

The Economic Importance of the Commercial Marine Navigation of Khor Abdullah

- Lecturer assistant. Adnan Habeeb Al-Hameedi
University of Basrah
College of Administration and Economics
E-mail adnanhabeeb401@yahoo.com
- Assist. Prof. Dr. Najim Aldeen Abdullah Najim Al-Hijaj
University of Basrah
College of Administration and Economics
E-mail: Najem.aldeen@yahoo.com

Abstract:

The Marine navigation tracks of Khor Abdullah at the present time are one of the most important pillars in the economic and commercial movement of the country, as it is an inexhaustible tributary of the financial returns that are generated in the state treasury, because it represents an effective economic sector in the service of foreign international trade as it is the link with the rest of the world countries, and even became as an ambassador for maritime states with the rest of the countries that are located on the seas and oceans .It is the carrier of various economic and commercial products to all countries of the world, and it is the direct feeding artery to meet the needs of the country of economic and commercial goods. Therefore, (90%) of the marine navigation track of Khor Abdullah is through it, without it, the Iraqi society would have suffered from a severe shortage of commodities and various goods.

Key words: The Marine navigation, carrier of economic products, navigation movement, the state treasury, Iraqi commercial economy

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

م. م. عدنان حبيب الحميدي أ.م.د. نجم الدين عبدالله نجم الحجاج

جامعة البصرة / كلية الإدارة والاقتصاد

E-mail: Najem.aldeen@yahoo.com E-mail adnanhabeeb401@yahoo.com

الملخص:

تعد المسارات الملاحية البحرية لخور عبدالله في وقتنا الحاضر من أهم المرتكزات الأساسية في الحركة الاقتصادية والتجارية للبلد، فهو رافد لا ينضب من المردودات المادية التي تدر في خزينة الدولة، لأنه يمثل قطاعاً اقتصادياً فعالاً في خدمة التجارة الدولية الخارجية كونه حلقة الوصل مع باقي دول العالم، بل أصبح سفيراً للدول البحرية مع باقي الدول التي تقع على البحار والمحيطات، وهو الناقل للمنتجات الاقتصادية والتجارية المتنوعة الى دول العالم كافة، وهو الشريان المغذي المباشر لسد حاجات البلد من السلع الاقتصادية والتجارية ولذلك فإن (٩٠%) من المسار الملاحي البحري لخور عبدالله تمر من خلاله، فلولا له لعانى المجتمع العراقي من نقص حاد في السلع والبضائع المختلفة.

الكلمات المفتاحية: المسارات الملاحية البحرية، الناقلات للمنتجات الاقتصادية، الحركة الملاحية، خزينة الدولة، الاقتصاد التجاري العراقي

مشكلة البحث:

تتعلق مشكلة الدراسة من عدة تساؤلات يمكن تحديدها بما يأتي:

١. هل تتمتع المسارات البحرية بالكفاءة التشغيلية؟
٢. هل هنالك عوامل مؤثرة تحد من المسار الآمن؟
٣. هل هنالك تأثير على حركة الملاحة التجارية في المسارات البحرية؟

فرضية البحث:

يتمتع المسار البحري لخور عبدالله بالكفاءة التشغيلية كونه يسهم بشكل فعال في الحركة التجارية من خلال السفن التي تمر عبره، والتي تؤوم موانئ العراق التجارية.

هدف البحث:

يهدف البحث إلى الكشف عن واقع وأهمية الملاحة البحرية في خور عبدالله من خلال قياس السفن التجارية التي تؤوم موانئنا من خلال المسارات الملاحية (الطريق) الذي يُعد من أهم العناصر المتكونة من الطريق والميناء والسفينة، وأهميته التجارية والتعرف على أهم الجوانب الإيجابية والسلبية لوضع الحلول المناسبة له ، وذلك انطلاقاً من أهمية المسارات والممرات البحرية، ونسبة مساهمته في الاقتصاد التجاري العراقي.

مبررات البحث:

لقد انطلقت مبررات البحث من خلال أهمية المسارات والممرات الملاحية البحرية، والذي يُعد الركيزة الأساسية في حركة السفن التجارية وما يمثله الان من ثقل في الحركة التجارية للسفن.

حدود البحث:

تمثل حدود منطقة البحث المكانية في مسارات الملاحة البحرية الممتدة من العوامة رقم (١) مقابل خور الصبية بطول (٤٥ ميل) بحري وبعرض (٣٠٠ - ٥٠٠ كم) الى عوامة (٣٧) مقابل جزيرة عجام، أما حدودها الزمانية فإنها تمتد من عام ٢٠١٠ - ٢٠١٩ مع التركيز على سنة الأساس ٢٠١٩.

