

تحليل أزمة النقل البحري بالحاويات مع لمحة عن خوارزمية دخول وخروج السفن لموانئ البصرة

أ.م.د. هاني فاضل جمعة الشاوي

كلية شط العرب الجامعة/البصرة

dr.hanishawi@gmail.com

المستخلص:

تعد مسألة نقل الحاويات عن طريق السفن التجارية موضوع بالغ الأهمية يتصدر اغلب العناوين في المجلات الادارية في اغلب الجامعات والدول ذات الاهتمام المشترك كدول الخليج العربي ومنها العراق ودول شرق اسيا وامريكا وغيرها من الدول التي تحيط بها المياه والبحار والشواطئ والتي بسببها باتت تنشط في مجالات الاستيراد والتصدير وبفضلها اصبحت تمتلك انواعا كثيرة من البضائع التي تنقل بأنواع عديدة من الحاويات (موضوع البحث) ومن اشهرها البترول والغاز والبضائع السائلة الاخرى والصلبة والتمور فضلا عن المواشي والحيوانات كالمستخدمة في العاب السيرك والمستخدمة للعرض في حدائق الحيوانات) لخطورتها وندرتها وارتفاع أسعارها.

وعالميا تكررت وتخصصت كثير من المؤتمرات لإحصاء ومقارنة ما يتعلق بجميع النشاطات الخاصة بالنقل البحري للحاويات في العديد من الموانئ مثل مؤتمر جامعة لوزيانا في الولايات المتحدة الامريكية الذي سيلي ذكره في موضع من مواضع البحث الحالي والذي يناقش محاور عديدة لتحليل ودراسة ما يختفي في اعماق البحار كي تنهياً لمواجهتها وما يبرز على السطح في اوقات مختلفة بهذا القطاع البحري شديد النشاط الذي يتأثر بظروف متباينة بين الطبيعة والسياسة والجغرافية والاقتصاد وما شابه لتجريب ما يناسبها من سيناريوهات وافكار والاصغاء الى رأي كل مهتم يتابع التقارير الدولية ذات الصلة بهذه الحاويات كي تتم الاستفادة من اي معلومات لهذا الموضوع واسراره ومخاطره وازماته.

جرى تقسيم هذا الجهد الى خمسة مباحث حيث يتعلق المبحث الاول الجوانب المنهجية والثاني يهتم بعرض المشكلات ذات العلاقة فضلا عن تعريف المحاكاة ونماذجها باعتبار الموانئ العراقية بالبصرة تفنقراً لمثل هذه التقنية لتسهيل انسيابية حركة السفن ذات العلاقة بموضع البحث والثالث يهتم بالحاويات ومزاياها ومشكلاتها والافاق المستقبلية لها في العراق والرابع جرى فيه استعراض خوارزمية دخول وخروج السفن الى الموانئ العراقية في البصرة وهي ما يتفرد به البحث الحالي وختمنا بحثنا بالمبحث الخامس وهو يتعلق بالاستنتاجات والتوصيات.

توصل البحث الى عدة استنتاجات وتوصيات يأمل الباحث من المهتمين بهذا المدخل خصوصا لأولئك المتدربين والمدربين في ورش موانئ البصرة التي لا يوجد غيرها في العراق لغرض الاستفادة منها في حل بعض الازمات التي نأمل ان لا تعيق اعمالها وتعرقل ادائها العالمي ومن ثم الحفاظ على سمعتها وبريقها وألقها المعهود في الفترات التي ازدهر بها قطاع النقل البحري في العراق بالحقب الماضية قبل الحروب الثلاث التي خاضها العراق مع جيرانه (ايران والكويت والسعودية).

الكلمات المفتاحية: الحاويات، المحاكاة، خوارزمية دخول وخروج السفن، قطاع النقل البحري.

Analysis of the maritime transport crisis by container with an overview of the ship entry and exit algorithm for Basra ports

Assist. Prof. Dr. Hani Fadhil Jumaah Al-Shawi

Shatt Al-Arab University College/Basra

Abstract:

The issue of transporting containers through commercial ships is a very important topic that leads most headlines in administrative magazines in most universities and countries of common interest, such as the Arab Gulf countries, including Iraq, East Asian countries, America, and other countries that surround water, seas, and beaches, and because of which they are active in the areas of import and export. Thanks to her, she possesses many types of goods that are transported in many types of containers (the subject of research), the most famous of which are oil, gas, other liquid goods, solid and dates, as well as livestock and animals, as used in circus games and used for display in Zoos) for their severity, rarity and high prices.

Worldwide, many conferences were repeated and devoted to counting and comparing all activities related to the maritime transport of containers in many ports, such as the Louisiana University conference in the United States of America, which will be mentioned in one of the current research areas, which discusses many axes of analysis and study of what disappears in the depths of the sea in order to prepare to confront it and what appears on the surface at different times in this highly active marine sector that is affected by different circumstances between nature, politics, geography, economics and the like to try out the appropriate scenarios and ideas and listen to the opinion of every interested person who follows international reports. The related to these containers are to make use of any information on this subject, secrets and risks and crises.

This effort was divided into five sections, where the first topic relates to methodological aspects and the second is concerned with the presentation of related problems as well as the definition of simulation and its models considering that Iraqi ports in Basra lack such a technique to facilitate the flow of ships related to the location of the research and the third is concerned with containers and their advantages and problems and future horizons for them in Iraq. The fourth is a review of the algorithm for entering and exiting ships to Iraqi ports in Basra, which is unique to the current research. The research reached several conclusions and recommendations. The researcher hopes from those interested in this approach, especially for those who are trained and trained in workshops in the ports of Basra, which there is no other in Iraq for the purpose of benefiting from them in solving some crises that we hope will not hinder its work and hinder its global performance, and then preserve its reputation, luster and custom. During the periods in which the maritime transport sector in Iraq flourished in the past eras before the three wars Iraq fought with its neighbors (Iran, Kuwait, and Saudi Arabia).

Keywords: containers, simulation, ship entry and exit algorithm, maritime transport sector.

المقدمة

يخوض البحث الحالي في تحليل أزمة مهمة وهي مسألة نقل المواد والأشياء بالحاويات من الموانئ العراقية وتحديداً في محافظة البصرة إلى أماكن مختلفة لأغراض مختلفة والتي تواجه هذه الأعمال من خلال الصعوبات الكثيرة (من خلال النقل بالحاويات) استعرضها الباحث ابتداءً من مشكلاتها مروراً بأنواعها والتقنيات المتوفرة لتسهيل نشاطاتها مثل تقنيات المحاكاة المختلفة المتاحة لتسهيل عملية مرورها واستخداماتها في دول المنطقة والموانئ العراقية بالبصرة ذات العلاقة وقد استند البحث على بيانات ومعلومات توضح درجة الاختلاف والتباين بالتعاطي مع الصعوبات والاستخدامات والنقل فيما بين تلك المؤسسات، واعتمد البحث على الأسلوب الوصفي التحليلي لتفسير الظواهر والعوائق وتناولها البحث بالسرد والتوضيح والمعالجات من خلال الاستعانة بالمعلومات المتاحة من الأشخاص الذي جرى مقابلتهم من قبل الباحث (بحار، ربان، كابتن، سائق، خبير) العاملين بأربع موانئ بالبصرة (وهي ميناء المعقل، أبو فلوس، أم قصر، خور الزبير) واستعرض الباحث معلومات البعض منهم في الجدول (١) اللاحق والاستفادة من خبرتهم للتعرف على خوارزمية مهمة بمجال النقل البحري ألا وهي خوارزمية دخول وخروج السفن من وإلى موانئ العراق بالبصرة ومدى التعقيد والانتظام المتطلب لإنهاءهما فضلاً عن استعراض البيانات التي أدلى بها الأفراد المسؤولين عن النشاطات ذات العلاقة بالحاويات وشحنها وتفريغها بالموانئ الأربع.

ومن أجل إجراء التحسينات المطلوبة لتطوير هذه الأعمال وتحليل كل الأزمات التي مرت بها في البصرة حاول الباحث تقديم هذا الاسهام املا في إدراك ما تواجهه هذه الأعمال في موانئنا العريقة والله الموفق.

