

اثر قطاع النقل في العراق - القطاع البحري انموذجا -

The impact of the transport sector in Iraq - the maritime sector as a model-

ناجي ساري المالكي¹

مركز دراسات البصرة والخليج العربي - العراق

najialmaliki1966@gmail.com

تاريخ النشر: 03/ 03/ 2026

تاريخ القبول: 20/ 12/ 2025

تاريخ الارسال: 10/ 12/ 2025

المستخلص

إن من أهم آثار التنوع الاقتصادي في العراق التخلص من (احادية الاقتصاد) والذي يعتمد على القطاع النفطي , كذلك يؤدي الى تنوع مصادر الدخل . ولهذا فإن تطبيق التنوع الاقتصادي ومن خلال الاستثمارات المتنوعة تنبع اهمية البحث في تطوير واقع النقل في العراق , واما المشكلة التي تواجه الاقتصاد العراقي اعتماده على اليرادات النفطية في تمويل الموازنة , ويهدف البحث الى تنوع مصادر الدخل وتطوير قطاع النقل وخاصة النقل البحري. وقد استنتج الباحث بان من الممكن تطوير النقل في العراق من خلال زيادة الاستثمارات وتحسين واقع هذا القطاع , ونقترح بان يكون هناك اهتمام في قطاع النقل وخاصة النقل البحري وادخال التكنولوجيا الحديثة في مختلف وسائل النقل في العراق . وعليه فان للاستثمار اهمية اساسية في تحسين واقع النقل وخاصة النقل البحري من اجل تصدير واستيراد مختلف السلع والخدمات في الاسطول العراقي الذي يمكن ان يوفر العملات الصعبة وزيادة اليرادات من اجل تنوع تمويل الموازنة العامة .

الكلمات المفتاحية : التنوع الاقتصادي , مصادر الدخل , قطاع النقل , الاسطول العراقي , النقل البحري .

Abstract

One of the most important effects of economic diversification in Iraq is the elimination of a single-economy reliant on the oil sector, which also leads to the diversification of income sources. Therefore, the application of economic diversification through varied investments underscores the importance of research into developing the transportation sector in Iraq. The challenge facing the Iraqi economy is its dependence on oil revenues to finance the budget. This research aims to diversify income sources and develop the transportation sector, particularly maritime transport. The researcher concludes that it is possible to develop transportation in Iraq by increasing investments and improving the sector's current state. We suggest focusing on the transportation sector, especially maritime transport, and introducing modern technology across all modes of transport in Iraq. Investment is therefore essential for improving the transportation sector, particularly maritime transport, to facilitate the import and export of various goods and services using the Iraqi fleet. This can generate foreign currency and increase revenues, thereby diversifying the financing of the general budget.

Keywords: Economic Diversification, Sources of Income, Transportation Sector, Iraqi Fleet, Maritime Transport.

¹ - المؤلف المراسل: ناجي ساري المالكي - إيميل: najialmaliki1966@gmail.com

1-المقدمة

تناول المقال الاستثمارات واهميتها الاقتصادية وخاصة في العراق حيث تزداد هذه الاستثمارات في قطاع النقل , من اجل تنويع الاقتصاد من خلال مساهمة هذا القطاع في تنويع مصادر الدخل . حيث ان الاستثمارات تتجه نحو الدول التي يكون فيها الاستقرار الاقتصادي والسياسي , ان اهمية هذا البحث فانه يعالج في تنويع الاقتصاد , واما المشكلة في ان الاقتصاد العراقي يعتمد على الايرادات النفطية , ويعد العراق من الدول التي مناخها الاستثماري غير مستقر, وبعد الاستقرار الامني في السنوات الاخيرة , اصبح العراق من الدول التي تتجه لها الاستثمارات وخاصة الاجنبية في مختلف القطاعات ومنها قطاع النقل .وعليه فان اهمية الاستثمارات في هذا القطاع وخاصة النقل البحري تؤدي الى زيادة واردات الدولة التي تردي الى تنويع الموازنة العامة .

1-1- أهمية البحث : هناك تأثير ايجابي للاستثمار في تطوير الاقتصاد , من خلال سياسة تنويع الاستثمارات وبالأخص في قطاع النقل ومنها النقل البحري , يسهم ذلك في تنويع الاقتصاد , حيث ان الاستثمارات , لها اهمية اساسية لزيادة حركة النشاط الاقتصادي , من خلال النهوض بواقع قطاع النقل .

1-2- مشكلة البحث : بما أن الاقتصاد العراقي , يعتمد على الايرادات النفطية في تغطية تخصيصات الموازنة العامة , إذ إن سياسة الاستثمار , تؤدي إلى تنويع الصادرات ولكن وهناك مشكلات في الدول الريعية , ومنها العراق في الاعتماد على الايرادات النفطية . لذلك فإن المشكلة في هذا البحث ,هي كيفية اعتماد سياسة الاستثمار تتلائم مع التنوع في مصادر الايرادات في الاقتصاد العراقي من خلال الاستثمار في قطاع النقل الذي يمكن ان يساهم في تنويع مصادر الدخل عن طريق الاستثمار .

1-3-هدف البحث : يركز البحث على النقاط التي تحقق هدف البحث وهي :- --- معرفة المعوقات التي من الممكن ان تعيق سياسات الاستثمار التي تؤدي الى تطوير الاقتصاد في العراق ,من أجل التقليل من الاعتماد على إيرادات النفط , وزيادة الاعتماد على بعض القطاعات ومنها قطاع النقل وبالأخص النقل البحري .

--- تأثير السياسات الاستثمارية في تنويع الصادرات من التبادل التجاري من خلال تطوير قطاع النقل ومنها النقل البحري .

1-4-فرضية البحث :تتعمد فرضية البحث على أن الاعتماد على إيرادات قطاع النقل وبشكل خاص النقل البحري قادرة على الاستغناء عن الاعتماد على الايرادات النفطية أم لا .

