

## حركة النقل بالحاويات في الموانئ العراقية

د. مصطفى عبد الله السويدي      سوزان عبد اللطيف جبارة  
جامعة بغداد – كلية التربية للبنات

### الملخص

لقد أدى استخدام الحاويات في النقل إلى اختصار الوقت والجهد في عملية شحن وتفريغ البضائع وكذلك المحافظة على البضائع من التلف والكسر فضلا عن تقليل التكاليف المالية وأدى هذا التطور أيضا إلى إحداث تغييرات في أحجام السفن وسعتها ومن ثم تغييرات في الموانئ، إذ يجب توفير الأعماق المناسبة لمثل هذه السفن أي زيادة الأعماق وإنشاء ساحات تخزين واسعة وتوفير الآليات المناسبة للمناولة .

وقد بحثت في هذه الدراسة هذا النوع من النقل في الموانئ العراقية التجارية وهي :

1- ميناء خور الزبير

2- ميناء أم قصر

وذلك لمعرفة مدى ملائمة واستعداد موانئنا لمثل هذا النوع من النقل من حيث أعداد الأرصفة المتخصصة وأعماقها والآليات المستخدمة في المناولة وحجم البضاعة المنقولة بالحاويات ونسبتها المئوية من مجموع التجارة الخارجية العامة وهل ان واقع الحال في الموانئ العراقية يناسب التطور العالمي الحاصل في هذا المجال

## Transportation movement with containers in Iraqi harbors

Dr. Mustafa Abdullah Al-Swedi

Suzan Abdullatif Jbarah

University of Baghdad – College of Education for Women

### Abstract

The use of containers in transportation leads to the reduction in time and effort of the process of loading and unloading of goods as well as protecting the goods from damage and breakage and to reduce the financial costs.

. This development has led also to make changes in the sizes and capacity of ships, therefore changes in the ports must be taken place where they must be provided with an appropriate depth for such vessels, that means the increase in the depth of ports and the establishment of wide storage yards and to provide appropriate mechanisms for handling process.

In this study, the researcher has dealt with this type of transport business in Iraqi ports, namely:

1- Khur Al-Zubair port.

2- Um Qaser port.

In order to specify the readiness and the appropriateness of Iraqi ports for such kind of transport in terms of their number of specialized berths, their depths, the mechanisms used in the handling process and the percentage of the containers of the total foreign trade in order to find out whether the ad hoc of Iraqi ports are suitable for the global development taking place in the area.

### المقدمة

أن الموانئ لم تعد مجرد مرافق بحرية تعنى فقط بمناولة البضائع وإنما أصبح لها دور كبير في تنشيط الاقتصاد الوطني ولهذا السبب فإن تطوير الموانئ وما يرتبط بها من تنمية صناعية وتجارية سيؤدي حتما إلى تنشيط الحركة التجارية وحركة الملاحة البحرية .

ومن أهم مظاهر التطور العالمي الحاصل في الموانئ هو التعامل مع النقل بواسطة الحاويات كونه النظام الاقتصادي الأفضل من حيث السرعة والتكاليف لكن التعامل مع هذا النوع من النقل يحتاج إلى موانئ متخصصة أو باقل تقدير إجراء بعض التعديلات على الموانئ مثل تجهيز أرصفة متخصصة وآليات مناولة ومعدات وساحات رصف تسهل عملية التعامل مع الحاويات .

ان التطورات الكبيرة التي تشهدها الحياة الاقتصادية في العراق تلقي عبئا كبيرا على الموانئ مما يستدعي تطويرها لكي تتمكن من الوقوف بصلاية لمواجهة تحديات المنافسة الدولية والإقليمية في الأسواق، اذ لا بد من تطوير الموانئ العراقية، لتستطيع أن تواكب التطور الحاصل في الموانئ العالمية والخليجية ولتبتعد عن استخدام الموانئ البديلة للدول المجاورة لما لهذا الأمر من آثار سلبية على العراق من الجوانب الاقتصادية والسياسية.

#### مشكلة البحث

ان التطور السريع والهائل في مجال النقل البحري بالحاويات يفرض علينا سؤالاً ملحاً وهو: هل يمكن للموانئ العراقية البحرية مواكبة التطور السريع والهائل الحاصل في مثل هذا النوع من النقل؟ وما هي العقبات التي تقف أمامها وتؤخر تطورها؟ وهل هناك إجراءات معينة يمكن اتباعها من أجل تطويرها والارتقاء بها إلى المستوى الذي وصلت إليه موانئ المنطقة؟

#### فرضية البحث

يمكن للموانئ العراقية البحرية أن تواكب التطور الحاصل في مجال النقل البحري بالحاويات فعلى الرغم من العقبات التي تقف بوجه تطوير موانئنا مثل ضيق الشقة المائية التي يطل من خلالها العراق على الخليج العربي وضحالة الأعماق التي لا تتناسب مع أحجام سفن نقل الحاويات الضخمة، والتي تحتاج إلى غاطس عميق، والمنافسة الشديدة لموانئ الدول المجاورة والظروف السياسية، والاقتصادية الصعبة التي مر بها البلد والتي أثرت سلباً على الموانئ إلا أنها ما تزال منفذ العراق الرئيس والوحيد للتجارة البحرية والتي تساهم مساهمة مباشرة في ازدهار الاقتصاد العراقي .

#### هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى الكشف عن أهم الخطوات التي يجب اتباعها من أجل النهوض بالموانئ العراقية ونظام النقل بالحاويات فيها لإيصالها إلى المستوى المطلوب الذي يجعلها قادرة على مواكبة التطورات التكنولوجية الحديثة في هذا المجال عن طريق استعراض واقع الحال في موانئنا وإبراز أهم المشكلات التي تعاني منها ومحاولة وضع الحلول المناسبة لها ومعالجتها.

#### حدود الدراسة

في ما يتعلق بالحدود المكانية فقد شملت الدراسة الموانئ العراقية التجارية البحرية فقط والتي تقع جميعها في محافظة البصرة .

أما الحدود الزمانية فهي الفترة من (1997- 2008) وسبب اختيار هذه الفترة بالذات هو ان التعامل الجدي مع النقل بالحاويات في الموانئ العراقية بدأ سنة 1997 على وفق البيانات المتوفرة في الشركة العامة لموانئ العراق، ولاسيما في ميناء أم قصر، اذ ان موانئنا حديثة العهد بهذا النوع من النقل .

