

النقل عبر الموانئ العراقية

- الواقع و الأفق -

أ. د. مجيد ملوك السامرائي
جامعة تكريت - كلية التربية
قسم الجغرافية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ ملخص البحث

يمثل العراق جسراً ارضياً ما بين الدول الأوربية (أوسع تجمع عالمي للصناعة) والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة ، و بين دول الخليج العربي (أكبر منطقة عالمية لتصدير النفط الخام) والتي تشكل مرحلة ثانية كحلقة للنقل العالمي نحو (جنوب وجنوب شرق آسيا) من جهة أخرى ، و يمتلك العراق حالياً أربعة موانئ تجارية تتضمن (ثمانية و أربعون رصيفاً) بطاقة سنوية تقرب من (ستة عشر مليون طناً)، وتقع جميعها عند السواحل الشمالية للخليج العربي وشواطئ شط العرب الغربية .

تسعى هذه الدراسة إلى التحقق من مشكلة البحث المتمثلة في : ((أن الطاقة لنقله الحالية للموانئ العراقية لا تتناسب و الطلب المتنامي على حجم التجارة العراقية المرتبطة بزيادة السكان ، ونمو التجارة الاقليمية و الدولية)) ، و وفقاً لفرضيته . كحل أولي لمشكلته المتمثلة في : ((إن العجز المستقبلي في تلبية الموانئ العراقية لحاجة العراق للطاقة النقلية طبقاً لنمو السكان و متطلباته المتزايدة عبرها ، يرتبط بعوامل عديدة، مما يتطلب التخطيط والبناء والإدارة التشغيلية الاقتصادية لهذه الموانئ))

يهدف البحث ؛ إلى التحقق من الإمكانيات النقلية للموانئ العراقية الحالية ، و بيان العوامل المتحركة بتطورها محلياً و إقليمياً و دولياً ، للتوصل إلى أفضل المقترحات لمواجهة

هذه المشكلة ، بغية الاستفادة منها من قبل صانع القرار بما يخدم التنمية المستدامة في العراق.

توصلت الدراسة إلى إن العراق سيشهد ارتفاعاً مستمراً في أعداد السكان ، و إن هذه الزيادة سوف تشكل ضغطاً كبيراً على طلب الكميات الكبيرة للبضائع المستوردة ، و كذلك الكميات المصدرة خلال السنوات القادمة ، مما يتطلب التخطيط العلمي الاقتصادي لتطوير إدارة وتشغيل الموانئ القائمة ، والشروع بتنفيذ الموانئ العملاقة وفقاً للتقدم التكنولوجي المعاصر، تفادياً لمنافسة موانئ الدول المجاورة للعراق من جهة ، و ربط العراق للتجارة الدولية الأوروبية الآسيوية عبر موانئه و أراضيها .

المقدمة

يقع العراق البالغة مساحته (٤٣٨٣١٧) كم^٢ في القسم الجنوبي الغربي لقارة آسيا ، ما بين الإحداثيات الجغرافية (٤٢° - ٣٨°) و (١٠° - ٤٨°) شرقاً وما بين (٢٧° - ٢٩°) و (٢٣° - ٣٧°) شمالاً (انظر الخريطة رقم ٢) ، وهذا يعني وقوعه ضمن الأقسام الجنوبية من المنطقة المعتدلة الشمالية مناخياً ، مما حدد الخصائص المناخية التي أثرت في توزيع السكان ، و في نشاطهم الاقتصادي ومستواهم الحضاري .

مثل العراق جسراً ارضياً ما بين الدول الأوروبية (أوسع تجمع عالمي للصناعة) ، والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة ، وبين دول الخليج العربي (أكبر منطقة عالمية لتصدير النفط الخام) التي تشكل مرحلة ثانية كحلقة للنقل العالمي نحو جنوب و جنوب شرق آسيا من جهة أخرى . ويمثل الجسر المذكور الطريق الأقرب مسافة و الأقصر وقتاً والأقل كلفة خصوصاً في حالة توقف الطريق البحري عبر قناة السويس ، وهذا ما حدث عندما تحولت التجارة (١٩٦٧-١٩٧٥) المارة عبر القناة إلى موانئ دول الخليج العربي و موانئ العراق و عبر أراضيها ، باتجاه الموانئ التركية والسورية واللبنانية عند سواحل البحر المتوسط .

