

م. د. زينب مزبان هزاع الخفاجي

جامعة البصرة – كلية الآداب – قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية
zainab.hazaa@uobasrah.edu.iq

خلاصة البحث:

يحظى قطاع النقل البحري بأهميته في أي منطقة على أساس موقع تلك المنطقة ومقدار ثرواتها الطبيعية ، ومن هنا فمن الضروري الاستفادة وبشكل كبير من الموقع الجغرافي لأي إقليم لزيادة تنافس قطاع النقل مع القطاعات الأخرى ، ولغرض قياس تنافسية هذا القطاع يمكن استخدام عدد من المقاييس ومؤشرات الأداء لتقييم عدد من القطاعات الفرعية الواقعة ضمنها ومنها، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية ، ومؤشر ارتباط موانئ دولة بموانئ العالم الأخرى .

يهدف البحث الى التعرف والاطلاع على واقع الموانئ العراقية التجارية ودورها في حركة النقل البحري ، من خلال تحليل ما يسمى بمؤشر الأداء اللوجستي للموانئ البحرية لعام (٢٠١٧) ، وكذلك مؤشر ارتباط هذه الموانئ بموانئ العالم الأخرى خلال المدة (٢٠١٧ – ٢٠١٨) ، عن طريق استخدام الاحصائيات والمؤشرات الصادرة من صندوق النقد العربي والبنك الدولي ، فضلا عن الاطلاع على المؤشرات الرئيسة لنشاط هذا القطاع خلال المدة (٢٠١٧ – ٢٠٢٢) .

وقد لخصت الدراسة بأن قطاع الخدمات اللوجستية في الموانئ العراقية لم يتطور بدرجة يستطيع ان ينافس موانئ الدول الأخرى ، وهذا نتيجة عدم استخدام التقنيات الحديثة التي كان لها دوراً كبيراً وانعكاساً ايجابياً على القدرة التنافسية كذلك تتباين الموانئ العراقية التجارية فيما بينها تبايناً كبيراً ، فبعض الموانئ تمتاز بإنتاجية كبيرة ، في حين تفتقر بعض الموانئ الى ذلك .

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الموانئ العراقية التجارية ، مؤشر الاداء اللوجستي، مؤشر ارتباط الموانئ .

Iraqi Commercial Ports and Their Role in Maritime Transportation Movement (2017-2022)

Lect. Dr. Zainab Mazban Haza'a Al-Khafaji

Dept. of Geography and Geographic Information Systems , College of Arts ,
University of Basrah

Abstract:

The maritime transport sector holds its importance in any region based on the region's geographical location and its natural resources. Therefore, it is essential to make significant use of the geographic location of any region to enhance the competitiveness of the transport sector with other sectors. To measure the competitiveness of this sector, a number of metrics and performance indicators can be used to evaluate several subsectors within it. These include the logistics services performance index and the connectivity index of a country's ports with ports in other parts of the world.

The research aims to understand and examine the reality of Iraqi commercial ports and their role in maritime transport through the analysis of what is known as the Logistics Performance Index of maritime ports for the year 2017. It also investigates the correlation index of these ports with ports in other parts of the world during the period from 2010 to 2018, using statistics and indicators issued by the Arab Monetary Fund and the World Bank.

The study has summarized that the logistics services sector in Iraqi ports has not developed to a degree that allows it to compete with ports in other countries. This is a result of not utilizing modern technologies, which could have had a significant and positive impact on competitiveness. Additionally, there is significant variation among Iraqi commercial ports. Some ports excel in productivity, while others lack in this regard.

Keywords: Maritime Transport , Iraqi Commercial Ports , Logistic Performance Index , Ports Correlation Index.

المقدمة :

تعد الموانئ البحرية نقطة مهمة وضرورية في حركة نشاط البحري ومختلف انواع المبادلات التجارية لغرض دعم الاقتصاد الوطني ، وقد اصبحت المبادلات البحرية التجارية اليوم واحدة من أهم الحركات الفعالة في الاقتصاد ، اذ تساهم الموانئ البحرية في انجاح التجارة الخارجية عن طريق فتح الباب لكافة انواع التعاملات البحرية التجارية ، وهو بذلك يعطي فرصة لاستقطاب الجهات العاملة في هذا المجال مثل التجار . وتمثل الموانئ العراقية التجارية عاملاً حيوياً للتجارة المنقولة بحراً ، وهذا بالتالي يجعل الموانئ العراقية واقعة دائماً تحت ضغط متزايد ، لاسيما بالنسبة لتطوير ادارتها ورفع كفاءتها وتحسين أدائها اللوجستي بهدف زيادة حجم التبادل التجاري المنقول بحراً ، والتقليل من فترة بقاء السفن بالموانئ من أجل تقليل الكلفة الكلية للنقل البحري ، مما يساهم في خفض سعر المواد الخام وسعر المنتجات .

مشكلة البحث :

تنطلق المشكلة من خلال ما يأتي :

- ١- ما دور وأهمية النقل البحري العالمي والخدمات اللوجستية للموانئ في التجارة الخارجية ؟
- ٢- ما واقع حركة نقل البحري والخدمات اللوجستية في الموانئ العراقية التجارية ؟
- ٣- ما مدى علاقة ارتباط الموانئ العراقية بمواني العالم ؟

فرضية البحث :

على ضوء المشكلة اعلاه يمكن صياغة الفرضيات الاتية :

- ١- يعد نقل البحري العالمي من اهم وابرز عوامل تنمية في تجارة الخارجية .
- ٢- بحكم الموقع الجغرافي والاستراتيجي للموانئ ، تستحق ان تكون الموانئ العراقية من افضل الموانئ من حيث مستوى الاداء اللوجستي ونقل البحري وذلك من خلال القيام بدورين مهمين اولهما نقل البضائع المستوردة وثانياً نقل البضائع المصدرة .
- ٣- يعكس مؤشر ارتباط الموانئ لأي دولة بمواني العالم ، مدى قوة وجودة ربط البلد بشبكات ملاحية عالمية ، ويعد الموقع الجغرافي للموانئ العراقية على خطوط الملاحة العالمية والقرب من الموانئ المحورية أهم علامات نجاح المتعلقة بمؤشر ارتباط الموانئ العراقية بمواني العالم .

