

((Requirements for raising the efficiency and development of rail transport in Iraq according to proposed scenarios))

((متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة))

أ.د. مناهل مصطفى عبد الحميد / كلية الادارة والاقتصاد / جامعة بغداد
h.murtadha25@yahoo.com الباحث / مرتضى حسن عبد اللطيف

24
19

OPEN ACCESS

P - ISSN 2518 - 5764
E - ISSN 2227 - 703X

Received: 21/5/2018

Accepted: 9/8/2018

المستخلص:

اهتم البحث بدراسة قطاع النقل بسكك الحديد في بعض الدول المختارة التي سعت الى رفع كفاءة شبكة السكك الحديدية وتطويرها والنهوض بها ، بعد ما ادركت اهمية هذا القطاع الحيوي الذي يمثل حلقة وصل في ما بينه وبين بقية القطاعات الاقتصادية الاخرى . سعى البحث الى بيان الطرائق والاساليب والاجراءات التي اتبعتها تلك الدول من اجل تطوير قطاع السكك الحديد ، والاستفادة من تلك التجارب للرفع من كفاءة قطاع النقل بسكك الحديد في العراق . يعاني قطاع النقل بسكك الحديد في العراق تهالك خطوط السكة والوحدات المتحركة المتمثلة بالقاطرات وعربات المسافرين وشاحنات البضائع ، فضلا عن الخدمات المكملة الاخرى من محطات ومحلات تجارية وترفيهية التي تعمل على جذب المسافرين ، كل ذلك ادى الى انخفاض في مستوى كفاءة هذا القطاع وعزوف اغلب المسافرين واصحاب البضائع لأقتناء تلك الوساطة من النقل . ونستنتج مما تقدم ان تهالك وقدم البنى التحتية للقطاع المذكور اسهم في انخفاض مستوى الانتاجية للسكك الحديدية مما انعكس سلبا على الاقتصاد الوطني ، لذا حاول الباحثان وضع بعض السيناريوهات المقترحة لمحاولة تطوير السكك الحديدية ورفع كفاءته وفق تجارب الدول المختارة التي عمدت على اعادة هيكلة السكك الحديدية في البحث للاستفادة منها لتحسين مستوى الانتاج ورفع مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين والبضائع ، ورفع حجم الطلب على خدمة النقل بسكك الحديد في العراق

المصطلحات الرئيسية للبحث / قطاع السكك الحديد / تجارب بعض الدول المختارة / سيناريوهات مقترحة .





[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

مقدمة:

يعد النقل بالسكك الحديدية من اهم وسائل النقل التي يقوم الافراد بتنقل بها في اغلب رحلاتهم لما تتمتع به تلك الوسيلة من مزايا كثيرة غير موجود في بقية وسائل النقل الاخرى المتمثلة بالسرعة والراحة والسلامة وانخفاض التكلفة ، لذا سعت العديد من دول العالم الاهتمام بهذا القطاع ووضع حلول ومقترحات من اجل النهوض به والرفع من كفاءة وتنمية وجعله من اهم الوسائط التي يكون الطلب عليها مرتفع وزيادة الإيرادات المتأتية من هذا القطاع ومن ثم تنشيط حركة القطاعات الاقتصادية الاخرى . تعاني شبكة السكك الحديدية في العراق قدم وتهالك في الخطوط والوحدات المتحركة والمحطات وبقية الخدمات المكتملة ، وادى ذلك الى انخفاض الانتاج في هذا القطاع وانعكس بدوره على مستوى الخدمات المقدمة للأفراد وتفضيلهم وسائل اخرى للتنقل . حاول الباحثان وضع بعض السيناريوهات المقترحة والحلول لمحاولة الرفع من كفاءة قطاع السكك الحديد ، اخذين بنظر الاعتبار الاستفادة من بعض الحلول التي نجحت في بعض الدول التي نجحت من رفع كفاءة وتنمية ذلك القطاع .

مشكلة البحث:

ان مشكلة البحث تكمن في انخفاض مستوى كفاءة قطاع النقل بسكك الحديد في العراق وانعكس ذلك على الخدمات التي يقدمها لنقل الافراد والبضائع ، فالبنى التحتية والوحدات المتحركة والخدمات الاخرى هي ليست بمستوى الطموح ولا تلبي رغبات المسافرين واصحاب البضائع .

اهمية البحث:

ان اهمية البحث تتمثل في الكيفية التي يجب ان يعمل في ضوءها قطاع السكك الحديد في العراق من خلال السيناريوهات التي قدمها الباحثان في البحث وفي ضوء تجارب الدول المختارة .

فرضية البحث:

نفرض ان تحسين مستويات الانتاج ورفع كفاءته في هذا القطاع من خلال جملة سيناريوهات يمكن ان تؤدي الى توفير خدمات النقل فيه بالتوقيات المناسبة وبأقل كلفة ممكنة وبأعلى كفاءة مطلوبة .

هدف البحث:

يهدف البحث الى وضع بعض الحلول والمقترحات التي تساعد على رفع كفاءة قطاع النقل بالسكك الحديدية في العراق ووضع سيناريوهات لنهوض بواقع القطاع واستلهاهم تلك السيناريوهات من خلال تجارب دول نجحت في تطوير ذلك القطاع .

حدود البحث :

1. الحدود المكانية : تناول البحث قطاع النقل بسكك الحديد في العراق وتجارب بعض دول العالم .
2. الحدود الزمنية : اعتمد البحث على البيانات السنوية الخاصة بالشركة العامة للسكك الحديد ووزارتي التخطيط والنقل في العراق للمدة (1990-2016) .

منهجية البحث :

اعتمدت دراسة البحث على المنهج الاستقرائي والاستنباطي اذ تم الاستناد الى التحليل الاقتصادي لتوضيح المفاهيم الاساسية عن وسائل النقل وانواعها والتركيز على وسيلة النقل بسكك الحديد في العراق ودول العالم ، فضلا عن تحليل البيانات باستعمال الادوات القياسية لعملية التحليل قطاع النقل بالوسيلة المذكورة انفا .



[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

هيكلية البحث :

اقتضت طبيعة البحث ان يقسم على ثلاثة مطالب ، خصص المطلب الاول لواقع النقل بسكك الحديد في العراق بينما المطلب الثاني تضمن تجارب بعض الدول المختارة في اعادة هيكلة السكك الحديد ، اما المطلب الثالث فجاء لوضع سيناريوهات مقترحة لرفع كفاءة قطاع النقل بسكك الحديد في العراق ، واختتم بذكر اهم الاستنتاجات والتوصيات التي توصل لها الباحث .

المطلب الاول :- واقع السكك الحديدية في العراق

تعاني اجزاء كبيرة من شبكة السكك الحالية في العراق التقادم وقدم تصاميمها وعطل انظمة الاشارات والاتصالات وحالة وتردي وضع الخطوط فيها ، مما يؤدي الى انخفاض السرعة التشغيلية لها الى مستويات متدنية وتعريض سلامة الركاب والبضائع الى الخطر ، وعلية فقد تمت المباشرة باعادة تأهيل هذه الخطوط لرفع كفاءتها وزيادة السرعة التشغيلية لها وتحسين مواصفاتها ، كما ان العمل يجري على ازدواجية الخطوط المفردة لزيادة طاقتها وتأمين مستوى اكبر من السلامة . كما تم العمل بنظام اتصال جديد للسيطرة بين المحطات والقاطرات من خلال استعمال اجهزة اللاسلكي للربط بين المحطات والقاطرات وتطبيق نظام (GPS) لمتابعة حركة القطارات ومعرفة مواقعها (وزارة التخطيط ، 2009 : 22) .

الجدول (1) عدد المحطات العاملة واطوال خطوط سكك الحديد (كم) عام 2014

اسم الخط	عدد المحطات العاملة	اطوال الخطوط (كم)		المجموع
		رئيسي	فرعي	
بغداد - موصل	16	403	125	528
بغداد - ربيعة	0	114	7	121
بغداد - معقل	39	552	151	703
شعبية - ام قصر	4	56	39	95
بغداد - الرمادي - القائم - حصيبه	12	376	92	468
القائم - عكاشات	2	144	34	178
بيجي - كركوك	1	106	0	106
بيجي - حديثة	0	146	0	146
مسيب - كربلاء المقدسة	2	25	0	25
المجموع	76	25	0	25
عدد المحطات الغير عاملة (مغلقة ومتضررة)	35			

المصدر: وزارة التخطيط : مديرية احصاءات النقل والمواصلات ، احصاء نشاط سكك الحديد لسنة 2014 .
يوضح الجدول (1) انواع الخطوط وعدد المحطات واطوال الخطوط وعدد المحطات المتضررة وكانت اغلب الخطوط ذات فاعلية في نقل المسافرين ولاسيما البضائع واغلب تلك الخطوط تعرضت للتخريب وادى الى توقفها بشكل كلي مما اثر سلبا في النشاط الذي يقدمه هذا القطاع .

كان الاعتماد كبيرا على النقل بالسكك الحديدية من قبل المسافرين وفي نقل البضائع كبيرا عند بداية انشاء خطوط السكك ولاسيما خلال الفترة من (1960-2003) ، ولكن بعد التطور الذي حصل في النقل على الطرق بالعراق تحول قسم كبير من النقل البري بالسكك الى النقل بالطرق لاسيما نقل البضائع ، ولذا فان تطوير وتحسين خطوط السكك الحديد امر ضروري جدا ويسهم في الحفاظ على شبكة الطرق البرية من التلف نتيجة مرور الشاحنات الثقيلة عليها .

تشير البيانات الى ان اطوال خطوط السكك الحديد العراقية (2370) كم في نهاية 2014 منها (1922) كم خطوط رئيسية بنسبة (81.1%) ، اما الخطوط الفرعية فيبلغ طولها (448) كم بنسبة (18.9) .



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

بلغ عدد قاطرات الديزل الموجودة (375) قاطرة في نهاية 2014 منها (269) قاطرة رئيسية وبنسبة (71.7%) و(106) قاطرة مناقلة وبنسبة (28.3) في حين بلغ عدد قاطرات الديزل العاملة لسنة 2014 (64) قاطرة منها (38) قاطرة رئيسية وبنسبة (59.4%) و (26) قاطرة مناقلة وبنسبة (40.6%) ، في حين بلغ عدد المسافرين خلال عام 2014 (576) الف / مسافر ، بينما بلغت اوزان البضائع المنقولة (1076) الف / طن (وزارة التخطيط ، 2009 : 24) .

