



جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بابل
كلية التربية للعلوم الانسانية
قسم التاريخ

تطور النقل في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م

أطروحة قدمت

الى مجلس كلية التربية للعلوم الانسانية / جامعة بابل وهي من
متطلبات نيل درجة الدكتوراه فلسفة في التأريخ الحديث

من قبل الطالب

علي جليل عبد الحسن الفتلاوي

بإشراف

أ.د يحيى كاظم المعموري

٢٠٢٢ م

١٤٤٤ هـ

(بسم الله الرحمن الرحيم)

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِذَا قِيلَ لَكُمْ تَفَسَّحُوا فِي الْمَجَالِسِ فَافْسَحُوا
يُفْسَحِ اللَّهُ لَكُمْ ۖ وَإِذَا قِيلَ انشُرُوا فَانْشُرُوا يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ
وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ ۚ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ (سورة المجادلة - الآية ١١)

إقرار المقوم العلمي

أشهد إن إعداد الأطروحة الموسومة
(تطور النقل في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م دراسة تاريخية) التي
قدمها الطالب (علي جليل عبد الحسن الفتلاوي) في قسم
التاريخ كلية التربية للعلوم الانسانية جامعة بابل قد قومتها علمياً
فوجدتها سليمة من الناحية العلمية .

التوقيع:

المرتبة العلمية:

الاسم: احمد بهاء عبد الرزاق

التاريخ / / ٢٠٢٢

اقرار المقوم العلمي

اشهد إن إعداد الأطروحة الموسومة
(تطور النقل في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م دراسة تاريخية) التي
قدمها الطالب (علي جليل عبد الحسن الفتلاوي) في قسم
التاريخ كلية التربية للعلوم الانسانية جامعة بابل قد قومتها علمياً
فوجدتها سليمة من الناحية العلمية .

التوقيع:

المرتبة العلمية:

الاسم: عدي حاتم عبد الزهرة

التاريخ / / ٢٠٢٢

اقرار المقوم اللغوي

اشهد إن إعداد الاطروحة الموسومة
(تطور النقل في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م دراسة تاريخية) التي
قدمها الطالب (علي جليل عبدالحسن الفتلاوي) في قسم
التاريخ كلية التربية للعلوم الانسانية جامعة بابل قد قومتها لغوياً
فوجدتها سليمة من الناحية اللغوية .

التوقيع

المرتبة العلمية :

الاسم :امين عبيد جيجان

التاريخ : / / ٢٠٢٢

إقرار المشرف

أشهد إن إعداد الأطروحة الموسومة
(تطور النقل في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م دراسة تاريخية) التي
قدمها الطالب (علي جليل عبد الحسن الفتلاوي) في قسم التاريخ
كلية التربية للعلوم الانسانية جامعة بابل قد جرت بإشرافي في قسم
التاريخ كلية التربية للعلوم الانسانية جامعة بابل ، وهي جزء من
متطلبات نيل درجة الدكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر .

التوقيع

الاسم : أ. د يحيى كاظم المعموري

المشرف

التاريخ / / ٢٠٢٢

بناء على التوصيات المتوافرة أرشح هذه الأطروحة للمناقشة.

التوقيع/

الاسم : أ.د. محمد عبدالله المعموري

رئيس قسم التاريخ /كلية التربية / جامعة بابل

التاريخ / /

(الاهداء)

اهدي ثمرة جهدي هذا الى روح والدي الذي علمني
طريق الحياة قبل البلوغ ولم يشاهد عملي ، الى من
ترعرعت في ظلها ونهلت من توجيهها فكانت لي خير
عوز ونعمة وزادا وورقا (والدتي الحنونة اطال الله في
عمرها) ، الى اخوتي وعائلي وكل من ساهم في انجاز
هذا العمل سائلا الله ان يحفظهم انه سميع الدعاء

الشكر والعرفان

بعد الحمد لله والثناء عليه لا يسعني الا ان اقدم شكري وتقديري الى استاذي ومشرفي على الاطروحة الاستاذ الدكتور يحيى كاظم المعموري الذي كان لي خير سند وعون لما قدمه لي من نصائح وارشادات جعلت الاطروحة بالشكل الذي يناسب الدراسة وهذا لم يأتي عن فراغ فهو صاحب خبرة ودراية كاملة بموضوعات العراق التي افنى اكثر من نصف عمره يتبحر في علومها ، اسأل الله ان يحفظه ويطيل في عمره انه سميع الدعاء.

كما اوجه شكري وتقديري الى الأستاذ الدكتور علي حمزة الحسناوي التدريسي في كلية التربية جامعة كربلاء الذي احاطني برعايته الكريمة من خلال تقديمه النصح والارشادات التي سهلت لي طرق الوصول الى المعلومات التي احتاجها للأطروحة.

من باب رد الفضل اود ان اوجه شكري الخالص الى اساتذتي في قسم التاريخ الذين تتلمذت على اياديهم في السنة الاولى (التحضيرية) ومنهم الدكتور علي هادي والدكتور كريم الزبيدي والدكتور ماجد محي الفتلاوي والدكتور فؤاد العميدي والدكتور نعيم جاسم والدكتورة وفاء كاظم والدكتور احمد يونس والدكتورة حامد الجنابي .

لا يفوتني ان اوجه شكري وتقديري الى زملائي من الطلبة في الدراسات العليا الذين كانوا على تواصل مستمر معي لتبادل المعلومات التي تصب في مصلحتنا جميعا ، كما اوجه شكري وتقديري الى العاملين في دار الكتب والوثائق في بغداد الذين بذلوا معي جهدا اضافيا وذلك لما يقتضيه موضوع الدراسة من جهد وبحت في الوثائق العراقية .

وختاما اوجه شكري وتقديري الى كل من مدَّ يد العون ليَّ طوال مدة الدراسة ممن لا يسع المجال لذكرهم سائلا الله ان يحفظهم جميعا انه سميع الدعاء.

قائمة المختصرات

ت	المصطلح	المختصر
١-	دار الكتب والوثائق	د.ك.و
٢-	محاضر مجلس النواب	م.م.ن
٢-	دون مطبوعة	د.م
٣-	دون تاريخ طبع	د.ت
٤-	وثيقة	و

قائمة المحتويات	
الصفحة	الموضوع
٧-٤	المقدمة
٦٢-٨	الفصل الاول تطور النقل في العراق حتى عام ١٩٥٨ م
٢٥-٩	المبحث الاول الجنود التاريخية للنقل في العراق حتى عام ١٩٢١ م
٤٩-٢٦	المبحث الثاني التطور التاريخي للنقل في العراق ١٩٢١-١٩٥٨ م
٣٣-٢٧	١- التطور التاريخي للنقل البري في العراق ١٩٢١-١٩٥٨ م
٤٤-٣٤	٢- التطور التاريخي للبريد والنقل الجوي في العراق ١٩٢١-١٩٥٨ م
٤٩-٤٥	٣- التطور التاريخي للنقل المائي في العراق ١٩٢١-١٩٥٨ م
٦٢-٥٠	المبحث الثالث التخصيص المالي لوزارة الاشغال والمواصلات ١٩٢١-١٩٥٨ م
٥٦-٥١	١- التخصيص المالي لوزارة الاشغال والمواصلات ١٩٢١-١٩٤٥ م
٦٢-٥٧	٢- التخصيص المالي لوزارة الاشغال والمواصلات ١٩٤٥-١٩٥٨ م
١٢٢-٦٣	الفصل الثاني التطور التاريخي للنقل البري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م
٩٠-٦٤	المبحث الاول تطور طرق السيارات
٦٩-٦٥	١- تطور طرق السيارات في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م
٧٠-٧٠	٢- انجازات مجلس التخطيط في قطاع الطرق والمواصلات
٨٣-٧١	٣- الخطة الخمسية للبلاد ١٩٦٥-١٩٦٩ م.
٨٩-٨٤	٤- تطور مصلحة نقل الركاب في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م
٩٠-٩٠	٥- المقترحات التي قدمتها المؤسسات التجارية لتطوير واقع النقل
١٠٧-٩١	المبحث الثاني التطور التاريخي للسكك الحديدية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م
٩٥-٩٢	١- الأهمية التاريخية للنقل بواسطة السكك الحديدية ١٩٥٨-١٩٧٩ م

١٠٦-٩٦	٢- مشاريع الخطط الخمسية لتطوير مصلحة السكك الحديدية.
١٠٧-١٠٧	٣- النقبات العمالية لمصلحة السكك الحديدية
١٢٢-١٠٨	المبحث الثالث التطور التاريخي للجسور والسدود ١٩٥٨-١٩٧٩
١١٢-١٠٩	١- أهمية الجسور في تطور طرق النقل ١٩٥٨-١٩٧٩م
١١٨-١١٣	٢- اعمال مجلس التخطيط خلال الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م
١١٩-١١٩	٣-المشاكل التي واجهت نشاط الطرق والجسور في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩
١١٩-١١٩	٤- المقترحات التي ساعدت في تطوير الطرق والجسور في العراق
١٢٢-١٢٠	٥- السدود وأهميتها التاريخية في تطور طرق النقل في العراق
١٨٠-١٢٣	الفصل الثالث التطور التاريخي للنقل المائي ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٤٩-١٢٤	المبحث الأول التطور التاريخي للموانئ ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٢٧-١٢٥	١- الاهتمام الحكومي للموانئ ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٢٨-١٢٨	٢- مراحل التطور التاريخي للموانئ العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م.
١٢٩-١٢٩	٣-المشاريع الاستثمارية للموانئ خلال الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٧٩م
١٤٠-١٣٠	٤-أهم الموانئ العراقية ومراحل تطورها بعد عام ١٩٥٨م
١٤١-١٤١	٥- المشاكل التي عانى منها النقل المائي لعام ١٩٦٨-١٩٧٠م
١٤٢-١٤٢	٦-المقترحات التي قدمتها المؤسسات التجارية لتطوير النقل المائي
١٤٩-١٤٣	٧- الاتفاقيات التجارية بين العراق والدول العالمية عبر الموانئ العراقي
١٦٤-١٥٠	المبحث الثاني التطور التاريخي للنقل البحري ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٦١-١٥١	١-أهمية النقل البحري في تطوير طرق النقل ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٦٢-١٦٢	٢- اتفاقيات العراق البحرية مع دول العالم ١٩٥٨-١٩٧٩م.
١٦٤-١٦٣	٣- خدمات اصلاح السفن وصيانتها

١٨٠-١٦٥	المبحث الثالث التطور التاريخي للنقل النهري ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٦٨-١٦٦	١-اهمية النقل النهري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٨٠-١٦٩	٢-اقسام الطرق النهرية في العراق
٢٤٢-١٨١	الفصل الرابع التطور التاريخي للنقل الجوي والاتصالات في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢٠٦-١٨٢	المبحث الاول التطور التاريخي للخطوط الجوية العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م
١٨٦-١٨٣	١-تطور الخطوط الجوية واثرها في عملية النقل العراقي ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢٠٦-١٨٧	٢- الاتفاقيات الدولية لتطوير الطيران في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢٢٢-٢٠٧	المبحث الثاني التطور التاريخي للمطارات ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢١٧-٢٠٨	١- بدايات التطور التاريخي للمطارات في العراق
٢٢٠-٢١٨	٢-المطارات العراقية ومراحل تطورها ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢٢٢-٢٢١	٣-نشاط نقل المسافرين في المطارات العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢٤٢-٢٢٣	المبحث الثالث التطور التاريخي لاتصالات البريد والبرق في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢٢٥-٢٢٤	١- نبذة تاريخية عن المواصلات البريدية اثناء مدة العهد الجمهوري
٢٢٧-٢٢٦	٢- تطور شبكة المايكروويف بعد ثورة تموز ١٩٥٨م
٢٣١-٢٢٨	٣-التطور التاريخي للاتصالات السلكية ١٩٥٨-١٩٦٨م
٢٣٣-٢٣٢	٤-مشروع شبكة الكابلات الهاتفية والبرقية داخل المدن .
٢٣٧-٢٣٤	٥- تطور الاتصالات اللاسلكية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م
٢٤٢-٢٣٨	٦- تطور مشاريع الاذاعة والتلفزيون بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م
٢٤٥-٢٤٣	الخاتمة
٢٦٩-٢٤٦	قائمة المصادر

المقدمة

يعد النقل من المواضيع البالغة الأهمية في تاريخ العراق والذي يستحق الدراسات الأكاديمية والعلمية، إذ شهد قطاع النقل منذ بداية القرن العشرين وحتى نهاية السبعينيات تطوراً ملحوظاً لا سيما بعد تشكيل الحكومة العراقية في عام ١٩٢٠م، إذ أصبحت الحكومة العراقية تسيطر على بعض أنشطة هذا القطاع أما القسم الآخر فكانت السلطات البريطانية هي من تديره حسب ما يناسب مصلحتها.

أخذت الحكومة العراقية تشرف على بعض مديريات قطاع النقل قبل أن تنتقل إليها إدارتها بشكل مباشر فمثلاً كان لها الإشراف فقط على مصلحة الموانئ قبل أن تنتقل إليها ملكيتها عام ١٩٢٩م، كما كان لها الإشراف على مصلحة السكك الحديدية ثم انتقلت إليها ملكيتها عام ١٩٣٦م.

في عام ١٩٤٦م تولت الدولة ممارسة نشاط النقل الجوي ونقل الركاب بواسطة السيارات، كما تأسست في عام ١٩٥٢م الشركة العامة للنقل البحري العراقية التي ارتبطت بوزارة الاقتصاد.

بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م أبدل عنوان وزارة المواصلات والأشغال إلى وزارة المواصلات بموجب قانون السلطة التنفيذية رقم (٧٤) لسنة ١٩٥٩م، إذ ارتبطت بالوزارة الجديدة مديرية مصلحة السكك الحديدية العامة، ثم صدر نظام وزارة المواصلات

رقم (٦٩) لسنة ١٩٥٩م والذي نص على ان تتألف الوزارة من ديوان الوزارة والذي يتكون من مديرية المواصلات العامة ويرتبط بها مديرية السكك الحديدية العامة ومديرية الطرق والجسور العامة ومديرية الملاحة العامة ومديرية الطيران المدني العامة ومديرية البريد والبرق العامة اضافة الى مصلحة الموانئ العامة .

تطور النقل بصورة افضل مما كان عليه خلال فترة الستينات ، اذ تبنت الحكومة العراقية الجديدة تنفيذ العديد من مشاريع النقل ، لا سيما بعد تشكيل مجلس التخطيط الذي تبني تنفيذ المشاريع الاقتصادية والخدمية .

بعد انقلاب تموز ١٩٦٨م شهد النقل تطورات عديدة في مجال التنظيم الاداري وزيادة الطاقة النقلية للقطر ، ففي عام ١٩٧٠م تم استحداث وزارة النقل ، كما تم تأسيس الشركة العامة للنقل البري التي ارتبطت بوزارة الاقتصاد في بادئ الامر ، كما تم استحداث شركة ناقلات النفط العراقية في عام ١٩٧٢م والتي ارتبطت بشركة النفط الوطنية العراقية ، كما بوشرف في عام ١٩٧٣م ببناء ميناء البكر الحديث والذي تم افتتاحه في تموز ١٩٧٥م ، كما صدرت في عام ١٩٧٦م عدة تشريعات تنظيمية وادارية تخص قطاع النقل والمواصلات .

وتأسيا على ما تقدم نستطيع القول ان موضوع النقل كان موضوعا مهما واستراتيجيا ولم تتناوله الدراسات الاكاديمية السابقة بشكل مفصل وكامل وفي دراسة واحدة تجمع النقل البري بشقيه الطرق البرية والسكك الحديدية فضلا عن النقل الجوي والنقل المائي .

من هذا المنطلق وقع اختيارنا لموضوع تطور النقل في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م لنلقي الضوء على وسائل النقل في العراق وتطورها ابتداءً من عام ١٩٥٨ حتى عام ١٩٧٩م وتعد هذه المدة من اكثر المدد التي تطور فيها وسائل النقل في العراق وحتى اكثر من المدة التي تلتها لدخول العراق في حروب طويلة الامد ومنها حرب الخليج الاولى والثانية التي عوقب على اثرها العراق بفرض الحصار الاقتصادي عليه طيلة مدة التسعينيات من القرن الماضي الى درجة ان معظم ما انجز في مجال النقل لغاية ١٩٧٩م لم يطرأ عليه أي تغيير وبقي دون تطور يذكر، كما ان هناك اسباب اخرى جعلتني احدد تاريخ دراستي للبحث وبمساعدة استاذي المشرف هو المرحلة الانتقالية التي بدأت فيها الدولة العراقية في ١٤ تموز عام ١٩٥٨م وتحويل نظامها من النظام الملكي الى النظام الجمهوري وما رافقه من تغييرات سياسية واقتصادية جعلت لقطاع النقل بكل تفرعاته ذات اهمية كبيرة في العلاقات الدولية.

اقتضت طبيعة الدراسة الى ان تقسم الى مقدمة واربعة فصول وخاتمة تناولنا فيها اهم ما توصلنا اليه من استنتاجات ،اذ كان الفصل الاول تمهيدا لموضوع البحث والذي تطرقنا فيه الى الجذور التاريخية للنقل في العراق حتى عام ١٩٥٨م ، اما الفصل الثاني الذي تناول تطور النقل البري من عام ١٩٥٨م الى عام ١٩٧٩م بكل صنوفه وتفرعاته من إذ سكك الحديد والسيارات وطرقها والجسور التي تربط الطرق فيما بينها عبر الانهار العراقية والسدود التي كانت تستخدم كطرق بديلة عند الضرورة، اذ تحدث المبحث الاول عن طرق السيارات وتطورها من عام ١٩٥٨ الى عام ١٩٧٩م ، اما المبحث الثاني فقد تناولنا فيه التطور التاريخي لسكك الحديد من عام ١٩٥٨ الى عام ١٩٧٩م ،في حين القينا الضوء في المبحث الثالث على التطور التاريخي للجسور والسدود من عام ١٩٥٨ الى عام ١٩٧٩م .

اما الفصل الثالث الذي تطرق الى النقل المائي من عام ١٩٥٨م الى عام ١٩٧٩م والذي تحدث بدوره عن تفرعات النقل مثل الموانئ العراقية والنقل البحري والنقل النهري ،وقد قسم الى ثلاث مباحث ايضا ،اذ جاء المبحث الاول بعنوان التطور التاريخي للموانئ ١٩٥٨-١٩٧٩م ودور الحكومات العراقية المتعاقبة في كيفية الاهتمام بهذه الموانئ ،اما المبحث الثاني فتناولنا فيه التطور التاريخي للنقل البحري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م ،كما تناول اهمية النقل البحري واهم الاتفاقيات التجارية البحرية بين العراق ودول الاخرى ،اما المبحث الثالث والذي جاء بعنوان التطور

التاريخي للنقل النهري ١٩٥٨-١٩٧٩م والذي بحثنا فيه اهمية النقل النهري واقسام الطرق النهرية فضلا عن النقل النهري في شط العرب .

اما الفصل الرابع فقد تطرق الى التطور التاريخي للنقل الجوي والاتصالات البريدية والتليفونية ،اذ تطرق هذا الفصل الخطوط الجوية العراقية وتطوراتها التاريخية ،كما تناول دراسة المطارات العراقية واهميتها التاريخية للنقل ،كذلك تطرق الى دراسة البريد والاتصالات بكل فروعها (السلكية واللاسلكية) ، اذ قسم الى ثلاثة مباحث ايضا جاء المبحث الاول بعنوان التطور التاريخي للخطوط الجوية العراقية من عام ١٩٥٨ الى عام ١٩٧٩م ،كما تطرق الى الاتفاقيات الجوية بين العراق ودول العالم الاخرى اثناء هذه المدة ،اما المبحث الثاني فقد جاء بعنوان التطور التاريخي للمطارات العراقية من عام ١٩٥٨ الى عام ١٩٧٩م واهم المطارات والوسائل التي التزمته الحكومات العراقية لتطورها ،اما المبحث الثالث فقد تطرق الى التطور التاريخي للبريد والبرق من عام ١٩٥٨ الى عام ١٩٧٩م لا سيما المايكرويف والاتصالات السلكية واللاسلكية ،كما تناول اهم الانجازات التي تحققت بعد انقلاب تموز ١٩٦٨م .

اعتمدت الاطروحة على مصادر متنوعة ويأتي في مقدمتها الوثائق التاريخية الغير منشورة والمنشورة التي اعتمدها الباحث واهمها وثائق مجلس النواب العراقي ووثائق وزارة المواصلات العراقية، ووثائق بعض الوزارات الاخرى فضلا عن محاضر مجلس النواب، اذ تأتي اهمية هذه المصادر كونها صادرة من دوائر حكومية ذات صلة بالموضوع وان معظمها لم يطلع عليها باحث، كما كانت الأطاريح والرسائل مصدرا مهما استعان بها الباحث في اطروحته والتي رفدتها بالمعلومات المناسبة لها كان من بينها اطروحة الباحثة لمى عبد العزيز المعنونة الخدمات العامة في العراق ١٨٦٩-١٩١٨ م وكذلك اطروحة الباحث سعدي علي غالب المعنونة جغرافية النقل البري في العراق، ورسالة الماجستير للباحث محمد صابر علي الموسوي، اقتصاديات الموانئ العراقية، كما اعتمدت الاطروحة على عدد من الكتب واهمها للباحث جميل موسى النجار، كان من بينها طرق المواصلات النهرية ووسائط النقل المائي العثماني لولاية بغداد (١٨٣٤-١٨٧٢) وكذلك كتاب نور الدين عبدالله الربيعي، الافاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات وغيرها، كما اعتمدت على بعض المجالات والصحف العراقية والوثائق التاريخية لمجالس النواب العراقي في العهد الملكي ومنها جريدة الثورة وجريدة الزوراء وجريدة الوقائع العراقية وبعض المجالات مثل مجلة الموانئ العراقية ومجلة المواصلات وغيرها من المجالات الاخرى.

ولا بد من اذكر بعض الصعوبات التي واجهتني فهي كثيرة جدا وكان من ضمنها الازدحام السياسي والاقتصادي الصعبة التي مرت بها البلاد في المدة المنصرمة كما ان الازدحام الصحي ومنها جائحة كورونا التي عصفت بالبلاد في وقتها والتي كانت من الاسباب التي اثقلت علي في عملي كونها كانت سببا في اغلاق المكاتب ودور العلم في كثير من الاوقات الا ان الاصرار على العمل ومواظبتي ومساعدة استاذي المشرف واتكالي على الله جعلني ان استمر لاكمال هذا العمل المتواضع.

قبل الختام لا اظن ان جهدي قد بلغ الكمال ولكن املي ان تحظى اطروحتي بالقبول من لدن اساتذتي وادعوا الله ان تأخذ هذه الاطروحة مكانتها الاكاديمية في المكاتب الحكومية والاهلية لكي تكون صدقة جارية ترفع اسمي ولو بعد حين ،كما اوجه اعتذاري لكل من سيقراها وهو في موضع العلم ويحدد مواضع الخطأ ان وجدت فالكمال لله وحده وما انا الا ساع لهذا الجهد كي ارسم طريقا بدايته مني واكماله عند اخرين.

واخيرا افوض امري لله واضع هذا الجهد المتواضع امام السادة رئيس واعضاء لجنة المناقشة الذين لا شك فيهم بأن ملاحظاتهم وتوجيهاتهم سوف تسهم في تقويم الاطروحة وتصحيح اخطائها واخراجها بالشكل الافضل .

الفصل الاول

التطور التاريخي للنقل في العراق حتى عام ١٩٥٨ م

المبحث الاول

الجذور التاريخية للنقل في العراق حتى عام ١٩٢١ م

المبحث الثاني

التطور التاريخي للنقل في العراق ١٩٢١-١٩٥٨ م

المبحث الثالث

التخصيص المالي لوزارة النقل في العراق ١٩٢١-١٩٥٨ م

المبحث الاول

الجدور التاريخية للنقل حتى عام ١٩٢١م

الجذور التاريخية للنقل حتى عام ١٩٢١ م .

يعد النقل من اكثر المهام التي تسعى كل الدول لتطويره لما له الاثر الكبير في اقتصاديات كل الدول سواء كان نقلا بريا او جويا او مائيا ،اذ يعد من الجوانب المهمة والمكملة للأنشطة الاقتصادية الاخرى ،اذ يمثل احد المرتكزات الاساسية في بناء عملية التنمية لكل دول ويعد العراق احد هذه الدول التي تعتمد على اقتصاديات النقل منذ اقدم الازمنة ،اذ ترجع الجذور التاريخية للنقل في العراق الى مدد بعيدة وذلك لما يتمتع به من موقع جغرافي مهم بين دول العالم جعله حلقة وصل بين اسيا واوروبا^(١)

بعد السيطرة العثمانية على العراق التي استمرت ما يقارب الاربعة قرون تحكم العثمانيون بطرق المواصلات بشتى انواعها بما يتناسب مع مصالحهم ورغباتهم عن طريق موظفين تابعين لهم ،وبعد اصدار قانون الولايات العثمانية عام ١٨٦٤م قررت الحكومة العثمانية بأن يكون في كل ولاية مأمورا للنافعة يتم تعيينه من قبل الدولة العثمانية ويكون معه هيئة تساعده في تسير امور الولاية وتكون هذه الهيئة من الولاية نفسها ،اذ حدد القانون واجبات ادارة النافعة بأن تراقب الطرق والمعابر والابنية مع هيئة من المهندسين والاختصاصيين وتقوم هذه الهيئة بتعيين الموظفين والعمال ،و تضع هذه الهيئة ميزانية لاحتياجات الطرق والجسور وشراء الادوات اللازمة ومراقبة الامور الادارية وتسجيلها في سجلات خاصة وتقدم بين مدة واخرى الى الوالي العثماني للاطلاع عليها^(٢).

اما فيما يخص النقل المائي فقد شهدت اولى المحاولات العثمانية لتطوير النقل المائي عام ١٨٣٧م باجراء مسح لشط العرب على يد الخبير البريطاني (جيسني) الذي اعطى اهتماما كبيرا لهذه المنطقة كونها منطقة حيوية تربط بين بريطانيا ومستعمراتها في الهند ،و كان العراق يمثل اهمية كبيرة للمصالح البريطانية المتمثلة بالمصالح التجارية

(١) عبد الودود عبد الرضا عبد ،تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وافاقه المستقبلية (دراسة في جغرافية النقل)، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية التربية جامعة البصرة ،٢٠١٦م، ص٢.

(٢) نوفل نعمة الله افندي ،الدستور مج ١، مطبوعات ولاية سورية ،بيروت، دت، ص٢٨٣.

والسياسية^(١)، واكتشف جيسني اثناء عملية المسح وجود قناتين في شط العرب تمتدان مع امتداد مجراه ويفصل بينهما حاجز^(٢)، وقد اعيد هذا المسح في عام ١٨٩٠م من قبل الملازم البريطاني كيون (cunn) الذي بين بموجبه ان هناك ترسبات طينية تفصل قناة شط العرب الى عدة قنوات^(٣).

زاد الاهتمام بطرق النقل في العراق لاسيما بعد تولي الوالي العثماني مدحت باشا ولاية بغداد عام (١٨٦٩-١٨٧٢م) والذي اولى اهتماما كبيرا في الامور الادارية والعمرانية، وكانت طرق المواصلات البرية والمائية من اهم الانجازات التي تم تحقيقها في وقته، وفي واقع الحال فأن هناك امور كثيرة جعلت مدحت باشا يقوم باصلاحات اضافية في مجال النقل لا سيما النقل المائي كونه يمثل عصب الحياة للانتاج الزراعي الذي اخذ يزداد نموا في العقد السابع من القرن التاسع عشر والذي يحتاج الى طرق نقل صالحة لتصديره، فضلا عن ان المواصلات النهرية مهمة جدا لنقل المسافرين بين المدن لا سيما بين البصرة وبغداد عن طريق نهر دجلة^(٤).

في عام ١٨٦٩م تأسست مديرية النافعة في العراق استنادا الى قانون الولايات العثمانية الصادر سابقا عام ١٨٦٤م^(٥) وذلك اثناء مدة حكم الوالي مدحت باشا والذي عين مسعود بيك اول مدير لأدارة النافعة في ولاية بغداد، اذ قامت ادارة النافعة بانجاز الكثير من الاعمال المهمة مثل مسح اجزاء من نهر الفرات وتطهيره لكي يصبح النهر جاهزا للملاحة^(٦).

(١) جميل موسى النجار، طرق المواصلات النهرية في العراق، دوافع الاهتمام العثماني ومظاهره (١٨٣٤-١٨٧٢)، مجلة كلية التربية \الجامعة المستنصرية، العدد الثالث، ٢٠٠٨م، ص٧٦٢.

(٢) حسين محمد القهواني دور البصرة التجاري في الخليج العربي، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ١٩٨٠م، ص٦٨.

(٣) عبد الودود عبد الرضا عبد، المصدر السابق، ص١٢.

(٤) جميل موسى النجار، طرق المواصلات النهرية ووسائل النقل المائي العثماني في ولاية بغداد (١٨٧٢-١٨٣٤م)، ٢٠١٣م، ص٨٤٨٥.

(٥) جميل موسى النجار، الادارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد مدحت باشا الى نهاية الحكم العثماني (١٨٦٩-١٩١٧)، ط١، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩١م، ص٤٤٩.

(٦) صديق الدملوجي، مدحت باشا، مطبعة الزمان، بغداد، ١٩٥٣م، ص٤١.

تمثلت مظاهر الاهتمام بالمواصلات النهرية من قبل الوالي مدحت باشا بالعمل على تطهير نهري دجلة والفرات لجعلهما صالحين للملاحة النهرية وتسيير عملية التجارة وربط النهرين ببعضهما بواسطة قناة خاصة وشراء عدد من البواخر للعمل في النقل النهري .

لم تمض مدة على استلام مدحت باشا لولاية بغداد حتى امر بتنفيذ مشروع طريق الفرات النهري لتسيير السفن التجارية في العراق لاغراض نقل المسافرين والبضائع التجارية من بغداد الى حلب ،اذ تطلب هذا المشروع مسحا للنهر للتعرف على طبيعة عمق النهر وازالة بعض الرواسب الطينية التي تعيق الملاحة ،وقام مدحت باشا بشراء باخرتين وبعض الآلات الخاصة للحفر داخل المياه لتسهيل عملية سير السفن ^(١).

في نهاية عام ١٨٧٠ اخذت المواصلات النهرية بالتطور ،اذ قام مدحت باشا بشراء ثلاث سفن نهريّة ووضعها تحت تصرف الادارة الخاصة المرتبطة بالبحرية العثمانية^(٢) ،وقد اخذت وسائط النقل النهري تتطور بشكل تدريجي لكنها لا تتناسب مع حجم البضائع والمسافرين الذين اخذ عددهم يزداد نتيجة نقل البضائع من مركز لأخر عن طريق وسائل النقل القديمة مثل الأكلاك^(٣) والسفن الشراعية الصغيرة عن طريق نهري دجلة والفرات مما ادى الى نشوء مراكز الاستيطان بالقرب من هذه الانهار لا سيما بالقرب من شط العرب الذي يعد من اهم المنافذ المائية ،اذ يعد المنفذ النهري الوحيد بالنسبة للعراق وللبحر الى شكل خاص فضلا على انه يمثل ممرا ملاحيا لجزء من تجارة ايران كما ويعد النهر الوحيد الصالح للملاحة في منطقة الخليج العربي طوال العام على الرغم من تأثره في بعض الحالات الطبيعية مثل انخفاض منسوب المياه بسبب المد والجزر وكذلك بعض الحالات المصطنعة والمتمثلة بالحوادث التي تعمل على تحديد حرية الحركة الملاحية

(١) جميل موسى النجار ،طرق المواصلات النهرية ووسائط النقل المائي العثماني لولاية بغداد (١٨٣٤-١٨٧٢)، ص٣٢٣٣.

(٢) اسماعيل نوري مسير الربيعي ،تاريخ العراق الاقتصادي في عهد الانتداب البريطاني ١٩٣٢-١٩٢١م ،رسالة ماجستير ،كلية التربية ابن رشد جامعة بغداد ،١٩٨٩م، ص٢٤.

(٣) الأكلاك :وهي احد وسائل النقل النهري القديمة التي بقيت الى منتصف القرن الماضي في المدن العراقية الواقعة على الانهر وخاصة الحلة ،اذ كانت الوسيلة الغالبة على ضفاف شط الحلة، مجلة ،مركز تراث الحلة ،العتبة العباسية المقدسة، العدد الرابع ،٢٠١٦، ص٤٥.

لاسيما عند مدخله والمتمثلة بالسدود مثل سد الكارون وبعض السدود الاخرى الواقعة على النهر نفسه او على الانهار التي تغذيه^(١).

على الرغم من الجهود التي قام بها مدحت باشا في تطور النقل المائي الا ان هذا التطور لم يكن بالمستوى المطلوب وذلك لعدة اسباب^(٢).

- ١- نشوء وفتح الطرق البرية وتعريضها وبناء السكك الحديدية .
- ٢- سرعة النقل في الطرق البرية مقارنة بالطرق المائية.
- ٣- تأثير السدود التي اقيمت على الانهار واعاققتها للسفن إذ انخفضت مناسيب المياه في بعض الاماكن الامر الذي اوقف السير في الانهار.
- ٤- توسع الزراعة ادى الى فتح قنوات وجداول اثرت في منسوب المياه .
- ٥- تعرض الكثير من السفن الشراعية والاكلاك الى الغرق نتيجة هبوب الرياح .
- ٦- عدم صلاحية الملاحة بشكل تام في الانهار الا لشهور محددة مما جعل النقل في هذه الانهار غير تجاري.
- ٧- كان لفصل الصيهد في الصيف الاثر الكبير في توقف هذه الطرق مما جعلها اقل اهمية في النقل .

بعد انتهاء ولاية الوالي العثماني مدحت باشا عام ١٨٧٢م وتسلم الوالي محمد رؤوف باشا^(٣) ولاية بغداد الغيت ادارة النافعة بموجب التشكيلات الادارية التي اقترتها الولاية^(٤). اما مع بداية القرن العشرين فقد شهد النقل المائي تطورا ملحوظا، اذ ازدادت اعداد السفن النهرية الى ثمان وأنشأت معامل ادامة لصيانتها^(٥).

(١) عبد الودود عبد الرضا عبد ،المصدر السابق، ص١١؛ سحر طارق الملا، نشأة وتطور جزر شط العرب جنوب العراق ، اطروحة دكتوراه كلية الاداب جامعة البصرة، ٢٠٥م، ص٧٠.

(٢) حيدر كمونة ، مشكلات النقل والمرور في المدينة العراقية معالجات وحلول ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، د.ت، ص٢٢٣.

(٣) محمد رؤوف باشا : هو الوالي العثماني الذي خلف الوالي مدحت باشا على ولاية بغداد (١٨٧٣-١٨٧٢م) الا انه لم تكن له اي اعمال مهمة بسبب ضعف قيادته ، باقر امين الورد ، بغداد ، خلفائها ، ولايتها ، ملوكها ، رؤسائها، د.ت، ص٢٠٥.

(٤) عباس العزاوي ، تاريخ العراق بين احتلالين ، ج٨، شركة التجارة والطباعة المحدودة ، العراق د.ت، ص١٨.

(٥) اسماعيل نوري مسير ، المصدر السابق ، ص٢٤٢٥.

في عام ١٩٠٥م تطور الممر الملاحي في شط العرب ،اذ اختفت القناة الملاحية الشرقية السابقة لتظهر القناة الوسطى بعد تطويرها لتصبح القناة الملاحية الرئيسية بعد تحولها من قناة مغلقة باتجاه البحر الى مفتوحة امام السفن، اذ تطورت هذه القناة تطورا ملحوظا خلال المدة من عام ١٩١١م بعد ان كان عمقها ٢٣ قدم اثناء المد العالي لتصل عام ١٩١٧م الى ٢٦ قدما^(١).

بعد اكمال بريطانيا احتلالها للعراق عام ١٩١٨م سعت لتطوير النقل النهري بشكل سريع ،اذ كانت هناك عدة اسباب دعت بريطانيا لهذا الاهتمام وكان في مقدمتها العامل العسكري المتمثل في الحاجة المتزايدة للقوات البريطانية المرابطة في العراق الى المؤن والتجهيزات الكافية لدعم الاحتلال البريطاني وكذلك قلة وسائل النقل البرية والنهرية الموجودة في العراق مما دفع بريطانيا الى الاهتمام بتحسين مستوى النقل النهري في البلاد ،الا ان القوات البريطانية سرعان ما واجهت مشاكل في هذا الميدان كان ابرزها.

- ١- عدم امكانية حركة السفن ذات الغاطس العميق في نهري دجلة والفرات سبب وجود مشاكل طبيعية في هذه الانهار يصعب حلها .
- ٢- كثرة الفيضانات التي ادت الى ظهور الكثير من الاهوار والمستنقعات التي كانت تتصل بالمجرى الاصلي مما ادى الى صعوبة ايجاد الاتجاه الصحيح للنهر^(٢).
- ٣- انخفاض مستوى المياه في موسم الصيف اسهم في تكوين الجزر وعرقلة حركة الملاحة النهرية ومثال على ذلك فقد اضطر الجنرال طاوزند الى ترك ثلاث سفن اثناء انسحابه من سلمان باك الى الكوت بسبب ارتطامها بالجزر الطينية^(٣)، ونظرا لأهمية النقل النهري قامت بريطانيا بتنظيم كافة القضايا المتعلقة بالنقل النهري واستحداث مديرية النقل المائي الداخلي والتي اسندت ادارتها الى اللواء (كري) والذي شغل منصب مستشار مفتش المواصلات والتي قامت بصيانة السفن النهرية وتنظيم السيطرة النهرية^(٤).

(١) كاظم فنجان الحماوي ،عراق بلا سواحل ،الغدير للطباعة والنشر ،البصرة ،٢٠١٣ ، ص ١٩ .
 (٢) لمى عبد العزيز مصطفى ،الخدمات العامة في العراق ١٨٦٩١٩١٨م ، اطروحة دكتوراه ،جامعة الموصل ، كلية الاداب ، ٢٠٠٣م ، ص ٢٤٩ .
 (٣) شكري محمود نديم ، حرب العراق ١٩١٨١٩١٤م ، ط ٣ ، شركة النبراس للنشر والتوزيع ، بغداد ، ١٩٥٤م ، ص ٢٠٩ .
 (٤) لمى عبد العزيز مصطفى ، المصدر السابق ، ص ٢٤٩ .

اما فيما يخص الموانئ فكانت تعاني من الاهمال في حقبة ما قبل الحرب فلم يكن هناك رصيف للرسو والتحميل كما لم تكن هناك رافعات، إذ كان يتم الرفع والتحميل بواسطة مراكب صغيرة^(١)، فلم يكن هناك سوى ثلاث مرافئ مع رصيف واحد انشأه الالمان من اجل اوصول مواد سكة حديد بغداد برلين^(٢).

لقد بدأت عمليات تطوير ميناء البصرة الذي يعد اول الموانئ العراقية في عام ١٩١٩م أي بعد انتهاء الحرب العالمية الاولى، وفي عام ١٩٢٠م تم تحويله من ميناء عسكري تابع لقوات الاحتلال البريطاني الى ميناء تجاري تشرف عليه الحكومة العراقية المؤقتة وبدأت تلك العمليات بتطوير الارصفة وجلب المعدات الكاملة للتشغيل، وفي عام ١٩٢١م أي بعد تشكيل الحكومة العراقية أصبحت ادارة الموانئ تحت اشراف وزارة التجارة^(٣)، وقبل هذا الموعد بعامين أي عام ١٩١٩م تمت المصادقة على بيان سير السفن في المياه الداخلية وتم في نفس العام ايضا تطوير ميناء المعقل الذي تطور بشكل ملحوظ بعد تشكيل الحكومة العراقية ووصول الحفارات الاسكتلندية المصنوعات خصيصا للعمل في هذا الميناء بواسطة شركة ويليام سايمونز وشركاؤه^(٤)، اذ يحتل ميناء المعقل المرتبة الاولى من إذ تأسيسه نسبة الى موانئ العراق التجارية والذي قامت القوات البريطانية بالعمل به اول دخولها للعراق، اذ اسهم دخولها في زيادة حركة التجارة بما يتلاءم مع مصالحها وسيطرتهم على الطرق الملاحية في البحر المتوسط والخليج العربي والبحر الاحمر والمحيط الهندي، فكان تحديد مرفأ البصرة من اولويات قوات الاحتلال لما يخدمها في المجال العسكري فضلا عن الحاجة الاقتصادية لتلك القوات، فاختارت القوات البريطانية بعد احتلالها للعراق عام ١٩١٤م مرفأ المعقل لإنشاء الارصفة وبما يتناسب مع سعة حركة سفنهم العسكرية والتجارية لطول الساحل المطل على شط العرب ووجود قناة تتصف بعمقها النسبي فضلا عن ان هذا الموقع غير معرض لعمليات الترسيب النهري مما يسهم في تقليل التكاليف المصروفة لإزالة الرواسب وبناء على هذه

(١) يوسف رزق الله غنيمه، تجارة العراق قديما وحديثا، بغداد، ١٩٢٢م، ص ١٢٧.

(٢) حميد حمدان التميمي، البصرة في عهد الاحتلال البريطاني ١٩٢١-١٩١٤م، بغداد، ١٩٧٩م، ص ٤٨٣.

(٣) وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي للشركة العامة لموانئ العراق ٢٠١١م، ص ١؛ عبد الودود عبد الرضا، المصدر السابق، ص ٢٥.

(٤) ج كولن، ميناء البصرة عام ١٩٣٨، ترجمة سحر احمد، الغدير للطباعة والنشر، البصرة ٢٠١٣م، ص ٢١؛ عبد الودود عبد الرضا، المصدر السابق، ص ١٣.

الامتيازات التي يتمتع بها هذا الموقع تمت المباشرة برفع مستوى الارض الى ما فوق مستوى مياه الفيضان لغرض الانتفاع منه^(١)

في عام ١٩١٧-١٩١٨م شهد ميناء المعقل تطور كبير، اذ بلغ معدل دخول ومغادرة البواخر للميناء ما يقرب من (٦-٧) باخرة يوميا^(٢)، وفي عام ١٩١٩م تم تطوير الميناء من خلال انشاء المخازن والسقائف اللازمة لخرن البضائع التي لا بد من ابقائها تحت مسؤولية الميناء لمدة زمنية لحين ترسيمها وفحصها كون ان الميناء كان يتعامل مع بضائع سريعة النقل دون التخزين في داخل الميناء، وفي عام ١٩٢٠م اصبح الميناء ذات طابع مدني وتجاري بعد ان اختفت السمة العسكرية التي كانت تسيطر على الميناء، اذ انيطت عمليات تنظيمية وتوسيعية الى ادارة الميناء بالتعاون مع مجلس شورى يتكون من الادارات العسكرية والمدنية وغرفة تجارة البصرة واعيانها^(٣).

اما فيما يخص التطور الذي حصل للنقل في مجال البرق والبريد فقد دخلت الخدمات البرقية الى الدولة العثمانية في اثناء حرب القرم ١٨٥٣-١٨٥٦م لإيصال اخبار المعارك بأسرع وقت ممكن وبعد ان رأت الحكومة اهمية هذه الخدمة نقلتها الى الولايات العثمانية ومنها العراق^(٤)، فقد كانت بغداد مرتبطة بالخط البرقي العائد لشركة الهند الشرقية البريطانية الذي اوصله البريطانيون لها من منطقة الفاو بالاتفاق مع الحكومة العثمانية في ذلك الوقت^(٥)، اما منتصف القرن التاسع عشر تأسست اول دائرة تلغراف عثمانية لنقل البريد من اسطنبول الى ديار بكر والموصل وبغداد وبالعكس^(٦)

(١) عبد الودود عبد الرضا، المصدر السابق، ٢٧.
 (٢) واقع نشوء منطقة المعقل التاريخي وتطورها حتى الوقت الحاضر، ورقة عمل مقدمة الى الشركة العامة لموانئ العراق، ١٩٩٥م، ص٢.
 (٣) يوسف رزق الله غنيمه، المصدر السابق، ص١٢٨.
 (٤) مجموعة التنظيمات العثمانية (الدستور)، المجلد الاول، ترجمة نوفل نعمة الله نوفل، بيروت، ١٨٤٨م، ص٣٠٣.
 (٥) ستيفن همسلي لونكريك، اربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمة سليم طه التكريتي، بغداد، ١٩٨٨م، ص٣٥٦٣٥٧.
 (٦) وزارة الخارجية العراقية، دائرة العلاقات العامة، وثائق عن تاريخ البريد العراقي، رقم الوثيقة ١٩٢٢/٢٢١٧٣١٨٩٧٧، بغداد، في ٢٧٥١٩٧٧م؛ عكاب يوسف عليوي الركابي، حكمت سليمان ودوره في السياسة العراقية حتى عام ١٩٦٤م (دراسة تاريخية)، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الاداب، جامعة البصرة، ٢٠٠٥م، ص٧٩.

في عام ١٨٦٥م تأسست في بغداد اول دائرة برقية في العراق للاشراف على الدوائر البرقية التي يجري افتتاحها في المناطق التي وصلت اليها الخدمة البرقية^(١)، اذ تم افتتاح دائرة البرق البريطانية عام ١٨٦٨م وبذلك يكون العراق قد شهد تحولا ملحوظا في مجال المواصلات البرقية، اذ تم ربطه بالدول المجاورة وصولا الى الهند، اذ اخذت تشاهد العربات البرية والجمال تنقل البريد من والى خارج العراق^(٢)، اما البريد فلم يشهد العراق أي خدمة بريدية منتظمة حتى صدور نظام البريد ادارة (بوستة ادارة سي) في عام ١٨٦٩م واردفته بنظام اخر اكثر تفصيلا هو نظام البريد (بوستة نظام نامة س)^(٣)، الذي تزامن اصداره مع تولي الوالي مدحت باشا ولاية بغداد عام ١٨٦٩م، اذ انتظمت الخدمات البريدية في الولايات العراقية واخذت السفن العثمانية وسفن شركة لنج بنقل البريد من البصرة الى بغداد والمدن الاخرى الواقعة على شاطئ دجلة، اما داخليا فكان النقل يتم عن طريق قوارب المشحوف وخاصة في منطقة المنتفك، اما البريد البحري فتولت نقله سفن البريد الانكليزية^(٤).

اخذ البريد يتطور نوعا ما، وتأسست في الولايات العثمانية ومنها ولاية بغداد ادارة موحدة للبريد والبرق تخضع لأدارة البريد والبرق العمومية^(٥)، التي تأسست في عام ١٨٧٠م في العاصمة استانبول بموجب نظام بوسته نامة س^(٦)، وعليه قامت دائرة بريد وبرق بغداد بفتح مكاتب بريدية في محطات البرق المنتشرة في المدن المشمولة بهذا النظام^(٧).

(١) عباس العزاوي، المصدر السابق، ص ١٣٢١٣٥، ٧؛ عدنان هرير جوده الشجيري، النظام الاداري في العراق ١٩٣٩-١٩٢٠، اطروحة دكتوراه اكلية الاداب جامعة بغداد، ٢٠٠٥م، ص ٢٢.

(٢) ستيفن همسلي لونكر، المصدر السابق، ص ٣٨٢؛ ريجارد كوك، بغداد مدينة السلام، ترجمة مصطفى جواد وفؤاد جميل، ديم، بغداد، ١٩٦٧م، ص ١٦٨.

(٣) لمى عبد العزيز مصطفى، المصدر السابق، ص ١٨٥.

(٤) ميرزا حسن خان، دراسة في الاحوال السياسية والاقتصادية والاجتماعية في العراق، ترجمة محمد وصفي ابو مغلي، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، ١٩٨٠م، ص ٩٢.

(٥) مجموعة التنظيمات العثمانية، المصدر السابق، ص ٣٦٨٣٦٩.

(٦) شذى فيصل رشو العبيدي، الادارة العثمانية في الموصل في عهد الاتحاديين (١٩١٨-١٩٠٨م)، رسالة ماجستير، الاداب الموصل، ١٩٧٧م، ص ١٦٧.

(٧) سالنامه ولاية بغداد لسنة ١٢٩٢هـ، دفعة ٢١، مطبعة ولاية بغداد، ص ٧٠٧٢.

بعد التطور في الخدمات البريدية اخذت المكاتب البريدية بالانتشار في المدن العثمانية ومنها العراقية والتي كانت مرتبطة بالإدارة العامة للبرق والبريد التابعة لوزارة الداخلية^(١)، ثم ارتبطت كل دوائر البرق والبريد في الولايات العراقية بالإدارة المركزية للبريد والبرق في بغداد، فكان هناك ادارة موحدة للبرق والبريد اطلق عليها في سبعينيات القرن التاسع عشر اسم (مفتشية البرق والبريد) التي كانت يديرها مدير عام اسندت اليه في الوقت نفسه وظيفة (معاون المفتش)، إذ ضمت الادارة عشرين مفتشا ولهذه المفتشية دوائر صغيرة للبرق والبريد في مدن بعقوبة وخانقين والحلة وشهربان والديوانية وهي من المدن التي وصلها الخط البرقي في ذلك الوقت^(٢)، اذ تغير اسم هذه الدوائر في اواخر السبعينيات من القرن التاسع عشر واصبحت تعرف (بوسنه وتلغراف ادارة سي) رئاسة مديرية البرق والبريد التي يديرها رئيس مديرين (باش مدير)، اذ يعمل تحت امرته مفتشان تنفيذيان احدهما للبريد والاخر للبرق^(٣).

في نهاية القرن التاسع عشر شهدت الخدمات البرقية والبريدية تطورا ملحوظا في العراق، اذ تم افتتاح دائرتين للبريد والبرق في كل من البصرة والموصل بعد انفصالهما عن بغداد^(٤)، اذ اخذت الدولة العثمانية تبدي اهتمامها بإدارة النافعة في العراق في السنوات الاخيرة من القرن التاسع عشر، اذ تم انشاء دائرة نافعة في الموصل عام ١٨٩٢م وكذلك في البصرة عام ١٩٠٠م^(٥).

(١) ابراهيم خليل العلاف ، الخدمات البرقية في العراق ابان العهد العثماني ، المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، العدد ٢١، ط١، ايلول ٢٠٠٠م، ص ١٧٣.

(٢) لمي عبد العزيز ، المصدر السابق، ص ١٨٥.

(٣) لوريمر، القسم الجغرافي، ج ٣، د.م، ٢٠١٢م، ص ١٠٥٦.

(٤) جميل موسى النجار، الادارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد مدحت باشا الى نهاية العهد العثماني (١٨٦٩-١٩١٧)، بغداد، ٢٠٠١م، ص ٣٩٧.

(٥) لمي عبد العزيز مصطفى كريم، المصدر السابق، ص ١٣٩.

في عام ١٩٠٣ تم افتتاح اول محطة لاسلكي ،اذ قام موسى محمود الشابندر^(١) بتأسيس شركة للنقل بين بغداد وكربلاء والنجف^(٢)، اذ تم بعدها تشكيل ادارة النافعة في بغداد عام ١٩٠٦م بعد ان الغيت سابقا^(٣) وبعد الانقلاب العثماني عام ١٩٠٨م الغيت بعض الوزارات في الدولة العثمانية واستحدثت وزارات اخرى ،اذ ادمجت وزارة النافعة بوزارة (نظارة التجارة) وسميت فيما بعد نظارة التجارة والنافعة^(٤)، اذ اصبح بموجب النظام الجديد حصول ادارة النافعة الموافقة من نظارة النافعة العامة لتنفيذ المشاريع وهذا اثر سلبي على ادارة النافعة ،اذ رفضت معظم المشاريع من قبل نظارة النافعة العامة لانها تتعارض مع مسؤولياتها^(٥).

بعد الاحتلال البريطاني للعراق عام ١٩١٤م واكمال احتلاله عام ١٩١٨م وجدت بريطانيا ان اول مهامها هي تأمين المواصلات البريدية والبرقية وخطوط الطرق وسكك الحديد وبذلك اصبحت جميع اعمال الاشغال العامة وما يتصل بقضايا النقل و الدوائر البريدية والمواصلات تحت اشراف التشكيلات العسكرية وسلطة الاحتلال البريطاني ،اذ اصبحت مسؤولة عن الانواء الجوية والسكك والبريد والبرق ووضعت جميعها تحت اشراف الجنرال البريطاني اتكنسون (atkinson) حتى عام ١٩١٩م^(٦) ، وفي العام نفسه وقبل نهايته نقلت جميع دوائر البريد والبرق الى الادارة المدنية التي كان يديرها موظفين بريطانيين وهنود^(٧)، اذ تأسست في بغداد دوائر مركزية هي (ناظرية البريد

(١) محمود الشابندر :وهو سياسي عراقي شغل مناصب مختلفة في الحكومات العراقية في العهد الملكي منها وزير الخارجية لعدة مرات بين عامي ١٩٥٥-١٩٤١م عين قنصلا للعراق في سويسرا عام ١٩٣٣م ،شارك في حركة مايس ثم اعتقل بعدها ونفي الى قارة افريقيا وبعد عودته سجن في ابو غريب لمدة خمس سنوات توفي عام ١٩٦٧م، دليل الجوامع والمساجد الاثرية ، ديوان الوقف السني ،٢٠١١م، ص٢١.

(٢) علي ناصر حسين ، تاريخ السكك الحديد في العراق ١٩٤٥-١٩١٤م، بغداد ،١٩٨٦م، ص٧٨٧٩؛ عباس العزاوي ،العراق بين احتلالين ،ج٥، بغداد ،١٩٥٦م، ص٢٢٣.

(٣) جميل موسى النجار ،المصدر السابق ،ص٤٥١-٤٥٠.

(٤) نجاتي اقطاش وعصمت بيارق ،الارشيف العثماني فهرس شامل لوثائق الدولة العثمانية ،ترجمة صالح سعادي صالح ،منشورات مركز الابحاث للتاريخ والفنون الاسلامية ،عمان ،١٩٨٦، ص١٨١٩.

(٥) لمي عبد العزيز مصطفى ،المصدر السابق، ص٤٥٠.

(٦) ياسين طه ظاهر علي العسكري، دائرة الاعتماد البريطانية وتكوين الحكم الوطني في العراق ١٩٣٢-١٩٢٠م دراسة تاريخية سياسية ،مكتبة احمد الدباغ ،بغداد ،٢٠١١م، ص٣٤.

(٧) علي حمزة سلمان، تطور الخدمات البريدية في العراق ١٩٤٥-١٩٢١م، رسالة ماجستير، كلية الاداب \جامعة بغداد ،١٩٩٠م، ص٣٣.

الملكية) التي ادارها عسكريون بريطانيون الى ان تخلوا عنها في ٩ نيسان ١٩٢٢ وعندها اسندت ادارتها الى حكمت سليمان^(١) فاصبح اول مدير عراقي لتلك الدائرة^(٢).

اما فيما يخص النقل البري الذي كان يتم بطرق بسيطة وبدائية بواسطة الخيول والجمال والبغال وعلى طرق غير محددة وغير امنة، اذ كانت معرضة للنهب والسلب وتعذر السير على بعض الطرق بسبب موسم الشتاء وهطول الامطار^(٣).

بعد ان تولى الوالي مدحت باشا ولاية بغداد في العراق سنة ١٨٦٩م تطور النقل في بعض المجالات وذلك لاهميته بالنسبة للدولة العثمانية، اذ قام بأهم انجاز تاريخي في تاريخ النقل البري وقد عده الكثير مفخرة العصر في المشرق العربي وهو انشاء ترامواي بغداد والكاظمية^(٤)، اذ كانت هناك اسباب دفعت الوالي مدحت باشا الى انشاء هذا المشروع كان في مقدمتها الاهمية الدينية ووجود مرقد الامام موسى الكاظم ع^(٥) وكذلك الاختناقات التي حدثت بسبب كثرة السكان والتنقل الكثير بين بغداد والكاظمية مما دعا الى ايجاد حلول مناسبة ومنها وسائل نقل جديدة تتناسب مع تطور الزمن لتحل محل الوسائل القديمة^(٦).

(١) حكمت سليمان : وهو احد السياسيين العراقيين في العهد الملكي، ولد في بغداد عام ١٨٨٩م ونشأ واكمل دراسته الابتدائية والثانوية فيها، شغل عدة مناصب حكومية ومنها رئيسا للوزراء عام ١٩٣٦م، توفي عام ١٩٦٤م، عكاب يوسف عليوي الركابي، المصدر السابق، ص١٨، ابراهيم عبد الغني الدروبي، البغداديون اخبارهم ومجالسهم، بغداد، د.م، ١٩٥٨م، ص٧١.

(٢) المس بيل، فصول من تاريخ العراق القريب، ترجمة جعفر خياط، دار الكتاب للنشر والطباعة والتوزيع، بيروت، ١٩٤٩م، ص٣٤٩.

(٣) سعدي علي غالب، جغرافية النقل البري في العراق، اطروحة دكتوراه، كلية الاداب جامعة القاهرة، ١٩٧٨م، ص١٦.

(٤) لمى عبد العزيز مصطفى، المصدر السابق، ص٢١٠.

(٥) الارشيف العثماني في استانبول، رقم البحث ٢، رقم الوثيقة، ٢٣، ١٢٨٨هـ/١٨٧٣م، ص١٢.

(٦) صادق الجميلي، حكاية الكاري بين بغداد والكاظمية، مجلة امانة العاصمة، العدد ١٩ في سنة ١٩٧٩م ص٢٠.

اوكلت ادارة شركة الترامواي الى ادارة النافعة في الولاية^(١) التي تكفلت عمل العربات ،وقد بلغ عددها (٤٠) عربة لكنها لم تكن جميعها صالحة ،اما الخيول فكانت تشتري من سماسرة الخيول او تجلب من فرق الخيالة التابعة للجيش العثماني^(٢).

لم يستمر المشروع طويلا اذ سرعان ما تعرض للأهمال والتدهور واقتصرت الاهتمام به فقط لإعادة بعض السكك وبناء نهايات الخط فيما لم يبد أي من ولاية بغداد الذين خلفوا الوالي مدحت باشا اهتماما لتطوير هذه الشركة باستثناء محاولة ناظم باشا ١٩١٠-١٩١١م الذي استخدم الطاقة الكهربائية في تشغيل الترامواي ولكن هذه المحاولة لم يكتب لها النجاح^(٣).

بعد تولي الوالي مصطفى عاصم باشا^(٤) ولاية بغداد للمدة (١٨٨٦-١٨٨٩م) تم إعادة تشكيل ادارة النافعة مجددا الى بغداد بعد ان الغيت عندما تغير الوالي مدحت باشا عام ١٨٧٢م ،اذ قامت هذه الادارة بأنشاء عدد من الاعمال المهمة ومنها انشاء جسر على نهر الفرات في منطقة الفلوجة^(٥).

بعد الاحتلال البريطاني للعراق عملت السلطات البريطانية لأحياء مشروع الترامواي واصدرت عام ١٩١٨م تعليمات حددت بموجبها عدد الركاب للترامواي بـ(٤٨) راكب وظلت الشركة مستمرة بالرغم من السلبات التي اكشفت مسيرتها الطويلة حتى تم الغاؤها في ١٥ كانون الاول سنة ١٩٤٦م^(٦).

(١) جريدة الزوراء ،العدد ٢٣٣ في ٥ ذي الحجة سنة ١٢٨٨هـ / ١٨٧١م.

(٢) صادق الجميلي ، المصدر السابق ، ص ٢١٢٣.

(٣) لمى عبد العزيز مصطفى ، المصدر السابق ، ص ٢١٣.

(٤) مصطفى عاصم باشا : وهو احد الولاة العثمانيين الذين تولوا منصب ولاية بغداد للمدة (١٨٨٦-١٨٨٩م)، اذ قام بالكثير من الاعمال ومنها تعمير مرقد الشيخ احمد الرفاعي وبناء جامع الشرطة والاهتمام بسدة الهندية ،باقر امين الورد،بغداد ،خلفائها وولاتها وملوكها ورؤسائها ،د.م.د.ت، ص ٢٧١.

(٥) عمر ابراهيم محمد الشلال ، التطورات الاقتصادية والاجتماعية في العراق (١٨٦٩-١٩١٤م)، اطروحة دكتوراه،كلية الاداب اجامعة بغداد ،٢٠٠٨م، ص ٨١.

(٦) صادق الجميلي ، المصدر السابق ، ص ٢١.

اما في مجال النقل في السكك فقد بدأ الاهتمام بهذا المجال عندما تسلم الوالي مدحت باشا ولاية بغداد عام ١٨٦٩م، اذ حاول هذا الوالي طرح العديد من المشاريع التي لم يكتب لها النجاح ومنها مشروع سكة حديد بغداد كربلاء لنقل الزوار في ذلك الوقت^(١)، كما اقترح مدحت باشا على الشاه الفارسي ناصر الدين شاه اقامة خط حديد بين النجف وبلاد فارس اثناء زيارة ناصر الدين شاه الى النجف عام ١٨٧٠م على ان يتم دفع نفقات هذا الخط من الكنوز والتحف الموجودة في مرقد الامام علي عليه السلام الا ان هذا المقترح لم يلق قبولا^(٢)، كما طرح فكرة انشاء خط حديدي من بغداد الى استانبول والذي تعود فكرته الى ما قبل مدحت باشا، اذ بقت فكرة هذا المشروع مستمرة حتى بعد انتهاء ولايته وتعيينه صدرا اعظم في الدولة العثمانية^(٣) الا ان افتقار الدولة الى الامكانيات المادية حالت دون تحقيق هذا المشروع الضخم^(٤).

بعد القرن التاسع عشر بداية التطور للنقل في السكك في العراق، اذ يعود هذا التطور الى بريطانيا التي كانت سباقة في طرحها لهذا المشروع الذي كانت ترمي من وراءه إيجاد أقصر طريق نحو مستعمراتها في الهند، وتقوية نفوذها في منطقة الشرق الأوسط عن طريق السيطرة على طرق المواصلات المارة فيها، ولعل أبرز هذه المشاريع هو مشروع سكة حديد الفرات الذي ظهرت الدعوة الى انشائه على أثر حرب القرم التي اندلعت (١٨٥٣-١٨٥٦) من جهة وثورة السيوي في الهند (١٨٥٧) من جهة أخرى، إلا أن هذا المشروع قد فشل بسبب رفض أصحاب رؤوس الأموال شراء أسهم المشروع^(٥). ولم يكن لسكك الحديد وجود في العراق حتى عام ١٩٠٠ باستثناء خط الترامواي بين بغداد والكاظمية الذي أسسه مدحت باشا وكان يسحب بالخيول؛ إذ لم تيسر مكائن آلية لسحبه^(٦). وفي عام ١٩٠٩ بدأ الألمان وضع الخطط لمدّ سكة الحديد بين بغداد سامراء بحسب الامتياز الذي حصلوا عليه عام ١٩٠٣. وقد وضع حجر الأساس لهذا

(١) لمى عبد العزيز مصطفى، المصدر السابق، ص ٢٠٩.

(٢) احمد امين، زعماء الاصلاح في العصر الحديث، مكتبة النهضة المصرية، بيروت، د.ت، ص ٥٨.

(٣) لمى عبد العزيز مصطفى، المصدر السابق، ص ٢٠٩.

(٤) جريدة الزوراء، العدد ١٩٢٤ في ٧ ذي القعدة ١٩٠٠م.

(٥) هشام سوادي هاشم السوداني، المواصلات التجارية في العراق ١٨٣١-١٩١٤، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، كلية التربية، ١٩٩٧، ص ٩٥٩٦.

(٦) شكري محمود نديم، العراق في عهد السيطرة العثمانية مرحلة المشروطية الثانية ١٩٠٨-١٩١٨، مطبعة دار دجلة، عمان، ٢٠٠٨، ص ٧٨.

الخطّ في ٢٧ تموز ١٩١٢ وأنجز العمل بحدود ٧٤ ميلاً حتى حزيران ١٩١٤^(١). تحرك أول قطار من بغداد إلى الدجيل في حزيران عام ١٩١٤ وبعدها توقفت الأعمال في أثناء الحرب العالمية الأولى، وقد استخدمت المانيا لإنجاز هذا المشروع ٧٢ ألف عامل^(٢).

بعد الاحتلال البريطاني للعراق عام ١٩١٤م اهتمت السلطات البريطانية اهتماماً كبيراً بالسكك الحديدية في المدة الاولى من الاحتلال ١٩١٤-١٩١٨م، إذ تم انشاء ادارة خاصة لذلك سميت (مديرية السكك الحديدية)^(٣)، فقد قاموا بمد العديد من خطوط السكك الحديدية في العراق الا ان استخدامها كان لاغراض عسكرية تخدم القوات المحتلة فقط^(٤).

كانت مسألة المواصلات من أعقد المشاكل التي واجهت القوات البريطانية؛ لأنّ العراق كان يفتقر إلى ربط أجزاء كثيرة منه فوجدت بريطانيا بالسكك الحديدية الضمانة الكافية لتسهيل أمور نقل الجيش، وتنفيذ خطة الاحتلال، فشرعت ببناء خطوط السكة بين البصرة والناصرية، وبين القرنة والبصرة وجبل سنام^(٥). وفي آذار ١٩١٧ أنشئ خط حديدي يربط مدينتي بغداد والفلوجة، ووصل بعد عام ١٩١٨ إلى سن الذبان قرب بحيرة الحبانية، وبوشر إنجاز الخط بين بغداد والحلة، وبعد انتهاء الحرب العالمية الأولى مدّ الخط الحديدي من الحلة إلى مفرق أور، ومن ثم وصل إلى مدينة الناصرية فصار أول قطار بين بغداد والبصرة عام ١٩٢٠^(٦).

بلغ طول خطوط السكك التي انجزتها القوات البريطانية خلال سنوات الحرب حوالي ١٢٥ ميلاً وبعد توقف العمليات العسكرية نقلت ادارة السكك من الادارة العسكرية الى الادارة المدنية في نيسان ١٩٢٠م، إذ بلغ عدد العاملين فيها ما يقارب ٢٤,٩٢٨ شكل الهنود نسبة (٨٠). منهم اما الاوربيون فقد شكلوا نسبة (٣). اما العراقيون فقد

(١) إسماعيل نوري مسير الربيعي، المصدر السابق، ص ٢٥.

(٢) وزارة النقل العراقية، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية، نبذة تاريخية عن السكك الحديد العراقية، دم، دبت، ص ١.

(٣) تقويم العراق لسنة ١٩٢٣م، مطبعة العراق، بغداد، ١٩٢٢م، ص ٢٢٦.

(٤) لمى عبد العزيز مصطفى، المصدر السابق، ص ٢١٩.

(٥) إسماعيل نوري مسير الربيعي، المصدر السابق، ص ٢٥.

(٦) وزارة النقل، المصدر السابق، ص ١.

بلغ عدد العاملين حوالي ٦٢٥٠ عاملاً وبلغ طول خطوط السكك الحديدية حوالي ٩٤٤,٧٦ ميلاً على مختلف المقاييس لكنها لم تكن بالمستوى المطلوب^(١).

أما في مجال النقل الجوي فقد بدأ نشاطه في العراق عام ١٩١٥م، فشهدت البصرة أول موقع للطيران في العراق والجزيرة العربية، إذ تم بناء موقع للطيران في منطقة التنومه التي تقع على الضفة المقابلة لمدينة البصرة والتي تم إنشاء هذا المطار فيها من قبل القوات البريطانية التي استخدمته لأغراض عسكرية في بادئ الأمر حتى نهاية الحرب العالمية الأولى، ثم تم اختيار موقع آخر للمطار في منطقة المعقل التي ازدادت أهميتها عندما أنشأ فيها الميناء ومحطة سكك الحديد عام ١٩١٦م، وفي عام ١٩٢٠م تم إنشاء مطار الموصل وهو مطار صغير وقديم يتحدد استخدامه في أوقات النهار فقط وتكون حركة النقل فيه بين بغداد والموصل، إذ كان المطار في بادئ الأمر ذات طابع عسكري لكنه تحول للأغراض المدنية بعد تشكيل الحكومة العراقية بسنة واحدة أي في عام ١٩٢٢م^(٢).

أما فيما يخص النقل بالسيارات التي تعد من أهم وسائل النقل للأشخاص والبضائع فضلاً على أنها تساهم بربط الريف بالمدينة وربط العاصمة بالمدن الأخرى^(٣)، إذ دخلت السيارات العراق في عهد الوالي العثماني نامق باشا عام ١٨٩٨م ولكن بعدد قليل جداً إلا أنه ازداد هذا العدد بعد دخول القوات البريطانية إلى العراق، إذ أدخلت أعداد كبيرة من السيارات العسكرية لتحقيق أغراضها العسكرية كما قامت بتعبيد بعض الطرق لتسهيل حركة قواتها في تحقيق أهدافها الاستراتيجية^(٤).

(١) اسماعيل نوري مسير الربيعي، المصدر السابق، ص ٢٥٢٦.

(٢) مها شاكر جبر الامارة، تطور النقل الجوي في العراق للفترة ١٩٥٠-٢٠١٢م، دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير، جامعة البصرة/كلية التربية، ٢٠١٧م، ص ١١.

(٣) كمال مظهر احمد، رأي لمناقشة الاطار الزمني لتاريخ العراق الحديث والمعاصر، مجلة الحكمة، العدد (٥)، مطبعة دار الشؤون الثقافية، بغداد، كانون الاول ١٩٩٨، ص ٥٦.

(٤) سعدي علي غالب، النقل والمواصلات (١٩٥٨-١٩١٤) حضارة العراق ج ١٢، الدار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٨٥م، ص ٢٣٦؛ ميس داود خشن الربيعي، وزارة المواصلات والإشغال العراقية ١٩٣٩ - ١٩٥٨ (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، ٢٠١٤، ص ١٥٠.

اما الجسور فلم يكن في بغداد حتى عام ١٩٠٢م الا جسرا واحدا عائما ومحمولا على دوب خشبية وكان موقعه هو موقع جسر الشهداء الحالي^(١)، اذ كانت بغداد تعاني من مشكلات معقدة نظرا لعدم وجود جسور ثابتة تربط بين جانبيها بعضها بعض، وحتى عام ١٩٢٠ لم يكن في العاصمة بغداد سوى جسرين وهما جسر مود^(٢) وجسر المأمون^(٣) اللذان يربطان جانبي بغداد ببعضهما بعضا^(٤).

(١) عبد النافع عبد الموجود وآخرون، تطور الطرق والجسور في العراق (١٩٢٠-١٩٩٠) د.م، ١٩٩٢م، ص ٣١٣٢؛ ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص ١٨٤.

(٢) جسر مود: وهو الجسر الذي انشأ في كانون الثاني ١٩١٧م بعد احتلال القوات البريطانية للعراق والذي يربط الصالحية بجانب الكرخ بالرصافة، وسمي بهذا الاسم نسبة الى الجنرال البريطاني ستانلي مود الذي يعد من ابرز القادة البريطانيين، ينظر جبرا ابراهيم جبرا واحسان فتحي، بغداد بين الامس واليوم، الدار العربية للطباعة، بغداد، ١٩٨٧م، ص ١٧٧.

(٣) جسر المأمون: وهو جسر صغير يربط الكرخ بالرصافة من جهة سوق السراي ويسمى بالجسر العتيق، انشئ عام ١٩٠٢م وموقعه بجسر الشهداء الحالي، ينظر لقاء كريم حسون الطائي، كفاءة انسيابية المرور عبر جسور بغداد، رسالة ماجستير، جامعة بغداد/كلية التربية، ابن رشد، ١٩٩٨، ص ٢٣٣٥.

(٤) مجلة امانة العاصمة، العدد الاول، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٣٥، ص ١٦١.

المبحث الثاني

التطور التاريخي للنقل في العراق ١٩٢١ - ١٩٥٨ م

١- التطور التاريخي للنقل البري في العراق ١٩٢١ - ١٩٥٨ م.

٢- التطور التاريخي للبريد والنقل الجوي في العراق ١٩٢١ - ١٩٥٨ م.

٣- التطور التاريخي للنقل المائي في العراق ١٩٢١ - ١٩٥٨ م.

١- التطور التاريخي للنقل البري في العراق ١٩٢١-١٩٥٨م

حينما تشكلت الحكومة العراقية المؤقتة برئاسة عبد الرحمن النقيب^(١) في ٢٥ تشرين الاول ١٩٢٠م^(٢) استحدثت عدة وزارات ومنها وزارة النافعة (الأشغال والمواصلات)، والتي تضمنت مديرياتها الأبنية والطرق وسكك الحديد والبرق والري والمساحة، ووضعت مديريات الأبنية والطرق تحت إشراف دائرة الأشغال العمومية وأبقيت سكك الحديد تحت إشراف الحكومة البريطانية^(٣).

اهتمت الحكومة العراقية الجديدة بعد تأسيس المملكة عام ١٩٢١م بإنشاء الطرق الحديثة لتهيئتها امام وسائل النقل الحديثة والتي اخذت تساهم في عملية النقل البري تدريجيا ، وفي عام ١٩٣٠م طرأ تحسن كبير على مسار الطرق للسيارات عندما استخدم القير لأكساء الطرق مما ساعد بتطور هذه الطرق حتى وصل طول الطرق التي تم اكسابها عام ١٩٥٠م الى (٢٧٦٨) كم من مجموع (٨٠٥٠) كم^(٤).

ساعد هذا التطور في تقوية الاقتصاد القومي العراقي على مختلف الجوانب الاقتصادية ،اذ ساعد بربط القطاعات الاقتصادية فيما بعضها ،كما ساهم بتطوير العملية الانتاجية من خلال إيصال مستلزمات الانتاج الاولى ،اذ قام بربط اجزاء البلاد بعضها بعض لمواجهة التوسع الجغرافي لا سيما بعد التطور الذي حصل للبلاد خلال مدة تشكيل مجلس الاعمار الذي تشكل نتيجة مناصفة الارباح التي حصل عليها العراق من عائدات النفط ،كما ان تطور طرق النقل ساعدت على اختصار عامل الزمن في تحريك الافراد والسلع^(٥).

لقد مر النقل خلال فترة الحكم الملكي بالعديد من الانعطافات التاريخية والتي اثرت سلبا او ايجابا في تطور عملية النقل ،اذ يمكن ايجاز هذا التطور من خلال تقسيمه الى عدة وسائل للنقل ومنها :

(١) عبد الرحمن النقيب: هو السيد علي النقيب وقد لقب بالقادري اشارة الى ان والديه قاديان نسبة الى جد العائلة الشيخ عبد القادر الكيلاني ،ولد سنة ١٢٦١هـ-١٨٤٤م في محلة باب الازج من محلات الرصافة الشرقية تولى منصب رئيس الوزراء في اول حكومة عراقية مؤقتة وتولى المنصب مرتين بعد تشكيل الحكومة الرسمية عام ١٩٢١م وعام ١٩٢٢م ،رجاء حسين حسني الخطاب ،عبد الرحمن النقيب حياته الخاصة وارهائه السياسية وعلاقته بمعاصريه ،المؤسسة العربية للدراسات والنشر ،بغداد، د.ت، ص ٩١٠.

(٢) عدنان هريز جودة الشجيري، المصدر السابق، ص ١٢١.

(٣) المصدر نفسه ، ص ١٢١١٢٢.

