وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة كربلاء

كلية الادارة والاقتصاد

قسم الاقتصاد

متطلبات تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق

رسالة مقدمة الى

مجلس كلية الادارة والاقتصاد – جامعة كربلاء

وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية

من قبل الطالب

جعفر عبد الأمير عزيز الحسيني

بإشراف

الأستاذ المساعد الدكتور
عبد الحسين محمد العنبكي

الأستاذ الدكتور
هاشم مرزوك الشمري

1432هـ 2011 م

{بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ}

قَالَ اجْعَلْنِي عَلَى خَزَآئِنِ الأَرْضِ إِنِّي حَفِيظٌ عَلِيمٌ {55}
وَكَذَلِكَ مَكَّنَّا لِيُوسُفَ فِي الأَرْضِ يَتَبَوَّأُ مِنْهَا حَيْثُ يَشَآءُ
نُصِيبُ بِرَحْمَتِنَا مَن نَّشَاء وَلاَ نُضِيعُ أَجْرَ الْمُحْسِنِينَ {56}

~§§ صَدَقَ اللهُ العلي العَظيم §§~

(يوسف 55-56)

بِسْمِ اللهِ الرَّحمنِ الرَّحِيْم

وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنْشَآتُ فِي

الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ

صدق الله العلي العظيم

سورة الرحمن
الآية (24)

الإهـــــداء

إلى

مَنْ لم يَأل جهداً ليسمو بي إلى العلياء

.... والدي .

إلى

مَنْ لم تكف حيناً عن الدعاء ....

والدتي .

إلى

مَنْ قاسمتني الجهد والعناء ....

زوجتي .

أُهدي هذا الجهد المتواضع

الباحث

شـــــكر وتقـــدير

الحمد لله الذي كتب على نفسه الرحمة والصلاة والسلام على خير الورى محمد بن عبد الله سيد خلقه وأنبيائه وعلى آله القدوة الهداة , ربونا فأحسنوا تربيتنا . اللهم أنت الحمد ومنك الحمد ولك الحمد , أشعت الحمد بين عبادك وحثثت عليه فقرنت شكر الخالق بشكر المخلوق , وليس أحق بالشكر ممن أنار البصيرة وأزال العتمة , وهم أساتذتي الأجلاء.

وإن الله ليعلم بأني مابرحت أنحني إلى كل من أفاض إلي بعلمه , لكن أخص في هذا الشكر أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور هاشم الشمري الذي استطاع الجمع بين العلو والتواضع , وجعل لبيته والجامعة باباً واحداً يفد إليها القاصدون وينهل منها الظامئون . ولم يختلف عن ذلك أستاذي الجليل الدكتور عبد الحسين العنبكي الذي لم يمنعه تزاحم الأعباء ومسؤولياته الجسام بصفته المستشار الاقتصادي لرئيس الوزراء من سبر غور الموضوع وإغنائه . كما أخص بالشكر أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور كاظم البطاط لما أبداه من مساعدة وتوجيه , وكذلك أشكر أساتذتي الأجلاء الدكتور محسن الراجحي والدكتور صفاء الموسوي والدكتور عدنان كريم نجم الدين والدكتور عواد ألخالدي وسواهم من أساتذتي في جامعة كربلاء الذين ما فتئوا يرصعون ما أجاده قبلهم باللآلئ والدرر. وكذلك أتقدم بالشكر والثناء إلى الدكتورة الفاضلة هدى زوير الدعمي لما أبدته لي من دعم وإسناد.

كما أشكر الأستاذ الجليل الدكتور أحمد إبريهي العلي الذي أتحفني من فيض علمه بما تستقيم به الرؤى والأفكار , وكذلك أشكر من كان الداعم الأول والدائم لهذا الجهد الدكتورة حمدية شاكر الموسوي بجامعة بغداد, كما أشكر الدكتورة ندوة هلال جودة بجامعة البصرة لما بذلته من جهد في توفير المصادر .ولا أنسى أن أنحني وفاءً لمن ثلم صرح العلم برحيلهم أساتذتي العظام الدكتور كريم مهدي الحسناوي والدكتور خزعل البيرماني والدكتور خزعل مهدي الجاسم الذين كان لهم الفضل كل الفضل في فهمي وعشقي لعلم الاقتصاد .

وخالص شكري وتقديري إلى الأستاذ صالح مهدي صالح مدير قسم التخطيط والمتابعة في الشركة العامة لموانئ العراق الذي ذهلني بلهفته للعطاء , فجعل من خبرته الطويلة مكتبة عامرة أطالع فيها وقت أشاء , ولم يكن رئيس مهندسين أقدم في ذات الشركة الأستاذ صالح هادي السكيني عن ذلك ببعيد , إذ لم يدخر جهداً لمساعدتي . وكذلك كان الربان البحري صباح كاظم اللامي مدير قسم البحوث والدراسات في الشركة العامة للنقل البحري والربابنة البحريين في قسمي النقل البحري والموانئ بوزارة النقل , فلهم جميعاً شكري وامتناني. كما أشكر المهندس علي عبد الحر في الشركة العامة للسكك الحديد وأحد أعضاء اللجنة المكلفة بدراسة مشروع القناة الجافة في العراق الذي أغنى الدراسة بمعلومات قيمة . ولا يفوتني أن أتقدم بشكري الجزيل إلى الصديق العزيز الكابتن البحري عباس مجيد مخلف العبودي الذي كان له الفضل في لفت انتباهي لأهمية موضوع الدراسة , ولم يدخر وسعاً في تقديم الدعم لانجازها.

ويبقى الفضل لله والشكر والحمد له سرمداً , وأني لأرجوه أن يتقبل هذا العمل خالصاً لوجهه الكريم.

الباحث

المستخلص

في العقود الثلاثة الماضية ، لعبت العولمة دورًا مهمًا في تسريع تطور التجارة التنافسية بشكل كبير والذي يتطلب لوجستيات تجارية شاملة ومترابطة بما في ذلك النقل الذي يمثل قلب هذه الخدمات اللوجستية. لعبت تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتقدمة دورًا محوريًا في تصميم أنظمة نقل ومناولة جديدة متعددة الوسائط.

استجابة لهذه التغييرات ، تم تطوير جيل خامس من المنافذ لتوسيع وظائف ومواصفات المنفذ من بوابة منفذ إلى مركز لوجستي. وبالتالي ، تم إدخال تغييرات كبيرة على إدارة الموانئ وأنظمة المناولة من أجل ضمان شحن سريع وموثوق ومنخفض التكلفة يتوافق مع السفن ذات النماذج المتقدمة ويتنافس معها.

ويعني ذلك أن موانئ العراق تتعرض للاستنزاف بشكل مستمر نتيجة حروب متتالية أضعفت قدراتها لدرجة أنها لا تستطيع العمل كميناء من الجيل الأول. بدون أي خيارات ، كان العراق بحاجة إلى الاعتماد على استخدام موانئ البلدان المجاورة الأخرى لاستيراد وتصدير بضائعه. بالإضافة إلى ذلك ، لم يكن العراق قادرًا على الاستفادة من موقعه الجغرافي واستخدامه بشكل فعال وأن يكون جزءًا من التجارة العالمية المتنامية بين العالم الغربي المتقدم والاقتصادات النامية في الدول الشرقية.

وبما أن الموانئ العراقية تتمتع بخصائص مواتية ، وأمثالها في الموقع الجغرافي الممتاز ، من حيث تمثيلها لأقصر رابط بين الغرب والشرق ، فإن هذه الدراسة تتوخى إمكانيات تحسين القدرات التنافسية للموانئ العراقية من خلال تنفيذ المتطلبات المقترحة الواردة في الرسالة. . علاوة على ذلك ، تهدف هذه الأطروحة إلى تحليل القدرات التنافسية للموانئ العراقية الحالية وإبراز الأسباب الحقيقية وراء تدهورها. وهذا يقودنا إلى وضع مجموعة من المتطلبات لتحسين الموانئ العراقية حتى تتمكن من التنافس بنجاح مع الموانئ الإقليمية الأخرى.

ولتحقيق هذه الأهداف تنقسم الأطروحة إلى أربعة فصول على النحو التالي:

الفصل الأول: مقدمة في نظرية النقل مع التركيز على أنظمة الشحن ودورها في التجارة العالمية.

الفصل الثاني: القدرات التنافسية الحالية للموانئ العراقية في ضوء تحديث السفن.

الفصل الثالث: تحليل الطلب الدولي المحتمل على خدمات الموانئ العراقية.

الفصل الرابع: المتطلبات الكمية والنوعية لتعزيز القدرات التنافسية للموانئ العراقية.

وخلصت الأطروحة إلى أن البنية التحتية للميناء العراقي غير القادر على مناولة السفن التجارية الكبيرة هي العامل الأكثر أهمية في تقليل قدرته التنافسية للتجارة الدولية على الرغم من رسوم الإرساء المنخفضة الجذابة التي تقدمها هذه الموانئ. إن الاتجاه العالمي الحالي لبناء سفن كبيرة لتقليل تكلفة الشحن قد جعل من ضرورة وجود مرافق للتعامل مع السفن الكبيرة شرطا أساسيا لتحسين كفاءة الموانئ العراقية وقدرتها على المنافسة استجابة لمتطلبات التجارة العالمية المحتملة. إضافة إلى ذلك ، توصلت الأطروحة

إلى أن الموانئ العراقية وقناتها الجافة لن تكون بديلاً عن الخط الملاحي عبر قناة السويس ، بل خط ملاحي تكميلي.

وقد أشارت الرسالة إلى أن إنشاء ميناء الفاو الكبير المطابق للمواصفات العالمية يعد خطوة أساسية نحو تحسين القدرات التنافسية العراقية. يجب تزويد ميناء الفاو الكبير بمرافق فعالة ومجهزة بأحدث التقنيات لاستيعاب مناولة السفن العملاقة والأعداد الكبيرة من الحاويات. يجب إنشاء القناة الجافة بالتزامن مع ميناء الفاو الكبير من أجل منع أي ازدحام محتمل نتيجة ارتفاع الطلب التجاري. بالإضافة إلى ذلك ، اقترحت الأطروحة ضرورة الانضمام إلى المنظمات / الاتحادات الدولية والإقليمية التي تحكم صناعة الشحن والامتثال للوائح والمبادئ التوجيهية ذات الصلة.

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
شكر وتقدير	أ
فهرس المحتويات	ب – ج
فهرس الجداول	ح - ذ
فهرس الأشكال	ر - س
فهرس الملاحق	ش
قائمة المصطلحات	ص- ض
المقدمة	1 - 6
الفصل الأول الإطار النظري للنقل بالتركيز على النقل البحري ودوره في التجارة العالمية	7
تمهيد	8
المبحث الأول : النقل ؛ المفهوم , العناصر , الأنماط , الخصائص الاقتصادية.	9
أولاً : مفهوم النقل.	9
ثانياً : عناصر النقل.	10
ثالثاً : أنماط النقل.	11
رابعاً : الخصائص الاقتصادية لمنتج النقل.	16
المبحث الثاني : النقل البحري.	18
أولاً : وسائل النقل البحري.	18

ثانياً : المـوانئ.	24
المبحث الثالث : دور النقل البحري في التجارة العالمية.	37
أولاً : أهمية النقل البحري في التجارة الدولية.	37
ثانياً: اتجاهات النمو في التجارة العالمية.	37
ثالثاً : مؤشرات التجارة المنقولة بحراً.	39
المبحث الرابع : محددات القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاتجاهات الحديثة للنقل البحري.	46
أولاً : نظام التحوية .	46
ثانياً : نظام النقل متعدد الوسائط.	56
ثالثاً : محددات قدرة الموانئ التنافسية في ظل الواقع الجديد.	59
الفصل الثاني واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق	62
تمهيـــد	63
المبحث الأول : السمات العامة لموانئ العراق.	64
أولاً : نبذة تاريخية عن موانئ العراق.	64
ثانياً : خصائص موانئ العراق الحالية.	67
ثالثاً : المؤشرات العامة لنشاط موانئ العراق.	73
المبحث الثاني : تحليل واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق الحالية.	78
أولاً : معوقات التشغيل في موانئ العراق .	78
ثانياً : الموقع التنافسي لموانئ العراق .	87
المبحث الثالث : تقييم واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق الحالية.	97
أولاً : حجم السفن الذي تستوعبه موانئ العراق.	97
ثانياً : تعرفة موانئ العراق.	99
ثالثاً: التأثيرات المحتملة لميناء مبارك على قدرة موانئ العراق التنافسية.	100

الفصـــل الثـالث تحليل الطلب الكامن على موانئ العراق	103
تمهـيد	104
المبحث الاول : تحليل تجارة العراق الخارجية للفترة (2003-2009).	105
المبحث الثاني : محددات النمو في حجم تجارة العراق الخارجية.	112
أولاً : عدد السكان.	112
ثانياً : متوسط دخل الفرد.	113
ثالثاً : مستوى الحرمان الاقتصادي.	116
رابعاً : درجة اعتماد الصناعة التحويلية المحلية على مستلزمات الانتاج المستوردة.	117
المبحث الثالث : مقومات تجارة الترانزيت عبر العراق.	121
أولا : تطور تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب.	121
ثانياً : خصائص الخط التجاري عبر العراق.	124
ثالثاً: طبيعة العلاقة الآنية والمستقبلية بين الخط التجاري عبر العراق وقناة السويس.	129
المبحث الرابع : مؤشرات الطلب الكامن على موانئ العراق لتجارة الترانزيت.	133
أولاً : التجارة الخارجية لتركيا مع بلدان مختارة.	133
ثانياً : تجارة سوريا الخارجية مع بلدان مختارة.	135
ثالثاً : تجارة الاردن الخارجية مع بلدان مختارة.	138
رابعاً : تجارة الاتحاد الاوربي (EU 27) مع بلدان مختارة.	140
خامساً : بلـــــدان أخــرى.	145
سادساً : كمية تجارة الترانزيت التي يمكن أن تمر عبر موانئ العراق.	149
الفصـــــــــــل الرابع المتطلبات الكمية والنوعية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق	152
تمهـــــيد.	153

المبحث الاول: عرض السيناريوهات الممكنة .	155
أولاً : السيناريو الاول : تأهيل الموانئ الحالية مع قليل من التطوير.	155
ثانياً : السيناريو الثاني : تطوير الموانئ الحالية.	156
ثالثاً : السيناريو الثالث : إنشاء ميناء الفاو الكبير مع قليل من التطوير للموانئ الحالية.	158
رابعاً : السيناريو الرابع : إنشاء ميناء الفاو الكبير مع تطوير الموانئ الحالية.	159
المبحث الثاني : المتطلبات الكمية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.	161
أولاً: تأهيل الموانئ الحالية .	161
ثانياً: إنشاء ميناء الفاو الكبير.	163
ثالثاً : مشروع القناة الجافة.	173
المبحث الثالث : مبررات التوسع في مشاريع الموانئ والقناة الجافة وردم الفجوة في ظل وضع الاقتصاد العراقي الراهن .	176
أولاً : دور تجارة الترانزيت في تعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية.	176
ثانياً : العلاقة بين طاقة الموانئ وتكاليف الخدمات المقدمة وتأثيراتها على القدرة التنافسية.	178
ثالثاً : المنافع المالية المتوقعة لميناء الفاو الكبير والقناة الجافة.	179
رابعاً : التأثير الاقتصادي والاجتماعي لميناء الفاو الكبير والقناة الجافة.	181
المبحث الرابع : المتطلبات النوعية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.	184
أولاً : الانضمام للمنظمات الدولية المتعلقة بالنقل البحري.	184
ثانياً: استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة الموانئ وتشغيلها.	187
ثالثاً : المناطق الحرة ودورها في تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.	198
الاستنتاجات	210
التوصـيات	213
المصـــادر	216
المـــلاحق	231

فهرس الجـــداول

الرقم	العنـــــــوان	الصفحة
1	مقارنة الخصائص الاقتصادية لكل من نمطي النقل البري والمائي.	14
2	الأنشطة الأساسية والساندة في الموانئ.	30
3	تصنيف الأنشطة حسب ارتباطها بالبنى التحتية الأساسية للميناء.	31
4	الأرقام القياسية للبضائع المناولة والبضائع المنقولة بحراً و(GDP) عالمياً للمدة 1990-2010.	40
5	كمية الشحنات المحمولة (بالطن) ومقدار الأميال الطنية المنجزة لكل طن ساكن (dwt) لإجمالي الأسطول العالمي لسنوات مختارة.	44
6	الأجيال المختلفة لسفن الحاويات.	48
7	وفورات الحجم لأحجام مختلفة من سفن الحاويات.	48
8	متوسط إنتاجية الرافعات والأرصفة (حركة/ساعة) لموانئ مختارة في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة.	54
9	ميناء أم قصر - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها.	69
10	ميناء خور الزبير - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها.	70
11	ميناء المعقل - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها.	72
12	ميناء المعقل - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها.	72
13	حركة المرور عام (2010) في الموانئ الموجودة والقدرات ، والهامش المتاح من القدرات.	73

14	إجمالي الحمولات الواصلة لموانئ العراق والمصدرة منها لعامي 2004 و2005.	74
15	إجمالي الحمولات الواصلة لموانئ العراق والمصدرة منها لعامي 2006 و2007.	74
16	إجمالي الحمولات الواصلة لموانئ العراق والمصدرة منها للأعوام 2008 و2009 و2010.	74
17	البواخر التجارية وكمية البضائع التي تم مناولتها في الموانئ التجارية لسنوات مختارة.	76
18	موقف الرافعات العائدة للشركة العامة لموانئ العراق.	79
19	أعماق الأرصفة لميناء أم قصر.	80
20	أعماق الأرصفة لميناء خور الزبير.	80
21	أجور مناولة الحاويات المملوءة والفارغة في موانئ بلدان مختارة .	88
22	مقارنة التكاليف الإجمالية للسفينة وتكاليف الحاوية الواحدة في حالتي السفن المتوسطة حمولة والكبيرة.	97
A -23	الصادرات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003- 2009.	105
B -23	الاستيرادات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003- 2009.	106
24	الوزن النسبي لكل صنف من الاستيرادات إلى إجمالي الاستيرادات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003- 2009.	107
25	الميل المتوسط للاستيراد لكل صنف من الاستيرادات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003- 2009.	107
26	الناتج المحلي الاجمالي وبعض مؤشرات التجارة الخارجية للمدة 2003- 2009.	108
27	نسب الناتج المحلي الاجمالي حسب الأنشطة الاقتصادية للمدة (2003 - 2009).	109
28	الحاجة السنوية الاجمالية من مفردات البطاقة التموينية من 2010 لغاية 2028.	113
29	متوسط دخل الفرد للمدة من 2003 ولغـــــــاية 2009.	113
30	قيمة الدينار العراقي للمدة 2003-2009 .	115
31	الناتج المحلي الاجمالي (GDP) وتجارة العراق الخارجية السلعية (عدا النفطية) المتوقعة بالقيمة والكمية لسنوات مختارة.	118

32	المسافات المختزلة بسبب حفر قناة السويس.	123
33	التكاليف الإضافية والوفورات المتحققة في الخط التجاري عبر العراق (دولار /حاوية).	126
34	مقارنة تكاليف نقل التجارة عبر العراق في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة مع المقارنة بقناة السويس(دولار / حاوية مكافئة).	131
35	نسبة حصة البلدان الآسيوية الى حصة الاتحاد الاوربي من تجارة سوريا الخارجية للمدة 2004- 2009.	137
36	قيمة تجارة الترانزيت التي يمكن تمر عبر موانئ العراق للمدة 2006- 2008.	148
37	نسبة القيمة الى الكمية لصادرات و استيرادات منتجات الزراعة والتعدين والصناعة لأعوام مختارة.	150
38	كمية بضائع الترانزيت المتوقع مرورها عبر موانئ العراق لسنوات مختارة.	151
39	عدد الأرصفة والطاقات المستهدفة في سيناريو تطوير موانئ العراق الحالية.	157
40	الأهداف الكمية لنشاط موانئ العراق في انتشال الغوارق للسنوات 2010 – 2014.	162
41	الحجم الكلي والتفصيلي للمرور المتوقع حسب المرحلة ونوع الحمولة ووسيلة المعالجة لغاية 2038.	164
42	أنواع وأبعاد السفن التي يتوقع وصولها لموانئ العراق خلال مدة الدراسة.	165
43	العدد المتوقع للسفن الزائرة لموانئ العراق لغاية 2038.	166
44	طول وطاقة المناولة القياسية للأرصفة التخصصية والمساحة الأرضية المطلوبة لكل منها.	167
45	أطوال المراسي والساحات المطلوبة لميناء الفاو الكبير حسب نوع الشحنة.	168
46	إجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بنشاط السكك الحديد للمدة (2005 – 2009).	174
47	خصائص شبكة السكك الحديد الموجودة.	174
48	التحليل المالي لمشروع القناة الجافة وميناءي الفاو والبحر المتوسط لسنوات مختارة للمدة من (2010- 2040).	179
49	التأثير الاقتصادي والاجتماعي المتوقع للإنفاق على مشروع القناة الجافة وميناءي الفاو والبحر المتوسط لسنوات مختارة للمدة من (2010- 2040).	181

50	القيم الحالية الصافية للمنافع المصاحبة لمشروع ميناء الفاو والقناة الجافة لسنوات مختارة للمدة من (2010- 2040).	183
51	مقارنة أنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المعتمدة في الموانئ العالمية.	193
52	نسبة إسهام المنطقة الحرة في جبل علي من التجارة الخارجية السلعية (غير النفطية) لدولة الأمارات العربية المتحدة لسنوات مختارة.	203
53	قيمة الاستثمار الأجنبي المباشر في الصين لسنوات مختارة .	206
54	معدل النمو السنوي المركب للتجارة الخارجية الصينية لسنوات مختارة.	206
55	حجم تجارة الصين الخارجية بالأطنان وحسب نمط النقل للمدة 2000- 2004 .	207

فهـرس الأشكال		
الرقم	**العنـــــوان**	**الصفحة**
1	مؤشرات النمو في الاقتصاد العالمي – الرقم القياسي لحجم البضائع المصدرة و(GDP) للعالم لسنوات مختارة.	38
2	الأرقام القياسية للبضائع المناولة والبضائع المنقولة بحراً و(GDP) عالمياً لسنوات مختارة.	41
3	تطور معدلات النمو في (GT و DWT و عدد السفن) للمدة 1995 – 2007	43
4	اتجاه التطور في الحمولة الطنية الاجمالية للأسطول العالمي المنجزة خلال سنوات مختارة.	44
5	اتجاه التطور في الحمولة (طن – ميل) للأسطول العالمي المنجزة خلال سنوات مختارة.	45
6	اتجاه التطور في الحمولة الطنية الاجمالية والحمولة (طن – ميل) للأسطول العالمي المنجزة خلال سنوات مختارة.	45
7	مقارنة نسبة الزيادة في تكاليف استثمار السفينة بنسبة انخفاض في تكاليف التشغيل (حاوية/ميل) .	49
8	حجم التجارة العالمية المنقولة بالحاويات للمدة (1990 – 2010).	50
9	النمو المتحقق في كل من حركة الحاويات في موانئ العالم والتجارة العالمية و(GDP) العالمي لسنوات مختارة.	51
10	النمو في الحمولة الساكنة لأسطول الحاويات في العالم لسنوات مختارة.	51
11	تطور النمو في حجم الأسطول العالمي للحاويات لسنوات مختارة.	52

12	متوسط إنتاجية الرافعات والأرصفة مجتمعة (حركة/ساعة) لموانئ مختارة في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة.	55
13	متوسط الحمولات السنوية للسفن واللنجات التي تم مناولتها في موانئ العراق للمدة 2004 – 2010.	75
14	حصة كل ميناء من إجمالي المناولة في موانئ العراق لعام 2010.	76
15	مؤشر النمو في عدد السفن والحمولة التي تم مناولتها في موانئ العراق لسنوات مختارة .	77
16	منتسبي الشركة العامة لموانئ العراق حسب التخصص.	83
17	موقف الزوارق في الشركة العامة لموانئ العراق.	84
18	مقارنة أجور مناولة الحاويات حسب الفئات في موانئ بلدان مختارة.	89
19	مقارنة متوسط أجور المناولة في موانئ بلدان مختارة.	90
20	عدد الأيام اللازمة للعمليات المينائية للسفينة في موانئ بلدان مختارة (حالة الصادرات).	92
21	عدد الأيام اللازمة للعمليات المينائية للسفينة في موانئ بلدان مختارة (حالة الاستيرادات).	92
22	عدد الأيام التي تستغرقها البضائع في عملية النقل والمناولة الداخلية لبلدان مختارة (حالة الصادرات).	94
23	عدد الأيام التي تستغرقها البضائع في عملية النقل والمناولة الداخلية لبلدان مختارة (حالة الاستيرادات).	94
24	عدد الأيام المستغرقة في إجراءات الجمارك والسيطرة النوعية لبلدان مختارة (حالة الصادرات).	95
25	عدد الأيام المستغرقة في إجراءات الجمارك والسيطرة النوعية لبلدان مختارة (حالة الاستيرادات).	95
26	نسب الحرمان الاقتصادي حسب القطاعات الاقتصادية في العراق.	116
28	حصة كل من بلدان آسيا وبلدان الاتحاد الاوربي من التجارة الخارجية التركية	134

	للمدة (2002-2010).	
29	حصة كل من بلدان آسيا وبلدان الاتحاد الاوربي من التجارة الخارجية السورية للمدة 2004-2010.	137
30	نسبة حصة البلدان الآسيوية الى حصة الاتحاد الاوربي من تجارة سوريا الخارجية للمدة 2004- 2009.	138
31	حصة كل من بلدان آسيا وبلدان الاتحاد الاوربي من التجارة الخارجية الاردنية للمدة 2004-2010.	140
32	تطور التجارة السلعية بين (EU27) وبلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا ومعظم بلدان الخليج العربي للفترة 1999 -2009 .	145
33	تطور تجارة لبنان مع بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج للمدة 2004– 2010	146
34	تطور تجارة USA مع بعض بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق ووسط آسيا للفترة(2000 – 2009).	147
35	تطور تجارة USA مع بعض بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق ووسط آسيا للفترة(2000 – 2009).	147
36	تطور التجارة التي يمكن تمر عبر موانئ العراق للمدة 2006- 2008.	149
37	تطور حجم الطلب الكامن المتوقع على موانئ العراق لتجارة الترانزيت لسنوات مختارة.	151
38	السيناريوهات الممكنة لموانئ العراق.	160
39	المشاركين في نظام وسيط التبادل.	192

فـــهرس المـــلاحق		
الرقم	**العـــنوان**	**الصفحة**
1	تجارة تركيا الخارجية مع دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبعض دول الخليج العربي للمدة (2006-2010) .	232
A-2	الصادرات السورية الى دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج العربي للمدة (2003 – 2009).	233
B-2	الاستيرادات السورية من دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج العربي للمدة (2003 – 2009).	234
3	تجارة الاردن الخارجية مع دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا ومعظم بلدان الخليج العربي للمدة 2004-2008.	235
A-4	صادرات الاتحاد الاوربي السلعية الى بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا وبعض بلدان الخليج العربي للمدة (1999 – 2009).	236
B-4	إستيرادات الاتحاد الاوربي السلعية من بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا وبعض بلدان الخليج العربي للمدة (1999 – 2009).	237
5	تجارة لبنان الخارجية مع دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبعض دول الخليج العربي للمدة 2004 – 2010.	238
A-6	صادرات USA الى بعض دول جنوب وشرق وجنوب شرق ووسط آسيا للفترة (2000 – 2009).	239
B-6	استيرادات USA من بعض دول جنوب وشرق وجنوب شرق ووسط آسيا للفترة(2000 – 2009).	240
7	تجارة كندا الخارجية بين كل من اليابان والصين للمدة (2000 - 2009).	241

8	مقارنة الخط التجاري عبر العراق بالخط الملاحي عبر قناة السويس.	242

قائمة المصطلحات

ت	المصطلح	المعنى الاصطلاحي
1	الأصل Origin	البداية الحقيقية لرحلة المنقول.
2	المقصد Destination	الموقع النهائي للمنقول.
3	التشغيل الفعال Effective Operation	المسافة التي تقطعها وحدة النقل في خدمة العميل.
4	التشغيل غير الفعال Non the Effective Operating	المسافة التي تقطعها وحدة النقل للوصول إلى المكان الذي تبدأ في بخدمة العميل.
5	التشغيل الفاقد Operating loss	هو المسافة التي كان يمكن أن تقطعها وحدة النقل في خدمة العميل لولا حدوث ما يمنع ذلك.
6	الطاقة التحميلية لوحدة النقل Carrying capacity of a transport unit	الحد الأقصى الذي يمكن أن تنقله وحدة النقل.
7	الطاقة التحميلية المستخدمة Energy Load is used	هي الطاقة التحميلية المنتجة.
8	الطاقة التحميلية المفقودة Load Energy is lost	وهي منتج النقل غير المستغل.
9	المنتج المتصل Product related	وهو منتج النقل الذي يتحتم إنتاجه مع المنتج المطلوب.
10	المناولة Handling	عملية شحن وتفريغ السفينة.
11	الحمولة Tonnage	ويقصد بها عدد الأطنان التي تستطيع السفينة حمالها.
12	الشحنة Cargo	البضائع المحمولة بالسفينة.
13	وزن الشحنة Cargo Tonnage	الوزن الفعلي للبضائع المنقولة,والطن الواحد (40)قدم^2.
14	الحمولة الكلية Gross tonnage	مسافة الفراغ داخل الباخرة , والطن الواحد منها يعادل (100) قدم مكعب.

15	الحمولة الصافية Nett tonnage	وتحسب على أساس (100) قدم للطن من مساحة الفراغ داخل السفينة بعد تنزيل المساحة المخصصة للمكائن وإعاشة الطاقم منها.
16	طاقة السفينة من الحمولة الساكنة Dead weight Cargo Capacity	حمولة السفينة من البضائع دون أن تشمل الوقود والمخازن.
17	الحمولة الساكنة (dwt) Dead weight Tonnage	وهي الحمولة القصوى للسفينة مقدرة بعدد الأطنان الطولية التي يمكن شحنها على السفينة حتى يصل غاطسها إلى خط الحمولة القصوى . وهي تعادل الفرق بين وزن الماء الذي تزيحه السفينة وهي محملة تحميلاً كاملاً , ووزن الماء الذي تزيحه وهي فارغة.
18	الغاطس Draft	للمرات الملاحية يمثل عمق المياه فيها , وللسفن يمثل الجزء المغمور منها في المياه.
19	الطن الطولي Lone ton	وهو يعادل (1016) كغم.
20	طنية الوزن الساكن N.D.W Net Dead weight	وتشمل مجموعة الحمولة الاجمالية بالطن المتري للبضاعة والوقود والمخزونات والصابورة والتي بوسع السفينة حملها.
21	الصابورة Ballast	ثقل للموازنة , وتستخدم لموازنة السفينة مياه الصابورة بوضعها في خزانين متجانبين أسفل السفينة تصل بينهما قناة , وتتجمع المياه في الخزان الموجود في الاتجاه المعاكس لاتجاه ميلان السفينة فيعمل على موازنتها.
22	بضائع الصب الجاف Dry Bulk	وهي البضائع الجافة السائبة غير المحواة كالحبوب مثلاً.
23	حاوية مكافئة TEU	وحدة حجم الحاوية القياسية (20) قدم.
24	حاوية مكافئة TEU_s	وحدة حجم الحاوية القياسية (40) قدم.
25	المسافنة Transshipment	عملية تفريغ الحمولة من سفينة إلى أخرى في المساحة المائية للميناء دون الحاجة لتفريغها على اليابسة.
26	النولون Freight	أجرة النقل البحري .
27	منطقة الظهير Hinter Land	وهي الامتداد الأرضي للميناء , وقد تشمل عدة مدن.
28	منطقة النظير Fore Land	وهي المساحة المائية المواجهة للمساحة الأرضية للميناء.
29	الخدمات اللوجستية Logistics Services	وهي الخدمات التي تهتم بإدارة حركة وتخزين البضائع اعتبارا من الأصل وحتى المقصد , وذلك بهدف زيادة الجودة وتخفيض الوقت التكاليف.

30	المرسى Berth	الإنشاء المخصص لرسو السفن في الميناء , ويشتمل على عدة أرصفة.
31	الرصيف Quay	ذلك الجزء من المرسى الكافي لاستيعاب سفينة واحدة.

المقدمـــــــة

للعراق السبق في إقامة ميناء بحري على سواحل الخليج العربي منذ عام 1919 , واستمرت بالتوسع ومواكبة التطورات في هذا المجال حتى نهاية عقد السبعينات من القرن الماضي , وكانت تعكس طبيعة أنظمة الانتاج والأسواق والتكنولوجيا المستخدمة في تلك المرحلة . إلا أن انشغال العراق بعدة حروب منذ مطلع الثمانينات قد ألقى بظلاله على نشاط تلك الموانئ لتعيش حالة من السبات دامت زهاء ثلاث عقود , عانت فيها الدمار والإهمال ومخلفات تلك الحروب. في المقابل فإن تلك الحقبة كان قد شهد فيها العالم تنامي مفاهيم العولمة واحتدام المنافسة التجارية العالمية , فاستحدثت أنظمة الانتاج المتكاملة التي تعتمد سلسلة التوريد والإمداد (اللوجستيك Logistics) والتي تطلبت توافقاً وتناغماً بين أطراف تلك السلسلة , فبرز النقل باعتباره قلب المنظومة اللوجستية , وكان لظهور ثورة المعلومات والاتصالات ونظام التحوية ونظام النقل متعدد الوسائط دوراً في وصل وإحكام الحلقات المكونة لتلك المنظومة , فنالت أنماط النقل المختلفة , في ظل مواكبتها لتلك الأنظمة الحديثة للإنتاج , حظاً وافراً من ذلك التطوير, ولما كان نمط النقل البحري يضطلع بنقل معظم التجارة العالمية , لذا كان من الطبيعي والمنطقي أن تكون له الأسبقية في ذلك , وتجسد هذا التطوير بالقفزات النوعية والكمية التي شهدتها كل من وسائل النقل البحري والموانئ خلال تلك الحقبة , فتمخض عن ذلك ولادة بيئة تنافسية عالمية ذات معالم جديدة , مما تطلب تأطيرها بنظم دولية تكفلت بها الهيئات والمنظمات العالمية التي أسست لهذا الغرض.

وفي ظل هذا الواقع , إذ ظهرت الأجيال الجديدة من الموانئ لتبلغ الجيل الخامس , تطور فيها مفهوم الميناء من اعتباره مدخل (Port gate) إلى مركز للإمداد , فتطورت فيها وظائف الميناء وخصائصه , وترتب على ذلك تغير جذري في أنظمة وأساليب إدارته , وظهور أجيال جديدة من المعدات المتطورة التي تحاكي الأجيال الجديدة من السفن , فقد أصبحت السرعة والدقة وخفض التكاليف هدفا للأجيال الجديدة من الموانئ , وعلى أساسها تقوم المنافسة فيما بينها , واتخذت من أتمتة مرافق الميناء المختلفة وتطبيقها لاقتصاديات الحجم الكبير وسيلةً لتحقيق ذلك الهدف , وقد وفر لها ذلك إمكانية اختصار الزمن وتقليل الأخطاء وزيادة الانتاجية ومنحنها القدرة على التخطيط الدقيق للمستقبل.

وظلت موانئ العراق إزاء كل ذلك في تقهقر مستمر حتى أنها أضحت عاجزة عن أداء وظائفها كموانئ من الجيل الأول , مما حدى بالعراق إلى استخدام الموانئ المجاورة والقريبة لأغراض تجارته الخارجية , كما أفقده تخلف تلك الموانئ إمكانية الاستفادة من موقعه الجغرافي لنقل التجارة المتنامية بين الغرب المتقدم واقتصادات الشرق الصاعدة .

وتمثل الموانئ لاقتصاد العراق أهمية استراتيجية لخصوصية المرحلة الحالية , فمن ناحية يمر العراق بحالة تحول اقتصادي نحو الاقتصاد الحر , وهو يسير لإنجاز ذلك بخطى مترددة وفي طريق غير واضح المعالم . لذا فإن إنعاش الموانئ سيوفر بيئة ملائمة لإنشاء مناطق حرة عالمية تكون على شكل دويلات اقتصادية تطبق أنماط متطورة من الاقتصاد الحر بشكل متكامل , تسهُل دراستها وتقييم نتائجها , ومن ثم تكرار الناجح منها , ليتم سحبها بشكل تدريجي على أنحاء الاقتصاد العراقي ككل . فتكون عملية التحول قد تمت بأقل ما يمكن من الوقت والخسائر.

ومن ناحية أخرى يعاني العراق من تهالك جهازه الانتاجي , واعتماده شبه الكامل على عوائد تصدير النفط كمصدر للدخل , وبالتالي فهو يعمد إلى سد احتياجاته عبر الاستيراد من السوق الخارجية , مما ترتب على ذلك بروز مشاكل اقتصادية جمة . لذا يسعى العراق جاهداً لبناء جهازه الانتاجي ورفع قدرته التنافسية أملاً في إيجاد مصادر جديدة للدخل والتخفيف من حدة المشاكل التي يعاني منها الاقتصاد.

هنا يمكن أن يكون للموانئ دوراً فاعلاً لتحقيق هذا الغرض , ففضلاً عما يمكن أن تسهم به الموانئ بخلق مصادر جديدة مباشرة ومستدامة للدخل , فإن وجود موانئ متطورة منخفضة التكاليف وعالية السرعة وتتوفر فيها شروط السلامة والأمان , وما ستوفره من بيئة ملائمة لإقامة المناطق الحرة , ستؤدي إلى ازدهار الحركة التجارية والصناعية واستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر. الأمر الذي سيكون له دور فاعل في بناء الجهاز الانتاجي , فمن جانب سيؤدي ذلك إلى استقدام التكنولوجيا المتطورة وتطوير عامل الذكاء الصناعي واكتشاف أساليب الادارة والتسويق الحديثة بفعل ذلك الاستثمار , وتنشيط حركة القطاعات الاقتصادية الاخرى عبر التشابكات الأمامية والخلفية , كما ستتمكن تلك الاستثمارات من تلبية جانب من الطلب الاستهلاكي والاستثماري المحلي بأسعار أقل عوضاً عن الاستيراد . ومن جانب آخر سيؤدي تقليص وقت وتكاليف النقل إلى المساعدة في تسريع عملية إعادة إعمار العراق , سيما البنى التحتية , وكذلك تخفيض أسعار مستلزمات الانتاج التي تدخل في العملية الانتاجية , وتكاليف التسويق مما يسهل عملية وصول منتجات العراق إلى الأسواق الخارجية , وبعبارة أخرى تعزيز قدرتها التنافسية .

إن هذه الأهمية الإستراتيجية والحساسة لموانئ العراق وما يمكن أن تؤديه من دور في تعافي الاقتصاد العراقي وفي هذا الظرف الاقتصادي الخاص , هو الذي دعا الباحث إلى الخوض في إمكانية تعزيز قدرتها التنافسية ودراسة المتطلبات اللازمة لتحقيق ذلك , وقد شرع الباحث في دراسة هذا الموضوع وهو على إدراك تام للصعوبات التي ستعترضه بسبب الافتقار شبه التام للمصادر والبيانات التي تتطلبها هذه الدراسة , إذ تفتقر موانئ العراق لأنظمة حديثة للحسابات , كما لا يتم تقييم أداءها بموجب المعايير الاقتصادية كما هو عليه الحال في سائر الموانئ . لكن الباحث قد عقد العزم على المضي

قدماً مستعيناً بالله تعالى , ومتغاضياً عن كل التحذيرات من احتمالات الوصول إلى طريق مسدود , إذ لم يجد بداً من ذلك لما لمسه من غبن واضح بحق موانئ العراق في مجال البحوث والدراسات الأكاديمية والتطبيقية وأهمية القيام بذلك في هذا الوقت بالذات . وبتوفيق منه تعالى فقد تم تناول هذه الدراسة إذ تم تحديد كل من مشكلة الدراسة وفرضيتها والهدف منها كالآتي : -

مشكلة الدراسة :

تعاني موانئ العراق ضعفاً في قدرتها التنافسية بسبب تعرضها للدمار والإهمال خلال العقود الثلاثة الأخيرة في الوقت الذي قطع فيه العالم أشواطاً طويلة من التطور في هذا المجال , واقتصاد العراق بأمس الحاجة لإنعاش هذه الموانئ وتعزيز قدرتها التنافسية.

فرضية الدراسة :

يمكن تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق عبر توفير متطلبات معينة . إذ تتمتع موانئ العراق بميزة نسبية لما يمثله موقع العراق الجغرافي بعدّ الخط التجاري عبره هو الأقرب بين الشرق والغرب, فهي تستبطن طلباً كامناً يفوق طاقاتها الاستيعابية المتاحة , لكن غياب تلك المتطلبات أضعف من قدرتها على منافسة الموانئ القريبة والمجاورة . وبتوفير تلك المتطلبات يمكن أن تبرز كمنافس قوي لموانئ المنطقة.

هدف الدراسة :

تهدف الدراسة إلى الوقوف على واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق الحالية , والكشف عن الأسباب الحقيقية التي أنتجت هذا الواقع , ومن ثم التحقق من وجود طلب كامن على خدماتها ومحاولة تحديده , ليتم بعد ذلك تحديد المتطلبات اللازمة لتعزيز قدرتها التنافسية على ضوء المتغيرات العالمية الفنية والتنظيمية الجديدة في هذا المجال.

منهجية الدراسة :

اعتمدت الدراسة المنهج التحليلي في إثبات الفرضية عبر استخدام إسلوبي الاستقراء والاستنباط , وذلك من خلال تحليل البيانات التاريخية والجداول الاقتصادية واستقراء الاتجاهات العامة لتطورها , وبتحليل البيئة التي رافقت تلك التطورات والأسباب التي أدت إلى حدوثها , والتحقق من كون تلك الأسباب ذات صفة دائمة أم أنها طارئة , عندها يتم استنباط الحكم عليها والبناء عليه في معرفة التأثيرات الآنية للمتغير قيد الدراسة واتجاهاته المستقبلية . كما تم استخدام الأشكال والرسوم البيانية لدعم وتوضيح التحليل

متى لزم ذلك . وقد حرص الباحث على استقاء البيانات من مصادر رصينة ما أمكن ذلك , كتلك الصادرة عن المنظمات الدولية أو المؤسسات الرسمية.

خطة الدراسة :

لغرض تحقيق هدف الدراسة والتحقق من صحة الفرضية من عدمها فقد تم تقسيمها إلى أربعة فصول . فقد تناول **الفصل الأول** الإطار النظري للنقل بصورة عامة بالتركيز على النقل البحري ودوره في التجارة العالمية , وذلك بالقدر الضروري اللازم لتوفير أرضية مناسبة للانطلاق منها في دراسة الفصول اللاحقة . أما **الفصل الثاني** فقد تم تخصيصه لتوضيح واقع موانئ العراق والبيئة المحيطة بها بغية الوقوف على حقيقة القدرة التنافسية الحالية لها . في حين كرس **الفصل الثالث** للكشف عن مدى أهمية موانئ العراق من خلال دراسة وتحليل حجم الطلب الكامن , الحالي والمستقبلي المتوقع , على خدماتها . ليتم , وفي ضوء معطيات الفصول السابقة , تحديد المتطلبات الكمية والنوعية لتعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية , وهو ما سيتم التعرض له في **الفصل الرابع**.

الدراسات السابقة:

بصورة عامة تتميز الدراسات التي تناولت موانئ العراق بالندرة وبشكل ملفت , وقد تباينت من حيث المضامين ومستوى جهة الإعداد . ويمكن تناولها من حسب مستوى جهة الإعداد كالآتي : -

1. دراسة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لموانئ العراق عام 2004 التي هدفت إلى تحديد سبل تمكين هذه الموانئ من نقل تجارة العراق الخارجية , وقد تناولت الدراسة تكاليف الاستيراد خلال مدة الدراسة وتحديد العوامل التي تساهم في تكوين أعناق الزجاجة . وتوصلت إلى أن عدم كفاءة موانئ العراق يعود بالدرجة الأساس إلى ثلاثة أسباب : أحدهما يرتبط بوسائل الميناء الذي ينعكس على الوقت والتكاليف . والثاني يرتبط بسوء الإدارة . والثالث يرتبط بانعدام الأمان حينها على الأرض والبحر على حد سواء . وأوصت الدراسة بإعادة تأهيل ميناء أم قصر باعتباره الأكثر حيوية في العراق , وتحسين مرافق الميناء كعمق القناة والأحواض وإضافة أرصفة جديدة وإزالة الحطام.
2. الدراسة الايطالية للنقل الشامل في العراق 2006 , والتي تدخل ضمن منحة الحكومة الايطالية للحكومة العراقية . وقد تضمنت هذه الدراسة ثلاث سيناريوهات مفترضة , السيناريو الأول (A) يؤكد على نشر شبكة متكاملة من السكك الحديد والتي تربط المدن المختلفة فيما بينها وتكون مرتبطة بالموانئ سيما محطات الحاويات . أما السيناريو الثاني (B) فإنه يؤكد على استخدام الطرق بشكل أساس . في حين أن السيناريو الثالث (C) يؤكد على إنشاء ميناء الفاو الكبير وربط موانئ العراق

بمـوانئ البحـر المتوسـط عبـر القنـاة الجافـة . وتوصـلت الدراسـة إلـى أن السـيناريو (C) هـو الأجـدى اقتصادياً.

3. دراسة الجدوى الايطالية لإنشاء ميناء الفاو الكبير 2008 , والتي تدخل أيضاً ضمن منحة الحكومة الايطالية للحكومة العراقية , وقد جاءت مكملة للدراسة الايطالية السابقة , وتناولت متطلبات وجدوى إنشاء هذا الميناء من جميع النواحي , الفنية والاقتصادية والمالية والبيئية ...الخ , وتوصلت إلى أن إنشاء ميناء بالمواصفات المقررة سيكون ذا جدوى اقتصادية . ويعمد إلى تأهيل موانئ العراق الحالية لتكون مكملة له.

أما على مستوى الأطاريح والرسائل الجامعية فكان هناك اطروحة دكتوراه واحدة فقط , وثلاث رسائل ماجستير , وهي كما يأتي: -

4. اطروحة الطالب أحمد الراشد 2006 , والتي تناولت عمليات التفريغ بميناء أم قصر باستخدام نموذج المحاكاة , باعتبار هذه العمليات تمثل النشاط الرئيس في هذه الموانئ , وأظهرت الدراسة ضعف اهتمام إدارة ميناء أم قصر بأساليب وبرمجة عمليات التفريغ واقتصار الاهتمام بها بصفتها وظيفة فنية, وكنتيجة لذلك اقتصرت عمليات التطوير على تحسين الجوانب الفنية . كما بينت افتقار إدارة الميناء لتقييم واضح المعالم لإستراتيجية أعمال الميناء وفقاً للمعايير الدولية . وأوصت بضرورة اعتماد الدراسات العلمية للوقوف على واقع أداء الميناء واستخدام نماذج المحاكاة للارتقاء بها.
5. رسالة ماجستير الطالب محمد صابر الموسوي 1981 , التي تناولت اقتصاديات موانئ العراق , وقد ركزت على ضرورة الاهتمام بجانبي التسهيلات والنشاط الوظيفي اللازمين لتشغيل الميناء , واستخدام معايير تقييم الأداء لتحقيق الاستخدام الأمثل للطاقات المتاحة . لكن الملفت أن مدة الدراسة لم تعاصر التغيرات الكبيرة التي طرأت على ساحة النقل البحري من ناحية , وما لحق موانئ العراق من تراجع من ناحية أخرى . لذا ستنحصر الاستفادة من هذه الدراسة في الاطلاع على واقع عمل هذه الموانئ خلال تلك المدة.
6. رسالة ماجستير الطالب أحمد صدام 2004 والتي تناول فيها كفاءة نشاط ميناء أم قصر الذي جاء ضمن سياق دراسة كفاءة نشاط موانئ السعودية . وخلصت الدراسة إلى أن إمكانيات ميناء أم قصر لا تتناسب مع إمكانيات موانئ البلدان المجاورة , وأنها بهذا الواقع ستكون عاجزة عن تلبية متطلبات تجارة العراق الخارجية . وأوصت بضرورة التوسع في عدد أرصفة ميناء أم قصر وزيادة الأعماق , وكذلك أكدت على ضرورة إسناد الادارة إلى القطاع الخاص واستخدام الأنظمة الالكترونية في تشغيل الميناء.

7. رسالة ماجستير الطالبة بان على المشهداني 2009 والتي تناولت واقع أداء صناعة النقل البحري في العراق ضمن إطار دراسة ذلك الواقع لدول مجلس التعاون الخليجي . وخلصت الدراسة إلى أن ميناء أم قصر هو من موانئ الجيل الأول , وأن ميناء خور الزبير هو من موانئ الجيل الثاني. وأوصت هذه الدراسة بضرورة تأهيل موانئ العراق الحالية والعمل على تجاوز المعوقات وإنشاء ميناء كبير , لكن دون أن تتطرق هذه الدراسة إلى ذكر تفاصيل ذلك .

وجاءت الدراسة الحالية لتغطي العديد من الجوانب التي يعتقد الباحث بأهميتها الحاسمة في فهم واقع ومستقبل موانئ العراق والتي إما أن تكون قد غابت بشكل كامل في الدراسات السابقة , أو أنها لم تنال حقها من الدراسة والتحليل . وقد تم الاستفادة من تلك الدراسات لكن بدرجات متباينة , وكان في مقدمتها الايطالية منها التي وفرت المعلومة العلمية الدقيقة كونها أعدت من قبل كوادر علمية متخصصة.

وقد اتفقت هذه الدراسة مع الدراسات السابقة في ضخامة حجم المشاكل والمعوقات التي تعاني منها موانئ العراق وضرورة تجاوزها . إلا أنها اختلفت في تحديد أسبابها الجوهرية وسبل معالجتها . واعتمدت, في الوصول إلى ذلك , على تحليل ودراسة الواقع الجديد للنقل البحري والتجارة العالمية في ضوء المتغيرات المستجدة على هذا الصعيد , والمتطلبات التي ينبغي على العراق توفيرها لمواجهة هذا الواقع بما يمكنه من احتلال موقعه المناسب في الخارطة الجديدة للتجارة العالمية.

الفصل الأول

الإطار النظري للنقل

بالتركيز على النقل البحري

ودوره في

التجارة العالمية

المبحث الأول : **النقل** ؛ **المفهوم** ، **العناصر** ، **الأنماط** ، **الخصائص الاقتصادية**.

المبحث الثاني : **النقل البحري**.

المبحث الثالث : **دور النقل البحري في التجارة العالمية**.

المبحث الرابع : **محددات القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاتجاهات الحديثة للنقل البحري**.

الفصل الأول

الإطار النظري للنقل

بالتركيز على النقل البحري

ودوره في التجارة العالمية

Theoretical Framework for Transport Focusing on Maritime Transport And its Role in World Trade

تمهيـــــد:

تشتمل اقتصاديات النقل على عدة خصائص تميزها عن اختصاصات علم الاقتصاد الأخرى , وكذلك تتميز اقتصاديات النقل البحري بخصائص تميزه عن اقتصاديات سائر أنماط النقل الأخرى . لذا فإن دراسة القدرة التنافسية للموانئ تتطلب توفير أرضية نظرية عن اقتصاديات النقل ومفاهيمه العامة وبالقدر الذي يتعلق بالدراسة مع مراعاة الاختصار ما أمكن ذلك .

وكون الموانئ تعد أحد عناصر النقل البحري فقد تم التركيز على اقتصاديات النقل البحري وعناصره ومفاهيمه العامة , ومن ثم بيان دوره في نشاطات التجارة الدولية العالمية , ليستشف من ذلك أهمية الدور الذي تضطلع به الموانئ البحرية على الصعيد العالمي.

لذا , ولأجل تحقيق ذلك , تم تقسيم هذا الفصل إلى المباحث التالية : -

المبحث الأول : النقل ؛ المفهوم , العناصر , الأنماط , الخصائص الاقتصادية.

المبحث الثاني : النقل البحري.

المبحث الثالث : دور النقل البحري في التجارة العالمية.

المبحث الرابع : محددات القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاتجاهات الحديثة للنقل البحري.

المبحث الأول

النقل : المفهوم ، العناصر ، الأنماط ، الخصائص الاقتصادية

Transport: Concept, Components , Modes , Economic Characteristics

يهدف هذا المبحث إلى إلقاء الضوء على المفهوم العام للنقل وعناصره وأنماطه وخصائصه الاقتصادية وكما يأتي : -

أولاً : مفهوم النقل *Transport Concept.*

عرف مجمع اللغة العربية النقل بأنه (العملية التي يتم بها تغيير مكان السلع والأشخاص , ولها وسائل عدة في البر والبحر والجو)[1].

ويرى الجغرافيون أمثال تري وارتا Trewartha أن النقل (يخلق المنفعة المكانية للسلعة كما تخلق الصناعة المنفعة الشكلية لها)[2]. بينما يرى بارك Barke بأن النقل (هو الوسيلة التي يتم بها نقل السلع والأفراد من مكان لآخر)[3]. وقد عرفه برادفورد Bradford بأنه (حركة السلع والأفراد والأفكار من مكان لآخر)[4].

في حين عرفه الاقتصاديون بأنه نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الناس والسلع من مكان لآخر متجاوزاً المساحة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها , أو أنه مجموعة الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف الى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر[5]. وهناك الكثير من التعاريف الأخرى التي لا تكاد تخرج عن إطار التعاريف المذكورة.

ولعله يرجح , ومن خلال التعاريف السابقة , التعبير عن النقل بأنه (ذلك النشاط الاقتصادي الذي يعمل من خلال وسائله المختلفة على اختزال البعدين المكاني والزماني للأفراد والسلع بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها).

---

[1]) محمد محمود الصياد : المعجم الجغرافي , الهيأة العامة لشؤون المطابع الأميرية , القاهرة , 1974 , ص108.

[2]) د. سعيد عبده :أسس جغرافيا النقل , مكتبة الانجلو مصرية , القاهرة , 1994 , ص14.

[3]) د. سعيد عبده , المصدر السابق نفسه , ص15.

[4]) د. أحمد حبيب رسول : النقل والتجارة الدولية , مطبعة الحوادث , بغداد , 1981 , ص13.

[5]) المصدر السابق نفسه , ص13.

وقد اختلفت الآراء عن طبيعة النشاط الاقتصادي للنقل في كونه إنتاجي صناعي , أم خدمي ؟ وينبع هذا الاختلاف من التباين في فهم السمات الخاصة لذلك النشاط , والتي تختلف في طبيعتها عن سائر النشاطات . فالذين يعدونه خدمة يُسند رأيهم الى عدم مساهمة نشاط النقل في تغيير شكل أو خصائص ومواصفات المادة المنقولة , وهو ما تتميز به الصناعة , إذ أن إضافة المنفعة الزمانية والمكانية لتلك المادة , في رأيهم , لا يشكل مبرراً لعدها صناعة , فهو مجرد إتاحة المنقول في المكان والتوقيت المناسبين.

ويرد أصحاب الرأي الآخر بأن الهدف المباشر من النقل ليس إضافة منفعة زمانية ومكانية للمنقول , ولكن إنتاج طاقة تحميل , هي مكان لطن/ كيلومتر , في حالة تشغيل وسائل نقل البضائع , ومكان لراكب/كيلومتر, في حالة تشغيل وسائل نقل الركاب , وأن الزبون هو الذي يستخدم المنتج (طاقة التحميل) , ومن ثم سيتم تحقيق المنفعة الزمانية والمكانية لذلك المنقول[1].

ويعود سبب اللبس في هذا الصدد إلى كون منتج النقل غير منظور أو ملموس , أو فرعياً يتداخل مع النشاط الرئيس . وكونه فرعياً يعني أنه لا يهدف إلى تحقيق الربح في الأساس , بل إلى تحقيق المنافع الاجتماعية بتوفير إحتياجات المجتمع المختلفة . لكن ذلك لا ينفي كون النقل صناعة شأنه في ذلك شأن توليد الطاقة الكهربائية[2].

وبالرغم مما يبدو من منطقية الرأيين المذكورين , إلا أنه يرجح الرأي الثاني , لكن مع ذلك فإن هذا الأمر يتوقف على تعريف الإنتاج الذي يتم تبنّيه [*].

ثانياً : عناصر النقل . *Transport Components*

يشتمل النقل على ثلاث عناصر رئيسة تعد الحاكمة لنشاطه وكفاءة أداءه , ويمكن الإشارة إليها بإيجاز كما يأتي [3]: -

1. وحدات النقل المتحركة : *Mobile Transport Units*

وهي تمثل وسائل النقل المختلفة (السيارات والقطارات والسفن والطائرات).

---

[1]) د. سعد الدين عشماوي : تنظيم وإدارة النقل – الأسس – المشكلات – الحلول , الطبعة الخامسة , دار المريخ للنشر, الرياض , 2005 , ص43 – 47.

[2]) د. أحمد عبد السميع علام : علم اقتصاديات النقل , الطبعة الأولى , دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر , الإسكندرية , 2009 , ص32 – 35.

[*]) إذ توجد عدة تعاريف للإنتاج , فمنها ما يحصر هدف الانتاج بتحقيق إضافة إلى خصائص وقيمة المادة المنتجة , عندها يرجح اعتبار نشاط النقل خدمة . ومنها ما يتوسع في أهداف الانتاج لتشمل الإضافة المتحققة في المنافع الاقتصادية والاجتماعية , فيكون عندها النقل نشاطاً إنتاجياً صناعياً.

انظر: معنى الانتاج وأهميته وعناصره , بحث منشور على الانترنت على الموقع الالكتروني http://konouz.com .

[3]) د. سعد الدين عشماوي : المصدر السابق , ص 47 – 51.

2. تسهيلات النقل : *Transport Facilities*

ويقصد بها تسهيلات تشغيل وحدات النقل المتحركة , وتشمل الطرق ومرائب السيارات , وخطوط السكك الحديد ومحطات القطارات , والقنوات الملاحية والموانئ والمرافئ والمطارات وخطوط الأنابيب . وينبغي أن تتناسب هذه التسهيلات مع حجم ونوع حركة النقل , وتوزيعها بشكل ملائم من حيث الزمان والمكان.

3. تنظيمات استخدام وحدات النقل وتسهيلاته: *Organizations, Facilities and Transport Units*

ويقصد به التنظيم السليم لاستخدام تلك الوحدات المتحركة والتسهيلات بما يضمن كفاءة الأداء , والعمل على التنسيق وتحقيق التوافق التام بين عدد ونوعية وحدات النقل المتحركة , من ناحية , وتسهيلات التشغيل المتاحة , من ناحية أخرى , إذ أن الأخيرة تؤثر تأثيراً حاسماً على فاعلية عمل وحدات النقل المتحركة , ولها درجة الأهمية نفسها في الاختيار الكفء لها , وتشمل هذه التنظيمات على : -

أ- وضع القواعد التي تحكم استخدام وحدات النقل , مثل تحديد ومستوى ونوعية قائد وحدة النقل ومستوى العاملين , والرقابة على حالة تلك الوحدة , ووضع معايير معينة لخصائصها ومواصفاتها.

ب- توفير الوسائل المساعدة لتنظيم حركة النقل , مثل الإشارات الضوئية وعلامات وأجهزة الإرشاد , ... الخ.

ت- تحديد القواعد التي تحكم استخدام تسهيلات التشغيل , والتي تتضمن تيسير العمليات الإجرائية والفنية بما يعمل على تقليص العراقيل والعقبات التي تحول دون تحقيق الكفاءة في الأداء.

ثالثاً : أنماط النقل . *Patterns of Transport*

ويشتمل على الأنماط التالية : -

1. نمط النقل البري[1] : *Pattern of Land Transport*

وينقسم إلى : -

أ- السيارات , وتتألف تسهيلاتها من الطرق ومرائب السيارات.

- خصائصها الاقتصادية كالآتي :

(1) الميزات : فهي تتميز بكونها اقتصادية في المسافات القصيرة , وبملائمتها لعدد متنوع من الأغراض دون أن ترتبط بخط سكة أو مجرى مائي معينين . ووجود هذه الميزة يمنحها ميزة أخرى , وهي قابليتها على التكامل مع وسائل النقل الأخرى , فهي قادرة على الوصول إلى جميع الأماكن تقريباً , وبذلك يمثل اشتراكها في عملية النقل أحد مقومات نجاح نظام النقل متعدد

[1]) د. سعد الدين عشماوي : المصدر السابق , ص 58 -61.

الوسائط (من الباب إلى الباب From Door to Door) . كما أنه يتيح إمكانية تجزئة الحمولة , مما يسمح للعملاء الاحتفاظ بمستويات منخفضة من المخزون.

(2) العيوب : وأبرزها كونه غير اقتصادي في حالة المسافات الطويلة , إذا ما قورن بوسائل النقل الأخرى , وذلك لعدم إمكانية القطر لوحدات متحركة منفصلة متعددة , مما ينتج عنه ارتفاع تكلفة الطن/كم.

ب- القطارات , وتتألف تسهيلاتها من السكك الحديد ومحطات القطارات.

- خصائصها الاقتصادية كالآتي[1] :

(1) الميزات : وهي تتميز بكونها اقتصادية في المسافات الطويلة . ويعود ذلك الى إمكانية القطر لوحدات متحركة منفصلة متعددة والتي أعطتها القدرة العالية على نقل الحمولات الكبيرة . ومما عزز هذه الميزة هو تصميم قاطرات ذات قدرة حصانية كبيرة قادرة على سحب عدد كبير من العربات دون أن يستلزم ذلك زيادة مناظرة لها في التكاليف الثابتة أو المتغيرة , فنتج عنه انخفاض تكلفة الطن/كم . كما تتميز القطارات بقلة تأثير الظروف المناخية على انتظام حركتها , مما يمنحها القدرة العالية على الالتزام بالبرامج المعدة لها وتحقيق انسيابية عملية النقل . وهناك ميزة ثالثة تتعلق بكونها محكومة بمسارات محددة الأمر الذي يمكّن أنظمة السيطرة والمتابعة لتلك القطارات من العمل بمستوٍ عالٍ من الدقة , مما يسهم في توفير عنصر السلامة وتدنية نسبة الحوادث . أما الميزة الرابعة فإنها تتعلق بطبيعة كل من العجلات والسكك الحديديتين , إذ تتميز بقلة الاحتكاك , ومن ثم تقليل الحاجة إلى الوقود , وبالتالي سيعمل ذلك على خفض التكاليف , إذا ما قورن بالسيارات عند قيامها بنقل الحمولة ذاتها . وهناك ميزة أخرى تتعلق بالتكاليف الاجتماعية , وهي تنبع من المسالك المستقلة التي غالباً ما تتبعها القطارات بعيداً عن مراكز المدن المأهولة مما يجنب سكان تلك المدن أضرار تلوث الهواء والضوضاء[2].

(2) العيوب : وأبرزها عدم مرونة القطارات , كونها مقيدة بمسارات محددة وتوقيتات ثابتة , الأمر الذي يجعلها غير ملائمة للمسافات القصيرة . فضلاً عن اختلاف مقاييس السكك* قد يتسبب في العديد من المشاكل , ويتطلب عملية تفريغ وإعادة تحميل للشحنات عند كل نهاية مقياس وبداية آخر الأمر الذي من شأنه زيادة الوقت والتكاليف . ومن العيوب الأخرى عدم قدرتها على ارتقاء الأراضي شديدة الانحدار بسبب كتلة القطارات الضخمة والطبيعة الملساء لعجلاتها والسكك التي

[1]) د. عبد العزيز محمد حبيب , يوسف يحيى طعماس: جغرافية النقل والتجارة الدولية , دار الكتب للطباعة والنشر . جامعة الموصل , الموصل , 1989 , ص34 – 41.

[2]) د. أحمد عبد السميع علام , مصدر سابق , ص124.

*) مقياس السكة يعبر عن المسافة الفاصلة بين قضبانها , وهناك في العالم أكثر من (39) مقياساً يتراوح اتساعها ما بين (3 قدم و 3 إنجات) وبين (5 قدم و 6 إنجات).

تسير عليها . إذ من غير الممكن أن تتجاوز درجة انحدار السكك الحديد عن (0.25%) كحد أقصى . في حين تتمكن السيارات من ارتقاء طريق تصل درجة انحداره (7% – 8%) . ويكمن المغزى الاقتصادي لهذه السمة هو أن مد السكك الحديد في التضاريس الوعرة يتطلب تفادي المرتفعات من خلال حفر الأنفاق أو الالتفاف حولها والتسبب في إطالة المسافة , وفي كلتا الحالتين , فإن ذلك سيؤدي إلى ارتفاع تكاليف إنشاءها بنسبة كبيرة قد تفقدها جدواها الاقتصادية[1].

وهناك سمة هامة لنمط النقل بالقطارات , يمكن أن تكون ميزة لها أحياناً , وقد تكون عيباً في أحيان أخرى . وتتمثل هذه السمة بالارتفاع النسبي للتكاليف الثابتة كون الاستثمارات فيها كثيفة رأس المال , مما يضعف من إمكانية التحكم بالتكاليف الكلية استجابةً للتغيرات الحاصلة في الطلب , لذا فإن هذه السمة ستكون ميزة إذا ما نجحت في استقطاب المزيد من الطلب والحفاظ على معدلات تشغيل مستقرة. فإن ذلك سيرفع من العائد على الاستثمار والذي من شأنه تقليص المدة اللازمة لاسترداد رأس المال . والعكس بالعكس[2].

2. **نمط النقل المائي .** *Pattern of Water Transport*

وينقسم إلى : -

أ- النقل النهري , وسيلة النقل فيه الزوارق المختلفة , وتتألف تسهيلاته من الأنهار والموانئ النهرية.

- خصائصه الاقتصادية كالآتي :

(1)الميزات : يتميز النقل النهري بانخفاض التكاليف والتي قد تصل إلى نسبة (10%) من تكاليف النقل بالسيارات , ويعود ذلك إلى كون القنوات النهرية غالباً ما تكون طبيعية مجانية , وقد لا تحتاج القوارب إلى استهلاك الوقود عندما تسير باتجاه مجرى النهر , كما تمتاز بقابليتها على حمل أوزان كبيرة نسبياً مقارنة بالسيارات[3].

(2)العيوب : تتلخص أبرز عيوبه بالبطء , إذ تبلغ سرعته (3%) من سرعة النقل بالسيارات , وكذلك وجود العوائق الطبيعية , فضلاً عن تأثره بالتقلبات التي تحصل في مناسيب مياه النهر[4].

ب- النقل البحري , وسيلة النقل فيه السفن المختلفة والناقلات والجنائب واللنجات ,...الخ. وتتألف تسهيلاته من الخطوط والقنوات الملاحية , والموانئ البحرية.

[1]) د. محمد رياض : جغرافية النقل , دار النهضة العربية للطباعة والنشر , الطبعة الأولى , بيروت , بدون سنة نشر , ص278- 331.

[2]) د. أحمد عبد السميع علام , مصدر سابق , ص121 – 124.

[3]) د.أحمد حسون السامرائي , د. عبد خليل فضيل, جغرافيا النقل والتجارة الدولية , الطبعة الأولى , دار الحكمة للطباعة والنشر , بغداد , 1990 , ص148.

[4]) المصدر السابق نفسه , ص150.

- خصائصه الاقتصادية كالآتي :

(1) الميزات : أهم ميزة للنقل البحري تتمثل في كونه أكثر أنماط النقل الأخرى ملائمة , من حيث الكلفة , لنقل الشحنات الكبيرة للمسافات البعيدة . كما أنه يتميز بإمكانية النقل عبره إلى معظم دول العالم , وذلك بسبب كون المسطحات المائية تشكل (70.8%) من إجمالي مساحة الكرة الأرضية , وهي محيطة باليابسة , والملاحة فيها متاحة لجميع الأمم بموجب القانون الدولي برعاية الأمم المتحدة [1], وكذلك يتميز بوجود خطوط الملاحة بصورة طبيعية ولا تحتاج إلى استثمارات لإنشائها أو إلى صيانتها . هذه الميزات جعلت هذا النمط من النقل يضطلع بنقل ما نسبته (85%) من إجمالي حجم التجارة العالمية[2].

(2) العيوب : وتتمثل عيوب هذا النمط من النقل بالبطء النسبي , وهذا ما جعله غير ملائم لنقل البضائع سريعة التلف . كما إن رؤوس الأموال الكبيرة التي يتطلبها الاستثمار في بناء الأساطيل البحرية وانخفاض نسبة التكاليف المتغيرة يقلل من مرونة التكاليف الكلية في استجابتها للتغير في حجم الطلب على فراغات السفن , مما يجعل من هذا النمط غير اقتصادي لنقل الشحنات الصغيرة أو للمسافات القصيرة . وكذلك يتصف بكونه شديد التأثر بالظروف المناخية , فضلاً عن أن حركته تكون محددة بالمسطحات المائية , لذا فإن فاعليته تتوقف على مدى توفر الممرات الملاحية والموانئ الملائمة وتسهيلات النقل الأخرى التي تربط هذه المسطحات المائية بمناطق اليابسة المختلفة.

ويمكن إجمال خصائص النمطين البري والمائي* في الجدول (1) الآتي : -

جدول (1)
مقارنة الخصائص الاقتصادية لكل من نمطي النقل البري والمائي*

الخاصية	النقل البري		النقل متعدد الوسائط	النقل المائي	
	طريق	سكة		بحر	نهر
السرعة	5	5	4	2	1
توفير الكلفة	3	2	3	5	4
الأمان	4	5	4	4	4
الثقة	5	5	4	3	3
المرونة	5	3	4	3	2
التوفر	5	2	2	مختلف	مختلف
بيئة صديقة	3	1	3	5	5
كلف البناء التحتي	5	4	مختلف	3	مختلف
صيانة البناء التحتي	4	5	مختلف	2	مختلف
توفر من الباب للباب	5	2	4	1	1
قيمة الشحن	عالية	مختلفة	عالية	مختلفة	منخفضة
حجم الشحن	واطئ	كبير	واطئ - معتدل	كبير جداً	واطئ - معتدل
مناسبته للشحن	جميعاً	جميعاً	الشحن العام	جميعاً	جميعاً
المسافة الاقتصادية	قصيرة	معتدلة	مختلفة	طويلة جداً	طويلة

Source/ UNCTAD secretariat: Assessment of a seaport land interface: an analytical framework,2004 ,P9.
*** (1: واطئ جداً) ,(2: واطئ) ,(3: وسط) ,(4: جيد), (5: جيد جداً).**

[1]) د. عبد العزيز محمد حبيب , يوسف يحيى طعماس , مصدر سابق , ص213.

[2]) د. أحمد عبد السميع علام , مصدر سابق , ص54.

*) نم اختيار هذين النمطين كونهما الأبرز في نقل التجارة الدولية.

3. نمط النقل الجوي .*Pattern of Air Transport*

وسيلة النقل المستخدمة في هذا النمط هي الطائرات , وتتألف تسهيلاته من المسارات الجوية والمطارات.

- خصائصه الاقتصادية كالآتي :

(1)الميزات : يتميز النقل الجوي بسرعته الفائقة والتي تؤهله لنقل البضائع سريعة التلف , وهو الأكفأ في نقل البضائع التي يتطلب نقلها عناية فائقة كالأجهزة الكونية والأقمار الصناعية , كما يعد الأفضل في توفير وسائل الراحة لنقل الركاب . وتتميز مساراته بكونها طبيعية ولا تحتاج الى إنشاء أو صيانة , فضلاً عن انخفاض تكاليفه الاجتماعية[1].

(2)العيوب : من أبرز عيوبه فإنها تتمثل بكون تكاليف النقل عبر وسائله باهظة الثمن , لذا فإنه يصلح لنقل ما خف وزنه وغلى ثمنه.

4. نمط النقل بالأنابيب . *Pattern of Transportation Pipelines*

ينفرد هذا النمط من النقل بعدم حاجته إلى وحدات نقل متحركة , وتشتمل التسهيلات على الأنابيب الناقلة والمضخات الميكانيكية.

- خصائصه الاقتصادية كالآتي :

(1)الميزات : يمتاز هذا النمط بانخفاض تكاليفه , فهي تقل بنسبة 50 – 70% عن تكاليف النقل بالقطارات , ويعود ذلك إلى عدم حاجة المواد المنقولة إلى وحدات متحركة أو لأوعية تغليف , وتسلك بها مساراً مستمراً من الأصل إلى المقصد , وهي بذلك تتطلب نفقات تشغيلية قليلة نسبياً . كما إنها لا تحتاج إلى وقود في أحيان كثيرة باعتمادها في عملية النقل على الجاذبية الأرضية , وفي أحيان أخرى يتطلب ذلك مضخات ميكانيكية . وهي قليلة التأثر بالظروف المناخية , ويكون فيها المنقول أقل عرضةً للتلف والضياع , وتتميز أيضاً بمرونتها العالية في تجاوز العقبات الطبيعية , وانخفاض تكاليف الإنشاء , وقلة تعرضها للأعطال وانخفاض تكاليف الصيانة[2].

(2)العيوب : أهم عيوب هذا النمط اقتصاره على نقل أنواع من السلع , كالمنتجات البترولية والغاز . كما إن صعوبة مراقبتها يجعلها عرضة للتخريب . وهي تتأثر بطول المسافة , إذ كلما زادت تلك المسافة قل مردودها الاقتصادي , كما تتأثر أيضاً بالظروف السياسية عند مرورها عبر أراضي بلدان أخرى . ويعد تدني قيمة أصلها الثابت أحد العيوب أيضاً , وذلك بسبب عدم إمكانية الاستفادة منها في مشاريع أخرى عند انتفاء الحاجة إليها.

[1]) د. عبد علي الخفاف : جغرافيا النقل والاتصالات والتجارة , الطبعة الأولى , دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع , عدن , 2000, ص178.
[2]) د. سعيد عبده , مصدر سابق , ص299 – 302.

رابعاً : الخصائص الاقتصادية لمنتج النقل.

Economic Characteristics of A Product Transport

منتج صناعة النقل له طبيعة خاصة , في المنظور الاقتصادي , تختلف عما هو عليه سائر الصناعات الأخرى . وهي تتبلور في عدد من الخصائص الاقتصادية والتي يمكن إجمالها في الآتي : -

1. قيمة منتج النقل مقترنة بالحركة .

Value of The Product Associated with the Movement of Transport

يعبر عن عملية النقل بأنها مقياس زمني للمسافة المكانية بين مواقع تبادل المنفعة , وتذهب فلسفة علم النقل عند بيانها كنه الفرق بين عملية الانتاج في كل من صناعة النقل والصناعات الأخرى الى أن عملية الانتاج في صناعة النقل تحدث عند أي نقطة من نقاط الرحلة وليس عند نقطة ثابتة واحدة , فمجرد مرور وسيلة النقل على طول خط الحركة هو في ذاته عملية إنتاجية , وتزيد فيها قيمة منتج النقل بازدياد المسافة المكانية أو بإضافة حمولة جديدة لمسافة معينة . في حين أن عملية الانتاج في الصناعات الأخرى تتم عند نقطة ثابتة واحدة[1].

ويمكن حساب القيمة الانتاجية للنقل من خلال الفرق بين قيمة السلعة قبل النقل وبعده , وهي تمثل في الوقت ذاته أجور النقل أو عوائد عناصر الانتاج المشتركة في هذا النشاط الاقتصادي.

2. منتج النقل لايمكن خزنه (يستهلك فور إنتاجه).*Product Transport Cannot be Stored*

يتمثل منتج النقل بالطاقة التحميلية (مكان لراكب أو طن/كم) . ولما كان تحقق الانتاج يتم بمجرد إنجاز الحركة , وأن عملية الانتقال هي استهلاك لذلك الانتاج , فإن هذا المنتج سوف يستهلك فور إنتاجه , سواءً استعمل أم لم يستعمل . وتتجلى أهمية هذه الخاصية عند تقدير كمية الطلب على ذلك المنتج , كماً ونوعاً وتوقيتاً . إذ أن التقدير الخاطئ , في حالة الفائض , سيؤدي إلى إهدار جزء من الانتاج دون إمكانية بيعه , أو حدوث اختناقات ومشكلة التكدس , في حالة العجز[2] .

كما تحد هذه الخاصية من إمكانية الاستفادة من مزايا الانتاج الكبير , إذ أن قابلية المنتج على الخزن وتأجيل الاستهلاك تعزز من القدرة على الموازنة بين العرض والطلب , وهذا ما لا يمكن تحقيقه عملية النقل.

---

[1]) د. محمد رياض , مصدر سابق , ص97.

[2]) د. سعد الدين عشماوي :مصدر سابق , ص97 - 99.

3. الطلب على منتج النقل مشتق [1]. *Demand for the Transport Product is Derived*

يرتبط الطلب على منتج النقل بشكل كبير بالطلب على السلع والخدمات , لذا فإنه يعتبر طلباً مشتقاً , وينطبق ذلك سواءً على المستوى المحلي أم الدولي . فكما تؤدي زيادة الطلب على سلعة معينة إلى زيادة الطلب على وسائل النقل المتاحة لغرض إيصالها من مراكز إنتاجها إلى حيث استهلاكها , فإن توسع التجارة الدولية سوف يؤدي الى زيادة الطلب على وسائل النقل الخاصة بها , سيما وسائل النقل البحري . لهذا السبب تعد إحصاءات التجارة الدولية أكثر فائدة في تقدير الطلب على فراغات السفن المعدة لشحن البضائع .

4. وجود منتج متصل (العرض المشترك) . *A joint Offer*

يتميز منتج النقل بكونه متصل بالطاقات التحميلية التي يتم إنتاجها تلقائياً أثناء رحلة العودة لوحدة نقل معينة , (ويدعى العرض المشترك , أي أن عرض الفراغات المعدة للنقل في رحلة الذهاب سيرافقه - تلقائياً - عرض لفراغات رحلة العودة) , وهي تعادل تماماً , في أهميتها , المنتج الأصلي . لذا فإن عدم استغلال المنتج المتصل يعني تحقق خسارة في عائد التشغيل [2]. وتبرز هذه الخاصية عندما تبحث السفن , سيما التخصصية* , عن أماكن ذروة الطلب فإنها تواجه رحلات غير ناجحة (منتج غير مستغل بصورة جزئية أو كاملة) في رحلة العودة , كما تصل نسبة الرحلات بدون شحنة في السفن الجوالة إلى العدد الإجمالي لرحلاتها إلى الثلث [3].

[1]) د. محمد صالح تركي القريشي , د. أحمد حسين الهيتي : مقدمة في اقتصاد النقل , دار الكتب للطباعة والنشر , جامعة الموصل , 1992 , ص46.

[2]) د. سعد الدين عشماوي : مصدر سابق , ص99 – 100.

*) إذ أنها مصممة لنقل أنواع معينة من الحمولات , مما يحرمها الاستفادة من رحلة العودة لنقل أنواع أخرى , كما يغلب على التجارة في مواسم الذروة انتقالها باتجاه واحد, الأمر الذي يزيد من احتمال مواجهتها رحلات غير منتجة.

[3]) د. محمد صالح تركي القريشي , د. أحمد حسين الهيتي , مصدر سابق , ص666 - 667.

المبحث الثاني

ألنـقل البحـــــري

Maritime Transport

يهدف هذا المبحث الى التعرف على أبرز عناصر النقل البحري والمتمثلة بوسائل النقل البحري والموانئ ليتسنى لنا في المباحث اللاحقة بيان الدور الذي تؤديه في التجارة الدولية . إذ تشكل كل من وسائل النقل البحري ووسائل النقل الاخرى جزءاً من السلسلة التي يتم من خلالها معظم النشاط التجاري الدولي , وتمثل الموانئ حلقة الوصل بين هذين الجزأين.

وهناك تفاعل بين كل من وسائل النقل البحري والموانئ من حيث كفاءة الأداء وأفق التطور المستقبلي لكل منهما , فتطوير وسائل النقل البحري سيملي على سلطات الموانئ , بفعل عامل المنافسة , على التكيف معها , وإذا ما استطاعت مواكبة تلك التطورات وأحسنت استغلالها ستتاح لها فرص أكبر لتحقيق المزيد من المنافع الاقتصادية والاجتماعية على حد سواء . وفي المقابل فان كفاءة أداء الموانئ ونجاحها في تلبية متطلبات الناقلين ومجاراة التطورات السريعة والمتلاحقة في وسائل النقل البحري سيولد الحافز على إحداث تطورات جديدة في صناعة تلك الوسائل وأساليب تشغيلها ، وبالتالي فان هذا التأثير المتبادل سينعكس حتما" على نشاط التجارة الدولية وتحديد آفاق تطورها.

لذا, ومن خلال النقاط التالية , سيتم التعرف وبشكل مقتضب على كل من وسائل النقل البحري (المتمثلة بالسفن) والموانئ ودورهما في التجارة الدولية , وذلك لغرض التمهيد لفهم العلاقة فيما بينها لما لها من أهمية محورية في موضوع الدراسة وكما يأتي : -

أولاً . وسائل النقل البحري. *Modes of Marine Transport*

تتألف وسائل النقل البحري من أنواع متعددة من السفن والناقلات , وتتحدد تبعاً لذلك طبيعة عملها وخصائصها الاقتصادية ونوع الموانئ التي تلائمها.

1. مفهوم السفينة والملاحة البحرية : *Concept of the ship and marine navigation*

وتعرف السفينة بأنها (الوسيلة التي سيطر بها الإنسان على البحر منذ القدم ، فهي أداة نقل التجارة الدولية والأفراد عبر البحار والمحيطات)[1]. وهي (كل عائمة تستخدم في الملاحة ولا تدفع بالمجاذيف تقوم أو تخصص أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح)[2]. ولا يغير اختلاف شكلها أو حجمها أو أبعادها من هذا المفهوم . ويقصد بالملاحة البحرية هي أن تخور تلك المنشأة عباب البحر. وبذلك نميزها عن الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية . (وقد شهد مفهوم الملاحة البحرية تطوراً منسجماً مع التطورات التي طرأت على المتغيرات العالمية الحديثة , فقد تم تحديد تعريف الملاحة البحرية خلال العقدين الماضيين من الزمن على أنها (عملية القيادة الآمنة والفعالة في البحر) , أما اليوم , ووفقاً للمنظمة البحرية الدولية IMO فقد تم تحديد تعريف الملاحة البحرية على أنها (عملية تخطيط وتسجيل ومراقبة حركة السفن من مكان لآخر))[3], وسيتم التعرض لهذا المفهوم وانعكاساته على نشاطات النقل البحري في المواضيع القادمة.

وتمثل السفينة وسيلة النقل البحري التي أسقطت حاجز المسافات الطويلة بين أقاليم العالم وربطت فيما بينها بتكلفة اقتصادية محددة وفي زمن حدد مداه القوة الدافعة المستخدمة في تسيير السفن والتي تراوحت بين الرياح التي حددت – فضلاً عن السرعة – اتجاهات ومسارات الرحلات البحرية قديماً, وقوة البخار, وماكينات الديزل , وأخيراً الطاقة النووية , فضلاً عن ابتكار رفاصات حديثة متعددة الزعانف وقد أكسبتها هذه الابتكارات في مجال السرعة والتحكم بالاتجاه مرونة كبيرة وحرية شبه كاملة في تحديد محاور خطوطها بما يتناسب وحاجة النقل , مما أسهم في تزايد دور النقل البحري في حركة التجارة على المستويين الإقليمي والعالمي [4]. كما أدت تلك التطورات إلى ظهور أجيال متعددة ومتنوعة من السفن اتسمت بالتخصص[5] , وهو ما سيتم تناوله في الفقرات الآتية.

(1)أنواع السفن [6]: *Types of Ships* :

[1]) د.سعيد عبده , مصدر سابق , ص 277.
[2]) المصدر السابق نفسه , ص 278.
[3]) جوزيف اوربانسكي: مشاكل النقل 2008 , المجلة الالكترونية , موقع بنك المعلومات البحري المصري, العدد 32 , السنة 2009, ص 2.
[4]) د. محمد خميس الزوكة : جغرافية النقل والتجارة , دار المعرفة الجامعية , الإسكندرية , 2008 , ص 169 .
[5]) د. أحمد عبد السميع علام , مصدر سابق , ص 149 – 154 .
[6]) أنظر في ذلك : -
- د. سعيد عبده , مصدر سابق , ص278- 281.

ويمكن تقسيمها على الأساسين الآتيين :-

أ- حسب نوع ونظام الحمولة: *According to the Type and System Cargo*

من أبرز أنواع السفن حسب هذا التقسيم هي ما يأتي :-

(2) *سفن الحاويات* *Containers Ships* :

ويتلخص نظام النقل بالحاويات في تغليف البضائع ورصها في حاويات ذات معايير موحدة , لها فتحات جانبية ترص فيها البضائع في المخازن أو في مصانع المصدر الشاحن ولا تفتح إلا عند المستورد بعد نقلها . ومن مزايا استخدام سفن الحاويات أن تكلفة النقل في هذا النظام تنخفض نتيجة الاستخدام الجيد للمعدات الرأسمالية التي تجهز بها السفن والموانئ ، ومن مزاياه أيضاً أنه يقلل عدد مرات تداول البضائع عندما تنقل البضائع في نظام النقل متعدد الوسائط , أو ما يسمى (من الباب إلى الباب From Door to Door) , ولها ميزات إضافية عدة سيتم تناولها في حينها , إلا أن نظام الحاويات يحتاج إلى استثمارات ضخمة لبناء السفن الخاصة بها , لذا فهي تتميز بارتفاع تكاليف بنائها مقارنة بالسفن التقليدية , كما وتتطلب إعداد موانئ خاصة للتعامل معها.

(3) ***سفن الدحرجة*** *Roll on/Roll off Ships (Ro/Ro)* :

وهي من أحدث أنواع السفن وأكثرها تطوراً , وتكون مزودة بفتحات في المؤخرة تسمح بمرور البضائع على جرارات خاصة الأمر الذي يجعل عمليات الشحن والتفريغ تتم بسهولة وسرعة كبيرة مما يرفع من إنتاجية السفينة والميناء على حد سواء . إلا أنه يلاحظ أن تكاليف بناء هذه السفن مرتفعة , فضلاً عن كبر حجم الفراغ الذي يضيع بالسفينة نتيجة لهيكل المقطورات وعجلاتها [7].

(4) *سفن الطبالي* *Pallet Ships* :

وهي مخصصة لوضع البضائع , بعد تغليفها في المصنع أو جهة الإنتاج , على الطبالي ليسهل رفعها بالرافعات الشوكية , ولا يتم تفريغها من فوق الطبالي إلا عند وصولها للمستهلك وهذا يسمى النقل المخترق . وتصنع معظم الطبالي من الخشب أو من الصلب وهناك اتجاه لتصنيعها من البلاستك ، وذلك على وفق قياسات خاصة . ويجب مراعاة ضرورة أن تكون مرونة في مقياس الطبالي لكي تتماشى مع العرض الخاص بعربات النقل البري وعربات السكك الحديدية . ولهذا النظام مزايا من بينها انه لا يحتاج إلى استثمارات كبيرة للتهيئة وتعديل السفن التقليدية إلى سفن طبالي , ولا يحتاج

- أحمد صدام عبد الصاحب الشبيبي : كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ التجارية السعودية في مواكبتها لتطورات النقل البحري مع إشارة إلى ميناء أم قصر العراقي , رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الادارة والاقتصاد – جامعة البصرة , البصرة , 2004 , ص69.

[7]) د. عبد العزيز محمد حبيب , يوسف يحيى طعماس ,مصدر سابق , ص147.

كذلك إلى استثمارات في الموانئ كما في نظام الحاويات , وهو يلائم جميع أنماط النقل الاخرى , ويقلل من الزمن المطلوب لفحص البضاعة , ويقلل أيضاً من احتمال تعرضها للتلف.

(5) ***سفن نقل الصنادل :*** *Barrage Carrying Vessels :*

الصنادل تعني محبوس الشحنة , أي اللفة البحرية التي يتم شحنها على السفينة , ويعد هذا النوع من أحدث الطرق الخاصة بتداول البضائع ويمكن تسمية الصنادل بأنها حاويات عائمة . ولا تحتاج السفينة الأم حاملة الصنادل إلى أي ميناء بل تقوم بإلقاء المخطاف في مساحة مائية عميقة ومحمية حتى تتمكن من تفريغ الصنادل وشحنها معتمدة على معداتها الذاتية , وهي تختلف عن سفن الحاويات , إذ بإمكانها نقل أنواع مختلفة من البضائع , مثل الطبالي والتعدين والأخشاب والحاويات . وتوجد عدة أنواع من السفن حاملات الصنادل مثل سفن اللاش , وسفن نحلة البحر, وسفن الباكات , وسفن متعددة الأغراض , وصممت هذه الأنواع المختلفة لتلبية الاحتياجات المختلفة.

(6) ***الحاملات المشتركة*** *Common Carriers :*

هذه السفن باستطاعتها حمل شحنات جافة وأخرى سائلة لغرض استغلال كل فراغات السفينة من أجل الحصول على وفورات الحجم الكبير.

(7) ***سفن الركاب*** *Passenger Ships :*

تخصص هذه السفن لنقل الركاب , وهي تعمل على خطوط منتظمة وغالباً ما يتم نقل كميات محددة من البضائع برفقة الركاب . ويلاحظ أن هذه السفن سريعة , إذ أنها تفوق دائما سرعة سفن البضائع العامة.

(8) ***ناقلات النفط*** *Oil Tankers :*

وهي أحدث أنواع أنماط السفن العاملة في البحار وأكثرها أهميةً وإسهاماً في الحضارة الصناعية والتجارة الدولية وأكبرها حجماً , وقد ساعدت الى حدٍ كبير في خفض تكلفة نقل البترول . وتشكل هذه الناقلات حالياً نحو نصف حجم الأسطول التجاري العالمي من حيث الحمولة وتتصدره من حيث العدد[8]. وقد أدى التطور المتزايد في بناء النقلات العملاقة الى ظهور مشكلات عن استخدام الموانئ والقنوات الملاحية الدولية , إذ لم تعد تسع لمرور تلك الناقلات لسعة حجمها , وهذا أدى إلى احتكار موانئ محددة للتعامل معها , كما هو عليه الحال في قناة السويس على سبيل المثال[9].

[8]) د. محمد خميس الزوكة : جغرافية التجارة الدولية , دار المعارف الجامعية , الإسكندرية , 2004 , ص89 .

[9]) د. محمد رياض , مصدر سابق , ص 139 - 142 .

ب- أنواع السفن حسب انتظام الرحلة [10]: *According to the Regularity of the Journey*

تتباين السفن من حيث انتظام رحلتها , ولهذا التباين تأثير مباشر على أساليب إدارة عمل السفينة وتكليف تشغيلها , وكذلك على طريقة تعاملها مع الموانئ والتسهيلات المطلوب من الموانئ توفيرها لكل صنف منها . وعلى هذا الأساس يمكن تقسيم السفن الى نوعين رئيسين هما :

(1) *السفن الجوالة* *Tramps Vessels* :

وهي السفن التي لا تتقيد بجدول إبحار أو خط سير معين, وهي غير ملزمة بأجور شحن محددة , وإنما تحدد تلك الأجور حسب قوى العرض والطلب على فراغات السفن , لذا فهي تمتاز بمرونة عالية من حيث التوقيت وجهة الإبحار . وعادةً ما تقوم هذه السفن بأداء خدمتها حول العالم في ظل المؤاجرة لمواطني أي دولة يبيح قانونها التعامل مع تلك السفن , وهي تميل للتركيز على حمل سلع متجانسة بخسة القيمة نسبياً , وغالباً ما تكون من نوع بضائع الصب (البضائع السائبة) ويكون هيكل السفن في معظمها بسيطاً قياساً بالسفن المنتظمة , وكذلك الحال لعنابرها والروافع المتوفرة لديها , ويتراوح الحجم المفضل لها ما بين (10000 الى 18000) طن وزن ساكن* . لذا فهي تعد من وسائل النقل البحري ذات الحجم المعتدل [11]. ويجب أن يكون الجهاز الموجه للسفن الجوالة على دراية بطبيعة الانتاج الاقتصادي في العالم ومواسمه , لاسيما الانتاج الزراعي , إذ يحاول ملاك السفن الجوالة , وبوساطة وكلاء التأجير ترتيب عملية المؤاجرة بحيث يقلل قدر الإمكان من رحلات السفينة وهي فارغة , بمعنى أنه عندما يعرض عليهم نقل مشحونات معينة من ميناء لآخر فإنهم يأخذون في الاعتبار الإمكانات المرتقبة لنقل مشحونات أُخرى من ميناء الوصول أو من ميناء قريب منه , لكن ذلك لا يتحقق دائماً بسبب عدم التوازن في اتجاهات التجارة العالمية . لذا فان السفن الجوالة تقضي مابين 30% - 40% من زمن إبحارها بدون شحنة [12].

---

[10]) Report by the UNCTAD secretariat: Assessment of a seaport land interface: an analytical framework , 31 December 2004 , pp10-11.

*) الحمولة الساكنة DWT (Dead Weight Tonnage) الفرق بين وزن السفينة وهى فارغة ووزنها وهى محملة وتقاس (بالطن المتري) وتمثل حمولة السفينة , وهو يعادل الفرق بين وزن الماء الذي تزيحه السفينة وهي محملة تحميلاً كاملاً , ووزنه وهي فارغة. وتختلف الحمولة الساكنة للسفينة اختلافاً طفيفاً في الصيف عنها في الشتاء , وما يشار لها عادةً هو وزنها في الصيف.

[11]) د. أحمد حسون السامرائي , د. عبد خليل فضيل , مصدر سابق , ص 48 .

كذلك انظر: د . محمد رياض , مصدر سابق , ص 145 .

[12]) محمد صابر علي الموسوي : اقتصاديات الموانئ العراقية (دراسة نظرية تطبيقية) , رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الادارة والاقتصاد- جامعة بغداد , بغداد , 1981 , ص 48 .

