

المبحث الثالث

دور عقود البيع البحرية في تطوير قطاع النقل البحري الخاص

في العراق

يؤدي قطاع النقل البحري الخاص دوراً اقتصادياً مهماً في مجال عمليات النقل والمناولة للسلع والبضائع المختلفة وفي عمليات التشغيل والاستثمار المشترك للموانئ العراقية ، إلا أن الاختلالات الهيكلية التي يعاني منها الاقتصاد العراقي وضعف التنوع القطاعي الذي حتم على العراق الاعتماد بشكل كبير على القطاع العام في إدارة وتشغيل قطاع النقل البحري بجزأيه الثابت والمتحرك ، مما ترك أثره في ضعف نسبة مساهمة قطاع النقل البحري الخاص في تشغيل واستثمار الموانئ العراقية على وجه التحديد ، إذ غابت على هذا القطاع بعد العام 2003 صفة العمل الفردي والمنشآت الصغيرة من حيث التنظيم والإمكانات و الاتجاه نحو المشروعات الخدمية ذات الربح السريع مثل تقديم خدمات الملاحة البحرية الخاصة بعمليات نقل ومناولة السلع والبضائع وعمليات التخليص الكمركي ، إذ تعمل أغلب شركات النقل البحري الخاصة بصفة وكيل فرعي في العراق لشركات أجنبية عالمية مختصة في مجال الملاحة البحرية الدولية ، وسيتم توضيح طبيعة عمل هذه الشركات ونسبة مساهمتها في نقل ومناولة السلع والبضائع المستوردة على وجه التحديد في المحاور التالية ، كون صادرات العراق أغلبها من النفط الخام إذ تنظم وزارة النفط والشركات التابعة لها عمليات التسويق والتصدير ، فضلاً عن طبيعة عمل شركات النقل البحري الخاص في عمليات التشغيل المشترك للموانئ العراقية ، وكما يلي :-

أولاً : طبيعة عمل شركات الملاحة البحرية الخاصة في ظل البيوع البحرية .

تتوزع نشاطات تلك الشركات بين عمليات نقل وشحن السلع والبضائع المستوردة للجهات الرسمية الحكومية والجهات الخاصة على وفق أساس التعاقد سيف (CIF) ، وبين عمليات التشغيل والاستثمار المشترك للموانئ العراقية ، وأن دخول قطاع النقل البحري المحلي الخاص في مجال الملاحة البحرية تبدو محدودة كون هذا القطاع لا يمتلك السفن التجارية ذات المواصفات العالية ولا يمتلك الإمكانات المادية التي تمكنه من القيام بعمليات النقل والشحن والتأمين على السلع والبضائع العراقية المستوردة ، وذلك أدى إلى انحسار عمله بصفة وكلاء ومتعهدين للأعمال الملاحية البحرية لفروع شركات ملاحية أجنبية عالمية متخصصة في مجال النقل والشحن والخدمات البحرية المرتبطة بها ، ويمكن توضيح ذلك من خلال أخذ عينة من أهم شركات الملاحة البحرية العاملة في العراق حسب الوكلاء والفروع والمتعهدين كما في الجدول (31) .

جدول (31)

