جمهورية العراق

الشركة العامة للموانئ العراقية (GCPI)

دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق

التقرير النهائي

الملخص

كــانون الاول**2015**

الوكالة اليابانية للتعاون الدولي

شركة إيديس

شركة نيبون كوي المحدودة

الشركة العالمية المحدودة للإستشاريين الشرقيين

EI
JR
15-211

جمهورية العراق

الشركة العامة للموانئ العراقية (GCPI)

دراسة الخطة الرئيسية لقطاع الموانئ في جمهورية العراق

التقرير النهائي

الملخص

كـــانون الاول**2015**

الوكالة اليابانية للتعاون الدولي

شركة إيديس

شركة نيبون كوي المحدودة

الشركة العالمية المحدودة للإستشاريين الشرقيين

أسعار الصرف للعملات
التاريخ: آيار 2014
1 دولار أمريكي = 1163 دينار عراقي
1 دولار أمريكي = 101.72 ين ياباني

جدول المحتويات

1. المقدمة 1

1.1. أهداف الدراسة 1
2.1. منطقة الدراسة 1

2. تحليل الوضع الحالي لقطاع الموانئ 3

1.2. مسارات النقل إلى العراق 3
2.2. الوضع الحالي للموانئ 4
3.2 الوضع الحالي للقنوات الموصلة 5

3. تطوير وادارة وعمليات الموانىء 9

1.3. اهداف تطوير الموانىء المعلنة ضمن خطة التنمية الوطنية 2013- 2017 9
2.3. الوضع المالي للشركة العامة للموانىء العراقية GCPI 11

4. الاستراتيجية بعيدة المدى لتطوير وإدارة قطاع الموانئ 13

1.4. توقعات الطلب على حركة البضائع 13
2.4. المسائل حول تطوير وادارة وتشغيل الموانىء 14
(1) مسائل حول البنية التحتية للموانئ 14
(2) مسائل حول إدارة وعمليات الموانىء 15
3.4. الأفكار الأساسية لتطوير الموانئ 16
4.4. الخطة الاستراتيجية بعيدة المدى لتطوير الموانئ وإدارتها 17

5. الخطة بعيدة المدى لتطوير وإدارة الموانئ الرئيسية والممرات المائية 19

1.5. الخطوط العريضة لتطوير الموانئ الرئيسية والممرات المائية 19
2.5. مشاريع محتملة بعيدة المدى لتطوير الموانئ 22
3.5. التقييم البيئي الاستراتيجي 27
4.5. التقييم الاقتصادي لتطوير المشاريع على المدى البعيد 29

6. خطة التنمية قصيرة إلى متوسطة المدى 30

1.6. المشاريع قصيرة إلى متوسطة المدى الممكنة 30
2.6. التقييم الاقتصادي لتطوير المشاريع على المدى القصير والمتوسط 32

7. خطة عمل قصيرة إلى متوسطة المدى لتحسين إدارة الموانئ وتشغيلها 34

1.7. تحسين عمليات الموانئ 34
2.7. خطوات عمل ضرورية لتحسين إدارة وتشغيل الموانئ 34
3.7. إدارة أمن الموانيء 36
4.7. مرافق الاستقبال في الميناء: 37
5.7 متطلبات ادارة البيئة لمشغلي الموانيء الخاصة: 39
6.7 تطوير القدرات 39

8 الاستنتاجات و التوصيات: 41

1.8 الاستنتاجات: 41
2.8 تطوير القدرات: 44
3.8 التوصيات 45

الجداول

الجدول -1: استخدام مسارات النقل للعراق..... 4
الجدول -2: نمط أحجام البضائع وعدد زيارات السفن في الموانىء العراقية..... 5
جدول -3 : ملخص أعماق المياه و عرضها لكل جزء من القناة..... 6
جدول -4 : ملخص أعماق المياه و عرضها 6
الجدول -5: اهداف تطوير الموانىء الحالية المبينة ضمن خطة التنمية الوطنية 2013- 2017 9
الجدول -6: المرافق المخطط لها ضمن مراحل التطوير على التوالي لميناء الفاو..... 10
الجدول -7: ايرادات GCPI (مليون دينار عراقي)..... 11
الجدول -8: مصروفات GCPI (مليون دينار عراقي) 12
الجدول -9: نسبة النمو في الناتج المحلي الإجمالي المستقبلي في العراق..... 13
الجدول -10: التنبؤ بشأن الطلب على الموانئ العراقية..... 14
الجدول -11: مصفوفة تحليل SWOT..... 17
الجدول -12: أدوار ووظائف كل ميناء من الموانىء..... 18
جدول –13: عدد مراسي الحاويات المطلوبة في مينائي الفاو الكبير وأم قصر..... 20
جدول –14: مقارنة بين عدد المراسي المطلوبة والموجودة لمناولة البضائع السائبة والجافة والبضائع العادية 20
جدول -15: التحليل الاقتصادي للمشاريع بعيدة المدى 29
جدول رقم –16: ترتيب أولويات مشاريع التنمية قصير / متوسط المدى..... 32
جدول -17: التحليل الاقتصادي للمشاريع قصيرة/ متوسطة المدى..... 33
جدول -18: خطوات عمل ضرورية لتحسين إدارة وتشغيل الموانئ..... 35
جدول -19: تقدير الحاجات لاستقبال فضلات و عوادم السفن..... 38
جدول -20: مقترح لطريقة استقبال الفضلات و المرافق المطلوبة 38
جدول -21: اولويات تطوير القدرات..... 40
جدول -22: مشاريع التطوير المتوقعة على المدى البعيد..... 42

الأشكال

الشكل -1: منطقة المشروع..... 2
الشكل -2: مسارات النقل حول البضائع المستوردة للعراق (2004) 4
شكل -4 خريطة موقع مسح الأعماق 7
شكل -5 (1) جدول مسح الأعماق..... 8
شكل -5 (2) جدول مسح الأعماق..... 8
الشكل -6: مخطط تطوير ميناء الفاو الكبير (كما هو في آب 2013)..... 11
الشكل -7: الخيارات الخاصة بالمفاهيم بعيدة المدى لتطوير موانئ العراق..... 19
الشكل -8: خطة مرحلة تطوير الموانئ (الخطة البعيدة المدى) 21
الشكل -9: خطة مرحلة تطوير الموانئ (الخطة البديلة)..... 22
الشكل -10: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء أم قصر شمال/جنوب 23
الشكل -11: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء خور الزبير 24
الشكل -12: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء أبو فلوس..... 25
الشكل -13: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء المعقل..... 26
شكل -14: المرحلة الأولى من خطة تطوير ميناء الفاو الكبير (الشكل الأعلى: المرحلة الأولى من الخطة، والشكل إلى اليمين: بديل آخر للمرحلة الأولى من الخطة)..... 27

1. المقدمة

1.1. أهداف الدراسة

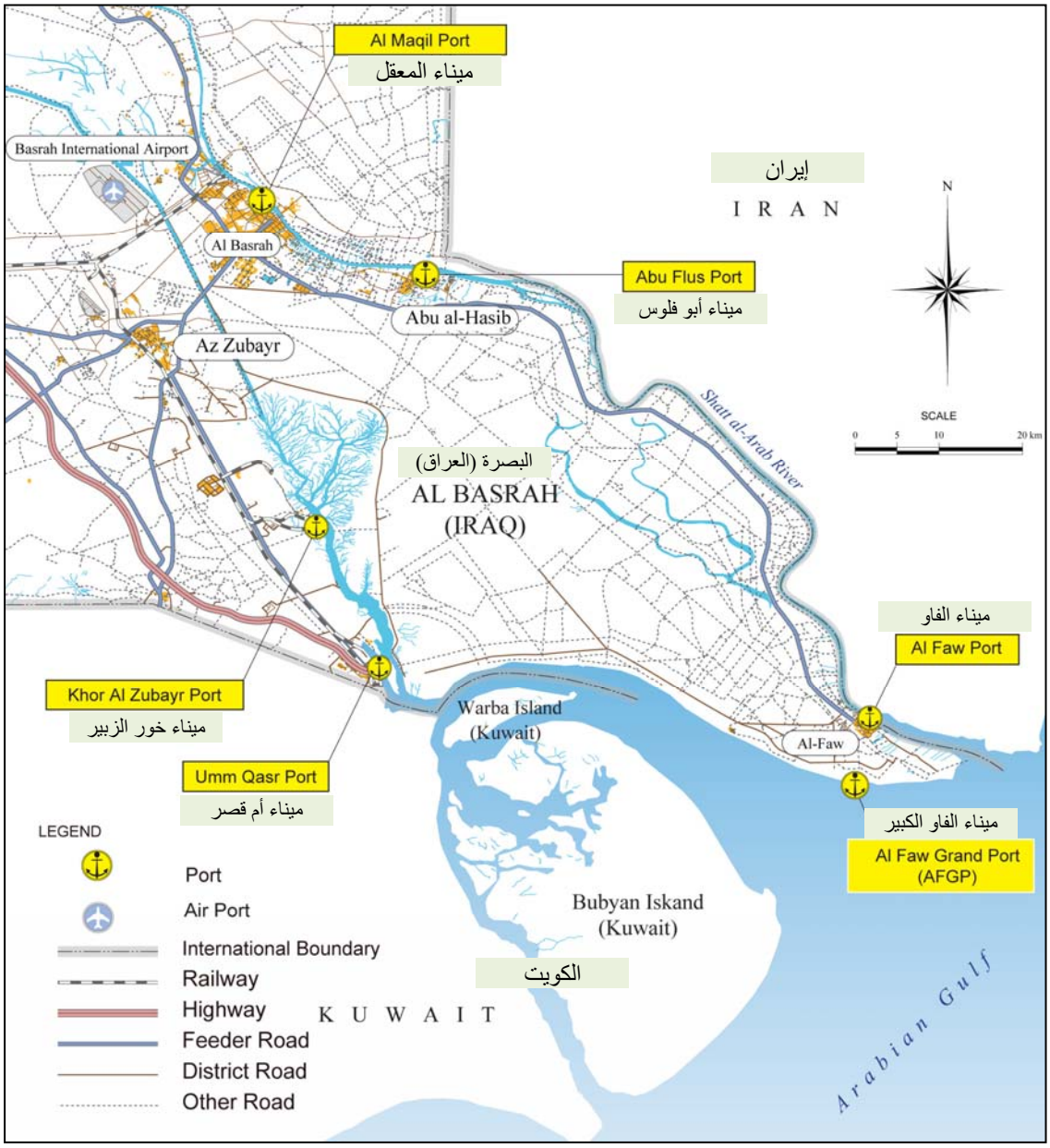
يلخص هذاالتقرير دراسة الخطة الشاملة لقطاع الموانيء في جمهورية العراق، و التي تطبق حسب الاتفاقية ما بين الشركة العامة لموانيء العراق GCPI و الوكالة اليابانية للتعاون الدولي JICA في 17 أيار 2013 و التي تهدف الى الحصول على المخرجات التالية:

1) استراتيجية تطوير / ادارة اعمال قطاع الموانىء (السنة المستهدفة 2035).
2) المخطط الشمولي لتطوير / ادارة الأعمال للموانىء والممرات المائية الرئيسية (السنة المستهدفة 2035).
3) خطة التطوير القصيرة المدى لـ UQP و KZP (السنة المستهدفة 2025).
4) خطة العمل القصيرة المدى لادارة الأعمال / الادارة / التشغيل (السنة المستهدفة 2025).

خلال تنفيذ الدراسة ، تم التوصل الى أن دراسة الجدوى الأولية لمرسى الخدمات و دراسة إضافية حول ادارة أمن المرفأ و مرافق الاستقبال في المرفأ هي ذات أهمية للخطة الشاملة. بناء على ذلك اتفقت GCPI و JICA على ادماج هذه النقاط في الدراسة و قامت بالتوقيع على "تعديل مذكرات النقاش حول دراسة الخطة الشاملة لقطاع الموانيء" في 10 فبراير 2015.

2.1. منطقة الدراسة

تغطي الدراسة المناطق والموانىء المتعلقة بأنشطة الموانىء الرئيسية في محافظة البصرة في الاقليم الجنوبي من العراق: موانىء ام قصر وخور الزبير والمعقل وابو فلوس والفاو الجديد. لقد تم شمل الممرات المائية الموصلة الى هذه الموانىء والمناطق المجاورة ضمن منطقة الدراسة.



المصدر: مسح جمع البيانات لبرنامج تطوير قطاع الموانىء في العراق JICA 2012

الشكل -1: منطقة المشروع

2. تحليل الوضع الحالي لقطاع الموانئ

1.2. مسارات النقل إلى العراق

(1) المسارات الرئيسية للبضائع المستوردة

لقد كان العراق تاريخيا وجغرافيا متصل بالدول المجاورة له من خلال بنية تحتية للنقل. لقد تم التداول بالبضائع وقام الناس بالتنقل عبر الدول. تم تطوير البنى التحتية للنقل مثل الطرق والسكك الحديدية وشكلت شبكة روابط بين العراق والدول المجاورة.

لقد تم اعتبار المسارات الثلاثة التالية لنقل البضائع المستوردة الى العراق بأنها المسارات الرئيسية ليتم توزيعها عبر كامل نطاق البلد:

المسار الأول: المسارات السورية والتركية (مسار البحر الأبيض المتوسط)
تم نقل البضائع المستوردة لاقليم الوسط والاقليم الشمالي بواسطة الشاحنات بشكل رئيسي من الموانىء في سوريا وتركيا والأردن. تم نقل معظم البضائع المستوردة الى الاقليم الشمالي من الميناء في تركيا (ميناء مرسين) بواسطة الشاحنات.

المسار الثاني: ميناء العقبة في الأردن (مسار البحر الأحمر)
تم نقل البضائع للأجزاء الشمالية لمدينة بغداد والمنطقة الوسطى بواسطة الشاحنات من ميناء العقبة في الأردن وكذلك من موانىء في سوريا (مينائي طرطوس واللاذقية).

المسار الثالث: الموانىء في العراق (ميناء ام قصر وميناء خور الزبير)
استخدم كل من مينائي أم قصر وخور الزبير للبضائع المستوردة الى الأجزاء الجنوبية من البلد. وقد تم نقلها بشكل رئيسي بواسطة الشاحنات في ميناء العقبة في الأردن وموانىء في الكويت عندما لم يكن بوسعهما استرداد عافيتهما الى طاقتهما الكاملة. في الوقت الراهن، يتم استيراد معظم البضائع من خلال موانىء في العراق لأن ميناء ام قصر استعاد عافيته تقريبا.

(2) أحجام البضائع المستوردة حسب المسار

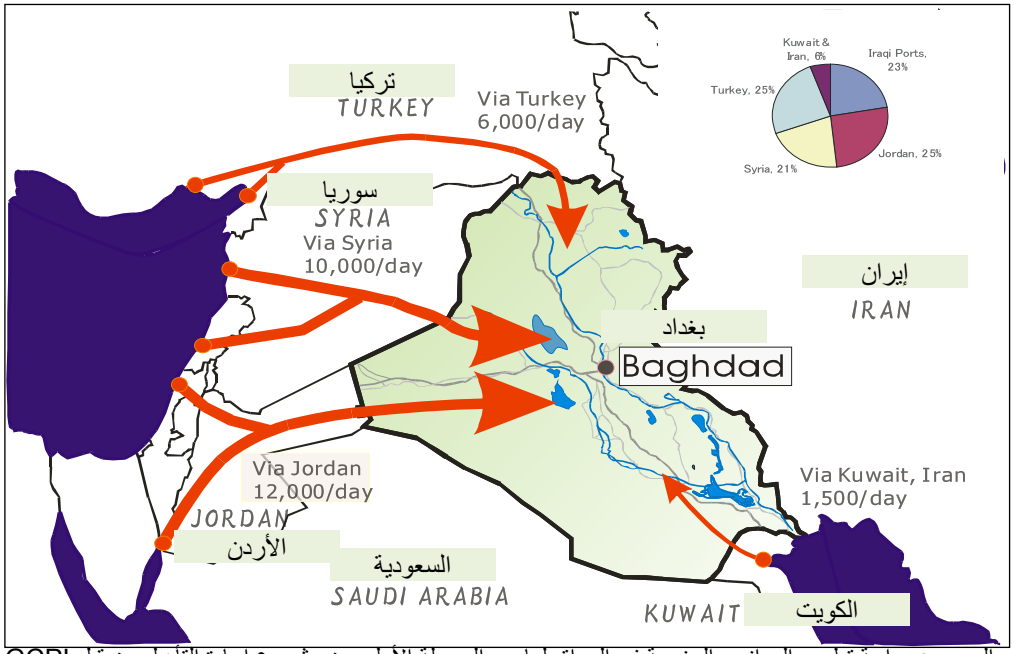
كانت احجام البضائع المنقولة من الأردن / سوريا وتركيا 10000 ~ 12000طن تقريبا باليوم و 6000 طن يوميا على التوالي بينما كانت البضائع المستوردة من خلال الموانىء العراقية 14000 طن باليوم في 2004.

تبعا لاشتداد المعارك في سوريا وقرب انهيار نظام البلد، فقد كان لذلك أثرا سيئا على أحجام البضائع المنقولة من خلال المسار السوري. لقد تم تعليق نقل البضائع من الموانىء في سوريا وتم تفريغ معظم البضائع القادمة من اوروبا / امريكا الجنوبية الى العراق في ميناء مرسين في تركيا وبعض البضائع في ميناء العقبة في الأردن. إضافة إلى ذلك، فقد تم تسجيل بعض البضائع التي تعادل حوالي 10 مليون طن بالشهر قد تم تفريغها في ميناء حيفا في إسرائيل.

إن نتائج المقابلات مع شركات الشحن والشاحنين والمستشارين في الأردن ودبي مبينة ادناه:

- هنالك العديد من الحالات حيث تم تفريغ البضائع المستوردة من اوروبا في ميناء مرسين في تركيا بدلا من الموانىء في سوريا والبضائع من آسيا في ميناء ام قصر في العراق. تعتبر اوضاع الطريق من ميناء مرسين الى العراق جيدة جدا وتستطيع الشاحنة التي تحمل حاويتين الانتقال دون مشاكل.
- يتم تفريغ البضائع الثقيلة لمحطة الطاقة من اليابان / كوريا في الميناء في الكويت ويتم نقلها الى العراق بواسطة مقطورات متعددة الدواليب حيث انه لا تتوفر مثل هذه المعدات في العراق.
- لا يوجد حاليا اي فرصة ليتم نقل البضائع من موانىء في لبنان بسبب الأوضاع السياسية.
- لقد انخفض مؤخرا عددا الشاحنات القادمة من ميناء العقبة الى العراق، فعلى سبيل المثال، 6000 شاحنة بالشهر في العام 2011 و 5000 شاحنة بالشهر في العام 2012 و 4000- 4500 شاحنة بالشهر في العام 2013. كما انخفض ايضا عدد الشاحنات القادمة من الكويت وذلك لأن الحكومة العراقية تفرض ضريبة طرق اعلى بكثير من السابق لكي يتم التشجيع على استخدام الموانىء العراقية.
- هنالك بعض البضائع التي تأتي من الموانىء السعودية / المصرية في البحر الأحمر الى العراق.

- هناك 3000 شاحنة بالشهر تأتي من العراق الى ميناء العقبة وتنقل 60% من الشاحنات بضائع الى العراق. بحسب محطة العقبة للحاويات، فإن ما بين 20%- 30% من بضائع الحاويات التي يتم تفريغها في ميناء العقبة تكون متجهة الى العراق وقد ازدادت احجام المناولة للعراق مؤخرا بسبب الحرب الأهلية في سوريا.
- تم نقل ما بين 15%- 20% تقريبا من البضائع المتجهة الى العراق من خلال الموانىء في سوريا وذلك قبل الحرب الأهلية. سوف يتم استعادة البضائع المنقولة عبر سوريا بعد انتهاء الحرب لأن العلاقة بين الحكومتين السورية والعراقية علاقة جيدة جدا.



المصدر: دراسة تطوير الموانىء الجنوبية في العراق لما بعد المرحلة الأولى من مشروع إعادة التأهيل من قبل GCPI

الشكل -2: مسارات النقل حول البضائع المستوردة للعراق (2004)

الجدول -1: استخدام مسارات النقل للعراق (2013)

الوحدة (عدد الشاحنات)

	الأردن باليوم	تركيا باليوم	ايران باليوم	الكويت باليوم	الموانىء العراقية
المقابلة أ	1200	1000~2000	4000~5000	250~300	غير متوفرة
المقابلة ب	10~%15	30~%35	5~%20		40~%45
التقييم	15~%20	30~%35	غير متوفرة	%5	40~%50

2.2. الوضع الحالي للموانئ

وصل اجمالي حجم البضائع في الموانىء العراقية الى 10.12 مليون طن في العام 2011. بعد ذلك، انخفض اجمالي البضائع حجما لغاية العام 2003 وذلك بحجم مناولة من 1.18 مليون طن. بعد ذلك ارتفع اجمالي حجم البضائع، بعد الوصول الى ادنى حجم في العام 2003، وسجل حجما من 12.63 مليون طن في العام 2006. لقد كان حجم مناولة البضائع مؤخرا بواقع 15.87 مليون طن في العام 2014.

الجدول -2: نمط أحجام البضائع وعدد زيارات السفن في الموانيء العراقية

السنة	ميناء ام القصر		ميناء خور الزبير		ميناء ابو فلوس		ميناء المعقل		المجموع	
	حجم البضائع (000ر1طن)	عدد زيارات السفن	حجم البضائع (000ر1 طن)	عدد زيارات السفن	حجم البضائع (000ر1 طن)	عدد زيارات السفن	حجم البضائع (000ر1 طن)	عدد زيارات السفن	حجم البضائع (000ر1 طن)	عدد زيارات السفن
2001	7ر001	533	3ر114	4ر319	-	-	-	-	10ر115	4ر852
2002	6ر083	512	1ر804	4ر258	-	-	-	-	7ر887	4ر770
2003	1ر682	512	129	44	-	-	-	-	1ر811	556
2004	2ر105	894	1ر737	780	-	-	-	-	3ر842	1ر674
2005	4ر362	763	1ر200	1ر262	480	2ر025	44	108	6ر087	4ر158
2006	7ر659	883	4ر301	1ر307	565	1ر552	103	124	12ر627	3ر866
2007	5ر984	1ر028	4ر416	1ر069	693	3ر020	42	47	11ر135	5ر164
2008	7ر219	898	4ر049	1ر006	550	2ر345	10	13	11ر828	4ر262
2009	7ر445	1ر146	3ر297	900	551	2ر469	47	66	11ر340	4ر581
2010	7ر413	1ر106	2ر817	735	571	364	242	263	11ر044	2ر468
2011	8ر622	992	3ر513	516	497	194	644	618	13ر276	2ر320
2012	9ر335	922	4ر265	531	467	150	877	743	14ر944	2ر346
2013	10,058	945	4,273	632	530	198	908	795	15,769	2,570
2014	9,367	948	5,060	670	460	180	983	808	15,869	2,606

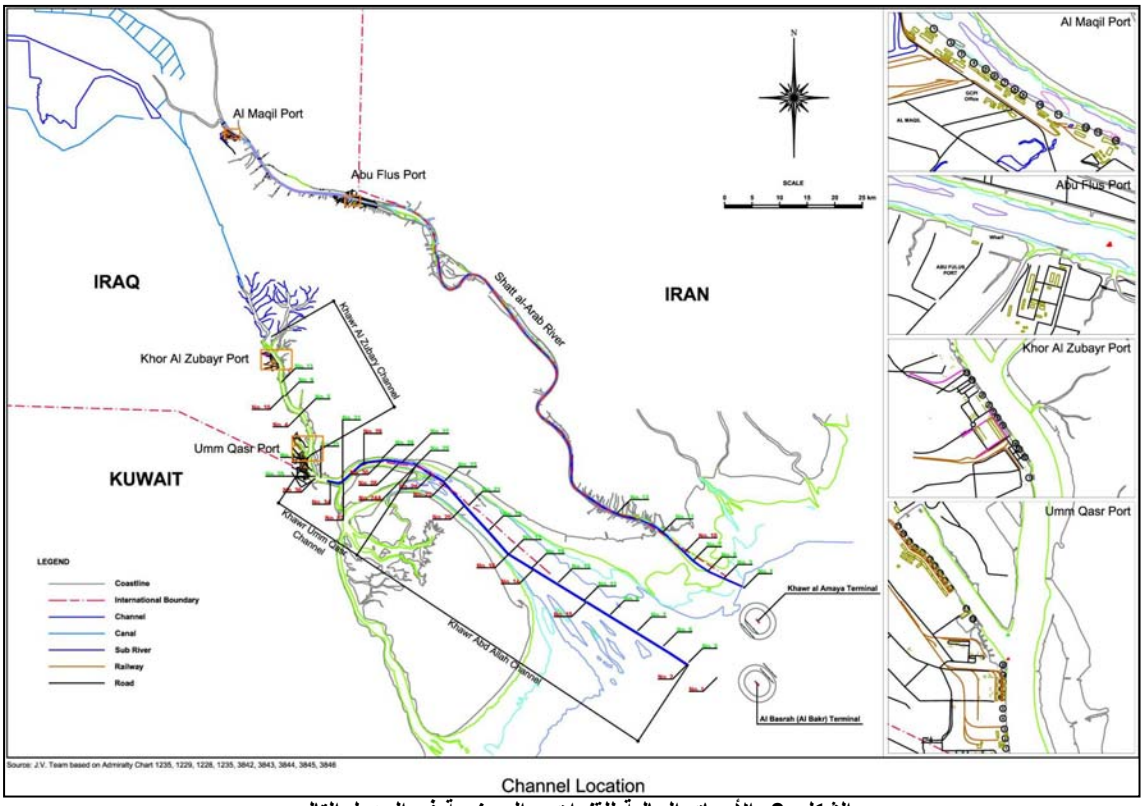
3.2 الوضع الحالي للقنوات الموصلة

(1) الخطوط العريضة للقناة الموصلة

يتكون نظام القنوات الموجود من مسارين. المسار الأول هو قناة شط العرب كونها أنشأت على طول شط العرب و التي تؤدي الى ميناء ابو فلوس و ميناء المعقل. و المسار الثاني هو قناة موصلة الى ميناء ام قصر و ميناء خور زبير و الذي يسمى أيضا بقناة خور عبد الله (كما يستعمل ايضا اسم خور زبير).