وهناك من الموانئ ما يميل نسبياً الى التخصص في التعامل مع السفن الجوالة , والواقع إن أغلب الموانئ في العالم يمكنها استقبال هذا الصنف من السفن للمرونة التي تتمتع بها ولعدها من السفن ذات الصفة الشائعة في البحر, لكن حدث في السنوات الاخيرة تحول ملحوظ في عمليات السفن الجوالة نحو السفن المنتظمة المتخصصة كون الاخيرة تقدم خدمة أفضل من حيث السرعة والتوقيت وسلامة الشحنة , وقد ساعد هذا الاتجاه في زيادة الإقبال على موانئ الخطوط المنتظمة على حساب موانئ السفن الجوالة .

(2) *السفن الخطية (المنتظمة)* *Liner Vessels* :

لقد نتج عن زيادة حصة البضائع المصنعة في التجارة الدولية , واتساع رقعة السوق العالمية , ورغبة أصحاب الصناعات في انتظام توزيع إنتاجهم , وضبط أوقات التسليم ضمن مدد محددة ومتفق عليها مسبقاً , إلى ظهور تجارة الخطوط المنتظمة تلبيةً لهذه الرغبات والتي عجز عن تلبيتها الصنف الجوال من السفن , وذلك بالرغم من نجاح الأخير في مجال نقل المواد الأولية للصناعات خلال مدة النمو الصناعي في القرن التاسع عشر . ونظراً لذلك فقد نشأت العديد من شركات الخطوط الملاحية المنتظمة التي قامت بتنظيم عمليات إبحار سفنها بما يكفل لها التردد المنتظم عبر موانئ محددة . وكنتيجة لانتظام عمليات التبادل التجاري أخذت هذه الشركات في تطوير سفنها لتلائم طبيعة هذا النوع من التبادل[13]. وفي المقابل فقد حتم ذلك على سلطات الموانئ تطوير خدماتها بما ينسجم والمتطلبات الجديدة .

وبهذا يمكن تعريف سفن الخطوط المنتظمة على أنها (تلك السفن التي تعمل بانتظام على خط إبحار معين, وتتردد على موانئ محددة , وفي تواريخ معلومة وأوقات منتظمة تبعاً لجدول إبحار ثابت ومعلن عنه مسبقاً)[14].

وهناك نوعان من الخطوط الملاحية المنتظمة [15]:

أ- الخطوط الملاحية القصيرة : وتتميز السفن العاملة فيها بصغر حجمها نسبياً , وتبحر لمسافات قصيرة بالمقارنة مع النوع الآخر, لذا فإن جزءاً كبيراً من الوقت الكلي للرحلة ينفق في الموانئ , وهذا يعني أن كفاءة عمل هذه السفن يعتمد بدرجة كبيرة على كفاءة الخدمات المقدمة لها من قبل الميناء.

[13]) د. أحمد حسون السامرائي , د. عبد خليل فضيل , مصدر سابق , ص 315 .

[14]) محمد صابر الموسوي , مصدر سابق , ص 46 .

[15]) المصدر السابق نفسه , ص 57 .

ب- الخطوط الملاحية لأعالي البحار :

وتتميز السفن العاملة في هذا النوع من الخطوط بأنها كبيرة الحجم نسبياً ومخصصة لقطع المسافات الطويلة نسبةً لغيرها من السفن.

وبصورة عامة تتداول السفن الخطية (المنتظمة) , من كلا النوعين المذكورين , البضائع العامة General Cargo مرتفعة القيمة , وتشتمل غالباً على السلع المصنعة ونصف المصنعة والمنتجات سريعة التلف , لذا فهي مجهزة بالمعدات اللازمة لحفظ البضائع وتسهيل عملية الشحن والتفريغ , وهي تحتوي على مجموعة من الروافع ذات طاقة الرفع العالية , وأجهزة قياس الرطوبة , وأجهزة التهوية , والثلاجات والعنابر المبردة , وغير ذلك , ولهذا يعد هذا النوع من السفن أغلى ثمناً وأكثر تعقيداً من السفن الجوالة.

وكانت اتفاقات المؤتمرات هي من بين العناصر الرئيسة في عمليات تشغيل السفن الخطية . وتسمى السفن العاملة في إطار تلك الاتفاقات (سفن المؤتمر الملاحي Shipping Conference) , ويعرف المؤتمر الملاحي بأنه اتفاق بين مجموعة من الخطوط الملاحية التي تعمل أساطيلها على خطوط ملاحية واحدة لتطبيق أجور نقل موحدة[16].

وبالرغم من ارتفاع تكاليف النقل في هذا النوع من الخطوط , بسبب زيادة نسبة الفراغات في السفينة وارتفاع نسبة تكاليفها الثابتة , إلاّ أن تزايد الإقبال عليها جاء نتيجة المنافع الاقتصادية التي حققتها لأصحاب الصناعات , فقد أسهمت في تحقيق وفورات اقتصادية بزيادة سرعة دوران رأس المال وتقليل المخزون السلعي ونسبة التالف من الشحنة المنقولة . لذا يلاحظ أن معظم التجارة الدولية المنقولة للدول النامية , عدا البترول والبضائع السائبة , تتم بواسطة سفن الخطوط المنتظمة.

ثانياً . الموانئ : *Seaports*

إذا كانت السفن تمثل وسيلة النقل الأساس للتجارة العالمية , فإن الموانئ تشكل النافذة التي من خلالها يجري التعامل بين هذه السفن ووسائل النقل البري , وبدونها لن تكون هناك قيمة للسفينة مهما بلغت تقنياتها وتجهيزاتها , وهذا يدلل على العلاقة التكاملية بين كل من السفينة والميناء , وقد خلق ذلك تلازماً منطقياً بين تطور السفن , وما يجب أن يتبعه من تطور مماثل في تجهيزات الميناء وأساليب إدارته وتشغيله . وللوقوف على بعض حيثيات هذا الموضوع سيتم تناول المحاور الآتية : -

[16]) بان علي حسين المشهداني : واقع أداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق (دراسة مقارنة) , رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الادارة والاقتصاد ـ جامعة البصرة , 2009 , ص81.

1. مفهوم الميناء : *Concept of port*

يعود الاصطلاح النقلي لكلمة ميناء Port إلى الكلمة اللاتينية Porta والتي تعني مدخل أو بوابة Gateway [17].

أما مفهوم مصطلح الميناء فقد حدده مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD بأنه (موقع لتبادل البضائع باستخدام النقل البحري , وهو موقع يساعد على توفير فرص التطوير التجاري من خلال تطوير الموانئ الحرة والأسواق الحرة)[18].

كما تم تعريفه على أنه (تلك المنطقة التي تتوفر فيها وسائل الرسو الآمن , ووجود أجهزة ومعدات لنقل السلع و/ أو المسافرين بين السفينة والشاطئ أو بين السفن)[19].

وتم تعريفه أيضاً بأنه (تلك النقطة العقدية بين اليابسة والماء والتي من شأنها توفير حركة آمنة وكفوءة بين نمطي النقل المختلفين)[20].

وعرفه آخرون بأنه (مكان على الشاطئ مزوداً بالتجهيزات لنقل البضائع من السفن وإليها , مع الأخذ بنظر الاعتبار أن الميناء الحديث يشتمل على أحواض السفن والأرصفة ذات العمق الكافي تحيطها مجموعة من مخازن الشحن والتفريغ ومزودة بالروافع والأوناش وغيرها من التجهيزات)[21].

وهناك العديد من التعاريف الأخرى التي لا تكاد تخرج عن إطار التعاريف المذكورة , ويمكن بذلك تعريف الميناء على أنه : منطقة على الشاطئ تشكل حلقة الوصل بين الماء واليابسة , توفر فيها وسائل الرسو الآمن , وتجهز بمعدات ومخازن لتسهيل عملية تبادل البضائع بين البر والسفينة , وسيساعد وجودها على توفير فرص التطوير التجاري.

ولابد هنا من الاشارة الى الفرق بين المرفأ Harbour والميناء Port . فالمرفأ هو موضع ساحلي , هيأته عوامل جغرافية وجيولوجية وطبيعية مختلفة , وقد يكون طبيعياً , أو قد يكون صناعياً بقيام الإنسان بإنشاء حواجز الأمواج Moles . فالمرفأ إذن هو الواجهة البحرية لليابسة

---

[17]) د. سعدي علي غالب : النقل البحري – دراسة في جغرافية النقل , الطبعة الأولى , مطبعة جامعة الموصل , الموصل , 1985 ,ص137.

[18]) أحمد علي أحمد الراشد : صياغة نموذج محاكاة على الحاسوب واستخدامه لتحسين أداء عمليات التفريغ في موانئ العراق , دراسة حالة في ميناء أم قصر , اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد- جامعة البصرة , البصرة , 2006 , ص56.

[19]) Ximena Clark, David Dollar, Alejandro Micco: Journal of Development Economics 75, World Bank, United States, (2004),P418.

[20]) Constantine D. Memos : PORT PLANNING, National Technical University of Athens, Zografos, Greece,2006 ,p8.

[21]) د. محمد أحمد الرويثي : الموانئ السعودية على البحر الأحمر – دراسة في الجغرافية الاقتصادية , الطبعة الأولى , مؤسسة الرسالة , السعودية , 1983 , ص182.

والتي تصلح لإنشاء ميناء عليها[22]. ويكون بذلك الميناء عبارة عن ما يقوم به الإنسان في المرفأ لجعله صالحاً لرسو السفن وحركة التجارة والنقل[23].

من هذا يتضح أن مفهوم الميناء أشمل , إذ أنه يمثل النطاق الذي يحتضن المرفأ , وإن أي ميناء في العالم لابد أن يضم مرفأً, سواء أكان طبيعياً أم صناعياً . وفي المقابل ليس من الضروري أن يستغل كل مرفأ لإنشاء ميناء حوله.

وبموجب هذا المفهوم , فإن الميناء هو الذي يمثل الوحدة الانتاجية التي تستغل المرفأ في خدمة الملاحة البحرية والتجارة الدولية بتزويدهما بالخدمات والتسهيلات اللازمة للقيام بنشاطاتهما الحيوية.

2. التطور التأريخي لنشاط الموانئ[24]: *Historical development of the activity of Seaports*

شهدت الموانئ عبر تأريخها سلسلة من التطورات الديناميكية والتي أثرت على طبيعة نشاطاتها والمهام التي تقوم بها , فكان هناك عدداً من النقلات النوعية والتي تم التعبير عنها بالأجيال , وكان لكل جيل منها سماته وملامحه الخاصة التي تعكس طبيعة البيئة التنظيمية والتكنولوجية لكل مرحلة , ولعل من أبرز هذه الأجيال ما يأتي : -

أ- موانئ الجيل الأول (ستينات القرن العشرين وما قبلها): *Ports of the first generation*

انحصر دور هذه الموانئ في تداول البضائع الصادرة والواردة باستخدام الأساليب التقليدية , كثيفة العمل , في المناولة والخزن المؤقت , مع تقديم الخدمات الملاحية الضرورية كالإرشاد والقطر والتموين.

ب- موانئ الجيل الثاني 1970 : *Ports of the second generation*

امتد نشاط الموانئ في هذه المرحلة ليشمل أعمال الخدمات التجارية والصناعية , كالتعبئة والصناعات التحويلية , كما أنها امتدت إلى مناطق الظهير لتغطية الاحتياجات التصنيعية في

---

[22]) د. محمد أحمد الرويثي,المصدر السابق نفسه ص183.

[23]) د. محمد رياض , مصدر سابق , ص162.

[24]) European Sea Ports Organization (ESPO) : A REVIEW OF PORT AUTHORITY FUNCTIONS:TOWARDS ARENAISSANCE , Brussel , 2009, pp3-5.

انظر أيضاً :

- د. إجلال إبراهيم محمد : تخطيط النقل وسياساته ,الطبعة الأولى , دار المعرفة الجامعية , الإسكندرية , 2008 , ص151 – 153.
- صلاح إسماعيل حسن : تسعير خدمات الموانئ البحرية , بدون ذكر الطبعة وجهة النشر , القاهرة , 2007 , ص30.
- احمد علي أحمد الراشد , مصدر سابق , ص58 – 62.

مجالات متعددة , كالحديد والصلب والمعادن الثقيلة وصناعات البتروكيمياويات ومعامل التكرير ... الخ.

ت- موانئ الجيل الثالث 1980 : *Ports of the third generation*

تميزت هذه المرحلة بتزايد الاتجاه نحو التخصص في نشاط الموانئ , بسبب تركيز النقل البحري العالمي على سفن الحاويات الذي رافق انتشار مفهوم تحرير التجارة العالمية . وأصبحت الموانئ تمثل أحد مصادر الدخل , كما إن تداخلها مع النشاطات الاقتصادية الاخرى منحها دوراً هاماً في تحفيز الاقتصاد , فقد أسهم ارتباط الميناء بالمراكز الانتاجية والتصنيعية في دعم الذكاء الصناعي وتعزيز القدرة التنافسية لمنتجاتها . وكان من إفرازات هذه المرحلة ظهور ما يسمى بالنقل المتكامل للموانئ والذي جعل منها حلقة من حلقات نظام النقل متعدد الوسائط , ومركزاً لوجستياً لخدمة التجارة العالمية.

ث- موانئ الجيل الرابع 1990 : *Ports of the fourth generation*

تميزت هذه المرحلة باستخدام التكنولوجيا بكثافة في تشغيل الموانئ والتركيز على التدريب , مما أدى إلى تحسين الخدمات المقدمة نوعاً وكماً , وتكامل عمليات المرور عبر محاكاة المحطات الطرفية والنقل وفقاً لمتطلبات الحاجة الآنية . كما تميزت هذه المرحلة أيضاً بزيادة الاهتمام باعتبارات التلوث , ومراعاة النواحي الاجتماعية والصحية والأمنية . أما من حيث البضائع الرئيسة المتداولة , فقد استمر التوسع بنشاط الحاويات مع زيادة الإقبال على هذا النمط من النقل على المستوى العالمي.

ج- موانئ الجيل الخامس 2000 : *Fifth generation ports*

برز في هذه المرحلة التركيز على الاستخدام المتزايد للبرمجيات وتكنولوجيا المعلومات في إدارة وتشغيل الموانئ , فقد جرى برمجة مختلف أنشطة الميناء الإدارية والفنية حسب أنظمة الكترونية متطورة , والاستفادة منها في التشغيل الآني والتخطيط المستقبلي . ونتج عن ذلك تعظيم الانتاجية وتدنية نسبة الخطأ , ورفع الطاقة الاستيعابية للميناء عبر الاستغلال الأمثل لمرافقه ومعداته المختلفة , وزيادة مستوى التنسيق فيما بينها.

كما أدى التوسع في نشاطات الموانئ إلى زيادة المساحات الجغرافية الخاصة بها , وظهور استراتيجية تكامل الموانئ المحورية , مما نتج عنه إتباع منهج اللامركزية وزيادة مشاركة القطاع الخاص ودخوله ضمن اتفاقات طويلة الأمد , وظهرت شركات إدارة الموانئ العالمية , وبرزت أهمية التعاون بين هيئات الموانئ , وأخذ الاهتمام يتزايد نحو مراكز الربحية . وكانت البضائع الرئيسة المتداولة في هذه المرحلة يتركز حول نظام النقل بالحاويات الذي ما انفك في

سعيه نحو التوسع والبحث المستمر عن أساليب جديدة أكثر تطوراً كنتيجة طبيعية للنجاحات التي حققها على المستوى العالمي في إطار نظام النقل متعدد الوسائط[25].

وطبقاً لهذا التقسيم تعد موانئ العراق من الجيل الأول من حيث السمات , وأساليب العمل , ونوع الخدمات التي تقدمها.

3. تصنيف الموانئ [26]: *Classification of Seaports*

اختلفت المعايير التي جرى على أساسها تصنيف الموانئ وذلك باختلاف المقتضيات العلمية لدراستها . لذا سيتم تصنيفها على أساس الوظيفة التي تؤديها كونه الأنفع في مجال هذه الدراسة.

وطبقاً لهذا المعيار يمكن أن تضم الموانئ الأصناف الآتية : -

أ- **الموانئ التجارية** *Commercial ports* **:** وهي الموانئ المعدة لاستقبال السفن التجارية , وتركز وظيفتها بتفريغ وشحن السفن من خلال أرصفة ومعدات ملائمة لنوع البضائع التي تتعامل معها.

ب- **موانئ الحاويات** *Container terminal* **:** وهي معدة لاستقبال سفن الحاويات , ومجهزة بمعدات خاصة للمناولة والشحن.

ت- **موانئ الترانزيت** *Transit ports* **:** تتركز وظيفة هذه الموانئ بتجميع البضائع الواردة ليعاد شحنها.

ث- **موانئ البترول والغاز الطبيعي** *Ports of oil and natural gas* **:** وهي مجهزة بخطوط أنابيب تمتد داخل البحر لنقل البترول من الحقول الى الميناء مباشرةً.

ج- **موانئ الصيد** *Fishing ports* **:** وهي مخصصة لسفن الصيد , وقد تشتمل على معامل لتعليب الأسماك.

ح- **الموانئ المحورية** *Hub ports* **:** وتكون عادةً هذه الموانئ متطورة وذات طاقات استيعابية كبيرة , وهي تهدف الى تسهيل عملية نقل البضائع لتعزيز وضعها التنافسي . وغالباً ما تشترك في تشغيل هذه الموانئ أكثر من جهة , كشركات الشحن وشركات النقل البري والبحري ,

---

[25]) Report by the UNCTAD secretariat: Assessment of a seaport land interface: an analytical framework , Op. Cit, p12.

[26]) للتوسع في هذا الموضوع انظر:

- د. محمد خميس الزوكة : جغرافية التجارة الدولية , دار المعارف الجامعية , الإسكندرية , 2004 ,ص90 – 97.
- د. محمد صالح ربيع العجيلي : مدن الموانئ العربية , الطبعة الأولى , دار الشؤون الثقافية , بغداد , 2002 , ص 187 – 192.
- الربان.علي عبد الله , الربان. مصطفى عبد الحافظ : إدارة وتشغيل الموانئ , الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري , جمهورية مصر العربية , 2000 , ص19 – 24.
- د. محمد رياض , مصدر سابق , ص166 – 188.

فضلاً عن إدارات الموانئ.وقد تشتمل هذه الموانئ على عدد الأصناف السابقة لتعمل , عبر التنسيق فيما بينها , كوحدة واحدة . ويتطلب إقامة هذه الموانئ توفر شروط معينة كي تصلح للقيام بهذه الوظيفة , كقربها من الخطوط الملاحية العالمية , ووجود ممرات ملاحية عميقة , وأرصفة مناسبة ومجهزة بمعدات متطورة.

خ- **الموانئ الجافة** *Dry ports* **:** وهي لا تقع على السواحل , لكنها تقوم بالعديد من مهام الموانئ البحرية, سيما الإدارية منها والإجراءات الجمركية وعمليات فحص البضائع , وذلك لتخفيف الضغط عليها منعاً لحدوث حالات التكدس والاكتظاظ , مما تزيد من طاقات الموانئ الاستيعابية وترفع من كفاءتها التشغيلية . ويمكن أن تكون قريبة من السواحل , فتكون وظيفتها صناعة أو إصلاح السفن أو الحاويات.

د- **الموانئ الحرة** *Free ports* **:** غالباً ما تكون هذه الموانئ جزءاً من موانئ كبيرة وليست قائمة بذاتها, وتتميز بالمرونة المطلقة في حركة البضائع والتجارة دون أن تخضع لرقابة جمركية. وتتركز وظيفتها على النشاطات التجارية ونشاطات القيمة المضافة والنشاطات الصناعية المختلفة والتي عادةً ما تستهدف التصدير.

ومن الجدير بالذكر أن بعض الأصناف المذكورة قد تعمل ضمن موانئ أكبر , كما أن هناك أصنافاً أخرى , كموانئ التموين وموانئ الخزن , لم يتم ذكرها كونها غالباً ما تكون ضمن الأصناف المذكورة , ونادراً ما تكون مستقلة بذاتها.

4.أنشطة الموانئ [27]: *Port Activities*

يقصد بأنشطة الموانئ أنها السلسلة المتكاملة من أنشطة النقل والتوزيع , وتتكون هذه السلسلة من نوعين من الأنشطة : النوع الاول يتضمن أنشطة توزيع المواد (أنشطة النقل) والمتكونة من أنشطة المناولة وأنشطة الخزن وأنشطة التعبئة والتغليف وأنشطة معالجة التوزيع ، أما النوع الآخر فيتعلق بأنشطة توزيع المعلومات (أنشطة الاتصالات) والمتكونة من أنشطة خزن ومعالجة وتحويل المعلومات ، في حين عند استخدام تحليل سلسلة القيمة كأساس لتصنيف أنشطة الميناء عندها يمكن تقسيمها الى أنشطة أساسية وأنشطة ساندة , فالأنشطة الأساسية للميناء أو (الأنشطة الجوهرية Core Services) وهي عبارة عن مجموعة من الأنشطة المترابطة التي تبدأ بوصول الشحنات ثم مناولتها ثم خزنها , أما الأنشطة الساندة , والتي يطلق عليها مصطلح خدمات القيمة المضافة

[27]) Report by the UNCTAD secretariat: Assessment of a seaport land interface: an analytical framework , Op .Cit, pp36-38.

Value Added Services, فهي عبارة عن الأنشطة التي توفر الدعم العام والخاص للنشاطات الأساسية . الجدول (2) يوضح الأنشطة الأساسية والساندة في الموانئ.

جدول(2)
الأنشطة الأساسية والساندة في الموانئ

نوع الأنشطة	الأصناف الرئيسة	مكوناتها
الأنشطة الأساسية	الخدمات الملاحية للمحطات الطرفية Marine terminal	الدخول الى الميناء وتوفير الحماية Access & Protection
		الإرشاد Pilot age
		إعمال القطر والسحب للسفينة Towage
		إدارة مرور الشاحنات Vessel traffic Management
		خدمات الحماية من الحريق Fire protection Services
	الخدمات البحرية للمحطات الطرفية: Terminal Services	خدمات ربط وإصلاح الشاحنات Vessel Lie-up services
		مناولة ونقل الحاويات Container handling & Transfer
		مناولة الشحنات التقليدية Traditional cargo handling
		التعبئة والتغليف Bagging & packaging
		مناولة الشحنات Dry & Liquid Bulk cargo handling
		خزن الشحنات Cargo Storage
	خدمات التصليح Repair Services	الكري والصيانة Dragging & Maintaining
		القنوات وأحواض السفن Chants& Basins
		تصليح المعدات الرافعة Lift equipment Repairs
		تصليح الأرصفة الجافة للسفن Dry Dock ship Repairs
		تصليح الحاويات Container repairs
	مجموعة الخدمات الإدارية Estate Management Services	
	خدمات المعلومات الادارية Information Management Services	
الأنشطة الساندة	القيمة المضافة للخدمات value Added facilities (VAF)	خدمات الوقوف ، خدمات الزبون ، صيانة الناقلات ، خدمات التصليح ، تصليح وصيانة الحاويات ، خدمات التنظيف ، تأجير واستئجار الناقلات ، المعلومات والاتصالات ، خدمات الأمن والوقاية ، المطاعم والفنادق.
	القيمة المضافة للإمدادات Value Added Logistic(VAL) .	خدمات الإمدادات المتكاملة وتتضمن(السيطرة النوعية ،إعادة التحميل ، التجميع ، الفحص ، التصليح ، إعادة الاستخدام).
		خدمات الإمدادات العامة وتتضمن (الشحن والتفريغ ، ضغط / تفكيك ، خزن الشحنات ، حزن الصهاريج ، عمليات خزن عامة ، عمليات خزن على وفق ظروف معينة ، مراكز التوزيع ، حزن الحاويات الفارغة).

المصدر/ أحمد علي أحمد الراشد : صياغة نموذج محاكاة على الحاسوب واستخدامه لتحسين أداء عمليات التفريغ في موانئ العراق , دراسة حالة في ميناء أم قصر , اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد- جامعة البصرة , البصرة , 2006 ,ص67.

في حين أن منظمة (OSTRAN) الدولية التي تعنى بتنظيم البنى التحتية للنقل العام العالمي صنفت الأنشطة الرئيسة في الموانى حسب ارتباطها بالبنى التحتية للميناء وكما هو موضح في الجدول (3) الآتي: -

جدول (3)
تصنيف الأنشطة حسب ارتباطها بالبنى التحتية الأساسية للميناء

الخدمات الأساسية	البنى التحتية الأساسية
إعمال القطر والسحب	مساحات المحطات الطرفية الملاحية
الإرشاد	المساحات المحيطة بالأرصفة
الإرساء	الأرصفة
تأمين المساحة الكافية بين سفينة وأخرى على الأرصفة.	المساحات الأرضية للأرصفة والمخصصة للمنا دره
التصريف (رسم استخدام الرصيف)	المساحات الأرضية للأرصفة
الشحن والتفريغ والمبادلة من مخازن السفينة	المساحات الأرضية للأرصفة والتي يشيد عليها الرافعات الثابتة والطابقات البحرية والأحزمه
الوزن	أجهزة الوزن
الخدمات الملحقة • الإمداد بالمحروقات • الإمداد بالطاقة الكهربائية . • التنظيف .	مخازن الميناء المخصصة للمواد الخطرة .

المصدر/ أحمد علي أحمد الراشد : صياغة نموذج محاكاة على الحاسوب واستخدامه لتحسين أداء عمليات التفريغ في موانئ العراق , دراسة حالة في ميناء أم قصر , اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد- جامعة البصرة , البصرة , 2006 , ص68.

5.التكاليف المينائية للسفينة *Ship Costs Caused by the Port*:

كون السفينة منشأة اقتصادية , فإن من الطبيعي أن تسعى شركات الملاحة البحرية الى تدنية تكاليف رحلاتها وتعظيم أرباحها , ومن خلال تحليل تكاليف السفينة يلاحظ أن التكاليف المينائية تشكل نسبة هامة من التكاليف الكلية , وذلك مقابل ما يقدم لها من تسهيلات وخدمات لتلبية احتياجاتها المختلفة , إذ أعمال الشحن تصل إلى 30 - 36 % من إجمالي تكاليف الرحلة في حالة السفن التقليدية , وأكثر من 50% في حالة سفن الحاويات *, في حين أن الرسوم الأخرى للميناء تتراوح ما بين 4 – 9%[28].

ويتباين مقدار التكاليف المينائية للسفينة من ميناء لآخر , ولا يتوقف ذلك على التعرفة التي يفرضها الميناء على البضائع المتناولة أو على تسعيرة خدماته المختلفة , وإنما هناك العديد من التكاليف غير المباشرة والتي يتناسب حجمها عكسياً مع درجة تطور الميناء وكفاءة أداءه . ويلعب كلا النوعين من التكاليف دوراً بارزاً في تحديد السفينة للميناء الذي سيتم التعامل معه , وبالتالي

*) ولعل ذلك ما يفسر عدم قيام سلطات الموانئ , في معظمها , بأعمال الشحن والتفريغ , وإنما يتم إسنادها لشركات ومقاولين متخصصين للقيام بها.

[28]) UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN – ECLAC : CONCENTRATION IN LINER SHIPPING ITS CAUSES AND IMPACTS FOR PORTS AND SHIPPING SERVICES IN DEVELOPING REGIONS, Draft Report for Review December 31, 2007 , p21.

سيكون ذلك محدداً هاماً لقدرة الميناء التنافسية . وللوقوف على طبيعة هذه التكاليف سيتم تحليلها كالآتي : -

أ- التكاليف المباشرة : *Direct Costs*

ويقصد بها المبالغ النقدية التي تستوفى من أصحاب السفن في الميناء , وتنقسم هذه بدورها الى قسمين :

- مبالغ تستوفى لصالح سلطة الميناء.
- مبالغ تستوفى لصالح جهات خارج سلطة الميناء.

فأما المبالغ التي تستوفى لصالح سلطة الميناء , فإنها عادةً ما تكون مقابل خدمات حقيقية تتكفل هذه السلطة بتقديمها للسفن الزائرة , وينبغي أن تراعى في ذلك أحجام السفن إذ أنه يفترض نظرياً أن هذه المبالغ يتم استحصالها لمقابلة النفقات التي يتحملها الميناء في سبيل تأمين دخول وخروج السفن من وإلى الميناء وإنجاز أعمالها المختلفة , وتتنافس الموانئ في خفض هذه التكاليف لتعزيز قدرتها التنافسية , وتعمد معظم الموانئ الى وضع أسعار تفضيلية للشركات الملاحية الأكثر تعاملاً . من الأمثلة على هذه التكاليف ما يأتي[29] : -

(1) رسوم إشغال السفينة للأرصفة Berth Occupancy : وتحسب على أساس الحمولة الصافية أو الكلية المسجلة بالأطنان , أو على أساس طول السفينة , أو على أساس طول الرصيف المشغول.

(2)رسوم الإرشاد Pilot Age : ويعد هذا الرسم إلزامياً في معظم الموانئ , سواء أقدمت هذه الخدمة للسفينة أم لم تقدم , ويتم حسابها على أساس الحمولة الكلية , أو الصافية المسجلة , أو يقوم الميناء بأخذ مبلغ معين عن كل عملية , وقد يحسب على أساس غاطس السفينة أو الحمولة , أو على أساس طول الممر الملاحي الذي تتم فيه عملية الإرشاد.

(3)رسوم القطر Towage : وتحسب على أساس خصائص السفينة , أو على أساس الوقت الذي تستغرقه عملية القطر , أو على أساس قوة القاطرة المستخدمة.

(4)المساعدة الملاحية Navigational Aid : وتحسب على أساس الحمولة الكلية أو الصافية المسجلة, أو على أساس خصائص البضائع المحملة , وقد تحسب على أساس مبلغ معين حسب عدد الزيارات للميناء.

[29]) صلاح إسماعيل حسن , مصدر سابق , ص122 -137.

كذلك أنظر :

بان علي المشهداني , مصدر سابق , ص101 – 102.

(5) عملية التراكي والمغادرة Berthing and Leaving : وتحسب على أساس الحمولة , أو على أساس طول السفينة , أو مبلغ معين عن كل عملية.

(6) عملية مناولة الشحنات Cargo Handling : وهي إما تحسب على أساس التسعير للطن المتداول , أو على أساس الوزن أو الحجم.

(7) عملية تخزين الشحنات Cargo Storage : وتحسب على أساس المساحة التي تشغلها الشحنات , أو على أساس خصائصها من حيث الوزن والحجم والخطورة , أو على أساس قيمة تلك الشحنات , كما قد تحسب على أساس المدة التي تقضيها الشحنات في المخزن.

(8) مصاريف التموين Supplies charges : هي تستوفى مقابل إمداد السفينة بالوقود والمياه العذبة والمواد الغذائية والصحية ...الخ.

(9) رسوم البضائع Fees the goods : وهي رسوم تفرض على البضائع المتداولة في الميناء , وتكون محددة في قوائم بشكل مفصل تبين نوع البضائع وما يفرض عليها من رسوم.

(10) رسوم أخرى Other Fees : وهي عبارة عما يتم دفعه مقابل خدمات الاتصالات وأعمال الحراسة وتأجير ما تحتاجه من معدات وعمالة وأجور تنظيف السفن أو أي خدمات أخرى تقدم لها أثناء مدة الرسو في الميناء.

وأما المبالغ التي تستوفى لصالح الجهات الأخرى خارج سلطة الميناء , فإنها عادةً ما تكون عبارة عن رسوم أو ضرائب تفرضها تلك الجهات دون أن تكون نظير خدمة معينة , بل إنها ضرورية لإنجاز الأوراق الرسمية المتعلقة بمرور البضائع عبر الميناء , وتؤثر هذه التكاليف بدرجة كبيرة على قدرة الميناء التنافسية دون أن يستفيد من الإيرادات المتولدة منها , ولا يمتلك الميناء صلاحية التحكم بها , ويتناسب حجم هذه التكاليف عكسياً مع درجة تطور الميناء , إذ أنها في الموانئ المتطورة تنضوي تحت سلطة الميناء وتحدد بسياقات معينة تنسجم وسياسة الميناء العامة . لذا يمكن عد هذه التكاليف مؤشراً على درجة تطور الميناء , فعلى سبيل المثال يلاحظ أن نسبة هذه التكاليف في ميناء بورتسودان تصل الى (30% – 50%) من ثمن بعض البضائع , وقد تبلغ في بعض الأحيان الى 100% . في حين أن الرسوم المستوفاة من قبل سلطة الميناء تكون قليلة نسبة الى هذه الرسوم [30]. ولعل من أبرز موارد هذا النوع من التكاليف ما يأتي[31] : -

[30])مركز أخبار السودان اليوم : تحقيق عن ميناء بورتسودان بتأريخ 2011/5/14 منشور على الموقع الالكتروني : http://www.sudantodayonlin.com/news.php

[31]) د. محمد محمود يوسف: الادارة الإستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية , المنظمة العربية للتنمية الإدارية , القاهرة , 2003 , ص26.

(1) مبلغ التأمين لضمان إرجاع الحاويات الفارغة خلال المدة المحددة , والتي عادة ما تتراوح بين أسبوعين الى ثلاث أسابيع , وخلافه يتم استقطاع مبالغ معينة من ذلك المبلغ , وهي تدفع للشركة الناقلة مقابل الحصول على إذن تسليم البضائع.

(2) رسوم الجمارك Customs duties : ويتم دفعها لسلطة الجمارك , وعادة ما تكون مرتبطة بوزارة المالية .

(3) رسوم الفحوصات المتعلقة بالمواصفات Specifications والحجر الصحي Quarantine والحجر البيطري Veterinary Quarantine والحجر الزراعي Agricultural Quarantine وفحص البضائع بالسونار Screening Sonar.

(4) الضرائب المختلفة التي يتم استيفائها من قبل وزارة المالية من عملاء الميناء.

(5) المبالغ المستوفاة من قبل وكلاء الشركات الملاحية.

(6) رسوم أخرى Other Fees : وهي عبارة عن الرسوم التي يتم استحصالها من الموردين والمصدرين لصالح الوزارات والجهات ذات العلاقة بعمل الميناء , كوزارة التجارة على سبيل المثال.

ب- التكاليف غير المباشرة : *Indirect Costs*

ويقصد بها التكاليف التي يتحملها أصحاب السفن بسبب العمليات التشغيلية في الميناء دون أن يرافقها دفع لمبالغ نقدية أو غيرها لذلك الميناء , و يتناسب حجم هذه التكاليف عكسياً مع كفاءة الميناء , إذ أنها تكون منخفضة في الموانئ المتقدمة , بينما تكون مرتفعة في حالة الموانئ المتخلفة . وهذا ما يجعل الشركات الملاحية حسنة السمعة تحجم عن التعامل مع الموانئ الرديئة (منخفضة الكفاءة) حتى لو كانت محملة بشحنات مباشرة لها , وتفضل الاستعاضة عنها بالموانئ الكفوءة القريبة (وكما هو حاصل حالياً في العراق). بينما يرحب أصحاب السفن القديمة وكثيرة الأعطال بالتعامل مع تلك الموانئ الرديئة للاستفادة من علاوات التكدس وغرامات التأخير , وهذا من شأنه تفاقم المشاكل التي تعاني منها تلك الموانئ . إذ أن السفن الحديثة ذات الكفاءة العالية ترفع من كفاءة الميناء ,والعكس بالعكس.

ويمكن الإشارة إلى أبرز هذه التكاليف كما يأتي : -

(1) تكاليف الانتظار : *Costs of waiting*

وهي تلك التكاليف التي تتكبدها السفينة بسبب تأخرها في الميناء , ويمكن توضيحها من خلال المثال المبسط التالي[32] : -

سفينة افتراضية سعرها (6) مليون دولار , وعمرها الانتاجي (10) سنوات* , ويمكن بيعها كخردة بعد انتهاء عمرها الانتاجي بمبلغ (1) مليون دولار , عندها تكون قيمة الاندثار السنوي (نصف مليون دولار) , وبإضافة التكاليف السنوية الثابتة الأخرى [(50) ألف دولار تأمين + (50) ألف دولار صيانة + (100) ألف دولار أجور طاقم دائمي] , يكون مجموع التكاليف السنوية الثابتة (700) ألف دولار.

أما التكاليف المتغيرة للسفينة , وهي النفقات والمصروفات المرتبطة بتشغيل السفينة (كالوقود وطعام الطاقم ورسوم الموانئ ...الخ) كان مجموعها التقديري (700) ألف دولار , أي أن ما يتحمله صاحب السفينة من نفقات سنوية نظير امتلاك وتشغيل هذه السفينة هو (1.400) مليون دولار.

فإن كان صافي أيام التشغيل السنوي لهذه السفينة 340 يوماً , فإن تكلفة التشغيل اليومية لهذه السفينة ستساوي [(1,400) مليون دولار ÷ 340 يوماً = 4118 دولار] , وبالتالي يجب أن تكون قيمة النولون* المتحصل سنوياً (إيراد السفينة) لابد أن تزيد على (1.400) مليون دولار كي تتحقق صافي إيرادات موجبة.

الآن تعمل هذه السفينة على خط منتظم بين ثلاث موانئ هي (A وB وC) وحسب الترتيب الافتراضي الآتي : -

الميناء	أيام التفريغ	أيام الإبحار للميناء التالي
A	3	4
B	3	6
C	4	4
الاجمالي	10	14

في ظل ظروف العمل الطبيعية فإن السفينة تستطيع إنجاز (14) دورة بين الموانئ الثلاث سنوياً [(340) يوماً تشغيل ÷ (24) يوماً للدورة الواحدة] .

فلو حدث أي خلل في كفاءة عمل أي من هذه الموانئ الثلاث وتسبب بتكدس البضائع عند الأرصفة , وتأخر السفن القادمة بالانتظار عند مدخل الميناء . فإذا اضطرت السفينة للانتظار لمدة

[32]) صلاح إسماعيل حسن , مصدر سابق , ص71.

*) تم افتراض هذا العمر الانتاجي للتبسيط , إذ يتراوح متوسط العمر الانتاجي للسفن في الواقع ما بين (20 – 25) سنة.

*) النولون يقصد به (أجرة السفن وسائر المراكب البحرية , وتقدر بمقاولة الطرفين – الناقل وصاحب البضاعة المنقولة – وتثبت في بوالص الشحن) . وجاءت تسمية أجور النقل البحري ب(النولون) من نص المادة 106 من قانون التجارة العثماني لسنة 1906.

ثلاث أيام قبل أن تستطيع الرسو على أي من أرصفة الميناء , وازدادت مدة المناولة (التفريغ والشحن) تبعاً لذلك بمقدار يومين إضافيين , فأن السفينة ستقضي (5) أيام إضافية عما كان مخطط لبقائها في هذا الميناء , وسيكلفها ذلك ما مقداره (20) ألف دولار [(4000) دولار تقريباً مقدار التكاليف المتغيرة اليومية × (5) أيام] , وقد يرفع ذلك حجم التكاليف الكلية الى ما يفوق مبلغ النولون المتحصل , الأمر الذي قد يعرضها للخسارة. ولهذا السبب تفضل معظم الشركات الملاحية التعامل مع الموانئ ذات الإمكانيات الكبيرة وكفاءة الأداء التشغيلي العالية , وينأون بسفنهم عن الموانئ منخفضة الكفاءة حتى لو عرضت خدماتها بأسعار أقل.

(2) تكلفة الفرصة البديلة : *Opportunity Costs*

وهي عبارة عن مقدار الإيرادات التي كان من الممكن للسفينة الحصول عليها لو أن جدول الرحلات جرى بشكل منتظم , وقد تم فقده بسبب تلكؤ عمل الميناء واختلال البرنامج التشغيلي للسفينة . والواقع أن هذه التكلفة يمكن أن تكون أكبر بكثير من تكاليف الانتظار , إذ أن اختلال برنامج تشغيل السفينة سوف يفقدها الكثير من الشحنات التي كان من المتوقع الفوز بها , وبالتالي سوف تحرم من الحصول على مبلغ النولون لتلك الشحنات , فضلاً عن الإساءة لسمعتها من وجهة نظر الشاحنين.

(3) التكاليف الإضافية للتأمين [33] : *Additional Costs of Insurance*

تحرص شركات التأمين العالمية على متابعة ما يصيب البضائع من تلف بكل ميناء , وتحدد لكل منها مستوى تصنيف , وتحدد تبعاً لذلك قيمة التأمين على البضائع التي تتم مناولتها . ونتيجة لذلك تكون قيمة التأمين مرتفعة نسبياً في الموانئ الرديئة . فتخلف معدات المناولة , وانخفاض مهارة العاملين , وطوال مدة المناولة , وتكدس البضائع , وسوء التخزين , هي عوامل تزيد من مخاطر تلف البضائع وبالتالي ترفع من قيمة التأمين عليها . في المقابل ستكون قيمة ذلك التأمين منخفضة في الموانئ الكفوءة بسبب انخفاض درجة تلك المخاطر.

وذلك يفسر سبب تفضيل شركات الملاحة حسنة السمعة للموانئ ذات الكفاءة العالية واستعدادها لدفع رسوم أعلى , إذ أنها ستحقق في المقابل مكاسب كبيرة , سواء على مستوى حجم الأرباح أم على مستوى تعزيز سمعتها الحسنة , وذلك عبر زيادة عدد الرحلات وضمان وصول البضائع في التوقيت والكيفية المناسبين وبما يرضي رغبات العملاء . وهذا يعني أن تسبب الميناء في زيادة التكاليف المينائية غير المباشرة للسفينة سيؤدي إلى إحجام شركات الملاحة عن التعامل معه (أي إضعاف قدرته التنافسية) حتى لو كانت التكاليف المينائية المباشرة لذلك الميناء بمستويات منافسة.

[33]) مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية : النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية , جامعة القاهرة , القاهرة , 2009 , ص5.

المبحث الثالث

دور النقل البحري في التجارة العالمية

Role of Maritime Transport in World Trade

لتوضيح دور النقل البري في التجارة العالمية سيتم تناول المحاور الآتية : -

أولاً : أهمية النقل البحري في التجارة الدولية:

Importance of Maritime Transport in International Trade

من خلال مقارنة بسيطة بين نقل التجارة في البلدان النامية الحبيسة ($LLDC_s$)* مع نظيرتها البلدان الساحلية يمكن أن نلمس أهمية النقل البحري في التجارة الدولية . إذ يتطلب النقل التقليدي في بعض الدول الحبيسة تكاليف وأوقات مضاعفة , فعلى سبيل المثال تبلغ تكاليف النقل لاستيراد أو تصدير الحاوية المكافئة (20) قدماً في أوزبكستان (4600) دولار , وفي طاجاكستان (4550) دولار , وفي أذربيجان (3480) دولار , وفي قيرغيزستان (3250) دولار , وفي كازاخستان (3055) دولار , وذلك بمعدل مسافة 3350 كم بين تلك البلدان وأقرب موانئ في البلدان المجاورة لها . في حين أن متوسط تكاليف نقلها لا يتجاوز (950) دولار . كما أنها تأخذ في المتوسط (62) يوماً للتصدير , و(64) يوماً للاستيراد , وتتطلب 36 وثيقة أصلية و240 نسخة من 27 طرفاً بسبب الإجراءات الحدودية . بينما تحتاج الدول الساحلية في المتوسط إلى (18) يوماً للتصدير , و(27) يوماً للاستيراد[1].

ثانياً : اتجاهات النمو في التجارة العالمية: *Growth trends in world trade*

لقد حدث نمو متسارع في حجم التجارة الدولية في الحقبة لأخيرة , ويرجع ذلك الى اندماج الاقتصاد العالمي , وذوبان العقبات القانونية والثقافية , ويحدث ذلك على المستوى الإقليمي , كما

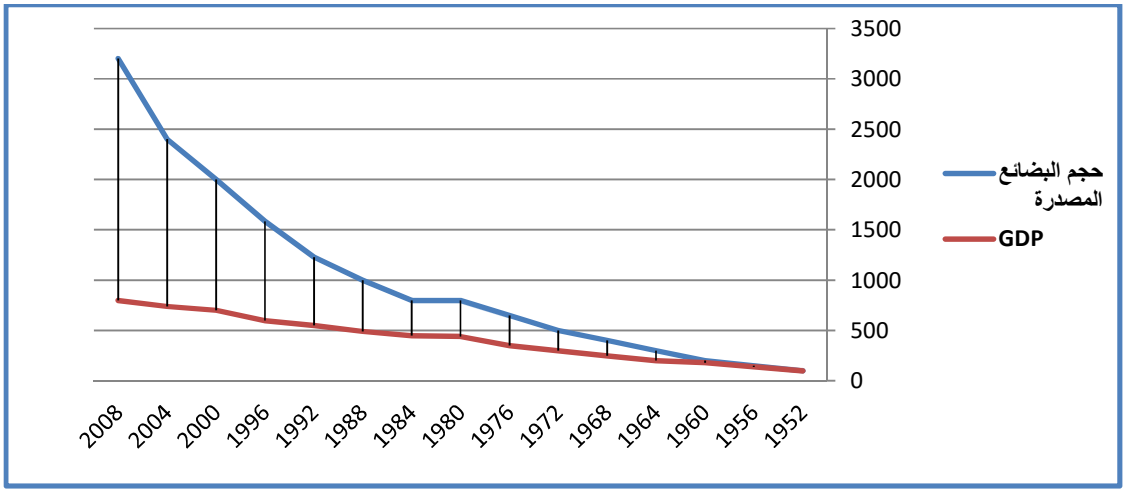
*) البلدان النامية الحبيسة *landlocked developing countries* ويرمز لها ($LLDC_s$) وهي البلدان المحاطة باليابسة , وتشمل 31 دولة نامية , تقع 12 منها في آسيا.

[1]) *UNCTAD secretariat* : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010 ,p160.

هو الحال في مجموعة النافتا* , وكذلك الاتحاد الأوربي , أو على المستوى العالمي المتمثل باتفاقيات منظمة التجارة العالمية التي تعمل على تقوية هذا التوجه وتدعيمه[2].

يبين الشكل (1) مؤشرات النمو في الاقتصاد العالمي , والذي يتضمن الرقم القياسي لحجم البضائع المصدرة و(GDP) للعالم لسنوات مختارة , إذ يظهر من خلاله النمو المتواصل المتحقق في كل من حجم البضائع المصدرة و(GDP) للعالم خلال السنوات بين (1952 – 2008) . ما يلاحظ أن النمو المتحقق في حجم الصادرات كان بمعدلات أعلى بكثير مما هو عليه في (GDP) سيما في عقد التسعينات والمدة التي تلتها , والذي رافق انتشار ثقافة العولمة , ويتضح ذلك جلياً من خلال الشكل (1) المذكور, إذ يظهر اتساع الفجوة بين هذين المتغيرين خلال المدة المذكورة . ويعد ذلك مؤشراً واضحاً على تأثير البيئة الجديدة للتجارة العالمية على حجم التبادل التجاري العالمي , وذلك في المدة التي تلت الحرب العالمية الثانية والتي تميزت بالنزعة نحو تحرير التجارة الدولية من القيود المفروضة عليها , وذلك في إطار اتفاقيات الجات ومن ثم منظمة (WTO) , وكما سبقت الاشارة إليه أعلاه[3].

الشكل (1)
مؤشرات النمو في الاقتصاد العالمي – الرقم القياسي لحجم البضائع المصدرة و(GDP) للعالم لسنوات مختارة 100=1952



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي :

UNCTAD secretariat : *Review of Maritime Transport, 2009* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2009.p7.

*) النافتا (NAFTA) اتفاقية التجارة الحرة لشمال أمريكا Trade Agreement North American Free:هي معاهدة لإنشاء منطقة تجارية حرة ما بين الولايات المتحدة وكندا والمكسيك. ودخلت حيز التنفيذ في 1 يناير 1994.

[2]) صلاح إسماعيل حسن , مصدر سابق , ص182.

[3]) *UNCTAD secretariat* : *Review of Maritime Transport, 2009* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2009.pp5-8.

ثالثاً : مؤشرات التجارة المنقولة بحراً : *Indicators of seaborne trade*

نتيجة للخصائص الاقتصادية التي تميز بها نمط النقل البحري في نقل التجارة الدولية , فقد استحوذ على الحصة الأكبر من عمليات نقل تلك التجارة , إذ أنه بتلك الخصائص يلبي معظم المقومات الاقتصادية التي تؤهله للقيام بهذا النشاط . وفي ظل عولمة الاقتصاد والحد من القيود على حركة التجارة الدولية والتي زادت من حدة المنافسة الدولية , فقد أدى ذلك الى بروز عنصر التكاليف كأحد أهم عناصر القدرة التنافسية في الاسواق الدولية , وهو ما جعل تكاليف النقل أكثر حساسية [4]. واستطاع نمط النقل البحري أن يبرهن نجاحه في هذا الميدان , وكان للطفرات النوعية في تشغيل وعمل الموانئ الأثر الكبير في تحقيق ذلك النجاح , وذلك من خلال التقنيات والأساليب الحديثة التي تم توظيفها لتحسين وتطوير الخدمات المقدمة للسفن . فقد كانت الأساليب التقليدية , التي اعتمدت المناولة اليدوية للبضائع في المدة التي تلت الحرب العالمية الثانية , تعيق استخدام سفن أكبر ذات سرعات أعلى , بسبب تكدس السفن في الموانئ وازدياد نسبة الفاقد من البضائع . إذ كانت تقضي ما يقارب (60%) من وقت رحلتها في تلك الموانئ , و(40%) في الإبحار[5] , مما أدى إلى ضعف إنتاجية الأسطول العالمي في تلك الحقبة .

لكن خلال عقدي السبعينات والثمانينات من القرن العشرين شهدت الموانئ ثورة تكنولوجية تمثلت بإدخال تقنيات متطورة في جميع مفاصل عملها , شملت أنظمة التشغيل ومعدات المناولة , فكان لها دورٌ حاسمٌ في سرعة ودقة العمل , الأمر الذي فتح آفاق واسعة لتطوير السفن , سواء من حيث الحجم والسرعة أم من حيث التجهيزات والمعدات المتطورة التي زودت بها , مما ترتب على ذلك انخفاض أجور النقل باستخدام هذا النمط . وبذلك , وبعد أن كانت مبادرة التطوير تأتي من السفن , قد تحولت إلى الميناء , إذ أن تطور أنظمة الاتصالات وتقنية المعلومات مكن سلطات الموانئ , وباستخدام المنهج العلمي , من تطوير موانئها في ضوء المستجدات المتوقعة على ساحة النقل البحري[6] .

وهناك عدة مؤشرات تشير على تزايد أهمية النقل البحري في التجارة الدولية , لعل من أبرزها المؤشرات التالية : -

---

[4]) ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC: *DEVELOPMENT OF ASIA - EUROPE RAIL CONTAINER TRANSPORT THROUGH BLOCK-TRAINS NORTHERN CORRIDOR OF THE TRANS-ASIAN RAILWAY*, UNITED NATIONS New York, 1999,pp1-2.

[5]) د. أيمن النحراوي : لوجستيات التجارة الدولية , الطبعة الأولى , دار الفكر الجامعي , الإسكندرية , 2008 , ص96.

[6]) صلاح إسماعيل حسن , مصدر سابق , ص192 – 193.

1. حجم التجارة المنقولة بحراً : *Volume of seaborne trade*

بسبب تفضيل نمط النقل البحري في نقل هذه التجارة , فإن النمو المتزايد المتحقق في حجم التجارة السلعية العالمية , أدى إلى زيادة حجم البضائع المنقولة بحراً وكما يظهر في الجدول (4) , إذ يظهر من خلاله الرقم القياسي لهذه البضائع والذي يشير إلى استجابة نمط النقل البحري للزيادات الحاصلة في حجم هذه التجارة , فقد حققت نمواً متواصلاً على امتداد المدة المذكورة , وذلك بالرغم من انخفاض الرقم القياسي لإجمالي التجارة السلعية خلال عامي 2008 و 2009 بسبب الأزمة المالية العالمية*.

الجدول (4)

الأرقام القياسية للبضائع المناولة والبضائع المنقولة بحراً و(GDP) عالمياً للمدة 1990- 2010 (100 = 1990)

السنة	الرقم القياسي لإجمالي للبضائع المناولة	الرقم القياسي للبضائع المنقولة بحراً	الرقم القياسي للناتج المحلي الاجمالي (GDP)
1990	100	100	100
1991	105	102	101
1992	110	106	103
1993	118	110	105
1994	130	115	108
1995	138	120	110
1996	145	122	112
1997	160	135	120
1998	165	140	127
1999	177	142	130
2000	187	151	135
2001	190	152	136
2002	197	160	138
2003	210	170	140
2004	230	175	147
2005	248	188	155
2006	268	195	159
2007	280	200	165
2008	260	201	165
2009	240	202	170
2010	268	207	172

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في المصدر الآتي :

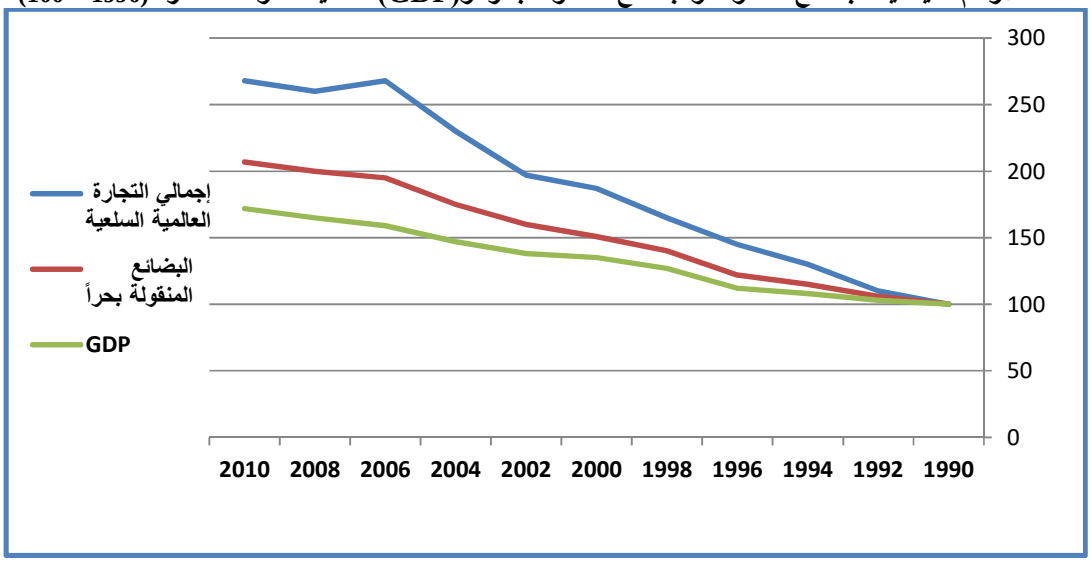
UNCTAD secretariat : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010 ,p4.

*) تسببت الأزمة المالية العالمية خلال العامين 2008- 2009 في انخفاض حجم التجارة السلعية العالمية بنسبة (13.7%) , بينما بلغت نسبة الانخفاض في قيمة هذه التجارة نحو (22.9%) , ويشير ذلك إلى انخفاض أسعار البضائع بسبب الكساد الذي ضرب الاقتصاد العالمي نتيجة تلك الأزمة.(*Review of Maritime Transport 2010 ,P4*).

ويصبح ذلك أكثر وضوحاً من خلال الشكل (2) والذي يبين الأرقام القياسية لإجمالي التجارة السلعية العالمية والبضائع المنقولة بحراً و(GDP) والتي تشير إلى اتجاهات النمو الحاصل في هذه المتغيرات خلال السنوات المذكورة . ويظهر من الشكل النمو المتحقق في حجم التجارة المنقولة بحراً وبمعدلات تفوق معدلات النمو في (GDP) .

الشكل (2)

الأرقام القياسية للبضائع المناولة والبضائع المنقولة بحراً و(GDP) عالمياً لسنوات مختارة (1990 = 100)



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (4).

إلا أن هناك أمرين يدعوان للتأمل , وهما الفجوة المتزايدة بين الرقم القياسي لإجمالي التجارة السلعية, من جهة , والرقم القياسي لحجم البضائع المنقولة بحراً , من جهة أخرى , ومن ثم تقلص هذه الفجوة خلال عامي 2008 و 2009 .

أما الأمر الأول : فيمكن أن يفسر بزيادة الأهمية النسبية لنمطي النقل الأسرع (الجوي والبري) , وذلك بسبب تزايد نسبة التداول في البضائع سريعة التلف والبضائع الثمينة في التجارة الدولية , كأحد إفرازات العولمة , وهي بطبيعة الحال تتطلب سرعة في النقل , كما أن ما حدث من تغير في نظريات التنمية بالاعتماد على المشاريع الوليدة التابعة للشركات متعددة الجنسية بجعلها قريبة من مصادر المواد الأولية أو الأسواق , بحسب طبيعتها , قد أدى إلى تغير هيكلية الطلب على النقل , هذا من ناحية . ومن ناحية أخرى , فإن ظهور الأنظمة المتكاملة الحديثة للإنتاج تطلب وجود سلاسل تجهيز حيوية موثوقة جداً تعتمد حلول النقل الكفوءة من خلال إعادة تقييم تكاليف النقل مقابل تكاليف الوقت المستغرق في ذلك النقل , وهذا ما دعا محترفو الخدمة اللوجستية الى إدارة تدفق المنتج

وعوامل الانتاج بجمع سلسلة التجهيز (المجهزون – المنتجون – المستهلكون) بهدف الاطمئنان بتسليم مناسب , وليس إنتاج ضعيف بتكاليف منخفضة[7].

ومع ذلك , فإن هذا لا يعني تراجع أهمية النقل البحري في التجارة الدولية العالمية , وذلك بصفته أحد أهم حلقات سلسلة منظومة النقل الحديثة متعددة الوسائط , وقد ساهم استخدام التقنيات الحديثة وتكنولوجيا المعلومات في كل من السفن والموانئ في جعل هذا النمط أكثر اندماجاً وانسجاماً مع هذه المنظومة الجديدة.

أما الأمر الآخر : فهو تقلص الفجوة بين المتغيرين المذكورين خلال العامين 2008 و 2009 , وهما العامين الذين شهدا الأزمة المالية العالمية والتي توسعت إلى أزمة اقتصادية , ففي الوقت الذي تراجع فيه الرقم القياسي لإجمالي التجارة السلعية العالمية فإن الرقم القياسي لكمية البضائع المنقولة بحراً قد واصل نموه , مما يشير ذلك الى أن نمط النقل البحري هو الأقل تأثراً بالأزمات الاقتصادية مقارنة بأنماط النقل الأخرى . وهنا يمكن تثبيت ميزة أخرى لنمط النقل البحري تتمثل بقدرته على امتصاص بعض زخم الصدمات التي تولدها الأزمات الاقتصادية العالمية , وبالتالي فهو يسهم في علاجها . إذ أن الكساد يشكل أبرز أعراض تلك الأزمات ويتسبب في استمرارها , وتكون عندها المفاضلة على أساس الكلف وليس على أساس الوقت . حينها تكون تدنية التكاليف وخفض الأسعار أحد مفاتيح الحل للخروج منها , لذا كان الانخفاض النسبي لأجور النقل البحري الملاذ الأنسب لكسر طوق هذا الكساد . وبذلك يمكن فهم سبب كون نمط النقل البحري هو النمط الأقل تأثراً بالأزمات الاقتصادية من بين أنماط النقل الأخرى.

2. حجم الأسطول العالمي : *Volume of the world fleet*

لقد كان للزيادات الكبيرة في حجم الطلب على فراغات السفن أثرها الفاعل في زيادة المعروض منها. الشكل (3) يبين طبيعة الاستجابة لذلك الطلب للمدة 1995– 2007 , ويتضح من خلاله أن هذه الاستجابة لم تنعكس بشكل زيادة في أعداد السفن بقدر ما انعكست على شكل زيادة في الطاقة الاستيعابية لها.

فقد تراوحت معدلات النمو في أعداد هذه السفن خلال المدة المذكورة بين (1% و17%) , وكانت معدلات هذا النمو قد بلغت في المتوسط (8.4%) . في حين تراوحت معدلات النمو في حمولة السفينة بالأطنان الاجمالية بين (1.5% و 49%) , وكانت معدلات هذا النمو قد بلغت في

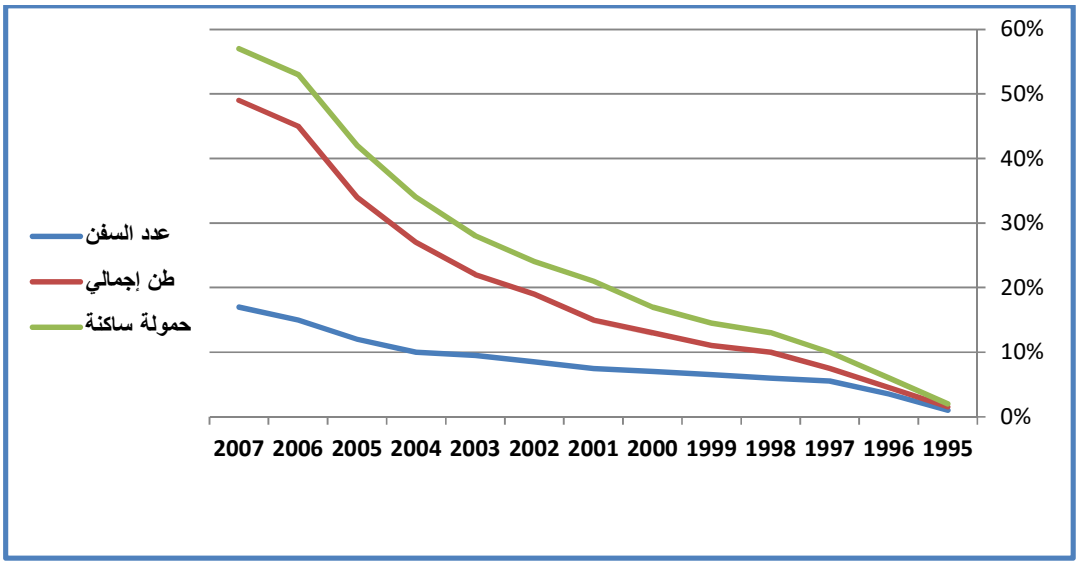
[7]) ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC: *DEVELOPMENT OF ASIA - EUROPE RAIL CONTAINER TRANSPORT THROUGH BLOCK-TRAINS NORTHERN CORRIDOR OF THE TRANS-ASIAN RAILWAY,* UNITED NATIONS New York, 1999,p16.

المتوسط (19.9%). بينما تراوحت معدلات النمو في حمولة السفينة الساكنة بين (2% و 57%) , وكانت معدلات هذا النمو قد بلغت في المتوسط (24.7%) .

كما يلاحظ التوجه المتزايد في السنوات الثلاث الاخيرة من المدة المذكورة نحو التوسع في طاقات السفن الاستيعابية , إذ بلغت (34%) و(45%) و(49%) في الأطنان الاجمالية , و(42%) و(53%) و(57%) في الحمولة الساكنة , في حين كان (10%) و(15%) و(17%) في عدد السفن , وذلك للأعوام 2005 و2006 و2007 على التوالي . إن ذلك يعد مؤشراً واضحاً على التغير الجوهري والهام في الاتجاه العام لصناعة السفن بالتحيز السافر نحو التوسع في أحجامها وطاقاتها الاستيعابية لتلبية الطلب المتزايد على فراغاتها.

الشكل (3)

تطور معدلات النمو في (GT و DWT و عدد السفن)* للمدة 1995 – 2007 (%0 = 1994)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في المصدر الآتي :

The Central Union of Marine Underwriters : Global Shipping Market Trends Facts & Figures Committee ,Oslo, Norway,2007. P3.

يعد السبب الأساس لهذا التوجه هو المكاسب الكبيرة التي تم تحقيقها من خلال وفورات الحجم الكبير. لكن هذا التوجه قد ألقى بظلاله على عمل الموانئ , إذ تطلب منها ذلك توفير خصائص معينة كي تتمكن من التعامل مع الأنواع الجديدة من السفن , لذا فلم تعد الكثير من الموانئ قادرة على استقبال السفن الكبيرة, وإنما اقتصر ذلك على موانئ معينة توصف بكونها محورية , إذ يعاد تقسيم الشحنات فيها على سفن أصغر حجماً ليتسنى لها الوصول إلى الموانئ الأخرى .

*) إذ أن : - (GT) تعني الأطنان الاجمالية. و(DWT) تعني الحمولة الساكنة.

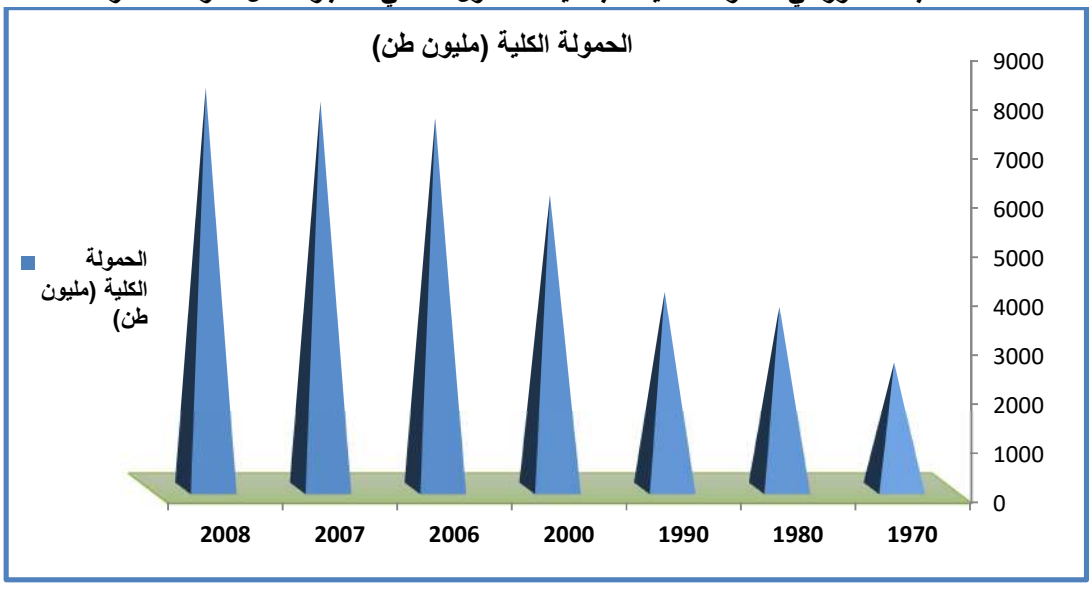
الجدول (5)
كمية الشحنات المحمولة (بالطن) ومقدار الأميال الطنية المنجزة لكل طن ساكن (dwt) لإجمالي الأسطول العالمي لسنوات مختارة

السنة	الطاقة الاستيعابية للأسطول العالمي (مليون dwt)	الحمولة الكلية (مليون طن)	الحمولة الكلية المنجزة (ألف مليون طن- ميل)	الحمولة المنجزة (طن لكل dwt	الحمولة المنجزة (ألف طن ميل لكل dwt)
1970	326	2566	10654	7.9	32.7
1980	683	3704	16777	5.4	24.6
1990	658	4008	16440	6.1	25.0
2000	799	5983	22927	7.5	28.7
2006	960	7545	30058	8.0	31.3
2007	1042	7882	31425	7.6	30.1
2008	1118	8168	32746	7.3	29.3

Source : *UNCTAD secretariat* : *Review of Maritime Transport, 2009* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2009,p76.

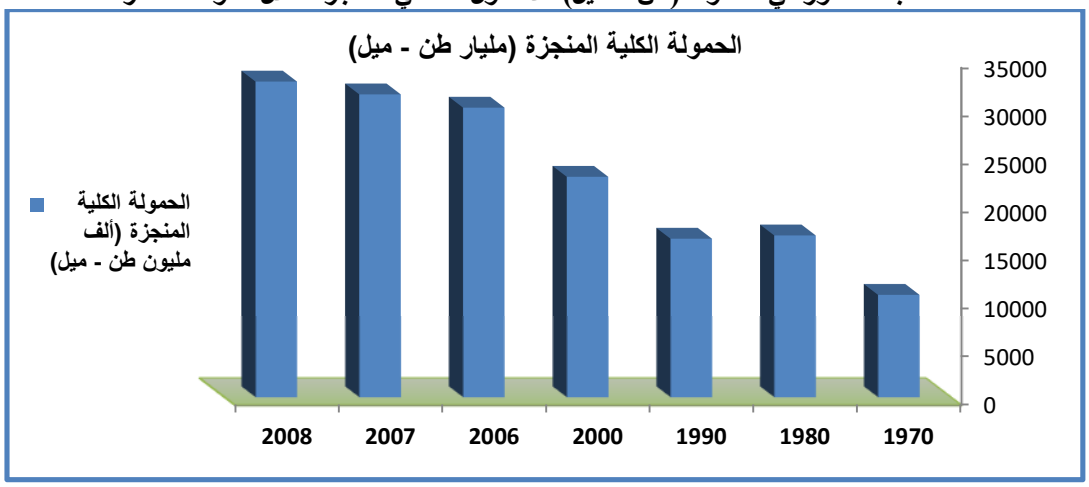
ويبين الجدول (5) التطور في الحمولات الطنية الاجمالية والساكنة المنجزة للأسطول العالمي في نقل التجارة الدولية العالمية خلال سنوات مختارة . إذ يتضح من الجدول الزيادات المتحققة في كل من الحمولة الطنية الاجمالية والحمولة الساكنة المنجزة خلال السنوات المذكورة بشكل متواصل , وكما يظهر بوضوح في الشكلين (4) و (5) , وذلك مقابل النمو المتحقق في الطاقة الاستيعابية للأسطول العالمي في تلك السنوات.

الشكل (4)
اتجاه التطور في الحمولة الطنية الاجمالية للأسطول العالمي المنجزة خلال سنوات مختارة



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (5).

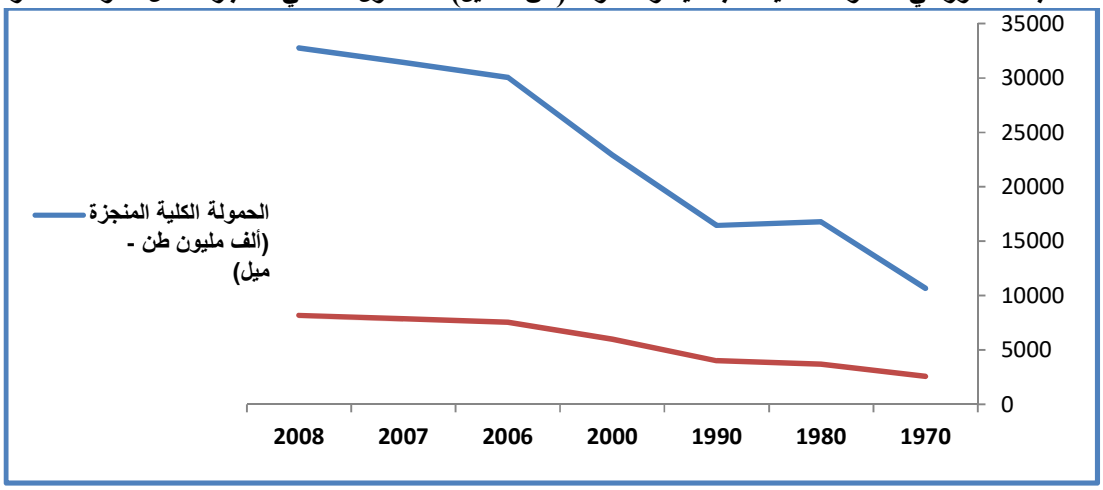
الشكل (5)
اتجاه التطور في الحمولة (طن – ميل) للأسطول العالمي المنجزة خلال سنوات مختارة



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (5).

ومن خلال التدقيق في الشكلين (4) و (5) يلاحظ أن النمو المتحقق في حمولة (طن – ميل) للأسطول العالمي وعلى مدى السنوات المذكورة يفوق بشكل واضح معدلات النمو المتحققة في حمولته الطنية . وبمعنى آخر الزيادات المتحققة في الطاقة الاستيعابية للأسطول العالمي قد أنجزت معدلات نمو في حمولة (طن- ميل) تفوق تلك التي تم انجازها في الحمولة الطنية , وهو ما يظهر بشكل جلي في الشكل (6).

الشكل (6)
اتجاه التطور في الحمولة الطنية الاجمالية والحمولة (طن – ميل) للأسطول العالمي المنجزة خلال سنوات مختارة



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (5).

ويمكن أن يعطي ذلك دلالات واضحة على تأثير الانجازات الكبيرة المتحققة في مجال النقل البحري , سواءً على صعيد صناعة السفن , أو على صعيد الموانئ . إذ أن استخدام التقنيات وأساليب وأنظمة التشغيل الحديثة في كل من السفن والموانئ أتاح للأسطول العالمي إنجاز عدد أكبر من الرحلات خلال مدة معينة من الزمن.

المبحث الرابع

محددات القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاتجاهات الحديثة للنقل البحري

Determinants of the Competitiveness of Ports in the Modern Trends Maritime Transport

في هذا المبحث , ستتم محاولة الوقوف على المحددات الجديدة للقدرة التنافسية عبر التعرف على أبرز ملامح الاتجاهات الحديثة للنقل البحري وواقعه الجديد وكما يأتي : -

أولاً : نظام التحوية . *Containerization System*

وهو نظام للنقل يعمد إلى استخدام اسلوب وضع البضائع في حاويات لغرض نقلها , عوضاً عن نقلها وهي سائبة . والحاوية* *Container* هي ذلك الوعاء أو الصندوق الذي يأخذ شكل المكعب ذي أبعاد وأوزان مختلفة **, وسمي بالحاوية لأنه يحوي بداخله السلع المراد نقلها من مكان لآخر[1].

1. ظهور ثورة الحاويات : *Emergence of containers revolution*

يعود تأريخ استخدام هذا النظام بشكل عملي أثناء الحرب العالمية الثانية من قبل الجيش الأمريكي لغرض الإسراع في تقديم المؤن العسكرية لجبهة أوربا . أما أول استخدام مدني لها فقد جاء عام 1948 . لكن التحول الكبير قد بدأ فعلاً بعد أن قام مالكوم ماكلين (Malcolm MacLean) بتجربته في النقل المباشر بواسطة الحاويات , والتي أثبت انخفاض أجور النقل باستخدام هذا النظام الى (95) سنتاً للطن الواحد بعد أن كانت (5.81) دولار[2]. ومما ساعد في انتشار هذا النظام التضخم الكبير في أحجام الوحدات المتحركة لمختلف وسائل النقل , وكذلك تطوير وانتشار معدات وآلات المناولة بما يمكن من التعامل مع الشحنات الضخمة من المنقول بصورة حاويات[3].

---

*) وتسمى أيضاً (الأوعية النمطية) أو (صندوق الشحن) , لكن لفظ (حاوية) هو الأدق لغوياً وأكثر شيوعاً.

**) طبقاً للمواصفات القياسية لمنظمة International Standard Organization (ISO) قد تم توحيد العرض والارتفاع لمعظم الحاويات ب(8) قدم , إلا أن الطول يختلف بمقاييس متعددة (10 و 20 و 30 و 40) قدم , لكن الحاوية الأكثر شيوعاً هي بطول (20) قدم , وهناك حاويات بطول (45 و 48) قدم والتي يشيع استخدامها في أمريكا واليابان.

[1]) د. عبيد علي أحمد الحجازي : مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية – تطبيقية) , منشأة المعارف بالإسكندرية , الإسكندرية , 2000 ,ص 82.

[2]) Raffat Zaheer: Multimodal Transport and Logistics: Best Practices, Achieving Greater Efficiency and Challenges.p1. A study Published on Website:
www.immtajordan.org/uploads/**Multimodal_Transport**_and_Logistics.pdf

[3]) د. سعد الدين عشماوي , مصدر سابق , ص86.

ويسهم نظام التحوية في خفض تكاليف النقل , وذلك من خلال[1] : -

أ- تقليل عدد مرات المناولة مقارنةً بالبضائع السائبة , ويؤدي ذلك إلى تقليل تكاليف المناولة لوحدة الوزن.

ب- تخفيض الوقت اللازم للشحن والتفريغ.

ت- تقليل نسبة التالف من البضائع والتي قد تصل إلى (30%).

ث- التقليل من احتمالات العبث أو سرقة البضائع , كون الحاويات مغلقة بإحكام.

ج- خفض تكاليف التغليف بما تصل نسبته إلى (50%) , ويعود ذلك الى الحماية التي توفرها الحاويات للبضائع تسمح بالاقتصار على تغليف بسيط نسبياً للبضائع.

ح- إمكانية استخدام جميع الفراغات المتاحة بغض النظر عن نوع البضاعة.

خ- قلة الحيز المطلوب لخزن البضائع , لإمكانية تقليل الضائعات من الحيز المتوفر للخزن , وقابلية التستيف العمودي , مما يقلل من تكاليف الخزن.

د- ملائمتها وسهولة نقلها عبر وسائل النقل المتعددة لتوحد أبعادها.

ذ- إتاحة إمكانية استخدام المكننة بكثافة في مناولة الحاويات , مما يزيد من إنتاجية العمل بنسبة تصل إلى (2000%) أي عشرون ضعفاً مقارنة بالأنظمة التقليدية.

ر- التقليل من تكاليف التأمين لانخفاض احتمالات تضرر المنقول.

ز- تسهيل العمليات الإدارية المتعلقة بحركة البضائع , مما يقلل من وقت انتظار السفينة.

س- تقليل مدة بقاء السفينة في الميناء , ففي حين تقضي السفن التقليدية (50%) من وقت رحلتها في الميناء, فأن سفن الحاويات لا تقضي سوى (12%) منها[2].

وكنتيجة لذلك فقد فرض نظام التحوية نفسه على أنظمة النقل التقليدية الأخرى , فأحدث طفرة هامة في مجال النقل والتي أطلق عليها البعض (ثورة الحاويات) والتي جاءت منسجمة مع مفاهيم (عولمة الإنتاج Production Internationalization) بسبب التخفيضات المتلاحقة التي استطاع تحقيقها في التكاليف والوقت المستغرق في النقل.

---

[1]) Petros Ioannou Anastasias Chassiakos : Automated Container Transport System between Inland Port and Terminals , University of Southern California-Center for Advanced Transportation Technologies, California, U.S.A. , December 2002 ,P1.

أنظر كذلك :

- د. أيمن النحراوي : موانئ الحاويات الدولية , دار المكر الجامعي , الإسكندرية , 2009 , ص267.
- د. سعد الدين عشماوي , مصدر سابق , ص86-88.
- د. عبيد علي أحمد الحجازي , مصدر سابق , ص83.
- د. عبد العزيز محمد حبيب , يوسف يحيى طعماس ,مصدر سابق , ص149- 150.

[2]) بان علي المشهداني , مصدر سابق , ص193.

2. الأجيال الجديدة لسفن الحاويات ووفورات الحجم :

New generations of container vessels and economies of scale

لقد شكلت الخصائص الاقتصادية التي تميز بها نظام التحوية حافزاً كافياً لشركات صناعة السفن لبناء أجيال متعاقبة من السفن المتخصصة بنقل الحاويات , وكان الاتجاه العام في بنائها هو زيادة الحجم والذي انعكس على السعة والأبعاد وكما يظهر في الجدول (6). إذ يتضح من خلاله الزيادات الكبيرة والمتواصلة في الطاقات الاستيعابية وأبعاد السفن مع ظهور الأجيال الجديدة منها , مما يعطي انطباعاً , وفي ظل هذه التوجهات , بعدم وجود أنماط موحدة للسفن , بل أن ظروف التشغيل التجارية والاقتصادية هي التي تحكم حجم وسعة السفن.

الجدول (6)
الأجيال المختلفة لسفن الحاويات

الجـــيل	السعة (TEU)	الطول (متر)	العرض (متر)
الأول	1000	180	26
الثاني	1800	225	30
الثالث	3000	290	32.2
APL C-10	4300	275	40
OOCL	8000	280	42.80
ULCS	15000	381	69

المصدر : صلاح إسماعيل حسن : تسعير خدمات الموانئ البحرية , بدون ذكر الطبعة وجهة النشر , القاهرة , 2007 ,ص194

وكان الهدف الأساس من زيادة سعة السفن هو الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير Economies of Scale , فقد أثبتت التجارب العلمية والعملية وجود علاقة عكسية بين التكاليف وسعة السفينة . فعلى سبيل المثال أن بناء سفينة الحاويات سعة (12000) حاوية TEU من قبل شركة سامسونج وتشغيلها على خط أوروبا - الشرق الأقصى قد نجح في تحقيق وفورات في التكاليف بنسبة (11%) , وذلك بالمقارنة بالسفن سعة (8000) حاوية TEU , وتصل هذه النسبة في الوفورات إلى (23%) عند مقارنتها بالسفن سعة (4000) حاوية TEU [1]. الجدول (7) يبين وفورات الحجم المتحققة لأحجام مختلفة من سفن الحاويات :

جدول (7)
وفورات الحجم لأحجام مختلفة من سفن الحاويات

سعة السفينة	تكاليف استثمار بناء السفينة	تكاليف الاستثمار لكلTEU	تكاليف التشغيل لكلTEU /ميل
TEU2000	(55) مليون دولار	(27500) دولار	(0.06) دولار
TEU4000	(85) مليون دولار	(21250) دولار	(0.04) دولار
TEU6000	(105) مليون دولار	(17500) دولار	(0.03) دولار

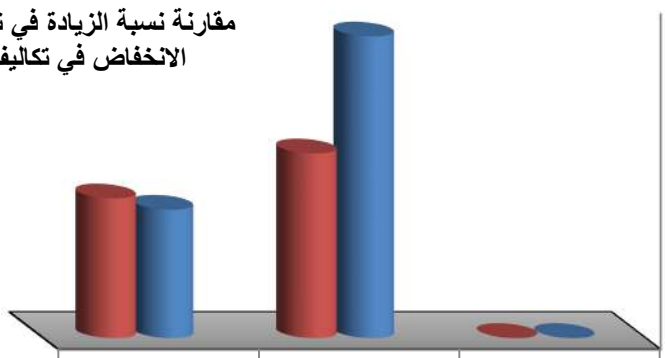
المصدر :
صلاح إسماعيل حسن : تسعير خدمات الموانئ البحرية , بدون ذكر الطبعة وجهة النشر , القاهرة , 2007 ,ص198- 199.

[1])صلاح إسماعيل حسن , مصدر سابق , ص184.

يظهر من الجدول (7) أن رفع تكاليف الاستثمار بنسبة (54.5%) لزيادة سعة السفينة من 2000 TEU إلى 4000 TEU, سيؤدي إلى تخفيض تكاليف تشغيل الحاوية/ميل بنسبة (33.3%) , كذلك فإن رفع تكاليف الاستثمار بنسبة (23.5%) لزيادة سعة السفينة من 4000 TEU إلى 6000 TEU, سيؤدي إلى تخفيض تكاليف تشغيل الحاوية/ميل بنسبة (25%) . أي أن نسبة الانخفاض في تكاليف التشغيل للحاوية/ميل عند زيادة السعة من 2000 إلى 4000 قد بلغت 43% من نسبة الزيادة في تكاليف الاستثمار, في حين أن نسبة الانخفاض في تكاليف التشغيل للحاوية/ميل عند زيادة السعة من 4000 إلى 6000 قد بلغت 106% من نسبة الزيادة في تكاليف الاستثمار , وهذا يعني أن نسبة الوفورات المتحققة في التوسعة الثانية كانت أكبر بكثير مما هي عليه في التوسعة الأولى.

ويتضح ذلك جلياً من خلال الشكل (7) , فهو يظهر الحالة عندما تكون كل من نسبة الزيادة في الاستثمار ونسبة الانخفاض في التكاليف تساوي (0%) , بينما في التوسعة الأولى لطاقة السفينة الاستيعابية يكون فيها العمود , الذي يمثل نسبة الزيادة في تكاليف الاستثمار, بمستوى أعلى من العمود الثاني , والذي يمثل نسبة الانخفاض في تكاليف التشغيل لكل حاوية/ميل , في حين يحدث العكس تماماً في التوسعة الثانية.

الشكل (7)
مقارنة نسبة الزيادة في تكاليف استثمار السفينة بنسبة الانخفاض في تكاليف التشغيل (الحاوية/ميل)



	6000TEU	4000TEU	2000TEU
نسبة الزيادة في تكاليف استثمار السفينة	23%	54%	0%
نسبة الانخفاض في تكاليف التشغيل لكل TEU	25%	33%	0%

المصدر : من إعداده الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (7).

3. مؤشرات تطور أهمية نظام التحوية :

Indicators on the evolution of the importance of containerization system

هناك العديد من المؤشرات التي تشير إلى تطور أهمية نظام التحوية وتصاعد دوره في عملية نقل التجارة الدولية , ويمكن الاشارة إلى أبرز هذه المؤشرات كالآتي : -

أ- تطور حجم التجارة العالمية المنقولة بالحاويات :

Evolution of world trade volume transported by container

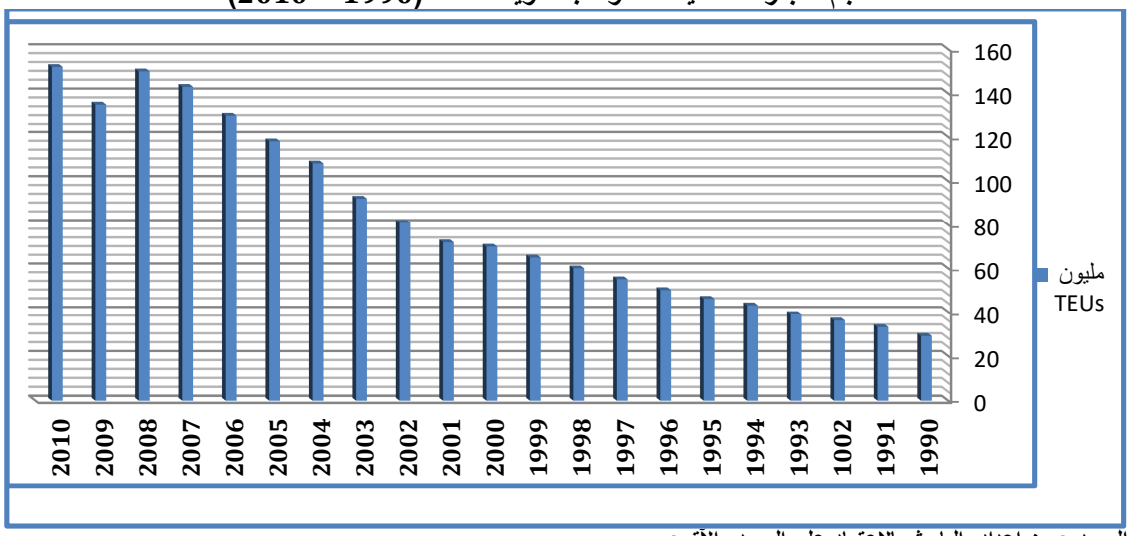
يمكن التعرف على اتجاهات التطور الحاصلة في حجم التجارة العالمية المنقولة عبر استخدام نظام التحوية من خلال ملاحظة الشكلين (8) و(9) الآتيين.

فالشكل (8) يبين حجم التجارة العالمية المنقولة بواسطة الحاويات للمدة من 1990 ولغاية 2010 , ويظهر من خلاله النمو المتواصل في عدد هذه الحاويات الذي تم تحقيقه منذ بداية المدة ولغاية عام 2008 , إذ بلغ نحو (150) مليون TEU_s [*], إلا أنه سجل تراجعاً عام 2009 بسبب حالة الكساد الناجمة عن الأزمة المالية العالمية , لكنه عاد ليسجل نمواً موجباً عام 2010 ليصل إلى نحو (152) مليون TEU_s, وذلك بسبب التعافي الجزئي للاقتصاد العالمي.

وعند مقارنة حجم التجارة المنقولة بواسطة الحاويات في نهاية المدة ببدايتها يظهر أن هذا الحجم قد تضاعف بنحو خمس مرات . وهو يشير بوضوح إلى الدور الكبير والمتنامي الذي يلعبه نظام التحوية في عملية نقل التجارة العالمية خلال العقود الأخيرة.

الشكل (8)

حجم التجارة العالمية المنقولة بالحاويات للمدة (1990 – 2010)



المصدر: من إعداده الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

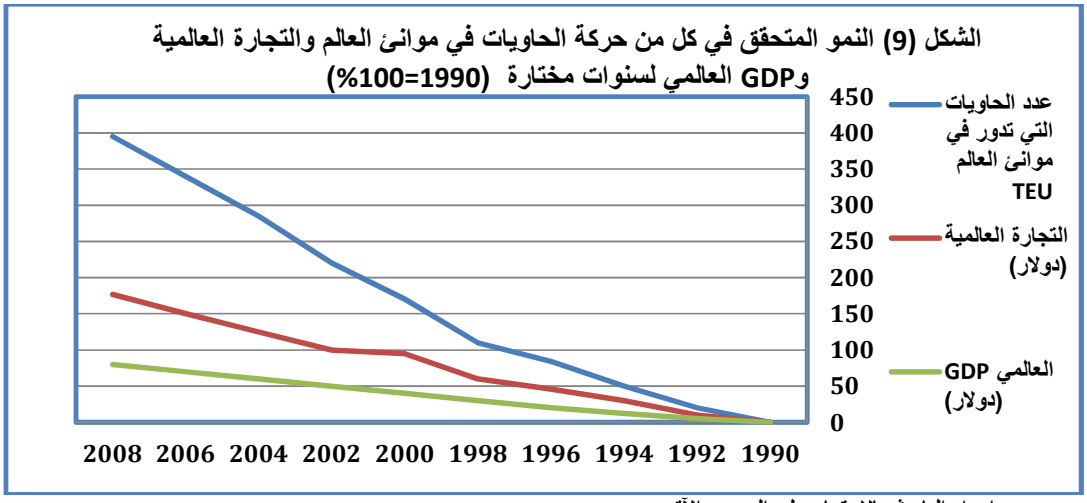
UNCTAD secretariat : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p20.

أما الشكل (9) فهو يوضح اتجاهات النمو الحاصلة في كل من حركة نقل الحاويات في موانئ العالم وقيمة التجارة العالمية والناتج المحلي الاجمالي العالمي لسنوات مختارة , ويمكن من خلال هذا الشكل أن نلمس تسارع النمو في حركة نقل الحاويات , إذ أنه نما بمعدلات أعلى من تلك المتحققة في كل من قيمة

[*]) TEU_s تعبر عن حجم الحاوية القياسية (40 أو 45) قدم.

التجارة العالمية و(GDP) العالمي , سيما بعد عام 2000, وفي ذلك مؤشر واضح على تعاظم الأهمية النسبية لدور نظام التحوية في عملية نقل التجارة الدولية العالمية خلال العقود الأخيرة.

الشكل (9) النمو المتحقق في كل من حركة الحاويات في موانئ العالم والتجارة العالمية وGDP العالمي لسنوات مختارة (1990=100%)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

Bart Kuipers: Transitions in the Global Container System, Port Infrastructure Seminar 2010 , Delft , 22 July 2010,P3.

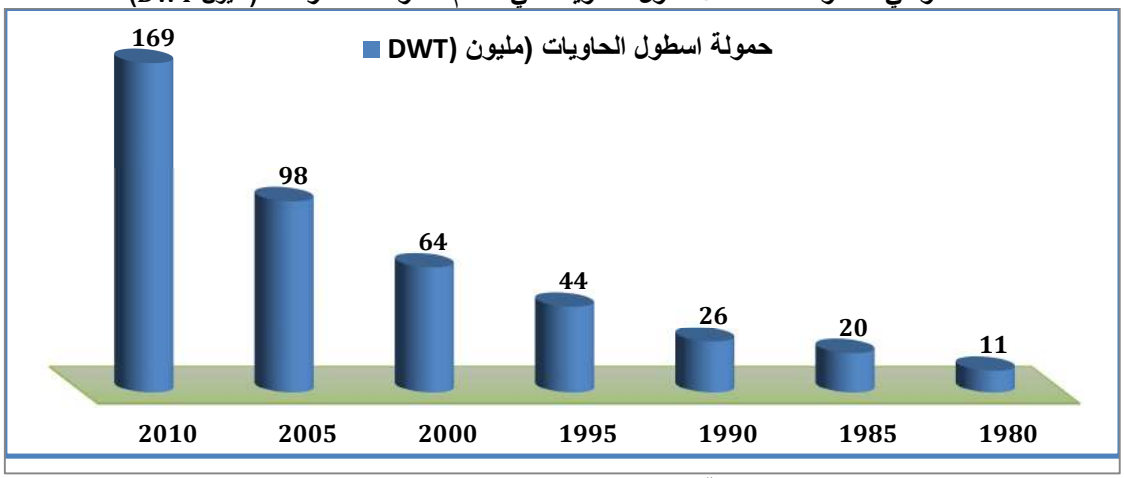
ب- النمو في حمولة أسطول الحاويات :

Growth in the tonnage of the fleet of containers

أدى الطلب المتزايد على النقل بواسطة الحاويات بشركات صناعة السفن إلى العمل على زيادة المعروض من فراغات السفن , وذلك عبر زيادة الطاقة الاستيعابية لأسطول الحاويات وكما في الشكل (10) التالي والذي يبين النمو المتحقق في الحمولة الساكنة DWT لذلك الأسطول لسنوات مختارة : -

الشكل (10)

النمو في الحمولة الساكنة لأسطول الحاويات في العالم لسنوات مختارة (مليون DWT)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

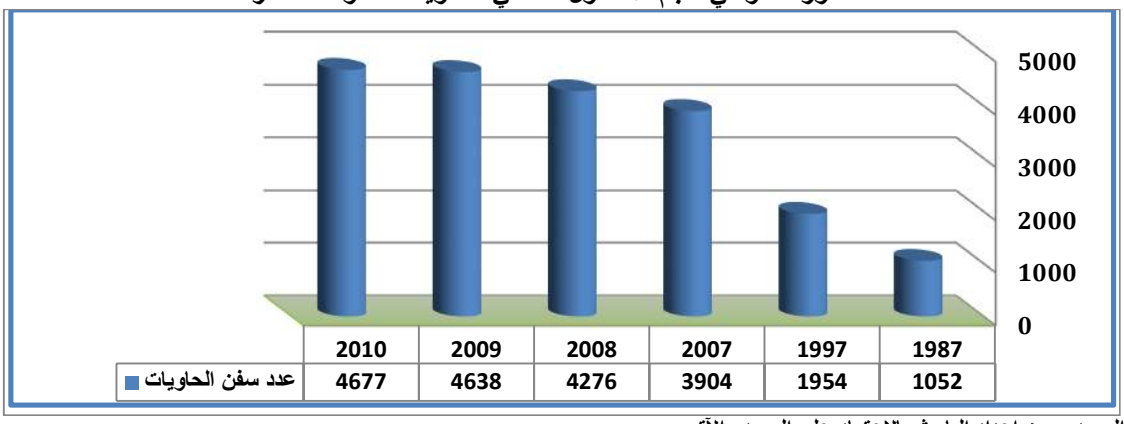
UNCTAD secretariat : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p31.

