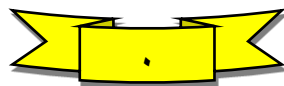


جغرافية الموارد

والمغيرات الجيوسياسية – الجيواقتصادية الدولية الحديثة

الطبعة الاولى

تأليف
الأستاذ الدكتور
مجيد ملوك السامرائي
١٤٤٠هـ – ٢٠١٩م

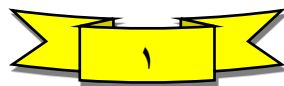


جغرافية الموارد

والمتغيرات الجيوسياسية – الجيواقتصادية الدولية الحديثة

الطبعة الاولى

تأليف
الأستاذ الدكتور
مجيد ملوك السامرائي
١٤٤٠هـ – ٢٠١٩م



الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي ... الجغرافية الموارد . .

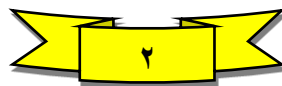
لا يجوز استنساخ أو تحميل أو تصوير أو إعادة نشر
جزء أو كل مادة الكتاب إلا بموافقة المؤلف خطياً

الأستاذ الدكتور
مجيد ملوك السامرائي

**جغرافية الموارد
والمغيرات الجيوسياسية – الجيواقتصادية
الدولية الحديثة**

١٤٤٠ هـ — ٢٠١٩ م

حقوق الطبع مكفولة ومحفوظة للمؤلف



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وما أموالكم ولا أولادكم بالتي
تقربكم عندنا زلفى إلا من أمن
وعمل صالحاً فأولئك لهم جزاء
الضعف بما عملوا وهم في الغرفت
أمنون

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

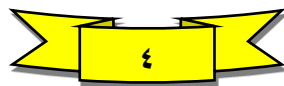
سورة التوبة الآية ٣٧

الإهداء

كن من تكون .. فعلمك نورا من "الله"

**هديتي .. للقراء الاعزاء ..
والمهتمين من الطلبة والباحثين والعلماء ..
هذا الجهد العلمي**

**الأستاذ الدكتور
مجيد ملوك السامرائي
١٤٤٠هـ / ٢٠١٩م**

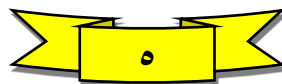


المقدمة

المتغيرات الجيوسياسية - الجيواقتصادية العالمية المعاصرة وان تباينت مكانيا، الا انها توزعت ما بين موازين الجغرافية السياسية عالميا، والعناصر الاساسية الجيولوتيكية للدول، والاهم من كل ذلك التغيرات (الجيواقتصادية) وبالمقدمة منها؛ الاساليب التنموية الحديثة، والكشف عن مواقع موارد جديدة مع تطوير اساليب استغلالها وتسويقها واستخداماتها، وكذلك توسع الاذرع الدولية للتجارة العالمية بالانفتاح الكبير للتجارة الحرة. وكل ذلك سيؤدي بالنظام الاقتصادي العالمي الحالي الى؛ تصاعد النزاعات والصراعات والحروب (الإقتصادية - السياسية) على كافة مصادر واصناف الثروة بما في ذلك موارد المياه، وستكشف هذه التوجهات بحلول منتصف القرن الحالي، وهكذا تقتضي الرؤية المستقبلية؛ إعادة النظر بمعطيات (الجغرافية الإقتصادية) الكلاسيكية.

الجغرافية الإقتصادية (Geography of Economic) تتضمن؛ الاستثمار الاقتصادي للموارد الطبيعية والبشرية والاقتصادية، والنقل والاتصالات، والتجارة، والزراعة، والسياسة، ولكون الموارد البشرية والطبيعية والاقتصادية ضرورية على الصعيد المحلي والاقليمي والعالمي فقد حددت الموارد الاقتصادية-الجغرافية؛ التاريخ البشري إطاراً للدول والحضارات، وتضمنت التبادل التجاري والثقافي والتعايش السلمي والحروب الدامية بين الأمم.

الرؤية المستقبلية للجغرافية الإقتصادية الحديثة و وفقا للمنطق العلمي، وبنظرة تتجاوز المعتاد استشرافا للمستقبل وبعيدا عن التضليل الفكري، ومع الاخذ بكل المتغيرات بجزمة واحدة شمولية، يقتضي كل ذلك؛ إعادة النظر بمعطيات الجغرافية الإقتصادية الكلاسيكية التي ركزت طوال عقود على؛ تصنيف وتوزيع واستغلال الموارد الإقتصادية مكانيا سواء الطبيعية، ام البشرية - الإقتصادية ممثلة بالزراعة والصناعة والتعدين والتجارة والنقل.



ان ما تقدم يتطلب؛ إتباع اساليب التقصي والبحث الاحصائي الكمي الدقيق، وبالتالي الخروج بنتائج عالية المصدقية وصولاً للإضافة العلمية لعناصر الجغرافية الإقتصادية المتعددة والتفصيلية، وبما يؤدي الى الرقي بهذا الحقل العلمي نحو البناء التنموي على المستويات المحلية والاقليمية والدولية في النصف الاول من القرن الحادي والعشرين.

بغية التدرج بالقارئ الكريم ابتداءً من القاعدة الهرمية لموضوع الكتاب، تم ترتيب فصوله بتناسق متكامل تضمنت مايلي:

- # الفصل الاول تناول خصائص جغرافية الموارد الإقتصادية الحديثة.
- # الفصل الثاني تضمن النمو والتنمية الإقتصادية والروابط المكانية لهما.
- # الفصل الثالث احتوى على المتغيرات الجيوإقتصادية لتكنولوجيا النقل العالمي.
- # الفصل الرابع تضمن العلاقات الإقتصادية- المكانية لنظم النقل وخصائصه.
- # الفصل الخامس أحتوى على الإتجاهات الحديثة للتجارة الدولية المعاصرة والمتغيرات الجيوسياسية - الإقتصادية.
- # الفصل السادس تناول المتغيرات الجيوسياسية - الجيوإقتصادية المعاصرة ومنعكساتها الجغرافية على الإقتصاديات الدولية.

اختتم الكتاب بقوائم المصادر العربية وغير العربية ذات الصلة بموضوعات الكتاب، وبملاحق تضمنت العديد من المصطلحات والمفاهيم، ومنشورات المؤلف.

هذا ما سعى الكتاب/المؤلف لابرار ملامحة.

نتضرع لله تبارك وتعالى بالمغفرة والرحمة في الدنيا والآخرة .
وللقارئ الكريم المعذرة عن كل هفوة فالكمال لله وحده.

الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي / ١٤٤٠ هـ — ٢٠١٩ م

المحتويات

<u>الموضوع</u>	<u>الصفحة</u>
الأهداء	
تقديم	
المقدمة	
<u>الفصل الأول: الآفاق العلمية للجغرافية الاقتصادية</u>	
المبحث الاول : الجغرافية الحديثة وإهتماماتها	
المبحث الثاني: جغرافية الموارد الاقتصادية الحديثة	
<u>الفصل الثاني: الجغرافية الاقتصادية والتنمية المكانية</u>	
المبحث الاول : إقتصاديات التنمية والنمو الاقتصادي	
المبحث الثاني: الروابط المكانية للتنمية الشاملة	
<u>الفصل الثالث: المتغيرات الجيواقتصادية لتكنولوجيا</u>	
<u>النقل العالمي</u>	
المبحث الاول : تطور حركة النقل	
المبحث الثاني: تكنولوجيا النقل وعلاقاته المكانية	
<u>الفصل الرابع: العلاقات الاقتصادية- المكانية لنظم النقل</u>	
<u>وخصائصة</u>	
المبحث الاول : خصائص النقل البري	
المبحث الثاني: خصائص النقل المائي	
المبحث الثالث: خصائص النقل الجوي	
<u>الفصل الخامس: التجارة الدولية المعاصرة والمتغيرات</u>	

الجيوسياسية – الإقتصادية

- المبحث الاول: تطور التجارة الدولية
- المبحث الثاني: الإتجاهات الحديثة للتجارة الدولية
- المبحث الثالث: الاقاليم الكبرى للتجارة الدولية وآفاقها
- المبحث الرابع : التجارة الدولية للنفط الخام والغاز الطبيعي

الفصل السادس: المنعكسات الجغرافية للمتغيرات

الجيوسياسية – الجيواقتصادية

- المبحث الاول : المتغيرات المعاصرة والإقتصاديات الدولية
- المبحث الثاني: الإقتصاديات المعاصرة في العراق
- المبحث الثالث: المنعكسات الجغرافية للمتغيرات الدولية

مصادر ومراجع الكتاب

الملاحق (١ – ٣)

الفصل الأول
الآفاق العلمية
للجغرافية الإقتصادية

الفصل الأول

الآفاق العلمية للجغرافية الإقتصادية

المبحث الأول

إهتمامات الجغرافية الحديثة

أولاً: علم الجغرافية :

الجغرافية أو الجغرافيا (Geography)؛ مفهوم علمي يلتصق بأي ظاهرة طبيعية او بشرية اينما وجدت مكانيا، بمعنى صفة لموصوف مكانيا، ولا توجد على الاطلاق (ظاهرة جغرافية محددة) وانما توجد (جغرافية لكل ظاهرة)، والجغرافية ميدان معرفي يحتوي المكان بفلسفته العلمية الشمولية ويحلله ويصفه ويوصفه، ويعبر عنه بدراسة نظمه المختلفة، ويقود إلى مخرجات علمية عبر استخدام أحدث التقنيات والأدوات البحثية، هو علم الثقافة وعلم التطبيق.

علم الجغرافية (The Science of Geography) ميدان الدراسة والبحث في كل من التوزيعات المكانية (Spatial Distributions) لمختلف الظواهر الطبيعية والبشرية، والعلاقات المكانية (Spatial Relationships) المتبادلة بين تلك الظواهر، والبحث في مدى وجود الظاهرة وانتشارها وتباينها المكاني وكثافتها وتعاقبها والتنبؤ باتجاهاتها، هو علم تحليلي تركيبى ومعرفة متطورة ذات طبيعة شمولية متباينة زمانياً ومكانياً، وبذلك فإن الجغرافية ذات بعدين في اهتماماتها العلمية، أي الظواهر الطبيعية والبشرية.

أن كافة حقول المعرفة ذات أبعاد قديمة وحديثة ومعاصرة، وإذا كانت الجغرافية الحديثة قد ركزت على تجاوز وصف الظواهر الطبيعية والبشرية الذي أتسمت به الجغرافية القديمة، فإن التطور الأحدث للجغرافية المعاصرة تمثل بالسعي نحو الرقي بهذا الميدان ونقلها من الجانب الأكاديمي النظري إلى الجانب التطبيقي الاستشاري للتحويل باتجاه ترتيب المكان وتنظيمه ودراسة الأنماط المكانية للظواهر

ونظمها بما يقود الي مخرجات علمية جاهزة للاستفادة منها في الحقول العلمية ذات العلاقة مكانياً وبالتالي تجاوز مرحلة استلام المعرفة من العلوم الأخرى فقط، وتستعين الجغرافية بالعلوم الأخرى للانجاز؛ كالجيولوجيا، علوم الحياة، الاقتصاد، التاريخ، الاجتماع، الرياضيات، الفيزياء، الإحصاء، والهندسة.

المفاهيم والمعلومات الجغرافية تطورت على مدى عدة قرون، وكان للعراقيين سبق في ذلك منذ العهد البابلي، ثم جاء الإغريق، وكان للعرب والمسلمون في العصور الوسطى الإبداع والبراعة في حقل الجغرافية عبر ميادين رسم الخرائط والرحلات وكشوف الأرض وحياة الإنسان ومنهم العالم (الإدريسي) و(الحموي)، وفي القرون الحديثة تطورت الجغرافية في مجالات الكشوف والأفكار والنظريات وصدرت المؤلفات الحديثة على يد الباحثين والمختصين أمثال (كانت، ريتز وراتزل).

في القرن الماضي (٢٠ م) ظهرت عدة نظريات في حقول جغرافية عديدة منها الصناعة ، المدن ، النقل ، السياسية ، الزراعية ، المناخ ، والتربة، ومن بين العديد ممن برعوا عالميا (هاريس و كرسنالر) ، ومن العرب - قبل عام ١٩٥٠ - (محمد السيد نصر وجمال حمدان)، ومن العراقيين (جاسم محمد خلف)، وعبر السنوات الخمسين الماضية ظهر التوجه نحو استخدام الأساليب الكمية (الرياضيات والإحصاء) في البحث الجغرافي إضافة لاعتماد الأسلوب (الوصفي)، وبحلول عام ١٩٧٠ بدء استخدام الأسلوبين معا يأخذا طريقهما في الأبحاث والانجازات الجغرافية، تلى ذلك/ حاليا استخدام الأساليب والتقنيات والتكنولوجيا المعاصرة، ومنها نظم المعلومات (Information System)، ثم الحقل العلمي الأحدث للتكامل بين مخرجات (التحسس النائي) ونظم المعلومات الجغرافية.

ينبغي أن تتصدى البحوث الجغرافية لكل ما يتعلق بالتنمية المستدامة لأنماط البيئات المختلفة بمنظور متقدم يأخذ بالاعتبار الخاصة الجغرافية المستقبلية للمكان باتجاه تنميته وإيجاد الحلول للمشكلات، وهناك حاجة ملحة للتعريف بأساليب البحث على نطاق واسع نشرًا وتدريبًا وتطبيقًا وفق سياقات تتسم بالكفاءة

الأعلى، إن التوجه العلمي الحديث عالمياً يتطلب آليات تعليمية تدريبية لتطوير مهارات استخدام الأساليب البحثية الأحدث إبداعاً وتطويراً وابتكاراً، وبالتالي التطبيق العلمي في مختلف الموضوعات.

ثانياً: فروع علم الجغرافية:

تجمع الجغرافية بين؛ علوم البيئة الأربعة (الجيولوجيا، الطبيعية، الفلك وعلوم الحياة)، وبين العلوم الإنسانية (التاريخ، الأنثروبولوجيا، والاقتصاد)، وكذلك؛ الموضوعات الأخرى التي تهتم الإنسان (الغلاف الغازي ومكوناته من طقس ومناخ وعناصره، والغلاف المائي ومكوناته من المسطحات المائية والنهرية وحركة المياه وأشكال السواحل، والغلاف الصلب كالتربة وأنواع الصخور والمعادن، والمجال الحياتي الذي يمثل الغابات والنباتات والغطاء النباتي والمراعي.

أ- (الجغرافية الطبيعية : وتضم الجيومورفولوجيا (أشكال سطح الأرض)، الطقس والمناخ، التربة، المياه، البحار والمحيطات، وفنون رسم وإخراج الخرائط .

ب- (الجغرافية البشرية: وتضم الاستثمار الاقتصادي للموارد الطبيعية والبشرية، والاقتصادية، النقل والاتصالات، السكان، التجارة، الزراعية، اللغات، والسلالات البشرية، العسكرية، المدن، التاريخية والسياسية، وقد اتسعت فروع الجغرافية باختصاصاتها العديدة في جامعات العالم كافة، و وصلت إلى ما يزيد عن (٦٥) خمسة وستون فرعاً.

الجغرافية الاقتصادية (Geography of Economic) تتضمن؛ الاستثمار الاقتصادي للموارد الطبيعية والبشرية والاقتصادية، والنقل والاتصالات، والتجارة، والزراعة، والسياسة، ولكون الموارد البشرية والطبيعية والاقتصادية ضرورية على الصعيد المحلي والاقليمي والعالمي فقد حددت الموارد الاقتصادية-الجغرافية؛ التاريخ البشري إطاراً للدول والحضارات، وتضمنت التبادل التجاري والثقافي والتعايش السلمي والحروب الدامية بين الأمم.

إن تحقيق أهداف الجغرافية في الانجاز يأتي من خلال اعتماد الأساليب العلمية في البحث والمتمثلة بجمع المعلومات/البيانات، والتي تأتي من مصدرين:

- ١- الدراسة الميدانية (عماد البحث الجغرافي) .
- ٢- المصادر الثانوية، وتشمل: حقول العلوم الأخرى والمسوحات الإحصائية والخرائط المنجزة والصور العادية والجوية والمرئيات الفضائية ونظم تحديد المواقع الأرضية، والبيانات المؤسسية، وتسجيلها في صور وأشكال وخرائط مختلفة، ثم يأتي دور تحليل المعلومات عبر استخدام تقنيات وأدوات مختلفة للوصول إلى النتائج المتمثلة في اختبار الفرضيات والنظريات، وأخيرا التقرير النهائي الذي يتضمن مدى صحة فرضيات البحث، وتوصياته النهائية، وتعتمد الخريطة كوحدة من ابرز الأدوات الأساسية للجغرافي جمعا للبيانات وتحليلا واستنتاجا.

ثالثا: التقنيات الكمية وتطبيقاتها:

اعتمدت الجغرافية المعاصرة أساليب البحث الميداني والكمي والتقانات العديدة والمعلوماتية والبرمجيات ومختلف مصادر البيانات لإنجاز الدراسات والبحوث العلمية ذات الصلة بالمكان وبدرجة عالية من المصداقية للوصول إلى تحليلات واستنتاجات وتنبؤات وتعميمات، ومن ثم اقتراح الحلول للمشكلات والاختناقات في مختلف المجالات التي تطرقها الجغرافية وبما يدعم اتخاذ القرار المناسب بدقة وبسرعة، أن السعي الدائم من قبل الجغرافيين في مختلف الاختصاصات الدقيقة للرفي بعلم الجغرافية يستلزم إشاعة الفكر العلمي المعاصر والمتمثل بالتركيز على أساليب البحث الأحدث حيثما توفرت إنجازا ونشراً وابتكارا وإضافة معرفية.

تعد الأساليب الكمية من أساسيات القياس اللازمة لإنجاز البحوث الجغرافية، ويتضمن استخدامها - من قبل الباحث الجغرافي- جمع البيانات، تبويبها، تلخيصها، عرضها ثم تحليلها بهدف الوصول إلى استنتاجات وقرارات مناسبة قد تمثل فرضيات وتعميمات ترتقي إلى القوانين والنظريات الجغرافية، ومن خلال إيجاد قيم تقديرية للاستدلال على القيم الحقيقية، زيادة على اختبار

الفرضيات التي توضع كتفسير أولي (أبتدائي) للوصول إلى قرار نهائي بقبولها أو رفضها، ويعتمد استخدام المقاييس الكمية على المعادلات والقوانين التي وردت بشكل مستقل في دراسات عديدة، وتم تعديلها أو تطويرها، وكذلك الاعتماد على الأساليب الإحصائية- الرياضية المبرمجة حاسوبياً (Computer)، يتطلب البحث الجغرافي تحديد العديد من المتغيرات ذات الصلة بالأنشطة المقصودة بالبحث لاختبار فرضية البحث التي تدور حول العلاقة المكانية، ويمكن تنظيم مصفوفة متغيرات تمثل البيانات المباشرة للظاهرة أو من نتائج الدراسة الميدانية، ويمثل أي واحد منها أو أكثر المتغير المعتمد (ص) كمؤشر إحصائي لنشاط بشري معين وفقاً لكل مشاهدة، في حين تمثل الأخرى المتغيرات المستقلة (س- س ن) كمؤشرات إحصائية ذات العلاقة المفترضة بالأولى، أو العكس، والمرحلة اللاحقة لتكامل مصفوفة المتغيرات تتمثل في اختبار الفرضية الأساسية للبحث عبر اختبار فرضياتها الثانوية، ويتم ذلك وفقاً لواحد أو أكثر من المؤشرات الإحصائية والرياضية التي تضمها منظومة (Spss) الإحصائية الجاهزة^(١)، كما ينبغي مراجعة المصادر المكتوبة حول تنفيذ النسخة الإلكترونية للمنظومة وفقاً للآتي^(٢):

١- تقنية الدرجة المعيارية (Standardized Score): وتستخدم لتوحيد المقاييس المختلفة لقيم المتغيرات.

٢- درجة معامل الارتباط (Pearson Correlation): وتستخدم درجة معامل الارتباط (r) البسيط (بيرسون) لمعرفة قوة واتجاه الارتباط بين المتغيرات (س و ص) وتحديد أكثر المتغيرات ارتباطاً بالمتغيرات الأخرى لظاهرتين جغرافيتين، ويتم اختبار هذه العلاقات بالاختبار التائي (t- test) لكل متغير مع المتغير الآخر في مصفوفة الارتباط وفقاً لقيمة (t) الجدولية وبدرجة حرية معينة وبمستوى دلالة (٥%)، أي لبيان مدى وجود داله إحصائية لها من عدمها، ان درجة الارتباط تحدد قوة واتجاه الارتباط ولكنها لا تعبر عن وجود علاقة سببيه بين المتغيرات.

٣- معادلة الانحدار المتعدد (Multiples Regression):

تستخدم لتوضيح دور كل متغير (س) في تفسير تباين المتغير (ص) وبالتالي مستوى إسهامها في التباين ان كان عالياً أو متدنياً من خلال اختبار معنوية (R2) وقيمة (F) المحسوبة لها مقارنة بمثيلتها الجدولية عند مستوى (٥%) وقيمة (t) و (Beta) بغية إهمال المتغيرات (تصفية) ذات الإسهام المتدني لتنظيم مصفوفة تجميعية للمتغيرات (س الى ن) ذات الإسهام العالي في التفسير وذلك ما يستخدم في التحليل اللاحق، كما تستخدم لتلخيص العلاقة بين المتغيرات على مستوى المشاهدة الواحدة، ويتم ذلك من خلال الآتي:

أ- اشتقاق معامل الارتباط المتعدد (R) لتلخيص العلاقة مع جميع المتغيرات كل على انفراد.

ب- اشتقاق معامل التحديد (R2) لتوضيح نسبة مساهمة المتغيرات المستقلة في تباين المتغيرات المعتمدة لجميع المشاهدات.

ج- الحصول على قيمة (F) المحسوبة لبيان دلالة (R2)، وإذا ما كانت قيمتها اكبر من مثيلتها الجدولية دل ذلك على وجود ارتباط في تفسير التباين وان حدوثها لم يكن صدفة، والعكس صحيح، وكذلك الحصول على قيمة (t) المحسوبة لبيان معنوية تأثير المتغيرات، وقيمة (Beta) - المعاملات القياسية - لبيان الدلالة الإحصائية للمتغيرات المستقلة ذات التأثير المعنوي على المتغيرات المعتمدة .

د- استخراج البواقي المعيارية (Standardized Residuals) وتستخدم لقياس بواقي انحدار المتغير (ص) على كل متغير من متغيرات القياس الأخرى ووفقاً لكل مشاهدة على حدة، إذ إن ما يتبقى من النسبة التامة (١٠٠%) هو الذي يهتم الجغرافي لكونه يحتاج لتفسير آخر يوضح ما خلف القيم، ومن هنا يبرز دور الباحث الجغرافي في لأصاله والإضافة العلمية.

٤- نموذج الانحدار المتعدد الخطوات (Stepwise Regression):

من البرامج ذات الأهمية للجغرافي كأداة إحصائية بحثية، وكما يلي:

أ- يستخدم لتحليل علاقة كل متغير مستقل (س) بالمتغير المعتمد (ص) على حدة، ويهدف الى تحديد مستوى ونوع وقوة وطبيعة العلاقة الحقيقية بين المتغيرات والتحقق من الصيغة المحتملة للعلاقة بينهما، وكذلك التوقع أو التقدير لقيمة أحد المتغيرات بالنسبة الى قيمة معلومة لمتغير آخر .

ب- استخراج معاملات الارتباط المتعدد (R) ما بين المتغيرات المستقلة والمعتمدة على انفراد، وقيمة (R²) و (F) المحسوبة.

ج- تمثل آلية تحليل تباين الانحدار على مستوى كافة المشاهدات دفعه واحدة، والأخذ بالمتغير المستقل (س) الذي يفسر اكبر قدر من التباين في المتغير المعتمد (ص) أولاً ثم المتغير الذي يفسر ذلك بنسبة اقل، وهكذا لجميع المتغيرات أي ترتيب المتغيرات حسب مساهمتها في درجة التباين الذي تحدثه المتغيرات المستقلة في المتغيرات المعتمدة (ص) - وهذه قمة ما يتيحها هذا النموذج من إنجاز- وبالتالي تلخيص تحليل التباين.

د- هناك مؤشرات قياسية أخرى يمكن الحصول عليها من هذا لنموذج (البرنامج) تتمثل في معامل التحديد المصحح (Adj. R²) معامل الاختلاف فيه (Change in R²)، الخطأ القياسي للتقدير (SEOE)، جدول تحليل التباين (Variance)، القيم التنبؤية (Predicted)، والبواقي المعيارية، زيادة على الرسوم البيانية المطلوبة⁽³⁾.

٥- أنموذج البرمجة الخطية (Linear Programming):

يستخدم هذا الأسلوب لحل المشكلات ذات المتغيرات العديدة معبر عنها بمعادلات خطية باستخدام الحاسب الإلكتروني لمعالجة الكم الهائل من البيانات للوصول إلى صورة التحليل الكمي- المستقبلي الدقيق للمخططين في مجال نقل البضائع والأشخاص، وبهدف تحقيق أقصى ما يمكن من فائدة في مجال تقليل التكاليف وزيادة الإيراد اقتصادياً، وهناك عدة أساليب لتنفيذ هذا النموذج منها النموذج البياني، والجبري، والمبسط، وكذلك أسلوب النقل (Transport Method)، وفي مجال جغرافية النقل يستخدم هذا الأسلوب كما يأتي:

أ- تحديد أنماط العلاقات المكانية عبر شبكة نقل معينة تربط عدة مراكز سكانية (مدن) واقتصادية (مصنع، موقع تعدين، مخازن بضائع)، ويتم تنفيذ هذا الأسلوب عبر تنظيم مصفوفة تتضمن متغيرات عدد السكان والكميات المنتجة والمسوقة وتكلفة نقل الوحدة الواحدة عبر وسائط نقل معينة مقارنة بمثيلاتها الأخرى، وذلك للوصول إلى أنسب الوسائط من حيث التكاليف النهائية للنقل.

ب- تخطيط مستوى أداء الخدمة النقلية ضمن نظام نقل بخطوط معينة بين مركزين أو أكثر لنقل المسافرين بوحدة النقل المتحركة (السيارات الصغيرة، الباصات، القطارات، الطائرات، المراكب النهرية)، ويتم تحديد المتغيرات ذات العلاقة بعدد الوحدات المتحركة ومقدار إيراداتها وعدد ساعات العمل وعدد المنقولين، وكل ذلك على مدار ساعات اليوم الواحد^(٤)، وبذلك يمكن الاستفادة من أسلوب البرمجة الخطية في الوصول إلى نتائج عالية الدقة لتحديد عدد الوحدات المتحركة المطلوبة حالياً وفي المستقبل في حالة اختلاف قيم المتغيرات الأخرى لأي سبب وبما يحقق أقل التكاليف وأقصى الأرباح .

رابعاً: دراسة تطبيقية/ المنعكسات الجغرافية - الإقتصادية للطرق:

١- المنعكسات الطبيعية:

إن عملية التخطيط لبناء الطرق ترتبط ارتباطاً كبيراً بالعوامل الجغرافية ومنها العوامل الطبيعية، وهذا ما يجعل السيطرة عليها تتطلب وسائل ثابتة من شأنها الحد من أثر الظواهر الطبيعية، وتتوقف سيطرة الانسان على هذه الظروف حسب درجة تعلمه وقابليته لإخضاع تلك الظواهر لأرادته.

أ- العلاقة المكانية المتبادلة بين الموقع الجغرافي وامتداد الطرق:

لمنطقة الدراسة البالغ مساحتها حوالي (٢٣١٦ كم٢)، أهمية اقتصادية واجتماعية لموقعها الجغرافي كحلقة وصل رئيسة بين محافظات شمال العراق ووسطه، ولهذا الموقع أثر على شبكة الطرق بالمنطقة، فقد أرتبط الشكل العام لشبكة الطرق الرئيسية والثانوية بموقع ومساحة المنطقة.

ب- جيولوجية المنطقة:

للتكوينات الجيولوجية أثر كبير على تشييد الطرق، فالأراضي التي تتكون من صخور صلبة كالشست والنايس تصعب فيها عمليات الحفر، إلا أن استعمال الديناميت قد سهل عمليات مد الطرق، وهذا النوع من الصخور يوفر الصيانة المستمرة لصلابتها، بعكس الأراضي التي تمتاز بالتربة غير المتماسكة أو الرملية التي ترتفع تكاليف إنشائها، وتحتوي المنطقة على عدة تكوينات جيولوجية تمتد أعمارها لحقب متباينة من التكوينات الجيولوجية.

ج- أثر التضاريس في بناء الطرق:

سطح الأرض هو المجال الذي تتحرك عليه وسائل النقل البرية (السيارات والقطارات) وللتضاريس دورا في توزيع شبكة الطرق وحركة وسائلها وكثافتها، تختلف التضاريس في منطقة الدراسة من مكان لآخر فالجهة الشمالية الشرقية يكون شكل السطح فيها متضرس يمتاز بالارتفاع وشدة الانحدار، ذو أثر كبير على وسائل النقل من حيث السرعة وحجم الحمولة التي تنقلها، وكذلك على مد الطرق ومدى أنتشارها وكثافتها، كما موضح في الخريطة (١-١).

د- أثر المناخ في بناء وتشغيل الطرق:

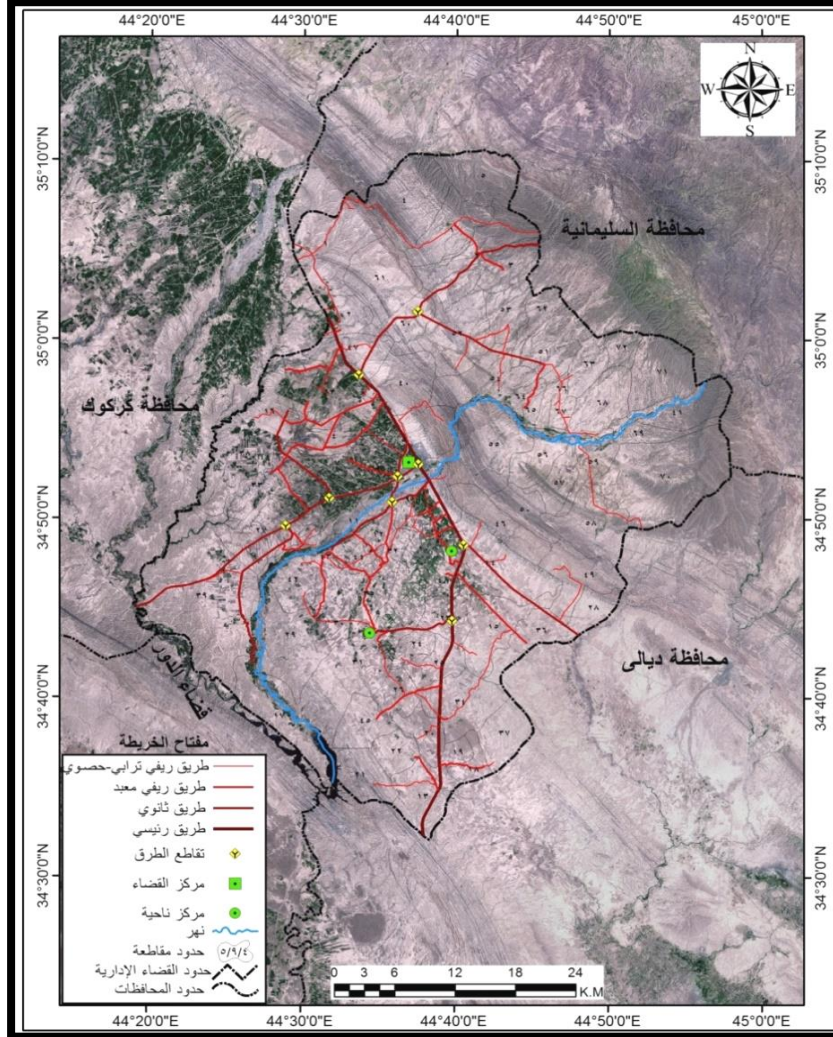
يتصف مناخ منطقة الدراسة بالقارية، هذه الصفة تسود في أنحاء العراق كافة، من حيث ارتفاع درجات الحرارة صيفا وانخفاضها شتاءً وبمدى حراري كبير بين الليل والنهار، بسبب بعد المنطقة عن التأثيرات البحرية، ومما يزيد من المدى اليومي هو قلة الغيوم في السماء والرطوبة في الهواء الأمر الذي يؤدي إلى سرعة سخونة سطح الأرض نهارا وفقدانها ليلاً.

هـ- أثر التربة في بناء وتحديد مسارات الطرق:

تعد التربة من أكثر عناصر البيئة الطبيعية تأثيرا على نشاط الإنسان، كما أنها تؤثر على بناء وتشغيل الطرق بشكل مباشر، وللصفات الطبيعية للتربة علاقة مرتبطة بدرجة تحملها للضغط المحوري للطريق الذي تحدثه عملية النقل على جسم الطريق، وكذلك لطبيعة المواد المستعملة في البناء لتصريف مياه الأمطار بعيدا عن

مسار الطريق. وهناك أنواع مختلفة من الترب في المنطقة لاختلاف الظروف الطبيعية من عمليات التجوية والتعرية بأنواعها والترسيب بأنواعه لذلك تكونت عبر مرور الزمن أنواع عدة من الترب.

الخريطة (١-١) مظهر السطح وعلاقته بشبكة الطرق



المصدر: من عمل الباحث، اعتماداً على بيانات الارتفاع الرقمي (DEM) باستخدام (Global Mapper 11) و (ARC GIS9.3).

و- دور الموارد المائية في رسم مسارات الطرق:

تُعد المياه من أهم دعائم الاستقرار البشري، فأينما توجد العيون والآبار ومصادر المياه الأخرى تظهر التجمعات العمرانية للسكان وتتوسع، وحين تجف فإن تلك التجمعات تفتقد للاستقرار وتضطر للانتقال إلى أماكن أخرى، لذلك لعبت المياه ولا تزال دوراً أساسياً في نشوء المستوطنات البشرية وتطورها منذ أقدم العصور، حيث ظهرت أول المستوطنات الريفية والحضرية على ضفاف نهر دجلة والفرات والنيل، والنهر الصفري ويانكتسي/الصين، والسند/الهند، إذ أن الحضارة مرتبطة بتوفر المياه.

٢- المنعكسات الإقتصادية:

أ- تطور الإنتاج الزراعي وامتداد الطرق:

يعتمد الإنتاج الزراعي على عوامل عدة منها توفر المياه الصالحة للزراعة والمكائن والآلات الزراعية والمبيدات المختلفة الاستخدام، وكذلك على سهولة النقل، وساهمت الطرق في منطقة الدراسة بشكل فعال في ارتفاع أسعار الأراضي الزراعية الواقعة على طول مساراتها، وخاصة الأراضي الواقعة على امتداد طول الطريق الرئيسية رقم (٢)، حيث تم استخدام هذه الأراضي من خلال بناء المعامل والمحطات المختلفة الاستعمال والإنتاج.

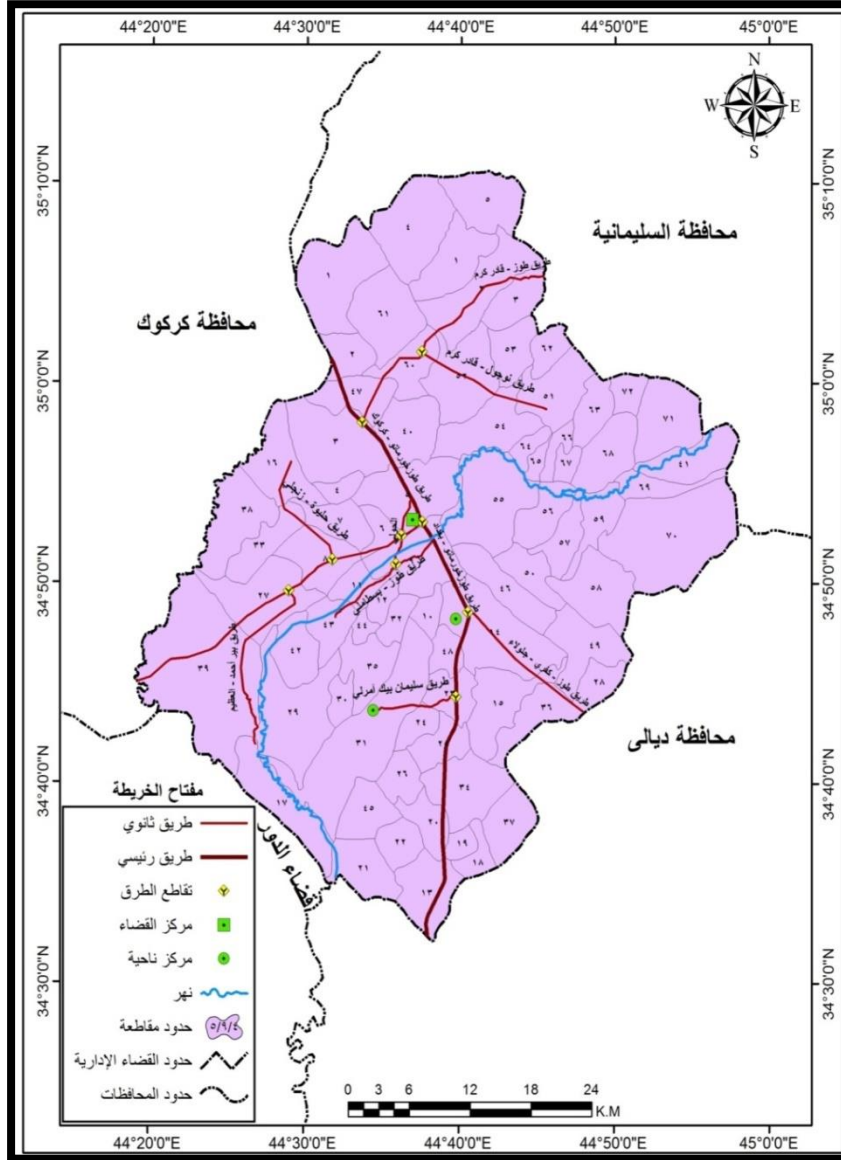
ب- تطور النشاط الصناعي وامتداد الطرق:

يعد النقل أحد أهم متطلبات قيام الصناعة ونموها، كجزء مكمل لعملية الإنتاج وأساساً لإحداث التطورات الاقتصادية والاجتماعية للصناعة، بالإضافة إلى كونه من العوامل المحددة للموقع الصناعي لاعتماد مختلف الوحدات الصناعية بعضها على بعض كمدخلات ومخرجات، وهناك (٥٩) وحدة صناعية متمثلة (بمقالع الحصى والرمل ومعامل الجص ومعامل البلوك ومعمل تعبئة الغاز ومعامل حجر الكلس)، وإن أغلب هذه الوحدات تقع على طول مسار الطريق الرئيسية رقم (٢).

٣- التوزيع المكاني للطرق:

ترتبط شبكات الطرق، الخريطة (٢-١)، بتنمية المراكز العمرانية لكونها عصب النشاط الاقتصادي،

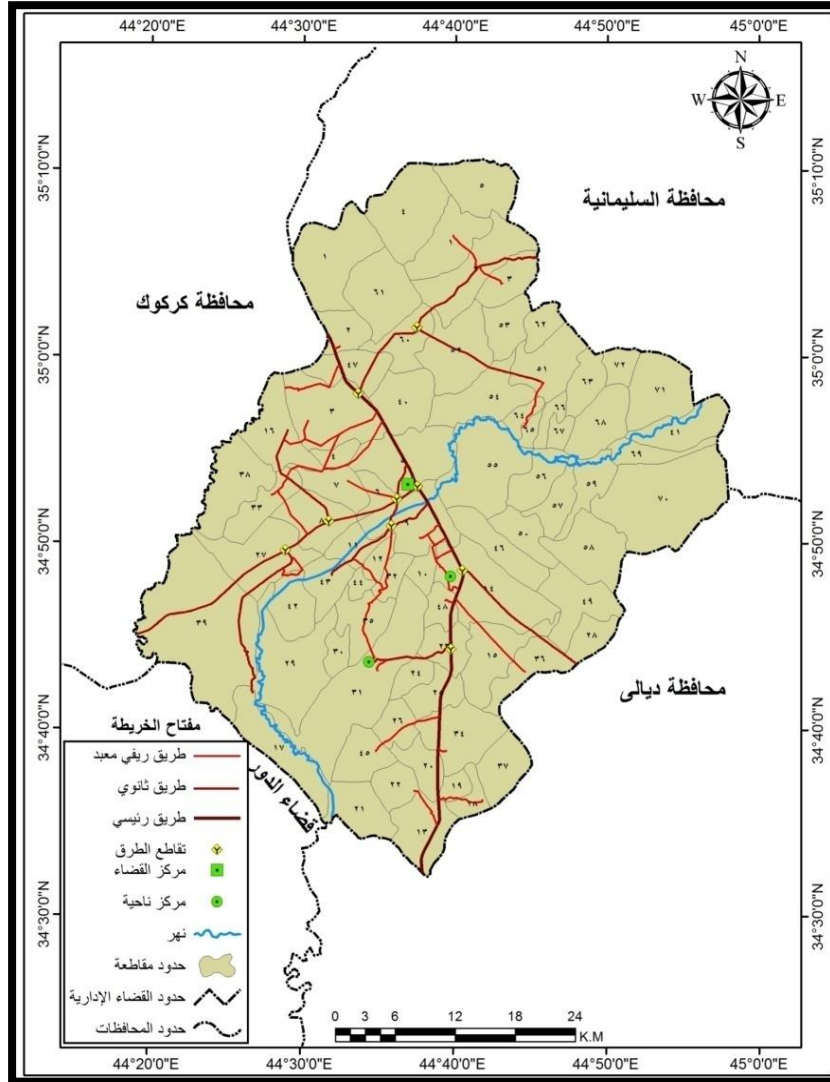
الخريطة (٢-١) شبكة الطرق الطرق الرئيسية والثانوية لسنة ٢٠١٤



فهي القاعدة الأساسية لتنفيذ مشاريع وخطط التنمية الاقتصادية في أي جزء من العالم، وترتبط منطقة الدراسة مع مراكز المحافظات في العراق بشبكة من الطرق

الرئيسية والثانوية، كما ترتبط مستوطناتها الريفية بشبكة طرق عبر الطرق المذكورة الخريطة (١-٣)، وتشمل الشبكة ما يلي:

الخريطة (١-٣) شبكة الطرق الريفية المعبدة لسنة ٢٠١٤



أ- الطريق الرئيسية رقم (٢):

احد الطرق الرئيسية في العراق يربط العاصمة بغداد بمحافظات العراق الشمالية الشرقية (بغداد، ديالى، صلاح الدين، كركوك، اربيل، السليمانية)، ويبلغ طوله الكلي (١٨٠ كم)، أما طوله في منطقة الدراسة فيبلغ (٣٩,٩٠ كم)، ويمر هذا الطريق

ابتداءً من جنوب منطقة الدراسة بالمقاطعات (١٣/سرحة، ١٩/تل شرف صغيرة، ٢٠/مفتول كبير، ٣٤/مفتول صغير، ٢٥/بئر الذهب، ٢٣/كوتة براون قديم، ٤٨/غماس وسليمان ارخي، ١٤/سليمان بيك، ٩/كوكس، ٥٠/طوزخورماتو، ٤/البوصباح الشرقية، ٣/البوصباح الغربية، ٤٧/خضر والي)، ولهذا الطريق أهمية اقتصادية لسكان منطقة الدراسة.

ب- طريق طوزخورماتو - كفري:

طريق ثانوي يربط بين مركز القضاء بمركز قضاء كفري، يبلغ طوله في منطقة الدراسة (١٤,٨٥ كم)، يمر بالمقاطعات (١٤/سليمان بيك، ٤٩/غرة)، لهذا الطريق مزايا اقتصادية لسكان عبر تبادل البضائع التجارية مع قضاء كفري.

ج- طريق طوزخورماتو - جلولاء:

يبلغ طوله في منطقة الدراسة (١٩,٧٨ كم) ويربط مركز القضاء بمركز قضاء جلولاء، يخدم المقاطعات (١٤/سليمان بيك، ٤٩/غرة، ٢٨/نهران، ٣٦/لقوم) ويربط أيضاً هذه المقاطعات عبر الطرق الترابية - الحصوية بمركز الخدمات في القضاء.