المطلب الثاني :- تجارب بعض الدول المختارة في اعادة هيكلة السكك الحديد

عمدت العديد من دول العالم على ادخال الاصلاحات التي ترمي الى تحسين الاداء التشغيلي والمالي لسكك الحديد، ولاسيما في السنوات الاخيرة اذ تم الاعتراف على ان السكك الحديد لها دور كبير جدا من الناحية التجارية والاقتصادية ، ونتيجة لذلك اتجهت العديد من دول العالم بعمل اصلاحات اقتصادية وعادة ما تسمى باعادة هيكلة السكك ، من خلال اعادة هيكلة الشركات الوطنية التي تدير السكك او تحرير السكك عن طرق ادخال المنافسة والخصخصة وعدم الاحتكار والاصلاح التنظيمي ، ولذلك سوف نستعرض بعض تجارب الدول التي عملت على اعادة الهيكلة والاصلاح في شبكات السكك الحديد (United Nations , 2003 : 1) .

1- بولندا:

تعد سوق السكك الحديد البولندية من اكبر الاسواق في اوروبا ، وتعمل على نقل كميات كبيرة من البضائع والركاب ، الا ان السكك الحديدية افتقرت الى الدعم المالي من قبل الحكومة وكانت الاصلاحات بطيئة نظرا لحاجة هذا القطاع الى عقود للاستثمار من اجل تحسينها وتطويرها .

واجه الاقتصاد البولندي في نهاية التسعينات انخفاض في نمو الناتج المحلي الاجمالي بشكل عام والطلب على النقل بوجه خاص ، وخاصة قطاع السكك ، ان نتيجة الانخفاض كانت بسبب اعادة هيكلة قطاع الصناعات الثقيلة وقطاع التعدين واغلاق مناجم الفحم ومصانع الصلب مما ادى الى انخفاض الشحن بالسكك ، وبعد اجراء التغييرات الهيكلية في الصناعات ، ادى ذلك الى فقد بعض الشيء سوق السكك الحديد لعمليات الشحن لصالح النقل البري (Wronka, 2006 : 2-4) .

ومن الجدول (2) يتبين ان كمية البضائع عبر شاحنات النقل البري تمثل الحصة الاكبر من عملية النقل

تليها السكك الحديدية ومن ثم الانابيب والممرات المائية خلال المدة 1990-2005

الجدول (2) كمية البضائع المنقولة عبر مختلف وسائل النقل في بولندا للمدة (1990-2005)

نوع النقل	1990	1995	2000	2002	2004	2005
النقل بالسكك الحديدية	281.7	225.3	187.2	222.9	282.9	460.6
نقل بالطرق	1292.4	1086.8	1006.7	931.2	956.9	1079.7
النقل بالانابيب	33.0	33.4	44.3	46.1	53.4	54.2
النقل بالممرات المائية	9.8	9.3	10.4	7.7	8.7	9.6

المصدر: (Wronka, 2006 : 4) .

عمدت الحكومة البولندية على اعادة هيكلة خطوط السكك الحديد، ولاسيما بعدما اصبحَت الشركة التي تدير السكك الحديد في بولندا تمر بأزمات مالية كبيرة مما ادى الى تفاقم الديون على هذا القطاع ، لذلك قام الشعب بالمطالبة بتدخل الحكومة بقرار ملكي للتخلص من سيطرة هذه الشركة التي اصبحَت ترهق الحكومة من ديونها المتراكمة ، وتم تقديم مسودة قرار عام 2006 لرئاسة الوزراء باعادة هيكلة قطاع النقل بالسكك والعمل على تطويره ، فقامت الدولة بطلب من صندوق الاتحاد الاوربي لتسديد الديون المتراكمة على الشركة ، وافق صندوق الاتحاد الاوربي بتسديد الديون مقابل ان تدخل مجموعة من الشركات تدير السكك الحديدية البولندية مع الشركة الاصلية ويصبح القطاع يدار من قبل مجموعة شركات القطاع الخاص .

وقد تم وضع قانونين (The World Bank , 2011:381-384) لإعادة هيكلة السكك الحديدية في بولندا :
أ- قانون يتعلق بتسويق المشروعات المملوكة للدولة واعادة هيكلتها وخصخصتها .



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بالسكك الحديدية في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

ب- قانون النقل بالسكك الحديدية مع مزيد من التعديلات في عام 2004 ، وقد وضعت تلك القوانين اطارا للتغيرات الاساسية في قطاع السكك الحديدية ، ووفقا لتوجيهات السكك للاتحاد الاوربي واعادة هيكلتها تماما ، وتم تحويل ادارة وصيانة خطوط السكك الحديد والاعمال التجارية الى القطاع الخاص مع دعم من قبل الدولة وادارة المجموعة بواسطة الشركة البولندية الحكومية S.A. وتقوم بأعمال ادارة خطوط السكك الحديدية وادارة اعمال نقل البضائع والركاب ، وتنفيذ عمليات اعادة هيكلة برنامج الشراكة ، فضلا عن مكتب النقل بالسكك الحديدية المسؤول عن تشغيل الخطوط وتعيين الموظفين ذوي المؤهلات و ضمان الاداء الكافي للنشاط الاقتصادي وتطبيق القواعد الاساسية لسلامة السكك الحديدية وخدمات نقل البضائع والركاب فقد قامت الحكومة البولندية على تشكيل لجنة تقوم بترتيب الرسوم بما يناسب التكاليف والانفاق على السكك ، لان إيرادات الشركة التي تقوم بإدارة السكك لا تغطي نفقاتها .

واتبعت الحكومة سياسة تمويل النقل بالسكك من موارد عدة ولاسيما من خلال دعمها من بقية القطاعات المنتجة بالدولة ، وبدأ العمل عام 2009 على التخلص من هذه الازمة عن طريق شراء اليات حديثة وتم تقديم دعم مالي كبير للنهوض بهذا القطاع .

يظهر من الجدول (3) طول خطوط شبكة السكك الحديدية البولندية واعداد المسافرين وكميات البضائع المنقولة للمدة 2005-2015 .

الجدول (3) طول الخط واعداد المسافرين والبضائع المنقولين عبر السكك الحديدية البولندية للمدة (2005-2015)

السنة	طول الخط	اعداد المسافرين مليون / مسافر	اعداد البضائع مليون / مسافر
2005	19599	16742	46060
2006	19429	16976	42651
2007	19419	17081	43548
2008	19627	17958	39200
2009	19764	16454	29940
2010	19702	15715	34266
2011	19725	15724	37189
2012	19617	14720	32904
2013	18959	12941	33256
2014	18942	11865	32017
2015	18510	10117	28720

المصدر: البنك الدولي، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، شعبة النقل. واقرحت الحكومة البولندية على الغاء الضريبة المتراكمة على قطاع السكك الحديد حتى تصبح الشركة التي تدير هذا القطاع قادرة على هيكلة وضعها المالي .

كما وان تعاقد الحكومة مع اية شركة تدير السكك الحديد عليها مد خطوط السكك الحديد والالتزام ببناء المشروع بأكمله مع مساعدة الدولة بتسهيل منح القروض والتخفيف من اعباء الضرائب ، ولان قطاع السكك يحتاج الى تكاليف صيانة مرتفعة جدا ، فعمدت على شراء اليات جديدة حتى تخفض من تكاليف الصيانة .

لذلك تدخلت الدولة بتقديم الدعم لان هدف الدولة تطوير الخدمات في قطاع السكك الحديد وربط خطوطها مع خطوط النقل العالمية والارتباط الاقليمي والعالمي وتوفير افضل الخدمات للنقل المسافرين ونقل البضائع (Ministry of Infrastructure for Development,2014,6-9)



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

لذا فالخطة التي تعمل الحكومة البولندية على تنفيذها هي اصلاح واعادة هيكلة القطاع وتطويره على المستوى الداخلي والاقليمي من خلال التعاقد مع شركات خاصة عالمية لتطوير السكك لحدود عام 2030 ، ووضع خطط متدرجة خلال هذه السنوات لاحتمال التكاليف المتغيرة وتكاليف الاستخدام الاضافي والاندثار وتكاليف الصيانة وتفكيك الديون المتركمة عن طريق صناديق الاتحاد الاوربي ، واعادة الخخصة لهذا القطاع لمجموعة شركات وليست شركة واحدة وتبقى الحكومة تشرف على اعمال تلك الشركات وفق القوانين الدستورية وعقود الشراكة .

2- الهند:

تعد سكك الحديد الهندية ثاني اكبر خطوط السكك في العالم وتدار من قبل شركة تابعة للقطاع العام ، اذ يعد هذا القطاع ثاني اكبر قطاع في الهند يحقق اكبر ارباح من عام 1990 الى عام 2015 ، وتبلغ نسبة التشغيل في سكك الحديد الهندية %78.7 (Kumar , 2008 , 5) .

حققت سكك الحديد في الهند نسبة ايرادات اعتبرت تاريخية في عام 2001 في ظل الانهيار المالي الذي لحق بالهند ، وقامت السكك الحديدية بدور المنقذ من الازمة بعدما شكلت عوائد خطوط السكك الحديدية ارباحا كبيرة من عام 1990-2001.

في اخر عامين بدأ قطاع النقل بالسكك في الهند يعاني من انخفاض معدل النمو بسبب تعرضه للقدم والتهاك ، وسارعت الدولة بوضع خطط ودراسات لتحديث الخطوط والوحدات المتحركة ، لان السكك الحديدية في الهند تعد خط الحياة للامة الهندية.

تنقل خطوط سكك الهندية حوالي 17.7 مليون مسافر يوميا ، و 1.49 مليون طن من البضائع يوميا ، ويعد هذا القطاع اكبر قطاع بالعالم يقوم بتشغيل العمالة ، اذ يبلغ عدد العاملين والموظفين في مختلف قطاعات السكك الحديد في الهند حوالي 27 مليون عامل وموظف .

