

# المجال الأرضي- البحري وتأثيره على النشاط التجاري لميناء الامام الخميني (دراسة في جغرافية النقل)

المدرس

حسين قاسم محمد الياسري

جامعة البصرة ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي

## المخلص

يتناول هذا البحث المجال الارضي (الظهار) والمجال البحري (النظير) وتأثيره على النشاط التجاري لميناء الامام الخميني الذي يعد ثاني اكبر ميناء في ايران ، نظراً لأهميته في التجارة الدولية ، واعتماد جزء من صادرات وواردات العراق عليه .

يبين البحث في مقدمته اهمية دراسة الموانئ في البحوث العلمية ، ومفهوم الميناء ، وأنواع الموانئ وتصنيفها ، ونشأتها ، وموقع ميناء الامام الخميني ، والمجال الارضي للصادرات والواردات ، والمجال البحري وصولاً الى اهم النتائج والتوصيات التي تخدم تنمية الميناء ومنطقتي الظهير والنظير.

***Ground - maritime domain  
and its impact on the commercial activity of the port of  
Imam Khomeini  
(A Study in transport geographic)***

***Hussein Qasem Mohammed AL-Yassiry***

***University of Basrah, Center for Studies of Basrah and the  
Arab Gulf***

**ABSTRACT**

This research deals with the ground domain (back) and marine area (match) and its impact on the commercial activity of the port of Imam Khomeini, which is the second largest port in Iran, because of its importance in the international trade, and the adoption of part of the Iraqi exports and imports. In the introduction, the research examines the importance of the study of ports in the scientific research, the concept of the port, and the classification of ports> it also addresses the location of the port of Imam Khomeini, the ground domain of exports and imports, and sea domain. The paper finally lays the most important findings and recommendations that serve the development of the port and the regions back and the match

## مقدمة

تعد الموانئ احد المرافق الحيوية للدولة باعتبارها المنفذ الرئيس الذي تمر من خلاله التجارة الدولية من صادرات وواردات ، وترجع أهمية الموانئ إلى صلتها الوثيقة بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة فالموانئ بكفاءتها وحسن إدارتها وتنظيمها تعد واجهة أمامية تعكس مدى التقدم والنمو الاقتصادي والاجتماعي خلفها كما إنها تمثل حلقة الوصل بين النقل البحري ووسائل النقل الأخرى كالنقل النهري ، والبري ، والجوي . وبما إن هذه الوسائل في تطور مستمر في الحجم والسرعة فإن من الضروري تطوير الموانئ والنهوض بها ، وتحسين كفاءتها لكي تتلاءم مع سائر وسائل النقل الأخرى . وتمثل الموانئ إحدى الظواهر الجغرافية التي تتجلى فيها بوضوح العلاقة بين الإنسان والبيئة فالإنسان دائما يبحث عن أفضل المواقع لإقامة موانئه ويبدل كل السبل من اجل التغلب على عيوب المواقع أو المواضع الطبيعية عند حاجته للميناء في حين نجد مواضع كثيرة تصلح لان تكون موانئ كبيرة ومع هذا نجدها غير مستغلة نظراً لعدم أهمية موقعها أو لفقرها من الناحية الاقتصادية . وتعد الموانئ أهم العوامل في نشأة وتطور المدن .

## مشكلة البحث :

إلى أي مدى أثرت خصائص المجال الأرضي والبحري في تطور الميناء ، وما مدى تأثير هذه الخصائص على تشغيل الميناء وتطويره مستقبلاً .

## فرضية البحث :

إن مقومات الظهير الأرضي والبحري كانت ولا زالت تؤثر في تطور ونمو الميناء .

## هدف البحث :

دراسة خصائص الظهير الأرضي المتمثل بطبيعة الأرض والخصائص الاقتصادية والسكانية والاجتماعية التي تقع خلف الميناء وخصائص النظير البحري المتمثل بالخصائص الطبيعية البحرية لواجهة الميناء ومدى تأثير تلك الخصائص مجتمعه في تطوير عمل الميناء وتنميته مستقبلاً . بإتباع الوصفي التحليلي والإحصائي<sup>(\*)</sup> .

## مبررات البحث :

اهمية هذا الميناء في التجارة لإيران ودول الجوار ، ولكونه يعد ثاني أكبر ميناء في إيران ، وهو محطة ترانزيت لنقل البضائع بين دول آسيا الوسطى ودول الخليج العربي وبالعكس ، فضلاً عن العراق .

## حدود البحث :

يتحدد موضوع الدراسة بميناء الإمام الخميني الذي يقع في جنوب غرب جمهورية إيران الإسلامية على سواحل الخليج العربي الشمالية ، خريطة(١) ، أما التحديد الزمني فيتحدد بعام ١٩٢١ إلى

عام ٢٠١٢



## أولاً- مفهوم الميناء وأنواعه :

الميناء<sup>(\*\*)</sup> هو المحطة النقلية التي تجمع بين بدء الحركة ونهايتها أو بين خطين من أنماط النقل من اجل الوصول إلى المنطقة التي يبغيها المستفيد من الوساطة النقلية أي إنها نهاية لطرق برية معبدة على اختلاف أنواعها ، وسكك حديد ، وانهار وبدء لطرق بحرية لنقل البضائع والأشخاص . وتعد خلفية الميناء ذات أهمية كبيرة بتطوير وتنمية المنطقة المحيطة بها وإذا كان الميناء مرتبطاً بعدة طرق ومختلفة في أدائها الوظيفي النقلي فان المنطقة الخلفية تمتد امتداداً كبيراً وبعمرق تلك الطرق التجارية الناقلة لتخدم منطقة تبعد عن الميناء بعدة مئات من الكيلومترات ومما يساعد على تنشيط عملية النقل في المنطقة الخلفية درجة توافر حرية نقل البضائع ومقدار ما تقدمه الدول الواقعة عبر أراضيها الشبكة النقلية من تسهيلات نقلية وإعفاء ضريبي على البضائع التي تقصد الدول المجاورة لها<sup>(١)</sup> ، ويرتبط توسع الميناء التجاري بالدرجة الأولى على الكثافة السكانية لمنطقة الظهر ، والمستوى الاقتصادي لمنطقة الظهر ، والشبكة النقلية المتاحة لخدمة نشاطات الميناء<sup>(٢)</sup> . والميناء وليد العمل الاصطناعي ، ومن شأن هذا العمل أن يجهز الموقع في الظهر المباشر الذي يطل على المرفأ<sup>(\*\*\*)</sup> بكل التجهيزات التي تخدم الملاحة البحرية وعملية النقل البحري وتتمثل هذه التجهيزات في أعمال إنشائية صناعية كالأرصفة والمرابط في المرفأ والمستودعات والورش وأبنية التشغيل ومراقبة الحركة في ظهر المرفأ كما تتمثل في طرق النقل والعلامات الضوئية التي تتكفل بالإرشاد الملاحي للسفن<sup>(٣)</sup> . وتصنف الموانئ إلى عدة تصنيفات وأهمها ما يأتي :

١- على أساس النشأة والتكوين :

ويدخل ضمن هذا التصنيف تصنيفات ثانوية منها : موانئ المصببات الخليجية ، والموانئ المحمية بالجزر، والموانئ المرجانية ، وموانئ حواجز الأمواج<sup>(٤)</sup> .