د- طريق طوزخورماتو - قادر كرم:

من الطرق الثانوية بطول (٢٥,١٠ كم)، ويربط مركز القضاء بمركز محافظة السليمانية، يمر بالمقاطعات (٤٠/البوصباح الشرقية، ٢٧/خضر والي، ٦٠/ساري جم، ٢/قالخانلو صغير)، لهذا الطريق دور في اختصار المسافة بين قضاء طوزخورماتو ومناطق محافظة السليمانية، ويكون مسار هذا الطريق ضمن سلسلة من الاراضي الوعرة المتمثلة بسلسلة جبال نفط داغ وسكرمة داغ، ويخدم هذا الطريق آبار النفط في مقاطعة (٤/كولة كاني).

هـ- طريق طوزخورماتو - تكريت:

طريق ثانوي يربط بين مركز القضاء بمركز محافظة صلاح الدين، يبلغ طوله الكلي (٩٥ كم)، اما طوله في منطقة الدراسة فيبلغ (٣٢,٢٦ كم)، يمر بالمقاطعات (٥/طوزخورماتو، ٦/بصاص، ٧/ينكجة، ٨/بابلان، ٢٧/بييرأحمد، ٣٩/زنكلو وعبود

الشمالية)، ويربط المقاطعات بشبكة طرق ريفية محاذية لمساره للوصول إلى مركز القضاء .

و- طريق طوزخورماتو - سرحة:

يبلغ طوله (٤٢ كم) يخدم المقاطعات (٩/ كوكس، ١٠/ خاصارلي، ٤٨/ غماس، ٢٣/ كوتة براون قديمة، ٢٥/ بئر الذهب، ٢٠/ مفتول كبير)، وتتركز بالقرب من مسار هذا الطريق معامل (البلوك) ومحطات تعبئة الوقود.

ز- طريق سليمان بيك - آمرلي:

يربط مركز ناحية سليمان بيك ومركز ناحية آمرلي ويخدم المقاطعات (٤٨/ غماس، ٢٣/ كوتة براون قديمة) يبلغ طوله في منطقة الدراسة (٨,٤٠ كم) ترتبط به طرق ريفية كما في طريق أوج تبة - آمرلي.

ح- طريق حليوة - زنجيلي:

يبلغ طول هذا الطريق (١١,٧٢ كم) يمر بالمقاطعات (٨/ بابلان، ٣٣/ حليوة صغيرة، ٣٨/ حليوة كبيرة جنوبية) حيث تم بناء هذا الطريق ليربط المقاطعات أعلاه بالطريق الثانوي (طوزخورماتو - تكريت).

ط- الطريق الحولي:

يبلغ طول هذا الطريق (١١,٢٠ كم) ، تم بناء هذا الطريق في سنة ٢٠١٣، من أجل التخفيف من شدة الإزدحامات المرورية التي تحصل في مركز قضاء طوزخورماتو، وهذا الطريق الحولي هو جزء من الطريق الرئيسية رقم (٢)، ويخدم المقاطعات (٩/ كوكس، ١١/ جرداغلي، ٨/ بابلان، ٧/ ينكجة، ٤/ شاه سيوان، ٣/ البوصاح الغربية)، ولهذا الطريق فوائد كبيرة منها اختصار المسافات بين المستوطنات والمرور العام خارج مدينة طوزخورماتو.

ي- طريق بير أحمد - العظيم:

يبلغ طول هذا الطريق (١٧,٩٣ كم) يمر بالمقاطعات (٢٧/ بير احمد، ٣٩/ زنكلو وعبود الشمالية، ١٧/ زنكلو الجنوبية) .

٤- التحليل الكمي لكفاءة الطرق^(٥):

أ- ارتفاع المؤشر العام للانعطاف في شبكة الطرق المعبدة بمنطقة الدراسة والذي بلغ ١٤٩.٣٣ % ، وهذا يدل على نسبة كبيرة من الانعطاف والتعرجات وذلك بسبب صعوبة مظاهر السطح بمنطقة الدراسة، إذ تتبع مسارات الطرق الأراضي المنبسطة وتتفادى المناطق المرتفعة (المتضرسة)، الواقعة في الجزء الشرقي والشمال الشرقي في منطقة الدراسة.

ب- سُجلت أعلى نسبة لمؤشر الانعطاف في طريق خاصة دارلي - كوكس ٢٩١ %، بينما سُجلت أقل نسبة للمؤشر ١١٤ % في طريق طوزخورماتو- قادر كرم. ٣- هناك تسعة طرق يزيد بها مؤشر الانعطاف بشكل كبير عن المعدل العام للانعطاف وهي طريق طوزخورماتو- البوصباح ٢٢٥ %، طريق نوجول- قادر كرم ١٨٧,٧١ %، طريق البير أحمد ٢٢٤ %، طريق سرحة- ثعيلب ٢٢٧,٥ %، طريق خاصة دارلي كوكس ٢٩١ %، طريق قرية أوج تبة ١٨٦ %، طريق قرية أوج تبة يشيل تبة ١٥٨,٤ %، طريق دونبلان - آمرلي ١٧٥ %، طريق المردلية ١٨٧ %، طريق تل شرف ١٩٧,٢ %.

ج- تحليل درجة ارتباط شبكة الطرق: يُعد قياس درجة الترابط بين عقد الشبكة من المقاييس ذات الأهمية الكبيرة، وهو يشير إلى درجة الترابط باعتبارها دليلاً على مستوى التقدم الذي وصلت إليه المنطقة، فهذا المقياس يركز على العلاقة بين العقد وعدد الوصلات، وبالاعتمادا على معطيات الخريطة الطوبولوجية (Topology) للعقد والوصلات في منطقة الدراسة؛ نجد إن شبكة الطرق من النوع المجزء، فهناك وصلات تخرج من الطرق الرئيسية والثانوية لتنتهي إلى قرية أو تجمع سكني.

د- سهولة الوصول حسب الحد الأدنى من اطوال الوصلات بين المستوطنات (المسافة الكيلومترية)، ان لمعيار المسافة أهمية في إبراز مدى سهولة الاتصال بين أي مركزين على الطريق، حيث يسهل الاتصال نظرياً كلما قصرت المسافة والعكس صحيح مع طول المسافة، ويتضح من الجدول (١-١) تصدر مدينة طوزخورماتو للمستوطنات البشرية من حيث سهولة إمكانية الوصول وانخفاض تكلفة النقل، في

الجدول (١-١) مصفوفة تبين الأسلوب المركب في قياس مدى

امكانية الوصول بين المستوطنات البشرية

المستوطنات	أجمالي المسافة (س)	عدد الوصلات (ص)	إمكانية الوصول	
			س + ص	الرتبة
طوزخورماتو	٣٩٧.٠٥١	١٠ × ٥٦	٩٥٧.٠٥١	١
بسطاملي	٣٢١٦٤.٧٨١	١٠ × ٩٢	٣٣٠٨٤.٧٨١	٢٣
جرداغلي	٥٠٧.١٣	١٠ × ٨٤	١٣٤٧.١٣	١٠
كوكس	٤٠٣.٤٠٩	١٠ × ٧٣	١١٣٣.٤٠٩	٥
خاصة دارلي	٤٣٤.٨٨٩	١٠ × ٨٠	١٢٣٤.٨٨٩	٦
سليمان بيك	٤٣٧.٥٨٦	١٠ × ٦٦	١٠٩٧.٥٨٦	٢
آمرلي	٩٩٨٢.١٦٣	١٠ × ٩٩	١٠٩٧٢.١٦٣	٢١
حبش	٥٣٠.٠٧٢	١٠ × ٧٢	١٢٥٠.٠٧٢	٧
بئر الذهب	٢٢٨٨٣.٠٢١	١٠ × ٨٧	٢٣٧٥٣.٠٢١	٢٢
المفتول	٦١٠.٤٧٤	١٠ × ١٠٤	١٦٥٠.٤٧٤	١٥
تل شرف	٧٨٣.٢٥٨	١٠ × ١٢٣	٢٠١٣.٢٥٨	١٩
سرحة	٨٤١.٧٢٧	١٠ × ١٤٤	٢٢٨١.٧٢٧	٢٠
ينكجة	٤٠٨.١٨	١٠ × ٧٠	١١٠٨.١٨	٣
بابلان	٤٨١.٦١١	١٠ × ٨٠	١٢٨١.٦١١	٩
البيير أحمد	٥٨٠.٨٣٤	١٠ × ٩٩	١٥٧٠.٨٣٤	١٤
حليوة صغيرة	٥١١.٣١٦	١٠ × ٧٥	١٢٦١.٣١٦	٨
جيام	٦١٤.٣٦٤	١٠ × ٩٠	١٥١٤.٣٦٤	١٢
البوصباح	٤٨٦.٦	١٠ × ٦٤	١١٢٦.٦	٤
سكور	٥٩٦.٤٣٩	١٠ × ٨٥	١٤٤٦.٤٣٩	١١
ساري	٦٤٧.٠١	١٠ × ٨١	١٤٥٧.٠١	١٢
نوجول	٩٠٦.٩٧	١٠ × ١٠٢	١٩٢٦.٩٧	١٧
قالخانلو	٨٢٥.٢٣٥	١٠ × ١٠٢	١٨٤٥.٢٣٥	١٦
عبود	٨٠٧.٥١٤	١٠ × ١٢٠	٢٠٠٧.٥١٤	١٨

حين جاءت بسطاطمي في المركز الأخير، بينما تراوحت باقي المستوطنات البشرية بينهما تبعاً لرتبة كل منها، ان الاخذ بالنتائج أو بالصيغ الرقمية الناتجة وهي نظرية في طبيعتها يتطلب بعض الحذر، إذ ان النتائج غالباً ما تكون مضللة وغير واقعية لتداخل المتغيرات المؤثرة في إمكانية الوصول، ولتعدد مبرراتها ومفرداتها وتباين تفاصيلها وتكلفتها ونتائجها، مما يعني ان الصيغ الرقمية الناتجة وما يمكن أن يستنتج من علاقاتها بين المتغيرات قيد الدراسة قد تكون صدفة، ان ذلك يتطلب ضرورة تتبع الدارس للعوامل الجغرافية والمتغيرات المؤثرة في الظواهر المتعلقة بالنقل والحركة وتحليلها بشئ من التفصيل.

هـ - سيطرت (طوزخورماتو) على المركز الأول في جميع المؤشرات، باعتبارها من المستوطنات الحضرية التي تتركز فيها جميع الخدمات الحضرية.

و- استمرت سليمان بيك بالمرتبة الثانية في مؤشرين هما (المسافة المرجحة، والأسلوب المركب)، واحتلت المركز الثالث في عدد مرات تغيير الطريق، والمرتبة الخامسة من مجموع اطوال الوصلات.

ز - تنوعت مراتب بعض المستوطنات البشرية في جميع المتغيرات المدروسة، ولم تتوافق رتبها مع أي من المؤشرات، باستثناء (طوزخورماتو) التي توافقت رتبها في جميع المتغيرات.

ان عدد السكان للسنوات من (٢٠١١-٢٠١٤) فيها نوع من التباين بين نسب سكان الحضر والريف في منطقة الدراسة، إذ بلغت نسبة النمو السكاني لهذه السنوات (٢,٩%)، ولنمو السكان دوراً كبيراً في منطقة الدراسة من حيث زيادته أو نقصانه، وهذا ينعكس أحياناً في الزيادة والنقصان في استهلاك السلع والمواد، والذي يؤثر بدوره وبشكل مباشر على حركة النقل عبر الطرق في زيادته أو تراجعها داخل منطقة الدراسة، حيث إن حركة السلع مرتبطة بكيفية وكمية وسائط النقل.

٥- المنعكسات البشرية:

أ- دور الطرق في توزيع المستوطنات البشرية:

يتباين التوزيع الجغرافي للسكان في منطقة الدراسة بشكل كبيرة بفعل العوامل الطبيعية والبشرية العديدة، وينتشر السكان في مساحات واسعة مع ملاحظة تركيزهم في مساحات صغيرة بمستوطنات حضرية وريفية، فقد ارتبط توزيع السكان على امتداد مسار الطرق والانهار (Along roads and rivers) وخاصة بالقرب من مسار الطريق الرئيسية رقم (٢)، وبالقرب من نهر (طوز- جاي) الذي يجري من الشمال الغربي إلى الجنوب في المنطقة السهلية، أما بالنسبة للآبار الارتوازية (Groundwater for wells) فقد توزعت المستوطنات البشرية فيها أو حولها حيثما أمكن استغلال مياهها للزراعة.

ب- يقع المركز المتوسط للمستوطنات البشرية في منطقة الدراسة ضمن المستوطنات البشرية الواقعة في (المقاطعة ٣٢)، نظراً لوقوع هذه المستوطنات في المركز المتوسط، وكانت قيمة (x) للمركز المتوسط (٤٦٢١٨٣) وقيمة (y) (٣٨٥٠٤٤٠)، بالاعتماد على تطبيق نظام برنامج (ARC GIS9.3)، ومن الجدول (Attribute table) لطبقة نقاط المركز المتوسط نستخرج قيمة (x) و(y).

ج- تمثل المستوطنات البشرية الواقعة في المقاطعة (٣٢) ايضاً مركز الظاهرة (الوسيط) وهي قريبة جداً من المتوسط.

د- تمثل نسبة المستوطنات البشرية الواقعة ضمن المسافة المعيارية نسبة (٦٤%) من مجموع المستوطنات البالغ عددها (٦٧) مستوطنة بشرية، وهذا يعني إن التوزيع الجغرافي للمستوطنات البشرية يميل إلى التشتت أو الانتشار أكثر من ميله نحو التركيز والتكدس في حيز مكاني محدود، حيث بلغت قيمة (x) (٤٦٢١٨٢,٩٩٧) وقيمة (y) (٣٨٥٠٤٣٧,١٢٥) للمسافة المعيارية للمستوطنات البشرية.

خامساً: المعلوماتية وتطبيقاتها:

تتمثل سمات الجغرافية الحديثة في التداخل الأوسع بين فروع الجغرافية عند دراسة ظاهرة ما، والبحث عن خاصية المستقبل الجغرافي لمنطقة الدراسة المعنية،

وتحديد مشكلات البيئة في محاولة لوضع إستراتيجيات مناسبة لتطويرها، وهذا يتطلب الاستفادة القصوى من الأساليب والتقنيات والتكنولوجيا المعاصرة وفي المقدمة منها معطيات المعلوماتية (Informatics).

نظم المعلومات (Information Systems) ونظرية النظام (Theory of System) من أحدث أساليب البحوث العلمية الرصينة، إذ إن أية ظاهرة تتكون من نظام متكامل مؤلف من عدة عناصر تتشكل هي الأخرى من أجزاء فأجزاء، ولهذه العناصر علاقات متبادلة، كما إن للنظام (أي نظام) ذات العلاقات مع انظمه أخرى، وتعتمد هذه الأساليب على الكثير من الأدوات (Tools) البحثية ومنها الحاسب (Computer) بكل ما يحتويه من برمجيات عاملة ومستحدثة للإنجاز الدقيق والسريع والتفصيلي ومنها نظم المعلومات الجغرافية Geographic (Information Systems-GIS) التي تعد برمجياتها من أحدث الأساليب المعاصرة للبحث، وازدادت أهميتها بعد بروز الحقل العلمي الأحدث التكامل بين مخرجات (التحسس النائي)(Remote Sensing) ونظم (المعلومات الجغرافية) وكان وراء ذلك تنوع تلك المخرجات بفعل تطور الآليات التكنولوجية للمتحسسات المحمولة على متن الأقمار الصناعية.

سادسا: اتجاهات البحث الجغرافي الحديث:

التوجه الاساسي الفلسفي للتقصي المعرفي العلمي هو؛ البدء بدراسة وفهم القواعد الاساسيه غير المكرره للاختصاص العلمي، ومن ثم الانطلاق نحو الجزئيات والفرعيات وصولا للفهم الكامل والنهائي للفكره العلميه، ومنها الفكره الجغرافية المبدعه والاصيله.

أن السعي الدائم من قبل الجغرافيين في مختلف الاختصاصات الدقيقة للرقى بعلم الجغرافية يستلزم إشاعة الفكر العلمي المعاصر والمتمثل بالتركيز على أساليب البحث الأحدث حيثما توفرت انجازاً ونشراً وابتكاراً وإضافة معرفية، بأعتبار ان

الوصول الى التعميمات العلمية كحقائق تتطلب عدة خطوات رقميه ومنطقية
تبداء الملاحظه والتجريب، للوصول الى النظرية فالحقيقه العلميه .
اعتمدت الجغرافية المعاصرة (التطبيقيه) البحث الكمي والميداني، والتقانات
المعلوماتية، والبرمجيات، ومختلف مصادر البيانات لإنجاز الدراسات والبحوث
العلمية ذات الصلة بالمكان، وبدرجة عالية من المصداقية، للوصول إلى تحليلات
واستنتاجات وتعميمات، ومن ثم اقتراح الحلول للمشكلات والاختناقات في مختلف
المجالات التي تطرقها الجغرافية، وبما يدعم اتخاذ القرار المناسب بدقة وسرعة.
يتجه البحث الجغرافي إلى بحث المكان، و(المكان موقع و سطح ومناخ وموارد
وسكان) و(للسكان نشاطات اقتصادية متعددة منها الصناعة والتجارة والزراعة
والنقل)، وتساهم الجغرافية بشكل كبير في دراسة العلاقات بين الفعاليات
الاقتصادية المختلفة^(٦)، وبرزت في الآونة الأخيرة اتجاهات جديدة تسمى (تحليل
العلاقات المكانية بين الظواهر/ العناصر المختلفة)، أي دراسة الترتيب المكاني
للظواهر من حيث توزيعها وتبادل تأثيرها، ثم نظمها المختلفة التي تتشكل بدورها
من عناصر عديدة أخرى.

المبحث الثاني

جغرافية الموارد الاقتصادية الحديثة

أولاً: الموارد الاقتصادية والتاريخ البشري:

حددت الموارد (الاقتصادية - الجغرافية) التاريخ البشري إطاراً للدول والحضارات وكذلك التبادل التجاري والثقافي والتعايش السلمي والحروب الدامية بين الأمم، فقد تمكنت الأقوام البدائية في مجاهل أميركا وأفريقيا وأستراليا من أن تحتمي وتتواصل في المناطق النائية لازمان طويلة، مثلما وجدت الشعوب القديمة والممالك العريقة في السهوب الروسية الباردة الشاسعة من جهة، وصحارى منغوليا والصين والهند والصحراء العربية والصحارى الأفريقية المحرقة من جهة أخرى مرتعاً لها ومجالاً حيويًا.

يشهد التاريخ بقدرة الإنسان على قهر المظاهر الجغرافية فقد عبر هانيبعل جبال الألب حتى وصل إلى قرطاجة ونزل فيها، كما عبر القائد طارق بن زياد البحر المتوسط للوصول الى شبه الجزيرة الأيبيرية(اسبانيا والبرتغال/الاندلس) وغير تاريخها وانزل العرب والبربر في جزئها الذي سمي "الأندلس"، كما تمكن العرب من ركوب البحر والوصول الى الهند وإقامة تجارة مزدهرة وتبادل ثقافي مع أهلها، وتمكن الأوروبيون من اكتشاف جزر الهند الشرقية واستعمار الشرق الأقصى الآسيوي، واستطاع الإسباني كريستوف كولومبوس الوصول إلى اراضي أميركا ومن ثم استعمارها.

كانت الحاجة دافعا قويا (للمغامرات الجغرافية) فتغيرت بها حياة الناس، وصنع الفضول والطموح كل من الزحف والاجتياح والاحتلال والاستيلاء، فأسفر ذلك عن (تاريخ جديد وجغرافية جديدة)، وحققت العزيمة وحسن التنظيم إمبراطوريات مبكرة صنعها كل من الاسكندر المقدوني وشارلمان الأوروبي وجنكيزخان المغولي ونابليون الفرنسي وغيرهم، فأعادوا صياغة الجغرافية من خلال كتابتهم للتاريخ، فقد صنعت الجغرافية تاريخ مصر وحددت مصيرها وأبدعت حضارتها، وقد

وصف اليوناني هيرودوت مصر بأنها هبة النيل، وكشف المفكر المصري جمال حمدان اللثام عن سر مصر فكتب فيه واصفاً إياه بعبقرية المكان. الجغرافية علم ضروري لاستقصاء الموارد البشرية والطبيعية والاقتصادية على الصعيد الاقليمي والمحلي، وبالتالي للتخطيط الاقليمي الهادف إلى برمجة التنمية الرشيدة عبر أقاليم الدولة والتدخل بالتخطيط الإرشادي وسياسات التشجيع الاقتصادي لتخفيف الفوارق الشديدة وإقامة الروابط المتينة بين الأقاليم المتعددة، والجغرافية باعتبارها محددًا مكانيًا لعملية التنمية الاقتصادية والإنمائية تستخدم إطاراً ومنهجاً لدراسة الظواهر الاقتصادية وتحليل الأسواق وتخطيط التنمية وحركة السكان العاملين وهجراتهم الداخلية من الأرياف إلى المدن وبين المدن وهجرتهم الخارجية إلى بلدان أخرى وشروط تشغيلهم القانونية والإدارية وحقوقهم وأجورهم واستقرارهم المؤقت أو توطنهم^(٧)، وبهذا المعنى تكون الجغرافية علماً ثميناً للاقتصاد ومحددًا مكانيًا لأسعار مخرجات الإنتاج المستهلكة محلياً والمصدرة إلى الأسواق الخارجية.

ثانياً: تطور جغرافية الموارد الاقتصادية وإستثمارها:

الجغرافيه الإقتصادية (Geography of Economic) تتضمن؛ الاستثمار الاقتصادي للموارد الطبيعية والبشرية والاقتصادية الضرورية على الصعيد المحلي والاقليمي والعالمي، ويختص علم الجغرافية الاقتصادية بمواقع الموارد الطبيعية والاقتصادية كالنفط الخام والغاز الطبيعي والخامات المعدنية، والقطن والحبوب وبالشروط الجغرافية لاستخراجها وإنتاجها وتداولها ونقلها واستهلاكها. وتشمل الموارد الطبيعية كل من:

١- الموارد القابلة للنفاذ (Non – renewable Resources)، وهي الموارد المستخرجة من باطن الارض كالمعادن مثل الحديد والرصاص، والفحم الحجري والنفط والمياه الجوفية، وتتميز هذه المواد بقابليتها للنفاذ في مدى زمني معين

يختلف باختلاف ما هو متوفر منها (الاحتياطي) ودرجة استغلالها الحالي، ومهما كان الاحتياطي كبيراً ودرجة الاستغلال قليلة فإن هذه الموارد معرضة للنضوب.

٢- الموارد غير قابلة للنفاذ (Renewable Resources)، وتتميز باستمرارية توفرها وعدم نفاذها، وتشمل التربة والماء والهواء والنباتات والحيوانات، وضوء/ اشعة الشمس الذي يُعد من أهم الموارد الأساسية في الحياة على الأرض، لكونه يقوم بتدفئة الأرض ويجعلها مكاناً مناسباً للحياة. ويستخدمها النبات لإنتاج الغذاء للإنسان والحيوان، ومن الملاحظ أن هذه الموارد لا تنقص عند استغلالها، إنما قد تتأثر بعض صفاتها العامة، إذ إن خصوبة التربة تتناقص لكثرة استعمالها، كما تندثر الغابات نتيجة الحرائق.

عندما انتقلت الجماعات الإنسانية الأولى من الصيد والقنص إلى الزراعة وتربية الحيوان، ظهر الفائض الاقتصادي في الإنتاج الزراعي، وقد تحول فيض الإنتاج الزراعي من سد حاجات الاستهلاك الضروري من أجل البقاء، إلى التجارة بالحصائل الزراعية، وبذلك ارتبطت مناطق الإنتاج الزراعي بالمراكز الحضرية فقامت التجارة داخل الدول والممالك القديمة.

ظهر التبادل التجاري بين المنتجين ولأقاليم المجاورة، فكانت التجارة الإقليمية التي سرعان ما تطورت إلى تجارة بين الأقاليم المتجاورة وتلك الممتدة عبر القارات، كما يتضح في تجارة العرب البحرية مع الهند، وتجارة بلاد الشام شرقاً مع آسيا الوسطى وآسيا الشرقية عبر (طريق الحرير القديم) وصولاً إلى الصين واليابان، وغرباً مع أوروبا عبر أرمينيا وروسيا فضلاً عن البحر المتوسط، وبذلك حددت التجارة والمبادلات بين الأقاليم والقارات (في ما يسمى العالم القديم) جغرافية التجارة والتبادل الاقتصادي.

لقد انطلقت الرحلات الجغرافية من أوروبا إلى ما سمي الشرق الأقصى ولاسيما الهند والهند الصينية والصين، ابتداءً من الرحلات الجغرافية الأوروبية التي أعقبت فشل الحملات الأوروبية الصليبية لاحتلال المشرق العربي، وتواصلت بين قرن وقرنين، ولم "يكتشف" الرحالة وقباطنة السفن الملكية أو التجارية إلى جانب طريق

الهند ورأس الرجاء الصالح ممالك الهند وسيلان وسيام وجزر الملايو وجزر الهند الشرقية وامبراطورية الصين فحسب، وإنما "اكتشفوا" أيضاً و وجدوا ضالتهم في المواد الأولية الشرقية الفريدة التي عرفت بالمنتجات "الكولونيالية" ولاسيما التوابل والطيبوب وجوز الهند والحريز والجواهر والذهب.

سخر الكشافة والتجار وقادة الأساطيل الأوروبيون علم الجغرافية ليخترقوا العالم الآسيوي العريق (ولاحقاً العالم الإفريقي)، ويرسموا حدود امبراطورياتهم الاستعمارية القادمة ويستعمروا علم الجغرافية نفسه محولين إياه إلى المغامرات الاستعمارية والاستعباد ونقل العبيد، والاستيلاء على الأحجار الكريمة والتوابل والثمار الفريدة وتأسيس امبراطوريات تجارية تحميها أساطيل دولها الأم والتمهيد لعصر "الكولونيالية" أو ما اعتبر الاستعمار القديم.

نقل التجار الأوروبيون وبيوتاتهم التجارية في جزر الهند الشرقية وفي الهند والصين: المواد الأولية الزراعية والمواد الخام المعدنية والنفطية مما أسس لجغرافية العالم الاقتصادية، ثم استخدم أصحاب القرار وقادة الجيوش في الدول الأوروبية الجغرافية العالمية الاقتصادية ليخططوا لمغامراتهم ومشاريعهم الاستعمارية ويقوموا بها على امتداد القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين.

لقد حدد الجوار الجغرافي امبراطورية اليابان الآسيوية منذ الربع الأخير من القرن التاسع عشر حتى النصف الأول من القرن العشرين، مثلما حدد الجوار الجغرافي المتوسطي امبراطوريات أوروبا الإفريقية والآسيوية، وحدد الجوار الأطلسي جغرافية الامبراطوريات الإسبانية والبرتغالية في أميركا الجنوبية.

تطورت اذرع الشركات الرأسمالية الغربية (واليابانية) في تطورها التاريخي خلال القرون الماضية؛ من المرحلة المحلية إلى المرحلة الإقليمية ثم المرحلة الدولية ومتعددة الجنسية، وقد حدد هذا التطور جغرافية الموارد الاقتصادية ومصادرها المحلية والإقليمية والعالمية وتبدلاتها.

ثالثاً: الجغرافية والظواهر الاقتصادية:

شكل الاقتصاد أساساً لتحدي الانتماء الجغرافي، وتغيير الجغرافية عبر تنازعها أو تقاسمها، وبدأ ذلك في مرحلة اقتصاد القنص والكلأ والبقاء ثم في مرحلة الزرع والاستقرار والرخاء وصولاً إلى اقتصاد الصناعة والسوق ثم الربح في المراحل الأخيرة من التاريخ الإنساني.

سعى الجغرافيين لتطوير علم الجغرافية واستخدامه إطاراً ومنهجاً لدراسة الظواهر الاقتصادية وتحليل الأسواق وتخطيط التنمية، واشتقوا منه فروعاً قوية الصلة بالاقتصاد والسياسة باعتبار الجغرافية محدداً للموارد الاقتصادية المحلية والمستوردة المستخدمة في التنمية، أي تحديد مواقع الموارد الطبيعية الاقتصادية كالقطن والحبوب والنفط الخام والغاز الطبيعي والخامات المعدنية، وتحديد الشروط الجغرافية لاستخراجها وإنتاجها وتداولها ونقلها واستهلاكها.

إن دراسة الموارد من وجهة النظر الجغرافية الاقتصادية تساعد على معرفة أسباب القوة وأسباب الضعف وعوامل التعاون وعوامل التنافس بشأن الموارد الاقتصادية، كما تساعد على دراسة التغيير البيئي في عناصر القوة والتدخل الاقتصادي وذلك عبر التعرف على ظواهر التمركز والاندماج أو ظواهر التبثر على الأصعدة المحلية والإقليمية والعالمية .

رابعاً: الجغرافية وتحديد خصائص الموارد الاقتصادية:

الجغرافية باعتبارها محدداً أولاً (لتكاليف الإمدادات) (المسافة/الزمن) من عناصر الإنتاج المحلية والمستوردة، وبالتالي لأسعار مخرجات الإنتاج المستهلكة محلياً والمصدرة إلى الأسواق الخارجية، كما أنها تحدد الموقع الجيولوجي للمواد الخام المنجمية أو المواد البترولية أي قربها أو بعدها من سطح الأرض وتمركزها أو تبثرها في المكامن الجوفية، وهذا ما يحدد بالتالي تكاليف الاستخراج والإنتاج المحلي منه أو المستورد.

هكذا فإن كثافة الآبار النفطية وارتفاع تدفقها اليومي ووقوعها على عمق قريب من سطح الأرض يجعل تكلفة الاستخراج ضئيلة لا تتجاوز ربع دولار أمريكي

للبرميل الواحد في حالة الدول العربية المصدرة للنفط وعلى رأسها المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والكويت وغيرها ؟ بينما يكلف استخراج النفط أو الغاز في منطقة بحر الشمال الأوروبي فضلاً عن سهوب روسيا ومناطقها في سيبيريا عشرات الدولارات للبرميل الواحد،

يحدد الموقع الجغرافي للمواد الخام المنجمية والمواد البترولية من حيث قربها أو بعدها عن الساحل ومرافئ الشحن والتصدير، وبذلك تحدد المواقع الجغرافية داخل الدول المنتجة تكاليف الاستخراج والنقل الداخلي وتؤثر بذلك في تحديد تكاليف الإنتاجية النهائية، وعليه نجد ان قرب حقول النفط الشديد من مرافئ التحميل والشحن والتصدير ومن مصافي التكرير المحلية في المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والكويت وقطر يجعل تكاليف نقل النفط أو تجميع الغاز منخفضة وبالتالي شديدة المنافسة للنفط والغاز الطبيعي المنتج في الدول الأخرى.

ان علم الجغرافية الاقتصادية (وعلم الجغرافية البترولية أو المنجمية تحديداً) يساعد على تحديد خصائص الإنتاج الاقتصادية ومقارنتها في المناطق المختلفة، وعلى تقرير تكاليف النقل وشروطه الاقتصادية والمقارنة بينها بحسب المناطق الجغرافية، وبالتالي رسم السياسات الاقتصادية المتعلقة بالاستخراج أو الإنتاج أو النقل أو التوزيع، وهذا ما يحدد بالتالي تكاليف الاستخراج والإنتاج والنقل المحلية منها أو المستوردة؛ مما يؤثر في تحديد التكاليف النهائية للإنتاج.

خامساً: الجغرافية الاقتصادية لحركة القوة العاملة:

ابتداء تطابقت حركة القوة العاملة مع دولتها القومية في بداية الثورة الصناعية والرأسمالية حيث جرى تحرير الأيدي العاملة من ربطة الإقطاع وتوجيهها إلى الصناعة الجديدة المنجمية منها والتحويلية.

بعد أن أباد المستعمرون الانكلو- سكسون اليد العاملة الأصلية خلال غزوهم الكولونيالي في القارة الأميركية بأساليب بربرية قاموا باسترقاق الأيدي العاملة الإفريقية ونقلوها عبيداً إلى الولايات المتحدة فكان رق الأفارقة بديل إبادة السكان

الأصلين، وهكذا فعل أيضاً المستعمرون الأسبان في فنزويلا والمستعمرون البرتغاليون في البرازيل، ثم حلت مرحلة جديدة تم خلالها تحرير العبيد واستخدام نظام العمل الرأسمالي المأجور.

بدأ استقدام العماله الشاببة إلى المراكز الرأسمالية الكبرى من المستعمرات والمناطق التابعة بدءاً من الربع الأخير من القرن التاسع عشر وخلال النصف الأول من القرن العشرين، واشتد اللجوء إلى استيراد قوة العمل من دول المستعمرات والدول التابعة بعد الحرب العالمية الثانية لتشغيلها في الصناعات التحويلية كثيفة العمالة، والخدمات البلدية في المراكز الرأسمالية، كما في استقدام العمال من تركيا إلى ألمانيا الغربية مطلع خمسينيات القرن العشرين.

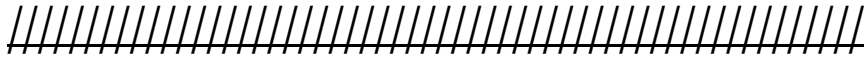
أن انتشار الحواجز الجمركية والتجارية بين الدول، وصعوبة تصدير السلع بحرية إلى الدول الأخرى في بداية المرحلة السابقة من العولمة؛ دفعا إلى تصدير الاستثمارات وتطور الشركات متعددة الجنسية وإقامة المصانع وراء تلك الحواجز وبالتالي التوقف عن استيراد العمال، ان هذا التحول من تصدير السلع إلى تصدير الرساميل والصناعات والمشاريع الجديدة إلى دول نامية حديثة الاستقلال، تتصف بكثافة أيديها العاملة ورخص أجورها؛ جعل الشركات ودولها تكف عن استيراد الأيدي العاملة لتشغلها وتستخدمها بدلاً من ذلك في بلدانها الأصلية في الصناعات والمشاريع الجديدة.

التركيب السكاني يشكل عامل تمايز بين الدول المتقدمة اقتصادياً والدول النامية، وتواجه الدول المتقدمة منذ أكثر من عقدين مشكلة التوسع الكبير في اعداد الكهول والشيوخ وتقلص اعداد السكان القادرين على العمل بين الفئة العمرية (١٨ - ٦٥)، في حين تواجه الدول النامية ثقل الفئات العمرية الفتية (تحت سن الثامنة عشرة) بما تمثل أعدادها الكبيرة ونسبتها الغالبة من مجموع السكان من حاجات اجتماعية صحية وتعليمية وسكنية وثقافية وخدمية، وبالمقابل هناك تقييد لحركة العمالة على الصعيد العالمي بل إن حظر هجرة الأيدي العاملة هي القاعدة المفروضة من الدول المتقدمة الكبرى على الدول النامية.

لقد قامت الدول المتقدمة اقتصادياً بوضع القيود القانونية والأمنية أمام هجرة الأيدي العاملة، ومكافحة تسللهم عبر الحدود بالاسلاك الشائكة والمكهربة كما في السياج الحدودي الأمريكي - المكسيكي، وقد أصبح مألوفاً الموت المأساوي غرقاً في البحر كما في البحر المتوسط، أو الضياع في الصحراء لمجموعات متلاحقة من المهاجرين السريين من الصومال أو أفغانستان أو المغرب أو المكسيك. أما الكفاءات المؤهلة والخبيرة في استخدام التقانات العالية، فقد اتجهت الدول المتقدمة إلى عدم حظر هجرتهم وإنما تشجيع قدومها والتخطيط لاستخدامهم، مع إقرار سياسات جديدة لقبول مهاجرين جدد من فئات مختارة بحكم مؤهلاتها وخبراتها.

هوامش ومصادر الفصل الاول

- 1- Spss for Windows Release, 10-05 Version, Chicago, USA, 1999.
- ٢- نعمان شحادة، الأساليب الكمية في الجغرافية باستخدام الحاسوب، جامعة الإمارات، قسم الجغرافية، ط ١، ١٩٩٧.
- ٣- حامد سعد الشمري، علي خليل الزبيدي، مدخل إلى بحوث العمليات، دار الأمجدي، عمان، ٢٠٠٧، صص ١٥ - ١٧ .
- 4- M.Yeates, Introduction to Quantive Analysis in Economic Geography, McGraw, New York, 1968, P.P 9-11.
- ٥- اسماعيل فاضل خميس، دور الطرق في نمو وتوزيع المستوطنات البشرية في قضاء طوزخورماتو، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، ٢٠١٥. بإشراف (الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي) .
- 6- D. FeLLman, Human Geography, nine Ed. McGraw-HiLL, NewYork, 2007, p.p 298-299.
- ٧- صباح حسن الزبيدي، تنمية الموارد الطبيعية والبشرية، ص ١١، ((وقائع ندوة الجغرافيا ودورها في التنمية، جامعة تشرين، ٤-٧/٢٠٠٥)) .



الفصل الثاني
الجغرافية الاقتصادية
والتنمية المكانية

الفصل الثاني

الجغرافية الاقتصادية والتنمية المكانية

المبحث الأول

اقتصاديات التنمية والنمو الاقتصادي

اولا: مفهوم النمو الاقتصادي:

هناك اتفاق عام بين الاقتصاديين حول صعوبة تحديد معنى النمو الاقتصادي، **Economic Growth** سواء من حيث مداه الزمني أو من حيث خضوعه للتغير مع كل تقدم فني أو تكنولوجي، أو مع أي تغيير في المحيط الاجتماعي والاقتصادي والسياسي السائد، فهو ليس هدفا يتحرك فحسب، وإنما هو هدف يتحرك بشكل لا يمكن التكهّن به، إذا ما اقترن بالتنمية الاقتصادية ولا سيما إن كلا المفهومين يتضمن تحولاً ما في الظاهرة أو المحيط)، ويميل بعض الاقتصاديين إلى استعمال مصطلحات مختلفة للتعبير عن ظاهرة النمو دون تمييز بينها وهي النمو والتطور والتقدم، وتبدو هذه المصطلحات مترادفة في غالبية أدبيات اقتصاديات النمو، ويرى بعض الاقتصاديين إن التمييز بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية يهدف إلى تحقيق أغراض محددة لوضع فواصل بين الدول النامية والدول المتقدمة، إذ أنهم يستعملون النمو الاقتصادي في تحليل التطورات الاقتصادية في الدول المتقدمة، ومصطلح التنمية في تحليلهم لاقتصاديات الدول النامية، مثال ذلك قول الاقتصادي مايكل ايدجمان؛ (فعندما يزيد دخل الفرد في الدول المتقدمة مثل الولايات المتحدة، فإن هذا يعني حدوث النمو الاقتصادي، ومن ناحية أخرى فعندما يرتفع نصيب الفرد من الدخل في الدول النامية توصف هذه الزيادة بالتنمية الاقتصادية)، ولهذا التفريق ما يبرره، وذلك لحاجة الدول النامية إلى جهود إضافية لتعديل هيكلها الاقتصادي والاجتماعي لكي تتمكن من أحداث نمو اقتصادي، وكذلك فإن مصطلح التنمية الاقتصادية قد شاع بعد الحرب العالمية الثانية، إشارة إلى مشكلات الدول

التي أخذت بالتححر السياسي والتي كانت تهدف إلى تحسين أحوالها وذلك بسد الفجوة بين الدول التي أكملت تنميتها وتلك التي ما زالت دون التنمية⁽¹⁾.
يقيم بعض الاقتصاديين التفرقة بين (النمو والتنمية)؛ على أساس التلقائية والتدخل في تحقيقهما، إذ يشير الأول إلى إن النمو تلقائي يحصل مع مرور الزمن باستمرار بجود تشكيلة اجتماعية معينة وسعيها الدائم للعيش، فالسكان ينمو وتنمو احتياجاته من السلع والخدمات المختلفة ومن ثم فهم يحاولون زيادة إنتاجهم منها، وبذلك ارتبط النمو الاقتصادي بحجم الناتج القومي الإجمالي ومتوسط نصيب الفرد منه، أما التنمية الاقتصادية فهي فعل يستوجب التدخل والتوجيه من الدولة التي تملك القدرة على أحداث تغييرا نوعيا في بنية الاقتصاد يتأتى بتنوع وتعدد الأنشطة الاقتصادية والمكانة المتزايدة الشأن التي يأخذها تدريجيا قطاع الصناعة التحويلية وتكون مسؤولة عن مدى نجاح تدخلها هذا أو فشله باستعمال إمكاناتها المادية والمالية والتشريعية كافة والتي تؤدي حتما إلى التنمية الاقتصادية.

يستند بعض الاقتصاديين في تمييزهم بين النمو والتنمية على أساس التمرجل، فمثلا (J.AUSTRUY) يميز بين (التوسع والتنمية، وبين النمو والتقدم الاقتصادي) بوصفها مفاهيم مرحلية متصلة، فهو يرى إن التوسع هو إنماء قابل لانعكاس للكميات ذات الدلالة والتي تميز مجموعا اقتصاديا معينا، والتنمية توسع مضاف إليه تعديلات بنيوية تجعل من الممكن الاستمرار والصيانة الذاتية للعملية المباشر بها، والنمو هو تنمية قابلة للتطبيق في المدة التاريخية بفضل حركة البنى المحيطة بالأنظمة وتكيفها أمام التقدم الاقتصادي، فهو نمو يمارس بأقل التكاليف الاجتماعية، وتتركز فكرة التمييز بين النمو الاقتصادي والتنمية الاقتصادية على فكرة بايلوجية إذ يعني النمو تزايدا في الأبعاد والمقاييس، بمعنى آخر التغيرات الكمية التي يمكن إخضاعها للقياس، على حين تعني التنمية التغيرات الكيفية، أي النمو زائدا التغيرات الكيفية التي لا تخضع للقياس، وعلى هذه الفكرة يستند بعض الاقتصاديين في تمييزهم بين النمو الاقتصادي من جهة والتنمية الاقتصادية من جهة أخرى، فالنمو في رأي (Kindlebrger) هو الزيادة في المنتج بالنسبة

للوحدة الواحدة من المستخدم، أما التنمية فأنها تتضمن الارتفاع في كمية المنتج مع التغير في البنى المؤسسية والترتيبات الفنية التي بموجبها يتحقق الإنتاج، ويرى (Meier)؛ إن النمو عملية يزداد فيها الدخل القومي الحقيقي للنظام الاقتصادي السائد خلال مدة زمنية معينة، بينما التنمية تعني النمو زائداً تغير، وذلك بتحسين عناصر الإنتاج أو تطويرها و تحسين في التكنولوجيا وتغيير في بنية المؤسسات أو المصالح التي تظهر نتيجة لعملية التنمية⁽²⁾، ويذكر شومبيتر إن النمو يحدث بسبب نمو السكان والثروات والادخارات، في حين إن التنمية الاقتصادية تنتج من التقدم والابتكار التقنيين. وإن النمو الاقتصادي محض ظاهرة كمية تقاس بمؤشرات ظاهرة كماً، أما التنمية فأنها تتضمن النمو الاقتصادي محققاً من خلال عملية واسعة للتحويل الهيكلي وبخاصة العلاقة النسبية بين القطاعات المولدة للنتاج القومي بمعايير الدخل والاستثمار والتشغيل والنصيب من التجارة الخارجية، بالإضافة إلى هيكل العلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي، وقد بين شومبيتر إن النمو يسبق التنمية، وهو ظاهرة تحدث في المدى القصير، أما التنمية تحدث في المدى الطويل ولا يمكن الحكم عليها إلا بعد مدة زمنية طويلة.

