

ميناء أم قصر .. الواقع والمشكلات وإمكانات التطوير

المدرس المساعد عبد الرزاق يوسف نصر الدكتورة فوزية غالب عمر السعدون

الله

جامعة البصرة/ كلية الإدارة والاقتصاد

المقدمة

يعاني ميناء ام قصر في العراق من مشكلات عديدة تشكل عقبة امام انشطته المختلفة، إذ لا تتناسب امكانات الميناء الحالية مع التطورات التي حصلت في اساطيل النقل البحري وانماط نقلها ممثلة بسفن الحاويات التي تتطلب خدمات مينائية متطورة مثل الكفاءة العالية للعاملين والانظمة الالكترونية الحديثة والرافعات المتخصصة الحديثة والسريعة الاداء، إذ لم يشكل الميناء مصدراً لجذب السفن الحديثة وعلى اساس ذلك يتطرق البحث الى ضرورة اجراء عمليات تنمية شاملة لمرافق الميناء والقوى العاملة فيه على اختلاف اختصاصاتها لتلبية متطلبات السفن الحديثة إذ لا توجد قيود وطنية تجبر الناقل الاجنبي التعامل مع الميناء إذ يبحث الاخير عن الميناء الكفوء الذي يحقق له مصالحه الاقتصادية، ولذلك إن رفع كفاءة ميناء ام قصر بما يتناسب مع متطلبات النقل البحري الحديث سيساعد وبدون شك على رفع كفاءة النشاط الاقتصادي للميناء من خلال زيادة مستوى الحركة التجارية فيه فضلاً عن تحقيق ايرادات مينائية مختلفة إذ تتضح الجدوى الاقتصادية جراء تنمية الميناء بما يتواءم مع تطورات النقل البحري.

مشكلة البحث

يشجع على جذب استثمارات اخرى في المنطقة الحرة في خور الزبير واحداث مستوى معين من التنمية الإقليمية والبيئية ضمن المنطقة الواقع فيها الميناء. ولا شك إن الخطوة الأولى سترتب عليها جني ارباحاً تغطي عشرات العقود المقبلة مقارنة بالخطوات اللاحقة، لان الفرص الجديدة تعد من أهم مستلزمات البقاء والنمو.

أهمية البحث

تأتي أهمية البحث من ان تنمية ميناء ام قصر - باعتباره من البنى التحتية المهمة - هي جزء مهم من النهوض بالواقع التجاري البري في العراق وذلك لدوره المباشر في تسهيل متطلبات التنمية والاعمار في البلاد كحلقة

يعاني ميناء ام قصر من مشكلات في بنيتة التحتية ممثلة بالارصفة والمعدات والرافعات، فضلاً عن انتفاء استخدام الانظمة الالكترونية المتطورة، ونظام النقل بالحاويات، وانخفاض في مستوى الكفاءات العاملة فيه مما يشكل ذلك عاملاً غير مشجع لتعامل الميناء مع اساطيل النقل البحري الاجنبية .

فرضية البحث

إن جذب الاستثمارات العربية خصوصاً الاقليمية منها بالإضافة إلى الشركات الأجنبية يساعد على رفع مستوى كفاءة الميناء مما

يسيرة بين النقل البحري والنقل البري بالإضافة إلى أهمية الميناء الواعدة تجارياً يمكن ان تشكل مصدراً لجذب المستثمرين في ظل ظروف الانفتاح التجاري المرتقبة للأقتصاد العراقي.

المبحث الأول

الموانئ العراقية وأهميتها في تجارة العراق الخارجية

لعبت الموانئ التجارية في العراق دوراً بارزاً في خدمة تجارته الخارجية استيراداً وتصديراً وكان في مقدمة تلك الموانئ ميناء المعقل ، الميناء الرئيس آنذاك الذي بدأ العمل به عام ١٩١٩ بثلاثة أرصفه واصبحت (٩) أرصفه عام ١٩٦٠ ثم ازدادت إلى (١٥) رصيف عام ١٩٦٨ (١) نتيجة للتوسع الكبير في تجارة العراق الخارجية في تلك الفترة، فقد بلغ الاستيراد السنوي لمختلف البضائع عن طريق ميناء المعقل (٢٧٨٨) ألف طن لعام ١٩٧٦ والتي مثلت ما نسبته (٩٤%) من إجمالي الاستيرادات عبر الموانئ العراقية، بالإضافة إلى حركة الصادرات التي كان يصدر منها نسبة (٨٩%) عن طريق ميناء المعقل، ولم يصدر عن طريق ميناء أم قصر أية كمية من البضائع حتى عام ١٩٧٣ بسبب الاعتماد على ميناء المعقل بشكل كبير (٢).

بدأ ميناء أم قصر حركته التجارية بشكل فعلي منذ عام ١٩٧٤ وأخذت هذه الحركة بالتزايد اثر زيادة عوائد العراق النفطية وتضاعفها بشكل كبير بعد عام ١٩٧٥ نتيجة لارتفاع أسعار النفط الذي شجع على تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية والتي ادت إلى حدوث ضغط واضح على ميناء المعقل من جانب الاستيرادات، فكان من الضروري التخفيف عن

هذا الضغط بواسطة الاستفادة من ميناء أم قصر الذي كان يتكون من أربعة أرصفة منها رصيفين للبضائع العامة ورصيف للحاويات ورصيف لتصدير الكبريت، وحتى عام ١٩٧٦ فأن كمية الصادرات عبر ميناء أم قصر لا تتجاوز (١٠.٥%) من كمية الصادرات عن طريق ميناء المعقل، أما البضائع المستوردة خلال هذه الفترة فقد اعتمد بشكل كامل في مناولتها على ميناء المعقل لوجود عدد الأرصفة والمخازن الكفيلة باستقبال البضائع آنذاك (٣).

إن انخفاض نسب مشاركة ميناء أم قصر من إجمالي البضائع المناولة في ميناء المعقل تعود إلى الإمكانيات المحدودة للميناء آنذاك ، كما إن ميناء المعقل كان مناسباً لحجم تجارة العراق الخارجية عن طريق البحر بحيث كانت التوسعات في الأرصفة والمخازن والمعدات التابعة لها متركزة فيه. هذا وقد وصل عدد الأرصفة في ميناء أم قصر إلى (١٨) رصيف عام ١٩٧٨ أغلبها أرصفة بضائع عامة (٤).

وفي نهاية عام ١٩٧٩ بوشر بإنشاء ثلاثة أرصفه إضافية للبضائع العامة، ولكن بدء الحرب العراقية - الإيرانية في أيلول عام ١٩٨٠ قد عطل إنجاز المشروع بالشكل النهائي، ومن ثم تم استكمالها في عام ١٩٨٩ واصبح ميناء أم قصر مكون من (٢١) رصيف مقسمه من حيث التسمية إلى قسمين هما (٥)

١- الأرصفة القديمة، الأرصفة من رقم (١ - ١١).

٢- الأرصفة الحديثة (الأرصفة العشرة)، الأرصفة من رقم (١٢ - ٢١) .

لقد شهدت الأعوام (١٩٨١-١٩٨٨) توقفاً تاماً للحركة التجارية في الميناء بسبب

والبتروكيماويات والأسمدة النتروجينية ، وتبلغ الطاقة الاستيعابية لأرصفت الميناء (٤٧٥٠) ألف طن في السنة.

٢- ميناء أبو فلوس : وهو ميناء صغير مكون من ثلاثة أرصفة للبضائع العامة ، تبلغ الطاقة الاستيعابية الكلية (٧٥٠) ألف طن في السنة .

٣- ميناء الفاو: وهو ميناء خدمات بحرية ويوجد فيه رصيف المعامر الذي تبلغ طاقته الاستيعابية (٢٥٠) ألف طن في السنة.

وعن نشاط النقل البحري العراقي، بلغ عدد سفن الأسطول البحري العراقي (١٤) سفينة لعام ١٩٧٩ تصل طاقتها الإجمالية إلى (١١٤٦٢٠) طن ساكن تعمل (١٢) سفينة منها في ثلاث خطوط ملاحية منتظمة هي الخط الأوربي (٤ سفن)، وخط الشرق الأقصى (٤ سفن)، وخط المحيط الهندي (٤ سفن)، وسفینتین تعملان ضمن خطوط ملاحية غير منتظمة^(٦) هما خط البحر الأحمر وخط البحر المتوسط، وهي لا تكفي لنقل استيرادات وصادرات العراق عبر البحر في تلك الفترة حيث بلغ عدد السفن المستأجرة لنفس السنة (١٩) سفينة أجنبية^(٩) .

