



شبكة النقل البري واثرها على النشاط السياحي في محافظة النجف الاشرف

م. م. اسعد سليم لهمود

كلية الاداب / جامعة الكوفة

المستخلص

يعد النقل أحد الأسباب المهمة لازدهار السياحة في أي بلد ، وبواسطة الطرق ووسائل النقل بأنواعها كافة يتم توفير متطلبات أنشطة السياحة والترويج في المكان المقصود ، وكذلك يتم ربط الموقع السياحي بأسواق الطلب الدولية ، بما يعني أن النقل يمثل القاعدة الرئيسية للسياحة ورواجها ، ويعبر أيضاً عن درجة التمدن والحضارة ومؤشر على مدى التطور الاقتصادي للبلد. إن ازدهار صناعة السياحة والترفيه في أقاليم ودول العالم المختلفة يرتبط بتقدم طرق ووسائل النقل ، ولا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذباً للسياح طالما لا تتوفر لها إمكانية الوصول بغض النظر عما تقدمه من تسهيلات وخدمات ، وتؤثر وسائل النقل السريعة والمريحة على السياحة والترفيه فالمسافة والزمن مرتبطان ، وتقدم وسائل النقل حالياً جعلت العالم أشبه بقرية صغيرة ، ويهم السائح الوقت الذي يلزمه للوصول إلى الجهة السياحية التي يرغب الذهاب إليها، ويذهب بعض خبراء السياحة إلى أن إمكانية الوصول للموقع السياحي تلعب دوراً مهماً لا يكاد يختلف عن الخصائص السياحية للموقع نفسه.

Abstract

Transport is one of the important reasons for the prosperity of tourism in any country, and by the ways and means of transport of all kinds are provided the requirements of tourism promotion activities in the place of destination, as well as be linked to the tourist attraction markets demand. This means that transportation is the main base for tourism and exponentially, and also expresses the degree of urbanization and civilization and an indication of the economic progress of the country. The booming tourism and recreation industry in the regions and different countries linked to the progress of the ways and means of transport, and can not be tourist sites that would be more attractive for tourists as long as did not have access, regardless of what you offer of facilities and services, and affect the rapid and convenient transportation to tourism and recreation the distance and time are linked and the speed of transport currently has made the world more like a small village, and the matter tourist time that he have access to the tourist that wants to go to, and goes some tourism experts to access the site tourism plays an important role hardly differs from the aesthetic characteristics of the site itself

المقدمة

يعد النقل البري احد الفعاليات الاساسية في حياة الانسان اذ اعتمد عليها منذ ان وجد على الارض. وبصورة عامة فان النقل يعد احد العوامل التي تؤدي الى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض. ان نطاق تأثير كل اقليم يعتمد على حجم وشكل شبكة الطرق التي تمتلكها والتي تربط اجزائها بالأقاليم المجاورة.

من هنا يبرز دور النقل وتأثيره المباشر على النشاط السياحي على اعتبار ان السياحة تعتمد على انتقال الأشخاص بين الأماكن السياحية (الدينية ، التاريخية والاثريّة) كما تعد السياحة مورداً اقتصادياً هاماً



وجزءاً من واردات الاقتصاد الوطني وهذا ما يساهم في تحقيقه. على اعتبار ان النشاط السياحي جزء من مشاريع التنمية الاقتصادية التي يهدف النقل لتحقيقها وتطويرها.

مما تقدم في اعلاه يتضح لنا أهمية الموضوع وسبب اختياره كعنوان لهذا البحث العلمي، الذي يتناول العلاقة بين شبكات النقل البري ووسائطه والنشاط السياحي من وجهة نظر جغرافية تم تحديده بالحيز المكاني متمثلاً بمحافظة النجف الاشرف.

وتعد مدينة النجف الاشرف مثل المدن الأخرى التي تتوزع فيها استعمالات الارض بين القديم والحديث وقد تناول البحث ثلاثة مباحث اشار الاول منها الى منهجية البحث فيما تطرق المبحث الثاني الى واقع شبكة النقل البري في محافظة النجف الاشرف اما المبحث الثالث فقد اوجز النشاط السياحي في محافظة النجف الاشرف وختم البحث بالاستنتاجات واهم التوصيات التي يجدها الباحث جديرة بالذكر .

المبحث الأول - منهجية البحث

أولاً- مشكلة البحث.

لقد تمت صياغة المشكلة التي يدور حولها البحث بتساؤل رئيس شكل الفرض العلمي لهذا البحث ومفاده. هل ان لطرق النقل البري اثر على النشاط السياحي وتطويره في محافظة النجف الاشرف .

ثانياً- هدف البحث.

ينصب هدف البحث في الكشف عن دور شبكة النقل البري ووسائط النقل المستخدمة من (السيارات وخطوط السكك الحديدية) في تطوير النشاط السياحي في منطقة الدراسة. ولا يخلو هذا الهدف من أهداف ثانوية يسعى البحث في التوصل لها ويمكن ان نوجزها.

1. إبراز أهم شبكات النقل البري بالسيارات من الطرق (الرئيسية، الثانوية والريفية) ومدى فاعلية

الوسائط الأخرى مثل خطوط السكك الحديدية في النشاط السياحي

2. الكشف عن طبيعة النشاط السياحي في محافظة النجف الاشرف.

ثالثاً- فرضية البحث.

تقدم الفرضية حلاً معقولاً وممكناً للمشكلة وان المشكلة والفرضية على حد سواء تقودان عملية البحث وتذهب الفرضية الى ان لطرق النقل البري دور هام ومؤثر في تطوير النشاط السياحي في محافظة النجف الاشرف.

رابعاً- منهجية البحث.

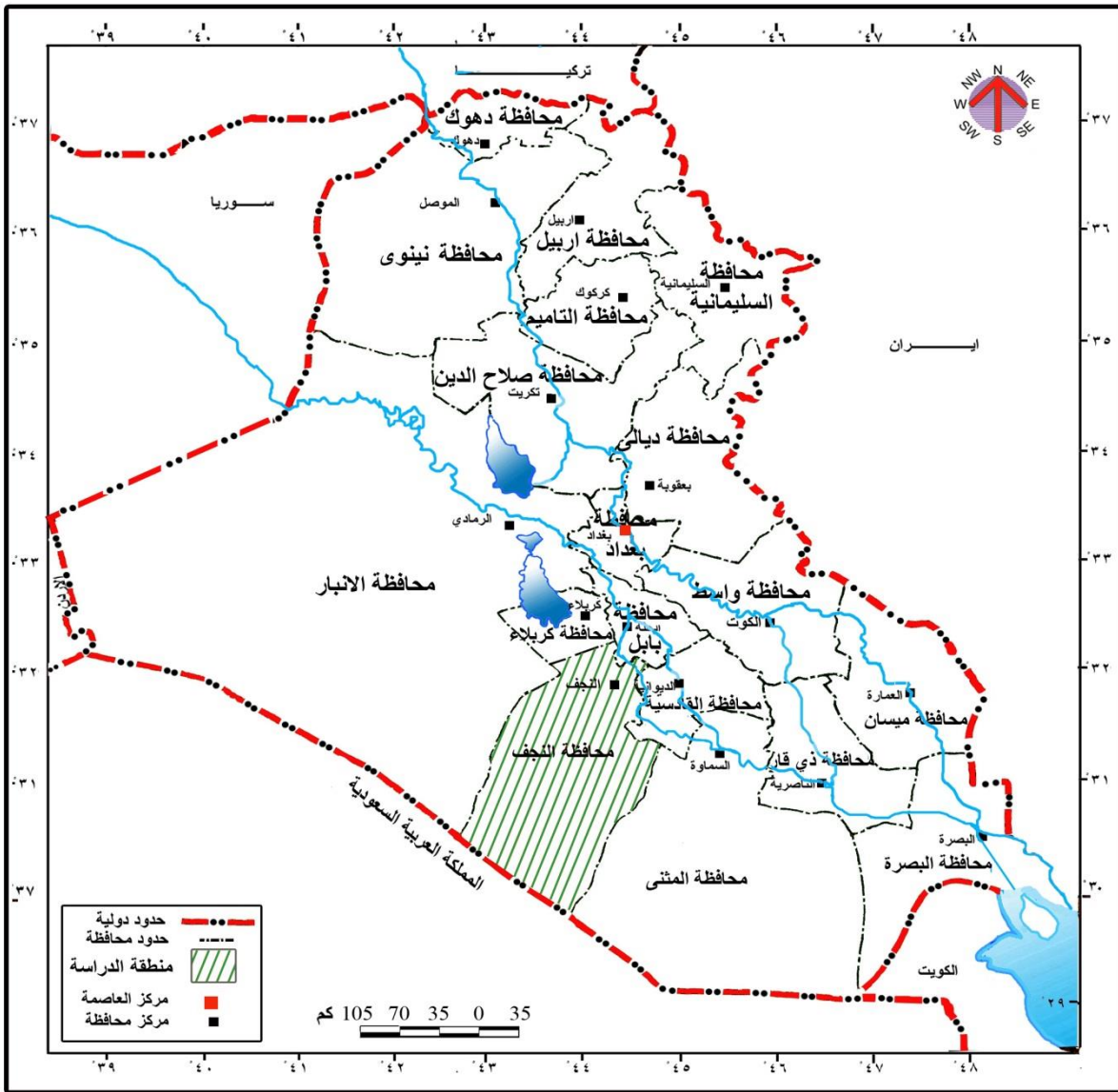
لم يقتصر البحث على الوصف الجغرافي التقليدي. وانما تضمن في جوهره ايضاً التحليل الكمي والتفسير العلمي والاستنتاج المنطقي لتحديد دور شبكة النقل البري على النشاط السياحي في المحافظة.

خامساً- منطقة الدراسة.