#### حركة النقل بالحاويات في الموانئ العراقية

تحتل الموانئ العراقية مكانة خاصة في الاقتصاد الوطني نظرا لأهميتها في توفير مستلزمات القطاعات الاقتصادية المختلفة وارتباطها الوثيق والخاص باقتصاديات التجارة الخارجية للقطر إضافة إلى كونها تعتبر من أهم الحلقات الرئيسة في الاتصال المائي والارتباط الاقتصادي بالدول المجاورة أو الدول ذات العلاقة التجارية بالقطر وتعد الموانئ العراقية ممرا مائيا هاما وحيويا بالنسبة للعراق إذ تنقل عن طريقها غالبية البضائع المصدرة والمستوردة من وإلى العراق أو البضائع المارة عبر العراق بمختلف أنواعها وأحجامها<sup>(1)</sup> .

ويمتلك العراق مجموعة من الموانئ التي أسهمت في زيادة حجم النشاط التجاري من الصادرات والاستيرادات للقطر مساهمة كبيرة ومؤثرة من خلال اعتماد العراق في تعامله التجاري مع دول العالم المختلفة على النقل البحري بدرجة كبيرة ، وتقسم هذه الموانئ إلى مجموعتين هما مجموعة الموانئ التجارية ومجموعة الموانئ النفطية<sup>(2)</sup> .

#### تغير حركة النقل بالحاويات في الموانئ العراقية

بدأ التعامل بالحاويات في الموانئ العراقية في عام 1997 وبالتحديد في ميناء أم قصر حيث مر العمل بمناولة الحاويات في الموانئ العراقية بمرحلتين الأولى بدأت في عام 1997 واستمرت لغاية عام 2003 ، إذ توقف العمل في هذا العام بسبب ظروف الحرب ، ثم استأنف العمل في المرحلة الثانية في عام 2004 ولا يزال مستمرا لحد الآن .

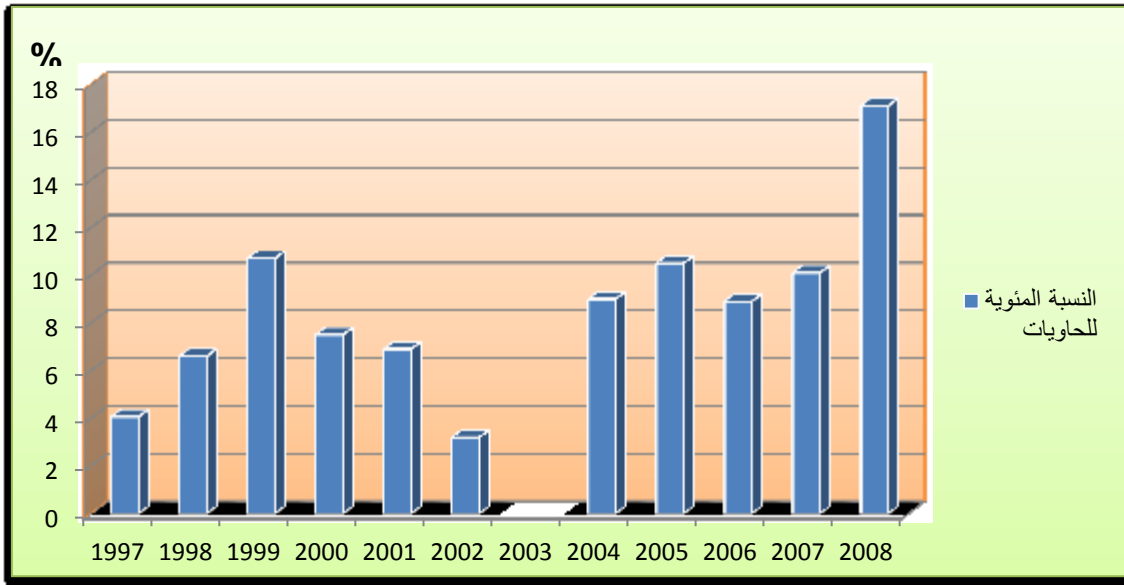
ويلاحظ من خلال (جدول 1) إن كميات البضائع المستوردة بالحاويات عبر الموانئ العراقية استمرت بالارتفاع بين عامي 1997 ولغاية 2001 اذ استقبلت الموانئ العراقية في هذه السنة أكبر كمية للبضائع المستوردة بالحاويات في خلال المرحلة الأولى إذ بلغت كميتها (139 ألف طن) عام 1997 اذ وصلت إلى (746 ألف طن) الا انها انخفضت في عام 2002 بشكل كبير وملحوظ مسجلة (303 ألف طن) بسبب ظروف البلاد آنذاك وبشكل خاص الحصار الاقتصادي

يوضح الجدول أيضا ان نسبة كميات البضائع المنقولة بالحاويات إلى مجموع البضائع المستوردة بحرا إلى العراق خلال هذه المدة تغيرت تبعا لتغير كميات البضائع المستوردة إلى الموانئ العراقية من جهة وزيادة أعداد الحاويات وحمولاتها من جهة أخرى فقد ارتفعت هذه النسبة من 4,06% إلى 10,7% من مجموع التجارة الخارجية العامة بين عامي 1997 و 1999 إلا أنها انخفضت بشكل كبير في الأعوام التالية لتصل إلى 3,24% في العام 2002 ، وقد سجل عام 1999 اعلى نسبة لكميات البضائع المستوردة بالحاويات من مجموع التجارة الخارجية العامة في الموانئ العراقية خلال هذه المرحلة (جدول 1) و(شكل 1) .

