قوائم المحتويات متاحة على المجلات الاكاديمية العراقية

مجلة رؤية للدراسات الاجتماعية

الصفحة الرئيسية للمجلة: http://185.23.154.237:8084/Account/Login

أهمية الموانئ العراقية في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة (دراسة تاريخية)

The importance of Iraqi ports in achieving sustainable economic development (a historical study)

ا.د. سوسن جبار عبد الرحمن[١] ، [*] ، ا.د. عمر نجم الدين انجه[٢]

[١] وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة كركوك /كلية الاداب، العراق.

[٢] وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة كركوك /كلية الاداب، العراق.

Keywords
Ports, General Company for Iraqi Ports, Sustainable Economic Development, Iraqi Ports

Abstract

The establishment of modern Iraqi ports dates back to World War II. When British forces entered the area in 1914, they were compelled to build wooden docks in the stronghold. After the war, in 1919, the British issued a statement establishing the management of the Basra port. Starting in 1920, the British civil administration assumed control of the port. Iraqi ports remained under British Army management, overseen by the Ministry of Trade. The structure underwent numerous changes and transformations until becoming the General Company for Iraqi Ports in 1997. Due to the importance of ports in achieving sustainable economic development for the country, significant developments were implemented at the ports and within the company responsible for their management. The company undertakes various activities and tasks, including loading and unloading operations, maritime pilotage for ships and vessels, berthing and unberthing operations, marine dredging, and implementing port development projects and services related to its primary and secondary activities. The importance of this research lies in highlighting the significance of these ports in activating maritime trade because trade is the cornerstone of the country's economic development. The study clarifies the definition of the General Company for Iraqi Ports and provides a historical overview of its establishment and of Iraqi ports, all of which are located in Basra. The ports are classified by their services into two categories: commercial ports and oil ports. The commercial ports are: Umm Qasr Port, Khor Al-Zubayr Port, Abu Flous Port, and Maqal Port. The second category is oil ports: Basra Oil Port and Khor Al-Amaya Port. Additionally, the report will mention ports under construction, such as Grand Faw Port, and highlight the role and importance of these ports in achieving sustainable economic development for the country.

معلومات المقال

تاريخ المقال:
الإرسال:٢٠٢٦/١/٢
المراجعة:٢٠٢٦/١/٦
القبول:٢٠٢٦/٢/١

الكلمات المفتاحية:
الموانئ، الشركة العامة لموانئ العراق، التنمية الاقتصادية المستدامة ، الموانئ العراقية

ملخص

يرجع تاريخ تأسيس موانئ العراقية الحديثة الى الحرب العالمية فمع دخول القوات البريطانية عام ١٩١٤ اضطرت الى انشاء بعض الأرصفة الخشبية في المعقل، ومع انتهاء الحرب أصدرت القوات البريطانية عام ١٩١٩ بيانا وضعت فيه الأسس لإدارة ميناء البصرة و تسلمت الإدارة المدنية البريطانية إدارة الميناء ابتداءً من عام ١٩٢٠ وقد ظلت الموانئ العراقية تدار من قبل الجيش البريطاني تحت اشراف وزارة التجارة ، وقد شهد التشكيل العديد من التغييرات والتحولات من حيث الهيكلية الإدارية الى ان تحولت الى الشركة العامة لموانئ العراق منذ عام ١٩٩٧، وذلك لأهمية الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة للبلاد فقد تم اجراء تطورات هامة على الموانئ والشركة المسؤولة عن ادارتها والتي تقع على عاتقها العديد من النشاطات والمهمات كأعمال الشحن والتفريغ وعمليات الارشاد البحري للبواخر والسفن بالإضافة الى عمليات الارساء والاقلاع واعمال الحفر البحري وتنفيذ المشاريع الخاصة بتطوير الموانئ وخدمات نشاطاتها الرئيسية والثانوية ، ومنا هنا تأتي أهمية والهدف من البحث وهو تسليط الضوء على أهمية هذه الموانئ في تفعيل حركة الملاحة التجارية كون التجارة تمثل العماد الأساسي في تنمية الاقتصاد للبلاد ، وقد ركزت الدراسة على توضيح تعريف للميناء وتوضيح تاريخ تأسيس الشركة العامة لموانئ العراق مع سرد تاريخي للموانئ العراقية والتي تقع جميعها في مدينة البصرة والتي تصنف حسب خدماتها الى الموانئ التجارية ومنها : ميناء ام قصر، ميناء خور الزبير ، ميناء أبو فلوس ، ميناء المعقل والصنف الثاني من الموانئ وهي الموانئ النفطية :ميناء البصرة النفطي ، ميناء خور العمية ، بالإضافة الى موانئ قيد الانشاء ومنها ميناء الفاو الكبير ، وإبراز دور واهمية هذه الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة للبلاد

[*] **Sawsan Jabbar Abdul Rahman, Kirkuk University / Faculty of Arts, Email** dr-sausan10@uokirkuk.edu.iq

Omar Nagmaldeen Enja, E.mail dr_omer_1@uokirkuk.edu.iq

١. مقدمة

يعد النقل البحري محور التجارة الدولية واحد محركات العولمة الرئيسية ، فهو يساهم بشكل كبير من حجم التجارة العالمية ، وقد شهد تطور النقل البحري تطورا كبيرا ليساهم في تغيير صورة الاقتصاد العالمي ، مما أدى الى ان تصبح التجارة البحرية من انشط واسرع القطاعات الاقتصادية نموا لاسيما بعد الحرب العالمية الثانية ، ونتجت بالتالي الى ان أصبحت الموانئ وسيلة مهمة واساسية للمساهمة والاندماج في الاقتصاد العالمي ، وفي العراق وبالأخص محافظة البصرة تمتلك عدة موانئ مهمة تساهم في التطور الاقتصادي للبلاد ، فهي تمتلك موقعا جغرافيا مميزا بإطلالتها على الخليج العربي عبر جزئها الجنوبي عن طريق شريط ساحلي وأيضا عن طريق شط العرب الذي يتكون من التقاء نهري دجلة والفرات والذي يصلح لملاحة السفن وتمكن وسائط النقل النهري والبحري لاجتياز المياه الإقليمية العراقية في المحافظة مع تنوع هذه الوسائل سواء محلية او عالمية بحرية ، مما تطلب الامر انشاء العديد من الموانئ وحسب الوظائف التي تقدمه كل ميناء والتي تساهم مجتمعة في تطور و تحقيق تنمية الاقتصاد المستدامة في البلاد.

من هذا المنطلق جاءت أهمية البحث في تخصيص هذه الدراسة عن الموانئ العراقية ودورها في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة والتي تعد اهم الركائز الاساسية للتنمية الاقتصادية ، موضحا في متن البحث مشكلة البحث والمتمثلة بتعرض الموانئ العراقية الى الإهمال والتخريب في فترات مختلفة من الحروب التي مرت بها البلاد ، بالإضافة الى تعرضها للمنافسة الإقليمية من دول الجوار ، وضرورة الاستمرار في عمليات الصيانة والادامة والتطوير على الموانئ العراقية لتحافظ على وظائفها لما لها من أهمية بالغة للاقتصاد البلاد، وقد اعتمد الباحثة لتحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة على المنهج البحث الوصفي والكمي كونه يتوافق ويتلائم مع الأهداف المزمع تحقيقها من الدراسة باعتبارها دراسة جمعت بين التحليل السردي الوصفي التاريخي للموانئ العراقية والأسلوب الكمي لبيان مدى مساهمة هذه الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة للبلاد.