1-5-هيكلية البحث : لقد اعتمد البحث على الأسلوب النظري والعملي لتحليل اثر قطاع النقل في العراق (القطاع البحري نموذجا) وسوف نتطرق لذلك في النقاط الآتية :

2 - اثر النقل على التجارة الخارجية

يتضح من اهمية النقل ومن خلال التشابك الذي يحدث في الهيكل الاقتصادي للدول النامية منها والمتقدمة , وعليه فان الطلب على النقل تشكل بتحرك العناصر والمدخلات الانتاجية , وكذلك بالنسبة للمنتج النهائي, وهذا يرتبط بمختلف الوحدات الانتاجية بصفة مباشرة وطردية سواء كان الامر يتعلق بمحصولها على مستلزماتها الانتاجية او تسويقها للمنتج النهائي. وعليه فإن نسبة الانفاق على النقل يشكل

الجزء المهم من تركيبة تكلفة المنتج النهائي , ويجب ان تؤخذ بعين الاعتبار في دراسة هيكل تكاليف الانتاج في المؤسسة الانتاجية . ولهذا فإن الدراسة التي تمنح في امكانية شق الطرق للنقل من اجل الوصول الى هذه الموارد ومعرفة تكاليفها التي يمكن ان تحدد مستوى الاستغلال لهذه الموارد واقتصاديات عملية الانتاج, فالمناطق ذات الموقع الجغرافي السهل والمتميز تستغل مواردها باقل تكاليف اقتصادية نتيجة سهولة جغرافيتها وشبكة طرقها , مما جعل سكان هذه المناطق ينتعشون اقتصاديا . والعكس من ذلك فان هناك مناطق تتأخر في استغلال مواردها بسبب الطرق الوعرة , مما جعل سكانها فقراء اقتصاديا نتيجة العوائق الطبيعية التي يصعب الوصول اليها , اذ ان العوامل الطبيعية لها اثارها السلبية , وكذلك الاثار الايجابية التي تعمل على تنشيط حركة النقل في مختلف دول العالم , وهي التي تؤثر في منها مختلف وسائط النقل البحرية والبرية والجوية وسكك الحديد , وعليه فان هناك ظروف مناسبة تجعل من السلع الوسيطة متيسرة وسهولة التنقل فيها , وعليه فان الاستثمارات الصحيحة في قطاع النقل تجعلها مشاريع استثمارية ناجحة في المجالات الخدمية والانتاجية والاقتصادية (علي , 2014 , 62-64). وهناك بعض المختصين في مجالات مثل (KIPLNG) الذي يقول ان النقل هو الحضارة , لما له من مميزات التي توصلنا بها الى الحضارات في مختلف دول العالم , كما ان الاقتصادي البريطاني (الفريد ما شال) يؤكد ان هناك اهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث, هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل في مختلف المجالات . حيث ان وسائل النقل المعروفة من النقل النهري او البحري , وكذلك النقل الجوي , والسكك الحديدية والطرق البرية , شهدت في القرن الماضي تطورات تكنولوجية غير مسبقة في التاريخ البشري. وعليه فان هناك تأثير لوسائل النقل في الحياة العامة للافراد من ناحيتين مهمتين وكما يلي (بوزيدي, 2010 , 15):

(الاول: التأثير لوسائل النقل على القدرات الشخصية للافراد في دفع الاسعار للسلع التي تنقلها هذه الوسائط , حيث ان تدخل تكاليف نقل للسلع في اسعار بيعها, ومن جهة فان للتكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة تؤثر في اسعار بيع المنتجات النهائية.

الثاني: تعتبر وسائل النقل العامل المهم في تحديد الاختيارات للافراد وعوائلهم للمكان الذي يعملون ويسكنون فيه .

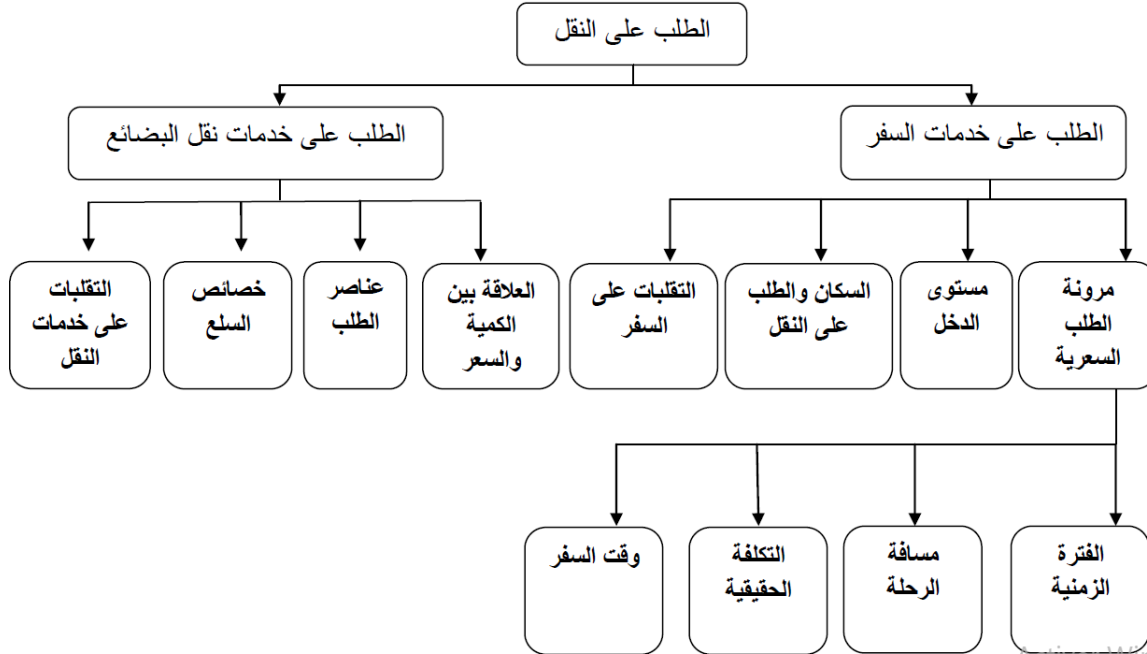
ومن خلال ما تقدم سوف نميز بين نوعين رئيسيين في الطلب على خدمات النقل في التجارة الخارجية منها ما يلي :

--- الطلب على السلع في خدمات النقل والتي نعني بها : الطلب على الخدمات في النقل على البضائع المختلفة .

---الطلب على المسافرين في خدمات النقل التي تعني الطلب على خدمات النقل على المسافرين.

ومن خلال ذلك المخطط (1) نوضح أهم العوامل المؤثرة في كلا الطلبان :-

المخطط (1) أنواع الطلب على النقل والعوامل الرئيسية لها



المصادر : بوزيدي, مسعودة (2011) , سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة , (دراسة حالة مدينة الجزائر) , رسالة ماجستير , كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير , جامعة فرحات عباس - سطيف , الجزائر , ص 17 .

يلاحظ من المخطط اعلاه ان الطلب على النقل يتكون نوعين من الطلب منها طلب النقل على المسافرين وطلب النقل للبضائع . حيث يتفرع الطلب على النقل الى مستوى الدخل والذي يمثل مسافة الرحلة , اما التقلبات على السفر فانه يعتمد على وقت السفر وما يخص مرونة الطلب السعرية التي تعتمد على الفترة الزمنية, وكذلك السكان والطلب على النقل الذي يشمل التكلفة الحقيقية . اما الطلب على خدمات نقل البضائع فانه يتكون من عناصر الطلب و التقلبات على خدمات النقل , كذلك يشمل خصائص السلع , واخيرا فان طلب النقل للبضائع يعتمد على العلاقة بين الكمية والسعر . وعليه فان هناك زيادة في الطلب على النقل والبضائع نتيجة زيادة السكان وحركة النشاط الاقتصادي لمختلف السلع والخدمات , وقد تكون هناك سرعة في التطور في النقل البحري والبري والجوي , حسب نوعية الطلب للنقل ام للبضائع .