المبحث الأول: الجانب المنهجي للبحث

أولاً. المشكلة: ظهر هناك خلل كبير في أداء نقل الحاويات بالنشاط البحري في الموانئ العراقية في البصرة وضعف المتعاملين بها من التجار في العراق بالرغم من محدودية عددها لأن البصرة قريبة من الخليج العربي وهو ما يميزها من باقي مناطق ومحافظات العراق كافة ويعزى هذا التقصير في استيعاب الدور الاقتصادي لها من خلال التجاذبات السياسية في المنطقة الذي أدى إلى تآكل الأداء في تلك الموانئ وشلها في فترات الحروب وتأثر بنيتها ومعدات بل وغرق أغلب ناقلاتها في شط العرب بسبب الصراعات الأخيرة على الثروات في المنطقة والكل يعي تلك الأمور. لذا شخص الباحث المشكلة بالتساؤلات التالية:

١. ما مدى الاهتمام بالتحسين المستمر في نشاط النقل البحري بالحاويات في الموانئ العراقية بالبصرة؟

٢. ما هو مستوى الجدية في التعامل مع السبل الكفيلة في التخلص من مشكلاته وأزماته للارتقاء بأداء هذا القطاع المثير للاهتمام مقارنة باهتمام باقي الدول بالفترة المعاصرة؟

ثانياً. الأهمية: تتبع أهمية البحث الحالي من أهمية الاطلاع على الدور الذي يساهم به قطاع النقل البحري المتمثل بأداء الموانئ العراقية في البصرة من خلال تحسين انسيابية مرور السفن والحاويات لرشد الاقتصاد العراقي بالمكاسب التي يحققها من تحويل السلع والمنتجات لمناطق مختلفة من وإلى العراق واكتشاف نقاط الخلل الذي يعتري هذا النشاط ويعيقه في تحقيق مهامه المخطط لها كما ينبغي أن تؤديه من دور تنافسي مقارنة بأداء مثيلاته في المنطقة والإقليم.

ثالثاً. الأهداف:

١. تقديم معلومات مهمة عن قطاع النقل بالحاويات تسهم في تقديم حلول وتجارب وتقارير للتخلص من مشكلات مثيرة بهذا الخصوص.
٢. تحليل الاختناقات التي تواجه أداء القطاع المبحوث في موانئ البصرة.
٣. استعراض خوارزمية دخول وخروج السفن في موانئ البصرة وفهم مستوى التعقيد والانتظار في حركة السفن التجارية
٤. تقديم توصيات لمديري الموانئ فيما يتعلق باستخدام التقنيات المعاصرة في حل بعض الاشكاليات واقتراح مداخل متعددة مثل السناريوهات والمحاكاة وتقنية العصف الذهني.

رابعاً. حدود البحث:

- الحدود الزمانية للبحث:** امتدت خلال الفترة الاخيرة بعد الحروب الثلاث التي مرت على العراق التي اثارت نقاط واسعة على أداء الموانئ بالبصرة لغاية عام ٢٠١٩.
- الحدود المكانية:** في موانئ البصرة الاربع دون غيرها (المعقل-ابو فلوس -خور الزبير ام قصر) باعتبارها الاقرب لمنطقة سكن الباحث.
- خامساً. عينة البحث:** اقتصر على عملية جمع البيانات على المعلومات المتوافرة من العاملين في مجال النقل البحري (كابتن-ربان-بحار) في حدود ٢٥ عنصراً.

سادساً. طرق جمع البيانات:

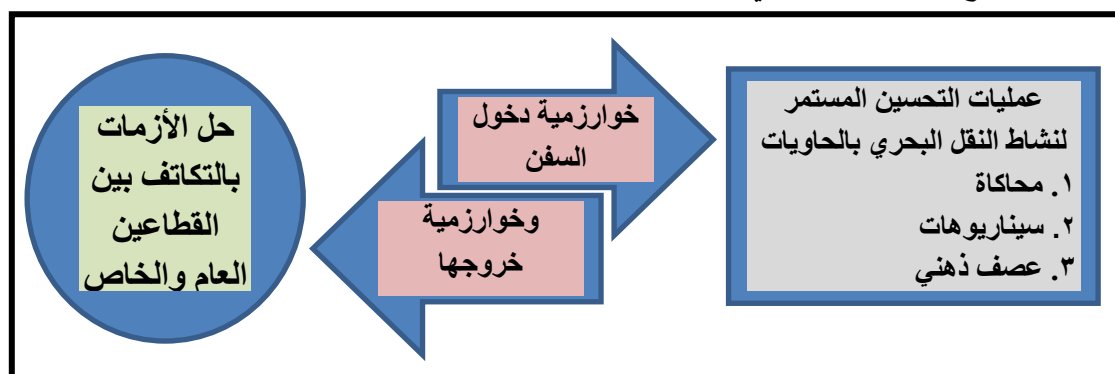
- اللقاءات المباشرة
- التقارير الدولية
- الاطلاع على الأطاريح ذات العلاقة من جامعة البصرة ومركز دراسات الخليج العربي في جامعة البصرة.
- بعض الافراد الذين ساعدوا الباحث في شركات النقل البحري بالبصرة واطرح بالذکر الذوات المدرجة اسمائهم ومعلوماتهم بالجدول (١) ادناه:

الجدول (١): الافراد الذين زودوا الباحث بالبيانات عن نشاط قطاع النقل في البصرة

الاسم	مكان العمل ووظيفته
فالح حسن عطار عبود	شركة موانئ البصرة/رئيس ملاحظين فني في قسم الحاويات
نور الهدى عبد العباس	الشركة العامة للنقل البحري/قسم المحاسبة
عبد الكريم جمعة رشيد	كابتن ومدير قسم الاستئجار/شركة النقل البحري-البصرة
كابتن صباح المنصوري	في الأكاديمية البحرية ذات العلاقة بالنقل البحري دورة (٢)
ابو اديب عبد الامير صافي	محطة سكك حديد القربية من موانئ البصرة/المعقل
رعد عريبي البيضاني	شركة ناقلات النفط البحرية/ملاحظ أقدم في الشركة
دكتور ميثاق العبادي	معاون مدير ديوان الرقابة المالية في البصرة

المصدر: من اعداد الباحث.

سابعاً. انموذج البحث الافتراضي



الشكل (١): انموذج البحث الفرضي

المصدر: من اعداد الباحث.

المبحث الثاني: مدخل مفاهيمي

- اهم مشكلات النقل البحري المعاصرة في الموانئ العراقية بالبصرة: ان اهم مشكلات المعاصرة التي تواجهها مؤسسات النقل البحري في الموانئ العراقية بالبصرة لخصها الباحث بما يأتي:
١. قطع الجسور الواصلة بين ضفتي شط العرب بسبب الاحداث السياسية من مظاهرات واحتجاجات واعتصامات.
 ٢. السطو المسلح والتسليب (من القراصنة والصيادين وعمليات تهريب المخدرات)
 ٣. مخاطر طبيعية كالأمطار والعواصف وسوء الرؤية والقيادة للسفن من الربان (الكابتن) بسبب الضباب والرطوبة العالية بالبصرة
 ٤. حالات الاعياء لدى ربان ناقلات النفط بسبب طول المسافات
 ٥. سوء تصميم الجسور الحديدية الرابطة بين ضفتي شط العرب بالبصرة وعدم وجود تقنيات حديثة في فتحاتها الملاحية
 ٦. مرور القوارب الصغيرة للصيادين وكثرتهم ووجود الحيوانات (كالباموس) وعبرها لسط العرب في اغلب اوقات النهار.
 ٧. انخفاض بعض الجسور الحديدية بسبب ظاهرة المد والجزر في البصرة (على شط العرب)
 ٨. طبيعة وخطورة البضاعة المنقولة ومدى خطورتها مسببة حالات (الاحتراق والاصطدام)
 ٩. الافتقار الى انظمة انسيابية الحركة وعدم تطبيق نماذج المحاكاة في الموانئ العراقية وهنا نشير التساؤل الاتي ما هي المحاكاة؟
- المحاكاة:** هي عملية دراسة وتحليل سلوك النظام الكلي يسمح بتطبيق مجموعة من النماذج والتجارب التي تهدف الى بناء تصور وإدراك شامل لسلوك النظام باستخدام معايير خاصة للتقييم. (الراشد، ٢٠٠٦: ٣٤).

