

جامعة ديالى
كلية التربية الأساسية

تطور النقل الحضري في العراق
Development of Urban Transport In Iraq

بحث قدم من
قبل

م.م علي طالب جعفر
Assistant Instructor: Ali Talab Ja'far
كلية التربية الأساسية
College of Basic Education
University of Diyala
alitalab@yahoo.com

المستخلص :-

يتناول البحث سبل تطور النقل الحضري بالعراق لكونه يعتبر من أهم دعائم الهيكل الاقتصادي، وهو الركيزة الأساسية لتطوير النشاط الاقتصادي، فعندما تمتلك أية دولة شبكة طرق ووسائل نقل حديثة لا بد أن تجد اقتصاد هذه الدولة متقدماً جداً ولهذا كان تطور وسائل النقل جنباً إلى جنب مع تطور الإنسان على هذه الأرض وزيادة متطلباته من السلع المختلفة وتعقيد النظم الاقتصادية . ومن هذا الجانب ينطلق البحث لايجاد سبل النهوض والتطور لهذا القطاع.

على أية حال ، ينقسم البحث الى عدة مباحث . ففي المبحث الاول يتناول مقدمة عن التطور التاريخي للنقل بشكل عام ومحاولة ربطه الى ما توصل اليه العراق من تطور حديث وهذا ما تناوله المبحث الثاني. اما المبحث الثالث والاخير فقد تناول الاستنتاجات والتوصيات التي من شأنها النهوض بواقع النقل الحضري في العراق تلخص بما يأتي:-

1- ان مجموع ايرادات وزارة النقل العراقية ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية تبلغ حوالي (6,040,050) ديناراً عراقياً على مدار السنة ، اي ما يعادل حوالي (5000 \$) دولار امريكي ، وهو مبلغ لا يعد شيئاً بالنسبة إلى الايرادات المتوقعة من هكذا قطاع حيوي ومهم في كل دول العالم

2- ان العراق وبالمقارنة مع دول صغيرة بالنسبة لحجم السكان والمساحة والثروة الوطنية مثل البحرين والاردن وموريتانيا وغيرها من دول العالم يأتي بالمرتبة الاخيرة من حيث خطوط السكك الحديد مع ان العراق بامس الحاجة الى هكذا نوع حيوي من انواع النقل أكثر من تلك الدول

3- ان العراق يعاني ازمة حادة في الطرق الرئيسية والثانوية داخل المدن مما يؤدي الى ازمة اختناقات بالغة.

4- هناك تردي واضح في انتاج الموانئ العراقية بما لا يتناسب مع امكانية العراق وموقعة.

5- حسب إحصاءات 1999 يوجد في العراق ما مجموعه 113 مطاراً بين صغير ومتوسط وكبير الحجم ، بعضها مطارات عسكرية وبعضها الآخر مطارات مدنية ، وبعض هذه المطارات ذو ممرات غير مرصوفة وبعضها صالحة فقط للطائرات المروحية . أي ان معظم ما يملكه العراق من مطارات هي لاغراض النقل الخارجي ولا توجد مطارات لاغراض النقل الداخلي بين المحافظات ، وان وجدت فهي محدودة جداً وغير متاحة للعامة.

لقد كانت حاجة الإنسان إلى النقل منذ فجر التاريخ ، وارتبط موضوعه بالحركة الدائمة للإنسان إذ كان ينتقل من مكان إلى آخر بحثاً عن ضرورات الحياة ، وتشكلت أولى رحلات الإنسان المنتظمة بين مسكنه (سواء كان الكهف أو الأشجار الكبيرة أو الخيمة ...) والمكان الذي كان يجلب منه الطعام والشراب وذلك على اختلاف الأماكن التي كانت فيها بدايات التجمعات الإنسانية والمستوطنات البشرية . وقد أدى التطور الحضاري والعمراني الذي مرت به مدن العالم عموماً على مر السنين ومنها الدول العربية إلى وجود الكثير من المشاكل الحضرية ومنها مشكلات النقل الحضري المتمثلة بشكل رئيس بازدحام الشوارع والاختناقات المرورية والضوضاء والتلوث البيئي بكافة أشكاله البصرية والسمعية . ومن خلال ذلك ظهرت الحاجة إلى وجود الكثير من النظم والوسائل المسيرة لأمر الحياة داخل هذه المدن من النواحي الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ومن بينها نظم النقل والمواصلات التي تعتبر من أهم أسباب الاستقرار الحضري في كثير من مدن العالم ، إذ يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة إذ يقوم بدور أساسي في النواحي الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية لكل دولة من الدول المتقدمة والنامية على السواء . (وكايبديا الموسوعة الحرة، ٢٠١٤، ص ١).

مشكلة البحث :-

- ١- يواجة النقل الحضري بالعراق ركود في تطوره فضلاً عن تطور خبرات القائمين عليه منما يستوجب حلاً عاجل لهذه المشكلة.
- ٢- وجود معوقات تؤثر على تطور النقل الحضري بالعراق كما وتعيق تطوره .
- ٣- كثرة الوسائط النقلية وقلة الطرق والمراكز الخدمية لهذه الوسائط لكافة أنواع النقل الحضري في العراق.

فرضيات البحث:-

- استناداً على مشاكل البحث المقدمة فقد تم وضع الفرضيات على النحو التالي:-
- ١- يعاني قطاع النقل في العراق من عدة معوقات تعد السبب الرئيسي في تراجع عدد من واردات الدخل القومي.
 - ٢- ان بناء الطرق والمراكز الخدمية بكافة انواعها يعد طعيف ولا يتناسب مع حاجة العراق وامكانياته ولا يتناسب مع التطور العالمي لهذا القطاع الحيوي والمهم.
 - ٣- يفتقر العراق الى خطط التوسع بالمشاريع الخدمية كما ويفتقر الى ايجاد خطط مستقبلية للنهوض بهذا القطاع المهم.

اهمية البحث:-

ان للبحث اهمية كبيرة من حيث تناوله مشاكل قطاع حيوي ومهم بالعراق والعمل على ايجاد سبل الحل للخروج من الازمات الملحة التي يواجهها المواطنين في الوقت الحاضر. كما وانه يتناول جميع المشاكل المرورية والخدمية والعمل على اقتراح عدد من التوصيات التي من الممكن ان تحدث فارق مهم في هذا القطاع لو طبقت بطريقة مناسبة .

المبحث الاول تطور النقل عبر التاريخ

اعتمد الإنسان منذ القدم على الوسائل البدائية في عملية النقل كالطاقة البشرية والرياح والحيوانات ، وقد استعمل البابليون القدماء العربات ذات الأربع عجلات منذ عام 3000 ق م (إذ تم اكتشاف أول دولاب للعربة في العالم بمحافظة دير الزور السورية في موقع "مارى- تل الحريري" يعود للألف الثالث قبل الميلاد) (موقع وزارة الثقافة السورية) . كما أنشأ الرومان عام 360 ق م شبكة طرق تربط بين أجزاء إمبراطوريتهم ، وكان هناك ممرات للمشاة ومسارات للعربات التي تجرها الحيوانات ، كما انشأوا قنوات تصريف المياه والجسور الحجرية لاختراق الأودية ، ولا تزال هذه الإنشاءات موجودة في كثير من البلاد العربية والأوروبية.

وعلى صعيد النقل المائي فقد تطور فن الملاحة من الاعتماد على التيارات المائية والتجديف اليدوي إلى استعمال السفن الشراعية ، وقد استعمل الصينيون القنوات والسدود منذ القرن الثامن الميلادي . وفي الولايات المتحدة أنشئت قناة إيري عام 1825 لتربط مدينة نيويورك بمدينة تروي عن طريق نهر هدسون ومنها إلى مدينة بافالو ومناطق البحيرات في الوسط الغربي الأمريكي الذي ارتبط بذلك مع الأسواق والمصانع الكبرى في شمال الولايات المتحدة ووفرت وسيلة رخيصة لنقل المواد والسلع .

(Pederson - Transportation in Cities 1980 P-1)

اعتبرت قناة السويس في مصر التي أنشئت عام 1869 - التي تربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط - نقطة تحول في عالم النقل وحركة التجارة بين أوروبا والشرق، فضلا عن تطورات السفن الشراعية، إذ تم استعمال المحرك البخاري في السفن أوائل القرن التاسع عشر، كما كان اختراع المحرك البخاري وتطورة منذ عام ١٨١٤ أساس إنشاء أول خط تجاري. عام ١٨٢٥ نجح جورج ستيفنسون في إصدار مرسوم بإنشاء السكك الحديدية في مقاطعة ويلز الجنوبية بإنجلترا، وفي الولايات المتحدة الأمريكية تم إنشاء أول خط سكك حديد عام ١٨٣٠ وخلال ثلاثين عاماً تم بناء شبكة من السكك الحديدية في جميع أنحاء شرق الولايات المتحدة، وكان أول خط يخترق القارة الأمريكية من الشرق إلى الغرب عام ١٨٦٩ وسمي خط يونيون باسيفيك، وبحلول عام ١٩٠٠ كانت هناك خمسة خطوط حديدية كبرى تصل الشاطئ الشرقي للولايات المتحدة بالشواطئ الغربية. (وكايبديا الموسوعة الحرة، ٢٠١٤، ص ٢).

