

الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية) - دراسة حالة -

د. هشام صلاح محسن

الجامعة المستنصرية/ كلية التربية

المستخلص:

يهدف البحث الحالي إلى الكشف عن أهمية دور الميناء التجاري في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية متخذاً من ميناء ام قصر العراقي حالة خاصة تبين أهمية ذلك الأثر على حركة النقل البحري ومردودها الاقتصادي، وناقش البحث الأصول التاريخية لمفهوم الميناء وتصنيفاته على وفق الأنشطة الاقتصادية وتطورها الزمني، وتوضيح أهم الأطر الأساسية لتنميته والتي تستند في ذلك على ما يناسب التغيرات الخارجية للتجارة العالمية وأنماط وسائل نقلها المختلفة.

وكذلك ركز البحث على وضع الموانئ العراقية ووضعها الحالي بصورة عامة وميناء ام قصر بصورة خاصة والآفاق المستقبلية لهذا الميناء لما له دور واهميه بين الموانئ العراقية. فقد ناقش الواقع الحالي للميناء من حيث الأرصفة وطاقتها وكمية البضائع واعداد الحاويات المستوردة والسفن القادمة إلى الميناء، موضحاً في ختام هذا المحور أهم المشكلات التي يتعرض لها الميناء والوقوف على تلك المشكلات وسبل تذليلها لتحقيق نقل بحري تجاري منظم.

واهتم البحث بجملة من الاستنتاجات والتوصيات التي في حال الأخذ بها فأنها ستجعل من الموانئ التجارية بؤر اقتصادية، داعمة حركة النقل البحري عامة، وميناء ام قصر جنوب العراق خاصة، وما قد تعكسه هذه المراكز التجارية من الوجه الحضارية المتطورة للعراق الناهض، والمتقدم مستقبلاً.

١ - مقدمة:-

تعود الأصول التاريخية لمعنى الميناء (ports) إلى مصطلح اللاتيني (porta) وتعني مدخل او بوابة (gateway) وهي نافذة تطل بها الدول على عالمها الخارجي. وتعرف بأنها المنطقة الجغرافية إلى تقدم كافة أنماط الخدمات إلى السفن وبشكل منسق [١]. كما يمكن يعرفه آخرون بان "الميناء" هو (مكان الذي يقع على حافة البحار، والمحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، الذي تذهب إليه السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها). أو الميناء هو (المكان الذي ينتقل منه أو إليه المسافرين الراحلون عبر السفن) [٢].

تصنف الموانئ من حيث نشاطها الاقتصادي إلى:-

- ١) الموانئ التجارية: بضائع الحاويات مثل الإسمنت وبضائع الصب مثل الحديد الخام.
 - ٢) موانئ نفطية: تصدير النفط الخام عبر الاتانبيب او ناقلات.
 - ٣) الموانئ الجافة: لأغراض التخزين وهي جافة الانهر وتقع على ساحل بحري مثل ميناء الرياض في السعودية.
 - ٤) موانئ الصيد: خاصة بصيد الأسماك.
 - ٥) موانئ الخدمات: تزويد السفن المارة بالوقود والمياه العذبة والطعام، ووسائل الخدمة التي يحتاجها المسافرين. والصورة (١) توضح صوراً لأنصاف مختلفة من الموانئ.
- إضافة إلى ذلك فهناك موانئ متخصصة (للحاويات، حرة، صناعية) [٣]، وقد يكون هناك دمج في خدمات الميناء، اذ في الميناء الواحد وبسبب التطور التكنولوجي الحاصل من الممكن ان يقدم اكثر من خدمة وظيفية فقد يكون (تجاري، وخدمي، وصيد، وجاف) في آن واحد وقد يكون صناعي تجاري مثل ميناء ام قصر وميناء خور الزبير، فضلاً عن في كل ميناء لابد من توفر (الخدمات المساعدة فيه مثل أنشطة إصلاح وصيانة السفن وأنشطة تموين) على أساس ان ذلك جزء من عمل الميناء، وبالتالي يمكن الإشارة هنا إلى تطور الموانئ وفقاً لأجيالها الزمنية وكما هو ات:-

- الجيل الأول: كان دور الميناء منحسراً على تداول بضائع الصادرة والوارد من دون أي نشاطات اضافية واعد الميناء هنا هو وحدة مستقلة ليس لها أي ارتباط تجاري اخر.
- الجيل الثاني: امتدت رقعة الميناء إلى مناطق النظير واصبح هناك ارتباط واضح بين الدولة وهيئة الموانئ واعدت الميناء مركز ثقل للخدمات التجارية والصناعية.
- الجيل الثالث: باتساع مفاهيم النقل البحري وتوجهات حرية التجارة العالمية وذلك في عقد الثمانينات توجهت الموانئ هي الأخرى إلى الاعتماد على الأرصفة ذات النظم المتطورة، وفي هذه المرحلة أصبحت الموانئ اهم مصادر الدخل الرئيسية للدولة ولاسيما الدول الصناعية الكبرى [٤]. ولكي تعمل الموانئ بصورة ذات كفاءة عالية ان تستند على اسس تدعمها بشكل سنة وهي كالاتي:-



الصور (١): أ) ميناء تجاري ب) ميناء نفطي ج) ميناء جاف د) ميناء صيد و) ميناء خدمات^(١)

١- مستوى توفير التجهيزات والمعدات: وتعد ذا أهمية وأثر في جذب الخطوط الملاحية العالمية للميناء، إذ أن الموقع الجغرافي لم يعد حافزاً رئيساً لجذب السفن بقدر ما يمتلك الميناء من

إمكانيات والتي منها (سرعة وسهولة الإجراءات لكافة الأنشطة) وبالتالي فإن توفر التجهيزات والمعدات المطلوبة من أهم مقومات التي تفضلها السفن القادمة للميناء على الموانئ الأخرى الموجودة في المنطقة [5].

٢- مستوى استخدام الحاويات: عند تخطيط ميناء ما لا بد من الأخذ بنظر الاعتبار (مستوى النقل بالحاويات) وما هي الوسائل الواجب توفرها لأنجاح هذا الأسلوب من النقل، لأن تطور الميناء في هذا المجال يعكس تطوره مع نمط التجارة الخارجية، لذا يجب على الموانئ النامية تطوير شامل لمحطات الحاويات وما يتصل بها من استخدام للأنظمة الالكترونية الحديثة وبالتالي لا بد من تطور معدات المناولة الخاصة بالحاويات وما يلحق بها من ساحات مكشوفة وأرصفة خاصة، التي هي بحاجة إلى أعماق مناسبة تأوي السفن الكبيرة الحجم وعلى مختلف أجيالها وسهولة إيوائها في الميناء وبشكل آمن [6].

٣- مستوى كفاءة العاملين: يعد هذا المقوم أساس المقومات والمستويات السابقة الذكر فمن غير الأيدي العاملة وكفاءتهم لا يمكن استخدام المعدات بالشكل الجيد، فضلاً عما يحققه هذا العامل من إنتاجية مرتفعة وقدرة الميناء على جذب خطوط الملاحة العالمية، وهنا لا بد من ان إيجاد مراكز تدريب عامل الموانئ متقدمة ومتابعة للتطورات التقنية وان تكون هناك جدوى اقتصادية عما تقدمه من أساليب تدريب [7].

