

Reality of the Maritime commercial activity in the Iraqi Ports : (Field study)

Lecturer. Ahmed Saddam AbdulSahib
Center for Arab Gulf Studies
University of Basrah

Lecturer .Hussien Ali Hashim
Iranen Studies Center
University of Basrah

Abstract

This study shows level of maritime commercial activity in the Iraqi ports Um Qasr, Khour Alzuber, and Abu Fluss port. First of all, it is tackles the role of every port, as facilities it for reception ships movement through duration 2004-2006.

Next, it's shows kinds of maritime fleet which it enter the Iraqi ports at the mention duration like as cargo ships and Boat. the commercial activity in Um Qasr port showed the necessary role, because this port has many characteristics, like as suitable docks, and located it near the marine way close up the Arab gulf. Therefore, it received various cargo especially rice, wheat and other materials, hence it's represented the crucial port at the current period.

Third, Khour –Alzubber port was in the second level due to the cargo import and export, whereas Abu fluss port has the third level because the capacity designs which it effected on commercial activity levels in each port. Finally, the research ending in some conclusion, and recommendation to develop Iraqi ports, and enhancing maritime commercial activity.

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية (دراسة ميدانية)

م. احمد صدام عبد الصاحب الشبيبي
قسم الدراسات الاقتصادية
مركز دراسات الخليج العربي

م. حسين علي هاشم
رئيس قسم الدراسات الاقتصادية
مركز الدراسات الإيرانية

الملخص :

تركز هذه الدراسة على مستوى النشاط التجاري البحري في الموانئ التجارية العراقية ،
(أم قصر، خور الزبير وأبو فلوس) ودور كل منهما في تسهيل حركة التجارة البحرية واستقبال
السفن خلال المدة ٢٠٠٤-٢٠٠٦ .

كما تبين الدراسة أيضاً أنواع الوحدات البحرية الداخلة للموانئ العراقية خلال المدة
المذكورة التي تتمثل بالسفن واللنجات ومستوى الطاقات الاستيعابية في كل ميناء وبيان دورها
في تحديد أنواع السفن الداخلة وبالتالي أنواع البضائع المناولة في كل ميناء ، إذ تبين من خلال
البحث الدور الكبير لميناء أم قصر في استقبال السفن الناقلة للحمولات الكبيرة مثل الرز
والحنطة فضلاً عن المواد الغذائية الأخرى إذ احتل الميناء الأهمية التجارية الأولى نظراً
للميزات التي يتميز بها هـ ذا الميناء وفي مقدمتها قربه من مسارات الملاحة البحرية وتوفر
الأرصعة المناسبة لاستقبال هذه السفن مقارنة مع الموانئ التجارية العراقية الأخرى، وقد كان
ميناء خور الزبير في المرتبة الثانية من حيث عدد البضائع المناولة خلال المدة المذكورة فيما
يكون ميناء (أبو فلوس) ضمن المرتبة الثالثة حيث يتبين اثر الطاقات الاستيعابية في تحديد
مستوى النشاط التجاري لكل ميناء إذ تبين ذلك من خلال بيان كفاءة الأرصفة لكل ميناء لاسيما
مينائي أم قصر وخور الزبير . ثم ينتهي البحث بأهم الاستنتاجات والمقترحات لتطوير الموانئ
التجارية العراقية .

**واقع النشاط التجاري البحري
في الموانئ العراقية
(دراسة ميدانية)**

المقدمة :

تؤدي التجارة البحرية دوراً كبيراً في التنمية الاقتصادية في جميع دول العالم النامية والمتقدمة على السواء . وفي ظل سياسات الانفتاح الاقتصادي ، لم تعد هذه التجارة مجرد تبادل سلع واستيراد وتصدير مع دول العالم بل أصبحت تمثل مؤشراً هاماً يبين مستوى التطور الاقتصادي والانفتاح على الأسواق العالمية ، إذ أصبحت معظم الدول تبدي اهتماماً كبيراً من خلال تطوير موانئها بهدف جذب سفن النقل البحري المتطور وسفن الحاويات.

يشير الواقع التجاري في العراق وتحديداً عبر الموانئ التجارية البحرية في محافظة البصرة إلى ان التجارة البحرية اقتصرت بشكل عام على حركة الاستيرادات ، فبسبب ظروف الحروب خلال عقدي الثمانينات والتسعينات فضلاً عن الحصار و الحرب الأخيرة أصبح العراق مستورداً بشكل شبه كامل لجميع السلع الأساسية والكمالية إذ تحتل الحصة الأكبر من إجمالي التجارة الخارجية عبر المنافذ البحرية كنتيجة للظروف السيئة التي عاشها العراق وما زال يعاني منها.

فرضيات البحث: يهدف البحث الى اثبات او نفي الفرضيات التالية:

- 1- هناك علاقة تبادلية بين أنواع الوحدات البحرية الداخلة ومستوى الطاقات التصميمية للميناء.
- 2- تشكل طاقات الميناء التصميمية عاملاً أساسياً في تحديد أنواع وكميات الحمولات المستوردة عن طريق الموانئ التجارية وتحديد كفاءة الارصفة.

مشكلة البحث: تكمن مشكلة الموانئ العراقية في عدم مواكبتها لتطورات النقل البحري الحديث ممثلاً بسفن الحاويات وعدم استخدام الانظمة الالكترونية الحديثة للتعامل مع هذه السفن.

أهمية البحث: تتبين أهمية البحث من خلال الدور التنموي والتجاري الكبير الذي يمكن أن تلعبه الموانئ العراقية في حركة النقل البحري، لا سيما دورها في حركة الأعمار وتلبية الحاجة الى نقل السلع الانشائية والرأسمالية عبر هذه الموانئ وبالتالي يجب ان تكون هذه الموانئ عاملاً مسيراً لا معرقلاً لحركة الأعمار والتنمية .

هدف البحث:

بيان واقع الحركة التجارية البحرية في الموانئ العراقية من حيث أحجام السفن الداخلة وكميات السلع المناولة وأنواعها .

١- واقع ميناء أم قصر :

يتميز هذا الميناء بمقومات هامة يمكن أن تساعد على مواكبة التطورات الحاصلة في صناعة السفن إذا ما تمت تدميته تقنياً وإدارياً ، وهذه المقومات كالآتي^(١) :-

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

ب - ارتبط الميناء بشبكة طرق وخط سكة حديد.

