



جمهورية العراق  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة البصرة  
كلية الإدارة والاقتصاد  
قسم الاقتصاد



# واقع قطاع النقل العام في العراق والسبل الكفيلة لتطويره

خلال المدة ( ٢٠١٥ – ٢٠١٨ )

إعداد

المدرس المساعد : عدنان حبيب عروج

## الملخص :

يُعد العراق من البلدان التي تمتلك ثروات اقتصادية هائلة سواء أكانت على مستوى الموارد الأولية المتاحة أم على مستوى أهمية الأنشطة والقطاعات الاقتصادية العاملة ، وجاءت هذه الأهمية لتمتعه بموقع إستراتيجي مهم يجعله نقطة ربط على طرق التجارة العالمية لكونه يمتلك موانئ مطلة على الخليج العربي والعديد من المنافذ البرية التي تربطه بمختلف دول العالم مما يعطيه ميزة مهمة في قطاع النقل العام وخدماته ، ومن دراسة واقع ذلك القطاع تبين أن هذا القطاع يعاني من مشكلات كثيرة أثرت في إنتاجيته وضعف المردودات المالية التي يسهم بها في الاقتصاد العراقي نتيجة تراكم الكثير من الأسباب الاقتصادية والسياسية ، وللنهوض بواقع هذا القطاع ومحاولة إعادة أنشطته المختلفة إلى الوضع الذي أسست لأجله ، تم وضع الكثير من الإستراتيجيات والخطط قصيرة وطويلة المدى في كل مفصل من مفاصل هذا القطاع المهم .

## ABSTRACT:

Iraq is one the countries that has tremendous economic wealth , whether at the level of the available initial resources or at the level of operating economic activities and sectors , This importance is due to Iraq's important strategic location which makes it a link on the global trade routes because Iraq has ports overlooking the Arabian Gulf and many ground ports that link it with different countries so this gives it an important advantage in the public transport sector and services , The study of the reality of the public transport sector in Iraq shows that this sector suffers from many problems that affect its productivity and the weak financial returns , as a result of the accumulation of a lot of economic political and , For the advancement of this sector and try to restore the various activities to the situation , which was established for it , a lot of strategies and short and long-term plan has been put for every joint of this important sector .

## المقدمة:

يحتل قطاع النقل العام حيزاً مهماً في النشاط الخدمي والنشاط التجاري الدولي المعاصر ، باعتباره الركيزة الأساسية لأي اقتصاد وطني لما له من تأثير واضح في القطاعات والأنشطة الاقتصادية الأخرى كونه يمثل حلقة الوصل والإمداد لهذه الأنشطة بما يعرف اقتصادياً بـ ( روابط الدفع الخلفية ) لإنشاء وإمداد أي مشروع اقتصادي وخدمي ، لذلك هذا القطاع يؤدي بمجالاته المختلفة دوراً مهماً في عملية التنمية الاقتصادية ، ويمثل توفر شبكات نقل وموانئ ومطارات حديثة ومتكاملة عاملاً مهماً في تحديد اتجاهات الأنشطة الاقتصادية والخدمية المختلفة ، فهناك علاقة قوية متبادلة بين النمو الاقتصادي لدولة معينة ومستوى نمو وتطور قطاع النقل العام فيها ، كون أن النمو الاقتصادي يتأثر بشكل مباشر بكفاءة قطاع النقل العام ومرونته ، لذلك سنركز على واقع قطاع النقل العام في العراق بكل فروعه (البري والجوي والبحري) وما هي التحديات والمشكلات التي تواجهه وما هي سبل تطويره ؟

### أهمية البحث :

تتبع أهمية البحث من أهمية دراسة واقع قطاع النقل العام في العراق وما يترتب عليه من تأثيرات في الاقتصاد الوطني وعلى نجاح خطط التنمية المستدامة .

### مشكلة البحث :

تتركز مشكلة البحث في كون قطاع النقل العام في العراق بكل فروعه ( البري والجوي والبحري ) يعاني مشكلات متجذرة وخصوصاً في مجال البنية التحتية المتهالكة ونوعية الخدمة التي يقدمها فضلاً عن المردودات المادية التي شكلت عجزاً مستمراً في معظم فروعه ، ويعود ذلك إلى عدم توجيه الاستثمارات نحو هذا القطاع والإهمال المستمر من قبل الحكومات المتعاقبة .

### هدف البحث:

تهدف الدراسة إلى الوصول عملياً إلى أفضل الخيارات والخطط المستقبلية التي تؤدي إلى تحسين واقع قطاع النقل العام والأنشطة الاقتصادية المرتبطة به من خلال جعل هذا القطاع مصدراً لخدمات الشحن والنقل ليس على المستوى المحلي فقط بل على المستويين الإقليمي والدولي بما يساهم في تحسين الوضع الاقتصادي للعراق .

## فرضية البحث :

تحاول الدراسة إثبات الفرضية التالية : ( إن واقع إدارة وعمل نشاطات النقل العام في العراق للمدة 2015 – 2018 لم يسهم بأي إضافة حقيقية للاقتصاد العراقي ) .

## هيكل البحث :

لغرض إثبات فرضية البحث أو نفيها فقد جرى تقسيم محاور الدراسة بالشكل الآتي :

المبحث الأول : واقع قطاع النقل البري العام في العراق .

أولاً : النقل بواسطة سكك الحديد .

ثانياً : النقل بواسطة الشاحنات والحافلات .

ثالثاً : التحديات التي تواجه النقل البري العام .

المبحث الثاني : واقع قطاع النقل العام الجوي والبحري في العراق .

أولاً : واقع النقل الجوي العام .

ثانياً : واقع النقل البحري العام .

ثالثاً : التحديات التي تواجه النقل العام الجوي والبحري .

المبحث الثالث : سبل تطوير قطاع النقل العام في العراق .

أولاً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل البري العام .

ثانياً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل الجوي العام .

ثالثاً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل البحري العام .

الاستنتاجات والتوصيات .

المصادر .

## المبحث الأول

### واقع قطاع النقل البري العام في العراق

شهد قطاع النقل البري العام في العراق انهياراً تاماً وكاملاً في جميع مفاصله ومكوناته بسبب الحروب المتوالية بدايةً من الحرب العراقية الإيرانية ( حرب الخليج الأولى ) والحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق بعد ( حرب الخليج الثانية ) والعمليات العسكرية ضد المجاميع الإرهابية بعد عام (٢٠٠٣) ، فتعرضت بنية ومنشآت هذا القطاع إلى السرقة والتدمير والإهمال فضلاً عن عدم شمول هذا القطاع بالاستثمارات للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨) نتيجة الإهمال المستمر من قبل الحكومات المتعاقبة والفساد المستشري بين مؤسسات الدولة وعدم وجود رؤية اقتصادية تنتشل قطاع النقل البري العام من هذا الوضع المتردي ، مما انعكس على ضعف الخدمات المقدمة من قبله الأمر الذي نتج عنه خسائر اقتصادية كبيرة ، فضلاً عن الاختناقات المرورية التي باتت السمة الأبرز التي تلازم هذا القطاع في معظم المدن العراقية ، وسيتم في المحاور الآتية تقسيم هذا القطاع إلى قسمين رئيسيين والاطلاع على واقعهما الاقتصادي خلال تلك المدة وكما يلي :

#### أولاً : النقل بواسطة سكك الحديد.

للنقل بواسطة سكك الحديد دور كبير في تقدم وديمومة حركة نقل المسافرين و شحن ونقل السلع والبضائع وتوفير أساسيات ومقومات النهوض بواقع خدمي يتمتع بسبل الراحة والأمان كافة وبتقنيات حديثة ، وتبرز أهمية النقل بواسطة سكك الحديد من خلال القدرة الكبيرة في شحن الحمولات الثقيلة وكبيرة الأحجام ولمسافات طويلة بأمان وسرعة ودقة عالية في المواعيد تفوق بقية وسائل النقل الأخرى ، كما تبرز أهميته من خلال التأثير المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور خطوط سكك الحديد فيها مثال ذلك نمو وازدهار العديد من المدن الأوروبية التي نشأت حول خطوط سكك الحديد في المناطق الصناعية والتجارية : ( التقرير الاقتصادي والاجتماعي لمنظمة التعاون الإسلامي ، ٢٠١٦ ، ٤ ) .

ابتدأ النقل في العراق بواسطة سكك الحديد أثناء الحرب العالمية الأولى عندما نالت ألمانيا امتيازاً من الحكومة العثمانية لإنشاء خط سكك حديد قياسي يبدأ من حيث ينتهي خط سكك حديد الأناضول في ( قونيه ) قسم هذا المشروع إلى أربعة أجزاء ( قونية - أطنة ) و ( أطنة - حلب ) و ( حلب - الموصل ) و ( الموصل - بغداد ) ، بعدها تم إنشاء مصلحة سكك الحديد العراقية عام (١٩١٤) إذ تعد من المؤسسات العريقة في العراق ، وكانت البداية الفعلية لتسيير أول قطار بين بغداد ومدينة سمكة ( الدجيل حالياً ) جنوب مدينة سامراء ، في عام (١٩١٦) قامت القوات البريطانية التي كانت تحتل العراق آنذاك بتشكيل أول إدارة

لسكك الحديد إذ أنشأه عدد من الخطوط في مناطق البصرة في مدينة الزبير ابتداءً من معسكراتهم في منطقة الشعبية وصولاً إلى الأجزاء الجنوبية من مدينة العمارة والمناطق الوسطى في العراق ، ومن ثم أصبحت هذه الخطوط النواة لتشكيل شبكة السكك والحديد في العراق بعد الحرب العالمية الأولى ، في عام (١٩١٨) بوشر بإنشاء خط سكك حديد قياسي بين بغداد والحلة لنقل المحاصيل الزراعية ، في عام (١٩٢٠) أنجز خط سكك حديد بين بغداد والبصرة ، وتم إنشاء خط سكك حديد بين بغداد وكركوك في العام (١٩٢٥) ، في عام (١٩٣٦) جرت مفاوضات بين الحكومة البريطانية والحكومة العراقية لنقل ملكية السكك إلى العراق وتم ذلك بموجب اتفاقية يوم ١٦ ابريل على أن تدفع الحكومة العراقية مبلغ (٤٠٠) ألف دينار إضافة إلى شروط أخرى وأصبح أسمها سكك حديد الحكومة العراقية وربطت بوزارة المواصلات والأشغال العامة ، ومن ثم مُد خط سكك حديد بين بغداد والموصل وبين العراق واسطنبول في عام (١٩٤٠) ، بوشر بإنشاء خط حديد بين كركوك و أربيل و إنشاء جسر حديد مشترك للقطارات والسيارات في بغداد ( جسر الصرافية ) في عام (١٩٤٥) ، تم وضع حجر الأساس لبناية المحطة العالمية الكبرى في جانب الكرخ من بغداد ( محطة العلاوي ) في عام (١٩٤٨) وتم أنجاز العمل فيها بشكل نهائي عام (١٩٥٢) ، وخلال العام (١٩٦٥) صدر قانون سكك الحديد ذو الرقم (٢٤) وقانون سكك حديد جمهورية العراق ذو الرقم (٣٣) ، وتم تسيير أول قطار من هذه المحطة وتحت هذا المسمى عام (١٩٦٧) ، كما صُدر قانون المؤسسة العامة للسكك الحديد العراقية في ١٩٨٧/٥/٢٠ ، حيث عُدت هذه القوانين الانطلاقة الحقيقية لاستقلال شركة خطوط سكك الحديد العراقية أو ما يعرف حالياً بالشركة العامة لسكك الحديد العراقية والمباشرة بعملها : ( الجنابي ، ٢٠١١ ، ٨ )

في المحاور أدناه سنعطي تصوراً واضحاً عن منظومة النقل بسكك الحديد في العراق وكما يلي :

### ١ - بنية النقل بواسطة سكك الحديد :

تتكون منظومة النقل بواسطة سكك الحديد في العراق من عدد من القطارات ذات المقطورات المزدوجة التي يصل عددها إلى (٣٣٣) مقطورة لنقل المسافرين فضلاً عن (١٠٠) مقطورة تستخدم لتقديم مختلف الخدمات للمسافرين تصل طاقتها إلى (٢٣,٧١٤) مسافراً ، يصل عدد مقطورات شحن ونقل البضائع إلى (٨٧٩) مقطورة عاملة وبحمولات (٤٤,٨٥٠) طناً لغاية العام (٢٠١٨) ، وتوجد (١٠٤) محطات عاملة كلياً تقع على الخطوط الرئيسية التي يتراوح طول شبكة خطوط السكك في العراق (٢٨٩٣) كم يقع الإشراف عليها وإدارتها من قبل وزارة النقل الشركة العامة لسكك الحديد ، ويمكن تقسيم الخطوط الرئيسية لسكك الحديد في العراق بالشكل التالي : ( وزارة النقل التقرير السنوي لسكك الحديد ، ٢٠١٨ ، ١٠ ) .

