

دراسة المشاكل والحلول للموانئ العراقية (محافظة البصرة ومدنها إنموذجا)

أ.م.د. محمد صبيح صبر

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي / مكتب الوزير

Mohammed82sabeeh@gmail.com

مستخلص البحث:

يهدف البحث إلى التعرف على الموانئ العراقية ونشاطها الاقتصادي ومقوماتها الطبيعية والبشرية (الحضارية) والمشاكل التي تواجهها فضلا عن موقعها وخصائصها؛ يتمتع العراق بموقع مناسب لإقامة الموانئ نظراً لإطلالتها على الخليج العربي من خلال جزئه الجنوبي عبر شريط ساحلي ضيق تبلغ مساحته (65 كم²) وأيضاً "شط العرب المكون من لقاء الفرات مع دجلة ويكون طوله منذ ابتداءه لغاية نهايته وهو الخليج (139.1 كم)، مما يعني أنه مناسب لملاحة السفن. تناول البحث العوامل الطبيعية والبشرية المؤثرة على الموانئ، وهناك عوامل أخرى تتعلق بطبيعة الاقتصاد الوطني ومدى تطوره والتي تحدد بشكل أساسي جدوى عمل الميناء من عدمه. وتتخذ هذه العوامل أشكالاً متعددة وتشمل الموقع الجغرافي أي موقع الميناء؛ وتتأثر الموانئ بعلاقة مباشرة بطول الساحل على البحر. فضلاً عن العوامل الثقافية والتخطيطية والقدرات الاقتصادية والعوامل الحضارية فإنها لن تكون قادرة على تلبية الطلب المتوقع على الواردات والصادرات إلى العراق في المستقبل.

الكلمات المفتاحية: الموانئ العراقية، الملاحة البحرية العراقية، ميناء الفاو الكبير، الأهمية الاستراتيجية.

المقدمة: Introduction

إن الموقع الجغرافي لمحافظة البصرة وافتتاحها على الخليج العربي من خلال شط العرب، بالإضافة إلى ملاءمتها لملاحة السفن، قد أتاح الفرصة لتنوع وسائل النقل النهري والبحري لعبور المياه الإقليمية العراقية داخل حدود المحافظة. تعتبر البصرة البوابة الوحيدة للعراق نحو العالم الخارجي عبر الجزء الجنوبي، إذ تمتلك شريطاً ساحلياً ضيقاً يبلغ طوله 65 كيلومتراً (العنزي : 2004، ص41). تقع هذه المنطقة ضمن إطار جغرافي واقتصادي وسياسي متنوع، حيث تحدها من جهة البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، ومن جهة أخرى الخليج العربي. وقد أثر ذلك بشكل ملموس على نشاطها وأهميتها، لكونها جزءاً من منطقة شهدت تنافساً وصراعات على مدى عقود، مما ترك بصمته على تاريخها الجغرافي. يمنحها موقعها الجغرافي مرونة كبيرة، نظراً لقربها من عدة دول مجاورة مثل الكويت وإيران والمملكة العربية السعودية التي تربطها بها علاقات اقتصادية واجتماعية وثيقة. كما أنها قريبة من المناطق الغنية بالنفط في الجنوب؛ أضاف موقعها في الجزء الجنوبي الشرقي من البلاد، وبالتحديد شرق وجنوب محافظة البصرة، بعداً مهماً على الصعيدين الإقليمي والمحلي (Al-Sudani: 2019, 27(1): 16-25). يتميز موقع محافظة البصرة الفريد بميزة خاصة تميزها عن باقي المحافظات، حيث تحتوي على جميع موانئ العراق، مما يجعلها نقطة وصل برية وبحرية حيوية تربط العالم الخارجي بكافة المحافظات عبر وسائل وطرق نقل متنوعة. بالإضافة إلى ذلك، منحها هذا الموقع ميزات استراتيجية داخل البلاد، إذ تتولى السيطرة على جميع الموانئ البحرية (Gleick: 1993). كما كان لهذا الموقع الجغرافي تأثير بارز على الموانئ العراقية، حيث ساهم في جذب عدد من الصناعات الحيوية للاستفادة من الموقع البحري في عمليات الاستيراد والتصدير الضرورية لاستمرارية هذه الصناعات. وبالتالي، تم إنشاء موانئ ذات قاعدة صناعية وتجارية لاستغلال أرسفتها في الأنشطة التجارية والصناعية. تعتبر شركة الموانئ العراقية الكيان الثاني الأكثر أهمية في المحافظة بعد شركة نفط الجنوب، حيث تلعب دوراً محورياً كحلقة وصل بين العراق

وبقية دول العالم. يتجلى دورها في تعزيز الاقتصاد من خلال تسهيل عمليات التجارة، وتأمين الإيرادات المالية للدولة، بالإضافة إلى مساهمتها الفعالة في خلق فرص عمل جديدة. (Majeed: 2022., 15(3): 14-24)

مشكلة البحث (Research Problem) :

تواجه الموانئ العراقية تحديات هيكلية جسيمة، تتمثل أبرزها في تدهور أعماق الممرات والأرصفة الملاحية، وتباين كفاءة المسارات الملاحية المؤدية إليها. وفي ظل التوقعات بزيادة كبيرة في حجم التبادل التجاري وتدفق البضائع، برزت الحاجة الملحة لإيجاد حلول استراتيجية لتجاوز هذا العجز اللوجستي. وعليه، تتبلور مشكلة البحث في التساؤل الجوهرى التالي: إلى أي مدى يُعد مشروع ميناء الفاو الكبير الحل الأمثل لسد فجوة التشغيلية في الموانئ العراقية الحالية، ومواكبة النمو التجاري المتوقع؟

فرضية البحث (Research Hypothesis) :

ينطلق البحث من الفرضية القائلة بأن منطقة الدراسة (العراق/البصرة) تمتلك مقومات مينائية هامة رغم ما تواجهه من إشكاليات تشغيلية. وتفترض الدراسة أن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيسهم بشكل فاعل في تخفيف الضغط التشغيلي عن الموانئ القائمة، وتعزيز حجم الواردات التجارية للبلاد. ومع ذلك، فإن هذا المشروع الاستراتيجي لا يلغي الأهمية المستمرة للموانئ العراقية الأخرى، التي ستحتفظ بدورها الحيوي في خدمة حركة التجارة الداخلية والإقليمية.

هدف البحث (Research Objective) :

يهدف هذا البحث إلى تشخيص الواقع التشغيلي للموانئ العراقية في محافظة البصرة، واستشراف آفاق تطوير قطاع النقل البحري عبر مشروع ميناء الفاو الكبير بوصفه مشروعاً استراتيجياً وطنياً. كما يسعى البحث إلى تحليل الخطط والدراسات المخصصة للمشروع، بهدف تقييم قدرته على تعزيز المكانة اللوجستية للعراق عالمياً، وإنشاء ميناء ذي مواصفات دولية يخدم المصالح الاقتصادية الوطنية.

منهجية البحث (Research Methodology) :

يعتمد البحث المنهج الوصفي التحليلي، حيث نسعى إلى توضيح ماهية الموانئ، وأهميتها، وخصائصها المكانية، ووظائفها، والعوامل المؤثرة في نشاطها، بالإضافة إلى تصنيف أنواع الموانئ ومتطلبات تنميتها. وكذلك فالإطار التطبيقي، هو دراسة واقع موانئ البصرة (التجارية والنفطية) تحليلياً. ومن ثم المخرجات وهي التوصل إلى استنتاجات علمية وصياغة مقترحات عملية من شأنها الإسهام في تطوير وتحسين كفاءة موانئ البصرة بشكل عام.

حدود الدراسة: Limits of the study

فيما يتعلق بالحدود المكانية فقد شملت الدراسة موانئ محافظة البصرة ومدنها (التجارية والنفطية) والتي تقع جميعها في محافظة البصرة.

الحدود الزمنية: Time boundaries وذلك باعتبار الفترة الزمنية تمتد من أيلول 2023 ولغاية أيلول 2025. واعتمد الباحث على احصائية النقل المائي في القطاع العام لسنة (2023) وبشكل خاص الاحصائية التابعة للشركة العامة لموانئ العراق (خريطة-1).

خريطة (1) موقع محافظة البصرة.



Source: From the work and preparation of the researcher based on the satellite visualization of Al-BASRAH Governorate taken from the satellite (Land Sat 2024) with an accuracy of (30 m) and corrected according to the projection system (WGS 84 - UTM- ZONE 38 N). (2024)..

أولاً - ما هو الميناء:

تعود الأصول التاريخية لمعنى الميناء (Port) الى مصطلح اللاتيني (porta) وتعني مدخل او بوابة (Gateway) وهي نافذة تطل بها الدول على عالمها الخارجي وتعرف بأنها المنطقة الجغرافية التي تقدم كافة أنماط الخدمات الى السفن وبشكل منسق (هشام محسن صلاح : ٢٠١٢، ص ٣٤٧)، فالميناء هو المكان الذي ترسو فيه السفن، وهو المكان الذي يستقبل الركاب والبضائع وفي الوقت ذاته تصدر منه البضائع ويسافر منه ركاب الأقاليم الى الخارج (العجيلي: 2000، ص ١٨٤). فهو حلقة الوصل بين داخل الدولة ودول العالم اجمع، وهو المكان الذي تتجمع فيه البضائع للتصدير والركاب للسفر تعد الموانئ بالنسبة للنقل البحري كالمحطات بالنسبة للسكك الحديدية فهي مراكز للتوزيع والتجميع، ولقد شغلت دراسة الموانئ الجغرافيين لعدة سنوات وكان ذلك لعدة أسباب منها في المقام الأول ان الموانئ تعد بوابات الإقليم والدولة، والميناء في الدولة يجمع المدن الداخلية فيه كما يرتبط بالموانئ الأخرى بعلاقات برية او بحرية. و يعرف الميناء ايضاً بأنه المكان الذي يتم فيه تبادل البضائع والركاب بين البحر واليابسة، كان الميناء ولايزال في كثير دول العالم، ذلك المكان من الأرض عند الشاطئ مجهز بتجهيزات خاصة تسمح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع وصعود

ونزول الركاب فهو مكان البداية والنهاية الميناء جزء لا يتجزأ من شبكة النقل الكلية ويترتب على هذه النظرة ان الميناء نشاط داخلي يتصل بجميع الحيوية الهامة داخل الدولة، ونشاط الخارجي يصل الدولة بموانئ العالم الخارجي(رصاص الحياة: 2018- 2019، ص 74) ، وقبل ان نتعرض لدراسة الموانئ، ينبغي ان نفرق منذ البداية بين المرفأ والميناء

(Shiklomanov, I.A. (1991)، 25: 93-126)

فالمرفأ (Harbor)، هو قطاع من سطح البحر يكون محمياً بطريقة طبيعية او اصطناعية، اما الميناء (Port) فهو همزة وصل بين، والنقل البري والبحري(عبده: 2010، ص 358 – 359).