قررت الحكومة في الهند ادخال القطاع الخاص كشريك في ادارة السكك الحديد ، لأنها تسعى لتحقيق اهداف عامة واسعة ، لكن التحدي الذي يواجه الحكومة الهندية هي مسألة المكافآت التي تعمل على تحفيز القطاع الخاص ، لان هدف القطاع الخاص هو الربح ، بالمقابل تقديم اهداف اوسع تصب بالمصلحة العامة للبلد . ويتم تقديم خدمات ذات نوعية ممتازة في خطوط السكك الحديد الهندية ، وزيادة القدرة التنافسية في المستقبل مع بقية وسائط النقل.

وتم وضع اطار عام للشراكة على المدى الطويل مع القطاع الخاص ، اذ هدف الشراكة هو بقاء سيطرة شركة السكك الحديدية الهندية على ادارة السكك ، ودور القطاع الخاص هو بناء الاصول والحفاظ عليها وتقاسم المخاطرة بين الدولة والقطاع الخاص لتخفيف الخسائر اذا ما حصلت ، فضلا عن تشغيل الموظفين من قبل القطاع الخاص والدولة تقوم بتسليمهم رواتب ومكافآت بطريقة غير مباشرة (السكك العربية ، 2010 : 55) .

ان الاقتصاد الهندي ينمو بمعدلات مرتفعة مما يؤدي الى ضغط على البنى التحتية ، لذلك تم ادخال القطاع الخاص ، والقانون الهندي لا يسمح للقطاع الخاص بإدارة السكك الحديد ، لذلك تبقى الادارة للدولة فقط ، لكن القطاع الخاص له ادوار عن طريق تطوير اصول البنى التحتية والصيانة حتى تواكب التطور والنمو الحاصل في بقية مرافق الدولة (Debroj et al , 23-26) .

اتبعت الدولة نظام التعاقد مع القطاع الخاص وضعت صيغة في العقد تسمى بعقد الامتياز الأنموذجي يتم فيه توضيح كيفية تقاسم الارباح والخسائر ، وقررت الدولة في بداية التعاقد ان تقدم دعم %20 للقطاع الخاص ، لان الفجوة بين النمو السريع والبنى التحتية كبيرة ، ويتم تقديم الدعم على شكل دفعات وعمدت على عمل تنافس بين شركات القطاع الخاص بحيث من هي الشركة القادرة ان تنجز اي مشروع بهذه النسبة او اقل هي التي تقوم الدولة بتعاقد معها حتى تتجنب اهدار الاموال والاستفادة من الموارد بشكل صحيح .

ولاحظت الدولة ان تطوير قطاع السكك الحديد يواجه عدة مشاكل اولها هو نقص في الخبراء الفيزيائيين لكل القطاعات وهذا يعيق عملية التطور ، والمشكلة الثانية ان اعادة هيكلة قطاع السكك يحتاج الى استثمارات كبيرة القطاع العام غير قادر عليها ، وحتى تحرك رأس المال لدى القطاع الخاص والادارة التكنولوجية المرتبطة معها .



]] متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة [[

يبين الجدول (4) طول خط شبكة السكك الحديدية الهندية واعداد المسافرين وكميات البضائع المنقولة .

الجدول (4) طول الخط واعداد المسافرين والبضائع المنقولين عبر السكك الحديدية الهندية للمدة (2005-2015)

السنة	طول الخط	اعداد المسافرين	اعداد البضائع
2005	63465	575702	407398
2006	63332	615634	439596
2007	63327	694764	480993
2008	63327	769956	521371
2009	63273	838932	551448
2010	63974	903465	600548
2011	64460	978508	625723
2012	64460	978508	265723
2013	65436	1046522	649645
2014	65808	1140412	665810
2015	66030	1147190	681696

- المصدر: البنك الدولي، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، شعبة النقل.
- تمثلت استراتيجية الهند الحالية في زيادة رأس المال من خلال الشراكات بين القطاع الخاص والعام الى اقصى حد ممكن ، من اجل تحسين الكفاءة والرقابة ، وحددت الحكومة الهندية عدة نقاط لتطوير السكك الحديدية وكالاتي (The World Bank ,2011,351-354) :-
- أ- تشغيل القطارات والحاويات وانشاء اعمدة خاصة ومخازن بجانب السكك الحديدية وقد منحت الدولة تراخيص لعمليات الحاويات لـ 14 شركة من القطاع الخاص ، مما ادى الى انتهاء احتكار الحاويات الهندية من قبل شركة TC ، كذلك تعتزم وزارة النقل اقامة شركات مع الحكومات والولايات خاصة مشغلي الخدمات اللوجستية ومقدمي البنى التحتية لانشاء مستودعات للحاويات الداخلية الكبيرة ومستودعات التخزين ومباني مكاتب لمشغلي الخدمات اللوجستية والاتصال السريع.
- ب- بناء ممر مخصص للشحن يكون العمل فيه مقسم بين القطاع العام والخاص ، وقد تم التخطيط لبناء ممر جديد للشحن حوالي 500 كم بتكلفة تقريبيه تصل الى 6 مليارات دولار لربط موانئ الهند الغربية وموانئ ومناجم في شرق الهند ، ومن ثم يضمن الربط اللوجستي المتعدد الوسائط والذي يعزز وبشكل كبير قدرة السكك الحديد على الشحن والتعامل مع الاحجام الكبيرة من البضائع .
- ت- انشاء ممرات كبيرة والاستمرار بوضع الخطوط الخاصة لزيادة سرعة القطارات ولاسيما بين المدن الكبيرة لتحسين الاتصال وخفض الوقت والمسافات ودراسة الجدوى الاقتصادية لتلك الخطوط.
- ث- انشاء محطات للسكك من الطراز العالمي ومرافق تجارية للركاب ، عن طريق جذب الاستثمارات الخاصة للمناطق المحيطة بالمحطات ، وقد تم تحديد 19 محطة كمرحلة اولى ، وتمتلك السكك الحديد الهندية 43000 هكتار من الاراضي الشاغرة والتي سيتم فيها انشاء مستودعات التخزين وتطوير المحطات وخاصة محطات المترو .
- ج- انشاء مشروع كي ريد (K.Ride) وهو مشروع تطوير البنى التحتية للسكك الحديد ، سيتم تنفيذ عدة مشروعات محددة من قبل شركة في ولاية كارناتاكا ، اذ لديهم جزء من الاسهم ، وقد وافقت حكومة كارناتاكا على تمويل ثلاثة مشروعات للسكك بثلاثي الكلفة .
- ح- عمل نظام لاستثمار العربات مع مخصصات لخصم الشحن اذ تم توريد عدد مضمون من المكابس على فترات ما بين 7-15 سنة وكذلك شراء عربات جديدة .



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

خ- أنشاء قسم لتصنيع القطارات في ظل النمو الاقتصادي المستدام ، والطلب الناتج على خدمة النقل بالسكك ومتطلبات التداول من الاسهم لهذا القطاع ، فضلا عن تدريب عدد من المهندسين والعاملين لصنع القطارات .
د-خدمات التمويل والخدمات الفندقية الغذائية ، اذ تم تكليف شركة اركتك التابعة لسكك الحديد الهندية لتطوير خدمات التمويل والفندقة وانشاء ساحات غذائية باشتراك المشروعات الخاصة ، وتعتمزم انشاء 100 فندق في الاراضي التابعة للسكك خلال خمس سنوات ، اي ان الاراضي تبقى مملوكة للدولة والبناء واقامة الخدمات الفندقية تابعة للقطاع الخاص اي تأجير الارض للقطاع الخاص .

أن الهند بحاجة الى استثمار في البنى التحتية ما يقارب 456 مليار دولار بالأسعار الجارية ، اكثر من 80 مليار دولار لقطاع السكك خلال الخطة الخمسية من 2007-2012 لمواكبة النمو الاقتصادي الحاصل في الهند ، وتجدر الإشارة هنا انه على الرغم من الحاجة الماسة الى الاموال ومحدودية الفائض لدى الحكومة الهندية الا انها اتبعت نهجا مفرطا بالحذر من دعوة القطاع الخاص للمشاركة في السكك الحديد الهندية .

لذلك فكان دخول القطاع الخاص في الاستثمارات بقطاع السكك لانشاء المحطات والمستودعات والفنادق والمحال التجارية مع بقاء الاراضي مملوكة من قبل الدولة ، وللقطاع الخاص نسبة من الارباح والاسهم ، اي ان الدولة هنا تسمح بالتأجير وليس التملك وهذه التجربة نجحت في العديد من دول العالم في مجال تطوير قطاع السكك الحديد وخاصة في مجال نقل البضائع وتقديم الخدمات المكملة لخدمة النقل .

3- اليابان:

تعد شبكة السكك الحديد اليابانية من افضل الشبكات تطورا في العالم من ناحية التكنولوجيا المستخدمة والسرعة والخدمات المقدمة ، كانت السكك الحديد في بداية نشأتها مملوكة من قبل الدولة ، قبل الحرب العالمية الثانية تم تشغيل السكك الحديد اليابانية كجزء من وزارة حكومية ، وبعد الحرب في عام 1949 تم تنظيم الشركة الوطنية (JNR) باعتبارها شركة عامة وتوفير الاستقلال الذاتي التي كانت تتأثر بالنفوذ السياسي في القرارات التي تخص التخطيط والاستثمار والاجور ، وبدأت السكك تفقد حصتها من السوق لصالح وسائل النقل الاخرى مما ادى الى تكبد خسائر مالية كبيرة (5 : 2003 , United Nations)

حاولت الحكومة اعادة التنظيم والاصلاح الاقتصادي للشركة الوطنية بتشكيل لجنة مؤقتة معنية بالاصلاح الاداري ، واوصت اللجنة باعادة هيكلية الشركة الوطنية واعادة الاعمار فيها ، في عام 1983 بدأ العمل على تخطيط بحل الشركة الوطنية واستبدالها بسبع شركات مساهمة ست منها للركاب وواحدة للبضائع حسب التركيز الاقليمي ، ووضع القواعد الاساسية لإعادة الهيكلة والخصخصة ، وقانون تنظيم شركات السكك الحديد للركاب والبضائع والتي وفرت استقلالية ما بين شركات نقل الركاب وشركة شحن البضائع والانشطة الخدمية ذات الصلة بالنقل ، وتم اعادة هيكلة القوى العاملة والموظفين بتنسيق مع النقابات العمالية وتم انشاء صندوق لتوفير الحماية الكاملة للعاملين والمتقاعدين ، فضلا عن اعداد دورات تدريبية لتطوير مهارات الملاكات الهندسية والفنية والادارية .