وقد أنشئت عام 1877 دائرة حكومية خاصة للإشراف على النقل والتجارة عبر الولايات المتحدة وكانت مسؤوليتها تنظيم النقل بالسكك الحديدية ومراقبته وتسعيره وضبط المنافسة ومراقبتها بين شركات النقل وتأكيد الخدمة الحسنة للمستهلك . أما بالنسبة للدول العربية فإن موقعها الجغرافي المتميز بين الشرق والغرب جعلها تمتلك شبكات نقل واسعة منذ عام 3500 ق م وإلى عهد الرومان الذين قاموا بتطوير شبكة من الطرق البرية والقنوات ، وبعدها كان الفتح الإسلامي الذي استعمل تلك الشبكات وطورها وحسنها ووسعها لربط الجزيرة العربية بكافة أرجاء الدولة الإسلامية ، إذ كان أهم أهداف النقل آنذاك تسهيل عملية السفر إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة

للحج والزيارة والتنقل بين المدن لتسهيل إدارة الحكم الإسلامي والتجارة (بيانات وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، نيسان ٢٠٠٦).

وفي القرن العشرين زاد انتشار السكك الحديدية وتطورت بشكل كبير، ومما ساعد على استمرارية استعمالها اختراع محرك الديزل والكهرباء ، إذ استعمل لأول مرة في ولاية نيوجيرسي عام 1925 ، كما تم تشغيل أول نظام تحكم مركزي لحركة القطارات في ولاية اوهايو. وكانت ذروة استعمال القطارات للركاب والشحن خلال الحرب العالمية الثانية ، وفي السنوات التالية للحرب كان هناك عدد كبير من قطارات الركاب يسير بسرعة تتراوح بين 145-160 كم / ساعة بمحركات تسير بقوة البخار والديزل والكهرباء ، كما ادخلت التقنيات الخاصة بوسائل الراحة للمسافرين وتكييف الهواء داخل القطارات ومكنة اعمال الصيانة ، ومما ساعد أيضا في سلامة عمليات التشغيل وكفاءتها استعمال اللاسلكي في الاتصالات ، وفي الستينات وصلت السرعة إلى اكثر من 190 كم/ساعة . كما في قطار تاكيدو في اليابان وسرعة 300 كم / ساعة في الولايات المتحدة ، ووصل الرقم القياسي للقطار الفرنسي ميسترال إلى 322 كم / ساعة والذي يربط بين باريس وليون ومرسيليا . وفي الدول العربية تم إنشاء أول خط للسكك الحديدية وهو خط الحجاز الذي يربط بين دمشق وعمان والمدينة المنورة .

ومن الجدير بالذكر ان أول خط سكك حديدية في العالم بين ستكتون ودارلنجتون بإنجلترا، وكان الخط آنذاك بطول (38) ميلاً ووزن القطار (80) طنًا، وكان النجاح الذي صادف هذا المشروع حافزاً لإنشاء خط آخر لنقل الركاب بين ليفربول ومانشستر في عام (1830)، ثم انتشر النقل بالسكك الحديدية بسرعة مذهلة؛ إذ لم يأت عام (1836) حتى بلغت أطوال السكك الحديدية في إنجلترا وحدها (1000) ميل وفي أنحاء العالم (11500) ميل . أما في الولايات المتحدة فقد استعملت القطارات البخارية على سبيل التجريب عام (1825)، وافتتح أول خط فعلي في أمريكا عام (1830)، وفي مصر عام (1852)، وفي آسيا عام (1852)، وفي أستراليا عام (1854) .

ومع بداية القرن العشرين تطورت السكك الحديدية تطوراً كبيراً من حيث الإنشاء، فقد أنشئت الخطوط المزودة وتحسنت العناصر الهندسية لتخطيط السكك ووحدات الجر والعربات. وقد تحسنت عربات الركاب وصنعت من الحديد بدلاً من الخشب، وكانت أقصى سرعة للقطارات (في عام 1905) هو (144) كم/ ساعة، وقد استعملت قطارات الديزل لأول مرة في أمريكا عام (1925)، أما قطارات الديزل المزودة بالمحركات الكهربائية فقد بدأ استعمالها عام (1934) (بيانات وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، نيسان ٢٠٠٦).

والتطور عبارة عن سلسلة متصلة، فعندما تمتلك شبكة طرق جيدة فمن الطبيعي أن تتطور المركبات التي تستعمل هذه الشبكة، وكان الفضل في تطور المركبات اختراع العربات البخارية ابتداءً بالعربة التي اخترعها الفرنسي نيقولا كوينو وهو أشهر نموذج للسيارة الأولى، ولها ثلاث عجلات كما أنها ضخمة الحجم ولها غلاية كبيرة، وقد صنعت هذه العربة عام (1769)، وقامت بقطع المسافة بين باريس وفانسن بسرعة متوسطة 3 كم/ ساعة، وفي عام (1880) اخترعت المحركات ذات الاحتراق الداخلي بفضل رينوار الفرنسي وأوتو ولاجن الألمانيين فقد كانت العربة البخارية الأولى للفرنسي نيقولا كوينو عام 1769 ذات ثلاث عجلات وقامت بقطع المسافة بين

باريس وفانس بسرعة 3 كم / ساعة ، وفي عام 1880 اخترع رينوار الفرنسي والألمانيين اوتو و لاجن المحركات ذات الاحتراق الداخلي ، وفي عام 1887 بدأ الألمان بنز و ديلمر في استعمال البنزين وقوداً للسيارات إذ رافق ذلك استعمال العجلات المطاطية المنفوخة على يد الانجليزي جون دانلوب عام ١٨٨٨ . وتعتبر المدة من عام 1920 حتى عام 1970 (بل حتى نهاية القرن العشرين) هي حُقبَة السيارات، إذ كان للطرق البرية دور أساس خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية حتى أطلق البعض عليها أمة على عجلات ، ففي عام 1935 أصبح من الممكن الانتقال بالسيارة عبر البلاد وفي جميع الاتجاهات تقريبا (د . محمد توفيق سالم / هندسة النقل والمرور ص 24) .

كما احدثت الوكالات والهيئات الخاصة بالطرق والتي ركزت نشاطها على الطرق في المناطق الريفية لرفع مستواها وزيادة طاقتها الاستيعابية للمرور ، وذلك بالتوافق مع التركيز على المناطق الحضرية أيضا التي زادت النسبة السكانية فيها كثيرا وتحول الناس فيها من النقل العام إلى استعمال السيارات الخاصة ، إذ تضاعف عدد الرحلات بواسطة السيارة ثلاثة أضعاف ما كانت عليه ، في حين تناقص عدد ركاب النقل العام حوالي 38% منها 78% فقدان في رحلات السكك الحديدية الناجمة عن التحول إلى استعمال الحافلات . وبعد ذلك تطورت صناعة السيارات بشكل كبير حتى غدت وسيلة النقل الخاصة والعامة الأكثر استعمالا في العالم لنقل الركاب والبضائع ، وبذلك أدخلت التحسينات الكثيرة على تصميم الطرق البرية و إنشائها بما يتوافق مع تطور السيارات وأوزانها وسرعاتها والحمولات التي تستطيع نقلها . وبالرجوع إلى الإحصائيات نجد أنه عند انتهاء الحرب العالمية الأولى عام 1918 كان هناك 5,5 مليون سيارة في الولايات المتحدة فقط ، وفي نهايات القرن العشرين وصل العدد إلى 93 مليون سيارة خاصة و18 مليون شاحنة ، وأصبحت هناك شاحنات تتراوح حمولاتها بين 80 -150 طناً. وقد أدى استعمال الراديو والتليفون والإشارات الكهربائية والتحكم المركزي إلى زيادة كفاءة التشغيل وزيادة سعة الخطوط الحديدية، فضلاً عن إلى الأمان للركاب والبضائع (وكابيديا الموسوعة الحرة، ٢٠١٤، ص ٣) .

المبحث الثاني النقل في العراق

يعد قطاع النقل بفروعه وانشطته مكوناً مهماً من البنية الأساسية للاقتصاد الوطني وركيزة اساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة في اي بلد ، لما له من تأثير على القطاعات الاقتصادية الاخرى مثل قطاع الصناعة وقطاع التجارة وقطاع السياحة وغيرها من القطاعات الاقتصادية .

تم انجاز اول تقرير في دائرة النقل والمواصلات في سنة 1969 ويشمل كل محافظات العراق حتى سنة 1990 ، إذ توقف اقليم كردستان عن ارسال مؤشراتته للجهاز المركزي للإحصاء. وتعتبر وزارة النقل ووزارة الداخلية / مديرية المرور العامة المصدر الرئيس للبيانات والمؤشرات الخاصة بقطاع النقل بأنواعه النقل البري (للاشخاص والبضائع سواء بواسطة سكك الحديد او سيارات الفحص المؤقت والدائمي واللوحات الجديدة للقطاع الخاص والسيارات الحكومية التي تمتلكها اجهزة الدولة العام والمختلط والنقل الجوي والمائي واحصاء حوادث المرور المسجلة حسب نوع الحادث (اصطدام وانقلاب ودهس واخرى) كما يسجل اعداد السيارات حسب النوع ركاب ، حمل ، التي تحقق شروط النقل بأمان وبأقل تكلفة للمسافرين والبضائع ولمسافات طويلة ، ويعتبر العراق من الدول الرائدة في مجال استعمال النقل لما يمتلكه من شبكة كبيرة تغطي أجزاء واسعة من البلد .

ونتيجة للزيادة الملحوظة في عدد السكان في مختلف الدول وكذلك الزيادة في العمران والسكن توجب زيادة المواصلات التي تسهم في توفير التواصل بين مختلف المناطق والمجالات مثل مجال التصدير والاستيراد وفي التنقل بين المناطق المختلفة لأداء مختلف الأعمال وعليه تنقسم المواصلات في العراق الى :

1- خطوط سكك الحديد

لأكثر من عقدين كانت هناك خطط في العراق لبناء شبكة مواصلات تحت الأنفاق (الميترو) في العاصمة بغداد وقد تم بناء جزء صغير من شبكة الأنفاق ولكنها تستعمل في الوقت الحاضر لأغراض عسكرية ، كما و يصل الطول الإجمالي لسكك الحديد في العراق (٢٠٣٢) كم وتربط خطوط سكك الحديد العراق مع الدول المجاورة مثل سوريا ومن عبرها إلى تركيا ، وهناك خط حديدي بين محافظة البصرة وخرمشهر (المحمرة) في إيران وبين محافظة ديالى وكرمانشاه في إيران.

