

الموانئ العراقية

ودورها في تنشيط حركة التجارة في العراق

الباحث
مجيد علي حمزة

المدرس المساعد
حسين علي احمد

جامعة البصرة/ كلية الادارة والاقتصاد

المقدمة :

الموانئ مراكز تجارية تنشأ على السواحل البحرية لانجاز أعمال النقل البحري وتزود بالتجهيزات اللازمة للشحن، والتفريغ، والنقل، والتخزين، والخدمات الخاصة بالملاحة البحرية عامة. ومع تطور حركة التجارة العالمية تطورت الموانئ، وتوسع نطاق عملها، فاستثمرت التقنية الحديثة لتحقيق أهدافها المتمثلة بتغطية السوق المحلية، والعالمية بالحاجات المتجددة والبضائع المتنوعة .

وتعد الموانئ العمود الفقري في الهيكل الاقتصادي والتنمية الاقتصادية لكل الدول على حد سواء ، وذلك لدورها الفعال في تحقيق الاتصال الوثيق ما بين فروع الأنشطة الاقتصادية المختلفة وزيادة وتائر النمو لجميع القطاعات الاقتصادية . لعبت الموانئ العراقية الدور الكبير في تنشيط الحركة التجارية والاقتصاد العراقي جميعه ، فعن طريقها يتم تصدير المنتجات النفطية وعن طريقها يتم تزويد القطاعات كلها في ارجاء العراق بالحاجات الاستهلاكية والإنتاجية .

ان الموانئ العراقية بالرغم من عمرها الطويل (الذي تجاوز التسعين عاما) لم تظهر أي مؤشرات لتطورها خلال سني عمرها هذه ، وذلك بسبب الظروف التي مر بها القطر، والتي كان من نتائجها تدهور الحركة التجارية وظهور المشاكل التي أصبحت تعاني منها الموانئ العراقية لحد الآن .

هدف البحث :

يهدف البحث إلى تسليط الضوء على نشاط الموانئ العراقية ودورها في الحركة التجارية .

فرضية البحث :

يفترض الباحثان ان الموانئ العراقية لو استغلت بكل طاقاتها الانتاجية المخططة ،لكان هناك
توسع كبير في الحركة التجارية .

مشكلة البحث :

يرى الباحثان ان هناك تقادم في المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية وعدم وضع
خطط او طرح مقترحات لمعالجتها .

عينة البحث :

وقع الاختيار على الموانئ العراقية كعينة للبحث وذلك لكون الموانئ جميعا تتركز في
مدينة واحدة هي مدينة البصرة ، فضلا عن إلى دورها الكبير في بنية الاقتصاد العراقي والتنمية
الاقتصادية .

يتضمن البحث المواضيع الآتية :

أولا : نبذة عن نشأة وتطور الموانئ العراقية .

ثانيا : مفهوم الموانئ ومقوماتها .

ثالثا : تصنيف الموانئ العراقية .

رابعا : أهمية الموانئ العراقية والمشاكل التي تعاني منها .

خامسا : دور الموانئ العراقية في تنشيط الحركة التجارية في العراق .

سادسا : الاستنتاجات والتوصيات .

أولا : نبذة عن نشأة وتطور الموانئ العراقية

ان موقع مدينة البصرة على رأس الخليج العربي بواها لكي تحتل المكانة المتميزة في
التجارة العربية والعالمية ، فقد كانت مركز تجارة العرب البحرية ايان العصريين العباسي
والعثماني ، وفي مدة الاحتلال البريطاني للعراق أولت القوات البريطانية اهتماما كبيرا في إنشاء
ميناء في البصرة لاستخدامه في الأغراض العسكرية والتجارية ، اذ كانت السفن الواصلة إلى شط
العرب تبقى في منتصف الشط يتم الشحن والتفريغ منها بواسطة الزوارق الصغيرة التي كانت
كثيرا ما تتعرض لمشاكل هبوب الرياح والأمواج العالية مما يؤدي إلى عرقلة هذه العمليات
وإلحاق الضرر بها . وبسبب هذه الظروف وغيرها بادرت القوات البريطانية خلال الأشهر الثلاثة
الأولى من الاحتلال إلى إنشاء ميناء البصرة وإدارته وعهدت بذلك إلى ضابط النقل البحري الاقدم
(هاملتون) رسميا بإدارة الدائرة الخاصة بالميناء ، وكان ذلك في ٧ شباط سنة ١٩١٥ وبعدها
بدأت عمليات التأسيس والتطوير للميناء وفي ٨/١٠/١٩١٩ تم تأسيس مديرية ميناء البصرة التي
أنيطت إدارتها إلى موظف عراقي متخصص يعمل في الميناء وقسمت المديرية على ثلاث دوائر،
هي : دائرة رئيس القسم البحري، ودائرة مهندس الميناء، ودائرة نقلات الميناء . وحين تشكلت
الحكومة العراقية المؤقتة في ١١/١١/١٩٢٠ وضعت إدارة الميناء تحت إشراف وزارة التجارة
العراقية ، ثم نقلت إدارتها إلى وزارة المالية في تموز ١٩٢٢ اثر إلغاء وزارة التجارة آنذاك ،
وسميت إدارة ميناء البصرة بمديرية الموانئ العامة ، وفي سنة ١٩٣٩ استلمت وزارة المواصلات
والأشغال مسؤولية الإشراف على إدارة الموانئ . وفي سنة ١٩٥١ تم إنشاء أول ميناء عراقي
متخصص لشحن المنتجات النفطية هو ميناء الفاو ، وفي حزيران ١٩٥٦ تم تحويل مديرية الموانئ

العامه الى مصلحة المواني العراقية وبعد قيام الجمهورية العراقية سنة ١٩٥٨ ازداد الاستيراد السنوي ونشطت حركة التجارة فظهرت فكرة انشاء ميناء تجاري اخر لاستقبال بواخر ذات غاطس اكبر ، وعلى اثر ذلك بوشر بإنشاء ميناء ام قصر سنة ١٩٦١ وكان ذلك نقطة تحول في التوسع نحو استخدام المنافذ البحرية .

وخلال فترة الستينات تطورت الموانئ العراقية تطوراً كبيراً كنتيجة لتوسع حركة التجارة وأصبحت في مصاف الموانئ العالمية ، وزيد عدد الأرصفة في ميناء البصرة الذي سمي بميناء المعقل اذ بلغت (١٥) رصيفاً^(١) حتى سنة ١٩٦٨. وفي ١٩٧٥/١/١٦ بوشر بإنشاء ميناء أبو فوس على اثر حالتي التكدس والاكنتاظ التي تعرضت لها لموانئ وتم انجازه في ١٩٧٦/١/١٦ وفي نفسها السنة (١٩٧٦) تم تحويل مصلحة الموانئ العراقية الى المؤسسة العامة للموانئ العراقية التي عهد بإدارتها الى مجلس إدارة تمثل فيه المنشآت الرئيسية التابعة للمؤسسة . وفي أواخر السبعينات بوشر بالتخطيط لإنشاء ميناء صناعي تجاري متطور في خور الزبير وتم انجازه سنة ١٩٨٩ على ثلاث مراحل .

وفي سنة ١٩٨٧ ألغيت المؤسسات وأصبحت الموانئ تحمل اسم المنشأة العامة للموانئ العراقية . وفي سنة ٢٠٠١ تأسست الشركة العامة لموانئ العراق والتي بقيت تقدم خدماتها ونشاطاتها المتعددة الى الوقت الحاضر .