وفي الوقت الحاضر تراجع عدد سفن الأسطول البحري العراقي إلى (٤) سفن فقط نتيجة لمحدودية التجارة البحرية العراقية ، أما بقية سفن الأسطول فهناك (٤) سفن مؤجرة من قبل وزارة النقل والمواصلات إلى الأردن إذ ترفع أعلاماً لدول أخرى ، والبقية تم بيعها إلى القطاع الخاص لانتهاء الخدمة الافتراضية لها^(١٠) .

ومما سبق يتبين انه لا توجد في الوقت الحاضر طاقة للأسطول البحري العراقي حتى ولو بنسبة ضئيلة ، إذ سيكون الاعتماد مثل باقي الموانئ

الحرب، ثم زاول الميناء نشاطه خلال عامي ١٩٨٩ وبداية ١٩٩٠ بعدها توقف نشاط الميناء بشكل كامل خلال عامي (١٩٩١ و ١٩٩٢) عند فرض الحصار الاقتصادي على العراق في أيلول عام ١٩٩٠^(٦) ثم زاول الميناء نشاطاً محدوداً خلال الأعوام (١٩٩٣-١٩٩٦) ، وفي عام ١٩٩٧ بدأت حركة الميناء التجارية بالتزايد نتيجة لقرار الأمم المتحدة الذي يسمح للعراق باستيراد جزء يسير من المواد الغذائية والأساسية واستمرت البضائع المستوردة بالتزايد حتى قرار وقف العقوبات الاقتصادية بعد نهاية الحرب على العراق في نيسان ٢٠٠٣ .

أما اليوم وبعد رفع العقوبات الاقتصادية فمن الصعب العودة إلى المنوال السابق في فترة الستينات والسبعينات حيث الاعتماد الكامل على ميناء المعقل، إذ لا يصلح هذا الميناء في الوقت الحاضر للملاحة البحرية حتى لسفن الجيل الأول بسبب الترسبات الطينية الموجودة في شط العرب، والغوارق منذ الحرب العراقية الإيرانية، وضعف مستوى الطاقة الاستيعابية للميناء البالغة (٣٧٥٠) ألف طن^(٧) ، علاوة على طول الممر الملاحي الذي لا يشكل عامل مشجع لدخول السفن التي تأخذ بعين الاعتبار التكاليف التشغيلية ، ولهذه الأسباب (واسباب أخرى سيتم ذكرها لاحقاً) سيكون الاعتماد على ميناء أم قصر .

إضافة لذلك فأن هناك عدد من الموانئ التجارية العراقية وكالاتي^(٨) :-

١- ميناء خور الزبير (ميناء تجاري صناعي) ويتكون من (١٢) رصيف منها خمسة أرصفة بضائع عامة والباقي ارصفه خاصة بالمواد الصناعية مثل خامات الحديد والفوسفات

٢- يرتبط الميناء بشبكة طرق وخط سكة حديد.

٣- سهولة أعمال الحفر بسبب قلة الترسبات التي تأتي عن طريق المد.

٤- قربه من الخليج العربي إذ يبلغ طول الممر الملاحي (٦٥) كم، فالوقت الذي تستغرقه السفينة في قطع هذه المسافة لا يزيد على (٦) ساعات بينما الوقت الذي تستغرقه في الوصول إلى ميناء المعقل يزيد على (١٣) ساعة، إذ يبلغ طول الممر الملاحي (١٣٩.١) كم من المعقل وحتى مصبه في الخليج العربي.

وبناءً على ذلك فإن الاستثمارات في ميناء أم قصر هي ذات جدوى اقتصادية من حيث الموقع وكلفة الاستثمار المقدر عند الشروع بتنمية الميناء ورفع قدرته بما يتناسب مع تطورات ومتطلبات النقل البحري، ومن هنا جاءت الإشارة إلى ميناء أم قصر في محاولة للاستفادة من نقاط الضعف في الموانئ التجارية السعودية ومراعاة هذه النقاط عند البدء بعمليات تنمية ميناء أم قصر بحيث لا تكون مماثلة لنمط التنمية في هذه الموانئ والذي اقتصر على زيادة عدد الأرصفة والمعدات بشكل غير اقتصادي، وإنما تنمية شاملة لجميع مرافق الميناء بدءاً من رفع الطاقات الاستيعابية في الأرصفة عن طريق زيادة عددها والمعدات التابعة لها وانتهاءً باستخدام النظم الالكترونية الحديثة ورفع كفاءة القوى العاملة.

وتتوزع الأرصفة في ميناء أم قصر حسب الجدول الآتي:

العربية على سفن أجنبية وهنا تتركز أهمية تنمية الميناء لتسهيل حركة هذه السفن وتوفير المتطلبات الأساسية لقدمها بدلاً من أن تقوم بتفريغ حمولتها في موانئ رئيسة مثل الموانئ الإماراتية ومن ثم يتم النقل مرة أخرى ويعقود نقل أخرى إلى ميناء أم قصر إذ يتسبب ذلك في ارتفاع أجور الشحن وتأخير مدة وصول البضائع، علاوة على رسوم الترانزيت المدفوعة إلى تلك الموانئ، إذ يمكن الاستغناء عن هذه التكاليف الإضافية من خلال الاتفاق مع خطوط ملاحية غير منتظمة لنقل البضائع وبشكل مباشر من ميناء الشحن إلى ميناء أم قصر بشرط تهيئة المناخ الملائم لتشجيع هذه الخطوط على التعامل مع الميناء .

واقع ومشكلات ميناء أم قصر

١- الواقع الحالي لميناء أم قصر :-

بوشر بإنشاء ميناء أم قصر عام ١٩٦١ وانجز عام ١٩٦٥ وأصبح جاهزاً للعمل عام ١٩٦٧ ، وقد أولت المؤسسة العامة للموانئ في تلك الفترة اهتماماً خاصاً لتطويره وتوسيعه إذ تم تحويل أحد الأرصفة وهو الرصيف رقم (٣) ليصبح رصيفاً متخصصاً لتصدير الكبريت المنقول من حقول المشراق بطاقة تحميل قصوى قدرها (١٥٠٠) ألف طن في السنة^(١١).

ويتميز الميناء بمقومات مهمة يمكن إن تساعده في مواكبة التطورات الحاصلة في صناعة السفن إذا ما تمت تنميته تقنياً وادارياً، وهذه المقومات كالآتي^(١٢):-

١- ارتفاع موقع الميناء وصلابة الأرض تسمح بإنشاء أرصفه جديدة ذات مواصفات وطاقات استيعابية كبيرة، أو تحديث الأرصفة الحالية.

الجدول (١):- تخصصات الأرصفة وطاقتها في ميناء أم قصر

رقم الرصيف	الاختصاص	الطاقة الاستيعابية (ألف طن/ سنة)
الأرصفة (٢-١) و (٩-٦) و (١٢-١٩)	بضائع عامة	٣٥٠٠
الرصيف (١١)	زيوت نباتية	٥٠٠
الرصيفين (٣ - ٤)	تصدير كبريت	٣٠٠٠
الأرصفة (٥ ، ٢٠ - ٢١)	حاويات + بضائع درجعة في رصيف (٢١) .	١٠٠٠
الرصيف (١٠)	حبوب	٢٠٠٠
	المجموع	١٠٥٠٠

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

منشورة) .

السنة، كما توجد ثلاث ساحات مكشوفة تقدر طاقتها الاستيعابية بـ (٣٠٠) ألف طن في السنة^(١٣).

إن وضع الميناء في الوقت الحاضر هو عامل غير مشجع لاستقبال السفن والبضائع إذ لا تتطابق مواصفات الميناء مع متطلبات النقل البحري المتطور ممثلاً بسفن الحاويات إذ يوجد في الميناء رصيفان للحاويات لا يصلح لخدمة سفن الحاويات الكبيرة التي يصل طولها إلى أكثر من (٢٢٧) متراً^(*)، كما إن الطاقة الاستيعابية منخفضة لهذين الرصيفين إذ تبلغ طاقتهما الإجمالية (١٠٠٠٠٠٠٠) طن في السنة وهي طاقة لا تناسب عند المقارنة مع موانئ الدول المجاورة، فعلى سبيل المثال يوجد في ميناء الدمام (١٣) رصيف حاويات وبطاقة استيعابية تبلغ (٨٥٠٠٠٠٠٠) طن في السنة إذ بلغت الطاقة الإنتاجية الفعلية للحاويات (٤٤٣٠٩٢٨) طن لهذا الميناء لعام ٢٠٠٢^(١٤) بينما لا تستوعب أرصفة الحاويات في ميناء أم قصر مثل هذه الإنتاجية.

