

الموانئ العراقية المحيطة بخور عبد الله وأهميتها في تكامل النشاط البحري

لنا وليد تركي خابور

Lana.Torki2305m@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

أ.د. علياء محمد حسين الزبيدي

aliaa@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

٢٠٢٦ / ٠٢ / ٠٥	: التعديل (Revision)	٢٠٢٦ / ٠١ / ١١	: الاستلام (Received)
٢٠٢٦ / ٠٩ / ٣٠	: النشر (Published)	٢٠٢٦ / ٠٢ / ٢٣	: القبول (Accepted)



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

[4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

المخلص

تكتسب الموانئ العراقية المحيطة بخور عبد الله أهميتها من كونها المنفذ البحري الرئيس للعراق على الخليج العربي، في ظل محدودية سواحلها البحرية. وقد أدت هذه الموانئ دوراً محورياً في تنشيط حركة التجارة الخارجية، إذ تمرّ عبرها الصادرات النفطية والسلع التجارية والمواد الأساسية اللازمة لدعم الاقتصاد الوطني. كما أسهم موقعها الجغرافي ضمن ممر مائي ضيق وحساس في تعزيز أهميتها الاستراتيجية، وجعلها ركناً أساسياً في رسم السياسات البحرية والأمنية العراقية. ويُعدّ خور عبد الله ممراً مشتركاً بين العراق والكويت، الأمر الذي أضفى عليه بعداً سيادياً يرتبط بترسيم الحدود وتنظيم الملاحة. وقد انعكس ذلك على طبيعة العلاقات الثنائية بين البلدين، إذ أسهمت خصوصية الموقع في تعقيد بعض الخلافات الحدودية ذات الطابع البحري. وبذلك تتجاوز أهمية هذه الموانئ بعدها الاقتصادي لتشمل أبعاداً سياسية وأمنية مؤثرة في التوازنات الإقليمية.

Abstract

The Iraqi ports located along Khor Abdullah acquire their strategic importance from their position as Iraq's primary maritime gateway to the Arabian Gulf. Given Iraq's limited coastline, these ports constitute the country's only effective access to international waters, thereby forming the backbone of its foreign trade system. Historically, they have functioned as vital arteries for the movement of oil exports, commercial goods, and strategic imports, directly

influencing the stability of the national economy and Iraq's integration into global trade networks

Beyond their economic dimension, the geographical location of these ports within the narrow and sensitive waterway of Khor Abdullah has endowed them with significant geopolitical and security implications. The waterway represents not merely a commercial passage but a strategically contested maritime corridor shared with Kuwait. As a result, port development, navigation rights, and maritime demarcation have become intertwined with broader issues of sovereignty, regional balance of power, and national security.

This strategic reality has rendered the Iraqi ports in Khor Abdullah central to the formulation of Iraq's maritime doctrine and defense planning. At the same time, their location has contributed to the complexity of Iraqi-Kuwaiti relations, particularly in the aftermath of regional conflicts and the subsequent boundary agreements. Thus, the importance of these ports transcends their economic function, extending into the realms of political strategy, diplomatic negotiation, and regional security dynamics.

المقدمة

الرئيس الذي يربط الموانئ العراقية بمياه الخليج العربي. وقد ارتبطت به مجموعة من الموانئ العراقية الحيوية، ولا سيما ميناء أم قصر بشقيه القديم والجديد، وميناء يُعدّ خور عبد الله من أهم الممرات المائية الاستراتيجية في جنوب العراق، لكونه المنفذ البحري خور الزبير، التي شكّلت مجتمعةً العمود الفقري للنشاط التجاري والبحري العراقي^(١). وأسهم الموقع الجغرافي لهذه الموانئ على خور عبد الله في تعزيز الدور الاقتصادي للعراق، كما جعلها في الوقت ذاته محوراً للتنافس الإقليمي والنزاعات الحدودية، خصوصاً في العلاقات العراقية-الكويتية خلال العقود المتأخرة من القرن العشرين^(٢).

أهمية الموانئ التجارية والنفطية:

يملك العراق خمسة من الموانئ التجارية يضاف إلى ذلك منصتين لتصدير النفط ، يكون اعداد الأرصفة التجارية (٤٨) رصيفاً بطاقة (١٧,٥) مليون طن سنوياً ، منها (٤٣) رصيفاً مستمرة بالعمل بطاقة إنتاجية (١٥'٩٠) مليون طن سنوياً ، لقد تضررت الموانئ العراقية نتيجة الحروب التي خاضها

