Journal Of the Iraqia University (74-6) October (2025)

ISSN(Print): 1813-4521 OnIine ISSN:2663-7502
Journal Of the Iraqia University
available online at: https://www.mabdaa.edu.iq

التحليل الجغرافي لمخازن الموانئ العراقية

م . م . بيداء صداع ماضي عبدالله الدليمي مديرية تربية بغداد / الكرخ الأولى
أ . د . جمال حامد رشيد الدليمي كلية التربية أبن الرشد للعلوم الإنسانية

Geographical analysis of Iraqi municipalities

Mr. Bedaa Sdaa Mazi Abdullah Al-Dlaimi
Baghdad Football Directorate
baidaa.abd2204p@ircoedu.uobagh.edu.iq
Prof . Dr . Jamal Hamid Rashid Al-Dlaimi
Ibn al-Rashid's Club of Human Knowledge
Jamal hamid.@ircoedu.uobagh.edu.iq

المستخلص

يعد تخزين الموانئ عنصراً أساسياً في سلسلة الخدمات اللوجستية اذ يهيئ العملاء ووكلاء الشركات لتخزين مختلف البضائع بأمان وكفاءة مما يحقق إدارة تنافسية لسلسلة التوريد مع ميزة المناولة وانخفاض التكاليف لا سيما ان الموانئ توفر مجموعه من الأنشطة الخدمية للسفن والبضائع والنقل الداخلي وتشير درجة الرضا التي يحصل عليها الشاحنون إلى مستوى كفاءة الميناء لذلك يتوجب على الموانئ تقديم خدمات مرضية لمختلف رواد الميناء تواجه مخازن الشركة العامة لموانئ العراق مجموعه من التحديات من حيث الكفاءة والتصميم والافتقار إلى الاتتمة الإلكترونية لأداراه المخازن ، عليه لابد من تفعيل دور البرامج والخطط الحكومية وتعزيز الشراكة الميناية بين القطاع العام والخاص.

Abstract

Port storage is a fundamental component in the logistics service chain, as it enables customers and company agents to store various goods safely and efficiently, achieving competitive supply chain management with handling advantages and reduced costs. Ports provide a range of service activities for ships, goods, and inland transport. The satisfaction level of shippers reflects the efficiency of the port; therefore, ports must offer satisfactory services to various port users The warehouses of the General Company for Iraqi Ports face a number of challenges in terms of efficiency, design, and the lack of electronic automation for warehouse management. Therefore, the role of government programs and plans must be activated and the port partnership between the public and private sectors must be strengthened **Keywords: tariff, handling, firewall, bulk cargo**

مشكله البحث :

تتبلور مشكلة البحث أن نشاط التخزين في الموانئ العراقية يلتزم بعدة تقنيات وقواعد ويتخذ أنماط متعددة لكنها في نهاية المطاف تعاني من ضعف المستوى والتجهيزات مما يقلل من الميزة التنافسية لأنشطه الميناء .

هدف البحث :

دراسة هيكلية التخزين في الموانئ العراقية مع بيان اهم القواعد والأسس المعتمدة في نشاط التخزين فضلاً عن استعراض التعريفة الجمركية لمختلف البضائع والحاويات والتعرف على اهم مخازن الشركة العامة لموانئ العراق في منطقة الجبيلة .

منهجيه البحث :

اعتمدت منهجية البحث انطلاقاً من مشكله البحث التي تنطوي تحت اطار جغرافية النقل لدراسة أبعاد المشكلة واعتماد التحليل المكاني فضلاً عن الجانب الوصفي في الاستدلالات عن بعض الجوانب الخاصة بنشاط التخزين .

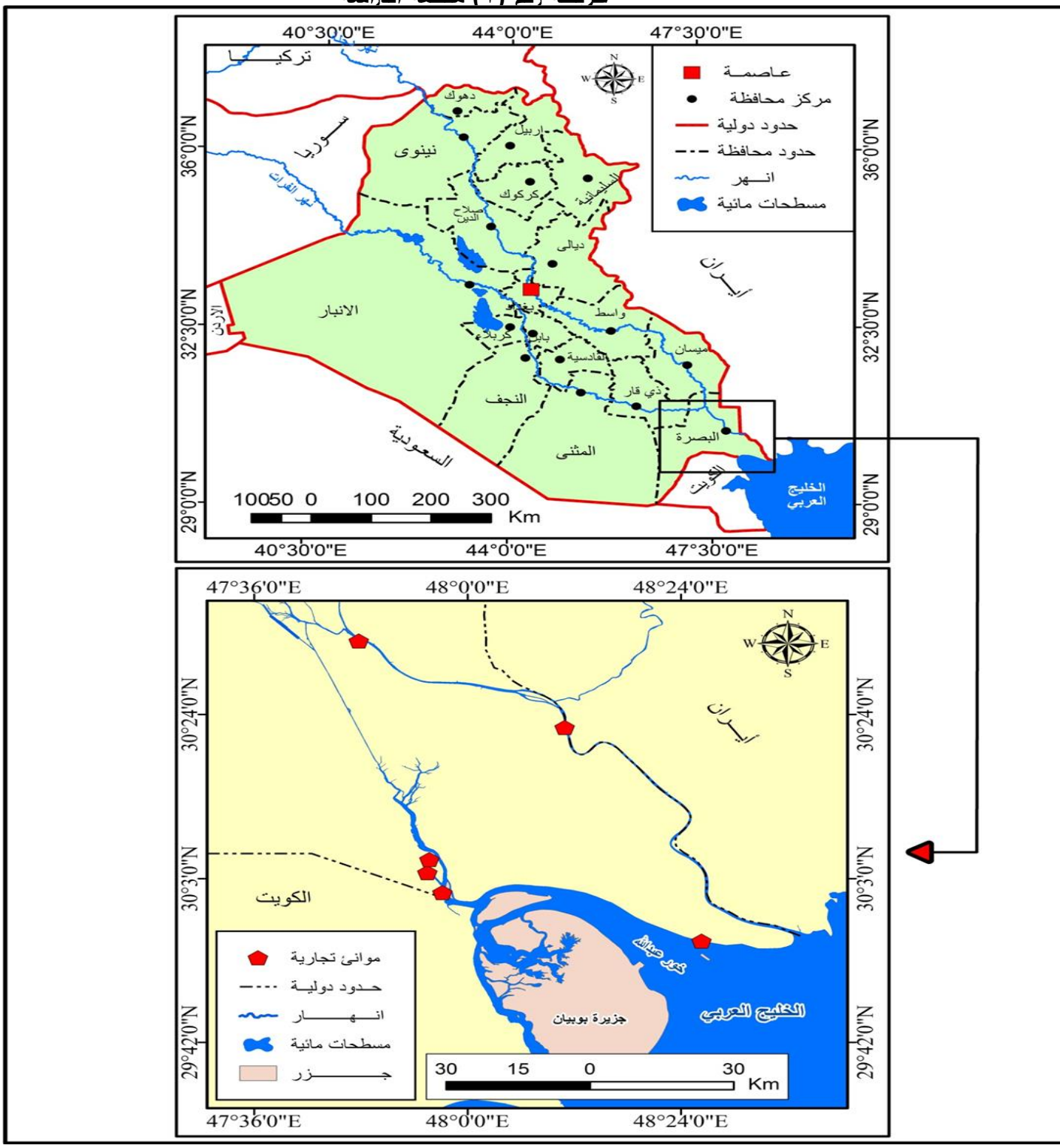
فرضيه البحث :

انطلق البحث من فرضية مغزاها محدودية الإمكانيات التشغيلية لمخازن الشركة العامة لموانئ العراق وان التعريفة الجمركية أعلى من الخدمات التي تقدم إلى العملاء والحمولات والبضائع في سلسلة التوريد البحري .

