

وثيقة المعلومات الخاصة بالمشروع

مرحلة تحديد المفهوم

رقم التقرير: PIDC7281

اسم المشروع	مشروع تحسين سلامة السكك الحديدية في العراق (P150441)
المنطقة	الشرق الأوسط وشمال إفريقيا
البلد	العراق
القطاع/ القطاعات	السكك الحديدية (100%)
الموضوع/ المواضيع	تسهيل التجارة والوصول إلى الأسواق (60%)، والتكامل الإقليمي (20%)، وتنمية الصادرات والقدرة التنافسية (20%)
معرف المشروع	P150441
الجهة/ الجهات القترضة	وزارة المالية، وزارة النقل والمواصلات
الوكالة المنفذة	الشركة العامة لسكك الحديد العراقية
فئة التصنيف البيئي	الفئة "ب" - تقييم جزئي
تاريخ إعداد/ تحديث وثيقة معلومات المشروع	19 حزيران/ يونيو 2014
التاريخ المتوقع لموافقة مجلس الإدارة	30 تموز / يوليو 2015

I. المقدمة والسياق

السياق القطري

تواجه الجمهورية العراقية، التي يقدر عدد سكانها بنحو 30 مليون نسمة، عدداً من التحديات الكبيرة التي تواجه العملية التنموية في هذا البلد. ولعل أبرز هذه التحديات هي الحاجة إلى إعادة بناء البنية التحتية لهذا البلد ودعم مؤسساته ولا سيما في أعقاب تاريخ من الحكم الاستبدادي الذي تلاه اندلاع الحرب والاحتلال. ويأتي انعدام الاستقرار السياسي ليزيد من صعوبة هذه المهمة ناهيك عن الاعتماد المفرط على العائدات المتأتية من النفط الخام. ومن الأمثلة على التحديات التي تواجه العملية التنموية في هذا البلد، تجري الإشارة إلى معدل وفيات الرضع في العراق التي تقرب من معدلاتها في أكثر البلدان فقراً في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ألا وهي جيبوتي واليمن؛ بالإضافة إلى ذلك، فقد تراجع معدل الالتحاق بالمدارس على مدى العقود الماضية نتيجة لتدني نوعية التعليم وما يرتبط بذلك من تدني قيمة العائدات المرتبطة بمهنة التدريس. ويعتبر مؤشر حجم الفقر في العراق مرتفعاً نسبياً إذ يصل إلى ما نسبته 23 بالمائة بحسب مسح الأسر للعام 2007. وتشير التقديرات الأولية من مسح

الأسر المنفذ في العام 2012 إلى أن انخفاضاً بنسبة 4 نقاط مئوية قد طرأ على حجم الفقر خلال الفترة الواقعة بين العامين 2007-2012، الأمر الذي يشير إلى وصول بعض فوائد النمو الاقتصادي إلى شريحة الفقراء.

لقد كان العراق حبيس موجة من الخلافات بين الأحزاب السياسية، والعرقية والدينية. ولا يزال الوضع الأمني في هذا البلد هشاً ناهيك عن أن العامين 2013 و 2014 قد شهدا زيادة ملحوظة في العنف الطائفي. وعلى الرغم من هذه العراقيل، إلا أن أداء العراق على مستوى الاقتصاد الكلي على مدى السنوات القليلة الماضية قد كان أداءاً سليماً، إلا أن تدهور الوضع الأمني قد كان يفضي بالفعل إلى تقويض النمو والأداء المالي حتى قبل تمرد جماعة الدولة الإسلامية في العراق والشام وقد بدت علامات الضعف الاقتصادي جلية في العام 2013؛ فقد بلغت النسبة المئوية لحصيلة النمو الاقتصادي 4 بالمائة فقط بالمقارنة مع التوقعات الأولية التي أشارت إلى نسبة نمو بمعدل 9 بالمائة مدفوعة في المقام الأول بارتفاع إنتاج النفط. وفي حين كان من المتوقع أن يصل إنتاج النفط الخام إلى 3 ملايين برميل يومياً وأن يصل حجم الصادرات إلى 2.3 مليون برميل يومياً خلال العام 2013، إلا أنه لم يتم تحقيق ذلك إلا في نهاية ذلك العام.

من ناحية أخرى، فقد أفضت المشاكل التقنية وتلك المتعلقة بأعمال الصيانة إلى نشوء اضطرابات في قطاع النفط، ناهيك عن الهجمات الإرهابية التي استهدفت خط أنابيب التصدير الشمالي (الفدرالي) إلى تركيا، بالإضافة إلى الخلافات بين بغداد وحكومة إقليم كردستان حول الترتيبات المتعلقة بالصادرات من إقليم كردستان. أما في الربع الأول من العام 2014، فقد بلغ معدل إنتاج النفط 3.4 مليون برميل يومياً، كما تراوح حجم الصادرات بين 2.4 و 2.7 مليون برميل يومياً.