ويمكن تصنيفها حسب النشأة والتكوين إلى :

١- موانئ طبيعية : وهي التي تتشكل وتتكون من فعل العوامل الطبيعية التي يتعرض لها الساحل بصفة عامة ولا دخل للإنسان في تكوينها ، وتضم مرفأ الخلجان ، ومرفأ الرؤوس والألسنة الطبيعية وهي التي تحميها رؤوس من اليابسة ممتدة في البحر . وتكون مهيأة من قبل الطبيعة لاستقبال السفن بسبب توافر شروط الحماية الطبيعية من الرياح ، والتيارات البحرية القوية ، ووجود العمق الكافي لاستقبال السفن عميقة الغاطس ، وعدم وجود عقبات تضاريسية تمنع الاتصال الجيد بالبر الواقع خلف هذا الموقع المناسب من هذه المواقع يمكن استعمالها من قبل الإنسان ، ولا يكلف إصلاحها نفقات باهظة ريثما يتم تشذيبها وصقلها بواسطة تعديلات قليلة أو كبيرة يسهل إجراؤها ضمن شروط وسطها الطبيعي المناسب<sup>(٥)</sup> .

٢- موانئ طبيعية-صناعية : وهي التي يتم فيها تعديل وتحسين مواضع طبيعية بعملية الإنشاء الصناعية بحيث يتحقق بالعمل الإنشائي الصناعي الأداء الوظيفي للمرفأ ومن غيره لا يتحقق ولا تكون للميناء<sup>(٦)</sup> .

٣- موانئ صناعية : وهي عبارة عن مسطحات بحرية محمية من الأمواج والعواصف البحرية بصورة صناعية عن طريق إنشاءات هندسية تتمثل في حواجز تبدأ من خط الساحل ، وتتوغل داخل البحري في اتجاهات تتباين حسب طبيعة وخصائص الميناء المقرر تشغيله<sup>(٧)</sup> .

من خلال ما تقدم فإن ميناء الإمام الخميني نشأ في منطقة ساحلية تمتد على شكل لسان داخل خور موسى المحمي من تأثير الأمواج والتيارات البحرية والرياح ، بعد تعديل خط الساحل وإنشاء بعض المرافق الصناعية ، أي يمكن عده من الموانئ الطبيعية-الصناعية كما سيتضح فيما بعد .

## ٢- التصنيف الوظيفي :

يعد هذا التصنيف من أهم التصنيفات لدوره المهم في تحديد خصائص الميناء ومواصفاته العامة التي تعكس حجمه ودوره وأهميته ، ويساهم في تحديد وظيفة الميناء الموقع الجغرافي ، وطبيعة الظهير ومدى اتساعه ، وثقله السكاني ، والاقتصادي وهذا يعني إن وظيفة الميناء تمثل نتيجة للتفاعل بين خصائص موقع الميناء وظهيره من جهة ، وبين صفات الميناء وتجهيزاته المختلفة من جهة أخرى لذلك تصنف الموانئ إلى موانئ : التجارة ، والصناعة ، والصيد ، والتموين ، والإمداد ، والعبور . وتصنف الموانئ حسب الحركة إلى : موانئ تصدير وأخرى استيراد ، أو في نوع السلعة فهناك موانئ نפט وموانئ خامات معدنية ، أو موانئ صيد ، أو تجارة ، أو تموين . وقد تتداخل الوظائف بحيث يشترك الميناء في أكثر من فئة فيها وتتجه معظم الموانئ إلى تنوع نشاطها الاقتصادي إذ أصبحت تعنى بتخصيص رصيف لكل نشاط على حدة ، ولهذا فهي تجمع بين التخصص التكامل . وتتجه معظم موانئ العالم إلى التنوع في وظائفها إذ أصبحت تعنى بتخصيص أرصفة محددة لكل نشاط تجاري على حدة كما هو الحال في ميناء الإمام الخميني إذ خصصت أرصفة للبضائع العامة ، وأرصفة لتصدير النفط الخام ، وأخرى للمشتقات النفطية ، وأرصفة للإنتاج الصناعي ، والزراعي ، وأرصفة لنقل الركاب ، واتجه الميناء مؤخرا إلى تخصص أكثر دقة إذ خصصت أرصفة لمحصول الحنطة ، وأخرى للسكر ، وأرصفة للبتروكيماويات ، وأرصفة للحديد والصلب... الخ أي يمكن أن نقول إن هذا الميناء متعدد الوظائف يجمع بين التخصص والتكامل .

## **ثانياً- التطور التاريخي لنشأة ميناء الإمام الخميني :**

تأسس هذا الميناء عام ١٩٢١ برصيفين من الخشب ، وتم ربطه بشبكة السكك الحديدية عام ١٩٢٨ ، وكان يسمى ميناء شاهبور ، وتشكلت أول إدارة للميناء والسفن عام ١٩٣١ وللمرفئ عام ١٩٣٩<sup>(٨)</sup> ، وقام الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية ببناء رصيف ثالث يتسع لثلاث سفن ، وظهرت مدينة سربندر شمال الميناء ، وبعد ذلك قامت الحكومة بتوسيع الميناء بعد عام ١٩٥٣ إذ جعلت طول الرصيف الشرقي (٥١٧م) بعرض (٣٢م) وطول الرصيف الغربي (٥٤٠م) بعرض (٢٧.٨م)<sup>(٩)</sup> ، وتم تأسيس مصنع رازي للبتروكيماويات عام ١٩٧٠ ، وبدأ العمل فيه عالم ١٩٧٣<sup>(١٠)</sup> .

وشهد الميناء ازدهاراً اقتصادياً واضحاً بعد بدء الحرب العراقية-الإيرانية إذ أصبح الميناء ثاني ميناء في إيران بعد ميناء بندر عباس نتيجة الدمار الذي أصاب ميناء ابادان(عبادان) وميناء خرمشهر(المحمرة) ، وتعرض هذا الميناء للقصف من قبل القوات العراقية عدة مرات . وتم تغيير اسم الميناء إلى الإمام الخميني عام ١٩٨٢ ، وفي السنوات اللاحقة ومن أجل تنمية الميناء أقيمت منطقة اقتصادية حرة لجذب رأس المال والاستثمارات عام ٢٠٠٥ ، وتم بناء محطات متخصصة ومخازن للبضائع العامة ، وللنفط ، ولزيت الطعام ، ومخازن للغلال بطاقة تخزينية تبلغ (٢٠٠ ألف طن) ، ومصانع للصناعات التحويلية ، والتجمعية ، وتعبئة وتوزيع البضائع . وتم تخصيص (٦.٥ كم<sup>٢</sup>) من مساحة الميناء لرأس المال الخاص ، وبعد التغيير في نظام الحكم في العراق عام ٢٠٠٣ فإنه أصبح محطة ترانزيت للعراق الذي استفاد من مزايا تخفيض (٥٠%) من الضرائب والنفقات على البضائع ، و(٢٠%) على السفن التي تحمل البضائع ، و(٢٠%) على المخازن والحاويات المخصصة لنقل البضائع للعراق<sup>(١١)</sup> . فمن جدول(١) يظهر ارتفاع في أعداد السفن الواردة إلى الميناء ، وحجم البضائع التي يتم تفريغها أو تحميلها ، وبعد تشديد الدول الغربية العقوبات على إيران انخفضت أعداد السفن الواردة إلى الميناء رفقها انخفاض في حجم البضائع .