إن فكرة التمييز بين النمو والتنمية الاقتصادية تبدو لا مبرر لها، إذ قد يؤدي إلى تعريف ناقص للنمو الاقتصادي وذلك لما تتضمنه الظاهرتان من عناصر المشاركة بينهما، فإذا انصرفنا إلى فكرة النمو بمعنى التغيرات الكمية كزيادة الناتج القومي مثلاً فهناك تغييرات نوعية لا بد من حدوثها كي تستمر هذه الزيادة في الناتج القومي، وإلا كيف نفسر الزيادة الكمية الحاصلة في الأجل الطويل إذا لم يكن هناك تغير في النوع وتطور شامل في عوامل الإنتاج وأساليبه وشروطه الاجتماعية المختلفة. ويلاحظ أيضاً في تعريف النمو المستندة على فكرة التمييز بين النمو والتنمية عدم وضوح فكرة التمييز هذه، إذ إنها تؤكد ولو بصورة غير مقصودة حدوث التغيرات البنائية التي تؤدي إلى زيادة الدخل القومي، لذا لا مبرر للتمييز بين النمو والتنمية الاقتصادية طالما يفترض النمو حدوث التغيرات البنائية في الاقتصاد تحقيقاً للزيادة المتواصلة في الدخل القومي، وبالنظر لتعدد تعريف التنمية

الاقتصادية واتفاقها من حيث المبدأ على إنها عملية تحول اقتصادي - اجتماعي يكون النمو أحد متطلباتها أو ربما هو نتيجة لاستمرارها، وان النمو الاقتصادي لا يعني سوى التغيير النسبي السنوي في حجم النشاط الاقتصادي معبرا عنه بالنتائج الذي هو أحد مرادفات القيمة المضافة أو الدخل المنتج.

ثانيا: التنمية:

شاع مفهوم التنمية في الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية باعتباره مفهوماً يضيف إلى (البعد الكمي لمفهوم النمو بعداً نوعياً) يتعلق بتوزيع الدخل ويربط التنمية الاجتماعية بالنمو الاقتصادي، وإستخدم مفهوم النمو لتناول العملية الاقتصادية دون الإشارة إلى أية خصوصية اقتصادية كانت أم اجتماعية لاسيما تلك المتعلقة بالبلدان النامية.

تعرف التنمية بانها عملية رفع المستوى الاقتصادي والاجتماعي والثقافي للفرد والمجتمع بغرض تحقيق الرفاهية لهما وتكامل عناصر حياتهما، وتعرف أيضاً، هي مجموع الوسائل والطرق التي تستخدم بقصد توحيد جهود الأفراد والجماعات والمؤسسات من اجل تحسين النواحي (الاقتصادية والاجتماعية والثقافية) (1) .

هكذا تعني التنمية (Developmentn) تحسين وتطوير أنماط الحياة الاقتصادية/المعاشية، الاجتماعية، الصحية، والبيئية، بهدف الحصول على الاحتياجات الإنسانية المختلفة بنمط نوعي أكثر كفاءة مع السعي لتحسينها والارتقاء بها.

ثالثا: علاقة النمو الاقتصادي بالتنمية:

ارتبط مفهوم النمو الاقتصادي باقتصاد السوق القائم على العرض والطلب، وقد استخدم هذا المفهوم على نطاق واسع لدراسة وتحليل الأداء الاقتصادي في الولايات المتحدة وأوروبا واليابان، وبذلك فإن النمو الاقتصادي لا يعني إعادة توزيع الدخل بصورة متكررة وتنفيذاً لخيارات المجتمع وسياسات الدولة (وإن لم ينفىها).

يسعى أي مجتمع إلى تحسين مستوى معيشة الأفراد، وذلك من خلال زيادة معدلات النمو الاقتصادي المستدام، ويتطلب ذلك معدلًا للنمو الحقيقي في الناتج المحلي الإجمالي يكون أعلى من معدلات النمو السكاني، ويعد ذلك محاولة للتعرف على الأسباب التي تؤدي لزيادة معدلات النمو ومصادره، إذ أن تحديد مثل تلك المتغيرات سيساهم في وضع السياسات اللازمة لتحسين الاقتصاد، مع رسم البرامج والخطط المتوازنة، وبذلك ينظر إلى النمو الاقتصادي على أنه فعل تلقائي، وإن التنمية عملية إرادية واعية تهدف إلى توسيع الخيارات المتاحة.

إن عناصر النمو الاقتصادي تتمثل بكل من: تراكم رأس المال والعمالة وإنتاجية عوامل الإنتاج والانتقال من القطاعات ذات الإنتاجية المنخفضة إلى أخرى ذات إنتاجية عالية وإدارة العملية التنموية والاستثمار في رأس المال البشري، وحماية الأفراد والمنشآت خلال القيام بأنشطتهم الإنتاجية والخدمية عبر تشريع القوانين، وإيجاد المناخ المستقر والمشجع على الاستثمار الاقتصادي.

رابعاً: التنمية الاقتصادية:

تعني التنمية الاقتصادية (Economic Development)؛ زيادة سريعة وتراكمية مستمرة في متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي خلال فترة معينة من الزمن، وتختلف التنمية الاقتصادية عن النمو الاقتصادي، الذي يطلق على مجرد الزيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي^(٩).

هناك عدة عوامل تحدد مدى قيام وتحقيق التنمية الاقتصادية ومنها الآتي:

- ١- مدى توافر الموارد الطبيعية لأن قلتها تحد من التنمية الاقتصادية.
- ٢- زيادة المعرفة والمهارة البشرية وتطبيقها في مجالات العمل والإنتاج.
- ٣- زيادة رأس المال وموارد الإنتاج.
- ٤- توفير المناخ الاجتماعي بما يضمن تحقيق أهداف التنمية للجميع، وتشجيع التوجهات الإيجابية نحو الادخار، والمحافظة على الملكية العامة وأدوات الإنتاج، والحرص على زيادة الإنتاجية، وتنمية الموارد الأخرى.

اما العقبات التي تواجه التنمية الاقتصادية فتتمثل بالاتي:

١ - عدم كفاية رؤوس الأموال.

٢ - صغر حجم السوق.

٣ - مشكلة زيادة السكان.

خامسا: أهمية التنمية:

تعد عملية التنمية مطلباً أساسياً لكل شعوب العالم، وقد أشد هذا المطلب في الآونة الأخيرة، إذ تتسابق البلدان المتقدمة في تطوير ميادين الصناعة والزراعة وغيرها من المجالات بإيجاد وسائل احداث لتحسين منتجاتها وتخفيض كلف تلك المنتجات لتحقيق أقصى الأرباح، وقد وجدت الدول النامية بأنها لا تستطيع التحرك في هذه المساحة إلا من خلال عمليات تنموية عميقة، تحاول في المرحلة الأولى الإبقاء على الفجوة الموجودة بينها وبين العالم المتقدم وتقليصها مستقبلاً.

المبحث الثاني

الروابط المكانية للتنمية الشاملة

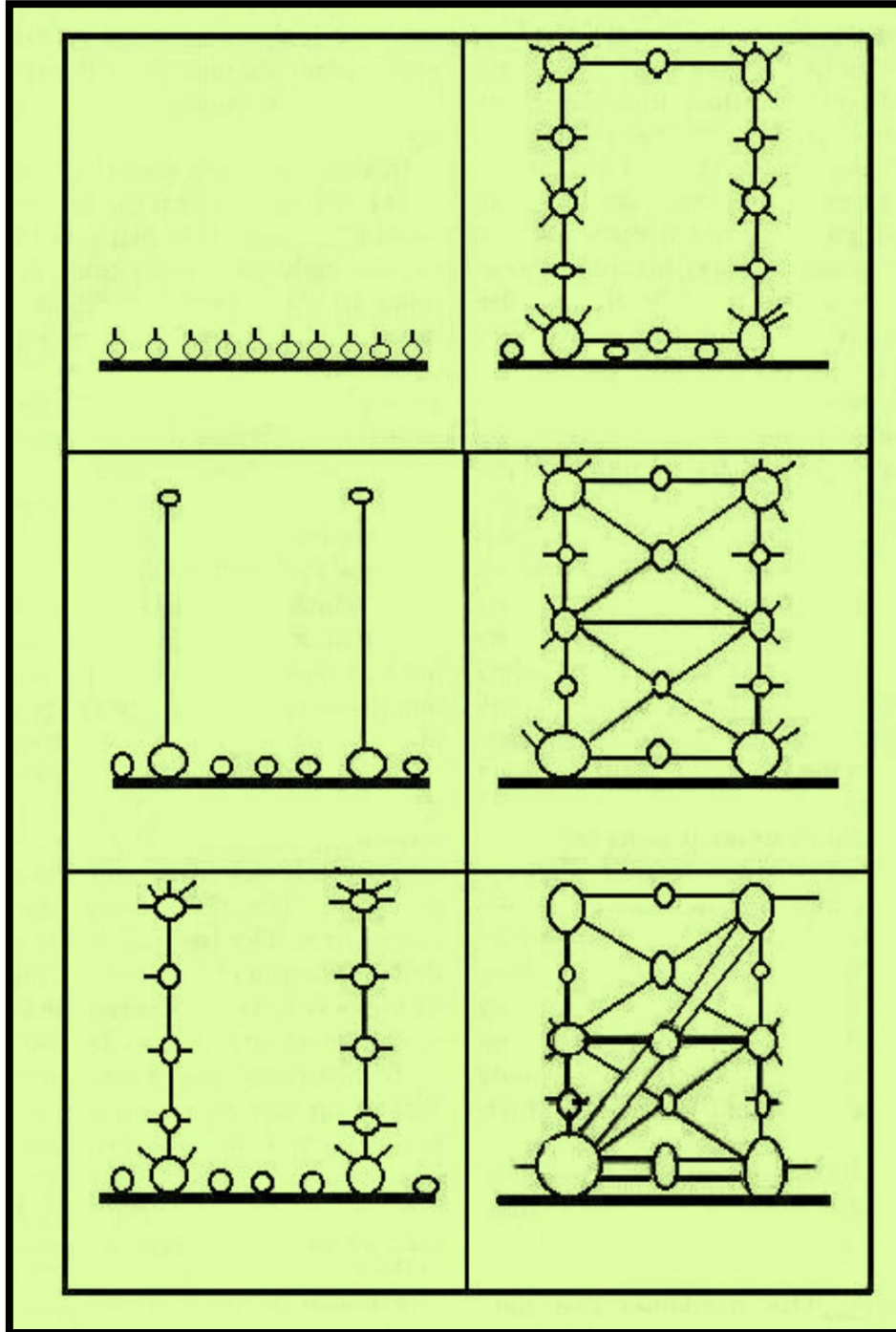
اولاً: أساليب التنمية:

هناك العديد من أساليب التنمية التي نظر إليها المهندسون والاقتصاديون والجغرافيون والمخططون، ومنها (أقطاب النمو)، و(محاور النمو)، و(بؤر النمو)، و(مراكز النمو)، وتعد (نظرية محاور النمو) من أشهرها إذ أن تلك المحاور تمثل تاريخياً مراكز الاستيطان البشري القديمة والواقعة أما على طول مجاري الأنهار أو امتدادات ومحطات ونهايات طرق النقل المختلفة، وتعد هذه مسؤولة عن الأساس الاقتصادي لتطور تلك المراكز، إن نظرية محاور النمو /النموذج (Development Axis /Model) تؤكد على إن التطور الاقتصادي بشكل عام يتدفق بممر مكاني شبه مستقيم يقود إلى تطوير مراكز الاستيطان، وبالتالي التركيز الأكثر للسكان والعمران والتوسع في إنشاء المشاريع الاقتصادية بمختلف قطاعاتها الزراعية والصناعية والتجارية والسياحية، زيادة على التطور الاجتماعي على طول تلك المحاور، وهذا ما يشكل جذباً لنشاطات اقتصادية - اجتماعية جديدة باستمرار^(٤)، ان تنامي ترابط المراكز الاقتصادية والبشرية بخطوط النقل (طرق، سكك حديد)؛ يتضمن ستة مراحل زمنية، اخرها مرحلة الترابط العالي المستوى بين المراكز عبر خطوط النقل الرئيسية (الشكل ١ - ١) (ابتداء من اعلى اليسار الى اسفل اليمين)^(٥).

ثانياً: التنمية الاجتماعية:

تعني التنمية الاجتماعية (Social Development)؛ زيادة وتحسين الخدمات الاجتماعية، وبالتالي الاستفادة من الخدمات الصحية والتعليمية والارشادية والترويجية.

(الشكل ١ - ١)



* من عمل المؤلف، إعتمادا على:

James. H, Johnson, Urban Geography an Introductory,
London. 1996, PP. 60 -77.

ثالثاً: ترابط التنمية الاقتصادية - الاجتماعية:

يقوم مفهوم التنمية الاقتصادية على عملية رفع مستوى الدخل الإجمالي والمتوسط (الفرد) ابتداءً، وتنمية المجتمع والأفراد تعليمياً وصحياً وثقافياً بحيث تؤدي هذه العملية إلى تنمية مجتمعية بالأبعاد المادية والاجتماعية والثقافية، غير أن تحقيق التنمية الاجتماعية مرهون ومحدد بتحقيق التنمية الاقتصادية الكفيلة بإسناد التنمية الاجتماعية من جهة، والتفاعل معها والاستفادة منها من جهة أخرى.

رابعاً: التنمية الشاملة بمضمونها المستدام:

بما ان التنمية عملية رفع لمستوى الفرد والمجتمع اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً وبيئياً. فإن للتنمية انعكاسها على الجوانب الشاملة للحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والبيئية (الشكل ١ - ٢).

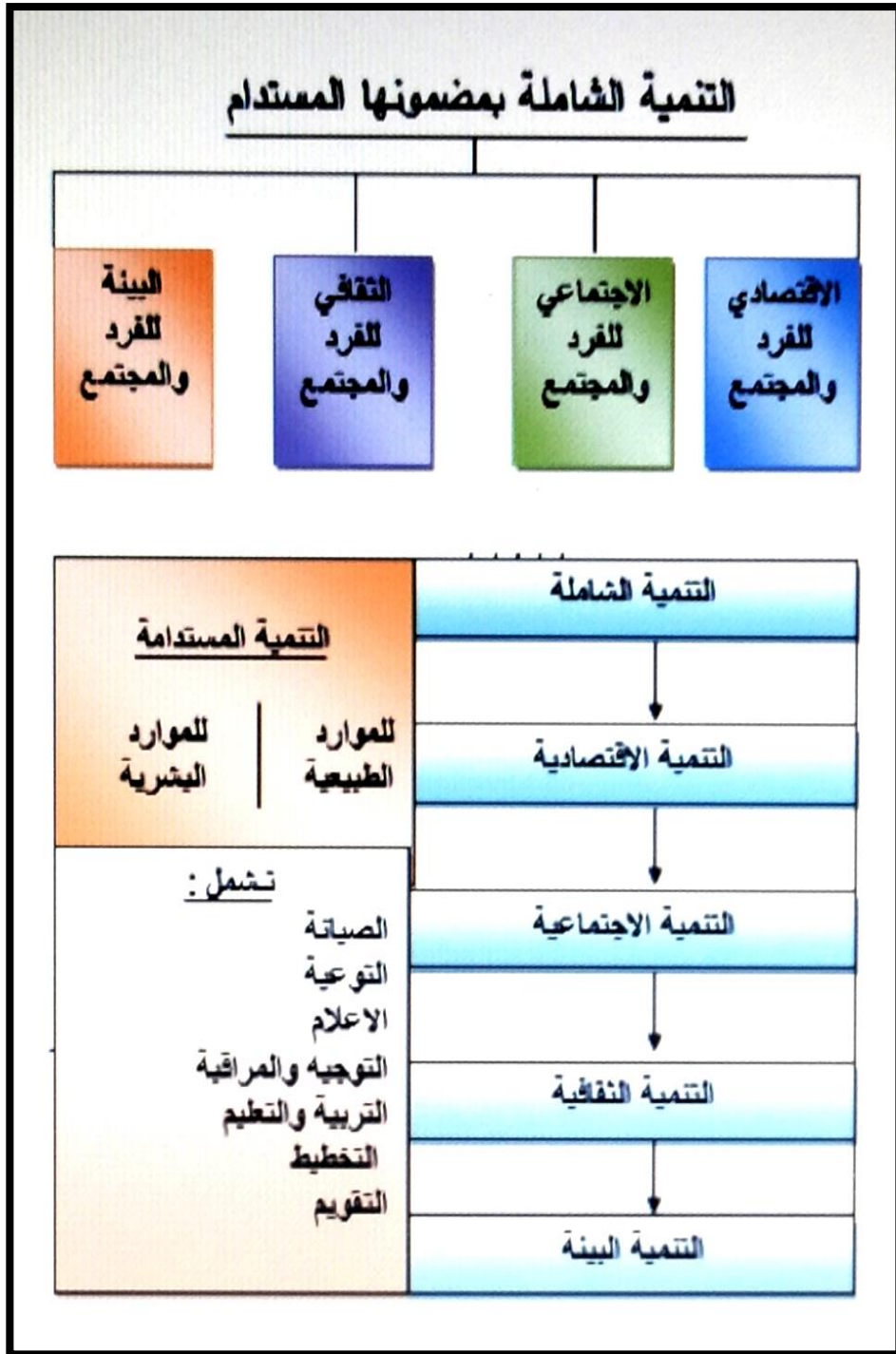
خامساً: التنمية المستدامة:

ظهر مفهوم التنمية المستدامة منذ عام ١٩٨٧ من قبل اللجنة العالمية المعنية بالبيئة والتنمية/ لجنة (بروتلاند) ، ويراد بها صيانة الموارد وحمايتها من التدهور والاستنزاف والتلوث ويعتمد على المبادئ الاخلاقية والعلمية في التعامل مع الموارد البيئية، فهي توازن بين الموارد البشرية والموارد الطبيعية بشكل عقلاني وعلمي وتربوي واخلاقي، ولهذه التنمية مبادئ تجعل الانسان والمجتمع ومشكلاتها عالمية يجب التصدي لها كحق للأجيال القادمة في الرفاهية، وكذلك يمكن استخدامها في الجوانب (الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية والسياسية والبيئية)، وهناك وسائل يمكن استخدامها (منها التربية البيئية، الوعي البيئي، الاعلام البيئي، الانشطة البيئية، القيم البيئية، القانون البيئي، ثقافة البيئة، التخطيط البيئي، نظم المعلومات البيئية، والسياسة البيئية).

تعرف التنمية المستدامة (Sustainable Development) بتأمين الطاقات

والقدرات ومصادر الموارد ونموها لضمان تخصيص الموارد وبكفاءة لتأمين

(الشكل ١ - ٢)



* من عمل المؤلف.

إحتياجات الجيل الحاضر والاجيال اللاحقة وذلك من خلال الموازنة بين الاستهلاك والتراكم في استخدام الموارد الطبيعية والحفاظ على البيئة ومصادرها^(٢) ، وهي التنمية التي تلبي حاجات الحاضر دون مساومة على قدرة الاجيال القادمة في تلبية احتياجاتها. وتستهدف التنمية المستدامة الانسجام ما بين الموارد البشرية والموارد الطبيعية دون تلوث واستنزاف وهدر^(٣).

هكذا تعني التنمية المستدامة؛ الإدارة والاستعمال المميز دون الهدر أو التلوث في استثمار الموارد الطبيعية الأساسية كالتربة والمياه مثلاً، مع الصيانة المستمرة، وإعادة تأهيل عملية الاستثمار والاستخدام لتلك الموارد مقرونة بالتنمية البشرية بمختلف أنماطها إن كانت معاشية، صحية، تعليمية، ترفيهية أم ثقافية، وكل ذلك سعيًا وراء طمأننة المتطلبات الإنسانية الحالية والمستقبلية للسكان عبر شبكة المؤسسات المسؤولة، و وفق التقنيات المتعددة والإمكانات الاقتصادية.

سادسا: التخطيط الإقليمي:

يتمثل التخطيط الإقليمي بشبكة متداخلة من الخطط والبرامج التي تشكل عناصر نظام التخطيط، وبما يحقق الاستجابة الواعية والضرورية لمتطلبات الواقع المكاني للإقليم، ويمثل الإقليم أي جزء من سطح الأرض في أي مساحة بغض النظر عن الشكل، إلا إن التناسق والتشابه أمراً مطلوباً، وعليه فإن الإقليم جغرافياً هو ذلك الذي يتميز بخاصية جغرافية سائدة فيه.

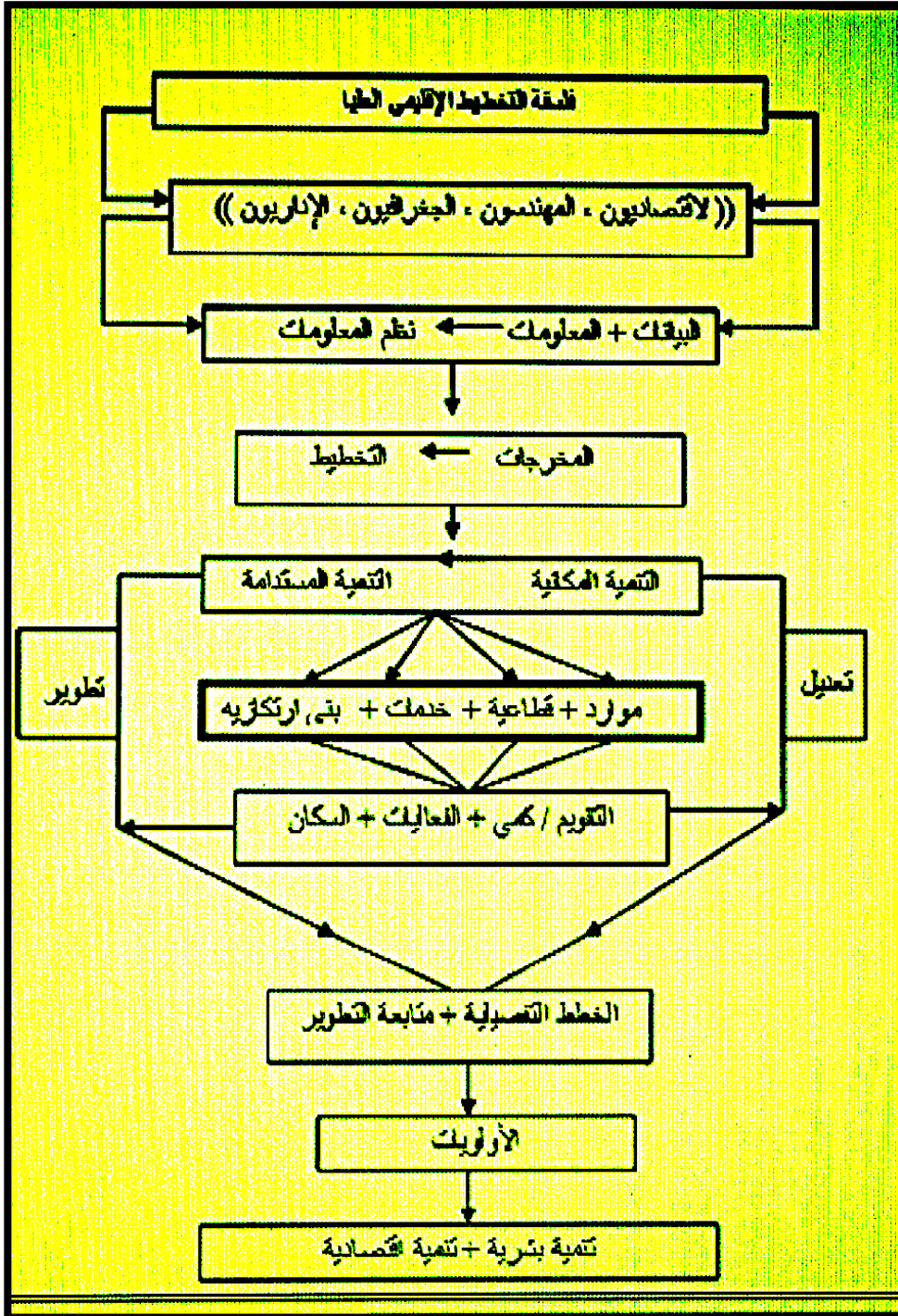
يؤدي التخطيط دوراً مهماً في الاستجابة للحاجات الضرورية الفعلية والمحتملة في أفق المديات القريبة والمتوسطة والبعيدة، وعليه فإن عملية التخطيط الإقليمي تمثل نظام عمل متكامل يعالج مشكلات سكان الإقليم وحاجاتهم ورفاههم، وإن هذه العملية ينبغي أن تتسم بالمرونة وحرية التصرف بالخطط والبرامج مع إعطاء قدر من البدائل و وضع الفرضيات ثم إجراء التحليلات والتوقعات اللازمة مع التحديث المستمر.

تقوم هيكلية التخطيط الإقليمي على عمل الفريق المتعدد الاختصاصات كأفضل عمل تخطيطي (المخطط رقم ١) بسبب العلاقات المتداخلة ما بين (كل من الدخل والحياة الاقتصادية للسكان متمثلة بالعمالة والبطالة والأسعار) من جهة، والعلاقة ما بين (مواقع العمل والسكن والخدمات التعليمية والصحية و وسائل النقل والاتصالات) وكذلك العلاقة ما بين (التلوث ومواقع الصناعة وعمليات استثمار الموارد الطبيعية المختلفة) من جهة ثانية، زيادة على مختلف العلاقات المكانية لاستخدامات الأرض في الإقليم^(٦).

التخطيط واحداً من أهم أساليب التنمية لأي مكان، ويؤدي دوراً مهماً في الاستجابة لحاجات الضرورية الفعلية والمحتملة في أفق المديات القريبة والمتوسطة والبعيدة، كما يسعى التخطيط إلى وضع الحلول العملية للمشكلات القائمة الموروثة منها وتلك التي تترشح عن الحركة الاقتصادية والاجتماعية والمتغيرات الآنية، زيادة على المتوقع من ما يظهر من مشكلات مستقبلية.

تعتمد هيكلية التخطيط الإقليمي على الكشف عن الواقع الطبيعي والبشري والاقتصادي والهندسي للإقليم، ومن متطلباته تشكيل فريقاً للتخطيط يمتلك رؤية فلسفية نظرية عملية عبر تجديد ما هو أساسي يمثل الواقع، وما هو دون ذلك بنظره شمولية، ولكي تبدأ عملية التخطيط ينبغي بناء قاعدة معلومات (Data Basic) تعتمد على علوم الجغرافية، الاقتصاد، الهندسة والإدارة لتوفير الغطاء العلمي التفصيلي الأشمل لموارد الإقليم الطبيعية والبشرية، عبر تحديد حجوماتها وتوزيعاتها المكانية وعلاقاتها المتبادلة مرسومة على خرائط الإقليم المستهدف بالتخطيط ومجسمة بالوسائل الكارتوكرافية والرسوم البيانية والجداول المختلفة، وتعد نظم المعلومات (Information Systems) ونظرية النظام (Theory System of) من أحدث أساليب البحوث العلمية الرصينة، إذ إن أية ظاهرة تتكون من نظام متكامل مؤلف من عدة عناصر تتشكل هي الأخرى من أجزاء فأجزاء، ولهذه العناصر علاقات متبادلة، كما إن للنظام (أي نظام) ذات العلاقات مع انظمه

(المخطط رقم ١)



* مجيد ملوك السامرائي، التخطيط الإقليمي، مؤتمر التخطيط والتنمية المستدامة،
جامعة دمشق للفترة ٢٦-٢٩ / ١١ / ٢٠٠٧ . ص ٤ .

أخرى، وتعتمد هذه الأساليب على الكثير من الأدوات (Tools) البحثية ومنها الحاسب (Computer) بكل ما يحتويه من برمجيات عاملة ومستحدثة للإنجاز الدقيق والسريع والتفصيلي ومنها نظم المعلومات الجغرافية Geographic (Information Systems-GIS) التي تعد برمجياتها من أحدث الأساليب المعاصرة للبحث، وازدادت أهميتها بعد بروز الحقل العلمي الأحدث التكامل بين مخرجات (التحسس النائي)(Remote Sensing) ونظم (المعلومات الجغرافية) وكان وراء ذلك تنوع تلك المخرجات بفعل تطور الآليات التكنولوجية للمتחסسات المحمولة على متن الأقمار الصناعية.

إن برنامج نظم المعلومات الجغرافية (Geographic Information Systems) (GIS) من أحدث وأفضل الوسائل التي تستخدم الحاسوب (Computer) للإنجاز السريع والشامل لكافة المعطيات المتعلقة بعملية التخطيط، وإن هذه النظم تتيح إمكانية الخروج بنتائج دقيقة تتعلق بمطابقة المعلومات والبيانات الإحصائية خرائطياً والقدرة على تخزينها وتحليلها، وخطواتها تتمثل في إدخال البيانات الإحصائية المتوفرة أو تلك التي يتم الحصول عليها بالمسح الميداني، وسواء تم الإدخال مباشرة أو عبر استخدام الماسح الضوئي للصور الجوية والمرئيات الفضائية والخرائط المتوفرة، يلي ذلك تحليل البيانات والمعلومات إحصائياً وخرائطياً ورسم ذلك بعمليات الترميز النقطي أو الخطي أو المساحي^(٨)، وعند ذلك يتم إنشاء الطبقات (Layers) الخرائطية لكافة البيانات والمعلومات المتعلقة بالصخور والترب والغابات وموارد المياه واستعمالات الأرض الزراعية والصناعية والخدمات وشبكات النقل وتوزيع السكان، وبعد خزن كل ذلك يتم تكوين قاعدة البيانات العامة من جهة، والمتخصصة وفقاً لكل خطوة من جهة ثانية، وبالتالي الحصول على أية مخرجات لازمة لعملية وضع البرامج والخطط التفصيلية ذات العلاقة بالتنمية المكانية للإقليم.

سابعاً: الجغرافية محدداً سكانياً للتنمية:

تهتم الجغرافية بالسكان والمجموعات البشرية من حيث موقعها في العملية الاقتصادية وعلاقتها بها ودورها فيها بحكم الفئة العمرية (السن) والجنس والتأهيل العلمي والنشاط المهني، كما تهتم بحركة السكان العاملين وهجراتهم الداخلية من الأرياف إلى المدن وبين المدن وهجرتهم الخارجية إلى بلدان أخرى وشروط تشغيلهم القانونية والإدارية وحقوقهم وأجورهم واستقرارهم المؤقت أو توطنهم، وبهذا المعنى تكون الجغرافية علماً ثميناً للاقتصاد فيما يخص بعده البشري وتطوره المحلي وتوسعه الإقليمي والدولي وتأثير الهجرات العمالية عبر الحدود.

ثامناً: النمو السكاني:

قبل ما يقرب من قرنين من الزمان خرج العالم السكاني البريطاني "مalthوس" بنظرية (بأن نمو السكان يتكاثر وفقاً لمتوالية هندسية، بينما لا تتضاعف الموارد الاقتصادية إلا وفقاً لمتوالية حسابية)، فجاءت تنذر بسوء المستقبل والمصير. اتى التاريخ بعكس مقولة "مalthوس"؛ حيث تضاعف النمو الاقتصادي فقامت الثورة الصناعية وتطور الاقتصاد في أوروبا الغربية والولايات المتحدة واليابان، وقد ثبت من التاريخ الاقتصادي في القرنين الماضيين أن النمو الاقتصادي يؤدي في المدى الطويل إلى تراجع تدريجي وملحوظ في النمو السكاني. بالرغم من أن النمو الاقتصادي يميل إلى الاعتدال بعد بلوغ الاقتصاد مستويات عالية من التطور والإنتاجية ليستقر عند مستويات أدنى، فإن النمو السكاني ينخفض ليستقر عند مستويات أدنى من مستويات التطور الاقتصادي، بل إن معدل النمو السكاني ينحدر إلى مستويات دنيا تهدد تواصل الأمة والمجتمع في الدولة الواحدة، كما هي الحال اليوم في اليابان وفرنسا والدول الاسكندنافية ودول أخرى متقدمة اقتصادياً.

لكن الهلع من النمو السكاني الذي برز في أوساط الغربيين منذ أن استعمروا قارات آسيا وأفريقيا وأميركا اللاتينية تجدد في نفوس القادة السياسيين والمفكرين

الغربيين، وتجددت في الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية واثراً استقلال الدول الآسيوية والأفريقية مشاعر الخوف والرعب من الملايين المؤلفة من الفقراء والجوع والمحرومين من العمل والعيش الكريم والعلم والصحة والتعليم فتجددت دعوة "مalthوس" عن مخاطر نمو السكان، وشنّت الدول الغربية والصناعية الكبرى حملة عالمية تحذيراً من التهديد الاقتصادي المتمثل في تزايد السكان في البلاد النامية، عبر الإعلام والتخطيط الإنجابي لوقف تشجيع الأسر الكبيرة لكبح النمو السكاني في دول الجنوب.

إن الموقف المعاكس لمقولة "مalthوس" يقوم على ادعاء عشوائي ينفي تنظيم الأسرة، إلا إن المنطق والواقعية يقتضيان رفضاً للموقفين المتطرفين المتضادين المبينين أعلاه؛ الموقف المalthوسي والموقف العشوائي، وبدلاً عنهما يجري أكثر فأكثر الأخذ بموقف ثالث؛ يقوم على إعطاء الأولوية للنمو الاقتصادي من جهة والمواءمة (أي المطابقة) المثلى بين النمو السكاني والنمو الاقتصادي، وبقدر ما يتحول النمو السكاني إلى تنمية سكانية تعتمد على معدل للنمو السكاني؛ يتم تحديده بالإرادة الاجتماعية والتخطيط الاستراتيجي والإرشادي، وتحقق أمثال لتزايد في السكان وفقاً لعلاقة متبادلة مع تنمية اقتصادية تتجاوز مفهوم النمو الاقتصادي المرتبط بآلية السوق العفوية، وتستخدم بدلاً منه منهج التخطيط الاستراتيجي والإرشادي، بحيث تحقق أفضل استفادة من الموارد السكانية وأفضل تحسين للدخل العام والدخل الفردي وشروط المعيشة، حيث يكون النمو السكاني عاملاً محفزاً للتنمية الاقتصادية، إذ إن زيادة أعداد السكان تؤدي إلى الضغط على الموارد الاقتصادية المتاحة وهذا يدفع السكان ذاتياً لإعادة تنظيم حياتهم، بحيث تزداد الإنتاجية ويبحثوا عن سبل مبتكرة لزيادة مواردهم، كما إن عدد السكان الكبير يزيد من الطلب الاستهلاكي، ويمكن أن يكونوا منتجين ويحققوا زيادات في الإنتاجية تفوق معدلات استهلاكهم في حال توفرت لهم الظروف المناسبة لذلك، مما يوفر ظروف ملائمة تحفز النمو الاقتصادي وتؤدي إلى تحقيق التنمية الاقتصادية

المتكاملة وبدافع طوعي، لذلك فإن العلاقة بين النمو السكاني والتنمية الاقتصادية علاقة وطيدة لا يمكن تجاهلها.

تاسعا: التنمية السكانية:

تدل التجارب التاريخية على أن النمو الاقتصادي يتزايد تزايداً عكسياً مع النمو السكاني، حيث يرتفع النمو الاقتصادي ويرتقي بفضل الاقتصاد حتى يصل إلى حالة الاعتدال والاستقرار لتبلغ معدلات النمو الفعال أدنى مما كان عليه الاقتصاد في مراحل التصاعد، أما النمو السكاني فينخفض معدله دون معدل النمو الاقتصادي، ويستمر هذا التطور في معدلي النمو السكاني والاقتصادي حتى يصل إلى نقطة تمكن مقارنتها بالكتلة الحرجة في علم الفيزياء، حيث يكون معدل النمو السكاني عند تلك النقطة أمثل معدل ملائم لتحقيق الأزدهار الاقتصادي. والذي يرسم عند تلك النقطة المثلى من حيث العلاقة بين التنمية السكانية والتنمية الاقتصادية وبذلك يتشكل مشهدا سكانية اقتصاديا أمثل، ويسميه بعض الخبراء في علم السكان المشهد الوردي، ويكون أمراً منطقياً ومرغوباً بشدة أن يستديم هذا المشهد لأكثر مدة ممكنة بحيث تعظم فائدة المجتمع من إطالة الانسجام بين سياسات التنمية السكانية وعملية التنمية الاقتصادية^(١٠)،

إن المزايا المثلى الاجتماعية والاقتصادية التي يمكن تحقيقها بفضل هذا المشهد الوردي المبني على الانسجام السكاني والاقتصادي؛ تستحق من صانع القرار تفكيراً وتأملاً في الفرص الممكنة لإدامة هذا المشهد وشروطها المطلوبة، إذ أن هذا المشهد لا يستديم، وإنما سرعان ما يختفي بتأثير التطور في بنية الهرم السكاني، ولا سيما تواصل التحول من المجتمع الفتي ومجتمع الكهول إلى مجتمع الكهول الكبار والشيوخ حتى لو ثبت (معدل النمو السكاني والتطور الاقتصادي)، والذي لا يستديم بفعل المتغيرات التكنولوجية والاقتصادية والمتغيرات السكانية الأخرى، وذلك ما يجسد ذروة الاستفادة من ربط (علم السكان والجغرافيا السكانية مع علم الاقتصاد والتخطيط الاقتصادي الاستراتيجي).

هوامش ومصادر الفصل الثاني

١- إسماعيل صبري عبد الله، "التنمية العربية إطارها الدولي ومنحائها القومي"، بحث منشور في دراسات التنمية والتكامل الاقتصادي العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، ط٣، بيروت، ١٩٨٥. ص ٤٣.

2-Meier, G.M,"Leading Issues in Economic Development", 3Ed, New York, Oxford University press, 196, PP, 5-11.

٣- محسن عبد الحميد توفيق، جاسم الحسون، البيئة والتنمية والحياة، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم سلسلة (٢٤) تونس، ص ٣٦.

٤- حسين العشري درويش، التنمية الاقتصادية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٩. ص ٤٣.

5- Hansen, Niles, French Regional planning, Edinburgh University. Paris, 1996. P. 105.

6- James. H, Johnson, Urban Geography an Introductory, London. 1996, PP 60 -77.

٧- اسماعيل عبد حمادي، الأهمية التطبيقية لمؤشرات التنمية البشرية. مجلة بيت الحكمة بغداد، شباط، بغداد، ٢٠٠٠. ص ٤٣.

٨- عدنان ياسين مصطفى: التنمية البشرية المستدامة، مجلة بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٠. ص ٢٣١.

٩- سعدي السعدي، التخطيط الإقليمي، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٩٩. ص ٤٨.

١٠- مجيد ملوك السامرائي، التخطيط الإقليمي ((وقائع مؤتمر التخطيط والتنمية المستدامة، جامعة دمشق للفترة ٢٦-٢٩ / ١١ / ٢٠٠٧))، ص ٤.

١١- عصام الزعيم، الأبعاد الجغرافية للتنمية الاقتصادية ((وقائع ندوة الجغرافيا ودورها في التنمية، جامعة تشرين، ٤-٧ / ٢٠٠٥))، ص ٦.



الفصل الثالث
المتغيرات الجيواقتصادية
لتكنولوجيا النقل العالمي

الفصل الثالث

المتغيرات الجيواقتصادية

لتكنولوجيا النقل العالمي

المبحث الأول

تطور حركة النقل

اولاً: مفهوم النقل:

النقل (Transportation) نشاط بشري اقتصادي يعتمد على أساس تحريك البضائع والأشخاص من مكان لآخر، وذلك لقطع مسافة معينة عبر الزمن، ويعتمد ذلك على عناصر عديدة منها وسائط النقل المختلفة كحركة الإنسان العضلية وحيوانات النقل والسفن والسيارات والقطارات والطائرات، وفي الوقت الذي تختلف فيه هذه الوسائط اختلافاً كبيراً من حيث الوزن والحجم والسعة والقدرة والسرعة فأنها تشكل مع عناصر أخرى نظاماً متكاملًا ومن هذه العناصر البنى الارتكازية (Infrastructure) للنقل كالطرق والجسور والأنفاق وأرصفتة الموانئ والمحطات والمطارات، وعليه فإن النشاط النقلي نظام (System) متكامل يتألف من عناصر عديدة يسعى القائمون عليه دوماً لتطويره وذلك لتلبية الحاجات المتنامية للفاعليات الاقتصادية والاجتماعية المستمرة، ويتضمن النقل الوسائل المتحركة/الوسائط كالسيارات والقطارات والطائرات والسفن، والوسائل الثابتة ومرتكزاتها كالطرق والسكك والجسور والموانئ والمطارات.

مفهوم النقل الذي تبحث فيه الجغرافية هو؛ النشاط النقلي خارج المدن وفيما بينها، أما النقل داخل المدن فيقصد به حركة المرور (Traffic Operation) والنقل الداخلي أو النقل الحضري (Inter Transport) أو (Urban Transport)، اما مصطلح المواصلات (Communications) فقد كان يستخدم إلى وقت قريب ليشمل وسائل النقل والاتصالات بكافة أنواعها وأنماطها وأصنافها، اما مصطلح الاتصالات (Telecommunications) فيقصد

به كافة وسائل الاتصالات السلكية واللاسلكية بما في ذلك الهواتف بأنواعها والانترنت، و(Transportation Systems) يقصد به نظم النقل كافة (الانماط) او(الاصناف) النقلية العديدة كنظم نقل المسافرين أو نظم نقل البضائع، وبضمنها شبكات السكك الحديدية وشبكات الخطوط المائية وشبكات الخطوط الجوية و(شبكات الطرق/Road Networks المعبدة بأصنافها).

إن اهتمام الجغرافيون بالنقل ينبع من كونه مؤشراً كمياً لقياس درجة العلاقات المكانية بين مختلف الأنشطة والفعاليات البشرية، لذلك سعى الجغرافيون باستمرار لتطوير منهجية الدراسات والبحوث العلمية ذات الصلة بجغرافية النقل سعياً وراء التوصل إلى النتائج العلمية/التطبيقية ذات المصدقية العالية أسوة بالعلوم الأخرى.

ثانياً: المفهوم الحديث لجغرافية النقل:

الجغرافية علماً له إسهاماً كبيراً في عمليات التنمية والتطوير وإيجاد الحلول للكثير من المشكلات المحلية والإقليمية والعالمية، من الفروع الحديثة؛ جغرافية النقل (Transportation Geography) قياساً بالدراسات الجغرافية الأخرى، وهي فرع من فروع الجغرافية البشرية وتحديداً الاقتصادية منها، وتبحث في نظم النقل المختلفة وأنماطها المكانية من حيث تحليلها وتوزيعها وتباينها وعلاقاتها المكانية بالظواهر الجغرافية الأخرى، وتعالج من منظور علمي الأثر الذي تحدثه نظم النقل في التركيب البشري والاقتصادي والاجتماعي، وتحديد نوع ودرجة العلاقات المكانية ما بين تلك النظم والعوامل الجغرافية المختلفة، وقد انتهجت جغرافية النقل الأسلوب العلمي المعاصر في البحث والتطوير المستمر، ويعد الامريكي (Olman) اول من اكد على العلاقة بين النشاط النقلي والجغرافية سنة ١٩٥٤ و أول من اشار الى منهجية جغرافية النقل .

ينبع الاهتمام الجغرافي بالنقل من سبق اكتشاف الجغرافيون للعلاقات المختلفة فيما بين الأقاليم الجغرافية وإن النقل بوصفه نشاط بشري يعد مفتاحاً لتلك العلاقات

ومؤشراً كمياً لقياس درجتها، ويعد النقل كنظام نطاق للمربع الجغرافي - الاقتصادي المكون من الصناعة والزراعة والتجارة والنقل بكافة مدخلاتها ومخرجاتها. برزت في السنوات الأخيرة الماضية حقول علمية عديدة ضمن دائرة هذا الفرع وكما يلي:

- أ - جغرافية النقل (Transportation Geography).
- ب- حقل جغرافية نظم النقل (Geography of Transport Systems)، الذي يبحث في جغرافية كل نظام نقلي على انفراد، وسواء تعلق ذلك بنظم النقل (Transportation Systems) العديدة المتمثلة في نظم نقل البضائع ونظم نقل المسافرين أم بشبكات النقل (Transportation Net Works).
- ج- حقل جغرافية النقل الحديثة (Modern Transport Geography).
- د- حقل جغرافية النقل الحضري (Urban Transport Geography).
- هـ- حقل نظم المعلومات الجغرافية والنقل (GIS - T)، والذي يدور حول التطور الأرقى والأحدث في أساليب الدراسات النقلية المتقدمة.