هدف البحث :

يهدف البحث الى تحقيق ما يأتي :

- ١- دراسة واقع الموانئ العراقية التجارية .
- ٢- توضيح العلاقة القائمة بين الموانئ العراقية التجارية والنقل البحري ، و ذلك من خلال ابراز دور هذه الموانئ في مجال التجارة الخارجية .
- ٣- تحديد اهم التحديات والمشاكل التي تواجهها الموانئ العراقية التجارية .

أهمية البحث :

تبرز أهمية البحث في تحقيق اهدافه ، وذلك من خلال تأكيد على أهمية الموانئ العراقية التجارية ودورها في تجارة الخارجية لاسيما في ظل الانفتاح الاقتصادي الكبير الذي يشهده العالم حالياً ، كذلك تتجلى اهمية البحث في كونه يتطرق الى وسيلة ضرورية ومهمة لقيام تجارة الخارجية من بين ثلاث وسائل تتمثل بالنقل الجوي والبري والبحري .

منهج البحث :

لقد اعتمدت الباحثة في تحليل اشكالية البحث واثبات صحة ما مطروح من فرضيات على ، المنهج الوصفي والمنهج التحليلي ، لغرض وصف واقع الموانئ العراقية التجارية وتحديد أهم التحديات والمشاكل التي تواجهها .

حدود منطقة البحث :

تتمثل الحدود المكانية بالموانئ العراقية التجارية المنتشرة في خور عبد الله وشط العرب ، خريطة (١) . أما بالنسبة للحدود الزمانية فهي تدرس واقع حال الموانئ العراقية التجارية ودورها في حركة النقل البحري للمدة (٢٠١٧ - ٢٠٢٢) .

خريطة (١) مواقع الموانئ العراقية التجارية لعام ٢٠٢٢



العدد ٤ - المجلد ٤٨ - كانون الأول لسنة ٢٠٢٣

مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية

المصدر : سهيلة صبيح ناصر المياحي ، دور الموانئ التجارية العراقية في تجارة العراق الخارجية للمدة

(٢٠٠٧ - ٢٠١٠) ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، رسالة ماجستير ، ٢٠١٣ ، ص ٢٦ .

أولاً - واقع الموانئ العراقية التجارية :

ان الهدف الاساس للنقل البحري يتمثل في مدى قدرة الموانئ على تحقيق الاتصال بين أكبر عدد ممكن من دول العالم ، وان حركة الملاحة عند الموانئ هي امتداد لحركة النقل في اعالي البحار وكذلك هي الجانب الفعال والايجابي لحركة التسويق بإعتبارها الاكثر استجابة للتجارة الدولية والارخص أجراً^(١).

ومن المعروف ان حجم الميناء وشكله ووظائفه ما هي إلا نتيجة لعاملين اساسيين يتمثل اولهما بالعامل الجغرافي والثاني بالعامل الاقتصادي ، فالعامل الاول سوف يؤثر على الخصائص الداخلية لبنية الميناء كاتجاه حواجز الامواج وقناة الدخول وموقع وشكل المخازن والمستودعات ، بينما ينعكس تأثير العامل الاقتصادي على حجم الميناء وانواع الارصفة واستخداماتها ، فضلاً عن سعة المخازن والمستودعات^(٢).

ونظراً لما يتمتع به العراق من موقع جغرافي مهم يتمثل في وقوعه عند رأس الخليج العربي ، فضلاً عن طبيعة سواحلها التي يبلغ طولها (٦٤ كم) وعرضها (١٥٠٠ م) ، وعلى الرغم من ضحالة هذا الساحل ومن الصعوبة انشاء موانئ بشكل مباشر عليه لكنه بالمقابل يمتاز بوجود شط العرب وهو عبارة عن نهر طويل صالح للملاحة وبعيد عن تأثيرات الجوية يبلغ طوله (١٣٩,١ كم) من المعقل حتى مصبه في الخليج العربي وحوالي (٢٠٣,٩ كم) ، من القرنة الى المصب وحوالي (٢٨,٢ كم) من الفاو وحتى المصب ، في حين يتراوح عرض شط العرب بين (٤٠٠ م) امام مدينة العشار حتى (١٥٠٠ م) عند مصبه في الخليج العربي ، أما بالنسبة لعمقه فهو يسمح للبواخر الكبيرة بغاطس يصل حوالي (٩ م) وحوالي (١٠,٧٥ م) الى الفاو^(٣).

وبهذا يمتلك العراق (٤) موانئ تجارية تتوزع هذه الموانئ على القنوات المائية التابعة للعراق والمتمثلة بقناة شط العرب المائية ويقع عندها ميناء المعقل وميناء أبو فلوس بينما يقع ميناء أم قصر وميناء خور الزبير عند قناة خور عبد الله ، ويبلغ عمقها حوالي (٤ م) .

وفيما يلي توضيح للموانئ العراقية التجارية :

١- ميناء أم قصر:

يعد هذا الميناء من أهم موانئ العراق الحالية ، لكونه الأكثر حيوية مقارنةً مع الموانئ العراقية الاخرى كما انه اكبر موانئ العراق التجارية ، يقع هذا الميناء على طول شاطئ الغربي لقناة خور عبد الله على بعد (٦٦ كم) عن مدخل مدينة البصرة الغربي ، يمثل هذا الميناء المدخل الأكثر اهمية والاسع لحركة نقل البحري في العراق ، بدأ العمل لغرض انشاء الميناء في عام (١٩٦٠) وانجز العمل في عام ١٩٦٥ وبدأ تشغيله في عام (١٩٦٧) وفي عام (١٩٧٤) بدأ الميناء بشكل فعلي حركته التجارية^(٤) .

يحتوي الميناء على (٢١) رصيف بطول (٤,٢ كم) ومجهز بنحو (٦٠) رافعة وعدد (٢) جسور ناقل ، بينما تبلغ طاقة الاجمالية للمناولة حوالي (٩ - ١٠) مليون طن سنوياً^(٥) ، يستقبل السفن ذات الغاطس (٩,٧ م) ، ويرتبط الميناء بسكة حديد وشبكة من الطرق .