ثانياً: الخصائص المكانية للميناء:

تعد الموانئ البحرية من ضمن العناصر المؤثرة في هيكل المدينة والمرآة التي تعكس الحركة والنشاط الاقتصادي للبلد وذلك من حيث الموقع وحجم التجارة وأنواعها، وان الموانئ بشكل عام تتميز بمواصفات عديدة أهمها:

١- مياه عميقة:

يجب أن يتواجد عمق المياه الكافي في الموقع الذي يُقام عليه الميناء، وقد يكون هذا العمق ثابتاً أو مؤقتاً في الخلدان الضيقة التي تتأثر بحركة المد والجزر اليومية. في هذه الحالة، يمكن الحفاظ على عمق المياه من خلال إنشاء أهوسة لتجميع المياه المرتفعة داخل الأحواض وحول الأرصفة حتى تصل موجة المد التالية (UNESCO : 2003).

٢- الأمان:

الذي يتم توفيره للسفن يمكن أن يكون ناتجاً عن طبيعة المرفأ، سواء كان يتشكل من خليج طبيعي أو يقع عند مصب نهري واسع. ومع ذلك، في العديد من الموانئ المفتوحة مثل الإسكندرية وبيروت، يُعتبر بناء حواجز خارجية ضرورياً لتوفير الحماية للسفينة الراسية، مما يضمن لها الأمان من الأمواج العالية.

(Nassif, W.G., Jasim, F.H., Al-Taai, O.T. :2021, 48(2): 446-452)

٣- قناة ملاحية:

ممر مائي كبير ومناسب داخل الميناء يتيح للسفن الحركة من البحر نحو الأرصفة أو بالعكس. يمكن إنشاء هذه القناة أو القنات داخل الميناء من خلال تفجير الصخور في قاع البحر أو بتحديد مسار القناة باستخدام العلامات البحرية.

4- تسهيلات التموين:

يتطلب الميناء الجيد توفير مجموعة من الخدمات الأساسية للسفن التي ترسو فيه قبل مغادرتها. ومن أبرز هذه الخدمات تأمين المياه العذبة، والوقود، والمواد الغذائية، بالإضافة إلى شحن بطاريات الكهرباء أو الحصول على الطاقة الكهربائية من الميناء أثناء وجود السفينة على الرصيف.

5- الأرصفة والروافع:

يتطلب الميناء توفير أرصفة عائمة لتفادي تأخير السفن في حال اضطرت للبقاء لفترة طويلة خارج الميناء قبل تفريغ أو شحن حمولتها؛ يؤدي ذلك إلى فرض غرامات يدفعها الميناء لأصحاب السفن بسبب التأخير؛ كما أن عملية الشحن والتفريغ تحتاج إلى عدد وافر من الرافعات الثابتة على الأرصفة، بالإضافة إلى عدد آخر من الرافعات العائمة لتسهيل العملية بعيداً عن الرصيف. يوجد أيضاً عدد كافٍ من الصنادل البحرية التي يمكن استخدامها لتفريغ شحنات السفن، مما يسمح بنقلها إلى المواقع المناسبة لإعادة الشحن على الأرصفة التي قد لا تستطيع السفن الوصول إليها.

٦- مواصلات جيدة:

لتحقيق متطلبات الميناء، ينبغي أن يتوفر لديه وسائل نقل فعالة داخلياً، مثل القنوات أو السكك الحديدية أو الطرق البرية، لضمان شحن البضائع المراد تصديرها أو لنقل البضائع التي يتم تفريغها داخل البلاد. بالإضافة إلى ذلك، قد يحتاج الميناء إلى وجود مطار قريب لاستيعاب المسافرين وبعض البضائع التي تتطلب النقل السريع ضمن الدولة.

(Al-Sudani, H.I.: 2020 ، 28(1): 226-236)

٧- المخازن:

يتطلب الميناء وجود منشآت تخزين متنوعة لاستيعاب البضائع التي يتم تفريغها أو شحنها منه؛ وقد تنوعت أشكال هذه المنشآت في الوقت الحالي، مما يستدعي استمرار توسع الموانئ لتكون مؤهلة للعمل بكفاءة، من بين هذه المنشآت، توجد المخازن العامة التي تتعلق بأنواع متعددة من السلع، فضلاً عن منشآت مخصصة لتحضير السلع وتغليفها وترتيبها للشحن.

(Nassif, W.G., Ahmed, M.M., Al-Taai, O.T. :2021, 48, 117-123)

8- الأرصفة الجافة والاحواض الجافة:

تعد هذه الاحتياجات الأخيرة الضرورية للميناء، إذ تساهم في تعزيز القوى العاملة داخل الميناء، مما يتيح إجراء عمليات الإصلاح والصيانة والدهان وغيرها من المتطلبات اللازمة للسفن (العجيلي: 2000، ص 184-186).

ثالثاً: تصنيف الموانئ وتطبيقاتها النموذجية على موانئ محافظة البصرة :

1. تصنيف الموانئ:

تخضع الموانئ لأنماط تصنيفية متعددة تعتمد على معايير طبيعية (طبيعية مقابل اصطناعية)، أو زمنية (أجيال التطور)، أو وظيفية (طبيعة النشاط الاقتصادي). ويُعد فهم هذه التصنيفات مدخلاً أساسياً لتقييم كفاءة الموانئ العراقية ولا سيما في محافظة البصرة، التي تمثل المنفذ البحري الرئيسي للبلاد.

2. التصنيف الزمني لأجيال الموانئ :

بناءً على التطور التاريخي والتقني، يمكن تقسيم الموانئ إلى خمسة أجيال متعاقبة، كما يلي:

موانئ الجيل الأول:

تعتمد على الأساليب التقليدية في المناولة، وتتميز بكثافة عمالية عالية، حيث ينحصر دورها الأساسي في عمليات شحن وتفريغ البضائع دون خدمات مضافة (شهاب علي طالب، 2011، ص 156).

موانئ الجيل الثاني:

بدأت بتقديم خدمات مساندة للتجارة كالتعبئة والتغليف، ووجهت خدماتها لخدمة القطاع الصناعي، مما استدعى إنشاء أرصفة متخصصة (كالحديد والصلب والبتروكيماويات) (Al-Sudani, 2018).

موانئ الجيل الثالث:

واكبت العولمة وانفتاح الأسواق، مع تطوير نوعي للخدمات والأرصفة المتخصصة، واعتماد أوسع للتكنولوجيا في الإنتاج، لتصبح الميناء مصدرًا للدخل القومي مع تعزيز دور الإدارة في التطوير (شهاب علي طالب، 2011).

موانئ الجيل الرابع:

تميزت بالتحول الرقمي واستخدام التكنولوجيا المتطورة، والتركيز على نقل الحاويات، مع تبني مفاهيم الاستدامة البيئية والحد من التلوث، والاستثمار في رأس المال البشري عبر برامج تدريبية متقدمة (Al-Sudani, 2018).

موانئ الجيل الخامس:

شهدت تدخلاً واسعاً للقطاع الخاص في الإدارة والتشغيل، والمنافسة مع القطاع العام، واعتماداً كلياً على الأنظمة الإلكترونية الحديثة. وتتمحور المنافسة فيها حول جذب خطوط الملاحة عبر تخفيض الكلف واختصار الوقت وتحسين الجودة (Al-Saedi & Saeed, 2021).

3. التصنيف الوظيفي: الموانئ التجارية

عند التصنيف بناءً على الوظيفة، يُؤخذ بالاعتبار الوظيفة الرئيسية السائدة للميناء. وتُعرف الموانئ التجارية بأنها تلك التي تخدم النقل البحري التجاري (محلياً وعالمياً)، وتؤدي وظيفتين متكاملتين وهما الوظيفة المحلية، وتعني استلام المواد الخام والسلع من الداخل لتوزيعها على المناطق المحيطة. وكذلك الوظيفة العالمية، وتعتبر نقطة نهاية لتفريغ الواردات القادمة من الأسواق العالمية، ونقطة انطلاق لتصدير المنتجات المحلية. كما قد تتضمن بعض الموانئ التجارية الكبرى "مناطق حرة" معزولة، تخضع فيها السفن والبضائع لأنظمة جمركية وتجيرية مرنة لا تمس سيادة الدولة (شهاب علي طالب، 2011، ص 188-189).

4. النموذج التطبيقي لتصنيف موانئ محافظة البصرة ومدنها:

بناءً على الأطر النظرية السابقة، يمكن إسقاط تصنيفات الأجيال والوظائف على الواقع الفعلي لموانئ محافظة البصرة، وذلك على النحو التالي:

أ. نموذج موانئ الجيل الأول والثاني (التقليدية والصناعية)

المثال: ميناء المعقل وميناء خور الزبير (الأجزاء القديمة).
التبرير: تميزت هذه الموانئ تاريخياً بالاعتماد على العمالة الكثيفة في المناولة، وخدمة الصناعات المحلية القريبة (كالأسمدة والحبوب)، مما ينطبق عليها مواصفات الجيلين الأول والثاني، رغم محاولات تحديثها لاحقاً.

ب. نموذج موانئ الجيل الثالث والرابع (الحديثة والمتخصصة)

المثال: ميناء أم قصر التجاري.
التبرير: يُعد الوجهة البحرية الرئيسية للعراق حالياً، حيث يعتمد على الأرصفة المتخصصة، ونظام الحاويات، ويتبنى تقنيات حديثة في الإدارة، مما يضعه ضمن نطاق الجيل الثالث والرابع. كما يؤدي الوظيفة التجارية العالمية والمحلية بامتياز.

