بحضور وزير النقل

طاولة المدى الاقتصادية ناقشت فاعلية قطاع النقل في رفد الاقتصاد الوطني

بغداد/ المدى

التأمت على القاعة الحمراء في فندق المنصور ميليا، صباح السبت الماضي طاولة المدى الاقتصادية بحضور وزير النقل عامر عبد الجبار اسماعيل مع حشد من الاكاديميين والمعنيين في الشأن الاقتصادي .. وتمحورت المناقشات والمداخلات حول فاعلية قطاع النقل في رفد الاقتصاد الوطني تقدمتها ورقة لوزير النقل استعرض فيها رؤية وزارة النقل لواقع هذا القطاع ولمستقبله..

وقد استهلت الطاولة بحديث للزميل محمد شريف أبو ميسم جاء فيه : باعتزاز بالغ تقيم مؤسسة المدى للاعلام والثقافة والفنون حلقة حوارية جديدة ضمن فعالية طاولة المدى الاقتصادية التي دأبت مؤسسة المدى على أقامتها، في مسعى جاد لتسليط الضوء على كل ما يكتنف المشهد الاقتصادي العراقي من معوقات وصعوبات من خلال تضييف النخب الاقتصادية وتضييف المتصدين للمسؤولية الاقتصادية في مختلف القطاعات باتجاه الارتقاء بمشهد الاقتصاد الكلي.. سيداتي وسادتي نرحب بكم ومن خلالكم نرحب بمعالي وزير النقل الاستاذ عامر عبد الجبار اسماعيل وبالسيد مستشار وزارة النقل وبالسادة المدراء العامين ونرحب أيضا بالسادة الباحثين وبجميع السادة الضيوف.. لا تنحصر أهمية قطاع النقل في كونه قطاعا خدميا في بعض حلقاته الممثلة بتلك التي تقدم خدمات النقل للجمهور وحسب.. اذ تمتد هذه الأهمية لتصبح بالغة الخطورة فيما يتعلق بحلقات هذا القطاع التي ترتبط بالحلقات القطاعية الأخرى.. فنحن لا نتخيل قطاعا زراعيا دون الارتقاء بحلقة النقل ، فمشهد الفلاحين وهم يعرضون بضاعتهم وبأبخس الاثمان على الطرقات الخارجية بين المحافظات بات مألوفا جراء ارتفاع اجور النقل باتجاه الاسواق في المدن، في نفس الوقت الذي لانتخيل فيه ان قطاعا صناعيا يمكن ان ينهض دون ابداء الاهمية البالغة لادوات النقل التي تقدم خدماتها لهذا القطاع من قبيل نقل المواد الخام ونقل السلع المنتجة او حتى مسألة نقل العاملين وينسحب الامر على القطاعات الاخرى، ومنها القطاع السياحي الذي لايمكن له ان ينتعش ويزدهر بعد استتباب الوضع الامني الابتأسيس بنية تحتية في مفاصل هذا القطاع تتمثل في المطارات والموانيء وسكك الحديد، وهكذا بالنسبة للقطاع الخدمي الذي ما زال يعاني رداءة خدمة النقل وارتفاع أسعارها داخل مدينة بغداد وبين المدن والمحافظات دون قانون يحمي المستهلك من بائعي هذه الخدمة التي احتكرت وبامتياز لمصلحة القطاع الخاص.. اذن نحن ازاء قطاع يمكن لنا أن نصفه بالعمود الفقري في مشهد الاقتصاد الكلي .. ولابد لنا من أن نعترف ان هذا القطاع مازال ضعيفاً في كثير من حلقاته.. وطاولة المدى اليوم تبحث في نقاط الضعف مثلما تبحث في نقاط القوة باتجاه الارتقاء بها .. مفردات الطاولة تتضمن ورقة يتقدم بها السيد وزير النقل تحمل رؤية وزارة النقل لواقع ومستقبل هذا القطاع،بعد ذلك سيقدم لنا الباحث الدكتور عبد الحسين الحكيم من وزارة الزراعة بحثا يحمل عنوان (النقل والقطاع الزراعي) ثم سيتقدم الباحث الدكتور سالم محمد عبود من مركز بحوث السوق وحماية المستهلك بورقة تستعرض حقوق المستهلك العراقي في ظل فاعلية قطاع النقل،ثم سنفتح باب المناقشات والمداخلات وسيكون هنالك متسع من الوقت للسيد الوزير والسيد الوكيل والسادة المدراء العامين والباحثين للرد على الأسئلة والمداخلات.