٢- ميناء خور الزبير:

كانت بداية انشاء الميناء عام (١٩٧٠) وبدأ العمل في عام (١٩٨٩) ، يبعد الميناء عن مركز المدينة (٦٠ كم) غرباً و (١٠٥ كم) عن نهاية شمالية للخليج العربي ، وهو ميناء صناعي تجاري انشأ لخدمة مشاريع الحديد والصلب والبتروكيماويات والاسمدة الكيماوية .

يتكون الميناء من (١٢) رصيفاً مجهزة بحوالي (٤٣) رافعة و (٥) أحزمة ناقلية منها (٨) أرصفة تجارية و (١) رصيف خدمي لغرض ارساء الزوارق والساحبات و (٣) أرصفة للمنتجات النفطية بعد ان

اعلان الحكومة العراقية عام (١٩١٤) بتخصيص (٣) أرصفة من ميناء خور الزبير لتحميل النفط بهدف زيادة الاستثمار ، في حين بلغ مجموع طول الارصفة (٢٢ كم) وتتراوح الطاقة الاجمالية للمناولة حوالي (٧ - ٧,٥) مليون طن سنوياً ويستقبل السفن التي حمولتها لا تزيد عن (٥٥) ألف طن ^(٦) .

٣- ميناء أبو فلوس:

يقع الميناء على الضفة الغربية لنهر شط العرب ، ويبعد (٢٢ كم) عن مركز المدينة ، بوشر العمل في انشاء الميناء عام (١٩٧٥) واكمل العمل فيه عام (١٩٧٦) يحتوي هذا الميناء على (٣) أرصفة ، وتبلغ طاقته الاستيعابية (٧٥٠) ألف طن سنوياً ^(٧) ، ويعد أصغر الموانئ العراقية ، وهو ميناء تجاري متخصص بالحمولات العامة المتنوعة .

٤- ميناء المعقل

ويعد اول موانئ العراق انشأ عام (١٩١٩) على الضفة الغربية لشط العرب ، يحتوي على (١٥) رصيف تجاري ، تعرض هذا الميناء لأضرار كبيرة تسببت في توقفه عن العمل نظراً لتدمير أرصفته وممتلكاته اثناء الحرب العراقية الايرانية للمدة (١٩٨٠ - ١٩٨٨) وهو حالياً يعمل بطاقات محدودة ، نظراً لوجود الغوارق في عدد من الارصفة مما يؤثر على اقلاع وارساء السفن من والى الميناء كذلك قلة الغاطس والاعماق بحيث لا يسمح بدخول سفن ذات الحمولات الكبيرة وذات الغاطس الكبير ، وتبلغ طاقة الميناء الاستيعابية حوالي (٣٧٥٠) مليون طن سنوياً ^(٨).

لقد تعرض العراق خلال المدة (١٩٨٠ - ٢٠٠٣) الى ظروف قاسية تمثلت بالحروب المتكررة والازمات الاقتصادية ، التي ساهمت وبشكل كبير في تدمير البنية تحتية لمختلف قطاعاته الاقتصادية اذ عانت كل قطاعاته من تخلف وانذار أثر وبشكل كبير على حجم الانتاج وازداد الانذار هذا بعد عام (٢٠٠٣) حيث تعقد وضع العراق السياسي وشهدت قطاعاته الاقتصادية توقف شبه كامل الامر الذي حتم على نقل البحري العراقي تحمل مسؤولية تجهيز العراق بمختلف احتياجاته التجارية والزراعية والصناعية والكمالية الذي زاد الطلب عليها خاصة بعد الانفتاح الكبير للعراق على مختلف دول العالم وتوفر السيولة المالية لدى أغلب أبناء الشعب العراقي ^(٩).

ومع ذلك يعد دور الموانئ العراقية التجارية محدود في عملية التنمية الاقتصادية ، وذلك لعدة أسباب يأتي في مقدمتها الاعتماد وبشكل كبير على النفط ، حيث يمثل أكثر من (ثلثي) ناتج المحلي الاجمالي و (٩٩ %) من مجموع صادرات و (٩٥ %) من مجموع الايرادات الحكومية ، فضلاً على ان الموانئ التجارية العراقية تمتاز بأنها ذات سعة محدودة ، وكذلك قلة انظمتها المتطورة والحديثة المستخدمة في العمل والادارة ^(١٠).

على الرغم من ان إيرادات الموانئ الاجمالية قد زادت زيادة ملحوظة من (٢٣) مليون دولار عام (٢٠٠٤) الى (٣٦٠) مليون دولار في عام (٢٠٢١) ، ومع ذلك فهي لا تقدم المساهمة الكبيرة في الإيرادات الاجمالية العامة للبلد ، ففي الوقت الذي بلغ اجمالي العائدات النفطية للعراق عام (٢٠٢١) حوالي (٧٥,٥) مليار دولار كانت إيرادات الموانئ الاجمالية لنفس العام (٣٠,٦) مليون دولار فقط^(١١). وتشير بيانات جدول (١) الى مؤشر أداء الخدمات اللوجستية التي وضعها البنك الدولي ، كأداة هامة تستخدم لمعرفة مستوى الاداء ولقياسه وما هي الخدمات اللوجستية التي تقدمها الدول لغرض مساعدة نفسها على تحديد الفرص والتحديات وتحسين خدماتها اللوجستية الخاصة بها . ويتم استخدام هذا المؤشر اعتماداً على (٦) أبعاد اساسية بهدف معرفة أداء دول العالم عن طريق اعطاء كل بعد من الابعاد (٦) تقييم من الأدنى درجة الى الأعلى درجة أي من (١ - ٥) وعن طريق هذه الابعاد نستطيع عقد المقارنات بين أداء الدول ، والتعرف على افضل أداء بين تلك الدول ، كذلك تساعد المقارنات اعلاه في التعرف على العلاقة القائمة بين أداء الدولة اللوجستي ودخلها^(١٢)، فمثلاً حققت دولة الامارات افضل أداء للخدمات اللوجستية الشاملة لعام (٢٠١٧) حيث احتلت المرتبة الاولى عربياً و (٢٧) عالمياً ، جدول (١) .

