ქუთაისის სამეცნიერო ბიბლიოთეკის წელიწდეული
ANNUAL OF KUTAISI SCIENTIFIC LIBRARY
VI 2014

საად მაჰდი ჯაფერი

ტრანსპორტის მნიშვნელობა და მისი ეკონომიკური, პოლიტიკური და სოციალური გავლენა

მსოფლიო ეკონომიკის განვითარების პროცესში სატრანსპორტო გადაზიდვის საკითხი ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რაც ხელს უწყობს მრეწველობის სხვადასხვა დარგის განვითარებას და უზრუნველყოფს ეკონომიკურ აქტიურობას. სატრანსპორტო გადაზიდვების და სატრანსპორტო საშუალებების გაუმართაობა კი იწვევს პროდუქციის წარმოებისა და გასაღების შეჩერებას, მოცდენას და ზოგჯერ ამ რთული პროცესის სრულ პარალიზებას გარკვეული დროის მანძილზე, ხოლო მისი შეუფერხებელი ფუნქციონირება წარმოების გაგრძელების და მაქსიმალური ეკონომიკური მოგების გარანტიაა, როგორც სახელმწიფო, ასევე კერძო სექტორისათვის.

სტატიაში ჩვენ განვიხილავთ უძველესი დროიდან დაწყებულ სატრანსპორტო საშუალებების გამოგონებისა და მოხმარების წარმატებულ მოდელებს, მათ გავლენას ეკონომიკურ პროცესებში. მაგალითად, თუ როგორ გაუხსნა ფართო ჰორიზონტი მსოფლიო ცივილიზაციების განვითარებას თავდაპირველად ბორბლის, შემდგომში კი ავტომატური სატრანსპორტო საშუალებების გამოგონებამ.

საერთაშორისო გამოცდილება იმის დასტურია, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება და ორგანიზება უშუალოდ უკავშირდება ქვეყნის კულტურულ და საზოგადოებრივ განვითარებას. ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს თანამედროვე ცხოვრების სხვადასხვა სფეროში, რადგან, ერთი მხრივ, სატრანსპორტო საშუალებების წარმოება, ხოლო, მეორე მხრივ, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარება იწვევს მოსახლეობის ეკონომიკურ გააქტიურებას და ემსახურება მის შემდგომ კეთილდღეობას.

ეჭვგარეშეა, რომ ტრანსპორტი ნებისმიერი თანამედროვე ქალაქისათვის ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან კომპონენტს წარმოადგენს და როცა ეს სისტემა გამართულად და ეფექტურად მუშაობს, ქალაქი წარმატებით ვითარდება, ვინაიდან იგი წარმოადგენს მთავარ ფაქტორს, რომელიც სასიცოცხლო გავლენას ახდენს ქალაქის ინფრასტრუქტურაზე.

د. سعد مهدي جعفر

أهمية النقل وتأثيره من الناحية الاقتصادية والسياسية والاجتماعية

المقدمة

حظي النقل على اختلاف صوره بأهمية متميزة عن بقية عناصر الإنتاج الداخلة في العملية الصناعية فهو يشكل البناء الارتكازي لأي نشاط اقتصادي، وهذا يعني انه الأساس لبقية النشاطات الاقتصادية.
فغيابه يعني فشلا في استدامة الإنتاج أو تعثرا بوتيرة نموه وبالتالي شللا كاملا في الأمد القصير، وحضوره يعني استمراره في الإنتاج وتعظيماً في الإرباح وزيادة في المنافع الاقتصادية عامة والربحية خاصة.
وان الهدف الرئيس للنقل وعلى اختلاف أنماطه هو تقديم أو تقريب الخدمات إلى المراكز الحضرية. وهذا يعني إن أي مشروع نقلي يستهدف خدمة المراكز الحضرية بنشاطاتها الاقتصادية المتباينة.
إذ أن النقل يعد أهم واخطر نشاط اقتصادي يؤثر بشكل فعال ومباشر على الاقتصاد القومي.
وسوف نتناول في بحثنا كيف إن الحضارات القديمة نجحت في ابتكار العجلة لتكون خير عون للإنسان في نقل ودفع حمولة اكبر من قدرته العضلية المحدودة. وعلى هذا فان ابتكار العجلة في حضارة الرافدين فتح أفاقا رصينة وواسعة في تطوير صناعة النقل.
وتؤكد التجارب العالمية على أهمية تطوير قطاع النقل العام وتنظيمه لارتباطه بالتطور الحضاري والعمراني للدول حيث يؤدي قطاع النقل دورا حيويا في مختلف جوانب الحياة الحديثة نتيجة اعتماد السكان على الأنشطة الاقتصادية بصورة فاعلة لتحقيق اعلى متطلبات النقل للإفراد والبضائع.
وقد عرفت قضايا النقل بأنها شائكة ومتعددة الإبعاد فالتخطيط لها يتطلب توضيح الأهداف المنظمة والمنسقة والمخصصة لكل مدينة وبيئة فقد كان هناك العديد من الدول ممن تركز على بناء شبكات الطرق وإدارة أنظمة النقل والمرور واستخدام تقنيات النقل الذكي.
إماالان فقد بدا الاهتمام واضحاً على الدور الرائد لاستخدام الأراضي والاتصالات (كوسيلة للحد من الحاجة للنقل).
كماإن تخطيط استخدامات الأراضي يعزز توفير تعدد الأنشطة الحضرية والتوسع الرأسي والتخطيط الحضري السليم للحد من رحلات المركبات.
لا شك إن واحداً من أهم العناصر في أي مدينة حديثة هو نظام النقل في تلك المدينة وإذا كان هذا النظام فعالا يمكن القول – حينذاك- إن تلك المدينة متقدمة بصورة جيدة لان النقل هو العامل الرئيس الذي يؤثر في البنية التحتية للمدينة.

