



دائرة تخطيط القطاعات

رؤية تخطيطية إستراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥



إعداد
المهندس الإنشائي عمار عادل شامل

إشراف
د. حسين علي داود
مدير تخطيط القطاعات



حقوق التصميم و الطباعة محفوظة لدى مديرية المطبعة
الجهاز المركزي للإحصاء، ٢٠١٦
printing.press@mop.gov.iq
- R - September

كانون الاول ٢٠١٦

رؤية تخطيطية إستراتيجية لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥

إعداد
المهندس الإنشائي عمار عادل شامل

إشراف
د.حسين علي داود
مدير عام تخطيط القطاعات

شكر وتقدير

بعد رحلة بحث و جهد و اجتهدا تكللت بإنجاز هذه الدراسة ، لا يسعنا إلا أن نخص بأسمى عبارات الشكر و التقدير السيد (د. حسين علي داود / مدير عام دائرة تخطيط القطاعات) لإشرافه المستمر والمباشر على الدراسة وتقديمه المشورة والدعم الذي ساعد في أتمام هذه الدراسة و السيدة (ر.مهندسين أقدم لمياء عبدالرضا جابر / ر.قسم النقل والاتصالات) لمساعدتها ودعمها المستمر لنا والسيد (ر.مهندسين يحيى فائق عبدالكريم/ ر.ش.النقل/ قسم النقل والاتصالات) لما قدمه لنا من مساعدة من خلال اتصاله بالشركة العامة للموانئ العراقية وزيارته لموقع الشركة خلال إحدى زيارته الميدانية لمحافظة البصرة والحصول على بعض المعلومات والبيانات المهمة التي ساعدتنا في إنجاز هذه الدراسة فضلا عن تقديمه المشورة الفنية المستمرة.

توضيح

إن جميع البيانات الاحصائية المستخدمة في الفصل الاول و الفصل الثاني من هذه الدراسة والمعروضة على شكل جداول تم الحصول عليها من الشركة العامة للموانئ العراقية وهي بيانات معتمدة على أحصائيات واقعية. كما أن البيانات الاحصائية المعروضة في الفصل الثالث أعتمدت على بيانات احصائية تم أخذها من دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل (المرحلة الثانية) الصادر من وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة وتقرير منظمة جايكا وكما هو موضح في قائمة المصادر في نهاية الدراسة وهذه البيانات هي بيانات تم أستنطاقها بالاعتماد على سنة أساس.

إن بقية المعلومات المعروضة في هذه الدراسة تم أعدادها بالاعتماد على قائمة المصادر الموضحة في نهاية الدراسة والمشار اليها برقم تسلسل المصدر خلال الدراسة.

خلاصة الدراسة

يعاني قطاع الموانئ العراقي من مشاكل عديدة تشكل عقبة امام انشطته المختلفة إذ لا تتناسب امكانات الموانئ الحالية مع التطورات التي حصلت في اساطيل النقل البحري وانماط نقلها ممثلة بسفن الحاويات التي تتطلب خدمات مينائية متطورة مثل الكفاءة العالية للعاملين والانظمة الالكترونية الحديثة والرافعات المتخصصة الحديثة والسريعة الاداء وغيرها من المشاكل. إذ لا تشكل الموانئ العراقية بوضعها الحالي مصدراً لجذب السفن الحديثة وعلى اساس ذلك تنطرق الدراسة الى ضرورة اجراء بعض عمليات التنمية لمرافق الموانئ والقوى العاملة فيه على اختلاف اختصاصاتها لتلبية متطلبات السفن الحديثة والحاجة المستقبلية إذ لا توجد قيود وطنية تجبر الناقل الاجنبي التعامل مع الموانئ العراقية إذ يبحث الاخير عن الميناء الكفوء الذي يحقق له مصالحه الاقتصادية، ولذلك إن رفع كفاءة الموانئ بما يتناسب مع متطلبات النقل البحري الحديث سيساعد وبدون شك على رفع كفاءة النشاط الاقتصادي للموانئ من خلال زيادة مستوى الحركة التجارية فيها فضلاً عن زيادة إيراداتها بما يتواءم مع تطورات النقل البحري.

تكمن أهمية الدراسة في عرض وتحليل واقع قطاع الموانئ العراقي وانعكاساته المستقبلية على الظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية وتأثيرها على عملية التنمية في العراق و محاوله الاستفادة من خطة التنمية الوطنية لما لهذا القطاع من أهمية على الدخل القومي للبلد. ولتحقيق ذلك تنطرق الدراسة الى جوانب عديدة منها ابتداء بتاريخ هذا القطاع وهيكله الاداري و دراسة واقع حال قطاع الموانئ في عام ٢٠١٥/ والذي يشمل الإيرادات المتحققة والمصروفات المالية لهذا القطاع ونشاط المناولة والمشاريع الاستثمارية والنظرة المستقبلية والتشغيل المشترك انتهائاً برسم بعض التوصيات.

أن أبرز المخرجات التي توصلت لها الدراسة وبالإستفادة من الوثائق والخطط الإستراتيجية المعتمدة لهذا القطاع هي ضرورة وضع خطة مستقبلية لتنفيذ مشاريع التوسعات الضرورية اللازمة لتطوير هذا القطاع بصورة تستطيع سد الحاجة المستقبلية المتوقعة على الموانئ العراقية. كما اوصت الدراسة بضرورة تأهيل ميناء أم قصر وذلك بإنشاء سبعة مراسي إضافية في أم قصر بحلول عام ٢٠١٧ لأجل تجنب ازدحام السفن السريع والمتواصل على الميناء و انشاء مرسى إضافي واحد في ميناء خور الزبير لنفس الاسباب. كما اوصت الدراسة أن بحلول عام ٢٠٢٥ لا يوجد حاجة الى أنشاء مراسي إضافية في مينائي المعقل وأبو فلوس كونهما يعتبران قديمان و مرافقاتها الخدمية غير مواكبة للتطور كما انهما غير قابلان للاستدامه الامر الذي قدر بأنه سيؤدي الى اغلاقهما عام ٢٠٢٥. بالإضافة الى ذلك فإن الدراسة قد اكدت على ضرورة أنشاء ٣٩ مرسى إضافي من بينها ٣١ مرسى ذات أداء عالي في ميناء الفاو بحلول عام ٢٠٣٣. كما توصي الدراسة في النهاية بضرورة اعتماد دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل لعام ٢٠١٤/ والصادره من وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة و دراسة الخطة الشاملة لقطاع الموانئ في جمهورية العراق والصادره من الوكالة اليابانية للتعاون الدولي لعام ٢٠١٥/ في وضع الخطط المستقبلية لغرض تطوير هذا القطاع والنهوض به لسد الحاجة الحالية والمستقبلية وزياده إيراداته كونهما وثيقتان إستراتيجيتان غير مستثمرتان من قبل الجهات المختصة.

محتويات الدراسة

لقد تناولت الدراسة مواضيع مختلفة تم مناقشتها بالتفصيل في الفصول الآتية:

المقدمة

١. نبذة تاريخية وواقع حال الموانئ العراقية عام ٢٠١٥
٢. الإيرادات والنفقات ونشاط المناولة ومشاريع قطاع الموانئ
٣. النظرة والحاجة المستقبلية لقطاع الموانئ والتشغيل المشترك والتجارب الدولية
٤. الاستنتاجات والتوصيات

قائمة المحتويات

ت	العنوان	الصفحة
١	شكر وتقدير	i
٢	توضيح	ii
٣	خلاصة الدراسة	iii
٤	مقدمة	٢
٥	الفصل الاول - واقع حال قطاع الموانئ عام / ٢٠١٥	١٤-٢
٦	الفصل الثاني - الإيرادات والنفقات ونشاط المناولة ومشاريع قطاع الموانئ	٢٢-١٥
٧	الفصل الثالث - النظرة والحاجة المستقبلية لقطاع الموانئ والتشغيل المشترك	٣٧-٢٣
٨	الفصل الرابع - الاستنتاجات والتوصيات والاقتراحات	٤٢-٣٨
٩	المصادر	٤٣
١٠	ملحق بتفاصيل مشاريع قطاع الموانئ	٦١-٤٥

قائمة الاشكال والصور

ت	الشكل والصور	الصفحة
١	صورة رقم (١) توضح ميناء ام قصر	٤
٢	صورة رقم (٢) : ميناء خور الزبير	٧
٣	صورة رقم (٤) : ميناء أبو فلوس	١٠
٤	صورة رقم (٥) مخطط لميناء المعقل	١٢
٥	مخطط بياني رقم (١): الإيرادات والنفقات للعام ٢٠١٥ حسب الأشهر	١٦
٦	مخطط بياني رقم (٢): الإيرادات والنفقات والارباح للاعوام (٢٠١٢، ٢٠١٣، ٢٠١٤، ٢٠١٥)	١٧
٧	مخطط بياني رقم (٣): مقارنة الإيرادات والنفقات للعامين ٢٠١٤ ، ٢٠١٥	١٨
٨	مخطط بياني رقم (٤): نشاط المناولة في الموانئ	٢٠
٩	مخطط بياني رقم (٥): تحليل لأبرز الامكانات والتحديات ونقاط الضعف والقوة لقطاع الموانئ العراقي.	٢٢

قائمة الجداول

ت	الجدول	رقم الصفحة
١	جدول رقم (١): الحمولات الواصلة إلى ميناء أم قصر لعام ٢٠١٥ (حسب النوع)	٥
٢	جدول رقم (٢) : استيراد الحاويات في مينائي أم قصر	٦
٣	جدول رقم (٣) : نشاطات المناولة (الاستيراد و التصدير) في ميناء أم قصر للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥	٦
٤	جدول رقم (٤) : الحمولات المستوردة بواسطة البواخر واللنجات لميناء خور الزبير للعام ٢٠١٥	٨
٥	جدول رقم (٥) : الحمولات المصدرة بواسطة البواخر واللنجات لميناء خور الزبير للعام ٢٠١٥	٨
٦	جدول رقم (٦) : أجمالي المناولة (الاستيراد والتصدير) لميناء خور الزبير لعام ٢٠١٥	٩
٧	جدول رقم (٧) : مقارنة نشاطات المناولة (الاستيراد والتصدير) في ميناء خور الزبير للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥	٩
٨	جدول رقم (٨) : الحمولات المستوردة بواسطة البواخر واللنجات للعام ٢٠١٥	١٠
٩	جدول رقم (٩): مقارنة نشاطات المناولة (الاستيراد و التصدير) في ميناء أبو فلوس ٢٠١٤ و ٢٠١٥	١١
١٠	جدول رقم (١٠) : الحمولات المستوردة بواسطة البواخر واللنجات للعام ٢٠١٥	١٣
١١	جدول رقم (١١) : مقارنة نشاطات المناولة (الاستيراد و التصدير) في ميناء المعقل للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥	١٣
١٢	جدول رقم (١٢) : الحمولات النفطية المصدرة وعدد الناقلات في مينائي البصرة النفطية والرحوي والعميق للعام ٢٠١٥	١٤
١٣	جدول رقم (١٣) : الإيرادات والنفقات للعام ٢٠١٥ (حسب الأشهر)	١٥
١٤	جدول رقم (١٤): مقارنة الإيرادات والنفقات للأعوام (٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥)	١٦
١٥	جدول رقم (١٥) : مقارنة الإيرادات والنفقات للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥ (حسب الأشهر)	١٨
١٦	جدول رقم (١٦) : نشاط المناولة في الموانئ	١٩
١٧	جدول رقم (١٧) : تنبؤات حركة الشحن لغاية عام ٢٠٣٣	٢٧
١٨	جدول رقم (١٨) : تنبؤات حركة الشحن بحسب دراسة منظمة جايا اليابانية لغاية عام ٢٠٣٥	٢٨
١٩	جدول رقم (١٩) يوضح المراسي المطلوبة لمواكبة التقديرات المستقبلية للموانئ وحسب نوع الحمولة مع أداء محسن	٣٠
٢٠	جدول رقم (٢٠) يوضح المراسي المطلوبة لمواكبة التقديرات المستقبلية للموانئ وحسب نوع الحمولة مع أداء محسن لغاية عام ٢٠٣٥	٣١
٢١	جدول رقم (٢١): دعوات التشغيل المشترك للموانئ العراقية والمراحل التي وصلت إليها لغاية نهاية عام ٢٠١٥	٣٥

مشكلة الدراسة

يعاني قطاع الموانئ في العراق وبحسب دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل لعام ٢٠١٤ وخطة التنمية الوطنية (٢٠١٣ - ٢٠١٧) من مشاكل عديدة في المشاريع المنجزة وقيد الانجاز و البنى التحتية فضلاً عن انتقاء استخدام الانظمة الالكترونية المتطورة مع انخفاض في مستوى الكفاءات العاملة فيه كما لا توجد هنالك رؤية مستقبلية واضحة للشركة العامة للموانئ العراقية لهذا لقطاع لغرض سد الحاجة الحالية والمستقبلية حيث تعتبر هذه الاسباب اهم العوامل التي ستؤدي الى حدوث عجز في كفاءة الموانئ العراقية مستقبلا الامر الذي انعكس وسينعكس سلبا على كفاءة هذا القطاع وتحقيق الهدف المنشود منه.

هدف الدراسة

تهدف الدراسة الى تحليل واقع قطاع الموانئ العراقي وانعكاساته المستقبلية على الظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية وتأثيرها على عملية التنمية في العراق ومحاولة الاستفادة من خطة التنمية الوطنية والمصادر الاخرى والتجارب الدولية لغرض رفع طاقه هذا القطاع وتطويره وسد الحاجة المستقبلية المتزايدة.

فرضية الدراسة

لأهمية هذا القطاع وكونه أحد مصادر الدخل ولأجل تطوير قطاع الموانئ لسد الحاجة الحالية والمستقبلية لابد من الوقوف على واقع حال هذا القطاع ومعرفة تاريخه ومنجزاته ورؤيا واهداف القطاع وأبرز التحديات التي تواجهه والخطط المستقبلية الخاصة بتطوير قطاع الموانئ العراقي.

المقدمة

يعد قطاع النقل البحري من الركائز الاساسية في الاقتصاد القومي فقد ادى دوراً رائداً في نقل الحضارات اذ تطورت السفن الى ناقلات عملاقة اكثر تنوعاً وتقدماً وظهرت سفن الحاويات ذات الحمولات الكبيرة فاصبحت الحاجة الى موانئ بحرية متطورة والى كفاءة ادارية عالية وشبكات نقل داخلية تصل الى مراكز الانتاج والاستهلاك تكون قادرة على الاستقبال والتعامل مع هذه السفن العملاقة فضلاً عن وجود مراكز للتبادل الالكتروني للمعلومات.

تلعب الموانئ العراقية دور في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية الاقليمية والعالمية ولها أثر كبير على المردود الاقتصادي للعراق حيث توضح الدراسة أهم الأطر الأساسية لتنمية هذا القطاع والتي تستند في ذلك على ما يناسب التغيرات الخارجية للتجارة العالمية وأنماط وسائل نقلها المختلفة. أيضاً فإن الدراسة تناقش الواقع الحالي للموانئ العراقية من حيث الأرصفة وطاقاتها وكمية البضائع واعداد الحاويات المستوردة والسفن القادمة إلى الميناء وأيراداتها و أهم المشاكل والتحديات التي تتعرض لها الموانئ العراقية والوقوف على تلك المشكلات وسبل تذليلها لتحقيق نقل بحري تجاري منظم. كما تناولت الدراسة جوانب أخرى مثل الحاجة المستقبلية لهذا القطاع وطرق تطويره كاستخدام أسلوب الشراكة بين القطاع العام والخاص. كما أهتمت الدراسة بوضع جملة من الاستنتاجات والتوصيات، والاقتراحات التي في حال الأخذ بها فأنها ستجعل من الموانئ العراقية بؤر اقتصادية تسهم في تطور الاقتصاد العراقي وأزدهاره.

الفصل الاول : واقع حال قطاع الموانئ عام / ٢٠١٥

١,١ نبذة تاريخية

في عام ١٩١٩ بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى بدأ تطوير ميناء البصرة وتحويله من ميناء عسكري للقوات البريطانية إلى ميناء تجاري تحت إدارة الكوادر العراقية حيث تم تطوير الأرصفة وجلب معدات كاملة لتشغيله وإنشاء سقائف ومخازن وأحيطت المنطقة بسياج حديدي وتشكيل وحدة شرطة للمحافظة على الأمن داخل الميناء والذي يدعى حالياً بأسم (ميناء المعقل).
في عام ١٩٢٢ أصبحت إدارة الموانئ تحت إشراف وزارة المالية. وفي العام ١٩٣١ افتتحت بناية مديرية الموانئ العامة في المعقل بحضور الملك فيصل الأول.
في ١٩٣٩ تحولت مهمة الإشراف على الميناء إلى وزارة المواصلات والأشغال. ثم أصبحت عام ١٩٥٦ مصلحة الموانئ العراقية إدارة مستقلة بموجب قانون رقم ٤٠.
في عام ١٩٧٦ أصبحت الموانئ مؤسسة بالقانون رقم ٧ وفي عام ١٩٨٧ أصبحت الموانئ منشأة ثم في عام ١٩٩٧ تأسست الشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧.
وبعد سنة ٢٠٠٣ تدمرت البنى التحتية لموانئ العراق وتعرضت الكثير من منشأتها وألياتها للسلب والنهب بعد عمليات القصف التي قامت بها قوات التحالف الاطلسي على القطاعات البحرية في احواض الموانئ داخل المياه الإقليمية العراقية [مصدر رقم (٤) و (٥)].

٢,١ أنشطة ومهام الشركة العامة لموانئ العراق

- أعمال الشحن و التفريغ لمختلف الصادرات و الواردات إلى العراق عبر الموانئ.
- عمليات الإرساء و الإقلاع للسفن القادمة والمغادرة لموانئ العراق.
- الدلالة البحرية للسفن في المياه الإقليمية العراقية.
- القيام بأعمال الحفر وتطهير وتأنيث الممرات الملاحية وتعميقها وإنارتها.
- تنفيذ المشاريع الخاصة بتطوير الموانئ أو خدمة أنشطتها الرئيسية و الثانوية.
- أعمال التسفين و الصيانة والإصلاح للسفن المحلية و الأجنبية.
- تقديم الخدمات التي تحتاجها السفن والوحدات البحرية.
- أعمال الإنقاذ و الانتشال في المياه الإقليمية.
- خدمات الاتصالات والإسكان وبقية الخدمات العامة.
- أعمال الصيانة الآلية للمعدات والمكائن والآليات وشبكات الماء والكهرباء .
- تدريب وتأهيل ملاكات الشركة لكافة الاختصاصات والمهن البحرية والتفريغ والشحن [مصدر رقم (٤) و (٥)].

٣,١ الهيكل التنظيمي للشركة العامة للموانئ العراقية

أن الهيكل الشركة العامة للموانئ هو كما موضح في أدناه وسوف نتطرق الى مهام كل جزء من هذا الهيكل بصورة تفصيلية وعرض لابرز نشاطات وواقع حال كل منها بالتفصيل في الفصول القادمة من هذا التقرير.

- ميناء أم قصر
- ميناء المعقل
- ميناء أبو فلوس
- ميناء خور الزبير
- قسم المسافرين والصناعات البحرية
- قسم الشؤون الهندسية
- قسم الشؤون الإدارية المالية
- قسم الشؤون البحرية
- قسم التخطيط والمتابعة
- قسم المخازن والمشتريات
- قسم الدراسات والبحوث
- قسم المحاسبة الإلكترونية
- قسم التدقيق والرقابة الداخلية
- القسم القانوني
- مركز التدريب البحري
- قسم الإنقاذ البحري

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

٤,١ واقع حال الموانئ العراقية عام ٢٠١٥ ونشاطها

١,٤,١ مينائي أم قصر الشمالي والجنوبي

يقع الميناء بالقرب من الخليج العربي على بعد (٧٥) كم من المدخل الجنوبي الغربي لمدينة البصرة. بسبب التزايد بحركة التجارة الخارجية وحصول اكتظاظ في ميناء المعقل دعت الحاجة إلى التفكير بإنشاء ميناء جديد وبسبب قرب المنطقة من الخليج العربي وعدم مرور البواخر بالقنوات الملاحية ولعمق المنطقة مما يساعد في استقبال بواخر ذات غاطس أكبر أدت تلك الأمور إلى بناء ميناء أم قصر عام (١٩٦٤) [مصدر رقم (٤) و (٥)]. تبلغ الطاقة التصميمية للمينائين (٨,٥) مليون طن / سنة.