أما في الوقت الراهن، ومع أنه يمكن الحفاظ على استدامة الصادرات، إلا أن أفاق قطاع النفط العراقي على المدى الطويل تعتمد على القدرة على التصدير من حقول النفط الشمالية، الأمر الذي يعتبر رهنأ موضع شك. وعلاوة على ذلك، فإن مسألة التوسع في قطاع النفط في المناطق الجنوبية ما تزال معلقة بانتظار ما تخلص إليه الشركات الدولية التي تعمل رهنأ على تقييم الوضع وتحليله.

وفي حين ساهم ارتفاع أسعار النفط في دعم عائدات النفط، إلا أن تباطؤ النمو في صادرات النفط يفضي إلى تقويض التوازن المالي. من جهة أخرى، فقد طرأت زيادة حادة على الإنفاق الحالي، وهذا يعزى بصورة جزئية إلى الإنفاق على الأجور الحكومية، وشبكات الأمان الاجتماعية بالإضافة إلى التحويلات إلى المؤسسات المملوكة للدولة. وبحسب تقرير استراتيجية الشراكة القطرية الخاصة بمجموعة البنك الدولي للسنة المالية 2013-2016 (التقرير رقم IQ-73265)، فإن الميزانية الاستثمارية العراقية تعاني من سوء تنفيذ مزمن (إذ يصل معدل التنفيذ في أحسن الأحوال إلى نسبة 60 بالمائة) الأمر الذي يسفر عن فرض معيقات رئيسية على تحقيق الإنجازات الحاسمة في مجال البنية التحتية. علاوة على ذلك، لا تزال أوجه الضعف الهيكلي الكبيرة في ممارسات الميزانية (من قبيل عمليات الإنفاق خارج بنود الميزانية والتمويل المباشر من البنوك المملوكة للدولة) قائمة. وقد بلغت نسبة العجز في الميزانية 6 بالمائة من إجمالي الناتج المحلي للعام 2013، وهي نسبة ستشهد ارتفاعاً في العام 2014 نظراً لإدراج البند المتعلق بالأمن على رأس أولويات بنود الإنفاق.. وتجدر الإشارة إلى أن العراق يمر في الوقت الراهن في مرحلة كونه بلدأ مراقبأ مع صندوق النقد الدولي في أعقاب انتهاء اتفاقية الاستعداد الائتماني في

شهر شباط/ فبراير 2013.

يعتبر الدعم المقدم من البنك الدولي مسألة رئيسية بالنسبة للبلدان متوسط الدخل التي تشهد صراعاً أو تغييرات سياسية جديدة. ويهدف النهج المعتمد لدعم البنية التحتية في العراق إلى مساعدة هذا البلد في الاستفادة من موارده العامة وبناء مؤسسات فعالة لقطاع النقل من أجل خلق فرص العمل وتقديم الخدمات. ويدعم البنك الدولي استراتيجية الحكومة إلى جانب دعم المجالات الرئيسية التي تغطيها استراتيجية الشراكة القطرية من حيث تحسين الحاكمية، ودعم التنوع الاقتصادي لتحقيق الازدهار المشترك على نطاق واسع، وتحسين الإدماج الاجتماعي والحد من مستوى الفقر. وسيتم تحقيق ذلك من خلال تسهيل عمليات تبادل المعرفة فيما يتعلق بأفضل الممارسات للمساعدة في إيجاد الحلول العملية والمضي قدماً نحو قدر أكبر من الدعم الاستراتيجي لعملية التنمية المؤسسية وتطوير البنية التحتية. وبالنسبة لقطاع النقل، فإنه سيتم تحقيق ذلك من خلال أنشطة الإصلاح المؤسسي وبناء القدرات التي تستهدف أبرز مؤسسات قطاع النقل، مثل وزارة النقل والمواصلات، ووزارة الإعمار والإسكان، فضلاً عن الوكالات الأخرى ذات الصلة والهيئات الحكومية المعنية. وسيتم تقديم دعم البنك الدولي بطريقة تدريجية وعملية مع أخذ الصراع الدائر في البلد، والسياق الهش لهذا البلد بعين الاعتبار، كما سيتم ترسيخ هذا الدعم على شكل برنامج متسق ومباشر يتم تنفيذه على الأمدين المتوسط والطويل.

وعلى مدى فترة الخمس سنوات الممتدة من العام 2007 إلى 2012، فقد شهد الناتج المحلي الإجمالي العراقي نمواً بمعدل تراكمي تجاوز ما نسبته 40 بالمائة، في حين نما الناتج المحلي الإجمالي للفرد بمعدل تراكمي بنسبة 24 بالمائة خلال الفترة الواقعة ما بين العامين 2007-2012. ومع ذلك، فقد طرأ انخفاض على معدلات حجم الفقر بأقل من 4 نقاط مئوية، من 23.6 بالمائة في العام 2007 إلى 19.8 بالمائة في العام 2012. علاوة على ذلك، فقد كانت مستويات الحد من الفقر متفاوتة عبر أنحاء البلد المختلفة: وبصفة خاصة، فقد طرأت زيادة على مستويات الفقر في المحافظات الجنوبية الثلاث (الناصرية، والسماوة والديوانية) خلال هذه الفترة، من نسبة مرتفعة أصلاً وصلت إلى 30 بالمائة في العام 2007 إلى نسبة 40 بالمائة في العام 2012. في المقابل، انخفضت مستويات الفقر في البصرة لتصل إلى ما نسبته 13 بالمائة في العام 2012. يتوقع ان يتم تمويل هذا المشروع المقترح من خلال قرض IBRD المقدم لحكومة العراق وكما ذكر سابقاً، فإن حكومة العراق تستثمر اساساً في تطوير قطاع السكك الحديدية. و من أجل الوصول الى ممولين اخرين ومصادر تمويل اخرى للحكومة العراقية، قام فريق المهام بفتح باب النقاش مع بنك التطوير الاسلامي الذي ابدى بدوره اهتماماً اولياً لكن أجل قراره إلى حين البدء في مرحلة التحضير للمشروع.

