



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

قطاع الموانئ في العراق بين الواقع والتحديات

د. عدنان فرحان الجوراني



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرٌ ربحيٍّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍّ، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلولٍ عمليّةٍ جليّةٍ لقضايا معقدةٍ تهّمُ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

لا تعبّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبّر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2022

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

قطاع الموانئ في العراق بين الواقع والتحديات

د. عدنان فرحان الجوراني *

الملخص التنفيذي

- يقلل تعزيز كفاءة الموانئ العراقية من تكاليف التجارة، ويزيد القيمة المضافة، ويخلق أعمالاً تجارية جديدة، ويجذب قطاعات اقتصادية معينة. كما أنها تساعد على دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي وتأكيدهما، وتعمل على خفض تكاليف البضائع المستوردة، والسلع الاستهلاكية، والمواد الخام، مما يرفع من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- تؤدي الموانئ التجارية العراقية دوراً محدوداً في التنمية الاقتصادية؛ لعوامل عديدة، من أهمها الاعتماد الكبير على النفط، والذي يمثل أكثر من ثلثي الناتج المحلي الإجمالي، و (59%) من الإيرادات الحكومية، و (99%) من إجمالي صادراتها، فضلاً عن أن الموانئ العراقية تُعد ذات سعة منخفضة، وتتميز بقلّة الأنظمة المتطورة المستخدمة في الإدارة والحوكمة.
- ووفقاً لترتيب مؤشر جودة الموانئ من حيث الأداء اللوجستي، ووفقاً لتقرير البنك الدولي لسنة 8102 فقد حلّت الموانئ العراقية بالتسلسل (951) على مستوى العالم، في حين جاءت موانئ الإمارات بالتسلسل (41)، وقطر (03)، والكويت بالتسلسل (95) على مستوى العالم.
- من أبرز التحديات التي تواجه الموانئ العراقية هي نقص التمويل، والإدارة المركزية لهذه الموانئ من دون أن يكون للحكومة المحلية محافظة البصرة دور في تخطيط أوضاع هذه الموانئ وإدارتها، فضلاً عن نقص الاستثمارات المخصصة في المعدات التي لم تتجاوز (2%) من مجمل الاستثمارات المخصصة لقطاع النقل.
- إنّ الطاقات الحالية للموانئ العراقية غير قادرة على استيعاب الطلب المستقبلي؛ لذا فإنّ الإسراع بإنشاء ميناء الفاو الكبير يُعدّ مطلباً ضرورياً؛ للقدرة على استيعاب الطلب المستقبلي، ومنافسة موانئ الدول المجاورة.
- بجانب ذلك، يجب العمل على تطوير قدرات مينائي (أم قصر، وخور الزبير) بصورة خاصة

* قسم الاقتصاد/ كلية الإدارة والاقتصاد جامعة البصرة.

عن طريق استخدام التكنولوجيا الحديثة في الشحن والتفريغ، ومن ثمّ تقليل وقت الانتظار، فضلاً عن إنشاء مناطق الخزن الحالية وتوسعتها، وتنظيف الممرات المائية من الرواسب والعوائق البحرية، وزيادة أعماق القناة الملاحية إلى ما يقارب (51-61) متراً؛ لاستقبال السفن الكبيرة، وسفن الحاويات.

المقدمة:

تمتلك محافظة البصرة موقعاً جغرافياً متميزاً؛ لإطلالتها على الخليج العربي عبر جزئها الجنوبي عن طريق شريط ساحلي ضيق يبلغ (65) كم²، وأيضاً عن طريق شط العرب الذي يتكوّن من التقاء نهر دجلة والفرات -يبلغ طوله من المعقل وحتى مصبه في الخليج العربي (139.1 كم)-، والذي يصلح لملاحة السفن؛ ممّا منح الفرصة لوسائط النقل النهري والبحري المختلفة لاجتياز المياه الإقليمية العراقية في المحافظة، وقد تنوعت هذه الوسائل ما بين وسائل النقل المحلية المتنوعة، ووسائل نقل عالمية بحرية متمثلة بالسفن الداخلة إلى مياه محافظة البصرة، وكان قسم كبير منها يصل إلى ميناء المعقل في مركز مدينة البصرة.

يُعدّ النقل البحري محور التجارة الدولية، وأحد محركات العولمة الرئيسة، فهو ينقل ما يقارب (80%) من حجم التجارة العالمية، وأكثر من (70%) من قيمة هذه التجارة التي تجرّي مناوئتها في الموانئ العالمية، بل تكون هذه الحصص أكثر ارتفاعاً في أغلب البلدان النامية.

تطوّر النقل البحري تطوراً كبيراً جداً على مدى العقود الخمسة الماضية، ممّا أدّى إلى تغيير صورة الاقتصاد العالمي. فما بين عامي 1950 و1995 نما النقل من (0.55) مليار طن إلى (4.3) مليار طن، واستمر في النمو ليصل إلى (8.7) مليار طن عام 2011.

أدّى ذلك إلى أن تصبح الصناعة البحرية واحدة من أسرع القطاعات الاقتصادية نمواً بعد اقتصاد الحرب العالمية الثانية، وأصبحت الموانئ وسيلة أساسية للاندماج في الاقتصاد العالمي.