تتمثل الحدود المكانية للدراسة بمحافظة النجف التي هي احدى محافظات الفرات الاوسط المتكون من بابل وكربلاء والقادسية والموثلي اضافة الى النجف ، التي تقع بين خطي طول (50' 42° - 44' 44°) شرقاً ودائرتي عرض (50' 29° - 21' 32°) شمالاً ، كما في الخريطة (1). وتقع في الاقسام الوسطى من العراق ، اما ادارياً فيحدها من الشمال محافظتي بابل وكربلاء ومن جهة الشرق محافظة القادسية ومن

جهة الغرب محافظة الأنبار اما من جهة الجنوب فتحتها المملكة العربية السعودية ومن جهة الجنوب الشرقي يحدها محافظة المثنى ، وتبلغ مساحتها (28824) كم² إذ تمثل (6.6%) من مساحة العراق البالغة (434320) كم² (1) . يبلغ مجموع اطوال حدود محافظة النجف نحو(805كم) منقسمة على قسمين منها (130كم) حدود دولية مشتركة مع السعودية والباقي (675كم). يمثل حدود ادارية مشتركة مع المحافظات الاخرى وهي موزعة بين القادسية (130كم) والمثنى (195كم) و(62كم) مع محافظة كربلاء و(75كم) مع محافظة بابل و(215كم) مع محافظة الأنبار (2) ويقدر عدد سكان محافظة النجف لسنة 2011 (1225937) ، تتكون المحافظة من ثلاثة مراكز اقصية ومن سبع نواحي (3) كما في الخريطة (1) .

الخريطة (1) موقع محافظة النجف الاشرف من العراق



المصدر : الباحث بالاستناد الى:

الهيئة العامة للمساحة ، خريطة العراق الإدارية ، بغداد ، 2009.



المبحث الثاني - واقع شبكة النقل البري في محافظة النجف الاشرف

يعرف النقل : بأنه حركة الأفراد والسلع من مكان لأخر كما يعرف بأنه الطرق والوسائل التي بها يتم نقل الإنسان ومنتجاته من مكان لأخر⁽⁴⁾ كما يذكر البريطاني الفرد مارشال (Alfred Marshall) بان أهم ثورة تقنية في العصر الحديث هي ثورة التقنية في قطاع النقل⁽⁵⁾ وبصورة عامة فان النقل يعد احد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض.

يستخدم المختصون في تخطيط الطرق البرية أسساً ومعايير مختلفة في تصنيف الطرق وتبعاً لذلك فقد تصنف الطرق على أساس احتساب عدد ممرات الطريق أو تصنف على أساس حركة المرور اليومية ومدى حجمها أو يمكن تصنيفها حسب صفاتها النقلية أو حسب أهميتها الاقتصادية أو على أساس استعمالاتها. ان الغرض من هذه التصنيفات هو الوصول إلى معرفة الأثر الحالي والمستقبلي لشبكة التنمية الاقتصادية بوجه عام.

وعلى الرغم من هذا التباين التصنيفي للطرق بشكل عام إلا اننا يمكن اعتماد تصنيف على اساسه يمكن تصنيف الطرق في القطر. هو تصنيف تصاميم الطرق لعام 1982 وهو التصنيف المعمول به حالياً في العراق والصادر عن الهيئة العامة للطرق والجسور إذا صنفنا الطرق على أساس طبيعة استخدامها ودرجة أهميتها إلى⁽⁶⁾.

أولاً : المراحل الزمنية لتطور شبكة الطرق البرية :

ان شبكة الطرق البرية في محافظة النجف مرت بمراحل تاريخية متعددة ، اذ انها كانت في بادئ الامر عبارة عن مسالك وممرات ترابية مختلفة الاتجاهات صالحة في فصول مناخية وغير صالحة في فصول اخرى حسب الظروف المناخية ، كغيرها من الطرق في العراق ، وسوف تركز هذه الدراسة على شبكة الطرق البرية والمراحل التنفيذية مع عرض خلفيتها التاريخية وعلى اربع مراحل هي :

1. المرحلة الاولى : (1980م - 1989م).

2. المرحلة الثانية : (1990م - 1999م) .

3. المرحلة الثالثة : (2000م - 2009م) .

4. المرحلة الرابعة : خطة تنمية الاقاليم (2010م)

- المرحلة الاولى : (1980م . 1989م)

بعد فصل محافظة النجف عن لواء كربلاء بموجب المرسوم الجمهوري المرقم (42) 1976⁽⁷⁾ وعدها محافظة مستقلة ، لقد أتجه العمل الى تنفيذ مجموعة كبيرة من المشاريع الخدمية التي تأتي في مقدمتها مشاريع النقل ولاسيما شبكة الطرق البرية والجسور. نتيجةً لتزايد السكان الذي ادى الى تزايد في اعداد السيارات الامر الذي تطلب فتح طرق برية جديدة رئيسة وثانوية وريفية واكسائها ، ففي عام 1980 تم تعبيد طريقتين ، الاولى : طريق تربط ناحية المشخاب بناحية القادسية بطول (15,300) كم والثانية طريق يربط الكوفة بمنطقة علوه الفحل ، ومنها الى قرية الحواتم بطول (8) كم⁽⁸⁾. وبعد عام انجزت طريق تربط مدينة الكوفة بمنطقة القزوينية ومنها الى قرية البو راضي ، بطول (13,800) كم ، وخلال عام 1982 تم انشاء ممر جديد للطريق الرئيسية (باب. الكوفة . النجف) بطول (44,5) كم ذهاباً ، وانجزت في عام



1983 الطريق الثانوية المؤدية الى مقالع الحصى والحجر بطول (32) كم ، وهي طريق مهمة اسهمت في نقل الحصى والحجر المستعمل في عملية اكساء الطرق وورصفها ، وهذا اسهم في استمرار مشاريع انجاز الطرق البرية ، ففي عام 1984 أنجزت طريقان الاولى : تربط مدينة الكوفة بمنطقة (ابو صخير) من جهة شرق الفرات بطول (21,600) كم والثانية : طريق موصلة بين قرية الحسانية وقرية الرميلا في ناحية المشخاب بطول (5) كم ، و في عام 1985 انشأت طريق ريفية تبدأ من مركز ناحية المشخاب متجهة صوب قرية ام عرده بطول (4,300) كم⁽⁹⁾.

- المرحلة الثانية : (1990م - 1999م)

لم تشهد هذه المرحلة انجازاً لمشاريع كثيرة في ميدان الطرق البرية سوى ثلاثة مشاريع حكومية ، أنجزا اثنان منها من قبل مديرية الطرق والجسور في المحافظة ، هما الطريق المتفرعة من طريق (نجف- كربلاء) والموصلة بين سدتي الكوفة والعباسية) بطول (15) كم، وهي طريق ذات ممر واحد يبلغ عرض اكتافها (2.1) م لكل جانب ، وطريق بني حسن في ناحية الحيدرية بطول (7) كم ، اما الطريق الثالثة فقد انجزت من قبل مديرية الزراعة في المحافظة⁽¹⁰⁾ ، وهي طريق مخازن العتاد (المعامل سابقاً) بطول (10) كم ، وهي تربط طريق (كربلاء. نجف) بطريق الخط الاستراتيجي وتوصل الى بعض المزارع المنتشرة على طولها . وقد ظهرت خلال هذه المرحلة ما يسمى بعملية التدبير العراقي^{1*} ، ففي عام 1994 تم شق طريق الوهابي في ناحية العباسية بطول (5) كم وبعده بعام شقت اربعة طرق ريفية هي طريق الزيدي في ناحية الحرية وبتول (5) كم وطريق (ابو غرب) في ناحية العباسية وبتول (5) كم وطريق تربط قرية ام عرده بقرية ابو واوية في ناحية المشخاب بطول (3) كم وطريق تربط سوق شعلان بقرية الأحيمر متجهة منها الى منطقة جزرة العبد وطول هذه الطريق (10) كم ، وفي عام 1996 تم شق طريق العريان في ناحية العباسية بطول (6) وفي عام 1997 شق طريقان في ناحية العباسية كل منهما بطول (2) كم هما طريق الخماسي وطريق الحيدري ، وخلال عام 1998 شق طريق النفاخ في ناحية العباسية بطول (6) كم⁽¹¹⁾ اما خلال عام 1999 فقد تم شق طريق طبر سيد جواد في ناحية العباسية بطول (5) كم.

. المرحلة الثالثة : (2000م . 2009م)

بعد التوقف الذي شهدته المحافظة في ميدان بناء طرق النقل البري خلال عقد التسعينيات من القرن العشرين ، حدث تطور كبير وقفزة واضحة خلال العقد الاول من القرن الحادي والعشرين ، اذ انجز العديد من مشاريع الطرق البرية في مختلف جهات منطقة الدراسة ، يأتي في مقدمتها انجاز الطريق الحولي عام 2002 بطول (14) كم وكلفة (600) مليون دينار عراقي⁽¹²⁾ ، وهذا المشروع يعد من اكثر المشاريع حيوية وفائدة للمحافظة ، اذ انه اسهم الى حد كبير في تقليل الازدحامات المرورية من خلال الابتعاد عن مركز المدينة المزدحم سيما في ايام المناسبات الدينية . وبعد هذا المشروع توقفت عمليات انجاز الطرق البرية في المحافظة نتيجة للأحداث بعد 2003/4/9 ، وتوقف معها التخصيصات المالية كافة التي من الممكن استثمارها في مشاريع النقل والاولويات المتبعة في تعبيد الطرق المقررة من قبل وزارة الاسكان

* -للمزيد راجع ، احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص 33



والتعمير، لكن هذه المشاريع سرعان ما انطلقت من جديد للمدة المحصورة بين (2004. 2009) ، اذ تم في عام 2004 انجاز الممر الثاني الجديد (الإياب) لطريق محافظة القادسية. محافظة النجف وبطول (16,300) كم وتم انجازه بالتعاون بين مديرتي الطرق والجسور في محافظتي القادسية والنجف ، وفي عام 2005 حيث أنجز طريقان ريفيان في قضاء الكوفة هما الطريق التي تربط قرية الزرعة بقرية (ام منينة) بطول (10) كم وبكلفة مقدارها (463571212) دولار، وطريق تربط معمل سمنت الكوفة الجديد بعبدة العبدية وطوله (7.270) كم ، وكلفتها (337697) دولار⁽¹³⁾.

