



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

الأزمة المالية وتأثيرها على شركات النقل المعوقات والحلول

محمد باني آل فالح



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلٍّ، وإيجاد حلول عمليّة جليّة لقضايا معقدة تمّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملاحظة:

الآراء الواردة في المقال لا تعبر بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2021

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

الأزمة المالية وتأثيرها على شركات النقل المعوقات والحلول

محمد باني آل فالج *

تأثير الأزمة المالية على قطاع النقل

الأزمة المالية هي حالة من عدم التوافق بين الإيرادات والنفقات أو نكسة مالية بسبب حالة معينة أو ظروف قاهرة وقد تكون بسبب تحبط في السياسة المالية ناتجة سلسلة من جرائم الفساد المالي والإداري التي ترتكب بحق المال العام والمصالح الاقتصادية والمشاريع الاستثمارية التي تنهض بواقع المجتمع وقد تختلف أوجه الفساد بين الانحراف في الطابع التنظيمي وانحراف في آلية السلوك أو انحراف مالي أو جنائي وتأخذ جميعها طابع الانتهاك الجرمي لحقوق الآخرين وسلب لفرص تقدم الأشخاص والمجتمع برئته، فضلا عن استنزاف القدرات المالية للدولة وإفشال خططها الاستثمارية لتغطية حاجة المجتمع من الخدمات وتوفير فرص العمل والسعي نحو تنشيط حركة القطاع الصناعي والزراعي ومنها قطاع النقل وتلعب في بعض الأحيان الظروف السياسية المنفلتة دوراً محورياً في انكسار فرص الاستثمار، وتعطيل قدرة القانون ومؤسسات الدولة وجعلها مجرد كيانات صورية غير قادرة على أداء مهامها القانونية والدستورية.

وقد تصاب مؤسسات الدولة ومنها قطاع النقل بالضمور بسبب الأزمات المالية الحادة التي يتعرض لها البلد ويتراجع مستوى النمو والبناء ومنها أحداث سقوط النظام البائد عام 2003 وما تعرضت له تشكيلات وزارة النقل من غياب أو ضعف الدعم المالي عبر الحكومات المتعاقبة على مدى أكثر من 17 عاماً؛ مما ساهم بتقليص عدد المشاريع التنموية التي تمثل العمود الفقري لقطاع النقل ومعها غياب البنى التحتية من مباني وخدمات ومرأب وموانئ بحرية وجافة ومعها الإهمال الذي أصاب الأنفاق، وشبكة الطرق والجسور التي تعد ميدان عمل بعض تشكيلات

* باحث في قطاع النقل.

النقل وخطوط مواصلاتها، وكذلك ساهم الفساد في شل مفاصل الدولة وتقييد حركتها باتجاه البناء والإعمار، والرقي في مجال التربية والتعليم، وتقديم الخدمات بما يضمن استقرار وسلامة المجتمع، وقدرته على مواجهة الصعاب والأزمات؛ مما يفتح الباب على مصراعيه أمام التدخلات الخارجية وزعزعة الأوضاع الداخلية. ومن هنا عرض قطاع النقل الى هزات مماثلة بهذا الاتجاه ومنها محاولات خصخصة بعض شركات النقل وإلغاء وجودها أو العمل على تقليص العقود التي تعمل عليها وتهميش دورها كناقل وطني من خلال فوضى العمل في الشركات الحكومية، خلافاً للمهنية والتخصص، أو من خلال محاولة دمجها مع شركات أخرى خاسرة؛ للتغطية على العجز المالي لتلك الشركات في تصرف غير مدروس من قبل بعض الجهات التي تحاول التماشي مع توجه الحكومة في السير نحو خصخصة القطاع العام، وإحالة شركات القطاع العام للاستثمار دون النظر الى آلاف الموظفين الذين من الممكن أن تعمل شركات القطاع الخاص في حال الاستثمار على تسريحهم لتحقيق أعلى نسبة من الأرباح.

يؤدي تعطيل دور وسائل النقل الى تراجع كبير في ميزان الواردات المالية العامة وانخفاض معدلات النمو الاقتصادي، وتراجع مستويات التنمية الاقتصادية، وكذلك يؤدي الى إضعاف قدرة الدولة خارجياً وداخلياً، وعدم قدرتها في الاندماج مع المحيط الإقليمي، والاستفادة من المشاريع الدولية والتراخيص الأرضي والجوي، وتوقف حركة النقل والمسافرين، وافتقاد البلد الى المظاهر الحضارية على المستويات كافة؛ مما يؤدي إلى زيادة حدة الفقر، وتفاقم التفاوت الطبقي، وتراجع النمو والبناء، وعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي .

تأتي أهمية قطاع النقل من خلال نشاطه في مؤسسات الدولة كافة، حيث يعد الشريان الذي يعمل على تغذية حركة الدوائر والوزارات الحكومية وبدون النقل لا يمكن تصور حال القطاع العام والخاص على حد سواء، وبما أن النشاطين التجاري والاقتصادي يرتبطان بصورة رئيسية بالاستيراد والتصدير فإن حركة النشاط التجاري تتوقف على نمو النقل؛ لأنه الوسيلة التي تمد التجارة بالحركة والتنقل من مكان الى آخر .

النقل الجوي

تأتي حركة الطيران في المصاف الأول من بين معالم النقل التي لها تأثير مباشر على حركة النشاط التجاري والاقتصادي في البلد حيث تعد سلطة الطيران المدني المسؤولة عن الأجواء العراقية

وأمن الطائرات والمطارات التي تتولى الاشراف عليها شركة (G4S) البريطانية بينما يتولى أمر التفيتيش موظفين عراقيون ويبقى واجب الشركة البريطانية المراقبة من خلال الكاميرات فقط وقد حدث 52 خرقاً أمنياً خلال سنوات عمل الشركة ومنها دخول مواد ممنوعة وأطلاق نار على إحدى الطائرات الاماراتية داخل المطار من قبل بعض الارهابيين وكذلك دخول سلاح أبيض مما سبب منع طيران طائرات الشركة الى أوروبا مع مخالفات مالية تصل الى أكثر من 40.000.000 \$ مليون دولار حسب تصريح هيئة النزاهة وتتولى شركة سيركو البريطانية مسؤولية السيطرة على الاجواء العراقية منذ 13 عاماً، وكان العقد في حينه لمدة سنتين ولكن تم تجديد العقد لتستمر الشركة بالعمل على الرغم من قدرة الكادر العراقي على مسك الأجواء العراقية ، وهناك نظام الترانزيت الذي ينضم مرور الطائرات عبر الأجواء العراقية تستوفي مبالغها سلطة الطيران المدني التي تصل في بعض الأحيان الى (800) دولار لكل طائرة، فيما يصل معدل إقلاع الطائرات في الظروف الطبيعية الى 25 طائرة يومياً أو أكثر من ذلك، وتعمل إحدى الشركات على تزويد الطائرات بوجبات الطعام التي تم تسجيل الكثير من الملاحظات حولها؛ مما يشكل علامة سيئة بحق الخطوط الجوية العراقية وكذلك نلاحظ توقف العمل بمعمل الخياطة دون معرفة الاسباب، ومعها عدم صلاحية قسم صيانة الطائرات على تقديم خدماته حيث يتم صيانة الطائرات في دولة المنشأ للطائرة إزاء مبالغ ضخمة جداً وكذلك العقد المبرم مع شركة مينز البريكانية؛ لغرض تطوير الخدمات الارضية والمناولة الخاصة بخدمات الوقود المقدمة للطائرات والتي كانت تقدم من خلال شعبة الخدمات الارضية في المطار مجاناً، في حين تقدم الشركة البريطانية تلك الخدمات لقاء مبلغ يصل الى أكثر من (42) مليون دولار سنوياً.

(1) جدول إيراد الطائرات العراقية والأجنبية

إيراد الطائرات الاجنبية	إيراد الطائرات العراقية	مجموع إيراد الطائرات	عدد الرحلات السنوي
\$ 24.440.675	\$ 41.152.925	\$ 65.593.600	9.209 رحلة

بعد تنزيل مبلغ المصاريف التشغيلية التقديرية لشركة الخطوط الجوية البالغ \$ 4.500.000

