

المدير العام للشركة العامة لإدارة النقل الخاص :

نمت استراتيج إلى ٧٠٠ مرآب و١٧١ فقة ط!



محمد باقر جواد

الذي يشمل احياء في المحافظة المذكورة .. وكانت لدينا مفاتحات رسمية لتسلم المرآب لكنهم رفضوا ذلك .. لذا نطلب من المجلس ان يكونوا ايجابيين معنا ونحن كشركة نملك الخبرة المهنية ما جعلنا قادرين ان ندير هذه المؤسسة .. لقد طالبونا بشروط غير معقولة منها تعيين العاملين في المرآب الداخلي على ملاك الشركة وتسييد كلف المنشآت وهذه الكلف قد جمعت من تبرعات المواطنين وهي في النهاية تصب في صالح المواطن في النجف .. لا اريد ان ادخل الشركة في مطب حيث ان مشروع انشاء مرآب النقل الدولي سيفقد قريبا وفي حالة انقضاء سيخدم وجود كافة ابناء المحافظة وان الجهد الذي سنبذله في تنفيذ هذا المشروع هو جهد متميز ونافع لابناء المدينة ..

السوتوة .. واسطة نقل جديدة!
- وضعتنا الاجور في ضوء التشغيل هي ليست بالسيارة .. بل هي مجرد دراجة بخارية) تم وضع قواطع حديدية على ظهرها مغلفة بقماتش الجادر وتتم لـ ٥ ركاب و احيانا لـ ٧ ركاب .. شاع استعمالها في الاونة الخيرة في محتاجه التسليمية ذات الازقة الضيقة وقدم اوجدتها الحاجة الفعلية للعمل وانتشار البطالة ..وكانت في البداية تقوم بنقل البضائع واكياس الخضراوات .. ثم تحولت بعد ذلك لنقل الركاب من وإلى المناطق القريبة .. وصار الاقبال عليها كبيرا لرخص اجورها حيث لا تتعدى اجرة الراكب فيها الـ ٢٥٠ ديناراً وهذا سر انتشارها .. لكنها في حوزتها غير مأمونة خاصة اذا ما زادت حمولتها من الركاب .. عن هذه الظاهرة يشير المدير العام للشركة الى ان استحداث السوتوة اجدها الطرف الامني اولاً .. وحاجة المواطن الى الكسب والعيش خاصة وان اسعار السوتوة هي غير كبيرة .. وان الراكب يفضلها لتسرعها و لرخص اجورها .. وهي مستوردة من دول الجوار ويشير : لا نريد شركة ان تفقد بوجه هذه الواسطة الشعبية كونها تساهم في حل مشكلة -ازمة النقل -الى حد ما .

فتحه عملنا على ارجاع تلك الخطوط الى مكانها .. وقد عملنا ندوة شارك فيها قائممقام الكاظمية شرحنا فيها الالتزام بالقانون وبالنظام الا ان هناك جهات خارجة عن القانون لا تريد ان تقوم وهناك جهات مستفيدة ، الشركة لا تملك سوى الغرامات الضورية .. ولجان المتابعة عندما تحضر يهرب المخالفون .. فاتحنا الجهات الامنية ونتنظر الجواب الان ..

فوضا .. قجا ساحة عدن
- هل مرتز يوما بساحة ..عدن ووجدت وقوف السيارات لمختلف الخطوط على جانبي الشوارع الاربعة في الساحة وبعضها توغل عبر (السكة الحديد) لنقل الخطوط وزيادة المركبات جعلت (الكراجات) لا تستوعب كل السيارات لوجود زخم كبير .. تحتاج الى قوة امن وهذا غير متوفر في كراجتنا يتحدث مراقبي الخطوط مع السائق المخالف قد يتعرض الى (اقامة مجالس عشائرية) وغالبا ما يكون مراقبي الخطوط ضحية سائق متهور ..