٢- الموانئ وحركة النقل البحرية:-

تتطور الموانئ بتطور تقنيات النقل البحري، إذ أخذت الموانئ بالتخصص في نوع وحجم البضائع وفقاً لتلك التقنيات المتقدمة وبالتالي أصبحت الموانئ متعددة الأغراض، وبما ان الازدهار الحضاري لأي دولة يعتمد على التجارة الخارجية كونها اداة نمو واضحة والتي تعد الموانئ أهم منافذها الرئيسية، وخير مثال على ذلك هو ميناء روتردام في هولندا والذي يعد أكبر ميناء في العالم لما يستقبل من سفن كبيرة لا تقل عن (٣١) ألف سفينة كبيرة و(٢٥٠) ألف زورق فهو محطة رئيسة فيها ما يقارب (٤٠٠) خط ملاحي و(٣٧) كم من الأرصفة [٨]، هذا من جانب ومن جانب آخر فإن الميناء يؤدي دوراً هاماً في تشغيل الأيدي العاملة ومصدراً أساسياً للدخل، ومن هنا يمكن القول ان الموانئ هي الشريان الرئيس للتمنية الاقتصادية لذا فلا بد من الاهتمام بتلك الموانئ ورفع كفاءتها إلى المستوى الذي يزيد من اقبال السفن ويكون محطات رسو وتموين وبالتالي زيادة إيرادات الموانئ التي تعد أساس عناصر التنمية، ومن هنا تجلت الضرورة للاهتمام بالموانئ وما يتماشى مع التطور العالمي في مجال النقل البحري. ولاسيما وان الناقل البحري يتجه

دوماً إلى موانئ حديثة مستغلاً في ذلك عنصر الوقت وماله من اثر واضح على عنصر الكلفة [٩].

٢-١ نشاطات الموانئ:-

تمثل الموانئ حلقة أساسية في صناعة النقل من خلال مجالات العمل الآتية [١٠]:

(١) مجال النقل البحري الذي يتناول السفن بشتى أنواعها مثل سفن الحاويات، البضائع المتنوعة، الدرجة RO-RO^(٢).

(٢) مجال الموانئ البحرية الذي يتناول النقل البحري وكفاءة تشغيل الموانئ والحجم الأمثل لطاقت التشغيل.

(٣) مجال الأعمال البحرية مثل الإرساء، الإقلاع، الصيانة للقطع البحرية (التسفين) وتقديم الخدمات البحرية للسفن التي تؤوم الموانئ.

(٤) بواخر نقل المسافرين وتقديم الخدمات الضرورية للوافدين والمغادرين.

٢-٢ مستلزمات تنمية الموانئ:-

ويقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فضلا عن ما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء ولعل من أهم تلك الخدمات والمستلزمات المساعدة هي كالآتي [١١]:-

(١) خدمة الإرشاد والقطر: وهي خدمة يقدمها المرشدين البحريين (Pilots) بتوجيه السفن أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، وتوفر هذه الخدمة عملية إرشاد السفن من خص ما قد يعترضها من صخور او اجسام غارقة اخرى، اما القطر فهي خدمة مكملة للإرشاد وتعني بالسفينة المعطلة وجرها بواسطة قاطرات مساعدة (Tug Boats) لتساعد السفينة لرسو على رصيف الميناء، والذي يقوم على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها.

(٢) خدمة الشحن والتفريغ: وهي خدمة تستيف البضائع^(٣)، وكلما نشطت تلك الخدمة في الميناء كلما انخفضت مدة بقاء السفينة في الميناء الأمر الذي يدعو إلى توفر العدد الكافي من الرافعات واليد العاملة المشغلة لتلك المكائن والتي بدورها الحفاظ على سلامة البضائع ولاسيما القابلة للكسر والتلف أثناء التحويل من وإلى السفينة وبالعكس وتعد الرافعات المرفأية اساس في تحويل مثل هكذا بضائع في حين تؤدي الرافعات الجسرية مهمة اكبر تتمثل في مناولة الحاويات ومثل هذه الرافعات بحاجة إلى إدارة خاصة تتمتع بمقومات حقيقية للعمل في هذا النشاط، فكثير من الموانئ واجهت

خسائر كبيرة في خدمة الشحن والتفريغ بسبب سوء سلطة الادارة او الشركة الخاصة المخولة لمثل هذا العمل [١١]. هذا وقد جهز ميناء ام قصر في العراق بوسائل حديثة لمناولة البضائع اتسمت بسرعتها فضلاً عن التوسعات في الأرصفة وإعدادها إعداداً كاملاً لأستقبال السفن بمختلف احجامها وحمولاتها وبالتالي فإن تطوير مثل تلك الخدمات في الشحن والتفريغ، يعد عاملاً هاماً و اساسياً في تفعيل العمليات التجارية واتساع العلاقات الدولية [١٢].

(٣) **خدمة التخزين:** وهي خدمة تخزين البضائع المستوردة والمصدرة لحين اكمال الاجراءات الكمركية وفقاً للأنظمة والقوانين المتبعة في الميناء، وتعمل خدمة التخزين على تفريغ السفن دون توقف الامر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة ويقلل من بقاء السفينة في الميناء ويجعل من نظرية الأرتال^(٤) (طابور الانتظار) اكثر إيجابية عند تطبيقها على أرصفة الميناء، وعليه لا بد من ان تكون مساحات المخازن كافية لمستوى البضائع وحركتها في الميناء اذ تقسم المخازن إلى نوعين، هما [١٣]:

١. مخازن مخصصه للبضائع العابرة (الترانزيت) وتقع بالقرب من أرصفة الشحن والتفريغ وعادة ما تكون للخزن ذات المدة القصيرة، فضلاً عن ان تلك المخازن غالباً ما تكون مغلقة لا مكشوفة حفاظاً على البضائع من السرقة او التلف من العوامل الجوية غير المتوقعة.

٢. النوع الثاني فتسمى بـ (المخازن الخلفية) وهي المخازن التي تستعمل للبضائع التي مخطط لها البقاء لمدة اطول قياساً بمخازن البضائع العابرة، وعادة ما تتولى مسؤولية مثل هكذا بضائع شركات خاصة في حين يعزى الحزن القصير الأجل إلى إدارة الميناء، فضلاً عن سلطات الكمارك والتي ينتسب لها مراقبة حركة البضائع من والى المخازن واجراءات التخليص الاخرى.