من خلال الشكل (10) يظهر أن الحمولة الساكنة DWT لهذا الأسطول قد سجلت نمواً متواصلاً خلال المدة المذكورة حتى بعد حصول الأزمة المالية العالمية , إذ بلغت نسبة الزيادة الاجمالية في هذه الحمولة بين عامي 2008 و 2010 أكثر من 72% , وسبب ذلك يعود إلى الطلبات المنتظمة لملاك السفن قبل الكساد , مما نتج عنه زيادة في المعروض (Over Supply) , والذي دفع بدوره إلى الاندفاع نحو تهديم القديم بأكثر من 300% في عام 2009[1]. ولدى مقارنة حمولة هذا الأسطول الساكنة في بداية المدة المذكورة بنهايتها يلاحظ أنها قد تضاعفت بأكثر من خمس عشرة مرة , مما يعكس بوضوح تزايد أهمية هذا النظام في ساحة النقل التجاري العالمية.

ت- عدد السفن في أسطول الحاويات : *Number of vessels in the fleet of containers*

بالرغم من أن الاتجاه العام لزيادة الطاقة الاستيعابية لأسطول الحاويات العالمي يشير إلى اعتماد خيار التوسع في حجم السفن , إلا أن الملاحظ أن عدد السفن المكونة لهذا الأسطول قد شهد هو الآخر زيادات ملحوظة خلال الحقبة الأخيرة , وكما يتضح من خلال الشكل (11) التالي : -

الشكل (11)
تطور النمو في حجم الأسطول العالمي للحاويات لسنوات مختارة



	2010	2009	2008	2007	1997	1987
عدد سفن الحاويات	4677	4638	4276	3904	1954	1052

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

UNCTAD secretariat : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p31.

يلاحظ من خلال الشكل (11) تسجيل زيادات في عدد سفن الحاويات على مدى السنوات المذكورة , وقد بلغ حجم الزيادة منذ بداية المدة حتى نهايتها نحو (3625) سفينة , أي أن حجم الأسطول العالمي للحاويات في عام 2010 قد تضاعف بنحو (4.5) مرة عما كان عليه في عام 1987 , فضلاً عن الزيادة في أحجامها.

[1]) *UNCTAD secretariat* : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p29.

كما أن عدد الحاويات قد شهد أيضاً تزايداً ملحوظاً خلال المدة المذكورة نفسها , إذ بلغت [(1215215) و (3089682) و (9436377) و (10760173) و (12142444) و (12824648)] حاوية وذلك للأعوام 1987 و1997 و2007 و2008 و2009 و2010 على التوالي[1] , أي عدد الحاويات قد تضاعف منذ 1987 وحتى 2010 بأكثر من (10.5) مرة , وهذا يعني أن هذه الزيادات تكاد تكون ضعف الزيادات الحاصلة في عدد السفن وخلال المدة نفسها , وهو ما يدلل على أن الزيادة في عدد السفن قد رافقها توسع في أحجامها وطاقاتها الاستيعابية.

وبهذا يمكن عدّ الزيادات المتحققة في كل من عدد السفن وعدد الحاويات مؤشراً أخر يشير بوضوح إلى تزايد أهمية نظام التحوية في نشاط النقل العالمي.

4. انعكاسات تطور نظام التحوية على الموانئ :

Implications of evolution in the system of containerization on port

عند تحليل تأثير التطور في نظام التحوية على الموانئ يلاحظ تبلور عدة أمور , منها : -

الأمر الأول : أن الالتزام بزيادة سعة سفن الحاويات وعدم تجاوز غاطسها أعماق معينة قد نتج عنه زيادة في كل من طول وعرض السفن . وترتب على ذلك تهيئة الموانئ بما يتلائم والأبعاد الجديدة لهذه السفن . ولا يشكل طول السفن مشكلة كبيرة للموانئ بقدر ما يحدثه عرضها , إذ أن ذلك يتعلق بمدى ملائمة طول الذراع الخارجي لرافعات الأرصفة للتعامل مع هذه السفن , وبالتالي يتطلب ذلك استثمار مبالغ طائلة في رافعات الأرصفة لمحطات الحاويات.

الأمر الثاني : قيام الشركات الملاحية الكبرى بعمل اندماجات واتحادات فيما بينها وتحديد عدد وأحجام السفن التي تعمل على كل خط ملاحي , وذلك لإمكان الجمع بين كل من وفورات الحجم الناجمة عن استخدام السفن الكبيرة , من ناحية , وحجم حركة التجارة المتاحة على مسار كل خط ملاحي , من ناحية أخرى , لغرض تعظيم أرباحها . وكان لذلك دلالات واضحة من حيث التأثير على شكل وحجم ونوعية التجهيزات التي يجب أن تكون عليها الموانئ البحرية , فضلاً عن أساليب تشغيل وإدارة هذه الموانئ كي تتمكن من جذب هذه الخطوط الملاحية المؤثرة في السوق الملاحي والتي يمكن حصرها في عشرين اتحاداً ملاحياً شبه مسيطر على السوق العالمي لحركة النقل بالحاويات[2].

الأمر الثالث : ترتب على الأمرين السابقين حدوث تغير في تصميم شبكة النقل بالخطوط النظامية مما تمخض عنه ظهور نوعيات جديدة من الخدمات مثل تلك التي عرفت باسم (الخدمات البندولية

[1]) *UNCTAD secretariat*: *Review of Maritime Transport, 2010* , Ibid ,P29.

[2]) صلاح إسماعيل حسن , مصدر سابق , ص185.

Transshipment) , خاصة على المسار الرئيس لحركة التجارة بين الشرق والغرب , وكذلك الخط الملاحي (أوروبا- الشرق الأقصى - الساحل الغربي للولايات المتحدة) .

الأمر الرابع : أدى هذا الواقع الجديد إلى بروز أهمية الموانئ المحورية , وأصبحت أحد أبرز العوامل الحاكمة في تحديد تصميم شبكة خطوط النقل النظامية الملاحية , فقد اعتمدت الشركات الملاحية العالمية الكبيرة على هذا النوع من الموانئ , إذ أنها الوحيدة القادرة على التعامل مع الأجيال الجديدة من السفن والتي تتميز بأحجامها الكبيرة , كالسفن ذات الطراز (بوست بناماكس) . في حين أن الموانئ الأخرى تتمكن من المساهمة في هذه التجارة عبر عملية المسافنة*.

ويؤكد ذلك على الأهمية الكبيرة والمتزايدة للموانئ الكبيرة , ويشير إلى ضرورة التوجه المستقبلي نحو إقامة موانئ ذات خصائص تمكنها من التعامل مع الواقع الجديد , وذلك إذا ما أريد لها الاحتفاظ بموقع مرموق على خارطة الموانئ الدولية.

الأمر الخامس : لم يقتصر تأثير التوسع في أحجام السفن على خفض تكاليف السفينة وزيادة إنتاجيتها, بل انعكس ذلك على إنتاجية الموانئ وبدرجة كبيرة , بل أصبحت إمكانية التعامل مع السفن الكبيرة أحد محددات القدرة التنافسية للموانئ البحرية . . الجدول (8) والشكل (12) الآتيين يوضحان إنتاجية بعض الموانئ في حالتي السفن الكبيرة والصغيرة.

الجدول (8)

متوسط إنتاجية الرافعات والأرصفة (حركة/ساعة) لموانئ مختارة في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة

الميناء	السفن الصغيرة*		السفن الكبيرة**	
	إنتاجية الرافعة	إنتاجية الرصيف	إنتاجية الرافعة	إنتاجية الرصيف
دبي	22	40	30	120
خور فكان	20	32	28	100
سنغافورة	23	45	36	140
نافا شيفا	18	30	22	40
جواهرلال نهرو	16	24	20	36
كولومبو- SLPA	14	23	18	45

Source: Ahmed Salem Nasser AL Eraqi :An Efficiency Analysis of Seaports Using Extended Window Analysis, Malmquist Index & Simar-Wilson Approach, Thesis submitted in fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy, July 2009,P11.

*) السفن الصغيرة/ 400-800 TEU. **)السفن الكبيرة/ 1800 TEU فأكثر.

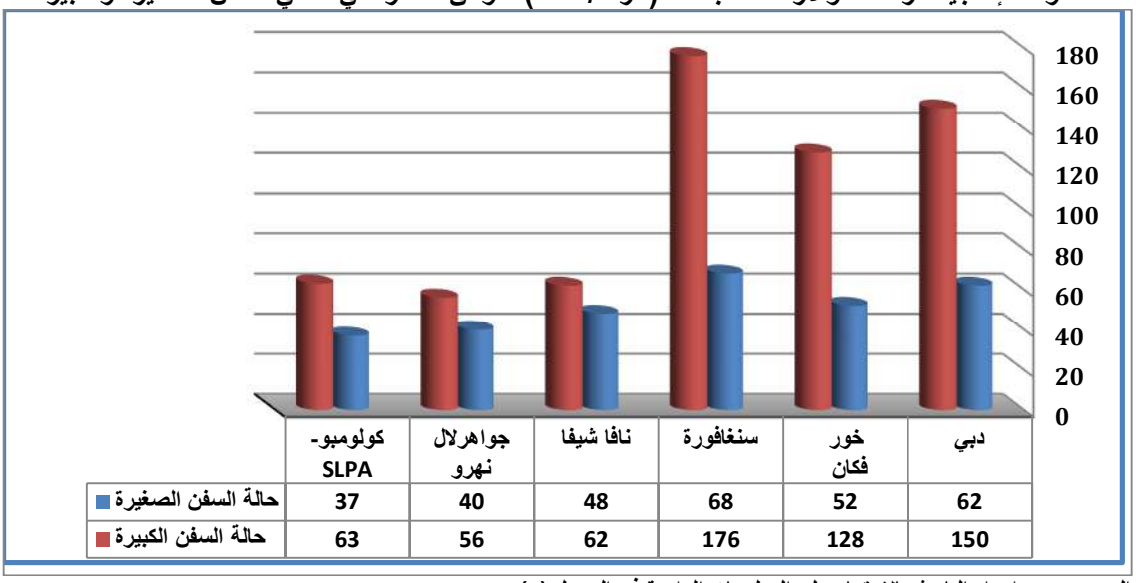
*) المسافنة : هي عملية تفريغ البضائع من السفن الكبيرة إلى الصغيرة , كي يتسنى إيصال البضائع للموانئ الصغيرة التي تعجز عن استقبال تلك السفن الكبيرة , وتتم هذه العملية داخل المساحة المائية للميناء , أي دون الحاجة إلى إنزال البضائع الى اليابسة.

فالسرعة التي اتسمت بها عمليات الشحن والتفريغ للسفن الكبيرة وفي ظل نظام التحوية أدت إلى زيادة سرعة دوران السفينة *, إذ أن مدتها انخفضت في بعض الموانئ من (7) أيام إلى (15) ساعة , مما أدى إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء ورفع من كفاءة أداءه[1].

ففي الجدول (8) يمكن ملاحظة التباين في إنتاجية كل من رافعات وأرصفة الميناء في حالتي السفن الصغيرة والسفن الكبيرة , إذ أنها تكون أعلى بشكل ملموس في حالة تعامل الميناء مع السفن الكبيرة , من ناحية , فإن ذلك يعود إلى التجهيزات المتطورة لهذا النوع من السفن والتي تساعد في إنجاز أعمال مناولة البضائع في حالتي التفريغ والتحميل مما تؤدي إلى انجاز الميناء لمهامه بوقت أسرع , وبالتالي سوف يرفع ذلك من إنتاجية الميناء . ومن ناحية أخرى , فإن إجراءات تهيئة الأرصفة والرافعات والمعدات اللازمة لرسو السفينة سوف لن تختلف كثيراً , من حيث الوقت والعمل في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة , لذا فإن تلك الإجراءات ستكون أقل نسبياً كلما كانت سعة السفينة أكبر.

الشكل (12)

متوسط إنتاجية الرافعات والأرصفة مجتمعة (حركة/ساعة) لموانئ مختارة في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة



	كولومبو-SLPA	جواهرلال نهرو	نافا شيفا	سنغافورة	خور فكان	دبي
حالة السفن الصغيرة	37	40	48	68	52	62
حالة السفن الكبيرة	63	56	62	176	128	150

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (8).

أما الشكل (12) والذي يبين إنتاجية الرافعات والأرصفة مجتمعة في حالتي السفن الكبيرة والسفن الصغيرة , فيمكن من خلاله التركيز على ملاحظة هامة , وهي العلاقة الطردية بين الفرق في الانتاجية بين الحالتين من جهة , ودرجة تطور الميناء . فكلما كان الميناء أكثر تطوراً , كان الفرق في إنتاجية الميناء بين حالتي السفن الصغيرة والكبيرة أكبر . وهو استنتاج منطقي , إذ أن الموانئ المتطورة تستخدم المعدات الرأسمالية بكثافة كالرافعات العملاقة , وأرصفة مهيأة ومجهزة بشكل كامل للتعامل مع السفن الكبيرة , لذا فإنها في حالة تعاملها مع السفن الكبيرة سوف تتمكن من استغلال نسبة أكبر من طاقتها

*) دوران السفينة : هو الوقت الذي تستغرقه السفينة ابتدءاً من دخولها الميناء وحتى خروجها منه.

[1]) بان علي المشهداني , مصدر سابق , ص193.

الإنتاجية المتاحة بالمقارنة مع حالة السفن الصغيرة , إذ أنها في الحالة الأخيرة سوف تكون نسبة هامة من تلك الطاقة المتاحة غير مستغلة , مما يجعل الفرق في الانتاجية بين الحالتين كبير.

فعند ملاحظة ميناء سنغافورة على سبيل المثال , وهو الأكثر تطوراً , فإن إنتاجية الرافعات والأرصفة فيه تزيد في حالة السفن الكبيرة بنسبة (159%) عنها في حالة السفن الصغيرة , بينما هذه النسبة في ميناء دبي هي (142%) , وتنخفض هذه النسبة بانخفاض إنتاجية الميناء ودرجة تطوره , إذ تصل هذه النسبة إلى (29%) في ميناء نافا شيفا الهندي ذو الانتاجية المنخفضة نسبياً.

وهذا الاستنتاج يؤيد ما تم التوصل إليه أنفاً , وهو أن تهيئة الموانئ للتعامل مع السفن الكبيرة , سيما سفن الحاويات , هو خيار استراتيجي آني ومستقبلي من الناحية الاقتصادية وينبغي التأكيد عليه , فهو شرط ضروري لجذب سفن الخطوط الملاحية العالمية ذات الانتاجية العالية , والتي ستساعد في رفع إنتاجية الميناء وتعزيز قدرته التنافسية , وبالتالي تحقيق الجدوى الاقتصادية من تشغيله.

ثانياً : نظام النقل متعدد الوسائط . *Multimodal Transport (MT)*

هو نقل البضائع باستخدام عدة وسائط نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية النقل بأكمله[1]. ويعد النقل متعدد الوسائط من أحدث أساليب ونظم النقل , فهو تكنولوجيا جديدة في مجال النقل , مصممة لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين باستخدام وسائط نقل مختلفة , منسقة وفق منهج ثابت ومستقر , وبموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية[2] .

فالنقل متعدد الوسائط في جوهره نظام قانوني جديد للنقل , وليس نمط جديد من أنماط النقل.

1. ظهور نظام النقل متعدد الوسائط :

يعدّ اكتشاف استخدام الحاويات في نقل البضائع مطلع الستينات بمثابة حجر زاوية في تطور صناعة النقل البحري لما أفرزته من تغيرات جذرية في صناعة النقل , وأصبحت الحاوية المشحونة بالبضائع قادرة على التحرك من موقع إنتاج السلعة وحتى وصولها إلى أسواق الاستهلاك وهو ما أطلق عليه نظام النقل متعدد الوسائط أو (من الباب إلى الباب From Door to Door) ، وولد عصر جديد هو عصر تعدد وسائل النقل براً وبحراً في منظومة متكاملة تحقق السرعة والسلامة وانخفاض التكلفة[3], وتحولت

[1]) د. محمد عبد القادر توفيق :النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية , 2006 ,ص3.
دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc .

[2]) د. محمد زنبوعة : أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية , مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية , المجلد22 , العدد الثاني , دمشق , 2006 , ص13.

[3]) UNCTAD secretariat: Assessment of a seaport land interface: an analytical framework, Op .Cit, P12.

وسائل النقل بدخولها هذه المنظومة إلى وسائط تخدم حركة تدفق البضائع من خلال البر والجو والبحر . وأصبح هذا النظام هو العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج للمستهلك.

ولم يأتِ الاتفاق دولياً على تنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط إلا بعد معاناة طويلة من الصعوبات القانونية التي كانت تثور عند شحن بضاعة من دولة إلى أخرى باستعمال وسيلة نقل واحدة , وذلك بالرغم من وجود معاهدات دولية تنظم سند الشحن , ومسؤولية متعهد الشحن فيما يتعلق بعمليات النقل أحادية الواسطة (Unimodal) . من هنا جاءت معاهدة الأمم المتحدة الخاصة بالنقل متعدد الوسائط للبضائع (United Nation Convention on International multimodal Transport of Goods) التي تم من خلالها تنظيم أحكامه في جنيف 1980 [1], وقد عرفته هذه المعاهدة بأنه (نقل البضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد للنقل متعدد الوسائط من مكان ما في دولة ما , إذ يتسلم متعهد النقل متعدد الوسائط (MTO) البضائع في حيازته وحتى وصولها إلى المكان المحدد لتسليمها في دولة أخرى)[2].

وتم الاتفاق على أن تدخل هذه المعاهدة حيز التنفيذ بعد انضمام 30 دولة إليها . غير أنه لغاية مطلع التسعينات لم تكن قد وقعت عليها سوى ستة أطراف فقط , فدفع هذا التباطؤ بمنظمة الأنكتاد (UNCTAD) بالاتفاق مع غرفة التجارة الدولية (ICC) إلى إصدار قواعد اختيارية لتنظيم عمليات النقل متعدد الوسائط (UNCTAD - ICC Rules for MT Documents) تم إقرارها عام 1991 وأصبحت سارية المفعول بصورة اختيارية في 1992/1/1[3] .

وتنظم أحكام الاتفاقية عملية النقل المتعدد الوسائط المرتكزة على مجموعة من المبادئ الأساسية تحدد نظام المسؤولية والتزامات متعهد النقل ومحتويات مستند النقل متعدد الوسائط وتحفظاته والمطالبات والدعاوي والتحكيم مع ترك الاختيار للشاحنين بين النقل المجزأ والمتعدد الوسائط وذلك دون الإخلال بحق كل دولة في أن تقوم على المستوى الوطني بتنظيم ومراقبة عمليات النقل هذه ، وأن كانت الاتفاقية تهدف بالأساس إلى:

(توحيد القواعد القانونية المنطبقة على وسائط النقل المختلفة في إطار عملية النقل الواحدة التي يحكمها عقد واحد وتحت مسؤولية محرر هذا العقد وهو متعهد النقل متعدد الوسائط)[4].

---

[1]) د.أيمن النحراوي: لوجستيات التجارة الدولية , مصدر سابق , ص70.

[2]) UNCTAD secretariat : Implementation of Multimodal Transport Rules, SDTE/TLB/2 , 25June 2001,p5.
انظر أيضاً:
د. فتحي السيد التوني : النقل متعدد الوسائط :التطبيقات والفوائد والتحديات , 2006, ص3.
دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc .

[3]) د. احمد فرحات :الوطن العربي ومشروعات التكامل البديلة , مركز دراسات الوحدة العربية , المؤتمر العلمي الثالث للجمعية العربية للبحوث الاقتصادية , 1993 , ص294- 295.

[4]) د. محمد عبد القادر توفيق , مصدر سابق , ص3.

2. أهمية نظام النقل متعدد الوسائط : *Importance of multi-modal transport*

بظهور قواعد اللوجستيات خلال مدة التسعينات من القرن العشرين زادت قدرات منظمات الأعمال على المنافسة بتطبيق سلاسل الإمداد ومفهوم التزامن المحكم (JIT)* والذي يؤدى الى تقليل المخزون , وذلك بإنتاج السلع عند طلبها مما يتطلب سرعة في خدمات النقل بمراحله كافة والتي استحوذت على نسبة كبيرة من أنشطة اللوجستيات ومن ثم تكلفتها ، فإذا ما تم الاستعانة بمتعهدين متخصصين في هذا المجال بما يكفل مستويات عالية من الأداء منخفض التكاليف فإنه يمكن تحقيق وفورات كبيرة تمكن من اختراق الأسواق الخارجية بأسعار تنافسية[1].

ويعد تخلف الكثير من البلدان النامية في هذا المجال أحد مسببات ضعف القدرة التنافسية لصادراتها , إذ أنها مازالت تفصل مرحلة الإنتاج عن مراحل النقل والتوزيع لعدم تطبيق قواعد لوجستيات التجارة من خلال منظور متكامل للمراحل اللوجستية كافة من إنتاج وتخزين ونقل وتوزيع لغرض تحقيق خفضاً في التكلفة الإجمالية للمنتج النهائي ، وذلك بالرغم مما آلت إليه التطورات الهائلة في التجارة الدولية التي أعقبت مبدأ تحرير التجارة وظاهرة العولمة من ضرورة حدوث تكامل بين أنماط النقل المختلفة.

لذلك يمكن عدّ أهمية نظام النقل متعدد الوسائط تأتي استجابة للمتغيرات العالمية في المجالات الاقتصادية والتجارة والتصنيع والتي يمكن إجمالها بالآتي [2]:-

أ- بروز القوى الاقتصادية العالمية التي تعكس النظام العالمي الجديد والضوابط التجارية التي تتحكم في أسواق عالمية للإنتاج والاستهلاك والأنشطة العابرة للحدود والقارات , إذ أصبح الإنتاج العالمي يكتسي طابعاً دولياً.

ب- ازدياد القيمة التقنية للتجارة العالمية وأنشطة القيمة المضافة والسعي لترشيد نفقات النقل والنشاطات اللوجستية الأخرى.

ت- تعاظم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي وتعقد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجستية.

ث- تطور أنواع وأحجام وحمولات وتقنيات أنواع النقل المختلفة والاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعدّ بمثابة العمود الفقري لأداء النظام.

---

*) وهو اختصار عبارة (Just In Time) وتعني (في الوقت المناسب).

[1]) الشركة المصرية لأعمال النقل البحري: النقل متعدد الوسائط و دوره في دعم تكامل النقل العربي والتجارة العربية البينية , ص1.
دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc .

[2]) Sufian Atallah Al-Muhaisen: Overview of Trends in Multimodal Transport, World Free Zone Convention-IZMIR 2005 Int'l Conference 22nd April 2005.P5-7.

انظر أيضاً :
د. محمد عبد القادر توفيق , مصدر سابق , ص3- 4.

ج- جاء هذا النظام ليتوازى مع التطور المهاري والتقني للموارد البشرية واستخدام تقنيات معقدة فضلاً عن التطبيق الحازم لمعايير السلامة في مجالات النقل المختلفة وتوزيع البضائع والالتزام بالمعايير القياسية في هذه المجالات , وذلك من خلال مساهمته في تحقيق معدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل النقل وسهولة وانسيابية تدفق البضائع.

ح- انتشار ظاهرة العولمة وتبادل السلع والخدمات عبر الحدود في مختلف مجالات الأنشطة الإنسانية أدى إلى نمو التجارة العالمية وانسيابها من خلال الحدود وبين القارات سواء عبر مراكز الانتاج أو أسواق الاستهلاك ، وبالتالي أصبح عبور الحدود يتطلب نقلاً مخترقاً للحدود , وهو ما يحققه نظام النقل متعدد الوسائط.

ونتيجة لذلك أصبح النقل المتعدد الوسائط يمثل موجة المستقبل , ويمارس تأثيره في القرارات المرتبطة بأنشطة الانتاج , وتحديد الأسواق , ومصادر توريد المشتريات , واختيار مواقع الوحدات الانتاجية والمخازن , وقرارات التسعير[1].

ثالثاً : محددات قدرة الموانئ التنافسية في ظل الواقع الجديد :

Determinants of the ability of ports competitive in light of new realities

في ظل نظام النقل متعدد الوسائط تطور مفهوم الميناء من كونه تكاملي لنظام النقل , إلى كونه نظام من منظومة أوسع للإنتاج والتموين والتجارة . فقد أصبحت الموانئ مركزاً للخدمات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط ومركزاً لتجارة الترانزيت وإعادة الشحن وتقديم خدمات الصيانة والإصلاح للسفن المترددة عليه .

ولكي تلعب الموانئ الدور المطلوب منها , وهو تيسير التدفق السلعي كمنافذ عبور وليس مخازن أو مستودعات ، فيجب عليها المحافظة على استمرار عجلة التطوير بمرافقها من خلال خطط قصيرة وطويلة الأجل وتوفير الاستثمارات اللازمة لتهيئة الأرصفة وتزويدها بالمعدات اللازمة لرفع كفاءتها وعلى الأخص أرصفة الحاويات , وكذلك اختصار الإجراءات الجمركية وتبسيطها , لاسيما بالنسبة لبضائع الترانزيت , وتحديث التشريعات البحرية طبقاً للمعايير الدولية في صناعة النقل البحري , والعمل على زيادة الانتاجية من خلال هيكلة الوحدات الحيوية لمرافق الميناء لتعمل على أسس تجارية بمشاركة القطاع الخاص في التطوير والاستثمار والإدارة والتشغيل . وكذلك العمل على تحديث التنظيم الإداري مع إزالة التضارب في الاختصاصات بين الأجهزة المرتبطة بإدارة دفة العمل بالميناء.

[1])) د. محمد زنبوعة , مصدر سابق , ص253.

وهناك عدة مرتكزات لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ , أبرزها [1]: -

1. وجود الجهات المتخصصة التي لديها الخبرة والمعرفة والدراية Specialized bodies that have the experience, knowledge and know-how , وذلك بما يمكنها من تقديم الخيارات المتاحة لأنسب توليفة من أنماط النقل , وذلك لتجاوز أية مشاكل تعترض انسياب عملية النقل , مما يشجع العميل بأن يعهد إليها بتنفيذ عملية نقل البضائع خلال سلسلة متعاقبة ومتتالية لمراحل النقل المختلفة وتركيز هذه المهام في يد واحدة يعمل على توحيد المسؤولية أمام العميل منذ استلام البضائع في بلد المنشأ (تسليم المصنع أو تسليم ميناء الشحن في بلد التصدير) حتى وصولها الى يد المستهلك النهائي.
2. وجود موانئ محورية , وإنشاء محطات حاويات متخصصة عالية التجهيز كمراكز تميز[2] Centers of Excellence , وصيانة الطرق المؤدية إليها , مع تهيئة موانئ جافة للتقليل من الازدحام داخل الميناء , لإتاحة القدرة على التعامل مع الشركات الملاحية العالمية والتحالفات الضخمة واستقبال سفنها العملاقة والوفاء بمتطلباتها عن طريق استثمارات عالية وتكنولوجيا حديثة وتنظيم إداري عالي الكفاءة ، وهذا من شأنه تغيير المفهوم التنافسي للمنطقة الجغرافية إذ أن دخول ميناء واحد في كل منطقة يعمل على توفير البضائع الكافية لملئ السفن هائلة الحجم ، وتقليل عدد الموانئ التي تدخلها السفن الأم لتوفير رسوم الموانئ والإرشاد والتكاليف المينائية الأخرى لجذب أكبر عدد من الخطوط الملاحية العالمية.
3. اعتماد نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونيا System exchange of data and information electronically, إذ تلعب تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات دوراً هاماً في أنشطة النقل واللوجستيات ، ورغم ارتفاع تكلفة هذه التكنولوجيا إلا أن الاستثمار بشكل مباشر في تحسين طرق الاتصال بالعملاء والموردين قد أدى الى تغييراً ملموساً في دورة التجارة ، إذ أن تطبيق هذه النظم قد مكن صناعة النقل البحري من الالتقاء بتطبيقات النظام المرتكزة على الشاطئ ويسر تدفق البضائع بالقضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في العمل الورقي بإجراء الفحص والتأكد والترخيص ، كما أنها تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل.

و يتطلب ذلك تصميم بوابة للخدمات المعلوماتية تلائم المتطلبات المحلية , وكذلك مشاركة الأطراف الفاعلة ذات العلاقة في الموقع بما فيهم وكلاء الشحن , وموردي الخدمات وسلطات الجمارك , كما يستلزم إدخال تعديلات على الأطر القانونية المحلية لمقابلة استخدام المعلومات الرقمية.

[1]) الشركة المصرية لأعمال النقل البحري , مصدر سابق , ص 2- 4.

[2]) د. محمد عبد القادر توفيق ,مصدر سابق , ص7.

ومن الضروري أن تشتمل هذه البوابة على الآتي: -

أ- قاعدة بيانات Database تتضمن المعلومات المطلوبة عن الخدمات اللوجستية ، وعلى بيانات عن الموانئ وعدد ونوعية الأرصفة المتاحة بها ، وأطوال وأعماق هذه الأرصفة , وغاطس السفن التي يمكنها استقبالها , وبيانات الخدمات التخزينية والتسهيلات المتاحة بها من معدات رفع ووسائل السحب والتداول.

ب- بيانات المنافذ البحرية والبرية Data outlets ,sea and land وساعات العمل فيها وبما في ذلك الأجهزة الجمركية.

ت- بيانات الطرق والحمولات Data Roads and payloads المسموح بها لسير المركبات عليها من خلال خرائط توضيحية للربط بين الطرق المختلفة من ناحية وكذا الطرق التي تربط المواني بمناطق التجمعات الصناعية والمناطق الحرة.

ومما لاشك فيه أن إنشاء قاعدة البيانات سوف تساعد القائمين على شؤون التجارة الخارجية والنقل على تحليل مدى التطور في أنماط النقل لاستخدامها في تخطيط الاستثمارات لتحسين الهياكل الأساسية للنقل ووضع الخطط الشاملة لتطوير مشاريع النقل بكل وسائطه مستقبلاً , إذ أن هذه البيانات تمكن سلطات المرافق وملاك السفن والشاحنين من تحديد اتجاهاتهم وتخطيط أنشطتهم عن طريق تحليل البيانات الإحصائية المتوافرة.

الفصل الثاني

واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق في ظل اتجاهات النقل البحري الحديثة

المبحث الأول : **السمات العامة لموانئ العراق الحالية**.

المبحث الثاني : **تحليل واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق**.

المبحث الثالث: **تقييم واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق الحالية**.

الفصل الثاني

واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق

Reality of the Competitiveness of Iraqi Ports

تمهيـــــــــد:

سبق أن تمت الاشارة إلى أن العولمة واحتدام المنافسة التجارية العالمية قد جعلت من وقت وتكاليف النقل أكثر حساسية . إذ أن أنظمة الانتاج الحديثة المتكاملة التي تم تطويرها خلال العقود الماضية قد استندت إلى أساليب النقل الكفوء بعدّه جزءاً من المنظومة اللوجستية التي تدير عملية التدفق بين (المجهزون, المنتجون , المستهلكون) , فنالت أنماط النقل المختلفة , في ظل مواكبتها لتلك الأنظمة الحديثة للإنتاج , حظاً وافراً من ذلك التطوير, ولما كان نمط النقل البحري يضطلع بنقل معظم التجارة العالمية , لذا كان من الطبيعي والمنطقي أن تكون له الأسبقية في ذلك , وتجسد هذا التطوير بالقفزات النوعية والكمية التي شهدتها كل من وسائل النقل البحري والموانئ خلال العقود الأخيرة , فتمخض عن ذلك بيئة تنافسية عالمية ذات معالم جديدة.

ومع ما كان للعراق من سبق في إقامة ميناء بحري على سواحل الخليج العربي منذ عام 1919 , واستمر بالتوسع ومواكبة التطورات في هذا المجال حتى نهاية عقد السبعينات من القرن العشرين والذي كان يعكس طبيعة أنظمة الانتاج والأسواق والتكنولوجيا المستخدمة في تلك المرحلة , إلا أن انشغال العراق بعدة حروب منذ مطلع الثمانينات قد ألقى بظلاله على نشاط تلك الموانئ لتعيش حالة من السبات دامت زهاء ثلاث عقود , عانت فيها الدمار والإهمال ومخلفات تلك الحروب , الأمر الذي جعله ينأى عن كل المستجدات التي طرأت في هذا المجال.

ولمحاولة فهم وتقييم القدرة التنافسية لموانئ العراق سيتم التعريج على السمات العامة لهذه لموانئ مع دراسة واقع البيئة التنافسية الجديدة وبالتالي تحديد الموقع التنافسي الحالي لها , وستتم محاولة تحقيق ذلك عبر المبحثين الآتيين : -

المبحث الأول : السمات العامة لموانئ العراق الحالية.

المبحث الثاني : تحليل واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق.

المبحث الثالث : تقييم واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق الحالية.

المبحث الأول

السمات العامة لموانئ العراق

General features of Iraqi ports

يهدف هذا المبحث إلى التعرف على أبرز السمات لموانئ العراق الحالية , وذلك من خلال الوقوف على ظروف نشأتها وخصائصها وواقعها التشغيلي . ولتحقيق هذا الهدف سيجري التركيز على المحاور الآتية : -

أولاً : نبذة تاريخية عن موانئ العراق . *About the ports of Iraq*

تاريخياً يُعد المنفذ البحري للعراق – باستثناء سواحل عُمان – الأبرز في النشاط تجاري قياساً بسواحل البلدان العربية المطلة على الخليج العربي , ويعود ذلك لانخفاض الكثافة السكانية ومتوسط الدخل لتلك البلدان . وازداد المنفذ البحري للعراق بروزاً أثناء العصر العباسي , إذ كان يمثل المنفذ الرئيس للتجارة الخارجية لعاصمة الدولة الإسلامية آنذاك باستخدام النقل النهري , فضلاً عن تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب عبر منطقة الهلال الخصيب[1] . وشاعت شهرة البصرة كمركز تجاري هام , وأصبحت نقطة ارتكاز للعثمانيين , سيما في عهد مدحت باشا (1869 – 1872) الذي عمل على إنشاء أسطول عثماني , ومد خط ملاحي بين البصرة والعاصمة العثمانية[2] .

وبالرغم من الضربة القاصمة التي وجهت لموانئ الخليج بصورة عامة , ولميناء البصرة بصورة خاصة , بحفر قناة السويس عام 1869 , إلا أن البصرة احتفظت بجزء كبير من أهميتها كمركز تجاري , فقد وصل عدد السفن التي دخلت ميناء البصرة (المعقل حالياً) من عابرات المحيط في عام 1900 نحو (169) سفينة , وبلغت حمولتها (189.440) طن , ومن السفن الشراعية بنحو (618) سفينة بحمولة (37,731) طن[3].

[1]) د. محمد متولي : حوض الخليج العربي – الأوضاع السياسية والاقتصادية , الجزء الثاني , ط2 , مكتبة الأنجلومصرية , 1977 , جمهورية مصر العربية , ص493.

[2]) محمد صابر علي الموسوي . مصدر سابق . ص76.

[3]) د. محمد متولي , المصدر السابق , ص495.

وفي عام 1914 جاء الاحتلال البريطاني , الذي كان يدرك جيداً أهمية ميناء البصرة (المعقل) , ليصب اهتمامه في تطويره منذ الأيام الأولى للاحتلال لتلبية المتطلبات العسكرية , وعمل على معالجة المشاكل الملاحية التي كان من أبرزها وجود السد الرملي عند مدخل قناة شط العرب والذي كان يحول دون مرور السفن ذات الغاطس الكبير , وقد أجريت العديد من الدراسات على أوضاع شط العرب ومصبه , ووضعت الخطط اللازمة لذلك , وتم التوصل إلى ضرورة حفر قناة جديدة سميت (قناة روكا) التي وصل عمقها إلى (7) أمتار.

وبعد انتهاء الحرب العالمية الأولى عام 1919 تم تحويل ميناء البصرة من ميناء عسكري للقوات البريطانية إلى ميناء تجاري وتحت السيطرة العراقية , وتم تطوير الأرصفة وجلب معدات كاملة لتشغيله , كما تم إنشاء سقائف ومخازن.

وعند اكتشاف النفط في بلدان الخليج العربي جرى تحول كبير في النشاط التجاري للمنطقة , فقد تم اكتشافه مطلع القرن العشرين في كل من العراق وإيران , إلا أن ما كان يصدر منه عبر الخليج محدوداً للغاية واقتصر على إيران , إذ وجد بترول العراق طريقه إلى أسواق العالم الخارجي عبر الأنابيب التي تربط حقوله في كركوك بموانئ البحر المتوسط . أما البحرين والكويت والسعودية وقطر فقد اكتشف في السنوات 1932- 1936- 1938 – 1939 على التوالي , لكن نشوب الحرب العالمية الثانية (1939-1945) قد حال دون إنتاجه وتصديره [1].

وما أن توقفت الحرب عام 1945 حتى نشطت عمليات إنتاج وتصدير البترول وبكميات ضخمة , ويعدّ النفط سلعة جديدة لم يعهد الخليج العربي تجارتها من قبل , مما استلزم تصديرها إقامة نوع خاص من الموانئ . لكن سرعان ما انعكس ذلك على نشاط موانئ الخليج التجارية , فقد كان لتحول هذه المنطقة من بلدان تتميز بقلة السكان وضعف القدرة الشرائية وهبوط مستوى الحياة , وبالتالي متطلباتها , إلى حالة جديدة من الثراء وتحقيق طفرات في معدلات النمو في عدد السكان ومتوسط الدخل ومستوى الحياة , وبالتالي أيضاً متطلباتها , مما ألهب حوض الخليج العربي بحركة تجارية عارمة عجزت الموانئ التقليدية الموجودة عن مجاراتها , فتسبب ذلك في ظهور مشكلة الاكتظاظ والتكدس للسفن , مما عرضها إلى خسائر كبيرة لما تحملته من غرامات التأخير , فدفع ذلك بلدان المنطقة إلى إقامة العديد من الموانئ التجارية الجديدة , وتطوير وتوسيع الموانئ الموجودة.

وكان العراق هو أحد البلدان التي سعت إلى ذلك , وقد تمخض ذلك السعي عن ولادة ثلاث موانئ تجارية جديدة رئيسة , فضلاً عن العديد من الموانئ والأرصفة ذات الاستخدامات المحدودة.

[1]) د. محمد متولي , المصدر السابق , ص485.

ومنذ أن خضعت موانئ العراق للسيطرة العراقية تعددت صفتها القانونية والجهات التي تولت إدارتها والإشراف عليها . ففي عام 1922 أصبحت تحت إشراف وزارة المالية على أثر إلغاء وزارة التجارة , وقد تم تسميتها حينها مديرية الموانئ العامة , وفي عام 1939 تحولت مهمة الإشراف عليها إلى وزارة المواصلات والأشغال , وفي عام 1956 تم تحويلها إلى مصلحة الموانئ العراقية , وأصبحت مستقلة بموجب قانون رقم (40) لسنة 1956 مع بقائها ضمن مسؤولية وزارة المواصلات والأشغال , وعهد بموجب القانون المذكور إلى مجلس إدارة تمثل فيه وزارة المالية والدفاع والاقتصاد والنفط ومصلحة السكك الحديد.

وفي عام 1976 أصبحت الموانئ مؤسسة أطلق عليها المؤسسة العامة للموانئ العراقية , وذلك بموجب القانون رقم 7 . وفي عام 1987 أصبحت الموانئ منشأة . وفي عام 1997 تأسست الشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات رقم 22 , وهي كذلك لحد الآن[1].

وتأخذ الموانئ العراقية الحالية على عاتقها القيام بالمهام التالية[2] : -

1. أعمال الشحن والتفريغ لمختلف الصادرات والواردات إلى البلد عبر الموانئ .
2. عمليات الإرساء والإقلاع للسفن القادمة والمغادرة لموانئ العراق.
3. الدلالة البحرية للسفن في المياه الإقليمية العراقية.
4. القيام بأعمال الخفر وتطهير وتأثيث الممرات الملاحية وتعميقها وإنارتها.
5. تنفيذ المشاريع الخاصة بتطوير الموانئ أو خدمة أنشطتها الرئيسة والثانوية.
6. أعمال التسفين والصيانة والإصلاح للسفن المحلية والأجنبية.
7. تقديم الخدمات التي تحتاجها السفن والوحدات البحرية.
8. أعمال الإنقاذ والانتشال في المياه الإقليمية.
9. خدمات الاتصال والإسكان وبقية الخدمات العامة.
10. أعمال الصيانة الآلية للمعدات والمكائن والآليات وشبكة الماء والكهرباء.
11. تدريب وتأهيل ملاكات الشركة للاختصاصات والمهن البحرية والتفريغ والشحن كافة.

[1]) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , قسم التخطيط والمتابعة , 2010 , ص1.

[2]) المصدر السابق نفسه , ص2.

ثانياً: خصائص موانئ العراق الحالية. *Characteristics of existing Iraqi ports*

يمتلك العراق حالياً أربعة موانئ تجارية رئيسة , تتوزع على ضفاف قناتي خور عبد الله وشط العرب بواقع مينائين على كل قناة . فقد تم إنشاء مينائي أم قصر وخور الزبير على قناة خور عبد الله , ومينائي المعقل وأبو فلوس على قناة شط العرب , وفيما يلي أبرز خصائص هذه الموانئ : -

أ- ميناء أم قصر :

وهو الميناء الأكثر حيوية من بين موانئ العراق , يقع بالقرب من الخليج العربي على بعد (66) كم عن المدخل الغربي لمدينة البصرة على طول الشاطئ الغربي لقناة خور عبد الله , وعند ملتقاها بخور الزبير على مسافة ما يقارب (50) كم عن مصب النهر[1].

كان سبب إنشائه التوسع الهائل والمتزايد في تجارة العراق الخارجية بعد ثورة 14 تموز 1958 , وقد عجز ميناء المعقل عن تغطية ذلك التوسع , فظهرت فكرة إنشاء ميناء تجاري آخر يقع على الخليج مباشرةً دون الحاجة للمرور في قناة شط العرب , المتميزة بأعماقها المحدودة ومشاكل تربتها الغرينية , لاستقبال البواخر ذات أحجام أكبر مما هو مسموح به في ميناء المعقل.

وقد تم اختيار موقع الميناء في منطقة أم قصر على شاطئ خور عبد الله لإنشاء هذا الميناء لعمق المياه, وارتفاع منطقتها مما يجعلها في مأمن من الفيضان , وصلابة أرضها الذي يجعلها صالحة لمختلف الإنشاءات الهندسية , مع سهولة ربطها بشبكة طرق وخطوط السكك الحديد . فضلاً عن انخفاض تكاليف حفر وصيانة الممر الملاحي لقلة الترسبات في قناة خور عبد الله مقارنةً بقناة شط العرب مما يسهل زيادة الغاطس عند الحاجة , وكذلك قربها من الخليج العربي , والذي يقلص من طول الممر الملاحي المطلوب الموصل للميناء.

هذه الميزات سيكون لها انعكاسات على تكاليف الميناء , إذ أنها ستقلل من تكاليف تجهيزه وتأثيثه , وتختزل الوقت الذي تستغرقه الباخرة لقطع المسافة من باخرة الأدلاء البحريين إلى الميناء إلى مايقارب (6) ساعات , بينما يستغرق ذلك أكثر من (10) ساعات للوصول إلى ميناء المعقل.

بوشر بإنشاء الميناء عام 1960 , وتم إنجازه عام 1965 , وجرى تشغيله بصورة فعلية عام 1967. وقد تضمن حينها ثلاث أرصفة خرسانية حديثة بواجهة كلية (640) متراً , طول الواحد منها (183) متراً, وهي تكفي لاستيعاب ثلاث بواخر بحرية في آن واحد , وبغاطس مقداره (9.75) متراً , تم زيادته إلى (11.6) متراً ثم إلى (12.5) متراً , وتم تحوير أحد هذه الأرصفة ليصبح رصيفاً خاصاً لتصدير الكبريت

[1]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008, P68.

المنقول من حقول المشراق , وقد جهز بحزام ناقل أوتوماتيكي بطول يزيد على (1) كم موضوعاً على حمالة أوتوماتيكية وبطاقة (1500) طن/ساعة لنقل الكبريت من المخزن إلى السفينة . أما الجزء المتبقي من الواجهة الكلية والبالغ طوله (91.5) متراً فقد تم تخصيصه لرسو الجنائب.

كما أنشئ مع الأرصفة المذكورة ثلاث سقائف , طول الواحدة منها (133) متراً وبعرض (33) متراً , وثلاثة مخازن طول كل منها (152) متراً وعرضه (33) متراً . وجهزت بعشر رافعات كهربائية تتراوح حمولتها بين (3 – 15) طناً . كم أن هنالك ساحات مبلطة بمساحة (78.775) متر مربع تستوعب (150) ألف طن , وتم ربط الأرصفة بخطوط السكك الحديد (مسار واحد Single Track) تربط الميناء بطريق الشعيبة – ناصرية , وكذلك تم ربطه بطريق بري يتصل بطريق الزبير- صفوان[1].

وفي عام 1970 تم إنشاء رصيف خاص بالحاويات بطول (250) متراً وبعرض (35) متراً , تم تجهيزه برافعة جسرية بطاقة (40) طن لمناولة الحاويات . فضلاً عن ذلك تم إنشاء عشرة أرصفة كونكريتية تجارية على نهر أم قصر وتجهيزها بكافة المنظومات الإدارية والكهربائية والخزنية والخدمية الأخرى[2].

ومنذ عام 1975 تزايدت الحركة التجارية في الميناء بشكل ملحوظ أثر تزايد عوائد العراق المالية بسبب ارتفاع أسعار النفط , وقد شجع ذلك على تنفيذ خطط التنمية الكبرى , فقد بوشر بإنشاء ثلاث أرصفة إضافية للبضائع العامة , إلا أن العمل بها قد توقف عام 1980 بسبب الحرب , لكنها استكملت عام 1989 ليصبح عدد الأرصفة في هذا الميناء 21 رصيفاً[3].

وشهد هذا الميناء منذ ذلك الحين بعض التغيرات , وهو الآن يتكون من مرفأين , هما :

المرفأ الجنوبي (الأرصفة القديمة) : وتحتوي (9) أرصفة للبضائع العامة , فضلاً عن رصيف لحبوب السايلو.

المرفأ الشمالي (الأرصفة الجديدة): ويتكون من (10) أرصفة للبضائع الاعتيادية مع رصيف للحاويات ورصيف للدحرجة (RO – RO) ورصيف آخر لبواخر المسافرين .

عموماً يبلغ عدد الأرصفة في الميناء (22) رصيف , بطول إجمالي (4.2) كم , مجهز بنحو (60) رافعة , و عدد أربعة (portainers) , وحزام ناقل وكما يبينها الجدول (9) الآتي . وتبلغ طاقة المناولة الاجمالية نحو (9 – 10) مليون طن سنوياً[4].

---

[1]) محمد صابر علي الموسوي . مصدر سابق . ص132- 134.

[2]) أحمد علي أحمد الراشد , مصدر سابق , ص117.

[3]) د. هشام صلاح حسن : دور الميناء التجاري في تفعيل حركة النقل البحري (ميناء أم قصر- الواقع والآفاق المستقبلية) , بحث مقدم إلى الجامعة المستنصرية / كلية التربية- قسم الجغرافية , 2004 ,ص9.

[4]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port, Op .Cit ,P68.

الجدول (9)

ميناء أم قصر - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها

الرصيف	الغرض	الطاقة الاستيعابية السنوية (ألف طن)	الطول×العرض (متر)	عدد الرافعات وطاقاتها الاستيعابية
1	حمولة عامة	250	25×285	3×8 (طن)
2	حمولة عامة	250	25×200	2×3 (طن)
3	تصدير الكبريت	1500	25×200	حزام ناقل
4	تصدير الكبريت	1500	25×200	حزام ناقل
5	حاويات	500	40×250	2×40 (طن)
6	حمولة عامة	250	25×185	2×15 (طن)- 4×3 (طن)
7	حمولة عامة	250	25×185	2×8 (طن)-1×15 (طن)-3×3 (طن)
8	حمولة عامة	250	25×185	1×8 (طن) - 1×5 (طن) 3×3 (طن) - 1×15 (طن)
9	حمولة عامة	250	25×168	N.A. (غير متاح)
10	حبوب	2000	30×280	N.A. (غير متاح)
11	زيوت نباتية	500	N.A.(غير متاح)	N.A. (غير متاح)
12	حمولة عامة	250	25×188	1×8(طن)–1×15(طن)- 2×3(طن)
13	حمولة عامة	250	25×200	1×3(طن)-1×15(طن)- 2×3(طن)
14	حمولة عامة	250	25×200	1×5(طن)-2×3(طن)- 1×8(طن)
15	حمولة عامة	250	25×200	1×15(طن)- 3×3(طن)
16	حمولة عامة	250	25×240	1×8(طن)- 1×15(طن)- 2×3(طن)
17	حمولة عامة	250	25×200	1×8(طن)- 1×15(طن)- 2×3(طن)
18	حمولة عامة	250	25×200	1×8(طن)- 1×15(طن)- 2×3(طن)
19	حمولة عامة	250	25×210	2×8(طن)- 1×15(طن)- 1×3(طن)
20	حاويات	500	25×180	2×40(طن)
21	RO-RO		25×200	رصيف لسفن المسافرين
8A	بضائع عامة	250	25×200	1×8.5 (طن)

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port Volume 1 , Italy, 2008, P68.

ب- ميناء خور الزبير:

يقع الميناء على بعد (60) كم غرباً عن مركز مدينة البصرة , و(105) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي , ونحو (12) ميل بحري عن ميناء أم قصر , أي ما يقارب (22) كم . ويمتد الميناء على طول الشاطئ الغربي لقناة خور الزبير التي تم حفرها للملاحة (القناة الداخلية) بطول (24) كم , وعرض (400) متر لربط الميناء بخور عبد الله , ومنها الى الخليج العربي . ويبلغ عمق القناة الداخلية (12.5) متراً, والخارجية (13) متراً.

وكان قد أنشئ كميناء صناعي , وتمت المباشرة ببناء نواته عام 1970 ليخدم المجمع الصناعي لمشاريع (الحديد والصلب , الألمنيوم , الأسمدة , البتروكيمياويات) . إلا أن إنجازه قد توقف عام 1980 بسبب الحرب , ثم تم إنجاز العمل به عام 1989 . ويحوي الميناء على رصيفين تخصصيين لمعمل الحديد والصلب , ورصيفين من الخرسانة المسلحة والركائز الحديد الاسطوانية لأغراض استيراد خامات الحديد وتصدير الحديد الأسفنجي , وهناك خمس أرصفة اختصاصية بطول (250) متراً مع الملحقات التي تشمل مخازن اختصاصية لخزن سماد اليوريا والفوسفات والمعدات اللازمة لتحميل السماد الكيماوي والمتمثلة بالأحزمة الناقلة التي تربط المخزن بالميناء.

الجدول (10)
ميناء خور الزبير - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها

الرصيف	الغرض	الطاقة الاستيعابية السنوية (ألف طن)	الطول×العرض (متر)	عدد الرافعات وطاقاتها الاستيعابية
1	حمولة عامة	100	30×100	
2	حمولة عامة	250	30×180	4×8 (طن)
3	حمولة عامة	250	30×180	4×8 (طن)
4	حمولة عامة	250	30×180	4×8 (طن)
5	الأسمدة والفوسفات	350	30×250	1×600(ساعة/طن)
6	الأسمدة والفوسفات	350	30×250	2×300(ساعة/طن)
7	الأسمدة والفوسفات	350	30×250	1×150(ساعة/طن)-2×150(ساعة/طن)
8	بتروكيمياويات	250	35×250	2×5 (طن)
9	بتروكيمياويات	250	35×250	2×6(طن) - 2×15(طن) - 2×10(طن)
10	استيراد سكراب الحديد	250	24×240	2×15 (طن)
11	تصدير الحديد	4500	26×320	2×1500(ساعة/طن) - 1×1500(ساعة/طن)
12	جنائب	—	n . a	n . a

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008, P69.

وتوجد أيضاً ثلاث أرصفة حديد للبضائع العامة بطول (180) متراً , مع رافعات كهربائية عدد (12) , ومساحة مبلطة للخزن وشوارع وخطوط سكك حديد , فضلاً عن الأبنية والخدمات , ومن ملحقات الميناء معمل تعبئة بطاقة (450) طن/ساعة , يحتوي على (12) خط إنتاجي , قدرة كل خط (750) حزمة/ساعة [1]. وتوجد سكة حديد (خط واحد Single Track) لربط الميناء بخط الشعيبة – ناصرية[2].

عموماً عدد أرصفة الميناء الحالية (12) رصيفاً مجهزة بنحو (43) رافعة وخمسة أحزمة ناقلة , منها (8) أرصفة تجارية , و(3) أرصفة للمنتجات النفطية , ورصيف واحد خدمي لإرساء الزوارق والساحبات , ومجموع طول الأرصفة (2.2) كم , وتبلغ طول طاقة المناولة الاجمالية بنحو (7 – 7.5) مليون طن سنوياً , وبإمكانه استقبال السفن التي لا تزيد حمولتها عن (55) ألف طن . الجدول (10) يوضح خصائص أرصفة ميناء خور الزبير.

ت- ميناء المعقل :

أ ُسس ميناء المعقل عام 1919 وهو أول ميناء تم إنشاءه في العراق , ويمتد على الشاطئ الأيمن لشط العرب , ويبعد (135) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي , و(45) كم جنوب البصرة , وتبلغ الواجهة الأمامية للأرصفة (2.5) كم , مجهزة بنحو (45) رافعة كهربائية , ومرسى للجنائب بطول (500) متر , ويحتوي الميناء فضلاً عن المرسى على (13) رصيف معظمها خشبية , و(25) سقيفة ومخزن بقياسات مختلفة موزعة على الأرصفة ومهيأة لخزن مختلف البضائع .

كما توجد ساحات مكشوفة لاستقبال الحمولات الثقيلة [3]. وتبلغ إجمالي المساحة المغطاة (115) ألف متر مربع , وإجمالي الساحات المكشوفة (105) متر مربع , فضلاً عن وجود مخزن للمواد الخطرة وآخر للمواد المبردة , وهو غير مجهز بخطوط السكك الحديد.

وتجدر الاشارة إلى أن العمل في الميناء قد توقف منذ حرب 1980 , ويعمل حالياً بطاقات محدودة تقدر بنحو (1.5) طن سنوياً , إذ أن عدد الأرصفة المستخدمة حالياً والتي تم تأهيلها (6) أرصفة بطاقة تصميمية تبلغ (250) ألف طن سنوياً لكل رصيف مع تأهيل (6) مخازن للبضائع . علماً أن الطاقة الاجمالية النظرية للميناء تتراوح بين (2.5 – 3) مليون طن سنوياً , وسبب انخفاض تلك الطاقة هو توقف عدد من الأرصفة عن العمل . ويسمح الميناء بمرور السفن ذات الغاطس (8.84) متر[4]. الجدول (11) يوضح خصائص أرصفة ميناء المعقل.

[1]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port, Op .Cit ,P69.

[2]) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , مصدر سابق , ص15.

[3]) المصدر السابق نفسه , ص24.

[4]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port, Op .Cit ,P71.

الجدول (11)
ميناء المعقل - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها

الرصيف	الغرض	الطاقة الاستيعابية السنوية (ألف طن)	الطول×العرض (متر)	عدد الرافعات وطاقاتها الاستيعابية
1	حمولة عامة	250	25×204	1×15(طن) - 1×8(طن) – 2×3(طن)
2	مواد إنشائية	250	15×120	1×8(طن) - 1×5(طن)
6	حمولة عامة	250	25×168	1×15(طن) – 1×3(طن) – 3×8(طن)
7	حمولة عامة	250	25×134	1×15(طن) -1×8(طن) – 1×3(طن)
8	حمولة عامة	250	25×108	4×8(طن)- 1×3(طن)
9	حمولة عامة	250	25×144	2×15(طن) - 2×3(طن)
10	حمولة عامة	250	25×180	1×8(طن) - 2×5(طن)
11	حمولة عامة	250	25×180	1×15(طن) - 2×8(طن) – 1×3(طن)
12	حمولة عامة	250	25×152	1×30طن) - 2×8(طن)
13	حمولة عامة	250	25×137	1×8(طن) – 2×3(طن)
مرسى سفن الصنادل	سيارات مواد البناء	250	25×505	2×5(طن) – 3×4(طن)

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008, P71.

ث- ميناء أبو فلوس :

وهو أصغر موانئ العراق , يمتد على الضفة الغربية لشط العرب على بعد (20) كم جنوب مركز محافظة البصرة . وهو ميناء تجاري للشحن العام (الحمولات المتنوعة) , أسس بسبب أزمة تكدس السلع عام 1974 , وتم المباشرة ببناء أرصفته عام 1975 , وتم إنجازها عام 1976.

يشتمل الميناء على (3) أرصفة فولاذية بطول (175) متر لكل واحد منها وبعرض (18) متراً , أي أن طول الواجهة الأمامية للميناء (525) متراً , ونصبت على هذه الأرصفة (9) رافعات كهربائية , بمعدل ثلاثة لكل رصيف , وبطاقة (5) طن لكل رافعة , كما ألحقت بالميناء ساحات بعمق (200) متراً أنشأت عليها مخازن بطول (75) متراً , وعرض (33) متراً. وتم تجهيز الميناء بأبراج الإنارة . وتبلغ طاقة الميناء التصميمية (750) ألف طن سنوياً. الجدول (12) يوضح خصائص أرصفة ميناء أبو فلوس.

الجدول (12)
ميناء أبو فلوس - أعداد الأرصفة واستخداماتها وطاقاتها الاستيعابية ومعداتها

الرصيف	الغرض	الطاقة الاستيعابية السنوية (ألف طن)	الطول×العرض (متر)	عدد الرافعات وطاقاتها الاستيعابية
1	حمولة عامة	250	18×198	5×2(طن)
2	حمولة عامة	250	18×198	5×3(طن)
3	حمولة عامة	250	18×198	5×2(طن)

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008, P72.

ثالثاً : المؤشرات العامة لنشاط موانئ العراق :

General indicators of the activity of ports

ويمكن إجمال الخصائص الرئيسة لموانئ العراق الحالية من خلال الجدول (13) التالي : -

الجدول (13)
حركة المرور عام (2010)* في الموانئ الموجودة والقدرات ، والهامش المتاح من القدرات

الميناء	الطاقة الاستيعابية (مليون طن)	حجم المرور (مليون طن)	هامش الطاقة المتاحة (مليون طن)
أم قصر	10	7.55	2.45
خور الزبير	7.5	2.8	4.7
المعقل	3÷2.5	0.24	2.76÷2.26
أبو فلوس	0.75	0.57	0.18
الكلي	21.25÷20.75	11.16	10.9÷9.59

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008, P72.

***) تم تعديل بعض الأرقام من قبل الباحث على ضوء المعطيات الجديدة الواردة في التقرير السنوي لعام 2010 , الشركة العامة لموانئ العراق , قسم التخطيط والمتابعة ,2011.**

يظهر من الجدول (13) هامش الطاقة الاستيعابية المتاح في عام 2010 والذي تم استخراجه من خلال الفرق بين حجم حركة المرور الفعلية خلال هذا العام وحجم الطاقات الإجمالية المتاحة , لذا يمثل هذا الهامش طاقة فائضة غير مستغلة يتراوح مجموعها بين (9.59 – 10.9) مليون طن , وهي تمثل نصف الطاقة الاجمالية المتاحة تقريباً.

أما الجداول (14) و (15) و (16) فهي تبين نشاط كل من ميناء أم قصر وخور الزبير والمعقل وأبو فلوس , وذلك من حيث عدد السفن واللنجات والحمولات التي تم مناولتها للمدة 2004 – 2010 , ويتضح من خلال هذه الجداول التذبذب الحاصل في عدد السفن واللنجات وكذلك حجم المناولة خلال المدة المذكورة.

ولعل ميناء أم قصر كان الأكثر استقراراً نسبياً قياساً بالموانئ الأخرى , إذ يلاحظ ارتفاع عدد السفن واللنجات الزائرة لميناء أم قصر من (742) سفينة في عام 2004 إلى (763) سفينة عام 2005 , ثم ارتفع عددها إلى (891) سفينة عام 2006 , لكنه انخفض إلى (876) سفينة عام 2007 , ثم سجل ارتفاعاً طفيفاً عام 2008 ليبلغ عدد السفن واللنجات (888) سفينة , ثم ارتفع إلى (1140) سفينة عام 2009 , ثم انخفض عام 2010 إلى (1073) سفينة . وكذلك الحال في الموانئ الاخرى , لكنها شهدت تذبذباً أشد حدة خلال المدة المذكورة وكما توضحه الجداول المشار إليها.

الجدول (14)
إجمالي الحمولات الواصلة لموانئ العراق والمصدرة منها لعامي 2004 و2005

الميناء	2004		2005	
	عدد السفن واللنجات	الحمولة (طن)	عدد السفن واللنجات	الحمولة (طن)
أم قصر	742	1763228	763	4361965
خور الزبير	647	602357	1262	1200443
المعقل	514	887292	2025	480270
أبو فلوس	-----	-----	108	44404
الكلي	1903	3252877	4158	6087082

المصدر : وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات : الخطة الوطنية الخمسية 2010 – 2014 , ورقة قطاع النقل والاتصالات , 2009 , ص58.

الجدول (15)
إجمالي الحمولات الواصلة لموانئ العراق والمصدرة منها لعامي 2006 و2007

الميناء	2006		2007	
	عدد السفن واللنجات	الحمولة (طن)	عدد السفن واللنجات	الحمولة (طن)
أم قصر	891	7720340	876	5986941
خور الزبير	1329	4195722	1056	4161914
المعقل	1552	564668	3020	692960
أبو فلوس	124	103054	47	42065
الكلي	3896	12583784	4999	10883880

المصدر : الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2007 , قسم التخطيط والمتابعة , 2008 , ص7.

الجدول (16)
إجمالي الحمولات الواصلة لموانئ العراق والمصدرة منها للأعوام 2008 و2009 و2010

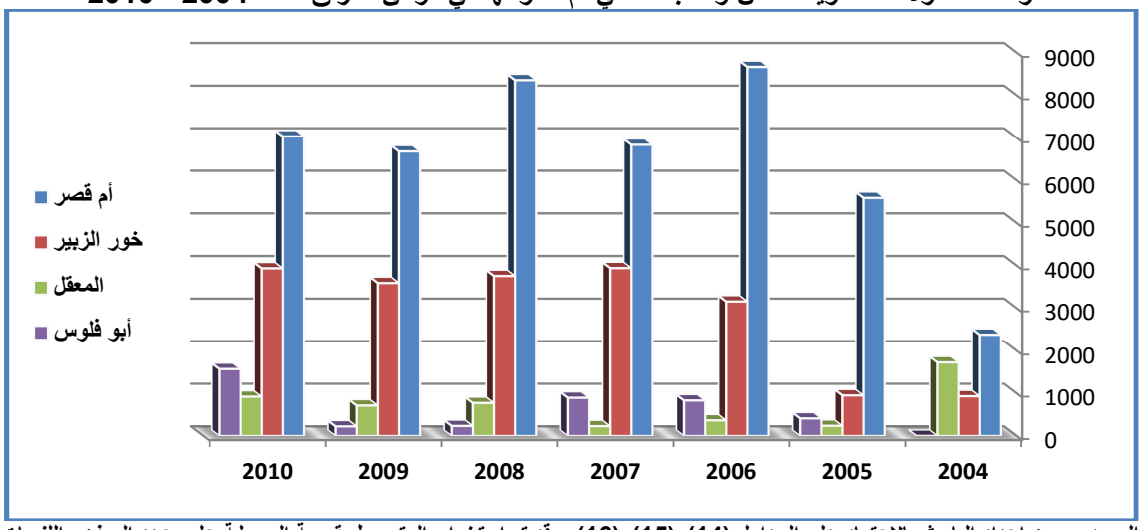
الميناء	2008		2009		2010	
	عدد السفن واللنجات	الحمولة (طن)	عدد السفن واللنجات	الحمولة (طن)	عدد السفن واللنجات	الحمولة (طن)
أم قصر	888	7418215	1140	7613860	1073	7545515
خور الزبير	1005	3876048	867	3113533	714	2809467
المعقل	13	10055	66	47096	263	242001
أبو فلوس	2345	549743	2469	551044	364	571061
الكلي	4251	11854061	4542	11325533	2414	11168044

المصدر : الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , قسم التخطيط والمتابعة , 2010 , ص7.
الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2010 , قسم التخطيط والمتابعة , 2011 , ص5.

كذلك ومن خلال الجداول (14) و(15) و(16) أعلاه يمكن استخراج متوسط الحمولة السنوية للسفن واللنجات التي تم مناولتها في موانئ العراق خلال المدة المذكورة , فهو يعكس سعة وخصائص

الميناء , وكما يتضح من الشكل (13) , ويظهر من خلاله ارتفاع متوسط الحمولات التي تم مناولتها في ميناء أم قصر إذ بالرغم من أنها كانت في بداية المدة (2376) طن , إلا أنها ومنذ عام 2005 وحتى نهاية المدة تراوحت بين (5586 – 8665) طن , مما يدل على تقدم هذا الميناء على موانئ العراق الاخرى من حيث السعة والأبعاد , كما أنه يشير على وجود تحسن في أعماق الممرات الملاحية المؤدية له وأعماق المياه عند الأرصفة.

الشكل (13)
متوسط الحمولات السنوية للسفن واللنجات التي تم مناولتها في موانئ العراق للمدة 2004 - 2010

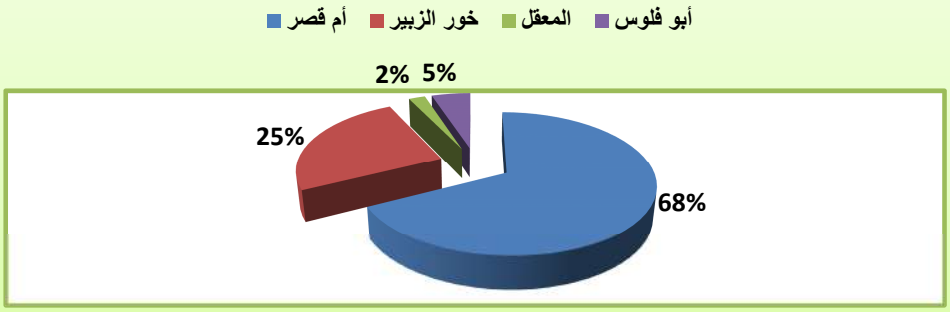


المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على الجداول (14)و(15)و(16), وقد تم استخراج المتوسط بقسمة الحمولة على عدد السفن واللنجات لكل سنة.

وكذلك يبين الشكل (13) المذكور أن ميناء خور الزبير استطاع مناولة متوسط حمولة سنوية وصل أقصاه عام 2007 إذ بلغ (3941) طن , وهو يقل كثيراً عما هو عليه في ميناء أم قصر بنسبة تقترب من (50%) , إلا أنه يزيد بعدة أضعاف متوسط ما تم مناولته من حمولة في مينائي المعقل وأم قصر إذ تراوح متوسط حمولة السفن واللنجات التي تم مناولتها فيهما بين (229 – 1726) طن.

في حين يبين الشكل (14) الوزن النسبي لكل ميناء من موانئ العراق من حيث الحمولة المتناولة خلال عام 2010 , إذ يتضح من الشكل أن نسبة الحمولة المتناولة في ميناء أم قصر خلال هذا العام بلغت (68%) , بينما كانت هذه النسبة (25%) في ميناء خور الزبير , و (2%) في ميناء المعقل , و(5%) في ميناء أبو فلوس.

الشكل (14)
حصة كل ميناء من إجمالي المناولة في موانئ العراق لعام 2010



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعطيات السابقة.

ولدى تتبع عدد البواخر وكمية البضائع التي تم مناولتها سنويا في موانئ العراق منذ عام 1979 ولسنوات مختارة يلاحظ , وكما في الجدول (17) , أن كمية الحمولة المتناولة قد انخفضت من (8052000) طن عام 1979 إلى (4869000) طن عام 1990, وذلك بسبب حرب الخليج عام 1980 وتداعياتها . وقد بلغت تلك الكمية أدنى مستوً لها في هذه المدة خلال عام 2004 إذ وصلت إلى (3252877) طن , وكان ذلك بسبب تردي الأوضاع الأمنية في العراق . أما أعلى مستوً لها فكان عام 2006 الذي بلغت فيه تلك الكمية (12583784) طن.

جدول (17)
البواخر التجارية وكمية البضائع التي تم مناولتها في الموانئ التجارية لسنوات مختارة

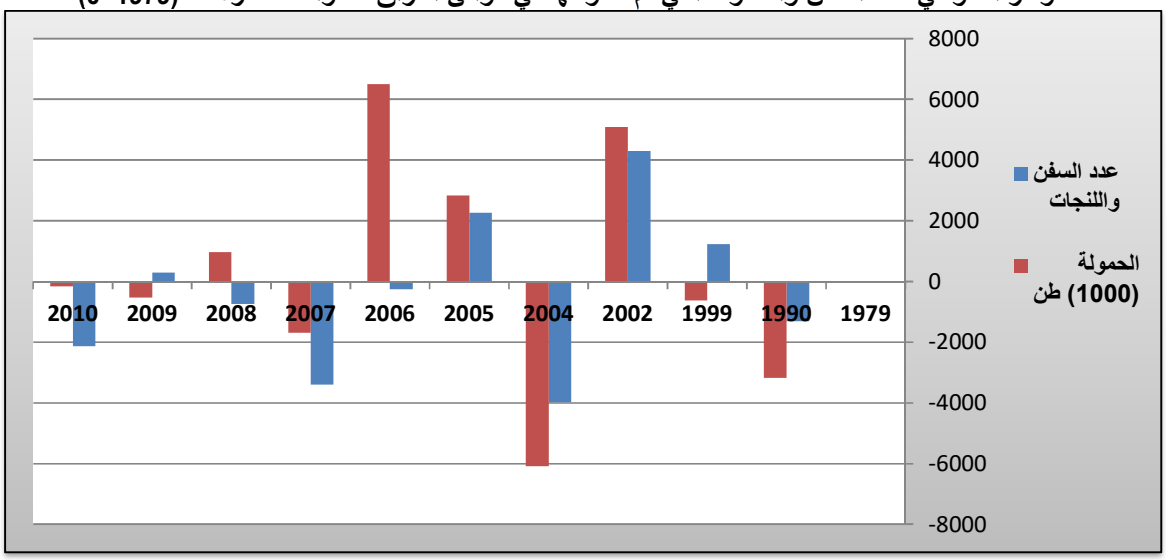
السنة	عدد الوحدات الواصلة	كمية البضائع المتناولة (طن)
1979	1664	8052000
1990	356	4869000
1999	1582	4249000
2002	5879	9337000
2004	1903	3252877
2005	4158	6087082
2006	3896	12583784
2007	4999	10883880
2008	4251	11854061
2009	4542	11325533
2010	2414	11168044

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على :
- **الجداول السابقة.**
- **وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات : الخطة الوطنية الخمسية 2010 – 2014 , ورقة قطاع النقل والاتصالات , 2009 , ص58.**

ومما تجدر الإشارة إليه أن متوسط الحمولة السنوية المتناولة عام 1990 قد بلغ (13195) طن , وهو ما لم يتحقق منذ ذلك الحين ولحد الآن , وهو ما قد يشير إلى أن أعماق الممرات الملاحية مازالت دون مستوى الجاهزية التي كانت عليه في ذلك العام.

الشكل (15)

مؤشر النمو في عدد السفن والحمولة التي تم مناولتها في موانئ العراق لسنوات مختارة (0=1979)



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول (17).

وبصور عامة كان النمو خلال السنوات المذكورة في كل من عدد السفن والحمولات المتناولة بموانئ العراق قد شهد تذبذباً كبيراً كما يتضح في الشكل (15) , ويمكن أن يعزى ذلك في معظمه إلى أسباب خارج إرادة الموانئ , فقد كان يحدث هذا التذبذب إما بسبب ظروف الحرب , أو بسبب العقوبات الدولية على العراق , أو لأسباب أمنية . أما في السنوات الأخيرة فإن التذبذب والتراجع لبعض هذه السنوات فقد كان بسبب الخطط المركزية الاستيرادية لوزارات العراق , سيما وزارة التجارة , فضلاً عن اتجاهات الاستيراد للقطاع الخاص والتي فضل البعض منه إدخال البضائع المستوردة عبر المنافذ البرية للأسباب المذكورة آنفاً.

المبحث الثاني

تحليل واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق الحالية

Analysis of the Reality of the Competitiveness of Iraqi Ports

كان العراق من بين بلدان المنطقة التي سعت إلى الاهتمام بالموانئ البحرية والعمل على تطويرها , وبالفعل فقد تم , وحتى نهاية عقد السبعينات , انجاز العديد من المشاريع الإستراتيجية الكبرى في هذا المجال , إلا أن انشغاله بعد ذلك التاريخ بالحروب المتتالية أدى إلى تضررها وتوقف العمل فيها وإرجاء تنفيذ الخطط المستقبلية المعدة لها لمدة ثلاثة عقود , وذلك في الوقت الذي كانت فيه الموانئ العالمية , ومنها موانئ البلدان المجاورة , قد شهدت طفرات كمية ونوعية , فكان لذلك الأثر الكبير في رسم معالم سوق الموانئ في المنطقة وتحديد قدرة موانئ العراق التنافسية . لذا فإن الوقوف على واقع قدرة موانئ العراق التنافسية سيتطلب التركيز على المحاور التالية : -

أولاً : معوقات التشغيل في موانئ العراق .

Obstacles to Operating in the Ports of Iraq

لقد حدثت هذه المعوقات على أكثر من صعيد , ويمكن إجمالها بالآتي : -

1. مشاكل الممرات الملاحية [1]: *Problems of Waterways*

وهي المعوقات التي أسهمت في الحيلولة دون استغلال الطاقة المتاحة للأرصفة الموجودة , وتتمثل بما يأتي : -

أ- وجود عدد كبير من السفن الغارقة والقطع البحرية والعوائق الملاحية المغمورة في الممرات الثلاث الرئيسة المؤدية إلى موانئ العراق والمتمثلة بشط العرب وخور عبد الله وخور الزبير, التي نتجت عن الحروب التي شهدها العراق منذ عام 1980 , وتشكل هذه الغوارق عقبة كبيرة أمام تطور الحركة الملاحية كونها خارج نطاق إمكانية الشركة العامة لموانئ العراق , إذ أنها لا تمتلك سوى

[1]) انظر في ذلك :
- الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , مصدر سابق , ص75.
- كاظم فنجان الحمامي : نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها ,2005 , ص45 . دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي http://www.basrahcity.net/pather/bbook/mawanaa/01.html
- بان علي المشهداني , مصدر سابق , ص132- 142.

الرافعة (حطين) بطاقة (100) طن , وهي تحت الاعمار , وموقف باقي الرافعات كما يبينه الجدول (18) . في حين يصل وزن بعض الغوارق إلى (14000) طن في مجرى شط العرب. كما يتراوح وزن الغوارق في الممرات الملاحية الأخرى بين (200 - 2100) طن , ويتراوح ارتفاعها بين (20 – 30) متر وبطول (150) متراً.

وتشير خرائط المسوحات إلى وجود أكثر من (80) غارقاً , تمتد من شمال ميناء المعقل إلى نهاية الميناء العميق في قناة خور عبد الله وحتى قناة خور الزبير. وبالرغم من محاولات الشركة في انتشال ما يمكن انتشاله من تلك الغوارق , ونجاح الشركة (زولا)* في انتشال الباخرتين (الوليد وحنان) , والحفارة (العبور) , إلا أن القسم الأكبر منها مازال يعيق حركة الملاحة في هذه الممرات[1].

جدول (18)
موقف الرافعات العائدة للشركة العامة لموانئ العراق

ت	اسم الرافعة	موقع العمل	الحالة الفنية	الملاحظات
1	حمرين	الحوض أجنادين	تحت الاعمار	
2	خالد بن الوليد	خور الزبير	عاطلة	
3	سنام	المعقل	عاطلة	
4	المسرفة	العشار	غارقة	
5	الشيرلك	المزلق البحري	متوقفة	تحت التصليح

المصدر : الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , قسم التخطيط والمتابعة , 2010 , ص67.

ب- وجود عائق مائي كبير متمثل بجسري التنومة العائمين يسبب محدودية عملية الملاحة للبواخر القادمة والمغادرة من ميناء المعقل[2] .

ت- تردي الأعماق في الممرات الملاحية , فقد أدى توقف أعمال الصيانة للممرات الملاحية لما يقرب من ثلاث عقود – باستثناء ما هو محدود منها – إلى تراكم الترسبات الطينية والغرينية في قناة خور عبد الله ومدخل شط العرب في السد الخارجي والسد الداخلي ومدخل الفاو مما أدى إلى تردي الأعماق فيها وكذلك في واجهات الأرصفة لجميع الموانئ . وكان لوجود الغوارق دور في تفاقم المشكلة من خلال إعاقة عمليات الحفر من ناحية , والمساعدة في زيادة كمية الترسبات الطينية فيها من ناحية أخرى , ونتج عن ذلك أيضاً تغيير اتجاه التيارات البحرية وانجراف التربة , كما أدى إلى نشوء جزر في بعض مناطق شط العرب وانحرافه باتجاه الأراضي العراقية فتسبب في تآكلها وزيادة اليابسة في الجانب الآخر الواقع ضمن الحدود الدولية لإيران .

---

*) وهي إحدى الشركات المتخصصة في هذا المجال.

[1]) انظر في ذلك :
- الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , مصدر سابق , ص75.
- أنمار الصافي : (80) سفينة غارقة تعيق الملاحة البحرية , مجلة الأوقات العراقية , العدد 54 , 2010/12/26 , الصفحة الرئيسة.

[2]) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , المصدر السابق , ص76.

الجدول (19)
أعماق الأرصفة لميناء أم قصر

رقم الرصيف	العمق (متر)	رقم الرصيف	العمق(متر)	رقم الرصيف	العمق(متر)
1	9.6	8	8	15	10
2	9.6	9	6	16	10
3	9	10	6	17	10
4	9	11	4	18	8
5	9	12	8	19	10
6	9	13	8	20	10
7	8	14	10	21	10

المصدر: بان علي حسين المشهداني : واقع أداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق (دراسة مقارنة) , رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الادارة والاقتصاد - جامعة البصرة , 2009 , ص225.

الجدول (20)
أعماق الأرصفة لميناء خور الزبير

رقم الرصيف	العمق (متر)	رقم الرصيف	العمق(متر)	رقم الرصيف	العمق(متر)
1	1.5	5	5	9	8
2	7	6	5	10	5
3	3	7	5	11	8.5
4	3	8	8	12	----

المصدر: بان علي حسين المشهداني : واقع أداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق (دراسة مقارنة) , رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الادارة والاقتصاد - جامعة البصرة , 2009 , ص225.

ث- رداءة علامات الاستدلال البحري . وهي تتمثل بالفنارات والعوامات البحرية التي يعتمد عليها في الاهتداء إلى المسالك الملاحية الصحيحة , فقد أدت أوقات التوقف الطويلة لعمل الموانئ وعدم إجراء عمليات الصيانة إلى تقادمها , فضلاً عن تحركها عن أماكنها المثبتة على الخرائط البحرية.

ج- عدم وجود مسح شامل ومتجدد لأعماق المسطحات المائية الصالحة للملاحة , وعدم تجديد وإدامة البيانات والمعلومات الملاحية المثبتة في المراجع البحرية العالمية التي تعتمدها السفن المتوجهة إلى موانئ العراق باستثناء عمليات المسح المحدودة التي تقوم بها الشركة العامة لموانئ العراق في السنوات الأخيرة.

ح- عدم وجود محطة إرشاد متخصصة في منطقة انتظار السفن عند مقتربات الممرات الملاحية العراقية من جهة البحر , والافتقار لشبكة اتصالات حديثة ومتكاملة تغطي حاجة السفن.

خ- عدم توفر المتطلبات اللازمة لمكافحة التلوث البيئي البحري , وكذلك متطلبات التصدي للكوارث البحرية في عرض البحر.

2. المشاكل الإدارية: *Administrative Problems*

يتم تشغيل وإدارة هذه الموانئ بواسطة الشركة العامة لموانئ العراق التي تستخدم نظام العمالة الدائمة التابعة لها , وهي تقوم بجميع أعمال الموانئ بدون استخدام مقاولين للمناولة[1], وتتصف بكونها إدارة بهياكل وأساليب إدارية تقليدية بخلاف تجارب أخرى كدولة الإمارات العربية المتحدة التي استخدمت شركات أجنبية عالمية متخصصة في إدارة موانئها , وتتمتع هذه الشركات بكفاءة عالية في الإدارة من خلال استخدام الأساليب العلمية في الإدارة والتخطيط , واستخدام الحاسب الآلي بكثافة , وتحرص على مراعاة معايير التخصص والخبرة والكفاءة في اختيار الملاكات الإدارية والفنية , فضلاً عن إناطة بعض المهام إلى المقاولين , وتعمل على تجاوز الكثير من التعقيدات الإدارية التي تتسبب في تأخير استلام البضائع , فكان ذلك سبباً في جذب الكثير من الخطوط الملاحي العالمية إليها وعدّها موانئ رئيسة في الخليج العربي[2].

3. المشاكل المالية [3]: *Financial Problems*

تتبع الشركة العامة لموانئ العراق اسلوب التمويل الذاتي في تغطية نفقاتها التشغيلية والاستثمارية , وما تحققه من فوائض مالية في ظل الوضع الحالي غير كافي للوفاء بمتطلبات تأهيل الموانئ , فضلاً عن تطويرها , ويلاحظ أن الكثير من الدول (كدول مجلس التعاون الخليجي مثلاً) استطاعت تحقيق تفوق في كفاءة موانئها من خلال الدعم المركزي وأسلوب الخصخصة وفتح باب الاستثمار الأجنبي المباشر مع إعطاء إدارة الموانئ نوعاً من الاستقلالية في قراراتها الإدارية والمالية , في حين ارتباط الشركة العامة لموانئ العراق بالمركز وكونها تابعة لوزارة النقل والمواصلات يفرض عليها سلسلة من الإجراءات الروتينية والمخاطبات الرسمية لانجاز أي خطوة مالية , مما يفقدها القدرة على اتخاذ القرارات الحاسمة , سيما تلك التي يلعب عامل الوقت دوراً هاماً في نجاحها.

4. المشاكل التشريعية [4]: *Legislative Problems*

خضعت موانئ العراق منذ تأسيسها عام 1919 إلى (بيان سير السفن في المياه الداخلية لعام 1919) والذي أصدره (جورج فليجر ماكمان) آنذاك.

واستمر هذا الحال لغاية تسعينات القرن الماضي عندما وافقت الحكومة العراقية على قانون الموانئ ذي الرقم (21) لعام 1995 , وتسبب خضوع الموانئ لذلك البيان طوال تلك المدة في عجز موانئ

[1]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا (ESCWA): تطوير منطقة موانئ الإسكوا , المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لمنظمة الأمم المتحدة (E/ESCWA/TCD/88/2) , ص67.

[2]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا (ESCWA): تطوير منطقة موانئ الإسكوا , نفس المصدر السابق , ص49.

[3]) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , مصدر سابق , ص76.

[4]) كاظم فنجان , مصدر سابق , ص45.

العراق عن مواكبة التطورات والتغيرات الكبيرة التي شهدها قطاع النقل البحري , فقد ظلت تشريعاتها بعيدة عن المستجدات الدولية , الأمر الذي نتج عنه العديد من الإفرازات السلبية انعكست على كفاءة أدائها , ولعل أبرز ما تم تشخيصه منها : -

أ- عدم وجود تشريعات واضحة تحدد صلاحيات الادارة العليا للموانئ والتي يمكن أن تتيح لها حرية التصرف لحسم ومعالجة المشاكل الطارئة والآنية التي تفرضها ظروف العمل وتفاعلاتها خارج حدود الأطر التقليدية , وكما هو معمول به في سائر الموانئ العالمية ويمثل أحد مقومات نجاحها.

ب- الحيلولة دون العمل بمبدأ تحرير الوكالات البحرية الذي من شأنه فتح آفاق المنافسة في التعامل البحري الحر , ونتج عن ذلك تقييد دور القطاع الخاص وشركات خطوط الشحن البحري في مجال عمل الوكالات البحرية وحصرها بالشركة العامة للنقل المائي بموجب القانون (56) لسنة 1985 , مما شكل عائقاً أمام تحسين الخدمات والتسهيلات البحرية التي تقدمها موانئ العراق للسفن الوافدة.

ت- الافتقار إلى قانون بحري عراقي متكامل ينظم النشاطات البحرية والمينائية ويتماشى مع الاتفاقيات والمعاهدات البحرية الدولية.

ث- الإبقاء على قانون تسجيل السفن ذي الرقم (19) لسنة 1942 , وقانون الخدمة البحرية المدنية , وقانون هوية البحار ذي الرقم (90) لسنة 1986 دون أن يجري عليها أي تعديل.

ج- عدم مصادقة العراق على أهم المعاهدات والاتفاقيات والمدونات البحرية الإلزامية , وعدم انضمامه للاتحادات والهيئات والمنظمات البحرية الدولية والإقليمية , فقد حرمه ذلك من الحصول على التقنيات البحرية والاستفادة من البحوث والدراسات والتوصيات التي تنشرها تلك المنظمات , وقلل من إمكانية انسجامه وتفاعله مع نشاط النقل البحري الدولي ومواكبة مستجداته.

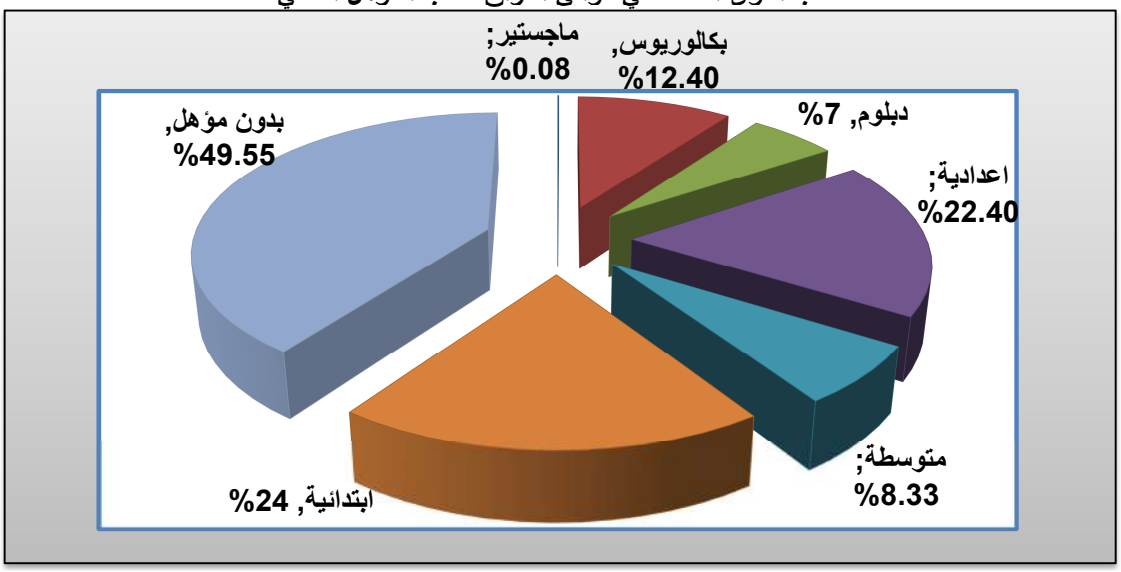
5. مشاكل القوى العاملة : *Manpower Problems*

تتألف معظم القوى العاملة من العراقيين الذين يتم تدريبهم بواسطة مركز التدريب المهني للموانئ بالبصرة , كما يقوم المعهد القومي للتخطيط بإعداد ملاكات التخطيط في مجالات النقل والمواصلات[1]. وهي تعاني في الوقت الحاضر العديد من المشاكل والتي تنعكس بشكل مباشر على كفاءة أداء الموانئ , ولعل من أبرزها الآتي : -

أ- انخفاض مستوى مهارة العاملين بسبب توقف نشاط التدريب منذ عام 1980 , ولم يستأنف إلا في السنوات القليلة الأخيرة , ويلاحظ أن معظم العاملين هم من حملة الشهادة الابتدائية أو بدون مؤهل , في حين يوجد عدد قليل من حملة الشهادات العليا والشهادات الجامعية , وكما يظهر بوضوح في الشكل (15) الآتي:-

[1]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا (ESCWA): تطوير منطقة موانئ الإسكوا , نفس المصدر السابق , ص67-68.

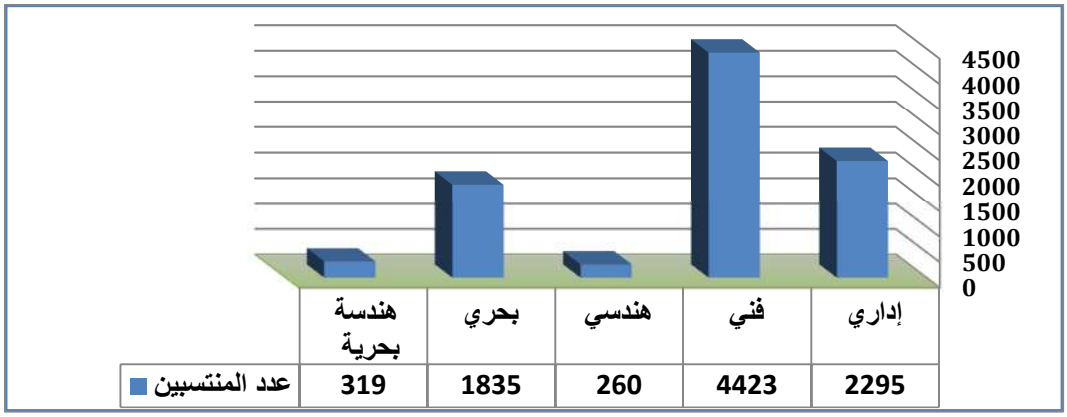
الشكل (15)
نسب القوى العاملة في موانئ العراق حسب المؤهل العلمي



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي : -
الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , قسم التخطيط والمتابعة , 2010 , ص60.

ب- تضخم أعداد العاملين بما يفوق الحاجة الفعلية , إذ تصل نسبة الفائض منها إلى أكثر من (34%) من الاجمالي , الأمر الذي يؤدي إلى تخفيض كفاءة العامل والذي سينعكس بالنتيجة سلباً على كفاءة أداء الميناء.

الشكل (16) منتسبي الشركة العامة لموانئ العراق حسب التخصص



	هندسة بحرية	بحري	هندسي	فني	إداري
عدد المنتسبين	319	1835	260	4423	2295

المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , قسم التخطيط والمتابعة , 2010 , ص62.

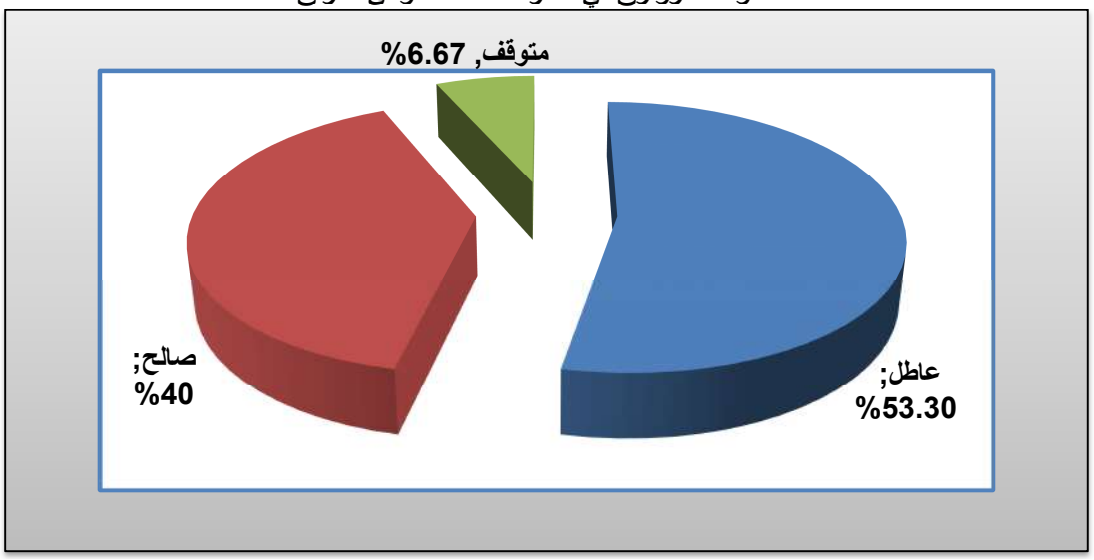
كما يلاحظ أنه بالرغم من الطابع الفني لشركة الموانئ , إلا أن عدد العاملين ذوي الاختصاصات الإدارية يكونون نسبة كبيرة جداً من الاجمالي , وكما يبينه الشكل (16) , مما يؤشر على وجود خلل في أنظمة تشغيل العاملين , والذي ينعكس سلباً على كفاءة أداء الميناء , كما أنه يشكل في ذات الوقت عبئاً على ميزانية الشركة.

