

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

Passenger Transport Activity by railway (Baghdad - Basrah) 1997 – 2014

Professor. Dr. Asaad Abaas Hindi
College of Education for Humanities
The University of Basrah.

Assistant Lecturer. Amani Hussein Abbdul-Razzaq
College of Education for girls
The University of Basrah.

Abstract:

The importance of transportation of passengers by Iraqi railways lies in its contribution to development process which helped from one hand in achieving population expansion and onn the other hand in saving many jobs that related with this activity that requires multiple services and requirements.

The period of study (1997 - 2014) witnessed variety of activities in the field of transport of passengers on the railway l(Baghdad - Basrah). For the purpose of facilitating the study, it has been addressed in three periods:

- Duration (1997-2002) when 6035914 passengers were transported and realizing a revenue volume of (250, 973,638, 11) Iraqi dinars.
- Duration (2003-2008) transported 34,677 passengers with realizing a revenue volume of (275,550,982) Iraqi dinars.
- In the duration (2009-2014), the number of passengers who passed through (Baghdad - Basrah) railways was 1022946 passengers and achieved revenues of (11638973250) Iraqi dinars.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

م.م امانى حسين عبد الرزاق

كلية التربية للبنات

جامعة البصرة

أ.د اسعد عباس هندي

كلية التربية للعلوم الإنسانية

جامعة البصرة

المستخلص:

تكمن أهمية نقل المسافرين على خط سكك (بغداد - البصرة) بما له من مساهمة في عملية التنمية ، حيث ساعد على تحقيق الإنتشار السكاني ، ومن ناحية أخرى وفر فرص عمل كثيرة لما يحتاجه هذا النشاط من خدمات ومتطلبات متعددة .

فقد شهدت مدة الدراسة (١٩٩٧ - ٢٠١٤) أنشطة متنوعة في مجال نقل المسافرين على خط سكك (بغداد - البصرة) ولغرض تسهيل دراستها تم تناولها على ثلاث فترات:

- الفترة (١٩٩٧ - ٢٠٠٢) وقد تم فيها نقل ٦٠٣٥٩١٤ مسافراً محققة حجم إيرادات قدرها (٢٥٠, ٦٣٨, ٩٧٣, ١١) ديناراً.

- الفترة (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨) وقد نقل فيها ٣٤٦٧٩٧ مسافراً محققة حجم إيرادات قدرها (٢٧٥, ٥٥٠, ٩٨٢) ديناراً .

- الفترة (٢٠٠٩ - ٢٠١٤) فقد بلغ تعداد المسافرين المنقولين خلالها ١٠٢٢٩٤٦ مسافراً وقد حققت إيرادات قدرها (١١٦٣٨٩٧٣٢٥٠) ديناراً .

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

المقدمة:

تُعد السكك الحديدية واسطة النقل الأكثر ملائمة للنقل الجماعي للركاب للمسافات الطويلة والمتوسطة ، فضلاً عن توفير وسائل الراحة من خلال توفير أسرّة للنوم ومرافق صحية ووسائل ترفيهية ومطاعم لتقديم وجبات الطعام، فإن استعمال خطوط السكك الحديدية يقضي على الآثار السلبية والضخمة التي تسبب فيها النقل بالمركبات ، وهو ما جعل معظم الدول تدعمه وتخصص له أموالاً ضخمةً من أجل تحسين ضمان سير الرحلات لأفراد مجتمعاتها بكفاءة ومرونة عالية .

ومن هنا تأتي أهمية دراسة نقل المسافرين على خط سكة حديد (بغداد - البصرة) خريطة (١) والوقوف على نشاط هذا القطاع الحيوي للمدة (١٩٩٧ - ٢٠١٤) والتعرّف على أهم المعوقات التي تحول دون تطور هذا القطاع المهم .

لذا سيتناول هذا البحث أعداد السكان المنقولين والإيرادات المتحققة من جّراء نقلهم ، وأسباب التفاوت بنسب المسافرين لأعوام مدة الدراسة التي تم تقسيمها إلى ثلاثة أجزاء ، لتسهيل فهم النتائج وأجراء مقارنات تكشف معرفة العوامل التي أدت إلى تراجع هذا القطاع الحيوي ووسائل إعادة بناءه وتطوره .

مشكلة البحث : وجود جملة من المشاكل والمعوقات تتطلب وضع الخطط المناسبة لتنشيط عملية نقل المسافرين على خط سكة حديد (بغداد - البصرة) .

فرضية البحث: إن خط سكة حديد (بغداد البصرة) من أهم خطوط نقل المسافرين في العراق، فضلاً عن كونه يساهم مساهمة فعالة في تطوير السياحة الدينية .

خطة البحث : تناول البحث نشاط نقل المسافرين على خط سكة (بغداد - البصرة) ، وتم تقسيم مدة الدراسة الى ثلاثة فترات:

- الفترة (١٩٩٧ - ٢٠٠٢)

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

- الفترة (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨)

- الفترة (٢٠٠٩ - ٢٠١٣)

وختمت الدراسة بعدد من النتائج والإستنتاجات والمقترحات .

نقل المسافرين على خط سكك حديد (بغداد - البصرة)

منذ بداية إنطلاق النقل بالسكك الحديدية في العراق، كان السكان المحليون القاطنون على طول خط حديد (بغداد-البصرة) يفضلون التنقل عبر عربات هذا الخط لما يمتاز به النقل بالقطارات من مرونة وسلامة وتكاليف منخفضة^(١) .

ومن أجل إيضاح مقدار الخدمة التي قدمها هذا الخط للسكان سنقسم المبحث إلى مراحل زمنية كما يلي:-

- المرحلة من ١٩٩٧-٢٠٠٢ .

- المرحلة من ٢٠٠٣-٢٠٠٨ .

- المرحلة من ٢٠٠٩-٢٠١٤ .

أولاً: المرحلة (١٩٩٧ - ٢٠٠٢) :-

لقد برزت آثار الحصار وبشكل واضح على كل مفاصل الحياة خلال هذه المدة وعلى البنى التحتية في كل المجالات، منها مجال النقل فقد أخذ مجال نقل المسافرين بالقطارات يتراجع بشكل ملحوظ، فضلاً عن سياسة الأسبقية والأولوية للغذاء والدواء التي حددتها مذكرة التفاهم المنعقدة بين العراق والأمم المتحدة عام ١٩٩٧^(*)(٢)، مما ترك أثراً سلبياً أدى إلى تراجع قدرات مديرية السكك الحديدية على خط (بغداد-البصرة)، فلقد كانت توقعات وزارة التخطيط - مديرية الإحصاء في تقرير لها ١٩٧٥ إن عدد المسافرين المنقولين على هذا الخط سيبلغ (٧) مليون في عام ٢٠٠٠^(٣) في حين سجل هذا العام بشكل فعلي

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

(٥٠٥٢٨٧)^(٤) مسافراً، أي أقل من عشر المتوقع، فلن يكون في حسابات الدارسين في ذلك الوقت الحرب العراقية الإيرانية وتداعياتها على النقل بالسكك الحديدية، ولا حرب الخليج الثانية والحصار وكل الظروف الاستثنائية التي عصفت بالعراق.

إن هذه التأثيرات تقف وراء تراجع إيرادات العراق الاقتصادية، فقبل الحرب (العراقية الإيرانية) كانت تتراكم لدى العراق قديراً مهماً من إحتياطات العملة الصعبة (الأجنبية) يقرب من ٣٥ مليار دولار بفعل الفائض الكبير الذي تحقق لميزان المدفوعات آنذاك من عوائده النفطية^(٥).

إن إستنزاف هذه الثروات في الحروب فضلاً عن إنصراف الحكومة إلى العناية بالتصنيع العسكري على حساب بقية المجالات مما أضر في كل الجوانب الخدمية ومن ضمنها النقل بالقطارات، فقد بلغ عدد المسافرين المنقولين عام ١٩٩٨ (١٢٤٨٠٠٠) مسافراً أي بفارق (٨٦٨٠٠٠) مسافراً عن عام ١٩٩٧ الذي بلغ فيه عدد المسافرين (٢١١٦٠٠٠) مسافراً وبنسبة مئوية بلغت ٣٥%، أي إن العام ١٩٩٨، الذي بلغت نسبته المئوية ٢١% أي بفارق ١٤% أقل من العام الذي سبقه حسب الجدول (١)، والشكل (١)

ويستمر الإنخفاض بعدد المسافرين على هذا الخط ليبلغ عام ١٩٩٩ (٦٧٢٣٧٤) وبنسبة ١١% أي أقل من العام ١٩٩٨ وبنسبة ٢١% حتى بلغ الإنخفاض أقصاه خلال المدة (١٩٩٧-٢٠٠٢) ليسجل عام ٢٠٠٠ الحد الأدنى وبنسبة ٨% بين أعوام هذه المدة مما دفع الشركة العامة للسكك الحديدية في العراق أن تستثمر إمكانياتها كافة وكوادرها وورشها ومعاملها لإيقاف هذا التدهور.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

جدول (١)

عدد المسافرين الصاعد والنازل والنسبة المئوية % لخط (بغداد-البصرة) للمدة (١٩٩٧-٢٠٠٢)

السنة	عدد المسافرين الصاعد	النسبة المئوية%	عدد المسافرين النازل	النسبة المئوية%	مجموع المسافرين	النسبة المئوية%
١٩٩٧	١١٨٧٨٠٠	%٣٧	٩٢٨٢٠٠	%٣٣	٢١١٦٠٠٠	%٣٥
١٩٩٨	٦٥٠٧٧٤	%٢٠	٩٥٧٢٢٦	%٢١	١٢٤٨٠٠٠	%٢١
١٩٩٩	٣٤٢٣٥٢	%١١	٣٣٠٠٢٢	%١٢	٦٧٢٣٧٤	%١١
٢٠٠٠	٢٦٧١٣١	%٨	٢٣٨١٥٦	%٨	٥٠٥٢٨٧	%٨
٢٠٠١	٣٤٧٨١١	%١١	٣١٦٧١١	%١١	٦٦٤٥٢٢	%١١
٢٠٠٢	٤٢١٧٢٢	%١٣	٤٠٨٠٠٩	%١٥	٨٢٩٧٣١	%١٤
المجموع	٣٢١٧٥٩٠	%١٠٠	٢٨١٨٣٢٤	%١٠٠	٦٠٣٥٩١٤	%١٠٠

المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على : وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية، تقارير إحصائية سنوية، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء، (١٩٩٧-٢٠٠٢) ، ص ١٢ ، ص ٩ ، ص ١١ ، ص ١٠ ، ص ٨ ، ص ١٣ بيانات غير منشورة.

