

الفصل الثاني

واقع قطاع النقل العام الجوي والبحري في العراق

بما أن قطاع النقل هو الشريان الرئيس في الكيان الاقتصادي ، بواسطة هذا القطاع يتم تحقيق الاتصال المستمر بين فروع الأنشطة الإنتاجية والخدمية المتنوعة بين الأقاليم في الدولة الواحدة أو فيما بين الدول المختلفة ، وكون العراق يحتل موقعاً استراتيجياً ونقطة ربط بين طرق التجارة العالمية ولوجود المطارات والموانئ على ملتقى هذه الطرق ، لذلك لابد من الإشارة إلى واقع قطاع النقل الجوي والبحري العام وما هي التحديات التي تواجهها وسبل تطويرها .

أولاً : واقع النقل الجوي العام .

تأسست جمعية الطيران العراقية سنة (١٩٣٣) وكانت تعنى باستخدام الطيران المدني الفردي ، في عام (١٩٤٨) تأسست مديرية الطيران المدني العامة التي كانت تدار في وقتها من قبل القوات البريطانية ، وبعد هذه المدة تم إلحاق كل من مطاري (المعقل في مصلحة الموانئ العراقية) و (بغداد تم إلحاقه بوزارة الدفاع) ومن ثم تم إلحاق كل من (الميناء الجوي والأنواء الجوية بوزارة المواصلات والأشغال العامة) ، بموجب قانون وزارة النقل والمواصلات ذو الرقم (١٦٠) الذي صدر في عام (١٩٦٩) تشكلت المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي وأصبحت تشكيلاتها فيما بعد (المنشأة العامة للمطارات المدنية و المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ومعهد الطيران المدني) ، وفي عام (١٩٨٧) تم تغيير أسم المنشأة العامة للمطارات المدنية إلى المنشأة العامة للطيران المدني وربطت بوزارة النقل وأعطيت لها صلاحيات كبيرة بممارسة أنشطتها بوصفها سلطة الطيران المدني في العراق ، وتم دمج معهد الطيران المدني بهذه المنشأة فيما بعد .

١ - بنية النقل الجوي :

يمتلك العراق ستة مطارات دولية وعدداً من المطارات للنقل الداخلي تدار من قبل المنشأة العامة للنقل الجوي وشركة الخطوط الجوية العراقية ، وسيتم التركيز على واقع المطارات الدولية الرئيسة في العراق في المحاور الآتية :

أ - مطار بغداد الدولي : هو مطار مخصص للنقل الداخلي و الخارجي تبلغ طاقته الاستيعابية الحالية (٧.٥) مليون مسافر سنوياً ، و (٧٥) ألف طن سنوياً من البضائع ، تصل طاقته التصميمية إلى (١٧.٥) مليون مسافر سنوياً ، وبطاقة تحميلية تصل إلى (١٥٠) ألف طن سنوياً ، يتكون المطار من ثلاثة مبانٍ (سامراء و بابل و نينوى) ، سعة كل منها (٢.٥) مليون مسافر ، يحتوي كل مبنى على ستة جسور هوائية لوقوف الطائرات ، كما يحتوي المطار على مدرج للهبوط بطول (٤) كم و عرض (٦٠) متراً و مدرج للإقلاع بطول (٣.٣) كم و عرض (٤٠) متراً ، كما يحتوي المطار على مباني ملحقة للرقاب و الإرشاد الجوي و مباني خدمة أخرى .

ب - مطار البصرة الدولي : هو مطار مخصص للنقل الجوي الداخلي و الخارجي طاقته الاستيعابية تبلغ (٢.٣) مليون مسافر سنوياً و بطاقة شحن تصل إلى ٢٥ ألف طن سنوياً من البضائع ، يتكون المطار من بناية واحدة تحتوي على خمسة جسور هوائية لوقوف الطائرات ، و يحتوي على مدرج واحد بطول (٤) كم و عرض (٦٠) متراً ، كما يحتوي على أبنية للرقابة و الإرشاد و أبنية لتقديم الخدمات و ساحات و قوف العجلات .

