

التحليل الاقتصادي لمحطات الحاويات في الموانئ العراقية التجارية (دراسة في الاقتصاديات اللوجستية للنقل البحري)

الاستاذ المساعد الدكتورة شروق نعيم جاسم

جامعة بغداد/كلية الآداب

Sh83rq@gmail.com

الدكتور صفاء عبدالحسين جعيز

مدير عام الشركة العامة لموانئ العراق

Dr.safaauqp@gmail.com

الاستاذ المساعد الدكتور نجم الدين عبدالله نجم

جامعة البصرة /كلية الإدارة والاقتصاد

Najem.aldeen@yahoo.com

(مُلَخَّصُ البَحْث)

يحتاج التحليل الاقتصادي لمحطات الحاويات في موانئ العراق التجارية الى دراسة المستجدات والتحديات التي تجابه صناعة النقل البحري اللوجستي ودوره على الموانئ وكيفية التعامل مع محطات الحاويات بالموانئ كونه قطاعاً أساسياً وضرورياً لا يمكن الاستغناء عنه. لذلك هنالك ضرورة ملحة لتطويره ووضع الخطط اللازمة للانتقال به الى درجات رقي أفضل بعد أن أصبح ركيزة أساسية في حياة البلد. فمن خلاله تمر عبره الحاويات المحملة بالبضائع المختلفة ، الغذائية والزراعية والصناعية والكمالية من جهة ، وهو من جهة أخرى مورد مادي يضحخ الأموال الكبيرة في خزانة الدولة العراقية ، والتي تصل الى مليارات الدنانير العراقية. كما أنه قطاعاً يعمل على تشغيل أيدي عاملة كبيرة جداً. لذلك أصبح من الضروري بناء القطاعات الحكومية الأخرى.

المقدمة :

يلاحظ أن النقل البحري في وقتنا الحاضر يُعد من أهم المرتكزات الأساسية في الاقتصاد القومي لأي دولة في العالم. فهو رافد لا ينضب من المردودات المادية التي تصب في خزانة الدولة، كما أنه ارتبط بعملية التنمية الاقتصادية وبات قطاعاً اقتصادياً فعّالاً في خدمة التجارة الدولية والداخلية والخارجية ، من خلال زيادة نصيبها في التجارة. وهذا يرجع الى أن صادراتها واستيراداتها تشكل نسبة كبيرة من الناتج القومي الإجمالي. فالموانئ وحركة التبادل التجاري تمثل حركة الوصل مع باقي دول العالم، بل وأصبح النقل البحري سفيراً للدول البحرية مع باقي الدول التي تقع على البحار والمحيطات في مختلف قارات العالم. فهو الناقل للمنتجات الاقتصادية المختلفة الى دول العالم كافة، ومن جهة أخرى فهو يلقي الأفكار الاجتماعية لسكان الدول الساحلية من خلال الاختلاط الحضاري.

إذ أجبر النقل البحري دول العالم عموماً والمتقدمة بشكل خاص على القيام باستثمارات مالية كبيرة في هذا القطاع وذلك نتيجة للعوائد المادية الكبيرة الناتجة عنه. فهو مورد لا ينضب إذا ما توفر المناخ الاقتصادي والاجتماعي والسياسي المناسب. فقد اعتمدت بعض البلدان المتقدمة على النقل البحري والموانئ بنسبة ٧٥% من الموارد الداخلة في ميزان مدفوعاتها، وهذا يدل على أهمية هذا القطاع الحيوي. فالنقل البحري والموانئ العراقية التجارية لا تختلف عن النقل البحري والموانئ في دول العالم، بل على العكس فهو يدر أموالاً طائلة في ميزانية الدولة، كما أنه رافد مهم في عجلة التقدم الاقتصادي للبلد. فهو الشريان المغذي للمجتمع العراقي من خلال الاعتماد المباشر عليه في سد حاجات البلد من السلع الاقتصادية المختلفة. فبعد عام ٢٠٠٣ وانفتاح البلد على العالم تدفقت البضائع المختلفة الى الأسواق المحلية مستفيدة من التغيير السياسي في العراق، فضلاً عن توقف أغلب النشاطات الصناعية الاقتصادية للبلد، وعدم قدرتها على سد العجز في البضائع المحلية المختلفة. فانطلقت الموانئ العراقية التجارية لسد جميع الاحتياجات من السلع والمواد الغذائية المختلفة، فشكّلت نسبة (٨٥%) من السلع والمنتجات المختلفة يتم استيرادها عن طريق البحر (النقل البحري)، فاليوم يمثل الرئة التي يتنفس عن طريقها البلد، فلولا الموانئ العراقية التجارية والنقل البحري لعانى المجتمع العراقي من نقص حاد في السلع والبضائع المختلفة الصناعية والزراعية والتجارية.

ونتيجة لذلك، تعتمد الموانئ على كفاءة وسرعة الأداء بالاعتماد على أنشطة الإنسان الإدارية كمرتكز أساسي سواء في التشغيل أو تعظيم الموارد والمنافع الاجتماعية. وتظل كل المقومات الأخرى بدون جدوى دونما إدارة هادفة متطورة في ظل تسارع متغيرات العولمة، وذلك لضرورة مواكبة الهيكل التنظيمي والوظيفي للتطوير المتواصل في طرق المناولة والتشغيل المشترك والإدارة ومقابلة الطلب الزائد نتيجة للمشاريع التنموية الداخلية، وتوسع حركة التجارة الداخلية والخارجي متمتعة بهيكل تنظيمي مستقر وكاف لتلبية حاجة العمل فنياً وإدارياً بناءً على أسس علمية متينة من خلال التطوير الأفقي والرأسي في العمل باستخدام الوسائل الحديثة في الموانئ اعتماداً على التكنولوجيا الحديثة في الإدارة والمناولة والإجراءات، وبناء الأرصفة وزيادة الآليات والمعدات والعاملين.