ثانيا : طرق السيارات:

تصنيف شبكة الطرق البرية في محافظة النجف :

تصنف الطرق في محافظة النجف الى خمسة أصناف هي :

1. الطرق الرئيسية : وتسمى بالطرق الاقليمية ، هي طرق حديثة في مواصفات تعبيدها ذات ممرين ، مصممة وفق الاسس والمواصفات العلمية حسب الكثافة المرورية والحمولات المتوقعة عليها ، وقبل انجازها يتم رفعها عن الارض بثلاث طبقات من الأتربة هي الحصى الخابط اولاً والرمل بعده ثانياً واخيراً مادة الاسفلت⁽¹⁴⁾ . وهذا الصنف من الطرق يربط المحافظة مع المحافظات المجاورة ومنها الى المحافظات الاخرى ، وهي ثلاث طرق طريق الرابط بين محافظتي كربلاء والنجف ، وطريق الرابط بين محافظة القادسية ومحافظة النجف ، وطريق الرابط بين محافظة بابل ومدينة الكوفة ومحافظة النجف ، ومجموع اطوالها (185.6) كم. وتكتسب هذه الطرق أهمية للسياحة الداخلية وخاصة زيارة العتبات المقدسة.
2. الطرق الثانوية : وهي طرق يكون بعضها معبدة تعبيداً متيناً ، وذات مسلك واحد يستعمل للذهاب والإياب ، وظيفتها ربط الطرق الرئيسية بمراكز الاقضية والنواحي وعددها في محافظة النجف (16) طريق ، ومجموع اطوالها (808.15) كم يكون لهذه الطرق أهمية استثنائية في حالة النشاطات الاقتصادية والسياحية⁽¹⁵⁾ ، فغالبا ما تكون هذه الطرق البديل المناسب في حالة تعذر سلك الطرق الرئيسية .
3. الطرق الريفية : وهي طرق مبلطة بطبقة واحدة⁽¹⁶⁾ ، وهي غير جيدة وذات ممر واحد ذهاباً وإياباً يتراوح عرضها بين (5 . 8م) ، أي انها تتسع لـ (2 . 3) مركبة، وهي تتفرع من الطرق الثانوية متجهتاً صوب المستوطنات الريفية ووظيفتها ربط القرى مع بعضها وعددها في المحافظة (68) طريق ومجموع اطوالها (323.68) كم.
4. الطرق الزراعية : وهي طرق تكون مشابهة لخصائص الطرق الريفية لكنها طرق زراعية ، أي انها طرق تابعة لوزارة الزراعة بوصفها هي المسؤولة عن انجازها وتعبيدها ، وعدد هذا الصنف من الطرق في المحافظة ثلاث طرق ومجموع اطوالها (31.3) كم وتستخدم في الغالب لنقل المحاصيل الزراعية.
5. الطرق الترابية : وهو الصنف الخامس من اصناف الطرق البرية ، وهي طرق غير معبدة وتكثر في المحافظة ، اذ بلغ عددها (188) طريقاً ومجموع اطوالها (1427.3) كم من غير الطرق التي ما تزال قيد الانجاز والتي يبلغ مجموع اطوالها (48) كم . وهذا الصنف من الطرق موزع بين جميع الاقضية والنواحي في المحافظة ، ولاسيما انه يكثر بالدرجة الاولى في المناطق الريفية والناحية التي تقل او تنعدم فيها كثافة السكان .



يبلغ عدد الطرق في المحافظة (278) طريقاً برياً بمجموع اطوال تبلغ (2775.83) كم وهي تنقسم على مجموعتين : المجموعة الاولى : الطرق المعبدة البالغ مجموع اطوالها (1348.73) كم التي تأتي بالمرتبة الاولى بنسبة (49%) والمجموعة الثانية : الطرق غير المعبدة البالغ مجموع اطوالها (1427.1) كم وهي بذلك مشكلة نسبة (51%) من مجموع اطوال الطرق البرية⁽¹⁷⁾. وتضم المجموعة الاولى المعبدة اربعة اصناف من الطرق ، يأتي في مقدمتها الطرق الثانوية بمجموع (808.15) كم ونسبتها (29%) من مجموع اطوال الطرق البرية في المحافظة ، ثم تأتي الطرق الريفية ثانياً بمجموع (323,68) كم ونسبة (12%) وبالمرتبة الثالثة الطرق الرئيسية بمجموع (185,6) كم ونسبة (7%) واخيراً جاءت بالمرتبة الرابعة الطرق الزراعية البالغ مجموع اطوالها (31,3) ونسبتها (1%) ، اما المجموعة الثانية فهي تضم صنفاً واحداً يتمثل بالطرق الترابية الريفية التي تكثر في المحافظة كما في الخريطة (2) ، وهي تمثل نسبة عالية الامر الذي يتطلب من الجهات ذات العلاقة القيام بتعبيد وانجاز بعضها بحسب الاسبقية لغرض التساوي فيما بين نسب الطرق المعبدة وغير المعبدة ، وبهذا تكون اصناف الطرق البرية في المحافظة خمسة اصناف كما هي في الجدول (1) .

الجدول (1) مجموع اطوال اصناف الطرق البرية في محافظة النجف لعام 2010

النسبة المئوية %	مجموع أطواله / كم	صنف الطرق البري
7	185.6	الطرق الرئيسية
29	808.15	الطرق الثانوية
12	323.68	الطرق الريفية
1	31.3	الطرق الزراعية
49	1348.73	الطرق المعبدة
51	1427.1	الطرق الترابية (غير المعبدة)
100	2775.83	المجموع

المصدر : الباحث بالاستناد الى:

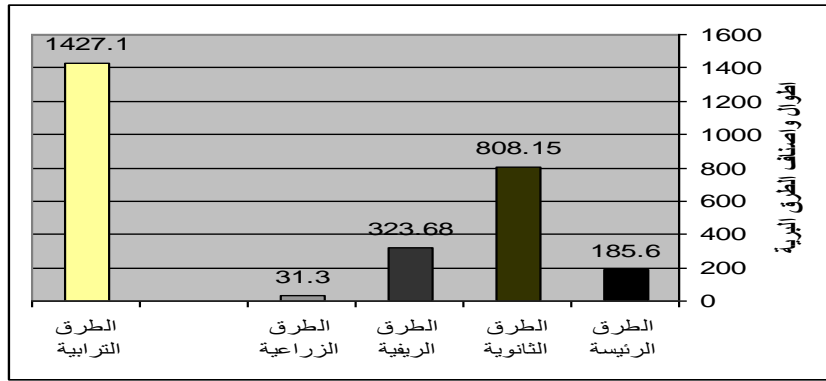
1- وزارة الاعمار والاسكان ، مديرية الطرق والجسور في محافظة النجف ، مصدر سابق ، ص 33

2- احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص 55

ومن ذلك يستدل ان شبكة الطرق البرية في المحافظة تضم (51%) من الطرق غير الترابية ، وهي بذلك ما تزال تعاني من مشاكل كثيرة على الرغم من نسبة الطرق المعبدة التي تكون مقارنة من نسبة الطرق غير المعبدة ، الشكل (1) فهي تحمل تصنيفاً قديماً لا يأخذ بنظر الاعتبار التغيرات التي حدثت في المحافظة ، وهذه الشبكة لا تتسجم مع المعايير والتصانيف الدولية المعتمدة حالياً ، فهي بحاجة ماسة الى اعادة تصنيفها من خلال وضع معايير جديدة لها تتسجم مع التغيرات الحاصلة ، هذا بالإضافة الى التوسع في عمليات شق طرق برية جديدة ولاسيما الطرق الريفية منها حيث ان اغلب الطرق البرية غير المعبدة هي من نوع هذا الصنف . وذلك لأهميتها في ربط بعض المستقرات الريفية مع بعضها .