دخلت السكك الحديدية للعراق منذ مطلع القرن الماضي أثناء التواجد البريطاني في العراق وتمتد خطوط شبكة السكك الحديدية من جنوب العراق إلى شماله. وقد بدأ العراق باعادة تجديد وتطوير واستحداث العديد من خطوط الشبكة وقاطرات الركاب والبضائع ويبلغ طول شبكة السكك الحديدية في العراق 2272 كم ، وبدأ العراق بتوسيع شبكة السكك الحديد مؤخرًا لربطها ببعض دول المجاورة وعلى رأسها تركيا ، فضلاً عن مشروع مترو بغداد وهو الأول من نوعه في العراق.

- الشركة العامة لسكك الحديد العراقية

- مترو بغداد
- محطة بغداد المركزية
- محطة قطارات المعقل

اما إيرادات العراق من خطوط السكك الحديدية يكاد لا يذكر بالمقارنة مع وسائل النقل الاخرى وكما مبين بالجدول التالي:-

جدول رقم (1)

احصائية المسافرين على متن قطارات الشركة ليوم 12 تشرين الاول 2013

مجموع الإيرادات	إيراد المخالفات داخل القطار	إيراد البريد	إيراد الامتعة والرزق	إيراد المسافرين	عدد المسافرين	اعداد العربات		نوع العربة
						20 النازل بغداد/ بصرة	20 الصاعد بغداد/ بصرة	
6.045.050	15.750	36.800	17.500	5.999.000	522	2	2	منام اولى
						2	2	منام ثانية
						3	2	سياحية
						1	1	مطعم
						-	-	كوشيت

المصدر موقع وزارة النقل العراقية، الشركة العامة لسكك الحديد

اذا ما قورن العراق ببقية البلدان العربية والعالمية من ناحية طول السكك الحديدية ، نجد ان اجمالي طول السكك الحديدية العراقية يتراوح ما بين (٢٠٠٣٢ - ٢٠٠٢٥) كم وهي نسبة قليلة بالمقارنة مع نسبة سكانه ومساحته ، خاصة ان بلد اقل مساحة وسكان مثل البحرين نجد ان اجمالي طول السكك الحديدية البحرينية يبلغ (٢٩.٨١٧) ، اكبر بكثير من طول السكك الحديدية العراقية ، لاحظ جدول رقم (٢).

جدول رقم (2)

مقارنة بين خطوط السكك الحديدية العراقية و العربية (إجمالي السكة - كم)

2012-2008	2007-2003	2002-1998	1997-1993	البلد
2,025	2,025	2,025	2,032	العراق
29,817	29,817	29,817	29,817	البحرين
1,02	1,020	1,020	2,758	المملكة العربية السعودية
4,508	4,508	4,508	4,578	السودان
2,109	2,109	2,110	1,989	المغرب
2,139	2,139	1,801	2,139	سوريا
294	294	294	251	الأردن
1,119	1,119	1,991	2,218	تونس
728	728	728	728	موريتانيا
_____	_____	_____	_____	قطر
_____	_____	_____	_____	عمان
_____	_____	_____	_____	الكويت

المصدر :- البنك الدولي، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، شعبة النقل

طرق الاحتساب

- 1 - عدد الكيلو مترات السفرية المقطوعة :-
يقصد بها عدد المسافرين المنقولين للمسافات المقطوعة بواسطة القطارات .
عدد المسافرين المنقولين \times عدد الكيلو مترات التي تقطعها القطارات ووحدة القياس (مسافر . كم).
- 2 - عدد الكيلو مترات الطنية المقطوعة :-
يقصد بها كمية البضاعة المنقولة للمسافات المقطوعة بواسطة القطارات .
كمية البضاعة المنقولة \times عدد الكيلو مترات التي تقطعها القطارات ووحدة القياس (طن . كم).
- 3 - متوسط أجرة نقل المسافر الواحد :-
يقصد به معدل أجرة نقل مسافر واحد في خطوط سكك الحديد .
وهو حاصل قسمة الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين بالقطارات على عدد المسافرين المنقولين (بالدينار).
- 4 - متوسط طول السفر لنقل المسافرين :-
يقصد به معدل عدد كيلومترات المسير لنقل مسافر واحد .
وهو حاصل قسمة الكيلو مترات السفرية المقطوعة للقطارات على عدد المسافرين المنقولين (بالكيلومتر).
- 5 - معدل التغيير للسنوات :

$$\frac{100 \times 1 - Y_0}{Y_1}$$

$$n - 1$$

$$Y_1 = \text{السنة الاخيرة}$$

$$Y_0 = \text{السنة الاولى}$$

$$n = \text{عدد السنوات}$$

(د . محمد توفيق سالم / هندسة النقل والمرور ص 24)

٢- الطرق الرئيسية

يصل اجمالي طول الطرق الرئيسية في العراق إلى ما يقارب 550,45 كم منها 38,400 كم عبارة عن طرق مبلطة و7,150 كم لا تزال غير مبلطة حسب تقديرات 1996. وأكبر شارع في العالم هو الطريق من بغداد إلى سوريا (الوليد) في العراق .

يملك العراق الأنواع التالية من الطرق:

- ١ - الطريق السريع - طريق النقل السريع طريق عام محدد يكون باتجاهين أو أكثر ومصمم بدون تقاطع لتقليل حوادث المرور.

ب - الطرق السريعة المقسمة - هي طرق معبدة باتجاهين مفصولة بسياح واقٍ أو اي شيء اخر.
لم تصمم المخارج والمداخل لاستدارة ما عدا مركبات الطوارئ.

ت - الطرق الثانوية - ليست مصممة للمشاة، بل للدراجات الهوائية أو اي مركبة تسير اقل من
الحد الادنى لحدالسرعة

ث - الطرق الخارجية، هي الطرق التي تربط بين محافظة وأخرى.

ج - الطرق الداخلية، هي الطرق في داخل المدينة وتنقسم إلى رئيسة وفرعية، وتمتاز الطرق
الرئيسية عن الفرعية كونها أكثر عرضاً ليمح بكثافة سير أكثر.

ح - الطرق الخدمية، التي تخدم المناطق المجاورة وتكون محددة محدودة ومفصولة عن الطرق
الرئيسية.

اما طرق المرور السريعة فتتنقسم الى 12 طريقاً خارجياً وهي :

الطريق الخارجي رقم 1 : بغداد والتاجي وسامراء وتكريت والموصل، وسوريا (القامشلي).

الطريق الخارجي رقم 2 : بعقوبة و بغداد و الخالص و كركوك و الموصل و اربيل و زاخو و تركيا.

الطريق الخارجي رقم 3 : بغداد إلى بعقوبة + اربيل إلى إيران (بيران شهر).

الطريق الخارجي رقم 4 : كركوك والسليمانية ودريندخان و جلولاء إلى السعدية.

الطريق الخارجي رقم 5 : بعقوبة و المقدادية و السعدية و خانقين و إيران (قصر شيرين).

الطريق الخارجي رقم 6 : بغداد و الكوت و العمارة و البصرة.

الطريق الخارجي رقم 7 : الكوت و الشطرة الرماد و الناصرية.

الطريق الخارجي رقم 8 : بغداد و الحلة و القادسية و السماوة و الناصرية و البصرة و الكويت.

الطريق الخارجي رقم 9 : كربلاء و النجف و القادسية.

الطريق الخارجي رقم 10 : الرطبة و الأردن.

الطريق الخارجي رقم 11 : بغداد و الفلوجة و الرمادي و الرطبة وسوريا.

الطريق الخارجي رقم 12 : الرمادي و هيت و حديثة و الكرابلة وسوريا (أبو كمال).

