

## طرق المواصلات

### والمنافسة بين السيارة والقطار في العراق

الدكتور أحمد نجم الدين

مدرس في قسم الجغرافية

من المعروف بان اختراع القطار وانتشار استعماله كوسيلة من وسائل النقل البرية سبق اختراع السيارة وانتشار استعمالها كوسيلة اخرى من وسائل النقل البرية ، ونتيجة لاهتمام دول العالم بتعميد الطرق بالوسائل الحديثة وتوسيع شبكتها ساعد على كثرة انتاج السيارات واستعمالها كوسيلة حديثة للنقل في معظم دول العالم فظهرت بذلك وسيلة برية أخذت تنافس القطار في نقل الركاب والبضائع المختلفة ، واشتدت هذه المنافسة في دول أوروبا وأمريكا الشمالية بسبب انتشار الطرق الحديثة واعتدال اسعار السيارات فيها وادت هذه المنافسة الى تهديد السكك الحديدية بالخسائر الجسيمة والتوقف عن العمل لو لا اهتمام الحكومات والحد من هذه المنافسة بوسائل مختلفة .

ان بحثنا هذا سيتناول المشكلة ، أى مشكلة منافسة السيارة للقطار في العراق فقط ، وان هذه المشكلة قائمة الان في بلدنا وهذه المنافسة تشتد سنة بعد أخرى ، ولايات وجود هذه المنافسة دعنا نلقي نظرة على الجداول والخطوط البيانية الخاصة بعدد المسافرين وكمية البضاعة التي يقوم القطار بنقلها فسرى بصورة عامة انخفاضاً مستمراً منذ عام ١٩٤٥ بعدد المسافرين على جميع الخطوط الحديدية ففي سنة ١٩٤٥ - ١٩٤٦ بلغ عدد المسافرين أكثر من خمسة ملايين مسافر والسنة التي تليها أكثر من اربعة ملايين ونشاهد في جميع السنين التي تلت هذا التاريخ لم يصل العدد الى اربعة ملايين مطلقاً ، ونشاهد أيضاً وجود بعض الذبذبات في الخط البياني منخفض تارة ومرتفع أخرى وسبب ذلك الاحوال الاقتصادية والتقص في

الانتاج الزراعي بسبب الجفاف والفيضانات العالية كما حدث في سنة ١٩٥٣ - ١٩٥٤ وكذلك بالنسبة للاحوال السياسية الداخلية والاضطرابات الناشئة عنها كما حدث سنة ١٩٥٦ .

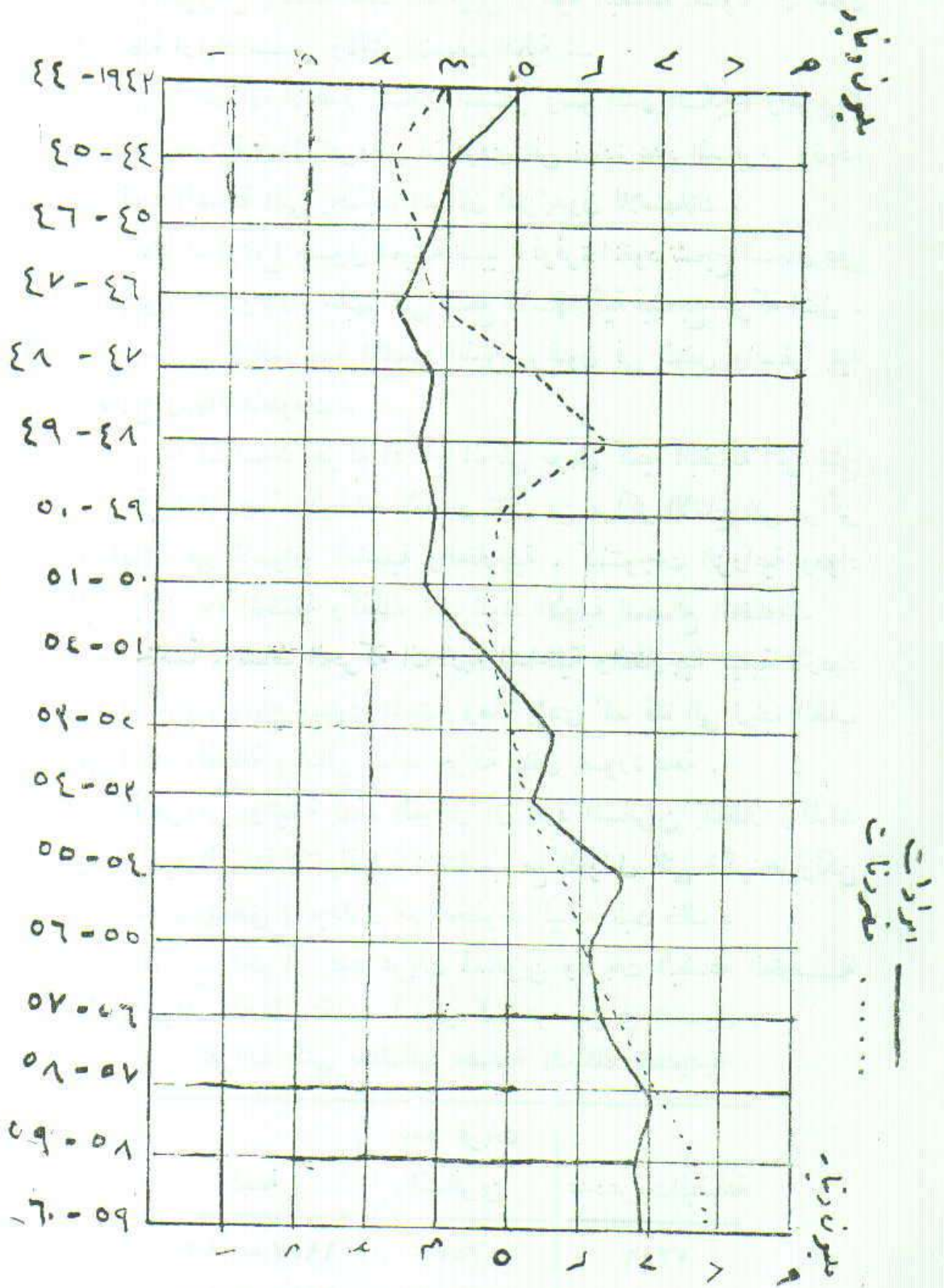
أما بالنسبة لكمية البضاعة المنقولة باجرة فلاحظ وجود زيادة في الفترة ما بين سنة ١٩٥٤ الى سنة ١٩٥٧ وبدأت في انخفاض بعد هذا التاريخ .

