وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعه بابل – كليه الادارة والاقتصاد

قسم الاقتصاد

بحث بعنوان

النقل البحري و دوره في تحقيق التنميه المستدامة للاقتصاد العراقي

بحث تقدم به الطالبين

علي حسام

صادق محمد

الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد جامعة بابل لنيل درجة البكالوريوس في الاقتصاد

بـــأشـراف

د.الاء نوري

1445هـ **2024م**

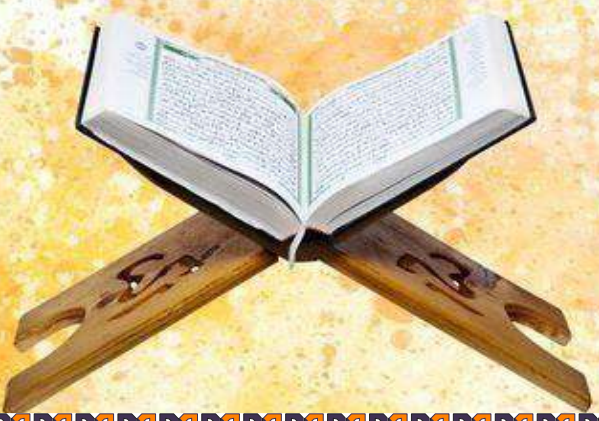
بسم الله الرحمن الرحيم

﴿قُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَى عَالِمِ الْغَيْبِ

وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ﴾

صدق الله العلي العظيم

(التوبة: 105)



الاهداء

نهدي تخرجنا الى مولانا وأمام زماننا وحجة الله في أرضه بقية الأمام المهدي المنتظر عجل الله فرجه

أهدي تخرجنا الى أرواح شهدائنا الأبرار الذين جادو بالغالي ونفيس لحفظ البلاد ونشر الأمان

اهدي تخرجنا الى صمام أماننا وقيادة مذهبنا الحكيمة المرجعية العليا المتمثل بسماحة السيد علي الحسيني السيستاني (حفظه الله)

الشكر والعرفان

قال تعالى ﴿لَئِن شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ﴾ سورة إبراهيم الاية 7

الحمد لله الذي وفقنا لإنجاز هذا البحث وأنعم علينا نعمة العلم وهدانا إلى نوره ويسر لنا الصعاب

قال رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم "من لم يشكر الناس لم يشكر الله" صدق رسول الله

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير والامتنان إلى الأستاذة الفاضلة (الاء نوري) على كل ما قدمته لنا من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت في إثراء موضوع دراستنا في جوانبه المختلفة

كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى جميع اساتذة قسم الاقتصاد لما بذلوه لنا من نصح وتوجيهات طوال دراستنا

قائمة المحتويات

الموضوع	الصفحة
الآية القرآنية	ب
الاهداء	ت
الشكر والتقدير	ث
قائمة المحتويات	ج
المقدمة	1
منهجية البحث	2
المبحث الاول: الاطار النظري	15-3
المبحث الثاني : النقل البحري في الاقتصاد العراقي	23-15
المبحث الثالث : دور النقل البحري في التنمية المستدامة	26-24
المبحث الرابع : الاستنتاجات والتوصيات	28-27
المصادر	30-29

المقدمة

يُعد النقل البحري في وقتنا الحاضر من أهم المرتكزات الأساسية في التنمية المستدامة لأي دولة في العالم، فهو راقد لا ينضب من المردودات المادية التي تدر في خزينة الدولة، كما أنه بات قطاعاً اقتصادياً فعالاً جداً في خدمة التجارة الدولية الداخلية والخارجية لدول العالم، فالميناء وحركة التبادل التجاري تمثل حركة الوصل مع باقي دول العالم بل وأصبح النقل البحري سفيراً للدول البحرية مع باقي الدول التي تقع على البحار والمحيطات في مختلف قارات العالم، وهو الناقل للمنتجات المستدامة المختلفة إلى دول العالم كافة ومن جهة أخرى فهو يلقح الأفكار الاجتماعية

لسكان الدول الساحلية من خلال الاختلاط الحضاري. لقد أجبر النقل البحري دول العالم عموماً والمتقدمة بشكل خاص على تقدم استثمارات مالية كبيرة في هذه القطاع وذلك نتيجة للعوائد المادية الكبيرة الناجمة عنه. فهو مورد لا ينضب إذا ما توفر المناخ الاقتصادي والاجتماعي والسياسي المناسب إن النقل البحري العراقي لا يختلف كثيراً عن النقل البحري لدول العالم بل على العكس فهو يدر أموالاً طائلة إلى ميزانية الدولة، كما أنه رافد مهم في عجلة التقدم الاقتصادي للبلد وهو الشريان المغذي للمجتمع العراقي من خلال الاعتماد المباشر عليه في سد حاجات البلد من السلع المستدامة المختلفة. فبعد عام ٢٠٠٣ وانفتاح البلد على العالم تدفقت البضائع المختلفة إلى الأسواق المحلية العراقية مستفيدة من التغيير السياسي في العراق فضلاً عن توقف أغلب النشاطات المستدامة في البلد وعدم قدرتها على سد العجز في البضائع المحلية المختلفة. انطلق النقل البحري العراقي في سد جميع الاحتياجات من السلع والمنتجات المختلفة يتم استيرادها عن طريق النقل البحري، فهو اليوم يمثل الرئة التي يتنفس منها المجتمع العراقي، ولولا النقل البحري العراقي لعاني المجتمع العراقي من نقص حاد في السلع والبضائع المختلفة. وقسم البحث الى المبحث الاول الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتنمية المستدامة . المبحث الثاني النقل البحري في الاقتصاد العراقي المبحث الثالث دور النقل البحري في التنمية المستدامة المبحث الرابع الاستنتاجات والتوصيات

منهجية البحث

مشكلة البحث

لقد انطلقت البحث من عدة تساؤلات يمكن أن نحددها بما يلي:

(ما دور النقل البحري في تحقيق التنمية المستدامة للاقتصاد)

اهمية البحث

انطلاقا من مشكلة البحث يمكن إبراز أهميته من خلال الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل البحري في التنمية المستدامة ، فهو يشكل العمود الفقري للاقتصاد العراقي، وكذا مختلف الآثار السلبية الوخيمة التي يتسبب فيها هذا القطاع على البيئة والطاقة وتغير المناخ ، وهو ما يستدعي إلى ضرورة التحول إلى نظام نقل بحري يعتمد على أبعاد التنمية المستدامة .

هدف البحث

تهدف البحث إلى الكشف عن الواقع الحقيقي للنقل البحري العراقي من خلال دورة في تحقيق التنمية المستدامة ، والتعرف على أهم الجوانب الإيجابية والسلبية لوضع الحلول والمعالجات المناسبة له وذلك انطلاقاً من أهمية هذا القطاع الحيوي ونسبة مساهمته في الاقتصاد القومي للبلد.