٢. المبحث الأول/ تصنيف الموانيء العراقية

تلعب الموانئ باعتبارها نقاط اتصال حيوي بين الدول دورا بارزا ومهما في التنمية الاقتصادية والتبادلات التجارية ، ومنذ الأيام الأولى للتاريخ كانت الموانئ ولازالت تشكل أهمية كبيرة باعتبارها المراكز الرئيسية لعبور وتبادل السلع خاصة من خلال التجارة البحرية، وتجلت هذه الأهمية في الوقت الحاضر مع تقدم الاتصالات والتكنولوجيا، اذ تعد صناعة النقل البحري الوسيلة الرئيسية لنقل التجارة العالمية بما يزيد عن ٨٠% من اجمالي البضائع المتبادلة بين الدول بحرا وذلك لكفاءتها العالية وتكلفتها المنخفضة وبذلك تعد الوسيلة الأكثر أهمية للاقتصاديات الوطنية لأي بلد في العالم (قردش، ٢٠٢١، صفحة644

وتعود الاصل التاريخي لكلمة الميناء الى مصطلح اللاتيني (porta) وتعني بوابة (gateway) أي مدخل او نافذة التي تطل بها الدول على عالمها الخارجي والدول المجاورة ، وهو معروف بانه " مكان الذي يقه على حافة البحار والمحيطات والانهار الذي تذهب اليه السفن اما للشحن او لتفريغ حمولة او لنقل المسافرون الراحلون عبر السفن "

وتلعب الموانئ العراقية دورا مهما في التجارة الدولية واقتصاد البلاد وخاصة في مجال الصادرات النفطية ، وذلك لكون النفط احد مصادر الدخل الرئيسية في العراق ومن هنا تلعب الموانئ العراقية دورا حيويا باعتبارها المنفذ الرئيسي لصادرات النفط

يطل العراق بجبهة بحرية وحيده على الخليج العربي لا تتجاوز ستون كيلومترا، وتضم هذه الجبهة منفذه المائي على العالم الخارجي عبر البحار، وعند هذا المنفذ أقيمت الموانئ العراقية الحديثة التي تعد من أهم البوابات الخارجية للدولة وحلقة الوصل مع كافة دول العالم، وتطل معظم الموانئ العراقية على قنوات ممرات بحريه (الأخوار)

تصنف الموانئ من حيث تقسيمها وفق نشاطها الاقتصادي والغاية من استخدامها الى عدة أنواع ومنها :

١ – الموانئ النفطية وهي المتخصصة بتصدير النفط الخام، وتشمل؛ (ميناء البصرة النفطي / الفاو) عند مصب شط العرب، و (ميناء

خور العمية) جنوب الفاو، و (الميناء العميق / البكر) جنوبي ميناء العمية ضمن المياه الإقليمية للعراق (بمياه الخليج العربي).

٢ – الموانيء التجارية : وهي موانئ مخصصة لاستيراد وتصدير مختلف البضائع والسلع، 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 رصيفا، و(ميناء خور الزبير) باثنتا عشر رصيفاً، وميناء (ابو فلوس)عند خور الزبير بثلاثة ارصفه. كما يستخدم أيضا بضائع الحاويات مثل الاسمنت وبضائع الصب مثل الحديد الخام (السامرائي، ٢٠٢٤)

٣ – موانئ الصيد : خاصة بصيد الأسماك

٤ – موانئ الخدمات: لتزويد السفن المارة بالخدمات كالوقود او الطعام ووسائل الخدمة للمسافرين

٥ – الموانئ الجافة : وتستخدم لاغراض التخزين وتقع على ساحل بحري مثل ميناء الرياض في السعودية، فضلا عن ذلك يوجد موانئ متخصصة للحاويات وموانئ صناعية ، وقد يكون الميناء مخصص لاكثر من خدمة ولاسيما بعد التطور التكنولوجي فمن الممكن ان يقدم اكثر من وظيفة كان تكون لأغراض خدمية او للصيد وللتجارة أيضا في ان واحد او قد تكون صناعي وتجاري مثل ميناء خور الزبير وميناء ام قصر (محسن، ٢٠١٢، صفحة ٣٤٨)

ويتم إدارة الموانئ العراقية من قبل الشركة العامة لموانئ العراق والتي يرجع تأسيسها الى عام ١٩١٩ بعد الحرب العالمية الأولى وكانت على شكل (دائرة) صغيرة ، وفي عام ١٩٢٢ أصبحت إدارة الموانئ تحت اشراف وزارة المالية ، ثم في العام ١٩٣١ افتتحت بناية الموانئ العراقية العامة في المعقل وذلك بحضور الملك فيصل الأول ، وفي عام ١٩٣٩ تحولت المهمة الى وزارة الاتصالات والاشغال ،ثم تحولت الى (مصلحة الموانئ العراقية) ذات إدارة مستقلة بموجب القانون رقم (٤٠) لسنة ١٩٥٦ ، لتتحول الى (مؤسسة) بالقانون رقم (٧) لعام ١٩٧٦، وبعد ذلك اعتبرت (منشاة) عام ١٩٨٧، لتستقر على تسميتها بالشركة منذ عام ١٩٩٧ (البريكان، ٢٠١٩) ، بموجب قانون الشركات رقم (٢٢) ، واصبح من مهام الشركة تقديم الخدمات للسفن النفطية والتجارية ، وهي مؤسسة حكومية تابعة لوزارة النقل العراقية وتتولى مسؤولية إدارة الموانئ العراقية وتشرف على الملاحة في المياه الإقليمية العراقية كما وتقوم باعمال الحفر والصيانة (الايدامي و الزاهدي، ٢٠٢٣، صفحة ٤٨) ، ونظرا لأهمية الموانئ وادارتها فكان لابد من الاهتمام بالشركة المسؤولة عن إدارة أمور الموانئ فقد شهدت تطورات عديدة وللشركة دور كبير في تنظيم عمليات الشحن والتفريغ لمختلف الواردات والصادرات عبر الموانئ كما وتوفر خدمات الارساء والاقلاع للسفن القادمة والمغادرة وتقدم الدلالة البحرية للسفن وقد عملت على تطوير البنية التحتية للموانئ وتطويرها وتحديثها بما يتلائم مع تلبية احتياجات التجارة الدولية وتعزز الاقتصاد الوطني وتحقق التنمية الاقتصادية المستدامة (الحدث، ٢٠٢٥) ، ومن خلال اسهامها في تشغيل الاف الموظفين اللذين يعملون ضمن مواردها البشرية ، والعاملون في الشركة نسبة غير قليلة منهم هم ضباط ومهندسون بحريون من خريجي اكاديمية الخليج العربي للدراسات البحرية في البصرة ، اما اقسام الشركة فهي تتالف من اقسام كثيرة أهمها اقسام الإنقاذ البحري والصناعات البحرية والاتصالات ، اما مكانتها الاقتصادية فهي من اهم الشركات العامة الحكومية الرابحة التي ترفد الخزينة العامة بملايين الدولارات شهريا معتمدةً على الأسلوب التمويل الذاتي لتغطي تكاليفها التشغيلية من إيراداتها المالية مما تساهم بدور ريادي في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة للبلاد (البريكان، ٢٠١٩)

