

جولة بين موانئ البصرة العريقة

غوارق بارتفاع ٣٠ مترا تعيق الملاحة... وأرصفتها قديمة تشكو الإهمال



الذي يزور موانئ البصرة، يهولها ما لحق البنى التحتية من دمار وتخريب.. فهذه الموانئ تأسست عام ١٩١٩، وارتقت سلم المجد حينما تبوأ المرتبة الأولى عالمياً في ستينيات القرن الماضي، بالإضافة الى انها تمتلك خبرات مترامية لا يمكن الاستهانة بها ويعمل فيها كادر متخصص يسعى جاهدا لاستعادة المكانة اللائقة والسمة الطيبة التي تميزت بها.

البصرة: عبد بطاط..... تصوير: أدهم يوسف



نبذة تاريخية عن موانئ العراق
في عام ١٩١٩ بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى بدأ تطوير ميناء البصرة وتحويله من عسكري تابع للقوات البريطانية إلى ميناء تجاري تحت السيطرة العراقية، حيث تم تطوير الأرصفة وجلب معدات كاملة لتشغيله وإنشاء سقائف ومخازن واحتيط المنطقة بسياج حديدي، بالإضافة إلى تشكيل وحدة شرطة للمحافظة على الأمن داخل الميناء. في عام ١٩٢٢ أصبحت إدارة الموانئ تحت إشراف وزارة المالية، وفي عام ١٩٣١ وبرعاية الملك فيصل الأول افتتحت بناية مديريةية الموانئ العامة في المعقل، وبعد ثماني سنوات ابي في عام ١٩٣٩ تحولت مهمة الإشراف على الميناء إلى وزارة المواصلات والإشغال، حتى أصبحت عام ١٩٥٦ مصلحة مستقلة، وتأسست الشركة العامة لموانئ العراق عام ١٩٩٧

طاقات وقدرات الموانئ

وعلى الرغم من تعرض الموانئ الى ضربات صاروخية دمرت البنية الأساسية وماتت ممراتها الملاحية بالغوارق والحقت بها أضرار فاحشة لا يمكن احصاؤها، حيث تحولت موانئنا بسبب الحروب المتراكمة الى حطام، بينما الآن تستعيد عافيتها وتثبت هويتها كموانئ عالمية، ويمكن اعتبارها الرافد الثاني لاقتصاد البلاد بعد النفط بسبب العوائد والأجور والإيرادات المتنوعة التي تحصل عليها من السفن التي ترسو من أجل إيصال البضائع المتنوعة والمعددة. اكتسبت الموانئ البصرية اهميتها كونها تعد معبراً من الخليج إلى الدول الأوروبية حيث ما أن تصل البضائع إلى موانئنا يتم نقلها خلال يوم واحد من خلال الطرق البرية إلى (تركيا) ومنها إلى أوروبا.. وهذا الفرق في الوقت يوفر للشركات جهدا ومبالغ كبيرة. ويحدثنا أحد الموظفين الذي طلب عدم الكشف عن اسمه قائلًا: أن العوائد والأجور للموانئ العراقية هي أقل عوائد قايما بالمعدل الجاورة والقرية، كما أن تكلفة النقل من الموانئ العراقية الى جميع أنحاء البلاد أقل بكثير من تلك الكلفة التي تحصل عند استخدام موانئ بدية، بالإضافة الى ان تشغيل اسطول النقل الحكومي والنقل الخاص سيسهم في تشغيل عدد كبير من الأيدي العاملة وله دور في التنمية الاجتماعية والاقتصادية والمساهمة في القضاء على البطالة وتحسين دخل الفرد.

