تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير

جعفر عبد الأمير الحسيني* أ.د.هاشم مرزوك الشمري*

المستخلص

تمثل موانئ العراق البوابة الوحيدة التي يطل عبرها على العالم بعدّها المنفذ المباشر لتجارته الخارجية مع السوق العالمية ، وينضوي هذا المعنى على الكثير من الانعكاسات والتداعيات التي تمتد تأثيراتها لتشمل جميع قطاعات الاقتصاد العراقي والتي تسهم بشكل مباشر أو غير مباشر في رسم ملامحها الآنية والمستقبلية.

من هنا نشأت أهمية دراسة تأثيرات إنشاء ميناء مبارك الكويتي على مشروع ميناء الفاو الكبير بعدّ الأخير شرط ضروري لقيام موانئ العراق بدورها الطبيعي في استعادة العراق لموقعه الريادي على خارطة التجارة الدولية وتعزيز استقلاله الاقتصادي . وقد قامت هذه الدراسة على فرضية مفادها أن إنشاء ميناء مبارك في موقعه الحالي سيتسبب في إجهاض مشروع ميناء الفاو الكبير ، مما سيعدّ بمثابة غلق المنفذ البحري الوحيد للعراق ، وبالتالي فإن ذلك سيترك تأثيرات سلبية كبيرة ومستدامة على الاقتصاد العراقي.

Abstract

Iraqi ports represent the only gate to the international shipping lanes through which most of the country's export and import flow. These ports play a crucial role in the country's economy and have a direct impact on the current and future economic development plans. The Iraqi plans for rebuilding its economy and oil industry, after years of destruction and neglect, constitute building "Al Faw" grand port as an essential facility to accomplish the main goal of retaining its leading role in the international economic map.

This study is conducted in the light of the construction of the Kuwaiti "Mubarak" port to evaluate the impact on the Iraqi ports and the capability of accessing waterlines. The study assumes that there will be devastating effect by the construction of "Mubarak" port on the "Al Faw" grand port , Thus the negative effects this will have significant and sustainable in the Iraqi economy.

المقدمة

شهد العالم في العقود الثلاثة الأخيرة تنامي مفاهيم العولمة واحتدام المنافسة التجارية العالمية، فاستحدثت أنظمة الانتاج المتكاملة التي تعتمد سلسلة التوريد والإمداد (Logistics) والتي تطلبت توافقاً وتناغماً بين أطراف تلك السلسلة ، فبرز النقل باعتباره قلب المنظومة اللوجستية، وكان لظهور ثورة المعلومات والاتصالات ونظامي التحوية والنقل متعدد الوسائط دوراً في وصل وإحكام الحلقات المكونة لتلك المنظومة اللوجستية . وفي ظل هذا الواقع 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 بما يحاكي متطلبات الأجيال الجديدة من السفن ، فقد أصبحت السرعة والدقة وخفض التكاليف هدفا للأجيال الجديدة من الموانئ ، وعلى أساسها تقوم

*عضو هيئة تدريس/جامعة كربلاء/كلية الادارة والاقتصاد

المنافسة فيما بينها ، وكان تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير أحد أهم الوسائل لتحقيق ذلك الهدف ، فقد وفر لها ذلك إمكانية اختصار الزمن وزيادة الانتاجية.

من هنا كان الخيار الاقتصادي الاستراتيجي الوحيد لتعزيز القدرة التنافسية لموانئ العراق هو تمكينها من التعامل مع السفن العملاقة وبكفاءة ، وهو ما دفع إلى التفكير بإنشاء ميناء الفاو الكبير ، ومنذ عام ١٩٨٦ ، تحقيقاً لهذا الغرض ، ألا أن الظروف الاستثنائية للعراق حالت دون تنفيذ ذلك المشروع ولحد تأريخ إعداد هذا البحث.

لكن التطور الهام الذي طرأ على هذا الموضوع هو شروع الكويت بإنشاء ميناء مبارك في جزيرة بوبيان على قناة خور عبد الله – الممر الملاحي الوحيد لميناء الفاو الكبير المزمع إنشاءه – وهو ما يهدد بقطع الطريق أمام السفن – سيما الكبيرة منها – للوصل إليه ، وبالتالي إجهاض ذلك المشروع ، أو أي مشروع مماثل مستقبلاً.

وقد جاء هذا البحث لدراسة التأثيرات التي يمكن أن يتركها إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير.

المشكلة :

في ظل الواقع الجديد للنقل البحري يعتبر تمكين موانئ العراق من التعامل مع السفن الكبيرة وبكفاءة الخيار الاقتصادي الوحيد لتعزيز قدرتها التنافسية ، ويمكن أن يتم ذلك عبر تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير ، وتعتبر صلاحية وحرية استخدام الممرات الملاحية في قناة خور عبد الله المؤدية إليه شرط ضروري لنجاح هذا المشروع وتحقيق الأهداف المرجوة من إنشاءه.

الفرضية :

إن إنشاء ميناء مبارك الكويتي في موقعه الحالي على قناة خور عبد الله سيعيق أو يحول دون وصول السفن الكبيرة إلى ميناء الفاو الكبير المزمع إنشاءه ، مما سيتسبب في إجهاضه . وسيكون ذلك بمثابة غلق للمنفذ البحري الوحيد للعراق.

الهدف :

يهدف البحث إلى الكشف عن تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير في حال إعاقته للسفن الكبيرة من المرور في خور عبد الله للوصول إليه ، وذلك من خلال بيان دور هذا النوع من السفن في تحديد قدرة الميناء التنافسية عبر رفع إنتاجيته وخفض تكاليفه.

المنهجية :

اعتمدت الدراسة المنهج التحليلي في إثبات الفرضية عبر استخدام إسلوبي الاستقراء والاستنباط ، وذلك من خلال تحليل البيانات والجداول الاقتصادية واستقراء الاتجاهات العامة لتطورها ، كما تم استخدام الأشكال والرسوم البيانية لدعم وتوضيح التحليل متى لزم ذلك.

الهيكلية :

لغرض تحقيق هدف البحث والتحقق من صحة الفرضية من عدمها فقد تم تقسيمه إلى الفقرات التالية : -
أولاً : أبرز ملامح نمط النقل البحري الحديث.
ثانياً : تأثيرات حجم السفن على الإنتاجية والتكاليف.
ثالثاً : ميناء مبارك وميناء الفاو الكبير.
رابعاً : التأثيرات المحتملة لميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير.

أولاً : أبرز ملامح نمـط النقل البحري الحديث.

شهد نمط النقل البحري خلال العقود الأخيرة تطورات هامة ومتسارعة ، والتي قد جاءت نتيجة استثمار الطفرات العلمية والتكنولوجية والمعلوماتية المتحققة أبان تلك العقود في صناعة وتشغيل السفن والموانئ من ناحية ، واستجابة لمتطلبات عصر العولمة والانفتاح الاقتصادي والتجاري العالمي وظهور مفهوم (عولمة الإنتاج Internationalization Production) ، من ناحية أخرى . ولعل من أبرز هذه التطورات ما يأتي : -

- **ظهور نظام التحوية . *System Containerization***

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. وقد أسهم ظهور نظام التحوية في خفض وقت وتكاليف النقل بدرجة كبيرة لأسباب كثيرة منها تقليل عدد مرات المناولة بالمقارنة بالبضائع السائبة ، والتقليل من نسبة التالف في البضائع المنقولة واحتمالية العبث بها مما يترتب عليه انخفاض رسوم التأمين عليها ، وكذلك سهولة نقلها عبر وسائل النقل المختلفة ، ويتيح إمكانية أكبر لاستغلال فراغات السفينة وساحات التخزين ، ويقلل من تكاليف التغليف.

- **ظهور 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 ذلك النقل بأكمله. ويعد النقل متعدد الوسائط من أحدث أساليب ونظم النقل ، فهو تكنولوجيا جديدة في هذا المجال ، مصممة لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين باستخدام وسائط نقل مختلفة ، منسقة وفق منهج ثابت ومستقر ، وبموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية .

ويعتبر 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، وتحولت 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.

وبظهور قواعد اللوجستيات خلال فترة التسعينات من القرن الماضي 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 بخدمات النقل في كافة مراحله 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.

- **انعكاسات التطورات الجديدة على الموانئ.**

لقد كان للتطورات الحاصلة في صناعة وأساليب تشغيل السفن وما رافقها من ظهور الأنظمة الجديدة للنقل انعكاسات عديدة على الموانئ ، وقد برزت من خلال أمور عدة وكما يأتي : -

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 ، بالاضافة إلى أساليب تشغيل وإدارة هذه الموانئ كي تتمكن من جذب هذه الخطوط الملاحية المؤثرة في السوق الملاحي والتي يمكن حصرها في عشرين اتحاد ملاحي شبه مسيطر على السوق العالمي لحركة النقل بالحاويات.

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 Pendulum Services)* ، 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 Transshipment** .

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.

ثانياً : تأثيرات حجم السفن على الإنتاجية والتكاليف.

