

## الفصل الأول

### واقع قطاع النقل البري العام في العراق

شهد قطاع النقل البري العام في العراق انهياراً تاماً وكاملاً في جميع مفاصله ومكوناته بسبب الحروب المتوالية بدايةً من الحرب العراقية الإيرانية ( حرب الخليج الأولى ) والحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق بعد ( حرب الخليج الثانية ) والعمليات العسكرية ضد المجاميع الإرهابية بعد عام ٢٠٠٣ ، فتعرضت بنية ومنشآت هذا القطاع إلى السرقة والتدمير والإهمال فضلاً عن عدم شمول هذا القطاع بالاستثمارات للمدة ٢٠١٥ - ٢٠١٨ نتيجة الإهمال المستمر من قبل الحكومات المتعاقبة والفساد المستشري بين مؤسسات الدولة وعدم وجود رؤية اقتصادية تنتشل قطاع النقل البري العام من هذا الوضع المتردي ، مما انعكس على ضعف الخدمات المقدمة من قبله الأمر الذي نتج عنه خسائر اقتصادية كبيرة ، فضلاً عن الاختناقات المرورية التي باتت السمة الأبرز التي تلازم هذا القطاع في معظم المدن العراقية ، وسيتم في المحاور الآتية تقسيم هذا القطاع إلى قسمين رئيسيين والاطلاع على واقعهما الاقتصادي خلال المدة ٢٠١٥ - ٢٠١٨ وكما يلي :

#### أولاً : النقل بواسطة سكك الحديد.

لنقل بواسطة سكك الحديد دور كبير في تقدم وديمومة حركة نقل المسافرين وشحن ونقل السلع والبضائع وتوفير أساسيات ومقومات النهوض بواقع خدمي يتمتع بسبل الراحة والأمان كافة وبتقنيات حديثة ، وتبرز أهمية النقل بواسطة سكك الحديد من خلال القدرة الكبيرة في شحن الحمولات الثقيلة وكبيرة الأحجام ولمسافات طويلة بأمان وسرعة ودقة عالية في المواعيد تفوق بقية وسائل النقل الأخرى ، كما تبرز أهميته من خلال التأثير المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور خطوط سكك الحديد فيها مثال ذلك نمو وازدهار العديد من المدن الأوروبية التي نشأت حول خطوط سكك الحديد في المناطق الصناعية والتجارية .

ابتدأ النقل في العراق بواسطة سكك الحديد أثناء الحرب العالمية الأولى عندما نالت ألمانيا امتيازاً من الحكومة العثمانية لإنشاء خط سكك حديد قياسي يبدأ من حيث ينتهي خط سكك حديد الأناضول في ( قونيه ) قسم هذا المشروع إلى أربعة أجزاء ( قونية - أطنة ) و ( أطنة - حلب ) و ( حلب - الموصل ) و ( الموصل - بغداد ) ، بعدها تم إنشاء مصلحة سكك الحديد العراقية عام ١٩١٤ إذ تعد من المؤسسات العريقة في العراق ، وكانت البداية الفعلية لتسيير أول قطار بين