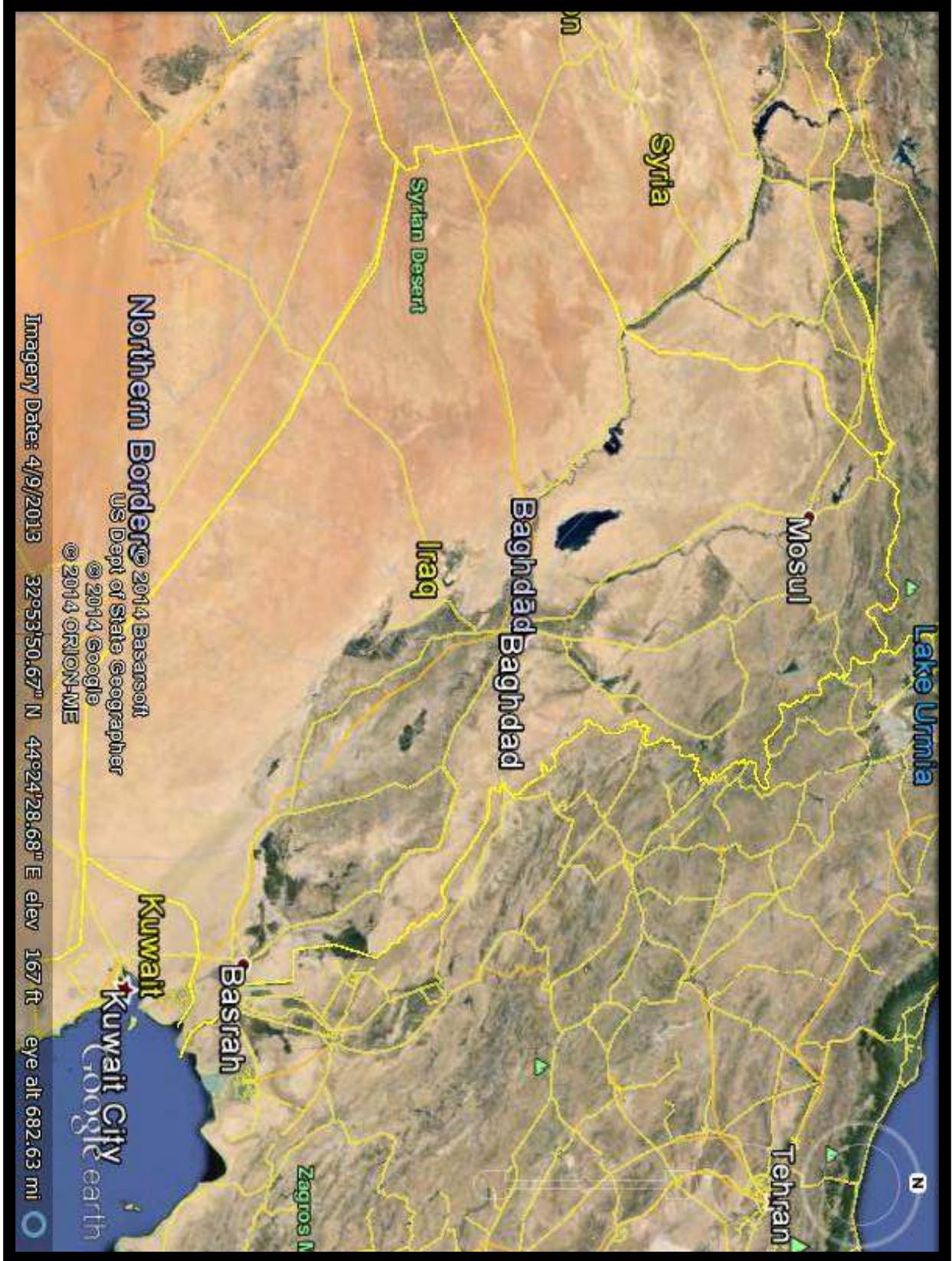
خريطة رقم (١)
توزيع الطرق في العراق



المصدر : جغرافية العراق – ويكيبيديا الموسوعة الحرة

خارطة رقم (٢)

صور عبر الاقمار الصناعية توضح اهم الطرق الرئيسية في العراق ودول الجوار



المصدر : كزكل إيرث ١ - ٥ - ٢٠١٤

3- الطرق المائية

يعتبر شط العرب من أهم الطرق المائية في العراق ، ولكن بعض اجزاء الشط غير صالحة للملاحة بسبب عدم عمقها الكافي في بعض الأجزاء ، ويعتبر ما يقارب 100 كم من شط العرب صالحا للملاحة باستعمال البواخر العملاقة ، وكان عدم توفر منفذ كافٍ للعراق على البحر أحد أهم الأسباب التي ادت إلى حرب الخليج الأولى ، ويعتبر ميناء البصرة وميناء ام قصر من أهم موانئ العراق ، وهناك موانئ أخرى اصغر حجما مثل ميناء خور الزبير وميناء خور العمية. حسب إحصاءات 1999 كان العراق يمتلك 13 ناقلة نفط عملاقة و 14 سفينة نقل بضائع وسفينة نقل ركاب واحدة. حتى الآن يستعمل النقل النهري في العراق للمسافات القصيرة جداً وعلى نطاق شخصي. وتعد البصرة ميناء العراق الوحيد على خليج البصرة ، ويوجد بها عدد لا بأس به من الموانئ البحرية بعضها مخصص للمسافرين والتجارة وأخرى لتصدير النفط.

- ميناء أبو الفلوس
- ميناء ام قصر
- ميناء الفاو الكبير
- ميناء خور الزبير
- ميناء البصرة النفطي
- ميناء المعقل

جدول رقم (3)

المؤشرات الرئيسية لنشاط الشركة العامة لموانئ العراق لسنتي ٢٠٠٨-٢٠٠٩

2009	2008	الوحدة القياسية	التفاصيل
4365	4062	سفينة	عدد السفن القادمة للموانئ العراقية (لنقل البضائع)
10509	9828	الف طن	الحمولة الاجمالية لسفن البضائع المستوردة والقادمة للموانئ العراقية
250	379	سفينة	عدد السفن المغادرة من الموانئ العراقية (لنقل البضائع)
817	2026	الف طن	الحمولة الاجمالية لسفن البضائع المصدرة والمغادرة من موانئ العراق
109	117	سفينة	عدد السفن القادمة للموانئ العراقية (لنقل المسافرين)
109	117	سفينة	عدد السفن المغادرة من الموانئ العراقية (لنقل المسافرين)
5860	8734	عدد	عدد المسافرين القادمين عن طريق الموانئ العراقية
4224	6485	عدد	عدد المسافرين المغادرين عن طريق الموانئ العراقية
9792	10114	عدد	عدد العاملين
107442.3	106343.6	مليون دينار	الاجور والمزايا المدفوعة للعاملين في المنشأة العامة لموانئ العراق

المصدر احصاءات منشورة للشركة العامة لموانئ العراق للسنة ٢٠١٠م

جدول رقم(4)

عدد السفن القادمة والمغادرة الموانئ العراقية وكمية البضائع المستوردة والمصدرة خلال سنة 2008 حسب الجنسية

السفن المغادرة		السفن القادمة		الجنسية
كمية البضائع المصدرة(طن)	عدد السفن المغادرة	كمية البضائع المستوردة (طن)	عدد السفن القادمة	
170162	15	36637	45	عراقية
4046	66	443988	159	عربية
1851839	298	9347389	3858	اجنبية
2026047	379	9828014	4062	المجموع

المصدر احصاءات منشورة للشركة العامة لموانئ العراق للسنة ٢٠١٠م

جدول رقم (5)

عدد السفن القادمة والمغادرة الموانئ العراقية وعدد المسافرين القادمين والمغادرين خلال سنة 2008 حسب الجنسية

السفن المغادرة		السفن القادمة		الجنسية
عدد المسافرين المغادرين	عدد السفن المغادرة	عدد المسافرين القادمين	عدد السفن القادمة	
-	-	-	-	عراقية
4046	66	6188	66	عربية
2439	51	2546	51	اجنبية
6485	117	8734	117	المجموع

المصدر احصاءات منشورة للشركة العامة لموانئ العراق للسنة ٢٠١٠م

جدول رقم (6)

عدد السفن القادمة والمغادرة الموانئ العراقية وكمية البضائع المستوردة والمصدرة خلال سنة 2009 حسب الجنسية

السفن المغادرة		السفن القادمة		الجنسية
كمية البضائع المصدرة(طن)	عدد السفن المغادرة	كمية البضائع المستوردة (طن)	عدد السفن القادمة	
167352	18	-	-	عراقية
263243	109	263243	109	عربية
386407	123	10245288	4256	اجنبية
817002	250	10508531	4365	المجموع

المصدر احصاءات منشورة للشركة العامة لموانئ العراق للسنة 2010م

جدول رقم (7)

عدد السفن القادمة والمغادرة الموانئ العراقية وعدد المسافرين القادمين والمغادرين خلال سنة 2009 حسب الجنسية

السفن المغادرة		السفن القادمة		الجنسية
عدد المسافرين المغادرين	عدد السفن المغادرة	عدد المسافرين القادمين	عدد السفن القادمة	
-	-	-	-	عراقية
3127	51	3365	51	عربية
1097	58	2495	58	اجنبية
4224	109	5860	109	المجموع

المصدر احصاءات منشورة للشركة العامة لموانئ العراق للسنة 2010م

خريطة رقم (٣)

صورة جوية توضح مواقع الموانئ العراقية



المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم العمليات الاحصائية لسنة 2010.

المعوقات التي تواجه الموانئ الحالية

إن أهم المعوقات التي تواجه الموانئ العراقية هي تردي الأعماق في الممرات الملاحية وواجهات الأرصفة وبالأخص في ميناء أم قصر وميناء خور الزبير. فضلاً عن وجود الغوارق في الممرات الملاحية المؤدية للموانئ ، إذ إن القوات الملاحية العراقية تحتاج إلى عمليات الحفر ورفع الغوارق وأعمال الصيانة المستمرة. وهناك نقص في الوحدات البحرية (كالحفارات و الساحبات و البواخر و الرافعات البحرية و ناقلات الماء والوقود). كما تكمن مشكلة الموانئ العراقية في عدم مواكبتها لتطورات النقل البحري الحديث ممثلاً بسفن الحاويات وعدم استعمال الأنظمة الالكترونية الحديثة للتعامل مع هذه السفن. وتبلغ الطاقة التصميمية للموانئ الحالية بحدود (20) مليون طن وبعدهد (34) بضمنها أرصفة اختصاصية (حبوب و سكر و حاويات و بضائع عامة). وان نسبة كبيرة من الاستيرادات تتم حالياً عن طريق موانئ دول الجوار وبكلفة تتجاوز (50) دولاراً للطن الواحد . ومن المتوقع وصول طاقات الموانئ العراقية استناداً إلى مؤشرات التجارة الخارجية إلى (40) مليون طن في سنة 2015 ، ومن المؤمل لهذه الموانئ بعد تطويرها أن تجذب أنظار شركات النقل العالمية لاستعمالها بسبب موقعها معبراً من الخليج إلى الدول الأوروبية. فالبضائع من شرق آسيا وجنوبها (اليابان و الصين و كوريا و تايلاند و الهند وغيرها من الدول) لغرض إيصالها إلى أوروبا عليها المرور عبر البحر الأحمر والبحر العربي وخليج السويس والبحر المتوسط ، بينما في حالة وصولها إلى موانئ البصرة بالإمكان نقلها خلال يوم واحد بالطرق البرية إلى تركيا ومنها أوروبا. وهذا الفرق في الوقت الحاضر يوفر للشركات الأجنبية مبالغ كبيرة ويعطي ميزة تنافسية لموانئ البصرة بالمقارنة مع الموانئ الأخرى (م.خلود موسى و م.م. مريم خير الله- بحث منشور).