ما جاء في حديث وزير النقل

بعد ذلك استعرض وزير النقل عامر عبد الجبار اسماعيل رؤية وزارة النقل فقال : شكرا لمؤسسة المدى على اتاحة الفرصة للمشاركة بهذه الندوة.. وأضاف: لا يخفى على أحد ان قطاع النقل تدهور من عام ١٩٨١ حيث توقفت الموانئ بالكامل في زمن الحرب العراقية- الإيرانية وتوقف الطيران ثم ما ترتب على غزو الكويت، فابتعد العراق عن عجلة تطور قطاع النقل في العالم لفترة طويلة، وبعد سقوط النظام تعاقب على الوزارة عدة وزراء، وكانت فترات تولي المسؤلية لكل وزير قصيرة لم يتمكن من خلالها الوزير من بيان برنامجه وأصعب ظرف مرت به هذه الوزارة هو عندما بقيت دون وزير على مدار سنتين.. وضع قطاع النقل في العراق دون مستوى الطموح وهو وضع سيئ ولذا فاننا نلاحظ على مستوى النقل الجوي ان العراق لم يمارس الطيران ومتابعة ضوابط (الآي كاو) والتطور الذي حدث وتطور الأجهزة حيث كانت الأجواء تدار من قبل القوات الصديقة في العراق.. والخبرات التي كانت تدير هذا القطاع غادر أغلبها بعد سقوط النظام،حيث ان أغلب الخبراء والعاملين في هذا القطاع كانوا من الدرجات العالية في حزب البعث وتم فقد هذه الخبرات بسبب التغيرات السياسية.. بعد استلامنا لهذه الوزارة بدأنا بمعالجة هذه الأمور ومن الأمور الأخرى التي لاحظناها في هذه الوزارة هي ان ان نسبة خريجي السادس الابتدائي فما دون تصل ٤٥٪ بمعنى ان نسبة الجهل عالية ولاحظنا وجود فساد بمعنى ان هنالك آليات للعمل لايوجد لها سند قانوني وهنالك مفقودات من السيارات بأعداد كبيرة.. حافلات شركة نقل المسافرين تعمل بآلية تتضمن ان السائق يستحوذ على الايراد ويسدد الى الشركة (٢٥) أو (٥٠) أو (٧٥) ألف دينار وباقي الإيراد يذهب الى السائق اضافة الى راتبه،وهذه الآلية ليس لها أي سند قانوني .. الحافلات وهي أكثر من (٣٦٠) أكثرها كانت تعمل في خارج العراق وأيضا يقدم السائق مبلغاً مقطوعاً للشركة.. ومجرد أن وضعنا آلية مع السيد مدير عام الشركة فأرجعنا نظام التذكرة والجابي والمفتش ومنعنا سفر الحافلات خارج العراق وعملنا بنظام التذكرة والمنفيست، فارتفعت إيرادات هذه الشركة من (٩٠٠) مليون الى ملياربن ومئتي مليون دينار وهذا مثال.