الشكل (1) مجموع اطوال واصناف الطرق البرية في محافظة النجف لعام 2010

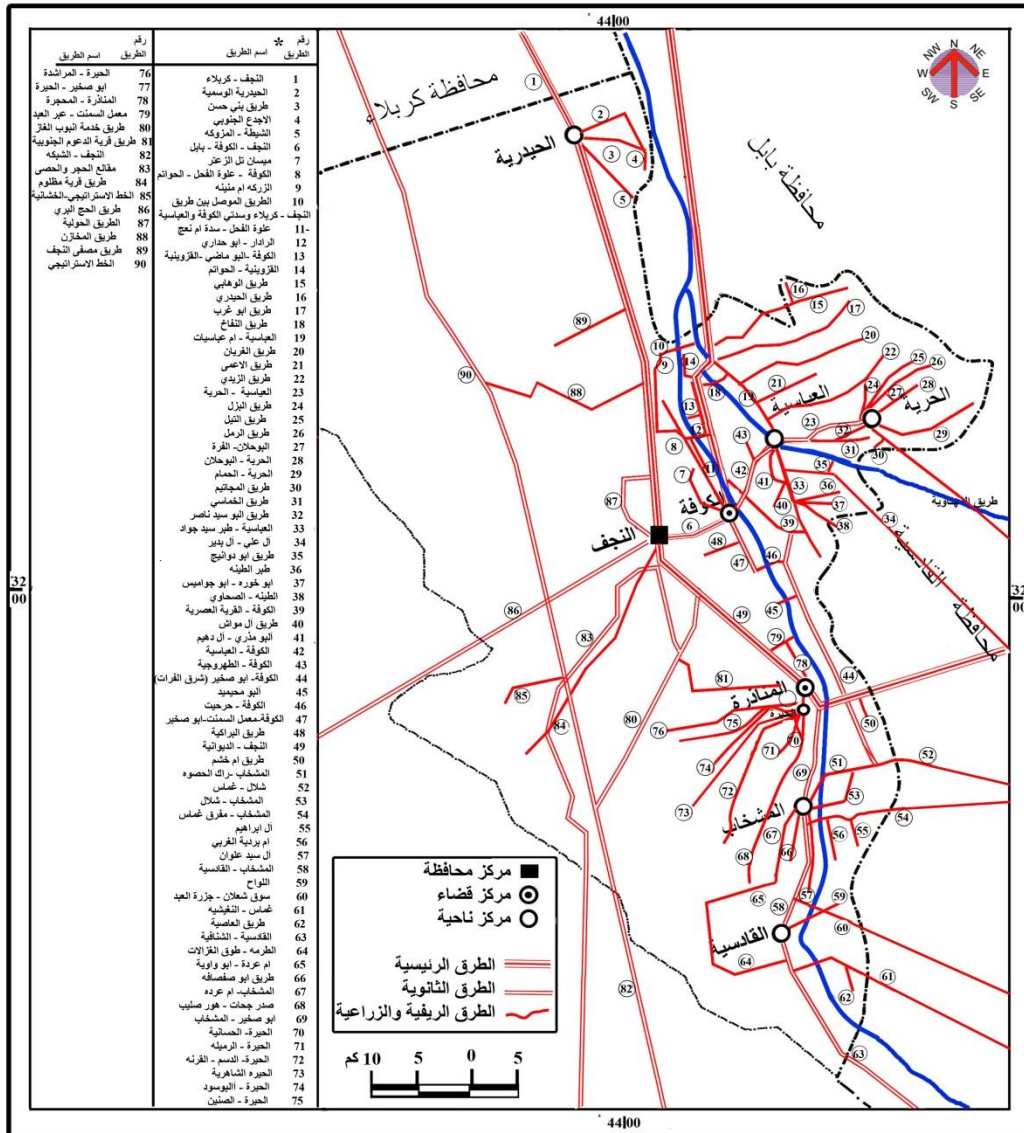


المصدر : الباحث بالاستناد الى

1. وزارة الاعمار والاسكان ، مديرية الطرق والجسور في محافظة النجف ، مصدر سابق ، ص 34

2- احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص 55

خريطة (2) التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق البرية المعبدة في محافظة النجف حتى عام 2010



المصدر : الباحث بالاستناد الى: احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص 44

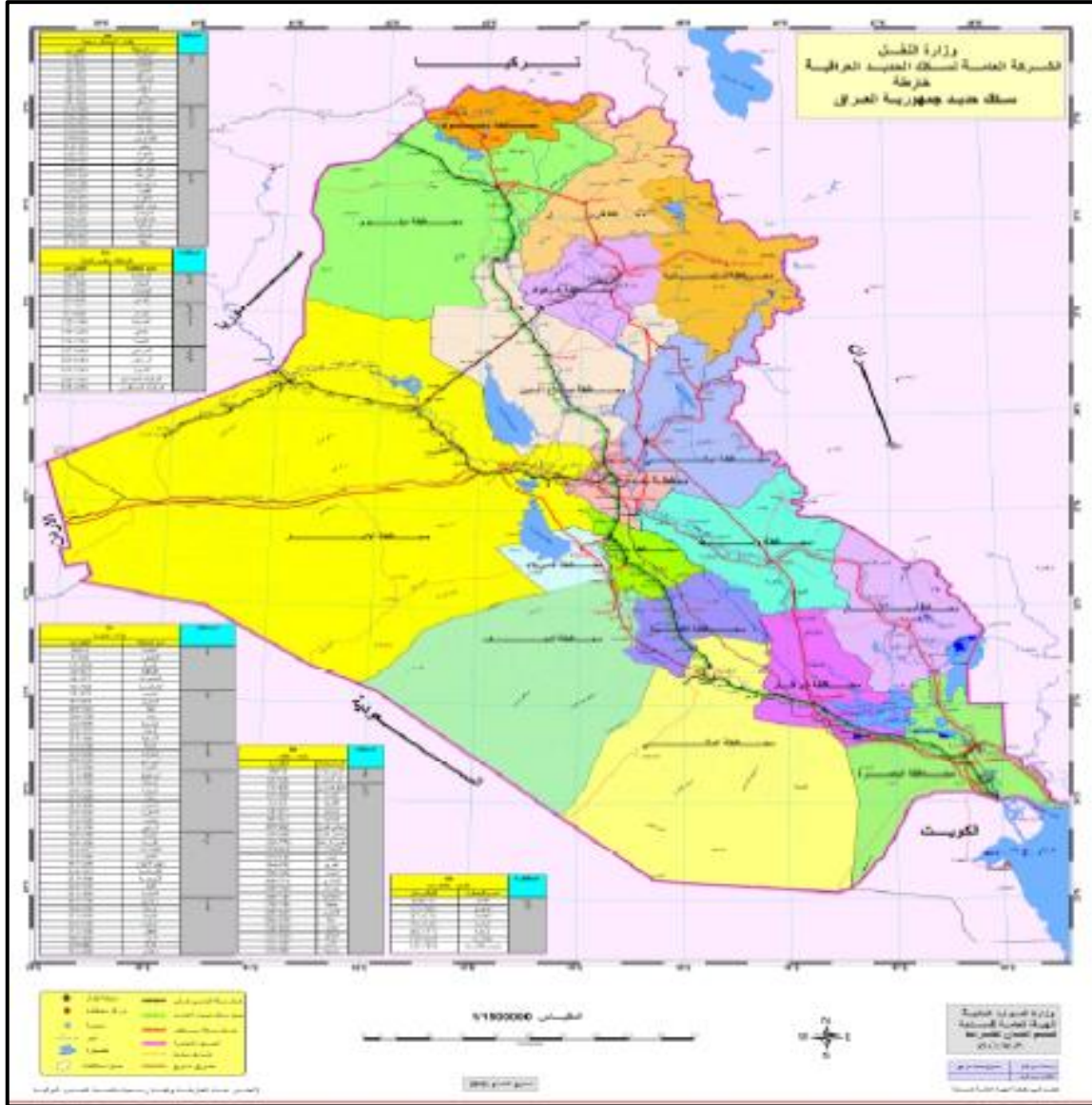


ثالثاً: شبكة السكك الحديدية:

يستخدم مصطلح السكك الحديدية للتعبير عن واسطة النقل التي تتألف من عدد من العربات التي تسحبها قاطرة تعمل بالمرجل البخارية أو الديزل أو بالكهرباء أو بالوسائل الممغنطة. تسير على قضيبين متوازيين من الفولاذ المجوف. مثبت على الأرض والمسافة التي تفصل بين القضيبين تعادل المسافة بين عجلتين عربة القاطرة.

يعتبر النقل على خطوط السكك الحديدية الشكل الثاني للنقل البري في داخل المدن وخارجها (18). شهد العراق اول خط سكك حديد لعربات الترام (Tram) عام 1869، عندما اقام الوالي العثماني مدحت باشا شركة ترامواي بغداد - الكاظمية وقد استخدمت الخيول لجر العربات وكان يعرف (Alkary) (19) فيما بعد انشاء خط مشابه ليربط مدينة النجف الاشرف بمدينة الكوفة وأول قطار تم تسييره في العراق كان في حزيران سنة 1914. (20) اذ كان الاعتماد على شبكة السكك الحديد في نقل المسافرين والبضائع كبيراً عند نشأتها الأولى ، ولكن بعد تطور شبكة الطرق بالعراق تحول قسم كبير من نشاط النقل البري من نشاط النقل بالسكك الحديد إلى نشاط النقل بالطرق البرية الخاصة فيما يتعلق بنقل البضائع، وعليه فإن وجود شبكة سكك حديد فعالة أمر ضروري جداً حيث انها ستساهم والى حد كبير في الحفاظ على شبكة الطرق البرية وخاصة السريعة منها من التلف نتيجة مرور الشاحنات الثقيلة عليها. ولكن منذ بداية القرن الماضي ورغم وضع الدراسات والتصاميم لشبكة السكك الحديدية في العراق لم يتم ربط محافظة النجف باي من محافظات الفرات الاوسط أو الدول المجاورة وذلك رغم الاهمية الاقتصادية والسياسية والعسكرية للمحافظة . كما في الخريطة (3) .

خريطة (3) التوزيع الجغرافي لشبكة سكة الحديد لمنطقة وسط وجنوب العراق في الوقت الحالي والمستقبلي



الباحث بالاستناد الى :

- 1- هشام صلاح حسن ، مصدر سابق ، ص 512
 - 2- وزارة النقل ، الشركة العامة لسكة الحديد العراقية ، بغداد ، بيانات غير منشورة 2010
- كما قامت الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية بالتعاقد مع ألمانيا لشراء ٤٠ ألف طن من الحديد الخاص بسكك الحديد بكلفة (٥٠ مليون دولار) كمرحلة أولى لإنشاء خطوط جديدة داخل بغداد، مروراً بمحافظات الفرات الأوسط، كربلاء والنجف وبابل (21).
- كما تمكنت الشركة من تحديث قاطراتها حيث استلمت (٣٠) قاطرة حديثة من روسيا بعد سنة ٢٠٠٤ لأعمال صيانة ومد خطوط السكك الحديدية وتم شراء ١٢ عربة طاقة وبكلفة ثمانية ملايين دولار من شركة (مابكت التركية) التي تقوم بتغذية القطار بالكهرباء والماء والتكييف.



المبحث الثالث - النشاط السياحي في محافظة النجف الاشرف

تعرف السياحة على انها صناعة تعتمد على حركة السكان أكثر من البضائع. كما تعرف بأنها نشاط يعتمد على تحرك أشخاص وليس تحرك بضاعة ومنتجات ومواد⁽²²⁾.