فرضية البحث

تنطلق البحث من عدة فرضيات أهمها:

1- للنقل البحري العراقي بعد زمني منذ نشأته ولازال في طور التطور.
2- هنالك ارتباط بين النقل البحري العراقي والتنمية المستدامة.

منهجية البحث

لقد اعتمدت البحث على المنهج الوصفي التحليلي .

المبحث الاول

الاطار النظري

المحور سيتم التطرق للجانب النظري لكل من النقل البحري والتنمية المستدامة .

المطلب الاول :النقل البحري

أولا : مفهوم النقل البحري

يعرف النقل البحري بأنه خدمة اقتصادية يعني حمل الأشخاص والمتاع والسلع والثروات والمعارف من موضع أو مكان لآخر بالوسائط المختلفة النوع والسعة والسرعة [1]

كما تعرف عملية النقل بأنها حركة انتقال البضائع والأشخاص والموارد المختلفة من مكان لآخر على أن تكون هذه الحركة متكاملة .. [2]

ويمكن تحديد العناصر الرئيسية لمنظومة النقل البحري في السفينة والميناء والبضائع وخدمات النقل البحري للبضائع [3]

ثانيا : أهمية النقل البحري[4]

يمكن إيجاز أهمية النقل البحري في النقاط التالية : التحسين من ميزان المدفوعات وتقليل معدلات البطالة وتنمية المدن الواقعة على ضفاف البحار من خلال استقطاب الاستثمارات وبناء الموانئ والمصانع و الاستفادة من سهولة الصيانة والتحرك في التجارة الدولية لا يوجد قطاع

---

[1]- أبو لقمة الهادي مصطفى ومحمد علي الأعور ، الجغرافيا البحرية ، الطبعة الثانية ، دار الكتب الوطنية ، بنغازي ، ليبيا ، ٢٠٠٠ .

[2]- أبو معاش محمد رضا اقتصاديات الموانئ البحرية دليل التنمية والتخطيط والتنافس) ، مطبعة الفكر العربي ، القاهرة ، ٢٠١٢ .

[3]- البزاز ، محمد حماية البيئة البحرية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ .

[4]- البكري ، كامل التنمية الاقتصادية ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 2011 .

نقل مهم مثل القطاع البحري يتم نقل ما يقرب من 80 % من جميع البضائع في العالم عن طريق البحر ، ومن حيث التكلفة فإن الشحن هو وسيلة النقل الأكثر كفاءة وفعالية ربط مختلف مناطق الإنتاج والأسواق في كافة أنحاء العالم وتوليد وتنشيط الطلب على السلع والخدمات وتحقيق التنمية والتنوع الاقتصادي .

ثالثا : معوقات النقل البحري

تكمن أهم معوقات النقل البحري في النقاط التالية : البنية التحتية للموانئ لأن البنية التحتية المتطورة للنقل لا تقلل المسافات فقط بل تربط اقتصاديات العالم في اقتصاد واحد أما البنية المتهالكة فلها أثار سلبية وعكسية على تطور نشاط النقل البحري . [5]

ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية نظرا لكبر حجم الاستثمارات اللازمة لإنشاء الأماكن الخاصة ببناء السفن والبواخر وإصلاحها وإنشاء المراسي والحاويات وكذا الأنشطة المكملة لها نقص الكفاءة في خدمات الموانئ كالشحن وتخليص البضائع في الحدود وتسليمها في الوقت المحدد يؤدي إلى ضعف القدرة التنافسية للبلد ، لأن هذا يزيد تكلفة الشحن وتكلفة المنتجات النهائية خاصة في ظل ارتفاع تكاليف التخزين والنقل و والذي يؤثر بدوره في المثلث اللوجستي (السرعة والجودة والتكلفة) [6]

---

[5]- تركي ، محمد صالح ، مقدمة في اقتصاديات النقل ، دار الكتب للطباعة الموصل ١٩٩٢ جوده ، جوده حسنين جغرافية البحار والمحيطات دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨١.

[6]- حسن يحيى حمود ، دراسات في الاقتصاد العراقي سلسلة كتب مركز العراق للدراسات ، ط ١ ، الساقي للطباعة ، عمان ، الأردن ، ٢٠١٢ .

المطلب الثاني: التنمية المستدامة

اولا: مفهوم التنمية المستدامة :

لقد عانت التنمية المستدامة من التزاحم الشديد في التعريفات والمعاني، وذلك راجع لتعدد استخداماتها، فالبعض يتعامل معها كرؤية أخلاقية والبعض الأخر يراها نموذج تنموياً بديلاً ، أو ربما أسلوباً لإصلاح الأخطاء والتعثرات التي لها علاقة بالبيئة، وهناك من يتعامل معها على أنها قضية إدارية ومجموعة من القوانين والقرارات التي تعمل على توعية وتخطيط الاستغلال للموارد بشكل أفضل . [7]

يعرف بعض المختصين التنمية بأنها تحسين نوعية حياة الفرد أو مجموعة من الأفراد .

وهي سلسلة من المتغيرات الكمية والنوعية بين جماعة معينة من السكان من شأنها أن تؤدي بمرور الزمن إلى ارتفاع مستوى المعيشة وتغير أسلوب الحياة .

ويعد مفهوم التنمية من أكثر المفاهيم عمومية وشمولية ويرتبط بفكرة التقدم ، ويتضمن التغير ، والتطور من حالة إلى أخرى ، ويشغل النمو الاقتصادي عمودها الفقري ، فكل من التنمية والنمو يشترط أحدهما الآخر، فالتنمية عملية تغير نوعي لما هو قائم سواء أكان اقتصادية أو اجتماعية أو ثقافية . [8]

ثانيا: اهداف التنمية المستدامة

من بين أهداف التنمية المستدامة نجد : [9]

---

[7]- خالد مصطفى قاسم، إدارة البيئة والتنمية المستدامة في ظل العولمة المعاصرة، الطبعة الثانية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 2010.

[8]- اسعيد حسن ، عباسي طلال ، التنمية المستدامة لإنتاج الكهرباء من المصادر المتجددة ، مجلة الحدث للدراسات المالية والاقتصادية ، العدد 01 ، جامعة سوق أهراس ، الجزائر 2018

[9]- مسعودى ، محمد ، وعلي تب الرديم 2019 ، العلاقة بين أبعاد التنمية المستدامة اطار تحليلي ، الملقي الدولي الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المسلمة لهو ري مقلية واحدة للدول النامية 12 ديسمبر 2010

1. التقليل من نسبة الفقر ، من خلال توفير كافة الموارد لجميع سكان العالم .
2. تعليم ذو جودة وتعلم مدى الحياة . الصديقة للبيئة .
3. توفير مراكز الصحة ، مما يساعد على التقليل من الأمراض ، ودعم صحة سكان العالم .
4. الأمن الغذائي والتغذية الصحية ، من خلال دعم الموارد الطبيعية .
5. خلق فرص العمل وسبل العيش والنمو العادل .
6. التسيير المستدام للموارد الطبيعية .
7. بيئة عالمية جيدة ، وتمويل بعيد الأجل ، من خلال التسيير الفعال للطاقات المتجددة

ثالثا: أهمية التنمية المستدامة: [10]

تنبع أهمية التنمية المستدامة من كونها تنطلق من مبدأ أن البشر مركز اهتمامها ، حيث تستجيب لاحتياجات الجيل الحالي دون التضحية والمساس باحتياجات الأجيال القادمة ، أو على حساب قدراتهم لتوفير سبل العيش الكريم .