وعلى الرغم من الجهود التعاونية السابقة، فإن المسائل التالية ما تزال بحاجة الى حلول حتى تكون القناة الموصلة عاملة بالشكل الكامل و لتصل قدرتها التشغيلية التي صممت لها:

- ترميم الأجزاء اللازمة من حيث العمق ة العرض عبر القنوات المؤدية (ما عدا المسار المؤدي الى أم قصر في قناة خور عبد الله، حيث أن أعمال الترميم لم تتقدم بشكل جيد : إذ أنه يتوجب القيام بسحب السفن من عدة مواقع. لذلك لا يتوقع أن يصل عدد السفن الحد الأقصى المخطط له.
- إزالة ركام السفن التي تعيق الملاحة الآمنة عبر القناة.
- ترميم و توفير وسائل الملاحة المساعدة للملاحة الآمنة في القناتين.
- تسوية المسائل الحدودية مع البلدان المجاورة حيث تمر هذه القنوات او تكون مشتركة. (معظم طول قناة شط العرب يشكل حدود مشتركة مع ايران، فيما يمر جزء من قناة خور عبدالله عبر الأراضي الكويتية).
- الصيانة المستمرة لأعمال الحفر للمحافظة على أعماق مائية كافية.



الشكل -3: الأعماق الحالية للقنوات و الموضحة في الجدول التالي

قناة شط العرب

جدول -3 : ملخص أعماق المياه و عرضها لكل جزء من القناة

القسم	الطول (كم)	العمق (متر)	العرض (متر)	ملاحظات
فوهة النهر	12.0	-2.5 – 4.0	150	مرسى رقم 1 – رقم 7
استخدام مشترك مع ايران	94.5	-4.5 – 16.0	200-100	مرسى رقم 10 – العمود الحدودي
العمود الحدودي قرب ابو فلوس و ميناء المعقل	37.4	-5.0 – 16.0	غير معروف	مسح العمق المائي الذي تم من خلال الدراسة

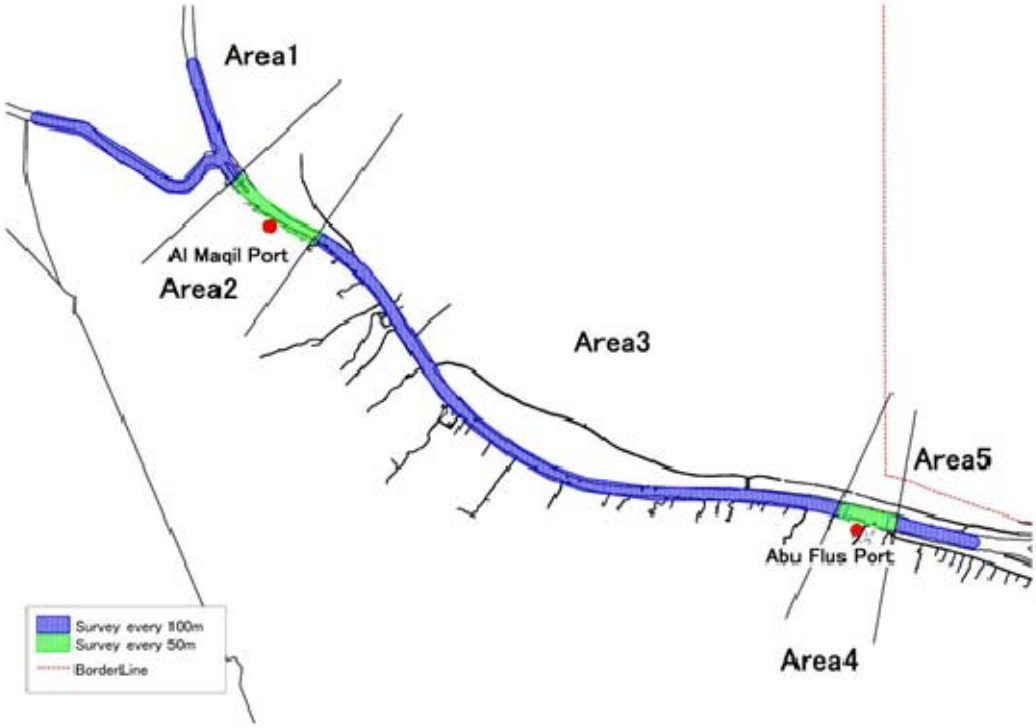
قناة خور عبدالله

جدول -4 : ملخص أعماق المياه و عرضها

القسم	الطول (كم)	العمق (متر)	العرض (متر)	ملاحظات
خور عبدالله	60.7	11.0 – 12.5	200	مرسى رقم 3 – رقم 25
خور ام قصر	25.1	12.0 – 13.2	125-250	مرسى رقم 25 - UQP
خور الزبير	17.6	9.0 – 15.0	400-150	UQP - KZP

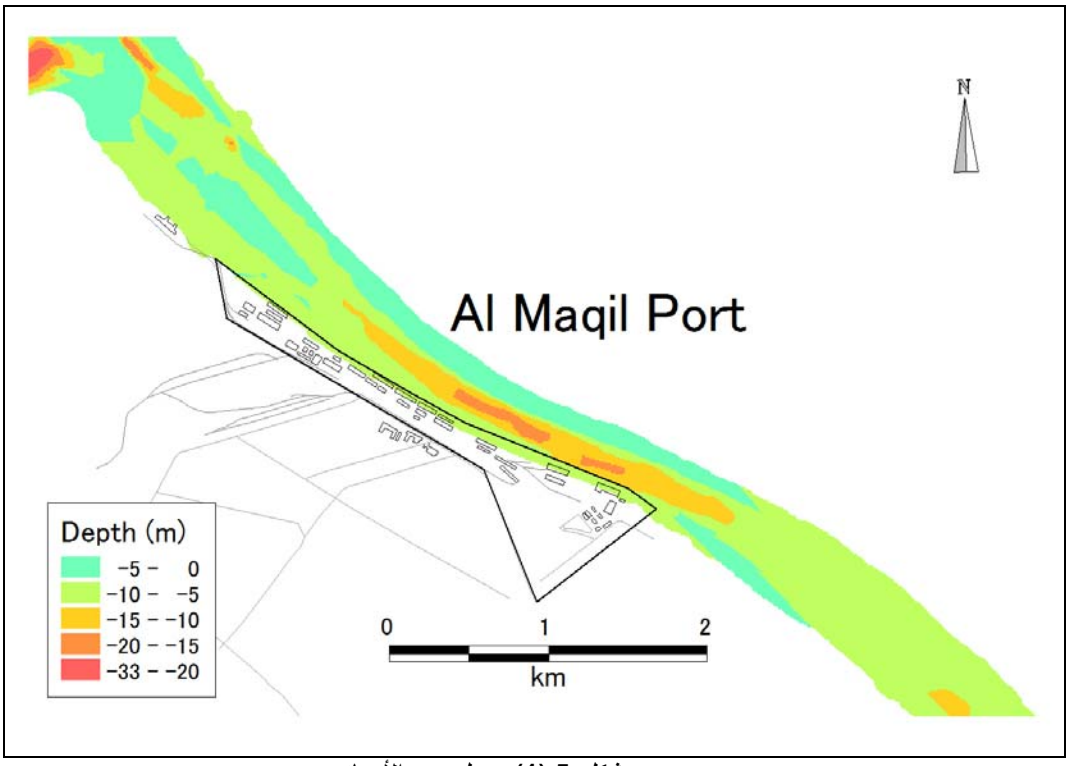
(2). نتائج مسح الأعماق المائية (شط العرب)

قام فريق الدراسة التابع ل JICA بمسح للأعماق على مدى قناة شط العرب لفهم الوضع الطوبوغرافي الحالي بشكل أفضل و ذلك من 8 ال 19 شباط 2014.

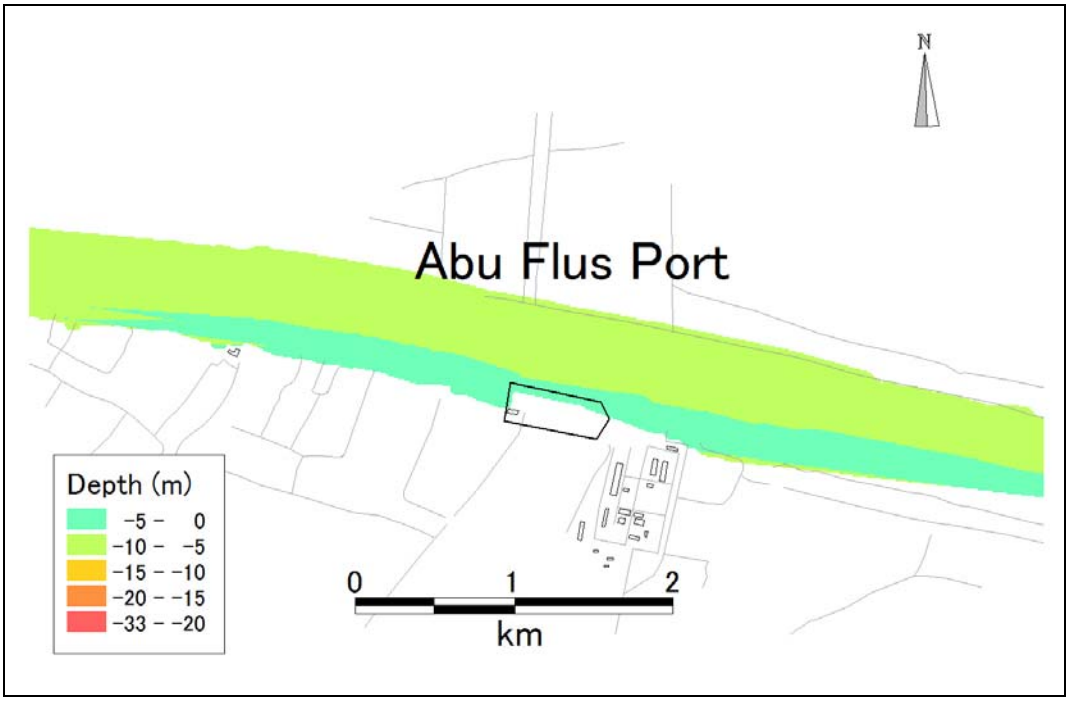


شكل -4 خريطة موقع مسح الأعماق

تبين الجداول الباثمترية (مسح الأعماق) و المبينة على معلومات المسح في الشكل التالي:



شكل -5 (1) جدول مسح الأعماق



شكل -5 (2) جدول مسح الأعماق

3. تطوير وادارة وعمليات الموانىء

1.3. اهداف تطوير الموانىء المعلنة ضمن خطة التنمية الوطنية 2013- 2017

إن الأهداف التي تبين كمية عمليات الرسو والطاقة الاستيعابية التي سيتم الوفاء بها ضمن فترة الخمس سنوات من قبل الموانىء الرئيسية الأربعة القائمة تم نشرها في خطة التنمية الوطنية 2013- 2017 حسبما هو مبين في الجدول 5. إن أهداف التطوير، أي، تلك الأرقام التي تظهر تحت العامود بعنوان 2017 في الجدول هي نفسها كتلك المنشورة ضمن خطة التنمية الوطنية 2013- 2017 ما عدا بخصوص ميناء المعقل، فإن الارقام الظاهرة تحت العامود بعنوان 2013 التي تبين وضعية الموانىء القائمة اعتبارا من بدء الخطة هي نفسها كتلك المنشورة في خطة التنمية الوطنية 2010- 2013. إن عدد مرات الرسو والطاقة الاستيعابية لميناء المعقل المطبوعة بالخط الثخين في الجدول هي أكبر من تلك المبينة في خطة التنمية الوطنية 2010- 2014: إن عدد مرات الرسو في ميناء المعقل في العام 2013 هي اكثر بـ (3) ثلاثة عمليات رسو من تلك التي كانت لدى الميناء في العام 2010. يوجد لدى ميناء المعقل رصيف بطول 3000 متر مقسم الى 15 مرسى. وبذلك، فإنه من المفترض بأن عدد المراسي القابلة للاستخدام للميناء قد ارتفع بعد ازالة السفن الغارقة من المراسي الثلاثة خلال الفترة من 2010- 2012 وبناء على ذلك، فقد ارتفعت طاقة الميناء الاستيعابية الى 2.25 مليون بالسنة من 1.5 مليون طن بالسنة في العام 2010.

الجدول -5: اهداف تطوير الموانىء الحالية المبينة ضمن خطة التنمية الوطنية 2013- 2017

اسم الميناء	2013		المرسى المطلوب 2013- 2017	2017	
	عدد المراسي	السعة 000ر1 طن/السنة		عدد المراسي	السعة 000ر1 طن/السنة
ام قصر	22	7ر500	19	41	14ر000
خور الزبير	12	6ر400	13	25	10ر650
المعقل	9	2ر250	5	14	3ر600
ابو فلوس	4	500	-	3	750
المجموع	47	16ر650	37	83	29ر000

(1) ميناء ام قصر

لقد كانت GCPI تقوم بتطوير ميناء ام قصر وبتعميق مياه وازالة السفن الغارقة بجانب الممرات المائية بين الخليج العربي وميناء ام قصر بموجب "مشروع اعادة تأهيل قطاع الموانىء في جمهورية العراق – المرحلة الأولى". كانت شركة Gulftainer المحدودة وهي مشغل محطة حاويات خاصة في ميناء ام قصر تقوم بتطوير محطتها الخاصة عند المرسى رقم 11 بموجب عقد امتياز مع GCPI . إن GCPI بصدد اتخاذ خطوات اضافية لتوسيع محطات الحاويات في الميناء الجنوبي بواسطة استثمار من قبل مشغلين من القطاع الخاص بموجب عقد محاصة. اعتبارا من نهاية العام 2013، فإن GCPI في طور تقييم العروض.

إن المحاولة الحالية لاعادة تطوير ميناء ام قصر تركز على منطقة الميناء الحالية. إن الأرض الشاسعة ومساحة المياه في الجهة الشمالية الشرقية من الحوض سوف تبقى كما هي بدون تطوير ما عدا بخصوص الخطة لتطوير محطة حاويات جديدة من قبل المشغل من القطاع الخاص عند الشاطىء الشمالي من الحوض عبر المرسى رقم 19-21.

لمواجهة النمو في الطلب على الحركة، فإن GCPI تنوي الابقاء على تطوير مساحات غير مستغلة عن طريق جذب استثمارات خاصة. يوجد لدى الجهة الشمالية الشرقية شاطىء بطول 3300 متر فقط ، فهو ليس من الطول بما يكفي لتطوير 19 مرسى اضافي ضمن الحوض. ولذلك، ومن اجل الوفاء بالهدف، فإنه لا مفر من ايجاد مساحة اخرى خارج منطقة الميناء الحالية لميناء ام قصر. إن المواقع المحتملة هي الحوض غير المكتمل باتجاه مصب النهر لميناء ام قصر او بمحاذاة الممرات المائية.

(2) ميناء خور الزبير

إن المرحلة الثانية من مشروع إعادة تأهيل قطاع الموانىء على وشك البدء. يتضمن المشروع إنشاء رصيف بحري اضافي بطول 300 متر واعادة تأهيل الأرصفة البحرية القائمة وتعميق مياه الحوض ومعدات مناولة البضائع وتعميق مياه الممرات المائية بين ميناء ام قصر وميناء خور الزبير. يوجد لدى ميناء خور الزبير شط بطول 3600 متر الذي يتضمن 13 مرسى.

يوجد حاليا 12 مرسى عامل من المراسي 13 وبشمول المرسى الجديد المخطط له ضمن المرحلة الثانية من المشروع المذكور اعلاه، فإنه يوجد لدى ميناء خور الزبير الحالي مساحة لتطوير ثلاثة او اربعة مراسي فقط. من المستحيل تطوير 13 مرسى اضافي ضمن منطقة الميناء الحالية. لذا، يتوجب ايجاد موقع جديد للمشروع في مكان آخر.

(3) ميناء المعقل

يوجد لدى ميناء المعقل 15 مرسى بشكل اجمالي. باعادة تأهيل الأرصفة البحرية القائمة وازالة السفن الغارقة من الحوض وكذلك تجديد المنطقة الاحتياطية، فإنه من الممكن ضمان تشغيل 14 مرسى بحلول العام 2017. بالأخذ بالاعتبار حقيقة ان السلعة الرئيسية التي يتم تناولها في الميناء هي الاسمنت، فإن التحسين في الطاقة الاستيعابية لمناولة البضائع للميناء يمكن تحقيقها بواسطة تخصيص مراسى بخصوص سلع محددة مثل الاسمنت. كما انه من المتوقع انه عند البدء في تشغيل محطة الحاويات من قبل Nawah لادارة الموانىء عند المرسيين رقم 13 و 14، سوف يتم جلب البضائع العادية الى الميناء على هيئة حاويات في السنوات القادمة ويعمل هذا النمط على زيادة طاقة الميناء الاستيعابية.

إن هدف ميناء المعقل هو تحقيق 6ر3 مليون طن بالسنة بحلول العام 2017. من الممكن ان يكون قد تم احتساب هذا الهدف بموجب الافتراض بأن الطاقة الاستيعابية لمناولة البضائع بخصوص البضائع العادية يجب ان تكون 1000 طن بالسنة لكل متر من المراسي. على اية حال، وبالأخذ بالاعتبار الأوضاع التالية التي تسمح فقط للبواخر الصغيرة بزيارة الميناء، فإنه من المقدر بأنه من الصعب للميناء ان يحقق الهدف المحدد بـ 6ر3 مليون طن بالسنة مع 14 مرسى:

- منطقة المياه الضحلة قرب مصب نهر شط العرب تقيد حجم البواخر التي تقوم بالتوقف؛
- إن الجسرين الواقعين عند مصب النهر من ممرات الوصول المائية الى الميناء يعيق مرور البواخر الراغبة بالتوقف.

(4) ميناء ابو فلوس

يوجد لدى ميناء ابو فلوس اصلا ثلاثة مراسي مع ان بعضا منها بحاجة الى اصلاح ولا يوجد اي توسع مخطط له ضمن خطة التنمية الوطنية 2013- 2017. إن معظم بضائع الميناء هي حاويات وبذلك، فإنه من الممكن زيادة طاقة الميناء الاستيعابية عن طريق تحديث المرسى رقم 3 المتضرر بشكل شديد ليصبح محطة حاويات مجهز بالمعدات المناسبة.

(5) برنامج تطوير ميناء الفاو الكبير

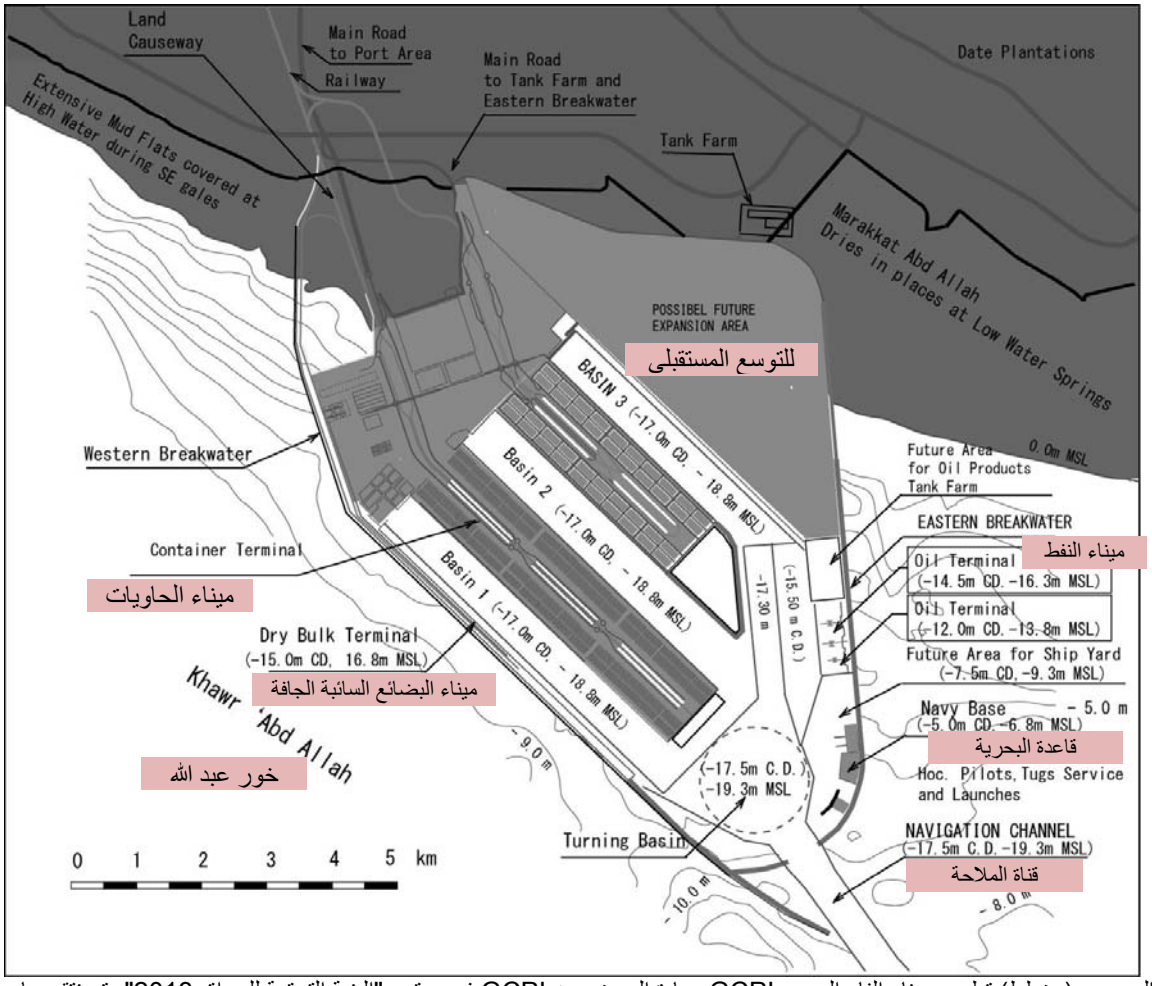
لقد تم نشر العديد من تقارير الدراسات لتطوير ميناء الفاو الجديد. منذ اقتراح فكرة تطوير ميناء جديد على ساحل الخليج العربي ضمن المخطط الشمولي للنقل للعام 2005، تم تعديل والتوسع في برنامج الميناء. إن الخطة المبينة في الرسمة 6 هي احدث خطة التي تم عرضها ضمن مؤتمر بعنوان "البنية التحتية للعراق 2013 في دبي".