لقد تطورت التجارة في بداية القرن الماضي , بعد التقدم التكنولوجي واستقرار الناس والبحث عن الوسائل الحديثة في الصناعة والزراعة من خلال الاختراعات بعد الثورة الصناعية والانتاجية في مختلف القطاعات الاقتصادية . لقد تنوع الانتاج, وبدأ التخصص الصناعي في الزيادة , وعملت الدول ذات الموارد المتوفرة ان تخصص بنوع من انواع الانتاج لمختلف السلع والخدمات , وهذا ما ادى في نشوء التبادل التجاري, وما زال في وقتنا الحاضر التبادل الدولي في زيادة وتطور في دول العالم . حيث ان حجم التبادل التجاري يرتبط بسعة وسائط النقل اذ تختص في الاحتياجات المطلوبة بمدى تنوع وسائط النقل , اذ كانت محددة في منذ التاريخ الانساني, وهذا يأتي نتيجة الاكتفاء الذاتي

والذي كان سائدا في معظم مناطق العالم بالرعي والزراعة. فقد كان الناس معتادون على انواع من الغذاء , الذي يحصلونه من محصولهم الاساسي , وعلى اشكال من الملابس التي تخدم بها ظروفهم البيئية والانتاجية , وكذلك على الانواع من الاسلحة والادوات التي ترتبط بتكنولوجية الانتاج . وفيما عدا هذه الاشياء فقد كان احتياج المترفين الى بعض المعادن والاحجار النادرة , وبعض المنتجات من المنسوجات والالوان الفاخرة المنتجة في مناطق أخرى وهو ما يدل على ان مكونات التبادل التجاري تعمل بهذه الشاكلة في القديم . وفضلا عن ذلك ظهرت الحاجة الى بعض المنتجات الضرورية من الخامات التي يمكن ان تحصل من المناطق البعيدة , كالنحاس والحديد والاششاب الجيدة والبخور وخامات العطور وغير ذلك من هذه الخامات . حيث وسائط النقل كانت محدودة على الرغم من تعدد اشكالها من القوافل من الحمير او الانسان او البغال او الخيول او الابل , وقد تطورت الى عربات الجر والزحافات , الى السفن النهرية والسفن البحرية . ومن خلال ذلك فان التبادل التجاري في معظم الفترات التاريخية المكتوب للبشرية , كانت محدودة الحجم. اما التجارة فيما بعد العصر الصناعي فقد تطورت صورتها كثيرا عما كانت عليه من قبل , فإن الاحتياجات البشرية من اجل الاستهلاك والصناعة قد توسعت بصورة كبيرة , إذ انما شملت كل الاشكال من الانتاج الغذائي بين المناطق المختلفة . ان انقسام العالم إلى متقدم صناعي ومتخلفا ونام , قد ادى الى انتاج الخامات بصفة اساسية , إلى نمط عالمي جديد في التجارة , فالسفن التي تتجه الى الدول الشمال الصناعية فهي تحمل خامات معدنية وزراعية , اما السفن التي تتجه نحو الدول الجنوبية والمدارية فنما تحمل سلعا مصنعة , بالاضافة الى بعض الاغذية الضرورية كطحين الذرة او القمح , ومنتجات الوقود . غير ان التجارة الدولية في الوقت الراهن تحتكر الجزء الاكبر من حركة النقل العالمية بين الدول , وعليه فقد ارتفعت حمولة وسائل النقل بزيادة هائلة , في مختلف وسائط النقل سواء كان ذلك في الطائرات او القطارات او الشاحنات او السفن , وما زالت هذه الوسائط في النقل في زيادة لا يمكن معرفة حجم الزيادة المستقبلية. واخيرا يمكن القول ان النقل والتجارة عبارة عن وحدة وظيفية واحدة ذات شقين من العمل . حيث ان التوسع التجاري الدولي يعتبر من المخترعات الجغرافية المهمة من خلال الدول الاستعمارية التي كانت تغزو الدول الغنية بالموارد الطبيعية , وقد اتخذت من هذه الدول مكان الاستيطان لتأمين الحصول على مختلف المواد الأولية في صناعاتها المختلفة . ومن خلال ذلك اتسع النشاط التجاري وادى ذلك الى زيادة الاستيطان الحديثة والقديمة , وعليه فان اثر النقل على توسع التجارة الدولية كان كبيرا وتوسعت التجارة من خلال تطور وسائط النقل بمختلف اشكاله (بوزيدي , 2010 , 15) .

3 - وسائط النقل في العراق

يبدأ تطور النقل البري من خلال تخطيط وتطوير الطرق الحديثة من اجل انسيابية سليمة للمركبات , لذلك تتجه الدول ومن ضمنها العراق الى تحديث وتطوير شبكات الطرق المختلفة . وهذا التطور سوف يحدث نقله في سرعة وصول المسافرين والبضائع والتقليل من المخاطر التي تحدثها الشاحنات الصغيرة والكبيرة , ومع التطور السريع الحاصل في التكنولوجيا العالمية , يسعى العراق الى بناء اسطول نقل متطور بالطائرات والسفن والسيارات والقطارات. حيث ان هناك عدم وجود نظام وتنسيق بين القطاع العام والخاص للنقل . وعليه فلا بد من وجود تنسيق مسبق بين النقل بين القطاعين , اذ ان النقل في العراق ومن خلال امتلاكها الى مختلف وسائط النقل العمل على زيادة اسطولها البري والجوي والبحري وتطوير وزيادة عدد السكك الحديدية لتشمل جميع مناطق العراق , وهذا ما يؤدي الى زيادة حركة النشاط

الاقتصادي , وردف موازنة الدولة بالاموال لتقليل من الاعتماد على الايرادات النفطية , وجعل الاقتصاد العراقي متعدد الموارد . حيث ذلك يأتي من خلال الاعداد للخطط الناجحة في قطاع النقل , اذ ان هذا القطاع هو الذي يرتبط ارتباط وثيق بالقطاعات الاقتصادية الاخرى , فلا بد ان يعمل العراق على زيادة وسائل النقل في قطاع النقل (وزارة التخطيط , 2020 , 1) . ويلاحظ من الجدول (1) التالي مؤشرات النقل والمواصلات في العراق للمدة بين عامي 2015 و 2023 , اذ نلاحظ ان هناك بعض انواع من وسائل النقل في العراق , فقد كان عدد حافلات نقل البضائع في عام 2015 بلغت (667) حافلة , انخفضت الى (525) حافلة عام 2023 , وقد كانت قيمة الايراد المستحصل من هذه الحافلات بلغ (341,89) مليون دينار عام 2015 , انخفض الى (145,97) مليون دينار عام 2023 نتيجة تأثير وباء كورونا . اما عدد العاملين في النقل البري فقد بلغ (3,432) عامل في عام 2015 انخفض العدد الى (1,646) عام في عام 2023 . اما ما يخص عدد السفن القادمة والمغادرة للموانئ العراقية فكان عدد السفن (2,293) سفينة شحن قادمة ومغادرة عام 2015 , ارتفع عدد السفن الى (3,272) سفينة شحن في عام 2023 , وهذه الزيادة جاءت نتيجة زيادة حركة النشاط الاقتصادي في العراق . وقد كانت قيمة الايرادات المتحصلة بلغت (336,1) مليون دينار عام 2015 , ارتفعت قيمة الايرادات الى (839,5) مليون دينار عام 2023 بسبب زيادة السفن القادمة والمغادرة من الموانئ العراقية .