ت - مطار اربيل الدولي : هو مطار مخصص للنقل الداخلي و الخارجي ، طاقته الاستيعابية تصل إلى (٢.٧) مليون مسافر سنوياً ، يحتوي المطار على مدرج بطول (٢.٨) كم و عرض (٣٠) متراً ، كما يحتوي على جسور هوائية مخصصة لوقوف ٥ طائرات ، و يحتوي على بناية واحدة سعتها (١٥٠) ألف مسافر ، فضلاً عن وجود أبنية و ملحقات خدمة أخرى .

ث - مطار السليمانية الدولي : هو مطار مخصص للنقل الداخلي و الخارجي ، طاقته الاستيعابية تصل إلى مليون مسافر سنوياً ، و (١٠٠) ألف طن من البضائع سنوياً ، يحتوي على بناية واحدة للمسافرين ، و جسور هوائية تسع ٣ طائرات ، كما يحتوي على مدرج بطول (٣.٥) كم و عرض (٤٥) متراً ، و يحتوي على بنايات خدمة أخرى .

ج - مطار الموصل : هو مطار مخصص للنقل الداخلي و الخارجي ، تبلغ طاقته الاستيعابية (٥٠٠) ألف مسافر سنوياً ، يحتوي المطار على بناية واحدة ، و مدرج واحد بطول (٢.٨) كم و عرض (٤٥) متراً ، و يحتوي على ساحات و قوف و منشآت خدمة أخرى ، و حالياً متوقف عن العمل بسبب العمليات العسكرية التي جرت ضد المجاميع الإرهابية .

ح - مطار النجف الدولي : هو مطار مخصص للنقل الداخل و الخارجي ، تصل طاقته الاستيعابية إلى (٢.٥) مليون مسافر سنوياً ، يحتوي المطار على مدرج واحد بطول (٣) كم و عرض (٤٥) متراً ، و يحتوي على جسور هوائية لوقوف (٤) طائرات ، كما يحتوي على ملحقات خدمة أخرى .

٢ - نشاط وعمل النقل الجوي :

يقسم نشاط الطيران المدني في العراق إلى الأقسام التالية :

أ - نشاط المنشأة العامة للطيران المدني :

هي الجهة المخولة في إصدار جميع الإجازات للعاملين في قطاع الطيران المدني من مهندسي إدامة الطائرات والطيارين والمراقبين الجويين وهي المسؤولة عن منح التراخيص لهبوط وإقلاع الطائرات في عموم المطارات العراقية ، بالتالي فإن طبيعة عملها هو عمل سيادي وطني وتقوم الشركات عن طريقها بتنفيذ الرحلات عن منظمة الطيران المدني الدولية ، وبالتالي هي المسؤولة عن منح شهادات المستثمر الجوي داخل فضاء العراق بموجب مادة الطيران المدني رقم (٤٨) لسنة (١٩٨٤) ، وتكون مسؤولة عن تنفيذ قرارات وتعليمات منظمة الطيران الدولية (I C A O International civil Aviation Organization) ، كون العراق يعد عضواً فاعلاً في تلك المنظمة

ب - الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية :

من مهام الشركة القيام بأعمال النقل الجوي للمسافرين والبضائع والبريد داخل العراق وخارجه لطائرات العراق فقط والقيام بتقديم الخدمات الجوية والفنية والأرضية للطائرات مثل الإرشاد والصيانة المدنية سواء أكانت عربية أم أجنبية في مطارات العراق كافة ، والقيام بخدمات الصيانة المتوسطة والثقيلة للطائرات المدنية وضمن إمكاناتها المتاحة ، فضلاً عن قيامها بالأعمال التجارية وتقديم الخدمات التنموية والقيام بتدريب الطيارين والمهندسين من خلال إيفادهم في الدورات التي تقيمها شركات الطيران العريقة في مختلف دول العالم ، في أدناه جدول لواقع نشاطات وعمل النقل الجوي في العراق .

