

شبه جزيرة الفاو ودورها في الموقع الجيوسياسي والاتصالي للعراق

أ.د. ياشار ذكي

أ.د. كيومرث يزدان پناه

احمد عبد الرضا عويد العزيز

جامعة طهران / كلية پرديس البرز/ الجغرافيا

ahmed86alaziz@gmail.com

المخلص

يتناول هذا البحث دراسة الدور الجيوسياسي والاتصالي لشبه جزيرة الفاو في تعزيز الموقع الاستراتيجي للعراق، انطلاقاً من كونها المنفذ البحري الوحيد للبلاد على الخليج العربي. ويعاني العراق، بحكم محدودية شريطه الساحلي وضحالة مياهه، من مأزق جيوسياسي واتصالي انعكس على قدرته في التفاعل الاقتصادي والتجاري مع محيطه الإقليمي والدولي، وزاد من اعتماده على موانئ دول الجوار.

يسعى البحث إلى تحليل الموقع الجغرافي والجيوسياسي لشبه جزيرة الفاو ضمن الإطار الوطني للعراق، وبيان أثر محدودية الساحل البحري في تشكيل سياساته الاتصالية والجيوسياسية. كما يتناول واقع الموانئ العراقية في الخليج العربي، مع التركيز على تقييم الأهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير بوصفه مشروعاً محورياً يمكن أن يحدث تحولاً نوعياً في الموقع الاتصالي للعراق، ويعزز دوره كمر لوجستي يربط بين الشرق والغرب.

ويعتمد البحث على المنهج الوصفي-التحليلي، مستنداً إلى تحليل المعطيات الجغرافية والاقتصادية والجيوسياسية، فضلاً عن الاستفادة من المصادر الرسمية والدراسات السابقة. وتُظهر نتائج البحث أن تفعيل الدور الجيوسياسي لشبه جزيرة الفاو، ولا سيّما عبر استكمال وتشغيل ميناء الفاو الكبير، من شأنه أن يسهم في تقليل حدة الانحصار البحري للعراق، وتعزيز مكانته الاقتصادية والإستراتيجية إقليمياً ودولياً، شريطة معالجة التحديات الطبيعية والسياسية والأمنية المرتبطة بالموقع.

الكلمات المفتاحية: (شبه جزيرة الفاو، الجيوسياسي، الموانئ العراقية).

The Al-Faw Peninsula and Its Role in Iraq's Political Geography and Geopolitical Position

Prof. Dr. Yashar Zaki

Prof. Dr. Keyumars Yazdanpanah

Ahmed Abdul-Ridha Owaid Al-Aziz

ahmed86alaziz@gmail.com

Abstract

This study examines the geopolitical and connectivity role of the Al-Faw Peninsula in enhancing Iraq's strategic position, given that it represents the country's only maritime outlet to the Arabian Gulf. Due to the limited length of its coastline and the shallow nature of its waters, Iraq faces a persistent geopolitical and connectivity dilemma that has constrained its economic and commercial interaction with the regional and international environment and increased its reliance on the ports of neighboring countries.

The research seeks to analyze the geographical and geopolitical position of the Al-Faw Peninsula within Iraq's national framework and to clarify the impact of the limited Iraqi coastline on shaping the country's connectivity and geopolitical policies. It also examines the current status of Iraqi ports in the Arabian Gulf, with particular emphasis on assessing the strategic importance of the Grand Al-Faw Port as a pivotal project capable of bringing about a qualitative transformation in Iraq's connectivity position and strengthening its role as a logistical corridor linking East and West.

The study adopts a descriptive-analytical approach, relying on the analysis of geographical, economic, and geopolitical data, in addition to official sources and previous studies. The findings indicate that activating the geopolitical role of the Al-Faw Peninsula—particularly through the completion and operation of the Grand Al-Faw Port—would contribute to alleviating Iraq's maritime confinement and enhancing its economic and strategic standing at both the regional and international levels, provided that the natural, political, and security challenges associated with the location are effectively addressed.

Keywords: (Al-Faw Peninsula, Geopolitics, Iraqi ports).

المقدمة

يُعدّ الموقع الجغرافي أحد أهم المحددات الأساسية للدور الجيوسياسي والاتصالي للدول، ولا سيّما في البيئات الإقليمية التي تتسم بالحساسية والتنافس الاستراتيجي، مثل منطقة الشرق الأوسط. ويحتل العراق موقعا محورياً في هذه المنطقة، بحكم توسطه الجغرافي بين آسيا وأوروبا، ووقوعه عند تقاطع طرق التجارة والطاقة، فضلاً عن امتلاكه موارد طبيعية وبشرية جعلته على الدوام محطّ اهتمام القوى الإقليمية والدولية.

إلا أن هذا الموقع، على الرغم من أهميته، يواجه تحدياً بنويّاً يتمثل في محدودية النفاذ البحري للعراق إلى الخليج العربي، الأمر الذي أفرز إشكاليات جيوسياسية واتصالية أثّرت في قدرته على التفاعل الاقتصادي والتجاري مع محيطه الإقليمي والعالمي. وفي هذا السياق، تبرز شبه جزيرة الفاو باعتبارها الرئة البحرية الوحيدة للعراق، والعنصر الجغرافي الأكثر تأثراً في إعادة تشكيل موقعه الاتصالي ودوره الجيوسياسي في شمال الخليج العربي.

وتكتسب شبه جزيرة الفاو أهمية متزايدة في ضوء التحولات الجيوسياسية الراهنة، وتنامي أهمية الموانئ البحرية والممرات اللوجستية في الاقتصاد العالمي، ولا سيّما مع إطلاق مشروع ميناء الفاو الكبير، الذي يُنظر إليه بوصفه مشروعاً استراتيجياً قادراً على إحداث تحوّل نوعي في مكانة العراق الاقتصادية والاتصالية، وربطه بشبكات النقل الدولية، وتقليل اعتماده على موانئ دول الجوار.

وانطلاقاً من هذه المعطيات، تسعى هذه المقالة إلى تحليل الدور الجيوسياسي والاتصالي لشبه جزيرة الفاو في إطار الموقع الاستراتيجي للعراق، من خلال دراسة أبعادها الجغرافية والطبيعية والاقتصادية، وتسلط الضوء على دور الموانئ العراقية، ولا سيّما ميناء الفاو الكبير، في تعزيز المكانة الإقليمية والدولية للعراق.

مشكلة البحث:

تتعلق مشكلة البحث من التساؤل الرئيس الآتي:

إلى أي مدى تسهم شبه جزيرة الفاو في تعزيز الموقع الجيوسياسي والاتصالي للعراق، وما حدود تأثيرها في تجاوز المأزق البحري الذي يعاني منه البلد؟

ويتفرّع عن هذا التساؤل عدد من الإشكاليات الفرعية، من أبرزها:

١. كيف أثّرت محدودية الشريط الساحلي العراقي في سلوك العراق الجيوسياسي والاقتصادي؟
٢. ما الدور الذي تؤديه الموانئ العراقية الحالية في الخليج العربي في دعم الاتصال البحري للعراق؟
٣. إلى أي حد يمكن لمشروع ميناء الفاو الكبير أن يحدث تحولاً استراتيجياً في الموقع الاتصالي للعراق؟
٤. ما أبرز التحديات الجغرافية والسياسية التي تعيق تعظيم الاستفادة من موقع شبه جزيرة الفاو؟

فرضيات البحث:

يعتمد البحث على مجموعة من الفرضيات الرئيسة، تتمثل في الآتي:

١. تُعدّ شبه جزيرة الفاو عنصراً جيوسياسياً محورياً في الموقع الاتصالي للعراق، لكونها المنفذ البحري الوحيد للبلاد على الخليج العربي، وما يترتب على ذلك من تأثير مباشر في أدواره الإقليمية والاقتصادية.
٢. أسهمت محدودية الشريط الساحلي العراقي وضحالة مياهه في إضعاف الدور البحري والاقتصادي للعراق، وزيادة اعتماده على موانئ دول الجوار، الأمر الذي انعكس على سياساته الجيوسياسية والاتصالية.
٣. يمثل مشروع ميناء الفاو الكبير فرصة استراتيجية لإعادة تموضع العراق جيوسياسياً واتصالياً، وتحويله إلى عقدة لوجستية إقليمية، رغم ما يواجهه من تحديات طبيعية وسياسية وأمنية قد تحدّ من تحقيق الاستفادة القصوى من هذا الموقع.

أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى تحقيق ما يلي:

١. تحليل الموقع الجغرافي والجيوسياسي لشبه جزيرة الفاو ضمن الإطار الوطني للعراق، وبيان أثره في تحديد مكانة العراق الإقليمية والدولية، مع إبراز أهمية المنفذ البحري الوحيد للبلاد على الخليج العربي.
٢. توضيح انعكاسات محدودية الساحل العراقي وضحالة مياهه على الموقع الاتصالي والسياسات الجيوسياسية للعراق، خاصة في مجالي النقل البحري والتجارة الخارجية، مع دراسة واقع الموانئ العراقية في الخليج العربي وتقييم دورها الاقتصادي والاستراتيجي.
٣. تحديد التحديات والفرص المستقبلية المرتبطة بتفعيل الدور الجيوسياسي والاتصالي لشبه جزيرة الفاو، مع التركيز على مشروع ميناء الفاو الكبير كعامل محوري في إعادة تموضع العراق جيوسياسياً واتصالياً في ضوء المتغيرات الإقليمية والدولية.

المبحث الاول

اولاً: الموقع الجغرافي للعراق

العراق بلدٌ ذو حضارة وثقافة عريقتين وغنيتين. فقد أسس السومريون والآكديون والآشوريون أوائل الحضارات القديمة في العراق قبل آلاف السنين من الميلاد. وبعد ذلك أصبحت هذه المنطقة جزءاً من أراضي الإمبراطوريات الأخمينية والسلوقية والفريثية (البارثية) والساسانية والإمبراطورية الرومانية.