تظهر اهمية التنمية المستدامه فيما يلي :

1- أنها تسهم في تحديد الخيارات ووضع الاستراتيجيات ورسم السياسات التنموية برؤية مستقبلية أكثر توازنا وعد .

2- أنها تنطلق من أهمية تحليل الأوضاع المستدامة والسياسية والاجتماعية والإدارية برؤية شمولية وتكاملية، وتجنب الأنانية في التعامل مع الموارد والطاقات المتاحة.

3- تشجع على توحيد الجهود والتعاضد بين القطاعات الحكومية والخاصة حول ما يتم الاتفاق عليه، من أهداف وبرامج تسهم في تلبية حاجيات جميع فئات المجتمع الحالية والقادمة .

[10]- الجوزائي ، عبد الرحمن محمد ، 2011 ، التنمية المستدامة ومتطلبات تحقيقهاء ملتقى استراتيجية الحكومة في القضاء على البطالة وتحقيق التنمية المستدامة ، جامعة المسيلة

4- تنشط وتوفر فرص المشاركة في تبادل الخبرات والمهارات، وتتسم في تفعيل التعليم والتدريب والتوعية لتحفيز الإبداع .

رابعا: أبعاد التنمية المستدامة : [11]

تتمثل أبعاد التنمية المستدامة في ثلاثة أبعاد رئيسية يمكن تلخيصها على النحو التالي:

1. **البعد الاقتصادي** : يقتضي هذا البعد زيادة رفاهية المجتمع إلى أقصى حد ممكن ، والقضاء على الفقر من خلال الاستغلال الأمثل للموارد ، ويندرج ضمن هذا البعد مايلي:

ب. إيقاف تبديد الموارد الطبيعية وإجراء تخفيضات متواصلة في مستويات الاستهلاك المبددة للطاقة والموارد ، وتقليص تبعية البلدان النامية باعتماد نمط تنموي يقوم على الاعتماد على الذات لتنمية القدرات الذاتية وتأمين الاكتفاء الذاتي ، مما يسمح لها بالتوسع في التعاون الإقليمي والتجارة بالقدر الذي يمكنها من تحقيق استثمارات ضخمة في رأس المال البشري ، والتوسع في أخذ التكنولوجيا المحسنة .

ت. المساواة في توزيع الموارد وتتمثل في جعل فرص الحصول على الموارد والمنتجات والخدمات فيما بين جميع الأفراد داخل المجتمع أقرب إلى المساواة فهذه المساواة تساعد على تنشيط التنمية والنمو الاقتصادي الضروريين لتحسين مستويات المعيشة .

2. **البعد الاجتماعي** : ويعتمد هذا البعد على الجانب البشري بعناصره الآتية :

تثبيت النمو الديمغرافي والتزايد الكبير واللامدروس لسكان العالم عامل يؤدي إلى تدمير المساحات الخضراء ، تدهور التربة والإفراط في استغلال الحياة البرية والموارد الطبيعية . وأهمية توزيع السكان والنهوض بالتنمية القروية النشيطة للمساعدة على إبطاء حركة الهجرة

---

[11]- الأمم المتحدة ، 2020 ، تقرير أهداف التنمية المستدامة ، منشور صادر عن الامم المتحدة ، الدرة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية

إلى المدن واعتماد تكنولوجيا تؤدي إلى تقليص من الحد الأدنى للآثار السيئة . والاستخدام الأمثل للموارد البشرية وتحسين الرفاه الاجتماعي ، حماية التنوع الثقافي والاستثمار في رأس المال البشري الصحة والتعليم لأن التنمية البشرية تتفاعل تفاعلا قويا مع الأبعاد الأخرى للتنمية المستدامة ، حماية الغابات والموارد التربة والتنوع البيولوجي حماية أفضل . ودور المرأة والاستثمار في صحة المرأة وتعليمها يعود على التنمية بمزايا متعددة . وحرية الاختيار والديمقراطية فالمجتمع العاجز عن المشاركة الفعالة في اتخاذ القرارات وتنفيذها يمثل عامل إخفاق لجهود التنمية .

3. **البعد البيئي** : يركز البعد البيئي للتنمية المستدامة على أهمية الحفاظ على الموارد الطبيعية ولاسيما الناضبة منها ، والاستخدام الأمثل لها بما يكفل استدامتها ، كما يولي اهتماما بالغا للمعضلات البيئية التي تهدد النظم الايكولوجية كارتفاع درجة حرارة الأرض ، تأكل طبقة الأوزون ، الاستغلال المفرط والجائر للموارد الطبيعية خاصة الطاقوية منها ، مختلف المشاكل المتعلقة بالتلوث بمختلف أنواعه

خامسا: مبادئ التنمية المستدامة : [12]

يمكن إجمال المبادئ الاساسية للتنمية المستدامة التي بدورها تشكل المقومات السياسية والاجتماعية والأخلاقية لإرسائها وتأمين فعاليتها كما يلي :

1- الإنصاف

أي حصول كل انسان علي حصة عادلة ومتوازنة من ثروات المجتمع .

2- **التمكين:**

بمعني اعطاء افراد المجتمع امكانية المشاركة الكاملة الفعالة في صنع القرارات

[12]- احمد ، مها عيد عبد الستار سيد ، 2013 ، الطاقة الجديدة والمتجددة ودورها في التنمية المستدامة للمناطق الريفية ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الهندسة – جامعة القاهرة الجيزة – جمهورية مصر العربية

والآليات او التأثير عليها ، وذلك من اجل زيادة حس الإنتماء لدي هؤلاء الافراد بالشكل الذي يمكنهم من مشاركة فاعلة في عملية التنمية .

3- **حسن الادارة والمساءلة :**

أي خضوع اهل الحكم والإدارة الي مبادئ الشفافية والمحاسبة والحوار والرقابة والمسؤولية ، من اجل تجنب الفساد والمحسوبيات وجميع العوامل الأخرى التي من شأنها ان تشكل عقبة في طريق التنمية المستدامة .

4- **التضامن:**

بين الاجيال وبين الفئات الاجتماعية داخل المجتمع وبين المجتمعات الأخرى للتنمية المستدامة ، وذلك من خلال الحفاظ علي البيئة والموارد الطبيعية للأجيال القادمة ، وعدم تراكم مديونية علي كاهل الاجيال اللاحقة ، وكذلك تأمين الحصص العادلة من النمو لكافة الفئات الاجتماعية .