تهدف خطة تطوير ميناء الفاو الجديد للاستكمال في العام 2038 ومن المقترح خطة تطوير على ثلاث مراحل: المرحلة الأولى لغاية العام 2018 والمرحلة الثانية لغاية العام 2028 والمرحلة الأخيرة لغاية العام 2038. إن المرافق التي سيتم تطويرها مدرجة في الجدول 6.

الجدول -6: المرافق المخطط لها ضمن مراحل التطوير على التوالي لميناء الفاو

البند	الوحدة	المرحلة الأولى	المرحلة الثانية	المرحلة النهائية
رصيف بحري لمحطة الحاويات	متر	3ر900	3100	7000
رصيف بحري لمحطة البضائع السائبة	متر	2000	1500	3500
ساحة الحاويات	هكتار	120	80	200
ساحة للبضائع السائبة	هكتار	40	20	60
طريق ممهدة وسكك حديدية ومبنى	هكتار	60	40	100
صوامح للقمح	3م1000	150	50	200

المصدر: دراسة الجدوى لميناء البصرة الكبير الجديد، مجلد 0، 2008



المصدر: (مخطط) تطوير ميناء الفاو الجديد، GCPI ومادة العرض من GCPI في مؤتمر "البنية التحتية للعراق 2013"، تم تنقيحها من قبل فريق الدراسة.

الشكل -6: مخطط تطوير ميناء الفاو الكبير (كما هو في آب 2013)

2.3. الوضع المالي للشركة العامة للموانىء العراقية GCPI

يبين الجدول التالي ارقام الايرادات المالية الرئيسية والمصروفات لمدة اربع سنوات من 2009 حتى 2012 الخاصة بـ GCPI. بشكل عام، فإن الوضع المالي لـ GCPI يعتبر ايجابيا ومستقرا

الجدول -7: ايرادات GCPI (مليون دينار عراقي)

	2012	2011	2010	2009
نشاط السلع	334	257	82	13
نشاط الخدمات	317ر339	232ر007	186ر022	152ر032
التصنيع	380	83	275	71
انشطة اخرى	1ر114	787	1ر003	1ر137
اجمالي الايرادات	319ر166	233ر134	187ر382	153ر253
نسبة النمو	36ر90%	24ر42%	22ر27%	

المصدر: القوائم المالية لـ GCPI / تم إعداده من قبل فريق الدراسة

حاز ايراد نشاط الخدمات على الحصة الكبرى من ايرادات GCPI الذي مثل حوالي 99% من العام 2009 حتى العام 2012 وكانت نسبة النمو في ايراد نشاط الخدمات نفس النسبة المئوية من ذلك المجموع. وبذلك، يفترض فريق الدراسة بأن ايراد نشاط الخدمات يأتي من تحصيل مستحقات الميناء ورسوم مناولة البضائع ورسم الامتياز / الايجار لكل ميناء رغم ان محتويات ايراد نشاط الخدمات ليست واردة على الاطلاق في قوائم GCPI المالية. ومن ناحية

اخرى، كانت نسبة النمو في اجمالي حجم البضائع 15% فقط في 2012 / 2011 وعدد زيارات السفن كانت تقريبا نفسها بين السنتين.

مثلت ايرادات نشاط السلع والتصنيع والأنشطة الأخرى حصة صغيرة فقط بواقع 1% في الاجمال إلا أن إيراد نشاط السلع نما 25 مرة في العام 2012 عن النسبة في العام 2009.

الجدول -8: مصروفات GCPI (مليون دينار عراقي)

	2012	2011	2010	2009
الأجور والرواتب	139ر364	110ر822	111ر613	106ر966
توزيع السلع	14ر587	12ر496	10ر623	12ر576
توريد الخدمات	4ر463	4ر234	3ر703	3ر487
الإنشاءات والخدمات	9ر072	14ر705	10ر279	6ر723
الاستهلاك	6ر759	5ر911	5ر485	4ر757
الضرائب والرسوم	8	0	0	0
التصنيع	4ر008	2ر398	316	562
أنشطة اخرى	14ر612	12ر583	2ر220	1ر680
اجمالي المصروفات	192ر871	163ر149	144ر239	136ر751
نسبة النمو	22ر18%	11ر13%	48ر5%	

المصدر: القوائم المالية لـ GCPI / تم إعداده من قبل فريق الدراسة

كما هو مبين في الجدول اعلاه، فإن مصروفات GCPI لادارة الموانىء العراقية ارتفعت بشكل ثابت خلال الأربع سنوات الأخيرة. لم يتوافق تطور المصروفات بشكل منتظم مع تطور الايرادات / حجم البضائع التي تم التعامل معها في الموانىء. كانت اكبر حصة من المصروفات للأجور والرواتب حيث مثلت 77% في العام 2009 والعام 2010 وانخفضت بشكل حاد الى 67% في العام 2011 ولكن بزيادة طفيفة لغاية 72% في العام 2012. كانت الحصة التي تلي هي كلفة توريد السلع مثل الغاز والوقود والمياه والمرافق العامة الأخرى حيث كانت حوالي 7%.

4. الاستراتيجية بعيدة المدى لتطوير وإدارة قطاع الموانئ

1.4. توقعات الطلب على حركة البضائع

(1) توقعات الطلب بواسطة التحليل الكلي

إن معدل النمو السنوي في العراق هو 12ر2% و 05ر7% لآخر عقد من الزمن ولآخر خمس سنوات على التوالي. بحسب بيانات واحصاءات صندوق النقد الدولي، فإنه من المتوقع ان يكون معدل النمو السنوي 23ر7% من العام 2012 للعام 2018. من المتوقع بأن نسبة النمو في الناتج المحلي الإجمالي لدول الخليج باستثناء العراق، سوف تكون حوالي 5%. اضافة الى ذلك، فإن نسبة النمو في الناتج المحلي الإجمالي سوف تكون بمعدل سنوي من 31ر13% بالأسعار الثابتة للعام 2012 عبر امد الخطة وفقا "لخطة التنمية الوطنية 2013- 2017" من قبل وزارة التخطيط في العراق.

بناء على المعلومات اعلاه، تم افتراض نسبة النمو في الناتج المحلي الإجمالي التالية للعراق في المستقبل:

- إن المعدل السنوي لنسبة النمو الوسطية سوف يكون 5ر7% من عام 2012 الى عام 2018 وذلك بناء على بيانات واحصاءات صندوق النقد الدولي والمعدل السنوي لنسبة النمو الأعلى سوف يكون 5ر9% مما يعكس الهدف الفعال "لخطة التنمية الوطنية 2013- 2017" وبالرجوع [الى] 64ر9% بالسنة في العام 2018 حسب توقعات بيانات واحصاءات صندوق النقد الدولي المبينة في الرسمة 2-1ر4. إن المعدل السنوي لنسبة النمو المنخفضة سوف تتغير مثل النسبة في دول الخليج الأخرى.
- إن معدل نسبة النمو من العام 2018 الى العام 2025 سوف يكون نفسه كتلك النسبة للعام 2012 الى العام 2018.
- إن المعدل السنوي لنسبة النمو الوسطية من العام 2025 الى العام 2035 سوف يكون 4% وذلك بالرجوع الى نسبة النمو المستقبلية للدول غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية وذلك بناء على اوراق السياسة الاقتصادية رقم 3، نظرة الى العام 2060 الخاصة بمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية: توقعات النمو العالمي البعيدة المدى، تشرين الثاني 2012". اضافة الى ذلك، فإنه من المفترض ان نسبة النمو في العراق سوف تعود لما كانت عليه الى الحالة التي قامت دول الخليج الأخرى باعادة تتبعها بالأخذ بالاعتبار أن نسبة النمو في العراق هي اعلى مقارنة بنسب هذه الدول في الفترة نفسها. لقد تم الافتراض بأن نسبتي النمو العالية والمنخفضة هي الوسطية ± 1%.

تم بيان نسب النمو في الناتج المحلي الإجمالي المستقبلية في العراق بموجب سيناريو النمو في الجدول 9.

الجدول -9: نسبة النمو في الناتج المحلي الإجمالي المستقبلي في العراق

السيناريو / السنة	2012 – 2018	2018 – 2025	2025 - 2035
نمو منخفض	5ر5%	5ر5%	0ر3%
نمو متوسط	5ر7%	5ر7%	0ر4%
نمو مرتفع	5ر9%	5ر9%	0ر5%

المصدر: تم اعداده من قبل فريق دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA) بناء على توقعات صندوق النقد الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية وخطة التنمية الوطنية العراقية (2013- 2017).

(2) نتيجة التحليل الجزئي

إن النتائج بواسطة التحليل الجزئي مبينة في الجدول 10. تم تقدير حجم بضائع الحاويات المتوقع بناء على الارتباط بين الناتج المحلي الإجمالي في العراق واحجام البضائع في موانىء العراق وإن نسبة النمو معزوة الى سيناريو النمو المتوسط.

إن حجم البضائع المتوقع للقمح والأرز والسكر والتمور معزو الى البرنامج البعيد المدى لزيادة الانتاج ضمن "خطة التنمية الوطنية 2013- 2017". تقدر الحجوم المستقبلية لكل من الاسمنت والفولاذ بناء على مستويي معدلات استهلاك الاسمنت/ الفولاذ والناتج المحلي الإجمالي لدى شركات عديدة. وتم تقدير عدد المركبات المستوردة اعتمادا على المستويات العالمية لمعدلات حيازة المركبات والناتج المحلي الإجمالي.

الجدول -10: التنبؤ بشأن الطلب على الموانئ العراقية

Cargo/Year	Unit	2012	2015			2025			2035		
			Low	Middle	High	Low	Middle	High	Low	Middle	High
(Import Cargo)											
1. Container Cargo	**TEU**	**294,649**	**433,000**	**483,000**	**535,000**	**1,045,000**	**1,454,000**	**1,964,000**	**1,553,000**	**2,359,000**	**3,471,000**
2. Conventional Cargo											
(1) Grain (wheat)	ton	2,644,783	1,372,000	2,244,000	2,520,000	1,152,000	1,152,000	2,149,000	1,707,000	1,707,000	2,703,000
(2) Rice	ton	1,092,684	1,211,000	1,211,000	1,211,000	1,416,000	1,416,000	1,416,000	1,531,000	1,531,000	1,531,000
(3) Sugar	ton	742,239	773,000	773,000	773,000	1,129,000	1,129,000	1,129,000	1,549,000	1,549,000	1,549,000
(4) Cement	ton	1,587,269	0	1,100,000	3,000,000	0	1,800,000	5,400,000	0	2,600,000	6,600,000
(5) Steel & Pipes	ton	734,129	330,000	550,000	770,000	290,000	840,000	950,000	320,000	1,080,000	1,140,000
(6) Vehicle	no.	69,694	93,000	93,000	93,000	570,000	570,000	570,000	686,000	686,000	686,000
(7) Others	ton	922,477	551,000	878,000	1,236,000	596,000	947,000	1,650,000	763,000	1,265,000	2,021,000
Sub-total (except Vehicle)	**ton**	**7,723,581**	**4,237,000**	**6,756,000**	**9,510,000**	**4,583,000**	**7,284,000**	**12,694,000**	**5,870,000**	**9,732,000**	**15,544,000**
3. Liquid Bulk (Oil Product)	ton	2,731,572	0	4,510,000	4,750,000	0	0	480,000	0	0	4,520,000
Import Total	ton	**10,455,153**	**4,237,000**	**11,266,000**	**14,260,000**	**4,583,000**	**7,284,000**	**13,174,000**	**5,870,000**	**9,732,000**	**20,064,000**
(Export Cargo)											
1. Container Cargo (Empty)	**TEU**	**294,644**	**433,000**	**483,000**	**535,000**	**1,045,000**	**1,454,000**	**1,964,000**	**1,553,000**	**2,359,000**	**3,471,000**
2. Conventional Cargo											
(1) Dates	ton	82,510	106,000	106,000	106,000	0	0	0	0	0	0
(2) Others	ton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub-total	**ton**	**82,510**	**106,000**	**106,000**	**106,000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
3. Liquid Bulk											
(1) Oil Product (Heavy fuel oil)	ton	365,772	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000
(2) Oil Product (Gasoline, Gasoil	ton	0	0	0	710,000	3,480,000	5,220,000	9,320,000	2,390,000	2,450,000	6,610,000
(3) LNG/LPG	ton	0	0	0	0	2,000,000	2,000,000	2,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000
Sub-total	**ton**	**365,772**	**600,000**	**600,000**	**1,310,000**	**6,080,000**	**7,820,000**	**11,920,000**	**6,990,000**	**7,050,000**	**11,210,000**
Export Total	**ton**	**448,282**	**706,000**	**706,000**	**1,416,000**	**6,080,000**	**7,820,000**	**11,920,000**	**6,990,000**	**7,050,000**	**11,210,000**
Grand Total											
Container Cargo	**TEU**	**589,293**	**866,000**	**966,000**	**1,070,000**	**2,090,000**	**2,908,000**	**3,928,000**	**3,106,000**	**4,718,000**	**6,942,000**
Conventional Cargo	**ton**	**7,806,091**	**4,343,000**	**6,862,000**	**9,616,000**	**4,583,000**	**7,284,000**	**12,694,000**	**5,870,000**	**9,732,000**	**15,544,000**
Liquid Bulk Cargo	**ton**	**3,097,344**	**600,000**	**5,110,000**	**6,060,000**	**6,080,000**	**7,820,000**	**12,400,000**	**6,990,000**	**7,050,000**	**15,730,000**

Source: Prepraed by JICA Study Team

2.4. المسائل حول تطوير وادارة وتشغيل الموانىء

تعتبر الموانىء العراقية أصولا وطنية هامة من اجل التشجيع على التجارة الدولية من خلال استيراد وتصدير سلس باستيعاب البواخر العابرة للمحيطات وتحقيق نقل بحري منافس. على أية حال، تشير شركات الشحن والشاحنون والمشحون اليهم الى صعوبات في استخدام الموانىء العراقية التي تعتبر ذات خدمات مينائية ضعيفة وانتاجية مينائية منخفضة ومرتفعة الكلفة وقناة ضحلة المياه ومكوث طويل للبضائع في الميناء وانتظار البواخر للمد والعديد من المشاكل الأخرى. لا تزال الموانىء العراقية في طور الترميم بعد الحرب الطويلة وهي تواجه المشاكل التالية في تطوير وادارة وتشغيل الموانىء.

(1) مسائل حول البنية التحتية للموانئ

بلغ اجمالي نتاج البضائع للموانىء العراقية 9ر14 مليون طن في العام 2012 حيث مثلت بضائع الحاويات منها نصف الاجمالي بالأطنان، اي 000ر589 وحدة تساوي حاوية من عشرين قدم بعدد الصناديق. باحتساب النمو في الناتج المحلي الإجمالي للعراق، فإن نتاج البضائع سوف يحقق نموا سريعا في العشر الى العشرين سنة القادمة. بالنتيجة، سوف تواجه الموانىء العراقية نقصا في مرافق الميناء وخطوط انتظار للبواخرفي المستقبل القريب. لذلك، فإنه من المستلزم العمل على تطوير أرصفة ميناء أم قصر و/أو ميناء الفاو الكبير خلال الثلاث أو الأربع سنوات القادمة.

(2) مسائل حول إدارة وعمليات الموانىء

تتم ادارة جميع الموانىء العراقية من قبل GCPI ويتم تشغيل بعض المحطات من قبل شركة خاصة بموجب اتفاقية تأجير مع GCPI. لذلك، فإن الموانىء العراقية مصنفة بأنها "موانىء خدمات" حيث تقوم سلطة الموانىء بادارة الموانىء وبتنظيم الأنشطة في الموانىء وبتوفير كافة خدمات الموانىء بما في ذلك الارشاد ومناولة البضائع وتخزينها.

يعتبر "ميناء الخدمات" بشكل معتاد بأنه ميناء مملوك للدولة ويعتبر موظفوه بأنهم موظفون عامون الذين لديهم الحافز الأقل لتزويد خدمات جيدة ولديهم توجه فكري لمنح الإذن لاستخدام الموانىء بدلا من التوجه الفكري للتشجيع على استخدام موانئهم. من أجل تحسين انتاجية مناولة البضائع وجودة خدمات الموانىء، فإنه من الأهمية القصوى تغيير الموانىء العراقية من "ميناء خدمات" الى "مالك ميناء" حيث يقوموا بادارة الميناء وبتنظيم انشطة الميناء ولكن لا يقوموا بتقديم خدمات مناولة البضائع وبتكليف شركات خاصة لتزويد خدمات الموانىء هذه. يعتبر الفصل بين المنظمين والمشغلين ضروريا من اجل التغيير من موانىء خدمات الى مالكي موانىء.

1) تحسين انتاجية وفعالية محطات الحاويات

- نسبة إشغال رسو منخفضة (لا يتم استخدام مراسي الحاويات حسبما هو مصمم لها ويبقى عدد البواخر الزائرة عند مستوى منخفض).
- نقص في ساحة الحاويات بسبب وقت المكوث الطويل للحاويات المستوردة.
- إنعدام RTG والنقص في ساحة الحاويات (الساحة المشغلة بواسطة جهاز التكديس بحاجة الى مساحة اوسع من تلك المشغلة بواسطة RTG . إن المشغلين من القطاع الخاص غير راغبين في إدخال RTG's).
- خط انتظار طويل للشاحنات للدخول الى الميناء وتحميل البضائع والمرور عبر بوابة المغادرة (تتسبب الشاحنات بالفوضى في الميناء).
- إنعدام معالجة الكترونية للبيانات بخصوص عمليات الميناء.

2) المسائل بشأن محطات تحميل البترول ومناولة البضائع السائلة

- من المتوقع إنعدام الطاقة الاستيعابية لتصدير المنتجات البترولية واستيراد المواد المتعلقة بالبترول في ميناء خور الزبير.
- من المتوقع زيادة زيارات ناقلات البترول لدى رصيف ناقلات البترول الواقع في قناة خور الزبير بين ميناء ام قصر وميناء خور الزبير ويتم إيلاء ناقلات البترول عناية خاصة بشأن ملاحتها الآمنة ورسوها ومناولة حمولتها كناقلات بضائع خطرة.

3) المسائل حول انتاجية محطة البضائع العادية

- انتاجية منخفضة لعمليات توزيع البضائع السائبة، اي، تفريغ السكر والقمح والأرز وما شابه ذلك. يتم جلبها بموجب التحميل المباشر على الشاحنات عند رصيف بحري (يتم تخزين البضائع السائبة الموزعة في مستودع ويتم تسليمها الى الشاحنات لاحقا).
- إنعدام مرافق تحميل وتفريغ البضائع السائبة (الاسمنت / صوامع الغلال وجهاز التفريغ العامل بالضغط الهوائي والسيرالناقل والمرافق الأخرى لمناولة البضائع السائبة).

4) المسائل حول عمليات الميناء التنافسية

- تعتبر الرسوم مقابل الخدمات العامة مرتفعة بشكل ملحوظ بخصوص رسوم وتكاليف الميناء. تشتمل رسوم الدخول على خدمة قارب القطر والارشاد والرسو والابحار ولا تتناسب مع جودة الخدمات المزودة. يعتبر اجمالي كلفة الدخول ومناولة البضائع عند مستوى مرتفع.
- يتم تطبيق تعريفة GCPI على المحطة المشغلة من قبل شركة خاصة. لا يستطيع المشغلون من القطاع الخاص عرض رسوما اقل او خصم مقابل الحجم الى مستخدم محدد. إن برنامج التشارك بالأرباح بين GCPI والشركة الخاصة لا يوفر الحافز للاستثمار الخاص.
- زمن مكوث البضائع يعتبر اطول من المدة المجانية في العديد من الحالات بسبب الاجراءات البطيئة المتعلقة بتسليم البضائع.
- اجراءات مطولة بخصوص المستندات والفحص والتخليص الجمركي. لم يتم إدخال النظام الالكتروني للتخليص الجمركي.

- تعتبر الأيام اللازمة للنقل من ميناء ام قصر الى بغداد بعد وصول البضائع الى الميناء اكثر بكثير من تلك المستغرقة من ميناء العقبة الى بغداد.
- لم يتم السماح بالتنافس بين المحطات الخاصة بسبب سياسة تسعير GCPI.

5) المسائل حول جهة ادارة الموانىء

- لا تعتبر خدمات التحميل والتفريغ المزودة من قبل GCPI والمشغلين من القطاع الخاص منافسة بسبب الحقيقة بأنه يتم تطبيق نفس التعريفة بشأن الخدمات. إن ميزات العمليات الخاصة غير مدركة بشكل جيد.
- إن الموانىء العراقية مصنفة "كموانىء خدمات" وتتحكم GCPI بكل شيء يتعلق بادارة عمليات الميناء. فلا مفر من ان تصبح GCPI الجهة التنظيمية وان تبتعد عن تزويد خدمات التحميل والتفريغ لكي تصبح الموانىء العراقية "مالك ميناء" (يعتبر تعديل قانون الموانىء ضروريا من اجل هذه التحول).
- استقطاب راس المال من اجل تعميق قنوات جديدة وصيانة عملية التعميق وإنشاء مصدات مائية واستصلاح الأراضي وتطوير مرافق الميناء الأخرى.
- منح امتيازات طويلة الأمد حول تطوير وعمليات الميناء والحوافز للمستثمرين من القطاع الخاص.
- تعزيز قدرة الكسب عن طريق تخفيض عدد الموظفين الزائدين عن الحد وتشجيع تحويل عمال الميناء الى مشغلين خاصين والتشجيع على تطوير قدرات موظفي الميناء عن طريق التدريب على العمل واعادة التعليم.

3.4. الأفكار الأساسية لتطوير الموانئ

إن أدوار ووظائف الشركة العامة لموانئ العراق هي تطوير البنية التحتية للنقل البحري وصيانتها وتشغيلها، والمساهمة في التنمية الاقتصادية للعراق من خلال ضمان توفر خدمات النقل البحري لتصدير واستيراد البضائع بشكل مريح. ولأجل ذلك، فإنه من الضروري العمل على: 1) تطوير موانىء للتجارة الدولية للوفاء بالطلب على الاستيراد والتصدير و (2) توفير خدمات منافسة ترضي العملاء. يتم تدقيق الأهداف الاستراتيجية لتطوير الميناء ويتم تلخيص الافكار الأساسية لتطوير الميناء حسب البنود السبعة التالية:

1) التشجيع على النقل البحري من خلال الموانىء العراقية

- تعزيز تنافسية النقل من خلال مسار الموانىء العراقية مقارنة مع مسار ميناء العقبة ومسار ميناء مرسين (تخفيض الكلفة في الموانىء العراقية يقصر زمن النقل من خلال مسار الموانىء العراقية وتحديث مرافق الميناء وتحسين خدمات الميناء).

2) تطوير وصيانة قنوات الاقتراب لمواجهة العدد المتزايد من البواخر الزائرة وحجمها

- تحتفظ قنوات عبدالله وام قصر وخور الزبير بعمق من 12 متر.
- بهدف الافتتاح المبكر للميناء، يتم تعميق القناة الى ميناء الفاو الكبير بعمق من 12 متر في المرحلة الابتدائية ويتم تعميقه اكثر من ذلك في مرحلة لاحقة.
- تحتفظ القناة الى ميناء المعقل وميناء ابو فلوس بالوضع الحالي ويتم تعميقها عند اتفاق ايران والعراق.

3) تطوير مرافق ومحطات الميناء لمواجهة كميات البضائع المتزايدة

- تقدر بضائع الحاويات ان ترتفع الى 2ر3 مليون وحدة تساوي حاوية من عشرين قدم (TEU) (230-430 وحدة تساوي حاوية من عشرين قدم) في العام 2025 و 8ر5 مليون وحدة تساوي حاوية من عشرين قدم (380- 480 مليون وحدة تساوي حاوية من عشرين قدم) في العام 2035. من المطلوب من ميناء ام قصر ان تعمل على تطوير مرافق للتعامل مع لغاية 250- 300 مليون وحدة تساوي حاوية من عشرين قدم.
- من المتوقع ان يبدأ ميناء الفاو الكبير بالعمليات في 2020- 2025.
- يتم وضع البضائع العادية في حاويات قريبا او تتم مناولتها سائبة عندما يزداد حجمها، لذلك، من المتوقع وجود محطات خاصة بالبضائع السائبة للحبوب والاسمنت والأسمدة والبضائع الأخرى.
- ترميم ميناء المعقل وميناء ابو فلوس وذلك لخدمة البصرة والمحافظات المجاورة.