يكون صافي الإيرادات \$ 61.093.600

حصة الخطوط الجوية \$ 18.328.079

وبذلك تكون حصة شركة مينز البريكانية من تزويد الطائرات بالوقود \$ 42.765.521

أما الشركة البريطانية من خدمات المناولة فتكون كالتالي

مبلغ إيراد خدمات المناولة من الطائرات الاجنبية \$ 4.300.000

مبلغ إيراد خدمات المناولة من الطائرات العراقية \$ 10.309.000

وبذلك يكون صافي إيراد الشركة البريطانية من خدمات المناولة \$ 14.609.000

وهنا يكون مجموع أرباح الشركة البريطانية بمقدار 70 % من إيرادات الخطوط الجوية

\$ 57.374.521 = 14.609.000 + 42.765.521

وهو مقدار خسائر شركة النقل الجوي بعد تعاقدها مع الشركة البريطانية

ويعمل بعض الطيارين الاثراك الذين يعملون على الطائرات العراقية (بسبب العقوبات التي طالت الخطوط الجوية العراقية) بطريقة الجابك حيث يعمل على الهبوط في تركيا لخدمة شركة الخطوط التركية على حساب خط الطيران المتجه مثلاً الى فرنسا وتذهب مبالغ نقل المسافرين من هناك لصالح الاثراك ويوجد هناك السمليتير وهو مركز تدريب الطيارين الذي توقف عن العمل منذ عام 2003 ولم يتم تحديثه الى اليوم وحالياً يتم ابتعاث الطيارين للتدريب على الطيران الى خارج العراق في لندن، المانيا، وتركيا، ومصر، واليونان، ويكلف تدريب الطيار الواحد مبلغ يصل الى (20 000) ألف دولار، ومن خلال دراسة الإخفاقات في عمل مؤسسات المطار وعطل مرافقه يتبين لنا حجم الخسائر التي تتعرض لها تلك المؤسسة ومن خلال تحديد مواطن الخلل يمكننا تحديد أطر النهوض بواقع العمل في النقل الجوي ومنها إصلاح المنظومة الإدارية للمؤسسة بعناصر كفاءة لديها الخبرة والممارسة في مجال العمل على إدارة حركة الطيران، ووضع الامكانيات المتاحة في مجالها المناسب وفق أسلوب العمل المهني والتقني؛ لأن العمل بالمطارات يحتاج الى عناصر مهنية كفاءة تمتلك الثقة والعزيمة، وبخلافه يستمر العمل بالتراجع من سيئ إلى أسوأ، ولا بد من إصلاح تلك المرافق والعقود التي يعمل بها المطار بعد مرور أكثر من 17 عاماً على تغيير النظام السابق .

وتؤكد المعلومات الواردة من وزارة النقل بأن عدد الرحلات في عام 2018 بلغ 120 رحلة

يومية ما بين قادمة ومغادرة لمطار بغداد وسجل أعداد المسافرين خلال شهر ديسمبر عام 2017

انتقال أكثر من 162 ألف مسافر بواقع 806 رحلات خلال الشهر الواحد، وذكر بأن الأجواء العراقية شهدت عبور ما يقارب 620 طائرة ترانزيت بعائدات مالية قدرت بـ 5 ملايين دولار شهرياً، وأعلنت إدارة مطار بغداد استقبال أكثر من 10 ملايين مسافر خلال عام 2017 بعدد رحلات تجاوز 100 ألف رحلة .

(2) جدول الرحلات والمسافرين للمطارات خلال عام 2017

إجمالي عدد الرحلات إجمالي عدد المسافرين

مطار	النقل الدولي/شركات	النقل الداخلي/خطوط	مختلف الشركات	شركة الخطوط
مطار بغداد	23.257	7.485	2.871.194	636.716
مطار النجف	24.654	2.580	141.482 3	56.561
مطار البصرة	6.736	3.016	588.811	211.242
مطار أربيل	9.539	5.755	1.023.028	538.503
مطار السليمانية	4.856	2.694	328.932	156.224
المجموع	69.042	21.530	7.953.447	599.246 1

(3) جدول البضائع والحمولات والبريد للمطارات لعام 2017

المطار	بضاعة محملة /طن	بضاعة مفرغة /طن	بريد / طن
مطار بغداد	164 32	067 1	23 محملة
مطار النجف	7/5	0/3	لا يوجد
مطار البصرة	27	24	لا يوجد
مطار أربيل	1	16	لا يوجد
مطار السليمانية	2	36	لا يوجد
المجموع	201/5 32 / طن	143/3 1 / طن	23 / طن

حركة الطائرات في مطار بغداد ليوم الخميس 10 / 6 / 2021



الخطوط الجوية العراقية
Iraqi airways

الخميس 10 - 6 - 2021

جدول الرحلات

الرحلة	من	الى	الإقلاع	الوصول
IA963	بغداد	سليمانية	0700	0745
IA133	سليمانية	بيروت	0830	1015
IA134	بيروت	سليمانية	1115	1300
IA964	سليمانية	بغداد	1345	1430
IA111	بغداد	طهران	1100	1400
IA112	طهران	بغداد	1500	1500
IA951	بغداد	اربيل	2000	2100
IA952	اربيل	بغداد	2200	2300
IA211	بغداد	انطاكيا	1000	1245
IA212	انطاكيا	بغداد	1345	1630
IA919	بغداد	سليمانية	1600	1645
IA914	سليمانية	بصرة	1730	1845
IA913	بصرة	سليمانية	1930	2045
IA920	سليمانية	بغداد	2130	2215
IA219	بغداد	نجف	0715	0745
IA219	نجف	استطنبول	0830	1140
IA220	استطنبول	نجف	1235	1540
IA220	نجف	بغداد	1620	1650
IA101	بغداد	قاهرة	1000	1130
IA102	قاهرة	بغداد	1230	1600
IA905	بغداد	بصرة	1730	1830
IA131	بغداد	بيروت	1000	1130
IA132	بيروت	بغداد	1230	1400
IA907	بغداد	اربيل	1800	1900
IA908	اربيل	بغداد	2000	2100
IA223	بغداد	استطنبول	1100	1400
IA224	استطنبول	بغداد	1515	1800
IA163	بغداد	عمان	1600	1730
IA164	عمان	بغداد	1830	2000
IA123	بغداد	دبي	0930	1245
IA124	دبي	بغداد	1345	1505
IA909	بغداد	اربيل	1700	1800
IA912	اربيل	بصرة	1845	2000
IA911	بصرة	اربيل	2045	2200
IA910	اربيل	بغداد	2245	2345
IA233	بغداد	اربيل	0745	0845
IA233	اربيل	دوبسلدورف	0935	1320
IA234	دوبسلدورف	اربيل	1450	2035
IA234	اربيل	بغداد	2115	2215
IA903	بغداد	بصرة	0700	0800
IA221	بصرة	استطنبول	0900	1230
IA222	استطنبول	بصرة	1330	1615
IA904	بصرة	بغداد	1715	1815