المبحث الأول
تطوير النقل

يرتبط تطور النقل بظهور الإنسان ويعني ذلك إن النقل وجد بوجود العنصر البشري فحركة الإنسان وانتقاله من مكان إلى أخرماهية إلا حركة نقليه تحققت تلقائيا مابين نقطة وأخرى واستهدفت تلك الحركة إشباع رغباته الاقتصادية لتحقيق مصالحه ومنافعه الذاتية وهكذا باتت تلك الحركة فتحاً جديداً لقصة النقل في موطنه الأول الأرض.

وتوسعت دائرة النقل للإنسان بواسطة المشي والانتقال مما أدى إلى توسيع احتياجاته الاقتصادية حيث تعاظم انتشار الإنسان في أقاليم متباعدة ومتباينة من حيث المكان والمسافة مما أدى إلى تغير في نمط وسلوك تعامله الاجتماعي ولم يحدث مثل هذا التطور الاجتماعي الا بعد تحوله من حياة الجمع والصيد والزراعة في الأقاليم التي استقر فيها، وتوسعت رغباته الاستيطانية حتى غدت حياته واضحة في النهج الاقتصادي الذي خطه في حياته الجديدة.

واستخدم الإنسان وسائل نقل بسيطة في تركيبها كاستخدامه الأيدي لنقل ما يمكن نقله والأكتاف والظهر من دون استخدام أية وسيلة مساعدة أخرى.

وقد ميز الخالق – جلت قدرته – الإنسان على الحيوانات كافة بكثير من الصفات تعد نعما من الله التي لا تحصى،(وان تعدوا نعمة الله لاتحصوها) فهنالك حيوانات استخدمها الإنسان كوسائط نقل بديلة عنه لتحملها نقل البضائع ولقطع المسافات الطويلة في المناطق المختلفة.

وعليه، فان أقدم أشكال النقل على الإطلاق هو السير على الأقدام.

ومهما يكن من أمر فان وسائط النقل الحديثة التي سعت إلى توفير النقل السريع كجهد اقل وزمن اقصر كلها عملت على تحقيق هذه الأهداف ففي حالة الازدحام الشديد تصل الحركة النقلية ذروتها عندها يكون السير والانتقال بواسطة الإقدام أفضل مكان إلى أخر.

وعليه يمكن إن نستنتج حقيقة رئيسة وهي إن لاتجارة بدون نقل ولا نقل بدون تجارة أي ان هناك علاقة جدلية بين الواسطة وما ينقل بواسطتها وما يترتب عليهما من اثار اقتصادية والذي يدفعنا إلى القول إن هناك ربط بين تحقيق الغاية والواسطة التي تستخدم من اجل تحقيقها.

إن ميلاد العجلة يعد طفرة ونقلة متميزة في صناعة النقل نوعا وكما وهي بمثابة ثورة صناعية غيرت طبيعة العلاقات الاجتماعية والاقتصادية والتي تمثلت بالزيادة والنمو الهائل بما تحمله العربة التي تجرها الحيوانات من زيادة في نمو العلاقات الاجتماعية.

وزادت الفائدة الموجودة منها إذ انتشرت العربة ذات العجلتين وحتى ذات العجلات الأربع وذاع خبرها وانتشرت قيمتها مما ساعد على سرعة انتشارها في الأقاليم وقد حدثت هذه التغيرات عام 3500 ق.م في الشرق الأوسط عامة وفي حضارة بلاد الرافدين خاصة.