ويمكن دراسة ذلك من خلال المحاور التالية : -

- **تأثير حجم السفن على تكاليفها الاستثماريـــة والتشغيليـــــة.**

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 (١). 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 (١)
الأجيال المختلفة لسفن الحاويات

الجـــيل	السعة (TEU)	الطول (متر)	العرض (متر
الأول	١٠٠٠	١٨٠	٢٦
الثاني	١٨٠٠	٢٢٥	٣٠
الثالث	٣٠٠٠	٢٩٠	٣٢.٢
APL C-10	٤٣٠٠	٢٧٥	٤٠
OOCL	٨٠٠٠	٢٨٠	٤٢.٨٠
ULCS	١٥٠٠٠	٣٨١	٦٩

المصدر : صلاح إسماعيل حسن : تسعير خدمات الموانئ البحرية ، بدون ذكر الطبعة وجهة النشر ، القاهرة ، ٠٧ ،ص١٩٤

وكان الهدف الأساس من زيادة سعة السفن هو الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير Scale Economies of ، فقد أثبتت التجارب العلمية والعملية وجود علاقة عكسية بين التكاليف وسعة السفينة . فعلى سبيل المثال أن بناء سفينة الحاويات سعة (١٢٠٠٠) حاوية TEU* من قبل شركة سامسونج وتشغيلها على خط أوروبا - الشرق الأقصى قد نجح في تحقيق وفورات في التكاليف بنسبة (١١%) ، وذلك بالمقارنة بالسفن سعة (٨٠٠٠) حاوية TEU ، وتصل هذه النسبة في الوفورات إلى (٢٣%) عند مقارنتها بالسفن سعة (٤٠٠٠) حاوية TEU. الجدول (٢) التالي يبين وفورات الحجم المتحققة لأحجام مختلفة من سفن الحاويات : -

جدول (٢)
وفورات الحجم لأحجام مختلفة من سفن الحاويات

سعة السفينة	تكاليف استثمار بناء	تكاليف الاستثمار لكل TEU	تكاليف التشغيل لكل

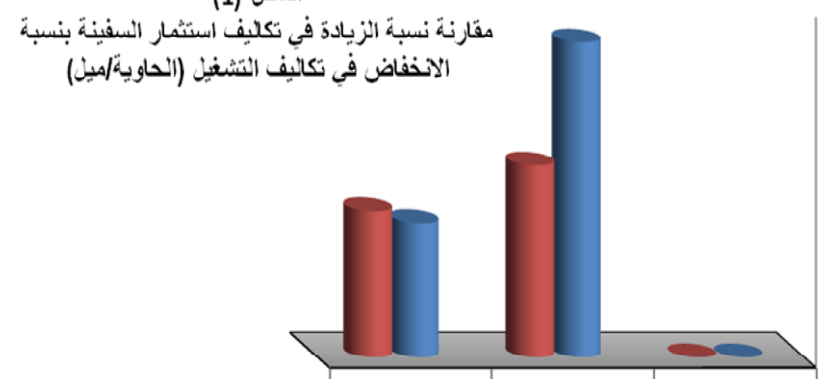
	السفينة		TEU/ميل
٢٠٠٠ TEU	(٥٥) مليون دولار	(٢٧٥٠٠) دولار	(٠.٠٦) دولار
٤٠٠٠ TEU	(٨٥) مليون دولار	(٢١٢٥٠) دولار	(٠.٠٤) دولار
٦٠٠٠ TEU	(١٠٥) مليون دولار	(١٧٥٠٠) دولار	(٠.٠٣) دولار

المصدر :
صلاح إسماعيل حسن : تسعير خدمات الموانئ البحرية ، بدون ذكر الطبعة وجهة النشر ، القاهرة ، ٢٠٠٧ ،ص١٩٨- ١٩٩.

يظهر من الجدول (٢) أن رفع تكاليف الاستثمار بنسبة (٥٤.٥%) لزيادة سعة السفينة من ٢٠٠٠ **TEU** إلى ٤٠٠٠ **TEU**، سيؤدي إلى تخفيض تكاليف تشغيل الحاوية/ميل بنسبة (٣٣.٣%) ، كذلك فإن رفع تكاليف الاستثمار بنسبة (٢٣.٥%) لزيادة سعة السفينة من ٤٠٠٠ **TEU** إلى ٦٠٠٠ **TEU**، سيؤدي إلى تخفيض تكاليف تشغيل الحاوية/ميل بنسبة (٢٥%) . أي أن نسبة الانخفاض في تكاليف التشغيل للحاوية/ميل عند زيادة السعة من ٢٠٠٠ إلى ٤٠٠٠ قد بلغت ٤٣% من نسبة الزيادة في تكاليف الاستثمار، في حين أن نسبة الانخفاض في تكاليف التشغيل للحاوية/ميل عند زيادة السعة من ٤٠٠٠ إلى ٦٠٠٠ قد بلغت ١٠٦% 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 (١) ، فهو يظهر الحالة عندما تكون كل من نسبة الزيادة في الاستثمار ونسبة الانخفاض في التكاليف تساوي (٠%) ، 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 (1)
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%

١- تأثير حجم السفن على إنتاجيـــة المينـــــاء.

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 (٣) والشكل (٢) الآتيين يوضحان إنتاجية بعض الموانئ في حالتي السفن الكبيرة والصغيرة.

الجدول (٣)
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	٢٢	٤٠	٣٠	١٢٠
خور فكان	٢٠	٣٢	٢٨	١٠٠
سنغافورة	٢٣	٤٥	٣٦	١٤٠
نافا شيفا	١٨	٣٠	٢٢	٤٠
جواهرلال نهرو	١٦	٢٤	٢٠	٣٦
كولومبو- SLPA	١٤	٢٣	١٨	٤٥

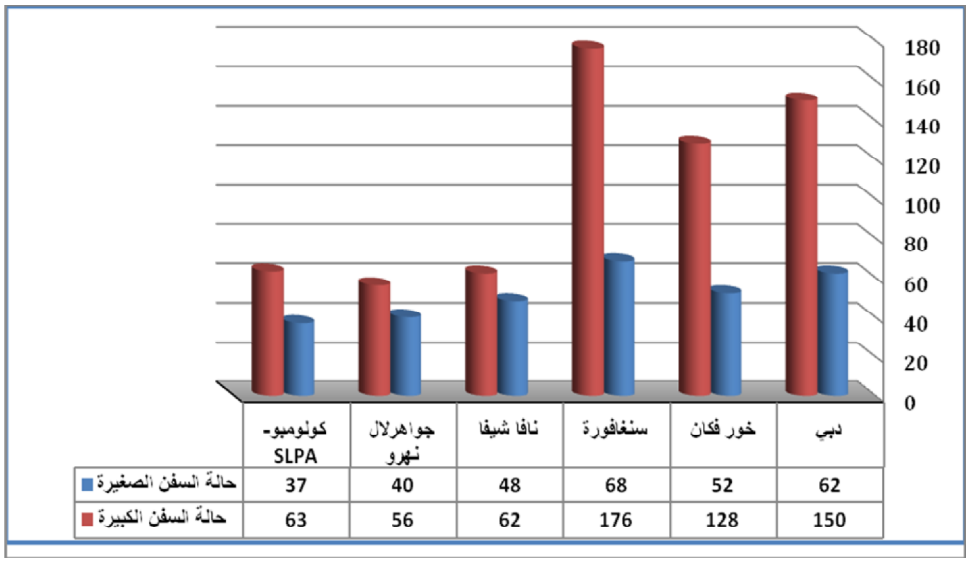
Source: Ahmed Salem Nasser AL Eraqi :An Efficiency Analysis of Seaport Using Extended Window Analysis, Malmquist Index & Simar-Wilson Approach, Thesis submitted in fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy, July 2009,P11.

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

المصدر : تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (٢).

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 (٧) أيام إلى (١٥) ساعة ، مما أدى إلى زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء ورفع من كفاءة أداءه. ففي الجدول (٣) 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 ، فمن ناحية يعود ذلك 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 (٢)
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 :
تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على المعلومات الواردة في الجدول (٣).

أما الشكل (٢) 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 ، كلما كان الفرق في إنتاجية الميناء بين حالتي السفن الصغيرة والكبيرة أكبر . وهو استنتاج منطقي ، إذ أن الموانئ المتطورة عادةً ما تستخدم رأس المال بكثافة ، كالرافعات العملاقة ، وأرصفة مهيأة ومجهزة بشكل كامل للتعامل مع السفن الكبيرة ، لذا فإنها في حالة تعاملها مع هذه السفن الكبيرة سوف تتمكن من استغلال نسبة أكبر من طاقتها 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 (١٥٩%) عنها في حالة السفن الصغيرة ، بينما هذه النسبة في ميناء دبي هي (١٤٢%) ، وتنخفض هذه النسبة بانخفاض إنتاجية الميناء ودرجة تطوره ، إذ تصل هذه النسبة إلى (٢٩%) في ميناء نافا شيفا الهندي ذو الانتاجية المنخفضة.

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.

٢- تأثير حجم السفن على تكاليف الميناء .

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 . إلا أن ذلك قد انعكس إيجابا وبدرجة كبيرة على إنتاجية الميناء ، الأمر الذي أدى إلى خفض تكاليف كل من السفينة والميناء ، وكما يظهر في الجدول (٤) ، والذي بدوره أتاح لهما خفض الأسعار ، وفي الوقت ذاته زيادة المكاسب المالية والاقتصادية ، وبالتالي فإن ذلك قد زاد من قدرتهما التنافسية في السوق.