أهم شركات الشحن والنقل البحري الخاص العاملة في العراق

ت	الاسم الكامل للشركة الأم	جنسية الشركة الأم	أسم الفرع الرئيس للشركة في العراق
1	Evergreen Line .(EMS)	سنغافورة	شركة البدر، فرع البصرة / العراق
2	Cosco Line. (COSCO)	سنغافورة	شركة Cosco ، فرع البصرة / العراق
3	The Msditerranean Sea. (MSC)	بريطانيا	شركة البحر الأبيض المتوسط ، فرع البصرة / العراق
4	Orient Oseas Container. (OOCL)	بريطانيا	شركة رمال البحر ، فرع البصرة / العراق
5	Maersk Line. (MAERSK)	فرنسا	شركة مرسك ، فرع البصرة / العراق
6	Cma CGM . (CMA)	فرنسا	شركة CMA فرع البصرة / العراق
7	United Arab Shipping Co. (UASC)	الإمارات العربية المتحدة	شركة الإمارات ، فرع البصرة / العراق
8	American President Line. (APL)	الإمارات العربية المتحدة	شركة سبأ ، فرع البصرة / العراق
9	Emirates Shipping Line. (ESL)	الإمارات العربية المتحدة	شركة EsI ، فرع البصرة / العراق
10	Hyundai Merchant Marine. (HMM)	الصين	شركة الشرق ، فرع البصرة / العراق
11	Hanjin. (HJS)	الصين	شركة HJN ، فرع البصرة / العراق
12	Yang Ming Line. (YML)	الصين	شركة الشرق الأوسط ، فرع البصرة / العراق
13	China Shipping Line. (CSCL)	الصين	شركة CSCL ، فرع البصرة / العراق
14	Rcl Feeder Pte Ltd. (RCL)	الصين	شركة رمال البحر ، فرع البصرة / العراق
15	Perma Line. (PERMA)	الصين	شركة Perma ، فرع البصرة / العراق
16	Wan Hai Line. (WHL)	الصين	شركة WHL ، فرع البصرة / العراق
17	Hikaru. (HICK)	ماليزيا	شركة HICK ، فرع البصرة / العراق

يلاحظ من خلال تحليل بيانات تجارة العراق الخارجية أن أغلب أحجام استيرادات العراق من السلع والبضائع تتم على وفق أساس التعاقد سيف (CIF) ولذلك فإن هذه البضائع يتم شحنها ونقلها بواسطة سفن أجنبية تابعة لشركات الملاحة العالمية عبر فروعها ووكلائها في العراق ، ومثال ذلك شركة البدر للشحن والملاحة البحرية فهي تقدم خدمات الشحن والنقل للجهات الحكومية وخصوصاً السلع والبضائع المستوردة التي يتم نقلها عبر المنافذ البحرية ، ولذلك سيتم توضيح الدور الاقتصادي



الذي تؤديه شركات الشحن والنقل البحري الخاص ومساهمتها في نقل استيرادات العراق من السلع والبضائع ودورها في استثمار وتشغيل الموانئ في المحاور الآتية :

1- مساهمة شركات النقل البحري الخاص في استيرادات العراق .

يعتمد العراق في استيراداته على أساس التعاقد سيف (CIF) ويقوم قطاع النقل البحري الخاص بنقل جزء كبير من هذه الاستيرادات وساعد ذلك في ارتفاع أعداد السفن التجارية الأجنبية الواصلة إلى الموانئ العراقية مما أسهم في زيادة إيراداتها لقاء تقديم مختلف الخدمات فضلاً عن خدمات الوكالات البحرية لتلك السفن ، إذ تستوفي شركة النقل البحري عبر هيئة الوكالات البحرية أجور تلك الخدمات بالعملة الأجنبية وتسجل في حساب الخدمات في الجانب الدائن كخدمات مصدرة للخارج ، وتستوفي من شركة النقل البحري الخاص تأمينات تغطي أعمال الشحن والتفريغ والخدمات الأخرى ، والأمر الذي شجع شركات الشحن والنقل البحري الخاص والمستثمرين الأجانب على تقديم خدماتهم أوضاع البلد الراهنة التي لا تلبى الطموح كونه يفتقد الكثير من المقومات الأساسية المواكبة للتطورات الحديثة في مجال قطاع النقل البحري ، ولذلك فإن شركات النقل البحري الخاص ووكالات الشحن في العراق تسهم في تقديم خدمات الشحن والنقل والملاحة البحرية وخصوصاً جانب السلع والبضائع المستوردة وعلى وفق أساس التعاقد سيف (CIF) نتيجة أسباب كثيرة ومن أهمها ما يلي :