اما عن **المستلزمات المساعدة** والتي لا بد من توفرها في الميناء فهي عديدة ولعل من اهم ما يجدر الاشارة اليه كالاتي:-

(١) **مستلزمات إصلاح وصيانة السفن:** ان توفر مثل هذه الخدمة والأنشطة في الميناء يجعلها مصدر جذب لخطوط الملاحة البحرية وبالتالي تحقيق إيرادات إضافية لها، وتشغل موانئ دبي في الوقت الحاضر المركز الاول في منطقة الخليج في هذا المجال بعد ان كان ميناء عدن سابقاً افضل ميناء مخصص لهذه الخدمة المقدمة للسفن لاحتوائه على حوض جاف يصل حمولته إلى (١٥٠٠) طن الا انه اصيب بالصدأ والإهمال وهو معطل حالياً [١٤]. وخلاصة القول ان تلك الخدمات والمستلزمات المقدمة للسفينة الموجودة في الميناء لا بد ان تواكب التطورات الحديثة

الحاصلة في مجال النقل البحري وتطورات السفن العاملة في التجارة الدولية، فهي بحاجة إلى أحواض جافة كبيرة الحجم تلبي حاجياتها المتعددة.

(٢) **مستلزمات تموين السفن:** وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء اذ تمولها بالأغذية والمياه العذبة والوقود وغيرها، وغالباً ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التمويل، لاسيما اذ ما عرفنا ان هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك، وبالتالي فإنها تؤدي دوراً كبيراً في جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية، لكن وبالرغم من اهمية هذه الخدمة الا انها اقتصرت على بعض الموانئ، ويعود سبب ذلك إلى التطور التقني الذي حصل على وسائل النقل البحري، اذا اصبح بأستطاعة السفن المتطورة قطع الالاف من الاميال دون الحاجة للتزود بالوقود لما تحوية من خزانات كبيرة تغطي، وحاجات السفينة [١٥].

نستنتج مما تقدم ان كل من الأرصفة والمعدات المهيئة للشحن والتفريغ داخل الميناء والمخازن فضلاً عن الايدي العاملة هي مكونات اساسية عند كل ميناء وان هذه المستلزمات والخدمات لا بد ان تعمل بتوافق وانسجام فانخفاض او تباطؤ اداء أي من هذه الخدمات يعني انخفاض طاقة الميناء الفعلية وبالتالي فهو ينعكس بدوره على مردودة الاقتصادي، وعليه لا بد ان تكون طاقة المناولة (معدات الشحن والتفريغ) متساوية مع طاقة النقل (معدات النقل من الأرصفة إلى المخازن) لان هذا التساوي سوف يعمل توافقياً بين معدلات وصول السفن ومعدلات الشحن والتفريغ بالمقارنة مع معدلات النقل والتخزين وعليه يترتب على حركة السفن، والإيجاز بالوقت، وتجنبها الانتظار، وبالتالي لا يوجد تكديس للسفن ووجود صف طويل لها ولا تكديس للبضائع على الأرصفة وإعاقة لعمليتي الشحن والتفريغ فضلاً عن عدم وجود تكديس في ابنية المخازن والتقليل من احتمالات تلف البضائع. وعليه يمكن تقسيم نقل تلك البضائع على المراحل الآتية:-

أ- مرحلة مناولة الضائع من السفينة إلى الرصيف.

ب- مرحلة نقل البضائع من الرصيف إلى المخازن (مكشوفة ومسقفة).

ج- مرحلة تسليم البضائع إلى ظهير الميناء للاستهلاك العام.

هذا وليس من الضروري ان تمر كل البضائع بهذه المراحل فمن الممكن تفريغ البضاعة بصورة مباشرة من السفينة إلى الشاحنة دون ان تمر بمرحلة ساحات الخزن، أي تفرغ وتسلم فقط.

٣- موانئ العراق:

يمتلك العراق حالياً أربعة موانئ تجارية ومنصتين لتصدير النفط. يبلغ عدد أرصفة الموانئ التجارية حالياً (٤٨) رصيفاً بطاقة (١٧,٥) مليون طن سنوياً والعامل منها فعلياً هو (٤٣) رصيفاً

بطاقة (١٥,٩٠) مليون طن سنوياً، والجدول (١) يبين الموانئ العراقية التجارية وطاقاتها المتاحة وعدد الأرصفة في كل ميناء والأعماق المتاحة حالياً في واجهات أرصفتها، كما يبين الميزة المكانية لنشاط الموانئ من خلال الموقع الجغرافي لمحافظة البصرة اذ تقع هذه الموانئ على ضفاف شط العرب والسواحل الشمالية للخليج العربي، وكذلك توفر الأيدي العاملة الفنية وغير الفنية اللازمة لتشغيل الموانئ. [١٠]

جدول (١) الموانئ العراقية التجارية وطاقاتها المتاحة وعدد الأرصفة في كل ميناء والأعماق المتاحة حالياً في واجهات أرصفتها

ت	الميناء	عدد الأرصفة		الطاقة المتاحة (مليون طن سنوياً)
		الموجودة	العاملة فعلاً	
١	ميناء المعقل	١١	٦	١,٥٠
٢	ميناء ام قصر	٢٢	٢٢	٧,٥٠
٣	ميناء خور الزبير	١٢	١٢	٦,٤٠
٤	ميناء ابو فلوس	٣	٣	٠,٥٠
	المجموع	٤٨	٤٣	١٥,٩٠

المصدر: وزارة النقل/ الشركة العامة لموانئ العراق.

أثر الحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق سنة ١٩٩٠-٢٠٠٣ وتعرض الموانئ لبعض الأضرار خلال حروب العراق (في العقود الثلاثة الأخيرة) فقد أدى ذلك إلى تقادم الآليات والمعدات التي تعمل على تشغيل الموانئ وعطل أعداد كبيرة منها، وكانت الحروب سبباً في زيادة عدد الغوارق من السفن والبواخر (الحربية والتجارية) في الممرات الملاحية وسبباً في توقف أعمال كربي هذه الممرات، مما أدى إلى تردي الأعماق وقلة الغواطس بسبب زيادة الترسبات فيها وفي واجهات الأرصفة، كما أن الغوارق في الممرات الملاحية شكلت عائقاً رئيساً أمام دخول البواخر وأمام عمليات الكربي والصيانة لهذه الممرات، كل هذا أثر سلباً على أداء وكفاءة الموانئ التجارية وأرصفتها في العراق.

بعد سنة ٢٠٠٣، بذلت الشركة العامة لموانئ العراق جهوداً من خلال إمكانياتها المالية الذاتية وما تم توفيره من خلال الموازنة الاستثمارية بتأهيل الحفارة الخازنة الماصة (الزبير) والحفارة (تحرير) وشراء الحفارة (طيبة)، وفي مجال انشال الغوارق تم إنشال الباخرة (الوليد) والباخرة (حنان) والعمل

جاري لانتشال أهداف أخرى من خلال إيرادات الشركة وتخصيصات الموازنة الاستثمارية المخصصة لذلك.

ومن الجدولين (٢) و(٣) يلاحظ أن نشاط الموانئ قد تراجع بعد سنة ١٩٩٠ بسبب الحصار الاقتصادي حيث كانت استيرادات العراق تؤمن من موانئ الدول والأقطار المجاورة ولغاية سنة ٢٠٠٢ حيث وصل إجمالي الحمولات المتناولة إلى (٩) مليون طن في سنة ٢٠٠٢ وذلك لتوقيع العراق لمذكرة النفط مقابل الغذاء والدواء سنة ١٩٩٥ ونشاط حركة التجارة الخارجية، ثم انخفض في سنتي ٢٠٠٤ و٢٠٠٥ إلى (٣) و(٦) مليون طن على التوالي بسبب تردي الأوضاع الأمنية، ليرتفع مرة ثانية، في السنوات اللاحقة، إلى مستوياته السابقة، انظر الجدول (٢).