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

ج- قربه من الخليج العربي إذ يبلغ طول الممر الملاحي (٦٥) كم ، فالوقت الذي تستغرقه

السفينة في قطع هذه المسافة لا يزيد على (٦) ساعات في حين 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 يمكن القول إن الاستثمارات في ميناء أم قصر هي ذات جدوى اقتصادية

من حيث الموقع وكلفة الاستثمار المقدرة عند الشروع بتنمية الميناء ورفع قدرته بما يتناسب مع تطورات ومتطلبات النقل البحري .

جدول رقم (١)

تخصصات الأرصفة وطاقاتها في ميناء أم قصر

رقم الرصيف	الاختصاص	الطاقة الاستيعابية (مليون طن/ سنة)
الأرصفة (٢-١) و (٩-٦) و (١٩-١٢)	بضائع عامة	٣.٥
رصيف رقم (١١)	زيوت نباتية	٠.٥
الرصيفان (٤ - ٣)	تصدير كبريت	٣.٠
الأرصفة (٥ ، ٢٠ - ٢١)	حاويات + بضائع درجة في رصيف (٢١)	١.٠
رصيف رقم (١٠)	حبوب	٢.٥
	المجموع	١٠,٥ مليون طن/سنة

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم التخطيط والمتابعة ، سجلات القسم ، البصرة، ٢٠٠٨ .

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

من الجدول رقم (١) يُلاحظ أن الطاقة الاستيعابية الكلية للميناء تبلغ (١٠,٥) مليون طن في السنة ، وإن الميناء يختص بالبضائع العامة والكبريت بشكل أساسي فهناك (١٤) رصيفاً خاصاً بالبضائع العامة وبطاقة (٣,٥) ملايين طن سنوياً و رصيفان للكبريت بطاقة (٣,٠) ملايين طن في السنة ، إذ تبلغ نسبتهما (٦٢%) من إجمالي طاقات الأرصفة في الميناء ، أما الأرصفة الأخرى فهي مخصصة للحاويات والحبوب وبضائع الدرجة .

وتتراوح أطوال الأرصفة في الميناء ما بين (١٨٠-٢٠٠) متر للرصيف الواحد ، إذ يبلغ إجمالي أطوالها (٣٩٥٢) متراً ويبلغ عدد الرافعات الموجودة (٤٤) رافعة مرفعة مختلفة تتراوح طاقتها ما بين (٣-١٥) طنلً باستثناء رافعتين خاصة بمناولة الحاويات تم استيرادها عام ٢٠٠٠ تبلغ الطاقة التحميلية للرافعة الواحدة (٤٠) طنلً للرافعة الواحدة ، ويصل عدد المخازن الموجودة في الميناء إلى (٢٦) مخزنلً بطاقة استيعابية إجمالية تبلغ (٣,٨) ملايين طن في السنة ، وتوجد ثلاث ساحات مكشوفة تقدر طاقتها الاستيعابية بـ (٣٠٠) ألف طن في السنة^(٢) .

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 يصلحاً لخدمة سفن الحاويات الكبيرة التي يصل طولها إلى أكثر من (٢٢٧) متراً ، وإن الطاقة الاستيعابية منخفضة لهذين الرصيفين إذ تبلغ طاقتهما الإجمالية (١,٠) مليون طن في السنة وهي طاقة لا تتناسب عند المقارنة مع موانئ الدول المجاورة ، فعلى سبيل المثال يوجد في ميناء الدمام (١٣) رصيفلً للحاويات وبطاقة استيعابية تبلغ (٨,٥) ملايين طن في السنة حيث بلغت الطاقة الإنتاجية الفعلية للحاويات (٤,٥) مليون طن لعام ٢٠٠٢ إذ لا تستوعب أرصفة الحاويات في ميناء أم قصر مثل هذه الإنتاجية^(٣) .

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

- حركة وهيكل التجارة في ميناء أم قصر :

أخذ النشاط التجاري من جانب الاستيرادات بالتزايد بشكل مستمر بعد نهاية الحرب على العراق في نيسان ٢٠٠٣ ، ويعكس الجدول رقم (٢) واقع هذه الزيادات :

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

يشير الجدول رقم (٢) الى أن الحركة التجارية في ميناء أم قصر قد أخذت بالتزايد المستمر ابتداءً من عام ٢٠٠٣ إذ يقدر معدل النمو المركب للحمولات الواصلة إلى الميناء بـ (٣٩%) للسنوات ٢٠٠٣ - ٢٠٠٦ إذ تزايدت الحمولات المستوردة إلى (٧.٧) ملايين طن بعدما كانت (٢,٠٧) مليون طن لعام ٢٠٠٣ ، ويمكن إرجاع هذه الزيادة في الاستيرادات إلى الطلب المتزايد على السلع لا سيما الاستهلاكية منها وتوقف المؤسسات الإنتاجية بشكل شبه كامل بسبب ظروف الحروب مما دفع ذلك إلى اعتماد الاقتصاد العراقي على الاستيراد من الخارج لتشكيلة كبيرة من مختلف انواع السلع .

ومن خلال الجدول نفسه يتبين ايضاً أن الوحدات البحرية الداخلة إلى الميناء ممثلة بالسفن الصغيرة والمتوسطة وكذلك اللنجات هي أيضاً في حالة تزاوي بشكل عام خلال المدة نفسها إذ أن الطلب على النقل طلب مشتق من الطلب على التجارة وذلك واقعياً إذ العلاقة الطردية فيما بين الكميات المنقولة وعدد السفن الداخلة للميناء التي حققت معدل نمو مركب نسبته (١٠%) تقريباً خلال المدة ٢٠٠٣-٢٠٠٦ مما يبين ذلك أهمية الميناء التجارية وتنامي الحركة البحرية فيه خلال المدة المذكورة إذ وصل عدد السفن الداخلة إلى (٨٩١) وحدة بحرية مختلفة الأنواع في حين أن السفن الداخلة ما بين عامي ٢٠٠١-٢٠٠٢ أي في مدة الحصار الاقتصادي قد وصلت إلى (٥١٢) وحدة بحرية لعام ٢٠٠٢ . وصل متوسط كفاءة الارصفة في الميناء الى (٤٦.٣%) خلال السنوات ٢٠٠١-٢٠٠٦ وهي نسبة متدنية قياساً بالنسب المفترضة لطاقت الارصفة الموانئ، إذ يرى المختصون إن النسبة المثلى لاستغلال طاقت الأرصعة يفترض ان تصل الى (٨٥%) من الطاقات التصميمية للارصفة^(٤)، لكن الذي يجب ملاحظته هنا ان ميناء ام قصر وصل الى هذا المستوى والاقتصاد العراقي يعاني من اختلال هيكل التجارة الخارجية إذ يستقبل الميناء الاستيرادات الاساسية بشكل رئيس، ولو افترضنا ان البضائع المناولة في الميناء ستزداد الى الضعف فأن مشكلة التكدس واقعة بلا شك بسبب انخفاض الطاقات التصميمية للأرصعة ومن هنا ان ميناء أم قصر سيعاني من انخفاض مستوى الأداء اذ يعكس مستوى كفاءة الارصفة حركة البضائع والسفن في الميناء والتي تعد من أهم مؤشرات الأداء في الموانئ.

