



التوزيع: محدود
E/ESCWA/TCD/1992/3
٧ آذار/مارس ١٩٩٢
ARABIC
الاصـل: بالعربية



الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

شعبة النقل والاتصالات

احتياجات التدريب في مجال النقل في منطقة غربي آسيا

مدخل

إن الغرض الأساسي من هذه الدراسة هو التعريف بالاحتياجات التدريبية في مجالات النقل المختلفة في منطقة غربي آسيا، وتحديد مدى كفاية وسائل التدريب المتوفرة في تلبية هذه الاحتياجات، وتقديم التوصيات بهدف معالجة الأوضاع الحالية للتدريب ورفع مستواه. وتأتي هذه الدراسة تنفيذاً لبرنامج العمل للفترة ١٩٩٠-١٩٩١.

وتقوم هذه الدراسة على أساس المراحل التالية:

- تقديم معلومات عن وسائل التدريب المتوفرة؛
- تحديد مدى استغلال مراكز ومعاهد التدريب وتقييم إنتاجها خلال السنوات الماضية؛
- تحديد الاحتياجات في مجال التدريب والتطوير بالنسبة لمختلف مستويات النقل وأشكاله؛
- وضع توصيات حول أساليب وإجراءات تطوير التدريب في مختلف مستويات وأصناف القوى العاملة في مختلف أشكال النقل لسد الفجوة بين الاحتياجات والوسائل المتوفرة مع أخذ الاتجاهات والاحتياجات المستقبلية بعين الاعتبار؛
- ولقد ساعد في إجراء هذه الدراسة توفر المعلومات المتعلقة بالمملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العراقية والواردة في التقرير الذي وضعه المهندس عبد العزيز الوندائي بتكليف من الاسكوا. وكنا نأمل الحصول على المزيد من المعلومات من دول أخرى في المنطقة إلا أن ذلك لم يتيسر لعوامل عدة من بينها مجريات الأمور في المنطقة وانتقال اللجنة بعد توقف عن العمل لفترة طويلة.

المحتويات

الصفحة	
ج	مدخل
١	مقدمة
٢	أولاً- تطوير القوى البشرية
٢	ألف - مدخل
٢	باء - خصائص العمالة في منطقة الاسكوا
٢	جيم - خصوصية قطاع النقل
٥	دال - التدريب
٩	ثانيا- وسائل التدريب المستخدمة حالياً
٩	ألف - النقل البري
١٧	باء- الموانئ والنقل البحري
٢٤	جيم- الطيران المدني والنقل الجوي
٢٦	ثالثا- تقييم برامج التدريب - الاستنتاجات
٢٦	ألف - شبكات الطرق
٢٧	باء- خطوط السكك الحديدية
٢٨	جيم- الموانئ
٢٩	دال - النقل البحري
٤٠	هاء - الطيران المدني
٤٠	واو - النقل الجوي
٤١	رابعا- الاحتياجات
٤١	ألف - شبكات الطرق
٤١	باء - السكك الحديدية
٤١	جيم - الموانئ
٤٢	دال - النقل البحري
٤٣	هاء - الطيران المدني
٤٣	واو - النقل الجوي
٤٤	خامسا- التوصيات
٤٤	ألف - التوصيات العامة
٤٥	باء - شبكات الطرق
٤٥	جيم - السكك الحديدية
٤٦	دال - الموانئ
٤٧	هاء - النقل البحري
٤٧	واو - الطيران المدني
٤٨	زاي - النقل الجوي

مقدمة

احتلت أنشطة النقل منذ قديم الزمان موقعاً مهماً باعتبارها أحد أهم مقومات المجتمعات وترابطها وتكاملها ونموها وتطورها رغم بساطة متطلباتها المتمثلة حينذاك في الدواب والعربات والسفن. ومع تقدم الزمان والوسائل، ازدادت أهمية قطاع النقل فأصبح إحدى الركائز الأساسية لجميع الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية للمجتمعات الحديثة التي تمثل فيها النقل الشرايين التي تتدفق من خلالها متطلبات الحياة ويتحرك عبرها الأفراد لمختلف الأغراض.

وقد تطور قطاع النقل بشبكاته ومستلزماته في العالم تطوراً هائلاً خلال القرن العشرين، ولم تتخلف دول المنطقة، لاسيما خلال العقود الماضية، في وضع وتنفيذ الخطط اللازمة لتطوير الهياكل الأساسية للنقل فيها. فشمّل ذلك بشكل أساسي وضع مشروعات الطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ. وقد ساهمت هذه المشروعات في زيادة ترابط أجزاء الوطن الواحد داخليا وإقليميا، وتهيئة الأساس اللازم للتنمية في القطاعات الأخرى للمجتمع.

كما رافق التوسع في بناء الهياكل الأساسية زيادة ضخمة في أعداد الوسائط والمعدات المستخدمة من سيارات وقاطرات وعربات السكك الحديدية وطائرات وبواخر، حيث بلغت الزيادة نسبة عالية جداً خلال فترات قصيرة نسبياً.

وبما أن تشغيل وإدارة شبكات النقل والوحدات المتحركة يتطلب أفراداً مدربين وعلى مستوى عالٍ من الكفاءة يتناسب والمتطلبات المتزايدة للاستغلال الكفء لهذه الشبكات والوحدات ضمن مجتمعات تحاول اللحاق بالعالم الذي يتطور باطراد، فقد اهتمت دول المنطقة بإعداد القوى العاملة اللازمة لتشغيل وإدارة شبكات النقل المتنامية. فقامت بفتح المراكز التدريبية ووضع خطط لإعداد وتدريب وتأهيل القوى العاملة اللازمة لذلك بشكل يتوافق مع تنفيذ المشروعات. غير أن سرعة تنفيذ المشروعات في بعض هذه الدول فاقت معدل إعداد وتدريب الكوادر المناسبة لإدارة وتشغيل المشروعات الجديدة. وقد دفع هذا الوضع العديد من دول المنطقة للاستعانة بالعمالة الوافدة، وذلك على مختلف المستويات الإدارية والفنية والتشغيلية. كما استعانت بعض دول المنطقة بالعمالة الوافدة في الكثير من الأعمال التي لا تتطلب تدريباً معيناً بغية سد العجز في العمالة من الناحية العددية فقط.

واهتمام دول المنطقة بالتدريب أمر واضح في الخطط الوطنية باعتباره استثماراً بعيد المدى لا يمكن الاستغناء عنه في الاستغلال الأمثل لشبكات النقل، بالإضافة إلى توفير العمالة للقوى العاملة الوطنية. كما ظهر هذا الاهتمام في إقامة العديد من مراكز التدريب الوطنية وعدد من المراكز الإقليمية خلال العقود السابقة. أما برامج التدريب فقد شملها التطور في عدد من الدول، وقد تفاوتت درجة هذه التطور من بلد إلى آخر، وذلك حسب الإمكانيات المادية والبشرية المتاحة وحسب توجهات خطط التنمية القطرية.

وعلى الرغم من أوجه النقص الموجودة في مجالات متعددة ونواحي مختلفة لتدريب وتأهيل القوى العاملة، فإن العديد من دول المنطقة قد تمكن من إنجاز الشيء الكثير في هذا المجال ونجح، خلال فترة قصيرة، في تدريب الكوادر المهنية والفنية والإدارية مستعيناً بالخبرات المتوفرة على المستويين المحلي والدولي. ويدل هذا النجاح بصورة واضحة على أنه بالإمكان تحقيق التطور المطلوب لتوفير الكوادر المحلية المناسبة لتلبية احتياجات قطاع النقل على مختلف المستويات.

أولا - تطوير القوى البشرية

الف - مدخل

إن رفع مستوى القوى البشرية ينظر اليه من جهات نظر عديدة، إلا ان المؤسسات الانتاجية تنظر الى الموضوع كعامل هام في تحقيق الارباح. ذلك ان الارباح تعد حصيلة انتاج معتمد على قوى بشرية جيدة التدريب وعالية الكفاءة. واذا نظرنا الى رفع مستوى القوى البشرية من هذه الزاوية، فلا بد لنا ان ندخل في موضوع الخيار بين مستويات التكنولوجيا المستخدمة في الانتاج.

وقد اخذت الدول الصناعية هذا الخيار في الاعتبار ولجأ العديد من الصناعات الى تطوير التكنولوجيا بهدف تقليل الاعتماد على العامل البشري وزيادة الانتاجية عن طريق التشغيل الآلي. أما الوضع في دول العالم الثالث، فهو يجعل الخيار أمرا أصعب. فإذا اردنا ان نختار التشغيل الآلي كبديل للعامل البشري، وجدنا انفسنا مقيدين بعاملين. أولا، نجد ان هناك السياسات الرسمية الداعية الى الحفاظ على مستوى العمالة والحد من نسب البطالة. وثانيا، فان اختيار التكنولوجيا محدود بما نملك من طاقات في هذا المجال.

وأصبح الوضع الذي اشرنا اليه أقل حدة في السنوات الاخيرة اذ توسعت قاعدة الاختيار في مجال التكنولوجيا بالنسبة لدول العالم الثالث. وأهم الأسباب التي أدت الى هذا الوضع الجديد هو التطور السريع في تكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيا الدقيقة والذي يتيح لواضعي السياسات مجالا أوسع للاختيار. وقد اصبح اختيار أي من أنماط التكنولوجيا أقل كلفة مما كان عليه الحال في السابق، كما يسر التقدم العلمي عملية نقل التكنولوجيا بين دول الشمال ودول الجنوب بصورة لم يسبق لها نظير.

ورغم ما وصل اليه حال التطور التكنولوجي في العالم اليوم الا أن كل بيئة احتفظت بخصائص تميزها عن غيرها وتفرض قيودا تختلف باختلاف درجات التكنولوجيا المكتسبة وما يمكن نقله وتطبيقه.

ان نقل التكنولوجيا وتطويرها يعتمد الى حد كبير على عوامل بيئية ورصيد ثقافي وحضاري معين، ولا يمكن ان نقول ان ما يمكن تطبيقه في شمال اوروبا من الممكن تطبيقه في وسط آسيا بنفس الفعالية. كما ان الحالة التي تستوجب ادخال نمط معين من التكنولوجيا في جهة ما تختلف عن الوضع في جهة اخرى ذات خصائص اجتماعية وبيئية مختلفة. ومن أهم العناصر في نجاح نقل التكنولوجيا هو ما تتمتع به العمالة المتوفرة من خصائص وما تمليه السياسات المتبعة ومدى فعالية هذه السياسات.

باء - خصائص العمالة في منطقة الاسكوا

تختلف خصائص العمالة في منطقة الاسكوا باختلاف الاوضاع الاقتصادية والديمغرافية في كل من دول المنطقة. ويمكن تقسيم بلدان المنطقة الى مجموعتين هما مجموعة البلدان المنتجة للنفط التي تعتمد اعتمادا كبيرا على العمالة الوافدة من المنطقة ومن خارجها، ومجموعة البلدان محدودة الموارد التي

تتميز بانخفاض درجة النمو وتصدر العمالة الى البلدان المنتجة للبتروول. وتختلف درجات ومستويات العمالة الواردة الى البلدان المنتجة للبتروول باختلاف وتفاوت درجات النمو وتوفر اليد العاملة الوطنية المؤهلة في هذه الدول.

وكان اعتماد البلدان المنتجة للبتروول على العمالة ذات الكفاءة العالية كبيرا في السنوات الأولى لبدء انتاج البتروول. إذ كانت الاحتياجات تشمل فئات المهندسين وخبراء الادارة والتدريب والفئات الفنية العليا والمتوسطة ومختلف مستويات التدريس والتعليم، إضافة الى العمالة اليدوية. وتواصل رفع مستوى القوى البشرية في الدول المستوردة للعمالة الوافدة وحتى اصبحت تستغني عن المستويات العليا من العمالة الوافدة ليحل محلها من حصلوا على درجات عالية من التعليم في الخارج والداخل وتدريبوا على مستويات الادارة العليا. كما استمر الاعتماد على الدرجات الفنية المتوسطة والدنيا اضافة الى كوادر عالية التخصص في عديد من المهن كالخدمات الطبية والهندسية وغيرها من التخصصات الدقيقة.

ولقد كان التوظيف في السابق يغطي بصفة اساسية القطاعات المنتجة، خاصة وان الخدمات الاستهلاكية لم تكن قد تطورت بعد. مع ازدياد درجات النمو وانفتاح المجتمعات البدوية والحضرية التي كانت اتصالاتها محدودة سابقا، على الحضارة الغربية والثقافات المختلفة من الشرق والغرب، زاد الاتجاه الاستهلاكي في هذه المنطقة. وقد شمل هذا المنهج الجديد تطورا ملموسا في الخدمات الفندقية والترفيهية وازدياد استخدام التكنولوجيا المتقدمة في زيادة رفاهية الفرد. وتجلي منهج الحياة الجديدة، في الدول المنتجة للبتروول، في إعادة توزيع العمالة الاجنبية. وفي الوقت الذي انخفض فيه الطلب على العمالة ذات الخبرة المكتسبة للتنمية، زاد الطلب على عمالة الخدمات، بما في ذلك الخدمات المنزلية والفندقية الدنيا وغيرها من الخدمات التي لا تحتاج الى خبرات عالية. كما زاد الطلب على اليد العاملة المستوردة التي تقوم بأعمال لايقبل مواطنو البلدان المضيافة القيام بها. ومن ناحية اخرى، تلجأ حكومات تلك البلدان الى استخدام عمالة تفتقر اليها من جراء تفضيل مواطنيها المهن الحرة في القطاع الخاص على وظائف القطاع العام.

جيم - خصوصية قطاع النقل

يتميز قطاع النقل باحتوائه على عدد كبير جداً من المهن المتشابهة والمختلفة التي تتفرع عنها مهن ادارية وفنية وهندسية ومحاسبية. ولكل من هذه المهن وغيرها فروع متعددة. وكمثال لذلك نجد ان الهندسة مثلا تحوي فروعا كالهندسة الميكانيكية والكهربائية والمعمارية والمدنية وهندسة الصغريات، وخلاف ذلك من التخصصات الدقيقة والعريضة. وهذا التوزيع النوعي لا يدانيه تنوع مماثل في كثير من القطاعات الاقتصادية الاخرى. ويبدو ذلك أكثر وضوحا اذا ادركنا ان فروع قطاع النقل بكافة تخصصاتها تقع مسؤوليتها كلها على عاتق ادارة واحدة، مما يجعل العبء أكبر مما هو الحال في القطاعات الاقتصادية الاخرى.

وكمثال لهذا التنوع يمكن ان نأخذ قطاع السكك الحديدية، حيث تقع تحت ادارة ومسؤولية السلطة العليا فيها عدة تخصصات يمكن ان نجملها فيما يلي:

- الهندسة المدنية؛
- الهندسة الميكانيكية؛
- الهندسة الكهربائية؛
- هندسة الاتصالات؛
- هندسة الاشارات؛
- هندسة الخطوط؛
- هندسة المعلومات.

هذه خطوط عريضة لهندسة السكك الحديدية، وأي من هذه تشمل العديد من التخصصات. وكمثال لذلك، نجد ان ادارة الهندسة الميكانيكية مثلا تشرف على ما يلي:

- صيانة وتشغيل القاطرات بشتى انواعها من ديزل وكهرباء وبخار؛
- صيانة وتشغيل المقطورات من عربات للركاب والبضائع بأنواعها المعدنية والخشبية؛
- صيانة وتشغيل آليات الدفع الذاتي كوحدة الركاب ذات الدفع الذاتي؛
- صيانة وتشغيل آليات الخدمة كالرافعات الثابتة والمتحركة وآليات التفتيش وعربات الخدمة وغيرها؛
- صيانة وتشغيل أجهزة المحطات الميكانيكية والكهربائية واليدوية على امتداد خطوط الشبكة.

وان ما سلفت الاشارة اليه يعطي مثالا لحجم العمل الذي يحتاج الى تفصيل اكثر مما ورد ذكره في هذا السياق. وعلى منوال ما ذكر هنا، يمكن ان نتحدث عن قطاع الهندسة المدنية وما تقوم به في اعمال إنشاء الخطوط وبناء المحطات وصيانتها والاشراف على سلامة سير القطارات على خطوط تحتل السرعات والحمولات اليومية. وكذلك الأمر مع ادارة تشغيل المعدات ونقل البضائع والركاب وما يتصل بذلك من فئات واجور واشراف ونقل معلومات واصدار تعليمات على مدار الساعة.

وقد قصدنا من هذه الأمثلة ان نبين حجم أنشطة التدريب المطلوبة وتنوعها في نشاط واحد من أنشطة النقل في أي من الدول التي تستعمل هذه الوسائط المتعددة التخصصات. وتبين هذه الأمثلة خصوصية قطاع النقل وتفرد بصفتها تستوجب إعطاء أهمية خاصة للتدريب الذي يعد الكوادر المطلوبة على كافة المستويات.