ولقد تأسست الشركة العامة للنقل البحري عام ١٩٥٢ براس مال قدره مليون دينار وذلك لغرض استأجار وتشغيل البواخر والسفن والاشراف على عمليات النقل البحري المنقولة بواسطة الشركة نفسها ، وفي عام ١٩٨٥ شهد النقل البحري العراقي تطوراً كبيراً من أجل مجاراة التطور التكنولوجي في أنماط السفن المتنوعة إذ تطورت سفن الشركة من حيث الكم والنوع، إذ تم شراء سفينة مبردة حمولتها ٩٠٠٠ طن. وفي عام ١٩٨٨ تم شراء ٩ سفن متنوعة وحديثة بطاقات تحميلية متفاوتة. وبذلك بلغ عدد سفن الأسطول البحري العراقي ٢٤ سفينة، إلا ان سفينتي (١٤ تموز وعبد الكريم قاسم)تم بيعها، وبهذا يكون عدد سفن الأسطول البحري العراقي ٢٢ سفينة حتى ١٩٩٠، عملت شركة النقل البحري العراقية عبر ربط العراق مع العالم الخارجي بخطط ملاحية منتظمة ومن هذه الخطوط : الخط الأوربي ويربط العراق مع اقطار

اوربا (موانئ شمال أوربا، المملكة البريطانية المتحدة، انتوربر، بريمن، هامبورك، ورتردام، دنكرك، الخليج العربي)، وخط المحيط الهندي ويربط العراق مع موانئ سريلانكا، الهند، باكستان، بنغلاديش، الخليج العربي، وهو من الخطوط الملاحية المنتظمة، وخط الشرق الأقصى : وهو من الخطوط الملاحية المنتظمة الذي يربط الموانئ العراقية مع موانئ اليابان، سنغافورا، هونك كونك، الخليج العربي)، وخط بحر المتوسط: وهو من الخطوط الملاحية المنتظمة الذي يربط الموانئ العراقية بموانئ جنوب البحر المتوسط وشمال، مخيوا، مرسيليا ، وخط شمال أمريكا والبرازيل (العتري، ٢٠٠٤)، وقد حدثت خلال المدة المتعاقبة العديد من تغييرات في الهيكل التنظيمي لها الى ان أصبحت تسمى ب الشركة العامة للنقل البحري وذلك بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (٤٨) لسنة ٢٠٠٨ اذ قامت الشركة بتسيير خط ملاحي منتظم من موانئ شمال أوروبا وانكلترا الى موانئ الخليج العربي ، مما ساهم بشكل كبير في دعم الاقتصاد الوطني العراقي (الايدامي و الزاهدي، ٢٠٢٣، صفحة ٥٠)

٣. المبحث الثاني : التطور التاريخي لانشاء الموانئ العراقية

اثناء الحرب العالمية الأولى وتحديدا عام ١٩١٤ ، انشات القوات البريطانية في البصرة ميناءً صغيراً يتكون من ارصفة خشبية لاستخدامه في نقل المعدات العسكرية ، ومع انتهاء الحرب سلمته الى إدارة مدنية بريطانية عام ١٩١٩ مع تحويله الى ميناء تجاري ،مرت الموانئ العراقية بتقلبات نتيجة انعكاس للوضع السياسي في البلاد اذ شهدت فترات ازدهار قصيرة نسبيا وقد بلغت اوج نشاطها وتقدمها في أواخر الخمسينيات وبداية الستينيات ، لتحافظ على قوتها وتفوقها إقليميا في السبعينات ، ثم عصفت بها حرب الخليج الأولى (١٩٨٠-١٩٨٨) ، وضعفها وشل قدرتها الحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق عام ١٩٩٠ (البريكان، 2019)

تواجه الموانئ العراقية مشكلة اقتصادية تتمثل في المنافسة من قبل موانئ الدول والاقطار العربية ك قطر والامارات العربية المتحدة بالإضافة الى المنافسة من موانئ الدول المجاورة ك ايران والسعودية والأردن والكويت وسوريا أيضا ، لكون ان موانئ هذه الدول قد حققت تطورا وتقدما كبيرا ، في حين تراجع كفاءة الموانئ العراقية بسبب ظروف الحصار الاقتصادي والحروب التي مر بها العراق ، لذلك كان لابد من اجراء تطورات وتحديثات على الموانئ العراقية في الوقت الذي كانت الدول تسعى الى الربط السككي مع العراق لتعزيز موقع موانئها في تجارة الترانزيت بين الغرب والشرق ، وبوجود هذه المنافسة وضعف الإمكانيات المحلية للموانئ العراقية كان لابد من اجراء الإصلاحات الضرورية وانشاء موانئ حديثة ، وبالفعل تم البدء بالعمل على انشاء ميناء (الفاو الكبير)

ومن الموانئ العراقية (التجارية)

١ – ميناء البصرة (المعقل): يعد من اقدم الموانئ العراقية فقد تم انشاءه عام ١٩١٦ وتحديداً في منطقة شط العرب ، وقد كان الميناء يستخدم لأغراض عسكرية من قبل الاحتلال البريطاني لتأمين حاجات القوات الحربية في المنطقة وايصال المؤون والذخائر والقوات العسكرية الى المناطق المحتلة، وقد قامت القوات البريطانية بعض الإجراءات من اجل تطوير ميناء البصرة منها نقل إدارة الميناء من الإدارة العسكرية الى الإدارة المدنية منذ عام ١٩١٩ ولتحقيق ذلك تشكلت لجنة استشارية من مندوبي الشركات التجارية والاقسام المدنية والعسكرية لصياغة وتعريف قوانين الميناء ونظامه والقوانين الداخلية والجداول الزمنية للمستحقات والضرائب ، ومن ثم قسمت إدارة الميناء الى أربعة اقسام وهي : القسم البحري والقسم التجاري والقسم المالي والقسم الهندسي ، وفي العام ١٩٢٣ تم الحاق ميزانية الميناء بميزانية العراق (وزارة الاشغال) وتم نقل ملكية الميناء الى الحكومة العراقية تحت اشراف بريطانيا وادارتها ، وفيما يخص التخزين ونتيجة للزيادة الحاصلة في تفريغ وشحن البضائع الحكومية والتجارية فقد اتفقت إدارة الميناء مع شركة (دربي) البريطانية لبناء ثلاثة مخازن ابعادهم (١٣٧,١٦) طولا و (٢٢٠٨٦) عرضا، شهد ميناء البصرة تطورا واسعا ملحوظا فقد تم تزويده بالتسهيلات الضرورية من خلال بناء مطار جوي بمواصفات عالمية قريب من الميناء وبناء فندق شط العرب أيضا ، وقد حقق الميناء تطورا ملموسا على كافة المستويات سواء في مجال البنى التحتية او في مجال الأرصفة وتجهيزها بالمعدات وانشاء المخازن وتم ربط الميناء بطرق مواصلات حديثة وسكك الحديدية وبذلك اصبح المطار قادرا على استقبال البواخر التي تعبر المحيطات بعد التحديثات، وقد كان لهذه التطورات دور إيجابي على واردات الميناء والتي

بلغت عام ١٩٣٧ حوالي (٤٢٥٩٤) الف دينار ، بعدها انتقل إدارة الميناء الى وزارة المواصلات والاشغال في الحكومة العراقية وذلك عام ١٩٣٩ (الغريب، ١٩٨٤، صفحة ٦١)، عملت الحكومة العراقية على ضوء الخطة الاقتصادية (١٩٦١-١٩٦٢) على تطوير قطاع النقل والمواصلات بما فيه ميناء البصرة باستخدام القروض الخارجية وبلغت تخصيصات القطاع حوالي (٢٥,٧) مليون دينار وشملت الخطة انشاء أربعة ارصفة بكلفة مليوني دينار عراقي ، كما عملا على تبليط ساحات وشوارع الأرصفة وانشاء عدد من المستودعات الحديثة لخزن البضائع ، وفي عام ١٩٦٢ افتتحت إدارة الميناء جناحين جديدين للميناء ليكونا المقر العام للموانئ والمخازن الرئيسية (عبد الكريم، ٢٠١٩، صفحة(38