تقسم السياحة الى نوعين :

1-السياحة الداخلية. هو انتقال فرد او مجموعة من منطقة السكن الدائم الى منطقة اخرى لمدة لا تقل عن (24) ساعة ولا تحدد بمدة اطول لغرض ما داخل البلد .

2-السياحة الخارجية: هو انتقال فرد او مجموعة من منطقة السكن الدائم الى منطقة اخرى لمدة لا تقل عن (24) ساعة ولا تزيد عن (11) شهراً لغرض ما خارج البلد⁽²³⁾.

أولاً- النشاط السياحي.

نالت السياحة في الوقت الحاضر اهتماماً على المستوى العالمي وعلى المستوى الخاص ، وذلك لما لها من اثر كبير في عملية التنمية الاقتصادية، بوصفها تمثل مورداً اقتصادياً من موارد الدخل القومي ،من خلال اسهامها في الحصول على العملات الصعبة من جهة وبوصفها احد الركائز الاساس لنشر الثقافة وتعميق الوعي بين افراد المجتمع من جهة اخرى⁽²⁴⁾ وتتباين الانماط السياحية حسب المسبب الرئيس للتنقل (اعمال ، مؤتمرات واجتماعات، ترفيه واستكشاف صحة واستشفاء ، زيارة عائلية او زيارة اصدقاء ، ثقافة ، زيارات دينية) ، وهذا ما يولد حركة نقل مستمرة على منظومة شبكة الطرق.

تمتاز المحافظة بالطابع الديني المتمثل بالعبوات المقدسة وفي مقدمتها مرقد الامام علي بن ابي طالب عليه (افضل الصلاة والسلام) مما جعلها محط افئدة كل المسلمين في العالم ، اذ يؤمها سنوياً ملايين الزائرين من مناطق مختلفة من داخل العراق ومن خارجه لاداء زيارة الامام من جهة ولدراسة العلوم الدينية في اكبر حوزة علمية في العالم الاسلامي من جهة اخرى، فضلاً عن وجود مقبرة وادي السلام ثاني اكبر مقبرة في العالم حيث يفد اليها عدد كبير من الناس لغرض دفن موتاهم او لزيارة القبور، هذا الى جانب وجود بعض المواقع الطبيعية والاثرية التي تسهم في تنشيط عامل السياحة⁽²⁵⁾.

وتضم المحافظة عدداً كبيراً من المواقع السياحية المتنوعة الطبيعية الى جانب الدينية الواقعة على امتداد شبكات الطرق البرية التي اسهمت بشكل فاعل في تنشيط المحافظة سياحياً كما في الجدول (3) والخريطة (4) اذ بلغ عدد السياح الوافدين للمحافظة عام 2009(1119341) سائحاً من دول اسلامية وعربية واخرى اجنبية ، ويتصدر السياح الايرانيون المرتبة الاولى ، اذ بلغ عددهم لعام 2009) 1052639) سائحاً بين رجال ونساء انظر الجدول (4) ، بعدهم يتوالى اعداد السياح من الدول الاخرى كما في الجدول (5)، وهذا يشير الى ان اعداد السياح يزداد من الدول المجاورة للعراق ، في حين تقل اعدادهم كلما ابتعدت عنه جغرافياً، ويلاحظ ان كل الوافدين يأتيون من منافذ حدودية مختلفة اشهرها واكثرها دخولاً للوافدين هو منفذ زرباطية على الحدود العراقية والايرانية الحدودي كما في الجدول (6) الذي بلغ عدد السياح العرب والاجانب الداخلين منه عام 2009 (1745) سائحاً ، وما يلاحظ في محافظة النجف انها تشهد توافد سياح من جنسيات غير العرب اكثر من السياح العرب ، حيث بلغ عدد السياح العرب لعام



2009 (92) سائناً ، لكن بلغ عدد السياح الاجانب في هذا العام (1743) سائناً ، ويمثل السياح الإيرانيين العدد الاكبر منهم كما في الجدول (5).

الجدول (3) اهم المراكز الدينية والسياحية والطرق التي تخدمها بحسب الاقضية في محافظة النجف

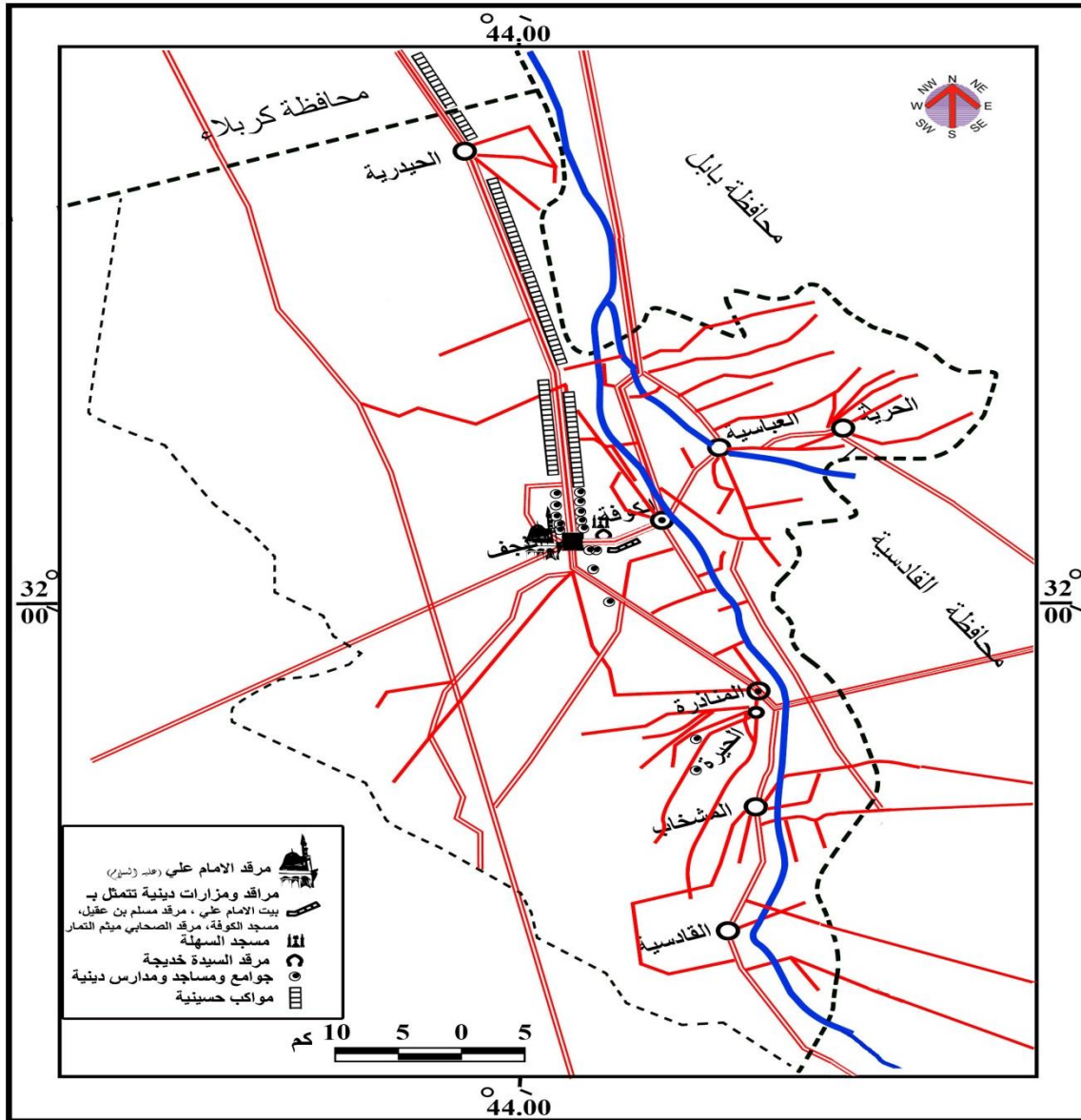
القضاء	المراكز السياحية	الطرق التي تخدمها
قضاء النجف	1. مرقد الامام علي بن ابي طالب (ع) ، مرقد النبيين هود وصالح (ع) ، مقام الامام زين العابدين (ع) ، سور النجف ، خان الشيلان، مقبرة النجف . 2. بحر النجف ، طار النجف . 3. خان الربيع (المصلي) ، خان النص (الحماد) في ناحية الحيدرية. 4. مسجد الحنانة ، مرقد كميل بن زياد النخعي 5. خان الرحبة ، منارة ام القرون .	مجموعة الطرق والشوارع في المدينة القديمة . الطريق الحولية (حول مدينة النجف) . الطريق الرئيسية الرابطة بين كربلاء والنجف . الطريق الرئيسية الرابطة بين مدينة النجف ومدينة الكوفة والمتجه صوب محافظة بابل . طريق الحج البري (طريق زبيدة) .
قضاء الكوفة	1. دار الامام علي (ع) ، قبر السيدة خديجة بنت الامام علي (ع) ، مسجد الكوفة ، مرقد مسلم بن عقيل (ع) ، مرقد الصحابي ميثم بن يحيى التمار (ع) ، قصر الامارة . 2. مسجد السهلة 3. مرقد السيد ابراهيم ومقام النبي يونس (ع) .	طريق الكوفة - النجف بطول (8) كم . طريق الكوفة - النجف بطول 1 كم . الطريق الرابط بين مدينتي النجف والكوفة . طريق شط الكوفة قرب المرآب بطول 200م .
قضاء المناذرة	قصر النعمان بن المنذر .	الطريق الثانوية المتجه نحو ناحية الحيرة (الجهة المطلة على بحر النجف) بطول 1 كم والمتفرعة من الطريق الرئيسية رقم (8)

المصدر : الباحث بالاستناد الى:

1. Najaf Chamber of Commerce (2009) , Holly Najaf Provincce Guide , Najaf ,p.47-51.

2- احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص229

الخريطة (4) التوزيع الجغرافي لاستعمالات الارض الدينية الواقعة على شبكة الطرق المعبدة في محافظة النجف لعام 2010



المصدر : الباحث بالاستناد الى :

احمد يحيى عباس عنوز ، شبكة الطرق البرية في محافظة النجف. 'دراسة في جغرافية النقل' ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية الآداب ، جامعة الكوفة ، 2010.ص115

الجدول (4) السياح الإيرانيين والباكستانيين الوافدون إلى محافظة النجف للمدة من (2010 . 2012)

المرشدين	رضع	اطفال	نساء	رجال
57917	3382	28940	421516	390117

المصدر : الباحث بالاستناد الى :

وزارة السياحة والآثار ، هيئة السياحة في محافظة النجف (2010)، بيانات غير منشورة .