صورة رقم (١) توضح ميناء أم قصر (Google.com)

جدول رقم (١): الحمولات الواصلة إلى ميناء أم قصر لعام ٢٠١٥ (حسب النوع)

نوع الحمولة	عدد الوحدات البحرية	الوزن /طن
حاويات	٤٥٣	٥٩٠٢٦٤٦
متنوعة	٢٩٨	١٢٢٢٧٥٨
سكر	٤١	١٠٤٩٤٢٦
رز	٣٨	١١٢٦٩٠٣
حنطه	٩	٤٥٧٠٩٣
باص	٣	٥٢٠٥
سيارات	٥١	١٢٤٠٨١
أنابيب	٣٦	١٦٩٧٩٧
ستيل	٢١	٦٤٩٩٠٧
بقر	١	١٤٠٠
خشب	١٩	١٢٣٣٧٥
فارغة	٢	٠
زورق مسح	١	٢١٩٤
قطار	٣	٧١٧٢
شاحنات	١	٦٩
كرفان	٢	٨٣٤
فول الصويا	١	٢٧٥٠٠
يوريا	١٣	٧٦٦١٨
تانكر	١	٩٥٨
عجول	١	١٢٢١
المجموع	٩٩٥	١٠٩٤٩١٥٧

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

جدول رقم (٢) : استيراد الحاويات في مينائي أم قصر

الشهر	ميناء ام قصر	
	عدد البواخر	عدد الحاويات
الوزن/طن		
ك ٢	٤٥	٢٥٢٥٠
شباط	٤٢	٢٧٣٧١
آذار	٣٢	٢٠٩٨٨
نيسان	٣٤	١٨٤٧٨
ايار	٣٥	٢١٢٩٧
حزيران	٣٦	٢٣١٩٣
تموز	٣٠	٢٠٧٣٢
اب	٣٩	٢٧٧٠٨
أيلول	٣٩	٢٤٤٠٠
ت ١	٤٢	٢٤٨٧٠
ت ٢	٣٩	٢٤٠٩٢
ك ١	٤٠	٢٧٦٨٦
المجموع	٤٥٣	٢٨٦٠٦٥

جدول رقم (٣) : نشاطات المناولة (الاستيراد و التصدير) في ميناء أم قصر للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥

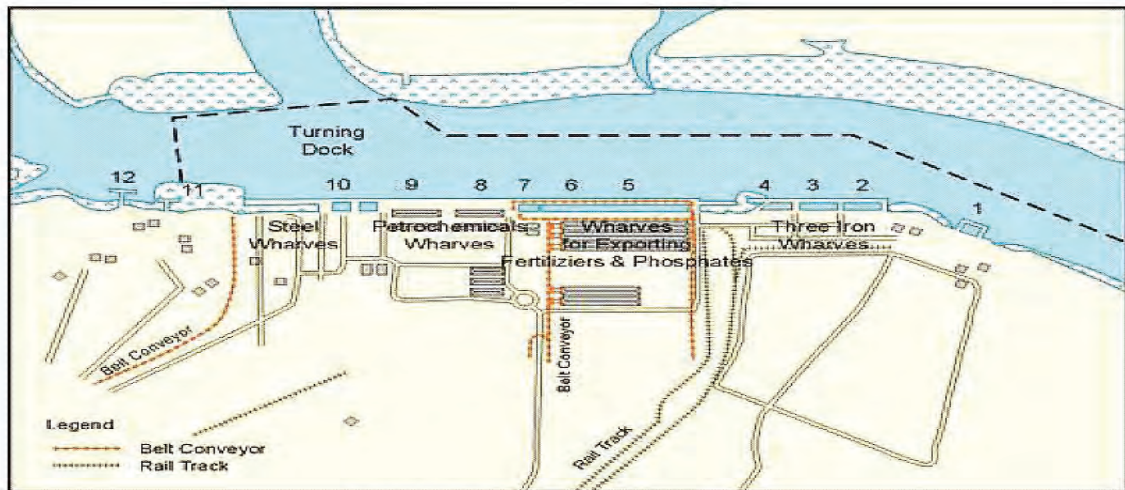
البيان	عام ٢٠١٤		عام ٢٠١٥	
	عدد البواخر	الحمولة/طن	عدد البواخر	الحمولة/طن
ك ٢	٨٤	٩٣٨١٧٧	٩٦	٩٤٩٩٧٤
شباط	٨٨	٧٩٧٩٥٧	١٠٣	١٣٦٧٤٥٤
آذار	٦١	٤١٩٩٨٤	٧٥	٧٨١٥١٠
نيسان	٨١	٨٦١١٩٩	٨١	٨١٥٩٠٣
أيار	٧٧	٨٢٠٥٩٤	٨٢	٧٦٤٠٨٣
حزيران	٨٢	٨٨٣٠٣١	٧٦	٨٥٦٥٠٣
تموز	٧٩	١٠٠٨٦٧٢	٧٢	٨٢١٤٨٥
آب	٧٤	٧٦٠٩١٩	٧٥	٧٢٩٥١٨
أيلول	٨٤	٧٨٨٧٢٧	٧٩	٧٣٧٩٥٩
ت ١	٨٢	٦٤٩٣٤٣	٨٦	١٤٩١٠١٦
ت ٢	٧٦	٧٠٩٩٥٤	٨٨	٨٢٨٨٦٨
ك ١	٨٠	٧٢٨٩٢٤	٨٢	٨٠٤٨٨٤
المجموع	٩٤٨	٩٣٦٧٤٨١	٩٩٥	١٠٩٤٩١٥٧

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

٢,٤,١ ميناء خور الزبير

يقع الميناء على بعد (٦٠) كم عن مركز مدينة البصرة و (١٠٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي و (١٢) ميل بحري عن ميناء أم قصر. في عام (١٩٧٠) تمت المباشرة ببناء نواة الميناء أنجز العمل في عام (١٩٨٩) إلا أنه توقف عن العمل بسبب حرب الخليج الأولى. تم حفر قناة خور الزبير للملاحة (القناة الداخلية) بطول (٢٤) كم لربط قناة خور عبد الله ومنه إلى الخليج العربي.

يحتوي الميناء على رصيفين اختصاصيين لمعمل الحديد والصلب ورصيفين من الخرسانة المسلحة والركائز الحديدية الأسطوانية لأغراض استيراد خامات الحديد وتصدير الحديد الإسفنجي وهناك أيضا خمسة أرصفة اختصاصية بطول (٢٥٠) م مع الملحقات تشمل مخازن اختصاصية لخبز سماد اليوريا والفوسفات والمعدات اللازمة لتحميل السماد الكيماوي وتوجد أيضا ثلاثة أرصفة حديدية للبضائع العامة بطول (١٨٠) م مع رافعات كهربائية عدد (١٢) وساحات مبلطة للخبز وشوارع وخطوط سكك إضافة إلى الأبنية والخدمات. أنشأ الميناء لأغراض صناعية ونظراً لتوقف العمل بتلك المنشآت يستخدم الميناء حالياً لاستخدامات بديلة (تجارية ومنتجات نفطية). وفيما يلي جداول ومخططات بيانية لعمليات المناولة المتحققة في الميناء خلال عام ٢٠١٥ مقارنة بعام ٢٠١٤.



صورة رقم (٢) : ميناء خور الزبير

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

جدول رقم (٤) : الحمولات المستوردة بواسطة البواخر واللنجات لميناء خور الزبير للعام

٢٠١٥ مصدر [٤ و ٥]

نوع الحمولة	عدد الوحدات البحرية	الحمولة طن
سمنت	١٣	٩٦٣٠.٢
حاويات	٨	١٠٠ عدد
متنوعة	١٤٥	١٥٣٦٠.٣
سكر	٢٧	٣١٩١٦
كروسين	٩	١٣٤٠.٤٣
كازويلين	١٠.٣	١٧٢٨٧٦.٠
حديد	٥	١١٠٠٠
بانطون	١	٣٥١٢
معدات	٤	١٠٨٩٨
أنابيب	٣١	٢١١٧١٧
مواد حفر ابار	٣	٤٩٤٣
بنزين	٥١	٨٢٦٢٨٥
نفتالين	١٢	١٠.١٩٤٤
عجول	١٢	٢٥٨٦٩ عدد
فارغة	١٠	٠
براميل فارغة	١	١٥٠
المجموع	٤٣٥	٣٣١٥٠.٨٣

جدول رقم (٥) : الحمولات المصدرة بواسطة البواخر واللنجات لميناء خور الزبير للعام ٢٠١٥

الحمولات المصدرة بواسطة البواخر واللنجات للعام ٢٠١٥		
نوع الحمولة	عدد البواخر أو اللنجات	الوزن/طن
نפט خام	٢٠.٣	١٧٧٨٩٧.٠
تمر	٧٦	٦٥٠.٤٨
المجموع	٢٧٩	١٨٤٤٠.١٨

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

جدول رقم (٦) : أجمالي المناولة (الاستيراد والتصدير) لميناء خور الزبير لعام ٢٠١٥

المجموع الكلي		الحمولات المصدرة		الحمولات المستوردة	
الحمولة / طن	عدد الوحدات البحرية	الحمولة / طن	عدد الوحدات البحرية	الحمولة / طن	عدد الوحدات البحرية
٥١٥٩١٠.١	٦٩٦	١٨٤٤٠.١٨	٢٧٩	٣٣١٥٠.٨٣	٤٣٥

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

جدول رقم (٧) : مقارنة نشاطات المناولة (الاستيراد والتصدير) في ميناء خور الزبير للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥

عام ٢٠١٥		عام ٢٠١٤		الشهر
الحمولة/طن	عدد الوحدات	الحمولة/طن	عدد الوحدات	
٣٥٧٦٨٧	٥١	٢٩٧٦٧٧	٥٧	ك ٢
٤٦٦٢٥٤	٦٣	٣٨٥١٩٨	٥٩	شباط
٣٩١٧٢٩	٥٦	٣٣٩١٧٢	٥١	آذار
٣٨٦٥٨٣	٥٩	٤٣١٣٨٩	٦٦	نيسان
٤٢٩٧٦٤	٦٥	٣٨١١٢٩	٥٨	أيار
٣٤٤٨٩٩	٤٩	٣٧١٤١٢	٤٩	حزيران
٤٢٣٤٢٥	٥٠	٣٨٠٣٤١	٤٢	تموز
٥٢٧٧١٠	٥٣	٣٩٢٦١٦	٤١	آب
٤٩٣٥٣٩	٦٠	٤٦١٤٩٠	٥٥	أيلول
٥٢٢٥٩٣	٦٧	٤١٠٨٩٣	٦٧	ت ١
٤٥٤٩١٣	٦٣	٤١٤٣٦٩	٧١	ت ٢
٣٦٠٠٠٥	٦٠	٧٩٣١٣٩	٥٤	ك ١
٥١٥٩١٠.١	٦٩٦	٥٠٥٨٨٢٥	٦٧٠	المجموع

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

٣,٤,١ ميناء أبو فلوس

يعد ميناء ابو فلوس من الموانئ التجارية الخاص بالحمولات العامة (المتنوعة). أنشأ على أثر أزمة التكديس والاحتفاظ عام ١٩٧٤ ، حيث تم المباشرة ببناء أرصفته عام ١٩٧٥ وأنجزت عام ١٩٧٦. يقع الميناء على شط العرب في ضفته الغربية في منطقة تبعد حوالي (٢٠) كم عن مركز مدينة البصرة جنوباً ويتكون من ثلاثة أرصفة فولاذية طول كل رصيف (١٧٥) م وعرض (١٨) متر .

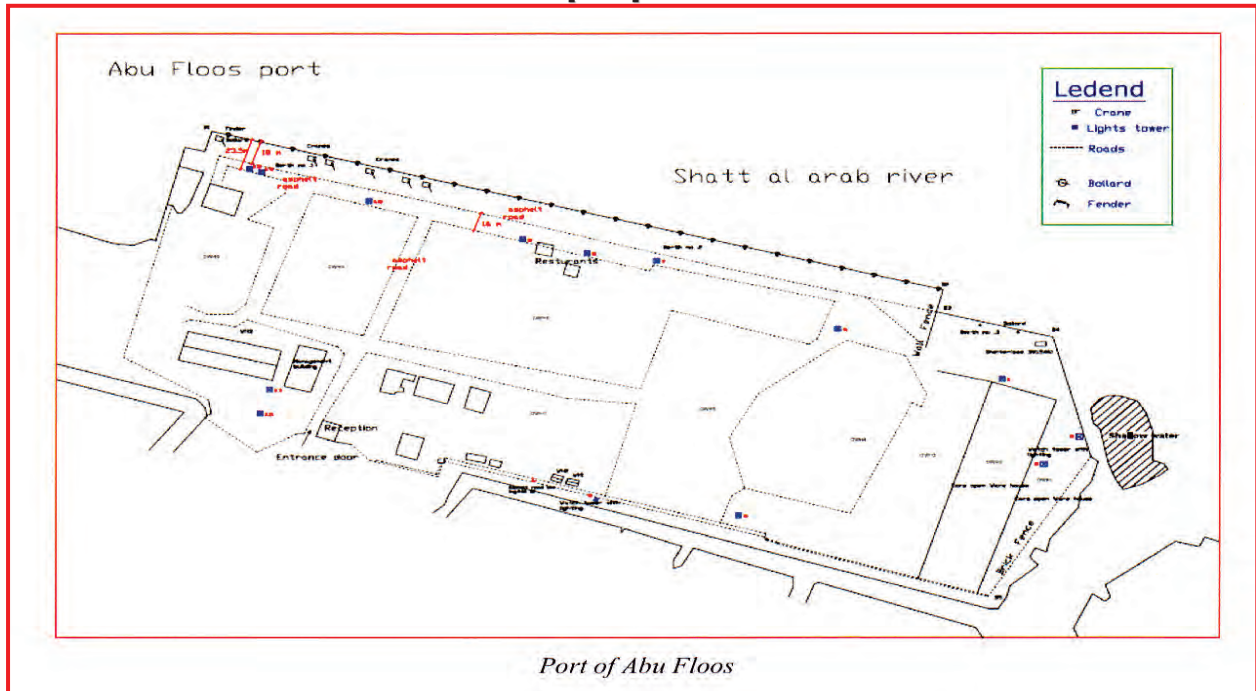
ينفذ مشروع حالياً لتطوير الميناء ضمن المنهاج الاستثماري.

وفيما يلي جداول ومخططات بيانية لعمليات المناولة المتحققة في الميناء خلال عام ٢٠١٥.

جدول رقم (٨) : الحمولات المستوردة بواسطة البواخر واللنجات للعام ٢٠١٥

نوع الحمولة	عدد البواخر واللنجات	الوزن/طن
حاويات	١٢١	٢٨١٨٠٥
متنوعة	٧٩	٧١٩٩٨
المجموع	٢٠٠	٣٥٣٨٠٣

مصدر [٤ و ٥]



صورة رقم (٣) : ابو فلوس (Google.com)

جدول رقم (٩): مقارنة نشاطات المناولة (الاستيراد و التصدير) في ميناء أبو فلوس ٢٠١٥

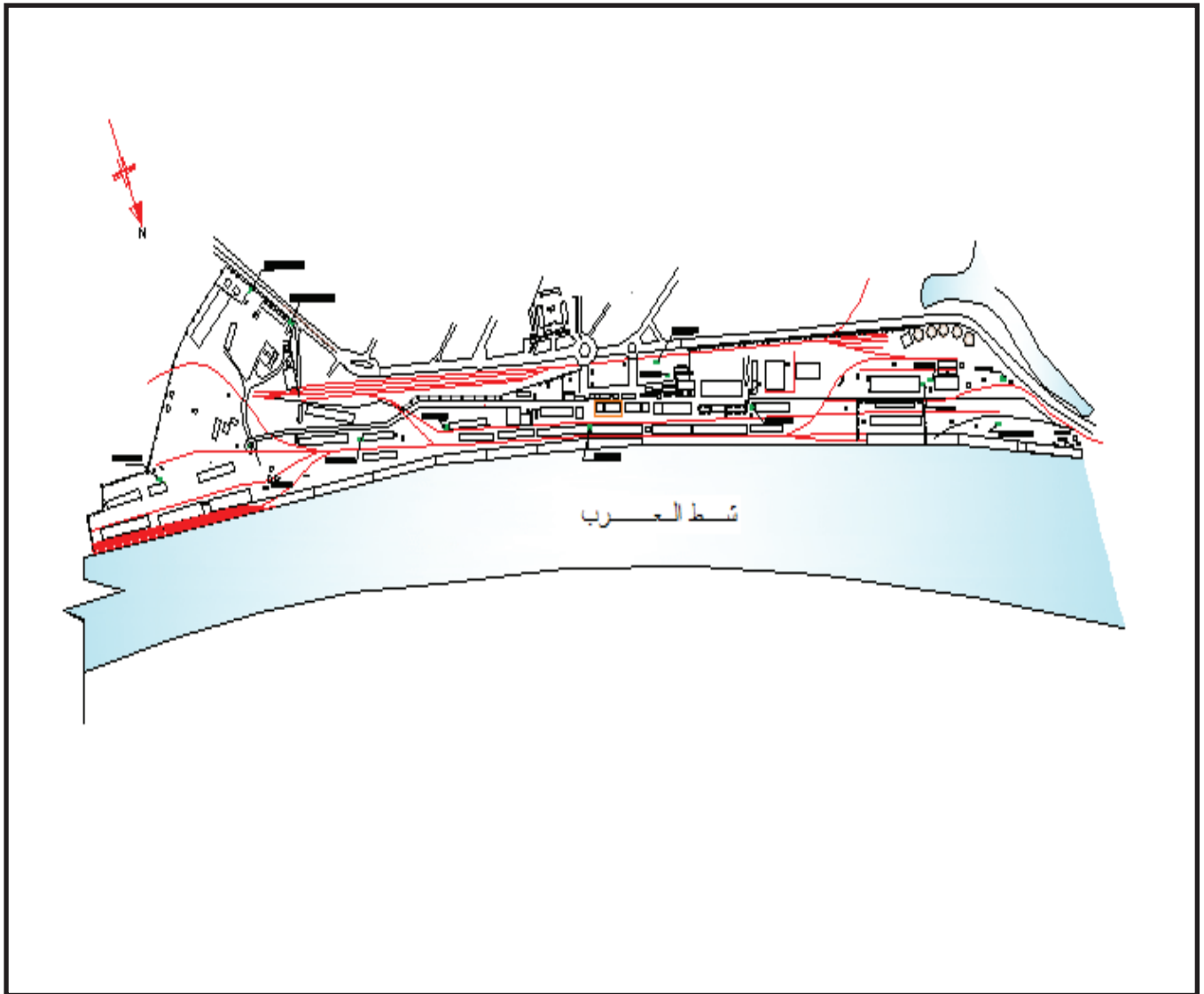
و ٢٠١٤

الشهر	عام ٢٠١٤		عام ٢٠١٥	
	عدد الوحدات	الحمولة/طن	عدد الوحدات	الحمولة/طن
ك ٢	١٧	٣٨٧٥٩	١٢	٤٤٣٩
شباط	٢٢	٤٣٧٩٦	١٣	٣٠٥١٤
آذار	١٦	٣٣٣٠٣	١٢	٢٧٦٨٢
نيسان	١٦	٣٦٩٥٦	١٣	٢٩٣٤٤
مايس	١٤	٥٨٦٣٤	١٢	٢٥٣٠٠
حزيران	١٦	٥٤١٥٤	١٢	٣١٧٦٠
تموز	١٥	٤١٩٥٦	٩	٢٤٢٢٥
آب	١٠	٢٣٣٥١	١٣	٣٣٨٠١
أيلول	١٦	٣٧٦١٧	١٧	٣١٠٥٤
ت ١	١٣	٣٠٨٠٥	٤١	٣٣٨٠٧
ت ٢	١٢	٣٠٢٧٠	٢٧	٣٨٤٦٨
ك ١	١٣	٣٠٢٩٠	١٩	٤٣٤٠٩
المجموع	١٨٠	٤٥٩٨٩١	٢٠٠	٣٥٣٨٠٣

مصدر رقم (٤) و رقم (٥)

٤,٤,١ ميناء المعقل

تأسس الميناء عام ١٩١٩ وهو الميناء الأول بالنسبة إلى موانئ العراق ، يقع الميناء على ضفاف شط العرب ويبعد بـ (١٣٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي وتبلغ الواجهة الأمامية للأرصفة ٢,٥ كم ومرسى للجنائب بطول (٥٠٠)م يحتوي الميناء بالإضافة إلى المرسى (١٣) رصيف وفيما يلي جداول ومخططات بيانية لعمليات المناولة المتحققة في الميناء خلال عام ٢٠١٥ مقارنة بعام ٢٠١٤.