جدول (1)

انواع وسائل النقل في العراق للمدة (2015 – 2023)

2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	انواع النقل
525	644	897	846	668	636	634	630	667	عدد الحافلات
145,97	159,64	136,37	919,4	247,03	348,61	262,46	259,07	341,89	قيمة الايرادات (مليون دينار)
1,646	1,780	1,954	2,110	2,297	2,554	2,762	3,132	3,432	عدد العاملين في النقل البري
3,272	2,898	2,682	2,148	3,120	3,039	2,586	2,203	2,293	عدد السفن القادمة والمغادرة
839,5	518,2	451,5	424,1	486,3	453,3	420,2	355,2	336,1	قيمة الايرادات المتحققة (مليون دينار)
9,704	7,238	7,512	7,867	8,766	9,006	9,097	9,178	7,189	عدد العاملين في الشركة العامة للنقل البحري
-----	3,390	2,679	2,758	3,110	3,137	3,128	3,070	3,053	عدد العاملين في الخطوط الجوية

المصدر: وزارة التخطيط (2025) , مؤشرات النقل والاتصالات , هيئة الاحصاء ونظم المعلومات الجغرافية , العراق .

اما عدد العاملين في النقل البحري فقد بلغ (7,189) عامل في عام 2015 , وارتفع عدد العاملين الى (9,704) عامل في عام 2023 نتيجة زيادة عدد السفن القادمة والمغادرة الى الموانئ . واما عدد العاملين في الخطوط الجوية العراقية فقد بلغ (3,053) عامل في عام 2015 , انخفض الى (2,679) عامل في عام 2021 نتيجة تأثيرات كورونا على الاقتصادات العالمية ومنها العراق , وارتفع عدد العاملين الى (3,390) عامل في عام 2022 نتيجة زيادة حركة النشاط الاقتصادي وزيادة عدد الرحلات الجوية الى مختلف دول العالم .

وعليه فقد أصبحت أنشطة التوزيع والنقل ، التي كانت تعد في الاصل وسائل انتاجية ، وقد استغل العراق الامكانيات العالمية في النقل من تطور واختراعات ، وقد ادى ذلك الى التركيز في امكانية زيادة وسائط النقل ، من اجل تغطية حاجة الدولة من مختلف وسائط النقل . وقد أصبحت هذه الوسائط متخصصة بالنقل للمسافرين والبضائع ، وعلى الرغم من سهولة المنطقة الجغرافية في العراق لكن هناك عدم الاهتمام بالبنى التحتية لهذه الوسائط ، وتسعى الدولة الى بذل الجهود من اجل تطوير وتسهيل مهمة النقل بالوسائل الحديثة . وقد أصبحت وسائط النقل في العراق تسير بخطوات سريعة من التطور ، حيث ادخال احدث السيارات الحديثة بمختلف انواعها الكبيرة والصغيرة ومن مختلف المصانع في العالم ، وفي الفترة الاخيرة بدأ العراق بتصنيع السيارات من مختلف الاحجام والانواع . وقد استخدم العراق ومن خلال الاستثمار في التعاقد مع الشركات العالمية في صناعة السيارات من اجل زيادة الاسطول البري وتسهيل مهمة نقل البضائع في جميع مناطق العراق ، وتعتمد الدولة في اللوجستيات التجارية على قدرتها في تسهيل مهمة نقل البضائع ، وهذا النجاح التجاري يعتمد على مدى تطور وسائط النقل بانواعها المختلفة . ومن الضروري تحقيق مكاسب كبيرة من تحسين توفير خدمات النقل للسلع المتداولة في الداخل . وبنفس القدر من الاهمية والضرورة ، يجب ان تكون البيئة التنظيمية للنقل مواتية لتحفيز تحسين أداء الانظمة التي تعمل على تحسين وتطوير النقل في العراق ، وفي بعض الدول النامية ، ومثال على ذلك يعد النقل البحري السائد من وسائط النقل التي يمكن ان تكون قادرة على المنافسة العالمية من خلال تطوير الاسطول البحري وزيادة عدد السفن ، وهذا ما يؤدي الى تسويق خدمات النقل الداخلي والخارجية في السوق العالمية . حيث ان القابلية المتزايدة في الاهتمام في تسويق خدمات النقل الداخلي يعتبر من الجودة التي يمكن اضافتها الى خدمات النقل المتعددة البرية والجوية وسكك القطارات ، اذ ان خدمات النقل القابلة للتسويق في عمليات النقل الفعالة والسريعة يمكن ان تسهل عملية الاستيراد والتصدير للبضائع في العديد من القطاعات الاقتصادية . ويأتي ذلك من خلال الدعم المتواصل في تطوير الانظمة والاجراءات الفعالة للمؤسسات الوطنية عن طريق النمو السريع والمتطور لوسائط النقل ومنها النقل بالحاويات ، وعن طريق الشحن بالشركات المحلية وقد زادت الاهتمامات وقابلية من قبل المتخصصين في المجالات النقل في تسويق خدمات النقل الداخلي في المعاملات العالمية . ويمكن ان يتحقق ذلك من خلال تطوير خدمات النقل المحلية المنافسة الى خدمات النقل العالمية في التجارة والتسويق ، وهذا نشاط يتطلب استثمارات ورأس مال قابل للربح في المستقبل ، والحصول على الارباح من خلال العمل بالعمولات الاجنبية (Castro, 1996, 7-2) .

