

دراسة تحليلية لتطوير أداء وأستراتيجية وزارة النقل العراقية
في المرحلة الجديدة
خطوات برنامج تطويري لعمل الوزارة وتشكيلاتها في المرحلة المقبلة

Iraqi Ministry of Transportation Strategic Development Plan for the
Steps in Development Plan for the MOT Performance in the Next Phase

Prepared on: December 2010
Revised on: April 2012

تقديم
المهندس علي جبار الفرجي
Alfrajai.ali@gmail.com

By
ALI JABBAR ALFRAJAI, MEMS
Alfrajai.ali@gmail.com

تقييم العمل و الاستراتيجيات والخطط السابقة في وزارة النقل (نظرة تمهيدية)

أولت خطط التنمية خلال فترة الستينيات والسبعينيات وبداية الثمانينيات من القرن الماضي إهتماماً كبيراً بقطاع النقل والاتصالات وتضمنت تلك الخطط تنفيذ العديد من مشاريع البنى التحتية لهذا القطاع وكان العديد منها مشاريع ذات طابع ستراتيجي .

ففي مجال الطرق كانت الاستراتيجية خلال تلك الفترة تهدف الى التوسع في إنشاء الطرق والجسور والممرات الثانية والطرق الحلقية والطرق الريفية والطرق السريعة والغاء تقاطعات الطرق مع السكك الحديدية لتحقيق سهولة في تنقل الأشخاص والبضائع وتوفير السلامة لمستخدمي الطرق وسهولة في وصول مستلزمات الانتاج الى أماكنها .

وفي مجال الموانئ كان هدف الاستراتيجية خلال فترة الستينيات من القرن الماضي هو زيادة طاقة الموانئ والانتقال الى مواقع اقرب للمنافذ البحرية الدولية وإمكانية استقبال سفن وبواخر أكبر ، أما في السبعينات فقد كان الهدف هو تعزيز دور مدينة البصرة من الناحية الصناعية من خلال إنشاء ميناء للاغراض الصناعية ليكون أحد مرتكزات المدينة الصناعية في البصرة .

وفي مجال السكك الحديدية فقد كان هدف الاستراتيجية ، خلال فترة الستينات ، تحويل خطوط السكك من النظام المترى الى النظام القياسي ، أما في فترة السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي فقد كانت تهدف الى ربط مراكز الانتاج الصناعي بمراكز الاستهلاك والتصدير ، الربط العرضي بين المدن ، إدخال آخر التطورات والمستجدات على نوعية ومواصفات السكك الحديدية ، والمباشرة بإعداد التصاميم لمحاور جديدة بمواصفات حديثة ومتطورة .

أما في مجال الطيران المدني فان الاستراتيجية ، في السبعينات من القرن الماضي ، كانت تهدف الى دعم نشاط الطيران المدني مادياً ومعنوياً ، توسيع الاسطول الجوي العراقي ، الانتقال من النطاق المحلي والاقليمي الى النطاق العالمي ، وتدريب نخبة كفوءة من الطيارين والفنيين في مجال الطيران المدني .

وأخيراً في مجال الاتصالات فإن الاستراتيجية ، في السبعينات من القرن الماضي ، كانت تهدف الى تطوير وتوسيع مشاريع الاتصالات ، زيادة الكثافة الهاتفية للهاتف الارضي ، تطوير البنى التحتية للتراسل عن طريق المايكرويف والكابلات المحورية داخل المدن وبينها .

قراءة في التنمية الاستراتيجية لعمل وزارة النقل 2007 - 2010

فيما يتعلق بأستراتيجية التنمية الوطنية (2007 - 2010) فقد أشارت ، بصورة عامة ، الى أن " هناك اتجاه للتدهور في جميع مؤشرات التنمية البشرية تقريبا مقارنة بأساس عام 1980. حيث إن نتائج مسح الأحوال المعيشية في العراق التي نشرت مؤخراً، أظهرت مدى التراجع الكبير في نوعية الحياة للعائلة العراقية مقارنة بعام 1980. وبالتأكيد فإن خدمات النقل والاتصالات كان لها نصيب كبير من هذا التدهور.

أما أهداف استراتيجية التنمية الوطنية "الخاصة بوزارة النقل" (2007 - 2010) ، التي كان من المفروض أن تشمل معالجة أثار التخريب والدمار الذي سببته الحروب السابقة لقطاع النقل والاتصالات ومعالجة أثار الازمة نتيجة الحصار الاقتصادي والنهوض بواقع حال القطاع ، تعزيز دور القطاع الخاص للمساهمة بالنهوض بنشاطات القطاع ، إعادة النظر بالهياكل التنظيمية والإدارية بهدف رفع كفاءة الاداء لمنشآت وشركات القطاع ، وإعادة تأهيل الكوادر وبناء القدرات .

الجدول رقم (1) يبين مقدار المبالغ التي تم تخصيصها (إقترحتها) في استراتيجية التنمية الوطنية والمخصص في المناهج الاستثمارية ، حيث يبين الجدول ان نسبة تحقق المخصص بالموازنة الى المخصص في الاستراتيجية لمجموع القطاع يمثل (4%) في سنة 2007 و(12%) في سنة 2008 ثم انخفضت الى (10%) في سنة 2009 .

النشاط	2009			2008			2007		
	النسبة %	المخصص بالموازنة	المخصص بالاستراتيجية	النسبة %	المخصص بالموازنة	المخصص بالاستراتيجية	النسبة %	المخصص بالموازنة	المخصص بالاستراتيجية
النقل	70%	739	10620	80%	852	10620	30%	306	11340
الاتصالات	119%	281	236	114%	404	354	51%	195	378
الخرن		41			15			13	
المجموع للقطاع	10%	1061	10856	12%	1271	10974	40%	514	11718

وقدر تعلق الامر بتقييم سترراتيجية التنمية الوطنية (2007 – 2010) يمكن تسجيل الملاحظات الآتية :

- إن الاجراءات التي حددتها الأستراتيجية للنهوض بواقع أنشطة قطاع النقل والاتصالات كانت مقترحات واضحة ودقيقة ولكن لم يتم تطبيقها (باستثناء بعض الفقرات وبنطاق محدود جداً) لعدة أسباب منها عدم وجود متابعة حقيقية وغياب المنهجية والرؤية الجادة لتنفيذ هذه الاجراءات ونقص الخبرة في إدارة الوزارة إضافة الى قلة التخصيصات المالية ، تردي الوضع الامني ، تعاقب عدة وزراء على الوزارتين خلال فترة قصيرة وبقاء الوزارتين بدون وزير أصيل لفترة طويلة ، الوضع لم يكن مهني بعد لدخول القطاع الخاص ، تأخر صدور الموازنات الاستثمارية السنوية ، وعدم تأقلم وقلة خبرة الكوادر مع تعليمات تنفيذ العقود الجديدة ، تحديد الصلاحيات .
- لم تحدد السترراتيجية الاهداف الرئيسية والفرعية للقطاع وأنشطته باستثناء بعض الانشطة .
- إن السترراتيجية تطرقت الى نشاطات القطاع بشكل مقتضب سواء على مستوى تسمية وتحديد النشاطات المختلفة للقطاع كما هو الحال في قطاع الاتصالات وجزء من نشاطات الطرق والجسور (وجاءت على هيئة مشاريع وليست أنشطة) ، أو على مستوى تحديد واقع حال أنشطة القطاع .
- بصورة عامة ، إن المبالغ التي قدرتها سترراتيجية التنمية الوطنية (2007 – 2010) للنهوض بواقع قطاع النقل والاتصالات كانت تتسجم مع إحتياجات نشاطات القطاع ولكنها كانت في نفس الوقت طموحة فيما يتعلق بتنفيذها خاصة بما يتعلق بنشاطات قطاع النقل حيث أن المبالغ التي قدرتها السترراتيجية لم يتم رصدها ضمن المناهج الاستثمارية وما تم رصده من مبالغ قليلة لم يتم صرفه من قبل الوزارات والجهات المنفذة وكانت نسب التنفيذ والصراف متدنية بسبب قدرات التنفيذ المتواضعة لدى الجهات المنفذة ، الوضع الامني الذي لم يكن مستتباً بشكل كامل بعد لتنفيذ المشاريع التي ادرجت خلال سنوات السترراتيجية الى جانب المعوقات الأخرى المتعلقة بعملية الاعلان والاحالة للمشاريع والآلية المعقدة لعملية فتح الاعتمادات المستندية للفقرات الاستيرادية .
- إن المؤشرات المتعلقة بقطاع النقل والاتصالات التي وردت في السترراتيجية إقتصرت على عدد محدود جداً منها ولنشاطات قطاع الاتصالات فقط .
- لم تأخذ السترراتيجية بنظر الاعتبار توقعات زيادة أسعار المشتقات النفطية (البنزين ، الكاز ، القير) على كلف تنفيذ مشاريع الطرق والجسور وصيانتها كمثال .

نظرة تحليلية في قطاع النقل

بصورة عامة ، يضم قطاع النقل والاتصالات كل من قطاع النقل ، قطاع الاتصالات ، وقطاع الخزن .
بلغت القيمة المضافة لقطاع النقل والاتصالات لعام 2008 بالاسعار الجارية (12030992.9) مليون دينار ، أما بالاسعار الثابتة فقد بلغت (1756.3) مليون دينار باعتماد سنة 1988 كأساس .

قطاع النقل

يتكون قطاع النقل من الأنشطة الآتية :

- الطرق والجسور . (يقع ضمن مسؤولية الهيئة العامة للطرق والجسور في وزارة الاعمار والاسكان) .
 - نقل الركاب .
 - نقل البضائع .
 - السكك الحديدية .
 - الموانئ .
 - النقل البحري .
 - الطيران المدني .
- (تقع هذه الأنشطة ضمن مسؤولية وزارة النقل)

ففي مجال الطرق ، شهدت خطط التنمية خلال فترة الستينات والسبعينات وبداية الثمانينات من القرن الماضي إكساء معظم الشوارع الرئيسية والثانوية وتمت المباشرة بإنشاء الممرات الثانوية للطرق الرئيسية والثانوية المفردة وإلغاء عدد كبير من تقاطعات الطرق مع السكك الحديدية والبدء بتنفيذ مشاريع الطرق الريفية على مراحل وإنشاء العديد من الجسور ، وسعت خطط التنمية القومية خلال فترة السبعينات والثمانينات من القرن الماضي الى تعزيز الربط بالطرق السريعة مع الدول المجاورة كربط العراق مع كل من سوريا والاردن من جهة ودول الخليج العربي من جهة أخرى من خلال تنفيذ طريق المرور السريع رقم (1) ، كما تم إعداد التصاميم لطريق المرور السريع رقم (2) والذي يمر بكل من بغداد – سامراء – الموصل ليتفرع الى كل من تركيا وسوريا . وتم إعداد خطة النقل

الشامل لمدينة بغداد والتي أوصلت بتنفيذ العديد من الطرق الحلقية والمجسرات ومترو الانفاق ، وتم تنفيذ بعض الطرق الحلقية في مدينة بغداد مثل طريق محمد القاسم وطريق صلاح الدين الايوبي وطريق القادسية للمرور السريع أما مترو الانفاق فقد تم إعداد التصاميم له فقط .

في نشاط الموانئ تم بناء ميناء أم قصر في عام 1965 ، وفي عام 1979 تم إنجاز ميناء خور الزبير للاغراض الصناعية وهو يتكون من (12) رصيفا لاغراض معمل الحديد والصلب واستيراد خامات الحديد وتصدير الحديد الاسفنجي ولتحميل السماد الكيماوي والبضائع العامة ، كما تضمنت خطط التنمية القومية خلال تلك الفترة إنشاء المسافن البحرية اللازمة لصيانة السفن وتأهيلها .

ضمن نشاط السكك تضمنت خطط التنمية القومية خلال فترة السبعينات والثمانينات تنفيذ مشاريع استراتيجية وبمواصفات عالية مثل مشروع بغداد - القائم - عكاشات لربط مركز انتاج الفوسفات والاسمدة في عكاشات بموانئ العراق في البصرة ، خط سكة حديد كركوك - بيجي - حديثة ، وجزء من الخط القوسي مسيب - كربلاء - نجف - سماوة ، وتم خلال تلك الفترة استيراد العديد من القطارات وعربات نقل المسافرين والبضائع ، كما تضمنت تلك الخطط إعداد التصاميم لمشاريع استراتيجية وعملاقة كالخط الدائري لمدينة بغداد وخط سكة حديد بغداد - كوت - عمارة - بصرة ، وخط بغداد - بعقوبة - كركوك - أربيل - موصل ، والخط القوسي مسيب - كربلاء - نجف - سماوة ، وخط سكة موصل - زاخو ، وغيرها .

أما في مجال نشاط الطيران المدني ، فقد نفذت خطط التنمية القومية في السبعينات والثمانينات من القرن الماضي مطاري بغداد والبصرة الدوليين . وفي عام 1979 بالتحديد تم الانتقال الى المطار الدولي الجديد في بغداد بالرغم من عدم اكتمال مرافقه ، وتم توسيع وتحديث الاسطول الجوي العراقي وخرج نشاط النقل الجوي العراقي في هذا العام من نطاق جغرافي محدود بالنسبة لشبكة الخدمات الى نطاق دولي بفتح خطوط بعيدة المدى ، وحصلت زيادة مضطربة بأعداد المسافرين المنقولين والبضائع والبريد العادي والسياسي ، كما تميز عام 1979 بزيادة مضطربة في الإيرادات المتحققة من نشاط الطيران وقد حدث في هذا العام ، ولأول مرة ، أن تجاوزت الإيرادات النفقات وتحول النشاط من حالة العجز الى حالة وجود فائض والسبب هو تقديم الدولة الدعم المادي والمعنوي الكبيرين وذلك بالاستثمارات الهائلة في هذا النشاط مما أدى الى تمويل شراء الطائرات والمعدات الارضية وتأهيل نخبة كفاءة من الطيارين والفنيين إضافة الى المشاريع الخدمية الأخرى .