دال - التدريب

١ - المنهج العام

تعتمد قطاعات النقل المختلفة على خريجي المراحل الاكاديمية والصناعية المختلفة ثم تخضعهم للتدريب حسب نوعية التخصص المطلوبة. وبصفة عامة لا توجد معاهد أو جامعات تزود قطاع النقل بذوي التخصصات المطلوبة فور تخرجهم. وكمثال على ذلك نجد ان مهندس الخطوط الحديدية لا يتخرج من الجامعة او المعهد كمهندس خطوط بل يتدرج في التدريب في معاهد السكة الحديدية ثم يخضع للتدريب العملي اثناء العمل ليصبح بعد سنوات مهندس خطوط. وبالمثل، فان الخبير التجاري لا يتخرج من المعاهد بشهادة في تسعير النقل وحساب تكلفة الخطوط وانما لا بد له من الدراسة والتدريب اللذين توفرهما السكك الحديدية لكي يتمكن من العمل بكفاءة في هذا المجال.

وقد ظل هذا المنهج العام متبعاً في العديد من دول العالم الثالث التي تملك شبكات للخطوط الحديدية. ولم تشذ دول منطقة الاسكوا المالكة للسكك الحديدية عن هذا المنهج. وقد اعتمد بعضها على التدريب في السكك الحديدية في الدول الصناعية كعامل له أثر بعيد في تطوير المهارات على المستويات الفنية والادارية العليا والمتوسطة. وظلت الفئات الاخرى دون الوسطية تعتمد على التأهيل والتدريب على المستوى المحلي.

وقد نهجت دول صناعية عديدة نهجا يختلف عما نشاهده في دول المنطقة اذ اقامت معاهد عالية التخصص والمستوى، نذكر منها على سبيل المثال المعهد الفرنسي للجسور والطرق (Ecole Nationale Des Ponts et Chaussees)، الذي يقدم دراسات متخصصة في علوم النقل. كما درجت بعض الجامعات الأوروبية على تقديم دراسات متخصصة في مجال النقل نذكر منها جامعة لندن التي تقدم منذ أكثر من عقدين دراسة متخصصة في النقل مدتها أربع سنوات.

كما تقدم بعض المعاهد دراسات متخصصة لفئات الادارة العليا، ومن أمثلة ذلك معهد التنمية الاقتصادية التابع للبنك الدولي. وتندرج هذه الدراسات في إطار التأهيل أو إعادة التأهيل للقيادات العليا. وهناك الكثير من المعاهد غير هذه التي أشرنا إليها منتشرة في الدول الصناعية وتقدم خريجين أكثر ملاءمة للعمل في قطاع النقل. وعلى الرغم من ذلك، فان خريجي هذه المؤسسات لا يستطيعون الاستغناء عن التدريب والتأهيل، وكما ذكر سابقاً فان السكك الحديدية تعتبر احدى التخصصات التي تحتاج الى تأهيل يتم توفيره داخل مؤسسة السكك الحديدية. ولبيان هذه الحقيقة والتفاوت في الطلب على التدريب، فاننا نجد انه ليس هناك تدريب على قيادة قاطرات الديزل مثلاً خارج مؤسسة السكك الحديدية في المنطقة، في حين انه يوجد تدريب على قيادة السفن وادارتها خارج نطاق مؤسسة الخطوط البحرية مثلاً.

وهناك تباين كبير جداً بين قطاع النقل والقطاعات الاقتصادية الاخرى في حجم الطلب على التدريب داخل المؤسسة، كما ان هناك تباين واضح بين الوسائط المختلفة داخل قطاع النقل في حجم التدريب

المطلوب داخلياً. لذا نجد ان هذا القطاع ينفق مبالغ طائلة على تدريب كوادره، خاصة وان المؤسسات تحتاج الى انشاء مراكز التدريب بما في ذلك تجهيز معدات التدريب وتوفير محل اقامة المتدربين وتحضير الكوادر الملائمة للتدريب على مختلف المهن.

٢- متطلبات التدريب

تشكل متطلبات التدريب عبئاً كبيراً على مؤسسات قطاع النقل، ويتباين هذا العبء بين مختلف الوسائط في حجمه وتكلفته. كما تتراوح نسب التكلفة بين القطاعين العام والخاص. ونجد أن ميزانية السكك الحديدية كمؤسسة تابعة للقطاع العام، وبالتالي ميزانية الدولة، تتحمل كامل عبء نفقات التدريب. ومن جهة أخرى، نجد ان القطاع الخاص، وهو المستفيد الاساسي من التدريب في مجال النقل الطرقي، لا يتحمل إلا جزءاً يسيراً من حجم تكلفة ذلك التدريب.

ولبيان الفرق بين النقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية نجد ان الجزء الأكبر من التكلفة الأساسية أو الثابتة هي تكلفة الطريق في حالة النقل على الطرق. وهنا نجد ان الدولة هي التي تتولى انشاء الطرق، بما في ذلك تأهيل المهندسين والفنيين وعمال الصيانة. ولا يتحمل القطاع الخاص أو أصحاب الشاحنات نصيباً يذكر في هذا المجال. ومن ناحية أخرى، نجد ان ادارة وتشغيل مركبات النقل البري يقوم بها أشخاص لم يتحمل القطاع الخاص تكلفة تدريبهم بصورة مباشرة ما عدا في حالة الشركات الكبيرة الحجم التي تحتاج الى قدر محدود من التدريب لمستخدميها. وفي معظم الحالات، نجد ان القطاع الخاص يستخدم اشخاصا اكملوا تدريبهم في جهات أخرى تكون تابعة للقطاع العام في أحوال كثيرة.

أما الوضع بالنسبة للسكك الحديدية فهو وضع مختلف يعكس بصورة واضحة على نفقات التشغيل فيها، إذ ان عليها ان تتكفل نفقات الخطوط الحديدية والمعدات الناقلة وما يتصل بذلك من متطلبات التشغيل. وتشمل هذه المتطلبات ما يلي بصفة عامة:

- بناء الخط الحديدي وصيانته وتشغيله؛
- إنشاء المحطات بما في ذلك المكاتب والمساكن للعاملين على الأقل خارج المدن؛
- إنشاء شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية؛
- إنشاء ورشات الصيانة للقاطرات والمقطورات؛
- وضع اشارات المرور على الخط الحديدي؛
- تجهيز المقطورات وصيانتها؛
- ادارة المعدات وتشغيلها.

وهذه الالتزامات تعكس متطلبات محددة في تدريب الفئات التي تقوم بالأعمال المطلوبة في المؤسسة. وقد اتخذت بعض الشبكات بعض الاجراءات من أجل لامركزية العديد من الواجبات، وفصلت بعضها عن الواجبات المتصلة بإدارة الشبكة. ومن بين هذه الواجبات تشكيل جهاز مستقل لإنشاء الخطوط غير تابع لادارة تشغيل الشبكة. ولكن هذه الاجراءات لم تؤثر على حجم التدريب المطلوب

ونوعيته، بل نقلت اجزاء منه وجعلتها تابعة لادارة مستقلة. وظلت السكك الحديدية مكلفة بإنشاء معاهد ومدارس متخصصة تقدم قدرا من التدريب الاساسي والتدريب والتأهيل في مجال إدارة وتشغيل وصيانة معدات النقل وما يتصل بها في المؤسسة.

إن الحاجة الى انشاء مدارس ومعاهد متخصصة لا تقتصر في السكك الحديدية فحسب، بل انها تشمل وسائط أخرى وإن كان بنسبة أقل ومن نوعية تختلف حسب الوسيطة. ومن ذلك أنشطة التأهيل التي تتم في الموانئ البحرية لرفع كفاءة العاملين ولتقديم التدريب الاساسي ايضا. وتعتمد مؤسسات النقل البحري نظام الدورات التدريبية مثل دورات التأهيل لادارة وتشغيل محطات الحاويات أو تشغيل الرافعات أو دورات عمال العنابر والروافع. ثم نجد هناك دورات تأهيل رؤساء البواخر والعنابر ومراقبي الحركة والمستودعات، اضافة الى الدورات المتخصصة في المهن المختلفة كالكهرباء والميكانيك وغيرها. وتلتزم معظم دول المنطقة بانشاء معاهد للتدريب البحري تقدم التدريب الاساسي ودورات التأهيل. لكن التدريب العملي أثناء العمل يظل عاملا أكثر أهمية وذلك لطبيعة العمل التخصصي الذي تقوم به المؤسسة.

أما فيما يخص الكوادر العليا والمتوسطة، فان مؤسسات النقل البحري تحصل على احتياجاتها في هذا المجال من معاهد واكاديميات توفر الخريج الحاصل على مؤهل اكايمي أو مهني متخصص في نوعية العمل الذي يختار للقيام به ويتم تأهيله بالتدريب أثناء العمل وفي دورات قصيرة حسب مقتضى الحال. كما تحصل الخطوط الجوية على كوادر عليا ومتوسطة من معاهد الطيران وانظمة دولية تحافظ على مستوى التأهيل في الوظائف المتصلة بسلامة الطيران، بما في ذلك وظائف الطيارين في مراحلها المختلفة. ومن ناحية أخرى، يتعين على شركات الطيران الرئيسية ان تهينء التدريب لانواع مختلفة من الوظائف التشغيلية، وتلجأ عادة الى إنشاء معاهد متخصصة لهذا الغرض تقدم التدريب الاساسي والدورات التأهيلية.

٣- الواقع والمستقبل

في الوقت الذي تواجه فيه العديد من مؤسسات النقل، لاسيما شركات الطيران ومؤسسات السكك الحديدية، صعوبات مالية نجد ان مصروفات التشغيل ومن ضمنها تكلفة التدريب تشكل عبئا كبيرا على ميزانياتها. ومن المتوقع ان تواجه بعض هذه المؤسسات المزيد من الصعوبات خلال العقد الحالي مالم تتخذ خطوات أساسية بشكل فردي أو جماعي لتحسين الأوضاع المالية لهذه الشركات.

ويتصف الكثير من هذه المؤسسات بضعف الانتاجية اذا تم تقييمها باعداد العاملين لديها وكفاءة الفرد وكفاءة الادارة، وكلاهما يعتمد على التدريب المناسب لاداء العمل المعين. وبالدراسة المتأنية لمؤسسات النقل في المنطقة تبين ان تدريب الكوادر العليا والمتوسطة لا يحظى بالاهتمام اللازم، بل ان الاهتمام ينصب بصفة اساسية على رفع المستوى المهني والفني للمستويات الدنيا وبصورة أوضح للفئات التي تقوم بالعمل اليومي المباشر. أما الكوادر الادارية العليا، فانها لا تجد وقتا للتدريب أو إعادة التأهيل وربما لا تجد مبررا لاضاعة الوقت في هذا الجانب. وتلقى كوادر التخطيط والبرامج والبحوث المتخصصة ذات القدر من الاهمال الذي تلقاه كوادر الادارة العليا.

ويسلط تاريخ انشاء الشبكات في العالم الثالث بصفة عامة شيئاً من الضوء على النظرة الحالية للتدريب والتأهيل. فقد أنشأت الدول المستعمرة معظم الشبكات وخاصة السكك الحديدية وكانت تعتمد في الادارة العليا والتخطيط على كوادر وارده من شبكات الدول المستعمرة، وهي كوادر دربت في بلدها الاصلي. وكانت تعتمد في الاداء في المستويات الدنيا على كوادر مدربة محليا. ولهذا الغرض، أي تدريب الصناع والمشرفين المباشرين، أنشأت الدول المستعمرة مدارس ومعاهد وطنية تقوم بالاعمال الدنيا تحت اشراف خبراء واداريين قادمين من تلك الدول يتم تأهيلهم وتدريبهم في بلدانهم الأصلية.

اننا نستطيع ان نضرب مثالا لهذا الوضع من مؤسسة في العالم الثالث. فقد كان البريطانيون يشرفون على تشغيل السكك الحديدية في السودان وشرق افريقيا، بما في ذلك اوغندا وكينيا وتنزانيا. وكان يتولى الادارة العليا بريطانيون تدربوا في السكك الحديدية البريطانية ويُنقلون من هناك الى السودان مثالا ثم الى كينيا، والعكس صحيح. ولذا لم يكن البريطانيون في حاجة الى تدريب كوادر ادارية وفنية عليا بل كانوا يأتون بها من بلادهم ويكتفون بتدريب عدد من العاملين في القطاعات الثانوية. ولذا فان المعاهد والمدارس التي انشئت كانت متدنية المستوى ولا تقدم الا التدريب المحدود الذي لا يتيح الوصول الى مستويات عليا.

ويبين لنا هذا المثال المنهج الذي كان متبعاً في السكك الحديدية التي أنشأها الاستعمار، وعلها كان من هذا النوع، واستمر المنهج في بعضها مدة طويلة بعد خروج المستعمر. وقد واصلت بعض الشبكات اتباع المنهج القديم حتى في تأهيل كوادرها للوظائف العليا. فقد كانت ترسل بعثات للتدريب في مؤسسات البلدان المستعمرة. ويعود هؤلاء المتدربون ليتولوا الوظائف العليا بعد سنوات من العمل والتدرج في الوظائف حتى يصلوا الى المراكز الرئيسية.

وبدراسة المنهج القديم يتضح لنا ان التدريب المقدم لم يكن مناسباً للعمل، وربما كان مناسباً لاستمرارية التشغيل باعتبار ان كل المقومات الأخرى ثابتة. وبهذا نعني ان السكك الحديدية مثلاً كانت هي وسيلة النقل الوحيدة التي لا تواجه منافسة من النقل البري أو النقل الجوي. ولذا استمرت القطارات القليلة السرعة غير المتطورة الخدمات في نقل الركاب والبضائع على وتيرة واحدة وبأرباح سنوية مستقرة. وبما ان هذا الوضع لم يستمر خلال السبعينات والثمانينات كما كان عليه الوضع في الستينات والخمسينات، فقد انهار النظام الذي كانت تسير عليه السكك الحديدية وفقدت هذه الأخيرة اهم مقومات قوتها وهو احتكار سوق النقل إذ جاءت الوسائل المنافسة بخدمات اكثر ملاءمة لاحتياجات المنتفعين.

ان السبب الأساسي وراء الوضع المتردي الذي وصلت اليه شبكات حديدية عديدة هو عدم تطور التدريب لمواكبة الاحتياجات الجديدة. واهمال تدريب الكوادر القيادية وإعادة تأهيلها يمكن ان يجعل الوضع أسوأ مما هو عليه الحال في أي وقت مضى. والأمر نفسه ينطبق على مؤسسات النقل الأخرى. فتوقف عمليات التدريب عند حد معين يعني ان كفاءة العمل سوف تكون محدودة بالمجال الذي يطرقه التدريب الأساسي والتأهيل اللاحق. ويظل تدريب الكوادر العليا هو الأساس لشيء تطور يمكن ان تشهده مؤسسات النقل. ومن خلال تدريب الكوادر العليا يمكن الانفتاح على ما تتيحه التكنولوجيا الحديثة من تطوير للعمل وتخفيض للتكلفة، مما يجعل المؤسسة اكثر كفاءة في ظل ظروف اكثر قسوة مما كان عليه الوضع في ظل احتكار سوق النقل.

ويجب ان يعتمد تدريب الكوادر القيادية بصورة اساسية على خلفية مناسبة من المؤهلات الاكاديمية التي تتوافق وطبيعة العمل في المؤسسة المعنية. وقد أصبحت الجامعات والمعاهد العليا التخصصية تقدم تعليماً أكاديمياً أساسياً، أكثر ملاءمة مما كان عليه الحال في السابق، مما يتيح لادارات القطاع فرصة اختيار الكفاءات الشابة لاختصاصها لتدريب عالي المستوى يعتمد في المقام الأول على المؤهل المناسب ثم النهج الحديث الذي يفيد من تكنولوجيا المعلومات والصغريات في الادارة والتخطيط والتوجيه. واتباع نهج كهذا يجعل النظرة الى المستقبل اكثر تفاؤلاً، لكنه يتعين علينا في ذات الوقت ان نفعل شيئاً لتغيير الواقع.

وقد سار العالم من حولنا في طريق الافادة الجادة من تكنولوجيا المعلومات والصغريات، واستفاد بصفة عامة من الطفرة الكبيرة في تكنولوجيا الحاسوب والتشغيل الآلي في الصناعة مما أدى الى ارتفاع مستوى الانتاج. وبما ان دور العالم الثالث مازال يقتصر على تلقي التكنولوجيا دون المساهمة في تطويرها، فليس امامنا إلا زيادة الجهد في استخدام المناسب مما نحصل عليه من العالم الصناعي. وفي ذات الوقت، يجب علينا اتخاذ التدابير اللازمة لزيادة مساهمة أجيال العالم الثالث القادمة في حلقة التطور الانساني.