ثانياً : مفهوم الموانئ ومقوماتها :

إن نقل الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر هي من الفعاليات البشرية التي واكبت الإنسان منذ أقدم العصور . ومع تطوره تطورت وسائل النقل ، ومع تطور وسائل النقل نشطت حركة التجارة وظهرت الحاجة الى استخدام المنافذ البحرية الى جانب الطرق البرية لمواكبة الحركة التجارية ، فانشأت على السواحل البحرية الموانئ لانجاز الاعمال التجارية وتقديم الخدمات للانشطة الاقتصادية الأخرى . وكانت الموانئ في بداية الامر بقدرات بسيطة وحسب امكانيات ومقتضيات العصر . ثم تطورت وبنسب عالية جدا فاصبحت من المنشآت الضخمة من حيث حجمها الجغرافي وبنائها وكثافة رؤوس الاموال المستثمرة وعدد المشتغلين فيها ، واصبحت الدول تتنافس فيما بينها في كيفية إدخال آخر التطورات العلمية والتكنولوجية الى موانئها فاستخدم الحاسوب في تخطيط الموانئ وإدارتها وتطويرها ، لأنها تعد الواجهة الحضارية للبلد ومركز الاتصال المادي بالعالم الخارجي .

ومن هذا التسلسل الزمني ظهرت عدة تعاريف للموانئ في أدبيات الاقتصاد لا تختلف من حيث الجوهر وانما تختلف في الأسلوب اللغوي لأنها جميعاً تعطي فكرة واحدة عن الغاية والوظيفة ، ومن هذه التعاريف نذكر :

- الميناء هو الجزء الذي تنتهي إليه حركة السفن او تبدأ منه حركتها فيشمل المرفأ وجميع المنشآت التي تستخدم في عمليات الشحن ، والتفريغ ، والتخزين ، وخطوط سكك الحديد والروافع ، وزوارق الإرشاد، والكمارك وغيرها .
- هو الوحدة الإنتاجية التي تخدم الملاحة البحرية والتجارة الدولية بتزويدها بالخدمات والتسهيلات وتوفير الإمكانيات والمعدات اللازمة لمناولة البضائع او نزول وصعود المسافرين.

■ هو حرم كمركي يختص دوره في عمليات التفريغ والشحن وتقديم الخدمات البحرية
للسفن القادمة والمغادرة.

ويمكن التمييز بين المرفأ والميناء . وذلك بان المرفأ هو المكان في الماء ترسو عنده السفن
ويكون محميا بطريقة طبيعية او صناعية لتسهيل حركة الملاحة في الميناء ، بينما الميناء تكون
مساحته اكبر لتشمل اليابسة والماء وبعبارة اخرى ان الميناء يعتبر حلقة الوصل بين النقل البحري
والنقل البري . ويرى الباحثان انه يمكن تعريف الميناء بأنه المكان الذي تبدأ منه حركة السفن او
تنتهي اليه ويشمل هذا المكان ، الماء (الذي ترسو عنده السفن) واليابسة (التي تجري فيها
عمليات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين والخدمات الاخرى) ويعمل في خدمة النشاط التجاري
والأنشطة الاقتصادية الأخرى .

مقومات الموانئ :

إنشاء ميناء تجاري حديث ومتطور لا بد من توفر المقومات الآتية :

- ١- ضرورة توفر قناة ملاحية صالحة وعميقة ، مزودة بوسائل الإرشاد والهداية التي تؤمن
سلامة التحرك الملاحي للسفن المغادرة او القادمة للميناء .
- ٢- توفير الأرصفة وتخصصها وتهيئة الروافع والمعدات والأحزمة الناقلة لضمان الأداء
الأفضل في عمليات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين .
- ٣- يحتاج الميناء الى مخازن عديدة ومتنوعة لتخزين البضائع التي تفرغ او التي تشحن من
الميناء . هناك مخازن عامة تصلح لكل أنواع البضائع ومخازن مبردة ومخازن مجمدة
ومخازن مخصصة للمواد القابلة للاشتعال ومخازن الحبوب (السايلو) وساحات مكشوفة
، وتجهز المخازن بروافع ومصاعد كهربائية .
- ٤- ان يكون الميناء مجهز بالمواد التموينية التي تحتاجها السفن الراسية في الميناء ، مثل
توفير الماء والكهرباء والوقود والمواد الغذائية والإسعافات الأولية .
- ٥- توفير شبكة من الطرق والمواصلات الجيدة البرية (الطرق المعبدة وسكك
القطار) والمائية (الأنهار والقنوات) .
- ٦- لكل ميناء إدارة خاصة به ، كما توجد إدارات ومكاتب أخرى في الميناء ، من أهمها :
مكاتب الكمارك والجوازات وإدارة أعمال الحراسة والأمن للبضائع والممتلكات وإدارة
الحجر الصحي على الأشخاص والسلع الزراعية .
- ٧- تحديد العلامات البحرية التي تسهل عملية المرشدين والإدلاء لقيادة السفن .
- ٨- إنشاء حاجز كسر الأمواج على الأطراف الخارجية للميناء لمنع وتكسير قوة الأمواج ومن
ثم فأنها تقلل من قاعليتها على السفن الراسية .
- ٩- موانع الاصطدام : وهي مواد خشبية او مطاطية توضع عند حافة الرصيف ومهمتها تقليل
حدة وشدة عملية الارتطام التي تقع اثناء رسو السفينة .
- ١٠- انشاء احواض الصيانة ، وغرضها تقديم خدمات الصيانة والادامة الى السفن لا سيما
القادمة من رحلة بحرية طويلة .
- ١١- وجود فريق انقاذ على درجة عالية من التدريب والاستعداد . يقدم الخدمات في اي وقت
وجاهز لاداء اي عمل .

هذه الخدمات والتسهيلات هي التي تحدد حجم الميناء وحجم التجارة الدولية . ان كفاءة اي ميناء تتحدد بمقدرته الفنية على تقديم الخدمات والتسهيلات التي تسمح بزيادة معدل دوران السفن وانتظام تدفق وسائل النقل الأخرى بما يخدم النشاط التجاري والعملية الاقتصادية كليها ، لذا لا بد من ملاحظة النقاط الآتية :

- ١- ضرورة تخطيط وتطوير التسهيلات والخدمات داخل الميناء وخارجه .
- ٢- من أجل التأكد من كفاءة تخصيص الموارد الاقتصادية بما يكفل تحقيق أقصى كفاءة وتجنب الهدر الاقتصادي والاستغلال الأمثل للطاقة الإنتاجية في الميناء وزيادة فاعلية الإدارة والتنظيم للميناء والوحدات الاقتصادية المرتبطة به ينبغي استخدام معايير تقييم الاداء .
- ٣- يعد تخطيط القوى العاملة وما يتضمنه من أساسيات واحد من أهم مستلزمات زيادة كفاءة الاداء في الميناء والوسيلة الهامة لضمان حصول الوحدات التشغيلية في الميناء على الأفراد اللازمين لسير عمليات تداول وحركة البضائع .

ثالثاً : تصنيف الموانئ العراقية :

تصنف الموانئ بصورة عامة الى عدة اصناف ، منها :

- ١- على وفق النشاط (تجاري ، صناعي ، ترانسيت ، صيد اسماك)
 - ٢- على وفق الموقع الجغرافي (طبيعية ، شبه طبيعية ، نهريه)
 - ٣- على وفق الحركة التجارية (صادرة ، وارده)
 - ٤- على وفق التخصص ونوع الخدمة (عامة ، خاصة)
- الموانئ العامة (الموانئ التجارية) تستخدم لتجارة البضائع العامة .
الموانئ الخاصة او المتخصصة (موانئ صناعية ، موانئ نفطية ، موانئ الصيد ، موانئ الخدمات ، الموانئ الحرة ، موانئ الحاويات ، الموانئ العسكرية) .