من الجدول يُلاحظ إن الطاقة الاستيعابية الكلية للميناء تبلغ (١٠٥٠٠) ألف طن في السنة، وإن الميناء يختص بالبضائع العامة والكبريت بشكل أساسي فهناك (١٤) رصيف خاص بالبضائع العامة وبطاقة (٣٥٠٠) ألف طن سنوياً ورصيفان للكبريت بطاقة (٣٠٠٠) ألف طن في السنة، إذ تبلغ نسبتتهما (٦٢%) من إجمالي طاقتهم ألا رصفه في الميناء، أما الأرصفة الأخرى فهي مخصصة للحاويات والحبوب وبضائع الدرجعة.

وتتراوح أطوال الأرصفة في الميناء ما بين (١٨٠-٢٠٠) متر للرصيف الواحد، إذ يبلغ إجمالي أطوالها (٣٩٥٢) متراً ويبلغ عدد الرافعات الموجودة (٤٤) رافعة مرفأيه مختلفة تتراوح طاقتها ما بين (٣-١٥) طن باستثناء رافعتين خاصة بمناولة الحاويات تم استيرادهما عام ٢٠٠٠ تبلغ الطاقة التحميلية للرافعة الواحدة (٤٠) طن للرافعة الواحدة، ويصل عدد المخازن الموجودة في الميناء إلى (٢٦) مخزن بطاقة استيعابية إجمالية تبلغ (٣٧٦٧٦٠٠) طن في

ومن هنا فإن بلداً مثل العراق يعد فيه ميناء أم قصر المنفذ البحري الرئيس يجب إن يحتل مكانة بارزه من حيث التطوير والتوسع، إذ إن تنمية الميناء هي جزء من خطة التنمية الشاملة للبلاد كما إن أهمية الميناء الواعدة تجارياً هي عامل مشجع للمستثمرين من القطاعين الخاص والعام.

ونظراً للظروف المذكورة آنفاً والتي قيدت عمل الميناء من حيث البضائع المناولة وكذلك عمليات التحديث الشاملة فأن البضائع المناولة ضمن تلك الظروف لا تساعد على إظهار المشاكل على الواقع العملي وذلك بسبب هامشية دور الميناء في استقبال البضائع المستوردة، ويوضح الجدول التالي كميات البضائع وأعداد الحاويات المستوردة والسفن القادمة إلى ميناء أم قصر للسنوات (١٩٩٠-٢٠٠٢).

الجدول (٢):- كميات البضائع وأعداد الحاويات المستوردة والسفن القادمة إلى ميناء أم قصر للسنوات (١٩٩٠-٢٠٠٢)

السنة	(١) عدد السفن القادمة	(٢) كميات البضائع المستوردة (طن)	(٣) الحاويات المستوردة (حاوية قياسية)
١٩٩٠	١٦٧	١٤٥٠٤٠٦	-----
١٩٩١	-----	-----	-----
١٩٩٢	-----	-----	-----
١٩٩٣	٢	٣١٦٥٨	-----
١٩٩٤	٣١	٥٨٠٠٨٤	-----
١٩٩٥	١٢	٩٤٦٠٥	١٠٠٠٠
١٩٩٦	٢٦	٣٣٠٤١٩	١٥٠٠٠
١٩٩٧	٢٢٢	٣١٧٢٥٠٢	١٨٠٠٠
١٩٩٨	٢٩٥	٣٩١٣٤٧٦	٢٠٠٠٠
١٩٩٩	٢٨٧	٣٨٤٢٧٨٠	٢١٠٠٠
٢٠٠٠	٣٩٧	٦٠٢٢١٨٦	-----
٢٠٠١	٥٣٣	٧٠٠١٠٤٣	-----
٢٠٠٢	٥١٢	٦٠٨٣١٢٩	-----

المصدر: الأعمدة رقم (١) و (٢) ، السنوات ١٩٩٠-١٩٩٧ - وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، التقارير السنوية للأعوام (١٩٩٠-١٩٩٧). اما السنوات ١٩٩٨-٢٠٠٢ :

- وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، المنشأة العامة لميناء أم قصر، وحدة العمليات، تقارير مرسله من ميناء أم قصر إلى الشركة العامة لموانئ العراق، (بيانات غير منشورة) .

العمود رقم (٣) :- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ، (استعراض النقل في بلدان ألا سكوا)، العدد الثاني عشر ، نيويورك ، ٢٠٠١ ، ص٤٧. العلامة (___) تعني لا توجد بضائع مستوردة والعلامة (---) تعني لا توجد بيانات.

سلبياً لمستقبل الميناء لعدم استقباله سفن الحاويات، ومن الجدير بالذكر إن السفن الداخلة للميناء هي سفن بضائع عامة يمكن أن ينقل عليها هذه الأعداد القليلة من الحاويات.

وصلت كفاءة الأرصفة في الميناء إلى (٥٧%) لعام ٢٠٠٢ وهي أعلى كفاءة يصلها منذ إنشائه عام ١٩٦٧ ، وهي نسبة متدنية قياساً بالنسب المفترضة لطاقت أرصفة الموانئ، إذ يرى المختصون ان النسبة المثلى لاستغلال الارصفة فعلياً يفترض ان تصل الى (٨٥%) من الطاقة الاستيعابية الكلية^(١٥)، ولكن الذي يجب ملاحظته هنا إن درجة كفاءة الأرصفة (درجة اشغال الرصيف) وصلت إلى (٥٧%) ونشاط الميناء كان واقعاً تحت قيود اقتصادية دولية تمنع العراق من الاستيراد إلا قدر محدود من الاحتياجات الضرورية، ولو افترضنا إن البضائع المناولة في الميناء قد ازدادت إلى الضعف عما كانت عليه عام ٢٠٠٢ فأن مشكلة تكديس البضائع والسفن واقعة بلا شك لانخفاض الطاقات الاستيعابية في أرصفة الميناء، كما إن الطاقات الاستيعابية لمخازن الميناء لا تستوعب كميات البضائع المستوردة سنوياً ابتداءً من عام ٢٠٠٠ إذ لم تظهر هذه المشكلة بوضوح وذلك لأتباع إدارة الميناء اسلوب النقل المباشر من السفن إلى شاحنات النقل البري دون المرور بمرحلة الخزن.

يُلاحظ من الجدول أعلاه إن ميناء أم قصر شهد فترة توقف شاملة لعامي (١٩٩١-١٩٩٢) نتيجة للحظر الاقتصادي على العراق ثم رجَع لممارسة نشاط محدود للأعوام (١٩٩٣-١٩٩٦) إذ تم مناولة كميات قليلة من البضائع استوردها التجار المحليون، أما المدة من عام ١٩٩٧ ولغاية عام ٢٠٠٢ فقد اخذ مستوى حركة البضائع المفرغة في الميناء بالتزايد بشكل نسبي وتزايدت حركة السفن لهذا السبب، إذ تم استيراد البضائع بموجب مذكرة التفاهم للأمم المتحدة التي تسمح للعراق باستيرادات محددة قُدر معدل النمو لها بـ (١١%) للسنوات ١٩٩٧-٢٠٠٢ ، ويتبين من الجدول إن متوسط حمولة السفينة الواحدة الداخلة للميناء يتراوح ما بين (٧٨٨٣.٧٥ - ١٨٧١٢.٣٨) طن كمتوسط للسفينة الواحدة لكل عام، مما يكشف ذلك عن عدم حداثة السفن الداخلة للميناء لانخفاض متوسط حمولتها والتي غالباً ما تكون سفن مؤجرة من القطاع الخاص غير صالحة للخدمة البحرية، كما إن مستوى الحاويات المفرغة للسنوات ١٩٩٥ - ١٩٩٩ في ميناء أم قصر ليست بالمستوى المهم لانخفاض الأعداد المناولة منها إذ إن الميناء غير مهياً حالياً لمناولة هذا النمط من النقل نتيجة لتخلف الميناء وعدم توفر الإمكانيات المتمثلة بطاقات الأرصفة وعمق الغاطس والمعدات... الخ ، مما سيكون مؤشراً

على العكس من ميناء أم قصر الذي لا يلزم المتعهد بأي شروط إذ لا تتحقق مزايا وجود القطاع الخاص في هذا النشاط المهم .

وختاماً لهذه الفقرة نُخلص بأن ميناء أم قصر يعاني من انخفاض في مستوى الأداء إذ يعكس مستوى كفاءة الأرصفة مستوى حركة البضائع والسفن في الميناء والتي تعد من أهم مؤشرات الأداء في الموانئ، أما المؤشر الثاني فيهتم بالجانب التصميمي لأرصفة الميناء إذ يمكن القول إن أطوال الأرصفة الحالية تعكس تخلف الميناء من هذا الجانب وعدم ملائمتها لأجيال السفن المتطورة ابتداءً من الجيل الثاني، ويمكن ملاحظة ذلك من خلال المقارنة بين متوسط طول السفينة ومتوسط طول الرصيف^(١٦) إذ يعد هذا المؤشر من المعايير المهمة في قياس مدى ملائمة تصميم الميناء لأحجام السفن مما سيؤدي بالأخير إلى انخفاض ربحية الميناء نتيجة لاقتران عمله على استقبال السفن الصغيرة وعدم تلبية احتياجات السفن المتطورة والتي تتميز بحجمها الكبير.