جدول يبين عدد المسافرين وكمية البضاعة المنقولة بأجرة ( بالقطار ) (١)

السنة	عدد المسافرين	السنة	كمية البضاعة بالطن
١٩٤٥ - ١٩٤٦	٥٢٩٢٤٤١	١٩٤٥ - ١٩٤٦	٢٠٢٠٨٧٦
١٩٤٦ - ١٩٤٧	٤٣٠٠٤١٣	١٩٤٦ - ١٩٤٧	١٩٠٢٥١٥
١٩٤٧ - ١٩٤٨	٣٧٢٥٤٠٣	١٩٤٧ - ١٩٤٨	١٨١٠٧٩٣
١٩٤٨ - ١٩٤٩	٣٣٤٠٠٨٤	١٩٤٨ - ١٩٤٩	١٧٢٥٦٤٧
١٩٤٩ - ١٩٥٠	٣٦٠٩٣٣٧	١٩٤٩ - ١٩٥٠	١٩٩٥٥١٦
١٩٥٠ - ١٩٥١	٣٦٠٩٤١٢	١٩٥٠ - ١٩٥١	١٨٩٠٤١٨
١٩٥١ - ١٩٥٢	٣٤٤٧٥٩٣	١٩٥١ - ١٩٥٢	٢٠٠٩٧٢٩
١٩٥٢ - ١٩٥٣	٣٠١٧١٠٢	١٩٥٢ - ١٩٥٣	٢٠٥٢٨٣٧
١٩٥٣ - ١٩٥٤	٣٠١٤٤٠١	١٩٥٣ - ١٩٥٤	٢٣٤٠١٩٠
١٩٥٤ - ١٩٥٥	٣٤٠٥٤٢٢	١٩٥٤ - ١٩٥٥	٢٤٧٧٢٧٩
١٩٥٥ - ١٩٥٦	٣٧٣٢٩٢٦	١٩٥٥ - ١٩٥٦	٢٧٨٩٧٨٠
١٩٥٦ - ١٩٥٧	٣٣٢٢٥٥٧	١٩٥٦ - ١٩٥٧	٢٥٦٣٥٣٤
١٩٥٧ - ١٩٥٨	٣٥٤٦٩٤٤	١٩٥٧ - ١٩٥٨	٢٥٩٦٠٠٢
١٩٥٨ - ١٩٥٩	٣٢٤٠٣٥٢	١٩٥٨ - ١٩٥٩	٢٧١٧٩٤٥
١٩٥٩ - ١٩٦٠	٣٢٧٧٤٠٨	١٩٥٩ - ١٩٦٠	٢١٠٢٣٤٢

(١) عن المجموعة الاحصائية السنوية العامة التي تصدرها وزارة التخطيط .





ونلاحظ زيادة المصروفات بالنسبة للإيرادات وخاصة في السنين الأخيرة كما مبين في الخط البياني .

والمفروض بالنسبة لعدد المسافرين وكمية البضاعة المنقولة أن تكون في حالة ازدياد مستمر وذلك للأسباب التالية :-

أولاً :- ازدياد عدد السكان المستمر ونمو المدن الكبيرة والمربوطة بخطوط حديدية فهذا المفروض ان يؤدي الى زيادة عدد المسافرين وزيادة في كمية البضاعة التي يحتاجها السكان المتزايدون للاستهلاك .

ثانياً :- ارتفاع مستوى المعيشة نسبياً ، فوفرة النقود تشجع السكان على السفر والانتقال ويزداد طلبهم على السلع الاستهلاكية فيشجع حركة النقل .  
ثالثاً :- زيادة نسبة المثقفين الذين يرغبون في التنقل والسفر بغية الاطلاع وزيادة المعلومات .

رابعاً :- نشاط حركة الانتاج المحلي فيجعل كمية البضاعة التي تنتج محلياً في تزايد وهذه البضاعة لابد ان تنقل من مراكز الانتاج الى مراكز الاستهلاك في الاسواق الداخلية والخارجية . كالمنتجات الزراعية ومواد البناء والانسجة المختلفة وكذلك نقل المواد الاولية للمصانع المختلفة .

**خامساً :** نشاط الحركة التجارية الداخلية والخارجية نتيجة لازدياد عدد السكان وارتفاع مستوى المعيشة وهذا يؤدي كما قلنا الى زيادة الطلب على السلع المختلفة وبالتالي نشاط حركة النقل بصورة عامة .

فالمفروض ونتيجة لهذه العوامل أن عدد المسافرين بالقطار وكذلك تزداد كمية البضاعة المنقولة زيادة تتناسب مع العوامل التي ذكرناها ولكن نجد هذا لم يتحقق والجداول مع الخطوط البيانية تثبت ذلك .

هذا مع العلم أن عدد عربات لمسافرين وعربات البضاعة الخاصة بالقطار يزداد عددها سنة بعد أخرى كما هو مبين في الجدول :

**العربات التي تمتلكها مصلحة السكك الحديدية**

عدد عربات البضاعة	عدد عربات المسافرين	السنة
٧٢٠٦	٣٥٧	١٩٥٧ - ١٩٥٦
٨٠٦٠	٤٢٧	١٩٥٨ - ١٩٥٧
٨٢٧٠	٤٣٩	١٩٥٩ - ١٩٥٨
٨٢٦٦	٤٦٠	١٩٦٠ - ١٩٥٩



فبعد أن ايقنا بان جميع هذه العوامل لن تؤدي الى زيادة عدد المسافرين بل نراهم في تناقص مستمر كما انها لن تساعد على زيادة كمية البضاعة زيادة تتناسب مع هذه العوامل المشجعة . اذن ما السبب ؟ وهذا سؤال لا بد من بحثه بحثاً وافياً .

السبب في نظري هو السيارة وسرعة انتشار استخدامها في نقل الركاب والبضاعة بين مختلف انحاء البلاد ، وقبل أن نثبت ذلك وناتي بالاسباب الموجبة لذلك علينا أن نستبعد منافسة النقل النهري فكمية البضاعة المنقولة بواسطة أنهار العراق هي في نقصان مستمر وذلك لاسباب كثيرة ليست داخلة في بحثنا هذا ، فالسفن النهرية بانواعها المختلفة في تناقص مستمر كما يوضح الجدول ادناه .