الجدول (٤)
مقارنة التكاليف الإجمالية للسفينة وتكاليف الحاوية الواحدة في حالتي السفن المتوسطة حمولة (١١٠٠**TEU**(والكبيرة (٣٠٠٠**TEU**((القيمة بالدولار)

البلد	الميناء	سفينة سعة (١١٠٠) **TEU**		سفينة سعة (٣٠٠٠) **TEU**		الانخفاض في تكاليف الحاوية %
		إجمالي التعرفة	تعرفة الحاوية	إجمالي التعرفة	تعرفة الحاوية	
استراليا	سدني	١١٥١٤٣	**104.6755**	٢٠١٢٨٢	**67.094**	**36%**
هونغ كونغ	هونغ كونغ	١٢٩٠٢٦	**117.2964**	١٨٩٢٢١	**63.07367**	**46%**
اليابان	يوكوهاما	٢٢٦٢٢٩	**205.6627**	٢٥٢١٩٨	**84.066**	**59%**
نيوزلندا	أوكلاند	٦٩٦٣٨	**63.30727**	١٦٤٦٢٥	**54.875**	**13%**
السعودية	جدة	٥٧٨٣٩	**52.58091**	١٢٩٢٢١	**43.07367**	**19%**
سنغافورة	سنغافورة	٩٩٤١٩	**90.38091**	١٦٧٤٩٧	**55.83233**	**38%**

المصدر : تم إعداده من قبل الباحث بالاعتماد على المصدر التالي :-

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 (٤) يبين الفرق في تكاليف الحاوية الواحدة في حالتي السفن حمولة (١١٠٠) **TEU** والسفن حمولة (٣٠٠٠) **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 (٥٩%) في ميناء يوكوهاما ، و(٤٦%) في ميناء هونغ كونغ ، و (٣٨%) في ميناء سنغافورة ، و (٣٦%) في ميناء سدني ، و (١٩%) في

ميناء جدة ، و (١٣%) في ميناء أوكلاند . وذلك بالرغم من أن السفن الأقل حمولة التي أجريت المقارنة عليها والتي تبلغ (١١٠٠) **TEU** تعد من السفن متوسطة الحجم وليست الصغيرة. بمعنى أن الفرق سوف يكون أكبر فيما لو كانت المقارنة مع السفن الصغيرة.

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 . وباعتبار السفينة مشروع اقتصادي ، وكذلك الشاحنون يسعون 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. وبعبارة أخرى أن الأنظمة الحديثة للنقل والتي جمعت مراحله المختلفة في عملية واحدة متسلسلة ومتكاملة ، أدت إلى تغير اسلوب تقييم التكاليف من التركيز على التكاليف المجتزئة المباشرة إلى التكاليف بالمعنى الاقتصادي الأوسع والتي تشتمل على التكاليف المباشرة وغير المباشرة لعملية النقل – كسلسلة – وانعكاساتها على عمليتي الانتاج والتوزيع.

ويمكن إدراك ذلك عند مقارنة القدرة التنافسية للموانئ المذكورة في الجدول أعلاه بتعرفة الحاوية الواحدة فيها ، فعند النظر إلى ترتيب الموانئ الأفضل في العالم يلاحظ أن ميناء سنغافورة – على سبيل المثال - قد احتل المرتبة الأولى للسنوات ٢٠٠٦ و٢٠٠٧ و٢٠٠٨ و٢٠٠٩ ، وبلغ عدد الحاويات التي تم مناولتها في هذا الميناء عام ٢٠٠٩ نحو (٢٥٨٦٦٤٠٠) حاوية مكافئة ، كما أن ميناء هونغ كونغ احتل المرتبة الثالثة عالمياً للسنوات ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ ، وبلغ عدد الحاويات التي تم مناولتها في هذا الميناء عام ٢٠٠٩ نحو (٢٥٠٠٢٠٠٠) حاوية مكافئة ، بينما وصل عدد الحاويات التي تم مناولتها في ميناء جدة في عام ٢٠٠٩ نحو (٣٠٩١٣١٢) حاوية مكافئة ، وبهذا الحجم من المناولة فإن ميناء جدة يحتل مرتبة متأخرة جداً عالمياً . في حين يلاحظ أن تكلفة الحاوية في ميناء سنغافورة لحالتي السفن المتوسطة والكبيرة تبلغ (٩٠) دولار و (٥٦) دولار على التوالي ، وهي في ميناء هونغ كونغ (١١٧) دولار و (٦٣) دولار على التوالي ، وفي ميناء جدة (٥٣) دولار و (٤٣) دولار 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 الملحوظ في هذه التكاليف.

والنتيجة التي يمكن استخلاصها من هذا التحليل هو أن التكاليف الاستثمارية والتشغيلية للسفن تتناسب عكسياً مع حجم السفينة ، وأن إنتاجية الميناء ستكون أعلى والتكاليف المينائية للسفينة ستكون أقل في حالة السفن الكبيرة عنها في حالة السفن الأصغر حجماً . كما أن بالرغم من أهمية تعرفة الميناء كأحد العناصر المحددة لقدرة الميناء التنافسية ، إلا أنها لايمكن أن تكون حاسمة في هذا المجال ، بل أن دورها يمكن أن يكون هامشياً إذا ما قورنت بالاعتبارات الأخرى والتي تعطى مراعاتها الأولوية في الموانئ العالمية المتقدمة.

ثالثاً : ميناء مبارك وميناء الفاو الكبير.

قبل التعرض لدراسة تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على ميناء الفاو الكبير سيتم التعريف بهذين الميناءين بصورة موجزة وكالآتي : -

•ميناء مبارك الكويتي.

وهو 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 ٢٠٠٧ بعد أن فازت بعقد التنفيذ شركتي الخرافي الكويتية ، وشركة هونداي الكورية . ويخطط له أن يكون أكبر موانئ الخليج العربي يحوي (٦٠) رصيف عام ٢٠٢٣ ، على أن يتم إنجازه بأربعة مراحل ، ولأجل إلقاء الضوء على طبيعة هذا المشروع سيتم التركيز على الفقرات التالية : -

أ-جزيرة بوبيان :

وهي جزيرة غير مأهولة بالسكان ، تقع في الركن الشمالي الغربي من الخليج العربي وذلك إلى الشمال من جون الكويت* ، وجزيرة مسكان وجزيرة فيلكا ، ولا يفصلها عن البر الرئيسي إلى الغرب منها سوى ممر مائي ضيق ، هو خور الصبية . أما من الجنوب ، فيحدها خور الصبية ، الذي يفصل بينها وبين جزيرتي فيلكا ومسكان ، ويحدها من الشمال خور بوبيان ، الذي يفصل بينها وبين جزيرة وربة.

وتعد جزيرة بوبيان أكبر الجزر الكويتية وثاني أكبر جزيرة في الخليج العربي بعد جزيرة قشم الإيرانية من حيث المساحة ، إذ يبلغ طولها ٤٢ كم من الشمال إلى الجنوب ، كما يبلغ أقصى عرض لها ٢٥ كم ، وتبلغ مساحتها حوالي ٨٩٠ كم٢ ، أي أنها تمثل نحو ٥% من جملة مساحة دولة الكويت ، وترتبط بجسر حديدي مع اليابسة . ٦٠% من مساحتها عبارة عن محمية لاحتوائها على أنواع فريدة من الطيور تحظى باهتمام عالمي ، والنسبة المتبقية من تلك المساحة ٤٠% يمكن استخدامها لأغراض تجارية.

وتعود نشأة جزيرة بوبيان إلى الإرسابات* النهرية من شط العرب ، وشط البصرة ، ولا يزيد ارتفاع سطحها عن مستوى سطح البحر، عن ٤ أمتار، ويتميز بالاستواء الرتيب ، لذا يلاحظ أن ظاهرة المستنقعات منتشرة على سطح الجزيرة . كما أن مشكلة سوء الصرف الطبيعي ، وظاهرة النشع المرتبطة باقتراب مستوى الماء الباطن المالح من السطح ، جعلت تربة الجزيرة عالية الملوحة ، إذ تراوح ملوحتها بين ٧٠ ـ ١٠٠ ألف جزء في المليون ، وهي ملوحة تزيد على ضعف ملوحة مياه الخليج العربي ، الذي يعد بدوره من أشد بحار العالم ملوحة ، نظراً لوقوعه في منطقة صحراوية حارة ، إضافة إلى شبه انعزاله عن المحيطات.

وهي بهذه المواصفات لا تصلح لإقامة أي إنشاءات عليها ، إذ أن وزن السيارة – على سبيل المثال – كافٍ لجعلها تغور في تربتها الطينية . لذا فإن إقامة ميناء مبارك والإنشاءات المختلفة على هذه الجزيرة يتطلب عمليات تجفيف التربة ودفان بالرمال بعمق (٥ – ٢٠) متر بالإضافة إلى إجراءات خاصة غاية في التعقيد ، الأمر الذي استلزم إناطة تنفيذ المشروع بشركة متخصصة ذات خبرات عالية . وقد تم إنشاء جسر الستيل على الماء لربط الجزيرة بالكويت ، وهو جسر مؤقت مبني بالكامل من الحديد المترابط بطريقة هندسية فنية ويرتفع ٦ أمتار عن سطح البحر بطول كيلومتر واحد فوق خور الصبية بحيث تستخدمه شركات المقاولات العاملة في

مشروع ميناء مبارك لعبور الآليات والمعدات الى الجزيرة ، وستتم إزالته بعد الانتهاء من المشروع.

ب- مراحل إنجاز ميناء مبارك :

يخطط للميناء أن يتم تنفيذه على أربع مراحل ليصل عدد الأرصفة عند انتهاء المرحلة الأخيرة منه إلى (٦٠) رصيف ، ويتضمن المشروع خطة لجعل الممر المائي للميناء الأعمق في الخليج العربي ليصل إلى (٢٠) متراً ، في حين أن معظم الممرات الملاحية الموجودة حالياً لا تتجاوز أعماقها (١٦) متراً ، والهدف من زيادة الأعماق هو التهيئة لمرور أكبر السفن العالمية . وهنالك مشروع لربط الكويت والعراق والسعودية وإيران وتركيا بسكة حديد تصل في نهاية المطاف إلى موانئ تركيا على البحر الأبيض المتوسط .