ثانيا - وسائل التدريب المستخدمة حالياً

ألف - النقل البري

يتكون قطاع النقل البري على الطرق بشكل عام من الهيكل الأساسي المتمثل في الطرق ومحطات التحميل والتفريغ والخزن ومراكز السيطرة ومن الوحدات المتحركة المتمثلة في سيارات نقل الركاب وسيارات نقل البضائع وغيرها من المركبات.

وتقوم الدولة عادة بوضع الخطط المركزية اللازمة لانشاء الطرق وفق سياستها العامة لتحقيق اهدافها المقررة، وتحمل بعد ذلك كلفة انشاء الطرق وتوفير مستلزمات تنظيم الحركة فيها وصيانتها وادارتها بينما تتم اعمال النقل الفعلي للأشخاص والبضائع بوسائط النقل المختلفة التي يمتلكها افراد أو شركات أو هيئات حكومية أو غير حكومية وفق قواعد وتعليمات صادرة عن جهات حكومية مختصة للمحافظة على سلامة الافراد والممتلكات وانسيابية حركة المرور. ولا تتدخل هذه التعليمات في اساليب التشغيل والاستثمار وكفاءة الأداء إلا في حدود المحافظة على المستويات المطلوبة من السلامة والأمان.

ويختلف الوضع بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية حيث يتم التخطيط لانشاء خطوط السكك الحديدية مع مراعاة عدد الوحدات المتحركة اللازمة لتحقيق اهداف انشاء هذه الخطوط، أي ان التخطيط يشمل انشاء منظومة متكاملة للنقل تقوم جهة واحدة بتشغيلها ولا تكون الخطوط فيها مفتوحة لمن يشاء إلا في حالات محددة تتطلب التنسيق المسبق مع الجهة القائمة بالتشغيل.

وبهذا يمكن تقسيم التخصصات العامة لأنشطة النقل على الطرق على النحو التالي:

١- النقل على الطرق

(ف) شبكات الطرق

- التخطيط الشامل؛
- التنفيذ ويشمل أعمال المسح والتحضير والتنفيذ؛
- التنظيم والادارة؛
- الصيانة.

(ب) الوحدات الناقلة على الطرق

- التشغيل؛
- الصيانة.

(ف) شبكات الطرق

(١) المملكة الاردنية الهاشمية

١' التخطيط

تحتاج أعمال التخطيط الأجمالي للنقل الى اختصاصيين في مجال التخطيط الاقليمي والعمرائي وشبكات النقل، بالإضافة الى قاعدة واسعة من المعلومات توفرها ادارات متخصصة في تجميع الاحصائيات وتحليلها وتوفير مختلف الجامعات الوطنية والاجنبية الأسس اللازمة لإعداد المخططين إعداداً اولياً بينما تستكمل جوانب التأهيل بالدراسات العليا والدورات التطويرية. وعلى الرغم من عدم وجود برامج تدريبية منظمة أو مراكز متخصصة لتقديم مثل هذا التدريب، إلا ان ذلك لم يؤثر على نوعية العاملين في هذا المجال ومعرفتهم وخبرتهم نتيجة المستوى العلمي المتقدم. غير أن هذا الوضع قد لا يكون قابلاً للتطوير حيث يبقى العمل محدوداً بالطابع المحلي وبالخبرة الذاتية ما لم يوضع اسلوب محدد واضح لزيادة اتصال العاملين في التخطيط الشامل لشبكات النقل والطرق بإدارات التخطيط المماثلة في الدول المتقدمة لفترات تسمح باكتساب الخبرة في الأساليب المتبعة في هذا الشأن.

٢' التنفيذ

يتم تنفيذ مشروعات الطرق ومكملاتها ابتداءً من المسوحات اللازمة والتهيئة ووضع المواصفات والتصاميم وإعداد الوثائق، ثم أنشطة التنفيذ الفعلي التي تقوم بها الادارات أو يقوم بها متعهدون وطنيون أو أجانب تحت اشرافها. وقد تراكمت خلال العقود الماضية خبرة لا بأس بها في هذا المجال يضاف اليها الخبرة المكتسبة من الاتصال بالشركات الاجنبية المنفذة لهذه المشروعات.

وتعتمد الادارات والهيئات القائمة بتنفيذ مشروعات النقل وشبكات الطرق على وسائل التدريب والتأهيل العامة مثل كليات ومعاهد الهندسة والبناء والانشاءات والمساحة وغيرها، فضلا من تسهيلات التدريب أثناء العمل وتراكم الخبرة لدى سائقي المعدات الثقيلة والبنائين وغيرهم. ويستنتج من هذا أن اعمال تنفيذ مشروعات الطرق تستفيد بشكل كامل من خريجي وسائل التدريب والتأهيل العامة. ولا توجد معاهد للتدريب التخصصي على اعمال التنفيذ بمختلف مستوياتها.

٣' التنظيم والادارة

تقوم بتنظيم وادارة الحركة على الطرق ادارات متخصصة هي مديرية السير التي تقوم بواجباتها من خلال قانون السير رقم ١٤ لسنة ١٩٨٤ ومجموعة الأنظمة والتعليمات الملحقه به. وترسل اكاديمية الشرطة الملكية في عمان ضباط الشرطة الذين يتم اختيارهم للتدريب في دورات سير تأسيسية يتم اطلاعهم فيها على تفاصيل قانون السير والأنظمة والتعليمات الملحقه به على نحو يؤهلهم للعمل في ادارة السير أو الدوريات الخارجية أو منح التراخيص وتلي الدورات التأسيسية دورات متقدمة في الاكاديمية لأغراض التطوير.

وتوفر الاكاديمية احتياجات المملكة من الأفراد المتخصصين بما يفي بمتطلبات تنظيم حركة السير على الطرق داخل المدن وخارجها بالإضافة الى تأهيل الاختصاصيين اللازمين لتنظيم ومراقبة منح التراخيص للأفراد والمركبات، وذلك لتوفير مستوى معين من الأمان والسلامة للمركبة وسائقها عن طريق تحديد المواصفات والمستويات الدنيا المقبولة والواجب توفرها.

ومع أن الوضع الحالي لأنشطة التدريب لأغراض تأهيل الأفراد اللازمين لأعمال تنظيم وإدارة النقل على الطرق يمكن اعتباره وافيا باحتياجات الوضع الحالي والمستقبل القريب، إلا ان ضرورات التطور ومواجهة الزيادة المستمرة في حركة السير دفعت الاكاديمية الى دراسة امكانية إنشاء معهد متخصص وشؤون للمرور في الاكاديمية. ومع ان ابداء الرأي بهذا الخصوص قد يكون سابقا لأوانه، إلا ان ذلك لا يمنع من التأييد مثل هذا الاتجاه.

٤' الصيانة

تقوم الادارات المتخصصة في وزارة الاشغال العامة والاسكان بصيانة الطرق الرئيسية في المملكة بموجب برامج صيانة مركزية تعد في قسم الصيانة بالوزارة ويتم تطبيقها وتنفيذها من قبل فرق صيانة تضم مختلف المستويات الفنية من مهندسين مختصين بأعمال الطرق وغيرهم. ولا يوجد مركز تدريبي متخصص لإعداد وتأهيل مثل هؤلاء الأفراد حيث يتم الاعتماد تماما على خريجي الجامعات والمعاهد التعليمية والمدارس التقنية وعلى الخبرة المتراكمة والمهارة الحرفية لدى العاملين بمختلف مستوياتهم وضمن التخصصات العامة.

(٢) الجمهورية العراقية

١' التخطيط

تقوم الادارات المتخصصة بالتخطيط الشامل للطرق في حين تقدم المؤسسة العامة للطرق والجسور المقترحات التفصيلية وفق اهداف الخطط العامة. وبعد إقرار هذه الخطط، يتم تنفيذها من قبل المؤسسة. وحيث أن اعمال التخطيط الشامل للنقل تتطلب اختصاصيين في مجال التخطيط بالاضافة الى قاعدة واسعة من المعلومات تهيئها الدوائر الاحصائية المتخصصة، فإن هذه الاعمال يتم رفدها بكوادر ذات خبرة من خريجي الجامعات الوطنية والاجنبية ممن اتاحت لهم فرصة التدريب خارج القطر عادة من خلال الدراسات العليا أو حضور حلقات دراسية واستغلال الفرص المتاحة للاتصال بالاستشاريين وأصحاب الخبرة. ولا توجد معاهد تدريبية لإعداد هذا الكادر داخل القطر باستثناء المعهد القومي للتخطيط الذي يقدم دورات متقدمة في التخطيط.

٢' التنفيذ

تقوم المؤسسة العامة للطرق والجسور بتنفيذ مشروعات الطرق الخارجية التي تشمل أنشطة المسح والتهيئة ووضع المواصفات والتصاميم ووثائق التنفيذ والتنفيذ الفعلي احيانا. وتشارك الشركات الحكومية المتخصصة في أعمال تنفيذ الطرق بشكل متزايد مع تناقص الاعتماد على الشركات الاجنبية التي يتم الاستعانة بها في حدود ضيقة في مجالات متخصصة أو لحالات معينة.

وتعتمد أعمال التنفيذ على وسائل التأهيل العامة كالكليات والمعاهد والمدارس الصناعية والمهارة الحرفية للمستويات الدنيا. وتستفيد في تأهيل الداخلين الجدد في العمل من خلال اتصالهم بالعاملين وانتقال الخبرة والمهارة والمعرفة اليهم من خلال التدريب أثناء العمل. ولا توجد معاهد متخصصة للتدريب على أعمال إنشاء الطرق.

٣' التنظيم والادارة

تقوم مديرية المرور العامة بتنظيم وادارة الحركة على الطرق ومراقبة تطبيق قانون المرور والتعليمات الملحقة به. وتقوم شعبة التدريب المروري في المعهد العالي لضباط قوى الأمن الداخلي باشتراك ضباط الشرطة الذين يتم اختيارهم للتدريب في دورات المرور الأساسية حيث يتم اطلاعهم على التشريعات المهمة وهندسة المرور ومهام شرطة المرور والتحقيق في الحوادث على نحو يؤهلهم للعمل كضباط مرور. ويتم اشراكهم بعد ذلك في دورات تقوية وانعاش معلومات وتطوير.

ويقوم المعهد العالي لضباط قوى الأمن الداخلي بتلبية احتياجات القطر من الأفراد المتخصصين بما يفرضه متطلبات تنظيم وادارة ومتابعة حركة السير على الطرق والقيام بمختلف واجبات مديرية المرور بما يضمن سلامة الطريق والسائق والمركبة وانسياب الحركة على الطريق.

ولا بد من الإشارة الى ان المعهد قدم خدماته التدريبية الى عدد لا بأس به من المتدربين العرب، وذلك بالتنسيق بين الادارات المعنية.

أما في المستويات الدنيا، فإن مركز تأهيل الشرطة يقوم بتوفير التدريب اللازم لرجال المرور من غير الضباط وفق برامج تتناسب مع متطلبات عملهم.

٤' الصيانة

تقوم باعمال صيانة الطرق في الجمهورية العراقية مديريات الطرق التابعة للمؤسسة العامة للطرق والجسور. وتتبع في سبيل ذلك برامجها الخاصة التي ينفذها مهندسون وفنيون وعمال بناء ورصف وغيرهم من مشغلي الآليات والمهنيين. ولا يوجد مركز تدريبي متخصص، بل يتم الاعتماد كلياً على التخصصات العامة المتوفرة في خريجي الكليات والمعاهد والمدارس الصناعية ذات العلاقة وأصحاب الخبرة من المهنيين الآخرين.

(ب) الوحدات الناقلة على الطرق

(١) المملكة الاردنية الهاشمية

يقوم بتشغيل الوحدات الناقلة من سيارات نقل خاصة وحافلات نقل ركاب وشاحنات مختلفة الأحجام سائقون يتم تأهيلهم عن طريق التدريب الشخصي أو من خلال مراكز التدريب المعتمدة من قبل ادارة منح الرخص للسواقين والمركبات في مديرية السير.

وتقوم الادارة بمنح الرخص لمراكز التدريب واعتماد برامجها التدريبية ومدربيها ووسائل التدريب فيها كالمركبات ووسائل الايضاح وغيرها. وهكذا يتم ضمان المستوى المطلوب من السلامة والأمان وكفاءة السير. وتحافظ الدولة على المستوى المطلوب بشكل مركزي من خلال ادارتها المتخصصة.

أما بالنسبة لصيانة الوحدات الناقلة، فتقوم بها الجهات المالكة لهذه الوحدات بما يضمن مستوى الصلاحية وفق المستويات المحددة من قبل الدولة لسلامة الطرق ومستخدميها مع استمرار الدولة بمنح شهادات صلاحية السيارات للسير في الطرق.

(٢) الجمهورية العراقية

يتم تدريب الراغبين في الحصول على اجازات السوق إما بصورة غير نظامية أو من خلال معاهد التدريب. ويعتبر اجتياز اختبارات الحصول على الاجازات الضمانة الاساسية لتوفر المستوى الأدنى المقبول لدى سائقي المركبات على الطريق العامة. وتحفظ مديرية المرور العامة لنفسها بحق اختبار السائقين بعد تأهيلهم في مختلف المعاهد، وبهذا تحافظ الدولة على المستوى المطلوب للسلامة وانسياب الحركة بشكل مركزي من خلال ادارتها المتخصصة.

ولا يختلف الوضع بالنسبة للصيانة عما هو عليه في المملكة الاردنية الهاشمية حيث تحافظ الدولة على مستوى صلاحية المركبات للسير في الطريق من خلال اصدار شهادات الصلاحية.

٢- النقل على السكك الحديدية

(أ) خطوط السكك الحديدية

- التخطيط الشامل؛
- التنفيذ ويشمل أعمال المسح والتحضير والتنفيذ؛
- التنظيم والادارة؛
- الصيانة.

(ب) الوحدات الناقلة في سكك الحديد

- التجهيز؛
- التشغيل؛
- الصيانة.

(١) المملكة الاردنية الهاشمية

بالنظر لصغر شبكة السكك الحديدية في المملكة الاردنية الهاشمية، فإن الدراسة تقتصر على معالجة وضع التدريب ضمن مؤسسة سكة حديد العقبة حيث يولى الاهتمام اللازم للتدريب، لما له من أثر في رفع مستوى الكفاءة الانتاجية وانتظام العمل وخفض التكاليف شعورا من ادارة المؤسسة بأهمية هذا الشريان الحيوي في نقل الثروة المعدنية الرئيسية من مناجم الفوسفات الى ميناء العقبة.

وتعتمد مؤسسة سكة حديد العقبة على قسم تدريب ينظم اعمال التدريب في ثلاثة اتجاهات:

- التدريب الذاتي داخل المؤسسة؛
- التدريب الداخلي - داخل المملكة؛
- التدريب الخارجي - خارج المملكة.

وقد أتمت المؤسسة تدريب الأعداد التالية من قواها العاملة:

نوع التدريب	عدد المتدربين حسب السنوات					
	١٩٩٠	١٩٨٩	١٩٨٨	١٩٨٧	١٩٨٦	١٩٨٥
ذاتي	٢٧	٩٣	٤٠	٢٩	٤٨	٦٨
داخل المملكة	-	٢	١٠	٧	١٩	١٧
خارج المملكة	٣	١٥	٥	٥	٩	٩

وتضاف الى هذه الدورات التدريبية دورات عامة مثل دورات الدفاع المدني المستمرة حيث تم تدريب ١٢٠ موظفا من المؤسسة ضمن ست دورات تدريبية في عام ١٩٩٠.

وقد تم فتح فرع للتلمذة المهنية في مؤسسة سكة حديد العقبة، حيث باشر مركز التدريب عام ١٩٨٢ باستقبال الطلاب المتدربين من أجل إعداد كوادر فنية للعمل في المؤسسة. ويتم تخريج طلاب التلمذة المهنية في تخصصات ثلاثة هي:

- ميكانيك القاطرات؛
- ميكانيك الشاحنات؛
- ميكانيك آليات الخطوط.

وكان عدد الخريجين في السنوات السابقة كما يلي:

السنة	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧
عدد الخريجين	١٣	٢٣	١٥	٢٢	١٣

ويوجد حاليا ١٣ طالبا يتلقون تدريبا نظريا وعمليا في المؤسسة. وقد وضع قسم التدريب في مؤسسة سكة حديد العقبة تصورات له خطة لرفع مستوى القوى العاملة في المؤسسة لمواجهة التطور الحاصل في العمل. وتتضمن هذه الخطة أربع مراحل هي:

- تحديد الاحتياجات؛
- وضع خطة التدريب؛
- نشر التدريب؛
- متابعة التدريب.