ج. نموذج موانئ الجيل الخامس (المستقبلية والذكية)

المثال: ميناء الفاو الكبير.
التبرير: صُمم هذا المشروع الاستراتيجي ليعمل بأحدث الأنظمة الإلكترونية، وبمشاركة محتملة للقطاع الخاص في التشغيل، مع التركيز على الأعماق الكبيرة لجذب خطوط الملاحة الدولية، وتخفيض كلف الوقت، مما يجعله النموذج الأقرب لمواصفات الجيل الخامس في العراق.

د. النموذج الوظيفي (الموانئ التجارية والمناطق الحرة)

التطبيق: جميع موانئ البصرة المذكورة أعلاه تصنف وظيفياً ك موانئ تجارية، إلا أن منطقة أم قصر الحرة تمثل التطبيق الأبرز لمفهوم المنطقة الحرة المعزولة جمركياً لتعزيز التبادل التجاري وإعادة التصدير، مما يعزز الوظيفة العالمية للميناء. وفي الختام يمكن القول، إن تصنيف موانئ البصرة وفق الأجيال الخمسة يوضح مسار التطور من الموانئ التقليدية (المعقل) إلى الموانئ الذكية (الفاو الكبير)، بينما يؤكد التصنيف الوظيفي على الدور المحوري لهذه الموانئ كوابات تجارية رئيسية للعراق. ويشير هذا التحليل إلى ضرورة استمرار تحديث الموانئ القديمة لتواكب معايير الأجيال الحديثة لضمان المنافسة الإقليمية. (Al-Sudani, H.I.Z. 2019: 1037-1048 (5): 60)



صورة (1) صورة توضيحية لإحدى الموانئ.

(عدنان فرحان الجوراني: 2022)

1. تصنيف الموانئ الوظيفي مع النماذج التطبيقية لموانئ محافظة البصرة :

تتعدد الوظائف التي تؤديها الموانئ حسب طبيعة نشاطها الاقتصادي والاستراتيجي، مما يستدعي تصنيفها إلى أنواع رئيسية. وفيما يلي استعراض لهذه التصنيفات مع إسقاطها على الواقع الفعلي لموانئ محافظة البصرة بوصفها المنفذ البحري الوحيد للعراق.

2. الموانئ الحربية (Military Ports) :

التعريف والخصائص: تُعد الموانئ الحربية نقاط ارتكاز استراتيجية للأساطيل العسكرية البحرية، وتتميز بخصائص فريدة وتشمل الأمان الجغرافي اختيار مواقع ذات حصانة طبيعية (كالحماية من العواصف والرصد المعادي. اما الاستقلالية فهي بابتعادها عن الموانئ التجارية لضمان السرية والأمن التشغيلي. إضافة إلى التجهيزات المتخصصة، كاحتوائها على أحواض جافة، وترسانات لإصلاح وبناء السفن، ومنشآت للذخيرة والوقود العسكري.

اما بخصوص الإدارة الأمنية، فان خضوعها لأنظمة أمنية مشددة وإطار سري لحماية الأسطول (Rahi & Halihan, 2018). والنموذج التطبيقي في محافظة البصرة، وهو القاعدة البحرية لأم قصر وتقع في منطقة أم قصر، شمال غرب ميناء أم قصر التجاري، في موقع استراتيجي يطل على الخور العميق. ومن المبررات هي انها تُعد المقر الرئيسي للقوة البحرية العراقية، وتضم أرصفة متخصصة لرسو الزوارق الحربية والسفن العسكرية. وتحتوي على منشآت للصيانة والإصلاح، ومخازن مؤمنة، ومنطقة عازلة تفصلها عن النشاط التجاري. وتخضع لإجراءات أمنية مشددة لا تخضع للأنظمة التجارية الجمركية.

2. 2 موانئ النفط (Oil Ports) :

التعريف والخصائص: تختص هذه الموانئ بتصدير النفط الخام ومشتقاته، وتتميز بالموقع القريب من الحقول لتقليل كلفة النقل عبر الأنابيب. والبنية التحتية المتخصصة أرصفة مزودة بأنابيب التحميل تحت الماء، وخزانات تخزين ضخمة، وأنظمة مكافحة حريق متطورة. والأعماق الكبيرة لاستقبال ناقلات النفط العملاقة. (Rahi & Halihan, 2018) (VLCC). والنموذج التطبيقي في البصرة هو ميناء البكر النفطي وميناء خور العمية.

اذ يعد ميناء البكر وهو الميناء الذي يقع في الخليج العربي على بعد 32 كم عن الساحل، وهو الميناء النفطي البحري الوحيد في العراق القادر على استيعاب الناقلات العملاقة. ويرتبط بحقول النفط الجنوبية عبر شبكة أنابيب استراتيجية، ويضم أنظمة تحميل متطورة وأدرع بحرية (Sea Islands) ميناء خور العمية: ويعد ميناء نفطي ساحلي يخدم حقول الرميعة، ويحتوي على خزانات تخزين وأرصعة متخصصة للتحميل.

2.3 الموانئ الوسيطة (Intermediate Ports) :

التعريف والخصائص : تعمل كحلقة وصل تجارية إقليمية، حيث تقوم باستيراد السلع وإعادة تصديرها إلى دول مجاورة، وتُعرف أيضاً بـ "موانئ التخزين وإعادة التوزيع". النموذج التطبيقي في البصرة : ميناء أم قصر التجاري (بوظيفة إقليمية). أما الموقع فهو على الخور العميق في شمال الخليج العربي. ومن المبررات كونه رغم كونه الميناء التجاري الرئيسي للعراق، إلا أنه يؤدي وظيفة وسيطة من خلال استيراد سلع (مواد غذائية، سيارات، معدات) وإعادة توزيع جزء منها إلى الأسواق الإقليمية عبر الحدود البرية. ووجود المنطقة الحرة في أم قصر يعزز هذه الوظيفة، حيث تسمح بتخزين البضائع وإعادة تصديرها دون الخضاع للرسوم الجمركية الكاملة.

4. موانئ الشحن الحر (Free Shipping Ports) :

التعريف والخصائص : وهي تشبه الموانئ التجارية، لكنها تتميز بإعفاء البضائع الواردة من الرسوم الجمركية وقوانين الاستيراد المباشرة، حيث تُخزن أو تُعالج لإعادة تصديرها إلى دول ثالثة. والنموذج التطبيقي في البصرة في المنطقة الحرة في أم قصر، ويكون الموقع في ملحقة بميناء أم قصر التجاري. ومن المبررات هي أنه تُطبق فيها أنظمة الجمارك المعلقة، مما يسمح للشركات باستيراد مواد خام، وتصنيعها أو تعبئتها، ثم إعادة تصديرها دون دفع رسوم جمركية عراقية. وتجذب خطوط ملاحية دولية تسعى لتخفيض كلف التداول في منطقة الخليج.

5. موانئ العبور (Transit Ports) :

التعريف والخصائص: موانئ صغيرة أو متخصصة تعمل كنقاط عبور للعبارات ووسائل النقل البحري (بما فيها القطارات والشاحنات) التي تربط بين مناطق منفصلة جغرافياً، وتكثر في المناطق ذات الطبيعة الجزرية أو عند المضائق. (Mohajerani et al., 2021) اما النموذج التطبيقي في البصرة فهي موانئ العبور النهرية على شط العرب وهو المثال أذ يتكون من أرصفة العبور في منطقة الفاو القديمة وأبو الفلوس. وتكون المبررات في ذلك انه يعمل كنقاط ربط صغيرة لعبور الزوارق المحلية والعبارات التي تنقل الركاب والبضائع الخفيفة بين ضفتي شط العرب والقنوات المائية الفرعية. ورغم صغر حجمها، إلا أنها تؤدي وظيفة حيوية في الربط المحلي للمجتمعات الساحلية وتسهيل حركة النقل الداخلي.

6. موانئ الصيد (Fishing Ports) :

التعريف والخصائص : ترتبط بالنشاط السمكي، وتتميز بالقرب من مناطق الصيد : لتقليل وقت وصول الأسماك الطازجة.

اما الموقع في الخلجان المحمية : لتوفير مرسى آمن لقوارب الصيد. ووجود صناعات مساندة مثل معامل التبريد، والتعليق، والتعليب. اما النموذج التطبيقي في البصرة فيعد مرفأ الفاو للصيد ومرفأ الصخريات ومرفأ الفاو للصيد. ويقع على رأس الخليج العربي، ويوفر مراسي محمية لقوارب الصيادين المحليين. ويحتوي على منشآت بسيطة للتبريد والتخزين المبرد، ويخدم مجتمع الصيادين التقليدي في المنطقة. إضافة الى مرفأ الصخريات ، اذ يضم مرفأ صغير يخدم نشاط الصيد الحرفي، ويتميز بموقعه القريب من مناطق الثروة السمكية في الأهوار والمصب النهري.

7. موانئ التزويد (Supply Ports)

التعريف والخصائص: توجد على الممرات البحرية الطويلة لتزويد السفن العابرة بالاحتياجات الأساسية مثل المياه العذبة، والوقود، والمواد الغذائية، وخدمات الصيانة الطارئة. وكذلك النموذج التطبيقي في البصرة هو ميناء أم قصر (بوظيفة تموين)، ويكون الموقع على الممر الملاحي الرئيسي المؤدي إلى موانئ الكويت وإيران. أما المبررات فهي تُعد نقطة توقف استراتيجية للسفن العابرة في شمال الخليج العربي لتزويدها بالمياه المحلاة (التي تتوفر في البصرة بوفرة نسبية)، والوقود، والإمدادات الغذائية. يوفر خدمات لوجستية داعمة مثل الإصلاحات الطارئة وتبديل الطواقم، مما يعزز دوره كميناء داعم للملاحة الإقليمية. وفي ختام الحديث عن أنواع الموانئ، فإن للعراق يُظهر التطبيق الوظيفي لموانئ البصرة تنوعاً ملحوظاً يعكس الأهمية الاستراتيجية للمحافظة، ومن ناحية التكامل الوظيفي فهي تؤدي ميناء واحد (أم قصر) وظائف متعددة (تجاري، وسيط، شحن حر، تمويني)، مما يعزز كفاءته الاقتصادية. ومن ناحية التخصص الاستراتيجي، فإنها تنفرد بالتنوع كموانئ النفط (البكر، خور العمية) بوظيفة حيوية للاقتصاد العراقي، بينما تحافظ الموانئ الحربية على الأمن القومي. أما على صعيد الدور المجتمعي، فهي تلبي موانئ الصيد والعبور الصغيرة احتياجات المجتمعات المحلية والنقل الداخلي. ويوصى بتطوير هذه الموانئ وفق تصنيفاتها الوظيفية، مع تعزيز التكامل بينها لخلق منظومة مينائية متكاملة تخدم الأهداف الاقتصادية والاستراتيجية للعراق.