السياق القطاعي والمؤسسي

إن معاناة العراق من قطاعات البنية التحتية الضعيفة والمتخلفة مستمرة، وقطاع السكك الحديدية ليس استثناء عن هذه القاعدة: هذه المشكلة مركبة بفعل النقص المزمن في التمويل والبيئة المعقدة المتأثرة بالنزاعات، حيث تفنقر البنية التحتية للمواصلات -باعتبارها المحرك المشترك للتنمية- إلى الاستثمارات الرأسمالية للحفاظ على المعايير الأساسية، وبالمثل فإن هناك حاجة إلى هيئات نقل فاعلة لترجمة هذه الاستثمارات إلى المستوى الأساسية لتقديم الخدمات، لكن هناك حاجة أكثر من مجرد الاستثمارات إلى تحول كبير بين القطاعات كجزء من برنامج متسلسل يدعم وضع استراتيجية ورؤية، حيث أن دعم قطاع

السكك الحديدية لنقل المسافرين والبضائع في العراق ليس مهماً لتعزيز الترابط الاجتماعي والوحدة الوطنية من خلال التواصل وحسب بل باعتباره من الأسس الهامة للتكامل الإقليمي المستقبلي وتعزيز التجارة في الأقاليم الفرعية وما بعدها.

قامت وزارة المواصلات مؤخراً بوضع رؤية لقطاع المواصلات لإتاحة المجال أمام المواطنين للوصول إلى وسائل مواصلات رخيصة التكلفة من خلال تعزيز قدرة شبكة المواصلات وتكامل أنماطها وتحسين الخدمات والأمان وتحسين أداء المؤسسات التي تقدم خدمات النقل وتعزيز الكفاءة وخفض النفقات وتنويع خيارات المواصلات وإشراك القطاع الخاص.

يمكن للخطوط الحديدية العراقية لعب دور حيوي في تحقيق هذه الرؤية، حيث تقع جميع المدن الرئيسية تقريباً على الخط الحديدي بغداد-البصرة (الخط الجنوبي) أو بالقرب منه، والذي يخدم ثلاثة من أقرر المحافظات في العراق، كما يخدم عدداً من المناجم والمراكز الصناعية والموانئ الهامة، حيث تمر أغلبية واردات البلاد وصادراتها من خلال الموانئ الجنوبية أو موانئ الدول المجاورة. كذلك يمكن أن تساعد الخطوط الحديدية على وضع العراق على الممرات التجارية العالمية التي تربط موانئ الخليج العربي بسوريا والأردن وتركيا وأبعد من ذلك إلى أوروبا وأماكن أخرى في العالم الغربي.

تكلفة المواصلات باهظة نسبياً في العراق وخاصة الرحلات ذات المسافات الطويلة بين المحافظات: تعتبر الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية من الشركات المندمجة رأسياً في البنية التحتية لوزارة المواصلات، وهي توفر حالياً خدمة نقل منخفضة التكلفة تتضمن المرور عبر أكثر المحافظات الثلاث ضعفاً التي تقع على طول خط بغداد-البصرة الجنوبي والذي يضم نحو 4 ملايين نسمة (10% تقريباً من إجمالي سكان العراق). تستغرق الرحلة التي تمتد 605 كيلومتر نحو 12 ساعة في الوقت الحالي، وهو تقريباً ضعف الوقت الذي يستغرقه التنقل على شبكة الطرق، وهناك حوالي 30 محطة قطار في المدن الكبرى والبلدات التي تقع بين بغداد والبصرة.

تقدر الأولويات قصيرة المدى لقطاع الخطوط الحديدية بـ800 مليون دولار: تستند إلى الخطة الرئيسية قصيرة الأمد لقطاع المواصلات (يناير 2014) والتي حددت أولويات على مدار خمسة أعوام لقطاع السكك الحديدية، ويمكن إيجاز هذه الأولويات على النحو التالي:

- أ. تحسين السلامة بإنشاء نظم إشارات ومواصلات جديدة إلى جانب تحسين النقاطات.
- ب. تحسين خدماتها واجتذاب حركة شحن أكبر لتخفيف الطلب على التنقل على الطرق.
- ج. الاستمرار في تحسين خدمات الركاب الأساسية للمواطنين ذوي الدخل المحدود.
- د. إعادة تأهيل عدد من الخطوط الحديدية وتجديدها وتوسيعها في جميع أنحاء البلاد.
- ف. تحديث القاطرات والعربات ومستودعات الصيانة.
- و. تحسين كفاءة هذا القطاع واستدامته المالية.