ولا جدال في ان الخطة ستساعد الى حد بعيد، عند اثبات جدواها الاقتصادية وبعد إقرارها ووضع التفاصيل اللازمة لتنفيذها، في خلق قاعدة مناسبة لرفع مستوى اعمال السكك الحديدية بتوفير الأفراد اللازمين لآتي توسع مستقبلي في المملكة في مجال السكك الحديدية، وستسهم في تشجيع الاتجاه نحو انشاء خطوط جديدة ضمن الخطط المحلية والاقليمية المعتمدة. وتشمل الخطة التدريبية جميع العاملين في السكك الحديدية ابتداءً بالعاملين في مجال الحركة والنقل وانتهاءً بعمال الصيانة والاتصالات مروراً بالاداريين وكبار الموظفين.

وهكذا فان الوضع الحالي للتدريب في المؤسسة يفي بالحاجة القائمة الى التعويض عن فقدان العاملين نتيجة دوران العمل.

(٢) الجمهورية العراقية

تقوم المنشأة العامة لسكك حديد الجمهورية العراقية بادارة وتشغيل وصيانة شبكة السكك الحديدية التي تمتد شمالا وجنوبا وغربا عبر ثلاثة محاور رئيسية. وتقوم المنشأة بوضع خطة تدريب القوى العاملة اللازمة لهذه الاعمال حيث تشمل الخطة البرامج التدريبية التي ينظمها معهد السكك الحديدية، وفي مواقع العمل في الاقسام الفنية والتشغيلية، وخارج المنشأة داخل القطر، وخارج القطر.

ويقدم معهد التدريب المهني التابع للسكك الحديدية دورات التلمذة الصناعية في الاختصاصات التالية:

- الاشارات الضوئية؛
- النقل والتشغيل؛
- كهرباء تكييف العربات؛
- ميكانيك القاطرات والمقطورات؛
- خطوط السكة والانشاءات؛
- صيانة اجهزة الاتصالات وتشغيلها؛
- قيادة القاطرات وتشغيلها؛
- صيانة وتشغيل اجهزة القدرة للمحطات؛
- كهرباء قاطرات الديزل؛
- تصنيع اجزاء القاطرات والمقطورات.

كما يقدم المعهد دورات تخصصية لمنتسبي السكك الحديدية في المجالات التالية:

- دورة اللحام ومدتها ٦ أسابيع؛
- دورة المضخات والحاقيات ومدتها ٦ أسابيع؛
- دورة فاحص قطارات ومدتها ٤ أسابيع؛
- دورة صيانة خطوط السكة الحديدية ومدتها ٦ أسابيع؛
- دورات لرفع كفاءة نظار المحطات ومأموري السير تستغرق مدداً مختلفة.

أما التدريب الذي يتم في اقسام المنشأة الأخرى، فيشمل التدريب العملي على المعدات والوسائل المستخدمة كما يلي:

- دورات مختلفة تقيّمها دائرة الهندسة المدنية لتشغيل وصيانة مكائن احكام السكة الحديدية والانظمة الهيدروليكية ودورات تأهيل مختلفة لطلاب معهد التدريب التابع للسكك الحديدية؛
- دورات لفاحصي القطارات وكهرباء القاطرات وفاحصي جهاز الفرامل ونظام الأيقاف وغيرها من الدورات، تقيّمها دائرة الهندسة الآلية الكهربائية؛
- دورات لصيانة وتصليح الطابعات المبرقة وصيانة وتصليح أجهزة السيطرة وأجهزة الأمواج المحملة والكبلات والبدالات المستخدمة والمفاصل والبطاريات والخطوط الكهربائية والمولدات والتأسيسات الكهربائية والبوابات الكهربائية، يقيمها قسم الاشارات والاتصالات؛
- دورات فنية للمشرفين على المرافق الكهربائية والتكليف والاشارات والاتصالات وغيرهم، يقيمها قسم تشغيل خط بغداد - القائم - عكاشات.

وتستفيد المنشأة من فرص التدريب المتاحة لدى جهات مختلفة داخل القطر مثل الكليات الهندسية والمعاهد الفنية والمراكز التدريبية الادارية والمالية وغيرها بشكل واسع.

كما تستغل المنشأة جميع الفرص التدريبية المتاحة لها خارج القطر، خاصة لدى الشركات المجهزة للوحدات المتحركة والمعدات والمستلزمات الأخرى.

باء - الموانئ والنقل البحري

١- إنشاء الموانئ

(٢) المملكة الاردنية الهاشمية

تقوم مؤسسة الموانئ التابعة لوزارة النقل والاتصالات بوضع الخطط المناسبة لتطوير ميناء العقبة، وتستعين في حالات معينة بالخبراء الاستشاريين وبيوت الخبرة الوطنية والأجنبية حيث يشارك كادر المؤسسة أحيانا في اعمال تلك البيوت لأغراض التدريب والمساهمة الفعلية في العمل. أما اعمال الإنشاء، فتتم من خلال عقود ومقاولات مع مقاولين من خارج المؤسسة. ولا يستدعي الوضع الحالي إقامة برامج تدريبية منتظمة حيث يتم الاعتماد كلياً على ما توفره الجامعات والمعاهد والمدارس التقنية والصناعية والخبرات والمهارات الحرفية من القوى العاملة اللازمة للتخطيط والتطوير والتصميم والإنشاء. ويضاف الى ذلك التدريب المتقدم من خلال الفرص التدريبية التي توفرها ادارات الموانئ الأخرى أو المنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة أو من خلال الزيارات الاستطلاعية والحلقات الدراسية المقامة خارج المملكة.

(ب) الجمهورية العراقية

تقوم المنشأة العامة للموانئ العراقية في وزارة النقل والمواصلات بوضع واقتراح خطط لتطوير الموانئ العراقية. وتشارك في حالات معينة ببيوت الخبرة الوطنية والأجنبية والخبراء الاستشاريين في دراسة وتصميم الأعمال التوسعية الكبيرة ، ويشترك ملاك المنشأة في اعداد الدراسات والتصاميم بشكل فعال كما يشترك في أنشطة الخبراء الاستشاريين وبيوت الخبرة المذكورة بالمساهمة في العمل أو لأغراض التدريب.

ويتولى أعمال الانشاء والتنفيذ مقاولون محليون أو أجانب من خارج الموانئ. ولم تظهر الحاجة الى تدريب ملاك متخصص يضاف الى ما توفره الجامعات والمعاهد والخبرات العامة المتراكمة من القوى العاملة اللازمة للتخطيط والتطوير والتصميم والانشاء. كما يستفاد من الدورات التدريبية والمنح المقدمة من المنظمات الدولية والاقليمية المتخصصة أو من خلال الزيارات الاستطلاعية والمؤتمرات والحلقات الدراسية المقامة في الخارج.

أما بالنسبة للنقل النهري، فان الدوائر المتخصصة في المنشأة العامة للنقل المائي والمنشأة العامة لتنفيذ مشاريع النقل والمواصلات تقوم، بإشراف وزارة النقل والمواصلات، بتخطيط ودراسة وتصميم وتنفيذ المراسي النهرية على نهر دجلة في المناطق الصالحة للملاحة النهرية. ولا يتطلب هذا العمل أي تدريب متخصص يضاف للمستوى العام لخريجي الكليات والمعاهد الهندسية وخبرتهم المتراكمة أثناء العمل.

-٢- تشغيل الموانئ

(٢) المملكة الأردنية الهاشمية

شهد ميناء العقبة في السنوات الأخيرة تطوراً كبيراً واتسع نشاطه وتنوعت البواخر التي تستخدمه مع تطور اساليب النقل البحري والمناولة بالإضافة الى بناء الأرصفة التخصصية فيه.

ومع التطور الحاصل في الميناء، وشعوراً من مؤسسة الموانئ في المملكة الأردنية الهاشمية بضرورة استيعاب هذا التطور التكنولوجي ومواجهة متطلبات استخدامه واستغلاله بأقصى كفاءة ممكنة من خلال القوى العاملة المدربة والمؤهلة، قامت المؤسسة في عام ١٩٧٩ بإنشاء مركز التدريب البحري الذي يتولى حالياً تهيئة القوى العاملة البحرية المدربة والمهيأة علمياً وعملياً لتشغيل الموانئ الأردنية.

يهدف مركز التدريب البحري الى ما يلي:

- تحسين طرق المناولة؛
- استخدام المعدات والآليات على نحو أفضل؛
- استخدام ساحات ومستودعات التخزين على نحو أفضل؛
- تعجيل الانجاز؛

- زيادة الانجاز؛
- تخفيض نسبة الحوادث الناتجة عن العمل؛
- استخدام الآليات والمعدات أطول فترة زمنية ممكنة؛
- تخفيض نسب التلف في البضائع الى أدنى حد ممكن؛
- تخفيض مدة الانتظار للبواخر.

وقد بدأ مركز التدريب البحري أعماله في ١ حزيران/يونيو ١٩٧٩ وشارك في افتتاحه خمسة خبراء في شؤون التدريب من شركة (PTC) الألمانية بالإضافة الى مجموعة من المدربين المؤهلين الذين سبق إعدادهم من خلال دورات تدريبية مدتها ١٦ شهرا في جمهورية ألمانيا الاتحادية.

وقد ابتداء المركز عمله بتدريب العاملين في الميناء ضمن الدورات التالية:

- ١- دورة الشحن ويشترك فيها:
 - رئيس الباخرة
 - رئيس العنبر
 - مشغل رافعة
 - عمال العنابر
- ٢- دورة الأرصفة ويشترك فيها:
 - مراقبو الأرصفة
 - مراقبو العمال
 - عمال الرافعات
- ٣- دورة الآليات ويشترك فيها:
 - مراقبو الحركة
 - سواق الرافعات الشوكية
- ٤- دورة الكهرباء ويشترك فيها:
 - كهربائيو الصيانة والتصليح
- ٥- دورة الميكانيك ويشترك فيها:
 - ميكانيكيو الصيانة والاصلاح
- ٦- دورة الحصر والمستودعات ويشترك فيها: (اعتبارا من عام ١٩٨٠)
 - مأمورو المستودعات
 - رؤساء كتبة الحصر
 - كتبة الاستلام والتسليم
 - كتبة الحصر والفرز

وبعد انجاز مركز التدريب البحري لعمله الابتدائي بتدريب معظم العاملين في الميناء، اتجه السى قبول المستجدين من خارج الميناء لغرض اعدادهم وتاهيلهم للدخول كقوى عاملة مؤهلة للعمل حيث يتم عقد الدورات التالية التي تتراوح مدتها بين ٨ و ٢٤ اسبوعا:

١- دورة الحصر والمستودعات: ويشترط بالمتقدم حمل الشهادة الجامعية لمأموري المستودعات ورؤساء كتبة الحصر والشهادة الثانوية العامة لكتبة الحصر وكتبة الاستلام والتسليم.

٢- دورة مشغلي رافعات البواخر: ويشترط في المتقدم ان يكون حاصلًا على شهادة الثانوية العامة ويقبل الثالث الثانوي.

٣- دورة الكهرباء والميكانيك: ويشترط في المتقدم حمل شهادة دبلوم حرفي (سنتان بعد الثالث الاعداي أو الثانوية الصناعية).

٤- دورة سواقي الرافعات الشوكية والمنتقلة: ويشترك ان لا يقل تحصيله عن الثالث الاعداي وأن يحمل رخصة سوق.

وتشترط المؤسسة لقبول المتدربين أن يكونوا من مواطني المملكة بالإضافة الى اللياقة البدنية والتعهد بالخدمة لدى المؤسسة ضعف مدة التدريب حيث تقوم المؤسسة بتأمين المأكل والسكن والتنقلات مجانًا للمتدرب بالإضافة الى راتب شهري أثناء فترة التدريب.

وقد تولدت لدى المؤسسة فكرة انشاء الثانوية البحرية على غرار الثانوية الصناعية والزراعية إلا ان الجهود لم تثمر لأسباب مختلفة أهمها عدم توفر المناهج المناسبة.

وبالإضافة للدورات الأساسية يقوم مركز التدريب البحري بعقد دورات أخرى بالتعاون مع جهات داخل وخارج المؤسسة. وتم منها ما يلي:

١- دورة اللغة الانكليزية باشراف المعهد الثقافي البريطاني وقد اشترك بها عدد كبير من مدراء الدوائر ورؤساء الاقسام بالمؤسسة.

٢- دورة اللغة الانكليزية الثانية بمشاركة جامعة اليرموك (دائرة التعليم المستمر).

٣- دورة في الادارة باشراف معهد التدريب المهني.

٤- دورة في مجال الهيدروليات باشراف دائرة الارصفة المتخصصة.

٥- دورات تأهيل في مجالي الكهرباء والميكانيك فيما يتعلق بالرافعات والآليات الجديدة تحت اشراف الدائرة الفنية وخبراء الشركات الصانعة والمجهزة لهذه المعدات.

٦- دورات تأهيل للعاملين في الدائرة البحرية يشترك فيها بالاضافة الى مدربي المركز عدد من العاملين في المؤسسة. وتشتمل هذه الدورات على محاضرات عن الصحة والسلامة المهنية ومحاضرات عن الاطفاء والاسعافات الأولية بالاضافة الى المحاضرات المتعلقة بالنواحي الفنية.

٧- دورات في السلامة العامة اشترك فيها عدد كبير من موظفي قسم السلامة العامة التابع للمؤسسة.

٨- دورات تأهيل عمال الفرق والعنابر. وتستمر كل دورة مدة اسبوعين ويشترك فيها ما بين ١٥ و ٢٠ عاملاً ويحاضر فيها مدربون متخصصون في مجال الشحن والتفريغ.

ونتيجة للتطور السريع الذي حصل في عملية النقل بالحاويات، وبعد بناء رصيف الحاويات الجديد وتجهيزه بالمعدات المناسبة، اتجه المركز الى عقد دورات متقدمة في ادارة عمليات الحاويات. وعقدت الدورة الأولى في ٧ تشرين الأول/اكتوبر ١٩٨٧ باشراف منظمة الاونكتاد ومشاركة الاكاديمية العربية للنقل البحري. واشترك في هذه الدورة عدد من الموظفين العاملين في ميناء الحاويات بالاضافة الى مدربين من المركز نفسه. وعقدت الدورة الثانية في ٧ شباط/فبراير ١٩٨٨ حيث حضر في هذه الدورة، بالاضافة الى المدرب المنتدب من منظمة الاونكتاد، مدربون من المركز. وأصبح لدى المركز مدربون مؤهلون لتسيير مثل هذه الدورة حيث عقدت دورات متتابعة في المركز باشرافهم بعد أن تمت ترجمة المناهج المخصصة لها بدون مشاركة جهة خارجية.

وقد اتجه المركز كذلك الى توفير دورات للتقوية وللتأهيل والانعاش لا تزيد مدتها عن اسبوعين لاطلاع العاملين الذين سبق أن اجتازوا الدورات الأساسية على التطورات الحاصلة في مجالات وأساليب عملهم والمعدات المستخدمة فيها، وأي معلومات أخرى مستجدة ومضافة حيث تم عقد الدورات التالية:

١- دورات تأهيل لمأموري المستودعات وكتبة الحصر والاستلام والتسليم.

٢- دورات تأهيل للعاملين في مجال الشحن والتفريغ.

٣- دورات تأهيل للعاملين في قسم الآليات لتدريبهم على الآليات الحديثة في عمليات المناولة.

٤- دورات تأهيل عمال الفرق والعنابر.

ونتيجة للسمعة الحسنة والنشاط المركز، قامت بعض دول المنطقة، ومنها دولتا الكويت واليمن، بإرسال عدد من موظفيها العاملين في الموانئ للتدريب.

كما اشترك عدد كبير من موظفي شركات الملاحة والتخليص في دورات في المركز بالاضافة الى مشاركة مجموعة من افراد القوات المسلحة الأردنية في التدريب في مجال الشحن والتفريغ والتخزين.

وتتوفر في مركز التدريب البحري في العقبة خمس قاعات للتدريب مجهزة بوسائل التدريب السمعية والبصرية وبنماذج معدة خصيصا للتدريب، بالإضافة الى قاعة عرض تتسع لثلاثين شخصا لعرض الافلام ذات العلاقة بالتدريب، وبقية مستلزمات التدريب كالمكتبة والادوات والخدمات المكملة. ويباشر في هذا المركز مدربون اردنيون متخصصون أعمال التدريب والمحاضرات.

