

Transportation by Railways and its role in development of Basrah Governmate

Lecturer. Dr. Maha Shakir Jaber Al-Amarah
University of Basrah / College of Women
E-mail: Maha.jaber@uobasrah.edu.iq

Abstract:

Rail transport is one of the basic pillars of the national economy, as it is the only means among the various means of transport capable of bearing the greatest burden of transport obligations, both for goods and passengers between all regions, at the lowest costs.

The research deals with a study of the status of railways and their role in the development of Basra Governorate for the period (٢٠١٨-٢٠٢٠) based on the method of objective analysis of official data and converting them into tables and graphic forms.

Key words: Railways – Governate of Basrah – The Economic Development .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨ - ٢٠٢٠)

م.د. مها شاكر جبر الامارة

جامعة البصرة / كلية التربية للبنات

E-mail: Maha.jaber@uobasrah.edu.iq

المخلص:

يعد النقل بالسكك الحديدية احدى الدعائم الأساسية للاقتصاد القومي ، فهو الوسيلة الوحيدة بين وسائل النقل المختلفة القادرة على حمل العبء الأكبر لالتزامات النقل سواء بالنسبة للبضائع او الركاب بين المناطق كافة وبأقل التكاليف .

يتناول البحث دراسة واقع حال سكك الحديد ودورها في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨ - ٢٠٢٠) مستنداً على منهج التحليل الموضوعي للبيانات الرسمية وتحويلها إلى جداول وأشكال بيانية لسهولة المقارنة، فضلاً عن المنهج الوصفي للوصول إلى النتائج النهائية وايجاد الحلول المناسبة للارتقاء بمنظومة النقل السككي في محافظة البصرة .

الكلمات المفتاحية : السكك الحديدية ، محافظة البصرة ، التنمية الاقتصادية.

المقدمة:

يعد النقل بالسكك الحديدية من مشاريع البنى التحتية التي تؤدي دوراً هاماً في عملية التنمية الاقتصادية ، فهو العمود الفقري لقطاع النقل بوصفه وسيلة نقل رخيصة وسريعة وما توفرها من طاقة كبيرة للنقل واحدى مقومات النهوض السريع للقطاعات الاقتصادية الأساسية (الزراعية ، الصناعية التجارية ، الخدمية) .

ان النقل بالسكك الحديدية يحتل مكانة هامة ضمن نظام النقل البري في العراق عامة وفي محافظة البصرة خاصة ، نظرا لتدخلاته المرتبطة باستغلال وتنمية الموارد الاقتصادية بعناصرها و أشكالها المختلفة.

مشكلة البحث : تتحدد بالسؤال التالي

هل تؤدي سكك الحديد في محافظة البصرة دورها في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ؟ وهل أن طرق السكك الحديدية تلبى متطلبات المحافظة الحالية في نقل المسافرين والبضائع ؟

فرضية البحث

ان السكك الحديدية في محافظة البصرة لها دوراً هاماً في تنميتها من النواحي الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ، إلا أنها تعاني من معوقات أو مشكلات تتطلب إيجاد حلول لها من قبل المختصين لرفع كفاءته في نقل المسافرين والبضائع.

هدف البحث:

يهدف البحث إلى التعرف على أهمية النقل بسكك الحديدية في محافظة البصرة ودوره في التنمية الاقتصادية من خلال ابراز أهم النشاطات الاقتصادية التي يمارسها أثناء نقل المسافرين والبضائع ومن ثم رصد ميزانية الدولة بالأموال ومحافظة البصرة خاصة .

منهج البحث:

اقتضى البحث الاعتماد على الأساليب العلمية البحثية التي تتعلق بجغرافية النقل كالمناهج التاريخية والمنهج الوصفي ، والمنهج التحليلي من خلال تحليل بيانات الجداول التي تم جمعها من خلال الدراسة الميدانية وتمثيلها بإستخدام الخرائط الموضوعية وفق منهج البحث .

حدود البحث:

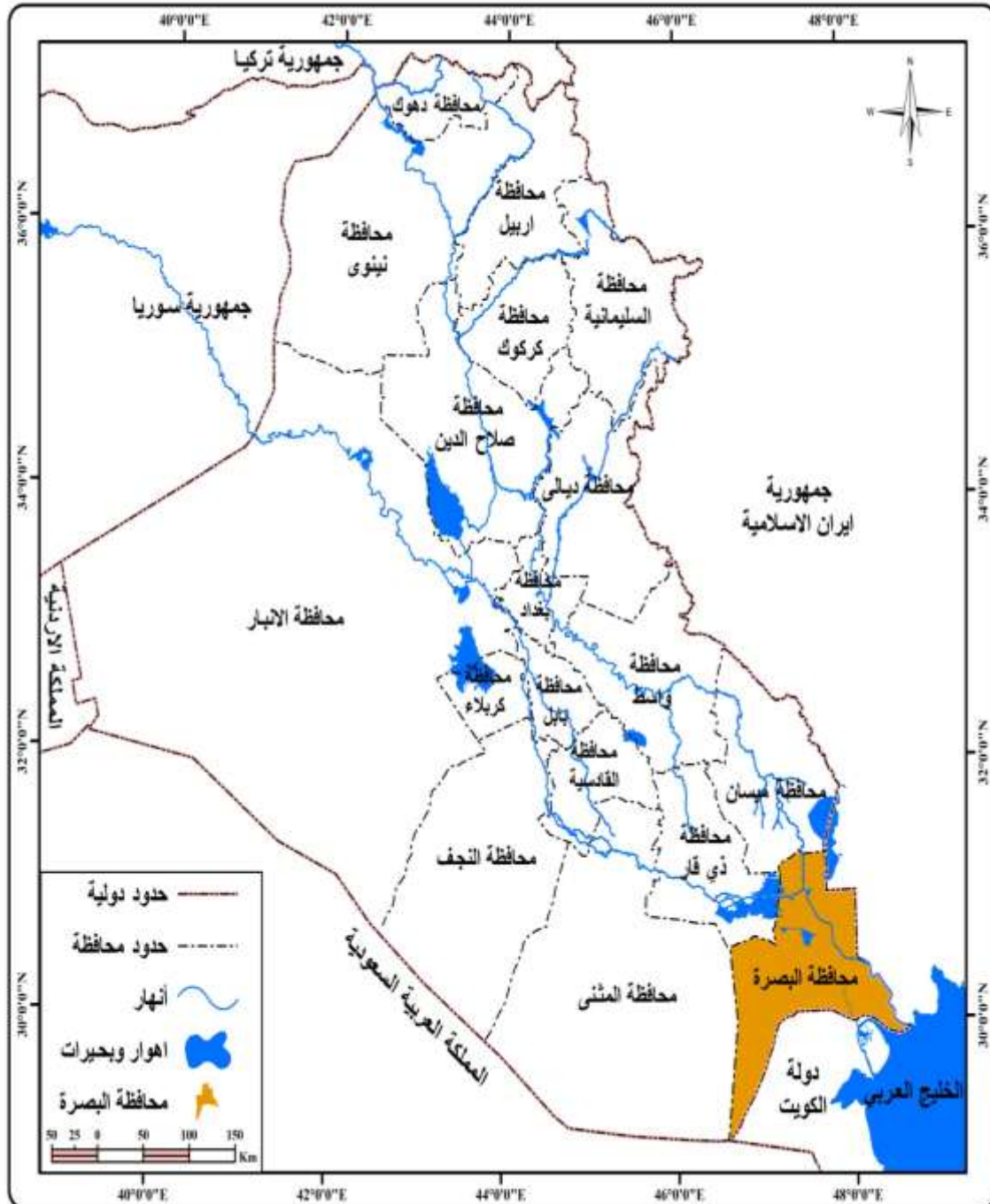
تمثلت الحدود المكانية بحدود محافظة البصرة الواقعة في الجزء الجنوبي الشرقي من العراق وعلى رأس الخليج العربي بين دائرتي عرض (٠٥٠، ٢٩°-٢٠، ٣١°) شمالاً وقوسي طول (٠٤٦، ٤٠°-٣٠، ٤٨°) شرقاً ، يحدها من الشمال والشمال الغربي محافظتي ميسان وذي قار ، ومن الجنوب الكويت والخليج العربي، ومن الشرق جمهورية إيران الإسلامية ومن الغرب محافظة المثنى . الخريطة (١) ، وادارياً تتألف المحافظة من (٩) اضية (المركز ، الزبير ، المدينة ، أبي الخصيب ، القرنة ، شط العرب ، الهارثة ، الدير ، الفاو) . الخريطة (٢)

تبلغ مساحة المحافظة (١٩٠٧٠) كم^٢، وبنسبة (٣.٤%) من مساحة العراق البالغة (٤٤٠.٠٠٠) كم^٢(١) ، اما عدد سكانها حسب تقديرات عام ٢٠٢٠ قدر بـ (٣٠٦٣٠٥٩) نسمة (٢) .
لقد ركزت الدراسة اهتمامها على واقع خط سكك (بغداد - البصرة) ، وأبرز أهميته في نقل المسافرين والبضائع بين المحافظات الواقعة على هذا الخط ودوره في تنمية محافظة البصرة .
اما الحدود الزمانية فقد تحددت المدة الزمنية للدراسة بين عامي (٢٠١٨ - ٢٠٢٠) .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