أ- تفرض شروط استخدام التعاقد فوب (FOB) على المستورد عند معاينته للبضاعة على ظهر السفينة التي يحددها ويتسلمها فعلياً في ميناء دولة المصدر أن يدفع ثمن البضاعة نقداً أو بواسطة الاعتماد المستندي ، وبما أن استيرادات العراق أغلبها تتم للجهات الرسمية الحكومية لذلك فإن تعاملات هذه الجهات والإيفاء بالثمن يتم بالدفع الآجل وليس النقدي ، ولذلك يتم الاعتماد على أساس التعاقد سيف (CIF) الذي يوفر إجراءات أقل حدة من أساس التعاقد فوب (FOB) ، ومثال ذلك بوليصة شحن سلع وبضائع تمثل مستلزمات تجهيز مشروع خدمي في محافظة البصرة لمنطقة القبلة غير مستلمة من قبل الجهات الحكومية منذ تأريخ 2 حزيران من العام 2014 ، وعدم القيام بالإيفاء بأجور النقل والتأمين وسداد مبلغ سند شحن البضاعة نتيجة الروتين والإجراءات الحكومية المعقدة .

ب- التجار في القطاع الخاص والجهات الحكومية ما زال لديهم تخوف من نقل سلعهم وبضائعهم المستوردة على وفق أساس التعاقد فوب (FOB) الذي يشترط نقل السلع والبضائع على السفن الوطنية سواء كانت تابعة للقطاع الخاص أو العام ، فضلاً عن أن التأمين يقع على كاهل المستورد ، وهذا التخوف ناتج من آثار وقوع العراق تحت طائلة البند السابع ، إذ أضعفت ثقة المستورد بالناقل الوطني لذلك يتجه إلى الناقل الأجنبي وبواسطة الوكلاء والعملاء المحليين وعلى وفق أساس التعاقد سيف

(CIF) . ويشير الجدول (32) إلى مساهمة شركات الملاحة البحرية الخاصة في نقل الحمولات من السلع والبضائع المختلفة التي يستوردها العراق .

جدول (32)

عينة من حمولات شركات النقل البحري الخاص على وفق الأساس (CIF) العاملة في العراق للعام 2015

ت	أسم الشركة	حمولات الحاويات النمطية (الوزن بالحاوية)	الحمولات المتنوعة * (الوزن بالطن)
1	شركة البدر EMC	50,108	926998
2	شركة CMA CGM	61,786	1,143041
3	شركة مرسك MAERSK	50,454	933399
4	شركة الشرق الأوسط YML	70,071	1,296313.5
5	شركة الإمارات UASC	59,814	1,106559
6	شركة البحر الأبيض المتوسط MSC	90,103	1,666905.5
7	شركة سبأ APL	7,404	136974
8	شركة COSCO	15,357	284104.5
9	شركة الشرق HMM	5,914	109409
10	شركة HJS	35,910	664335
11	شركة الراشد ESL	4,600	85100
12	شركة CSCL	3,740	69190
13	شركة رمال البحر RCL	268	4958
14	شركة PERMA	3,179	58811.5
15	شركة WAN HAI	70	1295
16	شركة OOCL	4,106	75961
17	شركة HIKARU	7238	133903
18	Others	42,700	789950
المجموع الكلي		512,822	9,487,207
إجمالي الاستيرادات المنقولة عبر الموانئ العراقية (الوزن بالطن)		15,157,285	
نسبة مساهمة شركات النقل والشحن من إجمالي الاستيرادات		%62.5	

* تم استخراج وزن الحمولات بالطن من قبل الباحث = متوسط أوزان الحاويات (18.5) × وزن الحمولات بالحاويات .

يوضح الجدول (32) حجم الاستيرادات السلعية للعراق التي يتم شحنها ونقلها عبر عينة من شركات النقل البحري الأجنبية عبر فروعها ووكلائها في العراق والمحتسبة على وفق أساس التعاقد سيف (CIF) ، إذ سجلت أحجام هذه الاستيرادات 9,487,207 طن من الحمولات المتنوعة إذ شكلت نسبة 62.5% من إجمالي استيرادات العراق المنقولة عبر الموانئ العراقية القائمة التي سجلت 15,157,285 طناً من الحمولات المتنوعة في العام 2015 ، وتمثل النسبة المتبقية 37.5% النقل بواسطة شركات النقل الأخرى .