سلطة المطار

وأضاف وزير النقل قائلاً: ان القطاع الجوي في حالة عزلة تامة وسبب هذه العزلة هو ان القطاع الجوي والقطاع البحري يعملان على أساس ضوابط عالمية، مثلا ان المنظمة العالمية (آي كاو) هي التي تسير وتضع ضوابط كافة مطارات العالم،وكذلك اللائحة (أي أج بي أس) ومنظمة الأيمو بالنسبة للقطاع البحري.. يعتبر العراق الى حد فترة قريبة (منطقة حرب) وشركات التأمين تفرض مبالغ ضخمة على الشركات التي تدخل الى العراق.. واستطعنا أن نراجع اللائحة (١٧) لمنظمة الآيكو والمتطلبات المطلوبة على ضوابط المطارات وبدأنا نعالج النقاط واحدة تلو الأخرى وحققنا نسباً عالية جدا وآخر نقطة وصلنا اليها هي وجود مكاتب في المطار وهذه المكاتب مخالفة الى لائحة (آي كاو) وجود جهات أمنية متعددة داخل المطار.. والمطار لا يعتبر في العرف الدولي مشابها للمنفذ البري .. حيث ان المنفذ البري من مسؤوليات وزارة الداخلية.. أما سلطة الموانيء وسلطة الطيران فهما مسؤولية سلطتي البحرية والطيران،وهذا المفهوم كان غير معروف لدى الآخرين .. حيث كنا نرى مركز شرطة وسجناً ومديريات متعددة ومئات الأفراد من القوات الأمنية المتعددة داخل المطار.. هذه الفترة التي مرت علينا عانينا فيها كثيرا حتى استطعنا أن نصل بوجهت نظرنا الى السيد رئيس الوزراء وأمر بعد مناقشة طويلة أن تطبق تعليمات لائحة المنظمة الدولية (الآي كاو) وبدأنا نغلق هذه المكاتب حتى نحقق للفاحص الذي يأتي لفحص الطيران بغية منح الترخيص للطيران العراقي – وحتى الآن لم يحصل الطيران المدني العراقي على ترخيص الآي كاو – وبرغم هذه الظروف عملنا بالانفتاح على كافة دول العالم لإقناعهم بتحسن الوضع وإننا نحقق خطوات في تحقيق لائحة الآي كاو وتمت زيارة عدة دول ومنها تركية وإيران، وزارة سلطة الطيران المدني العراق واطلعت على التحسن والتطور وهذا ما شجع سلطة الطيران المدني التركي على فتح مكتب في بغداد وهذا شجعنا بالانفتاح على أوربا وتمكنا أن نقنع