ويمكن إيجاز أبرز الأهداف الكمية لمراحل الميناء الأربعة كالآتي - :

١- **المرحلة الأولى :**

سوف يتم تكريس هذه المرحلة في معظمها لاستكمال التصاميم والبنى التحتية ,كما يخطط لإنجاز وتشغيل **(4)**أرصفة للحاويات بطاقة **(1800000)**حاوية مكافئة سنوياً ,وتقدر الميزانية المخصصة لها بنحو **(1.25)**مليار دولار ,ومن المقرر الانتهاء منها عام **2015** وسيتم تجزئة هذه المرحلة إلى ثلاث أجزاء وكما يأتي:

*** الجزء الأول :**

وهو يشتمل على تصميم وإنشاء طريق سريع مزدوج باتجاهين بطول **(31)**كم ,وخط للسكك الحديد بنفس الطول لربط جزيرة بوبيان بالأرض الرئيسة في الكويت عبر خور الصبية من خلال جسري السيارات والسكك الحديد المخطط إنشاءهما بالإضافة للجسر الحالي ,وقد تم الشروع بهذا الجزء في سبتمبر من عام **2007.**

*** الجزء الثاني :**

ويتضمن إنشاء **(4)**أرصفة بطول **(1600)**متراً وعمق **16**متراً ,بالإضافة إلى القيام بأعمال التصاميم تتعلق بإنشاء **(16)**رصيف ,وتعميق القناة الملاحية إلى **(14.5)** متراً ,وأحواض المياه بعمق **16**متراً .

***الجزء الثالث :**

ويشتمل على أعمال تعميق المسار الملاحي في البحر وحوض الميناء لتمكين السفن الكبيرة من الوصول والرسو على أرصفة الميناء بأمان ,إضافة إلى إنشاء المباني والمرافق الخدمية الضرورية لتشغيل الميناء .

٢- **المرحلة الثانية :**

تتضمن هذه المرحلة إنشاء (12)رصيف ليبلغ العدد الاجمالي للأرصفة (16)رصيف ,كما تتضمن هذه المرحلة أعمال الدراسات وتجميع البيانات عن فحوصات تربة قاع البحر وأرض الميناء والتقييم البيئي . . .الخ .

٣- المرحلة الثالثة :

تتضمن هذه المرحلة إنشاء (8)أرصفة ليرتفع عددها الاجمالي إلى (24)رصيف , وكذلك تشتمل على تنفيذ أعمال تعميق الممر الملاحي المؤدي للسفن الجديدة وتعميق حوض الميناء ,بالإضافة إلى استكمال المباني والإنشاءات الأخرى المتعلقة بتشغيل الميناء.

٤- المرحلة الرابعة :

وهي المرحلة الأخيرة للمشروع ,وتشتمل على إنشاء (36)رصيف لتستكمل المخطط الهيكلي للميناء بوصول عدد الأرصفة إلى (60)رصيف .

ج -الدوافع الاقتصادية لإنشاء الميناء :

يرتكز نشاط الكويت التجاري على عدة موانئ تجارية ونفطية تعد من بين أفضل موانئ حوض الخليج العربي ,والتي تتمثل بموانئ الدوحة والشعيبة والكويت والأحمدي وغيرها من المراسي والمرافئ الثانوية المنتشرة على طول الساحل البحري الكويتي العميق ,والذي يمتد لأكثر من (500)كيلومتراً ,وتفوق هذه الموانئ في طاقتها الاستيعابية حاجة الكويت الآنية والمستقبلية.

لذا فإن الدوافع الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك يمكن تفسيرها بإدراك الكويت لحقيقتين هامتين ,هما :

- إدراك الكويت لعودة موقع العراق الجغرافي للصدارة في خارطة التجارة العالمية ,سيما التجارة المتنامية بين الشرق والغرب ,وذلك بعد أن شهدت أهميته تراجعاً بحفر قناة السويس عام , 1869وأن محدودية سواحل العراق البحرية تجعل من إمكانية التوسع في موانئ العراق بما يكفي بالكاد لسد حاجة العراق للتجارة الخارجية مع قدرة محدودة لنقل تجارة الترانزيت ,في حين يبقى الطلب الكامن على نقل تجارة الترانزيت عبر العراق , والذي يقدر بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية ,خارج حدود طاقة موانئ العراق الاستيعابية .وتطمح الكويت بإنشائها ميناء مبارك لاقتناص هذه الفرصة بتغطيتها لجزء هام من هذا الطلب واستغلال المنافع المصاحبة لهذه العملية في دعم تنميتها الاقتصادية .

ومن الجدير بالذكر أن سبب التراجع في الأهمية التجارية لموقع العراق الجغرافي يعود إلى تخلف أساليب ومعدات المناولة في الموانئ ,وكذلك تخلف وسائل وتسهيلات النقل البري ,الأمر الذي جعل من الخطوط التجارية البرية –كالخط التجاري عبر العراق –

خياراً غير اقتصادي .وفي ظل أساليب الانتاج والتجارة السائدة آنذاك أصبح الطريق الملاحي المتصل عبر قناة السويس هو الأجدى اقتصاديا بلا منازع .

وأما سبب استعادة موقع العراق لأهميته التجارية فقد كان بسبب ظهور نظامي التحوية ***Multimodal System Containerization*** والنقل متعدد الوسائط ***(MT (Transport*** مدعومان بثورة تكنولوجيا المعلومات ، وقد جاء ظهر هذين النظامين منسجماً مع تنامي مفاهيم العولمة واحتدام المنافسة التجارية العالمية ، ، فاستحدثت أنظمة الانتاج المتكاملة التي تعتمد سلسلة التوريد والإمداد (**Logistics**) ، وأصبح وقت وتكاليف النقل أكثر حساسية ، الأمر الذي أعاد للطرق التجارية البرية المختصرة أهميتها . وقد ساعد على الدفع بهذا الاتجاه تطور معدات وأساليب المناولة وكذلك وسائل وتسهيلات النقل البري الذي أدى إلى تقليص الوقت والتكاليف ، فلم تعد عملية تفريغ وتحميل السفن وشحنها براً بالأمر العسير.

- إدراك الكويت لما أفرزه تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير على صناعة السفن والذي أثبت نجاحه الباهر في تحقيق وفورات اقتصادية . ويمكن إجماله بأمرين : -

الأمر الأول : إن انعكاس إيجابيات الحجم الكبير للسفن بشكل مناظر له في الموانئ والمتمثلة بالارتفاع في الإنتاجية والانخفاض في التكاليف قد جعل من إمكانية التعامل مع هذا الحجم من السفن أحد أبرز محددات القدرة التنافسية للموانئ ، وقد يكون أحد الشروط الضرورية لاستمرارها في الخدمة بجدوى اقتصادية مستقبلاً في ظل النزعة الشديدة عالمياً للاستمرار بزيادة حجم السفن . لذا سارعت الكويت بتهيئة المتطلبات اللازمة للتعامل مع الواقع الجديد.

الأمر الثاني : إن التوسع المستمر في أحجام السفن اضطر الأحجام الكبيرة منها للعودة إلى إتباع الخط الملاحي المطول حول رأس الرجاء الصالح ، لنقل التجارة بين الشرق والغرب ، بسبب تجاوز أحجامها السقف المسموح به للمرور عبر قناة السويس . لذا ، وفي ضوء ذلك أصبح الخط التجاري عبر العراق خياراً اقتصادياً راجحاً لنقل تلك التجارة كبديل للملاحة حول رأس الرجاء الصالح ، وتسعى الكويت بإنشائها هذا الميناء ليكون البوابة الرئيسة لهذا الخط.

الشكل (٣)
موقع ميناء مبارك على خور عبد الله

المصدر: نواف الدقباسي ، وكالة الأنباء الكويتية (كونا)
الموقع الالكتروني http://www.akhbaar.org

لذا ، وللأسباب الواردة أعلاه يعد مشروع (ميناء مبارك) البحري من أهم وأكبر مشاريع خطة التنمية التي تقوم بها الكويت لتشكيل محور نظام نقل إقليمي في المنطقة يدعم خطط الكويت التنموية.

وسيساهم المشروع في انفتاح الكويت على العالم تجارياً واقتصادياً وتحويلها إلى مركز تجاري ومالي عالمي . وبعد انتهاء المشروع سيتم إنشاء مدينة للصناعات الخفيفة لدعم الميناء إضافة إلى بعض المباني الحكومية ، وسيتم إنشاء بحيرة صناعية ومنتجعات سياحية ، بالاضافة الى إنشاء مناطق سكنية وتجارية في المستقبل ، الشكل (٣) يبين المخطط الهيكلي لجزيرة بوبيان وموقع الميناء فيها.

والكويت بذلك تقتفي آثار مدينة دبي ، إذ أن ما شهدته دبي من ازدهار تجاري بسبب موقعها الجغرافي قد أدى الى انتظام نسق الحياة على إيقاع حركة النقل البحري ، ثم الجوي ، ومن بعده نشأت الخدمات اللوجستية في منطقة جبل علي وصولا الى استضافة المؤسسات المالية والتجارية العالمية ، وهي بذلك تسعى لخلق مصادر مستدامة للدخل ، وتقليل اعتمادها على النفط الناضب.

٢-ميناء الفاو الكبير.

