

القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي

أ. د. مجيد ملوك السامرائي م. م. صباح عثمان البياتي
جامعة تكريت / كلية التربية / قسم الجغرافية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

المقدمة:

يخضع نظام النقل لأية دولة لاعتبارات عديدة، ومن بين ذلك موقعها الإقليمي (Regional Position) الذي يقود إلى توجه مسارات النقل المختلفة نحو منافذ معينة مع إمكانية قائمة لحصول التغير النسبي في ذلك.

تدور مشكلة البحث حول دور موقع العراق في تغير اتجاهات (Trends) النقل والتجارة العالمية مستقبلاً؟ في حين تنص فريضة البحث على أن الموقع العالمي (Global Position) للعراق الذي يعد جوهرة مركزية للعالم يقود إلى تغير اتجاهات النقل والتجارة طبقاً لأهميته الموقعية المتغيرة نسبياً بفعل التأثيرات التكنولوجية والإقليمية والعالمية.

إن الهدف الأساس للبحث يتمثل في مدى انعكاس خصائص موقع العراق على اتجاهات النقل والتجارة وعلاقتها بمسارات النقل الدولية المعاصرة ومستقبلها في ظل التقدم التكنولوجي المعاصر للنقل بسفن الحاويات العملاقة والموانئ الفائقة والشاحنات الكبيرة، و بالتالي صياغة التوصيات والمقترحات ذات العلاقة بتطوير النقل والتجارة العراقية لتكون أساساً علمياً لدى صانع القرار.

اعتمد البحث الدراسة الميدانية معبر عنها بالمشاهدة والمعاينة لوسائل النقل الثابتة منها والمتحركة، المنافذ الحدودية، مراكز الخزن والتوزيع التجارية، زيادة على المقابلات الشخصية (الجدول ١) للعاملين في مجال التجارة والنقل الدولي عبر سنوات مختلفة داخل

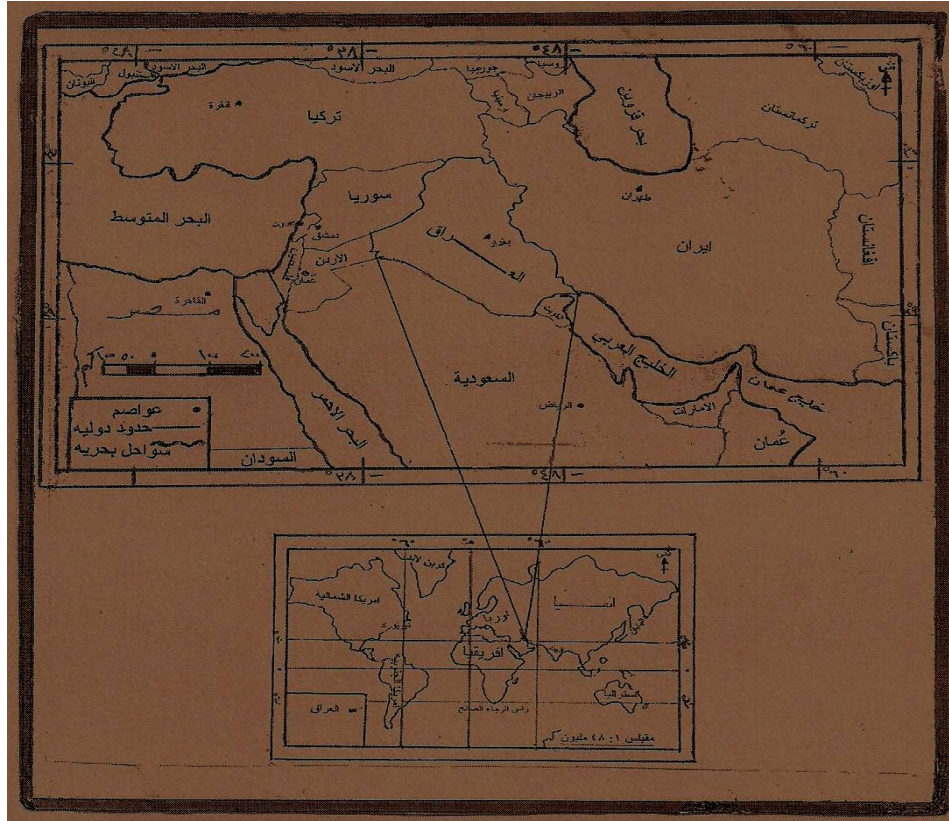
العراق وفي كافة الدول المجاورة. وتم اعتماد الخريطة تحليلاً واستنتاجاً وتوقعاً طبقاً للدراسات والإحصاءات المنشورة وغير المنشورة، واعتبار العام ١٩٧٩ أساساً للتحليل المستقبلي إذ أعقب ذلك سلسلة من الأحداث المعروفة والتي أدت لإرباك واضح في اتجاهات النقل والتجارة العراقية.