رابعاً: وظائف الموانئ:

تعد وظائف الموانئ وتطبيقاتها العملية على موانئ محافظة البصرة، إذ تتباين الموانئ في مواقعها الجغرافية وتخصصاتها الوظيفية، مما يستلزم تجهيز كل ميناء بالبنية التحتية والمعدات المناسبة لطبيعة البضائع والخدمات التي يتعامل معها. وتؤدي الموانئ أدواراً متعددة تتجاوز مجرد كونها محطات للنقل البحري، لتشمل وظائف صناعية، وتخزينية، لوجستية، واجتماعية. وفيما يلي استعراض للوظائف العشر الرئيسية للموانئ وفق تصنيف شهاب علي طالب (2011)، مع تطبيقها العملي على موانئ محافظة البصرة بوصفها المنفذ البحري الوحيد للعراق. ومن أهم الوظائف الرئيسية للموانئ وتطبيقاتها في محافظة البصرة.

1. شحن البضائع وتفريغها بمختلف أنواعها، وهي الوظيفة الأساسية للميناء كمحطة لتداول البضائع بين السفن والبر. ويعد ميناء أم قصر التجاري هو المحور الرئيسي لتفريغ الواردات (حبوب، سيارات، مواد غذائية، معدات) وشحن الصادرات غير النفطية (تمور، مواد بناء). أما ميناء خور الزبير، فهو متخصص في شحن وتفريغ البضائع الصناعية والمواد الكيميائية والأسمدة. وكذلك ميناء المعقل حيث يركز على تفريغ المواد الإنشائية والحديد والخشب لخدمة مشاريع الإعمار المحلية.

2. استقبال الركاب وتوديعهم، ويسهم في توفير مرافق لاستقبال المسافرين عبر العبارات والزوارق البحرية. ويعد محطة ركاب أم قصر هي التي تستقبل العبارات البحرية المحدودة التي تربط العراق بدول الخليج (مشاريع مستقبلية)، وكذلك الزوارق المحلية. وايضا أرصفة الفاو النهرية والتي تخدم حركة الركاب المحليين عبر شط العرب والقنوات المائية الداخلية. ان وظيفة الركاب في موانئ البصرة لا تزال محدودة مقارنة بالموانئ العالمية، لكن مشروع ميناء الفاو الكبير يخصص منطقة لاستقبال سفن الركاب السياحية والتجارية مستقبلاً.

3. تموين السفن بالوقود والمواد الغذائية والمياه، ومهمتها تزويد السفن الراسية بالاحتياجات التشغيلية والحيوية لطاقتها. ويعد ميناء أم قصر هو المثال الحيوي - إذ يوفر خدمات التموين الأساسية (مياه محلاة، وقود بحري، إمدادات غذائية) للسفن التجارية الراسية في انتظار التفريغ. وكذلك ميناء البكر النفطي، الذي يزود ناقلات النفط بخدمات الدعم الفني والوقود المساعد أثناء عمليات التحميل.

4. إصلاح السفن وصيانتها (الأرصفة، الأحواض الجافة)، وهو يقوم بتقديم خدمات الصيانة الدورية والطائرة للسفن لضمان استمرارية عملها. وتعد شركة أركان البحرية في (أم قصر) هي المثال في هذه الحال، إذ توفر حوضاً جافاً وورشاً متخصصة لإصلاح السفن التجارية والصغيرة. وكذلك القاعدة البحرية لأم قصر، والتي تحتوي على ترسانات عسكرية متخصصة لصيانة الزوارق والسفن الحربية العراقية. إضافة إلى ورش ميناء خور الزبير والتي تقدم خدمات صيانة محدودة للسفن الصناعية والقاطرات.

5. المشاركة في خطة التنمية الوطنية عبر الصادرات والواردات، ويعد دور الميناء كرافد اقتصادي يسهل التبادل التجاري ويدعم النمو القومي. والتطبيق الوظيفي في هذه الحالة هو ميناء أم قصر التجاري، إذ يُعالج أكثر من 90% من التجارة غير النفطية للعراق، مما يجعله شريان الحياة الاقتصادي للبلاد. إضافة إلى موانئ النفط (البكر، خور العمية)، والتي تقوم بتصدير النفط يمثل أكثر من 95% من إيرادات العراق، مما يجعل هذه الموانئ المحرك الأساسي للموازنة العامة والتنمية. وميناء الفاو الكبير (مستقبلاً)، ومن المتوقع أن يضاعف القدرة الاستيعابية للعراق، ويجذبه لخطوط الملاحة العالمية، معززاً موقعه كمحور لوجستي إقليمي.

6. توطيد العلاقات بين الدول من خلال الخدمات، إذ يعد الميناء كجسر دبلوماسي واقتصادي يعزز التعاون الدولي ومن أهم الموانئ في هذه الوظيفة هو ميناء أم قصر، الذي يستقبل سفن من أكثر من 50 دولة، مما يعزز العلاقات التجارية مع آسيا، أوروبا، وأفريقيا. وكذلك مشروع ميناء الفاو، ويهدف لجعل العراق نقطة وصل بين آسيا وأوروبا عبر "طريق التنمية"، مما يعزز الشراكات الاستراتيجية مع تركيا، دول الخليج، والاتحاد الأوروبي.

7. إنعاش الاقتصاد المدني من خلال تحفيز النشاط الاقتصادي المحلي من خلال الخدمات المينائية والصناعات المرتبطة، والميناء في هذه الحالة الوظيفية هو المنطقة الحرة في أم قصر، والتي تجذب الاستثمارات الصناعية والتجارية، وتنشط حركة التصنيع المحلي وإعادة التصدير. وكذلك مجمع الأسمدة في خور الزبير، والتي يرتبط بالميناء لتصدير الإنتاج، مما يدعم الصناعة الوطنية ويوفر العملة الصعبة. وكذلك أسواق الجملة المحيطة بأم قصر، والتي تنشأ حول الميناء أسواق لتوزيع السلع المستوردة، مما ينعش التجارة المحلية.

8. توفير فرص العمل لأبناء المدينة، من خلال خلق وظائف مباشرة وغير مباشرة للسكان المحليين. إذ تعد جميع موانئ محافظة البصرة مؤهلة لهذا الغرض كونها تقوم بتوفير آلاف الوظائف المباشرة (عمال مناولة، إداريين، فنيين، أمن) وغير المباشرة (نقل بري، مخازن، خدمات لوجستية)، ومن جانب آخر يعد مشروع الفاو الكبير الذي من المتوقع أن يخلق أكثر من 100,000 فرصة عمل خلال مراحل البناء والتشغيل.

9. انخفاض تكاليف نقل السلع والموارد وذلك من خلال الاستفادة من ميزة النقل البحري منخفض التكلفة مقارنة بالبري أو الجوي. وان الميناء الوظيفي في هذه الحالة هو ميناء أم قصر. إذ يتم استقبال سفناً كبيرة الحجم تحقق وفورات الحجم (Economies of Scale)، مما يخفض كلفة استيراد السلع الأساسية للمواطن العراقي. وكذلك ميناء البكر، الذي يتمتع بقدرة استيعاب الناقلات العملاقة (VLCC) تخفض كلفة تصدير البرميل النفطي العراقي.

10. سرعة وصول الموارد التي تحتاجها المدينة، إذ ان كفاءة الميناء في تقليل زمن دورة الشحن والتفريغ لضمان تدفق السلع. وفي المجال التطبيقي والوظيفي، يبرز ميناء أم قصر بعد التطوير، كأحد الموانئ التي شملها تطوير الأرصفة وأنظمة المناولة قلص زمن انتظار السفن من أسابيع إلى أيام، مما يسرع وصول المواد الغذائية والطبية. ونظام النافذة الواحدة وتطبيق الأنظمة الإلكترونية في الجمارك والموانئ ساهم في تسريع إجراءات الإفراج عن البضائع.

وفي معرض الوظيفة الرئيسية لكل ميناء في محافظة البصرة، والوظيفة الأساسية السائدة وكذلك الوظائف ثانوية يأتي ميناء أم قصر التجاري بوظيفة تجارية (شحن/تفريغ، واردات) وكذلك تموين، تخزين، منطقة حرة، ركاب (محدود). أما البكر النفطية فإنه ميناء نفطي (لتصدير النفط الخام) وكذلك لتقديم دعم لوجستي لنقلات النفط. وخور العمية يستخدم نفطي (تصدير النفط) وتخزين نفطي. أما ميناء خور الزبير فإنه صناعي/تجاري (أسمدة، كيماويات) وكذلك يقوم شحن بضائع عامة، صيانة محدودة. ويأتي ميناء المعقل بوظيفة تجاري (مواد بناء، حبوب) وكذلك يستخدم بتخزين، مناوله بضائع عامة. وأما ميناء الفاو يستخدم للصيد والصيد البحري وكذلك تفريغ أسماك، صناعات تغليب بسيطة، إضافة الى كونه القاعدة البحرية العسكرية (دفاع، صيانة حربية) والتدريب، والأمن البحري. وأما ميناء الفاو الكبير (مستقبلاً) فإنه تجاري عالمي، ترانزيت، لوجستي لنقل ركاب، صناعة، منطقة حرة متطورة. وكخاتمة لهذا المبحث فإنه تؤكد دراسة وظائف موانئ البصرة أن كل ميناء يؤدي دوراً محورياً يتوافق مع تخصصه وتجهيزاته. فبينما يركز ميناء أم قصر على الوظيفة التجارية الشاملة، تختص موانئ النفط بالتصدير الاستراتيجي، وتلبي الموانئ الصغيرة احتياجات المجتمع المحلي. إن التطوير المستمر لهذه الموانئ، ولا سيما مشروع الفاو الكبير، سيعزز من كفاءتها في أداء وظائفها العشر، مما ينعكس إيجاباً على الاقتصاد الوطني ومكانة العراق في سلاسل الإمداد العالمية.