بغية التعرف على ميناء الفاو الكبير والوقوف على أهميته للعراق وطبيعة الظروف التي دعت إلى التخطيط لإنشائه سيتم تناول النقاط التالية : -

أ- موانئ العراق الحالية:

يمتلك العراق حالياً أربع موانئ ، يقع اثنان منها على خور عبد الله ، وهما ميناء أم قصر بطاقة (١٠) مليون طن سنوياً ، وميناء خور الزبير بطاقة (٧.٥) مليون طن سنوياً . أما الآخران فإنهما يقعان على شط العرب ، وهما ميناء المعقل بطاقة (٢.٥) مليون طن سنوياً ، وميناء أبو فلوس بطاقة (٠.٧٥) مليون طن سنوياً . أي أن الطاقة الإجمالية لموانئ العراق الحالية تبلغ (٢٠.٧٥) مليون طن سنوياً. وبالرغم من انخفاض طاقتها الاستيعابية المتاحة فإن هذه الموانئ تعاني من مشاكل جوهرية عديدة تراكمت على مدى العقود الثلاثة الأخيرة بسبب الحروب التي شهدها العراق خلالها والتي نتج عنها دمار كبير وتوقف أعمال الصيانة والتطوير فيها ، مما أدى ذلك إلى انخفاض كفاءة أدائها وكما يظهر في الجدول (٥) التالي : -

الجدول (٥)
المؤشرات العلمية المستخدمة لتقييم عمليات التفريغ في ميناء أم قصر لعام ٢٠٠١

المؤشر	الواقع الفعلي	المعياري	التقييم
نسبة الانتظار	%٧٩	%٢٠	مرتفعة جداً
نسبة كفاءة الميناء	%١٥	%٥٠	منخفضة جداً

المصدر / 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 ، ٢٠٠٦ ، ص٢٦٨.

يظهر الجدول (٥) ارتفاع نسبة الانتظار في ميناء أم قصر وانخفاض نسبة كفاءته ، مع كونه يعتبر الميناء الأكثر حيوية في العراق ، ويتناول نحو (٦٨%) من إجمالي البضائع المتناولة في موانئ العراق . ويشير واقع موانئ العراق إلى كونها تعتبر من موانئ الجيل الأول ، في حين شهدت الموانئ العالمية تطورات متلاحقة تمخضت عن ولادة ألجيل الخامس منها.

وفي الوقت ذاته شهدت تجارة العراق الخارجية نمواً كبيراً خلال تلك المدة وذلك بسبب ازدياد عدد السكان في العراق ، وكذلك بسبب ما شهده العراق من تغيرات بعد عام ٢٠٠٣ . الجدول (٦) التالي يبين قيمة وحجم تجارة العراق الخارجية الفعلية والمتوقعة لسنوات مختارة [*]: -

الجدول (٦)
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)
٢٠٠٥	٢١ ٥٦٩	١٥ ٨٣٥	١٨.٦٩٠
٢٠١٠	٣٧ ٤٦٧	٢٠ ٣٧٣	٢٧.٦٢١
٢٠١٥	٥١ ٣٨٣	٢٦ ٣١٣	٣٥.٣٦٣
٢٠٢٠	٦٤ ٧٣٦	٣٤ ٥٥٠	٤٤.٠٦٧
٢٠٢٥	٨١ ١٧٤	٤٥ ٨٨٣	٥٥.٢٠٩
٢٠٣٠	١٠١ ٠٢٧	٦٠ ٩٤٣	٦٨.٥٨٢
٢٠٣٥	١٢٣ ٣٠٢	٧٨ ٥٦٧	٨٣.٥٠٨

Source:**Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure Transport Plan Evaluation**&
Programming , Phase 4 , (ITMP) A joint Project between Ira Government Italian
Government, FINAL , July 2005,PP 50 - 51.

يظهر من الجدول (٦) النمو المتواصل في قيمة وحجم تجارة العراق الخارجية – عدا النفطية - المتوقعة خلال السنوات المذكورة . ولدى مقارنة الطاقة الاستيعابية لموانئ العراق الحالية بحجم تجارة العراق الخارجية يلاحظ وجود فجوة متنامية وبمعدلات عالية على مدى السنوات المذكورة ، وهو ما دعا إلى ضرورة إنشاء ميناء كبير لردم تلك الفجوة.

ب - دواعي إنشاء ميناء الفاو الكبير:

تعود فكرة المشروع ، حسبما موثق في وزارة النقل ، الى عام ١٩٨٦ 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 (١٠٠) رصيف مع مدينة تستوعب (٤٠٠) 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 (٨) مليار دولار.

إلا أن الواقع التجاري والاقتصادي الحالي للعراق جعل من تنفيذ مشروع ميناء الفاو ضرورة ملحة ، وذلك لعدة أسباب ، من أبرزها : -

- أن موانئ العراق الحالية لم تعد ملائمة للتعامل مع السفن الكبيرة ، سواء من حيث خصائصها ، أو من سعة وأعماق الممرات الملاحية المؤدية إليها ، وأن تعاملها مع السفن الصغيرة سوف يرفع من تكاليفها ويقلل من إنتاجيتها ، مما يضعف من قدرتها على منافسة الموانئ المجاورة والقريبة ويجعل من إمكانية تعزيز تلك القدرة غير ممكن اقتصاديا.
- تزايد حجم تجارة العراق الخارجية بما يفوق الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية ، فضلاً عن متطلبات إعادة الاعمار والاستثمارات الأجنبية المباشرة – سيما في قطاع الطاقة - من المعدات الثقيلة والمستلزمات المستوردة ، الأمر الذي يجعلها عاجزة عن تلبية تلك الزيادات والمتطلبات.

- تزايد الطلب الكامن على الخط التجاري عبر العراق لتجارة الترانزيت ، إذ يقدر بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية.

لذا تطلب ذلك إنشاء ميناء كبير يكون مفتوح على مياه الخليج العربي ، مما يجعله أكثر قرباً للمنافذ البحرية الدولية ، وتكون الأعماق في القناة الموصلة إليه وعند الأرصفة لا تقل عن (١٧.٥) متراً كي تسمح له باستقبال السفن العملاقة التي ستؤدي إلى انخفاض كلف النقل بحدود (١٠٠) دولار لكل طن . على أن تطبق فيه كافة معايير النقل البحري ، ويكون قادر على التعامل مع السفن الكبيرة بكفاءة ، وذلك لغرض تحقيق الهدف في تقليص الفجوة التراكمية في قدرة موانئ العراق التنافسية مع الموانئ المجاورة والقريبة ، وإحداث طفرة كمية ونوعية في نشاطاتها . وعلى هذا الأساس تم التخطيط لإنشاء ميناء الفاو الكبير .

ج- مراحل إنشاء ميناء الفاو الكبير:

يخطط لميناء الفاو الكبير أن يشتمل على (٣٥) رصيف وبطاقة إجمالية سنوية (٩١) مليون طن في سنة الهدف ، منها (٢٢) رصيف للحاويات بطاقة (٧.٥) مليون حاوية مكافئة سنوياً ، أي ما يعادل (٦٧) مليون طن ، و(١٣) رصيف للبضائع العامة والصب بطاقة (٢٤) مليون طن سنويا . كما يتضمن المخطط ربط هذا الميناء بموانئ تركيا وسوريا على البحر المتوسط عبر القناة الجافة التي تتكون من سلسلة خطوط للسكك الحديد لغرض استيعاب الزخم الإضافي المتولد عن نشاطات الميناء الجديد ، وكذلك لاستغلال موقع العراق الجغرافي لنقل تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب . ويخطط لهذا الميناء أن يتم تنفيذه على ثلاث مراحل ، تشكل المرحلتان الأولى والثانية ٦٠% من حجم المشروع ، ويتطلب إنجازهما أربع سنوات ، وبكلفة تقدر بنحو (٤) مليار دولار . أما المرحلة الثالثة والأخيرة فأنها تشكل ٤٠% من حجم المشروع ، ويتطلب إنجازها ثلاث سنوات وبكلفة تقدر بنحو (٢.٣) مليار دولار . ويمكن إيجاز هذه المراحل كالآتي : -

المرحلة الأولى :

وتتضمن إنشاء أرصفة للحاويات بطول (٣٥٠٠) متراً بطاقة سنوية (٣) مليون حاوية سنوياً ، أي بما يعادل (٢٧) مليون طن سنوياً ، مع تهيئة ساحات لتجميع وشحن وتفريغ وصيانة الحاويات بمساحة (١٠٠٠٠٠٠) متر مربع . وكذلك إنشاء أرصفة لبضائع الصب بطول (١٩٠٠) متراً مع تهيئة ساحات خاصة بها بمساحة (٣٠٠٠٠٠) متر مربع ، وتكون هذه الأرصفة بطاقة (١٠) مليون طن سنوياً . أي أن إجمالي الطاقة المستهدفة للميناء في هذه المرحلة هي (٣٧) مليون طن سنوياً.

المرحلة الثانية :

من المقرر أن يصل فيها طول أرصفة الحاويات إلى (٥٠٠٠) متراً ، وترتفع معه طاقتها الاستيعابية إلى (٥) مليون حاوية سنوياً ، أو ما يعادل (٤٤) مليون طن سنوياً ، ويتم تهيئة ساحات خاصة بها بمساحة (١٧٠٠٠٠٠) متر مربع . وكذلك زيادة أرصفة بضائع الصب ليصل طولها إلى (٢٦٠٠) متراً ، مع تهيئة ساحات خاصة بها بمساحة (٤٥٠٠٠٠) متر مربع ، وستصل طاقة هذه الأرصفة إلى (١٨) مليون طن سنوياً . أي أن إجمالي الطاقة المستهدفة للميناء في هذه المرحلة هي (٦٢) مليون طن سنوياً.