على رغم من توقف نشاطه اثناء الحرب العراقية – الايرانية إذ غرقت فيه العديد من المعدات والسفن ، الا انه شهد بعد ذلك ولاسيما في السنوات الأخيرة العديد من التوسعات والتطورات فقد بداءت الحكومة بوضع خطة لتحويل الميناء الى مزار سياحي وشملت خطة التوسعات بناء ممشى على البحر وحدائق ومراكز تسوق وتم فتح الجسور على نهر شط العرب لتسهيل دخول السفن الى الميناء وبهدف جذب السياح والسكان (العراق، وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ(

أسهمت تلك التطورات في الميناء على تنشيط حجم النشاط التجاري في الصادرات والواردات من خلال اعتماد العراق في تعامله التجاري مع دول العالم على النقل البحري عبر موانئه والارصفة المقامة على انهاره (داخل ، ٢٠٢٤، صفحة(107

٢- ميناء ام قصر: ويقع في منطقة ام قصر بالبصرة على الحدود العراقية – الكويتية وقد تم انشاءه عام ١٩٣٠ بعد تزايد التجارة الخارجية وحصول ازدحام في ميناء المعقل فدعت الحاجة الى ضرورة انشاء ميناء جديد ، ويعتبر من اهم موانئ العراق لموقعه الجغرافي المميز في شمال الخليج العربي باتجاه المدخل الغربي لمدينة البصرة ، وقد ساعدت طبيعة المنطقة لعمقه في انشاء ميناء أوسع لاستقبال بواخر عملاقة ذات غاطس اكبر من المعقل، تم انشاء الميناء تحت إدارة الشركة العامة لموانئ العراق ، تم البدء بالإنشاء من خلال انشاء رصيف خاص بالأوعية النمطية كما جهز بالالات الرافعة ، ومن ثم شهد الميناء انشاء ارصفة إضافية لغرض التوسع في تفريغ وشحن الحاويات ، كما تم انجاز العديد من عمليات الادامة واضافات وتوسعات مستمرة على الميناء ليبدأ الميناء بالحركة التجارية منذ سنة ١٩٧٤ لتزداد بعد ذلك اثر زيادة عوائد العراق النفطية وارتفاع أسعار النفط بعد عام ١٩٧٥ مما شجع على تنفيذ خطط توسعية شاملة ليجعا من ام قصر مركزا تجاريا مهما في خدمة التجارة الخارجية استيرادا وتصديرا مما ساهم في انتعاش الوضع الاقتصادي والمالي للدولة على الرغم من تاثر الميناء بظروف الحرب (العراقية الايرانية وتوقفه أيضا خلال حرب (١٩٩١-١٩٩٢) وبسبب الحصار الاقتصادي المفروض على العراق الا انه رجع وزاول التجارة ولاسيما بعد سنة ١٩٩٧ اذ بداءت حركة التجارية بالتزايد بعد قرار الأمم المتحدة الذي سمح للعراق باستيراد جزء من المواد الغذائية الأساسية ليستمر عمل الميناء بالتزايد بعد قرار وقف العقوبات على العراق عام ٢٠٠٣، وفي ظل أهمية الميناء سواء من ناحية موقعه الجغرافي او من ناحية مساهمته في التنمية الاقتصادية فأصبحت من الضرورة الملحة الاهتمام المتزايد والمستمر في تطوير الطاقة الاستيعابية للميناء ولتضاهي الموانئ العربية المنافسة لها في المنطقة وفعلا اعيد فتح الميناء امام الحركة التجارية منذ عام ٢٠٠٤ (الجوراني، ٢٠١٤، صفحة7)

ويعد ميناء ام قصر شريانا حيويا للاقتصاد العراقي لمرور حوالي ٨٠% من الواردات من السلع الغذائية ويتكون من ثلاثة اقسام الجنوبي والشمالي والاوسط ويستمر الميناء في تعزيز مكانته كمركز تجاري مهم ليربط العراق بالعالم ويساهم ويدعم التنمية الاقتصادية المستدامة وقد بلغت كمية البضائع المستوردة لعام ٢٠٢١ عن طريق ميناء ام قصر (١٩,٤) مليون طن ، وعن طريق ميناء خور الزبير (٤,٧) مليون طن ، اما ميناء خور الزبير فقد بلغت كمية البضاائع المستوردة (٢) مليون طن (الجوراني، ٢٠١٤، صفحة8).

٣- ميناء خور الزبير : ويقع جنوب شرق مدينة البصرة و تم المباشرة ببناء الميناء عام ١٩٧٩ ودخل حيز العمل عام ١٩٨٩ ،وتعد من ابرز الموانئ التجارية والصناعية ويتكون من تسعة ارصفة ثلاثة منها مخصصة لتحميل النفط اما البقية فتستخدم لشحن وتفريغ المواد الغذائية ، اما من ناحية الإدارة فقد تولت الشركة العامة لموانئ إدارة الميناء بعدما كانت شركة دنماركية (ميرسك) تقوم بادارتها منذ عام ٢٠٠٣، ولتعزيز دور الميناء كمركز حيوي

في التجارة البحرية ولتطوير البنية التحتية للموانئ العراقية فقد تم اجراء توسعات وتطورات كبيرة على الميناء بما في ذلك افتتاح رصيف نفطي جديد عام ٢٠٢٣ ، وبذلك تعد الميناء نقطة استراتيجية لاستيراد الغاز المسال في الميناء بعدما عملت الحكومة العراقية على انشاء منصة عائمة لاستيراد الغاز المسال لامداد محطات توليد الكهرباء (الجوراني، ٢٠١٤، صفحة8

٤ – ميناء أبو فلوس : يتميز بموقعه الاستراتيجي على الخليج العربي ونقطة وصل مهمة للتجارة البحرية و يقع في منطقة أبو الخصيب بمحافظة البصرة ويطل على مياه شط العرب وتعد من اهم الموانئ التجارية وقد تم انشاءه عام ١٩٧٥ لتم افتتاحه عام ١٩٧٦ ويتكون من ثلاثة ارصفة فولاذية بالإضافة الى رصيف ترابي للسفن ، وعلى الرغم من حجم الميناء الصغير مقارنة بالموانئ العراقية ، الا انه يلعب دورا مهما في حركة البضائع وتوفير فرص عمل للعديد من الايادي العاملة ويعد شاهدا على استثمار العراق لموقع الميناء الاستراتيجي لتعزيز دوره في التجارة البحرية ولعب دور حيوي في دعم الاقتصاد الوطني ولاسيما في ظل الجهود الحكومية في تطوير البنية التحتية للميناء وتحسين خدماته وتعزيز قدرته التنافسية لموانئ الدول المجاورة (الحدث، 2025.)