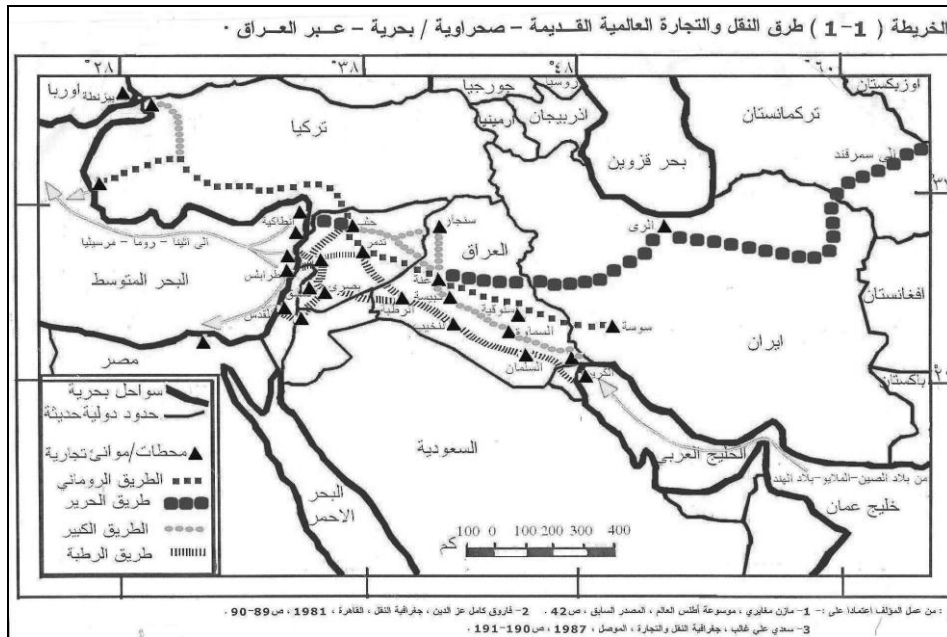
شكلت أراضي العراق وبلاد الشام منذ آلاف السنين معبراً لقوافل التجارة ما بين آسيا وأوروبا (الخريطة رقم ١) ، وكانت هذه الطرق وراء نشوء محطات القوافل كمدن الزبير،

النقل عبر الموانئ العراقية - المواقع و الأفق -

أ. د. مجيد ملوك السامرائي

الرطوبة ، هيت ، عنه ، تدمر ، حلب و غيرها ، وكذلك تبادل العلوم والفنون والآداب فيما بين شعوبها.

الخريطة رقم (١) طرق النقل و التجارة العالمية القديمة الصحراوية / البحرية عبر العراق.



مجيد ملوك السامرائي ، الجغرافية و دراساتها التطبيقية - الاقتصادية ، ط١ ،المطبعة المركزية جامعة ديالى، ٢٠١١. ص ٢٠١ .

أولاً: الأنماط الرئيسية للنقل في العراق المعاصر (١) (الخريطة ٢) :

١- النقل عبر الطرق المعبدة :

يعد النقل عبر الطرق المعبدة من أكثر الأنماط استخداماً في العراق لسعة أراضي العراق وضيق الجبهة البحرية و محدودية الاتصالات عبر السكك ، زيادة على مرونة النقل بالسيارات (Door to Door) ، وهناك شبكات متعددة من أصناف الطرق السريعة والرئيسية والثانوية والمحلية - الريفية ، ومحاورها الرئيسية ما يلي :

أ (طريق زاخو _ موصل _ بغداد _ ديوانية _ بصرة _ أم قصر ، بطول (١٢٣١ كم) .

ب (طريق موصل _ اربيل _ كركوك _ بغداد _ الكوت _ العمارة _ البصرة _ الفاو ، بطول (١١٤٣ كم) .

ج (طريق خانقين _ بغداد _ الرمادي _ الرطبه ، بطول (٧٣٣ كم) ، ومن الرمادي الى القائم بطول (٢٨٤ كم) .

د (طريق بغداد _ كربلاء _ عرعر ، بطول (١٣٠٠ كم) ، و يعد الطريق السريع (الرطبه _ الرمادي _ كربلاء _ البصرة) أحدث هذه الطرق بطول (١٢٠٠ كم) .

٢- النقل عبر السكك الحديدية:

يتمثل بنظام شريطي من الخطوط ذات النمط القياسي ، و بوشر بإنشاء أول خط في العراق ما بين (بغداد _ سامراء بتاريخ ٢٧/٧/١٩١٢) ، والخطوط الحالية الرئيسة ماييلي:

أ (خط أم قصر /البصرة/بغداد ، بطول (٧٨١ كم) .

ب (خط بغداد / بيجي / موصل /ربيعه _العربية (سوريا) ، بطول (٥٢٦ كم) .

ج (خط بغداد / حديثه / القائم _حصيه/الحدود السورية ، بطول (٣٧٦ كم) .

د (خط كركوك/ بيجي /حديثه /عكاشات ، بطول (٢٥٢ كم) .