وفيما يلي الستة ابعاد رئيسية لقياس درجة الاداء للخدمات اللوجستية لمعظم بلدان العالم :

- ١- التخلص الكمركي ونعني بها القدرة والبساطة والسرعة من قبل المسؤولين على مراقبة الحدود.
- ٢- البنية التحتية أي جودة هذه البنية المرتبطة بمجالي النقل والتجارة .
- ٣- الشحنات العالمية وسهولة ترتيبها بأسعار تنافسية .
- ٤- جودة وكفاءة الخدمات اللوجستية .
- ٥- القدرة على تتبع مسار سير الشحنات .
- ٦- الوقت المحدد لوصول الشحنات الى اصحابها .

جدول (١)

ترتيب العراق في مؤشر الخدمات اللوجستية لعام (٢٠١٧)

الترتيب العالمي	توقيت الوصول		تتبع الشحنات		الجودة اللوجستية		الشحنات العالمية		البنية التحتية		التخليص الكمركي		أداء الخدمات اللوجستية		الدولة
	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	الدرجة	الترتيب	
52	3.12	85	3.35	36	3.04	47	3.01	53	3.12	40	3.1	36	3.12	44	البحرين
56	3.38	61	3.16	47	2.91	59	2.77	81	3.07	43	2.74	57	3	60	الكويت
59	3.39	59	2.66	86	2.74	71	3.04	52	2.93	52	2.86	49	2.94	61	عمان
62	3.13	82	3	62	2.92	58	2.83	77	2.77	61	2.63	64	2.88	63	مصر
68	3.29	69	2.6	96	2.68	78	2.97	58	2.58	73	2.47	81	2.77	73	الأردن
110	3.35	64	2.69	82	2.6	88	2.96	62	2.52	81	2.42	94	2.77	74	تونس
155	2.85	127	2.13	157	2.1	159	2.36	140	2.24	122	2.19	138	2.31	148	سوريا
141	2.76	139	2.12	158	2.15	157	2.31	148	2.02	154	1.94	161	2.22	156	العراق
153	2.48	160	2.26	150	2.26	140	2.17	157	1.94	159	1.99	158	2.19	157	السودان
27	3.98	24	3.64	22	3.58	25	3.37	30	3.76	19	3.49	22	3.63	24	الإمارات
29	3.92	27	3.41	34	3.3	36	3.25	33	3.24	35	3	40	3.63	34	قطر
49	3.65	43	3.18	45	3.09	42	2.96	60	3.27	33	2.84	51	3.16	43	السعودية
85	3.08	90	2.99	63	2.83	64	2.62	106	2.54	78	2.39	98	2.74	77	لبنان
151	3.01	98	2.51	112	2.38	121	2.54	115	2.15	139	1.95	160	2.43	126	اليمن
148	2.78	136	2.36	138	2.25	141	2.29	151	2.34	105	2.13	146	2.35	145	موريتانيا

المصدر : باهي محمد العربي ، بروبة أيمن ، رزاق محسن حاتم ، واقع وتحديات النقل البحري في الدول العربية - دراسة حالة مجموعة من الدول العربية ، رسالة ماستر ، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ ، ص ٥٢ .

وقد أظهر التقرير الصادر من البنك الدولي الخاص بمؤشر الاداء اللوجستي لعام (٢٠١٧) ، جدول (١) ، بأن العراق قد احتل المرتبة (١٤١) عالمياً من مجموع (١٦٧) دولة ضمتها بيانات البنك المركزي ، كما اظهرت النتائج تبوأ العراق المرتبة (١٥٦) عالمياً في اداء الخدمات اللوجستية ، والمرتبة (١٦١) عالمياً في معيار الخدمات الكمركية ، و (١٥٤) في معيار البنية التحتية والمركز (١٤٨) في الشحنات العالمية والمرتبة (١٥٧) عالمياً في معيار الجودة اللوجستية وحصل على المرتبة (١٥٨) عالمياً في تتبع الشحنات ، والمرتبة (١٣٩) عالمياً في معيار توقيت الوصول للخدمات اللوجستية ، كما ان كفاءة الموانئ البحرية تعتمد على درجة ارتباطها بمثيلتها من الموانئ الاخرى وهذا ما يعرف (بمؤشر الارتباط بشبكة نقل البحري المنتظمة LSCI) .

ومن خلال هذا المؤشر نستطيع معرفة مدى جودة ارتباط موانئ دولة معينة بشبكات الملاحة العالمية ، وتم حساب هذا المؤشر في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وفقاً لخمس معايير تابعة لقطاع نقل البحري وتمثل هذه المعايير ^(١٣) بما يلي :

- ١- عدد سفن التي تدخل الميناء .
- ٢- القدرة الاستيعابية للسفن الداخلة للميناء .
- ٣- عدد تردد السفن للميناء .
- ٤- الحد الاعلى لحجم سفن .
- ٥- عدد شركات النقل التي تقوم بخدمة الميناء .

ووفقاً للمؤشر اعلاه تتحدد القدرة الاقتصادية للدولة ، ففي حالة ارتفاع قيمة المؤشر يعني ذلك ارتفاع كفاءة نظام الشحن البحري لدى الدولة وكان ذات قدرات اقتصادية وارتباط اكثر بالفعاليات التجارية العالمية والعكس صحيح عند انخفاض قيمة هذا المؤشر .