ويقدم المركز حاليا الدورات التالية:

١- الدورات التأسيسية

- دورة سائقي الرافعات المتنقلة (ثمانية اسابيع)؛
- دورة سائقي الرافعات الشوكية (ستة اسابيع)؛
- دورة الحصر والمستودعات (ستة اسابيع)؛
- دورة رؤساء العنابر ومشغلو رافعات البواخر (ثلاثة اسابيع)؛
- دورة متقدمة في الادارة الوسطى لرؤساء البواخر ومأموري المستودعات وأمناء المناطق (أربعة اسابيع)؛
- دورة متخصصة في السلامة العامة (اسبوعان)؛
- دورة ادارة عمليات محطة الحاويات (ثلاثة اسابيع).

٢- الدورات الانشائية

- دورة رفع كفاءة سائقي الرافعات المتنقلة (اسبوعان)؛
- دورة رفع كفاءة سائقي الرافعات الشوكية (اسبوعان)؛
- دورة رفع كفاءة كتبة الحصر والمستودعات (اسبوعان)؛
- دورة رفع كفاءة رؤساء العنابر ومشغلو رافعات البواخر (اسبوعان)؛
- دورة رفع كفاءة سائقي القوارب البحرية واللنشات (اسبوعان)؛
- دورة رفع كفاءة عمال العنابر والزمر والروافع (اسبوعان).

وقد قام المركز بتدريب أعداد من العاملين في المؤسسة إضافة الى دورات للمستجدين بلغت اعدادهم ٥٧١٦ متدربا خلال الفترة المعتمدة من عام ١٩٧٩ الى عام ١٩٩١. وقد شمل التدريب قطاعات مختلفة من العاملين.

ولغرض استكمال التدريب لجوانب العمل الأخرى ذات الطبيعة العامة، قامت المؤسسة بالاستفادة من الفرص التدريبية المتوفرة لدى الادارات والمعاهد في المملكة حيث تم تدريب اعداد من العاملين خلال عامي ١٩٨٩ و ١٩٩٠ لدى سلاح الصيانة الملكي ومعهد الادارة العامة. وقد شمل التدريب المجالات التالية:

- صيانة الآليات؛
- تبسيط الاجراءات؛
- حفظ الملفات؛
- التشريعات المالية والادارية؛
- المحاسبة والامور المالية؛
- برمجة وتحليل النظم؛
- الطباعة المتقدمة؛
- الادارة العليا؛
- التنظيم الاداري والاشراف والشحن؛
- اجراءات التوظيف؛
- اتخاذ القرارات؛
- التدقيق الداخلي.

وتستغل المؤسسة فرص التدريب والاطلاع والتاهيل الخارجية المتوفرة عن طريق المنح والمساعدات حسب توفرها.

(ب) الجمهورية العراقية

كانت المنشأة العامة للموانئ العراقية قد اوقفت نشاطاتها التخصصية منذ بداية الحرب العراقية-الايروانية عام ١٩٨٠. وبذلك فقد قلت الحاجة الى اعمال التدريب والتاهيل. ومع استمرار الحرب، فقد بقي الوضع على ما هو عليه. ولم تعد الموانئ الى نشاطها بمستوى قبل الحرب خلال السنتين اللاحقتين لتوقف الحرب ١٩٨٨-١٩٩٠ على الرغم من النشاط المتزايد خلال تلك الفترة الذي صاحب إعادة تهيئة الموانئ والأرصفة للعمل وتصليح وترميم ما تضرر جراء الحرب ومعالجة آثار توقف الصيانة والحفر. فقد كان لهذا التوقف تأثير واضح على عدم تطور مركز التدريب المهني بالشكل الذي يتم به استخدامه كمركز تدريب متكامل لأغراض الموانئ.

ويقوم مركز التدريب المهني في الموانئ العراقية الذي تأسس عام ١٩٧٢ بتدريب ورفع مستوى الفنيين من خلال دورات تدريبية للمبتدئين مدتها سنة واحدة منها ستة أشهر تدريب نظري وعملي في المركز وستة أشهر تدريب عملي في مواقع العمل. وتشمل مثل هذه الدورة اختصاصات مثل الميكانيك والكهرباء وكهرباء السيارات والبرادات والنجارة والحدادة والسكرة والبناء.

وتقام كذلك دورات رفع الكفاءة للمهن الفنية مدتها ستة أشهر يقضي المتدرب ثلاثة أشهر منها في مركز التدريب والثلاثة الأخرى في مواقع العمل تحت اشراف المدربين.

ويشمل التدريب دورات لصيانة الأجهزة اللاسلكية الملاحية مدتها ثلاثة أشهر يتدرب فيها متدربون من الأسطول التجاري العراقي وأسطول ناقلات النفط العراقية بالإضافة الى منتسبي الموانئ العراقية.

ويقدم المركز دورات مختلفة في مجال الاتصالات اللاسلكية مدتها ثلاثة أشهر، بالإضافة إلى دورات تقوية مدتها شهر واحد لتشغيل الطابعات المبرقة. ويتم كذلك تدريب العاملين في التفريغ والشحن وسائقي الرافعات الثابتة وسائقي الرافعات الجواله في مواقع العمل بعد اشراكهم في الدورة النظرية وضمن دورات مدتها ثلاثة أشهر. وقد وضعت الخطط اللازمة لتحويل المركز الى معهد تدريب بحري متكامل. غير ان الظروف الحالية اثرت سلبيا على هذه الخطط.

ويتم تدريب وتأهيل الضباط البحريين والمهندسين البحريين في اكااديمية الخليج العربي البحرية في البصرة بينما يتم تأهيل البحارة والادلاء البحريين والفنيين والعاملين في الاتصالات في مدرسة التدريب البحري ضمن الاكااديمية كذلك.

٣- النقل البحري

(أ) المملكة الاردنية الهاشمية

لا يوجد مركز تدريب متخصص في المملكة في مجال اعداد أعضاء الطاقم البحري والمهنة الأخرى نظرا لحدودية حجم الاسطول الوطني. ويتم الاعتماد على الاكاديميات الاقليمية أو المعاهد الخارجية فيما يخص التأهيل الأولي. كما لا توجد في المملكة معاهد أو برامج متخصصة في المجالات الفنية والادارية والتجارية المتخصصة في النقل البحري حيث تتم الاستفادة من فرص التدريب المتاحة خارج المملكة بشكل كامل.

(ب) الجمهورية العراقية

يتم التدريب على المهن المختلفة في النقل في اكااديمية الخليج العربي البحرية في البصرة، ويوفر بشكل خاص للضباط البحريين والمهندسين البحريين. وتتم الاستعانة بالمعاهد والاكاديميات البحرية خارج القطر كما تتم الاستفادة بشكل جزئي من مركز تدريب الموانئ، خاصة في مجالات الاتصالات.

جيم - الطيران المدني والنقل الجوي

١- الطيران المدني

(أ) المملكة الاردنية الهاشمية

تقوم سلطة الطيران المدني في المملكة الاردنية الهاشمية بوضع الخطط وتنفيذ برامج التدريب في نطاق توفير الكادر البشري المناسب ضمن عملية التعويض عن فقدان العاملين نتيجة دوران العمل وللحفاظ على مستوى الأداء. وتشمل خطط التدريب برامج التدريب الأساسي والتدريب المتقدم وإعادة التأهيل. ويتم ذلك على المستوى المحلي وخارج الطيران المدني. وحاليا لا توجد بالمملكة برامج

دراسية عليا متخصصة في الطيران المدني. وربما يرجع ذلك الى عدم توقع توسع في خدمات الطيران المدني يستوجب هذا النهج المتخصص. وليس هناك طلب على اضافات تبرر ذلك في مجال انشاء المطارات أو تأهيل الكوادر البشرية. وإضافة الى ذلك، فلا بد من الاشارة الى وجود كلية الملكة نور الفنية للطيران المدني التي تقوم بمد الطيران بالاحتياجات اللازمة من الكوادر البشرية المناسبة للعمل.

ويتم التدريب الأساسي وجانب من التدريب المتقدم في كلية الملكة نور الفنية التابعة لسلطة الطيران المدني. وقد تطور مركز تدريب الطيران المدني الذي تأسس عام ١٩٧٣ ليتحول الى المعهد الفني لتدريب الطيران المدني عام ١٩٧٨، ثم الى معهد الملكة نور الفني للطيران المدني عام ١٩٨٠. وأخيراً، وعلى أثر موافقة وزارة التعليم العالي، تم تحويل المعهد الى كلية جامعية متوسطة سميت كلية الملكة نور الفنية للطيران المدني.

وتهدف الكلية الى تزويد سلطة الطيران المدني بالكوادر الفنية وسد حاجات ومتطلبات المطارات الاردنية من الفنيين المدربين، ورفع مستوى وكفاءة العاملين في سلطة الطيران المدني بما يكفل سلامة الملاحة الجوية، وتأهيل وتدريب الفنيين على أحدث وسائل التدريب وفقاً للمعايير والتوصيات الدولية، والمشاركة في تحديث وتطوير المعاهد ومراكز التدريب في العالم العربي من خلال التنسيق والتعاون في مثل هذه المراكز.

وتتولى حضرة صاحبة الجلالة الملكة نور الحسين المعظمة الرئاسة الفخرية لمجلس ادارة الكلية الذي يقوم بالاشراف على شؤون الكلية. ويتألف المجلس من مدير عام سلطة الطيران المدني رئيساً للمجلس، ومدير كلية الملكة نور الفنية نائباً للرئيس، وعضو من وزارة التعليم العالي، وعضو من دائرة الارصاد الجوية وعضو من سلاح الجو الملكي الاردني.

ويتولى المجلس القيام بالمهام التالية:

- ١- إعداد مشاريع الخطوط العريضة للمناهج ومشاريع المناهج للمتطلبات الدراسية في الكلية ورفعها الى مجلس التعليم العالي لإقرارها.
- ٢- اختبار المدرسين والمحاضرين والمدربين ضمن الأسس والمواصفات المعتمدة من قبل وزارة التعليم العالي.
- ٣- تحديد الأسس الخاصة بالأجور والمكافآت للمدرسين والمحاضرين والمدربين وأعضاء لجان المناهج والامتحانات بموافقة مجلس الوزراء.
- ٤- وضع تعليمات القبول ضمن الأسس التي يقرها مجلس التعليم العالي.

وقد تم تدريب اعداد كبيرة من الأفراد خلال الفترة ١٩٧٧-١٩٨٩ يبلغ مجموعهم ٥٢٧١ متدرباً من خلال ١٤٥ دورة شملت المجالات التخصصية التالية:

- ١- خدمات الحركة الجوية.
- ٢- المهن الهندسية.
- ٣- مركز الحاسوب.
- ٤- الدورات التحضيرية باللغة الانكليزية.
- ٥- الادارة.

ويقوم قسم التدريب والبعثات بايفاد الموظفين في دورات تدريبية داخلية. وقد تم ايفاد خمسة متدربين الى الولايات المتحدة الامريكية للتدريب بموجب الاتفاقية المعقودة بين الحكومة الاردنية ومنظمة الطيران المدني الدولي عام ١٩٨٥، كما تم ايفاد متدربين على حساب منح من دول أخرى بالاضافة الى تسعة متدربين الى الولايات المتحدة الامريكية على حساب الشركات الصانعة لأجهزة ومعدات مطار الملكة علياء الدولي.

ولا بد من الاشارة الى ان الكلية مجهزة بمستلزمات ووسائل التدريب الاساسي والمتقدم بشكل يناسب المستوى العلمي المتقدم ويعكس اهتمام سلطة الطيران المدني بها.

ويتم التدريب الاساسي للطيارين لمستوى طيار خصوصي أو طيار تجاري في اكااديمية الطيران المدني الملكي الاردنية وبشكل يغطي احتياجات المملكة.

برنامج TRAINAIR

تقوم مراكز تدريب الطيران المدني التي يزيد عددها على ٧٠ مركزا في الدول النامية بتدريب وتأهيل اعداد كبيرة من القوى العاملة اللازمة لتشغيل وصيانة وادارة منظومات الطيران المدني الوطنية. ان هذه المراكز التدريبية - التي انشئ معظمها بمساعدة منظمة الطيران المدني وبرنامج المساعدات التابع لبرنامج الامم المتحدة الانمائي بوضع برنامج TRAINAIR لمساعدة مراكز تدريب الطيران المدني في الدول النامية على العمل بكفاءة أعلى وكلفة أقل من خلال تطبيق أساليب وتقنيات التدريب الحديثة.

ويضم برنامج TRAINAIR الذي تم تنظيمه كبرنامج تدريبي عالمي المحاور الرئيسية التالية:

- تدريب افراد من مراكز تدريب الطيران المدني المشاركة على إعداد مواد الدورات المتقدمة وفق معايير البرنامج على شكل منهج تدريبي قياسي؛
- تشترك مراكز التدريب المشاركة في الاستفادة من المناهج التدريبية القياسية التي تم اعدادها، وبهذا يمكن لكل مركز تدريبي تركيز جهوده على إعداد عدد محدود من المناهج التدريبية القياسية بينما يسهل عليه الحصول على أعداد كبيرة من المناهج القياسية عالية المستوى من خلال نظام عالمي؛

- تقوم الوحدة المركزية لبرنامج TRAINAIR المستقرة في مقر المنظمة في مونتريال بالتنسيق المستمر لاعمال البرنامج وكذلك اسناد مراكز التدريب في عمليات إعداد المناهج القياسية لأغراضها وللنظام العالمي؛
 - تحصل المراكز التدريبية المشاركة على النصح والتوجيه من الوحدة المركزية في تنفيذ برامج تدريبية اقتصادية ومناسبة وحديثة.
 - وتقدم الوحدة المركزية في البرنامج خدمات مختلفة الى مراكز تدريب الطيران المدني المشاركة وتشمل هذه الخدمات:
 - تنظيم دورات وحلقات دراسية لتدريب مصممي الدورات ومدراء التدريب؛
 - ادارة نظام المشاركة في المناهج القياسية؛
 - تقديم برنامج لتطوير المدربين؛
 - توفير خدمات الاسناد والدعم لمصممي الدورات؛
 - توفير نظام معلومات عن التدريب بالحاسوب مع قاعدة معلومات لمساعدة مصممي الدورات ومدراء التدريب؛
 - تنظيم مؤتمرات التنسيق الاقليمية والدولية لأغراض البرنامج؛
 - تحضير المواد التوجيهية والنصح حول تطبيق واستخدام اساليب ومعدات التدريب المتقدم.
- والمزايا التي تحصل عليها مراكز تدريب الطيران المدني المشاركة في برنامج TRAINAIR هي:
- تدريب كادرها على إعداد مواد الدورات باستخدام أساليب حديثة؛
 - الاشتراك في منظومة عالمية عالية النوعية دائمة التطور للمناهج التدريبية؛
 - تدريب مدراء التدريب على تهيئة الدورات والبرامج التدريبية الفعالة المبنية على دورات قياسية متقدمة وأساليب تدريب حديثة؛
 - الحصول على خدمات الوحدة المركزية لبرنامج TRAINAIR؛

- استحداث برنامج TRAINAIR لتطوير المدربين؛

- مشاركة الكادر التدريبي المتقدم في مؤتمرات التنسيق لبرنامج TRAINAIR لوضع سياسات وأولويات النظام العالمي للمشاركة ولتبادل وجهات النظر والخبرات مع مراكز التدريب الأخرى.

وتشارك سلطة الطيران المدني في المملكة بجدية في هذا البرنامج الذي يضم حاليا ثمانية دول بالإضافة الى المملكة الممثلة بكلية الملكة نور الفنية. وقد شارك متدربان اثنان من الكلية في الدورة الأولى لمصممي الدورات التدريبية القياسية بالإضافة الى متدربين من مصر واثيوبيا وكينيا.

(ب) الجمهورية العراقية

تقوم المنشأة العامة للطيران المدني بوضع خطط التدريب اللازمة للقوى العاملة لتغطية احتياجاتها فيما يتعلق بالتعويض عن فقدان العاملين نتيجة لدوران العمل وكذلك لتغطية التوسعات الكبيرة التي تمثلت في تشغيل مطار البصرة الدولي الجديد، والبدء بدراسات وتنفيذ مطارات جديدة في الموصل وغيرها وما يتطلبه ذلك من توسيع خدمات الملاحة الجوية والخدمات المكملة الأخرى.

ويتم تنفيذ الخطط والبرامج التدريبية عبر ثلاثة محاور هي التدريب في معهد الطيران المدني التابع للمنشأة العامة للطيران المدني، والتدريب خارج المنشأة لدى الهيئات المتخصصة داخل العراق، والتدريب خارج القطر بالاستفادة من معاهد ومراكز التدريب العالمية. وتجدر الإشارة الى انه لا توجد في العراق برامج دراسية متخصصة في الجامعات والمعاهد لدعم الطيران المدني باختصاصاته سوى البرامج العامة.

وتتم الاستفادة بشكل جدي من برامج التدريب المهيئة ضمن عقود تجهيز المعدات والمنظومات المختلفة التي يتم عبرها تدريب المهندسين والفنيين لدى الشركات الصانعة والمجهزة.