الحدود المكانية :

تنحصر الحدود المكانية لمنطقه الدراسة بموانئ العراق ضمن محافظه البصرة الواقعة في القسم الجنوبي الشرقي من العراق بين خطي طول (٤٠ , ٤٦° – ٣٠ , ٤٨°) شرقاً ودائرتي عرض (٢٩ , ٥° – ٤٠ , ٣١°) شمالا والبالغ عددها أربعة موانئ تجاريه تقع على الخليج العربي وشط العرب ينظر الخريطة (١) أما الحدود الزمانية فأنها تمتد ما بين (٢٠١٣ – ٢٠٢٣) مع التركيز على سنه (٢٠٢٣) لغرض التقييم.

خريطة رقم (١) منطقة الدراسة



المصدر : وزارة الموارد المائية ، الهيئة العامة للمساحة ، قسم الخرائط ، ٢٠٢٢ .

١) التعريفة **tariff:**- وهي الرسوم التي تفرضها الموانئ على تخزين البضائع حسب الوزن والمدة ونوع البضاعة وحسب نوع المخازن فيما اذا كانت مخازن مبردة أو سقائف أو ساحات مكشوفة .

٢) المناولة **handling:**- ويقصد بها عملية نقل البضائع من الأرصفة واليها والى داخل المخازن والمستودعات وساحات الخزن أو تكدسيها ضمن حدود الميناء .

٣) الجدار الناري **firewall:**- اهم المفاهيم التي يتم تداولها في الموانئ لاسيما في نشاط الخزن للمواد الخطرة وهو نظام امأن شبكي يعمل كحاجز للحيلولة دون اختراق أو نفاذ إلى الأماكن المجاورة في حالة انفجار تلك المواد .

٤) البضائع السائبة **bulk cargo:**- ويتضمن المواد الخام والمنتجات التي يتم شحنها بكميات كبيرة مثل المنتجات النفطية والحبوب والمواد الصلبة ويتطلب بواخر ومعدات خاصة لنقلها أو خزنها .

المقدمة :

كانت الحاجة إلى التخزين موجودة منذ الخليقة إلا أن التطور الاقتصادي المعاصر زاد من أهمية التخزين التي أخذت تتسارع بخطوات واسعة نحو التنمية ابتداءً من اهتمام الدولة بإعداد الكوادر المتخصصة لإدارة المخازن وتنفيذ خطط واسعة لإنشاء المستودعات والمخازن المختلفة، وما يزيد من أهمية نشاط التخزين ما يستثمر فيها من رؤوس أموال ضخمة وما يضمه من تقنيات ومعدات متطورة لتسهيل عملية التشغيل والتقييم.

أولاً: آلية التخزين في الموانئ العراقية

للموقع البحري اثر في الأهمية الاستخراجية لمنطقة الدراسة التي تقام عنده الموانئ العراقية (عذيب ، ٢٠١٦ ، ص ١٤٣) والمخازن هي جزء من الموانئ التي تختلف في تخطيطها وأبعادها حسب نوع البضائع ومستلزماتها وأحجام الأنواع المصدرة والمستوردة والمدة اللازمة للخزن والتفريغ والشحن وما تحتاجه من مدة زمنية لنقل هذه البضائع خارج المخازن، وتفرغ البضائع عادةً من السفن إلى المخازن مباشرةً، وقبل أن تصل السفينة التالية يجب ان يتم إخلاء المخازن وتسليم البضائع إلى عملائهاوفي سياق الحديث هناك عدة تقنيات تستخدم في تخزين البضائع (عبد اللا وأخرون ، ٢٠٠٠) :

١- **التراص والترتيب:** ويتضمن تكديس الصناديق والحمولات بشكل أمثل يزيد من الاستفادة من المساحة الكلية للمخزن.

٢- **المنصات:** يتم تستيف البضائع على المنصات ليتسنى بعد ذلك نقلها بسهولة باستخدام الرافعات الشوكية وغيرها من معدات مناولة البضائع.

٣- **تجميع البضائع:** يتم خزن البضائع في بعض الأحيان للحصول على شحنات كبيرة ونقلها إلى العملاء بكفاءة أكبر.

٤- **التحكم في درجة الحرارة والرطوبة:** وهو من الأمور المهمة بالنسبة لبعض الأنواع من الحمولات مثل الأغذية والأدوية لضمان بقائها بصورة جيدة أثناء التخزين.

٥- **التدابير الأمنية:** وتشمل التدابير الأساسية من أجل ضمان سلامة المخازن وأنشطة الميناء الأخرى من أنظمة المراقبة وضوابط الوصول الآمن لحماية البضائع المخزونة من السرقة والتلاعب.

ويتخذ التخزين أنماط مختلفة:

١- **المستودعات:** يمكن خزن البضائع في مستودعات تقع في داخل الميناء أو بالقرب منه وتوفر هذه المستودعات بيئة أمنه وخاضعة لسلطة الميناء حتى تصبح جاهزة للشحن.

٢- **النقل بالحاويات:** يمكن تخزين البضائع في حاويات الشحن وهي عبارة عن صناديق معدنية كبيرة يمكن تكديس الحمولات عن طريقها ونقلها بسهولة في الوقت نفسه يمكن تحميل الحاويات وتفريغها من السفن بسرعة وكفاءة ويتم تخزين الحاويات في ساحات ومحطات خاصة (جباره ، ٢٠١٧ ، ص ٢١٩) .

٣- **تخزين البضائع السائبة:** يتم تخزين البضائع السائبة مثل الحبوب والمعادن في صوامع خاصة أو صهاريج كبيرة ويتم تصميم مرافق التخزين للتعامل مع كميات كبيرة من البضائع والتي تتواجد في الميناء أو بالقرب منه.

٤- **التخزين في الهواء الطلق:** يتحتم تخزين بعض الحمولات والبضائع في ساحات مكشوفة كالأخشاب والحديد والمعدات ويتم إدراج موقعها بالقرب من أرصفة التخزين.

مما سبق نلاحظ ان التخزين يلعب دوراً حيوياً في الموانئ وهو من بين ما يميز محطة الميناء عن سائر محطات النقل، فمن البديهي أن يحوي كل ميناء على مساحات ومستودعات للتخزين بهدف إكمال سلسلة التوريد منذ خروج البضائع المصدرة من المصنع الأم أو المنشأ حتى وصولها إلى المستهلك، عليه يمثل نشاط التخزين ضرورة أساسية، إذ يعتبر المرحلة الوسيطة بين المصدر والمورد بين البر والبحر ويشغل الساحات والمخازن ما يقرب ٦٠٪ من مساحة الميناء.

ويتخذ التخزين في الموانئ نوعين (غالب ١٩٨٥ ، ص ١٤٧) :

١-**التخزين قصير الأجل:** يتضمن البضائع التي تمكث وقتاً قصيراً في الميناء ويرجع ذلك إلى حاجة المستورد لها أو لطبيعة البضائع التي لا تتحمل تأخير في الاستلام.

