الكبرى أن تزدهر بمعزل عن محيطها الصناعي والتجاري. فالموانئ لا تمثل فقط بوابة للتجارة الدولية، بل تتحول إلى محركات تنمية اقتصادية إذا ما أُحيطت بمجمّعات صناعية ومناطق حرة تستقطب الاستثمارات وتخلق فرص عمل. وفي هذا السياق، يشكل ميناء الفاو الكبير فرصة استراتيجية لتأسيس منظومات صناعية وتجارية متكاملة قادرة على تحويل العراق إلى مركز عبور وإنتاج في آن واحد.

1. المجمّعات الصناعية قرب الموانئ

الأهمية:

- استيعاب الصناعات التحويلية مثل البتروكيماويات، الصناعات الغذائية، تجميع السيارات، وصناعة مواد البناء.
- توفير قيمة مضافة للبضائع المارة عبر الميناء بدل أن يكون مجرد محطة عبور.
- تقليل تكاليف النقل عبر دمج الإنتاج مع الموانئ.

أمثلة عالمية:

ميناء شنغهاي - الصين: يحتضن مجمّع صناعي ضخم في منطقة Yangshan Free Trade Zone، يضم مصانع للبتروكيماويات والإلكترونيات. هذا التكامل ساهم في جعل شنغهاي الميناء الأول عالمياً من حيث حجم المناولة (Rodrigue & Notteboom)، 2020.

ميناء سنغافورة: ارتبط بتأسيس مناطق صناعية متطورة مثل Jurong Industrial Estate، التي تحولت إلى محور للصناعات الكيماوية والإلكترونية، مما عزز من مكانة الميناء كمركز عالمي للتجارة والخدمات اللوجستية.

ميناء جبل علي - الإمارات: مجاور للمنطقة الصناعية جبل علي الصناعية المنطقة الصناعية التي تضم آلاف المصانع، ما ساهم في ربط الميناء مباشرة بالأنشطة الإنتاجية والتصديرية.

2. المناطق الحرة التجارية

الأهمية:

- جذب الاستثمارات الأجنبية عبر تسهيلات ضريبية وجمركية.
- تحويل الميناء إلى مركز للتخزين وإعادة التصدير (مركز إعادة التصدير).
- تسهيل دخول الشركات العالمية من خلال بيئة قانونية وتنظيمية مرنة.

أمثلة عالمية:

جبل علي - دبي: المنطقة الحرة JAFZA أسست نموذجاً يُحتذى به، إذ تستضيف أكثر من 7,000 شركة دولية، وتساهم بما يقارب 23.9% من الناتج المحلي لدبي. (JAFZA, 2021)

ميناء طنجة المتوسط - المغرب: يضم مناطق صناعية وتجارية حرة جعلته مركزاً إقليمياً لتجميع السيارات) مثل مصانع Renault-Nissan وصناعات الطيران، مما ساهم في رفع قيمة صادرات المغرب الصناعية.

ميناء كولومبو - سريلانكا: استفاد من المناطق الحرة لتشجيع شركات إعادة التصدير، وأصبح محطة رئيسية في حركة التجارة البحرية في جنوب آسيا.

3. تطوير قطاع الخدمات اللوجستية

الأهمية:

- خلق قطاع متكامل من شركات الشحن، التخزين المبرد، والخدمات المينائية.
- دعم أنظمة "سلاسل الإمداد" العالمية عبر العراق.
- توفير فرص استثمارية للشركات العالمية العاملة في النقل البحري والبري.

أمثلة عالمية:

ميناء روتردام - هولندا: يحتوي على واحد من أكبر المجمعات اللوجستية في أوروبا، حيث تُدار عمليات التخزين والتوزيع عبر شركات عالمية مثل Maersk وDHL.

ميناء هامبورغ - ألمانيا: يضم أكثر من 50 شركة لوجستية تعمل في مجالات التخزين المبرد والتوزيع الإقليمي، مما جعله نقطة محورية لسلاسل التوريد في شمال أوروبا.

ميناء سنغافورة: طور منظومة لوجستية قائمة على التكنولوجيا المتقدمة (blockchain – big data) تددير أكثر من 600 مليون طن من البضائع سنوياً بكفاءة عالية.

- إن إقامة مجمّعات صناعية ومناطق حرة ومراكز لوجستية قرب ميناء الفاو سيؤدي إلى:
- تعظيم القيمة المضافة عبر تحويل العراق من معبر عبور إلى مركز إنتاج وتصدير.
- جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال بيئة استثمارية مرنة وحوافز تنافسية.
- تنمية قطاع الخدمات اللوجستية بما يواكب أفضل الممارسات العالمية.