المعوقات

من جهة أخرى يؤكد العاملون في شركة الموانئ على وجود عدة معوقات منها الغوارق التي تعيق العمل في القناة الملاحية والتي يبلغ عددها (٣٢) غارقا، وقد تم انتشال (١٨) منها فقط بسبب صعوبة العمل وتأخره ولقلة الأليات المختصة، كما ان الغوارق تتركز في ثلاث قنوات رئيسة هي قناة شط العرب وخور عبد الله وخور الزبير، وتسبب الغوارق على حد قول العاملين في الأماكن المهمة والحساسة في ترمي الأعماق البحرية وضغط السلامة البحرية وارتفاع بورصة التأمين العالمي. ويضيف العاملون ان الغوارق تؤثر في التغيير الجغرافي للتربة لاسيما مع وجود غوارق كبيرة يصل ارتفاعها من ٢٠ إلى ٣٠ مترا بطول ١٥٠ مترا وتنتج عن تجمع كميات كبيرة من الترسبات الطينية على هذه الغوارق إلى تغير اتجاه التيارات البحرية وانجراف التربة وتآكلها كما أدى إلى نشوء جزر في بعض القنوات كقناة شط العرب. ويشير المختصون الى وجود ثلاثة خطوط لمعالجة هذا المعوق، أولها البيع المباشر لهذه الغوارق، وخاصة بعض الشركات الأوروبية والخط الثالث من خلال الاستفادة من القرض الياباني لمعالجة المشكلة، وفي الوقت الحالي يؤكد المختصون ان شركة الموانئ قامت بدفع الغوارق عن القناة الملاحية لجعلها مفتوحة وسالكة، ثم حفر القناة لإزالة الترسبات التي كانت الغوارق الأرصفة لكي يفسح المجال لرسو السفن على تلك الأرصفة وإعادة تأهيل الأرصفة بتحديد معدات المناول من رافعات متنقلة ورافعات شوكية وحاضنات وعربات لنقل البضائع إلى المخازن ونهيات التخزين لاستقبال

هناك معوقات تقوم بها دول الجوار تعرض إلى السفن التجارية المتجهة إلى العراق وتشجيعها على تغيير خط سيرها إلى موانئها

الضائع. أما فيما يتعلق بميناء المعقل فبعاني هو الآخر من معوق مهم، وهو جسر شط العرب الذي يربط قضاء شط العرب بمرکز المدينة على حد قول المختصين، حيث يقف عائقا لمرور البواخر الداخلة إلى الميناء لذا اقترح مجلس محافظة البصرة اقتراحا يتحدث عنه محمود طعان المكصوسي رئيس اللجنة الاقتصادية في المجلس قائلا: (لمعالجة هذا المعوق اقترح مجلس المحافظة إنشاء جسر يبلغ ارتفاعه ٢٩ مترا لتسهيل دخول البواخر إلى الميناء وحل أزمة مرور السيارات والناس بين مركز المدينة ومنطقة التنومة، إلا أن هذا المقترح لم يلاق قبولا من قبل متخصصين في الطرق والجسور من خلال عدم وجود تخصيصات مالية لسد نفقات هذا المشروع).

واقترحت شركة الموانئ إنشاء مرسى للغارات لتسهيل عبور الأشخاص لحن توفير التخصصات المالية لإقامة وبناء الجسر من أجل حل الأزمة وتفعل عمل ميناء المعقل.

وسبق للمدير العام لشركة الموانئ وأن تحدث عن وجود معوقات من خلال دول الجوار منها ما تسعى اليه الكويت في تنفيذ ميناء (بو بيان البحري) الذي سيستغرق العمل فيه ثلاث مراحل تنتهي عام ٢٠١٦، وسيكون لهذا الميناء تأثيرا مباشرا على تغيير الجغرافية السياسية للمنطقة ويعيق المشاريع البحرية العراقية التنموية، إضافة إلى خلق المنافذ البحرية العراقية وحرمانها من فرص النمو والتطوير المستقبلي، كذلك رصدت مبالغ كبيرة لمشروع سكة الحديد في المنطقة الذي يربط مدينة الكويت وبعداد وميناء أم قصر، ما سيكون له تأثيرات سلبية ضارة على الاقتصاد العراقي بشكل شمل خور عبد الله بالمثل التدريجي بعد تنفيذ، مما سيمنع عنه فقدان تعامل الموانئ العراقية لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية وفقدان الآف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ لأعمالها. وأوضح مدير الموانئ انه سيلحق الضرر الأکید بمساحة الصرف القاري العراقي الذي لم يتم

تجديده او الاتفاق عليه الى الآن ناهيك عن الأضرار التي تلحق بالثروة السمكية في خور عبد الله نتيجة عمليات الحفر والتعمير، إضافة إلى الأضرار البيئية من جراء الفضلات الناجمة عن المشروع والسفن الراسية فيه. وأشار المدير الى وجود معوقات أخرى تقوم بها دول الجوار بالتعرض إلى السفن التجارية المتجهة إلى العراق وتشجيعها على تغيير خط سيرها إلى موانئ المنطقة من خلال تخفيضات في أجور التفريغ أو منحها امتيازات معينة.