المبحث الثاني
النقل البحري في الاقتصاد العراقي

اولا: واقع الموانئ في الاقتصاد العراقي

تعد الموانئ في الاقتصاد العراقي لدراستها تتباين المعايير التي بموجبها الموانئ تبعاً للتباين الواضح للمقتضيات العلمية ، مما يتم تكون على أساس الاقتصاد التي يؤديها . كما أن الموانئ ناتجة عن عمليات تخطيط الموانئ الذي يجري لتحقيق هدف معين للوصول إلى الزيادة في حركة التبادل الاقتصادي ، لمواجهة متطلبات النقل البحري تجنباً للازدواج في عمليات التشغيل

كما يرجع الموانئ إلى حرية الحركة في التعامل التجاري دون أن يتعرض إلى أضرار كتأخير للموانئ البحرية السفن الناجمة عن الازدحام على الأرصفة للرسو داخل الميناء ، فضلاً عن أعماق الأرصفة مما برزت بذلك أهمية للموانئ كونه يعني المنطقة التي تتخصص بوظيفة تجارية ، خزن البضائع القادمة والمصدرة ويتم توزيعها على مناطق استقرارها داخل الدول ، حيث تسعى الدول إلى موانئها وجعلها ذات وظيفة معينة لتسهيل عملية النقل البحري في داخل موانئها تجنباً للازدحام من خلال التخصص كل ميناء بنوع معين من النشاط كموانئ المتخصصة للأغراض التجارية حسب نوع البضاعة التي يتم تناولها في الميناء كموانئ النفطية أو موانئ التخزين او الموانئ المخصصة للحاويات أو دحرجة RORO ، فضلاً عن موانئ أخرى متخصصة لأغراض الصيد وهنالك يعتمد على أساس دور الميناء في تحديد الأبعاد المستدامة والاجتماعية لمنطقة الظهير وعلى أساس حجم السكان أو على درجة الاعتماد على النقل البحري .[13]

فهناك موانئ صناعية وأخرى تجارية وموانئ ترانزيت وموانئ حسب نوع السفن التي ترتاد الميناء كسفن الركاب وسفن الخطوط المنتظمة والجوالة وسفن الناقلات ، ولكن هذه الات نجد

[13]- الزوكه ، محمد خميس ، جغرافية المياه ، ط ٢ ، دار المعرفة السويس الإسكندرية ، ٢٠٠٧ .

أن هناك تداخلاً في النشاط الوظيفي التي تؤدي في الموانئ التجارية العراقية التي تعكس دوره وأهميته وحجمه وكفاءته وعند الموانئ وفقاً للنشاط المعتمد والسائد

وهذا ناتج من ضيق الواجهة البحرية المطلة على الخليج العربي ، فضلا عن انخفاض الأعماق ووجود الغوارف في الموانئ و على امتداد نهر شط العرب وجوانبه وارتفاع الترسبات الطينية فقد فرض ذلك بأن موانئ العراق التجارية تصنف ضمن الموانئ الحمولات العامة لممارسة أكثر من نشاط في النقل البحري . [14]

ثانيا: النقل البحري في العراق

تكمن أهمية دراسة النقل البحري العراقي في أنها ترشدنا إلى التعرف على أهم المراحل التاريخية التي مر بها النقل البحري ، خلال العقود المختلفة حتى وصلت إلى وضعها الحالي ، فتاريخ تطور النقل البحري يرتبط بنشأة الملاحة وتطورها ، فقد نشأ وتطورا معاً فكلما ازدهرت الملاحة وازداد عدد وأحجام السفن القادمة والمغادرة . نشأ بحكم ذلك موانئ جديدة وتتطور الموانئ القديمة لتمكنها من خدمة السفن الواصلة إلى موانئ العراق والتي أثرت على طبيعة النشاطات والتسهيلات التي تحتاجها السفن ، وقد مر النقل البحري العراقي بعدة مراحل منذ عام ١٩٥٨- الى الان ، ولدراسة البعد التاريخي بصورة أكثر دقة ستقسم إلى مرحلتين تميزت كل مرحلة بأحداث أثرت على النقل البحري العراقي من حيث أعداد الموانئ وأرصفتها وأنواعها وأعداد السفن وحركتها . [15]

بدأت هذه المرحلة بعد قيام ثورة ١٤ تموز عام ١٩٥٨ بداية الحكم الجمهوري في العراق ، فقد شهدت هذه المرحلة إنجازات اقتصادية كبيرة شملت جميع أوجه الحياة المستدامة والاجتماعية فيها ، وبدوره انعكس على جميع القطاعات والمرافق الخدمية المختلفة ومنها قطاع النقل

[14]- لرويئي ، محمد السكان وتنمية الموانئ ط ٢ ، دائرة الملك عبد العزيز الرياض ، ٢٠٠١

[15]- رياض محمد جغرافية النقل ، ط 1 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ٢٠٠٦ .

البحري) ، الذي أصبح أحد أسس التطور الاقتصادي في العراق وذلك من خلال مساهمته الكبيرة في الميزان التجاري . لقد تضافرت عوامل عدة في تطوير النقل البحري من حيث زيادة أعداد الموانئ وأرصفتها وانعكاسه على تطور عائدات النقل البحري سواء للبضائع المستوردة والمصدرة ، وبسبب ازدياد حجم الاستيراد والتصدير في البلاد تم إنشاء (١٣) رصيفاً خرسانياً والذي اكتمل عام ١٩٦٠ بطاقة إجمالية بلغت (٢) مليون طن سنوياً (غالب ، ١٩٨٧ ، (٤٠٥ بعد ما كان في عام ١٩٥٢ ستة أرصفة خشبية بطاقة لا تتجاوز (٦٥٠) ألف طن سنوياً (السماك ، ١٩٨٥ ، ٤٢٦) . ولتعزيز حركة التبادل التجاري الخارجي في دعم عمليتي التنمية المستدامة والاجتماعية للبلد ، أستدعى بموجبها توفير الاحتياجات من خلال عمليتي الاستيراد والتصدير للمواد الأولية والسلع المصنعة والنصف مصنعة . فعقدت العديد من الصفقات التجارية لأجل النهوض وتنمية البلد ، وكان للنقل البحري دور حيوي في نقل هذه البضائع المختلفة الأحجام الأنواع وتفريغها في ميناء المعقل (البصرة) ، لذا وضع منهج يتضمن بناء أرصفة خرسانية جديدة بدلاً من الأرصفة الخشبية القديمة ، لرفع طاقتها التحميلية والتي انعكست بدورها على زيادة عدد الأرصفة ، ولاسيما بعد نقل ملكية ميناء المعقل إلى الحكومة العراقية ، اذ أجريت التحسينات على المخازن والسقائف الحفظ البضائع المختلفة الأحجام من خلال زيادة سعتها وطاقاتها الخزنية. [16]

شهدت هذه الفترة تذبذباً كبيراً في حركة السفن التجارية والقادمة والمغادرة من وإلى الموانئ التجارية العراقية ، اذ أصاب النقل البحري العراقي ضرر كبير بسبب الأحداث السياسية التي مر بها البلد والحروب المتلاحقة خلال فترة من عام (١٩٨٠ - ١٩٨٨) (الحرب العراقية - الإيرانية) أو ما تسمى بحرب الخليج الأولى ، والاعتماد على السفن المستأجرة ، في نقل البضائع والسلع المتنوعة وتفريغها في الموانئ البديلة) ، ثم زاول النقل البحري نشاطه خلال عامي ١٩٨٩ وبداية عام ١٩٩٠ بعدها توقف نشاط النقل البحري بشكل كامل خلال عامي

16- حسين ، نجاح عبود وآخرون ، شط العرب دراسات علمية أساسية ، منشورات مركز علوم البحار ، دار الحكمة ، جامعة البصرة ، ١٩٩١ .