ثالثاً: تطور حركة النقل:

١- مراحل تطور حركة النقل:

يتضح تطور النقل وحركته من خلال اعتماد الإنسان منذ البداية على الجهد العضلي له في التنقل والحركة، ثم ما لبث إن اعتمد حيوانات النقل بعد ترويضها كالحمير والخيول والبغال والغزلان والكلاب والجمال (الشكل رقم ٣ - ١) و(الشكل رقم ٣ - ٢)، وبعد إن إكتشف الإنسان العجلة طور استخدامها في العربات التي تسحبها حيوانات النقل المذكورة، وقد استمر ذلك قرونًا طويلة لنقل الأشخاص والبضائع المختلفة لمسافات بعيدة، وكان العراقيون القدماء منذ فجر التاريخ السباقون في اكتشاف وتطوير العجلة واستخدامها.

استخدام الإنسان الوسائط البدائية للنقل المائي، ويعد اكتشاف واستخدام (القوة البخارية للماء) مفصلاً جديداً في التطوير البشري لعملية النقل عبر التاريخ، وقد

شمل استخدام البخار كقوة لحركة وسائط النقل المختلفة، وفي مقدمتها محركات القطارات المتحركة عبر السكك الحديدية، وكذلك البواخر/السفن والقوارب، واعتمدت القوة البخارية أساساً على الطاقة المتولدة من حرق الفحم الحجري لتسخين المياه (الشكل رقم ٣ - ٣).

(الشكل رقم ٣ - ١)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحته الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

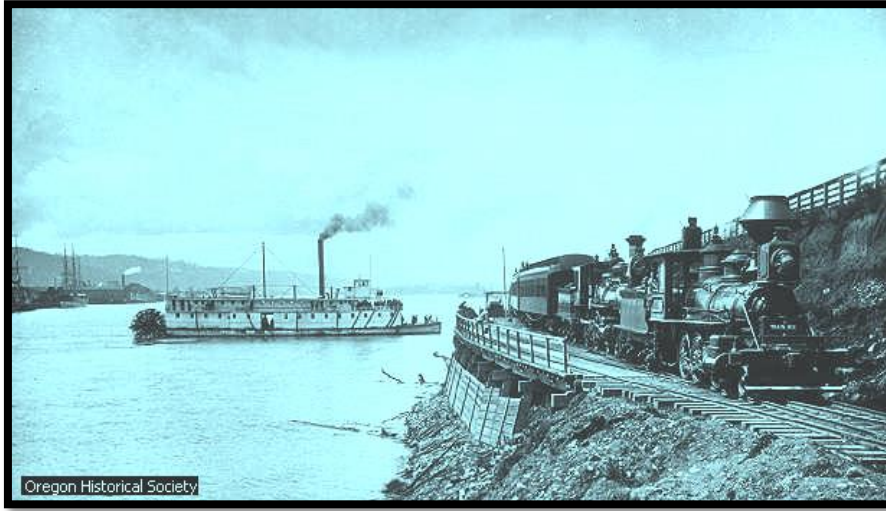
(الشكل رقم ٣ - ٢)



المصدر: مجلة النقل، صفحته الكترونية (٢٠١٤).

إن التطور اللاحق تمثل في تطوير محركات وسائط النقل البرية والمائية من خلال استخدام المحركات ذات الاحتراق الداخلي اعتماداً على مشتقات النفط الخام كالسيارات (الشكل رقم ٣ - ٤).

الشكل رقم (٣- ٣) استخدام البخار كقوة دافعة لحركة وسائط نقل القطارات والسفن البخارية لنقل البضائع والمسافرين عام ١٨٠٠.



المصدر: مايكروسوفت/ أنكرتا، صفحة الكترونية(٢٠٠٩).

(الشكل رقم ٣ - ٤) سيارة بمحرك الاحتراق الداخلي عام ١٩٢٥.



المصدر: مجلة النقل ، صفحة الكترونية(٢٠١٤).

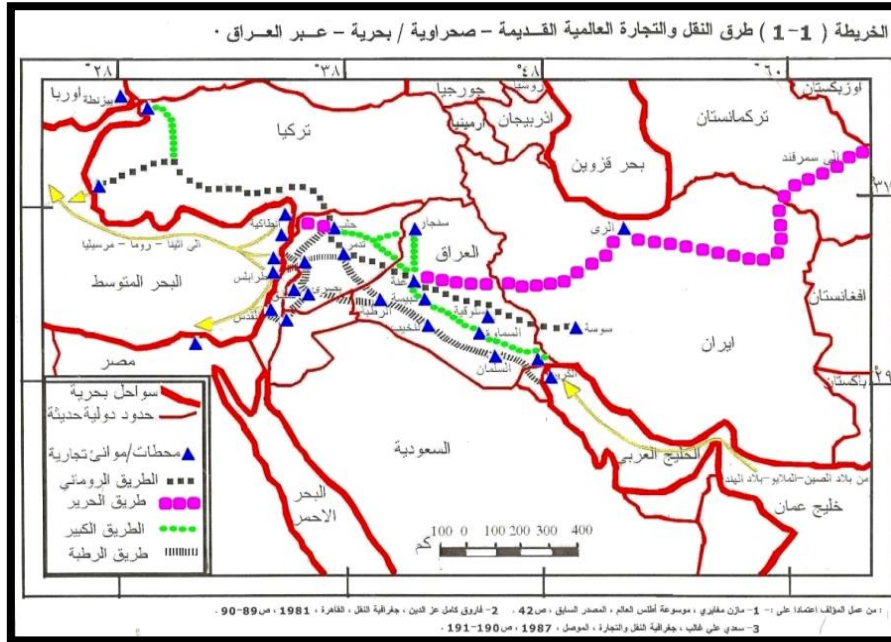
كذلك تم استخدام قطارات الديزل، والطائرات والسفن المختلفة، وهكذا تطلب التطور المتسارع لحركة هذه الوسائط بناء شبكاتها المختلفة كالطرق المعبدة والسكك الحديدية وأرصفتها الموانئ والمطارات وبنائها الارتكازية المختلفة، لقد أبدع الإنسان على امتداد تاريخه في الجهد الهندسي لبناء تلك الشبكات وملحقاتها من جسور وأنفاق وأرصفتها ومحطات وقود وورش صيانة وصناعات عديدة وكبيرة لمختلف الوسائط شكلت دوماً قطاعاً اقتصادياً متنامياً للشعوب .

إن الاهتمام بوسائل النقل وتطوير وسائطه قد رافق حياة الإنسان باستمرار، وكانت هناك دوماً محطات استراحة وأمن وإدامة لطرق القوافل التجارية منذ إن كانت تعبر الصحاري والبراري حيث تتجه مساراتها نحو الواحات وأبار المياه وعلى طول مجاري الأنهار والسواحل البحرية، كما أن مساراتها امتدت عبر الممرات الجبلية لغرض تسهيل حركة النقل من وإلى المستقرات (المستوطنات) البشرية أو المرور بها، وعليه كانت المسارات الصحراوية لطرق القوافل التجارية تتجه وتمر (في الفترات التي سبقت صناعة القطارات والسيارات) عبر أراضي كل من؛ وادي الرافدين/ العراق (ومن أبرزها امتدادات طريق الحرير ما بين الصين وأوروبا)، وأراضي بلاد الشام (الخريطة ٣-١)، والصحراء الأفريقية، وكذلك عبر صحاري الجزيرة العربية (الخريطة ٣-٢)، إضافة لمسارات السفن التجارية ما بين آسيا وأوروبا وأفريقيا.

٢- تطور حركة النقل في الحضارة العربية الإسلامية:

أدت المظاهر الطبيعية السائدة في القسم الأوسط والجنوبي من العراق دوراً بارزاً في تشكيل الكثير من خصائص الحضارة العراقية القديمة، فالأرضي الفيضية والتربة الرطبة وتوفر المياه عوامل دفعت الجماعات في هذا الجزء من العراق القديم إلى التوجه نحو النهر والارتباط به.

(الخريطة ٣-١)



* - من عمل المؤلف

(الخريطة ٣-٢)

المسارات الصحراوية لطرق القوافل التجارية عبر صحاري الجزيرة العربية



المصدر: مجلة النقل، صفحته الكترونية (٢٠١٤).

لقد قدم نهري دجله والفرات بسخاء مادة غذائية رئيسة لسكان العراق منذ اقدم العصور تتمثل بالثروة السمكية، فضلاً عن توفيرها لشروط الاتصال بين المناطق المختلفة وربط أجزائها بشبكة واسعة من الطرق السهلة والجيدة، و أوضح مثل لذلك الارتباط يتمثل في تركز اغلب المدن القديمة بالقرب من ضفاف الأنهار، وبذلك فقد هيأت الطبيعة للعراقيين طرقاً جيدة ودون أية تكاليف في إنشائها أو صيانتها كما هو الحال في الطرق البرية، وقد كان ذلك عاملاً مشجعاً على ازدهار التجارة وتطويرها في العراق القديم، ومما زاد من أهمية وسائط النقل المائي في بلاد الرافدين قدرتها على حمل الأوزان الثقيلة والتي بالإمكان استخدامها على مدار السنة بعكس النقل البري القديم، وشكل نهر الفرات بسبب طول مجراه وصلاحيته طريقاً طبيعياً ربط بلاد الرافدين بالأقاليم المجاور، ويمتد من الشمال والشمال الغربي حتى يقترب من مناطق الجبال اللبنانية حيث وجد العراقيون عندها ضالتهم من المواد الألية كالأخشاب والأحجار والمعادن، كما إن انعطاف النهر في أعاليه نحو الغرب قلل المسافة الأرضية بين مجراه وبين البحر المتوسط، لذلك شكل في امتداده حلقة وصل جيدة للنشاط التجاري عبر البحر المتوسط^(١)، كما تمت الاستفادة من نهري دجلة والفرات في الإبحار إلى الخليج العربي والوصول حتى سواحل جنوب القارة الآسيوية.

ساهم العراقيون القدماء في تطور النقل البري باختراعهم العجلة، فسكان الوركاء عرفوا العجلة وطريقة استخدامها للنقل في حدود (٣٥٠٠ ق.م)، وتؤكد الكتابات التاريخية بأن اقدم أنواع العربات كانت من ذوات الأربع عجلات وهذه الحقيقة تؤكدها المصادر المسمارية، وبعد فترة قصيرة من ظهور العربة ذات الأربعة عجلات ظهرت العربة ذات العجلتين، وقد استخدمت العربات القديمة في أغراض عديدة منها عربات نقل البضائع وعربات نقل الأشخاص وعربات الحرب وهي ذات هيكل ثقيل وواسع وعجلات مدعومة بصفة خاصة، ثم هناك العربات الأشورية للاحتفالات، وعربة الملك ومن اشهرها عربة آشور بانيبال، وصنعت تلك العربة بصورة متقنة فعجلاتها غلفت بالحديد لتحول دون اندثارها، كما صنعت بشكل ابعـد

إلى الخلف تحت الهيكل لتقليل الاهتزاز، ولعل اعظم مظهر للعربات الملكية هي؛
المظلة التي تظله^(٢) .

قام العرب بعد ظهور الإسلام بتطوير الملاحة البحرية وأعطى الإسلام المزيد
من الحوافز لمتابعة الملاحة، فالسفن أداة لنشر الرسالة الإسلامية و ورد في القرآن
الكريم ثمان وعشرون آية ضمن سور عديدة حول البحر والفلك تحثهم على ركوب
البحر لاستخدام موارده الغنية ومن تلك الآيات قوله تعالى: ((وله الجوار المنشآت
في البحر كالأعلام))/سورة الرحمن، الآية ٢٤، و((ربكم الذي يزجي لكم الفلك في
البحر لتبتغوا من فضله انه كان بكم رحيماً))/سورة الإسراء، الآية ٦٦ .

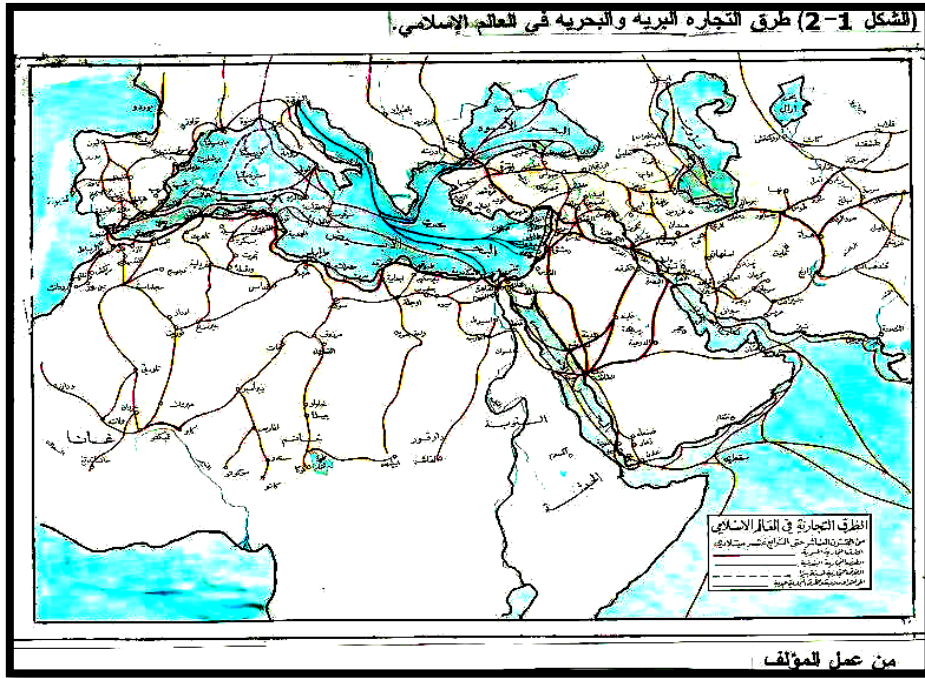
كان للعرب دور كبير في تطوير فن الملاحة، فقد عرفوا كيف يقودون سفنهم
بصورة تحميها من العواصف والأعاصير وعليه عرفوا الكثير عن التنبؤ بحدوث
العواصف والمواقع التي يلجئون إليها أثناء هبوبها ، كما انهم درسوا اتجاهات الرياح
ووضعوا العديد من الخرائط الملاحية وتم حساب أبعاد العديد من المسطحات المائية،
لقد ساهم العرب في تصحيح طول البحر المتوسط والذي كانت الدراسات الإغريقية
تعطيه طولاً اكثر من حقيقته بما يزيد عن أربعة فراسخ (الفرسخ يساوي ٣ أميال
تقريباً أو ٤,٨ كم)^(٣)، كما ساهم العرب في تفسير العديد من الظواهر البحرية
كالمد والجزر والرياح والتيارات البحرية وغيرها ، وكان لهم الدور الأكبر في
اكتشاف العديد من الطرق البحرية ولعل من أشهرها اكتشاف طريق رأس الرجاء
الصالح ، ويتمثل ذلك بإسهامات الرحالة احمد بن ماجد السعدي النجدي في النصف
الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي الذي اشتهر بكتابه الموسوم (كتاب/الفوائد
في أصول علم البحر والقواعد) والذي اشتمل على معظم المعلومات النظرية
والعلمية التي تهتم الملاحين، وبلغ أوج النشاط العربي الاسلامي (النقلي البري
والبحري) ما بين الأعوام (٩٠٠م - ١٣٩٩م)^(٤)، (الشكل ٣-٥).

٣- تطور حركة النقل والحضارات القديمة:

طور الفينيقيون عند سواحل البحر المتوسط أسطولهم البحري واستخدموه
للوصل إلى غرب أفريقيا والجزر البريطانية والبحر الأحمر عبر خليج العقبة

ووصلوا إلى الهند^(٥)، أما الصينيون فقد قاموا ببناء شبكة من الطرق بلغت أطوالها (٣٢٠٠ كم) لربط جهات الإمبراطورية العديدة وكانت تلك الشبكة تتفرع من ثلاث نقاط رئيسية هي سانفو وناننك وشينكتو، وبلغ من تنظيم الطرق في الصين انهم ميزوا بين خمسة أنواع من الطرق لكل من المشاة والحيوانات وطرق العجلات الصغيرة وطرق العجلات الكبيرة وطرق ذات اتجاه واحد للحركة، والطرق الواسعة التي تتسع لثلاثة عجلات جنباً لجنب^(٦)، ومن الطرق القديمة (طريق العنبر) في أوربا الذي استخدم للفترة ما بين (١٩٠٠-٣٠٠ ق.م) حيث ينقل عبره (العنبر) من سواحل شمال أوراسيا إلى سواحل البحر المتوسط .

(الشكل ٣-٥) مسارات الطرق البرية والبحرية في اراضى العالم الاسلامي.



* - من عمل المؤلف

لقد كانت هناك العديد من الطرق المرصوفة قديماً في اليونان ومصر والهند، ولكن لم يصل من تلك الطرق من حيث الامتداد والتنظيم تلك الدرجة التي وصلت إليها (شبكة الطرق في الإمبراطورية الرومانية)، وبلغت أطوال الطرق المرصوفة في هذه الإمبراطورية لأكثر من (٨٥٠٠ كم) وبلغ عددها أكثر من (٣٧٠) طريقاً،

وكانت مقسمة تقسيماً دقيقاً (بشواخص المسافات/ لافتات) التي تدل على أطوال الطرق، كما كانت مساراتها في خطوط مستقيمة بين المدن لا تقيم للعقبات الطبيعية أو الممتلكات الخاصة وزناً، فقد كانوا يشيدون تلك الطرق عبر المناطق المضروسة والأودية والمجاري المائية، وتطلب ذلك بناء العديد من الجسور التي وصل عددها إلى (٢٩٣) جسراً، كما تم إنشاء نظام دقيق للبريد في طول مملكتهم الواسعة وعرضها لذلك بنوا المحطات التي لا تبعد الواحدة عن الأخرى أكثر من (٥-٦) أميال، وزودت كل منها بأربعين من الجياد على الدوام ، وبفضل هذه المحطات أمسى السفر لمسافة ١٠٠ ميل في اليوم على هذه الطرق أكثر يسراً وسهولة، إن تلك الطرق كانت متفاوتة في اتساعها ومصنفة إلى عدة أقسام فمنها الطرق العسكرية والمحلية والريفية، والطرق التي تمتد ضمن الممتلكات الخاصة، ومن أشهر الطرق الرومانية؛ الطريق المعروف باسم (Apia Road) وهو من أطول الطرق الرومانية واستخدم لأغراض عسكرية وتجارية وسماه الرومان (بملك الطرق) وقد أنشأه الإمبراطور كلوديوس سنة (٣١٢ ق.م)^(٧).

٤- حركة النقل ومراحل الاتصالية العالمية:

اعتمد التطور البشري تاريخياً على البحث الدائم لتطوير الاتصالية بين المستقرات/المستوطنات البشرية اجتماعياً واقتصادياً بضمنها النشاط التجاري، ومرت مراحل الاتصالية (Connectivity) العالمية بستة مراحل^(٨)، ((الشكل ٣-٦/

ابتداء من اعلى اليسار))، وكما يلي:

- ١) مرحلة اعتماد طرق القوافل البرية.
- ٢) مرحلة اعتماد استخدام (القوة البخارية للماء المتولدة من حرق الفحم الحجري)، وشمل استخدام البخار كقوة لحركة محركات القطارات، ومحركات البواخر/السفن والقوارب عبر الخطوط/الطرق البحرية والمحيطية.
- ٣) مرحلة اعتماد المحركات ذات الاحتراق الداخلي اعتماداً على المشتقات النفطية لحركة وسائط النقل المختلفة، وخصوصاً السيارات مما تطلب بناء الشبكات المختلفة للطرق المعبدة.

٤) مرحلة اعتماد الطاقة الكهربائية، والنقل الجوي بالطائرات في كافة الاجواء الارضية.

٥) مرحلة اعتماد الاتصالات السلكية واللاسلكية، ونظم الاتصال الاثري/ الفضائي الشامل عبر الاقمار الاصطناعية.

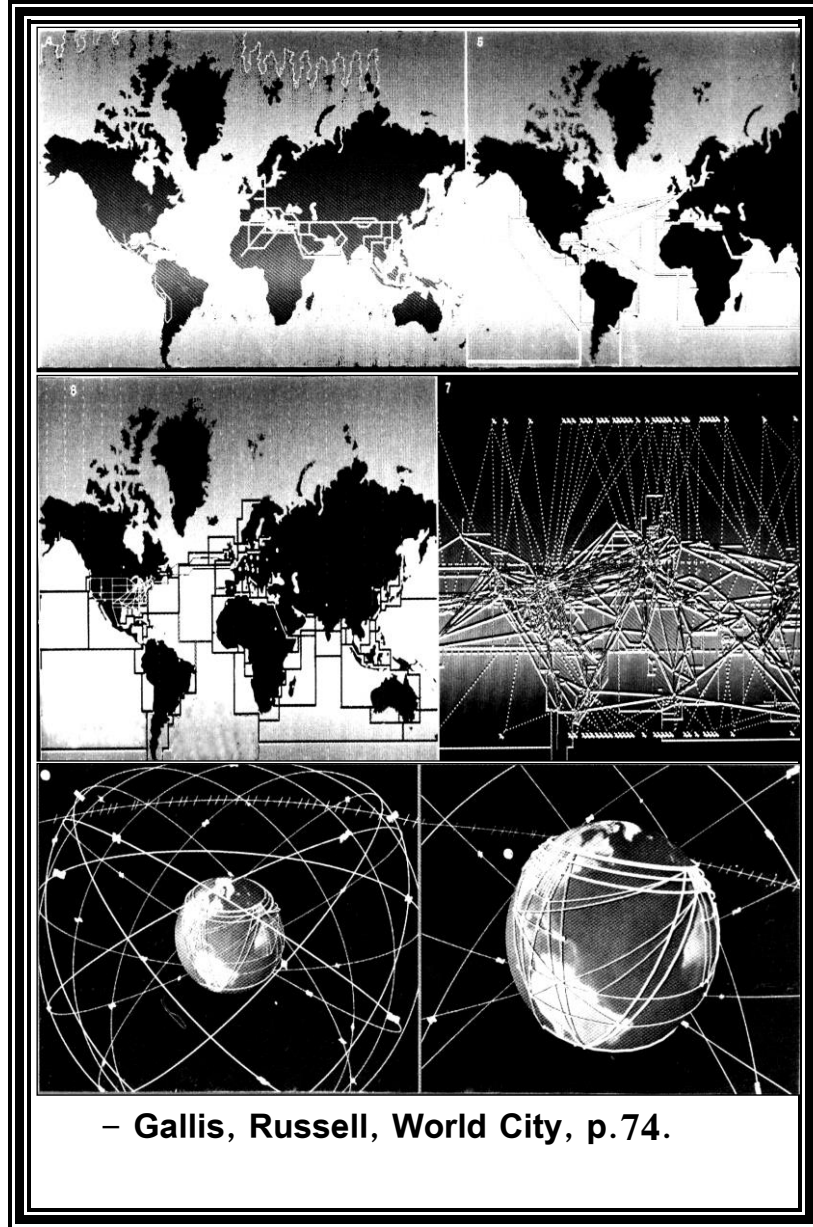
٦) مرحلة التداخل الاوسع والتكامل الحالي لاتصالية شبكات الاتصال الاثري/ الفضائي، وشبكات النقل الارضية (البرية والمائية والجوية) المختلفة.

شهدت السنوات العشرين الماضية تطورا تكنولوجيا عالميا مذهلا بتداخل واسع وتكامل شامل لمنظومات (النقل المختلفة) و(الاتصالات الفضائية)، وتطبيقات الأنترنت والهواتف الذكية ببرمجياتها العاملة والمحدثة باستمرار، وقد اوجد ذلك اتصالية جديدة (New Connectivity) بين كل بقاع الكرة الارضية وحيثما يكون الانسان، وبذلك أسس (لقاعدة اقتصادية عالمية متكاملة)، وخصوصا (حركة واتجاهات التجارة الدولية الحديثة) في العقد الثاني للقرن الحادي والعشرين.

رابعا: دوافع حركة النقل:

تكمن الدوافع الحقيقية للنشاط النقلي بمختلف أصنافه في الأهمية المميزة لهذه الفعالية البشرية الاقتصادية، ففي الوقت الذي يشكل فيه النقل القاعدة الأساسية التي يركز عليها أي نشاط اقتصادي فإنه يمثل البناء الارتكازي لعموم النشاطات البشرية الأخرى، وعليه يقف النقل خلف استمرار الإنتاج وتعظيم المنافع، وقاد ذلك الى سعي الإنسان للوصول الى مستويات تكنولوجية متقدمة من حيث التنوع في وسائل النقل المختلفة سواء منها الثابتة أم المتحركة، لذلك فإن دوافع النقل تتجسد في أهميته التي تتمثل بما يلي:

(الشكل ٣-٦)



١ - الدوافع الاقتصادية للنقل:

اعتمد النشاط الاقتصادي قبل ظهور السيارات والقطارات على وسائل النقل النهري المختلفة وكذلك الوسائط البرية القديمة كالعربات وكانت هذه الوسائط تحدد مستويات واتجاهات الإنتاج التعدين والزراعي والصناعي، إلا أن التطور المستمر لتكنولوجيا النقل قد أطلق تلك الاتجاهات ومستوياتها، فأصبحت خدمة النقل من الباب إلى الباب ولم تعد هناك محددات لقيام صناعة ما بموقع معين لانفتاح وسائل النقل وصلاحيتها ونفوذها وتعددتها وتنافسها في عمليات النقل في الزمان والمكان والكلفة والمرونة، وبذلك فإن ارتباط الصناعة بموقع معين تبعاً لعامل توطنه جاء بسبب كلف النقل سواء للمواد الداخلة في الإنتاج أو كلف نقل الإنتاج، إلا أن التطور المتسارع لوسائل النقل قاد إلى سهولة عملية النقل ومرونتها وتغير كلفها وبالتالي تغير تحكم المواد الخام في قيام الصناعة عند مواقعها، والاكثرت من ذلك اتخاذ الصناعات لمواقعها على طول مسارات الطرق والسكك الحديدية وموانئ النقل، كصناعات البتروكيماويات والمواد الغذائية كصناعة السكر وصناعة الثلج، وعليه فإن عمليات التصنيع وتسويق الإنتاج الصناعي تعد من القطاعات الاقتصادية الإنتاجية التي تقف وراء الحاجة المستمرة والمتزايدة لعملية النقل (الخريطة ٣-٣)، وبالنسبة للإنتاج الزراعي فإن ارتباطه بعملية النقل حيوية للغاية سواء لنقل مدخلات العمليات الزراعية من أسمدة وبنود ومصادر الطاقة المحركة والآلات المختلفة ونقل العاملين، أم نقل الإنتاج النباتي والحيواني الذي يتميز بسرعة التلف والقائم على أساس النقل السريع والمتكرر لكل من وسائل النقل البرية والمائية وحتى الجوية، إن توسع المساحات المزروعة وتنامي الإنتاج والذهاب بعيداً لاستثمار الأراضي القابلة للزراعة ارتبط بالنقل وتطور وسائطه المختلفة نوعاً وكماً.

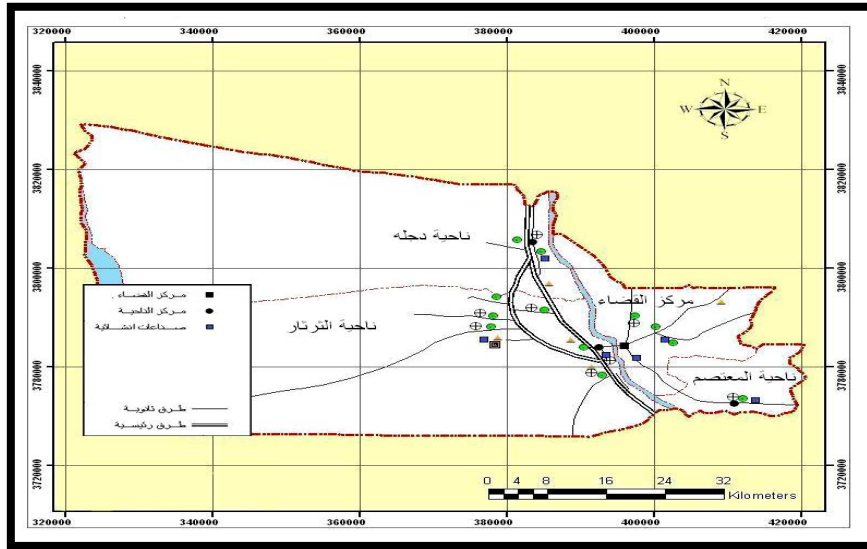
٢ - الدوافع السكانية لحركة النقل:

لعمليات النقل المختلفة تاريخياً أثر كبير في حركة السكان من حيث هجرتهم واستقرارهم وقيام المستوطنات الريفية والحضرية وبالتالي مستوى كثافتهم، وعليه فإن للنقل أهمية كبيرة في توزيع السكان، وكان للنقل المائي دوراً كبيراً في قيام

الحضارات القديمة كحضارة وادي الرافدين وحضارة مصر والصين والهند، وكان النقل العامل الأساس في تلاقح الثقافات العالمية.

أن للنشاطات النقلية آثار واضحة ليست فقط على توزيع السكان بل يمتد ذلك الأثر على حجوم المستوطنات البشرية وأنماط انتشارها والنشاطات التي تقوم بها تلك المستوطنات سواء الاقتصادية أم الخدمية وسواء كانت تلك المستوطنات حضرية أم ريفية^(٩)، كما ان وسائل النقل من طرق معبدة وسكك حديد وموانئ قد جذبت إليها السكان فقامت مستوطنات عديدة في كل مكان، والأكثر من ذلك هو ان شبكات النقل الحضرية والإقليمية في مختلف قارات العالم هي الجاذب الأساس في الوقت الحالي لعمليات الاستيطان وتوسعه وامتداداته الشريطية على طول المسارات النقلية وبشكل متسارع يترافق مع الزيادات السكانية ونموها المطرد عالمياً، وتعد المراكز السكانية الكبرى وخصوصاً العواصم العالمية التي نشأة عند مفترقات خطوط النقل تاريخياً من الأمثلة على ذلك، ومنها عاصمة العراق بغداد ودمشق في سورية وسمرقند في أواسط آسيا.

الخريطة (٣-٣) الطرق التي تربط المواقع الصناعية بالشبكة في قضاء سامراء.



زياد فاضل، الصناعة التحويلية، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، ، ٢٠٠٩. ص ٩١.

٣- الدوافع الأمنية والعسكرية لحركة النقل:

لنشاط النقل بكافة أصنافه وحيثما توفر صنف أو أكثر ضمن حدود الوحدة السياسية أو الدولة وبمختلف الوسائل أو الوسائط أهميه كبيرة سواء الاقتصادية أم الاجتماعية أم الجوانب العسكرية والسياسية للدولة الواحدة أو لعدة دول متجاورة. يعد النقل من مقومات الدولة الاقتصادية والاجتماعية وهذه المقومات تقف وراء الاهتمام الكبير بنظم النقل وتطويرها وبناء جديدها وتحديثه وفقاً للتطور المتنامي لتكنولوجيا إنشاء الشبكات ووسائط النقل، وعليه فان منعكسات النشاط النقلى تطال مفهوم تماسك الدولة ونشر السيادة على كامل أراضيها وتسهيل مهامها العسكرية والأمنية وبالتالي تثبيت السيادة الوطنية والدفاع عنها عبر ربط كافة أقاليم الدولة إن كانت متصلة اتصالاً مباشراً مثل العراق أو كانت على امتداد عدة جزر مثل اليابان، وبذلك تزداد الروابط بين السكان وتتعاظم قوة الدولة، وتتلاشى معوقات هذه الروابط في حالة انتشار المسطحات المائية أو الصحارى أو الجبال.

أن شبكات النقل و وسائطه تؤدي إلى زيادة الاستثمارات الاقتصادية في ميدان التعدين والصناعة التحويلية والزراعة وتسهيل مهمة الحصول على الخدمات لمعظم سكان الدولة سواء الثقافية أم الصحية في مختلف مناطق الدولة، وأجمالاً فإن ضعف أو تردي شبكات النقل يقود الى ضعف السلطة المركزية على تراب الدولة أو إقليمها خصوصاً في الدول ذات الأعراق والمجموعات غير المتجانسة^(١٠)، والعكس صحيح كما هو الحال في كندا والهند.

٤- الدوافع الاجتماعية لحركة النقل:

تشمل الحركة اليومية للسكان؛ أغراض العمل والحصول على الغذاء والتجارة والتسوق، والتوجهات الثقافية كالدراسة، والسياحة والترفيه.

خامسا: عناصر حركة النقل:

يعتمد نجاح نظام النقل بمختلف أصنافها على عناصر عديدة ترتكز عليها هيكلية تلك النظم، وان أي خلل في تلك العناصر يقود إلى تردي قدرة هذه النظم على أداء وظائفها وفيما يلي العناصر الأساسية للنقل:

١ - واسطة النقل:

تتعدد الوسائط النقلية طبقاً لتعدد الوسائل سواء الطرق المعبدة او السكك الحديد أو الخطوط المائية أو الجوية، وعليه فإن السيارات والقطارات والسفن والطائرات هي النتائج النهائي الحالي للجهد الإنساني تاريخيا منذ اختراع العجلة ثم العربات ثم استخدام الطاقات المحركة كالفحم الحجري والنفط الخام، وقد قطع التطور التكنولوجي لوسائط النقل شوطاً عظيماً في ذلك، كالسيارات بكافة أصنافها وتعدد إمكاناتها التخصصية لنقل الركاب والبضائع الصلبة والسائلة والغازية، وينسحب ذلك على السفن والطائرات، كما تعاظمت أيضا الطاقات التحميلية والسرعة والمرونة الكبيرة لحركة الوسائط عبر تطوير مرافقها وبنائها الارتكازية كشبكات الطرق والمطارات والموانئ وأماكن الوقوف وعموم تكنولوجيا النقل التي تهدف الى سرعة وسهولة ومرونة حركة واسطة النقل المقصودة، وقد انعكس ذلك على مجمل الحياة الاقتصادية والاجتماعية للسكان سواء في المدن او الأرياف، وتم إفراز مساحات شاسعة لمرافق النقل داخل المدن وخارجها وفيما بين المراكز السكانية والاقتصادية كشبكات الطرق والجسور والأنفاق ومدارج المطارات ومرافق الموانئ^(١١).

٢ - أساسيات حركة الوسائط:

تعتمد حركة وسائط النقل جميعاً على مصدر للحركة يشكل في اغلبه الطاقة الأساسية للدفع باتجاه الأمام نحو نهاية حركة الواسطة، وقد تطورت قوى الحركة من اعتماد قوة عضلات الإنسان ثم حيوانات النقل، وبعد ذلك اعتماد القوى الطبيعية كحركة الرياح والمياه الجارية، ثم القوى التي تعتمد على الطاقة المتولدة بفعل حرق الفحم الحجري أو النفط الخام، وبالتالي قوة الدفع الميكانيكية أو الكهربائية أو الإلكترونية وحتى القوة النووية لحركة الغواصات عبر البحار والمحيطات.

٣- مسار واسطة النقل:

لكل واسطة نقلية اتجاه محدد للحركة من مكان الانطلاق الى مكان الوصول المقصود، وهذه الاتجاهات تحاول بمختلف الأساليب اتخاذ المسار الأكثر استقامة للاستفادة من تقصير المسافة وبالتالي توفير الوقت الذي من أثاره تقليل النفقات، وحيثما توفر عامل الأمان.

تختلف مسارات وسائط النقل باختلاف وسائله سواء البرية ام المائية ام الجوية، وجميع المسارات عدا الجوية قد خضعت لتأثير الإنسان في عمليات التطوير الحضاري باستمرار كسباً للوقت ولتقليل التكلفة وزيادة الأمان، وهناك المسارات الطبيعية كالخطوط الجوية الغير قابلة للتحويل فهي خطوط وهمية تربط المطارات ببعضها تتخذ عادة الاتجاه المستقيم عدا حالة تغير الخطوط من واحد إلى آخر بفعل تأثير المظاهر الجوية كالعواصف والمطبات الجوية الناتجة عن اختلاف مناطق الضغط الجوي، أما المسارات المائية ؛ فأن النهريّة بحاجة إلى عمليات الكري في بعض الأنهار ذات الإرساب الطيني مثل نهر شط العرب او تغيير اتجاه السير لوجود معوقات كالجزر ومنشآت الري، أما المسارات البحرية وبالرغم من انفتاح مياه البحار والمحيطات فأن هناك حاجة لتغيير المسارات خصوصاً في المناطق الضحلة التي تتميز بوجود النتوءات الصخرية والجزر المرجانية والحيود البحرية، وبذلك نجد ان كافة المسارات الطبيعية لوسائط النقل الجوية والمائية لم تستهلك ذلك الجهد والوقت والكلفة لتفعيلها واستدامتها عدا بعض الفعاليات المار ذكرها.

المسارات الصناعية لحركة وسائط النقل هي تلك التي أقامها الإنسان متمثلة في خطوط وشبكات كل من الطرق البرية سواء المرصوفة لحركة العربات قديماً أم الطرق المعبدة وملحقاتها من الجسور والأنفاق والمعابر، وكذلك خطوط السكك الحديد وأنابيب النقل وقنوات مرور العائمات المائية لتسهيل حركة العبور البري والمائي، وتتميز المسارات الصناعية بجهد كبير وكلف إنشاء وصيانة عالية جداً، وعليه نجدها في الدول ذات الاقتصادات الغنية وتلك التي تسعى إلى النهوض

التنموي الاقتصادي والاجتماعي للسكان، ومن الدول ذات المسارات الصناعية المتعددة؛ دول أوروبا واليابان وشمال أمريكا، وتتباين كثافة تلك المسارات من دولة لأخرى.

٤ - نهاية حركة النقل:

إذا كانت عناصر النقل تتكون من الوساطة النقلية ومصدر حركتها ومسارها، فإن هنالك حتماً نهاية لتلك الحركة (Terminal) أي كان زمانها المقطوع أو المسافة أو الهدف من الحركة، فالطائرات والسفن والسيارات لا بد من وصولها إلى كل من المطارات والموانئ ومواقف أو مرائب السيارات على التوالي، وهذه الأماكن ترقى لأن تكون مفصلاً حيويًا لعملية النقل تصل إليها الوسائط وتنطلق منها أيضاً باتجاه محطات تعد هي الأخرى نهاية لحركة الوساطة، وهكذا تستمر حركة النقل باعتماد وسائطها أي كانت ما بين انطلاق ومسار ونهاية الوصول، وعندما ننظر بمنظار أوسع لحركة النقل نجد أنها عبر التاريخ الإنساني لا تهدأ ولا تتوقف بل تسابق الزمن، وكل وسائط النقل التي سعى الإنسان جاهداً لتطويرها تخصصاً وكفاءة تشغيلية ستبقى لأجيالنا على مدار ما قدر الله من حياة للكائن البشري، وسوف تشهد الأجيال القادمة أنماطاً وأنواعاً وأصنافاً من وسائل النقل و وسائطه ما لم يشهده الإنسان عبر التاريخ وقبل كل ساعة تمر من الزمن، وعليه فإن أي توقف لوساطة نقلية يليه انطلاق ثاني لها، وهكذا هي دورة مستمرة ترتبط بوجود الإنسان وحياته الاقتصادية والاجتماعية حول العالم وفي جميع أنحاء الكرة الأرضية .

سادساً: أهمية حركة النقل المعاصر:

لنقل أهمية كبيرة في حياة الإنسان المعاصر وذلك لارتباط عملية النقل بمختلف وسائطه و وسائله بعموم الأنشطة الاقتصادية والعمرائية والاجتماعية والترفيهية في داخل المستوطنات البشرية الحضرية منها والريفية وفيما بين هذه المستوطنات، وكذلك فيما بين الأقاليم والدول وبالتالي قارات العالم.

إن عمليات النقل تقف وراء إيجاد العديد من الأنشطة المذكورة آنفاً، وكذلك المساعدة في توسعها وتطورها من حيث الكم والكيف، ومع التطور الاقتصادي والحضاري للإنسان تزداد أهمية النقل يومياً وهذا يترافق مع تنامي أعداد السكان وتوسع أنشطتهم بشكل غير مسبوق عبر التاريخ الإنساني للعالم، وتتمثل أهمية النقل لحركة الانسان وحياته الاقتصادية والاجتماعية بما يلي:

١ - يتمثل النقل بحركة الأشخاص والبضائع من موضع لآخر، وتاريخياً فإن الاقتصادات الغنية للدول والقوى العسكرية للأمم السابقة ارتبطت إلى حد كبير بتسهيلات النقل بغية الحصول على مختلف المواد الطبيعية وممارسة التجارات المتنوعة المناشئ الزراعية منها والصناعية وتلك التي ترتبط بالمواد الطبيعية كالأخشاب ومصادر الوقود وأملاح الطعام وغير ذلك الكثير.

٢ - للنقل علاقة مكانية متطورة تاريخياً بكل من حياة السكان الاقتصادية والاجتماعية ومواقع استقرارهم وتنقلاتهم، زيادة على نقل التطورات الاقتصادية والاجتماعية والتطورات الحضارية بين الشعوب المختلفة ، كما إن النشاط النقلي ذاته قد ارتبط بأعداد كبيرة من السكان في جميع أنحاء العالم وشكل قطاعاً اقتصادياً معاشياً مهماً ، حيث شكلت نسبة العاملين في قطاع النقل في بعض الدول ومنها الأوروبية والأمريكية (١-١١%) من عدد العاملين الكلي في عموم القطاعات الاقتصادية والخدمية الأخرى، وهكذا فإن للنقل دور كبير في توسع المستوطنات الريفية والحضرية التي امتدت مواضعها على طول مسارات النقل البرية والنهرية والبحرية.

المبحث الثاني

تكنولوجيا النقل وعلاقاته المكانية

أولاً: تكنولوجيا النقل والمعلوماتية :

تتضمن تكنولوجيا النقل العالمي (Technology of the Global Transportation)؛ تطور الاداء الوظيفي والمكاني لنظم النقل، والاتصال، سواء منها نظم المعلوماتية، ونظم الاتصال الاثري/الفضائي، ونظم التمويل، ام الوسائل المتحركة/الوسائط كالسيارات والقطارات والطائرات والسفن، ام الوسائل الثابتة ومرتكزاتها (كالطرق والسكك والجسور والموانئ والمطارات)، وتتضمن هذه التطورات؛ سرعة الحركة واختزال الزمن، ومرونة حركة تداول السلع والبضائع والمنقولات التجارية المختلفة بأوزانها واحجامها الكبيرة جدا وبشكل غير مسبق^(١٢).

يعتمد النقل بكافة وسائله و وسائطه وقواه المحركة على التطوير المتنامي والمستمر لتقنياته المتعددة، ويأتي اعتماد تكنولوجيا المعلوماتية باستخدام الحاسبات الإلكترونية لاختيار مسارات النقل الأنسب من حيث المسافة والزمن، وتفادي الزحام والحوادث سواء بالسيارات أم القطارات وفي الطائرات والسفن، مما يعني زيادة السرعة وتوفير الوقت الذي يصرف في أعمال عديدة أخرى، وكل ذلك يتم وفقاً للآتي:

١- إدخال الخرائط التفصيلية لشبكات الطرق ومنظومات النقل الأخرى لدولة ما ضمن الحواسيب والبرمجيات العاملة مع مجهري خدمات الهاتف النقال ثم يعاد تخزينها في برمجيات السيارات أو الوسائط الأخرى، وباعتماد نظام تحديد المواقع العالمي (G P S) يتم معرفة أو تحديد موقع أو موضع (واسطة النقل) بالنسبة لخطوط شبكة النقل) وإظهار المسار الأقصر والأنسب أو البدائل للحركة باتجاه هدف الرحلة المطلوبة، وقد توصلت تكنولوجيا صناعة السيارات الى صناعة انموذج شاحنة/تريلة من قبل شركة مرسيدس الالمانية (٢٠١٤) تسلك الطرق

السريعة دون تدخل السائق في تفاصيل سياقتها، وإنما يعتمد نظام حاسوبي للمتابعة والتحكم بالاتجاه والسرعة والتوقف ورصد معوقات السير عن بعد.