٢- مشكلات ميناء أم قصر :

يعاني الميناء من المشكلات التالية :-

- ١- قصور الطاقات الاستيعابية للأرصفة وعدم توفر المعدات الكافية لمناولة البضائع ونقلها من الأرصفة إلى المخازن ، لا سيما وان المعدات الموجودة متقادمة فيزيائياً وتقنياً إذ يعود تاريخ نصبها على الأرصفة إلى عام ١٩٦٨ كما إنها ذات طاقات تحميل واطئة تتراوح بين (٣- ١٥) طن باستثناء رافعتين للحاويات تبلغ طاقتها (٤٠) طن للرفعة الواحدة تم نصبها عام ٢٠٠٠^(١٧).
- ٢- لا تتوفر في الميناء الأعماق المناسبة لغواطس السفن الحديثة وسفن الحاويات إذ

وعن تجربة القطاع الخاص في ميناء أم قصر فقد اتبع الميناء عقود إيجار وقتية للأرصفة ومعداتها ابتداءً من عام ١٩٩٧ تقتصر على عملية تفريغ البضائع المستوردة تبدأ من لحظة رسو السفينة على الرصيف وتنتهي مع إكمال تفريغ البضائع منها، إذ إن هناك عدداً من المتعهدين بأنشطة الشحن والتفريغ يتم توزيع المهام عليهم بشكل دوري من قبل إدارة الميناء إذ لا توجد هناك عقود إيجار طويلة أو قصيرة الأمد وانما يقتصر الأمر على تواجد الشخص المختص عن طريق الاتصال به من قبل وحدة عمليات الميناء، أي لا توجد شركة متخصصة تتخذ من الميناء مقراً ثابتاً، وهذه الحالة تختلف عما هو متبع في الموانئ الأخرى مثل الموانئ السعودية، وبذلك يُفهم من هذه التجربة إنها تقتصر على تهيئة العاملين فقط وتوكيلهم بمهمة تفريغ البضائع من السفن وبواسطة إيجار الرافعات الموجودة في الأرصفة، وهنا لم يحقق القطاع الخاص فوائد تُذكر إذ من الممكن أن تقوم إدارة الميناء بتعيين عدد من العاملين والمشرفين على تشغيل الأرصفة والقيام بنفس العملية وبدون أي تكاليف كبيرة تؤثر على إدارة الميناء .

وتشير تجارب الخصخصة في بعض موانئ الدول المجاورة مثل الموانئ السعودية إلى إنها خصخصة طويلة الأمد مشروطة باتفاقات تلزم القطاع الخاص المحافظة على كفاءة معدات الأرصفة وصيانتها دورياً وإصلاح المعدات العاطلة أو تحديثها، والى جانب هذه الشركة توجد شركة مكاملة تختص بالتجهيزات البحرية، وهنا تكمن أهمية وجود القطاع الخاص إذ يخفف عن إدارة الميناء إنفاقاً مالياً كبيراً ،

خلاف العناصر الشابة ذات التأهيل العلمي الكفوء.

٤- انتشار التعاملات غير المشروعة في أنشطة الشحن والتفريغ ودائرة الجمارك فغالباً ما يعتمد القائم على تشغيل الرافعة إلى البطيء في عملية تفريغ البضائع من السفينة إلى الرصيف وذلك لإجبار صاحب البضاعة على دفع الرشوة أو تقديم الهدايا ، وكذلك في عملية الكشف الجمركي على البضائع في المخازن، فقد يلمح بعض الموظفين إلى ارتفاع في الجمرك المفروض ، أو قد يحصل العكس إذ يسبق صاحب البضاعة الموظف المختص بتقديم الرشوى لتخفيض قيمة الجمرك إلى أقل قدر ممكن وتسريع إنجاز المعاملة إذ إن مستوى سرعة الإجراءات يتوقف على هذا النوع من السلوك اللاعقلاني^(٢١)، وبالتأكيد هذه المشكلة تسبب هدراً اقتصادياً لإيرادات الميناء وهو في الأخير سلبياً على حساب خزينة الدولة .

٥- لا يوجد هناك أي استخدام للنظم الالكترونية الحديثة إذ تجري جميع المعاملات بين الميناء والشركة العامة للموانئ العراقية وكذلك بين الأرصدة والمخازن والجمارك بصورة ورقية، ولا يستخدم الحاسب إلا بعد إنجاز المعاملات إذ يقوم الموظف المسؤول بادخال المعلومات لأغراض الحفظ لا أكثر، لا شك أنّ الطرق التقليدية في التعامل ستؤدي إلى طول الإجراءات لكثرة عدد التوقيعات أو التأشيرات وبالتالي تأخير مدة بقاء البضائع في المخازن لاكثر من (٢٠) يوم^(٢٢).

٦- لا يوجد مركز حقيقي للدراسات والبحوث في مجال الموانئ، والمركز الموجود في الشركة العامة لموانئ العراق لا يحمل سوى الاسم

يصل عمق المياه في ميناء أم قصر إلى (٩) متر^(١٨) بعدما كان (١١.٦) متر عند بدء تشغيل الميناء عام ١٩٦٧^(١٩)، إذ يمنع ذلك دخول السفن للميناء أو يجبرها على تخفيف جزء من حمولتها على مقربة منه لسفن أخرى مما يتسبب في ارتفاع تكاليف الشحن والتفريغ وتأخير البضائع والسفينة في الميناء.

٣- انخفاض مستوى الكفاءات والمهارات في الميناء، إذ يشكل العاملون من حملة الشهادة الابتدائية فما دون نسبة (٧١%)^(*)، أما حملة الشهادة المتوسطة وحتى الماجستير فيشكلون نسبة (٢٩%) كما إن نسبة العاملين الذين تتراوح أعمارهم من (٤١ - ٦٠) سنة يشكلون نسبة (٦٨.٨%) أما نسبة العاملين الذين تتراوح أعمارهم من (٢٠ - ٤٠) سنة تبلغ (٢٩.٣%) من إجمالي القوى العاملة في الميناء^(٢٠).

وهنا يجب الأخذ في الحسبان إن هذه الكفاءات تتعامل مع سفن من شتى أرجاء العالم في المستقبل وعليه هي تشكل صورة العراق من جهة البحر إذ لا بد أن تعطي انطباعاً سليماً لدى السفن القادمة، كما إن هذا المستوى من الكفاءات لا يساعد على تطوير إمكانية الميناء لعدم استجابة الأغلبية من العاملين للتطورات التقنية في حالة توافرها في الميناء، إذ إن استخدام المعدات والأجهزة الإلكترونية الحديثة تتطلب إعداداً مسبقاً لهذه التقنيات تتمثل بالتأهيل العلمي الكفوء إذ لا يمكن إن يتجاوب غالبية العاملين للتقنيات المتطورة لا سيما وان مستوى أعمارهم لا يساعد على تقبل وفهم التقنيات الحديثة بشكل جيد، على

والموانئ وعربات النقل البري أو السكك الحديدية حتى الوصول إلى جهة الاستلام النهائية وهو ما يطلق عليه النقل من الباب إلى الباب^(٢٧).

إن البداية الأولى لهذا النظام كانت في أوائل الستينات حينما شعر المشتغلون بأهمية النقل البحري لا سيما القائمون على تشغيل السفن في الخطوط الملاحية المنتظمة بأن الوقت الذي تمضيه السفن بالموانئ أطول مما يجب، ومن هنا بدأ الاتجاه في موانئ الدول المتقدمة إلى توحيد عبوات البضائع **Unitization** وقد اتخذ هذا الاتجاه أولاً

شكل البالات **Palletization** ثم تطور ليتخذ صورة أكثر حداثة تعرف حالياً بنظام النقل بالحاويات **Conteneries** إذ ترتب على هذا التطور إحداث تغيرات سريعة في تجهيزات الموانئ ومعدات مناولة البضائع فيها لتلائم هذا النمط الجديد من النقل، وكانت نشأة هذا النظام في الدول المتقدمة كنتيجة طبيعية لتقدم هذه الدول اقتصادياً إذ إن الوفرة النسبية في رأس المال فضلاً عن الهيكل الإنتاجي المتنوع والمتوائم مع تطور المستوى التقني ساعد على عملية إحلال رأس المال من خلال استحداث نظام الحاويات محل عنصر العمل في عمليات نقل وتداول البضائع في الموانئ إذ ساعد ذلك على تسريع عمليات الشحن والتفريغ ومن ثم تقصير زمن تواجد السفن في الموانئ ومن ثم تحسين كفاءة عمليات النقل وسرعتها^(٢٨).