١٩٩١ ـ ١٩٩٢ عند حدوث حرب الخليج الثانية وما تبعها من حصار اقتصادي استمر (١٣) سنة خلال المدة ١٩٩٣-١٩٩ زاول النقل البحري نشاطه التجاري بشكل منخفض ، وهذه الحركة ناتجة من النشاط التجاري غير الرسمي لوقوع البلد تحت ظروف سياسية واقتصادية ، أثر تأثيراً سلبياً على نشاطه التجاري ، والذي انعكس بدوره على النقل البحري سواء على حركة التبادل التجاري تطوير الموانئ التجارية العراقية . ثم واصل النقل البحري نشاطه التجاري في عام ١٩٩٧ حيث بدأت حركة النقل البحري بالتزايد نتيجة لقرار الأمم المتحدة الذي يسمح للعراق باستيراد المواد الغذائية والمستلزمات والأدوية الطبية والأساسية. إذ تدفقت السفن الواصلة إلى ميناء أم قصر الجنوبي والبالغة عددها ١٤٨٦ سفينة بحمولة إجمالية بلغت (٣٤٢١) طن ثم ارتفع عددها ليصل إلى (٤٢٧٩) سفينة بحمولة إجمالية بلغت (٧٣٨٠) طن خلال عام ٢٠٠٠. إلا أن النقل البحري العراقي وقوانينه التجارية عاودت نشاطها التجاري بشكل كثيف جداً بعد التغيير السياسي الذي حدث في العراق بعد عام ٢٠٠٣ ، وما رافقه من انفتاح اقتصادي على الصعيدين العربي والدولي . ورفع العقوبات المستدامة في نيسان عام ٢٠٠٣ وارتفاع المستوى المعاشي للفرد والبالغ (٥٠٠) ألف دينار. ومعاناة العراق من ضائقة اقتصادية خانقة وافتقار الأسواق إلى أبسط المواد والسلع والأجهزة والمواد الغذائية والطبية ، كل ذلك دفع إلى تزايد السفن التجارية بشكل كثيف ، والبالغ عددها (٢٥٧٠) سفينة مختلفة الأنواع والأحجام وبحمولة إجمالية بلغت (١٥٧٦٩٤١٣) طن عام ٢٠١٣ ، وبسبب لارتفاع في حجم الحمولات والبضائع بشكل كثيف فقد تم تأهيل ميناء أبي فلوس في عام ٢٠٠٥ لاستقبال السفن المختلفة الأنواع والأحجام للتقليل من مدة بقاء السفن في الانتظار أثناء عمليات التفريغ والشحن ، أما منظومة النقل البحري العراقي شهدت تطوراً بعد عام ٢٠١٣ من خلال الطاقات التصميمية للموانئ وأعداد السفن التي تم شراءها وانضمت إلى أسطول النقل البحري كبغداد والبصرة والمثنى والحدباء المختلفة في طاقاتها التصميمية والتحميلة ذات الحمولات العامة . [17]

[17]- حسني ، أحمد النقل الدولي البحري للبضائع ، ٢ ، دار المعارف للطباعة والنشر ، الإسكندرية ، 2011.

ثالثا: التنمية المستدامة في العراق

ان الظروف التي اجتاحت العراق بعد عام 2003 وما تمخض عنها من عمليات عسكرية واحتلال اميركي على العراق وما تلاها من احداث وازمات عديدة حالت دون استمرارية نهج التنمية المستدامة ، هذه الظروف كان لها تأثيرها المباشر على مؤشرات التنمية في العراق ، من خلال عسكرة الاقتصاد وتدمير خدمات البنى التحتية الفنية . منها والمجتمعات كالخدمات التعليمية والصحية والثقافية ، اضافة إلى ما لحق من خراب واسع في شتى مجالات الحياة المستدامة منها والاجتماعية ، اذ ادت الاحداث بعد عام 2003 الى نتائج مرعبة ومخيفة في جميع . مجالات الحياة العامة الصحية والبيئية والاجتماعية والتربوية والعلمية والمستدامة ، وتعمقت مظاهر التردي والترهل الى الحد . الذي افقد المجتمع العراقي سمات المجتمع المتحضر المتماسك الذي كان عليه قبل احداث 2003 إن عملية التنمية المستدامة تتطلب بشكل جوهري اشباع المطالب ومعالجة المستجدات الحديثة ، وتعبئة الموارد البشرية والمادية لغرض اجراء التحولات الكبرى في المجتمع ، وتأسيس بني اجتماعية سياسية مختصة وغير مختصة تسانده وتؤدي وظائفه ، وإن هذه العمليات مصحوبة دائماً بتوترات وتمزقات ، أي ازمات يمر بها النظام السياسي تعرض جميعها بصورة مجتمعة وفي وقت واحد وبآثار مختلفة ، ومن هذه الازمات ازمة الهوية ازمة المشاركة ازمة الشرعية ازمة الاندماج وازمة التغلغل وغيرها من الازمات التي تؤثر في استقرار النظام السياسي ، إذ يتطلب ان تعالج كلها على التعاقب لكي يصل المجتمع الى اقامة النظام الديمقراطي الحديث خصوصاً الانظمة الجديدة ومنها النظام السياسي العراقي بعد عام 2003 .

وتتصف التنمية المستدامة في العراق بعدة خصائص ، هي : [18]

[18] --International Maritime Organization second, (2009), GHG study 2009, disponible sur:

1- ان الاستدامة في العراق ما زالت رهينة بانطلاقة التنمية البشرية بمؤشراتها الصحية والتعليمية ... الخ .
2- ان الاستدامة بحاجة الى المزيد من الجهود التنظيرية والاحصائية ، بهدف التأسيس لثقافة تنموية مستدامة قائمة على التخطيط والتحليل العلمي .
3- لكون العراق يمثل ثاني خزان نفطي في العالم ، فأن ذلك سيجعل من فرص تحقيق الاستدامة أكثر ضماناً ، بالاعتماد على عوائد الصناعة النفطية في تنمية القطاعات المادية (الصناعة والزراعة ، والبنى التحتية) والقطاعات غير المادية (الخدمات) .
4- تتطلب استدامة التنمية في العراق ادواراً متعددة للدولة ، لاسيما في المراحل الأولى ، فالدولة وفقاً للتجارب التاريخية ، هي الاكثر قرباً للأهداف الاجتماعية والصحية والتعليمية.
5- لابد للاستدامة من تكنولوجيا وادارة معاصرة قادرة على تحريك مسارات التنمية باتجاه الاهداف من خلال الاستثمار الاكفأ للموردين البشري والمادي .