بغداد ومدينة سميقة ( الدجيل حالياً ) جنوب مدينة سامراء ، في عام ١٩١٦ قامت القوات البريطانية التي كانت تحتل العراق آنذاك بتشكيل أول إدارة لسكك الحديد إذ أنشأت عدد من الخطوط في مناطق البصرة في مدينة الزبير ابتداءً من معسكراتهم في منطقة الشعبية وصولاً إلى الأجزاء الجنوبية من مدينة العمارة والمناطق الوسطى في العراق ، ومن ثم أصبحت هذه الخطوط النواة لتشكيل شبكة السكك والحديد في العراق بعد الحرب العالمية الأولى ، في عام ١٩١٨ بوشر بإنشاء خط سكك حديد قياسي بين بغداد والحلة لنقل المحاصيل الزراعية ، في عام ١٩٢٠ أنجز خط سكك حديد بين بغداد والبصرة ، وتم إنشاء خط سكك حديد بين بغداد وكركوك في العام ١٩٢٥ ، في عام ١٩٣٦ جرت مفاوضات بين الحكومة البريطانية والحكومة العراقية لنقل ملكية السكك إلى العراق وتم ذلك بموجب اتفاقية يوم ١٦ ابريل على أن تدفع الحكومة العراقية مبلغ ٤٠٠ ألف دينار إضافة إلى شروط أخرى وأصبح أسمها سكك حديد الحكومة العراقية وربطت بوزارة المواصلات والأشغال العامة ، ومن ثم مُد خط سكك حديد بين بغداد والموصل وبين العراق واسطنبول في عام ١٩٤٠ ، بوشر بإنشاء خط حديد بين كركوك و أربيل وإنشاء جسر حديد مشترك للقطارات والسيارات في بغداد ( جسر الصرافية ) في عام ١٩٤٥ ، تم وضع حجر الأساس لبناية المحطة العالمية الكبرى في جانب الكرخ من بغداد ( محطة العلاوي ) في عام ١٩٤٨ وتم أنجاز العمل فيها بشكل نهائي عام ١٩٥٢ ، وخلال العام ١٩٦٥ صدر قانون سكك الحديد ذو الرقم ٢٤ وقانون سكك حديد جمهورية العراق ذو الرقم ٣٣ ، وتم تسيير أول قطار من هذه المحطة وتحت هذا المسمى عام ١٩٦٧ ، كما صدر قانون المؤسسة العامة للسكك الحديد العراقية في ١٩٨٧/٥/٢٠ إذ عُدت هذه القوانين الانطلاقة الحقيقية لاستقلال شركة خطوط سكك الحديد العراقية أو ما يعرف حالياً بالشركة العامة لسكك الحديد العراقية والمباشرة بعملها .

في المحاور أدناه سنعطي تصوراً واضحاً عن منظومة النقل بسكك الحديد في العراق وكما يلي :

### ١ - بنية النقل بواسطة سكك الحديد :

تتكون منظومة النقل بواسطة سكك الحديد في العراق من عدد من القطارات ذات المقطورات المزدوجة التي يصل عددها إلى ٣٣٣ مقطورة لنقل المسافرين فضلاً عن ١٠٠ مقطورة تستخدم لتقديم مختلف الخدمات للمسافرين تصل طاقتها إلى ٢٣,٧١٤ مسافراً ، يصل عدد مقطورات شحن ونقل البضائع إلى ٨٧٩ مقطورة عاملة وبحمولات ٤٤,٨٥٠ طناً لغاية العام ٢٠١٨ ، وتوجد ١٠٤ محطات عاملة كلياً تقع على الخطوط الرئيسية التي يتراوح طول شبكة

خطوط السكك في العراق ٢٨٩٣ كم يقع الإشراف عليها وإدارتها من قبل وزارة النقل الشركة العامة لسكك الحديد ، ويمكن تقسيم الخطوط الرئيسية لسكك الحديد في العراق بالشكل التالي :

#### أ \_ خط / بغداد / بصرة / أم قصر / ( خط جنوب بغداد ) :

هو خط قياسي منفرد وهو أكبر الخطوط الموجودة في العراق يبلغ طول هذا الخط ١٢٧١ كم ، تبلغ الطاقات المتاحة لنقل المسافرين بحدود ١٨٠٠ ألف مسافر سنوياً ، وتصل الطاقات التصميمية لشحن السلع والبضائع إلى ٣٨٠٠ ألف طن سنوياً ، وتصل أقصى سرعة على هذا الخط إلى ٨٠ كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل المسافرين و ٦٠ كم / ساعة لقطارات شحن البضائع وتوجد ٣٤ محطة عاملة على هذا الخط ، ويتم نقل البضائع العامة من مرسى ميناء أم قصر وميناء خور الزبير ونقل المشتقات النفطية والمواد الخام إلى المصانع الواقعة في خور الزبير والبصرة وحقول الرميطة وصولاً إلى السماوة ( المثني ) والمصانع القريبة من جرف الصخر وصولاً إلى بغداد .