## جدول(١)

حجم الحركة التجارية في ميناء الإمام الخميني للمدة من عام ١٩٥٦-٢٠١٤

السنوات	عدد السفن الواردة	التفريغ/الف طن	التحميل/الف طن
١٩٥٦	-	٤٥٤	٦
١٩٦٦	٤٨٥	٤٧٩	١٢
١٩٧٦	٧٣٩	٤١٩٤	٢٠٤
١٩٨٦	٢٧	.	.
١٩٩٦	٦٧٥	٩١٨٢	١٧٤٢٣
٢٠٠٣	١٤٧٨	١٢٩٥٥	١٥٢٧٨
٢٠٠٦	١٦٧١	١٧٢٤٠	١٣٩٨٩
٢٠٠٩	١٩٢٤	٣٣٦٣٧	٤٠٨١٣
٢٠١٤	١٨١٥	٢١٢٠١	٢٣٧٦٢

المصدر اعتماداً على ، رياست جمهوری ، معاونت برنامه ريزي ونظارت راهبردی ، مركز آمار ایران ، سالنامه اماري كل كشور ١٣٣٥ ، ١٣٤٥ ، ١٣٥٥ ، ١٣٦٥ ، ١٣٧٥ ، ١٣٨٢ ، ١٣٨٥ ، ١٣٨٨ ، ١٣٩٣ . (رئاسة الجمهورية ، معاونية التخطيط والرقابة الاستراتيجية ، مركز إحصاء إيران ، المجموعات السنوية الإحصائية ١٩٥٦ ، ١٩٦٦ ، ١٩٧٦ ، ١٩٨٦ ، ١٩٩٦ ، ٢٠٠٣ ، ٢٠٠٦ ، ٢٠٠٩ ، ٢٠١٤) .

**ثالثاً-الموقع :**

يعد الموقع من الخصائص الهامة في دراسة الموانئ لأهميته في تطويرها من خلال علاقته بالعوامل الأخرى التي يتسم معظمها بعدم الثبات فموقع الميناء يتأثر بعاملين مهمين هما العامل الجغرافي الذي يرتبط بالمنطقة المائية المقابلة وتدعى بالنظير، والعامل الاقتصادي الذي يرتبط بالجزء العمراني من الأرض ويسمى الظهير، وفيما بين النظير والظهير يتحدد موقع الميناء كوسيط بينهما<sup>(١٢)</sup>، وعند دراسة موقع الميناء يجب الأخذ بالاعتبار علاقته بمواقع الإنتاج ومناطق الاستهلاك وعلاقته بخطط التنمية في المنطقة.

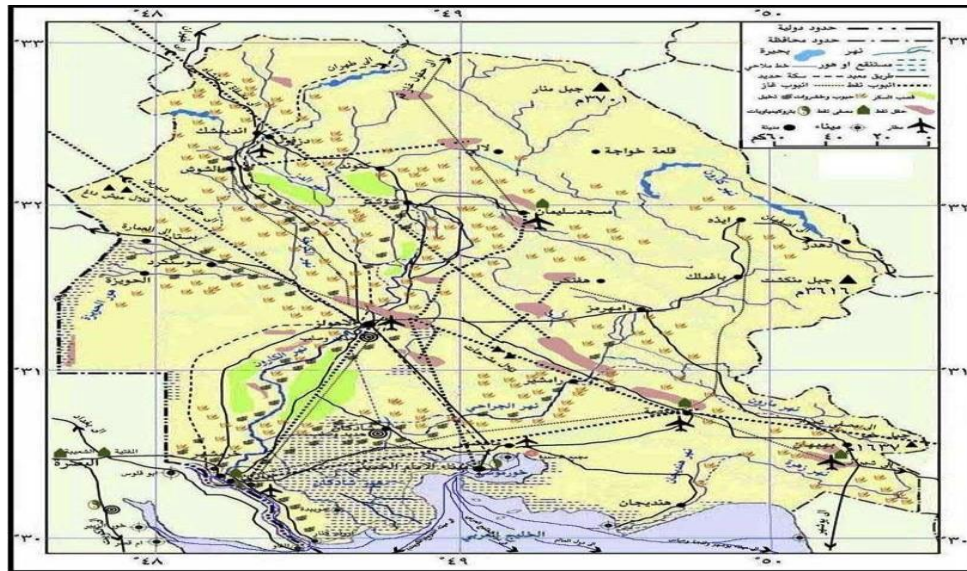
يقع ميناء الإمام الخميني على دائرتي قوسي طول (٥٦ كم، ٤٩ شرقاً)، ودائرتي عرض (٢٩، ٣٠ شمالاً) جنوب غرب إيران على الساحل الشمالي للخليج العربي في منطقة من اليابسة على شكل لسان تمتد داخل خور موسى ضمن محافظة خوزستان الغنية بالنفط، والموارد المائية. ينظر، خريطة (١)، ويُعد من الموانئ المهمة في الشرق الأوسط قبل عام ١٩٣١، وكانت تجاوره مجموعة من القرى<sup>(١٣)</sup>، ويمتد خور موسى من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، وتبلغ مجموع مساحته (٥٣ كم<sup>٢</sup>)، ومتوسط الأعماق بين (١٢-١٨ م)، ويبلغ متوسط الملوحة في الخور (٣٨-٤١ جزء بالألف) ترتفع في الصيف بسبب التبخر إلى (٤٥-٤٧ جزء بالألف) وتنخفض في الشتاء إلى (٢٧ بالألف)، وتبلغ نسبة الحديد من (٥٠-٦٠ ميكروغرام / لتر)، ونسبة الحامضية من (٦٥.٧-٢٧.٧)، ويتفرع من الخور (٢٧ خور) فرعي أهمها خور نملج، وقنائة، ودرورق، وزنگي، وماشهر، ومرموش، وغزالة، واحمدي، ومجيدية، واردة (١٢٠.٣)<sup>(١٤)</sup>، ويعد خور موسى من الأخوار الطويلة، والعميقة، وهنالك فتحة تربط الخليج بخور موسى وتبعد (٩٠ كم) عن الميناء و (١٢٠ كم) عن ميناء ماهشهر المجاور له، ويبلغ عرض وطول هذه الفتحة بين (٣٧-٤٠ كم)، ويبلغ عدد الصيادين للأسماك والروبيان فيه (١٨١٦ صياداً)، ويمكن للسفن الكبيرة التي يبلغ طولها بين (٥٠-٧٠ م) الرسو والإبحار فيه بأعماق تتراوح بين (٢٠-٧٣ م) بحمولة تزيد عن (ألف طن)<sup>(١٥)</sup>