المرحلة الثالثة :

تستهدف هذه المرحلة الوصول بطول أرصفة الحاويات إلى (٧٥٠٠) متراً ، لترتفع معه طاقتها الاستيعابية إلى (٧.٥) مليون حاوية سنوياً ، أو ما يعادل (٦٧) مليون طن سنوياً ، ويتم تهيئة ساحات خاصة بها بمساحة (٢٦٠٠٠٠٠) متر مربع . وكذلك زيادة أرصفة بضائع الصب ليصل طولها إلى (٣٥٠٠) متراً ، مع تهيئة ساحات خاصة بها بمساحة (٦٠٠٠٠٠) متر مربع ، وستصل طاقة هذه الأرصفة إلى (٢٤) مليون طن سنوياً . أي أن إجمالي الطاقة المستهدفة النهائية للميناء في هذه المرحلة هي (٩١) مليون طن سنوياً. ويمكن توضيح هذه المراحل من خلال الجدول (٧) التالي : -

جدول (٧)
أطوال المراسي والساحات المطلوبة لميناء الفاو الكبير حسب نوع الشحنة

السنة	الطاقة السنوية الكلية	نوع الشحنة	الطاقة السنوية طن × $١٠^{٦}$	العدد المكافئ من (TEU) لكل سنة	الطول الإجمالي المطلوب لكل نوع من الأرصفة (متر)	المساحة الإجمالية المطلوبة لكل نوع من الأرصفة(متر^{٢})
٢٠١٨	٣٧	حاويات	٢٧	(٢.٥٠٠.٠٠٠ – ٣.٠٠٠.٠٠٠)	٢٥٠٠ - ٣٥٠٠	(٨٠٠.٠٠٠ – ١.٠٠٠.٠٠٠)
		صب	١٠	لا ينطبق	١٩٠٠	٣٠٠.٠٠٠
٢٠٢٨	٦٢	حاويات	٤٤	(٤.٠٠٠.٠٠٠ – ٥.٠٠٠.٠٠٠)	٤٠٠٠ - ٥٠٠٠	(١.٤٠٠.٠٠٠ – ١.٧٠٠.٠٠٠)
		صب	١٨	لا ينطبق	٢٦٠٠	٤٥٠.٠٠٠
٢٠٣٨	٩١	حاويات	٦٧	(٦.٠٠٠.٠٠٠ – ٧.٥٠٠.٠٠٠)	٦٠٠٠ - ٧٥٠٠	(٢.٢٠٠.٠٠٠ – ٢.٦٠٠.٠٠٠)
		صب	٢٤	لا ينطبق	٣٥٠٠	٦٠٠.٠٠٠

Source: A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Stu of The New AL Faw Port , Volume١ Italy, 2008,p 22..

رابعاً : التأثيرات المحتملة لميناء مبارك على مشــروع ميناء الفاو الكبير.

لغرض الإحاطة بجوانب هذا الموضوع سيعمد إلى دراسة تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير 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 :

١- حالة تضييق الممر الملاحي :

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

- أن يتسبب إنشاء ميناء مبارك في إعاقة وصول السفن الكبيرة إلى ميناء الفاو الكبير ، 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 الفقرة ثانياً – نقطة (٢) من هذه الدراسة 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 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 موانئ العراق الأخرى سوف تكون أقل تأثراً بهذه الإعاقة ، كونها تعد 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 ، 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.

- 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 ، وستصاب موانئ العراق الحالية بالشلل التام . عندها سيضطر العراق إلى استخدام الموانئ المجاورة في نقل تجارته الخارجية وتحمل تكاليف نقل إضافية ، سواء في حالة الصادرات أو 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.

٢- 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 لمينائي 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 والمتجهة لميناء مبارك ستتخذ نفس ذلك الممر ، وهو ما لايمكن لقناة خور عبد الله استيعابه ، إذ سيتولد عن ذلك تزاحم واحتكاك مباشر فيما بينها ، سيما أن كلا الميناءين مصمم للتعامل مع السفن الكبيرة ، وسيتسبب ذلك في إبطاء حركة السفن القادمة إلى والمغادرة من ميناء الفاو وسائر موانئ العراق الأخرى . 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.

ولا تنسجم هذه الحالة والأهداف المستوخاة 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 (٥٠%) تقريباً في طاقة تلك الموانئ دليل واضح على ذلك.

٣- حالة تغيير موقع ميناء مبارك :

سيتم في هذه الحالة افتراض تغيير موقع الميناء بعيداً عن قناة خور عبد الله ، عندها يمكن أن يكون له تأثيرات إيجابية والتي يمكن توضيحها كالآتي :

قد سبقت الإشارة إلى أن لموقع العراق الجغرافي أهمية استراتيجية متزايدة تؤهله لاحتلال مرتبة متقدمة في تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب ، الجدول (٨) يبين حجم الطلب الكامن المتوقع على خدمات موانئ العراق لسنوات مختارة وكما يأتي :

جدول (٨)
كمية بضائع الترانزيت المتوقع مرورها عبر موانئ العراق لسنوات مختارة

الكميـــة (مليون طن)						
٢٠٣٥	٢٠٣٠	٢٠٢٥	٢٠٢٠	٢٠١٥	٢٠١٠	٢٠٠٤
٤٠٤,٦	٣٨٣,٧	٣٦٠,٦	٣٣٥,١	٣٠٧,٣	٢٧٦,٦	٢٣٤,٩

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.**

يظهر من خلال الجدول (٨) أن كمية بضائع الترانزيت المتوقعة التي كان من الممكن أن تمر عبر موانئ العراق في عام ٢٠١٠ تقدر بنحو (٢٧٦,٦) مليون طن ، ويتوقع أن يرتفع إلى (٣٠٧.٣) مليون طن عام ٢٠١٥ ، ثم إلى (٣٣٥.١) مليون طن عام ٢٠٢٠ ، ثم إلى (٣٦٠.٦) مليون طن عام ٢٠٢٥ ، ثم إلى (٣٨٣.٧) مليون طن عام ٢٠٣٠ ، ثم إلى (٤٠٤.٦) مليون طن عام ٢٠٣٥ .

وبالعودة إلى الجدول (٦) يلاحظ أن حجم تجارة العراق الخارجية المتوقع لنفس السنوات أعلاه كان [(٢٧.٦) و (٣٥.٤) و (٤٤) و (٥٥) و (٦٨.٦) و (٨٣.٥)] مليون طن على التوالي . ولدى مقارنة الحجم المتوقع لكل من تجارة الترانزيت عبر العراق ، وتجارة العراق الخارجية بالطاقة المستهدفة لمشروع ميناء الفاو الكبير على مدى مراحل إنشاءه الثلاثة يلاحظ أن تلك الطاقة بالكاد ستكفي للقيام بنقل تجارة العراق الخارجية ، بالإضافة إلى نزر يسير من تجارة الترانزيت . وهذا يعني أن ميناء الفاو الكبير سيبقى عاجزاً عن استيعاب الجزء الأكبر من تجارة الترانزيت التي يمكن أن تمر عبره.

ونظراً لمحدودية سواحل العراق البحرية ، فإن قدرته على التوسع في عدد وطاقة الموانئ ستكون محدودة أيضاً . الأمر الذي سيحول دون إمكانية استغلال موقع العراق الجغرافي في تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب . وبالتالي سيقلل ، وبدرجة كبيرة ، من أهمية مشروع القناة الجافة التي تربط ميناء الفاو الكبير بميناءي مرسين التركي و طرطوس السوري.

لذا فإن وجود ميناء مبارك الكويتي (على فرض عدم تسببه في إعاقة وصول السفن لموانئ العراق ، كأن يتم إنشاءه في موقع آخر) سيتيح للعراق إمكانية القيام بنقل تجارة الترانزيت عبر قناته الجافة ، وبذلك فإن العراق سوف لن يخسر العوائد المينائية من تلك التجارة ، بسبب كونها

غير متاحة لموانئه في الأساس ، وفي الوقت ذاته سيحصل على عوائد تشغيل القناة الجافة والعوائد المصاحبة له ، بالإضافة إلى حصوله على المكاسب غير المباشرة الناجمة عن ذلك التشغيل ، من قبيل إمكانية التوسع في المناطق الحرة وتنشيط قطاعات اقتصاد العراق الأخرى.

ولما كان الخط التجاري عبر العراق يمثل الخيار الاقتصادي الأمثل لموانئ الكويت لأغراض تجارة الترانزيت ، فإن العراق سيكون صاحب الموقف الأقوى إذا ما أراد إتمام مشروع الربط ألسككي مع الكويت ، وبذلك يستطيع أن يضع من الشروط ما يحفظ مصلحة الطرفين ، وإلا فإن عدم الربط ، أو غلق الطريق عبر العراق أمام موانئ الكويت – سيما ميناء مبارك - سوف يقلل كثيراً من أهميتها وجدواها الاقتصادية.

٤-استقراء الواقع والتداعيات.

تمتلك الكويت – كما سبقت الإشارة – بحدود (٥٠٠) كم من السواحل البحرية المفتوحة على الخليج العربي ، ومن البديهيات المعتمدة في أدبيات النقل البحري هي العلاقة الطردية بين أهمية موقع الميناء من ناحية ، وقربه من خطوط الملاحة العالمية من ناحية أخرى . لذا فإن حشر ميناء مبارك في قناة خور عبد الله الضيقة والتي تمثل النقطة الأبعد في سواحل الكويت عن تلك الخطوط الملاحية لا يمكن إيجاد له تفسيره من حيث الجدوى الاقتصادية بالاعتماد على تلك البديهيات.