4) تشجيع المساهمة الخاصة في تطوير وتشغيل الميناء

- منح امتياز الى الشركات الخاصة ذات المقدرة على ترميم وتطوير وتشغيل مرافق الميناء.
- تشجيع الاستثمار الخاص وضمان فترة كافية لعقد الامتياز أو عقد الايجار او نموذج آخر من العقود وذلك

لاسترداد استثماراتها. يتم منح الحوافز لاستثماراتها للتغلب على مخاطر الاستثمار.

5) توفير خدمات صديقة ومنافسة للمستخدم

- تطوير مرافق ومعدات الميناء وتحسين انتاجيات مناولة البضائع وتعزيز اداء الموانىء.
- تخفيض مدة مكوث البضائع في الميناء وتحقيق التخليص الجمركي بدون تأخير وإدخال عمليات البوابة والشاحنة الممنهجة وجعل اجراءات الميناء منطقية.
- تحويل أعمال خدمات الميناء الى القطاع الخاص التي يمكن توفيرها من قبل القطاع الخاص وتبقى GCPI بعيدة عن التنافس مع الخدمات الخاصة.

6) التشجيع على تطوير الطرق الرئيسية السريعة والطرق والسكك الحديدية للعبور الى الميناء

- تطوير طريق سريع من ام قصر الى بغداد وترميم السكك الحديدية من الميناء الى المدن الرئيسية.
- تطوير طريق العبور للميناء الى ميناء الفاو الكبير.
- تطوير موانىء جافة في أحياء بغداد مع منطقة للحجز الجمركي وتخفيض وقت مكوث البضائع في الميناء.

7) تأسيس قوانين وأنظمة لضمان تطوير وادارة وتشغيل الميناء حسب الأصول

- توضيح حقوق وواجبات ومسؤوليات المستثمرين من القطاع الخاص في تطوير عمليات الميناء.
- توضيح سلطات ووظائف وواجبات ومسؤوليات GCPI.
- تحويل الموانىء العراقية من ميناء خدمة الى مالك ميناء.

الجدول -11: مصفوفة تحليل SWOT

		البيئة الخارجية	
		الفرص	التهديدات
البيئة الداخلية	مكامن القوة	التشجيع على النقل البحري من خلال الموانى العراقية	للحفاظ على أمن الموانئ العراقية وضمان سلامة وسائل النقل
		تطوير وصيانة قنوات الاقتراب لمواجهة العدد المتزايد من البواخر الزائرة وحجمها	للحفاظ على القنوات عن طريق العمل العام من قبل GCPI
		تطوير مرافق ومحطات الميناء لمواجهة كميات البضائع المتزايدة	لوضع قوانين ولوائح لضمان التطوير المناسبة للموانئ وإدارتها وتشغيلها
	مكامن الضعف	تشجيع المساهمة الخاصة في تطوير وتشغيل الميناء	التشجيع على تطوير الطرق الرئيسية السريعة والطرق والسكك الحديدية للعبور الى الميناء
		توفير خدمات صديقة ومنافسة للمستخدم	للحد من تكاليف الموانئ العراقية وتحسين الخدمات

المصدر: فريق الدراسة JICA

4.4. الخطة الاستراتيجية بعيدة المدى لتطوير الموانئ وإدارتها

تمت دراسة التوزيع الوظيفي بين الموانئ، وتم تلخيص أدوار ووظائف كل ميناء كما هو مبين في الجدول 12 التالي.

ميناء ام قصر

يتعامل الميناء مع كافة أنواع السلع ما عدا السوائل السائبة. يمكن تعزيز طاقة الميناء الاستيعابية بوجود محطات متخصصة بالحاويات والبضائع السائبة الجافة (القمح والأرز والسكر والاسمنت) والمركبات. يمكن تعزيز طاقة الميناء الاستيعابية للتعامل مع البضائع باستخدام المستودعات القائمة بشكل أكثر انتاجي. كما يقوم الميناء بالتعامل مع البضائع الضخمة والثقيلة التي لا يمكن التعامل معها في موانىء اخرى.

ميناء خور الزبير

بالأخذ بالاعتبار الوضع الحالي بأن الميناء يتعامل مع السلع المتعلقة بالصناعات المحلية، بما في ذلك، البضائع السائبة السائلة، فإنه من المتوقع ان يبقى الميناء مساندا ومشجعا للأنشطة التجارية الخاصة بالصناعات المحلية. لهذه الغاية، فإن تطوير الميناء يتوجب ان يتوافق مع خطة العمل الخاصة بالصناعات المحلية.

كما يتوجب أيضا إيلاء العناية للسفن الشراعية والزوارق التي تقوم حاليا بالتوقف في الميناء. رغم أنه من المتوقع بأن تلك السلع المنقولة بواسطة السفن الصغيرة، مثل السكر والفاصوليا للاستيراد والتمور للتصدير سوف تكون داخل حاويات في المستقبل، فإنه يتوجب على الميناء حجز مرافق لهذه السفن الصغيرة في الوقت الراهن.

ميناء المعقل

إن الميناء يتعامل مع الاسمنت والبضائع العادية. على أية حال، فإنه من المتوقع ان يبدأ الميناء في تقديم خدمة الحاويات منذ افتتاح محطة حاويات خاصة في العام 2013. إن نية محطة الحاويات ان تقدم الخدمة الى الأسواق المحلية ضمن مدينة البصرة وضواحيها وحيث يزداد حجم بضائع الحاويات في الميناء، فإنه يجب على الميناء ان يلعب دورا ليس فقط كمحطة بين الباخرة والرصيف بل ايضا كمركز لوجستي محلي واقليمي.

ميناء ابو فلوس

إن مينائي ابو فلوس والمعقل مكملان لبعضهما البعض. يعتبر الميناءان مينائين بديلين لخدمة السوق في منطقة البصرة وضواحيها. لذلك بمجرد ان يتحسن نظام الطرق بين البصرة وميناء ابو فلوس، يقوم ميناء ابو فلوس بلعب دور كميناء خارجي بديل. وحيث انه يوجد مساحات اراضي شاسعة قليلة الاستعمال حول ميناء ابو فلوس، فإنه يتوفر للميناء الامكانية لجذب الصناعات الى الأراضي الخلفية للساحل التابعة له.

الجدول -12: أدوار ووظائف كل ميناء من الموانىء

فئة الميناء	الدور	الخدمات والبواخر	حاليا	مستقبلا
ميناء رئيسي (ميناء المدخل)	بضائع حاوية للاستيراد والتصدير	خدمات بواخر منتظمة الى آسيا واوروبا ، زيارات للبواخر الأم لهذه الخدمات	لا شيء	ميناء الفاو الكبير (Post Panamax Class Ships)
		خدمات فرعية من الخليج العربي؛ زيارات لبواخر فرعية	ميناء أم قصر	ميناء الفاو الكبير ميناء ام قصر ميناء خور الزبير إذا لزم
	بضائع عادية للاستيراد والتصدير	خدمات سفن شحن غير نظامية بواسطة بواخر بضائع كبيرة	ميناء ام قصر	ميناء الفاو الكبير ميناء ام قصر ميناء خور الزبير
ميناء صناعي هام	بضائع صناعية وبضائع سائبة للاستيراد والتصدير	ناقلات للبضائع السائبة، ناقلات بترول وبواخر بضائع عادية	ميناء خور الزبير	ميناء الفاو الكبير (ناقلات بضائع سائبة ضخمة) ميناء خور الزبير (Panamax Class)
ميناء محلي	التجارة مع الدول في الخليج العربي	خدمات منتظمة من قبل بواخر صغيرة	ميناء ابو فلوس	ميناء ابو فلوس
		خدمات سفن شحن غير نظامية بواسطة بواخر بضائع عادية صغيرة	ميناء ابو فلوس ميناء المعقل	ميناء ابو فلوس ميناء المعقل

المصدر: فريق الدراسة التابع للوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA)

5. الخطة بعيدة المدى لتطوير وإدارة الموانئ الرئيسية والممرات المائية

1.5. الخطوط العريضة لتطوير الموانئ الرئيسية والممرات المائية

(1) تطوير ميناء الحاويات

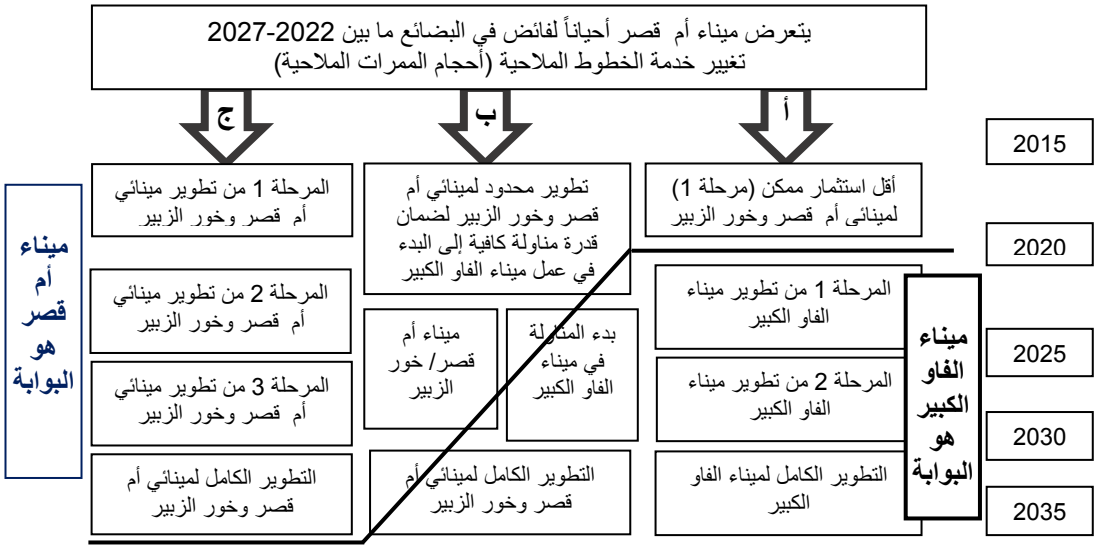
بالنظر إلى السياسة العامة للموانئ العراقية، فقد تمت إثارة ثلاثة خيارات لمفاهيم تطوير الميناء. ومع الأخذ بنظر الاعتبار النظام المستقبلي لموانئ العراق، فقد تم الخروج بنتيجة مفادها أن يتم إعداد الخطة الشاملة بناءً على المفهوم (ب)، والذي يتضمن التطوير المعتدل أو محدود المدى لمينائي أم قصر وخور الزبير إلى أن يتم تشغيل ميناء الفاو الكبير بشكل كامل.

المفهوم (أ): الاستثمار الأقل في تطوير الميناء
العمل على تطوير مينائي أم قصر وخور الزبير بشكل أقل وبجهود أقل لبناء ميناء الفاو الكبير. وفي حال زيادة البضائع المشحونة بحراً بشكل كبير، فالعمل على استخدام موانئ مبارك في الكويت، و/أو العقبة في الأردن، و/أو مرسين في تركيا لاستيراد البضائع العراقية.

المفهوم (ب): التطوير المعتدل أو محدود المدى لمينائي أم قصر وخور الزبير
بافتراض أن جميع البضائع المشحونة بحراً عبر الخليج العربي سيتم مناولتها في الموانئ العراقية، والعمل على التطوير المعتدل لمينائي أم قصر وخور الزبير بشكل يمكنهما من التعامل مع حجم الطلب على البضائع إلى أن يبدأ العمل على تشغيل ميناء الفاو الكبير.

المفهوم (ج): التطوير الكامل لمينائي أم قصر وخور الزبير، والتطوير الأقل لميناء الفاو الكبير
التعامل الكامل مع كل البضائع المشحونة بحراً والمتجهة إلى الموانئ العراقية، وأن يتم توسيع قدرات مينائي أم قصر وخور الزبير إلى أقصى قدرتيهما. وتطوير جميع الواجهات المائية غير المستخدمة في ميناء أم قصر بتحويلها إلى أرصفة والاستفادة القصوى لقدرات الميناء بتركيب معدات مناولة البضائع بشكل كامل. سيعمل هذا المفهوم على تسهيل العمل على تنفيذ البرنامج الزمني الضيق لمشروع تطوير ميناء الفاو الكبير.

يمكن تصوير المفاهيم الثلاثة تلك بشكل واضح كما في الشكل -4. يتلخص مسعى المفهوم (أ) في افتتاح ميناء الفاو الكبير في أقرب وقت ممكن، ومسعى المفهوم (ج) تأخير افتتاح ميناء الفاو الكبير إلى أبعد وقت ممكن، في حين أن المفهوم (ب) فيسعى إلى حالة وسطية بين المفهومين (أ) و(ج).



الشكل -7: الخيارات الخاصة بالمفاهيم بعيدة المدى لتطوير موانئ العراق

ولكي يتم إعداد خطة رئيسية بالاعتماد على المفهوم (ب)، تم الأخذ بنظر الاعتبار خيارين لافتتاح ميناء الفاو الكبير. يكون أحد الخيارين باحتمال اكتمال المرسى الأول من ميناء الفاو الكبير مع نهاية 2018، ويكون الخيار الآخر

باحتمالية تأخير افتتاح ميناء الفاو الكبير إلى عدة سنوات.

(الخطة البعيدة الأمد)

احتمالية دخول ميناء الفاو الكبير مرحلة التشغيل في عام 2026. حيث سيتم إعادة تطوير مراسي ميناء أم قصر الجنوبي وتوسعتها إلى جهة البحر. وتركيب رافعات جسرية على أرصفة الميناء الجنوبي. وكما سيتم تطوير رصيفي الميناء الشمالي رقم 25 -27 ليكوّنا ميناءً حديثاً للحاويات وعلى نطاق كبير.

{الخطة البديلة}

احتمالية أن يدخل ميناء الفاو الكبير مرحلة التشغيل في العام 2018. وقبل الافتتاح، سيتم إعادة تأهيل ميناء أم قصر الجنوبي وتعزيزه بالقطاع الخاص، واستخدامة لمناولة الحاويات بالرافعات المتنقلة. في حين أنه لن يتم أي تطوير لميناء أم قصر الشمالي رقم 25-27، وذلك للطلب المحدود على مناولة الحاويات في الميناء.

يوضح الشكلان 8 و9 مرحلة خطة تطوير الميناء حسب الخطتان البعيدة المدى و الخطة البديلة. وعليه تعتبر إنتاجية ميناء الحاويات في ميناء أم قصر محدودة من حيث سعة ساحته، وذلك لواقع الحال الذي يجعل معدل بقاء الحاوية في الساحة حوالي 15 يوماً. ولغايات التخطيط، فمن المفترض تقصير معدل زمن بقاء الحاوية في ميناء أم قصر إلى 10 أيام، وأن الساحة في ميناء الفاو الكبير واسعة بشكل كاف. تم تقدير عدد المراسي المطلوبة كما في الجدول – 13.

جدول –13: عدد مراسي الحاويات المطلوبة في مينائي الفاو الكبير وأم قصر

الميناء	2025						2035					
	منخفض		متوسط		مرتفع		منخفض		متوسط		مرتفع	
	خيار1	خيار2	خيار1	خيار2	خيار1	خيار2	خيار1	خيار2	خيار1	خيار2	خيار1	خيار2
مرسى الفاو 350 م	0	0	2	0	4	3	5	0	9	4	14	10
ميناء أم قصر مراسي الحاويات	8	10	8	10	8	10	3	8	3	10	2	9

المصدر: فريق دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي

(2) تطوير المراسي التقليدية

تم تعداد المراسي التقليدية حسب أنواع البضائع ولكل ميناء، ومقارنة تلك الأعداد بما سيكون موجوداً في العامين 2025 و2035 في كل ميناء ولكل نوع من أنواع البضائع نفسها. ومن الملاحظ أن عدد المراسي الموجودة لمناولة البضائع السائبة والجافة والبضائع العادية في الموانئ الموجودة أكبر من عدد المراسي المطلوبة لمناولة البضائع السائبة والجافة والبضائع العادية في حالة النمو المتوسط.

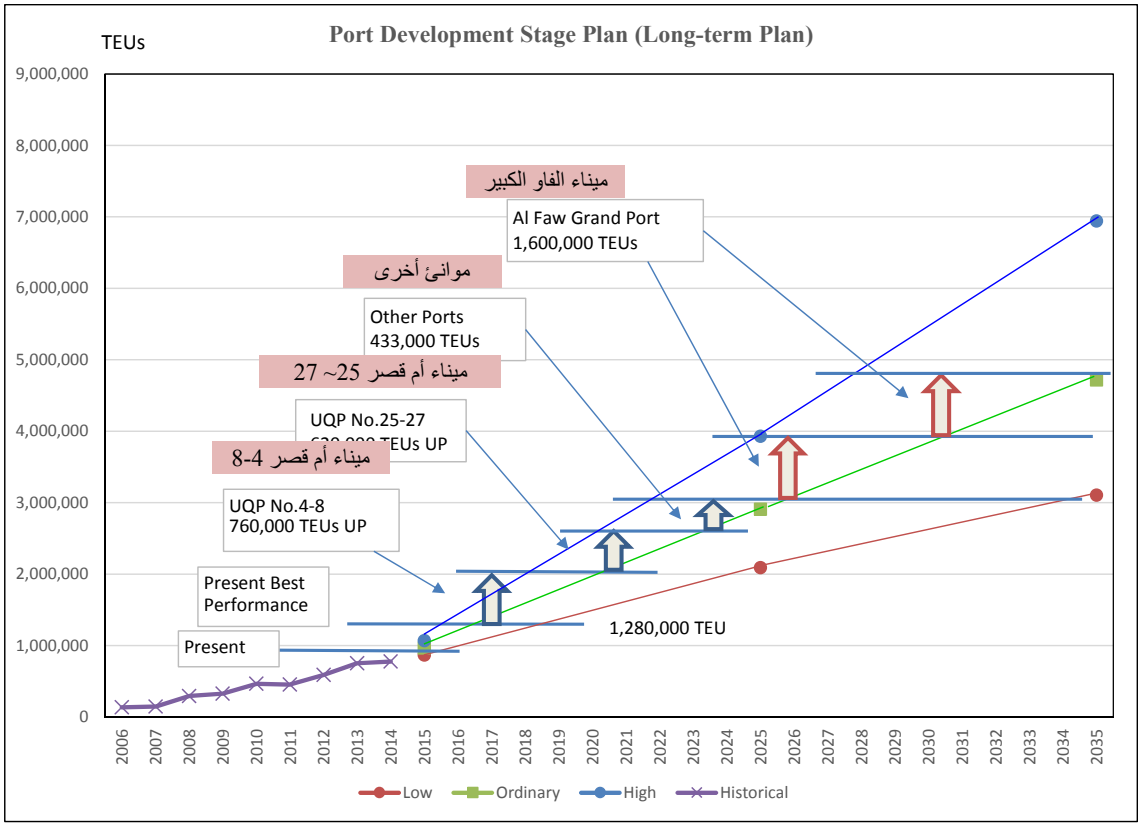
وفي حالة النمو المرتفع، تصبح أعداد إضافية من المراسي مطلوبة كما في الجدول 14. في العام 2025 و 2035 سيواجه ميناء خور الزوبير نقص في مراسي البضائع السائبة السائلة و في عام 2025 في مراسي الباضائع العادية. أما ميناء المقل سيواجه نقصا في مراسي البضائع العادية في عام 2015 حيث أن مرسى رقم 8-12 سوف تكون متاحة لمناولة البضائع العامة لانه تم تخصيص مرسى رقم 1-7 لإعادة تطوير الواجهة المائية ومرسى رقم 13 ورقم 14 لرصيف الحاوياتز

جدول –14: مقارنة بين عدد المراسي المطلوبة والموجودة لمناولة البضائع السائبة والجافة والبضائع العادية

الميناء	نوع البضائع	2025				2035			
		المطلوب			الموجود	المطلوب			الموجود
		منخفض	متوسط	مرتفع		منخفض	متوسط	مرتفع	
أم قصر	سائبة وجافة	1.4	1.4	1.9	4	2.0	2.0	2.5	4
	بضائع عادية/ رورو	3.6	4.0	6.0	9	3.9	4.3	4.9	9
خور الزبير	سائبة وجافة	2	0.0	0.0	*2	2	0.0	0.0	*2
	بضائع عادية	1.3	2.9	5.0	5	1.0	2.6	4.9	4
	سائبة وسائلة زيوت	1.3	4.1	12.8	4	1.3	3.7	12.8	5
أبو فلوس	سائبة وجافة	0.0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0,0	0
	بضائع عادية	0.6	1.0	0.9	2	0.4	0.6	2.0	2
المعقل	سائبة وجافة	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0
	بضائع عادية	0.3	5.0	12.0	10	0.4	4.4	9.5	10

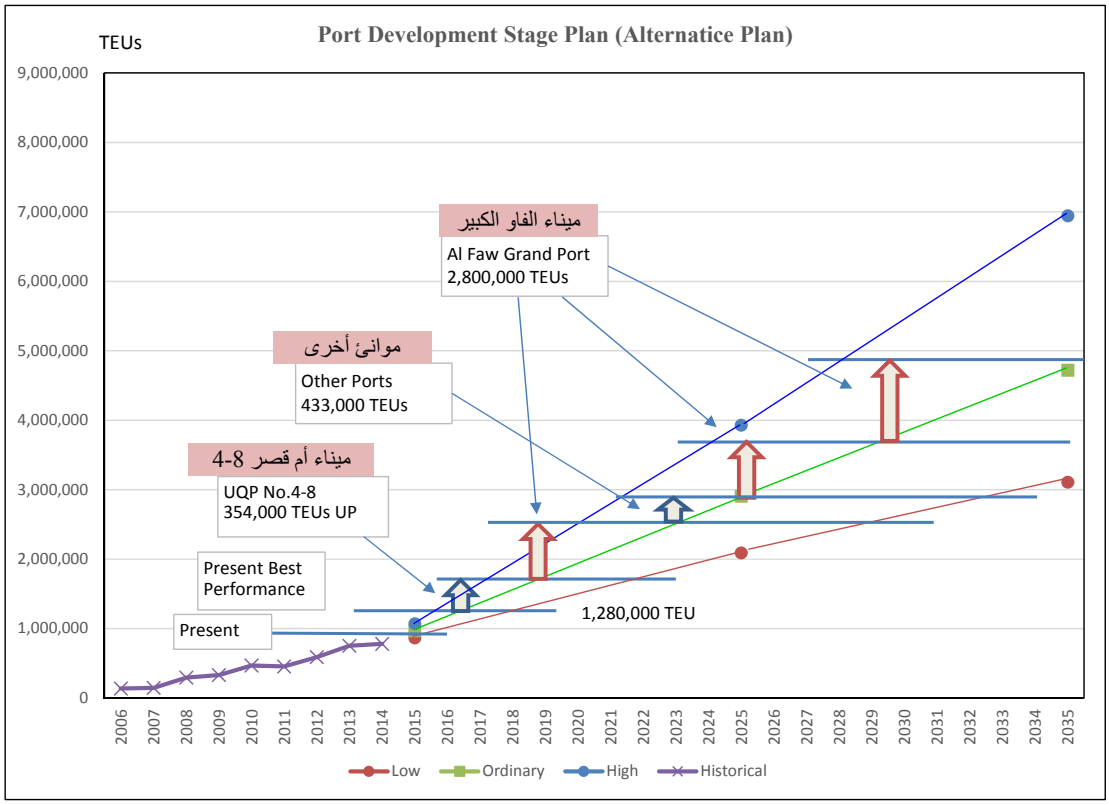
ملاحظة (*): مرسى للحديد الاسفنجي ** مرسى رقم 8-12 في ميناء المعقل

المصدر: فريق دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي



TEU : وحدة مكافئ عشرين قدم

الشكل -8: خطة مرحلة تطوير الموانئ (الخطة البعيدة المدى)



TEU : وحدة مكافئ عشرين قدم

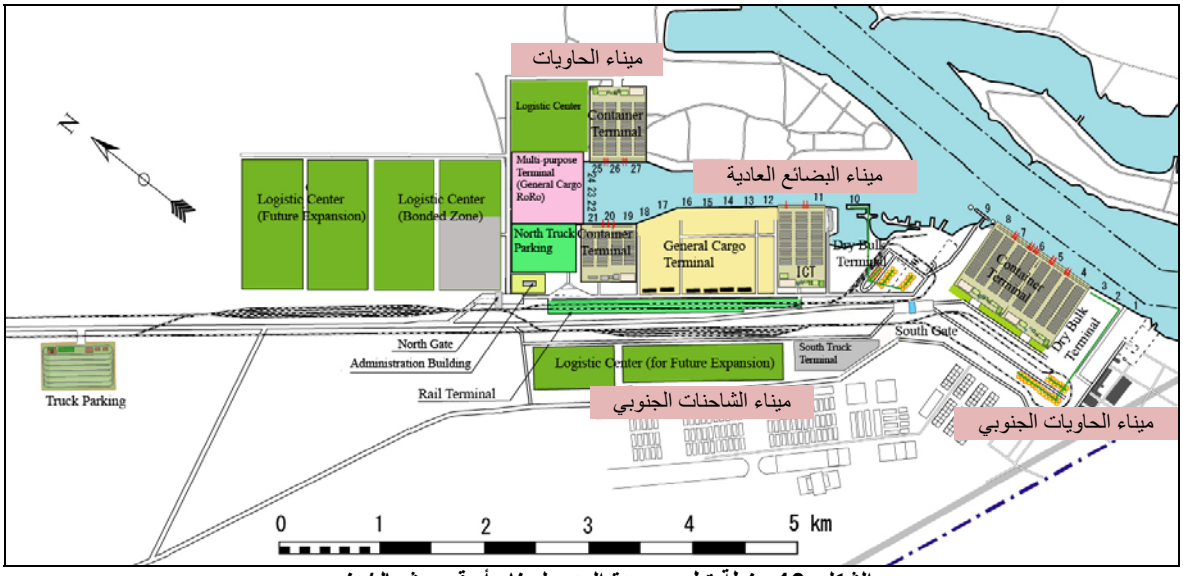
الشكل -9: خطة مرحلة تطوير الموانئ (الخطة البديلة)

2.5. مشاريع محتملة بعيدة المدى لتطوير الموانئ

بافتراض الطلب على مناولة البضائع المنقولة بحراً في العام 2035، فقد تمت دراسة مشاريع ضرورية لتطوير الموانئ على المدى البعيد وتم اختيار التالية. وتظهر الأجزاء التالية محتويات كل مشروع منها والتكاليف المقدرة.

