



المائنة الصنع وبسعر ٣٥٠ الف دولار



احتدم الجدل بين أبو عامر وبين قاطع التذاكر على ورقة النقد البالغة ٢٥٠ ديناراً الممزقة التي رفض تسلمها (الجابي). في حين قال أبو عامر بعصية: ما هي المميزات التي تقدمها شركتكم للمواطن فهي قليلة العدد ولا تشمل إلا خط باب المعظم، والحافلات قديمة، نوافذها مغطاة بمقوى بدلاً من الزجاج، أما الجابي فقد رد على أبو عامر (إذا لا يعجبك الباص خذ تاكسي) وضحك الركاب كون أبو عامر كان رث الثياب وهياته تؤكد أنه من مواطني (تحت خط الفقر!) الذين تزداد أعدادهم عاماً بعد آخر!

□ تحقيق وتصوير / سها الشبخلي



## تنفرد بنشر التفاصيل

# ستون باصاً قريباً في شوارع بغداد

### باص الأمانة

على الرغم من مرور أكثر من نصف قرن على فك ارتباط الشركة العامة لنقل الركاب عن أمانة بغداد، وصار اسمها الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود، إلا أننا ما زلنا ومعنا الكثيرون نطلق تسمية الأمانة على تلك الباصات التي انحسر عددها بعد أحداث عام ٢٠٠٣، فما هي الأسباب؟ وقبل الإجابة عن ذلك السؤال، لنستعرض تاريخ تلك الباص الجميل الذي كان يتهادى نظيفاً لامعاً باحمراره في شوارع بغداد التي كانت هي الأخرى جميلة وممتلئة بالهدوء وبحب الحياة.

تشكلت مصلحة نقل الركاب في مدينة بغداد عام ١٩٣٨، بموجب القانون رقم (٣٨) لسنة ١٩٣٨ وحُدِّدَ اسمها بمبلغ (٢٠٠) الف دينار ويستقرض بضمانة الدولة، وعدت الدولة من المشاريع ذات النفع العام ولها شخصية معنوية يحق لها امتلاك الأموال المنقولة وأعطى للمصلحة حق احتكار نقل الركاب في منطقة عملها، والتي حددت لتشمل دائرة نصف قطرها (١٠) كم، وتكون الباب الشرقي مركزاً لهذه الدائرة، وقد تم إخضاع إدارة المصلحة إلى شعبة النقلات في أمانة العاصمة واستمرت شعبة النقلات بمهمة النقل في العاصمة حتى عام ١٩٤٧ حيث قررت هيئة الإدارة تدوير رأس مالها المقرر بـ (٢٤٠) ألف دينار، ضمنها (١١٣) حافلة مستعملة، و(٧) باصات جديدة و(٢٧) سيارة مستهلكة، إلى المصلحة إلا أنه لم يفك ارتباطها من أمانة العاصمة بل بقيت تابعة لها ويرأسها أمين العاصمة. تم فك ارتباط المصلحة عن أمانة العاصمة وربطها بوزارة الداخلية وأصبح تشكيلها بمستوى مديرية عامة مستقلة بموجب القانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٥٠ وفي عام ١٩٥٩ فك ارتباطها من وزارة الداخلية وتم ربطها بوزارة البلديات.

وبعد ذلك تم ربط المصلحة بوزارة النقل وأصبحت المنشأة العامة لنقل الركاب في عام ١٩٧٦، وبعد هذا العام تم ارتباط المنشأة بالمؤسسة العامة للنقل البري العراقية وبعد إلغاء المؤسسة أصبح ارتباط الشركة بوزارة النقل والمواصلات مباشرة، كما تم تحويل المنشأة العام لنقل الركاب إلى الشركة العامة لنقل الركاب استناداً لأحكام المادة (٦) من قانون الشركات رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧ ابتداءً من ١٩٩٨.

### حديث المواطنين

تحدث إلينا مجموعة من المواطنين متساكين عن سر اختفاء تلك الباص الأحمر الجميل ذو الطابقين الذي كان يربط أطراف بغداد وداخلها؟ فقد تساءل الطالب ليث العموري عن الباص الذي يسمع عنه ولا يراه؟ فقد حدثه والده عن سرعته ونظافته



١١٠ باص للنقل بين المدن



المحررة مع الساعدي



مدير عام الشركة

الباص متسخة بأعقاب السكاكر) مع أن التدخين ممنوع، المقاعد الخاصة بالركاب يعلوها التراب وزيوت المحركات، والطالب امتثال قالت: إن الجابي لا يعطي في الغالب تذكرة، عندما طالبته فدعتي ألف دينار فماذا ستطالين؟، الموظفة فوزية أشارت إلى أن الجابي والسائق في بعض الخطوط يتحدثان ويتبادلان النكات البذيئة مع وجود السيدات وبشكل يبدو متعمداً، وطالبت فوزية بأن يتم إعداد سنوات عامة