المسارات الملاحية البحرية:

يُعد الطريق من أهم عناصر نظام النقل البحري فبواسطته يتم تجميع ونقل البضائع عبرها، وصولاً الى موانئ العراق التجارية ، ولأهميتها في الحركة التجارية وتعاملاتها وانسيابية وصول البضائع من خلالها وتتبع السفن العامة على الخطوط المنتظمة طرقاً منتظمة ترتبط كثافة حركة السفن على الخطوط البحرية بحجم الحملات المنقولة^(١)

وتفضل السفن اتباع طرق ملاحية طويلة مقابل التعامل مع موانئ ذات كفاءة عالية من حيث التجهيزات والخدمات والتسهيلات المقدمة بما يضمن عامل السرعة المتبع في عمليات التفريغ والشحن، حيث يعتمد نمط السفن وتكرار مرورها على هذه الخطوط على عوامل طبيعية وبشرية (السياسية والقانونية) والقنوات والممرات البحرية. يقسم العراق بصورة عملية الى ثلاث مناطق ملاحية بحري هي: مسار البحر الأبيض المتوسط عن طريق موانئ سوريا وتركيا ، ومسار البحر الأحمر عن طريق ميناء العقبة الأردني ، ومسار خور عبدالله ومنه الى الموانئ العراقية الواقعة على الخليج العربي خريطة (١)، حيث بلغت نسبة المسارات المذكورة من حيث حجم البضائع المختلفة المنقولة بواسطة الحاويات نحو (٢٠% - ٣٠% - ٥٠%) على التوالي خلال المدة من ٢٠٠٩ - ٢٠١٩* ، إذ أن مسارات التجارة الدولية العراقية الثلاثة مرتبطة (اتصال) مع ممرات الشرق - الغرب الذي يخدم آسيا وأوروبا ، أما الساحل الشرقي للولايات المتحدة في الموانئ المدرجة التي يكمن تلخيص أهم مساراتها (طرقها) البحرية بما يأتي:

أولاً: مسار طرق البحر الأبيض المتوسط:

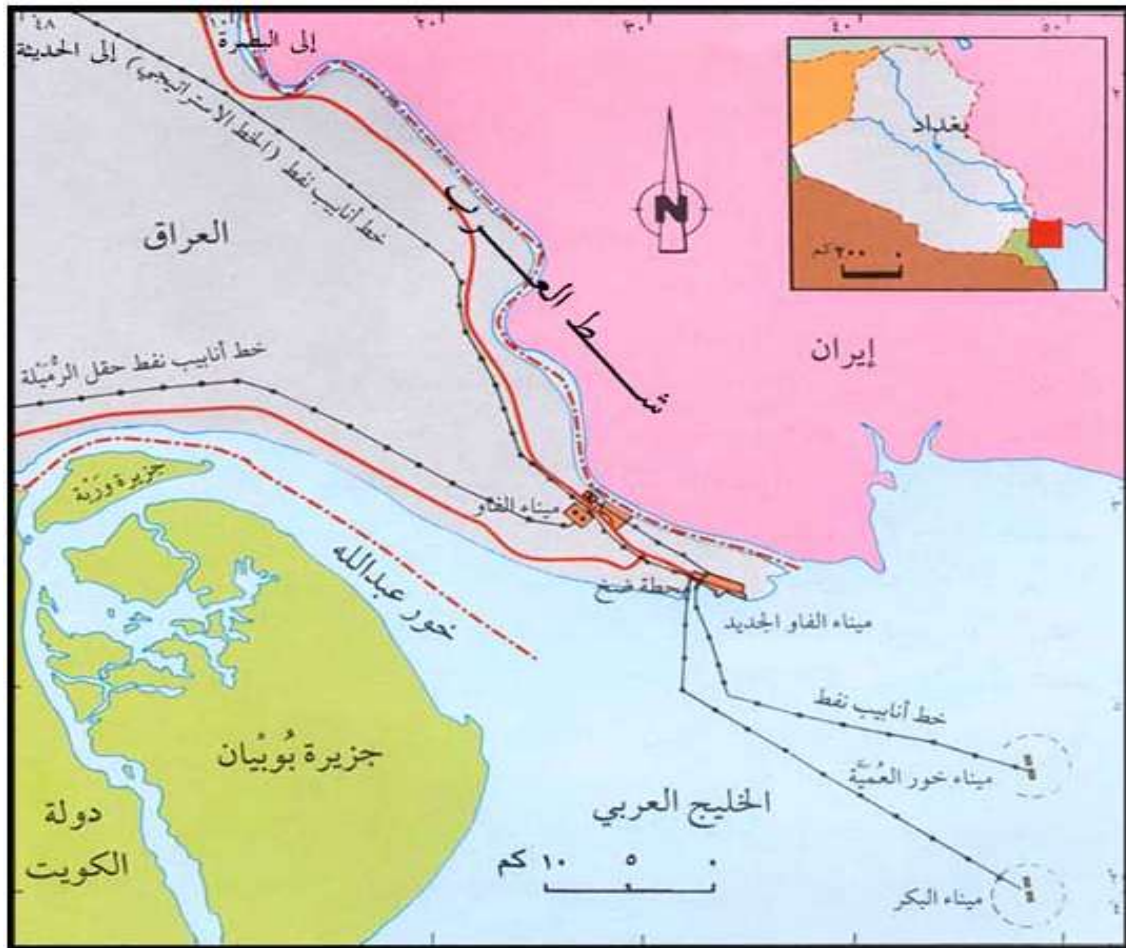
يُعد هذا المسار من أهم المسارات البحرية، لاحتوائه على سبع خطوط ملاحية دولية نتيجة اطلالة الدول الأوروبية على سواحله ، والذي يتصل بميناء مرسين التركي، الذي يبعد (١٦٨٠ كم) عن الموانئ التجارية العراقية، وميناء اللاذقية السوري الذي يبعد (١٤٨٠ كم) عن الموانئ التجارية العراقية حيث يتم نقل البضائع من البلدان المختلفة الى الموانئ الرئيسة في البحر الأبيض المتوسط، الذي يصل الشرق بالغرب، ويُعد هذا المسار من أهم مسارات الملاحة البحرية لامتداد أنابيب النفط العراقي والسعودي الى موانئ البحر الأبيض المتوسط ، ومن ثم تصديرها الى الأسواق العالمية^(٢) حيث يُقدر عدد السفن التي تسلك هذا المسار نحو ٢٢٠ ألف سفينة تجارية بحمولة اجمالية تبلغ (١٠٠) مليون طن سنوياً ونحو ٢٥٠ - ٣٠٠ ناقله نفطية يومياً، مشكلة بذلك ٢٠% من مجموع الصادرات والواردات العالمية التي يتم عبرها^(٣)