٢-**التخزين طويل الأمد:** يشمل البضائع التي يطول مدة مكوثها أو بقائها في الميناء لعدة أسابيع واشهر ويتم تخزين تلك البضائع في ساحات ومستودعات مكشوفة أو في مستودعات مغلقة، وتتعدد أسباب التخزين طويلة الأجل لأسباب منها معتمدة للمحافظة عليها لمواجهة تقلبات السوق أو البحث عن شراء كمية اكبر من البضائع دفعة واحدة فينتظر المستورد شحنات أخرى من البضائع وقد تكون غير معتمدة بسبب عدم استيفاء المستورد للمستندات الأصولية لاستلام البضائع أو اكتشاف عيوب في البضاعة أو عدم إمكانية المستورد استلام البضاعة.

وعند تتبع الأنشطة الميناءية التي تبدأ بعد وصول السفينة إلى الميناء اذ يقوم فريق خاص من المرشدين بتوجيه السفينة إلى الممرات البحرية الأمنة بعد ذلك توقف السفينة محركاتها وتقوم القاطرات البحرية والتي تشمل مجموعة من السفن الصغيرة ذات طاقة كبيرة بقطر السفينة القادمة إلى الرصيف المخصص لها هذا في حالة ان الرصيف شاغر أما اذا كان الرصيف مشغولاً لسفن أخرى أو بضائع أو أي سبب آخر فإن السفينة تبقى خارج الميناء بمحاذاة حاجز الأمواج الذي يقوم بحمايتها لحين يأتي دورها وهنا تجدر الإشارة ان الانتظار يكلف إدارة الميناء تكاليف كبيرة وقد تمتد عملية الرسو لعدة أيام (ضاري ، ٢٠٢٤) ، مما يؤثر على مستوى الخدمة وسرعة الإنجاز التي يقدمها الميناء.

العمليات على الرصيف: يمكن تتبع سير البضائع من السفن حتى خروجها نهائياً من الميناء إلى أربعة مراحل هي:

١-مرحلة مناولة البضائع من السفن إلى الأرصفة.

٢-مرحلة نقل البضائع من الأرصفة.

٣-مرحلة التخزين.

٤-مرحلة التسليم والاستلام.

١- **مرحلة مناولة البضائع من السفن إلى الأرصفة:** ان توسع النقل وتطوره واحدث الابتكارات التي توصل أليها البشر تقنياً (كاظم ، ٢٠٢٣ ، ص ٢٣٢) لها التأثير على تطور عمليات المناولة ، اذ يتم تفريغ البضائع من عنبر السفينة إلى الرصيف بواسطة الخطاف الذي يقوم بحمل البضاعة بعد ذلك تنزل البضاعة إلى الرصيف ويراعى في هذه الفقرة السلامة لكل من البضائع المفرغة والسفينة والأفراد العاملين، وفي بعض الأحيان تتأخر هذه العملية نتيجة خلل في احدى خطوات التفريغ أو حدوث عطب مفاجئ في الخطاف أو في وسائل المناولة وأحياناً يكون حجم البضاعة كبير أو بعد الرصيف عن أماكن الخزن وغير ذلك من المعوقات، وبالتالي يؤثر في الوقت الذي تقضية السفينة في الميناء (عناية ، ٢٠٢٤) .

٢- **مرحلة نقل البضائع من الرصيف:** يستلزم في هذه المرحلة نقل البضائع المفرغة من الرصيف في اقصر مدة ممكنة وذلك لفسح الرصيف لسفن أخرى ويتم نقل البضائع بطريقتين (أمام ، ٢٠٠٧ ، ص ٤٧) .

-**طريق مباشر:** ويتم من خلاله وضع الحمولات مباشرة على الشاحنات أو عربات السكك الحديد أو الصنادل الموجودة على جانب السفينة ونقلها أما إلى أصحابها مباشرة أو تنقل بعيداً عن الرصيف.

-**طريق غير مباشر:** ويتم من خلال هذه المرحلة نقل الحمولات إلى المخازن المكشوفة المغلقة والقيام بعمليات الرص والترتيب للبضائع. من الواضح أن عمليات التشغيل على أرصفة الموانئ البحرية هي عملية تشغيل الباخرة وبالتالي إذا أبحرت الأخيرة بشكل جيد أمكن أداء العمليات الأخرى بشكل جيد والعكس صحيح مهما كانت كفاءة القائمين على التشغيل في تلك المراحل الثلاثة، عليه تلجأ هيئات الموانئ لاستخدام كل من الطريق المباشر وغير المباشر في التعامل مع الحمولات بهدف تخفيض فترة خدمة البواخر إلى اقل وقت ممكن.

٣- **عملية التخزين:**

يأتي نشاط التخزين بعد عملية تفريغ الحمولات من الباخرة إلى الرصيف وترجع أهميته إلى ضرورة إدخال البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق الموانئ إلى المخازن حتى اكتمال الإجراءات الجمركية وفقاً للأنظمة والقوانين المتبعة اذ يعمل ذلك على نقل البضائع دون تكدس على الأرصفة تفادياً لعرقلة عمليات المناولة الأخرى، فضلاً عن تأمين سلامة البضائع من العابثين ويتجلى نشاط التخزين في الموانئ التجارية انه يحقق وظيفة مهمة من وظائف الميناء كونه مركزاً لتجميع وتوزيع البضائع حيث تمر نسبة كبيرة من التجارة البحرية بعمليات التخزين في معظم موانئ العالم .لاسيما مع ارتفاع بورصة التامين العالمي على السفن القادمة إلى الموانئ العراقية (جاسم ، ٢٠٢٠ ، ص ٤٩٧) .

يمكن تقسيم المخازن إلى قسمين هما (الشحن البحري ، ١٩٨١ ، ص ٤-٥) :

١- **مخازن البضائع العابرة (Transit shed):** تقع هذه المخازن بالقرب من الرصيف في منطقة التشغيل أي ارصفه الشحن والتفريغ تستخدم في التخزين قصير الأجل الذي يحل محل ممارسة المناولة المباشرة ويتم إزالة بعض الأنشطة الثانوية من الرصيف لتكريس الوظيفة الأساسية إضافة إلى المهام الأتية (خطاب ، ٢٠١٩ ، ص ٤٧) :

-دور المنطقة العازلة بين متطلبات الشحن والتفريغ للسفن المختلفة وبين وسائل النقل البري وتكييف معدلات مناولة وسائل النقل البري مع احتياجات كل منها.

-توفير مساحة استيعابية للبضائع بينما تكتمل إجراءات ومستندات السفينة والميناء.

-توفير مساهمة التجميع للبضائع وتنظيمها والعمل على فرزها ليتم شحنها وتفريغها على أساس منتظم.

-التخفيف من أثار الاكتظاظ الناتج عن عدم التعيين في جداول وصول السفن نتيجة سوء الأحوال الجوية أو بسبب توقف عمليات التشغيل أو بسبب نقص الكوادر الفنية أو عطل ميكانيكي.