أولاً: الخصائص الموقعية:

يقع العراق البالغة مساحته (٤٣٨٣١٧) كم^٢ في القسم الجنوبي الغربي من قارة آسيا ما بين الإحداثيات الجغرافية (٤٢° - ٣٨°) و (١٠° - ٤٨°) شرقاً وما بين (٢٧° - ٢٩°) و (٢٣° - ٣٧°) شمالاً (الخريطة ١)، وهذا يعني وقوعه ضمن الأقسام الجنوبية من المنطقة المعتدلة الشمالية مناخياً مما حدد الخصائص المناخية التي أثرت في توزيع السكان البالغ عددهم (٢٢٠٣٠٠٠٠٠) نسمة عام ١٩٩٧^(١)، وفي نشاطهم الاقتصادي ومستواهم الحضاري وقاد إلى حاجة متزايدة لعمليات النقل منه واليه.

مثل العراق جسراً أرضياً ما بين الدول الأوروبية (أوسع تجمع عالمي للصناعة)، والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة، وبين دول الخليج العربي كأكبر منطقة عالمية لتصدير النفط الخام والتي تشكل مرحلة ثانية كحلقة للنقل العالمي نحو جنوب و جنوب شرق آسيا من جهة أخرى. ويمثل الجسر المذكور الطريق الأقرب مسافة والأقصر وقتاً والأقل كلفة خصوصاً في حالة توقف الطريق البحري (Sea Route) عبر قناة السويس، وهذا ما حدث عندما تحولت التجارة (١٩٦٧-١٩٧٥) المارة عبر القناة إلى مواني العراق ودول الخليج العربي باتجاه الموانئ التركية والسورية واللبنانية عند سواحل البحر المتوسط ثم عبر الأراضي العراقية، وأمسى ذلك مدعاة للربط المباشر للسكك الحديدية العراقية - السورية عام (١٩٧٤) حيث تضاغت إيرادات السكك العراقية بنسبة (٦٧%)^(٢). وشكلت أراضي العراق وبلاد الشام منذ آلاف السنين معبراً لقوافل التجارة ما بين آسيا وأوروبا (الخريطة ٢)، وكانت هذه الطرق وراء نشؤ محطات القوافل (Caravan Stations) كمدن الزبير، الرطبة، هيت، عنه، تدمر، حلب وغيرها، وكذلك تبادل العلوم والفنون والآداب فيما بين شعوب القارتين المذكورتين.

الخريطة (١) موقع العراق بالنسبة للدول و البحار المجاورة.



من عمل الباحث اعتمادا على:

- (١) سعيد الصباغ، أطلس العراق والعالم، خريطة العالم بمقياس ١: ١٤٨ مليون، ميلانو، ١٩٧٦ ص ١١.
- (٢) مازن مغايري، موسوعة أطلس العالم، خريطة العالم بمقياس ١: ١٠٠٠٠٠٠، حلب، ٢٠٠٤ ص ٤٢.

الخريطة (٢)

طرق النقل و التجارة العالمية القديمة. الصحراوية/البحرية عبر العراق.

(ب) طريق موصل _ اربيل _ كركوك _ بغداد _ الكوت _ العمارة _ البصرة _ الفاو، بطول (١١٤٣ كم).

(ج) طريق خانقين _ بغداد _ الرمادي _ الرطبه، بطول (٧٣٣ كم) ومن الرمادي الى القائم بطول (٢٨٤ كم).