الخريطة (١)

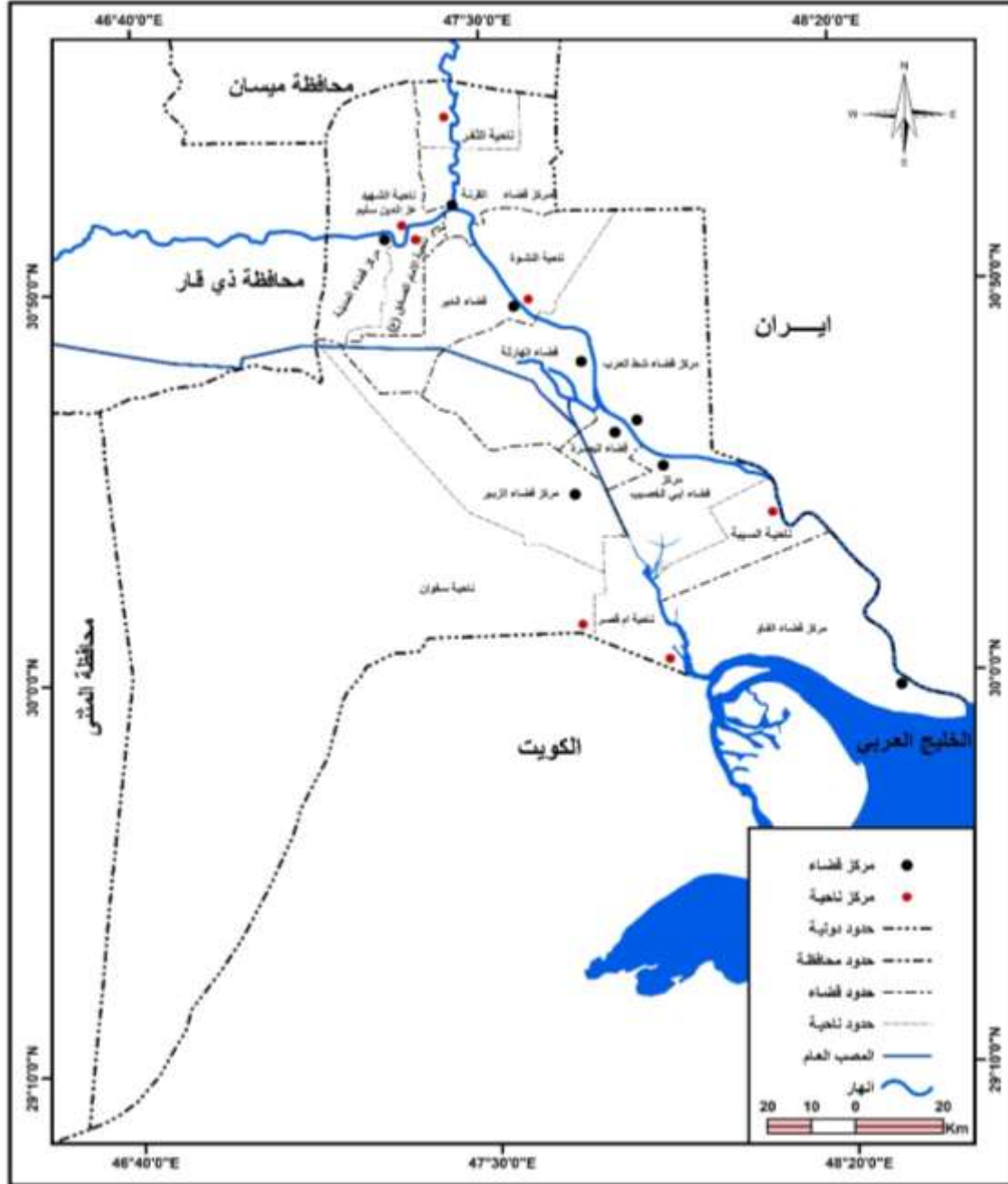
موقع محافظة البصرة من العراق



المصدر - جمهورية العراق ، وزارة الموارد المائية ، الهيئة العامة للمساحة ، خريطة العراق الادارية ، مطبعة الهيئة ، بغداد ، ٢٠١٩ ، مقياس الرسم ١ : ٥٠٠٠٠٠

الخريطة (٢)

الوحدات الإدارية في محافظة البصرة



المصدر - جمهورية العراق ، وزارة الموارد المائية ، الهيئة العامة للمساحة ، خريطة محافظة البصرة الادارية ، قسم الترسيم ، مطبعة الهيئة ، بغداد ، ٢٠١٩ .

أولاً- مفهوم وأهمية النقل بسكك الحديد

يعرف الاقتصاديون النقل أنه نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الناس والسلع من مكان لآخر متجاوزاً المساحة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها أو أنه مجموعة الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية ، والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر (٣) .

وعرف النقل أنه عملية تحريك البضائع والسلع من نقاط إنتاجها أو بيعها إلى نقاط استهلاكها بالكمية المطلوبة والوقت المحدد وبكلفة معقولة ، كذلك عرف انه الإدارة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً باتجاه زيادة الإنتاج ، وتحسين نوعيته ، ويسهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً (٤) .

أ- مفهوم النقل بالسكك الحديد

يعد النقل الحديدي نتاج الثورة الصناعية ، وهو يعكس هذه الثورة في وسائل النقل المختلفة ، وقد حلت السكك الحديدية حاجتين أساسيتين هما :-

أولاً- الحمولة الاقتصادية على اليابس للمواد كبيرة الحجم والسلع إذ ان الحمولة الكبيرة .
ثانياً-سرعة الحركة النسبية لعدد كبير من الأشخاص والسلع (٥) .

ب-أهمية النقل بالسكك الحديد

تتمن أهمية النقل بالسكك الحديد من خلال ما يلي :

- أن مرور السكك الحديد بمنطقة معينة يعد أحد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة ، ومن ثم إمكانية التأثير المباشر في توزيع السكان ، ونمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها .

- عاملاً من عوامل التوطين الصناعي إذ تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية ، وعنصر العمل والسلع الوسيطة ، وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك .
- توفير العائد الأكبر للاقتصاد الوطني والمتمثلة في خفض نفقات النقل والتوزيع واستغلال الثروات الطبيعية في أفضل الظروف .

- تحقيق التكامل الاقتصادي والاجتماعي والثقافي .

- توفير الكثير من فرص العمل في المجتمع .

- تأمين الخدمة تحت ظروف الطقس كافة ، وتقليص زمن الانتقال .

- تحقيق التوازن في عمليتي العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية.

- تحسين مستوى جودة الخدمات وتسهيل الوصول إليها^(٦) .

ونظراً لتلك الأهمية بدأت العديد من دول العالم المتقدمة والنامية بعملية تطويرها واستثمارها بكفاءة أكبر، وإذا ما نظرنا لسكك الحديد في العراق عامة ، ومحافظة البصرة خاصة بالرغم مما تتمتع به من الموقع الاستراتيجي الذي يمكن استثماره في حركة نقل البضائع وتنشيط التجارة الخارجية من وإلى خارج العراق بوصفها المنفذ الرئيس المطل على العالم الخارجي ، إلا أنه يعاني تراجع واضح سواء في نقل البضائع أم الأشخاص أم في عدد القطارات وعربات العاملة بسبب الظروف الأمنية التي مرت بها البلاد من عام ٢٠٠٣ وإلى الآن .

ثالثاً- تاريخ نشأة وتطور سكك الحديد في العراق:

شهد العراق أول خط حديدي لعربات الترام عام (١٨٦٩) عندما اقام الوالي العثماني مدحت باشا شركة ترامواي (بغداد - الكاظمية) ، وقد استخدمت الخيول لجر العربات وكان يعرف بالكاري .
فيما بعد أنشأ خط مشابه ليربط مدينة النجف الاشرف بمدينة الكوفة ، وقد حققت هذه الشركة أرباحاً قدرت بـ(١٠٠%) من رأسمالها الأصلي^(٧) ، وفي عام (١٩٠٢) حصلت ألمانيا على امتياز من الحكومة العثمانية لإنشاء سكة حديد (أقونية - اضنة - حلب - موصل - بغداد) ، وفي عام (١٩١٢) وضع الالمان حجر الأساس لمشروع سكة حديد (بغداد- سامراء) بطول (١٢١) كم ، وتم تسيير أول قطار عليه عام (١٩١٤) بعدها تشكلت ادارة لسكك الحديد في العراق ، وكانت تحت سيطرة الجيش البريطاني ، ثم انتقلت إلى ادارة مدينة بريطانيا^(٨) ، وفي مطلع عام (١٩١٦) تسلمت وزارة الحرب البريطانية مهمة الاشراف على حملة العراق بدلاً من حكومة الهند البريطانية في اقتراح القائد العام في العراق الجنرال برسي ليك في إنشاء خطين لسكك الحديد الأول : بين البصرة والناصرية يمر بصحراء غربي الفرات ، وأما الثاني فكان بين القرنة والعمارة على الضفة اليمنى لنهر دجلة ، وفي عام (١٩١٨) سند البريطانيون خطأ تفرع من سكة حديد (بصره - ناصرية) ، (خط الزبير -جبل سلام) من أجل نقل الحجارة التي يتكون منها الجبل واستخدامه في بناء مشاريع السكك الحديدية ، ومن أجل رصفه ونقل المواد الإنشائية الأخرى^(٩) ، وفي عام (١٩٢٣) مد خط يربط الكرخ والرصافة بطول (٦) اميال يفصل بين نهر دجلة ، كانت تنقل القطارات والشاحنات بين الجانبين ، كما مد خط سكة حديد (الهندية - كربلاء) المتفرع من (بغداد - البصرة) بطول (٢٣) ميل ، أما في العام (١٩٢٤) زيد طول خط سكة حديد (بغداد - وكفيا إلى طوز خرماتو) بطول (٥٣) ميل ، فضلاً عن زيادة طول السكة ليصبح (٢٠٠) ميل واصلاً إلى كركوك ، أما في العام (١٩٣٦) بدأت بوادر أفضل في تاريخ السكك العراقية ، فقد انتقلت ملكيتها إلى الحكومة العراقية ، وقد كانت مجموع أطوال السكك الممدودة (١٤٩.٦٧) كم ، وبوشر في عام (١٩٣٧) بمد سكة حديد يبجي إلى

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

الموصل ، كما تم إنجاز خط سكة حديد متري بين الشعبية والزبير وجبل سنام ، وقد امتازت اغلب الخطوط التي أنشأت خلال هذه المدة بأنها نقل إلى بعض المعامل المهمة والمنشآت والمخازن الحكومية و مستودعات النفط ، ومناطق المواد الأولية كالأحجار والمواد الإنشائية سعياً لتكامل المشاريع الحكومية ، وتقديم وفورات اقتصادية لها (١٠) ، لذا فإن قطاع النقل بسكك حديد العراق شكل أهمية بالغة لقطاعات الاقتصاد الوطني كافة بوصفه احد مشاريع البنى التحتية، ويعد واحداً من انماط النقل المهمة لنقل البضائع والمسافرين في العديد من اقتصاديات الدول في الولايات المتحدة الأمريكية ، كما لوحظ أن المراحل الأولية لقيام سكك الحديد كانت منذ بداية عام (١٩٤٣) مع وجود العديد من المحاولات لإقامة مشاريع سكك حديد في العراق (١١) .

فقد تم وضع حجر الأساس لبناية المحطة العالمية الكبرى في جانب الكرخ من بغداد عام (١٩٤٨) وانجز العمل بشكل نهائي عام (١٩٥٢) ، وصدر قانون السكك الحديد المراقم (٢٤) ، و بدأ التفكير في إنشاء خطوط جديدة وبمواصفات عصرية ، ففي عام (١٩٦٠) بوشر ببناء مشروع خط سكة حديد العريض (بغداد - البصرة - أم قصر) كبديل من الخط المتري بطول (٥٩٢) كم متخذاً مساراً مجازة حوض الفرات (١٢) ، وتم تسيير أول قطار على الخط القياسي في العراق بين بغداد والبصرة عام (١٩٦٧) ، ولكن حصل اهتمام كبير لسكك حديد العراق بعد عام (١٩٦٨) ، إذ تمكنت من تنفيذ مشاريع عديدة منها مشروع تحصين وصيانة شبكة خطوط سكك الحديد مشروع تقوية السداد والجسور ومشروع استبدال الخطوط المترية القديمة بخطوط قياسية ، وكذلك المباشرة بإنشاء خطوط جديدة وتطوير الخطوط القائمة (١٣) .

وتبنت الحكومة العراقية خلال خطط التنمية القومية في مدة السبعينات والثمانينات من القرن الماضي في تنفيذ مشاريع استراتيجية ، وتعد هذه المرحلة نقله نوعية وتطوراً كبيراً في جوانب النقل بالسكك الحديدية في العراق كافة ، نتيجة الاستقرار السياسي والاقتصادي والاجتماعي المتمثل في حينها بالتنمية الانفجارية ، وبعد قيام الحرب العراقية الإيرانية تردت أوضاع هذا القطاع تدريجياً ، واصبح مهملأ وانخفضت الطول خطوط السكك الحديد العاملة في عام (١٩٨٨) إلى (٢٢١٩) كم منها (٦٥٦) كم متري ، والباقي في النمط القياسي الذي كان له أثراً متميزاً في هذه المرحلة لاسيما في نقل القطاعات العسكرية والتجهيزات الحربية ، فضلاً عن أنه ساهم في ربط أجزاء العراق أثناء الحرب ، ورافق ذلك ظهور المنافسة الشديدة للنقل بالسيارات ، فقل الطلب على خاماته .

لقد أصاب قطاع النقل بالسكك الحديد اهمالاً كبيراً بعد عام (١٩٩١) ، بسبب الحصار الاقتصادي الذي استمر اكثر من عشر سنوات ، اما المدة من ٢٠٠٣ ودخول القوات الأمريكية إلى العراق ، وسقوط النظام البائد وما رافقه من تدمير وتخريب ، إذ لم تشهد سكك الحديد أي زيادة في أطوالها او صيانة لبعض الأجزاء التي ضربت إلى عام ٢٠٠٩ ، إذ مدت الشركة العامة للسكك الحديد سكة حديد (مسيب - كربلاء)

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

بطول (٣٩) كم ، وشراء بعض القطارات ، وتأهيل بعض الخطوط ، لكن احداث داعش في محافظة الموصل والمحافظات الأخرى أوقف الخطوط الشمالية^(١٤) ، واصبح خط (بغداد- البصرة) هو الخط الوحيد الذي يعمل في الوقت الحاضر وبسرعة لا تزيد عن (٦٠) كم / ساعة ، ويبلغ طول الخط (٥٧٢) كم ممتداً بشكل موازي لنهر الفرات ماراً بالمدن الآتية (الناصرية - الديوانية - الحلة) ، ومستقراً عند العاصمة بغداد الجدول (١).

رابعاً- العلاقة المكانية لمد سكك الحديد:

لا شك أن خريطة توزيع السكك الحديدية في أي جزء من العالم تكشف أثر جملة من الخصائص الجغرافية ذات التأثير في رسم وتحديد نمط التوزيع لهذه السكك ، وتتلخص هذه الخصائص بما يلي :-

الجدول (١)

اطوال وأصناف خطوط سكك الحديد في العراق وأعداد المحطات العاملة

| ت | اسم الخط | لطوال اصناف الخطوط (كم) | | | عدد المحطات العاملة | حدود عمل الخط |
|----|----------------------------------|-------------------------|------|------|---------------------|--|
| | | رئيس | فرعي | مزوج | | |
| ١ | بغداد - البصرة | ٥٥٢.٩١٧ | ١٥٥ | ٤١٦ | ٤٠ | من المحطة المركزية (بغداد) إلى محطة المعقل في البصرة |
| ٢ | الشعبية - ام قصر | ٥٥.٩٩٦ | ٧ | - | ٤ | من محطة الشعبية إلى محطة ام قصر |
| ٣ | بغداد - الموصل | ٤٠٣.٢٥٠ | ١٢٥ | - | ٢٤ | من المحطة المركزية (بغداد) إلى محطة الموصل |
| ٤ | الموصل - ربيعة | ١١٣.٨٧ | ٣٩ | - | ٥ | من محطة الموصل إلى ربيعة |
| ٥ | بغداد - الرمادي - القائم - حصيبة | ٣٧٥.٩٠٧ | ٩٢ | ١٢٠ | ١٤ | من المحطة المركزية إلى محطة ربيعة |
| ٦ | القائم - عكاشات | ١٤٣.٩٩٦ | ٣٤ | - | ٧ | من محطة القائم إلى عكاشات |
| ٧ | كركوك - بيجي | ١٠٦ | - | - | ٧ | من محطة كركوك إلى محطة بيجي |
| ٨ | بيجي - حديثة | ١٤٦.٢٥٠ | - | - | ٧ | من بيجي إلى محطة حديثة |
| ٩ | هيت - كبيسة | ٢٣ | - | - | ١ | من محطة هيت إلى محطة كبيسة |
| ١٠ | مسيب - كربلاء | ٣٩ | - | - | ٣٠ | من محطة المسيب إلى محطة كربلاء |
| | المجموع | ١٩٦٠.١٨٦ | ٤٥٢ | | ١١٢ | |

المصدر- اعتماداً على بيانات الشركة العامة لسكك الحديد في العراق ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٠.

