

واقع ميناء أم قصر وأهمية تنميته الاقتصادية

المدرس المساعد علي طالب شهاب
مركز دراسات البصرة

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على واقع أداء ميناء أم قصر وبيان ضرورة تنميته الاقتصادية عبر دراسة واقعه الحالي ومحاولة التعرف على أهم العقبات التي تعيق نشاطه بغية إجراء إصلاحات اقتصادية هدفها تلاقح هذه المعوقات ورفع كفاءة الميناء بموازاة مستوى كفاءة الموانئ المجاورة، نظراً لما حققته هذه الموانئ من مستويات كفاءة عالية جعلتها تنصف بالعالمية، وميناء أم قصر يعد واحداً من أهم الموانئ العراقية. وقد توصلت الدراسة إلى جملة من الاستنتاجات والتوصيات من أهمها ضعف الطاقات التصميمية والإنتاجية للميناء وضرورة تطويرها بهدف رفع قدرات الميناء لمواكبة التطورات الحالية والمستقبلية للاقتصاد العراقي الناجمة عن اتباع سياسات الانفتاح الاقتصادي بخاصة بعد عام ٢٠٠٣م والتوقع بزيادة تعاملات العراق الخارجية مما يعني زيادة الطلب على خدمات الموانئ.

Abstract

This research aim to highlight on the true performance for Um – Qaser port and explain how it needs to develop also this research aims to identificate the most obstacles which stand in the way of it is work to make the suitable economic reform which leads this port to success and be as the neighboring ports in effiency to look at what make these ports become as the developed international ports, Um – Qaser port is one of the most important ports in Iraq and this research reach to some conclusions and recommendations , one of those is the weakness of the powers and production design which means that these powers need to develop the abilities of the port to escort the current and future development of Iraqi economy.

مقدمة

يعد قطاع النقل واحد من أهم قطاعات الاقتصاد القومي إذ يؤدي دوراً مميزاً في حركة التنمية الاقتصادية عبر تسهيل حركة الموارد بهدف زيادة مافعها وعس طريق قطاع النقل يتم توفير مستلزمات تنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى فضلاً عن تصريف منتجات هذه القطاعات، وفي ظل الانفتاح الاقتصادي العالمي اتسعت أهمية هذا القطاع بعده مؤشراً على التطور والانفتاح الاقتصادي، ويشمل هذا القطاع عدد من وسائل النقل البرية والجوية والبحرية وبعد النقل البحري من أهمها لقلة تكاليف النقل وارتفاع أوزان الحمولات فيه ومن هذه الأهمية تأتي أهمية الموانئ لكونها احد أهم منشآت النقل البحري التي يتم عن طريقها شحن وتفريغ السفن فضلاً عن كونها حلقة الوصل بين النقل البحري ووسائل النقل الأخرى ولاسيما البري، وفيما يخص الموانئ العراقية ولاسيما ميناء أم قصر الذي يناول اغلب تعاملات العراق الخارجية في الوقت الحالي فان دراسة هذا الميناء ومحاولة الوقوف على واقعه الحالي من الأهمية بمكان نظراً لما حققته الموانئ المجاورة من قفزات نوعية جعلتها تنصف بالعالمية وما لذلك من تأثير على هذا الميناء من جهة فضلاً عن التطورات الحالية والمستقبلية للاقتصاد العراقي الناجمة عن انتهاج سياسات الانفتاح الاقتصادي وتوقع زيادة في تعاملات العراق الخارجية ومن ثم زيادة الطلب على خدمات الموانئ من جهة أخرى مما يستدعي توفير موانئ محلية قادرة على تلبية مثل هذا الطلب بمواصفات عالية التكنولوجيا.

• أهمية البحث

تتبع أهمية البحث من أهمية ودور ميناء أم قصر في تعاملات العراق الخارجية بشكل

عام والبحرية بشكل خاص.

• مشكلة البحث

على الرغم من مزايا ميناء أم قصر الكثيرة إلا أنه لا يستطيع منافسة الموانئ المجاورة فضلاً عن محدودية قدرته على مواكبة التطورات التكنولوجية العالمية في مجال النقل البحري بسبب الوضع الاقتصادي العام للبلد وما أسفرت عنه الحروب من دمار وتوقف للمنشآت الاقتصادية ومنها الموانئ.

• هدف البحث

يهدف البحث إلى التعرف على الواقع الحالي لميناء أم قصر وبيان أهمية تنميته الاقتصادية.

• فرضية البحث

إن كفاءة ميناء أم قصر تعتمد فضلاً عن قدرته الاستيعابية الحالية على تطوير أنشطة الميناء عبر إجراء إصلاحات اقتصادية مهمة فيه لمواكبة حركة التطور في تكنولوجيا النقل البحري العالمي من جهة وتطور الطلب المتوقع على خدمات الميناء من جهة أخرى بهدف زيادة قدرة الميناء التنافسية على جذب خطوط الملاحة العالمية.

• منهجية البحث

سنحاول في هذا البحث أن نسلط الضوء على ماهية الموانئ وأهميتها والعوامل التي تؤثر على نشاطها مع التطرق لطاقتها فضلاً عن التعرف على واقع ميناء أم قصر وأهم معوقات عمله وأهمية الإصلاح الاقتصادي له باستخدام منهجاً استقرائياً في محاولة للوصول إلى استنتاجات وتوصيات من شأنها أن تعمل على رفع كفاءة الميناء.

المبحث الأول: ماهية الموانئ

١. مفهوم الميناء

الميناء *Port* كلمة مشتقة من الكلمة اللاتينية *Porta* والتي تعني مدخل أو بوابة^(١) أي إن الميناء هو المنفذ الذي تطل من خلاله الدولة على العالم الخارجي وعن طريقه تتم التعاملات الخارجية للدولة من تبادلات تجارية خارجية فضلاً عن انتقال الأفراد من وإلى الدولة وقد يكون هذا المنفذ برياً أو جواً أو بحرياً، والميناء البحري هو موقع على البحر تتم من خلاله تعاملات الدولة الخارجية عن طريق البحر بواسطة السفن المخصصة لهذا الغرض ويكون مزوداً بكافة المعدات والوسائل التي تسهل هذه التعاملات أو هو الجزء الذي تنتهي أو تبدأ منه حركة البواخر والسفن ويشمل المرفأ* والمنشآت التي تستعمل في عمليات الإرساء أو الإقلاع أو الشحن والتفريغ^(٢) والميناء هو أحد وسائل النقل التي تربط ما بين النقل البري والبحري، يقوم الميناء بشكل عام بأنشطة مختلفة تتمثل بالأساس بالخدمات التي يقدمها التي تشمل نشاط الإرشاد والفطر أولاً وهو الخدمة الأولى والأخيرة التي يقدمها الميناء للسفن الداخلة إليه والخارجة منه وتمثل هذه الخدمة بتوجيه السفن في دخولها أو خروجها من وإلى الميناء عن طريق عمرات ملاحية مؤمنة تؤدي للسفن ومن ثم سحب هذه السفن بواسطة قاطرات لمساعدة السفينة على الرسو في الرصيف ويقوم الميناء تالياً بنشاط الشحن والتفريغ أو المناولة والتستيف** وكذلك أعمال المسافة*** وهو من أنشطة الميناء الرئيسية والمهمة تقوم بها الموانئ بواسطة رافعات وأدوات معدة لهذا الغرض كما تقوم الموانئ بتقديم خدمات التخزين أي تخزين البضائع في مخازن معينة بعد تفريغها بهدف الحفاظ على البضائع من التلف أو العبث لحين استلامها من قبل أصحابها من جهة وتوفير انسيابية في عمل الميناء خوفاً من تكس البضائع على الأرصفة من جهة أخرى، والتخزين إما أن يكون قصير الأجل لحزن البضائع العابرة، الترانزيت، أو طويل الأجل لحين استلام البضائع من قبل أصحابها ويجب