وبعد سقوط الدولة الأموية وقيام الدولة العباسية، نُقلت عاصمة الخلافة الإسلامية من بلاد الشام إلى العراق (مدينة بغداد) (كاي لسترنج، ١٣٣٧: ٢). ولاحقاً انهارت هذه الدولة إثر هجوم المغول. ومن منتصف القرن الثالث عشر الهجري الشمسي حتى نهايته، تناوبت إيران والدولة العثمانية السيطرة على العراق مراراً.

وبعد تفكك الإمبراطورية العثمانية واحتلال العراق من قبل البريطانيين عام ١٩٢٠م، نال هذا البلد استقلاله عام ١٩٣٢م. وفي عصر الإمبراطورية العثمانية كان العراق يُدار بنظام

فيدرالي، حيث كانت ولايات الموصل وبغداد والبصرة تعمل كلٌ منها بصورة مستقلة، مع ارتباطها بالإمبراطورية العثمانية (فصلنامه نهضت، ١٣٨٠: ٨).

ثانياً: الموقع المطلق

يقع العراق، الذي تبلغ مساحته ٤٣٧,٠٧٢ كيلومترًا مربعًا، في جنوب غرب آسيا وفي المنطقة الحساسة من الشرق الأوسط، بين دائرتي عرض ٢٩ درجة و ٣ دقائق إلى ٣٧ درجة و ٢٢ دقيقة شمالًا، وبين خطي طول ٣٩ درجة و ١٣ دقيقة إلى ٤٨ درجة و ٣٦ دقيقة شرقًا (سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، ١٣٨٢: ٣).

ثالثاً: الموقع النسبي

يتمتع العراق بموقع جغرافي وسياسي مهم في منطقة الشرق الأوسط؛ إذ يحده من الشمال تركيا، ومن الغرب سوريا والأردن، ومن الجنوب المملكة العربية السعودية، ومن الجنوب الشرقي الكويت، ومن الشرق إيران. ويبلغ مجموع طول حدود العراق ٣,٨٥٩ كيلومترًا، منها ١,٥٨٩ كيلومترًا حدودًا مشتركة مع إيران.

ويبلغ طول الشريط الساحلي لهذا البلد على الخليج العربي، وهو المنفذ الوحيد للعراق إلى المياه المفتوحة، نحو ٥٨ كيلومترًا. وتشير بعض المصادر، اعتمادًا على نطاق المدّ والجزر، إلى أن طول الساحل العراقي يتراوح بين ٢٠ و ٤٨ كيلومترًا، وبناءً على ذلك يُعدّ العراق دولة ذات موقع بري أو شبه بري إلى حدٍ كبير (نامي و محمد پور، ١٣٨٧: ٣).

رابعاً: الموقع الجيوسياسي للعراق

يُعد العراق من الدول المحورية في منطقة الشرق الأوسط، ويُمثل بصورة أو بأخرى رمزاً وحاضرةً للحضارة الإسلامية. والعراق، الذي يعني لغويًا "شاطئ النهر" أو "البحر"، يتبوأ مكانة بالغة الأهمية في المنطقة؛ إذ يحظى بأهمية استراتيجية كبرى من النواحي الجيوسياسية والاقتصادية والأمنية والعسكرية. وطوال تاريخه، كان بلاد العراق محط أنظار القوى الإقليمية والدولية نظراً لما يتمتع به من عوامل جيوسياسية ثابتة ومتغيرة. إن الموقع الجغرافي للعراق، بما يمتلكه من مقومات جيوسياسية متنوعة، يمنحه الأرضية اللازمة للعب دور مؤثر وفاعل

في منطقة الشرق الأوسط وعلى الصعيد العالمي. يقع العراق في شمال الخليج العربي ويتمتع بموقع استراتيجي متميز؛ ومن هذا المنطلق، يرى الكثير من الخبراء والباحثين أن العراق هو الدولة الثانية في منطقة جنوب غرب آسيا من حيث امتلاك الإمكانات الجغرافية الملائمة، كما يشغل مكانة خاصة واستثنائية بين الدول العربية المطلة على الخليج العربي (عزتي، ١٣٨١: ١٤٩). لقد حظيت هذه الأرض بمكانة استثنائية على مر العصور؛ ففيها قامت الحضارة السومرية عام ٣٠٠٠ قبل الميلاد، كما بزغت فيها الإمبراطوريتان البابلية والآشورية منذ عام ١٣٥٠ قبل الميلاد. وفي القرن السادس الميلادي، كان العراق جزءاً من أراضي الإمبراطورية الفارسية. أما في القرن السابع الميلادي، فقد تمكن العرب المسلمون من هزيمة آخر ملوك الساسانيين، وبسطوا سيطرتهم على الأراضي الواقعة بين نهري دجلة والفرات، وأطلقوا عليها اسم "بلاد ما بين النهرين". وقد ظلت بغداد، الواقعة في قلب هذه البلاد والتي تعني لغوياً "دار الإسلام"، مركزاً لحكم الخلفاء العباسيين لنحو خمسة قرون، حتى سقطت في أيدي المغول عام ١٢٥٨م (موثقي، ١٣٨١: ٥٨). خضع العراق لسيطرة الأتراك العثمانيين في عام ١٥٣٤م، وبذلك ظلت بلاد ما بين النهرين (العراق الحالي) جزءاً من الإمبراطورية العثمانية حتى أوائل القرن العشرين. وقد اكتسبت أرض العراق أهمية بالغة خلال العهد العثماني، لكونها تمثل معبراً لسلطين الدولة العثمانية نحو البلاد العربية وشمال أفريقيا؛ فضلاً عن الأهمية الاستراتيجية الكبرى التي حظيت بها المنطقة لدى حلفاء الدولة العثمانية (مثل ألمانيا) وأعدائها (مثل بريطانيا) كطريق للوصول إلى شبه القارة الهندية. وعقب هزيمة الدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى وتفككها، احتلت بريطانيا العراق الذي كان جزءاً من الأراضي العثمانية، ووضعت تحت الانتداب البريطاني بموجب قرار "عصبة الأمم". وبعد مضي نحو عشر سنوات، نال العراق استقلاله في عام ١٩٣٢م، وأصبح عضواً في عصبة الأمم. (احمدى، ١٣٧٧: ١٤٩).

كان العراق يتألف من ثلاث ولايات هي: البصرة وبغداد والموصل. ونظراً لإمكانية اتصاله بالخليج العربي، ومجاورته للأردن، وارتباطه بالبحر الأحمر، فقد وقر لبريطانيا طريقاً برياً

ملائماً للوصول إلى الهند، اعتُبر مكملاً للطريق البحري؛ لذا استمر العراق في تموضعه ضمن دائرة الأهمية الجيوسياسية البالغة في تلك الحقبة.

ومع أفول النفوذ البريطاني وانتهاء الحرب العالمية الثانية، لم تنقل أهمية العراق؛ فخلال فترة الحرب الباردة، دار العراق في فلك الاتحاد السوفيتي، وأصبح مركزاً لاهتمام الكتلة الشرقية بوصفه مساراً للوجود السوفيتي في الشرق الأوسط. وعليه، كان للاتحاد السوفيتي نفوذ واسع النطاق في العراق، حيث تأثرت البنى السياسية والاقتصادية والعسكرية بالنموذج السوفيتي. وفي تلك الآونة، دعم الاتحاد السوفيتي وحدة الأراضي العراقية واستقرارها، وهو ما استغلته الحكومة المركزية كأداة لقمع الحركات الانفصالية مثل الحركات الكردية والشيعية.

وعقب وصول صدام حسين إلى السلطة في عام ١٩٧٩، أدت طموحاته للتحويل إلى قوة إقليمية ولعب دور زعيم العالم العربي — مستغلاً عزلة مصر بعد توقيع اتفاقية كامب ديفيد — إلى اختلال توازن القوى في المنطقة. ويُعد الغزو العسكري الإيراني في عام ١٩٨٠ تجلياً واضحاً لأطماع صدام حسين في السنوات الأخيرة من الحرب الباردة، وهي المسيرة التي اكتملت بحرب الخليج الثانية وما تلاها من عزل جيوسياسي للعراق في عام ١٩٩١ بموجب قرار مجلس الأمن رقم ٦٨٨ (روزنامه همشهری، ١٣٨١). يعد العراق واحداً من أبرز الدول التي تتمتع بأهمية إستراتيجية استثنائية على المستويين الإقليمي والدولي، وهذه الأهمية تنبع من موقعه الجغرافي المهم الذي يربط بين قارتي آسيا وأوروبا، فضلاً عن موارده الطبيعية الغنية، وخاصة الغاز والنفط، والتي تعد من أهم مقومات الاقتصاد الدولي. يقع العراق في قلب منطقة الشرق الأوسط، ويمثل نقطة التقاء الثلاثة محاور رئيسة العالم العربي، تركيا، وإيران، وهذا الموقع الجغرافي يمنحه ميزة فريدة ليكون ممراً إستراتيجياً للطاقة والتجارة، مما يجعل استقراره وتطوره الاقتصادي عاملاً حيوياً للتوازن في المنطقة كما إن تواجدته ضمن منطقة تشهد تنافساً دولياً على النفوذ يُعزز من أهميته في الحسابات الجيوسياسية للدول الكبرى. (عبد الأمير، ٢٠٢٥: ٢٢١)