في عام 2003 ، قامت وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ومن خلال المنحة الإيطالية بالتعاون مع الجانب الإيطالي (مجموعة من الشركات الإيطالية) تحت إشراف الوكالة الدولية للتنمية والتطوير "شاركنا في الأعداد لهذا البرنامج عام 2004 - 2005 " على إعداد خطة نقل شاملة للعراق سميت بخطة النقل الشامل للعراق (ITMP) Iraq Transport Master Plan ، واستمر إعداد هذه الخطة من منتصف عام 2003 ولغاية نهاية عام 2005 ، وشارك في إعدادها ممثلون من جميع الدوائر والتشكيلات ذات العلاقة بشاطات قطاع النقل وهي الطرق ، السكك ، الموانئ ، الطيران المدني .

تضمنت خطة النقل الشامل هذه مسح كامل لانشطة قطاع النقل وتقييماً لواقع حال هذه الأنشطة وسبل الارتقاء بهذا الواقع والمبالغ التي تتطلبها . كما تضمنت الخطة جميع المشاريع التي تتطلبها أنشطة النقل وعلى مدى (20) عاماً القادمة بضمنها المشاريع الاستراتيجية والمهمة وتم تقدير كلفها التخمينية ووضعت الجداول الزمنية لتنفيذ هذه المشاريع . وعلى هذا الأساس يمكن الاعتماد على خطة النقل الشامل أعلاه كخطة بعيدة المدى يمكن استغلال المشاريع منها لاغراض الخطط متوسطة المدى ومنها الخطة الخمسية 2010 - 2014 .

تبنت خطة النقل الشامل أعلاه استخدام البرنامج المرن (Cube) لتطبيق البيانات والحصول على المخرجات ، وحيث أن المسوحات وبياناتها التي اعتمدها الخطة كانت قديمة وغير دقيقة ولم تغط معظم شبكة النقل للعراق لذلك لم يكن تشغيل هذا البرنامج كاملاً وتاماً ، ويتطلب الأمر تحديث الخطة بعد إجراء مسوحات واسعة لشبكة النقل وجمع البيانات الضرورية للتحديث في ظل أجواء أمنية مناسبة ولشبكة من النقل خالية من تأثيرات قطع الشوارع والحواجز الوقتية التي تؤثر على أداء الشبكة بشكل كبير .

ومن الجدير بالذكر أن تكامل شبكة النقل بأنشطتها الأربعة (الطرق ، السكك ، الطيران ، الموانئ) من حيث التخطيط والإدارة يكون أفضل لو اجتمعت هذه الأنشطة الأربعة في جهة واحدة كأن تكون وزارة النقل ، ولكن ما هو معمول به حالياً هو قيام وزارة النقل بإدارتها لأنشطة السكك ، الطيران ، الموانئ فقط وقيام وزارة الاعمار والاسكان ممثلة بالهيئة العامة للطرق والجسور بإدارة نشاط الطرق والإشراف عليه ، وعليه فإن هذا يتطلب

دراسة فك إرتباط الهيئة العامة للطرق والجسور من وزارة الاعمار والاسكان وربطها بوزارة النقل (كان هذا أحدى المقترحات التي تقدمنا بها في دراستنا لتطوير واقع النقل في العراق) .

رؤيتنا لقطاع النقل :

تأهيل شبكة النقل الحالية وتطويرها بشكل متكامل ومنسجم بين أنظمة النقل كافة ومنسجم مع تطور ونمو بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى وبما يعزز موقع العراق الجغرافي في مجال النقل .

الاهداف

- زيادة كفاءة شبكة النقل الحالية وزيادة طاقتها الاستيعابية .
- تكامل أنظمة شبكة النقل المختلفة فيما بينها .
- زيادة كفاءة وتحسين أداء مؤسسات ومنشآت قطاع النقل .
- تطوير وتفعيل نقل البضائع بالسكك الحديدية وحماية شبكة الطرق من الضرر .
- تقليل الحوادث المرورية .
- تقليل زمن الرحلة وتوفير مسالك مختصرة بعيدة عن مراكز المدن .
- تحقيق الاستقلال الاقتصادي للعراق .
- تقليل كلف النقل .
- تعزيز موقع العراق الجغرافي في النقل وتجارة الترانزيت .

السياسات التي يمكننا نهجها لتنمية قطاع النقل

- تطوير واقع حال الشركات العامة لقطاع النقل ورفع كفاءتها في مجالي الإدارة والتشغيل .
- تبني الدولة لإنشاء البنى التحتية لقطاع النقل وفسح المجال أمام القطاع الخاص للقيام بدوره في عمليات التشغيل وتقديم الخدمات .
- لدينا العديد من الخطط الكفيلة بأشراك العديد من الشركات العالمية المتخصصة في النقل للاستثمار في العراق مما يعكس نقلة نوعية لتطوير هذا القطاع في العراق .
- تعزيز دور الدولة كمنظم ومراقب لاداء القطاع الخاص ضمن أنظمة قطاع النقل .
- زج الكوادر في دورات تدريبية وتأهيلية داخل وخارج البلد والاطلاع على تجارب الدول المتقدمة في مجالات وأنشطة القطاع وإكتساب وتطبيق ما يناسب الوضع في العراق .
- إعادة النظر بالهيكل الإداري والتنظيمية لتشكيلات القطاع .
- النظر بالأعداد الفائضة من الكوادر في دوائر وتشكيلات الوزارات التابعة للقطاع .
- بهدف تكامل عمليات التخطيط والتشغيل لشبكة النقل بسلطاته الأربعة (الطرق ، السكك ، الموانئ ، الطيران) فإن الأمر يتطلب دراسة فك إرتباط الهيئة العامة للطرق والجسور من وزارة الاعمار والاسكان وربطها بوزارة النقل .

نشاط الطرق والجسور

يقع هذا النشاط ضمن صلاحيات الهيئة العامة للطرق والجسور في وزارة الاعمار والاسكان ، وهي مسؤولة عن تنفيذ وصيانة الجسور على الأنهار والطرق خارج المدن والتي تشمل طرق المرور السريع ، الطرق الشريانية التي تربط مراكز المحافظات والمنافذ الحدودية والطرق الثانوية التي تربط بين الأحياء والنواحي والطرق الريفية التي تربط المجتمعات السكنية في القرى والأرياف بالطرق الثانوية والشريانية .

يبلغ الطول الإجمالي لشبكة الطرق الخارجية (خارج حدود البلديات وامانة بغداد) حوالي (42000) كم لعام 2005 وكما يلي :

- طرق المرور السريع 1084 كم
- الطرق الشريانية 11000 كم
- الطرق الريفية 3700 كم
- الطرق الحدودية 11000 كم
- الطرق الثانوية 15200 كم

أما بالنسبة للجسور فقد بلغ عددها (1200) جسراً حديدياً وكونكريتياً و (60) جسراً عائماً منتشرة في كافة محافظات البلد ، إلا ان هذه الشبكة لم تغطي حاجة البلد وخصوصاً الطرق الريفية التي تعتبر من المرتكزات الضرورية لتطوير المجتمع الريفي ، وطبقاً للمعايير الدولية فإن لكل 100 نسمة / كم² من كثافة السكان تحتاج الى 1 كم² / كم² من الطرق وان كثافة الطرق في العراق بحدود (0.18) كم² / كم² وان المطلوب ان تصل النسبة الى (0.75) كم² / كم² اي ان شبكة الطرق تتطلب ان تكون بحدود 240000 كم مع ملاحظة ان كثافة السكان في العراق طبقاً لاحصاء عام 1997 هي (57) نسمة / كم² واذا استثنينا المساحات الصحراوية الغير مأهولة فإن الحاجة الانية لطرق جديدة هي بحدود 20000 كم وفقاً للمعيار المذكور والجدول رقم (2) يبين اطوال الطرق الخارجية موزعة حسب المحافظات لعامي 2000 و 2005 .

قبل عام 2003 كانت شبكة الطرق الخارجية للعراق جيدة نوعاً ما من حيث الكفاءة ومن حيث الطاقة الاستيعابية ، لكنها تعرضت ، خلال حرب عام 2003 وما تلاها ، الى تدهور كبير وأصاب معظم أجزائها الدمار والتلف نتيجة للعمليات العسكرية والاعمال التخريبية وقلة وندرة أعمال الصيانة الطارئة والدورية عليها ، وقد أدى ذلك الى انخفاض مستوى كفاءة شبكة الطرق الى مستويات متدنية وانخفاض طاقاتها الاستيعابية ، كما أدى ذلك الى فقدان وتلف معظم لوحات الدلالة واللوحات التحذيرية و الإرشادية للطرق الخارجية والطرق السريعة ، وعليه فإن إعادة تأهيل شبكة الطرق الحالية تتطلب استثمارات مالية ضخمة .

إن حجم الدمار الكبير الذي أصاب شبكة الطرق وضخامة الاستثمارات اللازمة لتأهيلها وصيانتها يحتم التفكير لادخال تقنيات حديثة ومتطورة تكون أسرع وأكثر إقتصادية لتنفيذ أعمال التأهيل والصيانة ، وبهذا الشأن فقد وقع الاختيار على استخدام تقنية (Cold In-place Recycling of Asphalt Pavement) والعمل جاري لادخال هذه التكنولوجيا للبلد وتوفير سبل نجاحها . كما أن هناك مقترحاً لتشريع قانون لفرض رسوم بنسب معينة على أسعار البنزين وزيت الغاز لاغراض صيانة الطرق والجسور بدلاً من القرار (36) لسنة 1999 والذي يفرض رسم سنوي معين على المركبات ، حسب صنفها ، يتم جبايته من قبل مديريات المرور من أصحاب المركبات عند تجديد سنوياتها .

إن توقف نشاط السكك الحديدية بشكل شبه تام بعد عام 2003 والاعتماد على نقل البضائع بواسطة شبكة الطرق البرية قد ولد ضغطاً على شبكة الطرق ومع غياب السيطرة عن الاحمال المحورية وأحمال المركبات المتجاوزة للحدود المسموح بها ، أدى ذلك الى المساهمة في تدمير وتخريب أجزاء كبيرة من شبكة الطرق ، وعليه فإن الامر يتطلب انشاء محطات وزن المركبات عند المنافذ الحدودية ، مقالع المواد الانشائية ، الموانئ ، وفي أية نقاط يمكن أن تكون ضرورية لذلك لغرض تدقيق أوزان المركبات وأحمالها المحورية ومنع المتجاوز منها من استخدام الطرق .

من جهة أخرى فإن إزدياد أعداد المركبات التي دخلت الى البلد بعد عام 2003 بشكل كبير قد أدى الى زيادة حركة المركبات بين المحافظات الامنة مما ولد ضغطاً على الطرق الخارجية وخاصة الطرق ذات الممر الواحد ومع ضعف السيطرة المرورية على هذه الطرق وتوقف منح إجازات السوق وضعف السيطرة على إجازات السوق وحاملها ، كل هذا أدى الى تزايد عدد الحوادث المرورية وخاصة المميتة منها على هذه الطرق ، وهذا يتطلب تكثيف الجهود لاكمال انشاء الممرات الثانية للطرق السريعة والرئيسية والتي هي قيد التنفيذ حالياً مع ضرورة المباشرة بانشاء الممرات الثانية للطرق المفردة وبصورة خاصة للطرق الرئيسية والثانوية .

أدى تردي الوضع الامني بعد عام 2003 وما رافقه من تأثيرات إجتماعية واقتصادية وأمنية الى إنخفاض كفاءة أعمال السيطرة النوعية لاعمال الطرق ، مما يتطلب تحديد مواطن الخلل وإتخاذ الاجراءات المناسبة للارتقاء بها وتوفير المختبرات اللازمة والكافية لاجراء الفحوصات المختبرية الخاصة باعمال الطرق والجسور .

إن زيادة أسعار المحروقات والقيصر بعد عام 2003 أدى إلى ارتفاع كلف تنفيذ وصيانة مشاريع الطرق بدرجة كبيرة رافقه ارتفاع الاسعار عالمياً نهاية عام 2007 وخلال عام 2008 ، مما أدى الى توقف أغلب المشاريع التي كانت قد احييت قبل زيادة اسعار المشتقات النفطية والقيصر ولم تنجز خلال تلك الفترة وذلك لعدم تمكن المقاولين من مجارة ارتفاع أسعار فقرات العمل ، واستمر هذا الوضع لغاية 2007/9/11 ، حيث تم إقرار الية لتعويض المقاولين نتيجة الارتفاع غير الطبيعي في اسعار فقرات العمل وذلك بموجب كتاب مجلس الوزراء ذي العدد 15196/15/1/10 في 2007/9/11 .

ومما يجدر الإشارة إليه ، إن تغيير الأوضاع بعد عام 2003 من ناحية وتردي الوضع الأمني في العديد من المناطق من ناحية أخرى قد ساعد الكثير من المواطنين وخاصة الفلاحين والمزارعين على الاعتراض على استملاك دورهم أو أراضيهم والاعتراض على مسارات الطرق والجسور التي تقع ضمنها واستعمال القوة في الكثير من الأحيان مما سبب مشاكل عديدة في تنفيذ العمل وعرقل أو غير المسارات المرسومة أصلاً لهذه الطرق .