(د) طريق بغداد _ كربلاء _ عرعر، بطول (١٣٠٠ كم)، ويعد الطريق السريع (الرطبه _ الرمادي _ كربلاء _ البصرة) أحدث هذه الطريق بطول (١٢٠٠ كم).

٢- النقل عبر السكك الحديدية:

يتمثل بنظام شريطي من الخطوط ذات النمط القياسي (Standard Gauge)، وبوشنر بإنشاء أول خط في العراق ما بين بغداد _ سامراء بتاريخ ١٩١٢/٧/٢٧، والخطوط الحالية الرئيسة ما يلي^(٤):

- (أ) خط أم قصر / البصرة/بغداد، بطول (٧٨١ كم).
- (ب) خط بغداد / بيجي / موصل/ربيعه /اليعربية (سوريا)، بطول (٥٢٦ كم).
- (ج) خط بغداد / حديثه / القائم/حصيه/الحدود السوريه، بطول (٣٧٦ كم).
- (د) خط كركوك/ بيجي /حديثه /عكاشات، بطول (٢٥٢ كم)، ويقع جزء منه ضمن الخط السابق.

٣- النقل البحري:

يتم عبر الموانئ التي تعد بوابات للدولة وحلقة الوصل مع العالم الخارجي، وتتمثل بما

يلي:

- (أ) ميناء البصرة (المعقل) على الضفة اليمنى لشط العرب بعشرون رصيفاً، و ميناء أم قصر بتسعة عشر رصيفاً لتصدير واستيراد مختلف البضائع والسلع التي بلغ أجمالي حمولاتها

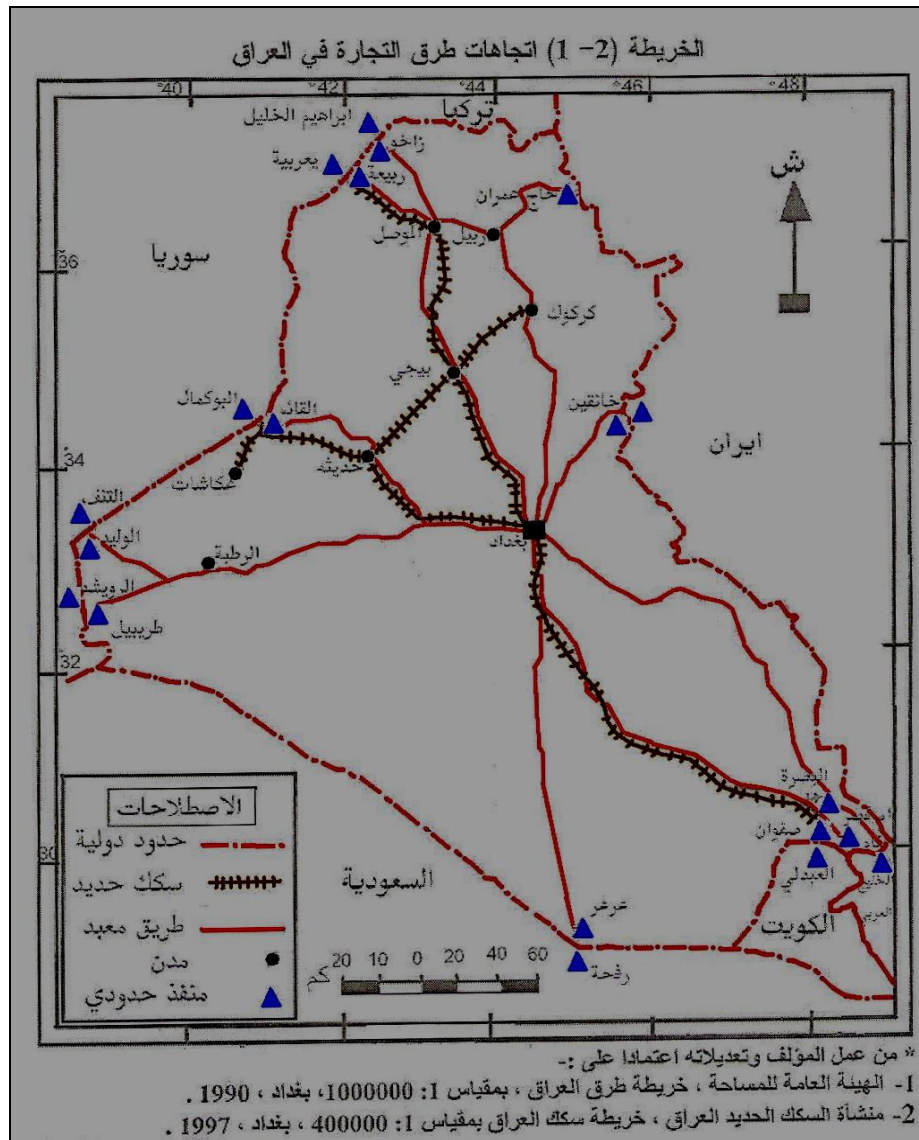
القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي

أ. د. مجيد ملوك السامرائي م. م. صباح عثمان البياتي

عام ١٩٧٩ (٣١٨٦٠٠ طنًا^(٥))، كما ان هناك أرصفة خور الزبير لتصدير واستيراد البضائع والسلع بحمولات أقل.

ب) موانئ كل من الفاو عند مصب شط العرب، وخور العميه والعميق في مياه الخليج العربي جنوب الفاو لتصدير النفط الخام.

الخريطة (٣) اتجاهات طرق النقل و التجارة في العراق.



المصدر: مجيد ملوك السامرائي، جغرافية النقل الحديثة، ط ١، المطبعة المركزية/جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ٧٧.

٤) النقل الإقليمي:

طبقاً لما تقدم فإن اتجاهات النقل العراقي للبضائع والسلع والنفط الخام والمسافرين توجهت الى منافذ متعددة عبر الحدود، زيادة على المطارات المدنية وتمثل أنماط النقل الإقليمي بالآتي:

أ) النقل عبر الطرق المعبدة، إلى عواصم الدول المجاورة للعراق وموانئ البحر المتوسط، كامتداد للطرق الداخلية السابق بحثها، وتركيز واضح باتجاه الغرب نحو موانئ البحر المتوسط (الجدول ١). إن المنافذ التسعة (الخريطة ٣) تصل عبر الطرق المعبدة السريعة والرئيسة في تلك الدول إلى موانئها، ويتم عبرها نقل نسبة عالية من التجارة العراقية سنوياً استيراداً وتصديراً (ازدادت عبر الطرق السورية من ١٥٪ عام ٢٠٠٢ إلى ٧٠٪ عام ٢٠٠٥ _ متابعة الباحث).

ب) النقل عبر السكك الحديدية، ويتم عبر الخط الحديدي الوحيد العابر من الموصل _ ربيعة / اليعربية (سوريا) _ القامشلي/نصيبين (تركيا) وصولاً إلى ميناء الاسكندرونه واسطنبول ومن ثم الدول الأوروبية، وتم ربطه بالكامل عام ١٩٤٠، أما الربط المباشر مع السكك السورية دون المرور بالأراضي التركية فقد تم عام ١٩٧٥، وذلك للوصلة ما بين القامشلي _ حلب _ اللاذقية / دمشق.

ج) النقل البحري، ويتمثل بتصدير النفط الخام عبر موانئ البحر المتوسط (جيهان _ ديورتيل التركي)، بانياس السوري، طرابلس اللبناني، وينبع السعودي على البحر الأحمر، واقصر أنابيب التصدير ما بين (كركوك _ طرابلس) _ الجدول (١) _ ، أما التجارات الأخرى فتتم عبر موانئ (الإسكندرونه ومرسين وازمير التركي)، واللاذقية وطرطوس السورية، و بيروت اللبناني، و العقبة الأردني، وكذلك مينائي الكويت ودبي عند الخليج العربي.

القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي

أ. د. مجيد ملوك السامرائي م. م. صباح عثمان البياتي

جدول رقم (١)

(محاوِر الطرق المحلية / الإقليمية الرئيسة مع دول الجوار العراقي لعام ٢٠١٠)

ت	بداية الطريق	المنفذ العراقي	المنفذ الخارجي	المدينة التالية	دول الجوار
١	الموصل	زاخو	إبراهيم الخليل	ماردين	تركيا
٢	بغداد	خانقين	خسرو آباد	كرمنشاه	ايران
٣	اربيل	حاج عمران	مهاباد	طهران	ايران
٤	البصرة	صفوان	العبدلي	الجهرة	الكويت
٥	كربلاء	عرعر	رفحه	حائل	السعودية
٦	الموصل	ربيعه	اليعربية	القامشلي	سوريا
٧	الرمادي	القائم	البوكمال	تدمر	سوريا
٨	الرمادي	الوليد	التنف	دمشق	سوريا
٩	الرمادي	طربيل	الرويشد	الأزرق	الأردن

(*) من عمل الباحث:

اعتمادا على مقابله شخصيه (مدير شركة بغداد للنقل و التجارة الدولية . بغداد / ١٢/٩/ ٢٠١٠)

ثالثاً: - اعتماد القناة الجافة:

ترشح مما سبق الآثار المكانية للخصائص الموقعية على اتجاهات النقل والتجارة في العراق نحو محيطه الإقليمي والعالمي البعيد، وعليه فان الزيادة المتوقعة للسكان والتنمية المستدامة (Sustainable Development) سيزيد من حركة التجارة المتنامية عالمياً في ظل الشفافية (Transparency) العالمية للتجارة الحرة، وبذلك فان ملامح التوقعات المستقبلية تتمثل في تنامي الحاجة لموانئ الدول المجاورة و تحديداً موانئ جيهان، اللاذقية، طرطوس، بيروت، العقبة و الكويت، خصوصاً إذا ما تم في العقود القادمة إنشاء الموانئ الفائقة (Super Ports) (موانئ الحاويات المتطورة).

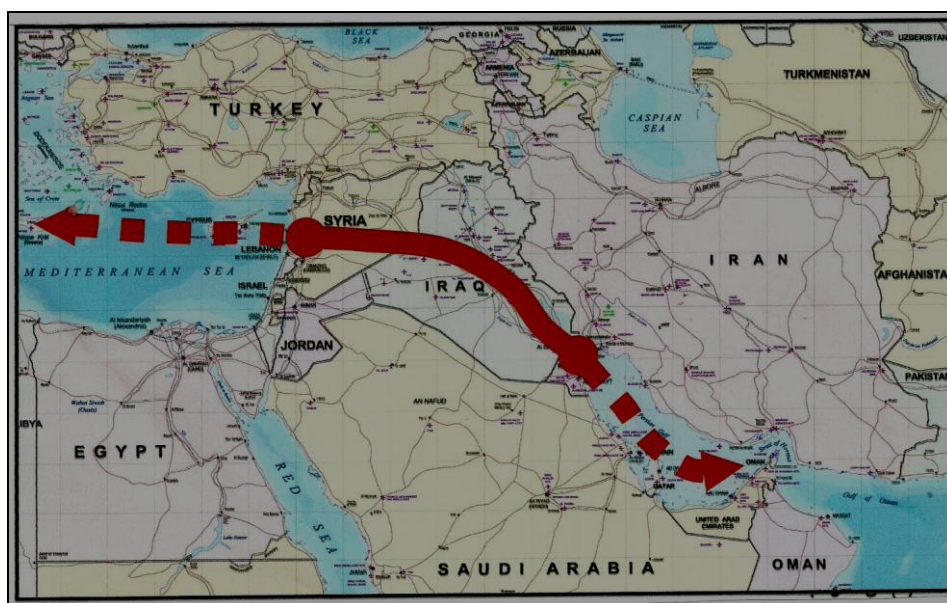
إن الخصائص الموقعية السابق بحثها تجعل من العراق كما كان جسراً ارضياً _
على مدى المستقبل المنظور والبعيد ممراً للتجارة العالمية (World Trade) موازياً لقناة
السويس.

مفهوم ممر القناة الجافة (Dry Channel Corridor):

هو: ((ممر ارضي للنقل البري (القطارات والشاحنات) عبر العراق وبلاد الشام يؤدي
إلى ربط موانئ البحر المتوسط بمشلاتها عند الخليج العربي))، (موضحه الشكل ١).

(الشكل ١)

مسار القناة الجافة ما بين موانئ البحر المتوسط والخليج العربي.



المصدر: مجيد ملوك السامرائي، الجغرافيا وأساليب البحث المعاصرة، ط ١، المطبعة المركزية/ جامعة
ديالى، ٢٠١١، ص ٨٥.