وفي العراق تصنف الموانئ على نوعين ، هما :

- ١- الموانئ التجارية ، لاستيراد وتصدير البضائع العامة .
 - ٢- الموانئ النفطية وهي موانئ متخصصة لتصدير المنتجات النفطية .
- وقد استخدمت بعض ارصفتها هذه الموانئ للأغراض العسكرية خلال فترات معينة او لأغراض أخرى ، ولكن بقي هذا التصنيف ساري المفعول الى الآن .

a. الموانئ التجارية :

وتقسم الى قسمين :-

- أ- موانئ كبيرة : تضم أكثر من رصيف ، وهي :-

(١) ميناء المعقل :

يقع على الضفة الغربية من شط العرب على مسافة (١٣٥) كم من النهاية الشمالية للخليج العربي ، وهو اول ميناء في العراق ، انشا منذ سنة ١٩١٩ . يتكون الميناء من (١٥) رصيف تجاري طاقة كل منها (٢٥٠) الف طن وتكون الطاقة الاجمالية للميناء (٣,٧٥٠) مليون طن سنويا . ويحتوي الميناء أيضا على رصيف خرساني لمرسى الجنائب والمواد الخطرة بطول (٥٠٥) م وعرض (١٥) م وهو مخصص لخرن ارساليات الحديد والمواد التي تفرغ من الجنائب . الواجهة الامامية للميناء قدرها (٣٠٤٧) م بطرح منها (٥٠٥) م لرصيف الجنائب فتكون الواجهة بالنسبة للأرصفة الاخرى (٢٥٤٢) م ، اي بمعدل (١٦٩,٥) م لكل رصيف . يمكن استقبال البواخر ذات الحمولة (١٠) الاف طن والتي يتجاوز غاطسها (٨,٨٤) م . يضم الميناء (٢٤) مخزنا و (١٢) سقيفة بمساحات مختلفة لخرن البضائع ، كما يحتوي على (٢٨٣) رافعة كهربائية وشوكية وسلكية بطاقات مختلفة . ان مجموع المساحات المسقفة الموجودة في ارسفة المعقل هي (٧٩١٠,٨) متراً مربعا ، تستوعب حوالي (١٦٠) الف طن من مختلف الحمولات . اما المساحات المكشوفة فتقدر بـ (١٠٥) الف متر مربع وتستوعب حوالي (٢٠٠) الف طن من الحمولات المختلفة .

وفي بداية الحرب العراقية الإيرانية عام ١٩٨٠ تعرض ميناء المعقل الى اضرار كبيرة اوقفته عن العمل لتدمير الأرصفة والممتلكات من جانب ولعدم صلاحية شط العرب للملاحة من جانب اخر . ويعمل حاليا بطاقات محدودة جدا .

(٢) ميناء ام قصر :

يقع في النهاية الجنوبية لخور الزبير وعند التقائه بخور عبدالله ، يبعد (٦٦) كم عن مدخل البصرة الغربي ، بوشر بانشائه سنة ١٩٦١ ، تم انجاز اول ثلاث أرصفة كونكريتية سنة ١٩٦٤ وتم تشغيله بصورة فعلية سنة ١٩٦٧ . وفي اوائل التسعينات تم انجاز المرحلة الثانية للميناء .

يتكون الميناء من جزئين : الجزء الجنوبي (الأرصفة القديمة) ويحتوي على (٩) ارسفة للبضائع العامة إضافة الى رصيف السايلو للحبوب ، والجزء الشمالي يتكون من (١٠) ارسفة للبضائع العامة مع رصيف للحاويات ورصيف للدرجة (RoRo) إضافة الى رصيف لبواخر المسافرين .

وبصورة عامة يتكون الميناء من (٢١) رصيفاً ، منها (١٥) رصيفاً للبضائع العامة و (٣) للاوعية النطية (الحاويات) ورصيف واحد للحبوب (سايلو) ورصيف للسكر الفل ورصيف لتصدير الكبريت المنقول من حقول المشراق ، حيث جهز هذا الرصيف بحزام ناقل (اوتوماتيكي) وبطول اكثر من كيلومتر مع حمالة (اوتوماتيكية) وبطاقة تحميل قصوى قدرها (١٥) الف طن في الساعة لتحميل الكبريت من مخزنها الى البواخر .

والميناء مجهز ايضا بمخازن وسقائف ورافعات كهربائية ورافعات للحاويات فضلا عن معدات المناولة المختلفة .

الواجهة الامامية للميناء (٤٥٣٢) م ، تسمح برسو بواخر ذات غاطس
١٠,٩٥) م .

٣) ميناء ابو فلوس :

يقع على الضفة الغربية من شط العرب في قضاء ابي الخصيب على بعد (٢٢)
كم من مركز مدينة البصرة ، وهو ميناء تجاري للبطائع العامة ، انشا عام
١٩٧٥ وهو اصغر الموانئ العراقية. حيث يتكون من ثلاثة ارصفت فولاذية (مطلية
بمادة اليبوكسي) طول كل رصيف (١٧٥) م وعرضه (١٨) م ، اي ان طول
الواجهة الامامية للميناء تبلغ (٥٢٥)م ، وهذه الارصفة تعمل بطاقة (٧٥٠) الف طن
في السنة ، اي بمعدل (٢٥٠) الف طن / سنة لكل رصيف . ونصبت على
الارصفة (٩) رافعات كهربائية بمعدل (٣) لكل رصيف بطاقة خمسة اطنان لكل
واحدة منها . كما الحقت بالميناء ساحات بعمق (٢٠٠) مترا . وانشأت عليها ثلاثة
مخازن بطول (٧٥) م وعرض (٣٣) م ، كما جهز الميناء بابرار الانارة للاعمال
الليلية والمعدات والاليات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ .

٤) ميناء خور الزبير :

يقع على بعد (٤٤) كم عن مركز مدينة البصرة ، وهو احداث واضخم الموانئ
العراقية يعمل بالسيطرة الالكترونية ، تم انجازه سنة ١٩٨٩ ، انشا لخدمة المشاريع
الصناعية (الحديد والصلب ، الالمنيوم ، الاسمدة الكيماوية ، البتروكيماويات) لغرض
تفريغ الخامات والمواد الاولية المستوردة لتلك المشاريع وتصدير منتجاتها ، وهو ميناء
صناعي تجاري مجهز بمنظومة متكاملة لتصدير الاسمدة النتروجينية والفوسفاتية
ومنظومة مستوردات خامات الحديد ومجهز بالاحزمة الناقلة والحمالات والرافعات
الاختصاصية ، يتكون الميناء من (١٢) رصيف ، موزعة كالاتي : (٥) للبطائع العامة
(٣) لتصدير الاسمدة النتروجينية والفوسفاتية ، (٢) لتصدير البتروكيماويات ، (١)
لاستيراد سكراب الحديد ، (١) لتفريغ خامات الحديد وتصدير الحديد الاسفنجي ، ويشمل
على (٣) مخازن لخرن اسمدة اليوريا بطاقة (٢٤٠) الف طن ، ومخزين بطاقة اجمالية
(٨٠) الف طن ، مع مخزن واحد لمنتجات البتروكيماويات بطاقة (٤٠) الف طن ،
وساحات مكشوفة للخرن تقارب مليون متر مربع . انجز الميناء على ثلاث مراحل
المرحلة الاولى تضم حفر القناة الداخلية لخور الزبير وخمسة ارصفت اختصاصية
مشاريع الاسمدة الكيماوية والبتروكيماويات ، والمرحلة الثانية تشمل تعميق القناة كي
تسمح بمرور بواخر ذات حمولة كبير ، اما المرحلة الثالثة فتشمل زيادة عدد الارصفة
وتجهيزها بالمعدات والاليات اللازمة لانجاز اعمالها .