لذلك كانت عدة اهداف للحكومة لتطوير السكك الحديد ، فالهدف الرئيسي هو تحويل السكك من مصدر رئيسي للعجز المالي الى مورد مساهم في الايرادات ، والهدف الاخر هو توفير بنية تنافسية لذلك القطاع قادر على منافسة بقية وسائل النقل الاخرى ، فضلا عن الحفاظ على الاصول الحالية ودعمها وتطويرها بأحدث الاساليب التكنولوجية وتقديم خدمات عالية الجودة .

وقد ظهر تحسنا ماليا كبيرا وتدفق نقدي سنوي وصل الى اكثر من 5 مليارات دولار في الخزانة اليابانية ، فضلا عن ارتفاع في كفاءة العاملين وزيادة معدل النمو في الانتاجية والتشغيل وتحسن في مستوى الارباح ، وتحقق زيادة سنوية ب5% لنقل الركاب و 10% للنقل بشحن البضائع ، وتم تصفية الاصول من الاراضي الغير مطورة والاستفادة من مبالغ بيعها التي كانت تشكل نفقات رأسمالية على شركات السكك الحديد ، فضلا عن تحسن جودة الخدمات وزيادة سرعة القطارات بشكل ملحوظ وتحسين مرافق المحطات وادخال نظام التكيف في معظم القطارات وتحديث كافة الخدمات المتعلقة بوسائل الراحة والامان فضلا عن التكنولوجيا المستخدمة في قطارات المسافات الطويلة ومتطلبات المنام وخدمات المطاعم .



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

ان عملية نقل الركاب هو العمل الرئيس للسكك الحديدية في اليابان ، اذ ان اغلب سكان المدن يفضلون التنقل بسكك الحديد على الرغم من انخفاض حصتها التي بلغت 30% فيما بلغت حصة النقل بالسيارات 65% ، ولكن تمثل نسبة جيدة مقارنة مع دول الاوربية ، ويعيش نصف سكان اليابان في العاصمة الكبرى بين طوكيو وناغويا واوساكا ، وطوكيو تحتوي وحدها على ربع سكان البلاد ، اي ان اكثر من 30 مليون / نسمة في مناطق اوساكا وناغويا يعيشون بهذه المدن التي يربطها خطوط السكك الرئيسية ، حيث يوجد قطار الرصاصة الذي يربط العاصمة بالمناطق الثلاث ويعد من اسرع القطارات في العالم عبر خط توكايدو وتعمل 100 شركة محلية وإقليمية على تقديم الخدمات في هذا الخط الذي يمثل منطلق التنمية المادية والجغرافية في تلك المناطق ، هذا الخط خدم الكثير من المشروعات العقارية والتجارية ونشط عمل الفنادق وعمليات بيع التجزئة ان اغلب العاملين بأجر والطلاب يتنقلون عبر السكك الحديد ، اذ يتم نقل اكثر من 35 مليون / مسافر يوميا عبر القطارات حيث يتم نقل 60% من جميع حركة الركاب عبر مترو الاتفاق والقطارات و 95% من العمال يسافرون بالقطار . فيما كانت خدمات نقل البضائع تشكل نسبة ضئيلة في النقل عبر السكك (Kopicki, Thompson,2002,74-77).

والجدول (5) يوضح طول خطوط شبكة السكك الحديدية اليابانية واعداد المسافرين وكميات البضائع المنقولة بتلك الوساطة للمدة 2005-2015 .

الجدول (5) طول الخط واعداد المسافرين والبضائع المنقولين عبر السكك الحديدية اليابانية للمدة (2005-2015)

السنة	طول الخط	اعداد المسافرين	اعداد البضائع
2005	20096	239246	21900
2006	20050	249029	23014
2007	20050	252579	23045
2008	20048	255865	23032
2009	20036	253555	22100
2010	20140	244235	20432
2011	20140	244591	20255
2012	19435	245959	20678
2013	19435	260014	20932
2014	16703	255881	21656
2015	16704	206722	21590

المصدر: البنك الدولي، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، شعبة النقل.

عمدت الحكومة علي وضع شركات بين القطاع العام والخاص من اجل اعادة بناء الخطوط وتطوير الخدمات العقارية والتجارية ، من خلال الحصول على قروض منخفضة الفائدة من صندوق تنمية السكك الحديد ، فضلا عن المنح والاعانات المقدمة من الحكومات المحلية ، وفي عام 1986 اعطيت حوافز للشركات الخاصة لغرض الاستثمار في خطوط السكك الجديدة من خلال وضع قوانين تعزز من تنمية السكك الحديد الحضرية منها الاعفاءات الضريبية وتقديم اليات عديدة للدعم والتمويل لبناء وتحديث خطوط جديدة (, Debroy et al , 2015 , 291).

وحصل انتقال من الملكية العامة الى الخاصة واصبح هناك تنافس في خدمة نقل الركاب والبضائع ، فقد كانت الشركة الوطنية (JNR) هي المسيطرة في اغلب المدن الكبيرة ، وبدأت جهود لإصلاح المؤسسة في عام 1987 التي كانت تعاني من ديون بلغت 300 مليار دولار ، ونجحت جهود الحكومة الجديدة في اعادة الهيكلة للشركة الوطنية وطرح الاسهم لمشاركة الشركات الخاصة وتفعيل عملية الخصخصة ، وبدأ التحسن في الاداء المالي وانتاجية العاملين والانتاجية الرأسمالية لخطوط السكك الحديد نتيجة تقديم الحكومة اعانات لشركة (JNR) بلغت 50 مليار دولار ، وشكلت تلك الاعانة في تطوير وتنمية شبكة السكك في اليابان ، واصحبت السكك الحديد تمويل الحكومة اليابانية ما يقارب 6 مليار دولار سنويا على شكل ضرائب ورسوم .



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

وقد بلغ عدد العاملين في الشركة الوطنية 224 ألف عامل وتولدت إيرادات من عمليات التشغيل بلغت 31.1 مليار دولار ، وتم استخدام التكنولوجيا المتطورة في صيانة الاصول ، وكان يعمل اكثر من 420 قطار يوميا ، منها اكثر من 260 قطار في اليوم الواحد لخط طوكيو – فوكوكا في جزيرة كيوشو بسرعة وصلت 260 كم / ساعة ، قبل بدأ الخصخصة تراكمت ديون الشركة الوطنية التي بلغت 227 مليار دولار مع الديون التي تراكمت في بناء السكك الحديد اليابانية والمطلوبات الاخرى ذات صلة بشركة (JNR) .

لذلك فان التجربة اليابانية باصلاح السكك الحديد كانت عن طريق عدة خطوات ومخطط لها مسبقا ، فمن الصعب بيع السكك التي تعاني من الديون كما هو الحال في الشركة الوطنية اليابانية ، لذا عملت الحكومة اليابانية في اعادة تنظيم الشركة وتقديم الدعم المالي لها حتى تتمكن من النهوض وتحقق الاستقرار الاقتصادي ومن ثم البدء بعملية الخصخصة بدخول سبعة شركات خاصة جنبا الى جنب مع الشركة الوطنية ، واستخدام مؤسسة مستقلة تدير العمل وادارة الاصول ولها السلطة في توقيت بيع الاصول وتحقيق التوازن ووضع الاهداف التي تصاحب عملية الخصخصة ، وتم اعادة هيكلة اعداد العاملين ووصل عدد العاملين في شركات القطاع الخاص الى 39000 عامل وتحويل الفائض من العمالة الى وظائف اخرى واحالة البعض على التقاعد .

نستنتج مما سبق ان الحكومة التي استلمت السلطة كانت تؤمن بأن النهوض وتطوير خطوط السكك الحديدية سيحدث نقلة نوعية تسهم في رفد الخزائن اليابانية بالإيرادات عكس استنزاف الذي كان جراء العجز المالي في الشركة الوطنية ، وتم وضع الخبراء المعزولين عن الضغط السياسي لإعادة الهيكلة وتنظيم أفضل وتحليل الجدوى المالية لإعادة الهيكلة ، وتم الاستعانة بالصناعيين والاكاديميين ، وكان من غير المنطقي بيع السكك الحديدية فهي تبقى ملكا للقطاع العام مع شركات من القطاع الخاص وفق نظام محدد من الاستثمار في المدن كافة واملاك اسهم وارباح وفق القوانين المحددة للبنية الاستثمارية ، وقد تم انشاء ست شركات بين القطاع العام والخاص لتشغيل 15 خطا جديدا ، فضلا عن تجديد اكثر من 31 خطا في جميع انحاء اليابان .

4- بريطانيا:

تعد السكك الحديدية في المملكة المتحدة من افضل واجود انواع الخطوط في اوروبا ، وكانت مملوكة من قبل مجلس السكك الحديدية البريطانية وسمي فيما بعد باسم السكك الحديدية البريطانية ، خلال الفترة 1994-1997 ، تحولت صناعة سكك الحديد البريطانية تحولا جذريا ، فقد كانت قبل عام 1994 تلك الصناعة تابعة للسكك الحديدية البريطانية وتدار من قبل الحكومة (Galenson, Thompson , 1994 , 25) .