وتتمثل مبررات (Considerations) اعتماد هذه القناة بالآتي:

أولاً: المسافات^(٦):

(١) تزيد المسافة التي تقطعها تجارة اليابان الى أوروبا بالملاحة البحرية عبر المحيط الهادي - قناة بنما - المحيط الأطلسي عن (٥٠٠٠ كم) مقارنة بتلك المقطوعة عبر الخليج العربي ومن ثم اعتماد القناة الجافة والإبحار عبر المتوسط الى أوروبا.

(٢) المسافة البحرية بين مينائي نيويورك و اللاذقية السوري عبر البحر المتوسط تصل إلى (٩٥٠٠ كم) تقطعها السفن في (١٨) يوماً، وفي غضون ثلاثة أيام تنقل البضائع إلى موانئ الخليج العربي، في حين تستغرق (٣٤) يوماً عبر رأس الرجاء الصالح ما بين ميناء نيويورك وموانئ الخليج العربي.

(٣) المسافة البحرية بين مينائي بومبي (الهند) و مرسيليا (فرنسا) عبر رأس الرجاء الصالح تصل إلى (١٨٥٨٤ كم) تقطعها السفن في (٢٨) يوماً، في حين تقطع في (١٣) يوماً لمسافة (١٢٨٨٠ كم) عبر الخليج والمرور بالقناة الجافة للإبحار عبر المتوسط.

ثانياً: إن تقليص المسافات البحرية يعني تدني كلف النقل مما ينعكس على أسعار البضائع والسلع،

وعليه فإن الممر الأقصر للقناة الجافة هو ذلك الرابط ما بين الموانئ السورية (طرطوس، اللاذقية) وموانئ الخليج عبر العراق، خصوصاً إذا ما تم اعتماد السكك الحديدية حيث تتدنى كلف النقل بواسطتها للعديد من البضائع المصنعة مقارنة بمشيلاتها المنقولة عبر السويس. بحر العرب ثم موانئ الخليج.

ثالثاً: وصول المسارات المرجحة (Priority) لمسارات الطرق الأوروبية - الدولية - المعاصرة إلى نهايتها (Terminal) عند موانئ شرق البحر المتوسط تتطلب متابعة العبور إلى الدول الآسيوية والتي تتم حالياً عبر الأراضي التركية - الإيرانية مما يزيد من المسافة المقطوعة برأ مقارنة باعتماد القناة الجافة (٧)، ويعد ميناء طرطوس السوري البداية لممر القناة وصولاً إلى بغداد - البصرة / موانئ الخليج (موضحه الشكل ٢) إذ إن الطريق - الممر - من الصنف الدولي (Auto strad) ويقطع عند مدينة حمص (٩٦ كم شرق طرطوس) أهم

محاوير النقل البري شرق البحر المتوسط (الاسكندرونه _ حلب _ حمص _ دمشق _ عمان _ ميناء العقبة)^(٨).

رابعاً: الانطلاق المتوقع باعتماد القناة الجافة يستلزم العديد من تسهيلات (Facilities) النقل والمتمثلة بالاتي:

(١) ربط الطرق السريعة في العراق بمشيلاتها في الدول المجاورة وبصوره متوافقة من حيث التصميم واستيعاب الحمولات والخدمات الأخرى.

(٢) التركيز على استخدام الحاويات (Containers) لنقل البضائع والسلع.

(٣) العمل على ربط خطوط سكك حديد العراق وسوريا و الأردن والكويت وإيران ببعضها.

وبينت الدراسات الأولية (المصدر رقم ٩) بان اقصر خطوط السكك يكون ما بين ميناء أم قصر _ بغداد _ القائم _ الشرقية (جنوب تدمر / سوريا) _ ميناء طرطوس (١٦٤٢ كم) و اللاذقية (١٧٣٢ كم) (٩) ،

في حين يبلغ طول الخط الحالي عبر الموصل - حلب / اللاذقية (١٩٥٦ كم)، طرطوس (٢٠٤٦ كم)، و الأسكندرونه (٢٠١١ كم) _ انظر الشكل السابق رقم (١).