أن تكون المخازن مناسبة لطبيعة البضائع فمنها البساحات المكشوفة أو المخازن المبردة أو السابيلوات أو المخازن المسقفة أو غير ذلك، كما تقوم الموانئ بتقديم خدمات تسهيل سفر المسافرين عبر السفن فضلاً عن ذلك تقوم الموانئ بتقديم خدمات إصلاح السفن من بعض العطلات البسيطة أو إجراء الصيانات الدورية وتقديم الموانئ للسفن خدمات التموين وتوفير المياه العذبة والوقود^(٢٣).

٢. أنواع الموانئ

تصنف الموانئ بشكل عام إلى موانئ طبيعية وأخرى غير طبيعية ويمكن أن تقسم الموانئ بحسب تطورها الزمني أو بحسب طبيعة نشاطها الاقتصادي، فمن ناحية التطور الزمني تقسم الموانئ على:^(٢٤)

١. موانئ الجيل الأول: تميزت موانئ هذا الجيل باستخدام الأساليب التقليدية ذات الكثافة العمالية العالية في الخدمات التي يقدمها الميناء وقد انحصرت خدمات الميناء فيها على أعمال مناولة البضائع فقط.
٢. موانئ الجيل الثاني: امتازت الموانئ في هذا الجيل بتقديم خدمات مساندة للتجارة مثل أعمال التعبئة والتغليف فضلاً عن توجيه خدمات الموانئ لتلبية متطلبات القطاع الصناعي وبدأت تظهر في هذا الجيل أرصفة متخصصة لهذا الغرض مثل الحديد والصلب أو التبر وكيماويات أو غيرها من الصناعات.
٣. موانئ الجيل الثالث: بدأت موانئ هذا الجيل بمحاكاة اتساع حركة التجارة الخارجية وتبني مفاهيم حرية التجارة والانفتاح الاقتصادي العالمي من خلال زيادة وتطوير نوعية الخدمات التي يقدمها الميناء وبدأ الاهتمام بزيادة الاعتماد على استخدام الأرصفة المتخصصة وتطويرها فضلاً عن تغيير أساليب الإنتاج بالاعتماد على التكنولوجيا الحديثة بشكل أوسع وقد عد الميناء خلال هذا

الجيل احدث أهم مصادر الدخل القومي كما بدأ الاهتمام بدور إدارة الميناء في تطوير العمل.

٤. موانئ الجيل الرابع: في هذا الجيل ازداد استخدام التكنولوجيا المتطورة في الإنتاج مع زيادة التركيز على النقل بالحاويات وتبنت الموانئ مفاهيم المحافظة على البيئة والحد من التلوث فضلاً عن زيادة الاهتمام بالكوادر الإنتاجية وزيادة وتطوير البرامج التدريبية لها.

٥. موانئ الجيل الخامس: ازداد نشاط القطاع الخاص في إدارة وتشغيل الموانئ في هذا الجيل وبدأت شركات خاصة بالتخصص في إدارة وتشغيل الموانئ ومنافسة القطاع العام في هذا الشأن كما ازداد الاعتماد على استخدام الأنظمة الإلكترونية الحديثة في إدارة وتشغيل الموانئ، وأصبحت المنافسة على أشدها بين الموانئ لجذب خطوط الملاحة الدولية عبر تخفيض كلف خدمات الميناء فضلاً عن اختصار الوقت اللازم لتقديم هذه الخدمات وتحسينها وتطويرها.

أما بحسب طبيعة نشاطها الاقتصادي فتقسم الموانئ على^(٥):

١. موانئ تجارية: وهي الموانئ التي تخصص بنقل مختلف البضائع التجارية المصدرة والمستوردة بشكل عام.
٢. موانئ متخصصة: وهي الموانئ التي تخصص بنوع واحد من النشاط وتشمل:
 - أ. موانئ نفطية: وهي الموانئ التي تخصص بنقل النفط الخام أو المشتقات النفطية عبر منصات مخصصة لهذا الغرض.
 - ب. موانئ صناعية: وهي الموانئ التي تقوم بخدمة القطاع الصناعي بشكل خاص عن طريق نقل مستلزمات الإنتاج المستوردة فضلاً عن نقل السلع المصنعة المصدرة.
 - ت. موانئ الصيد: وهي الموانئ المختصة بعملية صيد الأسماك.

ث. موانئ الخدمات:

ج. وهي الموانئ التي تقوم بتقديم خدمات تزويد السفن بالمؤن والمياه العذبة فضلاً عن الوقود وإجراء بعض أعمال الصيانة.

ح. موانئ حرة: وهي الموانئ التي تخضع لقوانين عمل المناطق الحرة.

خ. موانئ جافة: وهي الموانئ التي تستخدم للتخزين ولا تقع على الساحل.

د. موانئ الحاويات: وهي الموانئ التي تخصص بنقل الحاويات فقط.

ذ. موانئ السفر: وهي الموانئ التي تخصص بنقل الأفراد بحراً عن طريق السفن.

ر. موانئ السياحة: وهي الموانئ التي تخصص بالأغراض السياحية والترفيهية.

ز. موانئ حربية: وهي الموانئ التي تخصص لرسو الأساطيل والبوارج الحربية.