وللنهوض بواقع السكك عقدت مجموعة من الندوات العلمية كان الغرض منها إيجاد حلول للمشاكل والمعوقات، فخلصت إلى خطة مفادها تحويل مجموعة من العربات والمكائن العاطلة إلى أدوات احتياطية بعد تفكيكها وإستخدامها لتصليح بقية العربات والمكائن العاطلة^(١) ونجحت الخطة وبدأت آثار النمو تبرز واضحة من إيقاف حالة الإنخفاض بعدد المسافرين فقد إرتفع العدد في سنة ٢٠٠١، ليلبغ (٦٦٤٥٢٢) وبنسبة ١١% أي بزيادة تقدر ٣% عن عام ٢٠٠٠ وبزيادة (١٥٩٢٣٥) مسافراً. حتى بلغ عدد المسافرين (٨٢٩٧٣١) مسافراً في

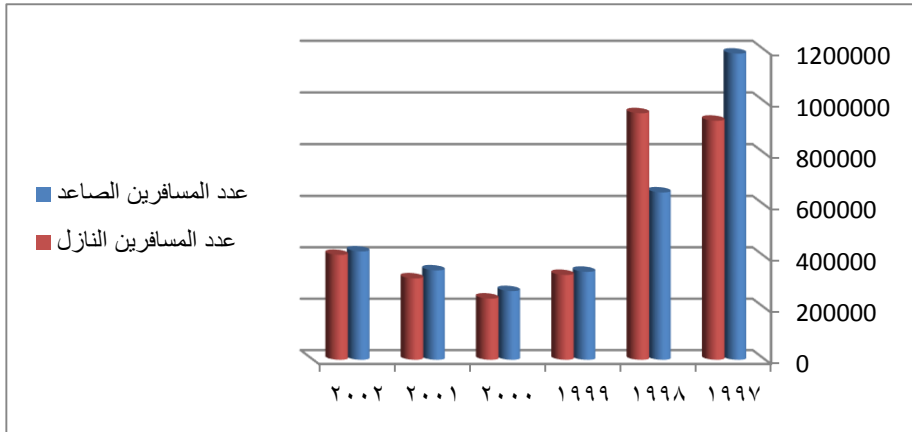
نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

عام ٢٠٠٢ وبنسبة ١٤% أي بزيادة مقدارها ٣% عن عام ٢٠٠١ و٦% عن عام ٢٠٠٠ كما في الجدول رقم (١) ولكن صاحبت هذه الزيادة أعطال متكررة.

شكل رقم (١)

عدد المسافرين الصاعد والنازل لخط (بغداد-البصرة) للمدة (١٩٩٧-٢٠٠٢)



المصدر:- من عمل الباحثة اعتماداً على بيانات الجدول رقم (١)

للقاطرات لتقادمها وإستخدام أدوات مستعملة في صيانتها مما يؤدي إلى توقف القطار لساعات، وإستبدال قاطرة السحب بأخرى مما يطيل من ساعات الرحلة فقد وصلت مدة بعض الرحلات إلى ١٤ ساعة^(٧)، فضلاً عما تقدم يظهر الجدول (١) إن عدد المسافرين من البصرة إلى بغداد (الصاعد) في كل أعوام هذه المدة (١٩٩٧-٢٠٠٢) أكثر من عدد المسافرين من بغداد إلى البصرة (النازل)، فقد بلغ عدد المسافرين المنقولين من البصرة إلى بغداد (٣٢١٧٥٩٠) مسافراً مقابل (٢٨١٨٣٢٤) مسافراً منقولين من بغداد إلى البصرة ، ويعود السبب في ذلك إلى إن بعض المسافرين من الذين لديهم معاملات في بغداد يفضلون السفر ليلاً إلى بغداد، فإن وصولهم صباحاً يوفر لهم فرصة المراجعة في النهار ويوفر مبيت

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

ليلة في الفندق. أما العودة فالأمر مختلف فهو يعود حال الإنتهاء من عمله بالسيارات فلا فرق في موعد الوصول سواء كان ليلاً أم نهاراً طالما يعود إلى بيته.^(٨) أما في مجال الإيرادات فإن أعلى معدل سجل في عام ٢٠٠٢ فقد بلغت (٧٢٢٢٠٤٠٠٠) دينار ونسبة ٣٥% كما في الجدول رقم (٢) والشكل رقم (٢).

ويعود ذلك إلى إرتفاع عدد المسافرين في هذا العام قياساً إلى الأعوام الثلاثة التي سبقت ٢٠٠٢، فضلاً عن إن المنقولين بالدرجة الأولى (منام) (٢١٠٧٦١) ونسبة ٣٦% وهي النسبة الأعلى خلال المدة (١٩٩٧-٢٠٠٢) وكذلك المنقولين على الدرجة الثانية (الكوشيت) هي نسبة عالية بين أعوام هذه المدة فقد بلغت (١٥٠٠١٧) مسافراً ونسبة ٢٤% أي جاءت بالمرتبة الثانية بعد عام ٢٠٠٠ فقد بلغ عدد المسافرين في الدرجة الثانية (١٧٩٢٧٩) مسافراً ونسبة مقدارها ٢٧% كما في الجدول (٣) والشكل (٣).

جدول (٢)

عدد المسافرين المنقولين على خط (بغداد-البصرة) وإيراداتهم والنسبة المئوية% للمدة

(١٩٩٧-٢٠٠٢)

السنة	عدد المسافرين	النسبة المئوية%	الإيرادات	النسبة المئوية%
١٩٩٧	٢١١٦٠٠٠	٣٥%	٢٢٥٥٦٩٦٣٧	١١%
١٩٩٨	١٢٤٨٠٠٠	٢١%	١٣٤٣٢١٧٠٨	٧%
١٩٩٩	٦٧٢٣٧٤	١١%	٢٣٩٧٦٦٠٧١	١٢%
٢٠٠٠	٥٠٥٢٨٧	٨%	٣٨٩١٧٠٢٧٢	١٩%
٢٠٠١	٦٦٤٥٢٢	١١%	٣١٥٢٢١٩٦٧	١٦%
٢٠٠٢	٨٢٩٧٣١	١٤%	٧٢٢٢٠٤٠٠٠	٣٥%
المجموع	٦٠٣٥٩١٤	١٠٠%	٢٠٢٦٢٥٣٦٤٥	١٠٠%

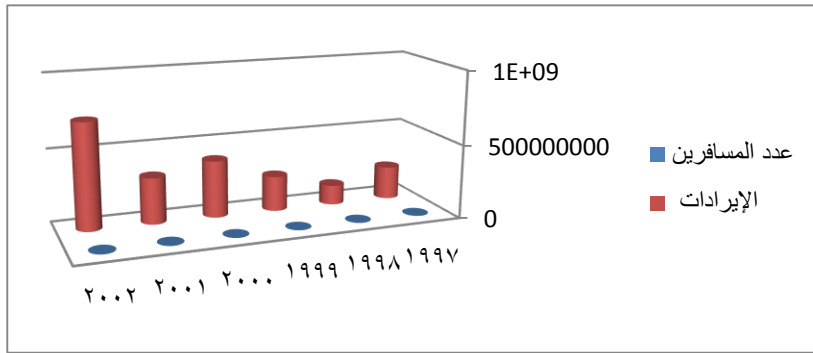
المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على:وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية، تقارير إحصائية سنوية، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء للأعوام (١٩٩٧-٢٠٠٢)ص١٣،ص٩،ص١١،ص١٠،ص٨،ص١٣

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

شكل (٢)

عدد المسافرين المنقولين على خط (بغداد-البصرة) وإيراداتهم للمدة (١٩٩٧-٢٠٠٢)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على بيانات الجدول رقم (٢)

جدول (٣)

عدد المسافرين حسب الدرجة (منام، كوشيت، سياحي) لخط (بغداد-البصرة) للمدة (١٩٩٧-٢٠٠٢)

السنة	عدد المسافرين	النسبة المئوية %	المسافرين المنام	النسبة المئوية %	المسافرين الكوشيت	النسبة المئوية %	المسافرين سياحية	النسبة المئوية %
١٩٩٧	٢١١٦٠٠٠	%٣٥	١٠٢١٢	%٢	١٤٨٩٦	%٢	٢٠٩٠٨٩٢	%٤٤
١٩٩٨	١٢٤٨٠٠٠	%٢١	١٤٤٥١	%٣	١٩٢٠٠	%٣	١٢١٤٣٤٩	%٢٥
١٩٩٩	٦٧٢٣٧٤	%١١	١٠٧٥٩٥	%١٧	١٥٣٦٠٧	%٢٣	٤١١١٧٢	%١٢
٢٠٠٠	٥٠٥٢٨٧	%٨	١٣٠٥٨٠	%٢٣	١٧٩٢٧٩	%٢٧	١٩٥٤٢٨	%٤
٢٠٠١	٦٦٤٥٢٢	%١١	١٠٧٨٥٥	%١٩	١٤٠٨١٩	%٢١	٤١٥٨٤٨	%٩
٢٠٠٢	٨٢٩٧٣١	%١٤	٢١٠٧٦١	%٣٦	١٥٠٠١٧	%٢٤	٤٦٨٩٥٣	%٦
المجموع	٦٠٣٥٩١٤	%١٠٠	٥٨١٤٥٤	%١٠٠	٦٥٧٨١٨	%١٠٠	٤٧٩٦٦٤٢	%١٠٠

المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على : جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديدية

العراقية، تقارير الإحصائية السنوية للاعوام (١٩٩٧-٢٠٠٢)، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة

الإحصاء، ص١٥، ص١٥، ص١٤، ص١٦، ص١٥، ص١٩ بيانات غير منشورة.