(Google.com)

صورة رقم (٤) مخطط لميناء
المعقل

جدول رقم (١٠) : الحمولات المستوردة بواسطة البواخر والنجات للعام ٢٠١٥

نوع الحمولة	عدد الوحدات البحرية	الوزن /طن
سمنت	٢٨٧	٤٠٢٩٥٧
حاويات	٤٧	٨٧٢٦٥
متنوعة	٣٣	٣٩٧٤٢
كربونات الكالسيوم	٣	٣٩٥٢
تراب حفر الابار	٣	٥٣٢٦
مركب تنوير	١	٠
المجموع	٣٧٤	٥٣٩٢٤٢

جدول رقم (١١) : مقارنة نشاطات المناولة (الاستيراد و التصدير) في ميناء المعقل للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥

الشهر	سنة ٢٠١٤		سنة ٢٠١٥	
	عدد الوحدات	الحمولة/طن	عدد الوحدات	الحمولة/طن
ك ٢	٤٨	٥٤٩٢٤	٥٨	٧٢٤٩٢
شباط	٥٠	٥٧٦٠٩	٤٢	٥٩٠٥٣
آذار	٤٠	٤٢٨٠٠	٥١	٧٠١٥٤
نيسان	٤٢	٤٥٣٩٢	٣٥	٥١٣٢٦
أيار	٦٤	٧٥٥٥٦	٣٦	٥٢٠٨٨
حزيران	٦٦	٨٦٧٤٦	٣٣	٥٠٤٨٩
تموز	٦٧	٨١٤٥٥	١٧	٢٩٠١٩
آب	٨٢	١٠٥٨٣١	٣٤	٥٥٢٧٢
أيلول	٩٠	١٠٩٩٨٧	١٤	١٩٣٧٤
ت ١	١٠٧	١٣٤١٥١	٢٣	٣٠٤٥٣
ت ٢	٨٢	١٠١٦٣٢	٧	١٢٣٤٣
ك ١	٧٠	٨٦٩١٠	٢٤	٣٧١٧٩
المجموع	٨٠٨	٩٨٢٩٩٣	٣٧٤	٥٣٩٢٤٢

مصدر [٤ و ٥]

٥,٤,١ الموانئ النفطية

تقوم الشركة العامة لموانئ العراق بتقديم الخدمات البحرية والتي تشمل الإرشاد والارساء والاقلاع لناقلات النفط العملاقة التي تؤم في (ميناء البصرة وميناء العميق) .

جدول رقم (١٢) : الحمولات النفطية المصدرة وعدد الناقلات في مينائي البصرة النفطية والرحوي

والعميق للعام ٢٠١٥

الشهر	ميناء البصرة النفطية		الميناء الرحوي		ميناء العميق		المجموع	
	عدد الناقلات	الحمولة/طن	عدد الناقلات	الحمولة/طن	عدد الناقلات	الحمولة/طن	عدد الناقلات	الحمولة/طن
ك ٢	٢٠	٢٩٢٣٧٥	١٠	١٦٧٨٥٣	٢	١٣٩٧١١	٣٢	٤٧٤١٩٩٥
شباط	٢٢	٢٦٢٠٢٩	١١	١٧٣٩٧٤	٥	٣٥٦١٦٣	٣٨	٤٧١٦٢٠٧
آذار	١٨	١٩٩٣٧٤	١١	١٧٦٦٥٥	٢	١٤٣٢٤٥	٣١	٣٩٠٣٥٤٥
نيسان	٣٢	٣٩٨٢٦٢	٢	١٦٠٧٥٠	١٥	٢٤٠٤٣٣	٤٩	٦٥٤٧٧٠٩
أيار	١٩	٢٣٣١٩٩	١٠	١٥٩٩٧٧	٥	٣٤٤٠٤٠	٣٤	٤٢٧٥٨٠٢
حزيران	٢٣	٢٩٢٨٢٥	١٧	٢٥٧١٦٧	٥	٣٥٣٤٥٣	٤٥	٥٨٥٣٣٧٧
تموز	٢٢	٢٥٥٣٤٤	١٨	٢١٨٦١٧	٣	٢٢٣٩٠٠	٤٣	٤٩٦٣٥٢٣
آب	١٨	٢٢٨٥١٣	١٨	٢٤٧٤٢٨	٣	٢٢٣١٦١	٣٩	٤٩٨٢٥٨٤
أيلول	٢٥	٢٦٤٤٩٥	١٨	٣٩٩٦٢٤	٢	١٤٨٦٥٨	٤٥	٦٧٨٩٨٦٣
ت ١	٢٢	٢٨٢٣٢٥	١٥	٢٢٢٣٣٠	٣	٢٢٨٢٥١	٤٠	٥٢٧٤٨٠٨
ت ٢	٣٤	٤٠٨٦٦٩	٢٥	٣٨٢٦٢٧	٤	٣٠٠٤٥٣	٦٣	٨٢١٣٤١٨
ك ١	٣٢	٤١٩٨٥٢	٢٣	٣٤٩٢٤٢	٤	٣٢٧٣٢٥	٥٩	٨٠١٨٢٦٦
المجموع	٢٨٧	٣٥٣٧٢٦	١٧٨	٢٧٧١٥٧	٥٣	٥١٩٢٦٩	٥١٨	٦٨٢٨١٠

مصدر [٤ و ٥]

الفصل الثاني: الإيرادات والنفقات ونشاط المناولة ومشاريع قطاع الموانئ

يتناول هذا الفصل معلومات وبيانات اعتمدت على التقارير السنوية للشركة العامة للموانئ العراقية للعامين /٢٠١٤ و ٢٠١٥ والمتعلقة بالإيرادات و نفقات هذا القطاع ونشاط المناولة ومشاريع قطاع الموانئ. أن دراسة هذه البيانات والمعلومات ستوفر فرصة لغرض التعرف على قابلية التشغيل الحالية للموانئ وكفائتها والذي يعتبر أحد أهم مؤشرات الاداء لقطاع الموانئ والذي يجب أن يتابع ويطور مستقبلا. حيث سيساعد هذا الفصل برسم بعض التوصيات لغرض تطوير هذا القطاع وزيادة إيراداته.

١,٢ الإيرادات والنفقات لعام ٢٠١٥ (حسب الأشهر)

الجدول أدناه يوضح الإيرادات والنفقات لقطاع الموانئ لعام ٢٠١٥ حيث يلاحظ أن أدنى إيراد تم تحقيقه عام ٢٠١٥ كان في شهر كانون الاول.

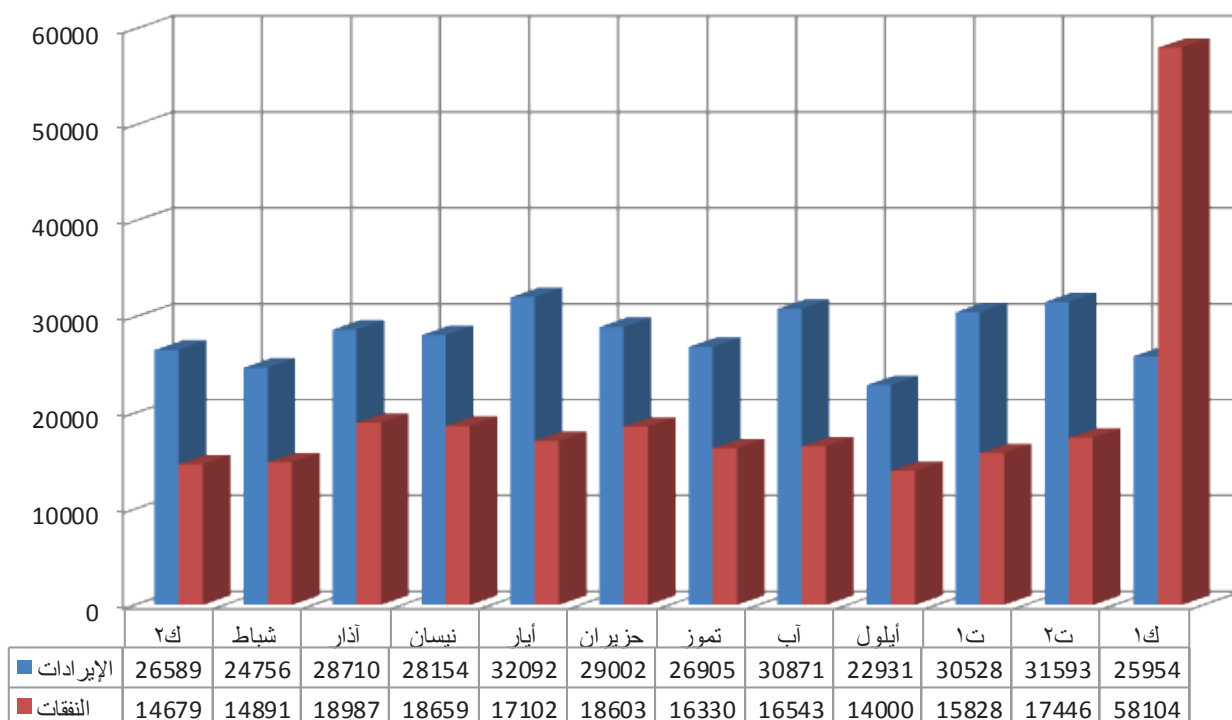
جدول رقم (١٣) : الإيرادات والنفقات للعام ٢٠١٥ (حسب الأشهر)

الأشهر	الإيرادات (مليون دينار) (١)	النفقات (مليون دينار) (٢)	صافي الإيرادات (مليون دينار) (٢-١)
كانون الثاني	٢٦٥٨٩	١٤٦٧٨	١١٩١١
شباط	٢٤٧٥٦	١٤٨٩٣	٩٨٦٣
آذار	٢٨٧١٠	١٨٩٨٧	٩٧٢٣
نيسان	٢٨١٥٤	١٨٦٥٩	٩٤٩٥
أيار	٣٢٠٩٢	١٧١٠٢	١٤٩٩١
حزيران	٢٩٠٠٢	١٨٦٠٣	١٠٤٠٠
تموز	٢٦٩٠٥	١٦٣٣٠	١٠٥٧٥
آب	٣٠٨٧١	١٦٥٤٣	١٤٣٢٨
أيلول	٢٢٩٣١	١٤٠٠٠	٨٩٣١
تشرين الأول	٣٠٥٢٨	١٥٨٢٨	١٤٦٩٩
تشرين الثاني	٣١٥٩٣	١٧٤٤٦	١٤١٤٦
كانون الأول	٢٥٩٥٤	٥٨١٠٤	(٣٢١٤٩)
المجموع	٣٣٨٠٩١	٢٤١١٨٠	٩٦٩١١

مصدر [٤ و ٥]

الأيرادات والنفقات للعام ٢٠١٥ حسب الأشهر

مليون دينار

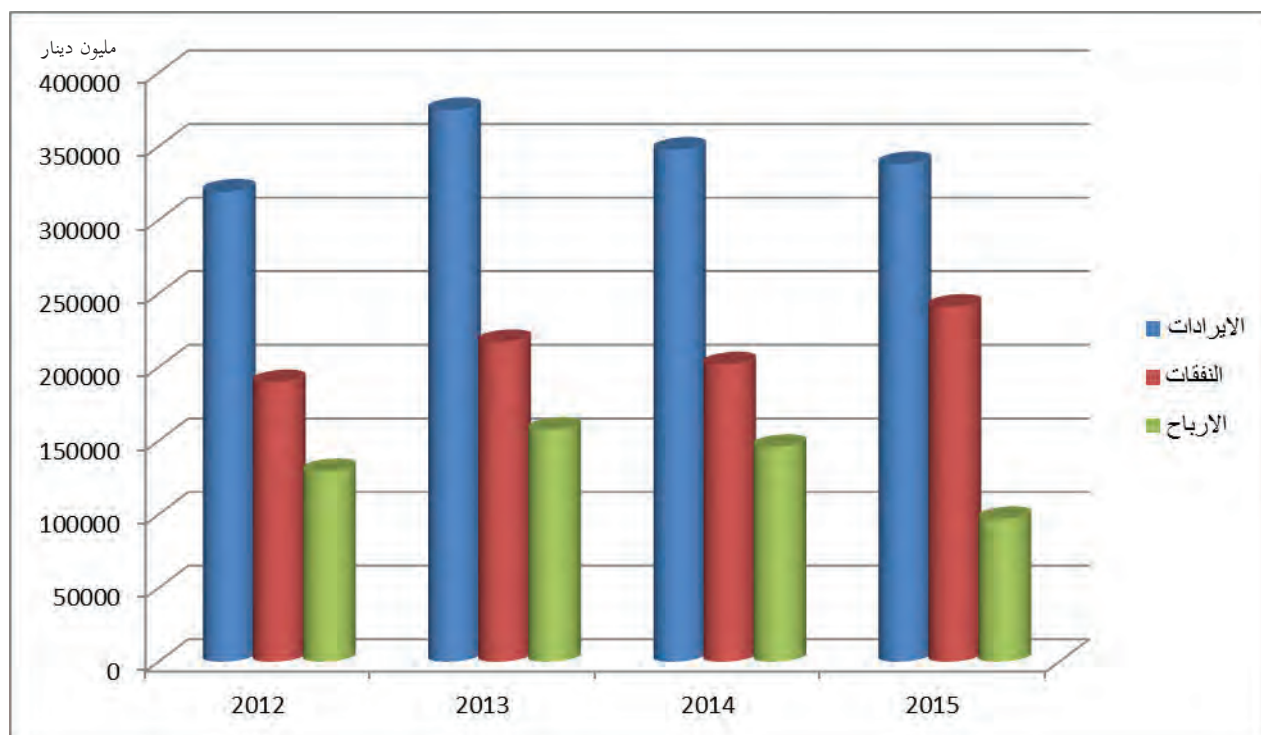


مخطط بياني رقم (١): الأيرادات والنفقات للعام ٢٠١٥ حسب الأشهر

جدول رقم (١٤): مقارنة الإيرادات والنفقات للأعوام (٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ و ٢٠١٤ و ٢٠١٥)

٢٠١٥		٢٠١٤		٢٠١٣		٢٠١٢		٢٠١١	
النفقات	الإيرادات	النفقات	الإيرادات	النفقات	الإيرادات	النفقات	الإيرادات	النفقات	الإيرادات
مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار	مليون دينار
٢٤١١٨٠	٣٣٨٠٩١	٢٠١٩٦٥	٣٤٧٨٢٢	٧١٣٨٢١	٣٧٤٧٥٤	١٨٩٨٧١	٣١٩٣٨٤	١٦١٧٧٢	٢٣٢٩٠٢

مصدر [٤ و ٥]

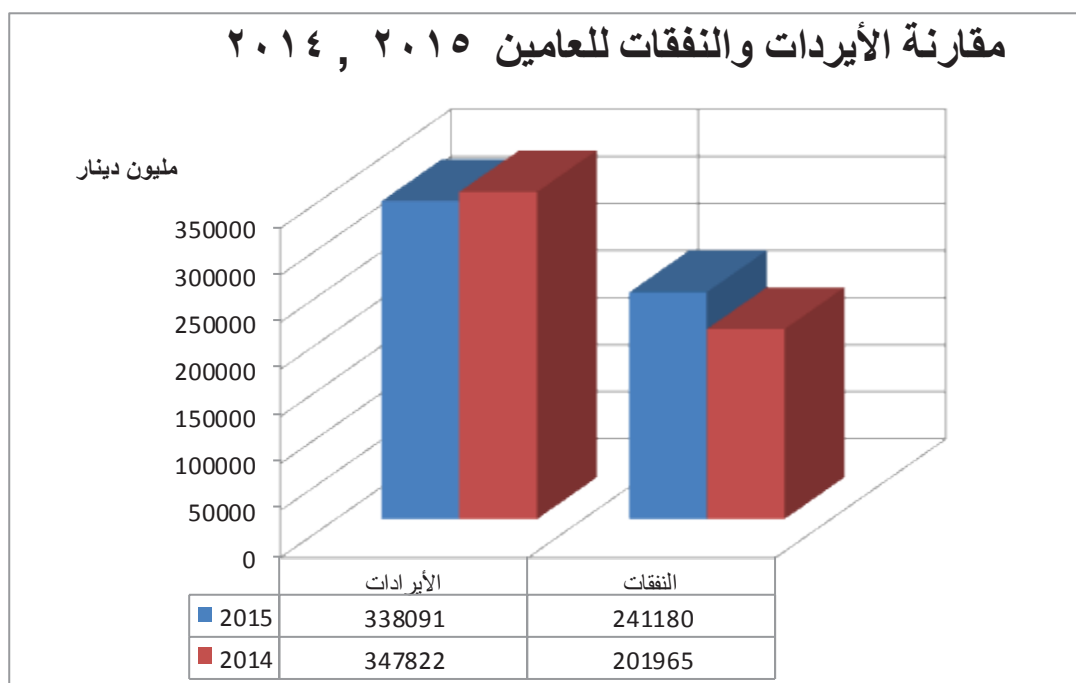


مخطط بياني رقم (٢): الأيرادات والنفقات والأرباح للعوام (٢٠١٢، ٢٠١٣، ٢٠١٤، ٢٠١٥)

مصدر [٤ و ٥]

جدول رقم (١٥) : مقارنة الإيرادات والنفقات للعامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥ (حسب الأشهر)

عام ٢٠١٥		عام ٢٠١٤		البيان
النفقات (مليون دينار)	الإيرادات (مليون دينار)	النفقات (مليون دينار)	الإيرادات (مليون دينار)	
١٤٦٧٨	٢٦٥٨٩	١٦٣٧٧	٣٨٧٤٤	كانون الثاني
١٤٨٩٣	٢٤٧٥٦	١٦٩٥٠	٣٣٧٧٦	شباط
١٨٩٨٧	٢٨٧١٠	١٧٠٤٩	٣٤٧٦١	آذار
١٨٦٥٩	٢٨١٥٤	١٥٣٠٤	٢٥٦٦٨	نيسان
١٧١٠٢	٣٢٠٩٢	١٥٢٠٥	٢٨٦٢٨	أيار
١٨٦٠٣	٢٩٠٠٢	١٥٩١٢	٢٦٩٠٦	حزيران
١٦٣٣٠	٢٦٩٠٥	١٤٤٢٥	٢٥٦٠٩	تموز
١٦٥٤٣	٣٠٨٧١	١٧٦٥٩	٢٥٦٤١	آب
١٤٠٠٠	٢٢٩٣١	١٦٤١٨	٢٤٥٣٠	أيلول
١٥٨٢٨	٣٠٥٢٨	١٦٥٥٨	٢٥١١٧	تشرين الأول
١٧٤٤٦	٣١٥٩٣	١٦١٢٣	٢٩٠٣١	تشرين الثاني
٥٨١٠٤	٢٥٩٥٤	٢٣٩٨٥	٢٩٤١١	كانون الأول
٢٤١١٨٠	٣٣٨٠٩١	٢٠١٩٦٥	٣٤٧٨٢٢	المجموع