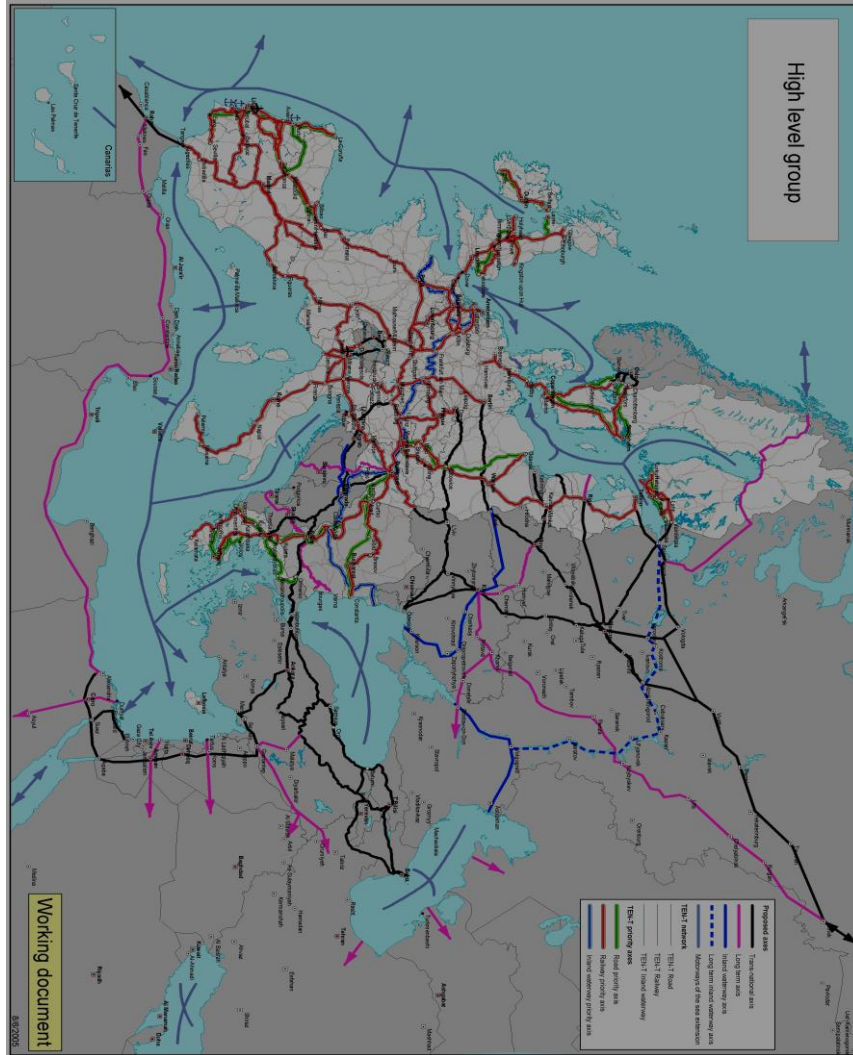
وهكذا يتضح اثر الموقع المتميز للعراق على اتجاهات النقل، والذي من المتوقع أن يكون في المستقبل القريب كما كان جسراً بين الشرق والغرب للنقل والتجارة منه واليه وعبر أراضيه التي تعد المسار الرئيس للقناة الجافة، مع ضرورة توفير تسهيلات النقل المختلفة، وعقد الاتفاقات الإقليمية والدولية الخاصة بذلك، وهذا ما افترضه البحث واستهدفه.

القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي

أ. د. مجيد ملوك السامرائي م. م. صباح عثمان البياتي

الشكل رقم (٢)

ممرات النقل ذات الأولوية بين أوروبا ودول الجوار بحسب (الخارطة المعدلة للجنة العليا للنقل بين دول أوروبا والدول المجاورة)



(*) المصدر: مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية ودراساتها التطبيقية. الاقتصادية، ط ١، المطبعة المركزية/جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ٢٠٥.