ونجد أن هنالك مؤشرات متعددة لمجالات التنمية المستدامة ، منها في مجال الصحة لم تحقق الحكومة العراقية انجازات في البنى التحتية الصحية الأولية ، حيث بلغ عددها (2658) مركز ورعاية صحي أولي في سنة 2016 في حين كان عدد المراكز في السنوات 2015 2016 (2680) مركز صحي اولي ، وبلغت نسبة الاتفاق العام على الصحة من اجمالي الانفاق الحكومي (11.2 ، 10.8 %) للسنوات 2015 2016 على التوالي بمعدل انخفاض (3.6 %) ويعزى سبب الانخفاض الى عجز الميزانية ، بسبب انخفاض اسعار النفط ، اضافة إلى انخفاض نسبة وفيات الامهات لكل الف مولود في سنة 2017 (31 %) مقارنة بعام 2016 التي بلغت (36) اما نسبة الولادات في عام 2017 فبلغت (93.7 %)

أما التعليم ، فشهدت مؤسسات التعليم العالي تطوراً ملحوظاً تمثل في استخدام كليات علمية جديدة واضافة مباني حديثة في معظم الجامعات العراقية ، كما لعبت المؤسسات الاهلية والمنظمات غير الحكومية دوراً هاماً في تنمية المجتمع المحلي وتقديم بعض الخدمات الاساسية كما تشارك تلك المؤسسات في زيادة الوعي لدى المواطنين ، وبلغت نسبة الاتفاق العام على

التعليم من اجمالي الانفاق الحكومي (62,0 ، 22,9 %) للسنوات 2015 و 2016 على التوالي بمعدل انخفاض (11.9 %). [19]

أما الاقتصاد ، فجميع القطاعات المستدامة كالزراعة والصناعة والتجارة والسياسة والمواصلات والطرق قد تضررت بسبب الازمات المستدامة وتراجع اسعار النفط ، اضافة الى هجمات داعش الارهابية ، حيث تم تدمير معظم مقومات الاقتصاد العراقي ، فلقد انخفضت مساهمة القطاع الزراعي الاجمالي الناتج المحلي من (4.9 %) الى (38 %) خلال الفترة 2014 - 2015 ، وفي نفس الوقت تشكل مساهمة قطاع الصناعة في الناتج المحلي الاجمالي لسنة 2016 (2 %) فقط ، وهي نسبة قليلة تعكس ضعف دور هذا القطاع في اقتصاد البلد ، اما قطاع التجارة والذي كان يلعب دوراً متميزاً في الاقتصاد ، فلا تزال مساهمته متواضعة ، حيث يشكل (9.6 %) فقط من الناتج المحلي الاجمالي لسنة 2016. [20]

أما الفقر ، فيتمثل جوهر التنمية المستدامة في تزويد افراد المجتمع الذي يحتاجونه بغية القضاء أو الحد من جميع مظاهر الفقر ، من خلال استراتيجية مترابطة بما في ذلك تعزيز نظم الحماية الاجتماعية وتوفير العمالة اللائقة وبناء قدرة الفقراء على الصمود وعلى ضوء ذلك وضعت خطة وطنية لاستراتيجية التخفيف من الفقر في العراق 2018 - 2022 تسعى الى تحسين أوضاع الفقراء وانتشالهم من حالة الفقر سواء من خلال تحسين دخولهم او من خلال تحسين فرص وصولهم الى الخدمات ذات النوعية المناسبة وتستهدف الاستراتيجية خفض نسبة الفقر في البلاد بمقدار (25) حتى عام 2022 من خلال الاسهام في تحسين المستوى التعليمي والاوضاع الصحية والمعيشية والحماية من المخاطر والتمكين من اجل تحويل الفقراء الى منتجين مندمجين اقتصادياً واجتماعياً (1) اما الحماية الاجتماعية ، فبلغت نسبة نفقات الحماية

---

19 -Ziv, Jean Claude et Napoléon, Charles. (1981), Le transport urbain. France, Dunod.

20 -Le centre pour un transport durable (2002) : Définition et vision du transport durable, Octobre 2002, disponible sur: http// :cst.uwieg.cadocumentsDefinition_Vision_ F.
STM: Société de transport de Montréal: Le mouvement EST en marche, "Rapport de développement durable 2009 ", 2010.

الاجتماعية الى الانفاق الجاري (10) ، 2.9 %) للسنوات 2015 و 2016 على التوالي في حين بلغت نسبة نفقات الحماية الاجتماعية الى مجموع الاتفاق (0.68) % 2,20) لنفس السنوات ، وبلغ عدد الرجال المشمولين بشبكة الحماية الاجتماعية (690120) والنساء المشمولات (414454) لسنة 2017 حسب بيانات وزارة العمل والشؤون الاجتماعية عن زيادة واضحة عن المشمولين في سنة 2016 للرجال (492202) مشمول وللنساء في نفس السنة (413571) . [21]

اما البيئة ، فالوضع البيئة المتردي قد نتج عن تدمير متعمد من قبل تنظيمات داعش الارهابية ، والذي شمل تدمير البنية التحتية لقطاع البيئة ، بما في ذلك طمر النفايات الخطرة والسامة في الاراضي العراقية ، نتيجة العمليات العسكرية المتكررة في داخل الاراضي العراقية وتدمير شبكات واحواض الصرف الصحي وشبكات وابار المياه اضافة الى الاستنزاف المستمر للمصادر الطبيعية وخصوصاً المياه ، مما ادى الى انخفاض متوسط نصيب الفرد للمياة الى (374 لتر / يوم) لسنة 2015 ، وعاد وارتفع سنة 2016 الى 379 لتر / يوم) ، حيث ان توفير المياة له آثار على الصحة العامة والتنوع الحيوي في العراق .

وان دراسة وتحليل واقع التنمية المستدامة في العراق يتطلب التمعن بطبيعة الظروف والمشكلات التي يعانيها العراق في مختلف الجوانب ، إذ تواجه التنمية المستدامة في العراق مجموعة من التحديات التي تمثل كوابح بوجه النهوض بواقعها وأهمها :

1. إن معضلات الواقع السياسي والامني ، لا زالت تحتل موقع الصدارة من بين المعوقات الأخرى ، وما تعززه هذه المعضلات من مشاكل تعرقل أي خطوات اصلاحية .