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

ثانياً: مسار البحر الأحمر:

يُعد هذا الطريق من المسارات البحرية المنتظمة الذي يتصل بميناء العقبة الأردني الذي يبعد (١٦٨٥) كم عن الموانئ التجارية العراقية ، إذ ينقل بضائع الحاويات من خلاله بواسطة السفن المتبعة الخطوط المنتظمة وتعمل ضمن هذا المسار الذي يربط الممرات البحرية الآسيوية بالبحر الأحمر، حيث يقدر عدد السفن التي تسلك هذا المسار نحو ٤٠٠٠ سفينة تجارية التي تؤوم الموانئ المطلة على ضفتيه كميناء جيبوتي المخا اليمني، ارتيريا، جدة السعودية بورت سودان وميناء إيلات فضلاً عن ميناء السويس^(٤)

خريطة (١) المسارات الملاحية البحرية في خور عبدالله



Admiralty Chart in n.1235 2019.(5)

ثالثاً: مسار خور عبدالله:

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

يبعد هذا المسار (٥٥٠ كم) عن بغداد، فيتم نقل البضائع باختلاف أنواعها وأحجامها من الموانئ الرئيسية في الخليج العربي كميناء دبي وخور فكان ، التي تخدم الممرات التي تربط آسيا بالخليج العربي وممرات آسيا وأوروبا، حيث تم ترميم الممرات والمسارات والقنوات المؤدية الى موانئ العراق التجارية للارتفاع في حجم البضائع والتي تتم مناولتها في الموانئ العراقية. إن البضائع التي يتم نقلها عبر الموانئ في سوريا والأردن والكويت والامارات العربية المتحدة ، ومن ثم نقلها براً الى مخازن العراق التجارية فاستدعت بذلك شركة الموانئ العراقية الى حفر وتعميق المسار بواسطة مشاريع الترميم للموانئ بهدف تفادي نفقات النقل البري المرتفعة والإجراءات المعقدة على الحدود الوطنية من حيث الأهمية الاقتصادية بالإمكان الترويج لهذه المسارات بطريقة متزنة وبشكل جيد من خلال استخدام ميزات معينة في اقتصاد النقل من أجل توسع النقل البحري من وإلى العراق ^(٦) ومن أهم الخطوط (الطرق) الملاحية المنتظمة التي تسلكها السفن المنتظمة والتي تخدم موانئ الخليج العربي وكما يأتي:

١. آسيا - أوروبا (لا تتم زيارة الميناء إلا في طريق العودة من أوروبا الى آسيا).
٢. آسيا - الخليج العربي - البحر الأحمر - البحر الأبيض المتوسط.
٣. آسيا - الخليج العربي - البحر الأحمر.
٤. جنوب شرق آسيا - جنوب آسيا - الخليج العربي ، فضلاً عن السفن في الخليج العربي.

ضمن هذه المسارات البحرية (الطرق) فإن السفن من نوع Post - Panamax التي تبلغ طاقتها الاجمالية (٥٠٠٠ طناً) بما يساوي (٤٠٠٠) حاوية ذات سعة (٢٠ قدماً) التي تم تشغيلها ضمن المسارات (١ - ٢)، حيث تم استعمال السفن ذات الحجم المتوسط بطاقة (١٠٠٠ - ٣٠٠٠) طن ، بما يساوي حاوية بسعة (٢٠ قدم) ذات المسارات المتوسطة (٣ - ٤). إن هذه السفن تبحر بموازاة المسارات (الطرق) ذات المسافات البعيدة تتوقف في بعض الموانئ الإماراتية كميناء جبل علي، وميناء خور فكان، حيث يتم نقل البضائع التي تنقل الى دول أخرى في الخليج العربي بواسطة سفن فرعية أخرى متوسطة وصغيرة الحجم، فضلاً عن وجود موانئ فرعية أخرى في الخليج العربي ن كميناء الشويخ، وميناء الدمام والجبيل السعودي، وميناء البحرين التجاري، وميناء الدوحة القطري التجاري، وميناء بندر الخميني ، والشاهد الرجائي الإيراني. أما في الوقت الحالي يستعمل مساران (طريقان) منفصلان للوصول الى الخليج العربي، ومنه الى الموانئ العراقية عن طريق مسار خور عبدالله الملاحي وهما ^(٧) خريطة رقم (٢):

١. مسار نهر شط العرب: يستعمل مسار نهر شط العرب وهو النقاء نهري دجلة والفرات بطول (١٤٣ كم) ، ويتكون من ثلاثة مسارات رئيسية:

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

أ- بطول ٣٦ كم باتجاه مصب النهر بين العوامة رقم (١) الواقعة عند مدخل القناة في الخليج العربي وميناء الفاو.