اما فيما يخص أنواع السلع الداخلة إلى ميناء أم قصر خلال العام ٢٠٠٤ فيمكن تقسيمها إلى قسمين، أولهما المواد الغذائية ممثلة بالحنطة والرز بنسبة (٩١%)* من إجمالي السلع

* (النسب المئوية مقربة إلى أقرب مرتبة عشرية).

الغذائية الداخلة خلال العام نفسه ثم تأتي بعد ذلك مادة السكر بنسبة (٩%) ومواد غذائية أخرى احتلت نسبة ضئيلة جداً* من إجمالي المواد الداخلة خلال العام المذكور.

وفيما يخص المواد الإنشائية فلم تصرف بشكل تفصيلي إذ احتلت السلع الإنشائية المتنوعة ما نسبته (٩١%) من إجمالي السلع الإنشائية يأتي بعدها الحديد بنسبة (٧%) من إجمالي الحمولات الداخلة خلال العام ٢٠٠٤ ثم الإسمنت بنسبة (٢%). ويوضح الجدول (٣) الحمولات الواردة إلى ميناء أم قصر وعدد البواخر خلال عام ٢٠٠٤.

ويوضح الجدول التالي انواع المواد الغذائية المستوردة عبر ميناء ام قصر خلال العام

. ٢٠٠٤

جدول رقم (٣)

المواد الغذائية الداخلة إلى ميناء أم قصر وأهميتها النسبية وعدد البواخر خلال السنوات ٢٠٠٤-٢٠٠٦

الاهمية النسبية(*) (%)			الوزن (طن)			عدد البواخر			نوع الحمولة
2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	
67	52	٥١	2858509	1466806	٦١٧٣٧٩	58	32	١٧	حنطة
21	30	٤٠	917806	843641	٤٨٦٢٥١	38	30	٣١	رز
10	16	٩	393850	452839	١٠٤٣٦٨	24	15	١٠	سكر
2	---	---	44307	9218	١٤١٨	3	3	١	فول الصويا
---	---	---	---	---	٩٥٠	---	---	٣	طحين
%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠	4214472	2772504	١٢١٠٣٦٦	١٢٣	٨٠	٦٢	المجموع

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الاحصاءات، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٨. (* العلامة (—) تعني أن النسبة ضئيلة جداً.)

فيما يخص العام ٢٠٠٤ يتضح من الجدول اعلاه ان عدد البواخر المحملة بالحنطة ذات طاقات استيعابية الثبر مؤلرنة بتلك المحملة بمادة الرز إذ إن الحمولة الإجمالية والأهمية النسبية التي احتلتها باواخر الحنطة كانت أكبر من البواخر المحملة بالرز على الرغم من أن عدد باواخر الرز يبلغ (٣١) باخرة في حين أن باواخر الحنطة اقتصرت على (١٧) باخرة فقط إذ يراد من هذه الفقرة بيان مسألة تحقيق وفورات الحجم الكبير بالنسبة للبواخر الراسية في الأرصفة وكذلك

** تم إهمال النسب الضئيلة جداً.

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

الميناء إذ تساعد السفن الكبيرة على تنشيط الحركة التجارية بشكل أكبر من السفن الصغيرة فضلاً عن أن هذه السفن تساعد على توفير الوقت وتلافي حالات التأخير في الإرساء التي تنتج عن السفن الصغيرة . وبناءً على ذلك يجب زيادة الطاقة التصميمية في أرصفة الميناء لزيادة الطاقة الفعلية فضلاً عن توفير المعدات الكافية لمناولة البضائع ونقلها من الأرصفة إلى المخازن ، فضلاً عن ذلك إن الحاجة ماسة إلى زيادة غواطس المياه في الأرصفة من (٩) متر إلى (١٣) متر^(٥) لتسهيل عملية دخول السفن الكبيرة بشكل آمن إذ يشجع زيادة عمق الغاطس على قدوم سفن الحاويات للتعامل مع الميناء بشكل مستمر .

أما فيما يخص عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ يتضح أيضاً أن مادة الحنطة قد مثلت ما نسبته (٥٢%) من إجمالي المواد الغذائية المستوردة للعام ٢٠٠٥ إذ تمثل الأهمية النسبية الأكبر من بين مجموعة المواد الغذائية المستوردة خلال العام المذكور ثم تزايدت إلى ما نسبته (٦٧%) خلال العام ٢٠٠٦ وبمعدل نمو (١٩٥%) عما كانت عليه عام ٢٠٠٥ إذ يمكن تفسير ذلك إلى أن غالبية الحنطة المستوردة هي من مفردات البطاقة التموينية التي تشرف على استيرادها وزارة التجارة عن طريق التنسيق مع التجار المحليين إذ هي في حالة تزايد مستمر وتشكل النسبة الأكبر نظراً للحاجة الغذائية لها بموجب العمل بالحصص التموينية الغذائية .

ثم تأتي من حيث الأهمية للمواد المستوردة مادة الرز إذ احتلت نسبة (٣٠%)، (٢١%) من إجمالي المواد الغذائية المستوردة خلال عامي ٢٠٠٥-٢٠٠٦ على التوالي وهي أيضاً ضمن مفردات البطاقة التموينية ، ثم تأتي بعدها من حيث الأهمية مادة السكر وبنسب (١٦%)، (١٠%) من حيث الكميات المستوردة للعامين المذكورين .

أما المواد الأخرى مثل الذرة والزيت وفول الصويا فقد كانت نسب مساهمتها ضئيلة جداً كون أن هذه المواد غير مدرجة ضمن مفردات البطاقة التموينية .