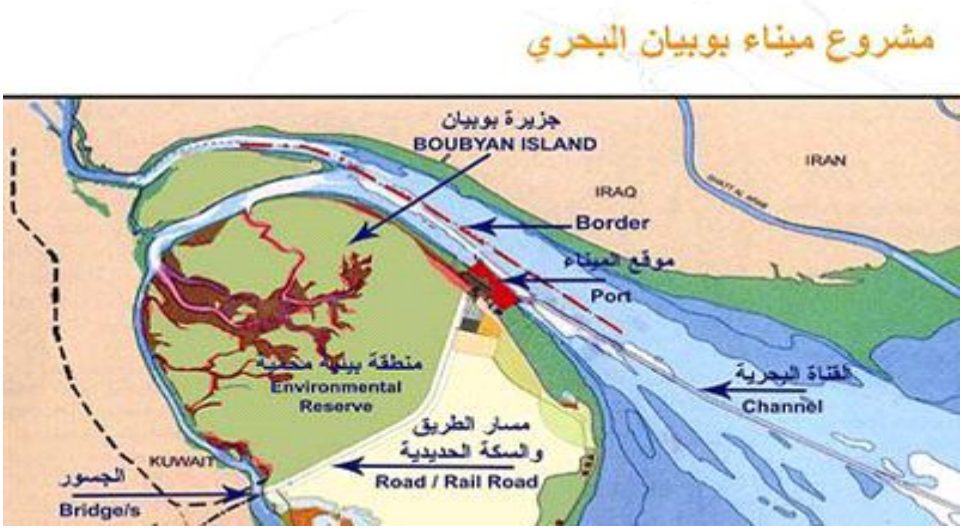
لكن كون قناة خور عبد الله تمثل الممر المائي الوحيد المؤدي إلى موقع مشروع ميناء الفاو الكبير ، بالاضافة إلى الميناءين الرئيسين الحاليين في العراق (أم قصر وخور الزبير) ، سوف يعطي تفسيراً راجحاً لاختيار هذا الموقع لإنشاء ميناء مبارك عليه.

فبالعودة إلى التأثيرات المحتملة التي تم بحثها في الفقرة السابقة يلاحظ أن جميع الاحتمالات الممكنة تشير إلى أن إنشاء ميناء مبارك في هذا الموقع سيعرقل ، أو يمنع ، انسيابية حركة السفن من الوصول إلى موانئ العراق ، وبالتالي سيتسبب بإصابة هذه الموانئ بالشلل . ونظراً لعدم وجود منافذ بحرية بديلة للعراق ، فإن ميناء مبارك سيكون البوابة الرئيسة لتجارة العراق الخارجية المتنامية ، فضلاً عن تجارة الترانزيت التي يمكن أن تمر عبر العراق . وبذلك سيضطر العراق إلى الموافقة على الربط ألسككي بالكويت ، وهو المشروع الذي تتوق الكويت وبشغف إلى تنفيذه منذ سبعينات القرن الماضي.

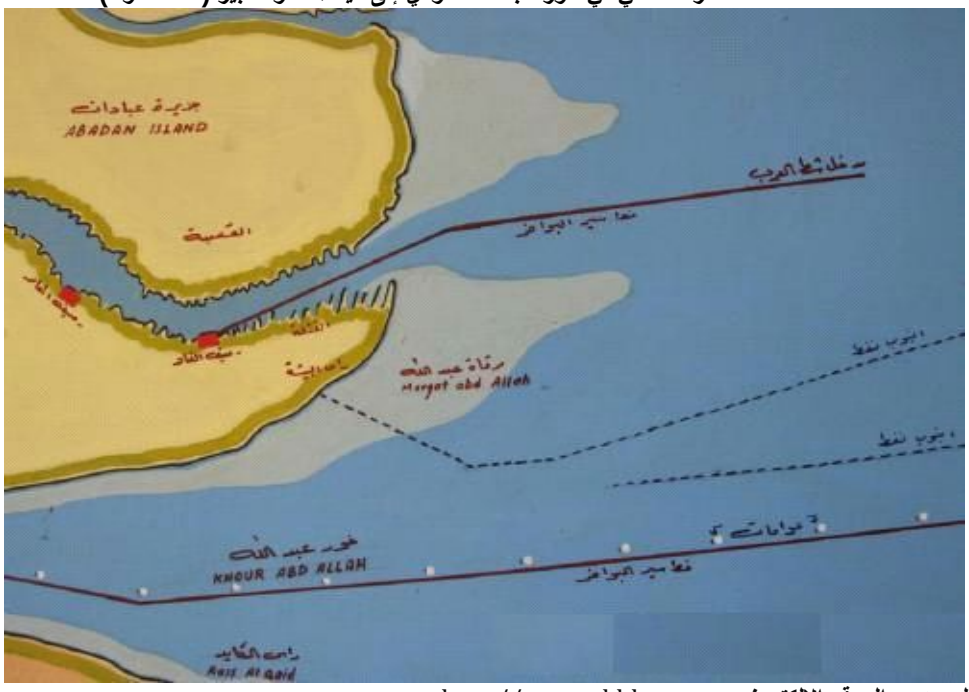
وفضلاً عن اختيار منطقة في جزيرة بوبيان لإنشاء ميناء مبارك مقابلة لموقع مشروع ميناء الفاو الكبير المزمع إنشاءه ، فإن إنشاءات ميناء مبارك قد تم تقديمها عن أرض الجزيرة لتتوغل في مياه خور عبد الله لتصل بالقرب من خط التالوك* ، وقد استفادت الكويت من إعادة ترسيم الحدود عام ١٩٩٣ حسب القرار ٨٣٣* والذي أصبح بموجبه خط التالوك ضمن الحدود المائية الكويتية وكما يتضح من خلال الأشكال (٤) و (٥) و (٦) . وبذلك أصبح الجانب العراقي من قناة خور عبد الله يقتصر على المياه الضحلة غير الملائمة للملاحة ، إلا أن القرار ذاته ينص في المقابل على حرية الملاحة في هذه القناة ووجوب التزام البلدين بعدم التسبب في أي إعاقة لمرور السفن خلالها.

الشكل (٤) موقع ميناء بوبيان على خور عبد الله

www.orientindicators.net

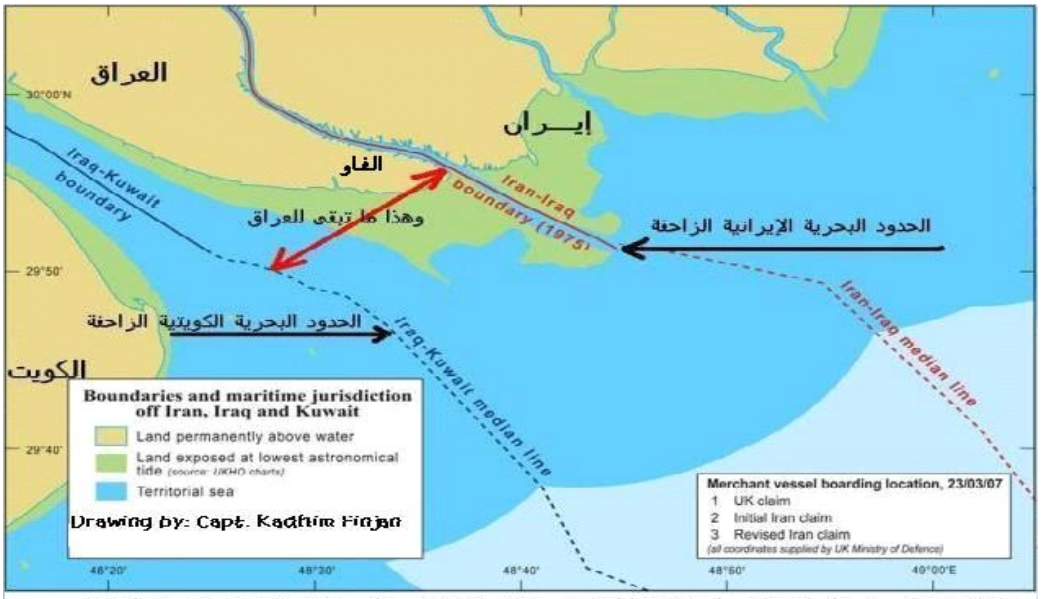


الشكل (٥)
الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي إلى ميناء الفاو الكبير (خط التالوك)



المصدر : الموقع الالكتروني http://www.akhbaar.org

الشكل (٦)
حدود العراق المائية مع الكويت بعد إعادة الترسيم عام ١٩٩١



خارطة تبين المساحة المائية التي استقطعتها الكويت من المياه الاقليمية العراقية وكيف زحفت باتجاه الفاو

المصدر : الموقع الالكتروني www.basraelc.com/ar/news

الاستنتاجات

تم التوصل من خلال البحث إلى العديد من الاستنتاجات التي تتعلق بفرضية ، فضلاً عن استنتاجات أخرى ، أهمها ما يأتي : -

١- يعتبر التعامل مع السفن الكبيرة شرط ضروري لتعزيز قدرة موانئ العراق التنافسية ، وتحقيق الجدوى الاقتصادية من إنشاءها وتشغيلها.

٢- سيتسبب إنشاء ميناء مبارك في هذا الموقع ، وفي كل الحالات المحتملة الممكنة ، في إحداث تأثيرات سلبية على ميناء الفاو الكبير وكما يأتي : -

أ- إذا ما تسبب إنشاء ميناء مبارك الكويتي في تضييق الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي إلى موقع مشروع ميناء الفاو الكبير ، فإنه سيكون بمثابة إجهاض لهذا المشروع ، وسواءاً أنه تسبب في التضييق على السفن الكبيرة بصورة خاصة ، أو على جميع أنواع السفن . كما أنه سيشل نشاط الموانئ الحالية إذا ما كان التضييق على حركة السفن بصورة عامة ، وسيكون ذلك التأثير محدوداً فيما لو اقتصر التضييق على السفن الكبيرة.

ب- إذا لم تسبب إنشاء ميناء مبارك الكويتي في تضييق الممر الملاحي في خور عبد الله المؤدي إلى موقع مشروع ميناء الفاو الكبير ، فتكون له تأثيرات سلبية أيضاً على مشروع ميناء الفاو الكبير وسائر موانئ العراق الأخرى ، وسيشمل ذلك التأثير السلبي ميناء مبارك أيضاً.

وتعود هذه التأثيرات السلبية إلى ضيق قناة خور عبد الله واحتوائها على ممر ملاحي واحد ، وسيكون هذا الممر الملاحي مشتركاً بين السفن المتوجهة إلى والمغادرة من ميناء مبارك وموانئ العراق ، فيؤدي إلى زحام واحتكاك مباشر بين تلك السفن ، والذي سيتسبب في إعاقة حركتها وتأخيرها ، مما يترتب عليه الإضرار بكفاءة أدائها كانخفاض إنتاجيتها وارتفاع تكاليف الرحلة واختلال مواعيد الوصول والمغادرة ، وبالتالي الإساءة إلى سمعة الشركات الملاحية المنظمة لها في السوق .