خامساً: العوامل المؤثرة على الموانئ:

تؤثر على الموانئ مجموعة من العوامل الطبيعية والبشرية وأخرى تتعلق بطبيعة الاقتصاد الوطني ومدى تطوره وهي التي تحدد بشكل أساس جدوى عمل الميناء من عدمه وتكون هذه العوامل على أشكال متعددة فمن العوامل الطبيعية الطبيعية الجغرافية وتشمل أولاً الموقع الجغرافي أي مكان الميناء؛ فالموانئ تتأثر بعلاقة طردية مع طول الساحل على البحر فضلاً عن وقوع الميناء على شاطئ البحر مباشرة وليس عبر القنوات ملاحية كما تتأثر بالشكل نفسه مع زيادة عمق الغاطس فكلما كان للدولة ساحل واسع يطل على البحر مباشرة و كان الغاطس أعمق استطاع الميناء أن يجذب خطوط الملاحة اليه وبالعكس (شهاب علي طالب : 2011، ص 158).

العوامل المؤثرة على كفاءة وأداء موانئ محافظة البصرة

تخضع جدوى التشغيل والأداء الوظيفي للموانئ، ولا سيما موانئ محافظة البصرة بوصفها المنفذ البحري الرئيسي للعراق، لمجموعة معقدة من المتغيرات المحددة. وتنقسم هذه العوامل إلى ثلاثة محاور رئيسية: العوامل الطبيعية، والعوامل البشرية، والعوامل الاقتصادية، وهي مجتمعة تُشكل الإطار الحاكم لنجاح الميناء أو فشله. وفيما يلي تفصيل لهذه العوامل بما ينطبق على الواقع المينوي في محافظة البصرة:

أولاً: العوامل الطبيعية: تُعد العوامل الطبيعية الإطار الحاضن للميناء، وتشمل عدة أبعاد جغرافية وبيئية:

1. **الموقع الجغرافي والخصائص الهيدروغرافية،** إذ يؤثر الموقع الجغرافي للميناء بشكل جوهري على جاذبيته للملاحة الدولية. فهناك علاقة طردية بين طول الساحل المطل مباشرة على البحر المفتوح وقدرة الميناء على الاستقطاب؛ فالموانئ الواقعة على شواطئ بحرية مباشرة تتفوق على تلك التي تعتمد على قنوات ملاحية طويلة تتطلب صيانة مستمرة. كذلك، يرتبط عمق الغاطس الملاحي ارتباطاً مباشراً بقدرة الميناء على استيعاب السفن الحديثة؛ فكلما زاد العمق واتسع الساحل، زادت القدرة على جذب خطوط الملاحة العالمية، والعكس صحيح (شهاب علي طالب، 2011، ص 158). وفي حالة البصرة، يبرز التحدي المتمثل في الاعتماد على القنوات النهرية (كشط العرب وخور الزبير) مقارنة بالموانئ البحرية المباشرة (كميناء البكر).

2. **الجيولوجيا وطبيعة التربة:** تؤثر الخصائص الجيولوجية لمنطقة الميناء على متانة البنية التحتية؛ حيث تتعرض الأرصفة الخرسانية وأرضيات الموانئ لضغوط هائلة ناتجة عن ثقل البضائع المخزنة ووسائل النقل البري المحملة، مما يتطلب تربة ذات قدرة تحمل عالية. كما أن الطبيعة الجيولوجية للصخور والقاع البحري تؤثر على سلامة ملاحاة السفن أثناء الدخول والخروج، وتحدد كلفة وصعوبة عمليات الحفر والتجريف الدورية اللازمة للحفاظ على أعماق القنوات الملاحية المؤدية لموانئ محافظة البصرة.

3. **الظروف البحرية والمناخية:** تتأثر عمليات الميناء بعوامل المد والجزر، وحركة الأمواج، وسرعة التيارات المائية، ودرجة ملوحة المياه التي قد تؤثر على المنشآت. أما المناخ، فيمثل عاملاً حاسماً في نشاط الميناء؛ حيث توجد علاقة عكسية بين درجات الحرارة المرتفعة والرطوبة العالية وبين إنتاجية العاملين في الموانئ، وهو ما ينطبق على مناخ البصرة الحار. كما تؤثر الأمطار سلباً على عمليات الشحن والتفريغ على الأرصفة المكشوفة، رغم أنها قد تساهم إيجاباً في رفع مناسيب المياه في القنوات الملاحية. بالإضافة إلى ذلك، يؤثر الضباب على مدى الرؤية مما يعيق حركة السفن، وتؤثر حركة الرياح في اتجاهات الأمواج والتيارات، مما ينعكس على سلامة الملاحة البحرية من وإلى الميناء.

ثانياً: العوامل البشرية والأمنية: وتلعب العوامل البشرية دوراً محورياً في استقرار النشاط المينوي، وأبرزها:

1. **الاستقرار السياسي والأمني:** يُعد الاستقرار الشرطي الأساسي لجذب السفن وخطوط الملاحة؛ فعدم الاستقرار السياسي أو الأمني يؤدي إلى عزوف الشركات الملاحية عن التوجه للميناء، مما يقلص حجم التجارة الخارجية. كما أن النزاعات المسلحة لا تؤثر فقط على الثقة الدولية، بل قد تخلف وراءها غوارق سفن أو مخلفات حربية تعيق حركة الملاحة في الممرات المائية، وهو تحدٍ واجهته موانئ البصرة في فترات سابقة.

ثالثاً: العوامل الاقتصادية والتنموية، وترتبط حيوية الموانئ ارتباطاً وثيقاً بطبيعة الاقتصاد الوطني ومستوى تطوره، وذلك من خلال الآتي:

1. **حجم التجارة وهيكل الاقتصاد:** يزداد نشاط الميناء بزيادة حجم التجارة الخارجية، سواء لاستيراد مستلزمات الإنتاج للقطاعات الاقتصادية المحلية، أو لتصدير منتجات هذه القطاعات. وفي العراق، يعتمد النشاط المينائي بشكل كبير على تدفقات الاستيراد الاستهلاكي وتصدير النفط.

2. **البنية التحتية والكفاءات البشرية:** يعني تطور الاقتصاد توافر بنية تحتية متطورة، ووسائل نقل حديثة تربط الميناء بالمناطق الداخلية، بالإضافة إلى وجود قوى عاملة ذات كفاءة عالية قادرة على إدارة وتشغيل الميناء بكفاءة، مما يساهم في تطوير نشاطه.

3. **الدخل القومي والقدرة الشرائية:** يؤدي التطور الاقتصادي إلى زيادة الدخل القومي ونصيب الفرد، مما ينعكس على زيادة الإنفاق الاستهلاكي والاستثماري. هذا النمو يحفز حركة التجارة الدولية، مما يؤدي بدوره إلى زيادة النشاط والضغط على الموانئ لاستيعاب التدفقات التجارية المتزايدة (شهاب علي طالب، 2011، ص 158).

المشاكل التي تواجه موانئ البصرة:

تعاني الموانئ العراقية من منافسة حادة من قبل موانئ الدول العربية القريبة مثل الإمارات العربية المتحدة وقطر، بالإضافة إلى موانئ الدول المجاورة كالكويت، الأردن، سوريا، السعودية، وإيران. شهدت موانئ هذه الدول تطوراً ملحوظاً خلال العقد الماضي، بينما تراجع أداء الموانئ العراقية نتيجة للظروف التي مرت بها البلاد، كالحصار الاقتصادي والحروب، مما أدى إلى غياب التطوير على المستويات المحلية والعالمية. تسعى جميع الدول المذكورة إلى إنشاء وصلات سكك حديدية تربطها بالعراق، بهدف تعزيز دور موانئها في تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب. في ظل هذه

المنافسة القوية وضعف القدرات الحالية للموانئ العراقية، من المتوقع أن يبقى دورها في تجارة الترانزيت محدوداً للغاية.

(Hadi, A.M., Mohammed, A.K., Jumaah, H.J., Ameen, M.H., Kalantar, B., Rizeei, H.M., Al-Sharify, Z.T.A. :2022, 29(4): 48-55)

بناءً على المعطيات السابقة، يُمكن أن يسهم تطوير الموانئ العراقية وتحويلها من مجرد موانئ ثانوية إلى موانئ رئيسية قادرة على استقبال السفن العملاقة في تعزيز الموقع الجغرافي للعراق كحلقة وصل بين الشرق والغرب، ومع ذلك، يبقى من الضروري تحسين البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية لدعم هذا الهدف؛ فالموانئ الحالية، بطاقتها المحدودة، لن تتمكن من تلبية الطلب المتوقع على الاستيراد والتصدير في المستقبل، والذي قدّر بحوالي 53 مليون طن في عام 2018. يعود ذلك إلى محدودية أعماق الممرات المائية المؤدية إلى هذه الموانئ، والتي تتراوح بين 6 إلى 10 أمتار، حيث إنها غير قادرة على استقبال السفن العملاقة الخاصة بالحاويات والحمولات المتنوعة. لذلك، فإن إضافة أرصفة جديدة لموانئ أم قصر وخور الزبير لن يكون كافياً لتلبية الطلب المتزايد، سواء من حيث السعة أو من حيث القدرة على استقبال السفن العملاقة. ومن هنا تأتي أهمية المرحلة المقبلة التي يجب أن تركز على تلبية الاحتياجات المستقبلية من خلال إنشاء ميناء جديد كـ "ميناء الفاو الكبير"؛ هذا الميناء سيكون أقرب إلى المنافذ البحرية الدولية، وستتسم القناة المؤدية إليه بأعماق مناسبة لاستقبال السفن العملاقة بكل كفاءة. تتميز أرصفة الميناء بعرض لا يقل عن 17.5 متراً، مما يتيح استقبال البواخر العملاقة ذات حمولة تصل إلى 120 ألف طن، وهو ما يؤدي إلى خفض تكاليف النقل بحوالي 100 دولار لكل طن. يضم المشروع الجديد 35 رصيفاً مخططاً أن تكون جاهزة بحلول عام 2038، منها 22 رصيفاً مخصصاً للحاويات و13 رصيفاً للبضائع العامة والبضائع السائبة. وستصل طاقة الميناء الإجمالية إلى حوالي 66 مليون طن سنوياً، منها 7.5 مليون حاوية سنوياً، بالإضافة إلى 33 مليون طن من الحمولة المتنوعة والبضائع السائبة بحلول عام 2038. علاوة على ذلك، سيتم استغلال موقع العراق الجغرافي الاستراتيجي كقناة جافة لنقل بضائع الترانزيت بين شرق آسيا وتركيا وأوروبا (هشام صلاح محسن: 2012 ، ص357).