٢- تفادي حوادث اصطدام القطارات ببعضها أو حوادث الدهس للمشاة أو الخروج عن قضبان السكك الحديدية بسبب عدم صلاحيتها لقدمها أو لوجود عوارض أخرى، وسواء كان ذلك ضمن شبكات السكك الكثيفة داخل المدن العاصمة الكبرى مثل مدينة مومباي الهندية، أم ضمن شبكات السكك الإقليمية بين المدن في تقاطعاتها مع مسارات الطرق المعبدة أو خطوط السكك الأخرى كما هو الحال بالنسبة لسكك حديد اليابان، ويعمل نظام حاسوبي في مقصورة قيادة القطار، ويتم من خلال ذلك إعطاء المعلومات عن وجود القطارات على مسارات السكك ذاتها ضمن دائرة يصل قطرها إلى خمسة كيلومترات، حيث يقوم المنبه الإلكتروني طبقاً لما تقدم بأشعار السائق بوجود القطار الآخر ضمن المسار المعاكس أو ضمن التقاطعات المتعامدة أو التبادلية لشبكة السكك ذات الخط الواحد، وعند ذلك يأخذ قائد القطار حذره ويباشر بتدابير عديدة، وإذ لم يتم ذلك فأن القطار سيتوقف تلقائياً بأوامر إلكترونية (إن جاز التعبير) تصدر عبر منظومة الحواسيب ونظم المواقع الموجودة في جميع مقصورة قيادة القطارات في ذات الوقت .

أن ما تقدم ينطبق أيضاً على حالات وجود ما يعيق الحركة من عبور الحيوانات أو المشاة في المواقع غير النظامية، وكذلك وجود الأعطال والإعطاب لخطوط السكك ومرافقها من خلال وجود متحسسات إلكترونية ترتبط عبر نظام المواقع بكافة القطارات، وتتوزع تلك المتحسسات على مسافات متقاربة على طول الخطوط مما يشير إلى وجود معوقات الحركة والأمر بالإيقاف التلقائي.

ثانياً: تكنولوجيا النقل الأحدث:

بسبب الضغط الكبير على الأراضي (المساحات الفضاء) نتيجة لكثافة استعمالات الأرض في المدن العاصمة والكبرى المزدهمة بالسكان، ومع وجود محددات التوسع المساحي كالجبال الشاهقة والمسطحات المائية الواسعة، فأن هناك

اتجاهاً حديثاً نحو التوسع في بناء شبكات الطرق المعبدة والسكك الحديدية، وتطوير مستمر للوسائل المتحركة وفقاً للآتي:

١- الربط الشبكي العالمي لوسائل النقل الثابتة ومرتكزاتها (كالطرق والسكك والجسور والانابيب واسلاك نقل الطاقة الكهربائية والموانئ والمطارات)، والتي شهدت تطورات تكنولوجية كبيرة و واسعة جدا خلال السنوات الاخيرة، وشملت تلك التطورات حجم المنقولات التجارية العالمية الكبيرة كما وحجما ونوعا.

لقد كانت شبكات النقل الى سنوات قريبة عبارة عن (خطوط اختراق) في اغلبها لربط عدة مراكز، ومع التطور التكنولوجي العالمي اصبح لكل دولة تقريبا شبكاتها الخاصة من الطرق والسكك والجسور والانابيب والاسلاك، وبذلك تيسرت امكانات كبيرة جدا وذات كلف اقتصادية مناسبة لربط اية شبكة مع مثيلاتها في الدول المجاورة والبعيدة وعبر القارات، واهم ما تتطلبه عملية الربط هو (مد وصلات الربط) بين الشبكات المتماثلة عبر حدود الدول الأرضية او النهرية (الجسور) او البحرية (الانفاق)، ومن الامثلة العالمية لذلك ما يلي:

أ- الربط الكهربائي بين كندا والولايات المتحدة الامريكية.

ب- ربط انابيب الغاز ما بين روسيا ودول الاتحاد الاوربي.

ج- الربط القديم - الجديد لشبكات الطرق المعبدة وخصوصا السريعة، وكذلك السكك الحديدية، بين غالبية الدول في معظم القارات.

د- المشاريع قيد الدراسة او التنفيذ للربط السككي وانابيب الغاز بين دول (روسيا والصين والهند وفيتنام) و(تركيا وايران واذربيجان وبلغاريا).

٢- التوسع باتجاه المسطحات المائية لبناء الطرق المعلقة على هيئة جسور تحيط بالمدينة البحرية لتصريف المرور المحلي والإقليمي العابر، وقد أقيم جسر يوكوهاما في اليابان من وإلى المناطق الصناعية في إقليم كاوساكي الصناعي خارج العاصمة طوكيو لتصريف المرور العابر (الشكل ٣-٧)، كما أقيم مطار كانسا الياباني على جزيره صناعيه ويعد من اضخم و أروع الإنجازات الهندسية متانة في البناء والعمارة المعاصرة.

٣- استخدام باصات النقل المعلقة الشبيهة بالقطارات المتحركة ولكن بشكل معاكس حيث تكون العجلات من الأعلى وتكون أبدان الباص متدلية على طول الجسور الرابطة لمختلف المراكز داخل المدن، وتبدأ حركتها وتنتهي نزولاً إلى محطات أرضية، وبذلك تجمع هذه الوسائط ما بين وظائف القطارات العادية وعربات المترو دون الحاجة للمرور تحت سطح الأرض^(١٣).

٤- الطاقة النظيفة: التوجه الحديث عالمياً هو تطوير تكنولوجيا استخدام الطاقة النظيفة من الغازات غير المضرة للإنسان والبيئة ومن أصول متعددة، تفاعياً للاستخدام المفرط لمنتجات النفط الخام الملوثة للبيئة.

(الشكل ٣-٧) جسر يوكاهاما



Encarta Encyclopedia, Frilet/Sipa Press/Woodfin Camp and Associates, Inc.

المصدر: مايكروسوفت/ أنكرتا، صفحة الكترونية (٢٠٠٩).

٥- القطارات فائقة السرعة:

إن التطور الأحدث في السنوات الأخيرة تمثل في القطارات الكهربائية، وهناك سباق تكنولوجي لصناعة القطارات فائقة السرعة في الدول المتقدمة، كاليابان والصين وفرنسا والولايات المتحدة وألمانيا، ومنها القطار الفرنسي (الشكل ٣-٨).

لقد باشرت الصين مطلع العام ٢٠١٠ بإطلاق أسرع قطار لنقل الركاب في العالم ما بين مدينتي يوهان(Uhan) جنوب الصين وكانتون في وسطها الشرقي، وبمعدل سرعة(٣٥٠ كم/ساعة) اعتماداً على الطاقة الكهربائية، وبلغ طول خط سكة القطار(٣٠٠ كم)، وفي سنة ٢٠١٤ اطلقت الصين أيضاً قطاراً آخر بسرعة أعلى ولمسافة (٢٣٠٠ كم)، مع إمكانية تكنولوجية لإيقاف القطار فوراً حتى لو وصلت سرعته الى (٥٠٠ كم/ساعة).

في سنة ٢٠١٤ انجزت ألمانيا نموذجاً لقطارات المستقبل (فائقة السرعة ذات الطابقين) وبمعدل سرعة(٤٠٠ كم/ساعة)، لنقل(١٦٠٠ راكب مرة واحدة)، والتي تتميز بمرونة السرعة والتوقف تلقائياً، وبمحركات مستقلة لكل عربة.

(الشكل ٣-٨) القطار الكهربائي فائق السرعة/إيطاليا .



المصدر: مايكروسوفت/ أنكرتا، صفحة الكترونية(٢٠٠٩).

٦- انتظام ودقة حركة النقل: التطور التكنولوجي لوسائط النقل الأحدث (سفن الحاويات وموانئها العملاقة، والطائرات السريعة ذات الحمولات الكبيرة)، وكذلك تطور سبل الاتصالات اللاسلكية عبر الأقمار الصناعية لتنظيم التجارة الحرة العالمية في الوقت الحاضر، أدى إلى التنظيم والتوقيت الدقيق لحركة وسائل النقل

المختلفة، وهذا ما قاد الى انتقال مواقع الإنتاج الصناعي والزراعي للعديد من السلع والمنتجات بعيداً عن مواطنها المعروفة، بمعنى تباعد مواقع الإنتاج عن أسواق الاستهلاك، وبأسلوب غير معروف فيما سبق وخارج نظريات مواقع الانتاج اقتصادياً، ومثال ذلك انتقال مزارع إنتاج الزهور من غرب أوروبا في هولندا مثلاً إلى الأكوادور في أمريكا الجنوبية وكينيا في أفريقيا، وكل ذلك بفعل التطور والتنظيم والتوقيت الدقيق لكل من حركة طائرات نقل البضائع ومواعيد انطلاقها ووصولها من مختلف المطارات حول العالم .

٧- النقل الجوي الأسرع: التغييرات والتطورات التكنولوجية الحديثة التي شملت النقل الجوي تمثلت في:

أ- زيادة متوسط طول رحلة الطيران، ويقصد به (حاصل قسمة عدد الكيلومترات التي تقطعها كل طائرة على مجموع عدد رحلاتها خلال سنة واحدة)، وبعد أن كان متوسط طول رحلة الطائرة عالمياً ما مجموعه ٧٧٦ كم عام (١٩٧٥)، أزداد إلى ٩٣٦ عام (١٩٨٥)، و وصل إلى (١٢٠٠ كم) سنة ٢٠٠٠.

ب- أزداد متوسط سرعة الطائرة ليصل إلى أكثر من ٩٠٠ كم/ ساعة، وكذلك ازداد متوسط الحمولة الصافية للطائرات الى اكثر من سبعون طناً خصوصاً الطائرات النفاذة والضخمة وتلك التي تحتوي على طابقين لنقل المسافرين حول العالم.

ج- تضاعفت قدرة النقل الجوي للمسافرين عالمياً بمقدار خمسة مرات ما بين السنوات ١٩٩٠ - ٢٠١٤.

د- اضمخ الطائرات هي التي تقوم بتصنيعها شركة بوينغ الامريكية، فبعد (الطراز ٧٤٧) تقوم حالياً بصناعه تجميعيه للطائرات العملاقة(سوبر جامبو/٧٨٤) حيث يتم صنع اجزائها في كل من بريطانيا وايطاليا وفرنسا وكوريا الجنوبية، وتصل حمولة الطائرة ذات الطابقين الى اكثر من ٧٥٠ راكباً اضافة للشحن الجوي، وحمولة المحركات وأثاث الطائرة، وتطير لمدة ١٢ ساعة متواصلة دون الحاجة للتزود بالوقود.

ثالثا: العلاقة المكانية للنقل بنمو السكان:

هنالك علاقات مكانية جغرافية مترابطة إحداها تكمل الأخرى، فالتضاريس تحدد معدلات الأمطار الساقطة، وهذه تحدد مستوى الموارد المائية اللازمة لحياة الإنسان، مما يحدد مواضع استقرار وتوزيع المستوطنات وكثافتها ونموها، وكل ذلك يقود الى بناء وتشغيل العديد من وسائل النقل عبر التاريخ، لذلك نجد أن توزيع وكثافة ونمو السكان في أي إقليم يؤدي إلى إظهار فعالية النقل بمختلف أصنافه. أن العلاقة ما بين عملية النقل وتوزيع السكان وكثافته هي من العلاقات المتزايدة باستمرار، إذ ان أي زيادة ونمو في السكان وكثافة مستقراته/ مستوطناته يؤدي إلى إيجاد فعاليات ضرورية لاستمرار حياة الإنسان الأمر الذي يقود إلى استخدام وسائل النقل المتاحة والقابلة للتطوير لتلبية تلك الفعاليات الاقتصادية منها والاجتماعية.

أن نمو السكان وزيادة كثافته في منطقة او إقليم او دولة او قارة يولد حاجة لبناء شبكات نقلية عديدة كما يؤدي الى تشغيل نظم نقلية عديدة لنقل السكان او البضائع، ومثال ذلك ضخامة نظم النقل التجارية والسياحية بين شمال غرب أوروبا وشمال شرق امريكا الشمالية عبر المحيط الأطلسي، كما نجد تنامي عملية النقل ما بين دول جنوب شرق آسيا كالصين واندونيسيا مع دول جنوب اسيا كالهند وباكستان، لقد قاد النمو السكاني في اليابان هو الآخر إلى بناء الجسور البحرية بين الجزر اليابانية وإنشاء المطارات وخطوط السكك للقطارات السريعة لتلبية الحاجة المتزايدة للسكان بفعل تزايد أعدادهم ، كما ان العواصم بأعداد سكانها المتنامي جعلها من اكثر المراكز كثافة لخطوط النقل التي تصلها او تنطلق منها مثل بغداد والرياض ونيويورك وباريس وبكين وموسكو.

رابعاً: العلاقة المكانية للنقل بنمو المستوطنات وتوزيعها:

يؤدي نمو السكان بفعل الزيادة الطبيعية والهجرة المستمرة الى نمو المستوطنات الصغيرة منها والكبيرة وبالتالي توسعها المساحي حيثما ساعدت العوامل الأخرى (وغير المحددة لهذا التوزيع) إن كانت عوامل طبيعية أم بشرية. يعد النقل بشبكاته ونظمه (عاملاً بشرياً مهماً) يقف وراء نمو المستوطنات وتوسعها، وبالتالي توزيع المستوطنات على مستوى الإقليم، ويعكس توزيع المستوطنات البشرية في أي إقليم (تفاعل الخصائص المكانية الطبيعية والبشرية لذلك الإقليم)، وتعد شبكات النقل أيضاً واحدة من العوامل البشرية التي تقف وراء ذلك التوزيع.

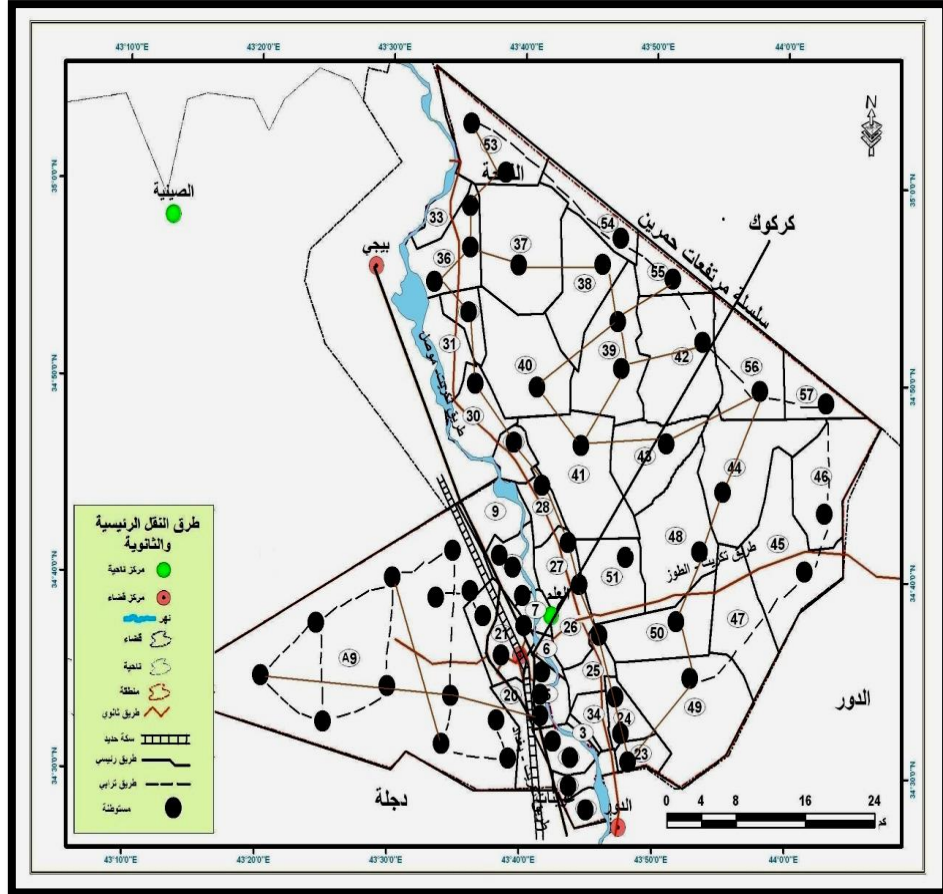
ان ملاحظة خارطتي الاستيطان البشري وشبكات النقل البري او البحري او الجوي تاريخياً لأي إقليم جغرافي في العالم تؤكد؛ انه في الوقت الذي كان للعوامل الطبيعية كالسطح والمياه والمناخ اثر في استقرار الإنسان وإيجاد المستوطنات والتجمعات السكانية. فأن شبكات النقل وامتداد خطوطها افضت إلى جذب مستوطنات جديدة، وفي ذات الوقت تقود إلى توسع المستوطنات القائمة في حجمها السكانية وتوسعها المساحي.

بناء على ما تقدم نستطيع ان نقرر بأن هناك (علاقة متشابكة وبدرجة عالية من التفاعل المكاني بين بناء وإنشاء شبكات النقل واستقرار السكان وبين نمو المستوطنات والتجمعات السكانية)، وإذا كان الطريق البري أو المائي وحتى الجوي قد قاد إلى (وجود تجمعات سكانية نمت حتى أمست مدن كبرى خصوصاً عند تلاقي طرق النقل)، أو (تموضع تلك التجمعات على طول مسارات لطرق النقل)، فإن المستقرات السكانية والمستوطنات الأكبر والتي نشأت بفعل تأثير العوامل الطبيعية كوفرة المياه مثلاً، قد جذبت لاحقاً مسارات شبكات النقل نحوها لتنتقل إلى أخرى تلبية لحاجات السكان المتزايدة اقتصادياً واجتماعياً (الخريطة ٣ - ٤).

أن علاقة النقل بوجود المستوطنات السكانية وتوزيعها وتوسعها وقبل كل ذلك نموها قد تناوله الجغرافيون وفق رؤى عديدة، فقد عد كول (Kohl) عام ١٨٤١م

الطريق والمدينة بكونهما ثنائي يتصف بعلاقة وثيقة، وعد فيدل دي لابلش عام ١٩٠٠ الطريق بكونه صانع المدينة، وأن الطريق يتحرك فيبذر بذور الحياة ممثلة بالمساكن والقرى والمدن.

الخريطة (٣ - ٤) شبكة الطرق والمستوطنات في قضاء تكريت لعام ٢٠١١



مجيد ملوك السامرائي، وفرح عبد القادر، العلاقة بين الطرق والسكان، م.العلوم /١١، ٢٠١٣.

إن لشبكات النقل الحديثة في علاقتها بنمو المستوطنات وتوزيعها اتجاهين:
١- يتمثل بنمو وتطور المدن مساحيا وسكانيا وتوزيعها وبالتالي التزايد المطرد لنمو هذه المدن لتصبح اكبر حتما حيث تنمو الضواحي الأبعد نسبيا عن مركزها^(٥)، والأكثر من ذلك نمو هذه التجمعات السكانية لتضم مدن أخرى كانت ابعد ولكنها اصغر حتما، وينطبق ذلك على مدن القاهرة الكبرى ولندن وبغداد وطوكيو وباريس.

٢ - الاتجاه الثاني يتمثل في إيجاد مراكز سكانيه ابعده من تلك القائمة فعلا عبر تشجيع السكان من خلال تسهيلات النقل للاستثمار الاقتصادي والاستقرار بعيدا عن التركزات القديمة والمتضخمة، كما هو الحال في مدينة نصر الصناعية خارج مركز العاصمة المصرية القاهرة، وهذا بدوره يؤدي إلى إيجاد نويات حضرية أخرى.

تعد بومباي (موباى) الهندية الواقعة على سواحل بحر العرب (مثالا على اثر النقل في قيام المدن وتوسعها)، حيث نشأت هذه المدينة تاريخيا على أساس استقرار مجموعات من السكان بالقرب من سواحل ومياه بحر العرب في ثلاث مناطق تحيط بها المياه وتفصلها المستنقعات بفعل كميات الأمطار الموسمية، ألا أن نهضة هذه المستقرات/المناطق كانت بفعل حركة النقل البحري التجاري للقطن المصدر من الهند إلى بقية أنحاء العالم، والنهضة الكبرى (التي جعلت من بومباي المدينة الأكبر حجما بالسكان والأكثر كثافة في وسائل النقل البرية كالسكك الحديد والوسائط البحرية كحركة السفن من موانئها)؛ حصلت بعد افتتاح قناة السويس عام (١٨٦٩م) مما جعلها المحطة الرئيسة لعمليات النقل بين جنوب وجنوب شرق آسيا بضمنها الهند من جهة، وبين الدول الأوربية من جهة أخرى لكافة السفن العابرة لقناة السويس.

خامسا: العلاقة المكانية للنقل بالأنشطة الاقتصادية:

١ - علاقة النقل بالإنتاج الزراعي:

لم يعد الإنتاج الزراعي مقتصرًا على الاكتفاء الذاتي للمزارعين على مستوى الأفراد والأقاليم و لدول بل ان هناك توجه كبير لعمليات الاستثمار الاقتصادي لأغراض الحصول على العوائد المالية وتحقيق برامج تنموية أخرى، وعليه فان تسهيلات النقل في مجال الإنتاج الزراعي اكثر من ضرورة ليس فقط في تهيئة مدخلات الإنتاج، إنما تسهيلات النقل اللازمة لأغراض تسويق الإنتاج بشكل سريع ومتكرر وهذا هو الأهم لكون نسبة عالية من أصناف الإنتاج قابله للتلف السريع،

كما إن شبكات النقل البري خصوصا الطرق المعبدة ومنها الريفية تؤدي إلى توسيع استثمار مساحات شاسعة من الأراضي الزراعية .

أن تطور الإنتاج الزراعي يرتبط بشدة بالتطور المستمر لشبكات الطرق المعبدة وخطوط السكك الحديدية وسواء كانت للقائمة أم لتلك التي يتم إنشائها، وينعكس ذلك الارتباط إيجابيا في تغير استعمالات الأرض الزراعية، وفي العديد من المناطق يتم نقل المشتقات النفطية لتحريك المضخات المائية والآليات الزراعية وكذلك نقل الأسمدة والمبيدات. وتحقق الطرق الجيدة سهولة نقل سريعة وبكلفة اقل لنقل المنتجات الزراعية القابلة للتلف كالفواكه والخضراوات أثناء عملية الشحن، وأصبحت عمليات التسويق الحالية للمنتجات النباتية والحيوانية تتم لمسافات طويلة وعبر شاحنات متخصصة مبردة، ومنها تلك التي تسلك الطرق المعبدة السريعة والتي تنقل عبر السفن البحرية المبردة^(١٤).

لقد سعت بعض الدول المتقدمة لتخصيص طرق تنفذ إلى مناطق الإنتاج الزراعي، وتقوم عليها عمليات نقل متخصصة لنوع واحد من المحاصيل كنقل حبوب القمح أو الفاكهة أو القطن أو البن إلى مراكز الاستهلاك في المدن أو إلى موانئ التصدير، كما في البرازيل والولايات المتحدة، ونقل الموز من غرب أفريقيا، ويسهم النقل الجوي أيضا في نقل المنتجات الحيوانية كالحوم، والنباتية كالأزهار والورود وهذا ما تقوم به شركة الطيران الهولندية (KLM) عبر مطار أمستردام.

٢ - علاقة النقل بالإنتاج الصناعي:

ارتباطات النقل بالإنتاج الصناعي تتعدد لتشمل كافة مفاصل العملية الصناعية ابتداء من نقل مدخلات الصناعة كالمواد الخام أو مصادر الطاقة أو نقل العمالة، وكذلك نقل وتسويق الإنتاج الصناعي إلى مواقع التصريف إن كانت مصانع أخرى أم مستهلكي الإنتاج من قبل الأفراد أو عبر تجارة الجملة.

تقام شبكات الطرق المعبدة والسكك الحديدية والموانئ لأغراض إنشاء صناعات جديدة بسبب وجود عوامل موقعية عديدة، منها طبيعية كتوفر المواد الخام مثلا أو بشرية مثل سياسية تخطيط الدولة لأسباب اجتماعية أو استراتيجية، وبين هذا وذلك

تتعدد العوامل التوطنية للصناعات، وفي كل الحالات فإن المستوى النقلي ممثلا في الوسائل والوسائط المختلفة إن كانت عامة أم متخصصة تؤدي أما إلى تخفيض كلف نقل مدخلات الصناعة ومخرجاتها أو إلى ارتفاع تلك الكلف وهذا بالتالي يحدد مواقع وحدات الصناعة، وتشمل تلك الكلف (التي يرتبط انخفاضها بمدى المرونة والسرعة التي تحققها شبكات النقل) كل من كلف المواد الأولية و كلف تسويق الإنتاج و كلف نقل مصادر الطاقة والوقود وكذلك كلف نقل العمالة، وارتبطت كافة المواقع الصناعية التحويلية داخل المدن وخارجها بمدى وجود نظم النقل الميسرة لعمليات الإنتاج والتسويق الداخلي او التصدير، وعليه فإن النقل يعد واحدا من أهم العناصر المؤثرة في تحديد موقع الصناعة^(١٥).

٣- علاقة النقل بالنشاط التجاري:

تتمحور اقتصاديات أي إقليم حول النشاط الزراعي أو الصناعي (التعديني أو التحويلي) أو الخدمي، وهذا لا يتم بدون النشاط التجاري لتسويق أو تصدير الإنتاج وتأمين أو استيراد مدخلات الإنتاج المختلفة أو تلك البضائع المعدة لأغراض الاستهلاك المباشر، وتعتمد التجارة تاريخيا على النشاط النقلي بكل وسائله الثابتة والمتحركة لمختلف أصناف النقل الذي يعد أساس التجارة، مع الأخذ بنظر الاعتبار التقدم المتنامي لتكنولوجيا عمليات كل من النقل والتسويق والتجميع والتوزيع، إذ إن التجهيز يتضمن كل ما يعدن ويصنع وينتج زراعيا، أما التوزيع فيتضمن كل عمليات التوزيع المباشر وغير المباشر جملة أم مفرق.

هوامش ومصادر الفصل الثالث

- ١- رضا جواد الهاشمي، الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين، مجلة سومر، المجلد ٣٤، ج ١ و ٢، ١٩٨١، ص ٣٧ .
 - ٢- جورج كونشينيوي، الحياة اليومية في بلاد بابل وأشور، ترجمة سليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٩، ص ٢٢٥ .
 - ٣- غوستاف لوبون، حضارة العرب، ترجمة عادل زعير، دار إحياء التراث، بيروت، ١٩٧٩، ص ٥٦٦ .
 - ٤- شاكر خصباك، الجغرافية العربية، م. جامعة بغداد، بغداد، ١٩٧٥، ص ٣٩٦ .
 - ٥- محمد حسين فينار، التأثير الهندي والعربي على إندونيسيا، مجلة ثقافة الهند، المجلد ١٣، نيودلهي، ٩٦٢، ص ص ٦٥-٦٦ .
 - ٦- جيمس فيرجريف، الجغرافية والسيادة العالمية، ترجمة علي رفاعة الأنصاري، مكتبة النهضة، القاهرة، ١٩٥٦، ص ٧٩ .
 - ٧- جيمس فيرجريف، المصدر نفسه، ص ٨٣-٨٤ .
- 8- Gallis, Michael and s. Russell, James, World City, in: Architectural Record, vol, no.3, The AIA /C-E, McGraw-Hill Co. 2002 .p.74.
- ٩- مجيد ملوك السامرائي، العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية ونمو المستوطنات، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية الاولى، جامعة بغداد، ١٩٩٠، صص ١٣٣-١٤٣ .
 - ١٠- احمد حسون السامرائي، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الحكمة للطباعة والنشر، جامعة بغداد، بغداد، ٩٩٠، ص ٣٠ .
 - ١١- عبد العزيز محمد حبيب، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الكتب، جامعة الموصل، الموصل، ١٩٨٧، ص ٩٦ .

12- Jean-paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems, 3thd Ed, Hill, New York, 2013.

13- Securing Global Transportation Networks, www. Amazon Version 2014.

14- Boyce, P. A, Williams, The bases of economic geography, Brandon, London, 1979. pp. 72-73.

١٥- عبد العزيز مصطفى عبد الكريم، اقتصاديات توطن الصناعات التحويلية بمحافظة نينوى، رسالة ماجستير غير منشوره، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة الموصل، ٩٧٩، صص ٨١-٨٢.

١٦- زياد فاضل، الصناعة التحويلية، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، ٢٠٠٩. بإشراف (الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي).

١٧- مجيد ملوك السامرائي، وفرح عبد القادر، العلاقة بين الطرق والسكان، مجلة العلوم الانسانية، العدد (١١) ٢٠١٣.



الفصل الرابع

العلاقات الإقتصادية- المكانية
لنظم النقل وخصائصة

الفصل الرابع

العلاقات الاقتصادية- المكانية

نظم النقل وخصائصه

ان المقصود بالنقل (Transportation)؛ هو) النشاط النقلي خارج المدن وفيما بينها عبر شبكات النقل المختلفة)، ويقصد بنظم النقل؛ كافة (الانماط) او (الاصناف) النقلية العديدة، كنظم نقل المسافرين أو نظم نقل البضائع، وبضمنها شبكات كل من؛ السكك الحديد، والخطوط المائية، والخطوط الجوية، وشبكات الطرق (Road Networks) المعبدة بأصنافها.

يصنف النقل على اساس (وسائل النقل المستخدمة)، ومنها الوسائل الثابتة (كالطرق والسكك الحديد والمطارات والموانئ)، والوسائل المتحركة (وتشمل وسائل النقل المختلفة كالسيارات والقطارات والطائرات والسفن).

ان التصنيف الأوسع للنقل كفعالية بشرية - اقتصادية يقوم على أساس: ((وسائل النقل المستخدمة (الثابتة) منها كالطرق والسكك الحديد والمطارات والموانئ، والوسائل (المتحركة) التي تشمل وسائل النقل المختلفة كالسيارات والقطارات والطائرات والسفن وغير ذلك))، ويتضمن هذا التصنيف؛ (النقل البري الذي يضم النقل بالسيارات عبر الطرق، والنقل بالقطارات عبر السكك الحديد، ونقل السوائل والغازات عبر الأنابيب، وينطبق الحال على النقل الجوي بالطائرات والنقل المائي الذي يتضمن النقل البحري والنقل النهري).

المبحث الأول

خصائص النقل البري

يعد النقل البري من الوسائل التي اعتمد الإنسان عليها منذ البدايات الأولى لوجوده على سطح الأرض فكان جهده العضلي في التنقلات ونقل الحمولات الوسيلة التي تم الركون إليها في مختلف البيئات الطبيعية ، ثم تبع ذلك استئناس حيوانات النقل طبقاً للبيئة سواء كانت صحراوية حارة أم جليدية أم سهلية أو جبلية، وجاء بعد ذلك اختراع العجلة وصنع العربات مما تطلب تمهيد الطرق، فيما سمي (مدقات الحيوانات)، وامتدت تلك الطرق الترابية والحصى عبر القارات مثل طريق الحرير ما بين الصين شرقاً، وأوروبا غرباً، ثم أعقب ذلك اعتماد القطارات والسيارات حيث أصبحت قارات العالم تظم شبكة معقدة من الطرق البرية بمختلف أصنافها وكما يأتي:

أولاً: الطرق المعبدة:

التطور الذي حصل لاستخدام العجلات والعربات تطلب عمليات التمهيد لمسارات عديدة، ومع التطور الميكانيكي لصناعة العجلات وعرباتها برزت الحاجة إلى بناء الطرق الترابية الحصى الحجرية ثم الطرق الإسفلتية والخرسانية، واستمر تطور هندسة الطرق وفنون بنائها وفقاً لقياسات حجوم المرور الفعلية والمستقبلية (الشكل ٤-١)، وارتبط كل ذلك منذ مطلع القرن العشرين بتطور تكنولوجيا صناعة السيارات فتحددت أنواع الطرق وإشاراتها ومرافقها، زيادة على تقاطعاتها وجسورها وأنفاقها ونقاط تفرعاتها واتصالاتها ببعضها .

إن الطرق المعبدة قد تم تصنيفها وفقاً لمعايير متعددة تختلف من دولة لأخرى إلا إن التصنيف القائم على أسس مورفولوجية هو التصنيف الأكثر شيوعاً عبر العالم، ويقوم على اعتماد معيار السرعة التصميمية للطرق وعدد مساراته وممراته وكذلك آليات بناءه ورصفه واكسائه ومدى استقامة الطريق المار عبر بيئته الطبيعية زيادة على المرافق الخدمية للطريق ومنها محطات الوقود وساحات

الوقوف والتشجير وكذلك سعة الطريق وطريقة الرصف والعلامات المرورية^(١)،
وعليه فإن الطرق المعبدة تصنف وفقا لآتي :

الشكل رقم (٤ - ١) مسارات الطرق المعبدة الإقليمية



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

١- الطرق السريعة :

تمت المباشرة ببناء هذه الطرق منذ ثلاثينات القرن العشرين في كل من ألمانيا وإيطاليا والولايات المتحدة الأمريكية، ثم سعت الدول الأخرى لبناء هذا الصنف من الطرق كما في فرنسا مطلع عام ١٩٦٠ وفي كل من كندا وبريطانيا واليابان وروسيا وأستراليا، إن مميزات هذه الطرق تتمثل في طاقتها التصميمية والتشغيلية العالية فالجسور المعلقة والطرق الفرعية وخطوط السكك الحديدية ومعابر المياه والأنفاق لا تتقاطع مع مسارات هذه الطرق (الشكل ٤-٢)، كما أنها مجهزة بالأسيجة والمداخل النظامية التي لا تعيق حركة النقل السريعة للسيارات، وتفصل بين اتجاهي/مساري الذهاب والاياب جزره مفصولة في الغالب بسياج كونكريتي بارتفاع متر، ولكل مسار (٤-٦ ممرات تدرجا للسرعة) مع ممر خدمة للطوارئ، وعليه فان طاقتها

الشكل (٤-٢) مداخل ومخارج الطرق السريعة عبر الجسور والإنفاق، طوكيو/ اليابان



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

الاستيعابية تتراوح ما بين (٣٠٠٠-٦٠٠٠ سيارة/ساعة)، وبسرعات تصل إلى أكثر من (١٤٠ كم/ساعة) لمسافات طويلة مما يؤدي إلى الاقتصاد في زمن الرحلات وكذلك في نفقات الوقود المستهلك .

إن ميزات الطرق السريعة دفع معظم الدول ذات الإمكانيات الاقتصادية والمالية إلى بناء المزيد من أطوالها ، وهناك محاولات عالمية لربط القارات بهذه الشبكات خصوصاً ما بين آسيا وأوروبا ، وبين أمريكا الشمالية والوسطى والجنوبية ، وتطلق على الطرق السريعة تسميات مختلفة من دولة لأخرى ففي ألمانيا تسمى (AUTOBAN)، وفي فرنسا (AUTOROT)، وفي إيطاليا (AUTOSTRADE)، وفي بريطانيا (AUTORWAY)، كما تطلق عليها تسمية الطرق الدولية (Express Ways)، وفي بريطانيا والولايات المتحدة (HIGH Ways).

لقد تميزت عدة دول ببناء الطرق السريعة وتنامي أطوالها ، ففي سنة ٢٠١٤ بلغت أطوال هذه الطرق (٨٠٠٠٠ و ٧٦٠٠٠٠ و ٨٣٥٠ و ٦٢٦٥ و

٦٠٠٠ كيلو متر) في كل من الصين والولايات المتحدة وألمانيا وفرنسا واليابان على التوالي.

ان مسارات الطرق السريعة تمتد خارج المدن والتجمعات السكانية، وتكون مستقلة في كافة خدماتها ومرافقها وتقاطعاتها بما يوفر إمكانية الدخول إليها والخروج منها دون أية أعاقه لحركة سير السيارات بسرعتها العالية والثابتة (الشكل ٤-٣).

الشكل رقم (٤-٣) أنماط تقاطعات ومداخل شبكة الطرق السريعة/كالفورنيا.



المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

تجسد التجربة الصينية بعد سنة ١٩٩٠ قمة التطور التكنولوجي في بناء الطرق السريعة، فبعد ان كانت اطوالها لا تتجاوز بضعة كيلومترات اصبحت بحلول سنة ٢٠١٤ ما يزيد عن (ثمانون الف كم)، وبذلك تفوقت على الولايات المتحدة، لقد تم بناء جسور معلقة لهذه الطرق بين الجبال الشاهقة بارتفاع (٢٢٠ م) وبقدرة تحمل (٣٠٠ سيارة) مختلفة الانواع لكلا الاتجاهين بوقت واحد، وبناء الجسور الطويلة بذات المواصفات عبر نهر اليانكتسي بطول يتجاوز كيلومترين، ويعد الطريق السريع (G 50) الرابط ما بين (مدينة شنغهاي شرقا ومدينة سنولفو

في وسط الصين الغربي) بطول (١٩ الف كم) من عجائب الهندسة لتكنولوجيا الطرق السريعة الاحداث عالميا.

في العراق هناك الطريق السريع ما بين الحدود(السورية/الأردنية-العراقية) غرباً، والحدود العراقية- الكويتية جنوباً بطول (١٢٠٠ كم)، وقد تم بناءه في ثمانينات القرن العشرين، إلا إن ما ينقصه هو الربط مع مثيلاته من الطرق في الدول المجاورة^(٢).

٢- الطرق الرئيسية: ARTERIAL HIGH WAYS

تربط هذه الطرق المدن الرئيسية والعواصم الإقليمية ببعضها ، فهي طرق وطنية داخل الدولة الواحدة ، وتتميز بمواصفات هندسية عديدة منها وجود مساران بجزرة وسطية وكل مسار يتضمن ممران ، وتصل السرعة التصميمية والتشغيلية للسيارات إلى (١٢٠ كم/ساعة) وتسلكه كافة الشاحنات والساحبات وبقية أنواع السيارات(الشكل ٤-٤).

٣- الطرق الثانوية: SECONDARY WAYS

تربط هذه الطرق المدن والقرى ببعضها من جهة وبشبكة الطرق الرئيسية من جهة أخرى، وتتميز بوجود مسار واحد للذهاب وآخر للإياب لمعظم هذه الطرق وبسرعة تقل عن (١٠٠ كم/ساعة).

٤- الطرق الرابطة: COLLECTOR HIGH WAYS

هي الطرق التي تربط ما بين الطرق الرئيسية من جهة وما بين المراكز السكانية والاقتصادية الكبيرة.

٥- الطرق الريفية والمحلية: RURAL and LOCAL ROADS

هي طرق معذية (Feeder Roads) للطرق الرئيسية والثانوية، وتربط مواقع الإنتاج الزراعي والصناعي ومركز الخدمات المختلفة ببعضها وبعموم شبكات الطرق الأخرى، وتستخدم للتنقلات المحلية للأنشطة الاقتصادية والاجتماعية المختلفة.

الشكل رقم (٤-٤) مسارات الطرق الرئيسية/ النمسا .



المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

٦- قياسات كثافة الطرق واحجام المرور:

أ- قياس كثافة شبكات الطرق:

ترتبط كثافة شبكات الطرق بعوامل عديدة منها المساحة التي تظم الشبكة أو عدد الشبكات ضمن إقليم الشبكة، وأن قياس كثافة الشبكات من القياسات العامة التي يستفاد منها لأغراض المقارنة مع مثيلاتها في أقاليم متعددة، أن معدلات قياس كثافة الشبكات هي الآتي^(٣):

(١) كثافة شبكة الطرق وفقاً لمساحة منطقة الدراسة :

مجموع أطول الخطوط (الطرق) (كم)

=

مساحة إقليم الشبكة (كم مربع)

(٢) كثافة شبكة الطرق وفقاً لعدد سكان منطقة الدراسة:

مجموع أطوال الخطوط (الطرق)/(كم)

=

عدد سكان إقليم الشبكة/(نسمة)

- ترتبط كثافة شبكات الطرق بالخصائص الطبيعية والبشرية والاقتصادية السائدة في إقليم الدراسة، إلا أن أشكال شبكات الطرق ممكن أن تكون:
- ١) متفرعة من مركز كبير يعد عقدة مواصلات للدولة، مثل بغداد بالنسبة للعراق حيث تتفرع منها الطرق إلى جميع الاتجاهات.
 - ٢) عقدة طرق تربط بينها وصلات.
 - ٣) الشبكة الخطية التي تتضمن الطرق ذات الامتداد الطولي المحاذي لمجاري الأنهار، أو الجبال الطويلة، أو تلك العابرة للصحاري والمساحات الشاسعة.
 - ٤) الشبكة المشطية؛ المتفرعة من طريق مستقيم نحو مراكز متعددة.
 - ٥) الشبكة التي تتفرع إلى عدة فروع وفي كافة الاتجاهات حيث تحددها ضوابط عديدة وتتمثل بالشبكة الشجرية.
- ب- قياس احجام مرور السيارات:

تتضمن عملية قياس حجم المرور (Volum Traffic) على خطوط الشبكات لوسائل النقل/السيارات في إقليم أو عدة أقاليم، ويتم القياس برصد وتقييم مستوى ودرجة الحركة النقلية للسيارات، وتجرى عمليات رصد حجم المرور على الطرق المعبدة سواء داخل المدن أم على مستوى الطرق الإقليمية فيما بين المدن التي، وقد تشمل عمليات الرصد صنف معين من الطرق أو عدة أصناف. إن حجم المرور للسيارات وكثافته على الطرق المعبدة يتأثر بعوامل عديدة وكما يلي:

- ١) الطاقة التصميمية للطرق ويقصد بها سعة الطرق القابلة لاحتواء معدلات معينة من السيارات المارة خلال ساعة، ويتمثل ذلك في عدد الممرات المخصصة للذهاب والإياب، فيما إذا كانت تلك الممرات معزولة بجزره وسطية أم كانت غير معزولة، بمعنى ممرًا واحدًا للذهاب والإياب.
- ٢) الطاقة التصميمية للسرعة القصوى التي تم تصميم الطريق بموجبها والتي تتراوح ما بين (٨٠ - ١٠٠ كم/ساعة)، أو أكثر من ذلك.

٣) المظاهر الطبوغرافية لإقليم شبكة الطرق، والذي يتمثل في درجة انحدار السطح، ودرجة استواء الأرض.

٤) عناصر الطقس المتمثلة في مدى الرؤيا البصرية للسائق وهذه تتأثر بنسبة الرطوبة الجوية كالضباب، وكذلك نسبة الغبار بسبب العواصف الرملية والترابية.

ثانياً : السكك الحديدية :

يعد الرومان أول من استخدم شريطين متوازيين لسحب العربات فوقها، وكانت قوة السحب تعتمد على جهد الإنسان العضلي ثم حيوانات النقل، أما الأشرطة فتتمثل بالأحجار المرصوفة بمسارين متوازيين وبذات المسافة الفاصلة/العرض بين العجلات، وفي القرن الخامس عشر (١٤٠٠-١٤٩٩م) استبدلت الأحجار بألواح خشبية مما ساعد الحصان الواحد على سحب أكثر من أربعون عربة خشبية ذات عجلات، ثم بعد ذلك تم تغطية الأشرطة الخشبية بصفائح معدنية، واعتباراً من عام ١٨٢٠م تم استبدال تلك الأشرطة بقضبان حديدية فولاذية تمثل ما أطلق عليه لاحقاً بالسكك الحديدية (Rail Ways)، واستمر التطور في تحسين عملية النقل هذه باستبدال الحيوانات بآلات سحب جديدة تعمل بالطاقة البخارية من خلال تسخين المياه في مراحل عبر حرق الفحم الحجري (الشكل ٤-٥)، وصممت أول آلة (القطارات البخارية) عام ١٧٦٩م وجرى استخدامها في مقاطعة ويلز/ بريطانيا لأول مرة عام ١٨٠٤م بسرعة (٥ كم/ ساعة).