أ- الخصائص الطبيعية :-

تتصف بالثبات والاستقرار النسبي ، إلا أن تأثيرها يتباين في عملية بناء وامتداد طرق النقل البرية وحركة النقل عبرها ، وصيانتها لتبقى في مستوى يتناسب مع الغرض الذي أنشأت من أجله ، ومن هذا التباين يمكننا دراسة علاقة الارتباط بين كل من امتداد الطريق وصيانتته ، وتشغيله مع ما ترسمه تلك العوامل بوصف هذا القطاع يدخل في اطار المشاريع الاقتصادية الخدمية والإنتاجية^(١٥) ، وكما يلي :-

١ - الموقع الجغرافي

يعد الموقع الجغرافي احد عناصر البيئة الطبيعية المؤثرة على شكل وخصائص أي إقليم ورسم شخصيته ، وبذلك فقد أعطى الموقع الجغرافي الوسيط لمحافظة البصرة أهمية كبيرة ، إذ جعلها الوسط الناقل بين العراق و الدول العربية وغير العربية (ايران) المجاورة للعراق ، كما جعلها ممراً برياً ما بين موانئ البصرة ومحافظات العراق كلها بدون استثناء^(١٦) .

اكتسب موقع مدينة البصرة خصائص سيادية متعددة بوصفها عاصمة العراق الاقتصادية ، وهذا نابع من أهميتها التجارية والصناعية من جانب تعد المدينة منطقة مركزية ، وعقدة نقلية بارزة تجذب إليها ، وتتفرع منها الطرق بوصفها حلقة وصل بين العراق والدول المجاورة (ايران - الكويت) ومن ثم انعكس موقع المدينة على تطور طرق النقل فيها منذ عقود الخمسينات وسبعينات القرن الماضي وصولاً إلى الالفية الثانية^(١٧) ، لذا فهي تمثل موقعاً مهماً للتبادل التجاري الذي يستخدم النقل بالسكك الحديدية في الغالب فهي تقع في الشمال من الخليج العربي وبساحل يبلغ حوالي (٦٠) كم ، وتتركز فيه موانئ العراق كلها مما أستدعى مد سكك حديد ، واستخدام النقل بالقطارات لنقل البضائع والمسافرين إلى مدن العراق كلها.

٢- تضاريس السطح :

أن أشكال سطح تتحكم بصورة ملحوظة في مد خطوط السكك الحديدية ولعل درجة تحكمها هنا تفوق تحكمها في إنشاء طرق السيارات ، وذلك لان القطار يجد صعوبة في مواصلة الحركة ، اذا ما صادفته انحدارات ، لذا فإن عامل التضاريس هام جداً وله دوره الكبير والفعال في تحديد خطوط السكك الحديدية^(١٨) ، فإن زيادة مستوى انحدار خطوط سكك حديد بنسبة (١%) يؤدي إلى زيادة استهلاك الوقود بنسبة (٠.٣%) ، والمعروف عن سطح العراق انه يقسم إلى ثلاثة أقسام وهي السهل الرسوبي والهضبة الغربية والمنطقة الجبلية وشبه الجبلية ، فمعظم مدن العراق الرئيسية تقع ضمن هذه الرقعة الجغرافية ، وذلك يعني أن كلفة انشاء سكك حديد ليست كبيرة مقارنة مع دول ذات تضاريس معقدة ، الأمر الذي جعل منها ذات حركة تجارية واقتصادية هامة ، ومن ثم وجود وسائل نقل للحمولات الثقيلة سواء أكانت بضائع أم مسافرين والتي تعد سكك الحديد أهم تلك الوسائل^(١٩) .

٣- المناخ

يعد المناخ من العوامل الهامة والمؤثرة في طرق النقل المختلفة شبكاتها من ناحية الخصائص والتوزيع الجغرافي ، إذ أن قدرة الإنسان على التحكم في هذا العامل محدودة للغاية وتكاد تقتصر جهوده في هذا الصدد على التقليل من العناصر المناخية والتكيف معها (٢٠) .

يتسم مناخ محافظة البصرة أنه مناخ صحراوي يقصر فيه فصل الشتاء الذي يتصف بالدفء النسبي ، ويطول فيه فصل الصيف الذي يتصف بالجفاف وارتفاع درجات الحرارة ، أما فصلا الربيع والخريف فهما انتقاليان وقصيران ولا يمكن تمييزهما بسهولة ، فضلاً عن ذلك فإن هناك تبايناً واضحاً في معدلات درجات الحرارة بين أشهر السنة ، إذ تصل أعلى قيمها خلال شهري تموز واب ، في حين تقل معدلاتها إلى أدنى قيمها خلال شهري كانون الأول وكانون الثاني ، أما في ما يتعلق بالأمطار وأوقات تساقطها ، فهي تسقط خلال فصل الشتاء والربيع ، وتتصف بقلة كمياتها ، وتذبذبها خلال الأشهر ، إلا أن أعلى معدلاتها تم تسجيله خلال أشهر (كانون الأول ، كانون الثاني ، شباط) من كل سنة ، نتيجة لاقتران هذه المدة بقدم المنخفضات الجوية المتوسطة إلى العراق (٢١) ، ومن العناصر المناخية المهمة ذات التأثير المباشر في النقل بالسكك الحديدية هو عنصر الرياح وتتميز منطقة الدراسة بالمعدلات الواطئة لسرعة الرياح حتى في الأحوال الجوية غير المستقرة التي تصاحبها عادة رياح نشطة ، فإن السرعة لا تصل إلى المديات الاعصارية ، لأن المنطقة تقع خارج حزام الأعاصير الاستوائية هذا وقد يرتبط بعنصر الرياح ظاهرة مناخية أخرى هي العواصف الترابية ، إذ يتعرض العراق بصورة عامة إلى هبوب العواصف الترابية ، ولما كانت محافظة البصرة واحدة من بين مناطق البلاد ، أما أعلى معدل لسرعة الرياح والعواصف الترابية فيها يكون خلال الأشهر الجافة في فصل الصيف (حزيران ، تموز ، آب) ، ويعد شهر تموز أعلاها تكراراً ، وذلك بسبب نشاط الرياح الشمالية الغربية التي عادة ما تكون هي المسيطرة على أجواء البلاد بشكل عام (٢٢) ، ومنطقة الدراسة بشكل خاص ، ومن ثم يصبح لها الأثر السلبي والنفسي السيئ أثناء تشييد وتشغيل خطوط السكك الحديدية ، لضعف الرؤية بشكل ملحوظ .

نستنتج من ذلك أن الظواهر الجوية بمعدلاتها السنوية لا تؤثر تأثيراً كبيراً وفعالاً على حركة النقل للسكك الحديدية في العراق عامة ومحافظة البصرة خاصة ، وذلك ناتج من محدودية ترددها وخضوع حركة القطارات إلى حساب الوقت للمسافات المقطوعة ووجود ما يسمى بمحطات الرقابة الوسيطة .

٢- المتغيرات البشرية

يرتبط السكان وارتفاع مستواهم المعاشي بعلاقة طردية وثيقة مع النقل بالسكك الحديدية ، إذ كلما زادت كثافة السكان في منطقة ما ، أدى ذلك إلى تنوع طرق النقل المختلفة بصورة عامة وإلى زيادة نشاط النقل

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

بالسكك الحديدية صورة خاصة بوصفه يحتل مكانة مميزة لدى السكان ، لما يمتاز به من الأمان والراحة بالسفر ودقة المواعيد ، فضلاً عن ذلك يظهر دوره كأداة فعالة في تشجيع التجارة الخارجية المتمثلة بالصادرات والواردات والتي تؤثر بشكل كبير في تطور الاقتصاد القومي من خلال زيادة الطلب على البضائع والسلع .

يتضح من الجدول (٢) والشكل (١) ان عدد سكان العراق في زيادة مستمرة خلال المدة (١٩٩٧-٢٠٢٠) ، وهذا يعود إلى الزيادة الطبيعية تقابلها قلة عدد الوفيات أولاً ، وعودة المهاجرين إلى البلاد ثانياً ، إذ بلغ عدد سكان العراق (٢٢٠٠٠٠٠٠٠) مليون نسمة في عام ١٩٩٧ فيما بلغ عدد سكان محافظة البصرة (١٥٥٦٤٤٥) نسمة ، واستمرت الزيادة حتى وصلت إلى (٢٩٦٠٠٠٠٠) نسمة بزيادة عددية بلغت (٧٦٠٠٠٠٠٠) نسمة لسكان العراق ، اما سكان محافظة البصرة ارتفع إلى (١٩١٢٥٣٢) نسمة بزيادة عددية بلغت (٣٥٦٠٨٨) نسمة ، ثم ارتفع سكان العراق ومحافظة البصرة إلى (٣٨٢٧٠٠٠٠) مليون نسمة عام ٢٠١٧ بزيادة عددية (٨٦٧٠٠٠٠) نسمة لسكان العراق و(٨٦٩٤٥٩١) نسمة بزيادة عددية (٩٨٢٠٥٨) نسمة لسكان محافظة البصرة ، واستمر هذا الارتفاع في أعداد السكان خلال الاعوام اللاحقة ليصل إلى (٤٠١٥٠١٧٤) مليون نسمة خلال عام ٢٠٢٠ لسكان العراق ، وبزيادة عددية بلغت (١٨٨٠١٧٤) نسمة ، و (٣٠٦٣٠٥٩) نسمة بزيادة عددية بلغت (١٦٨٤٦٨) نسمة لسكان محافظة البصرة ، يتوزعون على مساحة البلاد البالغة (٤٣٥٠٥٢) كم^٢ ، بواقع (٤٣٤١٢٨) كم^٢ برية و(٩٢٤) كم^٢ مساحة مياهه الإقليمية ، ان هذه الزيادة المستمرة في أعداد السكان اثرت بصورة كبيرة في ارتفاع أعداد المسافرين لأغراض العمل والسياحة بصورة عامة والسياحة الدينية بصورة خاصة ، كما أنها تعد أحد العوامل الهامة المؤثرة في زيادة نمو حجم الطلب الكلي على المنتجات الزراعية والصناعية والكمالية المختلفة التي يتم نقلها بسكك الحديدية لما يمتاز به من الراحة والأمان .