التجارب الدولية – من شنغهاي وسنغافورة إلى جبل علي وطنجة المتوسط – تؤكد أن الموانئ الناجحة لا تقوم فقط على الأرصفة والرافعات، بل على محيط صناعي وتجاري متكامل يخلق حلقة اقتصادية متواصلة بين الإنتاج والتصدير.

ثالثاً: المشاريع الصناعية والتجارية المساندة لميناء الفاو وطريق التنمية

لا يمكن للموانئ البحرية الكبرى أن تزدهر بمعزل عن محيطها الصناعي والتجاري. فالموانئ لا تمثل فقط بوابة للتجارة الدولية، بل تتحول إلى محركات تنمية اقتصادية إذا ما أُحيطت بمجمّعات صناعية ومناطق حرة تستقطب الاستثمارات وتخلق فرص عمل. وفي هذا السياق، يشكل ميناء الفاو الكبير فرصة استراتيجية لتأسيس منظومات صناعية وتجارية متكاملة قادرة على تحويل العراق إلى مركز عبور وإنتاج في آن واحد.

1. المجمّعات الصناعية قرب الموانئ

الأهمية:

- استيعاب الصناعات التحويلية مثل البتروكيماويات، الصناعات الغذائية، تجميع السيارات، وصناعة مواد البناء.
- توفير قيمة مضافة للبضائع المارة عبر الميناء بدل أن يكون مجرد محطة عبور.
- تقليل تكاليف النقل عبر دمج الإنتاج مع الموانئ.

أمثلة عالمية:

ميناء شنغهاي - الصين: يحتضن مجمّع صناعي ضخم في منطقة Yangshan Free Trade Zone، يضم مصانع للبتروكيماويات والإلكترونيات. هذا التكامل ساهم في جعل شنغهاي الميناء الأول عالمياً من حيث حجم المناولة (Rodrigue & Notteboom)، 2020.

ميناء سنغافورة: ارتبط بتأسيس مناطق صناعية متطورة مثل Jurong Industrial Estate، التي تحولت إلى محور للصناعات الكيماوية والإلكترونية، مما عزز من مكانة الميناء كمركز عالمي للتجارة والخدمات اللوجستية.

ميناء جبل علي - الإمارات: مجاور للمنطقة الصناعية جبل علي الصناعية المنطقة الصناعية التي تضم آلاف المصانع، ما ساهم في ربط الميناء مباشرة بالأنشطة الإنتاجية والتصديرية.

2. المناطق الحرة التجارية

الأهمية:

- جذب الاستثمارات الأجنبية عبر تسهيلات ضريبية وجمركية.
- تحويل الميناء إلى مركز للتخزين وإعادة التصدير (مركز إعادة التصدير).
- تسهيل دخول الشركات العالمية من خلال بيئة قانونية وتنظيمية مرنة.

أمثلة عالمية:

جبل علي - دبي: المنطقة الحرة JAFZA أسست نموذجاً يُحتذى به، إذ تستضيف أكثر من 7,000 شركة دولية، وتساهم بما يقارب 23.9% من الناتج المحلي لدبي. (JAFZA, 2021)

ميناء طنجة المتوسط - المغرب: يضم مناطق صناعية وتجارية حرة جعلته مركزاً إقليمياً لتجميع السيارات) مثل مصانع Renault-Nissan وصناعات الطيران، مما ساهم في رفع قيمة صادرات المغرب الصناعية.

ميناء كولومبو - سريلانكا: استفاد من المناطق الحرة لتشجيع شركات إعادة التصدير، وأصبح محطة رئيسية في حركة التجارة البحرية في جنوب آسيا.

3. تطوير قطاع الخدمات اللوجستية

الأهمية:

- خلق قطاع متكامل من شركات الشحن، التخزين المبرد، والخدمات المينائية.
- دعم أنظمة "سلاسل الإمداد" العالمية عبر العراق.
- توفير فرص استثمارية للشركات العالمية العاملة في النقل البحري والبري.

أمثلة عالمية:

ميناء روتردام - هولندا: يحتوي على واحد من أكبر المجمعات اللوجستية في أوروبا، حيث تُدار عمليات التخزين والتوزيع عبر شركات عالمية مثل Maersk وDHL.

ميناء هامبورغ - ألمانيا: يضم أكثر من 50 شركة لوجستية تعمل في مجالات التخزين المبرد والتوزيع الإقليمي، مما جعله نقطة محورية لسلاسل التوريد في شمال أوروبا.