الجدول (8) يبين مجموع حركة النقل (الاستيراد/ التصدير) في موانئ العراق لعام 2006 وحجم البضائع والطاقات المتوفرة في هذه الموانئ والحمولات الإضافية.

جدول رقم (8)
حجم البضائع والطاقات المتوفرة في هذه الموانئ والحمولات الإضافية(فائض الطاقة)

الميناء	الطاقة مليون طن	الحمولات المناولة مليون طن	الطاقة الجديدة الإضافية مليون طن
أم قصر	10	7,7	2,3
خور الزبير	7,5	4,2	3,3
المعقل	2,75-1,5	0,1	2,65-1,4
أبو فلوس	,75	,6	0.10
المجموع	20-19,75	12,6	8.4-7,15

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم العمليات الاحصائية لسنة 2010.

4- الطرق الجوية

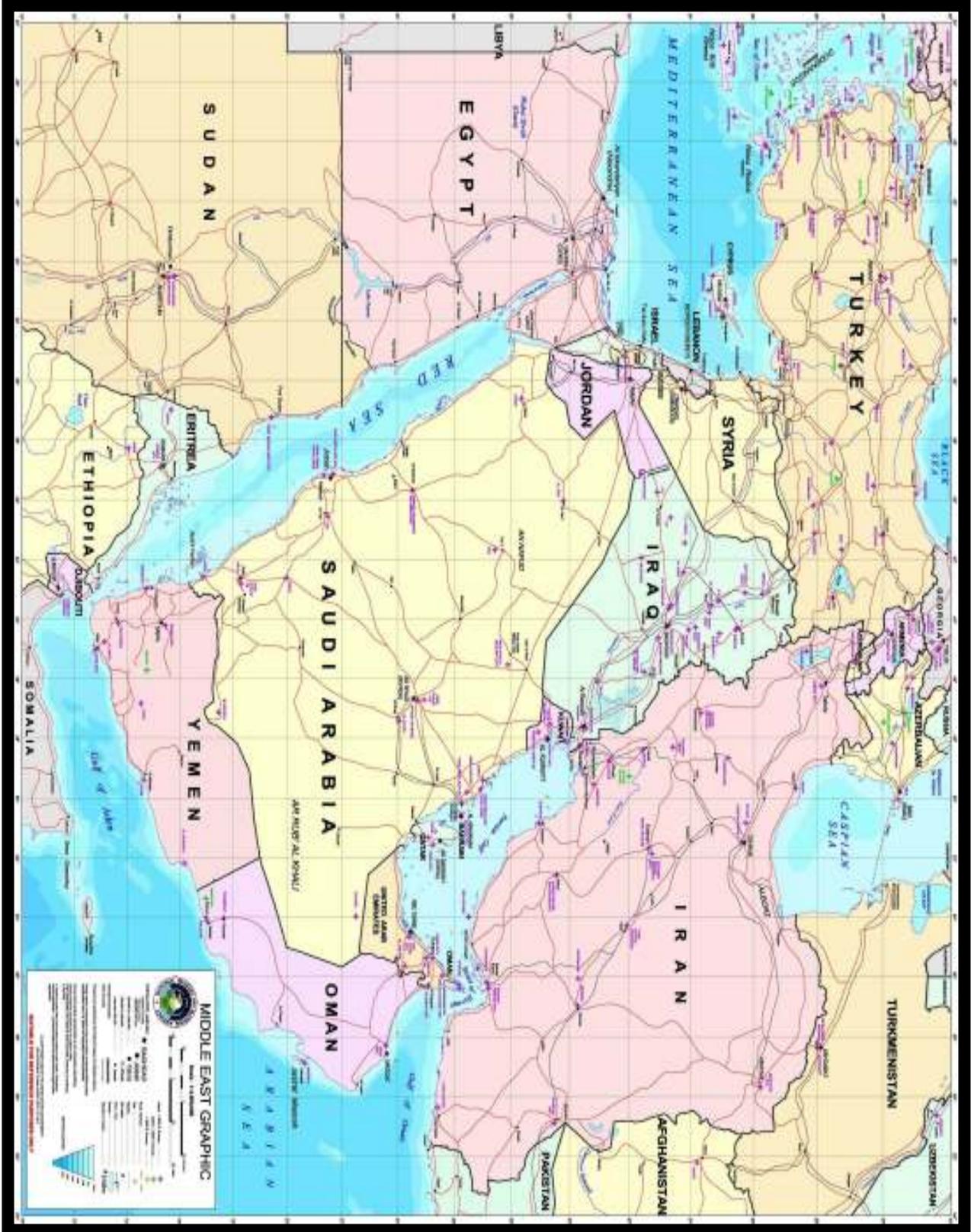
حسب إحصاءات 1999 يوجد في العراق ما مجموعه 113 مطاراً بين صغير ومتوسط وكبير الحجم ، بعضها مطارات عسكرية والبعض الآخر مطارات مدنية وبعض هذه المطارات ذو ممرات غير مرصوفة ، وبعضها صالحة فقط للطائرات المروحية (الخطوط الجوية العراقية).

جدول رقم (9)
المطارات المدنية والعسكرية في العراق

Location/city served	ICAO	IATA	Airport name
Civil airports			
Al Bakr	ORBD		Balad Southeast Airport
Al Iskandariyah	ORAIff		Al Iskandariyah Airport
Al Kut	ORUB		Ubaydah Bin Al Jarrah Airport
Al Najaf	ORNI	NJF	Al Najaf International Airport
An Numaniyah	ORAN		An Numaniyah Airport
Baghdad	ORBI	BGW	Baghdad International Airport
Bashur	ORBR		Bashur Airport
Basra (Basrah)	ORMM	BSR	Basra International Airport
Erbil (Arbil)	ORER	EBL	Erbil International Airport
Jalibah	ORJA		Jalibah Southeast Airport
Kirkuk	ORKK	KIK	Kirkuk Airport
Mosul	ORBM	OSM	Mosul International Airport
Qasr Tall	ORQT		Qasr Tall Airport
Qayyarah	ORQW		Qayyarah West Airport
Sulaimaniyah (Silêmanî)	ORSU	ISU	Sulaimaniyah International Airport
Tikrit	ORTK		Tikrit East Airport
Tikrit	ORTS		Tikrit South Airport
Umm Qasr	ORUQ		Umm Qasr Airport
Military airports			
Hīt	ORAA		Al Asad Airbase
Habbaniyah	ORAT		Al Taqaddum Airbase
Al Taji	ORTI		Al Taji AAF
Nasiriyah	ORTL		Ali Air Base (formerly Tallil Air Base)
Tall Afar	ORTF		Tall Afar AAF
Tikrit	ORSH		<u>Camp Speicher</u>
Baghdad			Muthenna Airbase

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الخطوط الجوية العراقية.

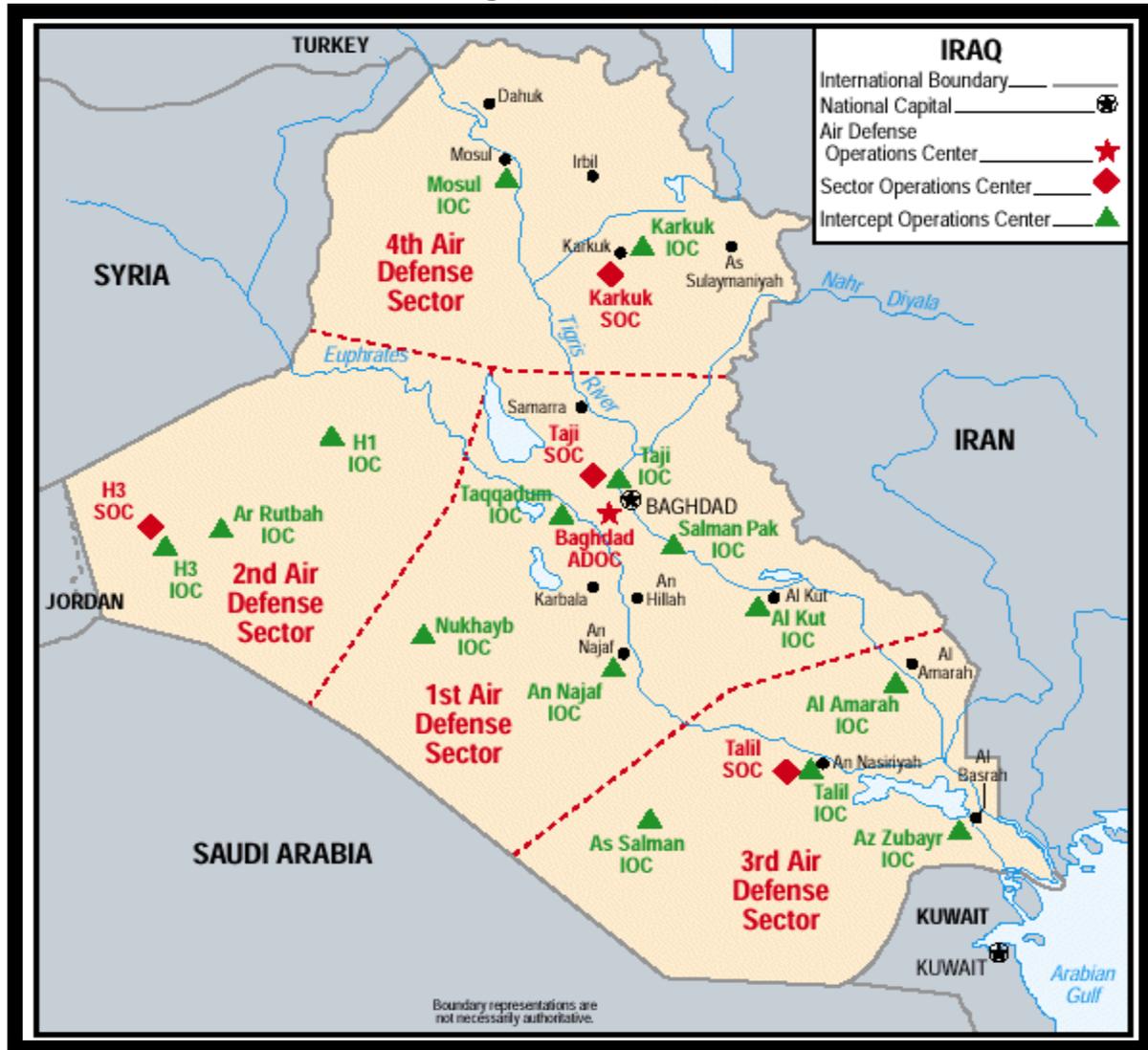
خارطة رقم (٤)
خريطة مطارات العراق ودول الجوار