ويلاحظ من خلال العودة إلى بيانات الجدول (9) أن قيمة استيرادات العراق الإجمالية عبر المنافذ المختلفة سجلت مبلغاً قدره 39045.1 مليون دولار ، ومن خلال العودة لبيانات الجدول (4) نلاحظ أن 89.3% من قيمة إجمالي الاستيرادات تنقل عبر المنافذ البحرية إذ سجلت مبلغاً قدره 34867.3 مليون دولار خلال العام 2015 ، شكلت قيمة المدفوعات الخارجية 15% لقاء خدمات الشحن والنقل والتأمين مبلغاً قدره 5230.1 مليون دولار تسجل في ميزان المدفوعات العراقي في حساب الخدمات غير المنظورة الجانب المدين كخدمات مستوردة من الخارج وذلك يؤدي إلى رفع قيمة العجز في هذا الحساب وذلك الأمر يؤكد أن العراق يبقى متلقياً كبيراً لخدمات الشحن والنقل الخارجية .

٢- مساهمة شركات الملاحة البحرية في مشروعات التشغيل المشترك في الموانئ .

تسهم شركات الملاحة والخدمات البحرية في تطوير وتنشيط عمل وأداء الموانئ العراقية من خلال الدور الذي تؤديه في عمليات الاستثمار والتشغيل المشترك لمرافق ومنشآت الموانئ المختلفة مما انعكس بشكل ايجابي في رفع طاقتها التصميمية وتحسين كفاءتها الإنتاجية ، إذ تمت إعادة تأهيل بعض الأرصفة المعطلة والمتوقفة عن العمل ، فقد تم تأهيل رصيفين لاستقبال البضائع المتنوعة و 4 أرصفة لاستقبال الحاويات ورفع طاقات عمليات المناولة من خلال شراء الرافعات الحديثة ذات المواصفات العالية ، فضلاً عن إنشاء ساحات رصف الحاويات والمخازن المتنوعة ، ولم يقتصر دور هذه الشركات في أعمال التفريغ والشحن بل تضمن أعمال ومناقصات لتجهيز ما تطلبه وتحتاجه أغلب وحدات الموانئ فضلاً عن القروض التي أسهمت بها اليابان في إعادة أعمار العراق بشكل فعال من خلال منح قروض ميسرة للحكومة العراقية وبنسبة فائدة مخفضة ، إذ كانت للموانئ العراقية حصة كبيرة من تلك القروض تراوحت بحدود 30 مليون دولار ، وقد أسهمت بشكل كبير في إعادة تأهيل الموانئ الحالية ، وأسهمت هذه الشركات والمنظمات الدولية المتخصصة في تدريب وتطوير الأداء الإداري والفني لمجموعة كبيرة من منتسبي الموانئ العراقية من خلال تطبيق نظم جودة الأداء وذلك من خلال أعداد دورات تدريبية متنوعة لجميع اختصاصات عمل الشركة ، إذ أقيمت 56 دورة تدريبية بمختلف الاختصاصات خلال العام 2015 شارك فيها 1237 منتسباً ، والجدول (33) يوضح أهم تلك المشروعات .