ان استخدام القوة البخارية ساعد على زيادة حجوم وأوزان المنقولات والمسافة المقطوعة وبسرعة أعلى، ويعد الخط الحديدي لنقل الركاب في مقاطعة نيوكاسل / بريطانيا بطول ١٥ كم عام ١٨٢٥ أول خط للسكك الحديدية في العالم. ثم تم بناء خطوط عالمية أخرى في كل من فرنسا عام ١٨٣٢م وبلجيكا عام ١٨٣٩م وألمانيا عام ١٨٤٠م وروسيا عام ١٨٥١م، وفي عام ١٨٦٩م أنجز الخط الحديدي ما بين شرق وغرب الولايات المتحدة الأمريكية، أما في مصر فقد تم مد أول خط عام

١٨٥٢ كأول دولة عربية تستخدم هذه الوسيلة، وفي العام ١٨٧٠ ممد أول خط للسكك في اليابان^(٤).

الشكل رقم (٤-٥) القطارات البخارية.



المصدر: مايكروسوفت/ صفحته الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

مع نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين ظهر النفط الخام وبدأ التحول تدريجياً نحو استخدام ماكينات الديزل أولاً بدلاً من الماكينات البخارية، إلا إن التقدم الذي جرى بعد العام ١٩٠٣ حيث بدأ إنتاج الطاقة الكهربائية انعكس على التطور في استخدام القطار الياباني ما بين مدينتي طوكيو - اوزاكا الذي يصل معدل سرعته إلى (١٨٥ كم/ساعة).

بحلول العام ٢٠١٠ دشنت الصين خطاً للسكك الحديدية يصل معدل سرعة القطارات الكهربائية عليه إلى (٣٠٠ كم/ساعة)، والقاطرات الكهربائية سواء منها المحلية أو الوطنية أو الإقليمية أدى إلى رفع معدلات سرعة القطارات، وبذلك وقف أمام منافسة السيارات ، ثم ترافق ذلك مع تنوع القطارات وتطور تكنولوجيا صناعتها و(ازدواج مسارات السكك الحديدية، أي مسار للذهاب وآخر للإياب)، وسواء كانت

لنقل البضائع (الشكل ٤-٦) أم لنقل المسافرين، كما تم تطوير قطارات الضواحي والأنفاق والمترو داخل المدن، زيادة على التطور المستمر لتكنولوجيا بناء خطوط السكك ومرافقها، ولتنوعية القضبان الحديدية، ومنظومات إدارة حركة النقل والسير. من أهم مشكلات النقل بالسكك الحديد هو اختلاف مقاييسها (Gauge) (المسافة بين القضبان)، لأسباب منها تكنولوجية، وأخرى اقتصادية وطبيعية وسياسية وعسكرية، وعليه فإن الاستغلال الأمثل للنقل عبر السكك يتمثل في توحيد مقاييسها في الدولة الواحدة، وأهم مقاييس السكك العالمية ما يلي:

الشكل رقم (٤-٦) قطار نقل البضائع



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

- أ) المقياس العادي/القياسي العالمي (١٤٣٥ ملم).
- ب) المقياس العريض الذي يتراوح ما بين (١٥٢٤-١٦٧٦ ملم).
- ج) المقاييس الضيقة والجبلية (المسننة) (٦٠٠ ملم).
- د) المقاييس المتري (١٠٦٠ ملم).

بناء على ما تقدم فإن هناك عوامل عديدة أدت إلى تباين أطوال ومقاييس السكك الحديدية وانعكس ذلك على كثافتها وانتشارها وبالتالي التباين في قدرتها التشغيلية وتأثيرها على اقتصاديات السكان ونشاطهم، وأجمالاً يمكن ملاحظة الأصناف الأساسية الآتية للسكك الحديد عالمياً:

١- السكك العابرة للقارات:

تمتد خطوط هذا الصنف عبر القارة الواحدة أو بين قارتين أو ضمن الدول ذات المساحة الشاسعة، ولها مهام نقلية كبيرة في نقل البضائع والمسافرين لمسافات تزيد عن الألف كيلو متر، كما انها توفر الوقت والجهد وكلف الشحن للبضائع عبر القارات، ومنها :

أ- خطوط السكك الكندية ما بين ميناء فانكوفر على المحيط الهادي، ومدينة مونتريال في الشرق .

ب- الخط الرابط ما بين مينائي سياتل على المحيط الهادي غرباً وميناء نيويورك على المحيط الأطلسي شرقاً، حيث تنقل عبرهما حالياً آلاف الحاويات يومياً للبضائع الأوروبية والأمريكية والآسيوية .

ج- خط سكة حديد قطار (يورو ستار) لدول أوروبا مروراً بباريس/ فرنسا ثم لندن/ بريطانيا، عبر نفق بحر المانش الفاصل بين الجزر البريطانية وأوروبا (بريطانيا - فرنسا)، (الشكل ٤-٧).

٢- السكك المخترقة:

هذه الخطوط (الشريطية) تمتد ما بين منطقتين أو مركزين بعدهما تنقطع ولا ترتبط بخطوط أخرى، وتم بنائها لربط مواقع الإنتاج بمواقع الاستهلاك الصناعي والتصديري، ومنها تلك الخطوط الربطة ما بين موانئ أفريقيا الغربية ومراكز التعدين في الداخل لمسافات لا تزيد عن خمسمائة كيلو متر، وكذلك الخط الرابط ما بين مدينة الرياض وميناء الدمام في المملكة العربية السعودية، وينقص هذه الخطوط الربط بالخطوط الوطنية والدولية المجاورة لها.

(الشكل ٤-٧) محطة بيكادلي/ لندن لحركة قطارات يورو ستار



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

ان من مشاريع الخطوط العابرة للقارات تلك التي سوف يتم تنفيذها ما بين جنوب شرق قارة اسيا واوروبا، ويبدأ من سنغافورة/كمبوديا/فيتنام/تايلند/الصين/ الهند، وعبر ايران - تركيا ثم الى دول وسط وغرب أوروبا (الشكل ٤-٨).

(الشكل ٤-٨) خطوط السكك الحديدية الحالية والمستقبلية (العابرة للقارات).



المصدر: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لاسيا والباسفيك(٢٠١٣) .

٣- السكك الكثيفة:

خطوط هذا الصنف تتضمن السكك الحديدية ذات الكثافة العالية وتسمى بالسكك (الشبكية) و(العنكبوتية)، وتتميز هذه الخطوط بازديادها وتفرعاتها نحو المراكز السكانية والاقتصادية، كما أنها تتقاطع فيما بينها أفقياً وعمودياً، وتتميز الدول ذات الكثافة السكانية العالية والاقتصادات الحركية بامتلاكها لخطوط متشابكة ومنها المنتشرة في شمال الهند وفرنسا وبلجيكا والبرازيل.

ثالثاً: أنابيب النقل:

يعد النقل بالأنابيب تطوراً كبيراً في مجال نقل المواد السائلة والغازية ومنها مياه الري ومياه الشرب ومصادر الطاقة كالنفط الخام (الشكل رقم ٤-٩) ومشتقاته والغاز الطبيعي (الشكل رقم ٤-١٠)، وتتميز عملية النقل بالأنابيب للنفط الخام والغاز الطبيعي بما يلي:

الشكل رقم (٤-٩) أنابيب نقل النفط الخام/الأسكا- أمريكا الشمالية



المصدر: مايكروسوفت/ أنكرتا، صفحة الكترونية(٢٠٠٩).

- ١ - تدني كلف بناؤها قياساً بشق الطرق المعبدة ومد السكك الحديدية.
- ٢ - تدني كلف الصيانة.
- ٣ - المرونة وتدني كلف نقل المواد بواسطتها مقارنةً بالوسائط النقلية الأخرى.
- ٤ - إمكانية زيادة طاقات الضخ إلى أقصاها.
- ٥ - امكانات نقل كميات كبيرة من السوائل والغازات.
- ٦ - تعويضه للدول المصدرة للنفط والغاز الطبيعي عن ضيق الجبهة البحرية لهذه الدول مثل العراق، أو عدم وجود إطلالة بحرية لها، أو عدم صلاحيتها أصلاً أن وجدت بفعل انجمادها كما في شمال روسيا.

الشكل رقم (٤-١٠) أنابيب نقل الغاز الطبيعي



المصدر: مجلة النقل، صفحة الكترونية (٢٠١٤).

هناك مشكلات في عبور هذه الأنابيب لحدود الدول، وعبور المسطحات المائية الواسعة والسلاسل الجبلية الشاهقة، مما دفع إلى استخدام الأنفاق أو الأنابيب الممتدة في قيعان المسطحات المائية، كالأنبوب الناقل للغاز الطبيعي ما بين الجزائر وفرنسا عبر البحر المتوسط، وبعد ذلك انتشر استخدامها في معظم القارات وأمست تمثل شبكات تمتد خطوطها آلاف الكيلو مترات ومنها تلك الناقلة

للنفط الخام ما بين العراق وموانئ التصدير الواقعة على سواحل الخليج العربي والبحر المتوسط (الشكل/الخريطة ٤-١١)، وكذلك أنابيب نقل الغاز الروسي إلى معظم دول أوروبا الوسطى والغربية، وهناك خطوط لنقل النفط والغاز جاري تنفيذها ما بين إيران وتركيا، وأذربيجان وتركيا، وما بين إيران وباكستان، وروسيا والصين.

(الشكل/الخريطة ٤-١١) المسارات الرئيسية لأنابيب نقل النفط الخام العراقي



المصدر: مجلة النقل ، صفحة الكترونية(٢٠١٤).

رابعاً: أسلاك نقل الطاقة:

تتمثل في خطوط نقل الطاقة الكهربائية من محطات توليدها الحرارية أو الغازية أو المائية أو النووية إلى مراكز استهلاكها عبر مسافات طويلة تتعدى حدود الدول والقارات، إن الأهمية الفائقة لهذه الوسيلة ذات الكلف المتدنية تتمثل في نقل أهم المصادر الضرورية لمجمل الفعاليات الاقتصادية والاجتماعية إنتاجاً واستهلاكاً،

زيادة على تعزيز هذه الوسيلة لعري التعاون الاقتصادي والسياسي بين الدول المتجاورة والبعيدة.

نتيجة لانتشار شبكات الطاقة الكهربائية (ذات القدرات الفولتية العالية) بدأت عمليات تصدير الطاقة الكهرباء من الدول ذات الفائض منها الى دول اخرى، وذلك عبر تقنيات الربط عند الحدود بين كل شبكتين لدولتين متجاورتين، او تمريرها الى دول اخرى بذات التقنية ، كحالة الربط الكهربائي بين كندا والولايات المتحدة الامريكية، وبين تركيا والعراق وايران وسوريا.

المبحث الثاني خصائص النقل المائي

أولاً: النقل النهري:

بحكم توطن الإنسان منذ اقدم العصور في مستقرات تقع على ضفاف المسطحات المائية وفي مقدمتها الأنهار للحاجة اليومية للمياه فقد اعتمد على تلك الأنهار للتنقل على طول مجاريها، وأدى ذلك إلى إقامة حضارات بشرية عريقة مثل حضارات وادي الرافدين و وادي النيل و وادي السند في الهند والوادي الأصفر في الصين، وقد استمر الإنسان في تطوير وسائل النقل النهري باعتماد التجديف اليدوي، ثم الرياح كقوة دفع في مجال الحركة، وصولاً إلى استخدام الطاقة البخارية، ثم تلا ذلك الطاقة النفطية، كل ذلك قاد إلى زيادة حمولة الوسائل النهرية كالقوارب والعبارات والسفن كما ازدادت المسافات المقطوعة باستمرار .

تعتمد الملاحة النهرية الناجحة على عوامل عديدة و كما يلي:

١- العوامل الطبيعية :

ومنها طبيعة التكوينات للأراضي التي يجري عبرها النهر وسرعة جريانه، وكذلك درجة انحداره وحجم الإيراد المائي الناتج عن كميات التساقط في مجراه الأعلى وفي روافده.

٢- العوامل البشرية:

وتتمثل في تدخلات الإنسان في مجاري الأنهار ومن ذلك؛ إقامة السدود لتوزيع مياه النهر إلى فروع أخرى، والتي تضعف مستوياته وأعماقه الصالحة للملاحة النهرية، دون إقامة المعابر/الممرات الخاصة بوسائل النقل المائي (الأهوسة/Locks) (كتلك الاهوسة التي اقيمت على نهر النيل في مصر عند

القناطر الخيرية، والهويس الذي اقيم على نهر دجلة في العراق عند سدة الكوت)، كما ان للعلاقات بين دول الجوار التي تمر عبرها الأنهار اثر في النشاط الملاحي سلباً أو إيجاباً، كما ان لمرافق النقل النهري دور في تنشيطه ومنها توفر المراسي وساحات الشحن والتفريغ، ومدى تكامل النقل النهري مع النقل البري بالسيارات والقطارات.

إن للنقل النهري فوائد عديدة منها؛ قلة تكلفة بناء مرافق النقل قياساً بالنقل البري كالسكك والطرق المعبدة، وتدني تكلفة استخدام مصادر الطاقة أيضاً، وعليه فان كلفة نقل الطن الواحد من البضائع يساوي واحد من عشرة مقارنة بالنقل البري بالسيارات، لذلك فالنقل النهري صالح لنقل البضائع التي لا تتعرض للتلف ولمسافات طويلة مثل خامات الحديد والصخور والأخشاب .

أما مساوئ النقل النهري؛ فتتمثل في تدني معدلات السرعة قياساً بالوسائل الأخرى وطول المسافة، واعتراض المعوقات الطبيعية كالشلالات، والمنشآت البشرية (كالجسور والسدود) لعملية النقل، وهذا ما يجعل من هذه العملية محدودة مكانياً دون أن تشمل كافة مساحة الدولة الواحدة ناهيك عن بقية الدول الأخرى، وتعد انهار الدانوب في قارة أوروبا، والنيل في أفريقيا، والنهر الأصفر في آسيا من ابرز الأنهار التي تستخدم لأغراض النقل النهري، وفي العراق يعتمد نهر دجلة للنقل المائي ما بين بغداد والبصرة.

ثانياً: النقل البحري:

اكتسب النقل البحري أهمية كبيرة جداً قديماً وحديثاً، ويتضمن النقل العالمي عبر البحار والمحيطات حالياً نقل الأفراد (المسافرين، السياح، العاملين، والجيوش)، ونقل البضائع الصلبة والسائلة والغازية وبكميات كبيرة جداً، سواء

تلك التي تمثل المواد الطبيعية كالنفط الخام والغاز الطبيعي(المسال)، أم المصنعة كالمكائن والآلات والمواد الإنشائية كالسمنت، أم الزراعية كالفواكه والحبوب، وينقل بالسفن والعائمات البحرية أكثر من ثلثي التجارة العالمية عبر البحار والمحيطات، وتتداولها شحناً ونقلًا وتفريغاً سفن وموانئ صغيرة، وأخرى متخصصة وعلاقة حجماً ووزناً ونمطاً.

السفينة؛ جسم طاف مصنوع من المعدن ويتحرك بقوة الدفع للمياه اعتماداً على محركات تعمل بالطاقة النفطية أو الفحم الحجري أو الطاقة النووية، وكانت السفن تصنع من الأخشاب وتعتمد على الرياح أو التجذيف في حركتها)، والانواع الرئيسية للسفن هي الاتي:

١- سفن نقل المسافرين الصغيرة والكبيرة، ومنها؛ السفينة السياحية (سحر البحار/سنترال ٥٠) التي تعد بمثابة مدن متنقلة، وسعتها (١٥ طابق) تنقل (٨ الاف راكب)، و وزنها(٢٢٥ الف طن)، وتتجول لمدة ستة اشهر حول الموانئ العالمية عبر البحار والمحيطات (الشكل رقم ٤-١٢).

الشكل رقم (٤-١٢) سفن نقل الأفراد/المسافرين/ السياحية



السفينة السياحية (سحر البحار/سنترال ٥٠).

- ٢ - سفن النقل المتخصصة/سفن الحاويات، والسيارات، وسفن الثلجات.
- ٣ - سفن النقل المتنوعة المهام كسفن الأرصاد الجوية، وسفن كاسحات الثلوج، والسفن الحربية/ سفن حاملات الطائرات.
- ٤ - سفن نقل السوائل/ ناقلات النفط الخام.
- ٥ - سفن نقل الغاز الطبيعي (المسال).
- ٦ - سفن نقل البضائع العامة، الجافة/الخامات، وبضائع الصب/ كالحبوب.

ان العناصر التي تتحكم في عملية النقل البحري وبالتالي تؤثر على كثافة الخطوط الملاحية وحركة الموانئ هي الاتي:

١ - مجموعة العوامل الطبيعية:

١ - أ) منعكسات العناصر المناخية في تأثيرها على البحار والمحيطات، وخصوصاً انخفاض درجات الحرارة لدرجة التجمد للمسطحات المائية مما له الأثر الكبير في تحديد الخطوط الملاحية للنقل البحري بالسفن، وعليه هنالك بحار ومحيطات صالحة للملاحة طول أيام العام وأخرى لفترة قصيرة، وأخرى معلقة أمام حركة السفن بسبب التجلد الدائم كما هو الحال في المحيط المتجمد الشمالي بالرغم من استخدام الآلات الحديثة تكنولوجياً مثل كاسحات وكسارات الثلوج لفتح ممرات مرور السفن، كما ان انخفاض درجات الحرارة يزيد أيضاً من طول الخطوط البحرية التي تتحرك عبرها الكتل الجليدية الضخمة، واجمالاتاً فإن المسطحات المائية الصالحة للحركة الملاحية حول العالم وعلى مدار السنة هي تلك المناطق الواقعة ما بين (درجتي عرض خمسون/شمال وجنوب خط الاستواء) على التوالي.

١ - ب) منعكسات حركة الرياح على؛ حركة الأمواج العالية، وكذلك العواصف والأعاصير البحرية وخصوصاً في المناطق المدارية، وما يؤثر على حركة النقل البحري هو سرعة الرياح التي تصل إلى أكثر من (١٥٠ كم/ ساعة) في بعض اشهر السنة، كما ان ذلك يعيق عمليات رسو السفن عند الموانئ لأغراض الشحن والتفريغ لمختلف البضائع، ومن المناطق التي تتعرض لذلك الأقسام الشرقية لقارة

آسيا وأمريكا الشمالية وأفريقيا خصوصاً المناطق الساحلية، وكذلك السواحل الأوربية الغربية، ويزداد اثر هذه الرياح والعواصف في هذه المناطق لانتشار الموانئ بكثافة اكثر من المناطق العالمية الأخرى .

١ - ج) للتضاريس البحرية اثر كبير في حركة النقل البحري لكونها تحدد غاطس السفن وبالتالي مسارات الخطوط البحرية، وعليه هنالك العديد من المسطحات البحرية غير صالحة للملاحة أو على الأقل لإنشاء الموانئ، وينطبق ذلك على المياه الضحلة والسواحل المرجانية، ومثال ذلك سواحل الخليج العربي حيث تبعد الموانئ عن خط الساحل مسافة داخل المياه، كما أنها بحاجة إلى عمليات الكري باستمرار مثل ميناء جبل علي والأحمدي في دولة الإمارات و دولة الكويت على التوالي.

١ - د) لعبت التيارات البحرية (الناتجة عن التباين الفصلي لدرجات الحرارة حيث يتولد عنها حركة المياه باتجاهات مختلفة في نصفي الكرة الأرضية الشمالي والجنوبي) دوراً كبيراً في حركة السفن الشراعية خصوصاً عندما يتوافق اتجاه سير تلك السفن مع اتجاه حركة تلك التيارات، زيادة على ان للتيارات الدافئة تأثيراً في فتح مواني سواحل أوروبا الشمالية الغربية في فصل الشتاء، وبالعكس إذا تحركت التيارات البحرية الباردة إلى السواحل التي تتعرض لانخفاض درجات الحرارة فأن ذلك يؤدي إلى غلق الموانئ وإعاقة حركة النقل البحري، اما الضباب فيؤثر على حركة السفن بالرغم من التقدم التكنولوجي الحديث وتطور أجهزة التحسس والرصد مما يزيد من حوادث تصادم السفن^(٥).

٢ - مجموعة العوامل البشرية والاقتصادية:

يعد النشاط الاقتصادي للدول المطلة على سواحل البحار والمحيطات أو تلك التي لها منافذ تصل إليها واحداً من عوامل تطور حركة الملاحة البحرية، وعليه نجد ان الخطوط البحرية بين دول أوروبا الغربية الغنية ومثيلتها في شمال شرق الولايات المتحدة وكندا من أكتف الخطوط والتي تشكل اكثر من (٧٠%) من مثيلاتها على المستوى العالمي.

يرتبط تزايد حركة النقل بالنسبة الى دول شرق وجنوب شرق آسيا الكثيفة بحركة النقل منها واليها لتزايد أعداد سكانها ونموها الاقتصادي المتسارع خصوصاً في السنوات الخمسون الأخيرة، أما بالنسبة للمسطحات المائية المجاورة للدول العربية فأن كثافة النقل البحري ترتبط بنقل مصادر الطاقة ((النفط الخام، والغاز الطبيعي(المسال)، والمنتجات النفطية/ الكيماوية المختلفة)) .

ثالثاً: مرافق النقل البحري:

١- المرافئ :

أن مفتاح عملية النقل البحري تاريخياً يتمثل في مراسي الوسائط البحرية فهي محطاتها النهائية، وهي مراكز الشحن والتفريغ والمغادرة والوصول للبضائع والأفراد، وتعتمد هذه المراسي على توفر المرافئ وهي الممر الذي تخرج منه السفن الى أعالي البحار وتدخل عبره إلى منشآت الميناء ويوفر المرافئ الحماية من حركة الرياح والعواصف والأمواج العالية، وعموماً فأن هناك نمطين رئيسيين من المرافئ:

أ- المرافئ الطبيعية : التي تنتشر في المناطق التي تعرضت لتأثيرات جيمورفولوجية عند خط الساحل، وتتميز بالحماية الطبيعية وكأنها اذرع مائية داخل اليابسة ومنها؛ مرافئ السواحل الغارقة مثل مرفأ لندن في بريطانيا، والمرافئ المرجانية مثل مرفأ بورسودان في السودان، ومرافئ الفيوردات العميقة ومنها المرافئ النرويجية.

ب- المرافئ غير الطبيعية : التي قام الإنسان بتنظيمها بفعل الحاجة لها خصوصاً في المناطق الساحلية التي تفتقر الى المظاهر الطبيعية التي تساعد على إنشاء مرافق الميناء، حيث يتم بناء الحواجز القادرة على التقليل من قوة الأمواج واندفاعها وحماية السفن من حركة الرياح والعواصف، ويعتمد انتشار تلك الحواجز وصلاحيتها على إمكانات الدول سواء منها الاقتصادية أم التكنولوجية، وتعدد أنماط هذه المرافئ لتشمل؛ تلك التي تعتمد على توفر أشكال طبيعية مثل وجود ذراع من

اليابس يمتد داخل المياه كميناء الإسكندرية في مصر، أو استقامة الخط الساحلي، أو بناء حاجز ثالث إضافة الى توفر حاجزين طبيعيين يتعامد الثالث معهما.

٢- الموانئ :

الميناء جزء من المرفئ ويقع على اليابس، ويحتوي على منشآت الشحن والتفريغ، والمساحات والمخازن، كما يحتوي بعضها على السابيلوات، ومعامل إعادة الغاز المسال وتكرير النفط الخام، والمناطق التجارية الحرة، زيادة على آليات الرفع والمناقلة، ويحتوي أيضا على خطوط النقل البري بالطرق المعبدة والسكك الحديدية، والاهم من ذلك أرصفة الميناء الواقعة مباشرة على خط المياه العميقة القادرة على تحمل غاطس السفن بكامل حمولتها، وكلما ازدادت أعداد الأرصفة واستخدامات الآلات الحديثة ازدادت حركة التجارة والنقل عبر الميناء، وعليه نجد ان هناك موانئ عملاقة جداً كموانئ سياتل في الولايات المتحدة، وهامبورك في المانيا وشنغهاي في الصين، وتستقبل هذه الموانئ سفن الحاويات العملاقة التي تصل حمولتها الى اكثر من خمسة آلاف حاوية (الشكل ٤-١٣).

الشكل رقم (٤-١٣) سفن نقل الحاويات العملاقة



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

نتيجة لتفاعل عناصر عديدة منها خصائص موقع الميناء وظهيره ومواصفاته التقنية، تصنف الموانئ طبقاً لوظائفها الى ما يقارب من عشرة أصناف، وكل صنف يقوم بأداء نشاط اقتصادي او عسكري معين ومنها:

أ - موانئ الأحواض الجافة لصناعة وصيانة السفن، وقد تطورت مؤخراً موانئ عالمية جديدة لهذه الصناعة، وبالمقدمة منها ميناء سيؤول/كوريا الجنوبية، حيث تقوم شركة هونداي وبتكنولوجيا متقدمة جدا بصناعة سفن الحاويات العملاقة التي تصل حمولتها الى (١٨ الف حاوية)، وبذلك تفوق هذا الميناء على مثيلاته في السويد وايطاليا ونيويورك وطوكيو ولندن.

ب- موانئ تصدير/ شحن، او تفريغ النفط الخام (الشكل رقم ٤ - ١٤)، وموانئ تصدير/شحن الغاز الطبيعي المسال.

الشكل رقم (٤-١٤) موانئ تصدير/ شحن النفط الخام



المصدر: مجلة النقل ، صفحہ الكترونية(٢٠١٤).

ج- موانئ الحاويات (الشكل رقم ٤-١٥)، وهي أحدث استخدامات النقل البحري خصوصاً في العقود الأخيرة حيث تم الاعتماد عليها في نقل معظم التجارات الدولية،

وبرزت في السنوات الأخيرة موانئ عالمية جديدة ومنها الموانئ الصينية الخمسة وفي مقدمتها ميناء شنغهاي.

د- موانئ صيد الأسماك (الشكل رقم ٤ - ١٦).

الشكل رقم (٤-١٥)



المصدر: مجلة النقل ، صفحة الكترونية(٢٠١٤).

الشكل رقم (٤ - ١٦) موانئ الصيد/ الارجننتين



المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

هـ - الموانئ الحربية.

و - موانئ استلام وتخزين وإعادة تصدير البضائع.

ز - موانئ العبور التي تعد أحيانا جزءاً من عدة موانئ.

ح - موانئ الحرة كجزء من موانئ اكبر لأغراض التجارة الحرة.

ان العوامل الجغرافية التي تقف وراء نجاح او فشل الموانئ في مختلف قارات العالم هي الاتي:

أ - موقع الميناء بالنسبة لخطوط التجارة البحرية العالمية ، ومدى اشرافه على المياه البحرية المفتوحة.

ب - العناصر المناخية السائدة كالتجمد.

ج - ظهور الميناء البري.

د - حجم التجارة المارة عبر الميناء.

هـ - التطوير التكنولوجي لإمكانات الميناء لتداول الحاويات الكترونيا.

و - مدى ارتباط الميناء بمنظومات النقل الاخرى كالطرق والسكك.

٣ - القنوات المائية والممرات البحرية الدولية:

تخضع القنوات والممرات لقوانين دولية تنظم الحركة الحرة للملاحة البحرية عبر البحار والمحيطات بالرغم من تدخل بعض الدول أحيانا في ذلك، ومنها:
(أ) المضائق:

هي ممرات بحرية طبيعية، كالبوسفور بين البحر المتوسط والبحر الأسود، ومضيق هرمز بين الخليج العربي وبحر العرب/المحيط الهندي، ومضيق جبل طارق بين البحر المتوسط والمحيط الاطلسي، ومضيق بيرنك ما بين المحيطين الهادي والمنجمد الشمالي.

(ب) القنوات:

للقنوات البحرية دور مؤثر في حركة النقل البحري بسبب تقليص هذه القنوات للمسافات ما بين الموانئ، ومنها القنوات الاصطناعية كقناة بنما ما بين

المحيطين الهادي غرباً والأطلسي شرقاً، وكذلك قناة السويس ما بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، وفي شمالي غرب أوربا هناك (قناة كليل) ما بين بحر الشمال و بحر البلطيق، (الشكل رقم ٤-١٧).

(الشكل رقم ٤ -١٧) مسار قناة بنما للنقل الحري



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

المبحث الثالث

خصائص النقل الجوي

أولاً: تطور النقل الجوي:

شهد هذا الصنف من النقل تطوراً تكنولوجياً دقيقاً وهائلاً وسريعاً في السنوات الخمسين الماضية، وتمثل التطور الأعظم في وسائط النقل الجوي (الطائرات)، ودقة الخطوط (الوهمية) المستقيمة للطيران في الأجواء بعيداً عن تأثيرات السطح وتضاريسه والمساحات الشاسعة للمسطحات المائية، وأخيراً المطارات بمنشأتها العديدة ومدارجها.

لقد أدى هذا الصنف من النقل إلى طي المسافات البعيدة واطراف مساحة الكرة الأرضية بالتناسب مع الزمن اللازم لقطع المسافات، زيادة على ما وفره من راحة تامة للإنسان في حركته والتسريع في إنجازاته، وأصبح من العوامل المهمة الداخلة في النهوض الاقتصادي والاجتماعي خصوصاً في حركة الخبراء والاختصاصيين والعاملين بعيداً عن مواطنهم وأماكن سكنهم، ومثال ذلك نقل العاملين من وإلى منصات استخراج النفط البحرية، إضافة إلى تسهيلات حركة الجيوش أثناء الحروب، وتسهيلات حركة السفر والسياحة الترفيهية والثقافية والعلمية والاقتصادية والاجتماعية، وترتبط كافة خطوط الطيران الدولية عبر العالم بسلسلة متشابكة من القوانين الدولية والوطنية في تناغم يخدم عملية النقل الجوي في الحركة والتشغيل والأمان.

ثانياً: الطائرات:

تم استخدام الطائرة لأول مرة لأغراض النقل في ألمانيا عام ١٩١٩ وقبل ذلك سبقت محاولات للطيران منها محاولة العربي عباس ابن فرناس للطيران في بلاد الأندلس عام ٨٨٠ م، واستخدم المنطاد للطيران لأول مرة في فرنسا عام ١٧٨٢م.

لقد وصلت قدرة الطائرة الواحدة (ذات الطابقين) في مطلع القرن الواحد والعشرين الى نقل اكثر من (٧٥٠ راكباً للرحلة الواحدة) ، وبحمولة كافية من الوقود، زيادة على وزن المحركات وأثاث الطائرات (الشكل ٤-١٨)، وتتناسب حمولة الطائرة عكسياً مع قلة الحيز الذي تشغله محركات الطائرة، وكذلك فأن الحمولة تتناسب عكسياً مع حمولة كميات الوقود ومع المسافة المقطوعة إذ كلما زادت المسافة كان لابد من زيادة كميات الوقود المحملة، وتزداد أجور النقل بالطائرات مع زيادة حجم و وزن المنقولات^(١)، أما تكاليف عملية النقل الجوي فأن ارتفاعها يعود الى ارتفاع أسعار الوقود وكلفة صناعة الطائرات والتكاليف الأخرى ذات العلاقة بالطيران عموماً .

(الشكل ٤-١٨)



المصدر: النقل ، صفحة الكترونية(٢٠١٤).

النقل الجوي بالطائرات العمودية/الهليكوبتر شهد ايضاً تطوراً نوعياً، ولأغراض الانقاذ، الاسعاف، الابحاث والنقل الخاص داخل المدن، وتعد روسيا الاتحادية حالياً الدولة الأكثر تطوراً في تكنولوجيا صناعة هذه الطائرات.

ثالثا : شبكات الخطوط الجوية :

تعتمد حركة الطائرات على موقعين؛ أولهما موقع المغادرة والثاني موقع الوصول (المطارات)، وتلتزم الطائرات بخطوط معلمة فنياً (الخطوط الجوية) وهي خطوط وهمية مستقيمة للطيران في الأجواء (الشكل ٤-١٩)، تسمح بالمرور بأكثر من مطار خلال الرحلة الجوية الواحدة لتوفير حمولة كميات الوقود الكبيرة مما يؤدي إلى زيادة نقل حمولات أكثر من المسافرين والبضائع، وإجمالاً نجد ان الخطوط الجوية ترتبط بحركة المسافرين والعاملين والبضائع في المناطق ذات النشاط الاقتصادي الكبير، كذلك الذي نجده عبر المحيط الأطلسي، وعبر القارة الأوروبية، وجنوب شرق آسيا وشرقها، واصبحت شبكات الخطوط الجوية/ العنكبوتية تغطي المجالات الجوية العالمية كافة حيث تتحرك وفقها الطائرات على مدار الساعة وهي تحمل باستمرار ما لا يقل عن (٢٥ ألف راكب) محلقين بالجو على الدوام حول العالم.

(الشكل ٤-١٩)



المصدر: النقل ، صفحة الكترونية (٢٠١٤).

رابعاً: المطارات :

المطار؛ هو موضع اقلاع وهبوط الطائرات، ويتضمن مدارج الطائرات المخصصة للهبوط والإقلاع، ومنشآت المطار الخدمية وتلك الخاصة بالصيانة وتزويد الطائرات بالوقود .

لمطارات أصناف عديدة منها الصغيرة والكبيرة، ومطارات لشحن البضائع او نقل المسافرين، وكذلك المطارات العسكرية ومطارات العمل، وهناك مطارات خاصة بالدولة مثل مطار الموصل والبصرة واربيل في العراق، والمطارات العالمية مثل مطار جدة/المملكة العربية السعودية، ومطار عمان/المملكة الاردنية الهاشمية، ومطار هيثرو في لندن ومطار طوكيو في اليابان ومطار دبي الدولي بدولة الامارات العربية المتحدة.

العوامل الجغرافية التي تتحكم في اختيار تتمثل بموقع المطار المناسب والملائم لتطور حركة النقل الجوي وكما يلي:

- ١- شكل سطح الأرض المناسب لحركة اقلاع وهبوط الطائرات، وخصوصاً الأراضي المستوية التي تتيح إمكانية التوسع المستقبلي وبناء منشآت المطار الاخرى.
- ٢- الابتعاد عن مناطق الغابات ومناطق العوارض الجبلية.
- ٣- ملائمة البنية الجيولوجية لإقامة مدارج ومنشآت المطار.
- ٤- مراعاة اتجاهات الرياح السائدة، ومستوى التلوث الجوي.
- ٥- الابتعاد عن المناطق السكنية الكثيفة بعدد السكان والبنائات العالية، وعلية فأن افضل المواقع هي تلك التي تكون بعيدة عن مراكز المدن نحو الضواحي والأطراف وبمسافة تتراوح عالمياً ما بين ١٠-٣٠ كم.

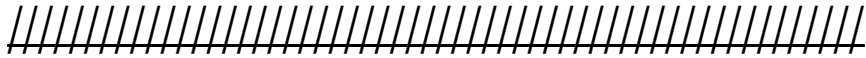
٦- مدى توفر وسائل النقل البري (الطرق او السكك) من وإلى المطار.

شهدت العقود الأخيرة تطوراً واسعاً وكبيراً في مجال بناء المطارات العالمية الحديثة جداً، وكذلك حركة النقل الجوي، وقد احتل (مطار دبي/مطار القمة) بدولة الامارات العربية المتحدة المرتبة الاولى عالمياً سنة ٢٠١٤، وذلك للمميزات الآتية:

- ١- يمثل موقع المطار عقدة نقل للخطوط الجوية العالمية المباشرة ما بين مطارات دولية في ثلاثة قارات (اسيا وأفريقيا و اوربا).
- ٢- تتبع المطار (شركة طيران الامارات) التي احتلت ايضا المرتبة الاولى عالميا سنة ٢٠١٤، وذلك لتفوق عدد طائراتها (٣٢ طائرة) من طراز (إيرباص /A380)، ولزيادة المسافات الجوية المقطوعة، ولعدد المسافرين المنقولين بطائراتها، زيادة على نوعية الخدمات المقدمة، وخطت الشركة لامتلاك (٩٠ طائرة/ سوبر جامبو) في افق سنة ٢٠٢٠ لنقل (١٦٠ مليون مسافر سنويا).

هوامش ومصادر الفصل الرابع

- ١- محمد أزهر السماك، وآخرون، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ٢٠٠٨، صص ١٧٥-١٧٦ .
- ٢- مجيد ملوك السامرائي، العلاقات المكانية بين طرق النقل البرية والصناعة في محافظة الأنبار، أطروحة دكتوراه، كلية التربية/ابن رشد، جامعة بغداد، ١٩٩٦ . ص ٦٣ .
- ٣- للمزيد عن الناهج البحثية في الجغرافية، انظر : محمد ازهر السماك، مناهج البحث الجغرافي بمنظور معاصر، دار ابن الاثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ٢٠٠٨ .
- ٤- هيثم هاشم ناعس، جغرافية النقل، جامعة دمشق، مطبعة دار الكتب، دمشق، ٢٠٠٦، ص ص ١٥٣-١٥٤ .
- ٥- سعدي على غالب، جغرافية النقل والتجارة، مطبعة دار الكتب، جامعة الموصل، ١٩٨٧، ص ص ١٨٢-١٨٧ .
- ٦- النقل، صفحة الكترونية(٢٠١٤).



الفصل الخامس
التجارة الدولية المعاصرة
والتغيرات الجيوسياسية – الاقتصادية

الفصل الخامس

التجارة الدولية المعاصرة

والمتغيرات الجيوسياسية - الاقتصادية

المبحث الاول

تطور التجارة الدولية

اولا: مفهوم التجارة:

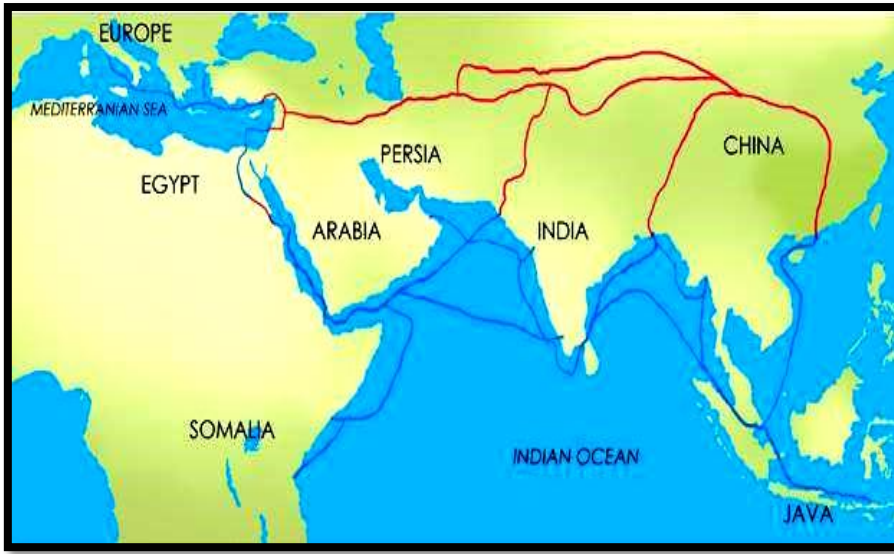
التجارة (Tread) نشاط بشري اقتصادي يقوم على؛ تبادل ونقل السلع والبضائع بمختلف مصادرها الطبيعية/الخام او الزراعية او الصناعية من مصادرها حيثما توفرت وزاد عرضها الى اماكن استهلاكها حيثما توفر الطلب عليها، وتعتمد التجارة - أي كان مستواها وحجمها - تاريخيا على عمليات النقل بكافة وسائله ووسائله، وابتداء من استخدام عضلات الانسان للنقل الى النقل بالطائرات، أذ بدون النقل لا توجد تجارة، وترتبط بهذا النشاط شركات النقل والتسويق والمعارض والمصارف، وهناك نوعين من التجارة؛ الاول الداخلية/المحلية داخل كل دولة، والثاني (التجارة الدولية او العالمية)⁽¹⁾.

ثانيا: التطور التاريخي - الجغرافي للتجارة:

يمارس النشاط التجاري على مستوى الافراد والدول، ويتضمن عمليات البيع والشراء والتسويق للمنتجات الزراعية والصناعية وموارد الثروة الطبيعية، وتعتمد التجارة اساسا على عمليات النقل، وقد تطورت التجارة من التبادل المباشر (المقايضة) بسلعة او بسلع اخرى، الى ان اهتدى الانسان الى العملة المصنوعة من المعادن الثمينة من الذهب والفضة، ثم العملات الورقية التي غطائها بالدرجة الاساس معدن الذهب.

منذ ما يزيد عن ثلاثة الاف سنة بدأ نشاط التجارة بين الدول في القرون القديمة والوسطى والحديثة، أي منذ زمن الامبراطوريات الأشورية والبابلية والمصرية واليونانية والصينية، وأشهرها تلك التي تمت عبر (طريق الحرير البري/ البحري وامتداداته ما بين الصين، واواسط اسيا وبلاد الاناضول، والمحيط الهندي، والبحر المتوسط)، (الشكل/ الخريطة ٥-١).

(الشكل/الخريطة ٥-١) مسارات طريق الحرير البري/البحري العالمي القديم.

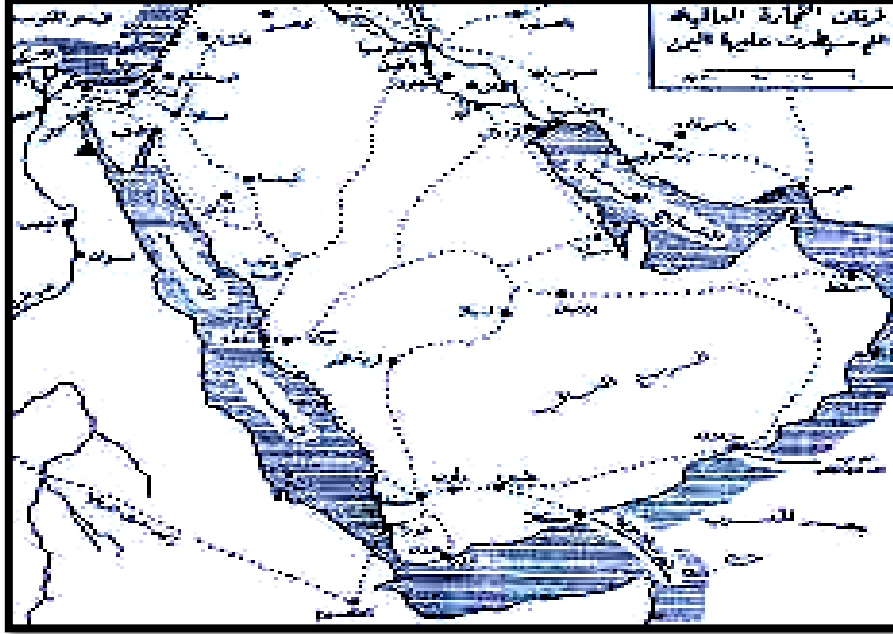


المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

في العصور الوسطى كانت تجارة العرب المسلمين ايام الدولة العباسية ما بين الجزيرة العربية (الشكل/الخريطة ٥-٢) وبلدان الشام والروم والفرس والهند والصين، وبلاد ما يسمى (روسيا الحالية، وبلدان غرب اوربا). وتعد التجارة السبب الرئيس الاول الذي كان وراء (حركة الكشوف الجغرافية) لمختلف قارات العالم للبحث عن موارد الثروة الطبيعية (الفحم الحجري، الذهب، النحاس، الخشب والنفط الخام)، ثم الموارد البشرية المتمثلة؛ بإقامة المزارع التجارية الواسعة (مزارع القمح، مزارع القهوة، مزارع الموز، ومزارع السكر)،

وبذلك تم استعمار العديد من اراضي القارات القديمة والسيطرة على القارات الجديدة (الامريكيتين واستراليا)، وادت الى اتساع الاسواق والمبادلات التجارية العالمية.