ميناء المعقل

وفي جولة بالموانئ البصرية كان أولها ميناء المعقل حيث تشكو أرصفتها ورافعاته ومعداته وبنيتها التحتية من قدمها وتنمى أن تمد لها يد المساعدة والإصلاح، حيث تأسس عام ١٩١٩ وهو الميناء الأول في موانئ العراق، حيث يقع على ضفاف شط العرب ببعد (١٣٥) كم عن النهاية الشمالية للخليج العربي وتبلغ الوجهة الأمامية للأرصفت ٢.٥ كم ومرسى للجانب بطول (٥٠٠م) يحتوي الميناء بالإضافة إلى المرسى (١٣) رصيفا وهذه تحتوي على (٤٥) رافعة كهربائية و (٢٥) سفينة ومخزنا، ويعمل حاليا بطاقات محدودة لتتعدى المليون طن، وعدد الأرصفة المستخدمة حاليا والتي تأهلتها (٦) أرصفة و ٦ مخازن اعيد تأهيلها، كما ويدور الحديث وحسب قول العاملين في الميناء بتحويله إلى منزهة او كورنيش امتدادا لكورنيش العشار، حيث أكد المكصوسي رئيس اللجنة الاقتصادية في مجلس محافظة البصرة: أن بعض الموانئ العالمية التي تكون في مركز المدن كميناء اسطنبول في تركيا وميناء امستردام في هولندا وهذه الموانئ تضيف جمالية إليها وحركة البواخر والزوارق تعطي ديمومة الحركة لهذا المدينة لكن لأسلاف الشديد لاحظ أن بعض النداءات تطالب بإلغاء ميناء المعقل، وأشار المكصوسي الى ان المعقل هو ميناء متكامل يحتوي على أرصفة وسقائف يمكن استخدامها لحن اصطحابنا مدير العلاقات والإعلام لميناء أم قصر وشاهدنا عن قرب مرافق الميناء حيث صالحة المسافرين والخدمات الرائعة والأسلوب الحضاري بالتعامل من خلال استقبال سفن المسافرين من دول الخليج العربي بواقع سفرتان أسبوعيا، كذلك شاهدنا بوخر راسية يقوم العمال بتفريغها.

ميناء أبو فلوس

أما فيما يتعلق بميناء أبو فلوس فبعد أصغر الموانئ، حيث يتكون من ثلاثة أرصفة للبضائع العامة ويعد من الموانئ التجارية الخاصة بالحمولات المتنوعة. تم إنشاؤه عام ١٩٧٦ ويقع على الضفة الغربية من شط العرب وفي منطقة تبعد حوالي ٢٠ كم عن مدينة البصرة جنوبا، طول الوجهة الأمامية للميناء (٥٢٥ م)، نصبت عليه ٩ رافعات كهربائية بمعدل ثلاثة لكل رصيف وبطاقة (٥ طن طاقة الميناء التضمينية (٧٥٠) ألف طن ويعمل حاليا على استقبال البواخر والمنتجات. ويشير احد العاملين الذي رفض نكر اسمه الى أن ميناء يشكو من قلة أدوات فحص البضاعة

العمل النقابي
فيما قال زكي عبد العال سكرتير نقابة الموانئ: إن شركة الموانئ قامت بإنجازات كبيرة مثل إعادة تأهيل ميناء المعقل وتوسيع ميناء أبو فلوس وزيادة ساحات تخزين الحاويات وتوسيع ميناء خور الزبير وزيادة عدد ساحات تخزين الحاويات في ميناء أم قصر والتوسيع الحاصل من خلال أعمال التشغيل المشترك مع شركات القطاع الخاص من الشركات العالمية المتخصصة والخطوط الملاحية وهناك مطالبة بإلحاح من قبل الشركات العالمية بإدارة وتشغيل محطات الحاويات وإعلان محطة للتشغيل المشترك لمشاركة القطاع الخاص، وكان آخر إنجاز هو توقيع اتفاق شركة (هول فنتينا) بإنشاء خط نقل جديد، فبدل أن تصل البضاعة خلال شهرين.. تستصل خلال أسبوع.. مما سيجعل الشركة تحقق إيرادات ضخمة ستكون حصة المنتسبين فيها من الأرباح أفضل مما كان في العالم السابق.

من جهة أخرى تتعلق بقضايا التهريب اشار الموظف في الموانئ محمد حسون ان دائرة الكمارك في أبو فلوس استطاعت إلغاء القبض على (٩٦) سيارة مهربة داخل الحاويات ومخفية بعناية خلف مواد منزلية وأدوات احتياطية مستعملة للسيارات، إضافة إلى قبضها على جهاز طبع للهويات بصفات متقدمة وسجلت بها دعاوى كمركية وأحيلت إلى المحكمة الكمركية..