تعتبر الخطوط الحديدية في العراق غير آمنة: تضررت أصول الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية بشدة والتي تضم شبكة بطول 1900 كيلومتر من الخطوط الحديدية بعرض قياسي 1435 ملم وقاطرات جراء 30 عاماً من الصراعات والنهب

وسوء الصيانة والإهمال، وبالمثل فقد عانى نظام الإشارات والاتصالات من عيوب وأصبح غير صالح للاستخدام بفعل الأعمال العسكرية، وتعمل القطارات التي تعرضت للتخريب حالياً باستخدام نظام أوامر صوتية قائم على إشارات الراديو (VHF)، حيث يتم توجيه أوامر شفوية إلى سائقي القطارات بالتحرك في أنحاء الشبكة ويتم ضبط نقاط التحويل يدوياً، وهو الحد الأدنى للقدرة على التحكم بالقطارات والذي يحد من عدد القطارات العاملة على الشبكة وسرعة عملها¹، وهي لا توفر حماية آلية للتقاطعات الخطوط الحديدية مع الطرق وحوادث تصادم القطارات، كما لا توفر حماية للبنية التحتية للخطوط الحديدية من السرعة الزائدة.

نتيجة لذلك، توفي عشرة (10) أشخاص وأصيب 44 شخصاً بين عامي 2012 و2013: شهدت الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية خلال هذه الفترة معدلاً سنوياً مقدراً 43 حادث انحراف قاطرات عن السكة وما يزيد عن 150 حادث انحراف عربات و25 حادث تصادم مع سيارات مارة، وبعبارة أخرى شهدت الشركة نحو 7 وفيات أو 100 إصابة لكل 100 مليون وحدة حركة، وهو رقم يفوق عدد الحوادث التي شهدتها خطوط EU-28 الحديدية بعشرين مرة. إذا لم يتم تشغيل نظام الإشارات وتدابير السلامة الأخرى فقد يرتفع معدل الحوادث والإصابات المرتفع أصلاً ارتفاعاً كبيراً مع ازدياد معدل سرعة الحركة على الخطوط الحديدية، وتسمح السكة الجديدة التي تم تركيبها مؤخراً على الخط الجنوبي بتشغيل القطارات بسرعات أكبر اعتباراً من عام 2014 فصاعداً، ويعني نقص الإشارات على الخطوط الحديدية ازدياد المخاطر على الخطوط الحديدية زيادة كبيرة.

تقادم شبكة الخطوط الحديدية التي تعود لفترة الستينيات: تعمل قاطرات الديزل ذات المحاور التي تبلغ قدرة تحميلها 20 طناً والتي تم شراؤها في الستينيات والسبعينات على أربعة خطوط رئيسية وهي:

- **خط بغداد الجنوبي:** يمتد بطول 605 كيلومتر ويربط مدن بغداد والبصرة وأم قصر (الميناء البحري الرئيسي)، وتم إنشاء هذا الخط في الستينيات وهو في حالة سيئة والسرعة محددة عليه بـ50 كيلومتراً في الساعة للركاب و40 كيلومتراً للبضائع.
- **خط بغداد الشمالي:** يمتد بطول 502 كيلومتر ويربط مدن بغداد والموصل ويصل حتى الحدود السورية عند بلدة الربيعية، وهذا الخط في حالة سيئة والسرعة محددة عليه بـ30 كيلومتراً في الساعة للبضائع.
- **خط بغداد الغربي:** يمتد بطول 515 كيلومتر ويربط مدن بغداد والرمادي ومنطقة مناجم عكاشات والحدود السورية عند بلدة الحبانية، وتم إنشاء هذا الخط في مرحلة أحدث (الثمانينات) وحسب المعايير الجديدة وهو في حالة معقولة، إلا أنه خارج الخدمة في الوقت الحالي بسبب الظروف الأمنية المشددة في المحافظات الغربية.
- **الخط العرضي:** يمتد بطول 252 كيلومتر ويربط الخط الغربي عند الحقلانية بالخط الشمالي عند بيجي وكركوك، ويعمل المقطع الممتد بين الحقلانية وبيجي في ساعات النهار فقط نظراً للظروف الأمنية في المحافظات الغربية، أما المقطع الممتد من بيجي إلى كركوك فهو خارج الخدمة بسبب تدمير أحد الجسور الواقعة عليه خلال الصراع.

¹ يمكن أن توفر النظم الحديثة حماية آلية للقطارات والتقاطعات.

الحاجة إلى تحديث أسطول قطارات الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية وخاصة القاطرات: يعمل نحو ربع أسطول قاطرات الشركة (70)، حيث تتعدد البلدان المصنعة للمعدات وقطع الغيار (الصين-ألمانيا-إسبانيا-فرنسا-التشيك-تركيا-روسيا)، كما أن الصيانة مسألة مكلفة وصعبة. يعمل نحو 16 بالمئة من قطارات الركاب وجميعها فرنسية الصنع، وبالمثل لا يعمل سوى ربع أسطول عربات الركاب (حوالي 40 نوعاً من العربات).