اهمية المحاكاة:

١. تخفيض الكلفة.
٢. تقليل الوقت في اتخاذ القرارات المناسبة.
٣. توفير الامان لأنها تجنب النظام الحقيقي من مواجهة الاخطاء غير المتوقعة ويسهل حل الاخطاء المعقدة والمتداخلة.

ويجب التنويه بان الاهمية الموضحة اعلاه لأسلوب المحاكاة هي حقيقية وفعلية الا انه يجب التعامل معها بحذر.

انواع المحاكاة: (pidd, 1998: 43)

١. الساكنة والمتحركة.
٢. النظرية والتطبيقية.
٣. المؤكدة والتصادفية.
٤. المحددة وغير المحددة.
٥. محاكاة الحدث المتقطع ومحاكاة الحدث المستمر.

وسوف يكون تأكيدنا على نماذج المحاكاة المتقطع وعلى الرغم من توفر نماذج كمية كثيرة وكما اوردنا والتي تصلح لمعالجة مشاكل محدودة، الا انه قد نواجه بحالات يكون لدينا فيها عدة فروع لمؤسسة موانئ مثلا وتعتمد هذه الفروع على عدة مصادر تزودنا بالمواد والاجزاء، وتشحن سلعها التامة الصنع الى مراكز التوزيع المتعددة والتي بدورها توزعها على التجار، (عبيدات، ٢٠٠٨: ١٠١) ولتسهيل انسيابية الحركة في مثل هذه الموانئ لابد من استخدام نماذج شحن البواخر وتفريغها من وإلى الميناء اسوة بما ركزت عليه جامعة لويزيانا الامريكية في المجالات العامة لاستخدام المحاكاة في الموانئ بموجب تقريرها الصادر عام ١٩٩٦ والخاص باستخدام المحاكاة في الموانئ والذي اشتمل على دراسة المجالات الاتية:

١. مشاكل طوابير الخدمة.
 ٢. مشاكل مساحات الخزن.
 ٣. وصول ومغادرة عربات النقل وجدولتها.
 ٤. الشحن والتفريغ.
 ٥. عمليات الموانئ المتعددة.
 ٦. تشغيل الرافعات الشوكية.
- مجالات استخدام المحاكاة في ادارة الموانئ:
- اولاً: محاكاة انظمة النقل الملاحي.
 - ثانياً: محاكاة الموانئ.
 - ثالثاً: محطات السايلاوات الخرطومية الشفطية الطرفية.
 - رابعاً: الحاويات الطرفية وهنا يجب ان نمر ولو بشكل سريع عن انواع الحاويات باعتبارها اهم وسيلة شحن في التجارة البحرية وكما يأتي:
- اولاً. أنواع الحاويات المستخدمة في الشحن البحري:** الحاويات هي أفضل الوسائل المستخدمة في الشحن البحري، وتتميز بسرعة وسهولة الشحن والتفريغ، وحماية البضائع وعدم تعرضها للفق أو التلف.

أنواع الحاويات: تصنف الحاويات حسب نوع البضاعة المنقولة فيها إلى: (حسين، ٢٠١٥: ٢٣)

١. حاويات البضاعة العامة، وتتخذ أشكالاً متعددة أهمها:
- الحاوية المغلقة، ويطلق على هذا النوع من الحاويات أسماء أخرى مثل حاويات الحمولة الجافة أو حاويات الأغراض العامة.

- الحاويات ذات السقف المفتوح-ويناسب استعمالها شحن المواد الكبيرة غير منتظمة الشكل التي يصعب إدخالها من أبواب الحاويات الطرفية، مثال ذلك المكنات والآلات الثقيلة والبضاعة المرتفعة التي يتعدى ارتفاعها حواف الحاوية العلوية.
- الحاويات مفتوحة الجوانب، وتناسب هذه الحاويات البضائع التي تتطلب طبيعتها التعبئة من الجانب كما تناسب الخضار والفواكه إذا كان نقلها لمسافات قصيرة، كما تصلح أيضاً لنقل المواشي.
- ٢. حاويات مواد الصب: وتستعمل لنقل الجوامد سهلة الانسياب كالحبيبات (البلاستيك والأسمدة الكيماوية) والمساحيق (كالإسمنت والكربون الأسود) والحبوب على اختلاف أنواعها.
- ٣. حاويات السوائل الصب والغازات-وتسمى أيضاً حاويات الصهاريج، وتستعمل لنقل السوائل على اختلاف أنواعها وكذلك الغازات المسالة.
- ٤. حاويات الحمولات القابلة للتلف، وهي تستعمل لنقل المواد القابلة للتلف الحاويات الحرارية بنوعيتها المبردة والمدفأة.

٥. حاويات الحمولات الخاصة وتشمل:

- ❖ حاوية المواشي.
- ❖ الحاوية القابلة للطي-وهي حاوية شحن ذات هيكل صلب يمكن طي مكوناتها الأساسية أو فكها ثم إعادة تجميعها بحيث يمكن تقليل حجمها في حالة نقلها فارغة.
- ❖ حاويات عادية: يتوافر منها أحجام متعددة ٢٠ قدم، ٤٠ قدم.
- ❖ حاويات ثلاجة: مزودة بأجهزة تبريد.
- ❖ حاويات مفتوحة من أعلى.
- ❖ حاويات صهاريج.
- ❖ حاويات صناديق.
- ❖ حاويات مسطحة.
- ❖ حاويات مسطحة متحركة.
- ❖ حاويات ذات هيكل معدني.

توفر شركة الشحن البحري حاويات بأحجام وأنواع مختلفة تناسب حجم ونوع وطبيعة البضائع التي تنقلها، مما يضمن عدم تعرض البضائع للتلف أو الكسر خلال شحنها في السفن، وترتيب البضائع في الحاويات بشكل دقيق ومنظم بحيث لا تكون البضائع متكدسة، وفي الوقت ذاته يتم الاستفادة والاستخدام الأمثل للمساحات الشاغرة.

شركة الشحن البحري تقوم بإنهاء كافة الإجراءات والأوراق والموافقات والمستندات المطلوبة أثناء عملية الشحن البحري مثل بلد المنشأ والشهادات الصحية وغيرها، بالإضافة إلى قيامها بإجراءات التخليص الجمركي. (On time-shipping, 2019: 12) (naglaa@ontime-shipping.com)

ثانياً. مزايا نظام النقل بالحاويات: أن المزايا الناجمة عن النقل بالحاويات ترد معظمها إلى الجانب الاقتصادي الذي كان وراء ظهور هذا النوع من أنظمة النقل. ويمكن تحليل هذه المزايا إلى العناصر التالية:

- أ. مناولة الحمولة: إذ أدى النقل بالحاويات إلى مكننة الطرق في مناولة البضائع، استجابة لحاجات كل من الشاحنين والناقلين للتخفيض السريع في كلف المناولة وخفض حصة الوقت المستغرق في

- التحميل والتفريغ اليدوي للبضائع السائبة في الموانئ فضلاً عن تقليص مدة تعرض البضائع إلى عوامل التلف والضياع. ولهذا فأننا سنتعرض إلى مناولة الحمولة من النواحي التالية:
١. نظام الحاويات يقلل عدد مرات المناولة ويزيد في سرعتها.
 ٢. تقليل مخاطر السرقة.
 ٣. تخفيض الكلفة الكلية للنقل.
 ٤. كما إن نظام الحاويات يزيد الإنتاجية في مناولة الحمولة ويقلل تكاليف العمالة ولعل وقع.
 ٥. نظام الحاويات يزيد من سرعة دوران السفن من الموانئ إذ انخفضت من سبعة أيام بالنسبة للسفن التقليدية إلى ١٥ ساعة في سفن الحاوية.
 ٦. كما تعد الموانئ من المستفيدين أيضاً من استخدام الحاويات في عمليات النقل، فزيادة إنتاجية البضائع معناها نقلها في وقت أقل مما يؤدي إلى تقليل الأرصدة وزيادة تخصصاتها.
 ٧. وإن استخدام نظام الحاويات (التنميط) سيؤدي إلى انخفاض عدد السفن على الخطوط البحرية في العالم (بسبب ارتفاع إنتاجيتها).