فضلاً عن أنّ قطاع النقل يُعدّ أحد القطاعات المحركة للاقتصاد في أي بلد، كما أنّ التنمية الاقتصادية لها ارتباط مباشر بتطوير قطاع النقل.

وقد واجه القطاع البحري العراقي عديداً من الظروف التي أعاقته عمله بصورة كبيرة، مثل الحرب بين العراق وإيران (1980 - 1988) "حرب الخليج الأولى"، ثم حرب الخليج الثانية

1991، وبعد ذلك العقوبات الاقتصادية (1991-2003)، وجاءت بعدها حرب الخليج الثالثة في عام 2003، ثم بعد عام 2003، أثر الفساد سلباً على الإنتاجية والكفاءة وحصلتها في تنمية الاقتصاد العراقي، مما أدى إلى تراجعها تراجعاً كبيراً.

تهدف هذه الورقة إلى تحليل الوضع الحالي للقطاع البحري في العراق، وتوضيح الأهمية الاقتصادية للموانئ؛ لتحسين كفاءتها، وذلك عن طريق الإجابة على السؤالين الآتيين، أولاً: هل هناك دور حيوي للموانئ العراقية في الاقتصاد؟ وثانياً: ما أهم التحديات التي تواجه القطاع البحري العراقي؟

أولاً: الإطار النظري للأهمية الاقتصادية للموانئ

يمكن تقسيم الموانئ وفقاً للتصنيف الآتي:

أولاً: التقسيم الجغرافي الطبيعي للموانئ:

- موانئ طبيعية: مثل ميناء أم قصر، وخور الزبير، والمعقل، وأبو فلوس، والفاو .
- موانئ صناعية: وهي أماكن جُهِّزَت لاستقبال السفن بتدخل من الإنسان مثل ميناء البصرة النفطي، وميناء خور العمية، وهي منصات نفطية تستخدم لتصدير النفط العراقي إلى أنحاء العالم كله.

2- التقسيم التخصصي للموانئ:

وهنا خصَّص الموانئ وفقاً للغرض الذي أنشئ الميناء من أجله، مثل:

- أ- الموانئ التجارية: وتقوم هذه الموانئ بتقديم خدمات الشحن والتفريغ، والتموين، وخلافه للسفن الزائرة .
- ب- موانئ النفط والغاز الطبيعي: وهي مجهَّزة بخطوط أنابيب تمتد داخل البحر في أغلب الأحوال؛ لشحن ناقلات النفط .
- ج- موانئ الركاب: وهي معدة بالتسهيلات اللازمة؛ لاستقبال المسافرين .

د- موانئ الصب الجاف: مثل موانئ الحديد الخام، أو موانئ الحبوب السائب . . . إلخ .
هـ- موانئ الحاويات: وتستقبل سفن خاصة تحمل الحاويات، وتتميّز بأساليب خاصة في الشحن والتفريغ والمناولة .

و- موانئ الصيد: وتقوم في مثل هذه الموانئ صناعة الصيد البحري سواءً أسماك أم خلافه .
 تُشير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية إلى أنّ تعزيز كفاءة الموانئ يقلّل من تكاليف التجارة، ويزيد القيمة المضافة، ويخلق أعمالاً تجارية جديدة، ويجذب قطاعات اقتصادية معينة، فإذا كانت المدن الساحلية ترغب في الاستفادة من موانئها فيجب أن تكون هذه الموانئ تتمتع بالقدرة التنافسية، والتي يمكن تحقيقها عن طريق تعزيز الروابط البحرية، ورفع كفاءة عمليات الموانئ.

فضلاً عن ذلك، تحقّق الموانئ عديداً من الفوائد للاقتصاد القومي، مثل: تحقيق إيرادات من العملات الأجنبية تؤدّي إلى تحسين ميزان المدفوعات، كما أنّها تساعد على دعم الاستقلالين الاقتصادي والسياسي للدول وتأكيدهما، وتعمل على خفض تكاليف البضائع المستوردة، والسلع الاستهلاكية، والمواد الخام، ممّا يرفع من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

يرى كارلو سيولا (Cipolla C). أنّ صناعة النقل كانت من أهم العوامل المسؤولة عن تحوّل العالم من نظام محلي بصورة أساسية إلى الاقتصاد العالمي الموجود اليوم، وكان النقل الرخيص أحد المنتجات الرئيسة للثورة الصناعية، إذ عن طريقه قُصرت المسافات بوتيرة مذهلة.

يمكن استخدام مؤشرات عديدة لقياس فعالية الموانئ وإنتاجيتها، ولكن لأنّ البيانات عادة لا تكون متاحة للجمهور، فضلاً عن تضارب الأرقام المحلية، فيُستخدم مؤشر الأداء اللوجستي (Logistic Performance Index) التي استخدمها البنك الدولي لقياس فعالية الموانئ وإنتاجيتها عن طريق المؤشرات الفرعية الآتية:

1. كفاءة التخليص الجمركي وإدارة الحدود.
2. جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل.
3. سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.