العراق ، فضلا عن الحصار الاقتصادي للفترة من ١٩٩٠ - ٢٠٠٣ ، فقد توقفت كثير من الموانئ وتعطل الكثير منها كما سببت الحروب إلى زيادة الغوارق من السفن والبواخر (الحربية والتجارية في الممرات والمسالك البحرية وأن أعمال الكري والحفر هي أيضاً توقفت بسبب تلك الحروب، وبعد حرب الخليج الثانية تم تأهيل الحفارات القديمة وشراء حفارات جديدة دھوك، وكربلاء، والبصرة، وبرومارك)، ولقد قامت الشركة العامة لموانئ العراق بعد ٢٠٠٣ من بذل جهوداً كبيرة واعتماداً على تأهيل الحفارات الزبير (وتحرير) وشراء الحفارة (طيبة)^(٣)، أما في مجال انتشار الغوارق إذ تمكنت الشركة من انتشار الباخرة (الوليد) والباخرة (حنان) ، والعراق يمتلك اسطولاً بحرياً تجارياً يعمل على نقل البضائع من وإلى العراق سواء في الاستيراد أو التصدير إذ بلغت حمولته في العام ٢٠٠٥ (١٤٠) ألف طن سنوياً ساكناً في حين بلغت الحمولة الإجمالية (٩٢) ألف طن ، إذ عملت الحكومات العراقية على تطوير الوسائل المرتبطة بالنقل البحري في توفير طرق النقل ووسائله المختلفة تعتبر مساهمة دول الخليج العربي في الإنتاج العالمي من النفط بلغت (٢٣) وهي نسبة تكاد تكون ضئيلة إذا ما قورنت بالاحتياطي العالمي البالغ (٥٦,٤%)، ويمثل العراق مرتبة متقدمة في الإنتاج النفطي^(٤).

أولاً: ميناء أم قصر

يقع ميناء أم قصر في أقصى جنوب العراق عند نهاية خور الزبير والتقاءه مع خور عبد الله، وعلى بعد ما يقارب (٦٦-٧٥) كم من المدخل الغربي لمدينة البصرة، بالقرب من الخليج العربي^(٣). ويعد اليوم الميناء الأكبر والأهم بين الموانئ العراقية نظراً لموقعه الاستراتيجي على طول الضفة الغربية لخور عبد الله، ولقدرته على استقبال السفن ذات الغاطس الكبير التي يصعب دخولها إلى ميناء المعقل عبر شط العرب^(٤).

بدأ التفكير بإنشاء الميناء عام ١٩٦٠ نتيجة لعدة عوامل ؛ أبرزها زيادة حركة التجارة الخارجية للعراق، والأكتظاظ الذي شهده ميناء المعقل، إلى جانب ذلك عمق المنطقة البحرية في أم قصر^(٥) مما يتيح استقبال بواخر ذات غاطس كبير دون الحاجة إلى المرور بالقنوات الملاحية الضيقة في شط العرب^(٦). وفي عام ١٩٦١ وضع الزعيم الركن عبد الكريم قاسم حجر الأساس لإنشاء الميناء، لينجز هذا العمل عام ١٩٦٥، ويدخل حيز التنفيذ عام ١٩٦٧ بثلاثة أرصفة كونكريتية حديثة^(٧). جرى لاحقاً تطوير أحد الأرصفة ليكون مخصصاً لتصدير مادة الكبريت القادمة من حقول المشرق، وقد زود آنذاك بحزام ناقل أوتوماتيكي بطول كيلومتر مع حمالة أوتوماتيكية، إلا أن هذا النظام الغي لاحقاً بسبب أضراره البيئية الكبيرة^(٨).

شهد الميناء توسعاً إبان السبعينات والثمانينات، حيث أنشئ رصيف خاص للأوعية النمطية (الحاويات) مجهز برافعتين جسريتين بطاقة (٤٠) طناً لكل منهما. كما توسعت طاقته التشغيلية لتصل

إلى نحو (٧,٥) مليون طن سنوياً، وأصبح قادراً على استقبال مختلف أنواع البواخر، منها بواخر الحبوب والأسمنت والحاويات والبضائع العامة، وفي عام ١٩٨٠ جرى تحويل أحد الأرصفة ليكون رصيفاً متخصصاً بتصدير الكبريت^(٩).

غير أن الحرب العراقية - الإيرانية (١٩٨٠-١٩٨٨) أدت إلى تدمير الميناء وتوقف نشاطه تماماً حتى عام ١٩٩٣، حين أعيد اعماره من جديد. وفي ظل ظروف الحصار الدولي على العراق، استخدم الميناء عام ١٩٩٦ لاستقبال البضائع الموردة ضمن مذكرة التفاهم النفط مقابل الغذاء^(١٠).

