

الدور الاستثماري في تطوير الموانئ العراقية

The investment role in developing Iraqi ports

الأستاذ المساعد الدكتور: ناجي ساري المالكي¹

¹ جامعة البصرة، (العراق)

تاريخ النشر: 31/03/2025

تاريخ القبول: 16/02/2025

تاريخ الاستلام: 18/06/2024

ملخص:

تهدف الدراسة الى الدور الذي يلعبه الاستثمار في تطوير الموانئ العراقية من اجل تفعيل التجارة الخارجية. حيث ان العراق ومن خلال موقعه الاستراتيجي على الخليج العربي يصدر العراق النفط الخام عن طريق البواخر العراقية والمستأجرة من بعض شركات النقل البحري. اذ ان هناك اهمية اساسية للموانئ وانواع مختلف منها الموانئ للحاويات او نقل وتفريغ البضائع المصدرة والمستوردة وتنقل المسافرين والموارد الطبيعية المختلفة، ولها دور في تنشيط حركة الملاحة البحرية. حيث ان الاهمية التاريخية بدأت عندما كان الاتصال بالعالم الخارجي عن طريق البحار والمحيطات، وتطورت هذه الموانئ بعد اكتشاف المستعمرات، وحاجة الدول الى التبادل التجاري الخارجي. اما في العراق فان هناك آثار ايجابية للاستثمار في تطوير الموانئ العراقية من اجل التسريع في عمليات الشحن والتفريغ.

الكلمات المفتاحية: الاستثمار في الموانئ، التجارة الخارجية، الموانئ العراقية، النقل البحري، تطوير البنية التحتية

تصنيف JEL: R42 ؛ L52

Abstract:

The study aims to examine the role that investment plays in developing Iraqi ports to activate foreign trade. As Iraq, through its strategic location on the Arabian Gulf, Iraq exports crude oil via Iraqi ships chartered from some maritime transport companies. There is a fundamental importance of ports and their various types, including ports for containers or transporting and unloading exported and imported goods, and transporting passengers and various natural resources. It has a role in stimulating maritime navigation. The historical importance began when communication with the outside world was via seas and oceans, and these ports developed after the discovery of colonies and the need for countries for external trade exchange. As for Iraq, there are positive effects of investment in developing Iraqi ports to accelerate loading and unloading operations.

Keywords: Investment in ports, foreign trade, Iraqi ports, maritime transport, infrastructure development

Jel Classification Codes: R42 ؛ L52

1-المقدمة:

تتم الدراسة بمسألة الدمج بين دور الاستثمار في تطوير الموانئ العراقية وأهميتها الاقتصادية . إذ يشكل قطاع النقل البحري في العراق ، العنصر المهم لتحقيق الاهداف الرئيسة التي تتعلق بتسريع عجلة التنمية الاقتصادية المستدامة ، وبما أن العراق يتمتع بموقع تجاري بحري مميز والذي يطل على الخليج العربي عن طريق العديد من الموانئ وأهمها ميناء ابو فلوس ، وخور الزبير ، وميناء ام قصر ، . وإن موقع هذه الموانئ المميز جعلت من العراق الممر الرئيس لتجارة الخارجية تصديراً وإستيراداً . وتشكل الموانئ جزءاً مهماً من النشاط الاقتصادي في العراق وتلعب دوراً في مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي ، وبالتالي زيادة وتنوع الإيرادات التي تساهم في انتعاش الاقتصاد العراقي ومن خلال زيادة وتنوع الشركات الاستثمارية التي تؤدي الى تطوير الموانئ التي من الممكن توازي الموانئ العالمية في سرعة التفريغ والشحن البضائع. ولكن عانت الموانئ من تخريب ودمار خلال الحصار الاقتصادي وماتلاه من حروب . أما في الوقت الحاضر فقد بدأت الحكومة العراقية بتوسيع واستقطاب الشركات الاستثمارية العالمية من أجل زيادة الارصفة في الموانئ بحيث يكون الميناء العراقي الناقل الرئيسي من بين مختلف الدول ، وهذا ما يؤدي إلى توسيع وزيادة التجارة الخارجية في العراق .

1-1-أهمية البحث : تلعب الاستثمارات دوراً رئيسياً في تطوير الموانئ العراقية ومن خلال توسيع التجارة الخارجية ، وهذه التجارة لها أهمية كبيرة في المسار التنموي من خلال تنوع الصادرات ، وهذا ما يؤدي إلى زيادة مساهمة الموانئ في الناتج المحلي الاجمالي ، وعلى انتعاش الاقتصاد العراقي عن طريق وضع الخطط الملائمة في زيادة الاستثمارات وتنوعها ، من اجل تسهيل عملية التبادل التجاري .

1-2-مشكلة البحث : إن مشكلة الموانئ في العراق تعتمد على التكنولوجيا التقليدية، أما دور الاستثمارات في الموانئ تعاني من مشكلة الاستثمارات الجزئية في الموانئ القديمة ، وليس هناك توجه في انشاء الموانئ تعمل على استيعاب السفن العملاقة وسرعة الشحن والتفريغ ، وكذلك وجود الروتين الذي من الممكن ان يؤخر ارساء البواخر في الموانئ .

1-3-هدف البحث : تهدف الدراسة إلى التعرف على الدور الذي تلعبه الاستثمارات في تطوير الموانئ العراقية ، ومعرفة مدى أسهام الاستثمارات في تطوير هذه الموانئ .

1-4-فرضية البحث : استندت الدراسة إلى فرضية مفادها إن الدور الاستثماري في تطوير الموانئ العراقية تلعب دوراً حيوياً في تسهيل عملية التبادل التجاري الخارجي ، وهذا ما يجعل من الحكومة العراقية ، بذل كل الجهود من أجل تطوير الموانئ ، ودورها في زيادة مساهمتها في تنشيط حركة الاقتصاد العراقي من خلال الاتصال بالعالم الخارجي .