#### ب \_ خط / بغداد / موصل / ربيعة / ( خط شمال بغداد ) :

هو خط قياسي منفرد يمتد من العاصمة بغداد إلى الموصل وصولاً إلى الحدود السورية ، يبلغ طول هذا الخط ٦٣٦ كم وتوجد فيه ٢٧ محطة ، وتبلغ الطاقة المتاحة لنقل المسافرين ١٦٠٠ ألف مسافر سنوياً ، تبلغ الطاقة التصميمية لنقل السلع والبضائع ٢٥٠٠ ألف طن سنوياً ، أقصى سرعة على هذا الخط تصل إلى ٨٠ كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل المسافرين و ٦٠ كم / ساعة بالنسبة لقطارات شحن البضائع ، ويتم نقل مادة الكبريت من مستودعات الكبريت القريبة من الموصل ونقل المشتقات النفطية من مصفى بيجي ونقل الحديد والفولاذ من منطقة التاجي في بغداد على متن هذا الخط .

#### ت - خط غرب بغداد / ( بغداد القائم ) :

هو خط قياسي منفرد يبلغ طوله ٧١٧ كم تقع عليه ٢٤ محطة ، تصل طاقته المتاحة إلى ١٤٠٠ ألف مسافر سنوياً بالنسبة لقطارات نقل المسافرين والطاقة التصميمية لنقل البضائع تصل إلى ١٠٠٠ ألف طن سنوياً ، تصل أقصى سرعة لقطارات نقل المسافرين إلى ١٤٠ كم / ساعة و ١٠٠ كم / ساعة بالنسبة لقطارات شحن البضائع ، يتميز هذا الخط بالسرعة العالية والمواصفات الحديثة وهو من الخطوط الإستراتيجية في العراق .

#### ث - الخط المعاون ( عكاشات القائم ) :

هو خط قياسي منفرد يستخدم لنقل البضائع فقط يبلغ طول هذا الخط ١٧٨ كم توجد فيه محطة واحدة ، تبلغ طاقته التصميمية ٣٤٠٠ ألف طن سنوياً ، تصل أقصى سرعة على هذا الخط إلى ١٠٠ كم / ساعة ، ويستخدم لنقل المواد الخام والمصنعة في هذه المنطقة .

## ج - الخط القوسي ( كركوك / بيجي / حديثة ) :

هو خط قياسي منفرد يبلغ طوله الإجمالي حوالي ٢٦٩ كم يحتوي على ١٤ محطة تبلغ الطاقة المتاحة لنقل المسافرين ١٢٠٠ ألف مسافر سنوياً ، تبلغ الطاقة التصميمية لنقل البضائع ٦٥٠٠ ألف طن سنوياً ، تصل أقصى سرعة له ١٤٠ كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل المسافرين و ١٠٠ كم / ساعة بالنسبة لقطارات نقل البضائع ، يستخدم لنقل المواد الخام والمشتقات النفطية من مصفى بيجي وكركوك ، ويُعد محطة ربط مهمة بالخط الرئيس بغداد القائم .

## ٢ - نشاط عمل الشركة العامة لسكك الحديد العراقية :

يتركز نشاط وعمل الشركة العامة للنقل بواسطة سكك الحديد على تقديم خدمات النقل للمسافرين وخدمات شحن ونقل السلع والبضائع والمواد الخام والمشتقات النفطية من المناطق التجارية والمراكز الصناعية إلى المناطق المختلفة من العراق فضلاً عن القيام ببعض الأنشطة التجارية المتنوعة ، ويمكن توضيح هذه الأنشطة من خلال الجدول الآتي :