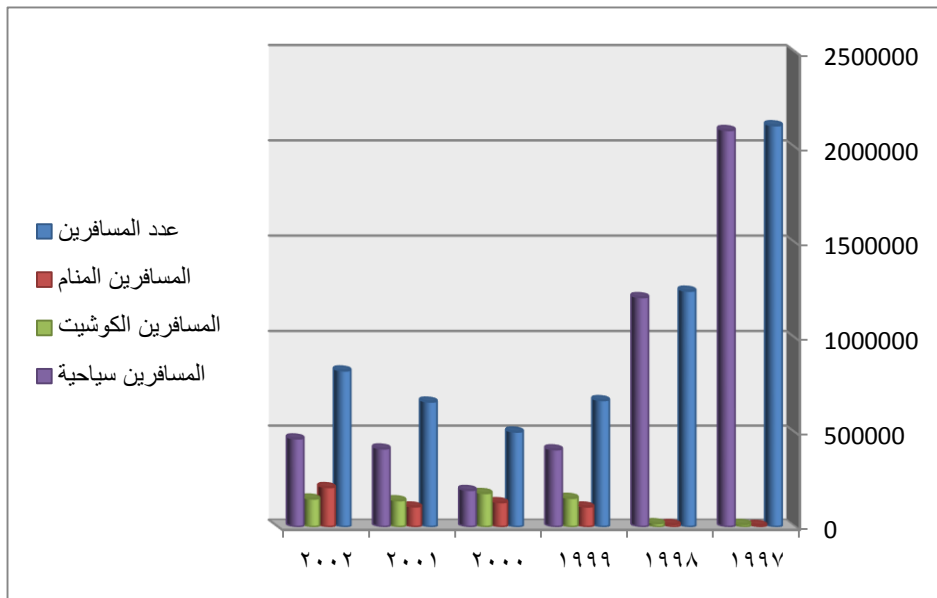
نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

شكل رقم (٣)

عدد المسافرين حسب الدرجة (منام، كوشيت، سياحي) لخط (بغداد-البصرة)

للمدة (١٩٩٧-٢٠٠٢)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على بيانات الجدول رقم(٣)

وفي العام ٢٠٠٠ سجل أدنى نسبة في عدد المسافرين فقد بلغ ٨% كما في الجدول (٤) والشكل (٤)، فضلاً عن إن عدد المسافرين مجاناً في عام ٢٠٠٢ قد بلغ (٢٧٨١) ونسبة ٩% وهي أقل من كل أعوام المدة باستثناء عام ٢٠٠٠ ونسبة ٨% وإن عدد العسكريين المنقولين بأجر مدعوم قد بلغ الحد الأدنى في عام ٢٠٠٠، فقد بلغ (٢٠١٣٠) مسافراً أي بنسبة ٣%.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

جدول (٤) عدد المسافرين المنقولين مجاناً وعدد المسافرين المنقولين بسعر مدعوم لخط (بغداد-البصرة)

للمدة (١٩٩٧-٢٠٠٢)

السنة	عدد المنقولين مجاناً	النسبة المئوية %	عدد العسكريين المنقولين بسعر مدعوم	النسبة المئوية %
١٩٩٧	٧٠٠٢٢	%٢٣	٣٠٤٨٧٥	%٤١
١٩٩٨	٧٤٨٩	%٢٥	٢٤٠١٢٩	%٣٣
١٩٩٩	٦٠٤٤	%٢٠	١٠٠٦٩١	%١٤
٢٠٠٠	٢٤٠٠	%٨	٢٧٩٩٣	%٤
٢٠٠١	٤٥٥٠	%١٥	٣٨٢٢٠	%٥
٢٠٠٢	٢٧٨١	%٩	٢٠١٣٠	%٣
المجموع	٣٠٢٨٦	%١٠٠	٧٣٢٠٣٨	%١٠٠

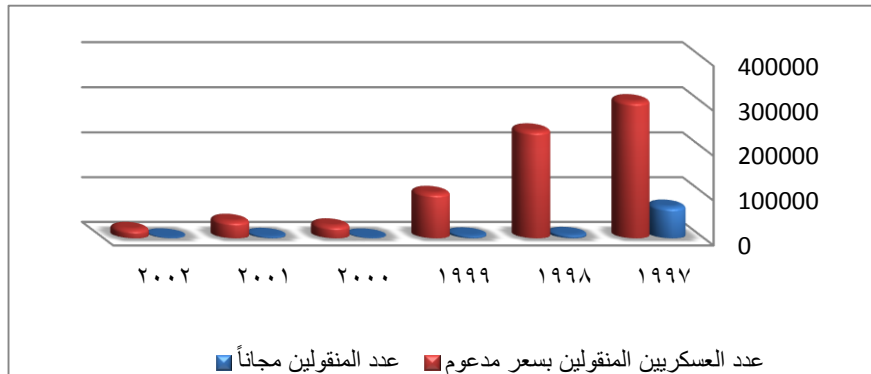
المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على :جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية،

تقارير الإحصائية السنوية للأعوام (١٩٩٧-٢٠٠٢)، قسم التخطيط والمتابعة،

شعبة الإحصاء، ص١٠، ص١٣، ص١٢، ص١٨، ص٩، ص١٢، بيانات غير منشورة

شكل (٤)

عدد المسافرين المنقولين مجاناً وعدد المسافرين المنقولين بسعر مدعوم لخط (بغداد-البصرة) للمدة



المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على بيانات الجدول رقم (٤)

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

فقد إجتمعت في عام ٢٠٠٢ كل العوامل التي من شأنها أن تزيد الإيرادات فارتفاع عدد مسافرين الدرجة الأولى والثانية على حساب السياحي يعني إرتفاع العائدات، لأن سعر المنام (١٠٠٠٠) ديناراً وسعر الكوشيت (٧٠٠٠) دينار وسعر السياحي (٣٠٠٠) دينار^(٩)، فضلاً عن إنخفاض عدد المنقولين مجاناً وعدد العسكريين المنقولين بسعر مدعوم كلها عوامل تفسر إرتفاع إيرادات عام ٢٠٠٢.

كما نلاحظ إنخفاض نسبة عدد العسكريين المنقولين بأجر مدعوم بالنسب (٤١%، ٣٣%، ١٤%، ٤%، ٥%، ٣%)، للأعوام (١٩٩٧، ١٩٩٨، ١٩٩٩، ٢٠٠٠، ٢٠٠١، ٢٠٠٢)، على التوالي حسب الجدول (٤). أي إنخفاض عام بعد عام وذلك لإنخفاض عدد القوات المسلحة، وتقلص المهام للجيش عاماً بعد عام خلال المدة. وإن أعلى حد للنقل المجاني سجل في عام ١٩٩٨ وقد بلغ (٧٤٨٩) مقابل (٢٤٠٠) مسافراً مجاناً كحد أدنى سجل عام ٢٠٠٠.

ونجد في الجدول رقم (٢) إن الإيرادات المتحققة في هذا العام بلغت (٣٨٩١٧٠٢٧٢) ديناراً بنسبة بلغت ١٩% أي أعلى من جميع أعوام المدة ١٩٩٧ - ٢٠٠٢، باستثناء عام ٢٠٠٢ م وعلى الرغم من أن عام ٢٠٠٠ سجل الحد الأدنى من المسافرين وبنسبة ٨% وهذا يفسر بشكل مقبول، وإذا ما رجعنا لجدول (٤) فإننا سنجد أن الحد الأدنى من المسافرين المنقولين بالمجان هو في هذا العام فقد بلغ ٢٤٠٠ مسافر بنسبة ٨%، وإن العسكريين المنقولين بأجر مدعوم قد بلغ (٢٧٩٩٣) مسافراً بنسبة ٤% وهي الأقل من بين أعوام المدة (١٩٩٧ - ٢٠٠٢) باستثناء عام ٢٠٠٢ إذ بلغت نسبته ٣% والذي حقق أعلى الإيرادات والذي عزز الأسباب المقنعة لإرتفاع الإيرادات لعام ٢٠٠٠ على الرغم من قلة عدد المسافرين هو العودة إلى الجدول (٢) فإننا نجد أن نسبة المنقولين درجة أولى منام ٢٣% وهي أعلى نسبة في المدة ١٩٩٧ - ٢٠٠٢ باستثناء عام ٢٠٠٢، وإن نسبة المنقولين من

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

الدرجة الثانية هي ٢٧% وهي النسبة الأعلى على الإطلاق بين أعوام هذه المدة، وإن إرتفاع عدد المسافرين على الدرجة الأولى وعلى الثانية يحقق موارد أعلى كما ذكر سابقاً.

إن الحد الأدنى من الإيرادات سجل في عام ١٩٩٨ م، فقد بلغت (١٣٤٣٢١٧٠٨) ديناراً بنسبة ٧% على الرغم من إن هذا العام هو الأعلى بعدد المسافرين في هذه المدة باستثناء عام ١٩٩٧ وعند العودة إلى الجدول (٣) نجد أن المسافرين في الدرجة الأولى في عام ١٩٩٨ م ٣% من مجموع المسافرين في الدرجة الأولى خلال المدة (١٩٩٧ - ٢٠٠٢) وإن المسافرين في الدرجة الثانية هي الأقل فقد بلغت النسبة ٣% باستثناء عام ١٩٩٧ الذي بلغت نسبته ٢%، وإذا ما رجعنا إلى الجدول رقم (٤) نجد إن عام ١٩٩٨ سجل الحد الأعلى في أعداد المسافرين مجاناً فقد بلغ ٧٤٨٩ مسافراً وبنسبه ٢٥% وهي النسبة الأعلى بين أعوام المدة ١٩٩٧ - ٢٠٠٢ وإن عدد العسكريين المنقولين بأجور مدعومة قد بلغ في هذا العام ٢٤٠١٢٩ مسافراً وبنسبة ٣٣% وهي أقل فقط من عام ١٩٩٧ وأكثر من كل الأعوام المتبقية في هذه المدة وكل هذا يفسر لنا إنخفاض إيرادات عام ١٩٩٨.