ب- بطول (٨٠) كم في وسط النهر بين ميناء الفاو وميناء أبي فلوس.

ج - بطول (٢٧ كم) باتجاه منبع النهر بين ميناء أبي فلوس ، وميناء المعقل فالجزء الذي يبلغ طوله (١١٠ كم) بين مدخل وميناء أبي فلوس الحدود الوطنية مع الجمهورية الإسلامية في إيران.

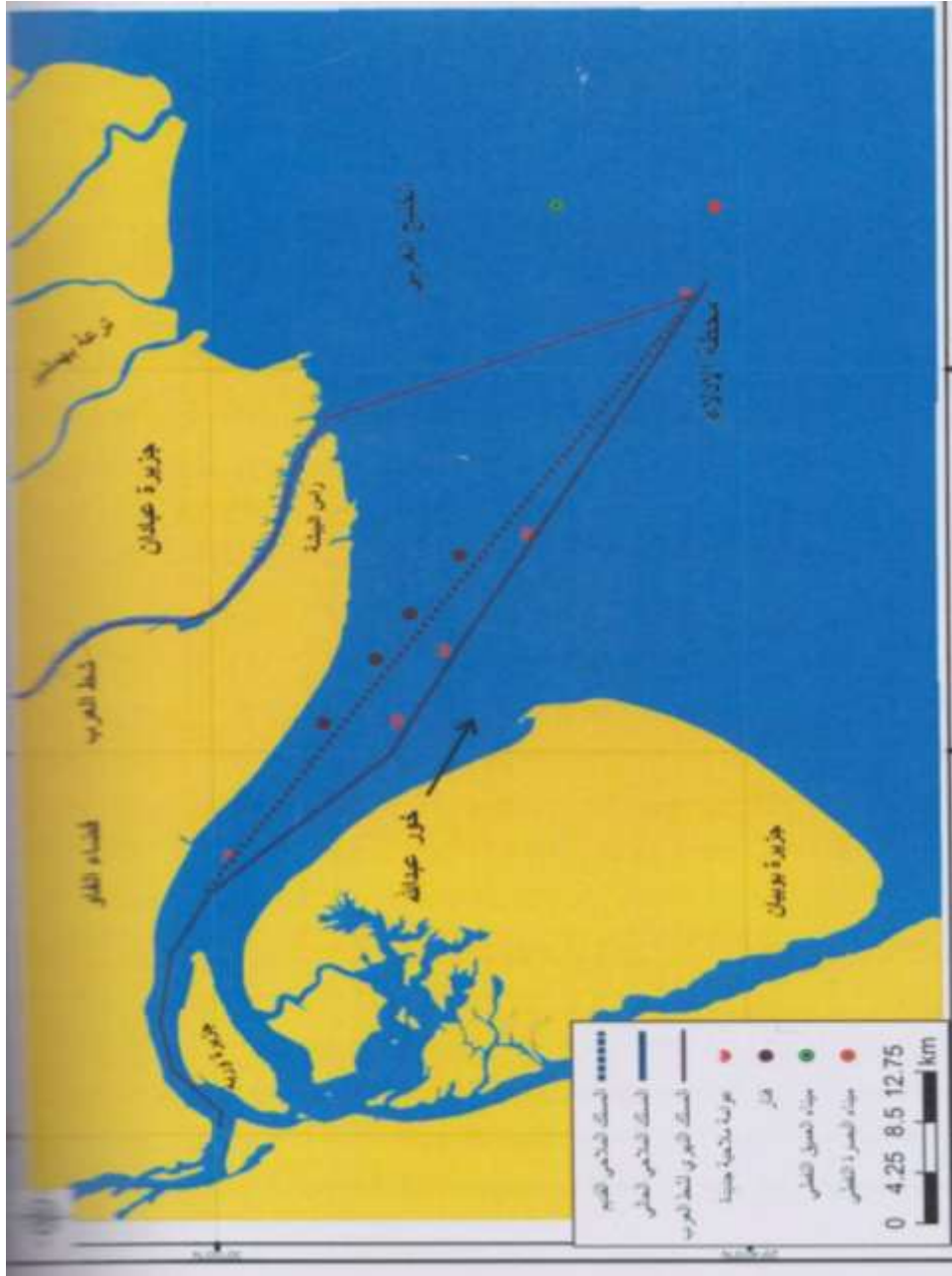
٢. مسار (طريق) خور عبدالله: يحتوي هذا المسار على ثلاثة أجزاء، كقناة خور عبدالله، قناة أم قصر ومنه الى قناة خور الزبير والبالغ طوله الإجمالي (١٠٣ كم) الذي ينتهي عد خور الزبير. جدول(١).