وفي أطر تطوير نظم التشغيل فقد قامت الموانئ بإدخال نظام الشركات والشراكة في تقديم أو تنفيذ الخدمات، وسمحت لبعض شركات القطاع الخاص بالقيام بجزء من أنشطة أعمال الشحن والتفريغ والتخزين داخل الموانئ. أما في مجال الحاويات، فقد تمخضت الدراسة عن عدد من البدائل في تنفيذ نظام الإدارة والتشغيل لمحطات الحاويات في موانئ العراق التجارية، وذلك بوضع التحديات المتوقعة والفرص الموجودة للاستفادة منها في وضع

نظم لمتابعة الإداء الفعلي لهذه الحاويات وتحليل النتائج لوضع الحلول الآتية للتصحيح التي ترسم الملامح المستقبلية له اعتماداً على الطرق الإحصائية الرياضية في ذلك ولمدة تمتد من (٥ - ١٠) سنوات، وذلك ليكون لدى المخططين والمسؤولين عن هذا القطاع الحيوي الرؤية لما يصبو إليه هذا القطاع خلال السنوات القادمة متخذين من ذلك أهم العوامل المؤثرة فيه.

تهدف الدراسة الى تحقيق الأهداف الآتية:

- تحليل الأنشطة اللوجستية في داخل الموانئ، والتي تساعد في نقل وحركة الوارد والصادر من وإلى، وبيان مدى توفر الآليات ومعدات المناولة بهدف الوصول الى تقليل زمن الرحلة، وتحقيق أقل تكلفة، فضلاً عن المنافسة لإقليمية.
 - تناول أهمية دور اللوجستيات في خدمة قطاع النقل البحري على المستوى العالمي كافة والبلد بصورة خاصة.
 - إبراز الجوانب الإيجابية والآثار الاقتصادية لمحطات الحاويات وأثرها على الموانئ بصورة عامة وكيفية التعامل معها وذلك بوضع التحديات المتوقعة والفرص الموجودة للاستفادة منها في نظم متابعة الأداء الفعلي لهذ العمليات، وتحليل النتائج لوضع الحلول للتصحيح.
- فرضية البحث:**

سوف تتطور الموانئ العراقية التجارية وتتوسع وتصبح أكبر من خلال التوسع الأفقي والرأسي والسفن التجارية ، وتطوير الطرق الملاحية العراقية وتنوعها.

مشكلة البحث:

تتعلق مشكلة البحث كما يأتي:

- ١- هل يمكن رسم صورة مستقبلية عبر الموانئ الى منظومة لوجستية متكاملة لتحقيق الترابط والتكامل بينه وبين سلسلة الامداد المرتبطة بها ولاعتبارات خاصة بمحطات الحاويات متمثلة في الارتباط بأطراف متعددة كالخطوط البحرية والتوكيلات الملاحية والمواصفات والمقاييس والكمارك والتخليص والنقل البحري أو السككي؟
- ٢- هل يمكن إيجاد بنية أساسية ومقومات لاستيعاب الحاويات؟
- ٣- ما هي العوامل المؤثرة في رسم الصورة المستقبلية للتطورات فيما يتعلق بأنظمة تبادل البيانات والبيئة والتشريعات والقوانين الدولية، وذلك لإيجاد نظام لقياس الأداء العام من خلال تفعيل الأنشطة والعمليات اللوجستية؟
- ٤- هل يمكن قياس كفاءة محطات الحاويات المختلفة بالموانئ العراقية التجارية لمعرفة الإنتاج والإنتاجية؟
- ٥- ما هي العوامل المؤثرة على الإنتاج والإنتاجية بالموانئ؟

٦- ما هي الأنشطة اللوجستية المتوفرة للموانئ؟ وهل هنالك بينها التنسيق والترابط الذي يساعد على تحقيق ميزات تنافسية إقليمياً؟

٧- ما هي أهم العوامل الاقتصادية المؤثرة على الإنتاج والإنتاجية في الموانئ العراقية التجارية؟

منهجية البحث:

اعتمد البحث على مناهج مختلفة، وحسب الأهداف المستوفى، فقد تم استقراء المنهج الوصفي التحليلي الكمي باستعمال أساليب إحصائية مختلفة، والذي يشتمل على وصف المشكلة وتحليل البيانات التاريخية في وضع وتحليل التطورات والتوسعات التي حصلت في الموانئ العراقية التجارية للوقوف بصورة جديّة وأكثر واقعية على الواقع الحقيقي لهذا القطاع الحيوي والمهم لرفع كفاءة وتحسين جودة أدائه.

الحدود المكانية والزمانية للبحث:

تمتد الحدود المكانية لمنطقة الدراسة للموانئ العراقية التجارية والبالغ عددها (٥) موانئ تجارية تقع على الخليج العربي وشط العرب، خريطة (١)، أما الحدود الزمانية فإنها تمتد من عام ٢٠١٣ - ٢٠١٨ م.