وبالرغم من علامات التحسن الذي شهدته العراق في مؤشر ارتباط موانئه البحرية وتجارته عالمياً خلال عام (٢٠١٧) اذ بلغ معدل مؤشر الارتباط لديه (٢٢,٨٩) نقطة عام (٢٠١٧) ثم عاد لينخفض في عام (٢٠١٨) حتى وصل (٢١,٧٤) ، جدول (٢) ، ان هذه النسبة تشير الى ضعف القدرة التنافسية له في الاسواق العالمية نتيجة اعتماد صادرات العراق لسلعة واحدة وهي النفط مقارنةً بارتفاع قيمة وكلفة استيراداته بسبب اجور الشحن المنخفضة نتيجة انخفاض قيمة مؤشر ارتباطه ، فضلاً عن قلة خطوط الملاحة البحرية وبالنتيجة ضعف كفاءة الموانئ في العراق ومحدودية قدرتها على التجارة بحراً ، ويعود سبب ذلك لاحتمية موقعه الجغرافي ومحدودية مياحه الاقليمية وضحالتها فضلاً عن قلة الامكانيات السياسية والاقتصادية القادرة على دفع عجلة تنمية للبنى التحتية لموانئ العراق البحرية .

جدول (٢)

مؤشر ارتباط موانئ العراق بموانئ العالم
للمدة (٢٠١٧ - ٢٠١٨)

السنوات	2017	2018
الجزائر	12.07	13.37
البحرين	28.50	30.31
السعودية	54.16	58.16
مصر	54.04	62.38
الاردن	26.14	32.31
الكويت	10.75	10.85
لبنان	39.13	40.46
ليبيا	11.61	14.42
سوريا	7.87	9.39
تونس	8.66	8.23
الامارات	67.86	72.87
اليمن	9.89	6.85
موريتانيا	7.10	11.41
المغرب	63.68	65.04
عمان	53.85	53.78
قطر	26.59	34.95
السودان	18.84	13.14
العراق	22.89	21.74

المصدر : باهي محمد العربي ، بروبة أيمن ، رزاق محسن حاتم ، واقع وتحديات النقل البحري في الدول العربية - دراسة حالة مجموعة من الدول العربية ، رسالة ماستر ، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ ، ص ٥٦ .

وتعكس بيانات جدول (٣) أهم مؤشرات موانئ العراق للمدة (٢٠١٧ - ٢٠٢٢) ، ويتضح من الجدول اعلاه ان كمية البضائع المصدرة والمستوردة وقيمة الإيرادات المتحققة خلال المدة (٢٠١٧ - ٢٠٢٢) قد شهدت ارتفاعاً ملحوظاً ، في حين ساعدت أزمة كورونا (Covid - 19) والتي أثرت بشكل سلبي على مختلف قطاعات الانتاج ومنها قطاع النقل ، على تراجع في كمية البضائع المصدرة وقيمة الإيرادات المتحققة في عام (٢٠٢٠) ثم عادت من جديد لتسجل ارتفاع اخر خلال المدة (٢٠٢١ - ٢٠٢٢) بعد انتهاء الازمة وعودة الحياة الى طبيعتها ، كذلك أخذ عدد العاملين لدى شركة العامة لموانئ العراق ، وشركة نقل البحري بالانخفاض طيلة المدة (٢٠١٧ - ٢٠٢٢) وذلك بسبب تقاعد عدد من العاملين في هذا المجال .

جدول (٣)

المؤشرات الرئيسية لنشاط شركة العامة لموانئ العراق وشركة النقل البحري
للمدة (٢٠١٧ - ٢٠٢٢)

ت	المؤشر	2022	2021	2020	2019	2018	2017
1	عدد سفن القادمة للموانئ العراقية (لنقل البضائع) سفينة	1699	1739	2060	1836	2044	2049
2	عدد سفن المغادرة المحملة من الموانئ العراقية (لنقل البضائع) سفينة	1199	143	808	1284	995	537
3	كمية البضائع (المستوردة) للموانئ العراقية ألف طن	19851	17118	19569	16708	17898	17029
4	كمية البضائع (المصدرة) للموانئ العراقية ألف طن	11066	10236	10213	12930	10456	5200
5	قيمة الإيرادات (المتحققة) للشركة العامة للموانئ العراقية (مليار دينار)	5182	4515	4241	4863	4533	4202
6	عدد الايدي العاملة في شركة العامة لموانئ العراق (عامل)	7238	7512	7867	8766	9006	9097
7	عدد سفن العاملة التي تمتلكها شركة العامة للنقل البحري	6	7	7	8	8	8
8	قيمة الإيرادات (المتحققة) للشركة العامة للنقل البحري (مليار دينار)	174	169	184	834	871	668
9	عدد الايدي العاملة في شركة العامة للنقل البحري (عامل)	1240	1216	1264	1039	1610	1683

المصدر : من عمل الباحثة بالاعتماد على :

- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، مؤشرات النقل والاتصالات على الموقع التالي :
- <https://www.cosit.gov.iq/ar> 2013 - 03 - 29 - 08 - 38 - 49
- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة ٢٠٢٢ ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، ٢٠٢٣ ، جدول (١) ، (١٢) ، ص ٩ - ١٩ .

هذا وقد بلغت كمية البضائع المستوردة عن طريق الموانئ العراقية لعام (٢٠٢٢) (١٩٨٥١) ألف طن ، تم استلام (١٣٤٣٨) ألف طن عن طريق ميناء أم قصر ، و (٥١١١) ألف طن عن طريق ميناء خور الزبير ، و (١٣٠٢) ألف طن عن طريق ميناء أبو فلوس ، في حين بلغت كمية البضائع المصدرة لنفس العام (١١٠٦٦) ألف طن ، وتم تسليم (٧٠٨٦) ألف طن من البضائع اعلاه عن طريق ميناء خور الزبير و (٣٩٨٠) ألف طن عن طريق ميناء أم قصر ، جدول (٤) ، (٥) .