وبناءا عليه يمكن إن نقول إن الطرق البرية عرفت في التاريخ القديم وفي كافة مراحله وذلك لأهميتها لحياة الإنسان وما تحتاجه من خدمة هو بأمس الحاجة إليها وكانت القوافل التجارية هي الواسطة الرئيسة لإيصال تلك الحاجات والاحتياجات وقد سميت الكثير من هذه الطرق بشكل واضح وهي كالأتي:

1- طريق الحرير.
2- طريق التمور والعاج والتوابل.
3- طريق الذهب والحجارة الكريمة.
4- طريق نقل مواد إنشائية تدخل في عملية البناء كالرخام والخشب.
5- تجارة المعادن التي تدخل في صناعة الأسلحة مثل الحديد والنحاس في أوربا.
6- تجارة المواد التي تدخل في صناعة الأصباغ والملابس من السواحل الفينيقية.
7- تجارة ورق البردي وكانت مصر هي الممول الرئيس في هذا النشاط، وكان لهذه الطرق البرية ودورها التجاري ذات الأثر الواضح في تطور العلاقات الاقتصادية والاجتماعية وبناء الحضارات في المشرق العربي.

وتعد فرنسا البلد الأوربي الأول من حيث اهتمامها برسم سياسة نقليه تؤكد على أهمية إنشاء الطرق المعبدة وصيانتها.

وفي عام (1747)تأسست أول منظمة حكومية مهمتها الرعاية والإشراف على عملية مد الطرق.

- إما بريطانيا فان اهتمامها بالنشاط النقلي جاء استجابة طبيعية لقيام الثورة الصناعية فيها وما يتطلب ذلك من انجاز شبكات نقل متعددة.
- وفي أواخر القرن الثاني عشر عام م1794 شهدت الولايات المتحدة أول طريق مرصوف وعام 1820 ظهور السكة الحديدية.

وفي القرن التاسع عشر تم اختراع السيارة وظهورها بشكل مرن جعلها عنصرا فعالا في تطوير عملية النقل التجاري في السنوات الأولى من بدء القرن العشرين.

وازدادت رعاية الدول في العالم لقطاع النقل على اختلاف أنماطه باعتباره عنصرا مهما في العملية الصناعية والتسويقية إن لم يكن من أهم بقية العناصر الأخرى التي تدخل في إنجاح المشروع الصناعي وتعظيم أرباحه حاليا ومستقبلا.

وقد تمثل هذا الاهتمام عند الدول الأوربية في الربع الأول من مطلع القرن العشرين خاصة بعد الحرب العالمية الأولى آذ تعاظم دور النقل بشكل بارز إذ احتل مكانة متميزة من بقية العناصر الحضارية أو المؤشرات التقنية الحديثة في خطط التنمية الاقتصادية حيث مدت أسلاك كهربائية لنقل الطاقة لمسافة تزيد عن 1600 كيلو متر ومدت أنابيب لنقل النفط والغاز إلى مكان تسويقها وتصديرها.

- وهنا يتبادر إلى الذهن سؤال هو، إذا كان النقل يحظى بمثل هذه الأهمية فما هو يا ترى دور النقل في الاقتصاد القومي؟

وللإجابة على هذا التساؤل يمكن إن نوضح العلاقة بين النقل والاقتصاد القومي لأية دولة وفق التصور الأتي:

1- يعد النقل احد عناصر الإنتاج الاقتصادي الفاعلة والمتمثلة بزيادة القدرة الإنتاجية عن طريق مسارين رئيسين هما: تحقيق نفقات العمل عن طريق الاستخدام الأفضل لبقية عناصر الإنتاج في النشاط الاقتصادي أوعن طريق تعظم الموفورات.وهذا ما يوضح دور النقل في عملية الانتاج وا لمردودات الربحية بعد إن يتم التنظيم مابين الطلب والإنتاج.

2- يقوم بنقل الأيدي العاملة ولنضرب مثلا على ذلك فان ميناء بومباي وهو اكبر ميناء في آسيا تعداده السكاني من 7-8 مليون نسمة مساءا وفي الصباح يكون تعداده عشرات الملايين وهذا ما يوضح دور النقل في عملية الانتاج.

3- يقوم النقل بتعظيم المردود الاقتصادي لأية سلعة مصنعة جاهزة للنقل.

المبحث الثاني
أهمية النقل

أولا:أهمية النقل على النشاط الاقتصادي

إن أي مشروع اقتصادي صناعي زراعي تجاري هو بحاجة ماسة لكافة وسائط النقل كافة وبناءا على ذلك فان النقل يعمل على تقريب الحاجة الاقتصادية إلى مستهلكيها بصيغة أكثر نفعا وأسرع وقتا.إما المناطق البعيدة فإنها ستحصل على نفس تلك الخدمات وبنفس الأجور لكن بوقت متأخر قليلا نسبيا.ويعد النقل عاملا مهما وحاسما في نقل المنتجات الزراعية من حقول إنتاجها إلى مناطق تسويقها فبسبب توفر النقل أصبحت تلك الحقول الزراعية أمنة على منتجاتها وبالتالي فإنها ستستمر في توسيع الرقع الزراعية مستقبلا.