معهد الطيران المدني

أنشئ معهد الطيران المدني في عام ١٩٥٩ واستمر في أداء مهمته بتوفير الدورات الأساسية اللازمة لأعمال الطيران المدني وبالتطوير التدريجي للبرامج والتجهيزات حتى عام ١٩٨٤. وفي ذلك العام بدأ المعهد بمنح شهادة دبلوم المراقبة الجوية والاتصالات، بعد أن اعترفت وزارة التعليم العالي والبحث العلمي بالشهادات التي يمنحها.

ويهدف المعهد الى تهيئة وإعداد وتطوير الكوادر الهندسية والفنية والتشغيلية والإدارية المتخصصة في مختلف مجالات الطيران المدني وإعداد الدراسات والبحوث وتقديم الاستشارات الفنية والعلمية الى الهيئات المختصة ضمن مجالات اختصاصه والمساهمة في تهيئة الكفاءات الفنية والتشغيلية

العاملة في مجال الطيران المدني للاقطار العربية. وقد تجاوز استيعاب المعهد الف متدرب سنويا في مختلف الاختصاصات والدورات.

ويقدم المعهد نوعين من الدورات هما:

- دورات لنيل شهادة الدبلوم في اختصاص مراقبة الحركة والملاحة الجوية واختصاص صيانة الاجهزة اللاسلكية والملاحية. ومدة الدراسة في هذه الدورات سنتان تقويميتان يمنح المتخرج بعدها شهادة الدبلوم الفني؛

- دورات تخصصية في مختلف حقول الطيران المدني تتراوح مدتها بين اسبوع وستة أشهر يُمنح المتخرجون بعدها شهادة اجتياز الدورة.

ويضم المعهد الاقسام التدريبية التالية:

١' قسم التدريب في مجال مراقبة الحركة والملاحة الجوية

ويقدم هذا القسم الدورات التالية:

- دورة الدبلوم ومدتها سنتان تقويميتان؛
- دورة المراقبة الجوية الاساسية/مراقبة المطار ومدتها ٢٦ اسبوعا؛
- دورة مراقبة الاقتراب (بدون رادار) ومدتها ١٣ اسبوعا؛
- دورة مراقبة المنطقة (بدون رادار) ومدتها ١٥ اسبوعا؛
- دورة استرجاع المعلومات/مراقبة المطار/مراقبة الاقتراب/مراقبة المنطقة ومدتها اربعة اسابيع؛
- حلقات دراسية مختلفة.

٢' قسم الاتصالات واللاسلكية والملاحية

يقدم هذا القسم الدورات التالية:

- دورة الدبلوم ومدتها سنتان تقويميتان؛
- دورة صيانة الاجهزة اللاسلكية والملاحية الاساسية ومدتها ٢٧ اسبوعا؛
- دورة أشباه الموصلات والتقنية الرقمية المتقدمة ومدتها ٢٠ اسبوعا؛
- دورة الحاسبات الالكترونية الصغرى ومدتها ١٠ اسابيع؛
- دورة نظم الخط باجهزة القياس ومدتها ستة اسابيع؛
- دورة أجهزة VOR ومدتها اربعة اسابيع؛

- دورة متقدمة في مجال الاتصالات اللاسلكية ومدتها ١٢ اسبوعاً؛
- دورة الرادار الأساسية ومدتها ٨ أسابيع؛
- دورة الطابعات المبرقة ومدتها ستة أسابيع.

٣' قسم مهندسي وفنيي الطائرات

يقدم الدورات التالية:

- دورة هياكل الطائرات ومدتها ٦-٨ أسابيع؛
- دورة محركات الطائرات ومدتها خمسة أسابيع؛
- دورة كهرباء الطائرات ومدتها ٦-٨ أسابيع؛
- دورة راديو وادار الطائرات ومدتها ٣-٨ أسابيع؛
- دورة مقاييس الطائرات ومدتها ٦-٨ أسابيع؛
- دورة استعادة معلومات ومدتها ١-٢ اسبوع.

٤' قسم الخدمات الجوية

يقدم الدورات التالية:

- دورة التضييف الأساسية ومدتها ١٨ اسبوعاً؛
- دورة استعادة المعلومات ومدتها ثلاثة أسابيع؛
- دورة الخدمة للدرجة الاولى ومدتها اسبوع واحد؛
- دورة مضيف أقدم ومدتها اسبوعان؛
- دورة مسؤول طائرة ومدتها اسبوعان؛
- دورة طائرة الجمبو ومدتها اسبوع واحد.

٥' قسم النقل الجوي

يقدم الدورات التالية:

- دورة اقتصاديات النقل الجوي ومدتها ١٦ اسبوعاً؛
- دورة تعريفية بشؤون الطيران ومدتها اسبوع واحد؛
- دورة تجارية أساسية ومدتها ستة أسابيع؛
- دورة تطوير الكادر التجاري ومدتها ١٦ أسبوعاً؛
- دورة الشحن الجوي الأساسية ومدتها اسبوع واحد؛
- دورة الشحن الجوي المتوسطة ومدتها اسبوع واحد؛

- دورة الشحن الجوي المتقدمة ومدتها اسبوع واحد؛
- دورة الحجز الآلي ومدتها اسبوعان؛
- دورة المفقودات ومدتها اسبوع واحد.

٦' قسم اللغات الاجنبية

يقدم الدورات التالية:

- دورة اللغة الانكليزية الأساسية ومدتها ١٢ اسبوعا؛
- دورة اللغة الفرنسية الأساسية ومدتها ١٢ اسبوعا؛
- دورة اللغة الانكليزية المتقدمة ومدتها ١٢ اسبوعا؛
- دورة اللغة الفرنسية المتقدمة ومدتها ١٢ اسبوعا.

٧' قسم ادارة وتشغيل المطارات ويقدم دورة في مجال ادارة المطارات ومدتها ١٢ اسبوعا.

ولابد من الاشارة الى ان المعهد مجهز بالوسائل التدريبية ووسائل الايضاح والتدريب العلمي الكافية والحديثة بالاضافة الى مستلزمات التدريب الأخرى مثل قاعات الاجتماع والمكتبة والمرافق الخدمية الأخرى.

٢- النقل الجوي

(١) المملكة الاردنية الهاشمية

مركز تدريب الملكية الأردنية

يقوم مركز التدريب التابع للخطوط الجوية الملكية الأردنية بتدريب الافراد اللازمين لمختلف جوانب العمل في مجال النقل الجوي. وتشمل تدريبات المركز ما يلي:

- التدريب الاداري والتجاري؛
- التدريب الفني - العمليات والصيانة والهندسة؛
- تدريب المضيفين.

ويقدم المركز الدورات التدريبية بالتعاون والتنسيق مع شركات الطيران الأخرى والهيئات الخارجية مثل اتحاد النقل الجوي الدولي ومعهد السلامة في جامعة كاليفورنيا والجامعة الأمريكية في بيروت والاتحاد العربي للناقلين الجويين وغيرها. ويستفيد من خدمات المركز ودوراته التدريبية العديد من شركات الطيران في العالم وشركات ووكالات السفر وغيرها.

وقد قام المركز بالانشطات التالية:

١٩٨٩	١٩٨٨	١٩٨٧	١٩٨٦
٢١٨	٢١٩	٢٨١	٢٥٨
٣ ١٥٦	٢ ٥٦٤	٣ ٦٨٢	٣ ٨٧٥
٥٩٣	٥١٦	--	--
١٢ ٢٣٢	١٠ ٩٥٥	١١ ٠٢٠	١٠ ٤٠٠

وقدم المركز خدماته التدريبية الى العديد من شركات الطيران والجهات الخارجية حيث استفاد من التدريب عام ١٩٨٨ متدربون من الجهات الخارجية التالية:

- طيران الخليج؛
- طيران الشرق الأوسط؛
- الخطوط الجوية الكويتية؛
- الخطوط اليونانية؛
- الخطوط الجوية العراقية؛
- الطاقم الملكي/الخطوط الجوية السعودية؛
- Air Afrique؛
- الخطوط اليمنية؛
- اليمدا؛
- الخطوط الجوية الدانمركية؛
- الخطوط الجوية السورية؛
- الخطوط الجوية الليبية؛
- الخطوط الجوية الجزائرية؛
- الخطوط الجوية التركية؛
- الخطوط الجوية البنغلاديشية؛
- خدمات عمان الجوية؛
- Atlantic Aviation Service؛
- وكلاء سفر محليون.

وفي عام ١٩٨٩ شمل التدريب متدربون من الجهات الخارجية التالية:

- الخطوط الجوية السورية؛
- الخطوط الجوية الليبية؛

- الطاقم الملكي/الخطوط الجوية السعودية؛
- أليهدا؛
- الخطوط الجوية الدانمركية؛
- Toros Air؛
- الخطوط الجوية التركية؛
- Atlantic Aviation Service؛
- Aviation Dec Co؛
- Sky Air؛
- Sea Green.

وقد قام المركز بتقديم خدماته التدريبية خارج موقع المركز الى جهات مختلفة حيث تم اقامة الدورات التدريبية للجهات التالية في الاماكن المبينة خلال عام ١٩٨٩:

- الاتحاد العربي للناقلين الجويين، قسم الترويج للسفر، عمان؛
- دورات بالتعاون مع معهد السلامة في جامعة كاليفورنيا الجنوبية؛
- حلقة تدريبية بشأن السلامة أولا - الكويت؛
- حلقة تدريبية فنية - الكويت؛
- حلقة تدريبية حول السلامة العامة - الكويت؛
- ادارة السلامة - عمان؛
- التحقيق في حوادث الطائرات - عمان.
- وبالتعاون مع معهد التدريب الدولي التابع لادارة الطيران، اقيمت دورة في مجال ادارة شركات الطيران وتطبيقات الحاسوب في عمان.
- وبالتعاون مع اتحاد النقل الجوي الدولي نظمت دورة التخطيط للاسطول في عمان.
- يقدم مركز تدريب الملكية الاردنية الدورات التدريبية التالية بشكل عام بالاضافة الى دورات مختلفة تصمم حسب الحاجة بالتنسيق مع الجهات المستفيدة وبالتعاون مع الجهات المتخصصة:

١٤ النشاط التجاري

- التذاكر والأسعار؛
- تعريف الشحن؛
- خدمات المسافرين؛
- خدمات الشحن؛
- التحميل؛
- أنظمة البضائع الخطرة.

٢٤ الإدارة

- المهارات الاشرافية؛
- التسويق/العلاقات العامة؛
- الادارة بالاهداف؛
- التخطيط والسيطرة المالية؛
- حساب التكاليف/التمويل/التأجير؛
- ادارة المحطات؛
- تدريب المدربين.

٣٤ التدريب الفني/العمليات

- اهلية الطراز؛
- تغيير الطراز؛
- الترفيع؛
- الطيران عبر شمال الاطلسي؛
- التدريب الدوري؛
- التدريب الاساسي للمهندسين الجويين؛
- ترحيل الطائرات؛
- الطيران التشبيهي؛
- طائرات بوينغ ٧٢٧-٢٠٠؛
- طائرات بوينغ ٧٠٧-٢٣٨ سي؛
- طائرات ايرباص ٣١٠؛
- طائرات ايرباص ٣٢٠؛
- ادارة مقصورة الطائرة.

٤٤ الهندسة والصيانة

يتم التعاون مع دائرة الهندسة والصيانة في الملكية الاردنية في تنفيذ دورات الصيانة والهندسة حيث يقدم المركز الدورة التدريبية. ويتم التدريب العملي في ورش ومعامل الملكية الاردنية.

٥٤ تدريب المضيفين

- المهارات الأساسية؛
- التطوير المهني؛
- المعرفة الفنية؛

- أساليب السلامة والاسعاف الأولي؛
- الخدمات المتخصصة؛
- المهارات المتقدمة.

ويشتمل المركز التدريبي على أحدث المعدات المستخدمة في التدريب المتخصص ووسائل الايضاح العامة السمعية والبصرية، ويستخدم نظام التدريب بمساعدة الفيديو والحاسوب الذي يغني عن استخدام المدرب للتدريب على منظومات الطائرة.

كما يوجد لدى المراكز أربعة أجهزة متقدمة لمحاكاة الطيران بالإضافة الى منظومة تدريب على الاخلاء الاضطراري للطائرة يمكن بواسطته محاكاة الحالات الاعتيادية والاضطرارية للطائرة باوضاعها المختلفة.

(ب) الجمهورية العراقية

تقوم شركة الخطوط الجوية العراقية باعتبارها الناقل الوطني في الجمهورية العراقية بتدريب القوى العاملة لتغطية احتياجاتها من القوى العاملة المؤهلة في مجالات رئيسية أربعة هي:

- الهندسية والصيانة؛
- الطيران وعمليات الطيران؛
- التذاكر والمبيعات؛
- التضييف وخدمات الطيران.

ويتم التدريب في مجال الهندسة والصيانة في وحدة التدريب حيث تنظم للمهندسين دورات تخصصية على انواع الطائرات والمحركات وكذلك دورات تخصصية في أعمال الصيانة المختلفة حيث يحاضر مدربون عراقيون وفق برامج معتمدة في صفوف مزودة بوسائل ايضاح بصرية وافية لهذا النوع من التدريب مع استمرار التدريب في معامل الشركة كتكميل للبرنامج النظري وتحت اشراف مدربين متخصصين.

ولا بد من الإشارة الى ان وحدة التدريب المشار اليها أعلاه تقدم كذلك دورات للمدربين من طلاب الكليات الهندسية والمعاهد الفنية خلال تدريبهم الصيفي بأشراف مدربين متخصصين في معامل الشركة.

ما تدريب الطيارين وطاقم القيادة من مساعدين ومهندسين جويين، فانه يتم في وحدة التدريب الجوي بالمحاكاة حيث تتوفر أجهزة لمحاكاة الطيران اضافة الى الصفوف المزودة بوسائل الايضاح السمعية والبصرية والمناهج المتكاملة للتدريب المطلوب للحصول على اهلية الطيران او الترقية أو التدريب الدوري والتدريب المطلوب للمهندسين الجويين وضباط العمليات الجوية وأي دورات اخرى. ويقوم

مدربون عراقيون مؤهلون ومخولون من سلطة الطيران المدني بالقاء المحاضرات وتوفير التدريب والاختبار في الوحدة.

وقد تم تدريب افواج مختلفة من طياري شركات الطيران العربية الاخرى في وحدة التدريب الجوي وعلى أجهزة محاكاة الطيران.

وتقوم الشركة بتقديم دورات تدريبية الى المتدربين في مجال التذاكر والمبيعات بالتنسيق مع رابطة وكالات السفر والسياحة.

ويقدم معهد الطيران المدني التابع للمنشأة العامة للطيران المدني التدريب الأساسي والمتقدم للمضيفين في دورات تتم اقامتها على مدار السنة يُقبل فيها المتقدمون بعد اجتيازهم الفحوص اللازمة ومنها فحص اللياقة البدنية والنفسية في الجهات الصحية المختصة.

اما تدريب القوى العاملة الاخرى خارج الوحدات التدريبية المذكورة، فيتم تنسيقه وبرمجته وتهيئته من قبل شعبة التدريب في الادارة العامة للشركة. وتتم الاستفادة من الفرص المتاحة داخل القطر وخارجه بشكل يتناسب وحاجة الشركة.

ثالثا- تقييم برامج التدريب - الاستنتاجات

الف - شبكات الطرق

١- التخطيط الشامل

ان وصول الافراد الى وظائف رفيعة في مجال التخطيط الشامل للنقل في البلدان يتطلب بالضرورة تدرجهم عبر ادارات ووظائف مختلفة تبدأ من المستويات الدنيا للعمل صعودا مع الزمن واكتسابهم الخبرة والمعرفة بالاتصال بذوي الخبرات الاخرى والتطور من خلال الدراسات العليا، لاسيما وان الفرص متاحة بشكل عام لهؤلاء العاملين للحصول على شهادات عليا في مجالات التخطيط الشامل أو التخطيط الاقليمي والعمراني أو غيرها من الاختصاصات ذات العلاقة. ان الوضع الحالي للتأهيل لا يمكن تقييمه الا من خلال تقييم اسلوب التخطيط بشكل عام، وبالتالي، لابد من الاستنتاج والتوصل الى قناعة عامة بالوضع الحالي مع ضرورة إجراء تحسينات معينة لزيادة كفاءته وفاعليته واشراك عناصر شابة بشكل مستمر لتلافي النقص الحاصل في الادارات العليا لمختلف الاسباب والتعويض عنه. وتشكل دورات التأهيل مصدرا هاما لزيادة كفاءة أجهزة التخطيط اضافة الى الزيارات الدراسية لمواقع متقدمة في نوعية العمل داخليا وخارجيا. وفي ذات الوقت، لا بد ان تكون هناك قناعة بأن التدريب هو عملية مستمرة مهما بلغت درجة الوظيفة.