الجدول (5) جنسيات واعداد السياح الوافدين لمحافظة النجف للمدة من 1/1 الى 31/12/2009

ت	الدولة	العدد
1	ايران	1052639
2	دولة الكويت	13770
3	باكستان	11185
4	مملكة البحرين	9741
5	طائفة البهرة / الهند	8237
6	المملكة العربية السعودية	5307
7	جمهورية أذربيجان	4426
8	الجمهورية اللبنانية	3913
9	الهند	3802
10	دولة الإمارات العربية المتحدة	1091
11	المملكة المتحدة	961
12	الجمهورية التركية	873
13	تنزانيا	782
14	عمان	571
15	أفغانستان	375
16	بنغلادش	287
17	الولايات المتحدة الأمريكية	286
18	كينيا	182
19	الجمهورية السورية	166
20	كندا	161
21	فرنسا	136
22	دولة قطر	120
23	استراليا	89
24	مدغشقر	61
25	تايوان	43
26	منشوريا	30
27	ماليزيا	24
28	روسيا	18
29	هولندا، النرويج، فلندا، ايطاليا، سنغافورة	6 سياح لكل دولة
30	ألمانيا، السويد، اسكتلندا	8 سياح لكل دولة
31	مصر، الجزائر، اندونيسيا	5 سياح لكل دولة
	المجموع الكلي	1119321

المصدر : الباحث بالاستناد الى :

1. وزارة السياحة والآثار ، هيئة السياحة في محافظة النجف (2010) ، بيانات غير منشورة .
2. وزارة الداخلية ، مديرية الامن السياحي في محافظة النجف ، شعبة الاحصاء (2010) ، بيانات غير منشورة .
- 3- احمد يحيى عباس عنوز، مصدر سابق ، ص 232



الجدول (6) اعداد السياح العرب والاجانب الوافدين عبر المنافذ الحدودية الى محافظة النجف لسنة 2010

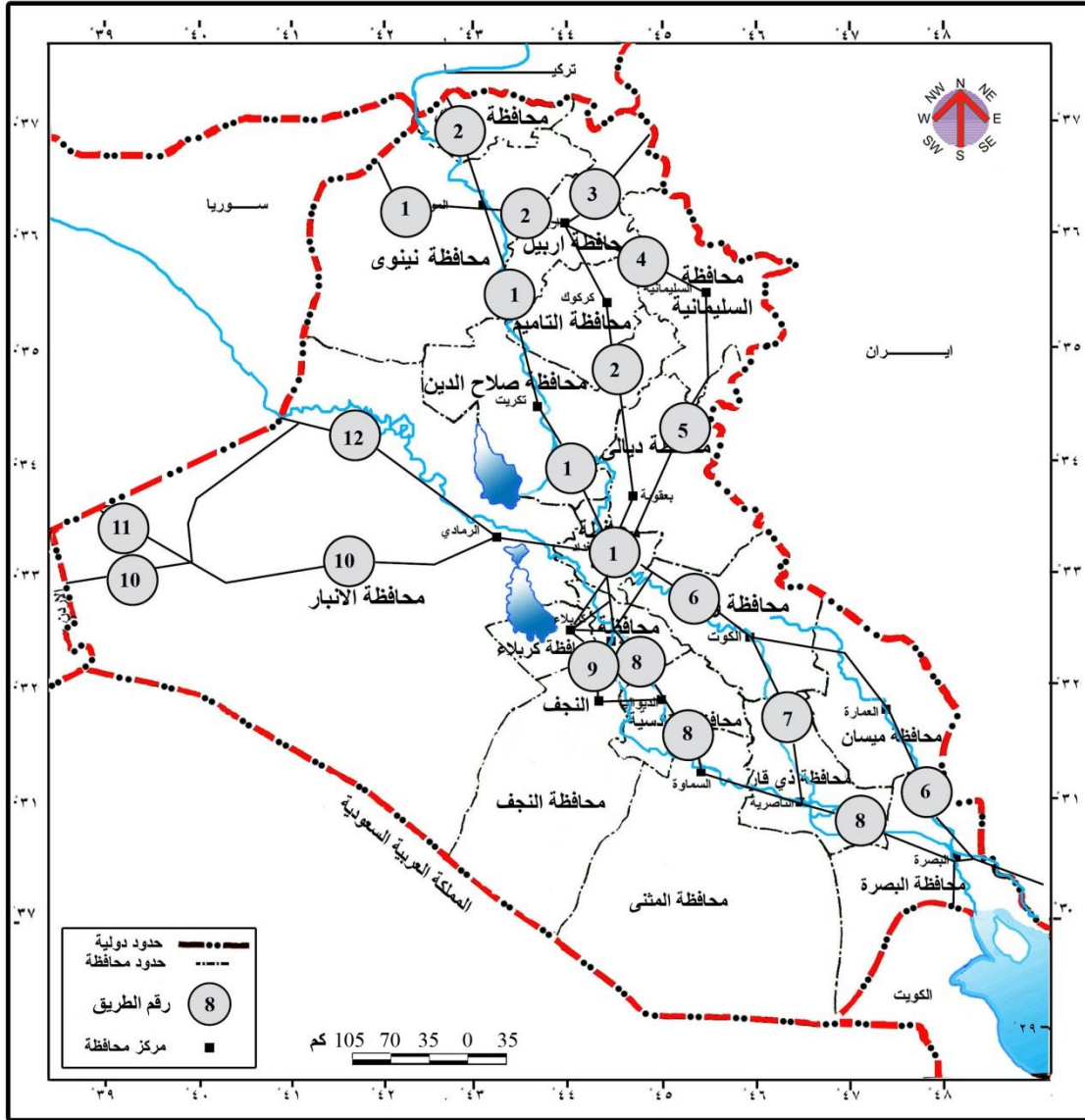
الوافدين الاجانب	المنفذ الحدودي	الوافدين العرب	المنفذ الحدودي
1743	زرباطية	64	الوليد
540	سفوان	10	ام قصر
526	الوليد	8	السلامجة
303	السلامجة	5	سفوان
110	المنذرية	3	طربيل
40	كردستان العراق	2	زرباطية
13	طربيل	-	المنذرية
7	ام قصر	-	كردستان العراق
3282	المجموع	92	المجموع

المصدر: الباحث بالاستناد الى :

1. وزارة السياحة والآثار ، هيئة السياحة في محافظة النجف ، بيانات غير منشورة ، 2010 .
 2. وزارة الداخلية ، مديرية الامن السياحي في محافظة النجف ، شعبة الاحصاء ، بيانات غير منشورة ، 2010.
 - 3- احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص 127
- كما تأتي أعداد كبيرة من السياح الى المحافظة عن طريق النقل الجوي المباشر أو غير المباشر ، اذ بلغ عدد القادمين لعام 2009 عبر مطار النجف الدولي (997) سائحاً ومن مطار بغداد الدولي (790) سائحاً ومن مطار البصرة الدولي (100) سائح.

ان توافد السياح العرب والمسلمين يزداد في ايام الزيارات الخاصة التي تسمى بالزيارات الموسمية باستثناء السياح الايرانيين اللذين يأتون في كل ايام السنة و يصل عددهم كمتعدل يومي الى اكثر من (9000) سائحاً وقد يرتفع خلال اشهر تموز وآب وايلول الى اكثر من (12000) سائحاً يومياً يتوزعون على مختلف المركز الدينية والسياحية في المدينة كما في الخريطة (5) مما يتطلب توفير عدد كبير من الفنادق والشركات السياحية المتخصصة بتوفير الحجوزات الخاصة المطارات والفنادق والنقل السياحي ، اذ بلغت الفنادق في محافظة النجف لعام 2008 (168) فندقاً ، وهي على اربع تصانيف سياحية ، في حين كان عدد شركات السفر والسياحة (35) شركة (26).

الخريطة (6) شبكة الطرق الدولية في العراق واتصالها في محافظة النجف



المصدر : الباحث بالاستناد الى:

. زينب موسى السرحان ، شبكة النقل وأثرها في التنمية الزراعية في محافظة بابل ، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية ، جامعة بابل ، 2009، ص 93.

ثانياً- اثر النقل البري على النشاط السياحي (السائح).

يُعد النقل البري أحد الأسباب المهمة لازدهار النشاط السياحي في أي بلد ، وبواسطة الطرق ووسائل النقل البري بأنواعها كافة يتم توفير متطلبات أنشطة السياحة والترويج في المكان المقصود ، وكذلك يتم ربط المزار السياحي بأسواق الطلب ، بما يعني أن النقل يمثل القاعدة الرئيسية للسياحة ورواجها ، ويعبر أيضاً عن درجة التمدن والحضارة ومؤشر على المستوى الاقتصادي للبلد إن ازدهار صناعة السياحة والترويج في أقاليم ودول العالم المختلفة يرتبط بتقدم طرق ووسائل النقل البري ، ولا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذباً للسياح طالما لا تتوفر لها إمكانية الوصول بغض النظر عما تقدمه من تسهيلات وخدمات ، (27).