(٤) عبد الحميد عبد المجيد البلداوي ،التطور النوعي والمالي لقطاع النقل في العراق ،دم ،بغداد، ١٩٧١م، ص ١٢.

(٥) آهناك خالد عمر ،المصدر السابق ص ٢٤.

١- تطور النقل البري في العراق ١٩٢١-١٩٥٨م

أ- تطور سكك الحديد ١٩٢١-١٩٥٨م

ازدهرت حركة السكك في العراق اثناء مدة العشرينات رغم انها كانت تحت اشراف السلطات البريطانية الا ان الكساد الاقتصادي الذي حصل في العالم عام ١٩٢٩م قد اثر بشكل كبير على حركة السكك الحديدية، إذ تأثرت التجارة واصبحت الحنطة والشعير والصوف والجلود وهي اهم ما يصدر من العراق لا تفي بتسديد المصاريف اللازمة لنقل هذه الاصناف عبر محطات السكك^(١).

في عام ١٩٣٢م اخذت ادارة السكك الحديدية على عاتقها مسؤولية ادارة سكك الحديد حتى عام ١٩٣٦م، اذ حققت زيادة في الايرادات على النفقات^(٢).

في عام ١٩٣٥م اثناء مدة حكومة ياسين الهاشمي الثانية اجريت على وزارة الاقتصاد والمواصلات عدة تعديلات هيأت لوضع سلطتها على مصلحة السكك الحديدية التي بقت تحت اشراف السلطات البريطانية طيلة المدة المنصرمة^(٣).

في عام ١٩٣٦م بعد ان اخذت ملامح التطور الاقتصادي العراقي تظهر للوجود اكثر واتساع مهام وزارة الاقتصاد والمواصلات ادخلت على الوزارة بعض التعديلات بموجب العدد ٧١ لسنة ١٩٣٦م والذي اعيد فيه تشكيل مديريات الوزارة ودوائرها، اذ اصبحت الوزارة تضم ديوان الوزارة ومديرية المباحث الصناعية ومديرية امور الزراعة ومديرية الاشغال العامة والبيطرة ومديرية الري ومديرية الهندسة ومديرية السكك الحديدية^(٤)، التي ربطت بوزارة الاقتصاد والمواصلات بموجب قانون ابرام الاتفاقية العراقية - البريطانية الخاصة بنقل ملكية السكك الحديدية الى الحكومة العراقية رقم ٥٢ لسنة ١٩٣٦م^(٥)، والتي من خلالها تم شراء مصلحة سكك الحديد من قبل الحكومة العراقية خلال عهد حكومة ياسين الهاشمي، اذ تم دفع مبلغ قدره (٤٠٠٠٠٠) دينار للحكومة البريطانية بعد ان كانت مسيطرة تماما على كل خطوط السكك الحديدية في العراق^(٦).

(١) المركز الوطني لحفظ الوثائق، الملف ١/٢، تقارير المفوضية العراقية في لندن ١٩٣٣، ورقة ١٤

(٢) تقرير اداري من السكك الحديد العراقية لسنة ١٩٣٦م، ص ٩.

(٣) مجموعة القوانين والانظمة الصادرة لسنة ١٩٣٥، نظام رقم ١٧ لسنة ١٩٣٥م، المادة الاولى، ص ٦٦.

(٤) د.ك.و، الحكومة العراقية، وزارة العدلية، مجموعة القوانين والانظمة نظام وزارة الاقتصاد والمواصلات رقم (٧١) لسنة ١٩٣٦م، مطبعة الحكومة، بغداد، ١٩٣٧م، ص ٢٥٠.

(٥) مجموعة القوانين والانظمة الصادرة لسنة ١٩٣٦، قانون ابرام الاتفاقية العراقية البريطانية الخاصة بنقل ملكية السكك الحديدية للحكومة العراقية رقم ٥٢ لسنة ١٩٣٦م، ص ٣٣١٣٤١.

(٦) ياسين طه ياسين الهارون، البصرة دراسة في الاحوال الاقتصادية والسياسية بين عامي ١٩٣٩م، رسالة ماجستير، جامعة البصرة /كلية الاداب/، ١٩٩٠م، ص ٨٥٨٦، علي ناصر حسين، تاريخ سكك الحديد في العراق ١٩٤٥-١٩١٤م، اطروحة دكتوراه، كلية التربية /بغداد، ١٩٨٦م، ص ٨٧.

بعد انقلاب بكر صدقي في ٢٩ تشرين الثاني ١٩٣٦م والذي اجبر فيه حكومة ياسين الهاشمي على الاستقالة، إذ اقامت الحكومة الانقلابية برئاسة حكمت سليمان بأنشاء خط سكك حديد بيجي - موصل واعدته باكورة الحكومة الجديدة^(١).

في عام ١٩٤٠ واثناء الحرب العالمية الثانية قامت الحكومة باعادة بناء الخط الواصل بين الشعبية - الزبير- جبل سنام بناءً على مقترح قدمته وزارة المواصلات والاشغال، وقد خصصت له وزارة المالية مبلغ قدره (٤٥) الف دينار عراقي^(٢)، وقد بني الخط بنظام متري واصبح جاهزا للنقل بتاريخ ٣٠ تشرين الاول ١٩٤١م ليواصل مهامه السابقة في نقل الحجر ومواد الانشاء وكذلك نقل البضائع وامدادات الحلفاء العسكرية الى الاتحاد السوفيتي عن طريق العراق وايران^(٣).

في عام ١٩٤٢م استلم العراق عدد من القاطرات التي اسهمت في تطور عملية النقل، اذ تم استلام ١٠٣ قاطرة من الهند كان منها قاطرات ذات احواض مائية من طراز هدسويل كلارك، كما استلم من السلطات البريطانية ٢٠ قاطرة امريكية^(٤).

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية بدأت سكك الحديد في العراق تدرس الخطط اللازمة لسككها الحديدية، إذ اوصلت خطوطها بخطوط المواصلات في الشرق الادنى، الا انها واجهت مشاكل طبيعية ومنها سقوط الامطار الغزيرة التي تسببت في انجراف خطوط السكك في عدة اماكن والتي شكلت عائقا في سير القطارات اثناء فصل الشتاء^(٥).

فقدت السكك الحديدية جزءا من ايراداتها المالية اثناء المدة (١٩٤٧-١٩٤٨م) بعد التطور الذي حصل للسيارات والتي دخلت في منافسة السكك لما تمتاز به من سرعة النقل وحجم الحمولة، الا ان السكك ظلت متصدرة بنشاطها على بقية المواصلات^(٦).

(١) رؤوف البحراني ، السياسة المالية السليمة في عهد الوزارة الهاشمية الثانية ، مطبعة ابن زيدون ، دمشق ، ١٩٣٨، ص ٨٣.

(٢) د.ك.و، السكك الحديدية لسنة ١٩٣٩١٩٤١م، رقم الملف ١٠، ص ٣٥.

(٣) تقرير عن ادارة السكك الحديدية لسنة ١٩٤١م، مطبعة السكك، بغداد ، ١٩٤١م، ص ٢٦.

(٤) تقرير عن ادارة السكك الحديدية لسنة ١٩٤٣م، مطبعة السكك، بغداد ، ١٩٤٣م، ص ١٩.

(٥) ميس داود خشن الربيعي ، المصدر السابق، ص ١٤٢.

(٦) وليد غفوري معروف، سكك حديد العراق ودورها في التنمية الوطنية والقومية دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير ،جامعة بغداد ،كلية التربية / ابن رشد، ١٩٨٩م، ص ٢٦١.

في عام ١٩٥١م ارتفعت طاقة السكك بالنقل بشكل عام وارتفعت الايرادات المالية لها^(١) ، وفي عام ١٩٥٣م اصبحت ادارة السكك مصلحة مستقلة يتولى ادارتها مجلس ادارة مؤلف من وزير المواصلات والاشغال وممثل عن كل من وزارة المالية والدفاع واحد كبار الفنيين في المصلحة^(٢).

سجلت المدة الواقعة بين عام ١٩٥٠-١٩٥٨م فائضا في الايرادات المالية والسبب يرجع الى ضعف المنافسة من قبل وسائل النقل الاخرى مثل السيارات والطائرات وغيرها وارتفاع طاقة السكك، اما النشاط المفاجئ الذي طرأ على سكك الحديد للمدة ما بين ١٩٥٤-١٩٥٥م فيرجع الى قيام مجلس الاعمار بتنفيذ البرنامج والخطط الاقتصادية وزيادة الطلب على المواد الانشائية والبضائع المحلية المستوردة^(٣).

في عام ١٩٥٦م قدمت ادارة السكك الحديدية تسهيلات اضافية للنهوض بواقع النقل ومن ضمن التسهيلات التي قدمت هي تخفيض اجور النقل على جميع خطوطها وعقد الاتفاقيات مع شركة النفط العراقية لنقل كافة معداتها ، وبناء المخازن الكبيرة للبضائع دون فرض أي رسوم اضافية^(٤).

في عام ١٩٥٧م شرعت ادارة السكك الحديدية الى انشاء مشروع مد خط سكة مباشر بين تركيا والعراق الا ان هذا المشروع لم يكتب له النجاح بسبب الاوضاع السياسية التي حلت في البلاد وقيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م والتي غيرت النظام الملكي الى نظام جمهوري^(٥).

(١) سعدي علي غالب، النقل والمواصلات ١٩٥٨-١٩٤١م، حضارة العراق، ج٢، الدار الحرية للطباعة ، بغداد، ١٩٥٨م، ص٢٥٧.

(٢) ميس داود خشن الربيعي ، المصدر السابق، ص١٤٦.

(٣) سعدي علي غالب ، المصدر السابق ، ص٢٥٦.

(٤) ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص١٤٨.

(٥) المصدر نفسه، ص١٤٩.

ب- تطور طرق السيارات ١٩٢١-١٩٥٨م.

نظرا لأهمية نقل السيارات في الحياة اليومية واثره المباشر في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية فقد اهتم به الباحثون بشكل كبير^(١)، إذ يعد النقل في السيارات احد الدعامات الاساسية للنقل بشكل خاص وللإقتصاد القومي بشكل عام وهو ذا تأثير ملحوظ على مختلف الجوانب الاقتصادية، اذ يساعد على ربط القطاعات الاقتصادية فيما بعضها، كما يسهل العملية الانتاجية بإيصال مستلزمات الانتاج الاولى التي يصعب نقلها بوسائل نقل اخرى، كما ان اهمية النقل في السيارات تكمن في كونها تشكل واحدا من الاشياء الاساسية للنقل والمواصلات وعنصرا مهما في تقوية الإقتصاد القومي^(٢).

لم يكن مصطلح طرق السيارات شائعا في العراق خلال الاعوام الاولى من هذا القرن بسبب عدم استخدام السيارات فيه الا في عام ١٩٠٨م، إذ وصلت العراق اول سيارة له، وان الطرق البرية القديمة كانت مسالك ترابية لحيوانات الحمل، وبعد الحرب العالمية الاولى ازداد عدد السيارات واصبح مصطلح طرق السيارات يستخدم للتعبير عن الطريق الذي تسلكه السيارات في حركتها من منطقة الى اخرى^(٣).

اهتمت الحكومة العراقية الجديدة بعد تأسيسها عام ١٩٢١م بأنشاء الطرق الحديثة لتهيئتها امام وسائل النقل الحديثة والتي اخذت تساهم في عملية النقل البري تدريجيا ، وفي عام ١٩٣٠م طرأ تحسن كبير على مسار الطرق للسيارات عندما استخدم القير لأكساء الطرق مما ساعد بتطور هذه الطرق حتى وصل طول الطرق التي تم اكسائها حتى الخمسينات الى (٢٧٦٨) كم من مجموع (٨٠٥٠) كم^(٤).

(١) أهناك خالد عمر، تقويم سياسات تسويق خدمات النقل في المصلحة العامة للسكك الحديدية العراقية تطبيقا على المسافرين، رسالة ماجستير، الجامعة المستنصرية /كلية الادارة والاقتصاد، ١٩٩٤م، ص ١.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣٤.

(٣) حميد غالب عجیل السکینی، النقل في مدينة البصرة، اطروحة دكتوراة، جامعة البصرة /كلية الاداب، ١٩٨٨م، ص ٣٧.

(٤) عبد الحميد عبد المجيد البلداوي، التطور النوعي والمالي لقطاع النقل في العراق، بغداد، ١٩٧١ ص ١٢.

ففي نهاية عقد الثلاثينات ظهرت الحاجة الى تنظيم النقل بالسيارات وتطويره نتيجة التوسع السكاني الذي حصل لسكان بغداد بصورة كبيرة، مما تطلب الى فتح طرق جديدة وواسعة للحيلولة دون اختناق هذه الشوارع بالازدحام، وقد تطلب هذا الامر وجود مؤسسة مستقلة لنقل الركاب في العاصمة لحل مشكلة النقل فيها^(١).

في عام ١٩٣٩م سيطرت الحكومة العراقية على شركة كرمل لبنان وهي شركة بريطانية يمتلكها رجل لبناني، إذ كانت تملك (٣٠) سيارة من نوع شوفر ليت اشترتها الحكومة العراقية من الجيش البريطاني وصنعت لها ابدان من الخشب في معامل الصناعة في بغداد، اذ كانت هذه السيارات النواة الاولى لمصلحة نقل الركاب في بغداد^(٢).

اصبح العراق طريقاً مهماً وجسراً ارضياً للعبور بعد انخفاض نشاط السفن التجارية في البحر المتوسط عام ١٩٤١م بعدما اشتركت ايطاليا في قتال الحلفاء والذي ضاعف اهمية العراق كطريق مهم يربط بين الشرق الاوسط والدول الاوربية^(٣).

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية تغيرت الاوضاع في العراق بصورة افضل، لاسيما قطاع النقل الذي بدأ باستيراد السيارات اكثر من سابق عهده فضلاً عن قيامه بتعبيد الطرق بعدما كانت مدة الحرب العالمية مدة ركود اقتصادي^(٤).

في عام ١٩٤٧م قامت وزارة المواصلات برصد مبالغ كافية لتسوية الطرق وتبليطها في كافة انحاء العراق، لاسيما الطرق التي تربط المدن المركزية بالمدن الوسطى والجنوبية^(٥)، وفي عام ١٩٥٠م تم استيراد عدد من الحافلات من بريطانيا الى وزارة

(١) وهيب حسن نشمي العبودي، امانة العاصمة بغداد (١٩٣٩١٩٥٨م) دراسة تاريخية، رسالة ماجستير، الجامعة المستنصرية، كلية التربية الاساسية، ٢٠١٠م، ص ٧١.

(٢) ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص ١٥١.

(٣) سعدي علي غالب، المصدر السابق، ص ٢٣٧.

(٤) جريدة اليقظة، العدد ٦٠، ٢٠ آذار ١٩٤٦.

(٥) جريدة صوت الشعب، العدد ١٨٦٤، ١٦ كانون الاول ١٩٤٧م.

النقل مما ادى الى توسع الكراجات الذي ادى بدوره الى زيادة اعداد الخطوط الى اكثر من (٤٠) خطا بلغت اطوالها حوالي (٣٩٩) كم^(١).

بعد عام ١٩٥٠م نقطة تحول في الاقتصاد العراقي نحو التنمية ذات التخطيط والتموين المركزي ، عن طريق مجلس الاعمار الذي وضع الاساس لعدة مشاريع عمرانية ومنها مشاريع الطرق التي ازداد اطوالها لتصل الى المناطق النائية لترتبط المدن العراقية فيما بينها وتوصل بين العراق والاقطار المجاورة له^(٢)، إذ انخفضت اطوال الطرق المبلطة تبليطا قديما واخذت بالتنازل اعتبارا من عام ١٩٥٠م وحتى نهاية الحكم الملكي وهذا يعني ان الجهات المسؤولة اخذت تهتم بتطور الطرق على المواصفات الحديثة، إذ ازداد معدل النمو السنوي الذي حصل نتيجة النمو الاقتصادي واخذت الدولة تهتم بتبليط الطرق الخارجية للسيارات^(٣).

في عام ١٩٥٧م تم افتتاح عدة طرق رئيسية مما زاد عدد السيارات التي وصل عددها في نفس العام الى ما يقرب الى (٤٢٧١) سيارة وهي على عدة اشكال منها سيارات خاصة ومنها سيارات نقل ومنها سيارات صغيرة معدة للركاب ومنها السيارات الكبيرة للركاب (الباصات) ، وقد ازداد هذا العدد في بداية ١٩٥٨م قبل ان يتغير نظام الحكم الملكي بانقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م^(٤).

(١) عباس فرحان ظاهر ال شبر الموسوي ، الحياة الاجتماعية في مدينة بغداد ١٩٣٩١٩٥٨ دراسة تاريخية، اطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، كلية التربية ابن رشد، ٢٠٠٣م ، ص ١٣٢.

(٢) حميد غالب عجيل السكيني ، المصدر السابق، ص ٣٨.

(٣) بود وسكي -تخطيط النقل والمواصلات للمدى الطويل في العراق، ترجمة عبد النافع عبد الموجود ، بغداد ، وزارة التخطيط ، ١٩٧٠م، ص ١٧.

(٤) سعدي علي غالب ، المصدر السابق، ص ٢٤٧٢٤٨.

٢- التطور التاريخي للبريد والنقل الجوي في العراق ١٩٢١-١٩٥٨م

أ- تطور البريد ١٩٢١-١٩٥٨م.

يعد البريد من اهم وسائل النقل البدائية والتي كانت منذ البداية تحت إشراف الإدارة البريطانية المباشرة، فقد استمرت تحت سيطرتها إلى عام ١٩٢٢م^(١)، إذ ادمجت دائرة البرق وأصبح حكمت سليمان أول مدير عام عراقي لها^(٢).

لم تكن هناك انظمة لوزارة الاشغال والمواصلات في بادئ الامر وانما عملت على وفق تعليمات اصدرها برسي كوكس (bercy cox)^(٣) وبعض التعليمات التي كانت متبعة منذ زمن الدولة العثمانية مع اجراء بعض التعديلات عليها، إذ استخدمت الوزارة بعض التشكيلات ومنها مديرية الابنية والطرق مع ابقاء دائرة سكك الحديد تحت اشراف الادارة البريطانية مباشرة^(٤).

حرصت بريطانيا اثناء هذه المدة على السيطرة على وزارة الاشغال والمواصلات لأهمية هذه الوزارة ولوجود مشاريع فيها تخدم المصالح البريطانية ومنها البريد^(٥)، إذ عقدت اتفاقية مع العراق عام ١٩٢٢م تلزم العراق تعيين اي موظف تحتاجه الحكومة البريطانية وبنال موافقة المعتمد السامي البريطاني^(٦).

بعد تأسيس الحكومة العراقية عام ١٩٢١ عملت الحكومة الجديدة على تطوير البريد ، إذ قامت بافتتاح عدد من دوائر البريد في انحاء مختلفة من العراق والتي بلغت ٧٨ دائرة في عام ١٩٢٣م ،ولأجل الاتصال السريع قامت الحكومة العراقية بالاهتمام بخدمة

(١) علي حمزة سلمان، المصدر السابق، ص ٣٨.

(٢) د.ك.و.، البلاط الملكي، مقررات مجلس الوزراء، تسلسل الملف (٣١١/٢٤٣٥)، ٧ نيسان ١٩٢٣،

ص ١٥٢٢؛ خالد عبد الرزاق العزاوي، البريد في التاريخ، ط١، بغداد، د.ت، ص ٨٢.

(٣) برسي كوكس :وهو مندوب بريطاني ولد سنة ١٨٦٤م في شرق بريطانيا وقد اظهر اهتماما كبيرا في السياسة العراقية وكان له دور كبير في تأسيس الحكومة العراقية والادارة المدنية ، منتهى عذاب ذويب ،برسي كوكس ودوره في السياسة العراقية ١٩٢٣-١٨٦٤م،رسالة ماجستير جامعة بغداد كلية الاداب، ١٩٩٥م، ص ١٠٢١٠٦.

(٤) عدنان هريز جودة الشجيري، المصدر السابق، ص ١٢١.

(٥) المعاهدة العراقية – الانكليزية مع الاتفاقيات الملحقة بها ،المطبعة العربية ،القاهرة ،١٩٢٦م ص ٥٦.

(٦) عبد الرزاق الحسني ،العراق في ظل المعاهدات ،ط٥، مطبعة دار الكتب ،١٩٨٢م، ص ٥٢.

التلغراف التي انتشرت في معظم دوائر البريد في العراق^(١) ، وفي عام ١٩٢٤م دخل العراق عضوية اتحاد البريد الدولي ممثلاً من قبل الحكومة البريطانية ، اذ تعد هذه العضوية بداية دخول العراق في علاقات خارجية بريدية لا سيما مع بريطانيا والهند^(٢)

تطور البريد العراقي شيئاً فشيئاً ، اذ استحدثت في عام ١٩٢٥م مصلحة الضمان الداخلي للرسائل والرمز في اطار نظام (البريد المسجل)، وفي عام ١٩٢٦م ظهرت خدمات التأمين البريدية ومصلحة الرسائل والبطاقات البريدية والتي تأسست بموجبه مؤسسة مصلحة داخلية في مدينة بغداد^(٣) ، وفي عام ١٩٢٩م اصبح العراق عضواً مستقلاً في اتحاد البريد الدولي الذي عقد في لندن عام ١٩٢٩م^(٤) ، اذ وصف لونكريك التطور الذي حصل للعراق في خدماته البريدية والجوية (بأنه من حسن حظ العراق انه كان واحداً من بين اكثر الامم المعاصرة التي حققت تطوراً سريعاً في استعمال خطوطها الجوية والبريدية)^(٥).

في بداية الثلاثينات غير اسم الوزارة الى وزارة المواصلات والاشغال ، اذ استحدثت بعض المديريات التابعة لها ومنها دائرة البريد والبرق التي كلف برئاستها مدير عام يقوم بواجباته ويأخذ واجباته من الوزير^(٦) ، ثم تغير اسم دائرة البريد والبرق الى دائرة البريد والبرق العامة وذلك بموجب قانون ادارة البريد والبرق العامة رقم (٦) لسنة ١٩٣١م^(٧).

(١) علي حمزة سلمان، المصدر السابق ، ص ٤١٤٢.

(٢) المصدر نفسه ، ص ٤٣.

(٣) المصدر نفسه ، ص ٤٩.

(٤) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي ، رقم الملف ٤ تسلسل ١٧٤٦، وثيقة ٣، ص ٣.

(٥) لونكريك ، العراق الحديث من عام ١٩٠٠ الى سنة ١٩٥٠م، ج ١، الفجر للنشر والتوزيع، بغداد، ١٩٨٨م، ص ٣٤٠.

(٦) جريدة العراق ، العدد ٣٠٦٧ ، ٧ أيار ١٩٣٠م؛ زينة مسلم درويش ، وزارة الاشغال والمواصلات (١٩٢٠)، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد \ ابن رشد ، ٢٠١٢، ص ٣١.

(٧) عدنان حرير جودة الشجيري ، المصدر السابق، ص ١٢٣.

في عام ١٩٣٢م تقرر تغيير اسم وزارة المواصلات والاشغال الى اسم وزارة الاقتصاد والمواصلات بعد ان صادق مجلس الوزراء على مقترح قدمه له مجلس النواب^(١)، الا ان نظام وزارة الاقتصاد والمواصلات رقم ١٦ لسنة ١٩٣٢م لم يختلف عن نظام وزارة المواصلات والاشغال لسنة ١٩٣٠م الا في بعض الامور البسيطة كان منها اضافة بعض المديرية والشعب الفنية للوزارة^(٢)، اذ ضمت الوزارة ديوان ودوائر الاشغال العامة والبريد والبرق العامة ومديرية الطيران والري والمساحة والزراعة وكذلك الاشراف على سكك الحديد ولجنة اسالة الماء لمنطقة بغداد والامور المرتبطة بأمور النفط ومشاريع الكهرباء والترمواي^(٣).

في عام ١٩٣٢م دخل العراق عصبة الامم، اذ اخذ يولي اهتماما كبيرا في الخدمات البريدية والتي تمثلت بتخصيص عدد من المدربين الاجانب لتدريب موظفين البريد العراقيين والذي بلغ عددهم عام ١٩٣٢م ب (٤٦٤) موظفا عراقيا^(٤)، وفي عام ١٩٣٧م استخدمت مصلحة التسليم السريع للرسائل والبطاقات الى اصحابها وذلك بأعتماد رسائل نقل خاصة وسريعة تقوم بنقلها حال وصولها للدائرة وقبل اجراء التوزيع مقابل اجور خاصة^(٥).

اتسعت خدمات البريد العراقية في عام ١٩٣٨م في الداخل والخارج نظرا لتأسيس شركة الملاحة الجوية العراقية التي وسعت علاقاتها مع ادارة البريد واصبح لها ست خطوط جوية لنقل البريد من بغداد الى دول العالم الاخرى^(٦).

(١) د.ك.و، البلاط الملكي، مقررات مجلس الوزراء ، تسلسل الملف ٣١١/٤٠٥، الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٨ آذار ١٩٣٢م، و٣٩، ص ٨٧.

(٢) زينة مسلم درويش، المصدر السابق ص ٣٣.

(٣) جريدة الوقائع العراقية، العدد ١١١٩، ٢١ نيسان ١٩٣٢م.

(٤) د.ك.و، تقرير ادارة البريد والبرق، بغداد، ١٩٣٩م، ص ٤.

(٥) جريدة الوقائع العراقية، العدد ١٥٦٢، في ٣١ آذار ١٩٣٧م.

(٦) عباس فرحان ظاهر ال شبر الموسوي، المصدر السابق، ص ١٥١.

في عام ١٩٣٩م شارك العراق في مؤتمر البريد الدولي الذي انعقد في العاصمة الارجنطينية بوينس ايرس، إذ كان لوزارة الاقتصاد والمواصلات دور بارز في اعداد الدراسات والمقترحات البريدية للمؤتمر^(١)، وفي عام ١٩٣٩م نفسها اشترك العراق في مشروع البريد الجوي الامبراطوري والذي منع فيه من استيفاء الاجرة الجوية البريدية والاكتفاء بالاجرة الاعتيادية، إذ استفاد العراق من فوائد هذا المشروع باكتسابه الكثير من الفوائد المادية والتي ذكرها تقرير ادارة البريد والبرق المؤرخ في ٣١ اذار ١٩٤٠م الا ان توسع رقعة الحرب العالمية الثانية حال دون تحقيق هذا المشروع^(٢).

اصبح العراق بسبب تطورات الحرب وتأثيراتها على خطوط المواصلات العالمية مركزا مهما للتبادل البريدي بسبب موقعه الجغرافي المتميز الذي جعله حلقة وصل بين دول الشرق ودول الغرب، إذ اصبح البريد الذي يصل العراق اضعاف ما كان يصله قبل الحرب^(٣)، ومن خلال الاحصائيات التي ذكرتها تقارير البريد العراقية يلاحظ ان اعمال البرق في دوائر البريد العراقية قد زادت الى حد كبير في السنوات من ١٩٤٢-١٩٤٥م وان مدن العراق اصبحت مرتبطة بشبكة منتظمة من الخطوط البرقية السلكية وبعض الدوائر البريدية التي لا تتعاطى البرق^(٤).

في عام ١٩٤٤م تم انشاء عدد كبير من الخطوط البريدية الحديثة ومنها خط بغداد-كربلاء وخط بغداد-الربطية وخط بغداد-اربيل وخط بغداد-النجف -كربلاء^(٥)، كما تم في نفس العام فتح مصلحة لتبادل البرقيات مع المملكة العربية السعودية بواسطة البحرين والاحساء، وفي عام ١٩٤٥م تم تبادل البرقيات مع سوريا ولبنان عن طريق الموصل وحلب، كما تم في عام ١٩٤٦م قبول المراسلات الجوية من قبل البريد والبرق العامة الى الولايات المتحدة وكندا واليونان وايطاليا وفرنسا، وذلك مرتين في الاسبوع بعد ان كانت مرة واحدة^(٦).

(١) علي حمزة سلمان، المصدر السابق، ص ٩٨.

(٢) د.ك.و، تقرير ادارة البريد والبرق السنة المنتهية في ٣١ اذار ١٩٤٠م، رقم ٧٦٥٨، ص ١٠.

(٣) جريدة البلاد، العدد ٢٧، ١٤٨٩، اب ١٩٤٠م.

(٤) علي حمزة سلمان، المصدر السابق، ص ١٣٩.

(٥) عباس فرحان ظاهر ال شبر الموسوي، المصدر السابق، ص ١٥١.

(٦) ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص ١٧٣.

بقيت خدمات البريد على حالها اثناء مدة الخمسينات ولم تحظَ باهتمام كبير من قبل الحكومة على الرغم من الانشطة المختلفة التي قامت بها الحكومة^(١)، فوضعت بعض المؤسسات البريدية في بنايات قديمة او مستأجرة او معزولة عن دوائر الحكومة الاخرى واستمرت هذه الحالة حتى نهاية العهد الملكي^(٢).

(١) نور الدين عبدالله الربيعي ، الافاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات ، ط ١ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد، ١٩٨٦م، ص ٣٦.

(٢) بشير ابراهيم الطيف ، خدمات البريد في مدينة بغداد ، ١٩٥٨-١٩٥٤م ، اطروحة دكتوراه ، جامعة بغداد كلية الاداب ، ١٩٩١م، ص ٢٤.

ب- تطور النقل الجوي ١٩٢١-١٩٥٨م.

شكل الطيران المدني نقلة نوعية في وسائل النقل، الى جانب النقل البري والبحري، اذ لعب التطور الصناعي دورا بارزا في العلاقات الدولية بعد الحرب العالمية الاولى، ثم ازدادت هذه الاهمية بعد ازدياد حركة التجارة الدولية والتي جعلت العالم يلجأ الى النقل الجوي بصورة اكثر من النقل البري والبحري ، اذ ادى التوسع في مجال الطيران المدني الى انشاء المطارات التي تحتاجها الطائرات خلال رحلاتها الجوية وكذلك اماكن الهبوط الاضطراري والتزود بالوقود، فقد بدأت بريطانيا هذه المهمة حول إقامة المطارات في العراق، بحكم العلاقة السياسية بينهما^(١).

لم تبد الحكومة العراقية في بداية تشكيلها اهتماما كبيرا بالنقل الجوي باستثناء النقل الجوي لطائرات القوة الجوية البريطانية لنقل البريد السياسي البريطاني بين بغداد والقاهرة وذلك لعدم وجود المطارات ما عدا المطارات العسكرية التي انشأتها قوات الاحتلال البريطاني في بداية احتلالها للعراق والتي اعتمد عليها العراق في السنين التي سبقت عام ١٩٣٣م^(٢).

في بداية الثلاثينات ازدادت حركة النقل الجوي المدني في العالم الامر الذي اوجب الاهتمام بالملاحة الجوية واعداد الوسائل اللازمة لتأمين سلامتها من اذ المطارات والمخبرات اللاسلكية^(٣)، اذ ان العراق يقع على خط عالمي للسفر الجوي مما جعله ذات اهمية كبيرة لدى الدول العالمية^(٤).

(١) فلاح حسن عاتي البهادلي ، الطيران المدني العراقي ١٩٣٣١٩٧٩م، جامعة البصرة ، كلية الاداب، ٢٠١٨م، ص ١.

(٢) المصدر نفسه ، ص ٢٢٢٣.

(٣) مها شاكر مسير الامارة ، المصدر السابق ، ص ٨٩.

(٤) هاشم الخياط ، دليل الرافيدين بحث في شؤون العراق السياسية والاقتصادية والاجتماعية ، ط ٢، بغداد ، ١٩٤٧م، ص ٢٤٢.

في عام ١٩٣٣م تم انشاء اول مطار مدني في بغداد يرجع الى الحكومة العراقية ،اذ تم افتتاحه من قبل الملك فيصل الاول ومشاركة عدد من الشخصيات^(١).

اهتمت الحكومة العراقية في مجال الطيران وكان من ضمن اهتماماتها انها قامت وعن طريق وزارة الدفاع بتأسيس بناية جمعية الطيران العراقية في عام ١٩٣٣م^(٢).

حقق مطار بغداد الدولي صدى عالميا كبيرا ،اذ كتب عنه في المجلة الالمانية (دي لا فتريز Dili Fteries) والذي جاء فيه اهمية بغداد وموقعها بالنسبة للخطوط الجوية العالمية التي تعد ملتقى الخطوط المتفرعة الى قارة اسيا ، وقد اشارت المجلة الى دور الملك فيصل في انشاء المطار ورعايته للطيران المدني^(٣).

الحقت ادارة المطار بوزارة الاقتصاد والمواصلات العراقية^(٤)،اذ تولى ادارة المطار فؤاد الخياط ويساعده في الادارة عدد من الموظفين الذين يقومون بمهامهم الادارية والفنية التي تقتضيها وظيفتهم في وزارة النقل^(٥).

اخذت الحكومة العراقية تدرس امكانية أنشاء مطارات مدنية اخرى وكان مطار البصرة أحد تلك المطارات التي درست إلى جانب مطار بغداد ،وقد أخذت وزارة الاقتصاد والمواصلات تعمل على دراسة كيفية تطور الطيران المدني مستقبلا في العراق ، وقد درس مجلس الوزراء في اجتماعه يوم ٤ آذار ١٩٣١ الاقتراحات التي تقدمت بها وزارة الاقتصاد والمواصلات ، إذ أُخذ قراراً بشأن إدخالها في مسودة جدول الأعمال الرئيسة، و جاء في هذه الاقتراحات أنشاء مطار في البصرة في المنطقة المجاورة لأحواض السفن في منطقة المعقل وانشاء وكر للطائرات في المطار^(٦)،وعلى ضوء ما

(١) عمر عادل طه لطيف الحيايى ، القوة الجوية العراقية ١٩٥٨-١٩٣١م (دراسة تاريخية) ، رسالة ماجستير ، جامعة ديالى ، كلية التربية ، ٢٠١٤م ، ص ٥٣.

(٢) فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق، ص ٣٤.

(٣) عمر عادل طه لطيف الحيايى ، المصدر السابق، ص ٥٤.

(٤) جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ،بغداد ، د.ت، ص ٧.

(٥) دنكور الياهور ، الدليل العراقي الرسمي ، لسنة ١٩٣٦م ، موسوعة سنوية ، اجتماعية ، اقتصادية ، تجارية ، زراعية ، بيروت ، ١٩٣٦م ، ص ٤٣٤.

(٦) د . ك . و . ، وثائق لندن ، الملف المرقمة ٣٠ / عربي ، مقتبس من تقرير اقتصادي رقم ٥ لشهر آذار لعام ١٩٣١ ، و ٣ ، ص ٢٩ .

تقدم فإن الوزارة قد اختارت منطقة المعقل مكاناً لإنشاء المطار ويرجع ذلك الى وجود ميناء في المنطقة ، الأمر الذي زاد من أهميتها، ونتيجة لزيادة أهمية ميناء البصرة قررت إدارة الميناء منذ عام ١٩٣٣ إنشاء مطار على ساحل شط العرب اذ تنزل فيه الطائرات الأرضية على جانب والطائرات المائية التي تحط في النهر على الجانب الآخر^(١).

قررت إدارة الميناء بعد أن أكملت الاستعدادات في عام ١٩٣٤ إنشاء المطار، وقد صرحت الإدارة البريطانية في الميناء عن مشروع المطار الجديد إذ قالت: (انه سيكون أحدث مطار في الشرق الأوسط ولكن المشروع لن يتم قبل ثمانية عشر شهراً وستكون إدارته تابعه لقسم النقلات في إدارة الميناء^(٢))

في منتصف عام ١٩٣٥ انفصل الطيران المدني عن وزارة الاقتصاد والمواصلات وألحق بوزارة الدفاع العراقية^(٣)، اذ تم إلحاق مطار بغداد من الناحية الإدارية بوزارة الدفاع العراقية، وقد قامت الوزارة في عام ١٩٣٦ بتشكيل مديرية الميناء الجوي والأنواء الجوية^(٤)، وكتطوير للمطار المدني تم تسمية أول مدير عراقي لهذه الدائرة هو علي فؤاد حمزة ،والذي أستمّر في الخدمة حتى عام ١٩٤٣م^(٥) يساعده بدر خالد البدر^(٦). ضابط الحركات في الميناء الجوي، واعدت مديرية الميناء الجوي أول إدارة متخصصة لتقديم خدمات الطيران^(٧).

(١) هاشم الخياط ، المصدر السابق، ص ٢٤٢ .

(٢) بدر خالد البدر ، رحلة في قافلة الحياة، ج١، الكويت، ١٩٨٧م ، ص ١٩٤١٩٣.

(٣) المصدر نفسه ، ص ٢١٩ .

(٤) جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية ، بغداد ، د٠ت ، ص ١.

(٥) طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني العراقي والدولي، د.ت ، ١٩٨١ ، ص ٢١.

(٦) بدر خالد البدر: وهو ضابط طيران عراقي ولد في الكويت في أواخر عام ١٩١٢ ، وفي عام ١٩٢١ أرسله أهله إلى البصرة للتعلم في مدارسها إذ أكمل الدراسة الابتدائية ، وفي لبنان الدراسة الثانوية عام ١٩٣٢ ، وفي عام ١٩٣٣ ألتحق بإحدى معاهد الطيران في بريطانيا وحصل على شهادة — طيار مدني ، وخلال مدة ١٩٣٥ ١٩٤١ شغل مناصب فنية في دائرة الطيران المدني في كل من بغداد والبصرة . للمزيد ينظر: بدر خالد البدر ، المصدر السابق ، ص ٣٩٩ .

(٧) ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص ١٦٤ .

في نهاية عام ١٩٣٨ تم إنشاء المدرج الثاني في مطار بغداد ليصبح قادراً على استقبال وتوديع الطائرات في جميع الأوقات، وتم بعد ذلك تطوير مدارج الطائرات وجعلها (٢٠٠٠ م) كي تتلاءم مع القدرة الفنية المطلوبة^(١)، وقد نشط دور المطار وبقي مفتوحاً طيلة أيام السنة^(٢)

في ١٨ أيار ١٩٣٨ قررت الهيئة الإدارية لجمعية الطيران العراقية استثمار فائض حملة التبرعات الوطنية التي ساعدت في تمكين القوة الجوية العراقية من شراء ١٥ طائرة حربية، وكان الفائض مقدار ٢٣٠٠٠ دينار عراقي^(٣) مكنها من عقد صفقة مع شركة دي هافيلاند Da Havilland^(٤) البريطانية لشراء ثلاث طائرات مدنية من الشركة ذات المقاعد الستة لاستخدامها في الطيران المدني^(٥) وفي الأول من تشرين الأول عام ١٩٣٨ تم افتتاح الخط الأول بين العراق وإيران وسوريا^(٦)، إما الخط الثاني هو بغداد والبصرة والموصل ، وقد خصصت هذه الرحلات لنقل البريد الجوي والشخصيات المهمة^(٧).

(١) جمهورية العراق ، وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية ، نبذة تاريخية عن مطار بغداد ، بغداد ، د٠ د ، ص ١.

(٢) محمد قصي ناجي ، أثر العوامل الطبيعية في توقيع المطارات المدنية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مركز التخطيط الحضري والإقليمي ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٠ ، ص ٩٦ .

(٣) جمهورية العراق ، وزارة النقل ، شركة الخطوط الجوية العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، الخطة ، نبذة تاريخية عن تأسيس الخطوط الجوية العراقية ، بغداد ، ٢٠١٢ . ص ١ .

(٤) دي هافيلاند : وهي شركة بريطانية لصناعة الطائرات، تأسست عام ١٩٢٠ ، وكانت من أشهر الطائرات التي أنتجتها تلك الشركة هي طائرة التدريب تاكروموث، وقد أشتهرت الشركة في الحرب العالمية الثانية ١٩٤٥-١٩٣٩ بآنتاج عدد كبير من الطائرات المقاتلة، وقد عملت الشركة بعد الحرب على تطوير المحركات النفاثة . عمر عادل لطيف الحياي، المصدر السابق، ص ٣٣.

(٥) عمر عادل طه لطيف الحياي ، المصدر السابق ، ص ٧٩ .

(٦) جمهورية العراق ، وزارة النقل ، شركة الخطوط الجوية العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، نبذة تاريخية عن تأسيس الخطوط الجوية العراقية ، بغداد ، ٢٠١٢ . ص ١ .

(٧) عمر عادل طه لطيف الحياي ، المصدر السابق ، ص ٧٩ .

وبعد أن أشتريت وزارة الدفاع العراقية ثلاث طائرات ذات محركين وثمان مقاعد من جمعية الطيران العراقية باشرت برحلات أسبوعية بين بغداد والبصرة مقتصرة على نقل البريد وكان يقود الطائرات طيارون من القوة الجوية الملكية العراقية وأوشكت المباشرة بنقل الركاب داخل البلاد وخارجه ولكن بسبب قيام الحرب العالمية الثانية أوقفت كل مساعيها^(١).

بعد قيام الحرب العالمية الثانية وقيام انتفاضة مايس ١٩٤١م أصبح العراق قاعدة عسكرية للقوات البريطانية، الأمر الذي دفع الى عقد مؤتمر في ١١ ايلول ١٩٤١م حضره سفراء من بريطانيا وقادة جيوش من دول الشرق الاوسط، إذ قرر المؤتمر على جعل العراق منطقة دفاع ومواصلات الأمر الذي دفع بريطانيا بأنشاء المطارات والقواعد الجوية واسرعت بتبليط الطرق وتطوير الموانئ للأغراض العسكرية وبذلك أصبحت وزارة المواصلات والاشغال رهينة سلطات الاحتلال^(٢).

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وفي عام ١٩٤٦م تم انشاء مؤسسة طيران تجارية عراقية باسم رئاسة الخطوط الجوية العراقية ترتبط بدائرة السكك الحديدية العراقية من الناحية المالية والادارية وبشركة الخطوط الجوية البريطانية من الناحية الفنية وذلك لعدم وجود المهندسين والفنيين العراقيين، إذ تم تكليف الضابط البريطاني مستر وهو احد الضباط البريطانيين في القوة الجوية البريطانية ليكون مديرا لها، إذ قام بوضع هيكلها التنظيمي وكادرها الفني والتشغيلي^(٣).

(١) هاشم الخياط ، المصدر السابق ، ص ٢٤٣ .

(٢) مؤيد شاكر كاظم ، السيد عبد المهدي المنتفكي ودوره السياسي في العراق ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد\كلية التربية ابن رشد ، ٢٠٠٠م ، ص ١٣٢ .

(٣) محمد جاسم النداف ، اهمية تطوير التدريب وتأثيره على اداء مهندسي الطيران المدني ، بحث مقدم الى المؤتمر العلمي الاول للطيران المدني في العراق ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، بغداد ، دت ، ص ١٤ .

في عام ١٩٤٦م قامت مديرية السكك الحديدية بدراسة امكانية ايفاد عدد من الموظفين العاملين الى بريطانيا للتدريب لدى شركة الخطوط الجوية البريطانية من اجل اشغال مناصب ادارية في الخطوط الجوية العراقية ليحلوا محل الموظفين الاجانب^(١).

خلال عامي ١٩٤٦-١٩٤٧م توسعت شبكة الخطوط الجوية العراقية بعد استئجار خمس طائرات من نوع (دوميني) لتصبح مجموع الطائرات العاملة في الاسطول العراقي عشرة طائرات^(٢) وفي نفس السنة من عام ١٩٤٧م قررت مديرية السكك الحديدية تعيين موظف عراقي ليكون مديرا عاما للخطوط الجوية العراقية بدلا من البريطاني مسترت الذي شغل منصب المستشار لمدة سنة واحدة^(٣).

في عام ١٩٤٨م تطور النقل الجوي لا سيما بعد شراء العراق للطائرات البريطانية من شركة دي هافيلاند والتي ساهمت في تطور الاسطول العراقي الجوي^(٤).

(١) فلاح حسن عاتي، المصدر السابق، ص ٥٦.

(٢) محمد حميد راضي، دراسة في بعض سياسات تسويق الخدمات في المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، كلية الادارة والاقتصاد، ١٩٨٣م، ص ١٩.

(٣) د.ك.و، وزارة المواصلات، مديرية السكك الحديدية العامة، الملف المرقمة ٣٢١٣٦/٥٩٠، جزء من محضر الجلسة ٣١٥ لمجلس ادارة السكك الحديدية بتاريخ ١٥ تشرين الاول ١٩٤٧م، و ٤٢، ص ٣٠.

(٤) لبنان هاتف عبد الامير، العلاقات العامة في المؤسسة العامة للطيران المدني العراقية ومنشأتها، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، كلية الادارة والاقتصاد، ١٩٨١م، ص ١٥٠.

٣-التطور التاريخي للنقل المائي (الموانئ) في العراق ١٩٢١-١٩٥٨م

في ٩ تشرين الاول ١٩١٩ تم تأسيس ميناء البصرة الذي كان تحت اشراف الحكومة البريطانية ،وبعد تأسيس الحكومة العراقية عام ١٩٢١م وضعت مديريته تحت اشراف وزارة التجارة العراقية ثم نقلت الى وزارة المالية بعد ان الغيت وزارة التجارة عام ١٩٢٢م ، إذ ان إدارة ميناء البصرة هي سلطة مستقلة نوعاً ما في تمويلها الخاص ويدار الميناء من وزارة المالية الا ان مدير الميناء يعد رئيساً للإدارة وهو المدير العام للملاحة^(١).

في عام ١٩٢٣م اصبحت ملكية الميناء عراقية الا ان ادارته بقيت تحت اشراف السلطات البريطانية التي ابقت الميناء في حالة ركود مالي^(٢).

استقر الوضع المالي لادارة الميناء بين عامي ١٩٢٦-١٩٢٧م ، إذ ادخلت التوسعات على وحدات العمل واصبحت الحاجة ملحة للحصول على المزيد من العمال العراقيين لا سيما وان سياسة ياسين الهاشمي الذي كان يشغل منصب وزير المالية تطالب باستخدام العمال العراقيين بدلا من العمال الاجانب^(٣).

وبموجب معاهدة عام ١٩٣٠ ، فقد اتخذت الاستعدادات المسبقة لنقل الملكية الفعلية لميناء البصرة من الحكومة البريطانية إلى الحكومة العراقية ،فمنح هذا النقل الحكومة العراقية الفائدة الكلية من واردات الميناء^(٤).

(١) فادية يعكوب يوسف ،مصلحة الموانئ العراقية ١٩٦٣م،دراسة تاريخية لفعاليات دوائرها وانجازاتها في ضوء مجلة الموانئ، رسالة ماجستير ،جامعة البصرة ،كلية التربية،٢٠١٥م، ص٢٢.

(٢) فاخرة زيارة حيدر ، صفحات مشرقة من تاريخ موانئ البصرة ،د.ت ، البصرة ، ٢٠١٧م،ص١٥.

(٣) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، ميناء البصرة بين عامي ١٩٨٠م-١٩٥٨م دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ،كلية الاداب ، ٢٠١٩م، ص١٢.

(٤) ج كولن ويرد، ميناء البصرة ١٩٣٨ ، ترجمة سحر أحمد محمد، ٢٠١٣، البصرة، د.م ، ص١١.

في عام ١٩٣٢م شهد الميناء تطورا كبيرا وذلك نتيجة النشاط التجاري البحري الذي شهدته البصرة ، اذ باشرت ادارة الميناء بإنشاء ستة ارصعة خشبية ومخازن لخرن البضائع والمحافظة عليها^(١) ، اذ تغيرت احوال ميناء البصرة واصبح يستقبل السفن التجارية من مختلف انحاء العالم ، اذ بلغ عدد السفن التجارية التي دخلت الميناء خلال عام ١٩٣٢م بـ(١٧٤) سفينة^(٢).

في عام ١٩٣٥م ازداد عدد السفن التجارية للميناء ، اذ وصل الى (٢٩٢) سفينة تجارية^(٣)، اذ اصدرت الحكومة العراقية في عام ١٩٣٥م قرارا يقضي بإحلال الموظفين العراقيين محل الموظفين الاجانب^(٤).

بعد انتقال ملكية ميناء البصرة إلى وزارة المواصلات والاشغال في عام ١٩٣٩م بدأت عملية إحلال العراقيين محل البريطانيين حيز التنفيذ في الوظائف الرئيسية تنفيذا للقرار الذي صدر في عام ١٩٣٥م ، اذ وضع برنامج لتدريب العراقيين، وكان الغرض من هذا البرنامج تدريب الطلبة العراقيين على الأعمال الهندسية والتقنية خارج العراق. بعدها ألفت الإدارة لجنة لهذا الغرض من رؤساء الأقسام أطلق عليها (لجنة الميناء للتدريب) الغرض منها وضع أنظمة المتدربين وشروط إيفادهم إلى خارج العراق^(٥).

حدث تطور ملحوظ على الموانئ العراقية اثناء مدة التي وقعت فيها الحرب العالمية الثانية، ففي عام ١٩٣٩م سلمت وزارة المالية مسؤولية الاشراف على ميناء المعقل الى وزارة المواصلات والاشغال العامة ، والتي تشرف على ادارة الميناء^(٦). وخلال احداث الحرب العالمية الثانية بدأت تجارة المرور عن طريق ميناء المعقل تزداد، خاصة مع تركيا وسوريا بسبب الاخطار التي واجهته تجارة البحر المتوسط والبحر العربي والخليج

(١) عقيل عبدالكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق، ص ١٤.

(٢) ياسين طه ياسين الهارون، البصرة دراسة في الاحوال الاقتصادية والسياسية بين عامي ١٩٣٢م ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الاداب ، ١٩٩٠م، ص ٨٢.

(٣) سهيلة ناصر صبيح المياحي، دور الموانئ العراقية في تجارة العراق الخارجية للمدة ١٩٧٢-١٩٩٠م، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية التربية ، ٢٠١٣م، ص ١٢.

(٤) طالب جاسم محمد الغريب، المصدر السابق، ص ٨٨.

(٥) المصدر نفسه، ص ٨٤.

(٦) سري محمود المدرس، تطور الملاحة في شط العرب ، موسوعة البصرة الحضارية، المحور الجغرافي، البصرة ، منشورات جامعة البصرة، ١٩٨٨م، ص ٦٨.

العربي، لذلك أزداد استيراد تركيا وسوريا عن طريق العراق مستفيدين من خطوط سكة الحديد المرتبطة بها، اضافة الى ان الولايات المتحدة قد نقلت تجارتها مع الاردن ولبنان من البحر المتوسط الى الخليج العربي عن طريق العراق، كما ان الاتحاد السوفيتي السابق كان يمون بالمواد الغذائية خلال المدة ذاتها عن طريق العراق ايضاً، وبلغت ذروة هذه الفترة سنة ١٩٤٤ (١).

كما انشأت القوات البريطانية وبالتعاون مع القوات الامريكية رصيف خشبي في نفس منطقة الارصفة الحالية لميناء ام قصر، لأمداد الاتحاد السوفيتي السابق بالمساعدات العسكرية عبر ايران عن طريق السكك الحديدية والطرق البرية، وقد تم ربط الرصيف بخط سكة الحديد الى الشعبية (٢).

لقد ازدادت الاهمية الاستراتيجية لميناء البصرة بشكل اكبر عند بريطانيا بعد دخول ايطاليا الحرب في حزيران عام ١٩٤٠ الى جانب المانيا، وبعد فقدان جزيرة كريت، اعدت بريطانيا البصرة ومينائها تعويضاً استراتيجياً عن جزيرة كريت، وبالتالي لابد من احتلالها والسيطرة عليها، لذا عمل البريطانيون على السيطرة العسكرية للميناء ومدينة البصرة مرة ثانية، وكانت استراتيجيتهم في ذلك هي اتخاذها قاعدة لحماية مصالحهم في الشرق الاوسط اولاً، واستخدامها مركزاً للنفوذ البريطاني في حالة فقدان القاهرة ثانياً، واعتبارها محطة استراتيجية لتمرکز القوات العسكرية والامدادات والتعزيزات ثالثاً، وهكذا صارت البصرة ومينائها موقعا عسكرياً واستراتيجياً تعول عليه دفاعات بريطانيا في الشرق الاوسط، لا سيما بعد فقدان الكثير من مواقعها في شمال افريقيا اثر الهجمات الالمانية والايطالية وتوالي انتصاراتهما (٣).

(١) صلاح حميد الجنابي ، الوظيفة التجارية لمدينة البصرة، رسالة ماجستير ، كلية الاداب، بغداد، ١٩٧٤، ص ٢٢٦.

(٢) سري محمود المدرس ، المصدر السابق ، ص ١٣٢.

(٣) علي حسين خميس العنزي، المصدر السابق ، ص ٣٣.

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، تم الاتفاق بين القوات البريطانية وادارة الميناء على شراء جميع المباني التابعة للقوات البريطانية، والتي تم انشائها خلال الحرب بمبلغ قدره (٩٢٢٤٣١٥) دينار^(١). ومن الجدير بالذكر ان بريطانيا ومن اجل تطوير الميناء بشكل اكبر فقد وضع بعد نهاية الحرب العالمية الثانية مشروع اطلق عليه (مشروع السنوات الخمسة للتطوير) والغرض منه تحسين الميناء، وقد اعيد النظر في المنهج عام ١٩٤٨م غير ان سير العمل كان بطيئاً، ويرجع الى الهبوط المفاجئ الذي كانت تعانيه الحركة التجارية حينذاك، وارتفاع التكاليف، وطول مدة تسليم المواد^(٢).

في عام ١٩٥٠م تم تأسيس مجلس الاعمار وتم فيه رسم الخطط الاقتصادية للبلاد من خلال استثمار عائدات النفط لتحقيق التطور الاقتصادي وخاصة قطاع النقل والمواصلات، إذ تم انشاء قناة ملاحية في الميناء والتهيؤ الى مشروع سد الفاو وادراجه ضمن المشاريع الاستثمارية التي يمدّها مجلس الاعمار^(٣)، إذ بدأ العمل بمشروع الفاو عام ١٩٥٤م واستمر حتى عام ١٩٥٦م، وقد تمت عملية الحفر للقناة بواسطة حفارات تعود لشركة النفط البريطانية^(٤).

في عام ١٩٥٤م تم ايفاد ما يزيد عن (٦٠) طالباً للتدريب على اعمال الميناء في بريطانيا، كما اوفدت في وجبة ثانية (٢٤) طالباً للدراسة كضباط بحريين، وفتحت في أقسام العمل ورشة دورات لتدريب بعض الطلبة حاملي الشهادة الابتدائية لتهيئتهم للدراسة خارج العراق^(٥).

(١) طالب جاسم محمد الغريب، المصدر السابق، ص ٧١.

(٢) سري محمود المدرس، النقل في شط العرب، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، كلية الاداب، ١٩٦٩م، ص ١٣٥.

(٣) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي، المصدر السابق، ص ٢٥.

(٤) مصلحة الموانئ العراقية، التقرير الاداري السنوي ١٩٥٦-١٩٥٤م، بغداد، ص ٣٧.

(٥) طالب جاسم محمد الغريب، المصدر السابق، ص ٨٥.

في عام ١٩٥٦ صدر قانون جديد باسم مصلحة الموانئ العراقية، وعهد بإدارتها بموجب القانون المذكور الى مجلس ادارة، ممثل من وزارات المالية والدفاع والاقتصاد والنفط ومصلحة السكك الحديدية، ثم استبدل اسمها الى المؤسسة العامة للموانئ العراقية^(١).

في ٢٨ ايلول ١٩٥٧م نقل نوري عبد الواحد القره غولي من متصرفية البصرة الى ادارة ميناء البصرة وبقي يشغل هذا المنصب حتى قيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م بعد ان قام بعدة اعمال خدمية لمصلحة البصرة ومينائها^(٢).

(١) سري محمود المدرس، المصدر السابق، ص ٢٩٥ .

(٢) فاخر زيارة حيدر، الفترة الذهبية في تاريخ الموانئ العراقية، البصرة، د.م، ٢٠١٦م، ص ٤٩.

المبحث الثالث

التخصيص المالي لوزارة الاشغال والمواصلات ١٩٢١-١٩٥٨م

١- التخصيص المالي لوزارة الاشغال والمواصلات ١٩٢١-١٩٤٥م

٢- التخصيص المالي لوزارة الاشغال والمواصلات ١٩٤٥-١٩٥٨م

١- التخصيص المالي لوزارة الاشغال والمواصلات ١٩٢١-١٩٤٥م

تعد الميزانية من الامور المهمة لمنهاج الحكومة السياسي والاقتصادي في كل عام ، إذ انها تحدد علاقة الحكومة بالشعب وبالعكس^(١)، اذ خصصت أول ميزانية للدولة العراقية في عام ١٩٢١م حينما تأسست الحكومة العراقية برئاسة عبدالرحمن النقيب، وكانت الميزانية تعد طوال مدة الانتداب عن طريق المستشارين البريطانيين في الوزارات العراقية وتحظى بموافقة دار الاعتماد البريطاني، ثم تعرض على مجلس الوزراء للمصادقة عليها، ولكن بعد بدء الحياة البرلمانية فأن مجلس الوزراء يحيل مسودة لائحة الميزانية إلى مجلس الأمة (النواب والأعيان) لدراستها ومناقشتها، وإدخال بعض التعديلات عليها أحياناً، وبعد مصادقة مجلس الأمة على ميزانية الدولة تنشر في الجريدة الرسمية (الوقائع العراقية)، ويبدأ بالصرف بحسب أبوابها المقررة لها. وفي بعض الأحيان يتأخر التصديق على الميزانية حتى بضع شهور فتوضع ميزانية مؤقتة لهذه المدة ولا ينفذ الاجتماع السنوي لمجلس الأمة إلا بعد التصديق على الميزانية العامة^(٢).

ان ميزانية وزارة الأشغال والمواصلات في أثناء الأعوام (١٩٢٤-١٩٢٥، ١٩٢٥-١٩٢٦، ١٩٢٦-١٩٢٧) كانت فيها نسبة الاعتمادات أكثر من المصروفات ومعنى ذلك وجود فيض، ولا يأتي هذا الفيض من كون العراق لا يحتاج إلى البنى التحتية الضرورية، ولكن يعود إلى قلة الخبرة بالتنفيذ، وعدم وجود الملاكات الفنية والإدارية القادرة على الإشراف على مشاريع الوزارة، وبمرور الوقت وتوافر الملاكات الفنية والإدارية التي توفرت ، ولاسيما في الأعوام (١٩٢٨، ١٩٢٩) كانت المصروفات أكثر من الاعتمادات الأمر الذي أحدث عجزاً مالياً في الوزارة^(٣).

(١) بشرى سكر خيون الساعدي ، حسين جميل ودوره السياسي في العراق حتى عام ١٩٥٤م ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد\كلية التربية ، ٢٠٠٤م ، ص١٤٩ .

(٢) زينه مسلم درويش، المصدر السابق ص١٠٢ .

(٣) المصدر نفسه، ص١٠٣ .

استطاعت وزارة الاشغال والمواصلات ان تنجز بعض المشاريع المختلفة بإمكانياتها المتواضعة، اذ كانت اغلب المشاريع التي انجزت خلال المدة ١٩٢٦-١٩٢٩م نتيجة تحسن الوضع الاقتصادي للعراق^(١)، ففي عام ١٩٣٠م تم انجاز مائتين وثمانية وثمانين جسرا مختلفة الاطوال والاحجام، كما تم نصب وتحسين خمسة عشر جسرا عائما فضلا عن بعض الابنية والطرق، كما ان وزارة الاشغال والمواصلات مكلفة بأعمال الماء والكهرباء، اذ تم انجاز بعض المشاريع في هذا المجال وبلغت المصروفات التي أصرفت للمشاريع الخاصة بالوزارة للفترة من ١٩٢١-١٩٣٠م حوالي ستمائة وثمانية وسبعون روبية^(٢)

في ١٩٣٠م قرر مجلس الوزراء الغاء بعض الوزارات وادماج بعضها لأسباب تتعلق بالعجز المالي الذي حصل نتيجة الازمة الاقتصادية عام ١٩٢٩م، إذ ادمجت دائرتا المساحة والري بوزارة الاشغال والمواصلات وبذلك يصبح وزير الاشغال والمواصلات مسؤولا عن نصف وزارة الري والزراعة سابقا^(٣) الا ان هذا المشروع لم ينال موافقة الجميع بل اعترض عليه بعض نواب الموصل الذين طالبوا بدمج وزارة الري والزراعة بوزارة الاشغال والمواصلات تحت اسم وزارة الاقتصاد والمواصلات، إذ توافق هذا الرأي مع رأي وزير المواصلات والاشغال واصبحت الوزارة تسمى باسم وزارة الاقتصاد والمواصلات^(٤)،

عانت الحكومة العراقية من تدهور كبير من الناحية المالية في مطلع الثلاثينات، إذ ترتب على العراق بموجب المسؤوليات القانونية جزءا من الديون العثمانية وكذلك تولى العراق ادارة الميناء والسكك الحديدية والمشاريع العامة الاخرى، اذ خصصت الحكومة ميزانية للمشاريع الكبرى استندت للعوائد النفطية التي كان يحصل عليها العراق من نسب

(١) عدنان هرير جودة الشجيري، المصدر السابق، ص ١٢٢.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٢٣.

(٣) محاضر مجلس النواب، الحكومة العراقية، الاجتماع الاعتيادي لسنة ١٩٣٠م، الدورة الانتخابية الثالثة، الجلسة الحادية عشر، ١٦ كانون الاول ١٩٣٠م، ص ٦.

(٤) زينة مسلم درويش، المصدر السابق، ص ٢٦.

الارباح التي يجنيها من تصدير النفط عن طريق الحكومة البريطانية، الا ان النفقات الادارية ازدادت بعد الحرب العالمية الثانية^(١)

على الرغم من أن المبالغ المالية التي صرفت في اعمار البلاد منذ تأسيس الحكومة العراقية حتى مطلع الثلاثينيات لم تكن كافية، الا انها شجعت الحكومة للقيام بمشاريع عمرانية استراتيجية يخطط لها ولإدارتها وتوفير المبالغ اللازمة على مدى خمس سنوات أو أقل^(٢).

بعد عام ١٩٣٠م ظهرت ميزانية المشاريع العمرانية في العراق لخمس سنوات ١٩٣١-١٩٣٥ واستمر العمل بها إلى أن ألغتها وزارة جميل المدفعي الثانية التي شكلت في ٢١ شباط ١٩٣٤-٢٦ آب ١٩٣٤)، وحلّت محلّها المشاريع العمرانية لأربع سنوات (١٩٣٤-١٩٣٨) وتضمنت لائحة قانون الأعمال العمرانية الرئيسة إقامة سد الحبانية وإحياء أراضي الغراف وإنشاء جسرين حديديين على دجلة في بغداد، والقيام ببعض المشاريع، كتشييد دواوين للحكومة، وإنشاء مدارس للأولاد التي رأت الوزارة المدفعية وجوب إنجازها لما فيها من المنافع الكبيرة للبلاد^(٣).

في عام ١٩٣٤م شكلت لجنة وزارية ضمت وزراء المالية والاقتصاد والمواصلات والمعارف لإعادة النظر في ميزانية ١٩٣٤-١٩٣٨، لكن الوزارة استقالت قبل ان تستطيع البت في تقرير اللجنة، ولمّا تألفت وزارة ياسين الهاشمي الثانية في (١٧ آذار ١٩٣٥-٢٩ تشرين الأول ١٩٣٦) ارتأت إرجاع تخصيصات جميع المشاريع

(١) ستيفن همليسون لوكريك وفرانك ستوكس، العراق منذ فجر التاريخ حتى ثورة تموز ١٩٥٨م، ترجمة مصطفى نعمان احمد، مؤسسة مرتضى للكتاب العراقي، بغداد، ٢٠٠٩م، ص ١٤٦.

(٢) أحمد عبد الباقي، ميزانية الدولة العراقية تحضيرها وتحليلها، منشورات مكتبة المثنى، بغداد، ١٩٤٧، ص ١١٣١١٤.

(٣) زينه مسلم درويش، المصدر السابق، ص ١٠٥.

العمرائية التي يمكن إنجازها في غضون عام واحد إلى الميزانية الاعتيادية وتنفيذها في أثناء مدة تقل عن ثلاث سنوات بالاعتماد على رصيد نقدي جارٍ، وبموجب الخطة الجديدة تقرر أن تودع المشاريع الكبرى في ميزانية خاصة بها ترصد لها من واردات الدولة من النفط^(١).

في عام ١٩٣٦م أقرت الوزارة ميزانية الأعمال العمرانية لمدة خمس سنوات، وأعدت النظر فيها في شباط من العام التالي وحددت مدتها بالسنوات الخمس بين عامين ١٩٣٦ و ١٩٤٠، لكن الانقلاب الذي قام به بكر صدقي عام ١٩٣٧ الغى الخطة العمرانية التي وضعتها وزارة ياسين الهاشمي، وحاولت تبني سياسة اقتصادية جديدة، فقد ورد في أول بيان رسمي شامل نشرته حكومة حكمت سليمان الجديدة عزم حكومة الانقلاب على إيجاد المال لإعمار الأراضي بصورة عامة ولفتح الطرق وتعبيدها، وتوسيع الري والزراعة، واعمam الصناعة^(٢).

عندما تشكلت وزارة جميل المدفعي الرابعة (١٧ آب ١٩٣٧-٢٥ كانون الأول ١٩٣٨) أعطت الحكومة المشاريع العمرانية عناية خاصة مع مراعاة الاقتصاد على أساس تقديم الأهم على المهم، وذلك بأعداد منهج منفتح للأعمال الرئيسة يتناول النهوض بالبلاد ورفع مستواها في شتى النواحي، ويكون منهاج العمل لمدة خمس سنوات (١٩٣٨-١٩٤٣)^(٣).

بعد استقالة وزارة جميل المدفعي الرابعة تشكلت وزارة نوري السعيد الثالثة التي تشكلت في (٢٥-كانون الأول ١٩٣٨-٦ نيسان ١٩٣٩) التي أكدت في منهاجها على توسيع نطاق الأعمال العمرانية الرئيسة ووضع خطة ثابتة لإنشاء الطرق، وصيانتها والشروع بأعمال الري الكبرى، وتشبيد المباني الحكومية على أن يستمر العمل لمدة أربع سنوات (١٩٣٩-١٩٤٣)^(٤).

(١) عبد الله شاتي عبهول، مجلس الاعمار في العراق ١٩٥٨-١٩٥٠، رسالة ماجستير جامعة بغداد، كلية الآداب، ١٩٨٣، ص ٢٧٢٩.

(٢) عبد الله شاتي عبهول المصدر السابق، ص ٣٠.

(٣) زينة مسلم درويش، المصدر السابق، ص ١٠٦؛ عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات، ج ٥، ص ٢٢.

(٤) زينة مسلم درويش، المصدر السابق، ص ١٠٦.

ان مشاريع الري احتلت المرتبة الأولى في الاعتماد، والمرتبة الأولى من نسبة المبالغ غير المصروفة، ويليهما فصل المباني الذي احتل المرتبة الثانية في التخصيصات، وفي نسبة المبالغ غير المصروفة، ثم الطرق والجسور التي احتلت المرتبة الثالثة في التخصيصات، والمرتبة الرابعة في نسبة المبالغ غير المصروفة ثم مساعدة الصنائع الأهلية التي احتلت المرتبة الرابعة في التخصيصات والمرتبة الثالثة في نسبة المبالغ غير المصروفة، اذ يرجع السبب إلى أن مدة الميزانية كانت لخمس سنوات وقُلّصت لمدة ثلاث سنوات، وهذا الأمر لا يكفي وحدة لتسويغ عدم الصرف، إذ كان المفروض ان يصرف في الأقل نسبة (٦٠) ٠/١٠ من الميزانية.^(١)

في آذار ١٩٣٦ أعيد العمل بمشروع الأعمال العمرانية لثلاث السنوات (١٩٣٥-١٩٣٨)، إذ نلاحظ أن فصل المباني احتل المرتبة الأولى من إذ الاعتماد لكنه احتل المرتبة الأخيرة في نسبة المصروفات إلى الاعتمادات، وتراجع التخصيص في فصل الربيع، بحجة وجود فائض مدور من تخصيصات المشاريع السابقة. وقد حسبت نسبة المصروفات إلى الاعتمادات على أساس سنة البدء بالمشاريع، وبعد يوم واحد من صدور مشروع ثلاث السنوات صدر مشروع أربع السنوات للمدة ١٩٣٦-١٩٤٠ الذي ادخلت فيه تغييرات في الاعتمادات تتناسب وحاجة العراق إلى المشاريع المهمة، الا انه في عام ١٩٣٧ ألغي مشروع الأعمال العمرانية لأربع سنوات بموجب قانون الميزانية العامة لسنة ١٩٣٧، وفي عام ١٩٣٨ صدر مشروع خمس السنوات للمدة ١٩٣٨-١٩٣٩م^(٢).

في عام ١٩٣٩م ازدادت نسبة الاعتمادات المالية رغم ظروف الحرب العالمية الثانية وذلك للدور الذي قامت به الوزارة، يضاف الى ذلك عدم قدرة الوزارة على صرف المبالغ المالية المخصصة لها بسبب تبدل الوزراء وكذلك قلة الكوادر الفنية وعدم وجود شركات عراقية تستطيع القيام بتنفيذ المشاريع الخاصة بالوزارة^(٣)، الا ان الحكومة خصصت ميزانية خاصة بالأعمال العمرانية الرئيسية للسنوات الأربع ١٩٣٩-١٩٤٢م

(١) زينه مسلم درويش، المصدر السابق، ص ١٠٧.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٠٦١١١.

(٣) ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص ١٢٧١٢٨.

وكانت هذه الواردات تخصص من واردات النفط العراقي والتي بلغت (١١ مليون دينار عراقي) شملت قطاع المباني والتجهيزات وقطاع الطرق والجسور وبعض المشاريع الاخرى^(١).

بعد عام ١٩٤٢م الغيت الميزانية المخصصة للأعمال العمرانية واصبحت مجرد جدول ملحق بميزانية الدولة ، وذلك بسبب ما افرزته نتائج الحرب العالمية الثانية من تضخم في الوضع المالي مما ادى الى تدهور الوضع الاقتصادي الذي انعكس على اعمال البناء والتخطيط^(٢).

(١) عبد الله شاتي عبهول ، مجلس الاعمار في العراق ١٩٥٨-١٩٥٠م ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد/

كلية الاداب ، ١٩٨٣م ، ص ٣٥.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣٧.

٢- التخصيص المالي لوزارة المواصلات والاشغال ١٩٤٥-١٩٥٨م

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وما نتج عنها من مخلفات سلبية على البلاد بصورة عامة وعلى وزارة المواصلات والاشغال بصورة خاصة، ركز الموظفون الاداريون على تحسين مستوى الجانب الاداري الذي خضع لتوجيهات السلطات البريطانية خلال سنوات الحرب^(١).

في عام ١٩٤٦م ادخل على وزارة المواصلات والاشغال تعديلات جديدة بنظام رقم (٦٤) لسنة ١٩٤٦م والذي نص على تقسيم الاعمال وادارتها في وزارة المواصلات والاشغال وفي المديريات التابعة لها، إذ يلزم النظام الجديد الوزير بادارة الوزارة بكل فروعها ويلزم المستشار بان يمارس اعماله وفقا للقوانين الصادرة له من الوزير^(٢).

ومن الجدير بالذكر ان نظام الوزارة رقم ٦٤ لسنة ١٩٤٦م لم يصف الى الوزارة الشيء الكثير ما عدا زيادات بسيطة اشتملت على انشاء شعبة جديدة الى مميزات الادارة والامور المالية التابعة الى مديرية المواصلات والاشغال العامة وهذه الشعبة هي شعبة التفتيش والتدقيق والتي يديرها موظفون مختصون ينسقون اعمالهم مع شعبة التفتيش والتدقيق حسب مقتضى الحال، اذ يستلمون اوامرهم من الوزير مباشرة^(٣).

لم تتبنى الوزارات العراقية ادارة واضحة المعالم والافكار اتجاه التخطيط والاعمار في العراق منذ تأسيس الحكومة العراقية، وذلك يعود لأسباب جوهرية منها عدم الاستقرار السياسي في البلاد وعد وجود وعي وادراك للتخطيط والاعمار عند القائمين بأعباء الادارة، وكذلك عدم وجود دعم حقيقي من البريطانيين يتناسب وحاجة ابناء البلاد للنهوض بواقع التخطيط والاعمار^(٤).

(١) علاء علي جبارة المالكي، النظام الاداري في العراق ١٩٣٩١٩٥٨م، رسالة ماجستير، جامعة واسط/كلية التربية، ٢٠١٦م، ص ٢٦٢.

(٢) ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص ٤٨.

(٣) جريدة الوقائع العراقية، العدد ٢٢٥٣، ١٥/١٠/١٩٤٦م.

(٤) عبدالله شاتي عبهول، تجربة عبد الكريم قاسم في التخطيط الاقتصادي (١٤ تموز ١٩٥٨/١ شباط ١٩٦٣م)، ط ١، دار الشؤون العامة، بغداد، ٢٠١٥م، ص ١٥.

تغير مسار التعامل السياسي بين الدول بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، اذ اتخذ العراق سياسة جديدة في التعامل مع الدول الاجنبية لاستقرار الوضع السياسي^(١)، والذي انعكس بظلاله على استقرار الوضع الاداري في مؤسسات الدولة ودوائرها ، فبعد انتهاء الحرب عام ١٩٤٥م تهيأ المناخ المناسب لتطوير الاقتصاد العراقي من خلال تطور الصناعة وتشجيع الاستثمار في هذا المجال ، وكان ذلك بسبب زيادة عائدات النفط الامر الذي ادى الى تطور قطاعات اخرى ومنها قطاع النقل والمواصلات وقطاع التجارة لا سيما الخارجية^(٢).

في عام ١٩٤٧م تشكلت وزارة صالح جبر والتي اعلنت عن برنامجها بخصوص الشؤون المالية ، اذ اكد على تأسيس بنك مركزي لضمان تنفيذ سياسة نقدية شديدة ومنها السيطرة على سياسة العملة ومراقبة التداول فيها واعتبار الارصدة الأسترلينية التي تجمعت للعراق اثناء مدة الحرب العالمية الثانية ثروة وطنية يجب الحفاظ عليها^(٣) ، اذ تم في نفس العام تأسيس المصرف الوطني العراقي ليقوم باصدار العملة وسمي فيما بعد بالبنك المركزي العراقي والذي يدار من قبل مجلس الادارة الذي يتضمن تسعة اعضاء يعينهم مجلس الوزراء ولمدة اربع سنوات^(٤).

تعد مدة ما بعد الحرب العالمية الثانية مدة استقرار نسبي للاقتصاد العراقي ، اذ كانت الميزانية في تفاوت لا سيما للمدة (١٩٤٩-١٩٥٤) ، ففي عام ١٩٥٠م كانت الميزانية اكثر من ستة ملايين دينار لكنها تراجعت بعد عام واحد الى اقل من مليونين دينار ثم ارتفعت الى مليونين ونصف في عام ١٩٥٢م وهبطت الى اقل المليونين دينار في عام ١٩٥٣م ، الا انه في عام ١٩٥٤م حصل ارتفاع في الميزانية بسبب زيادة حجم المشاريع التي انجزتها الوزارة^(٥).