أما بالنسبة إلى المواد الإنشائية والمعدات المستوردة عن طريق ميناء أم قصر فلم تشر إحصاءات الموانئ إلى تصنيف دقيق حسب اسم المادة وإنما تم إدراج غالبية المواد (باستثناء الأسمت والحديد والأنابيب) ضمن بند المواد الإنشائية المتنوعة .

أما فيما يخص المواد الإنشائية والمعدات الواصلة إلى الميناء خلال السنوات ٢٠٠٤-

٢٠٠٦ فيمكن بيانها في الجدول التالي :

جدول رقم (٤)

المواد الإنشائية الداخلة إلى ميناء أم قصر خلال السنوات ٢٠٠٤-٢٠٠٦

نوع الحمولة	عدد البواخر			الوزن (طن)			الاهمية النسبية (%)		
	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦
أنابيب	٣	٧	٩	٨٥٠	٢٥٦٩٥	٦٥٦٦٤	—	٣	٢
حديد	٢	---	---	٩٢٨٠	---	---	٧	---	---
أسمنت	٦	٤٢	١١٢	١٨٠٠	٤٢٠٢٢٤	١٩٥٩١٧٩	٢	٤٨	٧٥
متنوعة	٣٦٩	٣٦٧	٤١٣	٩	٤٢٢٣٦٦	٦٠١٩٦٩	٩١	٤٩	٢٣
المجموع	٣٨٠	٤٢٥	٥٣٤	٩	١٣٤١٤	٨٦٨٢٨٥	%١٠٠	%١٠٠	%١٠٠

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الاحصاءات، سجلات القسم، البصرة ، ٢٠٠٨ .
(*) النسب مقربة الى اقرب مرتبة عشرية.

يتبين من خلال الجدول اعلاه أن إجمالي حمولات البواخر الداخلة عام ٢٠٠٤ وصل إلى (١٣٤.١٤٩) طنً وقد مثلت مختلف أنواع السلع الإنشائية والمعدات الداخلة عبر الميناء إذ احتلت حمولات الحديد الداخلة إلى الميناء ما نسبته (٧%) من إجمالي الحمولات الداخلة من المواد الإنشائية خلال العام ٢٠٠٤ ثم تلاه بعد ذلك مادة الأسمت وبنسبة (٢%) .
وفضلاً عن هذه الحمولات تشير إحصاءات قسم الشحن والتفريغ إلى أن عدد الحاويات الداخلة إلى الميناء وصل إلى (١٩٦٢٨) حاوية قياسية عام ٢٠٠٤ ، أما عدد السيارات الداخلة فقد وصل عددها إلى ٢١٠٥ للعام نفسه .

اما فيما يخص السنوات ٢٠٠٥-٢٠٠٦ فقد تبين من الجدول نفسه تزايد الكميات المستوردة والسفن الداخلة إلى ميناء أم قصر نتيجة لذلك فقد وصلت الحمولات المستوردة خلال العام ٢٠٠٦ إلى (٢.٦) مليون طن وبنسبة زيادة تقدر بـ (٢٩٨%) عما كانت عليه عام ٢٠٠٥ .
كذلك الحال بالنسبة للسفن الداخلة فقد تزايدت من (٤٢٢) سفينة لعام ٢٠٠٥ إلى (٥٣٤) سفينة لعام ٢٠٠٦ وبنسبة زيادة (١٢٦%) ، ومن خلال ذلك يمكن ان نستنتج أن الحركة التجارية في ميناء أم قصر في حالة انتعاش مستمر على الرغم من بعض المشكلات التي يعاني منها الميناء إذ حقق حركة تجارية ايجابية خلال العامين ٢٠٠٥- ٢٠٠٦ .

ومن خلال الجدول ايضاً تلاحظ الأهمية النسبية الكبيرة لاستيرادات مادة الأسمت حيث مثلت ما نسبته (٤٨%) ، (٧٤%) للعامين ٢٠٠٥-٢٠٠٦ على التوالي ، إذ يمكن تفسير ذلك

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

بالأهمية التي توليها الجهات المستفيدة لاستيرادات هذه المادة للشروع في مشاريع البناء وإعادة الإعمار في عموم البلاد .

وتشير المصادر المستقاة من إحصاءات ميناء أم قصر إلى أن عدد الحاويات الداخلة عبر الميناء وصل إلى (٣٩٤٦٣) حاوية قياسية لعام ٢٠٠٦ وبنسبة زيادة تقدر بـ (١٣٤%) عما كان عليه عددها عام ٢٠٠٥، ووصل عدد السيارات المستوردة عبر الميناء إلى (٥٩٨١) سيارة لعام ٢٠٠٦ .

أن دور المنافذ التجارية ممثلة بالموانئ والمنافذ الأخرى لا يقتصر على تسهيل الحركة التجارية فحسب وإنما إسناد العملية التنموية بالكامل والمساعدة في إعادة إعمار البلاد إذ يتبين الدور الاقتصادي الكبير لميناء أم قصر في هذه المرحلة .

٢- ميناء خور الزبير :

وهو ميناء تجاري صناعي يتكون من (١٢) رصيفاً منها خمسة أرصفة للضائع العامة والباقي أرصفت خاصة بالمواد الصناعية مثل خامات الحديد والفوسفات والبتر وكيمياويات والأسمدة النتروجينية ، وتبلغ الطاقة الاستيعابية لأرصفة الميناء (٤.٧٥) مليون طن في السنة^(٦) أخذت الحركة التجارية في ميناء خور الزبير بالتزايد خلال الأعوام ٢٠٠٤-٢٠٠٥ إذ يقدر معدل النمو المركب للضائع المستوردة عبر الميناء بـ (٦١%) خلال السنوات المذكورة آنفاً ويأتي ذلك كنتيجة طبيعية لواقع رفع الحصار الاقتصادي والحرية التجارية التي منحت لتجار القطاع الخاص بعد نهاية الحرب على العراق عام ٢٠٠٣ .

ويوضح الجدول رقم (٥) الحمولات الواصلة إلى ميناء خور الزبير للأعوام ٢٠٠٤-

٢٠٠٦ .