ميناء سنغافورة: طور منظومة لوجستية قائمة على التكنولوجيا المتقدمة (blockchain – big data) تددير أكثر من 600 مليون طن من البضائع سنوياً بكفاءة عالية.

النتائج

إن إقامة مجمّعات صناعية ومناطق حرة ومراكز لوجستية قرب ميناء الفاو سيؤدي إلى:

- تعظيم القيمة المضافة عبر تحويل العراق من معبر عبور إلى مركز إنتاج وتصدير.
- جذب الاستثمارات الأجنبية من خلال بيئة استثمارية مرنة وحوافز تنافسية.
- تنمية قطاع الخدمات اللوجستية بما يواكب أفضل الممارسات العالمية.
- التجارب الدولية - من شنغهاي وسنغافورة إلى جبل علي وطنجة المتوسط - تؤكد أن الموانئ الناجحة لا تقوم فقط على الأرصفة والرافعات، بل على محيط صناعي وتجاري متكامل يخلق حلقة اقتصادية متواصلة بين الإنتاج والتصدير.

رابعاً: المشاريع الحضرية والتنمية الداعمة لميناء الفاو وطريق التنمية

ترتبط الموانئ العملاقة والممرات التجارية الكبرى ارتباطاً وثيقاً بالتنمية الحضرية في محيطها. فنجاح الموانئ لا يقاس فقط بكفاءة الأرصفة والخدمات اللوجستية، بل أيضاً بقدرتها على تحفيز التطور العمراني، وتوسيع البنى التحتية، وخلق بيئة حضرية متكاملة تدعم حركة السكان ورجال الأعمال والمستثمرين. في هذا السياق، يشكّل تطوير البصرة والمدن المحيطة بميناء الفاو خطوة أساسية في جعل "طريق التنمية" مشروعاً مستداماً ومتكاملاً.

1. تطوير البنية التحتية للمدن القريبة

الأهمية:

- تحسين جودة الحياة للسكان عبر إسكان حديث، شبكات طرق داخلية، مرافق صحية وتعليمية.
- جذب الكفاءات والعمالة المتخصصة للعمل في المشاريع الصناعية واللوجستية المرتبطة بالميناء.
- رفع القيمة العقارية والاستثمارية للمدن القريبة من الميناء.

أمثلة عالمية:

مدينة شنغهاي – الصين: تطوير مناطق عمرانية جديدة حول Yangshan Deep Water Port ، بما يشمل إسكان حديث وشبكات نقل حضرية، جعل من المنطقة مركز جذب للاستثمارات والسكان.

مدينة روتردام – هولندا: مشروع Kop van Zuid الذي حول الضفة الجنوبية لميناء روتردام إلى منطقة حضرية حديثة تضم مكاتب، مساكن، ومرافق ثقافية، مما عزز التكامل بين الميناء والمدينة.

طنجة المتوسط – المغرب: رافق الميناء برنامج لتطوير مدينة طنجة، شمل تحديث الطرق، وتوسيع الإسكان، واستحداث مرافق سياحية، مما ساعد في رفع النمو الاقتصادي للمنطقة بنسبة تفوق 8% سنوياً.

2. تطوير المطارات

الأهمية:

- تعزيز التكامل بين النقل البحري والجوي لخدمة التجارة السريعة. (Express Cargo)
- استقطاب شركات الطيران والشحن لتأسيس مراكز إقليمية قرب الموانئ.
- خدمة حركة المسافرين ورجال الأعمال المرتبطين بالنشاط التجاري والصناعي.

أمثلة عالمية:

- **ميناء جبل علي - الإمارات:** التكامل بين الميناء ومطار آل مكتوم الدولي (Dubai World Central) نموذجاً للمناطق اللوجستية المتكاملة (sea-air hub) ، ما جعل دبي مركزاً عالمياً للشحن.
- **مطار إنتشون - كوريا الجنوبية:** رغم أنه مطار، إلا أن ربطه بميناء بوسان عبر شبكة سكك حديد وطرق سريعة عزز موقع كوريا كعقدة إقليمية في التجارة.
- **ميناء سنغافورة - مطار شانغي:** يشكلان معاً منظومة متكاملة تتيح إعادة شحن البضائع بسرعة بين النقل البحري والجوي، ما رفع من تنافسية سنغافورة كمركز عالمي.