٢- **المخازن الخلفية (Ware House):**

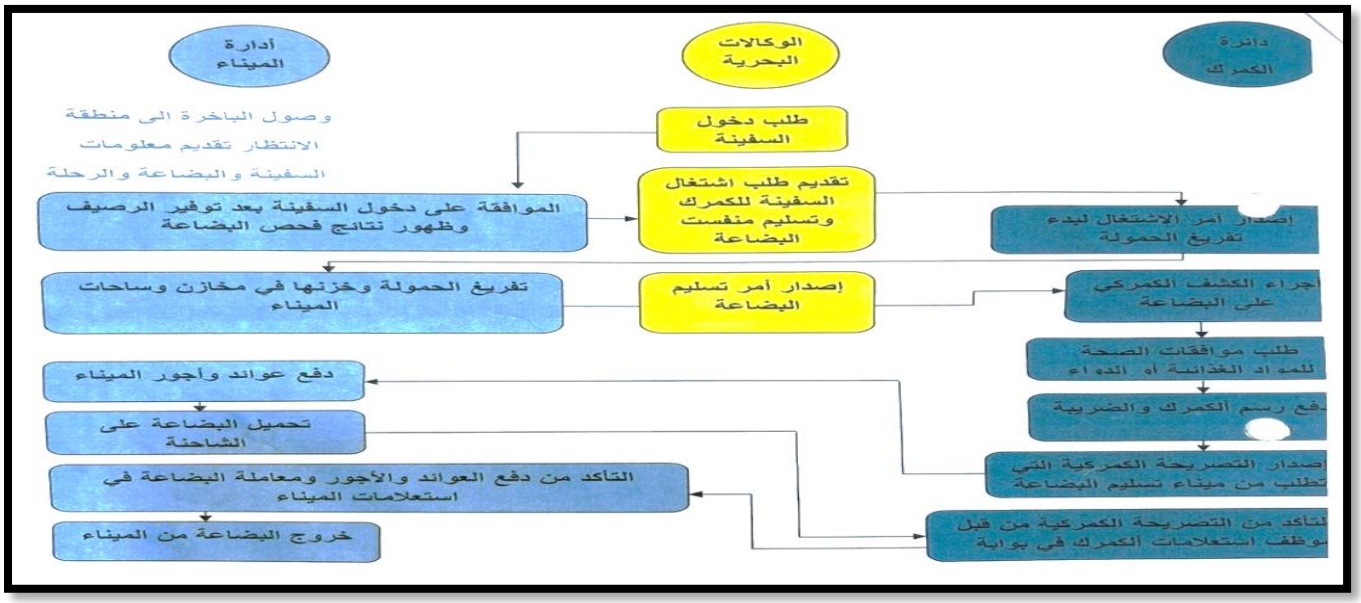
تستخدم في أغراض التخزين طويلة الأجل وتتواجد بعيداً عن الأرصفة حتى لا تعرقل عملية نقل البضائع القريبة من وينتج عن التخزين طويل الأجل نفس ما ينتج عن التخزين قصير الأجل فضلا عن (الحجاج ، ٢٠١٥ ، ص ١٢٣) .

-توفير مساحة للبضائع التي تتأثر بالظروف الجوية.

-بعض البضائع طبيعتها تحتاج للتهيئة لتكون صالحة للنقل البري كالتبريد أو التعبئة للتوزيع.

-بسبب بعض الاعتبارات السياسية والاستراتيجية تضطر الموانئ في بعض الأحيان التوسع في تخزين المواد الضرورية والسلع الاستراتيجية لمدة طويلة. والجدير بالذكر ان إدارة المخازن الأمامية التي تستخدم في التخزين قصير الأجل تتولى هيئة الميناء أدارته بينما المخازن الخلفية التي تستخدم في التخزين طويل الأجل تتولى شركات خاصة مسؤوليته وتقوم الجمارك بمراقبة حركة البضائع من وإلى المخازن وإجراءات التخليص الخاصة بها.وينبغي التنويه انه إلى جانب النوعين السابقين من المخازن أعلاه يوجد أنواع أخرى للتخزين مثل الساحات المكشوفة لتستيف الحاويات وصوامع الغلال والثلاجات وصهاريج الصب السائل والساحات الخارجية ومخازن بضائع المهمل وغيرها.

٤- **مرحلة التسليم والاستلام:**يمثل آخر نشاط من أنشطة عمليات الرصيف وفيها يتم نقل البضائع من الرصيف أو المخازن نظراً لاختلاف أنواع البضائع، الأمر الذي يتطلب ضرورة تنوع تسهيلات التخزين في الموانئ من شاحنات وسكك حديد بعد تسوية إجراءات التسليم. مما سبق يمكن القول إن البضائع في الميناء تتحرك عبر مراحل مختلفة يمكن أن تلخص كما موضح في المخطط (١):**مخطط (١) تتابع عمليات الرصيف وصولاً إلى التخزين**



المصدر: وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم الشحن والتفريغ ، ٢٠٢٤ .

إن وجود المخازن الكافية في الميناء يساعد على ضمان استمرارية شحن وتفريغ السفن دونما توقف بما يحقق زيادة في طاقات الأرصفة الفعلية وتقليل فترة بقاء السفينة في الميناء، عليه يتطلب الأمر ان تكون مساحات التخزين مناسبة لمستوى حركة البضائع بما يتناسب مع الأنواع المتنوعة من البضائع والتي تحتاج بدورها إلى أساليب حديثة للتخزين مثل البضائع سريعة التلف والبضائع الخطرة اذ يجب ان تكون المخازن مؤمنة بشكل جيد.نلاحظ ان نشاط التخزين يمثل احد العناصر المهمة في منظومة طاقة الميناء الأساسية حالها حال الأرصفة والمعدات ووسائل النقل تعمل جنب إلى جنب داخل الميناء بتوافق وانسجام لأنه في حالة انخفاض أي أداء من هذه العناصر تنخفض الطاقة الفعلية للميناء وان العلاقة تكون واحدة من ثلاث حالات (الديحاني ، ٢٠٠١ ، ص ١٣٤) .

أ- عندما تكون طاقة نقل البضائع من الأرصفة إلى المخازن ادنى مستوى من طاقة مناولة البضائع من السفن إلى الأرصفة يكون عامل النقل عامل اختناق ويؤثر سلباً على كفاءة الميناء بعملياته المختلفة ويؤدي ذلك إلى حدوث مشكلة تكدس البضائع على الأرصفة واكتظاظ المخازن وعرقلة عملها.

ب- وفي حالة العكس أي عندما تكون طاقة النقل داخل الميناء اكبر من طاقة المناولة من السفينة إلى الرصيف أي (انخفاض طاقة) الرافعات سيكون ذلك سلبياً على السفن بسبب عدم التمكن من تفريغ البضائع في الوقت المحدد وبالتالي حدوث تكدس وتأخير السفن في الميناء.

ج-اذا كانت طاقة المناولة (معدات الشحن والتفريغ) متساوية مع طاقة النقل (معدات النقل من الأرصفة إلى المخازن) فإن ذلك بالتأكيد سوف يؤدي إلى التوافق بين معدلات وصول السفن ومعدلات الشحن والتفريغ بالمقارنة مع معدات النقل والتخزين، وما يترتب على ذلك تفريغ السفن الداخلة إلى الميناء خلال فترة وجيزة مما يجذب سفن الانتظار والاستفادة من حصيلة الوقت وسرعة دوران السفينة(*)، عليه يعمل النقل المباشر الذي سبق ذكره التخفيف من مشكلة تراكم البضائع واكتظاظ السفن في الميناء.