خامساً: الموقع الاتصالي

لقد أدى انحصار العراق ومحدودية وصوله إلى أعالي البحار قد خلقاً مأزقاً جيوسياسياً؛ لذا فإن السعي لتجاوز هذا المأزق يُعد توجهاً استراتيجياً عراقياً (كمب و هاركاري، ١٣٨٨: ١٤٣). "يبلغ طول الساحل البحري للعراق حوالي ٥٨ كيلومتراً، ويمتد ما بين خور عبد الله (الحدود المشتركة مع الكويت) وجزيرة عبادان. وباحتساب طول ممر خور عبد الله المائي، فإن أقصى طول لسواحل العراق على الخليج العربي يصل إلى ٨٠ كيلومتراً؛ وبناءً على ذلك، تُعد السواحل الجنوبية للعراق غير فعالة لعدم تلبيتها لاحتياجاته. إن موانئ البصرة، وأم قصر، والفاو هي الموانئ الثلاثة المطلة على الخليج، إلا أنها غير مناسبة لتردد ناقلات النفط الضخمة بسبب ضحالة المياه وطبيعتها السبخية (المستتعية). ويُعد هذا الأمر من التحديات الجيوسياسية للعراق من المنظور الاقتصادي، والاتصالي، والعسكري، والاستراتيجي؛ لدرجة أنه أثر على سلوكه السياسي والعسكري، وأعاق دور العراق الفاعل في هذه المنطقة الجيوسياسية. لذا، أصبح إيجاد حل للمأزق الناجم عن نقص المجال المائي والساحلي هدفاً غائياً (أسمى) للعراق. (حافظ نيا، ١٣٨٥: ١٧٨). "لقد كان توسيع الخط الساحلي وتسهيل الوصول إلى مياه الخليج العربي من الأهداف الاستراتيجية للعراق، وهو ما كان يمكن تحقيقه عبر ضم إقليم خوزستان الإيراني، أو فرض السيادة الحصرية على شط العرب، أو السيطرة على الكويت والسيادة على جزيرتي "وربة" و"بوبيان" الكويتيتين. إن الوضع الساحلي غير المواتي للعراق أدى إلى عدم تفعيل ترسيم الحدود البحرية في شمال الخليج -والذي يتطلب تعاوناً وتفاهماً بين إيران والعراق والكويت- بشكل قطعي. وفي الواقع، يفنقر هذا البلد إلى الحافز لحل هذه القضية بسبب مشكلاته الجيوسياسية، ويرى أن مصالحه تكمن في بقاء هذا الملف عالماً دون تسوية. (كريمى پور، ١٣٧٩: ٨٦-٨٥).



شكل (١) سواحل العراق المحدودة والسبخية (المستنقعية) ومعضلة الوصول إلى مياه الخليج العربي. (زرقاني واحمدى، ١٣٩٥: ٨٢)

المبحث الثاني: موانئ العراق في الخليج العربي

يُعد العراق بلداً شبه محصور برياً، حيث يمتلك نفاذاً محدوداً إلى أعالي البحار. وتعتبر محافظة البصرة المحافظة العراقية الوحيدة التي تحقق هذا النفاذ من خلال خمسة موانئ تجارية وصناعية، وهي: المعقل، وخور الزبير، وأبو فلوس، وميناء أم قصر (الشمالي والجنوبي). وباستثناء ميناء الفاو الذي لا يزال قيد الإنشاء ويشهد تنفيذ مشاريع استراتيجية وطموحة طويلة الأمد، تقع بقية الموانئ العراقية على ضفاف قنوات نقل داخلية وفي المياه الداخلية للبلاد؛ وهي غير مناسبة لتردد ورسو ناقلات النفط العملاقة بسبب ضحالة المياه وطبيعتها السبخية، كما أنها غير قادرة على تلبية الاحتياجات التجارية للبلاد. ومن هذا المنطلق، يضطر العراق للاعتماد على موانئ الخليج العربي، ولا سيما الموانئ الكويتية، أو استيراد احتياجاته عبر المنافذ البرية من دول الجوار مثل إيران وتركيا. وجدير بالذكر أن العراق يصدر حالياً حوالي ٨٠% من نفطه عبر موانئ البصرة في الخليج العربي. ويسعى هذا المقال، إلى جانب تقديم عرض موجز للموانئ العراقية وقدراتها، إلى تحليل أهمية وآفاق

"ميناء الفاو الكبير" وتأثير هذا المشروع على العلاقات الاقتصادية بين البلدين من منظور سياسي واقتصادي. " (وزارة النقل، ٢٠٠٧)

أولاً: ميناء أم قصر

يُعد ميناء أم قصر أهم ميناء في العراق؛ وهو يضم رصيفين أساسيين: الرصيف القديم الذي يتألف من ٨ مرسى، والرصيف الجديد الذي يتألف من ١٣ مرسى. ويمتلك الميناء القدرة على استقبال ورسو سفن الحاويات والبضائع مثل الحبوب والكبريت، بالإضافة إلى سفن نقل المسافرين. تبلغ الطاقة الاستيعابية القصوى لتفريغ الشحنات في هذا الميناء ٨.٨٥٠ مليون (ثمانية ملايين وثمانمائة وخمسين ألف) طن سنوياً، فيما تصل سعة مخازنه إلى ٦١٤,٠٠٠ (ستمائة وأربعة عشر ألف) طن سنوياً. وتعود فكرة إنشاء هذا الميناء إلى عام ١٩٦٠ ميلادي، أي عندما بدأ حجم التجارة الخارجية بالارتفاع بعد عام ١٩٥٨. علاوة على ذلك، كان هناك عامل خارجي (جغرافي) آخر أدى إلى بنائه، وهو عمق المياه في هذه المنطقة الذي أتاح تشييد مثل هذا المرفأ؛ حيث يسمح برسو السفن الكبيرة ذات الحمولات الثقيلة. يقع ميناء أم قصر في أقصى جنوب خور الزبير عند نقطة التقائه بخور عبد الله، ويبعد عن مدخل مدينة البصرة مسافة ٦٦ كيلومتراً. وقد انتهت أعمال تشييد ثلاثة أرصفة خرسانية في عام ١٩٦٤ بعمق يصل إلى ٩.٧ متر. وقد أولت الشركة المنفذة للمشروع اهتماماً خاصاً بتطوير وتوسعة الميناء، حيث صممت مسبقاً أحد الأرصفة لتصدير الكبريت؛ إذ يُنقل الكبريت من منطقة "المشراق" إلى الرصيف، ومن ثم يتم تحويله من مواقع التخزين إلى السفن عبر سير ناقل آلي (Tension Belt) يبلغ طوله أكثر من كيلومتر واحد وبطاقة تحميل قصوى تصل إلى ١٥٠٠ طن في الساعة. " (وزارة النقل، ٢٠٠٧)

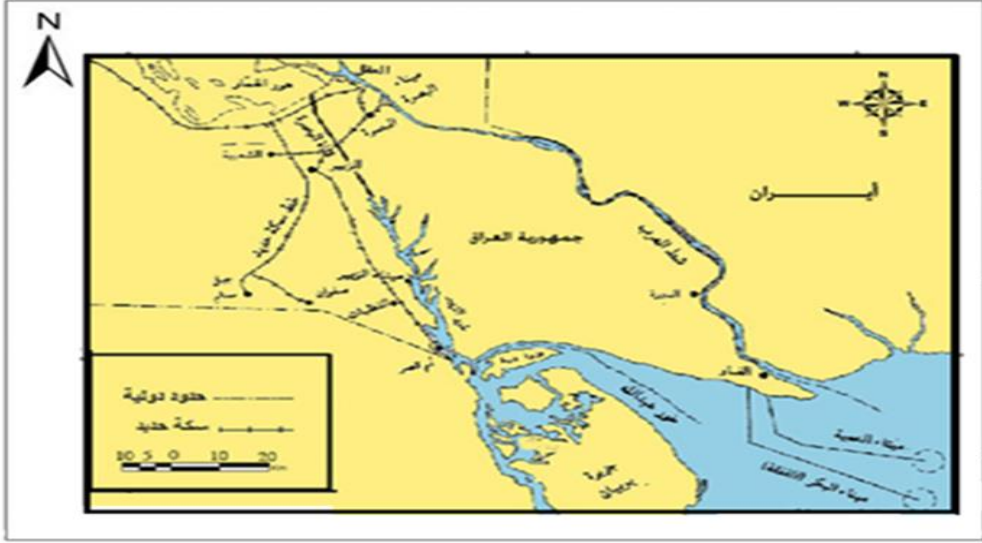
الميناء: إنشاء رصيف لنقل الحاويات النمطية بطول (٢٥٠) متراً وعرض (٣٥) متراً، مجهزاً برافعة رصيف (بارانداز) تبلغ قدرتها على تفريغ الحاويات زنة ٤٠ طناً، بالإضافة إلى إنشاء عشرة أرصفة تجارية جديدة في نهر أم قصر. وجدير بالذكر أن تنفيذ المرحلة الرابعة من ميناء "مبارك الكبير" الكويتي (الواقع على الساحل الشرقي لجزيرة بوبيان)، قد يترك آثاراً سلبية

على المكانة الحالية لميناء أم قصر العراقي؛ ولهذا السبب، أعربت الحكومة العراقية عن قلقها من أن يؤدي تنفيذ هذه المرحلة إلى ازدحام شديد للسفن في هذا الممر المائي، مما يتسبب في تضيق القناة الملاحية وصعوبة وصول السفن إلى ميناء أم قصر. (المصدر نفسه) ثانياً- ميناء خور الزبير