يتألف الميناء من مرفأين رئيسيين هما:

المرفأ الجنوبي (الأرصفة القديمة): ويشمل (٩) أرصفة مخصصة للبضائع العامة، إضافة إلى رصيف للحبوب السايلو^(١١).

المرفأ الشمالي (الأرصفة الجديدة): ويشمل (٩) أرصفة للبضائع الأعتيادية، فضلاً عن رصيفين للحاويات، ورصيف للدرجة (Ro-Ro)، ورصيف آخر لبواخر المسافرين^(١٢).

وبذلك بلغ مجموع أرصفة الميناء نحو (٢١-٢٢) رصيفاً، بطول أجمالي يصل إلى (٢، ٤) كم، ومجهز بأكثر من (٦٠) رافعة كهربائية وجسور ناقلة. كما يضم الميناء شبكة سكك حديدية مرتبطة بالشبكة العامة، إلى جانب اتصاله المباشر بشبكة الطرق السريعة، مما عزز دوره بوصفه المنفذ البحري الأساسي للعراق^(١٣).

أما من الناحية المحلية والجيوسياسية، فقد كان ارتباط الميناء بخور عبد الله ذا أهمية استراتيجية كبرى، إذ أن الخور يشكل الممر الطبيعي المؤدي إلى أم قصر قبل الوصول إلى الخليج العربي، وقد مكن هذا الموقع العراق من السيطرة على حركة التجارة في جنوبه وتأمين صادراته ووارداته البحرية. كما أن موقع الميناء على مقربة من الموانئ الكويتية مثل الشعبة والشويخ جعله جزءاً من شبكة إقليمية متكاملة للتبادل التجاري عبر الخليج العربي^(١٤).

إذن فإن ميناء أم قصر لم يكن مجرد مشروع تجاري، بل مثل منذ تأسيسه في ستينات القرن العشرين ركيزة اقتصادية وملاحية استراتيجية للعراق، ارتبط وجوده ارتباطاً وثيقاً بخور عبد الله الذي شكل بوابته البحرية الطبيعية نحو الخليج العربي والعالم^(١٥). تاريخياً، اعتمدت حركة التجارة العراقية على خور عبد الله كممر بحري طبيعي لتسهيل وصول البضائع إلى ميناء أم قصر، خاصة قبل تطوير البنية التحتية للميناء في القرن العشرين^(١٦)، كمل لعب الخور دوراً استراتيجياً إبان النزاعات الإقليمية، إذ كان التحكم به يتيح مراقبة الحركة البحرية في الجزء الجنوبي من العراق وتأمين طرق التصدير والاستيراد عبر ميناء أم قصر^(١٧).

بالأضافة إلى ذلك، يرتبط ميناء أم قصر بخور عبد الله اقتصادياً، إذ تستخدم بعض المنشآت الصناعية والتجارية في المنطقة الجنوبية المياه العذبة والموارد البحرية للخور لدعم عمليات التحميل والتفريغ داخل الميناء. كما أن موقعه بالقرب من الخور يسهم في الربط بين الموانئ العراقية والخليجية، مثل ميناء الشعبية وميناء الشيوخ الكويتي، مما يعزز التكامل التجاري الإقليمي^(١٨).

علاقة الميناء بخور عبد الله

ملاحياً: خور عبد الله يعتبر ممراً طبيعياً قبل الوصول إلى ميناء أم قصر، ويسهم في حركة السفن الداخلية.

استراتيجياً: السيطرة على الخور تتيح مراقبة طرق التجارة وتأمين الموانئ العراقية الجنوبية. اقتصادياً: يساهم في دعم التبادل التجاري بين العراق والدول المجاورة عبر الخليج العربي^(١٩).

القاعدة الأمنية في أم قصر

كلتا إحدى نتائج سلخ جزيرتي بوبيان ووربة من العراق، أن تستهل القوة البحرية العراقية بولادة متواضعة وذلك في الثاني عشر من آب ١٩٣٧ على شكل قوة نهريّة صغيرة مقرها في البصرة وحيث الميناء التجاري الرئيسي يقع على نهر شط العرب قرب مركز المدينة وهو ميناء المعقل وعموماً، بقي الحال على ما هو عليه حتى قيام الجمهورية في عام ١٩٥٨^(٢٠)، بدأ بعدها تطويرها بإدخال أنواع حديثة من الزوارق الحربية ومنها زوارق الطوربيد ومقاومة الغواصات والعديد من الزوارق المجهزة بالمدفعية والصواريخ وذلك خلال عقد الستينات^(٢١)، وهي القاعدة البحرية الوحيدة للعراق وحتى وقتنا الحالي، وتقع على الساحل العربي لخور عبد الله جنوب ميناء أم قصر التجاري وكانت تعرف بقاعدة الخليج العربي البحرية^(٢٢).