اما ما يخص انظمة النقل الذكية الالكترونية فانها تعد بالغة الاهمية في تحفيز التجارة العالمية وخاصة للبضائع ، وقد بدا اغلب الدول النامية ومنها العراق في تطبيق هذه الانظمة الالكترونية وخاصة في الموانئ ، لمعرفة السفن المغادرة والقادمة اليها وتحميل وتفريغ الشحنات المحملة بها ، حيث تكاليف هذه الانظمة عالية مقارنة بالرسوم الجمركية على التجارة . وقد بدأت في المدة الاخيرة هناك انخفاضات كبيرة في الحواجز الجمركية ، ولم يحدث انخفاض متناسب في تكاليف الشحن نتيجة ارتباط الانظمة المتطورة بالتكنولوجيا الحديثة ، ونظراً للاهمية الضرورية في زيادة اليرادات التجارة من خلالها ، وقد يكون تحرير قطاع انظمة النقل الذكية بنفس الاهمية في تحرير التعريفات الجمركية في تعزيز التجارة العراق . حيث تأثير هيكل سوق قطاع الانظمة للنقل الذكية في سرعة الاستجابات في معرفة تكاليف الشحن والمتغيرات

الآخري التي تطرأ على النقل , حيث ترتبط صلاحية التنفيذ بمجدي البرامج التي تهدف الى تطوير قطاع انظمة النقل الذكية في العراق . اذ يعمل العراق على المنافسة الكاملة في قدراته على الشحن والتنافس على اسعار الشحن لمختلف البضائع . وبالنظر الى اسعار الشحن للسلع المستوردة والمصدرة والتي يمكن ان تكون متوازنة في الاسعار , فان شركات النقل تتنافس فيما بينها على نقل مختلف السلع والخدمات . حيث ان سوق السلع والخدمات يمكن ان تحدد اسعار النقل حسب الطلب والعرض للبضائع , والتي تحدد من قبل انظمة النقل الذكية . وهذا ما يسعى له العراق في اتخاذ الاجراءات المحددة في ان يكون مستقل في تحديد الاسعار للسلع المصدرة وحسب شركات الشحن المصنعة لتلك السلع المصدرة وفي نظام تسعيرة الكترونية متطورة (Andriamananjara,2004,604-607) .

ان سياسة النقل الجديدة التي تتبعها الدولة في من اجل تنظيم حركة السير والمرور من اجل التقليل من الحوادث حيث نصب كاميرات مراقبة السرعة التي تنفذها الدولة العراقية في الطرق الخارجية والداخلية تتبع من ان هناك متابعة في جعل الطرق البرية خاصة والبواخر في وضع الكاميرات في الموانئ ,من اجل متابعة سيرها في البحار وانذارها بالمخاطر البحرية والجوية من خلال المراقبة الالكترونية , وهذا ما يؤدي الى التقليل من مخاطر الحوادث التي قد تحدث في وسائط النقل المختلفة . كما ان تطور وسائط النقل في العراق تعمل على تقليل اوقات عبور الحدود والمناطق الداخلية المختلفة , وهذا ما يؤدي الى تقليل التكاليف وزيادة الارباح , وهناك فوائد عديدة منها معرفة التطور الحاصل في بعض الدول ونقل التكنولوجيا وتطبيقها في الداخل , كذلك معرفة انواع السلع التي لا يمكن صناعتها في العراق , ويمكن ان يصبح هناك تبادل تجاري يستفاد منه العراق مع الدول التي يمكن ان يحدث معها التبادل . ويمكن للدولة ان تتعاقد مع الشركات الانتاجية المحلية الصغيرة والمتوسطة في نقل البضائع المستوردة والمصدرة ويكون هناك عقد بين هذه الشركات والمؤسسات الحكومية في تمويل ما تحتاجه من مواد استهلاكية و انتاجية , وعليه فان هناك اثار ايجابية في تنوع وتطوير وسائط النقل من خلال ايجاد الحلول التي تستهدف تحديث وسائط النقل في العراق , حيث ان شركات النقل الخاصة في العراق في مختلف الوسائط تتجاوز ايرادات الدولة , وهنا يجب الوقوف على حل الاختلالات التي يتعرض لها القطاع العام من خلال وضع الاستراتيجيات التي يمكن عن طريقها تطوير انواع النقل الجوي والبحري والبري وسكك الحديد من اجل رفد الموازنة العامة بالايرادات التي يمكن ان تعالج الاقتصاد العراقي الريعي ومن خلال التنسيق بين قطاع النقل العام والقطاعات الاقتصادية الأخرى . (Carballo and others,2017, 7-8) .

4 - النقل البحري في العراق

بما ان الموانئ البحرية تشكل الشريان الاساسي في تدفق الواردات والصادرات من مختلف دول العالم ومنها العراق , ويعد النقل البحري الحلقة المهمة في انواع وسائط النقل التي يمكن ان تتغير فيها وسيلة نقل البضائع عن طريق البحر الى البر وبالعكس , بل يتعدى الدور البحري من خلال الميناء ليشمل المساهمة الملموسة في عمليات التصنيع والتخزين والتراخيص , في داخل الموانئ من اجل تصديرها عن طريق البحر الى الدول الأخرى . وعليه فان العراق يسعى الى بناء اسطول بحري متطور ومتكامل من حيث انواع السفن منها سفن المسافرين والحاويات ونقل المواد السائلة والبضائع , وكذلك تطوير ارصفت الموانئ , وخاصة ميناء ام قصر وخور الزبير والفاو وادخال التكنولوجيا الحديثة في عملية التحميل والتفريغ . وهذا ما يؤدي الى ان العراق بدأ في تنمية قدراته البحرية من اجل المنافسة في مجالات

الصناعة والخدمات والتجارة الدولية , اذ ان الخطوات المتبعة في تحقيق اهداف التي تتبنى تطوير شبكة النقل المتكامل من اجل تأمين انسيابية حركة النقل . وبما ان قطاع النقل يقوم من خلال وسائطه المختلفة والمتعددة , البرية والبحرية , والجوية , بنشاطات اقتصادية وخدمية الذي يساعد في تزويد القطاعات الاقتصادية المختلفة بالخدمات اللازمة من خلال التحميل والتفريغ لجميع البضائع والسلع التي تساعد في رفع مساهمتها الاقتصادية , وهذا ما يؤدي الى القيمة الاقتصادية عن طريق السلع الضرورية والكمالية التي تهدف الى اشباع الحاجات الانسانية من جهة ومن جهة اخرى فانه يحقق درجة عالية من المنافع المكانية والزمانية عند نقل هذه السلع الى المناطق التي تحتاجها كمدخلات استهلاكية او انتاجية . لقد اصبح النقل في العراق يتجاوز حدودها من اجل ان تلبى الحاجات الضرورية الى الدول المتجاورة والبعيدة وغير المجاورة , فلم تعد تكفي القوانين العراقية بخصوص النقل ان تنظم فعالياته في تطبيق القوانين نتيجة عدم متابعة تنفيذها من قبل الدولة , والامر يتطلب وضع قيود وسن قوانين تحكم عمليات تطوير ومتابعة سير النقل من خلال اللجان الخاصة بمجالات النقل , وهذا سوف يساهم في تسهيل عمليات نقل البضائع المصدرة والمستوردة والمسافرين بانسيابية عالية وجدوى اقتصادية تزيد من الايرادات التي يمكن ان تحصل عليها من خلال قطاع النقل , وخاصة النقل البحري في العراق (زنبوعة , 2006 , 264-268) .