وتبرز أهمية موقع الميناء من خلال وقوعه في منتصف منطقة رأس الخليج العربي الشمالي وهي مناطق مزدحمة بالسكان تزوده بالقوى العاملة، ووقوعه بالقرب من مدينة الإمام الخميني، ومدينة ماهشهر وهي تجمع سكاني كبير، ولا يبعد كثيراً عن مركز المحافظة. وقد كان لهذا الموقع أثره في تطوير الميناء من أجل تلبية حاجات السكان، وخلق تجمعات سكانية جديدة فضلاً عن القرب من حقول النفط، ومشاريع قصب السكر، والمصانع الضخمة في محافظة خوزستان. كما إن موقع الميناء من الجهة المائية النظير إذ إن التوجه الجغرافي للميناء مع الشرق الأقصى وغرب أوروبا، ولهذا فإن الخط الواصل بين هذا الميناء ومناطق الخليج جنوباً، ومواني بحر قزوين وآسيا الوسطى شمالاً هو الأقصر مقارنة بالموانئ الجنوبية الأخرى وهي (بوشهر، ولنكة، ورجائي، وياهنر، وعباس، وچاهبار)، خريطة (٢) و (٣).



## خريطة (٢)

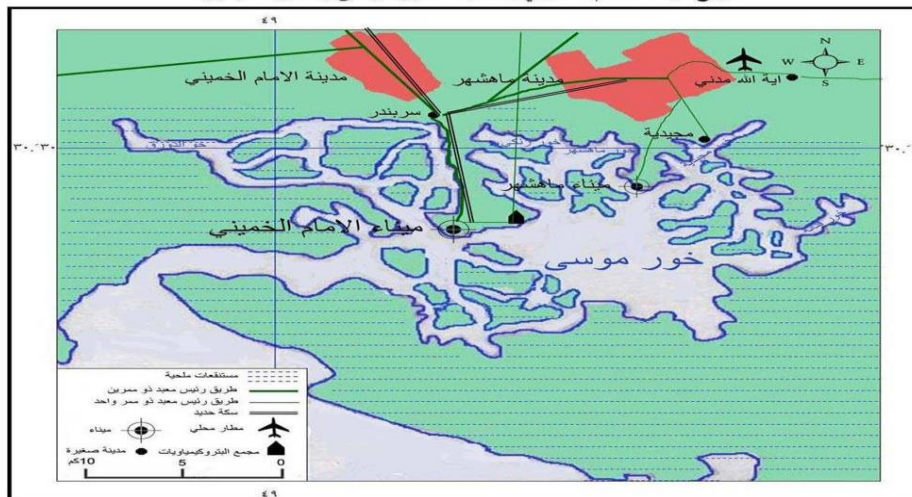
## موقع ميناء الإمام الخميني من المناطق الاقتصادية والتجارية



المصدر ، اعتماداً على ، سعيد بختياري ، أطلس شهري استاني إيران ، مؤسسة جغرافياي وكارتوگرافي گيتاشناسي ، چاپ دوم ، تهران ١٣٩٣ ، ص ٥٤ و ٥٥ ( سعيد بختياري ، المدن والمحافظات الإيرانية ، مؤسسة جغرافية وخرائط عالم المعرفة ، ط ١ ، طهران ٢٠١٤ ، ص ٥٤ ، ٥٥ )

## خريطة (٣)

## موقع ميناء الامام الخميني بالنسبة لخور موسى والمدن المجاورة



المصدر اعتماداً على :  
 مؤسسة جغرافياي وكارتوگرافي گيتاشناسي ، خوزستان نقشه سياحتي وكردشكري مقياس ١:٤٥٠,٠٠٠ : ١ تهران ١٣٨٤ .  
 مؤسسة المعرفة للخرائط الجغرافية ، خريطة خوزستان السياحية مقياس ١:٤٥٠,٠٠٠ : ١ طهران ٢٠٠٧ .

## رابعاً-المجال الأرضي (الظهير) :

وهي منطقة من سطح الأرض واقعة خلف الميناء تكون منظمة ، ومتطورة ذات أنظمة اقتصادية غنية ، ومتنوعة تمد الميناء بمعظم الصادرات ، وتستهلك فيها معظم الواردات ، وترتبط بالميناء شبكة جيدة من طرق النقل وكلما ارتفعت وتنوعت القيمة العمرانية والاقتصادية لمنطقة الظهير ارتفع وازداد التبادل التجاري وزادت قيمة موقع الميناء الوسيط<sup>(١٦)</sup> . ويعد تحديد منطقة الظهير أمراً في غاية الصعوبة للتداخل والتشابك بين ظهيرات الموانئ ، ولا يستثنى من ذلك سوى الموانئ المتخصصة في التعامل مع سلعة واحدة كالنفط ، وتختلف طبيعة وتركيب الظهير وامتداد مساحته بفعل عدة عوامل منها نوع السلعة ، ونظام وتقنية النقل ، وتأثير النظم والاتجاهات السياسية ، إذ نجد تشابك ظهير ميناء الإمام الخميني مع ظهير الموانئ المجاورة ، وهي ميناء ماهشهر ، وآبادان(عبادان) وخرمشهر(المحمرة) ، أروند كنار ، وچويبدة ، وميناء شادگان ، ينظر ، خريطة(٢) :

أ-المجال الأرضي للصادرات :

وتتمثل بالصادرات النفطية ، والصناعات الكيماوية والبتروكيماوية النفطية ، والبضائع العامة التي تمر عبر الميناء وكما يأتي :

١-الظهير التصديري للنفط والغاز : وهو ظهير المادة الخام من النفط والغاز ، وهو ظهير مرن لسهولة مد خطوط الأنابيب بين الميناء ومناطق الإنتاج ، وإمكانية تغيير الظهير بإنشاء مواني أخرى كما حصل عندما كان آبادان(عبادان) الميناء التصديري الوحيد للنفط في محافظة خوزستان . وظهير الميناء محلي يقع داخل يابس أراضي الدولة التي يقع فيها ، والجرف القاري التابع لها ، ويتميز هذا الظهير بقربة من الساحل ، وهو حوض يخلو من الكثبان الرملية ، والمعالم الطبوغرافية الصعبة ، وهذه ميزة أعطت سهولة مد خطوط الأنابيب ، إذ إن الظهير التصديري للميناء يمتد إلى حقول الأهواز النفطية التي تبعد (١١٥ كم) وحقول الغاز في مسجد سليمان ، ويتعداه إلى الحقول والمصافي الإيرانية شمال إيران من جهة ، وحقل كچساران ، ومصفى شيراز من جهة أخرى عبر خطي الأنابيب الناقلين للنفط والغاز ، ويكون الظهير هنا مشتركاً مع مينائي آبادان(عبادان) ، وماهشهر. وينقل جزء من النفط العراقي ، عبر هذا الميناء مما يعني أن المجال الأرضي يمتد إلى مناطق جنوب العراق .