٣. العوامل المؤثرة على الموانئ

تؤثر على الموانئ مجموعة من العوامل الطبيعية والبشرية وأخرى تتعلق بطبيعة الاقتصاد الوطني ومدى تطوره وهي التي تُحدّد بشكل أساس جدوى عمل الميناء من عدمه وتكون هذه العوامل على أشكال متعددة فمن العوامل الطبيعية الطبيعة الجغرافية وتشمل أولاً الموقع الجغرافي أي مكان الميناء فالموانئ تتأثر بعلاقة طردية مع طول الساحل على البحر فضلاً عن وقوع الميناء على شاطئ البحر مباشرة وليس عبر قنوات ملاحية كما تتأثر بالشكل نفسه مع زيادة عمق الغاطس فكلما كان للدولة ساحل واسع يطل على البحر مباشرة وكان الغاطس أعمق استطاع الميناء أن يجذب خطوط الملاحة إليه وبالعكس، كما تشمل الطبيعة الجغرافية أيضاً جيولوجية منطقة الميناء والتي تتأثر بالضغط الذي يولده تناول البضائع ونقل الأرصعة الكونكريتية فضلاً عن ضغط وسائل النقل البري التي تقوم بنقل هذه البضائع من وإلى الميناء من جهة أخرى فإن الطبيعة الجيولوجية للمصحر تؤثر على حركة السفن في طريقها للميناء وعند مغادرته كما إن الطبيعة الجيولوجية للقاع تؤثر على عمليات الحفر والتنظيف لهذا القاع، وتشمل الطبيعة الجغرافية أيضاً تأثيرات المد والجزر وحركة الأمواج وسرعة التيارات المائية فضلاً عن

ملوحة المياه، كما تشمل العوامل الطبيعية أيضاً المناخ وهو من العوامل المهمة التي تؤثر على نشاط الميناء إذ تؤثر كل من الحرارة والرطوبة بعلاقة عكسية على نشاط العاملين في الميناء كما تؤثر الأمطار سلباً على عمليات الشحن والتفريغ على الأرصفة لكنها قد تساعد على رفع مناسيب المياه ولاسيما خلال القنوات الملاحية المؤدية للميناء ويسوثر الضباب أيضاً على نشاط الميناء عبر تأثيره المباشر على مدى الرؤيا وبالتالي التأثير على حركة السفن المتجهة للميناء أو الخارجة منه فضلاً عن ذلك فإن حركة الرياح تؤثر على حركة الأمواج واتجاهات التيارات المائية ومن ثم التأثير على حركة ملاحاة السفن مسن وإلى الميناء^(١٤)، أما فيما يخص العوامل البشرية فيمكن أن يحدد من أهمها الاستقرار السياسي والأمني الذي يؤثر بشكل كبير على نشاط الموانئ إذ يؤثر عدم الاستقرار السياسي والأمني سلباً على نشاط الموانئ بسبب عزوف السفن عن التوجه للميناء فضلاً عن تقليص حجم قطاع التجارة الخارجية كذلك فإن النزاعات المسلحة تؤدي إلى النتيجة نفسها فضلاً عن أنها قد تخلف غوارق أو مخلفات تعيق حركة ملاحاة السفن من وإلى الميناء كذلك فإن طبيعة الاقتصاد تؤثر على نشاط الميناء إذ أن زيادة حجم الاقتصاد وتطوره يؤدي إلى ازدهار نشاطه وذلك بسبب زيادة حجم قطاع التجارة الخارجية لاستيراد مستلزمات الإنتاج للقطاعات الاقتصادية الأخرى ولتصدير إنتاج هذه القطاعات فضلاً عن إن تطور الاقتصاد يعني توافر بنية أساسية متطورة مع توافر وسائل دعم ولاسيما وسائط نقل متطورة من وإلى الميناء وقوى عاملة ذات كفاءة عالية لإدارة وتشغيل الميناء تستطيع إن تساعد في تطوير نشاط الميناء من جهة أخرى فإن هذا التطور الاقتصادي يعني زيادة الدخل القومي وزيادة نصيب الفرد منه ومن ثم زيادة الإنفاق الاستهلاكي والاستثماري مما يشجع على زيادة حركة التجارة الذي يؤدي إلى زيادة نشاط الموانئ^(١٥).

٤ . الطاقة الإنتاجية للموانئ

يحدد نشاط الوحدات الإنتاجية أو الخدمية بمستوى طاقات هذه الوحدات أي إمكانية الإنجاز في ظروف وشروط معينة والتي تقسم بشكل عام على طاقات نظرية ويقصد بها كمية الإنتاج بأقصى سرعة وبدون انقطاع خلال جميع أيام السنة أي باستغلال ١٠٠% كافة الإمكانيات المادية والبشرية، والطاقات التصميمية ويقصد بها كمية الإنتاج القصوى التي يمكن الوصول إليها بحسب تصميم هذه الوحدات في مدة زمنية معينة، وهذا في الغالب صعب التحقيق بسبب وجود وقت ضائع نتيجة أعمال التصليح والصيانة والإدانة أو نقص مستلزمات الإنتاج أو تأخر وصولها، أما الطاقات الفعلية فإنه يقصد بها كمية الإنتاج الفعلي التي يمكن الوصول إليها في ظل اختناقات العمل والتوقفات الإجمالية للعمل خلال مدة زمنية معينة^(٨)، وفي قطاع النقل فإن الطاقة التصميمية هي أعلى كمية نقل يمكن تحقيقها خلال مدة زمنية معينة في ظل توفر مستلزمات التشغيل المحددة في تصاميم وسائل النقل، أما الطاقة الفعلية فهي أقصى كمية نقل يمكن تحقيقها فعلاً بتشغيل وسائل النقل بوصفها القائمة بأقصى ساعات عمل في اليوم ولأيام التشغيل المتاحة في السنة على افتراض توافر مستلزمات النقل من عمالة مدربة وخدمات صيانة وإدامة وإصلاح وظروف تشغيل في المستوى المطلوب^(٩)، وفي نشاط الموانئ حلقة الوصل بين النقل البحري وأنواع النقل الأخرى فإن الطاقات الإنتاجية تشمل طاقات كل المنشآت العاملة في الموانئ والتي تتمثل أولاً بالطاقة الإنتاجية للأرصعة التي يقصد بها كمية البضائع المنقولة من السفن إلى الرصيف أو بالعكس خلال مدة زمنية معينة وقد حددت منظمة الايكناد التابعة للأمم المتحدة طاقة الرصيف التقليدية بمقدار ٣٦٠ ألف طن/سنويا وطاقة الأرصفة المتخصصة بمقدار ٧٥٠ ألف طن/سنويا معتمدة في حساب هذه الطاقات بعد دراسة على عدد من الأرصفة في موانئ مختلفة في العالم على الصيغة، عدد ساعات العمل باليوم x عدد الرافعات على الرصيف x معدل حمولة الرافعة الواحدة x معدل زمن الدورة لنقل الحمولة x عدد أيام العمل في