وهناك عدة أنواع من الحاويات هي^(٢٩) :-

١- الحاويات المغلقة : يستخدم هذا النوع لنقل البضائع الجافة بحيث ترتب على شكل كارتونات أو أكياس داخل الحاوية بواسطة اليد

والمدير وعدد من الموظفين^(٢٣)، إذ من المفترض أن يكون هذا المركز عين الميناء التي تأخذ بجدية ما يسود هذا المنفذ الحيوي من ظلام وان يضع المعالجات لحل المشاكل المذكورة ومن ثم تأخذ طريقها للتطبيق على ارض الواقع وذلك لمواجهة التوقعات التجارية في المستقبل (على افتراض إنها إيجابية).

٧- لا توجد محطات متخصصة للحاويات وانما يوجد رصيفان للحاويات مجهزان برافعتين حديثتين فقط مما لا يناسب مستوى التطورات في مجال النقل بالحاويات على مستوى موانئ الدول المجاورة.

٨- يفتقر الميناء إلى الأنشطة المساعدة مثل نشاط إصلاح وصيانة السفن ونشاط تموين السفن باستثناء بعض الأنشطة البسيطة مثل تموين السفن بالوقود والمياه العذبة^(٢٤)، مما يشير ذلك إلى تدني مستوى الخدمات المقدمة للسفن الامر الذي ينجم عنه حرمان الميناء من مورد مالي مهم بينما يحتل هذا المورد مكانة متميزة في موانئ أخرى مثل ميناء صلالة في عُمان^(٢٥).

أولويات الاستثمار الأجنبي في

ميناء أم قصر

- الاستثمار في محطات الحاويات:

لقد ارتبطت التطورات التقنية بما يسمى بالتوحيد النمطي للبضائع (استخدام الحاويات) ويعني التوحيد النمطي نقل كميات كبيرة من السلع غير المتجانسة **Non homogenous** بواسطة الحاويات من جهة التسليم (المصدر) إلى جهة الاستلام (المستورد) وبدون أي تأخير في نقل البضائع بين السفن

فقد سهل توحيد مقاييس الحاويات (الحاويات القياسية) نقلها على مختلف شبكات النقل، إذ تشكل عملية استخدام الحاويات شرطاً أساسياً لتطوير النقل المتعدد الوسائط بصفة خاصة، ولكي تكون الحاوية وحدة نقل (ووحدة منقولة) فعالة فإنه يجب توفر عدة شروط من بينها وجود محطات للحاويات تتوفر فيها كافة الشروط التقنية الحديثة -وكما سبقت الإشارة- من تبادل إلكتروني للبيانات ومعدات متطورة للمناولة تحقيقاً للغاية التي استخدمت فيها طريقة النقل بالحاويات^(٣١)، إذ إن لهذه العملية تأثيراً ظاهراً في تنمية الموانئ يتجلى في سرعة الإنجاز ورفع مستوى الطاقة الإنتاجية لمحطات الحاويات بل إن آثارها تمتد إلى النقل البري لسهولة نقل الحاويات بدون تأخير عند التسليم من الميناء^(٣٢).

ومما سبق يرى الباحث إن أهم عامل ساهم في ارتفاع حجم النقل بالحاويات هو التطور التقني سواء كان ذلك في استخدام نظم المعلومات في محطات الحاويات (تبادل البيانات إلكترونياً) أو في مجال التجهيزات والمعدات الحديثة، كل هذه العوامل ساعدت على تلبية احتياجات هذا النمط من النقل الذي يحتاج إلى تكاليف إنشائية عالية في الموانئ، ومن الجدير بالذكر إن تكلفة إنشاء رصيف لاستقبال سفن الحاويات يُقدر بضعفين أو ثلاثة أضعاف تكلفة ما يستلزمه إنشاء رصيف لسفن البضائع العامة إذ تتراوح استثمارات أرصفة بضائع الحاويات ما بين (٤٠-٧٠) مليون دولار، ولكن في المقابل فإن طاقة مناولة البضائع في رصيف الحاويات تقدر بخمسة أمثال طاقة المناولة في رصيف البضائع العامة^(٣٣) إذ تتبين

أو الرافعات الشوكية ويكون هذا النوع مصمم أساساً للحفاظ على البضاعة من العوامل الجوية المختلفة.

٢- الحاويات المكشوفة من الأعلى: تستعمل لنقل البضائع الجافة أيضاً والقادرة على تحمل الظروف الجوية

٣- الحاويات المبردة أو الثلجية : وتكون بمواصفات خاصة إذ تستخدم لنقل البضائع السريعة التلف وتكون بدرجة حرارية معينة للحفاظ على البضاعة المنقولة حتى وصولها إلى النقطة المطلوبة وقد تكون بدرجات حرارية منخفضة جداً كما هو الحال في نقل المرطبات أو الثلجات.

٤- الحاويات المفتوحة: وتستخدم لنقل بضائع متنوعة مثل المكائن والمواشي.

وبذلك فإن نظام النقل بالحاويات يخدم أغراض متعددة تصب جميعها باتجاه تحقيق النقل الكفوء والأمين للبضاعة من مصادر إنتاجها حتى مناطق استهلاكها، دون التعرض للتلف. ويمكن تحديد المميزات الأساسية للحاويات بالآتي^(٣٠) :-

أ- تعد الحاوية أكبر وحدة منعزلة يمكن نقلها على الطرق البرية أو على السكك الحديدية بعد مناولتها من السفينة إلى الرصيف في الميناء.

ب- يمكن رفعها وتحريكها من مكان إلى آخر بسرعة وسهولة عند توفر المعدات اللازمة لذلك.

ج- يمكن رصفها في ساحات مكشوفة مع أقل مساحة من الحيز الضائع.

وفي الوقت الحاضر تعد الحاويات العنصر الرئيس في النقل المتعدد الوسائط في كافة أنحاء العالم، إذ يمثل ذلك تقدماً تقنياً هاماً لنقل البضائع بين مختلف وسائط النقل،

ولقد كان لإعادة بناء وتصميم السفن لأغراض نقل الحاويات اثر كبير في تطور هذا النمط من النقل واستيعاب تلك السفن لأعداد كبيرة من الحاويات وهي افضل طريق لتحسين إنتاجية وكفاءة الموانئ إذا ما توفرت لها التجهيزات المناسبة .

المبحث الثاني

خصخصة الإدارة والتشغيل في ميناء

أم قصر :

- مفهوم خصخصة الموانئ:

يُقصد بالخصخصة بشكل عام تحويل ملكية المشروعات العامة جزئياً أو كلياً إلى القطاع الخاص سواء كان ذلك محلياً أم أجنبياً ، وهي بهذا المفهوم تعني إلغاء الاحتكار الذي تقوم به الدولة في بعض ممارساتها لبعض الأنشطة الاقتصادية وتسمح للقطاع الخاص بتنفيذ مشروعات منافسة للأنشطة التي تقوم بها الدولة وإزالة القيود التي تحد من عمل القطاع الخاص وذلك برفع القوانين التي تمنع هذا القطاع من العمل في مجالات معينة، وبهذا فالخصخصة تعني إعطاء القطاع الخاص دوراً أكبر في النشاط الاقتصادي بهدف تحسين الأداء وزيادة الكفاءة في تخصيص الموارد وفي إنتاج وتوزيع السلع^(٣٥) .

ويرى أنصار الخصخصة إنها ستؤدي إلى الكفاءة في استخدام الموارد الاقتصادية بسبب سرعة ومرونة اتخاذ القرار دون معوقات الروتين المعقد الشائع في غالبية إدارات القطاع العام فضلاً عن عامل المنافسة بين شركات القطاع الخاص^(٣٦) وما يتمخض عنها من جودة ونوعية عالية في إنتاج السلع والخدمات .

أهمية الاستثمار والتحديث في أرصفة ومحطات الحاويات والتسهيلات المقدمة التي تربط هذه المحطات بأماكن التخزين والتسليم، وهكذا فإن أهم مميزات استخدام سفن الحاويات هي الآتي (٣٤) :-

١- الاقتصاد في الوقت : إذ إن استعمال سفن الحاويات له الأثر الكبير في عملية المناولة من وإلى السفينة إذ يتطلب كل (١٢٠٠) طن من البضائع المحملة في الحاويات ساعة واحدة فقط بينما في سفن البضائع العامة فإن متوسط البضائع المحملة إليها يقدر بـ (٦٠) طن في الساعة فضلاً عن إن الوقت الذي تقضيه سفينة الحاويات في الميناء قصير نسبياً عند مقارنته بسفن البضائع العامة.