طيران السويد والدنمارك حيث قامت شركات التأمين بتخفيض الرسوم الى ٥٠٪ وقسم آخر الى حدود ٨٠٪ والآن وصلتنا رسائل من وزارة الخارجية اليونانية وهنالك أيضا مداولات مع الجانب الألماني وبريطانيا لفتح خطوط مباشرة مع العراق.. أما بخصوص الخطوط الجوية التي مرت بظروف صعبة فقد توقف أسطولها بالكامل وطائراتنا مازالت في مطارات الدول المجاورة وأصبحت متقادمة وغير صالحة للطيران تقريبا وكان إيجار الطائرة ١٤٠٠ دولار للساعة الواحدة وتمكنا من استبعاد هذه الطائرات وهذه الشركات واستبدالها بطائرات وشركات حديثة حتى وصل استئجار الطائرة الى ٣٠٠٠ دولار في الساعة الواحدة مع المحافظة على نفس سعر التذكرة، وحصلنا على طائرة جديدة وفي الطريق ثلاث طائرات ستصل الى العراق.. وجهنا دعوة الى جميع خطوط الطيران العالمي لفتح خطوط جديدة.. وكانت هنالك اتصالات مع شركة (اير فرانس) لعمل خطوط مشتركة مع الخطوط الجوية الفرنسية.. ونحن نعتقد ان تطوير قطاع النقل يتم عن طريق الانفتاح على القطاع الخاص لأن العملية المعمول بها في العراق لا تبشر بالتطور السريع فاذا ما اعتمدنا على الخطة الاستثمارية وعلى آليتنا فهذا يعني اننا نحتاج الى (٢٠) سنة لتطوير قطاع النقل.. فالضوابط المعمول بها لايمكن أن تعتمد على القطاع الجوي والبحري تحديدا بمعنى اذا أردت أن تشتري مواد احتياطية لسفينة يجب أن تعلن مناقصة وبعد المناقصة يأتي دور الجهات الرقابية التي ترعب الموظفين حيث صار الموظف يتمنى أن تنتهي فترة المناقصة التي بمسؤوليته ليكون بالموقف السليم.. اذا الباخرة وقفت حتى تنتهي المناقصة،وأقل قطعة بحرية تكلف ايجار (١٠) آلاف دولار ولدينا الآن ساحبة متوقفة في ميناء البصرة متوقفة منذ أكثر من سنتين بسبب (رفاس) مكسور.. واذا اعتمدنا على الضوابط الحالية لا يمكن أن يتطور قطاع النقل .. فالحل لتطور النقل هو المشاركة مع القطاع الخاص.. تمكنا من فتح مطار في الموصل ومطار في النجف وهنالك خطة لعمل مطارات أخرى.

