



Volume 8, Issue 7, Jul 2021, p. 1-26

**Article Information**

*Article Type: Research Article*

*This article was checked by iThenticate.*

Article History:  
*Received*  
20/07/2021  
*Received in revised*  
*form*  
25/07/2021  
*Available online*  
28/07/2021

**THE GEOPOLITICS OF FAW PORT**

**Abbas Qassem Hamid<sup>1</sup>**

**Inaam Salem wtw<sup>2</sup>**

**Abstract**

Iraq overlooks the outside world, through its ports, which are the only gateway to global markets and its relationship with its foreign trade, and this means many repercussions and repercussions on all sectors of the Iraqi economy, as it contributes to shaping the current and future features, Directly or indirectly, as Iraq established the great port of Faw in the Faw peninsula in order to connect it by trains to Europe through Chinese silk and the restoration of the dry canal project to link Iraq and the Arab Gulf region with Europe. Iraq must complete that project to be the gateway from which ages and prosperity are launched, and for Iraq to return to its natural position in the region and the world.

**Keywords:** Geopolitics, FAO, maritime transport.

---

<sup>1</sup> Researcher. [Abbas.qasem1204a@ircoedu.uobaghdad.edu.iq](mailto:Abbas.qasem1204a@ircoedu.uobaghdad.edu.iq).

<sup>2</sup>Dr. Baghdad University / College of Education Ibn Rushd For Human Sciences/Department of Geography, [Inam.salim@ircodu.uobaghdad.edu.iq](mailto:Inam.salim@ircodu.uobaghdad.edu.iq).

## جيوپوليتيكية ميناء الفاو الكبير

عباس قاسم حميد<sup>3</sup>

انعام سالم وتوت<sup>4</sup>

### الملخص

يطل العراق إلى العالم الخارجي، عبر موانئه التي تعتبر البوابة الوحيدة للأسواق العالمية وعلاقتها بتجارته الخارجية، وهذا يعني الكثير من الانعكاسات والتداعيات على جميع قطاعات الاقتصاد العراقي، حيث تساهم في رسم الملامح الحالية والمستقبلية، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إذ قام العراق بإنشاء ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو من أجل ربطه عن طريق القطارات بأوروبا عن طريق الحرير الصيني وإعادة مشروع القناة الجافة لربط العراق ومنطقة الخليج العربي بأوروبا، فيجب على العراق إكمال ذلك المشروع ليكون البوابة التي تنطلق منها الأعمار، والازدهار وليعود العراق إلى موقعه الطبيعي في المنطقة والعالم.

الكلمات المفتاحية: جيوپوليتيكية، الفاو، النقل البحري.

### المقدمة

إن الموانئ في شكلها الحالي لا تلبى ما مطلوب منها وذلك لمجموعة من الأسباب منها الذي تعرفت له تبنيتها كميات الرواسب والغوارق التي تعمل على غلق ممراتها الملاحية، ولأن العراق بحاجة إلى برامج التنمية لتنفيذها، بالإضافة إلى استثمار مزايا موقع العراق الجغرافي المتميز عالمياً الذي يعد في وسط مركز العالم، الذي سيغير اتجاهات النقل والتجارة الدولية<sup>(i)</sup>.

إن اربعة موانئ هي كل ما يملكه العراق حالياً، في خور عبد الله يقع أثنان منها (أم قصر (10 مليون طن سنوياً)، بالإضافة إلى (خور الزبير (7,5 مليون طن سنوياً)، أما ما تبقى من الموانئ ويقع على شط العرب وهما (المعقل (2,5 مليون طن سنوياً)، و(أبو فلوس (2,5 مليون طن سنوياً) وعلى ذلك تتكون الطاقة الإجمالية للموانئ الأربعة (20,75 مليون طن سنوياً<sup>(ii)</sup>، وعندما تقوم الدول بعمليات تطوير الموانئ فهي أما أن تنشأ ميناء كبير واحد أو ان تقوم بإنشاء مجموعة من الموانئ الرئيسية<sup>(iii)</sup>.

<sup>3</sup> باحث.

<sup>4</sup> العراق / جامعة بغداد / كلية التربية ابن رشد للعلوم الانسانية / قسم الجغرافيا.

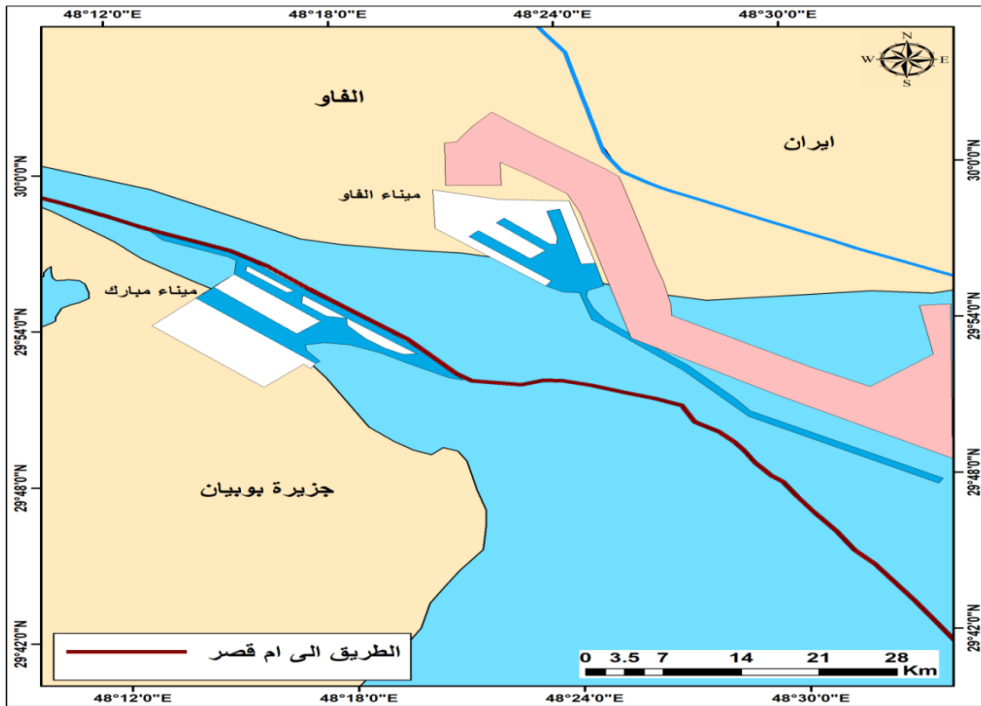
### موقع ميناء الفاو الكبير :

إن الموقع الجغرافي لمحافظة البصرة وإطلالها على الخليج العربي عبر شط العرب وصلاحيته لملاحة السفن أعطى فرصة لوسائل النقل النهري والبحري المختلفة لاجتياز المياه الإقليمية العراقية في المحافظة، وقد تنوعت هذه الوسائل ما بين وسائل النقل المحلية المتنوعة ووسائل نقل عالمية بحرية متمثلة بالسفن الداخلة إلى مياه محافظة البصرة، وكان يصل قسم كبير منها إلى المعقل قلب مدينة البصرة<sup>(iv)</sup>، إذ جعلها تحتل موقعاً استراتيجياً في الدولة لكونها تتحكم بالمنافذ البحرية كافة. كما أظهر هذا الموقع الجغرافي للموانئ العراقية بصماته الواضحة، وأعطى أهمية كبيرة في جذب عدد من الصناعات الأساسية من أجل الاستفادة من الموقع البحري في عمليات الاستيراد والتصدير اللازمة لإدامة العمل في هذه الصناعات، لذا تم إنشاء موانئ ذات قاعدة صناعية -تجارية من أجل الاستفادة من أرصقتها في العمليات التجارية والصناعية، وتعد شركة الموانئ العراقية الشركة الثانية في المحافظة من حيث الأهمية بعد شركة نفط الجنوب لكونها تمثل بوابة العراق على العالم الخارجي ودورها بدعم الاقتصاد يتمثل في تسهيل عمليات التبادل التجاري وتوفير موارد مالية للدولة ومساهمتها الفاعلة فرص عمل<sup>(v)</sup>.

ويقع ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو على بعد 155 كم جنوبي مدينة البصرة<sup>(vi)</sup> الغنية بالنفط، وهذه المنطقة تعتبر ذات موقع متميزاً بين إقليمين مختلفين من حيث الخصائص الجغرافية، وتعتبر البصرة البوابة الجنوبية للعراق باتجاه العالم وذلك لأنها تتصل بالبحر<sup>(vii)</sup>، أن للعراق طريقين للملاحة البحرية الأول عن طريق شط العرب، والثاني عن طريق خور عبد الله إلى خور الزبير ولقلة الأعماق في الطريقين وعدم استطاعة السفن ذات الغاطس الكبير من الدخول خلالهما، ولأنها تحتاج إلى غاطس عميق، هذا بالإضافة إلى أن الطريق في مرحلة إعادة الأعمار، كل ذلك جعل من اختيار الموقع الحالي لميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو ضرورياً جداً لإنشاء الميناء الجديد<sup>(viii)</sup>، تم دراسة (8) مواقع مختلفة، وهذه المواقع تقع جميعها في منطقة الفاو على الساحل العراقي من رأس البيشة حتى خور عبد الله، ولتحديد الموقع الأفضل طبقت مجموعة من المعايير منها التكاليف التي تخص إنشاء الميناء، ومعايير تخص الأمن في المياه العراقية مما يعني البعد بين الدولتين، ومعايير تتعلق بالتداخل مع المنشأة النفطية، وأخرى تختص بالحوادث البحرية وعمليات الشحن، مما يعني سلامة العمل، وكانت هناك معايير طبقت بخصوص طبيعة الإبحار في المياه البحرية وداخل الميناء، وطبيعة المواصلات في البحر دخلت ضمن هذه المعايير بالإضافة إلى طبيعة الإبحار، ومعايير التي تختص بمخاطر الترسبات، والمشاركة في تكاليف حفر قناة الإبحار لأغراض الصيانة مع قناة الإبحار الحالية أيضاً تم دراستها ولقد قام الخبراء الايطاليين بصحبة العراقيين لتطبيق جميع هذه المعايير ودراستها وتحليلها وفي النهاية تم اختيار الموقع الحالي للميناء في رأس البيشة جنوب الفاو<sup>(ix)</sup>، ولتحديد المخطط الأفضل للميناء تم دراسة ثلاث مخططات مختلفة تخص الميناء ولهذا الغرض استخدمت نماذج رياضية بالإضافة إلى أجهزة محاكاة بهدف اختيار المخطط الأفضل للميناء وبناءً على دراسة جملة من المؤثرات منها (أمواج الميناء،