جدول رقم (٥)

إجمالي الحمولات الواصلة إلى ميناء خور الزبير للأعوام من ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦ حسب الأشهر

2006		2005		2004		الشهر
الحمولة/طن	عدد الحدات البحرية	الحمولة/طن	عدد الوحدات البحرية	الحمولة/طن	الوحدات البحرية	
284884	101	85093	79	62420	22	ك ٢
237977	120	100540	95	80895	31	شباط
315905		104645	92	173562	59	آذار
404267	132	112135	119	221743	45	نيسان
45095	113	167743	112	125771	53	أيار
378023	107	14605	109	30673	41	حزيران
374918	104	38965	111	59580	65	تموز
361259	87	67569	101	49362	60	آب
402604	96	103008	122	32756	56	أيلول
386270	147	69904	100	50530	82	ت ١
382952	111	70191	104	30050	59	ت ٢
211668	94	91945	118	78500	103	ك ١
4195722	1329	1200443	1262	995842	676	المجموع
%٨٨	---	%٢٥	---	%٢١	---	كفاءة الارصفة

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم العمليات، إحصاءات ميناء خور الزبير، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٧.

والذي يوضح بلن الحركة البحرية التجارية للميناء في حالة من النمو المتزايد ، فقد وصل عدد السفن الداخلة الى الميناء إلى (١٣٢٩) سفينة لعام ٢٠٠٦ مختلفة الأنواع والأحجام، وتم تقدير معدل النمو المركب لحركة السفن في الميناء بنسبة (٢٥%) خلال السنوات ٢٠٠٤-٢٠٠٦ ويمكن تفسير ذلك بقدم أنواع حديثة نسبيا من السفن ذات الحمولات الكبيرة للتعامل مع الميناء مما يعطي ذلك مؤشرا جيدا لمستوى إمكانية الميناء في جذب السفن الكبيرة نسبيا للتعامل معه وتحقيق مستوى أكبر من وفورات الحجم الكبير وزيادة الإيرادات المتحصلة نتيجة لذلك، وبسبب التغيرات التي طرأت بخصوص التجارة مثل سهولة الحصول على تراخيص الاستيراد وغيرها ، فضلاً عن زيادة الطلب من قبل المستهلكين بشكل عام نتيجة للتغيرات الإيجابية التي حصلت في دخول المستهلكين وزيادة طلبهم على مختلف السلع المستوردة بسبب ذلك، وقد ساعدت هذه العوامل مجتمعة على تنشيط الحركة التجارية ممثلة بزيادة السلع المستوردة وكذلك الحركة البحرية ممثلة بزيادة السفن الداخلة للميناء إذ

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

إن إغلب السلع والمعدات المستوردة من الخارج يتم استيرادها عن طريق المنافذ البحرية الرئيسية بوصف النقل البحري الوسيلة الأفضل بين وسائط النقل الأخرى نظراً لانخفاض كلفة النقل بالمقارنة مع السلع المنقولة في وسائط النقل الأخرى البرية والجوية إذ تساهم الموانئ والنقل البحري بنقل ما نسبته (٨٠%)^(٧) على مستوى النقل البحري العالمي ومن خلال ذلك تبرز أهمية تطوير الميناء بما يتناسب مع حاجات النقل البحري المتطور ممثلة بسفن الحاويات التي تساعد على نقل كميات كبيرة من السلع .

وصل متوسط الحمولات المناولة في ميناء خور الزبير الى (٢,١٣٠,٦٦٩) طن خلال السنوات ٢٠٠٤-٢٠٠٦، إذ يقدر متوسط كفاءة الأرصفة بـ (٤٥%) للسنوات المذكورة نفسها، وهي نسبة متدنية بالطبع، إذ يمكن ارجاع سبب ذلك الى اقتصار حركة الميناء التجارية على تصدير بعض السلع ، والنسبة الباقية تمثل الاستيرادات الداخلة للبلد عن طريق الميناء . وبما ان الاقتصاد العراقي يعتمد في تجارته على الاستيرادات بشكل رئيس للأسباب المعروفة لذا كان أثر ذلك واضحاً على الحركة التجارية والبحرية في الميناء، إذ كما ذكر مسبقاً ان أغلب الأرصفة مصممة لتصدير المنتجات الصناعية والمواد الخام على العكس من ميناء ام قصر حيث اقتصر نشاطه التجاري على مناولة الاستيرادات. وفيما يخص أنواع الحمولات الواردة إلى ميناء خور الزبير فقد تمثلت بشكل اساسي بالمواد الغذائية والإنشائية المنقولة عن طريق البواخر واللنجات.

جدول رقم (٦)

أهم أنواع السلع المستوردة بواسطة البواخر عن طريق ميناء خور الزبير لعام ٢٠٠٦

المادة	عدد البواخر	الكميات (طن)	الأهمية النسبية (%)
أسمنت	١٧٦	٩١١٧٠٧	٧٧
حديد	٤	٢١٢٢٣	٢
سكر	١١	٢٨٠٠٧	٢
طحين	١	٢٤٠٠	—
رز	٥	٥١٤٧٨	٤
متنوعة	٩٨	١٧٤٩٨١	١٥
المجموع	٢٩٥	١١٨٩٧٩٦	١٠٠

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الاحصاءات، سجلات القسم، البصرة ، ٢٠٠٨ .

يوضح الجدول (٦) الأهمية النسبية للسلع المستوردة بواسطة البواخر عبر ميناء خور الزبير فقد مثلت مادة الأسمنت الأهمية الأكبر وبنسبة (٧٧%) فيما احتلت مختلف أنواع السلع ما نسبته (١٥%) ثم تأتي بعدها المواد الغذائية وبنسب قليلة إذ يمثل الرز ما نسبته (٤%) من إجمال ي السلع الداخلة بواسطة البواخر إلى الميناء ثم تأتي بعد ذلك مادة السكر بالنسبة الأقل (٢%).

ويمكن تفسير هذا التباين الكبير في اختلاف النسب ما بين السلع الغذائية والسلع الصناعية أو الإنشائية التي تحتل نسباً أكبر من إجمالي السلع المفرغة في الميناء بسبب أن معظم الأرصفة مصممة للسلع الصناعية إذ كما ذكر مسبقاً ان هناك (٧) أرصفة خاصة بالمواد الصناعية والإنشائية مثل الحديد والأسمنت والباقي خمسة أرصفة تجارية خاصة بالمواد الغذائية وغيرها مما يعني ذلك أن غالبية السفن المحملة بالمواد الغذائية تتجه نحو ميناء أم قصر كميناء تجاري تتوفر فيه الأرصفة المناسبة لهذه السلع فضلاً عن ذلك هناك مسألة أخرى تتمثل في أن ميناء خور الزبير أبعد نسبياً عن خطوط الملاحة الدولية عند مقارنته بميناء أم قصر إذ تفضل معظم السفن الداخلة ميناء أم قصر بسبب ذلك .