٢- التنفيذ

يمكن اعتبار مستوى التأهيل لأعمال تنفيذ مشروعات الطرق ملائماً لمستوى التطور العام في القطرين، خاصة وأن جزءاً متزايداً من هذه الاعمال يقوم به الكادر الوطني الذي اكتسب خبرة لا بأس بها امتدت الى بناء الجسور والاجزاء المعقدة من الطرق، خاصة في الجمهورية العراقية. ويساعد في هذا وجود أدلة ومواصفات واضحة وسهلة الاتباع تشكل عاملاً مساعداً في اعمال التنفيذ. وحيث ان اعمال التأهيل تبدأ في الجامعات والمعاهد والمدارس الصناعية أو من خلال العمل المهني ويضاف لها تراكم الخبرة بالعمل وانتقال المعرفة واكتساب المهارة بالعمل وبالالاتصال بالآخرين، فان الوضع الحالي يعتبر كافياً مع امكانية تطويره في مجالات معينة لزيادة كفاءته وفاعليته.

٣- التنظيم والادارة

يعتبر التدريب الحالي في اكااديمية الشرطة الملكية في عمان والمعهد العالي لضباط قوى الامن الداخلي في بغداد كافياً لسد متطلبات المرحلة الحالية والمستقبلية ويمكن اعتبار استيعاب المعاهد المذكورة كافياً لتغطية احتياجات القطرين من القوى العاملة اللازمة لتنظيم وادارة اعمال السير والحركة وضمان انسيابية تدفق الحركة وكفاءتها وسلامتها بما يضمن الحد الأدنى المطلوب من سلامة الطريق ومستخدميه. اما من حيث المستوى، فان التطور الحاصل في معدلات الحوادث يعد مؤشراً واضحاً على مدى نجاح هذين المعهدين في تأهيل الكادر المطلوب.

٤- الصيانة

نظراً للحاجة الى تطوير أعمال صيانة الطرق وحيث ان الناتج النهائي لهذه الاعمال لا يزال يعتبر غير كاف وقابل للتطوير، وبما ان السبب قد يكون ناتجاً ليس فقط عن الحاجة الى تأهيل أعلى للعاملين بل الى عدم توفر ما يكفي من الأموال اللازمة للقيام بالعمل بالشكل المطلوب، فان زيادة الاهتمام بالتدريب والتأهيل ستؤدي الى رفع كفاءة الأداء، وبالتالي الى رفع المستوى العام للصيانة في اطار الميزانيات المعتمدة ذاتها، علماً بأنه لا يتوفر تدريب منظم باستثناء الدورات العامة التي يشترك فيها خريجو الكليات والمعاهد والمدارس الفنية.

باء - خطوط السكك الحديدية

١- المملكة الاردنية الهاشمية

يمكن اعتبار التدريب الذي يتم في مؤسسة سكة حديد العقبة كافياً لأغراض ادامة العمل والتعويض عن فقدان العاملين بالنسبة للكادر المطلوب للتشغيل والصيانة. وحيث ان الاستثمار يتم وفق قواعد وسياسات ثابتة من اجل خدمة أنشطة محددة، فان الطلب على التدريب يكون لأغراض التعويض فقط. ولم يكن هناك اهتمام واسع بتدريب الادارات العليا لايجاد القاعدة اللازمة من الافراد المتخصصين في

المستقبل. وهكذا فإن حجم ومستوى التدريب المتواضع المقدم للمتدربين يتناسب مع احتياجات المؤسسة من الكوادر الدنيا في الوقت الحاضر، مع الحاجة الى التوسع في توفير التدريب اللازم للكوادر الوسطى والعليا.

٢- الجمهورية العراقية

لا شك ان التدريب يأخذ حيزا هاما في نشاط المنشأة العامة للسكك الحديدية في الجمهورية العراقية. ويدل على ذلك عدد المتدربين وتنوع الدورات وقيام دوائر وأقسام مختلفة بالتدريب. غير انه يلاحظ أن أعمال التدريب والتأهيل يمكن ان تتم بصورة توحد الجهود وتطور المستوى والمفاهيم التدريبية التي يفضل توحيدها وتنسيقها. كما أنه من الضروري أن تشمل برامج المنشأة دورات متخصصة في أعمال السكك الفنية والتشغيلية للكوادر الوسطى والعليا حيث يتم حاليا الاعتماد على الفرص المتاحة حسب توفرها وليس بناء على برنامج ثابت. ويقوم معهد السكك الحديدية بتهيئة دورات التلمذة الصناعية ويحتفظ بمتسوى جيد من الخريجين يكفي لتلبية حاجة المنشأة الحالية والمستقبلية، مع قابلية للتوسع المحدود ضمن الامكانيات الحالية التي تحتاج الى التطوير من حيث الوسائل والامكانيات.

وان الخطط الموضوعية والمعلنة تشير الى توسعات كبيرة في أعمال السكك الحديدية في العراق. وبالتالي، فإن هناك طلبا متزايدا على القوى العاملة المدربة والمؤهلة وذات الخبرة لمواجهة التعويض الاعتيادي المطلوب والتوسع في العمل. كما أن هناك حاجة الى زيادة الكفاءة ورفع مستوى الأداء استجابة للزيادة في استغلال الشبكة والامكانيات الحالية. وبما ان السكك الحديدية العراقية هي من الشبكات التي شهدت زيادات كبيرة في أطوال الشبكات كما شهدت نقلات نوعية هامة في المعدات المستخدمة، فإنها تصبح بذلك مؤهلة بصفة خاصة لوضع برنامج متطور للتدريب. وهي تحتاج، كغيرها من الشبكات التي قامت بتحديث بنياتها الأساسية أو طورت شبكاتها، الى منهج جديد في اسلوب التدريب. ويمكن ان يوجه هذا المنهج الجديد التدريب نحو خلق كوادر ادارية وفنية تعمل على مواكبة التطور التكنولوجي في العالم وترتفع بالشبكة من الأسلوب الموروث في الإدارة والتشغيل الى اسلوب يعتمد على العلوم الحديثة.

جيم - الموانىء

١- المملكة الأردنية الهاشمية

لاشك ان ما تقوم به مؤسسة الموانىء في المملكة الاردنية الهاشمية في مجال تدريب وتأهيل القوى العاملة اللازمة للإدارة والتشغيل يعتبر نشاطا متميزا حيث ساهم التدريب في تحقيق نتائج واضحة في زيادة كفاءة الاداء وانتاجية الميناء وسرعة التحميل والتفريغ وتقليل حالات تعطل المعدات، والمحافظة على نظافة ومستوى السلامة في العمل رغم الامكانيات المحدودة نسبيا.

ومن الملاحظ ان من جملة عوامل نجاح التدريب في مركز التدريب البحري الاعتماد على الكادر الوطني الذي يستمر تأهيله كمدرسين ومحاضرين، وكذلك قرب مركز التدريب من مواقع العمل الفعلية حيث يمكن التنسيق بين التدريب الصفي والمحاضرات النظرية والتدريب الميداني، بالإضافة الى امكانية التنسيق المباشر بين ادارات التشغيل ومركز التدريب بشكل لا يؤثر على سير العمل عند سحب العاملين للتدريب.

ولا بد من الاشارة الى أن دور ادارة المؤسسة واضح في ضمان الاهتمام بالتدريب من خلال الاهتمام بتوفير عوامل الجذب والمزايا للمتدربين كالأجور التي تدفع للمتدرب والمزايا المختلفة.

٢- الجمهورية العراقية

ان عدم تناسب حجم ونشاط مركز التدريب المهني مع موقع ونشاط وأهمية الموانئ العراقية راجع بشكل أساسي الى الاوضاع الاستثنائية في المنطقة منذ نهاية السبعينات والى ما نتج عن ذلك من توقف لنشاط الموانئ والفعاليات البحرية وتقلص الحاجة الى القوى العاملة تبعا لذلك. وان مركز التدريب المهني في الموانئ العراقية يقوم، بحكم طبيعته باعتباره مركزا مهنيا وليس بحريا، بتأهيل العاملين والمشغلين في المستوى الأدنى. وأن تطوير هذا المركز لتغطية احتياجات الموانئ العراقية من الاختصاصيين في أعمال الموانئ من عمال الأرصفة وغيرهم صعودا الى المشغلين والمشرفين والكوادر الوسطى والعليا أمر هام نظرا للحاجة الواضحة الى تدريب اعداد كبيرة من الأفراد للتعويض عن النقص الحاصل خلال السنوات الماضية. كما أن وجود مركز في هذا المستوى هام للتعويض عن الخبرة التي لا يمكن تراكمها بسبب توقف العمل، بالإضافة الى ضرورة التدريب للتعرف على التقنيات والأساليب والوسائل التي استجرت خلال الفترة الماضية.

دال - النقل البحري

١- المملكة الاردنية الهاشمية

ان وضع الاسطول البحري التجاري للمملكة الاردنية الهاشمية وانفراد ميناء العقبة بالنشاط البحري فيها يضع بالتالي قيذا واضحا على نشاطها البحري وحجم الاسطول. وبذلك فإن الحاجة الى تدريب الأفراد العاملين في النقل البحري قد لا تبرز الاستثمار في معهد التدريب البحري ويمكن مواصلة الاستعانة بالاكاديميات الاقليمية والعربية والأجنبية، مع التعاون في أي عمل مشترك في هذا المجال.

٢- الجمهورية العراقية

تقوم أكاديمية الخليج العربي في البصرة بتوفير التأهيل الأساسي للكوادر البحرية. وبالنظر للتوقف الحاصل في نشاط النقل البحري العراقي نتيجة للحرب وما تلاها، فإن الحاجة الى التدريب والتأهيل الأساسي قد تضاءلت ولا بد من ازدياد الطلب على التدريب في المستقبل القريب عند إعادة النشاط الى ما كان عليه.

هاء- الطيران المدني

١- المملكة الاردنية الهاشمية

يغطي نشاط التدريب والتأهيل الذي يتم في كلية الملكة نور الفنية معظم مجالات الطيران المدني الفنية والتشغيلية. وبرامج التدريب والتأهيل لا يقل مستواها عن المستويات الدولية المعتمدة ويديرها كادر وطني مؤهل. وهناك امكانية للتطور والتوسع حسب الحاجة.

ويشكل برنامج TRAINAIR، بقدر تعلقه بكلية الملكة نور الفنية، فرصة للانطلاق نحو مستويات دولية واسعة والانفتاح على فرص اوسع لتلبية احتياجات ادارات الطيران المدني في دول أخرى والتعاون مع معاهد ومراكز تدريب أخرى للافادة المشتركة، بالإضافة الى تطوير وتدريب وزيادة تأهيل مدربيها وكادرها.

٢- الجمهورية العراقية

رغم الحرب والظروف الاستثنائية في المنطقة استمر معهد الطيران المدني بشكل عام في توسيع نشاطه وتطويره واستطاع افتتاح دورات منح شهادة الدبلوم في مجال المراقبة الجوية والاتصالات، غير ان هذه الظروف وما نتج عنها من تأثيرات بعيدة المدى على نشاط الطيران المدني سببت بالتالي انحسار الحاجة الى تدريب وتأهيل الافراد الجدد. ولذلك فقد اتجه المعهد بمرونة كافية الى دورات التقوية والتطوير على الدورات الاساسية، كما ساهم هذا الاتجاه في توسيع نشاط المعهد أفقيا ليغطي مجالات جديدة كالنقل الجوي التجاري وادارة المطارات وتشغيلها. ويشكل هذا المنحنى تطورا ايجابيا يمكن استمراره حتى بعد استعادة الدور الاساسي للمعهد في تأهيل الكوادر على المستوى الاساسي.

واو- النقل الجوي

١- المملكة الاردنية الهاشمية

يمثل مركز تدريب الملكية الاردنية انجازا يفخر به في مجال النقل الجوي وأنشطة شركات الطيران العربية، خاصة وأن الدورات التي يقدمها تساهم في تغطية احتياجات الناقل الوطني وتوفر التدريب اللازم للعديد من شركات الطيران الأخرى العربية والأجنبية، وبذلك تتوفر للمدربين فرصة الاتصال بالآخرين وتبادل الخبرات والمعارف.

ويقدم المركز الدورات التأهيلية والتدريبية وفق برامج مصممة بشكل جيد تتناسب والوسائل والتسهيلات الحديثة المتوفرة في المركز مع وجود قابلية للتوسع والتطور حسب الحاجة. ولا بد من الإشارة الى ان انتقال المركز الى بنيته الجديدة المتخصصة سيعطي زخما جديدا للتطور والتقدم.

على الرغم من المستوى الجيد والشامل للتدريب الذي تقدمه الوحدات التدريبية التابعة للخطوط الجوية العراقية، فإن توزيع أعمال التدريب على وحدات يجعل الجهد المبذول على التدريب كبيرا ويفقد الشركة الاشراف المطلوب من خلال وحدة تدريب مركزية خاصة. وحيث أن التدريب في مجال خدمات شركة الطيران متكامل بهرأجه، فإن توفير التدريب ضمن مركز موحد يساهم في زيادة الاستفادة من المدربين والوسائل والتسهيلات ويقلل من الازدواجية. وأن المتوفر من الخبرات والامكانيات لدى الخطوط الجوية العراقية يجعل بإمكانها اقامة مركز تدريبي رفيع المستوى على النطاق الاقليمي اذا تم وضع الخطط اللازمة لذلك.

رابعاً- الاحتياجات

ألف- شبكات الطرق

على الرغم من التوسع في أعمال انشاء الطرق وصيانتها في المملكة الاردنية الهاشمية والجمهورية العراقية، الا أن كفاية وسائل وتسهيلات التدريب والتأهيل العامة من كليات ومعاهد ومدارس صناعية وتقنية وتدريب أثناء العمل والتطور المستمر في وسائل ومعدات العمل مما يقلص الحاجة الى الأيدي العاملة تجعل سد الاحتياجات من القوى العاملة ميسوراً. وليس من الصعب، فيما يبدو، تلبية أي طلب على تدريب القوى العاملة الاضافية في ظل الوضع الحالي. وتبقى الحاجة قائمة الى تأهيل وتطوير الكوادر الوسطى والعليا وتعريفها على التقنيات الحديثة عبر مختلف القنوات.

باء- السكك الحديدية

بالنظر لعدم وجود خطط سريعة التنفيذ للسكك الحديدية في المملكة الاردنية الهاشمية، فإن الاحتياجات من القوى العاملة ستكون ضئيلة جداً لغرض التعويض عن تاركي العمل. أما بالنسبة للجمهورية العراقية، فإن الاحتياجات من القوى العاملة تزداد مع عملية إعمار وإعادة بناء ما هدمته الحرب وما يليها من طلب على النقل وتوسيع الشبكات القائمة. ولذلك سيكون الطلب على التدريب والتأهيل عالياً خلال الفترة القادمة لتوفير مستلزمات التشغيل والتطور. وان صعوبة توفير القوى العاملة المؤهلة لن يكون سببها القصور في التدريب، بل نرى أن سببها هو ضعف عوامل جذب الأفراد الى أنشطة السكك الحديدية. وتجدر الاشارة الى حاجة الكوادر الوسطى والعليا الى التطوير والتأهيل لاستيعاب وتطوير التقنيات الحديثة في التشغيل والادارة والصيانة.

جيم- الموانئ

١- المملكة الاردنية الهاشمية

تتمثل الاحتياجات الأساسية لهيئة العقبة في المملكة الاردنية الهاشمية في التعويض الطبيعي عن تاركي العمل وبشكل أقل لأغراض التطوير والتوسيع. وحيث أن التوسع الأفقي في أعمال الموانئ يقيس

محدوداً، فإن التوسع العمودي يبقى هو الأساس، ولذلك نجد أن الاحتياجات المتوقعة من الموظفين الإضافيين تبقى قليلاً قياساً بالتطور المطلوب للأفراد العاملين. علماً بأن تطوير العاملين سوف يزيد من كفاءة الأداء ويحسن الانتاجية ويساهم في استيعاب التقنيات الحديثة في الإدارة والتنظيم والتشغيل، خاصة في المستويات الوسطى والعليا.

٢- الجمهورية العراقية

ان الاحتياجات من القوى العاملة في الموانئ العراقية تختلف عنها في دول المنطقة الأخرى حيث تركت أحداث عقد من الزمن آثارها الواضحة على واقع الموانئ اليوم وقد برزت الحاجة الى التعويض عن النقص الحاصل في عدد العاملين من أجل إعادة التشغيل، وتعويض تاركي العمل للأسباب الطبيعية، ومواجهة متطلبات التوسع الأفقي، وسد الحاجة الى التطوير واستيعاب التقنيات الحديثة والتوسع العمودي.