جدول (٣)

المؤشرات الرئيسية لنشاط شركة الخطوط الجوية العراقية والمنشأة العامة للطيران المدني
للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨)

السنة	عدد الرحلات في المطارات كافة		عدد العاملين	رواتب وأجور العاملين		قيمة الإيرادات		قيمة المصروفات		الربح الصافي	
	مغادرة	هابطة		خطوط	منشأة	خطوط	منشأة	خطوط	خطوط	منشأة	خطوط
٢٠١٥	٩٠٢٩	١٨٩٩	٢٠٢٧	٣١.٦	٥٧٩.٣	٤٩.٨	١٢٥.٩	٩٨.٧	٤٥٣.٤	(٤٨.٩)	٣
٢٠١٦	٢٠٩٦	٢٠٧٢	٢٠٥٢	٢٩.٩	٤٤٦.٨	٥٦.٦	١٤٣.٠	١١٠.٦	٣٠٣.٨	(٥٤.٠)	٧
٢٠١٧	١٨٥٣	١٨٤٠	٢٠٧٨	٢٩.٣	٥٧٣.٨	٦٥.١	١٣٢.٤	٩٢.١	٤٤١.٤	(٢٧.٠)	٣
٢٠١٨	٢٠٨٠	٢٠٨٣	١٦١٨	٢٢.٧	٥١٨.١	٧٦.٤	١٣٧.٧	١٠١.٧	٣٨٠.٤	(٢٥.٣)	٦

*- تعني الأرقام داخل الأقواس قيماً سالبة .

يتبين من الجدول (٣) إن نشاط النقل الجوي في العراق بدأ بالتحسن والتعافي تدريجياً بعد الأزمات السياسية التي مرَّ بها العراق ، إذ نلاحظ إن الشركة العامة للخطوط الجوية والمنشأة العامة للطيران المدني حققت إجمالي إيرادات قدر بـ (٦٢٩.١) مليار دينار خلال العام (٢٠١٥) ، ناتج عن مجموع الخدمات المقدمة في المطارات العراقية ، إذ بلغ عدد الرحلات الهابطة (١٨٩٩٣) وعدد الرحلات المغادرة (٩٠٢٩) خلال العام نفسه ، كانت قيمة إجمالي مصروفات النقل الجوي تقدر بـ (٢٢٤.٦) مليار دينار من ضمنها قيمة إجمالي الرواتب والأجور المدفوعة إلى (٥٠٦٢) موظفاً يعملون في الخطوط الجوية والمنشأة العامة ، وعند المقارنة بين الإيرادات والنفقات في هذه السنة نلاحظ أن نشاط النقل الجوي قد حقق أرباحاً صافية قدرها (٤٠٤.٥) مليار دينار عراقي متأتية من الأرباح الصافية لشركة الخطوط الجوية زائداً الأرباح الصافية للمنشأة العامة للطيران المدني لهذا العام ، في حين كان مقدار الأرباح الصافية للعام (٢٠١٨) يقدر بـ (٣٥٥.١) مليار دينار ناتجة عن إجمالي الرحلات الهابطة للمطارات العراقية التي قدرت بـ (٢٠٨٣٠) رحلة و عن إجمالي الرحلات المغادرة التي قدرت بـ (٢٠٨٠٦) رحلة ،

يتضح من الاتجاه العام لنشاط النقل الجوي في العراق للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨) أن هناك تذبذب واضح بالأرباح الصافية بالرغم من ارتفاع الاتجاه العام للرحلات الهابطة والمغادرة وذلك يعود إلى الفساد الإداري والمالي الكبير الذي يضرب مفاصل هذا النشاط وسيطرة بعض الجهات السياسية على مقدرات بعض المطارات المهمة في البلاد ، ومن الممكن أن يتطور أداء ونشاط هذا القطاع في حالة التركيز الحكومي عليه من خلال تطويره والاهتمام به .

ثانياً : واقع النقل البحري العام .

يُعد قطاع النقل البحري من القطاعات المهمة في تنشيط حركة تجارة العراق الخارجية لوجود الموانئ التجارية الواقعة على منطقة الخليج العربي فضلاً عن المنصات والعوامات والموانئ النفطية التي يعتمد العراق عليها في تصدير أكثر من (٩٥%) ، من النفط الخام إلى الخارج ، فضلاً عن وجود القسم الآخر من هذا القطاع المتمثل بشركات النقل البحري سواء أكانت للنقل والشحن وتقديم الخدمات البحرية للسفن التجارية أم للناقلات النفطية ، وتلك الشركات تسهم بشكل كبير في الزيادة في أحجام التجارة الخارجية للعراق وعلى وجه التحديد في جانب الاستيرادات ، ولأهمية هذا القطاع في النشاط الاقتصادي لا بد من الوصول إلى التحديات التي تواجهه ووضع الخطط المستقبلية لتطويره .