4. كفاءة الخدمات اللوجستية وجودتها.
5. القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها.
6. وصول الشحنات إلى المرسل إليهم في الموعد المحدد، أو المتوقَّع.

ثانياً: واقع الموانئ العراقية:

يملك العراق محطتين نفطيتين، وأربعة موانئ تجارية هي: (ميناء المعقل، وميناء خور الزبير، وميناء أبو فلوس، وميناء أم قصر الذي يُعدُّ أكبر ميناء للتجارة الخارجية في العراق)، وتُعدُّ الموانئ رابطاً حاسماً في الاقتصاد العراقي؛ لأنَّها نقطة عبور للنفط الذي يُشخَّن من العراق إلى سائر دول العالم، وعن طريقها تُستورَد المواد التي يحتاجها الاقتصاد العراقي كلها.

يبلغ عدد أرصفة الموانئ التجارية الأربع (48) رصيفاً بطاقة (17.5) مليون طن سنوياً، وتؤدِّي الموانئ التجارية في العراق دوراً بارزاً في التجارة الخارجية للعراق، وهناك شركتان مسؤولتان عن القطاع البحري وأولها الشركة العامة للموانئ العراقية (GCPI) التي أُسِّست عام 1919، ولديها مسؤوليات تتعلَّق بإدارة الموانئ الساحلية، والملاحة، وقنوات التجريف، والصيانة، يقع المقر الرئيس لهذه الشركة في مدينة البصرة، ووفق بيانات عام 2021 بلغ عدد العاملين فيها (7512) عامل.

والشركة الثانية هي الشركة العراقية العامة للنقل البحري (ISCMT)، والتي أُسِّست عام 1952، وهي مسؤولة عن الشحن البحري، والوكالة البحرية، والشحن البحري الوطني، يقع المقر الرئيس لهذه الشركة في بغداد، ولها فرع في البصرة، ويعمل فيها (1216) موظف.

الموانئ التجارية الأربعة الرئيسة في العراق هي كما يلي:

1- ميناء أم قصر: يقع على طول الخط (47-57-12) شرقاً، وخط العرض (30/1/40) شمالاً، ويبعد عن مدخل مدينة البصرة حوالي (75) كيلومتر، بدأ العمل في هذا الميناء عام 1919 بثلاثة أرصفة، ثم توسَّعت لتصبح تسعة أرصفة عام 1960، ثم زادت إلى (15) مرسي في عام 1968، والآن أصبح الميناء مركزاً لنقل البضائع إلى جميع أنحاء البلاد، إذ إنَّ الميناء ذو المياه العميقة الوحيد في العراق، وينقسم على ثلاثة موانئ فرعية هي: (ميناء أم قصر الجنوبي، وميناء أم قصر الشمالي، وأم قصر منتصف)، وأُعيد فتح ميناء أم قصر أمام الحركة التجارية في يونيو 2004، بعد

عقود من الحرب، وتركت العقوبات الميناء معطلاً وفي حالة سيئة.

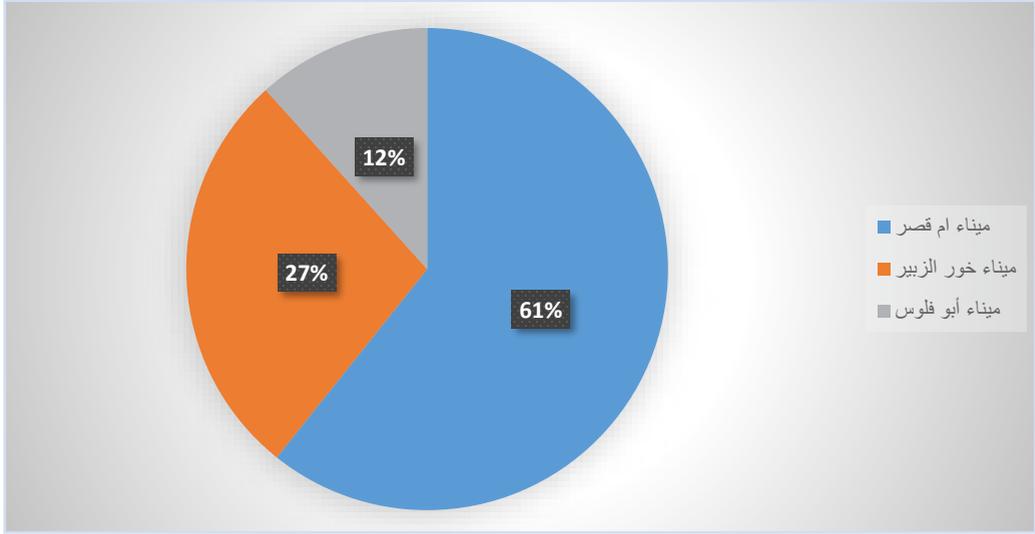
2- ميناء خور الزبير (KZP): هو ثاني أكبر ميناء تجاري بعد (UQP)، والذي يقع على بُعد (60) كيلومتر جنوب مركز مدينة البصرة، و (105) كيلومتر من الطرف الشمالي من الخليج العربي، بُوشر ببناء نواة الميناء عام 1970، ودخل حيز العمل عام 1989، ويحتوي الميناء على رصيفين متخصصين من الخرسانة المسلحة، والركائز الحديدية الأسطوانية؛ لأغراض استيراد خامات الحديد، وتصدير الحديد الإسفنجي، فضلاً عن خمسة أرصفة اختصاصية بطول (250) متر.