يرجى اتباع الاحتياطات الصحية من أجل الحفاظ على حياتك

[@iraqi.airways.official](https://www.facebook.com/iraqi.airways.official)
[@iraqi_airways_official](https://www.instagram.com/iraqi_airways_official)
[iraqi.airways2](https://www.youtube.com/channel/UC...)
www.ia.gov.iq
 07811000036

النقل السككي

على الرغم من أن العراق يعد من أول الدول في المنطقة التي شيدت شبكة سكك الحديد إلا أنه اليوم من أفقر الدول في مجال النقل السككي حيث لا يوجد هناك نقل بواسطة القطارات داخل المدن تحت الأرض (مترو)، ولا يوجد محطات نقل فوق الأرض (Two way) وكذلك لا يوجد مسارات للقطارات السريعة بين المحافظات، وليس هناك شبكة ترانزيت تربط العراق مع البلدان المجاورة لتفعيل دور العراق في الربط السككي مع دول العالم لموقعه الجغرافي المتميز، وبأبي ذلك؛ بسبب ضعف الامكانيات المالية لشركة سكك الحديد وعدم وجود تخصيصات مالية من خلال الموازنة الاستثمارية وعزوف دوائر الدولة عن النقل من خلال السكك الحديدية فيما يعزو البعض إلى فشل نقل المسافرين بالقطار، وعدم وجود جدوى اقتصادية من ذلك حسب رأي بعض الخبراء بالنسبة لطبيعة حركة المسافرين في العراق، وقصر المسافة بين المحافظات ورخص أجور وسائل النقل، وتمتلك السكك الحديدية شبكة قديمة تم إنشاؤها منذ الاحتلال البريطاني للعراق، وتم العمل عليها لنقل معدات الجيش من الاسلحة الثقيلة خلال حرب الثماني سنوات بين العراق وإيران مما ساهم بحصول تخسفات وتهالك في مسار السكة الحديد، وعدم صلاحيتها للنقل السريع مما يضيف أعباء إضافية على كاهل الشركة مع وجود أعداد كبيرة من الموظفين تستهلك واردات الشركة؛ مما اضطرها الى الاقتراض لتسديد مراتب الموظفين في بعض الاحيان؛ ولذلك فإن النهوض بالسكك الحديدية يحتاج الى أمكانيات هائلة لتحديث أسطولها من قاطرات وشبكة سكك حديد، ومراكز صيانة، ومحطات تزود بالوقود، فضلاً عن شبكة النقل الثقيل للمعدات ومعها الربط مع دول الجوار.

(4) جدول عدد المسافرين والبضائع المنقولة بالسكك الحديدية

السنة	مسافرين / مليون	بضاعة / مليون طن
1965	2018	2534
1975	3086	4382
1985	2689	4155
1990	4283	7391

2703	1006	2000
318	393	2015
293 1	كورونا	77

من خلال الجدول نلاحظ وجود تدنٍ في مستوى النقل بالقطارات حيث انخفض مستوى النقل بمقدار عشرة مرات خلال ثلاثون عاماً من عام (1990 الى عام 2020) برغم تطور مستوى النقل السككي في البلدان المجاورة التي يقل عدد سكانها قياساً لسكان ومساحة العراق مع امتلاكه الإمكانيات المادية .

(5) جدول بعدد المشتغلين والإيرادات المتحققة / مليون

2020	2019	2018	2017	2016	
737	013 4	470 4	313 4	140 4	إيرادات المسافرين
221 4	206 5	644 4	560 1	819	إيرادات البضائع
201 4	690 4	901 4	205 5	598 5	عدد المشتغلين

تعاني الشركة من خسائر مالية بسبب رحلات السفر لأن المبالغ المستحقة من المسافرين لا تغطي تكلفة الرحلة من حيث كمية الوقود المصروفة والكادر الذي يدير الرحلة من سائقي القطار والكادر الفني وعمال الخدمة ويضاف لها أعمال صيانة عربات القطار .