المرحلة الثانية (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨)

لقد تأثرت هذه المرحلة بالأحداث السياسية والعسكرية التي مرَّ بها العراق والتي كان الأبرز من بينها ما يعرف بحرب الخليج الثالثة التي ذكرناها سابقاً وبيننا آثارها على سكك الحديد، وقد تطرقنا إلى ما أعقب هذه الحرب من عمليات نهب وسلب مما أدى إلى تراجع عمليات النقل بسكك الحديد إلى حدها الأدنى خلال المدة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٨، فقد بلغت مجموعها ٤٣٥٦٨٦ مسافراً في عموم العراق^(١٠). وإذا ما قورنت بالمدة ١٩٧٥ - ١٩٨٠ التي تعد المدة الأكثر إستقراراً في تاريخ العراق قبل بدء سلسلة الحروب والحصار فقد بلغ عدد المسافرين على سكك الحديد العراقية ٤٧٧٠٣٠٠٠^(١١) مسافراً (أي بنسبة ١.١٠) للمدة من ٢٠٠٣ - ٢٠٠٨ من هذه المقارنة نستنتج حجم التراجع لسكك الحديد.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

فقد سجل عام ٢٠٠٣ الحد الأعلى للمسافرين المنقولين في المدة من ٢٠٠٣ - ٢٠٠٨ فقد بلغ ٢٠٣٩٤٧ وبنسبة ٥٩% ويعود ذلك إلى إن عام ٢٠٠٣ على الرغم من حرب الخليج الثالثة إستمر النقل في سكك الحديد على خط (بغداد-البصرة) ولم يتوقف إلا أيام قليلة، وتعد المديرية العامة لسكك الحديد العراقية أول شركة عاودت العمل بعد ٩-٤-٢٠٠٣ ، فضلاً عن إستمرار النقل في أشهرها الثلاث الأولى على وتيرة ٢٠٠٢ ، أما في النصف الثاني من ٢٠٠٣ على الرغم من الخراب الذي لحق بالشركة، ولكنها استأنفت عملها مستفيدة من الإستقرار الأمني الذي إمتازت به قبل تقاوم العمليات الإرهابية مطلع عام ٢٠٠٤^(١٢) الذي إنخفضت فيه النسبة من ٥٩% إلى ٢% فقد بلغ عدد المسافرين المنقولين ٦٧١٦ مسافراً كما في الجدول (٥) والشكل (٥).

جدول (٥)

عدد المسافرين حسب الاتجاه (لخط بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٨)

السنة	عدد المسافرين الصاعد	النسبة المئوية %	عدد المسافرين النازل	النسبة المئوية %	مجموع المسافرين	النسبة المئوية %
٢٠٠٣	١٠٤١٦١	٥١%	٩٩٧٨٦	٦٩,٥%	٢٠٣٩٤٧	٥٩%
٢٠٠٤	٣٣٨٠	١,٥%	٣٣٣٦	٢,٥%	٦٧١٦	٢%
٢٠٠٥	٤١٦٩	٢,٥%	١٧٩٤	١%	٥٩٦٣	١,٧%
٢٠٠٦	١١١٢٤	٥,٥%	٧٣٠٣	٥%	١٨٤٢٧	٥%
٢٠٠٧	٢٩٥٦	١,٥%	١٤٨٧	١%	٤٤٤٣	١,٣%
٢٠٠٨	٧٧٤١٢	٣٨%	٢٩٨٨٩	٢١%	١٠٧٣٠١	٣١%
المجموع	٢٠٣٢٠٢	١٠٠%	١٤٣٥٩٥	١٠٠%	٣٤٦٧٩٧	١٠٠%

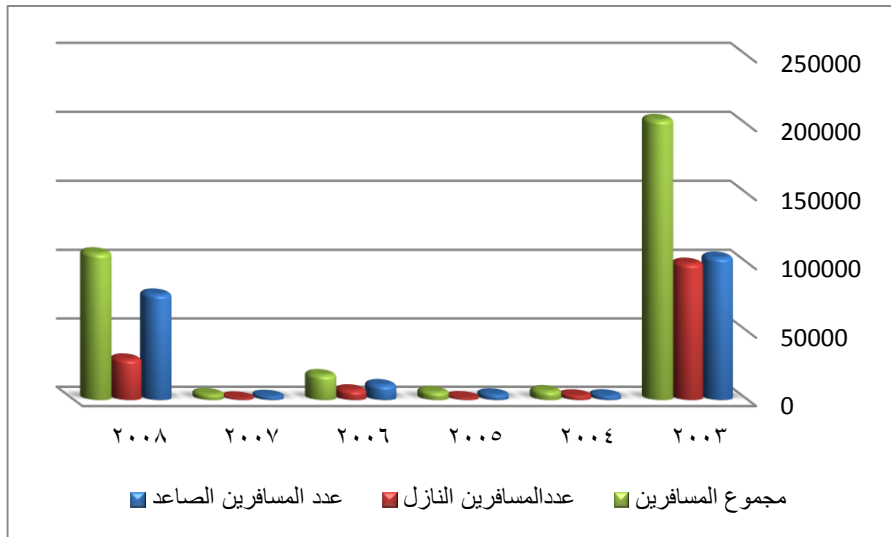
المصدر:- من عمل الباحثة إعتتماداً على جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية، التقارير الإحصائية السنوية للأعوام (٢٠٠٣-٢٠٠٨)، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء، بيانات غير منشورة ، ص ١٦، ص ١١، ص ١١، ص ١٣، ص ١٠، ص ١٤ بيانات غير منشورة

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

شكل (٥)

عدد المسافرين حسب الإتجاه (خط بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٨)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتتماداً على بيانات الجدول رقم (٥)

ويعزى ذلك إلى تراجع الوضع الأمني وفقدان الحكومة العراقية السيطرة على معظم المحافظات والمناطق، وإنتشار المجموعات المسلحة وأرتفاع معدلات العبوات والتفجيرات خصوصاً في منطقة اللطيفية^(١٣) التي يمر بها خط بغداد - البصرة، وحصول مجموعة من الحوادث فضلاً عن صعوبة توفير حماية للمسافرين ، إستمر التراجع فكانت نسبة المسافرين المنقولين (٢% ، ٢,٥% ، ٧% ، ١,٥%) في الأعوام (٢٠٠٤ ، ٢٠٠٥ ، ٢٠٠٦ ، ٢٠٠٧)م على التوالي وجميعها نسب متواضعة فقد سجل عام ٢٠٠٧ الحد الأدنى فقد بلغ عدد المسافرين ٣٧٣٢ مسافراً بمعدل ٢١١ مسافراً في الشهر أي عشرة مسافرين في اليوم الواحد ، هذا يعني إن الهدف من النقل في المدة ٢٠٠٣ - ٢٠٠٨ هو فقط الحفاظ على استمرار عمل الشركة على أمل النهوض بواقعها لاحقاً ، وهذا ما تم فعلاً فقد تغير الواقع في

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

عام ٢٠٠٨ سجل إرتفاعاً في عدد المسافرين المنقولين فقد بلغ ١٠٧٣٠١ وبنسبة ٣١% بعد تحسن الوضع الأمني فقد إستطاعت الحكومة العراقية، إعادة بسط الأمن والسيطرة على المحافظات التي يمر بها خط بغداد البصرة.

كما أننا نلاحظ في الجدول (٥) أن مجموع المسافرين من البصرة إلى بغداد (الصاعد) قد بلغ ٢٠٣٢٠٢ أعلى بكثير من عدد المسافرين من بغداد إلى البصرة (النازل) قد بلغ ١٤٣٥٩٥ أي بفارق ٥٩٦٠٧ مسافراً للأسباب نفسها التي ذكرناها في دراسة المدة ١٩٩٧-٢٠٠٢. لم تقدم الشركة العامة لسكك الحديد العراقية الحد المقبول من الخدمات ولم تستطع تسيير عربات المنام للأعوام ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ اما ٢٠٠٧ فقد بلغ عدد المنقولين ٤٨٠ مسافر في الدرجة الأولى كما في الجدول (٦) والشكل (٦).

الجدول (٦)

عدد المسافرين المنقولين حسب درجات السفر لخط (بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٨)

السنة	عدد المسافرين	النسبة المئوية %	المسافرون من منام	النسبة المئوية %	مسافرين الدرجة الثانية	النسبة المئوية %	المسافرين سياحي	النسبة المئوية %
٢٠٠٣	٢٠٣٩٤٧	٥٩%	٤٩٦٩٦	٧٤%	٢٢٢٢٨	٩١%	١٣٢٠٢٣	٥٢%
٢٠٠٤	٦٧١٦	٢%	-	٠%	١٥١٥	٦%	٥٢٠١	٢%
٢٠٠٥	٥٩٦٣	١,٧%	-	٠%	٢٣٦	١%	٥٧٢٧	٢,٥%
٢٠٠٦	١٨٤٣٧	٥%	-	٠%	٧٢	٠,٣%	١٨٣٥٥	٧%
٢٠٠٧	٤٤٤٣	١,٣%	٤٨٠	٠,٧%	٢٣١	١%	٣٧٣٢	١,٥%
٢٠٠٨	١٠٧٣٠١	٣١%	١٦٩٠٥	٢٥,٣%	١١٩	٠,٧%	٩٠٢٧٧	٣٥%
المجموع	٣٤٦٧٩٧	١٠٠%	٦٧٠٨١	١٠٠%	٢٤٤٠١	١٠٠%	٢٥٥٣١٥	١٠٠%