قدر تعلق الامر بتعزيز موقع العراق الستراتيجي وتعزيز تجارة الترانزيت بشبكة الطرق البرية فإن الامر يتطلب تحسين أداء الطرق التي تربط العراق بالدول المجاورة ونصب محطات الوزن عند المنافذ الحدودية ، كما أن الامر يتطلب تكثيف الجهود لتعزيز محاور الطرق للشبكة الداخلية لربط المنافذ الحدودية فيما بينها والاهتمام بالطرق الحولية والحلقية لضمان عدم دخول المرور النافذ وخاصة الشاحنات الى داخل المدن .

معظم الطرق الخارجية والجسور على الانهار مملوكة للدولة (الهيئة العامة للطرق والجسور) ولا توجد أية طرق مملوكة للقطاع الخاص أو المختلط ، و القانون المنظم لعمل الهيئة العامة للطرق والجسور هو قانون الطرق العامة بموجب القرار رقم (35) لسنة 2002 .

بلغ حجم الاستثمارات التي تم تخصيصها الى نشاط الطرق والجسور ضمن المناهج الاستثمارية للاعوام 2004 - 2008 مامجموعه (741520) مليون دينار ، في حين بلغت المصروفات من هذه التخصيصات ما مجموعه (465069) أي أن نسبة الصرف كانت بحدود (62.7%) .

بلغ عدد العاملين في الهيئة العامة للطرق والجسور لغاية تموز / 2009 ما مجموعه (2334) منتسباً موزعين على مقر الهيئة في بغداد ومديرياتها في المحافظات والجدول رقم (3) يوضح أعداد المنتسبين في الهيئة العامة للطرق والجسور حسب اختصاصهم ، ويلاحظ من الجدول أنه بالرغم من كون الهيئة ذات طابع فني إلا أن عدد الملاكات الادارية فيها أكثر من ثلاثة أضعاف الكادر الهندسي وأكثر من ستة أضعاف الكادر الفني مما يعني وجود خلل في أعداد المنتسبين حسب الاختصاص ووجود عدد كبير منهم فائض عن الحاجة حيث أن عدد كبير منهم ممن تم إعادتهم الى الخدمة كمفصولين سياسيين بعد عام 2003 .

رؤيتنا لنشاط الطرق والجسور: تأهيل شبكة الطرق الحالية وزيادة طاقتها الاستيعابية وحمايتها من الضرر .

الاهداف: إن أهداف نشاط الطرق والجسور للمرحلة القادمة هو العمل بمحورين هما :

المحور الاول يتمثل بتحسين واقع حال شبكة الطرق الحالية من خلال إعادة تأهيل الطرق الحالية وإعادة إعمار الجسور التي تضررت نتيجة الحرب والعمليات العسكرية والأعمال التخريبية وتثبيت علامات الدلالة والعلامات الارشادية والتحذيرية فيها ، ولكن تبقى الامكانيات المالية والفنية المتوفرة غير قادرة على تلبية الطلب كون التخريب والدمار من العمليات العسكرية والتلف الناتج من انتهاء العمر التشغيلي والاستخدام الجائر للطرق يشمل معظم أجزاء الشبكة تقريباً .

أما المحور الثاني ويتمثل بزيادة الطاقة الاستيعابية للشبكة الحالية ورفع درجة السلامة والامان لمستخدميها وحمايتها من الضرر من خلال ما يلي :

- إكمال الاجزاء المتبقية من الطرق السريعة التي تم تنفيذها سابقاً ، وإكمال ربط هذه الطرق بمراكز المدن التي لم يتم ربطها لحد الان .
- انشاء طرق سريعة جديدة (ضمن محاور جديدة) لربط مراكز المدن فيما بينها وإكمال ربط العراق مع الدول المجاورة الاخرى التي لم تربط بطرق سريعة لحد الان .
- الاستمرار بإنشاء الممرات الثانية للطرق الشريانية والرئيسية المفردة وخاصة التي وصلت طاقتها الاستيعابية الى حدودها القصوى .
- التوسع في إنشاء الطرق العرضية بين المحافظات والتي تقلل الى حد كبير من زمن الرحلة .
- التوسع في إنشاء الطرق الحولية للمدن والتي تساهم في تقليل الاختناقات داخل المدن وتحد من دخول المرور النافذ الى مراكز المدن .
- الاستمرار بتنفيذ المراحل المتبقية من خطط استبدال الجسور القائمة بجسور ثابتة .
- الاستمرار بالغاء تقاطعات الطرق مع خطوط السكك الحديدية .

- تأثيث الطرق الخارجية بعلامات الدلالة والعلامات الارشادية والتحذيرية .
- حماية شبكة الطرق البرية من الاحمال المفرطة من خلال إنشاء محطات وزن المركبات للحفاظ على شبكة الطرق من تأثير أوزان المركبات والاحمال المحورية التي تتجاوز الحدود المسموح بها .
- الاستمرار بخطط انشاء الطرق الريفية .

المشاكل والتحديات التي تواجه نشاط الطرق والجسور

- نقل النسبة الاكبر من البضائع على شبكة الطرق يولد ضغطاً كبيراً على الشبكة ويساهم في تدميرها في ظل انحسار نشاط نقل البضائع بالسكك الحديدية .
- إنعدام السيطرة على الحمولات والاحمال المحورية لمركبات الحمل والذي يؤدي الى تدمير شبكة الطرق .
- قلة الطرق العرضية بين المحافظات والمدن .
- قلة الطرق الحلقية والحوالية للمدن .
- المشاكل التي ترافق استملاك الاراضي من إعتراضات المالكين خاصة من الفلاحين والمزارعين.
- حاجة نشاط الطرق الى استثمارات ضخمة لاعادة التأهيل ولتنفيذ مشاريع جديدة .
- الحاجة الى تعزيز نظام السيطرة النوعية .
- الغاء جميع تقاطعات الطرق مع خطوط السكك الحديدية .

السياسات التنموية

- دراسة فك ارتباط الجهة المسؤولة عن نشاط الطرق والمتمثلة بالهيئة العامة للطرق والجسور من وزارة الاعمار والاسكان والحاقتها بوزارة النقل لغرض تكامل عمليات التخطيط والتنفيذ لشبكة النقل بصورة شاملة ومتكاملة .
- ادخال التقنيات الحديثة والمتطورة ذات المردود الاقتصادي في تأهيل وصيانة أعمال الطرق ، وتوفير سبل نجاحها .
- تعزيز دور القطاع الخاص في مجال تقديم الخدمات .

دور القطاع الخاص

يمكن للقطاع الخاص أن يلعب دوراً في تنفيذ البنى التحتية ومحاور الطرق السريعة على أن تتوفر طرق وجسور مجانية لنفس مسارات هذه المحاور، كما يمكن للقطاع الخاص من المساهمة وبشكل فاعل في مجال تقديم الخدمات مثل تشييد محطات استراحة متكاملة (وفق ضوابط وتصاميم يتم تحديدها بالاتفاق مع الهيئة العامة للطرق الجسور) مع ضرورة تعزيز دور الدولة كمنظم ومراقب في جميع المراحل (التصميم ، التنفيذ ، التشغيل وتقديم الخدمة) .

قراءة في نشاط نقل الركاب

وإدارتها وهي جهة حكومية ، والجهة الثانية هي القطاع الخاص ويشرف على إدارته الشركة العامة لإدارة النقل الخاص . نشاط نقل الركاب بالحافلات تقوم به جهتان ، الأولى هي الشركة العامة لنقل الركاب وتمتلك اسطول من الحافلات وكوادر لتشغلها

تأسست الشركة العامة لنقل الركاب عام 1938 بموجب القانون رقم (38) لسنة 1938 وكانت بإسم مصلحة نقل الركاب وكانت مسؤولة عن نقل الركاب داخل بغداد فقط وكانت تعمل بنظام التمويل المركزي وقد تحولت الى الشركة العامة لنقل الركاب بموجب قانون الشركات رقم (22) لسنة 1997 لتمارس عملها كشركة تعمل ضمن التمويل الذاتي على أساس النشاط المناط بها والذي نص عليه النظام الداخلي للشركة رقم (10) لسنة 2000 والذي يهدف الى نقل الاشخاص بواسطة حافلاتها داخل مدينة بغداد وبين المحافظات وبين العراق والدول المجاورة وتقديم خدمات النقل الداخلي ، واخيراً تم دمج الشركة العامة لنقل الركاب مع الشركة العامة لنقل الوفود لتكون بإسم الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود وذلك بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (338) لسنة 2008 ليصبح الوفود قسماً من أقسام الشركة .

كانت الشركة العامة لنقل الركاب تمتلك اسطولاً كبيراً من الحافلات وعدد من الموظفين يتناسب مع تشغيل هذا الاسطول وقد عانت هذه الشركة نتيجة العمليات العسكرية وعمليات السلب والنهب الذي رافق دخول القوات

الاجنبية الى العراق من ضرر كبير في موجوداتها .

تضائل نشاط نقل الركاب الحكومي في عام 2003 والفترة التي تلتها ، وكان محدوداً جداً سواء كان ذلك على مستوى النقل بين المدن أو داخلها ولم يكن بالشكل المنظم الذي كان معمولاً به سابقاً .

خلال عام 2008 إستعاد نشاط نقل الركاب الحكومي نشاطه المنظم تدريجياً من خلال تسيير الحافلات بين المدن الامنة خلال النهار والليل ، أما النقل داخل المدن فقد تم استئنافه داخل مدينة بغداد بالتعاون مع مجلس محافظة بغداد وتسيير خطوط بين الجامعات والمناطق الرئيسية في بغداد ، وبلغ عدد حافلات نقل الركاب عام 2008 ما مجموعه (1419) حافلة والعامل منها هو (672) حافلة فقط .

بلغ عدد حافلات الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود لغاية حزيران من عام 2009 ما مجموعه (1234) حافلة منها (593) حافلة عاملة بحالة غير جيدة و(338) حافلة عاطلة و(303) حافلة تحت الشطب ، وبلغ عدد الخطوط العاملة لنفس التاريخ (30) خطاً داخل مدينة بغداد منها (10) خطوط لنقل الطلبة ، و(9) خطوط داخل المحافظات و(14) خطاً بين بغداد والمحافظات .

والجدول رقم (2) يوضح نشاط نقل الركاب في القطاع العام للفترة 2002 – 2006 ، ويلاحظ من الجدول أن عدد الحافلات العاملة إنخفض بمقدار الثلث تقريباً بعد عام 2002 إلا أن عدد الركاب قد إنخفض بمقدار أكبر يقدر بـ (10 الى 20 مرة) ويمكن أن يكون السبب هو قلة عدد الخطوط والحافلات وقلة ساعات العمل حيث اقتصرت على ساعات محدودة من النهار فقط بعد عام 2003 ، إضافة الى غلق الطرق والجسور وكثرة السيترات والازدحام .

الجدول رقم (2) نشاط نقل الركاب في القطاع العام (النقل بالحافلات) للفترة 2002 – 2006

عدد الركاب (مليون راكب)	عدد الحافلات		السنة
	العاملة	الموجودة	
129.5	1479	1633	2002
12.6	564	1208	2003
8.5	452	1301	2004
8.4	684	1184	2005
6.3	888	1180	2006

المصدر : الجهاز المركزي للإحصاء / تقرير نشاط النقل في القطاع العام لسنة 2006

بعد عام 2003 إنفرد القطاع الخاص بصورة شبه كاملة بأعمال النقل داخل المدن وبينها ، وقد أدت الزيادات المتعاقبة في اسعار المشتقات النفطية ومنها البنزين وزيت الغاز (الكاز) الى قيام القطاع الخاص برفع أسعار النقل داخل وخارج المدن واخذت هذه الاسعار ترهق كاهل المواطنين وخاصة الطلاب وذوي الدخل المحدود والفقراء على حد سواء .

إن القطاع الخاص يستخدم المركبات المتوسطة سعة (9 الى 27) راكب داخل مدينة بغداد وخارجها أما إستخدامه للحافلات الكبيرة فهو قليل جداً ، في حين أن الشركة العامة لنقل المسافرين تستخدم الحافلات الكبيرة سعة (48) راكب داخل مدينة بغداد وخارجها والتي تمتاز بالراحة والامان .

بلغ عدد المنتسبين في الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود لغاية 31 حزيران 2009 ما مجموعه (5641) منتسب ، وإن أكثر من نصفهم فائض عن الحاجة ، والجدول رقم (3) يبين أعداد منتسبي الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود حسب الاختصاص والجنس .

جدول رقم (3) أعداد منتسبي الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود لغاية 2009/6/31 موزعين حسب الاختصاص والجنس

المجموع	الملاكات						التشكيل
	إدارية		فنية		هندسية		
	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	
5641	329	1678	30	3539	9	56	الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود

المصدر : وزارة النقل

مع تحسن الوضع الامني بدأ الطلب على نقل الركاب داخل المدن وبينها بالازدياد ، ومع محدودية نشاط السكك في

الوقت الحاضر فقد اصبح الاعتماد على النقل بالحافلات هو الحل المتوفر حالياً مع رداءة الخدمة.

إن العمل على تنفيذ مشاريع النقل العام داخل المدن مثل المترو والترام أو القطارات المعلقة ، خاصة في مدينة بغداد ، أصبح ضرورة ملحة لغرض تقديم خدمة النقل العام للأشخاص بصورة سريعة وأمنة ولتخفيف الازدحام داخل المدن وتقليل التلوث .