الجدول (٢)

عدد سكان العراق للمدة (١٩٩٧-٢٠٢٠)

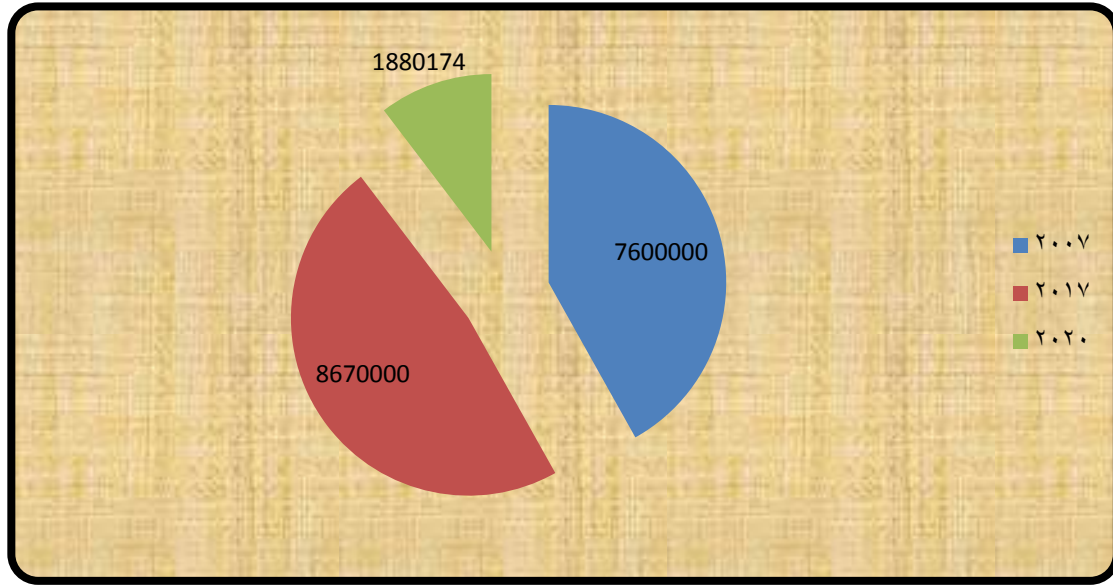
| السنة | عدد السكان العراق | الزيادة العددية | عدد السكان البصرة | الزيادة العددية |
|-------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| ١٩٩٧ | ٢٢٠٠٠٠٠٠ | ---- | ١٥٥٦٤٤٥ | |
| ٢٠٠٧ | ٢٩٦٠٠٠٠٠ | ٧٦٠٠٠٠٠ | ١٩١٢٥٣٣ | ٣٥٦٠٨٨ |
| ٢٠١٧ | ٣٨٢٧٠٠٠٠ | ٨٦٧٠٠٠٠ | ٢٨٩٤٥٩١ | ٩٨٢٠٥٨ |
| ٢٠٢٠ | ٤٠١٥٠١٧٤ | ١٨٨٠١٧٤ | ٣٠٦٣٠٥٩ | ١٦٨٤٦٨ |

المصدر - بالاعتماد على

- ١- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية السنوية لعام ١٩٩٧ .
- ٢- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، تقديرات سكان العراق للسنوات ٢٠٠٧-٢٠٢٠ .

الشكل (١)

الزيادة العددية لسكان العراق للمدة (١٩٩٧-٢٠٢٠)



المصدر- بالاعتماد على الجدول (٢) .

٣- العوامل الاقتصادية

لقد شكل النقل الحديدي الشرايين الكبرى التي أسس حولها النشاط الاقتصادي الحديث ، وهو الذي شق آفاق الأماكن الجغرافية أمام سير وانتظام النشاطات الإنتاجية ضمن إطارات من البناء الاقتصادي الصناعي والزراعي والتجاري على سطح الكرة الأرضية (٢٣) .

يعكس الجانب الاقتصادي أثاره في طول القطار أي زيادة العربات المسحوبة ، فضلاً عن حجم العربات وسعتها فالعربات الواسعة والخفيفة الوزن ذات مواصفات فنية واقتصادية متميزة يمكن أن تتحمل كميات كبيرة من البضائع والسلع أو أعداد المسافرين ، لذا فهي تقدم المردود الاقتصادي الذي يغطي نفقات التشغيل والحركة (٢٤) .

أي لا بد من توفير العامل الاقتصادي في عملية بناء السكك الحديدية إذ على أساس هذا العامل يتم تحديد الخطوط وكثافتها وكذلك اتجاهاتها ومرورها بالمناطق ذات النشاط الاقتصادي والكثافة السكانية العالية، وهل يكون الخط منفرد أم مزدوج (٢٥) ، اما مقاييس القضبان الحديدية في محافظة البصرة فهي من النوع العريض بمسافة (١٤٥٢) م (٢٦) .

ان النقل بالسكك الحديدية في محافظة البصرة يسهم في تنمية المحافظة اقتصادياً لما له دور كبير في نقل المواد الأولية والبضائع عبر محطات النقل بالسكك الحديدية المتواجدة في المحافظة وهي تسع محطات بواقع ست محطات إنتاج وثلاث محطات خدمية والمحطات الإنتاجية تمتاز بكثرة البضائع المنقولة اليها

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

والمشحونة لاحتوائها على أرصفة كبيرة من أجل تسهيل عمليتي الشحن والتفريغ ، إذ تضم محطات الشحن والتفريغ مختلف الخدمات لغرض الكشف عن القاطرات والعربات ، فضلاً عن صيانتها وتخزينها وهي كالتالي :-

- ١- محطة البصرة : وهي تنقل البضائع من أرصفة ميناء المعقل الواقع على ضفاف شط العرب في مركز المدينة تقريباً إلى محطات المحافظات الأخرى .
- ٢- محطة بضائع الشعبية .
- ٣- محطة الرميلة .
- ٤- محطة بضائع المرید : المستخدمة لنقل منتجات الأسمدة للشركة العامة لصناعة الأسمدة الجنوبية ، وهي متوقفة عن العمل بسبب استهلاك خطوطها وعدم صلاحيتها .
- ٥- محطة بضائع زبير .
- ٦- محطة بضائع أم قصر .

اما المحطات الخدمية التي تقوم بتقديم الخدمات للمسافرين ونقلهم إلى المحافظات الأخرى وعددها ثلاث محطات وهي :-

- ١- محطة ركاب البصرة .
- ٢- محطة ركاب الشعبية .
- ٣- محطة ركاب الرميلة (٢٧) .

خامساً- النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة

يعد النقل بالسكك الحديدية من مشاريع البنى التحتية التي تؤدي دوراً هاماً في عملية التنمية الاقتصادية من خلال مساهمته في الناتج المحلي والعوائد الكلية المتأتية من نقل المسافرين والبضائع يتضح من الجدول (٣) ، والشكل (٢) بلغت الإيرادات الكلية المتحققة من نقل المسافرين والبضائع (٢٥.١٧٩.٩٤٣.٠) مليار دينار للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠) ، ، ففي عام ٢٠١٨ بلغت الإيرادات المتحققة (٨٥.٤٤٠.٦٢٠) مليون دينار شكلت نسبة (٣٣.٩%) ، وارتفعت في عام ٢٠١٩ لتصل إلى (٩٢.١٩٠.٠١٠) مليار دينار بنسبة (٣٦.٦%) ، اما في عام ٢٠٢٠ فقد انخفضت الإيرادات المتحققة إلى (٧٤.١٦٨.١٠٠) مليار دينار بنسبة (٢٩.٥%) ، ويعود سبب انخفاضها إلى سوء الأوضاع الأمنية وجائحة كورونا في هذا العام .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

الجدول (٣)

الإيرادات الكلية المتحققة من نقل المسافرين للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