١ - بنية النقل البحري :

يتكون قطاع النقل البحري من قسمين رئيسيين هما الجزء الثابت المتمثل بالموانئ التجارية التي تعود إدارتها إلى الشركة العامة للموانئ العراقية والجزء المتحرك المتمثل بالسفن التجارية التي تعود إدارتها إلى الشركة العامة للنقل البحري ، ولذلك سيتم التركيز على واقع هذه الشركات وكما يلي :

أ- الشركة العامة للموانئ العراقية :

تأسست إدارة الموانئ العراقية سنة (١٩٠٩) واختصت في حينها بإدارة الملاحة في المياه الإقليمية والقيام بإعمال الحفر والصيانة في القنوات الملاحية ، في عام (١٩٥٦) حصلت الشركة على استقلاليتها بموجب القانون (٤٠) ، وفي عام (١٩٧٦) أصبحت تسمى مؤسسة الموانئ العامة ، وفي عام (١٩٨٧) تمت إعادة تسميتها إلى المنشأة العامة لموانئ العراق ، وفيما بعد أصبحت تسمى بالشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات العامة رقم (٢٢) لسنة (١٩٩٧) ، وقع تحت إدارة الشركة كل من (ميناء أم قصر وميناء خور الزبير وميناء أبو فلوس

وميناء المعقل) ، من مهام الشركة الأخرى تقديم الخدمات البحرية للسفن التجارية والنفطية والمساهمة في رفع الطاقات التصديرية والاستيرادية للبلد من خلال الاستثمارات الجديدة في الموانئ والتشغيل المشترك .

ب - الشركة العامة للنقل البحري :

تأسست الشركة بموجب القانون ذو الرقم (٧٦) لسنة (١٩٥٢) وكان الغرض من تأسيسها هو شراء واستئجار وتشغيل السفن التجارية والقيام بعمليات نقل السلع والبضائع المستوردة والمصدرة للمتعاملين الأجانب أو الوطنيين والقيام بإعمال الوكالات البحرية ، وقد تم في العام (١٩٥٩) فتح فرع للشركة للقيام بهذه الأعمال ، في عام (١٩٦٢) تم شراء باخرتين لنقل السلع والبضائع وتسيير خط ملاحى منتظم فضلاً عن تأجير عدد من البواخر وبالتالي أصبح عدد البواخر المستأجرة التي تستخدمها الشركة (١٤) باخرة متنوعة الأحجام والحمولات منها تستخدم لنقل الشحنات السائلة مثل (الغاز والمنتجات البترولية) والبعض الآخر يستخدم لنقل الشحنات الجافة مثل (الحديد والفحم والحبوب والأخشاب) ، ولغاية عام (٢٠١٨) أصبحت الشركة تمتلك (٥) باخر (بغداد والمثنى والبصرة والحدياء والناصر) و جنائب عدد (٣) وهي (بيعة الغدير والأصمعي والقرنة) ، تصل حمولاتها الإجمالية إلى (٧٨٩٤٦٨) طناً .

٢ - نشاط وعمل شركة الموانئ وشركة النقل البحري.

يتركز نشاط وعمل هذه الشركات على تقديم أفضل الخدمات إلى المتعامل الأجنبي الخارجي وتقديم التسهيلات والإعفاءات للمتعامل الوطني الداخلي ، والقيام بأعمال التشغيل المشترك مع القطاع الخاص سواء كان أجنبياً أم محلياً ، وإقامة الدورات التدريبية والتطويرية للأفراد العاملين في هذا القطاع بواقع (٨٨) دورة بواقع (١٥٠٦) مشارك خلال عام (٢٠١٨) ، فضلاً عن الهدف الأساسي لعمل هذه الشركات المتمثل في تطوير وتشجيع التجارة الخارجية للبلد ، ورغد ميزانية الدولة بالموارد المالية وتشغيل الأيدي العاملة ، ويمكن توضيح هذه الأنشطة في الجدولين الآتيين .