3. المشاريع السياحية والتجارية

الأهمية:

- استثمار الموقع الجغرافي للعراق على الخليج العربي في إنشاء مرافق سياحية بحرية وتجارية.
- تنويع الاقتصاد عبر تعزيز السياحة البحرية والتجارية إلى جانب قطاع النفط.
- جعل الميناء جزءاً من مشهد حضري وثقافي أوسع يجذب المستثمرين والسياح.

أمثلة عالمية:

- **سنغافورة:** ربطت الميناء بمشاريع سياحية كبرى مثل Marina Bay Sands ، التي جعلت من المدينة مركزاً للسياحة والمؤتمرات بجانب كونها ميناءً تجارياً²⁴.
- **برشلونة - إسبانيا:** ميناء برشلونة يحتوي على محطات سياحية (Cruise Terminals) مرتبطة بمشاريع حضرية، جعلت من الميناء محوراً للتجارة والسياحة معاً.
- **دبي - الإمارات:** دمج ميناء راشد مع مشاريع سياحية بحرية (Dubai Cruise Terminal) جعل من دبي نقطة جذب للسفن السياحية العالمية، إضافة إلى كونها مركزاً تجارياً²⁵.

²⁴ Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2020). Port Economics, Management and Policy, *Ibid*

²⁵ JAFZA & Dubai Ports World (2021). Logistics and Tourism Integration in Dubai

النتائج

- تظهر التجارب العالمية أن تطوير الموانئ لا يقتصر على الأرصفة والخدمات اللوجستية، بل يتطلب مشاريع حضرية وتنموية متكاملة تشمل:
- تطوير المدن القريبة لتكون بيئة جاذبة للسكان والاستثمارات.
- تحديث وتوسيع المطارات لضمان الربط البحري-الجوي السريع.
- إنشاء مشاريع سياحية وتجارية تضيف قيمة اقتصادية وتساعد على تنويع مصادر الدخل.

خامساً: الاتصالات والبنية الرقمية الداعمة لميناء الفاو وطريق التنمية

تلعب الاتصالات الحديثة والبنية الرقمية دوراً محورياً في تعزيز كفاءة الموانئ وتحويلها إلى مراكز لوجستية ذكية. فمع تزايد تعقيد سلاسل الإمداد العالمية، لم تعد الأرصفة والرافعات وحدها كافية، بل أصبحت الحاجة ملحة إلى شبكات اتصالات عالية السرعة، مراكز بيانات، وحلول رقمية متقدمة تعتمد على الذكاء الاصطناعي وتقنيات Blockchain. يمثل ميناء الفاو، ضمن إطار "طريق التنمية"، فرصة استراتيجية لتحويل العراق إلى مركز رقمي إقليمي يربط آسيا بأوروبا.

1. شبكات الألياف الضوئية (الألياف البصرية)

الأهمية:

- توفير سرعة إنترنت عالية وموثوقة لإدارة العمليات المينائية واللوجستية.
- دعم أنظمة المراقبة والتحكم في حركة السفن والحاويات.
- تعزيز الأمن السيبراني من خلال قنوات اتصال محمية.

تجارب عالمية:

ميناء روتردام - هولندا: يعتمد على شبكة ضوئية متطورة تدعم منصة Port Community System ، التي تتيح مشاركة البيانات في الزمن الحقيقي بين الميناء، الشركات اللوجستية، والجهات الحكومية²⁶.

ميناء سنغافورة: يستخدم شبكة ألياف ضوئية واسعة لتشغيل نظام PortNet ، وهو أكبر منصة رقمية لإدارة الموانئ في العالم، يخدم أكثر من 10,000 مؤسسة.

ميناء بوسان - كوريا الجنوبية: تم تعزيز بنيته الرقمية عبر شبكة Fiber متكاملة تدعم التشغيل الآلي للرافعات وأنظمة المناولة الذكية.

²⁶ Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2020). *Port Economics, Management and Policy*, Ibid

2. مراكز البيانات (مراكز البيانات)

الأهمية:

- تمكين تخزين ومعالجة البيانات الضخمة الناتجة عن حركة البضائع.
- دعم أنظمة التتبع وإدارة الحاويات في الزمن الحقيقي.
- توفير بنية تحتية للخدمات السحابية (الخدمات السحابية) للشركات المحلية والعالمية.

تجارب عالمية:

- دبي - الإمارات:** منطقة جبل علي تستضيف مراكز بيانات تابعة لشركات عالمية مثل Equinix ، ما عزز من دور الميناء كعقدة لوجستية ورقمية.
- شنغهاي - الصين:** إنشاء مراكز بيانات قريبة من الميناء لدعم تطبيقات الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات، مما ساعد على تحسين كفاءة التوزيع بنسبة تزيد على 20%.
- روتردام - هولندا:** يُعد من أبرز الموانئ التي دمجت بين البنية الرقمية ومراكز البيانات لدعم مبادرات "الميناء الذكي".