#### جدول يبين عدد السفن الشراعية والدوبات والابلام والمشاحيف (١)

١٧٤٤	بلغ عددها	١٩٥٦ - ١٩٥٥
١٧٠٠	بلغ عددها	١٩٥٧ - ١٩٥٦
١٦٤٩	بلغ عددها	١٩٥٨ - ١٩٥٧
١٦٨٨	بلغ عددها	١٩٥٩ - ١٩٥٨
١٤٠٠	بلغ عددها	١٩٦٠ - ١٩٥٩

#### جدول يبين عدد السفن النهرية الآلية والبخارية

١٨٦	بلغ عددها	١٩٥٦ - ١٩٥٥
١٦٢	بلغ عددها	١٩٥٧ - ١٩٥٦
٦٤	بلغ عددها	١٩٥٨ - ١٩٥٧
٦٢	بلغ عددها	١٩٥٩ - ١٩٥٨
٦٤	بلغ عددها	١٩٦٠ - ١٩٥٩

كما يجب أن تستبعد منافسة النقل الجوي اذ لا يزال هذا النوع من النقل غير متطور داخل العراق وكذلك ارتفاع اجور النقل فيه لا تشجع حتى ركاب الدرجة الثانية على استعماله .

(١) الاحصائية السنوية العامة التي تصدرها وزارة الاقتصاد ووزارة التخطيط .

لنأتى الان الى السيارة لنرى مدى تأثيرها على القطار ، فنلاحظ  
أولاً زيادة عدد السيارات الخاصة بنقل الركاب والبضاعة زيادة مستمرة  
وكبيرة وهذا دليل على زيادة الطلب على هذه الوسيلة الحديثة وانجدول  
يبين عدد السيارات فى السنين الاخيرة ومدى زيادتها .

#### جدول يبين عدد السيارات المختلفة فى العراق

السنة	تاكسي	باصات	عربات حمل ( لورى )
١٩٥٥	٥٢٦٥	٣٣١١	٩٠٤٣
١٩٥٦	٦٢٤٦	٣٤٥١	١٠٥٤٣
١٩٥٧	٦٥٤٦	٣٥٠٠	١٠٨٦٩
١٩٥٨	٦٥٠١	٣٧٦٤	١٢٢١٤
١٩٥٩	٧٦٧٨	٣٩٩٠	١٣١٧٣
١٩٦٠	٩٥٢٤	٥٠٩٩	١٤٩٣٨

وقد بلغ عدد السيارات الخاصة فى السنين الاخيرة بقدر مجموع  
الانواع الثلاثة التاكسي والباصات وعربات الحمل .  
ونلاحظ كذلك ازدياد عدد السيارات الباص وسيارات الحمل خلال  
هذه السنة نتيجة للاستيراد الفردى وهذا دليل على زيادة الطلب عليها  
بسبب زيادة رغبة السكان فى استعمالها . ولهذا نجد ان السيارة اخذت  
معظم ركاب الدرجة الثالثة وقسماً من الدرجات الاولى والثانية خاصة  
بالنسبة للمسافات القريبة . وكذلك أخذت معظم كمية البضائع المختلفة ،  
هذا مع العلم أن معظم الطرق الرئيسية للسيارات والموازية للسكة الحديد  
لا تزال مسافات كبيرة منها غير معبدة وحتى غير ممهدة ، فهناك طريق  
بغداد الموصل وطوله ٣٩٥ كم فالمسافة بين ( بيجى ) و ( الشرقاط ) لا تزال  
غير معبدة وحتى غير ممهدة فالطريق صحراوى تعترضه كثير من الحفر  
والمجارى التى تكونها السيول ، والمسافة بين الشرقاط والموصل فمعبدة  
تعييداً قديماً والطريق ضيق . أما المسافة بين بغداد وبيجى فمعبدة تعييداً  
حديثاً ومن الدرجة الاولى ، وفى فصل الامطار يسلك الطريق بعد بيجى



عبر دجلة عند الفتحة الى كركوك ثم اربيل ومنها الموصل وهو معبد وطوله ٤٧٠ كم تقريباً ، فمع وجود هذه العقبات نجد ان حركة النقل بالسيارات للمسافرين والبضائع نشطة على هذا الخط مما أثر تأثيراً كبيراً على النقل بالقطار والجدول ادناه يبين هذه الحقيقة ( انظر الرسم البياني ايضاً ) فنجد انخفاضاً كبيراً مستمراً بعد سنة ١٩٥٥ - ١٩٥٦ فبعد ان كان عدد ركاب هذا الخط سنة ١٩٥٥ - ١٩٥٦ (٩٣٤٣٤٨) \* أصبح العدد (٤٣٠٤٧٨) وكذلك بالنسبة لكمية البضائع المنقولة باجرة فبعد ان كانت سنة ١٩٥٧ - ١٩٥٨ (٧٧٩١٤٢) أصبحت أقل من ٥٠٠ الف في السنين التي تلتها \* ( الكمية بالاطنان ) \*