٣- النقل البحري : و يتم عبر الموانئ الآتية :

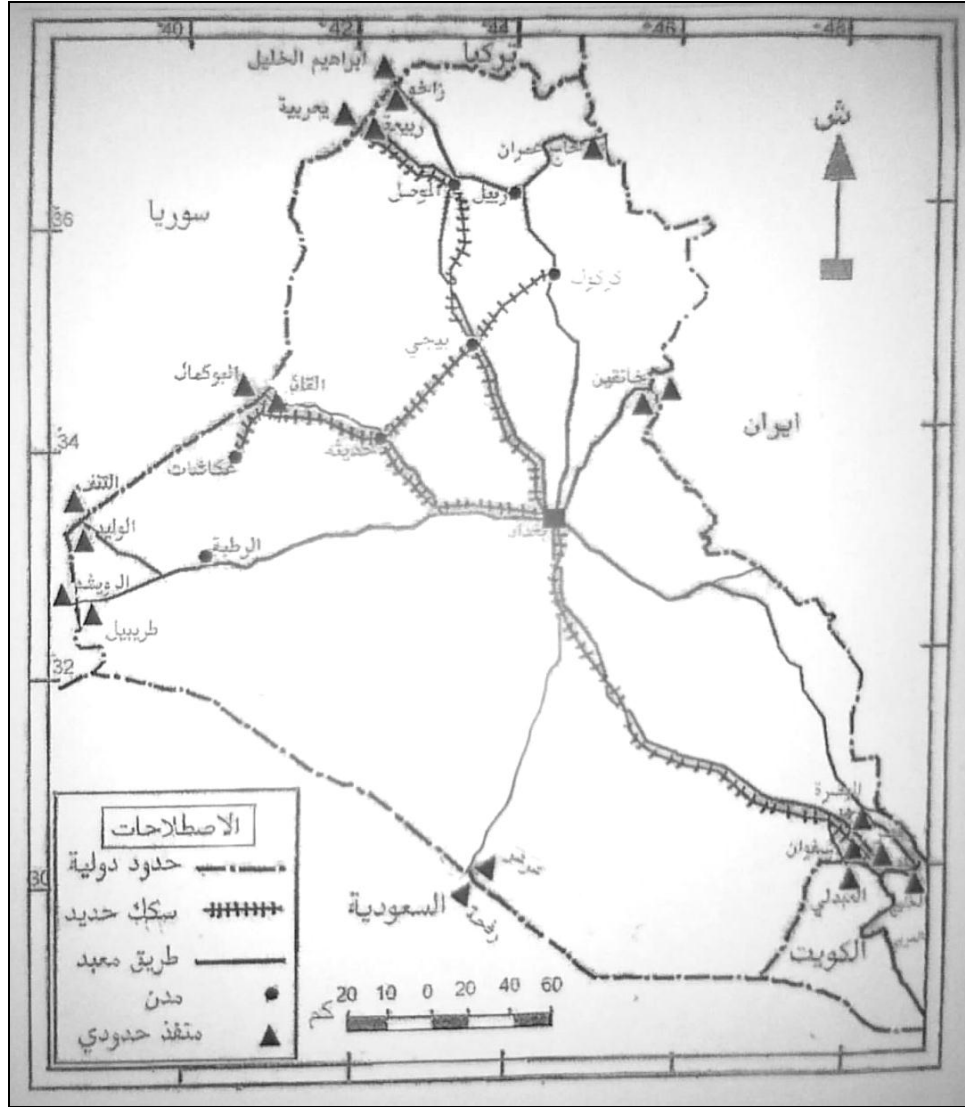
أ (الموانئ التجارية : و تشمل؛ ميناء البصرة (المعقل) ، و ميناء أم قصر ، و ميناء خور الزبير، و ميناء أبو فلوس .

ب (موانئ تصدير النفط الخام : و تشمل؛ ميناء الفاو عند مصب شط العرب ، و ميناء خور العميه ، و الميناء العميق في مياه الخليج العربي جنوبي الفاو .

الخريطة رقم (٢) اتجاهات طرق النقل و التجارة في العراق .

النقل عبر الموانئ العراقية - المواقع و الأفاق -

أ. د. مجيد ملوك السامرائي



مجيد ملوك السامرائي ، الجغرافية و دراساتها التطبيقية - الاقتصادية ، ط ١، المطبعة المركزية جامعة ديالى، ٢٠١١. ص ٢٠٣ .