(الشكل/الخريطة ٥-٢)

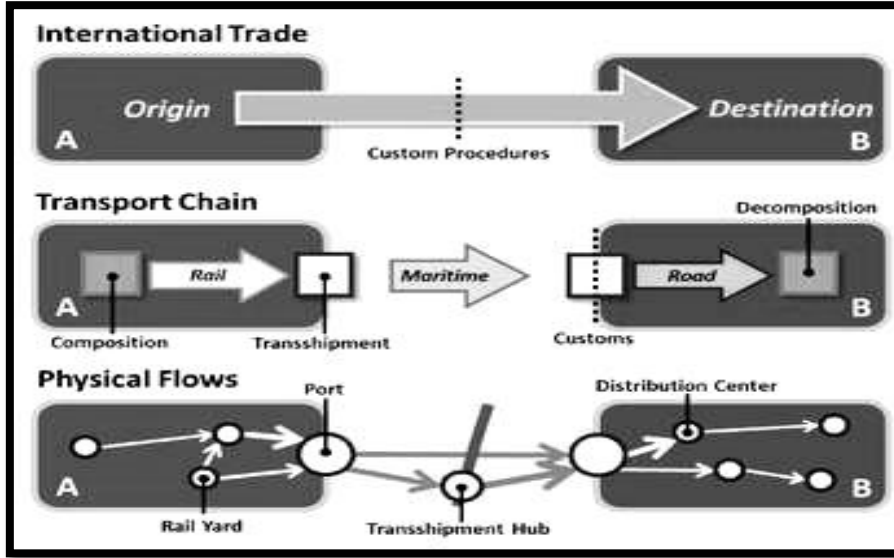


المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

ثالثا: التجارة الدولية/العالمية الحديثة:

تتمثل التجارة الدولية/العالمية الحديثة (Modern World Tread) بحركة تبادل ونقل السلع والبضائع بمختلف مصادرها الطبيعية/الخام او الزراعية او الصناعية من الدول حيثما توفرت فيها وزاد عرضها الى الدول الاخرى لاستهلاكها حيثما توفر الطلب عليها، وتعتمد على مختلف انظمة وشبكات النقل والاتصال، ابتداء من المصادر الاساسية للسلع والبضائع، وعمليات نقلها، وانتهاء بتوزيعها (الشكل ٥-٣)، وتكتسب التجارة الدولية الحديثة اهمية كبيرة في حياة كافة سكان الكرة الارضية أي في مختلف القارات والجزر، وحتى البحار والمحيطات ذات اهمية كبيرة للتجارة الدولية باعتبار ان ثلاثة ارباع حجم التجارة الدولية تمر عبر المحيطات بواسطة السفن المتعددة الاغراض.

(الشكل ٥-٣) اليات حركة التجارة الدولية



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

رابعاً: عوامل قيام التجارة الدولية الحديثة:

١- العوامل الطبيعية:

أ- اختلاف الموارد الزراعية النباتية والحيوانية في بلدان العالم بحسب اختلاف عناصر السطح والتربة والمناخ، وللمناخ دور متميز ومسؤول عن ظاهرة اختلاف التوزيع المكاني لهذه الموارد، لأن لكل نبات أو حيوان حداً أدنى من الحرارة والضوء والرطوبة والرياح، ولأن هذه العناصر تختلف من دولة الى أخرى طبقاً الى لموقعها الجغرافي، وهكذا أصبح التخصص بالإنتاج الزراعي حقيقة واضحة لأن تطابق شروط زراعة المحاصيل وتربية الحيوان مع نمط المناخ السائد في المكان والزمان يؤدي الى خفض تكاليف الانتاج ومضاعفة القدرة على التصدير.

ب- اختلاف الموارد التعدينية وتوفر فائضها كالمعادن (القصدير والنيكل والنحاس والذهب)، واختلاف موارد الطاقة (النفط والغاز والفحم)، حيث تتوزع هذه الموارد بصورة غير متساوية من حيث الكم والنوع والجودة في مختلف انحاء الكرة الارضية متأثرة بجيولوجية الصخور.

ج- اختلاف مساحة الدولة وبالتالي تنوع مواردها، فالأرض الواسعة تتضمن أنواعاً مختلفة من الصخور وبالتالي أنواعاً متعددة من المعادن والترب، كما ان اتساع المساحة يتضمن تباين الموقع وتنوع الأقاليم المناخية، وهذا يفضي الى تنوع الانتاج الزراعي.

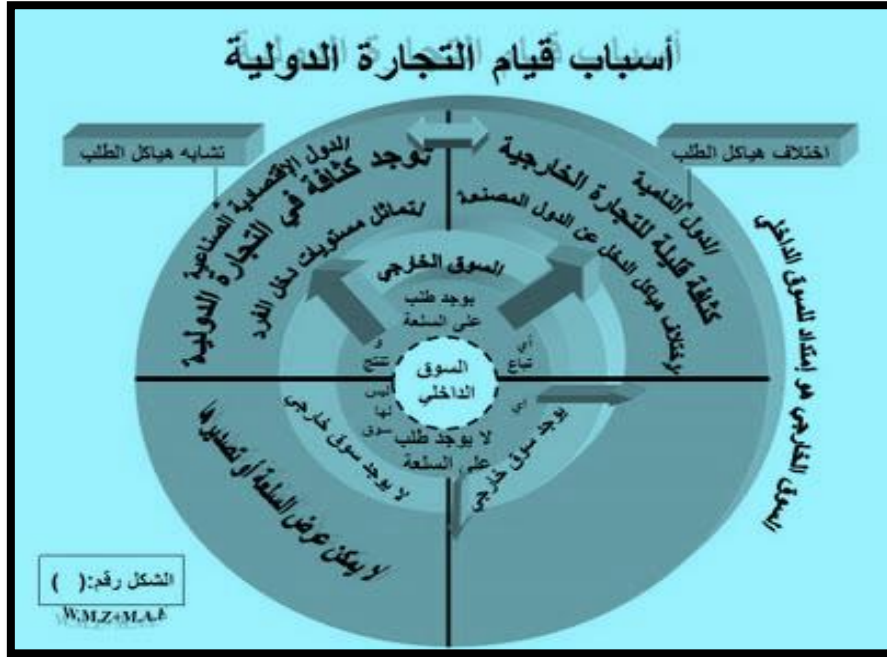
٢- العوامل البشرية، (انظر الشكل/ ٥-٤):

أ- اختلاف عدد السكان وتوزيعهم، ونسبة القادرين على العمل من السكان ومستويات مهاراتهم، ويقاس حجم التجارة الدولية بعدد السكان، وكلما كان عدد السكان قليلا كانت حجم استهلاكهم اقل مما يتيح تصدير فائض الانتاج الى السوق العالمية والعكس صحيح، واكتسب السكان في بعض الدول شهرة عالمية في صناعات معينة خصوصاً الصناعات الحرفية مما ادى التخصص في انتاج بعض السلع وتصديرها الى السوق العالمية، ولعدد السكان دور واضح في تباين قوى العمل من مكان لآخر، الامر الذي يقود الى التخصص في الانتاج وقيام التجارة الدولية، فهناك محاصيل زراعية يتطلب انتاجها ايدي عاملة كثيرة مثل (القطن والكاكاو والمطاط) لذا ازدهرت زراعتها في (مصر وغانا والهند على التوالي) حيث تتوفر الظروف الطبيعية المناسبة، وحيث تكون الكثافة السكانية عالية وبأجور واطئة تنخفض كلف الانتاج مما يقود الى امكانية تصدير العديد من المنتجات الى السوق العالمية.

ب- تباين مستويات دخول السكان بين الدول، يؤثر في حجم التجارة الدولية التي ترتبط بدخول الافراد وقوتهم الشرائية، فكلما ارتفع دخل الفرد ازدادت قدرته الشرائية واتسع حجم السوق والعكس صحيح، فالبلدان الرأسمالية تستورد (٦٦%) من جملة الواردات العالمية بينما تستورد الدولة النامية (٢٤%).

ج- تباين مستوى تطور وسائل النقل، واهمها الاشراف البحري المباشر للدولة على (الخطوط البحرية التجارية العالمية)، وبالتالي سهولة الاستيراد والتصدير، ويعد النقل و وسائله عاملاً اساسيا في قيام التجارة الدولية وتطورها لكونه يمثل الوسيلة التي لا غنى عنها للاتصال بين دولة وأخرى، ولإيصال السلع من مراكز الانتاج الى

(الشكل / ٥-٤)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

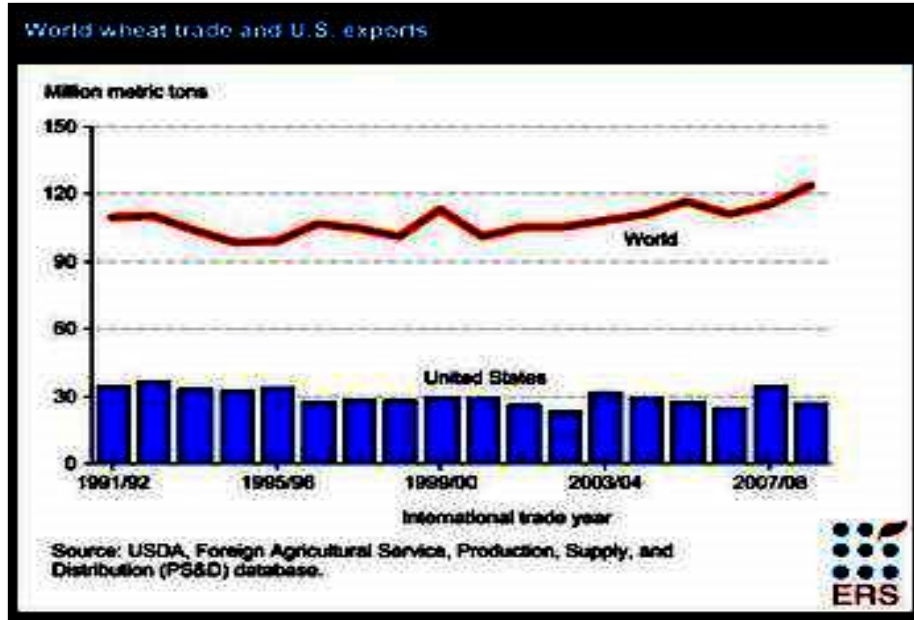
مراكز الاستهلاك، ولايزال النقل البحري أفضل نظم النقل لحركة التجارة الدولية، لما تمتاز به السفن من ارتفاع الطاقة النقلية وانخفاض تكاليف واجور النقل وحرية الوصول الى مختلف الدول البحرية، ولذلك اشتهرت الدول ذات الواجهة البحرية وذات الموانئ بازدهار تجارتها الدولية مثل بريطانيا واليابان.

د- تباين مستوى التقدم التكنولوجي والحضاري، وتوفر فائض الانتاج الصناعي، حيث تتفوق الدول المتقدمة على الدول النامية تفوقا كبيرا في حقول التقنية وهذا التفوق يشكل احد الاسباب الفعالة لقيام التجارة الدولية، فالأقطار المتطورة تمتلك رؤوس اموال ضخمة ولا سيما في الصناعة والتعدين، ويرجع ذلك الى تمتعها بمستويات عالية من العلم والى سعيها المتواصل في تمويل الابحاث والمخترعات وتطور وسائل الانتاج، وهكذا اصبحت قادرة على صنع مختلف السلع الصناعية، وبالتالي توفر فائض الانتاج الصناعي والزراعي.

خامسا: تركيب (بنية/ مكونات) التجارة الدولية:

١ - المنتجات الغذائية: تشمل؛ الطبيعية كالأملاح، والزراعية كالحبوب بأنواعها، والصناعية كالمعلبات، وتتألف السلع الغذائية الداخلة في التجارة الدولية من اصناف عديدة مثل اللحوم والحبوب والزيوت والمشروبات، وتتميز اللحوم بسعة الصادرات وارتفاع الثمن، يليها القمح حيث تخصص بعض الدول في تصدير اصناف معينة منه لتوفر العديد من العوامل الطبيعية والبشرية لإنتاجه، ورافق ذلك تصاعد المعدلات السنوية العالمية لصادرات القمح (الشكل / ٥-٥)،

(الشكل ٥ - ٥)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

والناتج عن تنامي استهلاك القمح عالميا (الشكل / ٦-٥)، ومن أمثلة التخصص للإنتاج الزراعي ماليزيا التي تصدر زيت النخيل، وتخصص الفلبين بإنتاج زيت جوز الهند، وتخصص البرازيل بإنتاج فول وزيت الصويا.

٢ - وسائل الانتاج الزراعي والصناعي، و وسائل تقديم الخدمات كالمكائن والآلات والمعدات.

(الشكل ٥ - ٦)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

٣- المواد الخام الزراعية: تتألف تجارة هذه المواد من التبغ والجلود والمطاط الطبيعي والقطن والاشخاب والصوف، وان الدولة التي تشتهر بارتفاع نسبة قيمة صادرات المواد الخام الزراعية الى اجمالي قيمة تجارتها الدولية هي والبرازيل وتركيا والهند وبريطانيا والدنمارك وماليزيا واندونيسيا والولايات المتحدة وتركيا ومصر.

٤- السلع الصناعية المختلفة: (الشكل ٥-٧) وتشمل؛ تجارة المواد الانشائية، و سائط النقل كالسيارات، والالبسة، والالكترونيات، والكهربائيات، وتتكون السلع الصناعية من اصناف عديدة من ابرزها المنتجات الكيماوية والمكائن والمعدات، بحيث احتلت المرتبة الاولى بسبب تباين انتاجها واستهلاكها، فبينما يتركز انتاجها بكميات كبيرة ومتنوعة تزيد عن الطلب المحلي في عدد من الدول الصناعية المتقدمة نجدها تنتج بكميات قليلة ومحدودة في الدول النامية.

٥- المواد الاولية: وتشمل (صادرات الوقود العالمية/النفط الخام ومشتقاته والغاز الطبيعي والفحم الحجري والطاقة الكهربائية)، اما تجارة المواد الاولية/المعادن (الشكل ٥-٨)، فتشمل البوكسايت والالمنيوم والنحاس والحديد والمنغيز والفوسفات

والكبريت، وتشكل تجارة هذه المعادن (٧,٤%) من إجمالي قيمة الصادرات في العالم، ويرجع ذلك الى انتشار هذه المعادن في الدول الصناعية التي تشتهر بإنتاجها، وضالة ما يصدر منها الى السوق العالمية لاستعمالها في هذه الدول.

الشكل (٧-٥) تجارة/ تصدير السيارات/ اليابان



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

الشكل (٨-٥) انتاج المعادن/ الولايات المتحدة



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

المبحث الثاني

الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية

أولاً: خصائص النشاط التجاري الدولي:

- ١ - النشاط التجاري المحلي والخارجي لأغراض التسويق أو التصدير، وكذلك استيراد المدخلات المحلية والخارجية تتمم لاقتصاديات أي دولة في قطاعات الصيد والرعي والزراعة والصناعات التعدينية والتحويلة والخدمات الأخرى.
- ٢ - تخضع التجارة الدولية لعوامل جغرافية اقتصادية عديدة منها اختلاف مستوى التطور والنمو الاقتصادي بين الدول، حيث يتبع ذلك تطور حاجات السكان وتطور الإنتاج الاقتصادي، وكذلك تباين العوامل الجغرافية ممثلة في اختلاف التضاريس والتربة والتكوينات الصخرية والاختلافات المناخية.

ثانياً: التجارة الدولية الحديثة وعمليات النقل:

شهدت السنوات العشرين الماضية تطوراً تكنولوجياً عالمياً مذهلاً بتداخل واسع وتكامل شامل لمنظومات (النقل المختلفة) و(الاتصالات الفضائية)، وتطبيقات الأنترنت والهواتف الذكية ببرمجياتها العاملة والمحدثة باستمرار، وقد أوجد ذلك اتصالية جديدة (New Connectivity) بين كل بقاع الكرة الأرضية وحيثما يكون الإنسان، وبذلك أسس (لقاعدة اقتصادية عالمية متكاملة)، وخصوصاً (حركة واتجاهات التجارة الدولية الحديثة) في العقد الثاني للقرن الحادي والعشرين.

- ١ - النقل بوسائله المختلفة - منذ أن اخترع الإنسان على سطح الأرض لأول مرة وسائل النقل المائي (القوارب) و وسائل النقل البري (العجلات) قبل ما يزيد عن خمسة آلاف عام - قدم للحياة البشرية إضافة مهمة للغاية أدت إلى تقصير المسافات واختزال الزمن، وبذلك ترقى هذه الاختراعات إلى مستوى اختراع الأبجدية الأولى للإنسان أينما وجد.

لما كان الإنسان مدفوعاً بالحركة بالرغم من استقراره المكاني على الأرض بهدف الحصول إلى الأراضي القريبة أو الأبعد، ولأجل ذلك أمتد بحثه عن الأراضي عبر البحار في قارات أخرى، فإن الذي سهل ذلك للإنسان هو عمليات النقل بغية الحصول على مصادر مقومات الحياة من الغذاء والمعادن والصناعات عبر النشاط التجاري بمختلف نظمه وأصنافه، والذي تطور من المقايضة المحلية بين أفراد السكان، إلى التجارة الدولية الحديثة العملاقة حالياً عبر القارات بوسائط النقل المختلفة من طائرات شحن، وسفن الحاويات، وناقلات النفط، وكذلك الشاحنات الكبيرة (التريلات) بمختلف تخصصاتها.

٢- التجارة نشاط اقتصادي رافق الإنسان منذ بداياته الأولى سعياً للحصول على حاجاته من الغذاء أولاً، ثم تبع ذلك مقايضة المنتجات الزراعية بعد أن اهتدى الإنسان إلى الزراعة، وكذلك استخراج المعادن من باطن الأرض والاتجار بها، ثم عمل على تطوير حرفه وصناعته لإنتاج السلع المصنعة التي وصلت حالياً إلى السلع الإلكترونية، واعتمدت التجارة تاريخياً على النقل بمفهومه الواسع إذ بدون (عملية النقل) لا توجد تجارة.

٣- التجارة العالمية المعاصرة، والمقصود بها (التجارة الدولية الحديثة)، وبفعل التطورات المتصاعدة والاستحداثات التي جرت في السنوات الأخيرة لتكنولوجيا النقل العالمي (Technology of the Global Transportation)؛ أصبحت الآن النشاط الاقتصادي الذي يهم حياة كافة سكان العالم، والتي تتضمن؛

تطور الاداء الوظيفي والمكاني لنظم النقل والاتصال، سواء منها نظم المعلوماتية، ونظم الاتصال الاثري/الفضائي، ونظم التمويل، ام الوسائل المتحركة/الوسائط كالسيارات والقطارات والطائرات والسفن، ام الوسائل الثابتة ومرتكزاتها كالطرق والسكك والجسور والموانئ والمطارات، والتي شهدت تطورات تكنولوجية كبيرة و واسعة جدا خلال السنوات الاخيرة.

لقد اصبح لكل دولة تقريبا شبكاتهما الخاصة من الطرق والسكك والجسور والانابيب والاسلاك، وبذلك تيسرت امكانات كبيرة جدا وذات كلف اقتصادية مناسبة

لربط اية شبكة في دوله مع مثيلاتها في الدول المجاورة والبعيدة وعبر القارات، واهم ما تتطلبه عملية الربط هو (مد وصلات الربط) بين الشبكات المتماثلة عبر حدود الدول الأرضية او النهريية (الجسور) او البحرية(الانفاق).
ادت تطورات تكنولوجيا النقل العالمي المذكورة الى سرعة الحركة واختزال الزمن، ومرونة حركة تداول السلع والبضائع والمنقولات التجارية المختلفة بأوزانها واحجامها الكبيرة جدا وبشكل غير مسبوق، وأصبح الآن كل شيء قابل للتجارة وخاضع إلى الأقيام السعريية اليومية، وعلى مدار الساعة لكل سلعة وبضاعة تعدينه أم صناعية أم زراعية أم حرفية، أن ذلك هو ما يحرك التجارة العالمية، بالرغم من التدخلات السياسية في هذا المضمار.

٤- اعتمدت التجارة كنشاط اقتصادي يقوم به الإنسان تاريخيا على (النشاط النقلي بوسائله المختلفة؛ الثابتة منها كالطرق، والمتحركة كالسيارات)، مع التقدم المتنامي لتكنولوجيا عمليات كل من؛ النقل (Transport) والتسويق (Marketing) والتجميع (Collection) والتجهيز (Supply) والتوزيع (Distribution) لكافة السلع والبضائع، إذ إن التسويق يتضمن كل ما يعدن ويصنع وينتج زراعيا، أما التجميع فيتضمن كل عمليات التخزين المختلفة، ويتضمن التجهيز عمليات تداول السلع والبضائع للمرحلة التي تسبق عمليات التوزيع المباشر وغير المباشر/جملة أم مفروق .

٥- للموقع الجغرافي الدور الواضح في تطور التجارة الدولية، بالرغم من أن هذا الموقع في أهميته الاستراتيجية خاضع للتغيير بفعل عوامل الاقتصاد والسياسة والنقل، فقد كان لموقع العراق أهمية كبيرة عبر التاريخ في عمليات النقل التجاري، إلا ان هذه الأهمية قد ضعفت بعد أن تم فتح قناة السويس عام ١٨٦٩^(٢).

لموقع الدول بالنسبة للبحار والمحيطات اهمية كبيرة في تطور تجارتها الدولية، حيث تمر خطوط الملاحة والتجارة الدولية عبر البحار أو ما كان يسمى (أعالي البحار/Over Seas)، كما هو الحال بالنسبة للجزر البريطانية - والتي ازداد

موقعها أهمية بعد إنشاء نفق بحر المانش للنقل البري(السيارات والقطارات) إلى أوروبا تحت مياه البحر - .

٦- التطورات الحديثة للنقل التجاري الدولي تمثلت في ضخامة المنقولات عبر وسائل النقل بسفن الحاويات، وبالشاحنات(التريلات/الشكل ٥-٩)، اختزالاً للوقت وتقليل الكلف.

(الشكل ٥-٩)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

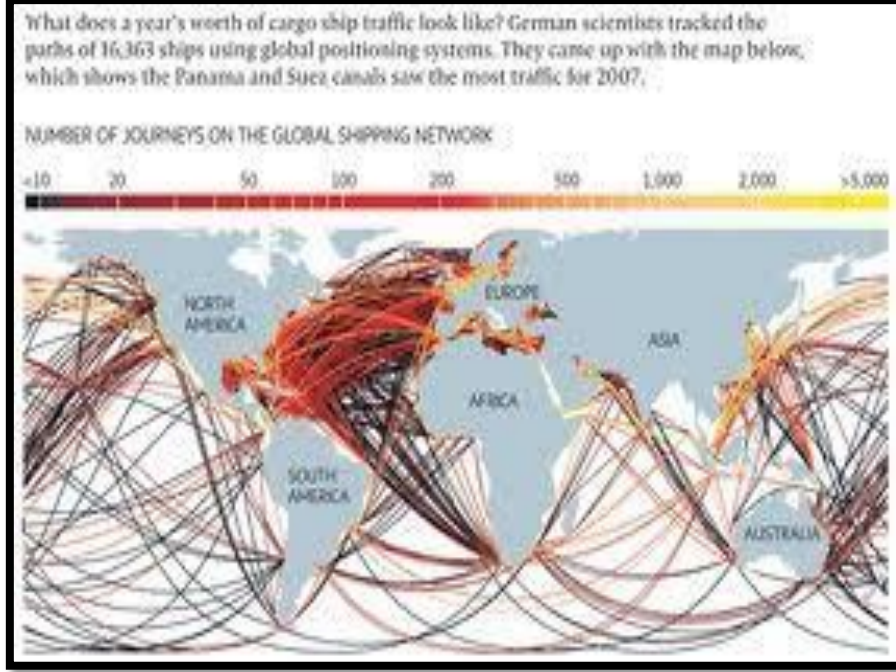
ثالثاً: مسارات النقل البحري للتجارة الدولية:

١- الخطوط البحرية عبر المحيط الأطلسي الشمالي ما بين أوروبا شرقاً وكندا والولايات المتحدة غرباً (انظر الشكل/الخريطة ٥-١٠).

٢- الخطوط البحرية عبر المحيط الهادي ما بين دول شرق آسيا كاليابان والصين وكوريا الجنوبية متجهة نحو الشرق عبر المحيط الهادي نحو السواحل الأمريكية الغربية، وعبر قناة بنما من جهة الغرب باتجاه السواحل الأوربية.

٣- الخطوط البحرية ما بين دول المحيط الهندي وأستراليا جنوباً، ودول حوض البحر المتوسط و أوروبا شمالاً عبر قناة السويس.

(الشكل/الخريطة ٥-١٠) المسالك الرئيسية الدائمة للتجارة العالمية/النقل البحري



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

رابعاً: النقل التجاري الدولي بالحاويات:

الحاوية (Container) مستوعب معدني صندوقي يمكن استخدامه لنقل مختلف السلع بسهولة وسرعة ويقلل من فقدان او تلف البضائع المنقولة، وكذلك سهولة تداول ومناقلة الحاوية ما بين واسطة نقل وأخرى كالسفن والقطارات والشاحنات.

بالرغم من أن عملية استخدام الحاوية لنقل البضائع والسلع منذ فترة بعيدة عبر السكك الحديدية وتزايد استخدامها بعد عام ١٩٥٠، إلا أن العقد السادس من القرن العشرين قد شهد انطلاقه كبيره في مجال استخدام الحاويات (الشكل ٥-١١)، إذ أن استخدام الحاويات على نطاق واسع قد اكتسب أهمية كبرى لكونه

يدخل ضمن نظام نقلي متكامل ودقيق ما بين نقل الحاويات عبر الطرق المعبدة والسكك الحديدية من جهة، والنقل عبر البحار من جهة ثانية، وبذلك أمسى نقل البضائع بهذه الوسيلة هو (من الباب إلى الباب) .

(الشكل ٥-١١)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحته الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

١- شروط استخدام الحاويات^(٣):

- أ) تبادل تجاري بين دولتين أو أكثر تتميز باقتصادات متطورة كما هو الحال بالنسبة لكل من الصين واليابان وألمانيا والولايات المتحدة .
- ب) تكافئ عملية التبادل التجاري بين تلك الدول بالاتجاهين، بغية الاستخدام الأمثل للسفن المتخصصة بنقل الحاويات فقط .
- ج) التطور التكنولوجي لمرافق الموانئ المتخصصة بتداول الحاويات وخصوصاً ما يتعلق بالرافعات، والأعمال الإدارية والفنية الدقيقة في مواعيد الاستلام والتسليم والتوزيع والشحن ما بين المصدر والمستورد، وبوسائط النقل البرية للحاويات كالقطارات والشاحنات الكبيرة .

د) توفر نظام نقل داخل الميناء وباتجاه الظهير ممثلاً بشبكة الطرق المعبدة السريعة والسكك الحديد الحديثة، بغية الإسراع بنقل الحاويات بالشاحنات والقطارات بالاتجاهين استيراداً وتصديراً منعاً لتكدس الحاويات.

هـ) أن استخدام الحاويات يؤدي إلى اعتماد اقل عدد من السفن عبر البحار، وهذا ما يوفر كلف نقل عالية يتم استثمارها في عمليات النقل بالحوايات البرية والبحرية .

٢- تتنوع الحاويات العاملة على مستوى موانئها العالمية في تصميمها، فمنها المغلقة، والمفتوحة، والمبردة، والعازلة للحرارة، وحوايات السوائل، ويعود هذا التنوع في تصاميم وصناعة الحاويات إلى نوع البضاعة المعدة للنقل بواسطتها.

٣- تتراوح الأبعاد القياسية العالمية للحاويات ما بين (٦ م) و (٥ ، ١٢ م) طولاً، وبعرض وارتفاع (لا يزيد عن متران ونصف المتر) لكل منهما.

٤- يوفر النقل بالحوايات الوقت أثناء عملية التحميل والتفريغ للبضائع المشحونة بالحوايات، ويصل الفرق في عملية التحميل والتفريغ للبضائع المنقولة بالحوايات إلى أكثر من (ألف طن في الساعة الواحدة) مقارنةً بالمنقول بالسفن التقليدية ، ويتعدى الأمر ذلك إلى عملية الاقتصاد في كل من وقت انتظار السفن في الموانئ، والكمية المستوعبة للنقل، والاقتصاد بالأيدي العاملة، وبنفقات التغليف الصناعي للبضائع.

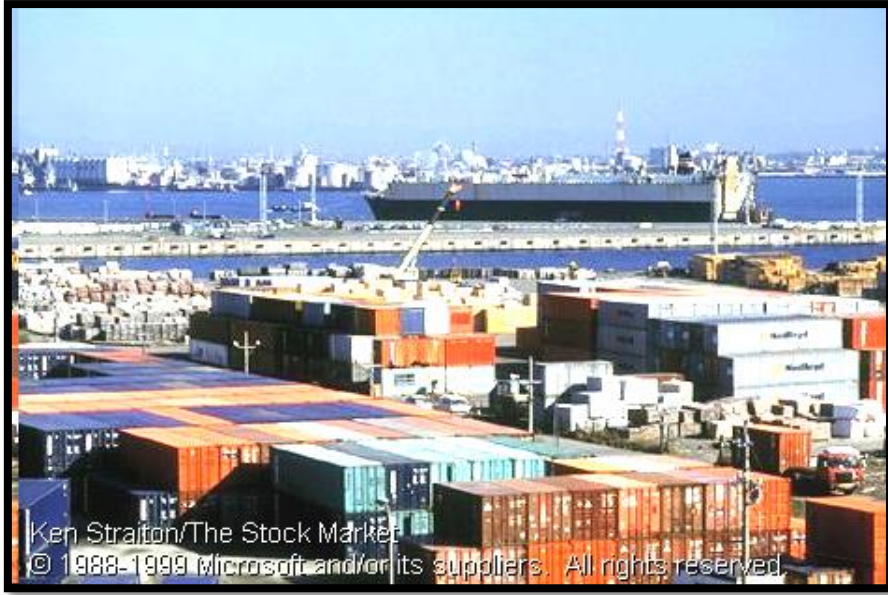
٥- افضت الحمولات الكبيرة بسفن الحاويات(٧-١٨ الف حاوية) الى تخفيض كلف شحن/نقل البضائع المختلفة حول العالم، من نسبة(١٢%) من قيمة البضائع المنقولة بالسفن الاخرى الى نسبة(١%) بسفن الحاويات، وهذا ما خفض بالتالي اسعار البضائع وسرع من حركة التجارة العالمية .

٦- يرتبط النقل بالحوايات بالإمكانات والتكنولوجيا المتوفرة في ميناء الحاويات ذاته من معدات ذات طاقة عالية لتداول كافة الحاويات وبمختلف أصنافها .

٧- سعت الدول ذات الإمكانيات الاقتصادية العالية إلى تطوير موانئ الحاويات وشبكات النقل البرية الرابط لتلك الموانئ، وأصبح النقل النمطي بالحوايات هو

السائد عالمياً، وهذا ما نجده في كل من ميناء نكويا الياباني (الشكل ٥-١٢)، وميناء سياتل في الساحل الأمريكي الغربي الذي يعد واحداً من الموانئ العالمية العملاقة لتداول الحاويات، مع ارتباطه بشبكة من الطرق المعبدة والسكك الحديد عبر القارة الأمريكية.

(الشكل ٥-١٢) ميناء تداول الحاويات/ نكويا - اليابان.



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

هناك رحلات مستمرة ما بين مينائي (شنغهاي شرق الصين وهامبورغ غرب المانيا) لنقل الحاويات ما بين شرق آسيا وغرب أوروبا عبر قناة السويس باستخدام سفن نقل الحاويات وهي (سفينة شنغهاي) و (سفينة هامبورغ) وتقطع كل واحده منها المسافة في أي اتجاه بين المينائين في خلال أسبوعين فقط لنقل ما يزيد عن سبعة آلاف حاوية دفعة واحدة، وتعد موانئ سياتل ونيويورك في قارة أمريكا الشمالية، وميناء برازيليا في أمريكا الجنوبية، وموانئ هونك كونج وشنغهاي وطوكيو وسيؤول وميناء دبي في آسيا، وموانئ لندن وهامبورغ في أوروبا، من أهم موانئ الحاويات في العالم لضخامة عمليات تداول ونقل الحاويات عبر

سفن نقل الحاويات العملاقة، وحاليا تقوم شركة هونداي وتكنولوجيا متقدمة جدا بصناعة سفن الحاويات العملاقة التي تصل حمولتها الى (١٨ الف حاوية) في ميناء سيؤول/كوريا الجنوبية، والتي من المؤمل دخولها الخدمة سنة ٢٠١٦ .

خامسا: المنافسة والتكامل بين وسائل النقل التجاري الدولي:

يتمثل نمط المنافسة الحديثة بين وسائل النقل في اعتماد الوسيلة الأسرع والأقل كلفة، ويرتبط ذلك بعوامل تكنولوجيه، وأخرى تتعلق بالمستوى الاقتصادي والتنموي لكل دولة، فالدول التي لا تستطيع بناء موانئ الحاويات العملاقة تبقي على موانئها التقليدية، وبذلك لا تصح عملية المنافسة بين سفن الحاويات وسفن نقل البضائع التقليدية، وكذلك الحال بالنسبة للمنقولات عبر الأنابيب وبالسيارات (الشاحنات) وفقاً لتوفر الواجهات البحرية للدولة المعنية.

أن عملية المنافسة في حالة تعلقها بالسرعة وتخفيض الكلف؛ فإن هناك توجهاً عالمياً حديثاً نحو التكامل بين منظومة النقل ذاتها سواء كانت للبضائع أم للأشخاص براً وبحراً وجواً، وبالرغم من أن عملية المنافسة بين وسائل النقل ترجع أصلاً إلى مزايا كل وسيلة عن الأخرى من حيث السرعة وتدني نفقات النقل والتكلفة وبالتالي انخفاض كلفته أو أجوره، إلا أن عملية المنافسة بين وسائل النقل هي مسألة نسبية ومتغيرة طبقاً للتطور التكنولوجي لوسائل النقل الحديثة وكذلك مستويات الإنتاج والاستهلاك العالمي .

تلعب حركة التجارة الدولية دوراً كبيراً في تشجيع عملية التكامل بدلاً من المنافسة في قطاعات نقل البضائع والمسافرين، وما يصح من وجود منافسة لعملية النقل بالقطارات من قبل السيارات، فإن الأكثر صحة هو تطور عملية النقل التكاملية للقطارات مع الوسائل الأخرى، كما في عملية نقل الحاويات بالقطارات وبالسيارات.

المبحث الثالث

الاقاليم الكبرى للتجارة الدولية وآفاقها

اولا: الاقاليم الجغرافية الكبرى للتجارة الدولية:

وفقا لما تقدم من دراسة لعوامل قيام التجارة الدولية؛ تشكلت اقاليم كبرى للتبادل التجاري الدولي، وتميزت بكثافة حركة السفن العملاقة لنقل ملايين الاطنان سنويا من مختلف مكونات التجارة الدولية، واكبر هذه الاقاليم التجارية الدولية (الشكل/الخريطة ٥- ١٣) هي الاتي:

١ - الاقليم الممتد (عبر المحيط الاطلسي) بين دول غرب اوربا، ودول امريكا الشمالية، وهي الاضخم عالميا لمستويات الاقتصادية العالية، وتأتي الاقطار الاوربية في طليعة المناطق التجارية أهمية في العالم بنسبة (٣٨,٩%) من اجمالي قيمة الصادرات العالمية وتستورد (٤٠%) من قيمة الواردات العالمي، وأهم السلع الداخلة في تجارة الاقطار الاوربية؛ خامات الحديد والنفط الخام والغاز الطبيعي والاختشاب والقطن والصوف والحبوب الغذائية اضافة الى والآلات الزراعية والمكائن والمعدات.

(الشكل/الخريطة ٥-١٣) الاقاليم التجارية الدولية الحديثة الاكبر



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

تتألف أهم السلع الداخلة في تجارة دول أمريكا الشمالية من (المواد الزراعية والمعدنية والسلع الصناعية) كالمكائن والسيارات والطائرات والمنتجات الكيماوية، والحبوب، والاشخاب والنيكل والفحم والنفط الخام والغاز الطبيعي والقصدير، ودولها تعد الاضخم في مجال الاستيراد والتصدير عالميا(الشكل ٥-١٤).

(الشكل ٥-١٤)

أبرز المصدرين والمستوردين للخدمات التجارية في العالم في العام ٢٠١٢						
البلد	المصدرين		المستوردين		المرتبة	المرتبة
	القيمة (مليار دولار)	نسبة التغيير المئوية	القيمة (مليار دولار)	نسبة التغيير المئوية		
الولايات المتحدة	٦٦١	١٪	٤١١	٤٪	١	١
المملكة المتحدة	٢٨٠	٣٪	١٧٤	٠٪	٢	٥
ألمانيا	٢٥٧	١٪	٢٩٣	-١٪	٣	٢
فرنسا	٢١١	-١٪	١٧٢	٩٪	٤	٦
الصين	١٩٠	٨٪	٢٨٠	١٨٪	٥	٣
اليابان	١٤٢	٠٪	١٢٥	٥٪	٦	٤
فلندا	٤٠	-١٪	٢٠	٢٪	٢٢	٢٢
لبنان	٢٥	-	-	-	٢٥	-
البركاز	٢٤	-٨٪	-	-	٢٦	-
أندونيسيا	٢٣	١٢٪	٢٣	٨٪	٢٧	٢١

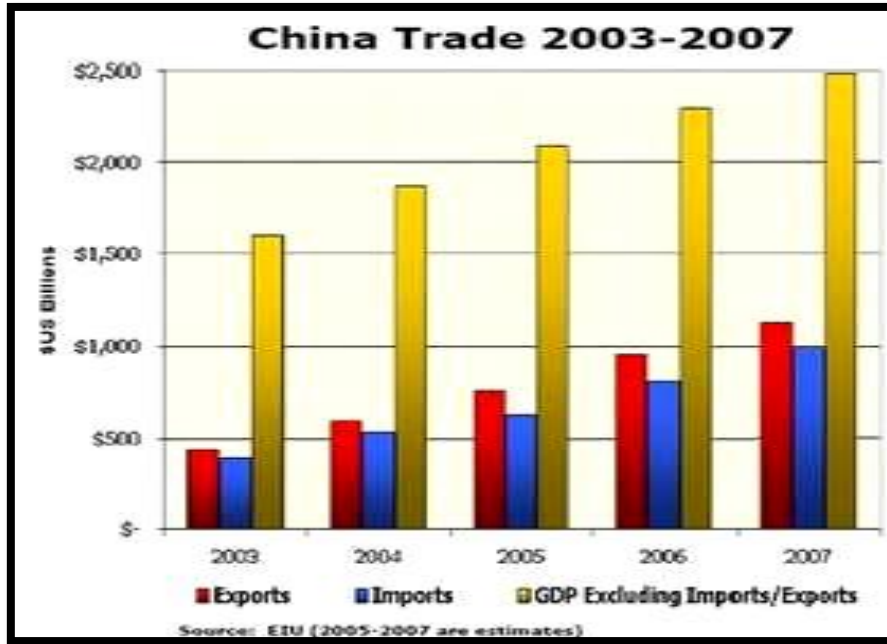
المصدر: منظمة التجارة العالمية، وحدة الأبحاث الاقتصادية في بنك الإحصاء العالمي

المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

٢- الاقليم الممتد (عبر المحيط الهادي) بين دول شرق اسيا كالصين واليابان، ودول الامريكيتين، وقد سبقت الإشارة لأهم السلع الداخلة في تجارة دول أمريكا الشمالية، اما السلع الداخلة في تجارة دول أمريكا الجنوبية فتتألف من اللحوم والصوف والجلود (الارجنتين) والبن والكافا (البرازيل) والنحاس والصدويم (شيلي) والذهب والفضة والنفط (المكسيك وفنزويلا) والمواد الخام الزراعية والخامات المعدنية (غواتيمالا وهندوراس)، وحديثا اتجهت بعض دول القارة نحو تصنيع المواد الاولية وتصديرها مثل البرازيل.

٣- الإقليم الممتد (عبر المحيط الهندي وقناة السويس والبحر المتوسط) بين دول شرق و جنوب اسيا، واستراليا، وأفريقيا، والدول الاوربية .
تتألف أهم السلع الداخلة في تجارة اليابان والصين ودول شرق اسيا (ماليزيا واندونيسيا وكوريا الجنوبية والهند وباكستان) من السلع الصناعية (السيارات والسفن والاجهزة الكهربائية والمنسوجات والمنتجات الكيماوية)، والنفط والغاز، والمعادن والصوف والقطن والفحم الحجري والأخشاب.
لقد تضاعفت تجارة ابرز هذه الدول وهي (الصين) خمسة مرات خلال السنوات ٢٠٠٣-٢٠٠٧ (الشكل ٥-١٥).

(الشكل ٥-١٥)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

استأثرت دول جنوب غرب قارة اسيا بتجارة النفط الخام وتسويقه، وتأتي السعودية في مقدمة هذه الدول ثم دولة الامارات وباقي دول الخليج العربي والعراق وايران، في حين تتألف واردات هذه دول من مختلف انواع السلع الصناعية (الشكل/الخريطة ٥-١٦).

(الشكل/الخريطة ٥-١٦) اتجاهات التجارة الدولية /العربية



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

تتكون صادرات الدول الافريقية أساسا من الذهب والماس والبن والقطن والقصدير من كينيا واوغندا، والنحاس من زائير، واهم صادرات دول غرب القارة الافريقية ه؛ المواد الغذائية، وزيت النخيل، والقصدير، والفوسفات (من سيراليون)، والنفط الخام (من نيجيريا).

تتألف صادرات قارة استراليا أساسا من؛ المنتجات الحيوانية والزراعية (الصوف واللحوم والابقار والقمح)، وخامات الحديد والالمنيوم والنحاس، اما وارداتها فتشمل النفط الخام والتبغ، اما اتجاهات تجارتها الرئيسة فهي مع الصين والهند، ثم بقية دول جنوب شرق اسيا (انظر الشكل/ الخريطة ٥-١٧).

ثانيا: أثر التبادل التجاري الدولي في اقتصاديات الدول النامية:

١- التجارة الدولية الخارجية واقتصاديات الدول النامية:

بالاستناد لعلاقة التجارة الخارجية بالنمو الاقتصادي التي ادت دور القطاع

(الشكل/الخريطة ٥-١٧) اتجاهات التجارة الدولية/أستراليا



المصدر: مايكروسوفت/ صفحته الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

القائد في اقتصاديات الدول المتقدمة الحالية صناعيا، أكد عددا من الاقتصاديين ومنهم (G.Myrdal) إلى إن التجارة الخارجية قد أعادت تاريخيا نمو اقتصاديات الدول النامية، وأن قوى السوق ستميل عن طريق التراكم إلى زيادة حدة اللامساواة الدولية، وقيام تجارة بين بلدين أحدهما صناعي والآخر نامي، وهي بداية عملية تراكمية نحو إفقار وركود البلد الأخير^(٤)، وهناك ثلاثة عناصر رئيسية تؤيدها هذه النتيجة هي:

الآثار غير الملائمة لحركة رأس المال الدولي.

الآثار غير الملائمة لأثر المحاكاة (التقليد).

التدهور الدوري لمعدلات التبادل التجاري .

إن تأثير حركة رأس المال الدولي، لم يكن مؤثرا في خلق بنية إنتاجية متوازنة، كما إن تدفق رأس المال الأجنبي إلى الداخل، قد نمى الموارد الطبيعية المعدة للتصدير حصرا، مع إهمال بقية أجزاء الاقتصاد الوطني، أي إن الاستثمار الأجنبي

قد طور قطاع التصدير إلى إن أصبح من أكثر أجزاء الاقتصاد الوطني تقدما، وأصبح منطقة اقتصادية معزولة تماما من دون إن تتكامل مع بقية القطاعات الاقتصادية المحلية، وبقيت متكاملة مع مصالح الدول المتقدمة، ومن ثم كانت النتيجة إيجاد اقتصاد مزدوج إذ بات الإنتاج إلى جانب التصدير، وبقي قطاع التصدير جزيرة مستقلة عن بقية أجزاء الاقتصاد، أما الجزء الثاني وهو الجزء الأكبر فهو متخلف وتقليدي^(٥).

لقد قادت حركة راس المال الدولي من الدول المتقدمة إلى الدول النامية إلى إيجاد اقتصاد ثنائي في الدول النامية، وفي ظل هذا الاقتصاد لم يكن قطاع التصدير مؤهلا إن يكون قطاعا قائدا، بمعنى إن التسهيلات المنتجة للتصدير في الدول النامية لم تصبح أبدا جزءا من البنية الاقتصادية الداخلية لها باستثناء موقعها الجغرافي والمادي، إذ عمل قطاع التصدير على تقطيع أوصال الاقتصاد الوطني وزجه في تقسيم العمل الدولي، ويعتمد قطاع التصدير في الدول النامية على وسائل إنتاج كثيفة لراس المال كما إن معاملاته الفنية ثابتة، أما القطاع المحلي فيستعمل وسائل إنتاجية كثيفة العمل ومعاملاته الفنية متغيرة. ولم يكن معدل الاستثمار وفرص توظيف الأيدي العاملة في قطاع الصادرات مرافقا لنمو السكان، مما جعل من القطاع المحلي مجالا واسعا لتوظيف السكان الباحثين عن العمل، ولكن بعد نقطة معينة تنتشر الوسائل الإنتاجية ذات العمل الكثيف ومع استمرار تزايد السكان تصبح البطالة المقنعة أمرا واقعا في القطاع المحلي.