-موانئ العراق النفطية

١ – ميناء البصرة النفطي) ميناء البكر سابقا): يقع الميناء في خور الخفقة جنوب العراق وقد تم افتتاحه عام ١٩٧٥ وكانت طاقته التصديرية تصل الى (٨٠) مليون طن سنويا وهو ميناء نفطي مخصص لتصدير النفط ويعد من اهم الموانئ لتصدير النفط العراقي على الخليج العربي ، وقد تعرض الميناء خلال حرب الخليج الثانية لاضرار بالغة وتم تدمير البنية التحتية للميناء ، الا انه في عام ٢٠٣٣ تم إعادة بناء الميناء من جديد واطلق عليه اسم ميناء البصرة النفطي ، ولكونه من اهم الموانئ العراقية المتخصصة لتصدير النفط مما يساهم في تنمية وتعزيز الاقتصادي العراق فقد اهتمت الحكومة العراقية بتوسيع وتطوير البنية التحتية للميناء فقد وقعت وزارة النفط العراقية عام ٢٠٢٥ عقدا مع ائتلاف إيطالي تركي لتنفيذ مشروع أنبوب بحري لتصدير النفط بطاقة (مليوني) برميل يوميا ويهدف المشروع انشاء منصتين بحريتين في الميناء ومد انابيب بحرية في الجزء البحري والبري للميناء لتحقيق ضمان وتامين واستقرار عمليات تصدير النفط الخام من الميناء لكون يعتبر ميناء البصرة النفطي ركيزة أساسية للاقتصاد العراقي لدوره المهم في صادرات النفط ولذلك تحظى بحماية مشددة من قبل القوات البحرية العراقية لكون أي تهديد او ضرر تلحق بالميناء بمثابة تهديد للامن الاقتصادي للبلاد

٢ – ميناء خور العمية: ويعد من الموانئ النفطية الهامة ويقع في الجنوب الشرقي لشبه جزيرة الفاو بالقرب من مدخل شط العرب في اقصى شمال الخليج العربي وقد تم انشاءه عام ١٩٦١لتصدير نفط (مزيج البصرة) الخام ،ويتكون الميناء من اربع منصات تحميل وتحتوي كل منها على اربع اذرع تحميل ، وعلى الرغم من تعرض الميناء للتدمير اثناء الحرب العراقية الإيرانية والتي اثرت على عمل الميناء وعلى الرغم من تعرضه عام ٢٠٠٦ لانفجار أدى الى نشوب حريق ودار ٧٠% من مرافقه وبنيته التحتية الا ان الميناء استمر في المساهمة بشكل كبير في صادرات العراق النفطية ، وقد قررت لجنة النفط والغاز النيابية في عام ٢٠٢٣ الزام وزارة المالية بتاهيل الانابيب وتشغيل الميناء لتفادي خسارة (مليوني) برميل يوميا من انتاج النفط العراقي لكون الميناء جزءا مهما ومحوريا من البنية التحتية النفطية العراقية وله دور كبير في تنمية ودعم الاقتصاد الوطني (الحدث،2025)

-موانئ العراق النهرية – البحرية (قيد الانشاء) ميناء الفاو الكبير:

وضعت وزارة النقل العراقية عام ٢٠١٠ حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير ويقع الميناء في اقصى جنوب العراق على شواطئ الخليج العربي مما يجعل منه نقطة وصل بين قارة اسيا وقارة اوربا ، ويعد من ابرز المشاريع الاستراتيجية التي عند تحقيقه يتحول العراق الى مركز تجاري عالمي رئيسي ، اذ تبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء (٩٩) طن سنويا مع الاستعداد لمناولة (٢٥) مليون حاوية سنويا مما يساهم في تعزيز قدرة العراق على استيعاب حركة التجارة العالمية فقد تم تصميمه وفق تصميم هندسي متطور بعمق يبلغ(١٩) مترا مما يسمح باستقبال السفن العملاقة ، كما يمتاز الميناء بوجود كاسر أمواج غربي بطول(١٤.٥) كم وبذلك يعد مشروعا أساسيا في تحقيق طريق التنمية الذي يربط الخليج العربي باوربا عبر العراق وتركيا ويساهم في تسهيل حركة البضائع وتقليل تكاليف النقل كما ويساهم في تطوير منطقة الفاو عبر انشاء مدينة صناعية ومدن

سكنية كما ويوفر فرص عمل للعديد من السكان ويساهم في رفع وتحسين المستوى المعيشي لسكان المحليين في حال اكتمال المشروع ليكون للميناء دور مهم في تعزيز الاقتصاد العراقي لزيادة دوره في التجارة الدولية ، فضلا عن ذلك فان بناء الميناء تحقق مزايا اقتصادية تتعلق بتوفير البنى التحتية اللازمة التي تسهم في تطوير واقع الاسطول العراقي البحري من حيث زيادة اعداد السفن ذات الاحجام والحمولات الكبيرة لتسهيل نقل تجارة العراق والاستغناء عن الناقل الأجنبي ولتاجير بعض هذه السفن لزيادة الإيرادات لصالح الخدمات في ميزان المدفوعات العراقي (محمد، ٢٠١٧، صفحة ٧٢)، كما يساعد المشروع على تطوير الخدمات الساندة الأخرى لعمليات النقل التجاري كالخدمات التي تقدمها شركات التامين الوطنية والمصارف التجارية (الجوراني، ٢٠١٤، صفحة ١٥) مما ينعكس بشكل مباشر على تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة من خلال المكاسب والمعطيات التي توفرها الميناء مما يجعله داعما للعراق في الجوانب الاقتصادية والسياسية من خلال الجانب المحلي والجانب الإقليمي ، فمن الجانب المحلي يؤثر الميناء على امن وقوة الدولة العراقية بما يوفر من مكاسب حيث يعطي مميزات إيجابية من خلال جلب المزيد من الموارد والمكاسب والتي يؤمن للاقتصاد موارد كبيرة تسهم في اعانة ميزانية الدولة مما ينعكس بشكل مؤثر على الخطط التنموية ، ومن الجانب الإقليمي يعد انجاز الميناء مشروعا حيويا الذي بدونه يبقى العراق معتمدا بشكل كبير على موانئ دول الجوار ومنها الكويت لذا سوف يكون ميناء الفاو الكبير مكمل لمينائي دبي وخورفكان في الامارات وصلالة في عمان ، كما لاقى المشروع اهتماما من تركيا لما يعود عليها بمكاسب اقتصادية وسياسية ، كما ان المشروع سوف يربط دول الخليج مع اسيا الوسطى عبر تركيا مما يساعد على خلق مصالح متبادلة والاستقرار في المنطقة مما اتضيف قوة اقتصادية وسياسية للعراق (عيسى، ٢٠٢٠، صفحة 305)

٤. المبحث الثالث/دور الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة[١]

تعد الموانئ بوابات الدول ومنافذها الرئيسة التي تطل من خلالها على العالم كما وتقاس قوتها وامكانياتها الجيوستراتيجية بكفاءة موانئها واستدامتها ، اذ يعد النقل مصدرا مهما من مصادر النمو الاقتصادي للبلدان ولاستكمال عملية النقل لابد من توفر الموانئ وقطاعات النقل المتمثلة بالنقل البحري فالنقل والتجارة وجهان لعملة واحدة ووسيلة من وسائل تنشيط التجارة الخارجية كما وتعد البنى التحتية للنقل محركا رئيسيا لتحقيق التنمية المستدامة على جميع المستويات وبالأخص الاقتصادية (الايدامي و الزاهدي، ٢٠٢٣، صفحة 13)

تلعب الموانئ دورا حاسما في التنمية الاقتصادية المستدامة للدول من حيث مساهمتها في زيادة الدخل القومي من خلال خدمات النقل البحري داخل الموانئ وتعمل على تصدير المنتجات وفتح الأسواق بالإضافة الى تطوير الصناعات الداعمة للنقل البحري مثل عمليات الشحن والتفريغ وإصلاح السفن ، كما تمثل الموانئ محورا جذابا للاستثمارات الأجنبية والشركات العالمية في مجال خدمات النقل المختلفة ، فقد تحول دور الموانئ من مجرد حلقة في سلسلة النقل التقليدية الى مركز حيوي للخدمات اللوجستية والنقل عبر وسائط متعددة ومختلفة ، وأصبحت احد العناصر الأساسية في