ب- موانئ صغيرة : وهي عبارة عن رصيف واحد اختصاصي ، وهي :-

١) ميناء الجبيلة (رصيف السائلو) :

يقع على بعد (١) كم عن مركز المدينة ، وهو ميناء متخصص لاغراض
استيراد وتصدير الحبوب ، يتكون من رصيف واحد خرساني يسمح بارساء باخرة
واحدة وبغاطس (٨,٨٤) م ، يبلغ طول الرصيف (١٧٠) م وعرضه (١٢) م

بوشر بإنشائه في ١٩٥٨/١/٦ وتم تشغيله في ١٩٦١/١٠/١٥ ، تجري طريقة التفريغ والتحميل اتوماتيكيا ، وذلك بسحب الحبوب بشكل مستمر بواسطة رافعات خاصة . يتوفر في الميناء رافعات عدد (٢) للسحب بطاقة (٥٠٠) طن / ساعة لكل واحدة ورافعات اخرى عدد (٢) بطاقة (٨٠) طن/ساعة لكل منها .
تبلغ سعة المخازن الملحقة بهذا الرصيف (٦٥) الف طن ، وهو متوقف منذ الثمانينات ولكن يعمل السايلو للخرن وتجهيز مدينة البصرة بالحبوب .

(٢) ميناء العشار (رصيف صيد الاسماك) :

يقع هذا الميناء في مركز المدينة ، يتكون من رصيف خشبي واحد طوله (١٢٣) م وعرضه (١٠) م ، كان متخصصا لبواخر المسافرين ثم استعمل لصيد الاسماك ، توجد على الرصيف رافعتان متحركتان ذات طاقة رفع ثلاثة اطنان لكل منها ، كما توجد فيه سقيفة ومخزن واحد تبلغ مساحتهما (٣٦٦٠) مترا مربعا ، بالاضافة الى مخزن اخر ميرد طاقته الاستيعابية الف طن وتوجد ساحة مكشوفة تستخدم لاغراض الشحن والتفريغ ، وحاليا متوقف كليا عن العمل ، للتقادم والتاكل وعدم الصيانة

(٣) رصيف المعامر :

يقع في منطقة المعامر الى الغرب من مدينة الفاو ، وهو رصيف حديدي متخصص لتفريغ المعدات الخاصة لمعمل الغاز السائل في المنطقة الجنوبية والمعدات الثقيلة التابعة لمشاريع وزارة النفط ، طول الرصيف (٢٠٠) م وطاقته (٢٥٠) الف طن ، يمكن استقبال بواخر ذات حمولة (١٥) الف طن ، تتصل به ساحة مكشوفة مساحتها (٢٥) الف متر مربع . يمكن استخدامه كرصيف تجاري .

(٤) رصيف معمل الاسمدة في ابو فلوس :

يقع على الضفة الغربية من شط العرب بالقرب من معمل الاسمدة في "ابو فلوس" التابع الى قضاء ابي الخصيب ، تم تشغيله سنة ١٩٧١ . وهو رصيف خرساني متخصص لاغراض نقل الاسمدة الكيماوية ، يبلغ طوله (١١٠) م وعرضه (١٠) م يتصل بمعمل الاسمدة ممر خرساني طوله (٩٥,١٥) مترا ويربط بحزام ناقل للاسمدة .

(٥) رصيف معدات معمل اسمنت الكوفة :

يقع في قضاء ابي الخصيب بالقرب من معمل الاسمدة في "ابو فلوس" ، بوشر بإنشائه سنة ١٩٧٤ وانجز سنة ١٩٧٥ ، وهو رصيف خرساني متخصص لتفريغ معدات معمل اسمنت الكوفة ، يمكن استخدامه للاغراض التجارية العامة .

٣- الموانئ النفطية :

- بما ان العراق دولة منتجة للنفط وتشكل هذه المادة النسبة الاكبر من صادراته لا بد من تهيئة المكان الملائم والوسيلة المناسبة لاجراء عملية التصدير بكميات اكبر وضمان اكثر وبتكلفة اقل ، فانشات على هذا الاساس الموانئ النفطية .
- ويستوجب قيام الموانئ النفطية النفطية شبكة من الانابيب التي تتولى نقل النفط من الحقول مباشرة او من صهاريج التخزين او من معامل التكرير (التصفية) الى الارصفة بشكل مستمر (تدفق) . كما تزود الموانئ النفطية بمحطات ضخ تقوم بضخ النفط الى الناقلات . وتوجد في العراق نوعين من الموانئ النفطية ، هما : -
- أ - موانئ نهريية : موانئ قائمة على الساحل ، مثل ميناء الفاو وميناء المفتية .
- ب - موانئ بحرية : موانئ في عرض البحر (عميقة) مثل ميناء البكر وميناء خور العمية .

١) ميناء الفاو:

يقع في قضاء الفاو الذي يبعد حوالي (٧٠) كم عن مركز المدينة . ويعد هذا الميناء اول الموانئ العراقية التي انشات لشحن انتاج الحقول النفطية الجنوبية ، بوشر بتصدير النفط من ميناء الفاو في كانون الاول سنة ١٩٥١ بواسطة ناقلات النفط ، يتكون الميناء من نوعين من الارصفة ، الاول يستخدم لاغراض تصدير النفط ويتكون من اربعة ارصفة خرسانية خاصة لاستقبال ناقلات النفط ذات غاطس (١٠,٦٦) م حيث تتم عملية شحن الناقلات بواسطة انابيب نفطية ، اما النوع الثاني من الارصفة يستخدم لرسو الحفارات والوحدات البحرية التابعة للموانئ العراقية لاغراض الصيانة والخدمات المختلفة ويتكون من ستة ارصفة خشبية ، طول الرصيف (٢٠٩) م وعرضه (١٠) م ، بالإضافة الى شحن النفط الخام يقوم ميناء الفاو بضخ النفط من الخزانات النفطية بواسطة محطة ضخ رئيسية كبرى الى مينائي البكر وخور العمية لشحنه من هناك . توقف العمل في الميناء بعد تشغيل ميناء البكر سنة ١٩٧٥ وتعرض الى اضرار اثناء الحرب العراقية الايرانية في الثمانينات ادت الى توقفه كلياً وعدم صلاحيته للعمل . ومن المؤمل خلال السنوات القادمة اعادة بنائه بشكل حديث ومتطور وتوسيع رقعته ليشمل بالإضافة الى الارصفة النفطية ارصفة تجارية ومطار ومنطقة حرة للتجارة .

٢) ميناء المفتية :

يقع هذا الميناء على بعد (٣) كم جنوباً من ارصفة ميناء المعقل ، يتكون من ثلاثة ارصفة يستخدم واحد منها لاغراض رسو الجنايب والزوارق الصغيرة والثاني رصيف خشبي والثالث رصيف خرساني انشئ ضمن مشروع مصفى البصرة طوله (١٢٠) م وعرضه (٣٠) م ، بدأ تشغيله عام ١٩٧٤ يمكنه استقبال البواخر ذات الحمولة (١٨) ألف طن ، ويوجد فيه اربعة اذرع خاصة لكل منتج من المنتجات النفطية ، طاقة الواحد منها (٥٠٠٠) برميل في الساعة ، وطاقة الخزن في مستودع المفتية (١,١٠٠,٠٠٠) برميل لكل المنتجات النفطية .