يقع هذا الميناء على بُعد ٢٠ كيلومتراً شمال ميناء أم قصر، وهو ميناء صناعي متخصص في استيراد وتصدير الأسمدة الكيماوية، والمواد البتروكيماوية، وخامات الحديد، وذلك عبر معدات تخصصية صُممت لهذه الأغراض. يتألف الميناء من ١٢ مرسى (رصيف شحن)، بالإضافة إلى مستودعات خاصة لتخزين البضائع النوعية والبضائع العامة. يبلغ طول أرصفة الميناء حوالي (٢٦٥٠ متراً)، وتصل طاقته الاستيعابية الإجمالية إلى نحو (٦ ملايين طن سنوياً)، فيما تبلغ سعة التخزين في الميناء حوالي (٥٩٠ ألف طن سنوياً). (المصدر نفسه) ثالثاً:

ثالثاً- ميناء المعقل

يقع هذا الميناء في مركز محافظة البصرة وعلى ضفاف شط العرب، ويُعد أحد أقدم الموانئ في منطقة الخليج العربي. تأسس الميناء عام ١٩١٩، وكان الميناء الرئيسي للعراق حتى قبيل اندلاع الحرب الإيرانية العراقية عام ١٩٨٠، حيث كان يُستخدم لاستيراد مختلف البضائع. يتألف الميناء حالياً من (١١ رصيفاً)، وتقدر طاقته الاستيعابية بنحو (٢.٧٥٠ مليون طن سنوياً)، بينما تُقدر سعة التخزين فيه بـ (٧٥٠ ألف طن سنوياً). وبسبب الظروف الخاصة التي مر بها العراق، فإن الميناء متوقف عن العمل بشكل شبه كامل حالياً؛ ومع ذلك، لا يزال الميناء يكتسب أهمية كبيرة نظراً لموقعه في مركز المحافظة، حيث إن إعادة تشغيله يمكن أن تُحدث حراكاً اقتصادياً هائلاً، وتسهم بشكل خاص في خفض معدلات البطالة في محافظة البصرة. (العبدالقادر، ٢٠٠٠: ٢١١).



خريطة (٢) مواقع الموانئ البحرية والنهرية في العراق (العبدالقادر، ٢٠٠٠: ٢١١)

رابعاً- ميناء أبو فلوس

يقع ميناء أبو فلوس على المسار الملاحي لشط العرب، على بُعد حوالي ٦٠ كيلومتراً جنوب ميناء المعقل. يضم الميناء ثلاثة أرصفة مخصصة لاستقبال مختلف أنواع الشحنات والبضائع.

يعمل الميناء حالياً بصورة طبيعية ومنتظمة، ويؤدي دوراً حيوياً في ردف الإيرادات المالية وتلبية المتطلبات التجارية للبلاد. وتُقدّر الطاقة الاستيعابية الحالية للميناء بنحو ٧٥٠ ألف طن سنوياً (وزارة النقل، ٢٠٠٧)

خامساً- ميناء الفاو الكبير

تبلورت فكرة تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير بشكل أكثر جدية عقب المقترح الذي قدمته إحدى الشركات الإيطالية، والذي تضمن خطة شاملة للنقل تشمل إنشاء ميناء في أعالي البحار. وقد أُجريت دراسة الجدوى الخاصة بالمشروع بتمويل ومنحة من الحكومة الإيطالية. عقب ذلك، أبرمت الحكومة العراقية في عام ٢٠١٠ عقداً مع ائتلاف استشاري إيطالي أوكلت إليه مهمة

تصميم مشروع ميناء الفاو الكبير بكلفة بلغت ٤٦ مليون يورو، إلا أن عدم توفير التمويل في الوقت المناسب أدى إلى تأخير التنفيذ لمدة عام ونصف. وفي نهاية عام ٢٠١٢، وقّعت الحكومة العراقية عقدًا بقيمة ٢٠٤ ملايين يورو لتنفيذ كاسر الأمواج الشرقي للميناء بطول ٨ كيلومترات، وأسندت العمل إلى شركة يونانية. وفي عام ٢٠١٣، فازت شركة دايو الكورية بمناقصة تنفيذ كاسر الأمواج الغربي بطول ١٦ كيلومترًا وبقيمة ٥١١ مليون يورو. وتشمل الأجزاء الأخرى من المشروع أعمال الحفر في أعماق البحر وإنشاء قناة ملاحية، وإنشاء طريق وصول إلى الميناء، وبناء أرصفة بطول كيلومترين، وغيرها من الأعمال. وتقوم شركات أجنبية حاليًا بإنشاء نفق مائي بطول كيلومترين يربط بين الفاو وأم قصر، بمشاركة شركتين عراقيتين هما الدويب وبراق الخير بالتعاون مع الشركات الأجنبية.

(عمران وخلف، ٢٠١٢)



خريطة (٣) مخطط ميناء الفاو الكبير

<https://www.mehrnews.com/news>

تطمح الحكومة العراقية إلى تحقيق الاكتفاء الذاتي، وصولاً إلى فائض في الإنتاج، في العديد من السلع الاستراتيجية مثل القمح، والأرز، والسكر، والتمور بحلول موعد تشغيل المشروع، وذلك بهدف تحويل الميناء إلى مركز رئيسي لصادراتها. كما تتضمن المخططات الاستراتيجية للمشروع ربط ميناء الفاو بالطرق المؤدية إلى خور الزبير وأم قصر، وصولاً إلى منطقة صفوان، لضمان انسيابية حركة الشاحنات.

إضافة إلى ذلك، يجري العمل حالياً من قبل شركة ألمانية على تنفيذ مشروع لربط البصرة بمنطقة الفاو عبر شبكة سكك حديدية. كما تخطط الحكومة العراقية لإنشاء مدينة متكاملة في المنطقة الظهيرية للميناء والمطلة على سواحل الخليج العربي، ومن المتوقع أن يتطلب هذا المشروع توظيف نحو ١٢ ألف موظف (معاونت دبلوماسي وزارت امور خارجه، ١٣٩٩).

المبحث الثالث/ الجغرافيا الطبيعية للعراق والفاو من البعد الوطني والمحلي
أولاً- الجغرافية الطبيعية(العراق)

١. المناخ في العراق

يُعدّ الموقع الفلكي العاملَ الرئيسَ المؤثرَ في مناخ العراق، ولا سيّما من حيث موقعه بالنسبة لدوائر العرض، إذ يحدّد زاوية سقوط أشعة الشمس وطول النهار، أي مدة سطوع الشمس، الأمر الذي يكسبه طابعاً حرارياً شبه مداري. كما يؤثر هذا الموقع في نوع الرياح السائدة التي تهبّ على البلاد.

أمّا العامل الثاني المؤثر في مناخ العراق فهو قربه من المسطّحات المائية، وأهمّها الخليج العربي الواقع في أقصى الجنوب الشرقي، والبحر الأبيض المتوسط في الجهة الغربية، على مسافة تزيد على ألف كيلومتر. ويتمثّل العامل الثالث في ارتفاع الجبال واتجاه امتدادها، إذ تؤدّي دوراً فاعلاً في شمال العراق، ولا سيّما في ظلّ ارتفاع درجات الحرارة، حيث تسهم في تعديل شدّتها وزيادة كميات الهطول المطري.

كما تؤثر طبيعة أراضي الدول المجاورة للعراق في خصائص الطقس والمناخ فيه. ويُعدّ مناخ العراق، من حيث الحرارة، مناخاً شبه مداري (خصباك، ١٩٧٣ : ٣٣). وبناءً على ذلك، يمكن

وصف مناخ العراق على أنه مزيج من خصائص المناخ المتوسطي وخصائص مناخ الصحارى الحارة. ومن خلال ما تقدّم، يتّضح أنّ مناخ العراق يتأثّر باليابسة أكثر من تأثّره بالمسطّحات المائية، أي أنّه يميل إلى الخصائص القارّية أكثر من الخصائص البحرية، ولذلك يتّسم بالتطرّفات الحرارية الواضحة.

٢. تضاريس سطح العراق

التضاريس هي الاشكال السطحية التي تتكون منها القشرة الأرضية من جبال وتلال وهضاب وسهول ووديان، إن تضاريس سطح العراق متنوعة، إذ إن سطحه يختلف في الشمال عنه في الجنوب وفي الشرق عنه في الغرب، وعلى الرغم من ذلك الاختلاف نجد مساحات واسعة من العراق تتشابه في ترتيب سطحها إلى حد كبير وأنها تتحدر بصورة تدريجية من الشمال إلى الجنوب. (لؤي وآخرون، ٢٠٢٠، ص. ٧). وعليه يمكن تقسيم سطح العراق على أربعة أقسام وفقاً بشكل عام، يمكن تقسيم المساحة الجغرافية في العراق إلى أربعة أقسام رئيسية، وهي كالتالي

١. المنطقة الجبلية

تمتّع المنطقة الجبلية في العراق بخصائص جغرافية فريدة، تشغل هذه المنطقة أقصى الشمال الشرقي من البلاد، وتبلغ مساحتها حوالي ٢٣,٢٧٠ كيلومتر مربع، ما يعادل ٥.٣% من إجمالي مساحة العراق. الامتداد والارتفاع: تضم سلاسل جبلية يتجاوز ارتفاعها ١٢٠٠ متر فوق مستوى سطح البحر. تبدأ من جبل "بخير" في الشمال الغربي عند مدينة زاخو، وجبل "أبيض" في مدينة دهوك، وصولاً إلى جنوب سد دربنديخان حيث يبرز جبل "برنان" باتجاه الحدود الإيرانية. أعلى قمة جبلية: تضم هذه المنطقة سلسلة جبال "حصاروست"، التي تحتضن أعلى قمة في العراق وهي قمة (هلكرد) البالغ ارتفاعها ٣٦٠٧ متر فوق مستوى سطح البحر. (المزروعى ، ٢٠١٧ : ٣).