مشكلة .. مرآب النجف
ويواصل المدير العام للشركة حديثه بالاشارة الى ان مجلس محافظة النجف لم يتعاون مع الشركة لان لديه ورؤية خاصة فقد سيطر على مرآب (داخلي) مجلس محافظة بغداد قال .العامل الرئيسي يتجج به اصحاب النقل الخاص هو ارتفاع اسعار المشتقات النفطية. اما الامر الآخر فهو التغيير الهيكلي في الاقتصاد العراقي وما صاحبه من ارتفاع معدلات مستويات الاسعار حيث اصبحت تكاليف المعيشة عالية ولكن ليست بهذه الحدة حقيقا . هنالك طابع جضع طرأ على الساحة اذ نرى ان هيئة النقل الخاص ليس لديها سيطرة كاملة على تسعيرة الخطوط الداخلية.. في كل دول العالم نرى عدادات التسعيرة رسمية ولكن الحال مختلف هنا داخل العراق. حيث من الممكن ان تتدخل هيئة النقل الخاص وبالتشاور مع وزارة النقل لغرض تحديد تسعيرة معينة لأجور النقل واعتقد هذه العملية موجودة في كافة دول العالم والتي تتناسب مع كلفة النقل.. وحول إمكانية إعادة استطول كامل الشيبسي رئيس اللجنة الاقتصادية في

بالالتزام مثلما يحصل في الشركة العامة لنقل الركاب حيث تسيطر الادارة على كل تصرفات السوق ؟؟
- اغلب السواق صاروا يجرونون خطوط على هوامم ويتفاوضون الاجور مثلما يريدون من دون متافعة؟
- نحن كشركة عامة (مثلما اوضحت سابقا) لا نملك الصلاحيات لمعالجة السائق المخالف .. نستعين بدوائر المرور عند المخالفة ونطلب حجز المركبة لمدة (٣) ايام ونطلب محاسبة السائق .. ليس لدينا سوى الغرامة وقدها (٢٠) الف دينار .. كذلك لدينا لجان متابعة ميدانية .. اطلب من المواطن ان يتصل بنا ويذكر لنا ارقام السيارات المخالفة ويعين لنا مكان المرآب واسم الخطل العامل به فعندنا يعلم السائق ان هناك من مراقبه سوف يلتزم بالتعليمات وانا اعتب على الاخوة الصحفيين فهم يركزون على الجوانب السلبية فقط.. بعض الصحف تنشر الآراء من دون دراسة او استفسار .. عليهم ان يضعوا (اصبعهم على الجرح) كما يقولون .. لتوسع الجيوب وتتسع في الارزقة .. توسع (الكراجات) لا تستوعب كل السيارات لوجود زخم كبير .. تحتاج الى قوة امن وهذا غير متوفر في كراجتنا يتحدث مراقبي الخطوط مع السائق المخالف قد يتعرض الى (اقامة مجالس عشائرية) وغالبا ما يكون مراقبي الخطوط ضحية سائق متهور ..

فوضا .. قجا ساحة عدن
- هل مرتز يوما بساحة ..عدن ووجدت وقوف السيارات لمختلف الخطوط على جانبي الشوارع الاربعة في الساحة وبعضها توغل عبر (السكة الحديد) لنقل الخطوط وزيادة المركبات جعلت (الكراجات) لا تستوعب كل السيارات لوجود زخم كبير .. تحتاج الى قوة امن وهذا غير متوفر في كراجتنا يتحدث مراقبي الخطوط مع السائق المخالف قد يتعرض الى (اقامة مجالس عشائرية) وغالبا ما يكون مراقبي الخطوط ضحية سائق متهور ..

فوضا .. قجا ساحة عدن
- هل مرتز يوما بساحة ..عدن ووجدت وقوف السيارات لمختلف الخطوط على جانبي الشوارع الاربعة في الساحة وبعضها توغل عبر (السكة الحديد) لنقل الخطوط وزيادة المركبات جعلت (الكراجات) لا تستوعب كل السيارات لوجود زخم كبير .. تحتاج الى قوة امن وهذا غير متوفر في كراجتنا يتحدث مراقبي الخطوط مع السائق المخالف قد يتعرض الى (اقامة مجالس عشائرية) وغالبا ما يكون مراقبي الخطوط ضحية سائق متهور ..