(1) ميناء أم قصر - المراسي الشمالية رقم 25-27

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
مراسي جديدة على الأرصفة 25-27 استصلاح ساحة الحاويات تحسين تربة ساحة الحاويات تعبيد (رصف) ساحة الحاويات تزويد ساحة الحاويات بالخدمات توريد معدات مناولة البضائع (QGC) توريد معدات مثل (روافع جسرية على عجلات مطاطية، روافع متنقلة، روافع تكديس، روافع رأسية، هياكل قطر)	552 مليون دولار أميركي



الشكل -10: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء أم قصر شمال/جنوب

(2) ميناء أم قصر - المراسي الشمالية رقم 22، 23، 24

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
مراسي جديدة بضائع عادية/ رورو/ حاويات على الأرصفة 22، 23، 24 استصلاح الساحة تحسين تربة الساحة تعبيد (رصف) الساحة تزويد الساحة بالخدمات إزالة المراسي الموجودة حالياً	447 مليون دولار أميركي

(3) ميناء أم قصر - المرسى الشمالي رقم 20

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
تعبيد (رصف) ساحة الحاويات تزويد ساحة الحاويات بالخدمات	142 مليون دولار امريكي

(4) ميناء أم قصر - المراسي الشمالية رقم 4-8

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
تعزيز وتوسعة المراسي 4-8 إزالة الحظائر الموجودة تعبيد (رصف) ساحة الحاويات تزويد ساحة الحاويات بالخدمات توريد معدات مناولة البضائع (QGC) توريد معدات مثل (روافع جسرية على عجلات مطاطية، روافع متنقلة، روافع تكديس)	الخطة بعيدة الأمد: 1,035 مليون دولار الخطة البديلة: 275 مليون دولار.

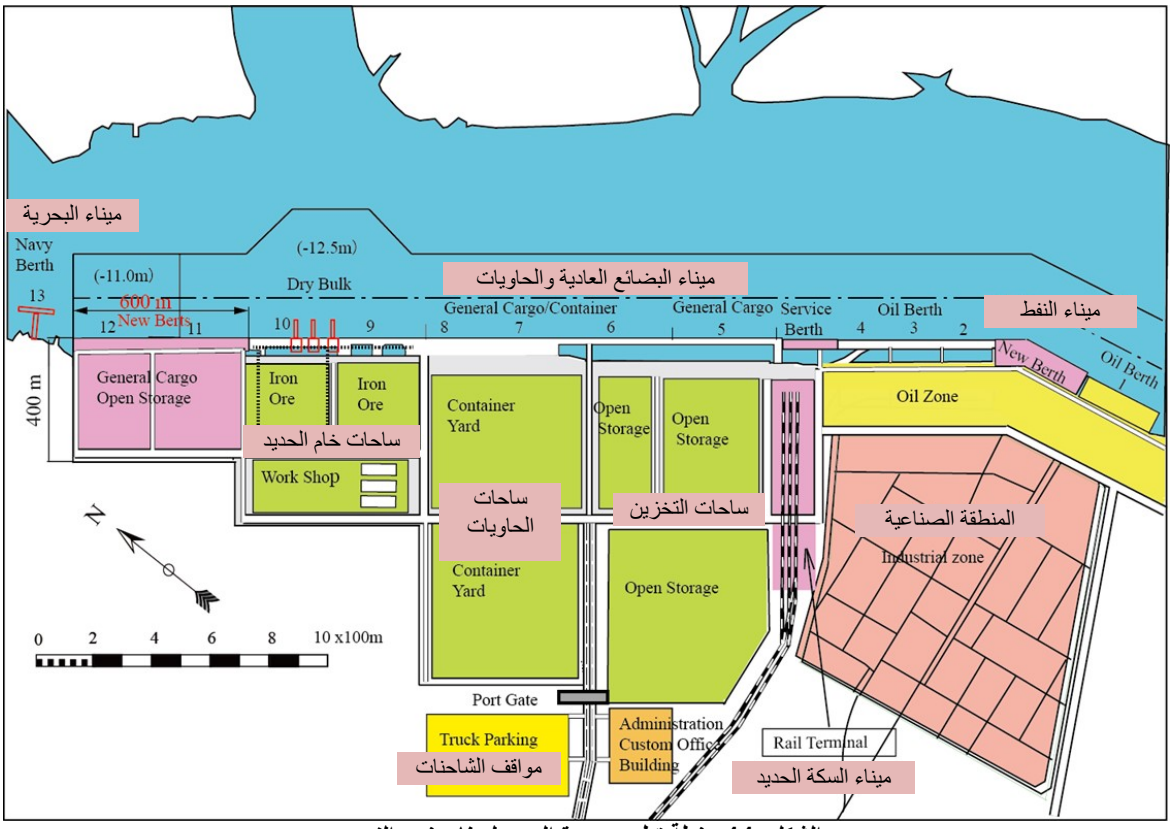
(5) ميناء أم قصر - إعادة تطوير موقع الميناء

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
مواقف للشاحنات ميناء الشاحنات في جنوب الميناء مبنى الإدارة البوابات الرئيسة للميناء الشمالي والميناء الجنوبي	561 مليون دولار أميركي

مركز التزويد (منطقة البضائع غير المدفوع رسوم جمركها -البوندد) منطقة البضائع المخصصة للتصدير (EPZ) مركز التزويد ساحة ميناء البضائع العادية ميناء الحاويات/ ساحة تكديس الحاويات خلف المراسي 12 و13 ميناء الحاويات الدولي إزالة الحظائر الموجودة خلف المراسي 12 و13 إزالة الرافعة ذات الزاوية القائمة الموجودة إزالة السكك الموجودة وتركيب سكك جديدة تعبيد طريق جديدة داخل الميناء	

(6) ميناء خور الزبير - المراسي رقم 11 و12

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
مراسي جديدة للبضائع العادية على الأرصفة 11 و12 التجريف أمام المراسي 11 و12 استصلاح الساحة تحسين تربة الساحة تعبيد (رصف) الساحة تزويد الساحة بالخدمات إزالة المراسي الموجودة رقم 11و 12 و13 مرسى جديد 13	391 مليون دولار أميركي



الشكل -11: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء خور الزبير

(7) ميناء خور الزبير - إعادة تطوير موقع الميناء

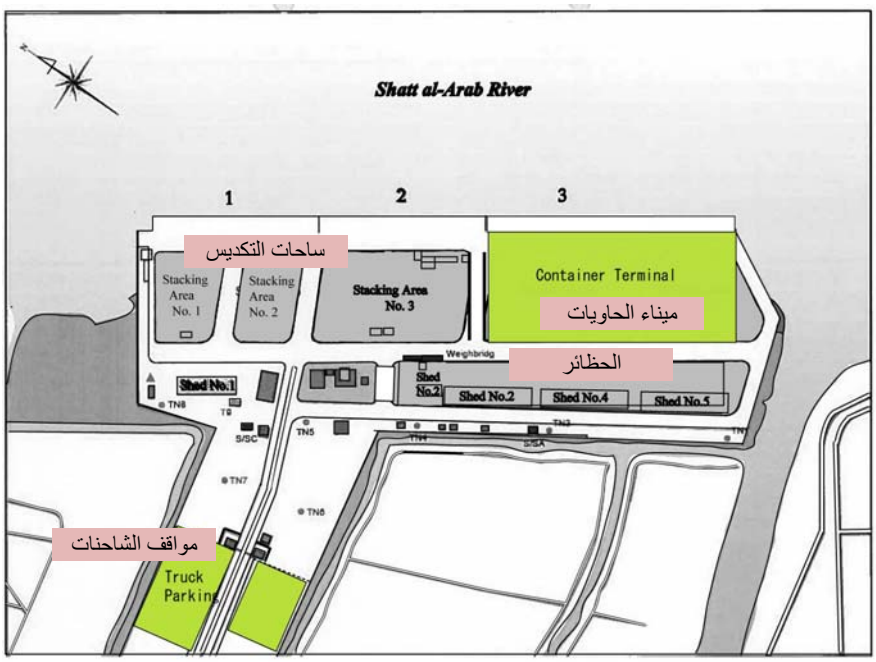
المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
ساحات تخزين مفتوحة جديدة ساحة 1، و2، و3 ساحة جديدة لخام الحديد للمراسي 9 و10 مشغل صيانة جديد خلف مراسي 9 و10 حظائر جديدة قرب مشغل الصيانة خلف مراسي 9 و10 إزالة الحظائر الموجودة خلف المراسي 7 و8 إزالة الأقشطة (السيور) الناقلة الموجودة خلف المراسي 5 و6 تزويد الساحة بالخدمات منطقة مواقف الشاحنات بناية الإدارة والجمارك رصيف السكة الحديدية	425 مليون دولار أميركي

(8) ميناء أبو فلوس - إعادة تطوير موقع الميناء

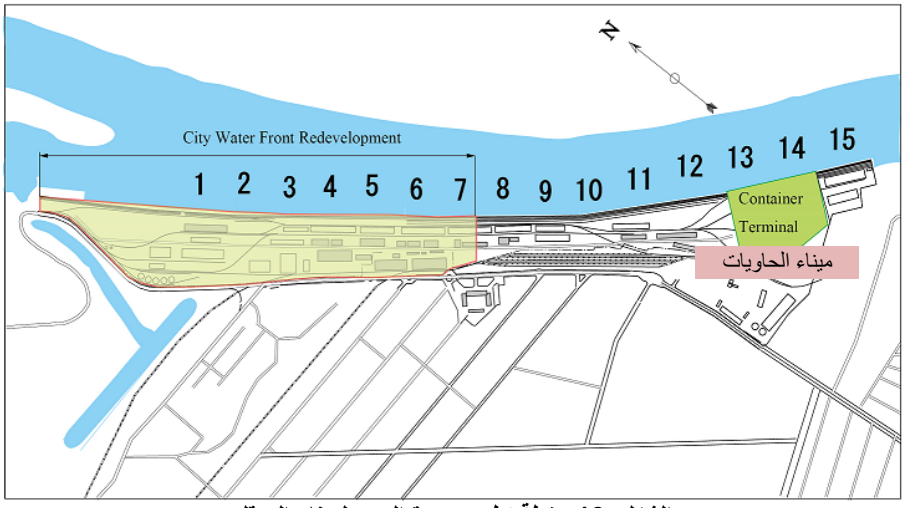
المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
إعادة تأهيل مراسي رقم 3 لميناء الحاويات ساحة تكديس الحاويات تزويد معدات (رافعة متنقلة)	425 مليون دولار أميركي

(9) ميناء المعقل - إعادة تطوير موقع الميناء

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
إعادة تأهيل الساحة	48 مليون دولار أميركي



الشكل -12: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء أبو فلوس



الشكل -13: خطة تطوير بعيدة المدى لميناء المعقل

(10) تطوير ميناء الفاو الأرضي

المرافق المستهدف تطويرها	التكاليف المقدرة
ميناء الحاويات الجديد (الخيار 1: رقم 1-9، خيار 2: رقم 1-4) تجريف/ حفر قناة الدخول طريق الدخول إلى الميناء (نوع-1، ونوع-2) طريق الدخول إلى الميناء (أعمال دعم الطريق) الطريق السريع، الجزء-1 الرابط بالميناء الطريق السريع، الجزء-2 الطريق السريع، الجزء-3، المتضمن نفق الاقتراب الطريق السريع، الجزء-4، من مدينة صفوان والمتضمن نفق الاقتراب الطريق السريع، نفق بين الجزء-3 والجزء-4 توريد معدات مناولة الحاويات (QGC) توريد معدات مثل (روافع جسرية على عجلات مطاطية، روافع رأسية، هياكل قطر) حواجز الأمواج الشرق والغرب	الخطة بعيدة الأمد: 5,042 مليون دولار الخطة البديلة: 6,436 مليون دولار.

شكل -14: المرحلة الأولى من خطة تطوير ميناء الفاو الكبير (الشكل الأعلى: المرحلة الأولى من الخطة، والشكل إلى اليمين: بديل آخر للمرحلة الأولى من الخطة)

(11) تطوير نظام قناة خور عبد الله

تطوير القناة/ إزالة حطام السفن الغارقة	التكاليف المقدرة
قناة عبد الله () في حال تحويل المسار	360 (1359) مليون دولار أميركي
إزالة السفينة الغارقة (واحدة)	7 مليون دولار أميركي
قناة أم قصر	60 مليون دولار أميركي
إزالة السفن الغارقة (6 على امتداد القناة، و3 عند المراسي)	60 مليون دولار أميركي
قناة خور الزبير	-
إزالة السفن الغارقة (4 على امتداد القناة)	-

(12) تطوير قناة شط العرب

تطوير القناة/ إزالة حطام السفن الغارقة	التكاليف المقدرة
منطقة مصب النهر	170 مليون دولار أميركي
مصب النهر – ميناء أبو فلوس	140 مليون دولار أميركي
أبو فلوس إلى ميناء المعقل	10 مليون دولار أميركي
إزالة السفن الغارقة (حوالي 33)	220 مليون دولار أميركي

المصدر: فريق دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي

3.5. التقييم البيئي الاستراتيجي

(1) مسح المياه ونوعية الرواسب

كجزء من التقييم البيئي الاستراتيجي، فقد تم إجراء مسوحات لنوعية المياه والرواسب في 11 كانون أول 2013 (نوعية المياه في حالة الجزر) وفي 17 كانون ثاني 2014 (نوعية المياه والرواسب في حالة المد). تم أخذ عينات المياه والرواسب من مواقع عدة في شط العرب بين ميناء المعقل وميناء أبو فلوس.

1) جودة (نوعية) المياه

قورنت نتائج نوعية المياه التي تم جمعها من خلال المسح بالمواصفات البيئية العراقية للمياه العذبة والمواصفات

الأوروبية لمياه الاستحمام من حيث بكتيريا الكوليفورم (القولونية).

- بلغت الموصلية الكهربائية بين (- 2,066 > 3,999 µS/cm) وهو ما يعادل 1-2 بالألف خلال الجزر، و2,380 – 4,360 µS/cm وهو ما يعادل 2-3 بالألف. ويمكن ملاحظة تأثير الخليج العربي خلال المد. لم يتبين دليل للمطابقة مع القياسات الأوروبية.
- بلغت قيمة الأكسجين الذائب (DO) علية بشكل عام أعلى من 5 ملغ/لتر بعيدا عن بعض الأماكن التي كانت القيم أقل مما في المواصفة البيئية العراقية.
- بلغ مؤشر التلوث الحيوي (BOD الطلب الكيماوي الحيوي على الأكسجين) 1.2 ملغ/لتر في جميع المحطات.
- لم يتم العثور على مؤشر المواد البترولية والشحومات (TPH مجموع الهيدروكربونات البترولية) في كل المحطات.
- بلغ عدد البكتيريا القولونية ما بين 70,000 – 510,000 /cfu 100 مللتر، وهذة تتجاوز المواصفة الأوروبية لمياه الاستحمام.
- وجدت كميات كل من السيانيد (CN)،والزرنيخ (As)، والكادميوم (Cd)، والرصاص (Pb)، والزئبق (Hg) بكميات أقل من المواصفة البيئية العراقية.

هناك القليل من الأدلة لأي تلوث ذي أهمية في مياه شط العرب باستثناء منظور البكتيريا القولونية. ويعتقد أن سبب العدد العالي من البكتيريا القولونية في مياه شط العرب يعود إلى ضعف شبكة الصرف الصحي وسوء عملية معالجة مياه الصرف الصحي.

2) جودة (نوعية) الرواسب

قورنت نتائج نوعية الروساب التي تم جمعها من خلال المسح مع قيم إرشادات نوعية الرواسب الكندية لحماية الحياة المائية (الماء العذب)، وذلك لعدم وجود مواصفات بيئية مماثلة في العراق أو في الدول المجاورة. فإن الإرشادات الكندية (ISQG) تتوافق مع أقل مستوى مسموح به، والذي لا يكون إنعكاس أثره الحيوي متوقعاً، في حين أن (PEL مستوى التأثير المحتمل) يعرّف المستوى بأعلى مما يكون إنعكاس أثره الحيوي متوقع الحدوث بشكل كبير:

- بلغ العدد الكلي للكربون العضوي (TOC) أقل من 1%، بافتراض أن التلوث العضوي لا يتطور.
- باستخدام مؤشر العدد الكلي للبترول الهيدروكربوني (TPH)، لم يتم العثور على أثر للنفط أو الشحوم في كل المحطات.
- لم يتم العثور على أثر لكل من الكادميوم (Cd)، أوالرصاص (Pb)، أوالزئبق (Hg)، أو بولي كلورونيتيد بايفينيل (PCB)، أو المبيد الحشري (DDT)؛ أو أن ما تم العثور على آثر له كان أقل من المستوى المحدد في الإرشادات الكندية (ISQG).
- بلغ مستوى كل من عنصري الزرنيخ (As)، والنحاس (Cu) في بعض المحطات أعلى مما في الإرشادات الكندية (ISQG)، ولكن أقل مما في (PEL مستوى التأثير المحتمل).
- بلغت مستويات الديوكسينات، والقيم العليا (تركيز المواد الكيميائية غير المكتشفة والمتجانسة مع المستويات المكتشفة) أعلى مما في الإرشادات الكندية (ISQG)، ولكن أقل مما في (PEL مستوى التأثير المحتمل)، في حين أن مستويات القيم الدنيا (تركيز المواد الكيميائية غير المكتشفة والمتجانسة عند قيمة صفر) كانت أعلى مما في الإرشادات الكندية (ISQG) في أربع محطات فقط.

هنالك القليل من الأدلة على تلوث كبير في نوعية الرواسب في شط العرب بالرغم من أن بعض القيم في بعض المحطات جاءت أعلى مما في الإرشادات الكندية (ISQG). وبشكل عام، فإن تلوث الرواسب يحدث نتيجة لتلوث المياه. ويعتقد بأن تصريف كميات كبيرة من المياه في النهر والحركة القوية لتيارات المياه يعملان على الحد من تراجع نوعية المياه، وبذلك فإن تلوث الرواسب لا يتطور.

(2) تقييم الأثر البيئي الأولي

وقد تم أجري تقييم الأثر البيئي المبدئي للمشاريع التنمية الطويلة الأجل المقترحة (4 منافذ وقنوات للشحن). تم تصنيف درجة التأثير من A-D وفقا للمعايير التالية:

-/+A : أثر كبير متوقع إيجابي / سلبي
-/+B : أثر متوقع إلى حد ما إيجابي / سلبي
-/+C : مدى الأثر إيجابي / سلبي غير معروف.
D : لايوجد أثر متوقع

بناءا على تقييم الأثر البيئي الأولي، لايوجد أي عناصر من المتوقع ان يكون الأثر السلبي كبير عليها (-A). ومع ذلك

هنالك بعض العناصر التي تم تصنيفها ب -B أو -C. العناصر التي تم تصنيفها تحت -B هي ملوثات الهواء (مرحلة التشغيل)، تلوث المياه (مراحل البناء والتشغيل) النفايات والمخلفات (مراحل البناء والتشغيل)، تلوث الرواسب (مراحل التشغيل)، النظام البيئي (مراحل البناء والتشغيل)، وإعادة التوطين (مراحل التشغيل). عناصر تم تصنيفها تحت بند -C هي تلوث الهواء (مرحلة الإنشاءات) و الضوضاء / الاهتزاز (مراحل البناء والتشغيل). يرجى الرجوع إلى القسم 5.3 من التقرير الرئيسي عن الأسباب الكامنة وراء هذا التقييم. ينبغي إجراء تقييم الأثر البيئي مفصل في مراحل التطوير التي تلت (مثلا مرحلة دراسة الجدوى) مع الأخذ بعين الاعتبار التأثيرات المحتملة التي تم تحديدها من خلال تقييم الأثر البيئي الأولي.

4.5. التقييم الاقتصادي لتطوير المشاريع على المدى البعيد

تم تقييم الفوائد الوطنية لمشاريع تطوير الموانئ على المدى البعيد وفقاً للتأثيرات التالية التي ستحصل عند تنفيذ المشاريع:

- التوسع في قدرا ت مناولة الحاويات من خلال تطوير ميناء أم قصر.
- تقليل مدة رسو البواخر كنتيجة لتحسين الانتاجية التي قد تحصل من خلال توريد معدات حديثة لمناولة البضائع.
- تقليل الازدحام المروري في منطقة الميناء كنتيجة لإعادة تطوير الطرق والخدمات داخل الميناء.
- التوسع في قدرات مناولة البضائع العادية والسائبة كنتيجة لتطوير ميناء خور الزبير.
- إدامة القدرة على مناولة الحاويات كنتيجة لإعادة تأهيل ميناء أبو فلوس.
- التوسع في قدرا ت مناولة الحاويات من خلال تطوير ميناء الفاو الكبير.
- تجنب إعاقة مرور البواخر عبر قناة خور عبد الله، والناتجة على الأرجح من استدعاء البواخر في ميناء مبارك.
- تمكن بواخر أكبر حجماً من الملاحة عبر شط العرب نتيجة لعمليات التجريف وإزالة السفن الغارقة.
- التقليل من تكاليف الشحن البحري عبر المحيطات والنقل البري مقارنة مع حالة عدم تطوير أي ميناء.

تم حساب الفوائد الاقتصادية للمشاريع بعيدة المدى بناء على المشاريع المذكورة أعلاه، وتم تحليل القيم المذكورة سابقاً بحساب ثلاثة مؤشرات هي: صافي القيمة الحالية (NPV)، نسبة الفوائد إلى التكاليف (B/C)، ومعدل العائد الداخلي الاقتصادي (EIRR). تمت حسبة تلك المؤشرات الخطة بعيدة المدى و الخطة البديلة كما هي مبينة في الجدول -15. جاء مؤشر نسبة الفوائد إلى التكاليف (B/C) المؤشرات الخطة بعيدة المدى أعلى بقليل منه الخطة البديلة. وكما أن كلتا حالتي التطوير بعيدتي المدى تعتمدان على تطوير ميناء الفاو الكبير، فقد أظهرت المؤشرات الاقتصادية نسب متماثلة.