1-5منهجية البحث: اعتمدت الدراسة على الأسلوب النظري والعملية في تحليل الدور الاستثماري في النهوض بالموانئ التي تزيد من التبادل التجاري بين العراق ومختلف دول العالم من خلال التجارة

2-الاطار النظري للموانئ (مفهومها , انواعها)

2-1 - مفهوم الموانئ

من المعروف أن هناك العديد من المنافذ التي تطل على البحار والمحيطات والخلجان والانهر والتي تلعب دورا اساسيا في الوسائط المتعددة منها نقل البضائع والاشخاص والتي تنقل على متن السفن التي تنتقل من منطقة الى منطقة اخرى ومن دولة الى اخرى , وبعض هذه المناطق لايمكن الوصول اليها الا عن طريق السفن والبواخر , وهذه المنافذ والتي تسمى الموانئ التي يمكن فيها تفريغ وتحميل البضائع من وإلى السفن , كذلك تعمل هذه الموانئ خدمات للسفن المغادرة والقادمة اليها من خلال تزويدها بالوقود او المياه او الغذاء (YEO And others , 437) .

ان تعزيز وسائل النقل البحري يمكن ان يسهل الروابط الاقتصادية بين الدول من خلال التجارة , وعليه فان الموانئ هي المناطق التي تتصل بالحيط او النهر او البحر عن طريق الربط في الممرات المائية , وتكون هذه المناطق مجهزة بالبنى التحتية , والمرافق التقنية الحديثة التي تسهل عملية التفريغ والتحميل في الفترة المحددة . حيث ان الموانئ هي التي توفر المأوى الى السفن المختلفة , اذ ان السفن تجوب مختلف دول العالم لنقل مختلف الحمولات , وتسويق البضائع الى الاسواق العالمية . وعليه فان الموانئ ومن خلال السفن تعد احدى وسائل النقل والتي تكون حلقة الوصل بين البحار والمحيطات واليابسة (Roa And others ,2013,1056) .

ان زيادة القدرة التنافسية السعريّة لنقل البضائع تعزز التجارة من العرض والتسويق والتوزيع والذي يمتد الى مختلف دول العالم , حيث يتجاوز الحدود الجغرافية للدولة التي يقع فيها الميناء, وتوجد في الموانئ ومن خلال المباني الموجودة في الموانئ عمليات التوزيع المادي الدولي , وهناك اللوائح البحرية العالمية التي تفرض ضرائب على السلع والسفن في الميناء وكذلك على الخدمات التي تقدمها الموانئ الى الاشخاص والسفن والبضائع القادمة والمغادرة من الميناء (Oxera) 2011, 4) .

لذلك تعد الموانئ هبة من الله الى المجتمعات التي من خلالها يتم التنقل والتبادل , وكذلك تنشأ بالقرب من الموانئ الصناعات المختلفة والمطارات والمخازن والفنادق والمراسي التي تقف فيها السفن المحملة بأنواع المواد المصنعة وغير المصنعة . ومن خلال ذلك يمكن ان تكون هناك الموانئ طبيعية لايدخل الانسان بانشاءها , وهناك الموانئ التي يمكن ان تنشأ من صنع الانسان . وعليه فان هناك فرق بين الموانئ والمرافئ . حيث ان المرافئ هي الاماكن الساحلية التي تكونت من العوامل الطبيعية والجغرافية والجيولوجية ومن خصائصها انها تمد الى داخل بعض البحار والتي من الممكن تكون حماية للسفن الراسية , وبعض هذه المرافئ تكون بعيدة عن التجمعات السكانية . ان بعض من هذه المرافئ تكون صالحة للتطور والنمو , مما يدفع بعض الشركات الاستثمارية استغلالها واستثمارها في انشاء الميناء , وتوجد العديد منها في اوروبا عند مصبات الانهار كما هو الحال في المانيا وبريطانيا وفرنسا , حيث ان هذه المرافئ قد تكون محمية من المخاطر كالعواصف والرياح الشديدة , وهناك المرافئ التي تدخل الانسان في انشاء الموانئ عليها ومنها ميناء سدني , وجانيرو , وفرنسيسكو , وريودي . (الامم المتحدة , 2012 , 1) .

ان العلاقات التجارية هي التي تكون نقطة الوصل للعلاقات الاقتصادية بين الدول والتي تنقل البضائع فيما بينهما عن طريق الموانئ , وهذه العلاقات المتبادلة الاقتصادية يمكن ان تعمل على نقل التطور والتكنولوجيا والثقافات فيما بين الدول والتي تحدث من خلال النقل البحري , وبالسفن المختلفة , ولكافة البضائع الصناعية والزراعية والبناء والمعدات والالات وغيرها من هذه السلع الانتاجية والاستهلاكية والتي تكون الموانئ حلقة الوصل لتصدير واستيرادها من وإلى مختلف دول العالم (Lale and Didem , 1999, 8) .

2-2-نواع الموانئ : هناك العديد من التصنيفات للموانئ من حيث نشاطاتها الاقتصادي والتي يمكن ان تختصر بالاتي :

-- الموانئ الجافة: وهي الموانئ التي تستخدم لأغراض التخزين وهي جافة الانهر وتقع على السواحل البحرية كما هو الحال في ميناء الرياض السعودي .

-- الموانئ النفطية : - وهذه الموانئ التي تخصص بالتصدير للنفط الخام والتي يمكن ان تتم عن طريق الانابيب او الناقلات النفطية .

-- الموانئ التجارية : - وهي التي يمكن ان تصدر او تستورد من خلالها البضائع والحاويات كالحديد الخام او الاسمنت او بضائع الصب .

-- الموانئ التي تقدم الخدمات : - وهي الموانئ التي تقوم بتزويد السفن بوسائل الخدمات المختلفة التي يحتاجها المسافرون , والمياه العذبة والطعام والوقود .