ت- تدني رواتب ومخصصات العاملين في موانئ العراق قياساً بما يتقاضاه نظرائهم في الموانئ المجاورة , الأمر الذي يدفع بالكفاءات المينائية والبحرية للعمل في تلك الموانئ المجاورة.

6. النقص في الوحدات البحرية , وتشمل (الحفارات , الساحبات , البواخر , الرافعات البحرية , بواخر الإنارة , زوارق المسح الهيدروغرافي , زوارق التلوث البحري , زوارق لمكافحة الحرائق , زوارق الإسعاف الفوري , زوارق الربط , زوارق الغوص , باخرة أدلاء , ناقلات ماء ووقود ... وغيرها من الوحدات البحرية الخدمية.

7. النقص في معدات المناولة والمعدات الاختصاصية الأخرى للموانئ وتقادم الموجود منها , مما جعلها عاجزة عن الارتقاء بأداء الميناء إلى الكفاءة المطلوبة لمنافسة الموانئ المجاورة والقريبة. الشكل (17) يبين الموقف الحالي للزوارق في الشركة.

الشكل (17)
موقف الزوارق في الشركة العامة لموانئ العراق



المصدر: الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , قسم التخطيط والمتابعة , 2010 , ص68.

8. عوائق انسياب حركة الدورة المستندية , وهي تنجم عن كثرة وتشعب إجراءات الدورة المستندية , وتستحوذ إدارة الجمارك على الجزء الأكبر من تلك الدورة , فضلاً عن المختبرات وأجهزة التقييس والسيطرة النوعية وغيرها من الإجراءات الروتينية الأخرى , والتي تتم بأساليب تقليدية لا تتناسب والأساليب الحديثة المتبعة في الموانئ العالمية , فهي , على سبيل المثال , تفتقر لأجهزة السونار لتفتيش الحمولات الداخلة والخارجة , بل هي تعمد لحد الآن إلى فتح الحاويات والحمولات المغلفة وتفتيشها يدوياً . كما أن عدم وجود مختبرات للتقييس والسيطرة النوعية بالقرب من الموانئ واقتصارها على العاصمة بغداد يتسبب في تأخر نتائج فحص العينات لعدة أيام , أو أسابيع في بعض الأحيان , مما يزيد من مدة انتظار السفينة في الميناء , مما دعا ذلك الوكلاء البحريين إلى التذمر , وبالتالي سيدفع بالشركات الملاحية إلى تجنب التعامل معها حتى لو كانت لديها حمولات مباشرة للعراق.

9. وجود بعض القرارات المركزية التي تلزم إدارة الموانئ برعاية واحتضان دوائر حكومية والعديد من شركات القطاع العام من خارج تشكيلة الموانئ , قد تسبب في زيادة الأعباء على إدارة الموانئ وعرقلة تنفيذ واجباتها الأساسية دون أن يقابله دعم من تلك الدوائر أو الشركات , وكما هو معمول به في دول مجلس التعاون الخليجي .

ومن الطبيعي أن يؤدي تضارب الصلاحيات وعدم التعامل مع الموانئ ككيان مستقل , مع غياب التنسيق فيما بينها وبين الجهات الأخرى المستفيدة من الموانئ إلى تلكؤ عملها وخفض كفاءة أداءها , فعلى سبيل المثال إن تأخر وزارة التجارة في استلام الشحنات المرسلة إليها وتكدسها في المخازن يقلل كثيراً من قدرتها الاستيعابية , وكذلك فإن عدم جدولة دخول البواخر التابعة لهذه الوزارة , وتوافدها إلى الميناء في آن واحد دون توزيعها على سائر الأوقات بشكل منتظم , يؤدي إلى حدوث حالات التكدس والاكتظاظ في أحيان , وخلو الميناء من السفن في أحيان أخرى , مما يربك عمل الميناء ويتسبب - في كلا الحالتين - بخفض كفاءة أداءه , وليس لدى إدارة الميناء من الصلاحيات ما يخولها للتدخل بشكل حاسم في الحد من ذلك[1].

10. الافتقار لمحطات متخصصة للحاويات والاقتصار على رصيفين في ميناء أم قصر مجهزة برافعات ومعدات ذات طاقات محدودة , مما يقلل من كفاءة الميناء في التعامل مع سفن الحاويات , ويضطرها إلى اعتماد رافعات السفن نفسها في عمليات شحن وتفريغ الحاويات[2].

11. الافتقار إلى التكنولوجيا الحديثة واعتمادها الأساليب التقليدية في العمل , إذ مازالت تستخدم العمل اليدوي والطرق البدائية في العديد من مرافق الموانئ , الأمر الذي جعلها تتخلف عن تطبيق المدونة الدولية لأمن الموانئ والسفن (ISPS) المقرة من قبل المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) , والتي تنص على وجوب تهيئة جميع الموانئ في العالم على وفق المتطلبات الإلزامية المقرة في تلك المدونة والتي دخلت حيز التنفيذ وذلك من 1 تموز 2004 . وبناءً على ما تقدم مازالت موانئ العراق خارج التصنيف الدولي[3].

12. عدم وجود ساحات نظامية وبوابات مبرمجة لتنظيم عملية خروج ودخول السيارات المخصصة لنقل البضائع من وإلى الميناء , وكذلك ضعف التوصيلات الأرضية (الطرق والسكك الحديد) والتي مازال معظمها خطوطاً مفردةً Single Track , ويعاني الكثير منها مشاكل فنية بسبب افتقارها

---

[1]) انظر في ذلك :
- الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , مصدر سابق , ص76.
- كاظم فنجان , مصدر سابق , ص47.

[2]) د. مناهل مصطفى عبد الحميد :رؤية اقتصادية لبرنامج مقترح للإصلاح الاقتصادي في قطاع النقل في العراق بالتركيز على الموانئ , بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي السابع لكلية الادارة والاقتصاد – جامعة بغداد , بغداد , 2005, ص241.

[3]) كاظم فنجان , المصدر السابق , ص47.

للصيانة وتحميلها أوزان تتجاوز السقوف المقررة لها , إذ تسبب ذلك في تأخر نقل البضائع من وإلى الموانئ , وبالتالي زيادة مدة انتظار السفينة وتقليل كفاءة تلك الموانئ.

13. النقص في طاقات الخزن , ففي ميناء أم قصر هناك ما يقارب من (50%) من الأرصفة تفتقر إلى مخازن خاصة بها , ونظراً لعدم اقتصار دور الموانئ على مناولة البضائع فقط , وإنما يعد مركزاً لتجميع البضاعة وتوزيعها , والغالبية العظمى من هذه البضائع تمر بعملية التخزين في الموانئ . ولهذا السبب فإن نقص الطاقة التخزينية في الميناء تحد من طاقة الرصيف الاستيعابية وبالتالي من كفاءة الميناء[1].

14. الافتقار إلى أحواض متطورة لصيانة وتصليح السفن , إذ أن الكثير من شركات الملاحة ترغب في استغلال الوقت من خلال التخطيط لعمليات الصيانة وإصلاح سفنها أثناء مدة مكوثها في الميناء , وقد دعا التطور الكبير في أحجام السفن والتكنولوجيا المستخدمة في تشغيلها إلى ضرورة تحديث وتطوير تلك الأحواض , في حين يوجد في موانئ العراق الحوضين الآتيين : -

أ- مزلق الميناء , وهو من مخلفات شركة (كريمكنزي) البريطانية الذي تم استلامه من قبل إدارة موانئ العراق عام 1962 . ويعاني من قدم الآلات والمكائن , ومحدودية طاقته التحميلية التي لا تزيد عن (500) طن , وهي بذلك لا تصلح سوى للسفن الصغيرة جداً.

ب- مسفن الميناء البحري , وهو يعد المركز الرئيس لشركة موانئ العراق لاصلاح وصيانة السفن التابعة للشركة , وكذلك البواخر العراقية والأجنبية , ويتكون من :

(1) ورش المسفن البحري.

(2) الحوض العائم (أجنادين) الذي يقع في شط العرب , وقد تم إنشائه من قبل شركة (N.K.K.) وبدأ نشاطه عام 1965 , وتبلغ طاقته التحميلية (4000) طن , ومزود برافعات ذات حمولة (15) طن.

وبذلك فإن كل من موقع هذين الحوضين وطاقتهما التحميلية لا يتناسب وحاجة الأجيال الجديدة من السفن , مما جعل من ذلك أحد العوامل التي تحد من رغبة شركات الملاحة في التعامل مع هذه الموانئ.

15. الافتقار إلى القدرة على تزويد البواخر القادمة بما تحتاجه من الأرزاق والوقود والمحروقات والمواد اللازمة لمواصلة رحلتها , وذلك لعدم توفر الوكلاء المتخصصين بتقديم هذه الخدمات , فضلاً عن عدم توفر الجنائب والسفن الخاصة بذلك.

16. عدم توفر خدمات اللوجستيك الخاصة بالنقل في موانئ العراق والتي تتيح توصيل البضاعة المطلوبة إلى المكان المطلوب في الوقت المناسب , وذلك كونها تفتقر إلى الأرضية المادية والتشريعية

[1]) بان علي المشهداني , مصدر سابق , ص136.

اللازمة لذلك , كما إن افتقارها لمناطق حرة نشطة وما يمكن أن تقام فيها من نشاطات تجارية وصناعية وخدمات القيمة المضافة قد أفقدها فرص هامة لاستعادة نشاطها وحيويتها[1].

لقد أدى وجود هذه المعوقات إلى انخفاض إنتاجية موانئ العراق , إذ أن نسبة المستغل من طاقتها الاجمالية وصل إلى (53%)[2] . وقد كانت تلك المعوقات هي نتاج نحو ثلاثة عقود من الدمار والإهمال والعزلة عن التطورات المتسارعة التي شهدها العالم في هذا المجال , مما انعكس على قدرتها في دخول ميدان المنافسة في سوق الموانئ المجاورة والقريبة , فقد أصبحت هنالك فجوة كبيرة فيما بينها وعلى الأصعدة كافة , أضعفت من قدرتها التنافسية وقابليتها على التعامل مع الواقع الجديد لهذا النمط من النقل . من هنا كان إخراج موانئ العراق من حالة السبات التي تمر بها يتطلب قفزات طويلة تستند إلى إدراك واسع وفهم دقيق للتطورات العالمية الحاصلة في هذا الميدان وآفاقها المستقبلية , كي يتسنى لها مواكبتها بما يمكنها من دخول سوق الموانئ بقوة كمنافس حقيقي , ويجعل العراق قادراً على استغلال منفذه البحري وموقعه الجغرافي بما يمثله ذلك من أهمية للعراق ولحركة التجارة العالمية.

ثانياً : الموقع التنافسي لموانئ العراق. *Competitive Position of Iraqi Ports*

هنالك في الواقع العديد من الأسس والاعتبارات التي يمكن من خلالها تقييم القدرة التنافسية لموانئ معينة , ويصعب تناولها في دراسة واحدة . فمنها ما يتعلق بالتكاليف المينائية المباشرة , وهي المبالغ المالية التي يفرضها الميناء مقابل الشحن والتفريغ والخزن والخدمات العامة ... الخ . ومنها ما يتعلق بالتكاليف غير المباشرة , والتي تتمثل بتكاليف التأخير , والزيادات الإضافية في رسوم التأمين الناتجة عن زيادة احتمالات تضرر البضائع بسبب ذلك التأخير ورداءة خدمات الميناء وما إلى ذلك . ومنها كذلك ما يتعلق بمستوى التزام الميناء بمعايير السلامة الدولية وكذلك الاعتبارات الأخلاقية وحسن التعامل والسلوك والالتزام بتقديم الخدمات المعلن عنها من قبل الميناء ...الخ , إذ عند المفاضلة بين الموانئ , فإن بعض الشركات الملاحية تقدم هذه الاعتبارات الأخلاقية وجودة الخدمات المقدمة على اعتبارات التكاليف المادية.

لذا فإن معظم المقارنات التي تجري بين الموانئ هي في الواقع تقوم على أساس تبسيط الواقع بالاعتماد على بعض المؤشرات البارزة التي يمكن أن تكون ضمن معايير المفاضلة بين الموانئ وتعدّ من عوامل الجذب للشركات الملاحية , وبالتالي فهي تشير إلى قدرة الميناء التنافسية . ولبيان الموقع التنافسي لموانئ العراق سيتم اعتماد معياري أجور مناولة الحاويات , وعدد الأيام التي تقضيها السفينة في الميناء , وكما يأتي : -

[1]) د. مناهل مصطفى عبد الحميد: رؤية اقتصادية لبرنامج مقترح للإصلاح الاقتصادي في قطاع النقل في العراق بالتركيز على الموانئ , المصدر السابق , ص241.

[2]) راجع الجدول (13) في البحث الأول من هذا الفصل.

1. أجور مناولة الحاويات : *Container Handling Fees*

الجدول (21) يبين أجور مناولة الحاويات في موانئ كل من العراق وعينة من البلدان المجاورة والقريبة , وتشمل : الأردن والكويت وعمان ودبي والسعودية وقطر ومصر , كونها تعبر عن البيئة التنافسية لموانئ العراق .

الجدول (21)
أجور مناولة الحاويات المملوءة والفارغة في موانئ بلدان مختارة (دولار)*

البلد	حجم الحاوية	أجور مناولة الحاوية المملوءة (USD)		أجور مناولة الحاوية الفارغة (USD)	
		تفريغ	تحميل	تفريغ	تحميل
العراق	(20) قدم فأقل	85.5	85.5	54	54
	(20-40) قدم	117	117	72	72
	أكثر من (40) قدم	121.5	121.5	76.6	76.6
الأردن	(20) قدم فأقل	114.3	114.3	86	86
	(20-40) قدم	171.4	171.4	122	122
	أكثر من (40) قدم	171.4	171.4	129	129
الكويت	(20) قدم فأقل	80	80	80	80
	(20-40) قدم	138	138	138	138
	أكثر من (40) قدم	181.6	181.6	181.6	181.6
عمان	(20) قدم فأقل	85.72	85.72	44.2	44.2
	(20-40) قدم	111.7	111.7	57.2	57.2
	أكثر من (40) قدم	111.7	111.7	57.2	57.2
دبي	(20) قدم فأقل	149.5	149.5	101.3	101.3
	(20-40) قدم	208.3	208.3	145.4	145.4
	أكثر من (40) قدم	208.3	208.3	145.4	145.4
السعودية	(20) قدم فأقل	106.6	106.6	106.6	106.6
	(20-40) قدم	160	160	160	160
	أكثر من (40) قدم	197.3	197.3	197.3	197.3
قطر	(20) قدم فأقل	82.38	82.38	27.46	27.46
	(20-40) قدم	137.3	137.3	54.92	54.92
	أكثر من (40) قدم	137.3	137.3	54.92	54.92
مصر	(20) قدم فأقل	59	59	23.6	23.6
	(20-40) قدم	84.4	84.4	42.2	42.2
	أكثر من (40) قدم	84.4	84.4	42.2	42.2

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية :

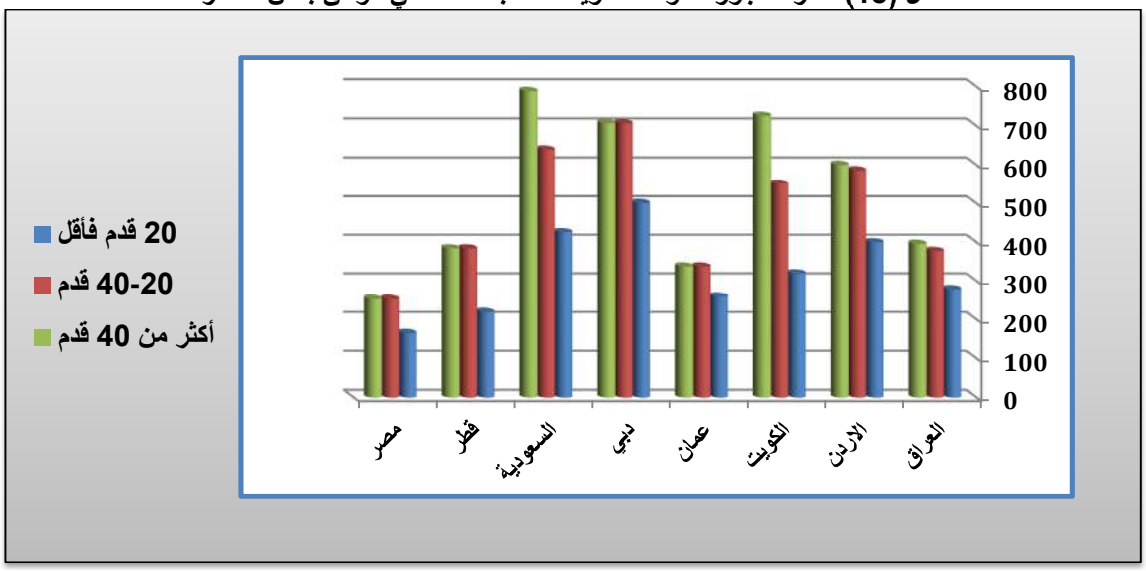
1) الشركة العامة لموانئ العراق : تعرفة الرسوم والأجور لموانئ العراق/2010 ,ص13- 14.
2) مؤسسة الموانئ الاردنية :لائحة بدلات خدمات ميناء العقبة لسنة 2009, ص72- 73.
3) مؤسسة الموانئ الكويتية : التعرفة في موانئ المؤسسة لعام 2004 , ص11- 13.
4) مؤسسة خدمات الموانئ العمانية: تعرفة الرسوم والأجور لسنة 2003, http://www.pscoman.com
5) موانئ دبي العالمية: (Tariff Book) لسنة 2008 , ص21- 22.
6) الموقع الالكتروني للموانئ السعودية :www.ports.gov.sa
7) الموقع الالكتروني لمدينة المسيعيد الصناعية القطرية: http://www.mic.com.qa/portariff
8) قطاع النقل البحري المصري :مقابل الشحن والتفريغ في الموانئ المصرية لسنة 2003.http://www.emdb.gov.eg

*) تم تحويل عملات البلدان المذكورة إلى الدولار بالاعتماد على الموقع الالكتروني لأسعار العملات اليوم :
http://www.dollarinvestore.com/exchang-rates

من الجدول (21) يظهر أن موانئ العراق تستوفي أجور تفريغ أو تحميل الحاوية المملوءة على الأرصفة الاختصاصية بواقع (85.5) دولار لكل حاوية فئة (20) قدم فأقل , و (117) دولار لكل حاوية تزيد على (20) قدم إلى (40) قدم , و(121.5) دولار لكل حاوية تزيد على (40) قدم . أما أجور مناولة الحاويات الفارغة فهي بواقع (54) دولار و(72) دولار و (76.6) دولار لكل حاوية حسب الفئات المذكورة على التوالي.

وتكون تلك الأجور أقل بنسبة (37%) إذا تمت عملية المناولة على أرصفة غير اختصاصية . كما ويجري تخفيض تلك الأجور بنسبة (25%) لبضائع الترانزيت , وتستوفي عوائد الخدمات العامة للحاويات التي يتم تفريغها أو تصديرها داخل أرصفة الميناء بواقع (67.5) سنت عن كل طن من حمولة الحاوية المفرغة و (49.5) سنت عن كل طن من حمولة الحاوية المصدرة ولا يستوفي هذا الأجر عن الحاويات الفارغة[1].

الشكل (18) مقارنة أجور مناولة الحاويات حسب الفئات في موانئ بلدان مختارة



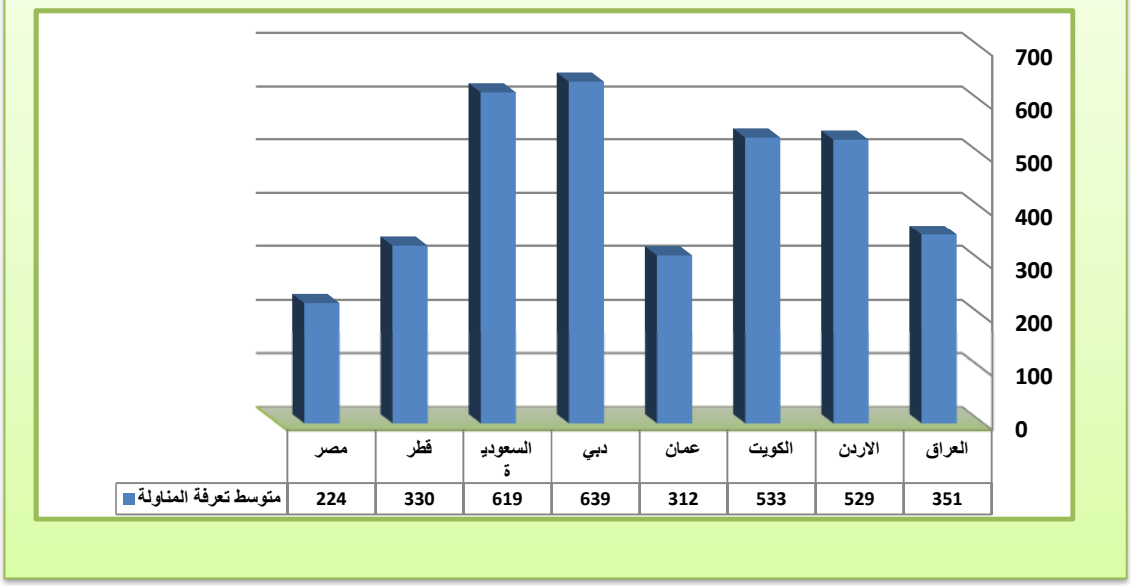
المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول (21) السابق.

ولدى مقارنة أجور مناولة الحاويات في موانئ العراق بما يتم استيفاءه منها في موانئ البلدان الأخرى المذكورة , يلاحظ أنها تميل إلى الانخفاض النسبي , فهي تقل بنسبة كبيرة عما يتم استيفائه في الموانئ ذات الأجور المرتفعة (موانئ كل من السعودية ودبي والكويت والأردن) , في حين أنها تزيد بنسبة قليلة عما يتم استيفائه في الموانئ ذات الأجور المنخفضة (مصر وعمان وقطر) . وكما يظهر في الشكل (18) أعلاه.

[1]) الشركة العامة لموانئ العراق : تعرفة الرسوم والأجور لموانئ العراق/2010 ,ص13.

كما يمكن استخراج متوسط أجور المناولة لكل من الحاويات المملوءة والفارغة وللفئات كافة , ومقارنة ذلك بين موانئ البلدان المذكورة , وكما يتضح في الشكل (19) الآتي : -

الشكل (19) مقارنة متوسط أجور المناولة في موانئ بلدان المختارة



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول (21) السابق.

ويظهر من الشكل (19) أن موانئ العراق تأتي في الترتيب الرابع كأقل موانئ البلدان المذكورة في أجور مناولة الحاويات , إذ بلغ متوسط هذه الأجور في موانئ العراق (351) دولاراً , بينما بلغ [(224) و (312) و (330)] دولاراً في موانئ كل من مصر وعمان وقطر على التوالي . في حين كان ذلك المتوسط مرتفعاً بشكل ملحوظ في كل من دبي و السعودية و الكويت والأردن , إذ بلغ [(639) و(619) و(533) و(529)] دولاراً على التوالي.

من ذلك يمكن أن نستدل على أن أجور مناولة الحاويات في موانئ العراق هي تنافسية , ولا يمكن عدّها عائقاً أمام جذب الشركات الملاحية للتعامل معها , سواءً باستخدامها لنقل الاستيرادات والصادرات العراقية , أم لتجارة الترانزيت.

2. عدد الأيام اللازمة لنقل البضائع عبر الميناء :

Number of Days Required for the Transfer of Goods through the Port

ويمكن تحليل ذلك إلى كل من العمليات المينائية Port Operations , وعمليات النقل الداخلي Operation of Inland Transportation , وإجراءات الجمارك والسيطرة النوعية Customs Procedures and Quality Control , وذلك في حالتي الصادرات والاستيرادات , وقد وجد أن

إجمالي عدد الأيام اللازم لإنجاز جميع هذه العمليات والإجراءات في العراق قد بلغ (42) يوماً في حالة الصادرات , و (41) يوماً في حالة الاستيرادات . وسيتم تفصيل ذلك كما يأتي : -

أ- عدد الأيام اللازمة لإنجاز العمليات المينائية:

Number of days required to complete the port operations

تعد المدة التي تقضيها السفينة منذ وصولها إلى الميناء وإتمامها عمليات التفريغ والشحن ومن ثم مغادرتها ذلك الميناء (أي مدة دوران السفينة Period of Rotation of the Vessel) من أبرز مؤشرات القدرة التنافسية , وهي تتناسب عكسياً مع مستوى كفاءة الميناء , إذ حينما تكون هذه المدة أقل , فإن ذلك يشير إلى أن الميناء هو أكثر كفاءة , والعكس بالعكس.

وتحتل هذه الميزة أهمية كبيرة لدى الأطراف المستفيدة من الميناء كافة , بما فيهم سلطة الميناء . فبالنسبة لصاحب السفينة فإن تقليل هذه المدة , من ناحية , سيوفر له الكثير من التكاليف الرأسمالية والجارية , إذ تصل , في المتوسط , تكلفة اليوم الواحد للسفينة* حمولة 2000 حاوية مكافئة إلى أكثر من (25000) دولار , و هي تصل إلى ما يقارب (35000) دولار للسفن حمولة 4000 حاوية مكافئة , وإلى ما يقارب (40000) دولار للسفن حمولة 6000 حاوية مكافئة[1] . ومن ناحية أخرى سيتيح تقليل هذه المدة للسفينة إنجاز عدد أكبر من الرحلات خلال عمرها الانتاجي , والذي يعني إمكانية الحصول على كمية أكبر من النولون وبالتالي زيادة أرباحها . ومن ناحية ثالثة فإن انتهاء السفينة من مهامها بوقت أسرع عبر استخدام الموانئ ذات الكفاءة العالية سوف يمكنها من الوفاء بالتزاماتها بدقة أكبر وإيصال البضائع بالوقت والكيفية المناسبان , مما يمنحها سمعة حسنة في السوق ويعزز من قدرتها التنافسية.

أما بالنسبة لأصحاب البضائع , فإن تقليص مدة إجراءات النقل , وفي موانئ ذات كفاءة عالية سيعني له وصول تلك البضائع إلى السوق , وبالتالي إلى المستهلك , بوقت أسرع والذي سوف يزيد من سرعة دوران رأس المال . وأيضاً سيقلل ذلك بدوره من احتمالات تضرر تلك البضائع مما سيترتب عليه ضمان وصولها بأقل نسبة من الأضرار فضلاً عن تقليل رسوم التأمين التي تفرض عليها.

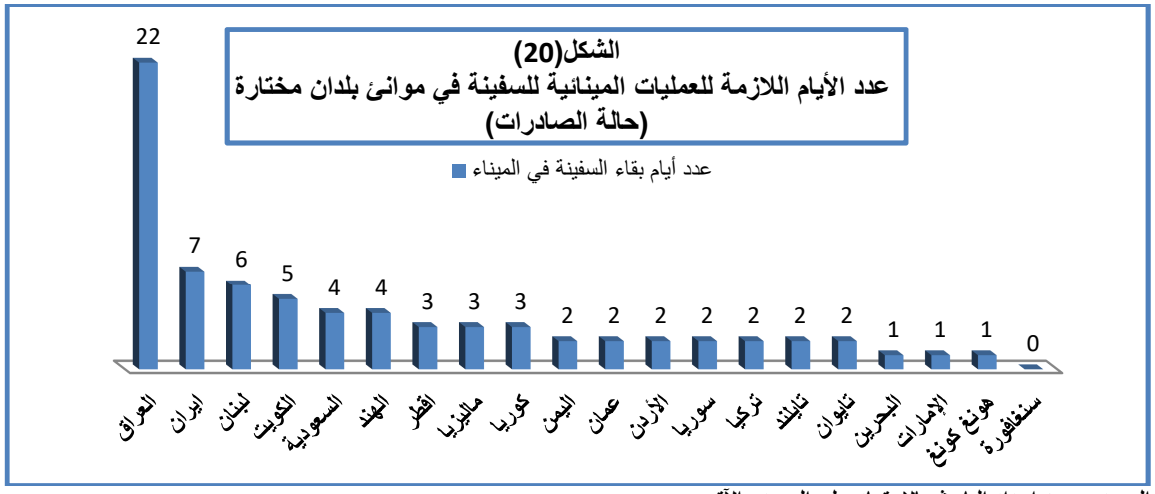
وكذلك فإن تقليص مدة دوران السفينة سينعكس بصورة ايجابية على سمعة وأداء الميناء . إذ أن ذلك سيزيد من الطاقة الاستيعابية لأرصفة الميناء ومرافقه المختلفة , ويمكنه من معالجة عدد أكبر من السفن بواسطة العدد نفسه من الأرصفة والتجهيزات , والذي يعني زيادة الانتاجية . أي سيكون هنالك استغلال أكبر لطاقات الميناء المتاحة وبالتالي زيادة العائد على رأس المال وإتاحة فرص أكبر لتعظيم الأرباح .

*) تستمر معظم نفقات السفينة أثناء مكوثها في الميناء , سوى تكاليف الوقود اللازم لتشغيل المحركات , وتبقى بحاجة إلى الوقود اللازم لتوليد الطاقة الكهربائية وتشغيل المعدات الخاصة بالسفينة.

[1]) صلاح إسماعيل حسن , مصدر سابق , ص207.

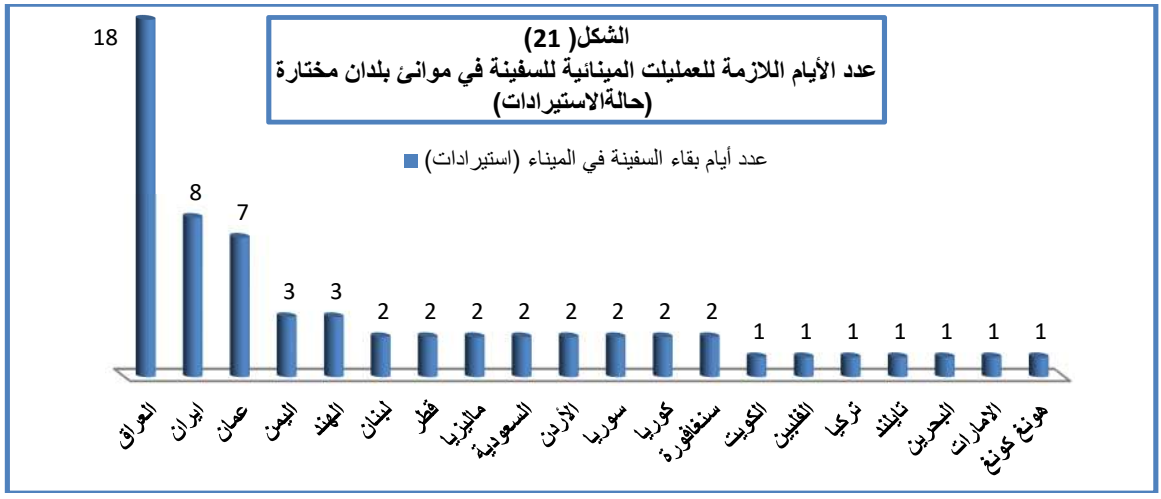
وسيعكس ذلك في ذات الوقت صورة جيدة عن الميناء تعمل على جذب المزيد من الشركات الملاحية حسنة السمعة للتعامل معه , مما سيزيد ذلك من قدرته التنافسية.

ولدى مقارنة مدة دوران السفينة (في حالتي الصادرات والاستيرادات) بموانئ العراق مع موانئ عدد من البلدان يلاحظ أن موانئ العراق تأتي في المؤخرة , وكما هو موضح في الشكلين (20) و (21) .



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي :-

***UNCTAD secretariat* : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p163.**



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

***UNCTAD secretariat* : *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p164.**

ويظهر من الشكل (20) أن العمليات المينائية للسفينة Port Operations, بما فيها عمليات المناولة Handling , في حالة تصدير البضائع يتطلب إنجازها في موانئ العراق نحو (22) يوماً , بينما يتطلب ذلك في موانئ إيران (7) أيام فقط , وفي لبنان (6) أيام , وفي الكويت (5) أيام , وفي السعودية (4) أيام,

وفي قطر (3) أيام , وفي الأردن يومان , وفي الإمارات يوم واحد , في حين أن هذه العمليات يتطلب إنجازها (0) يوماً في موانئ سنغافورة , أي أنها تستغرق مدة تقل عن اليوم الواحد .

كما يظهر من الشكل (21) أن هذه العمليات المينائية للسفينة , في حالة استيراد البضائع يتطلب إنجازها في موانئ العراق نحو (18) يوماً , بينما يتطلب ذلك في موانئ إيران (8) أيام فقط , وفي عمان (7) أيام , وفي اليمن (3) أيام , وفي الأردن يومان , وفي الإمارات يوم واحد.

وفي ذلك إشارة واضحة إلى ضعف قدرة موانئ العراق التنافسية في هذا الجانب , وهو يعكس التأثيرات السلبية للمعوقات العديدة , آنفة الذكر , التي تعاني منها مختلف مرافق هذه الموانئ .

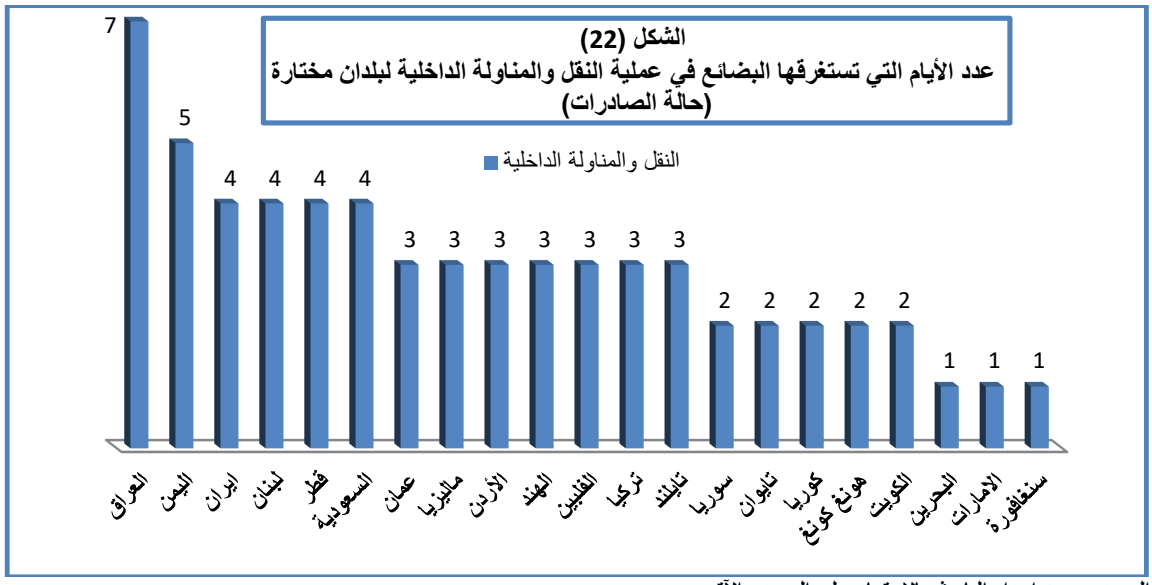
ب- عدد أيام النقل والمناولة الداخلية :

Number of days of transport and handling of the Interior

من الشكلين (22) و(23) يلاحظ أن العراق الأكثر من بين الدول المذكورة في عدد الأيام التي تستغرقها البضائع المصدرة والمستوردة في عمليات النقل والمناولة الداخلية لغرض نقلها من وإلى الميناء . ففي حالة الصادرات يلاحظ أن ذلك يتطلب نحو (7) أيام في العراق , وذلك بسبب رداءة التوصيلات الأرضية وتخلف ارتباطات الميناء بالظهير Hinter Land , فضلاً عن وجود العديد من العوامل التي تعرقل وصول تلك البضائع إلى الميناء في الوقت المناسب , بينما تقل تلك المدة في موانئ البلدان الأخرى المذكورة , فعلى سبيل المثال يتطلب ذلك (5) أيام في اليمن , و (4) أيام في قطر , و (3) أيام في الأردن, ويومان في الكويت , ويوم واحد في الإمارات.

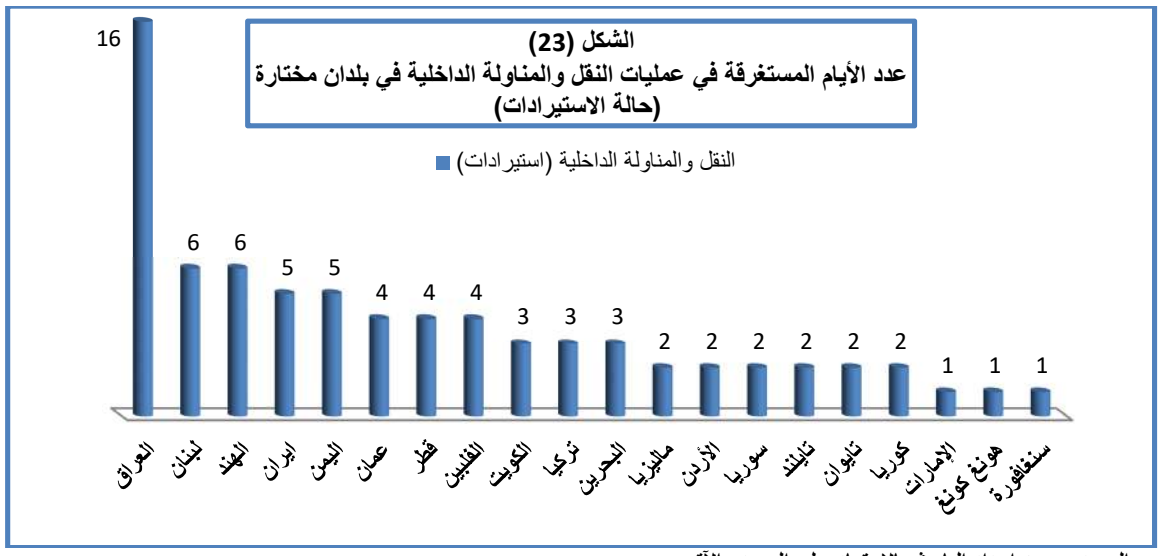
بينما في حالة الاستيرادات يُلاحظ أن ذلك يتطلب في العراق نحو (16) يوماً , بينما في لبنان يتطلب ذلك (6) أيام , و(5) أيام في اليمن , و (4) أيام في قطر , و (3) أيام في الكويت , ويومان في الأردن , ويوم واحد في الإمارات.

ويلعب انتظام عملية المناولة والنقل الداخلي دوراً هاماً في انسياب الشحنات من و إلى الميناء , مما يسهم في انخفاض مدة التشغيل غير المنتج , إذ أن تأخر وصول البضائع إلى الميناء , أو نقلها منه , من شأنه إرباك وتأخير عملية المناولة وخفض إنتاجية الأرصفة , وبالتالي زيادة في مدة بقاء السفينة في الميناء. كما أن وصول تلك البضائع بكثافة سيقلل من الطاقات الخزنية للميناء ويؤدي إلى حدوث حالات التكدس والتي ستنعكس سلباً على عمله . لذا فإن عدم كفاءة الارتباطات الأرضية الموصلة للميناء سيكون لها تأثيراً سلبياً على كفاءة أداءه وقدرته التنافسية.



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

UNCTAD secretariat **:** ***Review of Maritime Transport, 2010*** **, UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p163.**



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي :-

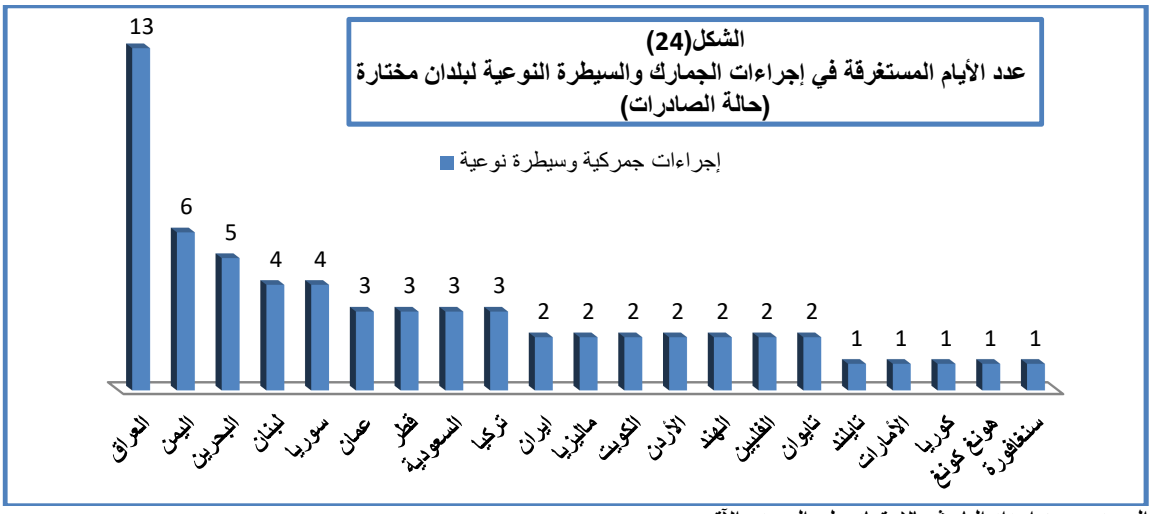
UNCTAD secretariat **:** ***Review of Maritime Transport, 2010*** **, UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p164.**

ت- عدد الأيام المستغرقة في إجراءات الجمارك والسيطرة النوعية

Number of days it takes in customs procedures and quality control

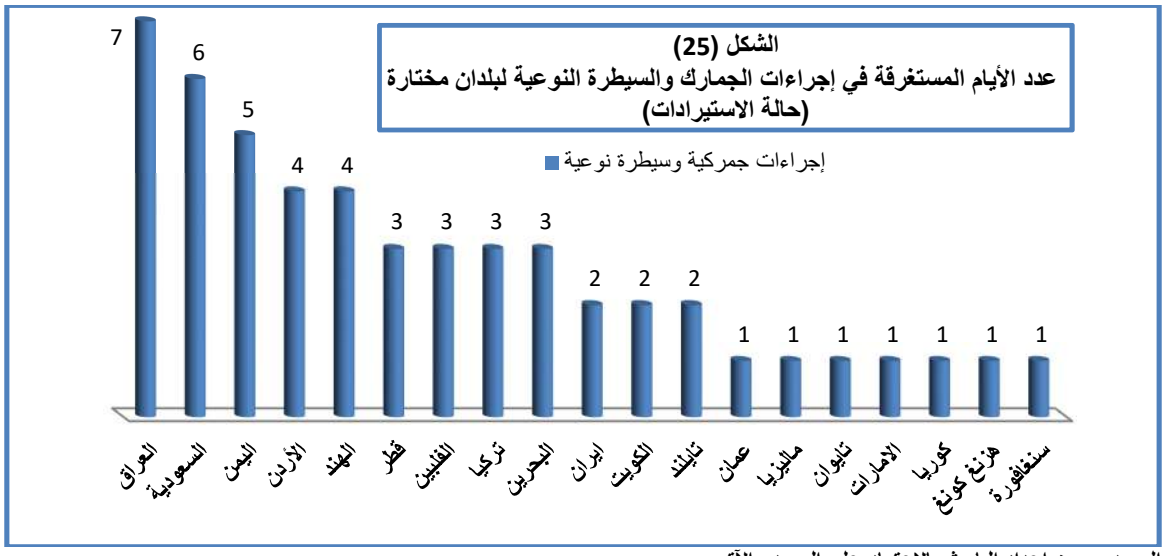
تؤدي أجهزة البرامج الالكترونية الحديثة دوراً بارزاً في تقليص المدة الزمنية المطلوبة لانجاز الإجراءات الجمركية , وكذلك في عمليات تفتيش البضائع . كما إن وجود مختبرات للسيطرة النوعية متطورة وقريبة من الموانئ يساعد كثيراً في سرعة إنجاز عمليات الفحص المختبري للبضائع , وبالتالي إنجاز عملية المناولة بوقت أسرع والتقليل من مدة بقاء السفينة في الميناء .

الشكلان (24) و (25) يوضحان التباين في عدد الأيام التي تستغرقها الإجراءات الجمركية وعمليات الفحص والسيطرة النوعية في بلدان مختارة , كما يبين ترتيب العراق في ذلك بين تلك البلدان.



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

UNCTAD secretariat **: *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p163.**



المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي:-

UNCTAD secretariat **: *Review of Maritime Transport, 2010* , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010, p164.**

من خلال الشكلين (24) و (25) يظهر أن المدة المطلوبة لانجاز تلك الإجراءات في العراق , ولكلا حالتي الصادرات والاستيرادات , هي الأطول بالمقارنة بما هو عليه في البلدان الأخرى المذكورة.

ففي حالة الصادرات يلاحظ أن هذه الإجراءات تطلب إنجازها في العراق (13) يوماً , بينما يتطلب ذلك (6) أيام في اليمن , و (5) أيام في البحرين , و (4) أيام في سوريا , و (3) أيام في السعودية , ويومان في الكويت , ويوم واحد في الإمارات .

أما في حالة الاستيرادات فيلاحظ أن هذه الإجراءات يتطلب إنجازها في العراق (7) أيام , بينما يتطلب ذلك (6) أيام في السعودية , و (5) أيام في اليمن , و (4) أيام في الأردن , و (3) أيام في البحرين , ويومان في الكويت , ويوم واحد في الأمارات.

ويعزى طول المدة المطلوبة لانجاز هذه الإجراءات إلى أسباب قد جرى تشخيصها , إلا أن عدم استقلالية سلطة الموانئ وتداخل الصلاحيات من قبل جهات مختلفة قد حال دون إمكانية اتخاذ إجراءات حاسمة لتنظيم تلك الإجراءات.

فبالنسبة للدوائر الجمركية في موانئ العراق فإنها تابعة لوزارة المالية وتخضع لنظامها , وليس لإدارة الموانئ أيَّ سلطة عليها . لذا فهي لا تنسجم في الرؤى والأهداف مع إدارة الموانئ , فعلى سبيل المثال , تتبع في دوامها النظام المتبع في سائر دوائر وزارة المالية , فضلاً عن الأساليب التقليدية والإجراءات الروتينية المتبعة في دائرة الجمارك , لذا فهي تنهي عملها عند الساعة الثانية ظهراً , ولا شأن لها بنظام العمل المعمول به في الميناء , وعلى السفن الانتظار إلى اليوم التالي لإنجاز متعلقاتها بهذه الدائرة , مما يؤدي إلى تأخر السفن لعدة أيام لحين انتهاء تلك الإجراءات .

وكما تجدر الإشارة إلى أن الرسوم الجمركية التي يتم استيفائها من الشاحنين تتميز بارتفاعها , إذ لا تمثل تعرفة وأجور الموانئ إلا نسبة قليلة جداً بالمقارنة بها . فضلاً عن ذلك فقد وجدت الهيأة العامة للضرائب من الموانئ فرصة لاستيفاء مستحقاتها من عملاء الميناء [1]. وقد نتج عن ذلك عزوف الشاحنين عن استخدام موانئ العراق لنقل بضائعهم واستعاضة عنها بموانئ البلدان المجاورة , ومن ثم إدخالها إلى العراق عبر المنافذ البرية , بالرغم من كون هذا الخيار يحمل البضائع تكاليف نقل مرتفعة بنسبة كبيرة مقارنة بتكاليف نقلها عبر موانئ العراق , وذلك تجنباً لتلك الإجراءات وما يترتب عليها من تأخير ونفقات إضافية.

أما بالنسبة لمختبرات التقييس والسيطرة النوعية , فإن افتقار موانئ العراق إلى وجود هذه المختبرات بمواقع قريبة منها , واقتصار وجودها على العاصمة بغداد , قد تسبب في تأخر استلام نتائج الفحص لعدة أيام , و تتأخر على إثرها عمليات مناولة البضائع في الميناء بانتظار تلك النتائج , وبالتالي سيترتب على ذلك زيادة مدة بقاء السفينة في الميناء.

[1]) د. سامية حامد المنصوري , مقالة منشورة على الموقع الالكتروني التالي : www.e_rsg.info/index.php

المبحث الثالث

تقييم واقع القدرة التنافسية لموانئ العراق الحالية

Assessing the Reality of the Competitiveness of the Existing Iraqi Ports

من خلال واقع موانئ العراق الحالية يمكن تقييم قدرتها التنافسية , وذلك من خلال بعض المؤثرات الداخلية والخارجية الرئيسة الآتية :-

أولاً : حجم السفن الذي تستوعبه موانئ العراق :

Size of Vessels Which Absorb Iraqi Ports

يلاحظ عند تناول خصائص موانئ العراق الحالية أن متوسط أحجام السفن التي تم مناولة حمولاتها هي ذات أحجام صغيرة نسبياً , وهذا لا يتماشى واتجاهات التطور الحديثة في النقل البحري , إذ تسعى معظم شركات النقل البحري إلى الاستفادة من مزايا اقتصاديات الحجم الكبير , وكان ذلك سبباً في ظهور الأجيال الجديدة من السفن ذات الحجم المتعاظم باستمرار . فقد أثبتت هذه الأجيال الجديدة تأثير الحجم الكبير للسفن في خلق الوفورات الاقتصادية عبر زيادة إنتاجيتها بشكل ملحوظ والذي انعكس إيجابا وبدرجة كبيرة على إنتاجية الميناء, الأمر الذي أدى إلى خفض تكاليف كل من السفينة والميناء , وكما يظهر في الجدول (22), والذي بدوره أتاح لهما خفض الأسعار , وفي الوقت ذاته زيادة المكاسب المالية والاقتصادية , وبالتالي فإن ذلك قد زاد من قدرتهما التنافسية في السوق.

الجدول (22)
مقارنة التكاليف الإجمالية للسفينة وتكاليف الحاوية الواحدة في حالتي السفن المتوسطة حمولة (1100)TEU والكبيرة (3000)TEU (القيمة بالدولار)

البلد	الميناء	سفينة سعة (1100) TEU		سفينة سعة (3000) TEU		الانخفاض في تكاليف الحاوية %
		إجمالي التعرفة	تعرفة الحاوية	إجمالي التعرفة	تعرفة الحاوية	
استراليا	سدني	115143	104.6755	201282	67.094	%36
هونغ كونغ	هونغ كونغ	129026	117.2964	189221	63.07367	%46
اليابان	يوكوهاما	226229	205.6627	252198	84.066	%59
نيوزلندا	أوكلاند	69638	63.30727	164625	54.875	%13
السعودية	جدة	57839	52.58091	129221	43.07367	%19
سنغافورة	سنغافورة	99419	90.38091	167497	55.83233	%38

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المصدر الآتي :-
Dr. Jin-Haeng Jo: Comparative Analysis of Port Tariff Levels in ESCAP Region And Development of Port Tariff Setting Model , Korea Maritime Institute , N.D.No.Date , pp4-5.

الجدول (22) يبين الفرق في تكاليف الحاوية الواحدة في حالتي السفن حمولة (1100) TEU والسفن حمولة (3000) TEU , ويظهر جلياً انخفاض هذه التكاليف في حالة السفن ذات الحمولة الأكبر , وذلك نتيجة الوفورات الاقتصادية المتحققة بسبب تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير. ويوضح الجدول أن هذا الانخفاض كان بنسبة قد وصلت إلى (59%) في ميناء يوكوهاما , و(46%) في ميناء هونغ كونغ , و (38%) في ميناء سنغافورة , و (36%) في ميناء سدني , و (19%) في ميناء جدة , و (13%) في ميناء أوكلاند . وذلك بالرغم من أن السفن الأقل حمولة التي أجريت المقارنة معها والتي تبلغ (1100) TEU تعد من السفن متوسطة الحجم وليست الصغيرة . بمعنى أن الفرق سوف يكون أكبر فيما لو كانت المقارنة مع السفن الصغيرة.

وبالعودة إلى الجدول (8) في المبحث الأول من هذا الفصل يلاحظ أن إنتاجية رافعات وأرصفة الموانئ المذكورة في الجدول تختلف بشكل ملحوظ في حالتي السفن الصغيرة عنها في حالة السفن الكبير , وذلك بالرغم من كونها واحدة في الحالتين وتعمل بنفس الظروف الفنية وتدار من قبل نفس الإدارة . فمثلاً في ميناء سنغافورة ترتفع إنتاجية الرافعة في هذا الميناء في حالة السفن الكبيرة بنسبة (56.5%) عنها في حالة السفن الصغيرة , وترتفع بنسبة (211%) بالنسبة للأرصفة , أي أن إنتاجية الأرصفة سوف تتضاعف أكثر من مرة . وكذلك الحال في العينات الأخرى المذكورة في الجدول . ويقصد بالسفن الصغيرة هنا السفن التي تتراوح حمولتها بين (400 – 800) حاوية مكافئة , في حين أن متوسط حجم السفن التي تم مناولتها في موانئ العراق كان (280) حاوية مكافئة خلال عام 2008 , و (239) حاوية مكافئة خلال عام 2009 [1], و (338) حاوية مكافئة خلال عام 2010 [2] , ذلك في الوقت الذي يستطيع فيه كل من ميناء دبي الإماراتي , وميناء جدة السعودي , على سبيل المثال , استقبال سفن (البانامكس Post Panamax) حمولة (14000) حاوية مكافئة.

وهذا يعني أن موانئ العراق الحالية , وبقدرتها المحدودة هذه على التعامل مع السفن الكبيرة , فضلاً عن العملاقة , سيفقدها أهم مقومات التنافس مع الموانئ القريبة والمجاورة , ذلك حتى لو استطاعت تجاوز جميع المعوقات التي تعاني منها .

أي أن السعي لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق , وفي ظل الاتجاهات الجديدة للنقل البحري , سيتطلب توفير أحد أبرز الشروط الضرورية التي لابد منها لتحقيق ذلك , والذي يتمثل بإنشاء ميناء كبير محوري قادر على استقبال السفن العملاقة , وستكون الموانئ الحالية مكملة لذلك الميناء الكبير , وذلك عبر قيامها بدور الموانئ الرافدية والتي تعتبر بدورها ضرورية لنجاح الموانئ المحورية , عند ذاك يمكن مناقشة الشروط الضرورية الأخرى لإنجاح هذا المشروع.

[1]) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لنشاطات الموانئ لعام 2009 , مصدر سابق , ص10.
[2]) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لنشاطات الموانئ لعام 2010 , وزارة النقل , العراق , 2011, ص7.

ثانياً : تعرفة موانئ العراق : *Tariff Iraqi Ports*

من خلال ما تم إجرائه في الفقرات السابقة من هذا المبحث من مقارنة لأجور مناولة الحاويات في موانئ العراق بما هي عليه في بعض الموانئ الأخرى , فضلاً عن الدراسة التي أجراها قسم التدقيق في الشركة العامة لموانئ العراق تبين أن التعرفة في موانئ العراق أقل من التعرفة في الموانئ القريبة والمجاورة , وعليه فأن مستوى التعرفة التي يتم استيفاؤها في موانئ العراق يعدّ منخفض نسبياً , لذا يمكن عدّه مستوً منافساً .

وبالرغم من كون مستوى التعرفة يمثل أحد العناصر المحددة لقدرة الموانئ التنافسية , إلا أن دورها يصبح هامشياً إذا ما قورن بعوامل أخرى أكثر أهمية من قبيل نوع الخدمة المقدمة وسرعة الإنجاز وتطبيق معايير السلامة الدولية وحسن التعامل ...الخ . وبعدّ السفينة مشروع اقتصادي , وكذلك سعي الشاحنون لتحقيق أهداف اقتصادية , لذا فإن كليهما سيأخذ في الاعتبار عدة أمور عند اختيار الميناء المناسب , كتأثيره على سمعتهما في السوق , وسرعة دوران رأس المال , وتكاليف التأخير, وتكلفة الفرصة البديلة ...الخ . وستكون تعرفة الميناء إحدى هذه الاعتبارات , وإذا ما أخفق الميناء في الاعتبارات الأخرى فإن انخفاض التعرفة لن يكون كافياً لجذب العملاء.

وعند النظر إلى ترتيب الموانئ الأفضل في العالم يلاحظ أن ميناء سنغافورة قد احتل المرتبة الأولى للسنوات 2006 و2007 و2008 و2009 , إذ بلغ عدد الحاويات التي تم مناولتها فيه عام 2009 نحو (25866400) حاوية مكافئة , في حين أن ميناء هونغ كونغ احتل المرتبة الثالثة عالمياً للسنوات 2007 و 2008 و 2009 , وبلغ عدد الحاويات التي تم مناولتها فيه عام 2009 نحو (25002000) حاوية مكافئة[1] , بينما وصل عدد الحاويات التي تم مناولتها في ميناء جدة في عام 2009 نحو (3091312) حاوية مكافئة [2], وبهذا الحجم من المناولة فإن ميناء جدة يحتل مرتبة متأخرة جداً عالمياً .

وإذا ما عدنا إلى الجدول (22) السابق يلاحظ أن تكلفة الحاوية في ميناء سنغافورة لحالتي السفن المتوسطة والكبيرة تبلغ (90) دولاراً و (56) دولاراً على التوالي , وهي في ميناء هونغ كونغ (117) دولاراً و (63) دولاراً على التوالي , وفي ميناء جدة (53) دولاراً و (43) دولاراً على التوالي أيضاً .

وعند مقارنة هذه التكاليف يتضح أنها في ميناء سنغافورة تقل , وبنسبة كبيرة , عما هي عليه في ميناء هونغ كونغ , في حين أنها أعلى , وبنسبة كبيرة أيضاً عما هي عليه في ميناء جدة . وقد استطاع ميناء سنغافورة التفوق على ميناء هونغ كونغ وجذب أكبر عدد من العملاء , في حين لم ينجح ميناء جدة في ذلك بالرغم من الانخفاض النسبي في التكاليف.

---

[1]) *UNCTAD secretariat* : *Review of Maritime Transport, 2010* , Op .Cit , p150.

[2]) المؤسسة العامة للموانئ السعودية , احصاءات ميناء جدة لعام 2009 , الموقع الالكتروني : http://www.ports.gov.sa

والنتيجة التي يمكن استخلاصها من هذا التحليل هو أن بالرغم من أهمية تعرفة الميناء كأحد العناصر المحددة لقدرة الميناء التنافسية , إلا أنها لايمكن عدّها عاملاً حاسماً في هذا المجال , بل ربما يعدّ دورها هامشياً إذا ما قورنت بالاعتبارات الأخرى والتي تعطى مراعاتها الأولوية في الموانئ العالمية المتقدمة.

ثالثاً : التأثيرات المحتملة لميناء مبارك على قدرة موانئ العراق التنافسية .

Potential Impacts of the Port of Mubarak on the Ability of Iraqi Ports Competitiveness

وتتمثل بالتأثيرات المحتملة لإنشاء ميناء مبارك على موانئ العراق المقامة على خور عبد الله بصورة عامة (مينائي أم قصر وخور الزبير) , وعلى مشروع ميناء الفاو الكبير المزمع إنشاءه في العراق بصورة خاصة . وميناء مبارك هو ميناء كويتي يجري العمل على إنشائه على خور عبد الله شمال شرق جزيرة بوبيان , حيث تكون المياه أعمق في هذا الجانب من الجزيرة , وبدأ العمل به في سبتمبر من عام 2007[1]. ويخطط له أن يكون أكبر موانئ الخليج العربي يحوي (60) رصيف عام 2023 , على أن يتم إنجازه بأربعة مراحل.

ولغرض الإحاطة بجوانب هذا الموضوع سيعمد إلى دراسة تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع موانئ العراق في ظل الافتراضات الممكنة , وذلك كون ميناء مبارك لازال قيد الإنشاء ولمّا يكتمل بعد , لذا ستتم محاولة تحديد ماهية تلك التأثيرات المحتملة في ضوء الحالات التالية :

1. حالة تضييق الممر الملاحي :

إذا كان إنشاء ميناء مبارك يتسبب في تضييق الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي إلى موقع ميناء الفاو الكبير , فإن ما ينتج عن ذلك لن يخرج عن أحد الاحتمالين الآتيين : -

أ- أن يتسبب إنشاء ميناء مبارك في إعاقة مرور السفن الكبيرة عبر قناة خور عبد الله , عندها سيسمح الممر الملاحي المتبقي بعبور السفن الصغيرة فقط . وفي هذه الحالة سيفقد مشروع ميناء الفاو الكبير جدواه الاقتصادية , وذلك كونه مصمم ومجهز للتعامل مع السفن الكبيرة . وقد تم الإشارة في المبحث السابق إلى أن درجة تأثر الميناء بحجم السفن التي يتعامل معها يتناسب طردياً مع سعته ونوع وحجم معداته وتجهيزاته المستخدمة , إذ أن الفرق في إنتاجية وتكاليف تشغيل الميناء في حالتي السفن الكبيرة والسفن الصغيرة سيكون أكبر كلما كان الميناء أكبر ومجهز بتجهيزات أحدث وذات طاقة

[1]) محمد صباح , صحيفة الرأي الكويتية , الموقع الالكتروني http://www.alraimedia.com .

أعلى . والسبب في ذلك يعود إلى حجم الطاقة العاطلة سيكون أكبر في حالة الموانئ الكبيرة المتطورة إذا ما تعاملت مع السفن الصغيرة.

في حين أن مينائي أم قصر وخور الزبير سيكونان أقل تأثراً بهذه الإعاقة , كونهما من الموانئ الصغيرة المعدة للتعامل مع السفن الصغيرة .

أما حصيلة التأثير الذي سيتسببه ميناء مبارك على مستقبل عموم موانئ العراق في هذه الحالة , فإنه سيتمثل بالحيلولة دون تمكن العراق من تعزيز قدرة موانئه التنافسية , سواءاً ذلك على المدى القريب أو البعيد , كونه سيكون مجبراً على التعامل مع السفن الصغيرة حصراً . وبالتالي ستبقى موانئ العراق خارج منظومة الموانئ الدولية , وستكون قدرتها التنافسية في تراجع مستمر في ظل استمرار توجهات نشاط النقل البحري العالمي نحو تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير وسعيها الحثيث لرفع الإنتاجية وتخفيض التكاليف.

ب- أن يتسبب إنشاء ميناء مبارك في قطع الطريق أمام جميع أنواع السفن للوصول إلى ميناء الفاو الكبير , إذ ستقتصر الأجزاء المتاحة من خور عبد الله على المياه الضحلة , وفي هذه الحالة سوف لن يكون أي مبرر لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير , وسيصاب مينائي أم قصر وخور الزبير بالشلل التام . عندها سيضطر العراق إلى استخدام الموانئ المجاورة في نقل تجارته الخارجية وتحمل تكاليف نقل إضافية , سواء في حالة الصادرات أم الاستيرادات.

فبالإضافة لما سيفقده العراق من المنافع المالية والاقتصادية المباشرة وما يرتبط بها من منافع مصاحبة جراء ذلك , فإن ذلك سيؤدي , من ناحية , إلى ارتفاع أسعار السلع الاستهلاكية المستوردة , وبالتالي إلى انخفاض الدخل الحقيقي للمستهلك في العراق . ومن ناحية أخرى , سيؤدي ذلك إلى ارتفاع أسعار مستلزمات الانتاج المستوردة , وكذلك ارتفاع تكاليف نقل البضائع المعدة للتصدير , وبالتالي فإن كلا الأمرين سيؤديان إلى إضعاف القدرة التنافسية للمنتجات العراقية . هذا بالإضافة إلى أن التعقيدات التي سيولدها عبور البضائع الواردة للعراق لحدود أكثر من دولة ستضيف أعباء إضافية من الوقت والتكاليف الناجمة عن زيادة الاجراءات الروتينية , مما سيعرقل ويبطئ عملية إعادة إعمار العراق , ويحبط المحاولات الرامية إلى استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر إليه.

2. حالة عدم تضييق الممر الملاحي :

وفي حالة افتراض عدم تسبب إنشاء ميناء مبارك في تضييق الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي إلى ميناء الفاو الكبير , فسيكون له تأثير سلبي أيضاً , ولكن لسبب مختلف , ويمكن توضيحه كالآتي :

إن عدم تسبب ميناء مبارك في تضييق الممر الملاحي يعني أن إنشاءات هذا الميناء ستكون بعيدة عن خط التالوك والذي يمثل أعمق ممر في قناة خور عبد الله , وهو المسار التقليدي الذي تتخذه السفن

المتجهة لميناءي أم قصر وخور الزبير العراقيين منذ عقود , وقد عكف العراق على صيانته ووضع الفنارات والعوامات الاستدلالية وإجراء العمليات المطلوبة لجعله صالح للملاحة البحرية طوال تلك المدة , وقد كلفه ذلك ملايين الدولارات.

لكن بالرغم من افتراض عدم تسبب إنشاء هذا الميناء في تضييق الممر الملاحي في هذه الحالة, إلا أن وجود ممر ملاحي واحد في قناة خور عبد الله يعني أن كلاً من السفن المتجهة لموانئ العراق المقامة على هذه القناة والمتجهة لميناء مبارك ستتخذ نفس ذلك الممر , وهو ما لايمكن لقناة خور عبد الله استيعابه , إذ سيتولد عن ذلك تزاحم واحتكاك مباشر فيما بينها , وسيتسبب ذلك في زيادة احتمال حصول الحوادث وإصابة السفن بالأضرار مما سيدعوها إلى تفضيل الرسو في موانئ الكويت , كما سيتسبب ذلك في إبطاء حركة السفن القادمة إلى والمغادرة من ميناء الفاو وميناءي أم قصر وخور الزبير. وكذلك الحال للسفن المتعاملة مع ميناء مبارك . أي أن هذا التأثير السلبي سيصيب كلا الطرفين.

ويترتب على حالة التزاحم هذه الكثير من التأثيرات الاقتصادية السلبية على كل من شركات الملاحة البحرية والميناء , إذ أن ذلك سيؤدي إلى خفض إنتاجية السفينة , وزيادة تكاليف الرحلة , واختلال مواعيد المغادرة والوصول , وبالتالي الإساءة إلى سمعة الشركة . كما سينعكس كذلك على إنتاجية الميناء وكفاءة أداءه , إذ أن ذلك سيحد من قدرته على ضبط مواعيد الإرساء وتهيئة الأرصفة للسفن القادمة , الأمر الذي من شأنه زيادة نسبة الضياعات ونشاطات الميناء غير المنتجة , والحيلولة دون إمكانية برمجة نشاطاته المختلفة بالدقة المطلوبة , وبالتالي فإن ما ستتركه هذه الحالة من تأثير , سواء على السفن أو على الميناء , فإنها سوف تتسبب في إضعاف قدرة الميناء التنافسية.

وسيحبط ذلك المحاولات الساعية لرفع كفاءة موانئ العراق الحالية . كما أن هذه الحالة لا تنسجم والأهداف المتوخاة من إقامة مشروع ميناء الفاو الكبير , وذلك من حيث جودة وتكاليف الخدمة المقدمة فيه وبما يعزز قدرة موانئ العراق التنافسية , خاصة بوجود موانئ قريبة تحتل مرتبة متقدمة عالمياً , كموانئ دبي مثلاً . ووجود مثل تلك المزاحمة سوف يحول دون إمكانية تحقيق تلك الأهداف, وبالتالي سوف يفقد ذلك المشروع الكثير من مبررات إنشائه . إذ أن مشكلة موانئ العراق الأساس لا تكمن في النقص في طاقاتها الاستيعابية بقدر ما تتعلق بانخفاض قدرتها التنافسية الناجم عن عدم كفاءة أدائها , ووجود فائض بنسبة (50%) تقريباً في طاقة تلك الموانئ دليل واضح على ذلك.

الفصل الثالث

تحليل الطلب الكامن

على

موانئ العراق

المبحث الاول : **تحليل تجارة العراق الخارجية للمدة (2003- 2009).**

المبحث الثاني : **محددات النمو في حجم تجارة العراق الخارجية.**

المبحث الثالث : **مقومات تجارة الترانزيت عبر العراق.**

المبحث الرابع : **مؤشرات الطلب الكامن على موانئ العراق لتجارة الترانزيت.**

الفصـــل الثـالث

تحليل الطلب الكامن على موانئ العراق

Analysis of Latent Demand of the Ports of Iraq

تمهيد:

يهدف هذا الفصل الى التعرف على طبيعة وحجم الطلب الكامن على خدمات موانئ العراق , والمتمثل بحجم الشحنات التجارية التي تفضل شركات الملاحة البحرية نقلها عبر هذه الموانئ لولا وجود المعوقات والمشاكل التي تعاني منها موانئ العراق , والتي تم تناولها في الفصل السابق , وتسببت في عزوف هذه الشركات عن التعامل معها . وذلك من خلال التعرف على موقع العراق في خارطة التجارة العالمية , وما يمكن أن تقوم به موانئ العراق من دور في نقل هذه التجارة عبر الوقوف على واقع التبادلات التجارية القائمة ذات الصلة , من حيث أطرافها ومقوماتها واتجاهاتها , سعياً للحصول على تصور عن طبيعة وحجم التجارة التي يمكن أن يجتذبها العراق لتنقل عبر موانئه, لما يوفره لها ذلك من فرص لجني مكاسب مالية واقتصادية واجتماعية , وهو ما سيتم التعبير عنه بالطلب الكامن على هذه الموانئ.

وبمطابقة هذا التصور بما تم عرضه في الفصل السابق للواقع الفعلي لطاقات وإمكانات هذه الموانئ ومرافق النقل الاخرى المتعلقة بها , سيتضح حجم الفجوة بين ما هو قائم فعلاً , وما ينبغي أن يكون الحال عليه. وعلى أساس ذلك , ومع الأخذ بالاعتبار البيئة التنافسية المحيطة بموانئ العراق , سيكون الفصل الحالي محاولة لدراسة المتطلبات اللازم توفيرها , الكمية منها والنوعية , لتمكين العراق من استثمار هذا الطلب الكامن , والنهوض بموانئه بما يتناسب وموقعه في خارطة التجارة العالمية.

ولغرض تحقيق هذا الهدف سيتم تقسيم هذا الفصل الى المباحث الآتية :

المبحث الاول : تحليل تجارة العراق الخارجية للمدة (2003-2009).

المبحث الثاني : محددات النمو في حجم تجارة العراق الخارجية.

المبحث الثالث : مقومات تجارة الترانزيت عبر العراق.

المبحث الرابع : مؤشرات الطلب الكامن على موانئ العراق لتجارة الترانزيت.

المبحث الأول

تحليل تجارة العراق الخارجية للمدة (2003- 2009)

Analysis of Iraq's Foreign Trade

تتألف صادرات العراق في معظمها من مادة النفط الخام , في حين تشتمل الاستيرادات على المنتجات المصنعة ونصف المصنعة . الجدول(23) يوضح الصادرات والاستيرادات حسب التصنيف الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة (2003- 2009) , ويظهر القسم (A) من هذا الجدول أن نسبة ما تم تصديره من مادة النفط الخام الى إجمالي الصادرات قد بلغت (83.9% - 99.4% - 99.5% - 99.2% - 99.2% - 99.2% - 99.25%) للأعوام (2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 – 2009) على التوالي , وهو ما يشير الى ارتفاع قيمة مؤشر التركيز السلعي لصادرات العراق , مما يعني ارتباط القيمة الاجمالية لصادرات العراق بشكل مباشر بكميات وأسعار ما يصدره من النفط الخام , ويظهر ذلك جلياً في قيمة الصادرات لعام 2008 التي ارتفعت إلى (63726) مليون دولار بعد أن كانت (39587) مليون دولار عام 2007 وذلك بسبب الارتفاعات المتسارعة لأسعار النفط الخام العالمية , والتي بلغت أقصى مستوً لها في مطلع آب/2008 , إلا أن انهيار تلك الاسعار, بعد ذلك التأريخ , نتيجة للازمة المالية العالمية التي عصفت بالاقتصاد الأمريكي , ومن ثم بالاقتصاد العالمي , قد انعكست مباشرة على قيمة صادرات العراق لعام 2009 مما تسبب بانخفاضها الى (39427) مليون دولار.

الجدول (A-23)

الصادرات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003 -2009 (مليون دولار)

	اسم ورقم الشعبة	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
0	المواد الغذائية والحيوانات الحية	504	36	60	86	119	191	110
1	المشروبات والتبغ	0	0	0	0	0	0	0
2	المواد الخام غير الغذائية عدا الوقود	807	53	44	46	79	128	59
3	الوقود المعدنية وزيت التشحيم*	8459	17703	23578	30298	39270	63216	39131
4	زيوت وشحوم حيوانية ونباتية	50	0	0	0	0	0	0
5	المواد الكيماوية	101	0	0	2	0	0	4
6	سلع مصنوعة ومصنفة حسب المادة	91	18	15	16	40	64	20
7	مكائن ومعدات نقل	10	0	0	72	79	127	95
8	مصنوعات متنوعة	61	0	0	0	0	0	0
9	السلع والمعاملات غير المصنفة حسب النوع	0	0	0	0	0	0	8
	المجموع العام	10083	17810	23697	30520	39587	63726	39427
	نسبة الشعبة (3) إلى الاجمالي %	%83.9	%99.4	%99.5	%99.2	%99.2	%99.2	%99.25

المصدر/ من إعداد الباحث بالاعتماد على:

1) بيانات المجموعة الإحصائية لعام 2008- 2009 الموقع الالكتروني للجهاز المركزي للإحصاء العراقي (www.cosit.gov.iq) .

2)البنك المركزي العراقي - التقارير الاقتصادية السنوية للأعوام / 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008- 2009.

3)البنك المركزي العراقي- النشرات السنوية للأعوام / 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008- 2009.

*** تتضمن الفقرة 3 النفط الخام والمنتجات النفطية والكبريت والفوسفات.**

أما الاستيرادات , وكما تظهر في القسم (B) من الجدول (23) , فقد تركزت على المنتجات الاستهلاكية والرأسمالية المصنعة, وتوزعت بنسب متباينة بين الأصناف المبينة في الجدول , وتعكس هذه النسب درجة الاستجابة في حجم الاستيرادات للتغيرات الحاصلة في تلك المدة .

الجدول (B-23)

الاستيرادات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003 - 2009 (مليون دولار)

اسم ورقم الشعبة		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
0	المواد الغذائية والحيوانات الحية	506	730	807	716	1056	1917	2076
1	المشروبات والتبغ	60	279	308	274	254	461	500
2	المواد الخام غير الغذائية عدا الوقود	24	374	414	368	352	639	692
3	الوقود المعدنية وزيت التشحيم*	10	2100	2320	2060	1917	3479	3776
4	زيوت وشحوم حيوانية ونباتية	80	1362	1504	1335	1252	2272	2460
5	المواد الكيماوية	104	1433	1582	1404	1310	2378	2575
6	سلع مصنوعة ومصنفة حسب المادة	1620	1780	1967	1747	2229	4047	4381
7	مكائن ومعدات نقل	7356	9264	10234	9086	7529	13666	14798
8	مصنوعات متنوعة	292	3372	3725	3307	3090	5608	6073
9	السلع والمعاملات غير المصنفة حسب النوع	10	608	671	595	567	1029	1115
المجموع العام		10062	21302	23532	20892	19556	35496	38446

المصدر/ من إعداد الباحث بالاعتماد على:

1) بيانات المجموعة الإحصائية لعام 2008- 2009الموقع الالكتروني للجهاز المركزي للإحصاء العراقي (www.cosit.gov.iq)

2)البنك المركزي العراقي- التقارير الاقتصادية السنوية للأعوام / 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008- 2009.

3)البنك المركزي العراقي- النشرات السنوية للأعوام / 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008- 2009.

*** تتضمن الفقرة 3 النفط الخام والمنتجات النفطية والكبريت والفوسفات.**

ولتوضيح هذه التغيرات في الاستجابة , فقد تم استخراج الجدول (24) من الجدول السابق , وهو يبين الوزن النسبي لكل صنف من المستوردات , إذ تظهر استجابة متطرفة لبعض الأصناف في بداية المدة لتميل الى الاستقرار النسبي في السنوات اللاحقة , وكما يلاحظ ذلك في الصنفين (6 و 7) في الجدول المذكور, إذ بلغ الوزن النسبي لهما عام 2003 (16% و 73%) على التوالي , وهو ما يشير الى الدرجة العالية من الحرمان لهذه الأصناف من المنتجات , مع توفر بعض الظروف التي ساعدت في تدفقها من الخارج , من قبيل إزالة الحواجز الجمركية وغياب سيطرة المؤسسات الرسمية , ثم انخفض في عام 2004 الى (8.4% و43.5%) ثم ليشهد استقرار وزنه النسبي في السنوات التالية والذي يشير الى تحقق بعض الإشباع , في حين يُلاحظ أن استجابة الأصناف (5 و 8) قد جاءت في مرحلة تالية , لأن نسبة هامة منها تمثل سلع مكملة للصنفين السابقين (6 و 7) من قبيل قطع الغيار والمواد الاستهلاكية المتعلقة بهذه الأصناف.

كما يمكن ملاحظة الصنف (1) , وبعد أن ارتفع وزنه النسبي بعد عام 2003 وبشكل ملحوظ بسبب إزالة الحواجز الجمركية وتدني أسعاره , قد حافظ على نوع من الاستقرار لوزنه النسبي للفترة المتبقية ليدل على ضعف استجابته للتغير في المتغيرات الاقتصادية الاخرى , بينما الوزن النسبي للصنف (0) ظهر مرتفعاً في بداية المدة معبراً عن مدى انخفاض درجة الإشباع (الحرمان) في الفترات السابقة , ثم انخفض في المدة التالية ليؤشر على تحقق بعض الإشباع النسبي , ثم استقر في السنوات الثلاثة الاخيرة على وزن نسبي أعلى مشيراً

إلى توسع سلة السلع الضرورية , وبصورة خاصة الغذائية , والتي يعبر عنها بالمقدار الثابت في دالة الاستهلاك , وذلك بسبب تغير الأذواق , الناتج عن الانفتاح الاقتصادي الذي شهده العراق في تلك المدة , فضلاً عن حدوث زيادات هامة في الدخول , نتيجة لارتفاع أسعار النفط وزيادة تخصيصات الموازنة التشغيلية.

الجدول (24)
الوزن النسبي لكل صنف من الاستيرادات إلى إجمالي الاستيرادات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003 -2009

	اسم ورقم الشعبة	2003 %	2004 %	2005 %	2006 %	2007 %	2008 %	2009 %
0	المواد الغذائية والحيوانات الحية	5.0	3.4	3.4	3.43	5.4	5.4	5.4
1	المشروبات والتبغ	0.66	1.35	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
2	المواد الخام غير الغذائية عدا الوقود	0.24	1.75	1.75	1.76	1.8	1.8	1.8
3	الوقود المعدنية وزيت التشحيم*	0.1	9.85	9.9	9.9	9.8	9.8	9.8
4	زيوت وشحوم حيوانية ونباتية	0.8	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4
5	المواد الكيماوية	1.0	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7
6	سلع مصنوعة ومصنفة حسب المادة	16.1	8.4	8.4	8.4	11.4	11.4	11.4
7	مكائن ومعدات نقل	73.1	43.5	43.5	43.5	38.5	38.5	38.5
8	مصنوعات متنوعة	2.9	15.8	15.8	15.8	15.8	15.8	15.8
9	السلع والمعاملات غير المصنفة حسب النوع	0.1	2.85	2.85	2.81	2.9	2.9	2.9

المصدر/ من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول (23-B).

كما يبين الجدول (25) الميل المتوسط للاستيراد لكل من الأصناف المذكورة , إذ يُظهر ارتفاع هذا الميل في عامي 2008 و2009 ولجميع الأصناف دون استثناء , وذلك بسبب ما عمدت إليه السلطة المالية من زيادة النفقات التشغيلية والتي تمثل المصدر الأساس للسيولة المتداولة محلياً.

الجدول (25)
الميل المتوسط للاستيراد * لكل صنف من الاستيرادات حسب التصنيف المحلي الدولي الموحد (S.I.T.C.) للمدة 2003 -2009

	اسم ورقم الشعبة	2003 %	2004 %	2005 %	2006 %	2007 %	2008 %	2009 %
0	المواد الغذائية والحيوانات الحية	3.3	2.2	1.6	1.36	1.24	1.48	1.76
1	المشروبات والتبغ	0.4	0.84	0.7	0.52	0.3	0.35	0.42
2	المواد الخام غير الغذائية عدا الوقود	0.15	1.13	0.95	0.7	0.41	0.5	0.59
3	الوقود المعدنية وزيت التشحيم*	0.065	6.3	5.3	3.9	2.25	2.7	3.2
4	زيوت وشحوم حيوانية ونباتية	0.5	4.0	3.45	2.5	1.47	1.75	2.0
5	المواد الكيماوية	0.67	4.3	3.6	2.76	1.54	1.83	2.18
6	سلع مصنوعة ومصنفة حسب المادة	10.6	5.4	4.5	3.3	2.6	3	3.7
7	مكائن ومعدات نقل	48	28	23.5	17.3	8.8	10.5	12.5
8	مصنوعات متنوعة	1.9	10.2	8.5	6.3	3.6	4.3	5.15
9	السلع والمعاملات غير المصنفة حسب النوع	0.06	1.8	1.5	1.1	0.66	0.8	0.9

المصدر/ من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول (23- B).
***) الميل المتوسط للاستيراد = (قيمة الاستيرادات ÷ GDP)×100.**

من ذلك يمكن تفسير ابرز العوامل المحددة للوزن النسبي للاستيرادات خلال هذه المدة بدرجة الحرمان المرتبطة بالوضع الاقتصادي للمدد السابقة والسياسة المالية المتبعة من قبل الدولة , سواءً على صعيد إدارة الموازنة أو التشريعات الخاصة بالتجارة الخارجية .

أما الجدول (26) والذي يُظهر الناتج المحلي الاجمالي (GDP) وبعض مؤشرات التجارة الخارجية , فيمكن من خلاله ملاحظة الارتفاعات الكبيرة والمتواصلة في الناتج المحلي الاجمالي منذ بداية المدة ولغاية 2008 وبصورة موازية للزيادات الحاصلة في القيمة الاجمالية للصادرات في المدة المناظرة لها , ثم انخفضت قيمته بحدة عام 2009 وذلك عند انخفاض قيمة الصادرات لذلك العام , في حين بلغ الناتج المحلي الاجمالي في بداية المدة (15282) مليون دولار واستمر في الارتفاع ليصل الى (129373) مليون دولار في عام 2008 , بينما كانت قيمة الصادرات في المدة المناظرة لها (10082) مليون دولار ثم وصلت الى (63726) مليون دولار. ويظهر ذلك بوضوح مدى أهمية قطاع التجارة الخارجية في تكوين الناتج المحلي الاجمالي من خلال القيمة المضافة العالية التي يخلقها هذا القطاع , والذي يعبر عن قطاع النفط بالتحديد .

جدول(26)
الناتج المحلي الاجمالي وبعض مؤشرات التجارة الخارجية للمدة 2003-2009
(مليون دولار)

السنة	الصادرات	الاستيرادات	الناتج المحلي الاجمالي*	مؤشر** الانكشاف الاقتصادي%	الميل*** المتوسط للاستيراد%	نسبة الاستيرادات الى الصادرات%	نسبة الصادرات الى GDP%	الميزان التجاري
2003	10082	10063	15282	131.8	65.8	99.8	66.0	19
2004	17810	21302.3	33007	118.5	64.5	119.6	54.0	-3492
2005	23697	23532	43567	108.4	54.0	99.3	54.4	165
2006	30529	20892	52452	98.0	39.8	68.4	58.0	9637
2007	39587	19556	85105	69.5	23.0	49.4	46.5	20031
2008	63726	35496	129373	76.7	27.4	55.7	49.0	28230
2009	39427	38437	117876.5	66.0	32.6	97.5	33.4	990

المصدر/ من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية:
البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية للأعوام / 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008- 2009.
***) تم تحويل قيمة الناتج المحلي الاجمالي من الدينار العراقي الى الدولار باعتماد أسعار الصرف الآتية وحسب نشرات البنك المركزي العراقي:**
كل (1) دولار يساوي: [(1936) و (1453) و (1469) و (1475) و (1267) و (1203) و (1182)] دينار عراقي
للأعوام/ 2003- 2004- 2005- 2006- 2007- 2008- 2009 على التوالي.
****) مؤشر الانكشاف يساوي نسبة قيمة [الاستيرادات + الصادرات] إلى قيمة الناتج المحلي الاجمالي ×100.**
*****) الميل المتوسط للاستيراد يساوي نسبة قيمة الاستيرادات إلى قيمة الناتج المحلي الاجمالي ×100.**

لكن في الجدول (26) ذاته ومن خلال تتبع قيم مؤشر الانكشاف الاقتصادي للمدة المذكورة يلاحظ انخفاضها بشكل متواصل باستثناء عام 2008 الذي سجل ارتفاعاً نسبياً بالمقارنة بالعام السابق 2007 ليعاود الانخفاض عام 2009 . فبعد أن كانت قيمته في بداية الفترة (131.8%) انخفضت قيمته بشكل متواصل في الاعوام التالية لتصل في عام 2007 الى (69.5%) , ثم سجل ارتفاعاً في 2008 لتصل قيمته الى (76.7%) ثم عاود

الانخفاض الى (66%) عام 2009 . والتحليل نفسه ينطبق على قيم مؤشر الميل المتوسط للاستيراد وكما يظهر في الجدول نفسه . ولما كان المؤشر الاول يعبر عن نسبة (الصادرات+الاستيرادات) لسنة معينة الى الناتج المحلي الاجمالي لتلك السنة , وكذلك المؤشر الثاني يعبر عن نسبة الاستيرادات لسنة معينة الى الناتج المحلي الاجمالي لتلك السنة , فان الانخفاض الحاصل في قيمهما خلال المدة المذكورة , على الرغم من ارتفاع القيم المطلقة لكل من الصادرات والاستيرادات لتلك المدة نفسها , يعني التناقص النسبي في حجم تجارة العراق الخارجية عند مقارنتها بالنمو الحاصل في الناتج المحلي الاجمالي والذي يحوي ضمناً ناتج القطاعات الانتاجية (الصناعي والزراعي) , مما قد يعطي انطباعاً بأن معدلات نمو الانتاج المتحققة في القطاعات الانتاجية المحلية يفوق معدلات النمو في حجم الطلب السلعي , الذي يعني تناقص نسبي في الاحتياج للأسواق الخارجية , وبالتالي لن تكون هناك ضرورة ملحة للتوسع في الطاقات الاستيعابية لموانئ العراق بما يوازي التوسع في احتياجات العراق من المواد الغذائية أو المنتجات الصناعية الاستهلاكية والرأسمالية الناجمة عن زيادة السكان أو ارتفاع متوسط الدخل أو غير ذلك من العوامل الضاغطة على الطلب الكلي* .

بالنظر الى الجدول (27) والذي يبين الناتج المحلي الاجمالي حسب الأنشطة الاقتصادية للمدة (2003 – 2009) ستكون الصورة أكثر وضوحاً وكما يأتي:-

جدول(27)
نسب الناتج المحلي الاجمالي حسب الأنشطة الاقتصادية للمدة (2003 - 2009)

ت	السنة	الأنشطة السلعية						الأنشطة التوزيعية %	الأنشطة الخدمية %
		النفط والتعدين %	الزراعة %	الصناعة التحويلية %	الكهرباء والماء %	البناء والتشييد %	المجموع %		
1	2003	68.15	8.3	1.0	0.2	0.73	78.4	14.6	7
2	2004	57.4	6.9	1.75	0.82	1.28	68.4	15	16.6
3	2005	57.5	6.85	1.3	0.8	3.65	70.1	14.4	15.5
4	2006	55.2	5.8	1.54	0.8	3.6	66.94	14.36	18.7
5	2007	53	4.9	1.6	0.87	4.4	64.7	14.2	21.1
6	2008	56.17	3.65	1.5	0.84	3.04	65.2	15.4	19.4
7	2009	40.69	4.38	2.4	0.88	5.04	53.4	20.1	26.5

المصدر/ من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية:
1) البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي للأعوام/2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009
2)وزارة التخطيط,الجهاز المركزي للإحصاء,المجموعة الإحصائية السنوية 2007,جدول(5/14)ب ,ص343.
3)وزارة التخطيط, الجهاز المركزي للإحصاء,المجموعة الإحصائية السنوية 2008- 2009 . http://coist.gov.iq

*) هذا بالرغم مما يمكن أن يؤديه ذلك من تغير في نمط وهيكل الاستيردات باتجاه تزايد الطلب على الآلات والمعدات للتوسع في الاستثمار والإنتاج , لما تشكله السلع الاستهلاكية – سيما الغذائية منها – من نسبة كبيرة من إجمالي الاستيرادات بالمقارنة بالسلع الانتاجية . لذا ستكون الحصيلة في هذه الحالة الافتراضية تقلص الحجم الكلي للاستيرادات , ومع ذلك فإن احتمالات حصول تغيرات جوهرية في نمط وهيكل الاستيرادات بالاتجاه المذكور وفي ظل هذه الحالة المفترضة سيكون أمراً مستبعداً , وذلك بسبب ما يعانيه اقتصاد العراق من أعراض المرض الهولندي.

1. من خلال الجدول يمكن تشخيص الأنشطة الاقتصادية ذات النسبة الاكبر من المساهمة بالنمو المتحقق في الناتج المحلي الاجمالي . فبتتبع التطور الحاصل في نسب مساهمة تلك الأنشطة خلال هذه المدة يتضح تراجع نسب مساهمة الأنشطة السلعية مقابل ارتفاع نسب مساهمة الأنشطة التوزيعية والخدمية لمعظم السنوات , بمعنى أن الانخفاضات الحاصلة في مؤشر الانكشاف الاقتصادي قد جاءت بسبب النمو المضطرد في تلك الأنشطة التوزيعية والخدمية , وذلك على الرغم من تحقيق الأنشطة السلعية لمعدلات مرتفعة من النمو في القيم المطلقة للناتج , مما يدلل على أن النمو المتحقق في الأنشطة التوزيعية والخدمية جاء بمعدلات أعلى من تلك المتحققة في الأنشطة السلعية .

هذه المعدلات المرتفعة من النمو تعبر عن مقدار القيمة المضافة التي تم خلقها من خلال العمل المنجز في هذه القطاعات وبما يعادل مقدار الدخول المتولدة جرّاء ذلك العمل , بما في ذلك الربح الاعتيادي الذي يحصل عليه المنظمون . لكن الطبيعة غير السلعية للناتج المتحقق في هذه الأنشطة يجعلها تسهم في زيادة الطلب على السلع دون أن يقابله زيادة في كمية المعروض منها , لذا فان زيادة نسبة مساهمة هذه القطاعات - إذا لم تتمكن من تحسين بيئة العمل في القطاعات الانتاجية - فإنها سوف تزيد من الضغط على القطاعات الانتاجية , وبسبب عدم قدرة القطاعات الانتاجية المحلية للاستجابة لهذا الضغط , ستزداد الحاجة الى الاستيرادات.

2. عند تحليل نسب مساهمة الأنشطة السلعية في الناتج المحلي الاجمالي , وكما يظهر في الجدول (27) يُلاحظ أن نسب مساهمة القطاع الزراعي قد شهدت تراجعاً وعلى امتداد المدة المذكورة باستثناء عام 2009 الذي سجل خلاله نمواً ايجابياً كنتيجة لتطبيق المبادرة الزراعية* . أما قطاع الصناعة التحويلية فقد شهد تذبذباً في نسب مساهمته خلال هذه المدة . ومما تجدر ملاحظته أن ارتفاع نسبة مساهمة هذين القطاعين خلال عام 2009 لم ينجم فقط عن ارتفاع إنتاجيتهما , بل أن ذلك قد جاء أيضاً بسبب الانخفاض الكبير في أسعار النفط في هذا العام, والذي زاد من الوزن النسبي لتلك المساهمة .

كما يمكن ملاحظة نسب مساهمة قطاع النفط والتعدين أنها تحتل النسبة الاكبر من بين القطاعات الاخرى , إذ بلغ متوسط هذه النسبة خلال المدة المذكورة (55.5%) , في حين بلغ متوسط هذه النسبة للقطاع الزراعي (5.8%) , أما في قطاع الصناعة التحويلية فقد بلغ متوسط هذه النسبة (1.58%) , ومن الواضح إن النسبتين الأخيرتين متواضعتان جداً وذات دور هامشي على مستوى الناتج المحلي الاجمالي , وذلك كنتيجة للمشاكل الكبيرة التي يعاني منها هذان القطاعان سواء على مستوى البنية التحتية أم الفوقية .

ونظراً لكون قطاع النفط والتعدين قطاعاً ريعياً , يتركز نشاطه على تصدير النفط الخام , ليتم استخدام عوائده المالية في تمويل الميزانية الاتحادية العامة , والتي يخصص معظمها لتغطية النفقات التشغيلية ,

*) وهي المبادرة التي أطلقتها الحكومة العراقية في آب/2008 , وتهدف إلى تحقيق العراق للاكتفاء الذاتي من المحاصيل الزراعية في غضون 10سنوات (الموقع الالكتروني لوزارة الزراعة العراقية http://www.moagr.org).