جدول -15: التحليل الاقتصادي للمشاريع بعيدة المدى

الخطة بعيدة المدى	صافي القيمة الحالية NPV(مليون دولار أميركي)	نسبة الفائدة إلى الكلفة (B/C)	معدل العائد الداخلي الاقتصادي (EIRR)
الحالة الأساسية	2,102	1.26	8.4 %
الحالة 1	1,309	1.15	7.4 %
الحالة 2	1,099	1.14	7.3 %
الحالة 3	305	1.03	6.3 %

الخطة البديلة	صافي القيمة الحالية NPV(مليون دولار أميركي)	نسبة الفائدة إلى الكلفة (B/C)	معدل العائد الداخلي الاقتصادي (EIRR)
الحالة الأساسية	1,151	1.13	7.0 %
الحالة 1	240	1.02	6.2 %
الحالة 2	125	1.01	6.2 %
الحالة 3	- 786	0.92	5.4 %

المصدر: فريق دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي
الحالة 1: ارتفاع التكاليف بنسبة 10%؛ الحالة 2: انخفاض الفوائد بنسبة 10%؛ الحالة3: اجتماع الحالتين معاً.

6. خطة التنمية قصيرة إلى متوسطة المدى

1.6. المشاريع قصيرة إلى متوسطة المدى الممكنة

لمواجهة الطلب المقدر على خدمات الموانئ في العام 2025، فقد تم اختيار مشاريع ممكنة لتطوير الموانئ لكل من مينائي أم قصر وخور الزبير. كما تم اختيار كمشاريع تطوير قصيرة ومتوسطة المدى. و في الملخص التالي هي كل مشروح ضمن الخطة القصيرة و المتوسطة المدى:

(1) ميناء أم قصر – المراسي الشمالية رقم 25 و26 و27 (الخطة القصيرة و المتوسطة المدى)

مرافق الخدمات	التفاصيل	**522 مليون دولار أميركي**
مرسى جديد رقم 25 و 26 و 27	600م × 50م (-12.5م)	
استصلاح ساحة الحاويات	1,340,000م^3	
تحسين تربة ساحة الحاويات	335,000م^2	
تعبيد (رصف) ساحة الحاويات	335,000م^2	
البنية التحتية لساحة الحاويات	L.S.	
معدات: روافع جسرية	4 أطقم، ل3 مرسى	
معدات: روافع على عجلات مطاطية	8 أطقم	
معدات: رافعة متنقلة	3 أطقم	
معدات: روافع تكديس	10 أطقم	
معدات: روافع رأسية	6 أطقم	
معدات: هياكل قطر	13 طقم	

(2) ميناء أم قصر – المراسي الشمالية رقم 22 و23 و 24

مرافق الخدمات	التفاصيل	**447 مليون دولار أميركي**
مرسى جديد رقم 22 و 23 و24	400م	
استصلاح الساحة	1,200,000م^3 (1,200 × 500م × 2م)	
تحسين تربة الساحة	600,000م^2 (1,200 × 500م)	
تعبيد (رصف) الساحة	585,000م	
البنية التحتية للساحة	L.S.	
إزالة المرسى الموجود	400م	

(3) ميناء أم قصر – الساحة الشمالية خلف المرسى رقم 20

مرافق الخدمات	التفاصيل	**142 مليون دولار أميركي**
تعبيد (رصف) ساحة الحاويات	560,000م^2 (800 × 700م)	
البنية التحتية لساحة الحاويات	L.S.	

(4) ميناء أم قصر – المراسي الجنوبية رقم – 4 ورقم 8

مرافق الخدمات	التفاصيل	**1,036-275 مليون دولار أميركي**
توسيع المراسي 4 & 8 (**)	1,090م × 15م (-13م)	379
إزالة الحظائر الموجودة	6 حظائر، 36,000م^2 (150م × 40م × 6)	
تعبيد (رصف) ساحة الحاويات	730,300م^2 ، (1,090م × 670م)	
البنية التحتية لساحة الحاويات	L.S.	
معدات: روافع جسرية (خيار 2 فقط) (**)	14 طقم،7 أطقم لكل 545.0م × 2	
معدات: روافع على عجلات مطاطية(**)	42 طقم، 21 طقم لكل 545.0م × 2	
معدات: رافعة متنقلة (خيار 1 فقط)(*)	10 أطقم، 2 × 5 مراسي	

** الخطة طويلة المدى فقط

- الخطة البديلة فقط

(5) ميناء أم قصر - إعادة تطوير موقع الميناء

	التفاصيل	561 مليون دولار أميركي
مواقف للشاحنات	1,500,000م^2 (1.5 كم × 1.0 كم)	
ميناء الشاحنات في جنوب الميناء	L.S.	
مبنى الإدارة	200,000م^2 (200م × 200م × 5 طوابق)	
البوابات الرئيسة للميناء الشمالي والميناء	2 بوابة	

الجنوبي		
مركز التزويد (منطقة البضائع غير المدفوع رسوم جمركها -البوندد) منطقة البضائع المخصصة للتصدير (EPZ)	1,500,000م^2 (500م × 1,500م × 2)	
مركز التزويد	600,000م^2 (300 × 2,000)	
ساحة/ ميناء البضائع العادية	600,000م^2 1,200م × 500م)	
الساحة خلف المراسي 12 و13	400,000م^2 (400م × 1000م)	
ميناء الحاويات الدولي	L.S.	
إزالة الحظائر الموجودة خلف المراسي 12 و13	4 حظائر، 24,000م^2 (150م × 40م × 6 حظائر	
إزالة الرافعة ذات الزاوية القائمة الموجودة	24 رافعة	
إزالة السكك الحديدية الموجودة	L.S.	
تركيب سكك حديدية جديدة	L.S.	
تعبيد طريق جديدة داخل الميناء	80,000م^2 (8م × 10,000م)	

(6) ميناء خور الزبير - إعادة تطوير موقع الميناء

	التفاصيل	425 مليون دولار أميركي
ساحات تخزين مفتوحة جديدة ساحة 1و2 و3	250,000م^2 (500م × 500م) × 3	
ساحة جديدة لخام الحديد للمراسي 9 و10	224,000م$_2$ (560م × 400م)	
مشغل صيانة جديد خلف مراسي 9 و10	112,000م^2 (560م × 200م × 2)	
حظائر جديدة قرب مشغل الصيانة خلف مراسي 9 و10	3 حظائر، 20,000م^2 (100م × 20م × 3)	
إزالة الحظائر الموجودة خلف المراسي 7و 8	4 حظائر، 28,0,000م^2 (180م × 40م × 4)	
إزالة الأقشطة (السيور) الناقلة الموجودة خلف المراسي 5 و6	L.S.	
البنية التحتية	L.S.	
منطقة مواقف الشاحنات	150,000م^2 (500م × 300م)	
بناية الإدارة والجمارك	150,000م^2 (250م × 300م × 2 طابق)	
رصيف السكة الحديدية	L.S.	

(7) ميناء أبو فلوس - إعادة تطوير موقع الميناء

	التفاصيل	79 مليون دولار أميركي
إعادة تأهيل مراسي رقم 3 لميناء الحاويات	250م	
ساحة تكديس الحاويات	250,000م^2 (250م × 100م)	
تزويد معدات (رافعة متنقلة)	2 طقم	

(8) ميناء المعقل - إعادة تطوير موقع الميناء

	التفاصيل	48 مليون دولار أميركي
إعادة تأهيل الساحة	180,000م^2	

(9) تطوير ميناء الفاو الأرضي (الخطة البديلة فقط)

	التفاصيل	4,905 مليون دولار أميركي
ميناء الحاويات الجديد (الخيار 1: رقم 1-9، خيار 2: رقم 1-4)	350م × 500م (-16.0م)	325
تجريف/ حفر قناة الدخول	17,730,000م^3، داخلي: -14م،	352
	27,730,000م^3، خارجي: -14م	(540)
طريق الدخول إلى الميناء (نوع-1)	5,700م	185
طريق الدخول إلى الميناء (نوع-2)	700م	20
طريق الدخول إلى الميناء (أعمال دعم الطريق)	900م	22
الطريق السريع، الجزء-1 الرابط بالميناء	16.0 كم + 5 كم إلى الميناء	232
الطريق السريع، الجزء-2	33.5 كم	371
الطريق السريع، الجزء-3، المتضمن نفق الاقتراب	10.3 كم	114
الطريق السريع، الجزء-4، من مدينة صفوان	12.4 كم	137

والمتضمن نفق الاقتراب		
الطريق السريع، نفق ميناء أم قصر	5,000م (النفق الرئيسي 2,000م)	1,149
توريد معدات مناولة الحاويات (QGC)	6 أطقم، 18 طقم	175
توريد معدات مثل (روافع جسرية على عجلات مطاطية، روافع رأسية، هياكل قطر)		
كاسر الأمواج الغربي	16.0 كم	933
كاسر الأمواج الشرقي	8.0 كم	346

(10) قناة خور عبد الله

	مليون دولار أميركي
قناة عبد الله	360
إزالة السفينة الغارقة (واحدة قرب العوامات رقم 3 إلى 25)	7
قناة أم قصر	60
إزالة السفن الغارقة (6 على امتداد القناة، و3 عند المرس رقم 9)	60
قناة خور الزبير	-
إزالة السفن الغارقة (4 على امتداد القناة)	-

(11) قناة شط العرب

	مليون دولار أميركي
تجريف وحفر منطقة مصب النهر	90
إزالة السفن الغارقة (مايقارب ال 23)	153

2.6. المشاريع ذات الأولوية

من بين مشاريع التنمية قصير / متوسط الأجل المذكورة في قسم السابق، بعض المشاريع تحتاج التنفيذ المبكر، وبعض المشاريع تحتاج شراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل التنفيذ الفعال. ويتم تقييم درجة أولوية المشاريع من وجهة نظر توسيع قدرة مناولة البضائع، والإلحاح والضرورة للمبادرة العامة وفعاليتها على سلامة الميناء، والعقبات في تنفيذ المشروع. وترد مشاريع قصيرة / متوسطة الأجل لتطوير الموانئ في الجدول 16 في ترتيب الأولويات.

جدول رقم –16: ترتيب أولويات مشاريع التنمية قصير / متوسط المدى

العوامل / المشروع	توسيع السعة	ملح	ضرورة مبادرة العامة	فعالية بشأن السلامة	عقبات في التنفيذ	ترتيب الأولويات
ميناء أم قصر الجنوبي مرسى رقم 4 ورقم8	A	A	A	-	-	1
ميناء أم قصر إعادة تطوير المنطقة الأرضية	B	B	A	B	-B	2
قناة خور عبد الله	B	B	A	B	-B	2
ميناء أم قصر الشمالي مرسى رقم 24 و 25	A	B	C	-	-	3
ميناء أم قصر الشمالي مرسى رقم 22 و 23	B	A	C	-	-	3
ميناء أم قصر الساحة الشمالية خلف رقم 20	B	A	C	-	-	3
ميناء خور الزوبير إعادة تطوير المنطقة الأرضية	B	B	A	-	-B	3
إعادة تطوير ميناء ابو فلوس	C	B	B	-	-	4
إعادة تطوير ميناء المعقل	C	B	B	-	-	4
قناة شط العرب	B	C	A	B	-A	4

ملاحظة: A : مهم جدا، B : ضروري، C : أثر أقل، -A : صعب جدا، -B : الصعب إلى حد ما
المصدر: فريق الدراسة ل JICA

3.6. التقييم الاقتصادي لتطوير المشاريع على المدى القصير والمتوسط

يظهر التحليل الاقتصادي للمشاريع قصيرة/ متوسطة المدى كلاً من المؤشرين نسبة الفائدة على التكاليف (B/C)، ومعدل العائد الداخلي الاقتصادي (EIRR) أكبر مما كانا في الخطة القريبة و المتوسطة المدى اكبر من الخطة البديلة، كما يوضح **الجدول -17**. فإن صافي القيمة الحالية (NPV) ونسبة الفائدة على التكاليف (B/C) ومعدل العائد الداخلي الاقتصادي (EIRR) في حال الخطة القريبة و المتوسطة هم أكبر مما كانوا في حال الخيار 1، مما يوحي باحتمالية أن يكون الخيار 2 ملائماً من وجهة نظر الاقتصاد الوطني.

جدول -17: التحليل الاقتصادي للمشاريع قصيرة/ متوسطة المدى

الخطة القريبة و المتوسطة	صافي القيمة الحالية NPV(مليون دولار أميركي)	نسبة الفائدة إلى الكلفة (B/C)	معدل العائد الداخلي الاقتصادي (EIRR)
الحالة الأساسية	4,865	2.48	16.8 %
الحالة 1	4,536	2.25	15.4 %
الحالة 2	4,049	2.23	15.3 %
الحالة 3	3,179	2.03	14.0 %

الخطة القريبة و المتوسطة	صافي القيمة الحالية NPV(مليون دولار أميركي)	نسبة الفائدة إلى الكلفة (B/C)	معدل العائد الداخلي الاقتصادي (EIRR)
الحالة الأساسية	224	1.04	6.4 %
الحالة 1	- 353	0.94	5.6 %
الحالة 2	- 375	0.93	5.5 %
الحالة 3	-952	0.85	4.6 %

المصدر: فريق دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي

الحالة 1: ارتفاع التكاليف بنسبة 10%؛ الحالة 2: انخفاض الفوائد بنسبة 10%؛ الحالة 3: اجتماع الحالتين معاً.

7. خطة عمل قصيرة إلى متوسطة المدى لتحسين إدارة الموانئ وتشغيلها

1.7. تحسين عمليات الموانئ

إن أكثر الأمور الحرجة في تشغيل وإدارة موانئ الحاويات من قبل الشركة العامة لموانئ العراق GCPI فيما يخص مرفق الحاويات ليست إدارة وتشغيل الموانئ بل الاستفادة القصوى من المرافق الموجودة، وذلك بالسماح لمشغلين من القطاع الخاص بإدارة وتشغيل موانئ الحاويات، وكذلك تطوير المرافق في المواقع الصحيحة بما في ذلك إعادة تأهيل المرافق الموجودة.

أمر آخر يعتبر من الأمور الحرجة في عمليات موانئ الحاويات في الموانئ العراقية هو طول مدة تخزين الحاويات. إن طول مدة بقاء أو مكوث حاويات البضائع المستوردة في الساحات يضطر مشغلى الميناء إلى تجهيز ساحات كبيرة جداً بعيدة عن المرسى لمناولة الحاويات عندما يتم تشغيل المراسي بأقصى قدراتها.

الأمر الذي يتطلب مصاريف إضافية وعمليات تشغيل إضافية من قبل المشغلين في ميناء أم قصر لتجهيز وتشغيل ساحات بعيدة عن المراسي، مما يشكل عبئاً عليهم ويؤدي إلى تقليل القدرة التنافسية للميناء ويقلل كذلك من سهولة استخدامه. لذلك، فعلى الشركة العامة لموانئ العراق أن تعمل بجهد كبير وبمعية وزارة النقل لتقليل مدة بقاء الحاويات بشكل كبير، وكذلك التعاون مع الجمارك العراقية/ وزارة المالية على تحديث إجراءات وأنظمة العمل بالإضافة إلى/ أو تبسيط تلك الإجراءات والأنظمة.

- يبلغ معدل مدة بقاء الحاويات في الميناء في الدول المتقدمة، باستثناء موانئ إعادة الشحن، حوالي 5-6 أيام، في حين أنه حوالي 10 أيام في الدول النامية، وذلك بسبب أنه في كثير من الحالات يتم استخدام ساحات الحاويات لتخزين البضائع من قبل المستوردين في تلك الدول.
- لذلك، يجب على الشركة العامة لموانئ العراق/ ووزارة النقل تقليل مدة بقاء الحاويات في الساحات إلى 10 أيام على الأقل.
- ولكي يتحقق معدل بقاء الحاويات لمدة 10 أيام، يجب أن يصبح معدل بقاء حاويات البضائع المستوردة 16 يوماً، بافتراض معدل 4 أيام لعملية التفريغ.
- مع ذلك، يجب أن يصبح معدل مدة بقاء الحاويات 10 أيام هدفاً أولياً للميناء؛ ومن هنا، فعلى الشركة العامة لموانئ العراق/ وزارة النقل أن تسعى لتقليل معدل بقاء الحاويات في الميناء بشكل كامل في المستقبل القريب إلى 5-6 أيام.

2.7. خطوات عمل ضرورية لتحسين إدارة وتشغيل الموانئ

بالنظر إلى تحسين إدارة وتشغيل الموانئ، فمن الأهمية بمكان التوجيه إلى فصل الخدمات الخاصة بالقطاع الخاص والخاصة بالقطاع العام، رفع إنتاجية مناولة البضائع وتقليل مدة بقاء البضائع في الميناء. تعتبر قضية تحويل الشركة العامة لموانئ العراق من خدمة الموانئ إلى كونها المالكة للموانئ قضية هامة أخرى.

تتطلب عملية تطوير الموانئ تشجيع الاستثمار الخاص عن طريق منح ظروف وامتيازات تشجيعية لإدارة وتشغيل الموانئ. إن طول مدة الامتيازات وارتفاع حصص العوائد سيشجعان الشركات الخاصة بتخصيص استثمارات أكبر. ومن الأهمية بمكان كذلك، إعداد خطة رئيسية لتطوير الموانئ ومنح منفذيها من المنشآت العامة ومن مستثمري القطاع الخاص الصلاحيات اللازمة. وتعتبر عملية تنمية الموارد البشرية من النشاطات الهامة التي يجب العمل عليها خلال عملية التطوير، وعلى وجه الخصوص تنمية قدرات إدارة الموانئ، وتحسين معهد التدريب، وهذه من النشاطات الهامة لإدارة وتشغيل الموانئ بشكل أفضل.

هنالك تسعة وأربعون نقطة ضرورية لخطة عمل تقود إلى تطوير إدارة وتشغيل الموانئ، كما هي موضحة في الجدول -18.

جدول -18: خطوات عمل ضرورية لتحسين إدارة وتشغيل الموانئ

الموضوع		التوجيه		نشاطات ضرورية
إدارة وتشغيل الميناء	1	الفصل بين الخدمات الخاصة والخدمات العامة	1	تسهيل منح إمتيازات تشغيل الموانئ لمشغلين من القطاع الخاص
			2	تشجيع الشركات الخاصة لأداء أعمال الشحن والتفريغ
	2	تحسين إنتاجية مناولة البضائع	3	تقليل مدة بقاء البضائع في الميناء، وزيادة القدرة السنوية للساحات على مناولة البضائع
			4	تعظيم استخدام المراسي بزيادة نسبة إشغال المراسي
			5	التقليل من زمن التخليص على البضائع من قبل الجمارك
			6	تقليل وقت إجراءات البوابة وتقصير زمن الانتظار على البوابات
	3	ادخال نظام التبادل الألكتروني للبيانات (EDI) وتكنولوجيا المعلومات (IT) للموانئ	7	ادخال نظام النافذة الواحدة لإدارة وتشغيل الموانئ من خلال تأسيس نظام التبادل الألكتروني للبيانات (EDI) للموانئ
	4	نصب معدات حديثة لمناولة البضائع	8	تركيب أنظمة روافع بعجلات مطاطية في عمليات ساحات الحاويات، وزيادة قدرات الساحات
			9	تركيب روافع حاويات جسرية على الأرصفة
			10	إدامة الصيانة الجيدة لمعدات مناولة البضائع
الإصلاح التنظيمي	5	تحويل الشركة العامة من خدمة الموانئ إلى كونها المالكة للموانئ	11	تأسيس شركة تشغيل الموانئ لتخلف الشركة العامة
			12	تأسيس سلطة أو إدارة تكون مسؤولة عن إدارة الموانئ
			13	تعديل قانون الموانئ الساري وتوضيح أدوار وواجبات ووظائف وصلاحيات الجهات المسؤولة عن إدارة الموانئ والمشغلين
			14	تأسيس وكالة/ هيئة بحرية مسؤولة عن صيانة القنوات الملاحية وخدمات الإبحار عبرها
			15	تأسيس إدارة تكون مسؤولة عن السلامة العامة في الموانئ، وأمن الموانئ والبواخر، وحماية البيئة
	6	تحسين الإدارة المالية	16	تخفيض تكاليف الأيدي العاملة والعمالة الزائدة في العمليات الخاصة بالبضائع
			17	زيادة نشاطات مناولة البضائع باستخدام معدات حديثة وعمالة ذات إنتاجية
			18	زيادة إنتاجية عمليات مرور البضائع وعمليات استدعاء السفن لتتوازى مع نمو الاقتصاد الوطني
تطوير الموانئ	7	توسيع قدرات الميناء قبل زيادة الطلب عليه	19	المصادقة على الخطة الرئيسية لتطوير الموانئ والموافقة على خطة تطوير كل ميناء
			20	تنفيذ المشاريع المشتركة بين القطاعين الخاص والعام
			21	الترويج لمنح امتياز التطوير للقطاع الخاص
			22	تشجيع المستثمرين من القطاع الخاص عن طريق منح امتيازات لمدد طويلة
			23	هامش ربح مناسب للقطاعات الخاصة ليتمكنوا من تأمين معدات حديثة وكفوؤة
			24	تطوير الطرق المؤدية للموانئ، ومناطق خاصة بالموانئ، ومرافق خدمات لتشجيع الاستثمار في الموانئ
			25	تطوير الأرصفة والبنية التحتية بالأموال العامة، أما البنية الفوقية فمن قبل المشغل الخاص
	8	إعادة تأهيل وتعزيز المرافق الموجودة	26	إعادة تطوير الموانئ القديمة، وإعادة تأهيل وتعزيز المرافق القديمة في الموانئ
			27	الترويج لتأسيس مؤسسة يكون لها علاقة بالأعمال التجارية للموانئ من خلال تأمين مناطق الخدمات اللوجستية ، الطرق ، خدمات تجهيز المياه و خدمات الصرف الصحي ضمن مناطق الميناء
تحسين القنوات الملاحية	9	تحسين القنوات من حيث العمق والعرض	28	تعميق وتوسيع المناطق الحرجة من قنوات الملاحية وإزالة كل العوائق لتمكين البواخر الكبيرة من الدخول بدون المعوقات التي لها علاقة بحركتي المد
	10	المباشرة باستخدام السيطرة على مرور السفن	29	إدخال أنظمة الملاحة نظام تعقب مواقع السفن (AIS) ونظام خدمة مرور السفن (VTS) لضمان ملاحة آمنة في القنوات وزيادة قدراتها
	11	صيانة القنوات الملاحية	30	تنفيذ عمليات إدامة الحفر والتجريف بالأسطول الخاص بالموانئ

الموضوع		التوجيه		نشاطات ضرورية
			31	مشاركة السلطات الكويتية في إدارة قناة خور عبد الله
الترويج لخدمات الموانئ العراقية	12	مراجعة التعرفة والرسوم للترويج للموانئ	32	إدخال نظام رسوم مقبول في موانئ الحاويات، ومراجعة التسهيلات المتعلقة بالأرصفة ورفع الرسوم على أوزان البضائع
	13	تقديم خدمات أفضل لشركات الشحن ولأصحاب البضائع	33	اختزال وقت التخليص على وثائق الشحن، وإجراءات الجمارك، ووقت بقاء البضائع المستوردة في الميناء
			34	مراجعة نظام التعرفة والرسوم، وتمكين المشغلين من القطاع الخاص من وضع الرسوم الخاصة بهم لمناولة البضائع والخدمات الأخرى
	14	تقديم خدمات أفضل لشركات الخطوط البحرية	35	تقليل وقت الرسو للسفن من خلال تقديم خدمات مناولة سريعة
			36	تقليل القيود الناتجة عن المد والجزرعلى حركة السفن الداخلة إلى قنوات الاقتراب من الميناء أو الخارجة من الميناء
			37	تحسين إنتاجية عمليات مناولة البضائع وتقليل وقت الدورة للسفن
			38	تخفيض التكاليف الإجمالية للميناء بما فيها رسوم التخزين والرسوم غير الرسمية
ضمان أمن الموانئ	15	إدارة أمن مرافق الموانئ الدولية	39	تنفيذ جميع تقييم الأمن وفقا لقوانين ومتطلبات المدونة الدولية (ISPS) ، وتقييم إدارة أمن الموانئ في كل رصيف
			40	إعداد خطط أمن الموانئ ، نصب أجهزة أمن الموانئ ، التدريب على هذه الخطط والأجهزة من خلال الممارسة والتمارين
الحفاظ على بيئة الموانئ	16	تطبيق قوانين إتفاقية (MARPOL)	41	أستلام النفط ، والمياه الملوثة بالنفط والزيوت، القمامة ، مياه الصرف الصحي والنفايات الأخرى من السفن ، حيث يتوجب نصب وسائل إستقبال هذه النفايات.
	17	ادارة المخلفات والنفايات الطافية الناتجة من فعاليات الميناء	42	الأشراف والمتابعة للتخلص من النفايات ومعالجتها والناتجة من تشغيل الأرصفة ، خدمات الميناء والفعاليات الأخرى للميناء
			43	استخلاص ومعالجة النفايات التي تطفو على مياه الميناء والقنوات الملاحية
تطوير الموارد البشرية	18	تطوير قدرات موظفي الإدارة في الموانئ	44	تطوير قدرات المدراء والموظفين العاملين في تخطيط سياسات الميناء، ووضع الاستراتيجيات ومنفذي مشاريع التطوير
			45	تطوير قدرات العاملين في تقييم مشاريع تطوير الموانئ ومنسقي تلك المشاريع
			46	تطوير قدرات العاملين في المراقبة والإشراف على مشغلي الموانئ من القطاع الخاص
	19	تطوير معهد التدريب	47	تحديث معهد تدريب العاملين في الملاحة والموانئ ، واعتماد برامج تدريبية لعمال الميناء
			48	تدريب العاملين في مجال مراقبة مرور السفن، وخدمات الإبحار، وتشغيل الحفارات وغيرها من الخدمات
			49	تدريب موظفي مشغلي الموانئ من القطاع الخاص

المصدر: فريق الدراسة من الوكالة اليابانية للتعاون الدولي

3.7. إدارة أمن الموانيء

بناء على نتائج دراسة الوضع الحالي و التي قام بها فريق الدراسة التابع ل JICA ، تم مناقشة تعديل و تطوير استراتيجية المعايير الأمنية مع قسم ISPSمن GCPI ، و توصية معايير محتملة و مستدامة ل GCPI ، للمزيد من التطبيق الفعال للمعايير الأمنية في مرافق الميناء و التي تتماشى مع نظام ISPS.