وبلغ عدد أطول السكك الحديد (2.893) كم خلال عام 2019 بينما بلغ عدد القطارات لنفس العام (375) قاطرة ويلاحظ عدم وجود تطور في طول المسافات طيلة سنوات عدة بينما تم ملاحظة تراجع بأعداد القطارات وقاطرات المحركات قياساً لبعض البلدان العربية المحيطة حيث يوجد فارق كبير في نسبة نمو السكك الحديد بنسبة 60 % بالنسبة لسكك الحديد في البحرين وهي من الدول الحديثة في بناء السكك الحديد ويذكر أن أطوال السكك الحديد عام 1977 كانت تقدر (1589) كم وأرتفع الى (2272) عام 2003 ولا تزال كما هي عليه طيلة أكثر من سبعة عشر عاماً ، مع ضرورة إنشاء مبان حديثة وموانئ متطورة يمكنها العمل

لمواكبة التطور الذي حصل في عالم القطارات بالإضافة الى تعطيل مشروع مترو بغداد منذ الإعلان عنه قبل أكثر من 10 سنوات مع إمكانية تشغيل قطارات سريعة بين كربلاء والنجف من جهة والمحافظات الجنوبية من جهة أخرى تعمل لخدمة الزائرين طيلة أيام السنة والزيارات المليونية مع أهمية وجود قطارات سريعة بين المحافظات المقدسة وبعض البلدان المجاورة كأيران مع الأخذ بعين الاعتبار تنفيذ ميناء الفاو الكبير وما يوفره من خدمات وفرص عمل للسكك الحديدية مع غياب الاحتياطات الأمنية على طول مسار السكك الحديدية في الاتجاهين الشمالي والجنوبي انطلاقاً من مقر شركة السكك الحديدية الكائن في منطقة العلاءوي، مع ضعف الإقبال على التعامل مع السكك الحديدية في مجال نقل الحمولات والسفر؛ بسبب كثرة توقفات القطارات على طول الطريق الى محافظة البصرة، حيث ينطلق القطار في الساعة السادسة مساءً ليصل الى محافظة البصرة عند الساعة الرابعة والنصف صباحاً بوقت يقدر بأكثر من (10) ساعات بمعدل سرعة (60) كم في الساعة، مع وجود خدمات بائسة على متن القطار مع انعدام وجود الخدمات في غرف المنام الخاص بسبب عطل ثلاثيات الغرف وأجهزة التلفاز، على الرغم من أن سعر سرير المنام الواحد (30) ألف دينار وكذلك ضوضاء حركة القطار على طول مسافة السفر؛ بسبب دفع العربات لبعضها عند الحركة والتوقف، وبسبب عدم استواء سكة الحديد مما يجعل السفر في القطار متعباً جداً حتى في حالة السفر في الغرف الخاصة .

وتوجد لدى شركة السكك الحديدية العديد من معامل الصيانة والتصليح والإدامة الضخمة في إمكانياتها منها ما يوجد في بغداد ومنها في محافظة السماوة، وفيها كادر متمرس من فنيين ومهندسين والمجهزة بقدرات ميكانيكية تمكنها من مواصلة عملها، مع أحداث تطوير يوافق المكننة الحديثة لحركة القطارات، وتمتلك الشركة أسطولاً ضخماً من قطارات نقل المشتقات النفطية تتصل بمصانع تكرير النفط المنتشرة في شمال وجنوب العراق مما يوفر لها فرص المساهمة بنقل كافة المشتقات النفطية؛ لدعم تصديرها عبر موانئ البصرة بكميات كبيرة، وفارق زمني كبير .

النقل البري

تسببت أحداث سقوط النظام عام 2003 بدمار اغلب فروعها داخل بغداد وخارجها وفقدت الشركة اغلب شاحنات أسطولها والبالغ عددها اكثر من (1500) شاحنة والمتبقي حالياً

(573)، علما انه تم إضافة 100 شاحنة جديدة الى أسطول الشركة تم استلامها خلال عام 2014.

أصدرت الأمانة العامة لمجلس الوزراء كتابها المرقم (10577)، والمؤرخ في 9/4/2009 قرار بدمج الشركة العامة للنقل البري مع شركة الظلال العامة لنقل الأشخاص والبضائع لتماثل نشاطهما؛ وبهذا تمت عملية الدمج حسب القرار أعلاه في 1/5/2009 .