جدول (٢) البواخر التجارية وكمية البضائع التي تم مناولتها في الموانئ التجارية للسنوات

١٩٧٩، ١٩٩٠، ١٩٩٩، ٢٠٠٢

السنة	عدد الوحدات الواصلة	كمية البضائع التي تم مناولتها (طن)
١٩٧٩	١٦٦٤	٨٠٥٢٠٠٠
١٩٩٠	٣٥٦	٤٨٦٩٠٠٠
١٩٩٩	١٥٨٢	٤٢٤٩٠٠٠
٢٠٠٢	٥٨٧٩	٩٣٣٧٠٠٠

المصدر: وزارة النقل/ الشركة العامة لموانئ العراق.

جدول (٣) البواخر التجارية والحمولات الواصلة إلى الموانئ التجارية للسنوات ٢٠٠٤ - ٢٠٠٨

٢٠٠٦		٢٠٠٥		٢٠٠٤		اسم الميناء
الحمولة/ طن	عدد الوحدات	الحمولة/ طن	عدد الوحدات	الحمولة/ طن	عدد الوحدات	
٧٧٢٠٣٤٠	٨٩١	٤٣٦١٩٦٥	٧٦٣	١٧٦٣٢٢٨	٧٤٢	أم قصر
٤١٩٥٧٢٢	١٣٢٩	١٢٠٠٤٤٣	١٢٦٢	٦٠٢٣٥٧	٦٤٧	خور الزبير
٥٦٤٦٦٨	١٥٥٢	٤٨٠٢٧٠	٢٠٢٥	٨٨٧٢٩٢	٥١٤	أبو فلوس
١٠٣٠٥٤	١٢٤	٤٤٤٠٤	١٠٨	-	-	المعقل
١٢٥٨٣٧٨٤	٣٨٩٦	٦٠٨٧٠٨٢	٤١٥٨	٣٢٥٢٨٧٧	١٩٠٣	المجموع

٢٠٠٨		٢٠٠٧		اسم الميناء
الحمولة/ طن	عدد الوحدات	الحمولة/ طن	عدد الوحدات	
٧٤١٨٢١٥	٨٨٨	٥٩٨٦٩٤١	٨٧٦	أم قصر
٣٨٧٦٠٤٨	١٠٠٥	٤١٦١٩١٤	١٠٥٦	خور الزبير
٥٤٩٧٤٣	٢٣٤٥	٦٩٢٩٦٠	٣٠٢٠	أبو فلوس
١٠٠٥٥	١٣	٤٢٠٦٥	٤٧	المعقل
١١٨٥٤٠٦١	٤٢٥١	١٠٨٨٣٨٨٠	٤٩٩٩	المجموع

المصدر: وزارة النقل/ الشركة العامة لموانئ العراق.

والجدول (٤) يوضح عدد الوحدات الواصلة إلى الموانئ النفطية وكمية النفط المحمل منها للسنوات (٢٠٠٦ و ٢٠٠٨)، في حين يوضح الجدول (٥) أعداد المسافرين القادمين والمغادرين لميناء أم قصر لسنتي (٢٠٠٧ و ٢٠٠٨).

جدول (٤) البواخر والحمولات النفطية للسنوات ٢٠٠٦ - ٢٠٠٨

الإجمالي (طن)		الميناء العميق		ميناء البصرة النفطي		السنة
الحمولة (طن)	عدد البواخر	الحمولة (طن)	عدد البواخر	الحمولة (طن)	عدد البواخر	
٤٤٨٤١٢٣٣	٤٣٤	٦٩٨٤١٩	١٢	٤٤١٤٢٨١٤	٣٣٢	٢٠٠٦
٤٧٧٤٠٨٥١	٣١٤	١٩١٠٣٦٧	٢٠	٤٥٨٣٠٤٨٤	٢٩٤	٢٠٠٧
٣٨٩٩٧٣٦٨	٢٩٢	١١٢٧٨٦٠	٢٢	٢٧٨٦٩٥٣٥	٢٧٠	٢٠٠٨

المصدر: وزارة النقل/ الشركة العامة لموانئ العراق.

جدول (٥) باواخر المسافرين القادمة والمغادرة في ميناء ام قصر لسنتي ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨

السنة	عدد البواخر	عدد الوافدين	عدد المغادرين
٢٠٠٧	١٥٦	٧٦٤٤	٦٦٩٧
٢٠٠٨	١١٧	٨٧٣٤	٦٤٨٥

المصدر: وزارة النقل/ الشركة العامة لموانئ العراق.

وتواجه الموانئ العراقية منافسة قوية من قبل موانئ الدول والأقطار العربية القريبة (الإمارات العربية المتحدة وقطر) ومن موانئ الدول والأقطار المجاورة (الكويت، الأردن، سوريا، السعودية، إيران) وقد حققت موانئ الأقطار القريبة والدول المجاورة أعلاه تقدماً وتطوراً كبيرين خلال العقدين المنصرمين في حين تراجع أداء وكفاءة الموانئ العراقية خلال نفس الفترة بسبب ظروف الحصار الاقتصادي والحروب التي مر بها العراق اذ لم تشهد الموانئ العراقية أي تطور ملحوظ على الصعيد المحلي والعالمي. وجميع الدول أعلاه تسعى إلى الربط السككي مع العراق لتعزيز موقع موانئها في تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب وفي هذه الحالة سيكون نشاط الموانئ العراقية في تجارة الترانزيت ضعيفاً جداً بوجود هذه المنافسة وفي ظل ضعف إمكانياتها الحالية. وعلى أساس ما تقدم فإن تطوير الموانئ العراقية وتحويلها من موانئ ثانوية إلى موانئ رئيسة قادرة على استقبال السفن العملاقة يمكن أن يعزز موقع العراق الجغرافي كحلقة للربط بين الشرق والغرب مع بقاء الحاجة إلى تطوير البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية باتجاه خدمة هذا الهدف. [١٠]

إن الموانئ الحالية، بطاقتها المحدودة، ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستيرادات والصادرات للعراق مستقبلاً والتي تم تقديرها بـ (٥٣) مليون طن في سنة (٢٠١٨)، لكون الممرات المائية الموصلة لهذه الموانئ ذات أعماق محدودة (٦ - ١٠) متر، غير قادرة على استقبال البواخر العملاقة (للاحويات وللحمولات المتنوعة وحمولات الفل)، عليه فإن إضافة أرصفة جديدة لموانئ أم قصر وخور الزبير سوف لا يلبى الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول البواخر العملاقة. [١٠]