ان النشاط البحري له دور مهم في بناء الاقتصاد العراقي , ويمكن تنشيطه والاهتمام به من خلال النشاطات الاقتصادية من اجل الوصول الى حلول للمشاكل الحقيقية التي تواجه هذا النشاط , وخصوصا في الموانئ العراقية ووضع الخطط المستقبلية الهادفة للارتقاء بالمستوى المطلوب الذي تم تحقيقه في موانئ الدول المتقدمة . ويعد النقل البحري مسألة اساسية , حيث يؤدي دورا اساسيا في تحقيق اغلب اهداف التنمية المستدامة حتى يواصل اسهامه في الاقتصاد العراقي , وهو الدعامة التي تقوم عليها التجارة الخارجية . كما ويعد نشاط النقل البحري هو النشاط الرئيسي ليس على مستوى نطاق الشركة وانما على مستوى العراق وذلك لكونه يمثل الشريان الرئيسي لنقل تجارة العراق الى مختلف دول العالم , ويمكن تفعيل هذا النشاط وتحقيق الاهداف المرسومة خلال اعادة اعمار البنى التحتية للموانئ العراقية . ويمكن تعزيز دور الناقل المحلي البحري في تأمين تجارة العراق الخارجية , من اجل تقديم اسرع وافضل الخدمات للجهات الاستيرادية والتصديرية , ويمكن تطوير التنمية الاقتصادية في العراق من خلال تطوير النقل البحري , وزيادة مدخلات وتنويع موازنة الدولة . ويمكن تطبيق المعايير الدولية في معالجة التلوث في الموانئ , وكذلك تسعى الحكومة العراقية ومن خلال الشركة العامة للموانئ العراقية تقديم افضل الخدمات اللازمة للبوارج والسفن الناقلة للبضائع , فقد تم تنظيم عمليات الخدمة البحرية وتحديد الجهة المسؤولة عنها , وهي الشركة العامة للنقل البحري لتكون الوكيل الحصري في تقديم الخدمات لكافة البواخر التي ترسو في الموانئ العراقية . كما تقوم هذه الشركة بالاشراف على عمليات التفريغ والشحن للبوارج , وتسليمها الى الجهات المصدرة والمستوردة , كذلك تقوم بمتابعة قضايا التعويضات التي تنجم عن بعض الاضرار التي تلحق بالبضائع المشحونة والمصدرة , كما تقوم بتزويد الوحدات البحرية من مختلف السفن بالارزاق والوقود (وزارة النقل , 2025 , 1-2) . ومن خلال ذلك سوف نوضح في الجدول (2) عدد السفن الناقلة للبضائع المصدرة عبر الموانئ العراقية حسب نوع البضاعة والميناء لعام 2024 وكما يلي :

جدول (2)

عدد السفن الناقلة للبضائع المصدرة عبر الموانئ العراقية حسب نوع البضاعة والميناء لعام 2024

الميناء نوع البضاعة	ام قصر	خور الزبير	ابو فلوس	المعقل	المجموع
حاويات فارغة	788	-----	32	-----	820
مشتقات	188	626	-----	-----	814
زيوت فول الصويا	4	-----	-----	-----	4
مواد صناعة السكر	3	-----	-----	-----	3
ثروة حيوانية	-----	-----	4	-----	4
المجموع	983	626	36	-----	1,645

المصدر : وزارة النقل (2025) ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، احصاءات نشاط النقل المائي القطاع العام في العراق لعام 2024 ، العراق ، ص 12.

نلاحظ من الجدول اعلاه ان اكثر الموانئ العراقية استقبال للسفن والبضائع هو ميناء ام قصر ، اذ يستقبل (788) سفينة حاوية في عام 2024 ، ويأتي بعده ميناء ابو فلوس ، اذ يستقبل (32) سفينة حاوية في نفس السنة ، وقد بلغ مجموع الحاويات (820) سفينة حاوية. اما عدد سفن المشتقات فقد بلغ عدد هذه السفن (188) سفينة لنقل المشتقات النفطية وغير النفطية . اما اعلى استقبال لهذه السفن فكان خور الزبير الذي استقبل (626) سفينة لنقل للمشتقات ، وبلغ (814) مجموع سفن الناقلة للمشتقات من الموانئ العراقية . اما سفن نقل زيوت فول الصويا فقد استقبلت ميناء ام قصر (4) سفن فقط في العام 2024 ، واما سفن نقل مواد صناعة السكر ، كذلك ميناء ام قصر استقبل (3) سفن من هذا النوع . وقد استقبل ميناء ابو فلوس (4) سفن لنقل للثروة الحيوانية خلال نفس العام ، ولم يستقبل ميناء المعقل اي سفينة نقل نتيجة العوارض البحرية الموجودة في شط العرب التي تمنع سير السفن ، بسبب الحروب التي مرت على العراق في القرن الماضي والحرب الامريكية العراقية التي اسقطت النظام السابق . لقد كان مجموع السفن الناقلة (983) في ام قصر خلال عام 2024 ، بينما استقبل ميناء خور الزبير (626) سفينة نقل ، بينما استقبل ميناء ابو فلوس (36) سفينة حاويات وسفن تنقل الثروة الحيوانية ، وعليه فقد بلغ (1,645) مجموع السفن الناقلة للبضائع المختلفة التي استقبلتها الموانئ العراقية عام 2024 . ومن خلال ذلك نلاحظ ان هناك قصور في تطوير الموانئ العراقية وقلة السفن المصدرة نتيجة اعتماد العراق على النفط في التصدير ، دون وجود مواد اخرى للتصدير، وهذا ادى الى انخفاض في عدد السفن وقلة حركتها في الموانئ ، فلا بد من وجود حلول سريعة لمعالجة الخلل الذي يتعرض له الاقتصاد العراقي بسبب عدم وجود مواد تصديرية صناعية كانت ام زراعية ، وغيرها من الموارد الطبيعية المتنوعة .

اما الجدول (3) فانه يوضح كميات البضائع استقبلتها الموانئ العراقية وكما يلي :

جدول (3)

كمية البضائع المصدرة عبر الموانئ العراقية حسب الميناء ونوع البضاعة لعام 2024 - ألف طن

الميناء البضاعة	نوع	ام قصر	خور الزبير	ابو فلوس	المعقل	المجموع
حاويات فارغة	564,647	-----	-----	-----	-----	564,647
مشتقات	3,322,671	-----	13,741,460	-----	-----	17,064,131
زيت فول الصويا	59,552	-----	-----	-----	-----	59,552
مواد صناعة السكر	24,000	-----	-----	-----	-----	24,000
ثروة حيوانية	-----	-----	-----	-----	-----	-----
المجموع	3,970,870	-----	13,741,460	-----	-----	17,712,330

المصدر: وزارة النقل (2025)، مديرية احصاءات النقل والاتصالات، احصاءات نشاط النقل المائي القطاع العام في العراق لعام 2024، العراق، ص 12.