ولاينكر للطرق من أهمية في تطوير العراق اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا وتتجلى هذه الأهمية بشكل واضح من العراق الذي ظل مدة طويلة منعزلا عن بقية إرجاء العالم في حين نجد بحكم تخلف النقل ما يستورد محدودا فان القليل الذي يصله منها كان ينحصر ببعض مدنه ولا يتغلغل إلى الأرياف بسهولة فبعد الحرب العالمية الأولى لم يكن هناك إلا سكة حديد واحدة طولها (210) كم واصلة بين بغداد وتكريت ولم يكن ماهو معروف في وسائط النقل كالسيارة آو الطرق المعبدة إلا بمحدودية جدا فالواسطة النقلية الشائعة آنذاك كانت العربات التي تجرها الخيول على الطرق غير المعبدة كما هو شائع آنذاك في بغداد.وفي الصناعة يحتل النقل دورا رئيسا وذا فاعلية اكبر من أثره في المجال الزراعي. فالمشروع الصناعي الحديث والمتميز بضخامة إنتاجه نجدان دور النقل تتضاعف أهمية في العملية الإنتاجية إذ تصل تكاليف وأجور النقل إلى (40 %) أربعون بالمائة من إجمالي الإنتاج لعدد من الصناعات في الاتحاد السوفيتي عام (1948)، أما في بريطانيا فان تكاليف وأجور النقل وصلت إلى (30 %) ثلاثون في المائة من إجمالي تكاليف الإنتاج.ووصلت إلى خمسة إضعافها في الولايات المتحدة الأمريكية.هذا وتعد (المركبة) من اخطر المنافسين للسكك في مجال عملية النقل بسبب ماتمتاز به من مرونة عالية في مجال النقل.

- إما الطائرة فتعد واسطة نقل مهمة فقد جاء استخدامها بعد ان استقرت هذه الصناعة وتطورت ففي عام 1910 فتحت بريطانيا أول خط تجاري استخدمته الطائرات الحربية بعد إن تم تحويرها بشكل يناسب الوظيفة التجارية المدنية.
- وقدمت الحكومة البريطانية دعما إلى شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية لما وراء البحار يعادل ما يقارب (24%) من مجمل إيرادات الدولة لعام 1937 في حين نرى إن شركة Air France(الخطوط الجوية الفرنسية) حصلت على إعانات مالية من الحكومة الفرنسية بلغت (66%) في نفس السنة.

وخلال النصف الثاني من القرن العشرين بعد سنة 1950 استطاع النقل الجوي ان يعمل وحده دون إعانة أو مساعدة يعدّه ناقلا جويا متمكنا يمتلك القدرة الكافية.

نجحت الصناعة الجوية بطرح ناقلات جوية متطورة من حيث القدرة والكفاءة النقلية والتشغيلية في إن واحد فضلاً عن القدرة العالمية في السرعة.

وبسبب التكاليف العالية التي تحتاجها صناعة الوسائط النقلية الجوية نجد أن نفقات النقل جاءت باهظة بالمقارنة مع بقية وسائط النقل الأخرى وبسبب ذلك اقتصر النقل الجوي على البضائع المرتفعة في قيمتها والحقيقة من حيث وزنها أوأنها تتعرض إلى التلف إذا ما تركت فترة محدودة من دون نقلها كما إن النمو الاقتصادي العالمي أدى إلى التأكيد على احجام الطائرات من حيث الحجم والكفاءة التشغيلية والسرعة.

ومن المفهوم أن الرعي التجاري ارتبط أساسا بتوفير وسائط النقل التي عمدت إلى تسهيل عملية تسويق المنتجات إلى الأسواق القريبة ولولا ذلك لما اختلفت مناطق الرعي في العالم الجديد عن مثيلاتها في القارة الإفريقية.

واحتلت السكك الحديد الأهمية الأولى بفعل دورها البارز في تسهيل عملية نقل الماشية إلى إقليم الذرة وقبل مد السكك كانت أعداد كبيرة من هذه الحيوانات تهزل وتنفق دون الاستفادة منها وبناءا على ذلك يمكن القول بان السكك كانت مسئولة بشكل واضح في توسيع ونشر نظام الزراعة الواسعة بسبب توفر سكك الحديد وامتد هذا

التطور إلى بقية أنماط النقل الأخرى ومنها النقل البحري فهناك اتجاه واضح في انجاز إحجام كبيرة من البواخر من اجل تخفيض كلفة وحدة البضاعة المنقولة عليها.
وتعد اليابان الدولة الرائدة في مجال هذه الصناعة إذ نزلت إلى المياه ناقلات بترول نفط ذات قدرة بثقل مليون طن فضلاً عن التطورات الحديثة التي أدخلتها بقية المرافق الأخرى في هذا المجال الصناعي النقلي.