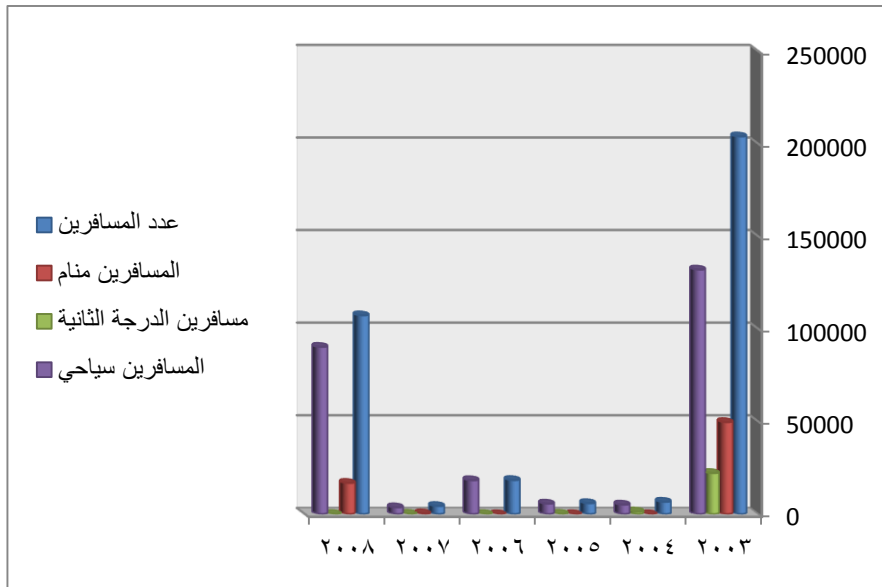
المصدر:- من عمل الباحثة اعتماداً على : جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، التقارير الإحصائية السنوية للأعوام (٢٠٠٣-٢٠٠٨)، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء، ص١٩، ص١٧، ص١٣، ص١١، ص١٥، ص١٣، بيانات غير منشورة.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

شكل (٦)

عدد المسافرين المنقولين حسب درجات السفر لخط (بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٨)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتتماداً على بيانات الجدول رقم(٦)

كما إن عدد المسافرين على الدرجة الثانية (كوشيت) للأعوام (٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨) هي (٢٣٦ ، ٧٢ ، ٢٣١ ، ١١٩) وينسب (١% ، ٠,٣% ، ١% ، ٠,٠٧%) على التوالي، وهي نسبة تكاد لا تذكر ولكن عام ٢٠٠٣ سجل الحد الأعلى بنقل المسافرين على الدرجة الأولى والثانية فقد بلغ (٤٩٦٩٦ ، ٢٢٢٢٨) مسافرا وبنسبة (٧٤% ، ٩١%) على التوالي كما في الجدول (٦) ويعود ذلك إلى إضطرار شركة السكك الحديدية إلى تشغيل عربات المنام لقلّة العربات السياحية المتبقية قبل البدء بتأهيل عددا منها لاحقا (١٤).

ولقد سجل عام ٢٠٠٨ إرتفاعا في عدد المسافرين في الدرجة الأولى بنسبة ٢٥,٣%، فقد بلغ عدد المسافرين المنقولين ١٦٩٠٥ لذا سجل عام ٢٠٠٨ الحد الأعلى من الإيرادات قد

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

بلغت ٧٤٠٢١٥٥٠٠ ديناراً ونسبة ٧٥,٤% كما في الجدول (٧) والشكل (٧)، ويعود ذلك إلى تحسن الوضع الأمني فضلاً عن تحسن الوضع الإقتصادي فقد بلغ سعر برميل النفط في عام ٢٠٠٨ (\$١٣٦)^(١٥) مما حقق وفرة مالية للدولة مكنها من تحسين مشاريع البنى التحتية ومن ضمنها مشاريع سكك الحديد ، في الوقت ذاته رفعت المديرية العامة لسكك الحديد العراقية تسعيرة السفر بناء على معطيات إرتفاع دخل الفرد فقد أصدرت تسعيرة أصبح فيها سعر المنام درجة أولى ٢٥٠٠٠ دينار والكوشيت ٢١٠٠٠ دينار وسعر السفر على السياحي ٧٠٠٠ دينار^(١٦)، وهذا يفسر إرتفاع إيرادات ٢٠٠٨ على إيرادات ٢٠٠٣ على الرغم من أن عدد المسافرين لعام ٢٠٠٣ أكثر من عدد المسافرين لعام ٢٠٠٨ فقد كان سعر التذكرة لعام ٢٠٠٣ (٥٠٠٠ دينار) والكوشيت (٣٥٠٠ دينار) و١٥٠٠ دينار تذكرة سياحية^(١٧) .

جدول رقم (٧)

عدد المسافرين وإيراداتهم (لخط بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٨)

السنة	عدد المسافرين	النسبة المئوية	الإيرادات	النسبة المئوية
٢٠٠٣	٢٠٣٩٤٧	٥٩%	١٩٦٩٧٩٥٢٥	٢٠%
٢٠٠٤	٦٧١٦	٢%	٧٤٦٦٧٥٠	٠,٨%
٢٠٠٥	٥٩٦٣	١,٧%	٥٩٣٢٧٥٠	٠,٦%
٢٠٠٦	١٨٤٢٧	٥%	١٦٥٤٩٥٠٠	١,٧%
٢٠٠٧	٤٤٤٣	١,٣%	١٥٤٠٦٢٥٠	١,٥%
٢٠٠٨	١٠٧٣٠١	٣١%	٧٤٠٢١٥٥٠٠	٧٥,٤%
المجموع	٣٤٦٧٩٧	١٠٠%	٩٨٢٥٥٠٢٧٥	١٠٠%

المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على: جمهورية العراق ،وزارة النقل والمواصلات الشركة العامة

لسكك الحديد العراقية ، تقارير الإحصائية سنوية (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨) ، قسم التخطيط

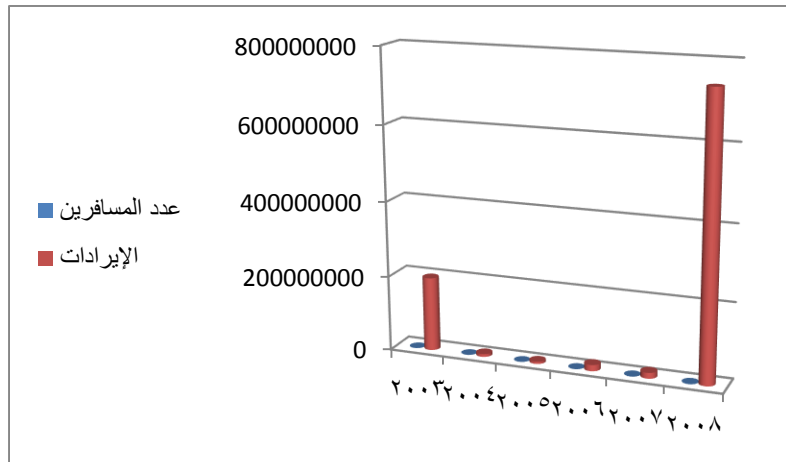
والمتابعة ،شعبة الإحصاء ص١٣، ص١١، ص١٥، ص١١، ص١٨.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

شكل (٧)

عدد المسافرين وإيراداتهم (لخط بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٨)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتتماداً على بيانات الجدول رقم(٧)

المرحلة الثالثة (٢٠٠٩ - ٢٠١٤)

تميزت المرحلة (٢٠٠٩-٢٠١٤) عن المرحلة التي سبقتها (٢٠٠٣-٢٠٠٨) نسبياً بوجود إستقرار أمني في المحافظات الواقعة على خط بغداد - البصرة، فقد وصل الوضع الأمني في بغداد عامي ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ درجة من التردّي أصبحت معها صعوبة في التواجد بالأماكن العامة بعد الساعة الثانية ظهراً ، فضلاً عن توقف سيارات الأجرة عن الحركة لذا بات من الصعب على المسافر أن يصل المحطة العالمية للقطار في علاوي الحلة وسط بغداد عصراً مما جعل السفر إلى بغداد أشبه بالمغامرة^(١٨).

فضلاً عما يتعرض له القطار من حوادث أثناء الطريق منها الرمي بالحجارة وتكسير نوافذه خصوصاً في منطقة اللطيفية^(١٩)

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

أما في المدة من (٢٠٠٩-٢٠١٤) وبعد التحسن النسبي في الملف الأمني وتحقق قدر من الإستقرار بعد أن إستعادت الدولة بناء بعض مؤسساتها الأمنية أصبح من السهل على المسافرين أن يستقل سيارة الأجرة وفي أي وقت ليصل إلى محطة القطار.^(٢٠) ومما ميز هذه المرحلة (٢٠٠٩-٢٠١٤) وخصوصاً في نصفها الثاني جلاء القوات الأجنبية وتحقق السيادة بعد البدء بتطبيق إتفاقية الإطار الإستراتيجي^(**)، فقد أصبح قرار إستيراد قطع الغيار وحتى إستيراد أطقم بكاملها بيد الحكومة العراقية دون الحاجة إلى موافقات دولية بعد أن خرج العراق من البند السابع للأمم المتحدة^(***) مما أتاح المجال لتطوير سكك الحديد العراقية، فقد تحققت مشاريع ضخمة منها على سبيل المثال لا الحصر إعمار ٢٧ مفصلاً في المنطقة الجنوبية (ميناء أم قصر، وسايلو أم قصر، ومفاصل محطة ركاب المعقل) وتجهيز مكائن جامعات حجر التحكم ومواد إحتياطية لرؤوس اللحام ومواد إحتياطية للرافعات (نوع الجسر) الكاشفة ومكائن لحام هولاند^(٢١) ولكن الحدث الأبرز في هذه المرحلة (٢٠٠٩-٢٠١٤) هو إبرام الحكومة العراقية عقد شراء ١٢ قطارا صينيا (DMJ) تميزت بمواصفات عالمية وبسرعة تصل من ١٠٠-١٢٠ كم /ساعة. تحتوي تشكيلتها على عربات منام من الدرجة الأولى والثانية وعربات سياحية وعربات مطعم لتقديم الوجبات السريعة، كما تميزت بتوفير الخدمات من تبريد وتدفئة وجهاز تلفاز^(٢٢) ، كل ذلك أدى بشكل أو بآخر إلى تحسين نقل المسافرين عبر خط (بغداد-البصرة).