مخطط بياني رقم (٣): مقارنة الأيرادات والنفقات للعامين ٢٠١٤ ، ٢٠١٥
مصدر [٥ و٤]

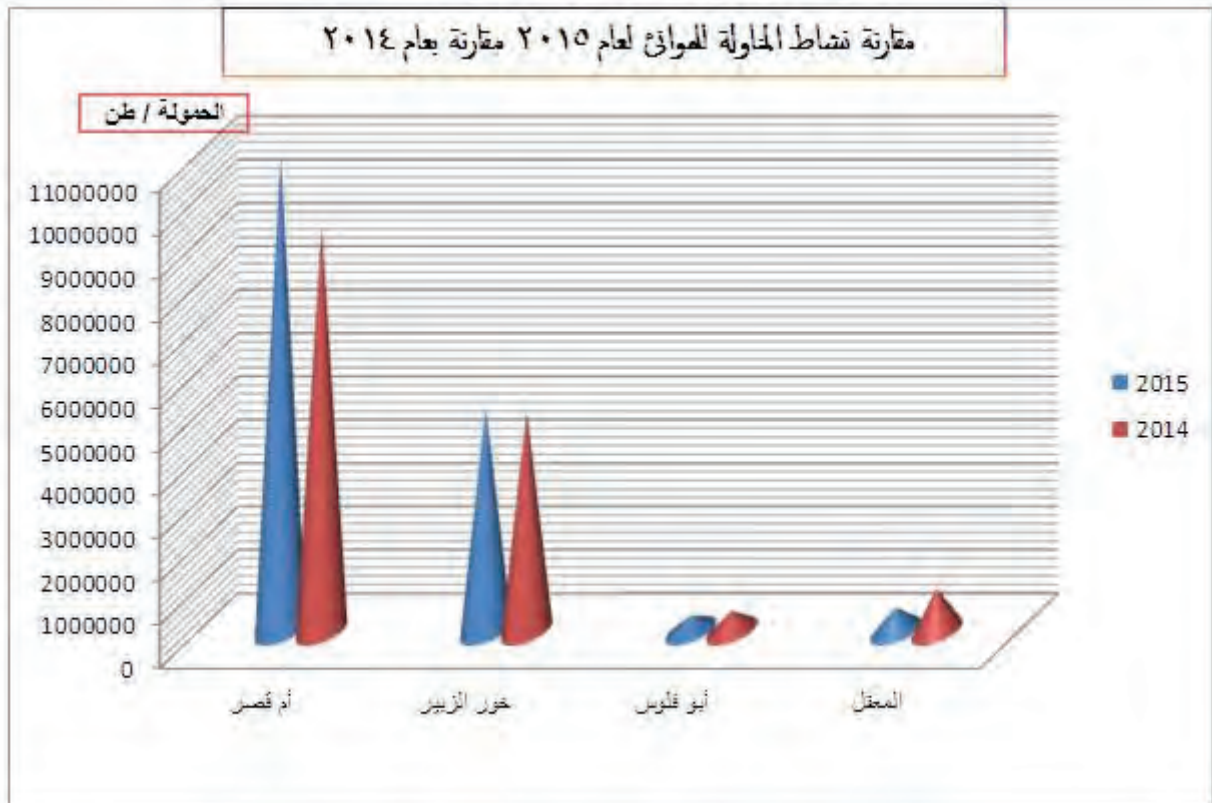
يلاحظ من المخططات البيانية والجداول أعلاه انخفاض الإيرادات المتحققة خلال عام/ ٢٠١٥ مقارنة بتلك لعام ٢٠١٣ و ٢٠١٤ ويعود سبب ذلك الى الاوضاع الامنية العامة في العراق ومنها مايعود الى فرض التعرفة الجمركية الجديدة بالاضافة الى التسهيلات المقدمة من موانئ دول الجوار ونوعية الخدمات الامر الذي يعتبر عوامل جذب للسفن لاستخدم موانئ تلك الدول الامر الذي أثر سلبا على الموانئ العراقية.

٢,٢ نشاط المناولة في الموانئ (أم قصر ، خور الزبير ، أبو فلوس ، المعقل)

أدناه جدول يتضمن أجمالي الحمولات المستوردة والمصدرة للموانئ العراقية لعام ٢٠١٥ مقارنة مع عام ٢٠١٤. حيث يلاحظ أن أعلى نشاط تم تداوله كان في ميناء أم قصر خلال العامين ٢٠١٤ و ٢٠١٥ يليه ميناء خور الزبير. يعود سبب ذلك الى توفر الغاطس الكافي والذي يسمح بدخول السفن الكبيرة الى هاذين المينائين مقارنة بالبقية.

جدول رقم (١٦) : نشاط المناولة في الموانئ (مصدر رقم (٤) ورقم (٥))

البيان	٢٠١٤		٢٠١٥	
	عدد السفن	الحمولة/طن	عدد السفن	الحمولة/طن
أم قصر	٩٤٨	٩٣٦٧٤٨١	٩٩٥	١٠٩٤٩١٥٧
خور الزبير	٦٧٠	٥٠٥٨٨٢٥	٦٩٦	٥١٥٩١٠١
أبو فلوس	١٨٠	٤٥٩٨٩١	٢٠٠	٣٥٣٨٠٣
المعقل	٨٠٨	٩٨٢٩٩٣	٣٧٤	٥٣٩٢٤٢
المجموع	٢٦٠٦	١٥٨٦٩١٩٠	٢٢٦٥	١٧٠٠١٣٠٣



مخطط بياني رقم (٤): نشاط المناولة في الموانئ

٣,٢ مشاريع قطاع الموانئ الاستثمارية

يبلغ عدد مشاريع قطاع الموانئ ١٨ مشروع تم ادراجها ضمن جداول الموازنة الاستثمارية الاتحادية لوزارة النقل منذ عام ٢٠٠٣ ولغاية تاريخ أعداد الدراسة عام ٢٠١٦. تتضمن المعلومات المعروضة في ملحق الدراسة (ص ٤٤) عرض ملخص لبيانات المشاريع ومراحل تقدمها. أن هذه المعلومات ستساعد على معرفة مراحل تقدم العمل في مشاريع قطاع الموانئ وانجازيتها كمؤشر لحسن الاداء بالاضافة لمعرفة مدى تناغم مشاريع هذا القطاع مع الحاجة المستقبلية .

لوحة متابعة مؤشرات أهداف خطة التنمية الوطنية ٢٠١٣ - ٢٠١٧ لقطاع الموانئ العراقي بحسب تقرير دائرة السياسات الاقتصادية لمتابعة أهداف خطة التنمية الوطنية لعام (٢٠١٤) (حسب المعلومات المتوفرة)

الاهداف الاستراتيجية لسنة الهدف ٢٠١٧	وسائل تحقيق الاهداف الاستراتيجية	وصف المؤشر	قيمة المؤشر/ سنة ٢٠١٢	اسم المشروع	الكلفة	قيمة المؤشر سنة المتابعة ٢٠١٣	قيمة المؤشر سنة المتابعة ٢٠١٤
رفع طاقة الموانئ الحالية وممراتها الملاحية	١. تخصيص المبالغ اللازمة لتطوير وتوسيع وتحديث الموانئ الحالية أو عرضها للاستثمار	عدد السفن القادمة للموانئ العراقية لنقل البضائع	لا توجد	ملحق بتفاصيل مشاريع قطاع الموانئ (ص ٤٦-٦٣)		٢٤٤٣	٢٤٤٢
	٢. التعاقد مع إحدى الشركات الاستثمارية العالمية المتخصصة لتقديم الاستشارات والحلول لرفع كفاءة وتطوير اداء الشركة العامة للموانئ	الحمولة الاجمالية لسفن البضائع المستوردة والقادمة للموانئ العراقية الف طن	لا توجد			١٥٢٠٥	١٤٥٣٧
	٣. تعميق وحفر وتأثيث القنوات الملاحية واقامة منظومة سيطرة الالكترونية على حركة البواخر والسفن	عدد أرصفة الموانئ العراقية	٤٦			٤٦	٤٨
	٤. انتشال الغوارق كافة من الممرات الملاحية	عدد أرصفة الحاويات	لا توجد			٥	٥
		عدد أرصفة البضائع العامة	لا توجد			٣١	٣١
		طاقة أرصفة البضائع العامة (مليون طن)	١٦,٦٥			٤,٨ الف طن	٤,٨ الف طن
استغلال الطاقات المتاحة غير المستغلة للموانئ العراقية	١. تحديث وتعزيز اسطول الوحدات البحرية للموانئ	غير متوفر بحسب تقرير دائرة السياسات الاقتصادية لمتابعة أهداف خطة التنمية الوطنية لعام (٢٠١٤)		ملحق بتفاصيل مشاريع قطاع الموانئ (ص ٤٦-٦٣)		غير متوفر بحسب تقرير دائرة السياسات الاقتصادية لمتابعة أهداف خطة التنمية الوطنية لعام (٢٠١٤)	
	٢. أدخلال الانظمة الحديثة والالكترونية في مجال الادارة والتشغيل						
	٣. تهيئة مستلزمات الخدمات البحرية للموانئ النفطية						
انشاء موانئ رئيسية منافسة لموانئ دول الجوار	٤. تحديث معدات المناولة الارضية للأرصفة	غير متوفر بحسب تقرير دائرة السياسات الاقتصادية لمتابعة أهداف خطة التنمية الوطنية لعام (٢٠١٤)		مشروع انشاء ميناء الفاو الكبير (راجع ملحق الدراسة لمعرفة تفاصيل المشروع)			
	انشاء ميناء الفاو الكبير						
	١. انشاء البنى التحتية وتشغيلها وتقديم الخدمات						
رفع كفاءة العاملين في قطاع الموانئ	٢. تشغيل أرصفة الحاويات	غير متوفر بحسب تقرير دائرة السياسات الاقتصادية لمتابعة أهداف خطة التنمية الوطنية لعام (٢٠١٤)		جدول رقم (٢١) أدناه			
	٣. تنفيذ مشاريع التطوير والتوسيع لمرافق الموانئ						
	١. أعداد خطة لتنمية قدرات العاملين في هذا القطاع						
رفع كفاءة العاملين في قطاع الموانئ	٢. إعادة النظر بالفانض من الايادي العاملة	غير متوفر بحسب تقرير دائرة السياسات الاقتصادية لمتابعة أهداف خطة التنمية الوطنية لعام (٢٠١٤)		أقامة دورات تدريبية في مجالات مختلفة			
	٣. إعادة النظر بالاجور والمسحقات المالية للعاملين						
رفع كفاءة العاملين في قطاع الموانئ		غير متوفر بحسب تقرير دائرة السياسات الاقتصادية لمتابعة أهداف خطة التنمية الوطنية لعام (٢٠١٤)		أقامة دورات تدريبية في مجالات مختلفة			

٤,٢ التحديات والامكانات

١,٤,٢ التحديات

أن أبرز التحديات والامكانات والتي جاء ذكرها في خطة التنمية الوطنية (٢٠١٣-٢٠١٧) ودراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل والتي تواجه وتهدد عمل قطاع الموانئ العراقي يمكن تلخيصها كما موضح في المخطط التحليلي أدناه [مصدر رقم (١٠) و (١١)] :

مخطط بياني رقم (٥) : تحليل لأبرز الامكانات والتحديات ونقاط الضعف والقوة لقطاع الموانئ العراقي.



الفصل الثالث : النظرة والحاجة المستقبلية لقطاع الموانئ

بناء على دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA) لعام ٢٠١٥ ودراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل لعام ٢٠١٤ سيكون التركيز بالنسبة للتطوير المستقبلي لقطاع الموانئ في العراق على إنشاء ميناء الفاو الكبير. حيث أن القرار المتخذ سنة ٢٠١٢ بإنشاء ميناء الفاو الكبير بالتزام مالي مقدارة حوالي ١٠ بلايين دولار أميركية أولية وأول تاريخ تشغيلي بحلول ٢٠١٨ يعتبر الحل الأمثل لغرض التطوير المستقبلي وعلى المدى البعيد لهذا القطاع.

فقد بينت تنبؤات حركة المرور في الموانئ في دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل (المرحلة الثانية) أن ولحين دخول ميناء الفاو للخدمة وذلك بحلول عام ٢٠١٨ لابد من إنشاء سبعة مراسي إضافية في أم القصر ومرسى إضافي واحد في ميناء خور الزبير. كما تشير الدراسة أن من المتوقع بعد العام ٢٠١٨ أن يستمر ميناء أم قصر بتقديم الدعم المتواصل على المستويات الحالية في تناول الحاويات والإمدادات. حيث تجدر الإشارة الى أن ميناء أم قصر لديه امكانيات كامنة ل ١٧ مرسى إضافي وخور الزبير الذي فيه امكانيات كامنة ل ٧ مراسي إضافية.

١,٣ رؤيا وأهداف القطاع

ان الرؤية المؤسساتية لقطاع الموانئ في العراق كما في خطة التنمية الوطنية (٢٠١٣-٢٠١٧) هي إنشاء ميناء كبير وعدة موانئ صغيرة أخرى وإعادة إعمار وصيانة المرافق القائمة لأجل تلبية الطلب المستقبلي للبلاد بالنسبة للواردات والصادرات وجعل العراق في نفس الوقت قادر على المنافسة مع الموانئ المحاذية في السوق الدولية. هذا سيكون كقاعدة لوصلة ممكنة بين آسيا وأوروبا عبر العراق ولتحقيق هذه الاهداف قد وضعت الشركة العامة للموانئ العراقية الغايات والاهداف التالية وكما ورد في خطة التنمية الوطنية (٢٠١٣-٢٠١٧):

الغاية الأولى : تحسين قدرة المرافق القائمة وقنوات الملاحة فيها:

- تخصيص أموال كافية لتوسعة، وتحسين مستوى وتحديث الموانئ القائمة
- التعاقد مع شركة استشارية دولية لتطوير توصيات وحلول لرفع جودة العمليات وتحسين أداء للتنافس مع الشركات الأخرى في البلدان المجاورة
- مواصلة جرف الأعماق من مسارات الملاحة التي تقود إلى الموانئ
- تركيب نظم الكترونية لرصد تحركات السفن
- مواصلة جرف الأعماق من مسارات الملاحة في خور عبدالله وخور الزبير وشط البصرة وشط العرب.

الغاية الثانية : إطلاق الطاقات الكامنة غير المستخدمة في الموانئ القائمة:

- تحسين مستوى وصيانة واستحواذ سفن خدمية جديدة
 - تركيب نُظم الكترونية حديثة لإدارة وتشغيل الموانئ
 - تزويد الخدمات البحرية الضرورية لموانئ النفط في البصرة ولمرسى الغاز المُسيّل في خور الزُبير
- الغاية الثالثة : إنشاء ميناء كبير لمنافسة الموانئ الناجحة في البلدان المجاورة:

- إنشاء ميناء الفاو الكبير
- الغاية الرابعة: تعزيز مشاركة القطاع الخاص في تنفيذ وتشغيل الخدمات المرفئية:
- إنشاء البنية التحتية، تشغيل وتقديم الخدمات المرفئية مثل التحويض والرسو
 - تشغيل مراسي الحاويات
 - إنشاء ١٣ مرسى مُتعدد الاغراض في ميناء أم قصر مع قدرة مُصممة ل ٣,٧٥٠,٠٠٠ طن في السنة
 - إنشاء أربعة مراسي للحاويات في ميناء أم قصر مع قدرة تصميمية من ٢,٠٠٠,٠٠٠ طن في السنة
 - إنشاء ١٣ مرسى مُتعدد الاغراض في خور الزُبير مع قدرة تصميمية من ٤,٢٥٠,٠٠٠ طن في السنة

- تطوير مرسى المعامر في ميناء الفاو مع قدرة من ١٠٠,٠٠٠ طن في السنة
 - إدارة وتشغيل وتحسين مستوى مينائي المعقل وأبو فلوس
- الغاية الخامسة : تحسين مهارات وكفاءة الموظفين في الموانئ:
- إعداد مخطط لتطوير المهارات والتدريب، وتحسين القدرات المهنية لموظفي الموانئ
 - المخطط التوجيهي لقطاع النقل فس العراق المخطط التوجيهي للمدى الطويل
 - إقامة معهد للتدريب المهني
 - مراجعة أعداد مراكز الموظفين غير الضرورية
 - مراجعة رواتب وفوائد الموظفين لتكون في تناغم مع الرزم القابلة للدفع في الموانئ المنافسة
- [مصدر رقم (١٠) و (١١)]

٢,٣ تنبؤات حركة المرور في الموانئ

لقد تم انتاج تنبؤات حركة الشحن في الموانئ في دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل لعام ٢٠١٤ والصادر من وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة على افتراض ان انتاج حركة المرور في الموانئ ستتلازم عن كثب مع نمو إجمالي الناتج المحلي والسكان بقوة في الحالة الأولى وبالاعتدال مع مرور الزمن.

لقد أنتجت تنبؤات حركة الشحن في الموانئ العراقية للفترة الزمنية من ٢٠١٨ إلى ٢٠٣٣ بصورة منفصلة مقسمة الى :

- حركة الحاويات المعبر عنها بالأطنان المحتواة ضمنها
- TEUs معادل
- حركة الشحن التقليدية بالأطنان غير منصات النفط
- الحركة المفترضة لمنصات النفط

يلخص جدول رقم (١٧) أدناه تنبؤ الانتاج الاجمالي لحركة الشحن في الموانئ العراقي لغاية عام ٢٠٣٣. حيث تظهر التنبؤات في دراسة المخطط التوجيهي للنقل والموضحة في الجدول أدناه أن هنالك نمو لحركة الشحن للموانئ التقليدية القائمة غير النفطية وتخصّص جزءاً من نمو حركة الشحن بالحاويات في المدة الزمنية للمخطط التوجيهي إلى ميناء المعقل و ميناء أبو فلوس مفترضة ان هذا الطلب يمكن تناوله هناك. كما تنبأت الدراسة أن أنشاء ميناء الفاو سيؤثر على تناول الحاويات ومن المتوقع نقل قدر كبير من الشحن من ميناء أم قصر. قد توقعت الدراسة أيضا الإغلاق المحتمل لمينائي المعقل وأبو فلوس سنة ٢٠٢٥ وذلك بسبب تراجع خدمة مرافق الخدمات في ميناء ام قصر وخور زبير. وقد بينت دراسة المخطط التوجيهي للنقل ان حركة الشحن للموانئ سنة ٢٠٣٣ بما في ذلك النفط هي حوالي ٢٦٠ مليون طن في السنة بالمقارنة مع ٥٨ مليون طن سنة ٢٠١٣ ، وقريب من ١٠٠ مليون طن في ٢٠١٨ ، أي زيادة ٤ أضعاف عن المستويات الحالية . بناءا على هذه التقديرات يتوجب قبل عام ٢٠١٧ أنشاء ٧ مراسي في أم قصر ومرسى واحد في خور الزبير على فرض تحسن انتاج الموانئ بمقدار ٢٥% .

٣,٣ حركة الشحن بالحاويات

أن تقديم مرافق للموانئ لتناول حركة الشحن بالحاويات مهم ويتوقع ان يكون إجمالي حركة الشحن في العراق ١,١٧١ مليون TEUs كما هو مبين في الجدول رقم (١٧). حيث تشير التنبؤات أن بحلول ٢٠٣٣ أن ٥,٩٣٣ مليون TEUs سيتم تناولها من حركة المرور المأخوذة من السويس ومن تدفقات الترانزيت الإقليمية. أما بالنسبة لكميات أطنان الشحن فقد توقعت دراسة المخطط التوجيهي للنقل توسع الشحن في

الحاويات من ٧,٩ ملايين طن في السنة في ٢٠١٨ إلى ٤٤,١ مليون طن في السنة في ٢٠٣٣ ، وهي زيادة بمقدار ٤٥٨ %.