جدول (1) كميات النقل بالحاويات ونسبتها من مجموع التجارة الخارجية العامة في الموانئ العراقية للمدة من (2002 - 1997)

السنة	مجموع التجارة الخارجية العامة الف طن	الحاويات المستوردة الف طن	النسبة المئوية للحاويات
1997	3421	139	4,06%
1998	4076	273	6,6%
1999	4249	458	10,7%
2000	7380	558	7,56%
2001	10726	746	6,95%
2002	9337	303	3,24%

شكل (1) نسبة مساهمة النقل بالحاويات من مجموع التجارة الخارجية العامة في الموانئ العراقية للمدة (2008 - 1997)



أما في المرحلة الثانية فنلاحظ من خلال (جدول 2) أن كمية البضائع المستوردة بالحاويات بلغت (343 ألف طن) وهي كمية تزيد قليلا عن عام 2002 إلا أن نسبتها من كمية البضائع المستوردة بحرا بلغت 9% ثم زادت كمياتها في العامين التاليين لتصل إلى (632 ألف طن) و (919 ألف طن) في العامين 2005 و 2006 وبنسبة بلغت 10,5% و 8,9% على التوالي من مجموع التجارة الدولية القادمة للعراق عبر الموانئ، وفي عام 2007 انخفضت قليلا لتصل إلى (860 ألف طن) مسجلة نسبة 10,1% من مجموع الاستيرادات، وارتفاع النسبة هنا على الرغم من انخفاض الكميات المستوردة بالحاويات يعود إلى انخفاض كميات البضائع المستوردة بحرا في هذه السنة.

أما في عام 2008 فإن كميات البضائع المستوردة بالحاويات سجلت أعلى كمية منذ دخول الحاويات في عمليات النقل البحري في العراق إذ بلغت كميات البضائع المستوردة بالحاويات (مليون و 674 ألف طن) وبنسبة مناولة 17,1% من مجموع البضائع الداخلة إلى العراق عن طريق الموانئ.

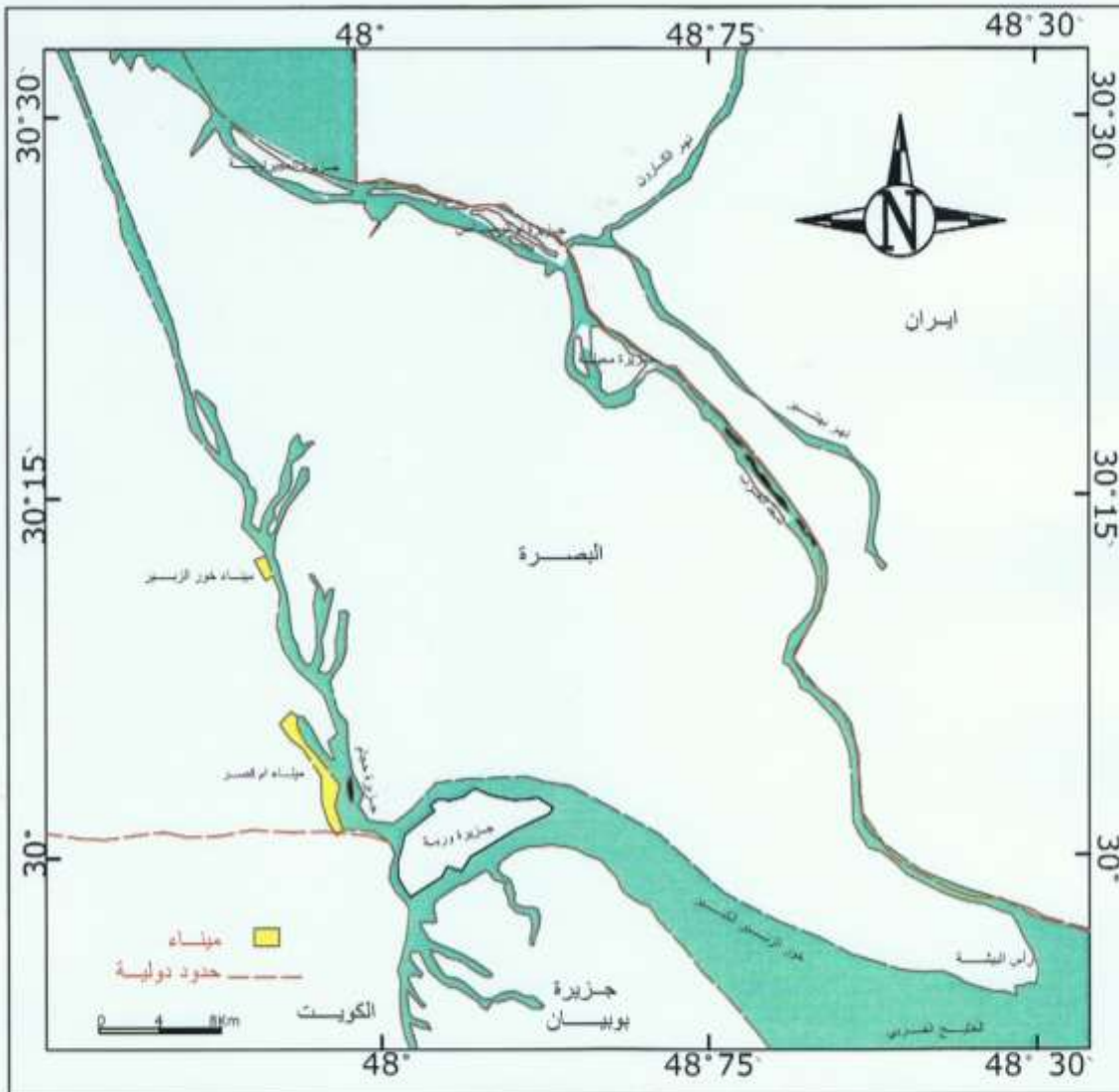
جدول (2) كميات النقل بالحاويات ونسبتها من مجموع التجارة الخارجية العامة في الموانئ العراقية للمدة من (2004 - 2008)

السنة	مجموع التجارة الخارجية العامة الف طن	الحاويات المستوردة الف طن	النسبة المئوية للحاويات
2004	3797	343	9%
2005	6042	632	10,5%
2006	10281	919	8,9%
2007	8484	860	10,1%
2008	9818	1674	17,1%

ولغرض التعرف على طبيعة هذا التغير وتباينه المكاني بين موانئ العراق لابد من تناول حركة الحاويات في هذه الموانئ وهذا بالتأكيد يرتبط بموقع الميناء وتاريخه البحري وإمكاناته وطاقته الاستيعابية.