٢- الاقتصاد في النفقات، إذ إن الكلفة المترتبة على استعمال سفن متخصصة لنقل الحاويات هي أقل بالمقارنة مع كلفة النقل بالسفن التقليدية فسفن الحاويات من الجيل الثالث تحمل (٣٠٠٠) حاوية قياسية للسفينة الواحدة وهي تعادل (٤-٦) سفن تقليدية من نفس الحجم.

إن اثر الحاويات لم يتوقف إلى هذا الحد بل إن مشغلي الموانئ والناقلين البحريين يلتفتون إلى نقطة مهمة وهي إن طرق النقل التقليدية السابقة التي كانت البضائع تنقل بواسطتها تتم بنقل العديد من الوحدات التغليفية صغيرة الحجم وهذه العملية لم تعد ذا كفاءة اقتصادية إلا باستعمال الحاويات لنقل البضائع، وبذلك أثبتت الحاويات فوائد استعمالها الذي يكمن في ذلك النظام المتكامل والفعال بين النقل البحري والنقل البري بحيث أصبحت البضاعة تعبأ في مخازن البائع (المصدر) ولا تفرغ منها إلا في مخازن المشتري (المستورد)،

إن التحول نحو القطاع الخاص في تشغيل الموانئ بشكل عام كان نتيجة لعاملين رئيسيين هما^(٣٩) :-

١- النمو الكبير في مستوى التجارة العالمية شجع المستثمرين من القطاع الخاص في مجال الموانئ، كما إن تحقيق مستوى مرتفع من الكفاءة في ظل القطاع الخاص شجع على تعامل السفن مع هذه الموانئ لانخفاض تكاليف تشغيل السفن فيها ومن ثم تدفق شحنات كبيرة من البضائع مما ساعد على زيادة حركتها وارتفاع مستوى إيراداتها وبالتالي شجعت هذه التجارب موانئ في دول أخرى على التوجه نحو خصخصة هذا القطاع.

٢- زيادة السعة الاستيعابية للسفن في مجال شحن البضائع على المستوى العالمي تتطلب موانئ مجهزة بمختلف المستلزمات المتطورة من ناحية المعدات والإدارة الكفوءة لمواجهة تحديات الموانئ المنافسة وخصوصاً في مجال النقل بالحاويات وما تحتاجه من تسهيلات خاصة^(****) في الموانئ لتسريع حركتها عند عمليات التفريغ أو التحميل لذلك عملت بعض الدول مثل البرازيل والأرجنتين وماليزيا على تشجيع القطاع الخاص في تولي بعض أعمال الموانئ التي تركزت في عمليات الشحن والتفريغ^(٤٠).

ومما سبق ذكره لا يمكن الجزم قطعاً بأنه لا يمكن تحقيق مستويات عالية من الأداء في أنشطة الموانئ في ظل سيادة القطاع العام إذ يمكن رفع مستوى فعالية الموانئ عند اتباع أسلوب تنظيمي وإداري فعال كما إن اقتناء معدات المناولة الحديثة والأجهزة التي تتطلبها حركة الموانئ ودعمها بالنظم الإلكترونية

لقد بدأت الخصخصة كسياسة اقتصادية وبرنامج تنموي لبعض الحكومات منذ أوائل الثمانينات وكانت بريطانيا في مقدمة تلك الدول إذ كانت الحجة في هذا الاتجاه هي إن ملكية الدولة للمشاريع الكبيرة وإدارتها لهذه المشاريع تخضع للعقلية البيروقراطية، كما إن مشاركة القطاع الخاص يحكمها مبدأ أساسي هو المخاطرة والعائد، لهذا فأن هذا السباق يفجر الطاقات الإبداعية الكامنة عند رجال الأعمال مما يدفعهم إلى تحسين أداء ما هو قائم^(٣٧).

وفي إطار الموانئ فأن نظام خصخصة الموانئ البريطانية قد بدأ منذ عام ١٩٨٢ وأصبحت عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ تقوم بها شركات من القطاع الخاص أما الخدمات الأخرى مثل الإرشاد والقطر وعمليات الإرساء فقد بقيت تحت سيطرة سلطة الميناء ، وفي عام ١٩٩١ تم تحويل ملكية بعض الموانئ من القطاع العام إلى القطاع الخاص مثل مينائي تيلبري Tilbury وميدواي Midway ، أما في الدول العربية فقد اقتصر تخصصت خصخصة الموانئ فيها على عقود الإدارة وبعض اتفاقات التأجير فمثلاً طبقت الإمارات العربية المتحدة عقود الإدارة في موانئ دبي وميناء زايد واتفاقات التأجير في موانئ الفجيرة وخورفكان إذ تقوم بعض خطوط الشركات الملاحية الأجنبية كشركة (Sea land) الأمريكية بتأجير وتشغيل محطات الحاويات في تلك الموانئ ، أما في السعودية فقد اتبعت عقود الإدارة في موانئ جدة والدمام والجبيل التجاري واتفاقات التأجير في مينائي جازان وينبع التجاري ابتداءً من عام ١٩٩٧ كخطوة لخصخصة الموانئ السعودية^(٣٨).

المهم في الميناء وذلك لقدرتها الواسعة في تجهيز وإصلاح معدات الشحن والتفريغ لمواجهة الشركات المنافسة، والتزاماً منها بالاتفاق المبرم مع إدارة الميناء الذي ينص على إلزام الطرف المتعاقد بتجهيز الأرصفة بالمعدات بالشكل الذي يوازي الحركة التجارية في الميناء وكذلك أعمال الصيانة والتحديث.

الأبعاد المتوقعة للاستثمار الأجنبي في ميناء أم قصر على البيئة والتنمية الإقليمية

للاستثمارات العربية والاجنبية أبعاداً تتركز في توجيه التنمية المستدامة من خلال استراتيجية تأخذ بنظر الاعتبار البيئة في اوجه نشاط ميناء أم قصر ودراسة اثر الاستثمارات الجديدة على البيئة لتحسين ادارة الموارد الطبيعية ضمن الابعاد التالية :

أ- البعد البيئي : ان توسيع دور الشركات الاجنبية والعربية المتطورة في استثمارات ميناء أم قصر او تطويره تقنياً وادارياً يوجد قاعدة مشتركة للعمل مع القدرات المحلية للوصول الى الموارد من كل المستثمرين، كما تؤثر زيادة المنافسة على تخفيض التكاليف وتوفير الخدمة بشكل اقتصادي وتحقيق الازياح واصلاح قطاع التجارة والنقل على وجه الخصوص وقطاعات الخدمات والانشاء والتمويل عامة، على ان التنمية المستدامة هي الهدف الاساس لتحقيق الموازنة بين النمو الاقتصادي وادارة البيئة على اسس تسمح للموارد الطبيعية بتدعيم النمو البعيد الامد بدلاً من استنزاف الموارد المالية والطبيعية بصورة غير كفوءة .

المتطورة كلها عوامل تساعد على رفع مستوى الأداء ومن هنا فإن الهدف لا يكمن في وجود القطاع العام أو الخاص بقدر ما يعني تحقيق معدلات عالية من الإنتاجية إذ تختلف الظروف من ميناء إلى آخر في اتباع هذا الإطار أو غيره. فعلى سبيل المثال يعد ميناء سنغافورة انجح ميناء في العالم يُدار ويشغل بالكامل بواسطة الدولة^(٤١).

أما أهم إيجابيات خصخصة إدارة وتشغيل الموانئ فيمكن إدراجها بالآتي^(٤٢) :

- ١- تحسين مستوى الأداء في الموانئ لخبرة القطاع الخاص في هذا المجال.
- ٢- تقليل النفقات المالية من قبل الحكومة ووصولها على نسبة معينة من الأرباح لتأجيرها المباني والأراضي والخدمات التشغيلية الأخرى.
- ٣- جذب خطوط ملاحية ومن ثم موارد جديدة لتمويل استثمارات الموانئ.
- ٤- قدرة القطاع الخاص على تحمل أعباء التمويل الضرورية لصيانة الميناء وتجديد معداته.
- ٥- سرعة اتخاذ القرارات في الحالات الطارئة ومرونتها مقارنة ببيروقراطية الإدارة الحكومية التي قد تأخذ فترة أطول مما يؤثر على فعالية القرار.
- ٦- طبيعة القطاع الخاص والمتمثلة في المنافسة التي تجعله يحاول الوصول إلى تقديم افضل الخدمات وبأسرع الأوقات.