فان زيادة القيمة المضافة لهذا القطاع ستؤدي بالضرورة الى زيادة حجم الطلب الكلي , وفي ظل الدور الهامشي وانعدام المرونة لقطاع الصناعة التحويلية والقطاع الزراعي سوف يتم اللجوء الى الاسواق الخارجية لإشباع هذه الزيادات في الطلب . بل قد يؤدي هذا النمط من الادارة للاقتصاد الى اعتياد البلد على مستويات مرتفعة من الإنفاق تبنى على أساس العوائد الريعية المرتفعة , والتي يصعب خفضها عند انخفاض تلك العوائد الامر الذي تنشأ عنه حالة اقتصادية مرضية تدعى (المرض الهولندي Dutch Disease)*. وبالرجوع الى الجدول (26) يمكن ملاحظة هذه الحالة في العراق وذلك حينما ارتفعت استيرادات العراق عام 2008 الى (35496) مليون دولار بعد أن كانت عام 2007 بواقع (19556) مليون دولار , وكان ذلك على أثر ارتفاع قيمة صادرات العراق من (39587) مليون دولار عام 2007 الى (63726)مليون دولار عام 2008 , كما ارتفعت نسبة الاستيرادات الى الصادرات من (49.4%) في عام 2007 الى (55.7%) في عام 2008 . لكن حالة المرض الهولندي ظهرت حينما واصلت قيمة الاستيرادات الارتفاع لتبلغ (38437) مليون دولار, وذلك بالرغم من الانخفاض الكبير في قيمة الصادرات خلال العام 2009 والتي هبطت بنسبة (38.13) لتبلغ (39427) مليون دولار , ووصلت حينها نسبة الاستيرادات الى الصادرات الى (97.5%) .

يمكن أن نخلص من التحليل أعلاه الى أن تجارة العراق الخارجية تتركز على تصدير النفط الخام واستيراد السلع المصنعة الاستهلاكية والرأسمالية , وأن السلوك الاستيرادي في العراق يرتبط بالظروف والسياسات الاقتصادية الحالية , المتداخلة مع تأثيرات تراكمات العقود السابقة . كما أن القيمة المضافة المكونة للناتج المحلي الاجمالي للاقتصاد العراقي تتولد في معظمها من القطاعات الريعية والتوزيعية والخدمية , التي – ومن خلال النمو الحاصل فيها - تزيد من الطلب الكلي على السلع دون أن تسهم في زيادة المعروض منها , وفي ظل وجود جهاز إنتاجي شبه معطل في العراق فقد تولدت عن ذلك النمو فجوة بين المطلوب من السلع وبين ما يمكن للجهاز الانتاجي توفيره منها . لذا يتم اللجوء الى الاسواق الخارجية لردم تلك الفجوة , وبذلك يزداد حجم تجارة العراق الخارجية . وبناءً على هذا التحليل فان الزيادات المرتقبة في إيرادات العراق المالية النفطية , وما يقوده ذلك من اتساع لمساهمة القطاعات التوزيعية والخدمية في الناتج المحلي الاجمالي , سيعمل على نمو حجم الاستيرادات بمعدلات مرتفعة وبما يتناسب وتلك الزيادات , والذي يعني زيادة حجم الطلب المتوقع على خدمات الموانئ في العراق.

---

*) (المرض الهولندي Dutch Disease) وهي الحالة التي يتسبب فيها العائد السريع والكبير من تصدير سلعة واحدة في ارتفاع سعر صرف العملة المحلية (في حال كون أسعارها مرنة) , أو في ارتفاع الأسعار المحلية بسبب ضغط الطلب المحلي الناجم عن ذلك العائد السريع (في حال كون أسعارها غير مرنة) , وفي كلتا الحالتين سيؤدي ذلك إلى إضعاف القدرة التنافسية للصادرات , ومن ثم إهمال القطاعات الأخرى ذات المنتجات القابلة للتصدير لعدم جدواها. وقد استخدم مفهوم (المرض الهولندي) بعد أدى اكتشاف هولندا لحقل ضخم للغاز الطبيعي في بحر الشمال واستغلاله في أواخر خمسينات القرن العشرين إلى تدهور كبير في القطاع الصناعي , والذي نتج عنه اختلال الاقتصاد الهولندي , وجعل البلاد عرضة للصدمات الناجمة عن التقلبات العالمية في أسعار الغاز الطبيعي . وبذلك شاع استخدام هذا المفهوم في الأدبيات الاقتصادية في الثمانينات من القرن العشرين عند دراسة ما يسمى (لعنة الموارد الطبيعية Natural Resources Curse). ولا تكاد تخلو جميع البلدان التي تتمتع بثروات طبيعية وفيرة من أعراض هذا المرض.

(انظر في ذلك / كريستين إبراهيم : المرض الهولندي ثروة جد كبيرة تدار بغير حكمة , مجلة التمويل والتنمية الصادرة عن صندوق النقد الدولي , المجلد 40 , العدد 1 , آذار 2003 , ص50 – 51) .

المبحث الثاني

محددات النمو في حجم تجارة العراق الخارجية

Determinants of Growth in Iraq's Foreign Trade

في ظل الواقع المتردي الحالي للجهاز الانتاجي في العراق , فان النمو في احتياجات العراق من المنتجات المختلفة لابد وأن ينعكس على حجم تجارة العراق الخارجية. لذا يمكن عدّ العوامل الحاكمة لمعدلات النمو في هذه الاحتياجات هي من أبرز محددات النمو في تجارة العراق الخارجية , ولعل من أبرز هذه العوامل ما يأتي :

أولاً : عدد السكان: *Population*

يتميز العراق بارتفاع معدلات النمو السنوي للسكان , فقد بلغ متوسط معدل النمو خلال المدة 1977-2009 أكثر من (3%)[1] , وازداد عدد السكان في العراق من (12) مليون نسمة عام 1977 الى(32.105) مليون نسمة عام 2009 , مما يشكل أحد أهم العوامل المؤثرة في زيادة نمو حجم الطلب الكلي على المنتجات الزراعية والصناعية والتي يتم توفير معظمها من الاسواق الخارجية الامر الذي من شأنه زيادة حجم التجارة الخارجية.

ولعل من بين الاحتياجات التي يمكن تقدير حجم النمو السنوي لها هي مفردات البطاقة التموينية لارتباطها المباشر بعدد السكان . ولتقدير حجم الاحتياج السنوي منها للمدة 2011- 2028 يبين الجدول (28) عدد السكان الكلي وعدد الأطفال المتوقع لكل من سنوات هذه المدة وبمعدل نمو سنوي مفترض (2.4%) , كما يبين الجدول الحاجة السنوية من الصنف (1) بوزن (6.25 كغم) للفرد شهرياً من المواد والذي يشمل جميع المفردات , بما فيها تلك الخاصة بالأطفال , عدا الحنطة والرز , في حين يبين العمود الرابع الحاجة السنوية من الصنف (2) بوزن (14.595 كغم) للفرد شهرياً والذي يشمل مادتي الحنطة والرز. ويظهر أن الحاجة السنوية المتوقعة لغاية عام 2018 قد بلغت (8945919) طن والتي حينها سيصل العدد المتوقع للسكان 39710864 نسمة وكما هو واضح في الجدول المذكور, كما أنها قد بلغت لغاية عام 2028 مقدار (11347100) طن والتي يتوقع أن يصل عدد السكان عندها (50470176) نسمة. ومما لا يخفى أن هذه الحاجة لا تشكل سوى جزءً من الحاجات الكلية للسكان ولا تشبع إلا جانباً من الطلب الكلي , إذ أن قيمتها بحدود

[1]) المجموعة الإحصائية السنوية 2008-2009 , الموقع الالكتروني للجهاز المركزي للإحصاء http://www.cosit.gov.iq

(155) دولار للفرد سنوياً , وستتضح نسبتها عند مقارنتها بمتوسط دخل الفرد في العراق , لذا فان التقديرات الكلية ستكون اكبر من ذلك بكثير.

الجدول (28)
الحاجة السنوية الاجمالية من مفردات البطاقة التموينية من 2010 لغاية 2028 (الوزن/طن)

السنة	إجمالي عدد السكان	عدد الأطفال	مجموع الأوزان لمفردات الصنف(1)*	مجموع الأوزان لمفردات الصنف(2)**	الوزن السنوي الاجمالي
2010	32780018	602488	1707144	5689200	7396344
2015	36954875	679190	1924566	6405468	8330034
2020	41661458	765669	2169680	7211916	9381596
2025	46967469	863154	2446011	8119908	10565919
2028	50470176	927508	2628428	8718672	11347100

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على بيانات قسم التخطيط والمتابعة,الشركة العامة لتجارة المواد الغذائية 2009. www.iraqsfsc.org.
***)ويشمل سائر مفردات البطاقة التموينية باستثناء الرز والطحين. **) وتشمل مادتي الرز والطحين.**

ثانياً : متوسط دخل الفرد : *Average Per Capita Income*

سجل متوسط دخل الفرد ارتفاعا متواصلاً خلال المدة التي أعقبت عام 2003 ولغاية عام 2008 وكما يظهر من الجدول (29) , وذلك بالرغم من المعدلات العالية لنمو السكان , ويمكن تفسير ذلك بالارتفاعات المتواصلة لإيرادات النفط خلال تلك المدة , رافقها توسع ملحوظ في قطاع الخدمات محققاً زيادات في القيمة المضافة , رفعت من نسبة مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي . وبذلك واصل متوسط دخل الفرد من (580) دولار عام 2003 ليبلغ (4056) دولار عام 2008 . إلاّ أن انخفاض إيرادات النفط عام 2009 , وانكماش قطاع الخدمات على أثر ذلك , قد أدى الى انخفاض هذا المتوسط الى (3671) دولار .

الجدول (29)
متوسط دخل الفرد للمدة من 2003 ولغـــــــاية 2009

السنة	عدد السكان (بالآلاف)*	الناتج المحلي الاجمالي(GD) (مليون دولار)	متوسط دخل الفرد (دولار)	نسبة التغير في متوسط دخل الفرد%	الاستيردات (مليون دولار)	نسبة التغير في الاستيرادات %
2003	26340	15282	580	------	10063	------
2004	27139	33007	1216	%109.7	21302	%111.7
2005	27963	43567	1558	%28	23532	%10.5
2006	28810	52452	1820	%16.8	20892	% -11
2007	29682	85105	2867	%57.5	19556	% -6.4
2008	31895	129373	4056	%41.5	35496	%81.5
2009	32105	117876	3671	% -9.5	38437	%8.3

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجداول السابقة (B-23) و (26) ,
***) وزارة التخطيط, الجهاز المركزي للإحصاء,المجموعة الإحصائية السنوية 2008- 2009 . http://coist.gov.iq**

ولوجود علاقة طردية بين كل من الكمية المطلوبة من السلع من جهة , والدخل من جهة أخرى , فإن ارتفاع متوسط دخل الفرد سيؤدي الى زيادة الكمية المطلوبة منها , لكن في ظل واقع بنية الاقتصاد العراقي الحالية , والتي نتج عنها عجز الجهاز الانتاجي عن الاستجابة للزيادات الحاصلة في الطلب , جعل إشباع هذه الزيادات يتم من خلال السوق الخارجية , فأصبح متوسط دخل الفرد يشكل وبصورة غير مباشرة , أحد محددات تجارة العراق الخارجية , وهذا ما أدى الى خلق علاقة وثيقة بين متغيري الدخل والتجارة الخارجية في العراق.

في عام 2003 والمدة التي تلتها , أسهمت عدة عوامل في توثيق هذه العلاقة , من بينها قرار تخفيض التعرفة الجمركية ذي الرقم (38) لعام 2003 والذي تم بموجبه فرض تعرفة موحدة (5%) على جميع السلع المستوردة في العراق , وإعفاء المواد الغذائية والأدوية , وإلغاء كافة القيود الجمركية الاخرى.

كما أن السياسة النقدية التي اعتمدت خلال تلك المدة , قد عملت على رفع قيمة الدينار العراقي مقابل الدولار , في الوقت الذي واصل المستوى العام للأسعار ارتفاعه في العراق , وكما يبينه الجدول (30) , الامر الذي أدى الى رفع قيمة الدينار العراقي في الخارج , وانخفاضها في الداخل*.

وبالرغم من النمو السلبي في الرقم القياسي لأسعار المستهلك المتحقق عام 2009 إلا أنه عند تتبع الرقم القياسي لأسعار مدخلات الصناعة التحويلية , يظهر أنه قد سجل ارتفاعاً لهذا العام بنسبة (9.3%) , إذ بلغ (139.2) بعد أن كان (127.3) في عام 2008 باحتساب عام 2007 سنة أساس[1].

إن تأثير كلا العاملين المذكورين آنفاً هو إضعاف القدرة التنافسية للمنتجات المحلية والدفع باتجاه التحول نحو السوق الخارجية , مما جعل التغيرات الحاصلة في متوسط دخل الفرد في العراق تنعكس بصورة غير مباشرة على حجم تجارته الخارجية , والتي نعني بها جانب الاستيرادات تحديداً.

*) أي أن سعر صرف الدينار العراقي كان مغالى فيه فتبدو أسعار السلع الأجنبية للمقيمين منخفضة , مما يؤدي إلى زيادة الاستيرادات وتعزيز ظاهرة الاقتصاد الريعي.

[1]) نشرات الرقم القياسي للأسعار 2009, الموقع الالكتروني للجهاز المركزي للإحصاء (www.cosit.gov.iq) .

الجدول(30)
قيمة الدينار العراقي للمدة 2003-2009 1993=100

السنة	سعر صرف الدينار مقابل الدولار	الرقم القياسي العام لأسعار المستهلك	نسبة التغيير في الرقم القياسي لأسعار المستهلك
2003	2233	6943.5	%33.6
2004	1454	8815.6	%27.0
2005	1473	12073.8	%37.0
2006	1477	18500.8	%53.2
2007	1266	24205.5	%30.8
2008	1206	24851.3	% 2.7
2009	1183	24155.1	% -2.8

المصدر/ من إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات المجموعة الإحصائية لعامي 2008 و 2009 ,
الموقع الالكتروني للجهاز المركزي للإحصاء العراقي (www.cosit.gov.iq)

كما يتميز النمط الاستهلاكي في العراق بارتفاع الميل الحدي للاستهلاك , ففي دراسة لدالة الاستهلاك في العراق للمدة 1970- 2000 أعدتها الدائرة الاقتصادية في وزارة المالية وباستخدام النموذجين الخطي واللاخطي , قد تم , وحسب الأنموذج الاول , تقدير الميل الحدي للاستهلاك في الأمد القصير على أساس نظرية الدخل المطلق [1] (0.717) , في حين تم تقديره في الأمد الطويل (0.81) . أما في الأنموذج اللاخطي فقد تم تقدير المرونة الدخلية في حالة الاسعار الثابتة وعلى أساس نظرية كالدور ب(1.117) , والميل الحدي للاستهلاك ب(0.906).

وفي كلا الأنموذجين يظهر ارتفاع الميل الحدي للاستهلاك . ووفق المؤشر الأخير فإن ارتفاع متوسط دخل الفرد في العراق بمقدار (1000) دينار سوف يؤدي الى ارتفاع إنفاق الفرد بمقدار(906) دينار. فضلاً عن أن الزيادة في مقدار الثابت لدالة المستهلك في العراق والتي حصلت بسبب التحسن الاقتصادي النسبي والانفتاح الثقافي الذي شهده العراق بعد عام 2003 قد أسهمت في توسيع القاعدة الاستهلاكية , المستقلة عن التقلبات الحاصلة في الدخل . كل ذلك يشير الى أن زيادة متوسط دخل الفرد سيؤدي الى زيادة الحاجة للاستيراد .

لكن مع ذلك فأن هناك من المؤشرات ما تدل على خلاف هذا التحليل . فبالعودة الى الجدول (29) يلاحظ أن ارتفاع متوسط دخل الفرد في العامين 2006 و 2007 قد قابله نمواً سالباً في الاستيرادات , ويمكن أن يعزى ذلك الى تردي الوضع الأمني خلال المدة 2005- 2007 والذي ألقى بظلاله على حركة النشاط الاقتصادي , وبالتالي أدى الى تقلص الاستيرادات.

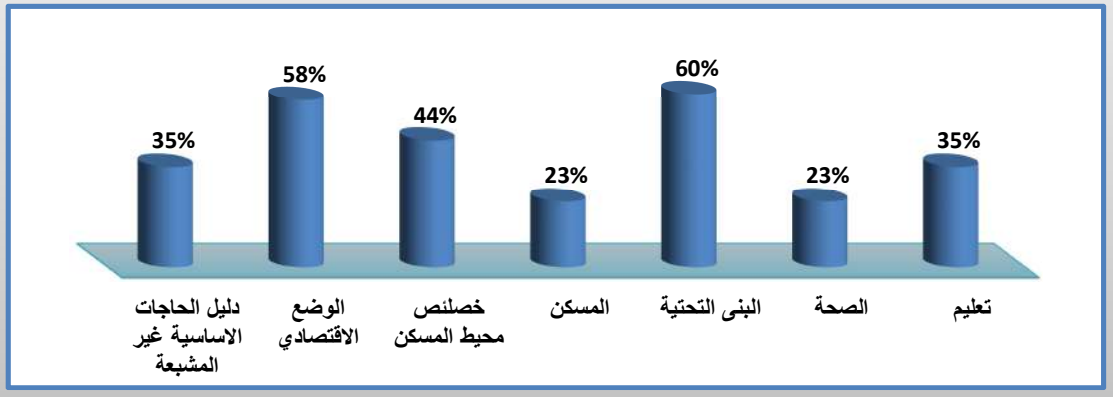
[11]). أ.د. أموري هادي كاظم , وآخرون:تحليل دوال الاستهلاك-دراسة تطبيقية لنمط إنفاق المستهلك في العراق ,الدائرة الاقتصادية - وزارة المالية العراقية, بغداد,2006,ص2- 6.

وباستثناء هذا الظرف الاستثنائي , وبناءً على التحليل السابق , فإن توقيع عقود إنتاج النفط الجديدة لرفع الانتاج العراقي الى ما يزيد على (11) مليون برميل يومياً قبل حلول عام 2020[1],والزيادات المنتظرة في إنتاج وتصدير النفط العراقي ستعمل على رفع حجم الاستيرادات العراقية في السنوات القادمة وبما يوازي الزيادة في الإيرادات المتأتية منها.

ثالثاً : مستوى الحرمان الاقتصادي *: level of Economic Deprivation*

تعاني معظم قطاعات العراق من الحرمان الاقتصادي,وبنسب عالية , والذي جاء نتيجةً الدمار الكبير والإهمال المتراكم خلال العقود الاخيرة . الشكل (26) يبين نسب الحرمان حسب القطاعات في العراق , وتعبر الأعمدة من (1 الى 7) عن قطاعات (التعليم – الصحة – البنى التحتية – المسكن – خصائص محيط المسكن – الوضع الاقتصادي – دليل الحاجات الأساسية غير المشبعة) على التوالي . ويظهر من الشكل ما يشير الى النسبة الكبيرة من الحرمان في البنى التحتية والتي بلغت 60%, تتبعها في ذلك نسب الحرمان في الوضع الاقتصادي 58% , وهو يعبر عن الواقع الراهن للقطاعات الاقتصادية الذي نتج عنه الانحدار الكبير في قدرتها التنافسية . ثم جاءت خصائص محيط السكن بنسبة 44% , ثم تلتها الحاجات الأساسية غير المشبعة بنسبة 35% , ومثلها التعليم , ثم قطاعي السكن والصحة بنسبة 23%.

الشكل (26)
نسب الحرمان الاقتصادي حسب القطاعات في العراق



المصدر: د. عبد الحسين محمد العنبكي : الإصلاح الاقتصادي في العراق – تنظير لجدوى الانتقال نحو اقتصاد السوق , الطبعة الأولى , بغداد , 2009 , ص61.

[1]) د. احمد ابريهي علي: اقتصاد النفط وتراخيص الاستثمار, الجزء الخامس, جريدة المدى , العدد (2085) 2011/03/30. http://www.almadapaper.net.

وارتفاع نسب الحرمان هذه إنما تشير الى ضخامة حجم الاستثمارات المطلوب إنجازها في القطاعات المذكورة , وان القيام بذلك يتطلب توفير الكثير من المستلزمات والآليات التي ينبغي إحضارها من خارج العراق , سيما إذا تم ذلك عن طريق الاستثمار الأجنبي المباشر , مما سيزيد من حجم الاستيرادات , والتي قد تتضمن منقولات تفوق - من حيث الوزن والأبعاد - الطاقات الاستيعابية المتاحة للنقل في العراق , سواءً على مستوى البنى التحتية أو العوامل المساعدة , لذا سيكون تأمين عملية نقلها والتهيئة لذلك شرطاً ضرورياً لنجاح هذه المهمة .

رابعاً : درجة اعتماد الصناعة التحويلية المحلية على مستلزمات الانتاج المستوردة:
Degree of Reliability of the Industry on Imported Inputs

تتسم الصناعات التحويلية في العراق بالتحيز باتجاه الارتفاع النسبي للمكونات المستوردة من مستلزمات الانتاج , إذ يبلغ متوسط الأهمية النسبية للمستلزمات المستوردة الى إجمالي المستلزمات (49.3%) , وتصل النسبة الى (80%) لبعض الأقسام من هذه الصناعة[1] , وذلك بسبب اختلال التركيب القطاعي لهيكل الانتاج , والناجم عن عدم النجاح في إحداث تحولات نوعية لصالح الصناعات الانتاجية (الوسيطة والرأسمالية) بالشكل الذي يتيح المساهمة في تغذية النشاطات الانتاجية , بل أن معظم المشاريع الصناعية قد أُقيمت دون أن تنشأ الصناعات التي تمدها بالأجزاء نصف المصنعة , فتسبب ذلك في ضعف وعدم استقرار علاقات التشابك الصناعي داخل القطاع نفسه . وعلى الرغم من أن معظم دراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشاريع الصناعة التحويلية قد أخذت في الاعتبار إمكانية توفير نسبة كبيرة من المواد الأولية والوسيطة محلياً , إلا أن عوامل وظروف كثيرة حالت دون تحقيق ذلك , لعل في مقدمتها عدم دقة تلك الدراسات , والاخفاق في اختيار وتكييف التكنولوجيا المستخدمة بما يتلائم وطبيعة المواد الأولية المحلية .

وإذا ما توجه العراق نحو التوسع في هذه الصناعة , وفي ظل هذه البنية الانتاجية المستندة الى الترابط بين النشاطين الانتاجي والاستيرادي , سيكون من الصعب تجاوز هذا الواقع , وبالتالي فان هذا التوسع سيؤدي الى زيادة المستوردات , وبالقدر الذي سيفرضه ذلك التوسع.

تأسيساً على ما ورد في التحليلات السابقة فان جميع المؤشرات تدل على أن حجم تجارة العراق الخارجية سينمو في السنوات اللاحقة وبمعدلات مرتفعة . الجدول (31) يبين توقعات الناتج المحلي الاجمالي المتوقع , وقيم وكميات التجارة الخارجية السلعية (عدا النفطية) المتوقعة في العراق للمدة 2005 - 2035 والتي توصلت إليها دراسة متخصصة أجريت في عام 2004 على قطاع النقل في العراق وكما يأتي[2] :-

[1]) إنتصار رزوقي وهيب الكروي: الصناعة التحويلية العراقية والاعتماد على مستلزمات الانتاج المستوردة للمدة (1970-1990) , اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد – جامعة بغداد , 1998 , ص127 .

[2]) Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation &Programming , Phase 4 ,(ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL , July 2005,PP50-51.

الجدول (31)
الناتج المحلي الاجمالي (GDP) وتجارة العراق الخارجية السلعية (عدا النفطية) المتوقعة بالقيمة والكمية لسنوات مختارة

السنة	GDP (مليون دولار)	قيمة التجارة (مليون دولار)	حجم التجارة (مليون طـن)
2005	21 569	15 835	18.690
2010	37 467	20 373	27.621
2015	51 383	26 313	35.363
2020	64 736	34 550	44.067
2025	81 174	45 883	55.209
2030	101 027	60 943	68.582
2035	123 302	78 567	83.508

Source: Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL , July 2005,PP 50 - 51.

يظهر من الجدول (31) أن حجم التجارة المتوقع قد بلغ (27.621) مليون طن عام 2010 , ثم ارتفعت الى (35.363) مليون طن عام 2015 , وستواصل ارتفاعها حتى تصل الى (83.508) مليون طن في عام 2035 . وطبقاً لهذه التوقعات فإن عملية نقل هذه التجارة ستواجه أعناق زجاجة تتمثل بانخفاض طاقة موانئ العراق الاستيعابية وعدم جاهزيتها للتعامل مع السفن التي تقصد بضائعها العراق. إذ تبلغ الطاقة الاستيعابية السنوية المتاحة لموانئ العراق الحالية مجتمعة (15.9) مليون طن[1] , مما يشير الى وجود فجوة متعاظمة تبلغ أعلى مستوً لها في عام 2035 بنحو (67.6) مليون طن سنوياً.

وتجدر الاشارة الى أن التوقعات الواردة في هذه الدراسة تشير الى النظرة التشاؤمية التي انطلقت منها في بناء تلك التوقعات إذ أنها استندت على أسوء الاحتمالات , ويظهر ذلك جلياً من خلال مقارنة بعض القيم المتحققة فعلاً في واقع الحال للسنوات الحالية مع القيم التي تم توقعها في الدراسة لهذه السنوات نفسها . فعلى سبيل المثال توقعت الدراسة أن قيمة الناتج المحلي الاجمالي للعراق للسنوات 2005 و 2006 و 2007 و 2008 و 2009 ستكون كالآتي : [(21569) و(24336)و(27013) و(30700) و(34300)][2] مليون دولار على التوالي , في حين أن القيم الفعلية المتحققة لهذا الناتج وللسنوات نفسها كانت كالآتي : [(43567) و(52452) و(85105) و(129373) و(117876)] مليون دولار على التوالي وكما هو موضح في الجدول (29) السابق

[1]) وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات: الخطة الوطنية الخمسية 2010- 2014, المصدر السابق, ص57.

[2]) Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL , July 2005,P 50.

. ومن الواضح أنها تفوق , وبنسبة كبيرة , القيم التي تم توقعها , وكان الارتفاع الكبير الذي شهدته أسعار النفط خلال تلك السنوات أحد الأسباب الهامة في حصول هذا الفارق والذي انعكس بدوره على حجم التجارة الخارجية . ويؤشر ذلك على أن توقعات الدراسة المذكورة بشأن قيم وكميات التجارة الخارجية للسنوات القادمة قد تكون متواضعة قياساً بما يمكن أن يتحقق فعلاً , بالتالي سيكون التخطيط , المستند على تلك التوقعات , لتحديد المتطلبات اللازمة للتعامل مع هذه التجارة سيكون قاصراً عن تغطية الحاجات الفعلية لها.

وقد عجزت موانئ العراق في السنوات السابقة عن استيعاب جميع البضائع القادمة اليه , مما اضطر الى استخدام الموانئ القريبة والمجاورة , وأدى ذلك إلى جعل العراق يتصدر قائمة الصادرات للبلدان القريبة وبلدان الجوار . فعلى سبيل المثال جاء العراق عام 2009 في المرتبة الأولى في بيانات الصادرات لإمارة الشارقة بقيمة (87.8) مليون دولار وبنسبة (17.6%) من مجمل صادراتها . وجاء أيضاً في المرتبة الأولى في بيانات إعادة التصدير لهذه الإمارة في العام ذاته بقيمة (926.4) مليون دولار وبنسبة (20.4%) من إجمالي هذه التجارة . كما جاء أيضاً في المرتبة الأولى في بيانات تجارة الترانزيت لهذه الإمارة في العام نفسه بقيمة (251.8) مليون دولار وبنسبة (39.7%) من إجمالي هذه التجارة . وكذلك جاء العراق في الترتيب الأول لتجارة الترانزيت عبر سورية لعام 2009 أيضاً بأكثر من (460) مليون دولار بنسبة من القيمة الإجمالية لهذه التجارة بلغت (22.9%) [1]. ويشير ذلك الى أن هناك طلباً كامناً على خدمات موانئ العراق في تلك السنوات السابقة , فضلاً عن اللاحقة , يفوق الطلب الفعلي المتحقق عليها .

إلا أنه في الوقت نفسه لم تتمكن موانئ العراق الحالية من استغلال طاقتها الاستيعابية بالكامل , ففي عام 2009 بلغ إجمالي الحمولات الواصلة والمصدرة لجميع موانئ العراق مقدار (11,325,533) طن[2] , وعند مقارنتها بطاقتها الاستيعابية السنوية المتاحة المذكورة أعلاه سيكون مقدار الطاقة الفائضة (4,574,467) طن . وهذا يعني أنه على الرغم من الانخفاض النسبي في الطاقة الاستيعابية للموانئ بالمقارنة مع حجم تجارة العراق الخارجية , إلا أنها لم تكن المحدد الوحيد لقدرتها على استقبال المستوردات , بل أن ظروف العمل السيئة للموانئ , سواء على مستوى البنية التحتية أم الفنية أم الإدارية , شكلت محددات أخرى دفعت الكثير من شركات النقل البحري الى العزوف عن التعامل مع موانئ العراق , واستبدالها بالموانئ المتقدمة للبلدان المجاورة والقريبة , الأمر الذي نتج عنه الكثير من التداعيات المالية والاقتصادية السلبية.

[1]) الموقع الالكتروني على الانترنت :http://www.baladnaonline.net .
[2]) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي للعام 2009 , مصدر سابق , ص7.

فعلى سبيل المثال , فإن رداءة الممرات الملاحية المؤدية لموانئ العراق وانخفاض غاطسها قد أجبر سفن (البانامكس) سعة (66) ألف طن على تحميل (50) ألف طن فقط لملائمة ذلك الغاطس وتسدد وزارة التجارة العراقية (200) دولار للطن الواحد عن الطاقة المتبقية غير المستغلة والتي تبلغ (16) ألف طن , أي أن انخفاض الغاطس يحمل العراق مبلغ (3.200) مليون دولار كأجور نقل إضافية عن الرحلة الواحدة[1] .

كما إن تقديرات تكاليف النقل , وحسب برنامج الامم المتحدة الانمائي في دراسته لموانئ العراق عام 2004 , تشير الى أن كلفة نقل حاوية الى العراق من موانئ العقبة الاردني أو ميناء مرسين التركي أعلى بنحو (1800) دولار من كلفة نقلها عن طريق ميناء أم قصر[2] , وستكون كلفة نقل الطن الواحد أقل بنحو (100) دولار إذا ما تم نقلها عبر موانئ العراق مباشرةً في حال تأهيلها [3]. لذلك , وعلى سبيل المثال , فقد بلغت تكاليف الشحن والتأمين لاستيرادات العراق لعام 2009 فقط نحو (5.77) مليار دولار[4], وذلك بسبب إعادة شحنها وتفريغها أكثر من مرة لتصل العراق بواسطة السفن الصغيرة أو وسائل النقل البري ذات التكاليف المرتفعة . وتتسبب هذه العملية أيضاً في زيادة نسبة التالف من الشحنات المنقولة وارتفاع رسوم التأمين , فضلاً عن تأخر وصول تلك الشحنات وارتفاع احتمالات تعرضها للغش الصناعي عند نقاط التحويل , فضلاً عن حرمان العراق الكثير من المنافع الاقتصادية . لذلك ذهب بعض الاقتصاديين الى أن ما يحققه الاستثمار في موانئ العراق من وفورات اقتصادية ستكون كافية لاسترداد رأس المال المستثمر وعلى وفق معايير الجدوى الاقتصادية . الامر الذي يؤكد ضرورة العمل على تأهيلها وتطويرها , فضلاً عن استحداث موانئ جديدة تكون قادرة على مواكبة المستجدات , سواءً على صعيد طاقاتها الاستيعابية أو على صعيد أنماط الأداء الحديثة المعمول بها في الموانئ العالمية المتقدمة.

[1]) محضر اجتماع لجنة بيان الجدوى الاقتصادية لإنشاء ميناء البصرة الكبير , بموجب الامر الديواني ذي العدد 23292 في 2008/9/11 المنعقد في 2008/10/14 , ص3.

[2]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008, p54.

[3]) وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات: الخطة الوطنية الخمسية 2010- 2014 , مصدر سابق , ص29.

[4]) البنك المركزي العراقي: التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2009 , ص73.

المبحث الثالث

مقومات تجارة الترانزيت عبر العراق

Elements of the Transit Trade through Iraq

لايقتصر الطلب الكامن على خدمات موانئ العراق على احتياجاته الوطنية من التجارة الخارجية, بل أنه يشتمل على مقومات عدة تمنحه ميزة نسبية لاحتلال مكانة رفيعة في خارطة التجارة الدولية , والتي بدورها ستفتح له آفاقاً رحبة في مختلف النشاطات الاقتصادية الصناعية والزراعية والتوزيعية والخدمية , وذلك من خلال توفير الأرضية والبيئة الملائمة لممارسة تلك النشاطات . وتمثل الموانئ بوابة التجارة الدولية , لذلك فإنها في الوقت الذي تدعم فيه الموانئ حركة التجارة والنشاطات الاقتصادية المرافقة لها فإن ازدهار تلك التجارة والنشاطات ستنعش الحركة التجارية في الموانئ وتمنحها الحافز على التطور والتوسع , ويجعل الاستثمار فيها ذا جدوى اقتصادية . إذن هنالك نوع من التفاعل والتكامل بين كل من نشاط الموانئ والنشاطات الأخرى المرتبطة بها , ويمكن أن يكونا معاً قاطرة تذهب بالاقتصاد الى حيث الانتعاش والازدهار .

وتبرز أهمية العراق في خارطة التجارة العالمية كونه يمثل أقرب الطرق لعبور التجارة بين الشرق والغرب , مما جعله يستبطن طلباً كامناً على خدمات موانئه البحرية لهذا النوع من التجارة , ولأجل الوقوف على هذه الأهمية ومؤشرات هذا الطلب الكامن سيتم تناول المحاور التالية : -

أولا: تطور تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب.

Evolution of Transit Trade between East and West

يقصد بتجارة الترانزيت مرور البضائع الأجنبية التي تصل الى دولة ما عن طريق البر أو الجو أو البحر , ليعاد شحنها الى دولة أخرى , ولكن مع خضوعها لإجراءات جمركية مختصرة مقارنة بتلك الإجراءات الخاصة بإدخال البضائع الأجنبية الى داخل الدولة .

وتتميز تجارة الترانزيت بكونها أحد الأنشطة الاقتصادية التي يمكن أن تأتي بمردود اقتصادي كبير دون تحمل أعباء كثيرة مقارنة بالعديد من الأنشطة الاقتصادية الأخرى , وذلك كونها : -

1. لا تحتاج الى تكنولوجيا متطورة .
2. لا تحتاج الى عمالة عالية التأهيل.
3. مورد اقتصادي مستدام وقابل للتطور والازدياد.
4. محدودية المنافسة فيه , كونه يرتكز على هبات طبيعية.

والعراق يمتلك جميع الهبات الطبيعية التي تؤهله للقيام بهذا النشاط , لكنه يفتقر الى الإنشاءات التي تمكنه من استغلال تلك الهبات.

يقع العراق في منطقة الهلال الخصيب , يتصل جنوباً بالمحيط الهندي من خلال ذراعه المتوغل في المنطقة العربية المتمثل بالخليج العربي , ويشكل الطريق عبر أراضيه المسافة الأقرب للوصول الى البحر المتوسط , لذا فقد مثل الطريق التجاري الأفضل بين الشرق والغرب , وينافسه في ذلك البحر الأحمر , الذراع الثاني للمحيط الهندي باتجاه هذا البحر , وقد فاقه الخليج العربي أهمية قبل حفر قناة السويس . إذ كانت التجارة عبره مع الهند تبلغ ثلاث أضعاف التجارة عبر البحر الأحمر في أحيان كثيرة[1]. لكن حفر قناة السويس عام 1869 , والذي وفر ممراً بحرياً مباشراً , وبدون أهوسة *, بين المحيط الهندي البحر المتوسط**, قد غير ميزان المنافسة لصالح موانئ البحر الأحمر على حساب موانئ الخليج العربي. ويمكن توضيح ذلك من خلال المحورين الآتيين :-

1. □بب تراجع أهمية العراق في تجارة الترانزيت :

كان سبب تفضيل المرور عبر قناة السويس على طريق الخليج العربي آنذاك هو اختصار الوقت وتخفيض التكاليف . إذ أن النقل عبر الخليج العربي يتطلب تفريغ شحنات السفن عند موانئ الخليج العربي ليتم نقلها براً عبر منطقة الهلال الخصيب الى موانئ البحر المتوسط , ليعاد تحميلها الى مقصدها الأخير عند الموانئ الأوربية , أي أن تلك الشحنات تحتاج الى أربع نقلات من المناولة قبل وصولها الى مقصدها الأخير , في حين أن طريق السويس لا يحتاج سوى نقلتين فقط . لذا فإن هذا الطريق لم يكن حينها اقتصادياً , وذلك لعدة أسباب , من بينها : -

أ- تخلف موانئ الخليج العربي آنذاك , إذ كانت حتى عقد الستينات من القرن الماضي دون خصائص الجيل الأول , ولا تمثل سوى مدخل مائي لتفريغ وشحن البضائع , مع تقديم بعض خدمات الخزن المؤقت , فهي تعمل بتجارة الترانزيت بصورة منفصلة عن مراحل النقل الأخرى , مما يتسبب في تعدد المخاطر وزيادة في الوقت والتكاليف , وذلك في ظل غياب التنسيق بين تلك المراحل.

---

[1]) د. محمد متولي , مصدر سابق , ص 462.

* الأهوسة: عبارة عن سدود متحركة يتم بها تقسيم القناة الى عدة أقسام , ويتم التحكم بواسطتها بمنسوب مياه القناة لتأمين الغاطس المناسب للسفن العابرة . وتستخدم في حالة تباين مستوى المياه في السطحين المائيين اللذين تربط بينهما القناة , وكما هو معمول به في قناة بنما , مما يتسبب في بعض التعقيدات الفنية وزيادة في التكاليف.

** إذ أوجدت هذه القناة أطول خط ملاحي في العالم يمتد عبر المحيط الهندي حتى ميناء سنغافورة , التي تلقب ببوابة المحيط الهادي عند الطرف الجنوبي لشبه جزيرة الملايو , ثم يخترق هذا الخط الملاحي المحيط الهندي , فالبحر الأحمر عند باب المندب , ويستمر شمالاً حتى قناة السويس , فالبحر المتوسط , ثم الى مضيق جبل طارق , ويخترق المحيط الأطلسي حتى يصل الى قناة بنما في أمريكا الوسطى ليعود الى المحيط الهادي.

انظر/ د. محمد إبراهيم حسن : الجغرافية السياسية , مركز الإسكندرية للنشر , الإسكندرية , 2004 , ص92.

ب- تخلف معدات وأساليب المناولة في تلك الموانئ , إذ أنها اعتمدت اسلوب المناولة اليدوية في عمليتي التفريغ والشحن , الأمر الذي يؤدي الى انخفاض إنتاجية السفن , فضلاً عن إنتاجية الموانئ , وتأخير عملية نقل البضائع وزيادة نسبة التالف منها , مما يزيد بالنتيجة من تكاليف النقل بنسبة كبيرة.

ت- الافتقار لوسائل النقل البري الاقتصادية والسريعة لنقل البضائع من الخليج العربي الى البحر الأبيض المتوسط , وبالعكس.

كما أن الطريق عبر قناة السويس , كخط ملاحي مباشر, تم تفضيله على الطريق الملاحي عبر رأس الرجاء الصالح , وذلك لما حققه حفر القناة من اختزال للمسافات وكما يظهر في الجدول (32) بعض الأمثلة على ذلك وكالآتي : -

جدول (32)
المسافات المختزلة بسبب حفر قناة السويس

من	إلى	المسافة (ميل بحري)*		نسبة المسافة المختزلة %
		قناة السويس	رأس الرجاء الصالح	
رأس تنورة	كونتانزا	4144	12094	%66
=	لافيرا	4684	10783	%57
=	روتردام	6436	11169	%43
=	نيويورك	8281	11794	%30
جدة	بيريه	1320	11207	%88
بومباي	روتردام	6337	10743	%41
=	لندن	9633	12501	%23

المصدر: الموقع الالكتروني لبنك المعلومات المصري http://www.emdb.gov.eg
***) يمكن تحويل المسافة من الميل البحري الى الكيلو متر : (1) ميل بحري = (1.852) كيلو متر**

يظهر من الجدول (32) بوضوح مقدار المسافات التي تم اختزالها نتيجة حفر قناة السويس , والتي استطاعت شركات النقل الملاحية من خلال ذلك تحقيق وفورات كبيرة في الوقت والتكاليف , مما جعل من هذا الطريق مفضلاً لديهم.

2. سبب عودة أهمية العراق في تجارة الترانزيت:

لقد أدت التطورات الكبيرة التي شهدتها الموانئ البحرية وأنظمة النقل في المدة التي تلت عقد الستينات من القرن العشرين قد فرضت واقعاً جديداً لأنماط التجارة الدولية والذي أعاد للعراق أهميته كحلقة وصل للتجارة بين الشرق والغرب , ومن أبرز هذه التطورات ما يأتي : -

أ- تطوير أساليب جديدة في إدارة وتشغيل الموانئ البحرية , وذلك من خلال تحقيقها لعدة طفرات نوعية والتي تم التعبير عنها بالأجيال المتعاقبة للموانئ , مستفيدة من التطورات التكنولوجية والمعلوماتية , انتقلت بها من المفهوم التقليدي بكونها مجرد مدخل مائي ينحصر عمله بتفريغ وتحميل الشحنات من و إلى السفينة , الى المفهوم الحديث الذي اعتبر فيه الميناء جزءاً من

منظومة نقل متكامل , تخضع لتشريعات وقوانين موحدة , وضمن مسؤولية واحدة تحت إطار ما يسمى بنظام النقل متعدد الوسائط (من الباب إلى الباب From Door to Door).

ب- ظهور نظام التحوية الذي مثل أحد المقومات الأساسية لنجاح نظام النقل متعدد الوسائط , فقد مكن من اختصار الوقت والتكاليف , والمحافظة على سلامة البضائع.

ت- التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن من حيث ظهور السفن التخصصية والتجهيزات والمعدات المتطورة التي تم تزويدها بها والتي ساهمت في تسريع عملية المناولة ورفع إنتاجية كل من السفينة والميناء.

ث- تطوير معدات المناولة العملاقة وتزويدها بالتقنيات المتقدمة , والذي أدى إلى مضاعفة إنتاجية الأرصفة.

ج-تطوير وسائل نقل بري اقتصادية وسريعة وذات إنتاجية عالية.

ح-الارتفاعات الكبيرة في أسعار الوقود عملت على إبراز أهمية الوقت الذي تقضيه السفينة في الرحلة كأحد العوامل الحاسمة في تحديد تكاليف النقل واختيار الطريق الأنسب.

ثانياً:خصائص الخط التجاري عبر العراق. *Line Commercial Properties Across Iraq*

لقد دفع المفهوم الجديد لوظيفة الموانئ البحرية والتطورات الحاصلة في وسائل وأنظمة النقل بشركات النقل العالمية الى البحث عن طرق مختصرة , وتفضيل الطرق البرية متى حققت لها هذا الهدف. ومن الأمثلة على ذلك : القناة الجافة التي تم إنشائها لربط شرق الولايات المتحدة بموانئها الغربية ليتم شحن البضائع من هذه الموانئ الى الشرق الأقصى بدلاً من استخدام قناة بنما لهذا الغرض , وذلك بالرغم من الاختزال الكبير في المسافات الذي حققته هذه القناة وعبر خط ملاحي مباشر , إلا أن المسافة الأقصر للقناة الجافة المذكورة أدى إلى تحول نسبة كبيرة من حجم المرور في قناة بنما لصالح القناة الجافة[1]. كذلك مشروع القناة الجافة السككية الذي يربط العاصمة الصينية بكين بالبحر المتوسط عبر إيران , ثم العراق , ومنه الى البحر المتوسط[2] عبر بلدان الجوار المطلة عليه [*] .

وفي ظل هذا التوجه المستند على ما أفرزه الواقع الجديد , فإن العراق سيكون الخط التجاري الأمثل لمرور تجارة الترانزيت بين كل من بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وكذلك أوقيانوسيا ومعظم بلدان الخليج العربي من جهة , وبلدان أوربا وتركيا وسوريا والأردن ولبنان

[1]) د.أحمد حسون السامرائي , د. عبد خليل فضيل , مصدر سابق , ص 211 – 212.

[2]) الموقع الالكتروني لوكالة BBC : www.bbc.co.uk/arabic .

[*]) وهو إحياء لطريق الحرير القديم الذي كان يربط الشرق الأقصى بالبحر المتوسط.

والولايات المتحدة وكندا من جهة أخرى , وذلك لما يتمتع به الطريق التجاري عبر العراق من خصائص تكسبه الميزة النسبية في هذا المجال , ومن أبرز هذه الخصائص ما يأتي : -

1. **قصر المسافة** : إذ أن وقوع العراق عند نهاية الخليج العربي جعل الطريق البري عبره الأقرب للوصول الى البحر المتوسط مقارنة ببلدان الخليج العربي . كما أن المسافة الاجمالية بين موانئ الشرق , من ناحية , وموانئ الغرب من ناحية أخرى هي أقصر بآلآلف الكيلومترات إذا ما قيست بالخط الملاحي عبر قناة السويس . فعند مقارنة المسافة ابتداءً من المنطقة التي تعقب (رأس كوموران) جنوب شبه القارة الهندية , وصولاً الى موانئ (سمسون) التركية المطلة على البحر الأسود* وكما في الملحق (8) , فإن الوصول إليها سيكون باتخاذ أحد الخطين التجاريين الآتيين* :

1. الخط التجاري الأول : وهو خط ملاحي مباشر عبر البحر الأحمر , ثم قناة السويس ليصل الى البحر المتوسط , ثم بحر ايجة , ثم بحر مرمره عبر مضيق الدردنيل , ليصل الى الموانئ التركية على البحر الأسود عبر مضيق البسفور . وتقدر مسافة الرحلة بأكثر من (9610) كم , وتتحمل البضائع نقلتين .
2. الخط التجاري الثاني : ويتضمن الخط الملاحي عبر الخليج العربي , ثم يتم إكمال الرحلة براً عبر أراضي العراق وتركيا . وستكون المسافة عبر العراق للوصول الى الغاية نفسها نحو (6400) كم , منها مسافة (2080)كم براً , وستتحمل البضائع أربع نقلات.

أي أن الخط التجاري عبر العراق سيوفر لها مسافة (3310) كم . لكنه في المقابل سيحملها تكاليف إضافية تتمثل بأجور نقلتان إضافية مع تحمل تكاليف الانتظار في الميناء.

ويمكن توضيح المقارنة بين الخطين كما في الجدول (33) التالي الذي يبين (في رحلة افتراضية) التكاليف الإضافية والوفورات التي يمكن تحقيقها عند مرور البضائع عبر العراق بالمقارنة بقناة السويس , ويظهر من هذه المقارنة أن الخط التجاري عبر العراق سيوفر (أحد عشر) يوماً من زمن الرحلة , إذ أن السفينة تقطع في المتوسط مسافة (300) كم في اليوم الواحد[1] , وعليه سيكون مقدار الوقت المختزل (3310 ÷ 300 = 11.03 يوماً) . كما أن

---

*) وذلك للوصول إلى بلدان أوربا الوسطى والشرقية , وقد أدى التحول الهام في اقتصاداتها نحو الانفتاح الى زيادة أهمية هذا الخط التجاري بشكل كبير.

*) المسافات تقريبية تم حسابها من قبل الباحث باستخدام مقياس رسم الخرائط وباعتماد خرائط الخطوط الملاحية لقطاع النقل البحري المصري – وزارة النقل المنشورة على الموقع الالكتروني لبنك معلومات النقل البحري المصري http://www.emdb.gov.eg , مع الاستفادة من بعض التوجيهات المقدمة من قسم البحوث والدراسات لشركة النقل البحري التابعة لوزارة النقل العراقية.

[1]) حياة زلماط : القرصنة البحرية , المركز المغربي للدراسات الإستراتيجية , دراسة منشورة بتأريخ 30 كانون الأول 2010 على الموقع الالكتروني التالي : www.cmes_maroc.com .

تكاليف السفينة في المتوسط هو (25) ألف دولار/ يوم , لذا سيكون مقدار الوفورات المتحققة في هذا الجانب هي :

(11 يوماً × 25000 دولار= 275000 دولار).

وكذلك ستتجنب البضائع المارة عبر العراق , ولكل حاوية مكافئة (TEU) , رسوم المرور عبر قناة السويس البالغة (90) دولاراً , وما يتراوح بين (50 – 100) دولاراً أجور شحن إضافية , وأيضاً (25 – 50) دولاراً رسم مخاطر حرب , وذلك بسبب عمليات القرصنة عند السواحل الصومالية وخليج عدن[1].

الجدول (33)
التكاليف الإضافية والوفورات المتحققة في الخط التجاري عبر العراق (دولار /حاوية)

التكاليف الإضافية	الوفورات
(30) نقلتان إضافيتان	(90) تعرفة قناة السويس
(85) كلفة انتظار إضافية في موانئ العراق	(50- 100) زيادة اضافية في رسوم التأمين
(100) تعرفة النقل عبر القناة الجافة	(25- 50) رسم مخاطر حرب
	(220) كلفة شحن إضافية (20×11يوم)
(215) المجموع	(385 – 460) المجموع

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في المصادر الآتية:-

1. صلاح إسماعيل حسن : تسعير خدمات الموانئ البحرية , بدون ذكر الطبعة وجهة النشر , القاهرة , 2007,ص67- 78.
2. Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL – July 2005 ,P8
3. حياة زلماط : القرصنة البحرية , المركز المغربي للدراسات الإستراتيجية 30 كانون الأول 2010 , دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي : www.cmes_maroc.com .

في حين أن البضائع المارة عبر العراق ستتحمل أعباء إضافية تتمثل بتكاليف نقلتين إضافيتين في موانئ العراق (2 نقلة × 15 دولاراً= 30 دولاراً) . بالإضافة الى تكاليف انتظار في الموانئ (170 دولاراً تكاليف انتظار في موانئ العراق – 85 دولار تكاليف انتظار في قناة السويس = 85 دولاراً تكاليف الانتظار الإضافية)* . بالإضافة الى (100) دولار/TEU تعرفة القناة الجافة . وفي الحصيلة سيتراوح مقدار الوفورات المتحققة ما بين (170 – 245) دولار/TEU. وبمعنى آخر أن سفن شركة ((ميرسك))* على سبيل المثال ستحقق وفورات قدرها (0.680 – 0.980) مليون

[1]) محمد سيف حيدر: مشكلة القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي , دراسة منشورة بتأريخ 2010/1/14 على الموقع الالكتروني التالي : www.minbaralhurriyya.org

*) أما عن زمن الانتظار فإنه سوف يتلاشى نتيجة الفرق الشاسع بين سرعة القطارات وسرعة السفن . إذ تبلغ السرعة التصميمية لقطارات نقل البضائع الحديثة أكثر من (150 كم/ساعة) , في حين تبلغ السرعة التصميمية القصوى لأحدث سفن نقل الحاويات في العالم (24 عقدة) . والعقدة هي (ميل بحري/ساعة) , و (الميل البحري = 1.852 كم).

*) وهي إحدى أكبر شركات شحن ونقل الحاويات في العالم.

دولار عن كل رحلة لسفنها سعة (TEU 4000) . وستكسب (أحد عشر) يوماً للرحلة الواحدة أيضاً , وهو ما يشكل في المتوسط نصف زمن الرحلة بين الشرق والغرب . وبذلك يمكن للسفينة أن تنجز من الرحلات خلال عمرها الانتاجي عند إتباع الخط التجاري عبر العراق ضعف ما يمكن أن تنجزه منها عند إتباع الخط الملاحي عبر قناة السويس.

2. **ملائمة طبيعة التضاريس :** فقد حظي العراق بأرض منبسطة تتميز بانخفاض التكاليف النسبية لإنشاء خطوط النقل البري وتكاليف صيانتها , وذلك قياساً ببلدان الجوار . ففضلاً عن كون العراق يمثل المسافة الأقرب بين الخليج العربي والبحر المتوسط , فإن أراضي تلك البلدان إما أن تكون جبلية , أو مناطق رملية متحركة . وعلى الرغم من انخفاض تكاليف صيانة الطرق البرية الجبلية , إلا أن إنشائها يتطلب استثمارات ضخمة من قبيل حفر الأنفاق , أو اتخاذ طرق ملتوية تتسبب في طول المسافة وارتفاع التكاليف[1] , في حين أن المناطق الرملية تتحمل تكاليف صيانة مستمرة وعالية . لذا فإن أراضي العراق هي الأمثل لربط الخليج العربي بالبحر المتوسط , مما يجعل جميع مشاريع الربط الأخرى لبلدان الجوار يفضل فيها استخدام أراضي العراق ممراً لها.
3. **انخفاض درجة المخاطرة :** إذ يتميز الخط التجاري عبر الخليج العربي بالانخفاض النسبي في درجة المخاطرة بالمقارنة مع الخطوط البديلة الأخرى المتمثلة بالخط الملاحي للبحر الأحمر عبر قناة السويس , والخط الملاحي الآخر حول رأس الرجاء الصالح . فقد أدى تزايد عمليات القرصنة البحرية عند سواحل الصومال وخليج عدن* الى زيادة تكاليف التأمين بنحو (10) أضعاف , مما يضطر شركات النقل البحري العالمية الى تحميل تلك التكاليف على أجور الشحن (النولون) بمثابة " رسم قرصنة إضافي " , مما ترتب على ذلك زيادة أجور نقل الحاويات بنحو (50 – 100) دولاراً للحاوية المكافئة الواحدة . فضلاً عن فرض رسم جديد هو (رسم مخاطر الحرب) بمعدل (25) دولاراً عن كل حاوية 20 قدم , و(40) دولاراً عن كل حاوية 40 قدم .[2]

---

[1])للاطلاع على تفاصيل أكثر عن هذا الموضوع , أنظر :

د. عبد العزيز محمد حبيب , يوسف يحيى طعماس , مصدر سابق ,ص45 – 46.

*) إذ أرتفع عدد السفن المعتدى عليها من (10) سفن عام 2007 الى (31) سفينة عام 2008 , ثم ارتفع الى (95) سفينة عام 2009 . كما تم إحصاء (440) عملية قرصنة في هذه المنطقة منذ عام 1984 ولغاية 2004 , الامر الذي حدا بالمكتب البحري الدولي (IMB) الى تصنيف هذه المياه بأنها أخطر منطقة شحن بحرية في العالم .(أنظر: محمد سيف حيدر: مشكلة القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي , مصدر سابق , الموقع الالكتروني : www.minbaralhurriyya.org).

[2]) إبراهيم العشماوي : قراصنة الصومال – خسائر في الملاحة وخطر يهدد قناة السويس , بحث منشور على الموقع الالكتروني التالي: http://arabi.ahram.org.eg

ويعني ذلك أن تكاليف التأمين قد زادت بمعدل (20) ألف دولاراً لكل رحلة , أي نحو (400) مليون دولاراً هو مقدار الزيادة في تكاليف التأمين على السفن العابرة لقناة السويس مروراً بخليج عدن والبالغ عددها نحو 20 ألف سفينة في العام.

وفي تقرير يمني صدر عن مركز البحوث والمعلومات لوكالة سبأ بيَّن (أن الاقتصاد العالمي يتكبد تكاليف نقل إضافية نحو (5.22) مليار دولاراً سنوياً إذا ما أجبرت عمليات القرصنة جميع السفن على تغيير مسارها من خليج عدن الى طريق رأس الرجاء الصالح)[1] . فضلاً عن ذلك ارتفعت تكاليف عمليات توقف الترانزيت للسفن العابرة في خليج عدن نتيجة القرصنة البحرية بنحو (18)ألف دولاراً لكل رحلة , متضمنة الخدمات المقدمة والتأمين على السفن أثناء التوقف , وهذا ما يضيف (1.6) مليار دولاراً الى تكاليف النقل عبر هذا الخليج سنوياً .

ولتفسير ذلك يوضح الخبراء أن رحلة السفينة باستخدام خليج عدن عبوراً بقناة السويس دون توقف تستغرق نحو (25) يوماً في المتوسط , لكن في حال قررت السفن تجنب عمليات القرصنة بالالتفاف حول رأس الرجاء الصالح فإن ذلك سيضيف مسافة (4000) كم , وما بين (12 – 15) يوماً بتكلفة إضافية تتراوح بين (20 – 30) ألف دولار يومياً , وهذا يعني ارتفاع تكاليف النقل بنحو (48%) وذلك لجميع السلع المنقولة بحراً بما فيها النفط ومشتقاته . أما بالنسبة لشحنات الترانزيت , ففي حال استخدام خليج عدن تتوقف السفينة نحو (38) يوماً في المتوسط كترانزيت , لكن إذا ما غيرت مسارها الى رأس الرجاء الصالح فإنها ستضطر للتوقف نحو (62) يوماً كترانزيت . أي أن أوقات التوقف ستزداد (75%) , وهذا يعني أن تكاليف التوقف في الحالة الثانية ستبلغ (140) ألف دولاراً [2].

وفي تقرير أصدره مركز الدراسات والأبحاث البريطانية (تشاتام هاوس) المتخصص بالسياسة الخارجية أشار إلى أن زيادة أعمال القرصنة في هذه المنطقة قد تؤدي الى توقف مسار الرحلات التجارية العالمية عبر قناة السويس , فمع زيادة المخاطر وارتفاع التكاليف قد ينتهي الأمر بأن تفضل شركات الملاحة الانصراف عن خليج عدن وقناة السويس , والاتجاه نحو طريق رأس الرجاء الصالح[3].

ذلك في حين يوفر الخط الملاحي عبر الخليج العربي ممراً آمناً نسبياً للسفن , مما يجعل من الخط التجاري عبر العراق المسلك المفضل من الناحية الأمنية , وما يترتب عليها من تأثيرات مالية واقتصادية . وهذا يعطي دلالات واضحة عن أهمية هذا الخط التجاري على مستوى التجارة العالمية وانعكاسات ذلك , المباشرة وغير المباشرة , على اقتصاد العالم أجمع.

---

[1])أحمد سليم : القرصنة في سواحل الصومال , دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.aaastmt.ba7r.org

[2]) إبراهيم العشماوي: قراصنة الصومال – خسائر في الملاحة وخطر يهدد قناة السويس , مصدر سابق , الموقع الالكتروني: http://arabi.ahram.org.eg

[3]) حياة زلماط : القرصنة البحرية , المركز المغربي للدراسات الإستراتيجية,مصدر سابق , الموقع الالكتروني: www.cmes_maroc.com .

ثالثاً: طبيعة العلاقة الآنية والمستقبلية بين الخط التجاري عبر العراق وقناة السويس.

The Relationship between Trade Route across Iraq and the Suez Canal

يعد الفهم الصحيح لطبيعة العلاقة بين كل من الخطين التجاريين الذين يمر أحدهما عبر العراق والآخر عبر قناة السويس , بما يمكن أن يلعبا من دور في نقل التجارة الدولية بين الشرق والغرب , من الأهمية بمكان بما يتطلب الوقوف على حقيقته الآنية والمستقبلية , وذلك لما له من تأثير على الإجراءات والسياسات التي سيتم إتباعها في البلدين العراق ومصر وعلى المديين القريب والبعيد , وأن الفهم الخاطئ لها يمكن أن يجر الى منافسة سلبية تؤدي الى نتائج غير مرغوب بها . لذا ولغرض توضيح حقيقة هذه العلاقة , وبإيجاز شديد , سيتم تناول المحاور الآتية :-

1. خصائص قناة السويس:

يبلغ طول قناة السويس نحو (190) كم , وأقل عرض لها (210) متراً , وتتألف من ممر مزدوج بطول (78) كم , والمسافة المتبقية عبارة من ممر منفرد يسمح للملاحة باتجاه واحد فقط وبطول (112)كم , كما يصل أقصى غاطس فيها (20.72) متراً , بينما أقصى حمولة للسفينة يسمح بمرورها تبلغ (210) ألف طن ساكن[1].

تمر السفن عبر القناة بنظام القوافل , والقافلة هي مجموعة من السفن تسير بسرعة واحدة , والفواصل بينها متساوية تقريباً . وتدخل القناة ثلاث قوافل يومياً , قافلتان من الشمال , وقافلة من الجنوب , وتخضع كل قافلة لنظام محدد من حيث موعد الدخول والسرعات المسموح بها.ويتراوح الزمن الذي تستغرقه السفينة لعبور القناة بين (12 – 16) ساعة , كما تقدر الطاقة الاستيعابية لها في اليوم الواحد ما يقارب (76) سفينة[2] .

وقد وصل عدد السفن العابرة للقناة عام 2007 الى (20384) سفينة , بحمولة إجمالية (700.027) مليون طن . ثم وصل عددها الى (21415) سفينة عام 2008 وبحمولة إجمالية (722.984) مليون طن . في حين انخفض هذا العدد في عام 2009 ليصل الى (17228) سفينة وبحمولة إجمالية (559.2) مليون طن , وذلك بسبب الكساد العالمي الذي نتج عن الأزمة المالية العالمية[3].

تشير الخصائص أعلاه الى وجود محددين لطاقة القناة الاستيعابية , وهما : -

---

[1]) الموقع الالكتروني لبنك المعلومات المصري : emdb.gov.eg.

[2]) المصدر السابق نفسه.

[3])الموقع الالكتروني لوزارة النقل – قطاع النقل البحري المصري :

http://www.mts.gov.eg/data/xml/rss/arabic/suezcanal.xm

أ. عدد السفن العابرة , إذ لايمكن أن يتعدى العدد المحدد لها من السفن , وذلك لوجود قيد السرعة ونظام القوافل المعمول به , والذي لا تستطيع تجاوزه بأي حال.

ب. حجم السفن العابرة , وذلك بحكم أبعاد القناة التي لا تسمح بمرور السفن التي تزيد حمولتها – كما سبق ذكره - عن (210) ألف طن ساكن.

ففي المحدد الأول : يلاحظ – من ناحية - أن الطاقة الاستيعابية السنوية القصوى للقناة يمكن أن تبلغ بنحو (25) ألف سفينة , وذلك بافتراض أن أيام العمل الفعلي (330) يوم/سنة.

كما يلاحظ وجود علاقة طردية مباشرة بين كل من عدد السفن العابرة للقناة وحركة التجارة العالمية , من ناحية أخرى.

من ذلك يتبين أن حجم الطاقة الاستيعابية الفائضة للقناة هي محدودة نسبياً ولا تكفي لاستيعاب النمو المتزايد المتوقع في حجم التجارة العالمية مستقبلاً , سيما في التجارة بين الشرق والغرب في ظل الواقع الجديد لتجارة الهند والصين بصورة خاصة , وبلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا بصورة عامة , بل أن هناك مخاوف متزايدة من حصول تزاحم في السنوات المقبلة يعيق حركة التجارة في المنطقة , إذ يمثل الفائض في طاقة القناة الاستيعابية نحو (14%) من طاقتها الاجمالية , في حين أن معدل نمو السنوي المتوقع للتجارة عبر هذه القناة يبلغ (6%)[1].

أما المحدد الثاني : فإنه يشير إلى عدم إمكانية عبور السفن الكبيرة التي تزيد حمولتها على (210) ألف طن , وهذا يفسر استمرار العديد من شركات الملاحة العالمية بإتباع الخط الملاحي حول رأس الرجاء الصالح – بالرغم من طول المسافة – إذ أن حمولة سفنها تفوق الطاقة الاستيعابية للقناة, سيما سفن أعالي البحار . ذلك في حين أن التوجه المستقبلي لصناعة السفن يميل بشدة نحو التوسع في حجم السفن وزيادة طاقتها الاستيعابية , وذلك بهدف تحقيق وفورات الحجم , إذ أنها أثبتت كفاءتها الاقتصادية ونجحت في تخفيض معدلات التكاليف الثابتة والمتغيرة وبنسبة كبيرة.

2. الـ□فن الملائمة للخط التجاري عبر العراق:

من الطبيعي أن تكون لعملية نقل التجارة الدولية عبر العراق خصائصها وميزاتها الخاصة بها فهي تختلف عما هو عليه الحال في قناة السويس , إذ تقتصر وظيفة قناة السويس بتوفير ممر ملاحي لعبور السفن مقابل رسوم ثابتة , دون أن تحتاج الى التعامل معها . في حين أن حالة العراق سيكون فيها تعامل مباشر للموانئ مع السفن الزائرة لإجراء عمليات المناولة والتفريغ , وستتأثر تلك العملية بدرجة كبيرة بأنواع تلك السفن من حيث الحجم والتصميم والمعدات المجهزة بها ...الخ . لذا تكون السفن ذات الأحجام الكبيرة والمجهزة بمعدات متطورة , هي أكثر ملائمة , وذلك بسبب كفاءتها

[1]) Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , Op. Cit ,PP(10-11).

العالية والتي تنعكس إيجاباً على كفاءة وإنتاجية الميناء , والتي ستؤدي بالنتيجة الى تخفيض التكاليف . ويمكن ملاحظة ذلك من خلال المقارنة المبينة في الجدول (34).

من خلال الجدول (34) يلاحظ أن تكاليف الحاوية المكافئة الواحدة للسفن التي تعبر قناة السويس تبلغ نحو (1773) دولاراً . وعند نقل تلك الحاويات عبر العراق بسفن ذات الإحجام المساوية لتلك التي تعبر قناة السويس , فإن تكاليف الحاوية المكافئة الواحدة سيبلغ (2106) دولاراً. أي أن تكاليف النقل عبر العراق باستخدام هذا الحجم من السفن سيكون أعلى بنحو (333) دولاراً للحاوية المكافئة الواحدة بالمقارنة بتكاليف نقلها عبر قناة السويس . وهذا يعني أن نقل حمولة (4000) حاوية , على سبيل المثال , عند نقلها عبر العراق سيحمل شركة النقل تكاليف إضافية بنحو (1.332) مليون دولاراً مقارنة ً بنقلها عبر قناة السويس.

جدول (34)
مقارنة تكاليف نقل التجارة عبر العراق في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة مع المقارنة بقناة السويس (دولار / حاوية مكافئة)

التكاليف حسب نوع الخدمة	النقل عبر العراق		قناة السويس
	حجم السفن التي يمكنها عبور قناة السويس	السفن الكبيرة	
كلفة المناولة	60 (أربع نقلات)	60 (أربع نقلات)	30 (نقلتان)
تعرفة النقل	ـــــ	ـــــ	90
كلفة السلامة	1049	546	1282
كلفة الانتظار في الميناء	171 (8 يوم)	114 (8 يوم)	85 (4 يوم)
كلفة الانتظار في القناة المائية	ـــــ	ـــــ	11 ساعة (0.5 يوم)
صيانة الميناء	172	172	ـــــ
كلفة الاستثمار في السكك الحديد*	135	135	ـــــ
كلفة التشغيل	332	332	ـــــ
كلفة عمليات الشحن	187	132	275
المجموع	2106	1491	1773

Source: Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 ,(ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, **FINAL , July 2005** ,P8.

***) افتراض 8% فائدة لمدة 30 سنة.**

في حين أن تكاليف نقل الحاوية المكافئة الواحدة عبر العراق باستخدام السفن الكبيرة سيبلغ نحو (1491) دولاراً للحاوية المكافئة الواحدة . أي أن استخدام السفن الكبيرة في عملية نقل البضائع

عبر العراق سيقلل من تكاليف النقل بمقدار (615) دولاراً قياساً بحالة استخدام السفن الأصغر حجماً للقيام بنفس العملية*.

أما عند مقارنتها بقناة السويس فإن تكاليف النقل عبر العراق باستخدام هذه السفن الكبيرة ستكون أقل بمقدار (282) دولار للحاوية المكافئة الواحدة.

مع ذلك , فإنها سوف لن تكون منافسة لها إطلاقاً , بل ليس هناك وجه للمقارنة , لأن هذا النوع من السفن الكبيرة يتجاوز الحجم المسموح له عبور قناة السويس , فهي لا ترتاد قناة السويس في الأساس كي تتم منافسته عبر الخط التجاري عبر العراق , وإنما سيكون الخط التجاري عبر العراق منافساً حقيقياً وقوياً للخط الملاحي حول رأس الرجاء الصالح.

وفي الوقت ذاته فإنه لا توجد جدوى اقتصادية من قيام العراق بجذب السفن التي ترتاد قناة السويس , وذلك للأسباب المذكورة آنفاً . مما يدل على عدم وجود مبرر للمنافسة . ويمكن إجمال أبرز النتائج المستخلصة من التحليل أعلاه بالآتي :-

النتيجة الأولى : أن الخط التجاري عبر العراق لنقل التجارة بين الشرق والغرب ليس منافساً ولا يمكن أن يكون منافساً للخط الملاحي عبر قناة السويس , سواءً ذلك على المدى القريب أو البعيد . وإنما سيكون متمماً له , مما سيترك أثراً إيجابياً على حركة التجارة العالمية من خلال مساهمته في إزالة المخاوف المتزايدة من الزحام والاختناقات التي قد تحصل نتيجة معدلات النمو العالية في حجم التجارة العالمية للسنوات المقبلة وبما يفوق الطاقة الاستيعابية لقناة السويس , وسيوفر للتجارة العالمية التكاليف الباهظة التي تتحملها السفن العملاقة لاضطرارها إتباع المسلك الملاحي عبر رأس الرجاء الصالح , وهذا بدوره يعني أن ذلك سيكون لصالح مستقبل حركة المرور في قناة السويس لما يمكن أن يحققه من ازدهار التجارة في المنطقة واستقرارها.

النتيجة الثانية : والتي يمكن الخروج بها هي حتمية إنشاء موانئ كبيرة في العراق , كخيار اقتصادي , ولا توجد خيارات اقتصادية أخرى للاستثمار في هذا المجال لغرض تحقيق أهدافه في استغلال موقعه الجغرافي كممر حيوي للتجارة العالمية . وإلا فان هذا الاستثمار سيأتي بنتائج عكسية.

*) وهذا يعني أن منع السفن الكبيرة من الوصول الى العراق سيعني قتل هذا المشروع في مهده , وهو ما سعت إليه الكويت بذكاء عبر تضييق الممر المائي للعراق بإنشائها ميناء بوبيان (مبارك) .

المبحث الرابع

مؤشرات الطلب الكامن على موانئ العراق لتجارة الترانزيت

Indicators of the latent Demand of the Ports of Transit Trade to Iraq

يعد اختزال المسافات لنقل التجارة , وما ينتجه من تقليص في الوقت والتكاليف , مطلباً منطقياً من الناحية الاقتصادية . ولما كان العراق بموقعه الجغرافي يمكن أن يوفر هذا المطلب للكثير من البلدان , لذا فإن حجم التجارة الخارجية لهذه الدول يمثل طلباً كامناً على خدمات النقل في العراق . وكذلك فإن حجم التجارة التي يمكن أن تمر عبر موانئ العراق في إطار تحقيق هذا المطلب يعد طلباً كامناً على خدمات هذه الموانئ , وإن اتجاه حركة هذه التجارة سيمثل مؤشرا لهذا الطلب.

وبناءً على ذلك فإن دراسة مؤشرات الطلب على موانئ العراق لتجارة الترانزيت تتطلب تحليل التجارة الخارجية للبلدان والتكتلات التي يمكن أن تستفيد من موقع العراق الجغرافي في عملية نقل تلك التجارة . ولعل من أبرز هذه البلدان والتكتلات تركيا وسوريا والاردن ولبنان ومعظم البلدان الاوربية فضلاً عن الولايات المتحدة وكندا , في تجارتها البينية مع معظم بلدان الخليج العربي , وكذلك بلدان شبه القارة الهندية وشرق وجنوب شرق آسيا بالاضافة الى استراليا ونيوزلندا*. ولأجل تحقيق هذا الغرض سيتم تحليل التجارة الخارجية البينية لهذه البلدان والتكتلات من خلال المحاور الآتية : -

أولاً - التجارة الخارجية لتركيا مع بلدان مختارة**.

تسهم تركيا بنسبة (2%) من حجم الانتاج العالمي وتحتل المركز السابع عشر في التجارة الدولية , وتخطط للوصول الى المركز الثامن عالمياً[1], وانضمت عام 1995 الى منظمة التجارة العالمية , وقد شهدت سياستها الصناعية منذ ذلك الحين تطوراً جوهرياً , إذ تم اعتماد الصناعات كثيفة رأس المال عوضاً عن كثيفة العمل التي كانت معتمدة في المدة السابقة , وذلك لتعزيز قدرتها التنافسية في السوق الدولية[2] . لذا فهي تتمتع بأهمية تجارية بارزة سيما على صعيد المنطقة . الملحق (1) يبين قيم التجارة الخارجية لتركيا مع بلدان جنوب

*) تنتمي معظم هذه البلدان الى [Asian Trade Promotion Forum (ATPF)] وهو منتدى تعزيز التجارة الآسيوية , ويضم 22 عضواً هم: استراليا, بنغلادش , بوروني , كمبوديا, الصين, تايبي الصينية (تايوان) , هونغ كونغ , الهند , اندونيسيا , اليابان , كوريا الجنوبية , ماكاو, ماليزيا , منغوليا , النيبال , نيوزلندا , الباكستان , الفلبين , سنغافورا , سريلانكا , تايلند , الفيتنام. http://www.atpf.org

**) وهي البلدان التي يمكن أن تستفيد من موانئ العراق في نقل تجارتها مع تركيا,وكما تم ذكرها مفصلاً في الملحق (1).

[1])*United nations: Report by the UNCTAD secretariat , Review of maritime transport 2010 , P14.*

[2]) *www.invest.gov.tr*

وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم بلدان الخليج العربي فضلاً عن استراليا ونيوزلندا للمدة 2006 - 2010 , فقد ارتفعت صادرات تركيا الى هذه الدول من (5572) مليون دولار عام 2006 الى (7813) مليون دولار عام 2007 , أي بنسبة (40.2%), ثم واصلت ارتفاعها عام 2008 وبنسبة (85%) لتبلغ (14454) مليون دولار , لكنها سجلت نمواً سالباً عام 2009 وبنسبة (37.5%) لتبلغ قيمتها (9039) مليون دولار, وذلك بسبب الركود الاقتصادي العالمي الذي نتج عن الازمة المالية العالمية , ثم عاودت الارتفاع وبنسبة (16%) عام (2010) لتسجل (10478) مليون دولار.

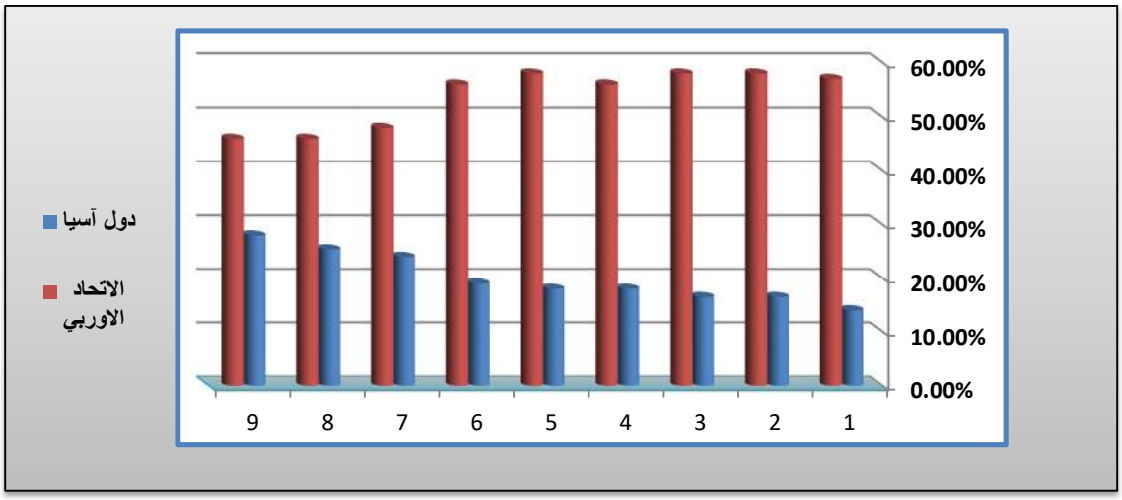
أما جانب الاستيردات , فقد سجل نمواً بذات الاتجاه , إذ ارتفع بنسبة (31.2%) و(12%) في العامين 2007 و 2008 على التوالي , ليبلغ [(32566) و (36480)] مليون دولار, ثم سجل نمواً سالباً بنسبة (21.5%) في عام 2009 إذ بلغ (28610) مليون دولار, ليعاود ارتفاعه بنسبة (36.6%) عام 2010 ليسجل (39079) مليون دولار.

يتضح من ذلك أن الاتجاه العام لنمو التجارة الخارجية التركية كان موجباً خلال المدة المذكورة , باستثناء عام 2009 , فقد كانت القيمة الإجمالية لها [(225111), (277334), (333990), (243071), (299511)] مليون دولار, للأعوام 2006- 2007- 2008- 2009- 2010 على التوالي.

ومما تجدر الاشارة إليه التحول الهام في التجارة الخارجية التركية لصالح البلدان الآسيوية - سيما الصين وبلدان جنوب شرق آسيا - على حساب دول الاتحاد الاوربي , وذلك على الرغم من انضمامها الى الاتحاد الجمركي الاوربي عام 1996 . والشكل (28) يظهر هذا التغير خلال المدة 2002- 2010 :

الشكل(28)

حصة كل من بلدان آسيا* وبلدان الاتحاد الاوربي من التجارة الخارجية التركية للمدة (2002-2010)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات التجارة الخارجية التركية الصادرة عن المعهد الإحصائي التركي للسنوات 2002-2010 .
www.turkstat.gov.tr

***) يقصد بها فقط البلدان المستفيدة من تجارتها مع تركيا عبر موانئ العراق والمذكورة بشكل تفصيلي في الملحق (1).**

يظهر من الشكل انخفاض حصة الاتحاد الاوربي في هذه التجارة من (58%) في بداية المدة لتصل الى (46%) في نهايتها , في حين أن حصة الدول الآسيوية قد ارتفعت الى (28%) في نهاية المدة بعد أن كانت تشكل (14.5%) في بدايتها , ويعزى هذا التحول الى الارتفاع الكبير في القدرة التنافسية لمنتجات الصين ودول النمور الآسيوية خلال العقود الاخيرة[1].

وسواء كان التوسع في القيم المطلقة لتجارة تركيا الخارجية , أو التحول النسبي الملحوظ في هذه التجارة باتجاه البلدان الآسيوية المذكورة , والتي ارتفعت قيمتها الى (39079) مليون دولار عام 2010, فإن ذلك من شأنه إعطاء دلالات واضحة على تزايد أهمية موقع العراق الجغرافي في مجال خدمات نقل هذه التجارة , كما يعدّ مؤشراً واضحاً لزيادة الطلب الكامن على موانئ العراق للمساهمة في هذه الخدمات.

ثانياً - التجارة الخارجية لسوريا مع بلدان مختارة*.

بعد إنهاء العمل باتفاقية المدفوعات مع الاتحاد السوفيتي (السابق) ودول أوربا الشرقية عام 1992[2] أصبح الاتحاد الاوربي الشريك التجاري الاول لسوريا , وتأتي البلدان العربية في المرتبة الثانية . إلا أن الصادرات الى الاتحاد الاوربي قد تناقصت بسبب تركيزها على عنصر الجودة , وهو ما لم تواجهه في الاسواق الاشتراكية , فلم يعد هذا الاتحاد الشريك التجاري الاول لها , لعدم تغطية الصادرات للواردات . كما تراجعت الواردات من البلدان العربية بسبب تشابه المنتجات , الامر الذي دفع باتجاه توسع التجارة مع البلدان الآسيوية غير العربية , وهو ما ينسجم مع استراتيجية التوازن وتنويع الشركاء التجاريين[3].

وقد استهدفت سوريا في سياساتها الاقتصادية تشجيع الصادرات , وذلك من خلال السعي لتحقيق انفتاح اقتصادي متعدد المراحل , ومثل قانون الاستثمار رقم (10) لعام 1991 أبرز معالمه . ثم وفرت أزمة الصادرات عام 2000 دافعاً لاتخاذ إجراءات أوسع في هذا الاتجاه , وكان من بينها منح إعفاءات وتسهيلات للمشروعات المقامة في الأرياف وإعفاء المواد الأولية والصادرات من التعرفة والرسوم , وإعادة النظر بقانون ضريبة الدخل . ونظراً لاعتماد الصناعات التحويلية السورية على نسبة عالية من مستلزمات الانتاج المستوردة , فقد أدى هذا الاندفاع باتجاه زيادة الصادرات الى زيادة الواردات , وبالتالي زيادة الحجم الإجمالي للتجارة الخارجية.

الملحق (2) A وB يبين التطور الحاصل في تجارة سوريا الخارجية مع دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج العربي للمدة 2003- 2009 , ويظهر جانب الصادرات (الملحق 2- A)

[1]) وزارة الاقتصاد السورية: آثار عودة سورية الى منظمة التجارة العالمية على الصعيد الاقتصادي , 2007 , http://www.syrecon.org

*) وهي البلدان التي يمكن أن تستفيد من موانئ العراق في نقل تجارتها مع سوريا,وكما تم ذكرها مفصلاً في الملحق (2).

[2]) وهي الاتفاقية التي نصت على فتح أسواق هذه الدول أمام الصادرات السورية , وقد استوعبت 42% من الحجم الاجمالي لها.

[3]) د. أثير داغر : التحديات الاقتصادية والتنموية التي تواجه سوريا ولبنان في ظل المتغيرات الإقليمية والدولية, مجلة الدفاع الوطني, العدد 309 , نيسان/2011, ص12-13.

النمو السلبي المتواصل في قيمة الصادرات للسنوات 2003 و 2004 و 2005 , وذلك بسبب تداعيات أزمة الصادرات, التي تم ذكرها آنفاً , إذ أنها وصلت الى (215.3663) مليون دولار عام 2005 بعد أن كانت قد سجلت (295.5856) مليون دولار في بداية المدة , أي بانخفاض مقداره (80.2193) مليون دولار . لكنها عادت لتسجل نمواً موجباً وبنسبة (204.4%) عام 2006 , إذ بلغت (655.5937) مليون دولار, وذلك بسبب ارتفاع أسعار النفط عالمياً , وكذلك جاء نتيجةً للاجراءات التي تم اتخاذها لتشجيع الصادرات, وأيضاً نتيجة لتوسيع التبادل التجاري مع هذه المجموعة من الدول , ومما يدل على ذلك نمو الصادرات السورية الى الاتحاد الاوربي لنفس العام (أي 2006) بنسبة (6.85%) فقط , إذ سجل ما قيمته (491.158) مليون دولار, بعد أن كانت في العام السابق له (أي 2005) قد سجل (459.655) مليون دولار. أما الاعوام 2007 و 2008 فقد تواصل النمو الايجابي في قيمة الصادرات لهذه المجموعة , إذ أنها سجلت [(740.9492) و (775.304)] مليون دولار, أي بنسبة (11.3%) و (4.6%) على التوالي , إلا أنها عادت لتسجل نمواً سالباً عام 2009 بنسبة (10.3%) إذ بلغت (695.474) مليون دولار, وذلك بسبب تداعيات الازمة المالية العالمية .

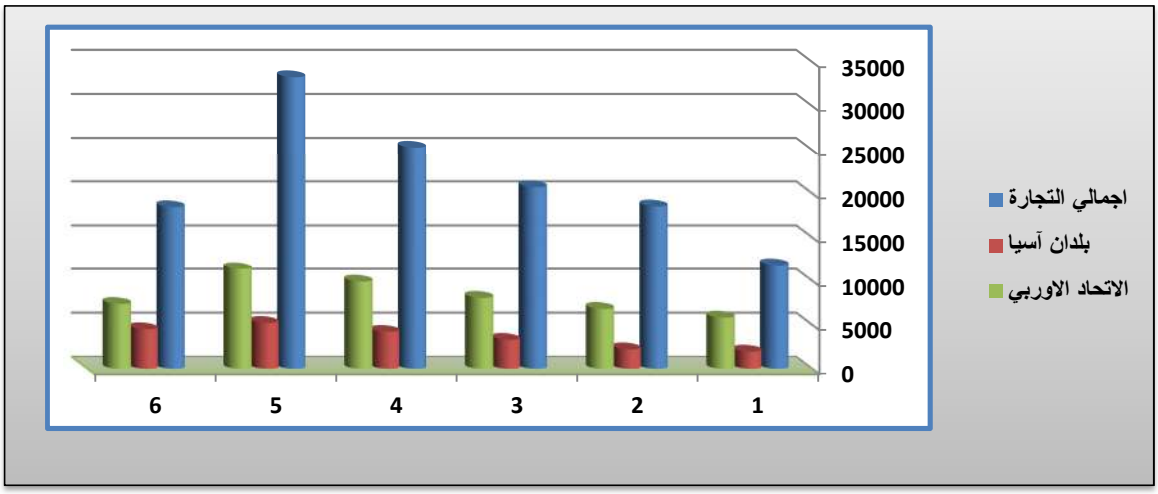
أما جانب الاستيرادات (الملحق2- B) فقد سجل نمواً موجباً في جميع أعوام المدة المذكورة , باستثناء عام 2009 . ففي حين كانت نسب النمو الموجب (17.6%),(19%) ,(31.7%), (31.3%),(28%) , للأعوام 2004- 2005- 2006- 2007- 2008 على التوالي , كان النمو سالباً بنسبة (14.3%) عام 2009 وأيضاً بسبب تداعيات الازمة المالية العالمية. ويرجع النمو المتزايد في قيمة الاستيرادات الى الانفتاح الاقتصادي والتجاري السوري , الذي استتبع زيادة في الطلب على سلع التجهيز اللازمة للاستثمار , وكذلك على السلع الوسيطة , فضلاً عن المستوردات من السلع التي لم يكن يسمح باستيرادها سابقاً.

وعند مقارنة التطور الحاصل في التجارة الخارجية لسوريا مع كل من البلدان الآسيوية المذكورة والاتحاد الاوربي خلال المدة 2004 -2009 , وكما يظهر في الشكل (29) , يتضح أن سوريا استطاعت أن تحافظ على بعض التوازن في تجارتها مع المجموعتين , مع وجود ميل تدريجي لصالح الدول الآسيوية على حساب الاتحاد الاوربي . فقد كانت حصص البلدان الآسيوية [(16.7%) ,(12%) ,(16%), (17%) ,(16%), (24.4%)] وللاتحـــاد الاوربـــي [(49%), (37%) ,(39%) ,(39%), (34%), (40%)] وذلك للأعوام 2004- 2005- 2006-2007-2008 - 2009 على التوالي[1].

[1]) تم استخراج النسب من قبل الباحث بالاعتماد على الاحصاءات الرسمية لتجارة سوريا الخارجية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء السوري للأعوام من2004 ولغاية 2009.http://www.cbssyr.org

الشكل(29)

حصة كل من بلدان آسيا* وبلدان الاتحاد الاوربي من التجارة الخارجية السورية للمدة 2004-2009 (مليون دولار)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الاحصاءات الرسمية لتجارة سوريا الخارجية على الموقع الالكتروني:
http://www.cbssyr.org
***) يقصد بها البلدان المستفيدة من تجارتها مع سوريا عبر موانئ العراق فقط والمذكورة بشكل تفصيلي في الملحق (2).**

ولإعطاء صورة أوضح عن اتجاه تطور حصة كل من المجموعتين من التجارة الخارجية لسوريا , يمكن استخراج نسبة الحصة الآسيوية من هذه التجارة الى حصة الاتحاد الاوربي منها وللمدة المذكورة ذاتها وكما في الجدول (35) والشكل (30) الآتيين: -

الجدول(35)

حصة البلدان الآسيوية الى حصة الاتحاد الاوربي ونسبتها من تجارة سوريا الخارجية للمدة 2004-2009

(مليون دولار)*

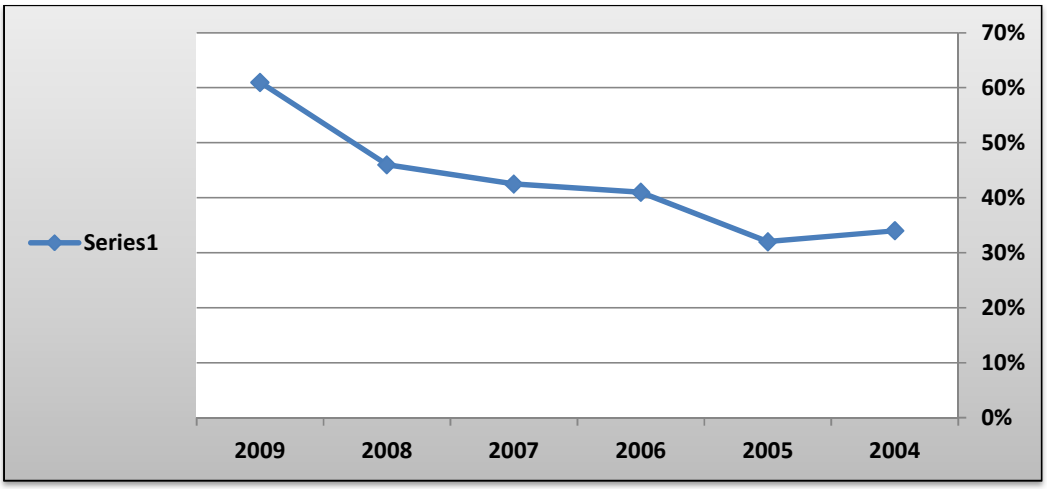
الكتلة / السنة	2004	2005	2006	2007	2008	2009
حصة البلدان الآسيوية	1973	2220	3296	4209	5214	4501
حصة الاتحاد الاوربي	5814	6815	8074	9917	11381	7378
النسبة	%34	%32	%41	%42.5	%46	%61

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على الاحصاءات الرسمية لتجارة سوريا الخارجية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء السوري للأعوام من2004 ولغاية 2009. http://www.cbssyr.org

***) تم تحويل قيم الصادرات من الليرة السورية الى الدولار حسب المتوسط السنوي لسعر الصرف الصادر عن مصرف سوريا المركزي وكالآتي: كل (1) دولار = [(48.65),(50),(50),(46.5),(46.7)] ليرة سورية للأعوام 2004-2005-2006-2007-2008 -2009 على التوالي. www.banquecentrale.gov.sy**

الشكل(30)

نسبة حصة البلدان الآسيوية الى حصة الاتحاد الاوربي من التجارة الخارجية لسوريا للمدة 2004- 2009



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المعطيات السابقة في الجدول (35).

يظهر من الشكل (30) ارتفاع الوزن النسبي المتواصل لحصة البلدان الآسيوية مقارنةً بحصة الاتحاد الاوربي من تجارة سوريا الخارجية , وذلك خلال الاعوام 2006- 2009 .

يتضح من التحليل السابق اتجاهات التطور الحاصل في تجارة سوريا الخارجية للمدة المذكورة , الذي يتضمن ازدياد قيمها المطلقة مع تحول تدريجي لصالح البلدان الآسيوية , إذ وصلت قيمة تجارتها مع هذه البلدان فقط عام 2008 الى ما يزيد على سبعة مليار دولار, مما يعطي مؤشراً على تنامي حجم التجارة العابرة (الترانزيت) التي يوفر لها الموقع الجغرافي للعراق مكاسب اقتصادية كبيرة ومتعددة , وهذا يعني ضمناً تزايد حجم البضائع التي يمكن نقلها عبر موانئ العراق , أي زيادة الطلب الكامن على خدمات هذه الموانئ لنقل تلك التجارة.

ثالثاً - التجارة الخارجية للأردن مع بلدان مختارة*.

يعد الانفتاح الاقتصادي أحد ابرز مرتكزات السياسة الاقتصادية الاردنية بشكل عام , والسياسة التجارية بشكل خاص ,ولاجل التغلب على ضيق السوق المحلي وتحسين القدرة التنافسية للشركات المحلية وتمكينها من النفاذ الى الاسواق العالمية , تبنى الاردن منذ عام 1989 برنامجاً لاصلاح نظام التجارة وإزالة القيود المفروضة عليها . وقد استطاع تعزيز علاقاته الاقتصادية والتجارية مع مختلف دول العالم من خلال

*) وهي البلدان التي يمكن أن تستفيد من موانئ العراق في نقل تجارتها مع الاردن,وكما تم ذكرها مفصلاً في الملحق (3).

الانضمام الى اتفاقيات تجارية دولية واقليمية وثنائية [**], وكان من أبرز العقبات التي واجهتها في هذا السبيل هي عدم توفر وسائل نقل منتظمة في المنطقة وبأسعار اقتصادية , وكذلك تشابه الهياكل الانتاجية بالنسبة للمنطقة العربية , وارتفاع أسعارها التصديرية مقارنة مع ما يتم استيراده من مناطق أخرى من العالم .

كذلك وبالرغم من اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الاوربي , والتي دخلت حيز التنفيذ في 2002 , إلا أن القطاع الخاص التصديري لم يستطع الاستفادة منها , بسبب العراقيل المتعلقة بالمواصفات والمقاييس ومعايير الجودة التي ساهمت بشكل كبير في الحد من القدرة على التصدير والوصول الى الاسواق الاوربية , مما تسبب بوجود عجز دائم في الميزان التجاري مع هذه الكتلة الاقتصادية [1]. الأمر الذي دفع باتجاه توسيع التبادل التجاري مع البلدان الآسيوية , سيما الهند والصين . الملحق (3) يبين تجارة الاردن الخارجية مع بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم بلدان الخليج العربي للمدة 2004- 2008 . ففي جانب الصادرات تم تحقيق نمواً متواصلاً خلال هذه المدة , فقد ارتفعت قيمة الصادرات الاردنية الى هذه البلدان عام 2005 بنسبة (26.5%) إذ سجلت (847.2) مليون دولار , بعد أن كانت بواقع (670.1) مليون دولار عام 2004 , ثم ارتفعت الى (1094.6) مليون دولار عام 2006 , أي بنسبة (29.2%), ثم الى (1426.7) مليون دولار عام 2007 بنسبة (30.3%) , ثم الى (2508.2) مليون دولار عام 2008 وبنسبة (76%) . وهذه النسب تظهر النمو المتزايد في قيمة الصادرات الى هذه البلدان.

أما جانب الاستيرادات , فقد سجلت (2584.6) مليون دولار عام 2005 بعد أن كانت بواقع (2030.5) مليون دولار عام 2004 , أي أنها ارتفعت بنسبة (27.3%) , ثم واصلت ارتفاعها الى (2625.6) مليون دولار , ثم الى (3666) مليون دولار , ثم الى (4731.6) مليون دولار , وذلك للأعوام 2006-2007-2008 , وبنسب (1.6%) و (39.6%) و (29%) على التوالي.