**1- ميناء خور الزبير:**

يقع ميناء خور الزبير على بعد (60 كم) عن مركز مدينة البصرة و(105 كم) عن النهاية الشمالية للخليج العربي و(12 ميل بحري) عن ميناء أم قصر (خارطة 1). وكانت المباشرة في عام 1970 ببناء نواة الميناء وانجز العمل فيه عام 1979 وقد حفرت قناة خور الزبير للملاحة (القناة الداخلية) التي يطل عليها الميناء في جزئها الأوسط تقريبا بطول (24 كم) لربطه بقناة خور عبد الله ومنه إلى الخليج العربي . يحتوي الميناء على رصيفين اختصاصيين لمعمل الحديد والصلب وهما من الخرسانة المسلحة والركائز الحديدية الأسطوانية لأغراض استيراد خامات الحديد وتصدير الحديد الإسفنجي وهناك أيضا خمسة أرصفة اختصاصية لخزن سماد اليوريا والفوسفات والمعدات اللازمة لتحميل السماد الكيماوي كما توجد أربعة أرصفة حديدية للبضائع العامة بطول (180م) مع (12) رافعة كهربائية وساحات مبلطة للخزن وشوارع وخطوط سكك حديد فضلا عن الأبنية والخدمات ويبلغ عدد الأرصفة في الميناء (12) رصيف والمستخدم منها حاليا (8) أرصفة تجارية و(3) أرصفة للمنتجات النفطية (جدول 3) . ويبلغ عمق الغاطس (12,5 م) وطول الواجهة الأمامية للميناء (1500م) والطاقة السنوية له (7,5 مليون طن) <sup>(3)</sup> .

**خارطة (1) الموانئ العراقية التجارية**

المصدر : من عمل الباحثة بالاعتماد على : خارطة محافظة البصرة 1992 مقياس 500000/1 ، وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قسم التخطيط والمتابعة

جدول (3) أرصفة ميناء خور الزبير وطاقتها السنوية

رقم الرصيف	الغرض	الطاقة السنوية لكل رصيف الف طن
1	بضائع عامة	100
4-3-2	بضائع عامة	250
7-6-5	تصدير أسمدة وفوسفات	350
9-8	تصدير بتر وكيمياويات	250
10	استيراد سكراب الحديد	250
11	تفريغ خامات الحديد وتصدير الحديد	4500
12	غير مؤهل	-

بدأ الميناء التعامل مع النقل بالحاويات أو بمعنى أدق مناولة الحاويات منذ عام 2005 إلا إنها كانت بكميات محدودة جداً، إذ ابتدأت في العام 2005 بـ (700 طن) فقط وبنسبة بلغت 0,06% من مجموع البضائع المستوردة للميناء وارتفعت لتصل أعلى كمية لها (38 ألف طن) عام 2008 وبنسبة بلغت 2,1% من مجموع البضائع المستوردة للميناء ، لذا فإن مساهمة ميناء خور الزبير في عملية النقل بالحاويات لم تتعد ( 4,3%) من مجموع التداول بالحاويات في الموانئ العراقية .(جدول 4) و(شكل 2) .

جدول (4) كمية البضائع المستوردة بالحاويات إلى ميناء خور الزبير ونسبتها المئوية للمدة من (2005- 2008)

السنة	الحمولات المستوردة الف طن	الحاويات المستوردة الف طن	النسبة المئوية من الحمولات المستوردة للميناء	من الحمولات المستوردة عبر الموانئ العراقية
2005	1200	7	0,06%	0,1%
2006	1999	37	1,9%	4%
2007	1875	37	2,0%	4,3%
2008	1851	38	2,1%	2,3%

## 2- ميناء أم قصر :

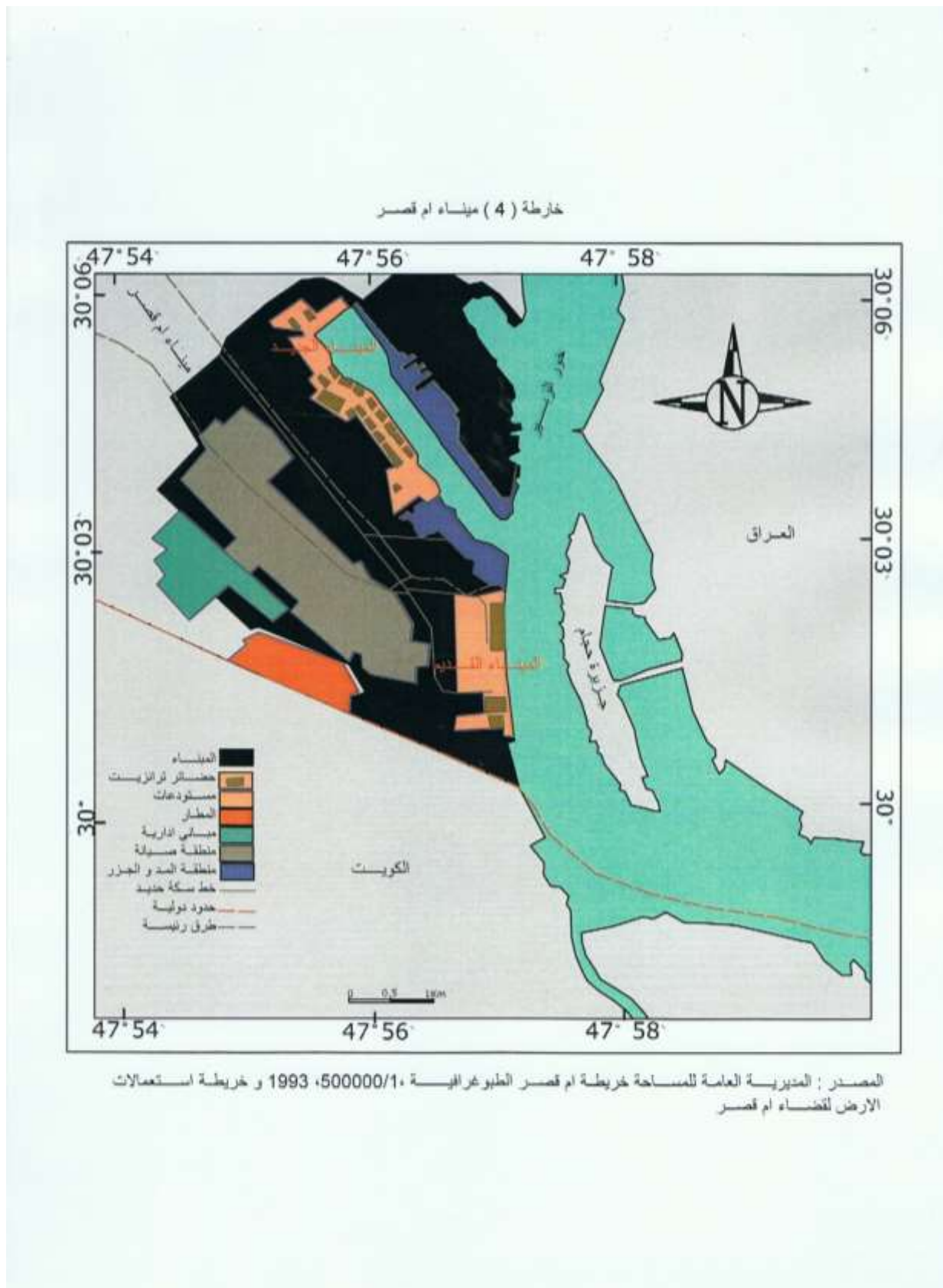
ويقع ميناء أم قصر في منطقة أم قصر في مدخل الخليج العربي على دائرة عرض 30 04° شمالاً وخط الطول 47 56 شرقاً (خارطة 2) ويمكن تحديد موقعه في النهاية الجنوبية لخور الزبير إذ يلتقي بخور عبد الله ويعد من الممرات المائية المهمة والذي يمثل المدخل الأوسع لحركة النقل البحري في البلد وتبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء (7 مليون طن) تقريباً<sup>(4)</sup> . يعد ميناء أم قصر اهم الموانئ العراقية العاملة حالياً وقد ظهرت فكرة إنشاء ميناء أم قصر منذ عام 1919 كبديل يحل محل ميناء المعقل أو مساعداً له إلا ان بريطانيا رفضت ذلك، لأنها خشيت أن يكون شط العرب مجرى ثانوي لتجارة العراق البحرية وبذلك تكون صيانة شط العرب المسؤولة عنها بريطانيا أمراً غير ذي أهمية مما يؤدي إلى الأضرار بمصالحها في المنطقة ، إلا ان قيام الحرب العالمية الثانية أجبر بريطانيا على استخدام أم قصر كميناء لها لإمداد الاتحاد السوفيتي سابقاً بالمساعدات العسكرية إذ أنشأت رصيفاً خشبياً في منطقة الأرصفة الحالية ، وبعد تأميم النفط في ايران عام 1952 أعيد طرح فكرة ميناء أم قصر من لدن الإداريين البريطانيين بعد ان نقلت ملكية ميناء البصرة إلى الحكومة العراقية ولكن لم توضع الفكرة موضع التنفيذ إلا بعد ثورة 1958 إذ كان لازدياد التجارة الخارجية للعراق اثر كبير في إنشاء ميناء أم قصر الذي بوشر بتنفيذه عام 1960 وانجز العمل فيه عام 1965 وبدأ تشغيله عام 1967<sup>(5)</sup> .