وفضلاً عن ذلك فقد تم استيراد سلع أخرى عبر ميناء خور الزبير وبواسطة البواخر تتمثل بالسيارات التي يقدر عددها بـ (١٠٢٥٧) سيارة خلال العام ٢٠٠٦ وعددٍ من الحاويات تقدر بـ (١٧١٠) حاوية قياسية .

أما فيما يخص السلع المستوردة بواسطة اللنجات فقد تركزت أيضاً بالمواد الغذائية والأسمنت والرز والسكر وغيرها من المواد ، ويمثل الجدول رقم (٧) السلع المستوردة والمفرغة في ميناء خور الزبير بواسطة اللنجات لعام ٢٠٠٦ .

جدول رقم (٧)

أهم أنواع السلع المستوردة بواسطة اللنجات والمفرغة في ميناء خور الزبير لعام ٢٠٠٦

المادة	عدد اللنجات	الكميات (طن)	الأهمية النسبية ^(*) (%)
أسمنت	٢٨	١٣٠٣٦	٦
رز	٢٤	١١٢٣٧	٤
سكر	٩	٧٩٩٩	٤
فول الصويا	١٩	٨٢٩٨	٤
سكائر	١٤	٢١١٨	—
مواد غذائية أخرى	٤	١٦٥٤	—
متنوعة	٥٢٩	٢٠٤٣٧٥	٨٢
المجموع	٦٢٧	٢٤٨٧١٧	١٠٠%

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الإحصاءات، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٨ .
(* العلامة (-) تعني ان النسبة ضئيلة جداً).

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

إذ يشير إلى أن كميات السلع المنقولة بواسطة اللنجات تقدر بـ (٢٤٨.٧١٧) طن العام ٢٠٠٦ فيما بلغ عدد اللنجات الداخلة (٦٢٧) لنج خلال العام نفسه وقد مثلت السلع المتنوعة نسبة (٨٢%) من إجمالي السلع المفرغة في الميناء وباقي النسبة يتمثل في مواد مثل الأسمت والرز والسكر وفول الصويا .

يلاحظ أن الحركة البحرية في ميناء خور الزبير تتركز أساساً في البواخر من ناحية السلع المنقولة على الرغم من أن اللنجات الداخلة كان عددها أكبر من السفن خلال العام ٢٠٠٦ ، ولكن عند النظر إلى الكميات المرقولة بواسطة البواخر التي وصلت حمولاتها إلى (١,٢) مليون طن تقريباً يتبين أن السلع المنقولة بواسطة البواخر تمثل نسبة (٨٣%) من إجمالي السلع المفرغة في الميناء والبالغة (١,٤) طن تقريباً، أما باقي النسبة (١٧%) فتمثل السلع المنقولة بواسطة اللنجات خلال العام نفسه . ومن خلال ذلك يتبين أن الميناء يتعامل مع السفن الكبيرة بالدرجة الأساسية مما يمثل ذلك مؤشراً إيجابياً لميناء خور الزبير كميناء صناعي تجاري. فضلاً عن الاستيرادات التي تتم عبر ميناء خور الزبير ، تشير المصادر إلى أن بعض السلع تصدر عن طريق ميناء خور الزبير مثل النفط الخام والنفط الأبيض وزيت الغاز والتمور والصوف .

جدول رقم (٨)

السلع المصدرة من ميناء خور الزبير بواسطة اللنجات والبواخر لعام ٢٠٠٦

المادة	عدد اللنجات	الكميات (طن)	الأهمية النسبية ^(*) (%)
نفط خام	١٩٨	١٩٤٤٧٣٤	٨٨
زيت الغاز	٩	٣٤٨٧٣	٢
نفط أبيض	٧	٥١٤١٤	٢
تمر	٣٦٨	١٦١٨٨٠	٨
صوف	٨	١١٨٣	—
متنوعة	٥	٣٠٧٩	—
الإجمالي	٥٩٥	٢١٩٧١٦٣	١٠٠%

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الإحصاءات، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٨ .
(* العلامه (-) تعني أن النسبة ضئيلة جداً.)

يوضح الجدول (١٠) المواد المصدرة عبر ميناء خور الزبير لعام ٢٠٠٦ التي تتركز أساساً في صادرات النفط الخام بنسبة (٨٨%) ، ثم تحتل صادرات التمور نسبة (٨%) من إجمالي الصادرات الكلية وبنسب قليلة تمثل (٢%) لكل من النفط الأبيض وزيت الغاز.

وتشير مصادر الموانئ إلى أن غالبية التمور يتم تصديرها بواسطة اللنجات المملوكة للتجار المحليين أما مادة النفط الخام فإن تصديرها بالكامل يكون عن طريق البواخر نظراً لما تحتاج إليه المواد المصدرة من النفط الخام إلى طاقات خزن كبيرة وهذه الطاقات لا تتوفر إلا في البواخر المعدة لهذا الغرض .

٣- ميناء (أبو فلوس) :

وهو ميناء صغير مكون من ثلاثة أرصفة للبضائع العامة ، تبلغ الطاقة الاستيعابية الكلية (٧٥٠) ألف طن في السنة^(٨) ويقع على شط العرب ويكون العمل فيه غير منظم نظراً لوجود نشاطات تجارية غير مشروع في منطقة شط العرب من قبل المهريين .

من الملاحظ أن الحمولات الواصلة لهذا الميناء تذبذبت بين عامي ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦ إذ انخفضت الكميات المستوردة من (٦٨٣٤٨٠) طناً لعام ٢٠٠٤ إلى (٤٨٠٢٧٠) طناً لعام ٢٠٠٥ وبنسبة انخفاض (٧٠%) أما في عام ٢٠٠٦ فقد كان هناك تزايد نسبي للسلع المستوردة عبر ميناء (أبو فلوس) حيث وصلت الحمولات الواردة إلى (٥٦٤٦٦٨) طناً وبنسبة ارتفاع (١١٧%) عما كانت عليه في عام ٢٠٠٥ ، ويوضح الجدول التالي هذه التغيرات.