والرياح، والطقس، والترسبات، والسيارات، وحركة المد) ثم بعدها دراستها وتحليلها إلى التوصل للمخطط الأفضل من المخططات الثلاثة، أن تصميم الميناء جاء ليعمل بكفاءة مع التدقيق المستمر لسفن ذات الأحجام الكبيرة، حيث تكون قناة الإبحار ذات عمق (16) وتمتد لمسافة (25) كم، وعرض القناة يكون (200م) و (650م) مقدار قطر حوض الانعطاف، هذا يجعل الميناء قادراً على استيعاب سفن الحاويات الأكبر في العالم من نوع (سفن الينمكس)(\*)(x). وهو اكبر مشروع اقتصادي منفرد بتاريخ العراق يعتبر ميناء الفاو الكبير الميناء العراقي الوحيد على البحر المفتوح اذ يقع في مدخل خور عبد الله من جهة الخليج وذلك لاستيعاب البواخر العملاقة التي لا تستوعبها موانئنا الحالية كونها مصممة لأعماق لا تتجاوز 12.5م تبلغ المساحة الاجمالية للميناء 54 كم<sup>2</sup> وهي المساحة المحصورة داخل كاسري الامواج موزعة ما بين حوض الميناء والمساحات الخاصة بالأرصفة والساحات والخدمات، وان الوظيفة الرئيسية للميناء هي استقبال بواخر الحاويات ليكون النقل بالحاويات اصبح اكثر طرق النقل شيوعاً، كما موضح في خريطة رقم ( 1 ).

خريطة رقم ( 1 )  
موقع ميناء الفاو الكبير



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة النقل، جمهورية العراق، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر البحري، خرائط المسح البحري، 2019 .

### 1- أسباب إنشاء ميناء الفاو الكبير :

تلعب الموانئ دوراً رئيسياً في توجيه الاقتصاد لأي بلد من البلدان ، وتعد البوابة التي من خلالها يفتح البلد إلى العالم الخارجي ، وبدرجة تطور الموانئ تتسارع وتيرة الاقتصاد من حيث عمليات الاستيراد والتصدير لمختلف البضائع والسلع من أجل أن نتعرف على الأسباب التي أدت إلى إنشاء ميناء الفاو الكبير والتي منها أن حالة الموانئ العراقية في هذه المرحلة لم تعد تلائم السفن الكبيرة، سواء كان ذلك يتعلق بخصائصها، أو يتعلق بخصوص الممرات المائية من حيث سعتها وأعماقها التي تؤدي إلى تلك الموانئ، وأن اعتماد الموانئ على السفن الصغيرة ستكون نتيجة ذلك ارتفاع تكاليفها وينخفض إنتاجها مما يجعلها غير قادرة على أن تنافس الموانئ سواء القريبة أو المجاورة وبالتالي يكون من غير الممكن تعزيز قدرة هذه الموانئ اقتصادياً<sup>(xi)</sup>، وأن إنشاء ميناء الفاو الكبير سوف يؤدي إلى تخفيف الضغط الكبير الذي تعاني منه الموانئ العراقية وهو لا يلغي دور الموانئ العراقية ، بل على العكس سيسهم في التسريع والتكامل مع هذه الموانئ ، وكذلك الميناء سيعمل على توفير خدمة التجارة الإقليمية (الترانزيت) بين آسيا وأوروبا بطاقة ابتدائية تصل إلى (20) مليون طن قابلة للزيادة في المستقبل حتى تصل (45) مليون طن سنوياً ، وسيؤدي الميناء إلى تطوير الواجهة المائية للعراق وتطوير المنطقة اقتصادياً ، بالإضافة إلى أن الميناء سيعمل على تشغيل الأيدي العاملة الفنية وبنسبة كبيرة جداً وسيعمل على تحسين خط الساحل ومنح عمليات التعرية والفقدان للساحل ، وسيعمل الميناء على تلبية حاجات البلد في حالة لم يتم استخدامه في القناة الجافة عبر العراق إلى أوروبا<sup>(xii)</sup>.

أن قدرة الموانئ العراقية الاستيعابية الحالية ليست بحجم تجارة العراق الخارجية ، فضلاً عن تهالك البنى التحتية في الدول العراقية وعمليات إعادة الأعمار ، وحجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة بالخصوص في قطاع الطاقة من معدات ومكائن ثقيلة ومستلزمات الاستيراد ، جميع ذلك جعل الموانئ غير قادرة على تلبية تلك الزيادة والطلبات كل ذلك جعل من الضروري إقامة ميناء الفاو الكبير<sup>(xiii)</sup>.

إن الميناء سيؤدي إلى زيادة القدرات في الاستيراد والتصدير للدولة العراقية بما يلبي كافة المتطلبات المستقبلية ، تبلغ الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو 99 مليون طن سنوياً سيكون واحد من أكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي والعاشر على مستوى العالم وسيساهم في تنمية الاقتصاد العراقي وزيادة الحركة التجارية وهو ما سيحقق أربعة أضعاف ما يجمعه العراق حالياً من الموانئ الأخرى، مما سينعكس على خلق وإيجاد فرص استثمارية تؤدي إلى استغلال ثروات العراق الطبيعية والتي مازالت غير مستثمرة بالإضافة إلى ذلك سيؤدي الميناء إلى زيادة قدرة العراق على تصدير النفط الخام بما يتلاءم من المتوقع من زيادة الإنتاج إلى (8,5) مليون برميل بحلول العام (2055) ، وسوف يسهم الميناء في تطوير الصناعات في المنطقة وتطوير مدينة الفاو وأم قصر الأمر الذي يؤدي إلى زيادة السكان إلى (5,000,000) نسمة ، وسيتم إنشاء منطقة حرة للتجارة الأمر الذي يؤدي إلى تطوير المناطق السياحية والترفيهية وبناء الفنادق لتشجيع السياحة خاصة في فصل الشتاء لأن هذه المناطق تكون دافئة نسبياً في هذا الفصل<sup>(xiv)</sup>، إن ميناء الفاو سوف يسمح للسفن والبواخر

العملاقة التي تصل حمولتها إلى (120) الف طن ، حيث سيؤدي ذلك إلى خفض تكاليف النقل إلى (100) دولار لكل طن ، وأن الميناء سيكون (35) رصيفاً ، يكون (22) رصيفاً مخصصاً للحاويات ، في حين تكون (13) منها للبضائع العامة (الفل)، وستقدر الطاقة الاستيعابية للميناء بحدود (66) مليون طن سنوياً وهذا يخص الحاويات، أما الحمولات المختلفة والمتنوعة وحمولات الفل فتكون بحدود (33) مليون طن سنوياً، مما يعني بان مجموع الطاقة الاستيعابية للميناء ستصل إلى (99) مليون طن سنوياً في العام (2038)(xv).

وان موقع العراق جعل كل الدول تنتظر إلى خط التجارة المار خلال العراق والذي يمثل تجارة الترانزيت، وهو يمثل القناة الجافة، حيث يكون بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية، ولذلك كانت الحاجة إلى ميناء مفتوح يطل على مياه الخليج العربي، ويكون بذلك قريباً من المنافذ البحرية الدولية، وتكون اعماقه لا تقل عن (17,5) متر، مما يتيح له استقبال البواخر والسفن العملاقة التي تؤدي إلى انخفاض تكاليف النقل إلى (100) دولار لكل طن(xvi).

وينبغي الإشارة الى اهم الأسباب التي أدت إلى إنشاء ميناء الفاو ترجع في قسم منها إلى طبيعة الممرات المائية العراقية في خور عبد الله وشط العرب من حيث اعماقها وكثرة الترسبات فيهما الأمر الذي يؤدي إلى تدني الأعماق ، وفي القسم الآخر نجد حالة الموانئ العراقية من قدم انشائها وتخلفها عن التطور الحاصل في الموانئ العالمية والإقليمية من حيث عدد الأرصفة والمساحات والرافعات، بالإضافة إلى أنها ليس فيها أرصفة كافية للحاويات .

### 3- أهمية إنشاء ميناء الفاو الكبير :

إن مشروع الفاو الكبير من خلال إنجازه سنستتج عنه فوائد كبيرة استراتيجية أو اقتصادية لكل دول العالم والعراق بالخصوص وهذه الفوائد ما يلي :-

1- سيقوم المشروع بخدمة قطاع النقل في العراق ، حيث يتم نقل البضائع داخلياً ، مما ستعود على العراق فوائد كبيرة من تجارة (الترانزيت) ، مما ينعكس على تطوير البنى التحتية في قضاء الفاو والبصرة عموماً ، ويتم ذلك من خلال ربط العراق بشبكة من الطرق البرية وسكك الحديد ، مما سيؤدي إلى تطوير الظهير للميناء من خلال تطوير الصناعات الاستراتيجية الحالية وبناء قاعدة صناعية قريبة من الأسواق(xvii). حيث يسمح الميناء باستقبال السفن التي تزيد حمولتها عن 100 الف طن ليس عند هذا الحد فقط بل سيوفر موارد مالية كبيرة تبلغ 400مليار دولار سنوياً ليكون مورداً هاماً سينافس النفط ويدخل رقماً صعباً تتأسس عليه الموازنات بدل البترول مشروع الفاو إذا ما أريد له البناء فإنه سيغير خريطة النقل البحري العالمية لأنه ينقل البضائع من اليابان والصين وباقي دول شرق اسيا الى اوربا والعكس عبر العراق وفق ما يسمى بالقناة الجافة بدلا عن قناة السويس وسيؤدي الى اندثار الموانئ الخليجية ومنها الامارات بعد اكتماله بسنوات قليلة وتفاصيل ما عملت عليه للحيلولة دون ذلك .