ففي المرحلة (٢٠٠٩-٢٠١٤) بدأ التوجه كلياً إلى إستخدام السكك للأغراض التجارية الربحية فقد ألغي السفر المجاني بكل صوره وكذلك السفر بالأسعار المدعومة لذلك أخذت الشركة العامة لسكك الحديد العراقية بوضع خطط جديدة لتنظيم عملية النقل على ضوء ما حققته ميزانيتها من ربح أو خسارة فقد وضعت مديرية الحسابات العامة أجور جديدة لسفر الأفراد، وأصبح القطار بموجبها مقسماً على أربع درجات، الدرجة الأولى وبسعر (٢٥٠٠٠) دينار، والدرجة الثانية بسعر (٢١٠٠٠) دينار والكوشيت بسعر (١٧٠٠٠) دينار، والسياحية

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

بسعر (٥٠٠٠) دينار^(٢٣) وتعتبر المدة (٢٠٠٩-٢٠١٤) هي البداية الحقيقية للإستقرار النسبي لسكك الحديد العراقية في القرن الحالي لتقارب نسب المسافرين في أعوامها فقد بلغت النسبة من (١٣%-٢٠%) حسب الجدول (٨) والشكل (٨).

إذا ماقورنت بالمرحلة (٢٠٠٣-٢٠٠٨) والتي كانت نسبة المسافرين فيها متذبذبة ويفارق كبير (١٣%-٥٩%) كما في الجدول (٥). لقد سجلت الأعوام ٢٠١٢، ٢٠١٣، ٢٠١٤، نسباً (١٥%، ١٣%، ١٤%) على التوالي كما في الجدول (٨) وهي نسب متقاربة توحي إلى الإستقرار النسبي على عكس الأعوام (٢٠٠٦، ٢٠٠٧، ٢٠٠٨) التي سجلت حسب الجدول (٥) نسباً (٥%، ١٣%، ٣١%) على التوالي مما يعطي إنطباعاً واضحاً عن إرتباك وتيرة النقل في السكك الحديدية وتذبذبها في هذه الأعوام.

الجدول (٨)

عدد المسافرين المنقولين حسب الاتجاه لخط (بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٩-٢٠١٤)

السنة	عدد المسافرين الصاعد	النسبة المئوية	عدد المسافرين النازل	النسبة المئوية	مجموع المسافرين	النسبة المئوية
٢٠٠٩	١١٣١٠٦	%١٩	٨٩٤٦٣	%١٩,٥	٢٠٢٥٦٩	%٢٠
٢٠١٠	١٢٣٤٦٧	%٢١	٨٥٦٩٢	%٢٠,٥	٢٠٩١٥٩	%٢١
٢٠١١	١٠٤١١٢	%١٨	٧٣٧٨٤	%١٧	١٧٧٨٩٦	%١٧
٢٠١٢	٩٣٤٩٨	%١٦	٦٢٣٥٠	%١٤,٥	١٥٥٨٤٨	%١٥
٢٠١٣	٧٤٦٤٣	%١٣	٥٩١٥٨	%١٣,٥	١٣٣٨٠١	%١٣
٢٠١٤	٧٧٦٤٥	%١٣	٦٦٠٢٨	%١٥	١٤٣٦٧٣	%١٤
المجموع	٥٨٦٤٧١	%١٠٠	٤٣٦٤٧٥	%١٠٠	١٠٢٢٩٤٦	%١٠٠

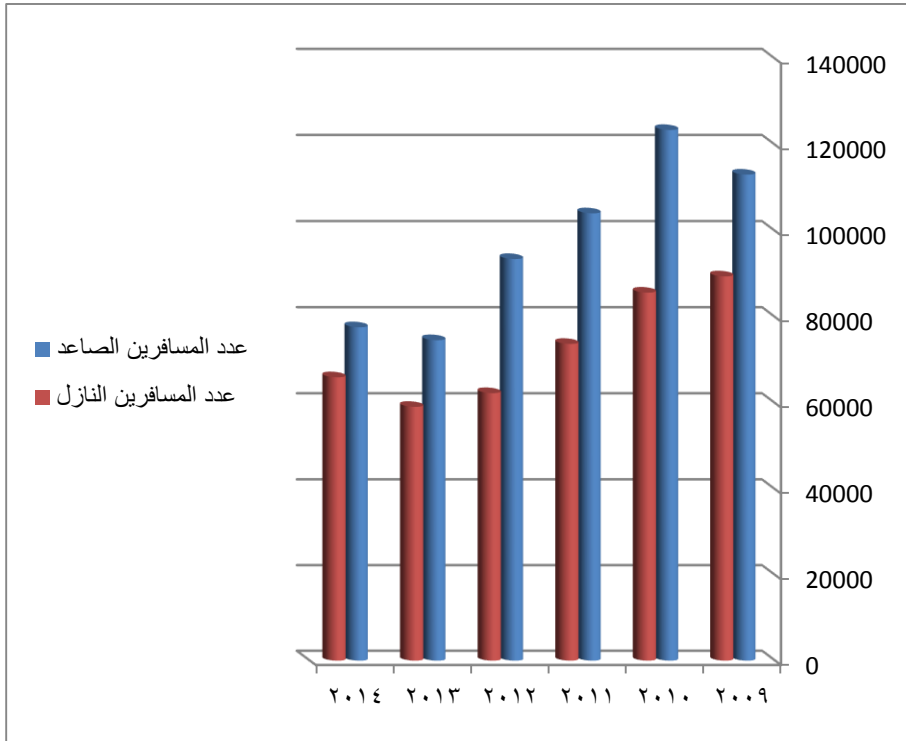
المصدر:- من عمل الباحثة إتماداً على : جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية، التقارير الإحصائية السنوية للأعوام (٢٠٠٩-٢٠١٤)، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء، بيانات غير منشورة، ص٨، ص١٠، ص١١، ص١٤، ص١٨، ص٨، بيانات غير منشورة.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

شكل (٨)

عدد المسافرين المنقولين حسب الاتجاه لخط (بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٩-٢٠١٤)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتتماداً على بيانات الجدول رقم (٨)

وعلى الرغم من التقارب بأعداد المسافرين في المدة (٢٠١٤-٢٠٠٩) إلا أن مجموع أعداد المسافرين من البصرة إلى بغداد (الصاعد) والتي بلغت (٥٨٦٤٧١) مسافراً بقيت أعلى بكثير من مجموع أعداد المسافرين من بغداد إلى البصرة (النازل) والتي بلغت (٤٣٦٤٧٥) مسافراً حسب الجدول (٨) أي بفارق (١٤٩٩٩٥) مسافراً من مجموع المسافرين في المدة (٢٠١٤-٢٠٠٩). ومن الجدول (٨) أيضاً نجد أن عام ٢٠١٠ سجل الحد الأعلى

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

بأعداد المسافرين المنقولين ضمن المدة (٢٠٠٩-٢٠١٤) فقد بلغ (٢٠٩١٩٥) مسافراً وبنسبة مقدارها ٢١% وذلك يعود إلى وصول أول قطارين صينيين من العقد الصيني والدعاية الكبيرة التي رافقت وصول القطارين وإنضمامهما إلى طواقم القطارات العاملة على خط (بغداد- البصرة) مما دفع المسافرين للإقبال على السفر في عربات المنام الأولى والثانية وبنسبة ٢١%، ٢٥,٥% على التوالي حسب الجدول (٩) والشكل (٩). فضلاً عن إن عدد المسافرين على الكوشيت قد بلغ (١٣٥١) مسافراً وبنسبة ٥٨% وهي النسبة الأعلى بين أعوام (٢٠٠٩-٢٠١٤) كما في الجدول (٨)، وفي المقابل سجل عام ٢٠١٣، الحد الأدنى من المسافرين فقد بلغ (١٣٣٨٠١) وبنسبة ١٣%.

الجدول (٩)

عدد المسافرين المنقولين حسب درجة السفر لخط (بغداد- البصرة) للمدة (٢٠٠٩-٢٠١٤)

السنة	منام ١	النسبة المئوية	منام ٢	النسبة المئوية	كوشيت	النسبة المئوية	السياحي	النسبة المئوية
٢٠٠٩	٤٢٠	%٠,٥	-	-	١٨٧	%٨	٢٠١٩٦٢	%٢٦
٢٠١٠	١٧٢٩٢	%٢١	٤٤٨٣٠	%٢٥,٥	١٣٥١	%٥٨	١٤٥٦٨٦	%١٩
٢٠١١	١٧٧٤٠	%٢١,٥	٣٥٥١٥	%٢٠,٥	٥٣٣	%٢٣	١٢٤١٠٨	%١٦
٢٠١٢	٢٠٣٢٥	%٢٥	٢٨٨٤٨	%١٦,٥	٢٦٦	%١١	١٠٦٤٠٩	%١٤
٢٠١٣	١٤٧٨٢	%١٨	٣٠٣١٠	%١٧	-	%٠	٨٨٧٠٩	%١٢
٢٠١٤	١١٥٤٥	%١٤	٣٥٤١٣	%٢٠,٥	-	%٠	٩٦٧١٥	%١٣
المجموع	٨٢١٠٤	%١٠٠	١٧٤٩١٦	%١٠٠	٢٣٣٧	%١٠٠	٧٦٣٥٨٩	%١٠٠

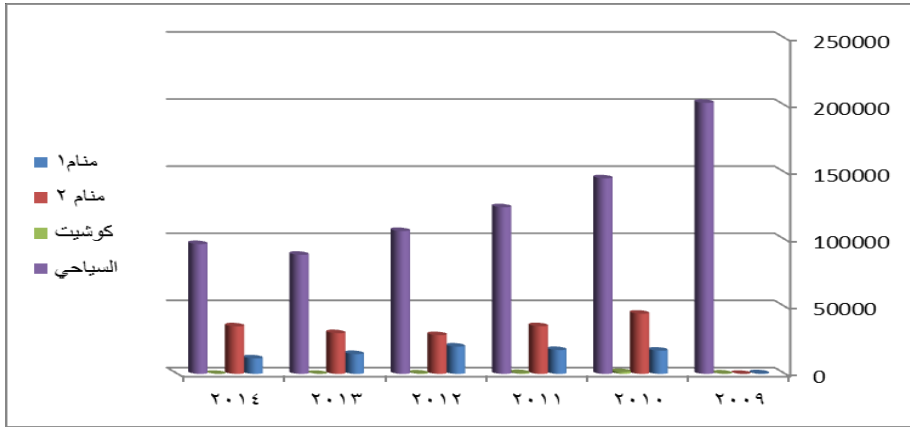
المصدر:- من عمل الباحثة اعتماداً على : جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية، التقارير الإحصائية السنوية للأعوام (٢٠٠٩-٢٠١٤)، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء، ص١٥، ص١٩، ص١٠، ص١٦، ص١٧، ص١٠ بيانات غير منشورة.