أ\_ خط / بغداد / بصرة / أم قصر / ( خط جنوب بغداد ) :

هو خط قياسي منفرد وهو أكبر الخطوط الموجودة في العراق يبلغ طول هذا الخط (١٢٧١) كم ، تبلغ الطاقات المتاحة لنقل المسافرين بحدود (١٨٠٠) ألف مسافر سنوياً ، وتصل الطاقات التصميمية لشحن

السلع والبضائع إلى (٣٨٠٠) ألف طن سنوياً ، وتصل أقصى سرعة على هذا الخط إلى (٨٠) كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل المسافرين و (٦٠) كم / ساعة لقطارات شحن البضائع وتوجد (٣٤) محطة عاملة على هذا الخط ، ويتم نقل البضائع العامة من مرسى ميناء أم قصر وميناء خور الزبير ونقل المشتقات النفطية والمواد الخام إلى المصانع الواقعة في خور الزبير والبصرة وحقول الرميلة وصولاً إلى السماوة (المتنى) والمصانع القريبة من جرف الصخر وصولاً إلى بغداد .

#### **ب - خط / بغداد / موصل / ربيعة / ( خط شمال بغداد ) :**

هو خط قياسي منفرد يمتد من العاصمة بغداد إلى الموصل وصولاً إلى الحدود السورية ، يبلغ طول هذا الخط (٦٣٦) كم وتوجد فيه (٢٧) محطة ، وتبلغ الطاقة المتاحة لنقل المسافرين (١٦٠٠) ألف مسافر سنوياً ، تبلغ الطاقة التصميمية لنقل السلع والبضائع (٢٥٠٠) ألف طن سنوياً ، أقصى سرعة على هذا الخط تصل إلى (٨٠) كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل المسافرين و (٦٠) كم / ساعة بالنسبة لقطارات شحن البضائع ، ويتم نقل مادة الكبريت من مستودعات الكبريت القريبة من الموصل ونقل المشتقات النفطية من مصفى بيجي ونقل الحديد والفولاذ من منطقة التاجي في بغداد على متن هذا الخط .

#### **ت - خط غرب بغداد / ( بغداد القائم ) :**

هو خط قياسي منفرد يبلغ طوله (٧١٧) كم تقع عليه (٢٤) محطة ، تصل طاقته المتاحة إلى (١٤٠٠) ألف مسافر سنوياً بالنسبة لقطارات نقل المسافرين والطاقة التصميمية لنقل البضائع تصل إلى (١٠٠٠) ألف طن سنوياً ، تصل أقصى سرعة لقطارات نقل المسافرين إلى (١٤٠) كم / ساعة و (١٠٠) كم / ساعة بالنسبة لقطارات شحن البضائع ، يتميز هذا الخط بالسرعة العالية والمواصفات الحديثة وهو من الخطوط الإستراتيجية في العراق .

#### **ث - الخط المعاون ( عكاشات القائم ) :**

هو خط قياسي منفرد يستخدم لنقل البضائع فقط يبلغ طول هذا الخط (١٧٨) كم توجد فيه محطة واحدة ، تبلغ طاقته التصميمية (٣٤٠٠) ألف طن سنوياً ، تصل أقصى سرعة على هذا الخط إلى (١٠٠) كم / ساعة ، ويستخدم لنقل المواد الخام والمصنعة في هذه المنطقة .

#### **ج - الخط القوسي ( كركوك / بيجي / حديثة ) :**

هو خط قياسي منفرد يبلغ طوله الإجمالي حوالي (٢٦٩) كم يحتوي على (١٤) محطة تبلغ الطاقة المتاحة لنقل المسافرين (١٢٠٠) ألف مسافر سنوياً ، تبلغ الطاقة التصميمية لنقل البضائع ٦٥٠٠ ألف طن سنوياً ، تصل أقصى سرعة له (١٤٠) كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل المسافرين و (١٠٠) كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل البضائع ، يستخدم لنقل المواد الخام والمشتقات النفطية من مصفى بيجي وكركوك ، ويُعد محطة ربط مهمة بالخط الرئيس بغداد القائم : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لسكك الحديد ، ٢٠١٨ ، ١٢ ) .

## ٢ - نشاط عمل الشركة العامة لسكك الحديد العراقية :

يتركز نشاط وعمل الشركة العامة للنقل بواسطة سكك الحديد على تقديم خدمات النقل للمسافرين وخدمات شحن ونقل السلع والبضائع والمواد الخام والمستقات النفطية من المناطق التجارية والمراكز الصناعية إلى المناطق المختلفة من العراق فضلاً عن القيام ببعض الأنشطة التجارية المتنوعة ، ويمكن توضيح هذه الأنشطة من خلال الجدول الآتي :

### جدول (١)

#### المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة لسكك الحديد للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨)

السنة	عدد المسافرين (ألف)	كمية البضائع المنقولة (ألف طن)	الإيرادات المتأتية من نقل		عدد العاملين	رواتب العاملين (مليار دينار)	إجمالي الإيرادات (مليار دينار)	إجمالي المصروفات (مليار دينار)	الأرباح الصافية للشركة** (مليار دينار)
			المسافرين (مليار دينار)	البضائع (مليار دينار)					
٢٠١٥	٣٩٣	٣١٨	٤.٤	٤.٢	٦٦٢٦	٦.١	٨.٦	٧.٣	١.٣
٢٠١٦	٤١٧	٥٢	٤.١	٠.٨	٥٥٩٨	٥.٦	٤.٩	٦.٣	(١.٤)
٢٠١٧	٤٣٥	١٠٤	٤.٣	١.٦	٥٢٠٥	٤.٤	٥.٩	٥.٦	٠.٣
٢٠١٨	٤٢٦	٦٩	٤	٠.٧	٥٠٠٣	٤.١	٤.٧	٥.١	(٠.٤)

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على :

- ١- وزارة النقل ، الشركة العامة للنقل بسكك الحديد ، التقارير السنوية لنشاط الشركة (٢٠١٥ - ٢٠١٨) ، صفحات مختلفة .
- \*\* - الأرقام داخل الأقواس تعني قيماً سالبة) .
- \*\* - الأرباح الصافية = إجمالي الإيرادات - إجمالي المصروفات .

يلاحظ من الجدول (١) أن الاتجاه العام لنشاط وعمل الشركة العامة لسكك الحديد العراقية مرّ بفترات تذبذب كبيرة خلال المدة (٢٠١٥-٢٠١٨) ، ذلك يبدو واضحاً من خلال المقارنة بين إيرادات ونفقات الشركة الإجمالية ، إذ يتبين أن الشركة حققت في العام (٢٠١٥) أرباحاً قدرت بـ (١.٣) مليار دينار ، وأسهمت الشركة في تشغيل (٦٦٢٦) عاملاً وموظفاً في مختلف التخصصات يتقاضون أجوراً ورواتب تقدر بـ (٦.١) مليار دينار عراقي تشكل النسبة الأكبر من مصروفات الشركة المقدرة بـ (٧.٣) مليار دينار ، في حين نلاحظ أن الشركة حققت خلال العام (٢٠١٦) و (٢٠١٨) عجزاً قدر بـ (١.٤) و (٠.٤) مليار دينار نتيجة قلة استخدام السكك في نقل البضائع القادمة من الخارج واللجوء إلى النقل بالشاحنات فانخفضت البضائع المنقولة من (٣١٨) ألف طن عام (٢٠١٥) إلى (٥٢) ألف طن عام (٢٠١٦) وانخفضت إلى (٦٩) ألف طن في العام (٢٠١٨) ، مما انعكس على انخفاض إيرادات الشركة حيث وصلت إلى (٤.٩) مليار دينار و



(٤.٧) مليار دينار للأعوام نفسها ، ولم تسهم الشركة في توظيف عاملين جدد كون أن مؤشر أعداد العاملين أخذ اتجاهاً متناقصاً نتيجة خروج الكثير من العاملين لأسباب عدة منها ( التقاعد والاستقالة ، وإنهاء الخدمة سواء للتقاعد أو الوفاة ) ، لذلك يتبين ان الشركة بصورة عامة لم تسهم بأي إضافة نوعية إلى الاقتصاد العراقي بشكل عام وقطاع النقل على وجه الخصوص سواء أكانت مادية أو من ناحية البنية التحتية ، ويعود سبب التراجع في أنشطة الشركة لاسيما في مجال نقل البضائع إلى تقادم معظم القطارات والخطوط الناقلة نتيجة قلة الاستثمارات والإهمال الواضح لهذا القطاع من قبل الحكومات المتعاقبة ، فضلاً عن الأزمات السياسية والاقتصادية التي أثرت على تلك الأنشطة خلال تلك المدة .

## ثانياً : النقل بواسطة الشاحنات والحافلات .

النقل البري هو وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل سبب ذلك يكمن في المرونة والاستجابة العالية التي يتصف بها لتلبية الاحتياج إلى خدمات النقل لجهات حكومية أو خاصة سواء أكان لنقل البضائع أم الأفراد ، لذلك فإن هذا النوع من النقل يُعد عصب الحياة في الدول المتقدمة بشكل عام والعراق على وجه الخصوص لما يقدمه من خدمات مكملة في الأنشطة الاقتصادية وقطاع الخدمات ، لذلك سيتم التركيز على بنية ونشاط هذا القطاع في العراق بشي من التفصيل .