وبلاحظ في النقاط الواردة إنها تشترك في مسألة مهمة وهي الصلاحيات الواسعة للقطاع الخاص سواء أكانت مالية أو إدارية ومن ثم شبه الاستقلالية التي ساعدت على نجاح هذا القطاع في إدارة وتشغيل الموانئ وبهذا فإن استقلالية الشركة المتعهددة بعمليات الشحن والتفريغ مثلاً منحها إمكانيات واسعة في إدارة هذا النشاط

الاقتصادية على أساس مبدأ تحليل الكلفة/العائد في معظم استثمارات النقل وان يكون قادراً في تحديد الاثر الكمي لتكاليف الاضرار بالبيئة، والمنافع التي سوف تترتب في الوقت نفسه. ولعل الحاجة ماسة الى بناء محطة حاويات في ميناء ام قصر والتي تحتاج الى توافر خبرات فنية وتجارب متنوعة فضلاً عن الخلفية الادارية المتقدمة وانسجام تلك المحطة مع طرق النقل الداخلي البرية -وسكك الحديد- إذ يجب استخدام معدات مناولة حديثة خاصة بالحاويات فضلاً عن الادارة الالكترونية الجيدة داخل الميناء وفي الجمارك والمخازن حيث يتيح توفير هذه التقنيات نجاح الادارة في محطة الحاويات ومن ثم تحقيق الهدف الذي انشأت من اجله الا وهو السرعة في المناولة والأداء.

ج- البعد الاجتماعي: ان نوعية رأس المال البشري لها اهمية في ادارة الموارد الطبيعية وتقديم الدعم لبرامج البيئة من خلال المسؤولية المحلية تجاه الارض، إذ ان نمو السكان يعد من القوى التلقائية التي تؤثر على الاستثمار الايجابي الى جانب التقدم التكنولوجي.

لقد بينا سابقاً ان الاستثمار في مجال الموانئ والنقل البحري يرتبط بصورة مباشرة وغير مباشرة بصيغة المقاولات الجزئية مما يتيح العديد من فرص العمل وتشغيل الايدي العاملة، لان تلك الاستثمار ستترك آثارها على النمو الاقتصادي في سوق العمل الحضري لارتفاع متوسط الأجور، كما إن طبيعة العمل في النقل البحري والتجارة البحرية لها اثارها على الهيكل الاجتماعي والاقتصادي في خلق دخول مكافئة وتحقيق اوجه المساواة الاقتصادية والاجتماعية،

ومما سبق ان الاستخدام الفعال للموارد الطبيعية يجعل التنمية الاقتصادية ملائمة للعدالة الاجتماعية والبيئية في ضوء الاعتبارات التالية^(٤٣) :

- ١- التحكم الرشيد في استعمال الموارد.
- ٢- استخدام تقنيات "نظيفة" تتحكم في انتاج النفايات وفي استعمال الملوثات.
- ٣- حصر معقول لوضع النشاطات الاقتصادية.
- ٤- تكييف اساليب الاستهلاك مع العوائق البيئية والاجتماعية بمعنى اختيار الافضلية للحاجات على اساس الطلب.

ب- البعد الاقتصادي: مما لا شك فيه ان صناعة النقل تعد من الصناعات الرائدة والاكثر تأثيراً في مجمل النشاطات والفعاليات من خلال ايجاد الاسواق واستثمار الموارد البشرية والمادية غير المستثمرة وتحقيق الانتاج الكبير وتحسين نوعيته وخلق المنفعة فيه، كما أسفرت الدراسات الاقتصادية عن جدوى الاهتمام بالتجمعات الخاصة في السكان واثار النقل في توطين الأشخاص وإقامة المشروعات، ولقد كان ولا يزال للنقل البحري سبق معروف في تأمين احتياجات المجتمعات البشرية من المواد الاولية والسلع والمنتجات اضافة الى المواد الغذائية رغم المسافات، وقد تميزت اهميته في مبادلة الفوائض وزيادة المنافسة ومن ثم خفض الاسعار وتنشيط الطلب الكلي وتوسيع السوق، إذ يعد النقل من ابرز الاعمال التجارية المبنية على الربح والخسارة والمرتبطة بحلقات لها صيغة المقاولات الجزئية المتداخله بتخصص وخبرات معينة يصعب ولوجها بدون خلفيات مسبقة من الناحيتين التعليمية والتأهيلية^(٤٤) لذا يقتضي التخطيط الاقتصادي ضرورة دراسة الجدوى

الأمر الذي يتطلب التدريب استجابة للفرص التي تظهر والضغوطات التجارية المتوقعة.

الاستنتاجات والمقترحات الاستنتاجات

يمكن اختصار الاستنتاجات بالفقرة التالية :

لا يتناسب ميناء أم قصر في الوقت الحاضر مع إمكانيات موانئ الدول المجاورة من جميع النواحي، ولا يمكن أن يصلح لخدمة التجارة العراقية المستقبلية بالشكل المطلوب إذ سيعاني من مشاكل تكديس البضائع والسفن في الأرصفة واستحالة دخول السفن الكبيرة بسبب مستوى عمق غاطس المياه في الأرصفة البالغ (٩) متر. وبنظرة متفائلة عما يحتاجه العراق من استيرادات لأغراض الأعمار أو لتلبية الطلب الداخلي، فإن هناك مزيداً من المعدات والآلات المتوقع نقلها عن طريق البحر عبر ميناء أم قصر بواسطة سفن كبيرة تحتاج إلى غاطس كبير وأرصفة ومعدات مناولة حديثة وكفوءة، ونظام إداري فعال، فضمن الطاقات والمؤهلات الحالية سيكون الميناء عاجزاً عن تلبية هذه الاحتياجات. وهذا التحليل يتنافى مع فرضية البحث.

المقترحات

يقترح الباحث النقاط التالية :

١- زيادة عمق غاطس المياه في أرصفة الميناء إلى (١٤) متر بدلاً من (٩) متر ورفع الطاقات الاستيعابية للأرصفة والمعدات التابعة لها عن طريق إنشاء أرصفة جديدة بمواصفات جديدة وكذلك تحديث الأرصفة الحالية عن طريق نصب رافعات جديدة تتمتع بتقنية عالية في كل رصيف ويجب أن تكون هناك محطة حاويات متكاملة تُستخدم فيها أساليب التشغيل الحديثة.

٢- إسناد إدارة وتشغيل محطة الحاويات في الميناء (بعد إنشائها وتشغيلها) إلى شركات متخصصة من القطاع الخاص العربي أو الأجنبي مع بقاء حق الملكية للدولة عن طريق اتباع عقود الإدارة أو الإيجار الطويل الأمد إذ سيخفف هذا الإجراء التكاليف الاستثمارية الكبيرة عن الدولة فضلاً عن خبرة الشركة المتخصصة في هذا المجال كما هو متبع في محطات الحاويات في موانئ الإمارات حيث تدير شركات القطاع الخاص هذه المحطات ومثال ذلك إدارة وتشغيل محطات الحاويات في مينائي الفجيرة وخورفكان من قبل شركة Sea Land الأمريكية.

٣- الإشراف الكامل من قبل الدولة على عملية التخصيص واعداد برامج تدريبية كفوءة لإعادة تدريب العمال ورفع قدراتهم عن طريق إنشاء معهد متخصص في أعمال الموانئ لتأهيل العاملين غير الماهرين والذين يشكلون نسبة عالية تبلغ (٧٠%) من مجموع العاملين في الميناء، إذ تعد هذه القضية من الأمور المهمة التي ينبغي معالجتها قبل مدة كافية لغرض تهيئتهم بشكل كفوء للعمل داخل الميناء.

٤- استخدام أنظمة التبادل الإلكتروني بين إدارة الميناء والجمارك والمخازن والشركة العامة للموانئ العراقية بما يكفل السرعة في إنجاز المعاملات والقضاء على أساليب التعامل غير المشروع مثل الرشوة أو الهدايا حيث تقلل هذه الأنظمة من الاتصال المباشر بين العملاء والموظفين.

٥- هناك حاجة ماسة لاجراء التنسيق والاستفادة من الدول التي حققت تطورات واضحة وملموسة في الميدان الاقليمي والعالمي في مجال تطوير وتحديث محطات الحاويات والعمليات المساندة وبخاصة الدول العربية المجاورة كالمملكة العربية السعودية ودولة الامارات

العربية المتحدة اللتان حققنا قفزات نوعية في هذا المجال.

٥-وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم (بيانات غير منشورة)

٦-جواد كاظم مبارك، هيكل القوى العاملة بالشركة العامة لموانئ العراق وتأثيرها على تحسين الاداء وتطوير العمل، الشركة العامة لموانئ العراق، البصرة، ٢٠٠١، ص ٢.

٧-مناهل مصطفى عبد الحميد، مصدر سابق، ص ١١٧.

٨-المصدر نفسه، ص ١١٨.

٩) وتسمى أيضا بالسفن الجواله، وهي تلك الخطوط التي ليس لها طريق إبحار ثابت طويل الأمد وانما تعمل حيث تتوقع الريح

انظر في ذلك:

-محمد صابر علي الموسوي، اقتصاديات الموانئ العراقية.. دراسة نظرية تطبيقية، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية الادارة والاقتصاد، قسم الاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٨١، ص ٥٤.