سوف نتناول بعض التهديدات التي تتعرض لها الموانئ العراقية من قبل موانئ الدول المجاورة.

أولاً: تهديدات ميناء مبارك لحقوق الموانئ العراقية:

تظهر الآثار السلبية لميناء مبارك على العراق بشكل واضح من خلال تعطيل مسارات الملاحة البحرية العراقية، وتقليص دور الموانئ العراقية، بالإضافة إلى تقييد حركة الملاحة في ميناء أم قصر وخور الزبير، مما يقلل من أهمية مشروع ميناء الفاو الكبير؛ سيؤدي ذلك إلى تحويل المساحة البحرية الضيقة المتبقية للعراق بعد تأسيس دولة الكويت إلى مجال مائي ضحل ومحاصر لا يصلح لأي استثمار. في حين أن حوض الملاحة العراقي، الذي يبلغ عرضه الحالي (4) كيلومترات، سيصبح عرضه بعد تشغيل ميناء مبارك كيلومتراً واحداً فقط. إن الكويت اختارت أن تنفذ مشروعها الجديد في أضيق الأماكن ساحل الفاو، المنفذ البحري الوحيد، الذي يتنافس منه العراق في هذا المكان الحساس الذي يعترض خطوط السفن المتوجهة إلى الموانئ العراقية، وتصر على فرض واقع جيوبوليتيكي استفزازي في منطقة تعد من أخرج المناطق الملاحية في العالم، وكأنها تريد غلق آخر ما تبقى من بوابات الموانئ العراقية، ومن ثم حرمان العراق من منفذه البحري الوحيد وتحويله إلى دولة شبه حبيسة، تتحكم الكويت الدولة الصغيرة بتجارته الخارجية، وبذلك يتحول العراق إلى دولة يصدق عليها وصف المتضررة. جغرافياً بحسب اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، و يلخص الخبراء الاقتصاديون والملاحيون الآثار السلبية لميناء مبارك على العراق بالأمور الآتية:

(الخطابى: 2011 ، ص 199-200)

1- إصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع، ومن ثم فقدان موانئ العراق لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية، وفقدان آلاف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ أعمالها.

٢ - إن الامتدادات الناجمة عن أرصفة هذا الميناء الاستفزازي حسب مراحل المشروع، سوف تلحق الضرر الأكيد بمساحة الجرف القاري العراقي الذي لم يتم تحديده أو الاتفاق عليه الى حد الآن.

3- إمكانية قيام الحكومة الكويتية مستقبلاً بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية.

4- إجهاض مشروع ميناء العراق الكبير، وجلب استثمارات وأموال عربية وأجنبية لتوظيفها في جزيرة بوبيان لكي لا تكون مصالحتها مهددة في حال مطالبة العراق مستقبلاً بعائدية الجزيرة له.

5- الاضرار اقتصادياً للعراق وجعل تجارته الخارجية في منطقة الخليج العربي من خلال الكويت الدولة الصغيرة بالمقارنة مع العراق سواء بقله التاريخي أو الاستراتيجي أو السياسي.

إن موقع ميناء مبارك يعد عنصرًا يؤثر بشكل كبير على حركة الملاحة البحرية المتجهة من وإلى العراق، ولا سيما في مينائي أم قصر والزبير. يُخشى أن يشكل المشروع عائقًا أمام الملاحة العراقية في حال تجاوزت منشأته وأرصفته حدود خط التالوك، مما يشكل تهديدًا على الشريان الملاحي الوحيد الذي تدعمه الموانئ العراقية. هذا التأثير لا يتوقف عند هذا الحد، بل يتجاوز إلى انتهاك حرمة خط التالوك واعتراض مسارات السفن التجارية المتجهة نحو الموانئ العراقية المحصورة في الزاوية الشمالية الغربية البعيدة، خلف جزيرتي بوبيان ووربة .

يُعتبر ذلك خرقًا واضحًا لقرار مجلس الأمن الدولي رقم 833، وتحديداً في الفقرة الخامسة التي تلزم الدولتين باحترام حقوق المرور الملاحي. ورغم أن لجنة الحدود أتهمت بالانحياز واقتطاع أجزاء من الإقليم العراقي المائي والأرضي بشكل يخالف القواعد الفنية والقانونية، إلا أن مجلس الأمن الدولي اعتمد توصياتها، مما جعلها ملزمة للطرفين، العراق والكويت؛ أي تجاوز أو انتهاك لهذه الالتزامات يتيح لمجلس الأمن والدول الأعضاء الدائمة اتخاذ الإجراءات المناسبة؛ وانها هي من تتحمل المسؤولية الدولية في ضمان حدود العراق البرية والبحرية وحقوقه الملاحية، وإلا فإن العراق سيكون في حل من هذه القرارات المرتبطة بتخطيط الحدود (الخطابي: 2011، ص 357 – 358).

ثانياً: التأثيرات المحتملة لميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير:

لغرض الإمام بجوانب هذا الموضوع، سيتم التركيز على دراسة تداعيات إقامة ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير ، وذلك في ظل الافتراضات الممكنة، نظراً لكون ميناء مبارك لا يزال قيد الإنشاء ولم يكتمل بعد؛ ومن ثم سنجري محاولة لتحديد طبيعة تلك التأثيرات المتوقعة وفقاً للحالات التالية.

١ - **حالة تضيق الممر الملاحي:** إذا كان بناء ميناء مبارك يؤدي إلى تقليص عرض الممر المائي في

خور عبد الله المؤدي إلى ميناء الفاو الكبير، فإن النتائج المحتملة ستندرج تحت أحد الخيارين التاليين.

- أن يتسبب إنشاء ميناء مبارك في إعاقة وصول السفن الكبيرة إلى ميناء الفاو الكبير سيسمح الممر الملاحي المتبقي بعبور السفن الصغيرة فقط . وفي هذه الحالة سيفقد مشروع ميناء الفاو الكبير جدواه الاقتصادية، وذلك كونه مصمم ومجهز للتعامل مع السفن الكبيرة أن درجة تأثر الميناء بحجم السفن التي يتعامل معها يتناسب طردياً مع سعته ونوع وحجم معداته وتجهيزاته المستخدمة، إذ إن الفرق في إنتاجية وتكاليف تشغيل الميناء في حالتي السفن الكبيرة والسفن الصغيرة سيكون أكبر كلما كان الميناء أكبر ومجهز بتجهيزات أحدث وذات طاقة أعلى؛ والسبب في ذلك يعود إلى حجم العاطلة سيكون أكبر في حالة الموانئ الكبيرة المتطورة إذا ما تعاملت مع السفن الصغيرة. في حين أن موانئ العراق الأخرى سوف تكون أقل تأثراً بهذه الإعاقة ، كونها تعد من الموانئ الصغيرة المعدة للتعامل مع السفن

الصغيرة. أما حصيللة التأثير الذي سيسببه ميناء مبارك على مستقبل عموم موانئ العراق في هذه الحالة، فإنه سيتمثل بالحيولة دون تمكن العراق من تعزيز قدرة موانئه التنافسية سواء ذلك على المدى القريب أو البعيد، ومن ثم ستبقى موانئ العراق خارج منظومة الموانئ الدولية، وستكون قدرتها التنافسية في تراجع مستمر في ظل استمرار توجهات نشاط النقل البحري العالمي نحو تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير وسعيها الحثيث لرفع الإنتاجية وتخفيض التكاليف. وأن يتسبب إنشاء ميناء مبارك في قطع الطريق أمام جميع (الحسيني، الشمري: 2011، ص 20) أنواع السفن للوصول إلى ميناء الفاو الكبير، إذ ستقتصر الأجزاء المتاحة من خور عبد الله على المياه الضحلة، وفي هذه الحالة سوف لن يكون أي مبرر لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير، وستصاب موانئ العراق الحالية بالشلل التام؛ عندها سيضطر العراق إلى استخدام الموانئ المجاورة في نقل تجارته الخارجية وتحمل تكاليف نقل إضافية، سواء في حالة الصادرات أو الاستيرادات فبالإضافة لما سيفقده العراق من المنافع المالية والاقتصادية المباشرة وما يرتبط بها من منافع مصاحبة جراء ذلك، فإن ذلك سيؤدي، من ناحية، إلى ارتفاع أسعار السلع الاستهلاكية المستوردة، وبالتالي إلى انخفاض الدخل الحقيقي للمستهلك في العراق. ومن ناحية أخرى، سيؤدي ذلك إلى ارتفاع أسعار مستلزمات الإنتاج المستوردة، وكذلك ارتفاع تكاليف نقل البضائع المعدة للتصدير، ومن ثم فإن كلا الأمرين سيؤديان إلى إضعاف القدرة التنافسية للمنتجات العراقية. هذا فضلاً عن أن التعقيدات التي سيولدها عبور البضائع الواردة للعراق الحدود أكثر من دولة ستضيف أعباء إضافية من الوقت والتكاليف الناجمة عن زيادة الإجراءات الروتينية، مما سيرقل ويبطئ عملية إعادة إعمار العراق، ويحبط المحاولات الرامية إلى استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر إليه.