### ١ - بنية النقل بالشاحنات والحافلات .

سيتم التركيز في هذا المحور على شركات الخدمات العامة للنقل البري التابعة إلى تشكيلات وزارة النقل العراقية ، إذ يتم تقسيمها إلى الشركة العامة للنقل البري بالشاحنات و الشركة العامة لنقل الوفود والمسافرين وكما يلي :

#### أ - الشركة العامة للنقل البري بالشاحنات :

إن أهمية النقل بالشاحنات تأتي من خلال المرونة التي يتمتع فيها هذا النوع من النقل اللازمة لنقل الحمولات الكبيرة الأحجام إلى المناطق البعيدة والوعرة في المناطق الجغرافية المختلفة من العراق التي يصعب معها في كثير من الأحيان استخدام وسائل النقل الأخرى ، ومع الزيادة السكانية وازدياد حاجتهم إلى هذا النوع من النقل تتجه الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية التي يحققها النقل بالشاحنات ، خصوصاً مع التطورات الحاصلة في التكنولوجيا العالمية وذلك الأمر ينطبق على العراق لمواكبة العمل في المنافذ الحدودية بعد ازدياد أحجام التجارة الخارجية خلال السنوات (٢٠١٥ - ٢٠١٨) ، لذلك أعدت الدولة الكثير من البرامج والدراسات والاتفاقيات الخاصة بالتشغيل المشترك لتسهيل عمليات النقل في المنافذ الحدودية والتقليل من الروتين والفساد الإداري ، لذلك عملت الشركة على شراء وتطوير أسطولاً من الشاحنات بلغت أعداده (٥٢٣) شاحنة مملوكة لغاية العام

(٢٠١٨) منها (٤٢٩) شاحنة عاملة و (٩٤) شاحنة متوقفة لإجراء الصيانة عليها : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي للشركة العامة للنقل البري بالشاحنات والحافلات ، ٢٠١٨ ، ٧ ) .

## ب - الشركة العامة لنقل الوفود والمسافرين :

ينصب عمل الشركة على نقل الوفود والمسافرين وزوار الأماكن المقدسة والبعثات الرياضية والسياسية والسائحين ونقل الحجاج والمعتمرين ونقل منتسبي القوات الأمنية ، وتسهم الشركة في تقليل التكاليف التي يتحملها الراكب مقارنة مع أنواع النقل الأخرى فضلاً عن تخفيف الضغط عن الطرق وتقليل الاختناقات المرورية في مراكز المدن جراء التقليل من استخدام السيارات الخاصة في حالة استخدام موظفين الدولة للنقل العام في تنقلاتهم المختلفة وبالتالي التقليل من حدة التلوث البيئي الناتج عن انبعاث الغازات من عوادم السيارات الخاصة ، كما أن الشركة تحقق عوائد مالية تسهم في ردف خزينة الدولة وتساعد في تشغيل عدد كبير من الأيدي العاملة مختلفة التخصصات ، حيث بلغت أعداد الحافلات الموجودة في الشركة (١٩٣٤) حافلة مملوكة لسنة (٢٠١٨) منها (١٣٥٣) حافلة ذات الطابق و (٥٨١) حافلة ذات الطابقين ويبلغ عدد الحافلات العاملة (٦٣٦) حافلة ، وتمتلك الشركة (٨٤٧) سيارات مختلفة منها (٨١٦) سيارة ركاب صغيرة و (٢٣) سيارة حمل و (٦) سيارات خاصة ، ويحتاج هذا النوع من النقل إلى بنية تحتية متكاملة من الطرق والجسور والمحطات الرئيسية لتقديم هذه الخدمة : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي للشركة العامة للنقل البري بالشاحنات والحافلات ، ٢٠١٨ ، ٨ ) .

## ٢ - نشاط وعمل النقل البري العام بالشاحنات والحافلات .

يتركز عمل الشركة العامة للنقل البري بواسطة الشاحنات والحافلات على تقديم خدمات النقل للمسافرين وتقديم خدمات نقل البضائع للجهات الحكومية الرسمية والجهات الخاصة ، وسنوضح في الجدول الآتي نشاط وعمل الشركة للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨) .

### جدول (٢)

#### المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة للنقل البري وبضائع ومسافرين للمدة (٢٠١٨ - ٢٠١٥)

السنة	عدد المسافرين (مليون)	كمية البضائع (ألف طن)	الإيرادات المتأتية من نقل		عدد العاملين		رواتب العاملين (مليار دينار)		إجمالي الإيرادات (مليار دينار)	إجمالي المصروفات (مليار دينار)	صافي أرباح الشركة (مليار دينار)*
			المسافرين (مليار دينار)	البضائع (مليار دينار)	مسافرين	شاحنات	مسافرين	شاحنات			
٢٠١	١٩	٣٥٤	٣٤.٢	١٦.٩	٣٤٣٢	٣٣٦	٢٨.٥	٣٦.٢	٥١.١	١٠٠.٢	(٤٩.١)
٥					٢						
٢٠١	١٦.٥	٢٩٩	٢٥.٩	٩.٦	٣١٣٢	٣١٦	١٩.٢	٢٨.٠	٣٥.٥	٨٥	(٤٩.٥)
٦					١						
٢٠١	١٩.٥	٣٣٤	٢٦.٢	١١.١	٣٧٦٢	٢٧٠	١٩.١	٢٩.٧	٣٧.٣	٨٤.١	(٤٦.٨)

					٧						٧
(٣٣.٨)	٩٤.٦	٦٠.٨	٣٤.٦	١٧.٦	٢٣١	٢٥٥٤	٢٥.٩	٣٤.٩	٧٥.٠	٢١.٥	٢٠.١
					٣						٨

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- وزارة النقل ، التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البري بالشاحنات والحافلات (٢٠١٥-٢٠١٨) ، صفحات مختلفة .

\*- الأرقام داخل الأقواس تعني قيماً (سالبة) .

يتبين من الجدول (٢) أن الشركة العامة للنقل البري لنقل الوفود والمسافرين ونقل البضائع حققت ارتفاعاً متذبذباً بالإيرادات خلال المدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨) ، إذ ارتفعت الإيرادات من (٥١.١) مليار دينار في العام (٢٠١٥) إلى (٦٠.٨) مليار دينار في العام (٢٠١٨) شكلت إيرادات نقل المسافرين (٦٦%) من إجمالي الإيرادات إذ ارتفعت من (٣٤.٢) إلى (٣٤.٩) مليار دينار خلال المدة نفسها ، في حين شكلت نسبة إيرادات نقل البضائع (٤٤%) من إجمالي الإيرادات ، إذ ارتفعت من (١٦.٩) إلى (٢٥.٩) مليار دينار للمدة ذاتها ، في حين نلاحظ أن الشركة لديها عجز مزمن خلال سنوات الدراسة ذلك بسبب ارتفاع مصروفات الشركة بشكل يفوق الزيادة بالإيرادات إذ تشكل مصروفات العاملين والمشغلين على شكل رواتب وأجور الجزء الأكبر منها إذ بلغ إجمالي الرواتب والأجور للعاملين في الشركة خلال العام (٢٠١٥) مبلغ قدره (٦٤.٧) مليار دينار يتقاضاها (٦٧٩٤) موظف إداري ومشغل فني ، في حين قدر عدد العاملين في الشركة (٤٨٦٧) موظفاً ومشغلاً فني يتقاضون رواتب تقدر بـ (٥٢.٢) مليار دينار خلال العام (٢٠١٨) ، لذلك فإن الشركة لم تسهم بأي إضافة للاقتصاد الوطني بوصفها شركة مملوكة وخاسرة بسبب سوء الخدمات التي تقدمها التي أدت إلى عزوف المتعاملين مع الشركة فضلاً عن غياب الاهتمام الحكومي .

### ثالثاً : التحديات التي تواجه النقل البري .

دائماً ما يواجه هذا النوع من النقل تحديات ومشكلات كبيرة ، على الرغم من أن العراق يحتل موقعاً استراتيجياً مهماً يربط دول شرق آسيا والخليج العربي بدول أوروبا ، وأن أغلب هذه التحديات كانت وما زالت ناتجة عن الحروب والاضطرابات السياسية التي مر بها العراق فضلاً عن الإهمال الواضح لهذا القطاع المهم ، ويمكن إيجاز أبرز المشاكل التي تواجه النقل البري بالمحاور الآتية :

#### ١ - مشكلات النقل بواسطة السكك الحديدية .

أ- عدم وجود خطط واستراتيجيات واضحة وحقيقية من قبل الحكومات العراقية لتوسعة وتطوير خطوط سكك الحديد مما أدى إلى تهالك معظم الخطوط الموجودة وعدم صلاحيتها للعمل .

ب - تقادم وتهالك القطارات الموجودة وعدم التعاقد على شراء قطارات جديدة مواكبة للتطورات العالمية

ت - تقادم أبنية المحطات الرئيسية وعدم ظهورها بمظهر يوازي مثيلاتها في دول الجوار ( سوريا والأردن و إيران ) .

ث - عدم استخدام التقنيات الحديثة الخاصة بمنظومة النقل والحجز الالكتروني في خطوط السكك الحديد مما يؤدي إلى عدم الانتظام في مواعيد انطلاق الرحلات في توقيتات كثيرة .

ج - عدم وجود وعي لدى الجمهور يحفزهم بمدى أهمية استخدام النقل بالقطارات الذي يخفف الضغط المتولد بالازدحام المروري نتيجة استخدام السيارات الخاصة ، فضلاً عن كون النقل بالمترو في حالة وجوده والقطارات تمثل مظهر حضاري يعكس تطور قطاع النقل في البلد : ( التقرير الاقتصادي و الاجتماعي السنوي لمنظمة التعاون الإسلامي ، ٢٠١٦ ، ١٧ - ١٨ ) .

## ٢ - مشكلات النقل بواسطة الشاحنات والحافلات :

- أ - اعتماد وتفضيل الأفراد والشركات سواء بنقل البضائع أو الأفراد على النقل بالسيارات الخاصة .
- ب - الارتفاع الملحوظ في الاختناقات المرورية في مراكز المدن والطرق الرئيسية الذي جاء نتيجة استيراد السيارات المفرط وغير المدروس وغير الموازي للطاقت التصميمية للطرق الرئيسية .
- ت - تهالك وتقادم البنية التحتية للطرق والجسور وعدم تطويرها وصيانتها بسبب الإهمال الحكومي والفساد الإداري في المؤسسات والوحدات الإدارية مثل دائرة صيانة ومتابعة الطرق والجسور .
- ج - عدم إنشاء طرق حولية خاصة بالشاحنات والحافلات في المدن ذات الكثافة السكانية العالية مثل ( بغداد والبصرة والموصل و أربيل ) : ( الرواي ، ٢٠١٧ ، ٣٣٣ ) .

## المبحث الثاني

### واقع قطاع النقل العام الجوي والبحري في العراق

بما أن قطاع النقل هو الشريان الرئيس في الكيان الاقتصادي ، بواسطة هذا القطاع يتم تحقيق الاتصال المستمر بين فروع الأنشطة الإنتاجية والخدمية المتنوعة بين الأقاليم في الدولة الواحدة أو فيما بين الدول المختلفة ، وكون العراق يحتل موقعاً استراتيجياً ونقطة ربط بين طرق التجارة العالمية ولوجود المطارات والموانئ على ملتقى هذه الطرق ، لذلك لا بد من الإشارة إلى واقع قطاع النقل الجوي والبحري العام وما هي التحديات التي تواجهها وسبل تطويرها .