جدول (٣٣)

أهم مشروعات التشغيل المشترك في موانئ العراق للعام 2015

ت	أسم المشروع	الجهة المنفذة	نسبة الإنجاز	الملاحظات
1	محطة حاويات ميناء أم قصر	شركة غولفتينر	94%	تم تجهيز الميزان الجسري وتم اختيار وتحديد موقع البناء
2	المحطة اللوجستية رقم (1) الميناء الجاف	شركة غولفتينر	99%	تم إنجاز بناية الشؤون البحرية وتم تشغيلها تجريبياً وكانت النتائج جيدة جداً
3	رصيف رقم (4) في ميناء أم قصر الجنوبي	شركة CMA	في طور التأهيل	حصلت موافقة الوزارة على تمديد مدة العقد
4	ساحة حاويات ميناء أم قصر الجنوبي	شركة الخمائل للنقل البحري	99.9%	تمت الموافقة على تسليم وتجهيز الموقع للشركة
5	رصيف رقم (5) في ميناء أم قصر الجنوبي	شركة الغزال	100%	حصلت موافقة الوزارة على تمديد عقد عمل الشركة
6	ساحة حاويات في ميناء أم قصر الشمالي + رصيف رقم (6)	شركة الراشد	100%	تم تسليم الساحة + الرصيف رسمياً للشركة العامة لموانئ العراق
7	رصيف رقم (8) في ميناء خور الزبير	شركة مارلوك	100%	حقق المشروع إيرادات واتخذت الإجراءات اللازمة من قبل شركة الموانئ بضرورة قيام شركة مارلوك بتنفيذ بقية فقرات العقد بجلب الحفارة إلى الميناء
8	المخازن المبردة في ميناء أم قصر	شركة كراسكو	100%	تم التسليم والتشغيل من قبل الشركة
9	رصيف (14) في ميناء المعقل	شركة نواة	100%	الرصيف يعمل بالتشغيل المشترك ويحقق إيرادات
10	ساحة حاويات A/23 ميناء أم قصر	شركة اللورين	88%	تم تمديد مدة العقد
11	رصيف ميناء أبو فلوس	شركة منارة أم قصر	18%	في طور التأهيل وتم تمديد مدة العقد
12	رصيف نفطي في ميناء خور الزبير	Prince Shipping	في طور التأهيل	تم إصدار الأمر الإداري ذي الرقم 22512 في 25/9/2014 لتشكيل لجنة لتسليم الموقع
13	استثمار معمل ثلج ميناء المعقل	المستثمر لطيف عيود	100%	يحق المشروع إيرادات للشركة
14	مشروع توريد معدات المناولة	شركة تويوتا	100%	يحق المشروع إيرادات للشركة
15	مشروع الحفر البحري توسيع أعماق واجهات أرصفة ميناء أم قصر وحوض الاستدارة	شركة جان-دي-نل (البلجيكية)	100%	تم تمديد مدة العقد مع الشركة لتطوير الواجهات
16	مشروع بناء رصيف 19،20، 27 في ميناء أم قصر + استثمار رصيف رقم (21)	الشركة الفلبينية	قيد الإنشاء	تم تمديد مدة العقد مع الشركة للتطوير والاستثمار

يوضح جدول (33) أهمية مساهمة القطاع الخاص والشركات الاستثمارية الأجنبية المتخصصة في أعمال الخدمات البحرية عبر فروعها ووكلائها في العراق في تأهيل أرصفة الموانئ ورفع طاقاتها الاستيعابية ويبرز ذلك من خلال استثمار الشركة الفلبينية وشركة غولفتينر وشركة CMA لتطوير وبناء أرصفة ميناء أم قصر والشركة البلجيكية التي تعمل على توسيع أعماق وواجهات الأرصفة والقناة الواصلة لميناء أم قصر ومشروعات إنشاء الساحات الخاصة بالحاويات وإدخال آلات مناولة حديثة فضلاً عن تشغيل واستثمار الكثير من المشروعات التي تزيد من الكفاءة الإنتاجية للموانئ الأخرى .

وتشير التقارير الخاصة بقسم التخطيط والمتابعة في الشركة العامة لموانئ العراق إلى أن هذه الشركات أسهمت في رفع الطاقات المتاحة للموانئ العراقية التجارية من 15.9 مليون طن سنوياً ولمجموع 48 رصيفاً منها 43 رصيفاً عاملة فقط في العام 2012 إلى 29.7 مليون طن من الحمولات و 1933 ألف من الحاويات ولمجموع 56 رصيفاً منها 52 رصيفاً عاملة في العام 2015 ، فضلاً عن مساهمة تلك الشركات من خلال مشروعاتها ومجالات العمل التي توفرها في امتصاص جزء كبير من البطالة خصوصاً وأن مشروعاتها تتميز بالكثافة العالية لاستخدام عنصر العمل المتوافر والرخيص مقارنة مع عنصر رأس المال .