نظام النقل بالحاويات وأثره في اختيار المواقع الصناعية: كما سوف يكون للوحدات النمطية بلا شك آثارها البعيدة المدى بالنسبة لاختيار المواقع الصناعية. حيث أن سرعة وحدات النقل التي تؤدي لتقصير المسافات، فضلاً عما توفره عملية التنميط من حماية للبضائع في أثناء عملية النقل كل هذا يؤدي إلى زيادة الحرية في اتخاذ قرارات توطن المشروعات، وأن الاستهلاك النهائي سيكون أقل اجتذاباً للمنتجات المصنعة وذلك عندما يقل الوقت اللازم لعملية النقل، هذا فضلاً عن أن تكاليف العمالة وسعر المادة الخام ونوعية المناخ ستؤخذ أيضاً في الاعتبار عند تقرير موقع الصناعة.

الحاويات والنقل المشترك للحمولة: أن وجود الحاوية كان ضرورياً لتطبيق فكرة النقل المتكامل الذي لا يعدو أن يكون نقلاً متعدد الوسائل أو نقلاً مشتركاً أو نقلاً مخترقاً وهي تسميات على مسمى واحد. هذا ولا تتجلى الفائدة الاقتصادية للنقل المشترك بالحاويات إلا من خلال مقارنتها مع أنظمة النقل الأخرى، فقد وجد إن كلفة نقل الطن الواحد من الباب للباب في حالة النقل التقليدي هي (٢٧,١١) دولاراً في حين وجد إنها (١٠,٩٧) دولارات للطن في حالة النقل بالحاويات، مما يظهر بجلاء إن النقل بالحاويات يرجح الأنواع الأخرى من النقل وبخاصة إذا كان النقل المشترك من الباب للباب.

فوائد الحاويات في تقليل تكاليف التغليف: إن إحدى الفوائد الكبرى لنظام الحاويات هي التبسيط والاقتصاد في متطلبات التغليف.

الحاويات وأجور الشحن: إن أجور شحن الحاويات هي دون أجور الشحن بالوسائل التقليدية، سواء أكان ذلك من حيث نسبة الخصم التي يمنحها الناقلون للشاحنين على استعمال الحاويات في التصدير التي تبلغ (٥%) في حالة نقل البضائع من الميناء للميناء و (١٠%) في حالة النقل من الباب للباب.

ثالثاً. عوائق نظام النقل بالحاويات:

١. العوائق العمالية.
٢. العوائق المالية.
٣. ومن المشكلات مشكلة الاستخدام الاقتصادي للحاويات التي تتعرض لها المنشآت التي تمتلك حاويات بهدف تأجيرها لمتعهدي النقل أو أصحاب البضائع المنقولة إذ عادة ما يتم تأجير مثل هذه

الحاويات على أساس وقت معين، ويقع عبء الاستغلال الاقتصادي للحاوية على عاتق مستأجرها، وإن كان من المفروض أن يقوم مالك الحاوية قبل شرائها بهدف التأجير- بدراسة حجم الطلب المتوقع على استئجار الحاويات، وتوزيع هذا الطلب ومدى انتظامه، وفئات التعريفية الشائعة والمتوقعة خلال العمر الإنتاجي للحاوية (الذي يمكن أن يصل إلى عشر سنوات بالمتوسط).

٤. كل سفينة حاويات تحتاج إلى ثلاث مجموعات من الحاويات على الأقل، مجموعة من كل من مينائي الشحن والتفريغ والمجموعة الثالثة على ظهر السفينة. وهذا يعني إن سفينة حاويات من حمولة (٢٠٠٠) حاوية لضمان استمرارية عملها يجب تجهيزها بـ (٦٠٠٠) حاوية لكي يتم تقسيمها إلى مجموعات ثلاث كما هو موضح أعلاه.

٥. إن الحاويات الفارغة تمثل أعباء مالية ضخمة أولاً على الناقل إذ لا بد من إعادة توجيهها إلى حيث توجد البضائع المطلوب نقلها ومن ثم لا بد من وجود نظام لوجستي متطور لخدمة متطلبات التجارة الخارجية لمختلف دول العالم والمشكلة الثانية من جراء هذه الأوضاع هي الأعباء المالية الإضافية التي يحملها الناقل إلى مستورد البضائع إذ تشير المصادر إلى ما يلي:

- في ميناء جدة الإسلامي (السعودية) وزن البضائع بالحاويات الواردة (٤,٥) والمحملة (١,٢) مليون طن.

- في ميناء الشويخ (في الكويت) وزن البضائع بالحاويات الواردة (١,١) والمحملة (٠,٤) مليون طن، إلا إن نسبة الحاويات الفارغة التي يتم تداولها في تلك الموانئ تتراوح ما بين ٦٠-٧٠% من إجمالي أعداد الحاويات في رحلة العودة.

إن مسألة عدم التوازن بين الصادرات والواردات هي إحدى المشكلات الملحة التي تعاني منها التجارة الخارجية العربية على الصعيد الدولي والإقليمي والمحلي ومن المهم بإمكان النظر إليها من منظور إقليمي لإمكان الحد من الآثار السلبية التي تنجم عنها.

المبحث الثالث: مستقبل النقل بالحاويات في العراق

لا بد لنا ونحن نتطلع إلى تطور ظهور الحاوية على مسرح النقل الدولي من أن نبحت ذلك في العراق الذي هو جزء من بلدان العالم النامي لنقف على مدى تأثير موانئه بهذه الثورة التي قلبت موازين النقل في جميع أرجاء العالم.

تعامل العراق مع الحاويات منذ سنة ١٩٧٧، وفي العام نفسه دشّن رصيفاً متخصصاً في أم قصر مزود بالروافع اللازمة. وفي سنة ١٩٧٨ دشّن رصيف آخر مجهز بالروافع المتخصصة في مناولة الحاويات. أما في عام ٢٠٠٧ نرى إن ميناء أم قصر فيه (رصيفان يتعاملان مع الأوعية النمطية وهما رصيف رقم (٤) ورصيف رقم (٢٠)، أما الرصيف رقم (٢١) فهو رصيف الدرجة (RO-RO). وهي بصورة عامة الأرصفة نفسها التي كانت موجودة في عام ١٩٧٨. أما ميناء خور الزبير فلا يوجد فيه أرصفة للتعامل مع الأوعية النمطية. وقد بلغ عدد سفن الحاويات الواردة لميناء أم قصر (١٩٦) سفينة، كما بلغ مجموع الحاويات المفرغة في الميناء (٣٩٤٦٣)، وبحمولة إجمالية (٨١٩٥٧٣). أما فيما يتعلق بالروافع التي تخدم هذه الأرصفة فهما رافعتان جسریتان فقط. وقد عمد ميناء أم قصر إلى إبرام مذكرة تفاهم مع سفن الحاويات التي تتردد عليه باستخدام روافعها. الخاصة في تفريغ حمولتها مع إعطائها الأولوية في الإرساء على رصيف التفريغ.

ومن خلال ما تقدم نستطيع أن نلاحظ مدى تأخر الموانئ العراقية على مواكبة عملية التطور التي تحدث في الموانئ المجاورة له. ففي ميناء جبل علي فان هناك (١٨) رصيفاً يتعامل مع الحاويات ورصيفان مع سفن الدرجة، وهي مجهزة بأحدث المعدات المتطورة. وكذلك الحال بالنسبة لميناء راشد في دبي فان أرصفة الحاويات فيه يصل إلى خمسة أرصفة، وهي أيضاً مجهزة بأحدث المعدات للمناولة. وكذلك الحال بالنسبة لميناء خالد في الشارقة.

أما ميناء جدة في السعودية (١٢) رصيفاً للحاويات، وأربع أرصفة للبضائع المبردة والمجمدة، وعشرة أرصفة للدرجة (RO-RO)، ورصيفان للمواشي الحية.

أما ميناء الملك عبد العزيز-الدمام الواقع على الخليج العربي ففيه (١٧) رصيفاً للنقل النمطي والدرجة RO-RO. وبلغ مجموع الحمولة المفرغة فيه من سفن الحاويات (٥,٢٢٩,٧٠٥) أطنان، أما عدد الحاويات المفرغة فيه سنة ٢٠٠٦ فقد بلغ (٣٢١,٥٦٠) حاوية.