#### أولاً : واقع النقل الجوي العام .

تأسست جمعية الطيران العراقية سنة (١٩٣٣) وكانت تعنى باستخدام الطيران المدني الفردي ، في عام (١٩٤٨) تأسست مديرية الطيران المدني العامة التي كانت تدار في وقتها من قبل القوات البريطانية ، وبعد هذه المدة تم إلحاق كل من مطاري (المعقل في مصلحة الموانئ العراقية ) و ( بغداد تم إلحاقه بوزارة الدفاع ) ومن ثم تم إلحاق كل من ( الميناء الجوي والأنواء الجوية بوزارة المواصلات والأشغال العامة ) ، بموجب قانون وزارة النقل والمواصلات ذو الرقم (١٦٠) الذي صدر في عام (١٩٦٩) تشكلت المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي وأصبحت تشكيلاتها فيما بعد ( المنشأة العامة للمطارات المدنية و المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ومعهد الطيران المدني ) ، وفي عام (١٩٨٧) تم تغيير أسم المنشأة العامة للمطارات المدنية إلى المنشأة العامة للطيران المدني ورُبطت بوزارة النقل وأعطيت لها صلاحيات كبيرة بممارسة أنشطتها بوصفها سلطة الطيران المدني في العراق ، وتم دمج معهد الطيران المدني بهذه المنشأة فيما بعد : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لنشاط النقل الجوي ، ٢٠١٨ ، ٢ ) .

#### ١ - بنية النقل الجوي :

يمتلك العراق ستة مطارات دولية وعدداً من المطارات للنقل الداخلي تدار من قبل المنشأة العامة للنقل الجوي وشركة الخطوط الجوية العراقية ، وسيتم التركيز على واقع المطارات الدولية الرئيسة في العراق في المحاور الآتية :

**أ - مطار بغداد الدولي :** هو مطار مخصص للنقل الداخلي و الخارجي تبلغ طاقته الاستيعابية الحالية (٧.٥) مليون مسافر سنوياً ، و (٧٥) ألف طن سنوياً من البضائع ، تصل طاقته التصميمية إلى (١٧.٥) مليون مسافر سنوياً ، وبطاقة تحميلية تصل إلى (١٥٠) ألف طن سنوياً ، يتكون المطار من ثلاثة مباني ( سامراء و بابل و نينوى ) ، سعة كل منها (٢.٥) مليون مسافر ، يحتوي كل مبنى على ستة جسور هوائية لوقوف الطائرات ، كما يحتوي المطار على مدرج للهبوط بطول (٤) كم وعرض (٦٠) متراً ومدرج للإقلاع بطول (٣.٣) كم وعرض (٤٠) متراً ، كما يحتوي المطار على مباني ملحقة للرقاب والإرشاد الجوي ومباني خدمية أخرى .

**ب - مطار البصرة الدولي :** هو مطار مخصص للنقل الجوي الداخلي والخارجي طاقته الاستيعابية تبلغ (٢.٣) مليون مسافر سنوياً وبطاقة شحن تصل إلى ٢٥ ألف طن سنوياً من البضائع ، يتكون المطار من بناية واحدة تحتوي على خمسة جسور هوائية لوقوف الطائرات ، ويحتوي على مدرج واحد بطول (٤) كم وعرض (٦٠) متراً ، كما يحتوي على أبنية للرقابة والإرشاد وأبنية لتقديم الخدمات وساحات وقوف العجلات .

**ت - مطار اربيل الدولي :** هو مطار مخصص للنقل الداخلي والخارجي ، طاقته الاستيعابية تصل إلى (٢.٧) مليون مسافر سنوياً ، يحتوي المطار على مدرج بطول (٢.٨) كم وعرض (٣٠) متراً ، كما يحتوي على جسور هوائية مخصصة لوقوف ٥ طائرات ، ويحتوي على بناية واحدة سعتها (١٥٠) ألف مسافر ، فضلاً عن وجود أبنية وملحقات خدمية أخرى .

**ث - مطار السليمانية الدولي :** هو مطار مخصص للنقل الداخلي والخارجي ، طاقته الاستيعابية تصل إلى مليون مسافر سنوياً ، و (١٠٠) ألف طن من البضائع سنوياً ، يحتوي على بناية واحدة للمسافرين ، وجسور هوائية تسع ٣ طائرات ، كما يحتوي على مدرج بطول (٣.٥) كم وعرض (٤٥) متراً ، ويحتوي على بنايات خدمية أخرى .

**ج - مطار الموصل :** هو مطار مخصص للنقل الداخلي والخارجي ، تبلغ طاقته الاستيعابية (٥٠٠) ألف مسافر سنوياً ، يحتوي المطار على بناية واحدة ، ومدرج واحد بطول (٢.٨) كم وعرض (٤٥) متراً ، ويحتوي على ساحات وقوف ومنشآت خدمية أخرى ، وحالياً متوقف عن العمل بسبب العمليات العسكرية التي جرت ضد المجاميع الإرهابية .

**ح - مطار النجف الدولي :** هو مطار مخصص للنقل الداخل والخارجي ، تصل طاقته الاستيعابية إلى (٢.٥) مليون مسافر سنوياً ، يحتوي المطار على مدرج واحد بطول (٣) كم وعرض (٤٥) متراً ، ويحتوي

على جسور هوائية لوقوف (٤) طائرات ، كما يحتوي على ملحقات خدمية أخرى : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لنشاط النقل الجوي ، ٢٠١٨ ، ٦ ) .

## ٢ - نشاط وعمل النقل الجوي :

يقسم نشاط الطيران المدني في العراق إلى الأقسام التالية :

### أ - نشاط المنشأة العامة للطيران المدني :

هي الجهة المخولة في إصدار جميع الإجازات للعاملين في قطاع الطيران المدني من مهندسي إدامة الطائرات والطيارين والمراقبين الجويين وهي المسؤولة عن منح التراخيص لهبوط وإقلاع الطائرات في عموم المطارات العراقية ، بالتالي فأن طبيعة عملها هو عمل سيادي وطني وتقوم الشركات عن طريقها بتنفيذ الرحلات عن منظمة الطيران المدني الدولية ، وبالتالي هي المسؤولة عن منح شهادات المستثمر الجوي داخل فضاء العراق بموجب مادة الطيران المدني رقم (٤٨) لسنة (١٩٨٤) ، وتكون مسؤولة عن تنفيذ قرارات وتعليمات منظمة الطيران الدولية ( I C A O International civil Aviation Organization ) ، كون العراق يعد عضواً فاعلاً في تلك المنظمة : ( منظمة الطيران الدولية ، ٢٠١٧ ، ٢١١ ) .

### ب - الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية :

من مهام الشركة القيام بأعمال النقل الجوي للمسافرين والبضائع والبريد داخل العراق وخارجه لطائرات العراق فقط والقيام بتقديم الخدمات الجوية والفنية والأرضية للطائرات مثل الإرشاد والصيانة المدنية سواء أكانت عربية أم أجنبية في مطارات العراق كافة ، والقيام بخدمات الصيانة المتوسطة والثقيلة للطائرات المدنية وضمن إمكاناتها المتاحة ، فضلاً عن قيامها بالأعمال التجارية وتقديم الخدمات التنموية والقيام بتدريب الطيارين والمهندسين من خلال إيفادهم في الدورات التي تقيمها شركات الطيران العريقة في مختلف دول العالم ، في أدناه جدول لواقع نشاطات وعمل النقل الجوي في العراق .

## جدول (٣)

المؤشرات الرئيسية لنشاط شركة الخطوط الجوية العراقية والمنشأة العامة للطيران المدني

للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨)

السنة	عدد الرحلات في المطارات كافة		عدد العاملين		رواتب وأجور العاملين		قيمة الإيرادات		قيمة المصروفات		الربح الصافي	
	هابطة	مغادرة	خطوط	منشأة	خطوط	منشأة	خطوط	منشأة	خطوط	خطوط	منشأة	خطوط
٢٠١٥	١٨٩٩	٩٠٢٩	٣٠٣٥	٢٠٢٧	٦٥٠٦	٣١٠٦	٥٧٩٠٣	٤٩٠٨	١٢٥٠٩	٩٨٠٧	٤٥٣٠٤	(٤٨٠٩)

											٣	
(٥٤.٠)	٣٠.٣.٨	١١٠.٦	١٤٣.٠	٥٦.٦	٤٤٦.٨	٢٩.٩	٦٣.٣	٢٠.٥٢	٣٠.٧٠	٢٠.٩٦	٢٠.٧٢	٢٠.١٦
										١	٧	
(٢٧.٠)	٤٤١.٤	٩٢.١	١٣٢.٤	٦٥.١	٥٧٣.٨	٢٩.٣	٦٧.٢	٢٠.٧٨	٣١٢٨	١٨٥٣	١٨٤٠	٢٠.١٧
										٣	٠	
(٢٥.٣)	٣٨٠.٤	١٠١.٧	١٣٧.٧	٧٦.٤	٥١٨.١	٢٢.٧	٦٧.٤	١٦١٨	٣١٣٧	٢٠.٨٠	٢٠.٨٣	٢٠.١٨
										٦	٠	

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على :

- ١- وزارة النقل ، الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية ، التقارير السنوية (٢٠١٥-٢٠١٨) ، صفحات مختلفة .
- ٢- الساعدي و عبدالرضا ، المردودات الاقتصادية للطيران المدني في العراق ، (٢٠١٨) ، ص ٢٨ .
- \*- تعني الأرقام داخل الأقواس قيماً سالبة .

يتبين من الجدول (٣) إن نشاط النقل الجوي في العراق بدأ بالتحسن والتعافي تدريجياً بعد الأزمات السياسية التي مرّ بها العراق ، إذ نلاحظ إن الشركة العامة للخطوط الجوية والمنشأة العامة للطيران المدني حققت إجمالي إيرادات قدر بـ (٦٢٩.١) مليار دينار خلال العام (٢٠١٥) ، ناتج عن مجموع الخدمات المقدمة في المطارات العراقية ، إذ بلغ عدد الرحلات الهابطة (١٨٩٩٣) وعدد الرحلات المغادرة (٩٠٢٩) خلال العام نفسه ، كانت قيمة إجمالي مصروفات النقل الجوي تقدر بـ (٢٢٤.٦) مليار دينار من ضمنها قيمة إجمالي الرواتب والأجور المدفوعة إلى (٥٠٦٢) موظفاً يعملون في الخطوط الجوية والمنشأة العامة ، وعند المقارنة بين الإيرادات والنفقات في هذه السنة نلاحظ أن نشاط النقل الجوي قد حقق أرباحاً صافية قدرها (٤٠٤.٥) مليار دينار عراقي متأتية من الأرباح الصافية لشركة الخطوط الجوية زائداً الأرباح الصافية للمنشأة العامة للطيران المدني لهذا العام ، في حين كان مقدار الأرباح الصافية للعام (٢٠١٨) يقدر بـ (٣٥٥.١) مليار دينار ناتجة عن إجمالي الرحلات الهابطة للمطارات العراقية التي قدرت بـ (٢٠٨٣٠) رحلة و عن إجمالي الرحلات المغادرة التي قدرت بـ (٢٠٨٠٦) رحلة ، يتضح من الاتجاه العام لنشاط النقل الجوي في العراق للمدة (٢٠١٥ – ٢٠١٨) أن هناك تذبذب واضح بالأرباح الصافية بالرغم من ارتفاع الاتجاه العام للرحلات الهابطة والمغادرة وذلك يعود إلى الفساد الإداري والمالي الكبير الذي يضرب مفاصل هذا النشاط وسيطرة بعض الجهات السياسية على مقدرات بعض المطارات المهمة في البلاد ، ومن الممكن أن يتطور أداء ونشاط هذا القطاع في حالة التركيز الحكومي عليه من خلال تطويره والاهتمام به .