ثانياً: ميناء خور الزبير

يقع في جنوب العراق، على بعد نحو (٦٠) كم غرب مركز مدينة البصرة، وما يقارب (١٠٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي، وبمسافة (٢٢) كم عن ميناء أم قصر^(٢٣). ويعد الميناء من الموانئ الصناعية المهمة، إذ أنشئ بالأساس لخدمة المجمع الصناعي الكبير في المنطقة، والذي ضم معمل الحديد والصلب والأسمدة والبتروكيمياويات، وذلك من أجل تصدير المنتجات النفطية والبتروكيمياوية والأسمدة (النيتروجين والفوسفات) واستيراد الحديد الخام^(٢٤).

قد صمم ليستوعب سفناً لا تتجاوز حمولتها (٥٥) ألف طن، بطاقة مناولة اجمالية تتراوح ما بين (٧-٧،٥) ملايين طن سنوياً^(٢٥)، إلا أن نشاط الميناء لم يستمر طويلاً، إذ توقف عملياً عن العمل في أعقاب حرب الخليج الثانية ١٩٩١ نتيجة الدمار الذي لحق بمرفقه، ومع ذلك استمر الميناء في الحفاظ

على أهميته الاستراتيجية نتيجة موقعه الجغرافي المتصل مباشرة بخور عبد الله، الذي يشكل المسار الملاحي الطبيعي لربط القناة الداخلية للميناء بالخليج العربي^(٢٦).

تبلغ قناة خور عبد الله الملاحية طولاً مايقارب بنحو (٢٤) كم، وهي القناة التي تم ربطها بخور عبد الله في أعقاب الحرب، لتكون المنفذ البحري الذي يتيح حركة السفن من وإلى الميناء، وبذلك أصبح خور عبد الله مكملاً حيوياً لعمل الميناء، لكونه يسهل دخول السفن الصغيرة والمتوسطة الحجم، فضلاً عن كونه ممراً استراتيجياً لضمان أمن الطرق البحرية في المنطقة الجنوبية للعراق^(٢٧).

من الناحية التشغيلية، يضم الميناء ١٢ رصيفاً، منها (٨) أرصفة تجارية مخصصة للمنتجات النفطية، ورصيف خدمي واحد لارساء الزوارق والساحبات. ويشمل الميناء كذلك رصيفين أختصاصيين لمعمل الحديد والصلب، ورصيفين من الخرسانة المسلحة والركائز الحديدية الاسطوانية لاستيراد خام الحديد وتصدير الحديد الأسفنجي. كما يحتوي على خمسة أرصفة مخصصة للأسمدة الكيماوية (اليوريا والفوسفات)، مجهزة بمعدات للتحميل والتفريغ، إضافة إلى ثلاثة أرصفة حديدية للبضائع العامة بطول (١٨٠) متراً، مع (١٢) رافعة كهربائية وساحات مبطنة للخرن وشبكة طرق وخطوط سكك حديدية^(٢٨). ومن ملحقات الميناء المهمة وجود معمل تعبئة بطاقة إنتاجية (٤٥٠) طن/ ساعة، يضم (١٢) خطاً إنتاجياً بطاقة (٧٥٠) حزمة/ ساعة لكل خط. كما يرتبط الميناء بشبكة سكك الحديد الوطنية عبر خط مفرد (Single Track) يصل إلى خط الشعبية - الناصرية، مما عزز من مكانته الصناعية والتجارية^(٢٩).

علاقة الميناء بخور عبد الله

لقد ارتبط ميناء خور عبد الله جغرافياً وملاحياً بخور عبد الله الذي يمثل شرياناً بحرياً طبيعياً يربط الميناء بالعالم الخارجي عبر الخليج العربي. ويمكن أبراز أهمية هذا الارتباط في ثلاثة محاور أساسية^(٣٠).

ملاحياً: شكل خور عبد الله الممر الطبيعي للسفن الداخلة إلى ميناء خور الزبير، وساهم في تسهيل الحركة البحرية بين الموانئ العراقية والخليجية.

استراتيجياً: منح موقع الميناء القريب من الخور العراق قدرة أكبر على مراقبة وتأمين طرق التجارة البحرية، لاسيماً إبان النزاعات الإقليمية.

اقتصادياً: دعم الميناء من خلال قربهِ من الخور عمليات النقل البحري وتدفق البضائع الصناعية والنفطية، وعزز التكامل التجاري مع دول الخليج المجاورة لاسيما الكويت والأمارات^(٣١).

وهكذا فإن ميناء خور الزبير، على الرغم من تعرضه لتحديات الحرب وتوقفه لفترات زمنية، ظل يمثل ركيزة صناعية وتجارية مهمة للعراق منذ سبعينات القرن العشرين، وكان اعتماده على خور عبد الله عاملاً حاسماً في استمرارية دوره الملاحي والاقتصادي^(٣٢).