تملك الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية قدرة نقل ركاب وبضائع منخفضة: نقلت الشركة في عام 2013 514,000 مسافراً و1.7 مليون طن من البضائع (تقدر حصة السكك الحديدية في نقل البضائع من الموانئ العراقية بأقل من 5%)، وتشغل الخطوط الحديدية 11 قطار ركاب بين المدن في اليوم الواحد ومثله من قطارات الشحن والتي تنقل المنتجات الزراعية (الحبوب) والمنتجات النفطية ومواد البناء، وللخطوط الحديدية القدرة على زيادة حركة النقل بكثافة جنباً إلى جنب مع إعادة إنشاء الخطوط وتحسين الخدمات. تتوقع الشركة أنها ستنتقل 3.3 مليون مسافر و10 ملايين طن من البضائع بحلول عام 2020، حيث تمثل منتجات النفط والمنتجات الزراعية والحاويات على وجه الخصوص أسواقاً واعدة للشحن.

تعاني الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية من الناحية المؤسسية من زيادة في أعداد الموظفين ومن انعدام الكفاءة: يقوم مجلس إدارة مكون من أربعة مدراء في الشركة وعضوين ينتخبهما الموظفون واثنين تعينهما وزارة المواصلات بتنظيم شؤون الموظفين البالغ عددهم 8000 موظف (30% منهم إناث)، حيث يعتبر نمط تنظيمها نموذجياً بالنسبة لهيئة خطوط حديدية تقليدية مملوكة للدولة. تعتبر إنتاجية الموظفين متدنية للغاية، الأمر الذي يعكس من بين أمور أخرى- المستوى الحالي المنخفض لحركة المرور والتحكم بالقطارات من المحطات.

الخبرة المحدودة للشركة العامة لسكك الحديدية العراقية من كافة النواحي الحديثة لتشغيل الخطوط الحديدية وصيانة الإشارات وتصميم الإشارات: إن الشركة متأخرة بجيل كامل عن الهندسة والتقنيات الحديثة للخطوط الحديدية، حيث لم تشهد الشركة لسنوات التطور الطبيعي للمهارات الذي حدث في أماكن أخرى. تعتبر المهارات الحالية تقليدية أما الممارسة فهي مفقودة، وفي حين يبدو التنظيم الحالي قادراً على تقديم إطار عام إداري ثقافي فإن هنالك حاجة إلى استحداث جيل جديد من مهارات وممارسات الخطوط الحديدية في الشركة تسهلها ترتيبات إشارات جديدة، وينبغي تشجيع مناقصات دولية يتم من خلالها استقدام التدريب والتطوير للقوى العاملة في الشركة كجزء من المشروع.

تعاني الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية من عجز في الموازنة: كانت الشركة فيما مضى قادرة على تغطية مصاريفها التشغيلية من إيراداتها الخاصة وكانت تعتمد على الموازنة الوطنية لمخصصات الاستثمار، إلا أنه ومع تراجع حركة المرور والزيادة في أعداد الموظفين وانخفاض الإيرادات السنوية إلى 8.5 مليون دولار أمريكي (1.5 مليون دولار و8 ملايين دولار من نقل المسافرين والبضائع على التوالي) فقد أصبحت تعتمد على إعانة تشغيلية من الحكومة. بلغت هذه الإعانة 24 مليون دولار في عام 2013، وتلقت الشركة من حيث الاستثمارات الرأسمالية-400 مليون دولار من وزارة المالية على النحو الذي أوصت به وزارة المواصلات، حيث أن بمقدور الشركة اقتراح تعرفه نقل الركاب والبضائع فقط للحصول على مصادقة وزارة المواصلات.

تستثمر الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية حالياً نحو 485 مليون دولار في تحسين موجوداتها: بدأ الإنشاء التدريجي للبنية التحتية للسكك الحديدية وهي حالياً قيد التنفيذ. مثال: يتوقع الانتهاء من الخط الجديد الذي يمر بموازاة خط بغداد الجنوبي-الشمالي وتشغيله في شهر يوليو 2014 (فرع أم قصر من الخط الجنوبي عبارة عن سكة مزدوجة بالكامل). في حين تم إنجاز 20% فقط من الخط الشمالي فإن السكك الجديدة قيد التنفيذ بطول 5-5.5 كم باستخدام سكة متصلة لعربات ذات محاور زنة 25 طناً سرعتها 120 كم/س للبضائع و140 كم/س للركاب. تتضمن بعض العقود الرئيسية ما يلي:

- إنشاء جسور علوية على طول الخط الحديدي لفصلها عن التقاطعات (275 مليون دولار).

- شراء وحدات متعددة تعمل بالديزل لخدمة الركاب (138 مليون دولار).

- مركبات إنقاذ (10 ملايين دولار).

- 100 عربة رصف (12 مليون دولار).

- تجديد العربات (44 مليون دولار).

- معدات صيانة السكك (6.5 مليون دولار).