وبحلول عام 1997 تم نقل أنشطة مكتب الاتصالات الراديوية الى القطاع الخاص ، كانت عملية النقل تهدف الى اعادة هيكلة الصناعة وتحويلها الى 100 شركة وتم اعادة تنظيمها ونقلها الى القطاع الخاص ، وقد نمت نواتج الصناعة بشكل كبير وحققت عملية النقل ايضا معدلات نمو سنوية متزايدة ، وانخفضت تكاليف تشغيل الصناعة بنسبة 6% عن السابق ، مما يشير الى اجراء تحسينات كبيرة في الكفاءة ، تم التخطيط لشبكة السكك الحديدية في انكلترا وتمويلها وبناءها من قبل القطاع الخاص في القرن التاسع عشر ، وتم تأميم الصناعة في عام 1948 وامتلكتها من قبل الدولة تعرضت سكك الحديد الى خسائر منتصف عام 1950 والمركز المالي للصناعة وقد استمر بالتدهور خلال السبعينات واول الثمانينات مع تباطؤ في نمو الانتاجية في حين كانت الاجور في زيادة ، كما منعت الضوابط الحكومية تطوير التسعير التجاري ، وقد اقر قانون النقل لعام 1968 ان هذا القطاع بحاجة الى دعم حكومي لدعم الخدمات الخاسرة (ولكنها مفيدة اجتماعيا) ، ارتفع مستوى الدعم ليصل الى 1.6 مليار جنيه استرليني بحلول عام 1985 ، مقابل 600 مليون جنيه استرليني في عام 1968 ، وخلال الثمانينات تم الاعتراف بالوضع المالي للصناعة وان الدعم الحكومي من شأنه ان يعقد اية محاولة لخصخصة الصناعة ، وستتطلب خصخصة (Pollitt , Smith, 2002, 1-4) السكك الحديدية اغلاق الطرق او استمرار الدعم بعد البيع .

ثم عاد القطاع الخاص خلال الفترة 1995-1997 ، كجزء من برنامج اوسع لعمليات البيع التي نفذتها اربع ادارات ، كانت حركة السكك الحديدية في انخفاض مستمر بسبب زيادة المنافسة من النقل البري ، وشكلت حركة السفر بالسكك الحديدية ما يقارب 17% من اجمالي حركة المسافرين ، وايضا انخفضت عمليات الشحن بالسكك الحديدية وخسرت حصتها في السوق من 40% الى 7% الى النقل بشاحنات النقل البري ، وتراجعت الصناعات التحويلية الثقيلة والصناعات الاولية في بريطانيا التي كانت تشحن عبر خطوط السكك مطلع التسعينات ، ونتيجة لذلك تطورت ببطء مقترحات بشأن خصخصة السكك الحديدية عام 1980 .



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

وبلغت ذروتها ببيع هذه الصناعة خلال الفترة 1995-1997 ، ومع ذلك فإن الحكومة ، لم تكن خاملة في هذه الاثناء ، وبدأت عمليات البيع ترتفع بشكل كبير ، في عام 1994 تم نقل معظم اصول البنى التحتية للسكك الحديدية الى شركة جديدة (رايلتراك) ، منفصلة عن مكتب الاتصالات الراديوية والتي لاتزال تعود ملكيتها للحكومة الانكليزية ، وقد تم بيع الشركة عن طريق العروض عام 1997 ، وفي الوقت نفسه ، اعيد تنظيم خدمات البنية التحتية لمكتب الاتصالات الراديوية الى سبع خدمات صيانة البنية التحتية وست شركات تجديد الخطوط وقد قسمت الى ثلاث شركات لتأجير القطارات والعربات (African Development Bank, 2015, 82) وستة مستودعات صيانة ثقيلة .

يبين الجدول (6) اطوال خطوط السكك الحديد البريطانية واعداد المسافرين وكميات البضائع المنقولة للمدة 2005-2015 .

الجدول (6) طول الخط واعداد المسافرين والبضائع المنقولين عبر السكك الحديدية البريطانية للمدة (2005-2015)

السنة	طول الخط	اعداد المسافرين	اعداد البضائع
2005	16208	44036	22110
2006	19966	46764	22180
2007	16269	49635	21200
2008	16321	51759	12512
2009	16173	51467	19230
2010	16357	55019	20453
2011	16408	62729	21789
2012	16423	64324	19820
2013	15857	59535	20896
2014	16530	62296	21423
2015	16241	63598	21916

المصدر: البنك الدولي، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، شعبة النقل. ان الدولة قبل ان تحول بعض الاصول الى الخصخصة عمدت على احتساب التكاليف الاقتصادية والتكاليف الاجتماعية وتكاليف رأس المال وتأثيره في الادخار ونسبة المساهمة بالادخارات ، حتى بدأت بعملية الخصخصة (Kopicki, Thompson, 2002, 210-2013) .

ان المكاسب التي حققتها الدولة من عملية الخصخصة هي تحسين كفاءة التشغيل وكيفية تحقيق اي مكاسب بين المستهلكين والمنتجين والحكومة ، وبما ان مخرجات القطاع الخاص للخصخصة قد ازدادت زيادة كبيرة ، فقد انخفضت التكاليف بالقيمة الحقيقية بنظام الهيكل الجديد واعادة التنظيم وارتفع معدل النمو وازدادت النواتج الصناعية منذ بداية الخصخصة ، ونمت حركة الركاب والشحن %21 و %19 على التوالي ، وفي الوقت نفسه كانت قاعدة تكاليف التشغيل قد انخفضت انخفاضاً كبيراً وصل الى %17 ، وحققت الصناعة وفورات حجم بنسبة %13 (Debroy et al , 2015 , 296-297) .

مما سبق يثبت ان مستوى الاداء ما بعد عملية الخصخصة حقق نسب كفاءة عالية في قطاع السكك عكس ما كان عليه عندما كان مملوكاً من قبل الدولة ، وقد استفاد المستهلكون بشكل كبير من عملية الخصخصة وتحققت وفورات بقيمة 1.2 مليار جنيه استرليني ، وكانت جودة الانتاج افضل بكثير عن السابق ، ولكن هناك بعض الانتقادات لعملية الخصخصة في بريطانيا ولاسيما بعد اجراء دراسات ان القطاع الخاص لا ينظر الى المخاطر التي قد يتعرض لها الركاب ، ومن ثم تنظر الحكومة الى المزيد من (House of Commons Library , 2017, 6-8) التحسين في الخدمات بالسكك الحديدية .

تعد بريطانيا من افضل الدول تصنيعاً في مجال السكك الحديدية ولديهم شبكة صناعية كبيرة توفر جميع المستلزمات والاصول التي تدخل في بناء خطوط السكك والقطارات والشاحنات ، و بذلك فانه يعد قطاع متكامل من كافة النواحي .



]] متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

المطلب الثالث :- السيناريوهات المقترحة لرفع كفاءة قطاع النقل بسكك الحديد في العراق

هناك خطة خمسية للشركة نعتمد عليها في بناء السيناريوهات المقترحة وسنقوم باستعراض خطة الشركة العامة للسكك الحديد العراقية للخمس سنوات القادمة وفق الامكانيات المتاحة كما في الجدول (7) الذي يبين الخطة الخمسية لقطاع السكك الحديدية في العراق للسنوات 2017-2022 .

الجدول (7) الخطة الخمسية لقطاع السكك الحديد لسنوات (2017-2022)

التفاصيل	الهدف وروية المستقبلية والمعوقات لقطاع النقل بسكك الحديد في العراق
يحاول قسم البحث والتطوير في الشركة العامة وضع خطة استراتيجية تعمل على تحسين الخدمات وزيادة سرعة القطارات وتوفير خدمات للعملاء بكفاءة وجودة وبأقل تكلفة وإعادة حركة نقل البضائع من شاحنات النقل البري الى شاحنات السكك الحديدية والربط مع دول الجوار وتغطية %50 من اجمالي التكاليف خلال الخطة الخمسية ، فالاهداف الاولية للخطة هي زيادة سرعة قطارات نقل البضائع من 50-70 كم / ساعة ولقطارات نقل المسافرين من 60-90 كم / ساعة ، ووضع استراتيجية تحقق الاهداف من خلال اعادة تأهيل الخطوط والصيانة الدورية للوحدات المتحركة وزيادة اعداد القاطرات والعربات الداخلة في الخدمة ، واجراء دورات مكثفة للفنيين والعاملين على صيانة الوحدات المتحركة ، تطوير ابراج المحطات ومنظومة الاتصالات والبرمجة في كافة الخطوط العاملة ، استكمال المشروعات التي حققت نسب انجاز كبيرة واعادة هيكلة المشروعات الاخرى تحت التنفيذ والمتوقفة ، واعتماد سياسة تسويق اكثر فعالية في مجال نقل البضائع والمسافرين ومشاركة القطاع الخاص ومكاتب النقل عن طريق عقود لنقل المسافرين والبضائع ، واعادة النظر في استثمار الاراضي التابعة للسكك الحديدية بما يتلائم مع موقعها وحجم الإيرادات ، واستغلال ساحات الشحن والتفريغ بما يتلائم لرفع مستوى الإيرادات ، العمل على زيادة اعداد المسافرين الى مليون مسافر بحلول عام 2019 ، والى مليوني مسافر بحلول عام 2020 ، زيادة خطوط شبكة السكك الرئيسية الى 3000 كم وتعزيز دورها في نقل البضائع والتراتزيت وربطه مع دول الجوار ، والعمل على زيادة رأس مال الشركة ، وتوفير البنية الملائمة للاستثمار للقطاع الخاص ، وضع دراسات جدوى ومشروعات المراكز الحضرية والمدن .	الهدف من خطة التنمية الخمسية
هناك العديد من العوائق التي تواجه قطاع السكك الحديدية في العراق ، والعائق الأهم هو الجانب الأمني وتعرض اغلب الخطوط الى التخريب فضلا عن معامل الورش ومرافقها ، وتتطلب اعادة بنائها وتأهيلها مبالغ طائلة ، والقطاع يحتاج الى استثمارات ضخمة لإنشاء خطوط وبناء محطات ومنظومة الاتصالات و اشارات والقاطرات والعربات وتأهيل المعامل والورش ، فضلا عن ان القطاع يعاني من تدني البنى التحتية للخطوط والمواصفات المتدنية وهو بحاجة الى استيرادات ضخمة لتوفير المعدات والالات التكنولوجية الحديثة .	المشاكل والتحديات التي تواجه الشركة العامة للسكك الحديد
أن تكون الشركة رائدة في مجال نقل البضائع المتنوعة والمسافرين المحلية والدولية وبأسعار معقولة مع وسائل الراحة للركاب و مواكبة للتطور المستدام لتقديم نظام نقل آمن وموثوق بها وصديقة للبيئة وتوسيع نطاقها. و السعي لإعادة العراق وجعله مركزاً محورياً للنقل والتراتزيت لتعزيز التنمية الاقتصادية .	الرؤية المستقبلية لشركة العامة للسكك الحديد

المصدر : وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، البحث والتطوير.