في هذا الصدد لابد من الإشارة إلى محور مهم ضمن شروط التخزين في الموانئ والذي يختلف بدوره من بلد لآخر اعتماداً على آلية العمل، مع ذلك هناك بعض الشروط العامة التي تشمل (موانئ العراق ، ٢٠٢٤) :

- **تصريح مسبق:** يتطلب تخزين البضائع في الموانئ الحصول على تصريح مسبق من السلطات المحلية أو السلطات المينائية.
- **التأمين:** يتطلب تخزين البضائع في الموانئ الحصول على وثيقة تأمين البضائع لحمايتها من الضرر أو الفقدان أثناء عملية التخزين.
- **الدفع:** يتطلب تخزين البضائع في الموانئ دفع رسوم تخزين ومعالجة البضائع.
- **الشروط البيئية:** يتطلب تخزين بعض البضائع شروط بيئية لاسيما المواد الخطرة والتي يتطلب بدوره إزالة النفايات والمواد الكيميائية الخطرة.
- **السلامة والأمان:** يستوجب على إدارة الموانئ الالتزام بمعايير السلامة والأمان في كل مرافق الميناء فقد يتطلب تخزين البضائع إجراءات السلامة اللازمة مثل الحماية من الحرائق والإجراءات المضادة للسرقة.

أعلاه بعض الشروط العامة وعلى شركات الراغبة في تخزين حمولاتها التحقق من الشروط المحددة لكل ميناء قبل البدء بعملية التخزين.

قواعد التخزين في الموانئ التجارية العراقية:

هناك عدة قواعد للتخزين يجب أخذها بنظر الاعتبار عند إجراء عملية التخزين وهي:

١-يحظر تخزين البضائع الممنوعة والمتفجرات والمواد القابلة للاشتعال والبضائع التي تظهر عليها علامات فساد أو التي يشكل وجودها خطراً على المستودع أو تضر بجودة المنتجات الأخرى في المستودع العام، بل تخزن في مناطق بعيدة عن الميناء وهذا ما تم مشاهدته خلال الدراسة الميدانية حيث يتم خزن المواد الخاطرة على اختلاف أنواعها بمخازن عازلة أو ما يسمى بلغة الميناء بـ (الجدار الناري) أو (الجدار الحاجز)، ويتم التعامل معها تعامل خاص (عناية ، ٢٠٢٤) .

٢-لا تقبل البضائع في المستودعات أو المخازن ألا اذا كانت مصحوبة ببيانات إبلاغ ويتم معاينة البضائع وفق الشروط المقررة لغرض التطابق.

٣-يحظر على غير منتسبي الميناء وموظفي الجمارك ومندوبية التخليص الجمركي المتخصصين أو مندوبي التأمين الذين يحملون رخصاً بذلك والمكلفين بمعاينة البضائع الدخول إلى المخازن (اللامي ، ٢٠٢٤) .

٤-عندما يتم نقل البضائع من مخزن إلى مخزن اخر أو من المخزن إلى المناطق الخلفية يتعين على إدارة المخازن بيان ذلك بسجلات أصولية.

٥-يراعى ترتيب ورص البضائع داخل المخزن بعناية ونظام طبقاً للتعليمات والإجراءات وان يكون ترتيب البضائع بعيداً عن الجدران والأبواب تسهيلاً للدخول إلى المخازن.

ويجب ان توضع على كل شحنة بطاقة تتضمن (وهيب ، ٢٠٢٤) .

- اسم السفينة وتاريخ الوصول.
- العلامات والأرقام المميزة للبضاعة.
- كمية البضاعة وعددها.
- تاريخ التخزين.
- الجهة المستوردة.

ويتم أعداد سجل لكل مخزن يطلق عليه (سجل الخدمة اليومي) ويكون في عهدة المخزن يشمل البيانات التالية:

- أسماء الكوادر الذين يعملون في المخزن ونشاط كل منهم.
- أثبات حالة المخزن عند فتحه وغلقه.
- أثبات ساعات ابتداء العمل ونهايته.
- عدد الطرود الواردة والمنصرفة في المخزن.
- اخذ العينات التي يتم تسليمها إلى الصحة والجمارك وغيرها من الجهات الأخرى.

٦-لا يجوز إبقاء البضائع التي تتعرض للتلف أو النقصان في المخازن اكثر مما تسمح به طبيعة تلك المواد.

٧-تخصص أماكن للبضائع التي يتم حجزها بناءاً على طلب الجهات المختصة وأدراجها ضمن سجل يبين أسباب حجزها.

٨-يتم قبول البضائع المعدة للتصدير بالمخازن والساحات بناءً على طلب كتابي من صاحبها أو وكيله وبعد انتهاء الإجراءات الجمركية اللازمة يجب شحن تلك البضائع مباشرة.

٩-يعد استلام البضائع من قبل أصحابها بمثابة (براءة ذمة) وتخليص عهدة الميناء والوصول إلى نهاية العمليات المينائية

ثانياً: تعريفة التخزين في الموانئ التجارية العراقيةبدايةً يتعين التنويه أن هناك فترة تخزين مجانية تمنحها هيئات الموانئ لعملائها لحين الانتهاء من تفريغ وتخزين كامل الشحنة والانتهاء من كافة إجراءات التخليص الجمركي، ومن الجدير بالذكر ان الرسوم التي تفرضها الموانئ على تخزين البضائع بالميناء يحسب وزنها ومدة مكوثها في المخازن وتتفاوت هذه الرسوم تبعاً لاختلاف نوع المخازن المستخدمة سواء كانت ساحات تخزين مكشوفة أو مستودعات أو مخازن عادية أو مخازن مبردة، في الوقت نفسه تتفاوت من ميناء لآخر وفقاً لكل من السعة التخزينية والطاقة التخزينية للميناء والتي يتم حسابها على النحو التالي (الزوكة ، ٢٠٠٠ ، ص ٢١٠) .

- السعة التخزينية = (كمية البضائع المستهدفة × فترة التخزين المجانية)/ عدد أيام السنة ٣٦٥ يوم.
- الطاقة التخزينية = السعة التخزينية × عدد أيام السنة / فترة التخزين المجانية × (معامل الأمان الاحتياطي + ١).

استناداً إلى أحكام المادة (٩) من قانون الموانئ رقم (٢١) أصدرت الشركة العامة لموانئ العراق تعرفة العوائد والأجور للأعوام (٢٠٢٣ و٢٠٢٤) تسري جميع قوانين وبنود التعريفة على جميع مستخدمي الميناء بما في ذلك البواخر وملاكاتها ووكلائها ووكلاء البضائع والشركات والأفراد والمؤسسات الحكومية والمختلطة والقطاع الخاص التي تدخل أو تستخدم أو تستفيد من خدمات وتسهيلات أي ميناء من موانئ الشركة العامة لموانئ العراق .

وفيما يخص موضوع دراستنا نشاط التخزين فقد وردت أجور الخزن على النحو التالي (تعريفة العوائد والأجور،٢٠٢٤) :

- أجور الخزن (التأخير على الأرضية) تستوفي هذه الأجور من كافة البضائع بمختلف أنواعها من بعد انتهاء المدة المجانية المسموح بها للخزن وهي:

–البضائع المستوردة سبعة أيام كاملة ابتداء من يوم اكتمال تفريغ كامل الإرسالية باستثناء ميناء المعقل وميناء ابوفلوس تكون عشرة أيام كاملة للبضائع.

–السيارات والآليات خمسة أيام ابتداء من يوم اكتمال تفريغ السيارات أو المعدات وليس تفريغ كامل السفينة وتكون سبعة أيام في مينائي المعقل وأبو فلوس.