بدأ ميناء أم قصر حركته التجارية بشكل فعلي منذ عام 1974 وأخذت هذه الحركة بالترديد اثر زيادة عوائد العراق النفطية وتضاعفها بشكل كبير بعد عام 1975 نتيجة لارتفاع أسعار النفط الذي شجع على تنفيذ خطط التنمية الكبرى والتي أدت إلى حدوث ضغط واضح على ميناء المعقل من جانب الاستيرادات فكان من الضروري التخفيف من هذا الضغط بوساطة الاستفادة من ميناء أم قصر الذي كان يتكون من أربعة أرصفة منها رصيفين للبضائع العامة ورصيف للحاويات ورصيف لتصدير الكبريت .

وحتى عام 1976 فإن كمية الصادرات عبر ميناء أم قصر لم تتجاوز (10,5%) من كمية الصادرات عن طريق ميناء المعقل أما البضائع المستوردة في هذه المدة فقد أعتمد بشكل كامل

في مناولتها على ميناء المعقل لوجود عدد الأرصفة والمخازن الكفيلة باستقبال البضائع آنذاك<sup>(6)</sup> وان انخفاض نسبة مشاركة ميناء أم قصر من إجمالي البضائع المناولة في ميناء المعقل تعود إلى الإمكانيات المحدودة للميناء آنذاك كما ان ميناء المعقل كان مناسباً لحجم تجارة العراق الخارجية عن طريق البحر وكانت التوسعات في الأرصفة والمخازن والمعدات متركزة في ميناء المعقل وقد وصل عدد الأرصفة في ميناء أم قصر إلى (18) رصيف عام 1978 أغلبها أرصفة بضائع عامة .

وفي نهاية عام 1979 بوشر بإنشاء ثلاثة أرصفة إضافية للبضائع العامة ولكن بدء الحرب العراقية – الإيرانية في أيلول عام 1980 قد عطل إنجاز المشروع بالشكل النهائي ومن ثم استكمل في عام 1989 واصبح ميناء أم قصر مكون من (21) رصيف(جدول 5) مقسمة من حيث التسمية إلى قسمين هما<sup>(7)</sup> :



جدول (5) أرصفة ميناء أم قصر وطاقاتها السنوية

رقم الرصيف	الغرض	الطاقة السنوية الف طن
1-2-3-4-6-7-8-9-12-13-14	حمولات متنوعة	250
5 و 20	حاويات	500
10	حبوب	2000
11	زيوت نباتية	500
21	رصيف درججة	250

1- الأرصفة القديمة (المرافأ الجنوبي) وتشمل الأرصفة من (1- 10) بضمنها رصيف للحبوب (السابلو) .  
2- الأرصفة الحديثة (المرافأ الشمالي) وتشمل الأرصفة من (11- 21) وهي أرصفة للبضائع الاعتيادية مع رصيف للحاويات ورصيف للدرججة (Ro -Ro) .

الميناء مجهز بعدد من الرافعات الكهربائية ورافعتين جسريتين للحاويات فضلا عن معدات المناولة الأخرى المختلفة مثل عدد من الرافعات الشوكية وستة شافطات للحبوب وعدد من الشاحنات وأربعة عشر مخزن وعشرين ساحة للتكديس .  
يتميز الميناء بمقومات مهمة يمكن أن تساعده في مواكبة التطورات الحاصلة في صناعة السفن إذا ما تمت تدميته تقنيا وإداريا وهذه المقومات هي كالآتي (8):

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

- يرتبط الميناء بشبكة من الطرق وخط سكة حديد .