٢-الظهير التصديري للصناعات النفطية : يتميز هذا الظهير بامتداده البعيد فمساحته تحدها المساحة التي تقام عليها المصانع ، والتي غالباً ما تكون داخل حدود الميناء أو قريبة منه إذ أقيمت مصانع البتروكيماويات والأسمدة بالقرب منه ، وكذلك المصانع التي تقع بعيدة عنه التي تعتمد عليه

في تصدير المشتقات النفطية التي من أهمها مجمعات البتروكيمياويات في مهبان ومصانع الاسمدة في الأهواز ، ودزفول ، وتصدر هذه المصانع منتجاتها عبر أرصفة مخصصة لها .

٣-الظهر التصديري للبضائع العامة : ممثل الفواكه والخضروات ، ومنتجات قصب السكر ، والحديد والصلب ، والملابس الخ ، لذلك يمتد الظهر التصديري إلى مناطق بعيدة في شمال ووسط إيران ، وجنوب العراق ، وبلدان آسيا الوسطى ، والقوقاز التي تنقل بضائعها عبر هذا الميناء . ويوجد رصيف خاص لمصانع السكر التي تقع على بعد يتراوح بين (١٠٠-٢٠٠ كم) عن الميناء . ورصيف آخر لمصنع الحديد والصلب الذي يبعد عنه مسافة (١١٠ كم) .

ب- المجال الأرضي للاستيرادات :

بالرغم من صعوبة تحديد هذا الظهر لأنه يتداخل مع الظهر الاستيرادي لميناء ماهشهر المجاور له فمدينة الإمام الخميني ، وماهشهر تحصل على البضائع المستوردة من هذين المينائين ، وتعد حقول النفط ظهراً لميناء الإمام إذ تستورد الشركات النفطية العاملة بالمعدات ، والآلات ، ومستلزمات التشغيل عن طريقه ، وبعد الميناء ظهراً لشركة الحديد والصلب في الأهواز ، وشركة الحديد والصلب في شادگان ، وشركة تنمية قصب السكر في مدينة الأهواز ، ويتميز الظهر الاستيرادي باتساعه الكبير ، وان تشابك ظهره مع ظهر الموانئ الأخرى ويتوافق في امتداده مع الظهر التصديري . كما ان العراق ودول اسيا الوسطى تحصل على بعض البضائع المستوردة من هذا الميناء مما يعكس سعه مساحة الظهر الاستيرادي .

### **خامساً- المجال البحري ( النظر ) :**

يعرف المجال البحري بأنه منطقة اليابس المواجهة للميناء عبر الماء ، أو تلك المناطق من اليابس التي تتصل بالميناء بواسطة السفن المحيطية ، وهو نقيض المجال الأرضي لأنه ينطبق على المناطق التي تتبادل فيها البضائع مع الميناء عبر البحار والمحيطات أي إن البضائع التي تصدر من الميناء أو تصل إليه بواسطة السفن المحيطية هي بضائع مرسله من المجال البحري أو قادمة من نفس المجال البحري لذلك الميناء كذلك البضائع التي تصل إلى ميناء معين ثم يعاد شحنها على سفن أخرى مرة ثانية . وهذا يعني إنها وصلت من مجال بحري وهي في طريقها إلى مجال بحري آخر بينما يمكن اعتبار الميناء نفسه في هذه الحالة نظيراً لتلك الشحنة على الرغم من إن البضائع لم تدخل في اليابس إلى ابعده من مخازن الميناء<sup>(١٧)</sup> ، وإذا ما تم تفريغ البضائع من سفن محيطية إلى سفن ساحلية صغيرة بميناء معين، ونقلت هذه السفن البضائع إلى ميناء آخر فان هذا الميناء يمكن اعتباره ضمن ظهر الميناء الأول ، يمكن القول إن ميناء أبو فلوس وأم قصر وخور الزبير تعد ظهر لميناء الإمام الخميني خريطة(٢).

وتعد دراسة النظر من الأمور الهامة التي تبرز لنا مدى العلاقة بين الميناء والعالم الخارجي والتوجه الجغرافي للميناء من خلال صادراته أو وارداته أو الاثنين معا ، ومدى امتداد نفوذ الميناء وتأثيره ، ويمكن تحديد المجال بعدة طرق منها تحديده على أساس عدد خطوط السفن أو مكان بدء الرحلة ونهايتها كما يعد صافي الحمولة بالطن واتجاهاتها ومصادرها من أهم الطرق المستخدمة في تحديد المجال البحري ونظرا لعدم توافر بيانات عن المجال البحري فان معرفة بداية الرحلة ونهايتها وجنسيات السفن الواردة للميناء تكشف لنا النظر البحري ، إذ إن مجموع السفن التي وردت للميناء حتى عام ٢٠١٤ بلغ (١٩٢٢ سفينة) موزعة كالآتي :

(أوروبا الغربية ٤٦١ ، الهند ٥١ ، باكستان ٥٧ ، ماليزيا ٢٥ ، إندونيسيا ٣٥ ، الفلبين ١٩ ، الصين ٣٥١ ، اليابان ١٣٢ ، إيطاليا ٨٨ ، البرازيل ٢١ ، أستراليا ٢٣ ، الإمارات العربية المتحدة ٨٠ ، الكويت ٨٥ ، عُمان ٤٥ ، السعودية ٢٥ ، قطر ١٧ ، العراق ١٥١ ، مصر ٦٤ ، اليمن ٨٥ ، جنوب افريقيا ٧٤ ، دول أخرى (٣٣)<sup>(١٨)</sup> .

ومن هذه الاحصائية يتبين ان الظهير البحري لهذا الميناء يصل إلى الألاف الكيلومترات مما يعني سعة مساحة المجال البحري التي تنعكس بدورها على اهميته في التجارة الدولية ، وامكانية تنميته بما يخدم ايران ودول الجوار والعالم . أما المجال البحري للصادرات والواردات فيظهر من جدول (١) ما يأتي :

أ-المجال البحري للصادرات :

يظهر جدول (٢) إن ميناء الإمام الخميني يمتاز بمجال بحري واسع للصادرات النفطية فهو يأتي بالمرتبة الأولى في نسبة الصادرات من مجموع الموانئ الإيرانية إذ بلغت نسبة الصادرات النفطية (٤٩.٢%) ، والمرتبة الثانية في الصادرات غير النفطية بعد ميناء شهيد رجائي القريب من مدينة بندر عباس ، وكذلك مجموع الصادرات النفطية وغير النفطية ، وبذلك تظهر الميزة الاستراتيجية للميناء من خلال تصديره ما يقارب من نصف الإنتاج النفطي الإيراني الذي يزود ايران بالعملة الصعبة .

ب-المجال البحري للواردات :

يظهر جدول (٣) إن ميناء الإمام الخميني يمتاز بمجال بحري ضيق للواردات النفطية بالرغم من انه يأتي بالمرتبة الثانية بعد ميناء شهيد رجائي في نسبة الواردات النفطية من مجموع الموانئ الإيرانية إذ بلغت نسبتها (٤.٢%) ، إلا انه يتقدم على جميع الموانئ الإيرانية في نسبة الواردات غير النفطية إذ بلغت (٤٧.١%) وبذلك فان المجال البحري لمجموع الواردات يمتاز بسعته إذ تقترب نسبة البضائع من النصف مما اضفى ميزة اقتصادية واستراتيجية لهذا الميناء .