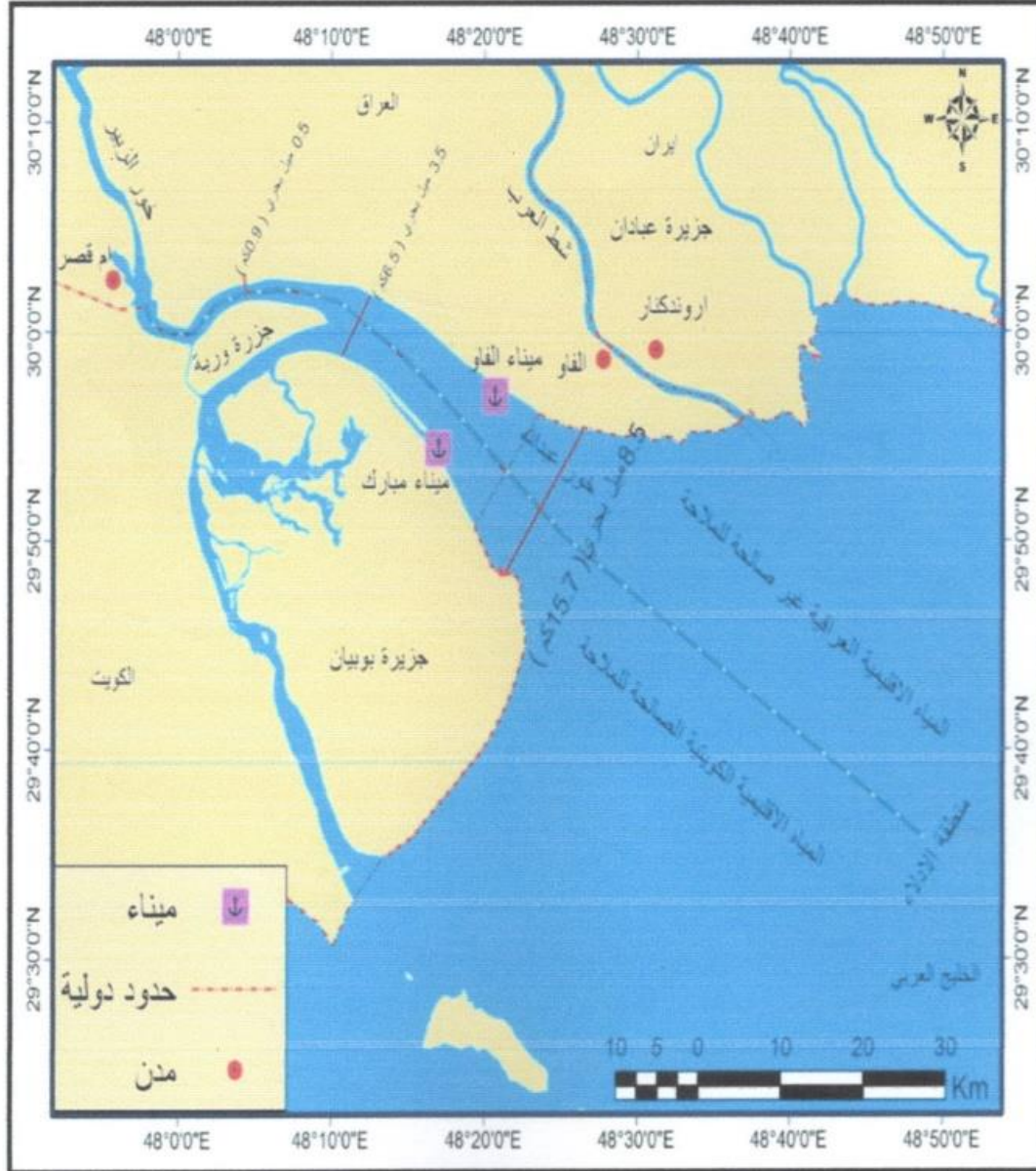
٢ - حالة عدم تضيق الممر الملاحي: إذا افترضنا أن إنشاء ميناء مبارك لم يسهم في تضيق الممر الملاحي في خور عبد الله الذي يؤدي إلى ميناء الفاو الكبير، فإنه سيظل له تأثير سلبي، ولكن لأسباب أخرى. ويمكن توضيح ذلك كما يلي (الحسيني، الشمري: 2011، ص 21):
إن عدم تأثير الممر الملاحي بإنشاء ميناء مبارك يوحي بأن مباني هذا الميناء ستبتعد عن خط التالوك، الذي يعد أعمق مسار في قناة خور عبد الله. هذا هو المسار المعتاد الذي تسلكه السفن المتجهة نحو مينائي أم قصر وخور الزبير في العراق على مر السنين، حيث عمل العراق على صيانته وتجديده، بالإضافة إلى تثبيت الفنارات والعوامات الإرشادية وتنفيذ الإجراءات اللازمة لضمان صلاحيته للملاحة البحرية لفترة طويلة، مما كلفه ملايين الدولارات. ومع ذلك، رغم الافتراض بعدم تأثير بناء هذا الميناء على تضيق الممر الملاحي، فإن وجود ممر ملاحي واحد فقط في قناة خور عبد الله يعني أن السفن المتوجهة نحو الموانئ العراقية وكذلك تلك المتجهة نحو ميناء مبارك ستستخدم الطريق نفسه، وهو ما لا يمكن للقناة استيعابه. ستنتج عن ذلك حالة من التزاحم والاحتكاك المباشر بين الميناءين، خصوصاً أن كلاهما مصمم لاستقبال السفن الكبيرة؛ وستؤدي هذه الوضعية إلى تباطؤ حركة السفن الواردة إلى والمغادرة من ميناء الفاو وبقية الموانئ العراقية الأخرى، فضلاً عن السفن التي تتعامل مع ميناء مبارك. وهذا يعني أن التأثير السلبي سيظل الجانبيين؛ ويترتب على هذه الازدحامات العديد من الآثار الاقتصادية السلبية على شركات الملاحة والموانئ، حيث ستؤدي إلى تقليل إنتاجية السفن وزيادة تكاليف الرحلة، بالإضافة إلى عدم انتظام مواعيد المغادرة والوصول، مما سيساهم في الإضرار بسمعة الشركات.

صورة (2) مواقع الموانئ الأربعة الحالية.



المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم العمليات، الإحصاءات، البصرة، 2024

خريطة (2): الموقع الجغرافي لمينائي الفاو الكبير العراقي وميناء مبارك الكويتي.



المصدر: وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، مشروع الفاو الكبير، 2024. كما سينعكس كذلك على إنتاجية الميناء وكفاءة أداءه، إذ إن ذلك سيحد من قدرته على ضبط مواعيد الإرساء وتهيئة الأرصفة للسفن القادمة، الأمر الذي من شأنه زيادة نسبة الصناعات ونشاطات الميناء غير المنتجة، والحيلولة دون إمكانية برمجة نشاطاته المختلفة بالدقة المطلوبة، ومن ثم فإن ما ستتركه هذه الحالة من تأثير سواء على السفن أو على الميناء، فإنها سوف تتسبب في إضعاف قدرة الميناء التنافسية. ولا تنسجم هذه الحالة والأهداف المستوحاة من إقامة مشروع ميناء الفاو الكبير، وذلك من حيث جودة وتكاليف الخدمة المقدمة فيه وبما يعزز قدرة موانئ العراق التنافسية، خاصة بوجود موانئ

قريبة تحنل مرتبة متقدمة عالمياً، كموانئ دبي مثلاً؛ ووجود مثل تلك المزاحمة سوف يحول دون إمكانية تحقيق تلك الأهداف، ومن ثم سوف يفقد ذلك المشروع الكثير من مبررات إنشائه. إذ إن مشكلة موانئ العراق الأساس لا تكمن في النقص في طاقاتها الاستيعابية بقدر ما تتعلق بانخفاض قدرتها التنافسية الناجم عن عدم كفاءة أدائها، ووجود فائض بنسبة (50%) تقريباً في طاقة تلك الموانئ دليل واضح على ذلك.

(Hadi, A.M : 2022, 29(4): 101-102)

الاستنتاجات والتوصيات

أولاً: الاستنتاجات (Conclusions)

بناءً على ما تم عرضه وتحليله في فصول هذا البحث، وما تم التوصل إليه من نتائج فيما يتعلق بواقع الموانئ العراقية في محافظة البصرة وإمكانية استثمارها عبر مشروع ميناء الفاو الكبير، يمكن صياغة الاستنتاجات الآتية بما يتوافق مع مشكلة البحث وأهدافه:

1. الأهمية الجيوسياسية واللوجستية: يتمتع العراق بموقع جيوسياسي استراتيجي عند رأس الخليج العربي، مما يمنحه أهمية اقتصادية كبرى كونه يتوسط طرق المواصلات العالمية التي تربط القارات الثلاث (آسيا، إفريقيا، وأوروبا). وتتبع هذه الأهمية من إمكانية تحويل العراق إلى ممر لوجستي عالمي، خاصة مع توفر المقومات الطبيعية التي تؤهل موانئه للعب دور المحور الإقليمي.
2. العجز التشغيلي والضغط على الموانئ القائمة: تؤكد نتائج البحث أن القدرة الاستيعابية الحالية لموانئ العراق (ولا سيما ميناء أم قصر وخور الزبير) لا تتناسب مع التوقعات المستقبلية لحجم التبادل التجاري والبضائع، وذلك بسبب تدهور أعماق الممرات الملاحية، وقدم بعض التجهيزات، مما يخلق فجوة تشغيلية تستدعي حلاً جذرياً.
3. ميناء الفاو الكبير كحل استراتيجي: يُعد تسريع إنشاء وتشغيل ميناء الفاو الكبير أمراً حيوياً وسدًا للعجز في الموانئ الحالية؛ نظراً لمواصفاته الفنية المتقدمة، وأعماقه الكبيرة التي تصل إلى (19) متراً، مما يمكنه من استيعاب سفن الجيل الجديد والحاويات الضخمة.
4. التحول إلى مركز عالمي للنقل البحري: من المتوقع أن يشكل ميناء الفاو الكبير نقطة جذب لشركات الشحن العالمية، ليس للعراق فحسب، بل لمنطقة النقل الدولي، نظراً لموقعه المركزي. ومن شأنه أن يتحول إلى محطة عبور عالمية (Transit Hub) بمواصفات دولية، مما يعزز مكانة العراق في سلاسل الإمداد العالمية.