(**1**) القانون المحلي

يجب تفعيل القانون المحلي العراقي و الذي يتماشى مع متطلبات SOLAS XI-2 و القسم أ من نظام ISPS و ذلك في اقرب وقت من أجل تدعيم تطبيق المعايير الأمنية المطلوبة من قبل SOLAS XI-2 و نظام ISPS.

(**2**) قنوات الاتصال مع **IMO** (المنظمة الدولية للبحار)

من أهم البنود التي لا تتطابق مع متطلبات SOLAS XI-2 (معاهدة أمن الحياة في البحار) هي أن الحكومة المتعاقدة لا تتواصل مع IMO حول تفاصيل مرافق الموانيء و التي تم الموافقة على أفراد الطاقم الأمني فيها PFSPs من قبل الحكومة المتعاقدة. و ذلك يعني أن مرافق الموانيء في العراق غير معتبرة

من قبل السفن و كذلك من قبل مرافق المواني‌ء في بلدان أخرى و التي تتطابق مع لائحة أمن المواني‌ء و السفن الدولية ISPS Code. نتيجة لذلك، يخشى أن تقوممرافق المواني‌ء التي لا تتماشى بصرف جهد كبير على التجارة الدولية و تؤثر عكسيا على الإقتصاد الوطني.

(**3**) المعايير الأمنية

يجب نطبيق المعايير الأمنية التالية بشكل فاعل:

1) التحكم بمداخل المواني‌ء:

يوصى باستخدام انظمة أمن النيناء (سوف يتم اصدار بطاقات أمن الميناء عند السماح بالدخول من قبل موظفيGCPI و التي تكوم كطلوبة للدخول الى الميناء) ، و ذلك لتفعيل تحكم أقوى بنقاط العبور للميناء. و لكن سوف تكون التكلفة عالية و تحتاج الى وقت للإعداد. لذى، يوصى بتطبيق الطريقة التالية الى أن تقوم GCPI باعداد نظام بطاقات أمن المواتى‌ء عن طريق تحديد ثلاث أشياء مهمة:

أ. تحديد السمات التي يتفرد بها الموظفين: فحص بطاقة الهوية الشخصية و التي تحمل صورة تبين وجه الموظف.

ب. تحديد انتماءات الموظفين: حيث ان على الموظف تعبئة و مهنته في كتاب التسجيل، لاصدار إذن دخول مؤقت.

ت. تحديد غرض الدخول: حيث يجب كتابة هدف و غرض الدخول في السجل، كما يجب فحص كشف الشحن عند الدخول و الخروج.

2) مراقبة الميناء:

من أجل القيام بعملية مراقبة الميناء بالشكل المطلوب، فإن تطوير المعايير الهامة التالية أصبح أمر هام:

أ. التسوير

ب. كاميرات المراقبة

ت. الإنارة

ث. الاتصالات الأمنية

3) القيام باختبار فعالية خطة أمن الميناء على شكل دوري.

4) القيام بتدريبات و تمارين و مناورات حول أمن الميناء، خاصة التمرينات التي تقام بالتعاون مع المنظمات ذات العلاقة و ذلك من أجل عمليات اتصال يعتمد عليها في حال حدوث اي حوادث تتعلق بالمسائل الأمنية.

4.7. مرافق الاستقبال في الميناء:

قامت جميع الدول في منطقة الخليج، ما عدا العراق، بالمصادقة على معاهدة MARPOL (المعاهدة الدولية لمنع التلوث الناتج عن البواخر). حيث تقوم العراق بتحديد نواتج السفن و البواخر حسب قانون و تعليمات المواني‌ء لعام 1995 و قانون حماية و تطوير البيئة لعام 2009. وتقدر الحاجات الناتجة بسبب استقبال فضلات وعوادم السفن في UQP و KZP حسب ما هو مبين في الجدول 19.

كما يلخص الجدول 20 طريقة استقبال و اختبار الفضلات

جدول -19: تقدير الحاجات لاستقبال فضلات و عوادم السفن

	حاجات استقبال الفضلات		الأسباب
ملحق I	المياه الراشحة الزيتية	نعم	أغلب السفن ينتج عنها مياه عادمة زيتية، و لكن السفن التي ليست لها فلاتر لا يكون بإمكانها طرح هذه المياه خلال رحلتها حسب معاهدة MARPOL
	رواسب زيتية	نعم	جميع السفن يصدر عنها رواسب زيتية و لا يمكن طرحها خلال الرحلة حسب MARPOL
	مياه زيتية ناتجة عن غسل الخزان	لا	لا يتم غسل الخزانات في KZP حيث تحمل الخزانات منتجات موحدة. لا يوجد ناقلات نفطية في UQP
	مياه الأوعية الزيتية	نعم	على الرغم من أن الناقلات الحديثة مجهزة بأوعية منفصلة حسب MARPOL ، و لكن بعض الناقلات القديمة لا تنطبق على تشريعات MARPOL و قد تحمل مياه الأوعية الزيتية. لا يوجد ناقلات نفطية في UQP
	رواسب و نواتج تنظيف الخزانات	لا	لا يتم غسل الخزانات في KZP. لا يوجد ناقلات نفط في UQP
الملحق II	NLS	لا	لا يتم غسل الخزانات في KZP حيث تحمل الناقلات منتجات واحدة.
الملحق IV	الصرف الصحي (مياه المجاري)	لا	معظم السفن بإمكانها طرح مياه الصرف الصحي اثناء رحلتها و ذلك يعتبر قانوني حسبMARPOL
الملحق V	نواتج الشحن	لا	لا يوجد سفن تحمل سلع ثقيلة ضارة. و يمكن طرح رواسب الشحن الغير ضارة أثناء الرحلة حسب MARPOL
	جثث الحيوانات	لا	يمكن طرحها بشكل قانوني خلال الرحلة حسبMARPOL
	النفايات المنزلية	نعم	تنتج جميع السفن نفايات منزلية و لا يمكن طرحها خلال الرحلة حسبMARPOL
	زيت الطبخ	نعم	تستخدم معظم السفن زيوت الطبخ و التي لا يمكن طرحها خلال الرخلة حسبMARPOL
	فضلات الطعام	لا	يمكن طرحها قانونيا أثناء الرحلة حسب MARPOL
	الفضلات التشغيلية	نعم	تنتج خميع السفن فضلات تشغيلية (مثلا أخشاب الشحن و التغليف، رماد المحارق) و التي لا يمكن طرحها خلال الرحلة حسب MARPOL ، ما عدا مواد التنظيف الغير ضارة
	البلاستيك	نعم	تنتج جميع السفن فضلات بلاستيكية و التي لا يمكن طرحها اثناء الرحلة حسب MARPOL

المصدر: فريق الدراسة / JICA

جدول -20: مقترح لطريقة استقبال الفضلات و المرافق المطلوبة

MARPOL	نوع الفضلات	طريقة الاستقبال	المرافق المطلوبة
الملحق I	المياه الراشحة الزيتية	يتم تجميعها بشاحنات نقل خاصة بالزيوت و تنقل الى محطات المعالجة (مثل محطة SOC لمعالجة / طرح المياه)	- شاحنات نقل - شاحنات شفط (لتجميع مياه المجاري) - شاحنات تجميع الزيوت العادمة - خزانات (في حال كميات كبيرة)
	الرواسب الزيتية		
	مياه الأوعية الزيتية	تماما مثل ما سبق و لكن يجب معالجتها تحت مسؤولية مالك البضاعة او الشاحن	
الملحق V	النفايات	• استقبال النفايات الغير خطرة • تجميعها بواسطة شاحنة النفايات الى مكب النفايات المحلي • فصل النفايات القابلة للتدوير	• حاويات نفايات • شاحنة نقل نفايات • منطقة تخزين مؤقتة للنفايات القابلة للتدوير

المصدر : فريق الدراسة / JICA

5.7 متطلبات ادارة البيئة لمشغلي الموانيء الخاصة:

بهدف حماية البيئة في اراضي الموانيء و مياهها، على مشغلي المرافيء الخاصة او الهيئات الاخرى الموجودة في الميناء ان تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع التلوث في الميناء. ويجب الإعلان بوضوح عن الجهة المسؤولة لتطبيق معايير الإدارة البيئية في ال EIA و أن تدخل ضمن الغقد ما بين GCPI و المشغل الخاص. اما عن المعايير الأخرى التي يجب اتخاذها من قبل المشغل الخاص و GCPI فهي على النحو التالي:

- على مشغلي الموانيء او اي وكالة أخرى تقوم بتطوير و تشغيل المرفأ أن تجهز تقرير EIA و الذي يغطي أمور تشغيلية لنشاطات الميناء و يتضمن خطة ادارة البيئة و خطة ادارة الفضلات.
- على مباني الموانيء الخاصة، الورش و منشآت أخرى أن تكون مجهزة بمرافق و خزانات لمعالجة المياه المنزلية و التاتجة عن المراحيض، و ان تتخلص من المياه المعالجة ضمن معايير التخلص من الفضلات العراقية (مثال: الطلب على الأكسجين البيوكيميائي بتركيز 40 مغ/ لتر او اقل)
- سوف يتم تجهيز مشاغل ، مولدات كهربائية و اي مشاغل لصيانة الآليات بخزانات الفضلات الزيتية لمنع تسربها الى مياه الميناء.
- على GCPI القيام بالفحص الدوري لنوعية المياه في القنوات و الحوض في ميناء ام قصر و خور زبير، مثل : كمية الأكسجين الكيميائية و الأكسجين المذاب، المواد الصلبة العالقة، بكتيريا الكوليفورم، و مستخلصات الهكسان العادية (المواد الزيتية) و أمور لازمة أخرى.

6.7 تطوير القدرات

(1). مركز التدريب و كلية الميناء

يقوم مركزتدريب الموانيء التابع ل GCPI بدورات تدريبية على مدار العام. في عام 2014، ازداد عدد الدورات التدريبية بنسبة 50% الى 54 دورة، ووصلت زيادة مجموع عدد المشتركين الى 100% هي 921 مشارك، بالمقارنة مع العام السابق. و غطى التدريب نطاق واسع من الأمور البحرية، الهندسة الكهربتئية، الهندسة المنيكانيكية، اللغة الانجليزية، ادارة الموانيء، عمليات المناولة لليضائع، معلييير الأمان، حماية البيئة، منع الحرائق و امور ادارية عامة.

و قامت لجنة مشكلة من قبل GCPI في نيسان 2013 بتطبيق دراسات الجدوى لمشروع كلية الموانيء ، كما قامت اللجنة المؤلفة من 9 أعضاء من GCPI بتوصية انشاء كلية تدريب الموانيء لتدريب كوادر GCPI من أجل تطبيق مشاريع تطوير الموانيء بشكل فاعل و لإدارة عمليات الموانيء بشكل أفضل و خاصة تطوير و ادارة ميناء الفاو الكبير.

و تقدر قيمة الاستثمار الكلي اللازم لإنشاء كلية التدريب في الموانيء ب 36 مليون دولار امريكي إضافة الى تجهيزات المشاغل الذي يصل الى 2.4 مليون دولار امريكي. و تم تقدير عدد المحاضرين و الكادر اللازم في الكلية ب 158 فرد و كان تقدير كلفة التشغيل السنوية في نطاق ال 4.5 الى 4.9 مليون دولار بما في ذلك الرواتب.

(2) دواعي تطوير القدرات

لمحت تقاييم القدرات ان الخبرات اللازمة ل GCPI كما هي مبينة في جدول 21 . و كانت المجموعات المستهدفة لتطوير القدرات هي مستويات الادارة الوسطى فيما يتعلق بادارة الموانيء، ادارة المرافيء و العمليات، ادارة الأعمال في GCPI، مبيعات الميناء و التسويق إضافة الى تخطيط الميناء / القناة.

و تضمنت المجموعة المستهدفة الطاقم البحري، المهندسين و المشرفين في مجال الخدمات البحرية، أعمال انشاء قنوات الموانيء، صيانة و اصلاح مرافق الميناء و أعمال أخرى. و كانت المجموعتان مستهدفتان فيما يتعلق بإدارة أمن الميناء، حماية الميناء البيئية و معايير الأمان في الموانيء.

جدول -21: اولويات تطوير القدرات

المواضيع المطروحة	نقاط التطوير المطلوبة	
تحسين القدرات لادارة الموانيء	- وضع سياسة الموانيء - تخطيط تطوير الموانيء - تشغيل الموانيء - ادارة الموانيء	- التشريع للموانيء - تحليل النقل البحري - خصخصة الموانيء
استثمار القدرات في ادارة و تشغيل المرافيء	- المناولة العامة للبضائع - مناولة حاويات البضائع - نظام EDI للموانيء، نظام الحوسبة لإدارة الموانيء - معدات مناولة البضائع - اعمال الشحن و التفريغ - عمليات RTG / QGC	- الأمور اللوجستية للموانيء - عمليات ساحة الحاويات - مراقبة دخول و مغادرة الميناء
تعزيز القدرات لإدارة الأعمال في GCPI	- ادارة اعمال الميناء - ادارة الموارد البشرية - ادارة الميزانية - PPP تخطيط و ادارة المشاريع	- ادارة العقود - الادارة المالية للميناء - تنسيق خدمات الميناء
تعزيز القدرات للتسويق و الترويج للميناء	- خدمات النقل و الشحن و التفريغ للميناء - تحليل الشبكة البحرية - المحطة الواحدة للخدمات	- جذب الشركات - مبيعات و تسويق الميناء
تعزيز القدرات لتخطيط الميناء / القناة و تطبيق المشاريع التطويرية	- تصميم توزيع المرفأ - الترتيبات المالية - تخطيط الطرق و التخطيط المدني - تصميم مرافق الميناء - تطوير قناة الملاحة	- تقديرات كلفة المشروع - ادارة عقود البناء - تنفيذ اعمال البناء
تطوير قدرات افراد الكادر في مجال الخدمات البحرية	- قوانين الأمان البحري و الملاحي - القوانين و التعليمات حول أمان السفن - علم الطقس و المحيطات - الوسائل المساعدة في الملاحة - تقنيات الحفر	- تدريب ملاحة البحار - تحريك البواخر و قيادتها - قيادة و استخدام الحفارات - تحريك و ملاحة قوارب السحب
تطوير القدرات في مجال صيانة مرافق الميناء و القنوات	- الهندسة المدنية و التصميم المعماري - ادارة اعمال البناء - مسح اعماق المحيطات - ادارة اعمال الحفر - ادارة مشاغل الصيانة	- التصميم الميكانيكي - صيانة المرافق الميكانيكية - صيانة المرافق الكهربائية - استخراج الركام و السفن المحطمة
تطوير القدرات في مجال ادارة أمن الميناء و حماية البيئة	- تشغيل و صيانة أنظمة تتبع السفن VTS - الخطة الأمنية لمرافق الميناء - ادارة أمن الميناء - استقبال فضلات و عوادم البواخر	- التحكم في مرور السفن VTC - الأمان و تفادي الحوادث في الميناء - حماية بيئة الميناء - الصرف الصحي في الميناء

المصدر: فريق الدراسة JICA

8 الاستنتاجات و التوصيات:

1.8 الاستنتاجات:

(1) التنبؤ بالطلب على البضائع المشحونة:

يقدر حجم الشحن في الحاويات في الموانيء العراقية بالارتباط مع نمو ناتج الانتاج المحلي، و يقدر حجم الشحن العادي و السائل بتحليل الطلب على استهلاك السلع الرئيسية. و يتوقع حجم الشحن في الحاويات ان يرتفع الى 2,09 – 3,93 مليون TEU (ما يعادل ال 20 قدم Twenty Foot Equivalent Unit) في عام 2025 و ان يرتفع الى 3,11 – 6,94 مليون TEU في 2035. و يتوقع ان يرتفع استيراد البضائع العادية ما عدا المركبات بنسبة ضئيلة اي من 6,5 مليون طن الى 7,3 مليون طن في 2025 و 9,7 مليون في 2035. و في حالات النمو المنخفضة، يتوقع ان ينخفض الشحن العادي بشكل قليل. و يتوقع ان ترتفع حجم الصادرات السائلة من 1,2 ملون طن في 2014 الى 7,8 مليون طن في 2025 وان ينخفض الى 7,1 مليون طن في 2035 نظرا للطلب المحلي على الاستهلاك.

(2) الاستراتيجية طويلة المدى لتطوير و ادارة الميناء.

بناء على تحليل SWOT[1] ، فإن الأهداف الاستراتيجية لتطوير الموانيء في العراق تتلخص حسب النقاط السبعة التالية:

1) ان يتم الترويج للنقل البحري عبر العراق
ان يتم تقوية تنافسية النقل عبر الموانيء العراقية بالمقارنة مع ميناء العقبة و ميناء مرسين. (تخفيض التكلفة في الموانيء العراقية، تخفيض الوقت المستغرق في النقل عبر مسارات الموانيء العراقية و تطوير خدمات الميناء.

[1] تحليل SWOT هو طريقة تخطيط مبرمج تستعمل لتقييم نقاط القوة و الضعف و الفرص و المخاطر التي تدخل في البيئة الداخلية و الخارجية في الموانيء العراقية.

2) ان يتم تطوير و صيانة القنوات الموصلة لكي تستطيع التعامل مع الأعداد المتزايدة و حجم المراكب القادمة. المحافظة على عمق 12 متر في خور عبدالله، ام قصر و خور الزبير في المرحلة الإبتدائية، ليتم تعميقها أكثر في المرحلة القادمة. و تحتفظ قناة شط العرب بوضعها الحالي و يتم حفرها لتصل الى 8 متر.
3) ان يتم تطوير مرافق الميناء و المرافيء لتتعامل مع اعداد البضائع المتزايدة.
على ميناء ام قصر ان يطور مرافق الحاويات لتستوعب 250 – 300 مليون TEU . و يتوقع في ميناء الفاو الكبير ان يبدأ عملياته في 2020 – 2025. وسوف يتم تطوير محطات للحبوب و الاسمنت و الأسمدة و مواد أخرى.
4) تشجيع تقديم خدمات صديقة و تنافسية للمستخدمين و تشجيع الاستثمار الخاص: حيث تضمن عقود الامتياز للمستثمرين الفترة الكافية لاستعادة العائد على استثماراتهم. إضافة الى اعطاء حوافز لاستثماراتهم لتخطي مخاطر الاستثمار.
5) تقديم خدمات صديقة و تنافسية للمستخدمين، بالإضافة الى تحديث مرافق ومعدات الموانيء، تحسين الإنتاجية في مناولة البضائع، تحسين الأداء في الموانيء، تخفيض فترات ابقاء البضائع في الميناء، اجراء العمليات الجمركية بسرعة، تقديم عمليات البوابة و الشاحنة بشكل منظم.
6) تشجيع تطوير الطرق السريعة، مداخل الموانيء و السكك الحديدية. كما يجب تطوير طريق سريع من ميناء ام قصر الى بغداد، اصلاح السكك الحديدية من الميناء الى المدن الرئيسية، تطوير مداخل لميناء الفاو الكبير، تطوير موانيء جافة في ضواحي بغداد.
7) وضع قوانين و تعليمات لتطوير الموانيء، و ادارتها و تشغيلها. توضيح الحقوق و الواجبات و المسؤوليات للمستثمرين من القطاع الخاص في تطوير و تشغيل الموانيء. توضيح السلطات، الوظائف، واجبات ومسؤوليات GCPI . تحويل الموانيء العراقية من موانيء خدمات الى موانيء بإدارة المالك.

(3) الخطة طويلة المدى في تطوير الموانيء

من أجل وضع خطة الأساس بناء على الفكرة B ، فيوجد هناك خيارين لفتح AFGP يتم أخذها بعين الإعتبار. الخيار الأول هو احتمالية هو تأخير افتتاح AFGP لبضعة سنوات. الخيار الأخر هو احتمالية انهاء المرسى الأول ل AFGP مع نهاية عام 2018 و بدء تشغيله في أقرب وقت .

(الخيار الأول): قد تبدأ AFGP بالعمل في 2026 او فيما بعد. يتم اعادة تطوير مراسي او قصر الجنوبية و توسعتها للواجهة المائية. و سيتم تجهيز روافع الأرصفة الجسرية في مراسي ميناء ام قصر الجنوبية، و يتم ايضا تطوير مراسي رقم 25 - 27 في ميناء ام قصر الشمالي ضمن الخطة بعيدة المدى لتطوير الوانيء.

(الخيار الثاني) : قد تبدأ AFGP العمل في 2018. و قبل الإفتتاح، ميناء ام قصر الجنوبي سوف يتم إعادة تأهيله و تحسينه من قبل القطاع الخاص ليستخدم لمناولة الحاويات بروافع متحركة. لن يتم تطوير ميناء ام قصر الشمالي رقم 25 و 27 نظرا للطلب المحدود على مناولة الحاويات في ميناء ام قصر.

كما هو مقترح في خطة تطوير ميناء طويلة الأجل وذلك تمشيا مع الخيار 1، والخيار 2 مدرج كخطة بديلة.

(4) مشاريع تطوير الموانئ طويلة المدى

و يتم توضيح فحوى كل مشروع و تقديرات التكلفة في جدول 22.

جدول -22: مشاريع التطوير المتوقعة على المدى البعيد

المرفأ / المرفق	تقدير الاستثمار (مليون دولار امريكي)
ام قصر المرسى الشمالي 25 و 26 و 27	522
ام قصر المرسى الشمالي 22 و 23 و 24	447
ام قصر المرسى الشمالي 20	142
ام قصر المرسى الجنوبي 4 – 8	خطة التطوير الطويلة المدى: 1,035 الخطة البديلة: 275
اعادة تطوير منطقة الميناء في ام قصر	561
ميناء خور زبير مرسى 11 و 12	391
اعادة تطوير منطقة الميناء في خور زبير	425
اعادة تطوير منطقة الميناء في ابو فلوس	19
تطوير ميناء المعقل	48
تطوير منطقة ميناء الفاو الارضي	خطة التطوير الطويلة المدى (4 مراسي):5,042 الخطة البديلة: 6،436
نظام قنوات خور عبدالله	
قناة عبدالله ( ) في حال تغيير المسار	7
ازالة المركب الغارقة رقم 1	60
قناة ام قصر	60
ازالة المراكب الغارقة	
قناة شط العرب	
منطقة فوهة النهر	170
فوهة النهر – ميناء ابو فلوس	140
ميناء ابو فلوس الى المعقل	10
ازالة حطام السفن (تقريبا 33)	220

المصدر : فريق الدراسة / JICA

(5) مشاريع تطوير الميناء القصيرة و المتوسطة المدى:

من أجل التعامل مع الطلب المتوقع في عام 2025، فإن مشاريع تطوير المواني‌ء و القنوات اللازمة سوف يتم اختيارها من ضمن خطة التطوير البعيدة المدى لميناء ام قصر و خور زبير وميناء المعقل و ابو فلوس و قناة خور عبدالله و شط العرب، باستثناء خطة التطوير لميناء الفاو الكبير مشروع تطوير خور الزوبير رقم 11-12 وجزء من شط العرب. ، فإن المشاريع الأخرى ذات المدى البعيد تقدر على انها مشاريع ضرورية على المدى القريب و المتوسط. و يقترح ادخال عمليات حفر فتحة النهر و إزالة الحطام لاسترجاع العمل في قناة شط العرب ضمن خطة التطوير القريبة و المتوسطة المدى.