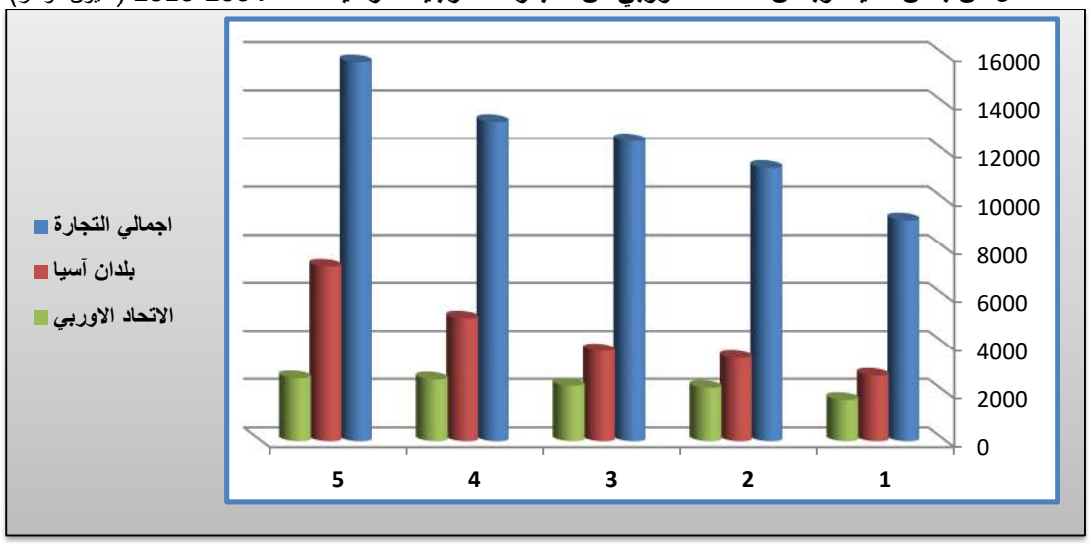
ويعكس النمو المتواصل لكل من الصادرات والاستيرادات التوسع في التجارة الخارجية الناجم عن سياسات الانفتاح الاقتصادي التي سعى الاردن الى تطبيقها خلال الاعوام الاخيرة . ويبين الشكل (31) اتجاه التطور في الوزن النسبي لتجارة الاردن مع البلدان الآسيوية قياساً بالقيمة الاجمالية لتجارته الخارجية , ومقارنة ذلك بتجارته مع الاتحاد الاوربي .

[**]) انضم الاردن الى اتفاقية الشراكة مع الاتحاد الاوربي, واتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى, واتفاقية منظمة التجارة العالمية, واتفاقية التجارة الحرة مع الولايات المتحدة الامريكية, واتفاقية المناطق الصناعية المؤهلة, وغيرها من الاتفاقيات الثنائية.

[1]) مأمون صيدم : مؤشرات التجارة الخارجية الاردنية للعام 2005 مقارنة مع العام 2004, غرفة تجارة عمان- وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية , عمان, 2006, ص11.

الشكل (31)

حصة كل من بلدان آسيا* وبلدان الاتحاد الاوربي من التجارة الخارجية الاردنية للمدة 2004-2010 (مليون دولار)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الاحصاءات الرسمية لتجارة الاردن الخارجية , دائرة الاحصاء العامة, الموقع الالكتروني: http://www.dos.gov.jo

***) يقصد بها فقط البلدان المستفيدة من تجارتها مع الاردن عبر موانئ العراق والمذكورة بشكل تفصيلي في الملحق (3).**

وتدلل هذه المؤشرات , وكما يبينها الشكل (31) , على طبيعة توجهات حركة التجارة الخارجية الاردنية , والتي أظهرت نمواً متزايداً في قيمها المطلقة والتي قد بلغت نحو (13013.5) مليون دولار* عام 2010 [1] , من ناحية , وزيادة الوزن النسبي لتجارتها مع البلدان التي يمكن أن تستفيد من موقع العراق لمرور تلك التجارة . لذا فإن ذلك يعدّ مؤشراً على حجم الطلب الكامن على خدمات النقل في العراق بصورة عامة , وموانئ العراق بصورة خاصة.

رابعاً - تجارة الاتحاد الاوربي (EU 27) مع بلدان مختارة*.[2]

تستحوذ تجارة الاتحاد الاوربي** , ككتلة (EU27), على الحصة الاكبر في أسواق التجارة العالمية إذا ما قورنت بحصة التجارة الوطنية لبلدان العالم الاخرى . فقد كانت حصته من الصادرات العالمية

---

*) تم تحويل القيمة من الدينار الاردني الى الدولار حسب المتوسط السنوي لسعر الصرف : لكل (1) دولار = (0.709) دينار أردني , احصاءات النقود والبنوك, 2010 . http://statisticaldb.cbj.gov.jo

[1]) دائرة الاحصاء العامة الاردنية, بيانات التجارة الخارجية لعام 2010, الموقع الالكتروني: http://www.dos.gov.jo

*) وهي البلدان التي يمكن أن تستفيد من موانئ العراق في نقل تجارتها مع الاتحاد الاوربي,وكما تم ذكرها مفصلاً في الملحق (4).

[2]) a - Louise Curran and Soledad Zignago : THE EVOLUTION OF EU AND ITS MEMBER STATES' COMPETITIVENESS IN INTERNATIONAL TRADE, European Commission,2009, PP 9-34.

b – مجموعة التقارير والاحصائيات المنشورة على موقع المفوضية الاوربية الالكتروني : http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations

**) يضم (27) بلداً , وهي حسب تأريخ انضمامها كالآتي: (بلجيكا , فرنسا , المانيا, ايطاليا , لوكسمبورغ , هولندا) 1957 , (الدانمارك , ايرلندا, بريطانيا) 1973 , (اليونان) 1981 , (البرتغال , أسبانيا) 1986 , (النمسا , فلندا , السويد) 1995 , (قبرص , ألجيك ,استونيا ,المجر , لاتفيا , لتوانيا , مالطا , بولندا , سلوفاكيا , سلوفينيا) 2004 , (رومانيا , بلغاريا) 2007 , ويبلغ مجموع سكان الاتحاد في عام 2010 نحو (497,456,009) نسمة. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php

السلعية عام 2009 قد بلغت (1526) مليار دولار, وبنسبة (16.2%) , كما بلغت حصته من الأستيرادات العالمية السلعية (1672.3) , وبنسبة (17.2%)[1]. وقد اعترضته صعوبات كبيرة في مواجهة المنافسة القاسية للاقتصادات الديناميكية الصاعدة , والتي برزت بعد انهيار الاتحاد السوفيتي , وسجلت حضوراً متنامياً في السوق العالمية , لعل من أبرزها الصين والهند وبلدان جنوب شرق آسيا , مما جعل الاقتصاد العالمي أكثر تعقيداً. وكان لتباين الخصائص الانتاجية لبعض البلدان الاعضاء في الاتحاد تأثير سلبي أضرّ في الأداء التجاري بوصفها اقتصاديات تتحيز نحو الأشكال الاخرى من التبادل التجاري.

لكن الاتحاد الاوربي (EU27) , ومن خلال تحليه بالمرونة العالية , استطاع مواصلة حضوره بقوة في الاسواق العالمية , وذلك عبر مواصلة الاستثمار للمستقبل كمفتاح للدفاع عن حصته في السوق , سيما في السلع ذات التقنية المركزة , فقد مكنهم ذلك من جذب الاسواق بالرغم من ارتفاع أسعارها مقارنة بما هو سائد في السوق العالمية , كما نجحت البلدان العشرة الأعضاء (المتباينة) من التطور باتجاه التقنية العالية والتجانس , فأصبحت من المجهزين الهامين لسلع الاستهلاك الوسيط , وكانت هذه المساهمة حيوية جداً في تعزيز قدرة منتجات القسم الآخر من الاعضاء على المنافسة في منتجاتها النهائية.

وكذلك فأن السياسة التجارية الخارجية المرنة للاتحاد الاوربي (EU27) , ومن خلال انفتاحها على الاقتصادات الفتية الصاعدة , سيما الآسيوية منها , قد جعلت من هذه الاقتصادات مصادر أكثر أهمية لصناعاته , وأن تصبح أكثر عولمة , ويستغل الانفتاح نحو بقية العالم لمكاملة تركيب إنتاجه بشكل أفضل.

عموماً أصبحت بلدان الجنوب تلعب دوراً رئيساً في تطوير التجارة الدولية , فبعد أن كانت دول الشمال تقود التجارة العالمية في المدة 1995- 2000 , وأسهمت بنصف النمو في الصادرات وثلاث أرباع النمو في الواردات على المستوى العالمي خلال تلك المدة , فإن دور الجنوب قد تصاعد بسرعة مذهلة منذ عام 2000 , ليبلغ إسهامه أكثر من ثلثي النمو في الصادرات , ونحو نصف الواردات على المستوى العالمي , وذلك خلال المدة 2000-2005 . لذا فقد تمخض هذا الواقع الجديد عن ولادة عدة شركاء تجاريين رئيسيين للاتحاد الاوربي (EU27) , أبرزهم من البلدان التي يمكن أن تنتفع من الموقع الجغرافي للعراق في عملية نقل تجارتها مع الاتحاد, وقد تم إعطائهم الأولوية في إستراتيجية السياسة التجارية العالمية للاتحاد عام 2006 .وسيتم التعريج على أهم هؤلاء الشركاء كما يأتي*: -

---

[1]) منظمة التجارة العالمية (WTO) الموقع الالكتروني :
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/tradebyregion_e.htm

*) وهي البلدان التي تم ذكرها بشكل تفصيلي في الملحق (4).

(1) الصين :

وهي التحدي الأكثر أهمية للسياسة التجارية الاوربية , إذ أضحت المصدر الأكبر في العالم , فقد نمت صادراتها السلعية للعالم من (195) مليار دولار عام 1999 , الى (593.3) مليار دولار عام 2004 , ثم ارتفعت الى (1202.3) مليار دولار عام 2009 , كما نمت استيراداتها السلعية من (165.2) مليار دولار عام 1999 , الى (561) مليار دولار عام 2004 , ثم ارتفعت الى (1005.6) مليار دولار عام 2009[1] .

تعدّ الصين ثاني أكبر شريك تجاري للاتحاد الاوربي (EU27) بعد الولايات المتحدة , ومصدر الاستيراد الاول له , إذ بلغت استيراداته من الصين عام 2009 نحو (299540.3) مليون دولار, وشكلت (17.9%) من إجمالي استيرادات الاتحاد , في حين بلغت صادراته لها للعام نفسه نحو (108218.2) مليون دولار, وشكلت (7.5%) من إجمالي صادراته , وقد ساهمت سوق الاتحاد المفتوحة بشكل كبير في نمو السوق الصيني , كما استفاد الاتحاد من هذا النمو . وتبنت المفوضية الاوربية سياسة (شراكة ومنافسة) , فقد قبل الاتحاد المنافسة القاسية للصين مقابل احترام الصين لحقوق الملكية الفكرية واتفاقيات منظمة التجارة العالمية (WTO) الاخرى . واعتمد الاتحاد قاعدة (النوعية – الكفاءة – الآمان) في تعزيز موقعه التنافسي , في حين اعتمدت الصين قاعدة (الكلفة المنخفضة) لتحقيق ذلك . ويؤيد بقوة انضمامها لمنظمة التجارة العالمية ويعتقد أن (WTO) بدون الصين لن تكون عالمية , لذا عدّ انضمامها عام 2001 خطوة هامة لتكامل المنظمة من ناحية , وإلزام الصين للسير ضمن إطار الضوابط التجارية الدولية من ناحية أخرى.

(2) اليابان:

وهو ثاني أكبر اقتصاد وطني في العالم , ويمثل (9%) من GDP العالمي في 2010 , ويحتل الترتيب السابع في سوق صادرات (EU27) إذ بلغت السلعية منها عام 2008 نحو (58954.01) مليون دولار, ويحتل الترتيب السادس في سوق استيراداته , والتي بلغت السلعية منها للعام نفسه نحو(110418.8) مليون دولار. كما يشكل (EU27) الترتيب الثالث في كل من صادرات واستيردات اليابان .

كما تربط بين كل من (EU27) واليابان شراكة اقتصادية إستراتيجية صلبة تسير نحو الازدهار , وتستند إلى أساسين , الاول التأكيد على التعاون في مجال حقوق الملكية الفكرية , والآخر الحوار من أجل التقليل من التعليمات غير الضرورية التي تعيق التجارة البينية.

أهم الاتفاقيات الثنائية هي :

[1]) منظمة التجارة العالمية (WTO) الموقع الالكتروني :
http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/tradebyregion_e.htm

- اتفاقية الاعتراف المتبادل التي دخلت حيز التنفيذ في عام 2002 , وتقضي بقبول تقييم الالتزام من قبل الطرفين.
- اتفاقية التعاون في النشاطات اللاتنافسية , وقد تم تبنيها عام 2003 لضمان أرضية ملائمة للتجارة والاستثمار لدى الطرفين عبر المعاملة الوطنية للغرباء .

(3) الهند :

وهي قوة اقتصادية عالمية , وأحد أسرع الاقتصاديات نمواً في العالم [*], ويتوقع أن تشكل ثاني أكبر اقتصاد في العالم في القرن الواحد والعشرين . وفي عام 2004 أصبحت من الشركاء الاستراتيجيين للاتحاد الاوربي (EU27) , وبالرغم من رغبة كل منهما في توسيع التبادل التجاري البيني , إلاَ أن التعرفة المرتفعة والحواجز الجمركية الاخرى مازالت تعيق تحقيق هذه الرغبة , لذا فإن كلاهما يسعى لتجاوز هذه العوائق عبر اتفاقية التجارة الحرة (FTA) بين الطرفين التي انطلقت مفاوضاتها في 2007, فضلاً عن خطة العمل (الهندية الاوربية) المشتركة التي وضعت منذ عام 2005. وقد احتلت الهند في عام 2009 الترتيب الثامن في سوق صادرات (EU27) , إذ بلغت نحو (36439.52) مليون دولار, في حين احتلت , للعام ذاته , الترتيب العاشر في سوق استيراداته , والتي بلغت (35409.79) مليون دولار.

(4) مجموعة (ASEAN)[**]:

وهي رابطة شعوب شرق آسيا , وتضم عشرة أعضاء من الاقتصادات الصاعدة . وتعدّ , كمجموعة الشريك الثالث الأكبر للاتحاد الاوربي(EU27) بعد الولايات المتحدة والصين , ويتوقع أن يمثل الناتج المحلي لها ما نسبته (2%) من مجموع الناتج المحلي العالمي بحلول عام 2020 [1]. وقد وصل حجم التبادل التجاري السلعي بين المجموعة والاتحاد في عام 1999 نحو (97.2) مليار دولار, ثم ارتفع الى (192.9) مليار دولار عام 2008 , ثم انخفض في عام 2009 الى (159.2) مليار دولار بسبب الازمة المالية العالمية . وكان قد تم إعطائها الأولوية في استراتيجية (EU27) لتجارته الخارجية العالمية عام 2006 . وبعد أن أثبتت المفاوضات صعوبتها بشأن اتفاقية التجارة الحرة (FTA) بين الطرفين , أعطت هذه المجموعة الضوء الأخضر للجنة المتابعة بإجراء المفاوضات

[*]) يبلغ عدد سكانها أكثر من مليار نسمة , مع معدل نمو اقتصادي سنوي (10.8%).

**) وهي اختصار لعبارة (Association of Southeast Asian Nations) , والتي تمثل رابطة شعوب شرق آسيا. تأسست عام 1967 بخمسة أعضاء , هم (اندونيسيا , ماليزيا , سنغافورة , الفلبين , تايلند) , ثم انضم إليها بعد ذلك كل من (بوروني , فيتنام , كمبوديا , ميانمار , لاوس) , ليصبح عدد أعضائها عشرة.

[1]) Houssein Boumellassa , Yvan Decreux , and Lionel Fonel Fontagne : Economic impact of a potential Free Trade Agreement (FTA) between the EUROPEAN and ASEAN , commission of the European Union – Directorate General for Trade ,2006 , P25.

الفردية . وقد بدأت بسنغافورة , والتي تمثل بوابة المصدرين الاوربيين الى (580) مليون مستهلك , وذلك في آذار عام 2010 , ثم أعقبتها ماليزيا في النصف الثاني من السنة.

فضلاً عن هذه البلدان والكتل الاقتصادية المذكورة , فإن للاتحاد الاوربي العديد من الشركاء التجاريين الأساسيين المنضوين تحت قائمة البلدان التي يمثل لها الطريق التجاري عبر العراق خياراً اقتصادياً . والملحق (4) A,B يبين تطور التبادل السلعي بين كل من هذه البلدان و (EU27) للمدة من 1999 ولغاية 2009.

يوضح الملحق (4 - A) تطور صادرات (EU27) الى هذه البلدان خلال المدة المذكورة , فقد سجلت (350314.9) مليون دولار عام 2005 , بعد أن كانت بواقع (183998.6) مليون دولار في عام 1999 , ثم حققت نمواً بنسبة (10.3%) عام 2006 لتسجل (386427.2) مليون دولار , ثم واصلت نموها في العامين التاليين بنسبة (17.8%) و (6.9%) لتسجل [(455318.5) و (486679.2)] مليون دولار على التوالي , إلا أن قيمتها قد هبطت في العام 2009 , بسبب الازمة المالية العالمية , بنسبة (- 14.6%) أي بقيمة (415604.3) مليون دولار.

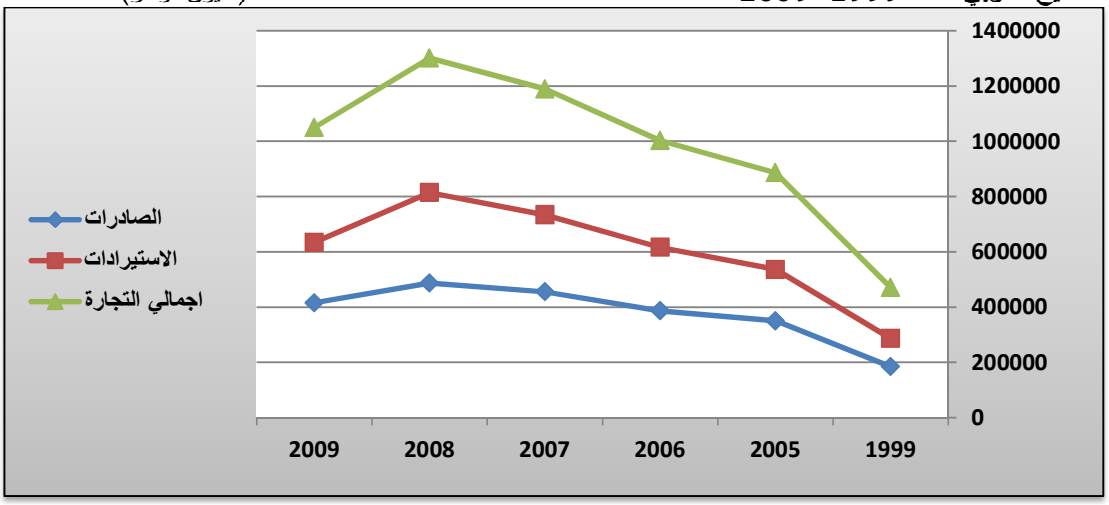
كما يوضح الملحق (4 - B) تطور استيرادات (EU27) من هذه البلدان خلال المدة المذكورة , فبعد أن كانت عام 1999 بواقع (286293.1) مليون دولار, ارتفعت الى (536110.1) مليون دولار عام 2005 ثم سجلت ارتفاعات متواصلة في الاعوام 2006- 2007- 2008 وبنسبة (15%) و(19%) و(11%) لتسجل [(616279.9) و(734135.7) و(814551.1)] مليون دولار على التوالي , ثم سجلت انخفاضاً بنسبة (- 22%) في عام 2009 لتهبط قيمتها الى (634564.3) مليون دولار, ويفسر ذلك أيضاً بسبب الازمة المالية العالمية.

كما يوضح الشكل (32) ما ورد في التحليل أعلاه ويظهر من خلاله اتجاه تطور كل من الصادرات والاستيرادات مع إجمالي التجارة للمدة المذكورة , إذ يتضح أن الاتجاه العام يسير نحو توسيع التبادل التجاري , وبشكل متواصل , باستثناء عام 2009 . ويعطي ذلك انطباعاً عن التغير الحاصل في خارطة التجارة العالمية , والذي دفع بالاتحاد الاوربي للتكيف مع المنافسين الجدد بمرونة عالية , مستثمراً النمو المتسارع في اقتصاداتها في تحقيق الانفصال الجزئي عن تأثيرات التباطؤ في الاقتصاد الأمريكي.

الشكل (32)

تطور التجارة السلعية بين (EU27) وبلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا ومعظم بلدان الخليج العربي للمدة 1999 -2009

(مليون دولار)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على معطيات الملحق (4) B,A.

تؤشر اتجاهات التطور لتجارة الاتحاد الاوربي مع هذه البلدان الى انحياز خارطة التجارة العالمية لصالح خطوط التجارة عبر العراق , فقد ارتفعت قيمة هذه التجارة من (470292) مليون دولار عام 1999 الى (1301230) مليون دولار عام 2008 , أي أنها قد ارتفعت بنسبة (176.7%) خلال هذه المدة , وإذا ما قورنت بسنة الانخفاض 2009 سيكون الارتفاع بنسبة (123.3%) , في حين كان الارتفاع في قيمة تجارة الاتحاد مع العالم من (1520) مليار دولار عام 1999 الى (3198.3) مليار دولار عام 2009 , أي بنسبة (110.4%) , ومن الواضح أنها أقل من النسبة السابقة , وهذا يعني أن نسبة النمو في تجارة الاتحاد مع هذه البلدان قد فاقت نسبة النمو في تجارته مع العالم للمدة ذاتها , وهذا ما يؤيد التحيز المذكور آنفاً . إن ما يمكن أن يوفره مرور هذه التجارة عبر العراق من وفورات مالية واقتصادية لهذه البلدان سيكون شرطاً ضرورياً لجعل هذه التجارة تمثل طلباً على النقل في العراق وموانئه البحرية , لكنه لن يكون شرطاً كافياً لاستثمار ميزة الموقع الجغرافي , إذ أن هذا الطلب سيبقى كامناً , وأن استخراجه من مكامنه وتحوله الى طلب فعال سيكون مرهوناً بما يتم إنجازه من المتطلبات الكمية والنوعية الكفيلة بتلبية رغبات الناقلين.

خامساً - بلـــــدان أخــرى.

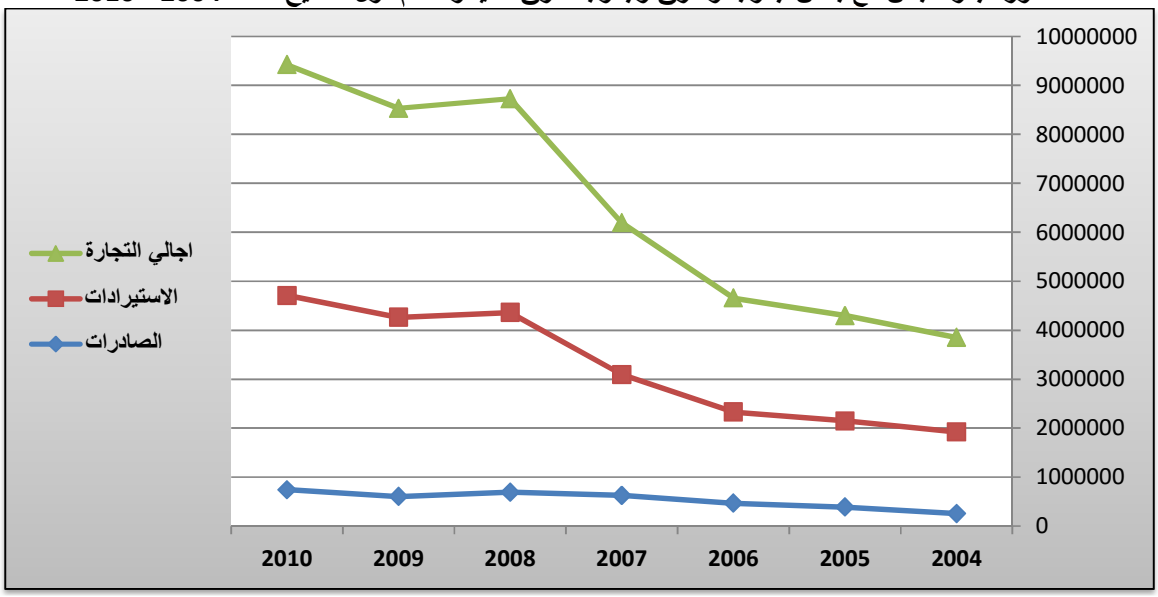
فضلاً عن البلدان آنفة الذكر , فإن هناك بلدان أخرى يمكنها الحصول على ميزات تجارية بإتباع الخط التجاري عبر العراق في نقل تجارتها الخارجية , لكن بدرجة أقل . وتتمثل في كل من لبنان والولايات المتحدة وكندا, وذلك في تجارتها مع بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا واستراليا ومعظم بلدان الخليج العربي , وذلك إذا ما قورن بالخط الملاحي عبر قناة السويس , وستكون المقارنة أكثر وضوحاً بالنسبة الى

الولايات المتحدة وكندا إذا ما تم مقارنة المرور عبر العراق بالخط الملاحي حول رأس الرجاء الصالح , سيما سفن أعالي البحار العملاقة التي يتعذر مرورها عبر هذه القناة . ويمكن الوقوف على قيمة التجارة لهذه البلدان من خلال ملاحظة الملاحق (5) و (6 – A و B) و (7) والتي تبين قيمة التجارة لأبرز هذه البلدان ولمدد زمنية مختارة , وكذلك الأشكال (33) و (34) و (35) توضح تطور تلك التجارة خلال هذه المدد.

الملحق (5) يظهر نمو تجارة لبنان مع بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج للمدة 2004– 2010 , فقد حققت كل من الاستيرادات والصادرات نمواً ايجابياً على امتداد هذه المدة , باستثناء عام 2009 إذ سجلت هبوطاً طفيفاً بسبب الأزمة المالية العالمية لتعود للارتفاع عام 2010 الذي وصل فيه إجمالي تجارتها مع هذه البلدان الى أكثر من (4.710) مليار دولار. والشكل (33) يبين تطور نمو تجارة لبنان مع هذه البلدان خلال المدة المذكورة بوضوح.

الشكل (33)

تطور تجارة لبنان مع بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج للمدة 2004– 2010

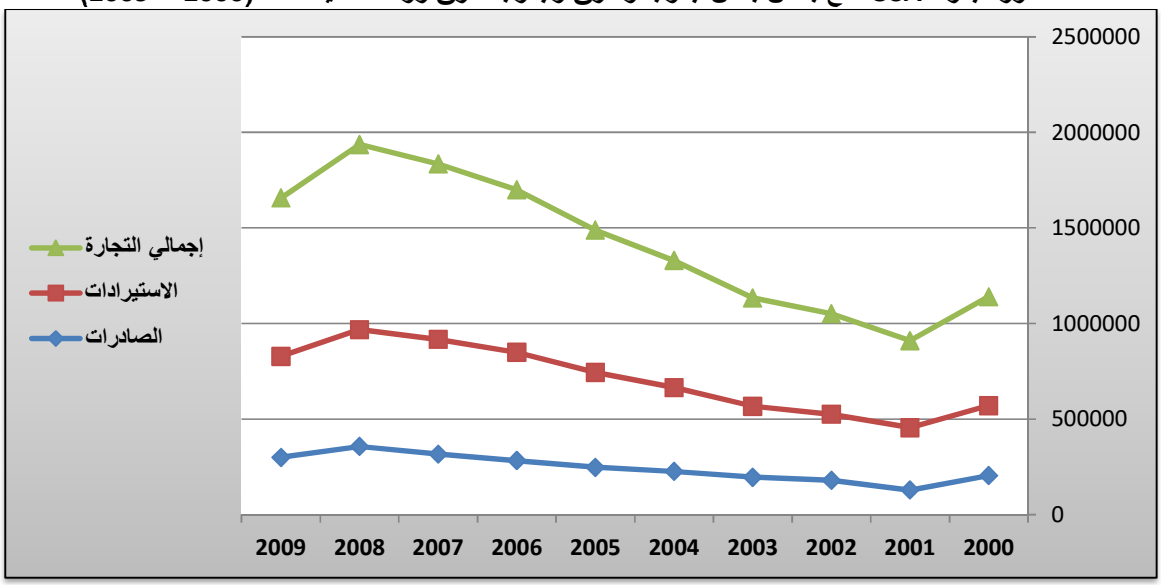


المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على معطيات الملحق (5).

أما الملحق (6) A و B فإنه يبين تطور تجارة الولايات المتحدة مع بعض بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم بلدان الخليج العربي للمدة (2000 – 2009) , إذ باستثناء عام 2009 فقد حققت نمواً موجباً متواصلاً اعتباراً من عام 2002 لتبلغ أعلى مستوىً لها في عام 2008 والذي بلغ فيه إجمالي قيمة تجارتها مع هذه البلدان أكثر من (967.791) مليار دولار. ويوضح الشكل (34) بجلاء التطور الحاصل في نمو تجارة الولايات المتحدة مع هذه البلدان خلال المدة المذكورة.

الشكل (34)

تطور تجارة USA مع بعض بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق ووسط آسيا للمدة (2000 – 2009)

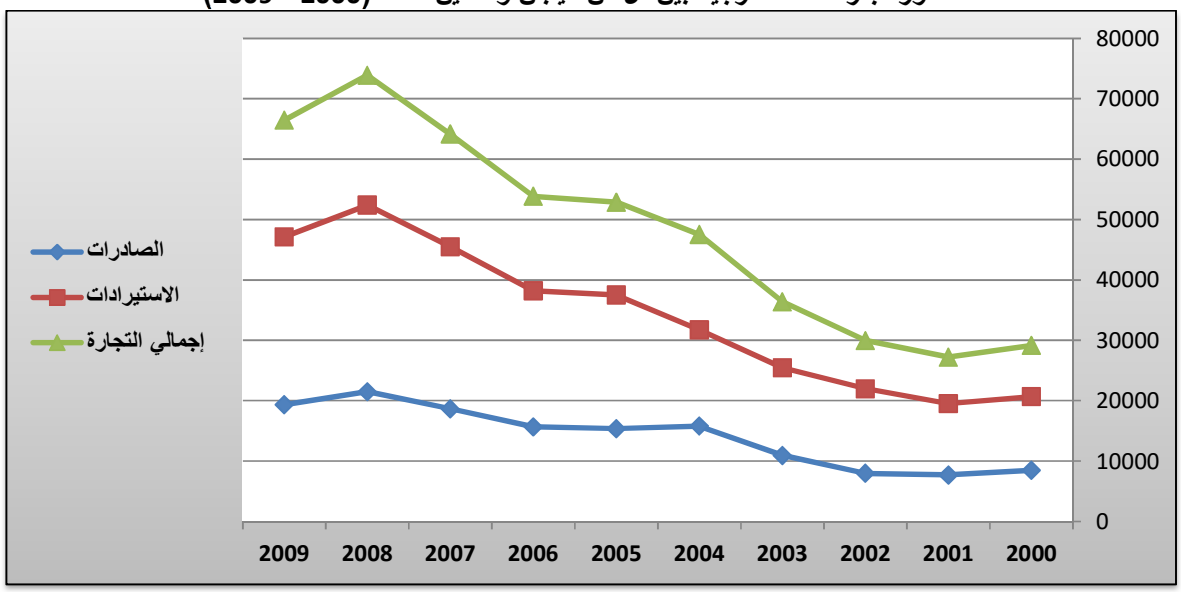


المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على معطيات الملحق (6).

أما الملحق (7) فإنه يبين تطور تجارة كندا مع كل من اليابان والصين للمدة (2000 – 2009) , فقد كانت تطورات النمو فيها تشابه ما شهدته الولايات المتحدة للمدة ذاتها , إذ أنها وباستثناء عام 2009 حققت نمواً موجباً متعاقباً اعتباراً من عام 2002 لتبلغ أعلى مستوً لها في عام 2008 الذي بلغ فيه إجمالي قيمة تجارتها مع هذين البلدين نحو (73.693) مليار دولار. الشكل (35) يوضح ذلك التطور الحاصل في نمو تجارة كندا مع هذه البلدان خلال الفترة المذكورة.

الشكل (35)

تطور تجارة كندا الخارجية بين كل من اليابان والصين للمدة (2000 - 2009)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على معطيات الملحق (7).

مما سبق أعلاه يتضح أن مؤشرات التجارة للبلدان التي يمكن أن تستفيد في تجارتها من الخط التجاري عبر العراق , وخلال السنوات المذكورة , تدلل على وجود شراكات استراتيجية متنامية بعيدة المدى تربط فيما بينها , وتلك الشراكات مبنية على أسس حقيقية , قد جاءت نتيجةً لتغيرات بنيوية في اقتصاداتها , وتقوم على التكامل والمنفعة المتبادلة . كما تظهر تلك المؤشرات اتجاهات النمو المتزايدة في تلك التجارة والتي فتحت آفاقاً جديدة للتبادل التجاري الدولي بما ينسجم مع مفاهيم العولمة واتفاقيات منظمة التجارة العالمية , ورسمت صورة مختلفة لخارطة التجارة العالمية ومتحيزة باتجاه هذه البلدان بتحقيقها الزيادة المطلقة والنسبية في قيمتها وبشكل متواصل , وهذا بدوره يعني زيادة الطلب الكامن على خدمات النقل المتعلق بالتجارة الدولية في العراق بصورة عامة , وموانئه بصورة خاصة , بصفتها البوابة التي ستمر عبرها تلك التجارة.

من خلال المعلومات السابقة يمكن تحديد القيمة الاجمالية لتجارة البلدان التي يتيح لها النقل عبر موانئ العراق فرص تحقيق وفورات مالية واقتصادية في حال تهيئة الشروط الضرورية لذلك . الجدول (36) يبين إجمالي قيمة هذه التجارة لبعض الأعوام : -

الجدول (36)

قيمة تجارة الترانزيت التي يمكن أن تمر عبر موانئ العراق للمدة 2006- 2008 *

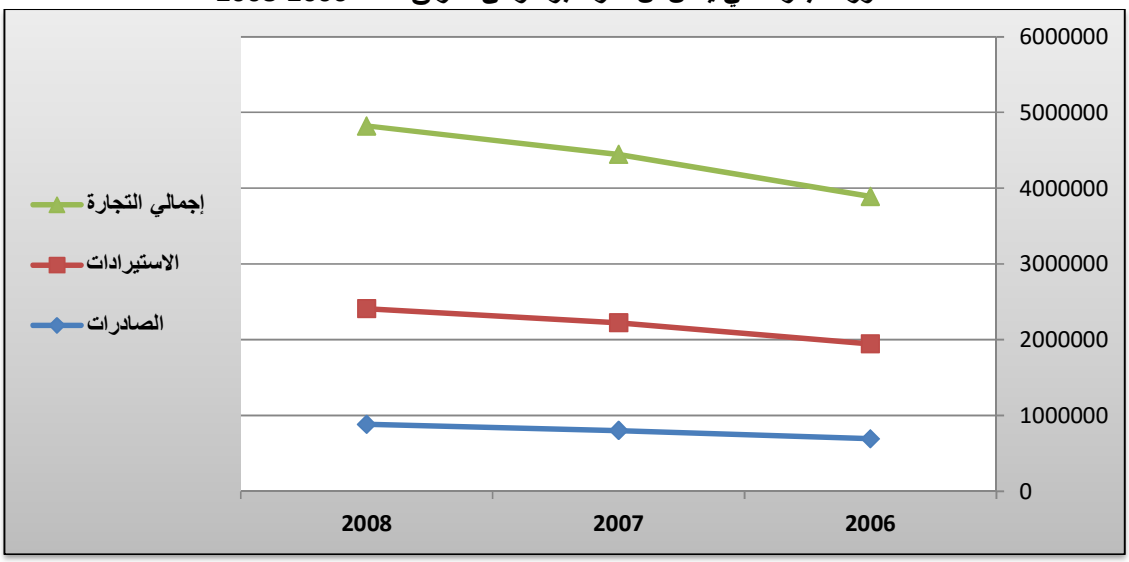
السنة	القيمـــة (مليون دولار) قيمة الصادرات	قيمة الاستيرادات	إجمالي قيمة التجارة
2006	692756	1253055	1945811
2007	801632	1421753	2223385
2008	883673	1526885	2410558

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الملاحق (1 و A2 و B2 و 3 و 4 A و B4 و5 وA6 وB6 و7).

***) تم الاقتصار على هذه السنوات لتوفر بياناتها لجميع البلدان المعنية.**

الجدول (36) يبين قيمة التجارة بين هذه البلدان للمدة 2006-2008 , ويظهر من الجدول أن القيمة الاجمالية لهذه التجارة وصلت الى (2223385) مليون دولار في عام 2007 بعد أن كانت بواقع (1945811) مليون دولار في عام 2006 , أي أنها حققت نمواً موجباً بنسبة (14.3%) خلال العام المذكور. ثم بلغت هذه القيمة نحو (2410558) مليون دولار في عام 2008 , أي أن النمو المتحقق خلال هذا العام كان بنسبة (8.4%) . الشكل (36) يظهر تطور هذه التجارة خلال المدة المذكورة بوضوح.

الشكل (36)
تطور التجارة التي يمكن أن تمر عبر موانئ العراق للمدة 2006-2008



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول (36).

يظهر جلياً من الشكل (36) نمو الصادرات خلال الأعوام المذكورة , وكذلك نمو الاستيرادات وبنسبة أكبر , وبالتالي نمو إجمالي التجارة التي يمكن أن تمر عبر موانئ العراق خلال هذه المدة . وهو ما يمكن عدّه مؤشراً واضحاً على تنامي حجم الطلب الكامن على موانئ العراق.

سادساً - كمية تجارة الترانزيت التي يمكن أن تمر عبر موانئ العراق:

لتحويل القيم التي تم الحصول عليها لهذه التجارة الى كميات بغية تحديد حجم الطلب الكامن على موانئ العراق بالطن , فإنه يمكن الاستفادة من (أنموذج تحويل القيمة الى كمية) الذي تم استخدامه من قبل منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD)[1]• , في الدراسة التي أجرتها عام 2005 , لغرض تحويل تدفقات القطاعات الاقتصادية من القيمة النقدية الى الكمية . وبالرغم من أن نطاق هذه المنظمة لا يسمح بتغطية كل التبادلات التجارية في منطقة كبيرة تضم كل هذا العدد من البلدان بقدر تعلق الأمر بأوربا, إلا أنها عدّت في التحليل أن المنطقة الكبيرة تشكلت من بلدان أوربية (المملكة المتحدة وألمانيا وفرنسا وإيطاليا), وبلدان آسيوية (تتضمّن اليابان والصين وكوريا), و(الولايات المتّحدة) كممثل لأمريكا الشمالية , والشرق الأوسط (تضمّن إيران والسعودية ومصر) , وعدّ العراق معني بالشرق الأوسط . وتم تقييم قاعدة البيانات المستخدمة بالدولار بالأسعار الجارية , ثم تم تحويلها الى الأسعار الثابتة بعدّ عام 2004 سنة أساس .

•) *منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية* (*Organization for Economic Co-operation and Development*): واختصارها OECD هي منظمة دولية مكونة من مجموعه من البلدان المتقدمة التي تقبل مبادئ الديمقراطية التمثيلية واقتصاد السوق الحر. نشأت في سنة 1948 عن منظمة التعاون الاقتصادي الأوروبي ،للمساعدة على إدارة خطة مارشال لإعادة ‘عمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية. وبعد مدّة تم توسيعها لتشمل عضويتها بلدان غير أوربية، وفي سنة 1960 تم إصلاحها لكي تكون منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية , تضم الآن (30) عضواً , منهم (24) بلداً أوربيا فضلاً عن اليابان وكوريا الجنوبية واستراليا ونيوزيلندا والمكسيك وتشيلي. http://www.oecd.org .

وتناولت الدراسة تحليل سلوك القيمة الى الكمية لكل من منتجات الزراعة والصناعة والتعدين (عدا النفط) , وتم افتراض تقديرات النسب المتعلقة بالشرق الأوسط هي تقديرات النسب للعراق , وكانت للأعوام 2006 و 2007 و2008 كالآتي : -

جدول (37)
نسبة القيمة الى الكمية لصادرات و استيرادات منتجات الزراعة والتعدين والصناعة لأعوام مختارة
(ألف دولار لكل طن بالأسعار الثابتة لسنة الأساس 2004)

السنة	الصادرات				الاستيرادات			
	المنتجات الزراعية							
	الشرق الأوسط	أوربا	آسيا	أمريكا	الشرق الأوسط	أوربا	آسيا	أمريكا
2006	1.549	1.026	2.310	1.310	0.278	0.288	0.459	0.085
2007	1.537	1.026	2.274	1.310	0.281	0.286	0.474	0.085
2008	1.526	1.026	2.241	1.310	0.285	0.283	0.487	0.085
2015	1.460	1.026	2.043	1.310	0.306	0.267	0.567	0.085
2020	1.422	1.026	1.930	1.310	0.318	0.258	0.613	0.085
2025	1.390	1.026	1.833	1.310	0.329	0.250	0.652	0.085
2030	1.361	1.026	1.748	1.310	0.338	0.243	0.686	0.085
2035	1.336	1.026	1.672	1.310	0.346	0.237	0.716	0.085
	منتجات التعدين							
2006	0.599	0.659	0.696	0.442	0.505	0.505	0.505	0.505
2007	0.592	0.659	0.696	0.422	0.505	0.505	0.505	0.505
2008	0.586	0.659	0.696	0.402	0.505	0.505	0.505	0.505
2015	0.574	0.659	0.696	0.367	0.505	0.505	0.505	0.505
2020	0.574	0.659	0.696	0.367	0.505	0.505	0.505	0.505
2025	0.574	0.659	0.696	0.367	0.505	0.505	0.505	0.505
2030	0.574	0.659	0.696	0.367	0.505	0.505	0.505	0.505
2035	0.574	0.659	0.696	0.367	0.505	0.505	0.505	0.505
	المنتجات الصناعية							
2006	0.702	1.312	0.267	0.528	3.319	3.954	1.595	4.409
2007	0.691	1.283	0.261	0.528	3.306	3.942	1.595	4.383
2008	0.680	1.256	0.256	0.528	3.295	3.930	1.595	4.359
2015	0.615	1.096	0.222	0.528	3.224	3.863	1.595	4.215
2020	0.578	1.004	0.203	0.528	3.184	3.824	1.595	4.132
2025	0.547	0.926	0.186	0.528	3.149	3.791	1.595	4.062
2030	0.519	0.857	0.172	0.528	3.119	3.762	1.595	4.000
2035	0.494	0.796	0.159	0.528	3.092	3.736	1.595	3.945

Source: Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, IRAQI TRANSPORT MASTER PLAN (ITMP), FINAL - July 2005,PP78-84.

باعتماد النسب الواردة في الجدول (37) فإن كمية الطلب الكامن على موانئ العراق لغرض تجارة الترانزيت التي كان يمكن أن تمر عبرها لبعض الأعوام السابقة , والتي يتوقع مرورها مستقبلاً ستكون كما في الجدول (38) الآتي : -

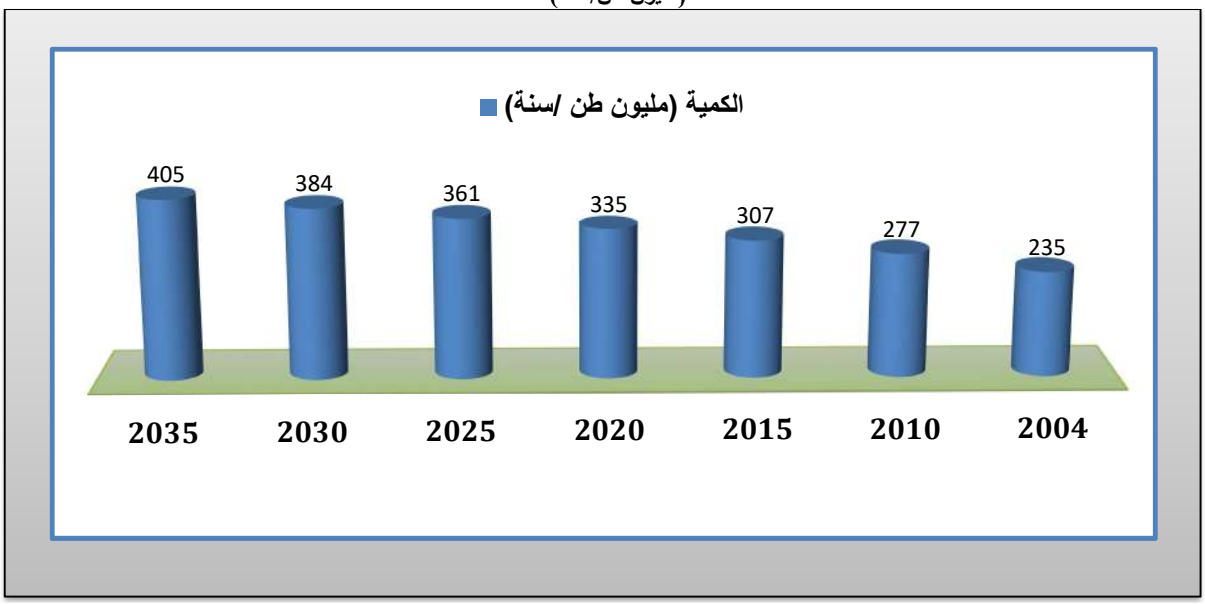
جدول (38)
كمية بضائع الترانزيت المتوقع مرورها عبر موانئ العراق لسنوات مختارة (مليون طن)

السنة	2004	2010	2015	2020	2025	2030	2035
الكمية	234,9	276,6	307,3	335,1	360,6	383,7	404,6

Source: Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, IRAQI TRANSPORT MASTER PLAN-Executive Summary, (ITMP) A joint Project between Iraqi Government & Italian Government , October 2005, P14.

يتضح من الجدول (38) ارتفاع حجم الطلب الكامن على موانئ العراق من (234.9) مليون طن في عام 2004 الى (276.6) مليون طن عام 2010 , وكذلك تزايد حجم الطلب الكامن المتوقع للأعوام القادمة ليرتفع الى [(307.3) و(335,1) و(360.6) و(383.7) و(404.6)] مليون طن للأعوام 2015 – 2020 – 2025 – 2030 – 2035 على التوالي . الشكل (37) يبين اتجاه التطور الحاصل والمتوقع في حجم هذا الطلب خلال المدة المذكورة.

الشكل (37)
تطور حجم الطلب الكامن المتوقع على موانئ العراق لتجارة الترانزيت لسنوات مختارة للمدة 2004- 2035
(مليون طن/سنة)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول (38).

من ذلك نستطيع أن ندرك وبشكل ملموس أهمية موانئ العراق في التجارة العالمية , وإن حجم واتجاهات تطور هذه التجارة ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار عند اتخاذ القرار بتأهيل أو تطوير الموانئ الحالية أو بإنشاء موانئ جديدة , وكذلك في تحديد طاقاتها الاستيعابية ومتطلباتها الكمية والنوعية والمرافق الأخرى المتعلقة بها, وهذا ما سيتم التصدي لدراسته في الفصل اللاحق.

الفصل الرابع

المتطلبات الكمية والنوعية

لتعزيز القدرة التنافسية

لموانئ العراق

المبحث الاول: عرض السيناريوهات الممكنة .

المبحث الثاني: المتطلبات الكمية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.

المبحث الثالث : مبررات التوسع في مشاريع الموانئ والقناة الجافة وردم الفجوة في ظل وضع الاقتصاد العراقي الراهن .

المبحث الرابع : المتطلبات النوعية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.

الفصل الرابع

المتطلبات الكمية والنوعية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق

Quantitative and Qualitative Requirements to Enhance the Competitiveness of Iraqi Ports

تمهـــــيد:

من خلال دراسة حالة موانئ العراق في الفصلين السابقين قد برز عاملان رئيسان , يلعبان دور رئيس في تحديد المتطلبات اللازمة لتعزيز قدرتها التنافسية , أحدهما سلبي , والآخر إيجابي . أما السلبي فيتمثل بما شهدته هذه الموانئ في العقود الأخيرة من تراجع كبير , وبمختلف الجوانب , في جاهزيتها لممارسة أنشطتها المختلفة , وجعلها تعجز عن القيام حتى بوظائف الجيل الاول من الموانئ , وذلك في الوقت الذي شهدت فيه الموانئ المنافسة في المنطقة طفرة كمية ونوعية رفعت بعضها الى خصائص الجيل الخامس , مما خلق فجوة كبيرة فيما بينها , الامر الذي استلزم التخطيط لإنجاز خطوات كبيرة ومتسارعة لغرض رفع القدرة التنافسية ومواكبة التطورات الحاصلة في هذا المجال , وعدم الاكتفاء بالنمو الطبيعي الذي يمكنها تحقيقه .

وأما العامل الايجابي فيتمثل بالتغير الذي طرأ على خارطة التجارة العالمية في المدة التي أعقبت انهيار الشيوعية , وذلك بظهور بلدان جنوب وجنوب شرق آسيا كلاعب رئيس في سوق التجارة العالمية , مما أعاد الخليج العربي بصورة عامة , وموانئ العراق بصورة خاصة الى الصدارة من حيث الأهمية الإستراتيجية في خارطة التجارة العالمية , وهذا ما يملي على العراق القيام بانجازات تتناسب وهذه الأهمية العالمية وبما يمكنه من الاضطلاع بدوره المناسب في نقل التجارة العالمية . من الواضح أن العاملين كليهما يدفعان بالاتجاه نفسه نحو ضرورة الإسراع بتحقيق طفرات كمية ونوعية لتغيير واقع الموانئ بما يتناسب والمتغيرات الجديدة.

إن ما سيوفره قيام العراق بهذا الدور من مصادر جديدة ومستدامة للدخل , سيكون منسجماً مع سعيه في تنويع مصادر الثروة , فضلاً عن المكاسب الاقتصادية العديدة الاخرى وذلك بتحقيق الاستقرار الاقتصادي وتصحيح الإختلالات الهيكلية التي يعاني منها الاقتصاد العراقي , وما يمكن أن يشكله من قاطرة تعمل على سحب وتحريك قطاعات الاقتصاد الاخرى باتجاه التكامل والانسجام مع توجهات الاقتصاد العالمي . وهذا من شأنه إعطاء انطباعاً عن الجدوى الاقتصادية للاستثمار في موانئ العراق والمشاريع المرتبطة بها , وضرورة توفير الاستثمارات اللازمة للنهوض بها , سواء أكانت عبر الاستثمار الأجنبي المباشر , أم الاستثمارات المحلية , أم سواهما من أساليب الاستثمار المتاحة بما ينسجم والمصلحة الوطنية.

ولمعالجة هذا الموضوع سيتم تناول السيناريوهات الممكنة بخصوص مستقبل موانئ العراق, والتي تستهدف تعزيز قدرتها التنافسية , ليتم بعد ذلك التعرض لأبرز المتطلبات الكمية والنوعية اللازم توفيرها لتحقيق هذا الغرض . وسيكون ذلك حسب المحاور التالية : -

المبحث الاول: عرض السيناريوهات الممكنة .

المبحث الثاني: المتطلبات الكمية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.

المبحث الثالث : مبررات التوسع في مشاريع الموانئ والقناة الجافة وردم الفجوة في ظل وضع الاقتصاد العراقي الراهن .

المبحث الرابع : المتطلبات النوعية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.

المبحث الاول

عرض السيناريوهات الممكنة *

View the Possible Scenarios

تواجه موانئ العراق عدة سيناريوهات مستقبلية ممكنة , يمكن تلخيصها بالآتي : -

أولاً: تأهيل الموانئ الحالية مع قليل من التطوير.

ثانياً : تطوير الموانئ الحالية.

ثالثاً : إنشاء ميناء الفاو الكبير بدون تطوير الموانئ الحالية.

رابعاً : إنشاء ميناء الفاو الكبير مع تطوير الموانئ الحالية.

وللوقوف على ألملامح الرئيسة لهذه السيناريوهات ونتائجها المحتملة سنعرض لكل منها , وباختصار شديد, كالآتي** : -

أولاً : السيناريو الاول: تأهيل الموانئ الحالية مع قليل من التطوير.

1. الإجراءات المعتمدة :

أ- تأهيل وتطوير بسيط لمينائي أبو فلوس والمعقل للتعامل مع التجارة المحلية بواسطة الجنائب والسفن الصغيرة.

ب- يكون تعامل ميناء أم قصر مع التجارة الخارجية وزيادة طاقاته لتصل إلى (10-11) مليون طن سنوياً.

ت- يتعامل ميناء خور الزبير مع المنتجات الصناعية .

ث- ليس هنالك تطوير للطرق الرابطة بين الموانئ والمدن وكذلك للسكك الحديدية .

2. النتائج المحتملة :

أ- سوف تكون أمكانية المناولة في الموانئ العراقية بحدود (16) مليون طن , بينما تبقى (38) مليون طن , منها (11) مليون طن بضائع اعتيادية و(27) مليون طن حاويات بحلول عام 2018 , كما أنه

*) معظم الأرقام والتقديرات المذكورة في هذا المبحث مبنية على أساس تقديرات حجم التجارة المتوقع المذكورة في الفصل السابق.

**) تم تحديد قيمة التكاليف للسيناريوهات المذكورة بعملة (اليورو) , كونها قدرت من قبل دراسة مجموعة الشركات الايطالية في الأساس بهذه العملة. وكان سعر صرف اليورو مقابل الدولار سنة إعداد الدراسة [كل (1) يورو = (1.4708) دولار] (European Central Bank , reference exchange rate us Dollar/Euro. statistical data. http://www.sdw.ecb.europa.eu).

سيكون المتبقي بحدود (91) مليون طن , منها (24) مليون طن بضائع اعتيادية و(67) مليون طن حاويات بحلول عام 2038 , وهذه لايمكن مناولتها بالموانئ العراقية وسوف تأتي من بلدان الجوار بواسطة الطرق البرية والسكك . وبالعودة الى تقديرات برنامج الامم المتحدة الانمائي , المذكورة آنفاً, في دراسته لموانئ العراق , والتي تشير الى أن كلفة نقل حاوية الى العراق من ميناء العقبة الاردني أو ميناء مرسين التركي أعلى بنحو (1800) دولاراً من كلفة نقلها عن طريق ميناء أم قصر, يمكن تصور حجم تكاليف النقل الإضافية للبضائع القادمة للعراق , فضلاً عن تكاليف الفرصة البديلة المتمثلة بالعوائد المالية والمكاسب الاقتصادية والاجتماعية التي كان سيحصل العراق في حال استخدام موانئه لهذا الغرض.

ب- سوف يتعذر على السفن الكبيرة المرور في شط العرب بسبب طول القناة والغوارق وقلة الأعماق لعدم وجود عمليات حفر, وكذلك الحال لمينائي أم قصر وخور الزبير بسبب الترسبات العالية في القنوات , مما سيضطر هذه السفن الى تفريغ حمولاتها في الموانئ القريبة لغرض إعادة نقلها بواسطة السفن الأصغر ذات التكاليف الباهظة , وسيكون ذلك أحد العوامل المانعة لشركات النقل البحري عن استخدام موانئ العراق في تجارة الترانزيت , كونها ستكون أعلى كلفة بالمقارنة بقناة السويس* , فضلاً عن ارتفاع تكاليف نقل البضائع التي تقصد العراق.

ت- الربط ألسككي لميناء أم قصر ذو خط منفرد , وللطرق البرية والسكك , الداخلية منها والتي تربط العراق بدول الجوار, لها طاقة استيعابية محدودة , مما يعرقل انسيابية تدفق البضائع من - وإلى الميناء , وحدوث حالات الاكتظاظ وما ينجم عنها من تأخير, وهو ما سينعكس سلباً على كفاءة أداء الميناء.

ثانياً : السيناريو الثاني: تطوير الموانئ الحالية.

1. الإجراءات المعتمدة :

أ- تطوير بسيط لمينائي أبو فلوس والمعقل للتعامل مع التجارة المحلية بواسطة الجنائب والسفن الصغيرة.

ب- يكون تعامل ميناء أم قصر مع التجارة الخارجية من خلال توسيعه وتطوير الطريق الرابط بين الميناء والخط السريع وحفر القنوات الملاحية.

ت- يكون ميناء خور الزبير للمنتجات الصناعية.

ث- بناء أرصفة جديدة في ميناء أم قصر ومحطة حاويات ذات طاقة (1 - 1.5) مليون حاوية/سنة وهو ما يعادل [(15) مليون طن/سنة] وتستوعب سفن (2500) حاوية , وطول 300 متراً, وعمق 14,5 متراً.الجدول (39) الآتي يبين الطاقات المستهدفة لتطوير الموانئ بموجب السيناريو الثاني:

*) كما تم توضيح ذلك في الفصل السابق عند المقارنة بين تكاليف النقل لتجارة الترانزيت عبر كل من موانئ العراق وقناة السويس في حالتي السفن الصغيرة والكبيرة.

جدول(39)
عدد الأرصفة والطاقات المستهدفة لغاية 2014 في سيناريو تطوير موانئ العراق الحالية

الميناء	الوضع الحالي		عدد الأرصفة المضافة	الوضع المستهدف	
	عدد الأرصفة	الطاقة (مليون طن/سنة)		عدد الأرصفة	(مليون طن/سنة)
أم قصر	22	7.5	19	41	15.0
خور لزبير	12	6.4	10	22	7.0
المعقل	6	1.6	6	12	3.5
أبو فلوس	3	0.5	----	3	0.5
المجموع	43	16	35	78	26.0

المصدر/ وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات : الخطة الخمسية 2010-2014 , 2009 ,ص60,وقد تم تعديل بعض الأرقام بموجب المعلومات المستحدثة المستقاة من المعطيات السابقة.

2. النتائج المحتملة :

أ- سوف يكون هنالك مناولة (15) مليون طن حاويات و (11) مليون طن بضائع اعتيادية مع بقاء (25) مليون طن بضائع اعتيادية و(59) مليون طن حاويات خارج طاقات الموانئ بحلول عام 2038 , ويتم التعامل معها عبر الموانئ المجاورة والقريبة.

ب- ميناء أبو فلوس والمعقل يتعامل مع السفن الصغيرة واللنجات , لذلك سوف لن يكون هنالك تطوير لشط العرب .

ت- وصول سفن الحاويات العملاقة إلى ميناء أم قصر ذات الغاطس (15.3) متراً يتطلب زيادة الأعماق إلى (17.5) متراً وتوسيع حوض الاستدارة إلى أكثر من (800) متراً ** , وبخلافه يتعذر على ميناء أم قصر استقبالها وسيقتصر تعامله مع السفن متوسطة الحجم والكبيرة دون العملاقة , وسيضطر لاستخدام موانئ وسيطة , كميناء جبل علي على سبيل المثال , للتعامل مع هذا النوع من السفن .

ث- بسبب طول قناة خور عبد الله وارتفاع نسبة الرواسب فيها , فإن المحافظة على غاطس عميق في ممرها الملاحي لاستقبال السفن الكبيرة يزيد بنسبة كبيرة من التكاليف المتغيرة لمينائي أم قصر وخور الزبير , الأمر الذي يضعف من قدرتهما التنافسية.

ج- تطوير وزيادة طاقات ميناء أم قصر وخصوصا في الحاويات يتطلب ربط الميناء بخط بري مزدوج مع الخط السريع.

ح- سوف يكون هنالك معدات كافية للعمل في مينائي أم قصر وخور الزبير لمناولة البضائع والحاويات للسفن المتوقع وصولها بطاقة (15) إلف طن حاويات و (50) إلف طن حبوب و (20) إلف طن بضائع عامه.

خ- ستكون كلفة تطوير الموانئ بحدود (700) مليون يورو. وكلفة الصيانة السنوية بحدود (30) مليون يورو وأغلبها لعمليات صيانة القنوات الملاحية.

*) إذ تصل حمولتها (14000) حاوية مكافئة , وهي بطول (366) متراً , وعرض (52) متراً , وترتاد الموانئ المحورية العالمية حصراً كميناء جبل علي . ومثال على ذلك السفينة (M.S.C كالينا) , ويعول على هذا النوع من السفن في تجارة الترانزيت لانخفاض تكاليف النقل فيها نسبياً.

ثالثاً : السيناريو الثالث : إنشاء ميناء الفاو الكبير مع قليل من التطوير للموانئ الحالية.

1. الإجراءات المعتمدة :

أ- يكون التعامل مع الموانئ الموجودة طبقاً للسيناريو الاول .

ب- المقارنة بين كل من حجم المرور الكلي المتوقع لتجارة العراق الخارجية , وحجم المرور الذي يمكن أن يعالج بالموانئ الحالية . الفجوة بين الحجمين هو ما ستتم معالجته بإنشاء ميناء الفاو الكبير.

ت- تكون خصائص البنى التحتية وتصميم الأرصفة والأعماق والمخازن والساحات طبقاً للمعايير القياسية لكل صنف من المناولة وبما يتيح إمكانية التعامل مع الأنواع المختلفة من الشحنات وكذلك السفن من حيث التصميم والأبعاد.

ث- سيكون هذا الميناء هو الميناء الرئيس , لذا يجب أن يؤخذ في الحسبان التطورات الحالية والمستقبلية المتوقعة في النقل البحري , كالتوسع المتزايد في النقل بواسطة الحاويات .

ج- موقع الميناء سيكون مفتوحاً على مياه الخليج العربي , وهذا ما يجعله أكثر قرباً لخط الملاحة العالمي , ويمنحه سعة ً أكبر للواجهة البحرية والتي تتيح إمكانية ً أفضل لمناورة السفن العملاقة.

ح- ربط الميناء بواسطة قناة ملاحيه عميقة ومزدوجة بعرض (400) متراً وعمق (17,5) متراً لتكون مناسبة للسفن العملاقة العصرية للحاويات والصب.

خ- يكون تنفيذ الميناء على مرحلتين , والتداخل فيما بينها في حده الأدنى لتجنب هدم البناء الموجود , أو التقليل منه , عند تنفيذ المرحلة اللاحقة.

د- يتم إعداد تصاميم الميناء لتلبية احتياجات تجارة العراق الخارجية بشكل أساس , وإمكانية الاستفادة منه لتجارة الترانزيت بطاقة ابتدائية (20) مليون طن قابلة الزيادة لتصل الى (45) مليون طن في المرحلة النهائية[1] , مع الأخذ بالاعتبار عند إعداد هذه التصاميم قابلية التوسع المستقبلي في تجارة الترانزيت بإضافة أرصفة متخصصة لهذا الغرض , وذلك بحسب ما تفرضه ظروف المرحلة[*].

2. النتائج المحتملة :

أ- سيكون ميناءً محورياً وعاشر أكبر ميناء في العالم , لذا بإمكانه استقبال وإجراء عمليات المناولة لأكبر السفن في العالم وأكثرها تطوراً , وسيكون ملائماً وجاذباً لشركات النقل ذات الكفاءة العالية من هذه الناحية.

ب- سوف يكون هنالك (68) مليون طن مناولة حاويات و (42) مليون طن بضائع عامه يكون منها (1) مليون طن حاويات و (18) مليون طن بضائع اعتيادية في الموانئ الحالية .

[1]) المهندس صالح هادي السكيني: ميناء الفاو الكبير (أهميته الإستراتيجية وآفاقه المستقبلية) , بحث مقدم إلى مركز دراسات الخليج , جامعة البصرة , ضمن الندوة التي أقامها في 2011/1/11 , ص4-7.

[*]) إذ أن تجارة الترانزيت عبر العراق تتوقف على مدى اكتمال وجاهزية الموانئ والبنى التحتية لخطوط النقل البري في كل من العراق وبلدان الجوار ذات العلاقة , فنجاحها لايقتصر على ما ينجزه الجانب العراقي فقط .

ت- الطاقات التصميمية للميناء ستتجاوز بنسبة كبيرة الطاقات الاستيعابية لخطوط النقل البرية التي تربط الميناء بمناطق العراق المختلفة , لذا سيتطلب ذلك القيام بمشروع القناة الجافة , يكون موازياً له من حيث التوقيت والطاقة الاستيعابية , مع الآخذ بالاعتبار إمكانية التوسع في تجارة الترانزيت.

ث- تستهدف المرحلة الأولى الوصول الى طاقة تصميمية إجمالية للميناء (62) مليون طن لتغطية الحاجة المتوقعة للصادرات والاستيرادات لغاية عام 2028 , وتستغرق ثلاث سنوات , ويمكن تجزئة هذه المرحلة الى قسمين بتحقيق طاقة تصميمية (37) مليون طن في القسم الاول ولغاية 2018 , ثم إضافة (25) مليون طن في القسم الثاني ولنهاية المرحلة في 2028 .

ج- تستهدف المرحلة الثانية الوصول الى طاقة تصميمية إجمالية للميناء (91) مليون طن لتغطية الحاجة المتوقعة للصادرات والاستيرادات لغاية عام 2038 , وتستغرق ثلاث سنوات أيضاً.

ح- تصميم الميناء بما يسمح في تنفيذه بعدة مراحل يمنحه ميزتين , إحداهما تجزئة التكاليف الاستثمارية , والأخرى إعطاء فرصة لجعل توقيت قرار التوسع للمراحل التالية يكون على أساس التوقعات الجديدة لاتجاهات المستقبل في ذلك الحين , مع الآخذ بالاعتبار تقييم المراحل السابقة المنجزة.

خ- إنشاء الميناء الجديد سوف لن يلغي عمل الموانئ الموجودة , بل سيكون استخدامها تكاملياً.

د- يسهم الميناء في تطوير الواجهة المائية للعراق وتطوير المنطقة اقتصاديا.

ذ- تحسين الخط الساحلي ومنع عملية التعرية والفقدان للساحل.

ر- ستكون تكاليف الميناء كالآتي :

(1) كلفة الميناء المقدرة بحدود (4,4) مليار يورو.

(2) كلفة المعدات بحدود (1) مليار يورو لمعدات أرصفة الحاويات والساحات والمخازن.

(3) كلفة الصيانة السنوية بحدود (40) مليون يورو واغلبها لصيانة المعدات وعمليات الحفر.

(4) الربط البري (صيانة الطرق) بحدود (220) مليون يورو.

رابعاً : السيناريو الرابع : إنشاء ميناء الفاو الكبير مع تطوير الموانئ الحالية.

1. الإجراءات المعتمدة :

تنفيذ كل من السيناريو الثاني والسيناريو الثالث في آن واحد.

2. النتائج المحتملة :

أ- ستكون هنالك مناولة (82) مليون طن حاويات و (35) مليون طن بضائع اعتيادية , أي أن إجمالي طاقة الموانئ ستبلغ نحو (117) مليون طن لغاية 2038 .

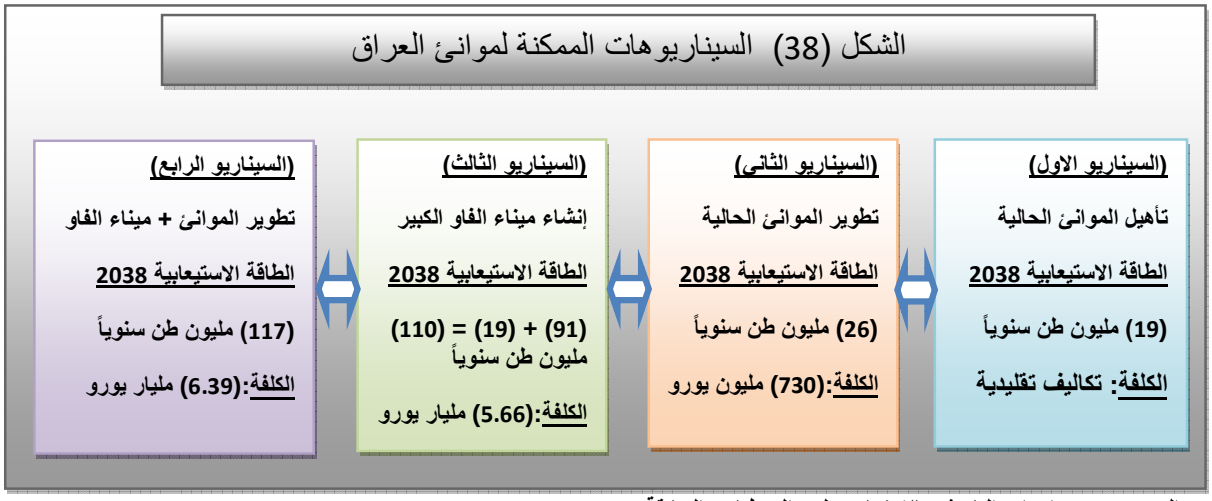
ب- كلفة إنشاء الميناء الجديد وتطوير الموانئ الموجودة ستكون بحدود (6.39) مليار يورو, بضمنها كلفة الصيانة السنوية نحو (70) مليون يورو.

ت- قد يشكل التطوير المتزامن عائقاً أمام الاستخدام التكاملي لعمل الموانئ الموجودة والميناء الجديد.

ث- الفجوة بين كل من طاقة الموانئ والبنى التحتية الموجودة وسائر المرافق المتعلقة بها ستكون أكبر وتأثيراتها أكثر حدة , مما يتسبب أعناق زجاجة تعيق عمل الموانئ وتحد من كفاءة أداءها بحصول حالات الاكتظاظ والتأخير.

ج- ستكون هناك فرص محدودة لتقييم مرحلة تطوير وتشغيل سابقة للاستفادة منها في مراحل التوسع المستقبلية. ويمكن توضيح هذه السيناريوهات الممكنة من خلال الشكل (38) التالي : -

الشكل (38) السيناريوهات الممكنة لموانئ العراق



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على المعطيات السابقة.

ولدى مقارنة السيناريوهات المذكورة [1] يتضح أن السيناريو الثالث هو الخيار الأفضل من الناحية الفنية والاقتصادية والأكثر ملائمة لإحداث طفرة نوعية بواقع موانئ العراق والنهوض بها بما يحقق له الاستقلال والأمن الاقتصادي , ويرفع من قدرتها التنافسية في ظل حدود الإمكانات المتاحة والظروف الموضوعية المحيطة . لذا فإن دراسة متطلبات تعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية ستكون في إطار هذا السيناريو والمتضمن تأهيل الموانئ الحالية وإنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ذات الارتباط المباشر به , وسيتم ذلك عبر المباحث اللاحقة.

[1]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Op. Cit , P28.

المبحث الثاني

المتطلبات الكمية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق

Requirements Amount to Enhance the Competitiveness of Iraqi Ports

يهدف هذا المبحث الى الكشف عن المتطلبات الكمية اللازم توفيرها لرفع قدرة موانئ العراق التنافسية ضمن إطار السيناريو الثالث , وفي ظل متغيرات الواقع العراقي والبيئة الإقليمية والعالمية المحيطة . وتشتمل المتطلبات الكمية للموانئ على جميع المستلزمات المادية , التي يعدّ وجودها شرطاً ضرورياً لقيام الميناء بممارسة نشاطاته المختلفة , وتتكون من البنى التحتية للميناء ومنطقة الظهير , فضلاً عن المعدات والتجهيزات اللازمة لممارسة تلك النشاطات . وفي ظل المفاهيم الحديثة لوظائف الميناء , والتنافس العالمي المحموم , فإن تعزيز القدرة التنافسية يحتم السعي المستمر لتقديم أفضل الخدمات المينائية في سبيل جذب أكبر عدد من شركات النقل حسنة السمعة للتعامل معها , وهو ما سينعكس بدوره على إنتاجية الميناء وسمعته وكفاءة أداءه . وفي إطار السيناريو الثالث المذكور آنفاً يمكن أن يتم تحقيق ذلك من خلال تأهيل الموانئ الحالية وإنشاء ميناء الفاو الكبير الذي يهدف الى تحويل الموانئ العراقية من ثانوية الى محورية تتناسب وموقعه الاستراتيجي , وقد تم الاشارة الى أن الطاقات المستهدفة للموانئ ستواجه عنق زجاجة متمثل بخطوط النقل البري التي تربط الموانئ بمقاصدها النهائية , لذا سيكون مشروع القناة الجافة مكملاً لمشروع ميناء الفاو الكبير وشرطاً ضرورياً لتعزيز قدرة الموانئ التنافسية . وعلى هذا الأساس سيتم تناول هذا الموضوع من خلال المحاور الآتية : -

أولاً: تأهيل الموانئ الحالية . *Rehabilitation of Existing Ports*

ويهدف تأهيل هذه الموانئ بالأساس الى تمكينها من استقبال السفن , الصغيرة ومتوسطة الحجم وبعض السفن الكبيرة الملائمة لسعتها هذه من حيث الغاطس والأبعاد , التي تقصد العراق والتعامل معها بكفاءة , عوضاً عن استخدام الموانئ القريبة والمجاورة لهذا الغرض, وذلك من خلال العمل على إزالة المعوقات وإكمال النواقص واستغلال طاقاتها الاستيعابية المتاحة البالغة نحو (16) مليون طن سنوياً , بغية تحسين ظروف العمل وزيادة الانتاجية بما يعزز من قدرتها التنافسية , والاستفادة منها في تلبية نسبة

من احتياجات العراق للتجارة الخارجية ورفد مشاريع الاعمار والتنمية في العراق بما فيها مشاريع الموانئ الجديدة . ويمكن إجمال أبرز الأهداف الكمية اللازمة لرفع قدرتها التنافسية بالآتي [1]: -

1- انتشال الغوارق العالقة في الممرات الملاحية بالإمكانات المحلية المتاحة , أو بالاستعانة بالشركات الأجنبية المخصصة لانتشال الكبيرة منها. وقد تم وضع برنامجاً لانتشال ما يقرب من 60% [*] من هذه الغوارق ضمن الخطة الوطنية الخمسية 2010 – 2014 وطبقاً للجدول (40) الآتي : -

جدول (40)
الأهداف الكمية لنشاط موانئ العراق في انتشال الغوارق للسنوات 2010 - 2014

الدائرة	2010	2011	2012	2013	2014	المجموع
أم قصر	3	2	1	2	2	10
خور الزبير	1	2	2	2	2	9
قناة خور عبد الله	1	1	1	2	2	7
شط العرب	3	3	2	2	2	12
القرض الياباني	8	---	---	---	---	8
المجموع	16	8	6	8	8	46

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات : الخطة الخمسية 2010-2014 ,ص61.

2- حفر وتعميق الممرات الملاحية ,وأعماق المياه عند الأرصفة للوصول الى الأعماق التصميمية , أو زيادتها بما يتناسب وعمق الغاطس للسفن التي سيتم التعامل معها , مع إجراء مسح دوري للمسطحات المائية الصالحة للملاحة وتزويد المراجع البحرية العالمية بالبيانات والمعلومات الملاحية عنها لغرض تثبيتها , وذلك لخدمة السفن المتوجهة الى موانئ العراق.

3- إنشاء محطة إرشاد متخصصة في منطقة انتظار السفن عند مقتربات الممرات الملاحية , وتزويدها بشبكة اتصالات حديثة ومتكاملة تغطي حاجة السفن القادمة والمغادرة من الموانئ.

4- تأثيث الممرات الملاحية بعلامات الاستدلال البحري , واستبدال الفنارات والعوامات الحديدية القديمة بالأنواع البلاستيكية الحديثة , والعمل على مطابقة أماكن تواجدها لما هو مثبت في الخرائط البحرية , وذلك لتأمين الوضوح في تحديد المسالك البحرية الآمنة والتقليل من الحوادث الى الحد الأدنى.

5- استكمال النواقص في أسطول الوحدات البحرية التي تقدم الخدمات البحرية للموانئ , وتحديث الردئ منها , ويشمل ذلك الحفارات البحرية والساحبات وبواخر الاشارة وبواخر الأدلاء وزوارق الركاب وزوارق الربط وزوارق العمل.

---

[1])وزارة التخطيط والتعاون الانمائي - لجنة قطاع النقل والاتصالات : الخطة الخمسية 2010- 2014, مصدر سابق , ص32-33.
انظر أيضاً:
أ) المهندس صالح هادي السكيني:مصدر سابق ص4-7.
ب) كاظم فنجان الحمامي:مصدر سابق , ص45.
ج) الشركة العامة لموانئ العراق: التقرير السنوي لعام 2007 , مصدر سابق , ص59.
د) الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , مصدر سابق , ص75.

[*]) إذ يبلغ عددها الاجمالي نحو (80) غارقاً . (راجع الفصل الثاني ص79).

6- تطوير وتحديث المسفن والمزالق البحرية في الموانئ وإكمال ما هو تحت الإنشاء منها وإنشاء مسافن جديدة تلبي المتطلبات الخاصة بتصليح وتسفين البواخر.

7- تحديث معدات المناولة الأرضية للأرصفة بما يحقق القدرة على مناولة البضائع بالحدود المطلوبة , واستخدام المنظومات الالكترونية والميكانيكية والكهربائية التي تؤمن تسريع مناقلة البضائع في الموانئ.

8- تحسين خدمات الإسكان والمياه والخدمات العامة للمستوردين والمصدرين والعاملين في الموانئ.

9- صيانة وتحديث المخازن والساحات وخطوط النقل البري الداخلية الخاصة بالميناء , فضلاً عن الخطوط الواصلة بين الميناء وخطوط النقل الرئيسة.

سيحاول العراق من خلال عمليات التأهيل هذه رفع كفاءة أداء الموانئ الموجودة لجذب عدد أكبر من السفن وتقليص حجم الفجوة بين حاجة العراق الفعلية للموانئ والطاقة الفعلية المتاحة لحين انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير , فضلاً عن مساهمتها في إنجازه كما سبقت الاشارة الى ذلك آنفاً.

ثانياً: إنشاء ميناء الفاو الكبير*. *Create a Great Port of Faw*

يُعوّل على مشروع ميناء الفاو الكبير تحقيق الهدف في تقليص الفجوة التراكمية في قدرة موانئ العراق التنافسية مع الموانئ المجاورة والقريبة , وذلك بإحداث طفرة كمية ونوعية في نشاطاتها من خلال دراسة هذه الفجوة وتحديدها ومن ثم العمل على ردمها بإنشاء هذا المشروع.

يمكن تحديد المتطلبات الكمية لميناء الفاو الكبير لغاية عام 2038 من خلال الخطوات التالية : -

(1) قياس الفجوة خلال المدة المذكورة بين كل من حجم المرور الكلي المتوقع لتجارة العراق الخارجية, وحجم المرور الذي يمكن أن يعالج بالموانئ الحالية , مع تحليل أنواع وأبعاد السفن المتوقع مرورها .

(2) تحديد السعة القياسية للأرصفة والساحات والمعدات الخاصة بها.

(3) من خلال مقارنة الفقرتين أعلاه يمكن تحديد عدد الأرصفة والساحات والمعدات الخاصة بها المطلوبة لاستيعاب تلك الفجوة . ومن ثم يمكن تحديد التسهيلات المطلوب توفيرها للميناء.

لذا ولغرض تحقيق هذه الغاية سيتم انجاز هذه الخطوات كالآتي **: -

1. الفجوة حسب المراحل ولغاية 2038 وكما يبينها الجدول (41) ستكون كالآتي : -

---

*) تعود فكرة المشروع , حسبما موثق في وزارة النقل , الى عام 1986 حينما تم اختيار الموقع في رأس البيشة من قبل بريطانيا لإنشاء منطقة بديلة (لهونغ كونغ) كونها ستسلم الى الصين , وتشتمل المخططات على إنشاء ميناء عالمي يحوي (100) رصيف مع مدينة تستوعب (400) ألف شخص . وتم تأجيل تنفيذ المشروع بعد إكمال الدراسات الخاصة به بسبب انشغال العراق بالحرب آنذاك وعدم توفر التخصيصات المالية اللازمة والتي قدرت حينها بنحو (8) مليار دولار.

**) بالرغم من الاستناد في جمع المعلومات عن مشروع ميناء الفاو الكبير الى العديد من المصادر العائدة لوزارة التخطيط والشركة العامة لموانئ العراق والبحوث الأكاديمية الأخرى المقدمة بهذا الصدد , إلا أنه تم اعتماد دراسة الجدوى الايطالية لهذا الميناء كمصدر أساس للأرقام والمعلومات الواردة في هذا المحور تجنباً للتضارب الذي قد يحصل في بعض منها.

الجدول (41)

الحجم الكلي والتفصيلي للمرور المتوقع بموانئ العراق حسب المرحلة ونوع الحمولة ووسيلة المعالجة لغاية 2038

السنة	الانتاجية الكلية السنوية (مليون طن)	الانتاجية الكلية السنوية حسب نوع الحمولة (مليون طن)		وسيلة المعالجة
		حجم الحمولة (مليون طن)	نوع الحمولة	
القســـــــم الاول من المرحـــــــــــــــــــلة الأولى				
2018	53	5	بضائع عامة	الموانئ الحالية
		1	تغذية حاويات *	
		10	بضائع صب	
		10	بضائع صب	ميناء الفاو الكبير
		27	حاويات	
القســـــــم الثاني من المرحـــــــــــــــــــلة الأولى				
2028	79	6	بضائع عامة	الموانئ الحالية
		1	تغذية حاويات	
		10	بضائع صب	
		18	بضائع صب	ميناء الفاو الكبير
		44	حاويات	
المرحـــــــــــــــــــلة الثانيـــــــــــــــــــة				
2038	110	8	بضائع عامة	الموانئ الحالية
		1	تغذية حاويات	
		10	بضائع صب	
		24	بضائع صب	ميناء الفاو الكبير
		67	حاويات	

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008,p 15.

***) يقصد بعبارة (تغذية حاويات) الحاويات الواصلة للميناء عبر السفن الرافدية الصغيرة والتي تسع لبضع عشرات من هذه الحاويات, إذ بسبب تعذر وصول سفن الحاويات العملاقة لموانئ العراق فإنه يجري تقسيم الحمولة الى عدد من هذه السفن الصغيرة المغذية.**

أ. المرحلة الأولى , وستكون على قسمين :

(1)القسم الاول من المرحلة الأولى سيصل حجم المرور الكلي المتوقع (53) مليون طن سنوياً لغاية عام 2018 وحسب أنواع الحمولة المبينة في الجدول المذكور , إذ تستطيع الموانئ الحالية معالجة (16) مليون طن منها . لذا سيكون حجم الفجوة (37) مليون طن سنوياً , ونظراً للتوجه العالمي المتزايد نحو استخدام نظام الحاويات في النقل فإن توقع حجم المرور كان (27) مليون طن لحمولة الحاويات و(10) مليون طن لحمولة الصب .

(2)القسم الثاني من المرحلة الأولى سيصل حجم المرور الكلي المتوقع (79) مليون طن سنوياً لغاية عام 2028 كذلك حسب أنواع الحمولة المبينة في الجدول المذكور , تستطيع الموانئ الحالية معالجة (17) مليون طن منها . لذا سيكون حجم الفجوة (62) مليون طن سنوياً , وتوقع حجم المرور سيكون نحو (44) مليون طن لحمولة الحاويات و(18) مليون طن لحمولة الصب.

ب. المرحلة الثانية , سيصل حجم المرور الكلي المتوقع (110) مليون طن سنوياً لغاية عام 2038 كذلك حسب أنواع الحمولة المبينة في الجدول المذكور , تستطيع الموانئ الحالية معالجة (19) مليون طن منها. لذا سيكون حجم الفجوة (91) مليون طن سنوياً , وتوقع حجم المرور سيبلغ نحو (67) مليون طن لحمولة الحاويات و(24) مليون طن لحمولة الصب .

كما يبين الجدول (42) أنواع وأحجام السفن المتوقع وصولها لموانئ العراق خلال مدة الدراسة والتي تم عدّها في التخطيط لميناء الفاو الكبير, وبناءً على ذلك سيكون العمق المطلوب للمياه عند الأرصفة (15.5) متراً , وفي القناة الملاحية (16,5) متراً وعلى امتداد الممر الملاحي لها.

الجدول (42)
أنواع وأبعاد السفن التي يتوقع وصولها لموانئ العراق خلال مدة الدراسة

نوع السفينة	الحمولة الساكنة (طن)	طول السفينة (متر)	عرض السفينة (متر)	غاطس السفينة (متر)
حاويات: مغذيات(1000--2500) TEU	33000	220	30	11.5
حاويات: بانامكس (4800) TEU	60000	300	32.2	13.5
حاويات: بانامكس (10000) TEU	120000	350	43.5	14.5
صب : بانامكس	75000	240	32.2	12.5
عمق المياه عند الأرصفة	15.5 (متراً)			
عمق المياه على امتداد القناة الملاحية	16.5 (متراً)			

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 Italy, 2008,p 14.

وقد تم تقدير حجم الطلب المتوقع على موانئ العراق من حيث عدد السفن وأحجامها لغاية 2038 وكما يظهر في الجدول (43) .

الجدول (43)
العدد المتوقع للسفن الزائرة لموانئ العراق لغاية 2038

السنة	نوع الحمولة	حجم الحمولة / سنة	متوسط حجم السفن	عدد السفن (زيارة/سنة)
القسم الاول من المرحلة الأولى				
2018	الحاويات	TEUs (3.000.000 – 2.500.000)	TEUs (2.500)	1200 - 1000
	الصب	(10.000.000) (طن)	(20.000 –15.000) طن	670 - 500
	سفينة / سنة			1870 - 1500
القسم الثاني من المرحلة الأولى				
2028	الحاويات	TEUs (5.000.000 – 4.000.000)	TEUs (3.000 – 2.500)	1670 - 1600
	الصب	(18.000.000) (طن)	(25.000 –20.000) طن	900 - 720
	سفينة / سنة			2570 - 2320
المرحلة الثانية				
2038	الحاويات	TEUs (7.500.000 – 6.000.000)	TEUs (4.000 – 3.500)	1880 - 1720
	الصب	(24.000.000) (طن)	(30.000 –20.000) طن	1200 - 800
	سفينة / سنة			3080 - 2520

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008,p 15.

يبين الجدول (43) أن العدد السنوي للسفن التي يتوقع زيارتها لموانئ العراق في القسم الاول من المرحلة الأولى يتراوح بين (1500 - 1870) سفينة , منها (1000 – 1200) سفينة للحاويات و(500 – 670) سفينة لبضائع الصب , ويكون متوسط الحجم لسفن الحاويات المتوقع وصولها (2.500) حاوية مكافئة , في حين سيتراوح ذلك بين (15.000 – 20.000) طن لسفن بضائع الصب.

كما يتوقع أن تشهد موانئ العراق في القسم الثاني من المرحلة الأولى زيادة في عدد هذه السفن الى (2320 – 2570) سفينة /سنة , ويتراوح عدد سفن الحاويات منها (1600 – 1670) سفينة بمتوسط حجم (2.500 – 3.000) حاوية مكافئة , بينما يتراوح عدد سفن بضائع الصب (720 – 900) سفينة.

2. أما المرحلة الثانية فكان عدد السفن التي يتوقع زيارتها لموانئ العراق يتراوح بين (2520 - 3080) سفينة/سنة , منها (1720 - 1880) سفينة للحاويات و(800 - 1200) سفينة لبضائع الصب , ويكون متوسط الحجم لسفن الحاويات المتوقع وصولها (3.500 – 4.000) حاوية مكافئة , في حين سيتراوح ذلك بين (20.000 – 30.000) طن لسفن بضائع الصب. تحديد السعة القياسية للأرصفة والساحات والمعدات الخاصة بها .

ويراد به أن تكون الأبعاد لميناء الفاو الكبير على أساس الأنظمة التخصصية في هذا المجال ومطابقة للإنشاءات العصرية المماثلة الموجودة , وذلك كما مبين في الجدول (44) الآتي : -

جدول (44)
طول وطاقة المناولة القياسية للأرصفة التخصصية والمساحة الأرضية المطلوبة لكل منها

نوع الرصيف	الطاقة الاستيعابية (طن/سنة)	طول الرصيف (متر)	المساحة المطلوبة لكل رصيف* (متر^2)
دحرجة (RO - RO)	(1.000.000 – 800.00)	250	(25.000 – 15.000)
تحميل بضائع الصب(Bulk)	(2.000.000-1.000.000)	300	(100.000 – 50.000)
تفريغ بضائع الصب (Bulk)	(1.000.000 – 500.000)	300	(100.000 – 50.000)
البضائع المكيسة (Bags)	(200.000 – 100.000)	200	(50.000 – 25.000)
طبالي (Pallets)	(200.000 – 100.000)	200	(50.000 – 25.000)
الحاويات (Containers)	(4.800.000 -1.800.000) طن/سنة TEUs (400.000 – 150.000)	(400)÷ (250)	(160.000 ÷ 75.000)

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008,p 21.

***) تتضمن مساحة الرصيف نفسه.**

يتضح من الجدول (44) أن سعة المناول القياسية لرصيف الدحرجة (RO – RO) تتراوح ما بين (800.000 - 1.000.000) طن/سنة للرصيف الواحد , ويبلغ طوله القياسي (250) متر , ويحتاج الى مساحة أرضية تتراوح بين (15.000 – 25.000) متراً مربعاً للرصيف الواحد . في حين ستكون هذه السعة لكل رصيف من أرصفة تحميل أو تفريغ بضائع الصب [(1.000.000- 2.000.000) و (500.000 – 1.000.000)] طن/سنة على التوالي , ويبلغ طولهما القياسي (300) متراً, ومساحة أرضية (50.000 – 100.000) متراً مربعاً لكل منهما . أما أرصفة البضائع المكيسة فأن سعة المناولة القياسية لها تبلغ (100.000 – 200.000) طن/سنة لكل رصيف , ويبلغ طوله القياسي (200) متراً , ويحتاج الى مساحة أرضية تتراوح بين (25.000 – 50.000) متراً مربعاً للرصيف الواحد . ومثل ذلك لأرصفة البضائع الموضوعة على الطبالي . أما أرصفة الحاويات فأن سعة المناولة القياسية لها تبلغ (1.800.000- 4.800.000) طن/سنة وهي مقسمة على (150.000 – 400.000) TEUs ويبلغ الطول القياسي للرصيف الواحد [(250) ÷(400)] وتحتاج الى مساحة أرضية [(75.000 ÷ 160.000)] متراً مربعاً.

3. عدد الأرصفة والساحات المطلوب إنشاءها في ميناء الفاو الكبير.

سيكون ذلك كما مبين في الجدول (45) الآتي : -

جدول (45)

أطوال المراسي والساحات المطلوبة لميناء الفاو الكبير حسب نوع الشحنة

السنة	الطاقة السنوية الكلية	نوع الشحنة	الطاقة السنوية طن × 10^6	العدد المكافئ من (TEU) لكل سنة	الطول الإجمالي المطلوب لكل نوع من الأرصفة (متر)	المساحة الإجمالية المطلوبة لكل نوع من الأرصفة(متر^2)
2018	37	حاويات	27	(2.500.000 – 3.000.000)	3500 - 2500	(800.000 – 1.000.000)
		صب	10	لا ينطبق	1900	300.000
2028	62	حاويات	44	(4.000.000 – 5.000.000)	5000 - 4000	(1.400.000 – 1.700.000)
		صب	18	لا ينطبق	2600	450.000
2038	91	حاويات	67	(6.000.000 – 7.500.000)	7500 - 6000	(2.200.000 – 2.600.000)
		صب	24	لا ينطبق	3500	600.000

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008,p 22..

يتضح من الجدول (45) وحسب حجم المرور المتوقع أن القسم الأول من المرحلة الأولى سيتطلب إنشاء مرسى بطول (2500 – 3500) متر لاستيعاب (27) مليون طن من بضائع الحاويات , و (1900) متر لاستيعاب (10) مليون طن من بضائع الصب , وستكون المساحة الإجمالية المطلوبة لمرسى الحاويات (800.000 – 1.000.000) متراً مربعاً , بينما ستكون لبضائع الصب (300.000) متراً مربعاً.

وسيتطلب القسم الثاني من المرحلة الأولى إنشاء مرسى بطول (4000 - 5000) متر لاستيعاب (44) مليون طن من بضائع الحاويات , و (2600) متراً لاستيعاب (18) مليون طن من بضائع الصب , وستكون المساحة الإجمالية المطلوبة لمرسى الحاويات (800.000 – 1.000.000) متراً مربعاً , بينما ستكون لبضائع الصب (450.000) متراً مربعاً.

أما المرحلة الثانية فإنها ستتطلب إنشاء مرسى بطول (6000 - 7500)) متراً لاستيعاب (67) مليون طن من بضائع الحاويات , و (3500) متراً لاستيعاب (24) مليون طن من بضائع الصب , وستكون المساحة الإجمالية المطلوبة لمرسى الحاويات (2.200.000 – 2.600.000) متراً مربعاً , في حين ستكون لبضائع الصب (600.000) متراً مربعاً.

وبذلك يمكن تقدير المتطلبات الوظيفية للميناء كالآتي[1] :

[1]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Op. Cit , P.75 -77.

أ- المتطلبات الوظيفية للمرحلة الأولى :

(1) مرور الحاويات.

وفقاً للطاقات القياسية وحركة المرور المخمنة للحاويات ستكون لدينا المعطيات الآتية : -

		الرمـــز
- حاوية مكافئة TEUs/ سنة.	3.000.000	---
- حاوية مكافئة TEUs/ متوسط حجم السفن.	2.500	AP
- عدد السفن الزائرة/ سنة.	1.200	---
- عدد الرافعات STS لكل رصيف.	2 الى 3	Nc
- عدد الرافعات المتحركة/ساعة عمل.	30	N_m
- الوقت المستغرق لرسو ورباط السفينة/ ساعة.	4	ساعة
- عدد ساعات العمل/ يوم.	16	24\16
- عدد أيام العمل/ أسبوع.	6	6

من خلال المعطيات أعلاه يمكن حساب : [وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن (S_t)] وطبقاً للمعادلة التالية : -

$$St = \{AP/(Nc * Nm) + 4\} * 24/16$$

يكون وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن [S_t] = (20) يوماً.