السنة، ويحدد مستوى الكفاءة الأمتثل لطاقة الأرصفة بمقدار 80% من هذه الطاقات خوفاً من حصول حالة اكتظاظ أو تكديس في الميناء⁽¹¹⁾، كما تشمل الطاقة الإنتاجية للموانئ الطاقة الإنتاجية للرافعات أو الوسائل التي تستخدم لنقل البضائع من السفن إلى الرصيف أو الشاحنات وبالعكس أي الوسائل المستخدمة في شحن وتفريغ السفن التي تختلف بحسب طبيعة البضائع أو بحسب تخصص الرصيف فهناك وسائل ورافعات تخصص بالحاويات وأخرى بالحبوب وهكذا وقد تستخدم هذا الغرض الرافعات الموجودة على الرصيف أو التي تخص السفينة نفسها التي تستخدم بشكل خاص في حالة عدم قدرة السفينة على الرسو مباشرة على الرصيف أو للإسراع في شحن أو تفريغ الحمولات ضمن اتفاقية بين إدارة الميناء والسفن، وتحسب الطاقة الإنتاجية للرافعات من خلال الصيغة: عدد الرافعات \times طاقة الرافعة \times عدد الدورات الكاملة في الساعة \times عدد ساعات العمل في اليوم \times عدد أيام العمل في السنة⁽¹²⁾، وتشمل الطاقة الإنتاجية للموانئ طاقة المخازن الإنتاجية وذلك لأهمية المخازن في كونها تنظم عمليات الشحن والتفريغ وتحد من عمليات الاكتظاظ على الأرصفة كما أنها تحافظ على البضائع من العت والتلف تحين إجراء المعاملات الإدارية الخاصة بها وتسليمها لأصحابها، فضلاً عن ذلك تشمل الطاقة الإنتاجية للموانئ طاقة وسائط النقل الإنتاجية من وإلى الميناء المتمثلة بضاقات الطرق البرية أو السكك الحديدية بشكل أساسي علماً إن الطاقة الإنتاجية للموانئ تقاس بشكل عام عبر مؤشرات كمية البضائع المتناولة على أرصفة الموانئ وعدد السفن الواردة إليها وبذلك فإن طاقة الموانئ تتحدد في قدرتها على استقبال أكبر عدد من السفن ومن ثم قدرتها على متاولة أكبر كمية من البضائع وذلك عن طريق أطوال الأرصفة وأعماقها ومعدات الشحن والتفريغ الموجودة فيها ومخازنها فضلاً عن كوابرها الفنية والإدارية، وتؤثر جملة من العوامل على استغلال طاقة الموانئ منها العوامل البشرية التي تشمل تركيب القوى العاملة ومستوى مهارة العاملين فضلاً عن طبيعة وظروف العمل ونظام الأجور والحوافز كما تشمل التدريب والتطوير إما العوامل الفنية فتشمل

مستوى تكامل الإنتاج وحجم الطلب على خدمات الموانئ وتقسيم العمل وأعمال الصيانة ودرجة إهلاك المعدات وعدد ساعات العمل اليومية وعدد أيام العمل في السنة^(١٢).

المبحث الثاني ميناء أم قصر

١. نشأة وتطور الموانئ في العراق

بحكم كون العراق يقع في قلب العالم القديم ولكونه بند أقدم الحضارات تاريخياً وتعدد حاجات هذه الحضارات وتطور إنتاجها وزيادته كان لزاماً عليها البحث عن طرق للتجارة الخارجية فضلاً عن ذلك فإن موقع العراق أهله أن يكون طريقاً للتجارة الخارجية ما بين الشرق والغرب في تلك الئدة وبدأ الاهتمام بطرق التجارة وبخاصة البحرية ولكون العراق يمتلك ساحلاً على الخليج العربي يبلغ طوله ٧٥ كيلو متر. وقد ظهرت في العراق القديم جملة من الموانئ التي ازدهرت لازمان طويلة ولاسيما بعد ظهور السفن الشراعية في الحضارات السومرية والبابلية ومنها لارسا، أديسن، أور، اريندو، لكش وكلده^(١٣)، غير إن انحسار مياه الخليج عن بعض هذه الموانئ وعدم الاستقرار الأمني نتيجة الصراع السياسي والعسكري بين الفرس والرومان مع ضعف حضارات العراق القديم أدى إلى اضمحلال دور هذه الموانئ لكن نشاط الموانئ العراقية أخذ بالتطور ولاسيما ميناء الأهله خلال مدة الدولة الإسلامية وقد تدهور هذا التطور خلال مدة الحكم العثماني للعراق ليعود هذا الازدهار من جديد بعد وصول الجيش البريطاني الذي اتخذ من ميناء البصرة الواقع على شط العرب قاعدة له وكان يضم عام ١٩١٤ ثلاثة أرصفة وقد قامت القوات البريطانية بإنشاء ستة أرصفة خشبية فيه عام ١٩١٩ وفي نفس العام أنيطت مهمة إدارة الميناء للسلطة المدنية البريطانية بموجب بيان الجيش البريطاني المعروف باسم بيان ميناء البصرة الوقتي وبعد قيام دولة العراق عام ١٩٢١

تسلمت وزارة التجارة العراقية مهمة إدارة الميناء لتنتقل هذه المهمة عام ١٩٢٢ إلى وزارة المالية التي أسست مديرية الموانئ وفي عام ١٩٣٩ تسلمت وزارة المواصلات والأشغال إدارة الميناء وازداد الاهتمام بالميناء إبان الحرب العالمية الثانية وبخاصة مع كثرة عدد السفن الواصلة إليه وفي عام ١٩٥٦ تحولت إدارة الميناء إلى مصلحة الموانئ ونظراً لعدم قدرة الميناء على استقبال هذا العدد من السفن من جهة ولصعوبة الملاحة في شط العرب من جهة أخرى فقد عمدت الحكومة إلى حفر قناة ملاحة جديدة في المدة ١٩٥١ - ١٩٥٤ وقد نشأ ميناء جديد عرف بميناء أم قصر إذ بدأ العمل بإنشائه عام ١٩٦١ ليكتمل عام ١٩٦٥ وبدأ العمل الاقتصادي فيه عام ١٩٦٧ وفي نفس العام تغير اسم مصنحة الموانئ إلى المؤسسة العامة لموانئ العراق وفي عام ١٩٦٨ ازدادت أرصفة ميناء البصرة لتصل إلى خمسة عشر رصيفاً، وقد تم إنشاء ميناء أبو فلوس عام ١٩٧٦ تلاه في عام ١٩٧٩ إنشاء ميناء خور الزبير وفي عام ١٩٨٧ ألغيت المؤسسة العامة لموانئ العراق لتحل بدلاً عنها المنشأة العامة لموانئ العراق التي ألغيت عام ١٩٩٧ وحلت بدلاً عنها الشركة العامة لموانئ العراق التي تدير الموانئ العراقية حالياً^(١)، وقد تعطل دور هذه الموانئ بشكل كامل خلال فترة الحرب العراقية الإيرانية وبشكل جزئي خلال فترة الحصار الاقتصادي على العراق في تسعينيات القرن الماضي ليعود للتطور بعد عام ٢٠٠٣ على أثر انتهاء العراق سياسة الانفتاح الاقتصادي مع زيادة تعاملات العراق التجارية ولاسيما الاستيرادات لتوفير مستلزمات تطوير القطاعات الاقتصادية الأخرى وتوفير متطلبات السوق المحلية نتيجة تدمير البنى الإنتاجية في العراق بأكملها تقريباً.