٢. المنطقة المتموجة

تستحوذ هذه المنطقة على نحو (١٥) من مساحة العراق الكلية. وتقع إلى الجنوب من المنطقة الجبلية، وتمتد باتجاه الجنوب لتتصل بالسهل الرسوبي. ويفصلها عن السهل الرسوبي نطاق من المرتفعات، من أبرزها جبال سنجار، وإبراهيم، وعدي، وماحول غرب الفتح، في حين تشكل تلال حميرين حدودها الجنوبية، إذ تمتد من منطقة الفتح حتى الحدود الإيرانية. كما تضم المنطقة مجموعة أخرى من المرتفعات، من أهمها كاني دوملان، ومقلوب، وبعشيقية، فضلاً عن عدد من الهضاب مثل هضبة آشور وهضبة كركوك، إلى جانب سهول عدة، من بينها سهل حميرين، وسهل سنجار الشمالي، وسهل أربيل، وسهل دبكة.

٣. السهل الرسوبي

تبدأ هذه المنطقة من الموضع الذي يلتقي فيه واديا نهري دجلة والفرات عند سامراء، وتمتد عبر وسط وجنوب العراق، حيث يجري النهران في مسارات متعرجة. ويبلغ مقدار الانحدار نحو نهر دجلة ما بين (٧-١٠ أمتار)، غير أنّ وادي دجلة يبدأ بالارتفاع النسبي عند منطقة (الكوت - الناصرية) وفقاً للقياسات الطبوغرافية. وفي الجزء الجنوبي من دلتا النهرين تنتشر مسطحات ومستنقعات واسعة تُعدّ من أبرز المظاهر الطبيعية في السهل الفيضي بجنوب العراق.

٤. منطقة الهضبة

تشغل نحو ٥٥% من مساحة العراق، وتمتد من مرتفعات سنجار في الشمال، ومن نهر دجلة من جهة الشمال الشرقي باتجاه الجنوب، بينما يمر نهر الفرات في حدّها الشرقي، وتتصل من جهة الشمال ب السهل الرسوبي. ويحدّها من الشرق والغرب والجنوب الحدود الدولية مع كل من سوريا والأردن والمملكة العربية السعودية والكويت. وتتحدر المنطقة من الغرب إلى الشرق ومن الشمال إلى الجنوب. ويتراوح ارتفاعها بين ١٠٠-١٠٠٠ متر، في حين يقع معظم ارتفاعها بين ٣٠٠-٥٠٠ متر.

ويمكن تقسيمها إلى ما يأتي

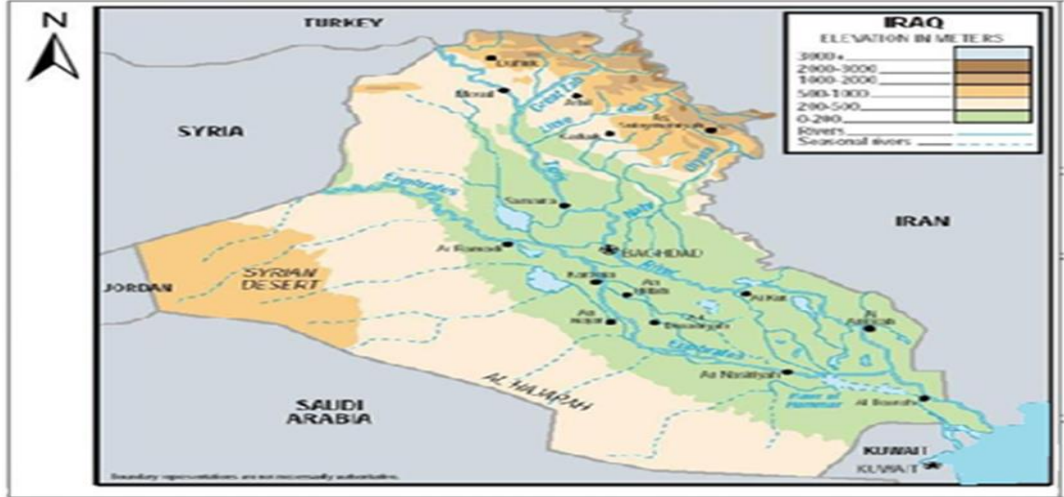
هضبة الجزيرة: وهي الجزء الواقع بين نهري دجلة والفرات، ويتراوح ارتفاعها بين ١٨٠-٢٤٠ متراً، ويكون الانحدار العام فيها من الغرب إلى الشرق ومن الشمال إلى الجنوب. ويُعدّ أبرز مظاهرها الجيومورفولوجية وادي الثرثار، إذ يبلغ طوله من الشمال إلى الجنوب نحو ٣٠٠ كم، ويبلغ متوسط عرضه ٤٥ كم، ويصل ارتفاعه في شماله إلى ٢٢٥ متراً، بينما ينخفض في جنوبه إلى ٣ أمتار دون مستوى سطح البحر.

البادية الغربية: تمتد من نهر الفرات شمالاً إلى الحدود الكويتية جنوباً، ويبلغ أقصى ارتفاع لها في جبل عنزة عند المثلث الحدودي بين العراق والأردن والمملكة العربية السعودية نحو ٩١٥ متراً. (الدليمي، ٢٠٢١). الخصائص الطبيعية لأراضي العراق.

جدول (١)

نوع	مساحت (كيلومتر مربع)	درصد
السهول الرسوبية	١٣٢٥٠٠	٣٠.٥
الأراضي الوعرة.	٤٢٠٠٠	٩.٧
المناطق الجبلية	٩٢٠٠٠	٢١.١
الصحراء	١٦٨٥٥٢	٣٨.٧
مجموع	٤٣٥٠٥٢	١٠٠

المصدر: (وزارة التخطيط، ٢٠١٨: ج ١: ٧).



خريطة (٤) مستويات الارتفاع في العراق

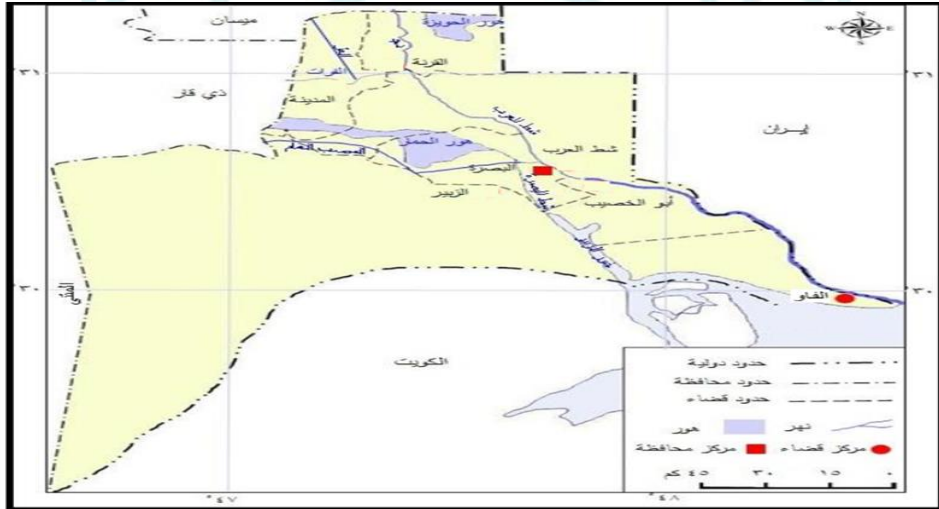
المصدر: <https://mdeast.news>

ثانياً- البُعد المحلي (الفاو)

١. إقليم شبه جزيرة الفاو

تقع شبه جزيرة الفاو في أقصى جنوب العراق، شمال الخليج العربي، عند خط عرض يتراوح بين ٤٨ درجة و ١٧ دقيقة و ٤٨ درجة و ٣٥ دقيقة شمالاً، وخط طول يتراوح بين ٢٩ درجة و ٥٤ دقيقة و ٣٠ درجة و ٥ دقائق شمالاً. يحدها من الجنوب مياه الخليج العربي الدافئة وخور عبد الله، ومن الغرب مدينة البصرة وطريق البصرة-أم القصر، ومن الشمال شط العرب وأرفند. تُعتبر شبه جزيرة الفاو امتداداً لسهل خوزستان في إيران، المؤدي إلى صحاري الجزيرة العربية الحارة. عموماً، كلما اتجهنا جنوباً من شمال العراق، يقلّ عرضها، ويصل أقصى عرض لها إلى خمسة كيلومترات. تُحيط المياه بأرض هذه المنطقة من ثلاث جهات. هذا الحصار من الجنوب بواسطة الخليج العربي ونهاية خور عبد الله، ومن الشرق بواسطة أروند رود، ومن الغرب بواسطة خور عبد الله وخور الشيطانة، مما يشكل المنطقة في شكل كيس يبلغ عرضه خمسة عشر كيلومتراً بين أروند رود وخور الشيطانة، ونهايته خمسة كيلومترات

(عواد عامر، هاشم وبيداء محمود احمد، ٢٠٢١). تُعد مدينة الفاو ثاني مدينة مينائية في العراق بعد ميناء أم قصر، وتقع في أقصى الجزء الجنوبي من الأراضي العراقية على ضفاف شط العرب، وتحديداً عند نهاية المنطقة المذكورة آنفاً. تبعد المدينة عن الخليج العربي مسافة تقارب ١٢ كيلومتراً، وتتمتع بأهمية اقتصادية وسياسية وعسكرية بالغة. يبلغ طول المدينة ٤.٥ كيلومتراً وعرضها ١.٥ كيلومتر. تقسم المدينة ستة أنهار كبيرة نسبياً تجري بشكل متوازٍ وصولاً إلى الطريق الرئيسي (فاو - بصرة)، حيث تقسم المدينة إلى ستة قطاعات تتصل فيما بينها عبر جسور. كما تضيف المنشآت النفطية والأرصفة الموجودة على ضفاف شط العرب، والمخصصة لرسو ناقلات النفط، أهمية استثنائية على هذه المدينة (المصدر نفسه).