أما ميناء جبيل التجاري الواقع على ساحل الخليج العربي فهناك رصيفان مخصصان لسفن الحاويات وسفن الدرجة، أما حجم البضائع المناولة في هذا الميناء بلغ (٢,٨٨٧,٤٢٢) طناً في سنة ٢٠٠٦. أما عدد الحاويات المفرغة فيه فقد بلغ (١,٤٩٠) حاوية.

أما الكويت فمن أبرز موانئها ميناء الشويخ وفيه عدد من أرصفة الحاويات، بلغ حجم البضائع المناولة فيه (٨,٢٣٩,٧٤٦) لسنة ٢٠٠٥. أما عدد الحاويات المفرغة فيه فقد بلغ (١٢٥,٠٠٨) حاوية وللجنة نفسها ٢٠٠٥.

أما ميناء الشعبية ففيه أربعة أرصفة مخصصة لمناولة الحاويات، وبلغ إجمالي البضائع المناولة فيه (٢٣,٥٥٤,١٩٠) طناً، أما عدد الحاويات المناولة في ميناء الشعبية فقد بلغ (٥٤٨,٤٦٤) حاوية لسنة ٢٠٠٥. ومن خلال هذا الاستعراض السريع لأنشطة الموانئ في الدول المجاورة للعراق نلاحظ مدى التطور الذي حدث مع نظام النقل بالحاويات وسفن الدرجة.

وذلك من خلال عدد الأرصفة وحجم الحاويات المفرغة في هذه الموانئ في حين نرى ان الموانئ العراقية باقية محافظة على عدد الأرصفة فيها.

رصيف واحد فقط للحاويات منذ عام ١٩٧٨، ورصيف واحد لسفن الدرجة، فضلاً عن عدم توفر الارتفاع المناسبة والملائمة للتعامل مع نظام النقل بالحاويات.

المبحث الرابع: خوارزمية دخول وخروج السفن الى الموانئ العراقية

ادناه خوارزمية دخول السفن ومغادرتها من الموانئ العراقية مع شرح مفصل لمفرداتها (الحمامي، ٢٠٠٥: ٤)

اولاً. شرح مفردات خوارزمية دخول السفن الى الموانئ العراقية:

١. تبدأ آلية دخول السفن بالاشتغال حال تقديم وكيل السفينة استمارة الحجز، حيث ان استمارة الحجز تعد بمثابة اعلان رسمي عن وجود نية باستخدام الميناء من قبل سفينة معينة، ويجب ان تحتوي استمارة الحجز على المعلومات التالية:

أ. وقت وصول السفينة التقريبي. (Eta) (Estimated Time of Arrival)

ب. الحمولة الاجمالية المسجلة (G R T) (Gross Registered Tonnage) وستكون لهذا البيان اهمية كبيرة حيث ان احتساب عوائد الخدمات البحرية يعتمد بشكل رئيسي عليها.

ج. رقم السفينة المسجل في المنظمة الدولية البحرية (IMO Number) والمتكون من سبعة ارقام.

- د. علامة النداء كما هو معلوم بان لكل سفينة علامة نداء وحيدة وهي عبارة عن خليط من الارقام والاحرف اللاتينية.
- ه. اسم الباخرة بالأحرف اللاتينية.
- و. طول الباخرة الاجمالي (Length Over ALL) وهو يعطي لإدارة الميناء وربان المرفأ فكرة عن الرصيف المناسب لطول السفينة وعدد الساحبات التي سوف تستخدم وتهيئ في عمليتي الارساء والاقلاع.
- ز. غاطس الوصول بالأمطار (Arrival Draught) وهو يعطي فكرة عن الرصيف المناسب لرسو السفينة وفقا الى تقارير وحدة المسح في الميناء.
- ح. مقدار الحمولة بالأطنان المترية (كل طن متري يساوي (١٠٠٠) كغم حتى تتم المقارنة مع منافيسات الحمولة الدولي لتدقيق صحة المعلومات الواردة في كلا الوثيقتين من قبل وحدة التدقيق والرقابة الداخلية في الميناء.
- ط. نوع الحمولة.
- ي. ميناء التحميل اخر ميناء حملت منه الباخرة. ويمكن الاستفادة من هذه المعلومة من قبل سلطتي الجمارك والهجرة.
- ك. اسم الوكيل المعين ورقم هاتفه وعنوانه البريدي. ونقصد بالوكيل المعين هو الوكيل الذي تم تعيينه من قبل اما مالك (Ships owners) السفينة او مؤجرها (Charter) او مشغلها (operator).
٢. يقدم وكيل السفينة المعين وثيقتين يتم احتساب عوائد واجور الميناء استنادا على المعلومات المثبت بهما بموجب الجداول التعريفية النافذة. والتي يقدمها الى ادارة الميناء (وحدة العمليات والعوائد المالية) اما عن طريق البريد الالكتروني او مباشرة بواسطة الوكيل المحلي للسفينة. وهما:
- أ. استمارة الحجز. (Booking Form)
- ب. منافيسات الحمولة. (Cargo manifest)
- وذلك قبل وصول السفينة الى محطة الارشاد بخمسة ايام تحديدا.
٣. يقوم الموظف المختص في وحدة العمليات والعوائد المالية باحتساب عوائد الميناء واصدار فاتورة أولية (Proforma Disbursement Amount: PDA) وترسل الى وحدة التدقيق والرقابة الداخلية في الميناء لغرض المصادقة عليها واعادتها الى جهة الاصدار (وحدة العمليات والعوائد المالية) لكي ترسل الى وكيل السفينة اما عن طريق الانترنت او تسلم تسليميا مباشرا الى وكيل السفينة، وهي عبارة عن مطالبة واجبة الدفع.
٤. يقوم الموظف المختص بالارشيف بفتح اضبارة للسفينة تحفظ فيها الامور الاتية:
- أ. جميع المخاطبات.
- ب. استمارة الحجز.
- ج. منافيسات الحمولة.
- د. الفاتورة الاولى.
- ه. اذن الدخول.
- و. جميع الاوراق الاخرى.
- ز. والوثائق الخاصة بالسفينة موضوع البحث.

٥. عندما يتم استلام اشعار الوصول ترسل معلومات السفينة الى وحدة أمن الميناء (Port Joint Security Operation Center: PJSOC)، وهي الوحدة المتكونة من:

أ. قوة حماية الميناء FPS.

ب. مديرية الجمارك في الميناء (Custom Authority).

ج. سلطة الجوازات والهجرة (immigration Authority).

د. قيادة القوة البحرية ICDF.

هـ. الدوريات النهرية IRP.

و. خفر السواحل.

حيث ان كل جهة من الجهات الموجودة في وحدة امن الميناء المشتركة تقوم بعمل معين وكما يلي:

أولاً. قيادة القوة البحرية ICDF: وتكون مهمتهم تأمين القناة الملاحية من اعمال القرصنة وانتشار الصيادين في المسلك الملاحي للسفن، اضافة الى ضبط المهربين ومنع الزوارق المشبوهة من التعرض للسفن ومكافحة الارهاب البحري. ونطاق سلطتهم تبدأ من الحافة النهائية لمياهنا الاقليمية امام ميناء البصرة النفطي (ميناء البكر سابقا) قرب عوامة رقم (١) ولغاية عوامة رقم (٣٦) خارج.

ثانياً. مديرية خفر السواحل والمياه الداخلية IRP: نطاق سلطتها تبدأ من عوامة رقم (٣٦) داخل ولغاية واجهات الارصفة في ميناء ام قصر اضافة الى القناة القريبة لميناء خور الزبير وصولاً الى واجهات ارسف مينا خور الزبير وتكون واجباتهم:

- تأمين الحماية للسفن من اعمال القرصنة.
- تأمين الحماية من عمليات التهريب.
- مكافحة الارهاب.