جدول (٤)

عدد سفن ناقلية وكمية البضائع المستوردة (طن) للموانئ العراقية التجارية لعام (٢٠٢٢)

الشهر	ميناء أم قصر		ميناء خور الزبير		ميناء أبو فلوس		ميناء المعقل		المجموع	
	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)
كانون الثاني	81	944.805	13	483.673	56	184.258	—	—	150	1.612.736
شباط	83	1.066.509	12	391.518	52	194.028	—	—	147	1.652.525
آذار	75	796.509	11	433.435	59	142.675	—	—	145	1.372.619
نيسان	86	1.229.483	16	411.307	61	151.156	—	—	163	1.791.946
أيار	85	1.076.292	14	434.659	20	70.672	—	—	119	1.581.623
حزيران	87	1.195.240	14	374.433	19	52.165	—	—	120	1.621.838
تموز	82	936.135	18	488.913	10	18.767	—	—	110	1.443.815
آب	97	1.227.005	15	434.056	28	71.820	—	—	140	1.732.881
أيلول	102	1.154.035	13	434.445	42	122.408	—	—	157	1.710.888
تشرين الاول	109	1.235.964	14	453.949	31	88.088	—	—	154	1.778.005
تشرين الثاني	88	866.725	12	387.483	32	98.558	—	—	132	1.352.905
كانون الاول	115	1.708.040	15	382.978	32	107.771	—	—	162	2.199.474
المجموع	1.090	13.438.040	167	5.110.849	442	1.302.366	—	—	1.699	19.851.255

— المصدر : جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة ٢٠٢٢ ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، ٢٠٢٣ ، جدول (٥) ، ص ١٣ .

جدول (٥)

عدد سفن ناقلية وكمية البضائع المصدرة (طن) للموانئ العراقية التجارية
لعام (٢٠٢٢)

الشهر	ميناء أم قصر		ميناء خور الزبير		ميناء أبو فلوس		ميناء المعقل		المجموع	
	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)	عدد السفن	كمية البضائع المنقولة (طن)
كانون الثاني	64	304.922	33	534.171	4	—	—	—	101	839.093
شباط	65	295.361	33	592.894	5	—	—	—	103	888.255
آذار	52	279.713	36	685.564	5	—	—	—	93	965.277
نيسان	64	251.946	36	605.116	5	—	—	—	105	857.062
أيار	61	261.636	41	719.445	3	—	—	—	105	981.081
حزيران	65	301.056	31	563.917	7	—	—	—	103	864.973
تموز	66	347.608	36	575.401	4	—	—	—	106	923.009
آب	62	330.527	32	629.738	5	—	—	—	99	960.265
أيلول	69	314.302	19	506.531	5	—	—	—	93	820.833
تشرين الاول	71	382.168	26	601.403	6	—	—	—	103	983.571
تشرين الثاني	70	527.560	22	590.561	4	—	—	—	96	1.118.121
كانون الاول	71	382.831	18	481.133	3	—	—	—	92	863.964
المجموع	780	3.979.630	363	7.085.874	56	—	—	—	0.199	11.065.504

- المصدر : جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة ٢٠٢٢ ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، ٢٠٢٣ ، جدول (٨) ، ص ١٥ .

ثانياً - المشكلات والتحديات التي تواجه الموانئ العراقية التجارية :

على الرغم من المقومات العديدة الايجابية التي تتمتع بها الموانئ العراقية التجارية إلا انه مع ذلك هناك بعض المشاكل والتحديات التي عند حلها يصبح بإمكان هذه الموانئ مواكبة تطور العالمي لمتطلبات نقل البحري ، ومن هذه المشاكل والتحديات ما يأتي :

١-تمتاز الموانئ العراقية التجارية بعدم توفر الاعماق المناسبة لغواطس سفن الحديثة ولسفن الحاويات ، حيث يصل عمق الميناء في قناة أم قصر (٩ م) بعدما كان (١١,٦ م) اثناء تشغيل الميناء في عام (١٩٧٦) وهذا بالتالي يمنع دخول سفن الكبيرة لميناء أم قصر أو يجبرها ان تقوم بتخفيف جزء من حمولتها لسفن اخرى على مسافة منه مما يسبب ذلك في رفع تكاليف شحن وتفريغ ، وكذلك تأخر البضائع والسفن في الميناء (١٤).

- ٢- انخفاض مستوى المهارات والكفاءات للعاملين في الموانئ بسبب انعدام برامج تدريب على الاعمال التي لها خصوصية شديدة .
- ٣- عدم استخدام النظم الالكترونية الحديثة لغرض ربط قطاعات الميناء مع بعضها البعض وهذا يؤثر سلباً على عمليات تبادل وتداول المعلومات والبيانات اللازمة للمستندات الخاصة بعملية دخول ورسو سفن وعمليات شحن والتفريغ، وكذلك تسديد المصاريف الادارية اذ لا زالت تجري المعاملات بين الموانئ والشركة العامة لموانئ العراق بصورة ورقية ، وهذا سوف يؤدي الى طول الاجراءات وتأخر مدة بقاء البضاعة في المخازن لأيام عديدة .
- ٤- عدم تحديث السفن الملاحية العراقية مما يجعلها محافظة على حمولتها التي تمتاز بانها منخفضة ، فضلاً عن ضعف الطاقة الاستيعابية لأرصدة الموانئ .
- ٥- افتقار الموانئ العراقية الى معظم آليات نظم الملاحة ساحلية والتي تتمثل بالسفن وانظمة السلامة والارشاد والموانئ الخاصة بالملاحة الساحلية ومكافحة التلوث البحري
- ٦- تفشي الفوضى والفساد ، بسبب تعدد المراجع والاجهزة الامنية التي تتحكم بعمل الموانئ حيث ان هناك (٩) جهات تتولى عملية المراقبة والامن دون ان يكون لهؤلاء أي ارتباطات مؤسسية بشركة الموانئ للنقل البحري ، ومن هذه الجهات هي هيئة الكمارك وشركة الكمارك والشرطة المحلية ومكافحة الارهاب ومديرية خفر السواحل وقيادة القوة البحرية وهيئة النزاهة ، ويرى عدد من اصحاب الاختصاص بأن الفساد يستحوذ على الجزء الاكبر من الايرادات المستحصلة من الموانئ العراقية^(١٥).
- ٧- تعد المخصصات المالية المحدودة لقطاع الموانئ تحدياً كبيراً يعكس نقص في المعدات والادوات البحرية كالسفن والرافعات والحفارات وسفن الانارة وصهاريج الوقود والمياه وموانئ مكافحة التلوث ، فعلى سبيل المثال ، بلغ اجمالي الموانئ العراقية لعام (٢٠١٤) (٣٣ مليون دولار امريكي) وهو يمثل (٢ %) من مخصصات قطاع النقل للعام نفسه^(١٦).
- ٨- العقوبات الاقتصادية المفروضة على العراق للمدة (١٩٩١ - ٢٠٠٣) وتأثيرها الكبير على اداء الموانئ وكفاءتها ، فضلاً عن الحرب العراقية - الايرانية للمدة (١٩٨٠ - ١٩٨٨) .
- ٩- تفشي التعقيدات الادارية والقيود المفروضة التي تتطلب العديد من التراخيص كما أدى أيضاً طول فترة انتظار الافراج عن البضائع في الموانئ الى تراجع مركز العراق عالمياً عند مؤشر تمكين التجارة عبر الحدود وهو عبارة عن مؤشر فرعي تابع للمؤشر الرئيسي الهدف منه سهولة الاعمال الذي ضم (١٩٠) دولة وقيس التكلفة والوقت المرتبط بالعملية اللوجستية الخاصة لتصدير واستيراد البضائع حيث احتل العراق المرتبة (١٨٠) عالمياً حسب بيانات عام (٢٠٢٠)^(١٧).