إن تسهيلات في وسائل النقل في معظم دول العالم ساعدت على إيجاد مدن وقرى المنتجعات ، إذ ساعدت الأفراد الذين يرغبون إلى قضاء أجازاتهم في الاستجمام والترفيه والراغبين للراحة بأن يذهبوا إلى هذه المنتجعات ، التي تقدم لهم هذه الخدمات .

ويُعد النقل البري بكل أنواعه من أهم أسباب تقدم السياحة وتطورها . ولكي تخدم طرق ووسائل النقل والمواصلات الأغراض السياحية بالشكل الأمثل فإن لها تأثير مباشر على النشاط السياحي من خلال التأثير على السائح من خلال توفر الشروط التالية⁽²⁸⁾ :

1- الراحة : إن أهم ما يقصده السائح هو راحة الجسم والراحة النفسية ، ففي كل وسائل النقل البري يجب أن توفر المقاعد المريحة مع التهوية الصحية ودرجات الحرارة المناسبة ، وتوفير الخدمات من مرافق صحية وحمامات وتقديم وجبات أو مرطبات وتوفير الاستراحات على الطرق الخارجية

2- الأمان : من الامور التي تشجع استعمال وسائل النقل للأغراض السياحية والترفيهية هي أن يتم تطبيق مستوى جيد من مستلزمات الأمان للأشخاص وتأمين الأمتعة من الضياع والتلف .

3- السرعة : اختيار السرعة المناسبة التي يطمئن إليها المسافر وتوقيت الرحلات السياحية بموجب ذلك ، بحيث يتم مراعاة الحالات النفسية للسائحين .

4- السعة : العمل على تهيئة طاقات النقل للأشخاص والأمتعة بما يتلائم ومقدار الطلب ، على أن يمتاز جهاز النقل بالمرونة بما يتناسب وساعات النهار خلال اليوم الواحد ، وكذلك بالنسبة لمقدار الطلب خلال فصول السنة والموسم والأعياد والاجازات والزيارات الدينية

5- الانتظام : إن الالتزام بمواعيد السفر يبعث الثقة للمسافرين ويساعد السياح من استغلال أوقاتهم بشكل أفضل ويوفر الاستغلال الأفضل للوقت بما يؤدي إلى تخطيط أمثل للسياحة 6-الاختيار: إن توفير أوقات مختلفة ومتعددة ومتكررة يومياً في الحافلات والمركبات العامة لانطلاقها بين مدينتين أو بلدين يعطي السائح مجال الاختيار في الوقت الذي يناسبه لسفره ويقلل

7- الشمول : قد تتضمن الرحلة السياحية استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل ، وقد تتكامل الوسائل مع بعضها لخدمة السائح كتكامل النقل بالسيارات والعبارات أو النقل المائي ، أو السيارات مع القطارات ، أو السيارات مع الطائرات.⁽²⁹⁾

8- التكلفة المناسبة : تشكل تكلفة النقل نسبة غير قليلة من مجموع تكاليف السفر السياحية ، وأي محاولة لتقليل تكلفة النقل ستمكن عدداً أكبر من السياح للاستمتاع بالرحلة السياحية ، ويمكن للدولة دعم وسائل النقل المختلفة وتقديمها خدمات بتكاليف أقل وبصورة خاصة للسياح

9- المسؤولية : ينبغي أن يتحمل جهاز ووسائل نقل المسافرين والسياح والأمتعة مسؤولية هذا النقل بأمان وضمان وتعويض عن الأضرار في حالة الحوادث والكوارث والنكبات وفقدان الأمتعة الأثر المتبادل بين النقل والسياحة

إن الفكرة من دراسة أثر النقل البري بكل أنواعه في تقدم الحركة السياحية وتطورها هو بيان للعلاقة القوية والمتبادلة بين النشاطين ، وكذلك بيان مدى تأثير طرق ووسائل النقل على الاقتصاد الوطني وارتباط ذلك وتنشيط السياحة سواء كانت داخلية أو خارجية



وقد اهتمت معظم الدول بمرافق النقل البري وأنشأت العديد من الطرق السريعة والجسور والأنفاق ومحطات الاستراحة لتسهيل حركة مواطني تلك الدول والسياح .
 وأسست العديد من الدول مؤسسات وشركات النقل البري ، واستخدمت السيارات الكبيرة والحديثة والسريعة التي توفر الراحة والأمان للسياح والمسافرين عليها . وقد ساهم القطاع الخاص أيضاً في بعض الدول بتأسيس عدد من الشركات المتخصصة بالنقل البري السياحي.
 وقد أدت التسهيلات التي قدمت في الطرق والسيارات إلى تنشيط حركة السياحة وخفض تكاليف السفر والانتقال ورفع مستوى معيشة العاملين في قطاعي النقل والسياحة
 ويشير العديد من الخبراء في مجال النقل والسياحة إلى أن هناك علاقة متبادلة بين السياحة والنقل وأن وسائل النقل المتطورة تساعد على تنمية السياحة وازدهارها ، كما أن التوسع في السياحة قد أدى إلى تقدم وسائل النقل المختلفة

ثالثاً - اثر النقل البري في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للسياحة الدينية
 إن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل. ذلك أن وسائل النقل المعروفة قد شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني.
 ويأتي تأثير وسائل النقل البري في حياة المجتمع من زاويتين مهمتين هما:
 الأولى: تعتبر وسائل النقل البري عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسره
 للمكان الذي يسكنون فيه وكذلك مكان العمل.

الثانية: تؤثر وسائل النقل البري بدرجة كبيرة في قدرة الأشخاص على دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع وكذلك تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية. وهذا يوضح الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع في المجتمع⁽³⁰⁾.

وينظر إلى النقل البري بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن. أو لنقل الأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية لذلك فقد شهد قطاع النقل البري من الاهتمام والتطور ما هو بالشيء الكثير والذي يتمثل في وسيلتين⁽³¹⁾.

أنواع النقل البري :

1- النقل البري بالسيارات:

وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الأفراد أم البضائع. إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال



بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات. إن تطور النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير إنسيابية سليمة لهذه المركبات لذا اتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارة.

2- النقل بالسكك الحديدية:

تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات 210 كم/ساعة. كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وكما نلاحظ ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها. وتعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وعلى ذلك تقوم العديد من الدول بإنشاء السكك الحديدية وتحديثها بالوحدات المتحركة الحديثة. والمنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على اساس مراعاة خصائص الاستثمار في قطاع سكك الحديد التي يتمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة، ولأن سكك الحديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأس المال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات ذات سرعة عالية فلا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعة العالية. وكذلك تعتبر السكك عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك. ويتمثل دور النقل البري في مدينة النجف الاشرف في المحاور التالية (32).

رابعاً : دور النقل البري في محافظة النجف الاشرف

1- دور النقل البري في المنشآت الاقتصادية

إن نقل البضائع من مواقع انتاجها إلى الوسطاء أو المستهلكين يتطلب إيجاد نظام سهل وكفء للنقل باعتبار ما يحدث من اختناقات في هذه العملية له نتائج سلبية على العملية الإنتاجية متمثلة بالتأخير الحاصل في وصول البضائع في أوقاتها المحددة أو ارتفاع التكاليف المتحققة على البضائع المنقولة. إن عملية اختيار الوسيلة الخاصة بالنقل تتأثر إلى حد كبير بنوع البضائع المنقولة وخصائصها إذ تعتبر الشاحنات وعربات السكك الحديدية أفضل الوسائل استخداماً لنقل معظم المنتجات (33).

إلا إنه على أثر التطورات التكنولوجية الحاصلة في النقل خلال العقد الثاني من القرن الماضي والمتمثلة باستخدام الطائرات من جهة وإدخال مفهوم اقتصاديات النقل لهذه الوسائط من جهة أخرى والتي تحدد بشكل مختصر في إيصال البضائع بالوقت والكلفة المناسبة قد أدى إلى الاهتمام بشكل كبير بالنسبة للمنشآت في اختيار الوسيلة الناقلة لبضائعها. إن أهمية النقل بالنسبة للمنشآت وعلى اختلاف أنواعها سواء كانت صناعية أم خدمية أم زراعية تتضح عندما تسعى هذه المنشآت لاستخدام الأساليب الحديثة والمتطورة في التشغيل باتجاه تخفيض كلفة الإنتاج للوحدة الواحدة مما يستلزم بالمقابل أن يدعمه توافر وسائل نقل تمكنه من الوصول إلى الأسواق في الوقت المناسب والكلفة المناسبة. كذلك تبرز أهمية النقل بالنسبة للمشروع من خلال تأثيره على مكان توطئه³⁴ نرى إن إنشاء السكك الحديدية وتقديم استخدام



الشاحنات في عمليات النقل أدى إلى توطن المشروع في المكان الاقتصادي الملائم لعمليات الإنتاج دون التقييد بالمفهوم القديم بإنشاء المشاريع المختلفة قرب مجرى الماء باعتباره أفضل وسيلة للنقل وبأقل كلفة.

2- دور النقل في مستوى الاقتصاد القومي:

يعد قطاع النقل والمواصلات من البنى الارتكازية للاقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشر أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم.

إن أي قصور يحصل في قطاع النقل سيؤثر في عملية التدفق السلعي والإنتاجي ما بين المراكز الإنتاجية والاستهلاكية لها وهذا ما يؤثر في الخطط القومية التنموية لذلك نهجت الدول ذات التخطيط المركزي بمنح هذا القطاع أهمية واضحة وكبيرة لما له من تأثير في زيادة وتائر عملية التنمية وتبرز أهمية النقل على مستوى الاقتصاد القومي من خلال ربطه المباشر ما بين القطاعات الإنتاجية المختلفة ورفدها بالمواد الأولية والأساسية في العملية الإنتاجية وبذلك يعتبر عامل النقل أحد العوامل الرئيسة المرتبطة بالإنتاج إذ إن إيصال المواد الأولية إلى المصنع أو البضائع الاستهلاكية إلى المستهلك أو البذور والأسمدة إلى المزرعة لا يمكنها أن تتم بدون نظام نقل يحقق الكفاءة المناسبة في سير العملية الإنتاجية من خلال تحقيق: (35)

أ- السرعة.