-- الموانئ التي تخصص بالصيد : - وهي الموانئ الخاصة بصيد انواع الأسماك البحرية .

إضافة إلى ذلك فان هناك الموانئ المتخصصة (بالصناعية , مواني الحاويات , والمناطق الحرة) , وكذلك هناك اندماج في خدمات الميناء والتي تدمج خدماتها , في الميناء الواحد , ومن خلال التطور التكنولوجي الحاصل في مختلف المجالات البحرية فان من الممكن ان يقدم الميناء أكثر من وظيفة او خدمة خدمة فقد يكون ميناء للصيد او ميناء تجاري لمختلف السلع والخدمات , وخدمي في نفس الوقت . او قد يكون الميناء وقد يكون تجاري صناعي كما هو الحال في مينائي خور الزبير , وام قصر في العراق . لقد اخذت الموانئ بالتخصص في حجم البضائع ونوعها ومن خلال التكنولوجيا الحديثة , وقد اصبحت الموانئ تقوم بالعديد من الوظائف في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والاتصالات , وبما ان التطور الحضاري في اي دولة من دول العالم يعتمد بالاساس على التجارة الخارجية من خلال تعدد الصادرات من مختلف السلع والخدمات وعن طريق المنافذ الرئيسية ومنها الموانئ . وعليه فان الاصول التاريخية لمعنى الميناء (Port) والتي تعود الى المصطلح اللاتيني (porta) والتي تعني البوابة او المدخل (gateway) والتي تسمى النافذة التي من خلالها تصل الدول الى العالم الخارجي عن طريق التنقل بالسفن عبر المحيطات والبحار . وكذلك يعرف الميناء على انه المنطقة الجغرافية التي عن طريقها تقديم العديد من الخدمات الى السفن القادمة والمغادرة منها وبشكل منتظم . كما يمكن ان يعرف الميناء هو : (المكان الذي ينتقل منه أو إليه المسافرون الراحلون عبر السفن الى مختلف دول العالم) . وهو المكان الذي يقع على حافة البحيرات او الانهار والمحيطات او البحار , والذي تقدم اليه السفن من اجل تفريغ او شحن حمولتها (محسن, 2012, 337 - 350) .

3-2-اهمية الموانئ

تعد البنى التحتية من اهم العوامل الرئيسية للموانئ التي تساهم في زيادة القدرة التنافسية من خلال تخفيض تكاليف النقل والشحن والتفريغ والخدمات المقدمة للسفن التي الراسية في الموانئ وهذا يعزز من زيادة وتنوع السفن التي تزيد من زيادة استقبال العديد من البواخر العملاقة . ان استمرار التأخير في بعض الموانئ يؤدي الى تلف بعض السلع القابلة للتلف وخاصة التي تحملها الحاويات وزيادة كلف النقل يؤدي ذلك الى التقليل من القدرة التنافسية, والسبب في ذلك التأخير في الشحن، وكذلك التعطل في سلاسل الامداد ، ويؤدي الى زيادة التكاليف الاضافية. وهنا يكون السبب الرئيسي في التأخير هو الميناء الذي لا يؤدي وظائفه بالشكل الصحيح , وكذلك قد يكون الميناء سبباً في تسهيل وزيادة التجارة الخارجية ، ففي هذه الحالة يكون سبب في زيادة تكلفة الصادرات الواردات مما يؤثر في زيادة الاسعار في بعضها ، اما الاهمية الاقتصادية للموانئ فانها تعمل على زيادة النمو الاقتصادي ، والتقليل من معدلات الفقر والبطالة ، وكذلك زيادة الكفاءة لدى العاملين ، وزيادة مساهمته في رفد الموازنة العامة بالايادات (همفرز , 2023 , 2) .

وهناك بعض المميزات التي تختص بها الموانئ ومنها :

- تعتبر الموانئ المحرك الرئيسي للاقتصاد المحلي , وتشغيل الايدي العاملة العاطلة عن العمل .
- تمتاز الموانئ في قريها من مناطق الاستهلاك والانتاج من اجل وصول هذه السلع دون تلف .
- تتميز الموانئ بسرعة الاتصالات في المناطق التجارية من اجل تسهيل عملية التبادل التجاري .
- توفر الموانئ الوظائف الى سائقي الشاحنات , وزيادة نشاط حركة الشاحنات من والى الموانئ .
- الاتصال بالعالم الخارجي عن طريق السفن التجارية والعاملين عليها
- زيادة مساهمتها في الناتج المحلي الاجمالي (Notteboom and Yap, 2012,552) .

3- التطور التاريخي للموانئ ودورها في الحركة الملاحية

لقد كانت اكبر مدينة في العالم هي مدينة بابل نبوخذ نصر ، والتي كانت مساحتها تقدر (1000) هكتار . وقد كان نهر الفرات الذي يجري في وسط المدينة ، ولكنه بعد فترة من الزمن تغير مجرى نهر الفرات ، وقد كان الجزء الاقدم من مدينة بابل على الضفة الشرقية منه . وهناك معلم رئيسي يسمى (الايراكيل) او معبد المردوك العظيم . حيث ان السكان كانوا يعرفون هذه الزقورة (برج بابل) ، والتي كان طول قاعدتها تقدر (100) ياردة ، ولها (7) طوابق والذي يكون في اعلاها المعبد المغلف بالطابوق المزجج بالازرق ، والذي يصل ارتفاعها إلى (91) متر ، وهناك شواهد مكتوبة بان مدينة بابل كانت تعد المركز التجاري الذي يصل الى الجنوب . اما العراق الحديث

فان تاسيس الموانئ في الحرب العالمية الاولى , وفي نهاية العهد العثماني كانت الخدمات التي تقدمها الموانئ قليلة والتسهيلات للسفن بسيطة نتيجة عدم وجود التكنولوجيا في المرافق والمؤسسات الحكومية , وبعد دخول القوات البريطانية في العام 1914 اضطرت قيادة القوات البريطانية من انشاء بعض الارصفة الخشبية في المعقل . وبعد انتهاء الحرب العالمية الاولى في عام 1919 فقد اصدرت قيادة الجيش البريطاني في العراق بيان توضح فيه ان تكون هناك اسس في ادارة الموانئ ومنها ميناء البصرة الذي كان يسمى آنذاك (ميناء البصرة المؤقت) وقد تسلمت الادارات المدنية في الجيش البريطاني ادارة هذا الميناء بدا من تاريخ 1 / 1 / 1920 وهذا البيان لتسلم ميناء البصرة عام 1919 كان السند القانوني في تأسيس الموانئ (الموسوعة البريطانية , بدون سنة طبع , 2) .