[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

مما سبق ولاحظناه بالخطة الخمسية أن تطوير وتنمية هذا القطاع بحاجة الى تمويل كبير جدا والدولة بوضعها الحالي غير قادرة على تمويل المشروعات الاستثمارية ورفع مستوى الخدمات ، وعليه لابد من البحث عن مصادر تمويل من القطاع الخاص مع الاخذ بنظر العناية توفير الدعم اللازم من قبل الحكومة في مساندة القطاع الخاص ، وهذا يتطلب توفير بيئة عمل ملائمة وأمنية تسبقها قواعد وتنظيمات وشروط تنظم عقود الشراكة وفق قوانين الدولة .

أولاً :- السيناريوهات المقترحة لرفع كفاءة مستوى الإنتاج (جانب العرض)

أن النشاط الإنتاجي لقطاع السكك الحديد يتكون من شقين ، الاول يخص النشاط الخدمي من نقل المسافرين والبضائع ، والثاني الخدمات المكملة لعمليات النقل من مطاعم ومحلات تجارية وغيرها من الخدمات ، لذا سنقترح بعض النقاط التي تساهم في رفع الإنتاجية لهذا القطاع .

1. السيناريو الذي يهدف لرفع مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين:

تعد خدمة نقل المسافرين اهم الخدمات التي يقدمها قطاع السكك ولها الدور الاساس في تشكيل إيرادات القطاع ، وبعد ما تم دراسة الجوانب التحليلية والقياسية لقطاع السكك الحديد والتوصل الى ان مستوى التشغيلي للسكك الحديدية يعاني من ضعف شديد ادى الى تراجع الإنتاج بهذه الخدمة ، لذا يتطلب الامر عوامل عدة تساهم في رفع كفاءة خطوط السكك الحديدية والقطارات والعربات التي تنقل المسافرين وسوف نقوم باقتراحها وفق النقاط الآتية :

أ. العمل على استراتيجية وخطة عمل تهدف الى تحسين مستوى الإنتاج وفق الامكانيات المتاحة للقطاع وانجازها وفق المدة المحددة ، وهذا يتطلب خطط خمسية يعمل في وفقها القطاع ، فالخطة الاولى هي العمل على تطوير خطوط السكك الحديدية الحالية وبخاصة الخطوط التي تضررت جراء الاحداث التي وقعت على خطوط المناطق الغربية ، فأغلب الخطوط بحاجة الى اعادة بناء لأن خط السكة يمثل العمود الاساسي التي تسير عليه القطارات ، واذا ما تحسنت خطوط السكة سوف تزيد من سرعة القطارات وهذا يمثل نوع من رفع كفاءة الإنتاج والخدمات المقدمة ، أما الخطة الثانية هي بناء خطوط جديدة في مناطق الجذب السياحي والديني التي لها القدرة على تعزيز مستوى التشغيل لدى القطاع وتمحور في مد سكك حديدية بين محافظات النجف وكربلاء والكاظمية وسامراء هذا الخط سوف يحقق إيرادات وقيمة انتاجية كبيرة تساعد القطاع على سد تكاليفه التشغيلية ، ويؤدي ذلك الى تحسين المركز المالي وتقليل نسب العجز ، فضلا عن ان العاصمة بغداد اصبحت مكتظة بسكان ولم تعد تتحمل الطرق عدد السيارات الكبير وتأثير ذلك على الطرق والبنية فأصبحت الحاجة الى مترو الانفاق الذي يعمل على ربط مناطق بغداد كافة ويقلل من الازدحام ويشكل موردا اساسيا للدولة ، فضلا عن ان العراق بموقعه الاستراتيجي وقربه من تركيا وسوريا وايران والسعودية فمن الممكن مد خطوط بينه وبين تلك الدول وهذا يساعد على زيادة نشاط القطاع السياحي وتعظيم إيرادات القطاع وسهولة التنقل مع العالم الخارجي ولاسيما ان التنقل بسكك الحديد يعد اخص من بقية وسائل النقل الاخرى وهذا يجذب المسافرين ويساهم في زيادة حركة المسافرين على القطارات .

ب. العمل على تحسين وتطوير الوحدات المتحركة وهي القاطرة التي تمثل رأس الماكينة التي تعمل على تسير حركة قطارات المسافرين ، لا بد من شراء طواقم قطارات حديثة تتوفر فيها كافة الخدمات التي يرغب فيها المسافر من وسائل راحة والأمان والسرعة ، وتعزيز الكوادر هندسية وفنية قادرة على تشغيل تلك القطارات ، كما يتطلب من المسؤولين بهذا القطاع الاهتمام بتنمية الموارد البشرية من خلال عمل دورات في كافة التخصصات التي يحتاجها القطاع فضلا عن الاهتمام بمعهد السكك وتطويره والعمل على تخريج طواقم فنية بأعلى المستويات قادرة على تشغيل وصيانة الوحدات المتحركة وارسال بعثات الى الخارج وبالخصوص الى الدول المتطورة والمختصة بصناعة السكك الحديدية ووحداتها المتحركة للاستفادة من تلك الخبرات ، فضلا عن رفع مستوى الخدمات المقدمة في المحطات واماكن استراحة المسافرين وتوفير المستلزمات من المحال التجارية والترفيهية التي يحتاجها المسافر .

ت. من النقطتين السابقتين أن تلك الخطط لتطبيقها على ارض الواقع تتطلب خطط استثمارية على مستوى عالي ويكون التنفيذ وفق مدد تعاقدية مدروسة ، وهذا بحاجة الى ملاكات مختصة لها القدرة على تنفيذ المشروعات الاستثمارية بالصورة الصحيحة .



]] متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة[[

2. السيناريو الذي يهدف لرفع مستوى الخدمات المقدمة لنقل البضائع:

في اغلب دول العالم يكون الاعتماد بشكل كبير بنقل البضائع عبر شبكة السكك الحديدية ، اذ تشكل إيرادات نقل البضائع النسبة الاكبر في العديد من الدول المتطورة في ذلك المجال ، ولان العراق يعاني من عدم توفر الخطوط الملائمة والشاحنات الحديثة التي بإمكانها نقل البضائع وفق المواعيد المحددة وبسرعة عالية والقدرة على تأمين البضائع وايصالها الى المكان المطلوب بشكل سليم فلا بد من العمل على تطوير وتنمية الشاحنات الخاصة بنقل البضائع وشراء طواقم حديثة تتوفر فيها السرعة والسلامة والامان ، كما لا بد من وضع استراتيجية مناسبة لربط مناطق الإنتاج بالاستهلاك ، وبخاصة موانئ البصرة ونقل البضائع المستوردة الى اماكن استهلاكها ، والعكس صحيح نقل الصادرات عبر شاحنات السكك الى ميناء البصرة وهذا يمثل دعم كبير لإيرادات القطاع ، فضلا عن اعادة اعمار الخطوط التي تعرضت الى التخريب مثل خط بغداد – القائم – عكاشات وبغداد- كركوك الذي يربط مجمع الفوسفات و بغداد- الموصل و اعادة اعمار الخطوط التي تربط العراق مع دول الجوار موصل- حلب و موصل- تركيا ، وانشاء خطوط جديدة مع دول اخرى لتسهيل عملية نقل البضائع كما ان من الضروري توسيع الشبكة الحديدية وربط مراكز الإنتاج بالأسواق والذي يساعد على تعزيز الإيرادات ويقلل من تكاليف النقل.

3. السيناريو الذي يهدف لرفع مستوى الخدمات المكملة لنقل المسافرين والبضائع:

أن نقل المسافرين والبضائع تتطلب خدمات مكملة اخرى تساعد على تقديم خدمة النقل بأفضل الطرائق الممكنة ، وهذا يتطلب محطات كبيرة وحديثة ومتوفرة فيها كافة الخدمات من مطاعم ومحلات تجارية وترفيهية تجذب المسافرين ، فضلا عن توفر مخازن لشحن وتفريغ البضائع ، فقطاع النقل بسكك الحديد في العراق يعاني من اهمال كبير جدا في جانب توفير المحطات الحديثة والمتطورة التي تتوفر فيها كافة وسائل الراحة والترفيه ، لذا فلا بد من وضع خطة استراتيجية تعمل على تطوير وتنمية المحطات الرئيسية والفرعية التي توجد فيها شبكات السكك الحديدية واستثمارها بالشكل الذي يوفر جميع الخدمات المتكاملة للمسافر ونقل البضاعة والحفاظ عليها من التلف ، وخصوصا ان هناك اراضي تابعة للسكك لم تستثمر بالشكل المطلوب من الممكن استثمارها او تأجيرها كما يمكن البناء على تلك الاراضي محلات تجارية او المطاعم او الفنادق اذ ستساعد على زيادة اثناء السكك في التنقل من قبل المسافرين واصحاب البضائع ،وبالمقابل فان تلك الاستثمارات سوف تدعم المركز المالي للقطاع وزيادة معدل الإيرادات .

ثانيا :- السيناريوهات المقترحة لرفع مستوى الطلب (جانب الطلب)

أن نجاح قطاع السكك الحديد وزيادة الطلب عليه ليصبح منافسا لبقية وسائل النقل الاخرى ، يتطلب العمل على تطوير العوامل المؤثرة في زيادة اعداد المسافرين وكمية البضائع المنقولة ، والتي تتمثل بخطوط السكة والوحدات المتحركة والسرعة والسلامة والامان والخدمات التكميلية الاخرى .

ولعدم توفر تلك العوامل التي تجذب المسافرين بأقناء تلك الوسيلة واصحاب السلع والبضائع لنقل بضائعهم بتلك الوسيلة ، لما يعانيه العراق بصورة عامة وهذا القطاع بشكل خاص ، لذا يتطلب من المسؤولين الاهتمام بتحقيق تلك العوامل ولاسيما في المناطق التي يكون عليها الطلب كبير ، فقطاع السكك فقد الكثير من الطلب لصالح وسائل النقل الاخرى ولاسيما النقل بسيارات وشاحنات النقل البري .