جدول يبين عدد المسافرين وكمية البضاعة بالطن المنقولة على خط بغداد - تل كوجك

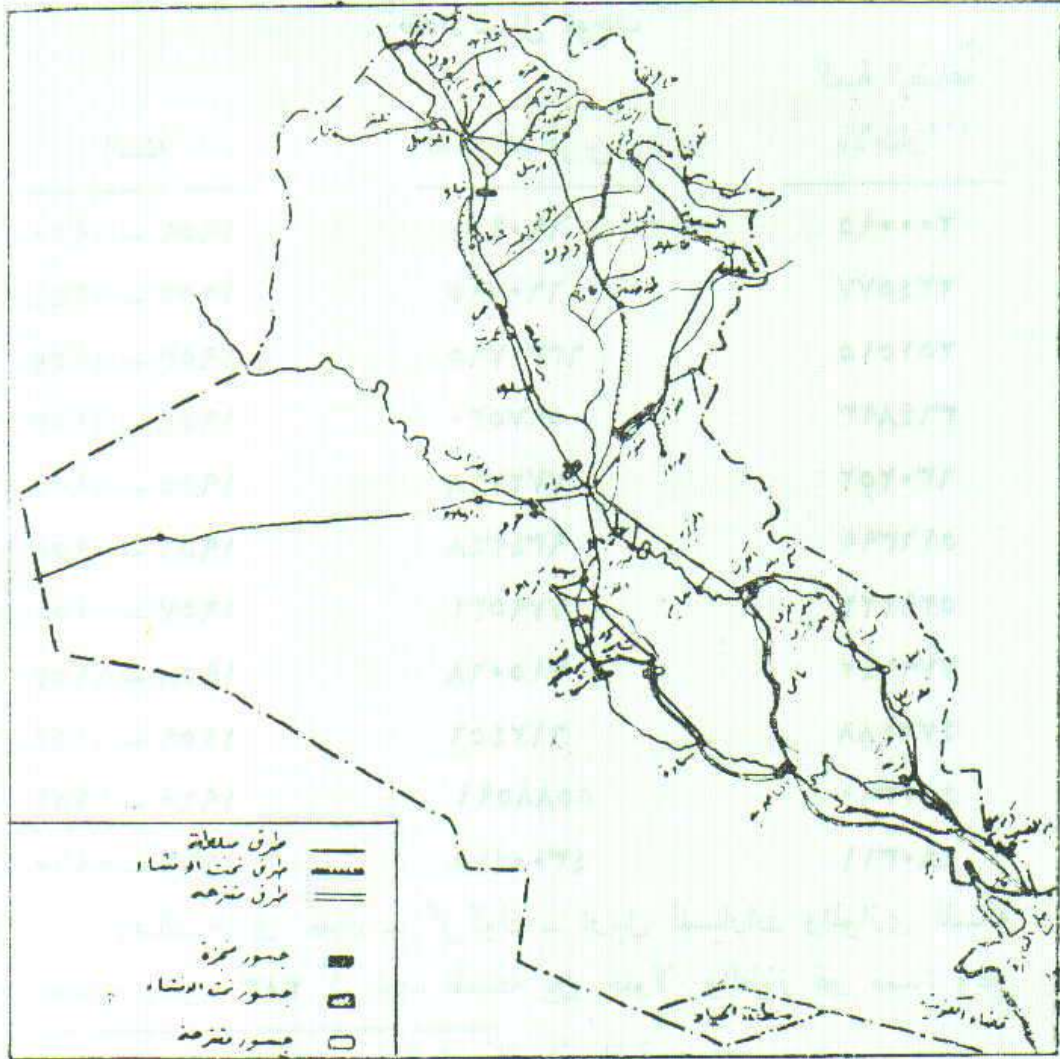
السنة	عدد المسافرين	كمية البضاعة بالاطنان <sup>(١)</sup>
١٩٥٠ - ١٩٥١	٦٩٠٩٠١	٢٠٠٠٩٥
١٩٥١ - ١٩٥٢	٦٦٠٧٩٥	٢٢٤٥٧٧
١٩٥٢ - ١٩٥٣	٦٣٧٠٧٩٥	٢٥١٥١٥
١٩٥٣ - ١٩٥٤	٥٩٧٥٣٠	٣٦٤٨٩٣
١٩٥٤ - ١٩٥٥	٧٧٢٧١٨	٦٣٠٢٥٢
١٩٥٥ - ١٩٥٦	٩٣٤٣٤٨	٥١٦٣٩٩
١٩٥٦ - ١٩٥٧	٧٧٩٥٣١	٥٢٩٢٢٢
١٩٥٧ - ١٩٥٨	٧١٥٠٦٨	٧٧٩١٤٢
١٩٥٨ - ١٩٥٩	٦١٢٤٥٦	٤٧٨٤٨٨
١٩٥٩ - ١٩٦٠	٥٥٨٨٥٩١	٤٤٣٣٩٠
١٩٦٠ - ١٩٦١	٤٣٠٠٤٧٨	٤٨٠٣١١

وهناك طريق بغداد - كركوك - اربيل للسيارات والموازي للسكة الحديد وطوله ٣٨٣ كم نجد المسافة بين جلولاء والطوز غير معبدة وغير

(١) احصائيات مصلحة السكك العراقية \*

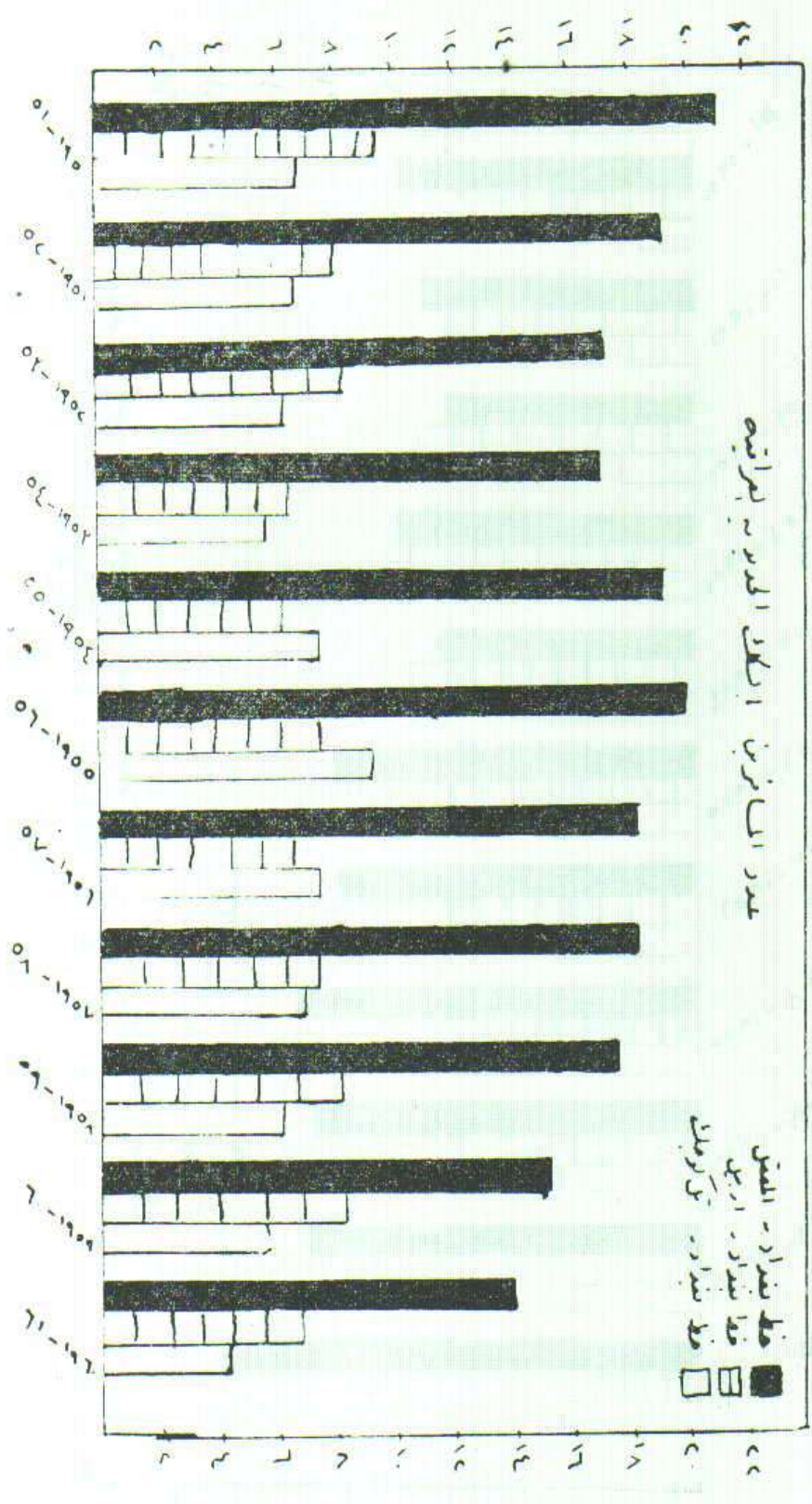
صالحة تماماً لسير السيارات فمعظم السيارات تسلك طريق الخالص - انجانه - الطوز وهو غير معبد كذلك ويعتبر طريق صحراوي خال من القرى ومحطات الاستراحة والتأمين بالوقود . ومع كل هذه العقبات نجد ان حركة النقل بالسيارات نشطة جداً ، وتقطع السيارات التاكسي المسافة بين بغداد وكركوك بحوالي خمس ساعات بينما القطار فيقطعها بعشر ساعات .