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

4- قربه من الخليج العربي إذ يبلغ طول الممر الملاحي (65 كم) فالوقت الذي تستغرقه مثلا سفينة في قطع هذه المسافة لا يزيد على 6 ساعات بينما الوقت الذي تستغرقه في الوصول إلى ميناء المعقل يزيد على (13 ساعة) إذ يبلغ طول ممره الملاحي (139 كم) تقريبا من المعقل وحتى مصبه في الخليج العربي ، وبناء على ذلك فإن الاستثمارات في ميناء أم قصر هي ذات جدوى اقتصادية من حيث الموقع وكلفة الاستثمار عند الشروع بتنمية الميناء ورفع قدرته بما يتناسب مع تطورات ومتطلبات النقل البحري .

لقد شهدت الأعوام من (1981- 1988) توقفا تاما للحركة التجارية في الميناء بسبب الحرب العراقية الإيرانية ثم عاد الميناء ليزاول نشاطه خلال عامي 1989 وبداية عام 1990

بعدها توقف مرة ثانية بشكل كامل خلال عامي 1991 و 1992 عند فرض الحصار الاقتصادي على العراق في أيلول من عام 1991 (9) ثم زاول الميناء نشاطا محدودا خلال الأعوام 1993 إلى 1996 . وفي عام 1997 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 الأخيرة على العراق في نيسان عام 2003 .

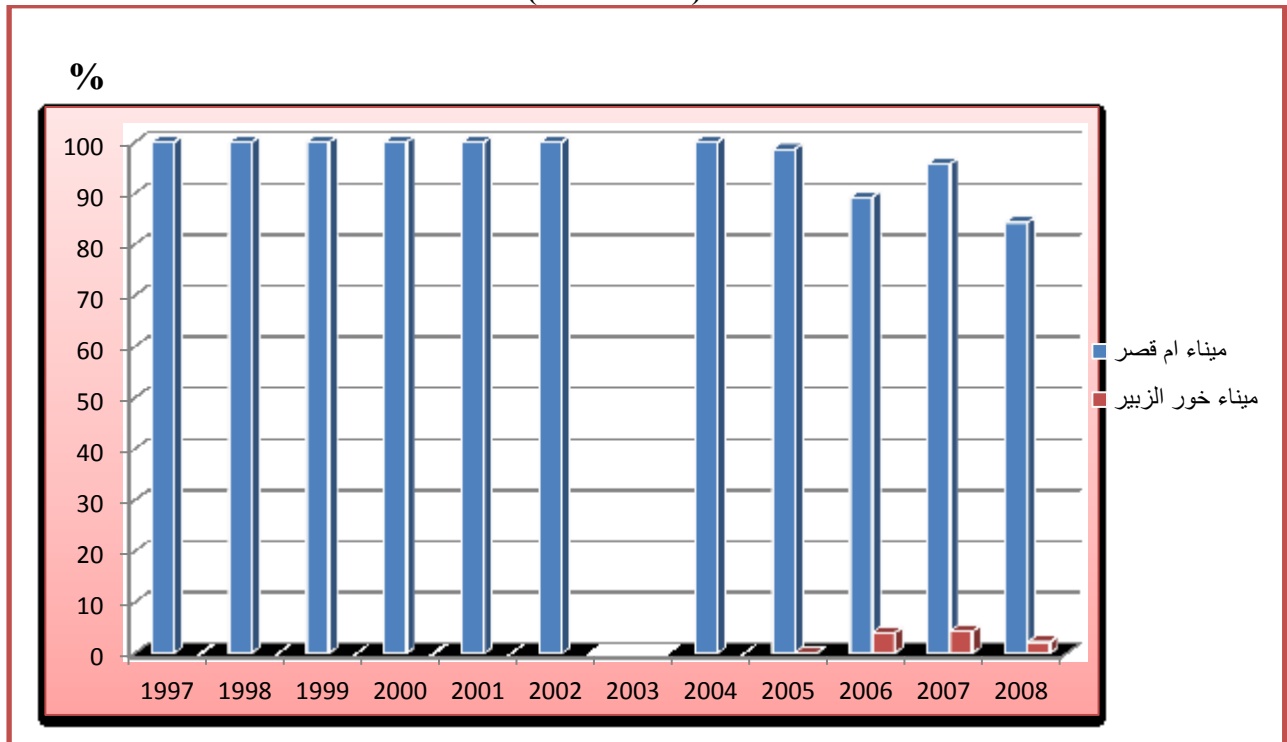
يشير (جدول 6) و(شكل 2) أن ميناء أم قصر كان الميناء الوحيد في العراق الذي استحوذ على النقل بالحاويات حيث بلغت نسبة مساهمته في هذا المجال 100% للسنوات من 1997- 2004 فقد ابتدأ التعامل بالحاويات فيه عام 1997 وبكميات بلغت (139 ألف طن) في عامه الأول وبنسبة 4,38% من مجموع البضائع المستوردة إلى الميناء وارتفعت لتصل إلى (746 ألف طن) وبنسبة 10,66% من مجموع البضائع المستوردة إليه عام 2001 إلا أنها انخفضت في العام 2002 وتوقفت في العام 2003 بسبب ظروف العراق التي سبق ذكرها ، إلا ان الميناء عاود نشاطه التجاري عموما والعمل بالحاويات في العام 2004 لتصل الكميات المستوردة بالحاويات إلى (343 ألف طن) وبنسبة 16,2% من مجموع البضائع المستوردة إلى الميناء .

أما فيما يتعلق بتعامل الميناء مع النقل بالحاويات فأن ميناء أم قصر هو الميناء الوحيد الذي يمتلك أرصفة متخصصة بمناولة الحاويات رغم قلتها والبالغ عددها رصيفان كما سبق ذكره أنفا

ومنذ عام 2005 بدأت موانئ عراقية أخرى تتعامل بالحاويات ولم يعد التعامل بالحاويات حكرا على ميناء أم قصر فقط إلا أن كميات البضائع المستوردة بالحاويات اليه استمرت بالزيادة في عام 2005 لترتفع إلى (623 ألف طن) وبنسبة بلغت 14,3% ثم انخفضت النسبة إلى 10,6% في عام 2006 على الرغم من ارتفاع كميات البضائع المستوردة بالحاويات إلى الميناء ثم عادت وارتفعت إلى 13,7% من مجموع البضائع المستوردة إلى الميناء ويعود السبب في انخفاض نسب الأعوام 2005 و2006 و2007 على الرغم من زيادة أوزان البضائع المستوردة بالحاويات إلى الزيادة الكبيرة في كميات البضائع الداخلة إلى الميناء .