(١) جعفر عباس حميدي ، التطورات السياسية في العراق ١٩٤١-١٩٥٣م ، ط١ ، مطبعة القضاء ، النجف ، ١٩٧٦م ، ص ١٤٥ .

(٢) غسان محمد سعيد العبطان ، الصناعة في العراق ، بحث منشور ضمن كتاب حضارة العراق ، ج ١٢ ، بغداد ، ١٩٨٥م ، ص ٧٢٧٣ .

(٣) عبدالرزاق الحسني ، تاريخ الوزارات العراقية ، ج ٧ ، ص ١٦٥ .

(٤) علاء علي جبارة المالكي ، المصدر السابق ، ص ١٤١ .

(٥) ميس داود خشن الربيعي ، المصدر السابق ، ص ١٣٠-١٣١ .

كانت الميزانيات المخصصة للمشاريع العمرانية قبل عام ١٩٥٠م تعاني من النقص في دراساتها العلمية والفنية والاقتصادية اذ جاءت مقترحاتها ارتجالية^(١)، اذ كانت الحكومة عاجزة عن تبني سياسة اقتصادية بسبب عدم الاستقرار السياسي في الحكم مما ادى الى جعل الميزانيات اداة تتحكم بها الكتل السياسية، اذ تقوم هذه الكتل بإلغاء ميزانية الحكومة التي سبقتها ووضع بديل لها يتناسب مع مصالحها^(٢)، اذ كانت الوزارات المتعاقبة تختلف في سياستها وتقدير اهميتها للمشاريع العمرانية مما يجعل الوزارة الجديدة تلغي مقترحات الوزارة السابقة وتعمل بخطط جديدة فمثلا في وزارة ارشد العمري التي تشكلت في عام ١٩٤٦م وضعت خطة عرفت بإسم مشروع العشر سنوات والتي تضمنت القيام بتشييد الطرق وبناء الجسور الا انها لم يكتب لها النجاح بشكل كامل^(٣).

في عام ١٩٤٧م قام صالح جبر بأعداد ميزانية مستقلة للأعمال الرئيسية تنفذ على مدى خمس سنوات، اذ تعهد بها امام مجلس النواب الى سقوط حكومته اذا حالت دون تحقيق أي مشروع يذكر مما ادى الى اهمال المشاريع العمرانية لغاية ١٩٤٩م اذ اتخذت اجراءات محدودة لتنفيذ بعض المشاريع ضمن جدول جديد بلغت اعتماداته اكثر من مليوني دينار اخذت مشاريع البناء والتجهيزات اكثر من نصفه^(٤).

في عام ١٩٥٠م انشئ مجلس الاعمار بناء على نصيحة من البنك الدولي للأعمار والتطوير لأقامة مجلس مستقل يأخذ على عاتقه مهمة تنفيذ سياسة الدولة الاقتصادية وانشاء مشاريعها المختلفة وهو بهذه الحالة اقدر على تنفيذ هذه السياسة بحكم وجوده الدائم واستقلاله، اذ لا يتأثر بتغير الوزارات السريع الذي كان يجري في العراق آنذاك والذي من شأنه ان يعرقل تنفيذ المشاريع خصوصا الطويلة الاجل، وقد جاءت هذه النصائح حينما قامت الحكومة العراقية سنة ١٩٥٠م بعقد قرصين مع الحكومة البريطانية والبنك الدولي^(٥)، و كانت الغاية من القرصين هو تمويل اقامة سد سامراء وخزان الثرثار لتخليص وسط وجنوب العراق من خطر الفيضانات^(٦).

(١) جريدة الاهالي، العدد ٨٨٤، ٣ حزيران ١٩٤٥م.

(٢) عبد الله شاتي عبهول، مجلس الاعمار في العراق (١٩٥٨-١٩٥٠)، ص ٤٢.

(٣) ميس داود خشن الربيعي، المصدر السابق، ص ١٣٣.

(٤) عبد الله شاتي عبهول، المصدر السابق، صص ٤٢.

(٥) عبد الرزاق الحسني، تاريخ الوزارات العراقية، ط ٥، ج ٧، بيروت، ١٩٨٨م، ص ١٦٨.

بعد تأسيس مجلس الاعمار في عام ١٩٥٠م والذي تشكل نتيجة مناصفة الارباح من النفط العراقي الذي كان يصدر عن طريق الشركات الاجنبية، فاخذ المجلس على عاتقه مهمة القيام ببعض المشاريع العمرانية كونه يتمتع بصفة الاستقلالية عن الحكومة^(٢)، وبهذا يمكن القول ان عام ١٩٥٠م يمثل نقطة تحول في السياسة الانمائية للبلاد نحو الانماء والتقدم وبداية لظهور القطاع العام في النشاط الاقتصادي ، فاعد المجلس اربعة مناهج استثمارية، صممت لتغطية المدة ١٩٥١-١٩٥٩م^(٣).

تكون مجلس الاعمار من رئيس الوزراء وسبعة اعضاء من ضمنهم وزير المالية، وقد نص القانون الذي تشكل بموجبه مجلس الاعمار على ان يكون ثلاثة من الاعضاء مختصين بالشؤون الاقتصادية والمالية^(٤)، وقد نص القانون ايضا على ان يتمتع المجلس باستقلالية تامة من النواحي الادارية والمالية، وكانت علاقته بالسلطة التنفيذية تتحدد عن طريق رئيس الوزراء ووزير المالية باعتبارهما عضوين في المجلس^(٥).

تألف المجلس من عدة اقسام ادارية وفنية يعمل بها مهندسون فنيون مختصون بتنفيذ المهام التي انشأ من اجلها المجلس^(٦)، إذ كان من ضمن هذه الهيئات هيئة خاصة بأنشاء وتوسيع طرق المواصلات والجسور وسكك الحديد^(٧).

فضلا عن ذلك فقد خصص مجلس الاعمار لمشاريع الطرق والجسور كطريق بغداد-بصرة وبغداد -كركوك وبغداد شرقا وغيرها من المباني والمؤسسات ما نسبته (٢٤,١) ٠/٠ من اجمالي التخصيصات الاستثمارية وذلك للحاجة الماسة الى مثل هذه الطرق لربط مختلف قطاعات الاقتصاد الوطني فضلا عن ربطه للمشاريع المتباعدة التي

(١) عماد عبد اللطيف سالم ، الدولة والقطاع الخاص في العراق ١٩٢١١٩٩٠م، بيت الحكمة ، بغداد، ص١٢٩.

(٢) ميس داود خشن الربيعي ، المصدر السابق ، ص١٣٤.

(٣) ايمان مصطفى خلف المحمداوي ، سياسة التخطيط الاقتصادي في العراق، ١٩٧٥، ١٩٦٤م، اطروحة دكتوراه ، جامعة بغداد، كلية التربية \ابن رشد، ٢٠١٢م ، ص٣٢.

(٤) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص٢٩٣.

(٥) جابر عمر ، الاعمار ومشاريعه في العراق، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٦٧م، ص١١١٣.

(٦) د.ك.و، مجلس الاعمار ، ووزارة الاعمار ، تسلسل الملف ١٣، مجموعة قوانين مجلس الاعمار ووزارة الاعمار ، مطبعة المعارف ، بغداد ١٩٥٥م، ص١٥١٧.

(٧) ناجي البصام ، ادارة التنمية في العراق ومصر ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٧٤م، ص١٨٧١٨٨.

تبنى المجلس مسؤولية بنائها وكذلك توسيع وانشاء المنشآت العامة لتتمكن من توسيع دور الدولة في النشاط الاقتصادي^(١).

لقد قام المجلس بتنفيذ عدد من مشاريع الطرق والجسور اثناء المرحلة الاولى من اعمال مجلس الاعمار ومنها تعبيد ثلاثة وثلاثين كيلو متر من طريق بصرة-عمارة-بغداد، ثلاثة منها تبدأ من البصرة باتجاه الشمال والبقية تبدأ من بغداد باتجاه الجنوب وانجز من الطريق الثاني بغداد-شرقا بضع كيلو مترات، إذ اضطر المجلس الى ان يكلف الهيئة الفنية الثانية مهمة اعداد الدراسات الضرورية عن الطريق^(٢)، اما فيما يخص الجسور فقد اولى المجلس اهتمامه بجسر الكوفة وجسر الموصل الذي ظهرت الحاجة له مؤخرا وادخلهما في مناجه والاسراع بأجراء التحريات والدراسات اللازمة بشأنه^(٣).

في عام ١٩٥٣م وضع قانون جديد لمجلس الاعمار بديلا للقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٠م، إذ تألفت لجنة وزارية في عهد حكومة جميل المدفعي التي تشكلت في شباط ١٩٥٣م والتي ضمت وزير الدفاع والمالية ووزير المواصلات والاشغال ووزير الاقتصاد لإعادة النظر في القانون الاول لمجلس الاعمار^(٤)، اذ قام بتنفيذ عدد من المشاريع في قطاع الطرق والجسور ومنها جسران في بغداد وجسر في الناصرية والسماوة والهندية والموصل وبعقوبة وطريق فلوجة رمادي وبغداد - بيجي، وحلة-ديوانية وبغداد - كركوك وسليمانية - كركوك وغيرها من المشاريع الخاصة بوزارة المواصلات والاشغال^(٥).

(١) الحكومة العراقية، مجلس الاعمار، التقرير السنوي عن اعمال مجلس الاعمار لسنة ١٩٥١م، مطبعة الحكومة، بغداد، ١٩٥٢م، ص ٩١٠.

(٢) د.ك.و، مجلس الاعمار تسلسل الملف ٤، التقرير السنوي عن اعمال مجلس الاعمار لسنة ١٩٥١م، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٥٢م، ص ٤.

(٣) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ٣٦.

(٤) د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف ٣١١٦٨٨، الموظفون البريطانيون، و ٥١، ص ٣٤.

(٥) د.ك.و، مجلس الاعمار، تسلسل الملف ١٠، محاضر جلسات مجلس الاعمار، رقم الوثيقة ٦/٤٢، الجلسة التاسعة والسنتين المنعقدة بتاريخ ٤ تموز ١٩٥٤م، القرار رقم ٣.

على الرغم من الصلاحيات الممنوحة للمجلس الا انها تقلصت بعد تأسيس وزارة الاعمار عام ١٩٥٣ م ولكنه بقي محتفظا ببعض الصلاحيات التي تخوله بالاعتراض على البرامج والخطط الاقتصادية والتخصيصات الاستثمارية على مختلف القطاعات الاقتصادية المكونة للاقتصاد الوطني^(١).

في عام ١٩٥٣ م تشكلت وزارة الاعمار واصبحت تضم عدة هيئات فنية ومنها الهيئة الفنية الثانية التي اخذت على عاتقها مسؤولية انشاء طرق المواصلات الرئيسية البرية والبحرية والنهرية والجوية وتوسيعها وانشاء الجسور وتحسينها^(٢).

(١) ايمان مصطفى خلف المحمداوي ، المصدر السابق ، ص ٣١.

(٢) الحكومة العراقية ، مجلس الاعمار ، التقرير السنوي عن اعمال مجلس الاعمار لسنة ١٩٥٣ م ، المالية ، مطبعة العاني ، بغداد ، ١٩٥٤ م ، ص ٥٧.

الفصل الثاني

التطور التاريخي للنقل البري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م

المبحث الاول

التطور التاريخي لطرق السيارات في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م

المبحث الثاني

التطور التاريخي لسكك الحديد في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م

المبحث الثالث

التطور التاريخي للجسور وسدود الانهار في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م

المبحث الاول

التطور التاريخي لطرق السيارات في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

- ١-تطور طرق السيارات ١٩٥٨-١٩٧٩م.
- ٢-انجازات مجلس التخطيط في قطاع الطرق والمواصلات.
- ٣-الخطة الخمسية للبلاد ١٩٦٥-١٩٦٩م.
- ٤-تطور مصلحة نقل الركاب ١٩٥٨-١٩٧٩م
- ٥-المقترحات التي قدمتها المؤسسات التجارية لتطوير النقل .

الفصل الثاني

١- تطور طرق السيارات في العراق ١٩٥٨ - ١٩٧٩م

تعد المدة التي اعقبت عام ١٩٥٠م نقطة تحول في الاقتصاد العراقي نحو التنمية ذات التخطيط والتمويل المركزي ، عن طريق مجلس الاعمار الذي وضع الاساس لعدة مشاريع عمرانية ومنها مشاريع الطرق التي ازداد اطوالها لتصل الى المناطق النائية لتربط المدن العراقية فيما بينها وتربط العراق بين الاقطار المجاورة له^(١).

انخفضت اطوال الطرق الترابية والطرق المبلطة تبليطا قديما واخذت بالتنازل اعتبارا من عام ١٩٥٠م وحتى عام ١٩٧٩م مما يعني ان الجهات المسؤولة اخذت تهتم بتطور الطرق على المواصفات الهندسية الحديثة ، وبعد عام ١٩٥٨م ازداد معدل النمو السنوي الذي حصل نتيجة النمو الاقتصادي واخذت الدولة تهتم بتبليط الطرق الخارجية للسيارات^(٢)، وكما هو واضح في الجدول رقم (١) الذي يوضح اطوال الطرق الترابية والطرق المبلطة قديما وحديثا للمدة من عام ١٩٥٩-١٩٧٠م.

(١) حميد غالب عجيل السكيني ، النقل في مدينة البصرة ، اطروحة دكتوراة ، جامعة البصرة /كلية الاداب، ١٩٨٨م ، ص٣٨.

(٢) بود وسكي -تخطيط النقل والمواصلات للمدى الطويل في العراق ،ترجمة عبد النافع عبد الموجود ، بغداد ، وزارة التخطيط ، ١٩٧٠م، ص١٧.

الفصل الثاني

جدول رقم (١)

اطوال الطرق العامة والداخلية الترابية والمبلطة قديما وحديثا

في العراق بالكيلومتر للسنين (١٩٥٩-١٩٧٠م)

الطرق الترابية	الطرق المبلطة			السنين
	المجموع	الحديثة	القديمة	
٤٤٠١	٢٧٩٩	٨٣٠	١٩٦٩	١٩٥٩
٤٣٤٧	٣١٤٩	١١٧٩	١٩٧٠	١٩٦٠
٤٥٧٣	٣٥٨٣	١٦٣٢	١٩٥١	١٩٦٢
٤٨٤٣	٣٧٨٥	١٨١٦	١٩٦٩	١٩٦٤
٤٦١٩	٣٩٦١	٢٠٠٤	١٩٥٧	١٩٦٥
٥١٩٩	٤٠٨١	٢١٠٠	١٩٨١	١٩٦٦
٥٢١٦	٤٠٩٢	٢١١١	١٩٨١	١٩٦٧
٥١١٦	٤١٨٣	٢١٩٢	١٩٩١	١٩٦٨
٤٨٨٤	٤٤٤٥	٢٤٥١	١٩٩٤	١٩٦٩
٤٥٦٨	٤٧٩٢	٢٧٥٦	٢٠٣٦	١٩٧٠

المصدر: نشرة احصاء النقل والمواصلات لعام ١٩٧٠م، ص ٩٤.

الفصل الثاني

بعد قيام انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م قامت الحكومة الجديدة برئاسة عبد الكريم قاسم بتغيير اسم مجلس الاعمار الى اسم جديد وباسم مجلس التخطيط الاقتصادي الذي تولى مسؤولية تنفيذ المشاريع الاستثمارية في اكثر القطاعات ومنها قطاع الطرق والجسور والمواصلات، اذ قام بتنفيذ شبكة من الطرق الجديدة ومنها طريق الزبير-صفوان -ام قصر وطريق العمارة -الكوت وطريق العمارة -البصرة وطريق الديوانية -شامية -ابو صخير، كما قام المجلس بدراسة عدد من المشاريع الخاصة بشبكة الطرق ومنها طريق الكاظمية التاجي وطريق جلولاء -دربندخان وطريق الرطبة -الحدود السورية وطريق بغداد سامراء-الموصل وطريق الرمادي -هيت -عنه-القائم^(١).

في عام ١٩٥٩م وضمن اهتمامات الحكومة بالطرق اصدرت وزارة المواصلات قانونا خاصا بالطرق العامة رقم (٤٧) ١٩٥٩م والذي يمنع سير وسائل النقل الميكانيكية من السير بالطرق العامة المبلطة في اية حال من الاحوال، وبمقتضى المادة الثانية من قانون الطرق العامة المرقم (٤٧) لسنة ١٩٥٩م اصدر بيان رقم (١) لسنة ١٩٦٠م والذي تضمن ما يلي^(٢).

- ١- ان يكون عرض الطرق العامة الرئيسية ذهابا وايابا مائة متر مع المحرمات الخارجية وهذه الطرق تصل مراكز الاولوية بعضها بعض.
- ٢- يكون عرض الطرق العامة الاخرى ستين مترا .
- ٣- يشمل العرض المقرر في الفقرتين اعلاه جميع الطرق الحالية والطرق الجديدة.
- ٤- يلغي قرارنا هذا البيان رقم (١) لسنة ١٩٥٠م.

(١) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، سياسة التخطيط الاقتصادي في العراق ١٩٦٤ ١٩٧٥م، اطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، كلية التربية، ابن رشد، ٢٠١٢م، ص ١٤٨١٤٩.

(٢) الجمهورية العراقية، المجموعة القانونية /وزارة المواصلات، مطبعة سكك حديد الجمهورية العراقية، د.م، بغداد، ١٩٦٤م، ص ٢٣.

الفصل الثاني

في عام ١٩٦٣م ومن ضمن آليات التطور الخاص بالطرق اصدرت وزارة المواصلات عدة قرارات بخصوص الطرق العامة والتي اعتبرتها من المرافق العامة والحيوية للدولة، اذ اعتبرت المحافظة عليها من ضمن الواجبات الاساسية للمواطن الذي يتحمل الجزء الاكبر في الحفاظ عليها عن طريق الاستخدام الامثل للسيارات الثقيلة والتي فرضت عليها الحكومة غرامات مالية في حالة تعدي حمولتها الوزن المقرر للحفاظ على سلامة الطرق وعدم تلفها او تعرضها للتخسفات التي قد تحدث نتيجة الحمولات الزائدة^(١).

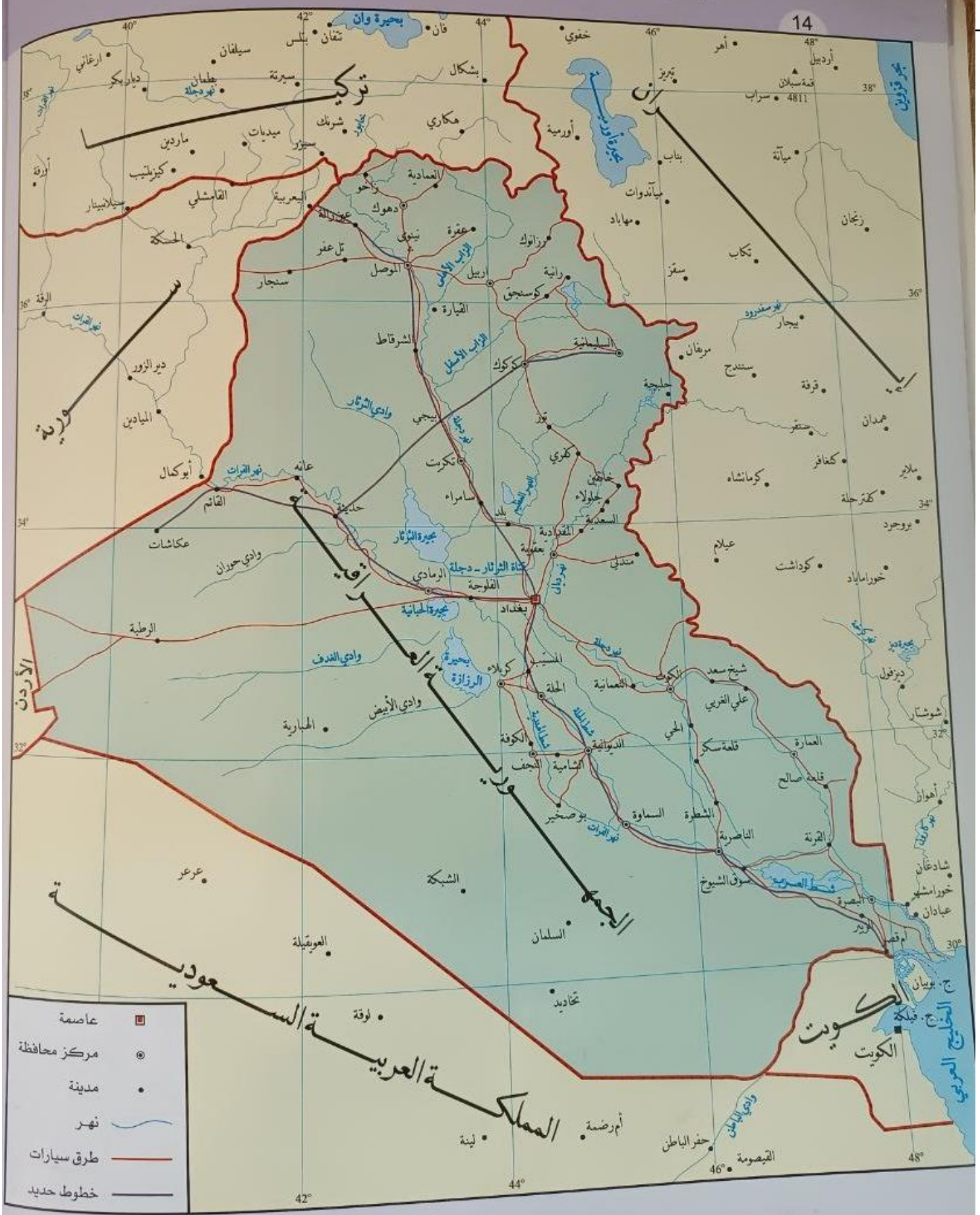
بالرغم من التطور الذي حصل لطرق السيارات في الفترة التي اعقبت ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م الا انه لم يكن بالمستوى الذي تعتمد عليه متطلبات النمو والتطور لمرافق المجتمع الاخرى بسبب التوسع الجغرافي والبشري، هذا من جانب ومن جانب اخر فان طرق السيارات لم تكن كافية لاستيعاب السيارات بسبب زيادة اعدادها الذي يفوق زيادة اطوال الطرق^(٢)، الا ان مدة السنين ازدادت اطوال الطرق المبلطة حديثا تدريجيا لا سيما في المدة ١٩٦٩-١٩٧٠م بنسبة كبيرة تتعدى الثلث اما الطرق القديمة فقد ارتفعت اطوالها بنسبة تفوق الربع خلال نفس المدة اذا ما قورنت بسنة ١٩٦٠-١٩٦١م، اما الطرق الترابية فقد انخفضت اطوالها في سنة ١٩٦٩-١٩٧٠م بنسبة (١٠)٪/٠ اذا ما قورنت بسنة ١٩٦٠-١٩٦١م^(٣)، وكما في الخارطة ادناه.

(١) الجمهورية العراقية، المجموعة القانونية /وزارة المواصلات، المصدر السابق، ص ٢٣.

(٢) حميد غالب عجيل السكيني، المصدر السابق، ص ٦١.

(٣) نشرة احصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٩-١٩٦٠م وبعض التوقعات للفترة ١٩٧٥-١٩٧٠م، دائرة احصاءات النقل والمواصلات، آب ١٩٧٠م، ص ١٩٠.

الجمهورية العراقية - طرق السيارات وسكك الحديد



الخارطة (١) المصدر: اطلس العراق والوطن العربي والعالم، دار الشرق العربي، بيروت، ص ١٤

الفصل الثاني

٢- انجازات مجلس التخطيط في قطاع الطرق والمواصلات.

في عام ١٩٦٣م تبنى مجلس التخطيط الاقتصادي عدة مشاريع استثمارية ومنها الطرق، اذ انجز خلال هذه المدة عدد من الطرق ومنها طريق بغداد- كركوك-بعقوبة- خالص- طوزخرماتو ، وطريق بيجي -شرقاط ، وطريق العمارة -علي الشرقي، وطريق كوت- شيخ سعد ، وطريق بغداد كركوك مفرق بعقوبة -العظيم -طوز ، وجسر وادي النفط الذي يقع على طريق بلدروز -مندلي^(١).

وضمن الخطة التي اقرها مجلس التخطيط الاقتصادي لسنة ١٩٦٤م ، فقد احال شبكة من الطرق الى شركات اجنبية لتنفيذها وكان من ضمنها طريق الكوت-بدره وطريق رمادي حديثة ، كما احال القسم الثاني من طريق بغداد الخالص الى شركة الانشاءات العراقية المساهمة^(٢)، وكذلك احال طريق الديوانية - الرميثة الى شركة الانشاءات الهندسية^(٣)، كما احال الطريق المؤدي الى مطار بغداد الدولي الذي يقع وسط العاصمة بغداد بعهدة مؤسسة تكنواكسبورت البلغارية التي كانت تعمل لتنفيذ مشاريع استثمارية داخل العراق، كما احال طريق شامية -ابو صخير بعهدة المقاول كاظم حسن والمقاول نوري بلال ،وقد قام المجلس بتاريخ الرابع من آذار ١٩٦٤م بإحالة طريق كرامة علي - باب الزبير الى المقاول نزار تاجريان^(٤).

(١) ايمان مصطفى خلف ، المصدر السابق، ص ١٥٠.

(٢) د.ك.و، وزارة التخطيط ،تسلسل الملف ٣١، محضر جلسة مجلس التخطيط الاقتصادي التاسعة المنعقدة بتاريخ ٢٤ آذار ١٩٦٤م ،رقم القرار (٣).

(٣) د.ك.و، وزارة التخطيط ،تسلسل الملف ٣٣، محضر جلسة مجلس التخطيط الاقتصادي الثانية عشر المنعقدة بتاريخ ٢٤ آب ١٩٦٤م ،رقم القرار (١٢).

(٤) د.ك.و، وزارة التخطيط ،تسلسل الملف ٣٤، محضر جلسة مجلس التخطيط الاقتصادي الخامسة والعشرين المنعقدة بتاريخ ٢١ ايلول ١٩٦٤م ،رقم القرار (٢٤).

الفصل الثاني

٣- الخطة الخمسية للبلاد ١٩٦٥-١٩٧٠م

بعد وضع الخطة الاقتصادية الخمسية للبلاد والتي وضعتها الحكومة العراقية آنذاك والتي بدأت من نيسان عام ١٩٦٥م الى اذار ١٩٧٠م، والتي احتل فيها قطاع الطرق والمواصلات المرتبة الرابعة والاخيرة من إذ التخصيصات المالية التي خصصت للإنفاق على المشاريع الاستثمارية، اذ بلغ مجموع التخصيصات المالية قرابة (١١٠) مليون دينار بينما بلغ مجموع الانفاق المالي على القطاع نفسه بحدود (٦١,١٥٨) مليون دينار أي بنسبة (٤٥,٦) ./. من مجموع التخصيصات في الخطة التي قسمت على خمس سنوات ابتدأت من عام ١٩٦٥م وكان التخصيص بنسبة (٤٦) ./. ثم ارتفعت هذه النسبة في الاعوام اللاحقة حتى وصلت اعلى مستوياتها عام ١٩٧٠م^(١).

ان من ضمن الاعمال التي قام بها مجلس التخطيط الاقتصادي ضمن الخطة الخمسية لعام ١٩٦٥-١٩٧٠م بعد انجاز مشروع سكة حديد بغداد - البصرة - ام قصر القياسي والذي تطلب من مصلحة السكك الحديدية شراء شاحنات كبيرة لا سيما وان الشاحنات القديمة اصبحت غير مجدية للعمل بهذه الخدمة التي تتطلب سيارات حديثة تتناسب مع حاجة المصلحة والتي اصبح وجودها ضروريا لعمل المصلحة^(٢)، لذلك قررت المصلحة شراء شاحنات حديثة من الخارج الا ان ارتفاع اسعارها كان احد العقبات الرئيسية التي واجهت مصلحة السكك الحديدية لذلك اقترحت مصلحة السكك بأنشاء مصنع خاص لصنع الشاحنات في الشالجية، وقد تم اكمال وفتح المصنع بعد ان تم التأكد من صلاحية وعمل الشاحنات المصنوعة من الجهة الفنية، كما تم تقييمها ماديا ومقارنتها مع قيمة استيرادها من الخارج وفعلا تم صنع الشاحنة الاولى في المعمل بتاريخ ١٥-٣-١٩٦٦م والتي بلغت كلفتها ١٩٨٦ دينار وكان صنعها بصورة جيدة، اذ وافقت مصلحة السكك الحديدية على انشاء المعمل بقيمة تخمينية قدرها ثلاثة مائة وخمسون الف دينار محسوبة ضمن مشروع توسيع معامل الشالجية لسد حاجاتها من الشاحنات، كما ان المشروع سيوفر فرص عمل جديدة تقضي على نسبة من البطالة، وقد وافق مجلس التخطيط بقراره المرقم ١٧

(١) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ٢٣٧.

(٢) الجمهورية العراقية، وزارة المواصلات، مصلحة حديد الجمهورية العراقية، التقرير السنوي لعام ١٩٦٦م، ص ١٤.

الفصل الثاني

والمؤرخ في ١٩-٢-١٩٦٦م على انشاء المصنع بكلفته التخمينية السابقة التي اقترتها مصلحة السكك الحديدية ،وقد تمت الموافقة قبل انتهاء السنة المالية ١٩٦٦-١٩٦٧م بأشهر قليلة^(١).

بدأ مجلس التخطيط اعماله التنفيذية بالنسبة لقطاع الطرق، إذ احال عدد من الطرق الى الشركات ومنها طريق بغداد- الخالص والذي احيل الى شركة الانشاءات العراقية بكلفة (٢) مليون دينار، كما قام المجلس بإحالة طريق بغداد – الموصل الى مؤسسة شرج اكسبورت الجيكية بكلفة (١,٢٤٣,٥٤٥) دينار ،كما احيل طريق رمادي-حديثة الى المقاولين الحاج هميم اللافي ورشيد هميم بكلفة(٢,٤٤٩,١٦٠)دينار ،كما احيل ايضا طريق بغداد –الموصل غربي القيارة بعهدة شركة تراب وبارودي الانشائية بكلفة (١,٣٨٣,٠٦٢)دينار ،وكذلك احيل طريق بغداد –الموصل قرب الشرقاط بكلفة(١,٣٧٣,٨٥٧)دينار ،كما احيل طريق الكوت- الناصرية القسم الثاني الى مؤسسة اكسبورت ستروي البلغارية بكلفة (١,٨١٠,٥٧٠)دينار والقسم الثالث من الطريق نفسه الى شركة سلوفيناسيتا اليوغسلافية بكلفة(١,٥٠٩,٣٧٥)دينار كما احال المجلس طريق - H3الحدود السورية القسم الاول منه الى المقاولين حمود المحمود ورشيد الحاج نايف بكلفة (١,٥٩٢,٥٥٦)دينار والقسم الثاني من الطريق نفسه الى شركة كونكورد يونفرسال اللبنانية بكلفة(١,٣٢٠,٣٢٢)دينار ،كما احيل طريق سوق الشيوخ –كرمة بني سعد الى محمد علي الهاشمي واخرون بكلفة (٦٠,٣٩٠)دينار ،كما احيل طريق البصرة-ابو الخصيب الى مكتب التعهدات والانشاءات الهندسية العراقية بكلفة (٥٦٩,٠٨١)دينار وطريق كرامة علي –باب الزبير الى المقاول نزار تاجريان بكلفة (٤٤٧,٠٠٩)دينار^(٢).

اختلفت اطوال الطرق الترابية والمبلطة قديما وحديثا اثناء مدة الستينات بين محافظة واخرى وكما مبين في الجدول الاتي الذي يبين اطوال الطرق العامة الخارجية باستثناء العاصمة بغداد التي يوضح الجدول اطوال طرقها الخارجية والاطراف دون التطرق الى

(١) الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ، المصدر السابق ،ص١٤١٥.

(٢) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق،ص٢١٢.

الفصل الثاني

شوارع المركز ،كما ان محافظة البصرة لا يوضح الجدول اطوال طرقها الخارجية واكتفى بتوضيح شوارع المركز فقط وكما هو في الجدول رقم (٢).

جدول رقم (٢)

اطوال الشوارع المحلية في محافظات الجمهورية العراقية لسنة ١٩٧٠م

اسم المحافظة	الشوارع الترابية	الشوارع المبلطة قديما	الشوارع المبلطة حديثا	المجموع الشوارع	لأطوال
بغداد	٢٧٣٤٥	٧٩٧٥	١٨٦٣٧	٥٣٩٥٧	
دهوك	٤٥٠٠	١٠٠٠	٧٥٠	٦٢٥٠	
ديالى	١٣٠٣٥	٦٠٢٤	٢٩٦٩	٢٢٠٢٨	
ذي قار	٢٢٣٩١٧	٦٩٣١٧	٧٧٠٥٩	٣٧٠٢٩٣	
الانبار	٥٢٦٠٠	٣٦٨٥٠	٨٩٥٠	٩٨٤٠٠	
واسط	١٧٦٠٠	١٠٠٠	٢٣٥١	٢٠٩٥١	
القادسية	١٧١٥٣٥	٤٠٥٠٦	٢١٧٤٠	٢٣٣٧٨١	
بابل	٧٤٨٩٩	٣٠٧٢٥	٢٤٦٦١	١٣٠٢٨٥	
كركوك	٢٤٨٥٠	٢٠٨٠٠٠	٤٥٩٣٠	٢٧٨٧٨٠	
الموصل	١٠٦١٤٠	١٠٦٦٥٢	٢١١٣٢	٢٣٣٨٩٧	
المتنى	٤٣٦٨٥	١٢٨٢٥	٤٨٩٥	٦١٤٠٥	
اربيل	١٧٩٢٧٠	٨٧٤٨٧	١٨٠٠٠	٢٨٤٧٥٧	
كربلاء	١٤٦٧٠٠	١٣٥٣٠	٧٠٥٧٢	٢٣٠٨٠٢	
ميسان	٥٠٩٦٥	٢٠٢٧٥	١٠٧٣٥٤	١٧٨٥٩٤	
السليمانية	١٢٠٠٤١	٢٠٨٦٨٠	٢٠٤١٧٠	٥٣٨٩١	
البصرة	١٠٠٠	٦٦٠	٥٢٠	٢١٨٠	
المجموع	١٢٥٨٠٨٢	٨٥١٤٧٩	٦٢٩٦٩٠	٢٧٣٩٢٥١	

المصدر :- التقرير السنوي لدائرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠م، ص ٩٨.

الفصل الثاني

اما في عام ١٩٧١م تغير الامر نحو الافضل بشكل كبير ،اذ تغيرت اطوال الطرق في العراق بين الترابية والمبلطة قديما وحديثا وكما مبين في الجدول رقم (٣)

جدول رقم (٣)

اطوال الطرق في العراق لسنة ١٩٧١م

اسم الطريق	الطرق الترابية	الطرق المبلطة		
		قديم	حديث	المجموع
بغداد-بيجي-موصل- تل كوجك	—	١١٥	٣٩٦	٥١١
بغداد-كر كوك-موصل-زاخو	—	٣١٣	٢٤٢	٥٥٥
اربيل-شقلاوة-الحدود الايرانية	—	١٨٨	—	١٨٨
جلولاء-سليمانية-كر كوك	٢١	—	٢٨١	٢٨١
بغداد-بعقوبة-خانيقين-الحدود الايرانية	—	١٦٧	١٢	١٧٩
بغداد-الكوت-عمارة-بصرة-فاو	—	٧٦	٥٧٨	٦٥٤
كوت-حي-ناصرية	—	—	١٨٥	١٨٥
بغداد-حلة-ديوانية-ناصرية-بصرة-صفوان	٢٢١	١٦	٣٠٧	٣٢٣
حصوة-كربلاء-نجف-ديوانية	—	—	١٩٢	١٩٢
بغداد-فلوجة-رمادي-رطبة-الحدود الاردنية	—	٣٩٧	١٧٦	٥٧٣
مفرق H3-الحدود السورية	٥٩	—	٤١	٤١
هيت-حديثة-عنة-الحدود السورية	٢٢٤	—	٦٠	٦٠
الطرق الفرعية	٤١٥١	٨٨٣٦	٥٨٦	١٤٢٢
المجموع الكلي	٤٦٧٦	٢١٠٨	٣٠٦٥	٥١٦٤

المصدر: التقرير السنوي ،دائرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١م،ص٩٥.

الفصل الثاني

ان الاهتمام بصنع السيارات وتحسين طرقها لاسيما الطرق الخارجية جاء نتيجة التطور الاقتصادي الذي اهتمت به الحكومة العراقية في ذلك الوقت، اذ ان حركة المرور عام ١٩٦٩م والتي اجريت حسب المسوحات من قبل دوائر المرور تدل على سرعة تطور هذه الحركة وزيادة عدد السيارات التي بلغ عددها (٥٠٠٠) سيارة في اليوم الواحد وهذا الرقم يفوق كل الطرق الموجودة في الدول الاخرى ومنها الولايات المتحدة والمانيا وجكوسلوفاكيا ومصر وغيرها^(١)، كما تشير البيانات الى ان عدد السيارات قد ازداد بشكل ملحوظ اثناء مدة الستينيات لا سيما في الربع الاخير منها، اذ ازداد هذا العدد في سنة ١٩٦٩م بنسبة (٧٦) ٪ مما كان عليه في سنة ١٩٦٠م وبزيادة مقدارها (٣,٨) ٪ عن سنة ١٩٦٧م وان سيارات الشحن (اللوري) سجلت اعلى نسبة في الارتفاع، اذ بلغ عددها في سنة ١٩٦٩م (٣٢٤٩٦) سيارة أي بزيادة قدرها (١١٧,٥) ٪ عن سنة ١٩٦٠م، اما السيارات الخاصة والباصات فقد تفاوتت نسبها بين سنة واخرى، اذ توقفت نسبة زيادتها في عام ١٩٦٤م ولم تزداد عن سنة ١٩٦٣م، الا انها ارتفعت خلال سنة ١٩٦٩م عن السنوات الماضية، وكانت زيادتها في النصف الاول من العقد السادس بمقدار (٤٤,٤) ٪ عن سنة ١٩٦٠م، ثم ازداد العدد في النصف الثاني من العقد نفسه بمقدار (٨٠,٤) ٪، اذ ان عدد هذه السيارات يتواجد في بغداد بنسبة (٥٢) ٪ من مجموعها في العراق حسب البيانات الواردة في سجلات المرور^(٢)، كما ان سيارات الحمل قد ازداد عددها في سنة ١٩٦٩م بنسبة (١١٧,٥) ٪ قياسا بسنة ١٩٦٠م وكذلك الحال لسيارات الاجرة (التاكسي) والخصوصي التي ازداد عددها عن سنة ١٩٦٠م، اذ تقدر النسبة المئوية للزيادة الحاصلة بعدد السيارات في سنة ١٩٦٩م عن سنة ١٩٦٠م بـ (٧٦,٠) ٪^(٣).

(١) بود وسكي، المصدر السابق، ص ١٧.

(٢) نشرة احصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٠-١٩٦٩م وبعض التوقعات للفترة

١٩٧٥-١٩٧٠م، ص ٧٠.

(٣) المصدر نفسه، ص ٧١.

الفصل الثاني

اما اعداد الدراجات بنوعها البخارية والهوائية فقد ازداد عددها ايضا اثناء مدة الستينيات ايضا بنسبة (٦٩,٧) ٪، كما ان العربات الحديثة التي تجرها الحيوانات وخاصة الخيول ايضا حظيت بهذا التطور والزيادة اثناء هذه المدة اذ ازداد عدد عربات الركوب سنة ١٩٦٩ بمقدار (٤,٧) ٪ عن سنة ١٩٦٠ باستثناء عربات الحمل التي اخذت بالهبوط بمقدار (٣٦,٩) ٪ بسبب منافسة وسائل النقل الحديثة كالبيكبات بصورة خاصة^(١).

في عام ١٩٧٠م ومن خلال البيانات المتعلقة بعدد السيارات الموجودة في العراق لنفس العام اتضح ان عدد السيارات الموضوع بالتداول للمرة الاولى هو (٤٦٠٦) سيارة أي بزيادة قدرها (٢٣٣٨) سيارة عن عام ١٩٦٩م وكما موضح في الجدول رقم (٤) الذي يوضح عدد السيارات لسنة ١٩٦٩م وعددها لسنة ١٩٧٠م وهذا نموذجا لبعض السنوات، اذ كان نصيب القطاع الخاص منها يشكل (٨٧) ٪ من المجموع، وقد اتضح من خلال البيانات المعدة ان عدد السيارات المؤمنة تأمينا الزاميا خلال عام ١٩٧٠م قد ارتفع بنسبة (٣٩) ٪ عن السنة السابقة لها وكما مبين في الجدول رقم (٥) الذي يوضح اعداد السيارات المؤمنة لعامي ١٩٦٩-١٩٧٠م، كما تشير نفس البيانات ان اعداد السيارات الخصوصي المؤمنة الزاميا والتابعة للقطاع الخاص والعام تعادل نسبة (٨٧) ٪ من مجموعها وكما مبين في الجدول رقم (٦) الذي يوضح اعداد السيارات الخصوصي المؤمنة الزاميا لسنة ١٩٧٠م، اذ تحصى محافظة بغداد وحدها على نسبة (٦١) ٪ من مجموع السيارات المؤمنة الزاميا في العراق، كما ان عدد السيارات الاجرة (التكسي) قد ازداد عما كان عليه في عام ١٩٦٩م وكما مبين في الجدول رقم (٧) وكذلك الحال لسيارات نقل الركاب (الباصات) والمبينة في الجدول رقم (٨)، كما تغيرت النسب بالنسبة للسيارات الكبيرة لنقل البضائع والمبيعات (اللوريات) والمبينة في الجدول رقم (٩)، ولم تستثن هذه التغيرات في النسب السيارات الكبيرة جدا مثل الناقلات والرافعات ومكائن تسوية الطرق التي ازداد تطورها خلال فترة الستينيات والسبعينات وكما مبين في الجدول رقم (١٠)، اما عدد السيارات الترانسيت (الباصات الكبيرة) التي دخلت العراق خلال عام ١٩٧٠م فقد بلغ (٨٣٧٠٨) سيارة أي بنقصان مقداره (٤٥٣٥) سيارة عن عام ١٩٦٩م، اذ

(١) نشرة احصاءات النقل والمواصلات، المصدر السابق، ص ٧١٧٢.

الفصل الثاني

يظهر ان نسبة (٥٣) ٪ من سيارات الترانسيت قد دخلت العراق عن طريق صفوان وتليها الرطبة ونسبتها (٣٨) ٪ من مجموع سيارات الترانسيت الداخلة خلال نفس العام^(١).

الجدول رقم (٤)

عدد السيارات الموضوعة بالتداول للمرة الاولى (المباعة) خلال سنة ١٩٧٠ م

نوع السيارة	صالون	ستيشن ولاند روفر	الباصات	الحمل	المجموع
تويوتا	٠	١٤٩	٥	١٣٦	٢٩٠
داهستر	١	٠		٢٨	٢٩
بيجو	١٣	١	٤	١٨	٣٦
رينو	١٠٨٥	٠	٢	٩	١٠٩٦
سافيم	٠	٠	٠	٥٨	٥٨
بيد فورد			١	٩١	٩٢
فولفو	٠	٣	٠	٢٥٤	٢٥٧
سكانيا	٠	٠	٠	٦٢	٦٢
فولكا	٧٩٥	٢٣	٠	٠	٨١٨
موسكوفيج	٦٣٣	٥٢	٠	٠	٦٨٥
راف	٠	٠	١١٨	٠	١١٨
فوكسمول	٧٤١	٢٧	٠	٠	٧٦٨
سيارات اخرى	٢١	٣٨	٢	١٥٨	٢١٩
المجموع لسنة ١٩٧٠	٣٢٨٩	٢٩٣	١٣٢	٨١٤	٤٥٢٨
المجموع لسنة ١٩٦٩	٢٠١٦	١١٠	٦٦	١٢٤٠	٣٤٣٢

المصدر / الشركة العامة للسيارات الاسكندرية ، البيانات الخاصة بالشركة لعام، ١٩٧٠.

(١) وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء /دائرة احصاءات النقل والمواصلات ، نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠م، ص ١.

الفصل الثاني

الجدول رقم (٥)

عدد السيارات المؤمنة الزامياً في العراق لعامي ١٩٦٩ - ١٩٧٠

المحافظة	١٩٦٩	١٩٧٠	النسبة المئوية
بغداد	٤٨٧٤٧	٦٥٨٥٩	٦١,٠٧
البصرة	٥٧٥٧	٨٤٣٣	٧,٨١
ميسان	٨٣١	٨٢١	٠,٧٦
ذي قار	٥٨٢	١٠٦٦	٠,٩٨
كربلاء	٣١٣٨	٤٦٥٨	٤,٣٣
السليمانية	٥٤٤	١٠٠٣	٠,٩٣
ديالى	١٨٦٩	٢٣٢١	٢,١٥
واسط	١٢٦١	١٦٥٤	١,٥٣
كركوك	٢٨٥٣	٤٦٢٧	٤,٢٩
اربيل	٧٤١	١٤٦٨	١,٣٦
الانبار	١٨٠٩	٢٢٥٧	٢,٠٩
بابل	١٨٢٧	٢٧١٤	٢,٥١
نينوى	٦٦٩٥	٩٥٨٤	٨,٨٨
القادسية	٨٠٤	١٣٧٦	١,٢٧
المجموع	٧٧٤٥٨	١٠٧٨٤١	٠/٠١٠٠

المصدر / شركة التأمين الوطنية، البيانات الخاصة بالشركة لعام ١٩٦٩-١٩٧٠م

الفصل الثاني

الجدول رقم (٦)

السيارات الخصوصية المؤمنة الزامياً في العراق لسنة ١٩٧٠

المحافظة	١٩٦٩	١٩٧٠
بغداد	٢٦٩٨٦	٣٥٥٢٣
البصرة	٢٠٢٦	٣١٢٩
ميسان	١٦٤	٢٣٠٢
ذي قار	٩٨	١٩٥
كربلاء	٥٧٨	١٠٧٦
السليمانية	١٣٠	٣٢٩
ديالى	٥٢٣	٦٣٣
واسط	٢٠٦	٣٧١
كركوك	١٢٢٧	١٩٢٥
اربيل	٢٥٨	٤٦٥
الانبار	٢٦٩	٣٢٨
بابل	٥٠٧	٧٨٣
نينوى	١٩٧٧	٣٢٩١
القادسية	٢١٩	٣٥١
المجموع	٣٥١٦٨	٤٨٦٠١

المصدر / شركة التأمين الوطنية، البيانات الخاصة بالشركة لعام ١٩٧٠م

الفصل الثاني

الجدول رقم (٧)

السيارات الاجرة (التاكسي) المؤمنة تاميناً الزامياً في العراق لسنة ١٩٦٩-١٩٧٠

المحافظة	١٩٦٩	١٩٧٠
بغداد	٤٣٢٠	٧٤٦٦
البصرة	١٠٩١	١٧٨٤
ميسان	١٨٣	١٧٦
ذي قار	١١٤	٢٤٥
كربلاء	٤٠٠	٦٩٥
السليمانية	٥٠	١١٣
ديالى	٢٤٣	٣٥٢
واسط	٢٢٠	٣٢٥
كركوك	١٨٩	٤٦٤
اربيل	١٦٣	٣٧٩
الانبار	٢٥٧	٣١٤
بابل	٢٥٧	٤١٢
نينوى	٧٥٣	١١٤١
القادسية	١٠٠	٢٥٠
المجموع	٨٣٣٠	١٤١١٦

المصدر / شركة التامين الوطنية، البيانات الخاصة بالشركة لعام ١٩٦٩-١٩٧٠م

الفصل الثاني

الجدول رقم (٨)

عدد سيارات الركاب (الباصات) المؤمنة تاميناً الزامياً في العراق ١٩٦٩-١٩٧٠م

المحافظة	١٩٦٩	١٩٧٠
بغداد	٤٥٦١	٥٧٣٣
البصرة	٧٤٨	١٠٤٤
ميسان	٨٧	٨٦
ذي قار	٢٠٧	٤٣٣
كربلاء	١١٠٩	١٥٦٩
السليمانية	٤٤	٧٣
ديالى	٤١١	٥٥٤
واسط	٢٦٠	٣٤٧
كركوك	٢٨٢	٤٢٢
اربيل	٥٩	٩٦
الانبار	١٧٤	٢٤١
بابل	٣٣٤	٥٠٢
نينوى	٤٦٠	٦٠٦
القادسية	٢٢٩	٣٧٧
المجموع	٨٩٦٥	١٢٠٨٣

المصدر / شركة التامين الوطنية، البيانات الخاصة بالشركة لعام ١٩٦٩-١٩٧٠م

الفصل الثاني

الجدول رقم (٩)

عدد سيارات نقل البضائع (اللوريات) المؤمنة تأميناً إلزامياً في العراق ١٩٦٩-١٩٧٠

المحافظة	١٩٦٩	١٩٧٠
بغداد	٩٩٧٨	١٢٤٦٣
البصرة	١٢٥٧	١٧٥٢
ميسان	٢٦٩	١٩٣
ذي قار	٦٨	١٢٤
كربلاء	٨٤٨	١١٤٨
السليمانية	٢٦٩	٤٢٨
ديالى	٥٥٤	٦٧٦
واسط	٥٧٠	١٦٣
كركوك	٩٢٢	١٥٠٩
اربيل	٢٤٨	٥٠٩
الانبار	١٠٢٣	١٢٣٩
بابل	٥٣١	٦٩٣
نينوى	٢٨٩٤	٣٦٢٢
القادسية	٢١٦	٣٥٠
المجموع	١٩٦٤٧	٢٥٣٦٩

المصدر / شركة التأمين الوطنية، البيانات الخاصة بالشركة لعام ١٩٦٩-١٩٧٠م

الفصل الثاني

الجدول (١٠)

عدد سيارات الرافعات والقلابات مكائن تسوية الطرق المؤمنة تامينا الزاميا في العراق ١٩٦٩-١٩٧٠

المحافظة	١٩٦٩	١٩٧٠
بغداد	٣٧٩	٣١٧١
البصرة	٣٦١	٣٩٤
ميسان	٩٣	٣٤
ذي قار	٦٨	٥٣
كربلاء	١٤	٥٨
السليمانية	١٦	٣٦
ديالى	٩٢	٦٠
واسط	٠	٩
كركوك	٥٦	١٥٣
اربيل	٠	٠
الانبار	٥	٢٦
بابل	١٩	١٣٩
نينوى	٥٤٨	٤٦٢
القادسية	٩	٧
المجموع	١٦٦٠	٣٦٠٢

المصدر / شركة التامين الوطنية، البيانات الخاصة بالشركة لعام ١٩٦٩-١٩٧٠م

الفصل الثاني

٤- تطور مصلحة نقل الركاب في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

تأسست مصلحة نقل الركاب في العراق عام ١٩٣٨م بعد ربطها بأمانة بغداد واستوردت لها باصات خاصة ولذلك ظلت تسمية الامانة على الباصات الحكومية في بغداد، اذ قامت هذه الامانة في عام ١٩٤٢م بتسيير (٢١) باصا خشبيا في شارع الرشيد، وفي عام ١٩٤٦م قامت الامانة بشراء شاحنات الجيش البريطاني القديمة وتشغيلها لصالح الامانة بعد اجراء بعض التعديلات الخارجية عليها، وفي عام ١٩٤٧م وصل عدد الباصات الى (١١٣) باص مستعمل و(٧) باصات جديدة و(٢٧) باصا عاطلا بعد ان تم ربط المصلحة بوزارة الداخلية، وفي عام ١٩٥١م تعاقدت المصلحة مع شركة الاي سي البريطانية على شراء (١٠٠) باص ذات طابق واحد وفي عام ١٩٥٦م تعاقدت مرة ثانية على شراء (١٠٠) باص اخرى ذات الطابقين، اذ بقيت المصلحة تابعة لوزارة الداخلية حتى قيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م، اذ تم فك ارتباطها من وزارة الداخلية وتحويلها الى وزارة البلديات عام ١٩٦٠م، اذ قامت المصلحة في عهد حكم الرئيس عبد السلام عارف بشراء (٧٠) باص من نوع نصر لكنها لم تتجح بسبب ارتفاع درجات الحرارة، وفي ١٨-٢-١٩٦٩م صدر نظام ادارة مصلحة نقل الركاب رقم (٦) لسنة ١٩٦٩م^(١).

رغم التطور الذي طرأ على مصلحة نقل الركاب في بغداد عام ١٩٧٠م الا ان الوضع في المحافظات لم يتغير بسبب عدم قدرتها على امتصاص عدد جديد لها من الركاب اثناء عام ١٩٧٠م، فمثلا ان عدد الركاب المنقولين في باصات المصلحة لمحافظة بغداد قد انخفض بمقدار (١,٢٧٠,٠٠٠) راكب عن سنة ١٩٦٩م كذلك الحال في محافظة بابل وكركوك والقادسية وميسان، في حين استطاعت بعض المحافظات مثل البصرة واربيل و نينوى من تحقيق زيادة ملموسة في عدد ركابها. غير ان هذا النمط من التطور لم يسري على المؤشرات الاخرى فمجموع المسافات المقطوعة ترتفع احيانا في بعض المحافظات مقابل هبوط عدد الركاب المنقولين فيها والعكس صحيح في بعضها الاخر كما هو الحال في محافظة بغداد التي ارتفعت فيها المسافات المقطوعة بنسبة (٢)٪ عن

(١) اكرم عبد الرزاق المشهداني، محطات في تاريخ باصات نقل الركاب في بغداد، مجلة الكاردينال، مجلة ثقافية عامة، د.ع، ٢٠١٣م، ص٦٣.

الفصل الثاني

سنة ١٩٦٩م مقابل هبوط في عدد الركاب^(١)، وكما مبين في الجدول (١١)، اذ اختلف الحال في بعض مصالح الركاب بالنسبة للمحافظات، فمثلا محافظة نينوى التي حققت زيادة في عدد ركابها مقابل هبوط في المسافات المقطوعة خلال سنة ١٩٦٨م بنسبة (٣٢,٩)٪ عن سنة ١٩٦٠م و(٨,٤)٪ عن السنة السابقة لها، وقد مرت الإيرادات العامة بنفس مراحل التغير تقريبا، اذ سجلت المصلحة عجزا في ميزانيتها في السنوات ١٩٦٢ و١٩٦٦ و١٩٦٧ و١٩٦٨ نتيجة لتفوق المبالغ المصروفة على الإيرادات العامة^(٢). وكما موضح بالجدول رقم (١٢).

اما مصلحة نقل الركاب في محافظة البصرة فقد حصل لها تحسن ملموس في عدد الركاب المنقولين خلال السنوات الثلاث الاخيرة من عقد الستينيات قياسا بالسنوات الماضية، اذ ازداد عدد الركاب في سنة ١٩٦٨م بنسبة (٣٢)٪ عن سنة ١٩٦٠م وتبعاً لذلك فقد ارتفعت الإيرادات المتأتية عن هذا النشاط بمقدار (٨٠,٨)٪ في سنة ١٩٦٨م مقارنة بعام ١٩٦٠م مقابل زيادة المصروفات العامة بنسبة (٩٧,٧)٪ اثناء نفس المدة^(٣)، وكما موضح بالجدول رقم (١٣).

(١) وزارة التخطيط/ الجهاز المركزي للإحصاء، المصدر السابق، ص ٢٦.

(٢) نشرة احصاءات النقل والمواصلات، المصدر السابق، ص ٦٠.

(٣) المصدر نفسه، ص ٦١.

الفصل الثاني

الجدول (١١)

عدد الركاب المنقولين بواسطة باصات مصالح نقل الركاب في المحافظات اثناء سنة ١٩٦٩ - ١٩٧٠

المحافظة	١٩٦٩	١٩٧٠
بغداد	١٨٤٢٩٥	١٨٣٠٢٥
البصرة	١٤٥٧٧	١٧٢٤٨
ميسان	٥٠٠٠	٤٥٢٠
ذي قار	٤١٤٣	٤٢٢٣
كربلاء + النجف	٥٠٥٥	٦٢٧٠
السليمانية	٢٣٧١	٢٦٤٩
ديالى	٣٥٦٥	٥٢٤٢
واسط	٣٦٦١	٤٥٤٤
كركوك	٨٥٠٢	٧٧٣٠
اربيل	٣٣٣٢	٤٥٤٤
الانبار	٤٣٨٠	٣٢٥٣
بابل	٣٣٣٢	١٠٣٤٧
نينوى	٣٤٩٣٠	٣٨٥٩٩
القادسية	٣١٦٨	٣١٤٦

المصدر: نشرة احصاء النقل والمواصلات لعام ١٩٧٠م، ص ٢٨.

الفصل الثاني

الجدول رقم (١٢)

مصلحة نقل الركاب في محافظة نينوى

السنين	عدد الركاب	المسافة المقطوعة	عدد الباصات		الايرادات العامة	المصروفات العامة
			الموجودة	العاملة		
١٩٦٠	٢٤٣٨٣٨٥٥	٤٢٦١٧٤١	٥٥	٤٠	٢٨٢١٨٥	٢٥٨٠١٠
١٩٦١	٢٢٩٧٧١٢٦	٥٩١٨٩٤٧	٥٥	٤٠	٢٧٢٧٤٥	٢٧٢٢١٢
١٩٦٢	٢١٨١١٧٥٠	٥٨٧٧١٨٤	٥٥	٤٠	٢٦٠٩٦٩	٢٦٥٠٤٨
١٩٦٣	٢٤٤٠٨٩٥٦	٧٦٤٤٨١٢	٨٠	٥٥	٢٩١٦٢١	٢٨٥٣٤٣
١٩٦٤	٢٨٤٠٨٠٢٥	٧٦٥٢٨١٠	٨٠	٥٥	٣٤٠٠٩٣	٣٢٩٩٤٥
١٩٦٥	٣٠٤٠٤٦١٠	٧٩٥٢٨١٥	٨٠	٥٧	٣٨٢٢٢٢	٣١١٧٩٢
١٩٦٦	٢٨٤٠٠٥٢٨	٨٠٢٥٩١٧	١٠٥	٦٥	٣٤٠٥١٨	٤٠٤٣٠٩
١٩٦٧	٢٩٨٨٨٤٨٩	٨٠٢٥٨٦٧	١٣٠	٦٥	٣٦١٢٤٢	٣٨١٢٩٥
١٩٦٨	٣٢٤٠٩٣٤٢	٩٥٥٢٦٧٨	١٣٠	٧٥	٣٨٩٨٤٤	٣٩٧٧٧٠

المصدر: نشرة احصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٠-١٩٦٩م، ص ٦٠.

جدول رقم (١٣) مصلحة نقل الركاب في محافظة البصرة

السنين	عدد الركاب	المسافة المقطوعة	عدد الباصات		الايرادات العامة	المصروفات العامة
			الموجودة	العاملة		
١٩٦٠	١٢٤٩٧٩١٤	٧٧٤٤٠٠٠	٨٥	٤٠	١٦٠٩٠٣	١٣٠٥٩٧
١٩٦١	١٣١١٩٢٧٩	٤١٣٨٠٠٠	٨٥	٤٠	١٧٩٩٨٢	١٣٢٨٢٢
١٩٦٢	١٣٢١٧١٢٧	٥٢٠٣٤٤٠	٨٥	٤٠	١٨٤٧٣٤	١٧٧٥٥٩
١٩٦٣	١٣٦٥٧٣٠	٥٤٥٩٧٧٠	٨٥	٤٩	٢٠١١٨٢	١٩٣٦٧٠
١٩٦٤	١٤١٥٧٥٧٩	٥٤٧٣٧٥٠	٨٥	٤٩	١٩٧٣٤٦	١٥٣٦٧٨
١٩٦٥	١٣٠٥٦٩٤٠	٦٦٥٧٦٠٠	٨٥	٤٩	١٨٣٤٢٨	١٥٩٠٤٩
١٩٦٦	١٥٤٦٨٠٥٠	٦٦٩٢٠٠٠	٧٨	٤٩	٢٢٧٣٨٣	١٩٣٨٦١
١٩٦٧	١٦٢٢٥٥٦٠	٦٨٥١٠٠٠	٧٨	٥١	٢٨١٠٨٢	٢٦٥٢٤٩
١٩٦٨	١٦٥٠٤١٣٢	٦٨٥٢٠٠٠	٧٨	٥٢	٢٩٠٩٧٦	٢٥٨٢٤٧

المصدر : نشرة احصاءات النقل والمواصلات للمدة ١٩٦٠-١٩٦٩م، ص ٦١.

الفصل الثاني

اما فيما يخص السيارات الاخرى التي تقوم بنقل الركاب داخل وخارج بغداد فقد تطورت في عام ١٩٧١م لا سيما السيارات الاهلية والتي بلغ عددها حوالي (١١٦٤٢٧) سيارة منها (٥٢) ٠/٠ من نوع خصوصي وتشكل حصة محافظة بغداد وحدها (٦٥,٣) ٠/٠ من مجموع سيارات القطر العراقي الخصوصي، اما عدد السيارات الموضوعة بالتداول للمرة الاولى فقد بلغت (٧٠٧٥) سيارة أي ان ما باعتته الشركة العامة للسيارات سنة ١٩٧١م يزيد بنسبة (٥٤) ٠/٠ عما باعتته في سنة ١٩٧٠م، كما بلغ عدد السيارات المستوردة شخصيا خلال سنة ١٩٧١م بـ (٧٤٠) سيارة ومن اثناء ذلك يتضح ان عدد السيارات قد ازداد في سنة ١٩٧١م بـ (٧٨١٥) سيارة عما كان عليه في سنة ١٩٧٠م اذ تعد هذه الزيادة كبيرة اذا ما قورنت بالزيادة المتحققة في السنين السابقة^(١).

شهد نشاط النقل اثناء عقد السبعينيات تطورا ملحوظا ففي بداية العقد تم تأسيس الشركة العامة للنقل البري بموجب عقد التأسيس المؤرخ في ١٧-٣-١٩٧٠م واعتبرت الشركة احدى المنشآت التابعة للمؤسسة العامة للتجارة والتابعة لوزارة الاقتصاد^(٢)، اذ نص عقد تأسيس الشركة على انها من شركات القطاع الاشتراكي التي تمارس اعمال النقل داخل القطر وخارجه وتقوم بتخليص البضائع من حوزة الكمارك و تخزينها بعد توفر الامكانيات ولها حق التوكيل من الغير ومنح الوكالات حسب ما تقتضيه طبيعة اعمالها^(٣).

في ٩-٣-١٩٧٠م قرر مجلس قيادة الثورة المرقم (٣١٥) بتأسيس وزارة النقل لغرض الاشراف على شؤون واعمال النقل البري داخل القطر، اذ اصدرت الوزارة قرارا بتاريخ ٤-٤-١٩٧٠م والمرقم (٣٤٨) والذي تألفت الوزارة خلاله من ديوان الوزارة ومصلحة السكك الحديدية العامة والشركة العامة للنقل البري بعد فك ارتباطها من وزارة الاقتصاد وكذلك الشركة العامة للنقل البحري ومصلحة الخطوط الجوية العراقية، اذ تم الحاق المنشآت التي تتولى تقديم خدمات النقل المتحركة مثل القطارات والسيارات والطائرات

(١) وزارة التخطيط / الجهاز المركزي للإحصاء، المصدر السابق، ص ١.

(٢) الجمهورية العراقية، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البري، خطة التنمية القومية ١٩٧٥-١٩٧٩م، د.ت، ص ٦.

(٣) جريدة الوقائع العراقية، عدد (١٨٦٤)، تاريخ ٥/٤/١٩٧٠م، ص ٧.

الفصل الثاني

والبواخر والسفن بوزارة النقل فيما حققت المنشآت التي تتولى تقديم خدمات ثابتة مثل المطارات والموانئ وخدمات البرق والبريد والهاتف بوزارة المواصلات^(١).

في عام ١٩٧٩م قامت وزارة التجارة بمناشدة رئاسة الجمهورية حول تبادل البضائع مع الجمهورية الايرانية، اذ حصلت الموافقة على التبادل التجاري عن طريق النقل البري مع الاخذ بالاعتبار تحديد موقع واحد محدد لتفريغ البضائع الايرانية ويكون ذلك تحت اشراف جهاز الامن العام^(٢)، إذ تمت الموافقة من قبل وزارة المالية (مديرية الكمارك العامة) بالسماح للسيارات الايرانية المحملة بالبضائع المستوردة الى العراق وبإشراف الجهات الكمركية وبحضور ممثلين من مديرية الامن العراقية العامة^(٣).

بتاريخ ١٩٧٩/٨/٤م ايدت وزارة النقل والمواصلات اسلوب النقل المباشر للسلع الاستهلاكية من ايران الى العراق وبالعكس دون تفريغها في منطقة خسروي لان ذلك يسهل عملية التعامل التجاري ويوفر الكثير من الوقت كما يقلل من الضرر الذي قد يحصل الى البضائع من جراء التفريغ^(٤).

(١) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب، دراسة عمليات وتنظيم قطاع النقل في العراق، رسالة ماجستير، كلية الادارة والاقتصاد /بغداد، ١٩٧٠م، ص ٥٠.

(٢) د.ك.ز، وزارة التجارة، رقم الملف ٣٦٠/٣٢١١، في ١٥/١/١٩٧٩م.

(٣) د.ك.و، وزارة المالية، الملف ٥، بتاريخ ٢٦/٦/١٩٧٩م، ص ٦.

(٤) د.ك.و، وزارة النقل والمواصلات، رقم الملف ٨، بتاريخ ٤/٨/١٩٧٩م، ص ٩.

الفصل الثاني

٥- المقترحات التي قدمتها المؤسسات التجارية لتطوير واقع النقل البري .

- ١- تشكيل شركة للنقل البري تابعة للمؤسسة العامة للتجارة .
- ٢- السماح بإستيراد سيارات الحمل وتقديم اقصى اشكال التسهيلات للشركات والافراد دون قيود ودون رسوم مرهقة .
- ٣- تطور النقل البري من خلال اشراك القطاع العام والخاص والاشراف عليها بصورة دقيقة .
- ٤- تحسين طرق السيارات لتخصيص نفقات التشغيل والاقتصاد في تكاليف الصيانة وتوفير الوقت والمحافظة على سلامة السلع.
- ٥- السماح للسيارات القادمة من الدول المجاورة بالدخول مباشرة الى العراق والتوجه الى المخازن مباشرة وعدم تفريغها بالكمارك.
- ٦- عدم حصر النقل بشركات ومصالح القطاع العام (سكك الحديد وشركة النقل البري) سواء كانت البضائع مصدرة او مستوردة^(١).

(١) تقي عبد سالم ،تطور القطاع العام في العراق مع اشارة خاصة الى القطاع العام في التجارة الخارجية والداخلية ١٩٧٣م، مكتبة الجامعة المستنصرية، بغداد، ١٩٧٧ ص ٣٧٤.

المبحث الثاني

التطور التاريخي للنقل بواسطة سكك الحديد في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

١- الأهمية التاريخية للنقل بالسكك الحديدية ١٩٥٨-١٩٧٩م .

٢- مشاريع الخطط الخمسية لتطوير مصلحة السكك الحديدية.

٣- النقابات العمالية لمصلحة السكك الحديدية.

الفصل الثاني

١- الالهمية التاريخية للنقل بواسطة السكك الحديدية ١٩٥٨-١٩٧٩م

يعد النقل بالسكك أحد وسائل النقل الرئيسية خلال العقود التي سبقت عام ١٩٧٩م، اذ لعب النقل بالسكك دورا متميزا في نقل المسافرين والبضائع بمختلف انواعها واحجامها، الا ان التطور الحديث لطرق السيارات والحافلات الذي طرأ اثناء مدة السبعينيات من القرن الماضي جعل الهمية القطارات تقل شيئا فشيئا بعد ان خسرت سكك الحديد دورها البارز في النقل^(١).

كان العراق اثناء مدة العهد الملكي يمتلك شبكة سكك حديد قديمة وهي عبارة عن خط سكة قياسي في بغداد والموصل انجز معظمه قبل الحرب العالمية الاولى وشبكة من السكك ذات القياس المتري القديم بين بغداد والبصرة وبغداد وكركوك وفروع الى اربيل وكربلاء وكانت معظم هذه الخطوط المترية قد انشأت للأغراض العسكرية فكانت ذات وضع متردي ولا تسائر التطور المطلوب وعليه فأخذت الخطة التي وضعت بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م تبنت معالجة الامور السابقة، اذ ابتدأت بمشروع انشاء الخط القياسي العريض بين بغداد والبصرة الذي يعد المشروع الرئيسي الذي تقوم به مصلحة السكك الحديدية، اذ بدأت الحكومة بتنفيذ هذا المشروع ضمن اتفاقيات القرض المعقود مع الاتحاد السوفيتي عام ١٩٥٩م، اذ كان مقرر انجازه في عام ١٩٦٤م وكانت كلفته التخمينية حينذاك ب(٣٩,٠٠٠,٠٠٠) دينار، الا ان هذا المشروع واجهته مشاكل وصعوبات كبيرة ومنها المشاكل السياسية التي غيرت نظام الحكم بعد انقلاب ٨ شباط ١٩٦٣م مما جعلت الدوائر المنفذة غير قادرة على انجازه^(٢).

في عام ١٩٦٠م كان هناك تطور في مجال السكك الحديدية والذي استقطب كل الدوائر الحكومية وغير الحكومية والتي اتخذت النقل بواسطة السكك الحديدية من الاولويات التي لا بد من الاعتماد والتمسك بها وعدم تركها، لذلك طلبت غرف التجارة من مديرية السكك الحديدية بتخفيض اجور البضائع كافة والمنقولة بالقطارات وذلك

(١) نور الدين عبدالله الربيعي الافاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد، ١٩٨٦م، ص ١٠٥.

(٢) د.ك.و، الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٤-١٩٧٠م، وزارة التخطيط، ص ١٤

الفصل الثاني

لانعاش الاقتصاد العراقي وقد وافقت المديرية العامة للسكك على الطلب ،اذ قامت بتخفيض اجور النقل لكافة البضائع تماشياً مع المصلحة العامة^(١)، كما اخذت البضائع المستوردة تنتقل بالقطارات بعد ان حصلت الموافقة من وزارة المواصلات عام ١٩٦٠م مما سهل عملية نقل البضائع بعد ان كانت تنقل بالسيارات^(٢).

في عام ١٩٦١م قامت وزارة المواصلات (خطوط السكك الحديدية) ببذل جهود مضاعفة لنقل البضائع من الموانئ الى محافظات العراق كان الهدف منها تطوير اقتصاد البلاد الوطني على ضوء التوسع الذي حصل في مجال التجارة الدولية^(٣)، اذ كانت هناك جهود مبذولة من مصلحة السكك عندما قامت بإعطاء مخازن مجانية لوزارة التجارة وقامت بتمديد مدتها من (٥-١٠) ايام الى مدة اكثر لخدمة الاقتصاد العراقي^(٤).

في عام ١٩٦٣م كانت هناك دراسة لتطوير مشاريع السكك ،اذ خصص مجلس التخطيط الاقتصادي مبلغاً كافياً لإنشاء خط سكة حديد فرعي يربط معمل اسمنت حمام الغليل بخط سكة حديد بغداد موصل، كما درس المجلس مشروع خط بغداد البصرة القياسي الذي سيحل محل الخط المتري القديم ومشروع خط بغداد-موصل -تل كوجك^(٥).

في نفس المدة من عام ١٩٦٣م صدر قانون مصلحة السكك الحديدية والذي يقضي بجعل مصلحة السكك مصلحة مستقلة يتولى ادارتها مجلس ادارة مؤلف من عدد من الموظفين ،ثم تلاها صدور قانون مصلحة السكك رقم ٣٣ لسنة ١٩٦٥م والذي تضمن تخويل المدير العام لمصلحة السكك اتخاذ القرارات اللازمة والتي تصب في مصلحة الدائرة^(٦).

(١) د.ك.و، غرفة تجارة الحلة، رقم الملف ٦/١١، رقم الوثيقة ٤١٦٩ في ١٩٦٠م.

(٢) د.ك.و، وزارة المواصلات، رقم الملف ٢٦٢/١٨٨، رقم الوثيقة ١٠١١٥ في ١٩٦٠م.

(٣) د.ك.و، وزارة المواصلات، رقم الملف ٤/٨، رقم الوثيقة ٧٢٧٨ في ١٩٦١م.

(٤) سكك حديد الجمهورية العراقية ، مديرية السكك العامة ، رقم الملف ٤/٨ ، رقم الوثيقة ١٠٤٤٩ في ١٩٦٢م.

(٥) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ١٥٢.

(٦) حيدر صباح محمد علي ، نحو نظام لمحاسبة التكاليف لاحتساب كلفة خدمات النقل بالسكك الحديدية ، دراسة تطبيقية في الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، شهادة المحاسبة القانونية ، الاتحاد

الفصل الثاني

لقد تبين من خلال الدارسات ان البضائع المنقولة بالسكك الحديدية مرت بمرحلتين :

المرحلة الاولى : هي التي سبقت عام ١٩٦٤م والتي صدرت فيها قرارات التأمين ،اذ اصبحت الصناعات والمشاريع المؤممة ملزمة بنقل بضائعها بواسطة السكك الحديدية أي ان المرحلة الاولى بدأت من عام ١٩٦٠ - ١٩٦١م الى ١٩٦٤-١٩٦٥م وكانت فيها البيانات تشير الى الانخفاض المستمر، اذ هبطت الكميات المنقولة عام ١٩٦٣-١٩٦٤م بنسبة (٢٦,١) ٪ عن عام ١٩٦٠-١٩٦١م .

المرحلة الثانية :وهي المرحلة التي تلت عام ١٩٦٣-١٩٦٤م والتي حققت زيادة مستمرة في نسب نقل البضائع في عام ١٩٦٧-١٩٦٨م بمقدار (٤,٥٣ ٪) ،اذ ان نسب التغير الحاصلة للسنوات ١٩٦٠-١٩٦٨م والمتعلقة في نقل البضائع توضح لنا ان سنة ١٩٦٤-١٩٦٥م ازدادت فيها كميات البضائع بنسبة (٤,١٢) ٪ عن السنين السابقة^(١)، وكما مبين في الجدول رقم(١٤) الذي يوضح كمية البضائع المنقولة اثناء مدة ١٩٦٠-١٩٦٨م.

العام للمحاسبين والمراجعين العرب ، المعهد العربي للمحاسبين القانونيين ، بغداد ، ٢٠٠٨م، ص٧١٧٢.

(١) نشرة إحصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٩-١٩٦٠م، المصدر السابق، ص١٠.