([١]) **التنمية المستدامة** : مصطلح اقتصادي اجتماعي امي ، رسمت به هيئة الأمم المتحدة خارطة للتنمية البيئية والاجتماعية والاقتصادية على مستوى العالم ، اهم أهدافها تحسين ظروف المعيشية لكل فرد في المجتمع وتطوير وسائل الإنتاج وادارتها بطرق لا تؤدي الى استنزاف موارد الأرض (تلبية احتياجات الجيل الحالي دون اهدار حقوق الأجيال القادمة) ، تعتمد التنمية المستدامة على ثلاثة ابعاد رئيسية : البيئة والاقتصادية والاجتماعية وهي تسعى الى تحقيق التوازن بين هذه الابعاد لضمان استدامة الموارد الطبيعية والنمو الاقتصادي المستدام وبما يحفظ علة التوازن الاجتماعي والعدالة ، وتشمل اهداف التنمية المستدامة (١٧) هدفا ، بعض هذه الأهداف يهدف الى تحسين حياة الناس بينما يركز بعضها الاخر على حماية الكوكب ، ويهدف الى ضمان الرخاء والسلام ، وفيما يخص الجانب الاقتصادي فقد تضمن الهدف الثامن ضمان العمل اللائق ونمو الاقتصاد وتعزيز النمو الاقتصادي المطرد والشامل والمستدام وتوفير العمل اللائق للجميع وزيادة إيرادات الدولة غير النفطية ، بينما خص الهدف التاسع عن الصناعة والابتكار والهياكل الأساسية أي بناء بنية تحتية مرنة وتعزيز الابتكار والصناعة المستدامة ، فضلا عن الأهداف الأخرى ومنها الهدف (١١-١٢ –١٣ –١٤-١٧) والتي تصب جميعها في الجوانب الاقتصادية وتنمية المدن الساحلية وتنظيم حركة الاستيراد والتصدير وحماية البيئة البحرية والحياة تحت الماء وعقد الشراكات مع دول الجوار ، للمزيد ينظر : (دسوقي، ٢٠٢١، الصفحات 272-250)

التجارة الخارجية وبالتالي لعب دورا فعالا وحيويا في دعن النمو الاقتصادي القومي للدول من خلال رفع معدلات الأداء للموانئ وتحسين جودة الخدمات البحرية (قردش، ٢٠٢١، صفحة643)

ومن اهم أوجه مساهمة الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة من خلال:

١ – دعم وتطوير حركة التجارة البحرية

من المعروف ان تطور وتقدم أي دولة تتوقف على النمو الاقتصادي وتطوره ، ولا يمكن تحقيق الازدهار الحضاري للدولة ما الا بتطور وضعها الاقتصادي لتوفير السيولة المالية ، وبما انه احد أدوات تحقيق التطور الاقتصادي هو تنشيط وازدهار التجارة الخارجية فهنا تأتي أهمية الموانئ التي تعد من المنافذ الرئيسية للدول ، وشريان هاما لتحقيق التنمية الاقتصادية من خلال حركة الصادرات والواردات للبضائع من والى العراق فقد تعمل الموانئ بشكل مزدوج على خفض تكاليف البضائع المستوردة من الخارج والسلع الاستهلاكية وفي المقابل تمنح الموانئ ميزة تنافسية للسلع الوطنية المصدرة الى الخارج لذلك لابد من الاهتمام بالموانئ ورفع جودتها الى المستوى الذي يزيد من اقبال السفن ويكون محطات لرسو وتموين وبالتالي يتم زيادة إيرادات الموانئ والتي تعد أساس تحقيق التنمية الاقتصادية (عودة و نغيمش، ٢٠٢١، صفحة34)

٢ – تساهم الموانئ في عمليات النقل من خلال مجال النقل البحري الذي يشمل جميع أنواع السفن مثل سفن البضائع وسفن الحاويات ، فضلا عن اسهام الموانئ في مجالات الاعمال البحرية مثل الارساء والاقلاع وصيانة للقطع البحرية وتقديم كافة أنواع الخدمات للسفن التي تقصد الموانئ ،اما في مجال الموانئ البحرية والذي يشمل النقل البحري وكفاءة تشغيل الموانئ وحجم طاقات التشغيل فتقدم الموانئ خدمات كبيرة لتسهيل عملية النقل البحري بالإضافة الى تقديم الخدمات لبواخر نقل المسافرين وتوفير كافة المستلزمات والخدمات للوافدين والمغادرين

٣ – تساهم الموانئ في تقديم الخدمات للسفن من خلال عدة جوانب ومنها خدمة الارشاد والتي يقدمها المرشدين البحرين والقائمة على توجيه السفن اثناء دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية لارشادها على ما قد يعترضها من الصخور او اجسام أخرى ، بالإضافة الى تقديم خدمة مكملة للارشاد وهي القطر أي الاهتمام بالسفينة العاطلة وجرها بواسطة قاطرات مساعدة لرسو على جانب او رصيف الميناء ويتم تقديم هذه الخدمات من قبل سلطة الميناء او شركات خاصة متخصصة لهذا النوع من الخدمات، فضلا عن تقديم الموانئ خدمة الشحن والتفريغ للبضائع ، سواء بنقل البضائع من سفينة الى أخرى بصورة مباشرة او عن طريق نقل البضائع الى مخازن التفريغ الموجودة في الميناء ، وهذا العمل يتطلب توفير الايادي العاملة الكافية المشغلة والعدد الكافي من الرافعات وجميع المستلزمات اللازمة للحفاظ على سلامة البضائع ولاسيما التي تتعرض الى التلف السريع او تكون معرضة للكسر والتلف اثناء التحويل من السفينة الى الأخرى ، وبالتالي توفير هذه الخدمات بحاجة الى إدارة او شركة خاصة مجهزة ومخولة لمثل هذا العمل، وبالإضافة الى خدمات الشحن والتفريغ تقدم الموانئ خدمة التخزين للبضائع سواء المستوردة او المصدرة بغض النظر عن عملية تخزين للبضائع العابرة الترانزيت والتي تقع بالقرب من ارصفة الشحن والتي تكون مخصصة للخزن لمدة قصيرة او التي تكون لخزن البضائع مدة أطول وتتولى شركات خاصة في الميناء هذه المهمة (عودة و نغيمش، ٢٠٢١، صفحة33)

٤ – تعمل الموانئ على تحقيق إيرادات للعراق من العملات الأجنبية ، فعند توسع حركة النشاط التجاري وكان الميناء بالمواصفات التي تسمح باستقبال اعداد واحجام متفاوتة من البواخر والسفن والناقلات كلما ازدادت إيرادات البلد مما يوفر موردا رئيسيا للعراق في تمويل النفقات ويعزز من رصيد العملات الصعبة ويعمل على تحسين ميزان المدفوعات ، مما تعد الموانئ موردا هاما من موارد الدولة والتي يوفر عائدات لموازنة الدولة ويكون بديلا عن الاعتماد الكبير على مورد النفط ويحقق تنوعا في مصادر إيرادات الموازنة

٥ – تعمل الموانئ البحرية على توظيف القوى العاملة وتمتص حجم البطالة من خلال عمل كم كبير من العاملين في مختلف التخصصات والاعمار سواء في الموانئ او في المشروعات التي تتحقق من ممارسة العلاقات التجارية (عاشور و خلف، ٢٠٢١، صفحة 155)

٧– إقامة الموانئ تعمل على تطوير المناطق سواء منطقة الميناء او المناطق المجاورة من خلال تأسيس البنية التحتية وتطوير عمل المناطق وتحقيق مكاسب لكل المشاريع القريبة من الميناء