٢. ميناء أم قصر

بدأ العمل بإنشاء ميناء أم قصر عام ١٩٦١ ليكتمل عام ١٩٦٥ وقد ياشر نشاطه عام ١٩٦٧ بثلاث أرصفة تجارية فقط طول الرصيف الواحد منها ١٨٣ م فضلاً عن مكان مخصص لرسو الخنايب بطول ٩١,٥ م أي بواجهة كلية بطول ٦٤٠ م وبغاطس

٩٠٧٥ م وقد تم إنشاء ٣ مخازن قياساتها ١٢٥٠ x ٣٣ م، و ٣ سقائف بقياس ١٣٣ x ٣٣ م، وساحات مبلطة أيضاً، حول بعد ذلك الرصيف رقم ٣ ليصبح متخصص بتصدير الكبريت ويقع في النهاية الجنوبية لخور الزبير على اللسان البحري قبل أن يلتقي بحسور عبد الله على دائرة ٣٠.١.٤٠° شمالاً وقوس طول ٤٧.٥٧.٢١° شرقاً ويبعد ٦٦ كم جنوب مدينة البصرة كما يبعد بحراً ٦٥ كم عن باخرة الإدلاء أو المرشدين البحرين الراسية في النهاية الشمالية للخليج العربي^(١٥)، وقد تم اختيار مكان الميناء لعدة عوامل عدة منها ارتفاع موقع الميناء مما يجعله بمأمن من الفيضانات وصلابة أراضيه مما يسمح بإنشاء الأرصفة والمنشآت الأخرى التابعة للميناء فضلاً عن سهولة ربطه بشبكة من خطوط النقل البرية وسهولة أعمال الحفر في الممر الملاحي لقلة الترسبات فيها مع قرب الموقع من الخليج حيث يبلغ طول الممر الملاحي فقط ٦٥ كم أي إن السفن تستغرق ٦ ساعات فقط للوصول إليه من الخليج العربي^(١٦)، وفي عام ١٩٧٠ تم إنشاء رصيف للمحاربات بقياس ٣٥ x ٢٥٠ م، وجهاز برافعة جسرية حمولة ٤٠ طن وتم إنشاء ١٠ أرصفة كونكريتية تجارية أخرى بعد ذلك وقد جهزت بالرافعات ووسائل المناولة الأخرى وقد وصل عدد الأرصفة عام ١٩٧٨ إلى ١٨ رصيف وفي عام ١٩٧٩ بوشر بإنشاء ثلاثة أرصفة تجارية أخرى لكن بدء الحروب عطل ذلك ومن ثم تم استكمالها في عام ١٩٨٩ ليصبح ميناء أم قصر مكون من ٢٢ رصيف مقسمة على قسمين الأرصفة الجنوبية أو ما يعرف بالقدمية وهي الأرصفة من رقم ١ إلى ١١ والأرصفة الشمالية أو ما يعرف بالحديثة أو الأرصفة العشرة من رقم ١٢ إلى ٢٢ وتبلغ الواحفة الكلية له حالياً ٤٠٤١ م ويبلغ عمق الغاطس فيه حوالي ١٢ م ويمكنه استقبال ٢١ سفينة في آن واحد وقد تم إنشاء سقيفة أو مخزن أو مساحة للمخزن في كل رصيف إذ توجد في الميناء ٨ محسارن في الأرصفة القديمة بطاقة ٧٧،٢ ألف طن و ١٨ مخزناً في الأرصفة الحديثة بطاقة ١٧٥ ألف طن لمختلف الحمولات وتبلغ طاقته الميناء الحالية السنوية ٧٥٠٠ ألف طن سنوياً وهو مجهز بالرافعات الكهربائية الحديثة وأدوات المناولة الأخرى لغرض تقريب الحمولات

المختلفة^(١٧) ويذكر أن الميناء توقف عن مزاوله نشاطه كئياً خلال مدة الحرب العراقية الإيرانية ليعاود نشاطه بشكل جزئي خلال مدة الحصار الاقتصادي وبشكل كلي بعد ذلك تدريجياً.

تؤثر على الميناء شأنه شأن بقية الموانئ جملة من العوامل أهمها العوامل الطبيعية المتمثلة في الموقع الجغرافي آذ يقع بالقرب من عدد من الدول تربطها مع العراق علاقات اقتصادية وتجارية كبيرة فضلاً عن كونه يقع بالقرب من سوق محلية وإقليمية واسعة وقربه من منابع النفط في جنوب العراق ومن جهة أخرى فإن هذا الموقع الجغرافي يقع بعيداً عن خطوط الملاحة الدولية وفي منطقة غير مستقرة سياسياً وأمنياً إذ جرت فيها ثلاثة حروب فضلاً عن النزاعات السياسية الإقليمية فيما أثرت جيولوجية الميناء أثراً سبباً على نشاط الميناء ومن أهمها قلة الغاطس على سبيل المثال وفيما يتعلق بالعوامل المناخية فقد اشر ارتفاع درجات الحرارة والرطوبة سلباً على نشاط الميناء ولاسيما في فصل الصيف أما ما يخص العوامل البشرية فإن توافر بين أساسية وخدمية من جهة وتطور نشاط الاقتصاد العراقي بعد عام ٢٠٠٣ اثر بشكل إيجابي على نشاط الميناء، والجدول رقم (١) — يوضح خصائص ميناء أم قصر آذ يوضح أن اغلب أرصفة الميناء تخصص بمناولة البضائع العامة فضلاً عن رصيف واحد لمناولة الحاويات شيد قهاية سبعينيات القرن الماضي وقد تم تحويل رصيفين من أرصفة الميناء في الوقت الحالي من البضائع العامة إلى الحاويات ورصيف واحد للحبوب ورصيف للمسافرين كما إن هذه الأرصفة تتباين من حيث المواصفات تبعاً لنوع النشاط الاقتصادي الذي تخصص به فطاقة أرصفة مناولة البضائع العامة تبلغ ٢٥٠ ألف طن في السنة فيما تبلغ طاقة أرصفة الحاويات ٥٠٠ ألف طن في السنة وأما رصيف الحبوب رقم ١٠ فتبلغ طاقته ٢٠٠٠ ألف طن في السنة ويشير الجدول إلى أن كل أرصفة الميناء تعمل بأقل من الطاقة المحددة لدى منظمة الإيبيكاد التابعة للأمم المتحدة كما تتباين كذلك قياسات الأرصفة بالطول والعرض التي لا تلائم مختلف أنواع السفن وبخاصة الحديثة التي تبلغ أطوالها أكثر من ٢٠٠ م ويشير الجدول إلى