وقد اوضحت الدراسة أيضا بأن أغلبية نسبة حركة الشحن بالحاويات المحمولة بحرا سيتم تناولها في ميناء أم قصر لغاية ٢٠١٨ بشرط تحقيق توسع في مرافق الميناء لغاية عام ٢٠١٨. كما أن مينائي المعقل وأبو فلوس سيكمل نشاطاته لغاية تاريخ الإغلاق المحتمل سنة ٢٠٢٥ عندما ستنتهي الامتيازات القائمة . وقد توقعت الدراسة أيضا أن بحلول عام ٢٠١٩ سيبدأ ميناء الفاو العمل وسيبدأ في المساهمة بمتطلبات التناول وسيكون أثره كآتي:

- سيكون هناك تحول أولي للقسم الكبير من أي نمط إلى النمط البحري.
- ستراجع الموانئ التقليدية لأن الزبائن سيفضلون تحريك شحناتهم في سفن أكبر وتُبحر مباشرة إلى الفاو.
- سيلبي ميناء الفاو كافة النمو المستقبلي لحركة الشحن بالحاويات.
- سيكون هناك اهتمام كبير في تقديم عروض لامتيازات الحاويات في ميناء الفاو .
- جذب الحركة الإقليمية للبلدان المجاورة وجزء من مبدأ طريق الحرير (الآسيوية – الأوروبية) والمنافسة مع ميناء المبارك في الكويت.

كما بينت دراسة النقل الشامل ودراسة منظمة جاكا ان في أواخر سنة ٢٠٢٥ وعند انقضاء الاتفاقيات الحالية لمدة عشر سنوات الممنوحة إلى تحالف الشركات في مينائي المعقل وأبو فلوس والخاصة بالتشغيل المشترك لبعض الارصفة والمرافق الاخرى لن تكون هذه الموانئ جذابة بعدها لتحركات السفن الآتية من جبل علي وقد تغلق و ستراجع حركة الشحن بالحاويات تدريجياً لغاية ذلك التاريخ. كما سيشهد ميناء أم قصر أيضاً تراجعاً في تناول الحاويات من ذروتها سنة ٢٠١٨ البالغة ٩٣٥,٠٠٠ TEU والعودة الى مستويات سنة ٢٠١٤ البالغة ٦٠٠,٠٠٠ TEU حيث سيصبح الفاو الميناء السائد لتناول الحاويات [مصدر رقم (٦) و (٧)].

جدول رقم (١٧) : تنبؤات حركة الشحن لغاية عام ٢٠٣٣ بحسب دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل
مصدر رقم (٦)

موانئ العراق	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
عظيم الشمر	فخيرية	فخيرية	1.088	1.087	1.096	1.09	1.088	1.08	1.079	1.077	1.075	1.073	1.072	1.069	1.061	1.059	1.058	1.056	1.054	1.053	1.051	1.049
القادسي*																						
حديقة العديرة بالاضمان (شبرون)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
مطابق د (٢٠٠٠) TEU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
تكميلي غير مضمات النفط ومضخات جافة سائلة	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
اجمالي عدد الاضمان	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
الم قصير																						
حديقة العديرة بالاضمان (شبرون)	3.5	3.9	4.2	4.5	5.0	5.6	6.1	6.1	5.4	4.7	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1
مطابق د (٢٠٠٠) TEU	519	570	623	663	737	834	911	911	800	700	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
تكميلي غير مضمات النفط ومضخات جافة سائلة	5.8	6.2	6.7	7.1	7.7	8.3	8.9	8.9	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4	11.4
اجمالي عدد الاضمان	9.3	10.1	10.9	11.6	12.7	13.9	15.0	16.8	16.1	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4	15.4
خدر الأبر																						
حديقة العديرة بالاضمان (شبرون)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
مطابق د (٢٠٠٠) TEU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
تكميلي غير مضمات النفط ومضخات جافة سائلة	4.2	4.3	4.6	4.9	5.3	5.7	6.1	6.1	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
اجمالي عدد الاضمان	4.2	4.3	4.6	4.9	5.3	5.7	6.1	6.1	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
ابو قلاب																						
حديقة العديرة بالاضمان (شبرون)	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.7	0.9	0.9	0.7	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
مطابق د (٢٠٠٠) TEU	68	75	75	80	90	100	130	130	100	80	60	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
تكميلي غير مضمات النفط ومضخات جافة سائلة	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.37	1.64	1.9	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
اجمالي عدد الاضمان	0.8	0.9	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3	1.7	1.6	1.5	1.5	1.5	1.64	1.9	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
المكمل																						
حديقة العديرة بالاضمان (شبرون)	0.0	0.0	0.2	0.5	0.7	0.7	0.9	0.9	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
مطابق د (٢٠٠٠) TEU	0	0	30	75	100	110	130	130	80	60	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
تكميلي غير مضمات النفط ومضخات جافة سائلة	0.5	0.5	0.3	0.6	0.7	0.7	0.8	1.1	1.2	1.4	1.6	1.8	2.0	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
اجمالي عدد الاضمان	0.5	0.5	0.5	1.1	1.3	1.4	1.6	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	2.0	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
قائمة الموانئ																						
من بينها اجمالي المكمل بطرقات*	4.0	4.4	4.9	5.5	6.3	7.0	7.9	7.9	11.9	14.2	16.4	18.8	21.2	23.8	26.5	29.2						
من بينها الشحن التكميلي غير مضمات النفط	10.9	11.4	12.2	13.1	14.1	15.2	16.3	16.3	23.4	26.7	30.3	33.9	37.5	41.1	44.8	48.3						
اجمالي حركة المراكب غير التغطية	14.8	15.8	17.1	18.6	20.4	22.2	24.2	24.2	35.2	40.9	46.7	52.7	58.7	64.9	71.3	77.4						
العوامل التغطية	39.5	43.5	47.3	51.4	56.3	61.4	66.8	72.1	77.1	83.8	90.1	96.7	103.6	110.8	117.5							
المجموع العام	54.3	59.2	64.4	70.0	76.7	83.6	91.0	107.4	118.8	130.6	142.8	155.4	168.5	182.0	194.9							

جدول رقم (١٨) : تنبؤات حركة الشحن لغاية عام ٢٠٣٥ بحسب دراسة الوكالة اليابانية للتعاون الدولي
[مصدر رقم (٧)]

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

٤,٣ حركة الشحن التقليدية غير منصات النفط

قسم كبير من حركة الشحن في الموانئ العراقية يتم تناولها تقليدياً وفي حمولات سفن مستأجرة بالكامل. قد يتضمن هذا شحنات الأمتعة وفولاذ الإنشاء و السيارات وشحنات المشاريع والخشب والشحنات السائبة من مواد البناء والمواد الغذائية وغيرها.

قد قدرت دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل وتقرير الوكالة اليابانية للتعاون الدولي ان يكون إجمالي حركة الشحن التقليدية سنة ٢٠١٨ لكافة الموانئ العراقية ١٦,٣ مليون و سيكون الجزء الأكبر منها (١٥ مليون طن) في السنة متناول في مينائي أم قصر و خور الزبير .

كما توقعت الدراسات ان تنمو حركة الشحن التقليدية من ١٦,٣ مليون طن في سنة ٢٠١٨ الى حوالي ٦٣ مليون طن سنة ٢٠٣٣ أي بزيادة مقدارها ٢٨٧% .

كذلك قد رجحت دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل ان قدرة المراسي القائمة وقدرات المراسي الجديدة المحتملة في مينائي أم قصر و خور الزبير سيتم تجاوزها بسرعة كبيرة حتى مع التحسين المستهدف ٢٥% في الأداء التشغيلي.

ومن المتوقع ان يأخذ ميناء الفاو الجديد الكبير الطلب الفائض وعلى الأخص للشحنات السائبة مثل الإسمنت والحبوب والمعادن ومنتجات البترول السائلة ويتعين ان تصبح مراسي الفاو للشحن التقليدي/السائب تشغيلية بحلول ٢٠١٩ .

٥,٣ حركة الشحن لمنصات النفط

هناك منصتان للنفط في العراق وهما العميق والبصرة تتناولان النفط الخام بواسطة خطوط أنابيب مغمورة من أماكن تخزين حمولات الناقلات الكبيرة المتواجدة منذ الآن في الفاو. تتناول منصة البصرة النفطية أكبر نسبة من العميق.

قد بينت دراسة النقل الشامل ان تكون حركة النقل لمنصات النفط ٦٧ مليون طن في السنة وتنمو إلى حوالي ١٧٠ مليون طن في السنة بحلول ٢٠٣٣. تجب الإشارة هنا أن نظراً لأهمية صادرات النفط بالنسبة للاقتصاد العراقي فلا يوجد مفر من المطالبة بإنشاء مرافق جديدة بالإضافة الى تطوير وتوسيع المنصات الحالية لغرض زيادة القدرة التشغيلية بما يتلائم مع التطور العالمي [مصدر رقم (٦) و (٧)].

٦,٣ المراسي المطلوبة لمواكبة التقديرات المستقبلية للموانئ
جدول رقم (١٩) يوضح المراسي المطلوبة لمواكبة التقديرات المستقبلية للموانئ وحسب نوع الحمولة مع أداء محسن

٢٠٣٢	٢٠٣١	٢٠٣٠	٢٠٢٩	٢٠٢٨	٢٠٢٧	٢٠٢٦	٢٠٢٥	٢٠٢٤	٢٠٢٣	٢٠٢٢	٢٠٢١	٢٠٢٠	٢٠١٩	٢٠١٨	٢٠١٧	السنة	
ميناء الفاو																	
١٧	١٦	١٥	١٥	١٤	١٣	١٢	١١	٩	٨	٧	٦	٥	٥	٥		حاويات	
١٤	١٣	١٣	١٢	١٢	١٢	١١	٩	٨	٦	٥	٤	٣	٢	١		سائبة/تقليدية	
٣١	٣٠	٢٨	٢٧	٢٦	٢٥	٢٢	٢٠	١٨	١٤	١٢	١٠	٨	٧	٦	٥	المجموع	
ميناء أم قصر																	
٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	٧	حاويات	
٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	٢٢	سائبة/تقليدية	
٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	٢٩	المجموع	
ميناء خور الزبير																	
٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	حاويات	
١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	سائبة/تقليدية	
١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	١٣	المجموع	
ميناء أبو فلوس																	
مغلق									٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	حاويات	
مغلق									٣	٣	٣	٣	٣	٣	٣	سائبة/تقليدية	
مغلق									٥	٥	٥	٥	٥	٥	٥	المجموع	
ميناء المعقل																	
مغلق									٢	٢	٢	٢	٢	٢	٢	حاويات	
مغلق									١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	١٠	سائبة/تقليدية	
مغلق									١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	١٢	المجموع	
٧٣	٧٢	٧٠	٦٩	٦٨	٦٧	٦٤	٦٢	٦٠	٧٣	٧١	٦٩	٦٧	٦٦	٦٥	٦٤	٥٩	المجموع العام

[مصدر رقم (٦)]

من خلال جدول رقم (١٩) أعلاه والمعتمد على بيانات وتقديرات تم طرحها في دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل/ المرحلة الثانية أن لغرض مواكبة النمو الحاصل في قطاع الموانئ لابد بحلول عام ٢٠٣٣ من إنشاء ٣٩ مرسى إضافي من بينها ٣١ مرسى ذات أداء عالي في ميناء الفاو.

حيث اوصت الدراسة بإنشاء خمسة مراسي للحاويات في ميناء الفاو حيث من المحتمل أن يدخل أول مرسى للشحنات السائبة الجافة/التقليدية حيز العمل بحلول عام ٢٠١٩ كما يجب ان تكون ثلاثة مراسي اخرى جاهزة بحلول عام ٢٠٢٠ .

كما اوصت الدراسة بضرورة إنشاء سبعة مراسي إضافية في أم قصر بحلول عام ٢٠١٧ لأجل تجنب ازدحام السفن السريع والمتواصل على الميناء نتيجة الحاجة المتزايدة مع ضرورة انشاء مرسى إضافي واحد في ميناء خور الزبير لنفس الاسباب.

وقد اوضح المخطط التوجيهي بأنه بعد عام ٢٠٢٥ لا يوجد حاجة الى إنشاء مراسي إضافية في مينائي المعقل وأبو فلوس كونهما يعتبران قديمان و مرافقاتها الخدمية غير مواكبة للتطور كما انهما غير قابلان للاستدامه الامر الذي قدر بأنه سيؤدي الى اغلقهما عام ٢٠٢٥.

أن عدد المراسي التقليدية يمكن ان يصل الى ٥٨ مرسى تقليدي متاحة مادياً في الميناءين المتبقين أم قصر وخور الزبير وذلك عن طريق إنشاء ١٧ مرسى جديد في ام قصر و ٧ مراسي جديدة في خور الزبير.

من الجدير بالذكر بأن الطلب المتزايد في المستقبل على ميناء الفاو نتيجة كفاءة العالية سوف يؤدي ذلك الى ترك فائض (احتياطي) في ميناء ام قصر وخور الزبير يمكن الاستفادة منه عند الحاجة المتزايدة او رغبة الزبائن بأستخداميهما.

كما قامت الوكالة اليابانية للتعاون الدولي في دراسة الخطة الشاملة لقطاع الموانئ في جمهورية العراق بتقدير عدد المراسي الاضافية المطلوبة لموانئ العراق لغاية عام ٢٠٣٥/ الموضحة في جدول رقم (٢٠) والتي تتفق مع ماتم عرضه في جدول رقم (١٩) المعتمدة على دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل.

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

جدول رقم (٢٠) يوضح المراسي المطلوبة لمواكبة التقديرات المستقبلية للموانئ وحسب نوع الحمولة مع أداء محسن لغاية ٢٠٣٥ [مصدر رقم (٧)]

٧,٣ الخصخصة والتشغيل المشترك

يقصد بالخصخصة بشكل عام تحويل ملكية المشروعات العامة جزئياً أو كلياً إلى القطاع الخاص سواء كان ذلك محلياً أم أجنبياً ، وهي بهذا المفهوم تعني إلغاء الاحتكار الذي تقوم به الدولة في بعض ممارساتها لبعض الأنشطة الاقتصادية وتسمح للقطاع الخاص بتنفيذ مشروعات منافسة للأنشطة التي تقوم بها الدولة وإزالة القيود التي تحد من عمل القطاع الخاص وذلك برفع القوانين التي تمنع هذا القطاع من العمل في مجالات معينة وبهذا فالخصخصة تعني إعطاء القطاع الخاص دوراً أكبر في النشاط الاقتصادي بهدف تحسين الأداء وزيادة الكفاءة في تخصيص الموارد وفي إنتاج وتوزيع السلع ويرى أنصار الخصخصة إنها ستؤدي إلى الكفاءة في استخدام الموارد الاقتصادية بسبب سرعة ومرونة اتخاذ القرار دون معوقات الروتين المعقد الشائع في غالبية إدارات القطاع العام فضلاً عن عامل المنافسة بين شركات القطاع الخاص وما يتمخض عنها من جودة ونوعية عالية في إنتاج السلع والخدمات. تعتبر الخصخصة من أحد الحلول المثالية لتطوير هذا القطاع والنهوض به لمواجهة التطور العالمي في هذا القطاع الامر الذي يمكن أن يزيد من إيراداته وبالتالي تنشيط الاقتصاد العراقي.

١,٧,٣ بعض التجارب الدولية في خصخصة الموانئ

لقد بدأت الخصخصة كسياسة اقتصادية وكبرنامج تنموي لبعض الحكومات منذ أوائل الثمانينات وكانت المملكة المتحدة في مقدمة تلك الدول إذ كانت الاسباب في هذا الاتجاه هي إن ملكية الدولة للمشاريع الكبيرة وإدارتها لهذه المشاريع تخضع للعقلية البيروقراطية كما إن مشاركة القطاع الخاص يحكمها مبدأ أساسي هو المخاطرة والعائد لهذا فأن هذا السباق فجر الطاقات الإبداعية الكامنة عند رجال الأعمال مما دفعهم إلى تحسين أداء ما هو قائم . في إطار الموانئ فأن نظام خصخصة الموانئ البريطانية قد بدأ منذ عام ١٩٨٢ وأصبحت عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ تقوم بها شركات من القطاع الخاص أما الخدمات الأخرى مثل الإرشاد والقطر وعمليات الإرساء فقد بقيت تحت سيطرة سلطة الميناء ، وفي عام ١٩٩١ تم تحويل ملكية بعض الموانئ من القطاع العام إلى القطاع الخاص مثل مينائي (ميدواي Midway) و (تيلبري Tilbury).

أما في الدول العربية فقد اقتصر خصخصة الموانئ فيها على عقود الإدارة وبعض اتفاقات التأجير فمثلاً طبقت دولة الإمارات العربية المتحدة عقود الإدارة في موانئ دبي وميناء زايد واتفاقات التأجير في موانئ الفجيرة وخورفكان إذ تقوم بعض خطوط الشركات الملاحية الأجنبية بتأجير وتشغيل محطات للحاويات في تلك الموانئ ، أما في المملكة العربية السعودية فقد اتبعت عقود الإدارة في موانئ جدة والدمام والجبيل التجاري واتفاقات التأجير في مينائي جازان وينبع التجاري ابتداءً من عام ١٩٩٧ كخطوة لخصخصة الموانئ السعودية [مصدر رقم (١) و رقم (٢) و (٣)].

٣,٧,٢ العوامل الرئيسية في التحول نحو القطاع الخاص في تشغيل الموانئ

هنالك العديد من العوامل ولكن اهم هذه العوامل يمكن تلخيصها الى الاتي:

- ١ -النمو الكبير في مستوى التجارة العالمية شجع المستثمرين من القطاع الخاص في مجال الموانئ، كما إن تحقيق مستوى مرتفع من الكفاءة في ظل القطاع الخاص شجع على تعامل السفن مع هذه الموانئ لانخفاض تكاليف تشغيل السفن فيها ومن ثم تدفق شحنات كبيرة من البضائع مما ساعد على زيادة حركتها وارتفاع مستوى إيراداتها وبالتالي شجعت هذه التجارب موانئ في دول أخرى على التوجه نحو خصخصة هذا القطاع.
- ٢-زيادة السعة الاستيعابية للسفن في مجال شحن البضائع على المستوى العالمي تتطلب موانئ مجهزة بمختلف المستلزمات المتطورة من ناحية المعدات والإدارة الكفوءة لمواجهة تحديات الموانئ المنافسة وخصوصاً في مجال النقل بالحاويات وما تحتاجه من تسهيلات خاصة في الموانئ لتسريع حركتها عند عمليات التفريغ أو التحميل لذلك عملت بعض الدول مثل البرازيل والأرجنتين وماليزيا على تشجيع القطاع الخاص في تولي بعض أعمال الموانئ التي تركزت في عمليات الشحن والتفريغ.

٣,٧,٣ أهم إيجابيات خصخصة إدارة وتشغيل الموانئ:

- ١ -تحسين مستوى الأداء في الموانئ لخبرة القطاع الخاص في هذا المجال.
- ٢ -تقليل النفقات المالية من قبل الحكومة وحصولها على نسبة معينة من الأرباح لتأجيرها المباني والأراضي والخدمات التشغيلية الأخرى.
- ٣ -جذب خطوط ملاحية ومن ثم موارد جديدة لتمويل استثمارات الموانئ.
- ٤ -قدرة القطاع الخاص على تحمل أعباء التمويل الضرورية لصيانة الميناء وتجديد معداته.
- ٥ -سرعة اتخاذ القرارات في الحالات الطارئة ومرونتها مقارنة ببيروقراطية الإدارة الحكومية التي قد تأخذ فترة أطول مما يؤثر على فعالية القرار.
- ٦ -طبيعة القطاع الخاص والمتمثلة في المنافسة التي تجعله يحاول الوصول إلى تقديم افضل الخدمات وبأسرع الأوقات.