يقوم ميناء المفتية بمهمة تصدير فائض المنتجات النفطية من مصفى البصرة حيث تضخ هذه المنتجات من المصفى في منطقة الشعبية بواسطة انابيب الى ميناء المفتية ثم يجري ضخها الى البواخر .

توقف العمل في الميناء في الثمانينات وتعرض الى اضرار خلال الحرب العراقية الايرانية ، ولم تتم عمليات اعادة تاهيله وتشغيله الى الان .

٣) ميناء خور العمية العميق :

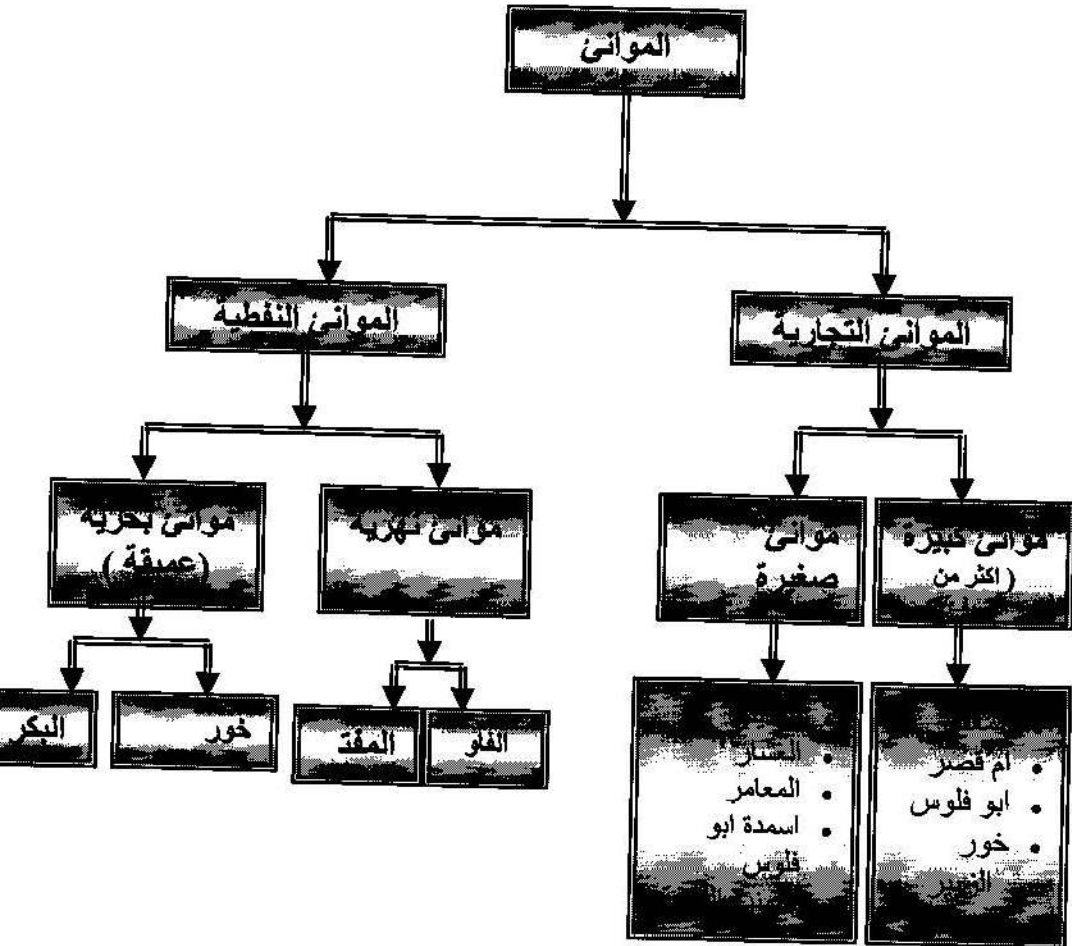
يقع هذا الميناء في خور العمية على بعد (٣٨) كم من ميناء الفاو ، بدأ العمل به سنة ١٩٥٩ ويدخل مرحلة التشغيل الفعلية في نيسان ١٩٦٢ وذلك بشحن اول ناقلة نفط . انشئ هذا الميناء لاستقبال الناقلات الكبيرة نسبيا والتي لا يستطيع ميناء الفاو استقبالها ، تبلغ عدد الارصفة فيه اربعة ارصفة فولاذية تسمح برسو بواخر ذات غاطس (١٥,٨٥) م . ويتكون الميناء من خمسة جزر صناعية تتصل بعضها ببعض بواسطة جسور حيث خصص بعضها لرسو الناقلات ، ويمكن استقبال ناقلتين من ذوات حمولة اجمالية قدرها (١٢٠) الف طن في وقت واحد ، كما تبلغ اقصى قابلية للشحن في كل مرسى (٨) الف طن في الساعة ، يستطيع الميناء استقبال ناقلات تصل حمولتها الى (٢٥٠) الف طن .

٤) ميناء البكر العميق :

يقع ميناء البكر في خور الخففة الى الجنوب من ميناء الفاو وميناء خور العمية وعلى بعد (٥٥) كم من ميناء الفاو . بدأ العمل به في ايلول عام ١٩٧٣ وتم تشغيله في تموز ١٩٧٥ بطاقة (١٠٠) مليون طن في السنة . يتكون من جزئين ،بري وبحري ، يبدا الجزء البري من الرميطة ممتدا الى الساحل ويشتمل على مجموعة من خزانات النفط الخام في منطقة حقل الرميطة وهي ذات سقوف عائمة وذات طاقة كلية قدرها (٨٣٠) الف متر مكعب ، ويشتمل ايضا على محطة ضخ رئيسية لضخ النفط خلال خط الانابيب الرئيس الى الفاو .

اما الجزء البحري من الميناء فيشتمل على جزيرة لشحن النفط طولها كيلومتر واحد ، تتألف من اربعة ارصفة فولاذية تستقبل ناقلات النفط التي تترواح حمولتها من (٣٥) الف طن الى (٣٥٠) الف طن .

الشكل رقم (١)
تصنيف الموانئ العراقية



الجدول رقم (١)
الخصائص العامة للموانئ العراقية

ت	الميناء	عدد الارصفة	نوع الارصفة	اطوال الارصفة	الطاقات الانتاجية	الاختصاص	الجهة المسؤولة
١.	المغزل	١٥	١١ خرسانتي ٤ خشبي	٣٠٤٧ م	٣٧٥٠ الف طن	بضائع عامة	وزارة النفط والمواصلات
٢.	ام قصر	٢١	خرسانية	٤٥٣٢ م	٧٧٥٠ الف طن	بضائع عامة وحاويات	وزارة النفط والمواصلات
٣.	ابو فلوس	٣	فولاذية	٥٢٥ م	٧٥٠ الف طن	بضائع عامة	وزارة النفط والمواصلات
٤.	خور الزبير	١٢	خرسانية	٢٢٠٠ م	١٢٣٠٠ الف طن	تصدير المنتجات الصناعية	وزارة الصناعة
٥.	الجبيلة	١	خرساني	١٧٠ م	٢٠٠ الف طن	استيراد وتصدير الحبوب	وزارة التجارة
٦.	العشار	١	خشبي	١٢٣ م	١٥٠ الف طن	صيد الاسماك	وزارة الزراعة
٧.	اسمدة ابو فلوس	١	خرساني	١١٠ م	٢٠٠ الف طن	تصدير الاسمدة الكيماوية	وزارة الصناعة معمل الاسمدة
٨.	اسمنت الكوفة	١	خرساني	١٢٠ م	٢٠٠ الف طن	تفريغ معدات معمل اسمنت الكوفة	وزارة الصناعة
٩.	المعمر	١	حديدي	٢٠٠ م	٢٥٠ الف طن	تفريغ معدات معمل الغاز المسائل	وزارة النفط
١٠.	الفاو	١٠	٦ خشبي ٤ خرسانتي	١٢٥٤ م	٦٠٠ الف طن	تصدير المنتجات النفطية	وزارة النفط
١١.	خور العمية	٤	فولاذية	-	٢٥٠ الف طن	تصدير المنتجات النفطية	وزارة النفط
١٢.	البكر	٤	فولاذية	-	٣٥٠ الف طن	تصدير المنتجات النفطية	وزارة النفط
١٣.	المقتية	٣	٢ خشبي ١ خرسانتي	٣٦٠ م	١٨ الف طن	تصدير المنتجات النفطية	وزارة النفط