ثانيا:- الموانئ التجارية العراقية المعاصرة:

يطل العراق بجهة بحرية وحيدة على الخليج العربي لا تتجاوز ستون كيلومترا، و تضم هذه الجهة منفذه المائي على العالم الخارجي عبر البحار ، و عند هذا المنفذ أقيمت الموانئ العراقية الحديثة التي تعد من أهم البوابات الخارجية للدولة و حلقة الوصل مع كافة دول العالم، و تطل معظم الموانئ العراقية على قنوات/ممرات بحرية (الأخوار) ، و تتمثل بما يلي:

أ (الموانئ التجارية : وهي موانئ معده لاستيراد و تصدير مختلف البضائع و السلع، وتشمل ؛ (ميناء البصرة/المعقل) عند الضفة اليمنى لشط العرب بأحد عشر رصيفاً، و (ميناء أم قصر) (عند مدخل خور الزبير الذي يتصل بخور عبدالله شمالي مياه الخليج العربي) باثنتان وعشرون رصيفاً ، و (ميناء خور الزبير) بأثنتا عشر رصيفاً، و (ميناء ابوفلوس) عند خور الزبير بثلاثة ارصفه .

ب (الموانئ النفطية : وهي المتخصصة بتصدير النفط الخام ، وتشمل ؛ (ميناء البصرة النفطية/الفاو) عند مصب شط العرب ، و (ميناء خور العميه) جنوب الفاو، و (الميناء العميق/البكر) جنوبي ميناء العميه ضمن المياه الإقليمية للعراق (بمياه الخليج العربي) ، (انظر الخريطة ٢) .

وتتميز الموانئ العراقية بالاتي (٢) :

١- الإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية تحكم في اتجاهات النقل العراقي نحو الدول المجاورة بوسائل النقل البرية (الطرق و السكك) مما يزيد من تكاليف حركة التجارة ، و يبلغ طول الإشراف البحري العراقي على مياه الخليج العربي في شماليه ما بين (الفاو/رأس البيشة شرقاً) و (ميناء أم قصر غرباً) مسافة (٥٧ كم) ، وحتى هذه المسافة الضيقه بالمفهوم النقلي البحري العالمي تعرضت هي الأخرى للضغط ، و سوف يزداد ضغطها في المستقبل القريب (بعد انجاز ميناء مبارك الكويتي) ، كما سنرى لاحقاً.

٢- بالرغم من أن الحدود البحرية بين كل من العراق من جهة و إيران و الكويت من جهة أخرى في منطقة المياه الإقليمية المشتركة لم يجري الاتفاق النهائي على تحديدها ، إلا أن زحف الحدود (حدود المياه الإقليمية) لكل من إيران و الكويت من جهتي الشرق و الغرب على التوالي ، قد قلص المسافة السابقة للإشراف البحري العراقي من (٥٧ كم) إلى (٣٥

النقل عبر الموانئ العراقية - الواقع و الأفق -

أ. د. مجيد ملوك السامرائي

كم) ، مما قاد إلى توقيف الموانئ العراقية في مواضع محددة تتكدس فيها الأرصفة و الأحواض و وحدات النقل البحرية المتحركة (السفن و العائمات الأخرى) ، زيادة على الساحات و الآليات و المخازن و الطرق و السكك و الخدمات الارتكازية للموانئ ، مما قاد إلى محدودية أي تطور لعملية النقل البحري أفقيا و عموديا .

٣- يكتسب ميناء أم قصر أهمية كبرى بالنسبة للاقتصاد العراقي ، و بوشر بنيائه سنة ١٩٣٠ برصيف واحد ، لقرب موقعه من مياه الخليج العربي قياسا بميناء مدينة البصرة/المعقل ، وكذلك قدرته على استقبال السفن الأكبر حجما و وزنا و غاطسا ، وفي سنة ١٩٦٥ تم إكمال ثلاثة ارسفه و بواجه تطل على المياه البحرية مسافة (٦٥٠ مترا) ، و جرى تطويره لاحقا حتى تفوق على موانئ العراق الأخرى من حيث طاقته المتاحة وعدد السفن التي يستقبلها و أوزان المنقولات ، مع تنامي ذلك سنة بعد أخرى (الجدول ١).

٤- أن القناة الملاحية الرئيسة (الخريطة ٣) لميناء أم قصر (خور عبدالله) ذات المحور (الشمالي الغربي - الجنوبي الشرقي) و البالغ طوله (٦٠ كم) باتجاه مياه البحر (الخليج العربي) ؛ يتميز بعرض ضيق يتراوح ما بين (١ - ٢ كم) .

٥- تتميز أعماق القناة الملاحية المذكورة بتباين ضحالة أعماقها ، و الذي يتراوح ما بين (٧ - ١٤ م) ؛ حيث ينحدر الساحل تدريجيا نحو المياه الإقليمية من جهة الشرق ، في حين ينحدر بصورة شبه عمودية من جهة الغرب (سواحل جزيرة وربة و بويان الكويتية) ، و بناء على ذلك فأن (القناة الملاحية الدولية الفاعلة لحركة السفن) و (الرابطة ما بين ميناء أم قصر العراقي و أعالي مياه الخليج / ضمن خور عبدالله) تكون محاذية لسواحل جزيرة وربة و بويان الكويتية ، و بعرض لا يزيد أقصاه عن (٢٥٥ م) من العرض المشار إليه و البالغ (١ - ٢ كم) (٣) .