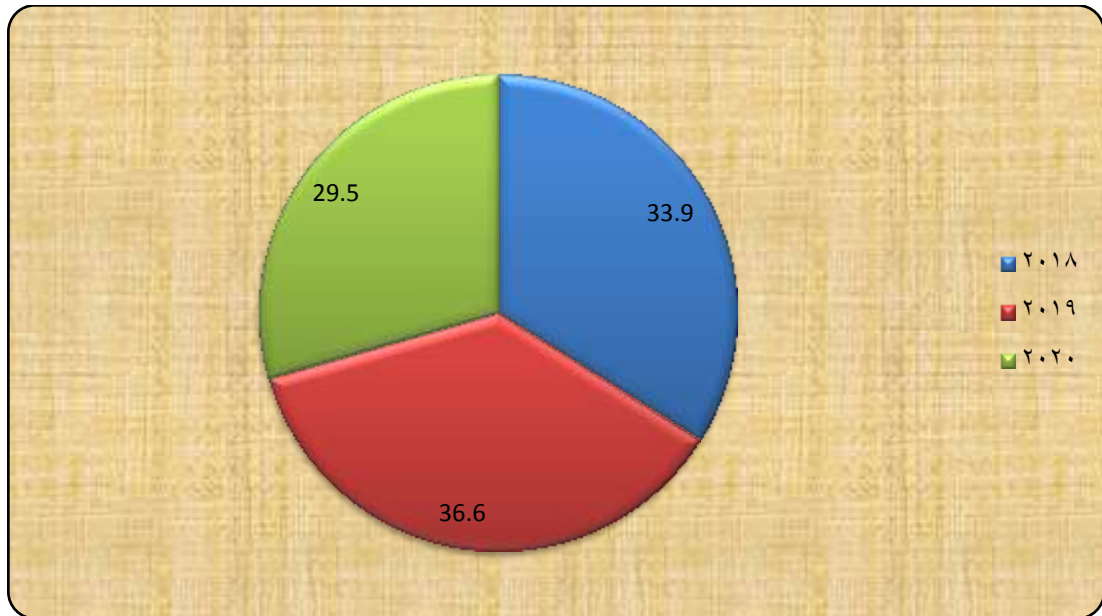
| السنة | الإيرادات الكلية (مليون دينار) | % |
|---------|--------------------------------|------|
| 2018 | 620.440.85 | 33.9 |
| 2019 | 10.1900.92 | 36.6 |
| 2020 | 800.168.74 | 29.5 |
| المجموع | 0.943.179.25 | ١٠٠ |

المصدر - بالاعتماد على

- ١- المديرية العامة لسكك الحديدية في محافظة البصرة ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٨ .
- ٢- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، احصاء نشاط سكك الحديد ، ٢٠١٩ .
- ٣- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، ٢٠٢٠ ، ص ٨-١٥ .

الشكل (٢)

التوزيع النسبي للإيرادات الكلية المتحققة من نقل المسافرين للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)



المصدر - بالاعتماد على الجدول (٣) .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

أن هذه الإيرادات الكلية لمحطة السكك الحديدية في محافظة البصرة تحققت من :-

١- أعداد المسافرين المنقولين عبر خطوط السكك الحديدية .

يمثل النقل بسكك الحديدية أحد الجوانب الأساسية في مجال النقل البري التي تحقق شروط النقل بأمان وبأقل تكلفة للمسافرين .

يتبين من الجدول (٤) بلغت الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين (480902668) مليار دينار للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠) ، فقد تراوحت بدورها ما بين (٤٧٦٢٥٢١٥١) مليون دينار في عام ٢٠١٨ ، إذ بلغت أعداد المسافرين (١١٩٧٥٦) مسافر، في حين بلغت الكيلومترات السفرية المقطوعة (١٧.٨٠٠) كم ، بينما في عام ٢٠١٩ بلغت إيراداتها (٣٩١٣٠٥٠) مليون دينار ، فيما وصل عدد المسافرين في العام نفسه (٤٣٥٢٢٦) مسافر ، وبلغت الكيلومترات السفرية المقطوعة (١٦٣٨٠٣) كم ، ويعود سبب انخفاض إيرادات هذه العام بالرغم من ارتفاع أعداد المسافرين الكيلو مترات السنوية المقطوعة مقارنة في عام ٢٠١٨ إلى سياسة الشركة العامة لسكك الحديدية في تخفيض اجور نقل المسافرين وزوار العتبات المقدسة للعام ٢٠١٩ ، فضلاً عن تدهور الأوضاع الأمنية في نهاية العام ٢٠٢٠ ، فقد أثرت جائحة كورونا وبشكل كبير على قطاع النقل بصورة عامة وقطاع السكك الحديدية بصورة خاصة إذ لم تسير أي رحلات خلال الربع الثاني من عام ٢٠٢٠ ، مما أدى إلى انخفاض إيرادات هذا العام إذا بلغت (٧٣٧٤٦٧) الف دينار ، ووصل عدد المسافرين (٧٧٠٤٣) مسافر ، في حين بلغت الكيلومترات السفرية المقطوعة (٣١١٢٥).

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

الجدول (٤)

الإيرادات الكلية المتحققة من نقل المسافرين للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

| ٢٠٢٠ | | ٢٠١٩ | | | ٢٠١٨ | | | الشهر | |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------|---------|
| عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | | | |
| عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | عدد الايرادات (مليون) | كانون الثاني | |
| ٣٧٩٥ | ٩٧٣٤٢ | ٧٥٥٢ | ١٦٦٣١ | ٤١٥٨٠٦ | ٣٩٢٢١ | ٢٠٣٨٥٩ | ٧٤٧٣ | شباط | |
| ١٣٤٣ | ٣٢٤٨٢ | ٢٧٧٧ | ١٤٩٨٦ | ٣٧٤٣٧٠ | ٣٦٤٦٨ | ١٥١٤٠٢ | ٩٢٨٤ | آذار | |
| | | | ١٥٩١١ | ٣٩٣٣١٧ | ٣٩٠٩٢ | ١٦٦٥١٣ | ٩٨١٨ | نيسان | |
| | | | ٨٣٢٧ | ١٩٨٧٩٧ | ٢١٠٥٠ | ٩٣٣١٢ | ٦١٠٢ | ايار | |
| | | | ١٧٠٧٤ | ٤٢٨٨٢٠ | ٣٩٨٢٩ | ١٦٢٤٧١ | ٩٩٣٠ | حزيران | |
| | | | ٥٥٥١٩ | ٤٨٩٠٧٧ | ٤٤٩٧٠ | ١٨٥٠٧٥٠٠ | ١٠٨٣٥ | تموز | |
| | | | ٢١٤١٢ | ٥٣٠٠٦٠ | ٤٨٤٣٧ | ٢١٩٠١٨٥٠٠ | ١٣٢٤٤ | آب | |
| ٣٣٨٢ | ٨١٣٨٨ | ٦٩٣٣ | ١٦٧٥٠ | ٤١٠٥١٠ | ٣٩٣٥٢ | ١٤٩٢٤٤ | ٨١٩٧ | ايلول | |
| ٨٢٣٣ | ١٨٦١١٠ | ٣٠٠٥٦ | ٢٢٧٢٨ | ٤١٠٨٧٨ | ١٠٠٩٣٦ | ١٨٦١٨١ | ١٦٤٠٥ | تشرين الاول | |
| ٦٩٨٥ | ١٦٧٤٠٣ | ١٤٤٠٧ | ٣٤٩ | ٨٢٩٢ | ١١٣١ | ١٠٨٢٩٩٥٠٠ | ٧٨٢٩ | تشرين الثاني | |
| ٧٣٨٧ | ١٧٢٧٤٢ | ١٥٣١٧ | | | | ١٢٩١٩١٠٠٠ | ٧٩٧٠ | كانون الاول | |
| ٣١١٢٥ | ٧٣٧٤٦٧ | ٧٧٠٤٢ | ١٦٣٨٠٣ | ٣٩١٣٠٥٠ | ٤٣٥٢٢٦ | ١٧٨٠٠ | ٤٧٦٢٥٢١٥١ | ١١٩٧٥٦ | المجموع |

المصدر - بالاعتماد على

- ١- المديرية العامة لسكك الحديدية في محافظة البصرة ، وحدة النقل ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٨ .
- ٢- وزارة النقل ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٩ ، ص ٢٠ .
- ٣- وزارة النقل ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٠ ، ص ١٧ .

ب- نقل البضائع

يظهر من خلال الاطلاع على الجدول (٥) ان الايرادات المتحققة من نقل البضائع بلغت (١١٩٥٦٧٣٣) مليار دينار للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠) ، فقد بلغت كمية البضائع المنقولة (٣٥٨) الف طن عام ٢٠١٨ وحقت إيرادات بلغت (٢٥٣٧٩٦٩) مليون دينار ، وارتفعت إلى (٥٢٠٥٩٥١) مليار دينار عام ٢٠١٩ ، وكان عدد الكيلومترات الطنية المقطوعة في العام نفسه (١٩٠٠٦١) الف كم ، فيما بلغت كمية البضائع للعام نفسه (٣٧٢) الف طن ، اما في عام ٢٠٢٠ فقد بلغت الإيرادات (٤٢١٢٩١٣) مليار دينار ، فيما بلغت كمية البضائع (١٢٩.٢) الف طن .