**ثانياً : واقع النقل البحري العام .**



يُعد قطاع النقل البحري من القطاعات المهمة في تنشيط حركة تجارة العراق الخارجية لوجود الموانئ التجارية الواقعة على منطقة الخليج العربي فضلاً عن المنصات والعوامات والموانئ النفطية التي يعتمد العراق عليها في تصدير أكثر من (٩٥%) : ( البنك المركزي العراقي التقرير السنوي للصادرات ، ٢٠١٨ ، ١٦ ) ، من النفط الخام إلى الخارج ، فضلاً عن وجود القسم الآخر من هذا القطاع المتمثل بشركات النقل البحري سواء أكانت للنقل والشحن وتقديم الخدمات البحرية للسفن التجارية أم للناقلات النفطية ، وتلك الشركات تسهم بشكل كبير في الزيادة في أحجام التجارة الخارجية للعراق وعلى وجه التحديد في جانب الاستيرادات ، ولأهمية هذا القطاع في النشاط الاقتصادي لا بد من الوصول إلى التحديات التي تواجهه ووضع الخطط المستقبلية لتطويره .

## ١ - بنية النقل البحري :

يتكون قطاع النقل البحري من قسمين رئيسيين هما الجزء الثابت المتمثل بالموانئ التجارية التي تعود إدارتها إلى الشركة العامة للموانئ العراقية والجزء المتحرك المتمثل بالسفن التجارية التي تعود إدارتها إلى الشركة العامة للنقل البحري ، ولذلك سيتم التركيز على واقع هذه الشركات وكما يلي :

### أ- الشركة العامة للموانئ العراقية :

تأسست إدارة الموانئ العراقية سنة (١٩٠٩) واختصت في حينها بإدارة الملاحة في المياه الإقليمية والقيام بإعمال الحفر والصيانة في القنوات الملاحية ، في عام (١٩٥٦) حصلت الشركة على استقلاليتها بموجب القانون (٤٠) ، وفي عام (١٩٧٦) أصبحت تسمى مؤسسة الموانئ العامة ، وفي عام (١٩٨٧) تمت إعادة تسميتها إلى المنشأة العامة لموانئ العراق ، وفيما بعد أصبحت تسمى بالشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات العامة رقم (٢٢ لسنة ١٩٩٧) ، وقع تحت إدارة الشركة كل من ( ميناء أم قصر وميناء خور الزبير وميناء أبو فلوس وميناء المعقل ) ، من مهام الشركة الأخرى تقديم الخدمات البحرية للسفن التجارية والنفطية والمساهمة في رفع الطاقات التصديرية والاستيرادية للبلاد من خلال الاستثمارات الجديدة في الموانئ والتشغيل المشترك : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لنشاط الشركة العامة لموانئ العراق ، ٢٠١٨ ، ١ ) .

### ب - الشركة العامة للنقل البحري :

تأسست الشركة بموجب القانون ذو الرقم (٧٦) لسنة (١٩٥٢) وكان الغرض من تأسيسها هو شراء واستئجار وتشغيل السفن التجارية والقيام بعمليات نقل السلع والبضائع المستوردة والمصدرة للمتعاملين الأجانب أو الوطنيين والقيام بإعمال الوكالات البحرية ، وقد تم في العام (١٩٥٩) فتح فرع للشركة للقيام

بهذه الأعمال ، في عام (١٩٦٢) تم شراء باخرتين لنقل السلع والبضائع وتسيير خط ملاحى منتظم فضلاً عن تأجير عدد من البواخر وبالتالي أصبح عدد البواخر المستأجرة التي تستخدمها الشركة (١٤) باخرة متنوعة الأحجام والحمولات منها تستخدم لنقل الشحنات السائلة مثل (الغاز والمنتجات البترولية) والبعض الآخر يستخدم لنقل الشحنات الجافة مثل (الحديد والفحم والحبوب والأخشاب) ، ولغاية عام (٢٠١٨) أصبحت الشركة تمتلك (٥) باخر (بغداد والمثنى والبصرة والحدباء والناصر) و جنائب عدد (٣) وهي (بيعة الغدير والأصمعي والقرنة) ، تصل حمولاتها الإجمالية إلى (٧٨٩٤٦٨) طناً : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لنشاط الشركة العامة للنقل البحري ، ٢٠١٨ ، ١٩ ) .

## ٢ - نشاط وعمل شركة الموانئ وشركة النقل البحري.

يتركز نشاط وعمل هذه الشركات على تقديم أفضل الخدمات إلى المتعامل الأجنبي الخارجي وتقديم التسهيلات والإعفاءات للمتعامل الوطني الداخلي ، والقيام بأعمال التشغيل المشترك مع القطاع الخاص سواء كان أجنبياً أم محلياً ، وإقامة الدورات التدريبية والتطويرية للأفراد العاملين في هذا القطاع بواقع (٨٨) دورة بواقع (١٥٠٦) مشارك خلال عام (٢٠١٨) : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لنشاط الشركة العامة للموانئ ، ٢٠١٨ ، ٣٩ ) ، فضلاً عن الهدف الأساسي لعمل هذه الشركات المتمثل في تطوير وتشجيع التجارة الخارجية للبلد ، ورفد ميزانية الدولة بالموارد المالية وتشغيل الأيدي العاملة ، ويمكن توضيح هذه الأنشطة في الجدولين الآتيين .

### جدول (٤)

المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة لموانئ العراق للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨)

السنة	أعداد السفن في الموانئ التجارية كافة		كمية البضائع	البضائع المصدرة موانئ نفطية (مليون برميل)	إيرادات الشركة (مليار دينار)	مصروفات الشركة (مليار دينار)	*صافي أرباح الشركة (مليار دينار)	أعداد العاملين	رواتب العاملين (مليار دينار)
	الواصلة	المغادرة							
٢٠١٥	٢٠٠٤	٢٩٧	١٥٠١	٦٨٠٢	٣٣٦٠١	٢٤١٠١	٩٥٠٠	٩٧٠٠٤	١٥٣٠٣
٢٠١٦	١٨٩١	٣١٢	١٦٠٠	١٠٢٠١	٣٥٥٠٢	٢٥٧٠١	٩٨٠١	٩١٧٨	١٤٨٠٨

										٦
١٦٩.٨	٩٠.٩٧	١٣٧.٨	٢٨٢.٤	٤٢٠.٢	٩٩.٩	٥.٢	١٧.١	٥٧٣	٢٠.٤٩	٢٠.١
										٧
٢٠٠.٤	٩٠.٠٦	١١٨.٠	٣٣٥.٣	٤٥٣.٣	١٠٧.٥	١٠.٤	١٧.٨	٩٩٥	٢٠.٤٤	٢٠.١
										٨

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ، التقارير السنوية للمدة (٢٠١٥-٢٠١٨) ، صفحات مختلفة .

\*- صافي الأرباح = إجمالي الإيرادات - إجمالي النفقات .

نلاحظ من الجدول (٤) ارتفاع عدد السفن الواصلة (المستوردة) إلى الموانئ العراقية من (٢٠٠٤) سفينة متنوعة الأحجام المحملة بـ (١٥.١) مليون طن من الحمولات في عام (٢٠١٥) إلى (٢٠٤٤) سفينة محملة (١٧.٨) مليون طن من البضائع والسلع المستوردة في عام (٢٠١٨) ، في حين ارتفعت أعداد السفن البحرية المغادرة من (٢٧٩) سفينة محملة بـ (١.٨) مليون طن من السلع والبضائع المصدرة عدا حمولات الموانئ النفطية التي قدرت بـ (٦٨.٢) مليون برميل في عام (٢٠١٥) إلى (٩٩٥) سفينة بحرية مغادرة محملة بـ (١٠.٤) مليون طن من البضائع والسلع المصدرة عدا حمولات الموانئ النفطية التي قدرت بـ (١٠٧.٥) مليون برميل من النفط الخام في عام (٢٠١٨) ، وهذه الزيادة تعود إلى التحسن في تجارة العراق الخارجية و إلى التطور والتحسين في نوعية الخدمات المقدمة في الموانئ العراقية مثل خدمات (المناوله) الشحن والتفريغ والتسهيلات الكمركية لدخول البضائع من مختلف دول العالم ، هذا الأمر انعكس على ارتفاع إيرادات الموانئ العراقية من (٣٣٦.١) مليار دينار في عام (٢٠١٥) إلى (٤٥٣.٣) مليار دينار في عام (٢٠١٨) ، محققة بذلك أرباحاً قدرت بـ (٩٥) مليار دينار ، مقارنة مع نفقات الشركة التي قدرت بـ (٢٤١.١) مليار دينار تشكل نفقات الأجور والرواتب للعاملين في الشركة نسبة (٦٣.٥%) من إجمالي المصروفات التي قدرت بـ (١٥٣.٣) مليار دينار يتقاضونها (٩٧٠٤) موظفاً وعمالاً في عام (٢٠١٥) ، في حين ارتفعت مصروفات الشركة إلى (٣٣٥.٣) مليار دينار في العام (٢٠١٨) تشكل نسبة الأجور والرواتب (٥٩.٧%) من إجمالي المصروفات إذ قدرت (٢٠٠.٤) مليار دينار يتقاضاها (٩٠٠٦) موظفاً وعمالاً محققة الشركة أرباحاً قدرت بـ (١١٨) مليار دينار ، يتبين من ذلك أن الشركة العامة للموانئ العراقية لها ثقل كبير في النشاط الاقتصادي العراقي والعمل على تطويرها مستقبلاً يجعلها تحقق إيرادات كبيرة ترفد النشاط الاقتصادي إلى جانب الإيرادات النفطية .

#### جدول (٥)

المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري للمدة (٢٠١٥ - ٢٠١٨)

السنة	عدد السفن المملوكة	كمية البضائع المحملة (المستوردة + المصدرة) (ألف طن)	إيرادات الشركة (مليار دينار)	مصرفات الشركة (مليار دينار)	*صافي الأرباح للشركة (مليار دينار)	عدد العاملين في الشركة	أجور ورواتب العاملين (مليار دينار)
٢٠١٥	٦	٣٨٣	٥٣.٦	٤٨.٦	٥.٥	١٧٨٧	٣٢.٤
٢٠١٦	٨	٣٧٠	٥٧.٠	٤٢.٤	١٤.٦	١٦٦١	٢٨.٠
٢٠١٧	٨	٤٠٦	٦٦.٨	٤٩.٢	١٧.٦	١٦٨٣	٢٩.٠
٢٠١٨	٨	٧٨٩	٨٧.١	٥٩.٩	٢٧.٢	١٦١٠	٣٣.١

المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- وزارة النقل ، الشركة العامة للنقل البحري ، التقارير السنوية لنشاط الشركة ، (٢٠١٥-٢٠١٨) ، صفحات مختلفة .

\*- صافي الأرباح = إجمالي الإيرادات - إجمالي النفقات .