ويلاحظ من النقاط الواردة أعلاه إنها تشترك في مسألة مهمة وهي الصلاحيات الواسعة للقطاع الخاص سواء كانت مالية أو إدارية ومن ثم شبه الاستقلالية التي ساعدت على نجاح هذا القطاع في إدارة وتشغيل الموانئ وبهذا فإن استقلالية الشركة المتعهدة بعمليات الشحن والتفريغ مثلاً منحها إمكانيات واسعة في إدارة هذا النشاط المهم في الميناء وذلك لقدرتها الواسعة في تجهيز وإصلاح معدات الشحن والتفريغ لمواجهة الشركات المنافسة، والتزاماً منها بالاتفاق المبرم مع إدارة الميناء الذي ينص على إلزام الطرف المتعاقد بتجهيز الأرصفة بالمعدات بالشكل الذي يوازي الحركة التجارية في الميناء وكذلك أعمال الصيانة والتحديث. [مصدر

رقم (١) و رقم (٢) و (٣)]

٤,٧,٣ أنواع الشراكة وابرز أنجازات الشركة العامة للموانئ العراقية في هذا المجال:

الشراكة بصورة مختصرة وكما ذكر انفاً على أنه احد أشكال التعاون بين القطاعين العام والخاص يتم من خلالها وضع ترتيبات يستطيع بمقتضاها القطاع العام توفير السلع والخدمات العامة والاجتماعية من خلال السماح للقطاع الخاص بتقديمها بدلاً من ان يقدمها القطاع العام بنفسه او بصورة مباشرة. ويتوقف شكل التعاقد بين القطاعين العام والخاص على المهام التي يمكن ان يتولاها القطاع الخاص.

أن ابرز هذه الانظمة هو نظام ال BOT و نظام BOOT و نظام BOO. أن أفضل هذه الانواع لقطاع الموانئ يمكن القول انه نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT حيث ترجع جذور هذا النظام الى مايعرف بعقود الامتياز التي كانت منتشرة في اواخر القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين في فرنسا وغيرها من الدول حيث استخدمت فرنسا هذه العقود لتنفيذ مشاريع السكك الحديدية ومحطات الكهرباء والتزود بمياه الشرب. حيث أن مزايا هذا الاسلوب هي بتحويل مخاطر البناء والتشغيل والادارة الى القطاع الخاص بالإضافة الى ذلك فإن الحكومة تستفيد من خبرة القطاع الخاص في إدارة وصيانة المشروعات ونقل التكنولوجيا المتقدمة كما يمثل هذا النوع من أنظمة الشراكة عامل جذب للمستثمرين لضخامة الاعمال التي يستخدم بها هذا النوع من أنظمة الشراكة كقطاع الموانئ. أن استخدام نظام ال BOOT يعتبر غير مجدي للقطاع العام كون المشروع خلال مدة التشغيل والصيانة لا يخضع لهيمنة الدولة وان خضع لرقابتها الأمر الذي لايمكن تجاوزه في قطاع الموانئ في العراق. كذلك فإن نظام BOO غير قابل للتطبيق في قطاع الموانئ في العراق كون المشاريع تحت هذا النظام لاتخضع ايضاً خلال مدة التشغيل والصيانة لهيمنة الدولة وان خضعت لرقابتها بالإضافة الى مخاطر فقدان هيمنة الدولة على طبيعة المشروع الذي قد يتغير نشاطه بقرار من المالك الاصلي (القطاع الخاص).

من الجدير بالذكر أن الاستثمار في قطاع الموانئ مهم جداً لما يوفره من امكانات اقتصادية هائلة تقدمها للموانئ نتيجة لما اثبتته تجارب التشغيل المشترك لعدد من مرافق الموانئ الاخرى في حال استغلالها على الوجه الأفضل فان عائداتها توازي عائدات النفط وتوفر تنوعاً اقتصادياً دائماً في ظل الأوضاع المستقرة التي يشهدها العراق والفرصة المواتية لربط الشرق بالغرب عبر القناة الجافة وميناء الفاو الكبير كما انه يعتبر احد الحلول في ضوء الازمة المالية الخانقة التي يمر بها العراق حالياً. جدول رقم (٢١) يوضح مشاريع التشغيل المشترك للشركة العامة للموانئ العراقية والمراحل التي وصلت اليها هذا الدعوات خلال عام ٢٠١٥.

[مصدر رقم (١) و رقم (٢) و (٣)]

جدول رقم (٢١): مشاريع التشغيل المشترك للموانئ العراقية والمراحل التي وصلت إليها لغاية نهاية عام ٢٠١٥ والتي تتبع قانون الشركات العامة رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧

ت	أسم المشروع	الجهة المنفذة	ملاحظات الشركة العامة للموانئ العراقية
١	رصيف رقم (٨) ميناء أم قصر وملحق (أ٨) في ميناء أم قصر	شركة غولفتينر	نسبة الانجاز ٩٩% تم تجهيز كامرات حسب المدى المطلوب وتم إيصال التيار الكهربائي للأبراج والابراج العاملة وتم نشر معدات السلامة والاطفاء.
٢	محطة حاويات العراق ميناء ام قصر		نسبة الانجاز ٩٤% تم تجهيز الميزان الجسري وشكلت لجنة فنية من الميناء وادارة المشروع وشركة كولفتينز وتم تحديد موقع الميزان وكلفت شركة مقاولات لتنفيذ بناء القاعدة ونصب الميزان .
٣	المحطة اللوجستية رقم ١ / الميناء الجاف		نسبة الانجاز ٩٩,٩% . تم انجاز بناية الشؤون البحرية وتم افتتاحها رسميا" من قبل معالي الوزير المحترم وتم تشغيل المشروع تشغيلاً "تجريبياً" للسفائف المبردة وكانت النتائج جيدة وحالياً" المشروع جاهز للعمل بانتظار توقيع عقود لغرض الخزن .
٤	رصيف رقم (٤) في ميناء ام قصر الجنوبي	شركة CMA	حصلت موافقة الوزارة على تمديد مدة العقد شهر واحد .
٥	ساحة حاويات في أم قصر الجنوبي	شركة الخمائل للنقل البحري	المشروع انجز ٩٩,٩%.
٦	رصيف المعامر	شركة إشرافة المدينة	المشروع متوقف عن العمل رسمياً "بسبب الغريق والمخلفات العسكرية والمنفلقات الموجودة واعتذار وزارة الدفاع عن الكشف عنها وإزالتها .
٧	ساحة الحاويات في ميناء أم قصر الشمالي	شركة الراشد	انتهاء العقد وسلمت الساحة رسمياً" الى الشركة العامة لموانئ العراق .
٨	رصيف رقم (٥) ميناء أم قصر الجنوبي	شركة الغزال	المشروع منجز وتم حصول موافقة الوزارة على تمديد مدة العقد شهر واحد .
٩	رصيف (٨) في ميناء خور الزبير	شركة مارلوك	المشروع منجز ويحقق إيرادات واتخذت الإجراءات اللازمة من قبل هذه الشركة بضرورة قيام شركة مارلوك بتنفيذ فقرة الحفارة وجلبها للموانئ وعكسها تتخذ الإجراءات القانونية بحقهم .
١٠	مذكرة التفاهم	شركة سبأ	المشروع منجز وحصلت موافقة الوزارة على تمديد مدة العقد شهر واحد .

١١	المخازن المبردة في ميناء أم قصر	مكتب كراسو	المشروع منجز ١٠٠%.
١٢	رصيف (١٤) ميناء المعقل	شركة نواه	الرصيف يعمل ونسبة الانجاز ١٠٠% .
١٣	ساحة حاويات (١٠٢٠٠٠) م٢ أم قصر الشمالي	ألق ألمسك ألمسناف	الساحة تعمل بالإنتاج ونسبة الانجاز ١٠٠%.
١٤	الساحة الواقعة خلف رصيف (١١) ميناء أم قصر الجنوبي	شركة اللورين	في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٢٧%.
١٥	ساحة حاويات (A/٢٣) ميناء أم قصر		في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٨٨%.
١٦	ساحة حاويات (C/٢٣) ميناء أم قصر		في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٥٧%.
١٧	ساحة حاويات (D/٢٣) ميناء أم قصر		في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٥٧%.
١٨	ساحة حاويات (AB/٢٤) ميناء أم قصر		في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٣٢%.
١٩	ساحة حاويات (b/٢٣) ميناء أم قصر	شركة ريان العود	في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٧٠%.
٢٠	الموازين الجسرية في ميناء المعقل	شركة أمانى الخير	تم فسخ العقد أصولياً لتلكاً الشركة وحسب كتاب الفسخ المرقم ٢٤٧٥٠ في ٢٠١٤/١١/٢
٢١	دعوة (١/ت.م/٢٠١٢) رصيف (٢-٣-٤) خور الزبير	ائتلاف شركة أصفوه	تم فسخ العقد رضائياً حسب موافقة الوزارة .
٢٢	دعوة (٣/ت.م/٢٠١٣) رصيف (١٣) خور الزبير	شركة كات	انتهت فترة التأهيل وتم توجيه اذار لهم وفرض غرامات تأخيريه وقدموا طلباً لمعالى الوزير على منحهم مدة اضافية .
٢٣	دعوة (١/ت.م/٢٠١٣) رصيف (١) خور الزبير	شركة Bp	في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٧%.
٢٤	رصيف أبو فلوس	شركة منارة أم قصر	في طور التأهيل ونسبة الانجاز ١٨%.
٢٥	رصيف (١٥-١٢) بناء أرصفة جديدة في ميناء أم قصر الشمالي وساحة رقم (٥) خلف رصيف (١٢)	شركة اللورين	في طور التأهيل ونسبة الانجاز ٢٢%.
٢٦	ساحة حاويات ٨٠٠٠٠ م٢ أم قصر	اتحاد البادية	تم تسليم الساحة الى شركة البادية
٢٧	رصيف نفطي في قناة خور الزبير	Prince shipping	تم اصدار أمر اداري ٢٢٥١٢ في ٢٠١٤/٩/٢٥ حول تشكيل لجنة لتسليم الموقع .

٢٨	الدعم اللوجستي (٢٠/ت.م/٢٠١١) أم قصر	نافذة للخدمات اللوجستية	تم استلام الموقع ويعتبر تاريخ ازالة المتجاوزين في ٢٠١٤/٢/١٨ هو بداية تنفيذ فقرات المشروع حسب الاتفاق وانتهت بتاريخ ٢٠١٤/٨/١٧ بعد توجيه الانذار باشرت الشركة بأعمال التأهيل في ٢٠١٤/١٠/٢٧.
٢٩	رصيف (٢٠) في ميناء أم قصر وبناء ثلاثة أرصفة جديدة مقابلة للأرصفة (٢١-٢٠-١٩)	الشركة الفلبينية (M.E)JLTICTSI	تم تشكيل لجنة تتولى الاشراف ومتابعة تنفيذ اعمال ادارة وتشغيل المشروع .
٣٠	استثمار معمل ثلج ميناء المعقل	المستثمر لطيف عبود	العمل مستمر ونسبة الانجاز ١٠٠% ويحقق ايرادات .
٣١	رصيف (١٣) ميناء المعقل	شركة نواه	تم تشكيل لجنة تتولى الإشراف ومتابعة تنفيذ اعمال ادارة وتشغيل المشروع ولجنة لتسليم الموقع للشركة. سلمت اللجنة المشكلة من قبل الشركة لموانئ العراق الموقع بتاريخ ٢٠١٤/٧/١٥ الا ان الشركة تحفظت لعدم مطابقة المساحة مع العقد. وتم توجيه الكتاب المرقم ٢٣٣١٦ في ٢٠١٤/١٠/١٥ لشركة نواه للاستلام الموقع وتعويضها بالمساحة خلف سقيفة رقم (١٢)

[مصدر رقم (٤) و (٥)]

الفصل الرابع : الاستنتاجات والتوصيات والاقتراحات

١,٤ الاستنتاجات

١. عدم اعتماد دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل لعام /٢٠١٤ والصادره من وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة و دراسة الخطة الشاملة لقطاع الموانئ في جمهورية العراق والصادره من الوكالة اليابانية للتعاون الدولي عام /٢٠١٥ (والتي هما الوثيقتان الرئيسيتان التي استخدمت في أعداد هذه الدراسة) من قبل الجهات والوزارات المختصة ووزارة التخطيط
٢. لانتناسب الموانئ العراقية في الوقت الحاضر مع إمكانيات موانئ الدول المجاورة ولا يمكن أن تصلح لخدمة التجارة العراقية المستقبلية بالشكل المطلوب إذ سيعاني هذا القطاع من مشاكل تكدس البضائع والسفن في الأرصفة واستحالة دخول السفن الكبيرة بسبب مستوى عمق غاطس المياه في الأرصفة البالغ تقريبا ٩ متر.
٣. أغلب المشاريع المدرجة ضمن جداول الموازنة الاستثمارية الاتحادية لقطاع الموانئ يمكن اعتبارها متأخرة الى حد ما لتجاوز هذه المشاريع المدد المقترحة
٤. تعرض كوادر الشركات العاملة في مشروع ميناء الفاو الى حالات أبتزاز ومحاولة استغلالهم للتنفع المادي.
٥. الازمة المالية التي عصفت بالعراق في الاونة الاخيرة قد أثرت سلبا على مشاريع قطاع الموانئ
٦. زيادة نشاط المناولة (الاستيراد والتصدير) في موانئ العراق لعام / ٢٠١٥ بالمقارنة مع تلك لعام / ٢٠١٤ ماعدا ميناء المعقل الذي يلاحظ من أعلاه انخفاض نشاط المناولة في المعقل لعام / ٢٠١٥ مقارنة بعام / ٢٠١٤ وذلك بسبب عدم تناسب ميناء المعقل في الوقت الحاضر مع إمكانيات موانئ الدول المجاورة من جميع النواحي، ولا يمكن أن يصلح لخدمة التجارة العراقية المستقبلية بالشكل المطلوب .
٧. انخفاض إيرادات الموانئ في العراق بصورة عامة وزيادة النفقات لعام /٢٠١٥ مقارنة بتلك لعام /٢٠١٤ و ٢٠١٣
٨. رفع التعرفة الكمركية للموانئ في الاونة الاخيرة ومنها ما قد يعود الى تراجع الخدمات والتسهيلات المقدمة للسفن القادمة مقارنة بتلك المقدمة من موانئ الدول المجاورة.

٢,٤ التوصيات

١. ضرورة اعتماد دراسة المخطط التوجيهي للنقل الشامل لعام /٢٠١٤ والصادره من وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة و دراسة الخطة الشاملة لقطاع الموانئ في جمهورية العراق والصادره من الوكالة اليابانية للتعاون الدولي عام /٢٠١٥ من قبل الجهات والوزارات المختصة ووزارة التخطيط في وضع الخطط المستقبلية لغرض تطوير هذا القطاع والنهوض به لسد الحاجة الحالية والمستقبلية وزياده إيراداته مع ضرورة تحديث هاتان الدراستان بصورة مستمرة من قبل الجهات المختصة وبلاستفادة من الخبرات الوطنية والاجنبية.
٢. الترويج للنقل البحري عبر العراق وذلك بتقوية تنافسية النقل عبر الموانئ العراقية بالمقارنة مع ميناء العقبة ومرسين والذي يمكن تحقيقه عن طريق تخفيض التكلفة في الموانئ العراقية و تخفيض الوقت المستغرق في النقل عبر مسارات الموانئ العراقية وتطوير خدمات الموانئ.
٣. تطوير وصيانة القنوات الموصلة لكي تستطيع التعامل مع الاعداد المتزايدة وحجم المراكب القادمة.
٤. استخدام التجهيزات الجديدة لجرف الأعماق وتحسين كافة الاعماق الملاحية لغرض السماح للسفن الكبيرة بالدخول للموانئ العراقية حيث أن أحد ابرز المشاكل الذي يعاني منها هذا القطاع بسبب الطبيعة الجيوغرافية والرواسب القادمة من الخليج العربي وايران والنقص في اعمال جرف الاعماق هو عدم توفر الاعماق المناسبة لرسو السفن الكبيرة والعملاقة الامر الذي أدى الى استخدام موانئ الدول المجاورة لمثل هذه الحالات الامر الذي الحق خسائر اقتصادية كبيرة بالعراق.
٥. تحديث مرافق ومعدات الموانئ وتحسين الانتاجية في مناولة البضائع وتحسين الاداء في الموانئ وتخفيض فترات ابقاء البضائع في الموانئ واجراء العمليات الكمركية بصورة سريعة بالاضافة الى اجراء عمليات التفريغ والتحميل والشحن بشكل منظم وسريع.
٦. تطوير الطرق السريعة ومداخل الموانئ والسكك الحديدية وربط الموانئ بالطرق الخارجية السريعة واصلاح السكك الحديدية من الميناء الى المدن الرئيسية.
٧. دعم مشروع ميناء الفاو الكبير واعطائه كامل الاهمية كونه شريان اقتصادي مستقبلي مهم جدا للعراق وذلك بتشكيل لجنة مختصة (مكونة من كادر هندسي وفني ومالي واداري) ومن عدة جهات حكومية مختصة لغرض متابعة المشروع وتوفير جميع المتطلبات اللازمة لسير العمل وحل جميع المشاكل والمعوقات التي تواجه سير العمل فيه كونه أحد أهم المشاريع التي سوف تزيد من إيرادات هذا القطاع وكفائته بالاضافة الى سد الحاجة المستقبلية للبلاد وبالتالي تحقيق احد اهم أهداف خطة التنمية الوطنية (٢٠١٣ – ٢٠١٧) والمذكورة أعلاه.

٨. وضع قوانين وتعليمات لتطوير الموانئ وادارتها وتشغيلها بالإضافة الى توضيح الحقوق والواجبات والمسؤوليات للمستثمرين من القطاع الخاص في تطوير وتشغيل الموانئ وتوضيح وظائف وواجبات ومسؤوليات الشركة العراقية للموانئ .
٩. تفعيل القوانين العراقية المحلية والتي يجب أن تتماشى مع القوانين والمتطلبات العالمية في قطاع الموانئ.
١٠. تشريع قانون منع استخدام موانئ الدولة المجاورة لاغراض الاستيراد والتصدير لرفع إيرادات هذا القطاع وتشجيعه.
١١. ضرورة إعادة التخطيط والتصميم للمدى الطويل لقطاع الموانئ بما يواكب الحاجة الفعلية على أرض الواقع والزيادات المحتملة المستقبلية .
١٢. تغيير الادارة في الموانئ عبر التحول نحو الشراكة بين القطاع الخاص والعام والذي قد دخل حيز التنفيذ في ادارة الموانئ وكما هو موضح في الدراسة أعلاه ولكن بصورة أوسع ليشمل جميع التطورات المستقبلية للموانئ القائمة حاليا لسد الحاجة المستقبلية. حيث أن استخدام اسلوب الشراكة يعتبر الحل الأمثل حاليا في ضوء الأزمة المالية الخانقة التي عصفت بالبلد والتي من المحتمل ان تسمر لفترة زمنية غير معلومة وهو احد انجح الحلول المستخدمة في العالم لسد العجز المالي للدول وتطوير القدرات البشرية والتشغيلية.
١٣. استخدام جزء من واردات الشركة العامة للموانئ العراقية في تنفيذ مشاريع هذا القطاع المستقبلية وسد العجز المالي في تنفيذ المشاريع الحالية لغرض النهوض بهذا القطاع.
١٤. ضرورة فرض رقابة صارمة على قطاع الموانئ لغرض مراقبة تنفيذ المشاريع الحالية والمشاريع المستقبلية لضمان تنفيذها ضمن الوقت المحدد وبالشكل الأمثل المواكب للمواصفات العالمية.
١٥. استخدام أنظمة التبادل الإلكتروني بين إدارة الميناء والجمارك والمخازن والشركة العامة للموانئ العراقية بما يكفل السرعة في إنجاز المعاملات والقضاء على أساليب التعامل غير المشروع حيث تقلل هذه الأنظمة من الاتصال المباشر بين العملاء والموظفين.
١٦. هناك حاجة ماسة لاجراء التنسيق والاستفادة من الدول التي حققت تطورات واضحة وملموسة في الميدان الاقليمي والعالمي في مجال تطوير وأدارة قطاع الموانئ وبخاصة الدول المجاورة كالمملكة العربية السعودية ودولة الامارات العربية المتحدة وجمهورية إيران والتي حققت قفزات نوعية في هذا المجال.