3. الحلول الذكية (الحلول الذكية)

الأهمية:

- رقمنة العمليات المينائية عبر أنظمة إدارة الحاويات الذكية.
- استخدام Blockchain لتأمين وتتبع الشحنات عبر سلاسل الإمداد.
- الاستعانة بالذكاء الاصطناعي للتنبؤ بحركة التجارة وتخفيف الازدحام.

تجارب عالمية:

- ميناء أنتويرب - بلجيكا:** يطبق نظام NxtPort الذي يستخدم البيانات المفتوحة و Blockchain لتبادل المعلومات بين شركات النقل، الميناء، والسلطات.
- ميناء لوس أنجلوس - الولايات المتحدة:** أطلق مبادرة Port Optimizer بالتعاون مع IBM لتطبيق الذكاء الاصطناعي في التنبؤ بتدفق البضائع وتحسين إدارة الأرصفة.
- ميناء سنغافورة:** يعتمد على روبوتات ومركبات ذاتية القيادة مدعومة بالذكاء الاصطناعي لتسريع عمليات الشحن والتفريغ.²⁷

²⁷ PSA Singapore (2022). PortNet and Digitalization of Maritime Trade

4. الربط الإقليمي عبر الكابلات الضوئية

الأهمية:

- تحويل العراق إلى "معبّر إنترنت" إقليمي بين آسيا وأوروبا.
- استثمار موقع الفاو على الخليج العربي كمحطة عبور رئيسية للكابلات البحرية.
- توفير عوائد اقتصادية غير نفطية من خلال خدمات الإنترنت والاتصالات.

تجارب عالمية:

- سنغافورة:** تُعد عقدة رئيسية للكابلات البحرية التي تربط شرق آسيا بالشرق الأوسط وأوروبا، ما عزز مكانتها كمركز رقمي عالمي.
- مرسيليا – فرنسا:** أصبحت بوابة أوروبا للكابلات البحرية القادمة من آسيا وأفريقيا، وأسهمت في تنشيط الاقتصاد الرقمي الفرنسي.
- جدة – السعودية:** تستضيف عدة كابلات بحرية دولية، ما جعلها مركزاً إقليمياً للاتصالات بين آسيا وأفريقيا وأوروبا.

النتائج

يمثل الاستثمار في الاتصالات والبنية التحتية جزءاً لا يتجزأ من نجاح ميناء الفاو و"طريق التنمية". فالتجارب العالمية تُظهر أن الموانئ الذكية مثل روتردام وسنغافورة لم تحقق مكانتها إلا من خلال:

- شبكات ألياف ضوئية متقدمة.
- مراكز بيانات داعمة لرقمنة العمليات.
- حلول ذكية قائمة على Blockchain والذكاء الاصطناعي.
- الربط الإقليمي عبر كابلات بحرية تجعلها عقدة للاتصال العالمي.

وبالتالي، فإن تحويل الفاو إلى "مركز رقمي ولوجستي" سيسهم في تعزيز موقع العراق في سلاسل الإمداد العالمية وتحقيق تنويعاً اقتصادياً بعيداً عن الاعتماد على النفط وحده.

سادساً: المؤسسات المساندة لميناء الفاو وطريق التنمية

لا تقتصر فعالية الموانئ الكبرى على بنيتها التحتية أو شبكات النقل المرتبطة بها، بل تعتمد أيضاً على منظومة من المؤسسات المساندة التي توفر الحماية، التنظيم، والخدمات اللوجستية المتكاملة. وتشمل هذه المؤسسات شركات التأمين البحري والبري، شركات الشحن والنقل العالمية، بالإضافة إلى الهيئات التنظيمية التي تضمن تسهيل حركة التجارة. إن وجود هذه المؤسسات يعد شرطاً أساسياً لتحويل ميناء الفاو إلى عقدة تجارية عالمية ضمن "طريق التنمية".

1. شركات التأمين البحري والبري

الأهمية:

- حماية البضائع والشحنات من المخاطر البحرية (الغرق، القرصنة، الحوادث).
- تعزيز ثقة المستثمرين وشركات النقل في استخدام الميناء.
- خفض تكاليف النقل عبر تقليل المخاطر المرتبطة بالشحن.