### جدول (١)

#### المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة لسكك الحديد للمدة ٢٠١٥-٢٠١٨

| السنة | عدد المسافرين ألف | كمية البضائع المنقولة (ألف طن) | الإيرادات المتأتية من نقل |                       | عدد العاملين | رواتب العاملين (مليار دينار) | إجمالي الإيرادات (مليار دينار) | إجمالي المصروفات (مليار دينار) | الأرباح الصافية للشركة* (مليار دينار) |
|-------|-------------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------------|--------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
|       |                   |                                | المسافرين (مليار دينار)   | البضائع (مليار دينار) |              |                              |                                |                                |                                       |
| ٢٠١٥  | ٣٩٣               | ٣١٨                            | ٤.٤                       | ٤.٢                   | ٦٦٢٦         | ٦.١                          | ٨.٦                            | ٧.٣                            | ١.٣                                   |
| ٢٠١٦  | ٤١٧               | ٥٢                             | ٤.١                       | ٠.٨                   | ٥٥٩٨         | ٥.٦                          | ٤.٩                            | ٦.٣                            | (١.٤)                                 |
| ٢٠١٧  | ٤٣٥               | ١٠٤                            | ٤.٣                       | ١.٦                   | ٥٢٠٥         | ٤.٤                          | ٥.٩                            | ٥.٦                            | ٠.٣                                   |
| ٢٠١٨  | ٤٢٦               | ٦٩                             | ٤                         | ٠.٧                   | ٥٠٠٣         | ٤.١                          | ٤.٧                            | ٥.١                            | (٠.٤)                                 |

\*- الأرقام داخل الأقواس تعني أرقاماً سالبة .

\*\* - الأرباح الصافية = إجمالي الإيرادات - إجمالي المصروفات .

يلاحظ من الجدول (١) أن الاتجاه العام لنشاط وعمل الشركة العامة لسكك الحديد العراقية مرّ بفترات تذبذب كبيرة خلال المدة ٢٠١٥-٢٠١٨ ، ذلك يبدو واضحاً من خلال المقارنة بين إيرادات ونفقات الشركة الإجمالية ، إذ يتبين أن الشركة حققت في العام ٢٠١٥ أرباحاً قدرت بـ ١.٣ مليار دينار ، وأسهمت الشركة في تشغيل ٦٦٢٦ عاملاً وموظفاً في مختلف التخصصات

يتقاضون أجوراً ورواتب تقدر بـ ٦.١ مليار دينار عراقي تشكل النسبة الأكبر من مصروفات الشركة المقدرة بـ ٧.٣ مليار دينار ، في حين نلاحظ أن الشركة حققت خلال العامين ٢٠١٦ و ٢٠١٨ عجزاً قدر بـ ( ١.٤ ) و ( ٠.٤ ) مليار دينار نتيجة قلة استخدام السكك في نقل البضائع القادمة من الخارج واللجوء إلى النقل بالشاحنات فانخفضت البضائع المنقولة من ٣١٨ ألف طن عام ٢٠١٥ إلى ٥٢ ألف طن عام ٢٠١٦ وانخفضت إلى ٦٩ ألف طن في العام ٢٠١٨ ، مما انعكس على انخفاض إيرادات الشركة حيث وصلت إلى ٤.٩ مليار دينار و ٤.٧ مليار دينار للأعوام نفسها ، ولم تسهم الشركة في توظيف عاملين جدد كون أن مؤشر أعداد العاملين أخذ اتجاهًا متناقصاً نتيجة خروج الكثير من العاملين لأسباب عدة منها ( التقاعد والاستقالة ، وإنهاء الخدمة سواء للتقاعد أو الوفاة ) ، لذلك يتبين ان الشركة بصورة عامة لم تسهم بأي إضافة نوعية إلى الاقتصاد العراقي بشكل عام وقطاع النقل على وجه الخصوص سواء أكانت مادية أو من ناحية البنية التحتية ، ويعود سبب التراجع في أنشطة الشركة لاسيما في مجال نقل البضائع إلى تقادم معظم القطارات والخطوط الناقلة نتيجة قلة الاستثمارات والإهمال الواضح لهذا القطاع من قبل الحكومات المتعاقبة ، فضلاً عن الأزمات السياسية والاقتصادية التي أثرت على تلك الأنشطة خلال تلك المدة .