القناة الملاحية	المقطع البحري	أبعاد المسارات (كم)		أقل الأعماق (م)	اجمالي السفن التي تسلك مسار خور عبدالله
		العرض	الطول		
خور عبّالله	العوامة رقم (٣ - ٢٥) مقابل خور الصبية	٣٠٠ - ٥٠٠	٦٠,٧	٨,٢ - ٩,٠	٢٤٥٦٤
أم قصر	العوامة رقم (٢٥) ميناء أم قصر الشمالي	٢٠٠	٢٥,١	٧,١٠ - ١٠,١	
خور الزبير	ميناء أم قصر - ميناء خور الزبير	١٥٠,٢٠٠	١٧,٦	٩,٣ - ١١,١	

- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر، شعبة المسح والكارتوكرافك البحري، ٢٠١٩. (٨)
- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم السيطرة والتوجيه البحري، شعبة التتوير البحري، ٢٠١٩. (٩)

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

خريطة (٢) المسالك الملاحية البحرية العراقية



الممر الملاحي لخور عبدالله

يُعد خور عبدالله من أهم الممرات الملاحية البحرية الذي يربط الخليج العربي بموانئ العراق التجارية، ميناء أم قصر الشمالي، وميناء أم قصر الجنوبي، وميناء خور الزبير بطوا (٢٢٧٤٩٩) كم ، حيث يتم تطهير هذا الممر من الرواسب ليسمح بدخول السفن التي تحتفظ بغاطس ما بين (١٠ - ١١ متراً) لسلامة دخولها وتراكيها في الموانئ ، ولضيق الممرات الملاحية سيؤدي تأثيره على طاقات الموانئ وكفاءة أدائها لانخفاض إنتاجية السفن الواصلة الى الموانئ التجارية العراقية كونها لا تسمح بدخول السفن الضخمة لانخفاض غاطسها، حيث يتضح من ذلك بأن الممرات الملاحية العراقية ممرات محلية كونها لا تطل مباشرة على البحر أو الخليج العربي^(*) . كما تمتاز بكثرة الانحناءات ما يعمل على ببطء حركة السفن القادمة وارتفاع أجور الدلالة البحرية لخطورتها، مما يؤخر من مدة ابحارها في هذه الممرات، وهذا ينعكس بدوره على أحجام السفن وأعدادها الواصلة الى الموانئ التجارية العراقية. وللتقارب فيما بين المسار الملاحي البحري لميناء الكويت قد يؤدي الى التصادم بين السفن القاصدة والمغادرة التي تؤوم الموانئ التجارية العراقية، فضلاً عن غلق القناة وهذا يؤدي الى تأثيرات اقتصادية من خلال الزيادة في تكاليف الإنتاجية للسفن لطول فترة انتظارها^(**) ، الذي يعد المدخل (Gate way) الوحيد لقناة أم قصر الشمالي والجنوبي ، وقناة خور الزبير والغاز السائل عند العوامة (٣) التي تشير الى الدخول للقناة باتجاه البر التي تكون باللون الأخضر^(***) بمسار (course) (٣٠٠) لغاية العوامة (١٧) وعندها يتغير المسار بنحو (٣١٨) بالاتجاه الأيمن ، ويعود السبب في ذلك الى وجود استدارة لغاية العوامة (٢٣). مما لا ريب فيه فإن المسار الملاحي للميناء الكويتي المقابل للعوامة (١٦) ، التي تبعد عن الميناء بمسافة (٣,٧٠٤ كم) (٢ ميل بحري) ، جدول رقم (٢) ، حيث نجد بروز جزر Fasht Qayd مقابل عوامة (1) العراقية باتجاه الغرب بمسافة 4.5 كم (2.5 ميل بحري) تقريباً ، والأخرى تسمى Fasht Ayid مقابل عوامة (9) العراقية باتجاه الغرب، مما يعيق مستقبلاً المسار الملاحي البحري العراقي عند تغييره أو توسيعه بالاتجاه الغربي التي تتصف بأعماقها الكبيرة (المياه الإقليمية الكويتية الصالحة للملاحة) ، حيث لم يأخذ القرار (833) بنظر الاعتبار مسارات خط التالوك في خور عبدالله (النقاط الأعماق في المجرى الملاحي المشترك بين البلدين)، بل اعتمد على تصنيف القناة الى نصفين ضمن التقسيم الحدودي، رغم تشديد اللجنة الأممية منذ العام ١٩٩٣ على أن ((مدخل خور عبدالله من عرض البحر يقع في مكان بحيث فيه تغير هام في اتجاه الخطوط الساحلية للدولتين))، لكن القرار أغفل هذه الحقيقة، وتجاهل أكثر العوامل الطبيعية المؤثرة سلباً على مياهنا الإقليمية، وهي ظروف التعرية والترسيب التي رسمت باستمرار النقاط الصالحة للملاحة وفق حركة واتجاه التيارات البحرية وفيزيائية الترسيب للحمولات الترسيبية التي

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

تميز خور عبدالله وتحتل منه مساحات أوسع كثيراً من المساحات المائية التي تصلح للإبحار وخصوصاً للباخر ذات الغاطس الكبير.

ويتضح من الشكل رقم (1) أنَّ مشكلة الرواسب هي أكثر ما يعقد المشهد ويجعله خطراً، إذ أن مياه العراق الإقليمية محاصرة بسلسلة هائلة من الرواسب التي تحجّم أعماق ومساحة القنوات الملاحية الصالحة كممرات بحرية للسفن ، وخصوصاً خلال حالة الجزر، كما أن هذه الترسبات تغير باستمرار من مواقع النقاط الحدودية ، حيث تزحف القناة الصالحة للإبحار لتقع ضمن أراضي الكويت إذا لم تؤخذ بنظر الاعتبار تلك التغيرات وضرورة معالجتها باستمرار.