ثالثاً. قوة حماية الميناء FPS: تكون مهمتهم كالآتي:

- حماية المنشآت الخاصة بالميناء وممتلكاته
- وتوفير بيئة امنة لأنشطة الميناء.
- ضبط بوابات الدخول.
- تفتيش العجلات والاشخاص الداخلين للميناء والخارجين منه.
- معالجة الحالات الطارئة.
- رفع تقارير يومية عن السفن الراسية على ارسف الميناء وضبط حالات الفساد الاداري.

رابعاً. واجبات الجمارك CUSTOM:

- اجراء الكشف الميداني على السفن.
- تدقيق منافيسست الحمولة.
- التصديق على التصاريح الكمركية.
- ضبط مخازن السفن ومحتوياتها.
- اصدار براءة الذمة للسفن واستيفاء الرسوم الجمركية بموجب انظمة وقوانين الجمارك النافذة.

خامساً. الجوازات والهجرة IMMIGRATION: وتكون وظيفتها:

- اجراء الكشف الميداني على السفن وتدقيق جوازات البحارة.

- ضبط اعداد البحارة.CREW LIST.
- التأكد من خلو السفينة من الركاب المتسللين Stowaway Declaration.
- ومن الواضح ان كل جهة تعمل بمعزل عن الاخرى وبموجب انظمة وقوانين وتعليمات خاصة بها وليس هناك تداخل بينهم.
- ٦. تعطي وحدة الامن في الميناء الضوء الاخضر لدخول السفينة الى الميناء من الناحية الامنية.
- ٧. يقوم وكيل السفينة بالاعتراف باستلام الفاتورة الاولى فيشرع بتحويل مبلغ الفوائد والاجور الى حساب الشركة العامة لموانئ العراق، اما عن طريق التحويل البرقي على العنوان المثبت في ذيل الفاتورة الاولى، او عن طريق الدفع نقداً.
- ٨. وفور استلام وحدة العمليات والعوائد المالية ما يثبت بان عملية الدفع قد تمت، تعطي الاذن او خط السماح بدخول السفينة بثلاث نسخ:
 - النسخة الاولى للحفظ في ملف السفينة.
 - النسخة الثانية الى السيطرة البحرية لغرض تخصيص مرشد بحري متخصص.
 - النسخة الثالثة الى وحدة الملاحة البحرية في الميناء لغرض تهيئة الساحبات وزمرة الربط وربان المرفأ.
- ٩. تبدأ عملية التفريغ او الشحن حال اكتمال المتطلبات وعند الانتهاء ترسل خلاصة السفينة من قبل دائرة التفريغ والشحن الى وحدة العمليات والعوائد المالية لغرض اصدار الفاتورة النهائية final Invoice التي يتم احتسابها على اساس المعلومات الواردة من الرصيف المشغول من قبل السفينة وهذه المعلومات هي:
 - عدد الشاحنات.
 - قسائم التسليم.
 - شرائط الوزن.
 - عدد الاطنان المفرغة فعلاً.
 - يتم احتساب الفروقات ان وجدت اما لصالح الموانئ او لصالح السفينة.
 - يفضل حساب السفينة بشكل نهائي حال صدور الفاتورة النهائية.
- ثانياً. شرح مفردات خوارزمية مغادرة السفن من الموانئ العراقية:
- ١. تبدأ آلية المغادرة حال تقديم وكيل السفينة المعين طلب المغادرة المعنون الى دائرة الميناء او حال تقديمه استمارة الحقائق Statement Of Facts SOF والتي تحتوي على بعض المعلومات عن تاريخ السفينة قبيل وصولها الى داخل المياه الاقليمية العراقية حيث ان تلك المعلومات مطابقة لما موجود في سجل حوادث السفينة log Book وندرج فيما يلي اهم المعلومات التي تحتويها استمارة الحقائق:
 - اسم السفينة بالأحرف اللاتينية.
 - وقت وتاريخ الخروج من نقطة التفتيش.
 - وقت وتاريخ وصول السفينة الى محطة الارشاد.
 - وقت القاء المرساة في محطة الارشاد.

- الوقت الابتدائي لمباشرة السفينة في عملها بالتفريغ في ميناء التفريغ وهو وقت احتساب تأخير الباخرة لصالح مالك السفينة. (Tendered nor) (notice of readiness)
 - وقت قبول صاحب الشحنة مباشرة السفينة في الميناء Accepted nor.
 - وقت صعود المرشد البحري على ظهر السفينة start pilot on board.
 - وقت صعود ربان المرفأ على ظهر السفينة End pilot on board.
 - وقت ارساء السفينة على الرصيف made all fast.
 - وقت الشروع بالتفريغ cargo operations commenced.
 - وقت اتمام التفريغ بالكامل.
 - وزن الحمولة بالأطنان ونوعها.
 - العطل خلال بقاء السفينة في الميناء holidays during vessels stay in port.
 - تعيين وقت سحب النماذج.
 - وتحديد وقت قبول الحمولة.
 - ملاحظات ربان السفينة master remarks.
 - التقارير اليومية للتفريغ والتوقيعات واسبابها (events from arrival and actual time of work)
 - مصادقة ربان السفينة.
 - مصادقة وكيل السفينة المعين.
 - مصادقة مالك السفينة.
- يتضح مما تقدم مدى اهمية هذه الوثيقة لما تحتويه من معلومات موثقة وخاصة فيما يتعلق بعملية احتساب عوائد التفريغ والشحن.
٢. يقوم الموظف المختص في وحدة العمليات والعوائد المالية حال استلام اخطار المغادرة (طلب الوكيل بتنسيب مرشد بحري) يقوم بأشعار وحدة امن الميناء بنية السفينة المغادرة وفي الوقت نفسه يطلب خلاصة السفينة من الرصيف (دائرة التفريغ والشحن) لغرض اصدار الفاتورة النهائية final invoice.
٣. قد يسمح للسفينة بالمغادرة قبل استلام اشعار المصرف بتحويل المبلغ (الفاتورة النهائية) حيث تتطلب عملية تحويل المبلغ بعض الوقت، وليس من المفضل ابقاء السفينة لحين استلام الاشعار وخصوصا تلك السفن المحملة بالمواد الغذائية العائدة الى وزارة التجارة والسفن المستخدمة للميناء بشكل مكوكي.
٤. عندما تعطي وحدة الامن في الميناء الضوء الاخضر بالمغادرة يتم اصدار اذن مغادرة من قبل ادارة الميناء بثلاثة نسخ:
- نسخة الى السيطرة البحرية لغرض تخصيص مرش بحري.
 - نسخة الى وحدة الملاحة في الميناء.
 - نسخة تحفظ في ملف السفينة لدى وحدة العمليات والعوائد المالية.
٥. يقوم ربان المرفأ بتهيئة الساحبات وزمرة الربط، ويطلب من ربان السفينة تشغيل المحرك قبل وقت مناسب، ويبقى على اهبة الاستعداد بانتظار وصول المرشد البحري وصعوده على السفينة.

٦. عند صعود المرشد البحري على ظهر السفينة تبدأ عملية المغادرة بفك الحبال ومرافقتها الى خارج حدود الميناء.

٧. يقوم المرشد البحري بإرشاد السفينة حتى محطة الارشاد حيث ينتهي عمله ويترك السفينة. وبالجدولين (٢، ٣) التاليين يستعرض الباحث البيانات وعملية تحليلها من اجل الاطلاع على الحقائق التي اكتشفها الباحث من هذه الموانئ ومستوى الاعمال المنجزة بها خلال شهر واحد كما في البيانات التي حصل عليها الباحث من الافراد عينة البحث.

الجدول (٢): اسماء موانئ البصرة التابعة للشركة العامة لموانئ العراق وعدد ارسفتها

نوع الموانئ	اسم الميناء	عدد الارصفة	نوع الارصفة	صافي العوائد السنوية المخططة
الموانئ التجارية	ام قصر الشمالي	١٨	تجارية	١٠ ترليون دينار عراقي
	ام قصر الجنوبي	١٤	تجارية	
	خور الزبير		ارصفة نفطية	
	ابو فلوس		ارصفة حاويات وارصفة نفطية	
	المعقل	١٤	تجارية	
الموانئ النفطية	الرحوي	١٢	نفط	
	العمية	١٠	نفط	
	البصرة	١٣	نفط	
قيد الانشاء	ميناء الفاو الكبير	قيد الانجاز	-----	

الجدول من اعداد الباحث استنادا للمعلومات المؤشرة فيه والتي حصل عليها الباحث من أحد المسؤولين في ديوان الرقابة المالية بالبصرة وهو السيد معاون مدير الديوان المشار اليه في جدول (١) تسلسله (٧).