مما يتبين أن العلاقة بين ميناء أم قصر وخور الزبير بالممر الملاحي خور عبد الله هي علاقة تكمل وجودي لا يمكن فصلها بين التاريخ والجغرافية والاقتصاد. فخور عبد الله شكل المنفذ البحري الوحيد للعراق، ومن خلاله تأسس ميناء أم قصر ليكون واجهة تجارية عامة، ثم أنشئ ميناء خور الزبير لخدم الصناعات النفطية، هذا الارتباط جعل من الخور الركيزة الأساسية التي تمنح الميناءين حيويتهما وتحدد وظائفهما، بحيث يغدو التكامل بينهما انعكاساً لجذلية المكان والزمان والوظيفة الاقتصادية. غير أن هذا التكامل ظل هشاً أمام التنافسات السياسية والحدودية، ما يجعل حاضر ومستقبل الملاحة العراقية مرتبطاً دوماً بمدى السيطرة على خور عبد الله^(٣٣).

دور الموانئ المحيطة بخور عبد الله في النفط ووظائفها الاقتصادية في التجارة الخارجية:

تمثل الموانئ المطلة على خور عبد الله حلقة مركزية في المنظومة الاقتصادية لكل من العراق والكويت، إذ يرتبط موقعها الجغرافي مباشرة بوظائف تصدير النفط واستيراد السلع، فضلاً عن دورها في تنظيم حركة التجارة الخارجية عبر شمال الخليج العربي فعلى الجانب العراقي، يشكّل ميناء أم قصر قاعدة لوجستية مهمة داعمة لقطاع النفط، وإن لم يكن ميناءً نفطياً تخصصياً بالمعنى الفني كمرافئ التحميل العائمة في البصرة. إذ يؤدي الميناء وظيفة مساندة لعمليات تصدير النفط من خلال استقبال المعدات الثقيلة، والأنابيب، والآليات، ومواد الإنشاء الخاصة بالبنى التحتية النفطية، إضافة إلى استيراد المواد الضرورية للصناعات الاستخراجية^(٣٤). كما يُعد منفذاً رئيساً لدخول المشتقات النفطية المكررة عند الحاجة، مما يجعله جزءاً من الدورة الاقتصادية للطاقة في العراق أما في الكويت، فإن ميناء الشويخ يؤدي دوراً محورياً في دعم القطاع النفطي الكويتي عبر استيراد المعدات الصناعية ومواد الصيانة المرتبطة بمنشآت التكرير والتصدير، فضلاً عن مساهمته في إعادة تصدير بعض المنتجات النفطية والبتروكيمياوية. في حين يُعد ميناء مبارك الكبير مشروعاً استراتيجياً يهدف إلى تعزيز القدرة اللوجستية للكويت في نقل البضائع والطاقة ضمن شبكة إقليمية أوسع، بما يتكامل مع موقعها كمصدّر رئيس للنفط في الخليج العربي^(٣٥).

الوظائف الاقتصادية في التجارة الخارجية

تؤدي هذه الموانئ جملة من الوظائف الاقتصادية الحيوية، يمكن إجمالها بما يأتي:
أ. وظيفة التصدير:

تسهيل خروج النفط الخام ومشتقاته (بصورة مباشرة أو غير مباشرة)، إضافة إلى تصدير السلع الوطنية كالمنتجات البتروكيمياوية والمواد الأولية.

ب. وظيفة الاستيراد:

استقبال السلع الاستهلاكية، والمواد الغذائية، والآلات، والمركبات، والمعدات الصناعية، بما يرفد الأسواق المحلية ويغذي القطاعات الإنتاجية.

ج. وظيفة العبور (الترانزيت):

ولا سيما في ظل التوجهات الإقليمية نحو ربط الموانئ بشبكات النقل البري والسككي، بما يسمح بتحويل بعض الموانئ إلى مراكز توزيع إقليمية.

د. وظيفة التخزين وإعادة التوزيع :

إذ تحتوي على ساحات خزن ومستودعات ومناطق حرة تسهم في إعادة تنظيم تدفق السلع قبل توزيعها داخلياً أو إعادة تصديرها .

و. التنسيق في توزيع السلع والحاويات :

تتطلب طبيعة خور عبد الله — بوصفه ممراً ملاحياً ضيقاً نسبياً — درجة عالية من التنسيق الفني في إدارة حركة السفن والحاويات، سواء من حيث جدولة الدخول والخروج أو من حيث المحافظة على الأعماق الملاحية المناسبة^(٣٦). ويبرز هذا التنسيق في:

١. تنظيم حركة الحاويات : عبر انظمة الكترونية لتتبع الشحنات وتقليل زمن بقاء السفن في الارصفة .
٢. توزيع السلع داخليا: من خلال ربط الموانئ بشبكات الطرق البرية المؤدية الى المراكز التجارية والصناعية .