3- ميناء أبو فلوس (AFB): يقع الميناء في شط العرب على ضفته الغربية، ويبعد حوالي (20) كيلومتر جنوب محافظة البصرة. بُوشر بإنشاء الميناء عام 1975، وانتهى منه في عام 1976، يتكوّن الميناء من ثلاثة أرصفة، وأرصعة فولاذية طول كل منها (75) متراً، وعرضها (18) متراً. الواجهة الأمامية طول الميناء (525) متر، ويوجد ثلاث رافعات كهربائية سعة كل منها خمسة أطنان على كل رصيف، فضلاً عن ساحات أنشئت لبناء الرصيف، فضلاً عن مخازن بطول (75) متراً، وعرض (33) متراً.

4- ميناء المعقل (MP): أُسس عام 1919 كأول ميناء في العراق يقع على ضفاف شط العرب، على بعد (135) كيلومتراً فقط من الطرف الشمالي للخليج العربي. تبلغ الواجهة الأمامية للأرصعة (2.5) كيلومتر، ومرسى للجنايب بطول (500) متر، وهناك (12) رصيفاً، يصل مجموعها إلى (4000) رصيف متر مربع، وتضم الأرصفة (45) ونش كهربائي، و(25) سقيفة ومخزن بأحجام مختلفة، إلا أنّ العمل بهذا الميناء قد توقف تقريباً منذ عام 2018؛ لوجود غوارق في بعض الأرصفة ممّا يعوق إقلاع السفن وإرسائها من الميناء وإليه، فضلاً عن قلة الأعماق والغازس؛ ممّا لا يسمح بدخول السفن ذات الغاطس الكبير، والحمولات الكبيرة.

وقد بلغت كمية البضائع المستوردة لعام 2021 عن طريق ميناء أم قصر (10.4) مليون طن، وعن طريق ميناء خور الزبير (4.7) مليون طن، وعن طريق ميناء خور الزبير (2) مليون طن. ويوضّح الشكل التالي نسبة مساهمة كل ميناء في إجمالي البضائع المستوردة.

شكل (1) كمية البضائع المستوردة مقسمة وُفق نسبة كل ميناء منها لعام 2021



المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة 2021، بغداد، ص 11.

وبالنظر إلى الدور الاقتصادي للموانئ، إذ تُؤدّي الموانئ التجارية العراقية دوراً محدوداً في التنمية الاقتصادية؛ لعوامل عديدة، أهمها الاعتماد الكبير على النفط، والذي يمثّل أكثر من ثلثي الناتج المحلي الإجمالي، و (95%) من الإيرادات الحكومية، و (99%) من إجمالي صادراتها، فضلاً عن أنّ الموانئ العراقية تُعدّ ذات سعة منخفضة، وتتميّز بقلة الأنظمة المتطورة المستخدمة في الإدارة.

مع أنّ إجمالي إيرادات الموانئ قد ازداد ازدياداً ملحوظاً من عام 2004 إلى عام 2021 من (23) مليون إلى (306) مليون، إلا أنّها ما زالت لا تقدّم مساهمة كبيرة في إجمالي الإيرادات العامة للبلد، فعلى سبيل المثال، بلغ إجمالي إيرادات الموانئ لعام 2021 فقط (306) مليون دولار أمريكي، في حين بلغت عائدات العراق النفطية في العام نفسه حوالي (75.5) مليار دولار.

وينطبق الشيء نفسه على عدد العاملين في قطاع الموانئ الذي بلغ عدد العاملين المسجلين في الشركة العامة للموانئ العراقية (7512) عامل في عام 2021، في حين بلغ عدد العاملين في الشركة العامة للنقل البحري (1216) عامل، لا يكاد يُذكر هذا الرقم عند مقارنته بعدد العاملين في القطاع العام العراقي الذي بلغ نحو (4) ملايين عامل.

مع الاتساع الكبير في تجارة العراق الخارجية في جانبها الاستيرادي من مختلف البضائع والسلع بعد عام 2003، فإنَّ عمليات النقل البحري لهذه التجارة قد ارتبطت بزيادة الاعتماد على الناقل البحري الأجنبي في تلبية متطلبات الاستيرادات، فضلاً عن الاعتماد على الناقلات الأجنبية في تصدير النفط العراقي إلى الأسواق العالمية، أي: وفقاً عقود التجارة-Cost insur- (CIF (ance and freight)) في جانب الاستيرادات، ويتضمَّن عقد التجارة القائم على هذا الأساس قيمة البضائع، فضلاً عن تكاليف النقل والتأمين، وعقود التجارة (Free on board(FOB)) في جانب الصادرات، ويتضمَّن عقد البيع وفقاً لهذا الأسلوب تسليم البضائع على ظهر السفينة التي يحددها المستوردون من دون احتساب تكاليف النقل، والتأمين ضمن قيمة البضائع المستوردة، ممَّا يعني استمرار العراق بلداً مشترياً لخدمات التجارة الدولية، ممَّا يسهم في زيادة حجم التزاماته ومدفوعاته الخارجية التي تتقرَّر وفقاً للعملة الأجنبية .

