

النقل بالسكك الحديدية على خط بغداد – الموصل ودوره في تنمية محافظة الموصل

م.م. حسام جبار لطيف المعموري

hussam.j@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

وزارة التربية/ مديرية تربية بغداد الرصافة الثانية

الملخص

يعتبر النقل باستخدام السكك الحديدية من اهم الوسائل والدعائم الاساسية في الاقتصاد القومي للعراق ، فهي وسيلة النقل القادرة على حمل العبء الاكبر للالتزامات النقل سواء بالنسبة للبضائع او الركاب بين المناطق المختلفة وبتكاليف تكون اقل ، لذا سوف يتناول البحث النقل بالسكك الحديدية على خط بغداد – الموصل ودوره في تنمية محافظة الموصل معتمداً بذلك على منهج التحليل الموضوعي للبيانات الرسمية وتحويلها الى جداول واشكال بيانية لسهولة المقارنة فضلاً عن ذلك الاعتماد على المنهج الوصفي من اجل الوصول الى النتائج النهائية وايجاد الحلول لها من اجل الارتقاء بمنظومة النقل وايجاد الحلول لها على خط سكة حديد بغداد – الموصل.

الكلمات المفتاحية : السكك الحديد، التنمية الاقتصادية، محافظة الموصل.

Rail transport on the Baghdad–Mosul line and its role in the development of Mosul Governorate

Asst.Lect . Hossam Jabbar Latif Al–Maamouri

Ministry of Education / Directorate of Education, Baghdad, Rusafa 2

Abstract

Transport using railways is one of the most important means and basic pillars in the national economy of Iraq, as it is a means of transport that is able to carry the greatest burden of transport obligations, whether for goods or passengers between different regions, and at lower costs, so the research will deal with railway transport on the Baghdad–Mosul line and its role in the development of Mosul Governorate, relying on the method of objective analysis of official data and converting it into tables and charts for ease of comparison, as well

as relying on the descriptive approach in order to reach the final results and find solutions to them in order to improve the transport system and find solutions for them on the Baghdad railway Mosul.

Keywords: railways, economic development, Mosul province.

المقدمة

يعد النقل بالسكك الحديدية من اهم وسائل النقل لما يمتاز به من صفات تتمثل بالسرعة والراحة والسلامة وانخفاض التكلفة بالنسبة لنقل الاشخاص والبضائع ، ولقد رأت السكك الحديدية النور في العالم عند بداية استخدام القاطرات التي تحركها طاقة البخار في بواكير القرن التاسع عشر الميلادي وكان اول خط سكك حديد انشأ في العالم كان بين مدينتي ليفربول ومانشستر في المملكة المتحدة عام ١٨٣٠ وكان هذا بمثابة وسيلة النقل الاولى التي تجمع بين سكك الحديدية والقاطرات التي تعمل بقوة البخار وكان اول وسيلة نقل تعمل بجدول زمني وبالمثل في العديد من البلدان الاخرى جرى تشيد السكك الحديدية المعاصرة خلال القرن التاسع عشر الميلادي ومنها العراق فقد تم انشاء اول سكة حديد في العراق في ٢٧- تموز - ١٩١٢ وكان المنفذون لذلك الخط هما الالمان وقد احتفل الالمان بوضع الحجر الاساس لمشروع سكة حديد في العراق وكان بمقياس (٤.٨) أنجأت في بغداد جانب الكرخ، وكانت خطوط السكك الحديدية ترتبط في بعض الاحيان بتطور الاوضاع الاقتصادية في تلك البلدان.

مشكلة البحث : تتمثل المشكلة بالسؤال الآتي :

هل تؤدي سكك الحديد على خط بغداد الموصل دور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية لمحافظة الموصل؟ وهل ان طرق السكك الحديد ان تلبي متطلبات محافظة الموصل في نقل المسافرين والبضائع؟.

فرضية البحث

ان السكك الحديد على خط بغداد الموصل لها دور كبيراً ومهماً في تنمية محافظة الموصل من الناحية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ، كما ويعاني خط سكك حديد بغداد الموصل من مجموعة من المشكلات والمعوقات تتطلب ايجاد الحلول لها من اجل رفع كفاءته في نقل المسافرين والبضائع.

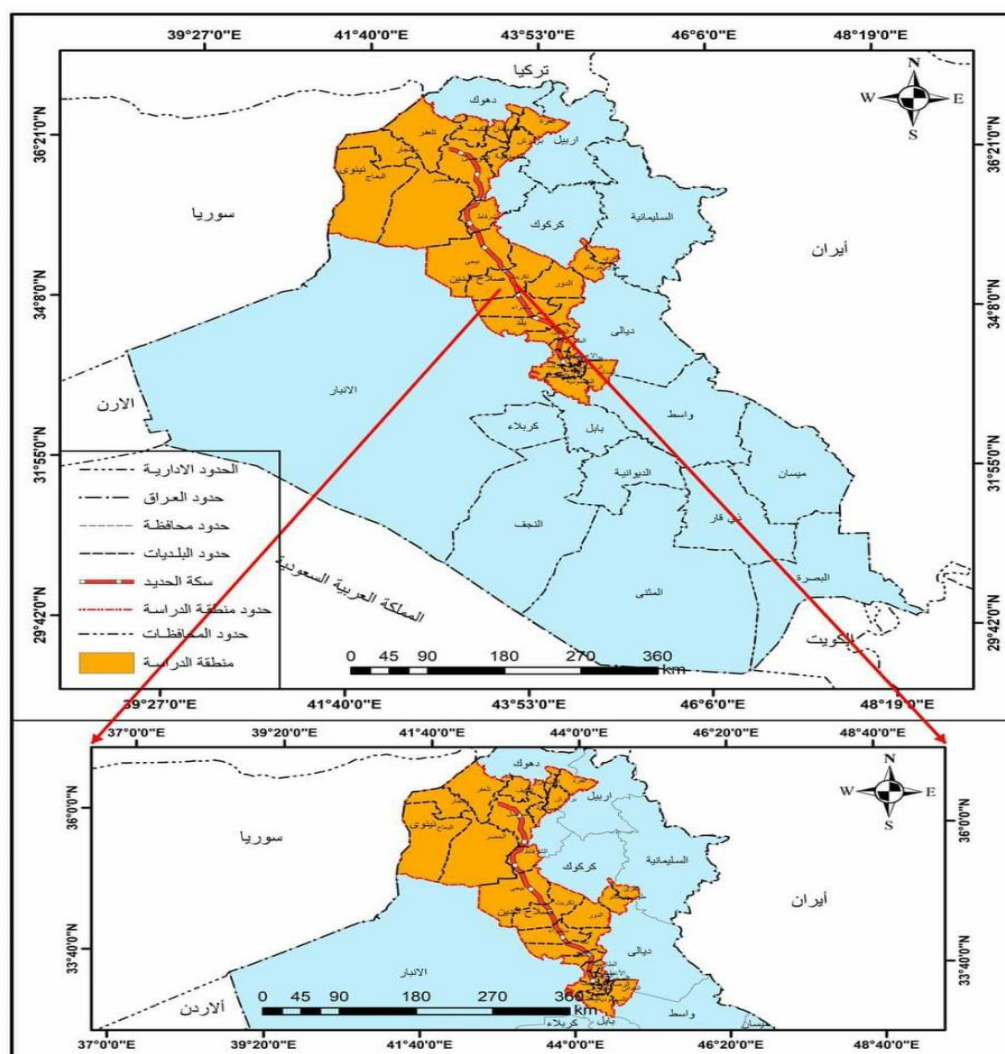
منهج البحث

استعان الباحث بالعديد من المناهج في دراسته منها المنهج الوصفي فضلاً عن استخدام المنهج الكمي من خلال جمع البيانات وتحليل الجداول من اجل الوصول الى نتائج دقيقة.