النتائج :

- ١- ان الاداء اللوجستي لأي منطقة ناجحة يتوقف على توفر البنية التحتية المتطورة والموارد البشرية المدربة وكذلك مناخ استثماري يساهم في جذب الاموال ، فضلاً عن الموقع الجغرافي للموانئ والذي يعد من علامات النجاح المهمة في النقل البحري .
- ٢- هنالك تفاوت في كفاءة مؤشر الخدمات اللوجستية بين دول العالم ، إذ احتل العراق المرتبة (١٤١) عالمياً من بين (١٦٧) دولة ، وفقاً عن التقرير الصادر من البنك الدولي والخاص بالخدمات اللوجستية لعام (٢٠١٧) .
- ٣- ان تطبيق مؤشر الخدمات اللوجستية سوف يحقق ميزة تنافسية للموانئ العراقية التجارية اذ سوف تواجه الموانئ تغيرات جوهرية عديدة فبعد ان كانت في الماضي تعتمد على الموقع الجغرافي اعتماداً رئيسياً ، اصبحت الموانئ اليوم في منافسة شديدة نتيجة التقنيات التكنولوجية الحديثة وقيام كل ميناء بمحاولة جذب سفن المارة بالمنطقة كي يصبح ميناءً محورياً .
- ٤- عانت الموانئ العراقية بصورة عامة من تحديات كثيرة لاسيما خلال المدة (١٩٩٠ - ٢٠٠٣) وهي فترة الحصار الاقتصادي وفرض العقوبات الاقتصادية على العراق مما أثر ذلك بشكل سلبي على اداء الموانئ ومسبباً الانقطاع والعزلة عن العالم الخارجي .
- ٥- تواجه الموانئ العراقية التجارية حالياً الكثير من التحديات والمشاكل التي تحول دون نجاحها خاصة العامل الامني والخدمي والاقتصادي .
- ٦- لم تستطع الموانئ العراقية التجارية من الوصول لمستوى موانئ الدول العربية المجاورة وذلك لعدة اسباب منها عدم تطور نظامها الاداري المتبع ، نتيجة عدم استخدام التقنيات الالكترونية الحديثة لإنجاز المعاملات والروتين المعقد ، كذلك محدودية الاعماق في الموانئ وعدم توفر البنية التحتية المتطورة رغم موقعها الجغرافي الجيد ، يشير الى ان موانئنا التجارية لا تتناسب بإمكانياتها الحالية مع امكانيات موانئ دول العربية المجاورة من كافة النواحي .

المقترحات :

- ١- يتمتع العراق بصورة عامة ومحافظة البصرة بصورة خاصة بموقع جغرافي حيوي مهم في تجارة دولية ، لذلك يجب على الجهات المعنية الاهتمام بشكل جدي لوضع الموانئ العراقية بصورة عامة والتجارية بصورة خاصة ، وذلك عن طريق توفير الدعم المادي والفني لها لاسيما في مجال خدمات شحن والتفريغ ، نظراً لافتقار الموانئ التجارية لوجود الارصفة الحديثة والمخازن المتطورة ، اضافة للتخلف في مجال تبادل الالكترونى اثناء عملها .

- ٢- ضرورة تعاون وتنسيق والاستفادة من تجارب الدول الاخرى لاسيما دول الخليج العربي ، التي حققت نجاح كبير وواضح في مجال النقل البحري للارتقاء بالموانئ العراقية .
- ٣- الاسراع في انجاز ميناء الفاو الكبير لأن ذلك سوف يساهم وبشكل كبير في ردم الفجوة الواضحة بين الموانئ العراقية وموانئ العالم الاخرى في مجال تجارة الخارجية وتوسيعها ، وانعكاس ذلك على كافة القطاعات الاقتصادية للبلد .
- ٤- العمل على تحسين وإدامة القنوات الملاحية وزيادة اعماقها بشكل يتناسب مع تطور الحاصل في احجام السفن ، مع رفع طاقات الاستيعابية للأرصعة وذلك من خلال انشاء أرصفة جديدة بمواصفات حديثة ، فضلاً عن تحديث وتطوير الارصفة الحالية من خلال نصب رافعات حديثة وجديدة تمتاز بتقنية عالية ، وكذلك ازالة الغوارق كونها تهدد الملاحة البحرية .
- ٥- الاهتمام وبشكل كبير بتدريب الكوادر العاملة في الموانئ العراقية على استخدام تقنيات الحديثة ، بما يعمل على زيادة كفاءة العمل من خلال الدورات التدريبية والمعاهد الفنية المتخصصة .
- ٦- استخدام التقنيات الحديثة التي تعمل على تعزيز دور الموانئ العراقية التجارية في ظل منافسة الموانئ الاخرى المجاورة ، في ادارة مختلف المعاملات المتعلقة بنقل البضائع عبر الموانئ .
- ٧- العمل على اعداد الدراسات والبحوث حول الاساليب المتطورة والحديثة المتعلقة بالنقل البحري وانشاء الموانئ ووسائل الشحن والتفريغ ، كذلك استخدام اجهزة الفحص الخاصة بالبضائع عوضاً عن الفحص اليدوي لغرض تحقيق السرعة المطلوبة في عمل الموانئ .