شكل (2) نسبة مساهمة النقل بالحاويات من مجموع التجارة الخارجية العامة في الموانئ العراقية للمدة (1997 - 2008)



ونلاحظ من خلال (جدول 6) أن الميناء شهد عام 2008 ارتفاعا كبيرا وواضحا في كميات البضائع المستوردة بالحاويات والتي بلغت (1412 ألف طن) مسجلا أعلى نسبة للحاويات بلغت 19% من مجموع البضائع المستوردة إلى الميناء. وعلى الرغم من مشاركة ميناء خور الزبير لميناء أم قصر في عمليات النقل بالحاويات للسنوات (2005-2008) إلا إن ميناء أم قصر ظل خلالها متصدرا لنسب التداول بالحاويات وبنسب عالية جدا بلغت (98,6 و 89,2 و 90,7 و 84,3%) على التوالي من مجموع كميات الحاويات الداخلة عبر الموانئ العراقية. وعلى الرغم من أن ميناء أم قصر هو المنفذ البحري الرئيس للعراق لكن وضعه الحالي غير مشجع لاستقبال السفن والبضائع إذ لا تتطابق مواصفات الميناء مع متطلبات النقل البحري المتطور المتمثلا باستقبال سفن الحاويات، إذ يوجد في الميناء رصيفان للحاويات لا يصلحان لخدمة سفن الحاويات الكبيرة التي يصل طولها إلى أكثر من (227 م) كما أن الطاقة الاستيعابية لهذين الرصيفين منخفضة، إذ تبلغ طاقتهما الإجمالية (100 ألف طن) في السنة وهي طاقة تعد محدودة بالمقارنة مع موانئ الدول المجاورة.

جدول (6) كميات البضائع المستوردة بالحاويات إلى ميناء أم قصر ونسبتها المئوية للمدة من (1997-2008)

السنة	الحمولات المستوردة الف طن	الحاويات المستوردة الف طن	النسبة المئوية	
			من الحمولات المستوردة عبر الموانئ العراقية	من الحمولات المستوردة للميناء
1997	3173	139	100%	4,38%
1998	3913	273	100%	6,98%
1999	3843	458	100%	11,92%
2000	6022	558	100%	9,35%
2001	7001	746	100%	10,66%
2002	6083	303	100%	4,98%
2003	-	-	-	-
2004	2118	343	100%	16,2%
2005	4362	623	98,6%	14,3%
2006	7720	820	89,2%	10,6%
2007	5987	823	95,7%	13,7%
2008	7418	1412	84,3%	19%



**مشكلات ميناء أم قصر:**

على الرغم من المقومات الإيجابية التي يتحلّى بها ميناء أم قصر باعتباره الميناء العراقي الوحيد المؤهل للعمل بالحاويات في الوقت الحاضر، إلا أنه لا يخلو من بعض المشكلات التي في حال حلها فإن بإمكان الميناء مواكبة التطور العالمي لمتطلبات النقل البحري ولعل من جملة هذه المشاكل ما يأتي:

- 1- ضعف الطاقة الاستيعابية للأرصفت وعدم توافر المعدات الكافية لعمليات الشحن والتفريغ والخزن وما موجود منها فيه فهو حالياً بمواصفات قديمة وبطاقة تحمليه واطئة .
  - 2- لا تتوافر في الميناء الأعماق المناسبة لغواطس السفن الحديثة وسفن الحاويات، إذ يصل عمق الميناء في قناة أم قصر (9 متر) بعد ما كان (11,6 متر) عند بدء تشغيل الميناء عام 1976<sup>(10)</sup> مما يمنع دخول السفن الكبيرة 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.
  - 3- انخفاض مستوى الكفاءات والمهارات بالنسبة للعاملين في الميناء<sup>(11)</sup> وهنا يجب الأخذ في الحسبان ان هذا المستوى في الكفاءات لا يساعد على تطوير إمكانيات الميناء لعدم استجابة البعض من العاملين للتطورات التقنية في حال توفرها في الميناء .
  - 4- لا يوجد استخدام للنظم الإلكترونية الحديثة، إذ تجري المعاملات بين الميناء والشركة العامة لموانئ العراق وكذلك بين الأرصفة والمخازن والكمارك بصورة ورقية ولا شك أن الطرق التقليدية في التعامل ستؤدي إلى طول الإجراءات ومن ثم تأخير مدة بقاء البضائع في المخازن لأكثر من 20 يوم .
  - 5- لا توجد محطات متخصصة بالحاويات وإنما يوجد رصيفان للحاويات مجهزان برافعتين حديثتين فقط مما لا يتناسب مع مستوى التطورات في مجال النقل في الحاويات على مستوى موانئ الدول المجاورة<sup>(12)</sup> .
- مما تقدم يتضح أن حجم التداول بالحاويات في الموانئ العراقية محدود جداً وأن أعلى نسبة وصل إليها هي 17,1% من مجموع التجارة الخارجية المستوردة للعراق بحراً عام 2008 . ولتقييم إمكانيات الموانئ العراقية في هذا المجال والوقوف على المستوى الذي وصلت إليه لابد من التعرف على إمكانيات أحد موانئ الخليج العربي المجاورة وتعاملاته في مجال النقل البحري عموماً والنقل بالحاويات على وجه الخصوص ، كمثل لأغراض المقارنة والتقييم .