جدول (٤)

المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة لموانئ العراق للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨)

السنة	أعداد السفن في الموانئ التجارية كافة		كمية البضائع		البضائع المصدرة موانئ نفطية (مليون برميل)	إيرادات الشركة (مليار دينار)	مصروفات الشركة (مليار دينار)	*صافي أرباح الشركة (مليار دينار)	أعداد العاملين	رواتب العاملين (مليار دينار)
	الواصلة	المغادرة	المستوردة (مليون طن)	المصدرة (مليون طن)						
٢٠١٥	٢٠٠٤	٢٩٧	١٥.١	١.٨	٦٨.٢	٣٣٦.١	٢٤١.١	٩٥.٠	٩٧.٤	١٥٣.٣
٢٠١٦	١٨٩١	٣١٢	١٦.٠	٢.٠	١٠٢.١	٣٥٥.٢	٢٥٧.١	٩٨.١	٩١٧٨	١٤٨.٨
٢٠١٧	٢٠٤٩	٥٧٣	١٧.١	٥.٢	٩٩.٩	٤٢٠.٢	٢٨٢.٤	١٣٧.٨	٩٠.٩٧	١٦٩.٨
٢٠١٨	٢٠٤٤	٩٩٥	١٧.٨	١٠.٤	١٠٧.٥	٤٥٣.٣	٣٣٥.٣	١١٨.٠	٩٠.٠٦	٢٠٠.٤

*- صافي الأرباح = إجمالي الإيرادات - إجمالي النفقات .

نلاحظ من الجدول (٤) ارتفاع عدد السفن الواصلة (المستوردة) إلى الموانئ العراقية من (٢٠٠٤) سفينة متنوعة الأحجام المحملة بـ (١٥.١) مليون طن من الحمولات في عام (٢٠١٥) إلى (٢٠٤٤) سفينة محملة (١٧.٨) مليون طن من البضائع والسلع المستوردة في عام (٢٠١٨) ، في حين ارتفعت أعداد السفن البحرية المغادرة من (٢٧٩) سفينة محملة بـ (١.٨) مليون طن من السلع والبضائع المصدرة عدا حمولات الموانئ النفطية التي قدرت بـ (٦٨.٢) مليون برميل في عام (٢٠١٥) إلى (٩٩٥) سفينة بحرية مغادرة محملة بـ (١٠.٤) مليون طن من البضائع والسلع المصدرة عدا حمولات الموانئ النفطية التي قدرت بـ (١٠٧.٥) مليون برميل من النفط الخام في عام (٢٠١٨) ، وهذه الزيادة تعود إلى التحسن في تجارة العراق الخارجية و إلى التطور والتحسين في نوعية الخدمات المقدمة في الموانئ العراقية مثل خدمات (المناولة) الشحن

والتفريغ والتسهيلات الكمركية لدخول البضائع من مختلف دول العالم ، هذا الأمر أنعكس على ارتفاع إيرادات الموانئ العراقية من (٣٣٦.١) مليار دينار في عام (٢٠١٥) إلى (٤٥٣.٣) مليار دينار في عام (٢٠١٨) ، محققة بذلك أرباحاً قدرت بـ (٩٥) مليار دينار ، مقارنة مع نفقات الشركة التي قدرت بـ (٢٤١.١) مليار دينار تشكل نفقات الأجور والرواتب للعاملين في الشركة نسبة (٦٣.٥%) من إجمالي المصروفات التي قدرت بـ (١٥٣.٣) مليار دينار يتقاضونها (٩٧٠.٤) موظفاً وعاملاً في عام (٢٠١٥) ، في حين ارتفعت مصروفات الشركة إلى (٣٣٥.٣) مليار دينار في العام (٢٠١٨) تشكل نسبة الأجور والرواتب (٥٩.٧%) من إجمالي المصروفات إذ قدرت (٢٠٠.٤) مليار دينار يتقاضاها (٩٠٠٦) موظفاً وعاملاً محققة الشركة أرباحاً قدرت بـ (١١٨) مليار دينار ، يتبين من ذلك أن الشركة العامة للموانئ العراقية لها ثقل كبير في النشاط الاقتصادي العراقي والعمل على تطويرها مستقبلاً يجعلها تحقق إيرادات كبيرة ترفد النشاط الاقتصادي إلى جانب الإيرادات النفطية .