ثانيا:أهمية النقل وأثاره في المجال السياسي

إن الدولة القوية هي الدولة التي تمتلك قوة كبيرة وهيمنة كاملة على مرافق وحدتها السياسية كافة ولايتم ذلك الا بفضل ما تمتلكه هذه الدولة من شبكة عالية ومن الجائز الصحيح القول إن الدولة الضعيفة هي الدولة التي يغيب منها النشاط النقلي وبالتالي فان سيطرتها على وحدتها السياسية يكون هزيلا وما يترتب على ذلك من نتائج في جسم الدولة.
ولذا فان الولايات المتحدة ترصد مبالغ طائلة تقدر بـ (25%) من ريع دخلها القومي الى تنمية وتطوير جهازها النقلي، كما يمكن القول بان تطور شبكات النقل واتساع خدماتها كان سببا في تحقيق الوصول والاتصال بدلا من العزلة وسبباً في زيادة الوحدة الوطنية والقومية للدولة الواحدة. ولكي تحقق الدولة مركزيتها الشديدة اتجهت نحو تركيز شبكة النقل في العاصمة.
لذا يعد النقل من العوامل المهمة التي تؤثر في القوة السياسية للدولة على أنها عامل مباشر فيدعم الوحدة القومية.
ويقدم لنا التاريخ أمثلة متعددة ومهمة على أهمية النقل في قوة بناء ونسج وتركيب الدولة فعندما أتم الإمبراطور اغطس الروماني فتح اسبانيا احتفل بهذه المناسبة بإصدار عملة كتب عليها (بسبب إتمام بناء الطرق) وليست هذه سوى حقيقة واحدة تساعد على تباين مدى الأهمية التي كان الرومان يعلقونها على إقامة الطرق في البلاد التي كانوا يفتحونها وبالطبع كان المقصود أصلا من الطرق سرعة تحركات الجنود عبر البلاد ولكن أنظمة الطرق الكبرى هذه ساعدت على تشجيع التجارة والاتصال بالشعوب الأخرى.

ثالثا: أهمية النقل على المرافق الاجتماعية

تتمثل هذه الأهمية بشكل واضح بدرجة التعمير الذي تسببه الواسطة النقلية للأقاليم النائية البعيدة وكثيرا ما تكون المركبات وطرقها المعبدة وخطوط السكك الحديدية مسئولة عن زرع بذور النوبات الحضارية التي من شانها إن تكون مركزا حضاريا في المستقبل.
وبحكم تطور وسائط النقل الحديثة من حيث السرعة في الأداء وحجم الواسطة النقلية وبسبب هاتين الصفتين أمكن إبعاد مقر السكن عن العمل ولذا فان الفرد لايهتم إذا ما رحل يوميا 75 كيلو مترا للوصول إلى مكان عمله وذلك لسهولة وسائل النقل داخل المدينة وخارجها وتنوعها وازدياد سرعتها وقد ساعد التوسع في انتشار المنازل وتبعثرها وزيادة محلات المنطقة الوسطى في المدينة والذي اوجد بدورة حركة ضخمة بين وسط المدينة وضواحيها والعكس صحيح.
وبحكم الواقع فات التقدم التقني في الواسطة التنقلية من حيث القدرة العالية من حسن الأداء أو في إحجامها وطاقتها الاستيعابية للمسافرين أو نقل البضائع كلها ساعدت على تقريب الأقاليم البعيدة وجعلها قريبة إلى رغبات وحاجة الإنسان فهذه الوسائط التنقلية تقدم المساعدات الى تلك الأقاليم لتجمعها وتقديم كل الخدمات الصحية والاجتماعية اللازمة لها ولا يمكن ان تصل هذه الخدمات إلى تلك الأقاليم لولا توفر الواسطة التنقلية السريعة على اختلاف أنماطها إذإن لكل واسطة نقليه مجال عملها وتخصصها.
وبناءا على ما سبق فان النقل يعد احد أهم النشاطات الاقتصادية المهمة في البناء الحضاري الحديث.
وهكذا نجد إن مشكلة النقل احد المشاكل المهمة في كثير من المدن الكبرى في الدول النامية وتتركز في وسط المدينة حيث توجد المحلات التجارية ودوائر موظفي الدولة والبنوك والإعمال والفنادق والمسارح وحيث تلتقي فيها كل الطرق وتصب معظم خطوط النقل السريعة والبطيئة للنقل العام والخاص.