- 2- وللتطور الذي سيؤدي إنشاء ميناء الفاو الكبير في قطاع الشحن والتفريغ ، حيث ستمتد المرحلة الأولى إلى (28 - 30) وسيكون خلالها للمناولة (36 - 40) مليون طن للحاويات ، و(22 - 25) مليون طن للمحولات الجافة ، وفي المرحلة الثانية حيث من المتوقع إنجازه خلال عام (2028) ستكون المناولة (66) مليون طن للحاويات ، ويكون (33) مليون طن للمحولات الجافة<sup>(xviii)</sup>.
- 3- إنشاء الميناء يؤدي إلى أن يكون للعراق أهمية استراتيجية كبيرة بين الدول ، سيؤدي مشروع الميناء إلى القضاء على البطالة في منطقة جنوب العراق والبصرة تحديداً حيث سيوفر فرص عمل لأكثر من (5) آلاف عامل في جميع الاختصاصات، من خلاله والمشاريع المجاورة الصناعية وغيرها.
- 4- سيؤدي إلى ازدهار المنطقة من خلال السياحة وبناء الفنادق والمرافق الترفيهية ، مما سيؤدي إلى خلق وظائف جديدة .
- 5- وستغني العراق عن الاعتماد المتواصل على موانئ الجوار ، يخلق ميزة تنافسية تكون لصالح الموانئ العراقية مما يؤدي إلى خبرات متطورة خاصة في المجال الفني الإلكتروني والإداري<sup>(xix)</sup>.
- 6- ان دول العالم ستسعى لدعم العراق سياسياً وأمنياً لأن خدمات الميناء سوف تمتد إلى جميع شرايين الاقتصاد العالمي الأمر الذي سينعكس على استقرار العراق اقتصادياً وسياسياً وأمنياً<sup>(xx)</sup>.
- 7- سيعمل الميناء على خلق أهمية جيوسراتيجية كبيرة بين الدول ، حيث سيقوم الميناء وعن طريق خطوط السكك الحديدية بربط الخليج العربي بالبحر الأسود عبر العراق وإلى تركيا ويتفرع إلى أذربيجان وجورجيا وأرمينيا ، كما أن الميناء سينافس قناة السويس بالقناة الجافة التي تربط أيضاً الخليج بموانئ البحر المتوسط عن طريق سوريا<sup>(xxi)</sup> وخاصة إذ ما تم ربط الميناء بأنايب النفط والغاز فنقل النفط والغاز الى اوريا عبر الانابيب يعتبر اسرع وارخص ، ان انشاء الميناء سيؤدي إلى مرور من (4 - 5) مليون شاحنة / سنة ويحقق مرور من (6000 - 8000) سيارة / يوم ، ومن (80 - 90) عربة قطار مزدوجة يومياً ، وسيتم على ذلك عملية ربط سكك الحديدية (فاو - أم قصر - شعيبية) بطول (90) كم بخط مزدوج ، بالإضافة إلى انشاء طريق مزدوج بري سريع بحدود (90) كم<sup>(xxii)</sup>.
- 8- وتكون للميناء أهمية في أن يدفع أي ابتزاز كان يتعرض له العراق سواء كان ذلك سياسياً أو عسكرياً أو اقتصادياً وستتحول مسؤولية أمن العراق من محلية إلى مسؤولية إقليمية ودولية ، مما قد يساعد على أن يندفع العراق واسعاً مع الأسواق العالمية ويمنح ذلك صانع القرار السياسي ضغطاً لصالحه ضد الوسط الإقليمي والدولي<sup>(xxiii)</sup>.
- 9- كما أن انشاء الميناء ومع زيادة استقرار العراق وبالخصوص الوضع الأمني سيجعل ذلك الثقل عبر القناة الجافة ، ويكون أكثر أماناً من أمن الخط الملاحي عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر الذي يتعرض في



كثير من الأحيان على القرصنة خاصة قرب السواحل الصومالية وهذا يزيد من أهمية الميناء الاستراتيجية (xxiv)، وسيؤدي الميناء إلى خفض كلف الشحن التجاري سواء محلياً أو إقليمياً أو دولياً .

10 - وسيؤدي إلى خفض واختصار مدة الشحن البضائع محلياً ودولياً بمدة تزيد على (10) أيام فيما يخص بضائع جنوب شرق آسيا المنقولة إلى أوروبا وبالعكس ، إذا قارناها بالمدة التي تستغرقها البواخر عبر قناة السويس (xxv)، وتعتبر المسافة البحرية بين ميناء بومباي الهندي ومرسيليا الفرنسي عبر طريق الرجاء الصالح تصل إلى (18584) كم وتستغرق السفن لقطعها في (28) يوم، بالمقابل أن المسافة من العراق إلى البحر المتوسط تقطع (12880) كم وتستغرق (13) يوم فقط ، في حين تكون المسافة بين اليابان وأوروبا بحراً عبر المحيط الهادئ إلى قناة بنما حتى المحيط الإقليمي (15000) كم ومسافة كبيرة مقارنة بطريق اليابان العراق أوروبا ، أما المسافة بين ميناء نيويورك في الولايات المتحدة وميناء اللاذقية في سوريا حوالي (9500) كم تقطعها السفن (18) يوم ، وخلال ثلاثة أيام تنتقل إلى (3) موانئ الخليج العربي ، بينما تستغرق (34) يوم عبر الرجاء الصالح بين موانئ نيويورك والخليج العربي (xxvi) . خريطة رقم (2)

### خريطة رقم (2)

تباين المسافة بين الطريق البحري عبر قناة السويس والقناة الجافة العراقي



المصدر :

1- Google Map Datalead dog consulting and Basra soft 2009.

2- د.محمد زيارى مونس ,مصدر سابق ,ص 69.



- 11- سيؤدي انشاء الميناء إلى تطوير الملاحة البحرية وتطوير الاقتصاد العراقي وستعطيه نقلة نوعية بما يسمى (بالنفط البديل)، حيث سيقوم المشروع بدعم الشركات التجارية بالبضائع اللازمة بكلف نقل أقل مما كانت عليه ، وهذا لا يقتصر على داخل العراق فقط بل يتعداه إلى جميع الدول التي تشارك في المشروع وخلال فترة قليلة وقياسية<sup>(xxvii)</sup>، ولو نظرنا إلى النمو الاقتصادي لوجدنا أن النمو يزداد بشكل طردي . جدول رقم (1)
- 12- يقلل او يلغي اهمية ميناء مبارك الكويتي او يشكل مرتكزا راسخا للتعاون الايجابي بين دولتين العراق والكويتي بدلا من الصراع على الممر البحري.

### جدول رقم (1)

مساهمة قطاع النقل في تكوين الناتج المحلي الإجمالي للمدة (2004 – 2013)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي مليار دولار	معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي (%)	إسهام قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي مليار دولار	معدل نمو إسهام قطاع النقل في الناتج (%)	نسبة إسهام قطاع النقل في الناتج (%)
2004	36,638	-	3,048	-	8,3
2005	49,955	36,3	3,999	31,2	8,0
2006	64,805	29,7	4,571	14,3	7,0
2207	92,648	42,9	5,787	26,6	6,2
2008	130,529	40,9	7,126	23,1	5,4
2009	110,527	15,3-	7,207	1,1	6,5
2010	136,648	23,6	7,969	10,5	5,8
2011	181,712	32,9	8,508	6,7	4,6
2012	209,923	15,5	9,902	16,3	4,7
2013	222,830	6,1	12,552	26,7	5,6

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة التخطيط ، 2014 ، الجهاز المركزي للإحصاء، قسم الحسابات القومية ، بغداد ، صفحات متفرقة ؛ د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد ، الموانئ العراقية

ودورها في النشاط الاقتصادي دراسة حالة ميناء الفاو الكبير ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، العدد (30)، 2016 ، ص 127 .

ويوضح الجدول ان اعلى معدل في الفترة من (2005 – 2007) وصل إلى (92) مليار دولار زيادة بنسبة (42,9%) ، وبلغ إسهام قطاع النقل في نفس السنة (50787) مليار دولار بمعدل (26,6%) زيادة عن السنة التي سبقتها وأن مساهمة قطاع النقل قد تعرضت إلى الانخفاض بسبب ان الناتج المحلي الإجمالي ارتفعت قيمته الذي ترافق مع الزيادة في أسعار وصادرات النفط، وهذا كان له تأثير كبير بصورة عامة على جميع الإيرادات، واستمر ارتفاع الناتج المحلي وتجاوز (100) مليار دولار حتى يصل إلى (130,523) مليار دولار العام (2008) وبذلك وصل معدل النمو إلى (42,8%) وكان إسهام النقل في الناتج المحلي (7,126) مليار دولار بمعدل (23,1%) عن السنة التي سبقتها ، واستمر الناتج المحلي الإجمالي بالزيادة ليصل حتى (200) مليار دولار العام (2013) حيث حققت (222,830) مليار دولار ، بمعدل نمو بنسبة (6,1) لا تتجاوز قطاع النقل (10) مليار دولار ليحقق (120552) مليار دولار بمعدل نسبته (26,7%) عن العام السابق .