تأسست الشركة العامة لإدارة النقل الخاص عام ١٩٩٤ كهيئة عامة ، ثم تحولت الحا شركة عامة عام ١٩٩٨ بموجب قانون الشركات رقم ٢٢ لسنة ١٩٩٧ حيث بدأت بمزاولة اعمالها ونشاطها القانوني عام ١٩٩٨ ، وتعتمد في سياستها المالية على نظام التمويل الذاتي ولها كيانها القانوني والمالي والاداري المستقل والمحدد بموجب القوانين والانظمة والتعليمات وتمارس مسؤولياتها وواجباتها من خلال مجلس ادارة يرأسه المدير العام للشركة بموجب الصلاحيات القانونية الممنوحة له .

على انشاء مرآب كبيرة ومتطورة للنقل الخارجي وهي كلاتي : مرآب بوب الشام ، مرآب ابو دشير ، مرآب كربلاء الدولي ، مرآب النجف الدولي) .. ويعد مرآب كربلاء الدولي من المرآب الحديثة على مساحة المرآب بحيث الادارة والتصاميم المعمارية التي يصاها تصميمه التصاميم المعمول بها في دول العالم المتقدمة وهو اول مرآب يمتل فقرة تحول بين الاسلوب المنطقي القديم والاساليب الحديثة المتبعة في ادارة هذا القطاع من قطاعات النقل في الدول الأخرى . وهذا المشروع يعتبر انجازا في مجال الانفتاح والمضي قدما للحاق بركب التقدم في العالم .. ويؤمن هذا المشروع مئات فرص العمل للعمالة المحلية في مدينة كربلاء والمحافظات المجاورة ويهدف المشروع الى معالجة الاختناقات ، تطوير المنطقة وتحسينها ، خلق نقاط جذب واستقطاب للمستثمرين ورؤوس الاموال و احياء المناطق المحيطة بالمرآب تجاريا واقتصاديا ، ويتكون المشروع من البناية المركزية وقاعة للمسافرين ومطعم ، ساحة وقوف المركبات .. مساحة المشروع تبلغ (٢٥) الف متر مربع والكلفة التقويمية هي عشرة مليارات دينار وتقوم شركة الرند القبرصية بتنفيذ هذا المشروع وفق مدة محددة ب(١٨) شهرا اما الجهة الاستشارية فهي الشركة العامة لتنفيذ مشاريع النقل .. وقد خططت الشركة لبناء مرآب حضارية متقدمة في بغداد ومحافظة النجف إضافة الى هذا المشروع وهي مرآب الكاظمية الدولي، مرآب النجف الدولي ...

مرآب كربلاء الدولي
ويتابع المدير العام للشركة حديثه :- حاجتنا الفعلية للمرآب هي ٧٠٠ مرآب ولكن الموجود الآن هو (١٧١) مرآبا .. هذا بالنسبة للمرآب الداخلية .. اما الخارجية منها فعدم عمل الخارجية منها جاهدني

مخططات التصاميم الفنية والهندسية الموضوعية في ضوء الدراسات ذات الصلة بموضوع التخصص والتوطن (الخذين بنظر الاعتبار طوبوغرافية السكان والعوامل البيئية والاقتصادية الأخرى) وكذلك مع السادة المحافظين بالنسبة لمركز المحافظات والاقضية والنواحي التابعة لها ، التنسيق مع الاجهزة المرورية لتتابع ورصد الخاليين للانظمة والتعليمات لاسعار النقل الرسمية من اصحاب المركبات وفرض الغرامات بحق المخالفين ، متابعة تسجيل جميع مركبات القطاع الخاص العاملة على مختلف الخطوط الداخلية والدولية في حاسبة الشركة كجزء مهم من سياسة الشركة في تنظيم نشاط الناقلين ، والتنسيق والتعاون مع مختلف وسائل الاعلام المقروءة والمرئية والسعوية ومع جميع الاتحادات والمنظمات اللووف على شكاوى المواطنين وحل المشاكل التي تتواجههم في النقل وسبل تنفيذ مقترحاتهم .. ويتابع المدير العام قائلا:-
- الا ان المواطن ينظر الى الشركة على انها مجرد دائرة جباية للضرائب فقط .. الا ان اعمالها متنوعة وعديدة كما اننا كدائرة خدمية لدينا معاناة كثيرة منها-
معاناة الشركة
ويواصل المدير باقر حديثه :- غياب الامن والضغط في تطبيق القانون ادى الى اشاعة الفوضى واصبح من الصعوبة الزام اصحاب المركبات الالتزام بقوانين وانظمة الشركة كما ادى الى قيام