٩-محمد رؤوف سعيد فتح الله، قطاع النقل في العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة) مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٨١، ص ٨٩.

١٠-مقابلة شخصية مع السيدة مدير التوكيلات الملاحية في الشركة العامة للنقل المائي العراقية، البصرة، في ١٢/١/٢٠٠٣. ١١-محمد صابر علي الموسوي، اقتصاديات الموانئ العراقية -دراسة نظرية تطبيقية، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد -جامعة بغداد، ص ١٣٢.

١٢-سري محمود المدرس، جغرافية التجارة في العراق للفترة ١٩٥٠-١٩٧١، رسالة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الاداب، جامعة عين شمس، ١٩٧٦، ص ٣١٣.

١٣-وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم، بيانات غير منشورة.

(*) أي سفن الحاويات من الجيل الثالث فصاعداً حيث يزداد طول هذه السفن بتطور اجيالها، إذ وصل طول سفن الجيل الخامس الى ٣٨٦.٥ متراً مما لا يناسب ذلك تصاميم الارصفة التقليدية كما هو الحال في ميناء ام قصر. انظر في ذلك :

-الامم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، النقل البحري المتعدد الوسائط، الاسكوا، ١٩٩٦، ص ١٠٦.

١٤-المؤسسة العامة للموانئ السعودية، احصاءات ميناء الدمام، من موقع شبكة الانترنت :

الهوامش والمصادر

١-مناهل مصطفى عبد الحميد، نموذج مقترح لتطوير النقل البحري في العراق، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، ١٩٩٦، ص ١١٨.

٢-سري محمود المدرس، دور منافذ العراق المائية في خدمة التجارة العراقية (غير النفطية) للمدة ١٩٦٦-١٩٧٦، مجلة كلية التربية، جامعة البصرة، العدد (٨)، ١٩٨٢، ص ٢٣٤.

٣-المصدر نفسه، ص ٢٥٢.

٤-مركز دراسات الخليج العربي، المؤسسات البحرية العراقية، مجلة الخليج العربي، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، المجلد ١٢، العدد ٨، ١٩٨٠، ص ٢١٦.

٢٨- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، (استراتيجية الاسكوا الإقليمية لتطوير النقل المتعدد الوسائط)، الاسكوا، نيويورك، ١٩٩٦، ص ٢٩ .

٢٩- فوزية غالب عمر السعدون ، (دور النقل النمطي المتخصص في الانسياب السلمي وتطوير النقل الداخلي)، رسالة ماجستير (غير منشورة) مقدمة إلى كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة البصرة، (١٩٨٨)، ص ٢٩

٣٠- سمية محمد بدوي، (اقتصاديات النقل البحري في العالم)، الإسكندرية، ١٩٨٨، ص ٤٣٤ .

٣١- فاتن قسطنطوني دواف، ص ١٤ .

٣٢- محمد صفوت قابل، (أهداف ومراحل التخصصية)، مجلة أخبار النفط والصناعة، السنة الثانية والثلاثون، العدد (٣٧٤)، تشرين الثاني، ٢٠٠١، ص ٢٣ .

٣٣- المصدر نفسه، ص ٢٥ .

٣٤- مدحت حسنين، (التخصصية .. السياسة العربية بشأنها، دواعيها والأهداف المرجوة منها)، دور المصارف العربية في التخصصية وتطوير الأسواق المالية، بيروت، ١٩٩٣، ص ٣٣

٣٥- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، (استعراض النقل في بلدان الاسكوا)، العدد (٩)، ١٩٩٩، ص ٢٣ .

٣٦- Dirk Sommer , (Private Participation in port facilities – Recent trends) , World Bank Group ,September , 1999 , p 3 .

-<http://www.worldbank.org/html/fpd/notes>.

٣٧- Dirk Sommer , op.cit, p. 6 .

٣٨- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) ،(التطورات في مجال النقل المتعدد الوسائط)، مصدر سابق ، ص ٢١ .

٣٩- مالك المعمري، (سياسة التخصيص في السلطنة فسحت المجال أمام القطاع الخاص لتنويع مصادر الدخل وإيجاد العديد من فرص العمل للمواطنين)، جريدة الوطن العمانية، كانون الثاني، ٢٠٠٢، من موقع شبكة الانترنت:

http://www.alwatan.com/graphics/2002/10_jan/28.1/heads/lt5.htm.48k.

(*****) احدث ما يوجد من معدات المتناولة في محطات الحاويات هو ما يعرف بأسم المركبات الموجهة آلياً (بدون سائق) وأجهزة جديدة لمراقبة العمليات تتيح إصدار كل الأوامر من موقع مركزي يعمل بالحاسبات الإلكترونية. انظر في ذلك:

-الأمم المتحدة، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الانكتاد)، (التطورات في مجال النقل المتعدد الوسائط)، الانكتاد، نيويورك، ١٩٩٠، ص ٢٠ .

-<http://www.ports.gov.sa/Arabic/kap-stat.htm>

١٥- مناهل مصطفى عبد الحميد، مصدر سابق، ص ١٢٣ .
(***) مشاهدة ميدانية وبالاعتماد على المعلومات الخاصة بطاقات المخازن وكميات البضائع المستوردة ابتداءً من عام ٢٠٠٠ .

١٦- محمد صابر علي الموسوي، مصدر سابق، ص ١٥٦ .
١٧- وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم، بيانات غير منشورة
١٨- مقابلة شخصية مع السيد مدير قسم الملاحة البحرية في الشركة العامة لموانئ العراق، البصرة، في ٢٠٠٣/١/١٨ .

(****) يبلغ عدد العاملين في ميناء أم قصر (١٢٤٩) عامل. انظر في ذلك :

- سمير حسون السامر، واقع القوى العاملة في الشركة العامة لموانئ العراق وآفاق تطورها، بحث مقدم الى الشركة العامة لموانئ العراق، البصرة، ٢٠٠٠، ص ٢١ .

١٩- سري محمود المدرس، دور منافذ العراق المائية في خدمة التجارة العراقية (غير النفطية) للمدة ١٩٦٦-١٩٧٦ ، مصدر سابق، ص ٢٣٤ .

٢٠- جواد كاظم مبارك، مصدر سابق، ص ٧ .

٢١- مقابلة شخصية مع عدد من وكلاء المستوردين العراقيين في ميناء ام قصر، البصرة، في ٢٠٠٣/١/١٨ .

٢٢- مقابلة شخصية مع السيد مدير قسم التخطيط والمتابعة في الشركة العامة لموانئ العراق، البصرة، في ٢٠٠٣/١/٢٢

٢٣- مقابلة شخصية مع السيد مدير مركز الدراسات والبحوث في الشركة العامة لموانئ العراق، البصرة، في ٢٠٠٣/١/٢٢-٢٤ مشاهدة ميدانية.

٢٥- للمزيد من الاطلاع. انظر في ذلك:

-عبد عبد اللطيف الديحاني، ندوة الخدمات المساندة للموانئ البحرية، صحيفة الوطن العمانية، حزيران، ٢٠٠١، الصفحة الاقتصادية ، من موقع شبكة الانترنت :

<http://www.alwatan.com/graphics/2001/june/11.6/heads/lt7.htm-13k>.

٢٦- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، (استعراض النقل في بلدان الاسكوا) ، العدد (١٢)، الاسكوا، نيويورك، ٢٠٠١، ص ٢ .

٢٧- ثامر ياسر البكري، (إدارة منشآت النقل والاتصالات)، دار القادسية ، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص ٢٠٨ .

٤٠ - المؤسسة العامة للموانئ السعودية، برنامج التخصصة،
من موقع شبكة الانترنت: <http://www.ports.gov.sa/Arabic/privatization.htm>.

٤١ - الامم المتحدة - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، التطورات في مجال النقل المتعدد الوسائط، الاسكوا، نيويورك، ٢٠٠٠، ص ٢١.

٤٢ - مالك المعمرى، سياسة التخصيص في عُمان فسحت المجال امام القطاع الخاص لتنوع مصادر الدخل وتشغيل الايدي العاملة، جريدة الوطن العمانية، كانون الثاني، ٢٠٠٢، من موقع شبكة الانترنت :

<http://www.alwatan.com/graphics/2002/10jan/28.1/heads/lt5.htm.48k>

٤٣ - مفهوم التنمية المستديمة، من موقع شبكة الانترنت :

<http://www.islamonline.net>

٤٤ - فوزية غالب عمر السعدون، دور النقل النمطي المتخصص في الانسياب السلعي وتطوير النقل الداخلي، رسالة ماجستير (غير منشورة) مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد، جامعة البصرة، البصرة، ١٩٨٨، ص ١١.