### **سادساً-مستقبل ميناء الإمام الخميني :**

في ظل التنمية الإقليمية المتسارعة في مناطق جنوب غرب ايران ، ومنطقة رأس شمال الخليج العربي في العراق والكويت ، فان هذا الميناء سيشهد تراجعاً في ظل تقدم نظيراته المزمع أنشاؤها في المنطقة ، مما جعل إمكانيته على المنافسة أمراً صعباً ، فبالرغم من ميزة موقع الميناء الذي يمكنه من أن يكون نقطة عبور

لبضائع آسيا إلى الدول العربية وأوروبا عبر تركيا، وما يتمتع به من ميزات المجال البحري والبري فإن إنشاء الكويت لميناء مبارك ، والعراق لميناء الفاو الكبير ، فضلاً عن إنشاء إيران لميناء شادگان القريب منه سيقلل من أهميته في المستقبل . والجانب الآخر هو محدودية المساحة التي يقع عليها الميناء التي مما يعيق من إمكانية توسعه في المستقبل ، ويبدو أن الجهات المختصة في إيران .

## جدول (٢)

الصادرات النفطية وغير النفطية لميناء الإمام الخميني ومقارنتها بالموانئ الإيرانية الأخرى ٢٠١٤

الصادرات الميناء	نفطية	%	غير نفطية	%	المجموع	%
الإمام الخميني	٥٢٥.٩٠٣	٤٩.٢	٨١٨٤٦.٦	١٩.٨	١٣٤٣٥٥.٩	٢٥.٨
خرمشهر(المحمرة)	١٧٣	...	١٣٢١٧٥٤	٣.٢	١٣٢١٩٢٧	٢.٥
آبادان (عبادان)	.	.	٧٣٢٤.	..٢	٧٣٢٤.	..١
شهيد رجائي	٥٠.٢٢٦.١	٤٧	٢٦٦٤٦٣٢٩	٦٤.٥	٣١٦٦٨٩٣.	٦٠.٩
شهيد باهنر	٤٢٥.٩	..٤	١٣٢٥٤٤٣	٣.٢	١٣٦٧٩٥٢	٢.٦
لنگة	١٩٥٨	...	٣٧٦٤.٤	..٩	٣٧٨٣٦٢	..٧
بوشهر	٣٦١٣٧٧	٣.٤	٧٢١٤٣.	١.٧	١٠.٨٢٨.٧	٢.١
چابهار	.	.	٨٤٥١٨	..٢	٨٤٥١٨	..٢
انزلي	١٧٤	...	٤٣٨٥٤٣	١.١	٤٣٨٧١٧	..٨
نوشهر	٦١	...	٣٧١٣١	..١	٣٧١٩٢	..١
امير اباد	٤	...	١٧٥٨.٧٧	٤.٣	١٧٥٨.٨١	٣.٤
نكا	.	.	.	.	.	.
فريدون كنار	.	.	١١٥٨٩٩	..٣	١١٥٨٩٩	..٢
استارا	.	.	٦٣٧١٤	..٢	٦٣٧١٤	..١
قشم	.	.	١٣٤٢.٧	..٣	١٣٤٢.٧	..٣
جاسك	.	.	٢٤٣٢٨	..١	٢٤٣٢٨	..٠
كناوة	.	.	١٩٣٤٦	..٠	١٩٣٤٦	..٠
المجموع	١.٦٧٩٧٦.	١.٠	٤١٣٢٤٩٦٩	١.٠	٥٢.٠٤٧٢٩	١.٠

المصدر ، اعتماداً على ، وزارت راه وشهر سازی ، سازمان بنادر ودریانوردی ، سالنامه آمار عملیات ، دفتر فناوری اطلاعات وارتباطات ، إداره آمار وانفورماتيك ، ١٣٩٣ ، جدول ٧ ، ٨ ، ص ١٠ ، ١١(وزارة النقل وبناء المدن ، منظمة الموانئ والنقل البحري ، الكتاب السنوي الاحصائي لعمليات الموانئ والنقل البحري، مكتب تكنولوجيا المعلومات ، ادارة الإحصاء ٢٠١٤ ، جدول ٧ ، ٨ ، ص ١٠ ، ١١)

بدأت بالتوجه نحو إنشاء موانئ قريبة منه لتستفيد من ميزات المجالين البري والبحري على طول الشواطئ البحرية الشمالية في الخليج العربي ضمن حدودها الإقليمية .

### جدول (٣)

الواردات النفطية وغير النفطية لميناء الإمام الخميني ومقارنتها بالموانئ الإيرانية الأخرى ٢٠١٤

نفطية	%	غير نفطية	%	المجموع	%
الإمام الخميني	٧٢٤٥٠	٤.٢	١٩٣٦٨٩٢٥	٤٧.١	١٩٤٤١٣٧٥
خرمشهر(المحمرة)	٨٤	...	٥١٥٦٨٠	١.٣	٥١٥٧٦٤
آبادان (عبادان)	٥٣	...	٤٨٢١٠	٠.١	٤٨٢٦٣
شهيد رجائي	١٤٦٢١٩١	٨٥.٦	١٢٩.٥٥٩٨	٣١.٤	١٤٣٦٧٧٨٩
شهيد باهنر	٩٩	...	١٨٧٦٥٢	٠.٥	١٨٧٧٥١
لنگة	٤٣	...	٢.١٢٤٦	٠.٥	٢.١٢٨٩
بوشهر	٢٠٢١٥	١.٢	٢٣٣٤٤٣٣	٥.٧	٢٣٥٤٦٤٨
چابهار	٤١	...	٦٣١٤٣٩	١.٥	٦٣١٤٨٠
انزلي	٠	٠	٢١١٦٢٣٨	٥.١	٢١١٦٢٣٨
نوشهر	٦٦٧٣٤	٣.٩	٦٣٦٦٩٢	١.٥	٧.٣٤٢٦
امير اباد	٣٢١٦٩	١.٢	١٦.٨٦.٦	٣.٩	١٦٤.٧٧٥
نكا	٤٥٠.٣	٢.٦	٠	٠	٤٥٠.٣
فريدون كنار	٩٠.٩	٠.٥	١٤١٣.٦	٠.٣	١٥٠.٣٩٦
استارا	٠	٠	١.٩٥٦٨	٠.٣	١.٩٥٦٨
قشم	٠	٠	٢٣٦٦٤٠	٠.٦	٢٣٦٦٤٠
جاسك	٠	٠	٢٨٨	٠.٠	٢٨٨
كناوة	٠	٠	٦٤.٧٠	٠.٢	٦٤.٧٠
المجموع	١٧٠.٨١٩٩	١.٠	٤١١٠.٦٥٩١	١.٠	٤٢٨١٤٧٩٠