المبحث الثالث
أهمية وضع سياسة النقل في العراق

أولا: التطور الإداري والتخطيط الاستراتيجي

تسعى وزارة النقل إلى التحديث والتطوير المستمرين وعلى مختلف الاصعد للمضي قدما نحو تحقيق الطموح الكبير النابع من رؤيتها المتمثلة في تبني سياسات تساهم في الوصول إلى قطاع نقل أكثر أمانا يحافظ على البيئة ويعزز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العراق وقد استمرت وزارة النقل في انطلاقتها المتميزة في مجال التطوير الإداري والتخطيط الاستراتيجي والتحول التقني والموارد البشرية وتحسين البنية التحتية في مختلف مجالات النقل وذلك إدراكا من وزارة النقل للدورالهام الذي تقوم به في إدارة وتنظيم القطاع وتنسيق عمل الشركات المرتبطة بها حيث يعد النقل من القطاعات المهمة والحيوية لدوره الفاعل بالمساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتعزيز دور العراق كحلقة وصل وعبور بين الدول المجاورة وقد ركزت الوزارة على تحسين مستوى خدمات النقل (البري والجوي والبحري) ليكون أكثرإنتاجية وفعالية وتنافسية واستخدام بدائل للنقل العام ذات ترددات منتظمة وتطوير البني التحتية بكفاءة عالية وبما يعود على الاقتصاد الوطني بالفائدة المرجوة.

- **رؤيتنا وأهدافنا الوطنية:**

تبني سياسات تساهم في الوصول إلى قطاع نقل أكثرأمانا تنافسية يحافظ على البيئة ويعزز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العراق وتنمية وتطوير ورفع مستوى الخدمة في قطاع النقل كافة ، والمساهمة في حماية البيئة ورفع مستوى السلامة العامة من خلال وضع وتحديث التشريعات وتعزيز دور القطاع الخاص وتشجيعه على الاستثمار والتعاون والتنسيق مع جميع الجهات المحلية والدولية ذات العلاقة بما يسهم في تحقيق الأهداف الوطنية ويعزز القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني.

أهدافنا الإستراتيجية:

1- إن يكون للعراق مرافق وبني تحتية ذات كفاءة ومردود عال.
2- تطوير الاقتصاد العراقي ليكون مزدهرا ومنفتحا على الأسواق الإقليمية والعالمية.
3- تحسين نوعية البيئة والمحافظة عليها.
4- إعداد وتطوير وتحديث التشريعات والسياسات التي تحكم عمل قطاع النقل.
5- استكمال مشاريع أعادة الهيكلية والخصخصة للوزارة والشركات.
6- أنشاء قاعدة بيانات إحصائية لقطاع النقل.
7- رفع كفاءة قطاع نقل البضائع على الطرق.
8- ربط مدن العراق بشبكة سكك حديدية داخليا وخارجيا.
9- التنسيق والتعاون مع الدول والمنظمات الدولية في مجال النقل.

ثانيا:أهمية النقل العام في حل مشكلات المرور في العراق

لاشك إن واحداً من أهم العناصر في أي مدينة حديثة هو نظام النقل في تلك المدينة.
إذا كان هذا النظام فعالا فيمكن القول إن تلك المدينة متقدمة بصورة جيدة لان النقل هو العامل الرئيس الذي يؤثر في البنية التحتية للمدينة فضلا عن النمو الاقتصادي والاجتماعي يعتمد على نظام النقل في المدينة وذلك لان نظام النقل يسهل الحركة للأنواع الأخرى من القطاعات
(الزراعة والصناعة والتجارة).
ويستفيد الناس من نظام النقل الجيد لأنه يمكنهم من الوصول إلى أهدافهم بسهولة إذا كان نظام النقل قد تم تصميمه بطريقة جيدة ويمكن تحديد نقطتين من مشاكل النقل في العراق.

1- مشاكل جذرية مثل زيادة إعداد السيارات وتؤدي إلى فوضى وسوء إدارة حركة السير وعدم تطبيق القوانين المرورية ،والنمو السكاني الكبير وتوسع المدن ، والتنظيم غير الملائم لاستخدام الأراضي.

2- اختناقات مرورية وارتفاع معدلات حوادث الطرق ومن المؤكد إن النقل العام في بعض الدول المتقدمة والكثير من الدول النامية تواجه مشاكل جمة مما استدعى تدخل الحكومات في هذه البلدان ويتراوح التدخل تحول الدولة من تملك النقل العام – ككل – الى الاشراف والتنظيم والتشغيل غير المباشر وأهداف تدخل الحكومات كثيرة ولكن أهم تلك الأهداف هي السلامة وكفاءة النقل ونتيجة لذلك فان نظام النقل العام يمكن تشغيله تحت المركزية اوالمحلية على حد سواء.

ويسيطر النقل الخاص بشكل عام على العديد من المناطق ويتم اللجوء إلى نظام النقل العام في المدن المزدحمة وفي الأماكن يكون اللجوء إلى النقل الخاص ليس رخيصا وليس عمليا في تلك الأماكن وفي هذه الحالة يكون النقل أكثر جاذبية ورغبة وعملي أكثر من بدائل الخاص وللنقل العام فوائد مهمة في المناطق ذات الكثافات السكانية العالية إذ إن استعماله يكون أكثر كفاءة.