## جدول رقم (2)

الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير (مليار دولار)

السنة	الإيرادات
2018	1,99
2019	2,07
2020	2,40
2021	2,56
2022	2,72
2023	2,89
2024	3,07
2025	3,23
2026	3,48
2027	3,60
2028	3,69
2029	3,92

4,16	2030
4,43	2031
4,71	2032
5,00	2033
5,32	2034
5,67	2035
6,03	2036
6,42	2037
6,83	2038
6,87	2039
6,90	2040

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد ، مصدر سابق ، ص127 .

مما تقدم نلاحظ بان الناتج المحلي يستمر بالارتفاع وهذا الارتفاع مترام مع الارتفاع الذي يطرا على أسعار وإنتاج النفط ، بالمقابل نلاحظ انخفاض مساهمة قطاع النقل القطاعات الاقتصادية الأخرى في الناتج المحلي ، وبالنظر لما عرضناه سابقاً تكون أهمية انشاء ميناء الفاو الكبير بكونه أحد الاستراتيجيات المهمة والضرورية بهدف تحريك والنهوض بالأنشطة الاقتصادية في جميع القطاعات سواء كانت (صناعية ، أو زراعية ، أو خدمية ، أو نفطية) ، وأن مشروع الفاو الكبير ونتيجة للإيرادات الكبيرة التي سيحققها سيرفع من إمكانية تحقيق التكامل الاقتصادي وبالتأكيد فان ذلك سينعكس على قطاع النقل بفعل تزايد الإيرادات ، مما يؤدي الى المساهمة في تكوين الناتج المحلي ، وسنلاحظ من خلال الجدول رقم (3)

الذي يشير إلى القيم التقديرية لمجموع الإيرادات التي يتوقع ان تتحقق بعد تشغيل ميناء الفاو الكبير حسب كل مرحلة من الإنجاز ، بحيث كان متوقع للإيرادات تحقق عام 2018 (1,99) مليار دولار ، وفي عام (2019) ارتفعت الإيرادات إلى (2) مليار دولار ، واستمرت بالصعود إلى أن تصل عام (2027) إلى (3,60) مليار دولار ، وتعتبر هذه المدة تمثل انتهاء المرحلة الأولى من مراحل تنفيذ انشاء الميناء ، نلاحظ بعد البدء بالمرحلة الثانية من المشروع سترتفع الإيرادات إلى (4) مليارات دولار خلال العام (2030) ثم في العام (2040) تزداد لتبلغ (6,9) مليارات دولار ، ويتوقع ان ترتفع الإيرادات الخاصة لميناء الفاو الكبير بعد انجاز العمل بالميناء وبدا تشغيله بطاقته الكاملة وعلى أن تكون بكفاءة عالمية سينعكس ذلك على مجمل

الناتج المحلي الإجمالي ، وأن الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو للفترة من (2018 - 2040) وحسب الجدول ستكون بنسبة (4,8%) ولكل متأمل لما عرضناه فإنه سيجد أن إنشاء وتشغيل ميناء الفاو الكبير سيكون له الأثر الكبير على اقتصاد العراق وذلك نراه في النمو الاقتصادي والناتج المحلي الذي سيشهد ارتفاعاً كبيراً بالإضافة إلى ما سيحققه قطاع النقل في اسهامه بعد أعمال الميناء في تشكيل الناتج المحلي الإجمالي .

### جدول رقم (3)

التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل والموانئ العراقية للسنوات (2004 - 2014)

السنة	التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل	التخصيصات الاستثمارية للموانئ العراقية	نسبة تخصيصات قطاع الموانئ إلى التخصيصات الاستثمارية لقطاع النقل %
2004	218,857	9	4
2005	98,811	66	66
2006	104,811	43	41
2007	97,237	49	51
2008	249,376	53	21
2009	323,604	49	15
2010	3789,426	44	12
2011	279,013	47	17
2012	560,013	49	9
2013	1033,337	35	3
2014	1434,512	33	2

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد ، مصدر سابق، ص 131 .

إن أهمية ميناء الفاو الكبير تمتد إلى الاستثمار، الذي يعد الدافع الأول التطور والنمو الاقتصادي، وذلك كونه يعمل على تحريك وتنشيط الاقتصاد والأنشطة الاقتصادية ، ولميناء الفاو الكبير تأثيراً اقتصادياً يمكن أن يظهر من خلال الاستثمار وحجمه الذي يرتبط بالميناء وإنشاءاته وأعماله<sup>(xxviii)</sup>

وسنلاحظ من خلال الجدول رقم (4) حجم الاستثمار الذي تدفق على الموانئ العراقية ، كانت التخصيصات عام (2004) لم تتجاوز (10) مليون دولار لكل الموانئ العراقية وبنسبة (4 %) وهي تعتبر نسبة منخفضة من مجمل ما خصص لقطاع النقل حيث بلغت (218) مليون دولار لنفس العام ، بعد ذلك طرأت زيادة كبيرة من التخصيصات الاستثمارية لتصل إلى (66) مليون دولار وكان ذلك عام (2005) وكانت له النسبة (67 %) ولكن التخصيصات الاستثمارية المخصصة للموانئ بدأت تنخفض في العام (2006) لتصل إلى (22) مليون دولار ، لتعود ترتفع في العام (2008) لتحقيق أكثر من (50) مليون دولار، وعلى الرغم من الزيادة التي حصلت في التخصيصات الاستثمارية لنقل من (2006 - 2008) من (104 - 249) إلا أن التخصيصات الاستثمارية للموانئ انخفضت وظلت خلال الفترة اللاحقة بنفس المستوى ، حيث خلال العام (2012) بلغت (49) مليون دولار بنسبة (9 %) مما خصص للنقل من التخصيصات الاستثمارية والتي بلغت للعام نفسه (560) مليون دولار، ان التخصيصات الاستثمارية انخفضت بعكس المتوقع في العام (2014) ، حيث جاء بشكل (33) مليون دولار والنسبة جاءت منخفضة جداً بلغت (2 %) وتخصيصات النقل (1,434) مليار دولار وذلك لنفس العام ، وعلى ذلك فإن الموانئ العراقية تعاني من عدم الاهتمام أو الجدية من أجل تطويرها إلى مرحلة تجعلها تساهم في تعزيز القدرة التنافسية لها والذي ينعكس بدوره على تطوير وتعزيز الاقتصاد العراقي ، والموانئ كما نعرف بأنها بوابة العراق الوحيدة التي يتم الاستيراد والتصدير من خلالها .

وذلك فان التدفقات الاستثمارية ستكون في العراق بشكل كبير نتيجة لإنشاء ميناء الفاو الكبير ، ومن هناك تأتي أهمية هذا الميناء لأنه مشروع كبير وحيوي ، وأن المشروع يتطلب فرص استثمارية كبيرة خاصة في المرحلة الأولى التي تتطلب (5,24) مليار دولار ، وهذا يشمل الأعمال التي تقع ضمن هذه المرحلة منها ، ربط الميناء بالظهير بواسطة طريق سريع يتم انشاءه لهذا الغرض بالإضافة إلى عمليات الشراء للمعدات والمكائن الخاصة بعمل الموانئ منها (الرافعات البحرية والرأسيه وهياكل القطر)، أن حجم الاستثمارات التي يحصل عليها ميناء الفاو الكبير ، يتطلب ومن الضروري إجراء تطوير للقناة المائية في خور عبد الله ، وهذا يحتاج إلى فرص استثمارية كبيرة خاصة إذا علمنا بان عملية تطوير القناة تكلف (360) مليون دولار (xxix).

#### 4- كلفة مشروع ميناء الفاو الكبير :

إن كلفة المرحلة الأولى من (2010 - 2013) حيث تشمل الحفر ، صيانة المعدات ، البنية التحتية ، وعناصر تجديد الاضرار للبيئة ، وأيضاً كلف الأضرار الاقتصادية للبيئة ، وهذه الكلف لميناء الفاو الكبير تم احتسابها وتخص مرحلة الإنشاء خلال مرحلة التشغيل ، وتبلغ (3,516) مليون دولار ، يساوي (2,425) مليون يورو ، أما المرحلة الثانية (2028 - 2038) تبلغ رأس المال المستثمر حوالي (2,514) مليون دولار بما يساوي قيمته باليورو (1,732) مليون يورو ، وهو يمثل (الحفريات والترصيف وأرضيات الحاويات والحمولات الجافة ومعدات الأمواج وحفر القاع والمعدات والتسويات وتشمل أيضاً التصميم والخدمات وإدارة

المشروع تضاف إليها التكاليف التشغيلية وتبلغ (87) مليون دولار<sup>(xxx)</sup>، وتكون الكلفة حوالي (4451043550) يورو ما يساوي (5563804437) دولار أمريكي<sup>(xxxi)</sup>.

#### 5- الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو الكبير :

إن الإيرادات التي ستعود على البلد من ميناء الفاو الكبير ، إيرادات كبيرة تعادل (4) أضعاف ما تنتجه الموانئ العراقية التجارية حالياً مما يعود على تطوير تلك الموانئ وعملها<sup>(xxxii)</sup>، وسيحقق الميناء تطوراً كبيراً متوقعاً للاقتصاد العراقي ويشمل ذلك حركة الشحن التجاري ، ومن المتوقع السنوات القليلة المقبلة أن تزداد هذه الحركة زيادة سريعة وهائلة نتيجة تأهيل وبناء القطاعات الاقتصادية وخاصة الرئيسية منها إضافة إلى البنى التحتية في البلد<sup>(xxxiii)</sup>، انظر الجدول (4)، وخريطة رقم (3) كما أن ما سيجنيه البلد من الفوائد المرجوة والإيرادات من إنشاء هذا الميناء ستؤدي بالنهاية إلى دعم الاقتصاد العراقي ، حيث يتم احتساب هذه الإيرادات على أساس جداول العوائد والأجور المعتمدة في الموانئ العراقية<sup>(xxxiv)</sup>، وسيحقق الميناء عوائد كبيرة من الإيرادات من العملات الأجنبية التي ستعمل على تحسين ميزان المدفوعات للبلد، بالإضافة إلى ذلك فإنه سيعمل إلى منح العراق الاستقلال الاقتصادي والسياسي<sup>(xxxv)</sup>.