ومن الصعوبات التي تواجههم أثناء العمل، هي تدخل الجهات والدوائر الأخرى في العمل الكمركي وذلك التدخل مخالف للتعليمات وقوانين الكمارك.

التسهيلات والخدمات

وعلى الرغم من صغر مساحة الموانئ الى ان العاملين هناك يشيرون الى انه تم اتخاذ التدابير العملية لتنظيم الخدمات العامة فيه وبما ينسجم وتبسيط وتقليل التشكيلات والمتطلبات الوثائقية وتسهيل الإجراءات اللازمة عند وصول السفينة العاملة وإثناء مكوئها ومغارثها من أجل انسيابية حركتها وإقامة البية للمغادرة مع جميع الجهات ذات العلاقة وتعهد اتصالات الميناء في تنسيق عملية الملاحة في القناة الملاحية على الأجهزة الاسلكية (V.H.F) . وتوجد في الميناء محطة أهلية لتحلية المياه وتعمل بالتشغيل المشترك لتزويد السفن بالمياه العذبة وتوفير احتياجات الميناء.

ولابد من الإشارة إلى ان الطريق الموصل إلى ميناء أم قصر وخاصة الطريق الأيمن غير صالح إطلاقاً، حيث المطبات والقفوسات في الشارع تجعل من المستحيل السير في بعض أجزائه لأنه عد أساسا لمصوبات البصير بالمستوى الحالي حيث عثرت بل مئآت الأطنان.. لذا يجب الإسراع في إعادة تأهيله ويصاني مساكن الشاحنات في هذا الميناء الانتظار الطويل.. مما تراكمت هوهم ومشاكله ويتعرضون لفساد إداري وابتزاز غير مبرر وقد أكد اغلب السواق الذين التقيتهم في ساحة الانتظار ذلك حتى إن حمولة حاوية لا يتجاوز طولها (٤٠ مترا) تصل إزاحتها إلى (١٠٠-١٥٠ ألف) وإلا الانتظار ليومين أو أكثر.. وعندما سألناهم.. هل أخبرت المسؤولين بذلك؟ قال لي السائق (محمد حسن عبد الله) إن المرشحي لا يترك لنا دليلاً وقابلنا قبل فترة وزير النقل وشرحننا له معاناتنا ومشاكلنا فوعدا بمحاربة الفساد الإداري وإقصاء من هذه المؤسسة للنهوض بهذا الواقع وانتشال البلاد من أفة الفساد الإداري والمالي للتقدم إلى الأمام.

الآليات المدركة

ويضيف العاملون في الموانئ هناك الآليات موجودة في الميناء بحاجة إلى تصليح بمبالغ بسيطة، ولكنها مركوة بسبب التخزين السيئ أو الاستعمال غير المسؤول لكننا نجد انها تصنف وتباع بسعر زهيد والمستفيد (المشترى) هو موظف بالميناء صرف مبالغ بسيطة جدا لتصلحها.. ومن يتكلم بهذا الخصوص من السواق أو المعينين فجزاءه النقل والعقوبات الانضباطية والإدارية.

السيطرة النوعية والضوابط المختبرية

ويشير المهندسون الاختصاصيون إلى إن جميع المختصين في الشؤون المينائية يعطون علم اليقين بأن جميع الفحوصات المختبرية التي تخضع لها المواد الغذائية المستوردة تنفذ في جميع الموانئ العالمية داخل حرم الميناء باستثناء موانئنا، حيث يجري الفحص المختبري في مختبرات وزارة التجارة ومختبرات الققيس والسيطرة النوعية في بغداد وهذا يعنى ان العينات المأخوذة من المواد الغذائية المستوردة ترحل إلى بغداد، حيث يتم الفحص هناك ثم ترسل النتائج إلى إدارة الميناء، ويعدها يعطى الرن بتفريغ الحمولة المستوردة.. الأمر الذي يفسر الأسباب التي تؤدي إلى تأخير السفينة وتوقفها في منطقة الانتظار، مما يكلف التجار مبالغ طائلة، يحملون بها بضاعتهم المستوردة وبالتالي يتقل كاهل المواطنين، وقد خاطبت إدارة الموانئ واقترحت وزارة النقل على وجوب إنجاز عمليات الفحص داخل الميناء أو في محافظة البصرة على أقل تقدير والاستفادة من الوقت المهدور، لاسيما وأن إدارة الموانئ قد أبدت استعدادها أكثر من مرة على تهيئة المقر اللازم والملائم لإقامة الغرف المختبرية داخل الميناء، ولكن بدون جدوى.