ويؤكد السيد باقر الى انه تسلم الشركة في نهاية عام ٢٠٠٧ وكانت مدمرة وتم حرقها وتخريبها عام ٢٠٠٣ بما فيها الوثائق وكانت البنى التحتية بائسة جدا وخاصة في الاقضية والنواحي حيث كانت المركبات تقف في الارزقة وكان مسؤول المرآب همه الوحيد استحصال الضرائب .. وقمنا بصيانة المرآب وتوسيعها واستطعنا تحقيق نسبة ٣٧٪ من الاصلاحات خلال الموازنة الجارية ، وعملنا على زيادة الموازنة ثلاث مراتح (صيانة ، توسع ، انشاء) وميزانيتنا الحالية هي ٢ مليار دينار .. خطوطنا توسعت لكن مركباتنا كما هي .. انا معك ان بعض المرآب في بغداد تقتصر الى ابسط السمات الحضارية .. كراج العسكري الكائن في ساحة الطيران مهممل والاكتشاك فيه تحولت الى مجمع للنفقات والالاقاض ، فتحات المجاري (المتهولآت) مفتوحة من دون غطاء .. اتمنى لو تزوروه !!
- هل نحن معنيون بان نراقب خطوطنا التشغيلية ومدى امكانية تنفيذ التعليمات من حيث المهنية ؟ هل السائق ادريا يخضع للمهنة لكي اطالبه

بموضوع التخصص والتوطن (الخذين بنظر الاعتبار طوبوغرافية السكان والعوامل البيئية والاقتصادية الأخرى) وكذلك مع السادة المحافظين بالنسبة لمركز المحافظات والاقضية والنواحي التابعة لها ، التنسيق مع الاجهزة المرورية لتتابع ورصد الخاليين للانظمة والتعليمات لاسعار النقل الرسمية من اصحاب المركبات وفرض الغرامات بحق المخالفين ، متابعة تسجيل جميع مركبات القطاع الخاص العاملة على مختلف الخطوط الداخلية والدولية في حاسبة الشركة كجزء مهم من سياسة الشركة في تنظيم نشاط الناقلين ، والتنسيق والتعاون مع مختلف وسائل الاعلام المقروءة والمرئية والسعوية ومع جميع الاتحادات والمنظمات اللووف على شكاوى المواطنين وحل المشاكل التي تتواجههم في النقل وسبل تنفيذ مقترحاتهم .. ويتابع المدير العام قائلا:-
- الا ان المواطن ينظر الى الشركة على انها مجرد دائرة جباية للضرائب فقط .. الا ان اعمالها متنوعة وعديدة كما اننا كدائرة خدمية لدينا معاناة كثيرة منها-
معاناة الشركة
ويواصل المدير باقر حديثه :- غياب الامن والضغط في تطبيق القانون ادى الى اشاعة الفوضى واصبح من الصعوبة الزام اصحاب المركبات الالتزام بقوانين وانظمة الشركة كما ادى الى قيام

بموضوع التخصص والتوطن (الخذين بنظر الاعتبار طوبوغرافية السكان والعوامل البيئية والاقتصادية الأخرى) وكذلك مع السادة المحافظين بالنسبة لمركز المحافظات والاقضية والنواحي التابعة لها ، التنسيق مع الاجهزة المرورية لتتابع ورصد الخاليين للانظمة والتعليمات لاسعار النقل الرسمية من اصحاب المركبات وفرض الغرامات بحق المخالفين ، متابعة تسجيل جميع مركبات القطاع الخاص العاملة على مختلف الخطوط الداخلية والدولية في حاسبة الشركة كجزء مهم من سياسة الشركة في تنظيم نشاط الناقلين ، والتنسيق والتعاون مع مختلف وسائل الاعلام المقروءة والمرئية والسعوية ومع جميع الاتحادات والمنظمات اللووف على شكاوى المواطنين وحل المشاكل التي تتواجههم في النقل وسبل تنفيذ مقترحاتهم .. ويتابع المدير العام قائلا:-
- الا ان المواطن ينظر الى الشركة على انها مجرد دائرة جباية للضرائب فقط .. الا ان اعمالها متنوعة وعديدة كما اننا كدائرة خدمية لدينا معاناة كثيرة منها-
معاناة الشركة
ويواصل المدير باقر حديثه :- غياب الامن والضغط في تطبيق القانون ادى الى اشاعة الفوضى واصبح من الصعوبة الزام اصحاب المركبات الالتزام بقوانين وانظمة الشركة كما ادى الى قيام