الفصل الثاني

جدول رقم (١٤)

كميات البضائع المنقولة بالاطنان للمدة ١٩٦٠-١٩٦٨م

انواع البضائع الزراعية	١٩٦٠- ١٩٦١	١٩٦١- ١٩٦٢	١٩٦٢- ١٩٦٣	١٩٦٣- ١٩٦٤	١٩٦٤- ١٩٦٥	١٩٦٥- ١٩٦٦	١٩٦٦- ١٩٦٧	١٩٦٧- ١٩٦٨
الحنطة	٢٢٨٨٧٤	٨٠٥٧٧	٩٧١١٣	١٣٣٢٤١	١٥٥٠٤٧	١٣٠٤٨٧	١٥٥٦١٥	١٨٥٢٠٨
الشعير	٢١٨١	٣٨٨٧٦	٦٤٤٥٦	٤٨٦٧	٣٩٦٩	٦٦١٢٣	٣١٢٥١	٩٩٨٧
الذرة	٨٣٥	—	—	—	—	—	—	—
الرز	١٦٢٥٥	٧٥١٦١	٧١٤٣	١٢٣٤٤	١٢٦٩٢	٦٣٠٤	٥٥٠٦	٧٣٥٧
حبوب مختلفة	٦٠٧٦	٤٠٩٨٩	٧٢٩٠١	٦٨٢٢	١٠٢٠	٢٢١٠	١٤٢٢	٣١٩
بنور القطن	٢٦٨	١٩٧	١٢٧	٢	٨	٢٢١	—	—
قطن الزهر	—	—	—	٣٨	٦	—	—	—
بنور اخرى	٣٥٣	١١٩	٤١	٣٩	١١٢	—	—	—
قطن مكبوس	١٤٣	١٠٣١	١١٩٩	٥٠١	٤١٣٠	٢٠١	١١٨	٥٢
قطن غير مكبوس	١٢٢	١٥٠	٢٥٦	١٠٦	١٤٢	١٣٩	١١٢	٨٠
عرق السوس	٦٦٣٧	٩٢٢٣	٥٠٨٩	٦٥٨٩	٥٣٤٤	٢٥٤	٥٤٢٣	٦٤٤٨
الماش	١٢٦٩	—	—	—	—	—	—	—

المصدر: نشرة احصاءات النقل والمواصلات ١٩٦٠-١٩٦٩م، المصدر السابق، ص ١١.

٢- مشاريع الخطط الخمسية لتطوير مصلحة السكك.

ان نسب التنفيذ المالي التي خصصها مجلس التخطيط لمشاريع السكك اثناء الخطة الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م قد بلغت (٦٤,٣) ٪ من الموازنة العامة لوزارة النقل والمواصلات^(١)، اذ بلغت نسبة تنفيذها (٤٩,٧) ٪ في السنة الاولى من الخطة، الا انها انخفضت هذه النسبة في السنوات الاخيرة للخطة^(٢).

استهدفت الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م التي اقرها مجلس التخطيط الاقتصادي انجاز واكمال الخط القياسي العريض خلال السنوات الثلاثة الاولى من الخطة وكذلك اجراء بعض التقويات في خط بغداد الموصل لرفع مستواه وانجاز مركز للتدريب ، لكن نسب الانجاز كانت ضئيلة رغم ان نسب المصروفات مناسبة لذلك فأن الخطة الخمسية للاعوام ١٩٧٠-١٩٧٤م خصصت اضافة مبلغ (٥٠٠,٠٠٠) دينار لاكمال مشروع خط بغداد - البصرة وتقوية خط بغداد الموصل^(٣).

كانت للخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م اهداف تفصيلية يمكن ايجازها كما يلي:

- ١- اكمال الخط القياسي بين بغداد والبصرة بصورة نهائية وحسب الاهداف التفصيلية الموضوعة له بإذ يمكن تسير ثمانية قطارات للبضائع وثلاثة للركاب يوميا .
- ٢- تقوية خط بغداد - الموصل - تل كوجك ليكون بمستوى خط بغداد البصرة من إذ سرعة القطارات وحمولتها .
- ٣- القيام بالدراسات الاقتصادية والفنية لمصلحة السكك الحديدية لرفع كفاءة جهاز المصلحة اصلاحا جذريا لتمكينها من اداء عملها كما يجب.
- ٤- اجراء الدراسات الفنية والاقتصادية للمشاريع الجديدة لشمول خدمات السكك الى اطراف القطر المختلفة وربطها بالبلدان المجاورة .
- ٥- ابدال الخطوط المترية القديمة المؤدية الى المواقع الصناعية والزراعية المهمة^(٤).

(١) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف ٤٢٠٢٠١ ٢٤٦١، الخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٢٩.

(٢) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف ١٩٩. الاطار التفصيلي للخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٥٠.

(٣) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف ٢٦٨، الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٠-١٩٧٤، ص ١٥.

(٤) المصدر نفسه، ص ١٥١٦.

الفصل الثاني

لقد اوجب قانون مصلحة السكك الحديدية رقم (٣٣) لسنة ١٩٦٥م على جميع المصالح والمؤسسات الحكومية النقل بواسطة السكك الا ان بعض الدوائر الحكومية لم تطبق القانون بشكل مضبوط ،اذ قامت بالنقل بواسطة السيارات والوسائط النهرية، وفي عام ١٩٦٦م صدر نظام الخدمة في مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية رقم (٢٢) لسنة ١٩٦٦م المنشور في الوقائع العراقية عدد ١٢٩٠، إذ حقق هذا النظام بعض المكاسب الى مصلحة سكك الحديد^(١).

كان من ضمن الاعمال التي اقترتها الخطة الاقتصادية للسنوات الخمس هو تنفيذ مشروع خط بغداد -بصرة-ام قصر القياسي والذي تضمن الاعمال الانشائية بين بغداد والمعقل والشعبية وام قصر متمثلة بالأعمال الترابية والقناطر والجسور وربط السكة وتبديل عوارض الجسور ومد خطوط المواصلات ،كما كان هناك اعمال مسح وتصميم تضمن فحص التربة وبحث مشكلة حماية الخطوط خوفا من ان تدفن تحت الرمال في المناطق الصحراوية ،كما كانت هناك تصاميم لسكة الحديد تجعلها تتخلص من المناطق السكنية التي تمر فيها وكذلك التخلص من الحقول النفطية وغيرها^(٢).

بعد انجاز مشروع سكة حديد بغداد -المعقل- ام قصر بطاقته الكاملة اصبح من الضروري توفير الشاحنات المناسبة للسكة الجديدة ،لا سيما وان الشاحنات القديمة اصبحت لا تناسب الخط الجديد ،لذلك بادرت مصلحة السكك بأنشاء مصنع خاص لصناعة الشاحنات الكبيرة تتناسب مع احتياجات السكة ،اذ وافق مجلس الادارة على اقامة المصنع بعد جلسته المعقودة في ٢٠ حزيران ١٩٦٦م ،كما قام مجلس التخطيط بإنشاء مأوى للقطارات في المعقل وتقوية وتحسين خط -بغداد -ربيعة الذي بوشر العمل فيه للمرحلة الاولى عام ١٩٦٥م^(٣).

تطورت حركة النقل بالقطارات اكثر اثناء الاعوام ١٩٦٥ و ١٩٦٦ و ١٩٦٧م ، اذ ازدادت الايرادات المالية لنقل الركاب والبضائع التي تنقل بالقطارات وازدادت الايرادات

(١) الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ،مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية ، التقرير السنوي لعام ١٩٦٧-١٩٦٦م، مطبعة بغداد المركزية ،ص ١.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٣.

(٣) المصدر نفسه ، ص ١٤.

الفصل الثاني

المالية في بداية ١٩٦٥م، وكما موضح بالجدول رقم (١٥) الذي يوضح الإيرادات العامة لسكك الحديد، إلا أن الإيرادات تناقصت قليلاً بسبب مزاحمة سيارات النقل للمسافرين والتي تعد أكثر مرونة للنقل وأكثر سرعة^(١)، يضاف إلى ذلك استخدام أصحاب الدرجات العليا وسيلة النقل بالطائرات والذي قلل أهمية نقل المسافرين بالقطارات وكذلك استخدام البعض لسياراتهم الخاصة أيضاً والتي أثرت تأثيراً مباشراً^(٢)، وكما هو في الجدول رقم (١٦) الذي يوضح احصائية نقل الركاب للسنتين ١٩٦٦-١٩٦٧م.

جدول رقم (١٥)

إيرادات نقل الركاب للسنتين ١٩٦٥-١٩٦٦ و ١٩٦٦-١٩٦٧م

نوع المنقولات	إيرادات ١٩٦٥-١٩٦٦	إيرادات ١٩٦٦-١٩٦٧
مستوردات عامة	١١١٨٧٥٥	١٧٥٥٩٦٧
المحلية والمصدرة	٢٩٧٧١٠٤	٢٨٨٩١٣٩
مجموع البضائع	٤٠٩٥٨٥٩	٤٦٤٥١٠٦
إيرادات متفرقة	٥٧٦٩٣١	٥٥٨٥٨
المجموع العام	٤٦٧٢٧٩٠	٤٧٠٠٩٦٤

المصدر: مديرية السكك الحديدية، البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك، بغداد ١٩٦٦م

(١) الجمهورية العراقية وزارة المواصلات، المصدر السابق، ص ٢.

(٢) المصدر نفسه، ص ٢٣.

الفصل الثاني

الجدول رقم (١٦) احصائية نقل الركاب للسنتين ١٩٦٥-١٩٦٦ و ١٩٦٦-١٩٦٧م

نوع الدرجات للركاب	عدد المسافرين ١٩٦٥-١٩٦٦	عدد المسافرين ١٩٦٦-١٩٦٧
الدرجة الاولى	٥٩٢٤	٤٢٢٥
الدرجة الثانية	٧٨٨١٥	٥٨٢٦٦
الدرجة السياحية	٢١٥٢٩٨	٢٠١٥٨١
الدرجة الثالثة	١٦٥٤٩٦٩	١٣٢٤٨٤٥
المجموع	١٩٥٥٠٠٦	١٥٨٧٩١٧

المصدر: مديرية سكك الحديد، البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك، بغداد، ١٩٦٧

ازداد نشاط مصلحة السكك اكثر خلال نهاية السنة المالية ١٩٦٦-١٩٦٧م وكان كالآتي

- ١- بوشر بتطبيق تعريفه نقل البضائع بين بلغاريا والشرق الادنى اعتبارا من اول حزيران ١٩٦٦م، اذ لوحظ خلال ذلك زيادة كبيرة في نقل البضائع.
- ٢- دخلت مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية في اتفاقيات تبادل الشاحنات مع ٣٠ ادارة من ادارات سكك الدول الاوربية ودول الشرق الاوسط.
- ٣- اشتركت مصلحة السكك عن طريق ممثلين في مؤتمر طوروس والاتحاد التعريفي بين بلغاريا ودول الشرق الادنى المنعقد في سوريا عام ١٩٦٦^(١).

(١) الجمهورية العراقية، وزارة المواصلات، المصدر السابق ص ٢.

الفصل الثاني

تطورت مصلحة سكك الحديد بصورة افضل من خلال عقد الاتفاقيات مع الشركات الاجنبية والاهلية والمؤسسات الحكومية ومن هذه الشركات هي^(١).

١- شركة سبي الباريسية لنقل الانابيب من المعقل الى شرقي بغداد اذ تم نقل ١٤٠٠٠ طن.

٢- شركة ستام الايطالية لنقل معدات مشروع توسيع مصفى نفط الدورة التي تبلغ حمولتها (٧٠٠٠) طن.

٣- شركة منتوبي لنقل انابيب مشروع الغاز من المعقل الى كركوك والبالغ حمولتها (٧٠٠٠) طن

٤- تجديد اتفاقية نقل السكر الخام مع مصلحة نقل السكر في الموصل ، اذ نقل خلال سنة واحدة (٤٠٠٠٠) طن تقريبا من السكر من المعقل الى الموصل .

٥- نقل ما يزيد عن (٣٥٠٠٠) طن من الزفت من منطقة القيارة الى المعقل لغرض التصدير وبسعر خاص

كان من ضمن التطور الذي حصل في قطاع السكك هو اصدار قانون في عام ١٩٦٧م يقضي بتخفيض اجور خطوط السكك الحديدية لبعض المواد ومنها^(٢).

١- تخفيض اجور بعض المواد الحديدية ومنها الشيلمان والقضبان الحديدية وحديد الزاوية والواح الحديد المضلع والخشب بأنواعه من (٥) فلوس الى (٣) فلوس للطن الواحد خلال مسافة الكيلومتر الواحد.

٢- خفض اجور نقل الزيوت النباتية بكافة انواعها من (٥) فلوس الى (٣) فلوس للطن الواحد خلال مسافة الكيلو متر الواحد.

٣- منح تخفيض قدره (٤) فرنكات سويسرية للطن الواحد لجميع ارساليات البضائع التي ترد من اوربا عن طريق محطة (بيتون) الواقعة على الحدود التركية اليونانية الى بغداد فقط ومنح نفس التخفيض للبضائع التي تصدر من بغداد الى المحطات الاوربية لغرض تشجيع وزيادة النقل.

(١) الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ، المصدر السابق ،ص٢٣.

(٢) المصدر نفسه ،ص٤.

الفصل الثاني

٤- جرى تخفيض اجور النقل للمسافرين بالقطار لجميع الدرجات وذلك لفترة تجريبية مدتها ستة اشهر اعتبارا من نيسان ١٩٦٧م وسيعاد النظر في الاسعار ملحقا فيما اذا تم الحصول على نتائج ايجابية لمصلحة السكك.

ان البيانات المتعلقة بعامي ١٩٦٩ - ١٩٧٠ وعام ١٩٧٠-١٩٧١ الخاصة بنشاط السكك الحديدية يبدو عليها التطور الملموس قياسا بالسنوات السابقة ،فقد بلغت كمية البضائع المنقولة في عام ١٩٧٠- ١٩٧١ ما مقداره (٣١١٣٤٨٨) طن اي بزيادة نسبتها (٩)٠/٠ عن سنة ١٩٦٨- ١٩٦٩م وكما موضح بالجدول رقم(١٧) الذي يوضح وزن البضائع المنقولة بالسكك الحديدية للسنتين ١٩٧٠-١٩٧١م، اما الاجور التي تحققت عن عملية نقل البضائع فقد بلغت (٧,٣٥٤,٠٠٠) دينار وكما موضح بالجدول رقم(١٨) الذي يوضح اجور نقل البضائع بالسكك الحديدية للسنتين ١٩٧٠-١٩٧١م وبذلك سجلت زيادة مقدارها (٢٥٩٨١٦٤) دينار عن سنة ١٩٦٨-١٩٦٩م، اما بخصوص عدد المسافرين فقد سجل هو الآخر ارتفاعا نسبته (٦٨)٠/٠ في سنة ١٩٧٠-١٩٧١ عن سنة ١٩٦٨-١٩٦٩م تبعا لذلك فان الاجور بدورها ازدادت بمقدار (١٥٠٧٢٣) دينار خلال نفس الفترة وكما موضح بالجدول رقم(١٩) الذي يوضح اجور المسافرين المنقولين بالسكك الحديدية للسنتين ١٩٧٠-١٩٧١م.

ان هذا التطور الحاصل لعامي ١٩٦٩-١٩٧٠ / ١٩٧٠-١٩٧١ والذي اتضح لنا خلال البيانات الواردة الى نتيجة معاكسة لحجم نشاط السكك الحديدية للفترة المحصورة بين (١٩٦٠-١٩٦١/١٩٦٧-١٩٦٨) ويمكن ايعاز هذا الارتفاع في حجم النشاط بصورة رئيسية الى زيادة تعامل السكك الحديدية مع القطاع العام، اذ استطاعت السكك الحديدية من خلال الايرادات المتأتية لها في عام ١٩٦٩-١٩٧٠، اذ غطت مصروفاتها العامة خلال نفس العام وحققت ربحا مقداره (٤٣٠,٦٧٦) دينار من مجموع الايرادات العامة البالغة (٧,٧٥١,٣٠٧) دينار^(١) وكما موضح بالجدول رقم(٢٠) الذي يوضح الايرادات العامة لمصلحة السكك الحديدية للسنتين ١٩٦٩-١٩٧٠م.

(١) الجمهورية العراقية ،دائرة احصاء النقل والمواصلات ،المصدر السابق،ص١٨.

الفصل الثاني

جدول رقم (١٧)

وزن البضائع المنقولة بالسكك الحديدية بالطن للسنتين ١٩٦٩-١٩٧٠ و ١٩٧٠-١٩٧١م

الاشهر	خط بغداد- بصرة		بغداد-موصل- تل كوجك		خط بغداد-اربيل		المجموع	
	٧٠-٦٩	٧١-٧٠	٧٠-٦٩	٧١-٧٠	٧٠-٦٩	٧١-٧٠	٧٠-٦٩	٧١-٧٠
ك٢	١٧٩٠٧٣	٢١٢٤٢٠	٦٦٣٠١	٤٤٦٣٤	٤٥٢٨٦	٥٨١٨٧	٢٩٠٦٦٠	٣١٢١٧٩
شباط	١٣٠٢٣٥	١٥١١٨٢	٦٦٣٠١	٤٤٦٣٤	٤٥٢٨٦	٥٥١٢٥	٢٤١٨٢٢	٢٥٠٩٤١
اذار	١٤٦٥١٥	١٦٤٥٧٨	٦٦٣٠١	٤٦٩٨٤	٥٠٣١٨	٥٨١٨٧	٢٦٣١٣٤	٢٦٩٧٤٩
نيسان	١٦٢٧٩٤	١٨١٨٠١	٦٦٣٠١	٤٩٣٣٣	٥٠٣١٨	٦١٨٦٢	٢٧٩٤١٣	٢٩٢٩٩٦
مايس	٣٢٥٥٨	٣٨٢٧٤	٥٨٠١٤	٤٢٨٧٢	٣٥٢٢٢	٤٤١٠٠	١٢٥٧٩٤	١٢٥٢٤٦
حزيران	٩٧٦٧٦	١١٦٧٣٥	٦٦٣٠١	٤٥٨٠٩	٢٥١٦٧	٣٢٤٦٢	١٨٩١٤٤	١٩٥٠٠٦
تموز	١٦٢٨٠٠	١٩٥١٩٧	٦٦٣٠١	٤٥٢٢٢	٤٠٢٥٤	٤٩٦١٢	٢٦٩٣٥٥	٢٩٠٠٣١
اب	١٦٢٧٩٤	١٩٧١١١	٧٤٥٩٦	٥٥٢٠٦	٤٥٢٨٦	٥٢٩٠٠	٢٨٢٦٧٦	٣٠٦٢١٧
ايلول	١٦٢٩٤	١٨٩٤٥٦	٧٤٥٨٩	٥٢٢٦٩	٣٧٧٣٧	٤٦٥٥٠	٢٧٥١٢٠	٢٨٨٢٧٥
ت١	١٤٦٥١٥	١٧٩٨٨٧	٨٢٨٧٧	٥٨٧٣٠	٣٧٧٣٧	٤٥٩٣٧	٢٦٧١٢٩	٢٨٤٥٥٤
ت٢	١٦٢٧٩٤	١٩١٣٧٠	٧٤٥٨٩	٥٤٦١٨	٤٠٢٥٤	٤٩٠٠٠	٢٧٧٦٣٧	٢٩٤٩٨٨
ك١	٨١٣٩٧	٩٥٦٨٥	٦٦٣٠١	٤٦٩٨٤	٥٠٣١٨	٦٠٦٣٧	١٩٨٠١٦	٢٠٣٣٠٦
المجموع	١٦٢٧٩٤٥	١٩١٣٦٩٦	٨٢٨٧٧٢	٥٨٧٢٩٥	٥٠٣١٨٣	٦١٢٤٩٧	٢٩٥٩٩٠٠	٣١١٣٤٨٨

المصدر: دائرة السكك الحديدية ، التقرير السنوي للسنتين الماليتين ١٩٦٩-١٩٧٠

الفصل الثاني

جدول رقم (١٨)

اجور نقل البضائع بالسكك بالدينار للسنتين الماليتين ١٩٦٩-١٩٧٠ و ١٩٧٠-١٩٧١م

الاشهر	١٩٧٠ - ١٩٦٩			١٩٧٠-١٩٧١		
	بغداد-بصرة	بغداد-اربيل	بغداد-موصل	بغداد-بصرة	بغداد-اربيل	بغداد-موصل
ك ٢	٣٥٣٩٠٤	٦٢٧٢٤	١٩٧٣٦٩	٤٠٦٧١٥	٢٦٣٦٢٧	٧٤٤٠٢
شباط	٢١٦٨٠٦	٥٤٦٣٠	١٨١٤٨٩	٢٤٩١٥٨	٢٢٩٦١٠	٦٨٤١٦
اذار	٢٥٥٠٦٦	٦٠٠٢٦	٢٠٤١٧٥	٢٩٣١٢٨	٢٥٢٢٨٨	٧٦٩٦٨
نيسان	٢٥٥٠٦٦	٦٠٠٢٦	٢٠٤١٧٥	٢٩٣١٢٨	٢٥٢٢٨٨	٧٦٩٦٨
مايس	١٥٩٤١٦	٤٧٨٨٦	١٦٣٣٤٠	١٨٣٢٠٥	٢٠١٢٦٣	٦١٥٧٤
حزيران	٢١٦٨٠٦	٣٦٤٢٠	١٥٨٨٠٣	٢٤٩١٥٨	١٥٢٣٠٧٣	٥٩٨٦٤
تموز	٢٨٣٧٦١	٦٠٧٠٠	١٦٧٨٧٧	٣٢٦١٠٤	٢٥٥١٢٣	٦٣٢٨٣
اب	٣٠٩٢٦٧	٦٤٠٧٣	٢٠٨٧١٢	٣٥٥٤١٧	٢٦٩٢٩٦	٧٨٦٧٨
ايلول	٣٠٢٨٩١	٦٠٧٠٠	١٧٦٩٥٢	٣٤٨٠٨٩	٢٥٥١٢٣	٦٦٧٠٥
ت ١	٢٧٤١٩٦	٥٣٩٥٦	٢٢٠٠٥٦	٣١٥١١٢	٢٢٦٧٧٦	٨٢٩٥٤
ت ٢	٣٠٢٨٩١	٥١٩٣٢	١٩٩٦٣٨	٣٤٨٠٨٩	٢١٨٢٧١	٧٥٢٥٧
ك ١	٢٥٨٢٥٤	٦١٣٧٥	١٨٦٠٢٦	٢٩٦٧٩٢	٢٥٧٩٥٧	٧٠١٢٦
المجموع	٣١٨٨٣٢٤	٦٧٤٤٤٨	٢٢٦٨٦١٢	٣٦٦٤٠٩٥	٢٨٣٤٦٩٥	٨٥٥١٩٥

المصدر: دائرة السكك الحديدية ،البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك،بغداد ١٩٧١م

الفصل الثاني

جدول رقم (١٩)

اجور المسافرين المنقولين بالسكك للسنتين الماليتين ١٩٦٩-١٩٧٠ و ١٩٧٠-١٩٧١م

الاشهر	خط بغداد- بصرة		خط بغداد- موصل		خط بغداد- اربيل		المجموع	
	٧٠-٦٩	٧١-٧٠	٧٠-٦٩	٧١-٧٠	٧٠-٦٩	٧١-٧٠	٧٠-٦٩	٧١-٧٠
ك٢	٦١١١٧٦	٦١٦١٢	١٥٣٩٠	١٥٤٧٦	٤٠٢٣	٤٠٩١	٨٠٥٨٩	٨١١٧٩
شباط	٨١١٢٥	٨١٧٠٣	١٥٨١٠	١٥٩٠٠	٣٧٥٩	٣٨٢٢	١٠٠٦٩٤	١٠١٤٢٥
اذار	٥٧١٨٦	٥٧٥٩٤	١٨١٣٠	١٨٢٣٢	٥٥٥٨	٥٦٦٨	٨٠٨٧٤	٨١٤٩٤
نيسان	٤٤٥٥٢	٤٤٨٧٠	١٣٢٨٢	١٣٣٥٦	٤٣٤٢	٤٤٢١	٦٢١٧٦	٦٢٦٤٧
مايس	٤٥٨٨٢	٤٦٢٠٩	١٥٣٩٠	١٥٤٧٦	٤٠٢٣	٤١٠٢	٦٥٢٩٥	٦٥٧٨٧
حزيران	٣٧٢٣٨	٣٧٥٠٣	٢٠٠٢٨	٢٠١٤٠	٣٩١٧	٣٩٨٣	٦١١٨٣	٦١٦٢٦
تموز	٦٣١٧٢	٦٣٦٢٢	٢١٢٩٢	٢١٤١٢	٣٨٦٤	٣٩٤٢	٨٨٣٢٨	٨٨٩٧٦
اب	٦٧١٦١	٦٧٦٤١	٢٣٦١٢	٢٣٧٤٤	٤٤٤٧	٤٥٢٣	٩٥٢٢٠	٩٥٩٠٨
ايلول	٥٧٨٥٢	٥٨٢٦٤	٢٤٤٥٥	٢٤٥٩٢	٥٦١١	٥٧٠٧	٨٧٩١٨	٨٨٥٦٣
ت١	٥٠٥٣٧	٥٠٨٩٧	١٤٩٦٨	١٥٠٥٢	٤٢٨٨	٤٣٧٠	٦٩٧٩٣	٧٠٣١٩
ت٢	٤٨٥٤٢	٤٨٨٨٨	١٤١٢٥	١٤٢٠٤	٤٨١٧	٤٩٠١	٦٧٤٨٤	٦٧٩٩٣
ك١	٥٠٥٣٧	٥٠٨٦٧	١٤٣٣٦	١٤٤١٦	٤٢٨٨	٤٣٧٠	٦٩١٦١	٦٩٦٨٣
المجموع	٦٦٤٩٦٠	٦٦٩٧٠٠	٢١٠٨١٨	٢١٢٠٠٠	٥٢٩٣٧	٥٣٩٠٠	٩٢٨٧١٥	٩٣٥٦٠٠

المصدر: دائرة السكك الحديدية، البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك، بغداد، ١٩٧١م

الفصل الثاني

جدول رقم (٢٠)

الايرادات العامة لمصلحة السكك الحديدية للسنتين ١٩٦٨-١٩٦٩ و ١٩٦٩-١٩٧٠

نوع الايرادات	السنة ١٩٦٨-١٩٦٩	السنة ١٩٦٩-١٩٧٠
١-نقل البضائع		
أ-المحلية	٢٩٤٦١٥٧	٣٩٢٩٧٦٢
ب-المستوردة	٢٢٩٧٥٠٤	٢٢٠١٦٤١
ج-ايرادات متنوعة	١٦٣٨٧	٣٠٢٠٤
٢-نقل المسافرين		
أ- المسافرين	٦٩٠٧١٣	٩٠٢٦٣٢
ب-الرزق	٢١٠٤٨	٢٦٠٨٣
ج-الايرادات المتنوعة	٧٣١١٦	٦٣١٩٠
مجموع ايرادات التشغيل	٦٠٤٤٩٢٤	٧١٥٣٥١٢
ايرادات اخرى	٥٨٨٤٦٥	٥٩٧٧٩٥
المجموع العام للأيرادات	٦٦٣٣٣٩٠	٧٧٥١٣٠٧

المصدر: دائرة السكك الحديدية، البيانات الخاصة بالاحصاء السنوي للسكك، بغداد، ١٩٧٠

الفصل الثاني

اصبحت مصلحة السكك في عام ١٩٧٧م مؤسسة حكومية مستقلة بموجب قانون وزارة النقل رقم ٦ لسنة ١٩٧٦م وبموجب هذا القانون تم استحداث المنشآت التالية^(١).

- ١- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الجنوبية .
- ٢- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الوسطى .
- ٣- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الشمالية .
- ٤- المنشأة العامة لسكك حديد المنطقة الشرقية .
- ٥- المنشأة العامة لخدمات السكك .

(١) حيدر صباح محمد علي ، المصدر السابق، ص٧٢.

٣- النقابات العمالية لمصلحة السكك الحديدية .

تأسست نقابة السكك الحديدية في العراق عام ١٩٤٣م لكنها اغلقت في عام ١٩٤٥م لأسباب سياسية، وفي عام ١٩٤٦م اعيد فتحها مجددا وبنفس اعضائها مع اضافة اعضاء جدد لهم، الا ان اضراب عام ١٩٥٠م جعل العمل النقابي سريرا حتى اندلاع ثورة تموز ١٩٥٨م والتي تشكلت في ظلها نقابة السكك الحديدية في العراق وكان من ضمن مؤسسيها علي شكر وحسن محسن وعبود حمزة وعبد الوهاب ناجي وصالح سريان وحسين حمزة علي الذين استمروا بعملهم لمدة سنتين، لكن الانشقاقات التي حصلت عام ١٩٦٠م بين اعضاء النقابة ادت الى حل النقابة ومن ثم اجراء انتخابات جديدة للنقابة والتي اسفرت عن فوز ازهر النداي وحمودي السامرائي وشحاذه محمود وكريم موسى وعلوان عباس ومحمود الخطاط، الا ان الانشقاقات عادت مرة ثانية في عام ١٩٦٢م مما ادى الى حلها مرة اخرى، اذ اعيد تشكيلها من قبل حمودي السامرائي وعبدالله البديري ومجموعة من الاعضاء الجدد الذين استمروا بالعمل قرابة السنة^(١).

بعد قيام انقلاب ٨ شباط ١٩٦٣م تشكلت نقابة السكك من جديد برئاسة سامي حميد ودلو العكيلي وخليل الخطاط وعبد الكريم الدوري ولطيف جاسم وغيرهم، اذ بقي عملهم حتى حركة تشرين عام ١٩٦٣م والتي نتج عنها اعتقال الكثير من اعضاء النقابات العمالية وزجهم بالسجون، اذ تحولت النقابات الى مقرات للمخابرات والاجهزة القمعية، ثم اجريت انتخابات صورية عام ١٩٦٤م فتشكلت على اثرها هيئة تموز ١٩٦٨م والتي قامت باجراء انتخابات للنقابة اسوة ببقية النقابات الاخرى والتي فاز فيها حميد سعيد ومحمد الدليمي وفوزي الخشالي وخليل الخطاط وغيرهم، الا انهم لم يستمروا بسبب الانتخابات التي اجريت لعموم النقابات العمالية في عموم القطر العراقي، اذ ادمج عمال قطاعي الخطوط الجوية ومديرية الطيران المدني وعمال شركة الطيران والسياحة العربية والعالمية وتشكيل نقابة مشتركة باسم نقابة السكك الحديدية والملاحة الجوية، اذ انعقد بعدها المؤتمر الاستثنائي لهم في ١٩٧١/١/٥م^(٢).

(١) عدنان العابد، مفهوم الحرية النقابية في قانون العمل الجديد، رسالة المواصلات، مجلة، العدد الثاني، السنة الاولى، آيار ١٩٧٣م، ص ٥٥.

(٢) عدنان العابد، المصدر السابق، ص ٥٦.

المبحث الثالث

التطور التاريخي للجسور وسدود الانهار في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

١-اهمية الجسور في تطور طرق النقل ١٩٥٨-١٩٧٩م.

٢-اعمال مجلس التخطيط خلال الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م.

٣-المشاكل التي تواجه نشاط الطرق والجسور في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

٤-المقترحات التي ساعدت في تطور الطرق والجسور في العراق.

٥-السدود واهميتها التاريخية في تطور طرق النقل في العراق.

الفصل الثاني

١- أهمية الجسور في تطور طرق النقل ١٩٥٨-١٩٧٩م.

تعد الجسور جزءاً مكملاً لطرق والمواصلات البرية والنهرية لما لها من حالة ترابط في عملية النقل بين هذين المجالين، وقد ازداد الاهتمام بالجسور بتقدم الدول لا سيما بالعراق، إذ كان الاهتمام بهذا الجانب قديماً، لكن الاهتمام الفعلي بدأ بالتاريخ الحديث لا سيما في مدة الوالي العثماني مدحت باشا الذي أولى اهتماماً كبيراً في هذا المجال والذي قام ببناء جسر من القوارب لعبور البشر والدواب عليه، أما أول جسر لعبور العربات افتتح عام ١٩٠٢م في بغداد وبالتحديد في زمن الوالي نامق باشا، لكنه لم يدم طويلاً لأنه أحرق من قبل العثمانيين لمنع تقدم الجيش البريطاني لاحتلال بغداد عام ١٩١٧م، إذ بدأ البريطانيون بتحديث الجسور التي تتناسب مع حملتهم العسكرية، وبنوا جسوراً كثيرة كان أولها جسر (مود) العائم على نهر دجلة والذي ربط منطقتي الكرخ بالرصافة في موقع جسر الاحرار الحالي^(١).

في بداية عام ١٩٣٩م قامت الحكومة العراقية ببناء أول جسر حديدي وعلى المواصفات العالمية الحديثة والذي سمي بجسر المأمون افتتحه الوصي على العرش الأمير عبدالاله، ثم أبدل اسمه بجسر الشهداء الحالي.

في عام ١٩٥٢م افتتح أول جسر عراقي مشترك للسيارات والقطارات وهو جسر الصرافية الكبير الذي بوشر فيه العمل في أربعينات القرن الماضي وتوقف لأسباب سياسية، ثم قامت الحكومة العراقية في عام ١٩٥٧م بافتتاح جسر الملكة عالية والذي افتتحه الملك فيصل الثاني المسمى بـ (جسر الجمهورية) حالياً^(٢).

في عام ١٩٥٧م وحسب القانون الجديد تم استحداث مديرية خاصة بهذا المجال سميت مديرية الطرق والجسور والتي لها مدير عام يقوم بواجباته الإدارية والفنية وفقاً للأحكام والقوانين والانظمة وحسب التوجيهات الصادرة من الوزير^(٣)، إذ باشرت المديرية بعدة

(١) صباح ناهي، جسور بغداد حكايات من ازمان الرخاء والمحن، مقالة، ٢٠٢٠م، على احد مواقع الانترنت، <https://icf.org.iq>.

(٢) عدنان احمد مظلوم، جسور بغداد - تاريخ وذكريات، مقالة على مواقع الانترنت، <https://www.mop.gov.iq>.

(٣) علاء علي جبارة المالكي، المصدر السابق، ص ٢٦٨.

الفصل الثاني

اعمال منذ ذلك التاريخ وكان من ضمن اعمالها في عام ١٩٥٧م انجاز مجموعة من الجسور وفي عدة الوية كان من ضمنها جسر ام عباسيات الحديدي القديم الذي اقيم على نهر العباسية المتفرع من نهر الفرات والواقع في ناحية العباسية والذي تم تصميمه بطول ٢٩٠,٣ وبعرض ٨م^(١)، كما تم في بداية عام ١٩٥٨م افتتاح جسر السماوة المعلق والذي افتتح في اسبوع الاعمار الثالث^(٢)، كما تم في عام ١٩٥٨م ايضا افتتاح جسر الحرية في لواء الموصل والذي تمت المباشرة فيه عام ١٩٥٥م وتم افتتاحه من قبل الملك فيصل الثاني وسمي باسمه قبل ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م الا انه تغير الى اسم جسر الحرية بعد الثورة عند الاعلان عن النظام الجمهوري، اذ يبلغ طول الجسر ٧٥٠ متر والذي يربط جانبي الموصل الايسر بالأيمن^(٣).

بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م اتخذت الحكومة الجديدة عدة اجراءات ومنها تغير اسم مجلس الاعمار الى مجلس التخطيط الذي تبنى المشاريع الاستثمارية ومنها مشاريع الطرق والجسور، اذ احال عدد منها للتنفيذ ومنها جسر الدجيل في محافظة واسط^(٤) وجسر السليمانية التي احوالها المجلس بعهدة مقاولين عراقيين، اما جسر الفلوجة فقد احواله المجلس الى شركة يوكواتفست اليوغسلافية، كما درس المجلس ايضا مشروع جسر كرمة علي وجسر ذي ممرين ورصيفين على نهر ديالى على طريق بغداد-كوت يستوعب الاحمال الثقيلة المدنية والعسكرية^(٥).

(١) احمد يحيى عباس عنوز، شبكة الطرق البرية في محافظة النجف، دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير، كلية الاداب / جامعة الكوفة، ٢٠١٠م، ص ٢٧٧.

(٢) صباح ناهي، المصدر السابق.

(٣) ناصر سالم عبد، جسور الموصل الخمسة - تاريخها العميق والحلول الواقعية لسرعة اعمارها،

مقالة تاريخية في مجلة الزمان الدولية، ١٧، ٢٠١٢م، ص ٤٣.

(٤) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف، ٢٤، محضر جلسة مجلس التخطيط الاقتصادي الاولى

المنعقدة بتاريخ ٦ آذار ١٩٦٣م، رقم القرار (١٠)، مديرية الديوان العامة، قسم العلاقات، نشرة

وزارة التخطيط، العدد، ٤٧٥، في ١٣ آذار ١٩٦٣م.

(٥) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ١٥١.

الفصل الثاني

من ضمن المشاريع الاخرى الخاصة بالطرق والجسور ايضا فقد قام المجلس بإحالة عدد من المشاريع الى المناقصة ومنها كوت- ناصرية وناصرية- ديوانية وديوانية- كوفة وكركوك -كويسنجق وبيجي- قيارة ،كما احال عدد من الجسور ومنها الكوت والكرادة والقيارة وباب المعظم والفلوجة والناصرية لسكك الحديد^(١).

في ١ شباط عام ١٩٦١م وضع رئيس الوزراء عبد الكريم قاسم حجر الاساس لجسر الكرادة المعلق والذي يعد بداية للاهتمام الحكومي بطرق النقل ،اذ القى الزعيم في ذلك الافتتاح كلمة وجهها الى الشعب العراقي كان مضمونها (السلام عليكم ابناء شعبنا العزيز . . . السلام عليكم اينما كنتم في ارجاء وطننا. . . السلام عليكم ايها الضيوف الكرام . اننا جننا في هذا اليوم لنجتمع معكم ساعة من الزمن نقابل دجلة الضاحك فرنسي الحجر الاساس الى جسر معلق صمم على اساس من البراعة والفن ما يضيف اية من آيات الازدهار الذي تحلى به شعبنا بعد الثورة المباركة)^(٢).

كانت حقبة الستينيات وما تلاها انقلابا في حياة العاصمة بغداد بعد زيادة مواردها الاقتصادية من عائدات النفط ،اذ باشرت مديرية الطرق والجسور بانجاز عدد من الجسور وكان اضخمها بناءً وكلفة جسر (٤ اتموز) المعلق الذي صممه المهندس الالماني (شتاينمن) ونفذته شركة المانية بالاشتراك مع شركة نمساوية بأمر من الزعيم عبد الكريم قاسم وهو جزء من مشاريع مجلس الاعمار العراقي الذي اقره في العهد الملكي وهو اول الجسور المعلقة في منطقة الشرق الاوسط ،اذ استغرق تشييده اربع سنوات ليؤمن الربط بين منطقة الرصافة من جهة الكرادة وبين الكرخ من جهة القصر الجمهوري وبطول ١٦٨ متر وعرض ٨,٣ متر،اذ يعد هذا الجسر عروس الجسور واجملها والذي افتتح في عام ١٩٦٤م^(٣).

(١) د.ك.و، مجلس الاعمار ،محضر الجلسة الثالثة ، رقم الملف ٤٢ ، المنعقدة بتاريخ ٢٩ آب ١٩٥٨م ،رقم القرار (٨).

(٢) نوري عبد الحميد العاني وعلاء جاسم محمد ،تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري ١٩٦٨-١٩٥٨م ط٢، ج٥، بغداد ،٢٠٠٥م، ص١٩؛ جريدة الاهالي ،العدد ٦٤٣، في ٢ شباط ١٩٦١م.

(٣) صباح ناهي ، المصدر السابق.

الفصل الثاني

من ضمن الخطة التي اعدّها مجلس التخطيط لسنة ١٩٦٤م هي احوالة دراسة جسر الصويرة وتهيئة التصاميم والمواصفات الى مهندسين استشاريين اجانب، كما احوال المجلس اعمال الهندسة الاستشارية لجسر العمارة الى مهندسين اجانب ايضا ليكون بمواصفات مميزة، اذ يمتاز بأربعة ممرات على ان يكون العرض الكلي للجسور ٢٠ مترا منها ١٥ مترا ممرا للسيارات وخمسة امتار مقسمة على جانبي الطريق، كما احوال المجلس اعمال الخدمات الهندسية لجسر تكريت الى شركة متخصصة لانشاء جسر من الكونكريت لمرور السيارات الكبيرة عليه، كما احوال جسر كرمة علي الى مؤسسة تكنواكسبورت البلغارية^(١).

(١) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ١٦٤.

الفصل الثاني

٢-١ أعمال مجلس التخطيط خلال الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م .

احال مجلس التخطيط الاقتصادي خلال الخطة الخمسية عدة مشاريع في قطاع النقل والمواصلات الى الشركات الاجنبية لتنفيذها ومن ضمن قطاع النقل كانت مشاريع الجسور والتي كان اهمها جسر العمارة الثاني الذي احيل بتاريخ التاسع من نيسان سنة ١٩٦٥م وجسر الديوانية بتاريخ الثلاثين من كانون الثاني ١٩٦٦م^(١)، كما احال المجلس عدد من المشاريع الاخرى ومنها انشاء ست جسور في مدينة البصرة وثمانية جسور على طريق القرنة - الجبايش، كما درس المجلس ايضا جسر الموصل وجسر الهاشمية وجسر شمالي بغداد (صدر القناة)، كما درس مشروع انشاء جسرا المشرح والكحلاء في العمارة، وجسر الصويرة، وجسر باب المعظم^(٢).

قام قسم التصميم وانشاء الجسور في عام ١٩٦٦م بتصميم وانشاء عدد من الجسور المناسبة للطرق ومنها جسر تقاطع القطار على طريق ديوانية شامية وتصميم اربعة جسور على طريق كفري - جلولاء وثلاثة جسور على طريق المسيب الكبير والانتهاه من تصميم اكتاف لجسر ويزانوك وسطح لجسر جنديان في شمال العراق، كما تم تصميم جسر مفرق كويسنجق، وفيما يخص الجسور التي انشئت فقد تم انشاء جميع الجسور السائبة والجسور المرتكزة على الجسور السائبة لجسر الفلوجة، كما تم وضع الركائز والدعامات لجسر كرمة علي، كما تم الانتهاء من عمل تسعة جسور على طريق ديوانية - ابي صخير، كذلك انهى المفاول العمل من اربعة جسور على طريق الديوانية - ناصرية، كما تم صب الجسور الحديدية القياسية وجسرا سيداوه والديوانية، كما تم صب ثلاثة جسور على طريق رمادي حديثة وثلاثة جسور على طريق كرمة بني سعيد وسوق الشيوخ^(٣). كما ان هناك مجموعة جسور اخرى تم انجازها خلال الفترة التي حددت للخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م يوضحها الجدول رقم (٢١)

(١) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف ٣٤، محضر جلسة مجلس التخطيط التاسعة المنعقدة بتاريخ ٩ نيسان ١٩٦٥م، رقم القرار (٧).

(٢) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ٢١٤.

(٣) وزارة المواصلات، النشرة الفصلية الاولى ١١١٩٦٦ الى ١٥١١٩٦٧م، تاريخ ١٩٦٧م، ص ٥٣.

الفصل الثاني

الجدول رقم (٢١)

مجموعة الجسور المنجزة لعام ١٩٦٥-١٩٦٦م خلال الخطة الخمسية للبلاد.

اسم الجسر المشيد	طول الجسر بالمتر	تاريخ المباشرة
جسر كرمة علي	٤١٤م	١٩٦٥-٢-١
تسعة جسور ديوانية ابي صخير	٥٠٠	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (١) جدول الشافعية	٢١	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٢) جدول النورية	٢٤	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٣) جدول السبل	٢٥	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٤) البزل الشرقي	٧٢	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٥) جدول الشامية	٧٠	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٦) البزل الغربي	٦٠	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٧) الكوفة الشرقي	٦٠	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٨) الكوفة الغربي	١٠٥	١٩٦٥-٣-١
جسر رقم (٩) نهر جحات	٦٣	١٩٦٥-٣-١
اربعة جسور ديوانية -ناصرية	٢٤٢	١٩٦٥-٨-١٠
جسر رقم (١) قرب الرميثة	١٧	١٩٦٥-٨-١٠
جسر رقم (٢) تقاطع السكة الاول	٤٠	١٩٦٥-٨-١٠

الفصل الثاني

١٩٦٥-٨-١٠	١٤٥	جسر رقم (٣) جسر السوير
١٩٦٥-٨-١٠	٤٠	جسر رقم (٤) تقاطع السكة الثاني
١٩٦٦-٣-٥	١١١٠	الجسور الحديدية القياسية
١٩٦٦-٣-٢٣	١٧٣	جسر الديوانية
١٩٦٦-٤-٩	٦١	جسر سيداوة في اربيل
١٩٦٦-٥-١٥	٣٠٩	ثلاثة جسور على رمادي-حديثة
١٩٦٦-٥-١٥	٣٣	جسر وادي المحمدي
١٩٦٦-٥-١٥	١١٨	جسر وادي المرج
١٩٦٦-٥-١٥	٥٨	جسر وادي السهلة
١٩٦٦-١٢-٣٠	١١٥	جسر الديوانية

المصدر: الجمهورية العراقية، وزارة المواصلات، النشرة الفصلية الاولى ١٩٦٦-١٩٦٧، ص ٥٧.

الفصل الثاني

اما نسب التنفيذ المالي التي خصصها مجلس التخطيط لمشاريع الطرق والجسور فقد بلغت (٥٩,٩)٪^(١)، إذ ان مشاريع الطرق والجسور بلغت نسبة تنفيذها الى (٥٤,١)٪ في السنة الاولى عام ١٩٦٥م من الخطة وارتفعت هذه النسبة في السنة الثانية والثالثة عام ١٩٦٦-١٩٦٧م، الا انها انخفضت في السنتين الاخيريتين للخطة من عام ١٩٦٨-١٩٦٩م^(٢).

من الانجازات التي حققتها مديرية الطرق والجسور هي انشاء جسر الموصل الثالث الذي يعد من الجسور الدولية والذي يربط الطريق الخارجي بالأقطار العربية المجاورة، اذ يبلغ طول الجسر ٦٦٠ مترا وعرضه ٢٠ مترا منها ١٤ مترا لسير الحافلات وثلاث امتار لكل رصيف للمشاة، وقد قدم هذا الجسر خدمة كبيرة لمحافظات الشمال والوسط، اذ يربط طريق زاخو-دهوك بطريق بغداد اضافة الى تصريف السيارات الكبيرة المارة عليه بدلا من مرورها على الجسور الداخلية لمدينة الموصل والتي كانت تسبب ازدحاما مروريا كبيرا^(٣).

في عام ١٩٦٨م صدر قانون رقم (٧٨) لسنة ١٩٦٨م والذي بموجبه تم ربط مديرية الطرق والجسور العامة بوزارة الاشغال والاسكان، اذ تم في نفس السنة اصدار نظام وزارة الاشغال والاسكان رقم (٣٩) لسنة ١٩٦٨م والذي نص على ان يرأس مديرية الطرق والجسور العامة موظف بدرجة مدير عام وبمرتبة مهندس، وقد تلخصت واجبات مديرية الطرق والجسور بدراسة مشاريع واعمال الطرق والجسور والمعابر والمطارات المدنية ووضع تصاميمها وتنظيم الكشوف والاشراف على انجازها^(٤).

(١) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف ٤٢٠٢٠١ ٢٤٦١، الخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٢٩.

(٢) د.ك.و، وزارة التخطيط رقم الملف ١٩٩. الاطار التفصيلي للخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٥٠.

(٣) جريدة الثورة، المجلد الثالث، العدد الرابع عشر، الصفحة الخامسة، ١٩٧٩م.

(٤) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب، المصدر السابق، ص ٥٤.

الفصل الثاني

في عام ١٩٧٠م باشرت مديرية الطرق والجسور بعدة مشاريع، إذ قامت بانجاز جسر ابي صخير الكونكريتي والمقام على نهر الفرات في مركز قضاء المناذرة على طريق نجف- ديوانية، اذ تم تصميمه بطول ٦٢,٤م وبعرض ٨,٥م وفي نفس العام تم انجاز جسر ابو صخير الثاني وبطول ١٠٤م وبعرض ٨,٥م والمقام على نهر الفرات ايضا في مركز قضاء المناذرة على طريق نجف- ديوانية، كما تم انجاز جسر ابي صخير الثالث في نفس العام وبطول ٧٥م وبعرض ٨,٥م وعلى نفس الطريق^(١).

في عام ١٩٧٥م افتتح جسر ابي تمام في محافظة الموصل الحدياء بطول ٩٤٢متر، اذ يربط منطقة الغابات في جانب المدينة الايسر ومنطقة المستشفى العام وفندق الموصل في جانبها الايمن، اذ يعد هذا الجسر من اجمل الجسور في محافظة الموصل كونه نفذ بطريقة الاقواس وهي اول طريقة هندسية لتنفيذ الجسور^(٢).

كان من ضمن اعمال مديرية الطرق والجسور في عام ١٩٧٧م افتتاح الجسر السابع في العاصمة بغداد وهو جسر باب المعظم والذي سمي بجسر (١٧تموز) والذي نفذته الشركة العامة للمقاولات بالاشتراك مع شركة يابانية رافقه انجاز عدة جسور محلية في المحافظات العراقية، اذ تم انجاز جسر ناحية القادسية الثابت وهو كونكريتي التصميم، إذ تم انشاؤه بطول ٧٥م وبعرض ٨م والذي اقيم على مبزل الجارة الغربية في ناحية القادسية في محافظة النجف، كما تم انجاز جسر العباسية الكونكريتي في مركز ناحية العباسية قضاء الكوفة في عام ١٩٧٨م وكان تصميمه بطول ١٥٠م وبعرض ٦,٥م، كما تم في نفس العام انجاز جسر سوق شعلان الكونكريتي وبطول ١١٢م وبعرض ٨م والذي اقيم على نهر المشخاب المتفرع من نهر الفرات^(٣).

(١) احمد يحيى عباس عنوز، المصدر السابق، ص ٢٧٧.

(٢) ناصر سالم عبد، المصدر السابق، ص ٤٦.

(٣) احمد يحيى عباس عنوز، المصدر السابق، ص ٢٧٧٢٧٨.

الفصل الثاني

في سنة ١٩٧٩م صدر قانون المؤسسة العامة للطرق والجسور رقم (٩٤) لسنة ١٩٧٦م والذي نص على تأسيس مؤسسة عامة للطرق والجسور تتمتع بشخصية معنوية ترتبط بوزارة الاشغال والاسكان ولها استقلال مالي واداري وتتمتع بالأهلية الكاملة لتحقيق اغراضها ويكون مقرها في بغداد ولها فروع في محافظات القطر ،كما لها الحق بإنشاء منشآت ضمن تشكيلاتها على ان يرأس كل منشأة مهندس بدرجة مدير عام وتحدد اغراض المؤسسة بدراسة مشاريع الطرق والجسور والمطارات المدنية في جميع انحاء القطر ووضع تصاميمها وتنظيم كشوف تكاليفها واعداد مناقصاتها وتنفيذها باستثناء الشوارع الواقعة داخل المدن والقصبات ،اذ يتولى ادارة المؤسسة مجلس ادارة مستقل في شؤنه الادارية والمالية ويتألف من رئيس المؤسسة والمدراء العامين وممثل عن وزارة الاشغال والاسكان بدرجة مدير عام وممثلين اثنين من العمال وتلغى بموجب هذا القانون مديرية الطرق والجسور العامة^(١) ، اذ باشرت المؤسسة بأعمالها الفنية في جميع المحافظات ومن ضمنها محافظة الموصل والتي قامت بإنشاء الجسر الثالث فيها عام ١٩٧٩م من قبل شركة صينية ،إذ يقع الجسر على نهر دجلة وبطول ٦٦٠مترا والذي يربط جانبي الموصل من جهة منطقة المستشفى العام في الساحل الايمن ومنطقة الغابات ومعهد الفنون الجميلة في الساحل الايسر^(٢).

(١) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ،المصدر السابق ،ص٥٥.

(٢) ناصر سالم عبد ،المصدر السابق،ص٤٨.

الفصل الثاني

٣- المشاكل التي واجهت نشاط الطرق والجسور في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

- ١- نقل النسبة الاكبر من البضائع على شبكة الطرق والجسور والذي يولد ضغطا كبيرا على محاور الشبكة ويساهم في تدميرها .
- ٢- انعدام السيطرة على الحمولات الكبيرة لمركبات الحمل والذي يؤدي غالبا الى تدمير شبكة الطرق والتي صممت الى حمولات محددة.
- ٣- افتقار شبكة الطرق والجسور الى استثمارات جديدة لتنفيذ مشاريع اخرى.
- ٤- ضعف نظام السيطرة النوعية^(١).

٤- المقترحات التي ساعدت في تطور الطرق والجسور في العراق.

- ١- توجيه استثمارات تتناسب واهمية نشاط الطرق والجسور لإعادة تأهيل الجسور المتضررة .
- ٢- تطوير النقل بالسكك الحديدية للتخفيف من نقل البضائع على الطرق والجسور
- ٣- تشريع قانون جديد او تعديل التشريع لغرض فرض رسوم اضافية على الحمولات الكبيرة للحد منها من اجل سلامة الجسور .
- ٤- ادخال التقنيات الحديثة والمتطورة ذات المردود الاقتصادي في تأهيل وصيانة الجسور وسبل نجاحها^(٢).

(١) مهيب كامل الراوي، استراتيجية النقل في العراق، مركز التخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، ٢٠١٨، ص ٣٣٣٣٤.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣٣٦.

الفصل الثاني

السدود وأهميتها التاريخية في تطور طرق النقل في العراق.

بالرغم من ان السدود احد ركائز الري في العراق الا انها تعد ايضا من ضمن ركائز النقل في العراق والتي كان لها دور كبير في تطوره اثناء مدة السيطرة العثمانية عندما تم انشاء سدة شونديرفر عام ١٨٩٠م على شط الهندية والذي ساعد في تسهيل مهام المارة اثناء عبورهم النهر، الا ان السدة تعرضت للتصدع بسبب قوة جريان المياه في الشط^(١)، وبعدها تم تشييد سدة الهندية القديمة التي انشأها البريطاني وليم وليكوكس عام ١٩١٣م لغرض جريان المياه في مجرى شط الحلة وكانت السدة ذات طاقة تحمل كبيرة سهلت للناس اختصار المسافات لعبور النهر^(٢)، اذ تبعد السدة عن العاصمة بغداد مسافة (٨٠) كم^(٣).

بعد تشكيل الحكومة الجديدة للعراق عام ١٩٢١م اهتمت الحكومة بمشاريع السيطرة والخزن الا انها بقت تفتقر الى وجود سدود وجسور حديثة، اذ تم في عام ١٩٤٢م انشاء ناظم المجرة على نهر الفرات، كما تم في عام ١٩٤٨م انشاء ناظم الذبان على نهر الفرات، ثم تم تشييد سدة الرمادي على نهر الفرات في عام ١٩٥٦م والتي تقع على بعد (٢) كم غرب مركز الرمادي، وسدة الكوت على نهر دجلة، وسد سامراء على نهر دجلة ايضا، وكانت هذه السدود تستخدم كطرق برية خاصة في اوقات الضرورة اللازمة^(٤)، والجدول رقم (٢٢) يوضح اسماء بعض السدود التي شيدت قبل ثورة تموز ١٩٥٨م.

(١) احمد سوسة وادي الفرات ومشروع سدة الهندية، ج٢، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٤٨م، ٢٨٨.
(٢) عماد صكبان فرحان محمد، تباين مستوى الماء في مجرى نهر الفرات اعلى واسفل سدة الهندية واثره في كتوف النهر الطبيعية، دراسة في الجغرافية الطبيعية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، كلية الاداب، ٢٠٠٣م، ص ١١٠.
(٣) اشواق احمد نجم ابو غنيمه الموسوي، تحليل جغرافي سياسي لدور السدود والسدات على نهر الفرات في حماية الامن المائي العراقي، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة الكوفة، كلية التربية، ٢٠٢١م، ص ١١٧.
(٤) المصدر نفسه، ص ١١٠.

الفصل الثاني

الجدول رقم (٢٢)

اسماء السدود التي شيدت قبل ثورة تموز ١٩٥٨م

اسم السد	اسم النهر	مكان السد	تاريخ الانشاء
سدة شونديرفر	شط الهندية	بابل	١٨٩٠م
سدة الهندية	نهر الفرات	بابل	١٩١٣م
ناظم المجرة	نهر الفرات	الانبار	١٩٤٢م
ناظم الذبان	نهر الفرات	الانبار	١٩٤٨م
سدة الرمادي	نهر الفرات	الانبار	١٩٥٦م
سدة الكوت	نهر دجلة	الكوت	١٩٤٠م
سد سامراء	نهر دجلة	سامراء	١٩٥٦م

الجدول:تنظيم الباحث بالاعتماد على رسالة الباحثة اشواق احمد نجم ابو غنيمة، ص ١٠٨-١١١.

الفصل الثاني

بعد قيام انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م اهتمت الحكومة العراقية بالسدود من خلال انشائها عدة سدود حديثة على نهري دجلة والفرات كان من ضمنها سد دوكان الذي شيد في محافظة السليمانية عام ١٩٥٦م، وسد دربندخان الذي شيد عام ١٩٦١م وسد الدبس عام ١٩٦٥م وسد ديالى عام ١٩٦٩م، كما شيد سد سامراء في عام ١٩٧٢م وسد الابيلة وسد الاغري وسد سري وسد الرطبة وسد ناظم مخرج الثرثار وناظم التقسيم وسد الحسينية. وكما هو في الجدول رقم (٢٣) الذي يوضح اسماء السدود المقامة على الانهار خلال فترة العهد الجمهوري.

الجدول رقم (٢٣)

اسماء السدود التي شيدت بعد ثورة تموز ١٩٥٨م

اسم السد	اسم النهر	مكان السد	تاريخ الانشاء
سد دوكان	الزاب الصغير	السليمانية	١٩٥٩م
سد دربندخان	نهر ديالى	السليمانية	١٩٦١م
سد الدبس	نهر دجلة	كركوك	١٩٦٥م
سد ديالى	نهر ديالى	ديالى	١٩٦٩م
سدة الرطبة	نهر الفرات	الانبار	١٩٧٣م
سد الابيلة	نهر الفرات	الانبار	١٩٧٤م
سد سري	نهر الفرات	الانبار	١٩٧٦م
سد الاغري	نهر الفرات	الانبار	١٩٧٦م
ناظم مخرج الثرثار	نهر الفرات	الانبار	١٩٧٦م
ناظم التقسيم	نهر الفرات	الانبار	١٩٧٦م
سد الحسينية	نهر الفرات	الانبار	١٩٧٧م

الجدول: تنظيم الباحث بالاعتماد على رسالة الباحثة اشواق احمد نجم ابو غنيمه، ص ١٠٨-١١١.

الفصل الثالث

التطور التاريخي للنقل المائي في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

المبحث الاول

تطور الموانئ في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

المبحث الثاني

تطور النقل البحري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

المبحث الثالث

تطور النقل النهري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

المبحث :الاول

تطور الموانئ في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

- ١-الاهتمام الحكومي للموانئ العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م.
- ٢-مراحل التطور التاريخي للموانئ العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م.
- ٣-المشاريع الاستثمارية للموانئ خلال الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م.
- ٤-اهم الموانئ العراقية ومراحل تطورها بعد عام ١٩٥٨م.
- ٥-المشاكل التي كان يعاني منها النقل المائي لعام ١٩٦٨-١٩٧٠.
- ٦-المقترحات التي قدمتها المؤسسات التجارية لتطوير النقل واقع المائي.
- ٧-الاتفاقيات التجارية بين العراق والدول الاخرى عبر الموانئ الدولية.

١-الاهتمام الحكومي للموانئ العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م

شهد العراق عهداً جديداً بعد زوال نظام الحكم الملكي عام ١٩٥٨م وإعلان النظام الجمهوري، وتسلم عبدالكريم قاسم رئاسة الوزراء والذي قام بدوره بتعيين مزهر الشاوي^(١) مديراً عاماً لميناء البصرة وذلك في ١٨ تموز ١٩٥٨م^(٢)، إذ بدأت الإدارة الجديدة بتقليص الخبراء البريطانيين الذين كانوا يتولون تشغيل الميناء فنياً وإدارياً وإحلال الموظفين العراقيين الذين أقصوا من الوظيفة لأسباب سياسية في العهد الملكي، إذ بلغ عدد الموظفين الذين التحقوا بالميناء (٣٠٠) عاملاً عراقياً، وقامت الإدارة الجديدة بإرسال عدد من الموظفين العراقيين إلى المعاهد البريطانية للتخصص بمختلف الاختصاصات كالملاحة البحرية والهندسة والميكانيك وغيرها^(٣)، كما تم تطوير الهيكل التنظيمي لإدارة الميناء لاستيعاب الوظائف المستحدثة بفعل الحركة التجارية المتزايدة^(٤).

اهتمت الحكومة الجديدة بالموانئ العراقية بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م وادخلت الآلة من رافعات ومكائن وغيرها كما تم الاهتمام بالعمال من كسوتهم والبسوا الأحذية والملابس الرسمية وبدلات العمل، أما الموظفون فقد وزعت عليهم قطع أراضي تبنى لهم فيها مساكنهم لضمان مستقبل ابنائهم كما سارعت مصلحة الموانئ العراقية بإقراض الموظفين مبالغ مالية لسد حاجاتهم^(٥).

بعد النهوض الذي حصل للاقتصاد العراقي عقب قيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م عملت الحكومة الجديدة بعقد اتفاقيات تجارية لتحقيق مشاريع خدمية وصناعية لا سيما في قطاع النقل والمواصلات وخاصة في الموانئ العراقية بسبب زيادة حجم الاستيراد والتصدير، إذ أنشأت شركة نفط البصرة في عام ١٩٥٩م ميناءً نفطياً على شكل جزيرة صناعية في

(١) مزهر الشاوي: وهو ضابط عراقي سابق تقلد عدة مناصب في الجيش العراقي منها قيادة لواء المشاة الثالث وأمريّة كلية الأركان وقيادة الفرقة الأولى وشارك في عدة حركات منها حركة رشيد عالي الكيلاني وحركة برزان وشارك في حرب فلسطين وعين بعد ثورة تموز مديراً عاماً للموانئ العراقية حتى أعفي منها بعد ثورة ١٩٦٣م، فادية يعكوب يوسف، المصدر السابق، ص ٦.

(٢) هناء نعمة محمد الغالبي، موسوعة المعارف البصرية، ج ٤، د.م، البصرة، د.ت، ص ١٥١٦.

(٣) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي، المصدر السابق، ص ٣٥٣٦.

(٤) محمد صابر علي الموسوي، اقتصاديات الموانئ العراقية دراسة تطبيقية، رسالة ماجستير، جامعة البصرة، كلية الإدارة والاقتصاد، ١٩٨١م، ص ٨٤٨٥.

(٥) مجلة الموانئ العراقية، العدد ٣، الصادرة في شباط ١٩٦٠م، ص ٥.

خور العمية داخل المياه الاقليمية العراقية في الخليج العربي ، لكن عمل الميناء تأخر في استقبال ناقلات النفط حتى عام ١٩٦٢م^(١).

اصبحت الموانئ العراقية ذات اهمية كبيرة لدى المسؤولين العراقيين مما جعلهم يقصدون الى هذه الموانئ والاطلاع على احوالها ومن ضمن المسؤولين البارزين الذين زاروا الموانئ العراقية في الستينات القاضي السابق في العهد الملكي ووزير التجارة عبد اللطيف الشواف الذي زار الموانئ واجتمع بمدير عام الموانئ العراقية اللواء الركن مزهر الشاوي ، اذ تباحثوا في الامور المتعلقة بشؤون التجارة والنقل، كما تزامن مع هذه الزيارة زيارة صالح كبة مدير شركة النقل البحري الخاصة في الامور المتعلقة في قطاع النقل والمواصلات ، كما زار الموانئ رئيس غرفة تجارة بغداد محمد جعفر الشبيبي لحل بعض الامور العالقة التي تعرقل سير النقل في ذلك الوقت^(٢).

في عام ١٩٦١م زار رئيس الوزراء عبد الكريم قاسم البصرة ليضع حجر الاساس لميناء ام قصر ، وقد سر كثيرا عندما رأى ثبات وجهود العمال في سبيل اعلاء اسم الجمهورية العراقية^(٣) ، وقد كان في استقبال رئيس الوزراء عبد الكريم قاسم للبصرة عدد من المسؤولين والوزراء ومن ضمنهم وزير المواصلات حسن الطالбاني ووزير الخارجية هاشم جواد عباس البلداوي وزير البلديات ومحمد سليمان حسن وزير النفط ووكيله صالح كبة ومكي جميل وكيل وزارة الشؤون الاجتماعية وعبد الجبار اسماعيل مدير البريد والبرق العام وعبد الكريم الجدة امر موقع بغداد وحضور اللواء الركن مزهر الشاوي مدير مصلحة الموانئ وغيرهم من المسؤولين الاخرين^(٤).

(١) سري محمود المدرس ، النقل في شط العرب ، ص ١٣٥.

(٢) فادية يعكوب يوسف، المصدر السابق، ص ٣٤٣.

(٣) جريدة الموانئ ، عدد خاص صدر في عام ١٩٦١م بمناسبة زيارة الزعيم عبد الكريم قاسم للبصرة ووضع حجر الاساس لميناء ام قصر ، العدد بدون رقم وهو ما اعتادت عليه مجلة الموانئ بالنسبة للاعداد الخاصة ، ص ٤.

(٤) المصدر نفسه ، ص ٧.

في عام ١٩٦٢م تطورت الموانئ العراقية بشكل ملحوظ واخذت تحظى باهتمام كبير من قبل المسؤولين في قطاع النقل ،اذ كان لهذا التطور الاثر الكبير في تطور قطاع النقل المائي ،اذ اصبحت الموانئ العراقية تتبوأ المراتب الاولى آسيويا واصبحت متفوقة على الكثير من الدول وهذا يعود الى التخطيط والتصرف الصحيح في ادارة الموانئ من قبل مدير الموانئ العراقية اللواء مزهر الشاوي الذي وضع قواعد وقوانين خارج الاطر التقليدية والروتينية مما جعل دائرة مصلحة الموانئ دائرة شبه مستقلة^(١).

(١) كاظم فنجان الحمامي ،على ضفاف شط العرب ، كتاب في ذاكرة الطين والماء ، سلسلة كتب بصرية تصدر عن وزارة الثقافة ، ط١، دمشق، ٢٠١٢م، ص٢١٢٢٢١.

٢- مراحل التطور التاريخي للموانئ العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م

- ١- المرحلة التي سبقت ثورة ١٤ تموز وهي المرحلة المبكرة لتطور الموانئ^(١).
- ٢- المرحلة التي تلت ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م وحتى انقلاب ١٩٦٨م ،اذ شهدت هذه المرحلة تطورا ملحوظا عن طريق النقل الذي كان يعد عملية ربط اقتصاديات الدول في نظام اقتصادي موحد^(٢).
- ٣- المرحلة التي تلت انقلاب تموز ١٩٦٨م حتى نهاية عام ١٩٧٩م ، اذ شهدت هذه المدة تطورا واضحا في الموانئ العراقية والتي انتقلت من المفهوم التقليدي الى المفهوم الحديث وذلك عن طريق ادخال عمليات تطويرية للموانئ في مختلف بلدان العالم ، وكانت التجارة مجرد وسيلة لتسريع عجلة الاقتصاد عن طريق النقل، وقفز هذا المفهوم في عقد السبعينات الى اعتماد عمليات ادارية وتنظيمية تخدم اعمال الموانئ وذلك وفقا لمنهجية جديدة تعتمد مبدأ الانتاج الواسع وعلى الرغم من التطور في هذا النظام فقد يعد بسيطا قياسا ببقية الدول ، اذ كانت الموانئ العراقية تستخدم السفن ذات الاحجام الصغيرة التي تتناسب مع المساحات الداخلية والمغلقة والثابتة للميناء ، كما ان لهذه المرحلة خاصية تميزها عن غيرها من المراحل كونها جاءت انعكاسا لطبيعة انظمة السوق والتكنولوجيا المستخدمة ،كما انها اعتمدت على مقاييس اقتصادية مهمة^(٣).
- ان اهمية الموانئ العراقية اكسبها مكانة متميزة في الاقتصاد الوطني كونها تسهم في توفير المستلزمات اللازمة للقطاعات الاقتصادية الاخرى فضلا على انها تعد حلقة اساسية من حلقات الاتصال المائي الذي يعمل على زيادة الارتباط بين الدول التي تحكمها علاقات تجارية متبادلة^(٤).

(١) احمد علي احمد ، استخدام اسلوب المحاكاة في تطوير ادارة وانظمة التفريغ في الموانئ ، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتعبئة الادارية ، ٢٠١٠م، ص٣٧.

(٢) عبد الودود عبد الرضا ، المصدر السابق، ص١٩.

(٣) المصدر نفسه، ص١٩٢٠.

(٤) المصدر نفسه، ص٢٤.

٣-المشاريع الاستثمارية للموانئ العراقية خلال الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩.

من اهم المشاريع التي تبنتها الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م والتي اقرها مجلس التخطيط الاقتصادي هي مشروع ميناء ام قصر الذي تضمن انشاء ميناء حديث مع كافة منشآته ومرافقه ومعداته لزيادة طاقة الموانئ بإضافة ثلاثة ارسفة كبيرة ،كما كانت هناك خطة لإنشاء ارسفة اخرى في المعقل، لكن هذين المشروعين لم ينجزا بصورة نهائية بسبب حدوث بعض المشاكل الهندسية والفنية^(١).

لقد كانت الاهداف التفصيلية للخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م كالآتي:

- ١- رفع مستوى كفاءة منشآت الموانئ في ميناء ام قصر للاشتغال بالطاقة القصوى وانجاز الاعمال التكميلية لميناء ام قصر خلال السنتين الاوليتين من الخطة .
- ٢- رفع مستوى كفاءة منشآت الموانئ في المعقل وزيادة طاقتها بإنجاز الارصفة الاربعة (٢،١٢،١٣،١٤) بصورة كاملة خلال السنتين الاوليتين من الخطة.
- ٣- رفع كفاءة مصلحة الموانئ العراقية لتتمكن من انتاج المعدات والساحبات التي تستعملها لأغراضها الخاصة ولأغراض القطاعات الاخرى .
- ٤- تنفيذ الاجزاء المسؤولة عنها مصلحة الموانئ العراقية من مشروع تحسين الملاحة بين بغداد والبصرة^(٢).

(١) الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٤-١٩٧٠م،وزارة التخطيط،ص١٩.

(٢) المصدر نفسه،ص٢٠.

٤- اهم الموانئ العراقية ومرحل تطورها بعد عام ١٩٥٨م.

أ-الموانئ التجارية.

١- ميناء البصرة:

يعتبر ميناء البصرة من اقدم الموانئ العراقية التي انشئت من قبل السلطات البريطانية ،اذ استخدمتها السلطات البريطانية لأغراضها العسكرية، وفي عام ١٩٥٦م اصبحت ادارة الميناء مستقلة تعمل بموجب قانون مصلحة الموانئ العراقية رقم ٤٠ لسنة ١٩٥٦م^(١).

اصبح ميناء البصرة يحوي على ١٣رصيفا خشبيا بطاقة مليوني طن سنويا بين عامي ١٩٥٨-١٩٥٩م وهذا ما اتاح للميناء مواجهة التوسع الذي حصل في نشاط السفن التجارية القادمة للميناء^(٢).

في عام ١٩٦٠م صدر قانون جديد يخص ادارة الميناء ومشروع حفر سد الفاو بناء على طلب وزير المالية ،اذ وافق مجلس الوزراء على رصد مبلغ مالي لإكمال الاعمال الخاصة بالميناء ومشروع حفر سد الفاو^(٣).

في ٩ شباط ١٩٦٠م قامت ادارة ميناء البصرة بتوقيع اتفاق مع شركة (ثورنكروفت) لشراء ثمان زوارق دورية ،اذ وقع الاتفاق مدير الميناء مزهر الشاوي وممثل الشركة مستر سوفن ، كما تعاقدت ادارة الميناء مع احدى الشركات الالمانية (شيخاو) لشراء باخرتي سحب بطاقة ٦٦٠ حصانا لتحل محل البواخر القديمة^(٤).

(١) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق، ص ٢٢.

(٢) علي حسين خميس حسن العنزي ،تطور النقل البحري لموانئ العراق ١٩٥٠-٢٠٠٠م ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الاداب ، ٢٠٠٤م، ص ٣٦.

(٣) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٤١٦ ، ٢٦ ايلول ١٩٦٠م.

(٤) مجلة الموانئ العراقية ، العدد ٣ ، ١ كانون الاول ١٩٦٢م ، ص ١٥.

في عام ١٩٦٠م ايضا تم انشاء ١٥ رصيفا خرسانيا حديثا لتحل محل الارصفة الخشبية القديمة ،كذلك تم انشاء سايلو العشار الذي اكتمل في ١٥ تشرين الاول ١٩٦١م والذي يسع الى طاقة تحميليه تصل الى مليوني طن سنويا^(١).

في عام ١٩٦١ افتتح الميناء جناحين له بمناسبة ذكرى ثورة ١٤ تموز وهما المقر العام للموانئ والمخازن الرئيسية، التي كانتا جزء من الاعمال اجرتها الادارة الجديدة^(٢).

ان عملية تطوير الارصفة التي حصلت في ميناء البصرة رافقها بناء المخازن الكبيرة لخرن البضائع وحمايتها من التلف لان بعض هذه المواد المستوردة والمصدرة عبر الميناء قابلة للتلف نتيجة ارتفاع درجات الحرارة ،ولهذا انشأت ادارة الميناء معملا للتلج ومخزنا للتجميد لحفظ المواد^(٣).

في عام ١٩٦٢م حصل تطور جديد لميناء البصرة من خلال استخدام الآلات والرافعات ذات المواصفات الحديثة والتي سهلت في سرعة عملية التفريغ والتحميل مما ساهم في تقليل الزخم الذي يحصل عند الارصفة من تحميل وتفريغ وهذا ساعد في استيعاب الحمولات الكبيرة القادمة الى الميناء^(٤).

في عام ١٩٦٢م قامت ادارة ميناء البصرة في افتتاح محطة اللاسلكي والتي ساعدت في ربط مقر ميناء البصرة وام قصر والواصلية والفاو والميناء العميق ،اذ تم تعيين خضر عبد الجليل مديرا عليها الا انه لم يستمر في عمله حتى تم تعيين شاكر محمد علي مديرا لدائرة اللاسلكي في ميناء البصرة^(٥) ،وبعد تأسيس دائرة اللاسلكي في داخل الميناء تم تأسيس محطة الطاقة الكهربائية في الجبيلة والتي ساهمت في اصال التيار الكهربائي الى القرى والارياف القريبة من الموانئ العراقية^(٦).

(١) نجم الدين عبدالله الحجاج، تقيم كفاءة النقل البحري العراقي في التنمية الاقتصادية ، اطروحة دكتوراه، كلية التربية، جامعة البصرة ، ٢٠١٥م ، ص١٢٥.

(٢) فاخر زيارة حيدر، الفترة الذهبية في تاريخ الموانئ العراقية ،البصرة ،د.م، ٢٠١٧، ص٥٥.

(٣) فاخر زيارة حيدر ، موجز لتاريخ الموانئ العراقية ،د.م، البصرة ، ٢٠١٣م، ص٣١.

(٤) نجم الدين عبدالله الحجاج، المصدر السابق، ص١٢٩.