21 -Harlioasn. psaraftis Geoorage panagakos, Green corridors in European freight logistics and the super Grwwn project transport Research Area, Europe, 2012 .

2. الخلافات المتواصلة على تولي السلطة في العراق ، وعدم نضوج القرار السياسي الذي يخدم متطلبات خلق القيادات الحكومية التي تتولى مهمة خدمة مصالح المجتمع العراقي بعيداً عن قضايا التحزب والديكتاتورية وحب الذات .
3. عدم الاستقرار الأمني في العراق ، وهذا بحد ذاته يمثل احد اهم التحديات الاساسية للتنمية المستدامة .
4. الفساد الاداري والمالي وضعف الاصلاح الاداري وسوء استخدام الموارد المالية وهدرها .
5. عدم استكمال مؤسسات الدولة الامنية والقانونية والعسكرية والسياسية بفعل تراكمات التجارب الخاطئة السابقة .

المبحث الثالث

دور النقل البحري في التنمية المستدامة

إن التحدي الآن بالنسبة لجميع البلدان في تشجيع سياسات النقل البحري واستراتيجياته واتخاذ قرارات التخطيط والاستثمار التي تحقق التوازن بين الأهداف المستدامة والبيئية والاجتماعية ، ويكتسي هذا الأمر أهمية بالغة لدى البلدان النامية التي تتاح لها الفرصة منذ البداية لاختيار مسار التنمية المستدامة ، وقد يؤدي إهدار هذه الفرصة إلى زيادة التكاليف في المستقبل ، إذ إن الحكومات والصناعات قد تتكبد نفقات إضافية للتكيف مع الأوضاع الجديدة واعتماد نظم نقل جديدة ، بما في ذلك التقنيات والممارسات التشغيلية الجديدة (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ويمكن إبراز بعض الآثار المترتبة على تبني الدول النامية لنظام نقل بحري يعتمد على أبعاد التنمية المستدامة في النقاط التالية : [22]

لقد تطور النقل البحري ، على مر السنين ، ليستجيب للبيئة المستدامة والمؤسسية والتنظيمية والتشغيلية المتغيرة ، وبالنظر إلى بعض القضايا الناشئة ، بما فيها البنية المستدامة العالمية المتغيرة وتزايد متطلبات استدامة البيئة والطاقة وتزايد الشواغل المتعلقة بتغير المناخ سيكون على قطاع النقل البحري التعامل مع عدة اتجاهات جديدة . إن هذه التطورات والآثار المتصلة بها ، بتغييرها للتكاليف والأسعار وهياكل اللوجستيات وسلاسل الإمداد ، فضلاً عن المزايا النسبية ، يمكن أن تحدد إلى حد كبير مستويات الأداء التجاري والقدرة التنافسية للبلدان ، لا سيما في الأقاليم النامية ، وفي حين أنه يلزم الاضطلاع بمزيد من العمل للمساعدة على تحسين فهم الانعكاسات الدقيقة لهذه الاتجاهات ، فإن من الواضح أن ترشيد نظم النقل البحري سيتطلب دراستها على النحو الواجب ، مع مراعاة التكاليف الخارجية الناتجة عن أنشطة النقل البحري . ويشير استعراض تطور قطاعات مختلفة من صناعة النقل البحري إلى بعض العوامل المحتملة

---

[22] -Ministry of transport (mot) General company for Iraq(Gcpi) master plan study for port sector in the Republic of Iraq in term Report(1) February 2014.

التي يمكن أن تنظر فيها البلدان النامية لمساعدة صناعاتها الوطنية على أن تصبح منافسة كبيرة ، وتشمل هذه العوامل ما يلي :

(تطوير) تكتلات شركات النقل البحري ودعم إنتاجية اليد العاملة ، واعتماد سياسات مكيفة مع الواقع الوطني) .

وسيظل الوصول إلى خدمات النقل البحري المنتظم جانبًا مهما من جوانب القدرة التنافسية التجارية للبلدان النامية ، وهناك بعض العوامل المحددة لوصول خطوط النقل البحري المنتظم تخرج إلى حد كبير عن نطاق تحكم صانعي القرارات ومنها بالأخص الموقع الجغرافي لبلد ما داخل شبكة الخدمات العالمية وحجم البضائع الأسيرة ، وفي الوقت نفسه ، يمكن للاستثمارات في الهياكل الأساسية للموانئ وتحديثها ، إضافة إلى تيسير التجارة والنقل العابر اللذين يعززان الامتداد الداخلي للموانئ أن تؤثر تأثيرًا هاما في الخدمات ونشر سفن شركات خطوط النقل البحري المنتظم .

كما أن العلاقة بين النقل والطاقة والبيئة وتغير المناخ هي علاقة قوية وستستمر في تشكيل سياسات النقل واستراتيجياته في المستقبل ، ويتزايد الزخم للمضي قدماً في هذا الاتجاه ، وفيما يخص البلدان النامية ، من المهم بصفة خاصة التطور في اتجاه نقل مستدام للبضائع لأن أنشطة نقل البضائع تشهد نموا كبيرا ولأن نظم النقل تخضع للتطوير .

وتطبيق مبادئ الاستدامة على نقل البضائع لن يساعد في التقليل من الاعتماد على النفط ومن تكبد تكاليف نقل عالية والحد من الآثار البيئية فحسب ، بل إنه سيتيح أيضاً فرصاً لتحقيق قفزة على مسار للتنمية المستدامة ومنخفضة الكربون مع التصدي في الوقت نفسه للتحديات المستمرة المتعلقة بنقص في الهياكل الأساسية لنقل البضائع وقصور خدمات النقل .

وقد يؤدي عدم اغتنام هذه الفرص إلى تكبد مزيد من التكاليف في المستقبل ، لأن الحكومات والصناعات ستواجه في نهاية المطاف نفقات إضافية مثل تلك المتعلقة بالتعديلات التحديثية للهياكل الأساسية والتقنيات وتصميم استراتيجيات الصيانة وتنفيذها للتكيف مع ظروف التشغيل

الجديدة ، وبالنسبة للبلدان النامية ، يكمن التحدي في بدء التحول إلى نظم مستدامة لنقل البضائع تعكس ظروفها الخاصة ، وستكون هذه البلدان بحاجة إلى وضع نهج خاص بها لتشجيع سياسات وبرامج النقل المستدام والاستراتيجيات الاستثمارية التي تحقق التوازن بين الأهداف المستدامة والبيئية والاجتماعية من أجل تحقيق تنمية مستدامة وشاملة للجميع . [23]

[23]- الحمامي كاظم فنجان حسين صفحات مينائية مضيئة في تاريخ العراق ، ط 1 ، مطبعة تموز ، دمشق ، ٢٠١٤.