تعتبر ثغر العراق ونافته التي يطل بها على العالم الخارجي من خلال البحر هي الموانئ التي تطل على الخليج العربي, اذ وضع الانسان الاول في ارض الرافدين القوانين وسافر عبر الانهار في دجلة والفرات منذ القدم , ونقل التطور العلمي الى العالم وخاصة في العلوم البحرية , وكانت التجارة لطريق الحرير الصيني تمر عبر ميناء الفاو حالياً. وكانت للموانئ حقلة الوصل بين بلاد الرافدين والعالم الخارجي , والتطور الحضاري والاقتصادي في العراق يبقى شامخاً في زيادة المعرفة وعلوم البحار وحركة السفن وهذه المعرفة المزروجة بالتطبيق العملي وجهود السنين الطويلة ادى ذلك الى تطوير الموانئ واستقبال العديد من السفن التي تأتي من مختلف دول العالم (عبد الواحد , 2016 , 3) .

لقد اخذت الموانئ العراقية بتطور مستمر مع التطور الذي يحصل في مختلف دول العالم المتقدمة منها والنامية , وبعد الفترة التي سبقت الحربين العالميتين الاولى والثانية فقد مرت الموانئ العراقية بالعديد من المراحل في التاريخ الحديث ومنها (حسين , 2015 , 3) .

1- الجيل الاول في مرحلة 1960 وما قبلها : - والتي تمثلت هذه المرحلة بدور الذي يقوم به الميناء والتي كان التداول فيها بالطرق التقليدية في تفريغ وتحميل البضائع , كذلك استخدام الاساليب التقليدية القديمة في تفريغ شحن البضائع عن طريق زيادة عدد العاملين في هذا المجال , كذلك تقديم خدمات البسيطة والاصلاح للسفن والوقود والتمويل في (ميناء المعقل وأم قصر) .

2 - الجيل الثاني من المرحلة الثانية من الموانئ : - في هذه الحقبة كانت الموانئ تعد المركز الرئيسي للخدمات التجارية والصناعية والنقل , حيث انها شملت المتطلبات في الخدمات التجارية مثل الاعمال التصنيعية والتعبئة , وكما هو الحال في ميناء خور الزبير في العراق في محافظة البصرة .

3 - الجيل الثالث من الموانئ في مرحلة 1980 : - وقد بدأ هذا الجيل مع نمو التوجه الى حرية التجارة الدولية , والتي تميزت هذه المرحلة من الجيل الثالث بتزايد الاعتماد على الارصفة المختصة بالعمل من خلال منظومة معلومات حديثة , وقد تميز هذا الجيل بظهور ما يسمى بالنقل للموانئ المتكامل من حيث الشحن والتفريغ والخدمات التي تقدمها الموانئ للسفن .

4 - الجيل الرابع من الموانئ في مرحلة 1990 : - ويتضمن هذا الجيل في مرحلة العولمة في الموانئ , وشملت في إعادة توطین الصناعات في المناطق الحرة القريبة من الميناء واستخدام التقنيات المتطورة , كذلك تهتم هذه المرحلة بزيادة التركيز على نشاط الحاويات من اجل التقليل من التلوث في التشغيل من خلال الاهتمام بالبيئة .

5 - الجيل الخامس من الموانئ في مرحلة 2005 وما فوق :- لقد امتازت هذه المرحلة من الجيل الخامس في الموانئ بالمشاركة المتوازنة بين قطاعي الخاص والعام , والتوسع في استخدام الاتصالات والحاسوب ونظم المعلومات, أما البضائع الرئيسية المتداولة فهي الحاويات.

وهناك مسارين لنظام القنوات التي توجد في العراق , المسار الاول الذي يصل الى ميناء خور الزبير وميناء ام قصر , والذي يسمى ايضا بقناة خور عبد الله , وهناك اسم اخر وهو خور الزبير , اما المسار الثاني , هي القناة التي ترتبط بشط العرب أنشأت على طول مسار شط العرب والتي تؤدي الى ميناء والتي تتصل بميناء المعقل , وابو فلوس في محافظة البصرة . وعلى الرغم من الجهود التي تبذل من قبل الحكومة المركزية والمحلية , فان هناك مسائل والتب مازال بحاجة الى حلول حتى تكون هذه القنوات المتصلة بالخليج العربي تعمل بشكل صحيح وبطاقات كاملة حتى تصل الى قدرتها التشغيلية التي يمكن ان تعالج المشاكل التي قد تتعرض لها هذه الممرات من خلال الشركات الاستثمارية الاجنبية المتخصصة في مجال الموانئ ومنها (الشركة العامة للموانئ العراقية , 2015 , 5) .

1- الترميم والتوفير لوسائل الملاحة المساعدة للملاحة الامنة في القناتين المرتبطتان بالخليج العربي .

2- العمل على ترميم الاجزاء اللازمة من حيث العمق في المسار المائي وتوسيع جانبيين شط العرب عبر القنوات المؤدية . حيث ان الاعمال في الترميم لم تتقدم بشكل صحيح نتيجة الفساد الاداري والاقتصادي .