المصدر : مطارات العراق - ويكيبيديا الموسوعة الحرة

الخطوط الجوية العراقية: تعتبر أكبر خطوط للملاحة الجوية في العراق ، وهي عضو في الاتحاد العربي للنقل الجوي ، تأسست الخطوط الجوية العراقية عام 1937 من قبل جمعية الطيران العراقية وكانت تستعمل في بداية نشوئها الطائرات البريطانية ، و في السبعينيات سمحت الولايات المتحدة لطائرات الخطوط الجوية العراقية باستعمال مطار جون كينيدي العالمي في نيويورك. تأسست الخطوط الجوية العراقية بواسطة جمعية الطيران العراقية (نادي فرانس الجوي حاليا) حين قررت هيئتها الإدارية بتاريخ 18/5/ 1938 استثمار فائض حملة التبرعات الوطنية الشاملة التي أثمرت في تمكين القوة الجوية العراقية آنذاك من شراء 15 طائرة قاصفة ومقاتلة إيطالية (بريدا وسافوي) وكان الفائض مقدار 23000 دينار عراقي مكنها من شراء ثلاث طائرات بريطانية (de-Havilland DRAGON Rapid) وصلت بغداد بتاريخ 1/10/ 1938 وباشرت رحلاتها إلى كل من إيران وسوريا وبقيت مصلحة الخطوط الجوية العراقية تابعة للجمعية لغاية 1/1/ 1946 حين ضمتها الحكومة لمصلحة السكك الحديدية(الخطوط الجوية العراقية) .

خارطة رقم (٥) خريطة مطارات العراق



المصدر : مطارات العراق - ويكيبيديا الموسوعة الحرة

لم تؤثر حرب الخليج الأولى على رحلات الخطوط الجوية العراقية ولكن بعد حرب الخليج الثانية توقفت الرحلات بصورة شاملة نتيجة فرض الحصار الدولي على العراق من قبل الأمم المتحدة. قبل غزو العراق 2003 كان العراق يمتلك 17 طائرة لنقل المسافرين وتم نقل معظمها إلى أماكن سرية أو دول مجاورة مثل الأردن وتونس وإيران. بعد غزو العراق 2003 وتحديداً في 30 مايو 2003 قررت الخطوط الجوية العراقية مزاولة رحلاتها العالمية ، وكانت أول رحلاتها في 3 أكتوبر 2004 من بغداد إلى عمان عاصمة الأردن ، وفي 6 نوفمبر 2004 تمت رحلة بين بغداد وطهران في إيران. منذ أغسطس 2005 قامت الخطوط الجوية العراقية برحلات إلى دمشق وعمان والكويت وبيروت والقاهرة وطهران ومشهد ودبي وإسطنبول وأنطاليا وستوكهولم وكوبنهاغن ودوسلدورف وجدة واثينا وكراتشي والمنامة وفرانكفورت ولندن فضلاً عن الرحلات الداخلية بين المدن الرئيسية الكبيرة في العراق مثل بغداد والبصرة والموصل والنجف واربيل والسليمانية. تمتلك الخطوط الجوية العراقية في الوقت الحالي (2011) 20 طائرة بوينج 727-200 وبوينج 737-200 وبوينج 767-200 وبومباردييه سي آر جي 900. في عام 2008 قامت الحكومة العراقية بالتعاقد مع شركة بوينج الأمريكية لشراء 40 طائرة جديدة من طرازها الجديدين 737 و 787 دريملاينر مع حق شراء 15 طائرة إضافية على ان يتم تسليمها خلال عام 2013 وبقيمة كلية للعقد بلغت 5، 5 مليار دولار. كما وقّعت الحكومة العراقية عقداً مع شركة بومباردييه الكندية لشراء 10 طائرات من طراز سي آر جي 900 ذات الحجم المتوسط أو الإقليمي مع حق شراء 10 طائرات أخرى مستقبلاً. وقد بدأ تسليم أول طائرة من طراز بومباردييه سي آر جي 900 قادمة من زيورخ إلى مدينة أربيل في أكتوبر 2008 ، وقد سلمت باللون الأزرق وهو لون الشركة المصنعة وليس لونا جديدا للخطوط الجوية العراقية كما أشيع (وكابيبديا الموسوعة الحرة).

وفي اطار اخر تعاقدت الخطوط الجوية العراقية على شراء طائرات من شركة ايرباص العالمية والبالغ عددها في الصفقة 8 طائرات اثنتان من نوع أي 321-214 وست أخرى من طراز أي 320-214 وقد اشترت أيضا طائرة خارج الطليبة المذكورة وهي من طراز ايرباص أي 330-200 جي إي وتعد هذه الخطوة تقدما ملحوظا في عملية اعادة بناء اسطول شركة الخطوط الجوية العراقية وهيكلته بعد حل قضية التعويضات مع نظيرتها الكويتية ووقعت الشركة عقداً مع بوينغ مؤخراً نص على تزويد العراقية بست طائرات من طراز بوينغ بي 777-200 إل آر ذات المدى الطويل ، وقد استلمت العراقية واحدة من اصل ست طائرات ستستلمها خلال السنتين المقبلتين ، وقد بلغ عدد الطائرات الداخلة في خدمة الاسطول خمس طائرات لهذا العام(الخطوط الجوية العراقية) .

الفصل الثالث الاستنتاجات والتوصيات

من خلال ما تقدم توصل الباحث الى جملة من الاقتراحات والتوصيات يمكن اجمالها بالآتي :

1- نستنتج من جدول رقم (1) ان مجموع ايرادات وزارة النقل العراقية ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية تبلغ حوالي (6,040,050) ديناراً عراقياً على مدار السنة ، اي ما يعادل حوالي (\$ 5000) دولار امريكي , وهو مبلغ لا يعد شيئاً بالنسبة إلى الايرادات المتوقعة من هكذا قطاع حيوي ومهم في كل دول العالم ، فكيف بالعراق الذي يعاني اساساً من ازمة النقل والمواصلات ؟
التوصية: زيادة دخل قطاع مهم من قطاعات الدخل القومي الا وهو قطاع النقل الخاص بالسكك الحديد من حوالي (\$ 5000) الى اكثر من ذلك بكثير ، وذلك عن طريق طرح مشاريع للمستثمرين الاجانب لانشاء خطوط سكك حديد خارجية وانفاق مترو داخلية (والتي هي بالواقع معدومة في العراق) .

٢- نستنتج من جدول رقم (2) ان العراق وبالمقارنة مع دول صغيرة بالنسبة لحجم السكان والمساحة والثروة الوطنية مثل البحرين والاردن ومورانيا وغيرها من دول العالم يأتي بالمرتبة الاخيرة من حيث خطوط السكك الحديد مع ان العراق بامس الحاجة الى هكذا نوع حيوي من انواع النقل أكثر من تلك الدول.

التوصية: انشاء خطوط سكك حديد دولية تربط العراق مع الدول المجاورة ،وتكون هذه الخطوط فائقة السرعة وذات امكانيات متطورة ولا سيما الخطوط التي تربط العراق بجدول مثل ايران وتركيا وسوريا والاردن والكويت ، لما سيكون في ذلك من فائدة ومردود مالي كبير للدولة وداعم اقتصادي قوي لتنشيط حركة التجارة من والى هذه الدول . اما السعودية ، يقترح الباحث انشاء خطوط سكك حديد خاصة بالحج والعمرة تربط مدن العراق الرئيسية بمكة المكرمة . ان مثل هذا المشروع لو طبق فان العراق سيكون قد حل مشكلة كبيرة من مشاكل النقل الخاصة بموسم الحج والعمرة ، ويكون قد قدم وسيلة نقل رخيصة وسهلة ومريحة للحجاج بمختلف الاوقات فضلاً عما لهذا المشروع من مردود مالي كبير ومضمون في مختلف المواسم وقد يُزود العراق بما يقارب (مليار دولار) اذا ما احتسبنا عدد الحجاج في موسم الحج فقط ، أما المواسم الأخرى فيكون الوارد فائضاً آخر يُضاف الى الدخل القومي العراقي.

3- ان العراق يعاني ازمة حادة في الطرق الرئيسية والثانوية داخل المدن مما يؤدي الى ازمة اختناقات بالغة .

التوصية : توسيع الشوارع الرئيسية والعمل على فتح جسور ومجسرات جديدة للحد من ظاهرة الازدحام والعمل على انعاش قطاع المرور الذي تضرر كثيراً في العقد الاخير وذلك عن طريق ارجاع العمل بالترفكلايت ومواكبة التطورات العالمية في هذا المجال .