لقد انخفضت كمية البضائع عبر سكك الحديد مما ادى الى انخفاض إيراداتها في عامي (٢٠١٩-٢٠٢٠) ، ويعود سبب ذلك إلى الاوضاع السياسية التي شهدتها البلاد ، فضلاً عن ما سببته جائحة كورونا في توقف العمل ولأشهر عدة، مما تسبب في انخفاض كمية البضائع المنقولة ، ومن ثم انخفاض إيراداتها . ان النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام الآمنة والرخيصة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى ، ولذلك يمكن الاستفادة منها في ربط آسيا وأوروبا عبر العراق من خلال استقبال البضائع سواء عن طريق البر أم عبر موانئ العراق أم موانئ الدول المجاورة ، ومن ثم نقلها بعد ذلك إلى كلاً من إيران ، والهند ، والصين وبقية الدول المجاورة لها أو إلى الأردن وسوريا وتركيا ، ومن ثم إلى أوروبا أو إلى دول الخليج وبالعكس هذا من جهة ، فضلاً عن التوسع في نقل البضائع عن طريق السكك الحديدية وبأحمال كبيرة سوف يساعد على فك الكثير من الاختناقات المرورية في داخل المدن وبخاصة من قبل الشاحنات الكبيرة التي أسهمت بشكل كبير في تلف الطرق ، وكما متعارف ان الشاحنات الكبيرة في العراق لا تخضع إلى نظام الأوزان المحددة ، ومن ثم فهي تزن أكثر ما هو مقرر لها على وفق المواصفات العالمية فضلاً عن تقادم الطرق وريادة اكسائها ، وبالرغم من امتلاك العراق شبكة واسعة من الطرق البرية إلا أن النقل بالسكك الحديدية تحظى بأهمية كبيرة تقدر بحوالي (٤٠%) من حجم حركة النقل في العراق .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

الجدول (٥)

كمية البضائع المنقولة والايرادات المتحققة والكيلومترات الطنية المقطوعة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

| الشهر | ٢٠١٨ | | | ٢٠١٩ | | | ٢٠٢٠ | | |
|--------------|--------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------------|---------------------------------|--------------|-------------------|---------------------------------|
| | كمية البضائع | الايرادات (مليون) | عدد الكيلومترات الطنية المقطوعة | كمية البضائع | الايرادات (مليون) | عدد الكيلومترات الطنية المقطوعة | كمية البضائع | الايرادات (مليون) | عدد الكيلومترات الطنية المقطوعة |
| كانون الثاني | -- | ٣٠٨٠٤ | -- | ٣٦ | ٤٨٧١١٠ | ٢٠٧٨٨ | ٩ | ١٤٩٠٩٥ | ٤٢٥٢ |
| شباط | -- | ٢٣٥١٣٥ | -- | ٩ | ٩٨٩٢٠ | ٥٣١٦ | ٣٣ | ٥١٩٢٥٤ | ١٧٨٢٤ |
| اذار | -- | ٢٣٣٧٩٩ | -- | ٢٧ | ٣٤١٣١٥ | ١٦٢٠٦ | ١٣ | ١٥٧١٤٠ | ٦٩٠٠ |
| نيسان | -- | ٢٦٣٨١١ | -- | ١٨ | ٢٦٣٢٧٠ | ١٠٣٣٩ | -- | -- | -- |
| ايار | -- | ٣٤٠٧٠٠ | -- | ٤٦ | ٦٤٤١٧٣ | ٢٥١٩٠ | ٣٥ | ٦٠٣٨٣٥ | ١٤٩٢١ |
| حزيران | -- | ٤٤٧٠٠٠ | -- | ٣٣ | ٦٧٣٠٢١ | ١٧٦٠١ | ٢٨ | ٦١٥٩٠٨ | ١٢٣٢١ |
| تموز | -- | -- | -- | ٦٦ | ٧١٧٤٠٦ | ٢٧١٨٢ | ٩٨١ | ٣٨١٠٦٩ | ٤١٨٧٤١ |
| اب | -- | -- | -- | ٣٣ | ٣١٣٦٦٧ | ١٧٠٩٥ | ٣٣ | ٦٣٧٩٣٣ | ١٣٩٩١ |
| ايلول | -- | ١٧٢٩٢٠ | -- | ١٠ | ١٤٧٦٣٥ | ٥٦٣٥ | ١٧ | ٢٧١٠٩٣ | ٨٧٢٤ |
| تشرين الاول | -- | ٧٠١٤٠٠ | -- | ١٣ | ١٩٥٩٣٥ | ٧٣٦٣ | ٩ | ١٩٧٣٢٦ | ٣٨١٠ |
| تشرين الثاني | -- | ١١٢٣٠٠ | -- | ٢٩ | ٤٨٥٩٣٨ | ١٢٣٨٣ | ١١٥ | ٩٦٧٦٢ | ٤٩٦١٢ |
| كانون الاول | -- | -- | -- | ٥٢ | ٨٣٧٥٦١ | ٢٤٩٦٣ | ١٩ | ٥٨٣٤٩٨ | ٧٤١٦ |
| المجموع | ٣٥٨ | ٢٥٣٧٨٦٩ | ١٩٩ | ٣٧٢ | ٥٢٠٥٩٥١ | ١٩٠٠٦١ | ١٢٩٢ | ٤٢١٢٩١٣ | ٥٥٨٥١٢ |

المصدر - بالاعتماد على

- ١- المديرية العامة لسكك الحديدية في محافظة البصرة ، وحدة النقل ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٨ .
- ٢- وزارة النقل ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٩ ، ص ٢٠ .
- ٣- وزارة النقل ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٠ ، ص ١٧ ..

الاستنتاجات:

- ١- يعود تاريخ السكك الحديدية في محافظة البصرة إلى عام ١٩٦٠ بوشر ببناء مشروع خط سكك حديد العريضي (بغداد - البصرة - أم قصر) ، وتم تشييد أول قطار على الخط القياسي في العراق بين بغداد البصرة عام ١٩٦٧ .
- ٢- أعطى الموقع الجغرافي لمحافظة البصرة أهمية كبيرة جعلها الوسط الناقل بين العراق والدول المجاورة ، كما جعلها ممراً برياً ما بين موانئ البصرة وجميع محافظات العراق بدون استثناء .
- ٣- تكمن أهمية النقل بالسكك الحديدية بقدرته الكبيرة على نقل الحملات الثقيلة ، فضلاً عن نقل المسافرين ولمسافات بعيدة بسرعة تفوق وسائل النقل الأخرى .
- ٤- يعد النقل بالسكك الحديدية عاملاً من عوامل التوطين الصناعي من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة .
- ٥- أسهم النقل بالسكك الحديدية بشكل فعال في دعم ميزانية الدولة من خلال العوائد المالية التي تحصل عليها وهي بذلك تؤدي دوراً كبيراً في دعم الاقتصاد الوطني ، إذ بلغت الإيرادات الكلية (١٨.٥٠٤.٧٥١.٠٠٠) مليار دينار للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠) .
- ٦- ان للنقل بالسكك الحديدية دوراً كبيراً في تنمية المحافظة وأعمارها بوصفها تشهد حركة اقتصادية من خلال إيراداتها السابقة الذكر ، الا ان تلك الإيرادات (نقل المسافرين البضائع) انخفضت في المدة الزمنية (٢٠١٩-٢٠٢٠) ، وهي نتيجة الاحداث الامنية غير المستقرة التي مر بها البلاد ، فضلاً عن جائحة كورونا التي ادت إلى توقف نشاط وحركة خط سكك الحديد بغداد البصرة .

المقترحات:

- ١- تنمية إيرادات محطة السكك الحديدية وتحقيق التمويل الذاتي لمصروفاتها التشغيلية .
- ٢- تطوير البنى التحتية لمحطة سكك الحديد ومنظومة النقل فيها ، ورفع الكفاءة التشغيلية وتحسين مستوى الخدمات .
- ٣- تأسيس شركة عراقية متخصصة تضع خطط طموحة تهدف إلى رفع كفاءة محطة سكك الحديد وتحديثها لتطوير وتحسين الخدمات المقدمة للركاب وزيادة قدرتها الاستيعابية وحل مشكلاتها الفنية .
- ٤- الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة أو الدول المجاورة وتجهيز المحافظة بقطارات حديثة وعربات جديدة تكون كافية لنقل المسافرين والبضائع .
- ٥- نشر الوعي والحفاظ على هذا القطاع لأهميته في تحقيق التنمية الاقتصادية ومساهمته في الناتج القومي الإجمالي .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

الهوامش:

- ١- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، تقديرات سكان العراق للسنوات ٢٠٠٧-٢٠٢٠.
- ٢- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية السنوية لعام ١٩٩٧.
- ٣- فريد اسماعيل السيفو ، دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية (١٩٧٠-١٩٩٠) ، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية ، جامعة تكريت ، كلية الإدارة والاقتصاد ، المجلد (١) ، العدد (٢) ، ٢٠٠٥ ، ص ٩٧ .
- ٤- صلاح مهدي الزيايدي وآخرون ، جغرافية النقل والتجارة الدولية، ط١، مطبعة النباهة، ميسان، العراق، ٢٠١٩ ، ص ٩.
- ٥- عوض يوسف حداد ، الطرق الفردية وشبكات النقل ، الدار الدولية للنشر ، القاهرة ، مصر ، ١٩٩٧ ، ص ٢٠.
- ٦- خولة كافي ، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية ، الجزائر ، ٢٠١١ ، ص ٣٠ .
- ٧- هشام صلاح محسن ، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وافاق المستقبل ، مجلة كلية الآداب ، الجامعة المستنصرية ، كلية التربية ، العدد (١٠٠) ، ٢٠١٢ ، ص ٤٩٠ .
- ٨- منتهى طعمة عناد و ، أقع سكك الحديد في العراق وسبل تنميتها ، مجلة كلية التربية ، جامعة واسط ، الجزء (١) ، العدد (٤٣) ، ٢٠٢١ ، ص ٢١٤ .
- ٩- سونيا ارزروني وارتان ، دور النقل بالسكك الحديدية في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠٠٤-٢٠١٠) ، مجلة دراسات البصرة ، العدد (١٤) ، ٢٠١٢ ، ص ٢٦٧ .
- ١٠- سماح صباح علوان ، تحليل جغرافي لكفاية السكك الحديدية في العراق للمدة (٢٠٠٩-٢٠١٨) ، مجلة الآداب ، جامعة بغداد ، كلية التربية للبنات ، ملحق العدد (١٣٢) ، ٢٠٢٠ ، ص ٢٥٧ .
- ١١- فريد اسماعيل السيفو ، مصدر سابق، ص ١٠٠ .
- ١٢- أحمد حسون السامرائي ، مشاريع السكك الحديدية جديدة في العراق وأثرها على التنمية القومية ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، مجلد (٩) ، ١٩٧٦ ، ص ١٣٧ .
- ١٣- فريد اسماعيل السيفو ، مصدر سابق ، ص ١٠٠ .
- ١٤- سماح صباح علوان ، مصدر سابق ، ص ٢٦٠ .
- ١٥- أحمد صباح مرضي ، أثر النقل البري على المستوطنات البشرية في محافظة بابل ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة بغداد، ٢٠٠٣ ، ص ٧٠ .
- ١٦- إياد غركان كاصد ، الحوادث المرورية على الطرق الخارجية في محافظة البصرة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (Gis) ، رسالة ماجستير ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة البصرة ، ٢٠٢٠ ، ص ٧٩ .
- ١٧- زينب أحمد جاسم ، التحليل المكاني لمحطات تعبئة الوقود في مدينة البصرة ، رسالة ماجستير، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة البصرة ، ٢٠١٧ ، ص ١٠ .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

- ١٨- نصري ذياب خاطر ، جغرافية النقل بين النظرية والتطبيق ، الجنادرية للنشر ، عمان ، الاردن ، ٢٠١٠ ، ص١٥٦ .
- ١٩- هشام صلاح محسن ، مصدر سابق ، ص٥٠٠ .
- ٢٠- زينب عباس موسى السرحان ، شبكة النقل وأثرها في التنمية الزراعية في محافظة بابل ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، جامعة بابل ، ٢٠٠٩ ، ص٣٨ .
- ٢١- اياد غركان كاصد ، مصدر سابق ، ص٨١ .
- ٢٢- اسعد عباس هندي الاسدي ، النقل بالسيارات على الطرق الخارجية في محافظة البصرة ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٠ ، ص٥٠ .
- ٢٣- حمد الطفيلي ، جغرافية المواصلات والاتصالات ، ط١ ، دار المنهل اللبناني ، بيروت ، ٢٠٠٩ ، ص٥٧ .
- ٢٤- نصري ذياب خاطر ، مصدر سابق ، ص١٦٦ .
- ٢٥- هشام صلاح محسن ، مصدر سابق ، ص٥٠٣ .
- ٢٦- سونيا ارزروني وارتان ، مصدر سابق ، ص٢٧٠ .
- ٢٧- مؤيد حسن قاسم العطوي ، الصناعات الكيماوية في محافظة البصرة وابعادها الاقتصادية ، اطروحة دكتوراه ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، ٢٠١٧ ، ص٨٦ .

المصادر:

أولاً- الكتب والرسائل والاطاريح والمجلات

- ١- الاسدي ، اسعد عباس هندي ، النقل بالسيارات على الطرق الخارجية في محافظة البصرة ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٠ .
- ٢- جاسم ، زينب أحمد ، التحليل المكاني لمحطات تعبئة الوقود في مدينة البصرة ، رسالة ماجستير ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة البصرة ، ٢٠١٧ .
- ٣- حداد ، عوض يوسف ، الطرق الفردية وشبكات النقل ، الدار الدولية للنشر ، القاهرة ، مصر ، ١٩٩٧ .
- ٤- خاطر ، نصري نياض ، جغرافية النقل بين النظرية والتطبيق ، الجنادرية للنشر ، عمان ، الاردن ، ٢٠١٠ ، ص ١٥٦ .
- ٥- الزيايدي ، صلاح مهدي وآخرون ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، ط ١ ، مطبعة النباهة ، ميسان ، العراق ، ٢٠١٩ .
- ٦- السامرائي ، أحمد حسون ، مشاريع السكك الحديدية جديدة في العراق وأثرها على التنمية القومية ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، مجلد (٩) ، ١٩٧٦ .
- ٧- السرحان ، زينب عباس موسى ، شبكة النقل وأثرها في التنمية الزراعية في محافظة بابل ، رسالة ماجستير ، كلية التربية ، جامعة بابل ، ٢٠٠٩ .
- ٨- السيفو ، فريد اسماعيل ، دور وأهمية النقل بسكك حديد العراق في تحقيق التنمية الاقتصادية (١٩٧٠-١٩٩٠) ، مجلة تكريت للعلوم الإدارية والاقتصادية ، جامعة تكريت ، كلية الادارة والاقتصاد ، المجلد (١) ، العدد (٢) ، ٢٠٠٥ .
- ٩- الطفيلي ، حمد ، جغرافية المواصلات والاتصالات ، ط ١ ، دار المنهل اللبناني ، بيروت ، ٢٠٠٩ .
- ١٠- العطيوي ، مؤيد حسن قاسم ، الصناعات الكيماوية في محافظة البصرة وابعادها الاقتصادية ، اطروحة دكتوراه، كلية التربية للعلوم الانسانية ، ٢٠١٧ .
- ١١- علوان ، سماح صباح ، تحليل جغرافي لكفاية السكك الحديدية في العراق للمدة (٢٠٠٩-٢٠١٨) ، مجلة الآداب، جامعة بغداد ، كلية التربية للبنات ، ملحق العدد(١٣٢) ، ٢٠٢٠ .
- ١٢- عناد ، منتهى طعمة ، واقع سكك الحديد في العراق وسبل تنميتها ، مجلة كلية التربية ، جامعة واسط ، الجزء (١) ، العدد (٤٣) ، ٢٠٢١ .
- ١٣- كاصد ، إياد غركان ، الحوادث المرورية على الطرق الخارجية في محافظة البصرة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (Gis) ، رسالة ماجستير ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة البصرة ، ٢٠٢٠ .
- ١٤- كافي ، خولة ، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية ، الجزائر ، ٢٠١١ .

النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠١٨-٢٠٢٠)

- ١٥- محسن ، هشام صلاح ، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وفاق المستقبل ، مجلة كلية الآداب ، الجامعة المستنصرية ، كلية التربية ، العدد (١٠٠) ، ٢٠١٢ .
- ١٦- مرضي ، أحمد صباح ، أثر النقل البري على المستوطنات البشرية في محافظة بابل ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة بغداد، ٢٠٠٣ .
- ١٧- وارتان ، سونيا ارزروني ، دور النقل بالسكك الحديدية في تنمية محافظة البصرة للمدة (٢٠٠٤-٢٠١٠) ، مجلة دراسات البصرة ، العدد (١٤) ، ٢٠١٢ .

ثانياً- الجهات الرسمية والدوائر الحكومية

- ١- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، احصاء نشاط سكك الحديد ، ٢٠١٩ .
- ٢- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، ٢٠٢٠ .
- ٣- جمهورية العراق ، وزارة الموارد المائية ، الهيئة العامة للمساحة ، خريطة العراق الادارية ، مطبعة الهيئة ، بغداد، ٢٠١٩ .
- ٤- جمهورية العراق ، وزارة الموارد المائية ، الهيئة العامة للمساحة ، خريطة محافظة البصرة الادارية ، قسم الترسيم، مطبعة الهيئة ، بغداد ، ٢٠١٩ .
- ٥- الشركة العامة لسكك الحديد في العراق ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٠ .
- ٦- المديرية العامة لسكك الحديد في محافظة البصرة ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٨ .
- ٧- المديرية العامة لسكك الحديد في محافظة البصرة ، وحدة النقل ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٨ .
- ٨- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الاحصائية السنوية لعام ١٩٩٧ .
- ٩- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، تقديرات سكان العراق للسنوات ٢٠٠٧-٢٠٢٠ .
- ١٠- وزارة النقل ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٩ .
- ١١- وزارة النقل ، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٠ .