٦- أن كافة الموانئ العراقية (بما في ذلك ميناء أم قصر) ذات إمكانية محدودة لاستقبال السفن ، و ذلك لتحكم أعماق المياه عند واجهاتها بذلك و التي تتراوح ما بين (٣ - ٩ م) (انظر الجدول ١) ، و عليه فأن سفن الحمولة ذات الغاطس الذي يزيد عن تسعة أمتار لا يمكنها الدخول إليها ، و إذا كانت إمكانية الموانئ العراقية هذه محدودة في العقود السابقة ،

فأن ذلك يعني حالياً عدم إمكانية الموانئ العراقية لاستقبال السفن العملاقة/ المحيطية ذات السعة و الوزن، و الغاطس الكبير (أكثر من ٩ م) و التي تزيد حمولتها عن سبعة آلاف وحدة نقل ثابتة (حاوييه) (Container) .

الجدول رقم (١) واقع الموانئ التجارية العراقية و حركتها.

المؤشرات	٢٠٠٩		العدد الكلي للأرصدة	العمق الأقصى للمياه/ متر	الطاقة التصميمية السنوية مليون طن
	عدد السفن المستقبله	حركة الحمولة/طن			
الموانئ					
١. ام قصر	٧٦١	٤٣٦١٩٦٤	٢٢	١٠	٧,٥٠
٢. خور الزبير	١٢٦١	١٢٠٠٤٤٣	١٢	٨	٦,٤٠
٣. ابو فلوس	٢٠٢٠	٤٨٠٢٦٩	٣	٦	٠,٥٠
٤. المعقل	١٠٧	٤٤٤٠٤	١١	٨	١,٥٠
المجموع	٤١٤٩	٦٠٨٧٠٨٢	٤٨	—	١٥,٩٠

■ من عمل الباحث بالاعتماد على: الشركة العامة للموانئ، التخطيط (بيانات غ منشورة) ٢٠١١

النقل عبر الموانئ العراقية - الواقع و الأفاق -

أ. د. مجيد ملوك السامرائي

الخريطة رقم (٣) اتجاهات الممرات الملاحية للموانئ العراقية .



الهيئة العامة للمساحة ، خريطة طرق العراق ، بغداد ، ١٩٩٩ . بمقياس: ١:١٠٠٠٠٠٠

ثالثا: أفاق النقل البحري عبر الموانئ العراقية:

١- ميناء الفاو الكبير:

سبق البحث في التوجه النقلي البحري و إمكانات الموانئ التجارية العراقية المحدودة، و ما تعرضت له من أضرار جسيمة بفعل الحروب و العقوبات الدولية/ الحصار الاقتصادي ، و التي أعاقت لسنوات طويلة تطوير العلاقات التجارية العراقية مع المحيط الخارجي ، وعليه سعى العراق بدوافع اقتصادية اجتماعية ذات صلة بالتنمية المستدامة إلى إقامة ميناء ضخم (ميناء الفاو الكبير) الذي يمثل للعراق أهمية كبرى لسد حاجته الماسة لتوسيع نشاطاته التجارية ، و هكذا وضعت وزارة النقل العراقية في نيسان / ٢٠١٠ ، الحجر

الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير عند منطقة المملحة الواقعة على الضفة الشرقية لخور عبدالله ، و هذا ما سيعزز العلاقات الإقليمية للعراق و يقوي الروابط الاقتصادية المشتركة و يؤدي إلى استقرار العلاقات بين دول و أقطار المنطقة ، و يفتح مجالات واسعة لتشغيل الأيدي العاملة .

تتضمن التصميم الأساسية لميناء الفاو الكبير على رصيف للحاويات بطول أربع كيلومترات ، و رصيف آخر بطول كيلومترين ، فضلا عن ساحة للحاويات تبلغ مساحتها أكثر من مليون متر مربع ، و تبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء ٩٩ مليون طن سنويا ، فيما تبلغ الكلفة الإجمالية لإنشائه أربعة مليارات و ٤٠٠ مليون يورو (٤) ، و يستهدف الميناء ربط (منطقة دول الخليج العربي) (بالدول الأوروبية) عبر بلاد الشام و تركيا ، وهو المشروع الذي يعرف باسم ((القناة الجافة)) .