3- إزالة ركام السفن التي تعيق الملاحة عبر المسارات المائية , وهناك العديد من السفن العالقة في مسار شط العرب , فلا بد من القيام بسحب السفن من عدة مواقع لتنظيم سير السفن المغادرة والقادمة الى الموانئ العراقية .

5 - الصيانة المستمرة من خلال اعمال الحفر حتى تصل الى الاعماق التي يمكن تسير فيها السفن العملاقة بكل انسيابية , واستخدام الحفارات الحديثة والمتطورة وسريعة الانجاز لهذه المهمات البحرية .

4 - العمل على تسوية المسائل الحدودية مع الدول المجاورة حيث تمر هذه القنوات او تكون مشتركة على طول المسار المائي والذي يشكل حدود مشتركة مع الكويت عبر ميناء خور عبدالله العراقي الذي تعمل الكويت لسيرة على هذه القناة الذي يمر عبر الاراضي الكويتية مع العراق , وكذلك الحدود المشتركة مع ايران . ومن خلال ماتقدم يمكن ان نوضح من الجدول رقم (1) اعماق المياه وطول القنوات العراقية بينها وبين الدول المجاورة وكما يلي :

جدول رقم (1) طول وعمق الموانئ في العراق

القسم	الطول (كم)	العمق (متر)	العرض (متر)	ملاحظات
ميناء خور عبد الله	60,7	12,5 – 11,0	200	مرسى رقم 3 – مرسى رقم 25
ميناء أم قصر	25,1	13,2 – 12,0	250 – 125	مرسى رقم UOP –
ميناء خور الزبير	17,6	15,0 – 9,0	400 – 150	UOP – KZP

المصدر : - الشركة العامة للموانئ العراقية (GCPI) (2016) , دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق , التقرير النهائي , العراق , ص 6 .

يبين الجدول اعلاه إن أطول الموانئ في العراق هو ميناء خور عبد الله والذي يبلغ طوله (60,7) كم , أما ميناء خور الزبير فهو أعمق وأعرض الموانئ ويبلغ عمقه (15,0 – 9,0) متر , وعرضه بلغ (400 – 150) متر . حيث يلاحظ ان هناك ثلاث الموانئ رئيسية في العراق اولها ميناء خور عبد الله , ويأتي بالمرتبة الثانية من ناحية المسافة ميناء أم قصر والذي تبلغ طول المسافة (25,1) كم , واقل هذه الموانئ في طول المسافة ميناء خور الزبير والذي يبلغ طول مافته (17,6) كم . اما عرض المسافة في هذه الموانئ فكان ميناء خور الزبير والذي يبلغ عرض مسافة الحور تصل الى (400 – 150) متر , ويأتي بالمرتبة الثانية من ناحية عرض المسافة فكان في ميناء أم قصر والذي يبلغ (250 – 125) متر . اما اقل مسافة فمن نصيب ميناء خور عبد الله التي تصل الى (200) متر , وقد كانت اعماق هذه الموانئ تتراوح بين (11,0 الى 15,0) متر , واعمق هذه الموانئ هو ميناء أم قصر وخور الزبير , حيث تراوحت الاعماق (12,5 – 11,0) متر في خور عبد الله , ويأتي ميناء أم قصر في المرتبة الثانية من ناحية اقل عمقا وتراوحت الاعماق (13,2 – 12,0) متر , اما اكثر الموانئ عمقا فكان من نصيب خور الزبير الذي يبلغ عمقه (15,0 – 9,0) متر . حيث ان هناك اهتمام من قبل السلطات العراقية بالموانئ نتيجة الاهمية الاقتصادية لها . اما الجدول (2) التالي يوضح أعماق المياه العراقية وعرضها لكل جزء من هذه الموانئ .

جدول رقم (2) ملخص أعماق المياه العراقية وعرضها لكل جزء من اجزاء القناة

القسم	الطول (كم)	العمق (متر)	العرض (متر)	ملاحظات
فوهة النهر	12,0	4,0 – 2,5	150	مرسى رقم 1 – رقم 7
استخدام مشترك مع ايران	94,5	16,0 – 4,5	200 – 100	مرسى رقم 10 – العمود الحدودي

العمود الحدودي قرب ابو فلوس وميناء المعقل	37,4	16,0 – 5 ,0	غير معروف	مسح العمق الحدودي الذي تم خلال الدراسة
--	------	-------------	-----------	---

المصدر : - الشركة العامة للموانئ العراقية (GCPI) (2016), دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق , التقرير النهائي , العراق , ص 6 .

يلاحظ من الجدول اعلاه ان هناك اعماق وعرضها في شط العرب والخليج العربي الذي يطل عليه العراق من خلال الموانئ , حيث يلاحظ ان طول المياه المشتركة مع ايران بلغت (94,5) كم , وكان طول العمود الحدودي قرب ميناء ابو فلوس وميناء المعقل فقد بلغ (37,4) كم . وكانت العمق في فوهة النهر بلغ (2,5 – 4,0) متر . أما القناة المائية التي يشترك بها العراق مع ايران فبلغ (94,5) كم طول هذه الحدود المائية , وقد كان عمق المياه المشتركة بين العراق وايران (4,5 – 16,0) متر , كان العرض المائي للقناة المشتركة (100 – 200) متر , وهذه الحدود المائية المشتركة تبدأ من المرسى 10 إلى نهاية العمود الحدودي المشترك بين الدولتين . وقد كان العمود الحدودي للعراق قرب ميناء ابو فلوس وبين ميناء المعقل فكان طول هذه الحدود المائية (37,4) كم , وكان عمق القناة بلغت (0 , 16 , 0) متر . أما الجدول (3) فانه يوضح الطاقة الانتاجية ومواصفات الارصفة وعمقها وكما يلي : -

جدول رقم (3) مواصفات الموانئ العراقية والارصفة والطاقة الانتاجية

الميناء	تاريخ الانجاز	الطول (متر)	الارصفة	الطاقة الانتاجية (الف طن)
أم قصر	2015	5,066	24	10,949
خور الزبير	2015	2,710	12	5,159
المعقل	2015	1,864	9	354
ابو فلوس	2015	525	3	539

المصدر : - وزارة التخطيط (2016) , مديرية إحصاءات النقل والاتصالات , احصاءات نشاط النقل المائي في القطاع الموانئ لعام 2015, العراق , ص 10 .