الهوامش :

- (١) محمد أزهر سعيد السماك وآخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار ابن الاثير للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، ط ١ ، ٢٠٠٨ ، ص ٢١٢ .
- (٢) محمد هاشم ذنون الحياي ، آلاء حكمت احمد قبيع ، الكفاءة الانتاجية للموانئ البحرية في العراق - قياس كمي ، مجلة كلية التربية الاساسية ، المجلد (٢٥) ، العدد (١٠٣) ، ٢٠١٩ ، ص ٥٥٧ - ٥٥٨ .
- (٣) [https : // www.ahewar.org / debat / show.art.asp?aid=428270](https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=428270)
- (٤) مصطفى عبد الله السويدي ، سوزان عبد اللطيف جبارة ، حركة النقل بالحاويات في الموانئ العراقية ، مجلة كلية التربية للبنات ، المجلد (٢٨) ، العدد (٢) ، ٢٠١٧ ، ص ٥٢٣ .
- (٥) نبيل جعفر عبد الرضا ، حسين حيدر محمد الجزائري ، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي - دراسة حالة ميناء الفاو الكبير ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، العدد (٣٠) ، كانون الاول ، ٢٠١٦ ، ص ١١٦ .
- (٦) المصدر نفسه ، ص ١١٧ .

- (٧) منتهى طعيمة عناد ، الموانئ الحرة وأهميتها مع اشارة للموانئ العراقية ، مجلة المستنصرية للعلوم والتربية ، المجلد (٢٠) ، العدد (٥) ، ٢٠١٩ ، ص ١٩٩ .
- (٨) عدنان فرحان الجوراني ، قطاع الموانئ في العراق بين الواقع والتحديات ، مركز البيان للدراسات والتخطيط ، سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط ، ٢٠٢٢ ، ص ٨ .
- (٩) أسعد عباس هندي الاسدي ، أثر النقل البحري في التنمية الاقتصادية ، مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية ، العدد (٢) ، المجلد (٤٢) ، ٢٠١٧ ، ص ٢٣٧ - ٢٣٨ .
- (١٠) عدنان فرحان الجوراني ، مصدر سابق ، ص ٩ .
- (١١) المصدر نفسه ، ص ٩ .
- (١٢) باهي محمد العربي ، بروبة أيمن ، رزاق محسن حاتم ، واقع وتحديات النقل البحري في الدول العربية - دراسة حالة مجموعة من الدول العربية ، رسالة ماستر ، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ ، ص ٥١ .
- (١٣) محمد هاشم ذنون الحيايي ، آلاء حكمت احمد قبيع ، مصدر سابق ، ص ٥٦٧ .
- (١٤) مصطفى عبد الله السويدي ، سوزان عبد اللطيف جبارة ، مصدر سابق ، ص ٥٢٧ .
- (١٥) عدنان فرحان الجوراني ، مصدر سابق ، ص ١٣ .
- (١٦) حسين حيدر محمد ، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الادارة والاقتصاد ، ٢٠١٧ ، ص ١٠٦ .
- (١٧) عدنان فرحان الجوراني ، مصدر سابق ، ص ١٤ .

المصادر :

- ١- أسعد عباس هندي الاسدي ، أثر النقل البحري في التنمية الاقتصادية ، مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية ، العدد (٢) ، المجلد (٤٢) ، ٢٠١٧ .
- ٢- باهي محمد العربي ، بروبة أيمن ، رزاق محسن حاتم ، واقع وتحديات النقل البحري في الدول العربية - دراسة حالة مجموعة من الدول العربية ، رسالة ماستر ، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ .
- ٣- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، احصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة ٢٠٢٢ ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، ٢٠٢٣ .
- ٤- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، مؤشرات النقل والاتصالات على الموقع التالي : <https://www.cosit.gov.iq/ar> 2013 - 03 - 29 - 08 - 38
- ٥- حسين حيدر محمد ، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الادارة والاقتصاد ، ٢٠١٧ .

- ٦- سهيلة صبيح ناصر المياحي ، دور الموانئ التجارية العراقية في تجارة العراق الخارجية للمدة (٢٠٠٧ - ٢٠١٠) ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، رسالة ماجستير ، ٢٠١٣
- ٧- عدنان فرحان الجوراني ، قطاع الموانئ في العراق بين الواقع والتحديات ، مركز البيان للدراسات والتخطيط ، سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط ، ٢٠٢٢ .
- ٨- محمد أزهر سعيد السماك وآخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار ابن الاثير للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، ط ١ ، ٢٠٠٨ .
- ٩- منتهى طعيمة عناد ، الموانئ الحرة وأهميتها مع اشارة للموانئ العراقية ، مجلة المستنصرية للعلوم والتربية ، المجلد (٢٠) ، العدد (٥) ، ٢٠١٩ .
- ١٠- مصطفى عبد الله السويدي ، سوزان عبد اللطيف جبارة ، حركة النقل بالحاويات في الموانئ العراقية ، مجلة كلية التربية للبنات ، المجلد (٢٨) ، العدد (٢) ، ٢٠١٧ .
- ١١- محمد هاشم ذنون الحيايي ، آلاء حكمت احمد قبع ، الكفاءة الانتاجية للموانئ البحرية في العراق - قياس كمي ، مجلة كلية التربية الاساسية ، المجلد (٢٥) ، العدد (١٠٣) ، ٢٠١٩ .
- ١٢- نبيل جعفر عبد الرضا ، حسين حيدر محمد الجزائري ، الموانئ العراقية ودورها في النشاط الاقتصادي - دراسة حالة ميناء الفاو الكبير ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، العدد (٣٠) ، كانون الاول ، ٢٠١٦ .

١٣- [https:// www.ahewar.org / debat / show.art.asp?aid=428270](https://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=428270)