توصيات لتنمية دور القطاع الخاص في مجال نقل الركاب

في أغلب بلدان العالم يكون نشاط النقل العام بصورة عامة ونشاط نقل الركاب بالحافلات داخل المدن بصورة خاصة مدعوماً من قبل الدولة سواء قامت بتشغيله الدولة أو القطاع الخاص (باستثناء عدد قليل جداً من الدول يكون فيها نقل الركاب بالحافلات والنقل العام عموماً مربحاً) ، عليه فإن السيناريوهات المطروحة لتشغيل نشاط نقل الركاب داخل المدن هي :

- استمرار الدولة بتشغيل نشاط نقل الركاب بالحافلات من خلال الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود ودعمها لتقوم بنشاطها وفق أسعار تناسب ذوي الدخل المحدود والفقراء والطلاب .
- استمرار الدولة بتشغيل نشاط نقل الركاب بالحافلات من خلال الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود وإطلاق تعرفه النقل لتكون مربحة مع منح كبار السن والأطفال والطلاب دعم مناسب .
- ترك المجال للقطاع الخاص لتشغيل نشاط نقل الركاب بالحافلات والسماح له بإطلاق تعرفه النقل مع بقاء دور الدولة كمنظم ومراقب له وتحديد نوعية الحافلات ومواصفاتها وتوفير دعم من قبل الدولة لبعض شرائح المجتمع كالطلاب وكبار السن ومن ترتأي شمولهم .
- ترك المجال للقطاع الخاص لتشغيل نشاط نقل الركاب بالحافلات مع تحديد تعرفه النقل من قبل الدولة وتوفير دعم مناسب للقطاع الخاص وممارسة الدولة دور المنظم والمراقب عليه وتحديد نوعية الحافلات ومواصفاتها .
- من خلال الية مناسبة لتشغيل المشترك بين الدولة والقطاع الخاص .
- هناك إمكانية لعرض مشروع مترو بغداد للاستثمار من قبل القطاع الخاص مع ضرورة وضع معايير وضوابط خاصة حول التنفيذ والتشغيل ، ويبقى الوضع الأمني والكلفة العالية نسبياً للمشروع هما المحددان الرئيسان لتقدم المستثمرين .

نشاط النقل البري للبضائع بالشاحنات

كان العراق يمتلك اسطولاً من الشاحنات لنقل البضائع وقد تعرض الى النهب والتلف وما تبقى من الشاحنات هي أعداد قليلة .

يفضل أن يتم تحويل هذا النشاط بأكمله للقطاع الخاص أو تفعيل عملية النقل المشترك ، مع ضرورة الاخذ بما يلي :

- تعزيز دور الدولة كمنظم ومراقب لعملية نقل البضائع بواسطة شاحنات الطرق .
- تطوير النقل بالسكك الحديدية لغرض المحافظة على شبكة الطرق البرية وعدم تعريضها الى مزيد من التلف .
- لرفع الضغط على الطرق والجسور .
- وضع خطط أستثمارية مع القطاع الخاص (المحلية والدولية) في المرحلة الحالية.

نظراً للوضع العام الذي يمر به البلد ، وإحتمال تأخر تطبيق بعض الاجراءات سواء لفسح المجال للقطاع الخاص أو لتشغيل المشترك ولغرض الاستفادة من قدرات الكوادر المعطلة حالياً فإن أحد البدائل المطروحة هو دعم الشركة العامة للنقل البري (محلياً) من خلال شراء شاحنات جديدة والمساهمة في تعزيز اسطول النقل لديها وتحويل الطاقات والكوادر المعطلة والمستنزفة لميزانية الشركة والدولة الى طاقات منتجة .

أما ملاك الشركة العامة للنقل البري فهو مبين في الجدول رقم (4) وموزع حسب الاختصاص والجنس . ومما يذكر أن معظم هذا العدد من الكادر معطل عن العمل لسببين ، أولهما عدم وجود شاحنات يعمل عليها السواق ، والثاني هو وجود عدد كبير من المنتسبين فائض عن حاجة الشركة (حتى لو توفرت الشاحنات) أغلبهم تم إعادة تعيينه بعد عام 2003 كمفصولين سياسيين .

جدول رقم (4) أعداد منتسبي الشركة العامة للنقل البري (بعد دمجها بشركة الظلال) لغاية 2009/6/31 موزعين حسب الاختصاص والجنس

المجموع	الملاكات						التشكيل
	إدارية		فنية		هندسية		
	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	
4361	316	1162	6	2815	13	49	الشركة العامة للنقل البري

المصدر : وزارة النقل

نشاط السكك الحديدية

يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية أحد نشاطات النقل المهمة والحيوية ضمن قطاع النقل سواء كان ذلك للمسافرين أو للبضائع ، حيث يمتاز النقل بواسطة السكك الحديدية ، خاصة بالنسبة للبضائع ، على قدرة النقل لمسافات طويلة وبكف مناسبة نسبياً مقارنة مع الوسائط الأخرى .

يعتبر العراق من الدول الرائدة في مجال استخدام النقل بواسطة السكك الحديدية في المنطقة لما يمتلكه من شبكة كبيرة تغطي أجزاء واسعة من البلد ، وأول قطار تم تسييره في العراق كان في حزيران سنة 1914 .

كان الاعتماد على شبكة السكك الحديدية في نقل المسافرين والبضائع كبيراً عند نشأتها الأولى ، ولكن بعد تطور شبكة الطرق بالعراق تحول قسم كبير من نشاط النقل البري من نشاط النقل بالسكك الحديدية الى نشاط النقل بالطرق خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع ، وعليه فإن وجود شبكة سكك حديد فعالة أمر ضروري جداً حيث انها ستساهم والى حد كبير في الحفاظ على شبكة الطرق البرية وخاصة السريعة منها من التالف نتيجة مرور الشاحنات الثقيلة عليها .

بلغ طول السكك الحديدية العراقية عام 2008 ما مجموعه (2295) كم منها (1901) كم خطوط رئيسية و (394) كم للخطوط الفرعية ، أما عدد القطارات العاملة فقد بلغ (106) قاطرة بحالة سيئة من اصل (494) قاطرة و (43) قاطرة مناقلة من أصل (145) و (65) عربات مسافرين من أصل (250) عربة و (2460) شاحنة لنقل البضائع من أصل (10266) شاحنة ، في حين بلغ عدد المسافرين خلال عام 2008 ما مجموعه (107000) مسافر وبلغت أوزان البضائع المنقولة (257) الف طن . والجدول رقم (5) يبين إجمالي نشاط السكك الحديدية العراقية للفترة 1979 - 2008 ويلاحظ أنه وبالرغم من زيادة أطوال خطوط السكك خلال الفترة أعلاه إلا أن نشاط الشركة قد تراجع بشكل كبير لنفس الفترة .

جدول رقم (5) : إجمالي نشاط السكك الحديدية العراقية للفترة 1979 - 2008

السنوات	اطوال الخطوط (كم)	عدد المسافرين (الف مسافر)	كمية البضائع المنقولة (الف طن)	الإيرادات المتحققة (الف دينار)	
				المسافرين	البضائع
1979	1645	3351	6493	2286	20609
1988	2389	3865	6109	8124	18990
2002	2272	1248	5227	1131	22687
2004	2272	63	439	57	4977
2007	2272	4	165	15	1049
2008	2295	107	257	*	*

* بيانات غير متوفرة

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية

تعاني أجزاء كبيرة من شبكة السكك الحديدية الحالية في العراق من التقادم وقدم تصاميمها و عطل أنظمة الإشارات والاتصالات وحالة بعض الخطوط فيها سيئة ، بما يؤدي الى إنخفاض السرعة التشغيلية لها الى مستويات متدنية وتعريض سلامة الركاب والبضائع الى الخطر ، وعليه فقد تمت المباشرة بإعادة تأهيل هذه الخطوط لغرض رفع كفاءتها وزيادة السرعة التشغيلية لها وتحسين مواصفاتها ، كما أن العمل يجري على إزدواجية الخطوط المفردة لزيادة طاقتها وتأمين مستوى أكبر من السلامة .

كما تم العمل بنظام إتصال جديد للسيطرة بين المحطات والقطارات من خلال استعمال أجهزة اللاسلكي للربط بين المحطات وبين القطارات يعوض عن المنظومة السلكية القديمة مع وجود النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) لمتابعة حركة القطارات ومعرفة مواقعها .

وضعت خطة لتطوير شبكة خطوط السكك بحيث تواكب شبكات السكك العالمية والمتطلبات المتنامية في مجال النقل بمواصفات حديثة تتسجم مع تطور بقية القطاعات في البلاد ولتؤمن ربط العراق شماله مع جنوبه وشرقه مع غربه وإمكانية ربطه مع الدول المجاورة ، واعدت تصاميم الشبكة الجديدة لخطوط السكك بموجب مواصفات عالية لسرع تصل الى 250 كم / ساعة لقطارات المسافرين باستخدام الكهرباء و140 كم / ساعة لقطارات نقل البضائع باستخدام الكهرباء وجميع الخطوط تكون قياسية (1435) ملم . وهذا لم يتجاوز كونه من الأفكار التي لم تحظى بأبسط متطلبات الدعم والأدارة والجدية في العمل على تحقيقها.

يمكن العمل بأستخدام منظومة أتصال مخصصة لهذه الشبكة (شبكة السكك الحديدية) وذلك بتحديث منظومة الاتصالات. يذكر بأن العمل جاري لتنفيذ مشروع (Cbtc) communication based train control system) للسيطرة على حركة القطارات بواسطة الاتصالات وهو مشروع مهم وحديث سوف يحقق تطوراً كبيراً لنشاط السكك عند انجازه مع العلم ان النظام مستعمل في كثير من الدول المتقدمة للسيطرة على حركة القطارات . ولكن أيضاً ها المشروع لم يشهد النور بسبب سوء الإدارة وأندام الجدية في العمل.

كذلك الحال في مشاريع شراء طواقم قطارات مسافرين نوع (DMU) التي سوف تحدث طفرة في مجال نقل المسافرين عند تشغيلها لما تمثله من جانب حضاري وخدمة ممتازة للمسافرين . ولكن انعدام الجدية والتخطيط الأدارية وقلة الخبرة الدولية تحول دون تنفيذ مثل هذه المشاريع.

معظم خطوط السكة العاملة هي بالنظام القياسي ، والخطوط العاملة حالياً هي خط بغداد – البصرة وبغداد – سامراء والموصل ربيعة وبغداد – الفلوجة ، ومن المؤمل دخول الاجزاء الاخرى المتبقية من الخطوط أعلاه الى العمل تدريجياً مع تحسن الوضع الامني وإعادة تأهيلها .

من جهة أخرى فإن المشاريع الحالية (التي لم تنجز ولم تتجاوز حيز التصريحات) والمشاريع المستقبلية مشاريع ضخمة تحتاج الى دائرة تنفيذية ذات إمكانيات مناسبة لتقوم بالإشراف على تنفيذ هذه المشاريع وإن قسم المشاريع الحالي في الشركة العامة للسكك الحديد العراقية لا يمكنه بأي حال من الاحوال من القيام بذلك . ففي ثمانينيات القرن الماضي تم استحداث هيئة متخصصة باسم هيئة تنفيذ مشاريع السكك الحديثة وكان واجبها القيام بتنفيذ مشاريع السكك الحديثة في العراق وقد نجحت هذه الشركة من تنفيذ مشاريع عملاقة مثل خط سكة حديد بغداد – القائم - عكاشات ، ومشروع كركوك - بيجي - حديثة وقامت بالتعاقد مع شركات عالمية متخصصة لاعداد التصاميم لكل من مترو بغداد وخط السكة الدائري لمدينة بغداد ، والخط القوسي مسيب – كربلاء - النجف – سماوة ، وخط سكة بغداد – كوت – عمارة – بصرة وغيرها من التصاميم ، ولكن هذه الهيئة تم الغائها وتحويلها الى شركة عامة عرفت باسم الشركة العامة لتنفيذ مشاريع النقل والمواصلات . إن ضخامة مشاريع السكك المطلوب تنفيذها في هذه المرحلة أو المراحل المقبلة تتطلب وجود هيئة كالهيئة العامة لتنفيذ مشاريع السكك الحديثة تأخذ على عاتقها تنفيذ هذه المشاريع .

توصيات للنهوض بواقع نشاط النقل بالسكك الحديد

- إعادة تأهيل الشبكة الحالية ورفع طاقتها الاستيعابية ودرجة الامان فيها والارتقاء بنوعية ومواصفات البنى التحتية ونوعية الخدمات التي تقدمها وتعزيز موقع العراق الجغرافي كقناة جافة في مجال نقل البضائع بالترانزيت بين اسيا وكل من اوربا وتركيا وسوريا .
- يمكن تطوير وتشجيع النقل بواسطة السكك الحديد من خلال السماح للقطاع الخاص بفتح وكالات النقل بالسكك لاستقطاب طلبات النقل بواسطة السكك الحديد ومتابعة إيصالها .
- إن نشاط السكك الحديد بحاجة الى دعم حقيقي من قبل مؤسسات الدولة الاخرى خاصة وزارتي التجارة والنفط من خلال نقل المواد الغذائية والنفط الخام ومشتقاته بواسطة السكك الحديد بدلاً من شاحنات الطرق

البرية ، من جهة أخرى فإن على وزارة النقل إتباع سياسة سعرية مناسبة وتوفير أنظمة كفاءة و ضمانات لنقل وإيصال البضائع لغرض جذب طلبات النقل من وزارات ومؤسسات الدولة والقطاع الخاص .