تجارب عالمية:

سوق لندن للتأمين (لويدز أوف لندن): يعد أكبر سوق للتأمين البحري في العالم، ويغطي معظم التجارة العالمية.

سنغافورة: تحتضن شركات تأمين بحرية كبرى تقدم خدمات مرتبطة بمينائها العالمي.

دبي: توفر مناطق مالية (DIFC) تستضيف شركات تأمين متخصصة بالتجارة البحرية في جبل علي.

2. المؤسسات اللوجستية المتكاملة

الأهمية:

- توفير خدمات شاملة تشمل النقل، التخزين، التخليص الجمركي، التوزيع، والتوصيل.
- إدماج العراق في شبكات سلاسل الإمداد العالمية.
- جذب شركات الشحن الكبرى للعمل محلياً من خلال بنية تحتية داعمة.

تجارب عالمية:

- **DHL - ألمانيا:** تدير عمليات لوجستية في موانئ مثل روتردام وهامبورغ، حيث تقدم خدمات التخزين والتوزيع الإقليمي.
- **Maersk - الدنمارك:** إلى جانب نشاطها البحري، تدير Maersk مرافق لوجستية متكاملة في موانئ مثل جبل علي وسنغافورة.
- **CMA-CGM - فرنسا:** استثمرت في محطات الحاويات والمراكز اللوجستية في ميناء طنجة المتوسط بالمغرب، ما عزز دوره كمركز إقليمي للشحن.

3. هيئات التنظيم والتسهيل التجاري

الأهمية:

- تقليل البيروقراطية وتعزيز الشفافية في العمليات الجمركية.
- تسريع حركة البضائع وخفض زمن التخليص الجمركي.
- زيادة القدرة التنافسية للميناء عبر تقديم خدمات إلكترونية متطورة.

تجارب عالمية:

- **سنغافورة – نظام TradeNet:** تعد من أقدم أنظمة "النافذة الواحدة" (منذ 1989)، يمكن التجار من تقديم كل الوثائق إلكترونياً، ما خفّض زمن التخليص إلى أقل من 10 دقائق.
- **كوريا الجنوبية – نظام uTradeHub:** منصة رقمية متكاملة للتجارة الخارجية تُدار عبر القطاعين العام والخاص.
- **المغرب – نظام PortNet:** يربط جميع الفاعلين في ميناء طنجة المتوسط إلكترونياً، مما أدى إلى تقليص زمن عبور الحاويات بنسبة 50%.

الأهمية:

- تمويل مشاريع البنية التحتية المرافقة للميناء.
- تقديم اعتمادات مستندية (Credit of Credit) وضمانات مصرفية لتسهيل حركة التجارة.
- دعم التحويلات المالية وخدمات الدفع الإلكتروني للشركات العاملة في النقل واللوجستيات.
- تعزيز ثقة المستثمرين الأجانب عبر توفير نظام مصرفي متكامل ومتصل بالأسواق العالمية.

أمثلة عالمية:

- دبي - الإمارات: دور مركز دبي المالي العالمي (DIFC) في توفير التمويل والتسهيلات المصرفية لميناء جبل علي.
- سنغافورة: النظام المصرفي القوي الذي يدعم ميناء سنغافورة من خلال تمويل التجارة الدولية وخدمات الدفع الرقمي.
- هونغ كونغ: التكامل بين البنوك التجارية والميناء جعلها مركزاً رئيسياً للتمويل التجاري في شرق آسيا.

النتائج

إن تعزيز المؤسسات المساندة لميناء الفاو يتطلب:

- جذب شركات التأمين البحرية والبرية لضمان الثقة والاستقرار.
- استقطاب شركات الشحن واللوجستيات العالمية لتأسيس مكاتب تشغيلية داخل العراق.
- إنشاء هيئة تنظيمية رقمية تعتمد على نموذج "النافذة الواحدة" لتسهيل التجارة وتخفيض زمن الإجراءات.
- وتشير التجارب الدولية من لندن وسنغافورة إلى طنجة المتوسط إلى أن هذه المؤسسات هي ما يحوّل الموانئ من مجرد مراكز مناولة إلى عقد لوجستية عالمية.