إذ توضح البيانات أنه فيما يتعلَّق بقيمة الاستيرادات المحتسبة على أساس CIF))، فقد بلغت حوالي (58138) مليون دولار في عام 2019، وبلغت قيمة الصادرات المحتسبة على أساس (FOB) التي يشكِّل النفط معظمها (81585) مليون دولار في العام نفسه، بعد أن كانت تمثِّل هاتين القيمتين في عام 2005 (23532) مليون دولار، و(23697,4) مليون دولار على التوالي، كما أنَّ حجم العجز في حساب الخدمات في ميزان المدفوعات كان في حدود (5738,9) مليون دولار عام 2005، ممَّا يوضِّح مدى زيادة اعتماد العراق على شراء الخدمات الخارجية في تجارته الدولية، ولا سيَّما خدمات النقل التي تشكِّل ما يزيد عن (45%) من إجمالي الجانب المدين في حساب الخدمات.

ووفقاً للتقرير الاقتصادي للبنك المركزي العراقي لسنة 2019، فقد حقَّق صافي حساب الخدمات في ميزان المدفوعات العراقي عجزاً بلغ (15547,2) مليون دولار؛ لزيادة المدفوعات المتعلقة بتكاليف الشحن والنقل والتأمين والتي بلغت (22864,9) مليون دولار، في حين بلغت إيرادات هذا الحساب نحو (7317,7) مليون دولار، جاء معظمها من العوائد المتحقِّقة من خدمات السفر للقادمين إلى العراق لأغراض السياحة.

ويوضّح الجدول التالي أهم مؤشرات الموانئ العراقية في المدة (2015-2021).

جدول (1) أهم مؤشرات الموانئ العراقية وشركات القطاع البحري للمدة (2015-2021)

2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	المؤشر
17118	19569	16708	17898	17029	16068	15157	كمية البضائع المستوردة (ألف طن)
10236	10213	12930	10456	5200	2060	1844	كمية البضائع المصدرة (ألف طن)
451.5	424.1	486.3	453.3	420.2	355.2	336.1	قيمة الإيرادات المتحققة للشركة العامة للموانئ (مليار دينار)
7512	7867	8766	9006	9097	9178	9704	عدد العاملين في الشركة العامة للموانئ (عامل)
169	184	83.4	87.1	66.8	57	53.6	قيمة الإيرادات المتحققة لشركة النقل البحري (مليار دينار)
1216	1264	1539	1610	1683	1661	1787	عدد العاملين في شركة النقل البحري (عامل)
7	7	8	8	8	8	6	عدد السفن العاملة التي تمتلكها شركة النقل البحري

المصدر: الجهاز المركزي للإحصاء، مؤشرات النقل والاتصالات، متوفر على الموقع الإلكتروني:

<https://www.cosit.gov.iq/ar2013-03-29-08-38-49/>

يتضح عن طريق الجدول أنّ الإيرادات المتحققة، وكمية البضائع المستوردة والمصدرة شهدت ارتفاعاً في المدة (2015-2019)، ونتيجة أزمة (COVID-19) الصحية عام 2019، التي أثّرت سلباً على معظم أنحاء العالم، وخصوصاً على أنشطة النقل، فقد شهدت سنة 2020 تراجعاً في الإيرادات، وكمية البضائع المصدرة، كما شهد عدد العاملين في الشركة العامة للموانئ، وشركة النقل البحري انخفاضاً مستمراً؛ لتقاعد بعض العاملين، وعدم تعويضهم.

وتظهر بيانات مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) الذي يصدره البنك الدولي أنّ العراق احتل المرتبة (159) عالمياً من بين (167) دولة شملتها بيانات البنك، ويوضّح الجدول الآتي:

جدول (2) ترتيب العراق في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018 مقارنة بدول الخليج

الدولة	الترتيب العالمي	كفاءة التخليص الجمركي	جودة البنية الأساسية للنقل	سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية	كفاءة الخدمات اللوجستية ونوعيتها	القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها	نسبة الشحنات التي تصل في موعدها المقرر
الإمارات	14	17	13	7	16	16	10
قطر	30	35	27	13	31	31	34
عمان	46	52	37	34	50	50	44
السعودية	52	60	36	52	57	47	56
البحرين	54	50	57	49	51	50	66
الكويت	59	57	50	62	63	66	59
العراق	159	162	158	140	166	160	135

Source: World Bank (2018), Trade Logistics in the Global Economy, Washington, P. 48.

يتضح عن طريق الجدول مدى تخلف العراق، وعمق الفجوة بينه وبين موانئ الدول المجاورة خصوصاً دول الخليج العربي، ويعني هذا أنّ قطاع الموانئ بحاجة إلى جهود كبيرة جداً؛ لرفع مستواه، وتحسين أدائه في المؤشرات المذكورة.