■ من ناحية أخرى ، فإن شبكة النقل العالمية بين الشرق والغرب (شرق آسيا وأوروبا) سوف لن تتكامل من دون مرورها عبر الأراضي العراقية وهذا سوف يحتم على العراق تطوير البنية التحتية لشبكة النقل الخاصة به وخاصة شبكة السكك الحديدية (كونها مناسبة ورخيصة للمسافات الطويلة) سواء أراد العراق أن تكون موانئه هي المحطة التي تستقبل هذه البضائع أو كانت موانئ الدول المجاورة والقريبة هي الموانئ المستقبلة لها . لقد تم تقدير كمية بضائع الترانزيت المتوقع نقلها عن طريق الموانئ العراقية الى تركيا وسوريا وأوروبا بحدود (35) مليون طن سنوياً كحالة إعتيادية و(60) مليون طن كحالة متفائلة (المصدر : دراسة الجدوى الإيطالية لميناء الفاو الكبير / كانون الاول 2008) وبينت دراسة الجدوى للميناء أن هذه الكمية من بضائع الترانزيت تتطلب إنشاء خط سكة مزدوج خاص لنقلها ، مع ضرورة وجود شبكة جيدة من السكك في سوريا وتركيا وإتخاذ الاجراءات الضرورية للتفاهمات السياسية وإجراءات تحرير التجارة في العراق والدول التي ستمر بها البضائع .

■ أما الربط السككي مع دول الجوار فقد تم التريث به لحين إعداد دراسات الجدوى لهذه الأنواع من الربط ولحين دراسة البنى التحتية للسكك في العراق وقد تم تثبيت هذه الملاحظة لدى جامعة الدول العربية ومنظمة الإيسكو ، ومن حيث المبدأ فإن تعزيز الربط مع كل من سوريا وتركيا في الوقت الحاضر يعتبر أمر مهم وضروري في حين أن مشاريع الربط الأخرى (مع كل من الكويت وإيران وخاصة مع الكويت) ستؤثر سلباً على أداء الموانئ العراقية وستحقق الفائدة لموانئ الدول المجاورة على حساب موانئ العراق ، عليه فإن أي موافقة على الربط يجب أن تسبقها دراسة متأنية بما يخدم مصلحة العراق في هذا المجال على أن يكون مصحوباً بفتح ملفات لحل مشاكل جديرة بالاهتمام مع تلك الدول مقابل الموافقة على الربط .

■ إكمال إزدواجية الخطوط المفردة، تنفيذ محاور جديدة بمواصفات عالية .

■ إلغاء جميع تقاطعات خطوط السكة مع الطرق، كهربة السكك الحديدية .
■ تعزيز موقع العراق الجغرافي كحلقة ربط بين الشرق والغرب وتلبية الطلب على نقل بضائع الترانزيت من خلال إنشاء بنى تحتية كفؤة وفعالة قادرة على تلبية هذا الطلب ومن خلال تعزيز الربط السككي مع دول الجوار بما يخدم المصالح الوطنية .

■ تحديث منظومات الاتصالات والاشارات في شبكة السكك الحالية والتي ستنفذ في السنوات القادمة بما فيها منظومة الاتصالات مع الاقمار الصناعية التي هي قيد التنفيذ حالياً التي تحدد موقع القطارات في كل وقت لاغراض تلافي الحوادث وعطلات القطارات .

■ زيادة سرعة قطارات المسافرين لتكون (140) كم / ساعة بالمرحلة الاولى و (250) كم / ساعة بالمرحلة الثانية .

■ تجهيز شبكة السكك الحديدية بقطارات حديثة وعربات المسافرين وعربات لنقل البضائع جديدة بما يلبي الاقتصاد الوطني ويغطي حاجة المخطط له .

■ تنمية وتطوير الملاكات الهندسية والفنية في السكك في تنفيذ وانشاء مشاريع السكك بالامكانات الوطنية الذاتية وتأمين متطلبات ومعدات انشاءات السكك التخصصية بما يؤمن خلق ملاكات وطنية متخصصة عالية الكفاءة في هذا المجال .

■ تطوير وتحديث معهد السكك وتحديث مختبراته وأجهزته وتطوير اساليب عمله ووضع ضوابط لتحفيز ملاكاته التدريبية وتشجيع الطلبة للانتماء اليه .

■ أما أعداد الكوادر العاملة في نشاط السكك الحديدية (الشركة العامة لسكك الحديد العراقية) فيبلغ عددها لغاية نهاية حزيران /2009 (9886) منتسب ، والجدول رقم (6) يبين توزيع كوادر الشركة العامة للسكك الحديد العراقية حسب الاختصاص والجنس .

جدول رقم (6) أعداد منتسبي الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية لغاية 2009/6/31 حسب الاختصاص والجنس

المجموع	الملاكات						التشكيل
	إدارية		فنية		هندسية		
	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	
9886	788	738	577	7442	70	271	الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية

المصدر : وزارة النقل

الاهداف الكمية لنشاط النقل بالسكك الحديدية

الجدول رقم (7) يبين الاهداف الكمية لنشاط السكك الحديدية خلال فترة الخطة الخمسية (2010-2014) والمتمثلة بالزيادة في أطوال محاور السكك ، الزيادة في أطوال شبكة خطوط السكك الرئيسية والفرعية والمحطات ، الزيادة في طاقات نقل المسافرين والبضائع .

جدول رقم (7) الاهداف الكمية لنشاط السكك الحديدية للخطة الخمسية (2010-2014)

السنة	الزيادة في اطوال محاور خطوط السكة (كم)		الزيادة في اطوال شبكة خطوط السكك الرئيسية والفرعية وخطوط المحطات (كم)		الزيادة في طاقات نقل البضائع / مليون طن	
	سنويا	المجموع التراكمي	سنويا	المجموع التراكمي	سنويا	المجموع التراكمي
2009	--	1906	--	2915	--	4
2010	--	1906	0.5	3115	1.5	1
2011	--	1906	1	3515	2.5	1
2012	800	2706	4.2	5602	6.7	38
2013	140	2846	23	6767	29.7	58
2014	2157	5003	35	13000	64.7	233

المصدر : الشركة العامة لسكك الحديد العراقية / وزارة النقل

نشاط الموانئ

يملك العراق حالياً أربعة موانئ تجارية ومنصتين لتصدير النفط . يبلغ عدد أرصفة الموانئ التجارية حالياً (48) رصيفاً بطاقة (17.5) مليون طن سنوياً والعامل منها فعلياً هو (43) رصيفاً بطاقة (15.90) مليون طن سنوياً ، والجدول رقم (8) يبين الموانئ العراقية التجارية وطاقاتها المتاحة وعدد الأرصفة في كل ميناء والاعماق المتاحة حالياً في واجهات أرصفتها .

جدول رقم (8) الموانئ العراقية التجارية وطاقاتها المتاحة وعدد الأرصفة في كل ميناء والاعماق المتاحة حالياً في واجهات أرصفتها

ت	الميناء	الطاقة المتاحة (مليون طن سنوياً)	عدد الأرصفة		الاعماق المتاحة في واجهات الأرصفة (متر)
			الموجودة	العاملة فعلاً	
1	ميناء المعقل	1.50	11	6	8 – 6
2	ميناء ام قصر	7.50	22	22	10 – 6
3	ميناء خور الزبير	6.40	12	12	8 – 3
4	ميناء ابو فلوس	0.50	3	3	6
	المجموع	15.90	48	43	

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ العراق

تمثل الموانئ حلقة أساسية في صناعة النقل من خلال مجالات العمل التالية :

- مجال النقل البحري الذي يتناول السفن بشتى أنواعها مثل سفن الحاويات ، البضائع المتنوعة ، الدرجة-RO .
- مجال الموانئ البحرية الذي يتناول النقل البحري وكفاءة تشغيل الموانئ والحجم الامثل لطاقات التشغيل .

- مجال الاعمال البحرية مثل الارساء ، الاقلاع ، الصيانة للقطع البحرية (التسفين) وتقديم الخدمات البحرية للسفن التي تؤوم الموانئ .
- بواخر نقل المسافرين وتقديم الخدمات الضرورية للوافدين والمغادرين (شبه معطل) .

نتيجة الحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق وتعرض الموانئ لبعض الاضرار خلال الحرب الاخيرة فقد أدى ذلك الى تقادم الاليات والمعدات التي تعمل على تشغيل الموانئ وعطل أعداد كبيرة منها ، وكانت الحرب سبباً في زيادة عدد الغوارق في الممرات الملاحية وسبباً في توقف أعمال كربي هذه الممرات ، مما أدى الى تردي الاعماق وقلة الغواطس فيها وفي واجهات الارصفة ، كما أن الغوارق في الممرات الملاحية شكلت عائقاً أمام دخول البواخر وأمام عمليات الكربي والصيانة لهذه الممرات ، كل هذا أثر سلباً على أداء وكفاءة الموانئ التجارية وأرصفتها .

من الجدولين رقم (9) و (10) يلاحظ أن نشاط الموانئ قد تراجع بعد عام 1990 بسبب الحصار الاقتصادي حيث كانت استيرادات العراق تؤمن من موانئ الدول المجاورة ولغاية عام 2002 حيث وصل اجمالي الحمولات المتناولة الى حدود (9) مليون طن في عام 2002 وقد يعود السبب الى توقيع العراق لمذكرة النفط مقابل الغذاء ونشاط حركة التجارة الخارجية ، ثم انخفض في عامي 2004 و 2005 الى حدود (3) و (6) مليون طن على التوالي بسبب تردي الاوضاع الامنية ، ليرتفع مرة ثانية ، في الاعوام اللاحقة ، الى مستوياته السابقة .

جدول رقم (9) البواخر التجارية وكمية البضائع التي تم مناوالتها في الموانئ التجارية للاعوام 1979 ، 1990 ، 1999 ، 2002

السنة	عدد الوحدات الواصلة	كمية البضائع التي تم مناوالتها (طن)
1979	1664	8052000
1990	356	4869000
1999	1582	4249000
2002	5879	9337000

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ العراق

جدول رقم (10) البواخر التجارية والحمولات الواصلة الى الموانئ التجارية للاعوام 2004 - 2008

اسم الميناء	2004		2005		2006	
	عدد الوحدات	الحمولة (طن)	عدد الوحدات	الحمولة (طن)	عدد الوحدات	الحمولة (طن)
أم قصر	742	1763228	763	4361965	891	7720340
خور الزبير	647	602357	1262	1200443	1329	4195722
أبو فلوس	514	887292	2025	480270	1552	564668
المعقل	----	----	108	44404	124	103054
المجموع	1903	3252877	4158	6087082	3896	12583784

اسم الميناء	2007		2008	
	عدد الوحدات	الحمولة / طن	عدد الوحدات	الحمولة / طن
أم قصر	876	5986941	888	7418215
خور الزبير	1056	4161914	1005	3876048
أبو فلوس	3020	692960	2345	549743
المعقل	47	42065	13	10055
المجموع	4999	10883880	4251	11854061

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ العراق

والجدول رقم (11) يوضح عدد الوحدات الواصلة الى الموانئ النفطية وكمية النفط المحمل منها للاعوام 2006 و 2008 ، في حين يوضح الجدول رقم (12) أعداد المسافرين القادمين والمغادرين لميناء أم قصر لعامي 2007 و 2008 .

جدول رقم (11) البواخر والحمولات النفطية للاعوام 2006 - 2008

السنة	ميناء البصرة النفطي		الميناء العميق		الاجمالي (طن)	
	عدد البواخر	الحمولة (طن)	عدد البواخر	الحمولة (طن)	عدد البواخر	الحمولة (طن)
2006	332	44142814	12	698419	434	44841233
2007	294	45830484	20	1910367	314	47740851
2008	270	27869535	22	1127860	292	38997368

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ العراق

جدول رقم (12) بواخر المسافرين القادمة والمغادرة في ميناء ام قصر للعامين 2007 و 2008

السنة	عدد البواخر	عدد الوافدين	عدد المغادرين
2007	156	7644	6697
2008	117	8734	6485

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ العراق

بمقارنة بالأرقام: ميناء هونك كونك يقوم بمبادلة أكثر من 17 مليون حاوية في الفترة من يناير حتى سبتمبر 2010. ميناء دبي يقوم بمبادلة 23,7 مليون حاوية قياسية في النصف الأول من هذا العام 2010 بزيادة 16% عن العام الماضي.

أما الإيرادات المتحققة والنفقات خلال الفترة 2004 و 2008 ، فهي موضحة بالجدول رقم (13) وتشكل الإيرادات المتحققة من الموانئ النفطية حوالي (50%) منها ، ويلاحظ أنه بالرغم من زيادة الإيرادات في عام 2008 قياساً بعام 2007 إلا أن الزيادة في النفقات قد فاقت الزيادة في الإيرادات لنفس الفترة. هذا أن دل على شيء فهو دليل التخطيط الغير الأستراتيجي وأنعدام الرؤية الأستثمارية الصحيحة لهذا القطاع.

جدول رقم (13) الإيرادات المتحققة والنفقات لنشاط الموانئ للفترة 2004 – 2008

السنة	إيرادات (مليار دينار)	نفقات (مليار دينار)
2004	33.7	37.7
2005	139.7	57.7
2006	141.0	71.3
2007	115.8	85.0
2008	137.9	133.6

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ العراق

بلغ عدد العاملين في الشركة العامة للموانئ العراقية لغاية حزيران / 2009 ما مجموعه (10 305) منتسب ، أكثر من ثلثهم فائض عن الحاجة ويمثلون المفصولين السياسيين الذين تم إعادتهم الى الخدمة ، كما يلاحظ أنه بالرغم من كون الدائرة ذات طابع فني إلا أن عدد منتسبي الكادر الاداري كبير جداً وهو مساوي تقريباً لعدد الكادر الفني . والجدول رقم (13) يبين عدد العاملين في الشركة وتصنيفهم حسب الاختصاص والجنس .