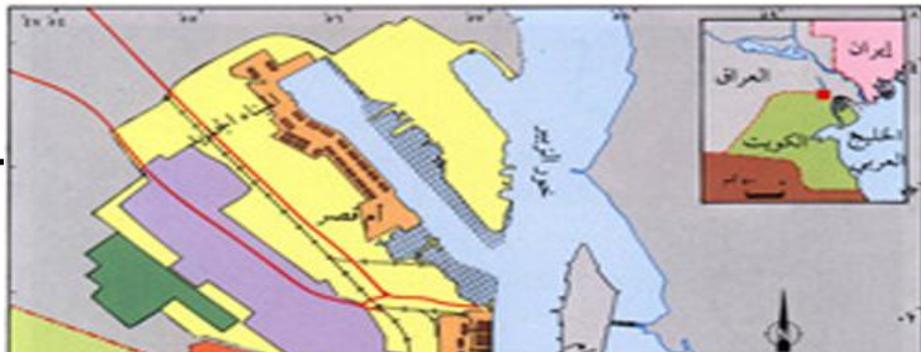
إن المرحلة المقبلة تتمثل بالعمل على تلبية الطلب المتوقع من خلال إنشاء ميناء جديد (ميناء فاو الكبير) أقرب إلى المنافذ البحرية الدولية وتكون الأعماق في القناة الموصلة إليه وفي أرصفته لا تقل عن (١٧,٥) متراً والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة ذات حمولة (١٢٠) ألف طن والتي سوف تؤدي إلى إنخفاض في كلف النقل بحدود (١٠٠) دولار لكل طن. يحتوي الميناء الجديد على (٣٥) رصيفاً في سنة الهدف (٢٠٣٨) منها (٢٢) رصيفاً للاحويات و(١٣) رصيفاً للبضائع العامة والفل وعليه فإن طاقة الميناء الجديد ستكون بحدود (٦٦) مليون طن سنوياً للاحويات (أي

بمعدل (٧,٥) مليون حاوية سنوياً) و(٣٣) مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل في سنة الهدف ٢٠٣٨. إضافة إلى إمكانية الاستفادة من موقع العراق الجغرافي كقناة جافة لنقل البضائع (الترانزيت) من شرق اسيا إلى تركيا وأوروبا. [١٠]

٣-١ ميناء ام قصر:

- **موقع الميناء:** يقع في محافظة البصرة في منطقة ام قصر بالقرب من الحدود العراقية الكويتية، الخارطة (٢) والصورة (٣)، وتديره الشركة العامة لموانئ العراق. تأسس الميناء سنة ١٩٣٠ اذ يعتبر من أهم موانئ العراق لانه يقع في شمال الخليج العربي على بعد ٧٥ كم من المدخل الغربي لمدينة البصرة.

- **ميناء ام قصر التاريخ:** بسبب التزايد بحركة التجارة الخارجية وحصول اكتظاظ في ميناء المعقل على شط العرب دعت الحاجة إلى التفكير بإنشاء ميناء جديد وبسبب قرب المنطقة من الخليج العربي وعدم مرور البواخر بالقنوات الملاحية ولعمق المنطقة مما يساعد في استقبال بواخر ذات غاطس اكبر من ميناء المعقل. تم انشاء رصيف خاص بالاوعية النمطية بقياس (٣٥*٢٥٠) متر وجهاز برافعتين جسريتين طاقة الواحدة ٤٠ طن، ثم انشأت أرصفة اضافية اخرى. وبعد ذلك تم انشاء عشرة أرصفة جديدة تشتمل على سقائف ومخازن وساحات تكديس ورافعتين جسريتين لغرض تفريغ و شحن الحاويات. العمل الان مستمر في ميناء ام قصر وذلك بإنشاء رصيفين جنوب الأرصفة العشرة ومن المؤمل انشاء أربعة أرصفة جديدة زمن المشاريع المستقبلية أنشاء ١٣ رصيف لمختلف الاختصاصات. ادت المعطيات السابقة إلى بناء الميناء سنة ١٩٦٥ وقد احتوى في حينه على ثلاث أرصفة خرسانية حديثة بواجهة كلية قدرها ٦٤٠ م. حيث احتوت هذه الأرصفة على (ثلاث مخازن وثلاث سقائف وعشرة رافعات مرفأية) ثم جرى تطوير أحد الأرصفة لتصدير الكبريت المنقول من حقول المشراق حيث جهز بحزام ناقل أوتوماتيكي بطول كيلومتر مع حمالة أوتوماتيكية. [١٠]



خارطة (٢) يبين موقع ميناء ام قصر سنة ١٩٨٠



صورة (٣) يبين احد ارسفة ميناء ام قصر

بدأ الميناء حركته التجارية بشكل فعلي سنة ١٩٧٤م واخذت هذه الحركة بالتزايد اثر زيادة عوائد العراق النفطية بعد سنة ١٩٧٥م نتيجة لارتفاع اسعار النفط الذي شجع على تنفيذ خطط التنمية الكبرى الامر الذي جعل من ميناء ام قصر مركزاً تجارياً مهماً في خدمة التجارة الخارجية استيراداً وتصديراً حينها كان الميناء يحتوي على اربعة ارسفة منها رصيفين للبضائع العامة ورصيف للحاويات ورصيف لتصدير الكبريت وذلك سنة ١٩٧٦م إلى ان وصلت عدد الأرسفة إلى (١٨) رصيف في سنة ١٩٧٨م واغلب تلك الأرسفة هي لنقل البضائع العامة [١٨]، وفي

نهاية سنة ١٩٧٩م بوشر بإنشاء ثلاثة أرصفة اضافية للبضائع العامة الا انها توقفت عن الانجاز بسبب بدء الحرب العراقية - الايرانية في ايلول سنة ١٩٨٠م، الا انها استكملت سنة ١٩٨٩م وبالتالي اصبح ميناء ام قصر يشغل (٢١) رصيف منها القديمة من (١-١١) واخرى حديثة من (١٢-٢١) [١٩]، توقف نشاط الميناء بشكل كامل خلال سنتي (١٩٩١-١٩٩٢م) عندما فرض الحصار الاقتصادي على العراق في ايلول سنة ١٩٩٠م، ثم زول نشاطاً محدوداً خلال السنوات (١٩٩٣-١٩٩٦م) وفي سنة ١٩٩٧م بدأت حركة الميناء التجارية بالتزايد وفقاً لقرار الامم المتحدة الذي يسمح للعراق باستيراد جزء يسير من المواد الغذائية الأساسية واستمرت البضائع المستوردة بالتزايد حتى قرار وقف العقوبات الاقتصادية بعد نهاية الحرب على العراق في نيسان ٢٠٠٣ [٢٠].

اما اليوم وبعد رفع الحصار الاقتصادي على العراق اصبح من الضروري تطوير ميناء ام قصر ليكون ذا طاقة استيعابية عالية قادرة على تلبية حاجته التجارية الخارجية (استيراداً وتصديراً)، لاسيما ونحن نعرف ان طاقة استيعاب ومشاركة الأسطول البحري العراقي ليست ذات قيمة الذي دعا إلى الاعتماد وكباقي الموانئ العربية على سفن الاجنبية، ولجل تنمية الميناء العراقي وتوفير متطلباته الأساسية الخاصة بالشحن والتفريغ والخزن واليد العاملة ... وغيرها، ولتضاهي بذلك الموانئ الرئيسية العربية (مثل الإماراتية وموانئ الدول والاقطار العربية الأخرى)، ولتكن عمليات الشحن ترانزيت مدفوع إلى ميناء العراق بدلاً من وساطة الوصول والاستغناء عن التكاليف الاضافية المبنية على اتفاقيات غير منظمة مع خطوط ملاحية لنقل البضائع إلى الميناء.