وتأثيره على البيئة الطبيعية اقل من النقل الخاص لكن من مساوئ النقل العام انه بطيء ويتطلب انتقالات أكثر وعادة يلجا مخططو المدن إلى استخدام مسارات الطرق الدائرية في تطبيق نظام النقل لما لها من مميزات في سهولة الربط والوصول إلى معظم إحياءوأجزاء المدينة.

ثالثا: تجارب النقل العام في بعض المدن العالمية

تم تخطيط نظام نقل عام سمي بـ(Curitiba) في مدينة البرازيل ملائم للبيئة وكفوء وصالح للتشغيل بسهولة في مدن كبيرة حول العالم والدليل على نجاح تصميم هذا النظام هو ارتفاع نسبة استخدامه التي بلغت 85%من سكان المدينة.

إن المفيد في هذا النظام للنقل الجماعي يكمن في التفاصيل مثل شراء التذاكر مقدما لتجنب إحباط تأخيرازمنة التقاطر في عملية التشغيل واستخدام كود الألوان للخطوط ومجموعة من الأنظمة التي تصلح للنقل في المسافات المختلفة وقد اثبت هذا النظام color coding في كولومبيا وسمي نظام Bogotá نجاحه الكبير بحيث ألهم العديد من مدن العالم في تطبيقه كمدينة النقل العام فيها فضلاً عن الخط البرتقالي في مدينة لوس انجلوس بكاليفورنيا وكنظام النقل المستقبلي في بنما وتجربة مدينة قرطبة بالبرازيل (عدد سكانها مليون ونصف المليون نسمة) تطوير نظام نقل عام الذي تم اعتماده تقدما ملحوظا في تحسين تشغيل Bus way بالمدينة حيث يشكل نظام طريق الحافلة ( ) الحافلات في مدينة تعاني من الازدحام ويعتمد هذا الشكل من النقل العام على:-

أ- إعطاءالأولوية لحافلات النقل العام على طريق وشوارع الحركة المرورية.

ب- تخصيص طريق ثابت لاستخدام حافلات النقل العام فقط.

استمرار تزايد الاعتماد على السيارات الخاصة والحاجة للتنقل يؤدي إلى زيادة الفجوة بين كثافة الحركة المرورية والطاقة الاستيعابية للطرق وتتطلب الحلول للمشاكل الحالية والمتوقعة تطبق إستراتيجية ادفع؟ واسحب، التي يتأثر فيها النقل الخاص سلبيا بالضرائب والتحكم في طريق الوصول وفرض سياسات ورسوم استخدام المواقف وفرض رسوم على الدخول للمناطق المزدحمة وعليه يتم سحب الركاب من السيارة الخاصة ودفع الركاب للنقل العام من خلال تقديم مستوى خدمة متميز وتامين نظام مقنع ومستوى سلامة جيد وتوافق هذه الإجراءات مع تطوير النظم الحضرية الذكية ومفاهيم النقل الذكية وان التكامل بين جميع وسائط النقل هو السبيل الوحيد لتحقيق أهداف النقل الحضري كتجربة مدنية برلين كمثال حيث يسكنها 4,4 مليون نسمة.

التوصيات

1- العمل على رفع الكفاءة العلمية والمهنية للعاملين كافة وعلى شتى المستويات من خلال إجراء الدورات التخصصية.
2- اتخاذ بعض الإجراءات اللازمة لمتابعة صيانة الطرق البرية والسكك الحديد والقنوات البحرية والموانئ والمطارات للنهوض بواقع النقل إلى مستوى الدول المجاورة ودول المشرق العربي.
3- تفعيل وتطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط وإعداد مشروع قانون للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ولربط العراق مع الدول العربية ودول العالم الخارجي.
4- تطبيق مذكرة التفاهم بشان التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي وذلك لتحقيق نفس الأهداف حيث تم اعتماد مذكرة التفاهم بشان ايفادات في مجال النقل البحري ضمن فعاليات الدورة الوزارية الثالثة والعشرين المنعقدة في دمشق خلال الفترة 9-12 أيار –مايو 2005.
5- تطبيق اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي 23 أيار 2005.
6- تفعيل وإنشاء شركات مشتركة بين الدول العربية للنقل المتعدد الوسائط مع وجود شريك أجنبي ذو خبرة كبيرة وعلاقات متميزة بدول العالم الخارجي لتقديم خدماتها بمستوى يوازي الشركات الأوربية.
7- معظم الدول الأوربية تقوم بإعادة هيكلة نظم النقل العام فيها لتحقيق الاستدامة البيئية لهذه النظم وان نظم النقل العام مازالت تؤدي دورا مهما في توفير سبل التنقل لفئات المجتمع التي لا تمتلك مركبات خاصة وكذلك كوسيلة لتفادي الازدحام لشريحة كبيرة ممن يمتلك مركبات خاصة.
8- إن رفع كفاءة وفعالية نظام النقل لا يقتصر على تشييد نظم جديدة عالية الكلفة بل قد يمكن تحقيقه من خلال تحسين استخدام المعدات والبنى التحتية للأنظمة القائمة.
9- أثبتت التجارب العالمية إن للقطاع العام الدور الهام في وضع النظم والتشريعات الخاصة للتشييد والإشراف على نظم النقل العام بينما يؤدي القطاع الخاص الدور الأكبر في تشغيل نظم النقل العام كما هو الحال في عدد كبير من الدول العالمية الكبيرة.
10- أثبتت التجارب ضرورة تكامل وسائل النقل العام مع بعضها البعض وبما يؤدي إلى رفع كفاءة خدمة النقل العام.