٢- ممر القناة الجافة :

تقوم فكرة (القناة الجافة) (٥) على ربط موانئ البحر المتوسط بموانئ الخليج العربي (موضحها الشكل رقم ١) ، و تكتسب القناة الجافة أهميه جغرافيه واقتصادييه و سياسيه ، حيث يؤدي ممر القناة الجافة (Dry Channel Corridor) للنقل البري عبر العراق وبلاد الشام (بالقطارات و الشاحنات) إلى الربط المباشر لموانئ البحر المتوسط بمشيلاتها عند الخليج العربي، و تتمثل مبررات اعتماد هذه القناة ؛ بتقليص المسافات البحرية - البريه و الذي يعني تدني كلف النقل ، كما أن وصول المسارات المرجحة لمسارات الطرق الأوربية/الدولية المعاصرة إلى نهايتها (Terminal) عند موانئ شرق البحر المتوسط (٦)، يتطلب متابعة العبور إلى الدول الآسيوية باعتماد القناة الجافة عبر الموانئ العراقية (و خصوصا ميناء الفاو الكبير).

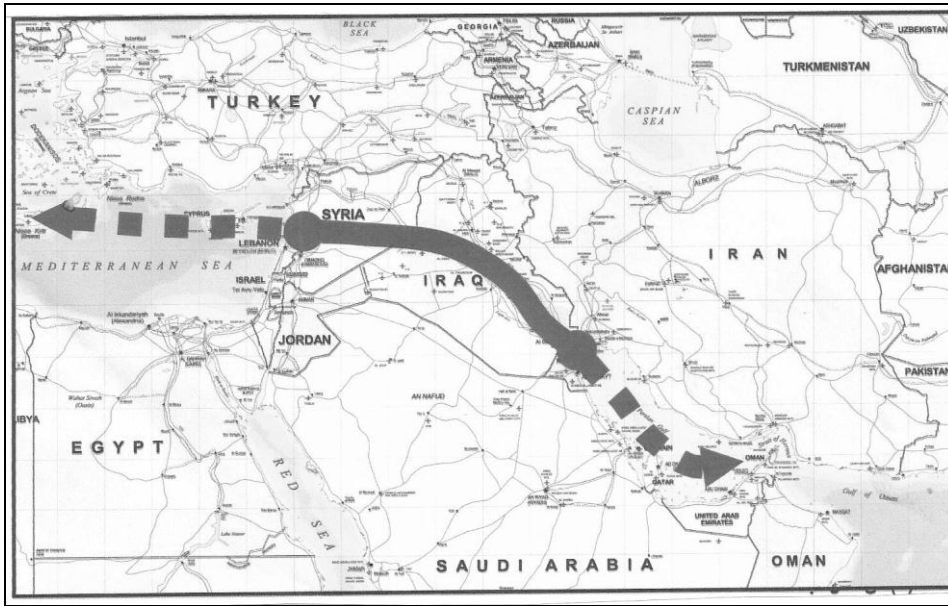
أن الانطلاق المتوقع باعتماد القناة الجافة يستلزم العديد من تسهيلات النقل (Transport Facilities) والمتمثلة بالاتي:

النقل عبر الموانئ العراقية - الواقع و الأفق -

أ. د. مجيد ملوك السامرائي

- ١ (ربط (الطرق السريعة) و(خطوط السكك الحديدية) في العراق بمشيلاتها في الدول المجاورة وبصوره متوافقة من حيث التصميم واستيعاب الحمولات والخدمات الأخرى .
- ٢ (بينت الدراسات الأولية بان أقصر خطوط السكك يكون ما بين (ميناء أم قصر _ بغداد _ القائم _ الشرقية (جنوب تدمر/ سوريا) _ ، و ميناء طرطوس بطول (١٦٤٢ كم) ، و ميناء اللاذقية بطول (١٧٣٢ كم) .
- ٣ (التركيز على استخدام الحاويات (Containers) لنقل البضائع والسلع من موانئ العراق .

(الشكل رقم ١) مسار القناة الجافة ما بين موانئ البحر المتوسط و الخليج العربي.



من عمل الباحث.

٣- ميناء مبارك الكويتي:

يقع ميناء مبارك في شمالي شرق الكويت (و موضعه شمالي شرق جزيرة بوبيان) ، ضمن المياه الكويتية المقسمة مع العراق (القناة الملاحية الرئيسة /خور عبدالله) والتي لا يزيد عرضها عن كيلومترين (الخريطة ٤) ، و هناك أربعة مراحل لانجاز الميناء (٧)؛ تنتهي المرحلة الأولى في سنة ٢٠١٥ بأربعة أرصفة ، مع وجود مخطط هيكلي مستقبلي يصل الى ستين رصيف ليكون واحدا من أكبر الموانئ في الخليج العربي ، و سيتم ربط الميناء مع البر الكويتي في (الصبية) بثلاثة جسور وطريق سريع و سكة حديد، و أقيم الميناء على مساحة مليوني متر مربع ، و ينفذ الآن من قبل شركة هيونداي الكورية ، و يتم البدء في تشغيل الميناء بأربعة أرصفة مخصصة للحاويات يمكنها استقبال ما يعادل مليون و ٨٠٠ ألف حاوية سنويا .