#### جدول رقم (4)

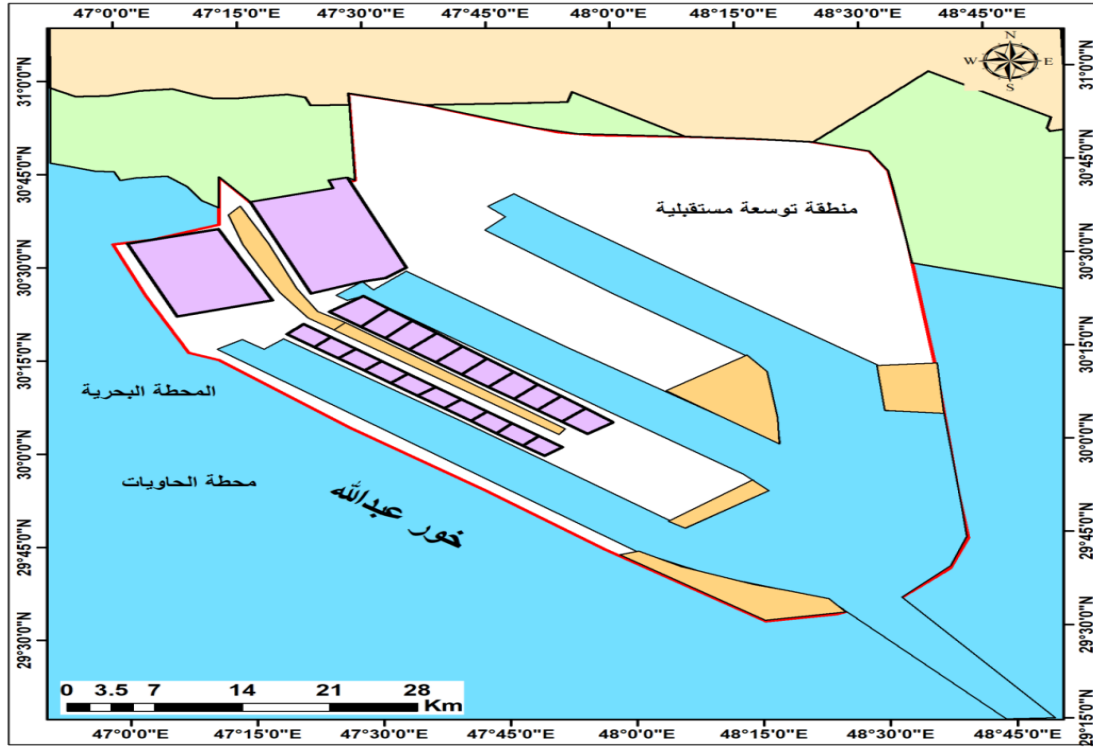
النمو في حجم الحاويات والنقل الجاف / توقعات مستقبلية

السنة	الحاويات مليون /طن	النقل الجاف مليون/طن
2018	24	23
2028	40	32
2038	70	44

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة النقل، جمهورية العراق ، مديرية إحصاء النقل المائي، نشاطات 2019 ، ص بلا.



خريطة رقم ( 3 )  
تصميم ميناء الفاو الكبير



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم التخطيط  
الشعبة الفنية ، 2019 ، ص بلا .

إن ميناء الفاو الكبير سيلبي احتياجات البلد من الاستيراد والتصدير ، حتى وأن لم يستخدم القناة الجافة في نقل البضائع إلى أوروبا وموانئ البحر المتوسط وتركيا<sup>(xxxvi)</sup>، وأن الميناء وبهذا الحجم فإنه سيولد نقلة مميزة في الاقتصاد والنقل والخدمات تنعكس آثارها على بنيته ، بعد ان يتحول العراق ممراً للبضائع ذهاباً وإياباً من الشمال على الجنوب ، إضافة إلى الشركات والمستثمرين ، وهذا في جميعه يتم عن طريق تحويل العراق إلى قناة جافة تربط آسيا بأوروبا<sup>(xxxvii)</sup>.

ومما سبق فان الجدوى الاقتصادية للمشروع تعد كبيرة جداً، ستعمل على إعادة بناء وترميم الاقتصاد العراقي بعد أن تعرضت إلى تراجع كبير طيلة السنوات السابقة ، مما سينعكس على ثقة المواطن ببلده عن طريق مستوى المعيشة الذي سوف يرتفع والفرص الكبيرة للعمل ، والذي سينعكس بدوره على الأمن والاستقرار في البلد وهذا بدوره سوف يخلق بيئة استثمارية كبيرة تجعل رؤوس الأموال تعود للعمل في الدولة العراقية .

## 6- مراحل تنفيذ وإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير :

سيتم تنفيذ وإنجاز مشروع الميناء بمراحل ، يتم من خلالها تطور عمل الميناء ، ويخطط أن يحتوي الميناء على (35) رصيف ، بطاقة إجمالية سنوية (91) مليون طن في سنة الهدف ، وتكون حصة رصيف الحاويات منها (22) رصيف بطاقة (67) مليون طن سنوياً ، وكان المخطط أن تشغيل القناة الجافة في ربطها بكل من تركيا وسوريا على البحر المتوسط ، بواسطة شبكة خطوط للسكك الحديد تربط الميناء بالشمال العراقي ، وتعمل على استيعاب الزخم الإضافي الناتج عن نشاطات الميناء وتنشيط تجارة (الترانزيت) من خلال موقع العراق المتميز<sup>(xxxviii)</sup>، وقد كان اعتماد تنفيذ المشروع على مرحلتين ليتلاءم مع تدرج الزيادة في حجم التداول للبضائع وان المخطط العام للمشروع مصمم لكي يجعل تشغيل المرحلة الأولى لا يتأثر في أعمال إنشاء المرحلة الثانية ، ويمكن بيان مراحل انجاز الميناء كالاتي :

**المرحلة الأولى :**

تبدأ بالعام 2010 وحتى نهاية العام 2028 ، وتعمل على تحقيق المناول (36 - 40) مليون طن فيما يخص الحاويات ، بالإضافة إلى (22 - 25) مليون طن من المواد الجافة (الفل) وفيها مجموعة من المتطلبات<sup>(xxxix)</sup>، انظر جدول رقم (5) .

### جدول رقم (5)

#### الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير

الكلف للمشروع	احزمة ناقله	أبراج هوائيه للحب وب	ساحات هوائية الحبوب	رافعات	ساحات متعددة	مخازن حبوب	ساحة نقل	ساحة حاويات	طاقة استيعابية		رصيف فل	رصيف حاويات
									فل	حاويات		
3,75	3	4	6	22	600000	150000	400000	120000	-22	40-36	200	3900م <sup>2</sup>
مليار دولار					م <sup>2</sup> 0	م <sup>2</sup>	م <sup>2</sup>	م <sup>2</sup> 0	25	مليون طن	م <sup>2</sup> 0	

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة النقل، جمهورية العراق ، مديرية إحصاء النقل المائي، نشاطات 2019 ، ص بلا.

إن من أهم ما نلاحظه في الجدول أعلاه تنوع أرصفة الميناء وسعتها ، يضاف إلى ذلك بأن الميناء سيحتوي على عدد كبير من الأرصفة والتي سوف تعمل على زيادة كفاءة الميناء من حيث السرعة واختصار الوقت مما يساعد على دخول عدد كبير في السفن التي تتنوع بضائعها وبما يعود بالنفع على إدارة الميناء وبالنتيجة على الاقتصاد العراقي ، حيث نلاحظ بان الساحات الكبيرة خضعت لها أكبر حصة حيث بلغت (6000000) م<sup>2</sup> ، وجاءت مساحة الحاويات في المرتبة الثانية (1200000) م<sup>2</sup> ، أما ساحات النقل فبلغت (400000) م<sup>2</sup> ، وذلك لأهميتها في نقل الحاويات والبضائع المختلفة ، وجاءت مخازن الحبوب في المستوى الرابع (150000) م<sup>2</sup> ، أما رصيف الحاويات فتكون حجم مساحته (3900) م<sup>2</sup> .

### المرحلة الثانية :

يبدأ العمل فيها حسب التقدير العام 2028

في حالة لم يكن هناك عائق للعمل وخلال هذه المرحلة يتم التركيز على البنية التحتية الإضافية<sup>(xi)</sup>، وأيضاً يتم فيها توسيع قناة الإبحار إلى سعة (400 م) والوصول فيها إلى عمق (17,5 م) مما يؤدي إلى أن تتوسع طاقة الاستيعاب في الميناء إلى حدود (66) مليون طن من الحاويات ومن النقل الجاف (33) مليون طن، وتكون مدة العمل في تلك المرحلة ثلاث سنوات<sup>(xii)</sup>، انظر جدول رقم (6) .

### جدول رقم (6)

المساحة الفعلية لساحات ومخازن ميناء الفاو الكبير

رصيف حاويات	رصيف فل جاف	ساحة حاويات	ساحة للف الجاف	مخازن حبوب	ساحات متعددة
3100 م	1500 م	800000 م <sup>2</sup>	200000 م <sup>2</sup>	50000 م <sup>2</sup>	400000 م <sup>2</sup>

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة النقل، جمهورية العراق ، مديرية إحصاء النقل المائي، نشاطات 2019 ، ص بلا.