والذي زاد من منافسة السيارة للقطار على خط بغداد كركوك هو تعبيد الطريق بين جلولاء والسليمانية عن طريق دربندخان تعبيداً حديثاً ومن الدرجة الاولى ، فأخذت السيارات ركاب بغداد كركوك ثم السليمانية بالسيارة . وهناك طريق آخر نافس هذا الخط وهو طريق بغداد - بيحي - الفتحة . ثم عبور نهر دجلة ثم كركوك وهو معبد .

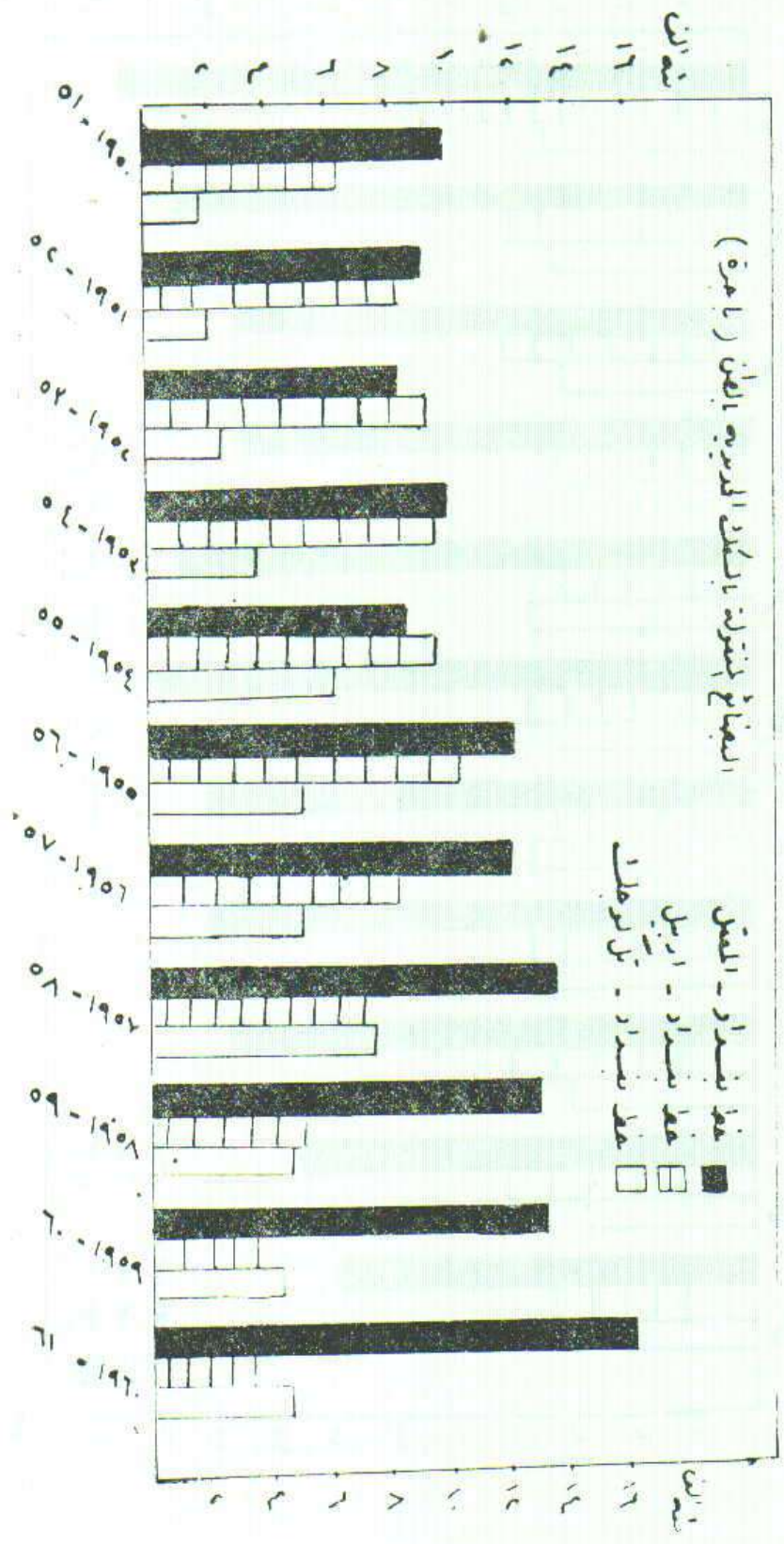




(مطابق الفنا)



(مطابق الفنا)





هذا الخط بغداد - كركوك - اربيل . نتيجة لحرارة النقل بالسيارات والتي تشهد يوماً بعد يوم اخذ عدد المسافرين في النقصان والاكثر من ذلك كمية البضائع فقلت قلة ملحوظة فمثلا بلغت في الفترة بين سنة ١٩٥٢ الى ١٩٥٦ حوالي المليون طن انخفضت في الستين الاخيرة الى حوالي ٣٣٠ الف طن فهذه ظاهرة عجيبة سببها كما قلنا نشاط حركة النقل بالسيارات . والجدول ادناه وكذلك الرسم البياني قبل هذا يوضح ذلك .