موانئ العراق استراتيجية النمو والتنمية والاعمار

الخاتمة

يشكل قطاع الموانئ في العراق أحد المرتكزات الرئيسة لإعادة صياغة دوره الاقتصادي والجيوسياسي في المنطقة. فالموانئ العراقية القديمة مثل ميناء أم قصر وخور الزبير مثلت على مدى عقود نافذة العراق الوحيدة إلى البحار، ومعبراً رئيساً لتصدير النفط واستيراد السلع الأساسية. غير أنّ محدودية طاقتها الاستيعابية، وضعف بنيتها التحتية، واعتمادها شبه الكامل على النفط، جعلها عاجزة عن تلبية متطلبات الاقتصاد الحديث أو المنافسة مع الموانئ الإقليمية والدولية. ومع إطلاق مشروع ميناء الفاو الكبير وربطه بمشروع "طريق التنمية"، يجد العراق نفسه أمام فرصة تاريخية لإعادة بناء قدراته المينائية وتحويل موقعه الجغرافي إلى ميزة استراتيجية يمكن أن تضعه في قلب حركة التجارة العالمية.

أهمية الموانئ العراقية في إطار طريق التنمية

تُعد الموانئ بوابة أي مشروع لوجستي أو ممر تجاري، وميناء الفاو تحديداً سيشكل المحطة الجنوبية لمشروع "طريق التنمية" الذي يربط الخليج العربي بتركيا وأوروبا. وبفضل موقعه على رأس الخليج العربي، فإن الفاو يتيح للعراق إمكانية منافسة ممرات قائمة مثل قناة السويس أو موانئ شرق المتوسط، عبر تقديم طريق أقصر وأسرع يربط آسيا بأوروبا. هذا التحول يضع الموانئ العراقية – القديمة منها والجديدة – في قلب مشروع استراتيجي عابر للحدود، بحيث تصبح ليس فقط مراكز لتصدير النفط، بل عقداً لوجستية تستوعب حركة العبور (Transit Trade) وتعيد للعراق مكانته التاريخية كجسر بين الشرق والغرب²⁸.

²⁸ Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2020). *Port Economics, Management and Policy*. PortEconomics.

التكامل مع القطاعات المساندة

التجارب العالمية تشير بوضوح إلى أن الموانئ لا تزدهر بقدراتها المادية وحدها، بل تحتاج إلى شبكة متكاملة من القطاعات المساندة. ويمكن تلخيص هذه القطاعات في:

1. النقل والربط اللوجستي:

من دون شبكة سكك حديدية وطرق سريعة وموانئ جافة، سيفقد ميناء الفاو قدرته على أن يكون عقدة توزيع إقليمية. النموذج الألماني في Duisburg Inland Port يبرهن كيف يمكن لميناء داخلي أن يصبح أكبر عقدة في أوروبا بفضل ربطه السككي المباشر بالصين ضمن مبادرة الحزام والطريق²⁹. أما في السعودية، فقد مكن ربط ميناء الدمام بالرياض عبر ميناء الرياض الجاف العاصمة من أن تكون مركزاً للتوزيع والخدمات التجارية.

2. الطاقة:

ميناء بهذا الحجم يتطلب شبكة طاقة متكاملة من محطات كهرباء وأنابيب نفط وغاز. ميناء روتردام مثال بارز، حيث ترتبط الأرضفة مباشرة بمجمعات صناعية عبر أنابيب طولها مئات الكيلومترات، ما يجعل الميناء مركزاً أوروبياً للطاقة والبتروكيماويات. إذا بنى العراق نموذجاً مشابهاً، يمكن للفاو أن يصبح ليس فقط محطة مرور للبضائع، بل أيضاً مركزاً لصناعات تحويلية تزيد من القيمة المضافة.

3. المجمعات الصناعية والمناطق الحرة

نجاح الموانئ مرتبط بقدرتها على خلق بيئة صناعية وتجارية حولها. ميناء جبل علي لم يكن ليصبح أحد أكبر موانئ العالم لولا المنطقة الحرة JAFZA التي استقطبت أكثر من 7000 شركة عالمية وأسهمت بنحو 24% من الناتج المحلي لدبي³⁰ كذلك، فإن ميناء طنجة المتوسط جذب مصانع سيارات (Renault-Nissan) وصناعات طيران بفضل المناطق الصناعية المرتبطة به. بالنسبة للعراق، فإن إنشاء مناطق صناعية وحررة قرب الفاو سيكون مفتاح جذب الاستثمارات وتنويع الاقتصاد.

²⁹ انظر

Duisport. (2021). Annual Report of Duisburg Inland Port. Duisburger Hafen AG. Retrieved from <https://www.duisport.de>

³⁰ JAFZA. (2021). Annual Report. Jebel Ali Free Zone Authority, Ibid

4. التنمية الحضرية:

الموانئ عادة ما تكون محفزاً لإعادة تطوير المدن المحيطة. في روتردام، أدى مشروع Kop van Zuid الى تحويل الأحياء القديمة إلى مناطق سكنية وتجارية حديثة مرتبطة بالميناء. وبالنسبة للعراق، فإن تطوير البصرة والمدن القريبة من الفاو عبر الإسكان الحديث والبنية التحتية الحضرية سيجعل المنطقة أكثر جذباً للاستثمار والعمالة المؤهلة.