حدود البحث الزمانية والمكانية

تتمثل الحدود الزمانية في احدث البيانات المتوفرة حتى عام ٢٠٢١ الا ان عملية نقل المسافرين والبضائع المسجلة على خط بغداد - الموصل متوفرة حتى العام ٢٠١٤ ، اما الحدود المكانية وتشمل خط سكة حديد بغداد - الموصل المحافظات (بغداد - صلاح الدين - الموصل) وتقع فلكياً بين دائرتي عرض (٤٢-٤٤) شمالاً وبين خطي طول (٣٢-٣٦) شرقاً، ينظر خريطة (١).

خريطة (١) موقع منطقة الدراسة من العراق



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على برنامج Arc Gis

أولاً : مفهوم واهمية النقل بسكك الحديد

أ- مفهوم النقل بالسكك الحديدية

يستخدم مصطلح السكك الحديدية للتعبير عن واسطة من وسائل النقل البري والتي تتألف من عدد من العربات التي تجرها القاطرات البخارية او الديزل او الكهربائية وهي عبارة عن خطين من الفولاذ يختلف عرض المسافة فيما بينها من خط لآخر (السامرائي وفضيل ، ١٩٩٠ ، ص٩٨).

ب- أهمية النقل بالسكك الحديدية

تتمثل أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال الدور الكبير في تفعيل العلاقات المكانية بين مناطق الانتاج وأسواق التصريف مهما بعدت المسافات بينها وبتكاليف معقولة ، بمعنى آخر تسهم السكك الحديدية في توسيع الأسواق والتخصص في الانتاج وبما يعزز من التكامل والاندماج الاقتصادي ، وكذلك اسهمت السكك الحديدية في اعمار الاراضي الجديدة واستغلال الموارد الطبيعية المتنوعة وفي انتخاب مواقع الأنشطة الاقتصادية وفي مقدمتها الصناعة فضلاً عن دورها في اعادة توزيع السكان في مناطق واسعة من العالم ، لذلك تتعرض السكك الحديدية للمنافسة الشديدة من وسائل النقل الأخرى وخاصة النقل بالسيارات (السماك وآخرون ، ٢٠١١ ، ص ١٧٩).

ثانيا : تاريخ نشأة وتطور سكك الحديد في العراق

تعود بدايات انشاء خطوط سكك الحديد في العراق في السابع والعشرين من تموز عام ١٩١٢ حيث احتفل الألمان بوضع حجر الأساس لمشروع سكك الحديد في بغداد جانب الكرخ. وانجز بعد ذلك قسم منه بين بغداد الاسحاقي حالياً، وفي عام ١٩١٤ تم تسيير أول قطار اذ كان هدف الدولة العثمانية في تلك الفترة السيطرة على العراق في حين كان هدف الألمان الوصول الى الخليج العربي وضرب المصالح البريطانية في تلك الفترة ، ولكن ادى اندلاع الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ دون التقدم في انشاء خطوط السكك الحديدية في العراق ، إذ ادى الاحتلال البريطاني للعراق الى انشاء عدة خطوط وبمقاييس مختلفة للأغراض العسكرية ، وبعد نهاية الحرب العالمية اتجهت القوات البريطانية الى القيام بمشاريع جديدة للسكك الحديدية لأغراض اقتصادية وليست عسكرية وذلك للحصول على الموارد المتأتية عن تلك المشاريع ، كما قامت بتقليص مشاريع السكك الحديدية وقلع بعض الخطوط التي انشأتها سابقاً وذلك لسد نفقاتها وفق الاوامر المركزية الصادرة اليها والاستفادة من مواردها في انشاء الخطوط الجديدة، وفي عام ١٩٢٥ ظهرت فكرة تمديد الخط ببجي - الموصل الا ان الضائقة المالية آنذاك سببت تلكؤ هذا المشروع واستمرت بالمماطلة ثم تأجيله ، وفي مرحلة استقلال العراق الشكلي عام ١٩٣٢ ، بقيت ادارة السكك الحديدية على هذه الحالة بين رغبة الحكومة البريطانية في رفع مسؤوليتها عن السكك الحديدية والموقف المالي الصعب للحكومة العراقية المؤقتة آنذاك التي لايمكنها تحمل تلك المسؤولية وحصول مد وجزر في هذا المجال وانتقلت الادارة بصورة شكلية عام ١٩٣٢ الى الحكومة العراقية لكنها بقيت تحت سيطرة الحكومة البريطانية من الناحية الفعلية وكانت تطالب بقيمة السكك بمبالغ باهضة ازاء موافقتها على بيعها للعراق (غازي ، ١٩٨٠ ، ص ٨٤).

وفي عام ١٩٣٥ اخذت الحكومة العراقية آنذاك على عاتقها مهمة انهاء مشكلة ملكية السكك الحديدية وفق صيغة تجمع وجهتي نظر الحكومتين ، وشكلت لجنة مشروع الانتقال ملكية السكك

الحديدية وتألّفت من وزير الاقتصاد وعضوية كل من ممثل وزارة المالية ومدير الحركات العسكرية ومدير السكك الحديدية العراقية (البرقاوي ، ١٩٨٠ ، ص ١٧٣).

وبعد انتقال ادارة سكك الحديد من الادارة البريطانية الى الادارة العراقية سنة ١٩٣٦ واخذت على عاتقها انجاز بعض الاصلاحات التي يمكن عدها نقطة تحول في تاريخ السكك إذ استبدلت بعض الجسور الخشبية القديمة بجسور حديدية حديثة، كما رفع الخط الحديدي الذي كان ممتداً بين الحلة والكفل وكذلك رفع خط الكوت - ديالى ، وخط حديد جبل سنام والزبير وتم غلق خط حديد خائنين قربات ، وادت هذه التغيرات الى تقليص اطول السكك في العراق ١٢٩١ كم (غالب ، ١٩٧٨ ، ص ٢٧).