الشكل (1) صورة فضائية توضح اتجاه توزيع الرسوبيات البحرية شمال غرب الخليج العربي



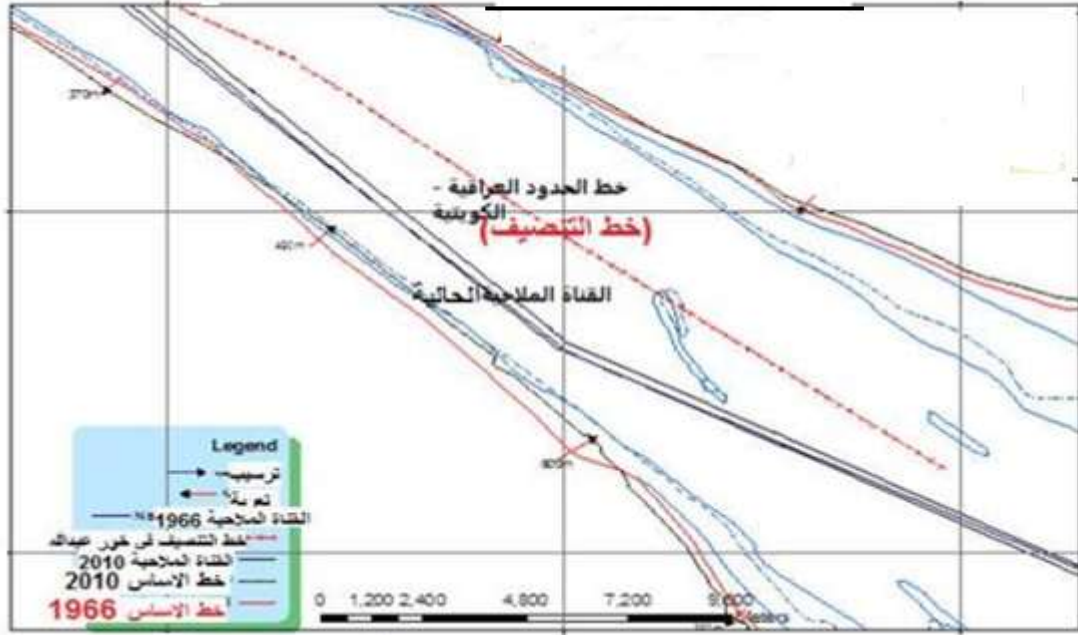
المصدر: جميل طارش العلي وحسن خليل حسن وعدي أدرسي محمود ، التغيرات الطبوغرافية

والملاحية لقناة خور عبدالله، مجلة أبحاث البصرة، ج٤ ، العدد ٣٨ ، ٢٠١٢ ، ص٤. (١١)

أما من الناحية الواقعية فإن ظروف الترسيب وطبيعة المنطقة تعمل ضد مصلحة العراق في هذه الجزئية. إنَّ حدوث عمليات تعرية وتراجع خط الصفر في الساحل العراقي عند مدخل خور عبدالله بحدود (٢٨٤ متر) خلال (٤٦) سنة أي بحدود (٦.١٧) متر/ سنة تبعاً لطبيعة تربة الساحل ذات النسجة الناعمة، والسرعة العالية لتيارات الجزر، كما تصل عمليات التعرية في الجانب العراقي عند خور شيطانة قبالة جزيرة وره الكويتية الى (٣٧٠ متر) أي بمعدل (٨.٠٤) متر/ سنة، لأن سرعة التيارات أكبر في هذه المنطقة، خريطة (٣)

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

تغير نقاط الأساس للحدود في خور عبدالله (خريطة رقم ٣)



Admiralty Chart in n.1235 2019.(12)

إنَّ حدود القناة الملاحية لخور عبدالله متغيرة باستمرار، إذ أن معدلات الترسيب في الجانب الكويتي أكبر من معدلات التعرية فيه ، وهو ما يضيف مساحات كبيرة وواسعة للكويت في خور عبدالله، لذا لا يمكن الاعتماد على مبدأ التصنيف الحسابي لعرض القناة الذي يبدأ من خط الأساس للدولتين بين (آخر نقطة من اليابسة عند أوطأ منسوب لجزر (Lowest Low Water) ، وللبهنة على ذلك فقد بينت إحدى الدراسات^(١٣) حصول تغير في خط الحدود الدولية بين العراق والكويت توضحه خريطة (٢ ، ٣)، وهذا ما أثر أساساً في دخول القناة.

أهمية العوامات الملاحية:

يُعد نصب العوامات الملاحية صور (١) في القناة هو السماح الآمن الى دخول السفن التي تؤوم الموانئ العراقية التجارية بعمق يتراوح ما بين (١١.٥ - ١٢.٥ متراً) ، وتتطابق هذه المعلومات مع المواصفات العالمية ومتطلبات منظمة الايالة البحرية ، وتشير العوامة الخضراء الى الدخول من الجانب الأيمن ، والحمراء الى الجانب الأيسر، والعكس عند الخروج من القناة.