للسواق والجبابة في الشركة توضح لهم كيفية التعامل بلطف مع المواطنين كون الشركة خدمية ولها مساس مباشر بالمواطنين، الموظف أحمد عبد الستار تساءل عن منطقة الميدان التي كانت المحطة الرئيسية لحافلات نقل الركاب قبل أحداث عام ٢٠٠٣، التي كانت تشمل أغلب الخطوط في كل من جانبي بغداد الكرخ والرصافة؛ وكانت بأعداد كبيرة وخطوط تصل إلى خارج العاصمة، أما الآن فهي لا تكاد تسد الحاجة مع أن عدد سكان بغداد يزيد على ٧ ملايين شخص، كما أن الفوضى في الصعود والنزول

ووقت انطلاق الحافلات غير محدد بزمن وغير منظم، فالحافلة لا تختلف عن أية سيارة (كوبستر أو كيا) العاملة في الشوارع فليست هناك محطات للصعود والنزول.

### التمويل الذاتي

حملنا كل تلك الأسئلة والاستفسارات والملاحظات والشكاوى إلى الدكتور عادل الساعدي مدير عام الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود الذي أجابنا قائلاً: نحن إحدى تشكيلات وزارة النقل العراقية، عدد منتسبينا هو ٤٥٠٠ موظف، ونعمل ضمن التمويل الذاتي، وتمتلك الشركة أسطولاً يقدر بـ ٦٠٠ حافلة، بعضها كبير والبعض الآخر متوسط وصغير، وكباقي تشكيلات دوائر الدولة تعرضت الشركة إلى الأضرار والتخريب والسرقة والنهب، ما أوقف جميع الخطوط العاملة، إضافة إلى الوضع الأمني المتردي الذي عاشته ليس فقط العاصمة بل العراق بأسره قد جعل الخطوط تتوقف، وقد تعرضنا إلى هزات مالية كبيرة بسبب الوضع الأمني وبسبب كوننا نعمل ضمن نظام التمويل الذاتي، ووزارة المالية لم تعطنا أي مبلغ، ووفق تقرير ديوان الرقابة المالية لعام ٢٠٠٨-٢٠٠٩ تبين العجز الذي تعانيه الشركة كان يقدر بـ ١٠٠ مليار دينار عراقي، أيضاً أخذنا قرضين عامي ٢٠١٠ وعام ٢٠١١ بقيمة ٤٣ مليار دينار، واستطعنا بتاريخ ٢٠١١/٨/١٥ إيقاف القرض البالغ مليار و٨٠٠ مليون دينار شهرياً لدعم الرواتب، واكتفينا واعتمدنا على التمويل الذاتي وأوقفنا القروض الشهرية، ووقفنا جملة من العقود وقمنا بتحديث أسطولنا العامل، ووقفنا عقد شراء ٦٠ باصاً ذاتاً طابقين، تسع ٧٧ راكبا، ألمانية المنشأ من شركة (الباهاوس) المعروفة، ووصلتنا الآن ٤٠ باصاً منها مدفوعة أولى، وبعد أيام ١٠ باصات بطابق واحد وستصلنا قريباً، وهي حديثة متطورة تعمل وفق نظام المونيتير، وقطع التذاكر يجري إلكترونياً، كما وقعنا على عقد لشراء ١١٠ باصات، تعمل بين المدن وهي حديثة ومتطورة تدعى بـ (بي إي بي

وهي تعمل لدعم النقل الجماعي ولذوي الدخل المحدود وللطلبة. وعن سؤالنا لماذا كل هذا التأخير في تقديم الخدمات فبعد مضي ٨ سنوات على أحداث عام ٢٠٠٣، لم نشهد أية خطوة لعودة (باص الأمانة) إلى شوارع العاصمة، أجاب الدكتور الساعدي: إن السبب وراء تأخر تقديم هذه الخدمات هو الظروف التي كانت سائدة في السنوات السابقة وعلى رأسها الظرف الأمني المتردي، وكنا في تلك السنوات لا نستطيع عمل شيء سوى تسديد رواتب الموظفين، ونحن نعمل الآن على تحويل نظامنا من التمويل الذاتي إلى التمويل المشترك وسوف تدخل معنا شركات أهلية تأخذ على عاتقها النقل الداخلي، ولدينا تنسيق بين المرور وعملية بغداد كون شوارعنا غير مؤهلة لسير باصات حديثة كما أن أغلب شوارعنا مغلقة بحواجز كونكريتية وسيطرات أمنية، مما يعيق سير الباصات إلى مناطق عديدة، وقريب جداً سوف يشاهد المواطن أسطولاً حديثاً، موديل ٢٠١٢، ومتطوراً، وستعامل مع شركات خاصة بالحكومة لديها مشاكلها الخاصة كما أن الحكومات في كل بلدان العالم هي إدارية مشرفة وأن القطاع الخاص هو الذي يقدم الخدمات للمواطن وبشكل رضيه، وبالنسبة لنا ومنذ الآن لن نحمل وزارة المالية أية مبالغ مالية لا رواتب ولا استيراد سيارات للشركة، وعن الحافلات العاملة الآن في الشارع بالإضافة لقلتها فإنها تعاني التقادم، أشار الدكتور الساعدي إلى أن الشركة تعمل الآن لإنشاء معمل لتصليح الأليات وسوف ينجز قريباً وسيخصص لتصليح الأليات العاطلة وسوف تدخل الحافلة كل ٦ أشهر ذلك المعمل لغرض الإدامة.