وفي عام ١٩٤٨ بوشر تمديد خط سكة الحديد (بغداد - كركوك) أي محطة اربيل وبطول ٦٥ ميل وقد تم انشاء جسر حديدي لهذا الخط على نهر الزاب الكبير بالقرب من محطة التون كوبري ، كما تم مد خط فرعي من كركوك الى شركة النفط العراقية وبطول ١٢ ميل ، كما تم انشاء خط فرعي من محطة سليمان بيك الى مقلع الحجر العائدة الى شركة السمنت العراقية وبطول ٤ أميال (التكريتي ، ١٩٨٢ ، ص ٢٨٢).

وكذلك وضع حجر الاساس لبناية المحطة العالمية الكبرى في الكرخ عام ١٩٤٨ وانجزت بشكل كامل عام ١٩٥٠ (صفوت ، ١٩٦٩ ، ص ٢٠٦).

بعد الحرب العالمية الثانية جرت محاولات حثيثة لإصلاح في مشاريع سكك الحديد في العراق فقد انجزت مديرية سكك الحديد جسر الصرافية بعد تشكيل مجلس الاعمار عام (١٩٥٠) واتفاقية المناصفة عام (١٩٥١) الذي عمل على ربط السكك وايصالها على جانبي دجلة في بغداد وهو بذلك أي - جسر الصرافية - حل مشكلة النقل آنذاك إذ سهل عبور السكك على دجلة والذي وفر استمرارية الحركة الموصولة بشحن البضائع على شاحنات القطار من وإلى جميع المحافظات الواقعة على خط حديد بغداد - كركوك - اربيل ، وخط بغداد - البصرة في المحطة العالمية عند بغداد وفي عام ١٩٥٣ انجز جسر سدة الهندية وقد سهل كثيراً في ربط الخط الحديدي الفرعي من الموصل الى كربلاء ، وكذلك سهل وصول المسافرين من جميع المحافظات الى كربلاء (السماك وآخرون ، ١٩٨٥ ، ص ٥٤٥)

وفي عقد الثمانينات (١٩٨٠ - ١٩٨٩) لعل الحدث الابرز الذي اثر على السكك الحديدية العراقية هو الحرب العراقية - الايرانية (وزارة النقل ، تقرير سنوي للمنشأة العامة للسكك الحديدية في العراق ، ١٩٨٩ ، ص ٥).

وبعد احداث ٢٠٠٣ في العراق كانت سكك الحديد العراقية هي اول شركة عراقية باشرت العمل بالرغم من كل الصعوبات والمعوقات التي عمت البلاد في تلك المرحلة حيث تضررت الشركة بفعل الغزو الامريكي للعراق (الجنابي ، ٢٠١٠ ، ص ٣). وفي عام ٢٠١٠ تم وضع

حجر الاساس لمشروع خط (المسيب - كربلاء) ويعد هذا المشروع من اهم المشاريع الحيوية في قطاع النقل ، وللمشروع جدوى اقتصادية وخدمية ملحوظة ، تتمثل في حجم العوائد المالية التي استثمرتها الشركة العامة للسكك الحديدية في بناء وصيانة مرافقها العامة ، ومن جهة اخرى فأن للمشروع اهمية كبيرة في نقل الزائرين الى العتبات المقدسة من منطقة المسيب الى محافظة كربلاء خلال المناسبات الدينية بين آونة وأخرى، وفي عام ٢٠١٢ تم ابرام عقد مع الشركة الصينية (شركة رولنغ ستوك CSR) لصناعة القطارات السريعة ، لتجهيز العراق بعشرة قطارات حديثة بقيمة ١١٥ مليون دولار ، وان سرعة القطار تبلغ ١٦٠ كم / ساعة ويتسع كل واحد منها ٣٤٣ راكباً (عبدالله ، ٢٠١٤ ، ص٩).

وفي عام ٢٠١٤ تعرضت المناطق الشمالية والغربية من العراق الى هجمة شرسة من قبل داعش الارهابي على محافظة الموصل وصلاح الدين وديالى والانبار مما سبب توقف لجميع خطوط النقل المذكورة وتعرضت اغلب محطات السكك والخطوط الى التخريب ، وفي عام ٢٠٢٠ فقد عادت المحطات المذكورة للعمل بعد التحرير والصيانة من قبل الهيئة العامة للسكك الحديدية ولكن يقتصر عملها الآن على نقل المنتجات النفطية الحكومية بالدرجة الاساس.

ثالثاً : العلاقة المكانية لمد سكك الحديد

الخصائص الطبيعية

١. الموقع الجغرافي

ان موقع العراق في شمال شرق الوطن العربي وفي جنوب غرب قارة اسيا، ويجاوره ست دول اثنتان منهما اجنبيتان، وهي تركيا في الشمال وايران في الشرق، وأما الأربع دول العربية فهي من الغرب سوريا والاردن، وجزء من المملكة العربية السعودية، ومن الجنوب الكويت والسعودية ، ويتكون العراق من (١٨) محافظة وتبلغ مساحته (٤٣٥،٠٥٢ كم٢) (الهيئة العامة للمساحة ، قسم الخرائط ، ٢٠٢٠) اما عدد سكانه فيبلغ (٣٩١٢٧٨٨٩) (الجهاز المركزي للإحصاء السكاني ، ٢٠٢٠) نسمة ، وتشمل خط سكة حديد بغداد - الموصل المحافظات (بغداد - صلاح الدين - الموصل) وتقع فلكياً بين دائرتي عرض (٤٢-٤٤) شمالاً وبين خطي طول (٣٦-٣٢) شرقاً ، وتحيط بها محافظتي واسط وبابل من الجنوب والانبار وسوريا من الغرب ومحافظة ديالى والسليمانية من الشرق ودهوك واربيل من الشمال ، لذا يعد الموقع الجغرافي جزءاً مهماً وحيوياً من العراق وركيزة اساسية للتبادل التجاري بين محافظات العراق باستعمال السكك الحديدية وبالتالي يتضح لنا اهمية الموقع الجغرافي لخط سكة حديد بغداد - الموصل والمتمثل بخط سكة حديد بغداد - صلاح الدين - الموصل .