ارتفاع اجور النقل الداخلي الخاص.. مسبباته ومشكلاته

- ◆ مواطنون يطالبون بإعادة أسطول مصلحة نقل الركاب للعمل
- ◆ سواق السيارات: الاختناقات المرورية وارتفاع أسعار الوقود وراء زيادة اجور النقل

أثرت الإحصاءات في السنوات الماضية تصاعداً ملحوظا في ارتفاع اجرة النقل الداخلي. والذي أحدث فترات كبيرة بعد غياب دور المؤسسات الحكومية. ومما لا شك فيه ان أسطول النقل الحكومي قد تعرض في سنوات ما بعد سقوط النظام إلى السلب والنهب من قبل عصابات خارجة عن القانون. حيث اصعب من الصعب ان تصاد تلك الحافلات إلى شوارع بغداد التي شهدت اوضاع أمنية مأساوية خلال السنوات الماضية. والامر الآخر الذي اثر بشكل كبير على ذلك الفصل الحيوي وجعله معطلا الى يومنا هذا. الاتفاق الذي أبرمته الحكومة العراقية مع صندوق النقد الدولي في تخفيض الدعم المباشر للمواطن العراقي كي يتخلص من الديوان السبائقة التي سارالت تلاحق العراقيين التي يرومها هذا. اذ أقررت تلك الاتفاقية بعدم التفكير مرة أخرى في إعادة حافلات نقل الركاب مرة أخرى إلى شوارع بغداد ويسرع مدموم من قبل الحكومة. ومن المفترض ان تقوم الجهات المسؤولة على ذلك الفصل الحيوي والاستراتيجي بوضع ضوابط جديد وإدخال شركات النقل التي من قبل مشرفين ومختصين بالنقل العام وفق ضوابط تحددها الدولة لذلك المشروع الذي يحتاجه شريحة كبيرة من المجتمع العراقي الذي يعاني ارتفاع اجور النقل بعدما غابت عنه قوانين المؤسسات التي تركت الحبل على الغارب والضحية المواطن بالدرجة الأولى..

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

حاليا تعمل بهذا النظام الحضاري والتي بات على المواطن ان يرى أساطيل النقل تحت الأنفاق وحتى فوق المدن عبر انراج خصصت لهما الغرض .. فيما اضاف سامي على موظف حكومي ان ارتفاع أسعار اجرة النقل يأتي على خلفية تجزئة الخطوط من قبل اصحاب المركبات. فكثيرا ما نسمع ان الطريق مغلقة او توجد عمليات مهادمة وغيرها من الحجج الكثيرة. لذا نرى ان المواطن يستقل أكثر من سيارة للوصول الى هدفه المنشود. إما السيد فؤاد البيгдаي فقد قال: ليس هناك منافسة حقيقية من قبل الدولة. ومن خلال وجهه نظري السببينة أجد ان الدولة لو سيرت أسطولها داخل المدينة وبأسعار مريحة تخفف عن كاهل المواطن نرى من الجانب الآخر قصيد القطاع الخاص سوف يضطرون الى تخفيض أجرتهم المشتعلة يوم بعد آخر. اخذين بنظر الاعتبار ان غالبية المواطنين الذين يستقلون الكيات هم من اصحاب الدخل المحدود. لذا اعتقد هناك فتور كبير من قبل هيئة النقل الخاص بهذا الشأن. حيث نرى انفرادا كبيرا من قبل اصحاب المركبات الأهلية في شوارع بغداد يفرضون تسعيرتهم على المواطنين دون رادع من قبل جهة حكومية. ومن خلال معايشتي خارج العراق وجدت ان النقل الحكومي هو سيد الشارع هناك فلم اجد يوما ما تسعيرة يفرضها علينا سائقي المركبات سوى تلك التسعيرة الرسمية. لذلك إذا أردنا ان نفلح خيوط تلك المشكلة علينا إعادة أسطول مصلحة نقل الركاب إلى سابق عهدها فهي من جانب اقتصادي حيوي تدر للدولة مبالغ طائلة علما ان النقل العام ثروة يكتفي الثروات كالتسياسة والنظم والغاز. فيما اضاف السيد عبد علي مناحي. لا دور للقطاع العام لذلك طقت على السطح هيئة نقل خاص دون رقابة او محاسبة للمتجاوزين على القانون. المتضرر الوحيد هو المواطن من كل ذلك وهنا اود ان أشير الى شيء مهم الا وهو ان ننظر الدولة الى مشروع النقل بشكل استراتيجي ناجح فهو شريان مهم لذلك أهملت الجهات الرسمية مشروع لا ينضب أبدا