ثالثاً: أهم تحديات القطاع البحري العراقي

كان تطوير القطاع البحري العراقي - حتى وقت قريب - حصرياً في مسؤولية الحكومة المركزية مع عدم قيام القطاع الخاص بأي دور في هذا الشأن، ولكن نتيجة الاعتماد الشديد على النفط في توفير عائدات البلد المالية، وعدم وجود خطط يُعتمد بها لتطوير هذا القطاع، يواجه هذا القطاع عدداً من التحديات أهمها:

1. الفوضى والفساد: الفوضى بسبب تعدد الأجهزة الأمنية والمراجع التي تتحكم في عمل الموانئ، إذ إنَّ هناك تسع جهات تتولَّى مهام الأمن والمراقبة من دون أن يكون لهذه الكيانات ارتباطات مؤسسية مع شركة الموانئ العامة (منها هيئة الجمارك، والشرطة المحلية، وشرطة الجمارك، ومكافحة الإرهاب، وقيادة القوة البحرية، ومديرية خفر السواحل، وهيئة النزاهة)، أمَّا الفساد فيشمل تزييف الأرقام، والأنواع، وأوزان البضائع التي تصل إلى الموانئ عموماً؛ لتقليلها أو التهرب من الضرائب عن طريق رشوة الموظفين المعنيين وتزوير المستندات، مثل: الفواتير، وشهادات المنشأ، وشهادات التوحيد، ورقابة الجودة، ويقلل هذا الأمر من عائدات الميناء وفعاليتها، وعلى مدى السنوات القليلة الماضية، نُشرت تقارير عديدة في الصحافة العراقية المحلية بشأن تهريب المواد من الموانئ من دون تصريح رسمي، أو أوراق، ويرى بعض أصحاب الاختصاص أنَّ الفساد يأكل النسبة الأكبر من إيرادات الموانئ.

2- تمثِّل المخصَّصات المالية المحدودة تحدياً كبيراً آخر يعكس النقص في المعدات البحرية: (السفن، والرافعات، وسفن الإنارة، والحفارات، وموانئ مكافحة التلوث، وصهاريج المياه والوقود). على سبيل المثال، كان تخصيص الاستثمار حوالي (33) مليون دولار أمريكي في عام 2014، وهو يمثِّل (2%) من مخصصات قطاع النقل، ومنخفض مقارنة بالسنوات السابقة، وكما موضَّح في الجدول (3).

جدول (3) التخصيصات الاستثمارية لقطاع الموانئ العراقية في المدَّة (2004-2014)

2014	2012	2010	2008	2006	2004	السنة
33	49	44	53	43	9	إجمالي تخصيصات الموانئ (مليون دولار)
2	9	12	21	41	4	نسبة تخصيصات الموانئ إلى إجمالي تخصيصات قطاع النقل %

المصدر: حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة، رسالة ماجستير مقدَّمة إلى كلية الإدارة والاقتصاد في جامعة البصرة، 2017، ص 106.

3- تواجه الموانئ العراقية منافسة شديدة من الدول المجاورة مثل العربية المتحدة الإمارات وقطر والكويت، إذ حققت هذه الموانئ تقدماً كبيراً في العقدين الماضيين، في الوقت نفسه الذي انخفض فيه أداء الموانئ العراقية وكفاءتها؛ بسبب العقوبات الاقتصادية (2003-1991)، وكما وُضِّحَ عن طريق مؤشرات الأداء اللوجستي.

4- افتقار الموانئ إلى عوامل الجذب اللازمة لاستقطاب السفن، فضلاً عن انخفاض القيمة المضافة المتولدة عن بند تقديم الخدمات للسفن، والتي انحصرت في بيع المياه، وخدمات التنظيف، مع إهمال الأنشطة اللوجستية عالية القيمة، مثل: التجميع، والتعبئة، والتغليف، فضلاً عن ضعف الإمكانيات والموارد المادية، خصوصاً التقنية، وعدم استخدام الأنظمة الحديثة، والرقمية في مجالي الإدارة، والتشغيل، كذلك افتقار الموانئ إلى إمكانيات البنية التحتية، والفوقية؛ كل ذلك أدى إلى انخفاض معدلات تداول الحاويات مقارنة مع حركة تداول الحاويات بموانئ دول الخليج.

5. أدت القيود المفروضة، والإجراءات الإدارية، والبيروقراطية التي تتطلب الحصول على عديد من التراخيص، فضلاً عن انتظار طويل للإفراج عن البضائع، إلى تراجع رتبة العراق عالمياً في مؤشر تمكين التجارة عبر الحدود، وهو مؤشر فرعي من المؤشر الرئيس لسهولة الأعمال، والذي يضم (190) دولة، ويقاس الوقت والتكلفة المرتبطتين بالعملية اللوجستية لتصدير البضائع واستيرادها، فقد احتل العراق المرتبة (180) عالمياً وفق بيانات عام 2020.

رابعاً: رؤية مستقبلية لإستراتيجيات التطوير

لتطوير القطاع البحري وتعزيز دوره في التنمية الاقتصادية، هناك اتجاهان رئيسان أولها تنفيذ ميناء الفاو الكبير، والثاني العمل على تطوير الموانئ الحالية خصوصاً ميناء أم قصر.