## ثانياً : النقل بواسطة الشاحنات والحافلات .

النقل البري هو وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل سبب ذلك يكمن في المرونة والاستجابة العالية التي يتصف بها لتلبية الاحتياج إلى خدمات النقل لجهات حكومية أو خاصة سواء أكان لنقل البضائع أم الأفراد ، لذلك فأن هذا النوع من النقل يُعد عصب الحياة في الدول المتقدمة بشكل عام والعراق على وجه الخصوص لما يقدمه من خدمات مكملة في الأنشطة الاقتصادية وقطاع الخدمات ، لذلك سيتم التركيز على بنية ونشاط هذا القطاع في العراق بشي من التفصيل .

### ١ - بنية النقل بالشاحنات والحافلات .

سيتم التركيز في هذا المحور على شركات الخدمات العامة للنقل البري التابعة إلى تشكيلات وزارة النقل العراقية ، إذ يتم تقسيمها إلى الشركة العامة للنقل البري بالشاحنات و الشركة العامة لنقل الوفود والمسافرين وكما يلي :

#### أ - الشركة العامة للنقل البري بالشاحنات :

إن أهمية النقل بالشاحنات تأتي من خلال المرونة التي يتمتع فيها هذا النوع من النقل اللازمة لنقل الحمولات الكبيرة الأحجام إلى المناطق البعيدة والوعرة في المناطق الجغرافية المختلفة من العراق التي يصعب معها في كثير من الأحيان استخدام وسائل النقل الأخرى ، ومع الزيادة السكانية وازدياد حاجتهم إلى هذا النوع من النقل تتجه الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية التي يحققها النقل بالشاحنات ، خصوصاً مع التطورات الحاصلة في التكنولوجيا العالمية وذلك الأمر ينطبق على العراق لمواكبة العمل في المنافذ الحدودية بعد ازدياد أحجام التجارة الخارجية خلال السنوات ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، لذلك أعدت الدولة الكثير من البرامج والدراسات والاتفاقيات الخاصة بالتشغيل المشترك لتسهيل عمليات النقل في المنافذ الحدودية والتقليل من الروتين والفساد الإداري ، لذلك عملت الشركة على شراء وتطوير أسطولاً من الشاحنات بلغت أعدداه ٥٢٣ شاحنة مملوكة لغاية العام ٢٠١٨ منها ٤٢٩ شاحنة عاملة و ٩٤ شاحنة متوقفة لإجراء الصيانة عليها .

#### ب - الشركة العامة لنقل الوفود والمسافرين :

ينصب عمل الشركة على نقل الوفود والمسافرين وزوار الأماكن المقدسة والبعثات الرياضية والسياسية والسائحين ونقل الحجاج والمعتمرين ونقل منتسبي القوات الأمنية ، وتسهم الشركة في تقليل التكاليف التي يتحملها الراكب مقارنة مع أنواع النقل الأخرى فضلاً عن تخفيف الضغط عن الطرق وتقليل الاختناقات المرورية في مراكز المدن جراء التقليل من استخدام السيارات الخاصة في حالة استخدام موظفين الدولة للنقل العام في تنقلاتهم المختلفة وبالتالي التقليل من حدة التلوث البيئي الناتج عن انبعاث الغازات من عوادم السيارات الخاصة ، كما أن الشركة تحقق عوائد مالية تسهم في رفد خزينة الدولة وتساعد في تشغيل عدد كبير من الأيدي العاملة مختلفة التخصصات ، حيث بلغت أعداد الحافلات الموجودة في الشركة ١٩٣٤ حافلة مملوكة لسنة ٢٠١٨ منها ١٣٥٣ حافلة ذات الطابق و ٥٨١ حافلة ذات الطابقين ويبلغ عدد الحافلات العاملة ٦٣٦ حافلة ، وتمتلك الشركة ٨٤٧ سيارات مختلفة منها ٨١٦ سيارة ركاب صغيرة و ٢٣ سيارة حمل و ٦ سيارات خاصة .