٣. تسهيل عمليات التصدير والاستيراد: عبر الاجراءات الجمركية الموحدة والتنسيق الملاحي والالتزام بالقواعد الدولية المنظمة للمرور البحري بعد ترسيم الحدود البحرية بموجب قرار مجلس الامن رقم ٨٣٣ لعام ١٩٩٣^(٣٧) .

الخاتمة

يتضح أن الموانئ العراقية المرتبطة بخور عبد الله لم تكن مجرد مرافق اقتصادية، بل مثلت ركائز استراتيجية ذات أبعاد سياسية وأمنية. وقد أسهمت طبيعة موقعها الحساس في جعلها محورا دائما للنقاش والنزاع، الأمر الذي يؤكد أهمية إدارتها وحمايتها ضمن إطار سيادي وقانوني يضمن المصالح الوطنية العراقية ويعزز الاستقرار الإقليمي.

خارطة توضح مواقع الموانئ التجارية والنفطية الرئيسية في العراق



الهوامش:

- (^١) نصيف الجبوري، البركان المؤجل: أزمة الحدود العراقية-الكويتية جذور المشكلة وآفاق المستقبل، ط١، الرافد للنشر والإعلام، بغداد، ١٩٩٩، ص ١١٢-١١٥
- (^٢) J. E. Peterson, The Politics of the Gulf: Historical Background, Routledge, London, 1988, p. 156-158.
- (^٣) مقابلة شخصية مع الدكتور والقاضي وائل عبد اللطيف، بتاريخ التاسع والعشرين من آب ٢٠٢٥، بغداد.
- (^٤) نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر الجزائري، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، ط١، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٩، ص ٤٧.
- (^٥) هشام صلاح حسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والأفاق المستقبلية) دراسة حالة، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد ٧٣، ٢٠١٢، ص ٣٤٧.
- (^٦) فوز معن عبد علي الموصللي، الأثر المكاني للميناء في نمو مدينة أم قصر، رسالة ماجستير (غير منشورة)، مركز التخطيط الحضري، جامعة بغداد، ٢٠١٩، ص ١٥.
- (^٧) وزارة النقل، جمهورية العراق، الشركة العامة للنقل والمواني العراق، البصرة، التقرير الإداري السنوي، ٢٠١٩، ص ١٢.
- (^٨) مكالمة هاتفية، اللواء الركن الدكتور جمال ابراهيم الحلبوسي، خبير الحدود والمياه الدولية، بغداد، بتاريخ ٢٠٢٤/١٢/٢٨
- (^٩) عباس قاسم حميد الساعدي، جيوبوليتكية خورعبدالله وأثارها على العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، ٢٠٢١، ص ١٠٤.
- (^{١٠}) هشام صلاح حسن، المصدر السابق، ص ٣٥٧.
- (^{١١}) نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر الجزائري، المصدر السابق، ص ٥٠.
- (^{١٢}) قاسم عبد علي عذيب البهادلي، الموانئ العراقية واثرها في قوة الدولة دراسة في الجغرافية السياسية، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد، ٢٠١٠، ص ٥٧.
- (^{١٣}) A group of Itali Componies (CIIII):pre-feasibility Study of the New Al fawport, Volume1, Italy, 2008, p.68.
- (^{١٤}) جعفر عبد الأمير عزيز الحسيني، متطلبات تعزيز القدرة التنمائية لموانئ لعراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة كربلاء، ٢٠١١، ص ٦٧-٦٨.
- (^{١٥}) جمهورية العراق، الشركة العامة لموانئ العراقية، دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق، التقرير البريطاني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي، كانون الأول ٢٠١٥، ص ٩.
- (^{١٦}) علي عباس فاضل وسرمد عباس جواد، الأستثمار في منطقة العراق (الفرص والتحديات) بحث مقدم إلى وزارة المالية الدائرة الاقتصادية، ٢٠١١، ص ١٥.