المصدر : من عمل الباحثين

رابعا : اهمية الموانئ العراقية والمشاكل التي تعاني منها :

أ-اهمية الموانئ العراقية :

تعد الموانئ البوابة للتجارة الخارجية والعلاقات الدولية ، فبدون موانئ حديثة ومتطورة لا يمكن لنا ان نتصور تطور تجارة خارجية بالمستوى العالمي المطلوب . وفي العراق تحتل الموانئ مكانة متميزة في الاقتصاد الوطني ، نظرا لاهميتها في توفير مستلزمات القطاعات الاقتصادية المختلفة وارتباطها الوثيق باقتصاديات التجارة الخارجية للقطر وتوطيد العلاقات الدولية ، ويمكن حصر اهمية الموانئ العراقية في النقاط الاتية :-

1- منفذ للتجارة الخارجية:تعد الموانئ العراقية ممرا مائيا حيويا بالنسبة للقطر ، تنقل عن طريقه غالبية البضائع المستوردة والمصدرة من والى العراق ، والبضائع المارة عبر المنافذ العراقية بمختلف انواعها واحجامها .

2- مرفا لتصدير النفط : يمثل النفط القطاع الاول في الانتاج والتصدير في العراق ، ولغرض تصديره بالحجم المطلوب وباقل التكاليف لا بد من توفر موانئ معدة لهذا الغرض ، وبهذا فان الموانئ العراقية تعتبر مرفا هاما لاستقبال الناقلات النفطية وتصدير النفط الخام ومشتقاته الى الدول العربية والاجنبية .

3- تحقيق ايرادات من العملة الصعبة : تعد الموانئ العراقية موردا مهما من موارد العملات الصعبة ، فتحصل الموانئ على هذه العملات عن طريق الرسوم المفروضة على البواخر الداخلة والخارجة ، ومن اجور الدلالة البحرية واجور الارساء والاقلاع واجور تفريغ وتسليم البضائع وايرادات الصناعات المرتبطة باعمال الميناء وغيرها من الايرادات . وهذه الايرادات تسهم في زيادة الدخل القومي ومن ثم تحسين ميزان المدفوعات في القطر .

4- التشغيل : تساهم الموانئ بتشغيل عدد كبير من الايدي العاملة في الموانئ نفسها او في المؤسسات المتعاملة معها (1) من خلال مجمل نشاطاتها الانتاجية والخدمية ، بمعنى اخر انها تعمل على خلق فرص عمل للمهارات والاختصاصات كلها .

5- خلق كوادر فنية مدربة : تحرص الموانئ دائما على اقامة دورات (2) وارسال بعثات الى الدول العربية والاجنبية لاعداد كوادر هندسية وفنية وادارية وتشغيلية كفوءة وقادرة على مواكبة الركب الزمني والتطور الحضاري في مجال الموانئ تقديم الخدمات البحرية والتسهيلات للسفن على اختلاف احجامها وتخصصاتها النقلية .

7- توفير المواد الاولية : تساهم الموانئ العراقية بتوفير المواد الاولية ووسائل الانتاج اللازمة لقيام الصناعات المختلفة ، كما تساهم في اقامة مشاريع صناعية جديدة مثل معمل الانابيب الفولاذية ومعمل غاز الاستيلين . وبذلك فان الموانئ تساهم في تنشيط الحركة الصناعية في القطر .

8- هناك منافع للموانئ غير مباشرة تتحقق من خلال ما تقدمه الموانئ من خدمات الى المناطق القريبة من الميناء كالمطرق والمواصلات والكهرباء وغيرها او للقطر كله متمثلة بسكك الحديد والمطارات .

- ٩- نقل الأشخاص : تساهم الموانئ بنقل السياح ورجال الاعمال والمسافرين من العراق واليه.
- ١٠- تعد الموانئ وسيلة لنقل الثقافات المختلفة وبناء الحضارات .
- ١١- تعد الموانئ من مشروعات راس المال الاجتماعي ، اي لها القدرة على قيادة التنمية والتعمير .

ب- المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية :

ان المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية عديدة ومتنوعة ، منها :-

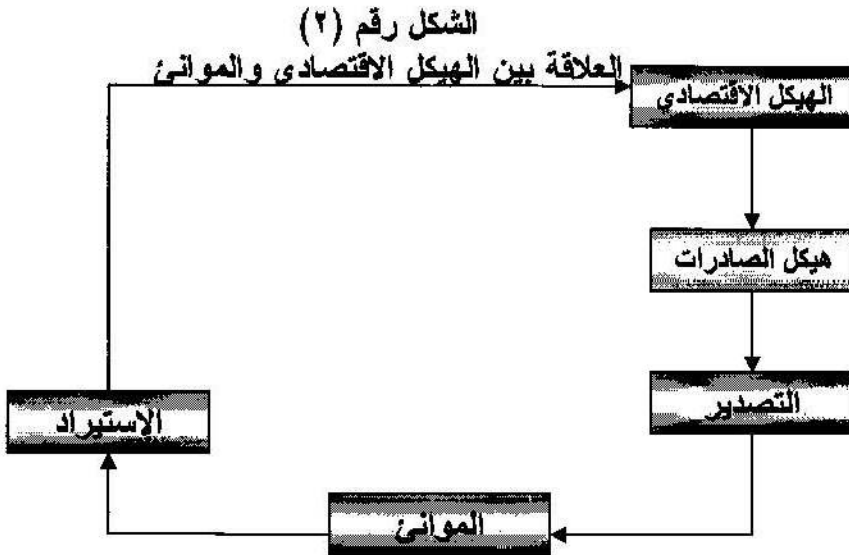
١. عدم وجود قنوات ملاحية عميقة بالمستوى العالمي المطلوب ، وذلك لكون الموانئ العراقية تقع على شط العرب وخور الزبير وهذه بحد ذاتها تكون بغاطس لا يسمح بدخول البواخر الضخمة والعلافة اليها . بمعنى انه لا توجد موانئ مطلة على البحر او الخليج العربي مباشرة .
٢. اغلب ارصفة الموانئ العراقية خشبية وتجاوزت العمر الانتاجي او حديدية متاكله ومقادمة او مدمرة بسبب الحروب او معطلة لسبب فني معين ولم تجر عليها عمليات الصيانة او اعادة التأهيل لفترات طويلة .
٣. عدم تخصص كل رصيف لنوع معين من البضائع وان اغلب ارصفة الموانئ العراقية تستخدم للحمولات والبضائع كافة مما يعرقل عمليات الشحن والتفريغ والنقل .
٤. تكس البضائع على الارصفة ، اما بسبب الاجراءات الامنية والكمركية او بسبب عدم سحب التجار بضائعهم او لعدم وجود مخازن متخصصة او واسعة تكفي لجمع البضائع .
٥. تعاني الموانئ العراقية من كثرة الطمي والرواسب في القنوات الملاحية والعوالق والفوارق امام الارصفة وعدم اجراء عمليات ادامة او ازالة او كروي مناسبة بالرغم من انها تحتاج الى ادامة شهرية او نصف سنوية .
- ٦- تكس البضائع على الارصفة ، اما بسبب الاجراءات الامنية والكمركية او بسبب عدم سحب التجار بضائعهم او لعدم وجود مخازن متخصصة او واسعة تكفي لجميع البضائع
- ٧- تعاني الموانئ العراقية من كثرة الطمي والرواسب في القنوات الملاحية والعوالق والفوارق امام الارصفة وعدم اجراء عمليات ادامة او ازالة او كروي مناسبة بالرغم من انها تحتاج الى ادامة شهرية او نصف سنوية .
- ٨- عدم تطابق او تقارب الطاقة الانتاجية التصميمية مع الطاقة الانتاجية الفعلية للموانئ . من خلال الاطلاع على حركة التجارة في الموانئ العراقية نلاحظ ان بعض الموانئ تعمل باكثر من طاقتها التصميمية والبعض الاخر يعمل اقل بكثير من الطاقة التصميمية او المخططة لها .