١٧. لا يمكن الجزم قطعاً بأنه لا يمكن تحقيق مستويات عالية من الأداء في أنشطة الموانئ في ظل سيادة القطاع العام إذ يمكن رفع مستوى فعالية الموانئ عند اتباع أسلوب تنظيمي وإداري فعال كما إن اقتناء معدات المناولة الحديثة والأجهزة التي تتطلبها حركة الموانئ ودعمها بالنظم الإلكترونية المتطورة كلها عوامل تساعد على رفع مستوى الأداء ومن هنا فإن الهدف لا يكمن في وجود القطاع العام أو الخاص بقدر ما يعني تحقيق معدلات عالية من الإنتاجية إذ تختلف الظروف من ميناء إلى آخر في اتباع هذا الإطار أو غيره. فعلى سبيل المثال يعد ميناء سنغافورة انجح ميناء في العالم يُدار ويشغل بالكامل بواسطة الدولة.

١٨. ضرورة تأهيل ميناء أم قصر وذلك بإنشاء سبعة مراسي إضافية بحلول عام ٢٠١٧ لأجل تجنب ازدحام السفن السريع والمتواصل على الميناء نتيجة الحاجة و ضرورة انشاء مرسى إضافي واحد في ميناء خور الزبير لنفس الاسباب.

١٩. لا يوجد حاجة بحلول عام ٢٠٢٥ الى إنشاء مراسي إضافية في مينائي المعقل وأبو فلوس كونهما يعتبران قديمان و مرافقاتها الخدمية غير مواكبة للتطور كما انهما غير قابلان للاستدامه الامر الذي قدر بأنه سيؤدي الى اغلاقهما عام ٢٠٢٥.

٢٠. لابد من إنشاء ٣٩ مرسى إضافي بحلول عام ٢٠٣٣ من بينها ٣١ مرسى ذات أداء عالي في ميناء الفاو .

٢١. لخصخصة أي مؤسسة لابد من تقويم المعطيات وأهمية عائدات هذه المؤسسة من خلال أبحاث علمية رفيعة لأرقام محددة واضحة ومعايير عالمية ودراسات شارك في اعدادها ذوي الاختصاص والأقتصاديين من العراقيين والأجانب إلى جانب الوزارات المعنية واللجان المختصة.

٣,٤ الاقتراحات

١. تهيئة الراي العام قبل البدء بتنفيذ برنامج الخصخصة باستخدام وسائل الاعلام المختلفة عن طريق عقد الندوات والمحاضرات لغرض تعريف المجتمع بمفهوم الخصخصة وفوائدها وآثارها المختلفة والأهداف المرجو تحقيقها لأن هناك الكثير من أفراد المجتمع العراقي يميل إلى التمسك بالقطاع العام لأنهم يرون فيه تحقيق لفكرة عدالة التوزيع ورعاية الدولة للمجتمع وتذويب الفوارق الطبقي.
٢. تهيئة البيئة الاقتصادية والقانونية المناسبة لتشجيع القطاع الخاص عن طريق قيام الدولة بسن التشريعات القانونية التي تحمي الملكية الخاصة وتشجيع الاستثمار الخاص من خلال تقديم الاعفاءات الضريبية وتنظيم العمالة والضرائب والتجارة الدولية وحماية البيئة.
٣. إنشاء هيئة أو جهاز يقوم بتنفيذ سياسة الخصخصة من ذوي الخبرة العالية ومن مختلف الاختصاصات القانونية والمالية والادارية والفنية .
٤. اعداد برنامج التحول للقطاع الخاص حيث يتم اختيار المشاريع التي من الممكن تحويلها للقطاع الخاص وفق جدول زمني وضمن اعتبارات عديدة لأختيار تلك المشاريع من حيث وضعها المالي وأهميتها للأقتصاد الوطني كمشاريع قطاع الموانئ ذات المردود الاقتصادي العالي.
٥. اختيار أسلوب الخصخصة المناسب والذي يراعي الظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية للبلد حيث هناك العديد من الأساليب التي يتم بموجبها تحويل مشاريع القطاع العام إلى القطاع الخاص لذلك يجب أختيار أكثر الأساليب ملائمة.
٦. لكي يحقق برنامج الخصخصة النجاح المطلوب لابد أن ترافق مراحل الخصخصة رقابة ومتابعة للتأكد من حسن سير عملية الخصخصة.
٧. إيجاد الحلول المناسبة لمواجهة مشكلة البطالة التي سترافق عملية الخصخصة ، إذ أن من المعروف أن المشروعات العامة تعاني من زيادة في التوظيف وبالتالي لا تتوقع أن يبقى حجم التوظيف على ما هو عليه.
٨. توفير الظروف الموضوعية الملائمة لهذه العملية ولعل أبرزها الاستقرار السياسي وتوفير مناخ اقتصادي ملائم.
١٠. الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة والنامية عند تنفيذ برنامج الخصخصة في العراق مع الأخذ بنظر الاعتبار التدرج والتأني لعدم حدوث أخطاء كثيرة ومتابعة الاجراءات بدقة لتصحيح الأخطاء التي قد تقع أثناء التنفيذ.

المصادر:

الكتب العربية:

١. حسين ، مريم خالص، دراسة الحكومة الالكترونية ، ٢٠١٤ ، وزارة المالية.
٢. عباس ، د. سمير عبود ، دراسة الخصخصة وتحديد رؤى لأصلاح الاقتصادي العراقي ، ٢٠١١.
٣. نصر ، عبدالرزاق يوسف ، دراسة ميناء أم قصر - الواقع والمشكلات وامكانات التطور ، جامعة البصرة.

التقارير:

٤. التقرير السنوي للموانئ العراقية لعام ٢٠١٤ ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، ٢٠١٤ ، وزارة النقل.
٥. التقرير السنوي للموانئ العراقية لعام ٢٠١٥ ، الشركة العامة للموانئ العراقية ، ٢٠١٥ ، وزارة النقل.
٦. الخطة الشاملة لقطاع الموانئ في جمهورية العراق ، ٢٠١٥ ، الوكالة اليابانية للتعاون الدولي

(JICA).

٧. المخطط التوجيهي للنقل الشامل- المرحلة الثانية ، ٢٠١٤ ، وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة.
٨. تقرير متابعة خطة التنمية الوطنية ٢٠١٣-٢٠١٧ ، دائرة السياسات الاقتصادية ، ٢٠١٤ ، وزارة التخطيط.

٩. تقارير الزيارات الميدانية ، دائرة تخطيط القطاعات ، ٢٠١٥ ، وزارة التخطيط.

١٠. خطة التنمية الوطنية ٢٠١٠-٢٠١٤ ، ٢٠١٠ ، وزارة التخطيط.

١١. خطة التنمية الوطنية ٢٠١٣-٢٠١٧ ، ٢٠١٣ ، وزارة التخطيط.

١٢. خطة المنهاج الاستثماري لوزارة النقل لعام / ٢٠١٦ و ٢٠١٥.

مصادر الانترنت:

١٣. المكتبة الصورية لموقع جوجل (Google.com).

ملحق بتفاصيل مشاريع

قطاع الموانئ العراقي

١. شراء معدات مناولة للموانئ

وصف المشروع :

أن مشروع شراء معدات مناولة من المشاريع المهمة والتي ترفد الموانئ بمعدات وآليات لأغراض الشحن والتفريغ والتي تؤدي إلى سرعة أعمال المناولة و زيادة الإيرادات وتقليل فترة مناولة البضائع .

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية : (٣٧٠٠٠) مليون دينار
- سنة الادراج: ٢٠٠٨
- مدة المشروع: ١٠ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠٠٩
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ / ٧٠٠ مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ / ١ مليون دينار
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٨١ %
- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٤٥ %

الأعمال المنجزة من المشروع :

- تجهيز حاضنات حاويات ٤٠ طن عدد/٢.
- تجهيز رافعات سلكية هيدروليكية ٣٠ طن عدد/٢.
- تجهيز شاحنات (تريلة) لنقل الحاويات عدد/٦
- تجهيز رافعات شوكية (٣ ، ٥ ، ١٠ ، ١٥) طن عدد/٢١.
- تجهيز رافعة سلكية ٤٠ طن عدد ١/
- تجهيز ساحبات نقل الحاويات عدد ٦/.
- تجهيز رافعات شوكية متعددة الحمولات عدد/٦.
- تجهيز حاضنات للحاويات عدد/٤
- تأهيل معدات المناولة في ميناء أم قصر الشمالي والجنوبي
- تجهيز شافطات حبوب عدد/٢
- تجهيز رافعات سلكية هيدروليكية (٤٠ ، ٥٠) طن عدد/٣.
- تجهيز حاضنات ورافعات شوكية ٤٠ طن عدد/٦.
- تجهيز مواد احتياطية للرافعات النمساوية ليبهر (٧٢) فقرة مع تدريب كادر فني لأغراض الصيانة والتشغيل

الأعمال قيد التجهيز و الاستلام:

- تجهيز رافعات شوكية عدد /٢٦ (قيد التفاوض لتوقيع ملحق عقد مع وزارة الصناعة والمعادن)
- تجهيز رافعات سلكية هيدروليكية (٣٠، ٥٠) طن عدد/٤ (قيد التفاوض لتوقيع ملحق عقد مع وزارة الصناعة والمعادن

٢. تجهيز ونصب وتشغيل عدد/٤ محطات تحلية الشركة العامة لموانئ العراق

بيانات المشروع

- الكلفة الكلية : (١٠٢٠٠) مليون دينار
- سنة الادراج : ٢٠٠٦
- مدة المشروع: ٨ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع : ٢٠٠٦/٨/٧
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ :- ١٤٠٠ مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام / ٢٠١٦ : ١ مليون دينار
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٩٨ %
- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٨٥ %

مناقصات المشروع المنجزة

- تجهيز ونصب محطات تحليه عدد/٢ في ميناء أم قصر
- تجهيز ونصب محطات تحليه عدد/١ في ميناء خور الزبير
- أعمال مدنية لمحطة تحليه أم قصر

مناقصات قيد الإنجاز

- تجهيز ونصب محطات تحليه في ميناء المعقل (انجزت واستلمت اوليا" بتاريخ ٢٠/١٢/٢٠١٥).

٣. مشروع تأهيل قطاع الموانئ / المرحلة الاولى

وصف المشروع:

يتضمن تأهيل قطاع الموانئ (قرض) / العملة المحلية توفير المبالغ الساندة من تخصيصات مشاريع الخطة الاستثمارية لتلبية متطلبات مشروع تأهيل قطاع الموانئ / العملة الأجنبية

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية: ٢٨٩٨٠٠ مليون دينار
- مدة المشروع: ٧ سنوات
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ :- ٤٥٠٠ مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ :- ٣٠٠٠ مليون دينار
- تاريخ المباشرة للمشروع : ٢٠٠٨/١٢/١ -
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٩٠ %
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٩٠ %

الإعمال المنجزة:

أ- إعمال تجهيز آليات ومعدات لمشاريع القرض الياباني :

- تجهيز سيارة قلاب سكانية سعة ٦ طن
- تجهيز مواد متنوعة من القطاع الاشتراكي
- تجهيز سيارة نساف
- تجهيز سيارة حمل
- تجهيز كانسة شوارع
- تجهيز آليات
- تجهيز حوضية لنقل الوقود
- تجهيز رافعة كرين (هياب) ورافعة شوكية
- سيارة هياب
- آليات لولودر ولوري قلاب

ب- انجاز سياج كونكريتي جاهز / ميناء أم قصر

ج- إنشاء استعلامات ميناء ام قصر الجنوبي

د- صيانة بناية إدارة القرض الياباني في ميناء أم قصر

هـ - إنشاء بناية برج الملاحة البحرية في ميناء ام قصر

و- إنشاء بناية إدارة ميناء أم قصر / المرفأ الجنوبي

ز- إنشاء السياج الكونكريتي / المرحلة الثانية

ح- إنشاء ساحة وقوف الشاحنات في ميناء أم قصر الجنوبي

الأعمال قيد التنفيذ:

- إنشاء طريق بعرض (٣٠) متر في ميناء أم قصر الجنوبي وطول (٨٠٠) متر (قيد الانجاز نسبة الانجاز الفعلي ٩٠%)
- إنشاء السياج الكونكريتي / المرحلة الثالثة (توقف العمل للتفاوض مع قيادة القوة البحرية نسبة الانجاز ٢٥%)
- إنشاء طريق خروج الشاحنات في ميناء أم قصر الجنوبي (انجزت ١٠٠% واستلمت اوليا" بتاريخ ٢٠١٥/٩/٢٩)
- تجهيز سيارات حوضية نوع هينو سعة ٩٠٠٠ لتر عدد/٢ (انجزت واستلمت أوليا" بتاريخ ٢٠١٥/٧/٢٨)

٤. مشروع تأهيل أرصفة الموانئ

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية: ٢١٠٠٠ مليون دينار.
- سنة الادراج: ٢٠٠٨
- مدة المشروع: ٦ سنوات
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ : ٢ مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ : ١ مليون دينار
- تاريخ المباشرة للمشروع : - ٢٠٠٨/٦/١
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية ١٠٠%
- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية ٩٥%

الأعمال المنجزة:

- أعمال تجهيز عوامات لتأهيل القناة الملاحية
- أعمال تأهيل مدخل ميناء أم قصر / المرفأ الشمالي
- تشجير ميناء ام قصر المرحلة الثانية
- أعمال تأهيل واقيات الصدمات لرصيف رقم (١) / ميناء خور عبد الله
- تجهيز ونصب وتشغيل مكونات نظام الأمان والمخاطر البحري

- صيانة السطوح الخرسانية للأرصفة (٢٠١) / ميناء خور عبد الله
- أعمال تبليط شوارع ميناء خور عبد الله
- ملحق عقد تأهيل مدخل ميناء أم قصر الشمالي
- الأعمال التخصصية لتجهيز ونصب واقيات الصدمات وتأهيل هياكلها في رصيف رقم (١٠) / خور الزبير
- تشجير المساحات الزراعية حول قاعة المسافرين في ميناء أم قصر / المرحلة الثالثة .
- الأعمال التكميلية لصيانة السطوح الخرسانية للأرصفة (٣،٢) في ميناء أم قصر الجنوبي / المرحلة الثانية .
- الأعمال التخصصية لتجهيز ونصب واقيات الصدمات المطاطية وتأهيل الهياكل الحديدية في أرصفة ميناء خور الزبير .
- أعمال تجهيز خادم البيانات التعريف الآلي للسفن وملحقاته البرمجية ومكوناته المادية وخرائطه.
- أعمال تأهيل طريق جهتي الدخول والخروج لميناء أم قصر الشمالي.
- لا توجد أعمال منجزة وقيد الانجاز لعام ٢٠١٥ .

٥ مشروع تأهيل ميناء أبو فلوس

بيانات المشروع :

- الكلفة الكلية :- ٣٦٤٨٠ مليون دينار عراقي
- سنة الادراج : ٢٠٠٦
- مدة المشروع: ١٠ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠٠٦/٦/١
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ : ١٥٠٠ مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ : ٢٥٠٠ مليون دينار
- نسبة الانجاز المادي الفعلي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٩٢%)
- نسبة الانجاز المالي الفعلي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٨٢%)

مناقصات المشروع المنجزة:

- صيانة الطابق الأرضي وإنشاء طابق آخر لبنائية إدارة ميناء أبو فلوس
- إنشاء وحدة الآليات في ميناء أبو فلوس
- إنشاء سقيفة بإبعاد (١٨م x ٩٢م)

- أعمال تجهيز وتهيئة مقاطع سكك الرافعات المرفأية في ميناء أبو فلوس
- تجهيز ونصب ثلاثة رافعات مرفأية سعة ٥ طن .
- إنشاء مجموعة صحية عدد/٢ في ميناء ابو فلوس
- الأعمال الترابية وصب كونكريت مسلح لساحة وقوف الشاحنات (٤) في ميناء أبو فلوس مع ملحق عقد إنشاء غرفتي
- تجهيز ونصب وتشغيل ميزان جسري الكتروني عدد/١
- إنشاء مجاري تصريف مياه الأمطار للجزء الوسطي الناقل والأجزاء المرتبطة به وإعمال صب كونكريت مسلح واكساء بلاستيك في ميناء أبو فلوس
- الأعمال المدنية لمجاري القابلات للمقاطع
- تجهيز وتهيئة مناطق الربط لمقاطع سكك الرافعات المرفأية /ميناء أبو فلوس
- الإعمال الترابية وصب كونكريت مسلح ساحة رقم (١)
- الأعمال التكميلية لبناء الإدارة في ميناء أبو فلوس
- أنشاء سقيفة الإطفاء في ميناء أبو فلوس
- صيانة سكك الرافعات الكهربائية .
- أعمار السطحة الحديدية المرحلة الثالثة
- أعمال تبليط طرق وأرصعة ميناء ابو فلوس وإنشاء ابنيه خدمية
- الإعمال الكهربائية لمحطة الأرصفة وإعمال كهربائية مختلفة في ميناء أبو فلوس

المناقصات قيد الإنجاز:

- منظومة الإسالة والإطفاء (قيد الانجاز - نسبة الانجاز ٩٥ %)
- أعمال تبليط طرق وأرصعة ميناء أبو فلوس وإنشاء أبنية خدمية (قيد الانجاز بنسبة ٩٥ %)
- واقبات الصدمة لأرصعة الميناء أعمال تبليط مسار الشاحنات لميناء ابو فلوس (قيد الانجاز - ٩٥%).

٦. مشروع الحماية الكاثودية

وصف المشروع:

يتضمن مشروع الحماية الكاثودية لأرصعة الموانئ إزالة حالة التآكل والتأكسد الحاصلة في الركائز الأنبوبية الحديدية وكذلك الركائز اللوحية الحديدية مع إيقاف أو منع حصول حالة التآكل في هذه الركائز مستقبلاً ولمدة افتراضية قدرها عشرون عاماً

بيانات المشروع :

- الكلفة الكلية :- ١٠٠٠٠ مليون دينار
- سنة ادراج المشروع :- ٢٠٠٩
- مدة المشروع: ٨ سنوات
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ :- ١٥٠٠ / مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ :- ١ مليون دينار عراقي
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٨١ %)
- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (١٩ %)

مناقصات المشروع المنفذة :

- حماية الركائز الأنبوبية الحديدية للأرصفة (٧،٦،٥) والهياكل الحديدية السفلية من التآكل/ خور الزبير
- حماية الركائز الأنبوبية الحديدية من التآكل للأرصفة (٤،٣،٢) (تنظيف معالجة طلاء) للأرصفة والطرق المؤدية لها/ خور الزبير
- حماية الركائز الأنبوبية الحديدية لرصيف رقم ١٠ / خور الزبير
- حماية الركائز الأنبوبية الحديدية من التآكل الخاصة لستة أرصفة في موانئ (أم قصر – خور الزبير - أبو فلوس)
- تصميم وتجهيز ونصب وتشغيل منظومة حماية كاثودية للأرصفة الحديدية للأرصفة (٤،٣،٢) / خور الزبير
- تصميم وتجهيز ونصب وتشغيل منظومة حماية لميناء خور الزبير للأرصفة (٧،٦،٥)
- تصميم وتجهيز ونصب منظومة حماية كاثودية للأرصفة (٩-١٠-١١-١٢) مرسى الزوارق/ ميناء خور الزبير قيد الانجاز ٨٧%
- تنظيف بالعصف الرملي ومعالجة الطلاء للركائز الانبوبية الحديدية لعدد (٧) أرصفة/ ام قصر وانجزت واستلمت أوليا" في ٢٠١٥/٢/٢٥

٧. مشروع أعمار الوحدات البحرية

وصف المشروع:

يتضمن المشروع أعمار الوحدات البحرية بكافة انواعها وورش صيانة السفن وصيانة الحوض العائم لغرض تقديم خدمات الصيانة للسفن في الموانئ العراقية.