أما الميناء في تلك المرحلة وحسب الجدول أعلاه فأننا نرى بان ساحات الحاويات، احتلت المرتبة الأولى من حيث المساحة ، حيث بلغت (800,000) م<sup>2</sup> ، وجاء في المرتبة الثانية الساحات المتعددة حيث شكلت (400,000) م<sup>2</sup> ، في حين حصلت ساحة الفل الجاف على المرتبة الثالثة بمساحة تقدر بـ (200,000) م<sup>2</sup> ، أما من حيث الأرصفة ، فكانت أرصفة الحاويات أكثر مساحةً بـ (3100) م ، وأرصفة الفل الجاف بالمرتبة الثانية بـ (1500) م ، في حين جاءت مساحة مخازن الحبوب في المرتبة الأخيرة من حيث المساحة بـ (50,000) م<sup>2</sup> .

## جدول رقم (7)

## المحصلة النهائية للبنى التحتية للميناء الفاو الكبير

رصيف حاويات	رصيف فل جاف	ساحة حاويات	ساحة للفل الجاف	مخازن حبوب	ساحات متعددة
7000 م	3500 م	2000000 م <sup>2</sup>	600000 م <sup>2</sup>	200000 م <sup>2</sup>	1000000 م <sup>2</sup>

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على : وزارة النقل، جمهورية العراق ، مديرية إحصاء النقل المائي، نشاطات 2019 ، ص بلا.

## المرحلة النهائية :

يتوقع المباشرة بهذه المرحلة بحدود العام 2030 ، ويهدف في تلك المرحلة الوصول إلى أن تكون أرصفة الحاويات بحدود (7500 م)، حيث تكون طاقتها الاستيعابية تعادل (7,5) مليون حاوية / سنوياً ، ويتم في هذه المرحلة أيضاً تهيئة ساحات خاصة بها تبلغ مساحتها (2600000 م<sup>2</sup>)، ومما يتوقع أن يتم زيادة أرصفة الصب ليلعب طولها (3500 م) ومساحتها الخاصة بمساحة (600000 م<sup>2</sup>)، والأرصفة يتوقع أن تكون طاقتها بحدود (24) مليون طن سنوياً ، وهذا يعني بان الطاقة المستهدفة للميناء في تلك المرحلة بحدود (91) مليون طن سنوياً (xiii).

إن إنشاء ميناء الفاو سيؤدي إلى زخم كبير يتولد نتيجة حركة النقل المتولدة عن إنشائه على المواصلات البرية ، حيث يعتقد ان تسير من (4 - 5) مليون مركبة تجارية ، وتؤدي إلى ساعة ذروة تصل إلى حوالي (2000 - 2300) مركبة في الساعة ، وكذلك من (80 - 90) رحلة قطار يومياً يؤدي إلى نقل من (6000 - 8000) عربة قطار وهذا كله يعمل من إجراء تعديلات على شبكة النقل البري ضرورياً هي مد سكة حديد مزدوجة (الفاو - أم قصر - الشعبية) وتطوي الطرير الطري البري الواصل بين (ميناء أم قصر والخط السريع إلى بغداد) وجعله طريقاً مزدوجاً وحسب المعايير الدولية (xiii)، بالإضافة إلى ذلك سيتم تجهيز الميناء بمجموعة من الأمور التي تخص أغراض الشحن والتفريغ تضاف إلى المعدات المجهزة في المرحلة الأولى من المشروع ، حيث يتم عمل حضيرة مكشوفة تبلغ من المساحة بين (600000 - 700000 م<sup>2</sup>)، ومساحة مغطاة تقدر بين (200000 - 400000 م<sup>2</sup>) وفي النهاية أن يتم عمل ثلاثة مجمعات تنشأ في (15 سايلو) تكون قدرتها الإجمالية حوالي (5000 م<sup>3</sup>) خاصة بالحبوب (xiv)، ان الحكومة تعاقدت عام (2010) مع اتحاد الشركات الاستثمارية للمقاولين الايطاليين لإعداد تصاميم المشروع بكلفة (46) مليون يورو ، ولكن لعام ونصف العام تأخرت وزارة المالية في صرف مستحقات الشركة المالية ، وفي عام (2012) تم وضع تصاميم المشروع ووضع حجر الأساس له ، وتم الاتفاق مع شركة (وركيديون ) اليونانية لإنشاء كاسر الأمواج الشرقي لمسافة

(8) كم داخل خور عبد الله وبكلفة (304) مليون يورو ما يعادل (315) مليار دينار عراقي في العام (2013) ، وتم إنجازه كاملاً في عام (2018) ، وأما مشروع كاسر الأمواج الغربي ، بطول (16) كم ، فتم إنجازه في نيسان 2019<sup>(xiv)</sup> والذي يعد الأطول في العالم متجاوزاً ميناء كاليفورنيا في تكساس الذي يبلغ طوله 11 كم ، ان الميناء مقدراً أن يبدأ العمل به في العام (2010) لكن المعوقات المختلفة حالة دون أن تمر عملية الالتزام بالتوقيات التي حددت لكل مرحلة ، فالوضع الاقتصادي للبلد الذي يتردى باستمرار بسبب سيطرة الفساد والمفسدين على مفاصل الدولة الأمر الذي جعل حتى مراحل الانشاء يقع ضحية لهذه القضية بالإضافة إلى أن دولة الجوار بالخصوص دولة الكويت عملت على التدخل في تأخير البدء بالعمل في انشاء الميناء بالرشاوى والهدايا لبعض الساسة العراقيين الضعفاء ، يضاف إلى ذلك الوضع الأمني في البلد وخاصة في سقوط المحافظات تحت حكم داعش الإرهابي ، وانصراف الحكومة إلى مجابهة هذا العدو بالعدة والعتاد ، وتزامن ذلك مع انخفاض أسعار النفط ، كل ذلك أخرج العمليات الخاصة بمراحل انشاء ميناء الفاو الكبير والتوقيات التي حددت لذلك.

أهم المحددات التي تواجه انشاء ميناء الفاو الكبير :

#### 1- المحددات الطبيعية :

وتتمثل طبيعة الساحل العراقي حيث يتصف بضيقه وبتداخله مع سواحل دول الجوار الإقليمي بالخصوص إيران الإسلامية والكويت الشقيق ، بالإضافة أن مياه الإقليمية العراقية تتعرض إلى زحف الحدود الإيرانية باتجاهها وهذا ينتج بفعل عمليات الترسيب والنحت ، ويضاف إلى ذلك عامل المناخ وسوء الحوال الجوية التي قد تعيق الملاحة البحرية خاصة في فصل الشتاء ومثال على ذلك التوقف الذي يصيب ضخ النفط العراقي بسبب ذلك ولأيام متعددة<sup>(xvi)</sup>.

#### 2- المحددات الداخلية :

ان الوضع في العراق يعبر عن أن الإرادة الموحدة غير موجودة لتنفيذ مشروع الفاو الكبير ، وأن الوضع الأمني يقف بوجه إقامة هكذا مشروع مما يؤدي إلى بيئة أمنية وقانونية غير ثابتة لنجاحه ، وبالإضافة إلى ذلك سيطرة الفساد الإداري والمالي على مفاصل المشروع من حيث التعاقد واختيار الشركات التي تنفذ المشروع إلى أعمال التنفيذ ، ويتطلب الميناء شبكة نقل جيدة وكفوءة تتناسب مع حجم المشروع وهذا الأمر غير متوفر في الوقت الحاضر<sup>(xvii)</sup>، ومن المحددات والمهمة الأموال التي تخصص للمشروع وتتناسب مع حجمه وخطورته والعراق يعاني ضائقة مالية تتعلق بانخفاض أسعار النفط، وأن عدم وجود الإدارة الحازمة التي تعمل على متابعة انجاز المشروع والاشراف عليه، بشكل يكون بعيداً عن الفساد المالي والإداري ، لأن

المشروع عملاق ويحتاج إلى وقت طويل لإكمال تنفيذه ، وأن المشكلات التي تعلق بالنقل البحري منها السفن الغارقة ، وقلة الأعماق وصيانة القنوات ، حسب المواصفات الدولية هي تعتبر من المحددات للمشروع (xlviii). ومن المحددات الأخرى التشريعات والقوانين التي لا تتلاءم مع الحركة الضخمة والكبيرة التي يسببها الميناء في النقل الدولي ، الأمر الذي يؤدي إلى ان يجعل العراق والميناء جاذبان للزبائن ، ويمثل لهم الخيار الأفضل ينقلون خلاله تجارتهم وبضائعهم (xlix).

### 3- المحددات الإقليمية :

ان وضع منطقة الشرق الأوسط المضطرب سياسياً ، يعتبر من أهم المحددات التي تعمل على تعطيل أو عدم انجاز المشروع وعدم الثقة بالمنظومة الوطنية العراقية الأمر الذي يؤدي بالشركات الى التردد وعدم الاستثمار فيه ، وهذا ينعكس على مشروع الميناء (i)، والمشروع بحاله من أهمية استراتيجية تؤكدتها معارضة مجموعة من الدول العربية حيث يحاول وضع العراقيين أمام هذا الميناء الذي يحقق مكاسب ويخدم العراق مع دول جنوب شرق آسيا وكذلك الدول الاوربية(ii).

ومن أول الدول التي تعارض بناء الميناء ، جمهورية مصر العربية حيث يرى بان المشروع يمثل خطراً عليها حينما يتنافس قناة السويس في اقتصادياتها حينما تفعل القناة الجافة ويصبح المرور عبرها ، حيث تعتبر بأن المشروع سيقوم باستقطاب جزء كبير من التجارة المنقولة عبر قناة السويس ولهذا فهي تسعى لإعاقة المحاولات في الاستثمار في ذلك المشروع(iii)، والكويت أيضاً تعتبر بان الميناء مضرراً بمصالحها الاقتصادية لأن قوانينها كانت وعلى الدوام تعتبر موانئ بديلة عن الموانئ العراقية ، ولذلك فهي تقوم ببناء ميناء مبارك الكبير حتى تجهض مشروع العراق في ميناء الفاو الكبير(iiii)، ومن الدول الأخرى التي تعمل على إعاقة ميناء الفاو الكبير الامارات العربية المتحدة وذلك لأن ميناء الفاو سيفسد موانئها الأهمية الكبيرة التي كانت تتمتع بها ، حيث تعتبر موانئها محورية يتم نقل البضائع العراقية الى موانئها بسفن صغيرة وتنقل الى الموانئ العراقية بسفن صغيرة(iv).