٩-عدم توفر طرق ومواصلات خاصة بالموانئ وعدم توفر خدمات النقل والخدمات
الآخري بالشكل الذي يتلائم مع حجم البضائع الواردة .

خامسا : دور الموانئ العراقية في تنشيط الحركة التجارية في العراق :

ان سوء توزيع واستغلال الموارد بين الدول أدى الى التخصص وتقسيم العمل الدولي
وهذا بدوره أدى الى ولادة الحركة التجارية بين الدول لتصرف الفائض عنها (تصدير)
وتعويض النقص (استيراد) ، فالحركة التجارية تعتمد على هيكل الصادرات الذي يعتبر امتدادا
للهيكل الاقتصادي للبلد ، اي ان المادة التي تحتل النسبة الأكبر في الهيكل الاقتصادي (النفط مثلا
تحتل النسبة نفسها في هيكل الصادرات وتلعب الدور الكبير في الحركة التجارية (التصدير) ، وكذا
السلع التي لا تحتل مكانة او تحتل نسبة صغيرة في الهيكل الاقتصادي (المواد الكهربائية
والإلكترونية مثلا) لا تحقق نسبة في هيكل الصادرات ، وانما تشكل النسبة الأكبر في الاستيرادات
التي تضخ الى الهيكل الاقتصادي .

وبصورة عامة ان الهيكل الاقتصادي في اي دولة يتكون من قطاعات اقتصادية (صناعة
زراعة ، نفط ، خدمات ، ٠٠٠) وان نسبة مساهمة هذه القطاعات في تكوين الدخل القومي
الاجمالي هو الذي يحدد مدى قابلية الدولة على تحقيق التنمية الاقتصادية . وهذا الهيكل
الاقتصادي هو الذي يحدد هيكل الصادرات ومن ثم الحركة التجارية . وان الحركة التجارية
مرتبطة ارتباطا وثيقا بالموانئ و تطورها مرهون بتطور الموانئ . ومن هنا تتجلى أهمية الموانئ
في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية . والشكل التالي يبين العلاقة بين الهيكل الاقتصادي والموانئ .



المصدر : من عمل الباحثين

ويمكن ملاحظة تطور الحركة التجارية عبر الموانئ العراقية من خلال المؤشرات التالية :
الاول : مؤشر اعداد البواخر القادمة الى الموانئ العراقية والمغادرة منها خلال فترات عملها .

الثاني : مؤشر اجمالي الحمولات الواردة والصادرة (كمية البضائع) .
الثالث : مؤشر اجمالي الايرادات المتحققة من خلال اعمال الموانئ ومقارنتها بنفقاتها .
ويمكن ملاحظة المؤشرين الاول والثاني في الجدولين (٢) و (٣) والمؤشر الثالث في الجدول رقم (٤) .
ينضح من الجدول رقم (٢) بان ميناء المعقل يحتل المرتبة الاولى في اجمالي عدد البواخر واجمالي عدد الحمولات الواردة والصادرة وذلك لطول الفترة الزمنية لاشتغال الميناء ، بينما يحتل ميناء ابو فلوس المرتبة الاخيرة في اعداد البواخر واجمالي الحمولات الواردة والصادرة وذلك لصغر حجم الميناء وصغر الفترة الزمنية التي عمل بها الميناء .

جدول رقم (٢)

اعداد البواخر واجمالي الحمولات الواردة للموانئ العراقية والصادرة منها

الميناء	اجمالي البواخر الواسلة	اجمالي الحمولات الواردة (الف طن)	اجمالي الحمولات الصادرة (الف طن)	السنوات	عدد السنوات
المعقل	٢٠٥٦١	٥٦٩٩٧	٢٥٧٢٢	١٩٨٠-١٩٣٦	٤٤
ام قصر	١٣٧٥٨	٣٦٩١٨	٢٣٣٠	٢٠٠٤-١٩٦٧	٣٧
خور الربير	٩٤٧٧	٧٨٤٩	٥٩٥	٢٠٠٤-١٩٩٧	٧
ابو فلوس	٥٩٢٢	٣٢٣٥	١٤٣	٢٠٠٤-٢٠٠٠	٤
المجموع	٤٩٧١٨	١٠٤٩٩٩	٢٨٧٩٠		

المصدر : من عمل الباحثين

ملاحظة : الارقام مستخلصة من نشرة الشركة العامة لموانئ العراق ٢٠٠٦ .

الجدول رقم (٣)

اعداد البواخر والحمولات الواردة ومعدلات نموها للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٠

السنة	اعداد البواخر الصادرة والواردة	معدل النمو %	اجمالي الحمولات الواردة (الف طن)	معدل النمو %
٢٠٠٠	٤٣٧٩		٧٣٨٠	
٢٠٠١	٦٠٩٤	٣٩,٢	١٠٧٢٦	٤٥,٣
٢٠٠٢	٥٨٧٩	٣,٥	٩٣٣٧	٨٢,٩
٢٠٠٣	١٧٧٧	٦٩,٨	١٩٣٢	٧٩,٣
٢٠٠٤	٢٣٩٠	٣٤,٥	٣٧٩٨	٩٦,٦
٢٠٠٥	٤١٥٨	٧٤	٦٠٨٧	٦٠,٣
متوسط معدلات النمو		١٤,٩		٢٢%

المصدر : من عمل الباحثان

الارقام مستخلصة من نشرة الشركة العامة لموانئ العراق ٢٠٠٦ .