ثانياً: التوصيات والمقترحات (Suggestions)

- انطلاقاً من الاستنتاجات أعلاه، وبهدف تحقيق أهداف البحث في تطوير قطاع النقل البحري وتعزيز المكانة الاقتصادية للعراق، يوصي البحث بما يأتي:
1. تطوير البنية التحتية للموانئ القائمة:
 2. بذل الجهود الفنية والمالية لتطوير قدرات مينائي أم قصر وخور الزبير، من خلال استيراد وتقنين استخدام تقنيات التحميل والتفريغ الحديثة لتقليل أوقات انتظار السفن وزيادة الكفاءة التشغيلية.
 3. العمل على إنشاء وتوسيع مناطق التخزين والمساحات المفتوحة في الموانئ الحالية لاستيعاب الزيادة المتوقعة في حجم البضائع.
 4. تنفيذ برامج دورية ومكثفة لتنظيف المسارات المائية من الرواسب والعوائق البحرية، والعمل على زيادة عمق الممر الملاحي ليصل إلى حوالي (16-17) متراً، بما يتناسب مع غاطس السفن الضخمة وسفن الحاويات الحديثة.

الإطار الإداري والقانوني لميناء الفاو الكبير:

1. إدراج مشروع ميناء الفاو الكبير ضمن قائمة المشروعات الاستراتيجية الوطنية العليا، واتخاذ قرار تشريعي يجعله "هيئة مستقلة" تشرف على تنفيذه وتشغيله، بما يضمن المرونة الإدارية والمالية اللازمة لمواكبة المعايير العالمية.
 2. تأسيس نظام إداري وتشغيلي شامل في كل ميناء، يعتمد على اللامركزية في اتخاذ القرار، ويطبق أفضل الممارسات العالمية في إدارة الموانئ (Port Management Systems) وتعزيز البعد الاقتصادي والاستثماري:
 3. تحويل بعض الموانئ الحالية أو أجزاء محددة منها (خاصة في منطقة الفاو وأم قصر) إلى مناطق حرة متكاملة، بهدف تحقيق تبادلات تجارية عالمية، وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وتشجيع إعادة التصدير.
 4. ربط الموانئ بشبكة طرق وسكك حديدية حديثة (مشروع طريق التنمية) لضمان تكاملية وسائل النقل وتسهيل نقل البضائع من الميناء إلى الأسواق الداخلية والإقليمية.
- ### الكفاءات البشرية والتدريب:
1. الاهتمام بتأهيل الكوادر العاملة في الموانئ عبر برامج تدريبية متخصصة تواكب التطور التكنولوجي في أنظمة الموانئ الذكية، لضمان كفاءة التشغيل والصيانة.

المصادر: Resources

أولاً : المصادر العربية:

- 1 الحسيني جعفر عبد الامير ، هاشم مرزوك الشمري، تأثيرات ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، جامعة كربلاء، العدد (30) 2011.
- 2 ظاهر عبد الزهرة الربيعي، عبد الامير كاسب مزعل، الموقع الجغرافي لمحافظة البصرة واثره بقوة العراق، بحث مقدم الى كلية التربية الانسانية قسم جغرافية جامعة البصرة، 2018.
- 3 عبد الرزاق نصر الله، ميناء ام قصر الواقع و مشكلات وامكانات التطوير، بحث مقدم الى كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، 2008.
- 4 عبد العزيز رمضان علي الخطابي، ميناء مبارك و اثره في حق العراق بالملاحة البحرية، مجلة الدراسات البصرة، المجلد (6)، العدد (11)، جامعة الموصل، 2011.
- 5 علي طالب شهاب، واقع ميناء ام قصر واهمية تنميته الاقتصادية، مجلة دراسات البصرة والمجلد 6، العدد 11، 2011.
- 6 مصطفى عبد الله السويدي، حركة النقل بالحاويات في الموانئ العراقية، مجلة كلية التربية للبنات ، جامعة بغداد، المجلد (287)، العدد (2)، 2017.
- 7 مها شاكر جبر الامارة، الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير ودوره في الملاحة العراقية، مجلة الدراسات البصرة، جامعة البصرة، العدد (45)، 2022.
- 8 هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية)، دراسة حاله، مجلة كلية التربية الاساسية جامعة المستنصرية، العدد (73)، 2012.

ثانيا : المصادر الانكليزية:

1. Al-Sudani, H.I.Z. (2019). Temperature–potential evapotranspiration relationship in Iraq using Thornthwaite method. Journal of University of Babylon for Engineering Sciences, 27(1): 16-25.
2. Majeed, H.T., Mahmood, D.A., Mahdi, Z.S. (2022). Variation and change of hydro-climatological parameters in Iraq for the period 1980-2019. Environment Asia, 15(3): 14-24. <https://doi.org/10.14456/ea.2022.44>
3. Gleick, P.H. (1993). Water in Crisis (Vol. 100). New York: Oxford University Press.
4. Shiklomanov, I.A. (1991). The world's water resources. In Proceedings of the International Symposium to Commemorate, 25: 93-126.
5. UNESCO. (2003). Water for People, Water for Life: The United Nations World Water Development Report. World Water Assessment Programme (United Nations).
6. Nassif, W.G., Jasim, F.H., Al-Taai, O.T. (2021). Analysis of air temperature, relative humidity and evaporation over Iraq using ECMWF reanalysis. Indian Journal of Ecology, 48(2): 446-452.
7. Al-Sudani, H.I. (2020). Estimation of water surplus and natural groundwater recharge in Iraq. Journal of University of Babylon for Pure and Applied Sciences, 28(1): 226-236.
8. Nassif, W.G., Ahmed, M.M., Al-Taai, O.T. (2021). Influence of precipitation and evaporation on water balance in Iraq. Indian Journal of Ecology, 48, 117-123.
9. Al-Sudani, H.I.Z. (2018). Calculating of groundwater recharge using meteorological water balance and water level fluctuation in Khan Al-Baghdadi Area. Iraqi Journal of Science, 59(1B): 349-359.
10. Al-Saedi, Z J., Saeed, A.A. (2021). Estimating a water budget by using remote sensing and GIS technique for the Rabea Basin/Northwest Iraq. Bulletin of Pure & Applied Sciences-Geology, 40(1): 10-17.
11. Al-Sudani, H.I.Z. (2018). Study of morphometric properties and water balance using Thornthwaite method in Khanaqin Basin, east of Iraq. Journal of University of Babylon for Engineering Sciences, 26(3): 165-175.
12. Al-Sudani, H.I.Z. (2019). Derivation mathematical equations for future calculation of potential evapotranspiration in Iraq, a review of application of Thornthwaite evapotranspiration. Iraqi Journal of Science, 60(5): 1037-1048.
13. Rahi, K.A., Halihan, T. (2018). Salinity evolution of the Tigris River. Regional Environmental Change, 18(7): 2117-2127.

14. Mohajerani, H., Zema, D.A., Lucas-Borja, M.E., Casper, M. (2021). Understanding the water balance and its estimation methods. In Precipitation, pp. 193-221.
15. Hadi, A.M., Mohammed, A.K., Jumaah, H.J., Ameen, M.H., Kalantar, B., Rizeei, H.M., Al-Sharify, Z.T.A. (2022). GIS-based rainfall analysis using remotely sensed data in Kirkuk Province, Iraq: Rainfall analysis. Tikrit Journal of Engineering Sciences, 29(4): 48-55.

ترجمة المصادر العربية:

First: Arabic Sources

1. Al-Husseini Jaafar Abdul-Amir, Hashem Marzouq Al-Shammari, The Effects of Mubarak Port on the Grand Faw Port Project, Iraqi Journal of Economic Sciences, University of Karbala, Issue (30) 2011.
2. Zahir Abdul Zahra Al-Rubaie, Abdul Amir Kasib Muzal. The Geographical Location of Basra Governorate and its Impact on Iraq. A research paper submitted to the College of Human Education, Department of Geography, University of Basra, 2018.
3. Abdul Razzaq Asr Allah, Umm Qasr Port: Reality, Problems, and Development Potential, a research paper submitted to the College of Administration and Economics, University of Basra, 2008.
4. Abdul Aziz Ramadan Ali Al-Khattabi, Mubarak Port and its Impact on Iraq's Right to Maritime Navigation, Basra Studies Journal, Volume (6), Issue (11), University of Mosul, 2011.
5. Ali Talib Shihab, The Reality of Umm Qasr Port and the Importance of its Economic Development, Basra Studies and Al-Majd Journal, Issue 11, 2011.
6. Mustafa Abdullah Al-Suwaidi, Container Traffic in Iraqi Ports, Journal of the College of Education for Women, University of Baghdad, Volume (287), Issue (2), 2017.
7. Maha Shaker Wabar Al-Imara, The Strategic Importance of the Grand Faw Port and its Role in Iraqi Navigation, Basra Studies Journal, University of Basra, Issue (45), 2022.
8. Hisham Salah Mohsen, Iraqi Ports and Their Role in Maritime Transport (Umm Qasr Port: Reality and Future Prospects, A Case Study), Journal of the College of Basic Education, Al-Mustansiriya University, Issue (73), 2012.

**A Study of Problems and Solutions for Iraqi
Ports (Basra governorate as a Case Study)**

Dr. Mohammed Sabeeh Sabeeh

Ministry of Higher Education and Scientific Research / Minister's Office

mohammed82sabeeh@gmail.com

Abstract:

The research aims to identify Iraqi ports, their economic activity, their natural and human (civilizational) components, and the problems they face, as well as their location and characteristics. It has a suitable location for establishing ports due to its view of The Arabian Gulf extends through its southern region along a narrow coastal strip. of (65 square kilometers) and also through the Shatt al-Arab, which consists of the confluence of the Tigris and Euphrates rivers, and its length extends from the stronghold to its mouth in the Arabian Gulf (139, 1 km), Which means it is suitable for navigating ships. The research dealt with the natural and human factors that affect ports, and there are others related to the nature of the national economy and the extent of its development, which essentially determine the feasibility of the port's work or not. These factors take many forms and include the geographical location, i.e. the location of the port. Ports are affected by a direct relationship with the length of the coast . "on the sea. as well as cultural factors, planning and economic capabilities, and civilizational factors, they will be unable to meet the expected demand for imports and exports to Iraq in the future .

Keywords: Iraqi ports, Iraqi maritime navigation, Grand Faw Port, Strategic importance