وهناك دولاً أخرى تحاول إعاقة المشروع منها دولة قطر ودولة البحرين لأن هذه الدول تعتقد بان مشروع ميناء الفاو سيؤثر على تجارتها(iv)، أما ايران فتحاول أيضاً التأثير على هذا المشروع لاعتقادها بانه سيسلب التجارة التي تمر خلالها ، ولأن التجارة التي تمر خلال قناة السويس تتحول إلى طريق الرجاء الصالح في حالة تعرض المرور في القناة الى العوائق أو تسبب أعمال القرصنة التي تكون قبالة الصومال ومن أجل ذلك فإن دولة جنوب أفريقيا تحاول إعاقة المشروع(vi)، وتدخل إسرائيل بمشاريع تحاول من خلالها إعاقة إنشاء ميناء الفاو الكبير حيث تحاول مد خط سكة حديد مواز أيضاً لقناة السويس وذلك بإنشاء جسر بري يربط بين إيلات وأشدود إضافة إليه خط ينقل بواسطته البضائع القادمة من آسيا من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط ومنه إلى اوربا ، وستقوم بشق قناة ملاحية عميقة بين ايلات على البحر الأحمر واشدود على البحر المتوسط(vii).



وعدت الولايات المتحدة الأمريكية مشروع ميناء الفاو بصورة خاصة ومشروع الحزام والطريق بصورة عامة تحدياً اقتصادياً وسياسياً عالمياً. هذا المشروع اسمته الصين بمشروع القرن الواحد والعشرين حيث عدت الصين ان العراق واحد من الدول الحيوية المهمة في مشروع الحزام والطريق واعتبرت ميناء الفاو هو الأهم في آسيا بعد ميناء غوادور الباكستاني

وينبغي الإشارة الى أن الربط السككي مع الكويت أو إيران على حساب إنشاء ميناء الفاو الكبير وتفعيله لن يفوت على العراق فرصة اقتصادية مهمة توفر له مكاناً دولياً بارزاً على أرض المستقبل فحسب، وإنما تضيّع عليه واحداً من أهم وأقوى الأسباب للبقاء كدولة واحدة موحدة.

العراق اليوم – كما يشعر الجميع، على ما أزعج – لا يربط بين شعبه المتوزع بين الطوائف والاثنيات سوى إطار متهاك أو اثر وإه يسمى الدولة العراقية. فالدولة العراقية دولة لأنه لم يصدر الى الان حكم بانتهائها. مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة المرتبطة به تتيح ربطاً وثيقاً لأجزاء العراق تكون البصرة (محطة السهم المتجه نحو الغرب) والموصل (محطة السهم المتجه نحو الشرق) فيه رأساً جسراً لتمتد خيوط شبكة النسيج الاقتصادي وما يتفرع عنها من مفاعيل اجتماعية وسياسية وفكرية. مشروع ميناء الفاو اذن ذو ابعاد اقتصادية وسياسية وفكرية، انه باختصار مشروع انتاج لحمة وطنية وثيقة وإعادة صياغة لمفهوم الدولة العراقية.

مما تقدم نرى بان عدد الدول التي تشعر بالقلق من مشروع (ميناء الفاو الكبير) كبير ومختلف حيث نرى دولاً إقليمية ودولاً بعيدة عن الإقليم ، ولذلك فإنها اجتمعت من أجل دفع الرشاوى للفاوسدين في الداخل العراقي ليقوموا بالعمل على تأخير أعمال الميناء واختيار شركات مفلسة وغير متخصصة في عمل الموانئ الشركات الصينية ورفض مثل شركة (دايو اليكترك) التي تعمل في اختصاص الكهرباء التي هي تقع في المراتب الأولى عالمياً في انشاء الموانئ وقد هددت وقتل مديرها بسبب أهمية الموضوع على نطاق اقليمي وعالمي لأهمية المشروع، ولم يقف الفساد عند هذا الحد بل أن الفاسدين يعطون العقد لهذه الشركة بدون عمل مناقصة بين الشركات العالمية لاختيار صاحب أفضل العطاءات ، وأن الفاسدين من السياسيين الذين باعوا ضمائرهم للخارج يقومون بزيارة الدول التي تعمل على إعاقه انشاء ميناء الفاو ويقبلون منهم الهدايا وامام الكاميرات ولكنها ليست بهدايا بل هي رشاوى يتم قتل ميناء الفاو الذي يمثل مستقبل الأجيال القادمة .

العراق يدخل عالم الإنجازات القياسية عبر بوابتيه البحرية في أقصى الجنوب كسر هيمنة أمريكا والرقم المسجل لها منذ عقود في موسوعة غينيس ( Guinness World Records ) تدرج الفاو بأرقامها الفلكية باحتضانه أطول كاسر الأمواج في العالم إنجاز اريد له الإلغاء والتسويق من دول جارة تسعى إلى عزل العراق قارياً وربطه بسكك حديدية تغتتم من ورائه المليارات وتبني ثرواتها بأموال البحر الممتد إلى أوروبا تارة بالرشى وأخرى بالالتفاف على الحق الدولي كاسر الأمواج العراق دخل العالمية والكويت تعمل على إفشاله وأفشال

الميناء الذي ينتمي اليه سيد البحر ثروة العراق القادمة عند مصب شط العرب كاسر الأمواج (14,5) عمق مياه الخليج كانت كافية لتدخل ميناء فاو موسوعة غينيس باحتضانه أطول كاسر للأمواج في العالم صرح اقتصادي أزاح الصدارة العالمية من ميناء كاليفورنيا بولاية تكساس الأمريكية الذي كان يسيطر لعقود كأطول كاسر يبلغ (10,85) كم ، بوابة عالمية ستشمل أكثر من 90 رصيفاً مخصصاً للسلع التجارية وناقلات النفط. فكرة المشروع ترجع الى عام 1986 لكن التنفيذ تأخر بسبب السياسات الخاطئة والحروب والحصار الاقتصادي ، اكنت أولى بوادر العمل الفعلي بالميناء من إنشاء كاسر الأمواج 26 تشرين الثاني 2014 حينما أعلنت وزارة النقل وعلى لسان وزيرها هادي العامري توقيع عقد بقيمة 511 مليون يورو مع شركة دايو الكورية لبناء كاسر الأمواج الغربي بطول 16 كم .

الشركة الكورية كانت الاوفر حظاً بعد ما قدمت أقل العطاءات فيما كانت الاعمال تجري بكاسر الأمواج الشرقي الذي فازت به شركة اركير ودون إحدى أكبر الشركات اليونانية بكلفة حوالي 4,000,000 يورو والذي يمتد بطول حوالي 8 كم ويصل الى خور عبد الله هذه الكواسر التي وصلت الكلفة الاجمالية لها الى مليار دولار تحيط بحوض ميناء الفاو الذي تتكون مساحته 54 كم<sup>2</sup> .

امام العالم وللمرة الأولى ينفذ مشروع في منطقة رأس البيشة في شبه جزيرة الفاو على كتف محافظة البصرة وعند نهاية الجرف القاري للعراق بمبلغ يصل الى اكثر من 9 مليارات دولار ونصف المليار حيث تقدر طاقة حيث تقدر طاقة الميناء بـ 99 مليون طن سنوياً ميناء وضعت تصاميمه شركة يكتيتال الإيطالية ليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على الخليج والعاشر على مستوى العالم باستقبال السفن التي تزيد حمولتها عن 100 الف طن ليس عند هذا الحد فقط بل سيوفر موارد مالية كبيرة ستبلغ 400 مليار دولار سنوياً ليكون مورداً هاماً سينافس النفط ويدخل رقماً صعباً تتأسس وتتهيكّل عليه الموازنات بدل البترول مشروع الفاو اذا ما اريد له البناء فإنه سيغير خريطة النقل البحري العالمية لأنه سينقل البضائع من اليابان والصين وباقي دول شرق اسيا الى اوربا والعكس عبر العراق وفقاً ما يسمى بالقناة الجافة التي ستكون بدلاً عن قناة السويس وسيؤدي الى اندثار الموانئ الخليجية ومنها الامارات بعد اكتماله بسنوات قليلة وتفاصيل ما عملت عليه للحيلولة دون ذلك .

تحركت الكويت تزامم الإنجاز منتهكة اتفاقية الحدود وقرار مجلس الامن رقم 833 المعني بتنظيم الملاحة البحرية في خور عبد الله وان بناء الكويت لميناء مبارك الكبير معناه نقض لقرار 833 مما يجعلنا نحن في حل من هذه القرار ابتدعت الكويت مشروعها المتمثل بميناء مبارك الذي اختارته ليكون موقعه على

الضفة الغربية لخور عبد الله في جزيرة بوبيان المر الملاحي المؤدي الى الموانئ العراقية وهو عكس ما يراد له بان يكون الشاطرة الجنوبي للجزيرة .

المطل على الخليج تلافياً الى حدوث أي ازدحامات مستقبلية للسفن في هذا الممر بعد اكتمال مراحل بناء المشروع المحاذية للبصرة بالواقع الدولي المالي ولا غيره استهدف ذمم المفاوضات العراقي بالمال منهم من قبل ومنهم من رفض وبعدها عطل المشروع وفي عام 2018 وقعت الاتفاقية مع الصين بعقد تجاري أعد الاضخم على الاطلاق حيث يقف في مقدمة بنوده انشاء ميناء الفاو الكبير بـ 350 رصيفاً ومطار للطائرات ومدينة تتكون من 1000 وحدة سكنية اتفاقية الاعمار هذ كانت احد الأسباب الرئيسة للعمل على إحياء طريق الحرير الذي يعمل عليه منذ عام 2013 ويكون العراق فيه همزة الوصل طريق استراتيجي يتمثل بشبكة من الموانئ تربط الشرق بالغرب .