جدول (٥)

المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري للمدة (٢٠١٨ - ٢٠١٥)

السنة	عدد السفن المملوكة	كمية البضائع المحملة (المستوردة + المصدرة) (ألف طن)	إيرادات الشركة (مليار دينار)	مصروفات الشركة (مليار دينار)	*صافي الأرباح للشركة (مليار دينار)	عدد العاملين في الشركة	أجور ورواتب العاملين (مليار دينار)
٢٠١٥	٦	٣٨٣	٥٣.٦	٤٨.٦	٥.٥	١٧٨٧	٣٢.٤
٢٠١٦	٨	٣٧٠	٥٧.٠	٤٢.٤	١٤.٦	١٦٦١	٢٨.٠
٢٠١٧	٨	٤٠٦	٦٦.٨	٤٩.٢	١٧.٦	١٦٨٣	٢٩.٠
٢٠١٨	٨	٧٨٩	٨٧.١	٥٩.٩	٢٧.٢	١٦١٠	٣٣.١

*- صافي الأرباح = إجمالي الإيرادات - إجمالي النفقات .

يوضح الجدول (٥) الزيادة الواضحة لعمل ونشاط الشركة العامة للنقل البحري للمدة (٢٠١٥-٢٠١٨) ، وذلك لارتفاع أعداد السفن المملوكة من (٦) سفن إلى (٨) سفن متنوعة الحمولات والأغراض وارتفاع الخدمات المرافقة التي تقدمها الشركة للسفن الأجنبية كتزويدها بالوقود والاحتياجات الأخرى ، فضلاً عن ارتفاع حجم الحمولات المنقولة من السلع والبضائع المستوردة والمصدرة من (٣٨٣) ألف طن في عام (٢٠١٥) إلى (٧٨٩) ألف طن في عام

(٢٠١٨) ، مما أنعكس على ارتفاع إيرادات الشركة من (٥٣.٦) مليار دينار إلى (٨٧.١) مليار دينار خلال المدة ذاتها ، أدى ذلك إلى ارتفاع أرباح الشركة الصافية من (٥.٥) مليارات دينار إلى (٢٧.٢) مليار دينار ، وهذه الأرباح مثلت الفرق بين إيرادات ومصروفات الشركة التي شكلت مصروفات الأجور والرواتب (٥٥.٩ %) من إجمالي النفقات كما هو الحال في عام (٢٠١٨) إذ قدرت بـ (٣٣.١) مليار دينار يتقاضاها (١٦١٠) عاملاً وموظفين في الشركة . لذلك فإن الشركة العامة لموانئ العراق والشركة العامة للنقل البحري تمثلان داعماً للاقتصاد الوطني وتسهمان في تشغيل عدد كبير من الأيدي العاملة لذلك بات من الواجب على الحكومة العراقية تطوير هذه الشركات والاهتمام بها .

ثالثاً : التحديات التي تواجه النقل العام الجوي والبحري :

١- تحديات النقل الجوي العام :

أ- قلة أعداد أسطول الطائرات التابع للخطوط الجوية العراقية ، فضلاً عن أعمارها التشغيلية المتقدمة وبمواصفات تكنولوجية متواضعة وغير مواكبة للتطورات الحديثة في هذا المجال .
ب - ضعف نوعية الخدمات المقدمة في المطارات العراقية والإجراءات الروتينية المعقدة في الدخول إلى هذه المطارات .
ت - ضعف استثمارات القطاع الخاص المحلي والأجنبي في هذا القطاع المهم نتيجة عدم توفر مناخ استثماري ملائم بسبب الأوضاع الأمنية الهشة وتفشي الفساد الإداري والمالي .
ث - تقييد عمل الخطوط الجوية العراقية على بعض الدول التي تفرضها مؤسسات الطيران الدولية بسبب شروط السلامة والأمان للطيران المدني الدولي التي تضعها وعدم الالتزام والإيفاء بها من قبل الخطوط الجوية العراقية يحمل هذه الخطوط والمسافر تكاليف مضاعفة عبر الترانزيت وما شابه ذلك .