٤- ميناء ام قصر الواقع والمشكلات:

وفي مجال الموانئ كان هدف الاستراتيجية العراقية خلال عقد الستينيات من القرن الماضي هو زيادة طاقة الموانئ والانتقال إلى مواقع اقرب للمناذ البحرية الدولية وإمكانية استقبال سفن وبواخر أكبر، أما في عقد السبعينات فقد كان الهدف هو تعزيز دور مدينة البصرة من الناحية الصناعية من خلال إنشاء ميناء للأغراض الصناعية ليكون أحد مرتكزات المدينة الصناعية في البصرة. [١٠]

يمكن القول وبراين مسندة ان الاستثمار في ميناء ام قصر ذا جدوى اقتصادية اذ بالامكان رفع قدرته وبما يتناسب مع تطورات ومتطلبات النقل البحري العالمي من خلال ما يحمله من مقومات تساعده على مواكبة ذلك التطور، ولعل من أهمها: [١٠]

١- ارتفاع موقع الميناء وصلابة الارض القادرة على بناء أرصفة وبمواصفات فنية عالية، فضلاً عن التحديث للأرصفة الحالية.

٢- ظهور الميناء مرتبط بشكلية طرق برية كافية (من سيارات وسكة حديد).

٣- قلة الترسبات في الميناء جعلت من اعمال الحفر سهلة ومن دون تعقيد.

٤- قربه من الخليج العربي وبممر ملاحي يقدر طوله ب (٦٥ كم).

أن توفر هكذا مقومات كان لابد من استغلالها والاستفادة منها لتحقيق تنمية شاملة لجميع مرافق الميناء من رفع الطاقة الاستيعابية في الأرصفة مع معداتها وانتهاءً باستخدام النظم الإلكترونية الحديثة ورفع كفاءة القوى العاملة.

تبلغ الطاقة الاستيعابية الكلية للميناء (١٠٥٠٠) ألف طن/سنة وهو يختص بالبضائع العامة والكبريت الذي خصص لها (١٤) رصيف خاص للبضائع العامة وبطاقة (٣٥٠٠) ألف طن/سنة ورصيفان للكبريت بطاقة (٣٠٠٠) ألف طن/سنة وهو ما يمثل (٦٢%) من إجمالي طاقات الأرصفة في الميناء اما عن بقية الأرصفة فهي مخصصة للحاويات والحبوب وبضائع الدرجة، هذا وتتراوح اطوال الأرصفة في الميناء ما بين (٨٠-٢٠٠) متر للرصيف الواحد وبأجمالي (٣٩٥٢) متراً، جدول (٦).

جدول (٦) تخصصات الأرصفة وطاقاتها في ميناء أم قصر

رقم الرصيف	الاختصاص	الطاقة الاستيعابية (ألف طن/سنة)
الأرصفة (٢-١) و(٩-٦) و(١٢-١٩)	بضائع عامة	٣٥٠٠
رصيف رقم (١١)	زيوت نباتية	٥٠٠
الرصيفين (٣-٤)	تصدير كبريت	٣٠٠٠
الأرصفة (٥، ٢٠-٢١)	حاويات + بضائع درجة في رصيف (٢١)	١٠٠٠
رصيف رقم (١٠)	حبوب	٢٥٠٠
-	-	المجموع ١٠٥٠٠

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم، (بيانات غير منشورة).

اما عدد الرافعات الموجودة فقد بلغ (٤٤) رافعة مرفأية وبطاقة (٣-٥) طن بأستثناء رافعتين خاصة بمناولة الحاويات تم استيرادها سنة ٢٠٠٠م وبطاقة تحميلية تقدر ب(٤٠) طن للرافعة

الوادة، وفيما يخص المخازن الموجودة في الميناء فتصل عددها إلى (٢٦) نخزن وبطاقة استيعابية اجمالية تبلغ (٣٧٦٧٦٠٠) طن/ سنة وثلاث ساحات مكشوفة بطاقة (٣٠٠) الف طن/سنة. [١٩] ويمكن أن يؤدي القطاع الخاص دوراً كبيراً في إنشاء بعض البنى التحتية (من خلال قانون الاستثمار رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦) وتشغيلها وتقديم الخدمات، وبالإمكان فسح المجال أمام القطاع الخاص لتشغيل أرصفة الحاويات بالدرجة الأساس [١٠]. اذ يتمثل دور القطاع الخاص حالياً في نشاط الموانئ في أعمال التفريغ والشحن بصيغة متعهدي تفريغ وكذلك في مجال تنفيذ المناقصات للمشاريع بصورة عامة وصيانة بعض الأجهزة والمعدات. ويمكن إجمالها هذه الأعمال بما يأتي [١٠]:

- إنشاء (١٣) رصيف متعدد الأغراض في ميناء ام قصر بطاقة تصميمية (٣٧٥٠) ألف طن/ سنة.
 - إنشاء (٤) أرصفة حاويات في ميناء ام قصر بطاقة تصميمية (٢٠٠٠) طن/ سنة.
- وبين الجدول (٧) الطاقات التصميمية الحالية لأرصفة الموانئ العراقية والمستهدفة ضمن الخطط الاستراتيجية للتطوير والتحديث سنة/ ٢٠١٤، أما الاهداف الكمية لنشاط الموانئ في إنتشال الغوارق من الممرات الملاحية وقرب أرصفة الموانئ للسنوات ٢٠١٠-٢٠١٤ فهي مبينة في الجدول (٨).

جدول (٧) الطاقات التصميمية الحالية لأرصفة الموانئ العراقية والمستهدفة ضمن الخطط

الاستراتيجية للتطوير والتحديث سنة/ ٢٠١٤

٢٠١٤		الأرصفة المتوقع اضافتها خلال الخطة الخمسية (٢٠١٠-٢٠١٤)	2010		اسم الميناء
الطاقة الف طن/ سنة	عدد الأرصفة		الطاقة الف طن/ سنة	عدد الأرصفة	
14000	41	19	7500	22	ام قصر
10650	25	13	6400	12	خور الزبير
3600	14	8	1500	6	المعقل
750	3	-	500	3	ابو فلوس
٢٩٠٠٠	83	40	١٥٩٠٠	٤٣	المجموع

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق/ وزارة النقل.

جدول (٨) الأهداف الكمية لنشاط الموانئ في إنتشال الغوارق للسنوات ٢٠١٠-٢٠١٤

الدائرة	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	المجموع
ام قصر	٣	٢	١	٢	٢	١٠

٩	٢	٢	٢	٢	١	خور الزبير
٧	٢	٢	١	١	١	قناة خور عبد الله
١٢	٢	٢	٢	٣	٣	شط العرب
٨					٨	انتشال (٨) غوارق محسوبة على القرض الياباني
٤٦	٨	٨	٦	٨	١٦	المجموع

المصدر: وزارة النقل/ الشركة العامة لموانئ العراق.