- التحليل الاقتصادي لمحطات الحاويات :

يعني التحليل الاقتصادي تحليل إمكانيات محطات الحاويات في الموانئ من حيث الأداء الفعلي والطاقة التشغيلية برؤية المستوردين والمصدرين وفق منهجية علمية تعتمد على أسس ومعايير للقياس، وذلك بهدف التحقق من كفاءة الأنشطة وقدرتها على الإنجاز، فضلاً عن تحقيق الأهداف بكل نشاط على أكمل وجه. فمحطات الحاويات كغيرها من الصناعات تحتاج الى مؤشرات لقياس الأداء الخاص بالأنشطة التي تتم بداخلها. حيث أن المعدات الحديثة والأنظمة المتطورة لتداول الحاويات ومواصفاتها المختلفة وأثرها على معدلات الشحن والتفريغ والسعة الاستيعابية للمحطات تعد حجر الزاوية لرفع كفاءة العمليات في داخل أي محطة حاويات (محمد، ٢٠٠٧) ، وقد وضعت المنظمة العالمية البحرية (IMO) نهج إعداد نظام للرقابة الاقتصادية للموانئ تقيّم من خلاله محطات الحاويات وتقرنها مع المحطات الأخرى متبعة وسائل متعددة كبطاقة الأداء المتوازن للآليات والمعدات ومن ثم الخدمة وذلك لكسب رضا العملاء (وكلاء والخطوط الملاحية للسفن والمستوردين والمصدرين)، والتأكد من لآرائهم من خلال نظام خدمة الشحن الموجودة في الموانئ لتسليم الحاوية في الوقت المحدد والتجاوب السريع مع أي تغيير يحدث خلال رحلة الحاوية ، ومدى اتساع منطقة الأداء للسلسلة اللوجستية واستخدام الآلات والمعدات بالشكل الصحيح، فضلاً عن كفاءة الأداء بما في ذلك درجة السيطرة على الخدمة وسرعة إجراء المطالبات المالية الكمركية والمينائية،

فضلاً عن إمكانيات تتبع الحاويات خلال مناولتها وتحركها عبر سلسلة الإمداد، كما يستوجب إعداد خطط للمحطات قصيرة المدى (٥ - ٧) سنوات، ومتوسطة من (٧ - ١٥) سنة، وطويلة المدى تتراوح بين (١٥ - ٢٥) سنة، وعادة ما يتم التركيز على دراسة الجدوى الاقتصادية لخطة قصيرة المدى لعدم استقرار استراتيجيات البلد نظراً للمتغيرات السريعة في الأحداث والمواقف السياسية التي لها دور واضح التأثير في تغيير مسارات التجارة البحرية مع دول العالم الأخرى.

- المراقبة الاقتصادية لمحطات الحاويات

تُعد المراقبة الاقتصادية لمحطة الحاويات أداة الدلالة في بيئة محددة الهدف، كإنشاء فوائد وميزات تنافسية لتلائم المحطات مع بيئة العمل على الصعيدين الداخلي والخارجي مستخدمة الآلات والأدوات الخاصة بما تناسب المحطة نفسها.

- مكونات الرقابة الاقتصادية لمحطات الحاويات

تتألف مكونات المراقبة الاقتصادية لمحطات الحاويات من المكونات الآتية:

أ- البيئة التنافسية الداخلية والخارجية .

ب- نظام وبرامج المراقبة.

ت- البرامج الاقتصادية المستخدمة في المراقبة والرصد لمحطات الحاويات.

إن الغاية أو الهدف الأساس من نظم المراقبة الاقتصادي هو إنشاء ميزات تنافسية تتكيف مع بيئة العمل الداخلية والخارجية من خلال المعالجة وتحليل للمعلومات، وإنشاء مكاتب إلكترونية للرصد والعمل على التعجيل في دورة عمليات صناعة القرار، فضلاً عن كفاءة أداء المحطة وانتشار المعلومة ومعرفتها للوصول الى صناعة القرارات المركزة، واتخاذ القرار الصحيح في الوقت المناسب، والمعتمدة على التعريف وإنشاء قاعدة بيانات مرنة ذات مخزون معلوماتي متعاون، وهم هيكلي واضح يتم التوثيق والتصديق فيه من قبل الميناء اعتماداً على حقل بحثي واضح في جمع المعلومات والبيانات.

- استعمال البيئة الداخلية لمحطات الحاويات في الموانئ

تستعمل نقاط القوة والضعف (تحليل SOWT) بالمحطات ضمن البيئة الداخلية لغرض الاستفادة منها في تقويم وتقوية الوضع التنافسي بين محطة ومحطة أخرى. فمن الممكن إنشاء خارطة جغرافية لكل العاملين في المحطة وذات دراية ومعرفة بكل الموردين، وتحليل عوامل التغيير المطلوبة من خلال نظم تكنولوجية حديثة، فضلاً عن وضع نظام مرن مقارنة مع المنافسين، وان تتكامل أعمال ومهام العمالة في سياسة المحطة نفسها لغرض إنشاء نظام مساعد لوضع المحطات ضمن نظام استراتيجي لاتخاذ القرارات.

أنواع المراقبة:

هنالك أنواع عدة للمراقبة حسب المعلومات وكالاتي:

- ١- الدليل العام.
- ٢- البيئة.
- ٣- الإجراءات.
- ٤- المرجعيات والأهداف.
- ٥- التنبيهات ومراقبة المستخدمين والوكلاء والموردين.

- المراقبة الاقتصادية

للمراقبة الاقتصادية خطط وطرق تتبعها لقياس المراقبة كقياس درجات الترجيح (إعادة تصديرها لنقص المعلومات وعدم كفاية الدلالة في محتواها الداخلي (البضاعة)، والتصحيح المختلفة والمراقبة المباشرة وغير المباشرة والمنتظمة وغير المنتظمة، وتتم مراقبة الخطط الاستراتيجية التشغيلية والتكتيكية والتنافسية والتجارية والتكنولوجية.

أدوات المراقبة:

تتكون أدوات المراقبة من:

- أ- الدراسات الاقتصادية القصيرة والمتوسطة وطويلة المدى.
- ب- الموارد البشرية.
- ت- موارد المعلوماتية والمستندية.
- ث- طرق الإنتاج (أي الطرق والوسائل المتبعة في الاستلام والتسليم).
- ج- الموارد التقنية المستعملة في تفريغ و شحن الحاويات.
- ح- الإنذار.