٢. تضاريس السطح

لا شك ان لأشكال السطح دوراً رئيساً في تحديد مسارات خطوط النقل المختلفة ، فهي تتقاضي النطاقات المرتفعة والمستنقعات ، وتفضل المناطق سهلة العبور ، لذلك تحدد مظاهر السطح على شكل مسارات خطوط النقل المختلفة وانحناءاتها ، فللمرتفعات دور سلبي على شبكات الطرق ، وانعدامها في بعض الاقاليم ، بينما نجد النقيض من ذلك في الاقاليم السهلية ، التي تتوفر فيها الظروف الملائمة للإنتاج الاقتصادي ، ولتجمع السكان بأعداد غفيرة في مراكز عمرانية متباعدة الاشكال ، ولإنشاء الطرق المختلفة التي تسهم لحد كبير في سهولة استثمار الموارد الطبيعية المتاحة ، وربط السكان وتسهيل انتقال كل الافراد. وان اي زيادة في مستوى انحدار خطوط السكك الحديدية بنسبة (١%) يؤدي الى زيادة استهلاك الوقود بنسبة (٣,٠%) (محسن ، ٢٠١٢ : ٥٠٠) والمعروف عن سطح خط سكة حديد بغداد - الموصل أنه ينقسم الى قسمين : هما السهل الرسوبي في محافظة بغداد وصلاح الدين والمنطقة المتوجة (شبة الجبلية) في الموصل ، وبالتالي فإن كلف انشاء سكك الحديد ليست كبيرة مقارنة مع دول ذات التضاريس المعقدة ، الامر الذي جعل منها ذات حركة تجارية واقتصادية هامة وبالتالي وجود وسائل نقل للحمولات الثقيلة سواء كانت بضائع ام مسافرين والتي تعد سكك الحديد اهم تلك الوسائل لنقلها. ويمتاز السهل الرسوبي الذي يخترقه خط سكة حديد بغداد - الموصل بانبساط سطحه ، وقلة انحداره ، بحيث لا يزيد من (٩,٦) م لنهر دجلة ، (٥,١) م بالنسبة لنهر الفرات ، إذ يكاد يخلو من تباين اشكال سطح الارض ، وان وجدت هذه الاشكال فهي من عمل الانهار ، كما ان ظاهرة الانبساط هي الصفة السائدة التي انعكست بشكل واضح بدرجة انحدار نهري دجلة والفرات المتمثلة (١٠) ستمترات من الكيلومتر الواحد ، وقد شجعت هذه الصفة الاخيرة كثيراً في عملية مد شبكات النقل مما جعل الاقليم يتمتع بخدمات نقلية وان كان ذلك طرقةً معبدة أو خطوط سكك حديدية ، الا انه اثر سلباً في كفاءة شبكات النقل مما يؤدي الى ارتفاع تكاليف صيانتها وترميمها بين الحين والآخر . كذلك ادت صفة الانبساط في هذه المنطقة الى كثرة الالتواءات في المجاري الرئيسية والفرعية ، مما استدعى وجود انحدارات كبيرة وكثيرة في مد خطوط السكك الحديدية فضلاً عن انشاء جسور عابرة للأنهار ، مما يزيد من تكلفة انشاء خطوط السكك الحديدية .

٣. المناخ

يتأثر النقل بالسكك الحديدية بالظروف المناخية كالعواصف الترابية والاضباب والثلوج شانه في ذلك شان بقية الانواع الاخرى من وسائل النقل ، الا ان درجة تأثيرها ليست بنفس الحدة كما هو الحال بالنسبة للسيارات والبواخر ، وذلك لخضوع القطارات الى حسابات الوقت للمسافات المقطوعة واستمرار عملية الرقابة والتوجيه لها من قبل محطات التوقف او السيطرة ، ومع ذلك

فان تأثير الظروف المناخية قد يصل الى تأخير حركة القطارات وبالتالي ارباك جداول الحركة المبرمجة لها ، فعناصر المناخ المتعددة تؤثر في العوامل الطبيعية وبشكل متباين على كل وسائل النقل من حيث درجة الحرارة ومستوى ذلك التأثير سلبا ام ايجابا ، فتأثير درجة الحرارة على النقل بسكك الحديد من خلال ارتفاع وتدني درجاتها في عملية إنشاء خطوط السكك يظهر في كلفة صناعة قضبان السكك ، وكذلك في الأخذ بعين الاعتبار عمليات التمدد والتقلص في القضبان في المواسم المختلفة ، وفي حالات تساقط الثلوج تتعطل عملية النقل على خطوط السكك الحديد (الجياشي ، ٢٠٢٠ : ١٣١). ان تأثير ارتفاع درجات الحرارة على وسائل النقل بالسكك الحديدية يتمثل باستهلاك عمر محرك القطارات واندثارها ، أما في فصل الشتاء فيؤدي انخفاض درجة الحرارة الى تفتيت الصخور التي بنيت عليها خطوط السكك الحديدية ، وهذا يهيئ فرصة كبيرة للرياح لتقوم بعملية التعرية (السماك وآخرون ، ٢٠١١ : ١٤٢).

اما الامطار فتتصف في العراق بصورة عامة وخط سكة حديد بغداد - الموصل (بغداد - صلاح الدين - الموصل) بشكل خاصة بأن سقوطها يكون بشكل فصلي وتخرج الامطار بشكل زخات وتسقط على مدى فترات متباعدة نسبيا ، في فصول الخريف والشتاء والربيع وينعدم سقوطها في فصل الصيف وان أعلى نسبة لسقوط كمية الأمطار تكون في شهر كانون الثاني. وعلى الرغم من قلة سقوط الامطار على العراق لا سيما في الاجزاء الوسطى والجنوبية الا ان للأمطار اثارا سلبية على القطارات ، وعمليات مد خطوط السكك الحديدية ، وتشغيلها ويرتب ذلك بطبيعة سطح الارض ونوعية التربة ، فسقوط الامطار يؤدي الى جرف التعلية الترابية لخطوط السكك الحديدية ، مما يتطلب اعمالاً اضافية تزيد من التكاليف لغرض بناء سداد متماسكة مرصوفة من الجوانب بالأحجار الثقيلة (حسون وآخرون ، ١٩٩٠ : ص ١٤). كما يؤدي سقوط الامطار الى عطل كل القطارات بسبب تدفق مياه الامطار الى محركات القطار ، مما يؤدي الى عطل القطارات ، كما يسبب سقوط الامطار انزلاق القطارات عن السكة في حال وجود تنخرات بالسكة ، حتى ان كانت قليلة في العجلات مما يؤدي الى ايقاف رحلات النقل بالسكك الحديدية اما تأثير الرياح على القطارات فيظهر من خلال تأثير هبوب الرياح والعواصف التي تؤدي إلى قلع خطوط السكك وتعطيل المحركات ، فالرياح احد العناصر المناخية ذات التأثير المباشر في النقل بالسكك الحديدية ، وبالتالي يمكن تلخيص اثر المناخ وعناصره على خط سكة حديد بغداد - الموصل ان الظاهرة الجوية بمعدلاتها السنوية لا تتأثر تأثيراً كبيراً وفعالاً على حركة النقل للسكك الحديد في العراق وذلك ناتج من محدودية ترددها

وخضوع القطارات الى حساب الوقت للمسافات المقطوعة ووجود ما يسمى بمحطات الرقابة الوسطية.