يبين الجدول اعلاه إن الانجازات المستمرة في تطوير الموانئ العراقية في الاونة الاخيرة بدأت من عام 2015 , من أجل صيانة الارصفة وزيادة الطاقة الانتاجية في هذه الموانئ . إذ يلاحظ إن اطول الموانئ العراقية هو ميناء أم قصر والذي بلغ (5,066) متر طول الميناء لاستقبال البواخر في عام 2015 , واعلى عدد من الارصفة إذ بلغت (24) رصيف , وكذلك اعلى زيادة في الطاقة الانتاجية من بين الموانئ العراقية الاخرى , إذ وصلت الطاقة الانتاجية في ميناء أم قصر في عام 2015 إلى (10, 949) الف طن من مختلف البضائع

المستوردة والمصدرة من هذا الميناء . أما اقل الموانئ طولاً (525) متر وأقل عدداً في الارصفة بلغت (3)ارصفة ميناء ابو فلوس , وأما اقل استيعاب للطاقة الانتاجية عام 2015 ميناء المعقل وقد كانت طاقته الاستيعابية للتحميل والتفريغ فقد بلغت(354) الف طن من مختلف البضائع . وعليه فان زيادة الاستثمارات في تطوير الموانئ والمراسي فذلك يزيد من استيعاب المزيد من الطاقات والحمولات الكبيرة والسفن العملاقة ويعمل على تطوير الخدمات وتقليل الوقت في تفريغ وتحميل السفن من مختلف البضائع .ولهذا فان الاهتمام المتزايد في الموانئ سوف يزيد من الحركة الملاحية , ويزيد من استقبال السفن العملاقة , وهذا ما يؤدي الى المزيد من الايرادات للدولة .

4- اثر الاستثمار الاقتصادي على الموانئ العراقية

ان هناك تأثير للاستثمار , وخاصة الاجنبي المباشر على تطوير الموانئ في العراق , حيث ان مناخ الاستثمار كواحدة من المواضيع الاساسية التي من خلالها يمكن ان ينمو ويتطور الاقتصاد والاستثمار بشكل عام , إذ أن تحسين هذا المناخ الاستثماري يؤدي الى جذب المزيد من الاستثمارات في القطاعات الاقتصادية المختلفة ومنها الموانئ التي تتبع الى قطاع النقل والمواصلات. ان تسهيل الاجراءات في الحصول على المزيد من المشاريع الاستثمارية , وخاصة في الموانئ تحتاج الى الاستقرار الاقتصادي والسياسي والحروب العشوائية , حيث ان هناك الكثير من المعوقات التي تقف عائقاً بوجه الاستثمارات ومنها الفساد المؤسسي . وبما ان العراق يتمتع بساحل قصير يبلغ طوله (48) كم يقع بين الحدود بين الكويت , ايران , حيث ان جميع الموانئ في العراق تقع في محافظة البصرة , ان الخدمات في الموانئ لديها مشاكل عديدة بسبب الظروف السابقة الذكر بدأت بالحرب اليرانية العراقية والحصار الاقتصادي واحتلال الكويت, واخيراً سقوط النظام السابق والارهاب . لقد استعادة الموانئ طاقاتها الانتاجية وزيادة قدرتها التنافسية رغم الظروف القاسية , ومن خلال الاستثمار من قبل الشركات العالمية المتخصصة بالموانئ ومنها , الشركات اليابانية والصينية والاطالية , ولكن هناك دوافع سياسية من قبل دول الجوار تمنع من انشاء ميناء الفاو الكبير والذي يربط الشرق بالغرب من العالم من خلال طريق الحرير الصيني التي تسعى الى تطوير هذا الميناء من قبل الشركات الصينية ولكن دون جدوى (Ministry of Transport , 2012,356) .ان الاستثمارات في الموانئ سوف تجعل العراق من الدول متعددة الايرادات من خلال تطوير وبناء الموانئ الكبيرة على سواحل الخليج العربي , حيث يمكن للعراق ان يصدر ويستورد ويكون منطقة وصل بين القارات .ويمكن للعراق ان يكون الناقل الرئيسي من خلال زيادة وتطوير الاسطول البحري التجاري , تقديم الخدمات وسرعة التفريغ والتحميل للسفن القادمة والمغادرة من الموانئ العراقي , وسوف نوضح في الجدول (4) عدد البواخر التي تم تقديم الخدمات لها في الموانئ العراقية :

جدول رقم (4) عدد البواخر التي تم تقديم الخدمات لها في الموانئ العراقية لعام 2021

نوع البواخر	باخرة متنوعة	باخرة حاويات	ناقلة	سفينة وقود	ساحية	بالطون	زورق	المجموع
عدد البواخر	1, 132	539	1,165	53	440	440	2	3,771

المصدر : - وزارة التخطيط (2022) , مديرية احصاءات النقل والاتصالات , احصاء نشاط النقل المائي في القطاع المواني لعام 2021 , العراق , ص 22 .

يوضح الجدول (4) اعلاه , عدد البواخر البحرية المتنوعة بلغت (132, 1) باخرة تقدم لها الخدمات من قبل الموانئ العراقية , وقد يبلغ (539) باخرة تقدم لها الخدمات . اما عدد الناقلات فقد كان اكثر البواخر التي تقدم لها الخدمات والتي بلغت (1,165) ناقلة , وعدد سفن الوقود بلغت (53) سفينة , والساحبات فان عدد المقدم لها خدمات يبلغ (440) ساحبة . أما عدد الباطونات (440) بالطون بحري قدمت لها خدمات في الموانئ العراقية من قبل شركة النقل البحري , وقدمت خدمات الى (2) من الزوارق البحرية , وقد بلغ مجموع البواخر المتنوعة في هذه الموانئ المقدم لها خدمات بلغت (3,771) باخرة متنوعة الحمولات .