وعندما التقيت مسؤول السيطرة النوعية في ميناء أم قصر رفض الحديث بشكل قاطع وعند لقائنا ببعض التجار ذكرنا لنا إن الانتظار يتجاوز الأسبوع ويصل أحيانا إلى شهر في بعض الحالات.

الرافعات المعطلة

والجدير بالذكر ان إدارة الموانئ انفتحت الملايين على تصليح هذه الرافعات المعطلة وجعلها صالحة للعمل ولكنها الآن متوقفة لا تتحرك من مكانها، بسبب أن الأرصفة المشتركة لديها رافعات ويمكن الاستفادة منها، أما الرافعات التي تدر المبالغ الجيدة للعراق فهي لا تعمل، وهذا ينطبق أيضا على ساحات الحاويات، ففي ميناء أم قصر مساحات واسعة لها فلماذا استثمار ساحات خارج الميناء لشركات القطاع الخاص لأن ذلك يدعو مستقبلا لتوقف العمل بالساحات الرسمية، وهذا يغيض من فيض وهناك أشياء قليلة لا يوجد فيها دليل وتقع في مسؤولية المسألة فامتنعنا عن نكرها.

العاملون في الموانئ: هناك آليات موجودة في الميناء بحاجة إلى تصليح بمبالغ بسيطة، ولكنها مركوة بسبب التخزين السيئ أو الاستعمال غير المسؤول

خور العمية ومرقا الغاز السائل.

القرض الياباني

من جانب اخر يتعلق بتطوير الموانئ وافقت الحكومة اليابانية بمنح القرض في المرحلة الأولى لتمويل مشاريع ثلاثة وهي (مشروع تأهيل ميناء أم قصر لقطاع الموانئ) بكلفة مليون دولار، أما الثاني فهو مشروع تجهيز مضخات مياه أروائية ومستمرات أخرى لقطاع السرى، والثالث هو مشروع تأهيل محطة الطاقة في المدينة. يشير الكاتب حسين عبد الله مدير هيئة القرض الياباني الى ان المفاوضات التي قامت بها شركة الموانئ العراقية مع (JBIC) انتمرت بحصول الموانئ على مبلغ (٢٥٤) مليون دولار لتغطية الكلف التخمينية لمشروع إعادة أعمار الموانئ، وجاء ذلك بعد قيام بنك اليابان للتعاون الدولي بإجراء دراسة جدوى نفذتها الشركة الاستشارية (نيبون كوي) والتي عرفت باسم (سابروف) ومن مكنات مشروع إعادة تأهيل الموانئ هي (مشروع الحفر ومشروع شراء وحدات بحرية ومشروع انتشال الغوارق ومشروع أعمال الهندسة المدنية في ميناء أم قصر.

قسم الحفر البحري ..

فيما أكد الكاتب صالح هادي محمد مدير قسم الحفر البحري ان القسم استحدث في تموز عام ٢٠٠٩ بعد أن كان شعبة تابعة لقسم الشؤون البحرية، وهو يمتلك أسطولاً من الحفارات والملاك البحرية السفن ويقوم بهام حفر وتحسين أعماق القنوات الملاحية وفق الأعماق التي تجعل البحرية سليمة في الممرات الملاحية، وللتعاون ما بيننا وبين قسم المسافن والصناعات البحرية الذي قدم مجهودا كبيرا وخلافاً في صيانة وتعمير الحفارات أتره البالغ في نجاح عملنا، ويقوم قسمنا حاليا بعمليات الحفر بواسطة حفارات ماصة في حفر نهر حرف (٧) لميناء أم قصر، إضافة لتهيئة الأرصفة في خور الزبير وخور عبد الله، وإننا نأمل توفير حفارات ذات قدرات وطاقات متطورة وحديثة مستقبلا.

ميناء خور عبد الله

ونظرا للتوسع الحاصل في الموانئ العراقية باعتبارها موانئ جاذبة للشركات وما يتبناه الميناء من مشاريع توسيعه تم شطير ميناء أم قصر إلى ميناءين المرأ الشمالي وسمي بميناء أم قصر والمرأ الجنوبي باسم خور عبد الله الذي يتكون من (١١) رصيفا من ضمنها رصيف السكر والصومعة ويحتوي على (٧) مخازن رئيسية بالإضافة إلى ساحات كبيرة للحاويات. والتجدير بالذكر ان هناك موانئ نغطفية أخرى وهي ميناء البصرة في خور الفكه والميناء العميق في