(٥) فاخر زيارة حيدر، صفحات مشرقة من تاريخ موانئ البصرة ،البصرة ،د.م ، ٢٠١٧م، ص٩٤.

(٦) عقيل عبدالكريم مطر الكعبي، المصدر السابق، ص٦٥.

في ١١ شباط من عام ١٩٦٣م عينت الحكومة الجديدة التي شكلها رئيس الجمهورية عبد السلام عارف مديرا جديدا لميناء البصرة وهو عبد العزيز العقيلي^(١)، الذي اصبح مسؤولا عن الادارة وتحسين وضع الميناء بشكل كامل من اصلاح ومراقبة وحل مشاكل العمالة في ميناء البصرة^(٢).

بعد انقلاب ٨ شباط ١٩٦٣م عملت ادارة الميناء الجديدة على ربط ادارته بنظام جديد يسمى (المسمار) وهو نظام مستخدم في كثير من موانئ الدول الاجنبية ، كما تم ربط ميناء البصرة بشبكة من السكك الحديدية لتسهيل عملية الشحن والتفريغ داخل الميناء وخارجه^(٣) ، كما قامت وزارة المواصلات في عام ١٩٦٣م بوضع خطة جديدة تسمى بخطة النقل الشامل لتطوير الميناء ، اذ تشمل هذه الخطة معاملة ميناء البصرة مع التجارة المحلية والخارجية بعد ان كان ميناء ام قصر مختصا بالتجارة الخارجية، ولكن بعد تنفيذ هذه الخطة تم استخدام ميناء البصرة في التجارة الخارجية ايضا^(٤).

في ٢٧ نيسان عام ١٩٦٣م تم تعيين شعبان جاسم الرجب مديرا للميناء محل عبد العزيز العقيلي ، الا انه لم يستمر في منصبه طويلا اذ اعيد عبد العزيز العقيلي مرة اخرى في عام ١٩٦٤م ، وتم في هذه المدة اصدار قانون مصلحة الموانئ العراقية المرقم (٥٧) لسنة ١٩٦٤م^(٥).

(١) عبد العزيز العقيلي : وهو سياسي عراقي ولد سنة ١٩١٩م في الموصل درس الابتدائية في المدرسة الفيصلية وفي عام ١٩٣٢م انتقل الى المدرسة الثانوية في الموصل والتي تعد الوحيدة في المدينة ، دخل الكلية العسكرية في عام ١٩٣٧م بعد ، ساهم في انقلاب ٨ شباط ضد عبد الكريم قاسم وعين مديرا عاما للموانئ العراقية ووزيرا للداخلية خلال مدة حكم عبد السلام عارف ، بعد وفاة عبد السلام عارف تنافس على منصب رئيس الجمهورية مع عبد الرحمن عارف وعبد الرحمن البزاز لكنه لم يصل الى هذا المنصب واعتقل وحكم عليه بالحبس لفترة وبعد خروجه قتل عام ١٩٨١م ؛ حسن كاظم لطيف الزبيدي ، موسوعة السياسة العراقية ، ط٢ ، بيروت ، ٢٠١٣م ، ص ٤٧١.

(٢) فاخر زيارة حيدر ، الفترة الذهبية في تاريخ الموانئ العراقية ، ص ٦٧.

(٣) سعد عباس هندي الاسدي ، نظرية صفوف الانتظار (الارتال) وتطبيقاتها على الموانئ العراقية التجارية ، مجلة دراسات البصرة ، العدد ١٢ ، السنة السابعة ، ٢٠١١م ، ص ٣٥٠.

(٤) خلود موسى عمران ، ومريم خير الله خلف ، واقع الموانئ العراقية ، مجلة دراسات البصرة ، العدد ١٣ ، ٢٠١٢م ، ص ٢٥٠.

(٥) الموسوعة القانونية ، مصلحة الموانئ العراقية ، المجلد الحادي عشر ، بيروت ، ١٩٦٤م ، ص ١٣٨٥.

بعد وفاة عبد السلام عارف وتولي عبد الرحمن عارف رئاسة الجمهورية عام ١٩٦٦م عملت ادارة الميناء على تحسين عمل الميناء من الناحية الادارية والتجارية ،اذ عملت على تطوير الملاحة البحرية والنهرية وفعاليتها للشحن^(١)، كما قامت الادارة في عام ١٩٦٧م بدراسة جميع الخطط الاولية في ضوء توجيهات وزارة المواصلات مع متابعتها للخطط بعد اقرارها من الوزارة وتنفيذها بصيغتها النهائية ،اذ اخذت الادارة تعمل على اقرار الاتفاقيات التي تطور عمل الميناء وترفع من قدرته الانتاجية^(٢).

قامت ادارة الميناء في عام ١٩٦٨م بأجراء تسهيلات لعمليات الشحن والتفريغ وتأمين رسو واقلاع السفن التي تدخل الميناء ،كما قامت بحفر القنوات الملاحية البحرية في شط العرب لتأمين ارساء واقلاع السفن التجارية ،اذ وضعت العلامات الملاحية واعداد الصيانة والتدقيق والخدمات الادارية^(٣).

قامت الحكومة التي ترأسها احمد حسن البكر بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م بتعيين المهندس عدنان القصاب^(٤) مديرا عاما للموانئ العراقية ، اذ قام المدير الجديد ببقاء المسؤولين في ادارة الميناء ، وقام ببناء قاعة لنقابة الموانئ ،ثم انشأ نشرة باسم الموانئ كما اسس مطبعة خاصة للموانئ لتلبية حاجات الميناء والدوائر الاخرى^(٥).

(١) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق ، ص ٧٤٧٥.

(٢) روجي عزيز السعد ، التخطيط الاستراتيجي والمزايا التنافسية للموانئ العراقية ، البصرة، د.م ، ٢٠١٦م، ص ١٤١٥.

(٣) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق ، ص ٧٥.

(٤) عدنان القصاب : وهو مهندس عراقي ولد في عام ١٩٣٦م في منطقة الكرخ في بغداد ، اذ اكمل الابتدائية والمتوسطة والثانوية في الكرخ وحصل على شهادة الدبلوم من معهد الهندسة الصناعية العالي عام ١٩٥٧م ، وفي عام ١٩٦٢م تم اختياره عضوا في القيادة القطرية في حزب البعث ، وفي ٢ تشرين الثاني ١٩٦٨م اصبح مديرا عاما للموانئ العراقية خلفا لعبد المجيد سعيد الذي عينه عبد الرحمن عارف ، في عام ١٩٧٤م حصل عدنان القصاب على شهادة البكالوريوس بالهندسة البحرية من جامعة بغداد ، طالب جاسم محمد الغريب ، مدراء الموانئ العراقية ١٦ ١٩٥٣م، ط١، بيروت ، ٢٠١٧م، ص ٣٨.

(٥) فاخر زيارة حيدر، الفترة الذهبية في تاريخ الموانئ العراقية، ص ٦٩.

في عام ١٩٧٠م قامت كوادر الميناء بإنجاز مشروع شط البصرة الذي مكن الموانئ من الحصول على منفذ جديد على الخليج العربي وشط العرب^(١)، كما يستفاد منها لتصريف مياه الفيضانات التي تتعرض لها البصرة في وقت الشتاء^(٢)، كذلك يستفاد من المشروع في تسهيل عملية النقل النهري من مينائي ام قصر وخور الزبير الى ميناء البصرة ، لذلك قامت ادارة الميناء بإصلاح شط العرب ملاحيا وزيادة اعماقه حتى لا يتعرض للرواسب الطينية التي تعيق الملاحة النهرية^(٣).

في عام ١٩٧١م تم عزل مدير الميناء عدنان القصاب وتعيين محمد طارق داود الكاتب^(٤) بدلا منه ليكون مديرا لميناء البصرة^(٥).

في عام ١٩٧٢م تم تعيين زكي حلمي^(٦) مديرا عاما بدلا من محمد طارق داود وكان هذا المدير ذا خبرة عسكرية كبيرة^(٧).

في عام ١٩٧٣م استلم ادارة الميناء عبد الجبار سعدي البياتي الذي كان يعمل ضابطا في الجيش العراقي في زمن الملك فيصل الثاني وقائد الفرقة المدرعة في زمن عبد الكريم قاسم ، اذ تعاقدت ادارة الميناء مع احدى الشركات الهولندية لشراء ست حفارات حوضية حديثة تعمل بزيوت الغاز واطلق عليها اسماء الزبير والتحرير وفلسطين ومندلي والصمود^(٨).

(١) محمد طارق وداد الكاتب، شط العرب وشط البصرة التاريخ، ط١، البصرة، د.م، ١٩٧١، ص١٣٧.

(٢) عبدالله رمضان ال عيادة الرفاعي ، تراث البصرة انهارها وقراها ومقاطعاتها الزراعية ، دمشق، د.م ، ٢٠١٢م، ص٨٠.

(٣) كاظم فنجان الحمامي، وقائع الندوة الاولى حول الطبيعة البحرية لخور الزبير ، البصرة، د.م ، ١٩٨٦م، ص٢٨١.

(٤) محمد طارق داود الكاتب: وهو مهندس عراقي عمل في الموانئ العراقية وتسلم ادارتها في عام ١٩٧١م ، قام بعدة مشاريع تطويرية للموانئ العراقية ومنها ميناء البصرة ، وقام بتأليف عدة كتب منها موازين الشعر العربي باستعمال الارقام الثابتة ، طالب جاسم محمد الغريب ، المصدر السابق، ص٤٢.

(٥) فاخر زيارة حيدر، المصدر السابق، ص٧٤.

(٦) زكي حلمي : وهو شخصية عسكرية ولد عام ١٩٢٣م ، دخل الكلية العسكرية وتخرج منها سنة ١٩٤٠م ودخل في كلية الاركمان العراقية وحصل على عدة اوسمة منها وسام الرافيدين من الدرجة الثانية ، عين مديرا عاما لميناء البصرة عام ١٩٧٢م ، طالب جاسم محمد الغريب ، المصدر السابق، ص٤٣٤٤.

(٧) فاخر زيارة حيدر ، المصدر السابق، ص٧٥.

(٨) المصدر نفسه، ص٧٦.

تطورت حركة ميناء البصرة خلال عام ١٩٧٣م بعد قرار تأميم النفط وزيادة العائدات النفطية، إذ تضاعفت هذه العوائد نتيجة ارتفاع الاسعار للنفط لا سيما بعد حرب تشرين ١٩٧٣م واستغلال هذه الثروة من الفوائد النفطية لتنفيذ خطط التنمية الاقتصادية الكبرى^(١).

في عام ١٩٧٣م جهزت وزارة النقل والمواصلات ادارة ميناء البصرة بـ(١٣)ساحبة و(١٨) عربة لتطوير عمل الارصفة في الميناء ، إذ قامت ادارة الميناء في عام ١٩٧٤م بتخصيص عمل الارصفة لكل بضاعة معينة مما ادى الى تنوع معدات الشحن والتفريغ المستعملة في الارصفة لتلائم كل تخصص ويتناسب مع احجام السفن الداخلة والخارجة من الميناء واليه، وفي عام ١٩٧٥م تعاقدت وزارة التخطيط مع احدى الشركات اليابانية لإنشاء ثلاثة ارسفة حديدية في البصرة على شط العرب ،اذ انشئت هذه الارصفة قرب معمل السفن في الجبيلة ،وفي عام ١٩٧٦م عملت ادارة الميناء على تهيئة الرافعات الكهربائية المناسبة التي يحتاجها مالكي السفن التجارية، اذ اصبح ميناء البصرة في عام ١٩٧٧م يحتل الصدارة في الموانئ العراقية واصبح الاعتماد عليه بشكل شبه كامل لاستقبال البضائع وتصديرها مما ادى الى انخفاض نسبة مشاركة ميناء ام قصر في عملية التجارة العراقية داخل الموانئ ، وخلال عامي ١٩٧٨-١٩٧٩م تم انشاء عدد من الارصفة الخرسانية الحديثة التي اصبحت تتميز بقابلية تحمل مختلفة^(٢).

(١) علي حسين خميس حسن العنزي ، المصدر السابق ، ص ٢٠١.

(٢) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق، ص ١٠٥١٠٧.

ميناء خور الزبير :

يعد ميناء خور الزبير من الموانئ الحديثة في الشرق الاوسط ،اذ تبلورت فكرة انشائه في السبعينات من القرن الماضي في منطقة خور الزبير وذلك بعد الزخم الكبير الذي واجهته الموانئ العراقية ،لذلك تطلبت الحاجة الى بناء هذا الميناء لاستقبال السفن الكبيرة التي تدخل الموانئ العراقية لا سيما بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م^(١).

يعتبر ميناء خور الزبير الميناء العراقي الوحيد الحاصل على شهادة الايزو العالمية ولأكثر من مرة مما يدل على تطور هذا الميناء واهميته في تجارة العراق الخارجية ،اذ تمت المباشرة بإنشائه عام ١٩٧٤م ليكون ميناء صناعيا لما يحويه من ارصعة تخصصية لوزارة النفط والنقل والصناعة ،اذ اختيرت مساحة المشروع بالقرب من المثلث الصناعي في محافظة البصرة والذي يضم معمل الاسمدة ومعمل الحديد الصلب ومعمل البتروكيميائية ،فقد بوشر في تشغيله عام ١٩٧٩م كمرحلة اولى من العمل ،إذ ضم عشرة ارصعة متخصصة في البضائع العامة^(٢).

ميناء ابو فلوس:

انشيء هذا الميناء في عام ١٩٧٥م في قضاء ابي الخصيب على الضفة الغربية لشط العرب ، وكانت ازمة التكدس والاكتظاظ في الموانئ العراقية سببا في انشاء هذا الميناء ،اذ تم اكمال ارصفته الفولاذية في عام ١٩٧٦م وتمت المباشرة بالعمل على مدار ٢٤ ساعة بواقع ثلاثة وجبات من العمال بسبب زيادة اعداد البواخر الوافدة الى الميناء ، وكانت هذه البواخر ذات غاطس كبير نسبيا ،وقد ساهم هذا الميناء في انعاش التجارة العراقية الا انه توقف بسبب اندلاع الحرب العراقية الايرانية عام ١٩٨٠م^(٣).

(١) حميد غالب السكيني ، موانئ العراق حاضرها ومستقبلها (دراسة جغرافية) ،مجلة ابحاث البصرة ، جامعة البصرة ، كلية التربية ، العدد(١٩) ، ١٩٩٩م ، ص ٢٨٥.

(٢) محمود غازي غانم الشحمانى ، ميناء خور الزبير (دراسة في جغرافية النقل) ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية التربية ، ٢٠١٩م ، ص ٨.

(٣) عبد الودود عبد الرضا عبد ،المصدر السابق ،ص ٤٢٤٣.

يعد ميناء ابو فلوس اصغر الموانئ العراقية، اذ يتكون من ثلاثة ارصفة فولاذية حديثة، وقد تمت المباشرة ببناء أرصفته عام ١٩٧٥م، اذ يقع الى الجنوب من مدينة البصرة بـ (٢٠) كيلو متر على اللسان المائي في منطقة ابو الخصيب على دائرة عرض ٢٠ الى ٣٠ شمالاً، وخط طول ٤٨ الى ١٢ شرقاً ويتكون من ثلاثة ارصفة فولاذية طول كل رصيف (١٧٥)م وعرض (١٨) م أي ان طول الواجهة الامامية للميناء (٥٢٥)م، ونصبت على هذه الارصفة (٩) رافعات كهربائية بمعدل ثلاثة لكل رصيف بطاقة (٥) طن لكل منها، كما الحقت بالميناء ساحات بعمق (٢٠٠)م انشأت عليها مخازن بطول (٧٥)م وعرض (٣٣)م^(١).

ميناء ام قصر :

في عام ١٩٦١م تم التعاقد مع شركات يابانية لإنشاء الميناء الذي تم افتتاحه عام ١٩٦٧م ليكون ميناء تجارياً مساعداً لميناء البصرة، اذ تم انشاؤه في نفس المرفأ الذي انشأ فيه البريطانيون ميناء ام قصر اثناء الحرب العالمية الثانية واثناء مدة ثلاث سنوات تم اكمال ثلاثة ارصفة منه، وقد اكمل المشروع بكافة ارصفته في عام ١٩٨٠م، بعد ان تم اصال الخط الحديدي اليه من بغداد والمحافظات الاخرى^(٢)، الا ان الميناء ظل مخصصاً لاستقبال المواد المستوردة والمنقولة بحراً حتى عام ١٩٧٣م والتي لا يستطيع ميناء البصرة استقبالها، لذلك بقي دور ميناء ام قصر محدوداً على استقبال تجارة العراق الخارجية لا سيما وان عدد ارصفة الميناء عند افتتاحه (٣) فقط، لكنها اكملت فيما بعد^(٣).

يقع ميناء أم قصر على خط عرض ٣٠ - ٣٠ شمالاً وخط طول ٥٨ - ٤٧ شرقاً ويمكن تحديد موقعه في النهاية الجنوبية لخور الزبير التي تكون ملتقى لخور عبدالله . اذ ظهرت فكرة انشاؤه للمرة الاولى قبل الحرب العالمية الثانية^(٤)

(١) وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي الاداري لعام ٢٠٠٨م، ص ١٨.

(٢) وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي الاداري السنوي، ١٩٦٧م ص ٤٧.

(٣) علي حسين خميس حسن العنزي، المصدر السابق، ص ٢٠١.

(٤) سري محمود المدرس، تطور الملاحة في شط العرب، مصدر سابق، ٢٧٩.

يتكون الميناء من مرفأين المرفأ الجنوبي (الارصفة القديمة) ويحتوي على تسع ارصفة للبضائع العامة، اضافة الى رصيف للحبوب (السايلو)، والمرفأ الشمالي (الارصفة الجديدة) يتكون من عشرة ارصفة للبضائع الاعتيادية، مع رصيف للحاويات ورصيف بواخر المسافرين، والميناء مجهز برافعات كهربائية للحاويات، اضافة الى معدات المناولة المختلفة، اما عدد الارصفة في الميناء (٢٢) رصيف بمختلف الاختصاصات و طاقة الميناء التصميمية (٨) مليون طن/سنويا^(١).

بعد عام ١٩٧٣م قامت الحكومة بعدة مشاريع استثمارية لا سيما في مجال الموانئ، اذ تم انشاء رصيف للأوعية النمطية في ميناء ام قصر بكلفة مليونين و ٤٦١ الف دينار والمقرر انجازه خلال ٣٠ شهرا والذي يمتد على طول ٢٥٠ مترا وعرض ٢٥ متر ويستقبل البواخر ذات الحمولات الكبيرة، اذ ان البضائع المعبأة في اوعية نمطية يساعد في اختصار الوقت والجهد في حركة البضائع وتقليل الاجراءات عليها وتسهيل مهمات التبادل التجاري، كما قامت الحكومة العراقية بإبرام عقدا مع شركة باسفيك اليابانية الاستشارية بكلفة ١٠٠ ألف و ٦٠٠ دينار لتولي المهمات الاستشارية للمشروع اثناء تنفيذه وتسليمه، اذ يعد هذا المشروع جزءا من عشرين مشروعا باشرت الحكومة في تنفيذها خلال خطة التنمية القومية المقبلة، وقد لخص وزير المواصلات هذه المشاريع بانها تتضمن انشاء رصيفين في ميناء ام قصر، كما تتضمن انشاء رصيف للاسمنت بطول ١٦٠ متر لزيادة الطاقة الكلية للتصدير من مينائي المعقل وام قصر^(٢).

ارتفع عدد بواخر القادمة في هذا الميناء من (٨١) باخرة في عام ١٩٧١م الى حوالي (١٤١) باخرة سنة ١٩٧٥م أي انه ارتفع بنسبة (٧٤,١) ٪، كما ارتفع عدد البواخر المغادرة من (٨٠) باخرة سنة ١٩٧١م الى (١٤٣) باخرة سنة ١٩٧٥م أي انها ازدادت بنسبة (٧٨,٨) ٪^(٣).

(١) وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي للعام ٢٠٠٨، ص ٢٢.

(٢) حسن صادق فرحان، مجلة المواصلات، العدد التاسع / عدد خاص، ٢٠ تموز ١٩٧٤م / السنة الثانية، ص ٣٩.

(٣) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب، المصدر السابق، ص ٢٩٤٢٩٥.

ب- الموانئ العراقية النفطية .

١- الموانئ النفطية النهرية .

٢- الموانئ النفطية البحرية .

اما الموانئ النفطية النهرية فتشمل :-

أ- ميناء المفتية :

تم انشاء الميناء والمباشرة فيه في عام ١٩٧٤م وهو ذات قدرة كبيرة تمكنه من استقبال البواخر ذات الحمولة الكبيرة^(١).

يقع ميناء المفتية جنوب ميناء المعقل ويبعد عنه بمسافة ثلاث كيلومترات جنوبا فقط ،اذ يبلغ عدد ارسفته ثلاثة ،وقد صمم لتصدير النفط الفائض من ميناء البصرة ،اذ يدار من قبل المؤسسة العامة للمنتوجات النفطية^(٢) ،اما الان فهو يستخدم لتزويد الحاجة المحلية بالمنتجات النفطية وتزويد السفن والبواخر بالوقود^(٣).

ب- ميناء الفاو:

يعد ميناء الفاو اول الموانئ العراقية التي خصصت لنقل وتصدير النفط العراقي^(٤). اذ يقع ميناء الفاو في اقصى جنوب العراق على الضفة الغربية لشط العرب وبمسافة (٣٠) كم من مدخل شط العرب ، اذ تم انشاء هذا الميناء في بداية الاربعينات وبوشر العمل به في عام ١٩٥١م ، ويحوي هذا الميناء على اربعة ارسفة لتصدير النفط ،الا ان عمله توقف في عام ١٩٧٥م بعد تشغيل ميناء البصرة (ميناء البكر) في خور الخففة، وكذلك تردي الاعماق امام ارسفته مما اعاق الملاحة فيه^(٥).

(١) حسين علي احمد ومجيد علي حمزة ، الموانئ العراقية ودورها في تنشيط حركة التجارة في العراق ، بحث منشور في جامعة البصرة ، كلية الادارة والاقتصاد ، ٢٠٠٩م ، ص ٩٣.

(٢) بان علي حسين المشهدي ، واقع صناعة النقل البحري في دول مجلس التعاون الخليجي والعراق ، رسالة ماجستير ، جامعة البصر ، كلية الادارة والاقتصاد ، ٢٠٠٩م ، ص ١١٩.

(٣) قاسم عبد علي البهادلي ، سياسة الموانئ واثرها في قوة الدولة ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد ، كلية التربية / ابن رشد ، ٢٠١٠م ، ص ٥٧.

(٤) حسين علي احمد ومجيد علي حمزة ، المصدر السابق ، ص ٩٣.

(٥) قاسم عبد علي البهادلي ، المصدر السابق ، ص ٥٧.

اما الموانئ البحرية النفطية في العراق فتشمل :

أ- الميناء العميق (خور العمية).

بدا البناء في هذا المشروع في عام ١٩٥٩م ، ثم بدأت مرحلة التشغيل في نيسان من عام ١٩٦٢م ، فقد كانت وزارة النفط هي المسؤولة عن تصميم هذا الميناء^(١) ، الذي يضح الىه النفط بواسطة انابيب ضخمة برية وبحرية لإيصال النفط الى متن البواخر والسفن الداخلة الى الميناء^(٢).

يقع الميناء العميق في خور العمية التي تبعد (٣٨) كم عن ميناء الفاو وقد صمم هذا الميناء على شكل جزيرة اصطناعية بنيت من الفولاذ والاسمنت بشكل قوي جدا ويحتوي على خمس منصات يتصل بعضها بعض^(٣).

ب- ميناء البصرة البحري(البكر).

تم انشاء ميناء البصرة البحري(البكر) في عام ١٩٧٥م بعد الزيادة التي حصلت في صادرات النفط العراقية والتي لا تسع الموانئ العراقية لاستقبالها ، لذلك قامت الوزارة بأنشاء ميناء البكر والذي يبعد عن ميناء الفاو ب(٥٥)كم^(٤)، إذ يتألف من اربعة ارصفة ،يصدر عن طريقه نفط العراق الشمالي والجنوبي اللذان يربطان بالخط الاستراتيجي ،اذ يقع هذا الميناء في خور الخففة بالقرب من الميناء العميق ويبعد عن ميناء الفاو مسافة (٥٥)كم ،وقد تم انشاؤه على شكل جزيرة صناعية بطول كيلومتر^(٥).

في ٦-١-١٩٥٨م تمت المباشرة بأنشاء ميناء الجبيلة (رصيف السايلو) والذي يعد من الموانئ الصغيرة التي تمت المباشرة في عملها قبل ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م ، إذ يتكون من رصيف خرساني واحد يسمح بأرسال باخرة واحدة ، وقد تم تشغيله في ١٥-١٠-١٩٦١م^(٦).

(١) بان علي حسين المشهدي ، المصدر السابق، ص٣٦.

(٢) محمد عبد المجيد عامر ، مشاكل نقل البترول العربي ، منشأة المعارف ، الاسكندرية، د.ت، ص١٩٠.

(٣) سري محمود سلمان المدرس ، تطور الملاحة في شط العرب ، ص٢٩٩.

(٤) علي حسين المشهدي ، المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية واثرها على عملية التنمية الاقتصادية ، مجلة العلوم الاقتصادية جامعة البصرة ، العدد السابع ، ١٩٩٥م، ص٣٥.

(٥) قاسم عبد علي البهادلي ، المصدر السابق، ص٦٠.

(٦) حسين علي احمد ومجيد علي حمزة ، المصدر السابق، ص٩١٩٢.

٥- المشاكل التي عانى منها النقل المائي لعام ١٩٦٨-١٩٧٠م

واجه النقل بشكل عام والنقل المائي بشكل خاص عدة مشاكل لا سيما بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م وكان من أبرزها ما يلي:-

- ١- عدم امكانية الموانئ العراقية في استقبال البضائع المصدرة والمستوردة.
- ٢- ارتفاع نسبة الرسوم والضرائب في الموانئ العراقية بنسبة (١٠٠)٪. بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م في حين لم تتجاوز نسبة الرسوم والضرائب في موانئ الخليج العربي اكثر من (١٥)٪. مما دفع بالبواخر بالتوجه الى هذه الموانئ بدلا من الموانئ العراقية^(١).
- ٣- ضعف دور النقل النهري والذي كان يساهم بنسبة (٢٨)٪. من اجمالي البضائع قبل انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م ،اذ تراجعت نسبة مشاركته بعد الانقلاب الى (٨)٪. في عام ١٩٧١-١٩٧٢م.
- ٤- عدم تجهيز الموانئ بالوسائل الحديثة للتفريغ والتحميل والتمثلة بالرافعات الكبيرة ،يضاف الى ذلك قلة العمال الذين يعملون في هذه الموانئ.
- ٥- عدم التجهيز السريع للقطارات بسبب قلة الشاحنات وعدم الاهتمام بها^(٢).
- ٦- المشاكل التي يعاني منها النقل البري ومنها النقص في الكوادر الفنية وانخفاض المستوى المهني وضعف الصيانة وعدم توفر قطع الغيار للأليات مما ادى الى تعطيل البضائع في الموانئ وتكدسها.
- ٧- عدم توفر المخازن الكافية لدى القطاع العام والذي اسهم في زيادة ازمة النقل كما ان المخازن التي تعود ملكيتها الى الشركة العامة للسكك الحديدية لم تعد كافية مما ادى الى استخدام الشاحنات كمسقفات او مخازن لحفظ البضائع.
- ٨- رداءة طرق المواصلات ادى الى عرقلة عمل المؤسسات التجارية العامة^(٣).

(١) غرفة تجارة بغداد ، مذكرات ودراسات غرفة تجارة بغداد ، مديرية الابحاث والنشر، المجموعة الاولى ، مايس ١٩٧٢م، ص ١٠٩.

(٢) تقي عبد سالم ،تطور القطاع العام في العراق مع اشارة خاصة الى القطاع العام في التجارة الخارجية والداخلية ١٩٧٣-١٩٥٨م، بغداد، مكتبة الجامعة المستنصرية، ١٩٧٧ ص ٣٧١.

(٣) المصدر نفسه، ص ٣٧٢.

- ٦- المقترحات التي قدمتها المؤسسات التجارية لتطوير واقع النقل المائي.
- ٧- تجهيز الموانئ بالآليات اللازمة مثل الرافعات والمخازن الكافية والشاحنات المناسبة وتوفير الادوات الاحتياطية لهذه الآليات.
- ٨- العمل على احياء النقل النهري الذي ضعف دوره في الفترة الاخيرة لا سيما بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨ م .
- ٩- جلب الخبراء الفنيين بوسائط النقل وفتح المجال امام الخريجين من المدارس الثانوية للسنوات السابقة.
- ١٠- خفض اسعار الرسوم والضرائب وخفض اسعار الصيانة والخدمات بهدف تشجيع البواخر للوصول الى الميناء.
- ١١- العمل بعد الدوام الرسمي والعطل مع منح العاملين مخصصات اضافية^(١).

(١) جريدة الثورة ، العدد ١٧٦٥ في ١٦/٥/١٩٧٤م؛ تقي عبد سالم ، المصدر السابق، ص٣٧٤.

٧-الاتفاقيات التجارية بين العراق والدول الاخرى عبر الموانئ الدولية.

بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م تأثرت التجارة الخارجية في العراق تأثيراً مباشراً من خلال التوسيع الذي طرأ عليها وفق اتجاهات جغرافية معينة مما ساهم في عقد اتفاقيات تجارية بين العراق والدول الاخرى لتشجيع صادراته عبر الموانئ العراقية ومنها ميناء البصرة^(١)، اذ احتل ميناء البصرة مكانة كبيرة في تجارة العراق الخارجية عن طريق زيادة صادراته التي تمر بميناء البصرة والمتمثلة بالتمور والحبوب والجلود والصوف وغيرها^(٢).

اولاً : الدول الاوربية

تعد الدول الاوربية في مقدمة الدول التي اعترفت بنظام الحكم الجمهوري الجديد وما وضعته ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م من اسس جديدة للدولة العراقية، اذ قامت ببناء علاقات تجارية مع العراق اتسمت بالتعاون التجاري المتبادل دون الاخلال بسيادته ووحدة اراضيها، اذ تم عقد العديد من الاتفاقيات التجارية واتخاذها وسيلة لتشجيع الصادرات العراقية واهم تلك الاتفاقيات التجارية هي :-

١- اتفاقية التعاون التجاري مع يوغسلافيا:

بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م حصل انفتاح عام في العلاقات التجارية الخارجية ففي ٢ تشرين الاول ١٩٥٨م عقد العراق اتفاقية تجارية مع يوغسلافيا منحت من خلالها الدولتين معاملة تجارية اكثر نشاطاً مع تنمية حجم تجارة الترانسيت، كذلك وقع العراق مع يوغسلافيا اتفاقاً اخر يقضي باستقدام (٦٤) ملاحاً للعمل في البواخر العراقية التابعة لميناء البصرة^(٣).

(١) عقيل عبدالكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق، ص ٥٤.

(٢) سمير جواد صيهود، (صادرات ميناء البصرة) ،مجلة شؤون بصرية ،العدد ٢، ٢٠٠٦م، مركز دراسات الخليج، جامعة البصرة، ص ٧.

(٣) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق ، ص ٤٨.

٢- اتفاقية التعاون التجاري مع جيکوسلوفاكيا.

وقع العراق في ١٤ كانون الاول ١٩٥٨م اتفاقية تجارية مع جيکوسلوفاكيا تقضي بتوسيع التجارة الدولية عن طريق ميناء البصرة وبالعكس، كما تضمنت الاتفاقية بأن يعمل الطرفان المتعاقدان بتسهيل تبادل السلع بينهما مع منح اجازات استيراد تكون وفق الانظمة والقوانين المتبعة في البلدين ،اذ تمت شروط الاتفاقية ووضع لها موعدا لا يتجاوز عام ١٩٥٩م^(١).

٣- اتفاقية التعاون التجاري مع رومانيا .

وقع العراق اتفاقا في ٢٤ كانون الاول من عام ١٩٥٨م مع دولة رومانيا والتي نصت على تعهد الطرفين بمنح اجازات التصدير والاستيراد للسلع المدرجة في الاتفاقية ، ومن خلال هذه الاتفاقية منح العراق كافة التسهيلات للسفن الرومانية ومنها الرسوم الخاصة بالشحن والتفريغ داخل الموانئ العراقية^(٢).

٤- اتفاقية التعاون التجاري مع الدنمارك.

تم توقيع اتفاقية تجارية بين العراق والدنمارك في عام ١٩٦٠م تضمنت توسيع العلاقات التجارية بين البلدين على اساس المنفعة المتبادلة ،كما تضمنت ايضا منح الطرفين المتعاقدين معاملة اكثر سهولة لا سيما في الامور الكمركية وتكاليف الخزن للسلع في ميناء البصرة^(٣).

(١) نوري عبد الحميد العاني ،علاء محمد الحربي ، تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري

١٩٦٨م ، ج١ ، بغداد ، د.م ، ٢٠٠٥م ، ص٢٤٠.

(٢) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ،المصدر السابق، ص٤٩.

(٣) الوقائع العراقية ، العدد ٤٠٥ ، ١٧ شباط ١٩٦٠م.

٥- اتفاقية التعاون التجاري مع فنلندا .

عقد العراق وجمهورية فنلندا اتفاقية تجارية في عام ١٩٦١م تضمنت منح البلدين المتعاقدين معاملة اكبر للتجارة الدولية مع زيادة المواد المستوردة من فنلندا الى العراق عبر ميناء البصرة الذي ساهم في زيادة حجم الصادرات والواردات بين البلدين^(١).

٦- اتفاقية التعاون التجاري مع الاتحاد السوفيتي .

في عام ١٩٦٤م تحسنت العلاقات الاقتصادية بين جمهورية العراق والاتحاد السوفيتي ،بينما بقت العلاقات السياسية في حالة تذبذب لاسيما بعد انقلاب ٨ شباط ١٩٦٣م والتي ازاحت عبد الكريم قاسم من السلطة ،اذ زار وفد اقتصادي من موسكو الى العراق في عام ١٩٦٥م وجرت مفاوضات بين البلدين توصل خلالها الطرفين الى توقيع بروتوكول تجاري يتضمن تصدير المكائن والسلع من الاتحاد السوفيتي الى العراق عبر ميناء البصرة^(٢).

٧- اتفاقية التعاون التجاري مع ايطاليا .

في عام ١٩٦٥م وقعت الحكومة العراقية الجديدة اتفاقا تجاريا مع ايطاليا تضمن توسيع العلاقات التجارية ووضع قوانين اكثر سهولة فيما يتعلق بالضرائب والرسوم الكمركية وقواعد الاستيراد والتصدير عبر ميناء البصرة ، كما تضمنت الاتفاقية على حرية السير للبواخر التجارية وتسهيلات اجور التحميل والتفريغ داخل الموانئ العراقية والايطالية^(٣).

(١) الوقائع العراقية ، العدد ٦٠٣ ، ١٣ تشرين الثاني ١٩٦١م .

(٢) جعفر عباس حميدي ، تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري ١٩٦٨-١٩٥٨م ، ط٢ ، ج٨ ، د.م ، ٢٠٠٥م ، ص ١٠١ .

(٣) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٨٨٤ ، في ٢٥ تشرين الثاني ١٩٦٥م .

٨- الاتفاقية التجارية مع بلغاريا.

في ١٠ تشرين الثاني ١٩٦٦م عقدت الحكومة العراقية اتفاقاً مع جمهورية بلغاريا تضمنت تقديم الحكومة البلغارية قرضاً مالياً للحكومة العراقية بفائدة ٢,٥٪ سنوياً، إذ يكون القرض ضمن مشاريع التنمية الاقتصادية والتي تقوم الحكومة العراقية بتخصيصها للوزارات ومنها وزارة النقل والمواصلات التي يعد الميناء جزءاً منها^(١)، في عام ١٩٧٠م جدد العراق اتفاقيته مع بلغاريا والتي تضمنت توسيع المشاريع الاقتصادية والتبادل التجاري بين البلدين، إذ قدمت الحكومة البلغارية للعراق مكائن ومعدات لتطوير المؤسسات التجارية ومنها الموانئ وبالأخص ميناء البصرة^(٢).

٩- اتفاقية التعاون التجاري مع فرنسا

في ٢٥ أيلول ١٩٦٧م عقدت الحكومة العراقية اتفاقاً تجارياً مع الحكومة الفرنسية تضمن الاتفاق على حرية سير البواخر التجارية وتوفير كافة التسهيلات اللازمة للملاحة والعمليات التجارية، إذ يطبق هذا الاتفاق في حالة دخول البواخر إلى الموانئ العراقية والفرنسية^(٣).

١٠- اتفاقية التعاون التجاري مع ألمانيا الديمقراطية.

في عام ١٩٦٩م عقدت الحكومة العراقية اتفاقية تجارية مع ألمانيا الديمقراطية، إذ تضمنت الاتفاقية عملية تبادل تجاري بين البلدين عبر مينائي البصرة والموانئ الألمانية، كما نصت على تقديم المستشارين الألمان كافة الخبرات والمعونة اللازمة للعراق فيما يخص الاقتصاد والتجارة^(٤).

(١) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي، المصدر السابق، ص ٨٢.

(٢) جريدة الوقائع العراقية، العدد ١٣، ١٩٥٥، كانون الثاني ١٩٧١م.

(٣) جعفر عباس حميدي، المصدر السابق، ط ١، ج ١٠، بغداد، ٢٠٠٤م، ص ٣١٣.

(٤) صباح كجة جي، المصدر السابق، ص ٢١٨.

١١- اتفاقية التعاون التجاري مع هنغاريا .

في عام ١٩٧٣م وقع العراق اتفاقية تجارية مع حكومة هنغاريا تضمنت الاتفاقية توسيع التبادل التجاري والاقتصادي والصناعي عن طريق الاستيراد والتصدير عبر الموانئ العراقية وموانئ هنغاريا ، وكان هدف الحكومة العراقية من هذه الاتفاقية تطوير الاسطول البحري والموانئ العراقية وزيادة الدخل القومي لها^(١).

ثانيا : الدول الاسيوية الاجنبية.

١- اتفاقية التعاون التجاري مع اندونيسيا

في عام ١٩٦٠م عقد العراق اتفاقية تجارية مع اندونيسيا ، اذ تضمنت الاتفاقية موافقة الحكومتين على اتخاذ التدابير المناسبة لتنمية التجارة بين البلدين ، اذ تضمنت الاتفاقية ايضا العلاقات التجارية التي تخص بواخر النقل فقد اتفق الطرفان على حرية الدخول الى ميناء البصرة والموانئ العراقية الاخرى^(٢).

٢- اتفاقية التعاون التجاري مع الصين الشعبية .

عقد العراق اتفاقية تجارية اخرى مع الصين الشعبية في ٢٥ ايار ١٩٦١م تضمنت نقل البضائع والسلع من ميناء البصرة الى الصين الشعبية وكانت اغلب الصادرات العراقية من التمور^(٣).

٣- اتفاقية التبادل التجاري مع باكستان .

وقع العراق اتفاقية تجارية مع باكستان في عام ١٩٦٢م تضمنت تبادلا تجاريا بين البلدين لا سيما تصدير التمور العراقية عبر ميناء البصرة والموانئ العراقية الاخرى الى باكستان ، إذ منحت الحكومة الباكستانية اجازات لاستيراد التمور العراقية بقيمة (٣٠٠٠) روبية^(٤).

(١) عقيل عبدالكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق، ص ١١٧.

(٢) نوري عبد الحميد العاني ، علاء محمد الحربي ، تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري ١٩٦٨-١٩٥٨م ، ج ٤ ، بغداد، د.م ، ٢٠٠٥م ، ص ١٩٨-١٩٧.

(٣) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٦١١، ٢ كانون الاول ١٩٦١م.

(٤) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق ، ص ٥٢.

في عام ١٩٦٨م تجددت الاتفاقية بين البلدين والتي تضمنت توسيع التبادل التجاري والاقتصادي بين الطرفين ،اذ تضمنت الاتفاقية ايضا اعفاء المنتجات الزراعية والحيوانية من الرسوم الكمركية ودخول السفن وخروجها على اختلاف حمولتها عن طريق ميناء البصرة الى باكستان وبالعكس^(١).

٤- اتفاقية التعاون التجاري مع اليابان.

في عام ١٩٦٧م وقع العراق اتفاقية اقتصادية مع اليابان لتطوير المشاريع الاقتصادية العراقية ،كما تضمنت الاتفاقية استيراد العراق المعدات والمكائن من اليابان عبر ميناء البصرة^(٢).

ثالثا : مع الدول العربية :

١- اتفاقية التبادل التجاري مع مصر.

في عام ١٩٥٨م عقد العراق اتفاقية تجارية مع مصر تضمنت سماح الطرفين باستيراد وتصدير البضائع لكل الدولتين مع تسهيل عملية النقل عبر الموانئ المصرية والعراقية في ميناء البصرة ، كما الحق بالاتفاقية قائمة مواد و سلع معفاة من الرسوم الكمركية بنسبة ٧٥ بالمائة من التعريفة العادية^(٣).

٢- اتفاقية التبادل التجاري مع سوريا .

وقع العراق في عام ١٩٥٨م اتفاقية تجارية مع الجمهورية العربية السورية تضمنت انتقال رؤوس الاموال وحرية النشاط التجاري بين البلدين من خلال موانئ العراق في البصرة ، إذ كانت اكثر الصادرات العراقية من التمور^(٤).

(١) جعفر عباس حميدي ، المصدر السابق ، ج٨، ص١١١.

(٢) سري محمود سلمان ، جغرافية التجارة في العراق ١٩٧٠-١٩٥٠م دراسة في الجغرافية الاقتصادية ، رسالة ماجستير ، جامعة عين شمس ، كلية الاداب ، القاهرة ، ١٩٧٦م، ص٣٥٦.

(٣) نوري عبد الحميد العاني وعلاء محمد الحربي ، ج٤ ، المصدر السابق، ص١٩٨-١٩٧.

(٤) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٨٧ ، ١ كانون الاول ١٩٥٨م.

٣- اتفاقية التبادل التجاري مع تونس .

وقع العراق في عام ١٩٦٠م اتفاقية تجارية مع تونس تضمنت التعاون الاقتصادي وتنمية التبادل التجاري وتعزيز اواصر الصداقة التي تربط البلدين ،كما تضمنت تصدير واستيراد البضائع بين البلدين بشكل متوازن وعبر الموانئ العراقية والموانئ التونسية^(١).

٤- اتفاقية التبادل التجاري مع الكويت.

في عام ١٩٦٤م وقع العراق اتفاقية تجارية مع دولة الكويت تضمنت السماح بحرية الاستيراد والتصدير عبر ميناء البصرة الى الكويت ، كما تضمنت الاتفاقية تقديم التسهيلات اللازمة لعمليتي الاستيراد والتصدير عبر الموانئ الى الكويت والبعكس^(٢).

٥- اتفاقية التعاون التجاري مع الاردن.

في عام ١٩٦٥م وقع العراق اتفاقية تجارية مع الاردن بعد ان كانت العلاقات متوترة اثر ثورة تموز ١٩٥٨م والذي قام بها عبد الكريم قاسم على السلطة الحاكمة وبعد الانقلاب على عبدالكريم قاسم تحسنت العلاقات العراقية الاردنية ليتم الاتفاق الذي تضمن اعفاء المنتجات الزراعية والصناعية التي يكون منشأها البلدين والتي تمر عبر الموانئ العراقية والاردنية من الرسوم الكمركية^(٣).

(١) نوري عبدالحميد العاني وعلاء محمد الحربي، ج٤، المصدر السابق، ص٣٣.

(٢) طيبة خلف عباده، التطور التاريخي للمجالس التشريعية في الكويت وموقفها من العلاقات الكويتية العراقية، بغداد، د.م ، ٢٠١٤م، ص١٣٧.

(٣) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي، المصدر السابق، ص٨٦.

المبحث الثاني

التطور التاريخي للنقل البحري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

١- أهمية النقل البحري في تطوير طرق النقل ١٩٥٨-١٩٧٩م.

٢- اتفاقيات العراق البحرية مع دول العالم ١٩٥٨-١٩٧٩م.

٣- خدمات اصلاح السفن البحرية ١٩٥٨-١٩٧٩م.

١- اهمية النقل البحري في تطوير طرق النقل ١٩٥٨-١٩٧٩م

تعد عملية النقل البحري ضرورة جدا لكفاءة الموانئ العالمية لأي بلد من بلدان العالم ، اذ تعتمد الموانئ اعتمادا كبيرا على حركة التجارة الخارجية المتمثلة بالنقل البحري الذي يعد العمود الفقري للموانئ لاسيما الموانئ العراقية التي يؤدي فيها النقل البحري الى زيادة حركة التجارة الخارجية^(١)، اذ تأسست الشركة العامة للنقل البحري العراقي من اجل دعم النشاط الاقتصادي للبلاد وتحرره من احتكارات الشركات العالمية للنقل البحري والتي كانت مسيطرة على معظم استيرادات وصادرات العراق من البضائع وكذلك تحكمها بأجور الشحن وشروطه الامر الذي ادى الى ضعف موقف العراق النقلي^(٢).

تأسست الشركة العامة للنقل البحري العراقي بموجب قانون ٧٦ لسنة ١٩٥٢م ، الا ان الشركة لم تمارس أي نشاط نقلي لها الا بعد قيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م^(٣) اذ عملت هذه الشركة اثناء مدة الستينيات والسبعينيات على ربط العراق بالعالم عن طريق خطوط ملاحية منتظمة لتغطية كافة اتجاهات التجارة للبلدان وهذه الخطوط الملاحية هي :-

- ١- الخط الاوربي : يربط هذا الخط الملاحي المنتظم العراق مع اقطار اوربا ، اذ يتكون هذا الخط من اربع بواخر.
- ٢- خط المحيط الهندي: يربط هذا الخط الملاحي المنتظم العراق مع سيرلانكا والهند وباكستان والخليج العربي، اذ يتكون من اربع بواخر ايضا.
- ٣- خط الشرق الاقصى: يربط هذا الخط الملاحي المنتظم الموانئ العراقية مع اليابان وسنغافورة وهونك كونك.
- ٤- خط البحر المتوسط : يربط هذا الخط الملاحي المنتظم العراق بموانئ جنوب البحر المتوسط ويتكون هذا الخط من باخرتين .
- ٥- خط شمال امريكا والبرازيل. يربط هذا الخط الملاحي شبه المنتظم العراق مع امريكا والبرازيل وكندا ، اذ يتكون هذا الخط من اربع بواخر^(٤).

(١) علي حسين خميس حسن العنزي، المصدر السابق، ص ٩٠.

(٢) عبد الحميد عبد المجيد البلداوي ، التطور النوعي والمالي لقطاع النقل العراقي ، وزارة التخطيط ، بغداد ، ١٩٧١م ، ص ٨٤.

(٣) علي حسين خميس حسن العنزي ، المصدر السابق ، ص ١١٩١٢٠.

(٤) المصدر نفسه، ص ١٢١١٢٣.

يعد عام ١٩٥٨م بداية التطور للنقل البحري في العراق، فبعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م تضاعفت عدة عوامل لتطوير النقل البحري مما تطلب زيادة عدد الارصفة داخل الموانئ العراقية، اذ انعكست هذه الزيادة على عائدات النقل البحري سواء كانت للبضائع المصدرة او البضائع المستوردة^(١).

ازداد عدد السفن والبواخر الداخلة والخارجة الى الموانئ العراقية زيادة كبيرة بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م مقارنة مع عقد الخمسينيات التي سبقت الثورة، اذ تضاعف العدد الى ما يقرب ثلاثة اضعاف ما كان عليه خلال مدة الخمسينات^(٢).

قامت ادارة الميناء في عام ١٩٦١م بشراء بواخر سحب وزوارق وادوات ملاحية للميناء، ثم قامت بأنشاء معمل الحوض العائم بعد شراء الحوض من شركة كري مكنزي، كما قامت ادارة الميناء عن طريق دائرة الهندسة المدنية بأنشاء المعمل البحري في مسفن الميناء البحري في منطقة الداكير والجبيلة القريبة من ميناء البصرة^(٣)، اذ استلم المعمل من قبل الادارة العراقية في عام ١٩٦٢م والتي تعود اسباب انشائه في هذا المكان الى:-

١- وقوع المعمل على طريق السفن الداخلة والخارجة من ميناء البصرة والتي جعلت الحاجة اليه ضرورية جدا.

٢- قربه من مركز مدينة البصرة وبالأخص منطقة العشار التي تعد افضل منطقة تجارية لمحافظة البصرة^(٤).

شهد النقل البحري العراقي حركة سفن تجارية اجنبية مختلفة الانواع والاحجام وصلت اعدادها الى قرابة (٩٢٤) سفينة خلال الاعوام الاولى بعد ثورة تموز ١٩٥٨م الا ان اعدادها تناقصت بسبب تغير النظام السياسي في العراق واعلان الوحدة بين سوريا ومصر، اذ اخذت السفن التجارية تتجه نحو موانئ البحر المتوسط^(٥).

(١) نجم الدين عبدالله الحجاج، تقيم كفاءة النقل البحري العراقي في التنمية الاقتصادية، اطروحة دكتوراه، جامعة البصرة، كلية التربية، ٢٠١٥م، ص ١١.

(٢) احمد حسن ابراهيم، مدينة العقبة الموقع ومعطيات المكان والطبيعة، الكويت، د.م، ١٩٨٣م، ص ٢١؛ علي حسين خميس حسن العنزي، المصدر السابق، ص ١٧٧-١٧٨.

(٣) المصدر نفسه، ص ١٤١.

(٤) عقيل كريم مطر الكعبي، المصدر السابق، ص ٦٢.

(٥) نجم الدين عبدالله نجم الحجاج، المصدر السابق، ص ٢٠٣.

في عام ١٩٦٢م تعاقد العراق مع شركات يابانية لبناء وتطوير البواخر والاسطول البحري ، ففي تموز من عام ١٩٦٢م وصلت الباخرة ١٤تموز من اليابان ، إذ كان في استقبالها مدير الميناء وعدد من منتسبي الميناء^(١) ، وقد اقترحت ادارة شركة النقل البحري العراقية اطلاق اسم عبد الكريم على الباخرة لكن عبد الكريم رفض ذلك وفضل اسم ١٤تموز على اسمه، اذ قامت الباخرة بتفريغ اول حمولة لها في خرمشهر الايرانية، وكان في استقبالها عند الوصول كبار الشخصيات الايرانية ومنهم المدير العام لشركة النفط الايرانية^(٢).

في عام ١٩٦٣م تأسس قسم خاص في دائرة الميناء العراقية سمي بالقسم البحري وكان مهمته الاشراف على سلامة البواخر ضمن حدود المياه العراقية ، والاشراف على عمليات الارساء والاقلاع في مرافئ البصرة وكذلك تنظيم الملاحة في شط العرب والقيام بأعمال الحفر في القنوات الملاحية لتسهيل الملاحة وسير البواخر الكبيرة ، كذلك انيطت لها واجبات اخرى مثل اجراء عمليات الانقاذ للسفن التي تتعرض للاصطدام اثناء السير داخل او خارج الميناء^(٣).

في عام ١٩٦٣م اشترت ادارة الميناء العراقي ثلاث بواخر للسحب وسميت بأربيل وخالد وسعد ، كما اشترت عدة زوارق آلية جديدة تستخدم لشرطة الموانئ ، كما اشترت الادارة رافعات كبيرة بحمولة ١٠٠طن لاستقبال الحمولات الكبيرة المنقولة بواسطة البواخر البحرية^(٤).

تطور الاسطول البحري العراقي بعد قيام الحكم الجمهوري ، اذ اخذت اعداد السفن بالارتفاع اثناء المدة ما بين ١٩٦٣-١٩٧٣م^(٥)

(١) فاخر زيارة حيدر، المصدر السابق، ص ٤٢.

(٢) د.ك.و، رقم الملف ٩٩، الباخرة ١٤تموز، وزارة الخارجية العراقية الى مصلحة الموانئ العراقية ، في ٢٩١١٩٦٢م.

(٣) فادية يعكوب يوسف ، المصدر السابق، ١٢٧١٢٨.

(٤) عقيل كريم مطر الكعبي ، المصدر السابق ، ص ٦٤.

(٥) نجم الدين عبدالله نجم الحجاج، المصدر السابق، ص ٢٠١.

تطورت تجارة العراق اثناء المدة من عام ١٩٦٤-١٩٦٥م بعد التطور الذي حصل للنقل البحري في الموانئ العراقية من خلال ما تقدمه الشركات الملاحية من خدمات وتسهيلات تمثلت بعمليات الشحن والتفريغ والارسال والخزن وتقديم افضل الخدمات الى مالكي السفن^(١).

في كانون الاول عام ١٩٦٥م تسلم عبد المجيد سعيد ادارة ميناء البصرة ، اذ قامت ادارة الميناء في عهده بشراء بواخر للأدلاء والانقاذ لتطوير الاسطول البحري^(٢).

ادى النقل البحري في عام ١٩٦٦م دورا مهما في تطور الملاحة البحرية لا سيما

على منافذ الاستيراد والتصدير التي تتمتع بها الموانئ العراقية ، اما عام ١٩٦٧م كان للنقل البحري دور كبير في استيراد المواد وما قدمته شركة النقل البحري من خدمات دليل على تطور الاقتصاد العراقي من خلال التعاون من قبل شركات النقل البحري داخل الموانئ العراقية، كما كان للنقل البحري دور كبير في صادرات العراق من حبوب وجلود وغيرها من المواد المصدرة الى الخارج ، اذ كان العراق يعتمد في تجارته وبدرجة كبيرة على النقل البحري لان موانئه تقع في مدخل شط العرب وممراته المائية^(٣).

تأثرت حركة البضائع في الموانئ العراقية بعد قيام حرب ٥ حزيران ١٩٦٧م ، اذ تم اغلاق قناة السويس امام الملاحة الدولية والذي ادى بدوره الى زيادة حركة التجارة المنقولة برا^(٤) ، كما ان صادرات الاسمنت العراقي الى الخليج العربي قد هبطت خلال عام ١٩٦٧م عن طريق البحر بسبب تحسن النقل البري عن طريق الطرق التي تربط العراق بهذه الدول والاعتماد على الشاحنات لما تحويه من مميزات كاختصار الوقت وقلة التكلفة المادية^(٥).

(١) مناهل مصطفى عبدالحميد العمري ، نموذج مقترح لتطوير النقل البحري في العراق، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الادارة والاقتصاد، ١٩٩٦م، ص ٢١.

(٢) طالب جاسم الغريب، مدراء الموانئ العراقية ، ص ٣٣.

(٣) د.ك.وب، رقم الملف (٩٤)، تشريعات النقل البحري ، من وزارة الاقتصاد الى شركة النقل البحري، ٢٧١١٩٦٧م؛ عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق، ص ٩٦٩٧.

(٤) سري محمود المدرس، دور منافذ العراق المائية في خدمة التجارة العراقية غير النفطية خلال الفترة ١٩٦٦-١٩٧٦م، مجلة كلية التربية ، العدد الثالث ، جامعة البصرة ، ١٩٨٢م ص ٢٤٠.

(٥) سري محمود المدرس، المصدر السابق، ص ٢٣٨.

في عام ١٩٦٨م تم ربط شركة النقل البحري بدائرة الموانئ العراقية وبالأخص ميناء البصرة ، إذ ساهمت المنافذ البحرية بشحن وتفريغ اكبر نسبة من مجموع السلع المصدرة والمستوردة^(١).

بعد انقلاب السابع عشر من تموز ١٩٦٨م عدل قانون شركة النقل البحري العراقية المرقم (٧٦) لسنة ١٩٥٢م بموجب قانون التعديل رقم (١٤) لسنة ١٩٦٩م الذي نص على اسناد اعمال الوكالات التجارية عن جميع ناقلات النفط ومشتقاته التي تتجه نحو الموانئ العراقية حصرا بالشركة وذلك لتحقيق التعاون بين شركة النفط الوطنية العراقية وشركة النقل البحري العراقية ، ثم صدر قانون الوكالات البحرية رقم (٤٦) لسنة ١٩٦٩م الذي نص على قيام شركة النقل البحري بأعمال الوكالات البحرية في الموانئ العراقية حصرا وتقديم الخدمات الكاملة على ان تتقاضى العمولات المتفق عليها ، كما ان للشركة حق في ممارسة اعمال الشحن والتفريغ وتزويد البواخر بالملاحين والوقود والمواد والاجهزة والارزاق^(٢).

تطور النقل البحري بعد انقلاب السابع عشر من تموز ١٩٦٨م ، اذ تم تأسيس شركة الناقلات وتم توسيع شركة النقل البحري والتي تعد المورد المهم من موارد البلاد لكسب العملة الصعبة ، اذ اصبح من الضروري خلق وتطوير كادر بحري جيد يستطيع القيام باستغلال وسائل النقل البحري بالمستوى المطلوب للمشاركة في تطوير الاقتصاد الوطني وتحقيق إيرادات عامة للبلد مثلما تحقق في السنتين التي اعقبتا الانقلاب ، وكما مبين في الجدول رقم (٢٤) الذي يبين الإيرادات العامة لشركة النقل البحري العراقية للسنتين ١٩٦٩-١٩٧٠م ، اذ ازدادت كمية البضائع المشحونة بواسطة البواخر العائدة لشركة النقل البحري العراقي خلال عام ١٩٧٠م ، وكما موضح في الجدول رقم (٢٥) الذي يبين البضائع المشحونة بواسطة البواخر العائدة لشركة النقل البحري العراقي ، الا ان اتساع حجم الاسطول البحري العراقي لم يرافقه زيادة في بحارة السفن ويرجع ذلك للأسباب التالية :

(١) سري محمود المدرس، جغرافية التجارة في العراق ١٩٧٠-١٩٥٠م دراسة في الجغرافية الاقتصادية، د.م.د.ت، ص ٣٠٤.

(٢) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب، المصدر السابق، ص ٥٦٥٧.

- ١- ان البحارة وعلى رأسهم الربان يجب ان يحملوا شهادات ذات صفة عالية بعد دراسة نظرية وخبرة فنية وهذا ما شدد الاجراءات على من يقبل لهذه المهنة.
- ٢- ان توسع الاسطول العراقي جعل الحكومة تولي اهتمامها في مجال خدمات النقل ،اذ تم توسيع شركة النقل البحري وتأسيس شركة الناقلات وشركة صيد الاسماك وشركة المنتوجات النفطية مما ادى الى توسيع العمل بدون زيادة للعمال،اذ اصبح من الضروري وضع دراسة علمية لمشكلة نقصان الكوادر البحرية لان هذه المشكلة خطيرة جدا في تطور اسطولنا البحري ،لذلك بادرت الحكومة بتأسيس مدرسة مهنية بحرية لرفع مستوى الكوادر البحرية في القطر ،اذ تزود هذه المدرسة المؤسسات البحرية بالكوادر الفنية ليصبح النقل البحري ركنا من اركان رفع المستوى الاقتصادي في البلد^(١)، كما قامت المصلحة العامة للموانئ بإرسال البعثات العلمية الى الخارج من مهندسين وعمال لسد الاختصاصات الشاغرة في المصلحة ،كما قامت بفتح دورات وعقد ندوات ثقافية متعاقبة للإداريين والفنيين^(٢).

(١) سالم خلف العاني ،مجلة رسالة المواصلات ، العدد ١٢، شباط ١٩٧٥م ،ص٤١ .
(٢) زكي حسين حلمي ،رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى ، أيار ١٩٧٣م ،ص١١ .

الجدول (٢٤)

الايادات العامة لشركة النقل البحري العراقية للسنتين ١٩٦٩-١٩٧٠م

نوع الايرادات	١٩٦٩/١٩٦٨	١٩٧٠/١٩٦٩
ايرادات متأتية من شحن البواخر العراقية	٨٥٨,٧٣٠	٦٣٨,٨١٨
ارباح من الوكالات العائدة للبواخر الاجنبية	٤٩,٨٨٩	٣٣١,١٥١
ايرادات متفرقة	٨,٩٣٣	٢٥,٢٣٦
المجموع	٩١٧,٥٦٢	٩٩٥,٢٠٥

المصدر : نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠م، ص٧٤.

الجدول رقم (٢٥)

البضائع المشحونة بواسطة البواخر العائدة لشركة النقل البحري العراقي لسنة ١٩٧٠

البضائع المصدرة	الوزن	البضائع المستوردة	الوزن	المجموع
من العراق والخليج العربي الى اوربا	٩٤٤٦	من اوربا الى العراق والخليج العربي	٢٣٢٥٥	٣٢٧٠١

الجدول: تنظيم الباحث بالاعتماد على رسالة المواصلات للباحث سالم خلف العاني، ص٤٠.

بتاريخ ٢٩-٣-١٩٧٠م صدر قرار مجلس قيادة الثورة المرقم (٣١٥) والذي يقضي بتأسيس وزارة النقل العراقية، ثم اصدر قرار اخر من مجلس قيادة الثورة بتاريخ ٤-٤-١٩٧٠م والمرقم (٣٤٨) والذي يقضي بربط الشركة العامة للنقل البحري بوزارة النقل بعد فك ارتباطها من وزارة الاقتصاد على ان تدار وفق قانونها الخاص وحسب الانظمة والتعليمات المتعلقة بها^(١)، اذ ازداد عدد البواخر الداخلة والمغادرة خلال عام ١٩٧٠م والجدول رقم (٢٦) يوضح ذلك.

(١) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ، المصدر السابق، ص٥٧.

الجدول رقم (٢٦)

عدد وجنسية البواخر الداخلة والمغادرة في الموانئ البحرية العراقية لسنة ١٩٧٠م

جنسية الباخرة	البواخر الداخلة	البواخر المغادرة
عراقية	٧	٨
نرويجية	٢٤	٢٥
هندية	٢٣	٢٤
ليبية	١٣	١٤
روسية	٥٨	٦٠
بريطانية	٨٥	٨٤
يابانية	٦٠	٥٩
كويتية	٨	٨
سويدية	٩	٩
بنمية	١٤	١٤
يونانية	٣٧	٣٦
يوغسلافية	٧	٧
سنغافورة	١٢	١٢
لبنانية	٦	٦
قبرصية	٤	٤
مالديفية	١٦	١٤
ماليزية	١٠	١٠
بلجيكية	٥	٥
المانية غربية	٢١	٢١
اندونيسية	٢	٢

هولندية	٣٧	٣٧
دنماركية	١٧	١٧
الصين الشعبية	٤	٤
ايطالية	٦	٦
بحرينية	٣	٣
صومالية	٦	٦
بولونية	١٢	١١
جكسلوفاكية	٤	٤
ايرلندية	١	١
فرنسية	٣	٣
المانية الشرقية	٣	٣
فلبينية	١	١
دبي	١	١
المجموع	٤٧٠	٤٧٠

المصدر: نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠ م، ص ٤٩-٥١.

ازداد النشاط البحري خلال عام ١٩٧١م ،اذ ارتفع عدد البواخر الداخلة والمغادرة لنقل البضائع عن طريق الموانئ العراقية وزيادة اعدادها مقارنة بعام ١٩٧٠م بنسبة (٩,٢٦/٠) ،كما حصلت زيادة في الحمولة الصافية للبواخر القادمة للموانئ العراقية تقدر نسبتها (١,١٤/٠) ، وقد بلغت كمية البضائع المصدرة عن طريق الموانئ العراقية لعام ١٩٧١ب (٨٠٨,٤٢٠) طن من البضائع أي انها انخفضت عن عام ١٩٧٠م بنسبة قدرها (٢,٠٤/٠) ، كما حصلت زيادة في مجموع الحمولة الصافية لناقلات النفط التي غادرت الموانئ العراقية تقدر (١١٧٠,٧٦١٢) طن عن السنة السابقة لها^(١) ،وكما موضح بالجدول رقم (٢٧).

الجدول رقم (٢٧)

البواخر القادمة والمغادرة من الموانئ العراقية ووزن بضائعها وحمولتها القصوى

البواخر القادمة والمغادرة لسنة ١٩٧١م			ميناء البصرة			ميناء ام قصر		
العدد	الحمولة القصوى	وزن البضاعة	العدد	الحمولة القصوى	وزن البضاعة	العدد	الحمولة القصوى	وزن البضاعة
٥٧٨	٤٢٣٥٢٠٠	٢٠٦٢٥٩٨	٨١	٨٥٩٦٥٩	٢٤٧٤١٢			
٥٧٨	٤١٥٨٣٦٢	٢٣٢٧٧٤	٨٠	٨٠٤٣٧٤	—			

المصدر: نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١م ،ص٣٨.

في عام ١٩٧٢م ارتفعت الواردات المالية للبلاد بشكل كبير جدا ،اذ اعطى قرار التأمين دفعة قوية للاقتصاد الوطني العراقي ، اذ اهتمت الخطة المقترحة من الحكومة بقطاع النقل بشكل كبير لا سيما النقل البحري^(٢) ،اذ ان حجم التجارة الخارجية وحجم التجارة المنقولة بحرا يعدان من المؤشرات المهمة للقيام بعملية تطوير الاسطول البحري ،اذ كان لهذا الاسطول نسبة اسهام كبيرة في نقل التجارة الخارجية بحرا ،وقد وصلت ذروتها في عام ١٩٧٢م عندما قام العراق بنقل تجارته الخارجية عن طريق سفن اجنبية

(١) الجهاز المركزي ،دائرة احصاء النقل والمواصلات ،نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١م ،ص٣٧.

(٢) علي حسين خميس العنزي ، المصدر السابق ، ص٣٧.

مستأجرة من قبل الشركة العامة للنقل البحري العراقي بعد ان خرجت اكثر السفن العراقية من الخدمة بسبب قدمها او ارتفاع قيمة تصليحها الباهظة الثمن، يضاف الى ذلك قلة عدد السفن العراقية وضعف طاقاتها النقلية^(١).

بعد عام ١٩٧٣م اتخذت الحكومة عدة اجراءات لتحسين واقع النقل البحري، إذ اوضح السيد رشيد الرفاعي وزير المواصلات ان تأمين القنوات الملاحية والمحافظة على اعماق مناسبة في هذه القنوات يسهل حركة السفن والبواخر، لذلك ستقوم الوزارة بشراء عدد من الحفارات والوحدات البحرية ووضح ايضا انه سيتم شراء حفارتين بسعة ٤ آلاف و ٥٠٠ متر مكعب، وحفارتين بسعة ٣ آلاف متر مكعب ومجموعة اخرى من الحفارات بسعات مختلفة لحفر ميناء ام قصر وميناء خور الزبير، كما سيتم شراء باخرة كبيرة للمسح البحري مجهزة بالمعدات الالكترونية المتطورة لتنفيذ مهمات المسح البحري للقنوات الملاحية خلال عمليات الحفر، كما اكد الوزير انه سيتم شراء (٦٢) زورقا بسرعات واطوال مختلفة، كما اكد الوزير ايضا على شراء (٩) ساحبات بحرية بقوة (٢٥٠٠) حصان وشراء باخرة كبيرة للدلاء البحريين لتنظيم حركة البواخر في المياه العراقية، كما سيتم شراء ناقلتين لنقل الماء والوقود تعملان ذاتيا بطاقة (٣٠٠) طن ماء عذب^(٢).

اسفرت الخطة الخمسية التي تم اقرارها في عام ١٩٧٦م الى ايجاد بعض الصعوبات في مجال النقل البحري لا سيما وان عدد السفن القادمة الى الموانئ العراقية قد تزايد بشكل ملحوظ، مما استدعى الى التفكير بايجاد حلول بديلة وكان من هذه الحلول انشاء ميناء ابو فلوس وكذلك تطوير ميناء ام قصر^(٣).

(١) علي حسين خميس العنزي، المصدر السابق، ص ١٢٥١٢٨.

(٢) حسن صادق فرحان، المصدر السابق، ص ٣٩.

(٣) علي حسين خميس العنزي، المصدر السابق، ص ٣٧.

٢- اتفاقيات العراق البحرية مع دول العالم ١٩٥٨-١٩٧٩م.

انظم العراق خلال عقد الستينيات والسبعينيات الى عدة اتفاقيات خاصة بالبحار ،اذ جعلت العراق من بين الدول المتقدمة والاكثر اهتماما بالتجارة الدولية ،فقد انظم الى الاتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الارواح في البحار والمنعقدة في لندن لسنة ١٩٦٠م وتعديلاتها للسنوات ١٩٦٦ و١٩٦٧ و١٩٦٨ و١٩٦٩ و ١٩٧٠ و١٩٧١ و١٩٧٢، كما انظم الى الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع التصادم بالبحر لسنة ١٩٦٠م (قواعد منع التصادم) لسنة ١٩٦٠م ،كما انظم العراق الى الاتفاقية الدولية لمنع التصادم بالبحار لسنة ١٩٧٢م (اتفاقية قواعد منع التصادم) لسنة ١٩٧٢م ،كذلك انظم الى الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت لسنة ١٩٥٤م وتعديلاتها للسنوات ١٩٥٤-١٩٦٢-١٩٦٩-١٩٧١م، كما انظم الى الاتفاقية الدولية لقياس الحمولات للسفن والتي تم عقدها في لندن لسنة ١٩٦٩م ،كما انظم الى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في اعالي البحار في حالات حوادث التلوث بالزيت لسنة ١٩٦٩م ،كما انظم الى الاتفاقية الدولية لتأسيس صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث البحري لسنة ١٩٧١م وكذلك الاتفاقية الدولية للأوعية المنظمة (الحاويات) الامنة لسنة ١٩٧٣م^(١).

(١) تقرير عن الوفد العراقي الى الدورة العادية العاشرة لجمعية المنظمة البحرية الاستشارية ما بين الحكومات ،لندن ،١٩٧٧م، ص٢٦.

٣- خدمات اصلاح السفن البحرية وصيانتها ١٩٥٨-١٩٧٩م.

بعد التطور الذي طرأ على النقل البحري بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م تطلب الامر الى وجود خدمات اضافية للنهوض بواقع النقل البحري وكان من ضمن هذه الامور هي خدمات اصلاح السفن وصيانتها ،اذ تحتاج السفن والقطع البحرية العاملة في المياه الاقليمية الى خدمات صيانة وتصليح وتسفين عند حدوث اعطال في بعض اجزائها ،كذلك اجراء الصيانة الدورية للسفن القادمة والمغادرة للموانئ العراقية ،كما تطور الامر الى اكثر من ذلك اذ اخذت اجراءات الصيانة تشمل تصليح اجهزة الرادار واللاسلكي والمكبوتر الخاص للسفينة^(١).

يعد المسفن^(٢) البحري من ابرز المعامل الذي يقوم بتصليح الوحدات البحرية والنهرية كذلك صيانة كافة الحفارات والساحبات والزوارق التابعة للشركة العامة للموانئ العراقية ، كما يقوم بتصليح الوحدات النهرية والبحرية التابعة للدوائر الاخرى^(٣).

ترجع فكرة انشاء المسفن البحري لصيانة السفن الى عام ١٩٥٩م ،اذ قدرت قيمة المشروع حينها بأربعة ملايين دينار ، الا ان المشروع لم ينفذ في حينها بسبب عدم توفر العائدات المالية للدولة وبقي المشروع مطروحا حتى عام ١٩٧٠م بعد توفر العائدات المالية عندما اقترت الخطة الخمسية (١٩٧٠-١٩٧٤م)،اذ تم الاتفاق مع المانيا لاختيار افضل المواقع لبناء هذا المشروع ، وقد تم اختيار منطقة الجبيلة لتنفيذ المشروع فيها باعتبارها افضل المواقع ،اذ يتضمن المشروع المنشآت الاتية :

(١) بان علي حسين المشهداني ، المصدر السابق ، ١٤١.

(٢) المسفن: هو المكان الذي يتم فيه تصليح وصيانة الوحدات البحرية ويمتد على مساحة الارض المطلّة على المسطحات المائية ويكون مسور من ثلاث جهات ومفتوح من جهة المسطح المائي لاستقبال الوحدات البحرية وانزالها؛ صفاء عبد الامير رشم الاسدي ، المسافن البحرية وارتباطها في جنوب العراق ، مجلة البحوث الجغرافية ، العدد السادس، ٢٠٠٥م، ص١٤٢.

(٣) قاسم عبد علي البهادلي ، المصدر السابق، ص١٤٣.

١- المزلق البحري .

يقوم المزلق البحري^(١) بتصليح السفن والبواخر، إذ يتضمن ثمان مراسي اربعة منها تستعمل لأغراض التصليح واربعة منها لأغراض الميناء ويستقبل السفن الكبيرة ذات الغاطس الكبير.

٢- الحوض العائم (اجنادين) .

تم انشاء هذا الحوض في عام ١٩٦٥م من قبل الشركة اليابانية N.K.K وعلى حساب الشركة العامة لموانئ العراق، اذ يبلغ طول الحوض (١١٧م) وعرضه (٢٤م) اما عمق الغاطس فيبلغ (٧م) ويتم تصليح السفن اما بشكل دوري او عند حصول تآكل في بدن السفينة^(٢).

(١) المزلق البحري: هو عبارة عن مساحة من سطح الارض منحدره ومرتفعة عن المسطح المائي لتتحرك عليها عربة او مجموعة عربات حديدية مكونة من سكك حديدية مغطاة بألواح خشبية تثبت عليها السفينة وتنزل العربة الى الماء لتصعد عليها السفينة ثم تسحب الى الارض لتصليحها وصيانتها ؛ صفاء عبد الامير رشم الاسدي ، المصدر السابق، ص١٤٦.

(٢) قاسم عبد علي البهادلي ، المصدر السابق، ص١٤٤.

المبحث الثالث

التطور التاريخي للنقل النهري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م.

١- أهمية النقل النهري في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩ م.

٢- أقسام الطرق النهرية في العراق .

١- أهمية لنقل النهر في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

يعد النقل النهر في احدى ركائز النقل في العالم بصورة عامة وبالعراق بشكل خاص ، الا ان العلاقات السياسية بين الدول المجاورة كانت الاكثر تأثيرا عليه ، إذ يعد الاستقرار السياسي وبناء العلاقات الدولية من مقومات تطور النقل النهر في^(١).

يعد النقل النهر في دون شك من اقل انماط النقل الاخرى كلفة ،الا انه لا يخلو من السلبيات التي تؤثر على المسافرين وبضائعه ومنها طول مدة الرحلة التي قد تستغرق اياما من منطقة الى اخرى ،كما ان النقل النهر في يحتاج الى طرق خاصة ذات اعماق مناسبة ولا تتأثر بالقنوات والروافد التي قد تقلل من منسوب المياه في موسم الصيف^(٢).

لقد كان النقل النهر في العراق قبل اكثر من نصف قرن هو الوسيلة الوحيدة لنقل البضائع والمسافرين بين مدن العراق الواقعة على الانهر وخاصة نهر دجلة الذي يعد حلقة وصل بين بغداد والبصرة ،اذ كانت معظم الوسائط المستخدمة للنقل بدائية كالابلام والجنايب والزوارق وبمرور الزمن وزيادة حجم الاستيراد والصادرات ظهرت الحاجة الى تطوير وسائط النقل لا سيما اثناء الحرب العالمية الثانية ،وقد ازدادت هذه الوسائط تطورا بعد ثورة الرابع عشر من تموز ١٩٥٨م ،لكن دورها تراجع مرة اخرى بعد انقلاب ٨ شباط ١٩٦٣م بسبب تطور خدمات النقل البري بشطريه الخط العريض واكمال تبليط طريق بصرة - بغداد ،كما ان قرار الحكومة بالزام المؤسسات بحصر نقل البضائع والمواد الحكومية بواسطة سكك الحديد اضافة الى تطور النقل بالسيارات بعد ان كان النقل مقتصر على الطرق التي تحددها الانهر بسبب تبليط مئات الكيلومترات من الطرق التي تربط معظم المدن العراقية ببعضها البعض^(٣).