(6) التقييم الاقتصادي

يبين التحليل الاقتصادي للخطة القريبة و المتوسطة المدى الى نسبة B/C ب 2,5 و EIRR (نسبة العائد الداخلي الاقتصادي) 16,8% في الحالة الأساسية.

الخطة البديلة، و التي هي عبارة عن تطوير ميناء الفاو الكبير و تطوير أقل في ميناء ام قصر، تبين بأن نسبة B/C هي 1,04 بينما تصل نسبة ال EIRR الى 6,4%.

في حال تبني الخطة البديلة، سوف يبدأ تشغيل اثنتان من المراسي في ميناء الفاو الكبير في 2018 او 2019، ويكون الاستثمار الأولي ضروري لافتتاح المراسي و قنوات العبور الى AFGP مقدر ب 4,900 مليون دولار امريكي. لذلك يقترح بأن تكون خطة التطوير القصيرة و المتوسطة المدى بدون ميناء الفاو الكبير حتى تكون اكثر نفعا و ان يتم تطوير ميناء الفاو الكبير لبفي بالطلب بعد عام 2025.

(7) الخطوات الضرورية لتطوير ادارة و تشغيل المواني‌ء

فيما يتعلق بتحسين ادارة المرافيء و تشغيلها ، فمن المهم فصل الخدمات العامة عن الخاصة، و إن تغيير GCPI من ميناء خدمات الى ميناء بإدارة المالك هو امر آخر مهم.

تطوير الميناء يحتاج تشجع الشركات الخاصة للقيام باستثمار اكبر. من المهم ايضا وضع خطة أساسية لتطوير الميناء و ترخيصها لتطبق من قبل الهيئات في القطاع العام و المستثمرين من القطاع الخاص.

تطوير الموارد البشرية هي من أهم الخطوات التي يجب اتخاذها في الوقت اللازم، و خاصة تطوير القدرات في ادارة و تحسين المواني‌ء في مركز التدريب. تسعة واربعون من الخطوات الضرورية التي تم اقتراحها لتحسين تشغيل وأدارة الميناء وتتلخص تلك الخطوات في 19 العناصر الوسطية التالية:

1) فصل الخدمات العامة عن الخاصة.
2) تحسين الإنتاجية في مناولة البضائع.
3) تفعيل نظام EDI في تبادل المعلومات و الأنظمة المحوسبة.
4) تجهيز معدات حديثة في مناولة البضائع.
5) التحول من ميناء خدمات الى ميناء بإدارة المالك.
6) تحسين الإدارة المالية
7) توسيع قدرة الميناء قبل ارتفاع الطلب.
8) إعادة تأهيل و تعزيز المرافق الموجودة.
9) تطوير قنوات الملاحة من ناحية العمق و العرض.
10) تفعيل نظام التحكم في سير السفن.
11) صيانة قنوات الملاحة.
12) اعادة النظر في تسعيرات الميناء للترويج للميناء.
13) خدمات افضل لأصحاب السفن و أصحاب البضائع.
14) خدمات أفضل لخطوط البواخر
15) ادارة الأمن لمرافق الميناء الدولية

16)المطابقة مع بنود معاهدة MARPOL
17)ادارة الفضلات الناتجة عن نشاط الميناء و الفضلات الطافية على السطح
18)تطوير القدرات لكادر ادارة الميناء
19)تطوير كلية التدريب.

(8) ادارة أمن الموانيء

معظم المتطلبات الرئيسية ل SOLAS (فصل XI-2) و جزء أ من ISPS Code اصبحت مطبقة بعد تقدير الوضع في العراق ما عدا الإتصالات مع IMO حول تفاصيل المرافق التي تمت الموافقة عليها. و لكن، تم الإشارة الى أنه هناك حاجة للمزيد من التدريبات لمعايير أمنية أفضل، كما أن تطوير معدات الأمن هام لغايات المراقبة أفضل، وتطوير قدرات الطاقم الأمني هام جدا لإدارة امنية فاعلة.

(9) مرافق الإستقبال في الميناء

قامت جميع الدول في الخليج العربي، ما عدا العراق، بالمصادقة على معاهدة MARPOL (المعاهدة الدولية لمنع التلوث الناتج عن البواخر). حيث تقوم العراق بتحديد نواتج السفن و البواخر حسب قانون و تعليمات الموانيء لعام 1995 و قانون حماية و تطوير البيئة لعام 2009 و تم تقدير و دراسة الحاجة لاستقبال فضلات السفن في UQPو KZP بحيث يتم تجميع المياه الراشحة الزيتية ، و الرواسب الزيتية و مياه الأوعية الزيتية، النفايات، و زيوت الطبخ، بطانات فرش الشحن ، إضافة الى فضلات أخرى و مواد بلاستيكية.

أما عن النفايات الأخرى التي تم ذكرها في الملحق I مثل مياه غسل الخزانات الزيتية، المياه الناتجة عن غسل الناقلات، و السوائل الضارة التي تعالج من قبل مالك البضاعة او مالك الباخرة. أما عن نفايات أخرى جاءت في الملحق V مثل رواسب الشحن، جثث الحيوانات، النفايات المنزلية، زيوت الطبخ و فضلات الطعام فيتم التخلص منها حسب تعليمات MARPOL او معالجتها في المرافق الموجودة على السفينة التي جاءت فيها.

الفضلات الزيتية يتم تجميعها في شاحنات نفطية لتنقل الى محطات المعالجة المحلية (مثل محطة SOC) للمعالجة و التخلص من الفضلات. و أما بالنسبة للنفايات و فضلات ناتجة عن التشغيل فسوف يتم تجميعها بشاحنات النفايات الى المكبات المحلية. كما أنه سوف يتم تشجيع تجميع النفايات القابلة للتدوير التي تم فصلها لتخزن في أماكن تخزين مؤقتة.

2.8 تطوير القدرات:

أشارت تقديرات القدرات المعدة لتطبيق خطة العمل الى أن الخبرات اللازمة لطاقم GCPI سوف تغطي عدة مجالات مثل وضع السياسات، التشريع، تخطيط التطوير، عمليات ادارة الميناء، الأمور اللوجستية، مناولة البضائع، الشحن و التفريغ، أنظمة الميناء المحوسبة، اجراءات العقود، الإدارة المالية، الشبكة البحرية، مبيعات و تسويق الميناء، خدمات المحطة الواحدة، ملاحة السفن، الوسائل المساعدة على الملاحة، بناء مرافق الميناء وصيانتها، سير السفن، أمن الميناء، إدارة فضلات السفن، التقديرات البيئية و أمور أخرى.

المجموعة المستهدفة لتطوير القدرات هي الإدارة الوسطى لإدارة الميناء و ادارة و تشغيل المرافيء، ادارة الأعمال ل GCPI ، مبيعات الميناء و تسويقه و / او تخطيط الميناء / القنوات. و مجموعة مستهدفة أخرى هي المهندسين، المشرفين و الطاقم البحري للتدريب على الخدمات البحرية، أعمال بناء القنوات في الميناء، أعمال الصيانة و التصليح لمرافق الميناء إضافة الى أعمال أخرى.

سوف يقوم مركز التدريب في GCPI بعقد دورات اعمال المهارات العملية و الدراسات. و لكن أمور متعلقة بالسياسات و/او التشريعات / الإدارية، مثل وضع سياسة و تشريعات للميناء ، خصخصة الميناء، الإدارة امالية للميناء ومثلها قد تحتاج الى تعاون خاص مع خبراء أجانب و أعضاء تنفيذيين من GCPI.

يتم تنظيم التأهيل و الشهادات للبحارة من قبل المعاهدة الدولية لمعايير التدريب، الترخيصو المراقبة للملاحين، 1978. على الرغم من أن جمهورية العراق غير مشمولة في القائمة البيضاء التابعة ل IMO المنظمة البحرية

الدولية و التي تعترف فيما إذا كانت مؤهلات الملاحين تلبي متطلبات STCW ، فتكون الرخص الصادرة عن البلدان المشمولة في القائمة البيضاء مقبولة.

لا يوجد الكثير من السفن الحاملة للعلم العراقي، ولكن هناك 59 مركب تحمل العلم العراقي، أربعة منها ناقلات نفط، و 6 بواخر بضائع عادية، و أخرى هي حفارات، قوارب سحب و ما شابه وذلك في عام 2014. وقد يكون من الضروري ان يكون لدى العراق كلية للتدريب الملاحي و تصبح عصو ضمن بلدان القائمة البيضاء. ويكون تدريب الملاحين البحريين مسؤولية وزارة النقل، و تبذل GCPI الجهود لتدريب ملاحي الميناء، طاقم الحفارات و سفن السحب و غيرهم من أفراد الطاقم البحري.

وقد يستخدم تدريب الملاحين سفينة تدريب او جهاز محاكاة السفن . إذ يكون جهاز محاكاة السفينة عامل مساعد في تدريب البحارة و لكن لا يلزم في جميع الأوقات. أما التدريب على السفينة يمكن أن يؤهل البحارة على الحصول على الشهادة بأن يكون ضابط بحري مرخص او بحار مرخص.

3.8 التوصيات

(1) خطة المرحلة لتطوير الميناء

عند عملية تطوير ميناء الفاو الكبير، تم وضع خياران لخطة المرحلة لتطوير ميناء ام قصر و تمت المقارنة عن طريق التحليل الاقتصادي على أساس مشاريع التطوير البعيدة المدى و القصيرة و المتوسطة المدى. وكان الخيار الأول هو اعطاء الأولوية لتطوير ميناء ام قصر في المرحلة المبكرة و تطوير متوسط ل AFGP و ذلك للتجاوب مع الطلب في عام 2025. وكان الخيار الثاني هو الاستثمار المكثف في ميناء الفاو الكبير و تطوير أقل في ميناء ام قصر.

نظرا للإستثمارات الكبيرة اللازمة لافتتاح ميناء الفاو الكبير و ممرات العبور، فإن الخيار الأول هو "الأولوية لتطوير UQP" و الذي يبين مؤشر عوائد اقتصادية أكبر من الخيار الثاني "الاستثمار المكثف في ميناء الفاو الكبير و أقل في ميناء ام قصر".

ويتصل بذلك خطة المرحلة التالية التي ستكون مناسبة لتحسين و توسعة القدرة على مناولة البضائع في الموانيء العراقية:

1. تحسين القدرة على مناولة البضائع من خلال زيادة الإنتاجية و تقليل زمن بقاء البضائع المستوردة في الميناء.
2. إعادة تطوير المراسي الجنوبية في UQP رقم 4 و 8 كمحطات حديثة للحاويات مزودة بروافع الأرصفة الجسرية.
3. التطوير المراسي الشمالية رقم 25 و 27 في UQP كمحطة حاويات جديدة
4. تشجيع مناولة الحاويات في KZP و ميناء المعقل و ميناء ابو فلوس.
5. زيادة القدرة الاستيعابية لمناولة الحاويات في الموانيء الأربعة الحالية الى ما مجموعه 3 مليون TEU
6. ان يبدأ ميناء الفاو الكبير بالعمل بعد ان يصل ناتج العراق في المناولة الى 3 مليون TEU.

(2) المشاريع ذات الأولوية على المدى القريب و المتوسط لتطوير الموانيء.

مشاريع التطوير القصيرة و المتوسطة المدى المدرجة في هذا التقرير، تحتاج بعض المشاريع الى التنفيذ المبكر و بعضها بحاجة الى الشراكة من القطاعين العام و الخاص ،وذلك للتنفيذ الفعال. اما عن تدرج اولويات القدرة على المشاريع فقد تم تقييمها من ناحية التوسع في القدرة على مناولة البضائع، أهمية و ضرورة المبادرة من القطاع العام، الفعالية في أمان الميناء و العوائق في تنفيذ المشاريع. المشاريع القصيرة و المتوسطة المدى لتطوير الموانيء مدرجة حسب اولويتها فيما يلي:

1. UQP المرسى الجنوبي رقم 4 و 8 (1)
2. UQP إعادة تطوير منطقة الأراضي (2)
3. تحسين قناة خور عبدالله (2)
4. UQP المراسي الشمالية رقم 25 و 26 و27 (3)
5. UQP المراسي الشمالية رقم 22 و 23 24 (3)
6. UQP الساحة الشمالية خلف رقم 20 (3)
7. KZP إعادة تطوير منطقة الأراضي (3)
8. اعادة تطوير ميناء ابو فلوس (4)
9. اعادة تطوير ميناء المعقل (4)
10. تحسين قناة شط العرب (4)

لذى يوصى بأن تعطى الأولوية الأولى لتطوير مراسي UQP الجنوبية ، 4 و 8، يليها إعادة تطوير الأراضي في UQP و تحسين قناة خور عبدالله. و يأتي ثالثا مشاريع تطوير مراسي UQP الشمالية 25 إلى 27. مراسي UQP الشمالية 22 إلى 24 و من ثم الساحة الشمالية ل UQP الواقعة خلف رقم 20.

(3) المشاريع ذات الأولوية لتحسين ادارة و تشغيل الموانيء:

تم تحليل الخطوات الضرورية لتحسين ادارة و تشغيل الموانيء كما هو مبين في جدول 4 – 7.2، حيث أن المشاريع المبينة في جدول 2-8.3 تحتاج الى تجهيز المعداتو المرافق لأعمال الصيانة او الرقابة. ز من ضمن تلك المشاريع، تم تحديد الأولوية من حيث الحاجة و الضرورة لمبادرة GCPI و أهميتها لأمان الميناء، الأمن و البيئة، فقد تم تدرج الأولوية كما يلي:

- أولا: ادارة الأمن في مرافق الموانيء الدولية
- أولا: ادارة الفضلات الناتجة عن السفن و أنشطة الميناء.
- اولا: صيانة القنوات و تطوير خدمة المرسى
- اولا: تقديم نظام ادارة سير المراكب
- اولا: إعادة تأهيل / تعزيز المرافق الحالية
- اولا: تحسين كلية التدريب
- ثانيا: إدخال نظام EDI في الميناء و الحوسبة الالكترونية
- ثانيا: تجهيز / تحديث معدات مناولة البضائع.

لذلك يوصى بإعطاء الأولوية لتطوير و تطبيق ادارة الأمن في الموانيء الدولية: ادارة الفضلات الناتجة عن السفن و أنشطة الميناء، صيانة القنوات و تطوير خدمات المراسي، إدخال نظام ادارة سير المركبات، إعادة تأهيل و تقوية المرافق الموجودة حاليا، إضافة الى تطوير كلية التدريب.

(4) الخطوات المؤسسية الضرورية لتحسين ادارة الموانيء و تشغيلها

فيما يتعلق بتحسين ادارة و تشغيل المرافيء فهناك توجيهات هامة مثل فصل خدمات القطاع العام عن الخاص، تحسين الإنتاجية في عملية مناولة البضائع وو تخفيض زمن ابقاء البضائع في الميناء. و الأمر الآخر الهام هو تحول GCPI من ميناء خدمة الى نظام ادارة المالك.

يحتاج تطوير الموانيء الى الدعم و التتشجيع من قطاع الاستثمار الخاص من حيث منح ظروف جاذبة لتطوير الموانيء و امتيازات العمليات، إضافة الى فترات امتياز أطول و عائدات أطول مما يشجع الشركات على القيام باستثمارات اكبر. من المهم ايضا وضع خطة الأساس لتطوير الميناء و ترخيصها لتنفيذها من قبل الهيئات العامة و المستثمرين من القطاع الخاص. كما ان تطوير الموارد البشرية يعتبر من اهم الخطوات التي يجب اتخاذها في الوقت اللازم، وخاصة تطوير القدرات في مجال ادارة الموانيء و تحسين كلية التدريب و ذلك لإيجاد ادارة و تشغيل افضل للميناء.

(5) التوصيات فيما يخص ادارة أمن الموانيء

1) القوانين المحلية:
يجب تفعيل القانون العراقي المحلي و الذي يتماشى مع متطلبات SOLAS XI-2 وجزء أ من لائحة ISPS وذلك في اقرب وقت ممكن لتبرير تطبيق المعايير الأمنية المطلوبة من SOLAS XI-2 و لائحة ISPS.

2) الاتصال مع IMO المنظمة الدولية للبحار
من أهم الخروقات لمتطلبات SOLAS XI-2 هي ان الحكومة المتعاقدة لا تقوم بالتواصل مع IMO حول تفاصيل مرافق الميناء و التي تم اعطائها الموافقة على PFSPs من قبل الحكومة المتعاقدة. و هذا يني ان مرافق الميناء في العراق لا تعتبر من قبل السفن كما من قبل مرافق الموانيء في البلدان الأخرى كمرافق موانيء متطابقة مع لائحة ISPS . تذلك يخشى من أن الموانيء التي لا تتطابق مع المعايير العالمية سوف تؤثر بشكل كبير على التجارة الدولية و تحد من الاقتصاد المحلي.

3) السيطرة على الدخول على مرافق الميناء
يوصى باستخدام نظام بطاقة أمن الميناء (سوف يتم اصدار بطاقات امن الميناء عند السماح بالدخول من قبل موظفي GCPI اصدار نظام البطاقات، يوصى بتطبيق ما يلي:

أ. فحص بطاقة الهوية الشخصية و التي تحمل صورة لوجه الموظف.
ب. الطلب من الشخص بتعبئة اسمه / اسمها و انتمائه المهني على سجل بحيث يصدر له إذن دخول مؤقت.
ت. الاحتفاظ بسجلات الدخول

4) مراقبة الدخول الى مرافق الميناء
من أجل تلبية متطلبات المراقبة و حسن تنفيذها، يجب تحسين ما يلي:

أ. الأسوار
ب. كاميرات المراقبة
ت. الإنارة
ث. الاتصالات الأمنية

5) التدريبات و المناورات و التمارين على أمن الميناء
يجب القيام بالتدريبات و مناورات بالاشتراك مع المنظمات ذات الصلة من أجل تحقيق الاتصالات الموثوقة على افتراض وجود حادث امني.

(6) مرافق الاستقبال في الميناء

من أجل التطابق مع بنود و متطلبات MARPOL و التي تنوي العراق مصادقتها قريبا، تحتاج الموانيء العراقية الى تقوية مرافق استقبال فضلات السفن، و خاصة من الضروري استقبال MARPOL ملحق I (الفضلات الزيتية) و ملحق V (النفايات).

من الأصح ان تستقبل GCPI فقط الفضلات الناتجة بشكل مشترك عن كل السفن (مثل الرواسب الزيتية، المياه الزيتية، النفايات المنزلية). أما عن الفضلات التي تنتج من انواع معينة من السفن (مثل مياه الخزانات الزيتية، رواسب الشحن) فيجب معالجتها من قبل مالك البضاعة / الشاحن او مشغل خط السفن. ولا يجب ان يتعدى نطاق استقبال الفضلات الحد الأدنى للاستثمار او المرافق ما أمكن، باستخدام محطات المعالجة المتوفرة و مرافق التخلص من النفايات المتوفرة في المنطقة. و يتوقع توفر المرافق التالية في UQPو KZP :

- شاحنة بخزان، شاحنة شفط، شاحنة تجميع الزيوت وخزان لاستيعاب الفضلات / ملحق I .
- اوعية، شاحنة نفايات و مناطق تخزين مؤقتة للنفايات القابلة للتدوير لاستيعاب الفضلات حسب ملحق V.

لغايات حساب كميات و نطاق المرافق اللازمة لاستقبال الفضلات المطلوبة، فإنه من المهم جدا توضيح حجم و انواع الفضلات التي سيتم اسقبالها في الموانيء العراقية، الأجور التي سوف يتم استيفاؤها، القواعد و الإجراءات اللازمة لاستقبال الفضلات. لذلك يتوجب القيام بالدراسات التالية، إضافة الى دراسات أخرى، لتوضيح الخطة اللازمة لمرافق الميناء:

- أنواع الفضلات التي يمكن معالجتها في منافع معلجة الفضلات المتوفرة محليا، إضافة الى تكاليف معالجة الفضلات اللازمة.
- طريقة فرض الرسوم على السفن لغايات استقبال الفضلات.
- احتمالية تحويل عملية القيام بالتعامل مع الفضلات (تجميع، معالجة، او التخلص)
- التعديلات اللازمة للقوانين / التعليمات ذات الصلة او العلاقة.
- نظام و شكل الاتصال المسبق للإخبار بقدوم شحنة من فضلات البواخر.
- خطة صيانة و تخزين للمرافقز
- التأثيرات على عمليات الميناء

بما أن هناك عوامل عديدة ممكن أن تؤثر على كمية فضلات السفن (مثلا معدات معالجة الفضلات متقدمة على متن السفينة، مراجعة التعليمات حول طرح الفضلات من السفن، و خلافها)، فإنه سوف يتم القيام بمراجعات دورية لتحديد الحاجات اللازمة لاستقبال الفضلات.

(7) التعاون الفني لغايات تطوير القدرات:

إذا تم الأخذ بعين الاعتبار المهام المستقبلية الملقاة على عاتق GCPI ، فإن تطوير القدرات للموظفين يصبح من الأمور ذات الأهمية الكبيرة في مجال التعاون الفني. فإذا دمجنا المساعدة و الدعم في تطوير المعدات، التعاون الفني في الأنظمة المحوسبة لادارة الميناء و تطوير القدرات، فإنها ستكون ذات أهمية قصوى في التطور و النمو الاقتصادي للبلد.

كما أن عملية تطوير القدرات سوف تسلط الضوء على مدى أهمية التطوير الفاعل للميناء، و أنظمة الادارة و التشغيل في الجمهورية العراقية. ونفترض أن تكون أهداف و أغراض و نتاج التعاون الفني كما يلي:

الهدف الكلي:

تطوير و ادارة و تشغيل الميناء في العراق سوف تتقدم لتصبح على أساس ادارة المالك.

الغرض من تطوير القدرات:

تقوية و تعزيز المعرفة و مهارات التطبيق فيما يتعلق بتطوير و ادارة و تشغيل الميناء بحيث تزداد القدرة على مناولة البضائع.

المخرجات المتوقعة من تطوير القدرات:

1. أن توضع خطة إصلاح مؤسسية لتطوير ادارة وتشغيل الميناء.
2. ان يتم باتفاقيات امتياز لتطوير المرافىء وحيث تبدأ الأعمال بالتوافق مع المبادرات العامة.
3. القيام بأعمال صيانة قنوات الملاحة و مراقبة سير السفن بشكل صحيح.
4. أن تطبق ادارة الميناء بالتوافق مع المعاهدات الدولية ذات العلاقة.
5. أن تتم صيانة مرافق الميناء بشكل عالي و ان تتم ادارة السير في الموانيء بشكل منظم.

الخبرات اللازمة لتطوير القدرات:

- سياسة الموانيء، التنظيم
- ادارة المشاريع
- اتفاقيات الامتياز و ادارتها
- تخطيط الموانيء و القنوات
- ادارة عمليات الحفر و تشغيل الحفارات
- ادارة امن الميناء
- بيئة الميناء و مرافق الاشتقبال
- الأنظمة المحوسبة لإدارة الميناء

- أمور أخرى

لذا فمن المقترح ان يتم شمول بعض مواضيع بناء القدرات، والمقدمة بالجدول رقم 21 من هذا التقرير، في بعض برامج التعاون الدولي مثل (1) التدريب خلال الوظيفة والعمل ضمن مشروع اعادة تأهيل قطاع الموانئ المرحلة الثانية (2) برنامج جايكا للتعاون الفني (3) مشروع الأمم المتحدة لتطوير القدرات في العراق.