المصادر والمراجع

1- د. علي سعدي غالب – جغرافية النقل والتجارة – وزارة التعليم العالي والبحث العلمي – جامعة الموصل – مديرية دار الكتاب للطباعة والنشر – 1987 – ص 43.
2- د. سعد الدين عشماوي (تنظيم إدارة النقل) مكتبة عين شمي، القاهرة سنة 1975، ص 12.
3- لويس سي بيبرس – ((الجغرافية العسكرية)) ترجمة د. عبد الرزاق عباس حسين – دار الحرية للطباعة والنشر بغداد سنة 1975 – ص 7
4- د. محمد فؤاد إبراهيم وآخرون ((مجلد المعرفة)) لبنان – مطبعة داغر، بيروت، سنة 1981 ص 122.

5- د. محمد سالم فياض ((الطرق البرية في المشرق العربي)) مركز دراسات الوحدة العربية، ندوة المواصلات في الوطن العربي، الطبعة الأولى، بيروت 1982، ص152.
6- د. نعيم زكي فهمي ((طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب وآخر العصور الوسطى)) الهيئة المصرية العامة للكتاب – المكتبة العربية رقم 132 القاهرة سنة 1973، ص154.
7- من مواقع عديدة على شبكة الانترنيت.
- نحو تطوير نظام نقل عام امن وفعال في مدينة الرياض – ورشة عمل – الهيئة العليا لتطوير الرياض 26-28 رجب 1421 هـ.
- أهمية النقل ودوره في التخطيط العمراني – المهندس هشام بن عبد الرحمن العالج – جامعة الملك سعود 5003.
- النقل الجماعي والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، ندوة علمية المنعقدة خلال 22-1429/24 هـ الموافق 28-2008/4/30 م جامعة ثابت العربية للعلوم الأمنية.

DR. SAAD MEHDI JAFFER

THE IMPORTANCE OF TRANSPORT AND ITS IMPACT IN TERMS OF THE ECONOMIC, THE POLITICAL AND THE SOCIAL

That the transfer of different forms was distinct from the rest of the importance of factors of production within the industrial process is a master in building any economical activity, and this means that the basis for the rest of economic activity.

And the absence of means of transport failed to sustain production or stand-off that pace of growth and therefore a complete paralysis in the short term, and his presence means to continue in production and maximize profits and increase the economic benefits of public and private profit. And that the main objective of the transfer and the different patterns is to provide or bring services closer to urban centers. This means that any project aimed transferred its activities serve the urban centers of economic differentiated. As the transport after the most important and most dangerous economic activity affects the effective and direct the national economy. We will address in our research how ancient civilizations that succeeded in developing the wheel to be helpful to the human story in the transfer and payment of a larger payload capacity of the muscle Limited. Thus, the creation of the wheel in the civilization of Mesopotamia opened new horizons sober and wide in the development of the transport industry. And international experience confirms the importance of developing the public transport sector and organization of its connection to the cultural and physical development of the countries where the transport sector will play a vital role in various aspects of modern life as a result of the adoption of population on economic activities effectively to meet the transportation needs of individuals and goods. Delegation known as the thorny issues of transport and multi-dimensional planning is required to clarify their goals organized, coordinated and allocated to each city and environment, there were many countries who focus on building networks of roads and transportation systems management, traffic and use of intelligent transport technicians. But now it seemed clear interest in the leading role of land use and communication (as a means to reduce the need for transport).The land-use planning promotes the provision of multiple activities and urban expansion of the vertical and proper urban planning to reduce vehicle trips.

There is no doubt that one of the most important elements in any modern city is the transportation system in that city, and if this system can effectively say - then - that the city developed well because transportation is the main factor which affects the infrastructure of the city.