**الفصل 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 خصخصتها لكي تواكب الاحتياجات المتزايدة في مجال خدمات النقل العام , ويمكن تحقيق هذه الاستراتيجيات في المدى القصير والمتوسط (5) إلى (10) سنوات , كما في المحاور الآتية :

أولاً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل البري العام .

 اتجهت الكثير من الدول نحو وضع خطط وتطوير استراتيجيات مستقبلية قصيرة المدى (5) سنوات وطويلة المدى (25) 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 الموضوعة في العراق لكل قسم من أقسام هذا القطاع كما يلي :

**1ـ 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 المتهالكة , فإنشاء 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 المطلة 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 , 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 فأن نجاح عمل أي ميناء منهما مرتبط بالربط السككي عبر القناة الجافة الممتدة بالأراضي العراقية .

في مجال نقل المسافرين فأن 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 (250) سيارة خاصة على الطريق نفسه ومن ثم يقلل من الازدحام المروري ويقلل من التلوث البيئي الناتج عن تشغيل (250) سيارة و تقليل كلفة التشغيل والوقت الضائعة في الاختناقات المرورية , فضلاً عن المردودات المادية والمظهر الحضاري لقطــارات المتـرو , ويمكن التركيز على أهم النقاط المطلوبة لتطوير قطاع النقل بواسطة سكك الحديد كما يلي :

**أ** ـ 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 (1400) كم .

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

**ت** ـ استخدام منظومة الحجز الالكتروني للرحلات .

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

**ج** ـ العمل على شراء قطارات سريعة حديثة واستخدام خطوط سكك الحديد المزدوجة بدلاً من الخطوط المفردة التي تتصف بالأمان والسرعة و تحملها للأوزان الكبيرة .

**2ـ 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 والأنشطــة 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 :

**أ** ـ 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 (76) 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 .

**ب** ـ 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** ـ إنشاء الطرق الحولية للشاحنات والحافلات مع بنية تحتية متكاملة تشمل الجسور والمنشآت الخدمية المرافقة للمحافظات ذات الكثافة السكانية المرتفعة والحركة التجاريــة الكبيــرة مثل بغداد والبصرة والموصل .

**ث** ـ تأهيل وتوسيع الطرق الرئيسة المارة بمراكز المدن والمناطق الصناعية والتجارية والموانئ والمنافذ الحدودية .

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

**ح ـ** 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 .

ثانياً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل الجوي العام .

 هدفت الإستراتيجيات الموضوعة في سبعينات القرن الماضي إلى دعم نشاط الطيران المدني مادياً , إذ ركزت هذه الخطط بالتحديد على توسيع الأسطول العراقي من الطائرات من حيث الأعداد والنوعية بقية الانتقال من النطاق المحلي والإقليمي إلى النطاق العالمي وذلك أثمر عن إنشاء مطاري بغداد و البصرة الدوليين , مما أنعكس على زيادة أعداد المسافرين وارتفاع إيرادات هذا القطاع , وجاءت الخطط التي للأعوام (2013 – 2018) 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 .

**1ـ 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 تحقــيق ذلك من خــلال النقــاط التاليــة :

**أ ـ** العمل على زيادة الخطط الاستثمارية لتطوير وتوسيع المنشآت والبنايات في المطارات الرئيسة الدولية في العراق وحسب مواصفات المطارات العالمية .

**ب ـ** 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** ـ 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** ـ العمل على تطبيق شروط السلامة والطيران التي تضعها مؤسسات الطيران الدولية في الطائرات والمطارات العراقية .

 **2ـ 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 :

**أ ـ** تطوير القدرات المهارية والفنية لصناعة وصيانة الطائرات المحلية من خلال نقل الخبرات والتكنولوجيا .

**ب ـ** تأهيل باحثين وخبراء متخصصين في تقنيات الطيران المدني .

**ت** ـ 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 الرحــلات والخطـوط إلــى جميــع دول العـالم .

ثالثاً : استراتيجيات تطوير قطاع النقل البحري العام .

 إن الأهداف الرئيسة 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 بأسطــول السفـن التجاريــة والناقلات النفطيــة العراقيـة , ويمكن تقسيم تلك الأهداف على النحو الآتي :

**1ـ نشاط الموانئ .**

**أ ـ** 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 118.5 مليار دينار في عام 2018 .

**ب ـ** 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 الأمارات ) 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 99 مليون طن من السلع والبضائع وبإيرادات متوقعة تصل إلى 88.2 مليون دولار خلال سنة الهدف 2038 .

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

**ث** ـ إنشاء طرق معبدة بسعات عالية ومواصفات حديثة تربط الموانئ الرئيسية بمراكز المدن التجارية وبخطوط النقل بسكك الحديد .

**2 ـ نشاط النقل البحري .**

 يمكن تلخيص الأهداف الرئيسة الخاصة بتطوير هذا القطاع بالنقاط التالية :

**أ ـ** تعزيز قدرات الأسطول العراقي من السفن التجارية والناقلات النفطية الحديثة وبمواصفات فنية عالية وطاقات استيعابية كبيرة ذلك لأن عدد الناقلات الموجودة حالياً (4) 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 ـ** 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 ـ** 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 .

**أستاذ المادة**

**عدنان حبيب عروج الحميدي**