٣-٢ الاستنتاجات:

على الرغم من المقومات الايجابية التي تميز بها الميناء الا انه لا يخلو من المشكلات التي في حال تذليلها فأن الميناء يمكنه مواكبة التطور العالمي لمتطلبات النقل البحري. ومن المشكلات التي تجابه ميناء هي: [١٠] [١٩]

- ١- ضعف الطاقة الاستيعابية للأرصفة وعدم توفر المعدات الكافية وكل ما هو موجود فإنه قديم يعود إلى سنة ١٩٦٨م وبطاقة تحميلية منخفضة.
- ٢- عمق الميناء غير مناسب للسفن ذات الحمولات الكبيرة وذات الغاطس الكبير اذ لا يصل عمق ميناء ام قصر الى اكثر من (٩) متر.
- ٣- انخفاض مستوى كفاءات اليد العاملة في الميناء، لاسيما وان الاجهزة الالكترونية الحديثة هي سمة الموانئ المتقدمة الأمر الذي يتطلب تهيئة كوادر ذات تأهيل علمي كفوء.
- ٤- استخدام الطرق التقليدية في ادارة معاملات الميناء، والتي هي بعيدة عن استخدام الحاسوب الإلكتروني الا في الحفظ النهائي. لذا توجد حاجة إلى تطوير إمكانيات الشركة العامة لموانئ العراق ودراسة سبل الارتقاء بادائها لتكون قادرة على إدارة الموانئ بشكل أفضل وتكون قادرة على منافسة الموانئ الأخرى وخاصة في الدول والأقطار القريبة والمجاورة.
- ٥- عدم وجود مركز حقيقي للدراسات والبحوث في مجال الموانئ وسبل تطويرها لمواكبة ما هي عليه عالمياً الان.
- ٦- تدنى الخدمات المقدمة للسفن من أنشطة وخدمات وتمويل، فضلاً عن عدم وجود محطات فعلية متخصصة للحاويات قياساً على مستوى موانئ الدول والأقطار المجاورة.
- ٧- عدم استخدام الأنظمة الحديثة والإلكترونية في مجالي الادارة والتشغيل وعدم مواكبة آخر التطورات العالمية في هذا المجال.

٨- انتشار الغوارق التي في الممرات الملاحية وبالأخص المؤثرة على دخول وخروج البواخر القادمة إلى الموانئ العراقية كافة.

٩- النقص في الوحدات البحرية (الحفارات، الساحبات، البواخر، الرافعات البحرية، بواخر الانارة، زوارق المسح، زوارق التلوث البحري، باخرة الادلاء، ناقلات ماء ووقود).

١٠- النقص في معدات الموانئ الاختصاصية ومعدات مناولة البضائع وتقادم الموجود منها حالياً.

١١- طاقات الموانئ الحالية محدودة ولايمكنها تلبية الحاجة المستقبلية لاستيرادات وصادرات العراق وكذلك تجارة الترانزيت عبر الاراضي العراقية.

١٢- منافسة موانئ والأقطار المجاورة والدول القريبة، كما أن العديد من دوائر الدولة وتجار القطاع الخاص بدأ يستخدم الموانئ السورية والاردنية لاستيراد بضائعهم من دول اوربا وامريكا وأن هذا قد أثر سلباً على كميات البضائع التي تستقبلها الموانئ العراقية لعدة أسباب منها الفرق في نوع وأسعار الخدمات وكلف النقل البري، والوضع الامني وغيرها من الامور الاخرى والتي يجب دراستها وملفاتها.

١٣- عزوف القطاع الخاص بالاستثمار في تنفيذ البنى التحتية للموانئ التجارية.

١٤- التعاقد مع مشغلين عالميين لتشغيل الأرصفة وخاصة أرصفة الحاويات.

١٥- تطوير نشاط الموانئ العراقية من موانئ ثانوية إلى موانئ رئيسة الذي يمكن أن يتم من خلال بناء ميناء رئيس (ميناء الفاو) أقرب للمناذ البحرية الدولية وقادر على استقبال البواخر العملاقة.

٣-٣ التوصيات:

العمل على زيادة طاقة وكفاءة وتحسين أداء الميناء الحالية والانتقال إلى مرحلة الموانئ الرئيسية بدلاً من الموانئ الثانوية الحالية بما يحقق الاستقلال الاقتصادي للعراق وتعزيز موقعه الجغرافي كقناة جافة للربط بين (اسيا واوربا وتركيا وسوريا). واستغلال الطاقات المتاحة غير المستخدمة للموانئ الحالية وتوسيع الطاقات من خلال تطوير الميناء، وهذا يتم من خلال وضع الأهداف الآتية [١٠]:-

- تعزيز الاستقلال الاقتصادي للعراق في مجال استيراد وتصدير البضائع عن طريق الموانئ وميناء ام قصر خاصاً وتقليل الاعتماد على موانئ الدول والأقطار القريبة والمجاورة.
- رفع كفاءة الشركة العامة لموانئ العراق ورفع كفاءة تشغيل ميناء ام قصر.

- تعزيز موقع العراق الجغرافي كحلقة وصل بين شرق اسيا وكل من سوريا وتركيا وأوروبا.
- الانتقال إلى مرحلة إنشاء موانئ رئيسة قادرة على استقبال البواخر العملاقة وتقليل كلف النقل.
- تعزيز دور القطاع الخاص في تنفيذ وتشغيل وتقديم الخدمات لمشاريع الموانئ.
- تحويل الموانئ العراقية إلى موانئ جاذبة ومنافسة لموانئ الدول والاقطار المجاورة والقريبة.
- التعاقد مع إحدى الشركات الاستشارية العالمية المتخصصة لتقديم الاستشارات والمقترحات والحلول لرفع كفاءة وتطوير أداء الشركة العامة لموانئ العراق، بما فيه دورها كمنظم ومراقب لاداء القطاع الخاص، لتكون قادرة على منافسة الشركات الاخرى في الدول المجاورة والقريبة.
- تعميق وحفر وتأنيث القنوات الملاحية المؤدية لميناء ام قصر واقامة منظومات سيطرة تليفزيونية والكترونية على حركة البواخر والسفن فيها.
- تحديث معدات المناولة الارضية للأرصفة بما يحقق القدرة على مناولة البضائع بالحدود المطلوبة.
- تحديث وتعزيز اسطول الوحدات البحرية التي تقدم الخدمات البحرية لميناء ام قصر على أن يشمل هذا التحديث الحفارات البحرية والساحبات وبواخر الاشارة وبواخر الادلاء وزوارق الركاب وزوارق الربط وزوارق العمل.
- تحديث المنظومات الالكترونية والميكانيكية والكهربائية التي تؤمن تسريع مناولة البضائع في الميناء.
- إعداد خطة شاملة لتطوير وتأهيل ملاكات الميناء وبناء ملاكات جديدة مؤهلة.
- تطوير وتحديث المسفن والمزالق البحرية في الميناء واكمال ما هو تحت الانشاء منها وبناء مسافن جديدة تلبى المتطلبات الخاصة بتصليح وتسفين البواخر.
- تحديث الميناء من ناحية خدمات الاسكان والمياه والخدمات العامة للمستوردين والمصدرين والعاملين في الميناء.
- أي مقترح لتعديل الاجور وأسعار الخدمات التي تقدمها الموانئ العراقية والوكالات البحرية يجب أن يتم بشكل متأنى ومدروس وأن يؤخذ بنظر الاعتبار الاسعار المفروضة في موانئ الدول المجاورة والقريبة بحيث تكون هذه الاسعار تنافسية كون الموانئ العراقية تقع في نهاية الخليج العربي ويجب أن تكون الاسعار عنصر جذب للبواخر والسفن.
- فسح المجال للقطاع الخاص للاستثمار في مجال تنفيذ الأرصفة وكذلك في مجالي التشغيل وتقديم الخدمات.