يوضح الجدول (٥) الزيادة الواضحة لعمل ونشاط الشركة العامة للنقل البحري للمدة (٢٠١٥-٢٠١٨) ، وذلك لارتفاع أعداد السفن المملوكة من (٦) سفن إلى (٨) سفن متنوعة الحمولات والأغراض وارتفاع الخدمات المرافقة التي تقدمها الشركة للسفن الأجنبية كتزويدها بالوقود والاحتياجات الأخرى ، فضلاً عن ارتفاع حجم الحمولات المنقولة من السلع والبضائع المستوردة والمصدرة من (٣٨٣) ألف طن في عام (٢٠١٥) إلى (٧٨٩) ألف طن في عام (٢٠١٨) ، مما انعكس على ارتفاع إيرادات الشركة من (٥٣.٦) مليار دينار إلى (٨٧.١) مليار دينار خلال المدة ذاتها ، أدى ذلك إلى ارتفاع أرباح الشركة الصافية من (٥.٥) مليارات دينار إلى (٢٧.٢) مليار دينار ، وهذه الأرباح مثلت الفرق بين إيرادات ومصرفات الشركة التي شكلت مصرفات الأجور والرواتب (٥٥.٩%) من إجمالي النفقات كما هو الحال في عام (٢٠١٨) إذ قدرت بـ (٣٣.١) مليار دينار يتقاضاها (١٦١٠) عاملاً وموظفين في الشركة .

لذلك فإن الشركة العامة لموانئ العراق والشركة العامة للنقل البحري تمثلان داعماً للاقتصاد الوطني وتسهمان في تشغيل عدد كبير من الأيدي العاملة لذلك بات من الواجب على الحكومة العراقية تطوير هذه الشركات والاهتمام بها .

### ثالثاً : التحديات التي تواجه النقل العام الجوي والبحري :

١- تحديات النقل الجوي العام : ( الساعدي و عبدالرضا ، ٢٠١٨ ، ٢٧ ) ، ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لنشاط النقل الجوي ، ٢٠١٨ ، ٦ ) .

أ- قلة أعداد أسطول الطائرات التابع للخطوط الجوية العراقية ، فضلاً عن أعمارها التشغيلية المتقدمة وبمواصفات تكنولوجية متواضعة وغير مواكبة للتطورات الحديثة في هذا المجال .

ب - ضعف نوعية الخدمات المقدمة في المطارات العراقية والإجراءات الروتينية المعقدة في الدخول إلى هذه المطارات .

ت - ضعف استثمارات القطاع الخاص المحلي والأجنبي في هذا القطاع المهم نتيجة عدم توفر مناخ استثماري ملائم بسبب الأوضاع الأمنية الهشة وتفشي الفساد الإداري والمالي .

ث - تقييد عمل الخطوط الجوية العراقية على بعض الدول التي تفرضها مؤسسات الطيران الدولية بسبب شروط السلامة والأمان للطيران المدني الدولي التي تضعها وعدم الالتزام والإيفاء بها من قبل الخطوط الجوية العراقية يحمل هذه الخطوط والمسافر تكاليف مضاعفة عبر الترانزيت وما شابه ذلك .

٢- تحديات النقل البحري العام : ( مجلة التجارة العراقية ، ٢٠١٧ ، ٥ ) ، ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي للشركة العامة للموانئ ، ٢٠١٨ ، ٢٣ ) ، ( محسن ، ٢٠١٢ ، ٢١ ) ، ( الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو الكبير ، ٢٠١١ ، ٨ ) ، ( خطة التنمية الوطنية ، ٢٠١٣ - ٢٠١٨ ، ١١ ) .

أ - المنافسة القوية التي تواجهها الموانئ العراقية من قبل موانئ الدول المجاورة والقريبة مثل ( الكويت والأمارات والسعودية وإيران ) خصوصاً مع قرب اكتمال مشروع ميناء مبارك في دولة الكويت الذي سيؤثر بصورة كبيرة في أداء وعمل مينائي ( أم قصر وخور الزبير ) من حيث خدمات الشحن والتفريغ وخدمات الخزن الخاصة بالترانزيت وخدمات التموين والصيانة الخاصة بالسفن ، كون هذا الميناء يتصف باستخدام الأنظمة الذكية في عمليات الشحن والتفريغ والبنية الحديثة المواكبة للتطورات في مجال النقل البحري .

ب - مشكلة أعماق واجهات الممرات الملاحية للقنوات المائية الواصلة للموانئ العراقية التي تتراوح أعماقها بين (٦) إلى (١٢) متراً في أفضل الحالات وهذه الأعماق لا تفي بمتطلبات دخول السفن العملاقة التي يتراوح ارتفاع غاطسها بين (١٨) إلى (٢٥) متراً .

ت - الرسوم الكمركية العالية التي تفرض على السلع والبضائع في الموانئ العراقية وإجراءات التخليص الكمركي المعقدة التي تجبر المتعاملين الداخليين والخارجيين من التجار على نقل بضائعهم عبر موانئ ومنافذ حدودية لدول مجاورة ، إذ وصلت هذه الرسوم إلى ٢٥ % من قيمة البضائع ، فضلاً عن الروتين والفساد الإداري المنتشر .

ث - النقص الكبير في معدات ( المناولة ) الخاصة بالشحن والتفريغ في الموانئ العراقية وعدم استخدام الأنظمة الحديثة ، وتهالك الموجود حالياً الذي ينعكس على الكفاءة الإنتاجية لهذه الموانئ ، وعزوف القطاع الخاص للاستثمار في تنفيذ البنية التحتية للموانئ الحالية وضعف مساهمته في التشغيل المشترك بسبب الأوضاع السياسية والأمنية .

ج - عدم اكتمال مراحل إنجاز ميناء الفاو وتأخرها عن التوقيتات الزمنية المحددة حيث كان من المفترض إنجاز المرحلة الأولى والثانية من المشروع خلال العام (٢٠٢٨) ونحن الآن في مشارف العام (٢٠٢٠) ولم

يكتمل انجاز المرحلة الأولى من المشروع ، وذلك التلكؤ في الإنجاز يجعل الاقتصاد العراقي يتعرض إلى خسائر مادية كبيرة متوقعة من العملة الأجنبية تقدر بـ (٨٠) مليون دولار ، كما هو موضوع في الجدوى الاقتصادية لميناء الفاو الكبير .

ح - النقص الكبير في أعداد السفن المملوكة من قبل شركة النقل البحري التي تقدر بـ (٨) سفن موجودة لغاية عام (٢٠١٨) منها (٥) سفن كبيرة ، (٤) منها عاملة وبطاقات تصميمية لا توازي الزيادة المتوقعة في أحجام التجارة الخارجية للعراق التي تصل إلى (٩٤) مليون طن في نهاية عام (٢٠١٨) ، منها السفينة (بغداد) التي تصل طاقتها التصميمية إلى (٦٤٠٠٠) طن والسفينة (المثنى) التي تصل طاقتها التصميمية إلى (١١١٤٥٥) طناً والسفينة (البصرة) التي تصل طاقتها التصميمية إلى (١١٥١٣٥) طناً والسفينة (الحدباء) (١٣٧٥٧٦) طناً والسفينة (الناصر) غير عاملة في الوقت الحالي ، فضلاً عن ثلاث جنائب بطاقات تصميمية لا تتجاوز (١٥) ألف طن وهي الجنيبة (بيعة الغدير) والجنيبة (الأصمعي) والجنيبة (القرنة) .

خ - عدم وجود استثمارات وتخصيصات لبناء وتكوين أسطول تجاري حديث نتيجة غياب الرؤية الاقتصادية الشاملة للمخطط العراقي ، فضلاً عن التعقيدات والروتين الكبير في الإجراءات الإدارية بين الجهات المسؤولة والجهات الساندة لها في الوزارات الأخرى .

## المبحث الثالث

### سبل تطوير قطاع النقل العام في العراق

تبين لنا من دراسة واقع قطاع النقل العام في العراق إن هذا القطاع يعاني من مشكلات كبيرة على مستوى العمل الإداري وعلى مستوى الخدمات التي يقدمها ، والإهمال وعدم الاهتمام الواضح في تطوير البنية التحتية المتهالكة أساساً وعدم مواكبتها لمثيلاتها في البلدان المجاورة ، ولأجل إعادة وضع هذا القطاع إلى المسار الصحيح يجب وضع خطط استراتيجيه ووضع آليات تغيير جذري في بنية الناقل الوطني سواء كانت بإعادة هيكلية الشركات التابعة لوزارة النقل أو من خلال إعادة خصصتها لكي تواكب الاحتياجات المتزايدة في مجال خدمات النقل العام ، ويمكن تحقيق هذه الاستراتيجيات في المدى القصير والمتوسط (٥) إلى (١٠) سنوات ، كما في المحاور الآتية :

### أولاً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل البري العام .

اتجهت الكثير من الدول نحو وضع خطط وتطوير استراتيجيات مستقبلية قصيرة المدى (٥) سنوات وطويلة المدى (٢٥) سنة تركز على الاستثمارات لقطاع النقل البري وتطوير وتنظيم كفاءة الخدمات التي

يقدمها تماشياً مع المتطلبات المتزايدة لنقل المسافرين والبضائع وتماشياً مع التطور الحضاري والعمراني للدول ، لذلك سيتم التركيز على الخطط الموضوعية في العراق لكل قسم من أقسام هذا القطاع كما يلي :

١ - خطط تطوير قطاع النقل بواسطة سكك الحديد :

أن الهدف الرئيس من وضع إستراتيجية قصيرة وطويلة المدى هو القضاء على المشكلات التي يعاني منها النقل بواسطة قطارات سكك الحديد ومعظمها تتعلق بالإمكانات المادية المتهاكلة ، وإنشاء خطوط سكك حديد حديثة مطابقة للمواصفات العالمية وصيانة الخطوط القديمة وبناء محطات جديدة والتعاقد على شراء قطارات حديثة للمسافرين ولنقل البضائع ، والعمل على الربط السككي مع المشروعات الإستراتيجية الكبرى التي تقع على طريق التجارة العالمي المسمى ( طريق الحرير ) إذ يمر هذا الطريق عبر ميناء الفاو الكبير المقترح إنشاؤه مستقبلاً عبر القناة الجافة بمد خط سكك حديد حديث لنقل البضائع من شرق آسيا الصين والهند عبر العراق وصولاً إلى الحدود السورية وموانئها ويتفرع إلى الأردن وموانئها المطلّة على البحر المتوسط وفرع آخر إلى ميناء جيهان التركي ومن بعدها إلى أوروبا إذ يختزل هذا الطريق الوقت والتكاليف التي تتحملها الشركات التجارية العالمية في حالة سلوكها الطرق التجارية المعروفة ، ويدر على العراق إيرادات مادية كبيرة ناتجة عن تجارة الترانزيت : ( المرسومي و ابراهيم ، ٢٠١٩ ، ٤٢ - ٤٣ ) ، هذا من جانب ومن جانب آخر يجب على أصحاب القرار في العراق تجاهل الأصوات المنادية والمؤيدة للربط السككي مع ميناء (بندر عباس) في ايران والربط السككي ومع ميناء (مبارك) في دولة الكويت لأن ذلك سيمثل قتلاً لمشروع الربط السككي لميناء (الفاو الكبير) ويحمل العراق خسائر اقتصادية كبيرة متوقعة ، وذلك لأن مشروع طريق الحرير يعد أحياء لأحلام ايران بأن تكون قلبه النابض عبر أحد أجزاءه المتمثل بالمواصلات الحديدية المارة من ميناء (بندر عباس) جنوب ايران وترتبط بالأراضي العراقية ومن ثم إلى موانئ سوريا ولبنان الواقعة على البحر المتوسط وصولاً إلى أوروبا ، بينما يمثل الربط السككي مع ميناء (مبارك) الواقع في خور عبدالله في نهاية اللسان البحري الضيق في حين يقع موقع ميناء (الفاو الكبير) بداية هذا الممر ولذلك فإن نجاح عمل أي ميناء منهما مرتبط بالربط السككي عبر القناة الممتدة بالأراضي العراقية .