المتغيرات البشرية

١. السكان

هناك تفاعل متبادل وارتباط وثيق بين حجم وكثافة السكان وكثافة شبكات النقل المختلفة ، وذلك لأن السكان هم المسافرون على هذه الطرق من جهة وممارسون النشاط الاقتصادي من جهة أخرى ، فلا غرابة أن يتخذ من عدد السكان كأساس لقياس كثافة شبكات النقل ، حيث يزداد الطلب على النقل بزيادة السكان في منطقة أو اقليم، والعكس صحيح ، فاذا أنشئت طرق نقل جديدة في منطقة أو اقليم ما، فإن ذلك يكون مشجعاً على زيادة السكان زيادة واضحة ، وبتعبير آخر فإن نمو السكان يؤدي إلى نمو شبكات النقل المختلفة وحركة النقل عليها ، مثالا على ذلك التطابق بين مناطق كثافة السكان العالمية ومناطق كثافة شبكات النقل المختلفة وحجم الحركة عليها عالمياً ومحلياً ، وتتفاوت الكثافة السكانية بين اقاليم العالم المختلفة وهذا ما ينطبق على خط سكة حديد بغداد - الموصل ويرجع ذلك لتأثير عوامل متعددة كتأثير التضاريس فالمناطق الجبلية تمتاز بقلة الكثافة السكانية وبالتالي قلة الانشطة الاقتصادية فيها ، مما يعني قلة انتشار شبكة الطرق ويكون احياناً وجودها نتيجة لضرورة ما (الجياشي ، ٢٠٢٠ : ١٥٢). ومن خلال الجدول (١) والشكل (١) ان هناك تفاوتاً كبيراً في اعداد السكان ضمن خط سكة حديد بغداد - الموصل حسب توقعات السكان للمدة (٢٠٠٨-٢٠٢١). حيث بلغ اجمالي عدد السكان في خط سكة حديد بغداد - الموصل لعام ٢٠٠٨ (١١٠٨٧٦٩٢) نسمة ، بينما ارتفع اعداد السكان في خط سكة حديد بغداد - الموصل لعام ٢٠٢١ ليصل الى (١٥٣١٠٨٦٨) نسمة ، وبالتالي فإن الزيادة في اعداد السكان في خط سكة حديد بغداد - الموصل أثر بشكل كبير في ارتفاع اعداد المسافرين لأغراض العمل والسياحة والسفرات الدينية ، وقد انتعش النقل بالسكك الحديدية على خط (بغداد - الموصل) بسبب ارتفاع المستوى المعيشي والاقتصادي فضلاً عن ما يمتاز به النقل بالسكك الحديدية من الامان والراحة.

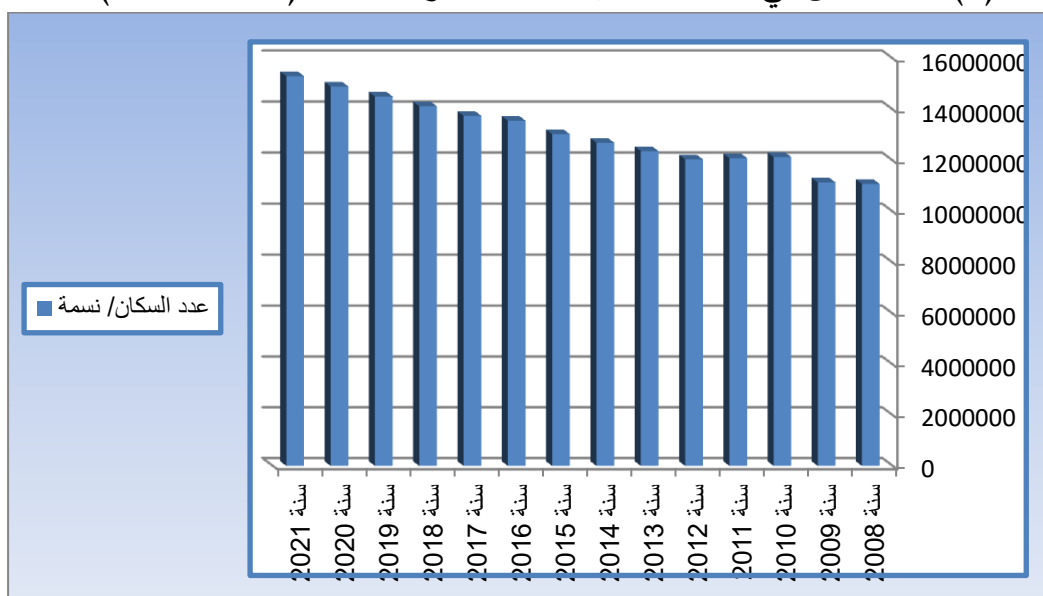
جدول (١) عدد السكان في خط سكة حديد بغداد - الموصل للمدة (٢٠٠٨-٢٠٢١)

السنة	عدد السكان/ نسمة
٢٠٠٨	١١٠٨٧٦٩٢
٢٠٠٩	١١١٤٦٧٠٨
٢٠١٠	١٢١٤٠٥٠٣
٢٠١١	١٢٠٩٥٤٦١
٢٠١٢	١٢٠٥٠٤١٩

٢٠١٣	١٢٣٧٠٨٤٩
٢٠١٤	١٢٦٩٨٨٢٩
٢٠١٥	١٣٠٣٤٣٠٨
٢٠١٦	١٣٥٦٢١٥٧
٢٠١٧	١٣٧٥٢٩٦٩
٢٠١٨	١٤١٢٧١٥٦
٢٠١٩	١٤٥١١٦٢٣
٢٠٢٠	١٤٩٠٦٣٠١
٢٠٢١	١٥٣١٠٨٦٨

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، تقديرات السكان للمدة (٢٠٢١-٢٠٠٨).

شكل (١) عدد السكان في خط سكة حديد بغداد - الموصل للمدة (٢٠٢١-٢٠٠٨)



المصدر : الباحث بالاعتماد على جدول (١).

٢. العوامل السياسية

ان عناية الجهات المسؤولة في قطاع النقل والمواصلات واضحة من خلال زيادة حصة النقل والمواصلات من نفقات الدولة ، وذلك لأن شبكات النقل بأنواعها المختلفة تعد الركيزة الاساسية من ركائز قوة الدولة وتماسكها (الجياشي ، ٢٠٢٠ : ٨٠) ويعد العامل السياسي من العوامل المهمة في النقل . إذ أن غياب طرق النقل يساعد على العصيان والتمرد ، خصوصاً اذا كانت الدولة متكونة من قوميات وعناصر بشرية غير متجانسة ، ومن الملاحظ في دول العالم الثالث

ان كثيرا من طرق النقل التي تم انشاؤها في الماضي او الحاضر والمطارات وسكك الحديد ، لم تقم او تنشأ من أجل اغراض اقتصادية فقط ، وإنما من أجل اغراض سياسية تتمثل بالآتي:

١. زيادة ربط أقاليم الدولة واجزائها وذلك لتقوية الوحدة الوطنية وزيادة التقارب والتفاهم بين أبناء الشعب ، وزيادة نفوذ الدولة على اراضيها في الوقت ذاته.

٢. تقوية العلاقات مع دول الجوار .

٣. تسهيل عمليات جمع الضرائب والرسوم المختلفة لا سيما في الماضي.

٤. حماية الأمن العام وتنفيذ القوانين الصادرة.