يمكن أن تلعب الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية دوراً في تسهيل التجارة الدولية في غضون السنوات العشر المقبلة: كانت خطوط الشركة عاملاً استراتيجياً تاريخياً في المنطقة، حيث سيكون هناك على المدى الأبعد فرص لنقل البضائع عبر الحدود، إلا أنه يوجد العديد من المعوقات التي ينبغي التغلب عليها أولاً. تعتبر قابلية البضائع للضياع أو التلف في البيئة الحالية من المخاوف الرئيسية التي تواجه الزبائن، وكذلك الجداول الزمنية والاعتمادية. تحتاج الشركة إلى أن تصبح مشغلاً فاعلاً، وللقيام بذلك فهي بحاجة إلى أنظمة أمن وتحكم عالمية تتيح لها حماية نقل البضائع والسيطرة على الأمور اللوجستية للقطارات بدقة. يعتبر مركز التحكم الإقليمي -الوطني في نهاية المطاف- حاسماً في تنفيذ ذلك، وسيوفر هذا المشروع قاعدة لهذه التنمية في السنوات المقبلة، حيث تكون الجداول الزمنية طويلة (ما يزيد عن عشر سنوات) لكن ينبغي التركيز على ذلك باعتبارها إطاراً زمنياً لعشر سنوات لتعزيز الدافع لهذا المشروع وتقليص الأوقات المخصصة لاتخاذ القرارات.

تعيق الظروف الأمنية في العراق تطوير قطاع السكك الحديدية وخاصة اجتذاب الشركات العالمية لوضع نماذج تشغيلية: تأتي الاعتبارات الأمنية في المقام الأول بالنسبة لأي شركة عالمية تود العمل في العراق، ويحتمل أن تؤثر على عطاءات هذا العمل كما ونوعاً، وتميل مشاريع السكك الحديدية إلى جلب قدر كبير من التحديات اللوجستية في كل مكان نظراً لطبيعة السكك الحديدية (الطول الكبير والعرض القليل) والانتشار الجغرافي والنواحي الأمنية التي من شأنها زيادة التحديات. إلا أنه ينبغي إيجاد وسائل لتسهيل هذا العمل، حيث يؤدي نجاحه إلى إيجاد نموذج للأعمال المشابهة في المستقبل، وسيترك أثراً يتمثل في مزيد من التنافس العالمي في المنطقة والذي سيجتذب مزيداً من التقنيات المتقدمة إلى مجال السكك الحديدية ومزيداً من أهداف التنمية الأخرى التي تقوم عليها.

من المتوقع أن يتم تمويل هذا المشروع المقترح من خلال قرض مقدم من البنك الدولي للإنشاء والتعمير والحكومة العراقية. وعلى نحو ما جرت الإشارة إليه أعلاه، فإن الحكومة العراقية تعمل بالفعل على تنفيذ استثمارات في مجال تطوير قطاع السكك

الحديدية. علاوة على ذلك، فإنه سيتم بذل المزيد من الجهود الساعية للحصول على شركاء تمويل إضافيين.

العلاقة مع استراتيجية الشراكة القطرية

وفقاً لاستراتيجية شراكة الدول التابعة لمجموعة البنك الدولي لفترة تقرير 2013-2016 (IQ-73265) فإن موازنة الاستثمار العراقية تعاني من نقص مزمن في التنفيذ (معدل تنفيذ 60% على أفضل تقدير) وتمثل معيقات مهمة بالنسبة لتسليم البنية التحتية الهامة، كما تغلب عليها نقاط ضعف هيكلية هامة في تنفيذ الموازنة (كأعمال خارج الموازنة والتمويل المباشر من المصارف المملوكة للدولة). تواجه توقعات فائض الميزانية المتواضعة لعام 2013 خطر الهبوط بسبب التشويشات في قطاع النفط، لكن ارتفاع أسعار النفط ونقص الإنفاق من الموازنة الرأسمالية - كما في السابق - يعمل على تخفيف هذا الأثر.

لقد كان من شأن التوقعات السابقة فيما يخص تقدير قيمة متواضعة لفائض ميزانية العام 2013 كشف النقاب عن عجز كبير في الميزانية (6 بالمائة من الناتج المحلي الإجمالي) نظراً لأن المخاطر السلبية قد تجسدت من جراء الاضطرابات التي شهدتها قطاع النفط والتزامات الإنفاق الناشئة من جراء تدهور الوضع الأمني. وعلى الرغم من معدلات إنتاج النفط وعائداته قد حافظت على مستويات جيدة في العام 2014، إلا أنه من المرجح أن تتواصل التزامات الإنفاق الكبيرة على الأمن والمعاشات والمشاريع الاستثمارية بالتسبب في نشوء عجز في الميزانية. ونظراً لأنه لم يجر حتى الآن تمرير موازنة العام 2014 من قبل الجمعية الوطنية، فقد لجأ مجلس الوزراء إلى إصدار الإذن بشأن النفقات على أساس مخصص.