جدول رقم (13) عدد منتسبي الشركة العامة لموانئ العراق لغاية حزيران / 2009 وتوزيعهم حسب الاختصاص والجنس

الاختصاص	ذكور	إناث	المجموع
اداري	3252	695	3947
فني	3848	221	4069
هندسي	166	80	246
بحري	1712	---	1712
هندسة بحرية	331	---	331
المجموع	9309	996	10305

المصدر : وزارة النقل / الشركة العامة لموانئ العراق

جميع الموانئ العراقية مملوكة للدولة وهي تدار وتشغل من قبل الشركة العامة لموانئ العراق ، والقوانين التي تنظم نشاط الموانئ هي قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995 وقانون تسجيل السفن رقم (19) لسنة 1942 والقوانين والانظمة التي تنظم مجالات نشاطها ، وتأسست الشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات رقم (22) لسنة 1997.

بلغت كميات البضائع التي تم مناولتها في عام 2008 ما مجموعه (11.85) مليون طن وحيث أن الطاقة المتاحة لارصفة الموانئ العاملة فعلاً هي بحدود (15.65) مليون طن سنوياً ، عليه فإن هناك طاقات متاحة وغير مستغلة ، ويتطلب الامر الوقوف على كميات الاستيرادات والصادرات للعراق ككل (من الموانئ العراقية ومن موانئ الدول المجاورة والقريبة) لغرض الوقوف على الارقام الاجمالية وفي حالة كونها أكبر من (11.85) طن سنوياً ، عليه فان الامر يتطلب النظر في استغلال هذه الطاقات غير المستغلة حيث يمكن أن يكون السبب في هذه الحالة

عزوف البواخر من الرسو في الموانئ العراقية وقيامها بالرسو في موانئ الدول المجاورة ، وبذلك يتوجب دراسة سبل جذب هذه البواخر الى الموانئ العراقية ، أو دراسة رفع كفاءة أداء الموانئ من خلال تأثيث وتجهيز أرصفة الموانئ بالمعدات الضرورية اللازمة للمناولة ومعدات ووسائط النقل داخل الميناء وربطها بشبكة النقل الوطنية بصورة تكون فيها كلف النقل مناسبة .

بلغ حجم الاستثمارات المخصصة لنشاط الموانئ في المنهاج الاستثماري للفترة 2004 – 2008 مامقداره (178151) مليون دينار وبلغ حجم المصروف منها ما مقداره (52341) مليون دينار ، أي أن نسبة الصرف كانت بحدود (29.38%) ، ويمكن أن تعزى نسب الصرف المتدنية الى جملة من الاسباب منها تعاقب عدة وزراء على الوزارة خلال فترة قصيرة كذلك أنعدام الأهلية والخبرة الواسعة لأدارة مثل هذه الوزارة ، تردى الوضع الأمني ، عدم تخصيص كامل المبلغ لعقود الاستيراد في باء الامر ، ضعف المتابعة بين الشركة العامة للموانئ ومركز وزارة النقل ، صدور الموازنة الاستثمارية في وقت متأخر وما يتبقى من السنة يكون غير كافي لتنفيذ ما مخطط له ، إضافة الى عدم تأقلم الكوادر وقلّة الخبرة في التعامل مع الاجراءات الجديدة لتعليمات تنفيذ العقود وبذلك أخذت تأخذ وقتاً طويلاً ، والتعقيد في إجراءات فتح الاعتمادات المستندية .

الميزة المكانية لنشاط الموانئ هو الموقع الجغرافي لمحافظة البصرة حيث تقع هذه الموانئ على ضفاف شط العرب والسواحل الشمالية للخليج العربي ، وكذلك توفر الايدي العاملة اللازمة لتشغيل الموانئ . تجابه الموانئ العراقية منافسة قوية من قبل موانئ الدول القريبة (كدولة الامارات العربية المتحدة وقطر) ومن موانئ الدول المجاورة (الكويت ، الاردن ، سوريا ، السعودية ، ايران) وقد حققت موانئ الدول القريبة والدول المجاورة أعلاه تقدماً وتطوراً كبيرين خلال العقود المنصرمين في حين تراجع أداء وكفاءة الموانئ العراقية خلال نفس الفترة بسبب ظروف الحصار الاقتصادي والحروب التي مر بها العراق ولم تشهد الموانئ العراقية أي تطور ملحوظ على الصعيد المحلي والعالمي . وجميع الدول أعلاه تسعى الى الربط السككي مع العراق لتعزيز موقع موانئها في تجارة الترانزيت بين الشرق والغرب وفي هذه الحالة سيكون نشاط الموانئ العراقية في تجارة الترانزيت ضعيفاً جداً بوجود هذه المنافسة وفي ظل ضعف إمكانياتها الحالية . وعلى أساس ما تقدم فإن تطوير الموانئ العراقية وتحويلها من موانئ ثانوية الى موانئ رئيسة قادرة على استقبال السفن العملاقة يمكن أن يعزز موقع العراق الجغرافي كحلقة للربط بين الشرق والغرب مع بقاء الحاجة الى تطوير البنية التحتية لشبكة السكك الحديدية باتجاه خدمة هذا الهدف .

إن الموانئ الحالية ، بطاقتها المحدودة ، ستكون غير قادرة على تلبية الطلب المتوقع من الاستثمارات والصادرات للعراق مستقبلاً والتي تم تقديرها بـ (53) مليون طن في سنة (2018) ، ولكون الممرات المائية الموصلة لهذه الموانئ ذات أعماق محدودة (6 - 10) متر غير قادرة على استقبال البواخر العملاقة (للحاويات وللحمولات المتنوعة وحمولات الفل) ، عليه فإن إضافة أرصفة جديدة لموانئ أم قصر وخور الزبير سوف لا يلبى الطلب لا من حيث الحجم ولا من حيث إمكانية وصول البواخر العملاقة .

يمكننا الأرتقاء بهذا القطاع (الموانئ) في المرحلة المقبلة وذلك بالعمل على تلبية الطلب المتوقع من خلال إنشاء ميناء جديد أقرب الى المنافذ البحرية الدولية وتكون الاعماق في القناة الموصلة اليه وفي أرصفته لا تقل عن (17.5) متراً والتي تسمح باستقبال البواخر العملاقة حمولة (120) ألف طن والتي سوف تؤدي الى إنخفاض في كلف النقل بحدود (100) دولار لكل طن . برؤية على أن يحتوي الميناء الجديد على (35) رصيفاً منها (22) رصيفاً للحاويات و (13) رصيفاً للبضائع العامة والفل وعليه فإن طاقة الميناء الجديد ستكون بحدود (66) مليون طن سنوياً للحاويات (أي بمعدل (7.5) مليون حاوية سنوياً) و(33) مليون طن سنوياً للحمولات المتنوعة وحمولات الفل .

إضافة الى إمكانية الاستفادة من موقع العراق الجغرافي كقناة جافة لنقل البضائع (الترانزيت) من شرق اسيا الى تركيا وأوروبا ، وهذا هو السيناريو الأفضل من بين السيناريوهات المطروحة فنياً واقتصادياً إضافة الى تحقيقه الاستقلال والامن الاقتصادي للعراق ، والجدول رقم (14) يوضح الطلب المتوقع خلال السنوات القادمة والحاجة المستقبلية من الارصفة لسد هذا الطلب .

جدول رقم (14) : الطلب التجاري المتوقع وطول الارصفة المطلوبة بموجب دراسة مجموعة الشركات الايطالية للاعوام 2018 ، 2028 ، 2038

السنة	الطلب المتوقع	طاقة الموانئ الحالية	الطاقات الاضافية المطلوبة	طول الارصفة الاضافية المطلوبة (متر)
	(مليون طن سنويا)			
2018	53	16	37	5400 – 4400
2028	79	17	62	7600 - 6600
2038	110	19	91	11000 - 9500

المصدر : دراسة الجدوى الايطالية لميناء الفاو الكبير / كانون الاول 2008

ولحين تنفيذ الميناء الجديد (ميناء الفاو الكبير) فستكون هناك حاجة الى تأهيل الموانئ الحالية لغرض تلبية الطلب المتوقع وذلك من خلال تاهيل الارصفة وتجهيزها بالرافعات بمختلف أنواعها والشاحنات والحاضنات والى الاستمرار برفع الغوارق من الممرات المائية والاستمرار بكري القنوات الملاحية وتحقيق الاعمق المطلوبة ، كما تحتاج الموانئ العراقية بصورة عامة الى إعادة تنظيم في مجالي الادارة والتشغيل والى إدخال الانظمة الحديثة والالكترونية في هذين المجالين والى إعادة نظر بالأعداد الفائضة من الكوادر العاملة في هذه الموانئ لما تشكله من عيب على ميزانية الشركة العامة للموانئ على أن يكون الحل مقترناً بتوفير فرص عمل للفائضين ، وقد تم إدراج عدد من المشاريع في الموازنة الاستثمارية لتلبية حاجة الموانئ العراقية من معدات المناولة كالحاضنات والرافعات ونقلات الحاويات داخل الميناء إضافة الى أعمال إعادة التأهيل وأعمال الحماية الكاثودية وتوفير مستلزمات مكافحة التلوث البحري والاستمرار بأعمال رفع بقية الغوارق وإكمال كرى نهر أم قصر وخور الزبير.

رؤيتنا لنشاط الموانئ:

- تعزيز الاستقلال الاقتصادي للعراق في مجال استيراد وتصدير البضائع عن طريق الموانئ وتقليل الاعتماد على موانئ الدول القريبة والمجاورة .
- رفع كفاءة الشركة العامة لموانئ العراق ورفع كفاءة تشغيل الموانئ العراقية .
- تعزيز موقع العراق الجغرافي كحلقة وصل بين شرق اسيا وكل من سوريا وتركيا وأوربا .
- الانتقال الى مرحلة إنشاء موانئ رئيسة قادرة على استقبال البواخر العملاقة وتقليل كلف النقل .
- تعزيز دور القطاع الخاص في تنفيذ وتشغيل وتقديم الخدمات لمشاريع الموانئ .
- تحويل الموانئ العراقية الى موانئ جاذبة ومنافسة لموانئ الدول المجاورة والقريبة.

الاهداف الكمية لنشاط الموانئ خلال سنوات الخطة الخمسية 2010 – 2014

يبين الجدول رقم (15) الطاقات التصميمية الحالية لارصفة الموانئ العراقية والمستهدفة ضمن الخطط الاستراتيجية للتطوير والتحديث عام / 2014 . والتي لم تشهد الجديدة في العمل لحد الآن!!
ويبين الجدول رقم (16) الاهداف الكمية المستهدفة من انشاء ميناء الفاو الكبير ، أما الاهداف الكمية لنشاط الموانئ في إنتشال الغوارق من الممرات الملاحية وقرب أرصفة الموانئ للسنوات 2010-2014 فهي مبينة في الجدول رقم (17) والتي لم تتحقق بالضافة للتأخر في العمل في مرحلة مهمة من تطوير وتحسين أداء الموانئ.

جدول رقم (15) الطاقات التصميمية الحالية لارصفة الموانئ العراقية والمستهدفة ضمن الخطط الاستراتيجية للتطوير والتحديث عام / 2014

اسم الميناء	2010		الارصفة المتوقع اضافتها خلال الخطة الخمسية (2010-2014)	2014	
	عدد الارصفة	الطاقات الف طن / سنة		عدد الارصفة	الطاقات الف طن / سنة
ام قصر	22	7500	19	41	14000
خور الزبير	12	6400	13	25	10650
المعقل	6	1500	8	14	3600
ابو فلوس	3	500	—	3	750
المجموع	43	15900	40	83	29000

المصدر : الشركة العامة لموانئ العراق / وزارة النقل

جدول رقم (16) الاهداف الكمية المستهدفة من انشاء ميناء الفاو الكبير أرصفة الحاويات

البيان	عام / 2018	عام / 2038
عدد الارصفة	11-10	22
حاوية / سنة	3000000	7000000

ارصفة البضائع العامة

البيان	عام / 2018	عام / 2038
عدد الارصفة	7-6	22
طن / سنة	10000000	40000000

المصدر : الشركة العامة لموانئ العراق / وزارة النقل

جدول رقم (17) الاهداف الكمية لنشاط الموانئ في انتشال الغوارق للسنوات 2010-2014

الدائرة	2010	2011	2012	2013	2014	المجموع
ام قصر	3	2	1	2	2	10
خور الزبير	1	2	2	2	2	9
قناة خور عبد الله	1	1	1	2	2	7
شط العرب	3	3	2	2	2	12
انتشال (8) غوارق محسوبة على القرض الياباني	8					8
المجموع	16	8	6	8	8	46

المصدر : الشركة العامة لموانئ العراق / وزارة النقل

المشاكل والتحديات في نشاط الموانئ

- الحاجة الى تطوير إمكانيات الشركة العامة لموانئ العراق ودراسة سبل الارتقاء بادائها لتكون قادرة على إدارة الموانئ بشكل أفضل وتكون قادرة على منافسة الموانئ الاخرى وخاصة في الدول القريبة والمجاورة.
- عدم استخدام الانظمة الحديثة والالكترونية في مجالي الادارة والتشغيل وعدم مواكبة آخر التطورات العالمية في هذا المجال .
- قلة الغواطس وتردي الاعماق في الممرات الملاحية وواجهات الارصفة .
- انتشال الغوارق في الممرات الملاحية وبالاخص المؤثرة على دخول وخروج البواخر القادمة الى الموانئ العراقية كافة .
- النقص في الوحدات البحرية (الحفارات ، الساجبات ، البواخر ، الرافعات البحرية ، بواخر الانارة ، زوارق المسح ، زوارق التلوث البحري ، باخرة الادلاء ، ناقلات ماء ووقود) .
- النقص في معدات الموانئ الاختصاصية ومعدات مناولة البضائع وتقدم الموجود منها حالياً .
- طاقات الموانئ الحالية محدودة ولايمكنها تلبية الحاجة المستقبلية لاستيرادات وصادرات العراق وكذلك تجارة الترانزيت عبر الاراضي العراقية .
- الاعماق الحالية للممرات الملاحية وواجهات الارصفة لايمكنها استقبال البواخر العملاقة للحاويات وحمولات الفل وبذلك تبقى الموانئ الحالية موانئ ثانوية وتبقى كلف النقل عالية نسبياً .
- منافسة موانئ الدول المجاورة والدول القريبة ، كما أن العديد من دوائر الدولة وتجار القطاع الخاص بدأ يستخدم الموانئ السورية والأردنية لاستيراد بضائعهم من دول اوروبا وأمريكا وأن هذا قد أثر سلباً على كميات البضائع التي تستقبلها الموانئ العراقية لعدة أسباب منها الفرق في نوع وأسعار الخدمات و كلف النقل البري ، الوضع الامني وغيرها من الامور الاخرى والتي يجب دراستها وملافتها .
- عزوف القطاع الخاص بالاستثمار في تنفيذ البنى التحتية للموانئ التجارية .
- التعاقد مع مشغلين عالميين لتشغيل الارصفة وخاصة أرصفة الحاويات .
- تطوير نشاط الموانئ العراقية من موانئ ثانوية الى موانئ رئيسة يمكن أن يتم من خلال بناء ميناء رئيس أقرب للمنافذ البحرية الدولية قادر على استقبال البواخر العملاقة .