صورة (١) العوامة الملاحية



التقطت الصور بتاريخ ٢٦/٥/٢٠١٩

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

جدول رقم (٢)

الاحداثيات الجغرافية للعوامات البحرية

POSITION		No. Marine Blackjack	BUOY NO.
LAT (N)	LONG (E)	رقم العوامة البحرية	
29 42 455	048 40 477	2	2
29 42 830	048 40 766	3	3
29 44 0.52	048 37 473	4	4
29 44 390	048 37 760	5	5
29 45 562	048 34 565	6	6
29 45 915	048 34 759	7	7
29 46 900	048 31 250	8	8
29 47 370	048 31 680	9	9
29 48 521	048 28 701	10	10
29 48 895	048 28 457	11	11
29 50 000	048 25 300	12	12
29 50 347	048 25 805	13	13
29 51 543	048 22 691	14	14
29 51 771	048 22 800	15	15
29 52 994	048 20 050	16	16
29 53 190	048 20 177	17	17
.....			
29 55 381	048 17 831	19	19
29 57 713	048 14 938	20	20
29 57 783	048 15 473	21	21
29 59 938	048 12 561	22	22
30 00 330	048 12 711	23	23
29 00 644	048 11 083	24	24
30 01 508	048 09 342	24 A مدخل خور الصبية	24
30 01 680	048 09 509	25	25
.....			26
30 01 955	048 07 926	27	27
30 01 920	048 05 480	28	28
30 02 169	048 05 493	29	29

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

30 01 509	048 03 475	30	30
29 59 852	048 01 134	31	31
29 59 622	048 01 219	32	32
.....			
29 59 667	047 59 767	34	34
30 00 275	047 58 030	35	35
30 00 034	047 57 980	36	36
30 00 765	047 57 652	37	37
30 02 350	047 57 334	مدخل نهر أم قصر رقم 1 (العوامة الخضراء)	
30 02 064	047 57 345	مدخل نهر أم قصر رقم 1 (العوامة الحمراء)	

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم السيطرة والتوجيه البحري، شعبة التتوير البحري، ٢٠١٩.
- Admiralty Chart in n.1235 2019.

المقترحات والتوصيات:

١. عقد معاهدات لتنظيم حركة الملاحة البحرية داخل الممرات العراقية وخارجها ، وإعادة النظر بالمعاهدة المرقمة (٨٣٣) لسنة ١٩٩٣ ، وفقاً لبروتوكول دولي مع الجانب الكويتي.
٢. إنشاء دائرة قانونية دولية تعمل على الدفاع عن الحدود المائية العراقية واسترجاع ما ضاع من البلد عام ١٩٩١ (حرب الخليج الثانية) من الحدود البحرية يمكنها أن تفيد البلد في مشاريعه التطويرية البحرية في المستقبل.
٣. عدم التنازل عن أي شبر من سواحل العراق البحرية، ولاسيما أن البلد لا يملك واجهة بحرية (ساحل) إلا (٥٨) كم فقط.
٤. التنسيق بالاشتراك مع وزارة الدفاع - قيادة القوة البحرية ، والدفاع الساحلي بالتزود بالمخططات والمسوحات التي أجريت منذ عام ١٩٩١ ، وذلك لإعداد اللجان المشتركة.
٥. إن اختيار القناة الملاحية تتم وفقاً للعمق (الغاطس) وعند محاولة تغيير المسار الملاحي يكون من الممكن في الجانب العراقي، وهذا يتطلب نفقات كبيرة بهدف إتمام عمليات الحفر لتردي العمق (المياه الإقليمية العراقية غير صالحة للملاحة)، أما على الجانب الآخر الكويتي (المياه الإقليمية الكويتية الصالحة للملاحة) يكون من الممكن أيضاً بعد إجراء الاتفاق من خلال القيام بأعمال الحفر مناصفة خريطة (٣).
٦. العمل على عدم تطويق الطرق البحرية العراقية من قبل دول الجوار، ولاسيما الطريق الملاحي في خور عبدالله الذي يعد الممر الملاحي الوحيد على الخليج العربي من خلال إجراء الاتفاقيات عن طريق تشكل وإعداد لجان مختصة بالتنسيق مع وزارة النقل ووزارة الخارجية العراقية ووزارة الخارجية الكويتية وإعادة ترسيم الحدود وفق المعايير الدولية وتوثيقها في المنظمة الدولية للملاحة البحرية (IMCO) بما يضمن السلامة البحرية الآمنة.
٧. العمل الدائم على حفر القنوات الملاحية في شط العرب وخور عبدالله كونها رئة البلد التجارية مع مختلف دول العالم ، فضلاً عن الإسراع في إكمال أعمال تنفيذ ميناء الفاو الكبير ولاسيما الأرصفة النفطية.
٨. العمل الجاد على تطوير القنوات الملاحية في شط العرب من خلال إزالة ورفع جميع الغوارق البحرية التي تُعد عائقاً أمام تدفق السفن التجارية البحرية الى مينائي أبي فلوس والمعقل وتعميق قناة روكا الملاحية.

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

٩. العمل على تعميق مدخل شط العرب الذي يُعد عائقاً أمام دخول السفن التجارية الكبيرة الى الموانئ التجارية المطلة على ضفاف شط العرب (ميناء أبي فلوس وميناء المعقل) حتى بات هذا الموضوع لا حل له.