وسكك حديد تربط ما يقارب 65 دولة حول العالم من بينها العراق ، طفرة اقتصادية الا انها توقفت نتيجة التخطيط والدفع الأمريكي الكويتي إسرائيلي تخطيط لم تكن صلاحياته على الخارج بل امتد ليصل الى الداخل العراقي عبر تحريك الجهات الموالية لهذه الدول الثلاث لتسقيط من اصروا على بناء ميناء الفاو الكبير وهذا العمل هو تفويض المنجز العراقي الى ربط يتخذ ارض الرافدين فيه موقع الظل بعد أن يتم الدفع بان تكون جزيرة بوبيان الكويتية وميناء مبارك القبلة الأولى للسفن بدلاً من الفاو الكبير ، ليتبخر بعدها الحلم العراقي ليصبح الكاسر العملاق ومينائه ما هي الا ارقام داخل سجلات غينيس وصخور تتوسط الخليج .

## الخاتمة

### اهم النتائج والتوصيات

#### أولاً : النتائج

1. يعتبر ميناء الفاو في نهاية الأراضي العراقية .
2. إن موقع الفاو يوفر الأعماق التي تحتاجها السفن والبواخر ذات الاحمال الكبيرة والتي تحتاج إلى غاطس كبير .
3. يحقق ميناء الفاو بعد ربطه بظهيره وفورات اقتصادية مما ينعكس على اقتصاد البلد عموماً واقتصاد البصرة على وجه الخصوص .
4. يشغل الميناء بعد انشائه لآلاف من الايدي العاملة الفنية والإدارية الماهرة وحتى غير الماهرة
5. سيعمل ميناء الفاو كمنفذ لموانئ العراقية من خور الزبير .

6. سيحول ميناء الفاو العراق من دولة ريعية تعتمد على بيع النفط الى دولة اقتصادية ذات اقتصاد متعدد .
7. يعيد الميناء مشروع القناة الجافة الى الوجود من جديد عن طريق ربط الميناء بالسكك الحديدية.
8. يعمل الميناء على التحاق العراق بطريق الحرير ويربط العراق بمشروع الحزام والطريق الذي يجعل يرتبط اقتصادياً مع اقتصاد الصين الكبير والمتطور .

### ثانياً : التوصيات :

1. التعاقد مع أفضل الشركات العالمية والتي لها خبرات كبيرة في مجال انشاء الموانئ .
2. العمل على ربط الميناء بشبكة من خطوط السكك الحديدية وطرق السيارات من اجل ادامة عمل الميناء ونقل البضائع بسرعة وانسيابية .
3. لا بد أن تعمل الحكومة على محاربة الفساد الذي يحيط بميناء الفاو الكبير ولا بد منها من محاسبة كل من يحاول قتل الميناء خدمة للدول المجاورة التي تعمل كل ما في وسعها من اجل إيقاف انشاء الميناء .
4. على الحكومة العراقية رفض الربط السككي مع الكويت او ايران لأن ذلك سيؤدي الى قتل الموانئ العراقية.
5. يجب ان توفر الشركات القائمة على انشاء الميناء الأعماق الكبيرة للسفن الكبيرة ذات الاحمال الكبيرة .
6. لا بد ان يجهز الميناء بالمعدات والرافعات والمكائن المتطورة وخاصة التي يتم ادارتها عن طريق الحواسيب او الالية منها .
7. لا بد ان تقوم الحكومة على الطعن في القرارات الأممية الخاصة بخور عبد الله وخصها بالذكر قرار 833 في 1993 والذي اعطى للكويت ما لا تستحق في خور عبد الله .

### الهوامش والمصادر

- (i) د. محمد زباري مونس، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير ، مجلة دراسات البصرة، العدد (8)، البصرة، 2014، ص57.
- (ii) جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير ، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية ، العدد (30)، العدد (30)، 2011، ص16 .
- (iii) د. جمال حامد رشيد ود. غالب ناصر السعدون ، ميناء الفاو دراسة في جغرافية النقل ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، مجلد (1)، العدد (67)، بغداد، 2011، ص44 .
- (iv) خلود موسى ومريم خير الله خلف، واقع الموانئ العراقية وفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير انموذجاً ، مجلة دراسات البصرة ، السنة السابعة ، العدد 13، البصرة، 2012، ص239 و240.
- (v) خلود موسى ومريم خير الله خلف، مصدر سابق، ص240-241 .
- (vi) فطومة الموسوي، ميناء الفاو الكبير ثروة اقتصادية ستغير خارطة النقل العالمي ، مجلة النقل والمواطن ، العدد (2) ، 2020، ص19 .
- (vii) د. محمد زباري مونس ، مصدر سابق، ص57 .

- (viii) قاسم عبد علي عذيب، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة (دراسة في الجغرافية السياسية)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، 2010، ص 241.
- (ix) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون، ميناء الفاو دراسة في جغرافية النقل، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، مجلد (1)، العدد (67)، 2011، ص 46.
- (\*) سميت بهذا الاسم شبه إلى قناة بنما وهي سفن عملاقة ذات حمولات كبيرة جداً يكون الفرق بين هذه السفن والسفن التقليدية من (20-25) الف طن يكون لصالح هذه السفن للمزيد من التفاصيل انظر:  
عبد الخالق كاظم عباس، كابتن بحري، مقابلة شخصية، بتاريخ 2021/3/7 الساعة 11 صباحاً.
- (x) قاسم عبد علي عذيب، مصدر سابق، ص 243.
- (xi) جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، مصدر سابق، ص 17.
- (xii) د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد، مصدر سابق، ص 75.
- (xiii) جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، مصدر سابق، ص 17.
- (xiv) م. خلود موسى عمران و م. مريم خير الله خلف، مصدر سابق، ص 254.
- (xv) د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد، مصدر سابق، ص 122.
- (xvi) جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، مصدر سابق، ص 18.
- (xvii) د. محمد زباري مونس، مصدر سابق، ص 68-69.
- (xviii) م. خلود موسى عمران و م. مريم خير الله خلف، مصدر سابق، ص 255.
- (xix) د. محمد زباري مونس، مصدر سابق، ص 69.
- (xx) قاسم عبد علي عذيب، مصدر سابق، ص 245.
- (xxi) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون، مصدر سابق، ص 51.
- (xxii) م. خلود موسى عمران و م. مريم خير الله خلف، مصدر سابق، ص 256.
- (xxiii) د. محمد زباري مونس، مصدر سابق، ص 69.
- (xxiv) د. جمال حامد رشيد، ود. غالب ناصر السعدون، مصدر سابق، ص 52.
- (xxv) قاسم عبد علي عذيب، مصدر سابق، ص 246.
- (xxvi) د. محمد زباري مونس، مصدر سابق، ص 72.
- (xxvii) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون، مصدر سابق، ص 52.
- (xxviii) د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد، مصدر سابق، ص 130.
- (xxix) د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد، مصدر سابق، ص 132.
- (xxx) م. خلود موسى عمران و م. مريم خير الله، مصدر سابق، ص 258.
- (xxxi) قاسم عبد علي عذيب، مصدر سابق، ص 245.
- (xxxii) فطومة الموسوي، مصدر سابق، ص 18.
- (xxxiii) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون، مصدر سابق، ص 45.
- (xxxiv) م. خلود موسى عمران و م. مريم خير الله، مصدر سابق، ص 259.
- (xxxv) نعمة محمد حبيب العبادي، دور ميناء الفاو الكبير في الأمن المحلي والإقليمي، مجلة الخليج العربي، المجلد (41)، العدد (3-4)، البصرة، 2013، ص 161.
- (xxxvi) قاسم عبد علي عذيب، مصدر سابق، ص 242.
- (xxxvii) نعمة محمد حبيب العبادي، مصدر سابق، ص 162-163.
- (xxxviii) جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، مصدر سابق، ص 18.
- (xxxix) د. نبيل جعفر عبد الرضا وحسين حيدر محمد، مصدر سابق، ص 124.
- (xl) م. خلود موسى عمران و م. مريم خير الله، مصدر سابق، ص 255.
- (xli) قاسم عبد علي عذيب، مصدر سابق، ص 244.
- (xlii) جعفر عبد الأمير الحسيني ود. هاشم مرزوك الشمري، مصدر سابق، ص 19.
- (xliii) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون، مصدر سابق، ص 50.
- (xliv) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون، مصدر سابق، ص 51.
- (xlv) فطومة الموسوي، مصدر سابق، ص 18.

- 
- (xlvi) د. محمد زباري مونس، مصدر سابق، ص 73 .
- (xlvii) د. محمد زباري مونس، مصدر سابق، ص 73 .
- (xlviii) نعمة محمد حبيب العبادي ، مصدر سابق، ص 172 .
- (xlix) المصدر نفسه ، ص 173 .
- (l) د. محمد زباري مونس، مصدر سابق، ص 73 .
- (li) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون ، مصدر سابق، ص 53 .
- (lii) قاسم عبد علي عذيب ، مصدر سابق، ص 248 .
- (liii) نعمة محمد حبيب العبادي ، مصدر سابق، ص 173 .
- (liv) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون ، مصدر سابق، ص 53 .
- (lv) قاسم عبد علي عذيب ، مصدر سابق، ص 248 .
- (lvi) د. جمال حامد رشيد و د. غالب ناصر السعدون ، مصدر سابق، ص 54 .
- (lvii) نعمة محمد حبيب العبادي ، مصدر سابق، ص 174- 175 .