خريطة (٥) الموقع الجغرافي لمدينة الفاو في الجزء الجنوبي من العراق ومحافظة البصرة
مقتبس من: (حسين قاسم محمد الياسري، ٢٠١٨: ٧)

٢. الرطوبة الجوية

تتباين رطوبة الهواء في المنطقة نظراً لارتباطها المباشر بحركة الرياح؛ ففي المناطق المطلّة على الخليج العربي، قد تصل نسبة الرطوبة إلى ١٠٠%، بينما لا تتجاوز ٢٠% في السهل الرسوبي العراقي والمناطق الجبلية في إيران والعراق. ولهذا السبب، تنخفض رطوبة الهواء

بشكل كبير عندما تهب التيارات الهوائية من المرتفعات الشمالية أو السهل الغربي، في حين تزداد معدلات الرطوبة بشكل ملحوظ عند هبوب الرياح من جهة الجنوب أو الشرق.

٣. الأمطار

على الرغم من وقوع كامل منطقة جنوب العراق بمحاذاة البحر، والأهوار، والأنهار المتعددة، فإن كمية الأمطار في هذه المنطقة تُعد أقل مقارنةً بالمناطق الأخرى، ويعود السبب الرئيس في ذلك إلى عدم وقوعها ضمن مسار التيارات العامة للكتل الهوائية على سطح الكرة الأرضية. وغالبًا ما تكون أمطار هذه المنطقة مصحوبة بالعواصف الرعدية، وتتسم بشدة غزارتها، وفي بعض الأحيان، ولا سيما خلال فصل الربيع، يُلاحظ تساقط البرد. ويبدأ موسم الأمطار عادةً من أوائل شهر كانون الأول/ديسمبر ويستمر حتى نهاية شهر نيسان/أبريل. وتبلغ ذروة شدة الهطول المطري خلال أشهر كانون الأول وكانون الثاني وشباط، وغالبًا ما يؤدي ذلك إلى فيضان الأنهار، كما تتجمع مياه الأمطار وتجري على جوانب الطرق بسبب الانخفاضات الناتجة عن أعمال الحفر والتجريف (الهيئة العامة للأنواء الجوية، ٢٠٠٢).

٤. درجات الحرارة: تُعد هذه المنطقة واحدة من أكثر المناطق المأهولة بالسكان حرارةً على وجه الأرض، حيث تصل درجة الحرارة فيها إلى ٥٥ درجة مئوية في الظل و ٧١ درجة مئوية تحت أشعة الشمس المباشرة. يبدأ التغير الملحوظ في درجات الحرارة من منتصف شهر أيار (مايو)، حيث ترتفع بشكل حاد، ثم تستقر عند معدلات مرتفعة وثابتة في منتصف الصيف، لتبدأ بالانخفاض التدريجي اعتباراً من أوائل تشرين الأول (أكتوبر). أما في أبرد أوقات السنة، والتي تكون عادةً في أوائل الشتاء، فقد تنخفض درجات الحرارة لتصل إلى ما بين صفر إلى درجة مئوية واحدة.

المبحث الرابع/ الجغرافيا الاقتصادية لقضاء الفاو

أولاً- النشاط الزراعي

تكتسب الأنشطة الزراعية أهمية كبيرة في الهيكل الاقتصادي لقضاء الفاو، وذلك لوجود مساحات واسعة صالحة للزراعة والاستغلال الزراعي، مما يجعلها عنصراً أساسياً وفعالاً في التنمية الاقتصادية. ويمكن استثمار هذه المناطق في زراعة محاصيل متنوعة تتلاءم مع الظروف المناخية السائدة في المنطقة، الأمر الذي يسهم في تطوير القطاع الزراعي اعتماداً على الموارد المتاحة، ويحقق نوعاً من التوازن بين الإنتاج الزراعي والزيادة المستمرة في عدد السكان مستقبلاً، ولا سيما في ظلّ تنمية المنطقة الناتجة عن استكمال مشروع ميناء الفاو الكبير. وتزداد أهمية ذلك في ضوء معاناة البلاد عموماً من تراجع مستويات الإنتاج الزراعي، الأمر الذي يستدعي فتح قنوات الاستيراد من الدول الأخرى لتلبية الاحتياجات الغذائية. وتعدّ الزراعة من أهمّ الأنشطة الاقتصادية في قضاء الفاو، إذ تُشكّل بساتين النخيل والعنّاب أبرز المحاصيل من حيث المساحة والإنتاج. كما يميّز القضاء بزراعة أجود أنواع الحنّاء في البلاد. وتحظى أنشطة الصيد البحري بأهمية كبيرة على مستوى محافظة البصرة عموماً وقضاء الفاو خصوصاً، حيث يُعدّ القضاء المنطقة الوحيدة في العراق المتخصّصة في إنتاج وتسويق الأسماك البحرية إلى الأفضية والمحافظات المجاورة. وفي هذا السياق، يتناول هذا القسم دراسة الجغرافيا الاقتصادية لقضاء الفاو، بما في ذلك التوزيع الجغرافي للأنشطة الزراعية وتربية الثروة الحيوانية والصناعية (الأسدي، ٢٠٢١). تقع المناطق الزراعية في هذه المنطقة على طول نهر شط العرب في الأجزاء الشرقية من القضاء، وتتراوح ارتفاعاتها عن سطح البحر بين (٠-٦) أمتار. ويُعزى هذا التوزيع الجغرافي إلى الخصائص الطبيعية والبشرية للمنطقة. فالترربة في ضفاف شط العرب تتميز بتكوين طيني وطيني، كما تتمتع بتصريف جيد، بالإضافة إلى عمق كبير للمياه الجوفية، وتوافر المياه السطحية من شط العرب وفروعه، والظروف المناخية المناسبة، مثل ارتفاع درجات الحرارة وطول ساعات أشعة الشمس، مما يؤثر في توزيع الأراضي المستغلة زراعياً.

كما أدت الموارد البشرية إلى تنفيذ مشروع ريّ يُعرف بمشروع ري شط العرب، والذي يهدف إلى الحدّ من آثار الملوحة في شط العرب، والاستفادة من الريّ بواسطة المضخات، وتطويره إلى الريّ الحديث (الري بالتقطيط)، لا سيّما عند زراعة المحاصيل في البيوت البلاستيكية. وبشكلٍ عام، يضمّ العاملون في القطاع الزراعي في هذه المنطقة مالكي الأراضي الزراعية والعمال النشطين في هذا المجال.

وقد كان لتمويل الدولة للقطاع الزراعي خلال السنوات الماضية أثرٌ كبير في دعم الأنشطة الزراعية ورفع مستوى الإنتاج، بحيث بلغت قيمة القروض الممنوحة أكثر من ٢١ مليون دينار عراقي (دائرة الزراعة في قضاء الفاو، ٢٠٢٣).

ثانياً- الثروة الحيوانية

تعدّ تربية الثروة الحيوانية ذات أهمية كبيرة للاقتصاد الوطني، لكونها تزوّد السكان بالغذاء والمواد الأولية للصناعات. ويمكن تقسيم نشاطات الثروة الحيوانية في قضاء الفاو إلى تربية المواشي ومهنة الصيد البحري.

تعاني تربية الثروة الحيوانية في منطقة الفاو من عدّة مشكلات وعوائق أدت إلى انخفاض الإنتاج الحيواني، وتعود هذه العوائق إلى عوامل طبيعية وبشرية. فالعوائق الطبيعية تشمل ارتفاع درجات الحرارة، وارتفاع معدلات التبخر، وقلة الأمطار التي بلغ معدلها حوالي ٩.٥٩ ملم. كما أدت الملوحة العالية في نهر شط العرب خلال السنوات الأخيرة إلى تدهور المراعي الطبيعية. أما العوائق البشرية فتشمل عدم توفر الأعلاف، وارتفاع تكلفة نقلها من المحافظات المجاورة، وصعوبة تسويق الحليب الخام بسبب غياب مراكز جمعه. كما تشمل العوائق البشرية غياب المسالخ النظامية واستمرار عمليات الذبح العشوائي. وبسبب توقف مشروع تغذية المواشي، لا توجد مشاريع متخصصة في تربية الحيوان، وقد اقتصرت التنمية على مشاريع النخيل وزراعة الحنّاء. ومن العوائق الأخرى نقص مراكز الصحة البيطرية، إذ تقتصر على عيادة واحدة في مركز القضاء، إضافةً إلى نقص الكوادر الطبية. كما تنتشر الأمراض البكتيرية والغذائية بين المواشي (الحميدان وزملاؤه، ٢٠٢١).