تقدم الموانئ خدمات إضافية بالإضافة الى ما تم ذكره ومنها اجراء عمليات اصلاح وصيانة السفن والتي تحقق إيرادات مالية إضافية للميناء وان توفر هذه الخدمات تجعل من الميناء مصدر جذب للملاحة ، الا انه من الضروري ان تكون هذه الخدمات مواكبا للتطورات الحديثة وان يتم استخدام احدث أجهزة في مجال النقل البحري ، فضلا عن ضرورة توفر مستلزمات تموين السفن من الأغذية والوقود والمياه العذبة والذي يوفر هذه الخدمات شركات متخصصة مما يؤدي الى جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية (محسن، ٢٠١٢، صفحة353)

من خلال ما ذكر نستطيع القول ان الميناء تقدم خدمات اقتصادية واجتماعية لعملية النقل البحري ، فالكل من الايادي العاملة والمعدات الخاصة للشحن والتفريغ والارصفة والمخازن وجميع الخدمات تعد مكونات أساسية لكل ميناء والكل تعمل منسجمة ومتوافقة مع بعضها لتحقيق اهداف التنمية المستدامة

ويمكن معرفة مدى أهمية الدور الاقتصادي للموانئ من خلال إيرادات الاجمالية فقد ازداد اجمالي إيرادات الموانئ بشكل ملحوظ من عام ٢٠٠٤ الى عام ٢٠٢١ من (٢٣) مليون الى (٣٠٦) مليون ، وكذلك الحال لعدد العاملين في قطاع الموانئ فقد بلغ المسجلين في الشركة العامة للموانئ العراقية (٧٥١٢) عامل عام ٢٠٢١ ، في حين بلغ عدد العاملين في الشركة العامة للنقل البحري (١٢١٦) عامل (الجوراني، ٢٠١٤، صفحة9)

وقد ادركت الحكومة العراقية أهمية هذه الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة ، لذلك قامت باجراء العديد من التوسعات على الموانئ وبالفعل تم رفع القدرة التشغيلية للموانئ ، فقد اكد مدير عام الشركة العامة لموانئ العراق فرحان الطوسي ان الموانئ التجارية العراقية واصلت أداءها المتصاعد خلال النصف الأول من عام ٢٠٢٥، عبر استقبال أكثر من (١,٥٠٠) باخرة في أربعة موانئ تجارية رئيسة. وقال مدير عام الشركة إن الموانئ تتطلع إلى زيادة حجم المناولة التي من شأنها تعظيم الإيرادات للدولة ، مشيرا إلى توجيهات وزير النقل الأستاذ رزاق محيبس السعداوي والمتضمنة رفع مستوى الإنتاج بمفاصل الموانئ كافة مؤكدا ان " المجموع الكلي للبواخر الوافدة إلى موانئ (أم قصر الشمالي، وأم قصر الجنوبي، وخور الزبير، وأبو فلوس) خلال النصف الاول من العام الحالي بلغ (١,٥٢٢) باخرة، في حين تجاوزت القدرة التشغيلية الكلية (٢٢,٤٢٣,٥١٨) طن، ما يعكس ارتفاعا ملموسا في وتيرة العمل وكفاءة العمليات التشغيلية"

وأوضح أن "ميناء أم قصر الشمالي استقبل (٦٨٩) باخرة، بالقدرة التشغيلية (٦,٨٥٥,٤٢٦) طن من مختلف البضائع، فيما سجل ميناء خور الزبير دخول (٣٩٦) باخرة، وبلغت القدرة التشغيلية فيه (٩,٦٩٦,٦٩٧) طن، ما يجعله الأعلى من حيث حجم المناولة، وميناء أم قصر الجنوبي استقبل (٢٥٢) باخرة، بطاقة إنتاجية كلية بلغت (٥,٤٠٩,٤٢٤) طن، أما ميناء أبو فلوس، فقد استقبل (١٨٥) باخرة، بطاقة بلغت " (461,971)

وأشار إلى أنهذه الأرقام تأتي في سياق خطة تطوير شاملة تنفذها الشركة العامة لموانئ العراق من أجل تعزيز القدرة التنافسية للموانئ العراقية وتحسين مستويات الأداء بما يتناسب مع المعايير الدولية في قطاع النقل البحري

وتؤكد هذه المؤشرات الإيجابية نجاح الخطط التشغيلية والإدارية التي تنتهجها الشركة العامة لموانئ العراق، والتي أسهمت في رفع كفاءة المناولة وتطوير البنى التحتية وتعزيز موقع العراق كمركز بحري فاعل في المنطقة، كما تعكس التزام الموانئ بتحقيق أداء نوعي يلبي متطلبات حركة التجارة والاستيراد والتصدير ضمن رؤية تنموية متكاملة (وزارة النقل العراقية / الشركة العامة لموانئ العراق، 2025)..

وبما انه الموانئ العراقية تعد رافدا اقتصاديا رئيسيا لاحتياجات العراق للبضائع والسلع ووجدت الحكومة العراقية ان هناك حاجة ان هناك حاجة لزيادة التنمية الاقتصادية للموانئ من خلال انشاء ميناء جديد للتمكن من التعامل مع السفن العملاقة المتطورة وذلك عن طريق انشاء ميناء الفاو الكبير ، فالمشروع يعد مشروعا استراتيجيا مهما للعراق ومنفذ اقتصادي ، فبموجب ما مخطط للميناء من الأرصفة ، ستكون طاقة الميناء الاستيعابية بحدود (٦٦) مليون طن سنويا للحاويات و (٣٣) مليون طن سنويا للحمولات المتنوعة في المستقبل القريب ، مما ينعكس بصورة مباشرة على الاقتصاد العراقي

(اسماعيل، ٢٠٢١، صفحة ١٧) ، فتشغيل ميناء الفاو الكبير وفي ظل الطاقة الاستيعابية المخططة للميناء ، يمكن ان تتحقق إيرادات سنوية صافية بمقدار (٣٨٣٧٦٧) مليون دينار، وفق للبيانات الصادرة عن وزارة النقل ، مما يؤشر الى وجود متوسط صافي للارباح المتحققة يبلغ (٩٦٩١١) مليون دينار عراقي بعد خصم متوسط التكاليف السنوية ، مما يعني ان تشغيل الميناء يعني حصول العراق على موارد النقد الأجنبي من قطاع التجارة الخارجية مما يخفض الضغط على الإيرادات النفطية كمورد وحيد للعراق حاليا ويساهم في تنويع مصادر تكوين الدخل والناتج القومي للبلاد ويزيد من حجم الأموال المخصصة لرفد الميزانية العامة للدولة وبالتالي يزيد من عدد وحجم مشروعات الموازنة ويخلق تنويعا في مصادر إيرادات الموازنة العامة وبالتالي تحقق اهداف التنمية الاقتصادية المستدامة (عودة و نغيمش، ٢٠٢١، صفحة (42

٥. خاتمة

١ – للموانئ العراقية أهمية جيوستراتيجية كونها المنفذ الاقتصادي للعراق نحو العالم ولاسيما التجارة الخارجية وتصدير النفط الذي يمثل شريان الحياة للعراق ، كما ان للموانئ العراقية أهمية كبيرة وخاصة بعد التطورات التي شهدتها المنطقة من النواحي الاقتصادية والسياسية