تشير البيانات في الجدول رقم (٣) الى ان اعداد البواخر واجمالي الحمولات الواردة الى الموانئ العراقية متذبذبة من سنة الى اخرى حيث وصلت الى الحد الاعلى سنة ٢٠٠١ والحد الأدنى في سنة ٢٠٠٣ بسبب الظروف غير الاعتيادية التي مر بها

$$R = \frac{P_n - P_0}{P_0} * 100 \quad \dots(1)$$

القطر . وقد تم استخراج معدل النمو ومتوسط معدلات النمو وفق المعادلتين التاليتين:

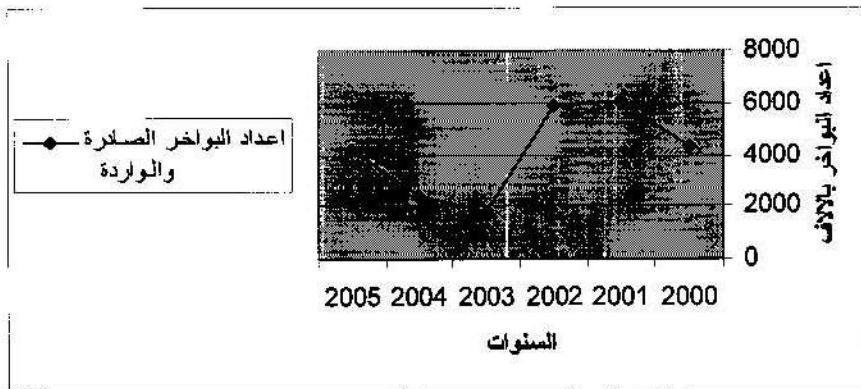
$$AR = \frac{\sum R}{n} \quad \dots(2)$$

حيث :-

- معدل النمو
- سنة المقارنة
- سنة الأساس
- متوسط معدلات النمو
- مجموع معدلات النمو
- عدد السنوات
- والشكل البياني التالي يوضح ذلك .

الشكل رقم (٣)

اعداد البواخر في الموانئ العراقية للفترة ٢٠٠٠ - ٢٠٠٥



المصدر : من عمل الباحثين بالاعتماد على بيانات الجدول رقم (٣)

الجدول رقم (٤)

إجمالي الإيرادات والنفقات للسنوات ٢٠٠٥-٢٠٠٤

السنة	اجمالي الإيرادات	إجمالي النفقات	صافي الإيرادات
٢٠٠٤	٣٣٧٤٢	٣٧٧٦٢	٤٠٢٠
٢٠٠٥	١٣٩٧٤٧	٥٧٧٤٩	٨١٩٩٨

المصدر : من عمل الباحثان

الارقام مستخلصة من نشرة الشركة العامة لموانئ العراق ٢٠٠٦
يتضح من الجدول رقم (٤) ان إجمالي الإيرادات وإجمالي النفقات لسنة ٢٠٠٥ زاد عما هو
عليه لسنة ٢٠٠٤ بنسبة ٣١٤,٢ % ، ٥٢,٩ % على التوالي .

سادسا : الاستنتاجات والتوصيات :

أ- الاستنتاجات

- يتضح من خلال البحث جملة من الاستنتاجات:-
- ١- عدم استغلال الموانئ بشكل كامل بالإضافة إلى عدم استغلال الطاقة الإنتاجية المخططة للارصفة وذلك يعود الى المشاكل التي تعاني منها الموانئ والتي تم التطرق اليها سابقا
 - ٢- ان نشاط الحركة التجارية في الموانئ العراقية في الوقت الحاضر لا يتناسب مع عمر الموانئ الطويل وتاريخها العريق .
 - ٣- تصنيف الموانئ العراقية لا ينسجم مع التصنيف العالمي للموانئ .
 - ٤- عدم الاهتمام بالقنوات الملاحية ، مما يؤدي الى كثرة الترسبات التي تقلل بدورها من عمق الغاطس .
 - ٥- لا توجد إستراتيجية مفعلة خاصة للموانئ العراقية وعدم ادراج الموانئ ضمن الخطط السنوية للاقتصاد العراقي بما يتلائم مع نشاط الموانئ والخدمة التي تقدمها .

ب- التوصيات :

توصل الباحثان الى مجموعة من التوصيات :

- ١- العمل على اعطاء الموانئ اهمية خاصة في خطط التنمية الاقتصادية من خلال التطوير والتحديث و تخصيص المبالغ الاستثمارية اللازمة لتنفيذ المشاريع الاستراتيجية لسنوات الخطة .
- ٢- توجيه وتشجيع الاستثمارات باتجاه انشاء الارصفة الجديدة كونها البنى الارتكازية التي تضيف طاقات اضافية للموانئ .
- ٣- الاستعانة بالكفاءات والخبرات عند وضع الاستراتيجيات للتنمية الوطنية .
- ٤- تطهير القناة الملاحية من الارساليات وبشكل مستمر لتوفير غاطس امن في الدخول والادبار .
- ٥- تخصيص كل رصيف لنوع معين من البضائع على ان تتم عمليات الصيانة الدائمة على عاتق الجهة المستفيدة . فمثلا الارصفة النفطية من مسؤولية وزارة النفط وارصفة تصدير الاسمدة الكيماوية والبتروكيماويات تكون من مسؤولية وزارة الصناعة ، والارصفة الخاصة بالمنتجات الزراعية من مسؤولية وزارة الزراعة وهكذا .
- ٦- انشاء شركة تابعة للموانئ مهمتها اعادة تاهيل الارصفة المتوقفة عن العمل لاي سبب كان .

الهوامش :

- (١) العدد الذي بقي لحد الان .
- (٢) الكمارك ، وكلاء السفن ، شركات التمويل ، اصحاب المخازن ، اصحاب الشاحنات وغيرهم .
- (٣) في مركز التدريب المهني للموانئ.

المصادر :

- ١- محمد صابر علي الموسوي ، اقتصاديات الموانئ العراقية (دراسة نظرية تطبيقية) رسالة ماجستير ، كلية الادارة والاقتصاد - جامعة بغداد ، ١٩٨١ ، ص ٧٦ .
- ٢- مناهل مصطفى عبدالحميد العمري ، نموذج مقترح لتطوير النقل البحري في العراق ، اطروحة دكتوراه ، كلية الادارة والاقتصاد - جامعة البصرة ، ١٩٩٦ ، ص ١١٨ .
- ٣- صالح مهدي صالح ، دور الموانئ العراقية في تحقيق ستراتيجية التنمية الوطنية ، نشرة خاصة للشركة العامة لموانئ العراق ، ٢٠٠٦ ، ص ٦ .
- ٤- د. فهمي هلال ، محاضرات عامة في الجغرافية الاقتصادية ، جغرافية النقل البحري ، القاهرة ، معهد النقل البحري ، ١٩٦٨ ، ص ٤ .
- ٥- د. علي الشرقاوي ، تنظيم وادارة الموانئ ، الاسكندرية ، مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر ، ١٩٧٧ ، ص ٢٩ .
- ٦- عبدالكريم البصري ، الحكومة والموانئ ، مجلة الموانئ ، العدد العاشر ، نيسان ٢٠٠٨ ، ص ٢ .
- ٧- محمد صابر الموسوي ، المصدر السابق ، ص ٣٢ .
- ٨- المصدر نفسه ، ص ٤١ .
- ٩- صالح مهدي صالح ، المصدر السابق ، ص ٦ .
- ١٠- د. علي حسين المشهداني ، المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية ، كلية الادارة والاقتصاد - جامعة البصرة ، ص ٦ .
- ١١- صالح مهدي صالح ، المصدر السابق ، ص ١١ .
- ١٢- مناهل مصطفى عبدالحميد العمري ، المصدر السابق ، ص ١٢٢ .
- ١٣- محمد صابر الموسوي ، المصدر السابق ، ص ١٢٨ .
- ١٤- د. علي حسين المشهداني ، المصدر السابق ، ص ١٠ .
- ١٥- محمد صابر الموسوي ، المصدر السابق ، ص ٦١ .
- ١٦- د. علي حسين المشهداني ، المصدر السابق ، ص ١٦ .