جدول يبين عدد المسافرين وكمية البضائع بالاطنان المنقولة على خط  
بغداد - كركوك - اربيل

كمية البضائع بالاطنان (باجرة)	عدد المسافرين	السنة
٦٨١٢١٠	٩٧٤٨٣٩	١٩٥١ - ١٩٥٠
٨٥٧٨١١	٨٠٢١٦٦	١٩٥٢ - ١٩٥١
٩٥٧٦٣٨	٨٢٥١١٩	١٩٥٣ - ١٩٥٢
٩٧٠٢٠٣	٦٥٧٨٢٢	١٩٥٤ - ١٩٥٣
٩٦٥٨٣٣	٦٣٨١٧٣	١٩٥٥ - ١٩٥٤
١٠٤٤٢٣٥	٧٥٥٢٥٨	١٩٥٦ - ١٩٥٥
٨٢١٥٧٨	٦٦٧٢٣٠	١٩٥٧ - ١٩٥٦
٧٢٧٩٤٧	٧٤٧١٩٤	١٩٥٨ - ١٩٥٧
٥٠٢٠٥٦	٨٠٢١٤٤	١٩٥٩ - ١٩٥٨
٣٣٣٥٦٢	٨٠٩٤١٠	١٩٦٠ - ١٩٥٩
٣٣٢٦٠٤	٦٩٤٧٣٠	١٩٦١ - ١٩٦٠

أما الطريق الثالث الموازي لسكة حديد بغداد - الحلة - الديوانية - الناصرية - البصرة . أي طريق الفرات وطوله ٦١١ كم فان طول المسافة المعبدة من هذا الطريق تبلغ حوالي الثلث فقط وهي الممتدة بين بغداد والديوانية ومعبدة تعيداً حديثاً ومن الدرجة الاولى أيضاً ، أما الجزء الباقي من المسافة أي من الديوانية الى البصرة ماراً بالسماوة فهو بحالة رديئة جداً لا تشجع استعماله من قبل سيارات الركاب والحمولة نظراً

لطول هذه المسافة الغير معبدة وانقطاع الطريق في فصل الامطار كما أن الاتربة مع الحرارة الشديدة حدد نقل الركاب بالسيارات . فلهذا نجد ان هذا الخط لا يزال بعيداً عن منافسة السيارة والجدول أدناه مع الخط البياني السابق يوضح ذلك ، أما الطريق الثاني ( للسيارات ) الذي يربط بغداد بالبصرة بمحاذاة نهر دجلة والذي يبلغ طوله ٥٤٩ كم فالمسافة بين بغداد والكوت وبين العمارة والبصرة فهي معبدة تبيداً من الدرجة الاولى ولا تزال المسافة بين الكوت والعمارة غير معبدة تعيق حركة النقل في فصل الامطار ، فهذا الطريق بحالته الحاضرة لا يشجع كذلك حركة النقل بالسيارات بين بغداد والبصرة .

جدول يبين عدد المسافرين وكمية البضاعة المنقولة على خط

بغداد - المعقل

كمية البضاعة بالطن ( باجرة )	عدد المسافرين	السنة
١٠٠٩١٠٨	٢١٤٣٦٧٢	١٩٥١ - ١٩٥٠
٩٢٧٣٤١	١٩٨٤٦٣٢	١٩٥٢ - ١٩٥١
٨٤٣٦٨٤	١٧٥٤٩٣٨	١٩٥٣ - ١٩٥٢
١٠٠٥٠٩٤	١٧٥٩٠٤٩	١٩٥٤ - ١٩٥٣
٨٨١١٩٤	١٩٩٤٥٣١	١٩٥٥ - ١٩٥٤
١٢٢٩٠٤٦	٢٠٤٣٣٢٠	١٩٥٦ - ١٩٥٥
١٢١٢٧٣٤	١٨٦٥٧٧٦	١٩٥٧ - ١٩٥٦
١٣٨١٨٨٤	١٨٤٣٨١٠	١٩٥٨ - ١٩٥٧
١٢٥٣٢٤٠	١٧٨٠٣٨٦	١٩٥٩ - ١٩٥٨
١٣٧٣٨٤٨	١٥٤٢٩١٤	١٩٦٠ - ١٩٥٩
١٦٢٣٥٧٦	١٤٣٣١٠٠	١٩٦١ - ١٩٦٠

نجد بالاضافة الى محافظة هذا الخط على نسبة عدد المسافرين وكمية البضاعة نلاحظ ان عدد الركاب وكمية البضاعة تفوق كلاً من الخطين الاخرين بغداد - الموصل وبغداد - أربيل . فبالنسبة للبضاعة نجد ان البصرة









هي المنفذ الوحيد للعراق فالصادرات والواردات تأتي وتتجمع في هذا الميناء ثم تنقل الى بغداد العاصمة والى شتى انحاء البلاد . أما بالنسبة لعدد المسافرين فيمر هذا الخط بعدة الوية مزدحمة بالسكان وهي الناصرية والديوانية والحلة ولواء كربلاء المجاور للحلة وهو اللواء الذي يحوى العتبات المقدسة التي يؤمها عدد غفير من السكان لزيارتها في المناسبات المتعددة .

فحالة الطرق الغير سالحة وانخفاض مستوى معيشة معظم سكان المنطقة لا يزال يشجع حركة النقل بالقطار على هذا الخط . ومع كل هذا فالسيارة آخذة في منافسة القطار ونلاحظ ذلك في السنتين الاخيرتين كما هو مبين في الجدول أعلاه .

هذا وصف موجز لحالة النقل على الخطوط الرئيسية التي تربط العاصمة بغداد بالمدن العراقية المهمة في الوقت الحاضر ومدى منافسة السيارة للقطار فكيف بعد اكمال تعبيد جميع الطرق التي تربط العاصمة بانحاء البلاد المزدحمة بالسكان والوفيرة بالانتاج ستكون طبعاً المنافسة أشد وهذا سيؤدى الى خسارة السكك الحديدية خسارة فادحة هذا في حالة عدم معالجة المشكلة معالجة جدية .