كما ان للحروب الناتجة من الخلافات السياسية والتي يؤدي اشتعالها الى تأثيرات كبيرة في شبكات النقل عموماً وسكك الحديد خصوصاً ، ويتضح ذلك جلياً في خط سكة حديد بغداد - الموصل (خط بغداد - الموصل) والذي لا يمكن عزل تأثير العامل السياسي فيها عن تأثير العامل السياسي في العراق عموماً، ففي مطلع الثمانينات ومع اندلاع الحرب العراقية - الايرانية بادرت الحكومة العراقية لتسخير المنشأة العامة للسكك الحديدية بكل امكانياتها لصالح المعركة صدرت اوامر صارمة بهذا الخصوص لتوفير كل السبل المتاحة لنقل العتاد والاسلحة والدبابات والمدركات والسيارات العسكرية وأحياناً الوحدات العسكرية بكاملها ، فضلاً عن نقل الجنود ، فقد اجبرت الحكومة العراقية ادارة السكك على زيادة عدد القطارات الصاعدة والنازلة (بضائع ، ومسافرين) حتى بلغ عددها ٢٦ قطارا في اليوم الواحد ، لقد استثمرت الحكومة العراقية النمو النسبي الذي حصل في سكك الحديد في عقد السبعينات ليتم استهلاكها في عقد الثمانينات فلم يشهد هذا القطاع أي تطوير بالرغم من حاجة الحكومة الماسة له ، بل بالعكس نتيجة لظروف الحرب وتراجع الاقتصاد العراقي لم يحصل تحديث في مفاصل هذا القطاع الحيوي ، بالرغم من انه ادى دوراً متميزاً في تقديم الدعم اللوجستي وفي مجال خدمات النقل للقوات المسلحة العراقية ، وهذا ما حصل فعلاً في حرب الخليج ١٩٩٠ لاستخدام السكك في العمليات العسكرية ، وبالرغم من التراجع الملحوظ كانت هناك مشاريع عدة صغيرة، وبسيطة، كتحسين بعض المسافات القصيرة المتهاكة وتجديدها وتطوير اساليب التشغيل، ورفع كفاءتها لاستيعاب حركة النقل، وتطوير المعامل والمآوي لمواجهة الحاجة الماسة لأعمال الصيانة وتعديل حالات الرصف حتى لا تشكل نقطة أختناق في انسياب حركة النقل ، ولصعوبة شراء قطارات جديدة لجأت ادارة السكك الحديدية الى شراء ادوات احتياطية وزيادة معامل التصليح لصيانة القطارات لإدامة زخم حركة نقل البضائع والمسافرين، ولإبقاء مستوى الخدمات يتناسب وحجم حاجة الجيش لها.

وقد اتضح للباحث من خلال الدراسة الميدانية أن خط سكة حديد بغداد - الموصل قد مرت بجملة من الحوادث جمة منذ عام ٢٠٠٣ حتى الآن .بعضها امني والآخر على شكل اعمال تخريبية او ارهابية او احداث عسكرية فقد تحولت خط سكة حديد بغداد - الموصل بعد عام

٢٠٠٣ وحتى العام ٢٠١٨ خصوصاً محافظتي نينوى وصلاح الدين الى ساحة حرب بين التنظيمات الارهابية من جهة وبين القوات الامنية المشتركة من جهة اخرى، نتج عنها دمار شبه شامل واضرار كبيرة في محطات وخطوط ومرافق سكك الحديدية لخط بغداد- الموصل ، إن هذا الحجم الكبير من الدمار الذي تراوح بين الشامل والمتوسطة صنع مشكلة مستعصية الحل ، إذ ما اخذنا بنظر الاعتبار تداعيات تراجع الاقتصاد العراقي في السنوات الاخيرة بسبب تراجع اسعار النفط العالمية وقلة التخصيصات الحكومية ، مما جعل من الصعب رصد مبالغ لأعمار وتأهيل هذا الخط.

٣. العوامل الاقتصادية

النقل قطاع مستقل عن القطاع الاقتصادي ، لذلك يقوم النقل بوظيفة ربط وخدمة جميع القطاعات الاقتصادية ، وبالتالي يسعى إلى خلق روابط بين عوامل الإنتاج وتسهيل تطوير الموارد الطبيعية والموارد البشرية الصالحة للاستخدام في أي مكان وفي كل مكان. وهذا العامل يجب أن يوجد في عملية إنشاء السكك الحديدية ، إذا كانت هناك عوامل طبيعية مثل الظروف المناخية ، والتربة المناسبة ، والتضاريس المناسبة ، وبناء الكوادر المهنية والفنية في مجال السكك الحديدية ، فيعد العامل الاقتصادي من أهم العوامل وذلك لأنه يحدد مقياس الخطوط وكثافتها واتجاهاتها ومرورها بالمناطق ذات النشاطات الاقتصادية والكثافة السكانية العالية وحتى نوعية الخط منفرداً أو مزدوجاً ، وهذا بالطبع تسبقه دراسات مفصلة عن المنطقة التي تسلكها خطوط السكك الحديدية من الجوانب الاقتصادية ومدى استفادة هذه الخطوط على المدى الطويل ، ومدى تأثيرها على المستوطنات البشرية ، والمناطق الصناعية ، والعقارات ، وتطوير الأراضي ، وقيمة الأراضي ، حيث تؤدي السكك الحديدية بشكل عام إلى زيادة قيمة الأرض. والعقارات ، وتشجيع الإنتاج الضخم ، وخاصة تسويق الإنتاج المتخصص في الدول الرأسمالية المتقدمة ، بينما نرى خطوط السكك الحديدية محدودة في بعض الدول ، وخاصة دول العالم الثالث ، وتقتصر على خدمة دولتين فقط. لأنها بعيدة عن المراكز الرئيسية للمستوطنات البشرية. لذلك يجب أن يكون هناك عامل اقتصادي عند التفكير في إنشاء أنواع مختلفة من السكك الحديدية (الجياشي ، ٢٠٢٠: ٧٥). إن أي قصور في قطاع النقل يؤثر على تدفق السلع وعمليات الإنتاج بين مراكز الإنتاج والاستهلاك ، مما يؤثر على خطط التنمية الوطنية. لذلك ، قامت الدول ذات التخطيط المركزي بتحديد وتقييم هذا القطاع لأهميته في تسريع عملية التنمية ، وإبراز أهمية النقل. وعلى مستوى الاقتصاد الوطني ، تتواصل بشكل مباشر مع مختلف قطاعات الإنتاج وتزودهم بالمواد الخام والمواد الأساسية في عملية الإنتاج. ومن ثم ، يؤخذ عامل النقل في الاعتبار كأحد العوامل الرئيسية المتعلقة بالإنتاج حيث لا يمكن القيام به

لتوصيل المواد الخام للمصانع أو السلع الاستهلاكية للمستهلكين أو البذور والأسمدة للمزارع. في حالة عدم وجود نظام نقل لتحقيق الكفاءة المناسبة في عملية الإنتاج عن طريق:

١- السرعة

٢- الأمان

٣- الاقتصاد في حجم الخدمات المطلوبة لإدامته

٤- التكييف لأي تغير خارجي يمكن أن يحدث

٣- دور النقل في توفير فرص عمل

وعلى صعيد خط بغداد-الموصل ، كان له دور هام في تنشيط الاقتصاد التي يمر بها ، وخاصة أنه يعمل على نقل الركاب والمنتجات، وخاصة محاصيل الحبوب من الحنطة والشعير.