ولرفع مستوى الطلب يتطلب العمل على بوضع خطط استراتيجية تساهم برفع مستوى الخدمات وهي :

• الخطوط والوحدات المتحركة : وهي كما ذكرنا سابقا أن لرفع مستوى الإنتاج يكون بتطوير خطوط السكك وانشاء خطوط اخرى في الاماكن الجاذبة للسياحة وبخاصة السياحة الدينية ، فضلا عن اشاء قطارات المعلقة او المترو داخل المدن والذي سيعمل على جذب اعداد كبيرة من الركاب لانتقاء تلك الوسيلة في الوصول الى الاماكن التي يروونها ، وتحديث القطارات والشاحنات والعربات التي تساعد أيضا " بزيادة الطلب على خدمة السكك الحديدية .



[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

• السرعة : يعد عامل السرعة من اهم العوامل التي تساعد في رفع مستوى الطلب على السكك الحديدية ، أذ يرغب المسافر بالوصول الى المكان المطلوب بأقصى سرعة ممكنة ، فضلا عن ان اصحاب البضائع دائما ما يرغبون في استلام وتسليم بضائعهم بأقصى سرعة ممكنة ولاسيما ان هناك بعض البضائع سريعة التلف ، والجدير بالذكر ان في بعض الدول العالم قد وصلت سرعات القطار الى اكثر من 250 كم / ساعة ، لذلك يحتاج قطاع السكك في العراق الى العمل على رفع معدلات سرعة قطاراته وشاحناته فان معدلات سرعته في الوقت الحاضر لا تتعدى 30-40 كم / ساعة . اذ لا بد من وضع استراتيجيات قصيرة وطويلة الامد لزيادة معدلات السرعة التي هي بالاساس تتطلب خطوط سكك حديثة ووحدات متحركة متطورة تسهل من الحركة وتزيد في السرعة .

• الامان والراحة ودقة المواعيد والخدمات المكملة : هذه عوامل تساعد بشكل كبير على زيادة الطلب على النقل بسكك الحديد واغلبها بحاجة الى تطوير وتنمية وبخاصة الخدمات المكملة من محطات متطورة تتوفر فيها جميع الخدمات من مطاعم ومحلات تجارية وترفيهية ، فلا بد من وضع خطط استثمارية في هذا الجانب والذي يساهم في جذب الافراد بتلك الخدمة ، وتحسين الخدمات التي تقدم بالقطار والاهتمام بنظافة المقاعد والافرشة وتقديم وجبات الطعام والمشروبات مع توسيع عربة المطعم لجذب طلبات المسافرين ، فضلا عن توفير مواعيد تناسب المسافرين في رحلات الانطلاق والمغادرة ، مع وضع خطط لتنظيم رحلات سياحية ودينية للمناطق التي توجد فيها خطوط سكك حديدية وبأسعار مغرية وتخفيض اجور النقل وبخاصة خلال المناسبات المدينة والاماكن السياحية .

• العمل على وضع خطة تسويقية والترويج لقطاع النقل بسكك الحديدية في العراق وماهي الخدمات التي يقدمها للمسافر والبضائع من حيث التكلفة والسلامة والحفاظ على البيئة ، فضلا عن تقليل الضغط على الطرق وبخاصة في مجال شحن البضائع التي تؤدي الى استهلاك الطرق وبالأخص البضائع كبيرة الحجم ، فلا بد من وضع خطة عمل ترويجية في قسم الاعلام للإعلان والترويج عن الخدمات في الشركة العامة للسكك الحديد العراقية المسؤولة عن تشغيل وإدارة خدمات النقل بتلك الوسيلة ، والذي سوف يساهم في معرفة الافراد للخدمات وانعكاس رؤيتهم بالشكل الايجابي لتلك الوسيلة ، فضلا عن فتح مكاتب لشركة العامة او وكالات يديرها وكلاء في كافة المحافظات تتولى عرض وتقديم تلك الخدمة في مجالي شحن البضائع ونقل المسافرين .

• ترغيب مؤسسات القطاع العام للتوجه للسكك الحديدية وبخاصة نقل بضائع تلك المؤسسات والوزارات وبالأخص وزارة النفط والتجارة ، أذ يمثل ذلك نقل كميات كبيرة من المشتقات النفطية للوزارة عبر المحافظات ومن والى موانئ البصرة ، فضلا عن نقل مواد البطاقة التموينية من والى مخازن وزارة التجارة ، مع الاستفادة من نقل البضائع المستوردة للوزارات الاخرى كالمنتجات الزراعية والصناعية من والى جميع محافظات العراق .

ثالثا :- السيناريوهات المقترحة لإعادة هيكلة قطاع النقل بسكك الحديد في العراق

انتهجت العديد من دول العالم الشراكة بين القطاع العام والخاص في قطاع السكك الحديد ، اذ ان بعض الدول قامت باعطاء القطاع الخاص المساحة الكبيرة لتشغيله ، كما ان البعض الآخر من الدول اتجه الى تأجير الاصول الى القطاع الخاص لتشغيله وتقديم الخدمات للأفراد ، وهذا ما تم استعراضه في المطلب الاول ، لذا نستلهم من تلك التجارب استراتيجية عمل لقطاع السكك الحديد في العراق لعل من الممكن ان يتم العمل في ضوءها ، فقطاع السكك الحديدية في العراق هو مملوك من قبل الدولة والشركة العامة للسكك الحديد هي المسؤولة عن ادارة وتشغيل ذلك القطاع ، وقد استعرضنا في الفصل الثاني ان تلك الشركة تعاني من عجز مالي كبير وهي غير قادرة على سد تكاليفها التشغيلية علاوة عن اعتمادها على المنح المالية المقدمة من قبل وزارة المالية لتسديد رواتب موظفيها وعاملها ، ما يزيد من كاهل الدولة بسبب ان التكاليف الكلية تفوق بكثير الإيرادات المتحققة للشركة ، وفي ضوء ذلك نضع بعض الاستراتيجيات المستلهمة من تجارب الدول المختارة لإعادة هيكلة قطاع النقل بسكك الحديد في العراق .



]] متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

• السيناريو الاول يتمثل في إعادة هيكلة الشركة العامة للسكك الحديد العراقية بكافة اقسامها وتشكيلاتها ودراسة الجوانب الايجابية والسلبية في الشركة ومعرفة مكامن الخلل في الاداء وذلك يتطلب مختصين في هذا المجال من عناصر هندسية وفنية وادارية تدرس الواقع والقيام بدراسات جدوى اقتصادية تبرز الخلل وأعادة الهيكلة المالية للشركة ، والبحث عن مصادر تعمل على تنمية ورفع مستوى القطاع الذي يستنزف موارد الدولة بلا جدوى وهذا يتطلب دعم حكومي كبير لأن المشكلة بالأساس تكمن في هذا القطاع بضعف البنى التحتية والاصول الثابتة المتهالكة والتي تعاني من قدم .

لذلك يتطلب وضع استراتيجية وخطة عمل واضحة في الاستثمار واعادة هيكلة المشروعات الحالية ، والعمل على انجازها وفق ما هو مخصص من اموال والترشيد في الانفاق .

أن مشروعات السكك في العراق تتطلب مبالغ كبيرة وهنا تظهر مشكلة التمويل ، إذ ان الحكومة ووفق الازمة المالية التي يعيشها العراق قلصت الى حد كبير من حجم الانفاق الاستثماري للجميع القطاعات الاقتصادية ، لذا على مسؤولي قطاع السكك البحث عن مصادر تمويل من خلال القروض أو طرح سندات لتمويل المشروعات الاستثمارية المهمة التي تعمل على تقليل نسب العجز المالي وسد التكاليف التشغيلية ودعم مركز الشركة المالي واعادته الى المسار الصحيح .

• السيناريو الثاني هو بإعطاء دور اكبر للقطاع الخاص وفق منظومة الشراكة ويتحقق بتشريع قوانين تنظيمية تعمل على تنظيم العقود بين قطاعي العام والخاص ، وهذا ما لاحظناه من تجارب الدول التي عمدت على مبدأ الشراكة في ذلك القطاع وإعطاءها دور بارز للقطاع الخاص ، إذ ان المشكلة الحالية في العراق هي عدم قدرة الحكومة على تمويل المشروعات ولاسيما تلك المتعلقة بالبنى التحتية التي تتطلب اموال طائلة ، لذلك يتطلب البحث عن مصادر تمويل لتكون الحل في الوقت الحاضر ، ويتم ذلك من خلال ترغيب ودعم القطاع الخاص في الاستثمار في السكك الحديدية عن طريق تقديم كافة المحفزات والدعم من اجل وضع خطط استراتيجية يعمل وفقها القطاعين جنبا الى جنب ، فمن الممكن ان تتعاقد الدولة مع شركات متخصصة من القطاع الخاص في مجال السكك الحديدية وتحدد فترة تعاقدية طويلة الامد يعمل وفقها القطاع الخاص على تطوير شبكة السكك وتوسيعها فضلا عن شراء طواقم جديدة من القاطرات والقاطرات والشاحنات وتحديث منظومة الاتصالات والاشارات والدعم اللوجستي ، بتقديم افضل انواع خدمات النقل ، وتكون للقطاع الخاص مقابل ذلك نسبة معينة من ارباح ، بالمقابل يكون دور الشركة العامة للسكك الحديد هي الادارة والرقابة على القطاع الخاص والتدخل في حالات ابتعاد القطاع الخاص عن هدف خدمة الافراد لان النقل يعد من القطاعات التي تمس المواطن ، وبعد انتهاء فترة التعاقد يمتلك القطاع العام تلك الاصول والخطوط التي تم شراؤها من قبل القطاع الخاص ، ويعد هذا الاسلوب من انجح الاساليب في العديد من دول العالم والذي ساهم بتطور وتنمية السكك في تلك البلدان واصبح له الدور البارز في مساهمته ودعمه للاقتصاد .