النقل البحري

وعلى صعيد القطاع البحري قال وزير النقل : هنالك أكثر من ثمانين قطعة بحرية غارقة في مياهنا.. عدد القطع البحرية التي تم انتشالها خلال ٢٨ سنة هي (٥٠) قطعة بحرية أي بمعدل قطعتين في السنة الواحدة وخلال الخمسة أشهر الماضية تم انتشال خمسة قطع بحرية وحاليا توجد ناقلة نفط قطعت داخل البحر الى أربع قطع وتم انتشال قطعتين منها الى حد يوم أمس،وتم إعادة تأهيل خمسة حفارات بحرية وشراء حفارة جديدة فأصبح اسطولنا يحتوي على سبعة حفارات عاملة وتوجد حفارة ثامنة في الصيانة وهنالك حفر مستمر داخل القنوات.. أما بالنسبة لميناء الفاو الكبير فان هنالك تأثيرات لدول تتمنى أن لايتم هذا المشروع،هذا المشروع اذا ماتم فان ايراداته ستوازي ايرادات النفط مستقبلاً، فعندما سيرتبط هذا المشروع بسكك حديد الى تركيا والى أوروبا فانه سيكون القناة الجافة التي توازي قناة السويس حيث سيتم ربط شمال العالم بجنوبه.. وسأضرب لكم مثالا فالبضاعة من دول الخليج اذا أرادت أن تذهب الى المانيا أو الى شمال أوربا فانها ستستغرق (٣٠) يوماً في أقل تقدير اضافة الى التكاليف الباهظة لرسوم قناة السويس لكونها المنفذ الوحيد ولكن اذا أنشئ هذا الميناء وربط بسكك حديدية فان الفترة الزمنية لا تتجاوز التسعة أيام لايصالها الى شمال أوروبا.. فإنشاء هذا الميناء أمر غير مرغوب فيه من قبل بعض الدول لذلك هنالك تلكؤ في انجاز هذا المشروع.. لذلك فان بعض الدراسات التي قدمت ليست جادة في انجاز هذا المشروع منها تختار موقعاً فيه مشاكل حدودية مع ايران وحل هذه المشاكل يتطلب سنوات،لذلك استبعدت مثل هذه الدراسات وهنالك دراسة ايطالية مقدمة وفق منحة من الحكومة الايطالية الى وزارة التخطيط، عرضت علينا وهي دراسة ناجحة من الناحية الفنية والموقع جيد جدا،فقمنا بتشكيل لجنة من الأمانة العامة وكافة الوزارات المعنية، ونوقشت احتياجات الوزارة لمدة (٢٠) سنة.. أرسلنا وفدا الى ايطاليا وقمنا بتوضيح ملاحظاتنا الفنية وأجرينا تعديلات فنية وقبل أيام وصل الوفد الايطالي الى بغداد وقام بتسليمنا الدراسة المتكاملة، وحتى يكون هذا الموضوع جاداً ولا يكون هنالك أي معرقل لتأخيره يجب أن يكون هنالك تعجيل في الخطوة الثانية وهي اعتماد التصاميم،وقدمنا رسالة الى مجلس الوزراء واقترحنا أن تقوم الشركة الايطالية بتنفيذ التصاميم،علما ان كلفة تنفيذ المرحلة الأولى من هذا الميناء هي (٢,٨) مليار يورو .. واكتماله بالصيغة النهائية (٤,٤) مليار يورو.. ونجاح هذا المشروع يتعلق بأمر آخر مهم هو ان أي ربط سككي مع دول مثل ايران أو الكويت لن يكون في مصلحة المشروع.. ثم تقدم الدكتور عبد الحسين الحكيم من وزارة الزراعة ببحث حمل عنوان (النقل والقطاع الزراعي) استعرض فيه أثر النقل في حلقة التسويق الزراعي.. بعد ذلك تقدم الباحث الدكتور سالم محمد عبود من مركز بحوث السوق وحماية المستهلك بورقة حملت عنوان (قطاع النقل وتنمية حقوق المستهلك).