ويحتاج هذا النوع من النقل إلى بنية تحتية متكاملة من الطرق والجسور والمحطات الرئيسية لتقديم هذه الخدمة ، ويمكن تقسيم أهم الطرق الرئيسية في العراق على النحو التالي .

- طريق رقم (١) : يبدأ هذا الطريق من مدينة بغداد باتجاه مدينة سامراء وتكريت ومن ثم إلى ناحية ربيعة وصولاً إلى الحدود السورية .

- طريق رقم (٢) : يبدأ هذا الطريق من مركز محافظة صلاح الدين وصولاً إلى كركوك ثم ينحرف شمالاً إلى المحافظات الشمالية اربيل ودهوك ماراً بالموصل ومن ثم يصل إلى الحدود التركية .
- طريق رقم (٣) : يبدأ من مركز محافظة كركوك ليتجه شمالاً باتجاه محافظة السليمانية ويتفرع جنوباً باتجاه محافظة ديالى .
- طريق رقم (٤) : ينطلق هذا الطريق من العاصمة بغداد ليتجه شمالاً إلى محافظة ديالى والخالص وصولاً إلى كركوك .
- طريق رقم (٥) : يبدأ هذا الطريق من العاصمة بغداد ويتجه جنوباً بمحاذاة نهر دجلة ماراً بمدينة الكوت والعمارة وصولاً إلى محافظة البصرة .
- طريق رقم (٦) : يتفرع هذا الطريق من الطريق رقم (٥) ليعمل على ربط مدينة الكوت بمحافظة الناصرية .
- طريق رقم (٧) : يبدأ هذا الطريق من العاصمة بغداد ويتجه جنوباً نحو مركز محافظة بابل ومن ثم يتجه مروراً بالديوانية والساوة والناصرية وصولاً إلى البصرة .
- طريق رقم (٨) : يتفرع هذا الطريق من الطريق رقم (٧) قرب مدينة الإسكندرية في بابل ليكمل الربط مع محافظتي كربلاء والنجف ثم يعود للارتباط مع الطريق رقم (٧) في محافظة الديوانية .
- طريق رقم (٩) : يُعد من أول الطرق التي شقت في العراق عام ١٩٢٣ إذ يبدأ من العاصمة بغداد ماراً بمدينة الفلوجة والخالدية والرمادي ومن ثم يصل إلى مفرق ١٦٠ كيلو ويتفرع إلى مدينة الرطبة والسوداني وصولاً إلى الحدود الأردنية عند منطقة طريبيل الحدودية .
- طريق رقم (١٠) : يتفرع من الطريق رقم (٩) من مفرق السوداني ليتجه إلى الحدود السورية عند ناحية الوليد .
- طريق رقم (١١) : يتفرع من الطريق رقم (٩) نهاية مدينة الرمادي ليتجه إلى مدينة هيت وصولاً إلى مدينة القائم الحدودية .
- طريق رقم (١٢) : يبدأ هذا الطريق من مركز محافظة كربلاء ليتجه نحو الجنوب الغربي للحدود السعودية في منطقة عرعر الحدودية ويعرف بطريق الحج البري .
- طريق رقم (١٣) : يعرف بطريق المرور السريع وهو الطريق الذي تم إنشاؤه في منتصف عقد الثمانينات والذي تم تخطيطه بمواصفات عالية الجودة تطابق مثيلاته في الدول المتقدمة ، يبدأ هذا الطريق من الحدود السورية عند ناحية الوليد وصولاً إلى منطقة طريبيل الحدودية ثم يتجه إلى قضاء الرطبة في محافظة الانبار ومن ثم إلى الفلوجة ثم يرتبط مع الطريق

الخلفي للعاصمة بغداد عند منطقة أبو غريب ثم يتفرع إلى المحافظات الجنوبية وصولاً إلى منطقة سفوان الحدودية في محافظة البصرة .