قصور الغاطس في اغلب أرصفة الميناء عن تلبية متطلبات السفن الحديثة إذ يتراوح الغاطس ما بين ٦ إلى ١١ متر مع ملاحظة تغير هذا الغاطس بشكل مستمر بسبب الترسبات وأعمال الحفر كما بين الجدول أن بعض أرصفة الميناء تستخدم حالياً لأغراض أخرى لا تمت بصلة إلى تخصص هذه الأرصفة مثل الأرصفة رقم ٢ و ١٢ و ١٣ فإلها للبضائع العامة لكنها تستخدم حالياً لتفريغ الخنطة الفل كما يشير الجدول إلى أن بعض الأرصفة خصصت لوزارات معينة مثل رصيف رقم ١٠ التابع لوزارة التجارة، أما فيما يخص كفاءة الميناء فالجدول رقم (٢) يوضح أن عدد الوحدات البحرية الواصلة إلى الميناء في ازدياد، مع الإشارة أن هذه الأعداد تشمل السفن والجنائب، فضلاً عن كمية الحمولات الواصلة إليه ويوضح الجدول أيضاً ارتفاع كفاءة الميناء قياساً بطاقته التصميمية بشكل عام عدا المدة من عام ٢٠٠٣ إلى عام ٢٠٠٥ نتيجة للحرب الأخيرة وما أسفرت عنه من عدم استقرار اميني بشكل خاص كما يوضح الجدول إن المياه تجاوز الطاقة التصميمية خلال عامي ٢٠٠٦ و ٢٠٠٩ بسبب استخدام بعض الأرصفة استخدمات أخرى مثل رصيف رقم ٢ و ١٢ و ١٣ لتفريغ الخنطة الفل مما رفع من إنتاجية الأرصفة أكثر من طاقتها التصميمية كونها مصممة لمناولة البضائع العامة، ومن الجدول رقم (٣) يتبين لنا طاقة التخزين في ميناء أم قصر إذ يشير إلى وجود ٢٦ مخزن أو سقيفة تعمل بكفاءة بلغت ٨٩,٨% فيما بلغ عدد الساحات المبلطة في الميناء ١٨ ساحة علماً أن ليس كل الحمولات تخزن ضمن هذه المخازن إذ يتم تحميل بعضها بشكل مباشر إلى وسائط النقل البرية لتوفير اسياحية وللحد من الاكتظاظ مع مراعاة عدم صلاحية بعض هذه المخازن للحزن، فيما بين الجدول رقم (٤) أعداد بواخر المسافرين الواصلة للميناء للمدة ٢٠٠٧ - ٢٠٠٩ فضلاً عن أعداد المسافرين الوافدين والمغادرين، نستخلص مما مر أن الميناء يعمل بكفاءة عالية نسبياً بشكل عام قياساً بطاقته التصميمية لكنها اقل من مستوى الكفاءة الذي حددته الأمم المتحدة وهو بحاجة للتطوير لمواجهة التزايد في متطلبات النقل البحري في العراق نتيجة الانفتاح الاقتصادي وإعادة أعمار الاقتصاد

٣. مشاكل ومعوقات عمل ميناء أم قصر^(١٨)

١. قِدم التشريعات القانونية التي تحكم نشاط الموانئ في العراق بشكل عام وعدم مواكبتها للتطورات في التشريعات البحرية الدولية.
٢. تردي الأعماق وقلة الغاطس في واجهات الأرصفة وعبر القناة الملاحية المؤدية للميناء فضلا عن وجود غوارق وعوائق تعيق حركة السفن ولاسيما سفن الحاويات والسفن الحديثة في حرجها ودخولها مع استخدام علامات دلالة قديمة نسبيا وضعف أعمال الصيانة لها وتحرك بعضها من مكانه.
٣. ضعف الطاقة التصميمية للأرصفة وعدم مواكبتها لمواصفات السفن الحديثة من حيث الأطوال والأعماق والأوزان مع نقص معدات مناولة البضائع وتقادم الموجود منها حالياً وكثرة العطلات والتوقفات أثناء الاستخدام.
٤. اعتماد الميناء على الكثافة العمالية مع ضعف في كفاءات هذه العمالة ونقص التخصصات الأكاديمية فيها وارتفاع أعمار الغالبية منها فضلا عن ضعف مناهج التدريب والتطوير التي تنفذها إدارة الميناء وعدم الاهتمام جدياً برفع مستوى أداء العاملين.
٥. عدم مراعاة الأسس العلمية والكفاءة في اختيار من يشغل المناصب الإدارية أو في اختيار أعضاء اللجان التخصصية.
٦. قيام بعض العاملين باستغلال مناصبهم لتحقيق النفع الشخصي غير الشرعي.
٧. عدم استخدام الأنظمة الإلكترونية والحواسيب في إنجاز المعاملات ووسائل الاتصال الإلكترونية الحديثة في المراسلات الإدارية مما يؤدي إلى التأخير في

إنجاز معاملات وانتشار الزوتين والتعاملات الإدارية التقليدية المنتشرة ولاسيما فيما يتعلق بإجراءات الكمارك وسداد التبعات المالية المترتبة على الضرائب والمخترتات التي تتأخر في اخذ العينات للفحص والتأخر في الحصول على النتائج من بغداد من جهة وضعف الاتصال بين إدارة الميناء والكمارك والمخترتات والمصارف من جهة أخرى.

٨. خضوع الميناء لانقطاع التيار الكهربائي وشموله ببرمجة القطع.
٩. الضعف في مستوى الخدمات والأنشطة المساعدة ولاسيما إصلاح وصيانة السفن واقتصارها على تغذية السفن وبشكل محدود بسبب تخلف محطات التغذية.

١٠. ضعف الدعم المالي الحكومي للميناء ومحدودية التخصيصات اللازمة للتطوير والتأهيل.

١١. المنافسة القوية من الموانئ الأخرى ولاسيما من الدول المجاورة في طبيعة ونوعية الخدمات التي تقدمها فضلاً عن أسعار تلك الخدمات.

٤. أهمية الإصلاحات الاقتصادية لميناء أم قصر

بالنظر في المشاكل والمعوقات التي تواجه نشاط ميناء أم قصر من جهة ونظراً للمنافسة من الموانئ المجاورة ذات المواصفات التكنولوجية الأعلى من جهة أخرى فضلاً عن محدودية الطاقة التصميمية للميناء والتوقع بزيادة تعاملات العراق الخارجية ولاسيما الاستيرادات بسبب انتهاج سياسات الانفتاح الاقتصادي بعد عام ٢٠٠٣ وإعادة أعمار البنى الأساسية للدولة وما يتطلب ذلك من توفير المستلزمات اللازمة لهذا الغرض فضلاً عن توفير احتياجات السوق المحلية لاسيما مع تعطل المياكل الإنتاجية للعراق نتيجة للسياسات الاقتصادية السابقة والحروب التي حاضها العراق أصبح لزاماً على القائمين في إدارة الميناء التوجه نحو إجراء إصلاحات اقتصادية تهدف إلى رفع كفاءة الميناء، تشمل أساساً بإعداد دراسات وخطط استراتيجية لهذا الغرض فضلاً عن رفع طاقة الميناء