- (١٧) وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي لعام ٢٠٠٨، ص ٢٣.
- (١٨) سري محمود المدرس، دور منافذ العراق المائية في خدمة التجارة العراقية (غير النفطية) للمدة ١٩٦٦-١٩٧٦، مجلة كلية التربية، جامعة البصرة، العدد ٨، ١٩٨٢، ص ٢٣٤.
- (١٩) مكالمه هاتفية، اللواء الركن الدكتور جمال إبراهيم الحلوسي، خبير الحدود والمياه الدولية، بغداد، بتاريخ الثلاثين من كانون الثاني ٢٠٢٥.
- (٢٠) عبد الرزاق الهلالي، الموانئ العراقية وتطورها التاريخي، بغداد، وزارة النقل والمواصلات، ١٩٧٥، ص ١٤٥.
- (٢١) وزارة النقل، ميناء أم قصر، تقرير رسمي لعام ١٩٦٥، دراسة تخطيطية وإنشائية، بغداد، ص ٤٧.
- (٢٢) مقابلة شخصية مع الدكتور والقاضي وائل عبد اللطيف بتاريخ التاسع والعشرين من آب ٢٠٢٥، بغداد.
- (٢٣) جعفر عبد الأمير عزيز الحسني، المصدر السابق، ص ٧٠-٧١.
- (٢٤) وزارة التخطيط، جمهورية العراق، هيئة التخطيط الأقليمي، التطور الاقتصادي والهجرة لمنطقة الزبير، ١٩٧٧، ص ٥٠.
- (٢٥) بان علي حسين المشهداني، واقع صناعة النقل البحري في دولة مجلس التعاون الخليجي والعراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة.
- (٢٦) عباس قاسم حميد الساعدي، المصدر السابق، ص ١٠١.
- (٢٧) سهيل صبيح ناصر المياحي، دور الموانئ التجارية في تجارة العراق الخارجية للمدة (١٩٩٧-٢٠١٠)، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠١٣، ص ١١٠.
- (٢٨) نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر الجزائري، المصدر السابق، ص ٥٩.
- (٢٩) حسين أحمد سعيد وفوز معن عبد علي، الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، ع ١-٢، مج ٤٧، جامعة البصرة، ٢٠١٩، ص ٣٨٨.
- (٣٠) حميد غالب عجيل السكيني وصفاء عبد الأمير رستم، تقييم منافذ العراق المائية للنقل دراسة جغرافية، الشركة العامة للنقل البحري العراقية، المؤتمر العلمي الثالث، بغداد، ٢٠٠٢، ص ١٤.
- (٣١) محمود غازي غانم الشحمان، ميناء خور الزبير دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير (منشورة)، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠١٩، ص ٨٥.
- (٣٢) خالد عبد الله الدليمي، جغرافية النقل في العراق، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٣، ص ٦٧.
- (٣٣) فيان احمد محمد ، الممرات المائية وامن الطاقة العالمي مضيق هرمز نموذجا ، مجلة الاداب ، العدد ١٨ ، بغداد ، ٢٠١٤ ، ص ٥٣٩ .
- (٣٤) صالح العقروقة ، التطور الاقتصادي في دولة الكويت المعاصرة ، ذات السلاسل ، الكويت ، ٢٠٠٥ ، ص ٢٢٥-٢٥٢ .
- (٣٥) محمد عبدالوهاب علي ، اقتصاديات النقل البحري والموانئ ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ٢٠٠١ ، ص ٩٤-١١٠ .

- (٣٦) عبدالعزيزالدوري ، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، جامعة بغداد ، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص ١١٢-١١٥ .
- (٣٧) وزارة الاشغال العامة الكويتية ، مشروع ميناء مبارك الكبير : التقرير الفني الاول ، الكويت ، ٢٠١١ ، ص ٢٠٣-٢١٠ .
- (٣٨) خالده رشيد السعدون ، التباين التضاريسي لخط الساحل في منطقة الخليج العربي واثره في تحديد طرق الملاحة ، مجلة كلية التربية ، العدد (٢) ، المجلد (١) ، ٢٠١٠ ، ص ٤٦٢ .

قائمة المصادر :

- (١) نصيف الجبوري، البركان المؤجل : أزمة الحدود العراقية الكويتية جذور المشكلة وأفاق المستقبل، ط١، الرافد للنشر والإعلام، بغداد، ١٩٩٩.
- (٢) J. E. Peterson, The Politics of the Gulf: Historical Background, Routledge, (٢) London, 1988.
- (٣) مقابلة شخصية مع الدكتور والقاضي وائل عبد اللطيف، بتاريخ التاسع والعشرين من آب ٢٠٢٥، بغداد.
- (٤) نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر الجزائري، الأهمية الاقتصادية والدولية لميناء الفاو الكبير، ط١، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٩.
- (٥) هشام صلاح حسن الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والأفاق المستقبلية دراسة حالة مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العدد ٧٣، ٢٠١٢.
- (٦) فوز معن عبد علي الموصلي، الأثر المكاني للميناء في نمو مدينة أم قصر، رسالة ماجستير (غير منشورة، مركز التخطيط الحضري، جامعة بغداد، ٢٠١٩.
- (٧) وزارة النقل، جمهورية العراق، الشركة العامة للنقل والموانئ العراق، البصرة، التقرير الإداري السنوي، ٢٠١٩.
- (٨) مكالمة هاتفية ، اللواء الركن الدكتور جمال ابراهيم الحلبوسي ، خبير الحدود والمياه الدولية ، بغداد ، بتاريخ ٢٨/١٢/٢٠٢٤.
- (٩) عباس قاسم حميد الساعدي، جيوبوليتكية خور عبد الله وأثارها على العراق ، رسالة ماجستير (غير منشورة كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠٢١.