المصدر ، اعتماداً على ، وزارت راه وشهر سازی ، سازمان بنادر ودريانوردی ، سالنامه آمار عملیات ، دفتر فناوری اطلاعات وارتباطات ، اداره آمار وانفورماتيك ، ١٣٩٣ ، جدول ٧ ، ٨ ، ص ١٠ ، ١١ (وزارة النقل وبناء المدن ، منظمة الموانئ والنقل البحري ، الكتاب السنوي الاحصائي لعمليات الموانئ والنقل البحري، مكتب تكنولوجيا المعلومات ، ادارة الاحصاء ٢٠١٤ ، جدول ٧ ، ٨ ، ص ١٠ ، ١١)

**الاستنتاجات :**

نستنتج من دراستنا ما يأتي :

- ١- برزت أهمية ميناء الإمام الخميني بعد الحرب العراقية-الإيرانية عام ١٩٨٠ بعد تدهور الموانئ التجارية على شط العرب .
- ٢- يمثل موقع وموضع ميناء الإمام الخميني من أفضل المواقع لوجود ظهير يتميز بإمكانيات اقتصادية كبيرة فضلاً عن التجمعات السكانية القريبة منه .
- ٣- يمتد تأثير الميناء في علاقاته التجارية خارج الحدود الدولية الإيرانية .
- ٤- محدودية المساحة التي يقع عليها الميناء تقف عائقاً أمام توسعه مستقبلاً .
- ٥- يؤدي نشوء موانئ إيرانية وإقليمية جديدة إلى تراجع أهمية الميناء مستقبلاً .

**التوصيات :**

من خلال النتائج التي توصلنا إليها نقترح بما يأتي :

- ١- توسيع منطقة الميناء بدم المستنقعات الملحية ، ورسف الساحل بالكتل الصخرية لزيادة مساحة الميناء ، وعدد المرافق .
- ٢- تخصيص ارصفة لنقل بضائع الدول الأخرى وتصنيفها وفق نوعية تلك البضائع .
- ٣- تطوير منطقة الظهير الأرضي بمد طرق نقل أكثر كفاءة وسرعة وربط الميناء بالتجمعات السكانية التي تمده باليد العاملة .
- ٣- تجهيز الأرصفة بالمعدات اللازمة لتأمين القدرة العملية الكافية للتفريغ والتخزين، بحيث يتمكن المرفأ من استيعاب تدفق البضائع على المدى المتوسط والطويل وتسهيل حركة الركاب والبضائع.
- ٤- تنمية الميناء اقتصادياً بتطوير البنى التحتية واجتماعياً بتطوير العناصر الوطنية وتدريبها على المعدات الحديثة في الشحن والتفريغ وادارة الميناء .
- ٥- الاهتمام بالبحث العلمي وتوافر بيانات احصائية عن الميناء ومنطقتي المجال الأرضي والبحري ، من خلال مؤسسات البحث العلمي والجامعات .
- ٦- انشاء مركز بحوث متخصص في الموانئ البحرية .

**الهوامش :**

(\*) اعتمدت الدراسة على الجانب المكتبي ، الذي اشتمل على ما صدر من تقارير ومجموعات سنوية إحصائية صادرة من الوزارات والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية المركزية والفرعية التابعة لها . وما ورد في عدد من الكتب والدوريات والأطالس والخرائط الإيرانية والعربية . وأدرجت المصادر باللغة الفارسية وبالتاريخ الهجري الشمسي المعمول به في إيران مع توضيحها بالتاريخ الميلادي .

(\*\*) الميناء (port) مشتق من الكلمة اللاتينية (porta) والتي تعني مدخل أو بوابة ويعد الميناء نافذة تطل الدولة منه على العلاقات التجارية مع العالم الخارجي وعلى ضوء ذلك فإن الميناء يكون حلقة الاتصال بين البحر والدولة أي بين النظر والظهير ، أما المرفأ فهو ذلك الجزء المائي من سطح البحر يكون محاطاً بحاجز طبيعي أو صناعي بغية توفير المياه الهادئة ، والغطاس العميق لتكون هذه المزايا عاملاً جذاباً لرسو السفن عنده . ومن الضروري أن تكون المرفأ ضمن المياه الإقليمية للدولة كما إنها مجهزة بقدر كبير من الخدمات الرابطة لجهة الميناء متمثلة برصيف بري على اقل تقدير. المصدر / (سعدي علي غالب : النقل البحري دراسة في جغرافية النقل ، ط١ ، جامعة الموصل ، ١٩٨٥ ، ص١٣٧) .

(١) سعدي علي غالب : المصدر السابق ، ص١٦٠ .

(٢) سعدي علي غالب : المصدر نفسه ، ص١٧٣ .

(\*\*\*) لخص هنتنغتون صفات المرفأ المثالي بما يلي :

أ- أن يكون محمياً من العواصف .

ب- أن تكون مياهه عميقة حتى تستطيع السفن الكبيرة أن ترسو فيه في أمان .

ج- أن يكون متسعاً بحيث يستقبل أكبر عدد ممكن من السفن .

د- أن يكون كثير التعاريج حتى يتسع المجال لإنشاء أكبر عدد ممكن من الأرصفة والمستودعات .

ه- أن تحيط به أرض فضاء مستوية تخلو من المستنقعات وصالحة لنمو الميناء .

المصدر (عبد الله عطوي : جغرافية المدن ، ج١ ، دار النهضة العربية ، بيروت ٢٠٠١ ، ص١١٤) .

(٣) صلاح الدين الشامي : النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٦ ، ص١٨٨-١٨٩ .

(٤) حسين مسعود ابو مدينة : الموانئ الليبية دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، ط٢ ، جامعة أكتوبر، بنغازي

٢٠٠٨ ص٣٢ .

(٥) ساطع محلي : النقل والمواصلات ، دمشق ، ١٩٧٤ ، ص١٦٣ .

(٦) صلاح الدين الشامي : المصدر السابق ص١٧٦ .

(٧) حسين مسعود أبو مدينة : المصدر السابق ، ص١٣٦ .

(٨) سازمان بنادر ودریانوردی استان خوزستان ، بندر امام خميني [bikport.pom.ir](http://bikport.pom.ir)

(٩) محمد وصفي أبو مغلي ، إيران دراسة عامة : مركز دراسات الخليج العربي ، مطبعة جامعة البصرة ١٩٨٥ ، ص٦٢

(١٠) سازمان ميراث فرهنگي صنايع دستي وگردشگری استان خوزستان : نشریه ميراث فرهنگي ١٣٨٦ [www.mpr.ir](http://www.mpr.ir)



- (١١) سازمان بنادر و دریانوردی استان خوزستان ، إدارة بندر امام خمینی .  
<http://bikport.pmo.ir/introduction-map-fa.html>
- (١٢) جمال حمدان ، جغرافية المدن ، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٧٧ ، ص ٦٦ .
- (١٣) موقعیت جغرافیایی شهر بندر امام خمینی (ره) : روابط عمومی بندر امام خمینی (ره)  
[bandareemamkhomini.parsiblog.com](http://bandareemamkhomini.parsiblog.com)
- (١٤) روزان [//www.iransocialforum.org](http://www.iransocialforum.org)
- (١٥) بابل ، عزیزاده و غلامرضا: خورموسی جایی که خواب ماهی ها ، ایران نیوز ، شماره ٢٢٣٠ دوشنبه ١١ شهریور  
 ١٣٨١ - ٢٤ جمادی الثاني ١٤٢٣ [www.iran-newspaper.com](http://www.iran-newspaper.com) Mon, Sep 2, 2002
- (١٦) حسین مسعود أبو مدینة ، مصدر سابق ، ص ١٩٨٨ .
- (١٧) حسن سید حسن ، میناء الاسکندریة دراسة في جغرافية النقل البحري ، رسالة دكتوراه غير منشورة كلية البنات ، جامعة عين شمس ، ١٩٨٢ ، ص ٢٩٠-٢٩١ .
- (١٨) سازمان بنادر و دریانوردی : سالنامه امار عملیات ، اداره کل آمار فناوری ، اطلاعات إدارة آمار انفورماتیک سال  
 ١٣٩٣ ، جدول ٢ ، ص ٤ .