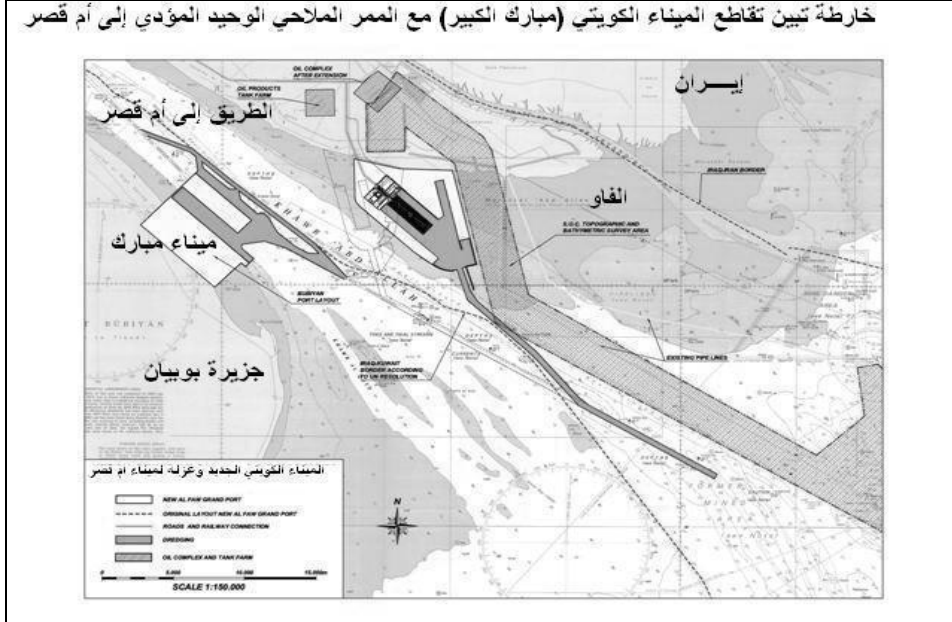
سيتم انجاز المرحلة الأولى على ثلاثة أجزاء ؛ حيث بدأت أعمال الجزء الأول من المرحلة الأولى منتصف سنة ٢٠٠٧ و التي شملت على تصميم و انشاء طريق سريع مزدوج باتجاهين بطول (٣٠ كم) و رصيف للسكك الحديدية يمر عبر جزيرة بوبيان و البر الكويتي ، أما الجزء الثاني فيشمل تصميم ١٦ مرسى وتصميم أعمال تعميق القناة الملاحية بعمق (١٤.٥ متر) و أحواض المياه بعمق (١٦ متر) ، وتشمل أعمال الجزء الثالث تعميق المسار الملاحى و حوض الميناء لتمكين السفن ذات الأحجام الكبيرة من الوصول الية و الرسو بأمان على أرصفة الميناء إضافة الى تصميم و إنشاء المباني و خدمات البنى الارتكازية .

تتضمن المرحلة الثانية إنشاء (١٢) مرسى إضافي ، و تتضمن المرحلة الثالثة إنشاء (٨) مراسي ، والمرحلة الرابعة (٣٦) مرسى ، ليصبح عدد المراسي الإجمالية (ستون) مرسى .

النقل عبر الموانئ العراقية - الواقع و الأفق -

أ. د. مجيد ملوك السامرائي

(الخريطة ٤): موقع ميناء مبارك الكويتي و تقاطعاته مع الممر الملاحي لميناء أم قصر العراقي



ميناء مبارك الكبير الكويتي ، الموقع الالكتروني (٢٠١٣): www.wikipedia.org/wiki

إن تنفيذ ميناء مبارك له انعكاسات اقتصادية على الحركة التجارية المستقبلية للموانئ العراقية و التي تشمل الآتي:

أ- يضعف ميناء مبارك من أهمية مشروع ميناء الفاو الكبير المستقبلي ، حيث اقترنت نهاية الحاجز الصخري/الحجري لميناء مبارك كثيرا من العوامات الملاحية على حساب المياه الإقليمية العراقية ، وهي العوامات المحددة لجوانب الممر الملاحي ضمن (خور عبد الله) المؤدي إلى ميناء أم قصر.

ب- إعاقه مرونة حركة الملاحة البحرية في خور عبد الله (التي يتراوح عرضها ما بين ١ - ٢ كم) من و إلى أهم الموانئ العراقية (أم قصر و خور الزبير) بسبب تضيق الممر الملاحي ، و التي ستصبح مستقبلا (مياه انتظار لسفن ميناء مبارك) و هذا ما سيعيق تماما حركة الملاحة ، كما سيتحول ميناء مبارك إلى (نقطة جاذبة للسفن التجارية

الضخمة) و يحد من وصولها إلى الموانئ العراقية ، و بالتالي يصبح هذا الميناء بمثابة جدار عازل يقطع الطريق على أية سفن قادمة إلى الموانئ العراقية .