يوضح الجدول اعلاه كمية البضائع المصدرة عبر الموانئ العراقية حيث استقبل ميناء ام قصر كمية الحاويات التي بلغت (564,647) الف حاوية من ميناء ام قصر، اما تصدير المشتقات النفطية فقد بلغت (3,322,671) الف طن من ميناء ام قصر مقابل (13,741,460) الف طن من ميناء خور الزبير، وكان مجموع البضائع المصدرة من مينائي ام قصر وخور الزبير تبلغ (17,064,131) الف طن. اما فول الصويا فقد تم استقبال ما يقدر بـ (59,552) الف طن من ميناء ام قصر، وقد تم استقبال مواد صناعة السكر والتي تقدر بـ (24,000) الف طن من ميناء ام قصر فقط دون الموانئ الاخرى، وقد استقبلت ميناء ام قصر من السفن المحملة بالحاويات ما مجموعه يصل الى (3,970,870) الف حاوية ومشتقات النفط وزيت الصويا ومواد صناعة السكر، اما خور الزبير فقد استقبلت ومغادرة السفن المحملة بالمشتقات النفطية فقط. وقد كان مجموع كميات البضائع التي استقبلتها الموانئ العراقية ومغادرة السفن المحملة بالنفط الخام بلغت (17,712,330) الف حاوية ومشتقات نفطية وزيت الصويا، ومواد صناعة السكر. ومن خلال ذلك يمكن ان نستنتج ان العراق يستورد مختلف السلع والبضائع ويصدر النفط الخام وبعض المشتقات النفطية، وهذا يدل على ان العراق من الدول الربعية التي تعتمد على النفط رغم الموانئ العديدة، ولكن هناك نقص بالسفن الناقلة نتيجة اهمال الدولة لقطاع النقل الذي يعد من القطاعات الضرورية التي تزيد من الايرادات في الموازنة العامة.

وبما ان العراق يمتلك العديد من موانئ منها (ميناء أم قصر، ميناء خور الزبير، ميناء البصرة النفطي، ميناء خور العمية، ميناء أبو الفلوس، ميناء المعقل، وميناء خور عبد الله) حيث ان اثنين من هذه الموانئ تعد مخصصة لتصدير النفط، الا ان هناك قصور في تطوير الموانئ في مواصفاتها واستقبال السفن التجارية العملاقة من حيث الاحجام والحمولات وهناك انخفاض في سعة والطاقة الاستيعابية في ارضية الموانئ وكذلك ما تحتاج من اعماق بحرية حتى يمكن استقبال السفن الضخمة. مما يجعل من موانئ العراق الحالية غير قادرة على الاستجابة لمتطلبات المواصفات الحديثة لعمليات النقل التجاري البحري، ومن ثم فقد اصبحت مهمة تنفيذ واكمال مشروع ميناء الفاو الكبير بمواصفاته المتطورة لا يمكن لها ان تنجز نتيجة تدخل بعض الدول التي ليس من مصلحتها اكمال هذا المشروع العالمي نتيجة تضرر موانئها، فلا بد من وجود الحلول السريعة والاموال، وادخال الشركات العالمية المتخصصة بالموانئ، ورفد شركة الموانئ العراقية بالعديد من

السفن المختلفة , وهذا يمكن ان يحل مشكلة النقل البحري , ويجعل قطاع النقل من القطاعات الراجعة . حيث ان زيادة السفن الوطنية والتقليل من تأجير السفن الاجنبية , وهذا سوف يزيد من النشاط الاقتصادي من خلال زيادة الايرادات من خلال انتعاش ميزان المدفوعات , ومن خلال هذه الزيادة في الايرادات , من الممكن انشاء صندوق الاجيال او صندوق الاستثمار من اجل الدخول في مشاريع استثمارية في هذه الاموال وزيادتها وتنويع مصادر الدخل (مركز الدراسات الاستراتيجية , 2021 , 2) . حيث ان الجدول التالي يوضح الطاقة المستهدفة لتطوير الموانئ في العراق :

جدول (4)

عدد الارصفة والطاقت المستهدفة لتطوير الموانئ العراق

الميناء	الوضع الحالي		عدد الارصفة		الوضع المستهدف
	عدد الارصفة	(مليون/طن/سنة)	المضافة	عدد الارصفة	
ام قصر	22	7,5	19	41	15,0
خور الزبير	12	6,4	10	22	7,0
المعقل	6	1,6	6	12	3,5
ابو فلوس	3	0,5	----	3	0,5
المجموع	43	16	35	78	26,0

المصدر : الحسيني , جعفر عبد الامير عزيز (2011) , متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق , رسالة ماجستير , الادارة والاقتصاد , جامعة كربلاء , العراق , ص157 .

نلاحظ من الجدول (4) اعلاه ان الارصفة في ميناء ام قصر (22) رصيف من مختلف الاحجام والحمولات والتي بلغت الطاقة الاستيعابية لهذه الارصفة (7,5) مليون طن / سنويا في الوضع الحالي , بالمقابل هناك ارسفة مضافة تصل الى (19) رصيف , وقد بلغت عدد الارصفة في الوضع المستهدف (41) رصيف وسوف تصل الطاقة الاستيعابية لهذه الارصفة الى (15,0) مليون طن / سنويا . بينما ميناء خور الزبير يبلغ عدد الارصفة (12) والطاقة الاستيعابية بلغت (6,4) مليون طن سنويا في الوضع الحالي , بينما هاك عدد الارصفة المضافة تبلغ (10) ارسفة , وقد يبلغ عدد الارصفة (22) رصيف وبطاقة استيعابية تصل الى (7,5) مليون طن / سنويا . اما ميناء المعقل فقد بلغ عدد الارصفة في الوضع الحالي (6) ارسفة وبطاقة استيعابية تصل الى (1,6) مليون طن / سنويا , وقد كانت عدد الارصفة المضافة تصل الى (6) ارسفة مقابل عدد الارصفة في الوضع المستهدف سوف تصل الى (12) رصيف وبطاقة استيعابية تصل الى (3,5) مليون طن / سنويا . لقد كان ميناء ابو فلوس عدد الارصفة فيه تبلغ (3) ارسفة مقابل طاقة استيعابية بلغت (0,5) مليون طن / سنويا , ولا توجد ارسفة مضافة في هذا الميناء , اما في الوضع المخطط والمستهدف فسوف تصل عدد الارصفة الى (3) ارسفة وبطاقة استيعابية (0,5) مليون طن / سنويا . وهذا يدل على ان النقل البحري العراقي يعتمد على تجارة العراق الخارجية اذ انه يصدر النفط الخام , ولكن يستورد مختلف السلع الكمالية والاساسية , حيث ان تجارة العراق البحرية تعتمد في نقل البضائع المستوردة على السفن المؤجرة , وهناك نقص كبير في الاسطول التجاري العراقي نتيجة الاهمال لهذا القطاع الاساسي .