الهوامش :

- ١- عبدالهادي مصطفى ابو لقمة، محمد علي الاعور، الجغرافية البحرية، الطبعة الثانية، دار الجماهيرية، ليبيا، ١٩٩٩، ص ١٧٤
- ٢- يوسف عيسى طعماس، وحبيب أحمد عبدالعزيز محمد ، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الكتب لطباعة والنشر، جامعة الموصل، الموصل، ١٩٨٩ ص ٢٢٥
- ٣- الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ،مجلس التجارة والتنمية ، الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وآثارها على التنمية الاونكتاد، جنيف، ٢٠١٨، ص ٢٠
- ٤- سعيد عبده، أسس جغرافية النقل ، مكتبة الأنكلو المصرية، القاهرة ، ١٩٩٤، ص ٢٢٣.
- 5- Admiralty Chart in n.1235 2019.
- ٦- علي حسين المشهداني، المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية وأثرها على التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد ٧ ، ١٩٩٥، ص ٧٦
- ٧- نجم الدين عبدالله نجم الحجاج، تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية (دراسة في الجغرافية الاقتصادية لنقل البحري ، أطروحة دكتوراه، جامعة البصرة، كلية التربية للعلوم الإنسانية، ٢٠١٥ . ١٦٩، ص ٧٠.
- ٨- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر، شعبة المسح والكارتوكرافك البحري، ٢٠١٩.
- ٩- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم السيطرة والتوجيه البحري، شعبة التتوير البحري، ٢٠١٩.
- ١٠- عمل الباحث بالاعتماد على الخريطة الادمرالية البريطانية، رقم ١٢٣٥، بمقياس رسم ١/١٠٠٠٠٠٠
- ١١- جميل طارش العلي، وحسن خليل حسن وعدي أدريسي محمود، التغيرات الطبوغرافية والملاحية لقناة خور عبدالله، مجلة أبحاث البصرة، ج ٤ ، العدد ٣٨ ، ٢٠١٢ ، ص ٤.
- 12- Admiralty Chart in n.1235 2019.
- ١٣- جميل طارش العلي، وآخرون، مصدر سابق، ص ٣٧
- ١٤- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم السيطرة والتوجيه البحري، شعبة التتوير البحري، ٢٠١٩.
- 15- Admiralty Chart in n.1235 2019.(15)

الأهمية الاقتصادية للملاحة البحرية التجارية لخور عبدالله

(*) الجهاز المركزي الاحصائي ، وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ، التقرير الاحصائي للسنوات ٢٠٠٩ - ٢٠١٩

(**) المنطقة الواقعة بين السد الخارجي الى ميناء أبي فلوس مشتركة مع الجانب الإيراني، ومن خور عبدالله رقم واحد الى جزيرة بوبيان مشتركة مع الجانب الكويتي.

(***) للمزيد ينظر: الحمامي، كاظم فنجان، نحو استراتيجية تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها ، ٢٠٠٦ ؛ الحمامي، كاظم فنجان، الكويت تخنق الموانئ العراقية.

(****) يكون ضياء العوامة الخضراء باللون الأخضر، والعوامة الحمراء باللون الأحمر مساء وليلاً.

المصادر:

١. أبو لقمة، عبدالهادي مصطفى والأعور، محمد علي ، الجغرافية البحرية، الطبعة الثانية، دار الجماهيرية، ليبيا، ١٩٩٩.
٢. الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مجلس التجارة والتنمية ، الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وأثارها على التنمية الاونكتاد، جنيف، ٢٠١٨ .
٣. الحجاج ، نجم الدين عبدالله نجم، تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية (دراسة في الجغرافية الاقتصادية لنقل البحري ، أطروحة دكتوراه، جامعة البصرة، كلية التربية للعلوم الإنسانية، ٢٠١٥.
٤. الحمامي ، كاظم فنجان ، نحو استراتيجية تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها، ٢٠٠٦ (alrasheednet.com)، الموقع الإلكتروني.
٥. الحمامي، كاظم فنجان، الكويت تخلق الموانئ العراقية، ٢٠١١ (basrahcity) الموقع الإلكتروني.
٦. خريطة الأدميرالية البريطانية ، رقم ١٢٣٥ ، مقياس الرسم ١/١٠٠٠٠٠٠.
٧. رسول ، أحمد حبيب، دراسات من جغرافية النقل ، ط ٢ ، دار النهضة العربية، بيروت ، ٢٠٠٨.
- طعماس، يوسف عيسى وحبيب أحمد عبدالعزيز محمد ، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، الموصل، ١٩٨٩.
٨. عبده ، سعيد، أسس جغرافية النقل ، مكتبة الأنكلو المصرية، القاهرة ، ١٩٩٤.
٩. العلي، جميل طارش ، حسن خليل محمود، عدي إدريس، دراسة التغيرات الطبوغرافية والملاحية لقناة خور عبدالله، مجلة أبحاث البصرة، العدد ٣٨ ، الجزء ٤ ، ٢٠١٢.

١٠. المشهداني، علي حسين، المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية وأثرها على التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد ٧، ١٩٩٥.

١١. وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم الحفر، شعبة المسح والكارتوكرافك البحري، ٢٠١٩.

١٢. وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم السيطرة والتوجيه البحري، شعبة التتوير البحري، ٢٠١٩.

13. Ministry of Transport (MOT), General Company for ports of Iraq (GCPI); Master Plan Study for Port Sector in the Republic of Iraq Interim Report (1), 2014.

14. Admiralty Chart in n.1235 2019.