الاتجاه الأول: إنشاء ميناء الفاو الكبير: تُعدُّ التطورات الحاصلة في مواصفات الموانئ، والسفن التجارية العالمية من حيث الأحجام، والحمولات، وما تتطلبه من طاقة استيعابية وسعة في أرصفة الموانئ، وكذلك ما تحتاج إليه من أعماقٍ بحرية تحدياً مهماً في عملية تطوير الموانئ، ممَّا جعل من موانئ العراق الحالية غير قادرة على الاستجابة لمتطلبات المواصفات الحديثة لعمليات النقل التجاري البحري، ومن ثمَّ فقد أصبحت مهمة تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير وإكماله بمواصفاته المثبتة في دراسة الجدوى الاقتصادية التي عدتها الشركات الإيطالية في عام 2010 خياراً إستراتيجياً؛ لإيجاد الحلول لمشكلات الموانئ العراقية باتجاه التحديث والتطوير لطاقاتها الاستيعابية، فضلاً عن

يتضمَّن هذا المشروع من مزايا اقتصادية كبيرة تتعلَّق بتوفير البنى التحتية اللازمة التي تسهم في تطوير واقع الأسطول العراقي البحري، من حيث زيادة أعداد السفن ذات الأحجام والحمولات الكبيرة، سواءً ما يتعلق بنقل تجارة العراق والاستغناء عن الناقل الأجنبي، أم لتأجير بعض هذه السفن والإسهام في زيادة الإيرادات لصالح حساب الخدمات في ميزان المدفوعات العراقي.

فضلاً عن ذلك فإنَّ حصول مثل هذا التطور من شأنه أن يساعد في تطوير الخدمات الساندة الأخرى لعمليات النقل التجاري البحري، كالخدمات التي تقدِّمها شركات التأمين الوطنية والمصارف التجارية، فضلاً عن جملة الانعكاسات والتأثيرات الاقتصادية الأخرى التي يمكن أن تتولَّد عن تطوير الجهد الوطني لهذه الخدمات، إلى جانب تطوير عديد من الصناعات، وإنشاء المناطق والمدن التجارية والصناعية وتوسيع نطاق الأسواق وفرص العمل لأعداد كبيرة من السكان .

وضعت وزارة النقل العراقية - في نيسان 2010- حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير على الخليج في جنوب البلاد بالقرب من مدينة البصرة، الميناء وفق التصميم، إذ يبلغ طول محطة الحاويات الأساسية فيه (39) ألف متر، ورصيف بطول (2000) متر، وكذلك ساحة للحاويات بمساحة أكثر من واحد مليون م²، ومساحة أخرى متعددة الأغراض بمساحة تبلغ (600) ألف م²، وبطاقة استيعابية تبلغ (99) مليون طن سنوياً. تصل التكلفة الإجمالية للإنشاء إلى (4.4) مليار يورو، ومن المأمول أن يُربط هذا الميناء بخط سكة حديد، ويربط الخليج بتركيا وشمال أوروبا عبر العراق، يُعرف هذا المشروع باسم "القناة الجافة".

سيكون ميناء الفاو الكبير بهذه المواصفات من أكبر الموانئ المطلَّة على الخليج، والعاشر على مستوى العالم، وسيكون إنشاء ميناء الفاو الكبير أكبر مشروع للبنية التحتية في العراق في الثلاثين سنة الماضية، وقد قامت شركة دايو الكورية بتنفيذ كاسر الأمواج الخاص بالميناء والذي يبلغ طوله (15) كم² تقريباً، ويُعدُّ هذا أكبر كاسر أمواج في العالم، ويهدف إلى حماية السفن البحرية الكبيرة من الأمواج القوية.

سيسهم إنشاء الميناء في الفوائد الآتية:

1. تخفيف الضغط على الموانئ الحالية.
2. تلبية احتياجات الدولة من التصدير والاستيراد.

3. توفير آلاف الوظائف، إذ أوضحت دراسة الجدوى أنّ عدد الوظائف التي سيوفرها إنشاء الميناء يتراوح بين (75000) و(100000) وظيفة.
4. العمل كنقطة انطلاق لقناة العراق الجافة التي تربط آسيا وأوروبا وتركيا وسوريا، التي تهدف إلى استخدام العراق كقناة جافة لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا، ومن المتوقع أن تصل البضائع المنقولة بين آسيا وأوروبا إلى (110) مليون طن في نهاية المشروع.
5. تنويع الاقتصاد العراقي لتقليل الاعتماد على قطاع النفط، إذ سيسهم هذا المشروع برفع نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي، فضلاً عن تشابكاته الأفقية، والعمودية مع القطاعات الأخرى.
6. تصل الإيرادات المتوقعة بعد اكتمال الميناء إلى حوالي (7) مليار دولار كإيرادات مباشرة كما أظهرته دراسة الجدوى الاقتصادية لتكثّل الشركات الإيطالية.