ب- الأمان.

ت- الاقتصاد في حجم الخدمات المطلوبة لإدامته.

ث- التكييف لأي تغيير خارجي يمكن أن يحدث.

ج- دور النقل في توفير فرص عمل:

يعتبر العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاز مهامها. ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة بل تتناول جوانب مختلفة ومتعددة كمساعد السائق والمضيفين وموظفي إدارة وميكانيكيين وعمال صيانة وعمال خدمات ومنفذي مشاريع النقل ومهندسين بمختلف الاختصاصات. (36)

إن توفير ملاكات بشرية كافية للايفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار إن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري. وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات .

3- دور النقل في إحداث التغيير الاجتماعي :

تساهم وسائل النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما. وبذلك فكلماً توسعت شبكات وخطوط النقل بين أرجاء البلد الواحد من جهة وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار إن المجتمعات المتخلفة هي التي تتغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى.. (37)



مما تقدم يتضح لنا ان للنشاط السياحي علاقة ايجابية قوية واضحة بشبكة الطرق البرية في المحافظة وبقية المناطق المجاورة لها ، بوصفه نشاطاً يعمل على تعرض الطرق الى الحركة اليومية مما يولد ضغطاً شديداً عليها وعلى كثافة المرور عليها ، وان طرق النقل اسهمت الى حد كبير في انعاش النشاط السياحي ، الأمر الذي ادى الى ازدهار المدينة وانفتاحها اقتصادياً والإسهام في تشغيل اعداد كبيرة من الايدي العاملة ، لان ازدهار النشاط السياحي ونجاحه في اي منطقة يعتمد اساساً على نظام النقل ، وتطوره فيها، لذا توصف السياحة على انها نشاط اقتصادي تعتمد على انتقال الاشخاص ، لهذا تعد ثمرة تقدم وسائل النقل في المنطقة السياحية،⁽³⁸⁾ لانها تربط المواقع السياحية مع بعضها وتسهل من عملية نقل السياح من مكان الى آخر. وعليه فان التزايد في اعداد السياح والزوار الى المحافظة سنوياً يتطلب توافر شبكة الطرق لانها امرأ ضرورياً لخدمة تلك المنطقة سيما وان المحافظة ستمثل وجه الثقافة الاسلامية عام 2012، الامر الذي يتطلب من الآن وضع الخطط الكفيلة لتطوير شبكة الطرق البرية لاستيعاب اعداد السياح في كل الاوقات .

الاستنتاجات

- 1- ان شبكة الطرق البرية الحالية في المحافظة لا تغطي المتطلبات البشرية من الحركة والانتقال ، والسبب في ذلك هو انها شبكة الطرق تتباين من حيث توزيعها الجغرافي وكثافتها.
- 2- لا يوجد تأثير واضح مشترك بين العلاقات الطبيعية والعلاقات البشرية في بناء الطرق وامتدادها ، فالعلاقات البشرية عامل مهم في بناء مسارات الطرق وانتخابها اكثر من العلاقات الطبيعية ، حيث أدت العلاقات البشرية اثراً ايجابياً اكبر من اثر العلاقات الطبيعية ، لان العلاقات البشرية هي التي فرضت وجود امتداد الطرق وتعييدها.
- 3- ان النقل البري يمثل الوسيلة الوحيدة للنقل في المحافظة والمتمثلة بالمركبات ، فأنها تعاني من نقص الخدمات وعدم وجود تخطيط دقيق يتمثل باستخدام كافة الفضاءات المفتوحة التي سيتزايد اعدادها سكانياً واسكانياً مستقبلاً خصوصاً في الهضبة الغربية وهذا ما يسهم في كيفية التخلص من شكل المحافظة المستطيل وانفتاحها على كافة الاتجاهات.
- 4- افتقار شبكة النقل البري في محافظة النجف الى خدمة سكك الحديد او شبكة الترام الارضي والاعتماد الكلي على وسائل النقل البري المتمثل بالسيارات والشاحنات.

التوصيات

1. ضرورة ادامة وصيانة الطرق الرئيسية والفرعية بما ويتلائم وطبيعة وسائل النقل التي تستخدم هذه الطرق .
- 2- يجب ان تخدم طرق ووسائل النقل والمواصلات الأغراض السياحية بالشكل الأمثل ويجب أن تتوافر فيها الشروط التالية:
- 1- الراحة : إن أهم ما يقصده السائح هو راحة الجسم وراحة البال، فوسائل النقل البرية يجب أن يتوفر فيها المقاعد المريحة مع التهوية الصحية ودرجات الحرارة المناسبة.



- 2-الأمان : من الامور التي تشجع استعمال وسائل النقل للأغراض السياحية والترفيهية هي أن يتم تطبيق مستوى جيد من مستلزمات الأمان للأشخاص وتأمين الأمتعة من الضياع والتلف.
- 3-السرعة : اختيار السرعة المناسبة التي يطمئن إليها المسافر وتوقيت الرحلات السياحية بموجب ذلك .
- 4-السعة : العمل على تهيئة طاقات النقل للأشخاص والأمتعة بما يتلائم ومقدار الطلب خلال فصول السنة والمواسم والأعياد والاجازات والزيارات الدينية.
- 5-الانتظام : إن الالتزام بمواعيد السفر يرسخ الثقة للمسافرين ويساعد السياح من استغلال أوقاتهم بشكل أفضل ويوفر الاستغلال الأفضل للوقت بما يؤدي إلى تخطيط أمثل للسياحة.
- 6-الاختيار: إن توفير أوقات مختلفة ومتعددة ومتكررة يومياً في الحافلات والمركبات العامة لانطلاقها بين مدينتين أو بلدين يعطي السائح مجال الاختيار في الوقت الذي يناسبه لسفره ويقلل من فترات الانتظار .
- 7-الشمول : قد تتضمن الرحلة السياحية استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل ، وقد تتكامل الوسائل مع بعضها لخدمة السائح كتكامل النقل بالسيارات والعبارات أو النقل المائي ، أو السيارات مع القطارات ، أو السيارات مع الطائرات.
- 8-التكلفة المناسبة : تشكل تكلفة النقل نسبة غير قليلة من مجموع تكاليف السفرة السياحية ، وأي محاولة لتقليل تكلفة النقل ستمكن عدداً أكبر من السياح للاستمتاع بالرحلة السياحية ، ويمكن للدولة دعم وسائل النقل المختلفة وتقديمها خدمات بتكاليف أقل وبصورة خاصة للسياح.
- 9- ضرورة الاهتمام بتحديث شبكات وخطوط النقل الحديدية ، واستخدام قطارات سريعة ومريحة ومكيفة ، وتجهيز محطات السفر والوصول لراحة السياح واستخدام أحدث التكنولوجيا في حجز وبيع تذاكر السفر كالحاسوب الالكتروني. وكذلك أنشأت العديد من الطرق السريعة والجسور والأنفاق ومحطات الاستراحة لتسهيل حركة مواطني تلك الدول والسياح.



المصادر

- 1- احمد يحيى عباس عنوز ، شبكة الطرق البرية في محافظة النجف " دراسة في جغرافية النقل " رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة الكوفة ، 2010 ، ص9
- 2-قيس رؤوف عبد الله، مثى طه ألحوري، دور المصادر الطبيعية في نشوء وتطور السياحة، مجلة الإدارة والاقتصاد، العدد 7، الجامعة المستنصرية، بغداد، 1982، ص101
- 3- مديرية إحصاء محافظة النجف ، 2011 ، ص33
- 4- ابراهيم شريف. نحمد حبيب رسول. السيد نعمان دهش. جغرافية الصناعة، بغداد، 1981، ص83
- 5-عبد. سعيد اسس جغرافية النقل. القاهرة. مكتبة الانجلو المصرية، 1994، ص13
- 6-علي الراوي، قطاع النقل والمواصلات(ماهيته، أهميته ومؤشرات تطوره في العراق)، مجلة النفط والتنمية، العدد الثالث، 1988، ص60.
- 7-عبد الحسين ، علي عباس ، النجف اصالة الماضي واشراقه الحاضر ، ط1، مطبعة بابل ، بغداد ، 1988.ص14
- 8-احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص 28
- 9.وزارة الاسكان والاعمار ، مديرية طرق وجسور النجف ، دليل الطرق والجسور في محافظة النجف (بيانات غير منشورة) ، الشعبة الفنية ، النجف 1992.ص 8
- 10-احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص33
- 11- وزارة الاسكان والاعمار ، مديرية طرق وجسور النجف. مصدر سابق ، ص 11
- 12 - احمد يحيى عباس عنوز ، مصدر سابق ، ص 37
- 13- وزارة الاسكان والاعمار ، مديرية طرق وجسور النجف ، دليل الطرق والجسور المعبدة للمدة (2009.2006) في محافظة النجف (بيانات غير منشورة) ، الشعبة الفنية ، النجف 2010.ص3
- 14 - احمد يحيى عباس عنوز، مصدر سابق ، ص54
- 15- احمد يحيى عباس عنوز ، المصدر ذاته، ص54
- 16- وزارة الاسكان والاعمار ، مديرية طرق وجسور النجف. مصدر سابق ، ص15
- 17- احمد يحيى عباس عنوز ، المصدر ذاته ، ص54
- 18- حمد حبيب رسول، دراسات في جغرافية النقل، ص39.
- 19 -هشام صلاح محسن ، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وفاق المستقبل ، مجلة كلية الآداب / الجامعة المستنصرية، 2014 ، العدد100، ص490
- 20- عبد الستار محسن وهدي "السكك العراقية- المستقبل والحلم للواحد للأجيال.. مشروع الخط الدائري حول مدينة بغداد"، مجلة المدى، العدد 22، 2010، ص33