- البيئة الخارجية للمراقبة الاقتصادية لمحطات الحاويات في الموانئ:

تكون لمحطة الحاويات في الموانئ العراقية أهمية من خلال الارتباط بالاقتصاد العالمي، والتي تتميز بسرعة تدفق المعلومات، وذات فرص منافسة على الصعيد الإقليمي والعالمى، فضلاً عن المشاركة في اقتصاد البلد، وذات مكانة لتجارة البضائع والسلع المتنوعة العابرة ومتكامل مع امتداد البلد، وتحمل قيمة مضافة للبضائع الخاصة بالبلد من خلال مساعدتها في دخول السفن الكبيرة التي تؤوم الموانئ العراقية التجارية وذلك لعدم تحول بضائع البلد لموانئ الدول الأخرى، وتعامل كمسافنة، ثم تحول البلد بسلسلة الامداد المغذية بهدف تقليل التكلفة.

- طرق إنشاء البيئة التنافسية

هنالك طرق عدة لإنشاء بيئة تنافسية من خلال الآتي:

أولاً: الموانئ بين البنود وكالاتي:

- أ- السفن ومعدات المناولة في المحطات.
- ب- الأعماق.
- ت- أبعاد السفن وغطاسها.
- ث- نوع الآلات ومعدات التفريغ والتحميل.
- ج- المناخ الاجتماعي في بيئة العمل.
- ح- الإجراءات والتسهيلات الكمركية.
- خ- سرعة ودقة المعلومات ومدى الاستجابة.
- د- متوسط زمن التفريغ والتحميل وإقلاع السفن (نظرية الانتظار).

ثانياً: جودة المعدات والرافعات المستخدمة في الخدمة:

- فلا بد من تحسين الجودة الخاصة للخدمات المقدمة لنيل رضا وكيل ومتعهد التفريغ والشحن من خلال اتباع الخطوات الآتية:
- فترة وزمن الانتظار للحصول على رصيف.
 - عمق الرصيف.
 - عدد الرافعات والسيارات نوع الفلات بكل محطة.
 - الطاقة الإنتاجية والتخزينية.
 - التكامل مع سلسلة الإمداد (النقل السككي والشاحنات)
 - الدخول والخروج من الميناء.
 - قرب الموانئ من طرق خطوط الملاحة البحرية.
 - عدد السفن التي تؤوم الموانئ كل أسبوع.
 - الربط مع الموانئ الأخرى.
 - فترة بقاء بضائع العبور.
 - القرب من الأسواق الاستهلاكية.
 - نوع الطرق المستعملة للبضائع (نهري، سكة حديد ، بري).
 - سهولة الاتصال مع الطرق الرئيسية.

ثالثاً: العناصر المكونة للتكلفة

هنالك تكاليف للحاويات الواردة والصادرة حسب مسارات سلسلة الامداد، وحسب بنود التكاليف للخدمات المقدمة للحاويات، وحسب أحجامها (قياس) ومقارنتها مع الموانئ المنافسة والتي تتمثل بالآتي:

١- تكاليف خدمات السفن والتي تتمثل بالإرشاد والقطر وعوائد الرسو والاقلاع وعوائد الرصيف والميناء.

٢- تكاليف البضاعة والتي تتمثل بتكاليف بوليصة التأمين وقيمة النوالين ، وتكلفة الشحن والتفريغ ورسوم التخزين للبضائع، فضلاً عن تكاليف النقل للحاويات في داخل البلد، ولهذا فإن جدى المراقبة والرصد الاقتصادي (التحليل) له ميزات عدة وكالاتي:

أ- المساعدة في اتخاذ القرار.

ب- صحة المعلومات ودقتها وقبولها ضمن الخطة السنوية والتقدير الاحصائي النصف سنوي والسنوي.

ت- تكون جميع الخطط الخمسية والعشرية وطويلة الأجل معدة وجاهزة للرقابة والتدقيق .

ث- جاهزية خطط البيئة التنافسية محللة للمعلومات.

ج- دقة جمع المعلومات وصحتها.

ح- لا بد من توفر التحاليل الدقيقة لإعطاء الفوائد المرجوة من المعلومات المستعملة.

خ- مشاركة جميع الموانئ في المعلومات، وحسب صلاحياتهم بالشفافية والشراكة.

التوقعات المستقبلية للموانئ العراقية التجارية:

لمعرفة مستقبل الموانئ العراقية التجارية، لا بد من التوصل الى التوقعات المستقبلية عن هذا القطاع الحيوي. فبالرغم من صعوبة عملية التنبؤ ضمن هذا المجال لتعدد العوامل المؤثرة فيه ، فضلاً عن التطور الذي يشهده هذا القطاع بين الحين والآخر.