رابعاً : النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة الموصل

يعد النقل بالسكك الحديدية من مشاريع البنى التحتية التي تؤدي دوراً مهماً في عملية التنمية الاقتصادية من خلال مساهمته في الناتج المحلي والعوائد المالية الكلية المتأنية من عملية نقل المسافرين والبضائع ، فضلاً عن ذلك فقد حظيت محافظة الموصل بموقعها الجغرافي في الجزء الشمالي الغربي للعراق الذي جعلها احد المنافذ الرئيسية التي تربط العراق بدول الجوار ، إذ تمتلك شبكة من طرق النقل البرية ومن ضمنها خطوط السكك الحديدية ذات مقاييس ومواصفات فنية جيدة ، كما شهدت المحافظة تطوراً ملحوظاً في خطوط السكك الحديدية من حيث اطوالها ومواصفاتها الفنية والهندسية ، لذا فإن انشاء شبكة السكة الحديدية في محافظة الموصل لربط جميع اجزائها مع بعض وليس فقط بين المحافظات الرئيسية لكن ايضاً مع مركز النواحي والقرى من اجل الاسهام في رفع درجة التنمية المستدامة في محافظة الموصل.

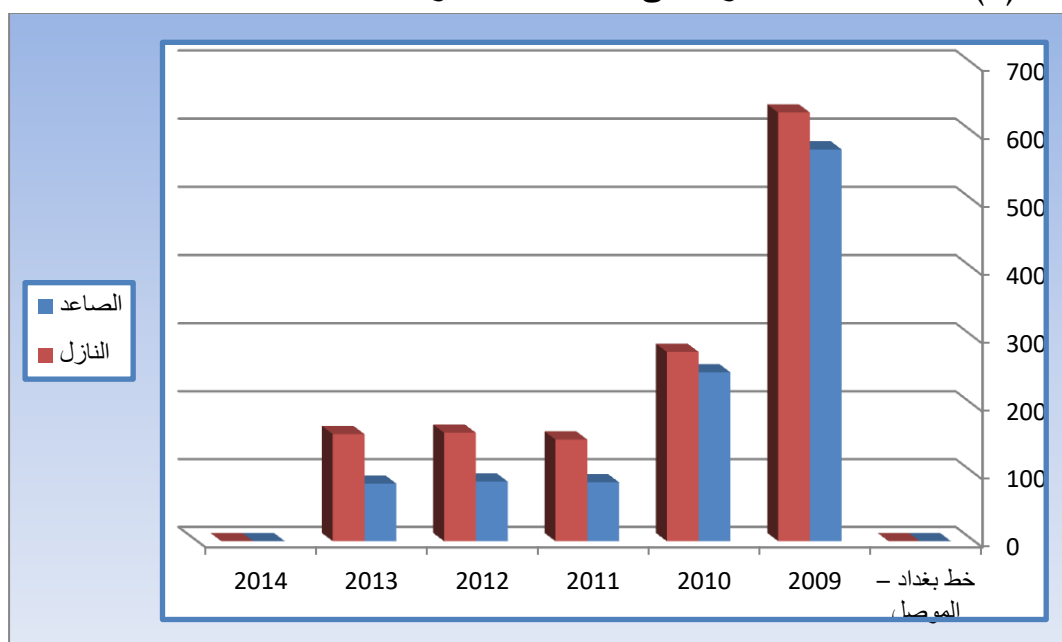
جدول (٢) اعداد المسافرين بالشخص وكمية البضائع بالطن على خط بغداد - الموصل للمدة

٢٠٠٩-٢٠١٤

نقل البضائع			نقل المسافرين			خط بغداد - الموصل
الصاعد	النازل	المجموع	الصاعد	النازل	المجموع	
٥٧٦	٦٣٠	١٢٠٦	٩٠	٨٥	١٧٥	٢٠٠٩
٢٤٩	٢٧٩	٥٢٨	٢٧٠	٢٧٠	٥٤٠	٢٠١٠
٨٧	١٥٠	٢٣٧	٤٨٠	٤٨٠	٩٦٠	٢٠١١
٨٨	١٦٠	٢٤٨	٩٤١	٨٥٩	١٨١٠	٢٠١٢
٨٥	١٥٨	٢٤٣	٢٠٠	٣٣٣	٥٣٣	٢٠١٣
-	-	-	-	-	-	٢٠١٤

المصدر : الباحث بالاعتماد على وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، بيانات غير منشورة للمدة ١٩٩٧-٢٠٠٢.

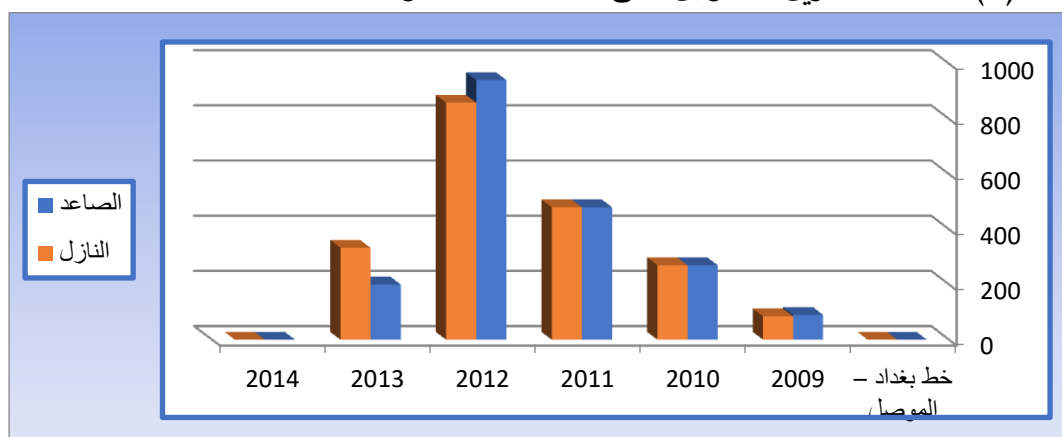
شكل (٢) كمية البضاعة المنقولة على خط بغداد - الموصل للمدة ٢٠٠٩-٢٠١٤



المصدر : الباحث بالاعتماد على جدول (٢).