(١) عبد الودود عبد الرضا عبد ،المصدر السابق، ص٩٨.

(٢) نور الدين عبدالله الربيعي ، الافاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات ،دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد ، ١٩٨٦م، ص١٣٥.

(٣) مصطفى جاسم ،النقل النهر في الوسيلة الوحيدة للنقل قبل نصف قرن ،مجلة المواصلات ، العدد الثامن ،السنة الثانية ، ١٩٧٤م، ص٢٢.

ان انواع الوسائط المستخدمة للنقل النهري في العراق كانت متأخرة نسبيا بسبب عد ادخال وسائط نقل نهريّة ذاتية الحركة بأعداد كبيرة ويمكن تصنيف هذه الوسائط بثلاثة انواع هي:

١- الوسائط ذاتية الحركة كالجنايب الالية والبواخر التي تعمل بين ميناء البصرة وام قصر وموانئ الخليج العربي.

٢- وسائط تسحب بزوارق آلية كالجنايب وتعمل بين بغداد والبصرة كما ان بعضها يعمل بين ميناء البصرة وموانئ الخليج العربي وفي شط العرب ايضا ،اذ تقوم بنقل المواد الاولية كالتنمر من الشاطئ الى البواخر الراسية في منتصف شط العرب او المساعدة في تفريغ الحمولات المستوردة القادمة من الخارج .

٣- وسائط النقل النهريّة الشراعية مثل الابلام ،اذ تستعمل هذه الوسائط للنقل المحلي في شط العرب او نقل المواد من محافظة الناصرية الى البصرة وبالعكس وفي مناطق الاهوار ايضا ،اذ ان معظم وسائط النقل النهريّة يمتلكها القطاع الخاص باستثناء جزء قليل منها يمتلكه القطاع العام^(١)، والجدول رقم(٢٨) يوضح وسائط النقل النهري التي يمتلكها القطاع الخاص والعام.

الجدول رقم(٢٨)

وسائط النقل النهري التي يملكها القطاع العام والخاص ومجموعها.

نوع الوسائط	القطاع العام	القطاع الخاص	المجموع
جنايب غير آلية	٣١	٤٠٩	٤٤٠
البواخر			
جنايب آلية	١	١٣	١٤
مواكب (ساحبات)	٧	٤٠	٤٧
الزوارق			
زوارق سحب	١٧	٤٢٣	٤٤٠
زوارق ركاب	٢٩	٥٠٧	٥٣٦

الجدول :تنظيم الباحث، بالاعتماد على مجلة المواصلات للباحث مصطفى جاسم

(١) مصطفى جاسم ، المصدر السابق، ص٢٢٣.

يعتمد العراق على طرق النقل النهرية اعتمادا كبيرا ، اذ ان ممراته النهرية المتمثلة بشط العرب تعد الرابطة الرئيسية بالعالم الخارجي ، لذلك عملت ادارة الموانئ العراقية الى اعتماد نظاما ملاحيا مبنيا على اسس علمية وتنظيمية تم بموجبها فرض السيطرة على حركة السفن القادمة والمغادرة عن طريق انشاء محطات السيطرة في اماكن متفرقة ، وقد سمي هذا النظام الملاحي فيما بعد بالملاحة الالكترونية^(١) ، الا ان هناك اسباب كثيرة ادت الى تراجع طرق النقل النهرية بعد انقلاب ٨ شباط ١٩٦٣م وهي كالآتي :

- ١- تشريع قوانين الزام المؤسسات الحكومية بالنقل بواسطة سكك الحديد وشركة النقل البري بعد قرارات التأميم عام ١٩٦٤م.
- ٢- تطور قطاع النقل البري الذي كان له الاثر الكبير في اضعاف النقل النهري لما له من خصائص ايجابية ، اذ انه يعد من اسهل طرق النقل واسرعها .
- ٣- انعدام وسائط السيطرة على حركة تيارات الماء وكميته في نهر دجلة ، اذ ان نهر دجلة الذي يعد الطريق المهم للنقل يفتقر الى النواظم والسدود التي تتحكم في كميات المياه في مواسم الفيضانات .
- ٤- عدم وجود علامات ملاحية لتحديد مسار الممر الملاحي كي لا تخرج الوسائط من طرقها الرئيسية .
- ٥- عدم وجود ارصفت نهرية مناسبة لانزال البضائع في المدن مما يسبب تأخير الوسائط النهرية في انزالها، كما يسبب التأخير بتزويد تلك الوسائط بالوقود والخدمات الاخرى^(٢).

(١) بدر رمضان مایع ، الملاحة الالكترونية ، منشورات الشركة العامة لموانئ العراق ، البصرة، د.م ، ٢٠١٥م، ص ١١.

(٢) مصطفى جاسم ، المصدر السابق، ص ٢٥.

٢- اقسام الطرق النهرية :-

تنقسم الطرق النهرية الى خمسة طرق رئيسية وهي :

- ١- الطرق النهرية في شط العرب والمتمثلة بخط فاو – قرنة بطول ١٨٠ كم.
 - ٢- الطرق النهرية في نهر الفرات والمتمثلة بخط بصرة- هيت بطول ٩٠٠ كم.
 - ٣- الطرق النهرية في نهر دجلة والمتمثلة بخط بصرة – بغداد وبطول ٧٥٤ كم، وخط بغداد- موصل بطول ٥٤٠ كم .
 - ٤- الطرق النهرية في شط البصرة.
 - ٥- الطرق النهرية الفرعية في الاهوار .
- وكما موضح على الخارطة رقم (٢) .
- ويمكن ايجاز هذه الطرق وتطورها كما يلي:

١- الطرق النهرية في شط العرب .

يعد شط العرب من اهم الانهار العراقية التي كانت لها دورا بارزا في عملية نقل البضائع الداخلية، إذ يتكون هذا النهر من التقاء نهري دجلة والفرات في منطقة القرنة فيجري من هناك بمسافة قدرها حوالي (٢٠٤) كيلو متر ثم يصب في الخليج العربي ويمتد مستمرا في قعر ذلك الخليج لحوالي (٥) كيلو متر اخرى ناقلا مياه نهر دجلة والفرات والسويب والكارون الى الخليج العربي^(١)، اذ يمثل هذا النهر احد الحدود الدولية التي تفصل العراق عن دولة ايران وهي من ضمن مجموعة حدود اخرى، كما يتمتع العراق بحدود برية وبحرية مع مجموعة من الدول العربية وغير العربية، وتعد الحدود مع ايران اطول تلك الحدود، اذ تنقسم الى ثلاث اقسام وهي حدود برية وحدود بحرية وحدود نهريّة والتي تتمثل بمياه شط العرب الذي يفصل بين الدولتين^(٢).

(١) محمد طارق الكاتب، شط العرب وشط البصرة والتاريخ، ط٢، البصرة، د.م، ١٩٧٢م، ص٩.

(٢) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي، المصدر السابق، ص١٣٠.

يعد شط العرب احد الطرق النهرية المهمة والذي يضم خط فاو قرنة والبالغ طوله ١٨٠ كم والذي يستفاد من هذا الخط في حالتين :-

أ- النقل المحلي .

تنتقل بواسطة هذا الخط كميات كبيرة من البضائع المختلفة الى البواخر الراسية في شط العرب لنقل الصادرات العراقية فيها ،اذ تشكل التمور (٩٠)٪ من هذه البضائع، إذ تنقل جميع صادرات التمور الى البواخر الراسية في شط العرب عن طريق الجنايب الالوية المسحوبة بالزوارق وبواسطة السفن الشراعية ،كما يعد هذا الخط حلقة وصل بين ميناء ام قصر وميناء البصرة والتي تمر من خلاله وسائل النقل المختلفة سواء كانت البحرية منها او النهرية ،كما يعد شط العرب احد الطرق المحلية لنقل المسافرين بين العشار والقرى الواقعة في محافظة البصرة على هذا النهر لا سيما القرى الغير مربوطة بالطرق البرية ،كما يستخدم خط شط العرب للنزهة بسبب مناظر النخيل الجميلة الواقعة على ضفتي النهر.

ب- النقل الخارجي .

يعد شط العرب الطريق النهري المهم في العراق والذي يوصل العراق بالعالم الخارجي ،اذ تمر فيه جميع البواخر القادمة من الخارج الى ميناء البصرة او ميناء النفط في الفاو ،كما تمر فيه جميع البواخر المحملة التي تقصد مينائي المحمرة وعبادان الايرانيين، كما تصدر عن طريق هذا النهر معظم الصادرات العراقية الى الامارات ودول الخليج العربي وخاصة الاسمنت والتمور^(١).

حدثت على هذا المجرى عدة خلافات دولية بين العراق وايران حول سير الملاحة النهرية والتي تكون اولويتها بيد العراق باعتبار ان النهر عراقي ويجري بأراضي عراقية ولا يمكن للعراق ان يقبل بالتفاوض لإشراك ايران في سير امور الملاحة والحصص المائية لأنه يعد انتهاكا لسيادة العراق حول ملكية شط العرب^(٢).

(١) مصطفى جاسم ، المصدر السابق ، ص ١٩.

(٢) محمد طارق الكاتب ،المصدر السابق، ص ٩.

اتسمت العلاقات الدولية بين العراق وايران اثناء مدة السبعينيات بالتوتر على مياه هذا الممر المائي ،اذ كانت الاتفاقيات بين البلدين تعقد في حين وتلغى حيناً آخر ،وقد اشتد الخلاف اكثر عندما قامت ايران بإجبار السفن التي ترسو امام ميناء عبادان بأنزال العلم العراقي ورفع العلم الايراني ،كما قامت ايران ايضا بوضع عوامات في شط العرب وهو من صلاحية ادارة ميناء البصرة^(١).

جرت بين الدولتين عدة اتفاقيات دولية خلال مدة العهد الملكي ثم تجددت هذه الاتفاقيات بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م وبعدها ايضا عندما جاء انقلاب تموز ١٩٦٨م ،الا ان الحكومة الايرانية اعادت تقديم نفس الاسس التي جرت في بغداد خلال شباط ١٩٦٩م اضافة الى تعديل الحدود في شط العرب ليصبح على خط الثالوك مع العلم ان الاسس التي اوردها الحكومة الايرانية لا سند لها في معاهدة الحدود لسنة ١٩٣٧م ،اذ ان الاتفاقية لا تشير الى تشكيل أي لجنة ثنائية لان هكذا لجان تشكل انتهاكا لسيادة العراق الدولية ،يضاف الى ذلك ان الحكومة العراقية رفضت المشروع الايراني بخصوص الاتفاقات الدولية حول مياه شط العرب والذي قدمته الحكومة الايرانية عام ١٩٤٩م ورفض مرة اخرى عام ١٩٦٩م^(٢).

في عام ١٩٦٩م اعلنت الحكومة العراقية استعدادها لعقد اتفاقية جديدة تتضمن تحسين طرق الملاحة في شط العرب على اساس تثبيت الوضع الراهن وهو ممارسة العراق لسيادته الكاملة على شط العرب وتنظيم الملاحة فيه، كما بينت الحكومة العراقية للوفد الايراني المفاوض رفضها التام للمشروع الذي تقدمت به ايران والذي يتضمن عقد معاهدة جديدة تنص على تعديل الحدود الدولية التي وضعتها اتفاقية الحدود لعام ١٩٣٧م ،لذلك قامت الحكومة الايرانية في ١٩/٤/١٩٦٩م بإلغاء تلك المعاهدة من جانب واحد ،والتي تعد خرقاً دولياً للمواثيق الدولية المتفق عليها والتي تحتم على كل طرف احترامها وعدم الغائها من طرف واحد حتى في حالة حصول حرب دولية بينهما.

(١) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق ، ص ١٣٠.

(٢) محمد طارق الكاتب ،المصدر السابق،ص ١٧٤.

قام العراق على اثر ذلك بتقديم رسالة الى الامم المتحدة في ١٣/٥/١٩٦٩م عن طريق ممثله الرسمي والتي تضمنت عدة فقرات ومنها :

اولا- ان محاولة ايران الفردية لإلغاء معاهدة الحدود الدولية لسنة ١٩٣٧م تشكل خرقا لأحكام القانون الدولي وانه عمل غير قانوني ونحمل ايران المسؤولية الكاملة عنها .

ثانيا- ان معاهدة الحدود الدولية لعام ١٩٣٧م والتي عقدت بين العراق وايران لرسم الحدود النهرية ليست مرهونة بوقت ما وانما مفتوحة لأجل غير مسمى الا في حالة اتفاق الطرفين^(١).

رأت ايران ان اهمية شط العرب تستحق المناورة مع العراق لما له من اهمية كبرى في الملاحة الدولية ليس لإيران فقط بل لكل الدول ،اذ قامت بالتخطيط للمشاركة في السيادة والسيطرة عليه وادارته بالنظر لأهميته التجارية القائمة^(٢).

في عام ١٩٧٥م جرت مفاوضات بين البلدين الايراني والعراقي بتدخل جزائري ،اذ سميت الاتفاقية باتفاقية الجزائر التي نصت على ترسيم الحدود البرية والنهرية بناء على بروتوكول القسطنطينية القديم لعام ١٩١٣م ولجنة تخطيط الحدود لعام ١٩١٤م، وبعد ان تمت الاتفاقية التي انتهت الخلافات ووضعت خطة مشتركة لضمان سلامة الملاحة النهرية في شط العرب الذي يعد الممر النهري المهم الذي يوصل العراق بالعالم الخارجي، إذ تمر فيه جميع السفن القادمة من الخارج الى ميناء البصرة، ويصدر عن طريقه ايضا معظم صادرات العراق الى العالم وخاصة التمور والبضائع المستوردة عبر شط العرب الى ميناء البصرة^(٣).

(١) محمد طارق الكاتب ، المصدر السابق، ص١٧٧٥١٧٧.

(٢) خالد يحيى العزي ، مشكلة شط العرب في ظل المعاهدات والقانون، د.م، ١٩٧٣م، ص٢٠٣.

(٣) عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، المصدر السابق ، ص١٣١١٣٢.

٢- الطرق النهرية في نهر الفرات .

اقتصرت الملاحة في نهر الفرات على استعمال وسائط النقل النهرية الصغيرة مثل الابلام والابلام الالية والزوارق الصغيرة التي تستعمل لنقل الافراد والبضائع بين القرى والمدن المجاورة ، كما تستخدم ايضا لنقل المحاصيل الزراعية كالحبوب والتمور بين المنطقة الوسطى والبصرة وبكميات قليلة ، اذ ان استخدام هذه الوسائط الصغيرة يعود الى تعرقل الملاحة في هذا القسم من النهر وخاصة القسم الواقع بين الجبايش وسوق الشيوخ ، اذ تنخفض هناك مستويات المياه الى (٣٠) سم في بعض الاحيان لا سيما في المنطقة المسماة بالمنزلق والواقعة جنوب قرية آل جويز في محافظة ذي قار^(١).

٣- الطرق النهرية في نهر دجلة .

يمر في نهر دجلة خطين من الطرق النهرية ، اذ ان الاول منها طريق البصرة-بغداد والذي يبلغ طوله ٧٤٥ كم ، وكانت معظم البضائع التي تستورد عن طريق البصرة تنقل الى بغداد بواسطة الجنايب في نهر دجلة عن طريق هذا الخط وكما موضح بالجدول رقم (٢٩) ، الا ان تبليط طريق بغداد - بصرة من جهة وتغير الخط المتري الى قياسي من جهة اخرى وانخفاض مستويات اعماق النهر بسبب الترسبات التي حدثت خلال السنين الماضية والزام المؤسسات الحكومية على النقل بواسطة السكك الحديدية من جهة اخرى اثر تأثيرا مباشرا في تراجع قوة النقل على هذا الخط ، اما الخط الثاني فهو خط بغداد- الموصل والذي يبلغ طوله ٥٤٠ كم ، الا ان الملاحة النهرية فيه اخذت بالهبوط بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م بسبب تطور طرق النقل الاخرى المتمثلة بالسيارات والقطارات من جهة وقلة اعماق النهر من جهة اخرى ، وكما موضح بالجدول رقم (٣٠) ، اذ ان نهر دجلة كان يفتقر الى النواظم والسدود التي تتحكم بكميات المياه في مواسم الفيضانات لتجعله صالحا للملاحة من خلال زيادة منسوب الماء المناسب لسير السفن والجنايب المختلفة العدد والتي كانت تسجل عدد من السفرات الداخلية داخل نهر دجلة^(٢) ، وكما موضح في الجدول رقم (٣١).

(١) مصطفى جاسم ، المصدر السابق ، ص ٢١.

(٢) المصدر نفسه ، ص ٢٠.

جدول رقم (٢٩)

نوع البضائع وكمياتها الصاعدة والنازلة على خط بغداد بصرة النهري لسنة ١٩٧١

نوع البضاعة	بضاعة صاعدة	بضاعة نازلة
زيوت نباتية	٧٤٦٠	—
ملح	١٥٢٥	—
نفط	١٤٨٢٠	—
حديد	٩٦٧٩	—
مكائن	١٢٥٣	—
اخشاب	٢٤١٧	—
زيت	٢٥٧٠٠	—
ورق كرافت	٥٠٠	—
سمنت	٢٠٠	—
مواد مختلفة	١١٦	—
حنطة	٥٤٤٠	—
سوس	—	—
ورق	—	٨٧٠
نفثا	—	—
كترى	—	٣٠٠
بوارى	—	٧٠
المجموع	٦٩٤١٠	١٢٦٥

المصدر: نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١م، ص ٥١.

الجدول رقم (٣٠)

انخفاض مستوى كميات البضائع المنقولة عن طريق نهر دجلة خلال الاعوام الاتية .

السنة	الكمية بالأطنان	
	المصدرة	المستوردة
١٩٦٣	٥٣٣	—
١٩٦٤	٥٠١	—
١٩٦٥	٦٨٥	١٠٤٣
١٩٦٦	٦٨٨	٩٦٣
١٩٦٧	٥٥٠	١٠٥٩
١٩٦٨	٤٦٨	٧٦٨
١٩٦٩	٥٩٧	٨٩١
١٩٧٠	٤٣٩	٨٢٦
١٩٧١	٤٣١	١٣١٢
١٩٧٢	٤٥٤	٢٢١٤

الجدول تنظيم الباحث، بالاعتماد على مجلة المواصلات للباحث مصطفى جاسم، ص٢٢.

الجدول رقم (٣١)

عدد وسائل النقل النهري وعدد سفراتها داخل نهر دجلة بين البصرة وبغداد لسنة ١٩٧١م

١٣٦٨	شخاتير غير آلية (دوب)
١٤٣	ساحبات وجنائب آلية
٣١١٧	زوارق آلية
٢٨٨	ابلام آلية
١٩٥٢	ابلام شراعية غير آلية
٣١٨	شخاتير
١٤٧	كعود
٣	نصارى
٧٣٣٥	المجموع
٩٤٥٢٠	الحمولة
٦٧٦	عدد السفرات

المصدر : نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١م، ص ٥٢.

٤- الطرق النهرية في شط البصرة.

يعود تاريخ اسم شط البصرة الى تاريخ يوم ١٢/٩/١٩٦٩م ،اذ توصلت مصلحة الموانئ العراقية الى مقترحين لتسمية هذا النهر اولهما اسم شط البصرة والذي يعود اصل الاسم فيها الى ان كلمة الشط كلمة متداولة عند العراقيين وتعني النهر الكبير ،اذ يجري هذا النهر في منتصف البصرة ويقسمها نصفين البصرة القديمة والحديثة فلذلك يسمى بشط البصرة ،اما الاسم الثاني المقترح هو كرمة العرب معتمدة تسميته على انه يأخذ مياهه من كرمة على وموازي لشط العرب غير ان الاسم الاول نال استحبابا وقبولا اكثر فسمي بشط البصرة ووضع حجر الاساس له خلال احتفال اليوبيل الذهبي لتأسيس ميناء البصرة بتاريخ ٨/١٠/١٩٦٩م^(١).

يعد مشروع شط البصرة من المشاريع المهمة التي تبنتها مصلحة الموانئ العراقية ،اذ قامت بحفر نهر يربط هور الحمار بخور الزبير وهو من المشاريع التي باشرت فيها الحكومة بعد فيضان عام ١٩٦٩م ورغم التخطيط المسبق لهذا المشروع لكنه لم ينفذ لأسباب اقتصادية وسياسية ،اذ كانت الغاية من تنفيذ المشروع تصريف مياه هور الحمار الى الخليج العربي عن طريق خور عبدالله ،لذلك قامت الجهات المختصة لا سيما مديرية السدود والخزانات العامة ومصلحة الموانئ بدراسة المشروع بصورة جدية فتم تثبيت موقع النهر على الخارطة من قبل مصلحة الموانئ يوم ١٠/٩/١٩٦٩م^(٢).

ان العمل الفعلي لمشروع شط البصرة بدأ منذ اوائل آذار ١٩٧٠م وقد تم تشغيل الحفارات الواحدة تلو الاخرى ،اذ تم تشغيل اخر حفارة نهاية عام ١٩٧٠م وقد تم حفر اكثر من اربعة ملايين متر مكعب لإنجاز الفوائد التالية .

- ١- تخفيض الضغط على شط العرب لتصريف مياه نهري دجلة والفرات الى الخليج العربي مباشرة عن طريق خور عبدالله .
- ٢- المحافظة على مناسيب ثابتة في هور الحمار والسيطرة عليها لتمكن اهالي المنطقة من استعمال الاراضي المتوفرة لديهم دون تهديدها بالغرق.

(١) محمد طارق الكاتب ،شط العرب وشط البصرة والتاريخ، البصرة ،د.م، ١٩٧١، ص١٣٨.

(٢) المصدر نفسه، ص١٣٧.

٣- تسهيل امكانية استصلاح اراضي زراعية واسعة في منطقة هور الحمار لاستعمالها لأغراض الزراعة.

٤- تسهيل عملية تجفيف بعض مناطق هور الحمار للزراعة والصناعة.

٥- المحافظة على مدينة البصرة من الفيضانات وتوسيع المدينة لغرض السكن.

٦- تسهيل عملية النقل النهري من ميناء ام قصر الى القرنة ومنها الى نهر دجلة ونهر الفرات^(١).

٥- الطرق النهرية في الانهر الفرعية .

تتمثل هذه الطرق في الانهار الفرعية التي تتفرع من نهري دجلة والفرات وروافدهما ومن اهمها الطرق الفرعية في مناطق الاهوار وخط نهر الغراف وخط الشامية والحلة والانهار الصغيرة الموجودة في اهوار الشامية واهوار محافظة ذي قار والبصرة ،اذ تستخدم هذه الخطوط في النقل المحلي للمنتجات الزراعية والمسافرين وغيرها ،وتستخدم عادة في هذه الخطوط الزوارق الصغيرة والابلام^(٢).

تطور النقل في المياه الداخلية لا سيما في نهري دجلة والفرات ،اذ اخذت وسائل النقل الالية تزداد اهميتها خلال عام ١٩٧١م ،اذ بلغ مقدار الحمولة المسجلة للزوارق والجنايب العاملة بين بغداد والبصرة خلال عام ١٩٧١م ب (٩٤٢٥٠)طن^(٣) ،وكما موضح بالجدول رقم (٣٢).

(١) محمد طارق الكاتب ، المصدر السابق، ص ١٤٨ .

(٢) مصطفى جاسم ، المصدر السابق، ص ٢٢ .

(٣) نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١م ، ص ٣٧ .

الجدول رقم (٣٢)

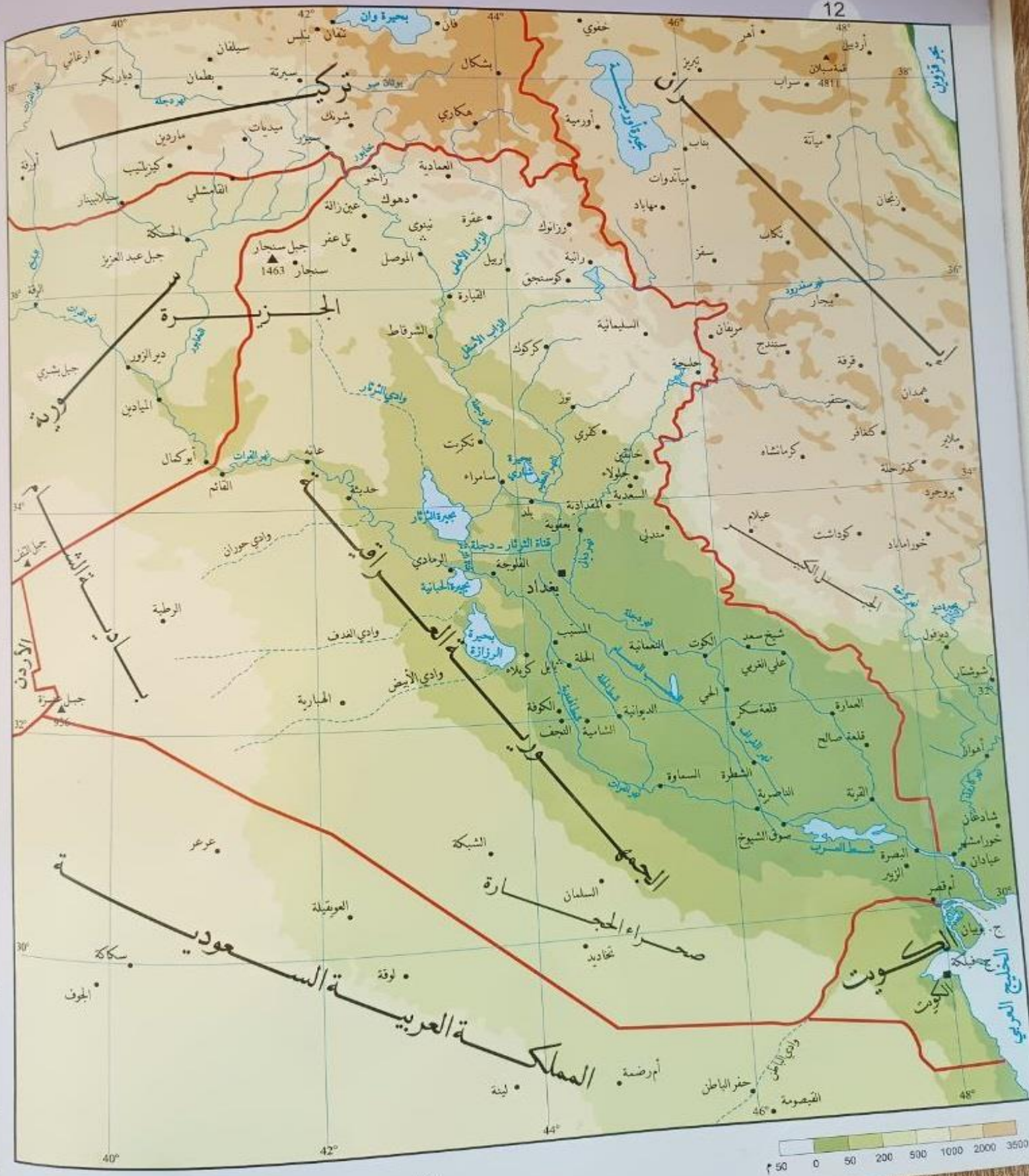
عدد وسائط النقل النهري في العراق لعام ١٩٧١م وعدد السفرات وحمولتها بالطن

العدد	نوع الوساطة للنقل
١٣٦٨	جنايب غير آلية (دوب)
١٤٣	ساحبات وجنايب آلية
٣١١٧	زوارق آلية
٢٨٨	ابلام آلية
١٩٥١	ابلام شراعية غير آلية
٣١٨	شخاتير
١٤٧	كعود
٣	نصارى
٧٣٣٥	المجموع
٩٤٥٢٠	مجموع الحمولة بالاطنان بين بغداد والبصرة
٦٧٦	عدد السفرات للجنايب والزوارق

المصدر: نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١، ص ٥٣.

الجمهورية العراقية: أقسام سطح العراق - الأنهار والروافد

12



خارطة (٢) اطلس العراق والوطن العربي والعالم، دار الشرق العربي، بيروت، ص ١٥

الفصل الرابع

التطور التاريخي للنقل الجوي واتصالات البريد والبرق في العراق

١٩٥٨-١٩٧٩م

المبحث الاول

التطور التاريخي للخطوط الجوية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩

المبحث الثاني

التطور التاريخي للمطارات في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

المبحث الثالث

التطور التاريخي للبريد والبرق في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

المبحث الاول

التطور التاريخي للخطوط الجوية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

١- تطور الخطوط الجوية العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م

٢- الاتفاقيات الدولية لتطوير الطيران بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م

١- تطور الخطوط الجوية العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م

تأسست مديرية الخطوط الجوية العراقية في عام ١٩٤٥م كشعبة تابعة الى مديرية السكك الحديدية العامة من الناحية الادارية والمالية ،اما من الناحية الفنية فقد كانت بأشراف شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار بموجب اتفاقية خاصة عقدت بين الشركة المذكورة ومديرية السكك الحديدية العامة ،اذ استمر هذا العمل حتى عام ١٩٥٩م حين تم الغاء الاتفاقية من قبل الحكومة الجديدة التي تشكلت عقب ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م برئاسة عبدالكريم قاسم ،وقد بقت الخطوط الجوية العراقية تعمل كشعبة تابعة الى مصلحة سكك حديد الجمهورية مستعينة بخبرات اجنبية بشكل عقود فردية وجماعية مع شركة الخطوط الهندية حتى استقلالها عن مصلحة السكك بتاريخ ١٩٦١/٣/٣١م^(١).

في بداية قيام ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م شهدت العاصمة بغداد حاله من الفوضى ،اذ تعطلت على إثرها الكثير من مرافق الحياة العامة^(٢)، لذلك اصدرت الحكومة الجديدة أمرا بحظر التجوال في مختلف أنحاء العاصمة للمحافظة على الأمن^(٣) ومنها الطيران المدني، فقد أغلقت المطارات وتوقفت حركة الخطوط الجوية العراقية^(٤) ، بعد ان سيطر الجيش على مطار بغداد وأصدر عبد الكريم قاسم الذي شكل أول وزارة له في العهد الجمهوري بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م ،مرسوم جمهوري رقم (٥) يقضي بتعيين عدد من الضباط في وظائف إدارية عليا^(٥) بهدف إبعاد العسكريين الذين يخشى معارضتهم له والوقوف ضده، فمن ضمن الدوائر التي شملها التغيير في العراق هي دوائر النقل والمواصلات ،بهدف

(١) التقرير السنوي عن الوضع المالي لمصلحة الخطوط الجوية العراقية لسنة ١٩٦١م، الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ،ص٤ .

(٢) سنان صادق حسين الزبيدي ، سياسة الولايات المتحدة اتجاه العراق ١٩٦٣-١٩٥٨م، اطروحة دكتوراه ،جامعة بغداد/ كلية التربية /ابن رشد ، ٢٠٠٥م، ص ٣٥ .

(٣) فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق، ص٧٨.

(٤) وليد محمد سعيد الاعظمي ، ثورة ١٤ تموز وعبد الكريم قاسم في الوثائق البريطانية ، الدار العربية للطباعة والنشر ، بغداد ، ١٩٨٩، ص ٦٥ .

(٥) فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق، ص٧٨.

السيطرة على الطيران المدني العراقي من الجانب الإداري ،اذ تم تعيين اللواء الطيار الركن جسام محمد الشاهر^(١) بمنصب مديراً للخطوط الجوية العراقية.^(٢)

واجه الطيران المدني العراقي بعد قيام انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م عدة أزمات ومنها أزمة الحجاج الذين تزامنت الثورة مع موسم حجهم ، اذ تسببت التطورات السياسية والتعديلات على إدارة الطيران المدني الى توقف حركة الخطوط الجوية العراقية عن مزاوله أعمالها بسبب عدم استقرار الوضع الأمني، إذ بقي الحجاج العراقيون عالقين في جدة وكذلك الحجاج غير العراقيين الذين غادروا جدة واتجهوا إلى العراق قبل قيام الثورة والذين كانوا يذهبون إلى بلدانهم عن طريق المطارات العراقية ، لذلك اصدرت الحكومة العراقية بيانا يقضي بحل هذه الازمة ونص البيان على ما يلي^(٣).

- ١- السماح للحجاج العراقيين الموجودين خارج العراق بالعودة إلى العراق ، كما يسمح للأجانب الموجودين داخل العراق بمغادرته عن طريق المواصلات الجوية.
- ٢- ينحصر وصول الطائرات ومغادرتها للمطارات داخل العراق ما بين الساعة التاسعة صباحا والواحدة ظهرا .
- ٣- السماح بعودة الحجاج من جدة إلى العراق في الخطوط الجوية العراقية فقط .
- ٤- يقتصر السماح بسفر الحجاج الأجانب الذين أدوا فريضة الحج والموجودين في العراق بواسطة الطرق البحرية والبرية .

إن التطورات الجديدة بعد الثورة عكست اثار سلبية على الكادر الإداري والفني الذي كان يعمل في الخطوط الجوية العراقية ، إذ إن مغادرة الخبرات والكوادر الفنية والطيارين البالغ عددهم (٢٦) مهندس و (٥) طيارين وجميعهم كانوا من البريطانيين المتخصصين في شؤون الطيران المدني بسبب إجراءات ثورة ١٤ تموز ، بعد أن

(١) جسام محمد الشاهر . وهو احد الطيارين العراقيين ولد في بغداد عام ١٩١٤ ، وفي عام ١٩٣٨ تطوع في الدورة الأولى للعمال الفنيين ثم دخل مدرسة الطيران وتخرج منها طيارا ، ثم سافر إلى بريطانيا والتحق في كلية الهندسة للطيران وتخرج منها، اذ تولى عدد من المناصب بعد عودته، وبعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨ عين مدير للخطوط الجوية العراقية ، فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق، ص ٧٨.

(٢) نوري عبد الحميد العاني ، علاء جاسم محمد الحربي ، تاريخ الوزارات العراقية، ط ٢، ج ١، بيت الحكمة ، بغداد، ٢٠٠٥م، ص ٦٨

(٣) المصدر نفسه ، ص ١٦٤.

أصبحوا معرضين للخطر ولاسيما بعد تعرض السفارة البريطانية لإعمال تخريبية اوجد ذلك خللاً واضحاً في إدارة وعمل الخطوط الجوية العراقية لا سيما انها لم تمتلك من الكادر الإداري والفني الذي يؤهل المطارات العراقية بالشكل المطلوب فكانت محدودة وغير قادرة على تولي مهامها بشكل كامل^(١).

بعد الاستقرار الذي شهدته البلاد ما بعد الثورة شهد الطيران المدني تطورات جديدة نتيجة الاهتمام الذي اولته حكومة البلاد الجديدة برئاسة عبد الكريم قاسم ،اذ قامت الحكومة الجديدة بوضع خطة عملية لتطوير المطارات العراقية والطيران العراقي من خلال وضع العديد من المشاريع المهمة والكبيرة بهدف توسيع شبكة الخطوط الجوية العراقية وتحسين مرافقها بشكل جيد^(٢)، لا سيما بعد وضع وزارة التخطيط الخطة الاقتصادية المؤقتة بموجب قانون رقم ٨١ لسنة ١٩٥٩م ،اذ استعانت الوزارة بخبرات بعض الاختصاصيين الاجانب من الدول التي جربت التخطيط الاقتصادي قبل العراق ومنها الاتحاد السوفيتي ، اذ قامت بوضع خطة اقتصادية مؤقتة لدراسة المشاريع الخدمية ومنها قطاع النقل والمواصلات بشكل عام والطيران المدني بشكل خاص^(٣).

اتخذت الحكومة الجديدة سياسة الانفتاح على العالم الخارجي وبناء علاقات اقتصادية تخدم المصالح المشتركة بين العراق والدول الاخرى ،وكانت من اهم عوامل هذه العلاقات هي النقل الجوي الذي فتح بابا كبيرا للعلاقات الدولية^(٤)، اذ اتجهت سياسة العراق الخارجية بعد الثورة الى التوسع في العلاقات الدولية من اجل دعم عمليات التنمية الاقتصادية ،فقد اعلن الزعيم عبد الكريم قاسم عن سياسة التعاون مع كل دول العالم^(٥) وكانت الجمهورية العربية المتحدة من بين تلك الدول التي اتجه العراق اليها لبناء علاقات وثيقة ،اذ اكد البلدان على التعاون الكامل فيما بينهما ،وعلى صعيد اخر حاولت الحكومة العراقية الاستفادة من الخبرات التي تمتلكها الجمهورية العربية المتحدة في المجالات

(١) فلاح حسن عاتي ، المصدر السابق، ص ٧٩٨٠.

(٢) طارق عبد الحافظ سعيد، الطيران المدني العراقي والدولي ،بغداد ،ج ١، د.م، ١٩٨١م، ص ٢٢.

(٣) نوري عبد الحميد العاني ، علاء جاسم محمد الحربي، المصدر السابق ، ج ٢ ص ٣٥١٣٥٤.

(٤) د.ك.و، وزارة المواصلات ،رقم الملف ٤٩٧ ، ٣٠٥١٩٥٩م، و ٤٥، ص ١٣٧.

(٥) نصير محمود شكر الجبوري ، السياسة الخارجية العراقية في ضوء مقررات مجلس الوزراء (١٩٥٨١٩٦٣م)، رسالة ماجستير ،جامعة بغداد ،كلية التربية /ابن رشد، ٢٠٠٤م، ص ٣٣.

الفنية ومنها الطيران المدني العراقي بهدف تطويره وتوسيعه ،اذ تم ارسال عدد من الخبراء والمهندسين المصريين الى العراق للعمل في وزارة النقل والمواصلات كما وافق مجلس الوزراء في ١٣ تشرين الاول ١٩٥٨م على ايفاد عدد من الموظفين من مديرية الطيران المدني العامة من بغداد الى مديرية الطيران العامة في القاهرة للتدريب على احدث طرق الرقابة الجوية في مطار القاهرة المدني^(١).

بتاريخ ١٢/٢٧/١٩٥٨م اتخذت لجنة الطيران المدني عدة قرارات بخصوص الطيران العراقي ووجهت هذه القرارات الى وزارة المواصلات العراقية والتي كان يرأسها الوزير بابا علي الشيخ محمود الذي قام بتنفيذ كل ما هو مفيد ونافع للخطوط الجوية والطيران المدني العراقي^(٢) ،اذ قامت الحكومة الجديدة باستحداث تشكيلات جديدة في نظام مديرية الطيران المدني العامة ، فقد قامت في عام ١٩٥٩م تأسيس معهد خدمات الطيران المدني بموجب مشروع تمويل مشترك بين الحكومة العراقية ومنظمة الطيران المدني الدولية من اجل انتاج فنيين لسد الشاغر الذي احدثه هجرة الفنيين البريطانيين الذين كانوا يعملون في العراق قبل الثورة^(٣).

بتاريخ ١/٤/١٩٦١م تم تأسيس مصلحة الخطوط الجوية العراقية بموجب القانون رقم (٧) لسنة ١٩٦١م ،وقد نصت المادة (٤) منه على تحديد رأس مال المصلحة بـ (٥٠٠٠,٠٠٠) خمسة ملايين دينار ويمكن زيادته الى الضعف بقرار من مجلس الادارة ومصادقة مجلس الوزراء ،اذ قامت مصلحة الخطوط الجوية العراقية في عام ١٩٦٣م بالتعاقد مع احد الشركات المنتجة للطائرات لشراء ثلاث طائرات مع ادواتها الاحتياطية وفوائدها المحملة بمبلغ قدره (٦,٤٩٥,٠٠٠) دينار^(٤) ،أي ما يعادل (١٤٠٠٠٠٠٠) لاستعمالها في الخطوط الجوية الاقليمية الاوربية^(٥).

(١) فلاح حسن عاتي ، المصدر السابق، ص ٩٢.

(٢) د.ك.و، الحكومة العراقية ، وزارة المواصلات والاشغال، رقم الملف ١٨٥ ، رقم الوثيقة ٤٤/١/٦٥ في ٢٧/١٢/١٩٥٨م ، رقم الملف ٢٢٦/١٦٢.

(٣) لبنان هاتف عبد الامير ، العلاقات العامة في المؤسسة العامة للطيران المدني العراقية ومنشأتها ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد /كلية الادارة والاقتصاد، ١٩٨١م، ص ١٧٢.

(٤) التقرير السنوي لمصلحة الخطوط الجوية العراقية لسنة ١٩٦١م ، المصدر السابق، ص ٤٦.

(٥) عبد الرزاق الجصاني ، الخطوط الجوية الدولية المارة عبر العراق ، مجلة رسالة المواصلات ، العدد الثاني ، السنة الاولى ، آيار ١٩٧٣م، ص ٣٦.

٢- الاتفاقيات الدولية لتطوير الطيران العراقي ما بعد ثورة ١٩٥٨م.

لم يكن العراق مقيدا لدولة واحدة في علاقاته الجوية، اذ قام بعقد عدة اتفاقيات مع عدة دول عالمية ومنها :-

١- الاتفاقية العراقية المجرية.

في ٣-٥-١٩٥٩ م تم عقد الاتفاقية الجوية بين الجمهورية العراقية والجمهورية المجرية وذلك للحاجة الماسة لهذه الاتفاقية ولأسباب التي بينتها لجنة الطيران المدني والمرسلة نسخة منها الى وزارة المواصلات العراقية بتاريخ ١-٥-١٩٥٩م والتي اكدت فيها على اهمية هذه العلاقة لما يحتاجه العراق من انفتاح خارجي في علاقاته الدولية بخصوص الطيران^(١).

٢- الاتفاقية الجوية العراقية الجيكوسلوفاكية.

وافقت الخطوط الجوية العراقية بعقد اتفاقية بتاريخ ٩-٨-١٩٥٩م والتي سمحت فيها للطائرات الجيكوسلوفاكية بالمرور على الاجواء العراقية اثناء رحلاتها الجوية^(٢)، وبتاريخ ١١-٨-١٩٥٩م وافقت رئاسة اركان الجيش على افتتاح الخط الجوي لطائرات الخطوط الجوية الجيكوسلوفاكية^(٣) وفي بداية عام ١٩٦٠م ادخلت على الاتفاقية الجيكوسلوفاكية عدة تعديلات كان من ضمنها ما يلي :

المادة الاولى :-

منح الطرفان الحقوق المثبتة في الاتفاق وفي الملحق لغرض تأسيس مصالح جوية على السبل المبينة في الملحق ويمكن للطرفين المتعاقدين المباشرة بهذه المصالح فورا او المباشرة بها في وقت لاحق حسب رغبة الطرف المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق .

(١) د.ك.و، وزارة المواصلات، رقم الملف ٤٩٧، ٣٠٥١٩٥٩م، ص١٣٧.

(٢) د.ك.و، الخطوط الجوية العراقية، رقم الملف ١١٩، ١٦٨١٩٥٩م، ص١٦٦.

(٣) د.ك.و، رئاسة اركان الجيش، رقم الملف ١١٩، ١٥٨١٩٥٩م، ص١٦٧.

المادة الثانية :-

- ١- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين العمل على تعيين مؤسسة جوية لغرض تسهيل المصالح الجوية المتفق عليها على السبل المتبعة.
- ٢- على الطرف المتعاقد الاخر ان يمنح اجازة التسهيل اللازمة الى المؤسسة الجوية لمنع أي تأخير غير ضروري عند التسليم للتعيين في احدى الدولتين مع مراعاة القوانين ٣ و ٤ من هذه المادة .
- ٣- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين الامتناع عن قبول أي تعيين لاي مؤسسة جوية وله حق ايقاف رخصة التسهيل الممنوحة الى المؤسسة الجوية المعينة او الغاؤها او فرض الشروط التي يراها مناسبة له.

المادة الثالثة :-

ان قوانين وانظمة احد الطرفين المتعاقدين في هذه الاتفاقية والمتعلقة بدخول الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية التي تتعلق بتسهيل وملاحة الطائرات عندما تكون داخل هذا الاقليم تحسب على طائرات المؤسسة الجوية المثبتة من قبل الطرف المتعاقد الاخر^(١).

المادة الرابعة :-

- ١- تعطى طائرات المؤسسة الجوية المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين تجهيزات الوقود والزيوت والمعدات الاعتيادية للطائرة والادوات الاحتياطية ومدخرات الطائرة التي بداخلها من الرسوم الكمركية واجور الفحص والرسوم والاجور المماثلة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر ،حتى ولو استعملت هذه التجهيزات واستهلكت من قبل هذه الطائرات في طيرانها داخل الاقليم نفسه ،ويسمح لها افراغ المواد في اقليم الطرف الاخر باستثناء الوقود والزيوت التي لا يسمح افراغها لانها تخضع للقوانين الكمركية المتبعة.
- ٢- يمكن خزن المواد الاحتياطية والادوات الاعتيادية ومدخرات الطائرات في المطارات التي تستعمل من قبل المؤسسات الجوية وذلك بالاجور المقررة .

(١) د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الملف ٧٢ ، ١٩٦٠م، ص ٩٦.

المادة الخامسة :-

يمكن لكل من الطرفين المتعاقدين ان يفرض او يسمح بفرض اجور عادلة ومعقولة لقاء استعمال المطارات والتسهيلات الاخرى على شرط ان لا تزيد هذه الاجور على تلك التي تدفع من قبل المؤسسات الجوية الاخرى العاملة في المصالح الدولية الجوية المماثلة

المادة السادسة:-

تكون هناك مشاورات واتصال مباشر اذا استدعت الضرورة بين سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين لتأمين التعاون الوثيق في جميع المسائل التي تؤثر على تنفيذ هذا الاتفاق .

المادة السابعة :-

اذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما تسويته عن طريق المفاوضات المباشرة بين السلطات التابعة للطيران بالطرق الدبلوماسية التي تسهل المفاوضات^(١).

المادة الثامنة :-

اذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل السبل الجوية او الشروط الواردة في الملحق بهذا الاتفاق فله الحق في طلب الدخول في مباحثات بين سلطات الطيران المثبتة لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

المادة التاسعة :-

مراعاة سلطات الطيران ووزارة النقل ومديرية الطيران المدني من قبل الطرفين المتعاقدين ، كما تعفى عبارة المصالح الجوية المتفق عليها والسبل المهيأة بعبارة المصالح الجوية الدولية والمثبتة في ملحق هذا الاتفاق.

(١) د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الملف ٧٢ ، ٢٤٥١٩٥٩م ، ص٩٧.

المادة العاشرة :-

يصبح هذا الاتفاق نافذا من تاريخ تدوينه في مذكرات دبلوماسية يجري تبادلها وذلك بعد ان يتم تصديق الاتفاق حسب القوانين المعمول بها لدى الطرفين المتعاقدين.

المادة الحادية عشر:-

يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت من الاوقات ان يقدم اخطارا الى الطرف الاخر المتعاقد الاخر يعلمه برأيه في انتهاء هذا الاتفاق وفي حالة تقديم مثل هذا الاخطار ينتهي نفاذ هذا الاتفاق في التاريخ المعين فيه والذي يجب ان لا يقل عن ١٢ شهر بعد تاريخ تسليم الاخطار من قبل الطرف المتعاقد الاخر الا اذا سحب الاخطار قبل مدة نهايته، وقد حرر هذا الاتفاق بمواده الحادية عشر بتاريخ ١١/٣/١٩٦٠م وباللغات العربية والانكليزية والجكسلوفاكية، وعند حصول اختلاف بأحد اللغات يحول باللغة الانكليزية^(١)، وفي ١١/٣/١٩٦٠م تم اصدار قانون النقل الجوي بين العراق وجكسلوفاكيا، اذ تم الاتفاق عليه بين الجمهوريتين في براغ عاصمة جكسلوفاكيا^(٢)، وتمت مصادقته بتاريخ ٤/٥/١٩٦٠م، وقد وافق الديوان على تصديق لائحة قانون اتفاق النقل الجوي بين الجمهوريتين العراقية والجكسلوفاكية^(٣).

في ١٩/٣/١٩٦٠م تم الاتفاق على افتتاح خط جوي بين بغداد وبراغ وبالعكس، اذ جاء الاتفاق بناءً على طلب الدولتين لتقوية العلاقات المتبادلة بينهما وتنشيط الخطوط الجوية العراقية في ذلك الوقت^(٤)، اذ تم منح اجازة للخطوط الجوية الجكسلوفاكية بتسيير خط جوي منظم بين براغ وبغداد وبالعكس بطائرات اليوشن (١٨) من ذوات الاربع موتورات والمحركات النفاذة على ان ينتهي امدها في ٣١/٨/١٩٦٠م اسوة بإجازات الشركات الاخرى العاملة في العراق او قبل هذا التاريخ ذلك فيما لو تم ابرام الاتفاقية الجوية الثانية بين العراق وجكسلوفاكيا قبل التاريخ المذكور، اذ وافق مجلس الوزراء على

(١) د.ك.و، وزارة المواصلات، رقم الملف ٧٢، و٦٦، ١٣١٩٦٠م.

(٢) د.ك.و، وزارة المواصلات، رقم الملف ٩٤/٧٢، و٧٨، بتاريخ ١١/٣/١٩٦٠م.

(٣) د.ك.و، وزارة المواصلات، رقم الملف ١٥٣٢٦، و١٠٩، في ٨/٥/١٩٦٠م،

(٤) د.ك.و، وزارة الدفاع /مديرية الاستخبارات العسكرية، رقم الملف ٤٤/١/٦٥، رقم الوثيقة ١٣٣٩٨ف٤ نيسان ١٩٦٠م.

المقترح المذكور بعد المداولة استنادا الى المادة الثانية من قانون الملاحة الجوية رقم (٤١) لسنة ١٩٣٩م، اذ تمت المصادقة عليه من قبل مجلس السيادة ايضا^(١).

في ١٩٦٠/٦/٢٥م تم افتتاح الخط الجوي بين العراق وجكسلوفاكيا ، اذ هبطت اول طائرة جكسلوفاكية وهي تحمل الوفد الجكسلوفاكي من براغ الى بغداد^(٢)، وفي ١٩٦٠/٨/٣م قامت الخطوط الجوية الجكسلوفاكية بتمديد خطها العامل بين براغ وبومباي المار عبر الاراضي العراقية الى جاكرتا^(٣)، وفي ١٩٦٠/١٠/١م وافقت الخطوط الجوية العراقية على طلب الحكومة الجكسلوفاكية بقيام سفرات خاصة لنقل وفود المؤتمر السادس لمنظمة الطلاب العالمية^(٤).

٣- الاتفاقية الجوية العراقية البلغارية.

توسعت العلاقات الجوية بين العراق ودول العالم المتطورة ، اذ كان من ضمن الاتفاقيات الجوية الدولية التي تمت في ١٩٦٠/٦/١٥م الاتفاق الجوي بين العراق والجمهورية الشعبية البلغارية والذي يسمح فيه بالتبادل التجاري الجوي بين الجمهوريتين ، إذ ساهم هذا الاتفاق في تحسين الخطوط الجوية في ذلك الوقت^(٥).

٤- الاتفاقية الجوية بين العراق والهند.

اعلنت الحكومة العراقية عن رغبتها في اقامة علاقات سياسية واقتصادية مع الهند ، اذ تم توقيع اتفاقية اقتصادية مع الهند في ٢٩ كانون الاول ١٩٥٨م ، اذ جددت هذه الاتفاقية في عام ١٩٥٩م^(٦) ، ثم قامت الحكومة العراقية عن طريق السفير العراقي في الهند بعقد اتفاقية تسمح بفتح الخط الجوي للخطوط الجوية العراقية بين العراق والهند ، وقد تمت الاتفاقية بتاريخ ٩ آب ١٩٥٩م^(٧).

(١) د.ك.و، رئاسة اركان الجيش ، دائرة الاركان العامة ، ملفات وزارة المواصلات ، رقم الملف ٤٤/١/٦٥ ، بتاريخ ١٩٦٠/٨/١٧م.

(٢) د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الملف ٤٤/١/٦٥ ، و٦٧ ، بتاريخ ١٩٦٠/٧/٧م.

(٣) د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الملف ٤٤/١١/٦٥ ، و٩١ ، بتاريخ ١٩٦٠/٨/٣م.

(٤) د.ك.و، وزارة المواصلات ، رقم الملف ٤٤/١/٦٥ ، و٥٣ ، بتاريخ ١٩٦٠/١٠/٢م.

(٥) د.ك.و، المواصلات، مديرية الطيران المدني، رقم الملف ٤٤/١/٦٥ ، رقم الوثيقة ١٥٨٠ في ١٩٦٠/٦/٢٨م.

(٦) نصير محمود شكر الجبوري ، المصدر السابق، ص ٩٨٩.

(٧) نوري عبد الحميد العاني ، علاء جاسم محمد الحربي، المصدر السابق، ج ٣، ص ٤١٣.

٥- الاتفاق الجوي بين العراق والاتحاد السوفيتي .

قامت الحكومة العراقية بعقد اتفاقية التعاون الفني بين العراق والاتحاد السوفيتي في ١٨ آب ١٩٦٠م لغرض سد الشاغر الذي حصل نتيجة هجرة البريطانيين بعد الثورة ، اذ نصت المادة الثانية من الاتفاقية على ارسال الاختصاصيين السوفيت الى العراق لتقديم المساعدات الفنية لتنظيم مراكز التدريب وتقديم المساعدات الفنية في مجال الطيران المدني ، اذ نص ملحق الاتفاقية على قيام الاتحاد السوفيتي بأرسال ٣٦٠ اخصائي في المواصلات الجوية ، اذ صادق مجلسا السيادة ومجلس الوزراء على الاتفاقية بتاريخ ١٧ أيلول عام ١٩٦٠م وبالقانون رقم ١١٣ واعدت نافذة المفعول ابتداء من توقيعها ، اذ تم ارسال عدد من السوفيت للعمل في مجال المواصلات الجوية في العراق^(١).

٦- الاتفاقية الجوية بين العراق والجمهورية الهنغارية .

سعى العراق لتوسيع العلاقات الدولية في مجال الطيران ومن ضمن الدول التي قامت الحكومة العراقية بعقد اتفاقيات جوية معها هي الجمهورية الهنغارية ، فقد تم توقيع الاتفاقية بتاريخ ٢ آذار ١٩٦٠م في العاصمة الهنغارية بودابست والتي كانت تهدف الى تطوير النقل بين الحكومتين العراقية والهنغارية وتأسيس مصالح جوية بين الدولتين ، وقد جاء في المادة الاولى من الاتفاقية ان تمنح الحكومة العراقية الحكومة الهنغارية حق تشغيل المصالح الجوية الدولية على السبل المعينة في ملحق الاتفاقية لغرض القيام بالنقل الدولي للركاب والبضائع والبريد ، كما تقوم الجمهورية الهنغارية بمنح العراق نفس التحويل الذي قامت به الحكومة العراقية لها ، الا في حالات استثنائية ، اذ يسمح للعراق بنقل البضائع والبريد من هنغاريا الى اقاليم فرنسا وايطاليا وسويسرا والسويد والدنمارك وبلجيكا وهولندا ، ولا يسمح له بنقل الركاب والبضائع والبريد من هنغاريا الى بلغاريا وجيكوسلوفاكيا والمانيا الديمقراطية وبولندا ورومانيا^(٢).

(١) نوري عبد الحميد العاني ، علاء جاسم محمد الحربي ، المصدر السابق ، ج ٤ ، ص ٢١٤ ، ٢١٠ .

(٢) المصدر نفسه ، ص ١٦٣ ، ١٦٢ .

٧- الاتفاق الجوي بين العراق ودوقية لوكسمبرغ .

بتاريخ ١٤/٣/١٩٦١م تم الاتفاق الجوي بين العراق ودوقية لوكسمبرغ لبناء مصالح جوية دولية منظمة وقد تضمن الاتفاق ما يلي:

المادة الاولى :

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الاخر الحقوق المعينة في ملحق هذا الاتفاق لغرض تأسيس المصالح الجوية المبينة في هذا الاتفاق ،كما يعين كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة جوية واحدة او اكثر للعمل على السبل الجوية وتعين موعد المباشرة بتشغيل السبل المذكورة من تاريخ لاحق.

المادة الثانية:

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين اجازة التشغيل اللازمة الى المؤسسة الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر ،إذ يمكن من خلال هذه الاجازة المباشرة بتشغيل المصالح الجوية المعينة في الملحق والطلب اليها ان تضمن لسلطات الطيران المدني تنفيذ الشروط المقررة في القوانين والانظمة التي تطبق عادة من قبل السلطات المذكورة.

المادة الثالثة :

تحدد الاجور وفق نسب معقولة وتتخذ بنظر الاعتبار نفقات التشغيل والارباح الاعتيادية ،واذا لم يتم الاتفاق على هذا الامر فتطبق الاجور المعينة من قبل جمعية النقل الجوي الدولية .

المادة الرابعة:

يوافق الطرفان المتعاقدان على استعمال المطارات والتسهيلات لكلا الطرفين لقاء اجور او رسوم لا تزيد على الرسوم التي تدفعها الطائرات العاملة في عمليات المصالح الجوية الدولية ،كما تمنح مواد الوقود والزيوت والادوات الاحتياطية التي تجهز بها الطائرة بأجور مماثلة يتفق عليها كل طرف ،كما تعفى كل الطائرات لكلا الطرفين من الرسوم الكمركية واجور التفتيش وغيرها.

وقد تضمنت الاتفاقية الجوية عدة فقرات اخرى كان منها احتفاظ كلا الطرفين بحق الامتناع عن اعطاء اجازة التشغيل الى المؤسسة او المؤسسات الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر او ايقاف او الغاء اجازة العمل اذا اراد ذلك ،كما تضمنت الاتفاقية ان يوافق الطرفان بالاحتكام لاي جهة محايدة في حال حصول خلاف حول تفسير مواد الاتفاقية او احواله الى منظمة الطيران المدني الدولية^(١).

٨- الاتفاق الجوي بين العراق والجمهورية الإيطالية.

قامت الحكومة العراقية المتمثلة بمديرية الطيران المدني العامة والجمهورية الإيطالية المتمثلة بمديرية الطيران الإيطالي العامة في ٣١ كانون الثاني ١٩٦٣م بعقد اتفاق جوي احتوى على ١٦ مادة خاصة بتنظيم العمل بين الدولتين في مجال النقل الجوي لتقوية وتطوير النقل الجوي المتبادل وتأسيس مصالح جوية متبادلة ، اذ نص الملحق على عمل الخطوط الجوية الإيطالية والتوقف للتزود بالوقود وانزال المسافرين والبضائع في كلا الاتجاهين في نقاط هي ايطاليا -بيروت-بغداد-طهران، اما بالنسبة للطيران العراقي نص الملحق على توقف الطيران العراقي في الاقاليم الإيطالية لغرض التزود بالوقود وانزال المسافرين في كلا الاتجاهين في نقاط هي بغداد- روما- باريس- لندن، اذ تمت الموافقة من قبل مجلس الوزراء ومجلس السيادة وتمت المصادقة بالقانون رقم (١٢٢) لسنة ١٩٦٣م^(٢)، كما تضمنت الاتفاقية موادا اخرى تشمل الطيران دون هبوط عبر اقاليم الطرف الاخر ،كما تشمل الهبوط لأغراض لا تخص النقل ،وكذلك اعفاء الطائرات لكلا الطرفين من الضرائب والرسوم المفروضة لغيرهما وتزويد الطائرات بالوقود والزيوت والمواد الغذائية لكلا الجانبين^(٣).

(١) الجمهورية العراقية ،المجموعة القانونية ،مطبوعة سكك حديد الجمهورية العراقية، بغداد، ١٩٦٤، ص١٠٦١٠٧.

(٢) فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق ،ص٩٨.

(٣) الجمهورية العراقية ،المجموعة القانونية، المصدر السابق، ص١١٣١١٤.

٩- الاتفاق الجوي بين العراق وبولونيا .

تم الاتفاق الجوي بين العراق وبولونيا في ٧ نيسان ١٩٦٢م ،اذ صادق على الاتفاق مجلس السيادة بعد التوقيع عليه في بغداد بتاريخ ٢٧ تموز ١٩٦١م بناءً على رغبة الطرفين لتقوية المصالح الجوية وتطوير النقل بين اقاليم هاتين الدولتين^(١)، اذ يمنح كل من الطرفين المتعاقدين احدهما الاخر الحقوق المعينة في هذه الاتفاقية لغرض تأسيس مصالح جوية دولية ذات مواعيد منتظمة على السبل المعينة في ملحق الاتفاقية وتسمى هذه المصالح بالمصالح المتفق عليها ، كما تضمنت الاتفاقية بأحقية كلا الطرفين بتخصيص مؤسسة جوية لغرض القيام بالخدمات المتفق عليها على السبل الجوية المعينة على ان تبلغ السلطات الجوية لكلا الطرفين ،كما تعفى الطائرات لكلا الجانبين من الضرائب والرسوم الكمركية ومن الاجور المالية التي تخصص للوقود والزيوت والمواد الغذائية التي تقدم في الطائرة^(٢).

اخذت الخطوط الجوية بالتطور لا سيما اثناء مدة الستينيات من خلال الاهتمام الفعلي الذي اولته الحكومة الجديدة، ففي ٢٠ شباط ١٩٦٠م استحدثت مديرية الطيران المدني شعبة جديدة تسمى بشعبة الفحص الجوي لتقدير صلاحية الطائرات واجازة الطيارين والمهندسين وقد وضعت المديرية مسودة لتأمين سلامة الطائرات العراقية ، فقد باشرت هذه الشعبة بتصليح عدد من الطائرات التابعة للخطوط الجوية العراقية^(٣).

بتاريخ ٣٠ نيسان عام ١٩٦٠م صدر قانون رقم ٥٨ لسنة ١٩٦٠م وسمي بقانون الميزانية العامة للسنة المالية من عام ١٩٦٠م ،اذ يعد هذا القانون ثاني قانون للميزانية العراقية يصدر بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م والذي ارسى بفائدته على الخطوط الجوية العراقية^(٤).

(١) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٦١٧ في ٢٤/٤/١٩٦٢م.

(٢) الجمهورية العراقية ،المجموعة القانونية ، المصدر السابق، ص ١٠٩١١٠.

(٣) فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق، ص ٨٢.

(٤) محمود فهمي درويش وآخرون، دليل الجمهورية العراقية لسنة ١٩٦٠م ،دائرة معارف علمية ،تاريخية ، اجتماعية ،صناعية ، زراعية ، تجارية، بغداد، د.م ، ١٩٦١م ، ص ٦٥٥.

في ١/٤/ ١٩٦١م انفصلت مصلحة الخطوط الجوية العراقية عن السكك الحديدية واعلنت مصلحة مستقلة رغم انها لا تملك سوى اربع طائرات مسيرة على كافة خطوطها الجوية ،لذلك اخذت تدرس كيفية مجارة الشركات العالمية للطيران الموجودة في المنطقة ، فقد اخذت تفكر في شراء طائرات نفثة ذات السرعة والسعة الاكبر، وقد اقدمت فيما بعد بشراء ثلاث طائرات بريطانية الصنع^(١).

تعد هذه الطائرات من احدث انواع الطائرات واسرعها كونها تتسع ل(٩٧) كرسيًا ، الا ان استخدامها من قبل الخطوط الجوية العراقية لم يكن ملائماً وذلك بسبب ضعف الامكانيات الفنية وبسبب الظروف المناخية السائدة في البلاد^(٢).

بعد ان انفصلت الخطوط الجوية العراقية من مصلحة السكك واصبحت مصلحة مستقلة تم تعيين مديراً عاماً لها ، إذ اختير بتاريخ ٢٤ نيسان من عام ١٩٦١م اللواء الركن علاء الدين محمود^(٣) الذي شغل عدة مناصب ادارية في مديرية الطيران المدني^(٤)، وقد قام بالعديد من الاعمال التي تهدف الى تطوير الطيران ومواكبة التطور العالمي ومن هذه الاعمال هي^(٥).

- ١- نصب جهازين لتعيين مواقع العواصف الرعدية في مطاري بغداد والبصرة من اجل تجنب الاخطار التي تسببها تلك العواصف .
- ٢- انشاء برج مراقبة جديد في مطار بغداد.
- ٣- تجهيز المطارات العراقية بسيارات كبيرة لاطفاء الحرائق.

(١) مجيد خليل حسين ، اقتصاديات النقل الجوي العراقي حاضرها ومستقبلها ،رسالة ماجستير ، جامعة بغداد /كلية الادارة والاقتصاد، ١٩٨٧م، ص ٤١.

(٢) احمد حسون السامرائي ، امكانية تطور النقل الجوي في العراق ، مجلة الجمعية العراقية ، مجلد (١٠) ، مطبعة العاني ، بغداد ، ١٩٧٨م، ص ١٥٢.

(٣) علاء الدين محمود :وهو شخصية عسكرية وادارية في الجيش العراقي ولد عام ١٩١٠م ودرس في بغداد ثم دخل الكلية العسكرية وتخرج منها برتبة ملازم ثاني ثم التحق بكلية الاركمان وتخرج منها وعين معلماً فيها عام ١٩٤٠م وفي عام ١٩٥٣م عين امراً للكلية العسكرية ثم مديراً للإدارة في وزارة الدفاع ، وبعد احداث ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م عين متصرفاً للواء اربيل ، وفي ٢٤ نيسان ١٩٦١م عين مديراً للطيران المدني العراقي ، توفي في بغداد عام ٢٠٠١م ، فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق ، ص ٨٣.

(٤) طارق عبد الحافظ سعيد، المصدر السابق، ص ٢٣.

(٥) فلاح حسن عاتي البهادلي ، المصدر السابق، ص ٨٤.

٤- نصب بدالة خاصة بين شركات الطيران والمطارات .

٥- نصب مسجل لتسجيل المكالمات بين الطائرات والمطارات .

٦- انشاء صالة جديدة للمسافرين في مطار بغداد.

اما في مجال الاهتمام الدولي بالخطوط الجوية العراقية من قبل العالم زار الموانئ العراقية في ١٩٦١/١١/٢٢ م خبير المكتب الاقليمي للمنظمة الدولية للطيران المدني في منطقة الشرق الاوسط وهو الخبير جون يقطر ،والذي سجل زيارته في سجل زيارات المصلحة العامة للموانئ وهي كما يلي :

"اسعدني كثيرا زيارة مطار البصرة لما لمستته من اعتناء السلطات بصيانه واعداده كما اسعدني التشرف بمقابلة مدير عام الموانئ ونائبه وموظفي المصلحة القائمين بإدارة وصيانة المطار ،وقد تركت هذه الزيارة في نفسي شعورا صادقا باهتمام السلطات بالارتقاء بخدمات الطيران المدني الاهلي والدولي الى المستوى العالي واني ارجو الى للجمهورية العراقية كل التقدم في هذا المضمار عنوانا لحضارتها التي تلمسها المنظمة الدولية للطيران المدني ،كما اكرر شكري بما قبولت به من الاهتمام وارجو قبول وافر احترامي"(١).

في ٣١ آذار ١٩٦١م زار وفد من الخبراء العرب في مجال الطيران مدينة البصرة بناء على دعوة رئيس الوزراء عبد الكريم قاسم ،اذ اشاد خبراء الطيران باهتمام الحكومة التي وضعت حجر الاساس لميناء ام قصر واهتمامها بتطوير الطيران والمطارات المدنية من إذ الاجهزة الفنية والادارية(٢).

ومن اجل تطور الخطوط الجوية العراقية على المستوى الدولي وافق مجلس الوزراء بتاريخ ٢٤ آب ١٩٦٢م على شراء طائرات جديدة وفتح خطوط جوية بين بغداد والولايات المتحدة الامريكية والبلدان الاسكندنافية(٣) ،كما تم خلال عام ١٩٦٢م فتح خطوط جديدة بين العراق والبحرين وبيروت وعمان ونيودلهي واسطنبول وفيينا وبراغ ،كما تم فتح

(١) فادية يعكوب يوسف ، المصدر السابق ، ص٥٧٥٨.

(٢) مجلة الموانئ،مجلة تصدرها مصلحة الموانئ العراقية، عدد خاص بمناسبة زيارة عبد الكريم قاسم الى البصرة ووضعه حجر الاساس لميناء ام قصر ،السنة الثانية ،نيسان ١٩٦١ ،ص٣٩.

(٣) نوري عبد الحميد العاني ،علاء جاسم محمد الحربي، المصدر السابق ،ج٥، ص٥١٠.

مكتب للحجز في بيروت ولندن كخطوة أولى نحو فتح مكاتب في جميع الدول التي تمر فيها الخطوط الجوية العراقية^(١)، كما شهدت العلاقات العراقية الكويتية تطوراً ملحوظاً بعد سقوط عبد الكريم قاسم في ٨ شباط ١٩٦٣م، إذ بدأت العلاقات بعدما كانت مقطوعة منذ عام ١٩٦١م، فقد أوعز مجلس الوزراء الجديد بأستئناف المواصلات الجوية والبريدية والبحرية مع الكويت وإعادة الاتصالات الهاتفية والبريدية بأنواعها^(٢).

في ١ كانون الأول ١٩٦٣م وافق مجلس التخطيط الاقتصادي على تشكيل لجنة تضم ممثلين من وزارة المواصلات لدراسة شبكة الطرق التي تصل بين المطار المدني في بغداد ومركز المدينة بهدف تسهيل عملية نقل المسافرين الى المطار^(٣)، إذ شهد عام ١٩٦٣م حركة نقل واسعة شهدها العراق على مستوى النقل الداخلي بواسطة الخطوط الجوية العراقية والتي تمثلت بين مطاري بغداد والبصرة^(٤).

في عام ١٩٦٤م أقام معهد الطيران المدني التابع للطيران المدني العامة دورة للتدريب على الطيران المدني وقد ضمت الدورة (٤٥) طالباً للتدريب على اختصاصات متعددة وهي الرقابة الجوية والرصد الجوي والمخابرات الجوية وصيانة الاجهزة اللاسلكية لمدة ستة اشهر، إذ كانت الدورة تهدف الى تحسين مستوى كفاءة منتسبي مديرية الطيران واعدادهم اعداداً علمياً وفنياً لأشغال كافة الوظائف في مطار بغداد المدني^(٥).

بعد الزخم الذي واجهته المطارات العراقية بسبب ازدياد عدد المسافرين وعدم قدرة الطائرات المدنية من استيعاب الركاب وافق مجلس الوزراء في ٥ أيار ١٩٦٤م باستعمال الطائرات الهليكوبتر في عملية النقل الجوي من وإلى لواء الناصرية^(٦)، أما على المستوى الخارجي فقد قررت الخطوط الجوية العراقية بتاريخ ٢٩ كانون الثاني من عام ١٩٦٤م

(١) فلاح حسن عاتي البهادلي، المصدر السابق، ص ١٠٠.

(٢) جعفر عباس حميدي، تاريخ الوزارات في العهد الجمهوري ١٩٦٨-١٩٥٨م، ج ٦، بيت الحكمة للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠٠٥م، ص ٣٤٣٤٤.

(٣) جريدة البلاد، بغداد، العدد ٧٤، في ١ كانون الأول ١٩٦٣م، ص ٤.

(٤) فلاح حسن عاتي البهادلي، المصدر السابق، ص ٨٥.

(٥) المصدر نفسه، ص ٨٦.

(٦) د.ك.و، وزارة المواصلات، الملف المرقمة ٦٧٣/٤٢١٣٠٠، بتاريخ ٣٠ آذار ١٩٦٤م، و ١٥، ص ١٩.

من فتح مكتب خاص لها في القاهرة بهدف زيادة الرحلات المنتظمة بين بغداد والقاهرة^(١).

على الرغم من التطور الحاصل في زيادة اعداد الطائرات الا انه لم يكن هناك معالجة كاملة للمشاكل التي تواجهها الطائرات في الظروف الجوية الصعبة ، ففي عام ١٩٦٤م تعرض العراق الى موجة برد وهبوب عاصفة ترابية على العاصمة بغداد ، انعدمت فيها الرؤية مما اثرت على الحياة الاقتصادية بشكل عام وحركة الخطوط الجوية بشكل خاص، اذ تم اغلاق مطار بغداد بوجه الطائرات القادمة الى المطار وتأخير اقلاع الطائرات في داخل المطار لعدة ايام^(٢).

تطورت الخطوط الجوية العراقية بعد قيامها بشراء طائرات متطورة وحديثة الصنع، اذ قام العراق في عام ١٩٦٥م بشراء اول طائرة نفاثة وهي طائرة بريطانية الصنع والتي استخدمت لأول مرة في العراق بعد بريطانيا المنتجة لها^(٣)، الا ان الطائرات النفاثة لم يكن استخدامها ملائماً في الخطوط الجوية العراقية رغم سرعتها وحدثتها بسبب ضعف الامكانيات الفنية وبسبب الظروف المناخية السائدة في المنطقة والتي تقف عائقا امام سير هذه الطائرات^(٤).

في عام ١٩٦٥م صادق مجلس الوزراء العراقي على انضمام العراق الى مجلس الطيران المدني بالقانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٦٥م^(٥) ، اذ استلمت مصلحة الخطوط الجوية في عام ١٩٦٥م ثلاث طائرات من نوع ترانديت والتي تم التعاقد عليها مع الشركة المصنعة عام ١٩٦٣م ،وقد بلغت كلفة هذه الطائرات وعددها (٣) مع ادواتها الاحتياطية والفوائد المحملة بها والبالغة (٦,٤٩٥,٠٠٠) دينار وذلك على الوجه التالي.

(١) جريدة البلاد ، العدد ١٢١، بتاريخ ٢٩ كانون الثاني ١٩٦٤م، ص ٤.

(٢) المصدر نفسه ، العدد ١٠٩، في ١٩ كانون الثاني ١٩٦٤م، ص ٤.

(٣) فلاح حسن عاتي البهادلي، المصدر السابق ، ص ٨٩.

(٤) مجيد خليل حسين ، المصدر السابق، ص ٤١٤٢

(٥) فؤاد الراوي ، المعجم المفهرس للمعاهدات والاتفاقيات والعهود والاحلاف التي ارتبط بها العراق مع الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات الاجنبية من عام ١٩٢١م ، ج ١٢، مطبعة الارشاد ، بغداد، ١٩٧٦م، ص ٢٩٦.

المبلغ	التفصيلات
٤,٤٦٦,٠٠٠	قيمة الطائرات الثلاث
٦٧٤,٠٠٠	قيمة ادوات احتياطية من شركة جوكرسرلي للطائرات
٤٩٨,٠٠٠	قيمة ادوات احتياطية من شركة رولزروبس للمكانن
٨٥٧,٠٠٠	الفائدة المترتبة على الصفقة
٦,٤٩٥,٠٠٠	

وقد اتفق مع الشركة المنتجة ان تدفع اجور الطائرات بأقساط شهرية تسدد اثناء المدة من ١-١-١٩٦٦م ولغاية ٣٠-٤-١٩٧٣م^(١).