فقد تباين الباحثون في تحديد المدة الزمنية للتوقعات المستقبلية، فمنهم من حدد هذه الفترة بعشرين سنة، فيما اقترح البعض الآخر أن تكون المدة المناسبة لدراسة نظام النقل والتوصل الى التوقعات المستقبلية على المدى البعيد ما بين (٣٥ - ٥٠ سنة) ، في حين أظهرت دراسات أخرى الى أخذ مدة زمنية تتراوح بين (٥ - ١٠) سنوات لدراسة مستقبل النقل، كدراسة الأسدي والسكيني والحجاج (حميد، النقل في مدينة البصرة، أطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة البصرة، ١٩٩٨، ص ٢٦٧؛ و أسعد، النقل البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة ١٩٧٠ - ٢٠٠١ (دراسة في جغرافية النقل)، ٢٠٠٥، ص ٢١٦؛ و نجم الدين ، تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية (دراسة في الجغرافية الاقتصادية للنقل، ٢٠١٤، ص ٢٠٨) ، حيث تم استعمال

المعيار الأخير في الدراسة الحالية للتنبؤ بمستقبل الموانئ العراقية التجارية. ولتحقيق هذا الهدف تم استعمال طريقة الانحدار البسيط، وكما في المعادلة الآتية:

$$BX + A = Y$$

حيث أن :

Y = معامل الانحدار (ثابت)

A = متغير ثابت

B = متغير ثابت

X = متغير مستقل (يمثل التنبؤ بالظواهر)

حيث يبين المتغير بين الأول وهو الزمن (X) والمتغير الثاني وهو الظاهرة المدروسة (Y) والتي تحتوي على ٦ متغيرات، حيث يمثل (Y) أعداد السكان، وأعداد الموانئ، كما يمثل أعداد الأرصفة وأعداد السفن وحركتها بالنسبة للسفن التي تؤوم الموانئ العراقية التجارية والمغادرة منها، فضلاً عن أنه يمثل حجم البضائع الواردة أيضاً. فمن خلال تطبيق معادلة الانحدار وفقاً للصيغة الرياضية للتنبؤ بقيم الفترة الممتدة من عام ٢٠١٨ الى عام ٢٠٢٧، حيث أظهرت النتائج للتوقعات المستقبلية كما يأتي، جدول (١) والشكل (١).

إن عدد السكان في العراق في عام ٢٠١٨ وصل الى (٣٤.٠٧٥.٥٢٠) نسمة بنسبة نمو بلغت ٤٨.٢% وهذه الزيادة في عدد السكان تتطلب زيادة في أعداد الموانئ، والتي وصل تعددها لنفس العام الى (٥) موانئ، وبنسبة بلغت ٤١.٦% في حين بلغ أعداد الأرصفة (٦٤) رصيفاً بنسبة نمو ٤٦.٤% مما أدى الى ارتفاع أعداد السفن الى ١٥ سفينة محقة نسبة نمو ٣٨.٥%. أما حركة السفن التي تؤوم الموانئ التجارية العراقية والمغادرة فشكلت أعدادها (٢٥٠٤) سفينة مشكلة نسبة نمو ٤٨.٠%.

أما اجمالي الحاويات (الحمولات) فبلغ ٢٦٩٧٨٦٢ طن مشكلة بذلك نسبة نمو بلغت ٤٧.٥% عن عام ٢٠٠٢، في حين سجلت التوقعات المستقبلية المعتمدة نسبة أعلى خلال عام ٢٠٢٣ كما وضح في جدول (١)، حيث سيكون عدد السكان (٣٦.٦٢٧.٠٣٢) نسمة مشكلة نسبة نمو ٥١.٨%، في حين ستصل أعداد الموانئ (٧) بمعدل نسبة نمو ٥٨.٣%.

جدول (١) التوقعات المستقبلية لموانئ العراق التجارية للفترة من ٢٠١٨ - ٢٠٢٧

السنوات	السكان	%	الموانئ	%	الأرصفة	%	أعداد السفن	%	حركة السفن	%	حجم الحاويات	%
٢٠١٨	٣٤٣.٠٧٥.٥٢٠	٤٨.٢	٥	٤١.٦	٦٤	٤٦.٤	١٥	٣٨.٢	٢٥٠.٤	٤٨.٠	٢٦٩٧٨٦٢	٤٧.٥
٢٠٢٤	٣٦.٦٢٧.٠٣٢	٥١.٨	٧	٥٨.٣	٧٤	٥٣.٦	٢١	٦١.٨	٢٧٠.٩	٥٢.٠	٢٩٨١٤١٥	٥٢.٥

حسبت بالاعتماد على التقديرات العامة لسكان العراق - ١٩٨٧ - ٢٠١٨ وفق المعادلة الآتية:

$$L = A + (N + 1) D^*$$

L = حجم السكان في التعداد اللاحق

A = حجم السكان في التعداد الأول

N = عدد السنوات من ضمنها سنة التعداد

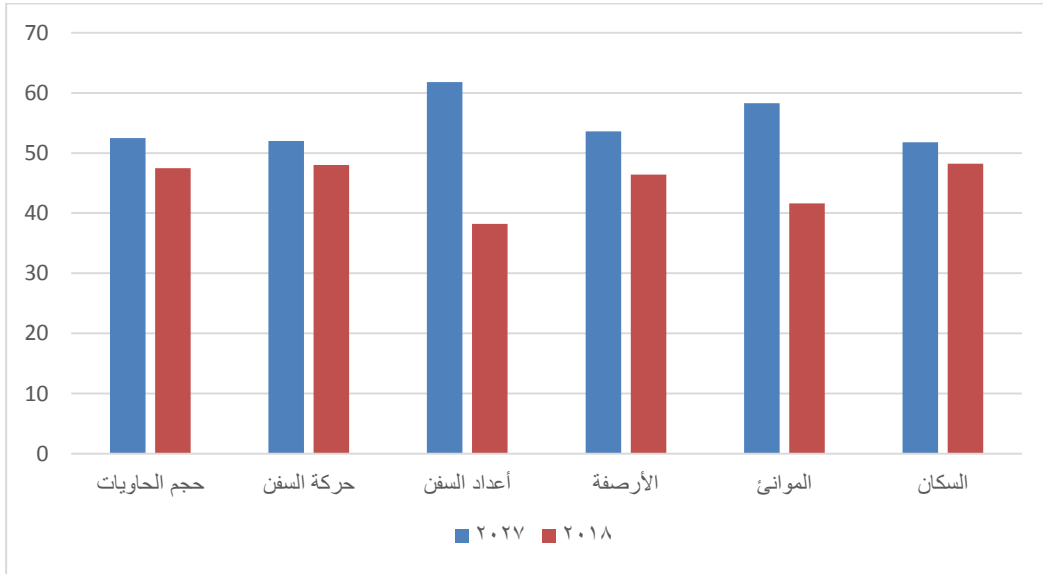
D = المقدار الثابت للزيادة السكانية

مقدار الزيادة السنوية = 0, 93.33 نسمة

* للمزيد يراجع: العتيبي، سامي عزيز والطائي، أياد عاشور، النمذجة في الجغرافية، أكرم للطباعة، جامعة بغداد، ٢٠١٢، ص ٢٥٢.