المبحث الرابع

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات

1- أن تاريخ النقل البحري العراقي يعود إلى حقب تاريخية طويلة إلا أن ظهوره الحقيقي بدأ بصورة رئيسة وكبيرة وبشكله الحديث والمعاصر بعد عام ١٩٥٠ ، اذ ظهرت الموانئ والسفن التجارية بشكلها الحديث وأصبح العراق بوابة التجارة الخارجة .

2- تعد المرحلة الأولى (١٩٥٨-١٩٨٠) هي المرحلة الأولى في تاريخ النقل البحري العراقي من حيث أعداد الموانئ وسفن الأسطول التجاري العراقي .

3- أن عناصر النقل البحري الرئيسة جميعها متوفرة في النقل البحري العراقي من حيث الموانئ والطرق البحرية والسفن وجميع مفاصلها الرئيسة .

4- لقد كان للعوامل الطبيعية تأثيراً كبيراً على النقل البحري العراقي من خلال تأثيره المباشر وغير المباشر على حركة الملاحة البحرية العراقية

5- لقد لعب الموقع الجغرافي دوراً مهماً ومباشراً في تطور النقل البحري العراقي من خلال اتصاله المباشر وغير المباشر مع جميع الدول البحرية ومن ثم تطور عملية التبادل التجاري بين العراق ومختلف دول.

6- يؤدي عدم اغتنام هذه الفرص إلى تكبد مزيد من التكاليف في المستقبل

7- أن ترشيد نظم النقل البحري سيتطلب دراستها على النحو الواجب ، مع مراعاة التكاليف الخارجية الناتجة عن أنشطة النقل البحري .

التوصيات

1. العمل على تحويل الموانئ التجارية العراقية إلى موانئ تخصصية بدلاً من الموانئ العامة وذلك لتحقيق الانسجام في عمل الموانئ وهذا معمول به في جميع الدول .
2. جعل الموانئ ذات استقلالية تامة في الجوانب الإدارية والمالية ليتمكن القائمون على الموانئ من تدارك السلبيات والأعطال بصورة سريعة في حالة وقوعها .
3. ربط الموانئ التجارية العراقية بنظام تسهيل المعاملات الإدارية والذي يسمى (المرسال) الذي يبحث المعاملات الورقية للتخليص الكمركي وغيرها والسفينة في عرض البحر لغرض تسهيل عمليات الشحن والتفريغ فيما إذا وصلت البضاعة .
4. تطوير الرافعات الهيدروليكية المستعملة في أعمال المناولة داخل الموانئ فهي تعد الذراع الناقل بين السفن والنقل البحري وهي تحدد في ذلك سرعة انجاز العمل داخل الموانئ .
5. الاهتمام بصورة كبيرة في رافعات نقل الحاويات وهي الرافعات الشبكية (العنكبوتية) فهي تعمل على زيادة نشاط التبادل التجاري العراقي

المصـــادر

المصادر العربية

1. أبو لقمة الهادي مصطفى ومحمد علي الأعور ، الجغرافيا البحرية ، الطبعة الثانية ، دار الكتب الوطنية ، بنغازي ، ليبيا ، ٢٠٠٠ .
2. أبو معاش محمد رضا اقتصاديات الموانئ البحرية دليل التنمية والتخطيط والتنافس) ، مطبعة الفكر العربي ، القاهرة ، ٢٠١٢ .
3. احمد ، مها عيد عبد الستار سيد ، 2013 ، الطاقة الجديدة والمتجددة ودورها في التنمية المستدامة للمناطق الريفية ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الهندسة – جامعة القاهرة الجيزة – جمهورية مصر العربية
4. اسعيد حسن ، عباسي طلال ، التنمية المستدامة لإنتاج الكهرباء من المصادر المتجددة ، مجلة الحدث للدراسات المالية والاقتصادية ، العدد 01 ، جامعة سوق أهراس ، الجزائر 2018
5. الأمم المتحدة ، 2020 ، تقرير أهداف التنمية المستدامة ، منشور صادر عن الامم المتحدة ، الدرة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية
6. البزاز ، محمد حماية البيئة البحرية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ .
7. البكري ، كامل التنمية الاقتصادية ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 2011 .
8. تركي ، محمد صالح ، مقدمة في اقتصاديات النقل ، دار الكتب للطباعة الموصل ١٩٩٢ جوده ، جوده حسنين جغرافية البحار والمحيطات دار النهضة العربية ، بيروت ، .١٩٨١
9. الجوزائي ، عبد الرحمن محمد ، 2011 ، التنمية المستدامة ومتطلبات تحقيقهاء ملتقى استراتيجية الحكومة في القضاء على البطالة وتحقيق التنمية المستدامة ، جامعة المسيلة
10. حسن يحيى حمود ، دراسات في الاقتصاد العراقي سلسلة كتب مركز العراق للدراسات ، ط ١ ، الساقي للطباعة ، عمان ، الأردن ، ٢٠١٢ .
11. حسني ، أحمد النقل الدولي البحري للبضائع ، ٢ ، دار المعارف للطباعة والنشر ، الإسكندرية ، 2011.
12. حسين ، نجاح عبود وآخرون ، شط العرب دراسات علمية أساسية ، منشورات مركز علوم البحار ، دار الحكمة ، جامعة البصرة ، ١٩٩١ .
13. الحمامي كاظم فنجان حسين صفحات مينائية مضيئة في تاريخ العراق ، ط 1 ، مطبعة تموز ، دمشق ، ٢٠١٤.
14. خالد مصطفى قاسم، إدارة البيئة والتنمية المستدامة في ظل العولمة المعاصرة، الطبعة الثانية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 2010.
15. رياض محمد جغرافية النقل ، ط 1 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ٢٠٠٦ .
16. الزوكه ، محمد خميس ، جغرافية المياه ، ط ٢ ، دار المعرفة السويس الإسكندرية ، ٢٠٠٧ .
17. لرويئي ، محمد السكان وتنمية الموانئ ط ٢ ، دائرة الملك عبد العزيز الرياض ، ٢٠٠١
18. مسعودى ، محمد ، وعلي تب الرديم 2019 ، العلاقة بين أبعاد التنمية المستدامة اطار تحليلي ، الملقي الدولي الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المسلمة لهو ري مقلية واحدة للدول النامية 12 ديسمبر 2010

1. Harlioasn. psaraftis Geoorage panagakos, Green corridors in European freight logistics and the super Grwwn project transport Research Area, Europe, 2012 .
2. International Maritime Organization second, (2009), GHG study 2009, disponible sur:
3. Le centre pour un transport durable (2002) : Définition et vision du transport durable,
4. Ministry of transport (mot) General company for Iraq(Gcpi) master plan study for port sector in the Republic of Iraq in term Report(1) February 2014.
5. Octobre 2002, disponible sur: http// :cst.uwieg.cadocumentsDefinition_Vision_ F.
   STM: Société de transport de Montréal: Le mouvement EST en marche, "Rapport de
   Ziv, Jean Claude et Napoléon, Charles. (1981), Le transport urbain. France, Dunod. développement durable 2009 ", 2010.