كما ويقترح الباحث عدم السماح للسيارات الخاصة (لعامة الناس) من العمل في اوقات الذروة واوقات الدوام الرسمي (مع بعض الاستثناءات مما يرتأيه الصالح العام) وتعويض النقص بفسح المجال امام القطاع الخاص لفتح مشاريع نقل بالحافلات المتطورة داخل المدن . ان مثل

هذا النوع من النظام المروري لو طبق بشكل صحيح وبمراعاة كافة الجوانب الاخرى سوف يحل ازمة كبيرة من الازمات المرورية كما انه سوف يضيف شكلاً حضارياً متطوراً للمدن الرئيسية بحافلاتها الحديثة وأشكالها المتطورة . اما السيارات الخاصة يفسح لها المجال بعد الدوام الرسمي لاستغلالها في مجالات النزاهات والسفريات العائلية فضلا عن استعمالات اخرى .

4- نستنتج من جدول رقم (3) عدة امور هي :

أ- عدد السفن القادمة إلى الموانئ العراقية لنقل البضائع في سنة 2008 بلغ (4062) سفينة لتزداد بواقع طفيف في سنة 2009 الى (4365) سفينة ، اي بواقع زيادة تبلغ (103) سفينة فقط . وهذه الزيادة لا تتوافق في الواقع مع حاجة العراق السنوية بمختلف الامور .

ب- الحمولة الاجمالية لسفن البضائع المستوردة إلى الموانئ العراقية في سنة ٢٠٠٨ تبلغ (٩٨٢٨) الف طن لتزداد بواقع طفيف الى (١٠٥٠٩) الف طن في سنة ٢٠٠٩ . اي بواقع زيادة تبلغ (٦٨١) الف طن فقط . وهذه الزيادة لا تتوافق بالواقع مع حاجة العراق السنوية .

ج- عدد السفن المغادرة الموانئ العراقية لنقل البضائع في سنة ٢٠٠٨ تبلغ (٣٧٩) سفينة لتتنقص بشكل ملحوظ في سنة ٢٠٠٩ الى (٢٥٠) سفينة . اي بواقع نقصان (١٢٩) سفينة . وهذا تردٌ وانحدار ملحوظ في واقع النقل المائي مما تسبب بخسائر مضافة الى هذا القطاع بصورة خاصة وقطاع النقل بصورة عامة .

د- الحمولة الاجمالية لسفن البضائع المصدرة والمغادرة من الموانئ العراقية في سنة ٢٠٠٨ تبلغ (٢٠٢٦) الف طن لتتحدّر بشكل ملحوظ في سنة ٢٠٠٩ الى (٨١٧) الف طن . اي بواقع خسارة تبلغ (١٢٠٩) الف طن . وهذا تردٌ خطير وملحوظ في قطاع مهم وحيوي يعتبر رئة العراق مما تسبب بخسارة مادية مضافة الى العراق ، وهو دليل على انحدار صادرات العراق وبالتالي انحدار في عائداته .

هـ - عدد السفن القادمة إلى الموانئ العراقية لنقل المسافرين في سنة ٢٠٠٨ تبلغ (١١٧) سفينة لتتحدّر الى (١٠٩) سفينة في سنة ٢٠٠٩ اي بواقع خسارة تبلغ (٩٢) سفينة ، وهو مؤشر خطير على ضعف الموانئ العراقية لتترك في اهمال وانحدار مستمر في انتاجيتها .

و - اما السفن المغادرة الموانئ العراقية لنقل المسافرين بلغت في سنة ٢٠٠٨ (١١٧) سفينة لتتحدّر الى (١٠٩) سفينة في ٢٠٠٩ اي بواقع خسارة تبلغ (٩٢) سفينة . وهو مؤشر خطير على ضعف الموانئ العراقية لتترك في اهمال وانحدار مستمر في انتاجيتها وعزوف عدد كبير من الناس عن استعمال هكذا وسيلة نقل والتحول الى استعمال وسائل اخرى ، مما يكلف العراق خسائر اخرى مضافة الى هذا القطاع بصورة خاص وقطاع النقل بصورة عام .

ز - عدد المسافرين القادمين عن طريق الموانئ العراقية في سنة ٢٠٠٨ يبلغ (٨٧٣٤) مسافراً لينقص الى (٥٨٦٠) مسافراً في سنة ٢٠٠٩ . اي بواقع خسارة تبلغ (٢٨٧٤) مسافراً ، وهذا مؤشر خطير على عزوف عدد كبير من الناس عن استعمال هكذا وسيلة نقل والتحول الى استعمال وسائل اخرى ، مما يكلف العراق خسائر اخرى مضافة الى هذا القطاع بصورة خاص وقطاع النقل بصورة عام .

ح - عدد المسافرين المغادرين عن طريق الموانئ العراقية في سنة ٢٠٠٨ يبلغ (٦٤٨٥) مسافراً لينحدر بشكل ملحوظ في سنة ٢٠٠٩ الى (٤٢٢٤) مسافر . اي بواقع خسارة (٢٢٦١) مسافراً . في اشارة واضحة الى تردّد في هذا القطاع الحيوي .

ط - عدد العاملين في الموانئ العراقية في سنة ٢٠٠٨ يبلغ (١٠١١٤) عامل لينحدر وبشكل ملحوظ الى (٩٧٩٢) عاملاً في سنة ٢٠٠٩ . اي بواقع انتهاء خدمات (٣٥٢) عاملاً . ان هذا النوع من الانحدار بنسبة العمالة في هذا القطاع في سنة ٢٠٠٨ عَمَّا هو عليه في السنة التالية دليل واضح على التقشف والانحدار في الانتاجية بدلاً من التوسع والازدهار في هذا القطاع الحيوي في العراق .

ي - اما من ناحية اجور العاملين ومزاياهم فهي الوحيدة التي لم تتضرر بتريدي انتاجية هذا القطاع .

التوصية :- قيام الحكومة العراقية بالاشراف على حملة واسعة لتطوير الموانئ وفتح باب الاستثمار فيها والعمل على توسيع الموانئ العراقية التي تواجه الكثير من المشاكل التي تعوق انتاجيتها وذلك من اجل ازدهار هذا القطاع الحيوي ونموه .

٥- نستنتج من جدول رقم (٤) ان عدد السفن العراقية والعربية والاجنبية القادمة إلى العراق سنة ٢٠٠٨ والمحملة بالبضائع المستوردة تبلغ (٤٠٦٢) سفينة ، وعدد السفن العراقية والعربية والاجنبية المغادرة العراق والمحملة بالبضائع المصدرة تبلغ (٣٧٩) سفينة . واذا احتسبنا عدد السفن الداخلة الى العراق والبالغ عددها (٤٠٦٢) سفينة وعدد السفن المصدرة والبالغ عددها (٣٧٩) سفينة ، فإن (٣٦٨٣) سفينة عراقية وعربية واجنبية تغادر الموانئ العراقية من غير حمولة ومن دون استغلال قدامها لتحميلها ببضائع مصدرة وبالتالي خسارة جديدة ومضافة الى قطاع النقل في العراق.

التوصية : يقترح الباحث استثمار السفن المغادرة الموانئ العراقية والبالغ عددها (٣٦٨٣) سفينة في امور كثيرة ولا سيما تصدير التمور وغيرها من المنتجات التي تعاني اصلاً من الاهمال . ان هذه الالتفاتة يمكن ان تسهم في انعاش قطاع الزراعة والنقل في ان واحد .

٦- نستنتج من جدول رقم (٥) ان عدد المسافرين في السفن العراقية والاجنبية القادمة إلى العراق سنة ٢٠٠٨ والبالغ عددها ١١٧ سفينة قلّ من (٨٧٣٤) مسافراً عند القدوم إلى (٦٤٨٥) مسافراً عند المغادرة لنفس عدد السفن البالغ (١١٧) سفينة . اي بواقع خسارة (٢٢٤٩) مسافراً وهو عدد لا يستهان به ويجب أخذه بنظر الاعتبار . اي بمعنى اخر ان عدد لا بأس به من المسافرين عزفوا عن استعمال هذا النوع من النقل واستبدلوه بأخر .

التوصية : العمل على استخدام عوامل جذب لهكذا نوع من وسائل النقل واستحداث وسائل ترفيهية لرفع نسبة مستعملي هذا النوع وبالتالي زيادة الدخل القومي .

٧- نستنتج من جدول رقم (٦) زيادة عدد السفن العربية والاجنبية القادمة إلى الموانئ العراقية سنة ٢٠٠٩ والمحملة بالبضائع المستوردة والبالغ عددها (٤٣٦٥) سفينة عن عددها سنة ٢٠٠٨ والبالغ (٤٠٦٢) سفينة (لاحظ جدول رقم (٤)) . وعدد السفن العراقية والعربية والاجنبية

المغادرة العراق والمحملة بالبضائع المصدرة (٢٥٠) سفينة وهو عددٌ قلَّ مع الاسف عن عددها سنة ٢٠٠٨ والبالغ (٣٧٩) سفينة . وهو مؤشر خطير على انحدار في صادرات العراق سنة ٢٠٠٩ مما هو عليه لسنة ٢٠٠٨ .

ومن الجدير بالذكر وبالرجوع الى جدول رقم (٤) نجد ان عدد السفن العراقية القادمة الى الموانئ العراقية والمحملة بالبضائع المستوردة والبالغ عددها (٤٥) سفينة عراقية لسنة ٢٠٠٨ . ليتلاشى هذا العدد الى الصفر في سنة ٢٠٠٩ . وهذا دليل انحدار خطير في هذا القطاع ودليل اخر على خروج عدد كبير من السفن العراقية خارج الخدمة نتيجة الاعطال وغيرها من الامور الفنية وعدم تعويض هذا القطاع وارفاده بسفن جديدة ومتطورة جعل العراق يعتمد في سنة ٢٠٠٩ على السفن العربية والاجنبية في استيراد بضائعه .