- (١٠) قاسم عبد علي عذيب البهادلي، الموانئ العراقية واثرها في قوة الدولة دراسة في الجغرافية السياسية ، رسالة ماجستير (غير منشورة كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٠.
- (١١) A group of Itali Componies (CIIII):pre-feasibility Study of the New Al (١١) .fawport, Volumel, Italy, 2008
- (١٢) جعفر عبد الأمير عزيز الحسيني، متطلبات تعزيز القدرة التنامية لموانئ العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة كربلاء، ٢٠١١.
- (١٣) جمهورية العراق الشركة العامة الموانئ العراقية، دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق، التقرير البريطاني، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي، كانون الأول ٢٠١٥.
- (١٤) علي عباس فاضل وسرمد عباس جواد الأستثمار في منطقة العراق (الفرص والتحديات) بحث مقدم إلى وزارة المالية الدائرة الاقتصادية، ٢٠١١.
- (١٥) وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي لعام ٢٠٠٨
- (١٦) سري محمود المدرس دور منافذ العراق المائية في خدمة التجارة العراقية (غير النفطية) للمدة ١٩٦٦ - ١٩٧٦ ، مجلة كلية التربية، جامعة البصرة، العدد ٨، ١٩٨٢.
- (١٧) عبد الرزاق الهلالي الموانئ العراقية وتطورها التاريخي، بغداد، وزارة النقل والمواصلات ١٩٧٥ .
- (١٨) وزارة النقل، ميناء أم قصر ، تقرير رسمي لعام ١٩٦٥ ، دراسة تخطيطية وإنشائية، بغداد.
- (١٩) وزارة التخطيط، جمهورية العراق، هيئة التخطيط الأقليمي، التطور الاقتصادي والهجرة المنطقة الزبير، ١٩٧٧ .
- (٢٠) بان علي حسين المشهداني، واقع صناعة النقل البحري في دولة مجلس التعاون الخليجي والعراق، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة
- (٢١) سهيل صبيح ناصر المياحي دور الموانئ التجارية في تجارة العراق الخارجية للمدة (٢٠١٠-١٩٩٧)، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية جامعة البصرة، ٢٠١٣ .
- (٢٢) حسين أحمد سعيد وفوز معن عبد علي الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، ع ١-٢ ، مج ٤٧ ، جامعة البصرة، ٢٠١٩.
- (٢٣) حميد غالب عجيل السكيني وصفاء عبد الأمير رستم، تقييم منافذ العراق المائية للنقل دراسة جغرافية، الشركة العامة للنقل البحري العراقية، المؤتمر العلمي الثالث، بغداد، ٢٠٠٢.
- (٢٤) محمود غازي غانم الشحمان، ميناء خور الزبير دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير(منشورة)، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠١٩.
- (٢٥) خالد عبد الله الدليمي، جغرافية النقل في العراق، دار الشؤون الثقافية، بغداد، ١٩٨٣.

- (٢٦) فيان احمد محمد ، الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي مضيق هرمز انموذجا ، مجلة الآداب ، العدد ١٨ ، بغداد ، ٢٠١٤ .
- (٢٧) صالح الغفروقة ، التطور الاقتصادي في دولة الكويت المعاصرة ، ذات السلاسل ، الكويت ، ٢٠٠٥ .
- (٢٨) محمد عبد الوهاب على ، اقتصاديات النقل البحري والموانئ ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ٢٠٠١ .
- (٢٩) عبد العزيز الدوري ، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، جامعة بغداد ، بغداد ، ١٩٨٥ .
- (٣٠) وزارة الاشغال العامة الكويتية ، مشروع ميناء مبارك الكبير : التقرير الفني الأولي ، الكويت ، ٢٠١١ .
- (٣١) خالد رشيد السعدون ، التباين التضاريسي لخط الساحال في منطقة الخليج العربي واثره في تحديد طرق الملاحة ، مجلة كلية التربية ، العدد (٢) ، المجلد (١) ، ٢٠١٠ .