الاتجاه الثاني: تطوير الموانئ الحالية: إذ أشارت خطة الحكومة العراقية لعام (2013-2017) إلى الأهداف

لتطوير الموانئ كما هو مبين في جدول (4).

جدول (4) أهداف خطة التنمية الوطنية (2013-2017) لتطوير الموانئ.

2107		الأرصفة المطلوبة (2013-2017)		2013		اسم الميناء
عدد الأرصفة	الطاقة الاستيعابية (1000 طن/سنة)	عدد الأرصفة	الطاقة الاستيعابية (1000 طن/سنة)	عدد الأرصفة	الطاقة الاستيعابية (1000 طن/سنة)	
41	14000	19	7500	22	7500	أم قصر
25	10650	13	6400	12	6400	خور الزبير
14	3600	5	2250	9	2250	المعقل
3	750	-	500	3	500	أبو فلوس
83	29000	37	16650	46	16650	المجموع

المصدر: وزارة التخطيط، خطة التنمية الوطنية (2013-2017)، بغداد، 2013.

يوضّح الجدول (4) أنّه في عام 2017 من المفترض أن يرتفع عدد الأرصفة من (46) في عام 2013 إلى (83) رصيفاً، ممّا يُشير إلى ارتفاع بنسبة (180%)، وأدّى هذا الارتفاع إلى زيادة السعة من (16,650) (1000 طن/سنة) في عام 2013 إلى (29000) (1000 طن/سنة) في عام 2017، ويستحوذ ميناء أم قصر على الحصة الأكبر في هذا الارتفاع بنسبة (186%) من حيث عدد الأرصفة والسعة، إلا أنّ دخول منظمة داعش الإرهابية إلى العراق عام 2014، والحرب التي استمرت معها حتى عام 2017، لم تسمح بتنفيذ هذه الخطة.

وقد جاءت هذه الخطة في ضوء دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل التي صدرت عام 2014 عن وزارة الإسكان والإعمار، التي أكّدت أنّ هناك ارتفاعاً كبيراً في حركة الشحن بالموانئ العراقية، إذ أوضحت أنّ حركة الشحن للموانئ ستصل إلى (260) مليون طن سنوياً، بما ذلك النفط عام 2023 بالمقارنة مع (58) مليون طن سنوياً عام 2013، وقريب من (100) مليون طن في عام 2018، كما توقعت الدراسة إغلاق مينائي المعقل، وأبو فلوس عام 2025؛ بسبب تراجع خدمة المرافق في مينائي أم قصر، وخور الزبير.

الخاتمة:

إنّ الطاقات الحالية للموانئ العراقية غير قادرة على استيعاب الطلب المستقبلي؛ لذا يُعدّ الإسراع بإنشاء ميناء الفاو الكبير مطلباً ضرورياً من أجل القدرة على استيعاب الطلب المستقبلي، ومنافسة موانئ الدول المجاورة، وسيكون هذا الميناء نقطة جذب لشركات الشحن العالمية لمواصفاته الحديثة، وقدراته الاستيعابية الكبيرة، وأعماقه التي تصل إلى (19) متراً، وسيكون هذا الميناء مركزاً إستراتيجياً مهماً للنقل البحري ليس للعراق فقط، بل لقطاع النقل الدولي؛ لأنّه موقع متوسط بين أوروبا وإفريقيا من جانب، وشرق آسيا وجنوب شرقها من جانب آخر، ويصبح ميناء كبيراً بمواصفات عالمية، ومحطة للترانزيت العالمي.

بجانب ذلك، يجب العمل على تطوير قدرات مينائي أم قصر وخور الزبير بصورة خاصة عن طريق استخدام التكنولوجيا الحديثة في الشحن والتفريغ، ومن ثمّ تقليل وقت الانتظار، فضلاً عن إنشاء مناطق الخزن الحالية وتوسيعها، وتنظيف الممرات المائية من الرواسب والعوائق البحرية، وزيادة أعماق القناة الملاحية إلى ما يقارب (16-15) متراً، لاستقبال السفن الكبيرة، وسفن الحاويات.

المصادر:

- 1- Adnan Aljawaren (2020), Current State and Projections of The Maritime Transport Sector for Economic Development in Iraq, International Journal of Economic, Business and Accounting Research, Vol.4, issue 2.
- 2- Cipolla, C. M. (1978). The economic history of world population. Harvester Press Brighton.
- 3- Dwarakish, G. S., & Salim, A. M. (2015). Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. Aquatic Procedia, 4(1), 295–301.
- 4- Group of Italian Companies (C.I.I.T.I). (2008). Feasibility Study of the New Basrah Grand Port. Italy.
- 5- د. عدنان الخياط، واقع النقل البحري لتجارة العراق الخارجية وانعكاساته على تجارة الخدمات في ميزان المدفوعات، مركز الدراسات الإستراتيجية، جامعة كربلاء، 2021.
- 6- الموقع الإلكتروني للشركة العامة للموانئ: <http://scp.gov.iq>
- 7- حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير وتأثيراته الاقتصادية المحتملة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الإدارة والاقتصاد في جامعة البصرة، 2017.
- 8- الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل المائي في القطاع العام لسنة 2021، بغداد.