ومن خلال ذلك يمكن التوصل الى عدد الأرصفة [N_b] اللازم لمحطة الحاويات الذي يستوعب حجم المرور المتوقع في هذه المرحلة , وذلك طبقاً للمعادلة التالية : -

$$Nb = (Ns * St)/(BU * Nd)$$

عندما تكون :-

N_b = عدد الأرصفة.

N_s = عدد السفن الزائرة في السنة.

BU = معامل استغلال الرصيف = 0.7 لستة أو أكثر من الأرصفة.

N_d = عدد أيام العمل في السنة = (6÷7) × (365) = 313 يوم.

وطبقاً لذلك سيكون عدد الأرصفة [N_b] اللازم لمحطة الحاويات والذي يستوعب حجم المرور المتوقع في هذه المرحلة = (11) رصيفاً للحاويات.

وبهذا يتطلب الميناء إنشاء (11) رصيفاً للحاويات بطول إجمالي (3.500) متراً, ثلاث أرصفة منها مغذية يلزم تجهيز كل منها برافعتين STS على الأقل , و(7) أرصفة لاستقبال سفن البانامكس العملاقة مجهزة بثلاث رافعات STS لكل منها , بالإ□افة الى رصيف بانامكس آخر مجهز بأربع رافعات.

أما مساحة الساحة الكلية التي ستكون نحو (1.200.000) متراً مربعاً فإنها تقسم كالآتي : -

- ساحة أساسية لتجميع الحاويات. (65 – 80)%
- ساحة لشحن وتفريغ الحاويات. (8 – 15) %
- ساحة لصيانة الحاويات الفارغة. (8 – 15) %
- منطقة مدخل الميناء (مباني للمكاتب والجمارك , ساحة لوقوف السيارات ,.... الخ). (4 – 8) %

(2) مرور الصب:

تختلف متطلبات مناولة بضائع الصب كثيراً باختلاف نوع شحنة الصب , وتختلف تبعاً لذلك خصائص معدات المناولة وحجم الساحة. فعلى سبيل المثال تتم مناولة الحديد الخام بواسطة الأحزمة الناقلة , ويمكن أن تصل طاقتها الى (5000) طن/ساعة . وتصل طاقة الرافعات المستخدمة في مناولة الجسور والعوارض الى (10.000) طن/ساعة , في حين يستخدم أسلوب المناولة المباشرة في شحن وتفريغ الحبوب من المخزن الى السفينة وبالعكس عبر أجهزة الشفط الهوائي , وتبلغ طاقتها (1000) طن/ساعة . ومن غير الممكن في الوقت الحاضر تحديد نوع الشحنات الصب التي ستجري مناولتها خلال السنوات القادمة , لكن المهم في هذه المرحلة أن التخطيط المنفذ سيسمح للتعامل مع تطورات الحاجة في المستقبل عبر وضع الأسس اللازمة لذلك , وعملية تجزئة تنفيذ المخطط سيساعد في ذلك .

ووفقاً للطاقات القياسية وحركة المرور المخمنة ستكون المعطيات الخاصة بمرور بضائع الصب كالآتي : -

- مرور الصب المتوقع . 10.000.000 طن/سنة
- متوسط حجم السفن. 20.0 طن/سفينة
- عدد الزيارات المتوقعة. 500 زيارة/سفينة
- طاقة الشحن والتفريغ. 500– 5000 طن/ساعة

وسيكون وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن (S_t) , وكذلك عدد الأرصفة المطلوبة [N_b] اللازم لمناولة بضائع الصب وبما يستوعب حجم المرور المتوقع في هذه المرحلة كالآتي : -

- وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن (S_t). (2.75) يوم وبمعدل 500 طن/ساعة.
- عدد الأرصفة المطلوبة (N_b). (6 – 7) رصيف متعدد الأغراض.

أي يتطلب الميناء من (6) الى (7) أرصفة بطول إجمالي (1900) متراً, وساحة كلية بمساحة (300.000) متراً مربعاً يجب أن تخصص لمعالجة شحنات الصب . هذه المتطلبات يجب أن تكون كافية لمعالجة المرور حتى 2018 – 2020 كي يسمح لإنجاز المرحلة اللاحقة في الوقت المناسب لتكون كاملة بحلول عام 2020 .

ب - المتطلبات الوظيفية للمرحلة الثانية :

(1) مرور الحاويات.

وفقاً للطاقات القياسية والحركة المخمنة لحجم المرور للحاويات ستكون لدينا المعطيات الآتية : -

- حاوية مكافئة TEUs/ سنة. 7.500.000
- حاوية مكافئة TEUs/ متوسط حجم السفن. 4.000
- عدد السفن الزائرة/ سنة. 1.880
- عدد الرافعات STS لكل رصيف. 2 الى 4
- عدد الرافعات المتحركة/ساعة عمل 30

وسيكون وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن (S_t) , وكذلك عدد الأرصفة المطلوبة [N_b] اللازم لمناولة الحاويات وبما يستوعب حجم المرور المتوقع في هذه المرحلة كالآتي : -

- وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن (S_t). 2.6 يوم
- عدد الأرصفة المطلوبة (N_b). 22 رصيف حاويات

وبذلك سيكون لمحطة الحاويات (22) رصيف متخصص لمناولة الحاويات بطول إجمالي (7.400) متراً. ويلزم تجهيز الأرصفة المغذية بما لا يقل عن (2) رافعة STS والأرصفة المعدة لمعالجة سفن البانامكس يلزم تجهيزها ب(3) رافعة STS , ورصيف آخر لمعالجة سفن البانامكس يجهز ب(4) رافعة STS .

مجموع الساحات المطلوبة ستكون بمساحة إجمالية تبلغ (2.600.000) متر مربع , بنسب مئوية على النحو المشار إليه في القسم الاول من هذه المرحلة.

(2) مرور الصب:

وفقاً للطاقات القياسية وحركة المرور المخمنة ستكون المعطيات الخاصة بمرور بضائع الصب كالآتي : -

- مرور الصب المتوقع . 24.000.000 طن/سنة
- متوسط حجم السفن. 30.000 طن/سفينة
- عدد الزيارات المتوقعة. 800 زيارة/سفينة
- طاقة الشحن والتفريغ. 500 – 5000 طن/ساعة

وسيكون وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن (S_t) , وكذلك عدد الأرصفة المطلوبة [N_b] اللازم لمناولة بضائع الصب وبما يستوعب حجم المرور المتوقع في هذه المرحلة كالآتي : -

- وقت الخدمة الكلي لمتوسط حجم السفن (S_t). (3.38) يوم وبمعدل 600 طن/ساعة.
- عدد الأرصفة المطلوبة (N_b). (12– 13)) رصيف متعدد الأغراض.

أي سيكون الطول الكلي لأرصفة الصب المطلوب إنشاؤها في هذه المرحلة ما يقارب (3.500) متراً , ومجموع الساحات المطلوبة ستكون بمساحة إجمالية تبلغ (6000.000) متراً مربعاً , والتي يجب أن تخصص لمعالجة شحنات الصب المستقبلية.

ب- متطلبات الربط الأرضي.

بسبب حركة النقل البحري التي ستنجم عن إنشاء ميناء الفاو الكبير سيتولد زخم عالي على المواصلات البرية , إذ يتوقع أن يؤدي ذلك الى مرور من (4 - 5) مليون شاحنه/سنة , تصل في أوقات الذروة الى نحو (2000 - 2300) شاحنة/ساعة . كما يتوقع أن يصل عدد القطارات الى نحو (80 - 90) قطاراً في اليوم لنقل (6000 – 8000) عربة قطار يومياً.

لذا فإن ذلك يتطلب إنشاء وتطوير العديد من مشاريع النقل البري والتي من أبرزها : -

- ربط سكة حديد (فاو- أم قصر- شعيبة) بطول (90) كم خط مزدوج.
- إنشاء خط مزدوج بري بحدود (90) كم يربط الميناء بالخط السريع الواصل الى بغداد.
- كذلك تطوير الطرق البرية والسكك بين ميناء أم قصر والطرق السريعة.
- إكمال مشروع القناة الجافة التي تتولى عملية الربط من خلال السكك الحديد بين موانئ العراق مع الموانئ السورية والتركية ومن ثم الأردنية المطلة على سواحل البحر الأبيض المتوسط , وهو ما سيتم تناوله لاحقاً.

أ- إنشاء الموانئ الجافة.

وهي عبارة عن محطات تقام خارج نطاق الموانئ البحرية تعمل على رفع الكثير من المهام عن كاهل الميناء البحري و المتمثلة بجميع النشاطات والإجراءات التي يتطلب القيام بها تجاه الشحنات الواردة والصادرة لذلك الميناء دون أن يشترط أدائها من موقع الميناء , كإجراءات الجمارك ومعظم الإجراءات الإدارية . ويخطط لإنشاء ميناء جاف في بغداد يتناسب والطاقات المستقبلية لموانئ العراق , مما سيجنبها الكثير من حالات الاكتظاظ وما ينجم عنه من الاختناقات والتأخير , كما أنه سيعمل على زيادة الطاقة الاستيعابية للأرصفة والمخازن ومرافق الميناء الأخرى . الأمر الذي من شأنه زيادة إنتاجيته والرفع من قدرته التنافسية.

ثالثاً : مشروع القناة الجافة.[1] *The Dry Canal Project*

يُعدّ مشروع القناة الجافة أحد الشروط الضرورية لتعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية , إذ يمثل إنجازها السبيل لتجاوز أعناق الزجاجة التي ستتولد عن الزيادات المضطردة في حركة النقل عند تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير, سواء كانت تلك الحركة خاصة بتجارة العراق الخارجية , أو بتجارة الترانزيت , إلا أن التوسع الكبير في حجم التجارة الخارجية للعراق جعل منه مبرراً كافياً لإنشائها , إذ تم إعطائها الأولوية في ذلك .

بالرغم من أن خطوط السكك الحديد في العراق كانت تحتل مرتبة متقدمة على صعيد الوطن العربي, لاسيما في مجال الربط الخارجي , وذلك بامتلاكها (1898) كم من خطوط سكك الحديد القياسية, كما تعد قطاراته الأسرع , إذ تبلغ السرعة التصميمية للحديثة منها (250) كم/ساعة [2], إلا أنها تضررت كثيراً بسبب الإهمال وعدم الصيانة لسنوات عدة , والجدول (46) يبين إجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بنشاط السكك الحديد للمدة (2005 – 2009).

[1]) Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , (ITMP)Op. Cit ,PP(10-79).

[2]) د. محمود زنبوعة , مصدر سابق , ص262-264.

جدول (46)
إجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بنشاط السكك الحديد في العراق للمدة (2005 – 2009)

السنوات	أطـــوال الخطوط (كم)	عدد المسافرين (ألف مسافر)	مليون مسافر /كم	كمية البضائع المنقولة (ألف طن)	مليون طن /كم	الايردات المتحققة (مليون دولار)*	
						مسافرين	بضائع
2005	2272	6	2.4	234	73	0.004	0.837
2006	2272	18	6.1	259	64	0.011	0.941
2007	2272	4	2.0	165	49	0.012	0.828
2008	2272	107	54	432	121	0.615	3.589
2009	2370	220	103	644	170	1.824	6.716

المصدر: وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي - الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات : النشرة الإحصائية الخاصة بنشاط السكك الحديد في العراق , بغداد,2009.
*) تم تحويل قيمة الناتج المحلي الاجمالي من الدينار العراقي الى الدولار باعتماد أسعار الصرف الآتية وحسب نشرات البنك المركزي العراقي:
كل (1) دولار يساوي: [(1469) و (1475) و (1267) و (1203) و (1182)] دينار عراقي
للأعوام/ 2005- 2006- 2007- 2008- 2009 على التوالي.

يتضح من الجدول (46) أعلاه أن طول الخطوط لم يشهد تطوراً سوى في العام 2009 , إذ أضيف لها (98) كم ليصبح إجمالي طول هذه الخطوط (2370) كم بعد أن كان (2272) كم في الأعوام التي سبقتها . كما أنها سجلت أعلى حمولة لها عام 2009 والتي بلغت (644) ألف طن , وكان عدد المسافرين الذين تم نقلهم خلال العام نفسه (220) ألف مسافر , وهو الأعلى مقارنة بالأعوام السابقة من هذه المدة . من الواضح أن هذه الأرقام متواضعة جداً إذا ما قورنت بحجم حركة التجارة في العراق , وكذا الحال بالنسبة الى عدد المسافرين . ويمكن التعرف على أسباب انخفاض الإنتاجية هذا من خلال الإطلاع على خصائص الشبكة الموجودة وكما يبينها الجدول (47) الآتي : -

الجدول (47)
خصائص شبكة السكك الحديد الموجودة في العراق لعام 2005

الخطوط الموجودة (كلها مسار واحد)	الخطوط الرئيســـــــــــة			الخطوط الفرعية الطول (كم)	ملاحظـــــــــــات
	الطول (كم)	الســـرعة التصميمية (كم/ساعة)	المحطات النشطة		حالة الخط
بغداد - بصرة	550	85	40	114	من جيد قليلاً الى رديء
شعيبة - أم قصر	56	60	3	36	من جيد قليلاً الى رديء
بغداد – موصل – رابيا	519	85	25	130	من جيد قليلاً الى رديء
بغداد - حصيبة	371	250	23	65	من جيد قليلاً الى رديء
القائم - عكاشات	140	120	5	28	من جيد الى جيد قلـــيلاً
كركوك – بيجي – حديثة	252	250	12	11	من جيد الى جيد قلـــيلاً
المجمـــــــوع	1888		108	384	

Source: Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, IRAQI TRANSPORT MASTER PLAN- Executive Summary, (ITMP) A joint Project between Iraqi Government & Italian Government , October 2005, P28.

وكما يتضح من الجدول (47) أعلاه أن معظم الخطوط غير مؤهلة وتحتاج الى عمليات الصيانة والتحديث . لذا فإن جميع السيناريوهات التي و عت للنهوض بواقع النقل في العراق – بضمنها السيناريو الذي تبنى القناة الجافة - قد كرست السنوات الخمس الأولى من المخطط لأغراض صيانة وتأهيل الشبكات الموجودة كخطوة أولى , لكن مع ذلك فإن الشبكة الحالية غير قادرة على تغطية الاحتياجات المتزايدة لتجارة العراق , فضلاً عن تجارة الترانزيت . لذا فإن مشروع القناة الجافة يصبح رورة ملحة لتلبية الاحتياجات الحالية والمستقبلية.

يخطط للقناة الجافة أن ينفذ خط سكك حديد مزدوج بطول إجمالي (1510) كم منها (920) كم في العراق, وهو يمثل نسبة (61%) من الطول الاجمالي لها , كما يخطط أن تكون طاقة هذا الخط المزدوج من الفاو الى البحر الأبيض المتوسط نحو (54) مليون طن سنوياً كمرحلة أولى لغاية 2028 , ثم تزاد في المرحلة الثانية الى (70) مليون طن لغاية 2038 [1]. وهذه الطاقات هي في الواقع تمثل حجم تجارة العراق المتوقعة خلال الأفق الزمني المذكور, وسوف تكون كافية لتلبية هذا الجانب حصراً , في حين تشير إحصاءات التجارة الدولية الى أن الكلف المنخفضة لنقل التجارة الدولية عبر القناة الجافة يمكن أن تجذب من (170) الى (180) مليون طن من بضائع الترانزيت العالمية سنوياً , ذلك فيما عدا تجارة الترانزيت للبلدان المجاورة للعراق , أي أن مقدار الفجوة لهذا الجزء من التجارة فقط سيتراوح بين (100 و 110) مليون طن سنوياً , وإذا ما عدنا الى تقديرات تجارة الترانزيت الممكن مرورها عبر العراق والمشار إليها في الفصل الثالث (الجدول 38) , فإن حجم هذه الفجوة سيكون أكثر من (334) مليون طن سنوياً , وهذا يدلل بوضوح على أن هذا المشروع , بما خطط له من طاقات , سيبقى قاصراً عن تلبية طموح العراق من استغلال موقعه الجغرافي بجعله ممراً للتجارة الدولية.

[1]) (Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, IRAQI TRANSPORT MASTER PLAN-Executive Summary, (ITMP) A joint Project between Iraqi Government & Italian Government , October 2005,P17.) .

المبحث الثالث

مبررات التوسع في مشاريع الموانئ والقناة الجافة وردم الفجوة في ظل وضع الاقتصاد العراقي الراهن

Justification for the Expansion of Port Projects and the Canal Dry

قد سبقت الاشارة الى أن تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير وتأهيل موانئ العراق الموجودة فضلاً عن إنجاز مشروع القناة الجافة سيرفع طاقتها بما يغطي الحاجة الآنية والمستقبلية لتجارة العراق دون أن يكون باستطاعتها تلبية متطلبات تجارة الترانزيت , أي ستبقى هناك فجوة كبيرة قد تفوق بعدة مرات حجم الفجوة التي سيتم معالجتها من خلال المشاريع المذكورة , وهذا يعني أن العراق سيحتاج الى المزيد من التوسع المضاعف في طاقة الموانئ والقناة الجافة لردم هذه الفجوة المتبقية . لكن هل توجد من المنافع الاقتصادية والاجتماعية ما يبرر مثل هذا التوسع . هذه الفقرة تهدف الى إبراز دور تجارة الترانزيت في تعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية مع الاشارة بإيجاز الى بعض المنافع المالية والاقتصادية والاجتماعية التي يمكن الحصول عليها جراء التوسع في هذه المشاريع , وبالتالي قد تعدّ مبرراً للعمل على انجازها.

أولاً : دور تجارة الترانزيت في تعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية:

تتلخص فكرة إنشاء قناة جافة لأغراض تجارة الترانزيت بربط موانئ العراق بخطوط سكك حديد مزدوجة بموانئ البحر الأبيض المتوسط (ميناء مرسين التركي وميناءي طرطوس واللاذقية السوريين , ويمكن أن يكون ميناء العقبة الأردني في مرحلة لاحقة) ضمن اتفاقية مشتركة بين البلدان المعنية , إذ يتم عند الحدود العراقية ربط العربات نفسها بكامل حمولتها بقاطرة تركية أو سورية في رحلة الذهاب لتواصل رحلتها دون انقطاع باتجاه موانئ البحر المتوسط , ويحدث العكس تماماً في رحلة الإياب[1] , ويفضل في هذه العملية استخدام قطارات التستيف المزدوج للحاويات Double Stack Tram •.

[1]) الموقع الالكتروني لوزارة النقل العراقية على الانترنت: http://www.motrans.gov.iq

•)وهي قطارات يتكون الواحد منها من (200) عربة , ويبلغ طوله ميلاً , ويمكنه حمل (200) حاوية 40 قدماً أو (400) حاوية 20 قدماً . وبالرغم من ارتفاع حمولته إلا أنه يوفر ما يقارب (40%) من الوقود مقارنة بنظيره من القطارات التقليدية , ويرجع ذلك الى التصميم المبدع لخفض وزن العربات الفارغة , والتطور في نظام الديناميكا الهوائية Aerodynamics الذي أدى بدوره الى زيادة نسبة البضائع المحمولة الى وزن العربة. (انظر: د. عبيد علي أحمد الحجازي , مصدر سابق , ص144).

لا ينحصر نقل تجارة الترانزيت من خلال ميناء الفاو وعبر القناة الجافة على نمط النقل البري بمتطلباته الكمية , بل أنه يمثل نظاماً مترابطاً يكفل انسيابية التجارة على وفق متطلبات الحاجة الآنية عبر سلسلة لوجستية متكاملة من الأصل وحتى المقصد النهائي . لذا سيكون هذا المشروع أحد أهم العوامل الحاسمة في تحديد قدرة الموانئ التنافسية من حيث انعكاساته الايجابية على كفاءة أداءها التشغيلي وسمعتها التجارية , وذلك من خلال عدة نواحي , منها أن استمرار انسياب البضائع الواردة للميناء وبشكل سلس ونقلها بانتظام الى مقصدها النهائي سيمنع من تكدس الشحنات على الأرصفة وفي المخازن , وسيؤدي ذلك الى زيادة الطاقة الاستيعابية للأرصفة والمخازن و معدات ومرافق الميناء الأخرى . ومن ناحية أخرى ستعمل على تدفق البضائع المعدة للتصدير بمواعيد منتظمة , ومعلومة التفاصيل , لغرض تحميلها في السفن المغادرة , الأمر الذي سيجنب الميناء الكثير من التوقفات التي تحدث عادةً نتيجة تأخر تلك البضائع . كما أن تجارة الترانزيت ستساعد في القضاء على ابرز المشاكل الجوهرية التي تتصف بها صناعة النقل بصورة عامة , والمتمثلة بالفوارغ الموجودة في رحلة الإياب . إن خاصية [استهلاك المنتج فور إنتاجه] التي تتميز بها صناعة النقل غالباً ما تجعل من رحلة العودة غير منتجة بسبب عدم وجود بضائع معدة للشحن وبالوجهة المناسبة * . ويكلف ذلك شركات النقل نولون كامل . لذا فإن نقل بضائع الترانزيت عبر القناة الجافة سيوفر وباستمرار حمولات معدة للشحن ولمختلف الوجهات , الأمر الذي سيتيح لشركات النقل الحصول على النولون في رحلتي الذهاب والإياب.

هذه الانعكاسات ستعمل على رفع إنتاجية الميناء وتمكنه من تعظيم الإيرادات وبأسعار تنافسية , وسيكون لها بالغ الأثر على سمعة الموانئ لدى كل من أصحاب السفن وأصحاب البضائع على حدٍ سواء, فبالنسبة لأصحاب السفن فأن هذه الانعكاسات ستعمل على تقليص الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء مما سيقلل من تكاليفها المتغيرة للرحلة الواحدة , ويزيد عدد الرحلات المنتجة التي يمكنها القيام بها خلال عمرها الانتاجي , الذي يؤدي بدوره الى تعظيم الأرباح وتقليل المدة المطلوبة لاسترداد رأس المال . أما أصحاب البضائع فإن ذلك سيضمن لهم وصولها الى مقصدها النهائي في الموعد المحدد لها , الأمر الذي سيرفع من حجم المبيعات ويزيد سرعة دوران رأس المال . كما يقلل من نسبة التالف , وسيترتب على ذلك انخفاض رسوم التأمين . وبالتالي فإن كل ذلك سيعمل على تحسين سمعة الميناء التجارية لدى العملاء وسيسهم في خلق عوامل جذب للمزيد من شركات النقل البحري حسنة السمعة.

*) وبصورة خاصة في بلد مثل العراق الذي تكاد تقتصر تجارته في البضائع على الاستيرادات , في حين تتركز صادراته على مادة النفط الخام , وهي بالطبع غير ملائمة للسفن التجارية.

ثانياً : العلاقة بين طاقة الموانئ وتكاليف الخدمات المقدمة وتأثيراتها على القدرة التنافسية:

انسحبت التطورات الجذرية في صناعة النقل البحري على الموانئ البحرية وطريقة إدارتها , فأصبحت اليوم وحدات إنتاجية تخضع في تحديد طاقتها وتجهيزاتها ومعداتها للمعايير الاقتصادية بدلالة منحنيات التكاليف . فقد أضحت التكاليف في مفهوم الموانئ المعاصر أحد أبرز ركيزتين في إدارة المنافسة , الى جانب تميز الخدمة , والتي أخذت تمثل تحدياً حقيقياً لنشاط الميناء.

وفي ظل تطبيق النظرية المعاصرة للتكاليف فإن الاستيعاب الكامل لطاقة الميناء سيكون له تأثيرات سلبية على كل من تكاليف وجودة الخدمة المقدمة , ففي الأمد القصير يعمد الميناء الى مواجهة الزيادة في الطلب عبر استغلال الطاقة الانتاجية المتاحة دون أن يتمكن من زيادتها , وإذا كان بالإمكان زيادة ساعات العمل فإن معامل استخدام الأرصفة ثابت ولا يمكن إشغال الرصيف لسفينتين في آن واحد , فمع زيادة نسبة استغلال الطاقة المتاحة تأخذ التكاليف بالانخفاض الى الحد الذي تتساوى فيه تكاليف انتظار السفينة مع العوائد الصافية المستوفاة منها , وإذا زاد استغلال الطاقة عن هذا الحد فإنه سيؤدي الى ارتفاع مستوى التكاليف وتخفيض العوائد الصافية الميناء . لذا , وطبقاً لهذه النظرية , ينبغي على الموانئ العمل دائماً على تقليل معامل استخدام الأرصفة من (100%) الى (75%) لغرض الاحتفاظ بطاقة احتياطية لمواجهة توقعات الطلب المتزايد تجنباً لحدوث حالات الاكتظاظ وبالتالي تحمل تكاليف اضافية والإضرار بنوع الخدمة المقدمة وسمعة الميناء التجارية[1].

وفي حالة الموانئ العراقية فإن نتائج التحليل السابق الخاص بتقديرات الطلب الحالي والمستقبلي الكامن يشير الى أن الطاقات الاستيعابية , سواءً المتاحة منها للموانئ الحالية , أو المستهدفة في مشروع ميناء الفاو الكبير, ستكون عاجزة عن تغطية الطلب الكلي المتوقع , فضلاً الاحتفاظ بطاقة احتياطية . وفي ضوء النظرية المعاصرة للتكاليف فإن ذلك سيؤدي الى ارتفاع مستوى التكاليف , فضلاً عن تراجع في نوعية الخدمة المقدمة, وفي المحصلة سيقلل ذلك من قدرة الموانئ التنافسية.

ويمكن الخروج من ذلك بنتيجة مفادها ضرورة التخطيط لطاقات كل من الموانئ والقناة الجافة بما يغطي الطلب الآني والمستقبلي المتوقع وبما يتيح لها الاحتفاظ بطاقة احتياطية تمكنها من تقديم خدمات متميزة من حيث الوقت والنوعية وبالتالي تحقيق غايتها في تعزيز قدرتها التنافسية.

[1]) د. مناهل مصطفى عبد الحميد : الموانئ وتخطيط أدائها في ظل تطبيق النظرية المعاصرة للتكاليف , مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية , كلية الادارة والاقتصاد - جامعة بغداد , بغداد , المجلد التاسع , العدد 29 , 2002 , ص56 – 57.

ثالثاً : المنافع المالية المتوقعة لمشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة:

تتميز العوائد المالية من تجارة الترانزيت بكونها بالعملة الأجنبية , أي أنه سيناظر من هذه الناحية مساهمة قطاع التصدير في الناتج المحلي الاجمالي , فهو بذلك يمكن أن يسهم في معالجة الاختلال الهيكلي في الاقتصاد العراقي بعدّهِ وحيد الجانب , من خلال إيجاد مصدر جديد للدخل من العملة الأجنبية, وتمتع العراق بموقعه الجغرافي هذا يمنحه ميزة تنافسية في هذا الصنف من التجارة ويجعله المورد الأقرب للحصول على هذه العملة إذا ما قورن بفرص القطاعين الصناعي والزراعي في تحقيق هذا الهدف في ظل واقعهما الحالي , بل أن جعل العراق ممراً للتجارة العالمية والتوسع في مشاريع البنية التحتية والتسهيلات اللازمة لهذه التجارة سيكون أحد الشروط الضرورية لرفع القدرة التنافسية لقطاعات الاقتصاد الأخرى ويساعد في وصول منتجاتها للأسواق العالمية.

الجدول (48)
التحليل المالي لمشروع القناة الجافة وميناءي الفاو والبحر المتوسط لسنوات مختارة للمدة من (2010- 2040)
(مليون دولار بالأسعار الثابتة لعام 2004)

السنة	ميناء الفاو الكبير			ميناء البحر المتوسط			السكك الحديد			الكلفة الكلية	الإيرادات	إجمالي التدفق النقدي
	استثمار	صيانة	تشغيل	استثمار	صيانة	تشغيل	استثمار	صيانة	تشغيل			
2010	237	-----	-----	210	-----	-----	-----	-----	-----	448	-----	– 448
2015	237	-----	-----	210	-----	-----	1219	-----	-----	1666	-----	–1666
2020	115	36	58	115	15	58	119	243	421	644	2715	1534
2025	-----	48	75	-----	20	75	-----	283	544	351	3515	2469
2030	-----	48	75	-----	20	75	-----	283	544	351	3515	2469
2035	-----	48	75	-----	20	75	-----	283	544	351	3515	2469
2040	-----	48	75	-----	20	75	-----	283	544	351	3515	3013
معدل العائد الداخلي											IRR 12.12%	

Source: Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL - July 2005 ,P23.

يظهر من الجدول (48) أعلاه قيم التكاليف والإيرادات السنوية المتوقعة لمشروع القناة الجافة وميناءي الفاو والبحر المتوسط, وقد تم اعتماد معيار معدل العائد الداخلي (IRR) في احتساب هذه القيم , ويظهر من الجدول أن العائد الداخلي لهذا المشروع يبلغ (12.12%) والذي يمكن عدّه جوهرياً* مما يسمح لإشراك القطاع الخاص في إنجازه[1].

*) إذ أن معدل العائد الداخلي يمثل سعر الخصم الذي يكون فيه حاصل طرح [مجموع القيم الحالية للتدفقات النقدية الاستثمارية للمشروع من مجموع القيم الحالية للتدفقات النقدية الجارية الصافية له] مساوياً للصفر . أو بمعنى آخر أنه يعبر عن سعر الخصم (معدل الفائدة) الذي تكون عنده القيمة الحالية الصافية NPV للمشروع مساوية للصفر . وهذا يعني أن معدلات الفائدة التي تكون أقل من معدل العائد الداخلي للمشروع ستجعل منه رابحاً. لذا تم عدّ معدل العائد الداخلي (12.12%) لمشروع القناة الجافة جوهرياً. للتوسع في ذلك أنظر : (د.محمد دياب : دراسات الجدوى الاقتصادية والاجتماعية للمشاريع, الطبعة الثانية , دار المنهل اللبناني , بيروت ,2009, ص 145 - 147).

[1]) Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure , OP. Cit ,P23.

وحسب هذا السيناريو ستكون الطاقة الاستيعابية لهذه القناة [(54.3) مليون طن في الجزء الأول من المرحلة الأولى يقابلها (2.7) مليون حاوية مكافئة] بينما ستصل في الجزء الثاني من المرحلة الأولى الى [(70.3) مليون طن يقابلها (3.5) مليون حاوية مكافئة] , وفي العام 2010 (وهو عام بدء التنفيذ المفترض) ستبلغ التكاليف الكلية للمشروع (488) مليون دولاراً, وقد اقتصرت على تكاليف الاستثمار** في الميناءين المذكورين , ويستمر هذا المقدار نفسه كتكاليف استثمارية سنوية للأعوام ألثمان التالية , لكن سيضاف إليها في السنة الثانية تكاليف الاستثمار في السكك الحديد والطرق لتأهيل الخطوط الموجودة , وسيبدأ الاستثمار في الطرق والخطوط المزدوجة الجديدة في عام 2015 ليرتفع حجم التكاليف الكلية السنوية للاستثمار لهذا العام الى (1666) مليون دولاراً.

ونظراً لكون المشروع قيد الإنشاء , فإنه سيحقق إيرادات سالبة خلال هذه المدّة . وعند تشغيله كمرحلة أولى في عام 2020 وبطاقة سنوية (2.7) مليون حاوية مكافئة (وفقاً لهذا السيناريو) ستضاف تكاليف صيانة وتشغيل سنوية , وذلك لكل من الميناءين والخطوط البرية من الطرق والسكك الحديد الموصلة بينهما. في حين ستنخفض تكاليف الاستثمار السنوية , وسيحقق إيرادات سنوية ايجابية في هذا العام بمقدار (2715) مليون دولاراً , وسيكون إجمالي التدفق النقدي السنوي (1534) مليون دولاراً. أما في العام 2025 سترتفع طاقتها الاستيعابية الى (3.5) مليون حاوية مكافئة سترتفع معها تكاليف الصيانة والتشغيل السنوية , بينما تكون تكاليف الاستثمار السنوية مساوية للصفر , وسيزداد العائد الصافي السنوي الى (3515) مليون دولاراً , وسيحافظ على هذا المستوى من العائد السنوي لغاية نهاية المدة المذكورة . كما سيرتفع إجمالي التدفق النقدي السنوي إلى (2469) مليون دولاراً , وبعد وصول المشروع الى طاقته الانتاجية النهائية سيكون إجمالي التدفق النقدي السنوي (3013) مليون دولاراً.

ومن المرجح أن تحقق هذه العوائد زيادات ملموسة على الأمد البعيد , وذلك في حال إتباع برامج الصيانة الوقائية . إذ أنه وفقاً للمعايير الدولية تتراوح تكاليف هذه الصيانة مابين (1500 – 3000) دولار للكيلو متر الواحد , غير أن المنفعة التي تتحقق بالمقابل تصل الى ما يقارب (6000) دولاراً سنوياً , وذلك إذا ما قورنت بتكاليف الإنشاء التي تتراوح مابين (50 – 70) ألف دولاراً للكيلو متر الواحد مقابل المنافع المذكورة ذاتها . في حين أن إعادة التأهيل (فضلاً عن أن إنجازها يتطلب مدة أطول) فإن تكاليفها – وفقاً لتلك المعايير – تتراوح مابين (120 – 200) ألف دولاراً للكيلو متر الواحد, وأيضاً مقابل المنافع ذاتها [1]. ولعل ذلك ما يعطي جانب من التفسير لتردد الاستثمار الأجنبي

**) تتألف تكاليف الاستثمار من الالتزامات المتعلقة بخدمة الدين وتسديد القرض.

[1]) د. أحمد فرحات , مصدر سابق . ص303 – 304.

المباشر في القيام بانجاز المشاريع المماثلة والتي يشكل إعادة التأهيل نسبة كبيرة منها في الأمد القصير والمتوسط , وهو ما يدعو لتوقع زيادة عوائد الاستثمار على الأمد البعيد.

ومما تجدر الإشارة إليه أن السيناريو سابق الذكر يعتمد بشكل كبير على الطرق الى جانب السكك الحديد في النقل البري , ومن المعلوم في أدبيات النقل أن السكك أكثر ملائمة , من الناحية الاقتصادية , للمسافات البعيدة والمقاصد المحددة , بسبب الفرق الشاسع في التكاليف• , وهذا يعني أن تجارة الترانزيت ستكون ذات جدوى اقتصادية أكبر في حال اعتماد السكك في نقلها بشكل أساس.

رابعاً : التأثير الاقتصادي والاجتماعي لمشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة:

في دراسة أعدتها شركات إيطالية متخصصة تناولت قطاع النقل في العراق توصلت الى أن إنفاق (1) دولار على مشاريع النقل (استثمار أو صيانة) سوف يؤدي الى زيادة الانتاج بمقدار (2.09) دولار , منها (1) دولار بصورة مباشرة , و(1.09) دولار بصورة غير مباشرة . كما أن ضريبة شراء السلع ستزداد بنسبة (60.73%) من الزيادة الحاصلة في الانتاج , أي بعبارة أخرى (1.27) دولار لكل (1) دولار, وسيكون تأثيره على الرواتب والأجور بنسبة (29.58%) من مقدار الزيادة في الانتاج , أما الناتج المحلي الاجمالي فإن إنفاق (1) دولار سينتج عنه زيادة في هذا الناتج بمقدار (1.272) دولار[1].

الجدول (49)

التأثير الاقتصادي والاجتماعي المتوقع للإنفاق على مشروع القناة الجافة وميناني الفاو والبحر المتوسط لسنوات مختارة للمدة من (2010 – 2040)

السنة	الانتاج (مليون دولار بأسعار 2004)	القيمة المضافة (مليون دولار بأسعار 2004)	الأجور والرواتب (مليون دولار بأسعار 2004)	التشغيل (عدد العاملين)
2010	917	266	130	17 274
2015	3 169	919	448	59 676
2020	2 892	839	409	54 468
2025	3 941	1 143	557	74 206
2030	2 900	841	410	54 611
2035	3 181	922	449	59 900
2040	2 360	684	333	44 434

Source: Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4, (TMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, **FINAL - July 2005,P77.**

•) راجع خصائص أنماط النقل في الفصل الأول من هذه الدراسة.

[1]) Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, **FINAL - July 2005** ,P76.

الجدول (49) يظهر الانعكاسات الاقتصادية والاجتماعية المتوقعة للإنفاق على مشروع القناة الجافة وميناءي الفاو والبحر المتوسط من ناحية الناتج المحلي الاجمالي (GDP) , والتوظيف المباشر وغير المباشر لسنوات معينة مختارة , ويتضح من خلالها أن الانتاج المتولد نتيجة الإنفاق على المشروع قد بلغ (917) مليون دولار عام 2010 ثم ارتفع الى (3169) مليون دولار عام 2015 نتيجة التوسع المفترض في الإنفاق على المرحلة الأولى من المشروع , كما تحققت في هذا العام زيادة في التشغيل عن عام 2010 بنحو (42403) شخص من العمالة الوطنية • بصورة مباشرة وغير مباشرة , ليصل عددها الى (59676) شخص بعد أن كانت (17274) شخص , أما (GDP) المتولد عن المباشرة بالمشروع فقد ارتفع من (266) مليون دولار عام 2010 إلى (919) مليون دولار عام 2015 , لكنه انخفض الى (839) مليون دولار عام 2020 إذ شهد انتهاء المرحلة الأولى المفترضة - حسب السيناريو المعتمد - وانخفض معه حجم العمالة بمقدار (5208) ليعود فيرتفع عام 2025 الى (1143) مليون دولار , وازداد معه حجم التشغيل الى (74206) شخص بسبب الإنفاق على المرحلة الجديدة , وكذا الحال للأعوام 2030 و2035. في حين تشير الأرقام في عام 2040 إلى توقع حصول انخفاض ملحوظ في جميع الموارد المذكورة في الجدول بسبب انتهاء عمليات إنشاء المشروع بكافة مراحله والاقتصار في هذه المرحلة على أعمال التشغيل والصيانة التقليدية.

إن الدور الذي يمكن أن تلعبه هذه المشاريع من حيث التأثيرات التي تمارسها على صعيد الناتج المحلي الاجمالي ومستوى التشغيل يشير الى أهميتها في تحقيق التنمية الاقتصادية ومعالجة مشكلة ارتفاع نسبة البطالة التي يعاني منها الاقتصاد العراقي في هذه المرحلة , لذا ينبغي تعظيم هذه المكاسب عبر الاستغلال الأمثل للميزة النسبية التي يتمتع بها العراق بموقعه الاستراتيجي في خارطة التجارة العالمية.

بالانتقال الى الجدول (50) يمكن أن نلمس الارتفاع النسبي للمنافع المصاحبة لهذا لمشروع مقارنة بالتكاليف الإضافية التي تطلبها إنشائه.

ويظهر من الجدول (50) أن هذا المشروع قد تسبب في خلق منافع مصاحبة له بلغت القيمة الكلية المتوقعة لها (851) مليون دولار في عام 2015 , إلا أن ارتفاع تكاليف الإنشاء في المراحل الأولية جعل القيمة الصافية لهذه المنافع سالبة . لكن ارتفاع الطاقات التشغيلية في المراحل اللاحقة , ورغم ارتفاع التكاليف , قد أفرز قيم موجبة متصاعدة للمنافع المصاحبة بلغت [(839), (1049), (2254), (3714), (6393)] مليون دولار للأعوام 2020 – 2025 – 2030 – 2035 –

•) إذ لم تتناول هذه الأرقام العمالة الأجنبية كونها لا تؤثر على حجم التشغيل في العراق.

2040 على التوالي . وفي المحصلة سيكون إجمالي القيم المتحققة دافعاً على إقامة هذه المشاريع والتوسع فيها , سيما وأن تأثيراته ستنعكس على القطاعات الاقتصادية الأخرى كافة وبما يسهم بشكل فاعل في تحقيق التنمية الاقتصادية.

جدول (50)
القيم الحالية الصافية للمنافع المصاحبة* لمشروع ميناء الفاو والقناة الجافة لسنوات مختارة للمدة من (2010-2040)
(مليون دولار)

السنة	التكاليف الكلية بدون المشروع (With Out)	التكاليف الكلية مع المشروع (With)	التكاليف الإضافية الناجمة عن المشروع	المنافع المصاحبة					
				وفورات التكاليف التشغيلية	قيمة الوقت المدخر	وفورات الانبعاثات	منافع الترانزيت	الكلي	الصافي
2010	100	385	285	0	0	0	-----	-----	-285
2015	361	1342	981	734	23	94	-----	851	-130
2020	324	1215	891	1006	178	158	388	1730	839
2025	324	1659	1335	1361	319	202	502	1853	1049
2030	324	1208	884	1838	539	259	502	3138	2254
2035	324	1323	999	2435	1276	500	502	4713	3714
2040	324	973	649	3218	2453	870	502	7042	6393

Source: Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL , July 2005,P63.

*) تم احتساب القيم الحالية الصافية (NPV) بمعدل خصم (12%).

وتشير الأرقام الواردة في التحليل أعلاه الى أن المنافع والمكاسب الاقتصادية والاجتماعية غير المباشرة المتولدة عن إقامة هذا المشروع ستكون بنسبة أكبر من تلك المباشرة منها , وفي ذلك ما يدفع الى الاستنتاج بعدم ضرورة التمسك بأسعار مرتفعة للخدمات المقدمة والتشدد في فرض الرسوم والضرائب على التجار والأطراف الأخرى المتعاملة مع الميناء والقناة الجافة , إذ أن نفور الزبائن وإعراضهم عن التعامل معها بسبب هذه التشدد وانصرافهم الى طرق بديلة سيكلف العراق من العوائد غير المباشرة أضعاف ما سيتم الحصول عليه من العوائد المباشرة بواسطة تلك الضرائب والرسوم .

من ذلك يتضح أن هناك من المبررات الفنية والاقتصادية والاجتماعية ما تدعو إلى التوسع في مشاريع الموانئ والقناة الجافة , إذ أن ذلك سينعكس إيجابا على قدرة الموانئ التنافسية من خلال المساعدة في خفض التكاليف وتميز الخدمة , كما أنه سينسجم مع المتطلبات الراهنة للاقتصاد العراقي في تنويع مصادر الثروة (بعدّ هذه المشاريع مصدراً مستداماً للثروة) , وامتصاص البطالة والمساعدة في تحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة لقطاعات الاقتصاد كافة.

المبحث الرابع

المتطلبات النوعية لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق

Specific Requirements to Enhance the Competitiveness of Iraqi Ports

مع أهمية توفير الإنشاءات المدنية بالأبعاد والمواصفات القياسية وتجهيزها بالمعدات اللازمة للقيام بنشاطاتها المختلفة وعدّه شرطاً ضرورياً لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق , إلا أنه لا يمثل شرطاً كافياً لتحقيق ذلك . فالمنافسة المينائية تقوم على ركيزتين أساسيتين , هما : الكلفة , والتميز في تقديم الخدمة . ويمكن تحقيق هاتين الركيزتين عبر توفير الإنشاءات المذكورة فضلاً عن عوامل أخرى يمثل وجودها أيضاً شرطاً ضرورياً آخر لتحقيق هذا الهدف , وتوفر هذان الشرطان معاً سوف يمثل الشرط الكافي لتحقيق ذلك . لذا فإن هدف هذا المبحث هو الكشف عن ماهية هذه العوامل التي ينبغي توفيرها في موانئ العراق لرفع قدرتها التنافسية .

ولعل من أبرز هذه العوامل هي ما يأتي : -

أولاً : الانضمام للمنظمات الدولية المتعلقة بالنقل البحري.

Joining to International Organizations Related to Maritime Transport

أصبح في العقود الأخيرة الانضمام للمنظمات والاتحادات الدولية والإقليمية المتخصصة والمهتمة بشؤون النقل البحري والتوقيع على اتفاقياتها يمثل أحد شروط نجاح المنافسة في هذا المجال , بعدّه الوسيلة للحصول على التقنيات البحرية والاستفادة من خدمات أنظمة التوابع البحرية عبر الأقمار الصناعية , كما يمكن ذلك من الحصول على الخبرات الدولية من خلال البحوث والدراسات التي تصدر عن هذه المنظمات , مما يساعد على تقليص الفجوة المعرفية ومواكبة التطورات التي تطرأ على الساحة الدولية في مجال وسائل وأساليب الإدارة الحديثة للموانئ وفي المجالات التقنية الأخرى.

ومن أبرز هذه المنظمات والاتحادات البحرية هي [1]: -

1. المنظمة البحرية الدولية IMO .
2. المنظمة الدولية للتوابع البحرية INMARSAT .
3. المنظمة الدولية للأقمار الصناعية IMSO.
4. منظمة العمل الدولية ILO .

[1]) كاظم فنجان الحمامي , مصدر سابق , ص23 - 24 .

5. الاتحاد الدولي للنقل البحري ISF .
6. الغرفة الدولية للنقل البحري ICS .
7. المجلس البحري الدولي BIMCO .
8. الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة ICFTU .
9. غرفة التجارة الدولية المحدودة ICC .
10. الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن IACS .
11. رابطة مالكي السفن LASA.
12. المحفل البحري الدولي لشركات النفط OCIMF.
13. الرابطة الدولية للمرشدين البحريين IMPA.
14. الرابطة الدولية لمقاولي الحفر البحري IADC.
15. الاتحاد الدولي لروابط الربابنة IFSMA.
16. المحفل الدولي النفطي للتنقيب والإنتاج البحري E & PFORUM.
17. الرابطة الدولية للمالكين المستقلين للناقلات INTERTANKO .
18. الجمعية الدولية لمشغلي محطات وناقلات الغاز SIGTTO .
19. الاتحاد الدولي لقوارب النجاة ILF .
20. الاتحاد الدولي للنقل الطريقي IRU .
21. المجلس الدولي لسفن الرحلات السياحية ICCL .
22. الرابطة الدولية لمالكي السفن الناقلة للبضائع الجافة INTERCARGO .
23. الرابطة الدولية للمحاضرين البحريين IMLM .
24. الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية AFCS .

ومن شأن الانضمام الى هذه الكيانات الدولية والإقليمية البحرية تحسين سمعة الموانئ دولياً وذلك لسببين : -

السبب الأول : هو أن هذا الانضمام سيلزم إدارة الموانئ على تطبيق جميع المدونات والاتفاقيات الصادرة عن تلك الكيانات , مقابل الحصول على مكاسب معرفية وفنية , وتشتمل هذه المدونات والاتفاقيات على شروح تفصيلية للمعايير القياسية عن الكيفية التي يجب أن تكون عليها السفن والموانئ والطريقة التي تؤدى بها النشاطات المختلفة فيهما بكل مفاصلها وبما يكفل تقديم أفضل الخدمات البحرية والحفاظ على سلامة الأشخاص والبيئة وتجنب جميع أنواع المخاطر والسلوكيات التي يمكن أن تقلل من كفاءة الأداء . وهي تصدر , وبصورة مستمرة , التوصيات والمدونات التي من شأنها تحسين أداء السفن والموانئ , ودرء المخاطر المحتملة , والعمل على مواكبة المستجدات التي تشهدها الساحة الدولية . لذا

فإن الالتزام بهذه المدونات والاتفاقيات سوف يؤدي بالضرورة الى جودة الخدمات المقدمة كنتيجة طبيعية لتطبيقها من ناحية , ولما تحصل عليه إدارة الميناء من دعم من هذه الكيانات الدولية من ناحية أخرى.

والسبب الآخر : هو أن مجرد الانضمام سوف يعطي انطباعاً لشركات الملاحة العالمية بكفاءة أداء الميناء وجودة خدماته المقدمة , وأن مرافقه كافة مطابقة للضوابط والمعايير الدولية القياسية , الأمر الذي من شأنه منحه سمعة طيبة تكون له عنصر جذب لشركات الملاحة العالمية حسنة السمعة وذات الكفاءة العالية , وفي الوقت ذاته سيكون عامل طرد للسفن القديمة ذات الكفاءة الواطئة , إذ تحدد المدونات والاتفاقيات الدولية البحرية الدولية الخصائص والضوابط التي يجب توافرها في السفن التي يسمح لها دخول موانئ البلدان الأعضاء . فمثلاً يتوجب على كل مالك سفينة أو مستأجر سفينة أو قبطان أو وكيل يتقدم بطلب للحصول على إذن لدخول أية سفينة إلى أحد هذه الموانئ أن يتعهد بأن معايير السفينة بما في ذلك شهادات قبطانها وطاقمها ليست دون المعايير التي حددتها الاتفاقيات والبروتوكولات والقرارات الإقليمية والدولية أو مدونات الممارسات التي أقرتها المنظمات الدولية العالمية [1]. لذا فعلى أي سفينة ترغب في الدخول لهذا الميناء ينبغي أن تكون قد طبقت تلك الاتفاقيات والتي منها على سبيل المثال الآتي[2]: -

1. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 بما في ذلك بروتوكول عام 1978
2. الاتفاقية الدولية بشأن خطوط الحمولة لعام 1966 بما في ذلك بروتوكول عام1988 .
3. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 وحسب ما تم تعديلها في بروتوكول عام 1978.
4. الاتفاقية الدولية بشأن قياس الحمولة بالطن للسفن لعام 1969 وكلما تم تعديلها.
5. الاتفاقية الدولية بشان اللوائح التنظيمية الدولية لمنع تصادم السفن في البحار لعام1972.
6. الاتفاقية الدولية بشأن معايير تدريب العاملين في البحار واعتمادهم ونوبات عملهم لعام 1978، وكلما تم تعديلها.
7. الاتفاقية الدولية بشأن الحاويات الآمنة لعام 1972 ، وكلما تم تعديلها.
8. مدونة الممارسات لمنظمة العمل الدولية، بشأن أساليب السلامة والصحة في الموانئ، لعام 2005، وكلما تم تعديلها.
9. مدونة الممارسات لمنظمة العمل الدولية بشأن أساليب منع الحوادث على متن السفن وفي البحار والموانئ، النسخة الثانية لعام 1996 ، وكلما تم تعديله.

[1]) دائرة النقل - قطاع النقل البحري في إمارة أبو ظبي : اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية) , الإصدار الثاني , إمارة أبو ظبي أكتوبر, 2010 .ص24 – 25.

[2]). المؤسسة المالية الدولية IFC – مجموعة البنك الدولي , إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات, 30 نيسان 2007 .ص4 – 16.

10.اتفاقية منظمة العمل الدولية (نسخة معدلة) بشأن المستندات الثبوتية للعاملين في البحار لعام 2003 ، وكلما تم تعديلها.

11.مدونة الممارسات لمنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية لعام 2004 بشأن أساليب الأمن في الموانئ، وكلما تم تعديله.

12.اتفاقيات الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978 ، بما في ذلك البروتوكولات المتعلقة بها، وكلما تم تعديلها.

13.الاتفاقية الدولية بشأن عمليات البحث والإنقاذ البحرية لعام 1979 ، وتعديلاتها.

14.اتفاقية العمل البحري لعام 2006 ، وتعديلاتها.

15.مدونة السلامة الدولية.

16.أية اتفاقيات أخرى بشأن الأمن أو السلامة أو حماية البيئة التي اعتمدتها المنظمة الدولية للملاحة البحرية أو منظمة العمل الدولية أو أية منظمة دولية ذات علاقة .

من ذلك تتضح أهمية انضمام العراق الى المنظمات والكيانات الدولية الأخرى ذات العلاقة بالنقل البحري , وذلك للاستفادة من الخبرات والخدمات العالمية في هذا المجال , وتعزيز اندماجه بالمجتمع الدولي ومواكبة التطورات العالمية المتسارعة , أملاً في تقليص الفجوة التي تراكمت خلال العقود الأخيرة وتحسين أداء وسمعة موانئه البحرية من خلال السعي لتطبيق المعايير التي نصت عليها المدونات واللوائح الصادرة من تلك المنظمات.

ثانياً: استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة الموانئ وتشغيلها.

في دراسة أجريت في عام 2004 من قبل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لتحديد أسباب ارتفاع التكاليف في موانئ العراق , وقد خلصت الى أن سوء الادارة كان أحد الأسباب الرئيسة لذلك فضلاً عن نقص البنى التحتية والمعدات المستخدمة[1] . وقد جاء ذلك مطابقاً لما تم التوصل إليه في الفصل الثاني من هذه الدراسة , ولعل من ابرز العوامل التي أدت الى ذلك هي الأساليب التقليدية المستخدمة في إدارة هذه الموانئ وافتقارها للتكنولوجيا الحديثة وأنظمة الإدارة المتطورة , والذي كان بدوره نتيجة لظروف العراق الاستثنائية التي شهدها خلال العقود الأخيرة . لذا يعدّ إدخال تلك التكنولوجيا في إدارة الموانئ وإتباع الأنظمة المتطورة خياراً لامناص منه لرفع كفاءة الموانئ وتحسين أدائها والذي سيعزز بدوره من قدرتها التنافسية.

[1]) A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Op. Cit.,P65.

ويحظى مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة بفرصة كبيرة لتطبيق أحدث الأنظمة والبرامج الالكترونية لما تم عدّه في التخطيط له بما يتوافق والمعايير القياسية الدولية , وكذلك لطبيعة الوظائف المناطة به كونه سيعمل بنظام النقل متعدد الوسائط , وسيمثل حلقة في سلسلة التوريد العالمية , الأمر الذي يتطلب مستوىً عالٍ من الدقة وكفاءة الأداء , وهو ما ينبغي تحقيقه عبر استخدام تلك البرامج والأنظمة الحديثة.

ويجب أن تضع الدوائر الرسمية المعنية الإطار التنظيمي الملائم لإقامة البنية الأساسية وتوفير خدمة جيدة بكلفة مناسبة , و كذلك يتحتم عليها وضع الأطر القانونية الملائمة التي تتيح ممارسة المعاملات التجارية وإثبات حجية العقود في العالم الرقمي . ويشمل ذلك حقوق حماية الملكية الفكرية والبراءات والعلامات التجارية والخصوصية ولوائح الأمن والمدفوعات الإلكترونية وتنظيم الضرائب .فضلاً عن ذلك ، فإن قضايا القانون التجاري ، مثل مقتضيات تقديم" المستند الخطي و"التوقيع بخط اليد " و"المستندات الأصلية "يجب أن تراجع ، وكذلك اللوائح الناظمة لقوة الإثبات للرسائل الإلكترونية وتخزين المستندات وقابلية تداول المستندات وصحة العقود . كما يجب تحديث شمول الأحكام والشروط الضمنية في العقود . وفي جميع هذه المجالات ، ينبغي أن تكون القوانين الموضوعة مرنة بما يكفي للتكيف مع تطور الاحتياجات ومواكبة المستجدات.

ويمكن أن يتيح استخدام البرامج الالكترونية في إدارة موانئ العراق التعامل مع العملاء بنظام البوابة الواحدة , وستمثل هذه البوابة جميع الدوائر المعنية (بما فيها إدارة الميناء والجمارك والمصارف ...الخ) , مما يجنب العملاء التعامل المباشر مع تلك الدوائر, الامر الذي سيوفر لهم الكثير من الوقت والجهد , فضلاً عن منع حالات الابتزاز والفساد وسوء المعاملة من قبل أطراف غير محددة.

1. برمجة التشغيل في الموانئ ودورها في تحسين كفاءة الأداء[1].

يعد استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ أمراً أساسياً لتأمين التحكم الدقيق في اتخاذ القرارات الآنية والتخطيط المسبق لمختلف عمليات الإدارة . وتساعد تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في تسهيل التجارة في الموانئ عبر تقليص الزمن والتكلفة والخطأ البشري أثناء القيام بالنشاطات المينائية المختلفة .إذ أن تناول المعلومات وإرسالها يدويًا واستنادًا إلى الورق يشكل أكبر نقطة اختناق وأكبر مصدر للأخطاء وحالات التأخير في التجارة والنقل الدوليين . لذا يتعين على مجتمعات الموانئ، بما في ذلك السلطات الجمركية ، تطبيق تكنولوجيات التبادل الإلكتروني للبيانات بغية تحسين

[1]) United Nations Economic and Social Commission for Western Asia: GOOD PRACTICES IN INFORMATION AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY (ICT) APPLICATIONS IN SEAPORTS IN ESCWA MEMBER COUNTRIES , United Nations , New York, 2007 , P3.

انسياب المعلومات, وسوف يتيح استخدام هذه التكنولوجيا تقديم المعلومات المتعلقة ببيانات الشحنات قبل وصول السفن الى الميناء لتهيئة الأرصفة والمعدات اللازمة , الأمر الذي من شأنه تقليص وقت بقاء السفينة , كما يساعد إستخدام الإنترنت من قبل سلطات الموانئ والجمارك في إضفاء الشفافية على عملياتها مما يخلق عوامل جذب للشركات الملاحية , وذلك من خلال ما يوفره للمستخدمين من المعلومات الأساسية بشأن الأنظمة المتبعة والإجراءات المعمول بها والتعرفات والمرافق المينائية الأخرى , الذي بدوره سيعمل على تعزيز الثقة مع العملاء.

لذا يمكن إجمال المزايا التي يمكن تحقيقها من تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عمليات الموانئ بالنقاط التالية[1]:

أ- زيادة سرعة تنفيذ مهام السفن وتحسين سرعة عمليات الموانئ المختلفة , فمن شأن التخطيط بواسطة الحاسوب والاتصالات بواسطة التبادل الإلكتروني للبيانات، ضمان الحصول على معلومات دقيقة في الوقت المناسب بشأن موضع الحاويات والشحنات ، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة فاعلية الإدارة وخفض التكاليف.

ب- زيادة سرعة ودقة الاتصالات بين كيانات مجتمع الموانئ , إذ أن إرسال المعلومات التشغيلية باستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات يؤدي إلى تقليص الفاصل الزمني اللازم لتجهيز المستندات المتعلقة بالشحن والمعلومات الدقيقة , والتي يتم الاستفادة منها لاحقاً في التخطيط.

ت- زيادة الإنتاجية المتحققة من خلال الاستغلال الأمثل للمعدات والمساحات والموارد البشرية.

ث- تعزيز الأمن، وذلك من خلال تحسين المعلومات بشأن البضائع والشاحنين والمرسل إليهم والطرق التجارية، وتوفير الأمن للمعلومات عبر أنظمة أمن محمية ومراقبة.

ج- تقليص الازدحام في الميناء عبر التحكم في إدارة البوابات.

ح- خفض الإجراءات التشغيلية إلى الحد الأدنى وزيادة فعاليتها إلى الحد الأقصى، وذلك عبر عمليات التخطيط.

خ- تقليص الزمن المطلوب لدخول السفن وتخليص الشحنات.

د- زيادة الإنتاجية والربحية عبر الاستخدام الأمثل للمراسي والساحات فضلا عن زيادة عدد السفن.

وقد أثبتت التجارب العملية في الموانئ العالمية أن العوامل آنفة الذكر تؤدي إلى الاستفادة من وفورات الحجم وخفض تكاليف التشغيل وزيادة رضا العملاء , فالاستخدام المناسب لتكنولوجيا المعلومات

[1]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA) : الممارسات الجيدة في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في البلدان الأعضاء في الإسكوا , الامم المتحدة , نيويورك , 2007 , ص2- 3.

والاتصالات في الموانئ من شأنه تعزيز فعالية الموانئ ورفع قدرتها التنافسية , ويوسع مجال السوق على الصعيدين المحلي والعالمي ، فضلاً عن انعكاساته الايجابية على الاقتصاد الوطني وقطاعاته المختلفة.

كما يمكن تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في كل مرحلة من مراحل تشغيل الميناء والقناة الجافة . فتطبيق هذه التكنولوجيا في الميناء سوف يؤثر على حركة مرور السفن، والإدارة البحرية وإدارة البوابات، وعمليات محطات الشحن، وإجراءات الجمارك، وتبادل المستندات , لذا يعدّ حسن إدارة حركة مرور السفن من المكونات الأساسية للتشغيل الناجح للموانئ[1].

كذلك تطبيق هذه التكنولوجيا في عمليات النقل عبر القناة الجافة سيكون جوهر عمليات التوريد عبر التخطيط وبرمجة النقل في القطارات لاختصار الوقت والتكاليف , فثمة دراسات خلصت إلى أن التأخيرات الزمنية التي تسببها متطلبات المعلومات فقط ، بما في ذلك المستندات وعمليات التفتيش والتخليص وإتمام المعاملات ، تمثل عادة ما يصل إلى (35% إلى 40%) من وقت النقل من الباب إلى الباب في تدفقات التجارة الدولية. كما تتم عبر استخدام هذه التكنولوجيا مراقبة رحلة الحاويات لضمان توقيت الوصول الدقيق وسلامة البضائع . وتشمل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في النقل بالقطارات نطاقًا واسعًا من شتى التكنولوجيات التي تنطبق على النقل , فقد ابتكرت شركة (APL) الأمريكية , المتخصصة في مجال النقل متعدد الوسائط , مفهوم (خط السكك الحديد المنتظم Liner Train Concept) وهو خط سكك حديد يعمل بالتنسيق مع جدول إبحار السفينة مما يحقق سرعة وانتظام في أداء الخدمة[2] ، كما مكن تقدم تكنولوجيات المعلومات والاتصالات، في بعض أجزاء العالم، من دمج السائق والعربة والطريق، من خلال وسائل إلكترونية، في نظام متكامل واحد لتعزيز دقة التوقيت والكفاءة في الأداء[3].

ويعد معدل سرعة تفريغ السفن وتحميلها ومعدل زمن الانتظار وزمن إشغال المراسي وزمن العمل في المراسي محطات أساسية لقياس إنتاجية الموانئ في إدارة حركة مرور السفن ، ويتيح استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتكاملة مع نظام الرادار ونظام تحديد الهوية الآلي تعقب حركة مرور السفن ويوفر المزيد من السلامة في مناطق دخول الموانئ والرسو فيها، فضلاً عن السلامة على طول الطرق المؤدية إلى الموانئ.

كما يمكن تحسين تخطيط الرسو واستعمال الأرصفة عبر استخدام تطبيقات لخطط آلية للأرصفة وفق نطاقات محددة مثل عمق المياه عند الرصيف وتوفر الرافعات ونوع الشحنات وقوة جر السفينة

[1]) لؤي عبد المجيد : تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وأثرها في تطوير إدارة الموانئ , المجلة الالكترونية لبنك معلومات النقل البحري المصري , العدد 26 , آب 2008 ,ص1 – 2.

[2]) د. أيمن النحراوي : لوجستيات التجارة الدولية , مصدر سابق , ص90.

[3]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA): تطبيق تكنولوجيات المعلومات والاتصالات المتقدمة في قطاع النقل في منطقة الإسكوا , الامم المتحدة , نيويورك , 2003 , ص27- 28.

وزمن وصول السفينة ، وكذلك عبر أتمتة عملية الإبلاغ التي تربط مختلف الكيانات المعنية . وسوف تؤدي تطبيقات أخرى لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى تحقيق المزايا التالية[1] :-

أ- الإبلاغ الدقيق عن أوضاع حركة الميناء ، وهو أمر بالغ الأهمية لاسيما في حالة سوء الطقس.

ب- الإبلاغ الدقيق عن حالة السفن وحركتها وحالتها التشغيلية لشركات الشحن البحري والعملاء.

ت- صدور تقارير وإحصاءات إلكترونية في الوقت المناسب، بشأن مؤشرات حركة السفن لمساعدة صناع القرار وأصحاب الشركات الملاحية.

ث- تحسين تسهيلات الدفع، بما في ذلك الدفع الإلكتروني ، والقوائم الحسابية.

ج- تعزيز الاتصالات بوكلاء الشحن عبر الروابط الإلكترونية.

ومن بين أدوات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المستخدمة لتعقب الشاحنات والمركبات قبل دخول الميناء وبعده، نظام تعقب المركبات الآلي، وأجهزة التعرف على الترددات اللاسلكية، ونظام تمييز الرموز ضوئيًا . وغالباً ما يكون استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة وتشغيل محطات الحاويات . في حين أنها أقل استخدامًا في إدارة وتشغيل محطات الشحنات غير المعبأة في حاويات.

2. أنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المعتمدة في الموانئ العالمية[2].

تقوم موانئ رئيسة عبر العالم بتطبيق أنظمة جماعية تستند إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات كما يجري أيضًا إدخال تلك التطبيقات بشكل متزايد في إدارة وتشغيل الموانئ متوسطة الحجم والموانئ الصغيرة . ويتم عادة في إدارة تشغيل الموانئ اقتراح ثلاث مقاربات مختلفة لتطبيق أنظمة المعلومات التي تعتمد على التبادل الإلكتروني للبيانات، وهي نظام قاعدة البيانات المركزية أو نظام تشغيل الموانئ، ونظام وسيط تبادل الرسائل، والنظام المؤتلف.

أ- نظام قاعدة البيانات المركزية أو نظام تشغيل الموانئ:

يتيح نظام قاعدة البيانات أو تشغيل الموانئ لسلطة الميناء تولي الدور القيادي في استحداث وتطبيق مجتمع التبادل الإلكتروني للبيانات عبر توفير قدرة حاسوبية وقدرات تشغيلية ودراية لتسهيل إرسال الرسائل ، ومعالجة وتوزيع المعلومات كافة ذات الصلة بالشحنات والنقل . فمن خلال نظام تشغيل الموانئ يتم تناول الرسائل كافة ذات الصلة بالميناء بشكل فعال، في حين أنه لا يمكن بهذه السهولة تحقيق تلك المهام التي لا تتعلق بشكل مباشر بالأنشطة الفعلية للميناء بما في ذلك دفع رسوم الجمارك لتخليص الشحنات.

[1]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA) : الممارسات الجيدة في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في البلدان الأعضاء في الإسكوا , مصدر سابق , ص5- 6.

[2]) بنك معلومات النقل البحري : تطبيق التقنيات الحديثة في قطاع النقل البحري , وزارة النقل المصرية , قطاع النقل البحري www.emdb.gov.eg .

يفتقد هذا النظام إلى المرونة حين يتعلق الأمر بتوسعة الخدمات أو تكييفها ، ويؤدي قيد البيانات الزائد عن الحاجة إلى توسعة لا لزوم لها لقواعد البيانات ، وهو ما لا يمكن تجنبه . وبصفة عامة ، يستخدم نظام تشغيل الموانئ في عمليات تشغيل أكثر قدمًا ورسوخًا إذ يكون لسلطات الميناء مراكز قوية، كما هو الحال ، على سبيل المثال ، في مينائي فيليكستو في بريطانيا ، ودمياط في مصر.

ب- نظام وسيط تبادل الرسائل:

يقوم كل مشارك بتشغيل نظام معلومات مستقل وقاعدة بيانات مستقلة لمعالجة المعلومات في الموقع، وذلك باستخدام رسائل البريد الإلكتروني المتبادلة عبر الإنترنت للاتصالات في هياكل موحدة مثل قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في مجالات الإدارة والتجارة والنقل الأمثل(EDIFACT)لاستحداث تبادل إلكتروني للبيانات متعددة الشركاء , مع صندوق البريد الإلكتروني لإرسال واستلام الرسائل بشكل آمن، ويعمل كحاجز بين المرسل والمتلقي لحماية الدخول غير المخول على النظام . الشكل (39) يبين المشاركين الرئيسين في نظام وسيط التبادل.

الشكل (39)

المشاركين في نظام وسيط التبادل

المصدر: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA) : الممارسات الجيدة في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في البلدان الأعضاء في الإسكوا , الامم المتحدة , نيويورك , 2007 , ص7.

ت- **النظام المؤتلف[1]:** يضم النظام المؤتلف خدمة التبادل الإلكتروني الصرف للبيانات المتعلقة بتناول الرسائل وإمكانات شبكة القيمة المضافة فضلاً عن قاعدة بيانات مشتركة لتخزين المعلومات ذات الاهتمام المشترك لكافة أعضاء مجتمع الموانئ، مثل قواعد البيانات المتعلقة بالبضائع الخطرة وتسجيل السفن. تستند معظم مجتمعات الموانئ الحديثة التي تستخدم التبادل الإلكتروني للبيانات إلى أنظمة مؤتلفة للمستخدمين الرئيسين ، وتوفر تسهيلات موصولة للمستخدمين الصغار الذين ليس لديهم تسهيلات المعالجة الإلكترونية للبيانات . وقد بدأت هيئات كثيرة للموانئ بتبادل إلكتروني للبيانات يستفيد منه عدة شركاء أو وسيط لتبادل الرسائل ينطوي على خدمات محدودة، ومن ثم قاموا بتوسعة النظام وترقيته .ومن الأمثلة على ذلك عمليات الميناء في مرسيليا ولوهافر في فرنسا، وهامبورغ في ألمانيا، والإسكندرية في مصر.

ويمكن مقارنة أنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المعتمدة في الموانئ العالمية كما في الجدول (51) الآتي:

جدول (51)
مقارنة أنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المعتمدة في الموانئ العالمية

النظـــام	المزايـــــا	المســـــاوئ
نظام قاعدة البيانات المركزية/ تشغيل الموانئ	•الميناء يحدد الأولويات. •يمكن الدخول على كافة المعلومات من قاعدة بيانات مركزية واحدة.	• الميناء مسؤول عن كامل العملية التشغيلية. •النظام يفتقر إلى المرونة. •يجب أن يكون جميع أعضاء مجتمع الميناء جزءًا من السلسلة. •يوجد توسعة كبيرة للبيانات عبر ازدواجية قيد البيانات.
وسيط تبادل الرسائل	•أعضاء مجتمع الميناء يشغلون أنظمة معلومات خاصة بهم. • يتناول كيان متخصص العملية التشغيلية والخدمات التقنية.	•فرادى الشركات بحاجة إلى أن يكون لها قواعد بيانات خاصة بها للاستفادة من الوسط المحيط. •لا توجد مشاركة في المعلومات بين الكيانات المختلفة. •جميع أعضاء مجتمع الميناء مطالبون بالاستثمار في النظام.
النظام المؤتلف	•للشركاء الحرية في تطبيق حلولهم المتعلقة بالإنترنت أو المشاركة في قاعدة البيانات المركزية. • الخدمات التشغيلية والتقنية يتم تناولها من قبل كيان متخصص.	• يتعين على جميع أعضاء مجتمع الموانئ الاستثمار في النظام.

المصدر: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA) : الممارسات الجيدة في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في البلدان الأعضاء في الإسكوا , الامم المتحدة , نيويورك , 2007 , ص10.

3. اختيار استراتيجية التنفيذ الملائمة لموانئ العراق.

[1]) United Nations Economic and Social Commission for Western Asia: GOOD PRACTICES IN INFORMATION AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY (ICT) APPLICATIONS IN SEAPORTS IN ESCWA MEMBER COUNTRIES ,Op. Cit , P6.

في ظل واقع موانئ العراق ينبغي أن تتبع استراتيجية لاستخدام تكنولوجيا المعلومات تراعي البيئة الحالية وإعطاءها المرونة الكافية للتكيف والملائمة . إذ لا يعد نظام الميناء الذي يستند إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تطبيقاً موحدًا يمكن استخدامه في وضعه الراهن، بل يجب ملائمته مع البيئة العامة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات . فالتطبيق يجب أن يكون قادرًا على دمج البيانات بحيث تتكامل مع الأنظمة الفرعية التشغيلية والإدارية القائمة كافة ، وأن يتلاءم حسب الحاجة لتناول متطلبات مجتمع الميناء المتعلقة بالمعلومات .لذا، يجب تحليل الاحتياجات المتصلة بالمعلومات وتحديدها قبل إمكان إصدار مواصفات لأي حل معياري تشغيلي أو إداري يستند إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يحدد هيكل النظام الذي سيتم إتباعه . ومن ثم يمكن تعديل المواصفات من خلال أنظمة محددة للتفاعل مع النماذج المعيارية.

لذا فإن الإستراتيجية التي توصي بها منظمة (ESCWA) من أجل تنفيذ تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتبادل الإلكتروني للبيانات في عمليات الموانئ في منطقة الإسكوا هو(**النظام المؤتلف**)، الذي يتم تركيبه من خلال أنظمة أولية لوسيط تبادل الرسائل مع توسعة لاحقة للخدمات . ويعدّ هذا النظام الإستراتيجية المختارة من قبل الموانئ الدولية المجهزة بأعلى درجات الأتمتة, وينبغي أن تأتي المبادرة من كيان واحد أو أكثر من كيانات الميناء الرئيسة.

وتنفيذ نظام مؤتمت لإدارة وتشغيل مختلف مهام الميناء كثيرًا ما تقع مسؤوليته على شركة يتم تأسيسها خصيصًا لهذا الغرض من جانب سلطة الميناء . وفي بعض الحالات ، تنحصر العمليات الرئيسة بسلطة الميناء , وفي حالات أخرى يتعاون أعضاء مجتمع الميناء على ذلك , لكن كثيرًا ما يكون أجدى عمليًا تأسيس شركة مستقلة لذلك الغرض , وزيادةً على ذلك فإن تأسيس شركة مستقلة يضمن المرونة ويسمح لاحقًا بزيادة عدد المشاركين وعدد المعاملات ونوعها . وعلى الرغم مما يوصى به بهذا الشأن بصفة عامة أن تكون للقطاع الخاص الريادة في تنمية وتطوير الأنظمة الالكترونية ، ولكن هناك قضايا عدة تقتضي تصدي القطاع العام لها لضمان المصلح العامة[1].

4. خدمات تطبيق البرمجيات[2].

وتشمل الأنظمة الالكترونية التالية:

[1]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA): تطبيق تكنولوجيات المعلومات والاتصالات المتقدمة في قطاع النقل في منطقة الإسكوا , الامم المتحدة , نيويورك , مصدر سابق , ص146.

[2]) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA) : الممارسات الجيدة في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في البلدان الأعضاء في الإسكوا , مصدر سابق, ص11- 12.

أ- **تخطيط وجدولة إشغال الأرصفة** : يتيح هذا النظام تخطيط الأرصفة للسفن القادمة وإدارتها وفقاً لقواعد وتنظيمات محددة مسبقاً للموانئ . ويستند المخطط إلى طلبات الرسو الواردة من وكلاء الشحن، بما في ذلك المعلومات الرئيسة المتعلقة بالرحلة.

ب- **التخطيط للسفن ومراقبتها**: يوفر التخطيط للسفن ومراقبتها أدوات لإنشاء سعة اختزان السفينة والتخطيط لها ومشاهدتها وفحصها بصريًا فضلاً عن توفير عروض تخطيطية مفصلة لسفن محددة . ويقوم هذا النظام بحساب ربط البضائع الخطرة وشدها واستقرارها وفصلها . وتقدم دعمًا كاملاً للتبادل الإلكتروني للبيانات من أجل المعلومات بشأن خطة التخزين.

ت- **نظام تخطيط الساحات ومراقبتها:** يوفر هذا النظام مراقبة تامة للساحات . ويستطيع القيام آليًا بتخصيص مساحة الساحات وتحديد مكان الحاويات، زيادة ً على كونه أداة لدعم القرارات ، الأمر الذي يتيح الاستخدام الأمثل للساحات والمعدات واليد العاملة. ويمكن مواصلة إجراء جرد للساحات عبر الاتصال بنظام تحديد مواقع الحاويات باستخدام تكنولوجيا النظام العالمي لتحديد المواقع.

ث- **نظام مراقبة المعدات :** يستطيع العاملون ، بواسطة هذا النظام ، توجيه حركة الحاويات في المحطة، وتوزيع مجموعات المعدات على نقاط العمل، وإقامة أرتال لمعدات تناول الحاويات . كما أنه يثبت مختلف عوائق الرفع ، علاوًة على توفير تقارير مفصلة بشأن إحصاءات المعدات، فإنه يقوم آليًا بتوزيع العمل في المحطة وإرساله ومراقبته، واستخدام الناقلات غير المنتظمة على النحو الأمثل.

ج- **نظام مراقبة البوابات :** يقوم هذا النظام بمراقبة البوابات بأتمتة مختلف العمليات اللازمة لمراقبة وتعقب حركات المركبات التي تدخل منطقة الموانئ وتغادرها، وفحص الحجوزات وتسجيل الأوزان . ويستخدم برنامج الحجز المتعلق بالمركبات لالتقاط البيانات كافة المتعلقة بالمركبات والسائقين والشحنات قبل وصولها إلى البوابة بغية تسريع إجراءات الدخول والحيلولة دون الاختناق . وتمنع أنظمة مراقبة الدخول المركبات من الدخول قبل إتمام إجراءات الشحنات المطلوبة كافة . بعدئذ يقوم هذا النظام بإصدار تذكرة توجيه مطبوعة تحدد موقع الشحنات، مما يسهل الحركة داخل منطقة الميناء ويمنع الازدحام . وتقوم أجهزة مراقبة الخروج بتدقيق الأبعاد ذات الصلة بالشحنات، وتمنع المركبات من مغادرة الميناء قبل إتمام كافة المسائل المالية أو الإجرائية. ويقوم البرنامج بدمج بيانات الوزن ضمن النظام، وحساب الوزن الزائد وإصدار الفاتورة . وبما أن أوقات الدخول والخروج مسجلة، فإنه يتم حساب وقت المكوث ضمن منطقة الميناء ويتم إصدار فاتورة بهذا الشأن.

ح- **نظام تخطيط السكك ومراقبتها:** يطبق بالنسبة للمحطات ذات التسهيلات على الساحات أو السكك البرية . من خلال استخدام البيانات الإلكترونية، تحدد الصيغة العربات في كل وحدة وتبين موقع

كل عربة على الشاشة وتضع خططاً للتحميل والتفريغ وتصادق على تلك الخطط , ومن خلال التكامل بين نشاط المحطات برمته، يتمكن النظام أيضًا من التخطيط لنقل الحاويات مباشرة إلى القطارات، من البوابة والساحة والسفينة، أو العكس بالعكس.

خ- **نظام الفوترة:** يقوم نظام الفوترة بأتمتة مختلف أنواع الفواتير الصادرة عن هيئة الميناء والأعضاء الآخرين في مجتمع الميناء . وتتضمن خدمات تشغيل السفن والشحن والتفريغ والتناول المباشر والتخزين والوضع في المستودعات .وتتضمن خدمات المحطات التي يجب فوترتها رسومًا أقل من رسوم حمولة الحاويات والتحميل والتفريغ والنقل والتخزين.

5. برمجيات ورزم تشغيل المحطات[1].

ومن أبرزها الآتي :

أ- برامج (Navis Express) و (Navis SPARCS) لتشغيل محطات الشحن[2]:

تعد شركة Navis LLC أشهر مزود بحلول الموانئ ، إذ تم تنفيذ أنظمة تشغيل محطات في أكثر من 175محطة في العالم. يعمل Navis SPARCS على أتمتة تخطيط السفن والسكك، وتوزيع الساحات، وإرسال المعدات، وتنفيذ هذه العمليات بطريقة مثلى، عبر جعل عملية تشغيل المحطات عملية متكاملة. ومن خلال أتمتة الحجز والفوترة وتبادل البيانات ومهام الإبلاغ، يتم التقاط المعاملات والعمل كافة ، مما يمكن أعضاء مجتمع الميناء من تعقب الأداء وتحسين خدمة العملاء وزيادة الربحية.

ب- برامج (Cosmos)[3]: تأتي في المرتبة الثانية من حيث استعمال أنظمة تشغيل المحطات على نطاق العالم، وتتوفر سلسلة واسعة من تطبيقات البرمجيات تتناول SPACE وSHIPS تخطيط السفن والساحات على التوالي، أما TRAFIC فهو تطبيق للحاويات من أجل مراقبة المعدات. ويعد نظام مراقبة محطات الحاويات CTCS العمود الفقري لرزمة برمجيات Cosmos وتتضمن التطبيقات المتعلقة بخدمات محددة نظام توزيع المراسي ،BAS ونظام تشغيل البواباتGOS ونظام تسجيل العقود والفوترة COREBIS.

ت- برامج (CATOS) [4]: يجمع نظام تشغيل المحطات المؤتمت حاسوبيًاCATOS بين تطبيقات إدارة المحطات والتكنولوجيا التي تستند إلى الإنترنت من أجل التفاعل البياني للتخطيط للسفن والساحات.

---

[1]) United Nations Economic and Social Commission for Western Asia: GOOD PRACTICES IN INFORMATION AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY (ICT) APPLICATIONS IN SEAPORTS IN ESCWA MEMBER COUNTRIES ,Op. Cit , PP14-15.

[2]) الموقع الالكتروني: http://www.navis.com.

[3]) الموقع الالكتروني: http://www.cosmosworldwide.com .

[4])الموقع الالكتروني: http://www.tsb.co.kr/eng/02solution/catos.asp.

ث- برامج (CITOS)[1] : تم استحداث نظام CITOS للعمليات المتكاملة حاسوبيًا للمحطات أول مرة في عام 1988 من قبل هيأة ميناء سنغافورة ، وهو نظام التشغيل المستخدم في هذا الميناء ، وهو أحد أهم مراكز الشحن العابر للحاويات في العالم . وقد تم استحداثه من أجل مختلف جوانب تشغيل الميناء وإدارته، بما في ذلك التخطيط للمحطات الذي يشمل تخصيص الأرصفة والتخطيط للسفن والساحات والسكك وعمليات المحطات، ومراكز المراقبة وعمليات البوابات, وصيانة المعدات, والفوترة وتقارير الأداء للتحليل والتخطيط الاستراتيجي.

ج- برامج (Genoa)[2] لإدارة الحمولات المجزأة : وهي توفر أيضًا حلولاً لتشغيل محطات الحاويات، والتخطيط للسفن والساحات والسكك. مع وظائف التخزين في المستودعات ووظائف المحطات مثل تفريغ وتعبئة الحاويات.

ح- برامج (CTIS)[3] : وتتضمن مراقبة البوابات والسفن؛ والتخطيط للسفن والمراسي والساحات والتكديس؛ ومولد النفاذ إلى الجمارك والتبادل الإلكتروني للبيانات والتقارير .ويقوم نظام البوابات بإدارة مراحل ما قبل الوصول من دون استخدام الورق , وذلك عبر الحجز بواسطة التبادل الإلكتروني للبيانات أو نفاذ العملاء إلى الشبكة.

ومما تجدر ملاحظته أن أهم الموانئ العالمية , والتي استطاعت أن تقطع شوطاً طويلاً في مجال المنافسة من خلال تطويع هذه الأنظمة الالكترونية لتحقيق الكفاءة في التشغيل , فإنها لم تدخر جهداً في تحديثها باستمرار والعمل على مواكبة التغيرات الحاصلة في هذا المجال لضمان بقاءها في ميدان المنافسة والحفاظ على سمعتها التجارية العالمية.

إن تطبيق هذه الأنظمة والبرامج في موانئ العراق سيكون دواءً ناجعاً وعلاجاً حقيقياً للكثير من المشاكل الإدارية التي تؤدي الى انخفاض الانتاجية والكفاءة في الأداء وسوء الخدمات المقدمة وحالات الفساد المالي , والتي تتسبب بدورها في تذمر العملاء والزبائن وبالتالي نفورهم وإعراضهم عن التعامل معها حتى لو توفرت البنية التحتية الجيد والمعدات المتطورة . فالبوابة الالكترونية والعمل بنظام النافذة الواحدة في التعامل مع الزبائن ستقضي على التشتت في المسؤولية , وتعدد الجهات المؤثرة , ومحطات التعامل المختلفة والتي حالت دون إمكانية حصر التقصير في جهة معينة.

ثالثاً : المناطق الحرة ودورها في تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق.

Free Zones and their Role in Enhancing the Competitiveness of Iraqi Ports

[1])الموقع الالكتروني: http://www.portmet.com/03products/citos.htm.
[2])الموقع الالكتروني: http://www.tideworks.com/eng/products/genoa.
[3])الموقع الالكتروني: http://www.cmcltd.com/industry_practices.

تعد المناطق الحرة من أبرز المراكز المحفزة للنشاط الاقتصادي والتجاري , وذلك نتيجةً لضآلة القيود والمعوقات المحددة لذلك النشاط وتوفر العوامل الأساسية واللوجستية الساندة لها , مما يجعل من تأثيراتها المباشرة على إنعاش الحركة التجارية للمنافذ التجارية – سيما البحرية – أمراً منطقياً من الناحية النظرية , وعملياً بحكم التجارب العالمية المستفادة , فقد شكلت صادرات هذه المناطق نحو (9%) من الحجم الإجمالي للتجارة العالمية في عام 1985, وتراوحت نسبتها في كل من اندونيسيا وكوريا الجنوبية وتايوان على سبيل المثال (50 – 65)% من إجمالي صادراتها في عام 1995 , وبلغت هذه النسبة في ماليزيا (57.5%) عام 1991 [1] .,

1. مفهوم المنطقة الحرة: *Concept of the Free Zone*

تعددت الصياغات التي تعبر عن مفهوم المناطق الحرة , إلا أن جميعها ينتهي عند الغاية ذاتها , لذا يمكن الاكتفاء بالتعبير عنها بكونها " قطعة محددة من الأرض الوطنية معزولة بأسوار تكون قريبة من الموانئ أو المطارات أو التقاء الطرق أو المنافذ الحدودية ولا تخضع لقوانين البلد , إذ لها قوانينها وأنظمتها الخاصة التي تسهل لها ممارسة أعمالها التي أقيمت لأجلها بكل حرية ويسر , التي تسمح بدخول الواردات إليها بدون رسوم أو تعريفات جمركية , وتقوم لاحقاً بإعادة تصدير المنتجات والسلع منها بعد إجراء التعديلات اللازمة عليها "[2].

وتعدّ بموجب هذا المفهوم ظاهرة حديثة نسبياً , إذ لم يتجاوز عددها (10) مناطق في العالم حتى عام 1970 , لكنها اكتسبت في السنوات اللاحقة طابعاً ديناميكياً في تطورها في ظل النزعة العالمية لتحرير التجارة , فقد نمت بخطوات متسارعة حتى بلغ عددها أكثر (500) منطقة منها أكثر من (160) منطقة في الدول النامية وحدها[3] .

ولعل الموانئ الحرة من أبرز أنواع المناطق الحرة وأقدمها , وتتميز عادة بسعة مساحتها , وتنوع نشاطاتها بحكم قربها من الموانئ البحرية , وقد تطورت من كونها شكل من الأشكال التقليدية للمناطق

[1]) محمد ناجي محمد الزبيدي : فاعلية الاستثمار الأجنبي المباشر في إنماء المناطق الحرة – دراسة نماذج مختارة لبلدان آسيوية – الصين – الإمارات العربية المتحدة – العراق , اطروحة دكتوراه – كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد , بغداد , 2008 , ص184.

[2]) محمد ناجي محمد الزبيدي , نفس المصدر السابق , ص 144.

[3])سلطان أحمد بن سليم : دور المناطق الحرة في تحقيق التنمية الاقتصادية , مجلة دراسات اقتصادية , العدد الثالث/الرابع , السنة الأولى , بيت الحكمة , بغداد , 2000 , ص72.

الحرة المعزولة جغرافياً الى مدن متطورة تكنولوجياً , كما هو الحال في الموانئ الحرة في هونغ كونغ وتايوان وسنغافورا وماليزيا واندونيسيا وجزر البهاما... الخ[1].

ويحتاج إقامة المناطق الحرة الى توافر عدة مقومات , في مقدمتها قربها من منافذ الاستيراد والتصدير , كالموانئ والمطارات والمنافذ البرية , وتوفر الخدمات اللوجستية ومستلزمات الانتاج , من عمالة ومواد أولية , فضلاً عن ضرورة وجود مناخ استثماري ملائم من الناحية الأمنية والسياسية والتشريعية[2].

والهدف من إقامة المناطق الحرة هو الحصول على العملة الأجنبية عبر تنشيط الحركة التجارية وزيادة الصادرات , وتطوير الصناعة المحلية ورفع قدرتها التنافسية من خلال الاستفادة من التكنولوجيا المتطورة للاستثمار الأجنبي المباشر الذي يتم جذبه لهذه المناطق وأيضاً من خلال الامتيازات التي توفرها هذه المناطق وانخفاض أجور النقل بسبب قربها من منافذ الاستيراد والتصدير[3] , وسيكون لذلك تأثيرات اقتصادية إيجابية على مستوى التشغيل وميزان المدفوعات وتنشيط القطاعات الاقتصادية كافة بحسب قوة التشابكات الأمامية والخلفية فيما بين هذه القطاعات والمناطق الحرة , وفي المحصلة فإن المنافذ الخارجية للتجارة , زيادةً على كونها أحد أبرز مقومات نجاح المناطق الحرة , فإنها ستكون من أكبر الجهات المستفيدة من إقامتها وما ينجم عنها من ازدهار ورواج تجاري.

يشير ذلك الى وجود علاقة متبادلة بين كفاءة أداء الموانئ وازدهار الحركة التجارية فيها من ناحية, ومدى النجاح الذي يمكن أن تحققه المناطق الحرة , وهذا ما يدعو الى التأكيد على أهمية إقامة مناطق حرة متطورة في العراق على غرار التجارب العالمية الناجحة في هذا المجال , وذلك بهدف إنعاش الحركة التجارية في موانئه البحرية , وفي المقابل الاستفادة من وجود هذه الموانئ في إنجاح تلك المناطق.

[1]) د. مناهل مصطفى عبد الحميد : الأهمية الاقتصادية للموانئ الحرة مع الاشارة الى المنطقة الاقتصادية الحرة المقترحة في ميناء الفاو , مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية , كلية الادارة والاقتصاد – جامعة بغداد , المجلد 13 , العدد 46 , بغداد 2007 , ص21.

[2]) د. إيمان عبد خضير الغريباوي : مناطق التجارة الحرة العربية والمنافسة الدولية , المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية , كلية الادارة والاقتصاد – الجامعة المستنصرية , السنة الثالثة , العدد التاسع , بغداد , 2005 , ص114.

[3]) د. تقي عبد سالم العاني :المناطق الحرة في العراق – أهميتها وسبل تطويرها .المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية , كلية الادارة والاقتصاد – الجامعة المستنصرية , المجلد الأول , العدد الأول , بغداد , 2002 ,ص11- 12.

2. المناطق الحرة في العراق: *Free Zones in Iraq*

لقد شهد العراق أول تجربة لإقامة منطقة حرة في ميناء أم قصر والتي تم السماح بإنشائها طبقاً للقرار المرقم 173 لسنة 1969 الذي عدل بموجبه قانون الجمارك رقم 56 لسنة 1931 , وبلغت المساحة المخصصة لها (7500) متر مربع , واقتصر نشاطها على التخزين التجاري الذي كان محدوداً , الأمر الذي لم يساعد على استمرارها طويلاً[1], لكن التشريع الأبرز في هذا المجال كان (قانون الهيأة العامة للمناطق الحرة) ذي الرقم 3 لسنة 1998 والذي أصبحت المناطق الحرة بموجبه جزءاً من توجهات بعيدة المدى لتشجيع الاستثمارات العربية والأجنبية في العراق , وقد شهد العراق منذ 1997 افتتاح ثلاث مناطق حرة هي [2]:

أ- منطقة خور الزبير الحرة في البصرة عام 1997 بمساحة (1000000) م^2 , وقد سبقت إقامتها القانون ذي الرقم 3 المذكور, على أن يتم توسيعها في مرحلة لاحقة الى (19500000) م^2 , ثم الى (100000000) م^2 في مرحلة ثالثة , وتقع بالقرب من مياه الخليج العربي.

ب- منطقة فليفل الحرة في نينوى عام 1999 بمساحة (4900000) م^2 , وتقع بالقرب من مدينة الموصل عند عقد الطرق البرية وخطوط السكك الحديد المؤدية الى كل من تركيا وسوريا والأردن.

ت- المنطقة الحرة في القائم عام 2001 بمساحة (300000) م^2 , وترتبط بالطرق البرية المؤدية الى: تركيا عبر الموصل , والبصرة عبر بغداد , والأردن عبر طريق (القائم – عكاشات) الذي يصل بالطريق الدولي بين الرطبة وطرييبل.

إلا أن هذه التجارب لم تستطع تحقيق نتائج نظير ما تم تحقيقه في تجارب دول الخليج المجاورة , ويعود ذلك لعدة أسباب , منها[3] : -

(1)ضعف الخبرة في إدارة المناطق الحرة.

(2)عدم اكتمال البنى التحتية بالمستوى المطلوب.

(3)الافتقار للاستقرار السياسي المناسب.

(4)عدم إعطاء حرية كاملة في تحويل رؤوس الأموال المستثمرة والأرباح الناجمة عنها الى الخارج , الأمر الذي قلل من جاذبيتها للشركات المستثمرة.

---

[1]) د. مهدي طالب إبراهيم الطائي : الأهمية الاقتصادية لإقامة منطقة حرة في إقليم كردستان (السليمانية) , مجلة الادارة والاقتصاد – الجامعة المستنصرية , العدد57 , بغداد , 2005 , ص18.

[2]) بسطام الجنابي : تطور مفهوم المناطق الحرة وآفاقها في العراق , مجلة دراسات اقتصادية , العدد الثالث/الرابع , السنة الأولى , بيت الحكمة , بغداد , 2000 , ص77 – 78.

[3]) د. تقي عبد سالم العاني , مصدر سابق ,ص19 - 20.

(5)الافتقار الى نظام مصرفي متطور , كما لم توضع آليات واضحة لعملية فتح حسابات مصرفية بالعملة الأجنبية للمستثمرين في المناطق الحرة في المصارف العراقية خارج العراق.

(6)الافتقار للشفافية الكافية , إذ أن التشريع العراقي جاء مقتضباً , ويرغب المستثمر الأجنبي في الاطلاع على التفاصيل كافة قبل الإقدام على الاستثمار.

(7)التأثيرات السلبية لقرارات الأمم المتحدة بشأن العقوبات شكلت حينها عائقاً أمام تدفق الاستثمارات الأجنبية الى هذه المناطق.

تدلل الأسباب المذكورة وغيرها الى عدم تمتع المناطق الحرة في العراق بمناخ استثماري ملائم , الأمر الذي حال دون تحقيقها للأهداف المتوخاة من إقامتها.