التصميمية عن طريق بناء أرصفة جديدة، وهذا المقترح مقدم من الشركة العامة لموانئ العراق، كذلك يتعين تأهيل الأرصفة الحالية وزيادة الأرصفة المتخصصة ولاسيما أرصفة الحاويات مع إزالة العوائق والخوارق عبر القناة الملاحية المؤدية للميناء وتعميقها وتأنيثها فضلاً عن واجهات الأرصفة بما يتناسب مع متطلبات السفن الحديثة ولاسيما سفن الحاويات ويجب العمل على تطوير وتحديث وسائل المناولة ومواكبة أحدث التطورات الحديثة في هذا الشأن وإدخال الأنظمة الحديثة والإلكترونية في مجال الإدارة والتشغيل فضلاً عن إعادة النظر في القوى العاملة وإعداد دراسات وخطط لتطويرها وتأهيلها بما يتناسب مع متطلبات أنشطة الميناء من جهة أخرى ويجب إعادة النظر في مستوى الخدمات التي يقدمها الميناء ودراسة أسعارها بما يضمن الربحية والمنافسة للموانئ الأخرى المجاورة كما يجب إشراك القطاع الخاص بشكل أكبر في مجال تشغيل الميناء أو تقديم الخدمات فيه بهدف زيادة طاقة وكفاءة الميناء وتحسين أداؤه وجعله ميناء رئيسياً بدلاً من ثانوي يتعامل مع موانئ رئيسة أخرى مثل ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة فميناء أم قصر هو من أهم موانئ العراق وعن طريقه تتم أغلب تعاملات العراق الخارجية البحرية.

الاستنتاجات والتوصيات

يمكن أن نستنتج من الدراسة النقاط الآتية:

١. يعد ميناء أم قصر من موانئ الجيل الأول التي تعتمد على استخدام الأساليب التقليدية والكثافة العمالية في الخدمات التي يقدمها التي تمثل أساساً في الأنشطة التجارية ولا سيما الاستيراد.
٢. يتمتع ميناء أم قصر بموقع جغرافي متميز قياساً للموانئ العراقية الذي يؤهله أن يكون أحد أهم موانئ المنطقة لقربه من الخليج العربي فضلاً عن طرق المواصلات البرية في ظهور الميناء مع القرب من السوق المحلية والإقليمية الواسعة

كما يمكن أن يفعل الميناء دور العراق باعتباره حلقة الوصل الخافضة الرئيسية بين أوروبا وآسيا.

٣. تؤثر على الميناء حملة من العوامل الطبيعية والبشرية بشكل إيجابي أو سلبي حسب طبيعة كل عامل.

٤. يتميز ميناء أم قصر بضعف الطاقات التصميمية فضلاً عن ضعف الطاقات الإنتاجية عن النسب التي حددتها الأمم المتحدة.

٥. يعاني الميناء مجموعة من المشاكل والمعوقات الفنية والإدارية التي تعيق نشاطه.

٦. ضعف الأنشطة المساعدة والخدمات المساندة التي يقدمها الميناء ولاسيما نشاط صيانة وإصلاح السفن.

٧. تردي الغاطس عبر القناة الملاحية المؤدية للميناء وفي واجهات الأرصفة مع كثرة الغوارق والعوائق فضلاً عن استخدام علامات دلالة قديمة قد تحرك بعضها من مكانه المخصص له.

٨. يواجه الميناء منافسة قوية من موانئ الدول المجاورة فيما يخص نوعية الخدمات التي تقدمها وأسعار تلك الخدمات.

٩. يواجه الميناء مشكلة الثنائية الاقتصادية ما بين منشآت الميناء التقليدية ذات الكثافة العمالية ووسائل ومعدات السفن الحديثة ذات الكثافة الرأسمالية.

أما أهم التوصيات فيمكن إدراجها في الآتي:

١. محاولة الاستفادة من الآثار الإيجابية للعوامل المؤثرة على نشاط الميناء ولاسيما البشرية فيها عن طريق تطوير منطقة ظهر الميناء اقتصادياً وربطها به بأحدث وسائل النقل.

٢. تطوير ورفع قدرات الميناء وطاقته الإنتاجية عن طريق صيانة وتأهيل الأرصفة الحالية وجعلها تتناسب مع متطلبات النقل البحري الحديث مع التأكيد على زيادة الأرصفة المتخصصة ولاسيما أرصفة الحاويات فضلاً عن بناء أرصفة

جديدة متطورة ومزودة بأحدث وسائل المناولة الحديثة وزيادة كفاءة وسائل المناولة الموجودة حالياً عن طريق تطويرها وزيادة عدد الرافعات الجسرية وتأهيل المحازن الخالية.

٣. العمل على زيادة الغاطس في واجه الأرصفة وعبق القناة الملاحية المؤدية للميناء وإزالة العوارق والعوائق بما يتناسب مع متطلبات سفن النقل الحديثة.

٤. العمل على معالجة المشاكل التي تعيق نشاط المياه ولأسبابها الإدارية والقنية منها وإيجاد الحلول المناسبة لها.

٥. فتح المجال للقطاع الخاص للمساهمة في تشغيل بعض أنشطة الميناء وتقديم الخدمات المساندة لنشاطه.

٦. الاستعانة ببحرث الشركات العالمية في مجال إدارة وتشغيل المياه بشكل مباشر أو غير مباشر عن طريق إعداد الدراسات والخطط لهذا الغرض.

٧. إعداد الخطط لتدريب وتأهيل القوى العاملة في الميناء بما يتناسب مع متطلبات أنشطة المياه.

جدول رقم (١) خصائص أرصفة ميناء أم قصر عام ٢٠١٠

رقم الرصيف	قياسات الرصيف	اختصاص الرصيف	الغاطس	طاقة الرصيف الف طن / سنة	طاقته بالنسبة إلى الانتكاد	الملاحظات
١	٢٥ * ٢٠٠	بضائع عامة	١١	٢٥٠	٧١.٤	قاعدة عسكرية حالياً
٢	٢٥ * ٢٠٠	بضائع عامة	١١	٢٥٠	٧١.٤	لتصريح الخطة حالياً
٣	٢٥ * ٢٠٠	بضائع عامة	٩	٢٥٠	٧١.٤	
٤	٢٥ * ٢٠٠	بضائع عامة	٩	٢٥٠	٧١.٤	
٥	٢٥ * ٢٥٠	حاويات	٩	٥٠٠	٦٦.٦	
٦	٢٥ * ١٨٥	بضائع عامة	٨	٢٥٠	٧١.٤	