وبجهود مكثفة من كوادرها العاملة بدأت الشركة باستعادة مكائنها وخاصة في الأعوام الأخيرة، حيث تم تقليص النفقات و تعظيم الموارد فتمكنت الشركة من العودة بربحية تغطي مصاريفها كافة، من ضمنها رواتب الموظفين، وعلى أثر ذلك قامت الشركة بالاستغناء عن منحة وزارة المالية والاعتماد كلياً على الإيرادات في تسديد رواتب الموظفين بدءاً من 1/11/2009، فضلاً عن توزيع الأرباح السنوية، والحوافز الشهرية للموظفين وحسب نظام الحوافز.

(6) جدول توزيع الملاكات

ت	الملاكات	العدد
1	الملاكات الإدارية	1042
2	الملاكات الفنية	1583
3	الملاكات الهندسية	82
	المجموع	2707

تمتلك الشركة العامة للنقل البري إمكانيات كبيرة من حيث الكوادر الإدارية والقدرات المالية التي تمكنها من تطوير مفاصل عملها ومنافسة الشركات الكبرى، وهي شركة شبابية ذكورية حسب بيانات عام 2017، فهناك تقريباً ثلاثة آلاف منتسب بينهم (2400) ذكور و(307) إناث ويوجد فيها (1700) منتسب دون الخمسين من العمر موزعين على سبعة فروع تنتشر في محافظات العراق بضمنها مقر الشركة وفيها نسبة الملاكات الإدارية تقدر بـ (1042)، والملاكات الفنية تقدر بـ (1583) حيث يتركز غالبية المنسوبين في بغداد بمحدود (2135) منتسبا منهم 30 % موظفات غالبيتهم خريجو بكالوريوس ودبلوم وفيها نسبة 20 % خريجو الدراسة الإعدادية،

وقد أكمل جميعهم دورات تدريبية حول الإدارة والمالية، هذا بالإضافة الى خبرتهم التراكمية في إدارة شؤون الشركة طيلة عشرات السنين.

(7) جدول توزيع ملاك الشركة من حيث الشهادات الدراسية

ت	الشهادة	العدد
1	دكتوراه	-
2	ماجستير	4
3	دبلوم عالي	2
4	بكالوريوس	461
5	دبلوم بعد الإعدادية	253
6	الإعدادية	380
7	المتوسطة	312
8	ابتدائية	1236
9	دون الابتدائية	59
المجموع		2707

تعاني الشركة من عدم تفعيل قانون الناقل الوطني أسوة ببقية تشكيلات وزارة النقل؛ لذلك نرى ضعف العمل بعقود الشركات الحكومية بفعل غياب التخصص في عمل شركات ومؤسسات الدولة حيث تعمل بعض الوزارات الى التعاقد لنقل بضائعها مع شركات القطاع الخاص دون الرجوع الى قرار مجلس رئاسة الوزراء بشأن أفضلية التعاقد مع الشركات الحكومية في حال وجود عقود للنقل؛ مما أسهم بتدني إيرادات الشركة وتداخل العمل مع بعض الوزارات كالنفط والتجارة التي تمتلك كل منهم أسطول لنقل البضائع والمشتقات النفطية وكذلك تعاني الشركة من توقف المنافذ الحدودية عن العمل بشأن جائحة كورونا حيث يعد المنافست العمود الفقري لعمل الشركة العامة للنقل البري فيما ينحصر عمل شاحنات الشركة بنقل الحمولات والبضائع من موانئ البصرة، ولا

يوجد لها خطوط عمل مع الدول الاقليمية في النقل بالترانزيت. ومن المؤمل أن يتم تطوير عمل الشركة في حال تم الانتهاء من ميناء الفاو الكبير حيث تمارس شاحنات الشركة والشركات المؤتلفة معها بنقل بتنفيذ المناقلات الداخلية من الرز والحنطة ونقلها من محافظة الى أخرى .

وتمتلك الشركة عدداً من الفروع لها في بغداد والمحافظات (7) فروع ثلاثة منها في بغداد (فرع التاجي / فرع النهروان / فرع جسر ديالى) وللشركة محطة تزود بالوقود مع عدداً من الصهاريج لنقل الوقود من مصافي البصرة أو الدورة كما تمتلك مطبعة خاصة بها في منطقة التاجي تديرها شركة مستثمرة كما يوجد لديها معمل تصليح الشاحنات ولكنه غير مؤهل لتصليح الشاحنات بسبب غياب مخزن الادوات الاحتياطية، وقلة عدد شاحنات الشركة أضطرها الى التشغيل المشترك مع شركات القطاع الخاص للسيطرة على عمليات النقل لتنفيذ عقود الشركة مع شركات ودوائر الدولة، وتفتقد الشركة في مسار عملها الى الشاحنات الحوضية (الصهاريج)؛ مما يجعلها غير قادرة للعمل في مجال نقل المشتقات النفطية ومن الملاحظ أن أبسط الشركات الاهلية تضم أكثر من ألف شاحنة (صهريج)، بينما النقل البري وهي شركة حكومية تمثل القطاع العام لا تمتلك سوى صهاريج على عدد أصابع اليد تستخدمها لتزويد شاحنات الشركة بالوقود.