3. فرص إقامة المناطق الحرة في ظل مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة:

يتيح تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة , بحسب ما هو مخطط له , العمل بنظام النقل متعدد الوسائط , بما يتطلبه ذلك من توفير للخدمات اللوجستية والالتزام بالاتفاقات الدولية الخاصة به , ويعني ذلك أن معظم المناطق المحاذية للميناء والقناة الجافة ستكون بحكم المناطق الساحلية , وبعبارة أخرى أن القناة الجافة ستمثل لهذه المناطق نافذتها على العالم الخارجي , وسيمنحها ذلك فرص أكبر لاختيار النشاط المناسب , وإنشاء الصناعات الملائمة من حيث توفر مستلزمات الانتاج المطلوبة . لكن تبقى المنطقة الحرة عند ميناء الفاو الكبير هي الأبرز لما ستتمتع به من عوامل جذب واسعة للاستثمارات الأجنبية , و يتم تقيم المناطق الحرة بأن أفضلها هي التي تقع في موقع جغرافي متميز , وهذه الميزة متوافرة تماماً في موقع هذا الميناء.

مبدئياً يمكن أن تشغل المنطقة الحرة في المرحلة الأولى لها مساحة (200) كم^2 قابلة للتوسع المستقبلي ضمن مناطق مثلث الفاو والمناطق المجاورة للميناء , فضلاً عن المناطق الواقعة الى الخلف منه , ويمكن للدولة أن تقوم بتمويل كافة استثمارات البنية التحتية إذا ما أريد إبقاء سلطة المنطقة الحرة بيدها , ويمكن أن تقسم هذه المنطقة بحسب الغرض من إنشائها الى [1]: -

أ- منطقة لأغراض الصناعات البحرية تخصص للاستثمار على قناة خور الزبير لإقامة صناعات بحرية متخصصة , مثل صناعة الزوارق واليخوت والجنائب وغيرها.

ب- منطقة للأغراض الصناعية , يتم تخصيصها للصناعات الآتية :

(1) منطقة لبناء وإصلاح الحاويات.

[1]) د. مناهل مصطفى عبد الحميد: الأهمية الاقتصادية للموانئ الحرة مع الاشارة الى المنطقة الاقتصادية الحرة المقترحة في ميناء الفاو, مصدر سابق , ص29.

(2)منطقة للصناعات الكهربائية.

(3)منطقة للصناعات الميكانيكية.

(4)منطقة للصناعات الالكترونية.

(5)منطقة للصناعات البتروكيمياوية.

(6)منطقة لأنشطة القيمة المضافة , وتتضمن التعبئة والتوزيع والتغليف والتجميع.

ت- منطقة للصناعات الغذائية تخصص لأغراض التصدير , فضلاً عن تغطية حاجة السفن الزائرة من المنتجات الغذائية. .

ث- للأغراض التجارية , يتم استخدامها لأغراض الخزن والتسويق.

ج- منطقة للأغراض العامة , تخصص للاستثمار في المشاريع الخدمية , كالفنادق والمطاعم ومرآب للنقل ...الخ .

ح- منطقة للأغراض السياحية , وتخصص لإقامة منتجعات ترفيهية على ساحل قناة خور الزبير.

خ- منطقة مخصصة لمكاتب وشركات النقل ووكلاء الشحن وساحات لوقوف الشاحنات.

أصبح وجود النشاطات الصناعية ونشاطات القيمة المضافة ميزة للمناطق الحرة في الدول المتقدمة والذي يجعل منها مراكز لوجستية , وبذلك فهي تختلف عن المناطق الحرة في بلدان العالم الثالث بعدّها مراكز للنشاطات التجارية بالدرجة الأساس . وتوضح الدراسات المعدة بهذا الشأن أن نسبة عائد الميناء من الأعمال النمطية (إرشاد – تراكي السفن – خدمات تقليدية) الى عائد القيمة المضافة من هذه الأنشطة هي 1: 20 [1], وهذه النسبة تعطي دلالات واضحة على عدم إمكانية حصر الأهمية الاقتصادية للموانئ بالعوائد المباشرة لنشاطاته التقليدية , وإنما تكمن في الآفاق الاقتصادية الرحبة التي تفتح بسبب وجوده وقيامه بتلك النشاطات .

4. تجربة المنطقة الحرة في جبل علي والمناطق الحرة في الصين.

يمكن أن نلمس أهمية المناطق الحرة في إنعاش حركة النقل في الموانئ ودورها في جذب شركات الملاحة العالمية وتعزيز موقعها التنافسي , وذلك من خلال إعطاء لمحة سريعة عن تجربتي المنطقة الحرة في جبل علي والمناطق الحرة في الصين وكما يأتي : -

أ- تجربة المنطقة الحرة في جبل علي:

اُسست المنطقة الحرة في جبل علي عام 1985 على مساحة (100)كم^2 وبكلفة قدرها (2.5) مليار دولار لتكون أكبر منطقة حرة في الوطن العربي , وقد تم الاستعانة بالخبرات الأجنبية في إعداد

[1]) د. أيمن النحراوي : لوجستيات التجارة الدولية , مصدر سابق , ص87.

التصاميم والبناء[1] , وكان الاهتمام الأول للدولة بتوفير البنية التحتية , ومن ثم الفوقية , وتم إقامة عدد من المشاريع كمصنع تسييل الغاز المصاحب للنفط ومصنع دبي للألمنيوم ومصنع دبي للكيبلات كلبنة أولى لتشجيع المستثمرين[2]. وقد منح المستثمر الأجنبي إمكانية تمليك بنسبة (100%) بدون الحاجة إلى شريك محلي , مع إمكانية تحويل رأس المال المستثمر والأرباح بنسبة (100%) أيضاً[3] . ومنذ تأسيسه حتى عام 1990 كانت العوامل الهامة المؤثرة هي الحوافز والتسهيلات والبنية الأساسية , لكن بعد ذلك التأريخ مرت بمرحلة جديدة تم وصفها بحلقة النجاح , إذ شجع إقبال الشركات الاستثمارية الكبرى على جذب شركات أصغر حجماً لتقديم خدمات متنوعة لتلك الشركات[4] . وفي عام 1998 تم منحها شهادة الجودة (الآيزو 9002) لجودة خدماتها للمستثمرين[5].

ولتحديد الدور الذي أسهمت به المنطقة الحرة بجبل علي في تنشيط الحركة التجارية لموانئ إمارة دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة , فإن ذلك يمكن أن يتم من خلال معرفة نسبة التجارة الخارجية السلعية لهذه المنطقة الى إجمالي التجارة الخارجية السلعية (عدا النفطية) لدولة الإمارات العربية لسنوات مختارة , وكما يظهر في الجدول (52) الآتي[6] : -

الجدول (52)
نسبة إسهام المنطقة الحرة في جبل علي من التجارة الخارجية السلعية (غير النفطية)
لدولة الأمارات العربية المتحدة لسنوات مختارة (مليون دولار)

السنة	التجارة الخارجية لدولة الإمارات		التجارة الخارجية للمنطقة الحرة		نسبة المساهمة %	
	الصادرات	الاستيرادات	الصادرات	الاستيرادات	الصادرات	الاستيرادات
1990	21917	11472	603	766	%3.36	%6.67
1995	28908	23481	2384	3189	%11.33	%13.58
2000	43295	39584	4914	6326	%15.30	%15.98
2004	83061	61825	11297	15036	%18.84	%24.32
المتوسط السنوي	38767	30422	4160	5240	%12.9	%14.9

المصدر : من إعداد الباحث بالاعتماد على الجداول الواردة في المصدر التالي:
محمد علي عوض الحرازي : الدور الاقتصادي للمناطق الحرة في جذب الاستثمارات (دراسة مقارنة) , الطبعة الأولى , منشورات الحلبي الحقوقية , بيروت , 2007 , ص170 – 179.

[1]) ربيع قاسم ثجيل : مصدر سابق , ص59.
[2]) د. مناهل مصطفى عبد الحميد: الأهمية الاقتصادية للموانئ الحرة مع الاشارة الى المنطقة الاقتصادية الحرة المقترحة في ميناء الفاو, مصدر سابق , ص28.
[3]) الموقع الالكتروني للبوابة الرسمية لحكومة دبي :
http://www.dubai.ae/ar.portal?topic,biz_fz,0,&_nfpb=true&_pageLabel=topic
[4]) محمد ناجي محمد الزبيدي , مصدر سابق , ص172 – 173.
[5]) ربيع قاسم ثجيل : مصدر سابق , ص64.
[6]) محمد علي عوض الحرازي : الدور الاقتصادي للمناطق الحرة في جذب الاستثمارات (دراسة مقارنة) , الطبعة الأولى , منشورات الحلبي الحقوقية , بيروت , 2007 , ص170 – 179.

يتضح من الجدول (52) التزايد المستمر في قيمة التجارة الخارجية لدولة الإمارات خلال المدة المذكورة , إذ كانت بحدود (22) مليار دولار عام 1990 , ثم ارتفعت بشكل متواصل وبمعدل نمو سنوي (8.4%) حتى بلغت أكثر من (83) مليار دولار عام 2004 , أي بزيادة (61) مليار دولار , أي بنسبة (300%) تقريباً بالمقارنة بعام 1990.

وكان حجم إسهام المنطقة الحرة في قيمة صادرات دولة الإمارات قد ارتفع من (603) مليون دولار عام 1990 الى (11.3) مليار دولار عام 2004 كما ارتفعت نسبة المساهمة من (3.36%) الى (18.84%) خلال العامين المذكورين.

أما قيمة واردات دولة الإمارات العربية فقد سجلت (11472) مليون دولار عام 1990 تم حققت ارتفاعات متواصلة وبمعدل نمو سنوي (9.8%) لتصل في عام 2004 الى (61825) مليون دولار , أي بزيادة (50) مليار دولار تقريباً .

وكان حجم إسهام المنطقة الحرة في قيمة الاستيرادات لدولة الإمارات قد ارتفع من (766) مليون دولار عام 1990 الى أكثر من (15) مليار دولار عام 2004 كما ارتفعت نسبة المساهمة من (6.67%) الى (24.32%) خلال العامين المذكورين.

وكانت حصيلة نشاط المنطقة الحرة في جبل علي خلال عام 2010 هو ارتفاع قيمة التبادل التجاري فيها الى (60) مليار دولار أمريكي , وذلك بمشاركة أكثر من (6550) شركة استثمارية من عشرات الدول حول العالم , كما بلغ عدد الخطوط الملاحية المتعاملة معها الى أكثر من (150) خطاً من خطوط الشحن العالمية الرئيسة . وقد استطاعت تحقيق ذلك من خلال نجاحها في زرع الثقة لدى عملائها بقدرتها في تسليم بيئة عمل تطابق المعايير القياسية العالمية , مما انعكس ذلك على الحركة التجارية في موانئ دبي وأسهم في منحها السمعة العالمية كمركز توزيع إقليمي وعالمي[1].

ب- تجربة المناطق الحرة في الصين.

من الضروري جداً والمفيد للمخطط الاقتصادي في العراق الالتفات الى تجربة الصين في المناطق الحرة , وذلك للقواسم المشتركة الموجودة في الحالتين , ومن أبرزها :

1) السعي للتحول من الاقتصاد المركزي الى اقتصاد السوق.
2) الافتقار للبنية التحتية.
3) الافتقار للتكنولوجيا المتقدمة.

[1]) الموقع الالكتروني لمنطقة جبل علي الحرة : www.jafza.ae

ففي الصين كان الحصول على التكنولوجيا المتقدمة يتطلب الاستعانة بالاستثمار الأجنبي المباشر, وجذب هذا الاستثمار يتطلب توفير بنية تحتية جيدة , من الناحية المادية , ووسط رأسمالي لا مركزي لممارسة نشاطه , من الناحية التشريعية.

فأما تطوير البنية التحتية , فقد كان من العسير النهوض بها على مستوى الصين وفي ظل إمكانياتها المادية والفنية المحدودة في ذلك الحين.

وأما على المستوى التشريعي , فبالرغم من تبنيها سياسة الإصلاح والانفتاح الاقتصادي عام 1978 , إلا أنها , وبعد صدمتها بالنتائج الفاشلة لتجاربها في تحديث الاقتصاد , كان إجراء تجارب لإيجاد الصيغة المناسبة لتحويل اقتصاد الصين من المركزي الى السوق (اسلوب التجربة والخطأ) سيكلفها أثمان باهظة.

هنا جاء دور المناطق الحرة . فقد تم استغلال موانئها في مناطق السواحل الشرقية بعدّها النافذة على العالم الخارجي , وأقامت عندها مناطق حرة , إذ وجدت فيها الحلول لكل المعضلات السابقة وذلك للأسباب التالية : -

1) تمكنت بيسر من توفير البنية التحتية بما يتلائم ومتطلبات الاستثمار الأجنبي المباشر كونها مناطق صغيرة ومحدودة.
2) كون المناطق الحرة معزولة , فقد استطاعت توفير المناخ التشريعي الملائم للاستثمار الأجنبي المباشر بإجراء تغييرات جذرية واختبار نتائجه دون الاضطرار الى تطبيق ذلك على عامة الصين.
3) ومن خلال التحلي بالمرونة العالية , وبعد إخضاع النتائج للقياس والعمل على تجنب السلبيات , تمكنت من تحديد الأنموذج الملائم لحالتها , ليتم بعد ذلك , وعبر عملية ديناميكية , من التوسع في تطبيق هذا الأنموذج وسحبه بشكل تدريجي على مناطق متعددة من السواحل الشرقية للصين•, ثم امتدت لتصل في مراحل تالية الى المناطق الغربية ثم الجنوبية منها. وبذلك تمكنت من الحصول على التكنولوجيا المتقدمة والتي استطاعت من خلالها تحقيق نهوضها الاقتصادي . فقد بلغ عدد المشاريع المملوكة أجنبياً في الصين عام 1993 بنحو (80) ألف شركة , احتلت التكنولوجيا

•) كانت البداية في عام 1979 بإقامة أربع مناطق حرة على سواحل شرق الصين وهي (شنتشن , تشوهاي , شانو , شيامن) , وبعد نجاحها عمدت عام 1984 الى إضافة (14) منطقة ساحلية في الشرق من الصين أيضاً , ثم أضافت بعد ذلك (15) منطقة حرة أخرى و(49) منطقة للتنمية الاقتصادية والتكنولوجية و(53) منطقة تنمية صناعية للتكنولوجيا المتقدمة , معظمها ساحلية , فقد استحوذت هذه المناطق الساحلية على (85%) من إجمالي الاستثمارات الأجنبية , استغلت وجود الموانئ فيها , فانعكس ذلك على الموانئ مما أدى إلى تطورها وإنعاش الحركة التجارية فيها.

الحديثة فيها (41%) من إجمالي الانتاج الصناعي عام 2002 , وأصبحت ثاني أكبر جاذب للاستثمار في العالم بعد الولايات المتحدة الأمريكية , كما بلغ حجم العمالة الصينية في هذه المناطق (40) مليون عام في عام 1990 [1].

ومنذ أن فتحت الصين أبوابها للاستثمار الأجنبي المباشر عام 1979 نجحت في تحقيق نمواً مذهلاً في جذب ذلك الاستثمار وكما يظهر في الجدول (53) التالي : -

الجدول (53)

قيمة الاستثمار الأجنبي المباشر في الصين لسنوات مختارة (مليون دولار)

السنة	1984	1989	1994	1999	2004
قيمة الاستثمار	1419	3393	33787	40319	57553

المصدر:
محمد ناجي محمد الزبيدي : فاعلية الاستثمار الأجنبي المباشر في إنماء المناطق الحرة دراسة نماذج مختارة لبلدان آسيوية – الصين – الإمارات العربية المتحدة – العراق , اطروحة دكتوراه , كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد , بغداد, 2008,ص201.

يتضح من الجدول (53) النمو المتسارع في قيمة الاستمارات الأجنبية المباشرة والتي استطاعت الصين إجتذابها عبر إقامتها للمناطق الحرة , فقد حققت زيادات متواصلة خلال المدة المذكورة , إذ أنها ارتفعت من (1419) مليون دولار عام 1984 الى (3393) مليون دولار عام 1989 ثم الى (33787) مليون دولار عام 1994 ثم الى (40319) مليون دولار عام 1999 ثم لتبلغ أعلى مستواً لها خلال المدة المذكورة بنحو (57553) مليون دولار وذلك في عام 2004.

وقد انعكس هذا النمو في حجم الاستثمارات على معدل النمو في حجم التجارة الخارجية للصين وكما يظهر في الجدول (54) الآتي : -

الجدول (54)

معدل النمو السنوي المركب للتجارة الخارجية الصينية لسنوات مختارة

السنوات	الصادرات %	الواردات %	التجارة الخارجية %
1990 – 1984	%19.44	%11.74	%15.43
1997 – 1991	%17.46	%14.29	%16.02
2003 - 2000	%20.72	%22.40	%21.52

المصدر: محمد ناجي محمد الزبيدي : فاعلية الاستثمار الأجنبي المباشر في إنماء المناطق الحرة دراسة نماذج مختارة لبلدان آسيوية – الصين – الإمارات العربية المتحدة – العراق , اطروحة دكتوراه , كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد , بغداد, 2008,ص217.

[1]) محمد ناجي محمد الزبيدي , مصدر سابق , ص182- 216.

من خلال الجدول (54) يلاحظ أن معدل النمو المركب لتجارة الصين الخارجية قد بلغ (15.43%) خلال المدة 1984- 1990 , وذلك بتحقيق نسبة نمو مركب (19.44%) للصادرات , و(11.74%) للواردات . في حين بلغ معدل النمو المركب للتجارة (16.02%) خلال المدة 1991 – 1997, وذلك بتحقيق نسبة نمو مركب (17.46%) للصادرات , و(14.29%) للواردات . أما خلال المدة 2000 – 2003 فقد بلغ معدل النمو المركب للتجارة (21.52%) , وذلك بتحقيق نسبة نمو مركب (20.72%) للصادرات , و(22.72%) للواردات. وهذه المعدلات تدل على نجاح الصين بتحقيق هدفها في الانفتاح الاقتصادي على العالم الخارجي , وذلك من خلال التوسع في إقامة المناطق الحرة . وبالتالي فإن هذه المعدلات سوف تعبر بصورة غير مباشرة عن دور المناطق الحرة في تجارة الصين الخارجية , إذ بلغ حجم التبادل التجاري خلال العام 2003 للمنطقة الحرة في شنكهاي و شنتشن فقط أكثر من (27) مليار دولار .

ولتحديد دور الموانئ في نقل تجارة الصين الخارجية فإن ذلك سوف يتضح من خلال الجدول (55) التالي والذي يوضح تصنيف هذه التجارة حسب نمط النقل للمدة 2000 - 2004 وكالآتي :-

جدول (55)

حجم تجارة الصين الخارجية بالأطنان* وحسب نمط النقل ** للمدة 2000- 2004 (10.000 طن)

السنة	الصادرات			الاستيرادات			المجموع	نسبة المنقول بحراً
	بحر	جو	بر	بحر	جو	بر		
2000	441	39	164	1365	13	439	2461	%73.4
2001	418	40	126	1566	17	573	2740	%72.4
2002	260	59	193	1539	19	727	2797	%64.3
2003	322	63	163	1607	17	1104	3276	%59.0
2004	242	78	183	1772	25	1295	3595	%56.0

المصدر:http://www.allcountries.org/china_statistics/25_15_external_trade_by_mode_of.html

*** هذه الأرقام مجهّزة من قبل المكتب الوطني لإحصائيات جمهورية الصين الشعبية وخاضعة لتنقيح المكتب الوطني للإحصاء الصيني.**

**** هذه الكميات تقتصر على التجارة المنقولة بواسطة الأنماط المذكورة ,ولا تشمل التجارة المنقولة بواسطة الأنابيب.**

يتضح من الجدول (55) أعلاه أن نمط النقل البحري قد استحوذ على النسبة الأكبر من هذه التجارة, وقد بلغ أعلى نسبة خلال هذه المدة في عام 2000 إذ استحوذ على (74.4%) , في حين بلغت هذه النسبة (56%) عام 2004 , ويعود الانخفاض المتواصل في هذه النسبة خلال المدة المذكورة الى التراجع الكبير في كمية الصادرات المنقولة بحراً مقابل أنماط النقل الأخرى , سيما النقل الجوي . في حين واصلت كمية الاستيرادات المنقولة بحراًً في الزيادة وبمعدلات مرتفعة خلال المدة ذاتها.

ويمكن تفسير ذلك بالتحول النوعي لصادرات الصين نحو المنتجات الدقيقة كالأجهزة الكهربائية والالكترونية والتي تتميز بانخفاض وزنها وارتفاع ثمنها نسبياً , الأمر الذي يجعل النقل الجوي أكثر الأنماط ملائمة لنقلها , في حين تبقى معظم الواردات من المواد الأولية التي تتميز بارتفاع أوزانها وانخفاض أثمانها نسبياً , مما يجعل النقل البحري هو النمط المناسب لنقلها . ولكن بصورة عامة , قد حافظ نمط النقل البحري على وزنه النسبي باعتباره النمط الأول لنقل التجارة الخارجية والذي يستحوذ على أكثر من نصف عمليات نقل هذه التجارة . وبالتالي فإن الزيادات الحاصلة في التجارة الخارجية والمتولد عن التوسع في إقامة وتطوير المناطق الحرة سوف تتسبب في زيادة الطلب على خدمات الموانئ البحرية وتسهم بشكل فعال في إنعاش الحركة التجارية فيها.

من هاتين التجربتين للمناطق (جبل علي والصين) تتضح أهمية إقامة المناطق الحرة عند موانئ العراق أو في المواقع ملائمة عند القناة الجافة في تنشيط الحركة التجارية والمساهمة في خلق عوامل جذب مؤثرة تزيد من إقبال شركات النقل الملاحية العالمية عليها , في ذات الوقت الذي ستسهم هي في إنجاح المناطق الحرة عبر ما تقدمه لها من تسهيلات , وما تلعبه من دور في خفض التكاليف . وفي المحصلة فإن موانئ العراق البحرية والقناة الجافة , من ناحية , والمناطق الحرة , من ناحية ثانية , سيسهم كل منهما في إنجاح الآخر ورفع قدرته التنافسية , سيما في ظل الميزة النسبية التي يمنحها الموقع الجغرافي فضلاً عن ملائمتها لظروف واحتياجات اقتصاد العراق المرحلية والإستراتيجية.

الاستنتاجات

والتوصيات

الاستنتاجات

توصلت الدراسة إلى العديد من الاستنتاجات التي تتعلق بفرضية الدراسة , فضلاً عن استنتاجات أخرى . أهمها ما يأتي : -

1. تزايد الأهمية والمكانة الاقتصادية للموانئ البحرية عالمياً , ففي ظل انتشار مفاهيم العولمة وتخفيف القيود أمام التجارة الدولية , نمت التجارة العالمية خلال العقود الأخيرة بمعدل أعلى من معدل النمو (GDP) العالمي , واضطلع النقل البحري بنقل معظم هذه التجارة , وهو ما أعطاه تلك الأهمية المتزايدة.
2. توصلت الدراسة إلى وجود ميزة إضافية للنقل البحري تتمثل بقدرته على الإسهام في امتصاص زخم الصدمات التي تولدها الأزمات الاقتصادية العالمية وبالتالي في معالجتها , إذ أن الكساد يشكل أبرز أعراض تلك الأزمات ويتسبب في استمرارها , وتكون عندها المفاضلة على أساس الكلف وليس على أساس الوقت . حينها تكون تدنية التكاليف وخفض الأسعار أحد مفاتيح الحل للخروج منها , لذا كان الانخفاض النسبي لأجور النقل البحري الملاذ الأنسب لكسر طوق هذا الكساد.
3. بروز محددات جديدة لقدرة الموانئ التنافسية , وذلك بعدّ الموانئ في ظل أنظمة الانتاج الحديثة المتكاملة قد أصبحت تمثل جزءاً من المنظومة اللوجستية التي تدير عملية التدفق بين (المجهزين , المنتجين , المستهلكين) , وتقوم هذه القدرة التنافسية على أساس تخفيض التكاليف , باعتماد اقتصاديات الحجم الكبير , وسرعة ودقة الانجاز باعتماد تكنولوجيا المعلومات والتقنيات الحديثة.
4. كان للمشاكل والمعوقات المختلفة التي تعاني منها موانئ العراق , والتي تراكمت خلال العقود الثلاثة الأخيرة , دور كبير في إضعاف قدرتها التنافسية , إذ أنها تزامنت مع حدوث طفرات كمية ونوعية في الموانئ العالمية بشكل عام , وموانئ المنطقة بشكل خاص , والتي تمثلت بظهور عدد من الأجيال الجديدة المتطورة منها , ذلك في الوقت تعجز فيه موانئ العراق عن أداء وظائف الجيل الأول بشكل كامل.
5. يعدّ التعامل مع السفن الكبيرة شرط ضروري لتعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية , وتحقيق الجدوى الاقتصادية من إنشاءها وتشغيلها , لذا فإن عدم قدرة موانئ العراق على التعامل مع هذا النوع من السفن قد أضاف سبباً جوهرياً جديداً لضعف قدرتها التنافسية , فلم تعد أسباب ضعف القدرة التنافسية لموانئ العراق تقتصر على ما ورد في الفقرة (3) أعلاه , بل أن التوجه في صناعة السفن نحو التوسع في الحجم والسعة واستجابة الموانئ لذلك التوسع , أدى إلى زيادة إنتاجية كل من السفينة

والميناء وانخفاض تكاليفهما , وأن اقتصار موانئ العراق على السفن الصغيرة , في ظل خصائصها الحالية , يجعل من إمكانية منافستها للأجيال الحديثة من الموانئ أمر غير ممكن اقتصاديا , حتى لو استطاعت تجاوز كل معوقاتها ومشاكلها التقليدية.

6. تبين من خلال الدراسة أن تعرفة موانئ العراق تعدّ ُمنخفضة نسبياً , ولا تمثل سبباً في انخفاض قدرتها التنافسية.
7. بالرغم من أهمية تعرفة الميناء كأحد العناصر المحددة لقدرة الميناء التنافسية , إلا أنها لايمكن عدّها عاملاً حاسماً في هذا المجال , بل ربما يعدّ دورها هامشياً إذا ما قورنت بالاعتبارات الأخرى - من قبيل نوع الخدمة المقدمة وسرعة الإنجاز وتطبيق معايير السلامة الدولية وحسن التعامل ...الخ - والتي تعطى مراعاتها الأولوية في الموانئ العالمية المتقدمة.
8. تم تحديد أبرز العمليات التي تستحوذ النسبة الأكبر من عدد الأيام التي تستغرقها البضائع المصدرة والمستوردة عبر موانئ العراق , وتتمثل بكل من العمليات المينائية , وعمليات النقل الداخلي , وإجراءات الجمارك والسيطرة النوعية , وقد وجد أن متوسط عدد الأيام اللازم لإنجاز جميع هذه العمليات والإجراءات في موانئ العراق قد بلغ (42) يوماً في حالة الصادرات , و (41) يوماً في حالة الاستيرادات , ولدى مقارنة ذلك بما هو عليه في موانئ عدة بلدان مختارة , ظهر أن هذا العدد من الأيام في العراق هو أكثر بنسبة كبيرة مما هو عليه في البلدان الأخرى.
9. توصلت الدراسة إلى ضرورة إنشاء القناة الجافة التي تربط موانئ العراق بالموانئ التركية والسورية على البحر المتوسط , إذ أن وجودها سيلعب دوراً هاماً في تعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية , وذلك كونها ستساعد موانئ العراق في أداء دورها على وفق وظائف الميناء بمفهومها الحديث بكونها تمثل جزء من نظاماً مترابطاً يكفل انسيابية التجارة على وفق متطلبات الحاجة الآنية عبر سلسلة لوجستية متكاملة من الأصل وحتى المقصد النهائي.
10. كما توصلت الدراسة إلى أن وجود القناة الجافة سيعمل على تقليل تكاليف النقل عبر موانئ العراق ويساعد في جذب المزيد من شركات الملاحة الدولية وبالتالي تعزيز قدرة هذه الموانئ التنافسية , وذلك عبر تقليل عدد الرحلات غير المنتجة للسفن (رحلات العودة الفارغة) والتي تنجم عن سمة العرض المشترك التي يتميز بها نشاط النقل . إذ أن إنتعاش حركة النقل عبر القناة الجافة سيزيد بدرجة كبيرة من احتمال حصول السفن المغادرة على شحنات معدة للنقل , وبصورة مستمرة في موانئ العراق , الآمر الذي سيتيح للسفن المتعاملة مع موانئ العراق القيام برحلات منتجة في كل من رحلتي الذهاب والإياب , وسيؤدي ذلك بالنتيجة إلى إنعاش الحركة التجارية في هذه الموانئ.
11. أسهمت عدة عوامل في إعادة أهمية موقع العراق كحلقة وصل بين الشرق والغرب , وذلك لعدة أمور , منها : تطور معدات المناولة ووسائل النقل البري , وكذلك ظهور نظام التحوية ونظام النقل

متعدد الوسائط , إذ لعب ذلك دوراً في عودة الاهتمام بالطرق البرية المختصرة وإنشاء القنوات الجافة بدلاً عن إتباع الخطوط الملاحية الطويلة.

12. كان لظهور القوى الاقتصادية الصاعدة في جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا دوراً في رسم خارطة جديدة للتجارة العالمية والتي أخذت بالتحيز نحو تعاظم التجارة بين منطقتي الشرق والغرب والتي يتوسطهما العراق ويمثل أقرب الطرق بينهما.

13. كشفت الدراسة عن وجود علاقة طردية مباشرة بين متوسط دخل الفرد في العراق وحجم استيرادات هذا البلد , وذلك بسبب ضعف مرونة جهازه الانتاجي , وارتفاع نسبة اعتماده على مستلزمات الانتاج المستوردة.

14. تستبطن موانئ العراق طلباً حالياً كامناً على خدماتها يفوق طاقتها الاستيعابية الحالية بعدة أضعاف , وينقسم هذا الطلب إلى قسمين : القسم الأول يخص تجارة العراق الخارجية وهو أكبر من طاقة موانئ العراق الاستيعابية حالياً , وقد تم اللجوء إلى الموانئ القريبة والمجاورة لردم الفجوة بينهما , وسيزداد هذا الطلب ليصل إلى أضعاف ما هو عليه الآن في العقود اللاحقة . والقسم الآخر يخص تجارة الترانزيت عبر العراق , فقد توصلت الدراسة إلى أن حجمه يفوق حجم القسم الأول من هذا الطلب حالياً وسيتضاعف أيضاً في العقود اللاحقة .

15. كشفت الدراسة أن تجارة الترانزيت عبر موانئ العراق وقناته الجافة لايمكن أن تكون منافسة لقناة السويس على الإطلاق , بل أنها ستكون متممة لها . ويعود ذلك إلى عدة أسباب , نذكر منها اثنين , الأول : هو أن إتباع الخط التجاري عبر العراق يكون مبَرَّراً اقتصادياً فقط في حالة السفن الكبيرة جداً والتي تفوق قدرة قناة السويس الاستيعابية , إذ أن السفن ذات الأحجام القادرة على اجتياز قناة السويس تكون فيها تكاليف النقل عبر العراق أعلى بنسبة هامة مقارنة بتكاليفه عبر تلك القناة . والآخر هو أن الساحل البحري المحدود للعراق سيجعل من قدرته على التوسع في إنشاء الموانئ محدودة , أي أن قدرة هذه الموانئ مهما توسعت ضمن نطاق هذا الساحل سوف لن تسمح باستيعاب كل الطلب الكامن على خدماتها , بل يمكنها استيعاب جزءاً من هذا الطلب , وقد يكون مساوياً لحجم الفائض من الطلب على عبور قناة السويس ذات الطاقة الاستيعابية المحدودة . فهي بذلك لن تكون غير منافسة لقناة السويس فحسب , وإنما ستمتص الفائض من الطلب على عبورها , مما سيمنع من حدوث الاختناقات والإرباك الذي قد يتسببه ذلك في حركة التجارة العالمية , وهذا ما يجعل موانئ العراق متممة لها.

16. بناءً على الاستنتاج السابق في الفقرة (8) أعلاه سيكون الخط التجاري عبر العراق منافساً للخط التجاري الملاحي حول رأس الرجاء الصالح.

17. يمكن أن يحصل العراق على مكاسب مالية واقتصادية واجتماعية مباشرة جراء استثماره في الموانئ والقناة الجافة . وقد أثبتت الدراسات المتخصصة جدواها الاقتصادية . إلا أن ما يمكن أن يحصل عليه من منافع مصاحبة ستفوق تلك المكاسب بكثير .

التوصيات

بناءً على ما تم الخروج به في هذه الدراسة من استنتاجات ولغرض تعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق يوصي الباحث بالآتي :-

1. ضرورة إنشاء ميناء كبير محوري بالقرب من الخطوط الملاحية الدولية مطابق للمواصفات العالمية , إذ أن ذلك سيمثل الخيار الاستراتيجي لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق , على أن يكون قادر على استقبال ومناولة السفن العملاقة والتعامل معها بكفاءة عالية.
2. أن يتم تنفيذ مشروع الميناء المذكور على مراحل لتخفيف أعباء التمويل , وكذلك كي يتسنى للمخططين الاستفادة من تقييم المراحل المنفذة وتعديل المخططات بموجبه وعلى ضوء المستجدات التي تحصل على الساحة.
3. أن يؤخذ في الاعتبار عند تصميم المشروع قابليته على التوسع المستقبلي لمواجهة النمو المتوقع في الطلب.
4. تهيئة منظومة النقل في العراق للتعامل الكفوء مع نظام الحاويات , سواءً من حيث وسائل النقل أو المخازن الاختصاصية أو صناعة الحاويات وصيانتها , وذلك لما يشكله هذا النظام من أهمية آنية ومستقبلية متعاظمة في منظومة النقل العالمية.
5. تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط في العراق بشكل واسع والعمل على تطويره , وتوفير الخدمات اللوجستية المطلوبة لإنجاحه , من بنية تحتية وتشريعية , إذ سيكون لذلك انعكاسات ايجابية تشمل قطاعات الاقتصاد كافة , وذلك للدور الذي يمكن أن يلعبه في دعم وتطوير الجهاز الانتاجي في العراق وتعزيز قدرته التنافسية.
6. نظراً لمحدودية الساحل البحري العراقي , فإن إمكانية التوسع الكمي في الموانئ ستكون محدودة أيضاً. لذ يوصي الباحث بالتركيز على الجانب النوعي عند تصميم الموانئ لغرض زيادة الانتاجية عبر تكثيف رأس المال واستخدام التكنولوجيا المتقدمة وكل ما من شأنه تحقيق هذا الغرض , إذ أن كل من ميناء الفاو الكبير المزمع إنشاءه والموانئ الحالية سوف لن تكون كافية لتغطية الطلب

المتنامي على المدى المتوسط والبعيد , وستكون زيادة الانتاجية هي السبيل الوحيد لزيادة قدرة موانئ العراق الاستيعابية.

7. تأهيل الموانئ الحالية والعمل على تجاوز المشاكل والمعوقات التي تعاني منها , واستخدامها كموانئ رافدية مكملة لمشروع ميناء الفاو الكبير , كونها غير قادرة على منافسة الموانئ الدولية , من ناحية , ولأهمية وجود الموانئ الرافدية في إنجاح الموانئ المحورية من ناحية أخرى.
8. أن تدار الموانئ بملاكات متخصصة قادرة على محاكاة أساليب الادارة في الموانئ العالمية المتطورة , وأن تمنح صلاحيات تغطي جميع فعاليات الميناء المختلفة بما فيها الاجراءات الجمركية , ليتسنى لها وضع خطط متكاملة لإدارة وتشغيل الميناء بعدّه كياناً واحداً.
9. أن يكون إنشاء القناة الجافة متزامناً مع إنشاء الميناء الكبير لتجنب حدوث اختناقات في عملية النقل البري التي يمكن أن تنجم عن زخم البضائع الواردة من الميناء الجديد , كما يوصي الباحث باستخدام قطارات التستيف المزدوج للحاويات *Double Stack Tram* في عملية النقل عبر هذه القناة , وذلك لكفاءته في خفض التكاليف المالية والبيئية . إذ أن الواحد منها يتألف من (200) عربة , ويبلغ طوله ميلاً , ويمكنه حمل (200) حاوية 40 قدماً أو (400) حاوية 20 قدماً ويوفر ما يقارب (40%) من الوقود مقارنة بنظيره من القطارات التقليدية , بسبب انخفاض وزن عرباته الفارغة..
10. التأكيد على التوسع باستخدام خطوط السكك الحديد في عمليات النقل المختلفة في العراق , لما تتمتع به القطارات من قدرة عالية على استيعاب النمو المتزايد في الطلب على النقل , وكذلك كونها تتميز بانخفاض التكاليف الاقتصادية والبيئية مقارنةً بالنقل بواسطة السيارات.
11. ضرورة استخدام التكنولوجيا الحديثة والمعدات المتطورة في نشاطات الميناء المختلفة كعمليات المناولة والتفتيش وعمليات التخزين ...الخ , وكذلك أتمتة جميع مرافق الميناء لضمان تحقيق الأمثلية في العمل وتقليل الأخطاء إلى الحد الأدنى.
12. التعامل مع العملاء بإسلوب النافذة الواحدة ومن خلال البوابة الالكترونية , والاستفادة من تكنولوجيا المعلومات في الادارة الآنية والتخطيط المستقبلي , لأن ذلك من شأنه القضاء على الكثير من المعوقات والمشاكل التي تعاني منها موانئ العراق كالروتين والفساد.
13. يجب أن تعامل الموانئ كوحدة اقتصادية تسعى باستمرار لرفع الانتاجية , وتخضع بشكل دوري لتقييم نشاطها باستخدام معايير تقييم كفاءة الأداء , وإدخال الأنظمة المحاسبية المتطورة لمتابعة وتقويم وضعها المالي.
14. ضرورة الانضمام إلى المنظمات والاتحادات البحرية الدولية والإقليمية والحرص على تطبيق المدونات الصادرة عنها , وذلك لتفعيل عملية الاندماج في البيئة الدولية ومواكبة تطوراتها العلمية والتقنية.

15. التأكيد على أهمية الإسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة , لأن مسألة الوقت يمكن أن تكون حاسمة في نجاحه , وذلك لوجود العديد من المشاريع المنافسة في المنطقة , سيما مشروع ميناء مبارك الكويتي في جزيرة بوبيان . إذ يعتمد المشروع العراقي في نجاحه بالكامل على التعامل مع السفن العملاقة , وأن أي إعاقة لوصولها إلى موانئ العراق ستعدّ قتلاً للمشروع العراقي في مهده , وسيتسبب إنشاء ميناء مبارك في موقعه الحالي بوجود هذه الإعاقة.
16. فيما يخص ميناء مبارك الكويتي توصي الدراسة بوجوب العمل بشتى الوسائل على تغيير موقع هذا الميناء بعيداً عن قناة خور عبد الله , ليسمح للسفن الوصول إلى موانئ العراق بحرية.
17. ينبغي إيلاء اهتمام كبير للمناطق الحرة في العراق لدورها الكبير في إنعاش نشاط الموانئ وتعزيز قدرتها التنافسية من ناحية , ولما يمكن أن تقدمه من نماذج مصغرة لتطبيق عملية التحول الاقتصادي نحو الاقتصاد الحر في العراق وتكرار الناجح منها , ومن ثم سحبها تدريجيا على الاقتصاد ككل , والاستفادة من التجربة الصينية.

المصادر

المصـــــادر العربية

أولاً - الكتب :

1. د. حبيب , عبد العزيز محمد و طعماس , يوسف يحيى: جغرافية النقل والتجارة الدولية , دار الكتب للطباعة والنشر . جامعة الموصل , الموصل , 1989.

2. د. الحجازي , عبيد علي أحمد : مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية – تطبيقية) , منشأة المعارف بالإسكندرية , الإسكندرية , 2000.

3. الحرازي , محمد علي عوض : الدور الاقتصادي للمناطق الحرة في جذب الاستثمارات (دراسة مقارنة) , الطبعة الأولى , منشورات الحلبي الحقوقية , بيروت , 2007 .

4. حسن , صلاح إسماعيل : تسعير خدمات الموانئ البحرية , بدون ذكر الطبعة وجهة النشر , القاهرة , 2007 .

5. د. الخفاف , عبد علي : جغرافيا النقل والاتصالات والتجارة , الطبعة الأولى , دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع , عدن , 2000.

6. د. دياب , محمد : دراسات الجدوى الاقتصادية والاجتماعية للمشاريع, الطبعة الثانية , دار المنهل اللبناني , بيروت ,2009.

7. الربان. عبد الله , علي , الربان و عبد الحافظ , مصطفى: إدارة وتشغيل الموانئ , الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري , جمهورية مصر العربية , 2000.

8. د. رسول , أحمد حبيب : النقل والتجارة الدولية , مطبعة الحوادث , بغداد , 1981.

9. د. الرويثي , محمد أحمد : الموانئ السعودية على البحر الأحمر – دراسة في الجغرافية الاقتصادية , الطبعة الأولى , مؤسسة الرسالة , السعودية , 1983.

10. د. رياض , محمد : جغرافية النقل , دار النهضة العربية للطباعة والنشر , الطبعة الأولى , بيروت , بدون سنة نشر.

11. د. الزوكة , محمد خميس : جغرافية النقل والتجارة , دار المعرفة الجامعية , الإسكندرية , 2008.

12. د. الزوكة , محمد خميس : جغرافية التجارة الدولية , دار المعارف الجامعية , الإسكندرية , 2004.

13. د. السامرائي , أحمد حسون , د. عبد خليل فضيل, جغرافيا النقل والتجارة الدولية , الطبعة الأولى , دار الحكمة للطباعة والنشر , بغداد , 1990.

14. الصياد , محمد محمود : المعجم الجغرافي , الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية , القاهرة , 1974.

15. د. عبده , سعيد : أسس جغرافيا النقل , مكتبة الانجلو مصرية , القاهرة , 1994.

16. د. العجيلي , محمد صالح ربيع : مدن الموانئ العربية , الطبعة الأولى , دار الشؤون الثقافية , بغداد , 2002 .

17. د. عشماوي , سعد الدين : تنظيم وإدارة النقل – الأسس – المشكلات – الحلول , الطبعة الخامسة , دار المريخ للنشر, الرياض , 2005.

18. د. علام , أحمد عبد السميع : علم اقتصاديات النقل , الطبعة الأولى , دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر , الإسكندرية , 2009.

19. د. العنبكي , عبد الحسين محمد: الإصلاح الاقتصادي في العراق- تنظير لجدوى الانتقال نحو اقتصاد السوق, ط1, بغداد , 2009 ,

20. د. غالب , سعدي علي : النقل البحري – دراسة في جغرافية النقل , الطبعة الأولى , مطبعة جامعة الموصل , الموصل , 1985.

21. د. القريشي , محمد صالح تركي و د. الهيتي , أحمد حسين : مقدمة في اقتصاد النقل , دار الكتب للطباعة والنشر , جامعة الموصل , 1992.

22. د. متولي محمد : حوض الخليج العربي – الأوضاع السياسية والاقتصادية , الجزء الثاني , ط2 , مكتبة الأنجلو مصرية , 1977 , جمهورية مصر العربية .

23. د. محمد , إجلال إبراهيم : تخطيط النقل وسياساته ,الطبعة الأولى , دار المعرفة الجامعية , الإسكندرية , 2008.

24. د. النحراوي , أيمن : لوجستيات التجارة الدولية , الطبعة الأولى , دار الفكر الجامعي , الإسكندرية , 2008 .

25. د. النحراوي , أيمن : موانئ الحاويات الدولية , دار الفكر الجامعي , الإسكندرية , 2009.

26. د. يوسف , محمد محمود : الادارة الإستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية , المنظمة العربية للتنمية الإدارية , القاهرة , 2003.

المصادر الأجنبية

1. Bart Kuipers: Transitions in the Global Container System, Port Infrastructure Seminar 2010 ,
   Delft , 22 July 2010.
2. Constantine D. Memos : PORT PLANNING, National Technical University of Athens, Zografos, Greece,2006.
3. External and intra-EU trade - statistical yearbook - Data 1958 – 2009.
4. ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC: DEVELOPMENT OF ASIA - EUROPE RAIL CONTAINER TRANSPORT THROUGH BLOCK-TRAINS NORTHERN CORRIDOR OF THE TRANS-ASIAN RAILWAY, UNITED NATIONS New York, 1999.
5. European Sea Ports Organization (ESPO) : A REVIEW OF PORT AUTHORIT FUNCTIONS:TOWARDS ARENAISSANCE , Brussel , 2009,
6. A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008.
7. Houssein Boumellassa , Yvan Decreux , and Lionel Fonel Fontagne : Economic impact of a potential Free Trade Agreement (FTA) between the EUROPEAN and ASEAN , commission of the European Union – Directorate General for Trade ,2006.
8. Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 ,(ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL , July 2005.
9. Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, IRAQI TRANSPORT MASTER PLAN(ITMP), FINAL - July 2005.
10. Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, IRAQI TRANSPORT MASTER PLAN-Executive Summary, (ITMP) A joint

Project between Iraqi Government & Italian Government , October 2005.

11. Dr. Jin-Haeng Jo: Comparative Analysis of Port Tariff Levels in ESCAP Region And Development of Port Tariff Setting Model , Korea Maritime Institute , N.D.No.Date.

12. Louise Curran and Soledad Zignago : THE EVOLUTION OF EU AND ITS MEMBER STATES' COMPETITIVENESS IN INTERNATIONAL TRADE, European Commission,2009.

13. Petros Ioannou Anastasias Chassiakos : Automated Container Transport System between Inland Port and Terminals , University of Southern California-Center for Advanced Transportation Technologies, California, U.S.A. , December 2002.

14. Sufian Atallah Al-Muhaisen: Overview of Trends in Multimodal Transport, World Free Zone Convention-IZMIR 2005 Int'l Conference 22nd April 2005.

15. UNCTAD secretariat: Assessment of a seaport land interface: an analytical framework,2004.

16. Ximena Clark, David Dollar, Alejandro Micco: Journal of Development Economics 75, World Bank, United States, (2004),

17. UNITED NATIONS, ECONOMIC COMMISSION FOR LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN – ECLAC : CONCENTRATION IN LINER SHIPPING ITS CAUSES AND IMPACTS FOR PORTS AND SHIPPING SERVICES IN DEVELOPING REGIONS, Draft Report for Review December 31, 2007.

18. UNCTAD secretariat : Review of Maritime Transport, 2010 , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010.

19. UNCTAD secretariat : Review of Maritime Transport, 2009 , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2009.

20. UNCTAD secretariat : Implementation of Multimodal Transport Rules, SDTE/TLB/2 , 25June 2001.

21. United nations: Report by the UNCTAD secretariat , Review of maritime transport 2010.

22. United Nations Economic and Social Commission for Western Asia: GOOD PRACTICES IN INFORMATION AND COMMUNICATIONS TECHNOLOGY (ICT) APPLICATIONS IN SEAPORTS IN ESCWA MEMBER COUNTRIES , United Nations , New York, 2007.

ثانياً - الدوريات:

1. إبراهيم , كريستين : المرض الهولندي ثروة جد كبيرة تدار بغير حكمة , مجلة التمويل والتنمية الصادرة عن صندوق النقد الدولي , المجلد 40 , العدد 1 , آذار 2003.
2. بن سليم , سلطان أحمد: دور المناطق الحرة في تحقيق التنمية الاقتصادية , مجلة دراسات اقتصادية , العدد الثالث/الرابع , السنة الأولى , بيت الحكمة , بغداد , 2000 .
3. الجنابي , بسطام : تطور مفهوم المناطق الحرة وآفاقها في العراق , مجلة دراسات اقتصادية , العدد الثالث/الرابع , السنة الأولى , بيت الحكمة , بغداد , 2000.
4. د. داغر , أثير : التحديات الاقتصادية والتنموية التي تواجه سوريا ولبنان في ظل المتغيرات الإقليمية والدولية , مجلة الدفاع الوطني , العدد 309 , نيسان/2011
5. د. زنبوعة , محمد : أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية , مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية , المجلد22 , العدد الثاني , دمشق , 2006 .
6. الصافي , أنمار : (80) سفينة غارقة تعيق الملاحة البحرية , مجلة الأوقات العراقية , العدد 54 , 2010/12/26 , الصفحة الرئيسة.
7. د. الطائي , مهدي طالب إبراهيم : الأهمية الاقتصادية لإقامة منطقة حرة في إقليم كردستان (السليمانية) , مجلة الادارة والاقتصاد – الجامعة المستنصرية , العدد57 , بغداد , 2005.
8. د. العاني , تقي عبد سالم : المناطق الحرة في العراق – أهميتها وسبل تطويرها .المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية , كلية الادارة والاقتصاد – الجامعة المستنصرية , المجلد الأول , العدد الأول , بغداد , 2002 .
9. د. عبد الحميد , مناهل مصطفى: الأهمية الاقتصادية للموانئ الحرة مع الاشارة الى المنطقة الاقتصادية الحرة المقترحة في ميناء الفاو , مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية , كلية الادارة والاقتصاد – جامعة بغداد , المجلد 13 , العدد 46 , بغداد 2007 .
10. د. عبد الحميد , مناهل مصطفى: الموانئ وتخطيط أدائها في ظل تطبيق النظرية المعاصرة للتكاليف , مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية , كلية الادارة والاقتصاد - جامعة بغداد , بغداد , المجلد التاسع , العدد 29 , 2002 .
11. عبد المجيد , لؤي : تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وأثرها في تطوير إدارة الموانئ , المجلة الالكترونية لبنك معلومات النقل البحري المصري , العدد 26 , آب 2008 .

12. د. الغريباوي , إيمان عبد خضير : مناطق التجارة الحرة العربية والمنافسة الدولية , المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية , كلية الادارة والاقتصاد – الجامعة المستنصرية , السنة الثالثة , العدد التاسع , بغداد , 2005 .

13. د. فرحات , احمد : الوطن العربي ومشروعات التكامل البديلة , مركز دراسات الوحدة العربية , المؤتمر العلمي الثالث للجمعية العربية للبحوث الاقتصادية , 1993 .

ثالثاً - الأطاريح والرسائل الجامعية :

1. الراشد , أحمد علي أحمد : صياغة نموذج محاكاة على الحاسوب واستخدامه لتحسين أداء عمليات التفريغ في موانئ العراق , دراسة حالة في ميناء أم قصر , اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد- جامعة البصرة , البصرة , 2006.

2. الزبيدي , محمد ناجي محمد : فاعلية الاستثمار الأجنبي المباشر في إنماء المناطق الحرة – دراسة نماذج مختارة لبلدان آسيوية – الصين – الإمارات العربية المتحدة – العراق , اطروحة دكتوراه – كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد , بغداد , 2008.

3. الشبيبي , أحمد صدام عبد الصاحب : كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ التجارية السعودية في مواكبتها لتطورات النقل البحري مع إشارة إلى ميناء أم قصر العراقي , رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الادارة والاقتصاد – جامعة البصرة , البصرة , 2004 .

4. الكروي , إنتصار رزوقي وهيب : الصناعة التحويلية العراقية والاعتماد على مستلزمات الانتاج المستوردة للمدة (1970-1990) , اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد – جامعة بغداد , 1998.

5. المشهداني , بان علي حسين : واقع أداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق (دراسة مقارنة) , رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الادارة والاقتصاد ـ جامعة البصرة , 2009 .

6. الموسوي , محمد صابر علي : اقتصاديات الموانئ العراقية (دراسة نظرية تطبيقية) , رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الادارة والاقتصاد- جامعة بغداد , بغداد , 1981.

رابعاً - البحوث والدراسات:

1. د. حسن , هشام صلاح : دور الميناء التجاري في تفعيل حركة النقل البحري (ميناء أم قصر- الواقع والآفاق المستقبلية) , بحث مقدم إلى الجامعة المستنصرية / كلية التربية- قسم الجغرافية , 2004.
2. د. عبد الحميد , مناهل مصطفى : رؤية اقتصادية لبرنامج مقترح للإصلاح الاقتصادي في قطاع النقل في العراق بالتركيز على الموانئ , بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي السابع لكلية الادارة والاقتصاد – جامعة بغداد , بغداد , 2005.
3. أ.د. كاظم , أموري هادي, وآخرون : تحليل دوال الاستهلاك - دراسة تطبيقية لنمط إنفاق المستهلك في العراق ,الدائرة الاقتصادية - وزارة المالية العراقية , بغداد , 2006.
4. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا (ESCWA): تطوير منطقة موانئ الإسكوا , المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لمنظمة الأمم المتحدة (E/ESCWA/TCD/88/2).
5. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA): تطبيق تكنولوجيات المعلومات والاتصالات المتقدمة في قطاع النقل في منطقة الإسكوا , الامم المتحدة , نيويورك , 2003.
6. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (ESCWA) : الممارسات الجيدة في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في البلدان الأعضاء في الإسكوا , الامم المتحدة , نيويورك , 2007.
7. مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية : النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية , جامعة القاهرة , القاهرة , 2009.
8. المهندس السكيني , صالح هادي : ميناء الفاو الكبير (أهميته الإستراتيجية وآفاقه المستقبلية) , بحث مقدم إلى مركز دراسات الخليج , جامعة البصرة , ضمن الندوة التي أقامها في 2011/1/11.
9. وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات : الخطة الوطنية الخمسية 2010 – 2014 , ورقة قطاع النقل والاتصالات , 2009.
10. محضر اجتماع لجنة بيان الجدوى الاقتصادية لإنشاء ميناء البصرة الكبير , بموجب الامر الديواني ذي العدد 23292 في 2008/9/11 المنعقد في 2008/10/14 .

خامساً - النشرات والتقارير :

1. الامم المتحدة - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا(الإسكوا): نشرة التجارة الخارجية لمنطقة (الإسكوا) , العدد الثامن عشر.
2. البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2003 .
3. البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2004.
4. البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2005.
5. البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2006.
6. البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2007.
7. البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2008.
8. البنك المركزي العراقي, التقرير الاقتصادي السنوي لعام 2009.
9. البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية لعام 2003 .
10. البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية لعام 2004.
11. البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية لعام 2005.
12. البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية لعام 2006.
13. البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية لعام 2007.
14. البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية لعام 2008.
15. البنك المركزي العراقي, النشرة السنوية لعام 2009.
16. البنك المركزي اللبناني: التقرير السنوي 2004 – 2005.
17. دائرة النقل - قطاع النقل البحري في إمارة أبو ظبي : اللوائح التنظيمية (العامة والموانئ البحرية) , الإصدار الثاني , إمارة أبو ظبي أكتوبر, 2010 .
18. الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2007 , قسم التخطيط والمتابعة , 2008 .
19. الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2009 , قسم التخطيط والمتابعة , 2010 .
20. الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام 2010 , قسم التخطيط والمتابعة , 2011 .
21. الشركة العامة لموانئ العراق : تعرفة الرسوم والأجور لموانئ العراق , 2010 .
22. مؤسسة الموانئ الاردنية : لائحة بدلات خدمات ميناء العقبة لسنة 2009.

.23 مؤسسة الموانئ الكويتية : التعرفة في موانئ المؤسسة لعام 2004 .

.24 موانئ دبي العالمية : (Tariff Book) لسنة 2008.

.25 وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء,المجموعة الإحصائية السنوية 2007.

.26 وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء,المجموعة الإحصائية السنوية 2008- 2009 http://coist.gov.iq .

.27 وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي - الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات : النشرة الإحصائية الخاصة بنشاط السكك الحديد في العراق , بغداد , 2009.

.28 المؤسسة المالية الدولية IFC – مجموعة البنك الدولي , إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات, 30 نيسان 2007.

سادساً - المواقع الالكترونية :

1. إبراهيم العشماوي : قراصنة الصومال – خسائر في الملاحة وخطر يهدد قناة السويس , بحث منشور على الموقع الالكتروني التالي: http://arabi.ahram.org.eg.
2. الاحصـــاءات الرســـمية لتجـــارة ســـوريا الخارجيـــة علـــى الموقـــع الالكترونـــي: http://www.cbssyr.org.
3. الموقع الالكتروني لإحصاءات الصين:

http://www.allcountries.org/china_statistics/25_15_external_trade_by_mode_of.html

4. د. احمد ابريهي علي: اقتصاد النفط وتراخيص الاستثمار, الجزء الخامس , جريدة المدى , العدد (2085) 2011/03/30 . http://www.almadapaper.net .
5. أحمد سليم : القرصنة في سواحل الصومال , دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.aaastmt.ba7r.org .
6. البنـــــك المركـــــزي الاردنـــــي , احصـــــاءات النقـــــود والبنـــــوك, 2010 . http://statisticaldb.cbj.gov.jo.
7. الموقـــــــع الالكترونـــــــي للبوابـــــــة الرســـــــمية لحكومـــــــة دبـــــــي: http://www.dubai.ae/ar.portal?topic,biz_fz,0,&_nfpb=true&_pageLabel=topic.
8. الموقع الالكتروني للبنك المركزي الاوربي :

European Central Bank , reference exchange rate us Dollar/Euro.

statistical data: http://www.sdw.ecb.europa.eu .

9. الموقع الالكتروني للبنك المركزي اللبناني http://www.bdl.gov.lb .
10. بنك معلومات النقل البحري : تطبيق التقنيات الحديثة في قطاع النقل البحري , وزارة النقل المصرية , قطاع النقل البحري www.emdb.gov.eg .
11. جوزيف اوربانسكي : مشاكل النقل 2008 , المجلة الالكترونية , موقع بنك المعلومات البحري المصري, العدد 32 , السنة 2009.
12. حياة زلماط : القرصنة البحرية , المركز المغربي للدراسات الإستراتيجية 30 كانون الأول 2010 , دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي : www.cmes_maroc.com

13. دائـرة الاحصـاء العامـة , الاحصـاءات الرسـمية لتجـارة الاردن الخارجيـة , الموقـع الالكتروني: http://www.dos.gov.jo .

14. الموقع الالكتروني لرابطة شعوب شرق آسيا : (Association of Southeast Asian Nations): www.aseansec.org

15. الشركة المصرية لأعمال النقل البحري: النقل متعدد الوسائط و دوره في دعم تكامل النقل العربـي والتجـارة العربيـة البينيـة , دراسـة منشـورة علـى الموقـع الالكترونـي التـالي : www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc.

16. Raffat Zaheer: Multimodal Transport and Logistics: Best Practices, Achieving Greater Efficiency and Challenges.p1. A study Published on Website: www.immtajordan.org/uploads/Multimodal_Transport_and_Logistics.pdf

17. د. سـامية حامـد المنصـوري , مقالـة منشـورة علـى الموقـع الالكترونـي التـالي : www.e_rsg.info/index.php

18. د. فتحي السيد التوني : النقل متعدد الوسائط :التطبيقات والفوائد والتحديات , 2006,. دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc

19. قسم التخطيط والمتابعة , الشركة العامة لتجارة المواد الغذائية , وزارة التجارة , 2009. www.iraqsfsc.org.

20. قطاع النقل البحري المصري : مقابل الشحن والتفريغ في الموانئ المصرية لسنة 2003. http://www.emdb.gov.eg

21. كاظم فنجان الحمامي : نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها . دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي : http://www.basrahcity.net/pather/bbook/mawanaa/01.html

22. الموقع الالكتروني للموانئ السعودية :www.ports.gov.sa.

.23 د. محمد عبد القادر توفيق : النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية , 2006 , دراســـــة منشـــــورة علـــــى الموقـــــع الالكترونـــــي التـــــالي: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc

.24 محمد سيف حيدر: مشكلة القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي , دراسة منشورة بتأريخ 2010/1/14 على الموقع الالكتروني التالي : www.minbaralhurriyya.org .

.25 محمد صـــــباح , صـــــحيفة الـــــرأي الكويتيـــــة , الموقـــــع الالكترونـــــي http://www.alraimedia.com .

.26 مركز أخبار السودان اليوم : تحقيق عن ميناء بورتسودان بتأريخ 2011/5/14 منشور على الموقع الالكتروني : http://www.sudantodayonlin.com/news.php

.27 الموقع الالكتروني لأسعار العملات اليوم : http://www.dollarinvestore.com/exchang-rates

.28 الموقع الالكتروني على الانترنت :http://www.baladnaonline.net .

.29 موقع الالكتروني للاستثمار في تركيا www.invest.gov.tr .

.30 الموقع الالكتروني لبنك المعلومات المصريhttp://www.emdb.gov.eg .

.31 نشرات الرقم القياسي للأسعار 2009, الموقع الالكتروني للجهاز المركزي للإحصاء (www.cosit.gov.iq) .

.32 الموقع الالكتروني لمدينة المسيعيد الصناعية القطرية: http://www.mic.com.qa/portariff

.33 الموقع الالكتروني لوكالة BBC : www.bbc.co.uk/arabic .

.34 الموقـــع الالكترونـــي لـــوزارة النقـــل – قطـــاع النقـــل البحـــري المصـــري : http://www.mts.gov.eg/data/xml/rss/arabic/suezcanal.xm

.35 الموقع الالكتروني لمنتدى تعزيز التجارة الآسيوية [Asian Trade Promotion Forum (ATPF)] الآني :- http://www.atpf.org

.36 الموقـــع الالكترونـــي للمعهـــد الإحصـــائي التركـــي للســـنوات 2002-2010 . www.turkstat.gov.tr

37. وزارة الاقتصـاد السورية : آثـار عـودة سورية الـى منظمـة التجـارة العالميـة علـى الصـعيد الاقتصادي , 2007 , http://www.syrecon.org.

38. الموقع الالكتروني لمصرف سوريا المركزي www.banquecentrale.gov.sy .

39. موقـع المفوضـية الاوربيـة الالكترونـي : http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations

40. الموقـــــع الالكترونـــــي لمنظمـــــة التجـــــارة العالميـــــة (WTO) : http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/tradebyregion_e.htm

41. الموقـع الالكترونـي منظمـة التعـاون الاقتصـادي والتنميـة (Organization for Economic Co-operation and Development:) http://www.oecd.org .

42. الموقع الالكتروني لوزارة النقل العراقية على الانترنت:http://www.motrans.gov.iq

43. الموقع الالكتروني: http://www.navis.com.

44. الموقع الالكتروني: http://www.cosmosworldwide.com .

45. الموقع الالكتروني: http://www.tsb.co.kr/eng/02solution/catos.asp.

46. الموقع الالكتروني:
http://www.portmet.com/03products/citos.htm.

47. الموقع الالكتروني :
http://www.tideworks.com/eng/products/genoa.

48. الموقع الالكتروني: http://www.cmcltd.com/industry_practices.

49. الموقع الالكتروني لمنطقة جبل علي الحرة : www.jafza.ae .

50. وزارة الاقتصـــاد والتجـــارة اللبنانيـــة : احصـــاءات التجـــارة الخارجيـــة للســـنوات : http://www.economy.gov.lb

51. الموقع الالكتروني لرابطة شعوب شرق آسيا : (Association of Southeast Asian Nations): www.aseansec.org

52. الموقع الالكتروني لوزارة الزراعة العراقية http://www.moagr.org.

الملاحق

الملحق (1)

تجارة تركيا الخارجية مع دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبعض دول الخليج العربي للمدة (2006-2010)

(مليون دولار)

البلد	الصـــــــــــــــــادرات					الاســـــــــــــــــتيرادات				
	2006	2007	2008	20009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
الكويت	219	221	493	211	395	56	91	81	184	215
البحرين	35	77	308	114	172	45	119	96	24	72
قطر	342	450	174	289	163	67	30	159	68	177
الإمارات	1986	3241	7975	2897	3338	352	470	691	668	698
عمان	71	92	216	106	129	2	24	11	17	39
باكستان	130	157	155	163	248	380	532	586	619	750
الهند	222	348	543	409	607	1579	2300	2458	1903	3410
بنغلادش	92	63	70	134	170	168	246	448	524	845
سريلانكا	37	45	35	32	32	35	53	92	98	156
تايلند	62	63	100	132	220	936	1229	1473	957	1281
فيتنام	45	77	154	189	106	189	313	443	457	751
اندونيسيا	85	174	284	249	251	1031	1360	1409	118	1477
ماليزيا	60	83	98	139	225	934	1253	1512	961	1124
سنغافورة	357	390	793	949	600	254	285	241	202	211
الفلبين	43	40	97	84	71	130	197	142	99	107
الصين	693	1040	1437	1600	2260	9669	13234	15658	12677	17181
كوريا(ج)	156	152	271	235	305	3556	4370	4092	3118	4764
اليابان	263	247	330	233	273	3217	3703	4027	3783	3298
تايوان	80	95	97	130	137	1649	1884	1684	1342	1843
هونغ كونغ	148	180	189	229	248	142	164	193	100	118
استراليا	289	292	267	305	337	366	635	827	620	445
نيوزلندا	38	51	64	57	64	33	37	49	28	48
جزر مارشال	100	215	275	109	81	-----	4	-----	-----	-----
دول أخرى	19	20	29	44	46	24	33	108	43	69
المجمـــوع	5572	7813	14454	9039	10478	24814	32566	36480	28610	39079

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات الرسمية الصادرة عن المعهد الإحصائي التركي للسنوات 2006-2007-2008-2009-2010 (http://www.turkstat.gov.tr)

الملحق (A-2)

الصادرات السورية الى دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج العربي للمدة (2003 – 2009)

البـــلد	القيمة (مليون دولار)*						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
قطر	24.43485	23.08995	25.94548	37.75576	72.06804	67.00181	115.0418
الإمارات	43.03872	46.30039	51.83154	203.8516	246.0173	189.2354	173.464
عمان	3.777761	2.377575	3.43436	11.94596	24.0793	36.26617	31.10749
البحرين	4.362217	3.580987	3.30444	7.61314	15.73994	19.42892	17.1318
الكويت	43.72578	53.65209	51.11758	244.375	254.2331	273.1739	139.6738
الباكستان	9.628391	32.04193	8.43074	2.33764	1.4414	7.973226	0.863448
الهند	5.74587	3.136855	3.19022	8.18822	20.654	17.36669	51.09028
اليابان	17.9575	19.08142	23.45216	6.882	30.44654	90.44284	4.478437
الصين	19.7843	20.42682	14.65076	66.10858	8.92928	21.04692	13.44769
إندونيســـا	9.460978	9.840946	11.1527	6.72048	1.17928	1.851398	0.482891
تايلاند	7.121935	1.313751	8.7761	1.61114	0.1767	0.847312	0.026874
تايوان	2.412543	0.576033	0.5921	1.63224	2.138	3.834968	0.164925
سري لانكا	0.315022	0.006331	0.02888	0.00912	1.66098	0.009011	0.37561
سنغافورة	0	0	0.46946	6.95622	1.73672	0.011097	0.225032
فيتنام	1.331261	1.03591	1.51832	6.732	6.20276	1.842215	0.764475
ماليزيا	80.7662	44.60719	0.90236	0.85888	1.1405	0.60929	0.619101
هونغ كونغ	0.317848	0.490072	0.5434	2.42228	3.98336	3.744301	1.256895
كوريا الجنوبية	15.21687	16.28946	0.63812	25.18652	9.06428	3.253677	129.4885
كوريا الشمالية	0.01463	5.42592	0.05072	0.19018	10.66918	0	6.81227
الفيليبين	0.028826	0.000349	0	0.01278	0.0061	0.013656	0.160385
بنغلادش	5.326065	5.571305	3.92914	9.35882	25.81834	10.38796	7.895225
استراليا	0.818065	1.149743	1.40772	4.84518	3.56414	26.96323	0.902998
المجموع	295.5856	289.995	215.3663	655.5937	740.9492	775.304	695.4739

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على الاحصاءات الرسمية لتجارة سوريا الخارجية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء السوري للأعوام من2003 ولغاية 2009. http://www.cbssyr.org

***) تم تحويل قيم الصادرات من الليرة السورية الى الدولار حسب المتوسط السنوي لسعر الصرف الصادر عن مصرف سوريا المركزي وكالآتي: كل (1) دولار = [(46),(48.65),(50),(50),(50),(46.5),(46.7)] ليرة سورية للأعوام 2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009 على التوالي.** www.banquecentrale.gov.sy

الملحق (2)- B

المستوردات السورية من دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا ومعظم دول الخليج العربي للمدة (2003 – 2009)

البلد	القيمة (مليون دولار)*						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
قطر	9.927978	25.32763	33.08064	32.20642	50.3714	60.95312	48.2567
الامارات	72.43622	154.3136	169.8765	204.3778	309.8345	323.5111	204.6822
عمان	10.85815	7.274245	10.07608	8.53248	21.43846	15.24789	18.80728
البحرين	1.852522	1.739157	3.88156	20.15896	50.023	53.10116	41.59752
الكويت	26.4352	37.05622	46.55628	101.3641	135.4001	59.56998	64.35463
الباكستان	21.11426	23.79322	8.0072	5.20496	6.88512	12.46163	13.55762
الهند	202.7802	135.7257	173.8135	333.7812	347.0451	370.3922	327.9904
اليابان	164.196	156.4799	231.0967	317.3658	250.108	205.2738	188.7619
الصين	302.4525	470.8932	588.2881	691.3343	1087.266	1967.745	1298.097
إندونيسيا	42.72417	45.49683	39.3112	32.85518	50.85828	72.17054	89.56794
تايلاند	70.402	53.37272	76.14554	73.0714	107.371	128.3986	134.754
تايوان	71.77863	82.96314	84.7347	138.3737	124.5417	217.0201	164.6311
سري لانكا	55.24374	55.57149	51.87938	50.49016	48.21232	61.13983	62.08398
سنغافورة	0	0	5.73192	29.2126	7.73864	40.70632	17.74537
فيتنام	4.724957	2.754964	8.35486	7.32454	10.6471	15.00991	32.32959
ماليزيا	114.0598	124.4255	118.8849	118.9644	138.8242	197.8165	255.5
هونغ كونغ	0.484283	0.378438	0.26758	1.2851	1.39606	1.943957	1.546617
كوريا (ج)	225.268	281.5708	332.8674	441.8603	623.9217	600.8891	790.2407
كوريا (ش)	0.558826	0.22888	1.00014	0.3141	44.9026	2.609871	1.174347
الفيليبين	0.830304	1.1489	0.98578	1.27062	1.00348	1.665355	2.364989
بنغلادش	19.04246	11.47655	9.51202	25.325	20.09326	19.57456	21.03874
استراليا	15.19202	12.48771	10.89852	7.32312	31.94912	12.7877	27.47818
المجموع	**1432.362**	**1684.479**	**2005.251**	**2641.996**	**3469.831**	**4439.988**	**3806.561**

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على الاحصاءات الرسمية لتجارة سوريا الخارجية الصادرة عن المكتب المركزي للإحصاء السوري للأعوام من2003 ولغاية 2009 . www.banquecentrale.gov.sy

***) تم تحويل قيم المستوردات من الليرة السورية الى الدولار حسب المتوسط السنوي لسعر الصرف الصادر عن مصرف سوريا المركزي وكالآتي: كل (1) دولار** = [(46),(48.65),(50),(50),(50),(46.5),(46.7)] **ليرة سورية للأعوام** 2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009 **على التوالي.** www.banquecentrale.gov.sy

الملحق (3)

تجارة الاردن الخارجية مع دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا ومعظم بلدان الخليج العربي للمدة 2004 - 2008

(مليون دولار)*

البلد	الاستيرادات					الصادرات				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
الامارات	145.4	214.4	214.9	286.5	306.2	125.4	171.1	291.4	385.9	366.9
قطر	5.5	6.1	6.2	8.1	9.5	23.6	34.6	52.8	70.8	84.6
عمان	9.3	12.0	14.4	14.8	20.7	16.0	27.7	21.7	24.6	35.5
الكويت	29.2	61.2	35.2	136.5	115.0	54.0	72.5	97.3	78.6	100.9
البحرين	5.7	6.0	34.1	89.4	147.3	20.9	20.6	23.1	79.8	47.9
استراليا	74.8	44.7	66.9	68.6	94.4	1.8	2.1	1.0	1.9	9.3
نيوزلندا	19.3	25.2	32.7	26.9	48.4	0.2	1.0	0.4	0.3	0.3
اليابان	267.9	296.8	357.4	411.8	491.1	17.3	26.5	42.1	66.8	157.7
اندونيسيا	174.4	146.5	145.1	119.9	200.8	34.6	13.5	21.6	39.2	136.7
ماليزيا	96.2	74.5	70.7	118.1	118.5	23.1	24.1	44.9	50.4	88.7
الفلبين	3.9	3.6	4.4	4.6	6.7	7.7	8.1	5.3	5.7	15.2
سنغافورة	12.3	12.8	18.7	85.7	51.5	2.3	1.9	0.6	3.4	1.8
تايلند	77,2	78.7	108.3	149.5	172.4	7.6	6.6	5.4	7.2	18.5
اخرى**	3.6	4.7	6.8	18.5	28.9	9.2	5.0	21.5	7.5	8.5
بنغلادش	1.3	1.7	1.5	2.2	3.9	1.1	1.3	5.1	1.6	1.0
الصين	690.2	968.5	1213.5	1309.2	1750.2	39.1	41.5	38.1	73.4	112.5
هونغ كونغ	46.9	64.9	74.4	49.8	60.9	1.1	2.1	1.7	5.4	4.4
الهـــند	145.6	147.2	177.8	303.4	501.6	253.3	349.0	396.9	470.4	1281.6
كوريا الجنوبية	257.0	373.9	.362.2	423.2	554.5	6.9	13.6	14.5	20.9	27.6
باكستان	24.8	22.5	22.8	21.1	25.0	21.3	21.8	7.1	31.3	7.2
سريلانكا	17.2	18.7	19.8	18.2	24.1	3.6	2.6	2.1	1.6	1.4
المجموع	2030.5	2584.6	2625.6	3666	4731.6	670.1	847.2	1094.6	1426.7	2508.2

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على المصادر التالية:

1) **الامم المتحدة,اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) , نشرة التجارة الخارجية لمنطقة الإسكوا , العدد الثامن عشر, 2009, ص41-43.**
2) **دائرة الاحصاء العامة, الموقع الالكتروني: http://www.dos.gov.jo**

***) تم تحويل بعض القيم بالدينار الاردني الى الدولار الأمريكي حسب المتوسط السنوي لسعر الصرف الصادر عن البنك المركزي الاردني www.cbj.gov.jo وكالآتي: كل (1) دينار أردني = [(1.132),(1.132),(1.119),(1.027),(0.954)] دولار للسنوات: 2004- 2005- 2006 - 2007- 2008 على التوالي.**

****) دول أخرى في جنوب شرق آسيا**

الملحق (4 - A)

صادرات الاتحاد الاوربي السلعية الى بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا وبعض بلدان الخليج العربي للمدة (1999 – 2009)

البلد	القيمة (مليون دولار)*					
	1999	2005	2006	2007	2008	2009
الكويت	2182.758	4636.761	4581.684	6011.013	6417.475	4915.696
البحرين	1135.077	1435.691	1804.297	1970.779	2111.727	2228.502
قطر	1165.985	3843.025	6389.748	8577.96	9229.392	7042.118
الإمارات	10488.54	31802.93	31726.5	36837.67	44243.06	33184.92
عمان	1252.315	2189.616	2178.466	3316.61	4567.97	3330.158
باكستان	1820.386	4868.163	5322.488	5221.605	5473.195	3065.018
الهند	11299.61	26526.7	30626.6	40391.38	44079.86	36439.52
بنغلادش	659.7302	1200.557	1358.559	1412.986	1489.646	1331.003
سريلانكا	1233.131	1351.093	1351.026	1404.763	1447.802	1157.336
الصين	20952.56	64475.48	80099.75	98577.32	109374.6	108218.2
اندونيسيا	3610.93	5955.507	6276.744	7455.52	8333.93	6970.531
الفلبين	3534.193	4503.642	4690.922	5436.774	5234.684	3922.746
تايلند	5094.524	9871.934	9170.902	10813.25	11819.54	10129.67
فيتنام	1170.248	2361.302	2988.328	4918.725	4701.871	4980.655
ماليزيا	6939.424	11505.44	12898.78	15546.95	16148.99	12848.68
بوروني	278.1738	134.3628	212.1964	1784.391	237.116	214.7634
سنغافورة	13380.05	21699.59	24737.83	28218.6	30767.89	27078.75
كوريا (ج)	12429.36	25163.17	28708.04	33966.47	35662.25	28527.74
اليابان	38039.47	54428.13	56214.47	59952.52	58954.01	47654.94
تايوان	12810.92	16247.95	16597.78	18263.28	16174.1	13258.33
هونغ كونغ	16886.54	25438.11	27069.48	28642.08	29438.65	26008.91
ماكاو	199.3046	177.9063	205.9184	286.4345	306.856	265.14
استراليا	14747.47	25791.44	26722.93	31140.5	35118.27	28879.05
نيوزيلندا	2187.022	3887.813	3537.025	3981.303	4071.421	2936.426
نيوكليدونيا	500.926	818.6178	956.7672	1189.594	1274.847	1015.486
المجموع	183998.6	350314.9	386427.2	455318.5	486679.2	415604.3

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على جداول التجارة الخارجية المنشورة في : -

External and intra-EU trade - statistical yearbook - Data 1958 – 2009,p35

*) تم تحويل القيم من اليورو الى الدولار باعتماد أسعار الصرف الآتية حسب نشرات البنك المركزي الاوربي:
كل (1) يورو = [(1.0658),(1.2441),(1.2556),(1.3705),(1.4708),(1.3948)] دولار للاعوام:
1999,2005,2006,2007,2008,2009 على التوالي.

European Central Bank , reference exchange rate us Dollar/Euro.
statistical data.

http://www.sdw.ecb.europa.eu

الملحق (B-4)

إستيرادات الاتحاد الاوربي السلعية من بلدان جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبلدان أوقيانوسيا وبعض بلدان الخليج العربي للمدة (1999 – 2009)

البلد	القيمة (مليون دولار)*					
	1999	2005	2006	2007	2008	2009
الكويت	1572.055	3974.9	5072.624	5672.5	7681.988	3969.601
البحرين	280.3054	628.2705	715.692	1222.486	1332.545	566.2888
قطر	250.463	1752.937	2223.668	2542.278	4297.678	4466.15
الامارات	2007.967	12260.61	7241.045	8329.899	8635.067	5282.108
عمان	151.3436	566.0655	517.3072	467.3405	839.8268	750.4024
باكستان	2441.748	3862.931	4168.592	4748.783	5347.829	4629.341
الهند	11141.87	23744.89	28394.14	36462.15	43362.13	35409.79
بنغلادش	2294.667	5121.96	6654.68	7023.813	8036.451	8109.367
سريلانكا	1420.711	1970.654	2366.806	2856.122	12004.67	2803.548
الصين	56057.88	199462.8	244756.6	318866	364659.9	299540.3
اندونيسيا	9845.86	13515.9	15435.09	17549.25	19954.34	16239.66
الفلبين	6991.648	8128.949	8099.876	7728.25	7890.842	5330.926
تايلند	11271.9	16332.54	18570.32	22809.23	25678.7	19914.95
فيتنام	3583.22	6928.393	8683.73	10783.09	12629.76	10844.57
ماليزيا	14852.99	20046.18	22496.59	24826.61	25784.59	20432.43
بوروني	107.6458	90.8193	66.5468	94.5645	17.6496	36.2648
سنغافورة	14546.04	22918.81	24205.46	25247.35	23703.41	20355.71
كوريا (ج)	21853.16	42860.49	51246.06	56696.21	58190.73	44738.21
اليابان	80369.85	92143.02	97321.56	107510.2	110418.8	77874.47
تايوان	22727.12	29992.76	33543.35	35733.05	35406.57	24481.53
هونغ كونغ	11696.09	13321.82	15367.29	15049.46	16920.08	13324.52
ماكاو	704.4938	487.6872	679.2796	687.991	341.2256	152.0332
استراليا	7591.693	11932.16	14107.92	16165.05	16465.61	11268.59
نيوزيلندا	2379.931	3692.489	3751.733	4160.838	4419.754	3644.612
نيوكليدونيا	152.4094	371.9859	593.8988	903.1595	530.9588	398.9128
المجموع	286293.1	536110.1	616279.9	734135.7	814551.1	634564.3

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على جداول التجارة الخارجية المنشورة في : - External and intra-EU trade - statistical yearbook - Data 1958 – 2009,p39.

*) تم تحويل القيم من اليورو الى الدولار باعتماد أسعار الصرف الآتية حسب نشرات البنك المركزي الاوربي: كل (1) يورو = [(1.0658),(1.2441),(1.2556),(1.3705),(1.4708), (1.3948)] دولار. للأعوام 2009,2008,2007,2006,2005,1999 على التوالي . European Central Bank reference exchange rate us Dollar/Euro statistical data.

http://www.sdw.ecb.europa.eu

الملحق (5)

تجارة لبنان الخارجية مع دول جنوب وشرق وجنوب شرق آسيا وبعض دول الخليج العربي للمدة 2004 – 2010 **(ألف دولار)**

البلد	الاستيرادات							الصادرات						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
استراليا	------	------	21977	24522	32417	51596	52672	------	------	10355	11929	11340	12032	15009
الصين	717763	734438	751602	1017977	1391397	1439685	1637947	12237	26032	45589	57818	55580	32289	49953
اليابان	349236	306951	285022	394530	619757	670636	622091	6063	4441	6766	4418	4547	2148	13584
كوريا (ج)	102957	113023	132342	144068	239250	331679	295798	11220	15436	17741	31014	21894	15469	24768
اندونيسيا	52284	47669	40590	53011	79275	82451	75003	553	641	817	681	3057	1304	5457
ماليزيا	67575	65181	62627	84708	126162	124465	154133	741	1484	1413	8419	2295	1096	1852
سنغافورة	16844	16540	15341	19530	32817	28632	30835	1358	891	3810	4756	2284	1415	2838
سريلانكا	6918	7900	7535	11089	16675	4439	15090	5698	7875	737	822	612	109	498
الهند	114078	139366	117831	176251	221502	317822	296411	27284	20363	11967	11322	12379	11097	23143
باكستان	15495	17626	14004	15708	20956	20261	20623	2158	3633	7832	16042	11561	3586	8145
الإمارات	151131	136815	132080	212270	326449	261229	369642	135248	154977	176216	243832	346255	332816	412414
البحرين	42567	32223	57638	23299	47840	13245	7990	16824	23645	22045	24876	27349	22112	17960
الكويت	------	104170	185723	269937	488727	290611	356052	------	81183	82463	106340	95826	77299	72047
عمان	5789	21006	22674	5873	7125	9448	10649	6492	7232	7791	10277	14445	12658	11677
قطر	24460	16978	11010	16145	17218	13600	23350	33074	41881	75030	94033	84964	79552	82684
المجموع	1667097	1759886	1857996	2468918	3667567	3659799	3968286	258950	389714	470572	626579	694388	604982	742029

المصدر: تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على :

1. وزارة الاقتصاد والتجارة اللبنانية : احصاءات التجارة الخارجية للسنوات (2004 – 2005 – 2006 – 2007 – 2008 – 2009 – 2010).
2. البنك المركزي اللبناني: التقرير السنوي 2004 – 2005 , ص23. http://www.economy.gov.lb http://www.bdl.gov.lb

(---) للدلالة على المعلومات غير المتاحة.

الملحق (6 - A)

صادرات USA الى بعض دول جنوب وشرق وجنوب شرق ووسط آسيا للفترة (2000 – 2009)

البلد	القيمة مليون دولار*									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
اليابان	72644.83	6391.897	58578.02	59891.39	63604.34	65447.12	69086.88	72289.76	78974.6	60486.9
الصين	22416.69	26220.48	27246.52	33939.39	44772.94	48993.91	59118.66	70022.95	81722.06	78218.98
الهند	3157.788	4140.359	4128.489	4890.177	5980.67	7590.255	11061.84	19358.32	18888.01	18108.69
الامارات	2006.059	2262.286	2351.707	2622.121	4470.577	9324.529	13067.03	12774.43	17323.08	13317.55
استراليا	14924.45	12268.82	14022.31	14905.82	16841.17	18204.92	20595.6	22270.63	25346.29	19695.97
سنغافورة	20289.65	19158.67	16601.9	18003.05	20743.27	23482.39	30247.41	32879.67	37852.51	29216.87
كوريا(ج)	29339.08	22430.3	23106.68	24935.05	28918.19	30787.75	33678.97	37406.43	38555.54	31504.35
هونغ كونغ	14524.53	13485.05	11820	12783.69	14500.14	15444.26	15990.06	17959.03	19541.05	18550.84
ماليزيا	13692.37	11838.04	13096.56	12850.43	15262.65	14788.62	16366.74	15934.8	16968.62	12578.31
تايلند	7303.829	7197.937	6196.517	7185.383	7270.596	8723.629	9748.479	9656.542	11375.17	8501.306
اندونيسيا	3399.772	3209.831	2643.898	2702.437	3235.384	3890.301	2934.338	4799.491	7898.195	5616.859
فيتنام	364.822	411.0804	458.616	1143.643	1134.437	863.4054	983.1347	1700.79	2635.675	3418.654
المجموع	204063.9	129014.8	180251.2	195852.6	226734.4	247541.1	282879.2	317052.8	357080.8	299215.3

المصدر:تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على جداول التجارة الخارجية المنشورة في : External and intra-EU trade - statistical yearbook - Data 1958 – 2009

*) تم تحويل القيم من اليورو الى الدولار باعتماد أسعار الصرف الآتية وحسب نشرات البنك المركزي الاوربي:

كل (1) يورو = [(0.9236),(0.8956),(0.9456),(1.1312),(1.2439),(1.2441),(1.2556),(1.3705),(1.4708),(1.3948)] دولار.
للأعوام.2000,2001,2002,2003,2004,2005,2006,2007,2008,2009على التوالي.

European Central Bank , reference exchange rate us Dollar/Euro statistical data http://www.sdw.ecb.europa.eu

الملحق (6 - B)

استيرادات USA من بعض دول جنوب وشرق وجنوب شرق ووسط آسيا للفترة(2000 – 2009)

البلد	القيمة مليون دولار*									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
اليابان	144269.1	122697.2	120176.3	117383.5	128605.6	136002.5	146715.6	145628	138931.8	95342.94
الصين	52255.44	54393.37	70050.99	92632.84	125155	163347.8	203186.2	233266	252786.5	251702.8
الهند	9099.311	9354.54	10306.1	11364.04	12839.54	16362.41	20829.15	22839.39	20851.53	20039.09
الإمارات	907.8992	1166.967	906.8305	1102.92	1104.583	1400.857	1310.846	1267.713	1225.176	1422.696
استراليا	6260.161	6125.904	6246.634	6141.285	6994.45	7052.803	7521.045	8517.657	10289.72	7600.265
سنغافورة	23934.17	18754.76	19102.07	20569.73	23282.08	23880.49	27525.26	26653.48	24196.13	17746.04
كوريا(ج)	37874.06	31356.75	32937.14	34369.25	43026.5	41499.44	43168.79	45900.79	46500.8	36857.59
هونغ كونغ	47169.17	42412.03	42870.67	41779.74	43964.4	46504.46	47706.52	47332.95	46290.49	36896.64
ماليزيا	20198.21	17815.28	18823.11	20539.2	23748.54	27763.33	30085.44	27541.57	24935.94	20389.19
تايلند	14732.34	13245.03	13519.24	13668.29	15491.53	16949.62	19557.22	19256.89	19754.31	16630.2
اندونيسيا	8504.509	7761.27	7569.528	7386.736	8786.909	9889.351	11220.04	11647.88	13079.82	12409.54
فيتنام	734.262	1065.764	2452.887	3939.969	5025.357	5924.405	7817.366	10092.36	11867.89	11853.01
المجموع	365938.6	326148.9	344961.5	370877.5	438024.5	496577.5	566643.5	599944.6	610710	528890

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على جداول التجارة الخارجية المنشورة في : External and intra-EU trade - statistical yearbook - Data 1958 – 2009

*) تم تحويل القيم من اليورو الى الدولار باعتماد أسعار الصرف الآتية وحسب نشرات البنك المركزي الاوربي:

كل (1) يورو = [(0.9236),(0.8956),(0.9456),(1.1312),(1.2439),(1.2441),(1.2556),(1.3705),(1.4708),(1.3948)] دولار.
للاعوام.2000,2001,2002,2003,2004,2005,2006,2007,2008,2009على التوالي.

European Central Bank , reference exchange rate us Dollar/Euro statistical data

http://www.sdw.ecb.europa.eu

الملحق (7)

تجارة كندا الخارجية بين كل من اليابان والصين للمدة (2000 - 2009) (مليون دولار)*

البلد	الصادرات			الاستيرادات			الصادرات + الاستيرادات
	اليابان	الصين	المجموع	اليابان	الصين	المجموع	
2000	5947.061	2524.06	8471.12	12306.97	8357.656	20664.62	29059.22
2001	5044.819	2650.08	7694.899	10487.47	9027.644	19515.12	27367.74
2002	5274.339	2690.665	7965.004	10796.86	11197.8	21994.66	29694.67
2003	6870.509	4060.587	10931.1	10781.47	14658.09	25439.56	34264.04
2004	8788.511	7000.455	15788.97	11280.93	20433.55	31714.48	43280.25
2005	10790.59	4579.756	15370.34	22330.26	15164.47	37494.73	52726.23
2006	10991	4664.814	15655.81	22745	15446.11	38191.11	53705.5
2007	13094.61	5557.633	18652.24	27098.26	18402.41	45500.66	63984.42
2008	15081.4	6400.87	21482.27	31209.77	21194.53	52404.3	73692.52
2009	13563.08	5756.462	19319.54	28067.72	19060.77	47128.49	66273.52

المصدر:تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على جداول التجارة الخارجية المنشورة في :

External and intra-EU trade - statistical yearbook - Data 1958 – 2009

***) تم تحويل القيم من اليورو الى الدولار باعتماد أسعار الصرف الآتية حسب نشرات البنك المركزي الاوربي:**

كل (1) يورو = (0.9236),(0.8956),(0.9456),(1.1312),(1.2439),(1.2441),(1.2556),(1.3705),(1.4708), (1.3948) .

للاعوام: .2009,2008,2007,2006,2005,2004,2003,2002,2001,2000 على التوالي.

European Central Bank , reference exchange rate us Dollar/Euro statistical data.

http://www.sdw.ecb.europa.eu

الملحق (8)

مقارنة الخط التجاري عبر العراق بالخط الملاحي عبر قناة السويس

المصدر: مركز دراسات الخليج /جامعة البصرة : ميناء الفاو- أهميته المستقبلية وآفاقه المستقبلية , ندوة أقيمت بتأريخ 2011/1/11.

Abstract :

In the last three decades, globalization has played an important role in dramatically accelerating the evolution of competitive trade which requires comprehensive and correlated trade logistics including transportation that represents the heart of these logistics. Advanced information technology and communications has performed a pivotal role in designing new multi-means transportation and handling systems.

In response to these changes, a fifth generation of ports has developed to expand the functionality and specifications of a port from a port gate to a logistic center. Consequently, significant changes to the ports management and handling systems have been introduced in order to insure fast, reliable and low-cost shipping that would comply and compete with the advanced modelled vessels.

Mean while, Iraq's ports have been continuously depleted as a result of consecutive wars that has weakened its capabilities to the degree that it cannot function as a first generation port. Without any options, Iraq has needed to rely on the use of ports of other nearby countries for the import and export of its goods. Additionally, Iraq has not been able to take advantage and utilize effectively its geographical location and be a part of the growing global trades between the advanced western world and the developing economies of eastern countries.

Since Iraqi ports have favourable characteristics, the likes of excellent geographical location, in terms of representing the shortest link between the west and east, this study surmises the possibilities of improving the competitive capabilities of Iraqi ports through the implementation of suggested requirement provided in the thesis. Further more, this thesis aims at analysing the competitive capabilities of current Iraqi ports and highlights the real reasons behind its deterioration. This leads us to conclude a set of requirements to improve the Iraqi ports so it can compete successfully with the other regional ports.

In order to accomplish these goals, the thesis is divided into four chapters as follows:

Chapter one: Introduction to the transportation theory, with focus on the shipping systems and its role in global trade.

Chapter two: Current competitive capabilities of the Iraqi ports in the light of the modernization of vessels.

Chapter three: Analysis of the potential international demand on Iraqi port services.

Chapter four: Quantitative and qualitative requirements to enhance the competitive capabilities of Iraqi ports.

The thesis has concluded that the incapable Iraqi port's infrastructure for handling large commercial vessels is the most significant factor in reducing its competitive capabilities for international trade despite the attractive low docking fees offered by these ports. The current global trend of building large vessels to reduce shipping cost has made the necessity of having facilities for handling large vessels a prerequisite for improving the Iraqi ports efficiency and competiveness in response to the potential global trade demands. In addition, the thesis has found that the Iraqi ports and its dry canal will not be an alternative to the shipping line through the Suez Canal but a complimentary shipping line.

The thesis has suggested that the construction of Al Faw grand port, in compliance with the international specifications, is an essential step towards improving the Iraqi competitive capabilities. Al Faw grand port must be provided with efficient facilities and equipped with advanced technology in order to accommodate the handling of giant vessels and large numbers of containers. The dry canal needs to be constructed concurrently with the Al Faw grand port in order to prevent any possible congestion as a result of high trading demand. In addition, the thesis has suggested the necessity for joining the international and the regional organizations / unions that governs the shipping industry and comply with their related regulations and guidelines.

Ministry of Higher Education and Scientific Research

University of Karbala

College of Administration & Economics

Department of Economics

Requirements to Enhance the Competitiveness of Iraqi Ports

Athesis

Submitted To the Council of the College of Administration

& Economics in Partial Fulfillment of the Requirement for the Master Degree in Economics Science

By

JAAFER AL - HOSAINY

Supervised By

Dr. **ABDUIHUSSEIN AL-ANBAKI**

Prof. Dr. **HASHIM AL- SHAMMARY**

2011 A.C

1432 A.H