يتضح لنا من الجدول (٢) والشكل (٢) ان كمية البضائع المنقولة على خط بغداد - الموصل للمدة ٢٠٠٩ - ٢٠١٤ متباينة وفق الصاعد والنازل إذ سجلت السنة ٢٠٠٩ الاعلى بالصاعد والنازل وبلغت ١٢٠٦ طن ، بينما سجلت سنة ٢٠١١ الاقل في كمية البضاعة المنقولة وبلغت ٢٣٧ طن ، ولقد توقف الخط عن العمل بعد احداث ٢٠١٤ وسقوط اغلب المحافظات الشمالية بيد داعش.

شكل (٣) اعداد المسافرين المنقولين على خط بغداد - الموصل للمدة ٢٠٠٩-٢٠١٤



المصدر : الباحث بالاعتماد على جدول (٢).

يتضح لنا من الجدول (٢) والشكل (٣) ان اعداد المسافرين المنقولين على خط بغداد - الموصل للمدة ٢٠٠٩ - ٢٠١٤ متباينة من سنة الى اخرى فقد سجلت سنة ٢٠١٢ الاعلى

بعدد المسافرين وبلغ مجموعهم ١٨١٠ مسافر ، في حين بلغ اقل عدد للمسافرين في سنة ٢٠٠٩ وبلغ مجموعهم ١٧٥ مسافر ، ولقد توقف الخط عن العمل عام ٢٠١٤ وسقوط اغلب المحافظات الشمالية بيد داعش فضلاً عن حجم الخراب والدمار الذي تعرض له هذا الخط. تجدر الإشارة الى أن هذا الخط موضوع دراستنا ، يتبعه جزء مكمل له يمتد جنوباً من بغداد باتجاه البصرة، وهذا الخط الأخير أكثر حيوية ونشاطاً على مستوى نقل الركاب او البضائع، حيث سجل عليه في عام ٢٠٠٩ مثلاً، نقل ٢٥٤٠٦٥ طناً من البضائع، و٦٧٥٣٤٢ راكباً، بينما سجل في الفترة ذاتها على خط منطقة الدراسة نقل ١٢٠٦٧٥ طناً، وانتقال ١٣٨٦٨٥ راكباً، أي أن حركة النشاط على الخط بلغت ٤٨% من نقل البضائع على خط بغداد- البصرة، و ٢٠.٥٥ من حركة الركاب.

الاستنتاجات

١. يعتبر النقل بالسكك الحديدية من العوامل المهمة والرئيسية في توطن وقيام الصناعة من خلال فرص نقل المواد الأولية والسلع وعناصر العمل.
٢. ان الموقع الجغرافي لمحافظة الموصل اعطى لها اهمية كبيرة لتحقيق التنمية الاقتصادية للمحافظة من خلال ما تمتلكه المحافظة من موارد اقتصادية وبشرية.
٣. ان للنقل بالسكك الحديدية على خط بغداد - الموصل دوراً كبيراً في تنمية محافظة الموصل من خلال العوائد المالية التي تنتج عن نقل المسافرين والبضائع والتي توقفت على هذا الخط نتيجة الاحداث التي شهدتها العراق وسيطرة جماعات داعش الارهابية على اجزاء واسعة من العراق ومن ضمنها محافظة الموصل. الا ان اعادة الخط للعمل سيساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية لمحافظة الموصل بصورة كبيرة نتيجة حالة الاستقرار التي تعيشها المحافظة فضلاً عن اقبال المواطنين على السياحة في محافظة الموصل.
٤. لخطوط السكة الحديدية اهمية كبيرة من خلال قدرتها على نقل الحمولات والمسافرين لمسافات بعيدة مما يتطلب الامر الاهتمام بالسكك الحديدية على نطاق واسع ضمن العراق بصورة عامة ومنطقة الدراسة بصورة خاصة.

التوصيات

١. الحفاظ على قطاع النقل باستخدام السكك الحديدية من اجل تحقيق التنمية الاقتصادية في محافظة الموصل.
٢. الحث على تأسيس شركة عراقية متخصصة من اجل رفع كفاءة محطة سكك الحديد وتطويرها في العراق بصورة عامة ومحافظة الموصل بصورة خاصة.
٣. تطوير البنية التحتية لمحطات السكك الحديدية ورفع كفاءتها فضلاً عن رفع التجاوزات على خطوط السكك الحديدية.

٤. مراجعة تجارب الدول بشأن تطوير والاهتمام بخطوط السكك الحديدية من اجل رفع كفاءة محطات السكك الحديدية في العراق.

المصادر

١. البرقاوي ، أحمد رفيق ، العلاقات السياسية بين العراق وبريطانيا عام ١٩٢٢ ، ١٩٣٢ ، بغداد ، ١٩٨٠ .
٢. التكريتي ، مذكرات سندر سندر باشا ١٩١٨ - ١٩٤٦ ، ترجمة سليم طه ، الطبعة الثانية ، بغداد ، ١٩٨٢ .
٣. الجنابي ، خالد محمد ، سكك الحديد العراقية ٧٥ عام من العطاء والتألق ، ٢٠١٠ .
٤. الجياشي ، كرار ماجد ، جغرافية النقل ، دار الرضوان للنشر والتوزيع - عمان ، الطبعة الاولى ، ٢٠٢٠ .
٥. السامرائي ، احمد حسون وآخرون ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، ١٩٩٠ .
٦. السامرائي ، احمد حسون وعبد خليل فضيل ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، جامعة بغداد ، ١٩٩٠ .
٧. السامرائي ، مجيد ملوك ، جغرافية النقل الحديثة، المطبعة المركزية ، جامعة ديالى، ٢٠٠٩ .
٨. السماك ، محمد اظهر سعيد وآخرون ، العراق دراسة اقليمية ، الجزء الثاني ، جامعة الموصل ، ١٩٨٥ .
٩. السماك ، محمد اظهر وآخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع ، عمان، ٢٠١١ .
١٠. صفوت ، نجدة فتحي ، العراق في مذكرات الدبلوماسيين الاجانب ، الطبعة الاولى ، بيروت ١٩٦٩ .
١١. عبدالله ، سالم محمد ، سكك حديد بغداد ، دراسة في تطوير قضية سكة حديد بغداد سنة ٢٠١٤ .
١٢. غازي ، صباح ، لمحات من السكك العراقية ، مجلة رسالة النقل ، العدد الخامس ، ١٩٧٦ - ١٩٨٠ ، وزارة النقل بغداد ١٩٧٩ .
١٣. غالب ، سعدي علي ، جغرافية النقل والتجارة ، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل ، ١٩٨٧ .
١٤. محسن ، هشام صلاح ، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وافاقها المستقبلية ، مجلة كلية الآداب ، العدد ١٠٠ .
١٥. الهيئة العامة للمساحة ، بغداد ، قسم الخرائط ، ٢٠٢٠ .

١٦. وزارة النقل والمواصلات ، مصلحة السكك الحديدية ، تقارير سنوية للمنشأة العامة للسكك الحديدية العراقية لسنة ١٩٨٩ .