- إدخال الانظمة الحديثة والالكترونية في مجال الإدارة والتشغيل لنشاط الميناء.

٤- الخاتمة:-

وختاماً، لا بد ان نؤكد على قطر كالعراق يعد فيه ميناء ام قصر المنفذ البحري الرئيس لا بد من ان يشغل مكانة بارزة من حيث التطور والتوسع، لكون ان تنمية تعد جزء من متطلبات التنمية الشاملة للقطر لما يشغله الميناء التجاري من اهمية في تفعيل حركة النقل البحري وهذا ما يطمح اليه الباحث في بحثه، ومن خلال الخاتمة يوصي الباحث بالنظر الى ما جاء لميناء ام قصر من مشكلات والتي لا بد من الاخذ بها وحلها لرفع طاقته الانتاجية الفعلية وجذب حركة الملاحة الدولية للميناء وبالتالي جعل العراق في مصاف الدول المتقدمة ومواكبة التطور الحضاري.

الهوامش :

- (١) أ) www.orienttourism.net ، ب) www.fujairahnews.net ، ج) www.forum.topmaxtech.net ، د) www.mitsalsil.blogspot.com ، و) www.cruise-australia.net .
- (٢) يتم احياناً تحميل البضاعة يتم بالدرجة على سفينة درجة (RO-RO) vessel .
- (٣) أي توضعها داخل السفينة عند شحنها او في مخازن الميناء عند تفريغها وقد يكون التسليم للبضائع عند طريق المسافنة أي نقل البضائع من سفينة إلى أخرى بصورة مباشرة دون المرور إلى مخازن التفريغ الموجودة في ساحات الميناء.
- (٤) نظرية الطابور أو الأرتال هي دراسة رياضية لصفوف الانتظار (الطوابير). تمكن النظرية من التحليل الرياضي للعديد من العمليات ذات الصلة، بما في ذلك القدوم إلى نهاية الطابور والانتظار في الطابور (عملية تخزين أساساً). تسمح النظرية باشتقاق وحساب العديد من مقاييس الأداء، بما في ذلك معدل وقت الانتظار في الطابور أو النظام والعدد المتوقع ممن ينتظرون أو يتلقون الخدمة واحتمال مواجهة النظام لبعض الحالات كأن يكون فارغاً أو ممتلئاً أو وجود مكان شاغر أو الانتظار لبعض الوقت حتى يمكنه تلقي الخدمة.

المصادر

- (١) سعدي علي غالب، جغرافية النقل البحري، دراسة في جغرافية النقل، ط/ ١، كلية التربية، جامعة الموصل، ١٩٨٥، ص ١٢٨.
- (٢) شبكة العراق الاخضر، "شركة الموانئ التي تأسست سنة ١٩١٩ يتم إعادة تأسيسها الآن"، الموقع الإلكتروني: <http://www.iraqgreen.net/index.php>
- (٣) علي المشهداني، المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية واثرها على عملية التنمية الاقتصادية، مجلة العلوم الاقتصادية، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، العدد/ ٧، ١٩٩٥، ص ٣.

- ٤) كاظم فنجان حسين الحماوي، الافكار والاساليب الحديثة في إدارة وتشغيل الموانئ، بحث مقدم إلى الشركة العامة لموانئ العراق، البصرة، ٢٠٠٢، ص ٢.
- ٥) رمضان الكابوسي، تنمية وإدماج الموانئ البحرية العربية، مجلة الموانئ العربية، اتحاد الموانئ البحرية، البصرة، العدد/٢، ت ٢، ١٩٨٤، ص ٢٦.
- ٦) الامم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الأسكوا)، تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الاسكوا، وصف عمليات نقل البضائع الدولية في دولة الامارات العربية المتحدة، المجلد/٥، الاسكوا، نيويورك، ٢٠٠١، ص ٤.
- ٧) الامم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الأسكوا)، تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الاسكوا، المجلد/١، الاسكوا، نيويورك، ٢٠٠١، ص ٢٣.
- ٨) شوقي رامز شعبان، ادارة الجمارك وادارة المرافئ، دار الجامعة، بيروت، ٢٠٠٠، ص - ص ٢٧٣-٢٧٤.
- ٩) يحيى احمد نصر، وآخرون، مقومات دراسة جدوى إنشاء ميناء بحري، مجلة المرساة، الحلقة الثانية، العدد/١٦، ١٩٨٩، ص ٥٥.
- ١٠) مسودة الخطة الخمسية ٢٠١٠-٢٠١٤ لقطاع النقل والاتصالات/ المرحلة الأولى، الموقع الإلكتروني: www.iauiraq.org.
- ١١) محمد صالح تركي القرشي، وآخرون، مقدمة في اقتصاد النقل، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة الموصل، ١٩٩٢، ص ٦٢.
- ١٢) ابراهيم الدميري، شركات الشحن والتفريغ، خسائر واضرار، مجلة الحياة المصرية، ايار، ٢٠٠٢، الصفحة الرئيسية.
- ١٣) الامم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل GATS، المجلد/١، الاسكوا، نيويورك، ٢٠٠١، ص ٥٨.
- ١٤) شركات ووكلاء الشحن البحري في دبي، مجلة التجارة والصناعة، المجلد/٢٩، العدد/١٠٧، تشرين الأول، ١٩٨٤، ص ص ٤-٥.
- ١٥) شوقي رامز شعبان، مصدر سابق، ص ٣٢٨.
- ١٦) عيد عبد اللطيف الديحاني، ندوة الخدمات المساندة للموانئ البحرية، جريدة الوطن، عمان، جزيران، ٢٠٠١، الصفحة الاقتصادية.

- (١٧) "المؤسسات البحرية العراقية"، مجلة الخليج العربي، مركز دراسات الخليج العربي المجلد/٢، العدد/٨، ١٩٨٠، ص ٢١٦.
- (١٨) جواد كاظم مبارك، هيكلية القوى العاملة باشرقة العامة لموانئ العراق وتأثيرها على تحسين الاداء وتطوير العمل، بحث مقدم إلى الشركة العامة لموانئ العراق، البصرة، ٢٠٠١، ص ٢.
- (١٩) وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم، (بيانات غير منشورة).
- (٢٠) سرى محمود المدرس، جغرافية التجارة في العراق للمدة ١٩٥٠ - ١٩٧١، أطروحة دكتوراه، مقدمة إلى كلية الآداب، جامعة عين شمس، القاهرة، ص ٣١٣، غير منشورة.