وعند المقابلة حصل الباحث على نبذة عن الاعمال الحديثة بميناء ام قصر الشمالي وكما يلي:

تنفيذاً لتوجيهات وزير النقل وبمتابعة المدير العام لشركة موانئ العراق وبإشراف مدير ميناء أم قصر الشمالي وتطبيقاً للخطط المعدة سلفاً.

التفريغ والشحن يستمر بتنفيذ المناولة السريعة في تفريغ البضائع والحاويات والمعدات لكسب عامل الزمن في استقبال أكبر عدد ممكن من البواخر على ارسفة الميناء وقال رئيس المهندسين سعد صبار معاون مدير ميناء ام قصر الشمالي ان ادارة الميناء تعمل وفق آليات حديثة في التفريغ والمناولة لغرض تسهيل عمليات دخول البواخر من موقع الانتظار وهذا الإجراء حقق نجاحاً كبيراً ظهرت نتائجه جلياً في هذه الأيام.

وبين صبار الحجم الهائل والكبير للتفريغ والتصدير عبر ارسفة الحاويات حيث بلغت في غضون خمسة أيام فقط.

٧٥٢١ حاوية مفرغة و٦٩٧٣ حاوية مُصدّرة.

وأضاف ان الارصفة الشمالية تعمل بكامل طاقتها الاستيعابية باستقبال البواخر المحملة بالسيارات الحديثة والانابيب والمعدات والبضائع المتنوعة إضافةً للحاويات. مشيراً للجهود

الكبيرة التي يبذلها العاملون في شعبة التفرغ والشحن والعوائد والأجور والادارة والخدمات والوحدات المرتبطة بها.

ويذكر ان ميناء أم قصر الشمالي من أكبر موانئ العراق ويستقبل البواخر العملاقة ذات الغواطس العالية ويعد من أهم موانئ المنطقة.

وقال رئيس المهندسين سعد صبار معاون مدير ميناء ام قصر الشمالي ان ادارة الميناء تعمل وفق آليات حديثة في التفرغ والمناولة لغرض تسهيل عمليات دخول البواخر من موقع الانتظار وهذا الإجراء حقق نجاحاً كبيراً ظهرت نتائجه جلياً في هذه الأيام.

وبين صبار الحجم الهائل والكبير للتفرغ والتصدير عبر ارصفة الحاويات حيث بلغت في غضون خمسة أيام فقط ٧٥٢١ حاوية مفرغة و ٦٩٧٣ حاوية مُصدرة اي كمجموع كلي ١٤٤٨٤ حاوية مفرغة ومصدرة خلال خمسة ايام فقط.

وأضاف ان الارصفة الشمالية تعمل بكامل طاقتها الاستيعابية باستقبال البواخر المحملة بالسيارات الحديثة والانابيب والمعدات والبضائع المتنوعة إضافةً للحاويات مشيراً للجهود الكبيرة التي يبذلها العاملون في شعبة التفرغ والشحن والعوائد والأجور والادارة والخدمات والوحدات المرتبطة بها.

ويذكر ان ميناء أم قصر الشمالي من أكبر موانئ العراق ويستقبل البواخر العملاقة ذات الغواطس العالية ويعد من أهم موانئ المنطقة.

والجدول (٣) اللاحق يوضح متوسط عدد السفن الداخلة الى موانئ البصرة الاربع في العام الواحد ابتداءً من ٢٠١٥-٢٠١٩ وفقاً للمعلومات التي حصل عليها الباحث من الاشخاص المذكورين بالجدول (١) السابق.

الجدول (٣): متوسط عدد السفن الداخلة الى موانئ البصرة الاربع في العام الواحد ابتداءً من ٢٠١٥-٢٠١٩

ت	الميناء	موقعه	معدل عدد السفن الداخلة شهرياً	النسبة	عدد الحاويات الواسلة منها للأرصفة	النسبة	طاقة الميناء القصوى من الحاويات	النسبة	مقدار الفائض بالطاقة من الحاويات
١	ام قصر الشمالي	البصرة قضاء ام قصر	٣٤٦٦	%٢٢	٥١٩٨٩٣	%٢٢	١٧٠٠٠٠٠	%٢٥	١١٨٠١٠٧
٢	خور الزبير	الزبير	٢٧٠٩	%١٧	٣٤٦٧٥٣	%١٥	١٥٠٠٠٠٠	%٢٣	١١٥٣٢٤٧
٣	ابو فلوس	ابو الخصيب	٣٧٨٦	%٢٤	٥٤٩٣٢٨	%٢٣	١٤٥٠٠٠٠	%٢٢	٩٠٠٦٧٢
٤	المعقل	مركز محافظة البصرة	٥٨٠٠	%٣٧	٩٦٧٨٩٠	%٤٠	٢٠٠٠٠٠٠	%٣٠	١٠٣٢١١٠
المجموع	٤	٤	١٥٧٦١	%١٠٠	٢٣٨٣٨٦٤	%١٠٠	٦٦٥٠٠٠٠	%١٠٠	٤٢٦٦١٣٦

المصدر: سجلات افراد المقابلة في الموانئ الاربعة.

من الجدول (٣) اعلاه يتضح مقدار الضعف في استقبال البواخر والحاويات بالمدة المحصورة بين الاعوام ٢٠١٥-٢٠١٩ مقارنة بالطاقة الاستيعابية لها والفائض الكبير بالطاقة وهذه شكلت هدراً كبيراً في الموارد البنيوية لموانئ البصرة ويتحتم اجراء الصفقات الاكبر من كافة الدول ذات العلاقة (بالنشاط السائل والصلب والغازي والمادي) واستغلال ما تبقى من مخازن وجملونات وارصفة متاحة لغرض الانتفاع من مواردها وبالتالي تعود على البلد بواردات مالية وغذائية وتجارية من شأنها تحسين الاحوال المعيشية لإفراد المجتمع العراقي وتشغيل الفئات العاطلة والمحرومة من العمل.

يتضح مما سبق حجم التعقيد والتشابك بين مختلف الاطراف من حيث الرغبة في السرعة والجوانب الامنية والاقتصادية والانسانية في هذه العملية الروتينية والمهنية وما يعترئها من تحمل وصبر لربان السفينة والبحارة ورجال الامن وما تسببه من تأخير بسبب رسو السفن على الشواطئ وما يتخللها من قطع حركة المارة على الجسور التي تمر من اسفلها ومن خلالها مما يستدعي تحليلاً عميقاً مترامياً الابعاد ومن مختلف التخصصات لكشف كل ماله علاقة في التخلص من المشكلات والمعوقات التي تقلل من شأن هذا النشاط الفاعل واجراء التحسينات المستمرة واعادة هندسة اعمال الموانئ والارصفة بما يتطابق نظرياً وعملياً مع مساعي الدول المحيطة بالعراق.

وخلاصة القول انه وبالرغم من ان الاعمال البحرية تتطلب امور قانونية ودولية وبروتوكولات امنية ووثائق وما شابه غاية في التعقيد والدقة واولقات انتظار رسمية كما تبين للباحث لا يمكن اختزالها باي حال من الاحوال لدواعي فنية ومهنية ومكانية وانسانية وزمانية ولكن يمكن اعادة تصميم بعض المهام بالشكل الذي ينسجم مع الاداء العالي الذي تقوم به بعض الموانئ في الدول المتقدمة كادخال النظم المتقدمة في التخزين والملاحة والابحار والاستعلام والرصد بما يقلل من حدة الكوارث والازمات واستغلال ما متاح من بنية متوفرة وغير مستغلة كما لاحظناها من الجدول (٢) السابق.

الاستنتاجات والتوصيات

اولاً. الاستنتاجات:

١. تبين وجود عدة معوقات لاستخدام الحاويات في القطاع النقل البحري بالموانئ العراقية وهذه المعوقات جرى تشخيصها الا ان الفساد المستشري بوزارة النقل يمنع الحراك البحثي من اجراء التحسينات التي يقترحها الباحثين للارتقاء بمستوى الاداء بسبب التحزب والمحاصصة المقيتة في تقاسم الغنائم والارصفة وغيرها من الاتفاقات المخبئة بين الفاسدين من الاحزاب المهيمنين على هذا القطاع.