التوصية : دعم هذا القطاع بصورة كبيرة والعمل على تزويده بسفن جديدة وحديثة ذات مواصفات عالية الجودة للنهوض بهذا القطاع الحيوي لما فيه من زيادة وعلى المدى البعيد في الدخل القومي العراقي .

٨- نستنتج من جدول رقم (٧) ان عدد السفن العربية والاجنبية القادمة إلى العراق سنة ٢٠٠٩ وهي (١٠٩) سفينة على متونها (٥٨٦٠) مسافراً . وهي نسبة تقل عن عددها وعدد مسافريها سنة ٢٠٠٨ ، إذ كان (١١٧) سفينة و(٨٧٣٤) مسافراً (لاحظ جدول رقم (٥)) . وهذا دليل انحدار خطير في هذا القطاع وعدم استغلال الطاقة الاستيعابية للسفن بشكل جيد مما أدى إلى هدر في الدخل القومي العراقي .

ومن الجدير بالذكر وبالرجوع الى جدول رقم (٥) نجد انعدام السفن العراقية القادمة الى الموانئ العراقية سنة ٢٠٠٨ . وهذا دليل على عدم امتلاك العراق سفناً خاصة بنقل الركاب واعتماده كلياً على سفن عربية وأجنبية على الرغم من قدرته على شراء سفن نقل مسافرين عالية الجودة لكونه ثاني أكبر بلد في العالم باحتياطه النفطي . بينما في سنة ٢٠٠٩ فان السفن العراقية القادمة الى الموانئ العراقية تبلغ (صفر) لترتفع الى (١٨) سفينة مغادرة وهذا تغير ملحوظ ولكنه لا يتماشى مع امكانيات العراق الاقتصادية .

التوصية : شراء سفن لنقل المسافرين ذات مواصفات عالية لتحل محل السفن العربية والاجنبية والاعتماد عليها وعلى كوادرها العراقية بشكل كامل لرفد هذا القطاع بما يلزم . ان هذه الخطوة من شأنها ان ترفد العراق بعوائد مالية كبيرة في المستقبل .

9- وجود الكثير من المعوقات التي تواجه الموانئ العراقية وهي :-

أ- تردي الاعماق في الممرات الملاحية .

ب- نقص في الوحدات البحرية (من حفارات وساحبات وبواخر وغيرها) .

ج- عدم استعمال الانظمة الالكترونية الحديثة في هذا القطاع .

د- الاعتماد وبشكل كبير على سفن عربية واجنبية ، وهذا يضع العراق بموقف حرج اذا ما حدث اي تغيرات مناخية في تلك الدول كالاعاصير مثلاً ، او حتى اضطرابات داخلية مما يعوق حركة

سفنها . اي ان اقتصاد العراق معتمد على اقتصاد غيره، وهذه نقطة سلبية مهمة يجب أخذها بنظر الاعتبار والعمد الى حلها باسرع وقت وبكافة السبل المتاحة .

التوصية : توجيه الحكومة العراقية كافة الشركات الاستثمارية العراقية للاستثمار في هذا القطاع والعمل على حل كافة المعوقات ، ومنها كرتي الممرات الملاحية ، والقيام باعمال صيانة دورية ، وتزويد الموانئ بالحفارات والساحبات والبواخر وغيرها من الاحتياجات الملحة والمهمة.

١٠- نستنتج من جدول رقم (٨) ان الطاقة الاستيعابية لموانئ (أم قصر و خور الزبير والمقل وأبو فلوس) العراقية تبلغ حوالي (٢٠) مليون طن ، والمستغل منها ما يقارب (١٢) مليون طن " ، إي بفائض طاقة مهدور وغير مستغل قدره (٨) مليون طن .

التوصية : ايجاد البرامج والدراسات الكافية لحل هذه المشكلة والعمل على الإفادة من هذا الفائض في تعزيز الاقتصاد العراقي ولا سيما في القطاعين الزراعي والنفطي .

١١- نستنتج من الاحصائيات السابقة ان كل ما يملكه العراق من سفن وما يستعمله من سفن عربية واجنبية يُوظف لأغراض السفر والاستيراد والتصدير لا غير ولا يملك أية سفن سياحية ترفيهية او مطاعم عائمة على غرار ما تملكه كل من الكوريتين والصين من مطاعم سياحية ضخمة عائمة تخرج برحلات سياحية لاسابيع ، محاولةً من تلك الدول لدعم اقتصادها وازدهاره لما يقدمه هذا القطاع من عائد مالي ضخم يصل الى اكثر من مليار دولار امريكي .

التوصية : الإفادة من تجربة تلك الدول والعمل على طرح مشاريع استثمارية لاستغلال هذه الموارد في ايجاد مراكز سياحية جديدة مضافة الى المراكز الدينية وذلك عن طريق شراء سفن سياحية ضخمة وهي عبارة عن مطاعم عائمة تخرج برحلات سياحية .

١٢- حسب إحصاءات 1999 يوجد في العراق ما مجموعه 113 مطاراً بين صغير ومتوسط وكبير الحجم ، بعضها مطارات عسكرية وبعضها الآخر مطارات مدنية ، وبعض هذه المطارات ذو ممرات غير مرصوفة وبعضها صالحة فقط للطائرات المروحية . أي ان معظم ما يملكه العراق من مطارات هي لأغراض النقل الخارجي ولا توجد مطارات لأغراض النقل الداخلي بين المحافظات ، وان وجدت فهي محدودة جداً وغير متاحة للعامة.

التوصية : يقترح الباحث العمل على فتح مطارات داخلية جديدة تستعمل للنقل بين المحافظات والحد من الضغط على وسائل النقل الأخرى على غرار دول العالم ، كما ويرى الباحث ضرورة فتح مطارات مصغرة داخلية تستعملها الطائرات الخاصة والمروحيات لنقل أعضاء البرلمان وغيرهم من المسؤولين البارزين وابعادهم عن الطرق الداخلية . ان هذا المشروع لو نفذ فسوف يساهم في الحد من الضغط على الطرق الرئيسية وتوفير الراحة والحماية لكلا الطرفين .

Abstract- :

The research paper aims to study the development of urban transport in Iraq because it is one of the most important pillars of the

economic structure , which is the basic foundation for the development of economic activity , when has any country network of roads and means of modern transport are bound to find the economy of this state very advanced and this was the development of transportation along with the development of human on this earth and increasing requirements of various commodities and complexity of economic systems .

However, the research paper divided into three sections. In the first section deals with an introduction to the historical development of transport in general and try to tie the findings of the recent development of Iraq and this is what the second topic addressed . The third and final section dealt with the conclusions and recommendations that will advancement of urban transport in Iraq summarize the following: -

1 - The total revenue of the Transport Ministry , the General Company for Iraqi railway of approximately (6.04005 million) Iraqi dinars throughout the year , equivalent to approximately (\$ 5,000) dollars , an amount that is not something for the revenue expected from such sector is vital and important in all countries of the world

2 - Iraq and compared with small countries relative to the size of population and area and national wealth , such as Bahrain, Jordan, Mauritania and other countries in the world comes ranked last in terms of railways with Iraq is in dire need for such type of vital types of transport.

3 - Iraq is suffering an acute crisis in primary and secondary roads within cities, which leads to severe bottlenecks crisis.

4 - There is a clear deterioration in the output ports including Tradition is not commensurate with the possibility of Iraq.

5 - According to statistics, in 1999 there are in Iraq, a total of 113 airports between small , medium and large size , some military airfields and some other civilian airports , and some of these airports with paved walkways and some are not only valid for helicopters .

المصادر :

- 1- وكاببيديا الموسوعة الحرة , تشرين الاول-2014.
- 2- موقع وزارة الثقافة السورية.

- 3- د . محمد توفيق سالم / هندسة النقل والمرور ص 24 .
- 4- موقع وزارة النقل العراقية، الشركة العامة لسكك الحديد.
- 5- البنك الدولي، إدارة النقل والمياه وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، شعبة النقل.
- 6- احصاءات منشورة للشركة العامة لموانئ العراق للسنة 2010 م .
- 7- وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للموانئ العراقية، قسم العمليات الاحصائية لسنة 2010 .
- 8- وزارة النقل والمواصلات، الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية. موقع الوزارة .
- 9- م.خلود موسى و م.م. مريم خير الله- بحث منشور عن الموانئ العراقية .
- 10- Pederson - Transportation in Cities 1980 P-1**
- 11- "أطوال الطرق لعام 2005"، بيانات غير منشورة ، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي ، دائرة تخطيط النقل والاتصالات
- 12- "اطوال الطرق لعام 2000"، وزارة الاسكان والتعمير ، الهيئة العامة للطرق والجسور ، دائرة الدراسات والمتابعة بموجب كتابهم المرقم 6351 في 2002/4/20 .
- 13- "الواقع التنموي لمحافظة العراق لعام 2000 التقرير الإجمالي"، وزارة التخطيط، دائرة التخطيط الاقليمي
- 14- بود وسدي، جان، 1970، " تخطيط النقل والمواصلات للمدى الطويل في العراق .ترجمة عبد النافع عبد الموجود واثير ايوب، وزارة التخطيط
- 15- "تقرير نشرة إحصاء نشاط الشركة العامة للسكك الحديدية لعام 2000"، هيئة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء
- 16- "تقرير احصاء نشاط سكك الحديد لسنة 2005" ، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، نيسان 2006
- 17- صدر الدين، رمزي حمدي، 1983، " تخطيط النقل وعلاقته بتخطيط المدينة"، وزارة التخطيط، هيئة التخطيط الاقليمي.
- 18- مطارات العراق – ويكيبيديا الموسوعة الحرة لسنة 2014.