ثالثاً- صيد الأسماك

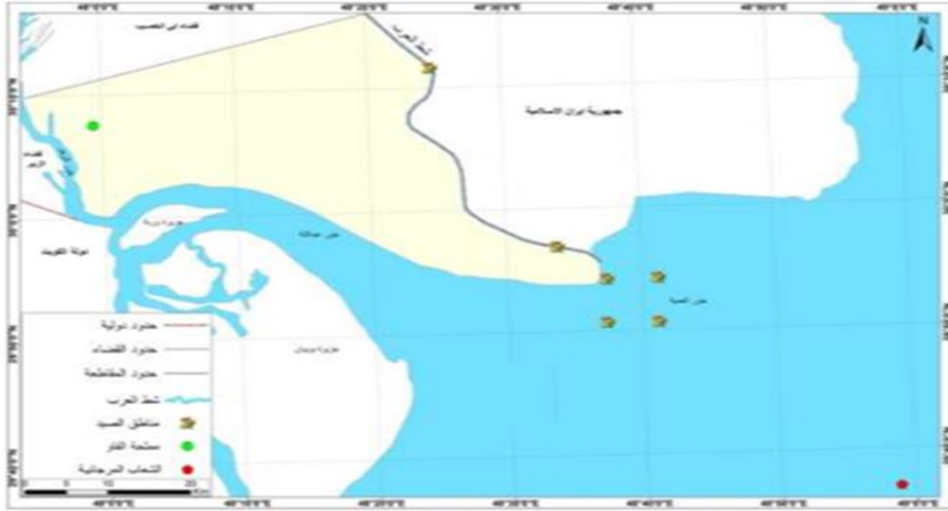
يُعدّ السمك أحد أقدم الموارد الطبيعية التي استغلّها الإنسان. إذ يجذب الناس إليه بشكل متزايد نظراً لطعمه الغني وقيمته الغذائية العالية، بالإضافة إلى كونه مناسباً كغذاء رئيسي. وتُعدّ منطقة الفاو فريدة من نوعها، لوقوعها على ساحل الخليج العربي وعلى نهر شط العرب، ما دفع سكانها منذ القدم إلى ممارسة الصيد باستخدام أنواع مختلفة من القوارب والسفن. ويُعدّ الصيد البحري في منطقة الفاو نشاطاً حرفياً، كما تُعدّ المنطقة المركز الرئيسي لاستيراد وتصدير سفن وقوارب الصيد، إضافةً إلى كونها المركز الرئيس لتسويق الأسماك البحرية إلى مناطق ومحافظات العراق (الحمداني وزملاؤه، ٢٠١٦).

أن مناطق الصيد البحري في قضاء الفاو، بالإضافة إلى المناطق التي يلتقي فيها الماء العذب بالماء المالح، تتركز في ثلاث مناطق رئيسية:

أ- المنطقة الأولى: مصايد خور عبد الله، والتي تتضمن عدة نقاط معروفة محلياً بأسماء (أرازلو أم ثلاث، الكاموري، اللالين، باري المينا، بحري المينا، الشيرات، وخور عبد الله).

ب- المنطقة الثانية: مصب شط العرب، وتُعدّ منطقةً مهمةً نظراً لوجود مناطق لتربية الأسماك، وضرورة حمايتها من المفترسات، وكذلك لكونها مناطق تغذية وتكاثر للأسماك.

ج- المنطقة الثالثة: مصايد خور الأمية. ورغم أن هذه المنطقة تُعدّ منطقة صيد جيدة، فإن وجود حاجزٍ صناعيٍ يمثّله منصات النفط البحرية قد حوّلها إلى منطقة ممنوعة على الصيادين، وبالتالي فإن ممارسة الصيد فيها يُعدّ خطيراً ويعرّض العاملين في هذا المجال للمساءلة القانونية (الحسناوي، ٢٠٢٢).



خريطة (٦) مناطق صيد الأسماك في قضاء الفاو

المصدر: (وزارة الزراعة، دائرة زراعة قضاء الفاو).

رابعاً- النشاط الصناعي

يُعدّ النشاط الصناعي أحد أهم الأنشطة الاقتصادية التي تعتمد عليها العديد من اقتصادات العالم. فهو يشكّل القاعدة الاقتصادية والمصدر الرئيس للدخل الوطني. كما يساهم النشاط الصناعي في تعميم آثار التنمية الصناعية إلى معظم مناطق الإقليم، ومن ثمّ تحقيق التنمية الاقتصادية المنشودة (الغربي، ٢٠٢٢).

التوزيع الجغرافي للمنشآت الصناعية في منطقة الفاو

١. النقل

تُشكّل مسارات النقل العمود الفقري للمنطقة، وتُعدّ من أهم المقومات التي يقوم عليها التطور الاقتصادي والاجتماعي والثقافي، لما لها من دور أساسي في ربط أجزاء المنطقة المختلفة ببعضها البعض. فعلى الصعيد الصناعي، تعمل هذه الطرق على ربط مراكز المواد الأولية والإنتاج والتسويق. أما على الصعيد الزراعي، فإنها تنقل البذور والأسمدة والمبيدات وجميع المستلزمات الزراعية إلى المزارع، ثم تقوم بنقل المحاصيل إلى مراكز التسويق. ومن الناحية

الاجتماعية، تُعدّ عاملاً مهماً في توزيع السكان وكثافتهم، وكذلك في توزيع وأنماط المستوطنات البشرية (علي، ٢٠٢٢). وتظهر أنماط شبكة النقل في منطقة الفاو من خلال النقل البري والمائي، إذ ساعد الموقع الجغرافي لهذه المنطقة على تحويلها إلى أحد أهم المسارات البرية والمائية في البلاد.

أولاً- النقل البري

يوجد في المنطقة موضع الدراسة نوعان من النقل البري، وهما النقل بواسطة المركبات والنقل عبر خطوط الأنابيب، كما هو موضح
أ. النقل بالمركبات

تمتد شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية ذات أطوال مختلفة في جميع أنحاء المنطقة موضع الدراسة، وتتخذ بوضوح نمطاً شريطياً، كما هو موضح في الخريطة أدناه:



خريطة (٧) مسارات النقل في قضاء الفاو

المصدر: (وزارة الإعمار والإسكان والبلديات والأشغال العامة، ٢٠٢٤)

أولاً- الطرق الرئيسية

يوجد طريق يُعرف باسم (طريق البصرة-الفاو-الخليج)، يمتد بمحاذاة شط العرب في قضاء الفاو. ويُعدّ هذا الطريق طريقاً حيويًا ومهمًا، إذ يربط مركز محافظة البصرة بقضاء الفاو، ويمرّ بقضاء أبي الخصيب، ويخترق جميع نواحي قضاء الفاو، وينتهي في ناحية الفاو الجنوبية (الخليج). ويسهم هذا الطريق في تسهيل حركة نقل السكان والخدمات إلى مركز قضاء الفاو ومركز المحافظة.

ثانياً- الطرق الفرعية

يمرّ عبر المنطقة موضع الدراسة، الواقعة في جانبها الغربي، طريقان بطول إجمالي يبلغ (١١٣ كم)، من بينها طريق استراتيجي يمتد بمحاذاة شط البصرة حتى تقاطعه مع طريق البصرة-الزبير (بالقرب من المدينة الرياضية). وقد كان هذا الطريق طريقاً عسكرياً في فترة النظام السابق، ويُستخدم حالياً كمرور للمركبات الكبيرة والثقيلة، وكذلك كطريق لنقل الإمدادات اللوجستية الخاصة بإنشاء ميناء الفاو الكبير.

أما الطريق الآخر فهو طريق الزبير-أم قصر-الفاو، ويبلغ طوله (٢٣ كم)، وعرضه (٦٣ م)، وبحرم مقداره (٣٠ م)، ويتكون من مسار واحد، وذلك بسبب الطبيعة الجغرافية للمنطقة وكثرة التفرعات الممتدة من شط العرب (مديرية طرق وجسور البصرة، ٢٠٢٣). وتكتسب هذه الطرق أهمية كبيرة لدورها في ربط المناطق بعضها ببعض ومن ثم ربطها بمركز القضاء، وتقع هذه الطرق في المنطقة الجنوبية من قضاء الفاو (الخليج العربي).

ب. النقل عبر خطوط أنابيب النفط

تُعدّ شبكات خطوط أنابيب النفط شكلاً مهماً من أشكال النقل البري، إذ تعمل على ربط مواقع الإنتاج بالموانئ التصديرية، ولا سيما الموانئ البحرية. وتُعدّ من أسهل وسائل النقل وأكثرها كفاءة من حيث الكلفة. وتتكون خطوط الأنابيب من مسارات ذات أطوال وأقطار مختلفة، إذ قد يصل طول بعضها إلى مئات الكيلومترات. وتُستخدم هذه الخطوط في نقل النفط والغاز

الطبيعي من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك (الأماره، ٢٠٢٢: ٣٥٣). توضح المسارات التالية عدداً من خطوط الأنابيب الواردة إلى هذه المنطقة والخارجة منها كما يلي:

أ- الخط الاستراتيجي

يمتد هذا الخط من محطة ضخ حديثة إلى مستودع النفط في منطقة الفاو، بطول يقل عن (٨١٠) كم، بمحاذاة الجانب الغربي لنهر الفرات. وقد صُممت مساراته بما يتلاءم مع الظروف المناخية السائدة. ويضم هذا الخط أنبوبين، أحدهما لنقل النفط والآخر لنقل الغاز. ويُعدّ هذا الخط من أضيّق خطوط الأنابيب الداخلية، وقد أنجز بعيداً عن أراضي دول العبور الأخرى.

ب- خط الرميّلة الشمالي- الفاو
يمتد هذا الخط من حقل الرميّلة الشمالي إلى مستودع النفط في قضاء الفاو، ويبلغ طوله (١٣٠) كم، وقطره أقل من (٢٨) بوصة. وقد أنشئ لنقل النفط من هذا الحقل إلى الموانئ النفطية بغرض التصدير.

پ- خط مستودع النفط-ميناء البصرة النفطي
يمتد هذا الخط من مستودع النفط إلى ميناء البصرة النفطي، ويبلغ طوله (٤٨.٢) كم، وقطره أقل من (٤٨) بوصة، وتبلغ طاقته الإجمالية للنقل (١٢٠) مليون طن سنوياً.

ت- خط مستودع النفط-ميناء العمية
يمتد هذا الخط من مستودع النفط إلى خور العمية، ويبلغ طوله (٤٦.٦) كم، وقطره (٤٢) بوصة، وتصل طاقته الإجمالية للنقل إلى (١٢٠) مليون طن سنوياً (الأماره، ٢٠٢٢: ٣٧٧).