جدول رقم (٩)

الحمولات الواصلة إلى ميناء أبو فلوس للأعوام من ٢٠٠٤ - ٢٠٠٦ وحسب الأشهر

الشهر	2004		2005		2006	
	عدد الوحدات البحرية	الحمولة/ طن	عدد الوحدات البحرية	الحمولة/طن	عدد الوحدات البحرية	الحمولة/طن
ك ٢	80	283579	189	33286	143	32822
شباط	50	16900	197	28521	137	47427
آذار	59	16300	178	38242	159	49210
نيسان	50	21823	128	41452	170	51497
أيار	48	18925	194	45786	130	37512
حزيران	45	17650	137	42179	57	42068
تموز	74	42605	93	43540	40	32840
آب	83	43482	125	45203	37	35886
أيلول	80	68974	205	47418	50	58006
ت ١	78	72119	245	41689	156	57791
ت ٢	46	41903	192	36974	259	57546
ك ١	195	39220	142	35980	214	62063
المجموع	888	683480	2025	480270	1552	564668

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، ميناء ابو فلوس، غرفة العمليات، البصرة، ٢٠٠٧ .

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

يلاحظ من الجدول (٩) أن ميناء (أبو فلوس) لم يحقق زيادات متتالية في تداول الحمولات المناولة فقد انخفضت الاستيرادات عبر هذا الميناء من (٦٨٣٤٨٠) طن لعام ٢٠٠٤ الى (٥٦٤٦٦٨) طن لعام ٢٠٠٦ ويمكن تفسير ذلك بعدم تعامل السفن الكبيرة مع الميناء فضلاً عن انخفاض عدد الأرصفة الخاصة بالبضائع وصعوبة الملاحة في قناة شط العرب الملاحية إذ تتجه أغلب السفن إلى ميناء أم قصر الذي تتوفر فيه إمكانيات أفضل نسبياً في مجال شحن وتفريغ البضائع وكذلك وجود الأرصفة والغطاس الملائم للسفن القادمة .

وقد بلغت الوحدات البحرية الداخلة إلى ميناء أبو فلوس (٤٤٦٥) وحدة بحرية لعام ٢٠٠٦ بعدما كانت (٨٨٨) وحدة بحرية لعام ٢٠٠٤ وبمعدل نمو مركب (٧١%) للسنوات ٢٠٠٤-٢٠٠٦ إذ يمكن إرجاع سبب ذلك إلى زيادة عدد الوحدات البحرية الصغيرة الداخلة للميناء وهنا نجد حالة العكس بالمقارنة مع ميناء خور الزبير إذ تتزايد معدلات نمو الحمولات الداخلة للميناء مقابل تدني معدلات نمو عدد الوحدات البحرية الداخلة خلال المدة نفسها (٢٠٠٦-٢٠٠٤) وقد تم تفسير ذلك آنفاً . وفيما يخص أنواع الحمولات الواردة إلى ميناء (أبو فلوس) فتتمثل بالمواد الإنشائية مثل الأسمنت والأنابي وبعض السلع المتنوعة التي تنقل بواسطة البواخر واللنجات.

جدول رقم (١٠)

أنواع السلع المستوردة عن طريق ميناء أبو فلوس بواسطة البواخر لعام ٢٠٠٦

المادة	عدد البواخر	الكميات (طن)	الاهمية النسبية (%)
أنابيب	١	٣٠٠	—
الأسمنت	٢٤	٢٢١٠٧	٥
خضراوات	٨	٧٨١٥	٢
متنوعة	٣٨٨	٤٣٩٢٢٧	٩٣
المجموع	٤٢١	٤٦٩٤٤٩	% ١٠٠

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الاحصاءات، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٨ .

جدول رقم (١١)
أنواع السلع المستوردة بواسطة اللنجات عبر ميناء (أبو فلوس) لعام ٢٠٠٦

لامادة	عدد اللنجات	الكميات المستوردة (طن)	الاهمية النسبية (%)
بذور	١	٩٢	—
خضراوات	١٠٣٥	٢٥٨٦١	٨٥
الاسمنت	٤	٨٠٤	٣
متنوعة	٢٥	٣٦٥٦	١٢
المجموع	١٠٦٥	٣٠٤١٣	%١٠٠

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الاحصاءات، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٨.

ومن خلال متابعة الجدولين (١٠) و (١١) يتبين أن الحمولات المحملة بواسطة البواخر تحتل النسبة الأكبر بر من إجمالي السلع المفرغة في الميناء والبالغة (٤٩٩٨٦٢) طناً لكل الحمولات بواسطة البواخر واللىنجات معا ، إذ تشكل السلع المنقولة بواسطة البواخر ما نسبته (٩٤%) من إجمالي الحمولات المفرغة لعام ٢٠٠٦ على الرغم من أن نسبية السفن الداخلة تشكل (٢٨%) من إجمالي الوحدات البحرية الداخلة للميناء وهذه مسألة طبيعية بسبب الحمولات الكبيرة التي تحملها البواخر نسبة إلى اللنجات . إذ من الواضح جدا أن حركة الميناء البحرية بواسطة اللنجات تشكل ما نسبته (٧٢%) من إجمالي الوحدات البحرية الداخلة خلال العام ٢٠٠٦ ، ويمكن إرجاع ذلك إلى صغر الطاقة الاستيعابية في الميناء إذ يحتوي على ثلاثة أرصفة فقط ، مما يفسر ذلك اعتماده على حركة اللنجات البحرية بشكل رئيس . ويلاحظ من خلال الجدول رقم (١٠) أن السلع المتنوعة تمثل ما نسبته (٩٣%) من إجمالي السلع المفرغة في الميناء تأتي بعدها مواد مثل الأسمنت والخضراوات بنسب (٥%) و (٢%) على التوالي ، فيما يبين الجدول رقم (١١) أن حركة اللنجات تقتصر بشكل رئيس على تجارة الخضراوات المنقولة من إيران وبعض الدول الإقليمية إذ مثلت الخضراوات نسبة (٨٥%) من إجمالي السلع المفرغة والمنقولة بواسطة اللنجات تأتي بعدها السلع المتنوعة بنسبة (١٢%) ثم الأسمنت بنسبة (٣%) .

وتصدر من ميناء أبو فلوس بعض السلع مثل الصوف والجلود والتمور.

جدول رقم (١٢)

أنواع السلع المصدرة بواسطة البواخر عبر ميناء (أبو فلوس) لعام ٢٠٠٦ وكمياتها

المادة	عدد البواخر	الكميات المصدرة (طن)	الاهمية النسبية (%)
الصوف	١٣	١١٩٧	٥٩
الجلود	٨	٦٠٣	٢٩
التمور	٣	٢١٦	١١
البذور	١	٢٥	١
المجموع	٢٥	٢٠٤١	%١٠٠

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم الاحصاءات، سجلات القسم، البصرة ، ٢٠٠٨ .