شكل (١)

التوقعات المستقبلية للنقل البحري العراقي للمدة من ٢٠١٨ - ٢٠٢٧



الشكل بالاعتماد على بيانات جدول (١)

أما أعداد الأرصفة فسيُسجل ارتفاعاً بنحو (٤٧) رصيفاً مشكلة نسبة نمو ٥٣.٦%. أم أعداد السفن المتوقع أن تؤوم موانئ العراق التجارية فستبلغ (٢١) سفينة بمعدل نسبة نمو ٦١.٨% . أما حركة السفن القادمة والمغادرة فستسجل ارتفاعاً بنحو (٢٧٠٩) سفينة مشكلة نسبة نمو ٥٢.٠%. في حين سيُسجل إجمالي الحاويات (الحمولات) ارتفاعاً مقداره (٢٩٨١٤١٥) طن بمعدل نبة نمو ٥٢.٥%. ومن الجدير بالذكر الى أن أعلى نسبة زيادة في أعداد السفن سجلت خلال عام ٢٠١٨ والتي بلغت نسبة النمو فيها ٤٨.٢، في حين أن التوقعات المستقبلية لعام ٢٠٢٧ تشير الى أن أعلى نسبة نمو ستسجل بأعداد السفن والتي ستصل الى ٦.٨% محققة أعلى نسبة نمو.

وبالنظر الى العوامل المؤثرة على الأداء التشغيلي وفقاً للتطورات والاتجاهات المستقبلية الحديثة نتوقع بأمر تشغيل محطات الحاويات وفقاً للرؤية المستقبلية، حيث ظهرت الموانئ والسفن التجارية بشكلها الحديث وأصبح العراق بوابة للتجارة الخارجية.

النتائج

- يُعد السكان أكثر العوامل البشرية تأثيراً على الموانئ خصوصاً ووسائل النقل المختلفة عموماً، فوسائل النقل وجدت لخدمته. لقد كان لسكان العراق الأثر المباشر على زيادة نشاط الموانئ، لاسيما بعد عام ٢٠٠٣ والتغير السياسي وتوقف معظم الأنشطة الاقتصادية كالزراعة والصناعة خصوصاً بعد أن بلغ عدد سكان البلد حوالي (٣٤.١٧٧.٨٨٣) مليون نسمة عام ٢٠١٣، مما جعل الموانئ الرافد الذي يزود البلد بكل احتياجاته من المواد الغذائية والإنتاجية المختلفة. فهو المجهز الرئيس لكل السلع

الأساسية حتى وصل حجم مساهمته في سد حاجة البلد الى أكثر من ٩٣% من تجهيز السلع والبضائع المختلفة للبلد.

- دخول رافعات ذات قدرات عالية في المناولة مما يتوجب إجراء تعديلات على تصاميم المحطات والموانئ لوضع تصاميم حديثة وبنية هياكل للأرصفة الموجودة للمواءمة.
- زيادة التركيز على بحث دفع حاويات متعددة، اثنان لكل دورة بدلاً من دورة مرات أسرع.
- ارتفاع عدد السفن التي تؤوم موانئ العراق التجارية ذات الغاطس الكبير المحملة للحاويات المفرغة والمشحونة للناقل بدلاً عن توسط السفن ذات الغاطس المنخفض (السفن المغذية)
- يحتاج وفترة في أعداد الرافعات العاملة في الوردية الواحدة وبالتالي زيادة عدد الرافعات العاملة في كل سفينة، وعدد السفن العاملة في المحطة.
- لا بد من تحديد السعة الخزنوية للساحات لليوم الواحد، والتحكم بزمن بقاء الحاوية بالمحطة من خلال نظام مرن للمساعدة في خفض زمن بقاءها.
- يحتاج مورد متعددة لمعالجة البيئة المينائية فيما بين المحطة والطرق البرية، السكك الحديدية والنقل النهري الداخلي.

التوصيات المستقبلية المتوقعة:

- يتوقع الموردون للحاويات في تفاعل المحطة بمزيد من توحيد الحلول عند الأزمات والمخاطر، ومدى الاستجابة وتكامل المحطة في سلسلة الإمداد البحري للمورد الواحد في جميع الاتجاهات (شرقاً، غرباً، شمالاً وجنوباً)
- إن الحفاظ على مستويات الإنتاج بالنسبة لسفن الحاويات والمحطات ستكون عسيرة إن لم يكن هنالك تخطيط دقيق، وعليه ستصبح المحطات الأوتوماتيكية القاعدة المستقبلية الأساسية من خلال حيازة مشتركة للأسهم لمعظم المساهمين في سلسلة الإمداد مع الزيادة في عدد المشاريع المشتركة بين مشغلي المحطات في الموانئ والموردين والاختراق القوي للبنوك للاستثمارات المحلية.
- مشاركة المعلومات في سلسلة الإمداد واللوجستيات مع جميع المساهمين .
- التكامل في مجال تكنولوجيا المعلومات التي تقوي الخدمات اللوجستية.
- توفير نظام قياس لمؤشرات الأداء للأنشطة والعمليات اللوجستية المينائية.
- رفع كفاءة النظام الحوسبي المعلوماتي لبنك المعلومات للرقابة والمتابعة بمحطات الحاويات بالموانئ.
- توفير تقارير شهرية من بنك المعلومات المحوسب لكل محطة ورصيف للمتابعة والرقابة لوضع آلية لمتابعة الانحرافات وإدارة المخاطر لمحطات الحاويات في الموانئ، وذلك لأن