**الاستنتاجات :**

- 1- إن استخدام الحاويات في النقل البحري أدى إلى إحداث تغييرات في صناعة السفن إذ ظهرت السفن العملاقة ذات الغاطس الكبير المتخصصة بنقل الحاويات وتبعاً لذلك فقد حدثت تغييرات في الموانئ التي تستقبل مثل هذه السفن من حيث زيادة الأعماق وتجهيز أرصفة متخصصة بمناولة الحاويات وتوفير ساحات واسعة لرصيفها ومعدات مناولة حديثة لضمان سرعة العمل .
- 2- إن التطور التكنولوجي الهائل والسريع الذي يجتاح العالم في الآونة الأخيرة والذي شمل أساليب النقل والسفن ومعدات الشحن والتفريغ ومواصفات الموانئ وما يلزم تهيئته من تجهيزات تتناسب مع هذا التطور العالمي في مجال شحن وتفريغ البضائع العامة والتي أصبحت نسبة كبيرة منها تشحن داخل حاويات وتنقل على سفن متخصصة ذات حمولات كبيرة بسبب كل ذلك فإن عصر الوقت المستغرق في شحن وتفريغ تلك السفن أصبح يشكل اهم عناصر التكلفة .
- 3- إن تعرض العراق لظروف قاسية بسبب الحروب المتكررة التي مر بها أدى إلى تدمير البنية التحتية له مما يجعله بحاجة إلى بنائها من جديد عن طريق إنشاء المشاريع الإنتاجية والخدمية الكبيرة وهذا يحتاج إلى استيراد كميات كبيرة من المواد الأولية لذا فإن عدم وجود أرصفة حديثة ومتخصصة يكون سبب في تأخير استلام هذه المواد ومن ثم تأخير تنفيذ المشاريع المخطط لها .
- 4- لم تتمكن الموانئ التجارية العراقية من الوصول إلى مستوى الموانئ المحورية في منطقة الخليج العربي وذلك لعدم تطور النظام الإداري المتبع فالروتين المعقد وعدم استخدام التقنيات الإلكترونية الحديثة في إنجاز المعاملات وانخفاض معدل مناولة الحاويات كل ذلك يدل على ان موانئنا لا تتناسب مع إمكانيات موانئ الدول المجاورة من جميع النواحي ولا يمكن ان تصلح لخدمة التجارة العراقية المستقبلية بالشكل المطلوب، إذ ستعاني الموانئ من مشكلة تكدس البضائع والسفن في الأرصفة واستحالة دخول السفن الكبيرة بسبب انخفاض مستوى عمق غاطس المياه .

**التوصيات :**

- 1- ضرورة تحسين القنوات الملاحية وأدامتها وزيادة أعماقها بما يتناسب مع التطور الحاصل في زيادة أحجام السفن، ولاسيما المتخصصة بنقل الحاويات ورفع الطاقات الاستيعابية للأرصفت والمعدات التابعة لها عن طريق إنشاء أرصفة بمواصفات جديدة وكذلك تحديث الأرصفة الحالية عن طريق نصب رافعات جديدة تتمتع بتقنية عالية والعمل على إزالة الغوارق بأسرع وقت، لأنها تهدد مستقبل الملاحة في ممراتنا المائية .
- 2- بناء محطة حاويات بمواصفات عالمية تدار بوساطة أفراد على قدر عالي من الكفاءة والتدريب والقدرات التنظيمية سواء تسند الإدارة إلى الشركة العامة لموانئ العراق أم إلى شركة عالمية كما في الموانئ الخليجية .
- 3- زيادة الاهتمام بتدريب العاملين في الموانئ على استخدام التقنيات الجديدة في إدارة محطات الحاويات بما يكفل رفع كفاءة العمل عن طريق المعاهد الفنية والدورات التدريبية المتخصصة وذلك؛ لأن تخطيط القوى العاملة وما يتضمنه

- من أساسيات واحد من اهم مستلزمات زيادة كفاءة الأداء في الميناء والوسيلة الهامة لضمان حصول الوحدات التشغيلية في الميناء على الأفراد اللازمين لسير عمليات حركة وتداول الحاويات .
- 4- ضرورة أعداد البحوث والدراسات حول الأساليب الحديثة في إنشاء الموانئ ووسائل ومعدات الشحن والتفريغ والنقل والخزن والأساليب الحديثة المتبعة في النقل البحري واهمها النقل بالحاويات واستخدام أجهزة فحص البضائع والحاويات بالأشعة السينية بدلا من الفحص اليدوي تحقيقا للسرعة المطلوبة في إدارة المعاملات المتعلقة بالبضائع المنقولة عبر الميناء.
- 5- استخدام التقنية الحديثة المعززة لدور الموانئ في ظل المنافسة الموجودة في الموانئ المجاورة وكذلك المنافسة المترتبة على التوسع المتوقع الذي ستشهده الموانئ العراقية في السنوات القادمة وتوفير الاستعدادات لمواجهة الارتفاع الكبير في تدفق السلع عبر الموانئ العراقية والتي تفوق التنبؤات والاستعداد لمواجهة التزايد الكبير في أعداد سفن الحاويات وسفن الدرجة المتطورة .

## المصادر

- 1- محمد صابر علي الموسوي، اقتصاديات الموانئ العراقية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الادارة والاقتصاد/جامعة بغداد، 1981.
- 2- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي، 1974.
- 3- وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي، 2008.
- 4- فراس سامي عبد العزيز القطراني ، خرائط المدن دراسة تطبيقية عن مدينة أم قصر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب/ جامعة البصرة، 2002.
- 5- سري محمود المدرس، دور منافذ العراق المائية فب خدمة التجارة العراقية (غير النفطية) ، للمدة 1966-1976، مجلة كلية التربية/ جامعة البصرة، العدد الثامن، 1982، ص252.
- 6- سري محمود المدرس ، النقل في شط العرب ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب / جامعة بغداد ، 1969 .
- 7- حيدر حمدان كاظم ، نظام الشحن والتفريغ في الشركة العامة لموانئ العراق الواقع والطموح، بحث مقدم إلى الشركة العامة لموانئ العراق، 2007 .
- 8- سري محمود المدرس ، جغرافية التجارة في العراق للفترة من (1950-1971) ، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب/ جامعة عين شمس، 1976 .
- 9- جواد كاظم مبارك ، هيكلية القوى العاملة في الشركة العامة لموانئ العراق وتأثيرها على تحسين الأداء وتطوير العمل، بحث مقدم إلى الشركة العامة لموانئ العراق، 2001.
- 10- سري محمود المدرس، مصدر سابق، ص234.
- 11- جواد كاظم مبارك، مصدر سابق، ص7.
- 12- مقابلة مع المهندس عبد الكريم جاسم / قسم التخطيط والمتابعة في الشركة العامة لموانئ العراق بتاريخ 2009/11/22 .