في مجال نقل المسافرين فإن إنشاء خطوط المترو يعد مطلباً مهماً في المدن الكبيرة التي تعاني من الاختناقات المرورية ، فعلى سبيل المثال استخدام قطارات المترو والأنفاق في الرحلة الواحدة لنقل المسافرين يعادل (٢٥٠) سيارة خاصة على الطريق نفسه ومن ثم يقلل من الازدحام المروري ويقلل من التلوث البيئي الناتج عن تشغيل (٢٥٠) سيارة و تقليل كلفة التشغيل والوقت الضائعة في الاختناقات المرورية ، فضلاً عن المردودات المادية والمظهر الحضاري لقطارات المترو : ( الراوي ، ٢٠١٧ ، ٣٣٤ - ٣٣٦ )

ويمكن التركيز على أهم النقاط المطلوبة لتطوير قطاع النقل بواسطة سكك الحديد كما يلي :

أ - إنشاء خط سكك حديد حديث وبمواصفات فنية عالية يبدأ من ميناء (الفاو الكبير) ويصل إلى نقاط محددة في ثلاث دول مجاورة ، الربط مع الأردن عبر خط الحقلانية الرطبة طريبيل ، والربط مع سوريا عبر الخط القوسي وصولاً لموانئ اللاذقية ، والربط مع تركيا عبر الخط الشمالي موصل زاخو وصولاً لميناء جيهان يتراوح طول هذه السكك أكثر من (١٤٠٠) كم : ( الجدوى الاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير ، ٢٠١١ ، ١٢ ) .

ب - إنشاء خطوط المترو في المدن ذات التجمعات السكانية الكبيرة مثل العاصمة بغداد ومركز محافظة البصرة .

ت - استخدام منظومة الحجز الالكتروني للرحلات .

ث - تشجيع القطاع الخاص في مجال إدارة وتشغيل خطوط سكك الحديد .

ج - العمل على شراء قطارات سريعة حديثة واستخدام خطوط سكك الحديد المزدوجة بدلاً من الخطوط المفردة التي تتصف بالأمان والسرعة و تحملها للأوزان الكبيرة : ( محسن ، ٢٠١٤ ، ٢٧ ) .

## ٢ - خطط تطوير قطاع النقل بواسطة الشاحنات والحافلات :

إن النقل محور أساسي في التخطيط المكاني والعمراني الإقليمي والحضري ودائماً ما تكون متغيرات النقل الكلفة والمسافة وزمن الانتقال والمخاطر المؤثرة والاختناقات المرورية لانتقال الأفراد من مكان السكن إلى مكان العمل والحوادث المرورية من الأمور التي تؤثر بشكل كبير في حياة الأفراد والأنشطة الاقتصادية ، ولتعدد مشكلات النقل البري بواسطة السيارات ومن أبرزها الاختناقات المرورية الناتجة عن زيادة أعداد السيارات المستوردة بشكل لا يتلاءم مع طاقات الشوارع والطرق والجسور والأماكن الخدمية الأخرى وعدم استخدام نظام التسقيط للسيارات القديمة أو لعدم وجود الصيانة المستمرة لهذه البنية التحتية في العراق ، لذلك بات من الضروري العمل على الإستراتيجيات الآتية : ([www.fcdrs.com](http://www.fcdrs.com)) .

أ - ضرورة انضمام العراق إلى اتفاقية نظام النقل البري الدولي التي ستسهم في تحقيق أهداف إستراتيجية في مجالي التجارة والاستثمار في هذا القطاع من خلال تسهيل التجارة العابرة وجذب الاستثمارات في البنية التحتية ورفع كفاءة النقل البري في العراق ، إذ انضمت (٧٦) دولة لهذه الاتفاقية من ضمنها (تركيا والأردن وايران والكويت) فضلاً عن أكبر ثلاث دول في الحركة التجارية التي انضمت مؤخراً وهي (الصين والهند وباكستان) ، وتسهم هذه الاتفاقية في تكامل منظومة النقل البري والبحري عبر التجارة العابرة الترانزيت وصولاً إلى المراكز الصناعية والتجارية في الصين وأوروبا : ( اللجنة الاقتصادية للأمم أوروبا ، اتفاقية النقل الدولي ، ٢٠١٣ ، ١٧٩ ) .



ب - اعتماد النقل بالحافلات والشاحنات العامة من قبل الأفراد والمؤسسات الحكومية وإنشاء منظومة متكاملة للنقل البري سيسهم في القضاء على الاختناقات المرورية ويقلل من التكاليف والتلوث البيئي ويعظم من الفوائد الاقتصادية .

ت - إنشاء الطرق الحولية للشاحنات والحافلات مع بنية تحتية متكاملة تشمل الجسور والمنشآت الخدمية المرافقة للمحافظات ذات الكثافة السكانية المرتفعة والحركة التجارية الكبيرة مثل بغداد والبصرة والموصل : ( فرج ، ٢٠١٤ ، ٣٨ ) .

ث - تأهيل وتوسيع الطرق الرئيسية المارة بمراكز المدن والمناطق الصناعية والتجارية والموانئ والمنافذ الحدودية .

ج - وضع آليات الاستثمار والتشغيل المشترك للقطاع الخاص المحلي والأجنبي واعتماد النظم الالكترونية لعمل منظومة النقل البري .

ح - وضع أنظمة تحد من الاستيراد المفرط وغير المدروس للسيارات وتفعيل نظام التسقيط الذي ينص على ( مقابل كل سيارة مستوردة جديدة يتم تسقيط سيارة قديمة ) ، أو تفعيل إجراءات كمركية تحد من الاستيراد : ( مركز المستقبل للأبحاث ، ٢٠١٨ ، ٢٦ ) .

## ثانياً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل الجوي العام .

هدفت الإستراتيجيات الموضوعية في سبعينات القرن الماضي إلى دعم نشاط الطيران المدني مادياً ، إذ ركزت هذه الخطط بالتحديد على توسيع الأسطول العراقي من الطائرات من حيث الأعداد والتنوع بقية الانتقال من النطاق المحلي والإقليمي إلى النطاق العالمي وذلك أثمر عن إنشاء مطاري بغداد و البصرة الدوليين ، مما انعكس على زيادة أعداد المسافرين وارتفاع إيرادات هذا القطاع ، وجاءت الخطط التي للأعوام (٢٠١٣ - ٢٠١٨) لتعالج آثار التخريب والدمار الذي سببته الحروب والاضطرابات السياسية المتتالية وعدم الاستقرار الأمني في العراق ، ولأجل تطوير هذا القطاع مستقبلاً نضع بعض الرؤى والخطط الاقتصادية في هذا المجال وكما يلي .

### ١- تطوير بنية قطاع النقل الجوي العام .

يحتاج قطاع النقل الجوي إلى ثورة حقيقية لتطوير وتحديث البنية التحتية الأساسية من مطارات وطائرات ونوعية الخدمات التي تقدمها المطارات الحالية ، ويمكن تحقيق ذلك من خلال النقاط التالية :  
( خطط التنمية الوطنية ، ٢٠١٨ - ٢٠٢٢ ، ١٦٢ ، ١٦٤ ) ، ( الراوي ، ٢٠١٧ ، ٢٩٠ ) .

أ - العمل على زيادة الخطط الاستثمارية لتطوير وتوسيع المنشآت والبنيات في المطارات الرئيسية الدولية في العراق وحسب مواصفات المطارات العالمية .

ب - تكوين أسطول طائرات متكامل من حيث المواصفات الحديثة ولأغراض متعددة عن طريق التعاقد مع الشركات العالمية الرصينة لصنع الطائرات مثل شركة ( Boeing ) الأمريكية لصناعات الطائرات والشركة الأوروبية للصناعات الجوية ( Airbus ) .

ت - الاعتماد على الكوادر الفنية والإدارية المتخصصة والعمل على فتح اتفاقيات التوأمة بين المطارات المحلية والعالمية وإقامة الورش والدورات التعليمية مع شركات عالمية في هذا المجال .

ث - العمل على تطبيق شروط السلامة والطيران التي تضعها مؤسسات الطيران الدولية في الطائرات والمطارات العراقية .

## ٢- التشغيل المشترك لقطاع النقل الجوي :

لأجل تطوير الأداء الفني والإداري وأنظمة الجودة والسلامة الجوية وتقديم خدمات تتسم بالكفاءة والجودة والتميز في الخطوط الجوية العراقية ، على السلطات المسؤولة التعاقد مع شركات أجنبية رصينة في مجال إدارة وتشغيل المطارات وتسيير الرحلات وهذا الأمر سيحقق الأهداف الآتية : ( منظمة الشحن الجوي العالمي أيكاء ، ٢٠١٤ ، بدون صفحة ) ، ( الساعدي و عبدالرضا ، ٢٠١٨ ، ٢٦ ) .

أ - تطوير القدرات المهنية والفنية لصناعة وصيانة الطائرات المحلية من خلال نقل الخبرات والتكنولوجيا .

ب - تأهيل باحثين وخبراء متخصصين في تقنيات الطيران المدني .

ت - تطوير نوعية الخدمات الملحقة والمكملة التي تقدم للمتعاملين في المطارات العراقية .  
التشغيل المشترك سيعزز الثقة والأمان لدى المتعاملين مع الخطوط الجوية العراقية وسينعكس ذلك على تعدد الرحلات والخطوط إلى جميع دول العالم .

## ثالثاً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل البحري العام .

إن الأهداف الرئيسية لتطوير قطاع النقل البحري العام تتلخص وتتركز على أهداف آنية ومستقبلية توجه نحو نشاط الجزء الثابت المتمثل بالموانئ العراقية الحالية ( أم قصر و خور الزبير و أبو فلوس

( والمعقل ) وتحت الإنشاء ( ميناء الفاو الكبير ) ، فضلاً عن التركيز على أنشطة الجزء المتحرك المتمثل بأسطول السفن التجارية والناقلات النفطية العراقية ، ويمكن تقسيم تلك الأهداف على النحو الآتي :

### ١ - نشاط الموانئ .

أ - رفع طاقات الموانئ التجارية الحالية واستغلال طاقاتها المتاحة من خلال إنشاء وتطوير أرصفة جديدة وصيانة الممرات الملاحية الواصلة إلى مينائي ( الخور و أم قصر ) وقناة شط العرب الواصلة إلى مينائي ( أبو فلوس والمعقل ) ورفع مناسيب أعماقها لأجل دخول السفن الكبيرة ، وذلك سينعكس على زيادة الخدمات المقدمة في هذه الموانئ وارتفاع إيراداتها التي تسهم بشكل كبير في الناتج المحلي الإجمالي من خلال أرباح الشركة الصافية الأنفة الذكر بـ ١١٨.٥ مليار دينار في عام ٢٠١٨ : ( وزارة النقل العراقية التقرير السنوي لنشاط الشركة العامة للموانئ ، ٢٠١٨ ، ٨ ) .

ب - الإسراع في عملية انجاز المراحل النهائية لميناء الفاو الكبير كونه سيعمل على رفع الطاقة التشغيلية للموانئ العراقية ومنافسة الموانئ الأخرى في دول الجوار والقريبة مثل مينائي ( مبارك في دولة الكويت و جبل علي في الإمارات ) لأهمية موقعه الحالي على طريق التجارة العالمي وكونه يمثل نقطة ربط بالشرق والغرب ، وذلك سيؤدي إلى إنعاش تجارة العراق الخارجية وتجارة الترانزيت العابرة في هذه المنطقة المتوقع أن تصل إلى ٩٩ مليون طن من السلع والبضائع وبإيرادات متوقعة تصل إلى ٨٨.٢ مليون دولار خلال سنة الهدف ٢٠٣٨ : ( الجدوى الاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير ، ٢٠١١ ، ٣٢ ) .