ناتى الان لدراسة الاسباب الحقيقية لهذه المنافسة وسنحاول ذكر بعض الاقتراحات فى حلها . فكما بينت وثبت لدينا من ان السيارة هي وسيلة النقل الوحيدة التي تنافس القطار منافسة تزداد يوماً بعد آخر فمن الاسباب التي تجعل المسافرين والبضاعة يتحولان من القطار الى السيارة هي :-

اولاً : تعريفه أجور السفر بالقطار . فعند انشاء السكك الحديدية في العراق وضعت تعريفه الاجور بان صنف المسافرون الى ثلاث طبقات طبقة الفقراء وخصصت لها الدرجة الثالثة والطبقة المتوسطة وخصصت لها الدرجة الثانية وأخيراً الطبقة الغنية وخصصت لها الدرجة الاولى ، وحددت الاسعار بحيث تناسب دخل كل طبقة من هذه الطبقات فراكب الدرجة الثالثة يدفع فلساً واحداً لكل كيلو متر واحداً وراكب الدرجة الثانية يدفع

حوالى اربعة امثال ما يدفعه راكب الدرجة الثالثة أما راكب الدرجة الاولى فيدفع ضعفين ونصف ما يدفعه راكب الدرجة الثانية واليك مثلاً لذلك .  
المسافة بين بغداد والموصل تبلغ ٤١٠ كم يدفع :  
راكب الدرجة الثالثة ٤١٥ فلساً .  
وراكب الدرجة الثانية ١٦٥٠ فلساً .  
وراكب الدرجة الاولى ٤١٢٠ فلساً .

وبالحقيقة لم تكن فى ذلك الوقت طبقة متوسطة تدفع ٤ امثال ما تدفعه الطبقة الفقيرة ، بل كان هناك طبقتين طبقة الذين يدفعون اجوراً عالية وطبقة الذين لا يدفعون ، فأجور الدرجة الثالثة كانت تناسب الفقراء من الناس أما الثانية والاولى تتناسب الاغنياء فقط . أما طبقة الموظفين الصغار واصحاب الحرف والمصالح المتوسطي الدخل فهذه الطبقة قد اهملت فأسعار أجور الدرجة الاولى والثانية لا تناسبهم فهي مرتفعة بالنسبة لدخلهم ، أما أجور الدرجة الثالثة فهي رخيصة بالنسبة الى مدخولاتهم ولكن هذه الدرجة لا ترضيهم فهي غير مريحة بالنسبة لهم . مع العلم بان هذه الطبقة اصبحت فى الوقت الحاضر تؤلف الغالبية العظمى من المسافرين فهي ترى فى السيارة خير وسيلة مناسبة لحالتهم فهي أكثر راحة من الدرجة الثالثة واجور النقل فيها أقل من أجور الدرجة الثانية والاولى فى القطار . وهذه الطبقة فى ازدياد مستمر ، وعلى ما اعتقد بان مصلحة السكك الحديدية العراقية فطنت لذلك فقامت بتجهيز بعض الخطوط بعربات مريحة باسعار تناسب هذه الطبقة وسميت بالدرجة الثانية السياحية يدفع فيها راكبها ضعف ما يدفع راكب الثالثة تقريباً اذ انه يدفع ٩١٥ فلساً للمسافة بين بغداد والموصل .

ثانياً : النقل من الباب الى الباب . ان محطات القطار لمعظم مدن وقرى العراق تقع بعيداً عن مركز هذه المدن والقرى فالسافر والبضاعة معاً يحتاجان الى وسيلة نقل خاصة تنقلهم وتنقل البضائع الى محطات القطار وعند وصول المسافر والبضاعة الى المحطة المقصودة لا بد أن يبحث عن وسيلة أخرى لنقله الى المحل المطلوب فهذا من شأنه زيادة النفقات وضياع



الوقت والمتاعب التي يقاسيها الراكب وما تتعرض له البضاعة من تلف نتيجة لتحميلها أى شحنها وتفريغها عدة مرات . كل هذا جعل الناس يفضلون السيارة فهي تنقلهم من باب سكنهم أو مكان قريب الى الباب المقصود في المدينة الأخرى وكذلك تنقل البضاعة من مركز الانتاج أو الاستيراد الى مركز التوزيع والاستهلاك .

ثالثاً : عامل المناخ . فالمعروف ان مناخ العراق قارى ، فهو جار جداً في الصيف وبارد جداً في الشتاء ، فوجد ان عربات الدرجة الثالثة وحتى الثانية السياحية غير مجهزة بمكيفات للهواء ، فركاب المسافات الطويلة بصورة خاصة يقاسون الكثير طوال رحلتهم هذه ، لذلك نجدهم يفضلون السيارات ولو انها غير مريحة كالقطار ولكنها اسرع منه فيتحملون التعب لمدة قصيرة خير من تحمل الحر الشديد والبرد الشديد لمدة طويلة .

رابعاً : عامل السرعة ، فان معدل سرعة القطار في العراق لا تتجاوز الستين أو السبعين كيلومترا في الساعة بينما السيارة فقد تصل سرعتها الى المئة كيلو متراً في الساعة ، ومن أسباب تأخر القطار توقفه في عدد كبير من المحطات فمثلاً هناك ٣٦ محطة على خط بغداد - البصرة وطوله ٥٦٩ كيلو متراً و ٢٨ محطة على خط بغداد - كركوك وطوله ٣٢٢ كيلو متراً و ١٥ محطة على خط بغداد - الموصل وطولة ٤١٠ ، ثم هناك عامل آخر يجعل القطار يستغرق وقتاً طويلاً حتى يصل آخر الخط هذا العامل هو ان معظم قاطرات ( ساحبات ) القطارات في العراق تعمل بالبخار وهذا يجعلها تتوقف بعد مسافات قصيرة لتعويض الماء المفقود . وهناك عامل ثالث يسبب تأخير القطار وهو أن جميع الخطوط الحديدية في العراق فردية وليست زوجية أى خط واحد تستعمله القطارات الصاعدة والنازلة فلا بد من انتظار أحد القطارين المتقابلين في احدى المحطات ليسمح للآخر بالمرور ثم يتابع هو سيره وقد يطول الانتظار احياناً لطول المسافة بين محطتين .

خامساً :- عدم توفر وسائل الراحة للمسافرين وذلك للأسباب التالية :-

(١) ان معظم أرصفة المحطات مكشوفة يقاسى المسافر من تطرف المناخ الكثير كاشعة الشمس المحرقة والامطار الغزيرة والبرد الشديد .  
(٢) صالات انتظار الركاب غير مجهزة بوسائل الراحة حتى لركاب الدرجة الاولى والثانية .