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ٣١٠٠٠ مليون دينار عراقي

- سنة الادراج : ٢٠٠٤
- مدة المشروع: ١٢ سنة
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠٠٤/٨/١٩
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ : ١١٣ مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ :- (١) مليون دينار
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٩٩,٩ %)
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع :- (٩٩,٦ %) (
- المشروع منجز والمتبقي هو دفع مستحقات

٨. مشروع دراسة وتنفيذ مكافحة التلوث البحري

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ١٥٠٠٠ مليون دينار عراقي
- سنة الادراج : ٢٠٠٧
- مدة المشروع: ٧ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠٠٧/٦/١٠
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ :- (٥٦٠) مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ :- (١) مليون دينار
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٩٩,٩ %)
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٩٦ %) (

مناقصات المشروع المنجزة :

- تجهيز سيارات اختصاصية (منجزة)
- تجهيز زورق مكافحة التلوث البحري مع المواد الاحتياطية .
- بناء وتجهيز جنيبة آلية عدد/ ٢ مع المواد الاحتياطية بنسبة ١٠ % من قيمة الجنيبة.
- شراء زورق تخصصي لمكافحة التلوث البحري.
- لا توجد مناقصات لعام ٢٠١٥

٩. مشروع شراء وحدات بحرية

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية:- (١٨٥٠٠٠) مليون دينار عراقي
- سنة الادراج: ٢٠٠٨
- مدة المشروع: ٨ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٣/٧/٢٠٠٨
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ :- (٢) مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ :- (١) مليون دينار عراقي
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٨٩ %) (
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٩٢ %) (

مناقصات المشروع المنجزة :

- تجهيز ساحبة بحرية قدرة ٣٥٠٠ حصان مع زورق ركاب عدد/٢
- شراء حفارة ٨٠٠٠ م ٣
- بناء باخرة مسح مع زورق خدمة
- بناء ساحبة عدد(٣) طاقة (٥٠) طن مع المواد الاحتياطية

مناقصات المشروع قيد التنفيذ:

- بناء حفارة ٦٠٠٠ م ٣ قيد الانجاز بنسبة ٩٠ %
- شراء زورقي إطفاء وإسعاف مع المواد الاحتياطية قيد الانجاز ٨٥ %

١٠. مشروع تحسين الطاقة الكهربائية في الموانئ

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ٣٠٠٠٠ مليون دينار عراقي
- سنة الادراج : ٢٠٠٨
- مدة المشروع: ٧ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ١/٦/٢٠٠٨
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ :- (٣٠٠٠) مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ :- (٢٠٠٠) مليون دينار عراقي

- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٩٢ %))
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٨٠ %))

مناقصات المشروع المنجزة :

- تجهيز ونصب وتشغيل لوحة ضغط واطئ (٢٠٠٠) كي في مع موادها الاحتياطية لقاعة المسافرين / ميناء ام قصر
- تجهيز ونصب وتشغيل وصلات مايكروية مع بناء ثلاثة أبراج اتصالات (مواد + عمل)
- تجهيز ومد وربط وفحص وتشغيل قابلو ضغط متوسط (١١) كي في قياس (٣٠٠×١) ملم ٢ لميناء أم قصر
- تجهيز صناديق تغذية رئيسية لأرصفة ميناء المعقل.
- أعمار وتأهيل أبراج إنارة عدد/ ٢٨ لميناء المعقل .
- أعمار وتأهيل أبراج إنارة عدد/ ١٦ لميناء خور عبد الله مع المواد الاحتياطية ٥ % .
- نصب أبراج إنارة جديدة عدد/ ٤ في ميناء المعقل
- تطوير محطة كهرباء الأرصفة الحديدية / ميناء خور الزبير
- تأهيل أبراج إنارة خور الزبير عدد/ ٦٢
- تجهيز مولدات مختلفة القدرة
- تجهيز ونصب مولدة ٢٠٠٠ كي في وقابلو ومحولة وملحقاتها
- تجهيز ونصب لوحات ضغط واطئ / ميناء أم قصر
- تجهيز ونصب لوحات ضغط متوسط/ ميناء أم قصر
- تجهيز ونصب معدات محطة كهرباء ثانوية في ميناء المعقل (محطة رقم ١٠)
- بناء وتجهيز ونصب وتشغيل محطة كهرباء ثانوية (١١/٠،٤) كي في / ميناء المعقل (محطة رقم ١٤)
- تجهيز ونصب وتشغيل محطة كهرباء (٩) /ميناء المعقل
- مناقصة شراء سيارة فحص اختصاصية لفحص القابلوات الأرضية
- تجهيز ومد وتشغيل قابلو ضغط متوسط (١١) KV (١٨٥×٣) ملم ٢ في ميناء المعقل .
- تنفيذ أعمال إنشاء بناية المحطة الكهربائية الواقعة في مشروع الماء في ميناء أم قصر
- تجهيز مولدة ومحولة في ميناء أم قصر

- مد وربط وفحص وتشغيل قابلو ضغط عالي مسلح (KV ١١) قياس (١٨٥x٣) ملم ٢ من محطة رقم (١١) الى محطة التحلية في خور الزبير
- انشاء محطة كهربائية تحويلية بقدرة (١١/٠,٤) kv قرب الشمالي في ميناء خور الزبير.
- تجهيز وتوصيل شبكة كهربائية بقدرة (١١ kv) للساحات خلف المخازن في ميناء أم قصر الشمالي
- بناء وتجهيز ونصب محطة كهرباء رقم (٧) في ميناء المعقل
- تجهيز وربط كيوسك عدد ٣/ مع قواطع دورة وقابلوات لميناء أم قصر الشمالي والجنوبي
- تأهيل محطة توليد كهرباء الجبيلة الرئيسية – المرحلة الأولى الأعمال المدنية

المناقصات قيد التنفيذ:

- تجهيز سيارة سلم هيدروليكية ارتفاع (١٦) متر (انجزت واستلمت أوليا" بتاريخ ٢٥/٤/٢٠١٥)
- أنشاء محطة كهرباء تحويلية عدد ٢/ (١١ / ٠,٤ kv) في محطة كهرباء الجمهورية ومحطة كهرباء رقم (٧) في ميناء المعقل (انجزت واستلمت أوليا" بتاريخ ٢٨/١٢/٢٠١٥).

١١. تأهيل وتطوير المسفن البحري

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ٩٨٠٠ مليون دينار عراقي
- سنة الادراج: ٢٠٠٨
- مدة المشروع: ٧ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠٠٨/٦/١
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥: (١٦٧٠) مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦: (١) مليون دينار عراقي
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٨٩%)
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ :- (٨٣%)

المناقصات المنجزة:

- تجهيز ونصب وتشغيل محطة كهرباء ثانوية (A) في شعبة المسفن البحري
- بناية المطعم في شعبة المسفن البحري
- سقيفة المعدات في شعبة المسفن البحري.

- تجهيز ونصب وتشغيل أبراج إنارة عدد/٣ في موقع الحوض العائم حطين.
- بناء رصيف الخدمة للحوض أجنادين .
- تجهيز مكائن لورشة الحوض العائم .
- تجهيز رافعة سلكية (٤٠) طن .
- تجهيز مكائن لورش المسفن البحري.
- إنشاء سقيفة ورشة للحوض العائم حطين
- تجهيز ونصب وتشغيل محطة كهرباء ثانوية مع بنائها تابعة للحوض العائم حطين
- تجهيز ونصب وتشغيل ضاغطات هواء مركزية
- تجهيز مكائن مختلفة الأغراض
- تأهيل رصيف الحوض العائم حطين
- تجهيز جهاز الصقل للمحاور +جهاز فحص سلف الداينمو

المناقصات قيد الإنجاز:

- تجهيز أجهزة هارترج + جهاز ذراع عزم هيدروليكي (جهاز ذراع العزم الهيدروليكي بتاريخ ٢٠١٣/٣/٢١ أما جهاز فحص (هارترج) قيد التفاوض مع وزارة الصناعة والمعادن لحل مسألة العقد- نسبة الانجاز ٧٥ %)

١٢. إدارة واسناد عقد الخدمات الاستشارية و رصيف الخدمات و كاسر الامواج لميناء الفاو الكبير

وصف المشروع:

يتضمن المشروع تنفيذ كاسر الامواج الشرقي و رصيف الخدمات حيث تم انجاز معظم الكاسر فيما عدا الجزء الواقع ضمن الكيلومتر الحرج (٢٧٠٠-٣٧٠٠) حيث يتكرر فيه الهبوط وقد قدم المقاول خطة لأصلاحه وهي حالياً تقييم الاستشاري والتي تتلخص في اعطاء الوقت الكافي لاستقرار كل طبقة قبل البدء بفرش الطبقة التي تليها في حين العمل مستمر في اكمال رصيف الخدمات . كما يشمل المشروع القيام بواجبات المهندس المقيم والاشراف على تنفيذ كاسر الامواج .

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ٤٧٧١٢٠ مليون دينار عراقي
- سنة الادراج: ٢٠١٠
- مدة المشروع: ٥ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠١٠

- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ : (٢٠٠) مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ : (١٤٠٠) مليون دينار عراقي
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع: - (٩٧,٩) %
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع: - (٧٩) %

مناقصات المشروع المنجزة :

- عقد تنفيذ طريق خدمي لمشروع ميناء الفاو الكبير
- الطريق الخدمي بطول (٧) كم
- عقد امتداد الطريق الخدمي

مناقصات المشروع قيد التنفيذ :

- كاسر الأمواج الشرقي ورصيف الخدمات (قيد الانجاز ٩٧ %).
- بناء حفارتين ٦٠٠٠ م ٣ انجرت-الحفارة الكوفة ٢٠١٥/٣/٣
- الحفارة المعقل ٢٠١٥/٤/٣
- الطريق الخدمي بطول (٢,٣٠٠) كم : انجرت واستلمت أوليا" بتاريخ ٢٠١٥/١/٢

١٣. أعمار وتأهيل مركز التدريب المهني للموانئ

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ٤٠٠٠ مليون دينار
- سنة الادراج: ٢٠١٢
- مدة المشروع: ٤ سنوات
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥ : (١٢٥٢) مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦ : (١) مليون دينار
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٩٦ %
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ : ٦٩ %

مناقصات المشروع المنجزة :

- صيانة وأعمار الورش الفنية

مناقصات المشروع قيد الإنجاز:

- إنشاء بناية المختبرات في مركز تدريب الموانئ (انجرت واستلمت أوليا" بتاريخ ٢٠١٥/١٢/٢٧)

- أعمار وإضافة بناء لإدارة المركز (كافيتيريا ومصلى) (انجزت واستلمت أوليا" بتاريخ ٢٠١٥/٤/١٢)
- تجهيز معدات ومكائن وأجهزة لورش المركز (انجزت واستلمت أوليا" بتاريخ ٢٠١٥/١/٦)

١٤. شراء أجهزة فحص البضائع الحاويات عدد/٤ بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية:- ٧٠٠٠٠ مليون دينار
- سنة الادراج: ٢٠١٢
- مدة المشروع: ٤ سنوات
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥: (٢٧٦) مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦: (١٠٠) مليون دينار
- نسبة الانجاز الفعلي المادي التراكمي للمشروع لغاية:- (٥٠) %
- نسبة الانجاز الفعلي المالي التراكمي للمشروع لغاية:- (٩٤) %

مناقصات المشروع المنجزة:

- شراء أجهزة فحص البضائع والحاويات عدد/٤
- مناقصات المشروع قيد الانجاز:
- اعمال تجهيز ونصب اجهزة فحص الشاحنات والحاويات والبضائع والاشخاص والحقائب عدد/٥
(قيد الانجاز ٦٠ %)

١٥. تأهيل وصيانة مشاريع الماء في المعقل بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ١٤٠٠ مليون دينار عراقي
- سنة الادراج: ٢٠٠٩
- مدة المشروع: ٥ سنوات
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠٠٩
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥: (٢٥) مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦: (١) مليون دينار عراقي
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية:- (٩٨) %

- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية:- (٩٨)%

مناقصات المشروع المنجزة :

- المرحلة الأولى لاستبدال أنبوب تجهيز البواخر والسفن
- المرحلة الثانية لاستبدال أنبوب الماء الرئيسي لمجمع ماء المعقل
- تبديل أنبوب الماء الخام المغذي لمجمعات ماء المعقل وشبكة ماء السقي الرئيسية للشركة
- لا توجد مناقصات للمشروع لعام ٢٠١٥

١٦. تجهيز ونصب محطة اتصالات راديوية ساحلية (CRS)

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية:- ٢٠٠٠ مليون دينار
- سنة الادراج: ٢٠١٢
- مدة المشروع: ٢ سنة
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥:- ٥٠٠ مليون دينار
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦:- ٤٨ مليون دينار
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع:- (٨٢)%
- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع لغاية:- (٧٠)%

مناقصات المشروع المنجزة:

تجهيز ونصب محطة اتصالات راديوية /المرحلة الأولى_عام ٢٠١٥ (مناقصة نصب وتجهيز وتشغيل محطة أنواء جوية بحرية (NAVAEX STATION)

١٧. كاسر الأمواج الغربي لميناء الفاو الكبير

وصف المشروع:

المشروع عبارة عن انشاء كاسر الامواج الغربي لميناء الفاو الكبير بطول (١٥,٨) كم وهو من ضمن المراحل الاولى في المشروع. ان انشاء ميناء الفاو سيغير خارطة النقل البحري العالمية لانه سينقل البضائع من جنوب شرق اسيا (الصين واليابان) الى اوربا عبر العراق (الترانزيت) وبالعكس بدلا من قناة السويس كما سيساهم في كسر الحصار المائي الاقليمي على العراق وفي حالة اتمام انشائه سيغير قدرة العراق الاقتصادية بنسبة (٤٥%) عن القيمة الاقتصادية كما ان جميع الموانئ العراقية الحالية تمثل (١٠%) من

طاقة ميناء الفاو اذا ما اكتمل هذا بالاضافة الى عدم مقدرة توسيع الموانئ الاخرى لتصل الى نصف هذا الحجم والطاقة الاستيعابية. وينشأ الكاسر على شكل طبقات تبدأ بالدفن بالحصى الخابط نوع (c) وعلى شكل طبقات ايضاً ومن ثم فرش طبقة (Geotextile p٦٠) والتي تعمل على ترشيح المياه دون سحب دقائق التربة في طبقة الحصى الخابط ومن ثم يتم فرش طبقة (Quarry run) والمكونة من الصخور غير قابلة لامتصاص الماء ومن ثم طبقة الرمل وبعدها طبقة الصخر الدرعية (Armour Rock) لمسافة (٧,٨) كم واستخدام الكتل الكونكريتية الضخمة (Core Loc) والتي ستكون كشبكة خرسانية متشابكة لمسافة (٨) كم والممتدة في عمق المياه ولصد الموجات العالية المتكونة في هذه الاعماق وثم طبقة من الكونكريت سمك (١,٢) م مع تنفيذ الجدار الساند معها ليتم بعد هذه المرحلة حفر حوض الميناء وانشاء الارصفة .

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ٩٥١٠٠٠٠ مليون دينار عراقي
- تاريخ المباشرة للمشروع :- ٢٠١٥
- مدة المشروع: ٤ سنوات
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٥: (٢٦٠٠٠٠٠) مليون دينار عراقي
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦: (٧٦٠٠) مليون دينار عراقي
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع : (٢٣%)
- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع : (١١,٤%)

مناقصات المشروع قيد الإنجاز

- كاسر الأمواج الغربي بنسبة انجاز ٢٣%

الاعمال المنجزة وقيد الانجاز:

١. تم اكمال تصميم الكتل الكونكريتية الضخمة (Core Loc) والعمل يجري حالياً بتمثيل تجربة (Hydrology test) لمعرفة قدرة التحمل ومعرفة المشاكل المحتملة وقوعها مستقبلياً .
 ٢. العمل يسير بصب اساسات الخبابة المركزية العملاقة التي سيتم نصبها في الموقع لغرض تنفيذ الكتل الكونكريتية (Core Loc) .
 ٣. العمل يسير بالدفن بالطبقة الانتقالية وقد تم العمل للمقاطع الثلاثة الاولى (M٩, M١٠, M١١) (الترقيم يبدأ من رأس الكاسر في عمق الماء) ومنتصف المقطع (M٨) .
- تم اكمال تصاميم المشروع (ميناء الفاو) ككل ولكن الضائقة المالية قيدت الاعلان عن تنفيذ باقي المراحل من المشروع خاصة مرحلة حفر حوض الميناء والبنى التحتية حيث ان كلفة المرحلة هذه (١٨٨٠) مليون يورو وتتطلب تخصيصات سنوية بمقدار (٥٠٠) مليون يورو اذ ان مدة تنفيذها تقدر باربعة سنوات الامر

الذي لا تستطيع ميزانية الدولة العراقية تحمل هذه الكلفة حالياً مما دعا الامر طرح الميناء وباقي مراحله الى الاستثمار وبين مدير المشروع بان عدة اسئلة تم طرحها من قبل بعض الشركات العالمية والتي يتعذر الاجابة عليها كون ان مسألة تنفيذه ووجودها غير متوفرة حالياً وكانت اهم هذه الاسئلة هي من سيكون المسؤول عن حفر حوض الميناء والقنوات المائية وما المساهمة التي ستقدمها الحكومة في الاستثمار في البنى التحتية وكان الاهم هو ان طريقة الوصول الى الميناء ستكون عن طريق السكك الحديد او الطرق وهي غير متوفرة حالياً فمتى ستتوفر هذه الوسائل بالاضافة الى اسئلة استثمارية مهمة مثل فترة الامتياز لرصيف الحاويات وعن حرية السياسة التجارية للمشغل للميناء وعن امكانية اتخاذ (١٠٠ %) من الاسهم في العرض للشركات الاجنبية وغيرها من الاسئلة التي تبين ان الشركات التي ستقدم لتنفيذ وتشغيل الميناء عن طريق الاستثمار ستحتكره اقتصادياً او انها لن تقدم لاستثماره اصلاً لعدم توفير اجوبة وتعهدات عن بعض الامور الغير متوفرة والغير منفذه اصلاً .

١٨. تأهيل قطاع الموانئ / المرحلة الثانية

وصف المشروع:

أن الهدف من المشروع هو لتهيئة ميناء خور الزبير وزيادة الاعماق في الميناء لغرض أستقطاب السفن الى الميناء وزيادة إيرادات الموانئ. يتضمن المشروع إنشاء رصيف خدمي لايواء الحفارات في ميناء أم قصر وشراء باخر تنوير عوامات وأنشاء أحواض ترسيب عدد / ٢ و شراء بوكلن ذراع ١٥م مع لوري قلاب عدد / ٢. أن هذا المشروع هو لدعم واسناد مشروع العملة الاجنبية الذي سيمول من القرض الياباني بناء على الاتفاقية المبرمة مع اليابان.

بيانات المشروع:

- الكلفة الكلية :- ٣٩٢١٩٣ مليون دينار عراقي
- سنة الادراج :- ٢٠١٦
- مدة المشروع: ٥ سنوات
- التخصيص السنوي لعام ٢٠١٦: (٢٠٠٠) مليون دينار عراقي
- نسبة الانجاز المادي الفعلي التراكمي للمشروع : (جديد / لا يوجد)
- نسبة الانجاز المالي الفعلي التراكمي للمشروع : (جديد / لا يوجد)

المشروع جديد ولا توجد اي نسب أنجاز لغاية تاريخ الدراسة.