يوضح الجدول (١٢) البضائع المصدرة من ميناء (أبو فلوس) إذ تمثل بضائع مثل الصوف والجلود أهمية كبيرة ضمن هذه الصادرات إذ احتلت ما نسبته (٥٩%) ، (٢٩%) لكل منهما على التوالي ثم تأتي التمور بالمرتبة الثالثة وبنسبة (١١%) فيما احتلت البذور المصدرة نسبة قليلة قدرت بـ (١%) من إجمالي السلع المصدرة .

وقد وصل إجمالي السلع المصدرة من ميناء (أبو فلوس) لعام ٢٠٠٦ إلى (٢٠٤١) طنً وهي تشكل نسبة ضئيلة جداً من إجمالي الاستيرادات (أقل من ٠.٥%) إذ تؤكد هذه النسبة أن الحركة التجارية في هذا الميناء تعتمد بشكل كامل على حركة الاستيرادات شأنه في ذلك شأن الموانئ البحرية الأخرى .

الاستنتاجات والمقترحات :

أ- الاستنتاجات : وتتركز في الآتي :

١- إن التخلف الكبير في الإجراءات الإدارية في الموانئ العراقية سعيهم في إعاقة الحركة التجارية البحرية وبالتالي عزوف بعض الشركات التجارية والشاحنين عن التعامل مع الموانئ بشكل يؤدي إلى عرقلة حركة التجارة الخارجية البحرية .

٢- اقتصرت الحركة التجارية في الموانئ العراقية بشكل عام على حركة الاستيرادات فقط دون الصادرات كنتيجة للظروف المعروفة التي يعاني منها الاقتصاد العراقي .

٣- تشكل المواد الغذائية الخاصة بمفردات البطاقة التموينية والمواد الإنشائية والأسمنت دوراً كبيراً في نشاط الموانئ التجارية .

٤- إنخفاض مستوى التجارة البحرية بسبب عدم توفر العوامل المشجعة لجذب السفن ذات الحمولات الكبيرة وسفن الحاويات حيث انخفضت الطاقات الاستيعابية للأرصفت وعدم توفر الغواطس المناسبة لسفن الحاويات.

٥- إن عدم توفر خدمات الأنشطة المساعدة مثل نشاط إصلاح وصيانة السفن سيسهم في حرمان الميناء من مورد مالي مهم يحتل مكانة متميزة في موانئ اقليمية اخرى مثل موانئ دبي كونه يعد عاملاً مهماً من عوامل جذب خطوط الملاحة البحرية.

٦- اقتصرت حركة التجارة البحرية في ميناء ام قصر على حركة السفن الناقلة للحمولات الكبيرة نسبياً لا سيما المواد الغذائية الأساسية كالحنطة والرز وبعض المواد الأخرى فيما تركزت الحركة التجارية في ميناء خور الزبير على حركة الصادرات الأساسية كالنفط والجلود والتمور أمّ ميناء (ابو فلوس) فقد اقتصر حركته التجارية على استق بال المواد الإنشائية كالأنابيب والأسمنت والمواد الغذائية كالخضراوات المنقولة بواسطة اللنجات إذ تتبين من خلال هذه الفقرة دور طاقات الميناء الاستيعابية في تحديد انواع السفن الداخلة والبضائع المنقولة مما يثبت ذلك فرضيتنا البحث .

ب- المقترحات : وتتمثل في النقاط الآتية :

١- تجهيز الموانئ العراقية بأجهزة الحاسوب المتطورة كون ان هذه الموانئ تعد بوابات رئيسة للتجارة الخارجية، واشراك العاملين فيها بدورات تدريبية فعالة تتركز أساساً في استخدام الأنظمة الإلكترونية لمعالجة البيانات الخاصة بعمل الموانئ والنقل البحري وصولاً إلى الدقة والسرعة في إنجاز المعاملات التجارية للتجار بالشكل المطلوب .

واقع النشاط التجاري البحري في الموانئ العراقية

- ٢- يجب أن تتوفر في الموانئ العراقية مراكز إحصائية فعالة تستقي بياناتها من الدوائر الموجودة ضمن إطار كل منفذ، بهدف إنشاء قاعدة بيانات متطورة عن الحركة التجارية لكل منفذ فضلاً عن إصدار تقارير وكتب إحصائية سنوية تبين الأهمية التجارية والتموية للموانئ .
- ٣- ضرورة الاستثمار في الموانئ في مجال أرصفة الحاويات وزيادة عددها وذلك لجذب سفن الحاويات الكبيرة في التعامل مع الموانئ العراقية، فضلاً عن أن النقل بالحاويات أفضل وسيلة لنقل السلع بكميات كبيرة وبشكل آمن من حالات التلف أو الكسر.
- ٤- زيادة عمق غواطس المياه في أرصفة الموانئ العراقية بما يتناسب مع احتياجات السفن الكبيرة فضلاً عن إجراء عمليات الكري المستمرة للممرات الملاحية لتشجيع حركة الملاحة البحرية وزيادة مستوى النشاط التجاري لهذه الموانئ.

الهوامش والمصادر:

- ١- سري محمود المدرس، جغرافية التجارة في العراق للفترة ١٩٥٠-١٩٧٠، رسالة دكتوراة (غير منشورة) مقدمة الى مجلس كلية الاداب، جامعة عين شمس (القاهرة - جامعة عين شمس، ١٩٧٦)، ص ٣١٣ .
- ٢- وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٧.
- ٣- المؤسسة العامة للموانئ السعودية، ميناء الدمام، من موقع شبكة الانترنت: <http://www.ports.gov.sa>
- ٤- مناهل مصطفى عبد الحميد، الموانئ وتخطيط أداؤها في ظل النظريّة المعاصرة للتكاليف، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية، المجلد (٩)، العدد (٢٩)، ٢٠٠٢، ص ٢٥ .
- ٥- الامم المتحدة- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) ، تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الاسكوا، المجلد الاول، الاسكوا ، نيويورك، ٢٠٠١، ص ١٨.
- ٦- وزارة النقل ، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم، البصرة، ٢٠٠٧ .
- ٧- الامم المتحدة- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، استعراض النقل في بلدان الاسكوا، العدد (١٢) الاسكوا، نيويورك، ٢٠٠١ .
- ٨- وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية، ميناء ابو فلوس، غرفة العمليات، سجلات القسم، البصرة ٢٠٠٧ .

مر. حسين علي هاشم / مر. أحمد صدام عبد الصاحب