يهدف نهج البنك الدولي لدعم البنية التحتية في العراق إلى مساعدة هذا البلد في الاستفادة من موارده العامة وبناء مؤسسات فاعلة في قطاع النقل لإيجاد فرص عمل وتقديم الخدمات. يدعم هذا المشروع استراتيجية الحكومة ومجالات تحسين الحوكمة الرئيسية التي تغطيها الاستراتيجية، كما يدعم التنوع الاقتصادي للرخاء المشترك على نطاق واسع وتحسين الاندماج الاجتماعي والحد من الفقر. يتحقق ذلك من خلال تسهيل تبادل المعلومات حول أفضل الممارسات للمساعدة في إيجاد حلول عملية والمضي قدماً باتجاه دعم استراتيجي أكبر للتنمية المؤسسية وتطوير البنية التحتية. يتحقق ذلك في قطاع النقل من خلال الإصلاح المؤسسي وبناء قدرات مؤسسات النقل الأساسية كوزارة الإنشاء والإسكان ووزارة النقل، إلى جانب الهيئات ذات العلاقة كالهيئة الحكومية للطرق والجسور والشركة العامة للسكك الحديدية العراقية. سيتخذ دعم البنك الدولي شكلاً واقعياً مع مراعاة السياق الهش وطبيعة الصراع في هذا البلد، ويرتكز إلى برنامج متماسك على المدى الفوري والمتوسط والطويل. كان مشروع ممرات المواصلات في العراق الذي صادق عليه المجلس التنفيذي للبنك الدولي في 19 ديسمبر 2013 التدخل الأول الذي يهدف لتقديم الدعم إلى كل من وزارة الإنشاء والإسكان والهيئة الحكومية للطرق والجسور في قطاع الطرق، كما يهدف المشروع إلى استنساخ مثل هذا الدعم لوزارة المواصلات والشركة العامة للسكك الحديدية العراقية التابعة لها.

يتوقع أن يترك تحسين النقل بالسكك الحديدية من خلال خطوط جديدة وزيادة سرعة النقل وتحسين السلامة أثراً على نقل الركاب بمن فيهم الفقراء، حيث لا تستمر السكك الحديدية المحسنة في توفير حلول للسكان في محافظات جنوب العراق بخدمة سكك حديدية للركاب مقبولة الثمن وحسب بل تعزيز السلامة وتقليص وقت السفر إلى النصف (12 ساعة حالياً من البصرة إلى بغداد). حيث أن الخط الجنوبي يمر بثلاثة من أفقر محافظات العراق فإنه يتوقع أن يكون أكثرية الركاب الحاليين من الـ40 بالمائة الأخيرة والذين يعتمدون أكثر على التنقل ذي التكلفة المنخفضة. يحتمل أن يستخدم بعض من

باقي السكان خدمات القطارات بمجرد أن تصبح أكثر اعتماداً وذات شروط سلامة أعلى، الأمر الذي يخفض نفقات التنقل. كذلك سيعمل المشروع على تعزيز خيارات التنقل في الممر الاستراتيجي بحيث يمكن للمسافرين بين المدن التمتع بنظام مواصلات بين الأقاليم أكثر أماناً وسرعة واعتماداً وتوفيراً.

II. الهدف/ الأهداف التنموية المقترحة

الهدف/الأهداف التنموية المقترحة

تحسين السلامة والقدرة والاعتمادية لنقل الركاب والبضائع على الخط الحديدي بين ميناء أم قصر البحري وبغداد. ب. النتائج الرئيسية

- السلامة: الحوادث/القطارات لكل كيلومتر - الإصابات في صفوف الموظفين/ساعات العمل (تتغير التدابير في بيئة آمنة).
- القدرة: عدد الكيلومترات لكل قطار - عدد الأطنان في العام - عدد المسافرين في العام.
- الاعتمادية: الأداء ذي المواعيد الدقيقة بين بغداد والبصرة/أم قصر.

III. وصف أولي

وصف المفهوم

يهدف دعم البنك الدولي إلى تلبية بعض من الأولويات المبينة أعلاه مع التركيز على التنمية المؤسسية وتحسين السلامة، حيث يقدم الدعم الفني للإصلاح في هذا المشروع المقترح لمسؤولي الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية ووزارة المواصلات (والذين كانوا مهمشين نسبياً) خيارات الإصلاح المتاحة لدعم الكفاءة وتوفير الخدمات الموجهة للسوق ومساعدتهم في وضع برنامج لإنعاش السكك الحديدية. يتطرق جانب الاستثمار من الناحية الأخرى إلى الثغرة المتعلقة بالسلامة (الإشارات) في الخط الجنوبي والتي تعتبر معقدة وحاسمة من الناحية الفنية، حيث تقع ضمن البرنامج الشامل لتدابير تحسين السلامة وإدارة السلامة مع تزايد حجم وسرعة الحركة على السكك الحديدية.

الأعمال المقترحة التي سيتم تمويلها بموجب هذا المشروع المقترح:

المكون 1: تحديث وإنعاش السكك الحديدية

المساعدة الفنية لدعم تحديث الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية لتصبح أكثر كفاءة وفاعلة من حيث التكلفة في تخطيط وتشغيل الخطوط الحديدية ولتصبح أكثر توجهاً نحو السوق، وهذا يتضمن:

- أ) المساعدة الفنية لتعريف الشركة بالتقنيات الجديدة المتعلقة بالإشارات والاتصالات.
- ب) المساعدة الفنية لدعم تأسيس نظام معلومات إدارية لتحسين عمليات القطارات والشحن وصيانة البنية التحتية والعربات والقاطرات وتعزيز الإدارة المالية.

ج) المساعدة الفنية لمراجعة القواعد والإجراءات التشغيلية وتوصيات التحسين.