وبهدف تطوير الطيران المدني العراقي قامت مديرية الطيران العراقي بمحادثات مع وزارة الطيران المدني السوفيتي بعد زيارة وفد من الطيران السوفيتي الى بغداد بتاريخ ٦ شباط ١٩٦٦م كان الهدف منها تطوير الطيران بين البلدين^(٢)، كما عقد العراق اتفاقية جوية مع لبنان بتاريخ ١١ آيار ١٩٦٧م لغرض تعزيز العلاقات العراقية مع لبنان على المستوى السياسي والاقتصادي، وقد صادق مجلس الوزراء على الاتفاق بالقانون رقم ٩٦ لسنة ١٩٦٧م^(٣).

(١) الجمهورية العراقية، وزارة المواصلات، تقرير عن الوضع المالي لمصلحة الخطوط الجوية العراقية لسنة ١٩٦٩م، ص٦.

(٢) جريدة البلد، العدد ٥١٩، بتاريخ ٦ شباط ١٩٦٦م، ص٤.

(٣) فلاح حسن عاتي البهادلي، المصدر السابق، ص١٠٦.

بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م تطور النقل على المستويين الداخلي والخارجي اذ عملت مديرية الطيران على تطوير محطة انتظار المسافرين وشراء سيارات خاصة لنقل المسافرين من محطة الانتظار الى المطار ،اذ شهدت هذه الفترة تطوراً في مجال النقل الجوي والخدمات كافة^(١).

وفي ٧ تشرين الثاني ١٩٦٩ تم عقد اتفاق جوي بين الحكومة العراقية وحكومة الصين الشعبية، وقد نص الاتفاق على ١٣ مادة وملحق خاص بتنظيم عمل الطيران المدني بين الدولتين، وقد صادق مجلس الوزراء ومجلس قيادة الثورة على الاتفاق بالقانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٧٠، في يوم ٢٣ آذار ١٩٧٠م^(٢).

اتصف حجم النقل الجوي عام ١٩٧٠م بالموازنة والهبوط ،اذ انخفضت نسبه في بعض المجالات وارتفعت في مجالات اخرى وكانت هناك بعض الفوارق بين عام ١٩٦٩م وعام ١٩٧٠م ،فقد بلغ عدد المسافرين المنقولين على مختلف الخطوط الجوية (٢٢٢٠١٣) مسافراً في عام ١٩٧٠م وهذا العدد يقل بـ (١٤٤٨٤) عن عدد المسافرين المنقولين لسنة ١٩٦٩م ،اذ يشكل عدد المسافرين الذين تم نقلهم بواسطة الطائرات العراقية في سنة ١٩٧٠م ما نسبته (٠/٠٦٤) من اجمالي عدد المسافرين لحركة النقل الجوي^(٣)، وكما موضح في الجدول رقم (٣٣).

(١) جمهورية العراق ،وزارة الاعلام ،منجزات ثورة ١٧ تموز ١٩٦٨م في عامها الثالث ، مطبعة الحكومة ، بغداد ، ١٩٧١م، ص٢٢٧٢٢٨.

(٢) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ١٨٥٦ ، ٢٣ آذار ١٩٧٠ ، ص١٤.

(٣) نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠ ، ص٣٧.

الجدول رقم (٣٣)

اجمالي عدد المسافرين القادمين والمغادرين والمارين في السنتين ١٩٦٩م و ١٩٧٠م
في مطاري بغداد والبصرة.

عدد القادمين الى مطار بغداد ومطار البصرة لسنة ١٩٦٩-١٩٧٠م			عدد المغادرين الى مطار بغداد ومطار البصرة لسنة ١٩٦٩-١٩٧٠م			عدد المارين الى مطار بغداد ومطار البصرة لسنة ١٩٦٩-١٩٧٠م		
محافظة	١٩٦٩	١٩٧٠	محافظة	١٩٦٩	١٩٧٠	محافظة	١٩٦٩	١٩٧٠
بغداد	١٠٦٥١٤	٩٨٥٦٦	بغداد	١٠٤٠٤١	١٠٠٧٩٦	بغداد	-	-
البصرة	١٣٢٥٨	١١٦٠٦	البصرة	١٢٦٨٤	١١٠٤٥	البصرة	٩٠٦٥	٨٠٧١

المصدر: نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠، ص ٣٩.

اما بخصوص البضائع والامتنعة المنقولة فقد ارتفعت نسبتها خلال عام ١٩٧٠م بمقدار (٠/٠١) عن سنة ١٩٦٩م، كما ازدادت كمية المواد البريدية بنسبة (٠/٠١٥) خلال نفس المدة، وفيما يتعلق بالايادات العامة خلال سنة ١٩٦٩ و ١٩٧٠م فقد بلغت (٣٤٦٦٥٢٠) دينار أي بعجز مالي يقدر بـ (٢٨٠١٨٢) دينار عن المصروفات العامة المتحققة لنفس العام^(١)، وكما موضح في الجداول الاتية رقم (٣٤، ٣٥، ٣٦، ٣٧).

(١) نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠، ص ٣٧.

الجدول رقم (٣٤)

كمية البضائع والامتعة المنقولة على مختلف الخطوط اثناء السنتين ١٩٦٩م و١٩٧٠م

السنة	الخطوط الجوية العراقية		الخطوط الجوية العربية		الخطوط الجوية العالمية	
	المحملة	المفرغة	المحملة	المفرغة	المحملة	المفرغة
١٩٦٩	٣٢٥٤٩٩	٥٧٧٩٧٠	١٠٥٢٥٩	١٠٩٢٥٠٥	٦٣١٩٨	٧٥٢٠٤٣
١٩٧٠	٣٦٧٢١٣	٥٤٥٣٢٥	٦٤٥٩٢	١٠٥٣٠٣٦	٩٦٧٣٧	١١١٧٣٦١

الجدول:تنظيم الباحث بالاعتماد على نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠، ص ٣٢-٣٤

الجدول رقم (٣٥)

كمية المواد البريدية والمطبوعات المنقولة على مختلف الخطوط للسنتين ١٩٦٩ و١٩٧٠م

السنة	الخطوط الجوية العراقية		الخطوط الجوية العربية		الخطوط الجوية العالمية	
	المحملة	المفرغة	المحملة	المفرغة	المحملة	المفرغة
١٩٦٩	٥٣٢٤٧	٣١٧٣٩	٢٨٩٨	١٧٠٣٢	٨٠٥٥	٤٤٧٠٩
١٩٧٠	٦٣٨٥٩	٣٤١٥٤	٥٣١٣	٣٣١٥٩	٧٩٢٩	٧٧١٤٦

الجدول:تنظيم الباحث بالاعتماد على نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠، ص ٣٢-٣٤.

الجدول رقم (٣٦)

ايرادات التشغيل لمصلحة الخطوط الجوية العراقية خلال السنتين ١٩٦٩ و ١٩٧٠م

المبالغ	ايرادات التشغيل
٢٨٢٨٧٢٦	١- نقل المسافرين ونقل البضائع
٥١٨٩١	٢- نقل الامتعة مع المسافرين
٥٠١٤٦	٣- نقل البريد
٥٤٢٧٩	٤- نقل الحج
١٥٣٣	٥- الرحلات الخاصة

الجدول: تنظيم الباحث بالاعتماد على نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠، ص ٣٢-٣٤

الجدول رقم (٣٧)

ايرادات عامة لمصلحة الخطوط الجوية العراقية خلال السنتين ١٩٦٩ و ١٩٧٠م

المبالغ	الايرادات العامة عدى التشغيل
١٠١٢٥	١- شركة نفط العراق
٢١٤٣٢٩	٢- الخدمات الارضية
٧٣٢٢٢	٣- ايرادات الصندوق المشترك
٤٨٩٢٣	٤- الكماليات المباعة على الطائرات
١٣٩٥٨	٥- مواد الاعاشة المباعة للطائرات
٤٩٣٠٣	٦- العمولات المقبوضة
—	٧- مبيعات السوق الحرة
٢٦٧	٨- ايرادات المخزن الكمركي
١٥٥٨	٩- نقل المسافرين والموظفين
٦٨٢٦٠	١٠ ايرادات متفرقة
٣٤٦٦٥٢٠	المجموع الكلي

المصدر: نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠، ص ٤٠-٤٣

تعد المدة من عام ١٩٦١-١٩٧٢م هي مرحلة التكوين للخطوط الجوية العراقية ، اذ ازداد عدد الطائرات وتحسنت نوعياتها واتسعت الخطوط الجوية اكثر ، الا انها بقيت حتى عام ١٩٧٣م تمتلك نوعين فقط من الطائرات المدنية المخصصة للنقل ، فقد تم خلال نفس العام التعاقد من قبل وزارة النقل مع شركة بوينك الامريكية لشراء خمس طائرات للعمل في المصلحة العراقية ، وقد تم استلام الطائرات بتاريخ ١ آب ١٩٧٤م والتي ساهمت بتطوير الاسطول الجوي العراقي وتقديم افضل الخدمات للمسافرين^(١).

بعد ادخال الطائرات الامريكية التوربينية النفائثة في عام ١٩٧٤م اصبح الاسطول العراقي يمتلك ثلاثة انواع من الطائرات^(٢).

توسع الاسطول الجوي العراقي خلال عام ١٩٧٦م بعد شراء الطائرة العملاقة (٧٤٧ BOEING)، وفي عام ١٩٧٧م تم الاستغناء عن الطائرات القديمة بسبب عدم ملائمتها لخطوط الجوية العراقية من ناحية الامكانيات الفنية والظروف المناخية^(٣) ، اذ تطورت الشركات الجوية العاملة في العراق لتصبح شركات دولية ذات مقبولة عالية والجدول رقم (٣٨) يوضح اهم الشركات الجوية في العراق للمدة ١٩٥٨-١٩٧٩م.

(١) فلاح حسن عاتي البهادلي، المصدر السابق ، ص ١١٢.

(٢) مها شاكر الامارة، المصدر السابق، ص ٤٢٤٤.

(٣) مجيد خليل حسين ، المصدر السابق، ص ٥٤.

الجدول رقم (٣٨)

اهم الشركات العربية والاجنبية العاملة في العراق للفترة ١٩٥٨-١٩٧٩م

ت	اسم الشركة	الجهة المالكة
١-	شركة الطيران الجوية البريطانية لما وراء البحار	المملكة المتحدة
٢-	شركة الخطوط الجوية الملكية الهولندية	هولندا
٣-	شركة الخطوط الجوية الفرنسية	فرنسا
٤-	شركة الخطوط الجوية الامريكية	الولايات المتحدة الامريكية
٥-	شركة الخطوط الجوية الاسكندنافية	دول اسكندنافيا
٦-	شركة الخطوط الجوية الايرانية	جمهورية ايران الاسلامية
٧-	شركة الخطوط الجوية للشرق الاوسط	لبنان
٨-	شركة الخطوط الجوية المصرية	جمهورية مصر العربية
٩-	شركة الخطوط الجوية الجزائرية	الجمهورية العربية الجزائرية
١٠-	شركة الخطوط الجوية اللبنانية	لبنان
١١-	شركة الخطوط الجوية الكويتية الوطنية	الكويت

الجدول: تنظيم الباحث بالاعتماد على كتاب مجيد خليل حسين، اقتصاديات النقل الجوي العراقي حاضرها ومستقبلها .

المبحث الثاني:

التطور التاريخي للمطارات في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

١- بدايات التطور التاريخي للمطارات في العراق.

٢- المطارات العراقية ومراحل تطورها حتى عام ١٩٧٩م

٣- نشاط نقل المسافرين في المطارات العراقية حتى عام ١٩٧٩م

١- بدايات التطور التاريخي للمطارات في العراق.

أبدت بريطانيا مساعدتها للعراق بإنشاء مطار بغداد الدولي الذي يعد أول المطارات المدنية التي تم إنجازها في العهد الملكي، والذي تم افتتاحه من قبل الملك فيصل الأول في ٥ نيسان ١٩٣٣م^(١)، إذ حقق المطار صدًى عالمياً كبيراً، وقد كتب عنه في المجلة الألمانية (دي لا فتريز Dili Fteries) مقالاً تحدث فيه عن أهمية بغداد وموقعها بالنسبة للخطوط الجوية العالمية التي تعد ملتقى الخطوط الجوية المتفرعة إلى قارة آسيا، وقد أشارت المجلة إلى دور الملك فيصل الأول في إنشاء المطار ورعايته للطيران المدني^(٢).

في منتصف عام ١٩٣٥ انفصل الطيران المدني عن وزارة الاقتصاد والمواصلات وألحق بوزارة الدفاع العراقية^(٣)، إذ تم إلحاق مطار بغداد من الناحية الإدارية بوزارة الدفاع العراقية، في عام ١٩٣٦ وقامت الوزارة بتشكيل مديرية جديدة سميت بمديرية الميناء الجوي والأنواء الجوية العامة^(٤)، كتطوير للمطار المدني تم تسمية أول مدير عراقي لهذه الدائرة هو علي فؤاد حمزة، الذي أستمّر في الخدمة حتى عام ١٩٤٣م^(٥) يساعده بدر خالد البدر^(٦). ضابط الحركات في الميناء الجوي، إذ اعتبرت مديرية الميناء الجوي أول إدارة متخصصة لتقديم خدمات الطيران^(٧).

(١) فلاح حسن عاتي البهادلي، المصدر السابق، ص ٣٢.

(٢) عمر عادل طه لطيف الحياي، القوة الجوية العراقية ١٩٥٨-١٩٣١م (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير، جامعة ديالى، كلية التربية، ٢٠١٤م، ص ٥٤.

(٣) بدر خالد البدر، رحلة في قافلة الحياة، ج ١، الكويت، ١٩٨٧م، ص ٢١٩.

(٤) جمهورية العراق، وزارة النقل، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، قسم التخطيط والمتابعة، المكتبة الفنية، بغداد، د.ت، ص ١.

(٥) طارق عبد الحافظ سعيد، المصدر السابق، ص ٢١.

(٦) بدر خالد البدر: وهو ضابط طيران عراقي ولد في الكويت في أواخر عام ١٩١٢، وفي عام ١٩٢١ أرسله أهله إلى البصرة للتعلم في مدارسها إذ أكمل الدراسة الابتدائية، وفي لبنان الدراسة الثانوية عام ١٩٣٢، وفي عام ١٩٣٣ ألتحق بإحدى معاهد الطيران في بريطانيا وحصل على شهادة طيار مدني، وخلال مدة ١٩٣٥ - ١٩٤١ شغل مناصب فنية في دائرة الطيران المدني في كل من بغداد والبصرة. للمزيد ينظر: بدر خالد البدر، المصدر السابق، ص ٣٩٩.

(٧) ميس داود خشن الربيعي، وزارة المواصلات والإشغال العراقية ١٩٣٩ - ١٩٥٨م (دراسة تاريخية)، رسالة ماجستير، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، ٢٠١٤، ص ١٦٤.

في نهاية عام ١٩٣٨ تم إنشاء المدرج الثاني في مطار بغداد ليصبح قادراً على استقبال وتوديع الطائرات في جميع الأوقات، كما تم بعد ذلك تطوير مدارج الطائرات وجعلها (٢٠٠٠م) كي تتلائم مع القدرة الفنية المطلوبة^(١)، وقد نشط دور المطار وبقى مفتوحاً طيلة أيام السنة^(٢).

بعد ثورة ١٤-تموز-١٩٥٨م اتخذت لجنة الطيران المدني عدة قرارات بخصوص الطيران العراقي ووجهت هذه القرارات الى وزارة المواصلات العراقية والتي كان يرأسها الوزير بابا علي الشيخ محمود الذي قام بتنفيذ كل ما هو نافع للخطوط للطيران المدني العراقي^(٣)، اذ قامت الحكومة الجديدة باستحداث تشكيلات جديدة في نظام مديرية الطيران المدني العامة، فقد قامت في عام ١٩٥٩م بتأسيس معهد خدمات الطيران المدني بموجب مشروع تمويل مشترك بين الحكومة العراقية ومنظمة الطيران المدني الدولية من اجل انتاج فنيين لسد الشاغر الذي احدثه هجرة الفنيين البريطانيين الذين كانوا يعملون في المطارات العراقية قبل الثورة^(٤).

في عام ١٩٦١م تم تأسيس مصلحة الخطوط الجوية العراقية بموجب القانون رقم (٧) لسنة ١٩٦١م، اذ قامت مصلحة الخطوط الجوية العراقية في عام ١٩٦٣م بالتعاقد مع احد الشركات المنتجة للطائرات لشراء ثلاث طائرات مع ادواتها الاحتياطية^(٥).

بعد قيام انقلاب ١٧-تموز-١٩٦٨م قامت مديرية الطيران المدني العامة بتطوير كادرها الاداري والفني بعد تجهيز المديرية العامة بالكوادر الفنية المعدة من قبل معهد خدمات الطيران المدني واشراك الموظفين الفنيين بدورات تدريبية داخل العراق وخارجه لإعدادهم وتأهيلهم وفق الاساليب الحديثة لتشغيل وادامة اجهزة الطيران المدني داخل المطارات العراقية والاستغناء عن خدمات الخبراء الاجانب، وقد وفرت المديرية العامة للطيران

(١) جمهورية العراق، وزارة النقل، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي، قسم التخطيط والمتابعة، المكتبة الفنية، نبذة تاريخية عن مطار بغداد، بغداد، دوت، ص ١.

(٢) محمد قصي ناجي، أثر العوامل الطبيعية في توقيع المطارات المدنية، رسالة ماجستير غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، ٢٠٠٠، ص ٩٦.

(٣) د.ك.و، الحكومة العراقية، وزارة المواصلات والاشغال، رقم الملف ٢٢٦/١٦٢، رقم الوثيقة ٤٤/١/٦٥ في ١٢/٢٧/١٩٥٨م.

(٤) لبنان هاتف عبد الامير، المصدر السابق، ص ١٧٢.

(٥) التقرير السنوي لمصلحة الخطوط الجوية العراقية لسنة ١٩٦١م، المصدر السابق، ص ٤.

المدني كل ما هو مطلوب من قبل منظمة الطيران المدني الدولية من معدات حديثة واجهزة الكترونية متطورة من مرآشد لا سلكية واجهزة ارسال ذات التردد العالي واجهزة الرادار لرصد الغيوم والرياح واجهزة تسجيل الاشعاع ودرجات الحرارة^(١).

اهتمت الحكومة الجديدة بتطوير المطارات العراقية وخطوطها الجوية لتأمين سلامة الطيران المدني، إذ قامت بإصدار اجازات مهندسي صيانة الطائرات واجراء امتحانات الجدارة للمهندسين والطيارين وتجديد اجازاتهم وانهاء عقود الخبراء الاجانب واحلال الفنيين العراقيين محلهم، كما قامت المديرية العامة للنقل بإنشاء وتأثيث صالة الشرف الكبرى لاستقبال وتوديع كبار الوفود الرسمية وانشاء المعمل الميكانيكي لتصليح وادامة الاليات وانشاء الكراجات الخاصة بمعدات التشغيل وتشجير سياج وساحات مطار بغداد الدولي وتنصيب جهاز تعقيم مياه الشرب واستبدال شبكة انابيب الهواء المضغوط وتحسين انارة ساحات وقوف الطائرات داخل المطارات لا سيما مطار بغداد الدولي، كما قامت بتوفير مستلزمات الراحة للمسافرين داخل المطارات وتوفير جهاز الهبوط الضوئي، اذ اهتمت الحكومة الجديدة بعد انقلاب تموز ١٩٦٨م بمتطلبات المطارات العراقية ومنها الكوادر والدوائر التي تضمن وتؤمن سلامة الطيران المدني. ومن الامور التي انجزتها الحكومة انشاء مديريات داخل المطارات تعمل لصالح المطارات ومنها هي^(٢).

١- مديرية الانواء الجوية :

قامت مديرية الانواء الجوية بتنفيذ شبكة محطات الرصد الجوي المطلوبة وتشغيل (١٤) دائرة وفق توصيات منظمة الانواء العالمية، اذ باشرت ست دوائر منها بالعمل، كما قامت المديرية بربط مطار المثنى بالمطار الدولي بأجهزة نقل الخرائط الجوية باللاسلكي، كما بادرت بإقامة معارض الانواء الجوية والمشاركة في المعارض المقامة في جامعات القطر وقد قامت الانواء الجوية ايضا بوضع خطة لتوسيع شبكات محطات الانواء الجوية واعدت المواصفات لأجهزة الرصد السطحي ورصد الرياح العليا والالات طبع حديثة لنشر المعلومات المناخية واجهزة التصوير بالمايكرو وتوفير جهاز استلام الصور من الاقمار الصناعية^(٣).

(١) سامي حسن محمود ، منجزات ثورة ١٧تموز في وزارة المواصلات ،رسالة المواصلات ، مجلة ، العدد الرابع السنة الاولى ،تموز ١٩٧٣م، ص٣٤.

(٢) المصدر نفسه، ص٣٤٣٥.

(٣) المصدر نفسه، ص٣٦.

تطور الانواء الجوية بعد انقلاب السابع عشر من تموز ١٩٦٨م

شهدت الانواء الجوية تطورا ملحوظا بعد انقلاب السابع عشر من تموز ١٩٦٨م بعد ان ادخلت استحداثات جديدة على المطارات العراقية ،اذ بدأت المرحلة الاولى من التطوير بعد انتقال مديرية الانواء الجوية الى مطار بغداد الدولي عند افتتاحه اوائل عام ١٩٧٠م والتي اخذت اسلوب التدريب الواسع للكادر الفني على اختصاصات اجهزة الانواء الجوية وذلك باشراف اكبر مجموعة من المنتسبين في حلقات دراسية عالمية وإيفادات وزمالات في مراكز تدريبية متقدمة بفتح دورات مهمة في معهد خدمات الطيران المدني باشراف عدد من الخبراء والاختصاصيين من العراقيين والاجانب والمنتدبين من منظمات دولية في هذا الحقل^(١).

بدأت المرحلة الثانية من التطور عندما قامت الحكومة الجديدة ببناء (١٥) دائرة حديثة للأنواء ودور سكن للموظفين في مختلف محافظات القطر وتم تحديد مواقعها على اسس جغرافية ومناخية دقيقة وضمن شبكات توزيع محطات الانواء الدولية ،كما تم شراء اجهزة للرصد السطحي لتغطية حاجة دوائر الانواء الجوية كافة وكذلك تم شراء اجهزة للرصد العالي والتي تشمل اجهزة الراديو وسوند اللاسلكية وملحقاتها حسب توصيات عالمية ،كما تم شراء اجهزة الراديو وند لرصد الرياح العليا وشراء اجهزة الاستلام من الاقمار الصناعية ونصب اجهزة تبادل الخرائط الجوية باللاسلكي وادخال الات الحاسبات في احصائيات المناخ ،كما تم استعمال الاجهزة اللاسلكية لإيصال المعلومات الجوية من مراكز الانواء في شتى انحاء القطر الى المركز الرئيسي في بغداد^(٢).

(١) عبد الحميد الشامي ،رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى ، ايار ١٩٧٣م ، ص ١٣.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٣١٤.

٢- مديرية اللاسلكي:

كان من ضمن اعمال مديرية اللاسلكي التي تأسست بعد انقلاب تموز ١٩٦٨م نصب اجهزة الارسال الخاصة بإرسال معلومات الطيران ورفع كفاءة جهاز المنارة الدوار من خمسين واط الى مائتين واط، كما قامت هذه المديرية بوضع مواصفات الاجهزة الضرورية لسلامة الطيران لتنفيذ الالتزامات الدولية لجهازي المنارة الدوارة ومجموعة اجهزة الارسال والاستلام ذات التردد العالي جدا للحالات الاضطرابية ومجموعة اجهزة الارسال والاستلام ذات التردد العالي ذات الحزمة المفردة.

٣- مديرية الرقابة الجوية :

اختصت هذه المديرية بإصدار دليل الطيران العراقي ودليل المراقب الجوي واعداد مواصفات الاجهزة الضرورية للرقابة الجوية والرادار الكشفي، كما قامت بتخطيط وتنفيذ السبل الجوية الجديدة واعداد خارطة جدارية لمركز مراقبة الحركة الجوية في مطار بغداد الدولي.

٤- مديرية معهد خدمات الطيران المدني :

تأسس هذا المعهد في عام ١٩٥٩م بإشراف بعثة منظمة الطيران المدني، الا انه لم يأخذ دوره الاساسي في مدة ما قبل انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م، اذ قام المعهد بعد الانقلاب بعدة انجازات بعد ان اعترفت به منظمة الطيران المدني الدولية كمعهد دولي بعد تطوير مناهجه وتطوير اساليب التدريب فيه عام ١٩٧٠م، اذ قم بتدريب (٧٦) متدربا في دورات الرقابة الجوية و(٨٠) متدربا في دورات الطابعات وغيرها من الدورات الاخرى^(١).

اعطى مجلس التخطيط الاقتصادي اهمية كبيرة للمشاريع الخاصة بالطيران المدني لا سيما المطارات ومن ضمنها مطار بغداد الدولي الذي وضعت له خطة ليكون مطارا ذات سعة كبيرة لاستقبال احدث واثقل الطائرات وبمعدل استقبال واقلاع طائرة في كل دقيقة تقريبا على المدرج الرئيسي لكي يفي بمتطلبات الطيران خلال الخطة الخمسية التي اقترتها الحكومة الجديدة للسنوات ١٩٧٠-١٩٧٤م، علما انه يمكن اضافة مدرج رئيسي اخر لرفع

(١) سامي حسن محمود، المصدر السابق، ص ٣٥.

طاقة المطار لاستيعاب الطائرات في المستقبل اذا تطلب الامر ذلك، إذ كانت هناك اهداف تفصيلية لمشاريع الطيران المدني لا سيما للمطارات ويمكن ايجازها كما يلي :

- ١- اكمال مشروع مطار بغداد الدولي بكافة اجهزته ومعداته خلال السنوات الاولى من الخطة عدا البناية الرئيسية التي تم تأجيل بنائها بسبب ارتفاع كلفتها واستعمال احدي البنايات المنجزة كبناية رئيسية مؤقتة.
- ٢- تحسين مستوى الخدمات التي تقوم بها مديرية الطيران المدني في حقل الانواء الجوية بتوفير الاجهزة المستعملة لهذه الاغراض .
- ٣- توفير معمل صيانة كامل لموقع المطار وتوفير بعض الاجهزة اللاسلكية الاضافية التي تقررها منظمات الطيران الاقليمية بهدف تحسين مستوى الخدمات التي تؤديها مديرية الطيران المدني في هذا المجال^(١).

شهدت المدة من عام ١٩٧٤م الى نهاية السبعينات زيادة في اعداد المسافرين في الطائرات وهذا يعني انتشار النقل الجوي بصورة اكثر في العراق بسبب ارتفاع مستوى الدخل للفرد والتطور الاقتصادي والاجتماعي للبلد^(٢)، إذ نفذت خطة التنمية القومية في السبعينات مطاري البصرة وبغداد، وقد تم فتح مطار بغداد في عام ١٩٧٩م رغم انه لم يكتمل بكل جوانبه، وقد تم توسيع وتحديث الاسطول الجوي العراقي الذي خرج من النشاط الجغرافي المحدد الى النشاط العالمي في شبكة الخدمات داخل المطارات، إذ حصلت زيادة كبيرة في اعداد المسافرين المنقولين جوا والبضائع والبريد العادي والسياسي، كما تميز عقد السبعينات بزيادة الايرادات المتحققة من نشاط الطيران والتي حققت فائضا ملحوظا بعد ان كان هناك نسبة من العجز المالي، مما دعى الى شراء طائرات ومعدات وتأهيل نخبة من الفنيين، كما تم ربط العالم بشبكة الخطوط الجوية العراقية التي اصبحت فيما بعد من ارقى شركات الطيران^(٣)، والجدول رقم (٣٩) يوضح عدد الطائرات التي يمتلكها العراق داخل المطارات العراقية.

(١) د.ك.و، الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٤-١٩٧٠م، وزارة التخطيط، رقم الملف ١٦٤، ص ١٧١٨.

(٢) مها شاكر جبر الامارة، المصدر السابق، ص ٤٧.

(٣) مهيب كامل الراوي المصدر السابق، ص ٣٣٢.

الجدول رقم (٣٩)

عدد الطائرات التي يمتلكها العراق خلال المدة ١٩٧٠-١٩٧٦م ونوعياتها.

طراز الطائرات	عدد الطائرات للفترة ١٩٧٠-١٩٧٦م				المجموع الكلي للنوعية الواحدة
	١٩٧٠	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	
فايكونت	٣	٢	٢	٢	٩
ترايدنت	٣	٣	٣	٣	١٢
بوينك ٧٣٧	-	٢	٢	٣	٧
بوينك ٧٢٧	-	-	-	٣	٣
بوينك ٧٠٧	-	٣	٣	٣	٩
بوينك ٧٤٧	-	-	-	٢	٢
مجموع الطائرات	٦	١٠	١٠	١٦	٤٢

الجدول: تنظيم الباحث بالاعتماد على رسالة الباحث رضا عبد الرزاق عبد الوهاب، دراسة عمليات وتنظيم قطاع النقل في العراق.

في عام ١٩٧٦م صدرت خطة التنمية القومية الثانية لقطاع النقل والمواصلات والتي اهتمت بالنقل الجوي ، إذ حددت أهداف هذه الخطة بما يلي:-

- ١- إنشاء مطار في البصرة لهبوط وإقلاع الطائرات الكبيرة لزيادة استيعاب المسافرين .
- ٢- إنشاء مطار في مدينة الموصل لهبوط وإقلاع الطائرات الكبيرة .
- ٣- الاستمرار باستلام الطائرات الحديثة المتعاقد عليها واتخاذ الإجراءات اللازمة لتوفير الكوادر الفنية داخل المطارات .
- ٤- التوسع في فتح مكاتب جديدة في الداخل لتنشيط عمل المطارات داخل العراق .
- ٥- تطوير أجهزة الخطوط الجوية العراقية وتوفير المعدات اللازمة لها^(١).

(١) جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، مشروع الاطار العام لخطة التنمية القومية الثانية (١٩٧٦-١٩٨٠) ، قطاع النقل والمواصلات ، مطبعة الحكومة ، بغداد ، ١٩٧٥، ص ١٢ ١٣.

بعد دخول طائرات البوينك شهد العراق حركة نقل واسعة مما أدى إلى زيادة الرحلات الداخلية ، اذ وصلت اعداد المسافرين في المطارات العراقية ذروتها خلال عام ١٩٧٦م^(١)، وهذا يعني أن نشاط النقل الجوي الداخلي انتشر بين المواطنين بشكل أكثر مما كان عليه الحال في الأعوام السابقة لارتفاع مستوى الدخل لدى الفرد العراقي^(٢) ، ومن أجل تطوير الطيران المدني بشكل أكبر وبهدف توحيد المنشآت التي تمارس نشاط النقل الجوي في العراق تحت وزارة واحدة أصدرت وزارة المواصلات قانون رقم (٧) لسنة ١٩٧٦ تم من خلاله فك ارتباط مصلحة الخطوط الجوية العراقية من وزارة النقل ، وبهذا أصبحت الخطوط الجوية العراقية منشأة تابعة إلى المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي^(٣)، والتي شكلت بموجب قرار مجلس قيادة الثورة رقم (٣٧) في ١٥ كانون الثاني ١٩٧٦م^(٤)، وتعد هذه المؤسسة الجهة المختصة والمؤهلة لتنظيم وتأمين سلامة الطيران وتسهيل الحركة الجوية في مجال الطيران المدني العراقي وتقديم خدمات النقل الجوي للمسافرين داخل العراق وخارجة وكل ما يتعلق بإدارة المطارات المدنية وشراء واستيراد المستلزمات الخاصة بالطيران المدني وتنفيذ القرارات والتوصيات الصادرة من الاتحادات والمنظمات الدولية في مجال الطيران المدني ، وكان لهذه المؤسسة عدة منشآت يمكن ايجازها كالآتي.

(١) احمد حسون السامرائي ، امكانية تطور النقل الجوي في العراق ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، مطبعة العاني ، بغداد، مج العاشر، ١٩٧٨م ، ص ١٦١ .

(٢) مها شاكر جبر الإمارة ، المصدر السابق ، ص ١٣٦ - ١٣٧ .

(٣) عباس صيهود عبد، استخدام شبكات الأعمال في تخطيط عمليات صيانة الطائرات في المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٨٠، ص ١٣٣ .

(٤) ليث إسماعيل عباوي ، المصدر السابق ، ص ١٤ .

١- المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية .

تتولى هذا المنشأة عمليات النقل الجوي للمسافرين والبضائع والبريد داخل العراق وخارجه وأعمال الوكالات التجارية والفنية لشركات ومؤسسات الطيران العالمية ، وكذلك تنفيذ القرارات والتوصيات الصادرة من الاتحادات والمنظمات العالمية لشركات ومؤسسات الطيران المدني، والعمل على تقديم الخدمات في المطارات العراقية وخدمات الإعاشة للطائرات العراقية واستيراد مستلزماتها الخاصة وتضم المنشأة أقسام عدة، وهي: قسم هندسة الطائرات وقسم عمليات الطيران والقسم التجاري وقسم إدامة الطائرات وقسم الخدمات بالإضافة إلى قسمين، هما الرقابة المالية والتدقيق الداخلي

٢- المنشأة العامة لمطار بغداد .

تختص هذه المنشأة بتقديم الخدمات الأرضية والجوية المتعلقة باستقبال وترحيل الطائرات للمسافرين والمشحونات الجوية وإرشاد الطائرات المارة عبر الأجواء العراقية، وتقديم الخدمات المختلفة للمسافرين القادمون والمغادرون وتضم المنشأة أقسام عدة، وهي: قسم الرقابة الجوية وقسم الاتصالات وقسم الصيانة والقسم الإداري والمالي بالإضافة إلى قسم التسهيلات ومراقبة الشركات.

٣- المنشأة العامة لمطار البصرة .

تختص هذه المنشأة بواجبات المنشأة العامة لمطار بغداد نفسها ، كما أنها تضم أقساما وشعبا مماثلة لأقسام المنشأة السابقة^(١).

في ٢٩ حزيران ١٩٧٨م صدر نظام رقم ١٤ لسنة ١٩٧٨ الخاص بتنظيم الأجور في المطارات العراقية، والذي يهدف الى تطوير العمل في المطارات العراقية، وقد احتوى النظام على عدد من المواد ، ومن أهمها هي: المادة الأولى : وقد نصت على ترتيب حركة شركات الطيران التي تهبط في المطارات العراقية وذلك من خلال تزويد المؤسسة العامة للطيران المدني العراقي ببيانات من قبل الشركات لغرض استيفاء الأجور.

(١) مجيد خليل حسين ، المصدر السابق ، ص ٤٨ - ٥١.

المادة الثانية : وقد حددت هذه المادة من النظام مبلغ مقداره (٠/٠١٠) من اجر الطائرة في حال هبوطها أكثر من أربع مرات في المطار نفسه ، ومبلغ ١٥ دينار على الطائرات التابعة للخطوط الجوية العراقية وهي أجرة إيواء وهبوط ومبلغ ١٥ دينار أيضا على إقلاع وهبوط الطائرات ليلا ونهارا .

المادة الثالثة : فقد حددت أجور الطائرات التي تمر بالأجواء العراقية بمقدار ٠/٠٥٠ من أجرة الهبوط .

المادة الرابعة: نصت على إعفاء طائرات البعثات الدبلوماسية التابعة للحكومة العراقية من الأجور وذلك من خلال شهادة يصدرها وزير الخارجية ، كما تم إعفاء طائرات الوفود الرسمية من الأجور أيضا على أساس المقابلة بالمثل^(١).

شهد الطيران المدني العراقي تطوراً كبيراً خلال المدة بين عامي ١٩٧٠-١٩٧٩ خلافا للعقود السابقة، ويعود هذا التطور بطبيعة الحال إلى أحداث السبعينات والتطورات الحاصلة في بنية المجتمع العراقي وأنشطته المختلفة في كافة المجالات الاقتصادية والخدمية، كما كان لمؤسسة الطيران المدني العراقي دور كبير في هذه التطور من خلال قيامها بتحديث اغلب أجهزة المؤسسة ورفع كفاءة العاملين والعمل على تقديم الخدمات بشكل أوسع للمسافرين، وكذلك دورها الكبير في تنظيم سير حركة النقل الجوي وضمان سلامة الطيارين والمسافرين والممتلكات والطائرات من خلال تطوير عمل الرقابة الجوية والأجهزة الأخرى^(٢).

(١) جريدة الوقائع العراقية ، العدد ٢٦٥٥ ، ٢٩ حزيران ١٩٧٨ ، ص ٧٨٥٧٨٦.

(٢) لبنان هاتف عبد الأمير ، المصدر السابق ، ص ١٦١ - ١٦٩ .

٢- المطارات العراقية ومراحل تطورها ١٩٥٨-١٩٧٩م .

١- مطار المثنى:

يعد مطار المثنى الذي انشيء في عام ١٩٣٣م من المطارات المهمة في العراق والذي استمر كمطار دولي يستقبل مختلف انواع الطائرات المدنية حتى عام ١٩٧٠م عندما توقفت خدمته الخارجية واصبح مخصصا للرحلات الداخلية والخاصة بسبب النمو العمراني لمدينة بغداد واحاطة العاصمة بالأحياء السكنية مسببا لها الضوضاء والتلوث^(١).

٢-مطار بغداد الدولي:

يعد مطار بغداد الدولي القديم من المطارات المهمة في تاريخ النقل الجوي العراقي ،اذ كان يسمى سابقا بمطار المثنى الذي اصبح عاجزا عن تقديم الخدمات التي تواكب التطور الحديث في حقل الطيران ،اذ تم افتتاح مطار بغداد الحديث بتاريخ ٨-١٢-١٩٦٩م ،وقد هيا هذا المطار كل مستلزمات السلامة لتأمين حركة النقل الجوي الا انه ما زال عاجزا عن تقديم الخدمات اللازمة للمسافرين بسبب عدم وجود بناية رئيسية للمطار ،اذ ان البناية القديمة مخصصة للشحن الجوي وادى ضيقها الى صعوبات عديدة عند وصول ومغادرة عدة طائرات في آن واحد ،كما احدث ذلك تأخير في مواعيد المغادرة وفي تسهيل معاملات المسافرين ،كما ان العديد من شركات الخطوط الجوية العالمية ترددت في استعمال هذا المطار بسبب عدم امكانية هذا المطار على استيعاب عدد كبير من المسافرين ،مما سبب هدرا في طاقات المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ،كما اعطى انطبعا سيئا لمسافري الرحلات الدولية^(٢).

في سنة ١٩٧٤م تم توجيه دعوة الى الشركات العالمية لاكمال بناية مطار بغداد ،اذ وقع الاختيار على شركة (مسيبوشي وباسفيك)اليابانيتين لاعداد التصاميم اللازمة لتوسيع المطار والتي تشمل مدرج ثاني للمطار وبناية جديدة للمسافرين وبناية جديدة للشحن وخزانات الوقود وابنية السيطرة والمواصلات ومحطة توليد الطاقة وبقية الملحقات

(١) مها شاكر جبر الامارة ، المصدر السابق،ص١٠.

(٢) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ، المصدر السابق،ص٣٤١.

الضرورية، إذ تم التوقيع على العقد من قبل المؤسسة المذكورة بتاريخ ٦-٦-١٩٧٦م واعتبر تاريخ المباشرة في ٨-٨-١٩٧٦م^(١).

في عام ١٩٧٧م باشرت وزارة الأشغال والإسكان (مؤسسة الطرق والجسور العامة) بإنشاء تصاميم جديدة لمطار بغداد الدولي تتلاءم مع ما تقتضيه الحاجة لتطور المطار، إذ طلبت وزارة الأشغال من وزارة المواصلات بتشكيل لجنة للإشراف على التصميم الجديدة للمطار، إذ رأت من الضروري أن تقوم الوزارة بأرسال لجنة إلى الخارج للاطلاع على تصاميم المطارات الدولية وتؤكد على إرسالهم إلى مطار (هانوفر) ولندن) ولمدة (١٥) يوم حتى يكونوا مطلعين على أحدث تصاميم المطارات الدولية^(٢).

٣-مطار الموصل:

وهو مطار صغير وقديم يرجع تاريخ بناءه إلى عام ١٩٢٠م عندما قام سلاح الجو البريطاني بإنشائه لكي تخدم مصالحه الخاصة، لذلك يعد العراق من أوائل الدول العربية التي استفادت من النقل الجوي^(٣)، إلا أن مطار الموصل يعد من المطارات العسكرية ويقتصر عمله أثناء مدة السبعينيات على الرحلات الداخلية المسيرة من قبل الخطوط الجوية العراقية والتي لم تكن منتظمة، إذ أن أغلب الأحيان يغلق بوجه الطائرات المدنية لأسباب عسكرية^(٤).

٤-مطار البصرة:

يعد مطار البصرة المطار الرئيسي في القطر في بداية تأسيسه، إذ كان يسيطر على أغلب الاتصالات الجوية في منطقة الخليج العربي، إلا أن استخدام الطائرات الحديثة من قبل الخطوط الجوية العالمية وعدم صلاحية مدرجه الذي تم اكساؤه من مادة الإسفلت والبالغ طوله ١٨٠٠ متر، وهذا غير مناسب بالنسبة للطائرات الحديثة التي تحتاج إلى مدرج أطول، وقد ألغت الشركات العالمية رحلاتها إلى المطار وأصبح مقتصرًا على الرحلات الداخلية للخطوط الجوية العراقية، إذ انخفضت نسبة الطائرات الهابطة في

(١) د.ك.و، وزارة الأشغال والإسكان، المؤسسة العامة للطرق والجسور، رقم الملف ١٥٦، رقم الوثيقة ١٧٤/٨٨، بتاريخ ١٤٥١٩٧٨م.

(٢) د.ك.و، المصدر السابق، رقم الوثيقة ٢٥٤/١٢١، بتاريخ ١٠٩١٩٧٧م.

(٣) محمد ازهر السماك وآخرون، العراق دراسة إقليمية، ١٩٥٨م، ج ٢، ص ٦٤٤.

(٤) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب، المصدر السابق، ص ٣٤٢.

المطار بشكل اكبر في الأعوام ١٩٧٨ - ١٩٧٩، مما برزت الحاجة إلى إنشاء مطار دولي في البصرة يواكب التطور الهائل في الطيران المدني^(١)، بعد ان اصبح وضعه متخلفا قياسا بالمطارات المجاورة له لا سيما مطار الكويت الذي شهد تطورا كبيرا خلال المدة الاخيرة، كما ان مطار البصرة اغلق تماما بوجه الطائرات المدنية بسبب عدم صلاحيته لاستقبال الطائرات واخذت الطائرات المدنية تهبط في مطار الشعبية العسكري^(٢).

٥-مطار كركوك :

استعمل هذا المطار سابقا من قبل شركات النفط العاملة في المنطقة، وقد استخدمته الخطوط الجوية العراقية من خلال تسيير بعض الرحلات المنتظمة خلال فترة السبعينات، الا انها لم تدم طويلا بسبب عد صلاحيته وانعدام الادامة فيه التي ادت الى توقف الرحلات الجوية المسيرة اليه من قبل المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية^(٣).

٦-مطار بامرني:

يعد مطار بامرني من المطارات العسكرية القديمة التي تم انشاؤها خلال الحقبة الملكية، الا انه استخدم سنة ١٩٧٢م بصورة مؤقتة لاجراض الاصطياف ولفترة قصيرة جدا وذلك لتنشيط حركة السياحة في القطر والاستفادة منه لتشغيل الطائرات المدنية يقع بين زاخو ودهوك^(٤).

(١) جمهورية العراق ، وزارة الاشغال والإسكان ، دائرة التصميم والدراسات ، مطار البصرة الدولي ، بغداد ، ١٩٨٠ ، ص ١ .

(٢) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ،المصدر السابق ،ص٣٤١٣٤٢.

(٣) الجمهورية العراقية ،وزارة النقل ،مصلحة الخطوط الجوية العراقية ،خطة التنمية القومية ١٩٧٥١٩٧٩م،دب،ص٨٥.

(٤) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ، المصدر السابق،ص٣٤٣.

٣- نشاط نقل المسافرين في المطارات العراقية ١٩٥٨-١٩٧٩م.

ان من بين الاسباب التي ادت الى ارتفاع عدد المسافرين القادمين والمغادرين والمارين في المطارات العراقية لا سيما مطار بغداد الدولي هي :

- ١- تنفيذ خطة التنمية في العراق ونمو السكان بشكل سريع .
 - ٢- التطور الاقتصادي والاجتماعي والثقافي الذي حصل بشكل كبير في السنوات الاخيرة من عقد السبعينات وخصوصا ارتفاع دخل الفرد العراقي.
 - ٣- تطور خدمات النقل الجوي في مطار بغداد بعد خطة التنمية القومية ١٩٧٥-١٩٧٩م والتي غيرت واقع المطار وتطوير خدماته.
 - ٤- زيادة طاقة الخطوط الجوية العراقية النقلية بعد تطوير خدمات المنشأة العامة لها.
 - ٥- عقد اتفاقيات جديدة في مجال الطيران المدني مع عدد كبير من الشركات العالمية.
 - ٦- انخفاض مستوى خدمات النقل الاخرى مثل السيارات والقطارات ووسائل النقل المائي مقارنة بخدمات النقل الجوي^(١).
- ارتفع عدد الطائرات القادمة والمغادرة في مطار بغداد من (٦,٤) الف طائرة سنة ١٩٧٠م الى (١٥,٢) الف طائرة سنة ١٩٧٦م ،اذ يعود سبب هذه الزيادة الى زيادة الطلب على خدمات النقل الجوي وتطوير نشاط النقل الجوي الداخلي ،كما ان زيادة خدمات النقل الجوي المقدمة في مطار بغداد والمطارات العراقية الاخرى مقارنة بالسابق ادت الى زيادة عدد الطائرات القادمة والمغادرة^(٢) ، كما ان النقل في العراق بصورة عامة قد تطور ليواكب التطور الذي شهدته المطارات العالمية، والجدول رقم (٤٠) يوضح اسماء المطارات العراقية الدولية للفترة من ١٩٥٨-١٩٧٩م.

(١) رضا عبد الرزاق عبد الوهاب ، المصدر السابق ، ص ٣٤٤٣٤٥.

(٢) المصدر نفسه ، ص ٣٥٠.

الجدول رقم (٤٠)

اسماء المطارات العراقية الدولية للفترة (١٩٥٨-١٩٧٩ م)

ت	اسم المطار	عدد المدارج
١-	المتن	١
٢-	الموصل	١
٣-	البصرة	١

الجدول: تنظيم الباحث اعتمادا على معلومات الباحث رضا عبد الرزاق عبد الوهاب

المبحث الثالث

التطور التاريخي لاتصالات البريد والبرق في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

١- نبذة تاريخية عن المواصلات البريدية اثناء مدة العهد الجمهوري.

٢- تطور شبكة المايكروويف في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

٣- تطور الاتصالات السلكية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

٤- مشروع شبكة الكابلات الهاتفية والبرقية داخل المدن.

٥- تطور الاتصالات اللاسلكية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

٦- تطور مشاريع الاذاعة والتلفزيون في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

١- نبذة تاريخية عن المواصلات البريدية اثناء مدة العهد الجمهوري.

تعد المواصلات البريدية من اقدم وسائل الاتصالات ، الا انها لا تزال في بعض الدول النامية تطبق بشكل بدائي على الرغم من التطور التكنولوجي الذي حظيت به هذه الخدمات من نظام حاسبات ونظام الطرد البريدي وغيرها من وسائل اخرى^(١)، اذ يعد البريد اهم أنشطة الاتصالات في العالم، كما انه يعد في بعض البلدان نشاطا مستقلا او تابعا لإدارة اخرى وذلك لارتباطه بالسياسة العامة للدولة وخاصة الاعلام^(٢)، اما البريد في العراق كان مرتبطا بوزارة المواصلات التي بدأت تتطور بعد ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨م من خلال مجلس التخطيط الاقتصادي الذي اخذ على عاتقه تبني المشاريع الخدمية للاتصالات ومن ضمنها البريد^(٣).

تعد الاتصالات بشقيها السلكية واللاسلكية من الأنشطة المهمة التي لا تقل اهميتها عن اهمية النقل فهو يعتبر نمطا من انماطها المهمة، اذ انه يختص بنقل المعلومات وتخزينها وتوزيعها على شكل مرئي او سمعي او كتابي وبوسائل عديدة اكثرها حداثة ومتطورة تطورا تكنولوجيا، اذ ان التطور الذي حصل في حقل البريد في العراق كبير جدا وتوزعت منه عدة فروع اساسية منها :

- ١- البث الاذاعي(السمعي) او المرئي(التلفزيوني).
- ٢- الهاتف والاجهزة الملحقة به كالبداالات والكابلات على مختلف انواعها.
- ٣- التلكس والبرق والاجهزة الملحقة به^(٤).

(١) نور الدين عبدالله الربيعي، المصدر السابق، ص ١٦٠.

(٢) المصدر نفسه، ص ١٥٠.

(٣) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ١٥٢.

(٤) نور الدين عبدالله الربيعي، المصدر السابق، ص ١٤٩١٥٠.

بعد انقلاب تموز ١٩٦٨م اعطت الحكومة اهتماما كبيرا لرفع كفاءة العمل البريدي وذلك بإنشائها مجموعة كبيرة من الابنية النموذجية لمكاتب البريد ومنها مشروع خاص بمنطقة الحكم الذاتي ومشروع اخر للمنطقتين الوسطى والجنوبية، كما تشمل خطة التنمية القومية تنفيذ مشاريع بريدية لتغطية مراكز المحافظات والاقضية ونسبة كبيرة من النواحي بالمباني والخدمات البريدية، إذ تستهدف الثورة في خطتها المقبلة زيادة سعة البدالات الهاتفية بنسبة ٣٨٤ بالمائه وزيادة عدد قنوات الاتصالات الهاتفية بين المدن العراقية بنسبة ١٦٠٠ بالمائه عما كانت عليه عام ١٩٧٣م وذلك لقلب اوضاع الخدمات البريدية كما ونوعاً^(١)، وكما يلي انواع الاتصالات البريدية والبرقية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م .

(١) حسن صادق فرحان ، طوابع الهواء ،مجلة المواصلات ، العدد التاسع ،عدد خاص، ٣٠ تموز ١٩٧٤م ، السنة الثانية ، ص٣٨.

٢- تطور شبكة المايكروويف في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

بعد قيام ثورة ١٤ تموز وبالتحديد عام ١٩٥٩م تعاقدت وزارة الثقافة والارشاد مع المؤسسة الاستشارية السوفيتية لعمل مسوحات كاملة لمشروع المايكروويف الذي يهدف الى نشر خدمات التلفزيون لجميع انحاء العراق ،بينما اتجهت نية مصلحة البريد والبرق والهاتف الى مد شبكة من الكوابل المحورية لزيادة مواصلاتها الهاتفية بين المدن ،إذ تم الاتفاق بين وزارة الثقافة والارشاد ووزارة المواصلات على تنفيذ مشروع واحد يخدم الوزارتين ثم انضمت اليهم وزارة الدفاع لتحسين مواصلاتها الهاتفية والبرقية العسكرية^(١).

يتلخص هذا المشروع الحيوي المهم بتأسيس شبكة لاسلكية من المواصلات بذبذبات عالية جدا وطول موجة صغيرة جدا من اقصى شمال العراق حتى اقصى جنوبه ومن ثم ربط العمارة بالبصرة ايضا ،كما تم التخطيط لمشروع لاحق لربط العراق مع الدول المجاورة لتحقيق شبكة مواصلات من الدرجة الاولى لربط شمال العراق بجنوبه ،كما ان هذا المشروع سيسهل عملية المخابرات لهذه المنطقة من الشرق الاوسط عن طريق الاقمار الصناعية بعد ان يتم تأسيس محطة الالتقاط الخاصة بذلك قرب بغداد ، بعد اكمال الخطوة الاولى باشر العراق بالخطوة الثانية من المشروع وهي التي تمكنه من الطلب المباشر بالأقطار المجاورة والشقيقة بدون واسطة البدالات اليدوية وذلك بإدارة القرص على ارقام معينة لكل مدينة سواء كانت داخل العراق او خارجه بينما تسجل العدادات الاوتوماتيكية اوقات النداءات لحساب المشترك ،كما سيكون بالإمكان نقل المكالمات الهاتفية عن طريق الاقمار الصناعية ،اذ انضم العراق الى الاتفاقية الدولية الخاصة مع اشقائه العرب^(٢).

(١) مكي كبة ،المايكروويف مشروع يحقق اتصالات معتمدة بين المحافظات ،رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني السنة الاولى ، ايار ١٩٧٣م ، ص١٦.

(٢) المصدر نفسه ،ص١٧١٨.

بعد اعلان الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م وافق مجلس التخطيط بجلسته الثانية المنعقدة بتاريخ الثاني من أيار عام ١٩٦٦م على احالة مشروع الشبكة المايكرووفية لتغطية كافة انحاء العراق الى شركة مايكرووف سيرفس الامريكية بكلفة (٢٣٤,٤٦٠) دينار^(١).

في عام ١٩٧٣م وضعت الحكومة العراقية مشروع المايكرووف الوطني على خط التنفيذ وبكلفة اجمالية تبلغ (١١) مليون دينار تشترك في تنفيذها شركتان فرنسية ويابانية والشركة العامة للمقاولات الانشائية، ويتضمن المشروع نصب ابراج المايكرووف وبدالات الربط المايكرووي والابنية الخاصة بمحطات المشروع الممتدة من شمال العراق الى جنوبه، كما انجزت الحكومة بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م مشروع التلكس الوطني الذي افتتحه وزير المواصلات خلال اعياد تموز الذي يؤمن ٥٠ خطا للمشاركين في بغداد خلال مراحلها الاولى والتي تبلغ تكلفته ٢٧٨ ألف و ٣٤٨ دينار^(٢).

ان اول عملية ربط في مشروع المايكرووف للعراق مع الاقطار المجاور اجريت لربط العراق مع الكويت بعد ربط المحطة الارضية للاقمار الصناعية في الكويت بعد ان تمت الموافقة على ان تقوم وزارة البريد والبرق والهاتف هناك بإكمال الربط بواسطة المايكرووف ايضا على ان تدفع كل دولة حصتها من التكاليف، اذ سيرتبط العراق مع العالم الخارجي عن طريق هذه المحطة هاتفيا وبرقيا وكذلك من التلكس، كما وتنقل برامج التلفزيون عن طريق هذه المحطة ايضا وايصالها الى العراق وبالعكس^(٣).

(١) د.ك.و، وزارة التخطيط، تسلسل الملف ٣٨، محضر جلسة مجلس التخطيط الرابعة المنعقدة بتاريخ، ٢٣ حزيران ١٩٦٦م، رقم القرار (٣).

(٢) حسن صادق فرحان، المصدر السابق، ص ٣٧.

(٣) مكي كبة، المصدر السابق، ص ١٧١٨.

٣- تطور الاتصالات السلكية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م

تعد مشاريع المواصلات السلكية من الخدمات الحيوية المهمة التي لها دور رئيسي في حياة الامم، اذ تظهر تأثيراتها على كافة القطاعات سواء كانت زراعية او صناعية او اجتماعية، الا ان العراق يعد من الدول المتأخرة في اهتمامه بهذا القطاع^(١).

تطورت الخدمة البريدية السلكية تدريجيا بعد ان ظل العراق قرابة الاربعين سنة ومنذ دخول الخدمة الهاتفية اليه لأول مرة في العشرينات من القرن العشرين لا يملك من الهواتف الارضية في كل انحاء القطر سوى اقل من ٨٠ ألف رقم متشابكة بين اوتوماتيكية ويدوية يضاف الى ذلك انها غير موزعة بصورة عادلة بين انحاء العراق وحتى بين الافراد^(٢).

بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨ تطورت هذه الخدمات بشكل تدريجي ومتقطع بسبب الاحداث السياسية التي مر بها العراق خلال هذه المدة، اذ قامت الحكومة الجديدة بإنشاء شبكات اتصال بالغة التشابك والتعقيد وهذا ما حدى بالمسؤولين عن قطاع المواصلات السلكية في العراق بالبحث عن طرق بديلة لتطوير الخدمات الهاتفية اكثر كي تتناسب مع حجم التطور^(٣).

بعد قيام انقلاب ٨ شباط قام مجلس التخطيط بعدة مشاريع لتطوير الاتصالات السلكية، اذ باشر في الخامس من آب ١٩٦٣م باصدار قرارا خصص فيه مبلغا كافيا لمُد كابلات بدالة الكاظمية الاتوماتيكية وتخصيص مبلغ اخر لمشروع مد كابلات بدالة بغداد الاتوماتيكية الجديدة، كما تم تخصيص مبلغ لنصب اجهزة للامواج المحملة بين العمارة والبصرة^(٤).

(١) الخطة القطاعية لنقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٤-١٩٧٠، وزارة التخطيط، ص ٧.

(٢) حسن صادق فرحان، المصدر السابق، ص ٣٦.

(٣) هاشم زوين، رسالة المواصلات، مجلة، العدد الثاني السنة الاولى، ايار ١٩٧٣م، ص ٢٦.

(٤) ايمان مصطفى خلف المحمداوي، المصدر السابق، ص ١٥٢.

بعد اعلان الخطة الخمسية التي اقرتها الحكومة الجديدة بعد انقلاب ٨ شباط اتخذ مجلس التخطيط في الثاني من آب ١٩٦٥م عدة قرارات كان من ضمنها قرارا احال فيه مشروع توسيع بدالتي الموصل وكركوك الاوتوماتيكتين الى شركة جي.بي.سي بكلفة (٩٦) الف دينار وتوسيع البدالات الاوتوماتيكية في بغداد وقرر تخصيص مبلغ (٧٥) الف دينار لانشاء بدالة الحلة الاوتوماتيكية^(١).

انجز مجلس التخطيط خلال خطته الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م للبلاد الكثير من المشاريع الخاصة بالاتصالات السلكية، الا ان بعضها تأخر انجازه ليتم نقله للخطة الخمسية ١٩٦٩-١٩٧٤ بسبب نقص التخصيصات المالية المقترحة التي كانت تأتي من الدرجة الثانية بعد مشاريع الطرق والجسور، ومن خلال الدراسات التي اجريت على قطاع الخطوط السلكية تبينت الحقائق الآتية:

- ١- لقد بينت الدراسات ان هناك عجزا كبيرا في عدد الهواتف الواجب توفيرها للمواطنين في سنة ١٩٧٠م تقدر بـ ٤٣,٠٠٠ رقم ولسد ذلك العجز خلال السنوات القادمة بعد زيادة دخل الفرد العراقي فقد اقرت تلك الدراسات بأنه يجب توريد ونصب ٨٥,٠٠٠ رقم جديد، كما يحتاج الامر الى توريد ١٥,٠٠٠ الف رقم اضافي لاستبدال بدالات قديمة وبهذا تصبح الحاجة الى بدالات بسعة ١٠٠,٠٠٠ الف رقم خلال سنوات الخطة الخمسية القادمة.
- ٢- توجد هناك بعض المحافظات لا تمتلك بدالات اوتوماتيكية وتعمل بالبدالات القديمة ومنها اليدوية لا سيما محافظات الوسط والجنوب.
- ٣- وجود نقص في شبكة المواصلات السلكية في كثير من المناطق وخاصة الشمالية، لذلك دعت الحاجة الى اعادة هذه الشبكة بشكل يؤمن حسن اشتغالها وتوفير القنوات الكافية فيها باستعمال اجهزة الامواج المحملة^(٢).

(١) د.ك.و، وزارة التخطيط، تسلسل الملف ٣٨، المصدر السابق .

(٢) الخطة القطاعية للنقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٠-١٩٧٤، وزارة التخطيط، ص ٧.

اما نسب التنفيذ المالي التي خصصها مجلس التخطيط لمشاريع البريد والبرق بلغت (٢٧,٨) ٠/٠^(١)، اذ بلغت نسبة تنفيذها (٩,٣) ٠/٠ في السنة الاولى من الخطة عام ١٩٦٥م وارتفعت هذه النسبة في السنة الثانية من عام ١٩٦٦م، الا انها انخفضت في السنة الثالثة من عام ١٩٦٧م، اذ وصلت ادنى نسبة لها، اما في السنتين الرابعة والخامسة من عام ١٩٦٨ و١٩٦٩م من الخطة ارتفعت الى اعلى مستوياتها^(٢).

تطورت الخدمة الهاتفية للمواطنين في العراق بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م، اذ باشرت الحكومة الجديدة في تنفيذ ٥٨ ألف رقم من بدالات الكروسيار الاتوماتيكية والتي تم افتتاحها من قبل الدكتور رشيد الرفاعي وزير المواصلات ووزير النفط والتخطيط سابقا، والاستاذ عدنان ايوب صبري العززي وزير الشباب ووزير المواصلات سابقا، اذ تم افتتاح بدالات المأمون وبغداد الجديدة والكاظمية والبالغة سعة الواحدة منها ١٠ آلاف رقم هاتفي وبدالات كربلاء والنجف والكوت والديوانية واربيل والبالغة سعة الواحدة منها (٤) آلاف رقم، بينما افتتح الدكتور رشيد الرفاعي بدالة السليمانية الاتوماتيكية بسعة ٤ آلاف رقم في احتفال رسمي حضره السيد بابكر البشدري محافظ السليمانية مع كبار المسؤولين من الوزارة والمحافظ، فيما يجري العمل المتواصل لإنجاز بدالة الحلة الاتوماتيكية بسعة ٤ آلاف رقم وهي اخر بدالات المشروع، اذ قامت الحكومة بالتعاقد مع شركة يابانية لإنجاز مشروع الـ ١١٤ ألف رقم هاتفي من بدالات الكروسيار الاتوماتيكية والتي وقع وزير المواصلات عقد تنفيذها، اذ شملت هذه البدالة الواسعة التي كان من ضمنها بدالة بغداد المركزية والتي تبلغ سعتها ٢٠ ألف رقم هاتفي وبدالات اخرى بسعة عشرة آلاف رقم هاتفي موزعة على انحاء بغداد^(٣).

(١) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف ٤٢٠٢٠١ ٢٤٦١، الخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٢٩.

(٢) د.ك.و، وزارة التخطيط تسلسل الملف ١٩٩. الاطار التفصيلي للخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٥٠.

(٣) حسن صادق فرحان، المصدر السابق، ص ٣٦.

اخذت شبكة المواصلات السلكية اهتماما من قبل الحكومة الجديدة التي تشكلت بعد انقلاب ١٧ تموز ١٩٦٨م والتي قامت بتنفيذ شبكة المواصلات السلكية في منطقة الحكم الذاتي، اذ تم تشييد خطوط هاتفية بين رزكاري وفيشخابور والسليمانية وجمجمان وبين زاخو ورزكاري وبين قلعة دزه وسنكر فيما تجري اعمال التشييد للخطوط الاخرى بين مدن وقرى المنطقة الشمالية بالإضافة الى نصب اجهزة لاسلكية بين اربيل وصلاح الدين وبين الموصل ودهوك^(١).

في عام ١٩٧٠م قامت مصلحة الخطوط السلكية واللاسلكية بتشبيد مجموعة خطوط هاتفية وبرقية بين نواحي واقضية ومراكز محافظات منطقة الحكم الذاتي بكلفة (١٥٠) ألف دينار، اذ تربط هذه الخطوط اربيل - اسكي كلك والتون كوبري والسليمانية وجمجمان وكركوك وبين رانيه وكويسنجق وبين زاخو وفيشخابور وخطوط اخرى في مناطق متعددة اضافة لعمليات صيانة الشبكات والخطوط الهاتفية الداخلية والخارجية، اما في مجال الخدمات البريدية فقد تم تشييد ابنية نموذجية لدوائر البريد في كل من مندلي واربيل والسليمانية وحلجة ودوكان وجمجمان وسيروان ودبس وسرجنار وزاويته^(٢).

ان تنفيذ المشاريع الخدمية لقطاع الاتصالات في منطقة الحكم الذاتي يأتي ضمن اهتمام الحكومة ورعايتها للمنطقة من اجل توفير افضل الخدمات البريدية لها، اذ اوضح المدير العام لمصلحة البريد والبرق عن خطة الحكومة لتنفيذ مشاريع كبيرة في منطقة الحكم الذاتي بلغت تخصيصاتها اكثر من ستة ملايين دينار ومن هذه المشاريع هي مشاريع البدالات الاوتوماتيكية التي تهدف الى توفير الخدمات الهاتفية الجيدة للمواطنين^(٣).

(١) حسن صادق فرحان، المصدر السابق، ص ٣٦.

(٢) سالم خلف العاني، رسالة المواصلات، مجلة، العدد ١٢، شباط ١٩٧٥م، ص ٦.

(٣) المصدر نفسه، ص ٦٧.

٤- مشروع شبكة الكابلات الهاتفية والبرقية داخل المدن.

يتضمن هذا المشروع التخطيط الجيد لتوزيع بدالات الكروسبار الاوتوماتيكية وربطها مع بعضها البعض بصورة مباشرة لغرض الغاء المركزية التي تمتاز فيها هذه البدالات ،وبعد اكمال تخطيط مدينة بغداد وبعض المدن العراقية اصبح بالمكان دراسة كافة مشاريع الكابلات الضرورية حتى سنة ١٩٧٥م للقضاء على المشاريع القديمة التي لم يخطط لها بصورة جيدة لعدم تكامل الوحدات السكنية وعدم معرفة حدود الشوارع الرئيسية والفرعية^(١) ، وقد قسم المشروع الانف الذكر الى خمسة مراحل لتنفيذه ويمكن ايجازها كالآتي :

١- المرحلة الاولى:

تضم المرحلة الاولى من العمل تمديد شبكة الكابلات الهاتفية في كل من النجف الاشرف والموصل واربيل وكركوك ومنطقة الحرية في بغداد وبعض اجزاء الجنوب من العاصمة .

٢- المرحلة الثانية:

تتضمن المرحلة الثانية من المشروع توسيع واعادة تنظيم كابلات وبدالة الغرب والشمال والشرق من العاصمة بغداد وبدالتي نينوى والزهور في الموصل ،اذ تم الاتفاق مع نفس الشركة التي نفذت المرحلة الاولى لتنفيذ هذا المشروع بنفس الاسعار والشروط .

٣- المرحلة الثالثة:

تشمل هذه المرحلة تمديد الكابلات اللازمة في كل من منطقة بدالة المأمون وبغداد الجديدة والكاظمية ،وقد نفذ هذا المشروع بصورة مستعجلة لافتتاح البدالات الهاتفية الجديدة في هذه المحلات .

(١) شاكر محمد علي ، حاجة الانسان الى التخطيط واعداد الخطة الى المستقبل ، رسالة المواصلات ، مجلة ، العدد الثالث ، السنة الاولى ، حزيران ١٩٧٣م ، ص ٢٠.

٤- المرحلة الرابعة :

تتضمن هذه المرحلة تجهيز ومد الكابلات اللازمة في العاصمة بغداد بشارع الكفاح ومحافظة كربلاء المقدسة والحلة والديوانية والكوت والسليمانية .

٥- المرحلة الخامسة :

تشمل هذه المرحلة تجهيز ومد كابلات هاتفية في البصرة داخل منطقة العشار والاندلس وام البروم وفي بغداد داخل المركز والبياع والداودي والدورة وسبع ابيكار والوزيرية والزعفرانية والثورة وابو غريب والكمالية وفي محافظة الموصل داخل الدواسة الشمال والموصل الجديدة ومحافظة كركوك المركز وحافظه العمارة والناصرية^(١).

(١) شاكر محمد علي ، المصدر السابق، ص ٢١.

٥- تطور الاتصالات اللاسلكية في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م .

تطورت الاتصالات اللاسلكية بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م الا انها ازدادت تطورا بعد انقلاب ٨ شباط ١٩٦٣م، اذ تم بتاريخ ١٠-٥-١٩٦٤م افتتاح مصلحة تليفون لاسلكي بين العراق وتونس عن طريق القاهرة بالاضافة الى المصلحة التليفونية اللاسلكية المعمول بها حاليا عن طريق لندن وباريس وتكون اوقات اشتغال المصلحة التليفونية اللاسلكية الجديدة خلال اشتغال المصلحة التليفونية اللاسلكية بين العراق والجمهورية العربية المتحدة^(١).

بتاريخ ٧-١١-١٩٦٦م وافقت مصلحة تليفون لاسلكي على استعمال اللغة الايطالية في البرقيات الصادرة والواردة من والى العراق استنادا الى موافقة الجهات المختصة، الا ان الوزارة لم تعين مترجم لهذا الغرض لذلك فان هيئة الرقابة العسكرية لم توافق على قبول البرقيات باللغة المشار اليها بسبب عدم توفر مترجم وقامت بتوجيه كتاب الى السفارة الايطالية في بغداد للتريث في استعمال اللغة الايطالية في برقياتها ريثما يتم تعيين مترجم^(٢).

بتاريخ ١-٧-١٩٦٧م تم تخفيض اجور المكالمات التليفونية بين العراق وكل من تونس وايطاليا والفاتيكان عن طريق لندن ويعد هذا التخفيض نافذا من تاريخه اعلاه، اذ تستوفي الاجور بموجبه كما مفصلة ادناه في الجدول رقم (٤١)، اذ تم قبول المكالمات التليفونية الى المنطقة الثانية في الجزائر والتي كانت تدعى سابقا بالصحراء بالاضافة الى المنطقة الاولى وبنفس الاجور بين العراق وتونس^(٣).

(١) د.ك.و، وزارة الخارجية، الجمهورية العراقية، رقم الملف ٧٨، رقم الوثيقة ٣/٢، بتاريخ ٢٨٩١٩٦٤م.

(٢) د.ك.و، مصلحة البريد والبرق والتليفون، رقم الملف ٩٦، رقم الوثيقة ٦/٦، بتاريخ ٧١٠١٩٦٧م.

(٣) د.ك.و، مصلحة البريد والبرق والتليفون، شعبة امور التليفون، رقم الملف ٣٤، رقم الوثيقة ١/٤، بتاريخ ٨٧١٩٦٧م.

جدول رقم (٤١)

اجور المكالمات للوحدات الزمنية بين العراق وكل من تونس وايطاليا والفايكان

اجور المكالمات بين العراق وتونس	اجور المكالمات بين العراق وايطاليا	اجور المكالمات بين العراق والفايكان
الوحدة الزمنية: ٣,٩٠٠ دنانير	الوحدة الزمنية: ٣,٥٢٥ دنانير	الوحدة الزمنية: ٣,٦٠٠ دنانير
الدقيقة الاضافية: ١,٣٠٠ دينار	الدقيقة الاضافية: ١,١٧٥ دينار	الدقيقة الاضافية: ١,٣٠٠ دينار
النداء الفاشل: ٣٩٠ فلس	النداء الفاشل: ٣٥٥ فلس	النداء الفاشل: ٣٦٠ فلس

الجدول: تنظيم الباحث اعتمادا على الوثائق الخاصة بالبريد والبرق، رقم الوثيقة ١/٤، ١٩٦٧م

بتاريخ ١٠-١ ١٩٦٧ تم فتح مصلحة تليفونية بين العراق وايطاليا عن طريق الكويت على ان يجري امرار المكالمات التليفونية عن طريق البصرة من الساعة ٨٠٠ صباحا الى الساعة ١٠٠٠ مساء حسب توقيت بغداد علما ان اوقات عمل وحدات التليفون المباشرة بين الكويت وروما يوميا من الساعة ١٠٠٠ الى الساعة ١٣٠٠ ومن الساعة ١١٠٠ الى ٢١٠٠ حسب توقيت بغداد، اما الاجور والاجور الاضافية واجور التحضير تستوفي مباشرة^(١)، كما مبين في الجدول رقم (٤٢).

بتاريخ ١-١-١٩٦٨ تم تعديل اجور المكالمات التليفونية بين العراق ومدينة الفاتيكان عن طريق (برن) سويسرا، اذ تستوفي الاجور البريدية كما مبين في الجدول رقم (٤٣)، كما تم تعديل اجور المكالمات بين العراق ومدينة الفاتيكان عن طريق لندن بتاريخ ١-١-١٩٦٨م واعد هذا التاريخ نافذاً، اذ تستوفي الاجور بموجبه كاملة^(٢)، كما مبين في الجدول رقم (٤٤).

(١) د.ك.و، مصلحة البريد والبرق والتليفون، رقم الملف ٢٨٨، و ٦/٦، بتاريخ ٢٠٢١٩٦٧م.

(٢) د.ك.و، الجمهورية العراقية، مصلحة البريد والبرق والتليفون، رقم الملف ١٢٢، و ٤٠/١/٥٧، بتاريخ ١٨١٩٦٨م.

كان من ضمن اعمال الخطة الخمسية لمجلس التخطيط ١٩٧٠-١٩٧٤م تطوير مشروع لاسلكي المنطقة الشمالية لتغطية المناطق الشمالية وربطها بشبكة المايكروويف الوطنية، كما قامت الحكومة بتطوير مشروع الامواج المحملة بين العاصمة بغداد والبصرة ومشروع المحطة الارضية للاتصالات عبر الاقمار الاصطناعية ومشروع التلكس الوطني، اذ يستهدف هذا المشروع توفير الاتصالات البرقية الانية بين المشتركين في العراق لكافة انحاء العالم^(١).

(١) سامي حسن حمود، المصدر السابق، ص ٣٨.

الجدول رقم (٤٢)

مبالغ الوحدات الزمنية والاجور الاضافية واجور التحضير للمكالمات بين العراق وروما عن طريق الكويت

الوحدة الزمنية	ثلاث دقائق	٣,٠٣٠ دنانير
الاجور الاضافية	الدقيقة الواحدة	١,٠١٠ دينار
اجرة التحضير	النداء الفاشل	٣٠٥ فلس

الجدول:تنظيم الباحث اعتماد على وثائق مصلحة البريد والبرق، رقم الوثيقة، ٦/٦، ١٩٦٧

الجدول رقم (٤٣)

مبالغ الوحدات الزمنية والاجور الاضافية واجور التحضير للمكالمات بين العراق والفايتكان عن طريق (برن) سويسرا

الوحدة الزمنية	ثلاث دقائق	٣,٥٥٠ دنانير
الاجور الاضافية	الدقيقة الواحدة	١,٢٠٠ دينار
اجرة التحضير	النداء الفاشل	٤٠٠ فلس

الجدول:تنظيم الباحث اعتماد على وثائق مصلحة البريد والبرق، رقم الوثيقة ٦/٦، ١٩٦٧

الجدول رقم (٤٤)

مبالغ الوحدات الزمنية والاجور الاضافية واجور التحضير للمكالمات بين العراق والفايتكان عن طريق لندن

الوحدة الزمنية	ثلاث دقائق	٣,٥٢٥ دنانير
الاجور الاضافية	الدقيقة الواحدة	١,١٢٥ دينار
اجرة التحضير	النداء الفاشل	٣٥١ فلس

الجدول:تنظيم الباحث اعتماد على وثائق مصلحة البريد والبرق، رقم الوثيقة ٦/٦، ١٩٦٧

٦- تطور مشاريع الاذاعة والتلفزيون في العراق ١٩٥٨-١٩٧٩م.