ج- خطوط أنابيب مستودع النفط (SPM)
تتكون من ثلاثة خطوط أنابيب متساوية، يبلغ طول كل منها (٥٠) كم وبقطر (٤٢) بوصة. ينقل خطان منها النفط بمحاذاة الأرصفة النفطية (١، ٢، ٣، ٤، ٥)، في حين يختص الخط الثالث بنقل النفط إلى الرصيف (٤) فقط، وتبلغ طاقته الاستيعابية (١.٥) مليون برميل يومياً.

نتائج البحث

١. تؤكد الدراسة أن شبه جزيرة الفاو تشكل عنصرًا جيوسياسيًا واتصاليًا حاسمًا للعراق، باعتبارها المنفذ البحري الوحيد للدولة على الخليج العربي، مما يجعلها محورًا استراتيجيًا في تعزيز دور العراق الإقليمي والدولي.

٢. أثبتت محدودية الشريط الساحلي العراقي وضحالة مياهه تأثيرًا سلبيًا مباشرًا على الموقع الاتصالي للعراق، إذ أدت إلى عجز الدولة عن استيعاب السفن الكبيرة وتقييد قدراتها البحرية، ما زاد من اعتمادها على موانئ دول الجوار في استيراد وتصدير السلع النفطية وغير النفطية، وأثر في خياراتها الجيوسياسية والاقتصادية.

٣. تبين أن الموانئ العراقية الحالية (البصرة، خور الزبير، المعقل، أبو فلوس) لا تفي بمتطلبات العراق اللوجستية والاقتصادية، بسبب محدودية عمق المياه وطبيعتها السبخية، مما جعلها غير مناسبة لتردد ناقلات النفط العملاقة وسفن الحاويات الكبيرة، وبالتالي تراجع دور العراق البحري في الخليج.

٤. تُبرز الدراسة أهمية مشروع ميناء الفاو الكبير كفرصة استراتيجية لتجاوز مأزق الانحصار البحري، إذ يمتلك القدرة على استيعاب السفن العملاقة وتطوير شبكة نقل لوجستية برية وبحرية (طرق، سكك حديدية، أنابيب نفط)، ما قد يعزز من دور العراق كمر تجاري بين الشرق والغرب.

٥. تظهر النتائج أن تحقيق الاستفادة القصوى من موقع الفاو يتطلب معالجة تحديات طبيعية وسياسية وأمنية، أبرزها: ضعف العمق البحري، التغيرات المناخية، مخاطر التلوث، قضايا ترسيم الحدود البحرية، التنافس الإقليمي، وتأمين الممرات البحرية من تهديدات الأمن البحري.

توصيات البحث

١. الإسراع في استكمال مشروع ميناء الفاو الكبير وتشغيله بشكل كامل، مع ضمان استمرارية التمويل وتوفير الكوادر الفنية والإدارية، لتمكين العراق من امتلاك ميناء عميق قادر على استقبال السفن العملاقة وتعزيز دوره اللوجستي.

٢. تطوير البنية التحتية المساندة للميناء من خلال إنشاء شبكة طرق حديثة وربطها بالمحاور الإقليمية، وتوسيع خطوط السكك الحديدية وربطها بمراكز الإنتاج والحدود، لتسهيل حركة البضائع وتقليل تكاليف النقل.

٣. العمل على تعميق الممرات البحرية (قناة خور عبد الله وخور الزبير) وتحديث المنشآت الملاحية، بما يرفع من كفاءة الحركة البحرية ويقلل من مخاطر تكدس السفن وتأخيرها، بالإضافة إلى تعزيز دور الموانئ الحالية كمنصات داعمة للمنظومة البحرية الوطنية.

٤. تفعيل التعاون الإقليمي مع دول الخليج وإيران والكويت لتسوية قضايا ترسيم الحدود البحرية بشكل يضمن حقوق العراق، وتنسيق إجراءات الملاحة البحرية والجمركية، بما يحقق مصالح مشتركة ويقلل من الاحتكاك السياسي.

٥. إعداد خطة وطنية متكاملة للأمن البحري والبيئي تشمل حماية الممرات البحرية، مراقبة التلوث، إدارة المخاطر الطبيعية (مثل التصحر والملوحة)، وتطوير أنظمة الإنذار والاستجابة السريعة للحوادث البحرية.

٦. تعزيز التنوع الاقتصادي في محافظة البصرة وقضاء الفاو عبر دعم الزراعة والصيد والثروة الحيوانية، وتطوير الصناعات المرتبطة بالنقل واللوجستيات، بحيث تسهم في تحقيق تنمية محلية مستدامة تواكب تطوير الميناء.

المصادر

١. الاسدي، أحمد ماجد عبد الأمير. (٢٠٢١). الخصائص المناخية لممياة الأقمية العراقية وأثرها في النقل البحري وصيد الأسماك (دراسة في المناخ التطبيقي) (رسالة ماجستير). كلية الآداب، جامعة البصرة.

٢. الأسدي، أحمد ماجد عبد الأمير. (٢٠٢١). الخصائص المناخية لمياه الأقمية العراقية وأثرها في النقل البحري وصيد الأسماك (دراسة في المناخ التطبيقي) (رسالة ماجستير). كلية الآداب، جامعة البصرة.

٣. الأمانة، ميا شاعر جبر. (٢٠٢٢). التوازن المكاني لشبكات أنابيب نقل النفط في محافظة البصرة. مجلة أبحاث في العلوم التربوية والإنسانية والآداب واللغات، العدد ٢٤.
٤. حافظ نيا، محمدرضا. (١٣٨٥هـ). اصول و مفاهيم ژئوپلیتیک. مشهد: انتشارات پاپلی.
٥. الحسنای، حامد حمید عبود. (٢٠٢٢). إنتاج الأسماك وتسويقها في محافظة البصرة (دراسة في جغرافية الزراعة). كلية الآداب، جامعة البصرة.
٦. حسين قاسم محمد الیاسری. (٢٠١٨). التوزيع الجغرافي للسكان في محافظة البصرة وتأثيره في قوة العراق السياسية. مجلة دراسات البصرة، السنة الثالثة عشرة (العدد ٢٧).
٧. الحمیدان، زینب عبد الرضا؛ الزلمات، ندى؛ خلفان، أسامة؛ الكرناوی، لمیس. (٢٠٢١). دراسة التجمعات الحيوانية وعلاقتها بتراكم الرواسب في منطقة الشعاب المرجانية شمال غرب الخليج الفارسي. المجلة الجيولوجية العراقية، العدد ٥٤.
٨. الدمیري، حنان عبد الکریم عمران. (٢٠٢١). محاضرة بعنوان "أشكال السطح". كلية التربية الأساسية، جامعة بابل.
٩. روزنامه همشهری. (١٣٨١هـ). العالم من عين العراقيين [World from the Eyes of Iraqi People]. السفند ١٣٨١.
١٠. سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح. (١٣٨٢هـ). کشور عراق. تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
١١. سالم، عبدالله. (٢٠١٤). جغرافية العراق. منشورات صفاف.
١٢. عاونت دیپلماسی وزارت امور خارجه. (١٣٩٩هـ). ظرفیت های بندری کشور عراق با تأکید بر پروژه بزرگ بندری فاو.
١٣. عبدالامیر، مینا عدنان. (٢٠٢٥). الموقع الاستراتيجي للعراق وأهميته في الشرق الأوسط: دراسة في مشروع التنمية. مجلة حمورابي، السنة الرابعة عشر (العدد ٥٦).
١٤. عبدالقادر، حمد عبدالله. (٢٠٠٠). الحدود العراقية الكويتية: دراسة في الجغرافية السياسية. مركز البحوث والدراسات الكويتية.

١٥. العراقي، وزارة الزراعة. (٢٠٠٣). دائرة الزراعة في قضاء الفاو (بيانات غير منشور).
١٦. العزاوي، رعد رحيم حمود، & فرع، عاصم محان. (٢٠٢٣). التحليل المكاني لواقع استعمالات الأرض الزراعية المستثمرة للإنتاج الحيواني في ناحية دار السلام لعام ٢٠٢٠. المجلد ٤، العدد ٩٦.
١٧. العزاوي، رعد رحيم حمود؛ فرع، عاصم محان. (٢٠٢٣). التحليل المكاني لواقع استعمالات الأرض الزراعية المستثمرة للإنتاج الحيواني في ناحية دار السلام لعام ٢٠٢٠. مجلة) المجلد ٤، العدد ٩٦.
١٨. عزتي، عزت الله. (١٣٨١هـ). تحليلي بر ژئوپليتيك ايران و عراق. مركز چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه.
١٩. عمران، خلود موسى، & خيرالله خلف، مريم. (٢٠١٢). واقع الموانئ العراقية وآفاق المستقبل (ميناء الفاو الكبير أنموذجًا). مجلة دراسات البصرة، السنة السابعة(العدد ١٣).
٢٠. كمب، جفري، & هاركاوي، رابرت. (١٣٨٨هـ). جغرافياى استراتژيك خاورميانه: بيشينه، مفاهيم و مسائل(ترجمة سيد مهدي حسيني متين). تهران: پژوهشكده مطالعات راهبردى.
٢١. لخضر، شاكرو. (١٩٧٣). العراق الشمالي: دراسة في النواحي الطبيعية البشرية. مطبعة شفيق.
٢٢. لسترنج، گاي. (١٣٣٧هـ). جغرافية تاريخية لسرزمينهاى خلافت شرقى: بين النهرين، ايران و آسياى مركزى...ترجمة محمود عرفان. بنگاه ترجمه و نشر كتاب.
٢٣. مزاوي، مثنى مشعان. (٢٠١٧). البنية الجيولوجية والتاريخ التكويني لأرض العراق.
٢٤. مؤسسة وزارة النقل والمواصلات) (٢٠٠٧). الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة: سجلات القسم) البصرة.