المداخلات

ثم تحدث الخبير الاقتصادي الدكتور ماجد الصوري فقال : لو وصلنا الى نصف ماهو عليه قطاع النقل في أوربا الآن فاننا سنكون قد حققنا نجاحات في مختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى.. أعتقد ان ثقافة النقل في بلدنا مفقودة من قبل المستهلك ومن قبل بائع الخدمة سواء في القطاع العام أو في القطاع الخاص.. ولكن هنالك أمور يمكن السيطرة عليها منها المتعلق مثلا بخدمة الطيران.. وقالت الدكتورة سلام سميسم: كل المستثمرين يبحثون عن وسائل نقل مهمة تصله بوسائل الانتاج ومراكز الانتاج وهذا الأمر يجعل من مهمة وسائل النقل مهمة وخطيرة ولانبالغ اذا ما قلنا سيادية،لأنها تتعلق بقضية الاستثمار.. وأعتقد ان مسؤولية وزارة النقل ترقى الى أهمية الاستثمار.. ويجب أن تكون ستراتيجيات قطاع النقل المتعلقة بقضايا الاستثمار بشقيه المحلي والأجنبي يجب أن ترقى الى هذا المستوى.. ثم تحدث الخبير الصناعي يحيى الدجيلي فقال: هنالك مشكلة حقيقية منذ تأسيس الدولة العراقية تتعلق بقطاع النقل، فالسكك ومنذ أن أقيمت من قبل الألمان وهي في حالة تراجع، وبرغم التطور فيبي بعض القطاعات في بعض من المراحل الا ان قطاع النقل بقي متخلفا.. فخط القائم عكاشات اندثر.. وهنالك مثال آخر فوزارة الصناعة تريد أن تصدر منتج واتفقت مع السكك وهي (الصناعة) لديها إمكانية في التحميل ٦٠٠طن في الساعة، وبسبب السكك لم تستطع تلك المنشأة من تحميل ٨٠٠ طن في الـ٢٤ ساعة وقد قمنا بدفع غرامات تأخيرية للباخرة قدر سعر المنتج مرتين .. وأعتقد ان وزارة النقل تحتاج فعلا الى اعادة النظر وتأهيل قيادة الدولة في أهمية هذا القطاع.. وتحدث بعض من السادة الضيوف من التجمع الصناعي العراقي وأكدوا ضرورة تفعيل ما يدور في وقائع الطاولة الاقتصادية ثم أشار وزير النقل في معرض رده على بعض مما جاء من ملاحظات فقال: أثني على ما جاء به الدكتور سالم محمد عبود.. وقد رفعت مقترحا الى مجلس الوزراء بتخفيض المشتقات النفطية في هذه المرحلة.. وأكثر الأجوبة المتعلقة بأسئلتكم مرتبطة بارتفاع أسعار الوقود.. وطالبنا ومنذ ثلاثة أشهر بتخفيض أسعار وقود الطائرات المنتج محليا لينعكس على اجور تذاكر السفر ..هنالك مطالبة بافلاس الخطوط الجوية العراقية وتصفيتها، وهذا الأمر خطر جدا واعترضنا عليه.. نحن نسمح بتأسيس شركات طيران خاصة ولدينا لجنة بوضع ضوابط لتأسيس شركات الطيران ولكن مع بقاء الخطوط الجوية، لأن التنافس الآن مع الخطوط الجوية بتخفيض سعر التذكرة،واذا خرجت الخطوط الجوية من المعادلة سيكون هنالك اتفاق بين الشركات وترتفع الأسعار.. فوجود القطاع الحكومي بقطاع النقل فان هذا لأمر صحيح ولكنني حاليا لا أؤيد فكرة الاستثمار طويل الأمد،لأننا نمر بمعاناة والمواطن لا ينتظر ولا يلتمس لك العذر لأنه يريد خدمات.. ولذا كان على الدولة أن تلجأ الى الاستثمار السريع وان كان بخسائر،فنحن الآن لا نمتلك حتى خبرة التعاقد.. ثم تساءل المحرر الاقتصادي في جريدة الصباح حسين النجم فقال: ترى هل لوزارة النقل دور في المنطقة التجارية المزمع اقامتها في المطار من قبل الجانب الأمريكي؟.. وقال السيد ناجي الوائلي من التجمع الصناعي العراقي: نريد أن نعرف دور وزارة النقل في مراقبة فعاليات النقل الخاص،حيث برزت ظاهرة جديدة تتمثل في انشطار خدمة خطوط