استنتاجات البحث وتوصياته

- ١) الخصائص الموقعية للعراق (الفلكية، البحرية، الإستراتيجية والجوار)، والتي يتسم بعضها بالتغير النسبي، لها تأثير واضح على تعدد أنماط النقل واتجاهاته.
- ٢) الاتجاه الغالب لأنماط النقل في العراق طبقاً لما تقدم كان نحو موانئ شرق البحر المتوسط والخليج العربي لانتفاخ الأراضي، ولكون العراق شكلاً تاريخياً جسراً بين الشرق والغرب. فرضية البحث.
- ٣) الرؤية المستقبلية كما يراها البحث تتمثل في أن العراق بموقعه يشكل العمود الفقري لفكرة (ممر القناة الجافة للنقل) ما بين أوروبا وآسيا، وباعتماد موانئ الخليج وشرق المتوسط خصوصاً إذ ما بوشر بتنفيذ مشاريع التطوير والربط الإقليمي واستخدام حاويات النقل الحديثة والمتخصصة سواء عبر الطرق المعبدة أم السكك الحديدية _ هدف البحث.
- ٤) اتساقاً مع ما تقدم يوصي البحث بما يلي:
 - أ. السعي لتحديث شبكة الطرق المعبدة الرابطة مع الدول المجاورة والمعلمة بكونها محاور للنقل الدولي (International Transportation)، والعمل على تعدد ربط خطوط سكك الحديد وكما يلي:
 - (_ خط القائم _ البوكمال _ دمشق _ طرطوس (سوريا).
 - (_ خط حديثه _ طريبيل _ عمان _ العقبة (الأردن).
 - (_ خط البصرة _ صفوان _ الكويت).
 - (_ خط بغداد _ خانقين _ خسرو آباد (إيران).
 - ب. المباشرة بتنفيذ مشاريع النقل الكبرى التي أفصحت الدوائر المعنية عنها إعلامياً ومنها:
 - (_ منفذ زاخو الثاني مع تركيا.) و ميناء العراق الكبير شمال الخليج العربي.) وسكة حديد العراق _ إيران.

الهوامش والمصادر

- ١ _ الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام ٢٠٠٠، إحصاء سكان العراق لعام ١٩٩٧، بغداد ٢٠٠٠.
 - ٢ _ السامرائي، احمد خضير، دراسة موجزه حول سكك حديد العراق، بغداد، ١٩٧٥. ص ٧٠-٧١.
 - ٣ _ وزارة الإسكان والتعمير، الهيئة العامة للطرق والجسور، بغداد، ٢٠٠٢ (بيانات غير منشورة).
 - ٤ _ وزارة النقل والمواصلات، المنشأة العامة للسكك الحديد، ٢٠٠١ (بيانات غير منشورة).
 - ٥ _ فضيل، عبد خليل، سيطرة العراق على مياهه الإقليمية، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد (١٣)، بغداد، ١٩٨٢. ص ١٧٦-١٨٥.
- 6- Kedar, Ahmed, Devaluation and effects railway Project, Master Thesis unpublished),urban and regional planning, Baghdad, 1980. P.P 100-105.
- ٧ _ بدر، يعرب، الخطة الرئيسة للنقل، سوريا، / ٢٠٠٥، بحث غير منشور، ص ١٤-١٦.
 - ٨ _ الدراسة الميدانية، مشاهدة الباحث ومعاينته (حزيران - تموز/ ٢٠١٠) للمنافذ التجارية شمل و غرب وجنوب العراق.

9-Magellan Geographic, Santa Barbara, USA, 1999. WWW.Magellan

مصادر الخرائط و الأشكال

- ١) الهيئة العامة للمساحة، خريطة طرق العراق، بغداد، ١٩٩٩.
- ٢) المنشأة العامة للسكك الحديد العراقية، خريطة سكك العراق، بغداد، ١٩٩٧.
- ٣) الصباغ، سعيد، أطلس العراق والعالم، ميلانو، ١٩٧٦.
- ٤) مغايري، مازن، موسوعة أطلس العالم، حلب، ٢٠٠٤.
- ٥) غالب، سعدي علي، جغرافية النقل و التجارة، الموصل، ١٩٨٧.

- ٦) السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافية ودراساتها التطبيقية . الاقتصادية، ط ١، المطبعة المركزية/جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ١٩٢.
- ٧) السامرائي، مجيد ملوك، جغرافية النقل الحديثة، ط ١، المطبعة المركزية /جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ٧٧.
- ٨) السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافيا وأساليب البحث المعاصرة، ط ١، المطبعة المركزية/جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ٨٥.