–البضائع المصدرة خمسة أيام كاملة وثلاثة أيام للسيارات والآليات من تاريخ دخولها الميناء، وفيما يخص البضائع المرفوضة أو الواردة عن طريق الخطأ أو الموانئ العراقية غير مشمولة بفترة الإعفاء من الخزن.

–تزداد أجور الخزن للبضائع المفرغة بنسبة (٥٠٪) بعد انقضاء سبعة أيام الأولى للبضائع وخمسة أيام للسيارات و(١٠٠٪) اذا تجاوزت مدة الخزن (١٤) يوم و(١٠) أيام للسيارات، وكذلك البضائع المصدرة تزداد ٥٠٪ بعد انقضاء الخمسة أيام الأولى للأخشاب والسيارات بعد انقضاء (٣) أيام وتكون ١٠٠٪ اذا تجاوزت (١٠) أيام للبضائع و(٦) أيام للسيارات ولا يعتبر يوم التسليم ضمن أيام الخزن.

–تضاف نسبة (٥٠٪) إلى أجور الخزن الواردة في حالة خزن البضائع في مخازن المواد الخطرة أو المخازن المبردة.

–لا تتمتع البضائع الخطرة بالفترة المجانية الخاصة بالخزن.

–لا تتمتع البضائع والحاويات الداخلة للميناء المحملة بالشاحنات أو المخزونة في الساحات والمخازن والسقائف لفترة محددة ولا يتم تصديرها عبر الموانئ بفترة الإعفاء من الخزن.

–في حالة عدم إشعار إدارة الميناء بالحمولات الخطرة للبضائع تضاعف أجور العوائد بنسبة (١٠٠٪).

–تخفض نسبة (٢٥٪) من أصل الأجور المتحققة على بضائع والحاويات المارة بالموانئ العراقية (الترانزيت) وحسب ما ورد في هذه التعريفة.

–وفيما يخص أجور التوضيب والتستيف للبضائع ومناقلتها من مكان لآخر داخل الموانئ في حال قيام الميناء بذلك يتم استيفاء أجور الخدمة بمقدار (٥٠٪) من الأجور الواردة ينظر ملحق رقم (١) وملحق رقم (٢).

–في حال قيام الجهة المستوردة أو من ينوب عنها بمناقلة ورص البضائع يتم استيفاء بنسبة (٢٥٪) من الأجور الواردة. ملحق رقم (١)

–عند تقديم طلب إلى دارة الميناء من قبل المستفيد للقيام بأنشطة السفينة ورص البضائع في المخازن تستوفي أجور بنسبة (٣٠٪) لصالح الميناء.

–جميع الساحات والبنايات والكرفانات خارج الميناء يجوز تأجيرها حسب قانون بيع وإيجار عقارات الدولة رقم (٢١) لسنة ٢٠١٣.

–تؤجر المخازن والساحات بعقود أصولية خاصة عن البضائع والمواد التي يتم إيداعها لفترة تحددها لجنة تشكل لهذا الغرض، وبعد حصول موافقة جمركية على الخزن على ان لا تؤثر على الخطط المستقبلية للخزن ونشاط الميناء.

–تستوفي أجور الحراسة في حال قيام الشركة العامة لموانئ العراق وممن يخولها بتوفير الخدمات الأمنية للمخازن وما تحويه من بضائع .

وفيما يخص أجور خزن الحاويات وفترات الإعفاء فهي على النحو التالي (تعريفة العوائد والأجور ، ٢٠٢٤) :

- **خزن الحاويات المملوءة المستوردة:** تتمتع الحاويات المملوءة بفترة السماح بالخزن لمدة سبعة أيام باستثناء ميناء المعقل وميناء ابوفلوس (١٤) يوم ويحسب يوم التفريغ والتسليم من ضمن أيام الخزن.
- **خزن الحاويات المملوءة المصدرة:** تتمتع بفترة سماح لمدة سبعة أيام من تاريخ دخول الحاوية إلى الميناء وتاريخ فتح الحاوية وتعبئتها داخل الميناء ويحتسب يوم التصدير ضمن أيام الخزن.
- **خزن الحاويات الفارغة:** تتمتع الحاويات الفارغة بفترة سماح لمدة عشرة أيام من تاريخ دخول الحاوية إلى الميناء وتاريخ فتح الحاوية وتفريغ محتوياتها داخل الميناء ويحسب يوم التصدير ضمن أيام الخزن ينظر الجدول (١).

جدول (١) أجور خزن الحاويات في موانئ العراق للعام ٢٠٢٣

البيان	القياس	إعفاء من الخزن/ يوم	مبلغ الخزن/ دينار
مملوءة	٢٠ قدم طول فأقل	١-٧	٦٠٠٠
	اكثر من ٢٠-٤٠ قدم طول		٨٠٠٠
	اكثر من ٤٠ قدم طول		٩٠٠٠
فارغة	٢٠ قدم طول فأقل	١-١٠	٤٠٠٠
	اكثر من ٢٠-٤٠ قدم طول		٦٠٠٠
	اكثر من ٤٠ قدم طول		٧٠٠٠

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، تعرفة العوائد والأجور، ٢٠٢٤، ص٤٧.

- تضاعف أجور الخزن للحاويات المبردة والمجمدة المملوءة من أجور الحاويات الاعتيادية وتتمتع بفترة سماح للخزن سبعة أيام ما عدا ميناء المعقل تكون فترة السماح عشرة أيام.
- الحاويات التي يتم خزنها داخل الموانئ العراقية والداخلة عن طريق البر لا يتم تصديرها عبر الأرصفة وتضاعف أجور الخزن عن أجور الحاويات الاعتيادية ولا تسمح بفترة مجانية للخزن.

وفيما يخص التعرفة الخاصة بعقود التشغيل المشترك:

تمثل تكاليف الحمولات والتي تشمل بوليصة التأمين وقيمة تكاليف الشحن والتفريغ ورسوم التخزين فضلاً عن تكاليف النقل للحاويات داحل الموانئ (جاسم،٢٠٢٠،ص ٥٠١) ، عليه فأن تحليل تلك القيم له أهميه قصوى على نشاط الخزن.

- تعفى (إعفاء) جميع المعدات والآليات وقطع الغيار المستوردة من قبل شركات التشغيل المشترك وعلى أرصفتها لغرض تجهيز أو بناء هذه الأرصفة والساحات المتعاقد عليها مع الشركة العامة لموانئ العراق من العوائد والأجور من ضمنها أجور الخزن خلال مدة سريان العقد شرط ان تكون تلك المعدات والآليات المستوردة باسم الشركة العامة لموانئ العراق وتعود لها بعد انتهاء مدة التعاقد.
- تخفيض أجور الخزن والمناولة الخاصة بالحاويات بنسبة (١٥٪) العائدة لشركات التشغيل المشترك.
- تلتزم شركات التشغيل المشترك المتعاقدة مع الشركة العامة للموانئ العراق بتعريفة عوائد الأجور النافذة للتعامل مع مستخدمي الميناء وبخلافه تحجب نسب التخفيض الممنوحة في العقد لمخالفة الشركة المشغلة .