النقل الخاص مما يزيد من تكاليف النقل على المواطن جراء عدم التزام السائقين بالخدمة التي يبيعونها للجمهور.. خاصة وان إدارات النقل في (الكراجات) لا تؤدي أي واجب سوى استيفاء الأجور الكبيرة من السائقين (الكراجية) والتي تنعكس على أسعار الخدمة المقدمة للجمهور وخصوصا ذوي الدخل المحدود.. وقال الدكتور عبد الستار عبد الجبار من الجامعة المستنصرية: في حسبة بسيطة فمنذ عام ٢٠٠٣ ارتفع عدد السائقين وارتفع عدد السيارات وقل عدد الركاب.. إن قطاع النقل يؤدي وظيفتين أساسيتين وهما نقل أشخاص ونقل سلع وبالتالي فان ارتباط الأسعار في هذين القطاعين يتعلق بالدخل وبأسعار البنزين،وفي بلدنا لا يأتي الدخل من قطاع إنتاج حقيقي وانما من مواد أولية مخزونة ونحن نقوم بإضاعتها وليس هنالك رؤية اقتصادية.. وادعوا وزارة النقل بكل تواضع أن اشراك الأكاديميين في ستراتيجياتهم،من خلال عرض الرؤى التجاربية التي يحملها الأكاديمي عن تجارب العالم، ان الدولة لا تستطيع تشغيل كل الناس فهل يقبل أي منا أن تكون له شركة ويعطي رواتب لعشرة آلاف عامل وهم لا يقدمون شيئاً؟ اننا مازلنا أسرى التفكير المتكيء على الدولة.. ثم تحدث الدكتور أحمد الوزان رئيس القسم الاقتصادي في كلية الإدارة والاقتصاد الجامعة المستنصرية فقال: هنالك بعض الملاحظات الدقيقة منها.. اننا مازلنا أسرى لصراع فكري أصبح غير ذا جدوى في العالم،بعد أن أصبح العالم قرية صغيرة، اذ ما عادت المعايير الداخلية هي التي تحكمنا.. وأنا في الحقيقة أشيد بالروح الليبرالية التي يتحلى بها معالي وزير النقل.. هنالك كلفة للتحول فالمقارنة مع قطاع النقل في أوروبا وقطاع النقل في بلدنا تعد كارثة توقع وزارة النقل في مطب.. المسؤولون في الوزارة تسلموا بيروقراطية مترهلة فساد إداري في أعلى الدرجات.. وقال الدكتور ستار البياتي من مركز دراسات المستنصرية: أنا أتساءل عن حق التعويض عندما تتضرر أو تفقد الحقائب أثناء السفر على متن الخطوط الجوية العراقية؟ وأتمنى أن تعود خدمة منشأة نقل الركاب وبفعالية.. وقال الدكتور قصي الجابري من الجامعة المستنصرية: أحد مؤشرات تطور قطاع النقل هو مقارنة نمو هذا القطاع مع نمو الاقتصاد القومي .. نمو قطاع النقل ينبغي أن يساوي أو يزيد معدل نمو الاقتصاد القومي خاصة اذا علمنا ان مرونة الطلب الدخلية وهو مصطلح مهم للأغراض التخطيطية (اذا زاد الدخل ١٪ فكم يزداد الطلب على قطاع معين) واستنادا للإحصاءات لعام ٢٠٠٧ قدرنا مرونة الطلب الداخلية لقطاع النقل ١,٦ بمعنى كلما زاد معدل نمو الدخل ١٪ يزيد الطلب على قطاع النقل ١,٦٪ بمعنى آخر ينبغي أن ينمو الدخل بمعدل ضعف نمو الدخل القومي، لذا نؤكد هنا أهمية قطاع النقل والزخم المتوقع الذي يمكن أن يسلط على قطاع النقل الآن أو في المستقبل.. فلو قارنا معدل نمو ناتج قطاع النقل مع معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في عام ٢٠٠٤ نلاحظ ان نمو الناتج المحلي الإجمالي دون النفط بلغ ٧,٤ في ٢٠٠٥ وزاد في ٢٠٠٧ الى ١٨٪ بالمقارنة مع ٢٠٠٤ ونسبة ناتج المحلي الجمالي في قطاع النقل متناقصة .. واقترح أن يتم اشراك الأكاديميين في الخطط التي يتم وضعها ونحن مستعدون للعمل دون مقابل علمنا اننا مرتبطون مع وزارات ومؤسسات أخرى وهدفنا هو تحول الأفكار العلمية الى واقع تطبيقي.