(8) جدول تفاصيل الشاحنات لغاية 31 / 12 / 2017

البيانات				التفاصيل
الإيراد (بالدينار)	عدد النقلات	كمية الحمولة المنقولة(الف طن)	عدد الشاحنات العاملة (الجاهزة للعمل + العاطلة + المتوقفة)	
11.075.480.393	8814	333.967.767	573	الشاحنات المملوكة
763 047 131 2	12792	506.195.786	1900	الشاحنات الاهلية
13.206.528.156	21606	843.163.553	2473	المجموع

يعمل أسطول الشركة وفق نظام حوافز خاص بالشاحنات حيث يتم منح صاحب الشاحنة مقدار 40 % من قيمة أجور النقل بالإضافة الى مبلغ وقود الكاز الذي يزود للشاحنة عند صدور أمر التشغيل (كتاب الحركة لنقل البضاعة) على حساب الشركة بمقدار (1000) لتر لكل شاحنة، ويبلغ سعر لتر وقود الكاز (400) ألف دينار مع استحقاق الراتب الشهري إذ يبلغ متوسط الراتب (500) ألف دينار شهرياً أو أكثر من ذلك حسب استحقاق سنوات الخدمة والشهادة، مع صرفيات تصليح تصل الى (200) شهرياً بسبب قدم موديل الشاحنات وانتهاء العمر التشغيلي للشاحنة مع صرف سلفة تصليح الشاحنة بمقدار (2.500.000) مليونين ونصف دينار تسدد على مدى (25) شهراً، هذا بالإضافة الى توقف الشاحنات عن العمل طيلة فترة زيارة الاربعين ويوم العاشر من محرم والزيارة الرجبية .

ومن خلال تسجيل صرفيات الشاحنة الواحدة في حال تنفيذ ثلاث دورات شهرياً يكون معدل ربح الشركة من الشاحنة الواحدة بمقدار (50) ألفاً لا غير إذا ما علمنا أن معدل النقل لغالبية شاحنات الشركة لا تتجاوز الدورتين شهرياً وبذلك يكون مقدار الخسارة التي تتكبدها الشركة (200) مائتي ألف دينار لكل شاحنة، ولو تم حساب نصف شاحنات الشركة تقوم بأداء ثلاث دورات (ربح 50 ألف للشاحنة) والنصف الأخر يقوم بأداء دورتين شهرياً (خسارة 200 ألف للشاحنة) فإن معدل خسائر الشركة شهرياً من الشاحنات تكون (43) مليون دينار، وبمعدل (516) مليون دينار سنوياً، هذا بالإضافة الى حصول جميع سائقي الشاحنات على الارباح السنوية أسوة بموظفي النقل البري .

(9) جدول يبين مقدار الربحية للشاحنة شهرياً

مقدار التكلفة	حوافز السائق	قيمة الراتب	صرفيات تصليح	قيمة الوقود / 1000 لتر	مقدار أجرة النقل	
1.550.000	450.000	500.000	200.000	400.000	1.100.000	الدورة الاولى
850.000	450.000			400.000	1.100.000	الدورة الثانية
850.000	450.000			400.000	1.100.000	الدورة الثالثة

يعد المنافيس الذي تتولى الشركة بيعه من خلال المنافذ الحدودية الإيراد الحقيقي الذي

تعتمد النقل البري في تسديد رواتب موظفيها، والنفقات التشغيلية، وتوزيع الحوافز الشهرية. وتعاني الشركة من عدم قدرتها على التزود بشاحنات حديثة بسبب شحة الفائض السنوي وقلة التخصيصات المالية ضمن الخطة الاستثمارية للموازنة السنوية وكذلك تعاني من عجز في إكمال بناية المجمع الإداري التي تم العمل بها عام 2013، وتتكون من ست طوابق تم تشييدها بمبلغ قارب الاربعين مليار دينار بالتعاقد مع شركة تنفيذ المشاريع التابعة لوزارة النقل، فيما يستمر العمل بمشروع مرآب البصرة النموذجي الذي من المؤمل إنجازه قريباً.