ثانياً : التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري الخاص في العراق .

توجد صعوبات وعوائق كبيرة تواجه عمل قطاع النقل البحري الخاص والقطاع التجاري الخاص في العراق ، وهذه العوائق ناشئة من الاختلالات الهيكلية المزمنة التي يعاني منها الاقتصاد العراقي ، ومن هذه العوائق ضعف الإمكانيات المالية والمادية وعدم وجود جهاز مصرفي قادر على دعم هذا القطاع بقروض ميسرة وفوائد مخفضة حيث أن قطاع النقل البحري يحتاج إلى استثمارات ضخمة ، فضلاً عن ذلك التعقيدات والإجراءات الروتينية المرتبطة بالأعمال الإدارية مع وزارات الدولة والجوانب والأطر القانونية التي تحكم وتحم عمل القطاع التجاري الخاص وتصبح من دخول المستثمرين الأجانب إلى السوق العراقية ، وبناءً على هذه التحديات يمكن أن تتحدد الركائز الأساسية لنظام التعاقد سيف (CIF) في جانب الصادرات وفوب (FOB) في جانب الاستيرادات على أرض الواقع إذ أن هناك حاجة لتجاوز كل هذه التحديات لكي يتم تحقيق وتنفيذ هذا النظام ، لذلك سيتم التركيز على أهم العوائق التي تحول دون تطور أنشطة القطاع البحري وأنشطة القطاع التجاري الخاص في العراق ، ويمكن توضيحها بالمحاور التالية : -

١- تحديات قطاع النقل البحري الخاص .

بالرغم من الخدمات التي يقدمها هذا القطاع في تأمين حاجات العراق من خدمات الشحن والنقل والتوصيل وتشغيل وتطوير الموانئ إلا أن هناك الكثير من العوائق التي تعترض عمله ومنها ما يلي :

أ- يعاني قطاع النقل البحري الخاص من صعوبة الحصول على التراخيص اللازمة لفتح مكاتب الوكالات البحرية وحصرها بالمكاتب التابعة للشركة العامة للنقل البحري المرتبطة بشكل مباشر في وزارة النقل العراقية ، وهذا أدى إلى احتكار كامل لسوق الملاحة البحرية ، فضلاً عن عزوف الحكومة ممثلة بوزارة النقل عن تأجير البواخر التابعة للقطاع الخاص المحلي بسبب صغر أحجامها وقلة طاقاتها الاستيعابية مقارنة بأحجام تجارة العراق الخارجية ، وفي المقابل تلجأ الحكومة إلى تأجير أساطيل النقل التابعة لشركات الشحن والملاحة الأجنبية .

ب- تعقيد الإجراءات في المنافذ البحرية بسبب تعدد الجهات الحكومية التي ترتبط بعمليات النقل والشحن البحري مثل (هيئة الكمارك والصحة و دائرة التقييس والسيطرة النوعية) فضلاً عن شركة الموانئ وشركة النقل البحري العامة وقيام كل جهة بوضع القوانين واللوائح التي تنظم عملها دون مراعاة أثر ذلك في الطرف الأول ممثلاً (بشركات الشحن والنقل الخاصة) ، فضلاً عن ارتفاع قيمة الرسوم والضرائب والغرامات التي تثقل كاهل شركات النقل والمستثمرين في القطاع الخاص ، إذ يلاحظ في كثير من الدول يتم فرض رسوم وتعريفات كمركية مخفضة بنسب تصل إلى 25% لعقود التشغيل المشترك وفي بعض الأحيان تخفض بشكل كبير على سلع وبضائع التجار المحليين بهدف تشجيع هذا القطاع المهم .