### منطقة الميدان

وعن عودة محطة الميدان العاملة سابقاً كمحطة كبيرة وواسعة لأغلب الخطوط العاملة في جانبي الكرخ والرصافة، بين الساعدي أن هناك اتفاقاً جرى بين الشركة وقيادة عمليات بغداد لإنهاء تواجد بعض الأشخاص المتجاوزين في تلك المنطقة وإخلائها من عربات الباعة المتجولين، لتكون محطة حديثة

## حافلات غير مسقفة لترفيه المواطنين في أماكن محددة

## مديرها العام: ما يعيق عملها الحواجز وتبدلي الأسلاك الكهربائية

## (كي كارت) بدل التذاكر للطلبة وذوي الدخل المحدود

لانطلاق الباصات الحديثة. وعن شكوى السيدات من تصرفات بعض السائقين والجبابة، أكد الساعدي أن الباصات الألمانية الحديثة سوف تعمل وفق تقنية (جي بي سي) التي يمكن مراقبة سير الحافلة والسائق وكل ما يجري داخل الحافلة بواسطة (غرفة سيطرة) موجودة في مقر الشركة، وسوف يعاقب كل من يسيء التصرف، كما أن السائق ستكون أمامه شاشة يستطيع من خلالها رؤية الطابق الثاني، يستزود تلك الباصات بشاشات عرض تلفزيونية، كما سيكون السائق أنيقاً ولباساً موحد ورسمي، وسيمنع التدخين في تلك الباصات، ورداً على سؤالنا بشأن سعر شراء الباص، أشار الساعدي إلى أن سعرها هو ٣٥٠ ألف دولار.

### بطاقة كي كارت

وعن سعر بيع دفاتر التذاكر المخفضة للطلبة، فلما كان معمولاً به سابقاً، أوضح الدكتور الساعدي: أن دفتر المشار إليه قد استبدل وفق التقدم العلمي والتكنولوجي، وأصبح عبارة عن كي كارت (الطاقة الذكية) يعمل بطريقة الشحن وبيع للطلبة ولذوي الدخل المحدود بأسعار مخفضة وما على حاملها إلا إدخالها في جهاز مثبت في مدخل الباص ليسمح له بالصعود إلى الحافلة، كما ستكون هناك مقاعد خاصة بالمعوقين، وعن سؤالنا متى سترى مثل هذه الباصات العاملة بهذا النظام الجميل، أكد الدكتور الساعدي أن هذه الباصات لم تأخذ بعد الأرقام المرورية ولدينا تنسيق مع مديرية المرور العامة، لتعمل تلك الحافلات في شوارع مؤهلة ونظيفة وخالية من تدلي أسلاك المولدات أو أسلاك الكهرباء الوطنية، كما سوف نستورد حافلات (ممسورة الرأس) أي غير مسقفة للترفيه عن المواطنين وستعمل في مناطق مفتوحة مثل شارع أبو نؤاس، كورنيش الاعظمية أو بين منطقتي الاعظمية والكاظمية وتعمل وفق أوقات محددة يكون فيها الجو طيباً وليس في حرارة شهر تموز مثلاً، كما أن جميع تلك الباصات التي تحدثنا عنها فيها تدفئة وتبريد، وعن أجور النقل في تلك الباصات أشار الساعدي إلى أنها لم نحدد بعد لكنها ستكون مناسبة لذوي الدخل المحدود والطلبة ذلك لأنهم من أوائل المستخدمين لباص النقل العام.

ويأمل المواطنون وبخاصة أصحاب الدخل المحدود والطلبة معاودة الشركة نشاطاتها التي أسهم تدهورها في السنوات الماضية في إثقال كاهلهم بسبب ارتفاع أجور النقل الخاص والفوضى التي تعميها حيث الكراجات العشوائية وقدم أغلبها وشلل الخطوط العاملة.