أما أهم المؤشرات والتحليلات الاحصائية للشركة العامة للموانئ العراق لعام 2021 فهي كما يلي (وزارة التخطيط , 2022 , 4):-

1- بلغ مجموع الإيرادات المتحققة للشركة العامة للموانئ العراق التابعة لوزارة النقل (451,5) مليار دينار عراقي لسنة 2015 وقد كانت الإيرادات التي حصلت عليها الشركة بلغت (424,1) مليار دينار عراقي وازيادة في عام 2021 بلغت (27,4) مليار دينار .

2- بلغ عدد السفن المتخصصة بالبضائع القادمة الى الموانئ العراقية (1739) سفينة عام 2021 مقابل (2060) سفينة في عام 2020 وكانت هناك انخفاض في عدد السفن للفترتين بلغت (321) انخفاض في السفن التي وصلت الى الموانئ العراقية .

3- ارتفع عدد سفن البضائع المغادرة (المحملة) من الموانئ العراقية بلغت (943) سفينة في عام 2021 مقابل السفن المغادرة في عام 2020 والتي كان عددها (808) سفينة بزيادة بلغت نسبتها (135) زيادة في السفن المغادرة , كما في الجدول (5) التالي .

4- بلغت كمية البضائع المستورة عن طريق الموانئ العراقية (17118) الف طن في عام 2021 مقابل (19569) الف طن في عام 2020 وبانخفاض للبضائع المستوردة في عام 2021 يبلغ (2451) الف طن , كما في الجدول (5) التالي .

4 - بلغت كمية البضائع المصدرة (10236) ألف طن في عام 2021 فيما كانت كمية البضائع المصدرة في عام 2020 بلغت (10213) ألف طن وبزيادة تبلغ (23) الف طن في عام 2021

5 - بلغت حمولة البضائع المصدرة من الموانئ النفطية لعام 2021 (100425) ألف طن وبلغت قيمة تلك الحمولة (232,269) مليار دينار عراقي .

6 - عدد العاملين لدى الشركة العامة للموانئ العراق بلغ (7512) عامل في عام 2021 مقابل (7867) عامل في عام 2020, وكان هناك انخفاض في عدد العاملين بين الفترتين بلغ (355) عامل في الموانئ ونتيجة هذا الانخفاض يرجع الى تسريح بعض العاملين نتيجة التقاعد او انتهاء عقود العمل .

والجدول (5) التالي يوضح بعض هذه المؤشرات السابقة في نشاط الشركة العامة للموانئ العراق في عام 2021 مقارنة مع عام 2020:

جدول رقم (5) المؤشرات الرئيسية في نشاط الشركة العامة للموانئ العراق لعام 2021

التفاصيل	وحدة القياس	2020	2021	معدل التغير لعامين
عدد السفن القادمة (لنقل البضائع)	عدد	2,060	1,739	15,6-
الحمولة الاجمالية لسفن البضائع المستوردة والقادمة	ألف طن	19,569	17,118	12,5-
عدد السفن المغادرة	عدد	808	943	16,7
الحمولة الاجمالية لسفن البضائع المصدرة والمغادرة	ألف طن	10,213	10,236	0,2
عدد العاملين	عدد	7,867	7,512	4,5-
الاجور والمزايا المدفوعة للعاملين للموانئ العراقية	مليار دينار	179,8	185,8	3,3
مجموعة الايرادات المتحققة للموانئ	مليار دينار	424,1	451,5	6,5

المصدر : - وزارة التخطيط (2022) , مديرية أحصاءات النقل والاتصالات , إحصاء نشاط النقل المائي في قطاع الموانئ لعام 2021, العراق , ص 9 .

وعليه فان الاستثمارات يمكن ان تحفز على استقبال المزيد من السفن وهذا ما يؤدي الى زيادة حركة الملاحة في الموانئ نتيجة بعض الحوافز التي تقدم الى الشركات الاستثمارية والمستثمرين من خلال اعفاء السلع المستوردة من الضرائب والرسوم لصالح الشركات الاستثمارية التي تعمل على تطوير الموانئ , وكذلك تقديم بعض الحوافز للمستثمرين من اجل تطوير الموانئ , وتقديم الخدمات السريعة للسفن المغادرة والقادمة من قبل الشركات الاستثمارية التي تتعاقد مع الدولة في تقديم الخدمات للسفن , وكذلك تطوير الارصفة وزيادتها في الموانئ من اجل استقبال العديد من السفن من مختلف دول العالم , وهذا ما يزيد من النشاط الاقتصادي , والايادات من الموانئ لصالح الموازنة العامة للدولة التي تعتمد بالاساس على الصادرات النفطية لتغطية الموازنة التشغيلية والاستثمارية (شخاب , وعلوان , 2023 , 32) .

5- الاستنتاجات والمقترحات

1-5- الاستنتاجات

تعد الموانئ خدمة عامة لمختلف السفن وهو يتكون من مجموعة الآلات والمعدات والتجهيزات ومجموعة من البيانات , والمباني , والارصفة , والتي تستغلب لتفريغ وشحن البضائع وتقديم الخدمات للسفن والاشخاص على متن هذه السفن .

- نستنتج ان النقل البحري تتم من خلاله تصدير واستيراد مختلف السلع والخدمات ونسبة تتراوح بين (85 - 90 %) من حجم التجارة الدولية عن طريق الاساطيل التجارية العالمية , وهذا الموانئ والاساطيل في بعض الاماكن بواسطة الشركات الاستثمارية التي تتخصص بالنقل البحري والموانئ .