تعد مشاريع الاذاعة والتلفزيون من المشاريع ذات الاهمية الخاصة في خدمة ابناء الشعب الواحد، فهي احدى الخدمات المهمة التي اصبحت ضرورية جدا في هذا العصر، فبالرغم من انها لا تساهم في عملية التنمية الا ان تأثيرها الاجتماعي كبير جدا، اذ انها تساعد في عملية نشر الثقافة والوعي الى اكبر عدد ممكن من ابناء الوطن^(١).

بعد قيام انقلاب ١٤ تموز بسنة واحدة تعاقد العراق مع شركات سوفيتية لتطوير البث التلفزيوني، إذ خصصت قناة خاصة من ضمن مجموعة قنوات تعاقد العراق عليها وكانت هذه القناة مخصصة لحزمة البث التلفزيوني لغرض نقل كافة البرامج الحية من بغداد الى شماله وجنوبه اذ تنتقل هذه البرامج الى كل من الموصل وكركوك والسماوة والبصرة والعمارة^(٢)، كما يمكن ربط الشبكة الهاتفية العراقية مع شبكات الاقطار المجاورة وعلى الوجه التالي:

١- بغداد - بعقوبة ومن ثم الى ايران.

٢- بغداد - موصل ومن ثم الى سوريا .

٣- بغداد - موصل ومن ثم الى تركيا.

٤- بغداد - بصرة ومن ثم الى الكويت.

تطور الاتصال الاذاعي والتلفزيوني واصبح بالإمكان جعل الاتصال مع الاقطار المجاورة انفة الذكر اوتوماتيكيا بمجرد اضافة بعض الاجهزة اللازمة والاتفاق على كيفية العمل مع هذه الاقطار، اما بخصوص الاردن والسعودية فسوف يتم ربطها بصورة مباشرة عند اكمال الاقسام الاخرى من المشروع في المستقبل، كما ان للمشروع فائدة كبيرة في نقل البث الصوتي ونقل برامج الاذاعة على نفس القناة المخصصة للخطوط الهاتفية والتلغرافية الى كافة انحاء العراق ومن ثم ربطها بالأقطار المجاورة^(٣).

(١) د.ك.و، الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٤-١٩٧٠، وزارة التخطيط، ص ١١
(٢) مكي كبة ، دور المواصلات السلكية واللاسلكية في تطوير العراق ، العدد الرابع ، السنة الاولى ، تموز ١٩٧٣م، ص ١٨.
(٣) المصدر نفسه، ص ١٩.

إن الخطة الاقتصادية لقطاع المواصلات اولت عناية خاصة بقطاع البث التلفزيوني من خلال التخصيصات المالية التي خصصت لها خلال الخطة الخمسية الثانية ١٩٦٩-١٩٧٤م بعد ان تعثرت الخطة الخمسية السابقة ١٩٦٥-١٩٦٩م في تطوير هذا القطاع المهم^(١)، اذ ان نسب التنفيذ المالي التي خصصها مجلس التخطيط لمشاريع الاذاعة والتلفزيون خلال الخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م تقدر بـ(١٦,٢) ٪ من نسب التخصيصات الخاصة بوزارة المواصلات^(٢)، اذ وصلت نسبة تنفيذها الى (٢٥,٧) ٪ في السنة الاولى من عام ١٩٦٥م لكنها انخفضت في السنة الثانية من عام ١٩٦٦م الى ادنى مستوياتها ، ثم ازدادت هذه النسبة خلال السنة الثالثة والرابعة من الخطة من عام ١٩٦٧ و١٩٦٨. لكنها عادت لتتخفف مرة اخرى في السنة الاخيرة من الخطة من عام ١٩٦٩م^(٣).

جرى تبني توسيع قطاع الاذاعة والتلفزيون في الخطة الاقتصادية الجديد لمعالجة الاخفاقات السابقة، اذ تم اختيار بعض المشاريع التي تحقق اهداف مستقبلية للإذاعة والتلفزيون بأقرب وقت مع الاخذ بنظر الاعتبار نشر البث التلفزيوني الى معظم انحاء العراق لخدمة اكبر عدد ممكن من ابناء الشعب العراقي، كما تبنت الخطة مشاريع تقوية اجهزة وكالة الانباء العراقية لما لها علاقة متينة بمشاريع الاذاعة والتلفزيون واعتبارها عضوا مكمل لها^(٤)، كما كانت هناك اهداف تفصيلية لمشاريع الاذاعة والتلفزيون التي وضعها مجلس التخطيط للخطة الخمسية ١٩٦٥-١٩٦٩م يمكن توضيحها كما يأتي :

(١) د.ك.و، الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات، المصدر السابق، ص ١١.
 (٢) د.ك.و، وزارة التخطيط، رقم الملف ٤٢٠٢٠١ ٢٤٦١، الخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٢٩.
 (٣) د.ك.و، وزارة التخطيط رقم الملف ١٩٩. الاطار التفصيلي للخطة الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، ص ٥٠.
 (٤) د.ك.و، الخطة القطاعية لقطاع النقل، المصدر السابق، ص ١١.

- ١- نشر شبكة البث التلفزيوني المباشر الى معظم انحاء العراق بالاستفادة من الشبكة المايكروية التي تقوم بها مصلحة البريد والبرق وانشاء محطات تلفزيونية في كل من السماوة والعمارة والقيام باضافة مرسلات تلفزيونية اخرى واكمال المحطات الاخرى في كركوك والبصرة والموصل.
 - ٢- استعمال البث التلفزيوني للأغراض التعليمية او الثقافية باضافة قناة اخرى للبث التلفزيوني.
 - ٣- توسيع البث التلفزيوني ليمتد خارج العراق في بعض مناطق الجنوب.
 - ٤- رفع المستوى الفني للإذاعة والتلفزيون بانشاء مركز اذاعي وتلفزيوني في بغداد يضم البرامج الاذاعية والتلفزيونية لخدمة اغراض القطر .
 - ٥- تشجيع انتاج البرامج الاذاعية والتلفزيونية المحلية خارج العاصمة والاستفادة من امكانيات النقل المباشر للإذاعة والتلفزيون .
 - ٦- زيادة امكانيات جهاز الإذاعة والتلفزيون من ناحية الوسائل والمعدات باضافة عدد كبير من الاجهزة والمعدات والالات الفنية الحديثة^(١).
- بعد انقلاب تموز ١٩٦٨م وتنفيذ مشروع المايكرويف تطورت خدمات الإذاعة والتلفزيون في العراق واصبحت كل من الموصل وكركوك والحلة وبغداد والبصرة مراكز تبادل رئيسية ،اذ يمكن نقل برامج التلفزيون من الموصل وكركوك والسماوة والبصرة والعمارة الى بغداد ومع بعضها البعض ،اما برامج الإذاعة فيمكن نقلها ايضا من المحافظات الانفة الذكر بالإضافة الى الناصرية ، كما يمكن لوكالة الانباء العراقية الاتصال هاتفيا وبرقيا بخطوط مباشرة ومستقلة الى الموصل واربيل وكركوك وبعقوبة والحلة والديوانية والناصرية والبصرة والعمارة^(٢).

ازداد اجهزة الراديو في العراق من سنة الى اخرى ،اذ بلغت نسبة الزيادة في سنة ١٩٦٩م بمقدار (٢١٤,٥) ٪ عن سنة ١٩٦٠م بمقدار (٧,٧) ٪ عن سنة ١٩٦٨م ، كما ان المراسلات الاذاعية على الموجه القصيرة قد ازداد عددها بنسبة (٦٠٠) ٪ في سنة ١٩٦٩م عن سنة ١٩٦٠م وان مجموع قوة الارسلات الاذاعية قد ارتفعت خلال نفس الفترة بمقدار (٣٣٣,٣) ٪ ، كما ان ساعات الارسل اليومي للإذاعة قد ازداد بنسبة

(١) د.ك.و،الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٤-١٩٧٠م ، ص ١٢.

(٢) مكي كبة ،المصدر السابق، ص ١٧.

(٦٧) ٠/٠ في سنة ١٩٦٩م عن سنة ١٩٦٠م، اما فيما يتعلق في التلفزيون فان عدد الاجهزة التلفزيونية اصبحت في سنة ١٩٦٩م (١٩٢٢٥٢) أي بزيادة نسبتها (٢١٦) ٠/٠ عن سنة ١٩٦٠م وان عدد محطات التلفزيون بلغت (٤) محطات في سنة ١٩٦٩م فيما كانت في العراق محطة واحدة حتى سنة ١٩٦٦م ، اما ساعات الارسل التلفزيوني فقد ارتفع عددها في سنة ١٩٦٩م (٣١٦,٦) ٠/٠ عن سنة ١٩٦٠م^(١)، وكما مبين في الجدولين رقم (٤٥، ٤٦).

الجدول رقم (٤٥)

عدد اجهزة الراديو والمرسلات الاذاعية ومجموع قوة الارسل و متوسطها ١٩٦٠-١٩٦٩م

السنين	عدد اجهزة الراديو	عدد المرسلات الاذاعية	مجموع قوة الارسل الاذاعية	متوسط ساعات الارسل اليومي
١٩٦٠	٧٤٧٩٤٥	٥	٤٢٠	٣٠
١٩٦١	٨٦٩٨٤٦	٧	٥٢٠	٣٠
١٩٦٢	٩٩٤٨٩٣	١٥	١١٢٠	٣٠
١٩٦٣	١١١٥٦١٥	١٥	١١٢٠	٣٣
١٩٦٤	١٣٣٠٤٩٥	١٥	١١٢٠	٣٣
١٩٦٥	١٥٢٢٥٩٥	١٥	١١٢٠	٣٧
١٩٦٦	١٧٧٦٧٣٣	١٧	١٦٢٠	٣٧
١٩٦٧	٢٠١٥١٥٩	١٧	١٦٢٠	٤٠
١٩٦٨	٢١٨٣٨٧٠	١٧	١٦٢٠	٥٠
١٩٦٩	٢٣٥٢٨٥٨	١٩	١٨٢٠	٥٠

المصدر: نشرة احصاءات النقل، للفترة ١٩٦٦-١٩٦٩، ص ١٩٢.

(١) نشرة احصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٠-١٩٦٩، المصدر السابق، ص ١٩٦.

الجدول رقم (٤٦)

عدد اجهزة ومحطات التلفزيون ومجموع قوة الارسال ومتوسطها ١٩٦٠-١٩٦٩م

السنين	عدد اجهزة التلفزيون	مجموع قوة الارسال التلفزيوني				عدد محطات التلفزيون	متوسط عدد ساعات الارسال
		بغداد	كركوك	البصرة	الموصل		
١٩٦٠	٦٠٨٣٤	٥	—	—	—	١	٦
١٩٦١	٧٨٨٤٥	٥	—	—	—	١	٦
١٩٦٢	٩٥٧٨٨	٥	—	—	—	١	٦
١٩٦٣	١٠٦١٠٨	٥	—	—	—	١	٧
١٩٦٤	١١٤٥٢٠	٥	—	—	—	١	٧
١٩٦٥	١٢٤٠٤٢	٥	—	—	—	١	٧
١٩٦٦	١٤٠٢٩١	٥	—	—	—	١	٧
١٩٦٧	١٥١٤٣٦	٥	١٠	—	—	٢	١٣
١٩٦٨	١٦٤٤٣٩	٥	١٠	—	١٠	٣	١٩
١٩٦٩	١٩٢٢٥٢	٥	١٠	١٠	١٠	٤	٢٥

المصدر نشرة احصاءات النقل والمواصلات للمدة ١٩٦٠- ١٩٦٩، المصدر السابق، ص ١٩٧.

في عام ١٩٧٠م ارتفعت نسبة اعداد اجهزة الراديو بمقدار (٣/٠) عن السنة السابقة مع زيادة في قوة الارسال الاذاعية تقدر (١٠) كيلواط وفي متوسط ساعات الارسال الاذاعي بوقت يزيد على خمس ساعات يوميا، اما فيما يخص اجهزة البث التلفزيوني فيبدو ان عدد اجهزة التلفزيون قد ازدادت خلال نفس المدة بنسبة (١٤/٠) اما المؤشرات الاخرى فلم يطرأ عليها تغير عما كانت عليه في سنة ١٩٦٩م سوى قوة الارسال التلفزيوني بمقدار (٥) كيلواط^(١).

(١) وزارة التخطيط/ الجهاز المركزي للاحصاء /دائرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠م، المصدر السابق، ص ٩٤.

(الخاتمة)

يعد النقل من اهم الوسائل اللازمة لتطور الدول سواء كان من الناحية السياسية او الاقتصادية فهو الرابطة الرئيسية في العلاقات الدولية ،وقد لعب النقل دورا بارزا في العلاقات الدولية بين العراق والدول الاخرى من خلال الامور التالية .

١- ترجع بدايات النقل الى ما قبل القرن العشرين ،إذ كان النقل يتم بطرق بدائية بسيطة كالخيول والعربات التي يتم فيها ايصال البضائع والبريد الى بقية الولايات الاخرى.

٢- اهتمت الدولة العثمانية بوسائل النقل وذلك لإيصال بريدها وما تحتاج اليه الولايات العثمانية داخل العراق لذلك اسست في العراق ادارة النافعة التي كانت تشرف على شؤون النقل والبريد وغيرها.

٣- تطور النقل في بداية القرن العشرين واخذت وسائل النقل بالتطور ،إذ دخلت فيها الاتصالات البريدية السلكية والقطارات والسيارات وغيرها من وسائل النقل البسيطة .

٤- بعد دخول القوات البريطانية الى العراق اخذت وسائل النقل تتوسع بشكل اكبر ،إذ اهتمت بريطانيا بالموانئ العراقية لأهميتها في نقل البضائع والمعدات العسكرية ،كما اهتمت بتطور سكك الحديد وبعض المطارات العسكرية التي تساعدها في تقوية نفوذها داخل العراق .

٥- دخل العراق مرحلة من التطور التاريخي لوسائل النقل بعد تشكيل الحكومة العراقية وتأسيس وزارة خاصة بالنقل سميت بوزارة الاشغال والمواصلات التي اخذت تشرف على وسائل النقل باستثناء بعض المديريات مثل المطارات العسكرية وسكك الحديد والموانئ .

٦- في عام ١٩٢٩م وضعت الموانئ تحت سيطرت الحكومة العراقية بعد فك ارتباطها من السلطات البريطانية .

٧- بعد قيام انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م اهتمت الحكومة الجديدة بالنقل والمواصلات بشكل كبير لا سيما طرق السيارات بعد ان دخلت باعداد كبيرة من سيارات نقل خصوصي وسيارات اجرة ونقل ركاب ،فعبدت الطرق وربطت الالوية بعضها البعض بشبكة من الطرق ذات الممر الواحد، وبعد انقلاب تموز ١٩٦٨م تطورت طرق السيارات اكثر واصبح اكثرها ممرين ممر للذهاب وممر للاياب لا سيما بعد ازدهار السيارات التي دخلت الى العراق ،اذ اهتمت الحكومة بطرق السيارات التي تربط العراق بدول الجوار لا سيما ايران والكويت والسعودية .

٨- ازداد الاهتمام الحكومي بسكك الحديد بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م ،اذ ازدادت اطوالها لتشمل محافظات عراقية متعددة ،كما تطورت السكك الحديدية وانواع القطارات المترية والقياسية والتي اصبحت تضاهي قطارات الدول المتقدمة في العالم .

٩- اما النقل المائي فقد اهتمت به الحكومات المتعاقبة بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م اهتماما كبيرا لا سيما النقل النهري الا انه تضائل بسبب تطور النقل البري والنقل الجوي فضلا عن تطور سكك الحديد التي اخذ اغلب الناس يستخدمونها بسبب كلفتها البسيطة ووصولها المناسب،اما الموانئ فقد اهتمت الحكومات العراقية بها لما لها من اهمية اقتصادية كبيرة في تبادل التجارة الدولية ،كما اهتمت بالنقل البحري وطورته من خلال شراء البواخر والسفن الصغيرة والكبيرة .

١٠- اهتمت الحكومات المتعاقبة بخطط النقل الجوي والمطارات ووسعتها خاصة مطار بغداد الدولي الذي نقل من منطقة العلاوي والذي كان يطلق عليه مطار المثني الى المطار الحالي والذي عرف في وقته اكثر مطارات دول الشرق الاوسط ،كما اهتمت الحكومة بنوع الطائرات واشترت انواع متطورة وسريعة من الطائرات ومنها طائرات اليونغ ٧٣٧ ذات المقاعد الكثيرة والحمولة الكبيرة فضلا عن طائرات الشحن ،وقد اصبحت الخطوط

الجوية العراقية من الخطوط التي يشار لها بالبنان في انحاء العالم في دقة المواعيد ووصولها الى معظم دول العالم المهمة.

١١- شملت الدراسة ايضا تطور وسائل البريد السلكية واللاسلكية بعد ان كانت معتمدة على الاتصالات القديمة والاسلاك التي غالبا ما تتعرض للقطع والتخريب من قبل العشائر .

١٢- شملت الاطروحة عدد من الاتفاقيات الجوية التي عقدت بين العراق والدول العالمية والتي كانت دافعا كبيرا للاتجاه نحو التقدم الامثل للنقل الجوي.

١٣- كما بحثنا في الاطروحة تطور الجسور والسدود،اذ اهتمت الحكومة بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م بالجسور سواء كانت التي تبنى على الانهار او التي تبنى على تقاطعات الطرق البرية فضلا عن اصلاح وترميم الجسور القديمة

١٤- كما تطرقت الى اهم الخطط الخمسية التي اقرها مجلس التخطيط الاقتصادي بعد انقلاب ١٤ تموز ١٩٥٨م والذي تبنى الكثير من المشاريع الخاصة بالنقل سواء كان بريا او مائيا او جويا .

١٥- دخل العراق في اوج تطوره اثناء مدة السبعينيات من القرن الماضي لا سيما في قطاع النقل والمواصلات والتي اعدت بالمرحلة الذهبية.

قائمة المصادر

اولاً: الوثائق العراقية

- ١- د.ك.و، الملف المرقمة ٣٠ / ،وثائق لندن مترجمة عربي ، مقتبس من تقرير اقتصادي رقم ٥ لشهر آذار لعام ١٩٣١ ، و٣ .
- ٢- _____ ،وزارة التجارة ،رقم الملف ٣٦٠/٣٢١١ ، في ١٩٧٩/١/١٥ م
- ٣- _____ ،الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٠-١٩٧٤ م ،وزارة التخطيط، رقم الملف ١٦٤ .
- ٤- _____ ،البلاط الملكي ،مقررات مجلس الوزراء، رقم الملف (٣١١/٢٤٣٥) في ٧ نيسان ١٩٢٣ م، و٣٣ .
- ٥- _____ ، ملفات البلاط الملكي ، رقم الملف ١٧٤٦ /٤ ،وثيقة ٣ .
- ٦- د.ك.و، ملفات البلاط الملكي، الملف ٣١١/٦٨٨ ،الموظفون البريطانيون، و٥١ .
- ٧- _____ ، ملفات البلاط الملكي ،مقررات مجلس الوزراء ،رقم الملف ٣١١/٤٠٥ ،الجلسة المنعقدة بتاريخ ٢٨ آذار ١٩٣٢ م، و٣٩ .
- ٨- _____ ، رقم الملف (٩٤) ، تشريعات النقل البحري ، من وزارة الاقتصاد الى شركة النقل البحري ، ٢٧-١-١٩٦٧ م .
- ٩- _____ ، الجمهورية العراقية ،مصلحة البريد والبرق والتليفون ، شعبة امور التليفون، رقم الملف ٣٤ ، رقم الوثيقة ١/٤ ، بتاريخ ٨-٧-١٩٦٧ م .
- ١٠- _____ ، الجمهورية العراقية ،مصلحة البريد والبرق والتليفون ، رقم الملف ٤٠/١/٥٧ ، بتاريخ ١٨-١٩٦٨ م .
- ١١- _____ ، مصلحة البريد والبرق والتليفون، رقم الملف ٩٦ ، رقم الوثيقة ٦/٦ ، بتاريخ ٧-١٠-١٩٦٧ م .
- ١٢- _____ ، الحكومة العراقية، وزارة المواصلات والاشغال، رقم الملف ٢٢٦/١٦٢ ، رقم الوثيقة ٤٤/١/٦٥ في ٢٧/١٢/١٩٥٩ .

- ١٣- _____، الخطوط الجوية العراقية ، رقم الملف ١١٩ ، ١٦-٨-١٩٥٩ .
- ١٤- _____، سكك حديد الجمهورية العراقية ، مديرية السكك العامة ، رقم الملف ٤/٨ ، رقم الوثيقة ١٠٤٤٩ في ٤-٩-١٩٦٢م
- ١٥- _____، السكك الحديدية لسنة ١٩٣٩-١٩٤١م، رقم الملف ١٠ .
- ١٦- _____،المواصلات،مديرية الطيران المدني، رقم الملف ٤٤/١/٦٥، رقم الوثيقة ١٥٨٠ في ٢٨/٦/١٩٦٠ م .
- ١٧- _____، تقرير ادارة البريد والبرق السنة المنتهية في ٣١ اذار ١٩٤٠م، رقم الملف ٧٦٥٨ .
- ١٨- _____، وزارة الخارجية العراقية ، دائرة العلاقات العامة ،وثائق عن تاريخ البريد العراقي ، رقم الملف ٢٤٥ ، رقم الوثيقة ٨٩٧٣١\٢٢\٦١\٩ ، بغداد ، في ٢٧-٥-١٩٧٧م .
- ١٩- _____، رئاسة اركان الجيش، دائرة الاركان العامة،ملفات وزارة المواصلات ، رقم الملف ٤/١/٦٥ ، بتاريخ ١٧/٨/١٩٦٠م .
- ٢٠- _____، رئاسة اركان الجيش ، رقم الملف ١١٩ ، ١٥-٨-١٩٥٩م .
- ٢١- _____، غرفة تجارة الحلة، رقم الملف ٦/١١ رقم الوثيقة ٤١٦٩ في ١٩-٣-١٩٦٠م .
- ٢٢- _____، مجلس الاعمار ، ووزارة الاعمار ، رقم الملف ١٣ ، مجموعة قوانين مجلس الاعمار ووزارة الاعمار ، مطبعة المعارف ، بغداد ١٩٥٥م .
- ٢٣- _____، مجلس الاعمار ، رقم الملف ١٠ ، محاضر مجلس الاعمار ، الجلسة التاسعة والستين المنعقدة بتاريخ ٤ تموز ١٩٥٤م، القرار رقم ٣ .
- ٢٤- _____، مجلس الاعمار ،محضر الجلسة الثالثة ، رقم الملف ٤٢ ، المنعقدة بتاريخ ٢٩ آب ١٩٥٨ م ، رقم القرار (٨) .
- ٢٥- _____، مجلس الاعمار رقم الملف ٤ ، التقرير السنوي عن اعمال مجلس الاعمار لسنة ١٩٥١م، مطبعة العاني ، بغداد، ١٩٥٢م .
- ٢٦- _____، رقم الملف ٩٩ ، الباخرة ١٤ تموز، وزارة الخارجية العراقية الى مصلحة الموانئ العراقية ، في ٢٩-١-١٩٦٢م .

- ٢٧- _____، وزارة الاشغال والاسكان ،المؤسسة العامة للطرق والجسور،
رقم الوثيقة ١٧٤/٨٨، بتاريخ ١٤-٥-١٩٧٨م.
- ٢٨- _____، وزارة التخطيط ،رقم الملف ٣٤، محضر جلسة مجلس التخطيط
التاسعة المنعقدة بتاريخ ٩ نيسان ١٩٦٥ م ،رقم القرار (٧).
- ٢٩- _____، وزارة التخطيط ،رقم الملف ٣١، محضر جلسة مجلس
التخطيط الاقتصادي التاسعة المنعقدة في ٢٤ آذار ١٩٦٤، رقم القرار (٣).
- ٣٠- _____، وزارة التخطيط ،رقم الملف ٣٣، محضر جلسة مجلس التخطيط
الثانية عشر المنعقدة بتاريخ ٢٤ آب ١٩٦٤ م، رقم القرار (١٢).
- ٣١- _____، وزارة التخطيط ،رقم الملف ٣٤، محضر جلسة مجلس التخطيط الاقتصادي
الخامسة والعشرين المنعقدة بتاريخ ٢١ ايلول ١٩٦٤ م ،رقم القرار (٢٤).
- ٣٢- _____، وزارة التخطيط ،رقم الملف ٣٨، محضر جلسة مجلس التخطيط
الرابعة المنعقدة بتاريخ، ٢٣ حزيران ١٩٦٦ م ، رقم القرار (٣).
- ٣٣- _____، وزارة التخطيط ،رقم الملف، ٢٤، محضر جلسة مجلس التخطيط
الاقتصادي الاولى المنعقدة بتاريخ ٦ آذار ١٩٦٣ م ، رقم القرار (١٠) .
- ٣٤- _____، وزارة التخطيط ،مديرية الديوان العامة ،قسم العلاقات ، نشرة
وزارة التخطيط، العدد، ٤٧٥، في ١٣ آذار ١٩٦٣م.
- ٣٥- _____، وزارة التخطيط، رقم الملف ٤٢٠٢٠١ ٤٢٤٦١، الخطة الاقتصادية
الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، و٢.
- ٣٦- _____، وزارة التخطيط رقم الملف ١٩٩. الاطار التفصيلي للخطة
الاقتصادية الخمسية للسنوات ١٩٦٥-١٩٦٩م، و ٥٠.
- ٣٧- _____، وزارة الخارجية ،الجمهورية العراقية، رقم الملف ٧٨، رقم
الوثيقة ٣/٢، بتاريخ ٢٨-٩-١٩٦٤م.
- ٣٨- _____، وزارة الدفاع /مديرية الاستخبارات العسكرية، رقم الملف
٤٤/١/٦٥، رقم الوثيقة ١٣٣٩٨ في ٤ نيسان ١٩٦٠ م .
- ٣٩- _____، وزارة المالية ، رقم الملف ٥، بتاريخ ٢٦/٦/١٩٧٩ م .

- ٤٠- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ٤٤/١/٦٥، في ١٩٦٠/٧/٧ م.
- ٤١- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ٧٢، ١٩٦٠ م.
- ٤٢- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ٢٦٢/١٨٨، رقم الوثيقة ١٠١١٥ في ١٠-١-١٩٦٠ م
- ٤٣- _____، وزارة المواصلات، مديرية السكك الحديدية العامة، رقم الملف ٣٢١٣٦/٥٩٠، جزء من محضر الجلسة ٣١٥ للمجلس ادارة السكك الحديدية بتاريخ ١٥ تشرين الاول ١٩٤٧ م، و٤٢.
- ٤٤- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ٤٢١٣٠٠/٦٧٣، بتاريخ ٣٠ آذار ١٩٦٤ م، و١٥.
- ٤٥- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ١٥٣٢٦، في ١٩٦٠/٥/٨ م.
- ٤٦- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ٤٩٧، ٣٠-٥-١٩٥٩ م.
- ٤٧- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ٤٩٧، ٣٠-٥-١٩٥٩ م.
- ٤٨- _____، وزارة المواصلات، رقم الملف ٤/٨، رقم الوثيقة ٧٢٧٨ في ٣-٥-١٩٦١ م.
- ٤٩- _____، وزارة النقل والمواصلات، رقم الملف ٨، بتاريخ ١٩٧٩/٨/٤ م
- ٥٠- _____، الحكومة العراقية، وزارة العدل، مجموعة القوانين والانظمة نظام وزارة الاقتصاد والمواصلات رقم (٧١) لسنة ١٩٣٦ م، مطبعة الحكومة، بغداد، ١٩٣٧ م.

ثانيا: التقارير الحكومية

- ١- الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ، تقرير عن الوضع المالي لمصلحة الخطوط الجوية العراقية لسنة ١٩٦٩ م .
- ٢- الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ،مصلحة حديد الجمهورية العراقية، التقرير السنوي لعام ١٩٦٦-١٩٦٧ م .
- ٣- الجمهورية العراقية ،وزارة المواصلات ،مصلحة سكك حديد الجمهورية العراقية ، التقرير السنوي لعام ١٩٦٦-١٩٦٧ م،مطبعة بغداد المركزية .
- ٤- تقرير ادارة السكك الحديدية لسنة ١٩٤٣ م ،مطبعة سكك الحديد الحكومة العراقية .
- ٥- تقرير اداري من السكك الحديد العراقية لسنة ١٩٣٥-١٩٣٦ م.
- ٦- التقرير السنوي عن الوضع المالي لمصلحة الخطوط الجوية العراقية لسنة ١٩٦١ م، الجمهوري العراقية ،وزارة المواصلات .
- ٧- تقرير عن ادارة السكك الحديدية لسنة ١٩٤١ م ،مطبعة السكك ،بغداد ، ١٩٤٠ م .
- ٨- تقرير عن الوفد العراقي الى الدورة العادية العاشرة لجمعية المنظمة البحرية الاستشارية ما بين الحكومات ،لندن ،١٨-١١-١٩٧٧ م.
- ٩- الحكومة العراقية ، مجلس الاعمار ، التقرير السنوي عن اعمال مجلس الاعمار لسنة ١٩٥٣ م ، المالية ، مطبعة العاني ، بغداد ، ١٩٥٤ م .
- ١٠- الحكومة العراقية ،مجلس الاعمار ، التقرير السنوي عن اعمال مجلس الاعمار لسنة ١٩٥١ م ، مطبعة الحكومة ، بغداد، ١٩٥٢ م.
- ١١- المركز الوطني لحفظ الوثائق ،الملف ١/٢ ، تقارير المفوضية العراقية في لندن ١٩٣١-١٩٣٣ م ،ورقة ١٤ .
- ١٢- مصلحة الموانئ العراقية ،التقرير الاداري السنوي ١٩٥٤-١٩٥٦ م.
- ١٣- وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ، التقرير السنوي للعام ٢٠٠٨ م.
- ١٤- وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق ، التقرير الاداري السنوي ، ١٩٦٧ م.
- ١٥- وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق ،التقرير السنوي للشركة العامة لموانئ العراق ٢٠١١ م.
- ١٦- الجهاز المركزي ،دائرة احصاء النقل والمواصلات ،نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١ م،دم،١٩٧١ م.

- ١٧- واقع نشوء منطقة المعقل التاريخي وتطورها حتى الوقت الحاضر
، ورقة عمل مقدمة الى الشركة العامة لموانئ العراق ، ١٩٩٥ م .
- ١٨- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء / دائرة احصاءات النقل
والمواصلات ، نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠ م .
- ١٩- وزارة المواصلات ، النشرة الفصلية الاولى ١-١١-١٩٦٦ الى ١٥-
١-١٩٦٧ م ، تاريخ ١٩٦٧ م .
- ٢٠- وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديد العراقية ، نبذة تاريخية
عن السكك الحديد العراقية ، د.م ، د.ت .
- ٢١- مجموعة القوانين والانظمة الصادرة لسنة ١٩٣٥ ، نظام رقم ١٧
لسنة ١٩٣٥ م ، المادة الاولى .
- ٢٢- مجموعة القوانين والانظمة الصادرة لسنة ١٩٣٦ ، قانون ابرام الاتفاقية
العراقية- البريطانية الخاصة بنقل ملكية السكك الحديدية للحكومة العراقية
رقم ٥٢ لسنة ١٩٣٦ م .
- ٢٣- محاضر مجلس النواب ، الحكومة العراقية ، الاجتماع الاعتيادي لسنة
١٩٣٠ م ، الدورة الانتخابية الثالثة ، الجلسة الحادية عشر ، ١٦ كانون الاول
١٩٣٠ م .

ثالثا : الرسائل والاطاريح

- ١- اسماعيل نوري مسير الربيعي ،تاريخ العراق الاقتصادي في عهد الانتداب البريطاني ١٩٢١-١٩٣٢م ،رسالة ماجستير ،كلية التربية ابن رشد \جامعة بغداد ،١٩٨٩م.
- ٢- اشواق احمد نجم ابو غنيمه الموسوي ،تحليل جغرافي سياسي لدور السدود والسدات على نهر الفرات في حماية الامن المائي العراقي ،رسالة ماجستير ،كلية التربية ،جامعة الكوفة ،كلية التربية ،٢٠٢١م.
- ٣- حميد غالب عجيل السكيني ، النقل في مدينة البصرة ، اطروحة دكتوراة ، جامعة البصرة /كلية الاداب ،١٩٨٨م.
- ٤- احمد يحيى عباس عنوز ،شبكة الطرق البرية في محافظة النجف ،دراسة في جغرافية النقل ،رسالة ماجستير ،كلية الاداب /جامعة الكوفة ،٢٠١٠م .
- ٥- آهناك خالد عمر،تقويم سياسات تسويق خدمات النقل في المنا العامة للسكك الحديدية العراقية تطبيقا على المسافرين ،رسالة ماجستير،/كلية الادارة والاقتصاد ،الجامعة المستنصرية ،١٩٩٤م.
- ٦- ايمان مصطفى خلف المحمداوي ،سياسة التخطيط الاقتصادي في العراق،١٩٦٤-١٩٧٥م،اطروحة دكتوراه ،جامعة بغداد، كلية التربية \ابن رشد،٢٠١٢م .
- ٧- بان علي حسين المشهداني،واقع صناعة النقل البحري في دول التعاون الخليجي والعراق،رسالة ماجستير،جامعة البصر،كلية الادارة والاقتصاد،٢٠٠٩م.
- ٨- بشرى سكر خيون الساعدي ، حسين جميل ودوره السياسي في العراق حتى عام ١٩٥٤م ، رسالة ماجستير ،جامعة بغداد\كلية التربية ،٢٠٠٤م
- ٩- بشير ابراهيم الطيف ،خدمات البريد في مدينة بغداد، ١٩٥٤-١٩٥٨م ،اطروحة دكتوراه ،جامعة بغداد كلية الاداب ، ١٩٩١م.
- ١٠- رضا عبد الرزاق عبد الوهاب،دراسة عمليات وتنظيم قطاع النقل في العراق ،رسالة ماجستير ،كلية الادارة والاقتصاد /بغداد ،١٩٧٠م.
- ١١- زينة مسلم درويش، وزارة الاشغال والمواصلات(١٩٢٠-١٩٣٩)،رسالة ماجستير ،كلية ابن رشد، جامعة بغداد ،٢٠١٢م.

- ١٢- سحر طارق الملا ،نشأة وتطور جزر شط العرب جنوب العراق ، اطروحة دكتوراه \كلية الاداب \جامعة البصرة، ٢٠١٢م.
- ١٣- سري محمود المدرس ،النقل في شط العرب، رسالة ماجستير ،جامعة بغداد ،كلية الآداب ، ١٩٧٩م.
- ١٤- _____ جغرافية التجارة في العراق ١٩٥٠-١٩٧٠م دراسة في الجغرافية الاقتصادية،رسالة ماجستير ،جامعة عين شمس، كلية الاداب، القاهرة، ١٩٧٦م.
- ١٥- سعدي علي غالب ،جغرافية النقل البري في العراق ،اطروحة دكتوراه ،كلية الاداب \جامعة القاهرة، ١٩٧٨م.
- ١٦- سنان صادق حسين الزبيدي، سياسة الولايات المتحدة اتجاه العراق ١٩٥٨-١٩٦٣، اطروحة دكتوراه ،جامعة بغداد/ كلية التربية /ابن رشد ٢٠٠٥م.
- ١٧- سهيلة ناصر صبيح المياحي، دور الموانئ العراقية في تجارة العراق الخارجية للمدة ١٩٩٧-٢٠١٠م، رسالة ماجستير ،جامعة البصرة ، كلية التربية ، ٢٠١٣م .
- ١٨- شذى فيصل رشو العبيدي ،الادارة العثمانية في الموصل في عهد الاتحاديين (١٩٠٨-١٩١٨م)،رسالة ماجستير ،الاداب الموصل ، ١٩٧٧م.
- ١٩- صلاح حميد الجنابي ، الوظيفة التجارية لمدينة البصرة، رسالة ماجستير ، كلية الاداب، بغداد ، ١٩٧٤م.
- ٢٠- عباس صيهود عبد، استخدام شبكات الأعمال في تخطيط عمليات صيانة الطائرات في المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة بغداد، ١٩٨٠م
- ٢١- عباس فرحان ظاهر ال شبر الموسوي ، الحياة الاجتماعية في مدينة بغداد ١٩٣٩-١٩٥٨ دراسة تاريخية ،اطروحة دكتوراه ،جامعة بغداد ،كلية التربية ابن رشد، ٢٠٠٣م .
- ٢٢- عبد الله شاتي عبهول، مجلس الاعمار في العراق ١٩٥٠-١٩٥٨، رسالة ماجستير جامعة بغداد، كلية الآداب، ١٩٨٣م.

- ٢٣- عبد الودود عبد الرضا عبد ،تقيم كفاءة النقل النهري في شط العرب وافاقه المستقبلية (دراسة في جغرافية النقل)،اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية التربية جامعة البصرة ،٢٠١٦م.
- ٢٤- عدنان هريز جوده الشجيري ،النظام الاداري في العراق ١٩٢٠-١٩٣٩م ،اطروحة دكتوراه كلية الاداب جامعة بغداد ،٢٠٠٥م.
- ٢٥- عقيل عبد الكريم مطر الكعبي ، ميناء البصرة بين عامي ١٩٥٨-١٩٨٠م دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ،كلية الاداب ، ٢٠١٩م.
- ٢٦- عكاب يوسف عليوي الركابي ،حكمت سليمان ودوره في السياسة العراقية حتى عام ١٩٦٤م (دراسة تاريخية) ،اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الاداب جامعة البصرة ،٢٠٠٥م.
- ٢٧- علاء علي جبارة المالكي ، النظام الاداري في العراق ١٩٣٩-١٩٥٨م ، رسالة ماجستير ،جامعة واسط/كلية التربية ،٢٠١٦م.
- ٢٨- علي حسين خميس العنزي ،تطور النقل البحري لموانئ العراق ١٩٥٠-٢٠٠٠م ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية الاداب ،٢٠٠٤م.
- ٢٩- علي حمزة سلمان، تطور الخدمات البريدية في العراق ١٩٢١-١٩٤٥م، رسالة ماجستير جامعة بغداد كلية الاداب،١٩٩٠م.
- ٣٠- علي ناصر حسين ، تاريخ السكك الحديد في العراق ١٩١٤-١٩٤٥م،اطروحة دكتوراه ،كلية التربية ،جامعة بغداد ،١٩٨٦م.
- ٣١- عماد صكبان فرحان،تباين مستوى الماء في مجرى نهر الفرات اعلى واسفل سدة الهندية واثره في كتوف النهر الطبيعية ،دراسة في الجغرافية الطبيعية، رسالة ماجستير،جامعة بغداد،كلية الاداب،٢٠٠٣م.
- ٣٢- عمر ابراهيم محمد الشلال ، التطورات الاقتصادية والاجتماعية في العراق (١٨٦٩-١٩١٤م)، اطروحة دكتوراه جامعة بغداد كلية الاداب ،٢٠٠٨م.
- ٣٣- عمر عادل طه لطيف الحيايالي ، القوة الجوية العراقية ١٩٣١-١٩٥٨م(دراسة تاريخية)،رسالة ماجستير،جامعة ديالى ،كلية التربية، ٢٠١٤.

- ٣٤- فادية يعكوب يوسف ،مصلحة الموائى العراقية ١٩٥٨-١٩٦٣م،دراسة تاريخية لفعاليات دوائرها وانجازاتها في ضوء مجلة الموائى، رسالة ماجستير ،جامعة البصرة ،كلية التربية،٢٠١٥م.
- ٣٥- فلاح حسن عاتي البهادلي ، الطيران المدني العراقي ١٩٣٣- ١٩٧٩م،اطروحة دكتوراه ،جامعة البصرة ، كلية الاداب، ٢٠١٨م.
- ٣٦- قاسم عبد علي البهادلي ،سياسة الموائى واثرها في قوة الدولة ،رسالة ماجستير ،جامعة بغداد ،كلية التربية /ابن رشد ،٢٠١٠م.
- ٣٧- لبنان هاتف عبد الامير ، العلاقات العامة في المؤسسة العامة للطيران المدني العراقية ومنشأتها ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد ، كلية الادارة والاقتصاد ، ١٩٨١م.
- ٣٨- لقاء كريم حسون الطائي ، كفاءة انسيابية المرور عبر جسور مدينة بغداد ، رسالة ماجستير ،جامعة بغداد/كلية التربية \ابن رشد، ١٩٩٨م.
- ٣٩- لمى عبد العزيز مصطفى ،الخدمات العامة في العراق ١٨٦٩-١٩١٨م ، اطروحة دكتوراه ،جامعة الموصل، كلية الاداب ، ٢٠٠٣م .
- ٤٠- مجيد خليل حسين، اقتصاديات النقل الجوي العراقي حاضرها ومستقبلها ،رسالة ماجستير ،جامعة بغداد/ الادارة والاقتصاد،١٩٨٧م.
- ٤١- محمد حميد راضي ، دراسة في بعض سياسات تسويق الخدمات في المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ،رسالة ماجستير ،جامعة بغداد ،كلية الادارة والاقتصاد ،١٩٨٣م.
- ٤٢- محمد صابر علي الموسوي ، اقتصاديات الموائى العراقية دراسة تطبيقية ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ،كلية الادارة والاقتصاد ، ١٩٨١م .
- ٤٣- محمد قصي ناجي، أثر العوامل الطبيعية في توقيع المطارات المدنية، رسالة ماجستير ،مركز التخطيط الحضري والإقليمي ،جامعة بغداد، ٢٠٠٠م.
- ٤٤- محمود غازي غانم الشحمانى ، ميناء خور الزبير (دراسة في جغرافية النقل)، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ،كلية التربية ، ٢٠١٩م.

- ٤٥- مناهل مصطفى عبدالحميد العمري ، نموذج مقترح لتطوير النقل البحري في العراق، رسالة ماجستير ،جامعة البصرة ، كلية الادارة والاقتصاد، ١٩٩٦م.
- ٤٦- منتهى عذاب نويب ،برسي كوكس ودوره في السياسة العراقية ١٨٦٤-١٩٢٣م،رسالة ماجستير \جامعة بغداد \كلية الاداب ،١٩٩٥م.
- ٤٧- مها شاكركر جبر الامارة ، تطور النقل الجوي في العراق للفترة ١٩٥٠-٢٠١٢م، دراسة في جغرافية النقل ، رسالة ماجستير ،جامعة البصرة\كلية التربية،٢٠١٧م.
- ٤٨- مؤيد شاكركر كاظم ،السيد عبد المهدي المنتفكي ودوره السياسي في العراق ،رسالة ماجستير ،جامعة بغداد\كلية التربية ابن رشد ،٢٠٠٠م.
- ٤٩- ميس داود خشن الربيعي ، وزارة المواصلات والإشغال العراقية ١٩٣٩ - ١٩٥٨ (دراسة تاريخية) ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد ، ٢٠١٤ م.
- ٥٠- نجم الدين عبدالله الحجاج ، تقيم كفاءة النقل البحري العراقي في التنمية الاقتصادية ، اطروحة دكتوراه، جامعة البصرة ، كلية التربية ، ٢٠١٥ م .
- ٥١- نصير محمود شكر الجبوري ، السياسة الخارجية العراقية في ضوء مقررات مجلس الوزراء (١٩٥٨-١٩٦٣م)،رسالة ماجستير ،جامعة بغداد ،كلية التربية /ابن رشد،٢٠٠٤م.
- ٥٢- هشام سوادي هاشم السوداني، المواصلات التجارية في العراق ١٨٣١-١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية التربية، ١٩٩٧ .
- ٥٣- وليد غفوري معروف، سكك حديد العراق ودورها في التنمية الوطنية والقومية دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير ، ،كلية التربة / ابن رشد، جامعة بغداد، ١٩٨٩م.
- ٥٤- وهيب حسن نشمي العبودي، امانة العاصمة بغداد (١٩٣٩-١٩٥٨م) دراسة تاريخية، رسالة ماجستير ،الجامعة المستنصرية ،كلية التربية الاساسية ، ٢٠١٠م.
- ٥٥- ياسين طه ياسين الهارون ،البصرة دراسة في الاحوال الاقتصادية والسياسية بين عام ١٩٣٢-١٩٣٩م،رسالة ماجستير ،جامعة البصرة /كلية الاداب/ ، ١٩٩٠م.

رابعاً: الكتب العربية

- ١- ابراهيم عبد الغني الدروبي ، البغداديون اخبارهم ومجالسهم ،بغداد ،١٩٥٨م .
- ٢- احمد امين ،زعماء الاصلاح في العصر الحديث ،مكتبة النهضة المصرية ،بيروت ،د.ت.
- ٣- احمد حسن ابراهيم ،مدينة العقبة الموقع ومعطيات المكان والطبيعة ،الكويت،د.م ،١٩٨٣م .
- ٤- احمد سوسة وادي الفرات ومشروع سدة الهندية ،ج٢، مطبعة المعارف ،بغداد،١٩٤٨.
- ٥- أحمد عبد الباقي، ميزانية الدولة العراقية تحضيرها وتحليلها، منشورات مكتبة المثنى، بغداد، ١٩٤٧م.
- ٦- احمد علي احمد ، استخدام اسلوب المحاكاة في تطوير ادارة وانظمة التفريغ في الموانئ ، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتعبئة الادارية ،القاهرة، ٢٠١٠م.
- ٧- الارشيف العثماني في استانبول، رقم البحث ٢، رقم الوثيقة، ٢٣، ١٢٨٨هـ-١٨٧٣م.
- ٨- باقر امين الورد ،بغداد ،خلفائها ،ولاتها ،ملوكها ،رؤسائها ،د.م،د.ت.
- ٩- بدر خالد البدر ، رحلة في قافلة الحياة ،ج١، الكويت، ١٩٨٧م.
- ١٠- بدر رمضان مایع ، الملاحه الالكترونية ، منشورات الشركة العامة لموانئ العراق ، البصرة ، ٢٠١٥م.
- ١١- تقويم العراق لسنة ١٩٢٣م ،مطبعة العراق ،بغداد ،١٩٢٣م.
- ١٢- تقي عبد سالم ،تطور القطاع العام في العراق مع اشارة خاصة الى القطاع العام في التجارة الخارجية والداخلية ١٩٥٨-١٩٧٣م،بغداد،مكتبة الجامعة المستنصرية،١٩٧٧م.
- ١٣- جابر عمر،الاعمار ومشاريعه في العراق، مطبعة المعارف، بغداد،١٩٦٧م.
- ١٤- جبرا ابراهيم جبرا واحسان فتحي ، بغداد بين الامس واليوم ، الدار العربية للطباعة ، بغداد ، ١٩٨٧م.

- ١٥- جعفر عباس حميدي ،التطورات السياسية في العراق ١٩٤١-١٩٥٣ م ، مطبعة القضاء ، النجف ، ١٩٧٦م.
- ١٦- _____ تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري ١٩٥٨-١٩٦٨م ، ط٢ ، ج٨ ، د.م ، ٢٠٠٥م.
- ١٧- _____ تاريخ الوزارات في العهد الجمهوري ١٩٥٨-١٩٦٨م ، ط١ ، ج٦ ، بيت الحكمة للطباعة والنشر ، بغداد ، ٢٠٠٥م.
- ١٨- جمهورية العراق ، وزارة الاشغال والإسكان ، دائرة التصميم والدراسات ، مطار البصرة الدولي ، بغداد ، ١٩٨٠م
- ١٩- _____ وزارة التخطيط ، مشروع الاطار العام لخطة التنمية القومية الثانية (١٩٧٦- ١٩٨٠) ، قطاع النقل والمواصلات ، مطبعة الحكومة ، بغداد ، ١٩٧٥م.
- ٢٠- _____ وزارة النقل، المنشأة العامة للطيران العراقي ،قسم التخطيط والمتابعة ،المكتبة الفنية ، نبذة تاريخية عن مطار بغداد ، بغداد، د٠ت.
- ٢١- _____ وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم النقل الجوي ،بغداد ، د.ت.
- ٢٢- _____ وزارة النقل ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، قسم التخطيط والمتابعة ، المكتبة الفنية ، بغداد ، د٠ت.
- ٢٣- _____ وزارة النقل ، شركة الخطوط الجوية العراقية ، قسم التخطيط والمتابعة ، الخطة ، نبذة تاريخية عن تأسيس الخطوط الجوية العراقية ، بغداد ، ٢٠١٢م.
- ٢٤- _____ وزارة الاعلام ،منجزات ثورة ١٧تموز ١٩٦٨م في عامها الثالث ، مطبعة الحكومة ، بغداد ، ١٩٧١م.
- ٢٥- _____ المجموعة القانونية /وزارة المواصلات ،مطبعة سكك حديد الجمهورية العراقية ،بغداد، ١٩٦٤م.

- ٢٦- _____ وزارة النقل ،الشركة العامة للنقل البري ،خطة التنمية القومية ١٩٧٥-١٩٧٩م ،د.ت. .
- ٢٧- _____ وزارة النقل ،مصلحة الخطوط الجوية العراقية ،خطة التنمية القومية ١٩٧٥-١٩٧٩م ،د.ت.
- ٢٨- جميل موسى النجار ،الادارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد مدحت باشا الى نهاية الحكم العثماني (١٨٦٩-١٩١٧) ،مكتبة مديولي ،القاهرة ،١٩٩١م.
- ٢٩- _____ طرق المواصلات النهرية في العراق ،دوافع الاهتمام العثماني ومظاهره (١٨٣٤-١٨٧٢) ،مجلة كلية التربية ،المستنصرية ،٢٠٠٨م.
- ٣٠- _____ طرق المواصلات النهرية ووسائل النقل المائي العثماني في ولاية بغداد (١٨٣٤-١٨٧٢م) ،٢٠١٣م .
- ٣١- _____ الادارة العثمانية في ولاية بغداد من عهد مدحت باشا الى نهاية العهد العثماني (١٨٦٩-١٩١٧) ،بغداد ،٢٠٠١م.
- ٣٢- حسن كاظم لطيف الزبيدي ،موسوعة السياسة العراقية ،ط٢ ،بيروت ،٢٠١٣م.
- ٣٣- حميد حمدان التميمي ،البصرة في عهد الاحتلال البريطاني ١٩١٤-١٩٢١م ،بغداد ،١٩٧٩م.
- ٣٤- حيدر صباح محمد علي ، نحو نظام لمحاسبة التكاليف لاحتساب كلفة خدمات النقل بالسكك الحديدية ، دراسة تطبيقية في الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، شهادة المحاسبة القانونية ، الاتحاد العام للمحاسبين والمراجعين العرب ، المعهد العربي للمحاسبين القانونيين ، بغداد ، ٢٠٠٨م.
- ٣٥- حيدر كمونة ، مشكلات النقل والمرور في المدينة العراقية معالجات وحلول ، دار الشؤون الثقافية العامة ،بغداد ،د.ت.
- ٣٦- خالد عبد الرزاق مهدي العزاوي ، البريد في التاريخ ، بغداد ، د.م. ، د.ت.
- ٣٧- خالد يحيى الغزي ، مشكلة شط العرب في ظل المعاهدات والقانون ، د.ت ، ١٩٧٣م.

- ٣٨- الخطة القطاعية لقطاع النقل والمواصلات للسنوات ١٩٧٠-١٩٧٤، وزارة التخطيط، ١٩٧٥م.
- ٣٩- دنكور الياهو ، الدليل العراقي الرسمي ، لسنة ١٩٣٦م ، موسوعة سنوية، اجتماعية ، اقتصادية ، تجارية ، زراعية ، بيروت ، ١٩٣٦م .
- ٤٠- دليل الجوامع والمساجد الاثرية ، ديوان الوقف السني، د.م ، ٢٠١١م.
- ٤١- رجاء حسين حسني الخطاب ، عبد الرحمن النقيب حياته الخاصة واره السياسية وعلاقته بمعاصريه ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بغداد، د.ت.
- ٤٢- روعي عزيز السعد ، التخطيط الاستراتيجي والمزايا التنافسية للموانئ العراقية ، البصرة ، ٢٠١٦م.
- ٤٣- رؤوف البحراني ، السياسة المالية السليمة في عهد الوزارة الهاشمية الثانية ، مطبعة ابن زيدون ، دمشق ، ١٩٣٨م.
- ٤٤- سالماني ولاية بغداد لسنة ١٢٩٢هـ، دفعة ٢١، مطبعة ولاية بغداد .
- ٤٥- سري محمود المدرس ، تطور الملاحة في شط العرب ، موسوعة البصرة الحضارية، المحور الجغرافي، البصرة ، منشورات جامعة البصرة، ١٩٨٨م.
- ٤٦- _____ جغرافية التجارة في العراق ١٩٥٠-١٩٧٠م دراسة في الجغرافية الاقتصادية، د.م، د.ت.
- ٤٧- سعدي علي غالب، النقل والمواصلات (١٩١٤-١٩٥٨) حضارة العراق ج١٢، الدار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٨٥م.
- ٤٨- شكري محمود نديم ، حرب العراق ١٩١٤-١٩١٨م، ط٣، شركة النبراس للنشر والتوزيع ، بغداد، ١٩٥٤م.
- ٤٩- _____ العراق في عهد السيطرة العثمانية مرحلة المشروطية الثانية ١٩٠٨-١٩١٨ ، مطبعة دار دجلة، عمان، ٢٠٠٨.
- ٥٠- صديق الدملوجي ، مدحت باشا ، مطبعة الزمان ، بغداد، ١٩٥٣م .
- ٥١- طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني العراقي والدولي، د.م ، ١٩٨١م.
- ٥٢- طالب جاسم الغريب، مدراء الموانئ العراقية ١٩٥٣-٢٠١٦م، بيروت ، ٢٠١٧م.

- ٥٣- طيبة خلف عبدالله، التطور التاريخي للمجالس التشريعية في الكويت وموقفها من العلاقات الكويتية العراقية، بغداد، ٢٠١٤م.
- ٥٤- عباس العزاوي، تاريخ العراق بين احتلالين، ج٨، شركة التجارة والطباعة المحدودة، العراق د.ت.
- ٥٥- _____ العراق بين احتلالين، ج٥، بغداد، ١٩٥٦م.
- ٥٦- عبد الحميد عبد المجيد البلداوي، التطور النوعي والمالي لقطاع النقل العراقي، وزارة التخطيط، بغداد، ١٩٧١م.
- ٥٧- عبد الرزاق الحسني، العراق في ظل المعاهدات، ط٥، مطبعة دار الكتب، ١٩٨٢.
- ٥٨- _____ تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري، ج٤، د.م، د.ت.
- ٥٩- _____ تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري، ج٥.
- ٦٠- _____ تاريخ الوزارات العراقية، ج٧.
- ٦١- عبد النافع عبد الموجود وآخرون، تطور الطرق والجسور في العراق (١٩٢٠-١٩٩٠)، د.م، ١٩٩٢م.
- ٦٢- عبدالله رمضان ال عيادة الرفاعي، تراث البصرة انهارها وقراها ومقاطعاتها الزراعية، دمشق، ٢٠١٢م.
- ٦٣- عبدالله شاتي عبهول، تجربة عبد الكريم قاسم في التخطيط الاقتصادي (١٤ تموز ١٩٥٨-٨ شباط ١٩٦٣م)، دار الشؤون العامة، بغداد، ٢٠١٥م.
- ٦٤- عماد عبد اللطيف سالم، الدولة والقطاع الخاص في العراق ١٩٢١-١٩٩٠م، بيت الحكمة، بغداد، د.ت.
- ٦٥- غرفة تجارة بغداد، مذكرات ودراسات غرفة تجارة بغداد، مديرية الابحاث والنشر، المجموعة الاولى، مايس ١٩٧٢م.
- ٦٦- غسان محمد سعيد العبطان، الصناعة في العراق، بحث منشور ضمن كتاب حضارة العراق، ج١٢، بغداد، ١٩٨٥م.
- ٦٧- فاخر زيارة حيدر، موجز لتاريخ الموانئ العراقية، البصرة، د.م، ٢٠١٣م.

- ٦٨- _____ الفترة الذهبية في تاريخ الموانئ العراقية ،البصرة ،د.م، ٢٠١٦م.
- ٦٩- فؤاد الراوي ، المعجم المفهرس للمعاهدات والاتفاقيات والعهود والاحلاف التي ارتبط بها العراق مع الدول والمنظمات الدولية والمؤسسات الاجنبية من عام ١٩٢١م ،ج١٢ ، مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧٦م.
- ٧٠- كاظم فنجان الحمادي ،عراق بلا سواحل ،الغدير للطباعة والنشر ،البصرة ،٢٠١٣.
- ٧١- _____ ،على ضفاف شط العرب ، كتاب في ذاكرة الطين والماء ، سلسلة كتب بصرية تصدر عن وزارة الثقافة ، دمشق ، ٢٠١٢م.
- ٧٢- _____ وقائع الندوة الاولى حول الطبيعة البحرية لخور الزبير ، البصرة،د.م ، ١٩٨٦م.
- ٧٣- محمد ازهر السماك واخرون ،العراق دراسة اقليمية ،د.م، ١٩٥٨ م .
- ٧٤- محمد طارق الكاتب،شط العرب وشط البصرة والتاريخ،البصرة،ط٢،د.م،١٩٧٢.
- ٧٥- محمد عبد المجيد عامر ، مشاكل نقل البترول العربي ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ،د.م، د.ت.
- ٧٦- محمود فهمي درويش واخرون، دليل الجمهورية العراقية لسنة ١٩٦٠م ،دائرة معارف علمية ،تاريخية ، اجتماعية ،صناعية ، زراعية ، تجارية، بغداد ،د.م، ١٩٦١م .
- ٧٧- المعاهدة العراقية – الانكليزية مع الاتفاقيات الملحقة بها ،المطبعة العربية ،القاهرة ،١٩٢٦م.
- ٧٨- مهيب كامل الراوي ،ستراتيجية النقل في العراق، مركز التخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا ،جامعة بغداد ،٢٠١٨م.
- ٧٩- الموسوعة القانونية ، مصلحة الموانئ العراقية ، المجلد الحادي عشر ، بيروت ، ١٩٦٤م.
- ٨٠- ناجي البصام ، ادارة التنمية في العراق ومصر ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٧٤م.
- ٨١- نشرة احصاء النقل والمواصلات لسنة ١٩٧١م ،د.م،د.ت.

- ٨٢- نشرة احصاءات النقل والمواصلات لسنة ١٩٧٠م، د.م، د.ت.
- ٨٣- نشرة احصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٠-١٩٦٩م وبعض التوقعات للفترة ١٩٧٠-١٩٧٥م، دائرة احصاءات النقل والمواصلات، آب ١٩٧٠م.
- ٨٤- نور الدين عبدالله الربيعي ، الافاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد، ١٩٨٦م.
- ٨٥- نوري عبد الحميد العاني ، علاء جاسم محمد الحربي ، تاريخ الوزارات العراقية، ط٢، ج١، بيت الحكمة ، بغداد، ٢٠٠٥م.
- ٨٦- نوري عبد الحميد العاني ،علاء محمد الحربي ، تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري ١٩٥٨-١٩٦٨م، ط١، ج١، بغداد ، ٢٠٠٥م.
- ٨٧- نوري عبد الحميد العاني ،علاء محمد الحربي ، تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري ١٩٥٨-١٩٦٨م، ١٤ تموز ١٩٥٨م، ط١، ج٤، بغداد ، ٢٠٠٥م.
- ٨٨- نوري عبد الحميد العاني وعلاء جاسم محمد ،تاريخ الوزارات العراقية في العهد الجمهوري ١٩٥٨-١٩٦٨م ط٢، ج٥، بغداد، ٢٠٠٥م.
- ٨٩- نوفل نعمة الله افندي ،الدستور مج١، مطبوعات ولاية سورية ،بيروت، د.ت.
- ٩٠- هناء نعمة محمد الغالبي ، موسوعة المعارف البصرية ، ج٤، البصرة، د.م، د.ت.
- ٩١- وليد محمد سعيد الاعظمي ، ثورة ١٤ تموز وعبد الكريم قاسم في الوثائق البريطانية، الدار العربية للطباعة و النشر ، بغداد ، ١٩٨٩م.
- ٩٢- ياسين طه ظاهر علي العسكري، دائرة الاعتماد البريطانية وتكوين الحكم الوطني في العراق ١٩٢٠-١٩٣٢ دراسة تاريخية سياسية، مكتب احمد الدباغ، بغداد، ٢٠١١م.
- ٩٣- يوسف رزق الله غنيمه، تجارة العراق قديما وحديثا، بغداد، ١٩٢٢م.

خامسا: الكتب الاجنبية المعربة

- ١- ستيفن همسلي لونكريكي ، اربعة قرون من تاريخ العراق الحديث ، ترجمة سليم طه التكريتي ، بغداد، ١٩٨٨م.
- ٢- ستيفن همسلي لونكريك وفرانك ستوكس ، العراق منذ فجر التاريخ حتى ثورة تموز ١٩٥٨ م ، ترجمة مصطفى نعمان احمد ، مؤسسة مرتضى للكتاب العراقي ، بغداد ، ٢٠٠٩م.
- ٣- ج كولن ويرد ، ميناء البصرة عام ١٩٣٨ ، ترجمة سحر احمد ، الغدير للطباعة والنشر ، البصرة ، ٢٠١٣م.
- ٤- بود وسكي -تخطيط النقل والمواصلات للمدى الطويل في العراق ، ترجمة عبد النافع عبد الموجود ، بغداد ، وزارة التخطيط ، ١٩٧٠م.
- ٥- لوريمر ، القسم الجغرافي ، ج٣.
- ٦- لونكر ك ، اربعة قرون ، ص ٣٨٢؛ ريجارد كوك ، بغداد مدينة السلام ، ترجمة مصطفى جواد وفؤاد جميل ، بغداد ، ١٩٦٧م.
- ٧- لونكريك ، العراق الحديث من عام ١٩٠٠ الى سنة ١٩٥٠م ، ج١.
- ٨- ميرزا حسن خان ، دراسة في الاحوال السياسية والاقتصادية والاجتماعية في العراق ، ترجمة محمد وصفي ابو مغلي ، مركز دراسات الخليج العربي ، البصرة ، ١٩٨٠م.
- ٩- نجاتي اقطاش وعصمت بيارق ، الارشيف العثماني فهرس شامل لوثائق الدولة العثمانية ، ترجمة صالح سعداوي صالح ، منشورات مركز الابحاث للتاريخ والفنون الاسلامية ، عمان ، ١٩٨٦م.
- ١٠- المس بيل ، فصول من تاريخ العراق القريب ، ترجمة جعفر خياط ، دار الكتاب للنشر والطباعة والتوزيع ، بيروت ، ١٩٤٩م.
- ١١- مجموعة التنظيمات العثمانية (الدستور) ، المجلد الاول ، ترجمة نوفل نعمة الله نوفل ، بيروت ، ١٨٤٨م.

سادسا: الصحف والمجلات

- ١- جريدة الوقائع العراقية ، العدد ١٨٥٦ ، ٢٣ آذار ١٩٧٠ م.
- ٢- _____ العدد ٦٠٣ ، ١٣ تشرين الثاني ١٩٦١ م
- ٣- _____ العدد ٤٠٥ ، ١٧ شباط ١٩٦٠ م.
- ٤- _____ العدد ٨٧ ، كانون الاول ١٩٥٨ م.
- ٥- _____ العدد ٢٢٥٣ ، ١٥/١/١٩٤٥ م.
- ٦- _____ العدد ١٥٦٢ ، في ٣١ آذار ١٩٣٧ م.
- ٧- _____ العدد ٨٨٤ ، في ٢٥ تشرين الثاني ١٩٦٥ م.
- ٨- _____ العدد ١٣ ، ١٩٥٥ كانون الثاني ١٩٧١ م.
- ٩- _____ العدد ٦١١ ، ٢ كانون الاول ١٩٦١ م.
- ١٠- _____ العدد ١١١٩ ، ٢١ نيسان ١٩٣٢ م.
- ١١- _____ العدد ٤١٦ ، ٢٦ ايلول ١٩٦٠ م.
- ١٢- _____ عدد (١٨٦٤) ، تاريخ ٥/٤/١٩٧٠ م.
- ١٣- جريدة الاهالي ، العدد ٦٤٣ ، في ٢ شباط ١٩٦١ م.
- ١٤- _____ العدد ٨٨٤ ، ٣ حزيران ١٩٤٥ م.
- ١٥- جريدة البلاد ، العدد ٢٧ ، آب ، ١٩٤٠ م.
- ١٦- _____ العدد ١٠٩ ، في ١٩ كانون الثاني ١٩٦٤ م.
- ١٧- _____ العدد ١٢١ ، بتاريخ ٢٩ كانون الثاني ١٩٦٤ م.
- ١٠- _____ بغداد ، العدد ٧٤ ، في ١ كانون الاول ١٩٦٣ م.
- ١١- جريدة الثورة ، العدد ١٧٦٥ في ١٦/٥/١٩٧٤ م.
- ١٢- _____ المجلد الثالث ، الصفحة الخامسة ، ١٩٧٩ م.
- ١٣- _____ المجلد الرابع ، ٢٥/١٢/١٩٧٩ م .

- ١٤- جريدة الزوراء ، العدد ١٩٢٤ في ٧ ذي القعدة ١٩٠٠م.
- ١٥- _____ العدد ٢٣٣ في ٥ ذي الحجة سنة ١٢٨٨هـ/١٨٧١م.
- ١٦- جريدة العراق ، العدد ٣٠٦٧ ، ٧ أيار ١٩٣٠م.
- ١٧- جريدة الموائ ، عدد خاص صدر في عام ١٩٦١م بمناسبة زيارة الزعيم عبد الكريم قاسم للبصرة ووضع حجر الاساس لميناء ام قصر ، العدد بدون رقم وهو ما اعتادت عليه مجلة الموائ بالنسبة للاعداد الخاصة
- ١٨- جريدة اليقظة ، العدد ٦٠ ، ٢٠ آذار ١٩٤٦.
- ١٩- جريدة صوت الشعب ، العدد ١٨٦٤ ، ١٦ كانون الاول ١٩٤٧م
- ٢٠- ابراهيم خليل العلاف ، الخدمات البرقية في العراق ابان العهد العثماني ، المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية ، العدد ٢١ ، ط١ ، ايلول ٢٠٠٠م .
- ٢١- احمد حسون السامرائي ، امكانية تطور النقل الجوي في العراق ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، مطبعة العاني ، بغداد، مج العاشر، ١٩٧٨م.
- ٢٢- اكرم عبد الرزاق المشهداني ، محطات في تاريخ باصات نقل الركاب في بغداد، مجلة الكاردينا ،مجلة ثقافية عامة ،د.ع، ٢٠١٣م
- ٢٣- حسن صادق فرحان ، طوابع الهواء،مجلة المواصلات ، العدد التاسع ، عدد خاص، ٣٠ تموز ١٩٧٤م ، السنة الثانية .
- ٢٤- حسن صادق فرحان ،مجلة المواصلات ،العدد التاسع /عدد خاص، ٢٠تموز ١٩٧٤م /السنة الثانية .
- ٢٥- حميد غالب السكيني ، موائ العراق حاضرها ومستقبلها (دراسة جغرافية) ،مجلة ابحاث البصرة ، كلية التربية، جامعة البصرة ، العدد(١٩) ، ١٩٩٩م.
- ٢٦- خلود موسى عمران ، ومريم خير الله خلف ، واقع الموائ العراقية ، مجلة دراسات البصرة ، العدد ١٣ ، ٢٠١٢م.
- ٢٧- زكي حسين حلمي ،رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى ، أيار ١٩٧٣م .

- ٢٨- سامي حسن محمود ، منجزات ثورة ١٧ تموز في وزارة المواصلات ،رسالة المواصلات ، مجلة ، العدد الرابع السنة الاولى ،تموز ١٩٧٣م.
- ٢٩- سالم خلف العاني ،رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد ١٢ ، شباط ١٩٧٥م
- ٣٠- سري محمود المدرس، دور منافذ العراق المائية في خدمة التجارة العراقية غير النفطية خلال الفترة ١٩٦٦-١٩٧٦م، مجلة كلية التربية ، العدد الثالث ، البصرة ،١٩٨٢م.
- ٣١- سعد عباس هندي الاسدي ، نظرية صف الانتظار (الارتال) وتطبيقاتها على الموانئ العراقية التجارية ، مجلة دراسات البصرة ، العدد ١٢، السنة السابعة ،٢٠١١م.
- ٣٢- سمير جواد صيهود، (صادرات ميناء البصرة) ،مجلة شؤون بصرية ،العدد ٢ ،٢٠٠٦م، مركز دراسات الخليج، جامعة البصرة .
- ٣٣- شاکر محمد علي ، حاجة الانسان الى التخطيط واعداد الخطة الى المستقبل ، رسالة المواصلات ، مجلة ، العدد الثالث ، السنة الاولى ، حزيران ١٩٧٣م.
- ٣٤- صادق الجميلي ،حكاية الكاري بين بغداد والكاظمية ،مجلة امانة العاصمة ،العدد ١٩ في سنة ١٩٧٩م.
- ٣٥- صفاء عبد الامير رشم الاسدي ، المسافرين البحرية وارتباطها في جنوب العراق ، مجلة البحوث الجغرافية ، العدد السادس ،٢٠٠٥م.
- ٣٦- عبد الحميد الشامي ،رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى، ايار ١٩٧٣م.
- ٣٧- عبد الرزاق الجصاني ، الخطوط الجوية الدولية المارة عبر العراق، رسالة المواصلات ، مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى ، آيار ١٩٧٣م.
- ٣٨- عدنان العابد، مفهوم الحرية النقابية في قانون العمل الجديد، رسالة المواصلات ،مجلة ،العدد الثاني ،السنة الاولى ، آيار ١٩٧٣م.

- ٣٩ - علي حسين المشهداني ، المشاكل التي تعاني منها الموانئ العراقية واثرها على عملية التنمية الاقتصادية ، مجلة العلوم الاقتصادية جامعة البصرة ، العدد السابع ، ١٩٩٥م.
- ٤٠ - كمال مظهر احمد ، رأي للمناقشة الاطار الزمني لتاريخ العراق الحديث والمعاصر ، مجلة الحكمة ، العدد (٥) ، مطبعة دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، كانون الاول ١٩٩٨ .
- ٤١ - مصطفى جاسم ، النقل النهري الواسطة الوحيدة للنقل قبل نصف قرن ، مجلة المواصلات ، العدد الثامن ، السنة الثانية ، اتموز ١٩٧٤م.
- ٤٢ - مكي كبة ، دور المواصلات السلوكية واللاسلكية في تطوير العراق ، مجلة ، العدد الرابع ، السنة الاولى ، تموز ١٩٧٣م .
- ٤٣ - مكي كبة ، المايكروويف مشروع يحقق اتصالات معتمدة بين المحافظات ، رسالة المواصلات ، مجلة ، العدد الثاني السنة الاولى ، ايار ١٩٧٣م .
- ٤٤ - هاشم زوين ، رسالة المواصلات ، مجلة ، العدد الثاني السنة الاولى ، ايار ١٩٧٣م.
- ٤٥ - مجلة امانة العاصمة ، العدد الاول ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٣٥م.
- ٤٦ - مجلة الموانئ العراقية ، العدد ٣ ، ١ كانون الاول ١٩٦٢م .
- ٤٧ - _____ العدد ٣ ، الصادرة في شباط ١٩٦٠م .
- ٤٨ - _____ مجلة تصدرها مصلحة الموانئ العراقية ، عدد خاص .
- ٤٩ - مجلة ، مركز تراث الحلة ، العتبة العباسية المقدسة ، ٢٠١٦م.

سابعا: البحوث المنشورة

- ١- حسين علي احمد ومجيد علي حمزة ، الموانئ العراقية ودورها في تنشيط حركة التجارة في العراق ، بحث منشور في جامعة البصرة ، كلية الادارة والاقتصاد ، ٢٠٠٩م .
- ٢- حسين محمد القهواني دور البصرة التجاري في الخليج العربي ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٠م .
- ٣- محمد جاسم النداف ، اهمية تطوير التدريب وتأثيره على اداء مهندسي الطيران المدني ، بحث مقدم الى المؤتمر العلمي الاول للطيران المدني في العراق ، المنشأة العامة للطيران المدني العراقي ، بغداد، د.ت.
- ٤- ناصر سالم عبد ، جسور الموصل الخمسة - تاريخها العميق والحلول الواقعية لسرعة اعمارها، مقالة تاريخية في مجلة الزمان الدولية ، ١٠-١٢-٢٠١٧م .
- ٥- هاشم الخياط ، دليل الرافيدين ، بحث في شؤون العراق السياسية والاقتصادية والاجتماعية ، ط٢ ، بغداد ، ١٩٤٧ .

ثامنا: شبكة الانترنت الدولية.

- ١ - صباح ناهي ، جسور بغداد حكايات من ازمان الرخاء والمحن ، مقالة ، ٥-٢-٢٠٢٠م ، على احد مواقع الانترنت، <https://icf.org.iq>.
- ١ - عدنان احمد مظلوم ، جسور بغداد - تاريخ وذكريات ، مقالة، ١٣-٤-٢٠١٣م ، على مواقع الانترنت ، <https://www.mop.gov.iq> .

Abstract

This research includes a study of the historical development of transportation (1958-1979 AD) of all kinds (land, water and air, with postal and telegraphic communications), which is one of the most important pillars on which the country depends in its economic and political activity.

Transportation has gone through several historical turns that changed its previously recognized nomenclature and contents due to the political conditions that the country went through, such as occupation and coups, that overburdened the Iraqi ministries, including the Ministry of Transport. Headed by Abdul Karim Qassem, it prepared new plans that developed transportation in all its forms, as the development of land transportation, which lacked streets, cars and railways, and took a new path different from its predecessor. its railways.

As for water transport, it has also developed in terms of ports, sea routes and rivers, as the Iraqi ports have developed remarkably after the revolution of July 14, 1958 AD and have become the competition of international countries in terms of quality and work, as Iraq has concluded international agreements that made it of great importance among the countries of the world, as well as Maritime transport has also taken on a new character of development through the purchase of ships and transport of exported and imported goods between

Iraq and other countries, and river transport has also developed, especially after the July 1958 revolution through the construction of canals and the purchase of boats that fit the waters of the rivers in the rivers Tigris, Euphrates and Shatt al-Arab.

As for air transport, it has taken on a new character of development due to the world's interest in this method of transport, especially since it is one of the easiest and fastest means of transporting goods and travelers. The countries of the world and the expansion of international airports to include most parts of the country, and postal and telegraphic communications are the other that have taken a new character in development through the expansion of wired communication networks throughout the country, as well as the development of wireless communications through the deployment of the American microwave network, which improved communications throughout the country. The development of transportation and communications included radio and television, which developed in an unprecedented way before the revolution of July 14, 1958.

**Republic of Iraq
Ministry of Higher Education
and Scientific Research
Babylon University
College of Education for humanities**



Development of transport in Iraq 1958-1979

Thesis presented by the student

Ali Jalil Abdul alHassan AlFatlawi

**To the Board of the Faculty of Education for humanities -
University of Babylon**

**It is part of the requirements for obtaining a PhD in
modern history.**

Supervision

Dr. Yahya Kazem Al-Mamouri

1444 Ah

2022 A.D