ترى الباحثة أن هناك مؤشرات تفيد باحتمالات وصول الطاقة الخزنية في الميناء إلى حالته القصوى وبالتالي يكون من الصواب إصدار قرار بتخفيض فترة التخزين المجانية مع النص على أنه سوف يعاود تطبيقه بعد ثلاثة اشهر من تاريخ الإصدار وذلك لضمان استمرار المعاملات التجارية لعملاء الميناء بإعطائهم الفترة الزمنية الكافية لإعادة حساباتهم للمعاملات التشغيلية وعدم الأخلال بالتزاماتهم المالية مع شركة الموانئ.

ثالثاً: مخازن الشركة العامة لموانئ العراق

تمتلك الشركة العامة لموانئ العراق بحدود (١٣) مخزناً حسب بيانات (٢٠٢٣) تنتشر في عدد من مواقع الشركة، وبلغ عدد المخازن عام ٢٠١٣ ما يقارب (١٩) مخزناً وكانت قبل العام (٢٠٠٣) ما يقارب (٣٠) مخزناً إذ فتحت مخازن متنوعة حسب الحاجة الفعلية لتلك المخازن في الوقت نفسه أغلقت أعداد كبيرة منها لعدم الحاجة إليها أو لتقادم البنى التحتية لبعض المخازن (موانئ العراق ، ٢٠٢٣) .

علاوة على ذلك فأن قلة التخصيصات وكثرة العقود وتحديد الصلاحيات الممنوحة للشركة العامة لموانئ العراق (حمدان ، ٢٠١٥ ، ص ٤٢٦) ترتبط مخازن الشركة العامة لموانئ العراق إدارياً بمدير الدائرة في ذلك الموقع سواء كان ميناء أو أي من الدوائر الأخرى التابعة لشركة الموانئ وترتبط فنياً بشعبة المخازن الرئيسية وندرج أدناه أهم المخازن التابعة لشركة الموانئ واهم اختصاصاتها حسب الموقع الجغرافي .

- **التوزيع الجغرافي لمخازن الشركة العامة لموانئ العراق:**

١- **شعبة المخازن الرئيسية:**يقع جغرافياً في منطقة الجبيلة ويمثل اكبر موقع للمخازن التابعة لشركة الموانئ العراقية وتعد الدائرة الرئيسية للمخازن وترتبط جميع المخازن الأخرى بمحورها ويصدر منها التعليمات الخاصة بالمخازن من حيث آلية الخزن وآلية قبول المواد وآلية التخزين، وأهم المخزن الفرعية ضمن هذه الشعبة التي تحمل كل منها رقم تعريفي خاص بتشغيل المخازن (فيصل ، ٢٠٢٤) :

أ- **مخزن الخامات/ ١٦ أ:** وهو المخزن المسؤول عن استلام المواد الأولية كالأخشاب والمعاكس والحديد بأنواعه وغير ذلك.

ب- **مخزن الخامات/ ١٤:** يتضمن المواد الخام الأخرى كالأقمشة والأصباغ ومستلزمات ورش النجارة والحدادة وغير ذلك.

ج- مخزن اللوازم والمهمات/ ١٨: يتضمن جميع المواد البلاستيكية.

د- مخزن الكهرباء/ ١٧: إذ يختص بجميع المواد الكهربائية من أجهزة ومواد احتياطية للأجهزة الكهربائية ومستلزمات التأسيسات الكهربائية بمختلف أنواعها.

هـ- مخازن العدد/ ١٨ أ: يختص باستلام العدد والآلات التي تحتاجها الورش المتنوعة في الموانئ.

و- مخزن اللوازم/ ١٠: تدخل فيه جميع المواد الخاصة بالاحتياجات الأساسية من الورق والمواد الخاصة بالحاسبات ومواد الطابعات وغير ذلك.

ز- مخزن الوقود والزيوت/ ١٩: يختص بخزن زيت الغاز وزيوت التشحيم وزيوت المحركات وغيرها من المحروقات.

ح- مخزن الاتصالات/ ٢١: يتضمن خزن جميع المواد الداخلة في الاتصالات السلكية واللاسلكية التي تستخدم في منظومة اتصالات الشركة العامة للموانئ.

٢- مخزن المسفن البحري/ ٨:

يعد من أكبر المخازن، يقع في شعبة المسفن البحري التابعة لقسم المسافن والصناعات البحرية ويختص بخزن المواد الاحتياطية التي تحتاجها الساحبات والزوارق ومختلف الوحدات البحرية التابعة لقسم المسافن من الصناعات البحرية ويعد من المخازن التي تتميز بمساحات كبيرة لما يحويه من قطع ضخمه (خضير ، ٢٠٢٤)

٣- مخازن شعبة الصيانة الآلية/ ١١:

تختص هذه المخازن بوسائل النقل التابعة لأقسام شركة الموانئ كافة ويتضمن مخزنين:

- **مخزن الصيانة الآلية/ ١١ أ:** ويتخصص بخزن كل ما يخص السيارات من مواد احتياطية ومستلزمات السيارات.
- **مخزن الإطارات والبطاريات/ ١١ ب:** تخزن فيه جميع الإطارات والبطاريات بكافة أحجامها وأنواعها الخاصة بوسائل النقل والانتقال في الشركة.

٤- مخزن الهندسة المدنية:يقع في شعبة الهندسة المدنية التابعة لقسم الشؤون الهندسية ويتكفل بخزن المواد الإنشائية والأولية الخاصة بأعمال التوسيع والترميم في أرصفة ومخازن الميناء.

٥- مخازن الاتصالات ٤ أ:يقع في شعبة الاتصالات التابعة إلى قسم الشؤون الهندسية ويتضمن جميع المواد الخاصة بأجهزة وبرامج الأتمته الإلكترونية.

٦- مخازن ميناء أم قصر الشمالي:

وتضمن خمس مخازن كبيرة تخزن فيه الحمولات المفرغة والمصدرة وجميع ما يرد إلى الموانئ ويشكل مركز من مراكز الإنتاج الأقوى ويشمل (عبد علي ، ٢٠٢٤) :

أ- مخزن الصيانة البحرية: ويعد من أكبر المخازن في موانئ أم قصر الشمالي ويتم تخزين المواد الاحتياطية للوحدات البحرية العاملة ضمن الميناء.

ب- مخزن الصيانة الآلية: يتضمن حمولات تخص كافة وسائل النقل للمعدات البحرية العاملة ضمن ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي.

ج- مخزن اللوازم والاتصالات: يتضمن حمولات المواد الخاصة بالاتصالات والإلكترونيات التي تخص أبراج المراقبة في ميناء ام قصر.

٧- مخازن ميناء خور الزبير: ويضم في أروقته مخزنين هما (اللامي ، ٢٠٢٤) :

أ- مخزن الخدمات: ويشمل خدمات الكهرباء والماء والتبريد وهي من المخازن الكبيرة وتضمن جميع المواد التي يتم تخزينها من مواد احتياطية للمعدات والآلات الخاصة بشبكة النقل البري وما يلزم معدات الرفع والمناولة العاملة بالميناء.

ب- مخزن الميكانيك: وهو من المخازن المهمة ذات مساحات كبيرة يخزن جميع المواد الاحتياطية وما يتم شرائه من معدات ورافعات متنوعة سلكية وجسريه ثابتة ومتحركة، وكذلك المواد الاحتياطية الخاصة بالحزام الناقل للأسمدة والمعدات الخاصة بتفريغ وشحن الحمولات المختلفة.