5. التحول الرقمي والاتصالات:

الموانئ الذكية اليوم تعتمد على الألياف الضوئية، مراكز البيانات، وتقنيات مثل الذكاء الاصطناعي و Blockchain ميناء سنغافورة طور منصة PortNet التي تربط أكثر من 10 آلاف شركة وتدير ملايين الحاويات بكفاءة عالية³¹. كما أن ميناء لوس أنجلوس اعتمد على منصة Port Optimizer لتوقع تدفق البضائع وتقليل الاختناقات. العراق، عبر الفاو، يمكن أن يتحول إلى عقدة للإنترنت بين آسيا وأوروبا إذا استثمر في الكابلات البحرية والبرية التي تمر عبر أراضيه.

6. المؤسسات المالية والتنظيمية:

البيئة المالية والتنظيمية جزء أساسي من نجاح الموانئ. مركز دبي المالي العالمي (DIFC) وفر بيئة مصرفية وتأمينية متطورة جعلت جبل علي وجهة مفضلة للشركات العالمية. المغرب بدوره أنشأ نظام PortNet الذي قلل زمن التخليص الجمركي في طنجة المتوسط بنسبة 50%، ما زاد من جاذبيته. العراق بحاجة إلى تحديث قطاعه المصرفي وتفعيل أنظمة الدفع والاعتمادات المستندية ليواكب هذه المعايير الدولية.

³¹ PSA Singapore. (2022). PortNet Digitalization System Overview. PSA International. Retrieved from <https://www.singaporepsa.com>

الحجج المنطقية للاستثمار في الموانئ والقطاعات المساندة

1. **التنوع الاقتصادي:** اعتماد العراق على النفط كمورد وحيد يجعله هشاً أمام تقلبات الأسعار. الموانئ قادرة على خلق إيرادات جديدة عبر الرسوم الجمركية، الخدمات اللوجستية، وإعادة التصدير.
2. **الميزة الجغرافية:** العراق يملك أقصر ممر بري يربط الخليج بأوروبا. استثماره في الفاو وطريق التنمية يعني استغلال هذه الميزة لتعزيز مكانته كممر تجاري عالمي.
3. **خلق فرص العمل:** المشاريع المينائية والقطاعات المساندة قادرة على استيعاب مئات الآلاف من الشباب الذين يدخلون سوق العمل سنوياً.
4. **الاستقرار الاجتماعي والسياسي:** التنمية الاقتصادية الناتجة عن هذه المشاريع ستخفف من الضغوط الاجتماعية وتساهم في استقرار النظام السياسي.
5. **جذب الاستثمارات الأجنبية:** كما أظهر نموذج طنجة المتوسط، وجود ميناء حديث مع بيئة استثمارية مرنة كفيل بجذب استثمارات صناعية وتجارية ضخمة.

وبناء على كل ما سبق، يمكن القول بأن قطاع الموانئ في العراق، سواء القديم أو الجديد، يمثل حجر الزاوية في مشروع "طريق التنمية" وفي أي محاولة جادة لإعادة هيكلة الاقتصاد الوطني. غير أن الموانئ لا يمكن أن تؤدي دورها بمعزل عن شبكة من القطاعات المساندة تشمل النقل، الطاقة، الصناعة، التنمية الحضرية، الاتصالات، والمؤسسات المالية. التجارب الدولية من آسيا وأوروبا والشرق الأوسط تؤكد أن الميناء الناجح هو الميناء المندمج مع محيطه الاقتصادي والاجتماعي، والمدعوم برؤية استراتيجية شاملة.

بالتالي، فإن استثمار العراق في الموانئ الجديدة مثل الفاو، مع تحديث الموانئ القائمة، وتوسيع الاستثمار في القطاعات المساندة، هو السبيل الوحيد لجعل "طريق التنمية" مشروعاً واقعياً ومستداماً. وإذا ما تحقق ذلك، فإن العراق لن يكون مجرد ممر للتجارة، بل سيصبح عقدة استراتيجية بين آسيا وأوروبا، ومحركاً رئيسياً للتنمية الاقتصادية المستدامة في المنطقة.

شكراً لكم

قمة الموانئ العراقية 2025-IBS

الفاو فرصة