ويمكن القول إن هذه الطرق قد نفذت في مُدد زمنية قديمة وذات مواصفات وجودة متباينة وتمتاز بوجود ممرين لكل اتجاه ، كما أن هذه الطرق بمواصفاتها الحالية لا تفي بمتطلبات النقل البري في الوقت الحاضر كما أنها لا ترتقي إلى مواصفات الطرق الحديثة ، فضلاً عن افتقارها إلى الخدمات الأساسية للطرق نتيجة الإهمال والتخريب وكثرة الحوادث المرورية وعدم الصيانة .

## ٢ - نشاط وعمل النقل البري العام بالشاحنات والحافلات .

يتركز عمل الشركة العامة للنقل البري بواسطة الشاحنات والحافلات على تقديم خدمات النقل للمسافرين وتقديم خدمات نقل البضائع للجهات الحكومية الرسمية والجهات الخاصة ، وسنوضح في الجدول الآتي نشاط وعمل الشركة للمدة ٢٠١٥ - ٢٠١٨ .

### جدول (٢)

#### نشاط وعمل الشركة العامة للنقل البري وبضائع ومسافرين للمدة ٢٠١٥-٢٠١٨

| السنة | عدد المسافرين (مليون) | كمية البضائع (ألف طن) | إيرادات المسافرين (مليار دينار) | إيرادات البضائع (مليار دينار) | عدد العاملين |        | رواتب العاملين (مليار دينار) |        | إجمالي الإيرادات (مليار دينار) | إجمالي المصروفات (مليار دينار) | صافي أرباح الشركة (مليار دينار)* |
|-------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------|--------|------------------------------|--------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
|       |                       |                       |                                 |                               | مسافرين      | شاحنات | مسافرين                      | شاحنات |                                |                                |                                  |
| ٢٠١٥  | ١٩                    | ٣٥٤                   | ٣٤.٢                            | ١٦.٩                          | ٣٤٣٢         | ٣٣٦    | ٢٨.٥                         | ٣٦.٢   | ٥١.١                           | ١٠٠.٢                          | (٤٩.١)                           |
| ٢٠١٦  | ١٦.٥                  | ٢٩٩                   | ٢٥.٩                            | ٩.٦                           | ٣١٣٢         | ٣١٦    | ١٩.٢                         | ٢٨.٠   | ٣٥.٥                           | ٨٥                             | (٤٩.٥)                           |
| ٢٠١٧  | ١٩.٥                  | ٣٣٤                   | ٢٦.٢                            | ١١.١                          | ٣٧٦٢         | ٢٧٠    | ١٩.١                         | ٢٩.٧   | ٣٧.٣                           | ٨٤.١                           | (٤٦.٨)                           |
| ٢٠١٨  | ٢١.٥                  | ٧٥٠                   | ٣٤.٩                            | ٢٥.٩                          | ٢٥٥٤         | ٢٣١    | ١٧.٦                         | ٣٤.٦   | ٦٠.٨                           | ٩٤.٦                           | (٣٣.٨)                           |

\*- الأرقام داخل الأقواس تعني أرقاماً سالبة .