• السيناريو الثالث الذي يتعلق بتأجير الاصول والوحدات المتحركة للقطاع الخاص وتركه يعمل ويدير خدمات نقل المسافرين والبضائع مقابل اجر متفق عليه من قبل ذلك القطاع والادارات العامة وقد اعتمد هذا النهج في العديد من البلدان والذي ساهم وساعد بشكل فعال على رفع كفاءة السكك الحديدية ونقترح تلك الاستراتيجية في بلدنا والتي من الممكن ان تساهم في رفع الخدمات وتطويرها وتحسين واقع الانتاج وزيادة الطلب لتلك الخدمة ، وهي الاستراتيجية التي اعتمدها بلدان عديدة وساعدت على رفع كفاءة السكك الحديدية ، إذ يقوم القطاع العام بتأجير الاصول والوحدات المتحركة الى القطاع الخاص ، وتركه يعمل ويدير خدمات نقل المسافرين والبضائع مقابل اجر يقدم للشركة العامة ، ونقترح تلك الاستراتيجية في العراق ، والتي من الممكن ان تساهم في رفع مستوى الخدمات وتطويرها وتحسين واقع الإنتاج وزيادة الطلب على خدمة النقل بالسكك الحديدية ، فمن خلال الشركة العامة لسكك الحديد العراقية يمكن الاعتماد على تأجير بعض اصولها الى شركات القطاع الخاص لإدارة وتقديم الخدمات للأفراد ، وبما أن القطاع الخاص هدفه الربح فسوف يعمل على تطوير الخدمات وتحسينها ومن ثم جذب المسافرين والبضائع لخدمة النقل بالسكك والذي سوف يدعم القطاع ويزيد من اعداد المسافرين والبضائع المنقولة بتلك الوساطة ، والتي بدورها ستساهم بزيادة الايرادات وتدعيم الموقف المالي وسد التكاليف التشغيلية وتحقيق هامش من الربح المعقول للشركة .



[[متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة]]

فضلا عن ذلك هناك نوع اخر من التأجير بطريقة معاكسة اذ تعتمد بعض الشركات المتخصصة في صناعة السكك الحديدية على تأجير وبيع الاصول الرأسمالية الى الشركات المسؤولة عن ادارة السكك الحديدية ، ومن الممكن الاستعانة بمثل هكذا شركات بالتعاقد معها لتجهيز الشركة العامة للسكك الحديد العراقية بالأصول الرأسمالية من وحدات متحركة وقطارات وقطارات وشاحنات وعربات والتي تساهم باستمرار بتحديث وتطوير الآلات والمعدات الرأسمالية لهذا القطاع .

الاستنتاجات :-

1. ان لقطاع النقل بالسكك الحديدية دورا مهما في تطوير القطاعات الاقتصادية الاخرى ، اذ بتطور هذا القطاع تتطور بقية القطاعات كالقطاع الزراعي والصناعي ، وله اهمية كبيرة في تلبية الحاجات التنموية لمشاريع التنمية الاقتصادية من خلال ربط المدن ببعضها والتي تعد وسيلة لها القدرة على تحقيق وفورات اقتصادية كبيرة تدعم الاقتصاد الوطني ، ولكون النقل عبر السكك من الوسائل الاكثر امانا وراحة لنقل المسافرين والبضائع .
2. توصلت الدراسة الى وجود اهتمام كبير جدا من قبل دول العالم بقطاع السكك الحديدية ، ويرجع السبب لإيقانهم بالدور الذي يلعبه القطاع وتأثيره على الاقتصاد ، فانتهجت العديد من الدول بأعاده هيكلته وتنمية وتطويره ورفع كفاءته من خلال وضع خطط واستراتيجيات متنوعة على المدى القصير والطويل واعطاء دور للقطاع الخاص وفق عقود الشراكة للنهوض بسكك الحديد .
3. تعاني السكك الحديدية في العراق من تقادم وتهالك معظم خطوط السكة مما ادى الى تلكؤ سير القطارات بشكل سليم وسريع ، اضافة الى الظروف والاحداث التي رافقت مدة البحث التي ادت الى توقف معظم الخطوط بين المحافظات وتوقفها عن الخدمة ، اضافة الى عطل انظمة الاشارات والاتصالات .
4. ادت احداث عام 2003 الى نهب الموجودات الثابتة والمتحركة للشركة العامة للسكك الحديد العراقية وتسببت في توقف حركة سير القطارات ورافق ذلك بعد اعادة التشغيل الى تدني الخدمة المقدمة للمسافرين والبضائع المنقولة وادى ذلك الى انخفاض الطلب على هذه الخدمة وتحول الافراد واصحاب البضائع الى وسيلة النقل البري .
5. عدم قدرة قطاع السكك الحديد على توفير رواتب واجور الموظفين والعاملين ، اذ قامت وزارة المالية العراقية بتسديد المستحقات المالية للموظفين والعاملين عبر المنح المالية المقدره بدون مقابل ولازالت مستمرة بذلك .
6. تدني مستوى الانتاج في قطاع النقل بسكك الحديد وانخفاض مستوى الإيرادات نتيجة انخفاض اعداد المسافرين والبضائع بسبب تردي الخدمات وعزوف الافراد على التنقل بهذه الوساطة .

التوصيات :-

1. العمل على تطوير قطاع النقل بسكك الحديد في العراق ، وجعله يواكب التطورات التكنولوجية الحاصلة في العالم بهذا المجال ، من خلال ادخال التقنيات الحديثة ورفع مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين واصحاب البضائع والارتقاء بتلك الخدمات بالمستوى الموجود بالدول المتقدمة .
2. أن العراق بحاجة الى قطاع السكك الحديد وبخاصة بعد زيادة عدد السكان من سنة لأخرى والتي ادت الى كثرة الازدحامات في الطرق وعدم قدرتها على استيعاب تلك الكثافة السكانية ، فبإمكان خطوط السكك الحديدية ان تقلل الزخم الكبير على الطرق باعتبارها ايضا واسطة صديقة للبيئة ورخيصة الثمن وان اغلب الدول المتقدمة تستخدم القطارات في التنقل عبر المدن وخاصة مترو الانفاق الذي اصبح حاجة ملحة لإقامته في بغداد وربطه عبر مدنها .
3. دعم وتنمية وتحديث خطوط السكك والوحدات المتحركة ورفع مستوى الانتاجية فيها .
4. اعادة النظر بالمشروعات الاستثمارية من خلال اعادة هيكلتها والتركيز على اهميتها للحاجة الكبيرة التي تساهم بالنهوض بهذا القطاع ، واعداد خطة شاملة للمواقع التي تحتاج الى الاستثمار والاستفادة من تجارب الدول المتقدمة في هذا المجال ، ومن جهة اخرى فان المشروعات الحالية والمستقبلية بحاجة الى جهات تنفيذية على مستوى عالي من الامكانيات لتشرف على تنفيذها .



]] متطلبات رفع كفاءة وتنمية النقل بسكك الحديد في العراق وفق سيناريوهات مقترحة[[

5. العمل على وضع خطط استراتيجية فعالة تتماشى مع الإمكانيات الحالية للقطاع والاطلاع على تجارب دول مشابهة للعراق والاستفادة منها من أجل رفع مستوى كفاءة السكك الحديدية .

المصادر:-

أولاً :- المصادر العربية

- 1- الاتحاد العربي للسكك الحديدية (2010) السكك العربية ، مجلة الامانة العامة للاتحاد العربي للسكك الحديدية ، العدد 104.
- 2- البنك الدولي، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، شعبة النقل
- 3- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية النقل والمواصلات ، احصاءات نشاط النقل بسكك الحديد للمدة 1999-2016 .
- 4- وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية ، القسم المالي ، الميزانية العمومية .
- 5- وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، البحث والتطوير.

ثانياً:- المصادر الاجنبية

- 1.African Development Bank (2015) Rail Infrastructure in Africa Financing Policy Options , African Development Bank Group.
- 2.Debroy , and others , Shri (2015) Report of Committee for Mobilization of Resources for Major Railway Projects and Restructuring of Railway Ministry and Railway Board , Ministry of Railways Rail Bhavan New Delhi , 1-300
- 3.G.Pollitt, Michael . Smith , Andrew s.j (2002) The Restructuring and Privatisation of British Rail: Was it really that bad , Fiscal Studies 23(4) , White rose research papers , university consortium , 1-60
- 4.Galenson , Alice . Thompson, Louis S. (1994) The Evolution of Railway Lending the World Bank's , World Bank Discussion papers 269 , Washington, D.C. 20433, U.S.A.
- 5.Galenson, Alice.Thompson, Louis S(1993) Forms of Private Sector Participation in Railways, The World Bank, Transportation, Water and Urban Development Department, Transport Paper No. RW-5 Washington , D.C. p3.
- 6.House of Commons Library (2017) Railway rolling stock (trains) , BRIEFING PAPER, Number CBP3146 .
- 7.Kopicki , Ron. Thompson , Louis S.(2002) Best Methods of Railway Restructuring , CFS Discussion Paper Series, Number 111
- 8.Kumar , Karan (2008) Public-Private Partnership in Indian Railways , CCS Working Paper no. 182 , Summer Research Internship Programme , Centre for Civil Society , 3-28 .
- 9.Ministry of Infrastructure for Development (2014) Poland – Railway Investments Concept for 2014 – 2020 , Warsaw, Poland.
10. The World Bank , (2011) Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance June , Washington DC 20433.
11. United Nations ,(2003) The Restructuring of Railways , Economic and Social Commission for Asia and The Pacific .
12. Wronka , Jerzy(2006) , Development of the railway transport in Poland , University of Szczecin .



((Requirements for raising the efficiency and development of rail transport in Iraq according to proposed scenarios))

Abstract:

The research concerned the study of the railway transport sector in selected countries that sought to raise the efficiency of the railway network and develop it, after realizing the importance of this vital sector, which is a link between it and the rest of the other economic sectors.

The research sought to explain the methods, methods and procedures adopted by these countries for the development of the railway sector, and to benefit from these experiments to improve the efficiency of the railway transport sector in Iraq.

The railway transport sector in Iraq suffers from the erosion of railway lines and mobile units such as locomotives, passenger cars and cargo trucks, as well as other complementary services from stations, shops and entertainment that attract passengers, all of which led to a decline in the efficiency of this sector and the reluctance of most passengers and owners Goods to hold that mode of transport.

The two researchers tried to develop some of the proposed scenarios to try to develop the railway and raise its efficiency according to the experiences of the selected countries that have restructured the railways in the search. To improve the level of production and upgrade the services provided to passengers and goods, and raise the volume of demand for rail transport service in Iraq

Key word / rail sector / Experiences of selected countries / proposed scenarios