وتتطلب احتياجات الموانئ العراقية دراسة مفصلة وشاملة لوضع القوى العاملة فيها بعد استقرار الوضع وإعادة البناء. ولا بد من أخذ متطلبات تطوير الكوادر الوسطى والعليا في مجالات الإدارة والتنظيم والتشغيل وفق التقنيات الحديثة في العالم.

دال- النقل البحري

١- المملكة الاردنية الهاشمية

لا توجد حاجة واضحة الى أعداد كبيرة من القوى العاملة لأغراض التشغيل والصيانة في مجال النقل البحري في المملكة الاردنية الهاشمية، خاصة وأن التأهيل والتدريب يتم في اكاديميات ومعاهد مختلفة. ويبدو أن توفر أعداد من القوى العاملة المؤهلة في سوق العمالة الوطنية والاقليمية والعالمية يوفر معينا لا بأس به لتزويد اسطول النقل البحري باحتياجاته من القوى العاملة.

٢- الجمهورية العراقية

مع عدم وجود حاجة فعلية للتأهيل والتدريب للمهن الأساسية في الوقت الحاضر، إلا أن ضرورة التعويض عن تاركي العمل للأسباب الطبيعية وتوفير بدائل للعدد القليل من الاجانب العاملين في الاساطيل الوطنية تستدعي الاستمرار في أعمال التأهيل في الاكاديمية وتسهيلات التدريب المتوفرة.

إلا ان عدم وجود حاجة واسعة للتدريب الأساسي لا يعني انعدام الحاجة الى التدريب المتقدم، خاصة في الجوانب الإدارية والتنظيمية والتشغيلية للكوادر الوسطى والعليا التي تتطلب تأهيلاً متقدماً لاستيعاب التقنيات والأساليب والنظم الحديثة.

هاء- الطيران المدني

١- المملكة الاردنية الهاشمية

لا توجد احتياجات بارزة من القوى العاملة باستثناء الحاجة الى التعويض عن تاركي العمل للأسباب الطبيعية، خاصة وانه لا توجد توسعات كبيرة في العمل لا يمكن ان تغطيها زيادة كفاءة الأداء. ولذلك، فان التدريب الحالي في كلية الملكة نور الفنية يضمن توفير الكادر اللازم مع توفير التدريب والتأهيل اللازم للقوى العاملة في مختلف المستويات الدنيا والوسطى والعليا لاستيعاب التقنيات الحديثة في الادارة والتنظيم والتشغيل في مختلف جوانب خدمات الطيران المدني.

٢- الجمهورية العراقية

يمكن لمعهد الطيران المدني توفير التدريب الاساسي والمتقدم اللازم لمختلف مستويات العمل. وتجدر الإشارة الى وجود حاجة لتدريب وتأهيل الكادر التدريبي ليتسنى نقل التقنيات الحديثة واستيعابها في مجال التدريب لخدمة العاملين في مجالات الادارة والتنظيم والتشغيل في المستويات الدنيا والوسطى والعليا التي تحتاج الى تدريب وتأهيل. ولا بد من الإشارة الى ان إعادة التشغيل والعودة الى الحياة الطبيعية سيضع عبئا اضافيا على عاتق المعهد يتطلب معه الاستمرار في التأهيل والتدريب والتطوير بدون انقطاع وبمعدلات متزايدة.

وتتطلب احتياجات الطيران المدني من القوى العاملة دراسة مفصلة تستوعب المشاريع الجديدة التي يتم تنفيذها والتوسع في انشاء المطارات لغرض خلق القاعدة اللازمة من الافراد المؤهلين للتشغيل والادارة والصيانة مستقبلا.

واو- النقل الجوي

١- المملكة الاردنية الهاشمية

مع توسيع حجم الاسطول يقوم المركز التدريبي للملكية الاردنية بتأهيل وتدريب الكوادر اللازمة لتشغيل وادارة وصيانة هذا الاسطول والخدمات الملحقة به. ولا توجد احتياجات من القوى العاملة لا يمكن للمركز التدريبي توفير التدريب اللازم لها بوضعه الحالي، بل يستطيع المركز أيضا تقديم خدماته لشركات الطيران الاخرى وجهات مختلفة. أما بالنسبة للتأهيل والتدريب، وخاصة للكوادر الوسطى والعليا، فيمكن للمركز، بالتعاون مع جهات متخصصة أخرى وكما حصل سابقا، ان يساهم في نقل المعرفة وزيادة اطلاع هذه الادارات على الاساليب والنظم الحديثة المستخدمة في العالم.

٢- الجمهورية العراقية

لا يمكن في الوقت الحاضر بيان احتياجات شركة الخطوط الجوية العراقية من القوى العاملة بشكل دقيق ما لم يتم اجتياز المرحلة الحالية واستقرار حجم الاسطول بعد إعادة التشغيل. وسوف تقوم الوحدات التدريبية التابعة للشركة بواجباتها في تدريب وتأهيل الافراد اللازمين، وذلك بمساهمة معهد الطيران المدني.

خامسا- التوصيات

ألف- التوصيات العامة

- ١- زيادة اعتمادات التدريب بوصفه استثمارا مؤكدا للعائد.
- ٢- الاهتمام بوضع الخطط لتحديث اسلوب التدريب والابتعاد عن المنهج التقليدي على كل المستويات.
- ٣- الاتجاه نحو استخدام التكنولوجيا الحديثة في مراكز التدريب.
- ٤- الاهتمام بإعادة تأهيل الكوادر العليا ثم المتوسطة واستمرار الدورات التنشيطية للكوادر القيادية.
- ٥- العمل على تجميع مناهج التدريب المتقاربة في نوعياتها في مراكز محددة العدد بهدف تقليل التكلفة وزيادة فعالية التدريب داخل القطر الواحد.
- ٦- إنشاء مراكز تخصص عالية المستوى على أساس اقليمي مع الاستفادة من المراكز الوطنية ذات الامكانيات لترفيها الى مستوى اقليمي.
- ٧- توفير فرص التبادل بين الدول الاعضاء على مستوى المتدربين والمدربين من خلال الزيارات وتبادل فرص التدريب.
- ٨- توفير الفرص حسب برنامج زمني محدد للاستفادة من بعثات تدريبية الى دول متقدمة في المجالات المختلفة بهدف التعرف على أحدث اساليب العمل.
- ٩- العمل على تطوير خطط عمل مراكز التدريب لتشمل القيام بالابحاث والدراسات الخاصة بتطوير اساليب العمل وإدخال النظم الحديثة في الادارة والتخطيط والتشغيل.
- ١٠- الاستفادة من الامكانيات المتوفرة لدى المنظمات الدولية والاقليمية لتطوير اساليب التدريب.

١١- زيادة الربط بين مراكز التدريب والجهات المستفيدة وانتداب اخصائيين من كل جانب للعمل في الجانب الآخر بهدف زيادة كفاءة مراكز التدريب.

١٢- ضرورة قيام إدارات التدريب الوطنية على التعريف ببرامجها وامكانياتها التي يمكن توفيرها للدول الأخرى في المنطقة للاستفادة منها حسب ما يتم الاتفاق عليه.

باء- شبكات الطرق

١- توفير فرص التأهيل والتطوير للعاملين في مجالات التخطيط الشامل لشبكات الطرق مع التأكيد على التدريب أثناء العمل باشتراك المتدربين في إدارات مشابهة في الدول المتقدمة بشكل يسمح ويساعد على انتقال الخبرة والمعرفة.

٢- تشجيع الدراسات العليا في الاختصاصات التي تخدم أعمال التخطيط لشبكات الطرق.

٣- زيادة التعاون والتنسيق الاقليمي في مجال التخطيط لشبكات الطرق من خلال تبادل الزيارات واللقاءات بين الكوادر العاملة في هذا المجال.

٤- توفير التأهيل وفرص التطوير للعاملين في مجالات تصميم وتنفيذ مشروعات الطرق، وذلك من خلال اشرافهم في الدورات التدريبية والحلقات الدراسية داخل البلد وخارجه مع زيادة فرص الاطلاع على التقنيات الحديثة لاستيعابها وتطويرها لخدمة العمل.

٥- دراسة امكانية إقامة معهد اقليمي للنقل يقوم بدراسة وبحث المواضيع ذات العلاقة، خاصة في مجالات تطويع واستيعاب التقنيات الحديثة في مجالات تخطيط وتصميم وتنفيذ وصيانة مشروعات الطرق ودراسة المواضيع ذات العلاقة بتطوير هذه الشبكات واستخدامها.

جيم- السكك الحديدية

١- تهيئة الفرص التدريبية والاستطلاعية اللازمة للإدارات العليا في مؤسسة السكك الحديدية والكوادر ذات العلاقة في وزارة النقل للتعرف على التقنيات والنظم الحديثة في مجال تخطيط السكك الحديدية وتشغيلها.

٢- ضرورة زيادة الاهتمام بمعاهد التدريب التابعة للسكك الحديدية وتوفير جميع مستلزمات تطويعها وتزويدها بوسائل ونظم وتسهيلات التدريب ووضع الخطط لرفع مستواها لتشمل بتدريباتها ودوراتها الكوادر الوسطى والعليا في المنشأة.

٣- التنسيق بين الإدارات المختصة في الدول الاعضاء للاستفادة من الفرص المتاحة للتدريب لدى معاهد التدريب المتوفرة لدى شبكات السكك الحديدية في منطقة الاسكوا لتدريب القوى العاملة في السكك الحديدية.

٤- التنسيق بين مراكز التدريب في منطقة الاسكوا والمراكز في الدول المتقدمة لزيادة فعالية التدريب في سكك حديد المنطقة.

دال- الموانئ

- ١- توفير البرامج التدريبية الملائمة للكوادر المتوسطة والعلية، وذلك لغرض استيعاب وتطويع التقنيات الحديثة في تخطيط الموانئ وإدارتها وتشغيلها مع التركيز على الحلقات الدراسية والمؤتمرات والزيارات الاستطلاعية وغيرها في مجال الموانئ.
- ٢- الاهتمام بنقل التكنولوجيا عن طريق تأهيل واطلاع المدربين وتوفير الفرص اللازمة لهم لاستيعاب ونقل التقنيات الحديثة في مجالات التشغيل والمناولة وغيرها.
- ٣- الاستفادة من الامكانيات المتوفرة لتدريب الكوادر اللازمة لموانئ الدول التي لا تتوفر لديها امكانيات، ولا سيما لتدريب الكوادر الشابة من المشغلين والمشرفين والكوادر الوسطى.
- ٤- التنسيق بين الادارات المختصة في منطقة الاسكوا من أجل الاستفادة المتبادلة من الخبرات الموجودة في الموانئ وتبادل الزيارات الاستطلاعية وإعداد الحلقات الدراسية وغيرها من مجالات التعاون في تبادل المعارف والخبرات.
- ٥- ضرورة الاستفادة التامة من امكانيات الاونكتاد، خاصة في مجال الدراسات ومناهج التدريب والتطوير والخبراء في كافة مجالات الموانئ. ويتطلب هذا وضع الأسلوب الواضح للعلاقة مع المنظمة والتنسيق معها وفتح قنوات الاتصال بين الادارات الفنية ومراكز التدريب والمنظمة للاستفادة من امكانياتها الى أقصى حد ممكن، مع التأكيد على المشاركة في برامج TRAINMAR.
- ٦- أهمية إدخال موضوع المحافظة على البيئة البحرية كمادة أساسية في برامج التدريب لمختلف المستويات والعاملين.
- ٧- توفير مزايا التقدم الوظيفي والتنافسي للمتدربين في مراكز التدريب المهني في الموانئ ليتسنى جذب الافراد للدخول في مجال عمل الموانئ.
- ٨- تطوير مراكز التدريب المهني في الدول التي تمر بظروف خاصة تعيق عمل الموانئ، بشكل سريع يساعد في تعيئة وتأهيل الكادر اللازم لتشغيل الموانئ وإجراء الدراسات والبحوث لتطوير عمل الموانئ.
- ٩- ادراج فقرات تتعلق بالتشريعات البحرية في المناهج التدريبية وذلك لتعريف المتدربين بالتشريعات المتعلقة بعملهم، مع التركيز على التشريعات الوطنية ذات العلاقة.

١٠- زيادة الاعتمادات المخصصة لمراكز التدريب من أجل تطوير التدريب وتوفير الوسائل اللازمة والحديثة للتدريب والفرص التدريبية للمدربين، خاصة في مجال أساليب التدريب.

١١- ضرورة القيام بدراسة مفصلة لاحتياجات الموانئ من القوى العاملة ووضع الخطط اللازمة لتأمين وتأهيل وتدريب الكادر اللازم لتشغيل الموانئ وفق الأساليب والتقنيات الحديثة.

هاء- النقل البحري

١- استمرار الاستفادة من أكاديميات ومعاهد التدريب البحري في المنطقة لتدريب الكوادر البحرية على تشغيل الاساطيل التجارية والنפטية.

٢- توفير التدريب والتأهيل اللازمين للإدارات الوسطى والعليا في المجالات التخطيطية والإدارية والفنية والتسويقية المتعلقة بالنقل البحري، وذلك عن طريق إشراكهم في الحلقات الدراسية والمؤتمرات والندوات ذات العلاقة.

واو- الطيران المدني

١- تحقيق الاستفادة القصوى من الامكانيات التدريبية مثل الامكانيات المتوفرة لكلية الملكة نور الفنية في عمان ومعهد الطيران المدني في بغداد والتعاون من أجل التكامل، وخاصة في الدورات المتقدمة وتبادل الخبرات ورفع مستوى المدربين والمحاضرين.

٢- تشجيع الاتجاه نحو الدراسات والبحوث في معاهد تدريب الطيران المدني.

٣- دعم برنامج TRAINAIR لتحقيق الاستفادة القصوى منه وتهيئة الكوادر اللازمة لتوسيع قاعدة العلم وفق الحدود المعقولة.

٤- تطوير البرامج التدريبية بشكل مستمر لمواجهة أي تطورات في المعدات أو الأساليب والنظم والقواعد المستخدمة في مجال الطيران المدني واستيعاب التقنيات الحديثة.

٥- ضرورة أخذ التدريب المتقدم للإدارات الوسطى والإدارات العليا بعين الاعتبار وإيلائه الأهمية اللازمة نظرا للسرعة التي يتطور بها مجال الطيران المدني وخدماته. ويمكن الاستفادة من البرامج التدريبية وكذلك من الحلقات الدراسية والزيارات الاستطلاعية والمؤتمرات وغيرها.

٦- رفع مستوى المدربين والمدرسين وإشراكهم في الدورات التدريبية والتعريفية اللازمة لضمان مواكبتهم للتقدم في مجال العمل واستيعاب هذا التقدم ونقله إلى المدربين.

٧- زيادة الاهتمام بالتدريب ف مجال ادارة المطارات وتشغيلها وخاصة في الدورات المقدمة للكوادر المتوسطة والعليا.

٨- زيادة الاهتمام بموضوع البيئـة وتأثير نشاطات الطيران المدني على البيئـة وأساليب تخفيف هذه التأثيرات.

٩- ضرورة القيام بدراسة مفصلة لاحتياجات الطيران المدني والمطارات العراقية من القوى العاملة ووضع الخطط اللازمة لتأمين وتاهيل وتدريب الكادر اللازم وفق الاساليب والمعايير والتقنيات الحديثة.

زاي- النقل الجوي

١- أهمية التنسيق بين شركات الطيران المدني في منطقة الاسكوا لتحقيق التعاون والاستفادة المتبادلة من وسائل وتسهيلات وبرامج التدريب، خاصة في مجال التدريب المتقدم والحلقات الدراسية وغيرها.

٢- توحيد أعمال وحدات التدريب في الخطوط الجوية العراقية في إطار ادارة تدريب مركزية موحدة، وذلك لتسهيل استخدام الموارد المتوفرة وتوحيد المفاهيم وأسس التدريب ومستوياته وتسهيل الاشراف وتكامل المواضيع والمناهج وخطط التطوير، ودراسة انشاء مركز تدريبي أو معهد موحد للخطوط الجوية العراقية.

٣- تشجيع مركز تدريب الملكية الاردنية على تهيئة مستلزمات دورات الدبلوم والماجستير في اختصاصات ادارة الطيران والنقل الجوي بالتعاون مع الجهات المختصة كالجامعة الاردنية أو الجامعات الاخرى بعد انجاز دراسات الجدوى وأسلوب التنفيذ.

٤- استفادة شركات الطيران العربية وادارات الطيران المدني في الدول العربية من البرامج التدريبية المتقدمة التي يقدمها مركز تدريب الملكية الاردنية، خاصة برامج الدراسات العليا مع أخذ امكانيات تطوير المركز بعين الاعتبار.

UNESWA LIBRARY

20014284

B/ESWA/TED/98/13
c.3