

التأثيرات المكانية لكلف النقل بالقنوات الجافة

في العراق

المستخلص

ان عملية النقل البري للبضائع في العراق لاتتبنى سياسة تخطيطية تستند على اختيار الفرصة البديلة لمحور النقل الاقل كلفة على الاقتصاد الوطني وعلى المجتمع حيث ان نشاط النقل عبر هذه المحاور يعكس الجانب السلبي فقط لتأثيرات المحور الناقل وتتصف بعدم استغلال الطاقات المتاحة للبنى التحتية ذات المواصفات العالمية للنمط الاقل كلفة وعدم استغلال الموقع الجغرافي المتميز لها مع اهمال التأثير المكاني المهم لكلفة النقل عبر المحور الاقل كلفة الذي ممكن ان ترسمه افقيا X كمسافة نقل اطول وعموديا Y كتأثير جانبي اعرض باعتماد الكلفة الحقيقية الكلية للمحور الناقل والتي تتضمن كلف ظاهرة مباشرة يتحملها المستخدم والمستخدم وكلف مخفية غير مباشرة يتحملها المجتمع والاقتصاد الوطني فضلا عن كلف استمرار الخدمة للبنى التحتية .

وبتقدير الكلف الحقيقية الكلية للنقل التي تحملها الاقتصاد الوطني العراقي عن نقل كميات البضائع عبر الطريق السريع بغداد – الوليد للعام ٢٠١٠ والكلف الحقيقية الكلية التي سيتحملها عن نقل الكميات نفسها فيما لو نقلت عبر خط السكة بغداد – البوكمال فانه يمكن رسم تأثير مكاني افقي وعمودي لكلفة النقل عبر كل من المحورين الناقلين للامتداد والتوسع بالتأثير المكاني للمحور الناقل الاقل كلفة من ممر وطني ضيق الى ممر اقليمي ضيق او ممر وطني واسع والانتقال بالتأثير المكاني لكلفة النقل من (X, Y) الى $(2.34 Y, 4.90 X)$.

الفرصة البديلة بالكلفة الاقل للنقل ذات التأثير المكاني الاكبر افقيا وعموديا سيعزز مفهوم النقل عبر القناة الجافة باعتماد المفهوم الحديث للنقل الجاف الذي تتبناه الدول المتقدمة في العالم كمفهوم لظهور التنمية المكانية للمحور الناقل الجاف على اليابسة بدل ان تغرق في البحار بوقت ومسافة اقل يحكمه في ذلك الموقع الجغرافي المتميز للعراق كقناة نقل عالمية بتأثير افقي يمتد ليرتبط بالاقاليم العالمية التي تتبنى نفس مفهوم القناة الجافة اقليم الموزة الازرق و اقليم الموزة البرتقالي وتأثير عمودي لممر نقل دولي يتسع بتنمية جانبية والانتقال بالممر الناقل الى ممر اقليمي واسع ليكون اقليم الموزة الاخضر وذلك باعتماد الطاقة التصميمية لمحور النقل الاخضر للقناة الجافة الخليج – البحر وتحقيق مردود اقتصادي مهم للعراق تصل الى 800 مليون \$ \ سنة او اكثر .

اعتمد البحث منهجية التحليل الرياضي للكلف الحقيقية الكلية للنقل باعتماد المعايير العالمية فضلا عن استخدام نموذج لاردنر ونموذج البنك الدولي لتحليل التأثير المكاني الافقي والعمودي لكلفة النقل عبر محوري النقل قيد الدراسة واستخدام نظم المعلومات الجغرافية لبيان التأثير المكاني .