ج- من النواحي الاقتصادية سينافس حركة الشحن البحري الدولي لموانئ العراق من حيث سرعة تداول الحمولات (لكونه من موانئ الحاويات العملاقة التي تدار حاسوبيا) .

د- إثارة المشاكل العديدة و منها الأضرار التي ستلحق بالبيئة من جراء الفضلات الناجمة عن المشروع و السفن الراسية فيه أو من المشاريع الخدمية المزمع إلحاقها بالميناء ، كما يعطل الصيد البحري بسبب تلويث السفن للمياه .

الخلاصة

(١) يستنتج من خلال ما تقدم ما يلي :

أ- تحكم الإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية ؛ في اتجاهات النقل العراقي نحو الدول المجاورة بوسائل النقل البرية (الطرق و السكك) مما يزيد من تكاليف حركة التجارة العراقية .

ب- أن كافة الموانئ العراقية الحالية ذات إمكانية محدودة لاستقبال السفن و ذلك لمحدودية أعماق المياه المطلّة عليها و التي تتراوح ما بين (٣ - ٩م) .

(٢) سعى العراق بدوافع اقتصادية اجتماعية ذات صلة بالتنمية المستدامة إلى إقامة ميناء ضخم (ميناء الفاو الكبير) الذي يمثل للعراق أهمية كبرى لسد حاجته الماسة لتوسيع نشاطاته التجارية ، و وضع الحجر الأساس له في نيسان / ٢٠١٠ .

(٣) سيشهد العراق ارتفاعا مستمرا في أعداد السكان ، و إن هذه الزيادة سوف تشكل ضغطا كبيرا على طلب الكميات الكبيرة للبضائع المستوردة ، و كذلك الكميات المصدرة خلال السنوات القادمة مما يتطلب :

أ- التخطيط العلمي الاقتصادي لتطوير إدارة وتشغيل الموانئ القائمة (البصرة و أم قصر و خور الزبير و ابوفلوس) .

ب- المشروع بتنفيذ كامل مشروع (ميناء الفاو الكبير) ، لتعزيز العلاقات الإقليمية للعراق و تقوية الروابط الاقتصادية المشتركة بما يؤدي إلى استقرار العلاقات بين دول و أقطار المنطقة، بغض النظر عن المعوقات الفنية التي سترافق إنشاء ميناء مبارك الكويتي المقابل لموضعه .

هوامش البحث

- (١) غالب ، سعدي علي ، جغرافية النقل والتجارة ، مطابع جامعة الموصل ،الموصل ، ١٩٨٧ .
- (٢) الموقع الالكتروني (٢٠١٣) : www.iauiraq.org
- (٣) المصدر نفسه .
- (٤) ميناء مبارك الكبير الكويتي ، الموقع الالكتروني (٢٠١٣):
www.wikipedia.org/wiki
- (٥) السامرائي ، مجيد ملوك ، الجغرافية و دراساتها التطبيقية - الاقتصادية ، ط١ ، المطبعة المركزية جامعة ديالى ، ٢٠١١ . صص ٢٠٢ - ٢٠٥ .
- (٦) بدر ، يعرب ، الخطة الرئيسة للنقل ، ندوة الجغرافية ، سورية ، تموز/٢٠٠٥ ، بحث غير منشور ، ص١٤-١٦ .
- (٧) الموقع الالكتروني (٢٠١٣) : www.shatelart.com

المصادر

- ١- الهيئة العامة للمساحة ، خريطة طرق العراق ، بغداد ، ١٩٩٩ . بمقياس: ١:١٠٠٠٠٠٠ .
- ٢- المنشأة العامة للسكك الحديد العراقية ، خريطة سكك العراق، بغداد ، ١٩٩٧ . بمقياس: ١:٤٠٠٠٠٠ .
- ٣- مغايري ، مازن ، موسوعة أطلس العالم ، حلب ، ٢٠٠٤ . ص ٤٢
- ٤- عز الدين، فاروق كامل ، جغرافية النقل ، القاهرة ، ١٩٨١ . ص ص ٨٩-٩٩ .

Abstract

Iraqi lands were passing for trade caravans since thousands years ago between East and West. Iraq has only four trade ports in the north coasts of Arab Gulf.

The present research aims treat transport abilities of Iraqi trade ports, and verify from the factors which are command to its development.

The research has revealed that the Iraqi trade ports are not sufficient for Iraqi trades which are growth year after year, this subsequently demands planning to increase the dock ports and constructing super ports.