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

شكل (٩)

عدد المسافرين المنقولين حسب درجة السفر لخط (بغداد - البصرة) للفترة (٢٠٠٩ - ٢٠١٤)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتتماداً على بيانات الجدول رقم (٩)

على الرغم من وصول الأطقم الإثني عشر من القطارات الصينية والسبب يعود إلى تراجع آثار الدعاية لهذه القطارات، فالسرعة التي يسير بها القطار تحسنت قليلاً ولكنها لن تصل إلى مستوى ما أعلن عنه لوجود مشاكل في بعض مقاطع السكة مما يجعل القطار يسير بسرعة (٢٠-٤٠) كم/ساعة في المنطقة الواقعة بين الغبيشية والناصرية فضلاً عن التقارب الكبير بين أجور النقل بالسيارات وأجور النقل على الدرجات الأولى والثانية، مما قلل عدد المسافرين.

لقد سجل عدد المسافرين في درجة (الكوشيت) تراجعاً كبيراً إلى درجة أصبحت نسبة المسافرين (٠%) لعامي ٢٠١٣، ٢٠١٤ كما في الجدول رقم (٩)، وإن السبب في ذلك تقارب الأسعار بين منام الدرجة الثانية (٢١٠٠٠) دينار من أسعار الكوشيت (١٧٠٠٠) دينار^(٢٤)، من ثم لا يوفر الكثير لدخل المسافر، فضلاً عن إن الشركة إتبعته أسلوباً جديداً في حركة القطارات فقد كانت سابقاً يقرر سلفاً عن عربات المنام والكوشيت السياحي أما في هذه

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

المدة (٢٠٠٩-٢٠١٤) أصبح تقرير عدد العربات ونوعها يأتي حسب عدد التذاكر المقطوعة.^(٢٥)

لقد حققت المدة (٢٠٠٩-٢٠١٤) إيرادات بلغ حجمها (١١٦٣٨٩٧٣٢٥٠) ديناراً حسب الجدول (١٠) والشكل (١٠). وتعد الأكبر إذا ما قورنت بإيرادات المدة (١٩٩٧-٢٠٠٥) والمدة (٢٠٠٣-٢٠٠٨) فقد بلغت (٢٠٢٦٢٥٣٦٤٥) ديناراً^(٢٦) (***)، (٩٨٢٥٥٠٢٧٥٠) ديناراً^(٢٧) وبنسبة نمو إيجابي مقداره (١٣,٧، ١٥,٦) % على التوالي. ويعود ذلك إلى المدة (٢٠٠٩-٢٠١٤) هي المدة الأكثر استقراراً سياسياً وأمنياً بين فترات الدراسة.

وعلى الرغم من تقارب إيرادات أعوام هذه المدة (٢٠٠٩-٢٠١٤) إلا إن عام ٢٠١٠ حقق أعلى إيرادات فقد بلغت (٢٣٦٨١٩٩٧٥٠) ديناراً وبنسبة ٢٠% للأسباب التي ذكرناها سابقاً، ولأنه سجل النسبة الأعلى في عدد المسافرين المنقولين (٢٠٩١٥٩) كما في الجدول (٧)، بالمقابل سجل عام ٢٠١٣ الحد الأدنى من الإيرادات فقد بلغت (١٤٨٧٩٢٤٧٥٠) ديناراً وبنسبة (١٢,٥)%. ومن الجدول (٩) نجد إن الأعوام ٢٠٠٩، ٢٠١١، ٢٠١٤ سجلت نسب متقاربة بإيراداتها (١٧,٥%، ١٧%، ١٨%) على التوالي، فلا يعود السبب إلى تقارب عدد المسافرين في هذه الأعوام ولكن الاختلاف بالإيرادات يرجع إلى أسباب أخرى، فعند الرجوع إلى الجدول رقم (٩) نجد إن المسافرين المنقولين على الدرجة منام الأولى (١٧٧٤٠) مسافراً وبنسبة ٢١,٥% بينما عدد المسافرين في الدرجة منام الأولى في عام ٢٠٠٩ (٤٢٠) مسافراً وبنسبة ٠,٥%، فضلاً عن إن مسافري الدرجة الثانية في عام ٢٠١١ قد بلغ (٣٥٥١٥) وبنسبة ٢٠,٥% بينما لا يوجد مسافرون في الدرجة الثانية في عام ٢٠٠٩ كما في الجدول (٩) وهذا يفسر الفارق في أعداد المسافرين مع وجود تقارب في الإيرادات، أما عام ٢٠١٤، فالسبب يعود إلى أن المديرية العامة لسكك الحديد العراقية رفعت سعر التذاكر حتى وصلت إلى (٤٠٠٠٠) ديناراً للدرجة الأولى^(٢٨).

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

جدول (١٠)

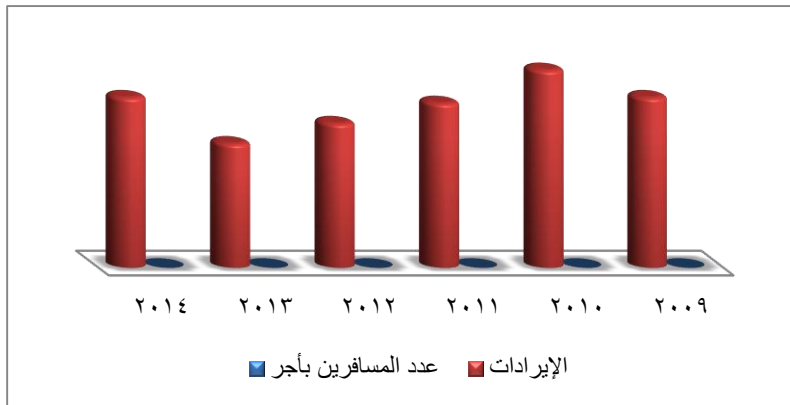
عدد المسافرين المنقولين وإيراداتهم لخط (بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٩-٢٠١٤)

السنة	عدد المسافرين بأجر	النسبة المئوية	الإيرادات	النسبة المئوية
٢٠٠٩	٢٠٢٥٦٩	%٢٠	٢٠٤٠٦٦٥٠٠٠	%١٧,٥
٢٠١٠	٢٠٩١٥٩	%٢١	٢٣٦٨١٩٩٧٥٠	%٢٠
٢٠١١	١٧٧٨٩٦	%١٧	١٩٧١٧٠٤٢٥٠	%١٧
٢٠١٢	١٥٥٨٤٨	%١٥	١٧٢٩٨١٤٥٠٠	%١٥
٢٠١٣	١٣٣٨٠١	%١٣	١٤٨٧٩٢٤٧٥٠	%١٢,٥
٢٠١٤	١٤٣٦٧٣	%١٤	٢٠٤٠٦٦٥٠٠٠	%١٨
المجموع	١٠٢٢٩٤٦١	%١٠٠	١١٦٣٨٩٧٣٢٥٠	%١٠٠

المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على : جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية، التقارير الإحصائية السنوية للأعوام (٢٠٠٩-٢٠١٤)، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء، ص ١٣، ص ١٤، ص ٨، ص ١٥، ص ١٢، ص ١٢ بيانات غير منشورة.

شكل (١٠)

عدد المسافرين المنقولين وإيراداتهم لخط (بغداد-البصرة) للمدة (٢٠٠٩ - ٢٠١٤)



المصدر:- من عمل الباحثة إعتماًداً على بيانات الجدول رقم (١٠).

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

الاستنتاجات:

- ١- إن التطور بالسكك الحديدية العراقية لم يدم طويلاً ، فقد بدأ بالتراجع في الأعوام التي تلت عقد السبعينات وذلك بسبب الظروف السياسية والإقتصادية والحروب الثلاث التي مرَّ بها العراق وفرض الحصار الإقتصادي عليه الذي أدى إلى تراجع البنى التحتية في العراق عموماً وعلى خط سكك حديد (بغداد - البصرة) خصوصاً .
- ٢- إن التحسن بدأ بعد عام ٢٠٠٣ على خط (بغداد - البصرة) وبشكل تدريجي وإن لم يكن بالمستوى المطلوب ، فقد كان لأستيراد أطقم القطارات الصيفية دور كبير في هذا التحسن .
- ٣- إن زيادة أجور السفر في خط سكك (بغداد - البصرة) سبب تراجعاً بأعداد المسافرين في عام ٢٠١٣ بعد أن رفعت الشركة سعر التذكرة للدرجة الأولى ٤٠ ألف دينار للشخص الواحد .
- ٤- بيّنت الدراسة رغبة المستخدمين للدرجة الأولى والثانية وإقبالهم أكثر من إقبالهم على إستخدام الكوشيت .
- ٥- عدم ثقة المسافرين في مواعيد إنطلاق القطارات .
- ٦- إن نسبة المقاعد المخصصة لمسافري المحافظات الواقعة على خط (بغداد - البصرة) قليلة جداً .
- ٧- تبين أن أعداد المسافرين من البصرة إلى بغداد أكثر دائماً من أعداد المسافرين من بغداد إلى البصرة .
- ٨- إن سكة خط (بغداد - البصرة) لا زالت أحادية مما يسبب وقوف القطارات في محطات متعددة بغية تحقيق التعابر ويزيد من زمن الرحلات .