(٣) وجود المحطات خارج مركز المدن لا تمر بها عدة خطوط لسيارات نقل الركاب داخل المدن فمثلاً محطة شمالي بغداد لا يمر بها سوى خط سير واحد ومحطة غربى بغداد الى البصرة بعيدة عن خطوط سير الباصات فالذى لديه أمتعة خفيفة يضطر الى تأجير تاكسي أو وسائل نقل اخرى .

(٤) فتح شبك التذاكر فى موعد قريب من حركة القطار مما يؤدى الى تزاحم الركاب على الحصول لتذاكر السفر والتسابق لحجز أمانة لهم اذ ان مقاعد الدرجة الثالثة غير مرقمة .

(٥) النوافذ غير محكمة لعربات الدرجة الثالثة فهى تسمح للاتربة الدخول الى العربات ومضايقه المسافرين يزيد الطين بله .

(٦) فى معظم القطارات لا توجد عربة تستعمل لبيع المأكولات وتناول المرطبات .

سادساً : عدد سفرات القطار على الخط الواحد محدودة فهى لا تتعدى السفرتين يومياً على كل خط من الخطوط الرئيسية وهذا لا يتناسب مع رغبات المسافرين وخاصة مسافرى المسافات القصيرة .

سابعاً : تعطل الخطوط فى فترات معينة عند اشتداد الامطار فتعمر السيول بعض اجزاء الخط وتقطع المواصلات .

ثامناً : قلة فروع الخطوط الرئيسية فهناك مناطق واسعة ومدن عديدة لم تربط بخطوط حديدية بالخطوط الرئيسية فمسافرى هذه المناطق يفضلون استعمال السيارة من مناطقهم الى العاصمة أو المدن الاخرى بسفرة واحدة أو بوسيلة واحدة وهى السيارة . مثلاً سكان مدينة السليمانية المسافرين الى العاصمة عليهم أن يستقلوا السيارة الى كركوك ثم يأخذون القطار الى بغداد فهم يحبذون السفر بالسيارة مباشرة بين السليمانية وبغداد



وكذلك الحال بالنسبة لركاب منطقة العمارة وركاب منطقة النجف وغيرها من المدن التي تقع بعيداً عن الخطوط الحديدية .

تاسعاً : انخفاض اسعار مادة الوقود اللازمة لسير السيارات فهذا يشجع امتلاك السيارات بكثرة وانخفاض اجور النقل فيها .  
أما أهم المقترحات التي تحد من شدة هذه المنافسة بين السيارة والقطار فهي :-

اولاً : اعادة النظر في تعريفة أجور نقل المسافرين واعطاء أهمية للطبقة الوسطى التي يزداد عددها يوماً بعد يوم ، مع الاهتمام بتعميم عربات الدرجة الثانية السياحية وزيادة عددها .

ثانياً :- زيادة عدد القطارات النازلة والصاعدة لا سيما بين العاصمة والاولوية المزدهمة بالسكان والقريبة من العاصمة كالحلة والديوانية وديالى .  
وتصنيف القطارات الى سريعة وعادية وديزل .

ثالثاً : زيادة سرعة القطارات وذلك بتحسين الخطوط بحيث تتحمل سرعة اعظم والاكثر من استعمال عربات الديزل والتي لا تتوقف الا بالمحطات المهمة فمثلاً خط بغداد - المعقل يخصص قطار ديزل سريع يتوقف في الحلة والديوانية والناصرية فقط . والاكثر من مراكز تقابل القطارات لكي يقلل من فترات الانتظار .

رابعاً : توحيد مقاييس الخطوط كما هو جارٍ بالنسبة لخط بغداد البصرة اذ سيكون هذا الخط موحداً مع خط بغداد تل كوجك وهو المقياس العالمي ٤ قدم و ٨ 1/4 بوصة .

خامساً : توفير جميع وسائل الراحة للمسافرين كتحسين العربات والحاق عربة حانوت ومطعم في كل قطار وتعميم استعمال مكيفات الهواء في عربات جميع الدرجات ، وبناء المحطات الكبيرة الحاوية على جميع وسائل الراحة وما يحتاجه المسافر ، وكذلك بناء الارصفة المسقوفة .

سادساً : تقريب المحطات من مراكز المدن فمثلاً محطة شمالي بغداد يمكن وقوف القطار بالساحة الجانبية لكلية الهندسة بحيث تمر معظم

باصات المصلحة من هذه الساحة ، وكذلك بناء محطة قرب الاذاعة لوقوف  
قطار بغداد - المعقل .

سابعاً : جعل جميع الخطوط مزدوجة لتسهيل سير القطارات وتقلل  
من فترة الانتظار .

ثامناً : هناك حل عملي اتبعته بعض دول العالم منها المانيا وذلك  
بالسيطرة على وسائل نقل الركاب بالطرق البرية ومنها السيارات فنجد أن  
باصات نقل المسافرين تابعة لمصلحة السكك الحديدية أو لمصلحة البريد وفي  
هذه الحالة تحدد الاجور بحيث لا تنافس اجور السكك الحديدية وكذلك  
تحدد السير لهذه الخطوط بحيث لا توازي خطوط السكك الحديدية في  
كثير من الاحيان وبهذه الطريقة أمنت الخطوط الحديدية من المنافسة  
الشديدة .

وهذه الظاهرة بدأت في العراق خلال السنين الاخيرة فهناك خطوط  
سير باصات تابعة لبلديات بعض المدن كبعقوبة والحلة فمثلاً احدث خط  
سير باصات بين بعقوبة وبغداد تابع لمصلحة نقل ركاب بعقوبة فأخذ هذا  
الخط ينافس الباصات والسيارات الاهلية وطبعاً زاد من منافسة القطار  
أو انه اشترك مع باقي السيارات في منافسة القطار ، فلو بدأت مصلحة  
السكك الحديدية باحداث مصلحة لنقل الركاب بين مختلف المدن العراقية  
وتكون تابعة لها فسيكون ذلك أفضل طريقة للحد من منافسة السيارات  
للقطار .

وانى حينما ذكرت هذه الاقتراحات ليس معنى ذلك دفاعاً عن السكك  
الحديدية ومصالحها تاركاً مصلحة المسافرين ، بل بالعكس انى اعتقد ان  
راحة المسافرين وخاصة للمسافات الطويلة تكون بسفرهم بواسطة القطارات  
وتكون على اتم وجه ، هذا طبعاً فى حالة توفر جميع وسائل الراحة  
والسرعة وغيرها من الاقتراحات الخاصة بالقطار والتي ذكرنا بعضها .