توصياتنا للنهوض في السياسات التنموية لنشاط الموانئ:

- التعاقد مع إحدى الشركات الاستشارية العالمية المتخصصة لتقديم الاستشارات والمقترحات والحلول لرفع كفاءة وتطوير أداء الشركة العامة لموانئ العراق ، بما فيه دورها كمنظم ومراقب لاداء القطاع الخاص ، لتكون قادرة على منافسة الشركات الاخرى في الدول المجاورة والقريبة .
- تهيئة مستلزمات الخدمات البحرية للموانئ النفطية (مينائي البصرة والعميق) ومرفأ الغاز السائل في خور الزبير .
- تعميق وحفر وتأثيث القنوات الملاحية المؤدية للموانئ واقامة منظومات سيطرة تلفزيونية والكترونية على حركة البواخر والسفن فيها .
- تحديث معدات المناولة الارضية للارصفة بما يحقق القدرة على مناولة البضائع بالحدود المطلوبة .
- تحديث وتعزيز اسطول الوحدات البحرية التي تقدم الخدمات البحرية للموانئ على أن يشمل هذا التحديث الحفارات البحرية والساحبات وبواخر الاشارة وبواخر الادلاء وزوارق الركاب وزوارق الربط وزوارق العمل .
- تحديث المنظومات الالكترونية والميكانيكية والكهربائية التي تؤمن تسريع مناقلة البضائع في الموانئ .
- إعداد خطة شاملة لتطوير وتأهيل ملاكات الموانئ وبناء ملاكات جديدة مؤهلة وإنشاء معهد خاص للتدريب في الموانئ .
- انتشال الغوارق كافة في الممرات الملاحية في خور عبد الله وخور الزبير وشط العرب وشط البصرة .
- تطوير وتحديث المسفن والمزالق البحرية في الموانئ واكمال ما هو تحت الانشاء منها وبناء مسافن جديدة تلبي المتطلبات الخاصة بتصليح وتسفين البواخر .
- تحديث الموانئ من ناحية خدمات الاسكان والمياه والخدمات العامة للمستوردين والمصدرين والعاملين في الموانئ .
- أي مقترح لتعديل الاجور وأسعار الخدمات التي تقدمها الموانئ العراقية والوكالات البحرية يجب أن يتم بشكل متأن ومدرّوس وأن يؤخذ بنظر الاعتبار الاسعار المفروضة في موانئ الدول المجاورة والقريبة بحيث تكون هذه الاسعار تنافسية كون الموانئ العراقية تقع في نهاية الخليج العربي ويجب أن تكون الاسعار عنصر جذب للبواخر والسفن .
- فسخ المجال للقطاع الخاص للاستثمار في مجال تنفيذ الارصفة وكذلك في مجالي التشغيل وتقديم الخدمات .
- إدخال الانظمة الحديثة والالكترونية في مجال الادارة والتشغيل لنشاط الموانئ .
- إعادة النظر بالاعداد الفائضة من العمال والموظفين .
- انشاء ميناء جديد أقرب للمنافذ البحرية الدولية قادر على استقبال البواخر العملاقة وتعزيز موقع العراق الجغرافي كحلقة ربط بين شرق اسيا وأوروبا من خلال نقل البضائع بالترانزيت .
- الاهتمام بإقامة الموانئ الجافة والمناطق الحرة .

دور القطاع الخاص وإمكانية المساهمة في نشاط الموانئ

يمكن أن يلعب القطاع الخاص دوراً كبيراً في إنشاء بعض البنى التحتية (من خلال قانون الاستثمار رقم 13 لسنة 2006) وتشغيلها وتقديم الخدمات ، وبالإمكان فسخ المجال أمام القطاع الخاص لتشغيل أرصفة الحاويات بالدرجة الاساس . وفي حالة عزوف القطاع الخاص عن المساهمة بتنفيذ البنى التحتية فيفضل في هذه الحالة أن تقوم الدولة بتنفيذ البنى التحتية وعدم ترك الامور معلقة ، وفسخ المجال أمام القطاع الخاص في مجال التشغيل وتقديم الخدمات .

يتمثل دور القطاع الخاص حالياً في نشاط الموانئ في أعمال التفريغ والشحن بصيغة متعهدي تفريغ وكذلك في مجال تنفيذ المناقصات للمشاريع بصورة عامة وصيانة بعض الاجهزة والمعدات .

هناك بعض المشاريع والاعمال يمكن للقطاع الخاص المساهمة في تنفيذها عن طريق الاستثمار يمكن إجمالها بما يلي :

- إنشاء ميناء الفاو الكبير .
- إنشاء (13) رصيف متعدد الاغراض في ميناء ام قصر بطاقة تصميمية (3750) ألف طن / سنة .
- إنشاء (4) أرصفة حاويات في ميناء أم قصر بطاقة تصميمية (2000) طن / سنة .
- إنشاء (13) رصيف متعدد الاغراض في ميناء خور الزبير بطاقة تصميمية (4250) طن / سنة .
- استثمار رصيف المعامر في الفاو بطاقة (100) ألف طن / سنة .

- ادارة وتشغيل وتطوير مينائي المعقل وأبو فلوس لمدة خمس سنوات قابلة للتجديد .
- أعمال تقديم الخدمات مثل الاقلاع والارساء وتقديم الخدمات للبواخر داخل الميناء .
- تشغيل أرصفة الموانئ وخاصة أرصفة الحاويات .

نشاط النقل البحري

الجهة المسؤولة عن هذا النشاط هي الشركة العامة للنقل البحري وتعتبر الناقل الوطني في مجال النقل البحري والتي تمارس نشاطاتها (النقل البحري ، الوكالات البحرية) وفقاً لأحكام قانون تأسيس شركة النقل البحري المحدودة رقم (76) لسنة 1952 وقانون رقم (80) لسنة 1983 وقانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 المعدل .

يملك العراق حالياً (3) بواخر ومن المؤمل تعزيزها ببواخر أخرى من خلال شراء بواخر جاهزة أو تصنيع بواخر جديدة حسب الطلب . إن نشاط النقل البحري من النشاطات المهمة والمربحة في نفس الوقت وإن الهدف من دعمه في هذه المرحلة هو إنشاء نواة لاسطول بحري عراقي وبمجرد تكوين هذه النواة فإن التوسع في بناء الاسطول سيكون من خلال الإيرادات الذاتية والارباح التي ستحققها بواخر نواة هذا الاسطول .

أما في مجال النقل النهري فالعمل شبه متوقف فيه بسبب الوضع الأمني وشحة المياه وقلّة الغواطس في الأنهار وحاجتها الى الكري إضافة الى وجود العوائق في مجرى الأنهار من بقايا الجسور المتضررة بسبب الحروب السابقة وبسبب إنشاء الجسور الوقتية والعائمة وجسور الخدمة ، وسيكون النظر بإعادة الحياة لهذا النشاط مرتبط بزوال المسببات أعلاه .

يبلغ عدد منتسبي الشركة العامة للنقل البحري (2420) منتسب والجدول رقم (18) يبين توزيعهم حسب الاختصاص والجنس . وبالرغم من توقف نشاط الشركة العامة للنقل البحري وتوقف عمل الكوادر في الشركة إلا أن هناك أعداد من المنتسبين من هم فائض عن حاجة الشركة والذين تم تعيينهم بعد عام 2003 حيث يشكلون عبئاً على كاهل وميزانية الشركة . يمكن وضع خطة تطويرية لتدريب هذه الكوادر والأستفادة منها في الكثير من المجالات المهنية لعمل الوزارة .

جدول رقم (18) أعداد منتسبي الشركة العامة للنقل البحري لغاية 2009/6/31 موزعين حسب الاختصاص والجنس

المجموع	الملاكات						التشكيل
	إدارية		فنية		هندسية		
	إناث	ذكور	إناث	ذكور	إناث	ذكور	
2420	223	219	13	1727	4	234	الشركة العامة للنقل البحري

المصدر : وزارة النقل

المشاكل والتحديات التي تواجه نشاط النقل البحري

- الحاجة الى مبالغ كبيرة نوعاً ما في بداية الامر فقط لتكوين نواة لاسطول بحري عراقي جديد يضم بواخر لنقل الحاويات وبواخر للحمولات المتنوعة والفل .
- بناء السفن حسب الطلب يستغرق وقتاً ويتطلب توفير تخصيصات مناسبة لذلك .

دور القطاع الخاص في نشاط النقل البحري

إن دخول القطاع الخاص العراقي في مجال النقل البحري تبدو محدودة جداً في الوقت الراهن وهي تقتصر على إمتلاكه للسفن الصغيرة وذلك بسبب الاستثمارات الضخمة التي يتطلبها بناء السفن الكبيرة وإجور الطواقم والكوادر العاملة على هذه السفن إضافة الى المنافسة القوية من قبل أساطيل الدول المجاورة وشركاتها .

لاهمية هذا النشاط في توفير إحتياجات البلد وخاصة الغذائية والحبوب منها والعسكرية ، ولكون هذا النشاط مربح جداً ، عليه فإن دخول القطاع الخاص الاجنبي في نشاط النقل البحري يفضل أن يكون بصيغة التشغيل المشترك مع ضرورة تكوين اسطول وطني من السفن والبواخر لتلبية إحتياجات البلد الضرورية وللاستفادة من أرباح هذا النشاط .

نشاط الطيران المدني

يتمثل نشاط الطيران المدني بنشاط كل من المنشأة العامة للطيران المدني ونشاط الشركة العامة للخطوط الجوية

العراقية . نشاط المنشأة العامة للطيران المدني يشمل المطارات في كافة انحاء العراق ، أما نشاط شركة الخطوط الجوية العراقية فيشمل النقل الجوي بواسطة الطائرات التابعة لهذه الشركة.

نشاط النقل الجوي للمنشأة العامة للطيران المدني

وتعنى بشؤون الطيران المدني بشكل عام في العراق وعمليات إدارة الحركة الجوية المدنية وعمليات النقل الجوي التجاري الداخلي والخارجي وتعمل بموجب قانون الطيران المدني رقم (148) لسنة 1974 المعدل، أصبح لدى العراق ستة مطارات دولية هي (بغداد ، الموصل ، البصرة ، اربيل ، السليمانية ، والنجف) العمل يجري لتأهيل وتحديث مطارات بغداد ، الموصل ، والبصرة .

- مطار بغداد الدولي : يتكون مطار بغداد الدولي من ثلاث مبانى (سامراء ، بابل ، نينوى) سعة كل منها (2.5) مليون مسافر سنوياً ويحتوي كل مبنى على (6) جسور هوائية لوقوف الطائرات . يحتوي المطار على مدرجتين لهبوط وإقلاع الطائرات الأولى بطول (4) كم وعرض (60) متراً والثانية بطول (3.3) كم وعرض (45) متراً مع طريقان للزوغان الأول بطول (4) كم وعرض (45) متراً والثاني بطول (3.3) كم وعرض (30) متراً ، وساحة لوقوف الطائرات . كما يحتوي المطار على أبنية (الرقابة الجوية ، الاتصالات ، الإطفاء ، البدالة ، المخازن) وبنية لوقوف السيارات والمطار مجهز بكافة الاجهزة التي تؤمن سلامة الحركة الجوية وتقدم أفضل الخدمات للمسافرين .

- مطار البصرة الدولي : يتكون من بناية واحدة سعتها (2) مليون مسافر سنوياً ويحتوي على (5) جسور هوائية لوقوف الطائرات ويحتوي المطار على مدرجة بطول (4) كم وعرض (60) متراً مع طريق زوغان بطول (4) كم وعرض (45) متراً وساحة لوقوف الطائرات ، كما يحتوي المطار على أبنية (الرقابة الجوية ، الاتصالات) والمطار مجهز بكافة الاجهزة التي تؤمن سلامة الحركة الجوية وتقديم أفضل الخدمات الى المسافرين .

- مطار الموصل : يتكون من بناية واحدة سعتها (500) ألف مسافر سنوياً ومدرج بطول (2.8) كم وعرض (45) متراً وساحة لوقوف الطائرات تتسع لـ (3) طائرات كما تحتوي على بناية الرقابة الجوية والاتصالات والمطار مجهز بأجهزة تؤمن سلامة الحركة الجوية وتقدم أفضل الخدمات للمسافرين .