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

المقترحات:

- ١- إعادة تأهيل المحطات وصالات الإنتظار وتوفير المزيد من الخدمات الصحية .
- ٢- توشي الدقة في مواعيد إنطلاق القطارات .
- ٣- توفير سونارات حديثة لفحص حقائب وأمتعة المسافرين وعدم إعتقاد التفيتش اليدوي.
- ٤- ضرورة إتباع معايير السلامة المهنية والصحية على خط سكك (بغداد - البصرة) وفق اللوائح العالمية ، وإتباع كل ما من شأنه تقليل الضوضاء .
- ٥- الإهتمام أكثر بعمليات تنظيف أماكن مياه الشرب والتعامل الصحيح مع فضلات الصرف الصحي .
- ٦- ضرورة الإسراع بإنجاز مشروع إزدواجية السكة ليصبح خطأ نازلاً وآخر صاعداً مما يوفر الانسيابية في حركة القطارات .
- ٧- زيادة عدد المقاعد والأسرة المقررة لمحافظة الخت (الحلة - الديوانية - السماوة - الناصرية) .
- ٨- زيادة عدد أطقم القطارات الجديدة بهدف تحقيق المزيد من العائدات المالية للشركة.
- ٩- إستثمار السياحة الدينية من خلال ربط خط سكة حديد (بغداد - البصرة) بدول الجوار .
- ١٠- إستخدام أنظمة الإشارة والإتصالات الحديثة وأجهزة تحويل مسار السكة ، لتوفير السلامة والسرعة .
- ١١- تحديد أسعار مناسبة لتذكرة السفر لتوفير التنافس الإيجابي مع أسعار السفر بالسيارات مما يحفز المسافرين لإختيار السفر بالقطارات ، فضلاً عن تقليل سعر الكوشيت ليكون الفارق معقولاً لسعر الدرجة الثانية .

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

الهوامش :

- ١- خالد محمد الجنابي ، السكك الحديدية العراقية ٧٥ عاماً من التألق ، -wwe.ser.gov.19، ص٢ .
- (*) قامت منظمة الأمم المتحدة بتأسيس برنامج النفط مقابل الغذاء سنة ١٩٩٦م لتمكن العراق من بيع النفط للأسواق العالمية وإستخدام عائداته في شراء الغذاء والدواء . وكان الدافع وراء هذا البرنامج أن يساعد الحكومة العراقية على تأمين احتياجات المواطنين العراقيين العاديين الذين تأثروا بالعقوبات الإقتصادية العالمية المفروضة على هذه الحكومة في أعقاب حرب الخليج الثانية وذلك دون تمكينها من بناء قدرتها العسكرية . وقد بدأ تنفيذ البرنامج ١٩٩٧ م وقد وصلت أول شحنة غذاء بموجب هذا البرنامج ألى العراق شهر آذار من عام ١٩٩٨ م .
- 2- www. Was . waldbank . org .
- ٣- حميد غالب عجبل السكيني ، تطور النقل بالسيارات في العراق ١٩٥٠- ١٩٨٠ دراسة في جغرافية النقل ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الاداب ، ١٩٨٨، ص١٩ .
- ٤- جمهورية العراق ، وزارة النقل ، الشركة العامة لسكك حديد العراق ، قسم التخطيط والمتابعة ، قسم الإحصاء ، التقرير الإحصائي السنوي لعام ٢٠٠٠ ، ص١١ .
- ٥- فؤاد قاسم الأمير ، الموازنة المالية في العراق ، دار الغد للنشر ، توزيع دار الملاك للفنون والآداب ، ٢٠١٠ ، ص ١٣٥ .
- ٦- شبكة الانترنت:الموقع الرسمي للمديرية العامة لسكك الحديد العراقية www. Scr. Gor . iq
- ٧- شبكة الانترنت ،الموقع الرسمي للمديرية العامة لسكك الحديد العراقية ، مصدر سابق .
- ٨- مقابلة شخصية مع السيد طالب جواد كاظم ، مدير قسم النقل والتشغيل ، محطة بغداد العالمية ، بتاريخ ٢٠/١٠/٢٠١٥ .
- ٩- جمهورية العراق ،وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية إحصائيات السنوات (١٩٩٧ - ٢٠٠٢) مصدر سابق ، ص١٧، ص١٣، ص٥، ص١٧، ص١٩، ص٨ على التوالي .

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

- ١٠- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية للأعوام (٢٠٠٣-٢٠٠٨) (ص ٦ ، ص ٩ ، ص ٧ ، ص ٦ ، ص ١١ ، ص ٦) على التوالي .
 - ١١- ميد غالب عجيل السكيني ، مصدر سابق ، ص ١٧٥ .
 - ١٢- مقابلة شخصية مع السيد جواد كاظم ، مدير قسم النقل والتشغيل ، مصدر سابق .
 - ١٣- مجلة مسار التخطيط ، العدد ١٠ ، أيلول / ٢٠١٢ ، مجلة شهرية تصدر عن وزارة التخطيط ، ص ٦٦ .
 - ١٤- الأعمال والإقتصاد،مجلة إقتصادية شهرية،السنة الثانية،العدد٥،نيسان ٢٠١٥،ص١٢٤ .
 - ١٥- د.خليل إسماعيل إبراهيم ، آثار الضرائب على الإستثمار في العراق ، مجلة دراسات إقتصادية ، بيت الحكمة، العدد (٢٢) ، ٢٠٠٩ ، ص ٦٩ .
 - ١٦-وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، ٢٠٠٨ ، مصدر سابق ، ص ١٣ .
 - ١٧-وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، ٢٠٠٣ ، مصدر سابق ، ص ١١ .
 - ١٨-مجلة مسار التخطيط ، العدد ١٠ ، مصدر سابق ، ص ٦٧ .
 - ١٩-المصدر نفسه ، ص ٦٩ .
 - ٢٠-مقابلة شخصية مع السيد طالب جواد كاظم رئيس قسم النقل والتشغيل ، محطة بغداد العالمية ، مصدر سابق .
- (**) إتفاقية الإطار الإستراتيجي: تنص الإتفاقية الأمنية العراقية الأمريكية على انسحاب القوات الاميركية المقاتلة من المدن والقرى والقصبات بتاريخ لا يتعدى حزيران ٢٠٠٩ ، على أن تتسحب جميع القوات الأمريكية بتاريخ لا يتعدى ٣١ ديسمبر / كانون الاول ٢٠١١ م وتحل محلها القوات العراقية .
- (***) البند السابع للأمم المتحدة : إن الفصل السابع يختلف عن البند السادس الذي يعطي الحق لمجلس الأمن النظر في النزاعات وإتخاذ الاجراءات المناسبة بتوصيات خاصة وبالتعاون مع الفرقاء المتنازعين في حين أن الفصل السابع يعطيه الحق بإتخاذ جميع الإجراءات بما في ذلك القوة المسلحة ، ومن هنا يأتي التباين بين الفصلين وقد تضرر العراق كثيراً من جراء تطبيق هذا البند عليه .

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

- ٢١- جمهورية العراق ،وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، تقارير إحصائية ، مصدر سابق ، الجداول الإحصائية لعام ٢٠١٢ ، ص ١٥ .
- ٢٢- جمهورية العراق ، وزارة المواصلات ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، جمهورية العراق ، تقارير إحصائية ، مصدر سابق ، الجداول الإحصائية لعام ٢٠١٢ ، ص ١٤ .
- ٢٣- جمهورية العراق ، وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لسكك حديد العراقية ، إحصائيات عام ٢٠١٢ ، مصدر سابق ، ص ١٤ .
- ٢٤- جمهورية العراق ، وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، إحصائيات عام ٢٠١٣ ، مصدر سابق ، ص ١٧ .
- ٢٥- مقابلة مع السيد طالب جواد كاظم ، رئيس قسم النقل والتشغيل ، مصدر سابق .
- ٢٦- جمهورية العراق ، وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لسكك حديد العراقية ، إحصائيات الأعوام من (١٩٩٧ - ٢٠٠٢) ، مصدر سابق ، (ص ٦ ، ص ١٠ ، ص ٥ ، ص ٩ ، ص ١٥ ، ص ١٣) على التوالي .
- (****) تم جمع إيرادات الأعوام من ٢٠٠٣ إلى ٢٠٠٨ لعموم إيرادات النقل بسكك الحديد من قبل الباحثة .
- ٢٧- جمهورية العراق ،وزارة النقل والمواصلات ، الشركة العامة لسكك حديد العراقية ، إحصائيات الأعوام من (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨) مصدر سابق .
- ٢٨- جمهورية العراق ، وزارة النقل والمواصلات ، المديرية العامة لسكك الحديد العراقية ، مصدر سابق ، إحصائيات عام ٢٠١٤ م ، ص ١٥ .

المصادر:

- ١- حميد غالب عجيل السكيني ، تطور النقل بالسيارات في العراق ١٩٥٠ - ١٩٨٠ دراسة في جغرافية النقل ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الاداب ، ١٩٨٨ .

نشاط نقل المسافرين بالسكك الحديدية على خط (بغداد - البصرة)

(١٩٩٧ - ٢٠١٤)

الكتب والمجلات:

- ١- فؤاد قاسم الأمير ، الموازنة المالية في العراق ، دار الغد للنشر ، توزيع دار الملاك للفنون والاداب ، ٢٠١٠ ، ص ١٣٥ .
- ٢- خالد محمد الجنابي، السكك الحديدية العراقية ٧٥ عاماً من التألق،
- ٣- خليل إسماعيل إبراهيم ، آثار الضرائب على الإستثمار في العراق ، مجلة دراسات اقتصادية ، بيت الحكمة ، العدد (٢٢) ، ٢٠٠٩
- ٤- الأعمال والإقتصاد ، مجلة إقتصادية شهرية ، السنة الثانية ، العدد ٥ ، نيسان ٢٠١٥
- ٥- مجلة مسار التخطيط ، العدد ١٠ ، ايلول / ٢٠١٢ ، مجلة شهرية تصدر عن وزارة التخطيط .

دوائر حكومية:

- ١- جمهورية العراق، وزارة النقل المواصلات، الشركة العامة لسكك حديد العراقية، قسم التخطيط والمتابعة، شعبة الإحصاء، إحصائيات عام ١٩٩٧_ ٢٠١٤.
- ٢- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية للأعوام (٢٠٠٣ - ٢٠٠٨) .

شبكة الانترنت:

- ١- شبكة الإنترنت : الموقع الرسمي للمديرية العامة لسكك الحديد العراقية [www. Scr. Gor . iq](http://www.Scr.Gor.iq)
- 2- [www. Was . waldbank . org](http://www.Was.waldbank.org) .

مقابلات شخصية:

- (٢) مقابلة شخصية مع السيد طالب جواد كاظم رئيس قسم النقل والتشغيل ، محطة بغداد العالمية.