5 - الاستنتاجات والمقترحات

5 - 1 - الاستنتاجات

--- يستنتج الباحث ان هناك بعض العوامل الطبيعية التي لها اثارها الايجابية والسلبية تجعل من حركة النقل في مختلف دول العالم , والعراق بشكل خاص في نشاط مستمر او في ركود دائم , وهي التي تؤثر في وسائط النقل المختلف البرية والجوية والبحرية وسكك الحديد . --- نستنتج ان زيادة حركة وسائط النقل تأتي من زيادة نشاط التبادل التجاري العالمي , حيث ان هناك تنوع وزيادة في الاحتياجات المطلوبة في العراق , وهذا ما يؤدي الى زيادة تنوع وسائط النقل , حيث تزيد حركة وسائط المختلفة في المناطق الزراعية والتجارية والصناعية . --- ان الامكانيات العالمية في تنوع وسائط النقل التي تأتي من خلال الاختراعات والابتكارات والتكنولوجيا الحديثة , فق اصبحت انشطة التوزيع والنقل متطورة نتيجة الحاجة الاساسية لهذا القطاع , وقد اتخذ العراق من هذا القطاع ركيزة اساسية في زيادة التبادل التجاري الخارجي والداخلي من خلال نقل البضائع والمسافرين .

--- وبما ان النقل البحري يعد الوسائط الاساسية , في نقل البضائع والمسافرين و هو يؤدي دورا حيويا في تحقيق اهداف التنمية المستدامة حتى يواصل اسهامه في تنويع الاقتصاد العراقي , وهو الدعامة الاساسية التي تقوم عليها التجارة الخارجية . كما ويعد النشاط الرئيسي ليس على مستوى نطاق الشركات , وانما على مستوى العراق وذلك لكونه يمثل الشريان الرئيسي لنقل التجارة العراقية عن طريق الخليج العربي ومنها الى البحار والمحيطات ليصل البضائع او جلبها من الدول ماوراء البحار والمحيطات الى مختلف دول العالم . حيث ان النشاط البحري له دور مهم في بناء الاقتصاد العراقي , ويمكن تنشيطه والاهتمام به من خلال زيادة حركة النشاطات الاقتصادية من خلال الوصول الى الحلول للعديد من المشاكل التي تواجه هذا القطاع , وخصوصا في الموانئ العراقية ووضع الخطط المستقبلية الهادفة للارتقاء بالمستوى المطلوب الذي يمكن تحقيقه في السنوات القادمة .

--- ان العراق يمتلك العديد من موانئ التي تعتبر عالمية التي تستقبل مختلف السفن منها (وميناء خور عبد الله , ميناء أم قصر , ميناء خور الزبير , ميناء البصرة النفطي , ميناء خور العمية , ميناء أبو الفلوس , ميناء المعقل) حيث ان هناك مينائين مخصصة لتصدير النفط فقط . --- يستنتج الباحث من ان زيادة السفن العراقية سوف يؤدي الى التقليل من تأجير السفن الاجنبية , وهذا سوف يزيد من النشاط الاقتصادي من خلال زيادة الايرادات من خلال انتعاش وتنويع مصادر الدخل .

5 - 2 - المقترحات

---- نقترح ان يكون هناك اهتمام واستغلال بعض العوامل الطبيعية التي لها اثارها السلبية تجعل من حركة النقل في مختلف دول العالم في ركود دائم ان تكون في نشاط مستمر يساعد على سرعة ايصال البضائع والمسافرين بوقت قياسي . ---- لا بد ان تكون هناك زيادة وتنويع وسائط النقل في العراق من اجل زيادة نشاط التبادل التجاري مع مختلف دول العالم , حيث ان معرفة الاحتياجات المطلوبة فلا بد ان تكون عن دراسة وتخطيط وان تمتلك الدولة على مختلف وسائط النقل وبالطرق الحديثة والمبرجة , ومعرفة سير المركبات والسيارات والقطارات والطائرات من خلال سيطرة مركزية على هذه التحركات .

---- بما ان العراق يعتبر من الدول المحورية والتي تربط الشرق بالغرب , فلا بد من وجود تنسيق وشراكة مع الدول المتطورة من اجل تطوير الاسطول البحري العراقي بالخصوص , لانه يعد الوسيلة التي تربط العراق مع دول العالم وماهو التطور الحاصل في بعض الدول الاجنبية .

---- لا بد للعراق من تطوير الموانئ التي تطل على الخليج العربي وادخال التكنولوجيا الحديثة لهذه الموانئ من اجل سرعة التفريغ والتحميل بوقت قياسي حتى تكون هناك سمعة جيدة عن الموانئ العراقية من اجل جلب المزيد من السفن لهذه الموانئ .

---- لا بد من زيادة الاسطول البحري العراقي , والعمل على تنظيف الشواطئ التي تسير عليها السفن من الغوارق وزيادة اعماق المياه من اجل استيعاب السفن العملاقة وايصالها الى ميناء المعقل داخل محافظة البصرة , والذي يعتبر من اقدم الموانئ العراقية والرئيسية في القرن الماضي .

---- وعليه فاننا نقترح على الدولة القيام بالمهام الرئيسية من اجل تطوير وسائط النقل والتقليل من الحوادث , من خلال تقديم الخدمات الصحيحة في الطرق المختلفة البرية منها والجوية والبحرية , ويمكن ان تفرض الدولة رسوم من البضائع والمسافرين مقابل تقديم الخدمات .

6 - المراجع

- الحسيني , جعفر عبد الامير عزيز (2011) , متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق , رسالة ماجستير , الادارة والاقتصاد , جامعة كربلاء , العراق .
- زنبوعة , محمود (2006) , اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية , مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية- المجلد (22) -العدد (2) , سوريا .
- مركز الدراسات الاستراتيجية (2021) , واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات , جامعة كربلاء , العراق .
- بوزيادي , مسعودة (2010) , سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة , (دراسة حالة مدينة الجزائر) , رسالة ماجستير , كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير , جامعة فرحات عباس - سطيف , الجزائر .
- وزارة التخطيط (2025) , مؤشرات النقل والاتصالات , هيئة الاحصاء ونظم المعلومات الجغرافية , العراق .
- وزارة النقل (2025) , مديرية احصاءات النقل والاتصالات , احصاءات نشاط النقل المائي القطاع العام في العراق لعام 2024 , العراق .
- Ali, Habita (2014) , The economic importance of transportation and its role in economic development, Revue d'Economie et de Statistique Appliquee Numero(22) Decembre, Algeria .
- Andriamananjara, Soamiely(2004) , Trade and International Transport Services: an Analytical Framework, Journal of Economic Integration 19(3), September, Algeria
- Carballo and others(2017) , Transportation and Trade Interactions Trade Facilitation Perspective , Integration and Trade Sector Inter-American Development Bank, America.
- Castro, Carlos F. de(1996), Trade and Transport Facilitation Review of Current Issues and Operational Experience, Africa Region The World Bank