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

حاليا تعمل بهذا النظام الحضاري والتي بات على المواطن ان يرى أساطيل النقل تحت الأنفاق وحتى فوق المدن عبر انراج خصصت لهما الغرض .. فيما اضاف سامي على موظف حكومي ان ارتفاع أسعار اجرة النقل يأتي على خلفية تجزئة الخطوط من قبل اصحاب المركبات. فكثيرا ما نسمع ان الطريق مغلقة او توجد عمليات مهادمة وغيرها من الحجج الكثيرة. لذا نرى ان المواطن يستقل أكثر من سيارة للوصول الى هدفه المنشود. إما السيد فؤاد البيгдаي فقد قال: ليس هناك منافسة حقيقية من قبل الدولة. ومن خلال وجهه نظري السببينة أجد ان الدولة لو سيرت أسطولها داخل المدينة وبأسعار مريحة تخفف عن كاهل المواطن نرى من الجانب الآخر قصيد القطاع الخاص سوف يضطرون الى تخفيض أجرتهم المشتعلة يوم بعد آخر. اخذين بنظر الاعتبار ان غالبية المواطنين الذين يستقلون الكيات هم من اصحاب الدخل المحدود. لذا اعتقد هناك فتور كبير من قبل هيئة النقل الخاص بهذا الشأن. حيث نرى انفرادا كبيرا من قبل اصحاب المركبات الأهلية في شوارع بغداد يفرضون تسعيرتهم على المواطنين دون رادع من قبل جهة حكومية. ومن خلال معايشتي خارج العراق وجدت ان النقل الحكومي هو سيد الشارع هناك فلم اجد يوما ما تسعيرة يفرضها علينا سائقي المركبات سوى تلك التسعيرة الرسمية. لذلك إذا أردنا ان نفلح خيوط تلك المشكلة علينا إعادة أسطول مصلحة نقل الركاب إلى سابق عهدها فهي من جانب اقتصادي حيوي تدر للدولة مبالغ طائلة علما ان النقل العام ثروة يكتفي الثروات كالتسياسة والنظم والغاز. فيما اضاف السيد عبد علي مناحي. لا دور للقطاع العام لذلك طقت على السطح هيئة نقل خاص دون رقابة او محاسبة للمتجاوزين على القانون. المتضرر الوحيد هو المواطن من كل ذلك وهنا اود ان أشير الى شيء مهم الا وهو ان ننظر الدولة الى مشروع النقل بشكل استراتيجي ناجح فهو شريان مهم لذلك أهملت الجهات الرسمية مشروع لا ينضب أبدا

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في

بصورة مفاجئة اذ تضطر ان تسلك طريق آخر طويل للوصول الى نهاية الخط. شاطره الحديث ابو علي وهو يعمل على نفس الخط فقال- ان من الطبيعي ان يرومون فهم علينا دون تقصي أسباب ارتفاع الأجرة فليس سبيل المثال استحدثت هيئة النقل مراقبين وحراسا (٥٠٠ الى ١٠٠٠ دينار) ناهيك عن الاستيفاء مرة الى عند وصولنا الى الكراج الثاني. وأيضا لا يعقل ان تشتري المواد الاحتياطية بسعر تجاري ناهيك عن الغرامات التي تستقطعها شرطة المرور اذ لم يروا حزام الأمان وغيرها من المفصلات الأخرى.. إما شاكر حميد سائق آخر على خط بغداد الجديد ابو دشير فقال في السابق كنا نستغرق المسافة من وإلى بغداد الجديدة بنصف ساعة إما الآن فنضطر في



محمد باقر جواد

محمد باقر جواد