٢. توجد امكانية واستعداد عالي لاستخدام التقنيات الحديثة في تسهيل انسيابية حركة السفن من والى الموانئ العراقية بالبصرة وهو ما تبين من خلال اللقاءات التي اجراها الباحث مع بعض المسؤولين فيها.

٣. ان اغلب مكاسب بعض موانئ البصرة (ام قصر وميناء خور الزبير) تكاد تكون من اعمال القطاع الخاص ومن الشركات الاهلية المهيمنة على هذا النشاط هي شركات السيارات للأخوة الكرد.

٤. أكثر الازمات التي تكررت في الموانئ العراقية بالبصرة بسبب الظروف السياسية الرديئة المتكررة في العراق والاسباب معروفة هي عدم الاستقرار الامني والاقتصادي لكثرة الحروب والصراع الاقتصادي في دول المنطقة.

ثانياً. التوصيات:

١. من المهم لإدارات موانئ البصرة المشاركة بالندوات وورش العمل وحلقات الخبرة (العصف الذهني) المحلية والاقليمية والدولية واتاحة الفرصة لعناصرها الموهوبة بالمشاركة الفاعلة بالتقارير الدولية التي تقدم استشارات وارشادات وتوصيات بمجالات نقل الحاويات ومستقبل التجارة البحرية لها.

٢. من الضروري قيام ادارات الموانئ بالبصرة بتطوير نظام يعنى بإدارة الازمات من خلال توظيف نظم محاكاة متطورة او التخطيط والتوقع لحدوث تلك الازمات بأعداد سيناريوهات تهتم بأنشطة الرقابة الاقتصادية السلسة على نشاط النقل بالحاويات وكل ماله علاقة لوجستياً بها.

٣. من المستحسن إنشاء مراكز تطوير والتعليم المتقدم للنقل بالحاويات وغيرها من خلال السعي لبناء منظومة المحاكاة الالكترونية وتكون ادارته مناصفة بين القطاع العام والقطاع الخاص في مختلف مجالات نشاط النقل البحري والبري والجوي المحلي.
٤. من المهم توسعة نطاق الاستشراف والاستقراء لمؤشرات الاتجاهات المستقبلية في إدارة بيئة نشاطها الاقتصادي على المستويات المحلية والإقليمية والدولية والاستفادة من مساهمات القائمين بأعداد التقارير الدولية والإقليمية واغتنام فرص الانتفاع من مستجداتها.
٥. استحداث آليات دعم متطورة من خلال استقطاب خبراء محليين من الجامعات العراقية ومراكز البحث والدراسات فيها لمساعدة ادارات الموانئ العراقية على تشخيص ازمتها وواقعها التنافسي في ظل المتغيرات والاتجاهات الجديدة للاقتصاد العالمي والارتقاء بأدائها وسلوكها المؤسسي وتسهيل اندماجها في الاقتصاد العالمي وحضورها في الأسواق الخارجية.
٦. يجب تهيئة فرق انفاذ للناس والحيوانات والممتلكات سواء اكانت حية او متضررة في حال وقوع ازمت طبيعية او غيرها تشمل توفير اماكن امنه عند الاخلاء وهي في العادة تهيئ بمراحل تتدرج بين قبل الازمة واثنائها وبعدها وحسب طبيعة الازمة والموقف.

المصادر

اولاً. المصادر العربية:

١. الراشد: احمد علي احمد، (٢٠٠٧)، استخدام نموذج محاكاة متعدد الاغراض في موانئ البصرة، اطروحة دكتوراه غير منشورة جامعة البصرة.
٢. حسين، بان علي، (٢٠١٥)، نقل في الحاويات وأهميته في رفع اداء الموانئ في دول مجلس التعاون الخليجي مع اشارة خاصة للعراق، رسالة ماجستير، جامعة البصرة.
٣. عبيدات خالد، (٢٠٠٨)، ادارة الانتاج والعمليات، دار اليازوري، عمان، الاردن.
٤. الحامي، كاظم، (٢٠٠٥)، خوارزمية دخول السفن الى ميناء المعقل. ورقة عمل، طرحت في ندوة اقامتها مديرية النقل البحري في البصرة.

ثانياً. المواقع الالكترونية:

naglaa@ontime-shipping.com2019.

ثالثاً. التقارير الدولية:

- ولاية لويزيانا تقريرها الصادر عام ١٩٩٦ والخاص باستخدام المحاكاة في الموانئ

رابعاً. المصادر الاجنبية:

1. Abbas Monnavarian and Mostafa Ashena, (2009)• the role of social capital model of entrepreneurship and its-empirical evidence and proposal of a new relationship with social capital. VOL. 10 NO. 6 2009, pp. 383-399, Q Emerald Group Publishing Limited, ISSN 1751-5637 j BUSINESS STRATEGY SERIES.
2. Amital Etzioni (2001), humble decision making, Harvard business review on decision-making. School publishing corporation .U.S.A.
3. Athanasios A.Pallis&peter W. De. Langen (2010), Seaports and the structural implications of the economic crisis, Research in transportation Economics journal Volume 27, issue 1.2010pp10-18.

4. Cascajo r, Diaz & olvera Monzon and plat Ray (2018), impact of the economic crisis on household transport expenditure and public transport policy: Evidence from the Spanish case, transport policy journal. Volume 65. July 2018.pp40-50.
5. Donaa Blanco, John Boroski and Lee Dyer, (1995), transforming human resources organizations, Afield study of future competency requirements, Center for Advanced Human Resource Studies (CAHRS) at DigitalCommons@ILR.Cornell University ILR School.
6. Johan S .Hammond, Relph L.Keeney and Howard Raiffa (2001), the hidden traps in decision-making, Harvard business review on decision-making .school publishing corporation .U.S.A.
7. Frederic Dobruszkes & Gilles Hamme (2011), the impact of the current economic crisis on the geography of air traffic volumes: an empirical analysis, journal of transport geography, VOLUME 19, ISSUE 6, Novamver 2011 p. p 1387-1398.
8. PeterF. Druker (2001), the effective decision, Harvard business review on decision-making. School Publishing Corporation. U.S.A.
9. Perrin Strtker(2001),How to analyze that problem, Harvard business review on decision making .school publishing corporation .U.S.A.
10. Steven S. Posavac, , Frank R. Kardes, J. Joško Brakus (2010), Focus induced tunnel vision in managerial judgment and decision making: The peril and the antidote. Organizational Behavior and Human Decision Processes journal. Journal homepage: www.elsevier.com/locate/obhdp Organizational Behavior and Human Decision Processes 113 (2010) PP 102-111.
11. Tatiana Moschovou and Yaninis Tyrinopoulos (2018), exploring the effects of economic crisis in road transport: the case of Greece, international journal of transportation science and technology. volume 7, issue 4, December, pp. 264-273
12. TOMASS Bata& jan Strohmmandl andMiroslav Tomek and n Masek (2015), transportation in Emergency and Crisis Situations, Conference Paper (PDF Available) • November 2015. Conference: Innovation and Sustainable Economic Competitive Advantage: From Regional Development to Global Growth, At Madrid, Spain. From university in zlin.
13. Natalia sobrinou & Andres Monzon (2014), the impact of the economic crisis and policy actions on GHG emissions from road transport in Spain,Energy policy journal volume 74 november 2014-pp 486-498
14. Wolfgang Steinel, Sonja Utz, Lukas Koning (2010), The good, the bad and the ugly thing to do when sharing information:Revealing, concealing and lying depend on social motivation, distribution and importance of information , Organizational Behavior and Human Decision Processes journal. Journal homepage: www.elsevier.com/locate/obhdp Organizational Behavior and Human Decision Processes 113 (2010) PP 85-96.
15. Yang Wang and Andres Monzon (2016), Economic crisis and its influences on the interaction between land use and transport in Madrid region, XII Conference on transport Engineering CIT 2016 ,7-9 JUNE 2016 VALENCIA Spain.