**المصادر :**

أ-المصادر العربية :

- ٦- ابو مدينة ، حسين مسعود: المواني الليبية دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، ط٢ ، جامعة اكتوبر، بنغازي ، ٢٠٠٨ .
- ٢- أبو مغلي : محمد وصفي ، إيران دراسة عامة : مركز دراسات الخليج العربي ، مطبعة جامعة البصرة ، ١٩٨٥ .
- ٣- حسن ، حسن سيد : ميناء الاسكندرية دراسة في جغرافية النقل البحري ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية البنات ، جامعة عين شمس ، ١٩٨٢ .
- ٣- حمدان ، جمال : جغرافية المدن ، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٧٧ .
- ٤- الشامي ، صلاح الدين : النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٦ .
- ٥- عطوي ، عبد الله : جغرافية المدن ، ج ١ ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ٢٠٠١ .
- ٦- غالب ، سعدي علي : النقل البحري دراسة في جغرافية النقل ، ط١ ، جامعة الموصل ، ١٩٨٥ .
- ٧- محلي ، ساطع : النقل والمواصلات ، دمشق ، ١٩٧٤ ، ص ١٦٣ .
- ب-المصادر الفارسية :

١- بابل ، عليزاده وغلانمرضا: خورموسي جاي كه خواب ماهي ها ، ايران نيوز ، شماره ٢٢٣٠ دوشنبه ١١ شهريور ١٣٨١ - ٢٤ جمادي الثاني ١٤٢٣ Mon, Sep 2, 2002 [www.iran-newspaper.com](http://www.iran-newspaper.com) (عليزاده بابل ، وغلانمرضا : صيد الأسماك في خور موسى ، صحيفة أخبار ايران ، العدد ٢٢٣٠ ، الاثنين ١١ شهريور ٢٠٠٢ ، جمادي الثاني ١٤٢٣).

٢- روابط عمومي بندر امام خميني (ره) ، موقعيت جغرافياي شهر بندر امام خميني (ره) : [bandareemamkhomeini.parsiblog.com](http://bandareemamkhomeini.parsiblog.com) ( الموقع الجغرافي لمدينة ميناء الامام الخميني(ره) : الرابطة العامة لميناء الامام الخميني (ره) .

٣- روزان : [://www.iransocialforum.org/](http://www.iransocialforum.org/)

٤- سازمان بنادر ودریانوردی: سالنامه امار عمليات ، اداره كل آمار و فناوری ، اطلاعات اداره آمار و انفورماتيك سال ١٣٩٣ (منظمة الموانئ والنقل البحري ، الكتاب السنوي الاحصائي ، دائرة الاحصاء ، معلومات دائرة الإحصاء ٢٠١٤) .

- ٥- سازمان بنادر ودریانوردی استان خوزستان : بندر امام خمینی [bikport.pom.ir](http://bikport.pom.ir) ( منظمة الموانئ والنقل البحري في محافظة خوزستان ، ميناء الامام الخميني ) .
- ٦- سازمان بنادر ودریانوردی استان خوزستان ، ادارة بندر امام خميني .  
<http://bikport.pmo.ir/introduction-map-fa.html> ( منظمة الموانئ والنقل البحري في محافظة خوزستان ، ادارة ميناء الامام الخميني )
- ٧- سازمان ميراث فرهنگي صنايع دستی وگردشگری استان خوزستان : نشریه ميراث فرهنگي ١٣٨٦ [www.mpr.ir](http://www.mpr.ir) ( منظمة التراث الثقافي والصناعات اليدوية والسياحة في محافظة خوزستان نشرة عام ٢٠٠٧ )
- ٨- بختیاری ، سعید ، أطلس جامع گیتاشناسي ٩٠-٩١ ، مؤسسة جغرافيايی وکارتوگرافي گیتاشناسي ، چاب دوم ، تهران ١٣٩١ . ( سعید بختیاري ، أطلس جامع عالم المعرفة ٢٠١١-٢٠١٢ ، مؤسسة جغرافية وخرائط عالم المعرفة ، ط١ ، طهران ٢٠١٢ )
- ٨- بختیاری ، سعید ، أطلس شهری استانی ایران ، مؤسسة جغرافيايی وکارتوگرافي گیتاشناسي ، چاب دوم ، تهران ١٣٩٣ ، ص٥٤ و٥٥ ( سعید بختیاري ، المدن والمحافظات الإيرانية ، مؤسسة جغرافية وخرائط عالم المعرفة ، ط١ ، طهران ٢٠١٤ ، ص٥٤ ، ٥٥ ) .
- ٩- ریاست جمهوری ، معاونت برنامه ریزی ونظارت راهبردی ، مرکز آمار ایران ، سالنامه اماري كل كشور ١٣٣٥ ، ١٣٤٥ ، ١٣٥٥ ، ١٣٦٥ ، ١٣٧٥ ، ١٣٨٢ ، ١٣٨٥ ، ١٣٨٨ ، ١٣٩٣ . ( رئاسة الجمهورية ، معاونية التخطيط والرقابة الاستراتيجية ، مركز إحصاء ايران ، المجموعات السنوية الاحصائية ١٩٥٦ ، ١٩٦٦ ، ١٩٧٦ ، ١٩٨٦ ، ١٩٩٦ ، ٢٠٠٣ ، ٢٠٠٦ ، ٢٠٠٩ ، ٢٠١٤ ) .
- ١٠- مؤسسة جغرافيايی وکارتوگرافي گیتاشناسي : خوزستان نقشه سياحتی وگردشگری مقياس ١:٤٥٠٠٠٠٠ ، تهران ١٣٨٦ ( مؤسسة المعرفة للخرائط الجغرافية : خريطة خوزستان السياحية ، مقياس ١:٤٥٠٠٠٠٠ ، طهران ٢٠٠٧ ) .
- ١١- وزارت راه وشهر سازی ، سازمان بنادر ودریانوردی ، سالنامه آمار عمليات ، دفترفناوري اطلاعات وارتباطات ، إداره آمار وانفورماتيك ، ١٣٩٣ ( وزارة النقل وبناء المدن ، منظمة الموانئ والنقل البحري ، الكتاب السنوي الإحصائي لعمليات الموانئ والنقل البحري ، مكتب تكنولوجيا المعلومات ، إدارة الإحصاء ) ( ٢٠١٤ )