ومن خلال الدراسة الميدانية لمخازن الجبيلة في محافظة البصرة التابعة لشركة موانئ العراق أن أغلب المخازن هي مخازن بسيطة وقديمة لا يوجد عليها ترميم أو توسيع وهذا ما يمكن ملاحظته من خلال الصور وغير مهيئة مكانياً وقسم من المخازن عبارة عن سقائف تتعرض أكثر الحمولات الموجودة داخلها إلى التهالك بسبب عامل الجو، وقسم آخر من المخازن عبارة عن كرفانات تحوي داخلها معدات وآلات وسيارات لبعض الدوائر تم تخزينها منذ عام ٢٠٠٣ وتم بيعها بمزايدات علنية كسكراب ولم ترفع لحد الآن (سنة الدراسة).

ولا حظنا أن عدد كبير من الأجهزة الكهربائية تالفة وهناك ساحبات ورافعات تم استيرادها عام ٢٠١٨ مع فلاتر وجاءت بعد ذلك أجهزة لا تتلائم مع تلك الفلاتر ويوجد عدة مخازن تعرضت إلى الاحتراق بسبب الإهمال وعدم وجود أيدي عاملة فنية لإكمال بيانات الخزن وإدارة المخازن، ولا يوجد تطبيق فعلي لنظام الأتمته الإلكترونية في أكثر الموانئ العراقية وأكثر المعاملات والإجراءات تنجز ورقياً ، ينظر صورة (١) .

صورة (١) تقادم معدات المناولة في الموانئ العراقية

الدراسة الميدانية ، بتاريخ ١٨ / ١٠ / ٢٠٢٤ .

الخاتمة :

أشارت الدراسة إلى اهم الجوانب الجغرافية الخاصة بنشاط التخزين وتوزيع المخازن التابعة إلى الشركة العامة لموانئ العراق تحت مظلة وزاره النقل العراقية ان اغلب المخازن هي مخازن قديمة تعاني من مجموعه من التحديات والإشكاليات التي ظهرت بشكل واضح من خلال تناقص العدد الكلي للمخازن اذ بلغ عدد المخازن لسنه (٢٠٠٣) ما يقارب (٣٠) مخزن ينخفض إلى (١٩) مخزن لسنه (٢٠١٣) وما يقارب (١٣) مخزن لسنه (٢٠٢٣) لتقادم البعض منها ولعدم وجود التخصيصات المالية الكافية لأنشاء وأعاده تأهيل المخازن القديمة ، عليه لابد من تفعل دور الخطط التنموية وبرامج الشراكة المينائية من اجل تعزيز دور الخزن الذي يعد جزءاً من كفاءة الموانئ .

الاقتراحات :

- ينبغي من الشركة العامة للموانئ العراق مخاطبة كافة الوزارات من القطاع الحكومي وعملاء القطاع الخاص من رفع الحمولات والبضائع التي تعود ملكيتها لهم ليتسنى استيعاب بضائع جديدة وبخلافة يتم عرضها بالمزايدات العلنية .
- أعاده تأهيل المخازن من قبل البرنامج الحكومي من خلال وضع الخطط التنموية التي تساهم في رفع الكفاءة التشغيلية فيما يخص مخازن الموانئ العراقية والاستعانة بنظام التشغيل المشترك لكونه يعزز الاستثمارات المينائية والتنافسية لاسيما ان كفاءة الميناء تعكس كفاءة الأنشطة والخدمات المينائية .
- تجهيز المخازن بشكل خاص بأحدث الآليات والروافع الخاصة بعمليات الشحن والتفريغ والخزن من الأرصفة إلى المخازن لا سيما الرافعات العنكبوتية التي تعمل على انزال مجموعة من الحاويات في وقت واحد والرافعات الهيدروليكية المستعملة في عمليات المناولة داخل الموانئ والرافعات الشبكية، فضلاً عن الرافعات المرفأية والجسريه والحاضنات وإصلاح وتأهيل الرافعات العاطلة عن العمل وزيادة أعداد الوحدات البحرية من ساحبات وحفارات لصيانة وتموين السفن.
- تفعيل دور المختصين بجغرافيا النقل لطالما هم صناع المكان بما يحقق التنسيق المكاني لكافة مؤشرات تنمية الموانئ البحرية العراقية دولياً وإقليمياً.

Source:

1- Ali Abdellah and others, Investment Management and Operation, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, 2000.

2- Saadi Ali Ghaleb, Maritime Transport (A Study in Transport Geography), First Edition, Basra Press, 1985.

3- Saber Zaki Imam, The Egyptian Experience in the Privacy of Public Projects, Dar Al Nahda Al Arabiya, Cairo, 2007.
4- Muhammad Jalal Khattab, Investment Applications and the Mark between Application and Alexandria University, 2019.
5- Abdul Latif Al Dihani, Symposium on Supporting Services for Maritime Projects, Al Watan Newspaper, Amman, 2010.
6- Muhammad Khamis Al Zoukah, Transport Geography, Dar Al Maarifa Al Jamia, 2000.
٧- Thaer Jawad Kazim, Environmental Pollution from Transportation, Al Ustadh Magazine, Issue 1, Volume 62, Code 1, 2023.
8- Susanah Hamdan, "The Reflection of the Sunken Islands on the Shatt al-Arab," Al-Ustadh Magazine, 14, Volume 1, 2015.
٩- Susan Abdul Latif Jabara, Mustafa Abdullah Al-Suwaidi, "The Motor of Athletic Muscles in Iraqi Cheering," Journal of the College of Education for Girls, University of Baghdad, Volume 28, Issue 2, 2017.
١٠- Qasim Abdul Ali Uthaib, "Suddenly, Licenses Exited in the Strategic History of Maysan," Al-Ustadh Library, 225, Volume 2, 2018.
11- Najmuddin Abdullah Najm Al-Hajjaj, Evaluation of the Efficiency of Iraqi Maritime Transport and its Role in Economic Development, PhD Thesis, 2015.
١2- Ministry of Transport, General Company for Shareholders of Iraq, General Interest Rate, 2024.
١3- Ministry of Transport, General Company for Graduates of Iraq, Recent Report, 2003-2013-2023.
١4- Personal interview with Mr. Ali Abdul Ali Wahib, Senior Accounts Manager at the General Company for Shareholders in Iraq, on October 18, 2024.
١5- Personal interview with Mr. Shaker Ghazi Faisal, Master's degree in Finance and Banking, Head of the Warehouse Accounts Department, on October 18, 2024.
١6- Personal interview with Mr. Sheikh Ali Muhammad Khadir, Director of Unloading and Shipping at the Northern Umm Qasr Port, on October 19, 2024.
١7- Personal interview with Mr. Mithil Abdul Ali, Director of Unloading and Shipping at the Abu Flus Port, on August 20, 2024.
١8- Personal interview with Mr. Khaled Mukhlif Dhari, Director of the General Department of Customs, on October 17, 2024.
١9- Personal interview with Mr. Walaa Taher Enaya, Master's degree in Marine Sciences, on August 20, 2024.
20- His personal interview with Professor Dr. Jabbar Al-Lami, Director of Abu Flus Port, on 10/18/2024.

هوامش البحث

(*) **دوران السـفينة:** ويقصـد به وقت السـفينة منذ لحظة دخولها إلى الميناء وحتى وقت تفريغ أو شـحن حمولتها ومغادرة الميناء. للمزيد ينظر: هارون احمد عثمان، الاقتصاد البحري مع الإشارة لمشاكل الدول النامية، الإسكندرية، ١٩٨٤، ص٣٠١.