٢ – العلاقة وثيقة ومترابطة بين النقل البحري العراقي والنشاط التجاري والتطور الاقتصادي ، لكون القطاع النقل البحري يمارس دور الوسيط التجاري منذ نشاته ، فهو قائم على تنشيط التبادل والتعامل التجاري بمختلف انواعه فلولا النشاط التجاري لتوقف قطاع النقل البحري وعمل الموانئ

٣ – أسهمت موانئ العراق في تنشيط حجم الصادرات والواردات للبلد مساهمة فعالة وكبيرة من خلال اعتماد العراق في تعامله التجاري مع دول العالم على النقل البحري بدرجة واسعة وكبيرة وبالذات من خلال موانئه وارصفته الموجودة على مداخل انهاره

٤ــ يكتسب ميناء أم قصر أهمية كبرى بالنسبة للاقتصاد العراقي، وبوشر ببنائه سنة ١٩٣٠ برصيف واحد، لقرب موقعه من مياه الخليج العربي قياسا بميناء مدينة البصرة المعقل، وكذلك قدرته على استقبال السفن الأكبر حجما ووزنا وغاطسا، وفي سنة ١٩٦٥ تم إكمال ثلاثة أرصفه وبواجهة تطل على المياه البحرية مسافة (٦٥٠) مترا)، وجرى تطويره لاحقا حتى تفوق على موانئ العراق الأخرى من حيث طاقته المتاحة وعدد السفن التي يستقبلها وأوزان المنقولات، مع تنامي ذلك سنة بعد أخرى.

٥ – للموانئ أهمية من خلال النقل البحري العراقي وما يوفر من قيمة الواردات للبضائع المستوردة من البلدان المختلفة ، فبعد عام ٢٠٠٣ اصبح العراق مستوردا للبضائع والسلع التجارية المختلفة التي يتم استيرادها من مختلف دول العالم وهنا يكمن أهمية النقل البحري التجاري والموانئ في دوره الواضح في التنمية التجارية من خلال توفير العملات صعبة المستوفية من العوائد والأجور التي تفرض على حركة السفن فضلا عن أجور الشحن والتفريغ

٦ – لعب عد الاستقرار الأمني والسياسي في فترات متفرقة من تاريخ العراق الدور الأبرز في التأثير المباشر على أنشطة الموانئ واثرت تأثيرا سلبيا من حيث التوقف عن العمل اثناء الحرب العراقية الإيرانية ، وحروب سنة ١٩٩٠ وسنة ٢٠٠٣ ، مما أدى الى توقف عمل الموانئ وتعرضها الى السرقة والتخريب مما نتج عن ذلك ضعف البنية الداخلية المتمثلة بالتدريب والتأهيل وتقادم المعدات وتراجع الانضباط الإداري وعدم مواكبة التقدم التكنولوجي في الإدارة والمعدات ، مما تطلب الامر قيام الحكومة العراقية بمجموعة عمليات الترميم والإصلاح لتطوير الموانئ وتعزيز قوتها والشروع ببناء موانئ إضافية ومنها ميناء الفاو الكبير والذي يساهم مع بقية الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة للعراق

تضارب المصالح

يؤكد الباحث/الباحثون عدم وجود أي تضارب في المصالح المالية أو المهنية أو الشخصية قد يؤثر في تصميم الدراسة أو تحليل البيانات أو تفسير النتائج أو نشرها، وأن جميع الإجراءات البحثية تمت وفق معايير النزاهة والموضوعية العلمية.

– المصادر والمراجع:

- احلام احمد عيسى. (٢٠٢٠). الاهمية الجيوستراتيجية للموانئ العراقية (ميناء الفاو الكبير انموذجا). (العدد ٦٤، المحرر) *المجلة السياسية الدولية*.
- احمد اسماعيل. (٢٠٢١). اثر المشروعات المستقبلية على زيادة القدرة التنافسية لميناء الفاو الكبير بالعراق. *وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير – التحديات الاستراتيجية والاهمية المستقبلية، المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي بالتعاون مع الشركة العامة لموانئ العراق*. البصرة.

- اشرف علي قردش. (ايار، ٢٠٢١). تحليل الوضع التنافسي لمحطة عدن للحاويات في ظل المنافسة الاقليمية. *مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية*.

العراق، وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ. (بلا تاريخ). تم الاسترداد من https://www.gcpi.gov.iq/upload/٦٠١٢٨٢٧٢٨٧.

- الهام خزعل عاشور، و مريم خيرالله خلف. (٢٠٢١). ميناء الفاو ركيزة اساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق. *ميناء الفاو الكبير – التحيات الاستراتيجية والاهمية المستقبلية، المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي بالتعاون مع الشركة العامة لموانئ العراق*. البصرة.
- بشير هادي عودة، و راضي عبيد نغيمش. (٢٠٢١). الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي. *وقائع مؤتمر ميناء الفاو الكبير –التحديات والاهمية الاستراتيجية والافاق المستقبلية ، المؤتمر العلمي الحادي عشر لمركز دراسات البصرة والخليج العربي بالتعاون مع الشركة العامة لموانئ العراق*. البصرة.
- حسين حيدر محمد. (٢٠١٧). ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة. جامعة البصرة: كلية الادارة والاقتصاد.
- حمدية شاكر الايدامي، و امجد راضي الزاهدي. (٢٠٢٣). *الاهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق*. مركز الرافدين للحوارالعراق.
- رانيا عبدالحميد دسوقي. (حزيران، ٢٠٢١). مفهوم التنمية المستدامة واهدافها. *المجلة العربية للقياس والتقويم، مج ٢ ، ع٤*
- سعد عزيز داخل . (حزيران، ٢٠٢٤). تطوير ميناء البصرة ١٩٥٦–١٩٦٨). *مجلة دراسات البصرة*.
- طالب الغريب. (١٩٨٤). ميناء البصرة دراسة تاريخية ١٩١٥– ١٩٥٦. *رسالة ماجستير / كلية الاداب*. جامعة البصرة.
- عدنان فرحان الجوراني. (٢٠١٤). *قطاع الموانئ في العراق بين الواقع والتحديات*. العراق: مركز البيان للدراسات والتخطيط.
- عراق الحدث. (١٨ ٤، ٢٠٢٥). الموانئ العراقية – شرايين الاقتصاد الوطني ومعابر التجارة العالمية. https://iraqalhadath.net/. تاريخ الاسترداد ١٥ ١، ٢٠٢٦
- عقيل عبد الكريم. (٢٠١٩). *ميناء البصرة بين عامي ١٩٥٨ – ١٩٨٠*. جامعة البصرة: رسالة ماجستير / كلية الاداب .
- علي حسين العزي. (٢٠٠٤). *تطور النقل البحري لموانئ العراق ١٩٥٠–٢٠٠٠*. (رسالة ماجستير / جامعة البصرة / كلية الاداب، المحرر) جامعة البصرة: جامعة البصرة.
- ماجد البريكان. (٣ نيسان، ٢٠١٩). موانئ العراق بعد ١٠٠ عام على تاسيسها ــ ماهي احوالها. (اندبندنت عربية، المحرر) https://www.independentarabia.com/node/
- مجيد ملوك السامرائي. (٢٠٢٤). *الموانئ التجارية العراقية المعاصرة*. بغداد: بدون.
- هشام صلاح محسن. (٢٠١٢). الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري ــ ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية. *مجلة كلية التربية الاساسية*، العدد ٧٣.
- وزارة النقل العراقية / الشركة العامة لموانئ العراق. (٢٠٢٥). *بالارقام ــ الموانئ العراقية تسجل نموا لافتا في حجم المناولة البحرية للنصف الاول من عام ٢٠٢٥* . بغداد: وزارة النقل العراقية.