ت- سوء الخدمات التي تقدم للناقلين في المنافذ البحرية الحالية الأمر الذي يسبب تأخر عملية نقل البضائع وبالتالي تحملهم لخسائر كبيرة ، فضلاً عن قلة المخازن المكيفة والمناسبة مما يؤدي إلى تلف البضائع المستوردة وخصوصاً البضائع سريعة التلف .

ث- أن عدم مواكبة الموانئ العراقية الحالية للتطورات الحديثة في مجال عمليات الشحن والتفريغ يؤثر في الكفاءة الإنتاجية للموانئ والتي تنعكس على زيادة التكاليف الناتجة عن الانتظار والتأخير التي تصل إلى 20 يوماً في بعض الأحيان في عملية مناولة الحمولات الخاصة بشركات النقل البحري الخاص .

ج- ينتج عن تحديد ساعات الدوام الرسمي التي تعمل بها الموانئ العراقية إلى الخامسة مساءً خسائر كبيرة يتحملها التجار والناقلون نتيجة التأخير بسبب توقف الموانئ عن استقبال السفن التجارية أو القيام بعمليات مناولة السلع والبضائع وهذا يؤدي إلى تكاليف إضافية تتحملها شركات الشحن والنقل الخاص قلة الأعماق للقناة الواصلة لواجهات أرصفة الموانئ العراقية التي لا تتجاوز 12 متراً تسبب مشكلات

كبيرة لشركات الشحن والنقل الخاص الأجنبية ، كون السفن التي تمتلكها هذه الشركات من الحجم العملاق التي تتجاوز حمولاتها 6 آلاف حاوية نمطية فأكثر ، فضلاً عن الطاقات الاستيعابية لموانئ العراق التي لا تتجاوز 1933 ألف حاوية نمطية ، وبالتالي ترسو هذه السفن في ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة الذي يتحمل هذه الأحجام الكبيرة من السفن فضلاً عن ملاءمة عمق القناة الواصلة لهذا الميناء الذي يتحمل غاطساً بأحجام كبيرة إذ تصل أعماق القناة إلى 50 متراً ، ولذلك فإن شركات النقل الخاص تنقل السلع والبضائع بسفن صغيرة لا تتجاوز حمولاتها 15 ألف طن وبحدود خمس إلى أربع سفن شهرياً إلى الموانئ العراقية ، وبالتالي تدفع هذه الشركات مبالغ الترانزيت والعبور وأجور التفريغ والشحن وأجور التأخير التي تحتسب بعد مدة السماح المقدر بـ 10 أيام وبعدها تحتسب أجور تأخير 5 دولارات عن كل حاوية ، فضلاً عن عمليات المناولة الداخلية في ميناء جبل علي التي تقدر بـ 150-300 دولار عن كل حاوية*.

٢- تحديات القطاع التجاري الخاص .

تتمثل العوائق التي تواجه القطاع التجاري الخاص في العراق في الإجراءات الروتينية التي تسببها الجهات الحكومية المختصة بتسهيل وتيسير عمليات الاستيراد والتصدير على وفق البيوع البحرية ، والتي تؤثر بصورة كبيرة في ارتفاع تكاليف السلع المستوردة على وفق الأساس سيف (CIF) وعلى السلع المصدرة بشكل طفيف لمحدودية الصادرات الأخرى من السلع عدا صادرات النفط الخام ، فضلاً عن غياب الاستراتيجية التجارية الواضحة للجهات الحكومية وضعف القوانين التجارية الخاصة بتنظيم عمل القطاع التجاري الخاص ، وفيما يلي توضيح لذلك :