- لقد كانت بابل نبوخذ نصر في العراق أكبر مدينة في العالم , وكانت الميناء الرئيسي قبل الميلاد للحضارة البابلية , وقد كانت تجمعا تجاريا يربط الشرق بالغرب والشمال بالجنوب .

- إن من اطول الموانئ في العراق كان ومازال هو ميناء أم قصر والذي بلغ (5,066) متر طول الميناء لاستقبال البواخر العملاقة وذات الحمولات الكبيرة , ويزيد عدد الارصفة في هذا الميناء الى ان تصل ل(24) رصيف لمختلف الحمولات , وبعد الميناء الذي تزيد طاقته الانتاجية من بين الموانئ العراقية الاخرى .

- لقد قدمت الشركة العامة للنقل البحري خدمات من الموانئ العراقية إذ بلغ (1, 132) عدد البواخر المتنوعة في عام 2021 , وقد كان عدد بواخر الحاويات تصل الى (539) باخرة , أما عدد ناقلات النفط (1,165) ناقلة نفط متنوعة قدمت الشركة العامة للنقل البحري خدمات لهذه الناقلات في الموانئ العراقية , ومن خلال شركات استثمارية .

- لقد بلغت قيمة الصادرات العراقية من الموانئ العراقية بلغت (17,118) الف طن مليار دولار مقابل بقيمة اجمالية تصل الى (424,1) مليار دولار في عام 2021 .

2-5- المقترحات

- تلعب الموانئ العراقية دورا حيويا من خلال تصدير السلع والخدمات ومنها الصادرات النفطية بما تمتلكه من اهمية عالمية في تسهيل عملية التبادل التجاري بين العراق والعالم الخارجي .

- يجب الاهتمام وتطوير الموانئ العراقية , واستخدام التكنولوجيا المتطورة , بما يتناسب مع التطور الحاصل في دول العالم , ومن خلال الاستعانة بالشركات الاستثمارية العالمية المتخصصة في مجال الموانئ .

- العمل على تطوير قطاع النقل في مختلف المجالات البرية والجوية وكذلك البحرية , وزيادة وتطوير الاسطول العراقي البحري التجاري , والاهتمام في مجال التدريب للكوادر الهندسية والبحرية المختصة , بالموانئ والنقل البحري , وتطوير الخدمات في الموانئ من خلال بناء المخازن المبردة وتعبيد الطرق التي تربط الموانئ مع امكان وصول البضائع لتجنب التلف في بعض المواد سريعة التلف .
- ضرورة التنسيق بين القطاع النقل والقطاعات الاقتصادية المختلفة , وخاصة وزارة التعليم والبحث العلمي والاهتمام بالبحوث التي تهتم بتطوير الموانئ العراقية , من أجل تبادل الخبرات التي تجعل من الموانئ العراقية ذات المواصفات العالمية في كافة المجالات الهندسية والتقنية لتسهيل عملية التحميل والتفريغ وتقديم الخدمات المختلفة , وتنشيط حركة الملاحة البحرية .
- زيادة شراء السفن في مختلف مجالات النقل البحري ومنها , سفن الحاويات , ونقل البضائع , وسفن الصيد , والسفن المبردة , وزيادة وتطوير ناقلات النفط من أجل تطوير تجارة العراق الخارجية .

6- المصادر والمراجع

- الشركة العامة للموانئ العراقية (G C P I) (2015) , دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق , التقرير النهائي الملخص , العراق .
- الموسوعة البريطانية (بدون سنة طبع) , مدن العراق القديم , ترجمة مشتاق طالب محمد . . <http://www.mesopot.com>
- الامم المتحدة (2012) , استعراض النقل البحري , مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية نيويورك .
- حسين , بان علي (2015) , الافاق المستقبلية للموانئ العراقية , الحوار المتمدن . <http://www.ahewar.org>
- شخاب , حمزة , وعلوان , رمزي (2023) , تحفيز الاستثمار في الطاقة المتجددة من منظور قانون رقم (18-22) المتعلق بالاستثمار في الجزائر , مجلة الدراسات التنموية وريادة الاعمال , المجلد (1) العدد (2) , الجزائر .
- محسن , هشام صلاح (2012) , الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والافاق المستقبلية) دراسة حالة , مجلة كلية التربية الاساسية , العدد الثالث والسبعون العراق .
- عبد الواحد , رياض (2016) , تاريخ الموانئ العراق (1990 – 2002) انموذجاً , المثقف . [http:// www. Almothaqaf. Com](http://www.Almothaqaf.Com) .
- همفريز , ريتشارد مارتن (2023) , ماذا تمثل الموانئ اهمية للاقتصاد العالمي , مدونات البنك الدولي , واشنطن . <https://blogs.worldbank.org>

- وزارة التخطيط (2022) , مديرية إحصاءات النقل والاتصالات , إحصاء نشاط النقل المائي في قطاع الموانئ لعام 2021, العراق .
- Roa And others(2013) , Ports: definition and study of types, sizes and business models , Journal of Industrial Engineering and Management , Volume (6) Issue (4), Spain. (
- Lale , Berkoz and Didem , Tekba (1999), The Role of Ports in the Economic Development of Turkey , 39th Congress of the European Regional Science Association: "Regional Cohesion and Competitiveness in 21st Century Europe", August 23 - 27, 1999, Dublin, Ireland.
- Ministry of Transport (2012) , Survey data collection on Port sector development plan in General Company for Ports of Iraq , Republic of Iraq.
- Notteboom , Theo and Yap, Wei Yim(2012), Port Competition and Competitiveness , Blackwell Publishing Ltd. Published by Blackwell Publishing Ltd .
- Oxera(2011) , No safe harbours: competition issues in ports and port services , Advancing economics in business , EU .
- YEO And others (2015) , An Analysis of Port Service Quality and Customer Satisfaction: The Case of Korean Container Ports , The Asian Journal of Shipping and Logistics 31(4) , Korean .