- قطاع الموانئ يدر أموالاً طائلة في خزينة الدولة، وهو رافد لا ينضب من خلال تسهيل حركة السفن التجارية التي تؤوم موانئنا ، وفي داخل القنوات الملاحية.
- العمل على تحويل الموانئ التجارية العراقية الى موانئ تخصصية بدلاً من الموانئ العامة وذلك لتحقيق الانسجام في عمل الموانئ، وهذا معمول به في جميع الدول.
 - جعل الموانئ ذات استقلالية تامة في الجوانب الإدارية والمالية ليتمكن القائمون على إدارة الموانئ من تدارك السلبات والأعطال بصورة سريعة في حالة وقوعها.
 - ربط الموانئ التجارية العراقية بنظام تسهيل المعاملات الإدارية والتي يسمى (المرسال) الذي يبحث المعاملات الورقية للتخليص الكمركي وغيرها والسفينة في عرض البحر لغرض تسهيل عمليات الشحن والتفريغ عند وصول البضاعة.
 - العمل على ربط الموانئ التجارية بشبكة من الاتصالات المتطورة ، وتسهيل عمليات المناقلة والتمويل بينا، وجعل التعاون الإداري والمالي جزءاً لا يتجزأ من أعمال التعاون المشترك.
 - العمل على إدخال الموانئ التجارية في المعاهدات الدولية التي تحفظ للموانئ التجارية العراقية حقوقها التجارية والقانونية أمام استغلال بعض دول الجوار.
 - السعي في إنشاء الموانئ الجافة لتصليح السفن العراقية بدلاً من اتلافها أو هيكلتها.
 - استعمال الأنظمة الإلكترونية الحديثة في إدارة المعاملات والمعدات ذات التقنية العالية والإدارة الكفوءة، وتوفير الأرصدة المتخصصة لجذب السفن الحديثة، لاسيما سفن الحاويات. إذ تختلف الموانئ بشكل عام عن بقية المنشآت الإنتاجية كونها تتعامل مع أساطيل النقل البحري العالمية المتطورة لتتماشى مع التطورات في الموانئ العالمية.
- خلاصة ما تم التوصل اليه:**

تناول البحث دراسة المستجدات والتحديات التي تجابه صناعة النقل البحري اللوجستي وأثرها على الموانئ وكيفية التعامل معها بمحطات الحاويات في موانئ العراق التجارية. يهدف البحث الى وضع نظم لمتابعة الأداء الفعلي لهذه العمليات.

اتبع البحث المنهج الوصفي التحليلي من خلال المشاهدة الميدانية للأنشطة اللوجستية بمحطات الحاويات من منظور العمليات اللوجستية، فقد تم قياس الأنشطة الرئيسية للمحطات مستعملاً منهج حساب الإنتاج والإنتاجية للسفن وآليات المناولة والاستعمال الأمثل للمعدات والآليات وتحليل الطاقة الاستيعابية للأنشطة للسنوات ٢٠١٤ - ٢٠١٨ ، وتمت مقارنتها بالطاقة التصميمية للمحطة، وذلك للحصول على أفضل النسب المئوية، وكما تمت مقارنة الإنتاجية الفعلية للعاملين للسنوات ٢٠١٤ - ٢٠١٨ .

حيث توصل الباحث الى جملة من النتائج وكما يأتي:

أولاً: تميز الأداء الفعلي للمحطات من خلال قياس مداخل حركة السفن ومعدلات الشحن والتفريغ ، والكشف الكمركي يتطور في حركة خدمات الموانئ، وذلك بقياس منظور العميل. ثانياً: إن البيئة التنافسية للموانئ، وكذلك برامج الرقابة والنظام ، بحاجة الى جهد أكبر بالمقارنة مع حركة الموانئ في الدول المجاورة.

التوصيات:

هنالك جملة من التوصيات وكالاتي:

أولاً: إنشاء وحدة لمتابعة الحركة اليومية للمتغيرات في الموانئ.

ثانياً: وضع نظام معلوماتي مرن للمعلومات للتمكن من إصدار التقارير اليومية والشهرية وتقارير الانحرافات الحرجة لإدارة المخاطر.

المصادر :