- مطار السليمانية الدولي : وهو مطار دولي صنف (CAT I) مكون من الجانبين الجوي والارضي حيث أن الاول يتكون من مدرج بطول (3.5) كم وعرض (45) متراً مع طريق الزوغان الموازي بطول (3.5) كم وعرض (30) متراً بالإضافة الى طرق زوغان فرعية اخرى وساحة لوقوف الطائرات سعة (3) طائرات . أما الجانب الارضي من المطار فيشمل بناية المسافرين ذات مستوى واحد وبسعة تقريبيية (350) ألف مسافر / سنة ، ومستودع للوقود .

- مطار أربيل الدولي : وهو مطار دولي صنف (CAT I) مكون من الجانبين الجوي والارضي حيث أن الاول يتكون من مدرج بطول (2.8) كم وعرض (30) متراً مع ساحة لوقوف الطائرات بسعة (5) طائرات مع طرق زوغان فرعية اخرى . أما الجانب الارضي من المطار فيشمل بناية مسافرين صغيرة ذات مستوى واحد وبسعة تقريبيية (150) ألف مسافر / سنة ، ومستودع للوقود وأبنية لسيارات الإطفاء والمعدات الارضية بالإضافة الى بناية الكهرباء .

- مطار النجف الدولي : يتكون من بناية المسافرين بسعة (3) مليون مسافر / سنة ، ساحة لوقوف الطائرات تتسع لـ (4) طائرات ، ويبلغ طول مدرجه (3) كم وعرضه (45) متراً .

والجدول رقم (19) يبين نشاط المنشأة العامة للطيران المدني للاعوام (2002 – 2008) ، ويظهر من الجدول تدني نشاط الطيران خلال الفترة 2003 – 2004 والاستعادة السريعة للنشاط خلال السنوات اللاحقة ، والذي يعكس الطلب الملح والمتنامي على النقل الجوي . في حين يشهد هذا النشاط الكثير من الأخطاء والتلكي في الإدارة لأستثمار مثل هذا لنشاط لزيادة الواردات، ناهيك عن رداءة الخدمات المقدمة والبطئ في أستحداث طرق وتقنيات حديثة لأدارة هذا النشاط كباقي الدول المجاورة أو الأجنبية مما أنعكس سلباً على واقع هذا النشاط بخدماته و إيراداته وغيرها.

جدول رقم (19) نشاط المنشأة العامة للطيران المدني للاعوام (2002 – 2008)

السنوات							التفاصيل
2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	
585967	461849	442017	243980	66898	22162	426520	أعداد المسافرين
7933	6389	3235	3686	1870	436	4329	أعداد الرحلات
1490	1523	1461	1381	1333	1254	1254	القوى العاملة
22074	12949	9890	9583	1635	544	518	الإيرادات (مليون دينار)
21054	31298	43143	41553	5654	1335	1772	المصروفات (مليون دينار)
دورة (56) متدرب (179)	دورة (12) متدرب (52)	دورات (7) متدرب (36)	دورات (9) متدرب (64)	دورة (51) متدرب (341)	-----	دورة (106) متدرب (369)	التدريب خارج العراق
دورة (46) متدرب (191)	دورة (24) متدرب (191)	دورة (82) متدرب (383)	دورة (124) متدرب (459)	دورة (65) متدرب (236)	-----	دورة (58) متدرب (720)	التدريب داخل العراق

المصدر : المنشأة العامة للطيران المدني / وزارة النقل

رؤيتنا لنشاط الطيران المدني :

إعادة تأهيل المطارات الموجودة والتخطيط لإنشاء مطارات جديدة في مناطق الجذب المتوفرة .

الاهداف

- تأهيل المطارات الموجودة حالياً .
- انشاء مطارات جديدة في المناطق ذات الطلب العالي ومناطق الجذب السياحي وخاصة السياحة الدينية .
- تطوير الكوادر الحالية وخلق كوادر شابة جديدة .
- الاهتمام بالتدريب وتطوير القدرات .

دور القطاع الخاص في نشاط الطيران المدني

- يمكن للقطاع الخاص أن يلعب دوراً مهماً في مجال التشغيل وتقديم الخدمات ، أما في مجال البنى التحتية كإنشاء المطارات فإن هناك اتجاهين :
- قيام المستثمرين بإنشاء مطارات مدنية (بجزيئه الجوي والارضي) في مناطق الجذب العالي ومناطق السياحة الدينية وذات الجدوى الاقتصادية العالية .
 - قيام الدولة بإنشاء الاجزاء الجوية من المطارات (المدرج ، طرق الزوغان ، أبراج الرقابة الجوية ، ساحات وقوف الطائرات) ، وعرض الاجزاء الارضية (قاعات المسافرين ، المطاعم ، الكافتريات ، الاسواق الحرة ، مرائب السيارات ...) على القطاع الخاص لتنفيذها عن طريق الاستثمار .

نشاط النقل الجوي لشركة الخطوط الجوية العراقية

تعتبر شركة الخطوط الجوية العراقية الناقل الوطني فيما يتعلق بالنقل الجوي ، تأسست في عام 1988 بموجب القانون رقم (180) لسنة 1988 المعدل بالقانون (22) لسنة 1997 ، علماً أن النشأة الأولى لها كانت في 1946/1/29 حيث كانت تابعة إدارياً الى مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية .

في عام 2002 ، ونتيجة لظروف الحصار الاقتصادي ، اقتصر النقل الدولي على رحلات الاغاثة الى سوريا ورحلات الحج . أما النقل الداخلي فقد اقتصر على الرحلات الداخلية (بصرة – موصل) ونقل البضائع المجانية لصالح الشركة والطيران المدني لتسيير امور مطاري البصرة والموصل .

في شهر تموز من عام 2004 تم استلام المطار من القوات المتعددة الجنسية ، حيث استلمت الشركة مواقعها وبدأت بإعادة التعمير والتشغيل وبدأ التشغيل الفعلي بتاريخ 2004/9/18 ، واقتصر التشغيل على عمان ودمشق ورحلات عارضة .

في عام 2005 تم تأهيل بناية مقر الشركة في المطار ، وتأجير أربعة طائرات من طراز بوينك (مستهلكة) ، وتم تأهيل مطار السلبيمانية بملاكات الشركة ، كما تم فتح خطوط الـ (السلبيمانية ، أربيل ، دبي ، اسطنبول ، القاهرة ، بيروت ، طهران) .

فيما يتعلق بنشاط الخطوط الجوية العراقية ، فقد أصبح لدى الخطوط الجوية العراقية طائرتين مملوكة و(3) طائرات مؤجرة ، وبلغ عدد الرحلات الجوية لعام 2008 ، (3494) رحلة دولية و (1916) رحلة محلية وعدد المسافرين القادمين (120282) مسافر للنقل الدولي و(57764) مسافر للنقل الداخلي ، والمغادرين (113226) مسافر للنقل الدولي و (56306) مسافر للنقل الداخلي .

نشاط الطيران المدني والخطوط الجوية العراقية بحاجة الى تطوير ودعم بمختلف الاتجاهات ، فهذا النشاط يمثل واجهة البلد وبوابته على العالم الخارجي وعليه فإن الاهتمام به يجب أن يكون بمستوى يليق به ، فلإزال مستوى الخدمة في الطائرات العراقية متدني ويحتاج الى تطوير ، والطائرات العراقية المؤجرة ليست بالمستوى الفني المطلوب مما تتسبب في حدوث عطلات متكررة وبالتالي التأخير وعدم الدقة بمواعيد الرحلات والزيادة من معاناة المواطنين الذين يحجزون على متنها .

والجدول رقم (20) يبين أعداد الرحلات والمسافرين (مغادرين وقادمين) وكميات البضائع المنقولة للسنوات 1979 ، 1988 ، 2002 . ويلاحظ من الجدول أن النمو في نقل المسافرين خلال الفترة الممتدة من سنة 1979 لغاية 1988 كان قليلاً جداً نوعاً ما وكان ذلك بسبب ظروف الحرب العراقية الإيرانية ، في حين تراجع هذا النمو خلال الفترة الممتدة من 1988 ولغاية 2002 بسبب الحصار الاقتصادي ومنه الحصار على نشاط النقل الجوي .

جدول رقم (20) الرحلات والمسافرين (مغادرين وقادمين) وكميات البضائع المنقولة على متن طائرات الخطوط الجوية العراقية للسنوات 1979 ، 1988 ، 2002

السنوات			البيانات
2002	1988	1979	
1230	6311	-----	أعداد الرحلات
198362	695538	688022	أعداد المسافرين
80184	24752	16118	كمية البضائع (طن)

المصدر : شركة الخطوط الجوية العراقية / وزارة النقل

أما الجدول رقم (21) فيبين أعداد الرحلات وأعداد القادمين والمغادرين موزعين على النقل الداخلي والدولي للخطوط الجوية العراقية للفترة 2004 – 2008 . ومن هذا الجدول يمكن ملاحظة النمو السريع للطلب على النقل الجوي ما بين 2004 و2006 ومن ثم استقراره على معدلات متقاربة خلال عامي 2007 و2008 ويعزى هذا الاستقرار في الطلب الى محدودية عدد الطائرات المتوفرة لدى شركة الخطوط الجوية العراقية وقدم الموجود منها .

جدول رقم (27) أعداد الرحلات وأعداد القادمين والمغادرين موزعين على النقل الداخلي والدولي للخطوط الجوية العراقية للفترة 2004 – 2008

السنة	النقل الدولي			النقل الداخلي		
	عدد الرحلات	مغادر	قادم	عدد الرحلات	مغادر	قادم
2004	305	9917	10555	-----	-----	-----
2005	1782	70898	61936	826	20333	20023
2006	3266	145323	128675	1412	37473	37222
2007	3331	116719	109314	1565	57527	57010
2008	3494	113226	120282	1916	56306	57764

المصدر : الخطوط الجوية العراقية / وزارة النقل

بالرغم من التحسن النسبي الذي شهده نشاط الطيران المدني خلال عام 2008 الذي لا يصل الى أدنى مستويات الطموح ، إلا إنه لا يزال بحاجة إلى الكثير من التطوير بما يحقق توفير النقل الجوي الدولي والداخلي المريح وضبط مواعيد إقلاع الطائرات وتخفيض اسعار تذاكرها .

يمكن للقطاع الخاص المساهمة بشكل واسع في نشاط الخطوط الجوية مع بقائها الناقل الوطني ، فالمجال مفتوح أمام التشغيل المشترك وغير المشترك وفي مجال تقديم الخدمات كافة سواء للطائرات أو المسافرين . ويبقى نشاط

الطيران المدني من الأنشطة الراححة والتي يمكن أن توفر إيرادات جيدة للدولة فيما لو تم إتقان تشغيل هذا النشاط .

الرؤية لنشاط الطيران المدني لشركة الخطوط الجوية العراقية :

التوصل الى حل لمشكلة الدعوة المقامة من قبل الخطوط الجوية الكويتية وإعادة بناء الاسطول الجوي العراقي بطائرات حديثة وتوسيع نطاق عمل الخطوط العراقية . وذلك من خلال خلق قنوات وساطة دولية مؤثرة لحل هذا النزاع و لدينا الكثير من الخطط للعمل في حل هذه الأزمة.

الاهداف

- تعزيز دور الخطوط الجوية العراقية كناقل وطني .
- تلبية الطلب المتنامي على النقل بطائرات الخطوط الجوية العراقية .
- إعادة بناء الاسطول الجوي العراقي .
- رفد طواقم الطائرات بالخبرات الشابة والجديدة من الطيارين والفنيين , مع الأهتمام بالتدريب والتطوير لمستويات عالمية للراقي بنوعية الخدمات المقدمة في هذا المجال .

دور القطاع الخاص (الأجنبي) المتوقع في مجال نشاط الطيران لشركة الخطوط الجوية العراقية

بصورة عامة ، يمكن للقطاع الخاص المساهمة ، بشكل واسع ، في مجال تقديم الخدمات أما في مجال التشغيل فإن القطاع الخاص (الأجنبي) للأستفادة من الخبرات العالمية للأرتقاء بمستويات هذا النشاط الى ما نطمح له) يمكنه المساهمة بصورة مستقلة أو عن طريق التشغيل المشترك .

الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية هي الناقل الوطني ضمن نشاط الطيران المدني وواجبها ينحصر في نقل المسافرين والامتعة على متن طائراتها والتسويق لذلك ، ولكن يلاحظ أن هناك العديد من الفقرات التي الحققت ضمن مهام الشركة والتي أخذت ترهق كاهل الشركة وتؤثر على أدائها ، بالرغم من كون هذه الفقرات ضرورية وذات مردود مالي ، ويقترح أن يتم تحويل نشاط هذه الفقرات الى شركات جديدة يتم تأسيسها لهذا الغرض أو أن يتم تحويلها الى القطاع الخاص بعد أن يتم تحديد شروط ومعايير لذلك مع ضمان نسبة أرباح معينة ومن هذه الفقرات :

- الاعاشة .
- صيانة الطائرات .
- تقديم الخدمات للطائرة أثناء وجودها على أرض المطار (كهرباء ، تكييف ، تنظيف ...) .
- شحن البضائع .

أما في مجال النقل الجوي فالمجال مفتوح أمام القطاع الخاص للتشغيل المشترك سواء كان ذلك في مجال التشغيل المشترك للطائرات أو خطوط النقل الجوي .

التحديات والمشاكل التي تواجه نشاط الطيران المدني لشركة الخطوط الجوية العراقية

- عدم إمتلاك الشركة لاسطول جوي متكامل .
- عدم حسم الدعوى الكويتية .
- تضخم في أعداد الكادر غير المتخصص , مع قدم الخبرات .

المهندس

علي جبار الفريجي