كما أن ذلك سينعكس سلباً على كفاءة أداء الميناء ، إذ أنه يتسبب بخفض الإنتاجية وارتفاع التكاليف . وسيؤدي ذلك إلى إضعاف قدرته التنافسية وعزوف الشركات الملاحية حسنة السمعة عن التعامل معه ، وبالتالي سوف يفقد الجدوى الاقتصادية لإنشائه.

٣- يمكن أن يكون لإنشاء ميناء مبارك تأثيرات إيجابية على موانئ العراق بصورة خاصة ، وعلى اقتصاده بصورة عامة ، وتكون هذه الحالة بافتراض تغيير موقع الميناء بعيداً عن قناة خورعبد الله . وتنشأ هذه التأثيرات الايجابية من إمكانية قيام ميناء مبارك في هذه الحالة بدور المكمل لموانئ العراق . إذ أن الطلب الكامن على خدمات موانئ العراق يفوق طاقتها الاستيعابية ، سيما لتجارة الترانزيت ، وسيتيح إنشاء ميناء مبارك للعراق إمكانية استغلال موقعه الجغرافي لنقل التجارة بين الشرق والغرب ، وذلك عبر الربط ألسككي مع الكويت وتشغيل قناته الجافة ، وسيمكنه ذلك من الحصول على جميع المكاسب المالية والاقتصادية والاجتماعية ، المباشرة وغير المباشرة ، الناجمة عن تشغيل تلك القناة . وسوف لن يخسر العوائد المينائية التي ستدرها تلك التجارة ، وذلك كونها غير متاحة له في الأساس باعتبارها تفوق طاقته الاستيعابية.

٤- من خلال معطيات الواقع ، ومقارنتها بالبديهيات المعتمدة في أدبيات النقل البحري ، يبرز تبرير وتفسير واحد لاختيار الموقع الحالي لميناء مبارك ، ويتمثل بالعمل على جعله البوابة الرئيسة لتجارة العراق الخارجية المتنامية وتجارة الترانزيت كبديل (وليس مكمل) عن موانئ العراق ، وسيكون مستقبل موانئ العراق إلى زوال.

التوصيات

بناءاً على ما تم الخروج به في هذا البحث من استنتاجات ولغرض إيجاد الحلول لمشكلة إنشاء ميناء مبارك في قناة خور عبد الله والحد من تأثيراته السلبية على موانئ العراق نوصي بالآتي :-

١. **السعي الجاد والمدروس لتثبيت الحدود المائية مع الكويت وإيران (والتي تعيش حالة التقزم سواء على صعيد ترسيم الحدود الوضعية ، أو بسبب التغيرات الجغرافية الطبيعية المستمرة) وذلك بما يضمن الحفاظ على المنفذ البحري الضيق والوحيد للعراق ، ورفع سقف الاهتمام بهذا الموضوع ، وعلى كافة الأصعدة ، بما يتناسب مع خطورته الآنية والمستقبلية.**
٢. **يجب الإسراع في بناء ميناء الفاو الكبير في الموقع المخطط له على قناة خور عبد الله ، إذ أن ذلك سيساعد كثيراً في حفظ العراق لحقه في الملاحة البحرية في هذه القناة ، وإجهاض أي محاولة لعرقلة تلك الملاحة وحسب القرار الأممي ٨٣٣ لعام ١٩٩٣ . إذ تحاول الكويت من خلال إنشاءها ميناء مبارك تثبيت واقع جغرافي عند حدودها المائية مع العراق ، مستغلة بذلك الوضع المشوش للعراق . ولن يشكل إنشاء العراق موانئ على قناة خور عبد الله إعاقة لحركة السفن لأي بلدان أخرى ، ذلك كون الممرات الملاحية فيها تؤدي إلى موانئ العراق فقط .**
٣. **بعد أن ثبت من خلال هذه الدراسة أن وجود ميناء مبارك في موقعه الحالي سيتسبب في إصابة موانئ العراق الحالية بالشلل ، وإجهاض مشاريع الموانئ المستقبلية ، فإن ذلك يحتم على العراق السعي لتغيير موقعه الحالي وبشتى الوسائل قبل أن يكتمل ويصبح أمراً واقعاً.**
٤. **توعية أفراد مجتمع العراق بكافة شرائحه ، وعبر كافة وسائل الإعلام المتاحة ، بأهمية المنفذ البحري للعراق ، والمخاطر المترتبة على فقدانه ، وكونه سيؤثر ، وبدرجة كبيرة ، على دخل جميع الأفراد وقوتهم اليومي دون استثناء ، سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو غير مباشرة . كما أنه سيؤثر على الفرص الآنية والمستقبلية لنهوض قطاعات الاقتصاد كافة ، وبالتالي مستوى رفاهية الأفراد . وإذا كان بالإمكان تدارك الفرص الفائتة في الصناعة أو الزراعة مثلاً ، فإن تدارك غلق المنفذ البحري سيكون أمر محال ، وسيمثل خسارة للجيل الحالي ولكل الأجيال اللاحقة.**

ان فهم الأفراد لهذا المعنى يعتبر جزء من المسؤولية ، وسيشكل بحد ذاته ضغطاً على كل من صاحب القرار في العراق وكذلك في الكويت لاتخاذ القرار المناسب ، كما سيعطي ذلك أي قرار حازم يتخذ بهذا الشأن زخماً أقوى وتأثيراً أكبر.

المصـــادر

*** المصادر العربية :-**

أولاً : الكتب .

١. د. الحجازي ، عبيد علي أحمد : مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية – تطبيقية) ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠.

٢. حسن ، صلاح إسماعيل : تسعير خدمات الموانئ البحرية ، بدون ذكر الطبعة وجهة النشر ، القاهرة ، ٢٠٠٧ .

ثانياً : الدوريات .

١. د. زنبوعة ، محمد : أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد٢٢ ، العدد الثاني ، دمشق ، ٢٠٠٦.
٢. الشراكي ، راشد : مشروع ميناء بوبيان ، جريدة القبس الكويتية ، العدد ١٣٢٠٢ ، الثلاثاء ٢ مارس ٢٠١٠.
٣. شومان ، دانيا : صحيفة الأنباء الكويتية ، الأحد ٨ نوفمبر ٢٠٠٩ ،
٤. الزامل ، فيصل، جريدة الأنباء الكويتية ، العدد ١٢٦٧١ ، الخميس ٢٣ يونيو ٢٠١١ .

ثالثاً : الأطاريح والرسائل الجامعية .

١. 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 ، ٢٠٠٩ .
٢. 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 ، ٢٠٠٦.

رابعاً : البحوث والدراسات.

١. وزارة التخطيط والتعاون الانمائي – لجنة قطاع النقل والاتصالات : الخطة الوطنية الخمسية ٢٠١٠ – ٢٠١٤ ، ورقة قطاع النقل والاتصالات ، ٢٠٠٩.
٢. المهندس السكيني ، صالح هادي : ميناء الفاو الكبير (أهميته الإستراتيجية وآفاقه المستقبلية) ، بحث مقدم إلى مركز دراسات الخليج ، جامعة البصرة ، ضمن الندوة التي أقامها في ٢٠١١/١/١١.

خامساً : التقارير و النشرات .

١. الشركة العامة لموانئ العراق : التقرير السنوي لعام ٢٠١٠ ، قسم التخطيط والمتابعة ، ٢٠١١ .

٢. محضر اجتماع لجنة بيان الجدوى الاقتصادية لإنشاء ميناء البصرة الكبير ، بموجب الامر الديواني ذي العدد ٢٣٢٩٢ في ٢٠٠٨/٩/١١ المنعقد في ٢٠٠٨/١٠/١٤ .

سادساً : المواقع الالكترونية .

١. د. توفيق ، محمد عبد القادر : النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، ٢٠٠٦ دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc .
٢. الشركة المصرية لأعمال النقل البحري: النقل متعدد الوسائط و دوره في دعم تكامل النقل العربي والتجارة العربية البينية ، دراسة منشورة على الموقع الالكتروني التالي: www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc.
٣. المؤسسة العامة للموانئ السعودية ، احصاءات ميناء جدة لعام ٢٠٠٩ ، الموقع الالكتروني : http://www.ports.gov.sa.
٤. موقع المعرفة الالكتروني http://ar.marefa.org/index.php.
٥. صباح ، محمد، صحيفة الرأي الكويتية ، الموقع الالكتروني http://www.alraimedia.com .
٦. الموقع الالكتروني http://www.forexu.info/forum .
٧. الدقباسي ، نواف ، وكالة الأنباء الكويتية (كونا) الموقع الالكتروني http://www.akhbaar.org.
٨. : الموقع الالكتروني http://www.akhbaar.org
٩. الموقع الالكتروني www.basraelc.com/ar/news.
١٠. الموقع الالكتروني : www.orientindicator.

المصادر الأجنبية :

1. **UNCTAD secretariat :Assessment of a seaport land interface: an analytical framework 2004.**
2. **UNCTAD secretariat : Review of Maritime Transport, 2010 , UNITED NATIONS , New York and Geneva, 2010.**
3. **Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4 , (ITMP) A joint Project between Iraqi Government Italian Government, FINAL , July 2005.**

4. A group of Italian Companies(CIITI): Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port , Volume 1 , Italy, 2008.
5. Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure, IRAQI TRANSPORT MASTER PLAN- Executive Summary, (ITMP) A joint Project between Iraqi Government & Italian Government , October 2005.