رقماً	كتابة	
52014930307	اثنا وخمسون مليارا واربعة عشر مليونا وتسعمائة وثلاثون الفا وثلاثمائة وسبعة دنانير .	إيراد الشركة
38324146333	ثمانية و ثلاثون مليارا وثلاثمائة وأربعة وعشرون مليوناً ومئة وستة واربعون الفا وثلاثمائة وثلاثة وثلاثون ديناراً.	إجمالي المصروفات
13690783974	ثلاثة عشر مليارا وستمائة وتسعون مليوناً وسبعمائة وثلاثة وثمانون الفا وتسعمائة واربعة وسبعون ديناراً.	صافي الإيرادات

(10) جدول نشاط الشركة المالي (صافي الايراد) لعام 2017

ويمكن لميناء الفاو الكبير الذي يعد بوابة العراق نحو مستقبل مشرق وأن ينهض بالبلد نحو أفاق متجددة ومنها أفاق تطوير قطاع النقل البري الذي يلتصق مباشرة بعمل الموانئ حيث من الممكن في حال ارتباطه بمشروع طريق الحرير الى قيادة قطاع النقل البري الى ميدان النقل الدولي وحاجة الشركة الى آلاف الشاحنات لتغطية العمل في حال أنجاز المشروع الذي يتكون من (90) رصيفاً مع منشآت ضخمة للصناعات التكميلية في مجال الصناعات الخفيفة وصناعة السيارات مع أرصفة جافة لوقوف الشاحنات وشبكة من الطرق والأنفاق.

الاستنتاجات:

1. ضعف الدعم المالي الذي تقدمه الحكومة للاستثمار في مجال النقل.
2. وجود تأثير سلبي لعمل الشركات الأجنبية المتعاقدة في إدارة المطار .
3. توقف بعض مراكز الخدمات يؤثر سلباً على عمل وإنتاجية المطار .
4. افتقار بغداد والمحافظات الى خدمات النقل السككي داخل المدن .
5. قدم السكك الحديد التي تعمل عليها قاطرات السكك الحديد .
6. ضعف نقل المسافرين على متن قاطرات السكك الحديد .
7. عدم وجود تخطيط استراتيجي لتنمية قطاع النقل البري.
8. هناك أجندة سياسية تعمل بالضد من نمو النقل البري لوجود مصالح شخصية وحزبية.
9. غياب المهنية والتخصص في عمل الشركات الحكومية؛ مما يسبب ازدواجية العمل في مجال النقل البري.
10. التأثير المباشر لتوقف المشاريع الصناعية والزراعية على حركة النقل البري .
11. ضعف التعاون بين العراق والدول الإقليمية في مجال النقل البري والنقل بالترانزيت .
12. يفتقد قطاع النقل البري للبنى التحتية من شبكة طرق حديثة ومؤسسات إدارية مؤهلة في المحافظات ودور استراحة، وخدمات على طول الطرق الخارجية.

التوصيات :

1. أهمية تخصيص مبالغ مالية ضمن الخطة الاستثمارية في الموازنة السنوية لتطوير قطاع النقل للنهوض به وتطوير مفاصل عمله.
2. إلغاء عقود الشركات الأجنبية المتعاقدة مع إدارة المطار ومنها (G4s) وسيركو ومينرز.
3. إعادة تفعيل مركز السميلتر الخاص بتدريب الطيارين العراقيين ومركز صيانة الطائرات ومعمل الخياطة وتحسين مستوى الخدمات على متن الطائرات ومنها وجبات الطعام .
4. العمل على تولي إدارة المطار من قبل متخصصين عراقيين في مجال النقل الجوي .
5. تحديث شبكة السكك الحديدية بما يتلاءم وسرعة القطارات الحديثة .
6. أذخار خدمة نقل المسافرين على متن قطارات السكك الحديدية داخل المدن (مترو) (ترام).
7. عمل شبكة من السكك الحديدية بين المحافظات والعتبات المقدسة .
8. تحديث شبكة دخول القطارات الى بغداد من خلال نفق مترو، وإلغاء الشبكة القديمة .
9. العمل على تحديث أسطول الشركة العامة للنقل البري وتزويدها بشاحنات من مناشئ عالمية معروفة بمواصفات عالية الدقة .
10. أهمية إنشاء شبكة من الطرق والجسور الحديثة التي تربط منافذ التحميل بمواقع التفريغ وتزويدها بمحطات استراحة وأنواع الخدمات كافة .
11. وضع خطة مدروسة للنهوض بواقع قطاع النقل من حيث التوسع بالنقل مع المحيط

الاقليمي والدولي (الترانزيت).

21. تفعيل دور الرقابة والمتابعة وتنشيط اجراءاتها مع وضع برنامج متابعة عمل الشاحنات (gps) وتوفير معامل الصيانة والإدامة والتصليح بما يخدم حركة الشاحنات.

13. ضرورة تفعيل قانون الناقل الوطني والعمل به حصرياً في قطاع النقل ومنع الازدواجية في العمل.

14. أهمية تنويع أسطول الشركة وزيادة قدراتها النقلية ليشمل جميع أنواع الحمولات السائبة والصلبة والغازية.

15. الجدية في الاسراع بتنفيذ ميناء الفاو والمطارات الاخرى الحديثة في المحافظات، وساحات التبادل التجاري على الحدود، وكذلك الربط السككي مع دول الجوار.