ت - استخدام الأنظمة الالكترونية الحديثة في عمليات المناولة واستخدام الرافعات الحديثة لرفع الكفاءة الإنتاجية في الموانئ الحالية .

ث - إنشاء طرق معبدة بسعات عالية ومواصفات حديثة تربط الموانئ الرئيسية بمراكز المدن التجارية وبخطوط النقل بسكك الحديد : ( عمران و خلف ، ٢٠١١ ، ٢٣ ) .

### ٢ - نشاط النقل البحري .

يمكن تلخيص الأهداف الرئيسية الخاصة بتطوير هذا القطاع بالنقاط التالية :

أ - تعزيز قدرات الأسطول العراقي من السفن التجارية والناقلات النفطية الحديثة وبمواصفات فنية عالية وطاقات استيعابية كبيرة ذلك لأن عدد الناقلات الموجودة حالياً ( ٤ ) ناقلات لا تلبي متطلبات تصدير النفط الخام ، تماشياً مع حاجة العراق إلى الناقل الوطني لتجارته الخارجية المتزايدة ، وتماشياً مع شروط المؤسسات الدولية للملاحة البحرية .

ب - الاعتماد على الناقل الوطني في نقل استيرادات مؤسسات الدولة من السلع والبضائع وصادراتها من النفط الخام والمشتقات النفطية من خلال اعتماد سياسة تجارية تصب في هذا الاتجاه بالاعتماد على أساس

التعاقد ( cif ) في جانب الصادرات وأساس التعاقد ( fob ) في جانب الصادرات ، وستكون المنفعة متبادلة من خلال تقليل تكاليف النقل وتعظيم الإيرادات .

ت - دعم دور القطاع الخاص في النشاط البحري من خلال فتح فروع مكاتب الوكالات البحرية لشركات النقل البحري العالمية إلى جانب عمل شركة النقل البحري في القطاع العام: ( الحميدي ، ٢٠١٨ ، ١٤٣ ) .

## الاستنتاجات والتوصيات

### أولاً: الاستنتاجات :

- ١ - تعاني شبكة خطوط سكك الحديد من الإهمال والاندثار نتيجة عدم تطويرها من قبل الحكومات المتعاقبة بعد عام ٢٠٠٣ فضلاً عن قدم هذه الخطوط والقطارات العاملة عليها وعدم تليبيتها لمتطلبات النقل الحديث ( السرعة والأمان وتحمل الأوزان الكبيرة ) ، مما انعكس على قلة مردوداتها المالية ومعاناة شركة النقل بالسكك الحديدية من عجز مزمن طيلة السنوات الأخيرة .
- ٢ - يتضح إن النقل البري للشاحنات والحافلات لا يحقق المردودات الاقتصادية المطلوبة بسبب تهالك البنية التحتية من الطرق والجسور وقدم أسطول الشاحنات والحافلات الذي لا يعطي حافزاً لدى الأفراد والمؤسسات استغلال خدماته ، فضلاً عن التأثير الواضح للاختناقات المرورية التي سببها استخدام السيارات الخاصة والنقل الفردي وعدم استخدام وسائل النقل العام .
- ٣ - أتضح إن النقل الجوي يعاني من قلة أعداد الطائرات للأسطول العراقي الذي يمتاز بقدمه ، فضلاً عن سوء الخدمات المقدمة في الموانئ العراقية والجهات الساندة لها مما أرغم الجهات الدولية (منظمة الطيران المدني الدولي ) على تقييد وتحديد عمل الخطوط الجوية العراقية .
- ٤ - يتبين أن الموانئ العراقية الحالية لا تعمل بطاقتها التصميمية الكاملة لوجود عوائق كثيرة منها قلة منسوب الأعماق في القنوات الملاحية التي تمنع دخول السفن العملاقة وعدم استخدام الأنظمة الذكية في عمليات الشحن والتفريغ .
- ٥ - غياب وضعف الاعتماد على الناقل البحري الوطني ، بسبب امتلاك الشركة العامة للنقل البحري على أربع سفن تجارية عاملة بطاقات محدودة وغير ملبية لاحتياجات التجارة الخارجية .

### ثانياً: التوصيات :

١ - العمل على مد خط سكة حديد يرتبط من ميناء الفاو الكبير ويصل إلى الأراضي السورية ويتفرع إلى الحدود الأردنية والحدود التركية مكملاً للطريق التجاري العالمي الذي يربط الشرق بالغرب ( طريق الحرير ) ، وتطوير البنية التحتية لخطوط السكك الحديدية الحالية من خلال مد سكك حديد مزدوجة بدلاً من السكك الفردية لتحملها طاقات أكبر من الشحنات وأكثر مرونة بالسرعة والأمان ، مع تجهيزها بقطارات حديثة ومتنوعة .

٢ - إنشاء محطات رئيسية لنقل المسافرين بالحافلات في أماكن التجمعات السكانية وصولاً إلى المؤسسات والدوائر الحكومية لتشجيع موظفي الدولة على استخدام النقل الجماعي للتقليل من حدة الاختناقات المرورية في وقت الذروة ( بداية دوام موظفي المؤسسات الحكومية والمؤسسات الخاصة من الساعة (٧.٣٠) صباحاً ، لغاية انتهاء الدوام الرسمي الساعة (٣.٠٠) مساءً ) ، فضلاً عن إنشاء الطرق الحولية المتكاملة لكل محافظة تخصص للنقل بالشاحنات وترتبط بالمناطق التجارية والصناعية .

٣ - التعاقد على شراء طائرات حديثة وبمواصفات عالية من أجل نقل المسافرين وشحن البضائع ، إلى جانب إعطاء دور لشركات القطاع الخاص في عمليات إدارة وتشغيل المطارات العامة .

٤ - التعاقد على شراء أسطول سفن تجارية وناقلات نفط متكامل ، ودعم الشركة العامة للنقل البحري من قبل الدولة بجعلها تنقل جزءاً كبيراً من استيرادات وصادرات الدولة من السلع والبضائع .

## المصادر

- (١) البنك المركزي العراقي ، التقرير السنوي للصادرات . ٢٠١٨ ، بغداد ، العراق .
- (٢) التحديات التي تواجه تجارة النقل البحري في العراق . ٢٠١٧ . مجلة التجارة العراقية ، العدد العاشر .
- (٣) التقرير الاقتصادي والاجتماعي السنوي لمنظمة التعاون الإسلامي ، شبكات النقل في الدول الأعضاء ٢٠١٦ ، أنقرة ، تركيا .
- (٤) التقرير الاقتصادي السنوي لمنظمة الطيران الدولية ، التعديل رقم ٢٦ . ٢٠١٧ .
- (٥) الجنابي ، خالد محمد . ٢٠١١ . واقع سكك الحديد في العراق ، مجلة المثقف ، العدد ٢١١ ، العراق ، دار الفكر الجامعي .

- (٦) الحميدي ، عدنان حبيب . ٢٠١٨ . عقود البيوع البحرية الدولية وآثارها في تطوير قطاع النقل البحري في العراق للمدة (٢٠٠٣ – ٢٠١٥) . رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة البصرة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، قسم الاقتصاد .
- (٧) الراوي ، مهيب كامل . ٢٠١٧ . إستراتيجية النقل في العراق . ط ١ ، مركز التخطيط الحضري والإقليمي ، جامعة بغداد ، كلية التربية .
- (٨) الساعدي وعبدالرضا ، سامي هاشم و أنس . 2018 . المرودات الاقتصادية للطيران المدني في العراق ، مجلة الكوت ، العدد ٢٨ ، العراق ، جامعة واسط ، كلية الإدارة والاقتصاد .
- (٩) فرج ، سكرة جهية . ٢٠١٤ . الواقع والآفاق المستقبلية للنقل البري بالشاحنات في العراق ، مجلة دراسات البصرة ، العدد ١٧ ، جامعة البصرة ، مركز دراسات البصرة و الخليج العربي .
- (١٠) عمران و خلف ، خلود ، مريم . ٢٠١١ . واقع الموانئ العراقية والآفاق المستقبلية ، مركز دراسات البصرة و الخليج العربي ، المجلد ٣٩ ، العدد ٣ ، جامعة البصرة ، الندوة العلمية لقسم الدراسات التاريخية والجغرافية في مركز دراسات الخليج العربي .
- (١١) اللجنة الاقتصادية للأمم أوروبا ، اتفاقية النقل البري الدولي ، ٢٠١٣ .
- (١٢) محسن ، هشام صلاح . ٢٠١٤ . التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وآفاق المستقبل ، مجلة كلية الآداب . العدد ١٠٠ ، الجامعة المستنصرية ، بغداد .
- (١٣) محسن ، هشام صلاح . ٢٠١٢ . الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري ، مجلة كلية التربية . العدد ٧٣ ، الجامعة المستنصرية ، بغداد .
- (١٤) المرسومي و ابراهيم ، نبيل و زينب . ٢٠١٩ . موقع العراق على طريق الحرير الدولي الفرص والتحديات ، ط ١ ، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة ، العراق ، البصرة .
- (١٥) مركز الفرات للتنمية والدراسات . ٢٠١٨ . [www.fcds.com](http://www.fcds.com) .
- (١٦) مركز المستقبل للأبحاث والدراسات . ٢٠١٨ . مشروع الحزام والطريق - كيف تربط الصين اقتصادها في العالم الخارجي ، العدد ٢٦ ، الإمارات العربية المتحدة .
- (١٧) منظمة الطيران المدني الدولي . ٢٠١١ . فريق خبراء اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية .
- (١٨) منظمة الكمارك العالمية أيكاو . ٢٠١٤ . الشحن الجوي على المستوى العالمي .

- (١٩) وزارة التخطيط العراقية ، خطط التنمية الوطنية ، الخطة الخمسية ٢٠١٨ - ٢٠٢٢ ، بغداد ، العراق.
- (٢٠) وزارة التخطيط العراقية ، خطط التنمية الوطنية ، الخطة الخمسية ٢٠١٣ - ٢٠١٨ ، بغداد ، العراق.
- (٢١) وزارة النقل العراقية ، إحصاءات نشاط النقل البري ، التقارير السنوية لنشاط النقل بسكك الحديد . ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، بغداد ، العراق .
- (٢٢) وزارة النقل العراقية ، إحصاءات نشاط النقل البري ، التقارير السنوية لنشاط النقل بالشاحنات والحافلات . ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، بغداد ، العراق
- (٢٣) وزارة النقل العراقية ، إحصاءات نشاط النقل الجوي ، التقارير السنوية لنشاط النقل الجوي . ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، بغداد ، العراق .
- (٢٤) وزارة النقل العراقية ، إحصاءات نشاط النقل المائي ، التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للموانئ العراقية . ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، بغداد ، العراق .
- (٢٥) وزارة النقل العراقية ، إحصاءات نشاط النقل المائي ، التقارير السنوية لنشاط الشركة العامة للنقل البحري . ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، بغداد ، العراق .
- (٢٦) وزارة النقل العراقية ، الشركة العامة لموانئ العراق قسم التخطيط والمتابعة . ٢٠١١ . دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير كداعم للاقتصاد العراقي ، البصرة ، العراق .