دور القطاع الخاص

ثم تحدثت الدكتورة سحر قدري من مركز دراسات المستنصرية فقالت: ان القطاع الخاص يجب أن يأخذ دوره لأن الدولة الآن في حالة بناء،وأود أن أشير الى مسألة مهمة تتعلق بشراء وسائل النقل حيث هنالك شريحة كبيرة من المعاقين في المجتمع خلفتها الحروب وهؤلاء يفترض أن تخصص لهم مقاعد خاصة في وسائل النقل بغض النظر عن النوعية،وهنالك ملاحظة تتعلق بغياب التنسيق مابين الوزارات وبالتالي نلاحظ إن أداء كل وزارة يتم بمعزل عن عمل الوزارات الأخرى،والعمل بروح الفريق هو سر من أسرار النجاح في علم الإدارة.. ثم تحدث الزميل محمد شريف أبو ميسم مدير الندوة فقال: شكرا لجميع السيدات والسادة الذين ساهموا في المداخلات وفي طرح الأسئلة،ولدي مجموعة من الأسئلة تتعلق بموضوع ميناء البصرة الكبير فمنذ اليوم الذي أعلن فيه عن هذا المشروع على لسان وزير النقل السابق سلام المالكي في حكومة الدكتور إبراهيم الجعفري،وأنا أتابع أخبار هذا المشروع بعد أن غمرتني حالة من التفاؤل حين علمت في وقتها أن بداية العام ٢٠٠٤ سيكون موعد الانطلاق لتشييد هذا الميناء الكبير الذي خصص له مبلغ (٤٠) مليار دولار بحسب وزير النقل السابق سلام المالكي الذي أكد ان هذا المشروع سيبتلع الطاقات البشرية العاطلة عن العمل وزاد في ذلك ان هذا المشروع سيحتاج الى العمالة الوافدة فكانت هذه التصريحات تبشر بكثير من الخير الا ان المشروع أحيط بكثير من الغموض وتعطل بشكل يوحي بتدخلات سياسية إقليمية بعد أن أفتعل الوضع الأمني السيئ في مدينة البصرة بعد أن كانت غارقة في أجواء من الأمان،فهل حقا،هذا المشروع كان يمكن أن يقلب المعادلة الاقتصادية في المنطقة؟ أو ربما كان يمكن أن يقلب حتى المعادلة السياسية في العراق؟ فهل هذا المشروع خطر جدا؟ وماذا بخصوص ما أثاره رئيس هيئة الاستثمار السابق حين أعلن عن المفاوضات التي حصلت مع المستثمر العراقي وهو أحد أفراد عائلة (حنا الشيخ) من أهالي مدينة البصرة عندما تقدم بعطائه للاستثمار في جزء من الميناء الذي قدره الدكتور أحمد رضا ب(١٢) مليار دولار؟ وفي حينها وبحسب رئيس هيئة الاستثمار السابق ان وزارة التخطيط رفضت العطاء المقدم دون وجود ثلاثة من المتنافسين،ثم لم نسمع أخبار المشروع حتى أعلن قبل أيام عن دخول وزارة النقل بمفاوضات مع جهات ايطالية للاستثمار بما يقدر بأربعة مليارات دولار، وأتمنى أن نحصل على إجابات بخصوص هذه الأسئلة.. ثم تحدث المستشار الأقدم في وزارة النقل فأجاب على مداخلات الحضور قائلا : يجب أن نعمل على مشروع استرداد الكفاءات والخبرات في هذه الوزارة،لأن الوزارة تعاني من عدم وجود الخبراء فيها .. فلو قمنا بالتواصل مع هذه الخبرات ولو لمرة واحدة في الشهر نكون قد حققنا انجازا كبيرا .. السؤال المطروح حاليا هو : أين وزارة النقل مما هو متطور وغير متطور في الوقت الحاضر؟ إن واقع قطاع النقل في العراق أمام تحد دولي كبير،فالأستاذ مدير الندوة أشار إلى موضوع ميناء البصرة الكبير وهذا الموضوع لم يأت به أحد من غير خبراء وزارة النقل،وهذا المشروع هو عبارة عن طريق الحرير السابق،والعراق يعتبر أكبر حلقة وسطية في الكون، السؤال هنا كيف نستثمر هذه الحلقة لإيجاد بنى تحتية وفق فلسفة متكاملة تعير للوقت أهمية كبيرة ولا نبقى ندور في (بماذا أبدأ ومن أين أبدأ) فيضيع الزمن .. ويجب أن نذهب الى الاستثمار لاختزال الزمن والحلقات المعرقلة.. ولا يتم اتخاذ أي قرار الا برؤيا استشارية من الأكاديميين من الجامعات والخبرة السابقة..

وزير النقل:

ان تطوير قطاع النقل يتم عن طريق الانفتاح على القطاع الخاص لأن العملية المعمول بها في العراق لا تبشر بالتطور السريع فاذا ما اعتمدنا على الخطة الاستثمارية وعلى آليتنا فهذا يعني اننا نحتاج الى (٢٠) سنة لتطوير قطاع النقل..