٢- تحديات النقل البحري العام :

أ- المنافسة القوية التي تواجهها الموانئ العراقية من قبل موانئ الدول المجاورة والقريبة مثل (الكويت والأمارات والسعودية وإيران) خصوصاً مع قرب اكتمال مشروع ميناء مبارك في دولة الكويت الذي سيؤثر بصورة كبيرة في أداء وعمل مينائي (أم قصر وخور الزبير) من حيث خدمات الشحن والتفريغ وخدمات الخزن الخاصة بالترانزيت وخدمات التموين والصيانة الخاصة بالسفن ، كون هذا الميناء يتصف باستخدام الأنظمة الذكية في عمليات الشحن والتفريغ والبنية الحديثة المواكبة للتطورات في مجال النقل البحري .

ب - مشكلة أعماق واجهات الممرات الملاحية للقنوات المائية الواصلة للموانئ العراقية التي تتراوح أعماقها بين (٦) إلى (١٢) متراً في أفضل الحالات وهذه الأعماق لا تفي بمتطلبات دخول السفن العملاقة التي يتراوح ارتفاع غاطسها بين (١٨) إلى (٢٥) متراً .

ت - الرسوم الكمركية العالية التي تفرض على السلع والبضائع في الموانئ العراقية و إجراءات التخليص الكمركي المعقدة التي تجبر المتعاملين الداخليين والخارجيين من التجار على نقل بضائعهم عبر موانئ ومنافذ حدودية لدول مجاورة ، إذ وصلت هذه الرسوم إلى ٢٥ % من قيمة البضائع ، فضلاً عن الروتين والفساد الإداري المنتشر .

ث - النقص الكبير في معدات (المناولة) الخاصة بالشحن والتفريغ في الموانئ العراقية وعدم استخدام الأنظمة الحديثة ، وتهالك الموجود حالياً الذي ينعكس على الكفاءة الإنتاجية لهذه الموانئ ، وعزوف القطاع الخاص للاستثمار في تنفيذ البنية التحتية للموانئ الحالية وضعف مساهمته في التشغيل المشترك بسبب الأوضاع السياسية والأمنية .

ج - عدم اكتمال مراحل إنجاز ميناء الفاو وتأخرها عن التوقيتات الزمنية المحددة حيث كان من المفترض إنجاز المرحلة الأولى والثانية من المشروع خلال العام (٢٠٢٨) ونحن الآن في مشارف العام (٢٠٢٠) ولم يكتمل إنجاز المرحلة الأولى من المشروع ، وذلك التلكؤ في الإنجاز يجعل الاقتصاد العراقي يتعرض إلى خسائر مادية كبيرة متوقعة من العملة الأجنبية تقدر بـ (٨٠) مليون دولار ، كما هو موضوع في الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو الكبير .

ح - النقص الكبير في أعداد السفن المملوكة من قبل شركة النقل البحري التي تقدر بـ (٨) سفن موجودة لغاية عام (٢٠١٨) منها (٥) سفن كبيرة ، (٤) منها عاملة وبطاقات تصميمية لا توازي الزيادة المتوقعة في أحجام التجارة الخارجية للعراق التي تصل إلى (٩٤) مليون طن في نهاية عام (٢٠١٨) ، منها السفينة (بغداد) التي تصل طاقتها التصميمية إلى (٦٤٠٠٠) طن والسفينة (المتنى) التي تصل طاقتها التصميمية إلى (١١١٤٥٥) طناً والسفينة (البصرة) التي تصل طاقتها التصميمية إلى (١١٥١٣٥) طناً والسفينة (الحدباء) (١٣٧٥٧٦) طناً والسفينة (الناصر) غير عاملة في الوقت الحالي ، فضلاً عن ثلاث جنائب بطاقات تصميمية لا تتجاوز (١٥) ألف طن وهي الجنبية (بيعة الغدير) والجنبية (الأصمعي) والجنبية (القرنة) .

خ - عدم وجود استثمارات وتخصيصات لبناء وتكوين أسطول تجاري حديث نتيجة غياب الرؤية الاقتصادية الشاملة للمخطط العراقي ، فضلاً عن التعقيدات والروتين الكبير في الإجراءات الإدارية بين الجهات المسؤولة والجهات الساندة لها في الوزارات الأخرى .