أ- يعاني رجال الأعمال في القطاع التجاري الخاص من صعوبات ومشكلات كثيرة تحجم عملهم في أثناء عمليات التبادل التجاري على وفق البيوع البحرية عند فتح عمليات الاعتمادات المستندية Letter Of Credit ، إذ بموجب هذه العملية يتعهد المستورد بسداد مبلغ الفاتورة التجارية للمصدر في بلد آخر بناءً على بوليصة الشحن الخاصة بالبضاعة ، بعد الاتفاق مع البنك على ذلك الإجراء الذي تتعامل به الأطراف المعنية بعملية فتح الاعتماد المستندي (المصدر والمستورد والبنك الوسيط) وتلك العملية تحدث بصورة ميسرة وبسيطة في جميع الدول عدا العراق نتيجة ضعف النظام المصرفي وعدم تكامله ، الأمر الذي يولد عدم الثقة لدى المتعاملين ولجؤهم إلى التحويلات المالية المباشرة أو فتح الاعتمادات المستندية في بنوك الدول المجاورة للعراق مما يؤثر في القطاع التجاري بشكل خاص وفي تجارة الخدمات المصرفية في العراق بشكل عام .

ب- الإجراءات الإدارية الطويلة والمعقدة المنظمة للأعمال التجارية في العراق وتداخل قوانين وأنظمة الهيئات الساندة لعمل الموانئ العراقية يولد أعباء إضافية وتكاليف يتحملها التجار في القطاع التجاري الخاص على مستوى الاستيرادات والتصدير .

ت- صعوبة حصول المصدرين العراقيين على شهادة النوعية العالمية (الأيزو) لمنتجاتهم مما يحد ذلك من القدرة على التصدير ، ورفع الرسوم الكمركية على الصادرات العراقية نتيجة تطبيق شروط الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية WTO التي تشترط اعتماد مقاييس ومواصفات دولية ، ومن الجدير بالذكر أن جميع الصادرات العراقية لا يتمتع أي منها بالمواصفات النوعية (الأيزو) وبالتالي يمنع دخولها إلى الكثير من البلدان المستوردة .

ث- شبهات الفساد الإداري والمالي في الموانئ العراقية التي تتخذ إشكالات متعددة منها سرقة محتويات الحاويات في أثناء بقائها في الموانئ فضلاً عن تجاوز العاملين في الموانئ على حدود عملهم وذلك بقبولهم الرشاوى من خلال ابتزاز أصحاب البضائع وبشتى الطرائق من خلال التأخير في عملية التخليص الكمركي للبضائع ، يتبين لنا أن هناك دوراً حيوياً ومهماً لقطاع النقل البحري الخاص في إدامة عمليات مناولة السلع والبضائع المستوردة من خلال المساهمة الفاعلة في عمليات التطوير والتشغيل للموانئ العراقية بما يتلاءم مع أحجام التجارة الخارجية للعراق على وفق البيوع البحرية الدولية .

ج- رفع قيمة رسوم العبور الكمركية في الموانئ العراقية على السلع التجارية المتنوعة المستوردة من قبل القطاع الخاص والتي تتراوح ما بين 25% و 40% من قيمة البضاعة حسب نوع السلعة ، فضلاً عن قيمة الضرائب على السلع التي تصل إلى 5% مما يؤدي إلى لجوء التجار إلى نقل سلعهم عبر المنافذ البرية عبر دول أخرى مثل الأردن وسوريا وذلك يؤدي إلى خسارة مورد كبير للعملات الأجنبية .

لذلك فإن الأثر الاقتصادي المهم للبيوع البحرية الدولية يظهر واضحاً في ظل واقع السياسة التجارية المعتمدة في العراق التي تنعكس بشكل مباشر في زيادة قيم العجز في حساب الخدمات غير المنظورة في ميزان المدفوعات العراقي نتيجة أهدار وتسرب العملات الأجنبية من هذا الحساب بسبب تلقي خدمات النقل والشحن والتأمين من الخارج إذ تسجل كخدمات مستوردة ، وما لهذه السياسة التجارية من آثار سلبية تظهر واضحة من خلال ترددي واقع قطاع النقل البحري وشركات التأمين في العراق نتيجة التوجه للمتعامل الأجنبي .