يتبين من الجدول (٢) أن الشركة العامة للنقل البري لنقل الوفود والمسافرين ونقل البضائع حققت ارتفاعاً متذبذباً بالإيرادات خلال المدة ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، إذ ارتفعت الإيرادات من ٥١.١



مليار دينار في العام ٢٠١٥ إلى ٦٠.٨ مليار دينار في العام ٢٠١٨ شكلت إيرادات نقل المسافرين الجزء الأكبر منها إذ ارتفعت من ٣٤.٢ إلى ٣٤.٩ مليار دينار خلال المدة نفسها ، في حين شكلت إيرادات نقل البضائع الجزء المتبقي منها إذ ارتفعت من ١٦.٩ إلى ٢٥.٩ مليار دينار للمدة ذاتها ، في حين نلاحظ أن الشركة لديها عجز مزمن خلال سنوات الدراسة ذلك بسبب ارتفاع نفقات الشركة بشكل يفوق الزيادة بالإيرادات إذ تشكل مصروفات العاملين والمشغلين على شكل رواتب وأجور الجزء الأكبر منها إذ بلغ إجمالي الرواتب والأجور للعاملين في الشركة خلال العام ٢٠١٥ مبلغ قدره ٦٤.٧ مليار دينار يتقاضاها ٦٧٩٤ موظف إداري ومشغل فني ، في حين قدر عدد العاملين في الشركة ٤٨٦٧ عاملاً ومشغلاً يتقاضون رواتب تقدر بـ ٥٢.٢ مليار دينار خلال العام ٢٠١٨ ، لذلك فإن الشركة لم تسهم بأي إضافة للاقتصاد الوطني بوصفها شركة متلكئة وخاسرة .

### **ثالثاً : التحديات التي تواجه النقل البري .**

دائماً ما يواجه هذا النوع من النقل تحديات ومشكلات كبيرة على الرغم من أن العراق يحتل موقعاً استراتيجياً مهماً ، وأن أغلب هذه التحديات كانت وما زالت ناتجة عن الحروب والاضطرابات السياسية التي مر بها العراق فضلاً عن الإهمال الواضح لهذا القطاع المهم ، ويمكن إيجاز أبرز المشاكل التي تواجه النقل البري بالمحاور الآتية :

#### **١ - مشكلات النقل بواسطة السكك الحديدية :**

أ- عدم وجود خطط واستراتيجيات واضحة وحقيقية من قبل الحكومات العراقية لتوسعة وتطوير خطوط سكك الحديد مما أدى إلى تهالك معظم الخطوط الموجودة وعدم صلاحيتها للعمل .

ب - تقادم وتهالك القطارات الموجودة وعدم التعاقد على شراء قطارات جديدة مواكبة للتطورات العالمية

ت - تقادم أبنية المحطات الرئيسية وعدم ظهورها بمظهر يوازي مثيلاتها في دول الجوار .

ث - عدم استخدام التقنيات الحديثة الخاصة بمنظومة النقل والحجز الإلكتروني في خطوط السكك الحديدية مما يؤدي إلى عدم الانتظام في مواعيد انطلاق الرحلات في توقيتات كثيرة .

ج - عدم وجود وعي لدى الجمهور يحفزهم بمدى أهمية استخدام النقل بالقطارات الذي يخفف الضغط المتولد بالازدحام المروري نتيجة استخدام السيارات الخاصة ، فضلاً عن كون النقل بالمترو والقطارات يمثل مظهر حضاري يعكس تطور قطاع النقل في البلد .

## ٢ - مشكلات النقل بواسطة الشاحنات والحافلات :

أ- اعتماد وتفضيل الأفراد والشركات سواء بنقل البضائع أو الأفراد على النقل بالسيارات الخاصة .

ب - الارتفاع الملحوظ في الاختناقات المرورية في مراكز المدن والطرق الرئيسية الذي جاء نتيجة استيراد السيارات المفرط وغير المدروس وغير الموازي للطاقت التصميمية للطرق الرئيسية .

ت - تهاك وتقادم البنية التحتية للطرق والجسور وعدم تطويرها وصيانتها بسبب الإهمال الحكومي والفساد الإداري في المؤسسات والوحدات الإدارية مثل دائرة صيانة ومتابعة الطرق والجسور .

ج - عدم إنشاء طرق حولية خاصة بالشاحنات والحافلات في المدن ذات الكثافة السكانية العالية