١. أبو معاش ، محمد رضا . (٢٠٠٧) اقتصاديات الموانئ البحرية ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية .
٢. الأسدي ، أسعد عباس . (٢٠٠٥) النقل البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة ومشاكله خلال المدة (١٩٧٠ - ٢٠٠١) ، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، جامعة البصرة / كلية الآداب ، ص ٢١٦
٣. جبارة ، سوزان عبداللطيف . (٢٠١١) النقل بالحاويات في الموانئ العراقية (دراسة في جغرافية النقل) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة بغداد / كلية التربية للبنات .
٤. الحجاج ، نجم الدين عبدالله نجم . (٢٠١٤) تقييم كفاءة النقل البحري العراقي ودوره في التنمية الاقتصادية ، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، جامعة البصرة / كلية التربية للعلوم الإنسانية الصرفة ، ص ٢٠٨
٥. الحجاج ، نجم الدين عبدالله نجم . (٢٠١٦) مستقبل النقل البحري العراقي، مجلة كلية التربية للعلوم الصرفة / جامعة البصرة .
٦. الدمنهوري ، زياد عبدالعزيز ابريك . (٢٠٠٨) دور ميناء طبرق في النشاط الاقتصادي لشعبية البطان (دراسة في الجغرافية الاقتصادية)، رسالة ماجستير (منشورة) ، جامعة قاربونس الليبية / كلية الآداب .
٧. السكيني ، حميد غالب عجيل . (١٩٩٨) النقل في مدينة البصرة ، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، جامعة البصرة / كلية التربية ، ص ٢٦٧
٨. شلية ، جلال الدين محمد أحمد . والخضر، محمد درار . (٢٠١٦) التحليل الاقتصادي لمحطة الحاويات في سوق قطاع النقل البحري (دراسة حالة الميناء الجنوبي لميناء بورتسودان ، مجلة كلية الاقتصاد ، جامعة البحر الأحمر، بورتسودان ، السودان .
٩. عبدالرضا ، عبدالودود . (٢٠١٦) تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وآفاقه المستقبلية (دراسة في جغرافية النقل)، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، جامعة البصرة / كلية التربية للعلوم الصرفة .

١٠. العتيبي ، سامي عزيز . والطائي ، أياد عاشور . (٢٠١٢) النمذجة في الجغرافية ، أكرم للطباعة ، جامعة بغداد ، ص ٢٥
١١. العجمي ، عبدالله فهد محمد . (٢٠١١) تقييم مدى فعالية النظم المحاسبي في مؤسسة الموانئ في دولة الكويت وإمكانية تطويره، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة الشرق الأوسط / كلية الأعمال .
١٢. عوالي ، نعمة . (٢٠١٦) استخدام الأساليب الكمية في إدارة النقل ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة عبدالحميد بن باديس مستغانم / كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير .

References:

- 1- Abu Maash, Mohamed Reda. (2007) Economics of Maritime Ports, The Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, Alexandria.
- 2- Al-Asadi, the happiest Abbas. (2005) Maritime transport in the United Arab Emirates and its problems during the period (1970 - 2001), PhD thesis (unpublished), University of Basra / College of Arts, p. 216
- 3- Jubara, Suzan Abdel-Latif. (2011) Container transport in Iraqi ports (study in the geography of transport), MA (unpublished), University of Baghdad / College of Education for Girls.
- 4- Al-Hajjaj, Najmuddin Abdullah Najm. (2014) Assessment of the efficiency of Iraqi maritime transport and its role in economic development, PhD thesis (unpublished), Basra University / College of Education for Pure Humanities, p. 208
- 5- Al-Hajjaj, Najmuddin Abdullah Najm. (2016) The Future of Iraqi Maritime Transport, Journal of the College of Education for Pure Sciences / University of Basra.
- 6- Damanhour, Ziad Abdulaziz Abrik. (2008) The Role of Tobruk Port in the Economic Activity of Al-Batnan District (Study in Economic Geography), Master Thesis (published), Libyan University of Garyounis / College of Arts.
- 7- Al-Sakaini, Hamid Ghaleb Ajeel. (1998) Transport in Basra, PhD thesis (unpublished), Basra University / College of Education, p. 267
- 8- Shaliah, Jalaluddin Muhammad Ahmed. And the vegetables, Mohamed Dirar. (2016) Economic analysis of the container terminal in the marine transport sector market (case study of the southern port of Port Sudan, Journal of the Faculty of Economics, Red Sea University, Port Sudan, Sudan.
- 9- Abdulredha and Abdulwadood. (2016) Evaluation of the efficiency of river transport in the Shatt al-Arab and its future prospects (a study in the geography of transport), doctoral thesis (unpublished), University of Basra / College of Education for Pure Sciences.
- 10- Al-Otaibi, Sami Aziz. And Al-Taie, Iyad Ashour. (2012) Modeling in geography, Akram Press, University of Baghdad, p. 252
- 11- Al-Ajmi, Abdullah Fahd Mohammed. (2011) Evaluation of the effectiveness of accounting systems in the Ports Corporation in the State of Kuwait and the possibility of its development, Master Thesis (unpublished), Middle East University / College of Business.
- 12- Awali, Blessing. (2016) Use of Quantitative Methods in Transport Management, Master Thesis (unpublished), University of Abdul Hamid bin Badis Mostaganem / College of Economic, Commercial and Management Sciences.

Economic analysis of container terminals in the Iraqi commercial ports (Study in the economics of maritime transport)

Dr. A.M. Dr. A.M. Doctor

Dr. Safaa Abdel-Hussein Jaez

Director of the General Company, For Iraqi ports

Dr.safaauqp@gmail.com

Assist.prof.dr. Shurooq Naeem Jassim Al-Jubouri

Sh83rq@gmail.com

University of Baghdad - College of Arts

Assist.prof.dr. Najmuddin Abdullah Najm Al-Hajjaj

University of Basra - College of Administration and Economics

General

Najem.aldeen@yahoo.com

Abstract

The economic analysis of container terminals in the Iraqi commercial ports needs to study the developments and challenges facing the maritime logistics industry and its role on the ports and how to deal with container terminals in the ports being a basic and necessary sector that cannot be dispensed with. Therefore, there is an urgent need for its development and setting the necessary plans to move it to better upgrade levels after it became an essential pillar in the life of the country. Through it, containers loaded with various goods (food, agricultural, industrial and luxury) pass.

On the other hand, it is a financial resource that pumps large amounts of money into the Iraqi state treasury, which amounts to billions of Iraqi dinars. It is also a sector that provide employment for very large manpower. Therefore, it became necessary to build other government sectors.