	٧١.٤	٢٥٠	٦	بضائع عامة	٢٥*١٨٥	٧
	٧١.٤	٢٥٠	٨	بضائع عامة	٢٥*١٨٥	٨
تفريغ الإست حاليا	٧١.٤	٢٥٠	٦	بضائع عامة	٢٥*١٦٨	٩
سايو تابع وزارة التجارة حاليا		٢٠٠٠	١١	حبوب	٣٠*٢٨٥	١٠
	٦٦.٦	٥٠٠	٩	سكر و روت	٢٥*٢٠٠	١١
تفريغ الخطه حاليا	٧١.٤	٢٥٠	٨	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	١٢
تفريغ الخطه حاليا	٧١.٤	٢٥٠	٨	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	١٣
	٧١.٤	٢٥٠	١٠	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	١٤
	٧١.٤	٢٥٠	١٠	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	١٥
	٧١.٤	٢٥٠	١٠	بضائع عامة	٢٥*٢٥٠	١٦
	٧١.٤	٢٥٠	١٠	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	١٧
		٢٥٠	٨	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	١٨
	٧١.٤	٢٥٠	١٠	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	١٩
	٧١.٤	٥٠٠	١٠	حاويات	٢٥*٢٠٠	٢٠
للمسافرين حاليا	٦٦.٦	٢٥٠	١٠	بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	٢١
		٣٥٠		بضائع عامة	٢٥*٢٠٠	٢٢

المصدر وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات

القسم، بيانات غير منشورة

جدول رقم (٢) عدد الوحدات البحرية وكمية الحمولات الواصلة لميناء أم قصر

السنوات	عدد الوحدات البحرية الواصلة لميناء أم قصر عدا يواخر المسافرين	كمية الحمولات الواصلة لميناء أم قصر، طن	كفاءة الميناء *
٢٠٠١	٥٣٣	٧٠٠١٠٤٣	٩٣,٣
٢٠٠٢	٥١٢	٦٠٨٣١٢٩	٨١,١
٢٠٠٣	٦١٤	٢٠٧١٢٤٠	٢٧,٦
٢٠٠٤	٧٤٢	١٧٦٣٢٢٨	٢٣,٥
٢٠٠٥	٧٦٣	٤٣٦١٩٦٥	٥٨,١
٢٠٠٦	٨٩١	٧٧٢٠٣٤٠	١٠٢,٩
٢٠٠٧	٨٧٦	٥٩٨٦٩٤١	٧٩,٨
٢٠٠٨	٨٨٨	٧٤١٨٢١٥	٩٨,٩
٢٠٠٩	١١٤٠	٧٦١٣٨٦١	١٠١,٥

المصدر وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم.

بيانات غير منشورة * كفاءة الميناء = الطاقة الفعلية / الطاقة التصميمية * ١٠٠

جدول رقم (٣) الطاقة التخزينية لميناء أم قصر

عدد المخازن	الطاقة التصميمية للمخازن ألف طن	الطاقة الفعلية للمخازن ألف طن	عدد الساعات الميطة
٢٦	٢٧٤٠,٢	٢٢٢	١٨

المصدر وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم.

بيانات غير منشورة

جدول رقم (٤) حركة المسافرين في ميناء أم قصر ٢٠٠٧ - ٢٠٠٩

السنة	عدد اليواخر	عدد المسافرين المغادرين	عدد المسافرين الوافدين
٢٠٠٧	١٥٦	٦٦٩٧	٧٦٤٤
٢٠٠٨	١١٧	٦٤٨٥	٨٧٢٤
٢٠٠٩	١٠٩	٤٢٢٤	٥٨٦٠

المصدر وزارة النقل والمواصلات: الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، سجلات القسم، بيانات غير منشورة

المصادر والهوامش

١. احمد صدام، كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ التجارية السعودية في مواكبتها لتطورات النقل البحري مع إمتارة إلى ميناء أم قصر العراقي: رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة البصرة - كلية الإدارة والاقتصاد - قسم الاقتصاد، ص ٤.
- المرادف هو الجزء المتأخر من الماء والحصى بطريقة طبيعية أو صناعية.
- التنشيف ويقصد به عملية توظيف البضائع داخل السفينة أو في المحازن.
- المسافة وهي عملية نقل البضائع من سفينة إلى أخرى بصورة مباشرة تم بالبحر أو بالهبات: أو تعريض البضاعة لفترة قصيرة نسبياً ومن ثم نقلها لميناء آخر بواسطة سفينة أخرى.
٢. محمد صابر علي الموسوي، اقتصاديات الموانئ العراقية دراسة بصرية تطبيقية، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة بغداد - كلية الإدارة والاقتصاد - قسم الاقتصاد، ١٩٨٦، ص ٤٣.
٣. وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط والمتابعة، التقرير السنوي لبرز النشاطات المتحققة عام ٢٠٠٩، ص ٢.
٤. بان علي حسين المشهدي، واقع أداء صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق بدراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة البصرة - كلية الإدارة والاقتصاد - قسم الاقتصاد، ٢٠٠٩، ص ١٠ - ١١.
٥. احمد صدام، مصدر سابق، ص ٤ - ٥.
٦. علي حسين حميس حسن العتري، تطور النقل البحري لموانئ العراق ١٩٥٠ - ٢٠٠٠، دراسة في جغرافية النقل، - جامعة البصرة - كلية الآداب - قسم الجغرافية، ٢٠٠٤، ص ٥٥.
٧. المصدر نفسه، ص ٨٤.
٨. حميد جاسم حميد وأحرود، الاقتصاد الصناعي، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي - جامعة البصرة - كلية الإدارة والاقتصاد، ١٩٧٩، ص ٢٦٠ - ٢٦١.
٩. ماهر مصطفى عبد الحميد العمري، نموذج مقترح لتطوير النقل البحري في العراق، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى جامعة البصرة - كلية الإدارة والاقتصاد - قسم الاقتصاد،

١٩٩٦، ص ١١٧.

١٠. علي حسين حميس حسن العتري، مصدر سابق، ص ١٤١.
١١. علي حسين حميس حسن العتري، مصدر سابق، ص ١٦٠.
١٢. مناهل مصطفي عبد الحميد العمري، مصدر سابق، ص ١٢١ - ص ١٢٢.
١٣. علي حسين حميس حسن العتري، مصدر سابق، ص ١٤.
١٤. المصدر نفسه، ص ٣١ - ص ٣٨.
١٥. محمد صابر عبي اللوسوي، مصدر سابق، ص ١٢٢ - ١٣٣.
١٦. احمد صلاح، مصدر سابق، ص ٨٥.
١٧. احمد عني احمد كراشد، صياغة نموذج محاكاة على حاسوب واستخدامه لتحسين أداء عمليات التفريغ في موانئ العراق - دراسة حالة في ميناء نه قصر، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى جامعة البصرة - كلية الإدارة والاقتصاد قسم الاقتصاد، ٢٠٠٦، ص ١١٧.
١٨. وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة لموانئ العراق، قسم البحوث والدراسات، استراتيجية عمل الموانئ لتطوير دور المنافسة، ٢٠٠٧، ص ١٥ - ١٨.