د) استكشاف خيارات مشاركة القطاع الخاص في قطاع السكك الحديدية.
ه) المساعدة الفنية لدعم اختيار الموقع، وحياسة الأراضي ذات الصلة وتصميم خطوط السكك الحديدية المفصلة لزيادة التأثير على سلامة مستخدمي الطرق والسكك الحديدية.

المكون 2: تطوير البنية التحتية للخط الجنوبي

الاستثمار في نظام إشارات حديث ومتين للخط الحديدي الممتد بين بغداد وأم قصر، والذي يتضمن توفير وتركيب معدات لمركز التوزيع المركزي وأجهزة اتصال للقطارات والسائقين وأجهزة اتصالات لموظفي المحطات والتحكم في أجهزة النقاط التي تشغل نقاط التحويل وحماية التقاطعات وأنظمة لدمج المعدات وتشغيلها، كما تتضمن تدريب طواقم القطارات في الشركة وطواقم الصيانة وموظفي المحطات وموظفي التحكم بالقطارات على تشغيل وصيانة النظام الجديد.

المكون 3: المساعدة الفنية في إشراك الجمهور وبرامج السلامة والمسائل اللوجستية

المساعدة الفنية والاستثمار في:

- أ) تطوير وتشغيل نظام تبليغ الجمهور في السكك الحديدية.
ب) تطوير برنامج سلامة شامل للخط الجنوبي يتضمن من بين أمور أخرى- الدعم التدريبي لضمان تطور الشركة والمهارات والتنظيم اللازم للبقاء على سرعة عالية بكل أمان، ووضع خطة وقدرة استجابة لحالات الطوارئ، ووضع خطة للتواصل مع السكان القاطنين على طول الخط وتثقيفهم حول المخاطر والممارسات الآمنة لعبور مسار الخط.
ج) تطوير قدرات الشركة لاجتذاب حركة البضائع إلى الخط.
وهذا البرنامج يتضمن ما يلي من بين أمور أخرى:
- دراسة الفرص اللوجستية المتاحة للشركة.
- وضع قاعدة للأمور اللوجستية المتعلقة بالتنقل لتعزيز الاتصال بين الطرق والخطوط الحديدية وتوفير دعم لوجستي محسن لنقل منتجات النفط والمنتجات الزراعية والحاويات.
- قيادة تحديث صالة مسافرين واحدة على الأقل.

IV. السياسات الوقائية التي قد تنطبق على هذا المشروع

السياسات الوقائية التي يحفزها المشروع	نعم	لا	يتم تحديده لاحقاً
التقييم البيئي OP/BP 4.01	X		
الموائل الطبيعية OP/BP 4.04		X	
الغابات OP/BP 4.36		X	
إدارة الآفات OP 4.09		X	
الموارد المادية الطبيعية OP/BP 4.11			X

	X		الشعوب الأصلية 4.10 OP/BP
		X	إعادة التوطين غير الطوعية 4.12 OP/BP
	X		سلامة السدود 4.37 OP/BP
	X		المشاريع المنفذة على الممرات المائية الدولية 7.50 OP/BP
	X		المشاريع المنفذة في المناطق المتنازع عليها 7.60 OP/BP

V. التمويل (بالمليون دولار أمريكي)

200.00	إجمالي قيمة التمويل المتاح من البنك الدولي	200.00	التكلفة الإجمالية للمشروع:
		0.00	الفجوة التمويلية:
	القيمة		مصدر التمويل
	0.00		الجهة المقترضة
	200.00		البنك الدولي للإنشاء والتعمير
	200.00		المجموع

VI. جهة الاتصال

البنك الدولي

جهة الاتصال:

المسمى

الوظيفي:

رقم الهاتف:

البريد

الإلكتروني:

ابراهيم خليل دجاني

مسؤول العمليات

5366+241 / 9

idajani@worldbank.org

الجهة المقترضة/ العميل/ متلقي المنحة

الاسم:

جهة الاتصال:

المسمى

الوظيفي:

وزارة المالية

سعادة السيد صافي الصافي

القائم بأعمال وزير المالية

ministeroffice@mof.gov.iq

iraqmof2008@yahoo.com

وزارة النقل

معالي السيد هادي العامري

وزير النقل

9647901949462

transportnew2004@yahoo.com

رقم الهاتف:

رقم الهاتف:

الاسم:

جهة الاتصال:

المسمى

الوظيفي:

رقم الهاتف:

البريد

الإلكتروني:

الوكالات المنفذة

الشركة العامة لسكك الحديد العراقية

السيد سلام سالوم

رئيس الشركة العامة لسكك الحديد العراقية

009647901743236

salamjsalom@yahoo.com

الاسم:

جهة الاتصال:

المسمى

الوظيفي:

رقم الهاتف:

البريد

الإلكتروني:

VII. لمزيد من المعلومات، يرجى الاتصال مع:

دار المعلومات

البنك الدولي

1818 شارع إتش، نيويورك

واشنطن، العاصمة، 20433

هاتف: 1500-522 (202)

فاكس: 1500-522 (202)

الموقع الإلكتروني: <http://www.worldbank.org/infoshop>