يؤدي الاقتصاد الثنائي للدول النامية والمتسم بالتوسع في صادرات المواد الخام إلى حفز الاستثمار وتشجيع التقدم التكنولوجي في قطاع الصادرات، بيد انه لم يؤثر في إزالة البطالة المقنعة أو في تنشيط الاستثمار في القطاع المحلي، بحيث أصبح إنتاج المواد الأولية وتصديرها في معظم الدول النامية القناة التي من خلالها تتسرب الموارد المحلية على شكل أرباح وفوائد إلى الدول المصدرة لراس المال، وبذلك فإن الاقتصاد يتكون من قطاعين؛ قطاع عصري حديث يستعمل أحدث مستويات التقنية وقطاع تقليدي متخلف، وإن القطاع الحديث فرض من الخارج على

الاقتصاد ولم يولد من رحم القطاع التقليدي ولا هو حصيلة تطوره، ولهذا فان علاقة القطاع الحديث بالقطاع التقليدي ليست علاقة دمج القديم بالحديث، ومثال ذلك؛ حالة البرازيل اذ ان هناك مئات الأميال التي تفصل بين المراكز الصناعية (قطاع الصادرات) التي تكاد تكون خالية من السكان، فمنطقة الامازون التي تشكل (٥٧%) من مساحة البرازيل لا يقطنها سوى (٥،٣) مليون نسمة.

٢ - تدهور معدلات التبادل التجاري السلعي للدول النامية:

ان محاكات الدول النامية لمستويات الاستهلاك السائدة في البلدان المتقدمة أدت إلى عرقلة جهود التنمية الاقتصادية فيها، وبالتالي خفض معدلات الادخار المرغوب فيها والتي كان بوسع الدول النامية تحقيقها لولا هذه الزيادة في الميل للاستهلاك، ويعد التدهور الدوري في معدلات التبادل التجاري السلعي الأكثر جدية وفاعلية، في تفسير الدور المعوق الذي مارسه ولم تزل تمارسه التجارة الخارجية في الاقتصاديات النامية، فخلال السنوات السبعين الأخيرة، عانت الدول النامية من آثار الضعف المستمر في قدرتها على الاستيراد من جراء تدهور معدلات تبادلها التجاري، وينطوي هذا التدهور على تحول الدخل دوليا من الدول النامية إلى الدول المتقدمة، الأمر الذي أدى إلى خفض مستوى الدخل الحقيقي ومن ثم القدرة على الاستيراد لأغراض التنمية، كما إن التجارة الخارجية يمكن إن تكون أداة لتعميق التخلف في الدول النامية إذا وجهت نحو استنزاف المزيد من الموارد الوطنية المتاحة وتصديرها إلى الخارج في شكلها الخام وفي الوقت نفسه يتم توجيه المزيد من الأنفاق على الواردات الاستهلاكية .

ان العرض والطلب التجاري من مسببات التدهور الدوري في معدلات التبادل التجاري السلعي للدول النامية وباتجاهين متباينين؛ اذ تنصدر العوامل المتعلقة بجانب الطلب تلك التغيرات في التوزيع الجغرافي لمراكز إنتاج السلع الأولية، فالولايات المتحدة تعد اكبر قوة صناعية في العالم الرأسمالي حيث تستعمل خامات اغلبها منتج محليا وتتبع سياسة الحماية للمنتج الزراعي، كما إن السياسات الزراعية للاتحاد الأوروبي تتصف بطابع الحماية وأدت سياسات الأسعار والحماية

فيها إلى فيض في الإنتاج مما قلل من استيراداتها من المواد الغذائية والأولية وزيادة صادراتها، لقد امتدت القيود التي وضعتها الدول المتقدمة إلى جميع المواد الأولية والسلع الغذائية باستثناء تلك التي لا يمكن بحكم طبيعتها إنتاجها محليا، وعدت الكثير من المواد الأولية وبخاصة المنتجات الاستوائية مثل: البن، والكاكاو، والشاي، والتبوغ، والفواكه الاستوائية سلعا كمالية ولهذا السبب تم تحميلها ضرائب ورسوم محلية مرتفعة بالقدر الذي قيد من استهلاكها، وما يستتبع ذلك من آثار ضارة لمصدرها^(٦)، كما قامت الدول المتقدمة باتباع سياسة تخزين المواد الأولية الاستراتيجية، أو تصريف الفائضات المتراكمة، أو تغيير اتجاهات المؤسسات الصناعية والتجارية فيما يتعلق بمستوى الخزين الذي تحتفظ به من السلع الأولية مما يؤدي إلى الهبوط المستمر لحصة الدول النامية في استيرادات الدول المتقدمة صناعيا من السلع الغذائية والمواد الخام، كما تؤدي الأزمات الدورية التي تطرأ على الإنتاج والدخل في الدول المتقدمة، دورا مهما في عدم استقرار عائدات تصدير الدول النامية إذ تمثل الدول المتقدمة الأسواق الرئيسية للمنتجات الأولية.

ان ما يحدثه التقدم التكنولوجي من تقليل كمية المواد الخام المستخدمة لكل وحدة من الناتج، يؤدي الى إحلال المنتجات التركيبية محل المواد الخام، فالتطور الملحوظ في صناعة البلاستيك والمطاط الصناعي والألياف الصناعية تعد أمثلة للإحلال التكنولوجي، وعلى العكس تماما مما كانت عليه الأوضاع في القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين إذ ترتفع نسبة المستخدم من المواد الخام للوحدة الواحدة من الناتج في الصناعات التحويلية.

ان عروض منتجات الدول النامية تتأثر بشكل كبير بالتقلبات المناخية والآفات الزراعية وتخلف وسائل الحفظ والخزن وتسويق المنتجات الزراعية، إضافة إلى عدم استجابة عرض السلع الزراعية للتغيرات في الطلب وينطبق ذلك على المنتجات الاستوائية التي تتميز بطول مدة التهيو للإنتاج تصل أحيانا إلى خمسة سنوات، لذا فان التغير الذي يحصل في الأسعار يترتب عليه وبشكل مباشر تغير في الخطط الإنتاجية ولا يؤدي إلى تغير في الكمية المعروضة وهكذا فانه بعد اتخاذ قرار

بزراعة مساحة معينة من محصول معين قد يصعب تغيير هذا القرار بعد الزراعة المحصولية بصورة فعلية.

تحتاج الدول النامية في مراحل النمو الأولى إلى العديد من السلع الاستثمارية والوسيلة لتنفيذ برامج وضعتها للأخذ بأساليب التصنيع المتقدم، ونظرا لتخلف هذه الاقتصاديات واختلال هيكلها الإنتاجية فأنها لا تستطيع سد حاجة السوق المحلية من الكثير من هذه السلع عن طريق إنتاجها المحلي، والذي يفرض عليها استكمال هذا النقص لسد تلك الاحتياجات عن طريق اللجوء إلى الاستيراد، حيث انه من الأفضل في كثير من الحالات إن تقوم الدول النامية باستيراد بعض السلع بدل من إنتاجها محليا، إذا كانت تكلفة إنتاجها اكبر من تكلفة استيرادها، مع إقامة العلاقات الاقتصادية الدولية المتكافئة، والعمل على التمييز بين؛ (النمو الاقتصادي التلقائي) الذي حدث في الماضي للدول المتقدمة، ذلك النمو الذي قام بالأساس على انتعاش حجم الطلب الخارجي على صادراتها، وبين (برامج تنموية) يمكن إن تسلكها الدول النامية في الوقت الحاضر في إطار استراتيجيات تلائم ظروف كل منها بحيث تؤدي إلى إحداث التغيرات الهيكلية في البناء والنهوض بقدراتها، على إن يأخذ نشاط التجارة الخارجية مركزه اللائق من هذه الاستراتيجيات مؤديا دوره المطلوب في تطوير ونقل التقدم التكنولوجي وتغيير هيكل الإنتاج وتكوين رؤوس الأموال العينية الضرورية لبلوغ أهداف التنمية الاقتصادية .

٣- مشكلات التبادل التجاري للدول النامية:

ان الاقاليم العالمية الكبرى للتبادل التجاري تركزت في اغلبها بين الدول المتقدمة، في حين بقيت العديد من المشكلات التي تعاني منها تجارات الدول النامية، وكما يلي:

أ) العجز الكبير لأقيام التجارة البينية، حيث تعاني الدول النامية من عدم قدرتها على توازن أقيام وارداتها مع صادراتها، وتعد مشكلة المديونية من اكثر المشاكل التي تواجه الدول النامية وهي ترتبط بصادرات و واردات هذه الدول، وتأتي هذه المديونية بسبب القروض التي تقدمها الدول المتقدمة على شكل استثمارات أو

مساعدات او معونات وهبات، وكان الهدف من ذلك هو تنفيذ خطط التنمية لهذه الدول وبناء الهياكل الارتكازية والمشاريع الزراعية والصناعية، الا ان الدول النامية عجزت عن تسديد هذه الديون بإقساطها وفوائدها في موعدها المقرر، كما حصل انخفاض في الطلب على الموارد الاولية التي تصدرها الدول النامية، الامر الذي أدى الى تدهور صادرات الدول النامية وتعميق (مشكلة المديونية) واللجوء للمزيد من الاقتراض، مع استمرار انخفاض قيمة صادرات الدول النامية وارتفاع قيمة مستورداتها .

ب) اعتماد العديد من الدول على تصدير مادة واحدة مثل تصدير النفط الخام مقابل استيراد كل شيء، وبذلك تصبح هذه الدول (خصوصا النامية) تحت سيطرة اسعار السلع الاخرى مما يعطل تنميتها الاقتصادية والاجتماعية .

ج) تخلف منافذ الاستيراد والتصدير (ومنها الموانئ)، و وسائل النقل المرتبطة بها، وهذا ما يزيد من اسعار المواد المستوردة، ويضع العراقيين امام التصدير ويزيد تكاليفها.

تتطلب هذه المشكلات بذل جهود كبيره من قبل الدول النامية لتحسين اقتصاداتها، وبالتالي توازن تجارتها الخارجية؛ ومنها توسيع قاعدة الانتاج الزراعي وتطويره وتطوير قطاع الثروة الحيوانية وبما يتلائم والامكانيات المتاحة لهذه الدول، لسد حاجة السوق المحلية، وتصدير الفائض من النوع الذي يستطيع منافسة انتاج الدول المتقدمة، وابعاد شبح المنافسة بين الدول النامية نفسها، وكذلك تنمية القطاعات الصناعية مع التركيز على الصناعات التي توافر لها مقومات افضل لنموها محلياً، وتطوير قطاع النقل والاتصالات بشكل ينسجم مع متطلبات التجارة وبالتالي التنمية الاقتصادية في هذه الدول.

ثالثاً: افاق التجارة الدولية الحديثة:

تتمحور اقتصاديات أي إقليم حول النشاط الزراعي أو الصناعي (التعديني أو التحويلي)، وهذا لا يتم بدون النشاط التجاري لتسويق وتصدير

الإنتاج، واستيراد مدخلات الإنتاج المختلفة أو توفير البضائع المعدة لأغراض الاستهلاك المباشر، وتعتمد التجارة تاريخياً على النشاط النقلي بكل وسائله (الثابتة والمتحركة) ولمختلف أصناف النقل.

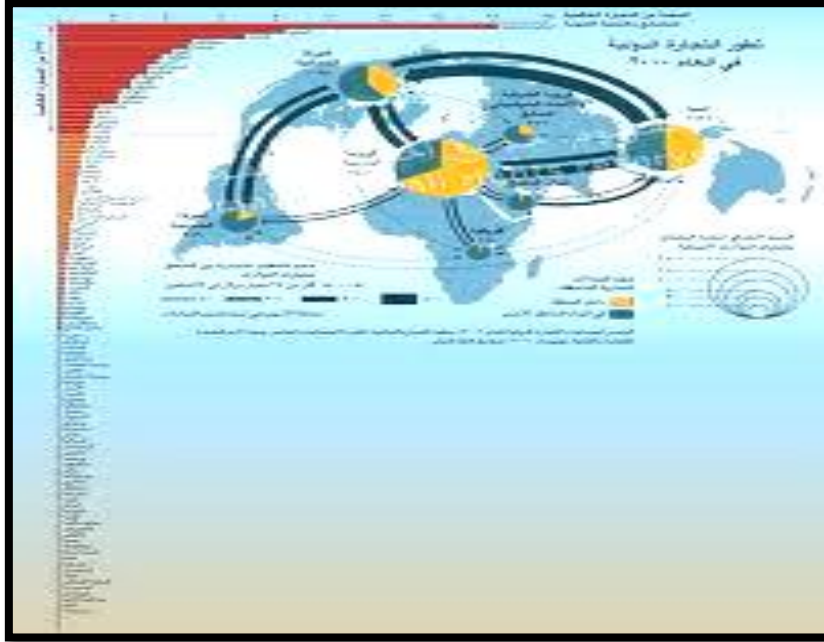
١- التجارة الدولية الحديثة والعولمة:

شهدت التجارة الدولية المعاصرة للبضائع والخدمات تطورات كبيرة لمختلف عناصرها، حيث عقدت الاتفاقات الدولية لتنظيم التجارة العالمية ومنها منظمة التجارة الدولية (WTO) في سنة ١٩٩٥، وهناك المقررات/البورصات لتحديد الاسعار العالمية لمعظم البضائع والسلع، كما خضعت التجارة الدولية لأسعار العملات العالمية، وكانت التجارة الدولية الدافع الرئيس وراء التوسع والتطور التكنولوجي لوسائل النقل المتطورة والسفن والموانئ العملاقة، وقد بلغت أقيام التجارة الدولية المتبادلة ارقاما كبيرة جدا، ففي سنة ٢٠٠٠ بلغت أقيام التجارة العالمية (٦,٥) ترليون دولار^(٧)، اي انها ازدادت (عشرون مره) منذ سنة ١٩٧٠ (الشكل ٥-١٨)، وتباينت مساهمات الدول في اقيام التجارة الدولية للبضائع والخدمات، وقد تقدمتها سنة ٢٠٠٩ على التوالي كل من الصين، المانيا، الولايات المتحدة ثم اليابان (الشكل ٥-١٩).

٢- مسار حركة التجارة الدولية الحديثة:

ادت حركة التجارة الدولية الحديثة الى سيطرت دول معينة (خصوصاً الدول الاوربية) على النشاطات الاقتصادية المذكورة، وفي نهاية المطاف-الوقت الحاضر- ومع نهاية الربع الاول من القرن الحادي والعشرين الحالي؛ فإن جميع الفعاليات والنشاطات العلمية والاقتصادية والعسكرية والسياسية تقوم على اساس امتلاك مفاتيح التجارة الدولية، والتي اصبحت بيد مجموعة شركات متعددة الجنسيات، أي اصبحت وكأنها بيد دولة واحدة هدفها السيطرة التامة على حركة التجارة استيراداً وتصديراً ونقلأً، وكذلك قيمة (تحديد الاسعار) وما يرتبط بذلك من حركة المال واسعار الصرف (اسعار العملات).

(الشكل ٥-١٨) حجم تطور التجارة الدولية الحديثة سنة ٢٠٠٠.



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

(الشكل ٥-١٩) تباين مساهمات الدول في اقيام التجارة الدولية للبضاع والخدمات .

LEADING EXPORTERS AND IMPORTERS, 2009					
Merchandise trade					
Exporters	Value (\$b)	Share (%)	Importers	Value (\$b)	Share (%)
China	1,202	9.6	US	1,604	12.7
Germany	1,121	9.0	China	1,006	8.0
US	1,057	8.5	Germany	931	7.4
Japan	581	4.7	France	551	4.4
Netherlands	499	4.0	Japan	551	4.4
Services trade					
Exporters	Value (\$b)	Share (%)	Importers	Value (\$b)	Share (%)
US	470	14.2	US	331	10.6
UK	240	7.2	Germany	255	8.2
Germany	215	6.5	UK	160	5.1
France	140	4.2	China	158	5.1
China (Estimate)	129	3.9	Japan	146	4.7

Source: World Trade Organization SHEN WEI / CHINA DAILY

المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

ان النظام التجاري العالمي الحالي تقوده مجموعة شركات كبرى لدول معينة تسعى للسيطرة على عمليات الانتاج والتسويق لمختلف البضائع وتحديد اسعارها، بمعنى ان هناك نظاماً يسعى نحو طريق هدفه تكوين الثروات لمجموعة شركات او دول على حساب ملايين من السكان ومئات من الدول التي تعاني من العوز(الفقر) والتخلف العلمي، والتي بدأت تعود لتقع مجدداً في احضان هذه الشركات التي تحدد اسعار كل المنتجات الصناعية والزراعية والموارد الطبيعية لأي فرد في أي بقعة من الكرة الارضية خصوصاً بعد التطورات التكنولوجية في مجال النقل والاتصالات، وبذلك نجد ان سعر كيلوغرام واحد من السكر تحدده هذه الشركات للفرد الواحد، وسواء كان ذلك الفرد يقيم في القطب الشمالي او في جنوب شرق اسيا او في امريكا الجنوبية او في افريقيا وخلال ساعات محددة، وليس لهؤلاء السكان الا خيارين؛ اما الامتناع عن الشراء وتحمل اضرار المجاعة، او استمرار ارتفاع الاسعار المطلوبة من قبل هذه الشركات.

لا نعلم نحن سكان الكرة الارضية حالياً؛ الى اين يسير النظام التجاري العالمي الحالي الذي يلف العالم؟، هل سوف يتم تدمير الثروات على مستوى العالم بسبب الاندفاع الهائل على التجارة؟، وبالتالي تعرض العالم الى مشكلات مجهولة (سماتها ازدياد عدد الفقراء شعوباً ودولاً وغنى الشركات التي تقف وراء ذلك ، مما سوف يزيد من وقوع الحروب الاقتصادية على كافة مصادر واصناف الثروة بما في ذلك موارد المياه)، وهكذا يمكن القول ان سكان الكرة الارضية قد يعودون الى ذات المظاهر التي تعرضوا لها قبل قرون من حركات استعمارية بصيغ واساليب متجددة؛ سواء بتغيير الجغرافية السياسية للدول بالاحتلالات المباشرة وبالتقسيم، ام بالتغيرات الجيوسياسية-الجيواقتصادية للدول بالتنازعات او التوافقات السياسية مع الحكومات المحلية ام الخارجية

المبحث الرابع

التجارة الدولية للنفط الخام والغاز الطبيعي

يأتي النفط الخام والغاز الطبيعي في مقدمة عناصر وقود الطاقة لأهميتهما في التجارة الدولية تبعا لزيادة حجم الطلب المتصاعد والمستمر عليهما.

اولا: التجارة الدولية للنفط الخام:

١- خصائص تجارة النفط الخام:

بعد استخراج النفط الخام كمادة أولية تتم عمليات تسويقه ومن ثم تكريره/ تصفيته (الشكل ٥-٢٠) في مناطق أخرى بعيدة عن مناطق استخراجه/ حقوله، وعلية هنالك دور مهم وبارز لعمليات وآليات نقل النفط الخام بين المراكز الإنتاجية والصناعية المستهلكة له، وبالتالي تنشيط حركته التجارية الدولية، بدأ من عمليات استخداماته الأولية للأغراض المنزلية، وانتهاءً باستخداماته في الصناعات الكيماوية والبتروكيماوية.

ان تجارة ونقل النفط الخام تساهم مساهمة فعالة في تسيير وتنشيط حركة التجارة العالمية، وتحقيق إمكانات ومقدرة تنمية اقتصادية متطورة للدول المصدرة، وبالتالي تنمية الهياكل الانتاجية لاقتصادياتها.

٢- تطور تجارة النفط الخام الدولية:

يرتبط النفط ومشتقاته بالنقل بثلاثة اتجاهات:

الاتجاه الأول؛ يتمثل في استهلاك وسائط النقل المختلفة ذاتها للطاقة المتولدة عن احتراق المشتقات النفطية.

الاتجاه الثاني؛ يتمثل في ان النفط ومشتقاته قد وفرت بشكل غير مسبوق مواد سهلة الاستخدام وقليلة الكلفة نسبيا لرصف الطرق المعبدة وهي مادة الاسفلت.

الاتجاه الثالث؛ يتمثل في عملية نقل النفط الخام ومشتقاته عبر وسائط النقل المختلفة.

شهدت حركة تجارة النفط الخام الدولية لنقل النفط الخام تطوراً كبيراً لتمييز النفط الخام ذاته على مختلف مصادر الطاقة الأخرى من حيث أماكنيات نقله المتيسرة بواسطة الأنابيب، والناقلات/السفن البحرية، وبصهاريج السكك الحديدية، والسيارات الحوضية، وخصوصاً بعد تسهيلات النقل الحديثة المرتبطة بالتطور التكنولوجي الكبير الذي حصل في ميدان عمليات النقل من حيث النوعية والقابلية والحيز الحجمي الكبير للنقل.

لقد أضافت تجارة النفط الخام الدولية بعداً استراتيجياً واقتصادياً متعدد المنافع والاستخدام بين مناطق الإنتاج والاستهلاك في العالم، وتخضع تجارة النفط الخام الدولية للمنافسة الحديثة باعتماد الوسيلة الأسرع والأقل كلفة، ويرتبط ذلك بعوامل تكنولوجية وأخرى تتعلق بالمستوى الاقتصادي والتنموي لدولة ما، وكذلك تبعاً لمستويات الإنتاج والاستهلاك العالمي للنفط الخام.

(الشكل/٥-٢٠) معامل تكرير/تصفية النفط الخام



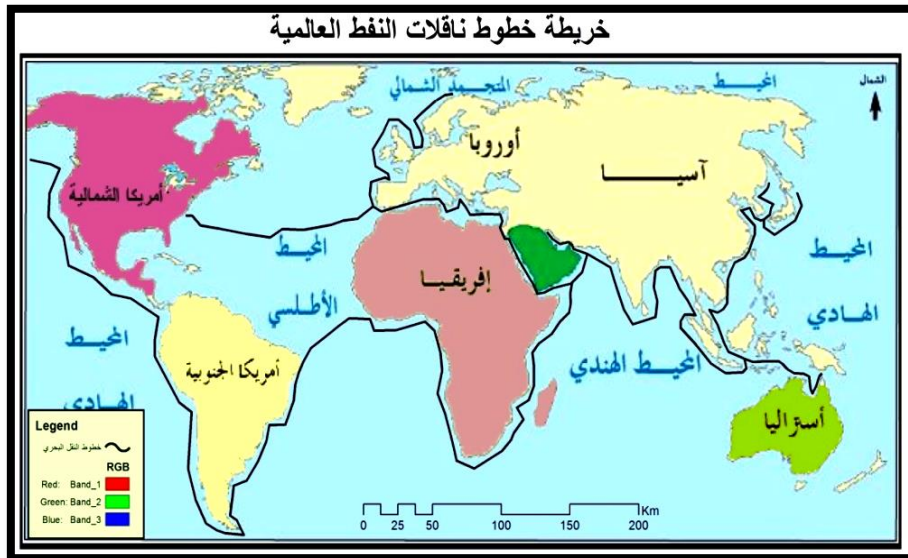
المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

٣- المناطق الجغرافية العالمية لتجارة النفط الخام:

بالرغم من ان استخدام الأنابيب لنقل النفط الخام قد بدأ في الولايات المتحدة الأمريكية في ولاية بنسلفانيا سنة ١٨٦٥م، إلا أن القرن العشرين قد شهد انتشاراً واسعاً لاستخدام هذه الوسيلة، وشهدت العقود الماضية مد أنابيب نقل النفط الخام بصورة شكلت شبكة متداخلة لتصدير النفط عبر القارات، ومنها؛ أنابيب تصدير النفط في العراق ودول الخليج العربي، والدول المطلة على كل من البحر المتوسط، البحر الكاربيي، وبحر قزوين.

من موانئ تصدير النفط تتم عمليات النقل البحري العالمي للنفط الخام الى مختلف الموانئ العالمية بالسفن البحرية/الناقلات، وبرز خطوط نقل النفط البحرية العالمية (الشكل/الخريطة ٥-٢١) هي تلك التي تنطلق من؛ موانئ التصدير في منطقة الخليج العربي باتجاه موانئ دول شرق اسيا واوربا والأمريكيتين، وكذلك موانئ التصدير في دول شمال افريقيا، وتركيا والنرويج، وشمال امريكا الجنوبية/ فنزولا، وإندونيسيا.

(الشكل/الخريطة ٥-٢١) اتجاهات النقل البحري العالمي للنفط الخام.



*- من عمل المؤلف اعتماداً على: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية(٢٠١٦)

٤- مستقبل التجارة الدولية النفط الخام:

أن الاتجاه العالمي الحديث لنقل النفط الخام ومشتقاته بالأنابيب هو نحو عقد الاتفاقات الاقتصادية، وتحديد رسوم المرور عبر الدول المختلفة، بغية بناء المزيد من هذه الأنابيب، لتعويض الدول المصدرة للنفط عن معاناتها من ضيق الجبهة البحرية لهذه الدول مثل العراق، أو عدم وجود إطلالة بحرية لها، أو عدم صلاحية الجبهة البحرية لها أصلاً أن وجدت بفعل انجمادها كما هو الحال في شمال روسيا.

٥- وسائل نقل النفط الخام (بالأنابيب):

أن عمليات نقل النفط الخام التي تواجه الدول المنتجة له تحتاج إلى توفير مبالغ كبيرة لتهيئة وسائل نقله الى الاسواق العالمية، والتي تحتاج بدورها الى رؤوس أموال كبيرة ، سواء كان ذلك لتأسيس خطوط الأنابيب ام لبناء الناقلات . تعد الأنابيب واحده من وسائل النقل الثابتة والمتخصصة بنقل النفط على نطاق واسع عالمياً، أن العقود الماضية قد شهدت مد أنابيب لنقل النفط الخام والغاز بصورة شكلت شبكة متداخلة لتصدير النفط عبر القارات، ومن هذه الأنابيب ما يأتي^(٨):

أ- خطوط نقل النفط ما بين العراق وسوريا وتركيا.

ب- خطوط نقل النفط ما بين سيبيريا في روسيا ودول شرق أوروبا.

د- خطوط نقل النفط من الأسكا إلى الولايات المتحدة.

هـ- خطوط نقل النفط ما بين شرق وغرب المملكة العربية السعودية.

هناك خطوط لنقل النفط والغاز جاري تنفيذها ما بين أذربيجان وتركيا، وما بين إيران وباكستان، أضافه إلى عمليات النقل المتحركة بالصهاريج والمستوعبات البرية بالسيارات (الشكل ٥-٢٢) عبر الطرق، وبالقطارات عبر السكك الحديد.

٦- وسائل نقل النفط الخام (بناقلات النفط البحرية):

ان ناقلات النفط العالمية العملاقة (السفن البحرية/Tankers) عبر البحار والمحيطات تابعة إلى شركات متعددة الجنسيات، وتقوم بنقل كميات كبيرة من النفط

الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي ... الجغرافية الموارد . .

الخام وكذلك مشتقاته، وتصل حمولة البعض منها إلى ما يقرب من نصف مليون طن (الشكل ٥-٢٣).

(الشكل ٥-٢٢) المستوعبات البرية لنقل النفط بالسيارات



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

(الشكل ٥-٢٣) سفينة نقل النفط العملاقة (Tanker)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية(٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

ثانيا: التجارة الدولية الغاز الطبيعي^(٩):

الغاز الطبيعي وقود احفوري كالفحم الحجري والنفط الخام، ويستخرج من
مكامن ارضيه منفردا او مصاحبا لحقول النفط، ويتسم بضالة مساهمته في التلوث
البيئي مع سهولة نقله بالانابيب او مسالا بالصهاريج.

لقد بدأت اول عمليات استخدام الغاز وقودا سنة ١٩٤٥ في الولايات المتحدة
الامريكية، وبعد ذلك تنامى استهلاك الغاز كمصدر لطاقة سواء الاستخدام المنزلي ام
توليد الطاقة الكهربائية، واخيرا وقودا لمحركات السيارات اعتبارا من سنة ١٩٩٦ .

١- خصائص تجارة الغاز المسال:

أ - تستلزم اقامة وحدات (معامل) اسالة الغاز في مناطق الانتاج.

ب- بناء سفن الغاز (الصهاريج البحرية).

ج- اقامة وحدات (معامل) (الشكل ٥-٢٤) في موانئ وصول (الصهاريج البحرية)
لتحويل المسال مره اخرى الى غاز، تمهيدا لضخه عبر شبكة من الانابيب باتجاه
مواقع ومواضع الاستهلاك المنزلي والصناعي.

(الشكل ٥-٢٤) معامل إسالة الغاز



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

٣- المناطق الجغرافية لتجارة الغاز المسال:

- أ - المنطقة الآسيوية وتضم؛ اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان، واستحوذت على نسبة (٧٨%) من حجم الاستيراد للتجارة الدولية للغاز المسال.
- ب- المنطقة الأوروبية وتضم؛ إسبانيا وفرنسا وبلجيكا وألمانيا والنمسا وتركيا، واستحوذت على نسبة (٢٠%) من حجم الاستيراد للتجارة الدولية للغاز المسال.
- ج- استحوذت سبعة دول على ما يقرب من (٩٠%) من حجم الصادرات للتجارة الدولية للغاز المسال، وتضم -على التوالي- النسبة الأعلى للصادرات كل من؛ روسيا، كندا، هولندا، النرويج، الجزائر، إندونيسيا وماليزيا.

٤- مستقبل التجارة الدولية للغاز الطبيعي:

- أ - تنامي كميات الاستهلاك العالمي للغاز، ومن المتوقع حسب المعطيات الإحصائية بلوغ نسبة الاستهلاك إلى ما يقرب من (٤٠٩٣ مليار متر مكعب) سنة ٢٠١٥.
- ب- تنامي الاحتياطات العالمية المؤكدة للغاز، وقد استحوذت روسيا على (٤٠%) من الاحتياطات العالمية، تليها دول الخليج ومصر وإيران وبمسبة إجمالية تصل إلى (٣٢%).

٥- وسائل نقل الغاز الطبيعي:

- تعد الأنابيب واحده من وسائل النقل الثابتة والمتخصصة بنقل الغاز الطبيعي على نطاق واسع عالميا، ومن أمثلتها ما يلي:
- أ- خطوط نقل الغاز ما بين سيبيريا في روسيا ودول شرق أوروبا.
- ب- خطوط نقل الغاز (نورد ستريم) ما بين روسيا والدول الأوروبية (السييل الشمالي)، وبطاقة (٥٥ مليار متر مكعب سنويا) ، وله فرعان: الأول؛ انجز سنة ٢٠١١ ما بين مدينة فيبورغ الروسية ومدينة غرايسفالد الألمانية و(بطول ١٢٢٠ كم) عبر بحر البلطيق.
- الثاني؛ قيد الدراسة فيتمثل بإيصال خط إلى بريطانيا عبر بحر الشمال.

ج- هناك مشاريع عالمية مقترحة وقيدها التنفيذ لنقل الغاز عبر اراضي العديد من الدول ومنها:

ـ مشروع انابيب (نابوكو) بطول ٣٣٠٠ كم، الذي سيمتد من اواسط قارة اسيا الى اواسط قارة اوربا (الشكل ٥-٢٥)، وينطلق من تركمنستان واذربيجان ومن ثم عبر الاراضي التركية الى كل من بلغاريا وهنكارييا والنمسا، وبطاقة ٣١ مليار متر مكعب سنويا.

(الشكل ٥-٢٥)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحة الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

ـ مشروع خطوط نقل الغاز ما بين روسيا وكل من الصين والهند.
ـ مشروع خطوط نقل الغاز الذي سيمتد ما بين روسيا والدول الاوربية (السييل الجنوبي عبر البحر الاسود - وعبر بلغاريا ثم عدل ليمر عبر تركيا).

اما وسائل النقل المتحركة المتخصصة بنقل الغاز فتشمل النقل بالصهاريج البحرية ما بين موانئ التصدير وموانئ الاستيراد للغاز المسال عبر البحار والمحيطات (الشكل ٥-٢٦)، وكذلك صهاريج نقل الغاز بالقطارات وبالسيارات.

(الشكل ٥-٢٦)



المصدر: مايكروسوفت/ صفحه الكترونية (٢٠١٦)، مع تعديلات المؤلف.

إن قراءة خريطة توزع موارد النفط الخام والغاز الطبيعي، والقوى المتحكمة فيها على الصعيد العالمي في إطار الدراسة الجغرافية الاقتصادية والسياسية؛ تمكن من إدراك لعبة القوة بين الشركات الدولية المسيطرة والشركات الأخرى من جهة، وكذلك بين الدول المتحكمة في الإنتاج، والدول المتحكمة في الاستهلاك. هكذا يمكن فهم النزاع والمصالح والتحالفات والمنازعات في قطاعات الموارد الأولية وتطور الإنتاج والأسعار، حيث نشهد حالياً من حيث الوجه والغاية والهدف تحولاً كبيراً في الجغرافية الاقتصادية لموارد النفط الخام والغاز الطبيعي؛ وذلك من خلال المظاهر الجديدة للتعاون والنزاع بين القوى المتحكمة الفاعلة في اقتصاد تلك الموارد ولاسيما الولايات المتحدة وروسيا والصين واليابان ودول الاتحاد الأوروبي، وكذلك الشركات الكبرى المنتجة والمصدرة في بقية الدول العالم.

هوامش ومصادر الفصل الخامس

- ١- خضير عباس خزعل، محاضرات في جغرافية النقل والتجارة الدولية، المطبعة المركزية/جامعة ديالى، بعقوبة، ٢٠١٢. ص ١١٢-١١٣ .
- ٢- مجيد ملوك السامرائي، دور الخصائص الموقعية للعراق في اتجاهات النقل والتجارة، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، المجلد (١٣ العدد/٦)، السنة، ٢٠٠٦، ص ص ٤٧ - ٥٢ .
- ٣- سعدي علي غالب، جغرافية النقل والتجارة، مطبعة دار الكتب، جامعة الموصل، الموصل، ١٩٨٧. ص ص ٦٤٩ - ٦٥٠ .
- ٤- هانز باخمان، العلاقات الاقتصادية الخارجية للدول النامية، ترجمة مصطفى عبد الباسط وأيوب محمود، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٩٧٧، ص ٢٩.

5- Gunnar Myrdal, "An International Economy", NewYork, Harper and Brothers, 1956, p: 55.

6- M. L. Jhingan, The Economics of Development and Planning with Special reference to India, 15Th. revised. ed. New Delhi. Vikas publishing House PVT Ltd., 1982, p. 346.

7- Charles Michael Aho, Microsoft ® Encarta ® 2009.

- ٨- أحمد حسون السامرائي، عبد خليل فيصل، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مطابع دار الحكمة، جامعة بغداد، بغداد، ٩٩٠، ص ص ٢٣٢ - ٢٣٤ .
- ٩- جمال جويدر، التجارة الدولية، (النقل / صفحة الكترونية، ٢٠١٤) .



الفصل السادس

المنعكسات الجغرافية للمتغيرات

الجيوسياسية - الجيواقتصادية

الفصل السادس

المنعكسات الجغرافية للمتغيرات

الجيوسياسية - الجيواقتصادية

توزعت المتغيرات الجيوسياسية - الجيواقتصادية العالمية المعاصرة وان تباينت مكانيا ما بين موازين الجغرافية السياسية عالميا، والعناصر الاساسية الجيوبولوتيكية للدول، والاهم من ذلك التغيرات (الجيواقتصادية) وبالمقدمة منها؛ الاساليب التنموية الحديثة، والكشف عن مواقع لموارد جديدة مع تطوير اساليب استغلالها وتسويقها واستخداماتها، وكذلك توسع الاذرع الدولية للتجارة العالمية بالانفتاح الكبير للتجارة الحرة، وبالمقابل تتناول الجغرافيه الإقتصادية (Geography of Economic)؛ الاستثمار الاقتصادي للموارد الطبيعية والبشرية والاقتصادية، والنقل والاتصالات، والتجارة، والزراعة، والسياسة، وكما سبق التفصيل فية.

تتضمن المتغيرات الجيوسياسية؛ الصراعات والنزاعات بين المجتمعات المحلية والاقليمية والدولية، وهي حالة لازمت الحضارات السابقة والدول منذ القدم، ومنها الصراعات ذات الصبغة العنصرية والقومية والدينية والطبقية، ويستحوذ الهدف الإقتصادي على كل الاهداف كمحرك اساسي لها، وخصوصا المنافسة الإقتصادية على مصادر الثروات وبالمقدمة منها (المكانية/الجغرافية) ارضا ومياها اينما كانت، وابتداء من التمويل المالي والاستدامة والنتائج النهائية محليا واقليميا ودوليا.

المتغيرات الجيواقتصادية تتضمن؛ إحلال المنتجات التركيبية محل المواد الخام والذي ادى الى تغير كبير في الاهمية الموقعية والجغرافية للعديد من المواد الخام، وكذلك بناء المشاريع الدولية الكبرى لتسويق النفط والغاز، ومشاريع تكنولوجيا النقل ومنها؛ اطلاق الصين سنة ٢٠١٢ لمبادرة المشروع الإقتصادي العالمي لبناء وتشغيل (الحزام الإقتصادي لطريق الحرير البري- البحري الجديد).

موازن الجغرافية السياسية تتضمن؛ مقومات الدولة الثابتة والمتغيرة الطبيعية منها والبشرية والإقتصادية، بضمنها علاقتها السياسية-الإقتصادية الخارجية.

تتضمن العناصر الأساسية الجيوبولوتيكية للدول؛ الركائز الأساسية (للقوة والنفوذ الشامل) لاية دولة بما فيها مستوى النفوذ السياسي- الإقتصادي، وهي ركائز متغيرة ومنها؛ الأهمية المكانية لموقع جغرافي دولي/عالمي متحكم في حركة النقل واتجاهات التجارة الدولية، إلا ان أهميته قد تتغير الى موقع اخر، بفعل متغيرات مختلفة ومنها؛ التطور العالمي لتكنولوجيا النقل الذي اوجد اتصالية عالمية جديدة احدثت تغيرات كبيرة لحركة واتجاهات وحجوم التجارة الدولية المعاصرة.

المبحث الاول

المتغيرات المعاصرة والإقتصاديات الدولية

تجارة الدولة الواحدة مع الدول الاخرى ذات أهمية حيوية لجميع الدول؛ لكونها تعتبر شرطا ضروريا لجلب الاستثمارات الأجنبية، كما تعد واحدة من المتغيرات الديناميكية التي توفر الظروف الموضوعية للحصول على التكنولوجيا والمهارة ورأس المال والآلات، كقوة محركة للنمو الاقتصادي، وبالتالي تسهم إيجابيا في تحقيق التنمية الاقتصادية، وقد تباينت اتجاهات وحجوم التجارة الدولية تاريخيا وفقا للمتغيرات الجغرافية السياسية وكذلك الجيوسياسية.

اولا: تجارة الصادرات الدولية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر:

يعتقد معظم الاقتصاديين إن التجارة يمكن إن تكون ماكنة النمو، ومن اجل دعم اعتقادهم هذا نجدهم يلجئون إلى التاريخ للحصول على أدلة قوية من القرن الثامن عشر والقرن التاسع عشر، فقد شهدت التجارة الخارجية خلال هذه المدة توسعا كبيرا ساعد في زيادة معدلات النمو الاقتصادي في دول مختلفة مثل مناطق الاستيطان الحديثة (كندا، استراليا، الولايات المتحدة، الأرجنتين، نيوزلندا، جنوب أفريقيا) الواقعة خارج نطاق اوربا، لكن التأثير الأساس الذي ولد النمو الاقتصادي في تلك المناطق (حيث ساعدت الثورة الصناعية إلى جانب تقدم الأبحاث العلمية وتطور وسائل النقل وأساليبها على انخفاض نفقات الإنتاج مما عزز نمو التجارة الخارجية خاصة، إن هذا الأمر قد تزامن مع انبثاق مبادئ الرأسمالية التي أجازت مذهب الحرية التجارية الذي تمسكت به بريطانيا قبل غيرها من الدول) يعود إلى التوسع الكبير في طلب أوربا الغربية وخاصة بريطانيا على المواد الأولية والغذائية بوصفها المواد الأساس لعملية الإنتاج، والبحث عن منافذ لتصريف المنتجات الصناعية، بمعنى إن نمو الدخل العالمي وبالتالي تزايد الطلب العالمي أديا إلى اتساع أسواق المناطق المذكورة سابقا. ولم يواجه الإنتاج من اجل التصدير العوائق

التي واجهت الإنتاج للسوق المحلية المحدودة، وقد نمت التجارة الخارجية مرتين أكثر من معدل نمو الإنتاج العالمي و ازداد حجمها الحقيقي إلى عشرة أضعاف خلال المدة الممتدة من ١٨٥٠ إلى ١٩١٣ .

لقد أضى الدور الفعال الذي لعبته التجارة الخارجية في النمو الاقتصادي واحدا من نماذج النمو الاقتصادي، باعتبار التجارة الخارجية قطاعا قائدا في الاقتصاد الوطني، ويتمثل هذا النموذج بالزيادة الحاصلة في الصادرات وانعكاساتها على معدل النمو الاقتصادي، ويطلق على الصادرات في هذه الحالة (بالصادرات المحفزة للطلب)، أو كما يصفها (A.Hirschman) (بالنمو المحفز عن طريق الصادرات)، ويبين سجل الوقائع التاريخية أهمية الدور الذي قامت به التجارة الخارجية في الدول التي كانت تقوم بتصدير السلع الصناعية جنبا إلى جنب مع الدول المصدرة للمواد الأولية،

من أمثلة ذلك حالة بريطانيا؛ إذ إن غالبية صادراتها تتكون من المنسوجات القطنية والمصنوعات الصوفية والفحم حتى عام ١٩١٣، وقد بلغ معدل النمو في صادراتها من المنسوجات القطنية ما يقارب (٦%) سنويا خلال المدة (١٨١٩ - ١٨٤٠)، حققت معدلات مرتفعة من النمو الاقتصادي، بعدها انخفضت هذه النسبة إلى (٤.٣%)، و وصلت إلى (١.٥%) خلال المدة (١٨٧٠ - ١٩١٣)، اما صادرات الفحم فقد ازدادت من ١٢.٧ مليون طن في عام ١٨٧٢ إلى ٤٤.١ مليون طن في عام ١٩٠٠، واستمرت بالزيادة حتى بلغت ٧٣.٤ مليون طن في عام ١٩١٣^(١). ويعود سبب هذا التباطؤ في معدلات النمو الاقتصادي في بريطانيا بعد عام ١٨٧٠ إلى انخفاض معدل النمو في صادراتها من (٦% إلى ٢%) سنويا نتيجة لعملية اللحاق ببريطانيا والتي تمت من قبل كل من ألمانيا وفرنسا والولايات المتحدة، فضلا عن انتقال التكنولوجيا إلى دول أخرى والتي لم تعد حكرا على بريطانيا وحدها.

اما حالة الدانمارك فقد أدت صادرات الزبدة ولحم الخنزير دور القطاع القائد لعملية النمو الاقتصادي بعد عام ١٨٨٠، وفي كندا كانت تجارة القمح خلال المدة (١٩٠٠ - ١٩١٣)، وفي سويسرا تجارة الساعات والمخربات، أما في اليابان

فقد أدت تجارة الحرير في المراحل المبكرة من عملية التصنيع دور القطاع القائد لعملية النمو الاقتصادي.

لقد شهدت الدول النامية خلال القرن التاسع عشر دورا مهما في التجارة الخارجية وتمثل هذا الدور بمعدلات النمو السريعة والمطرودة في صادرات المواد الأولية والتي كانت تتم اما بتطوير المناجم، أو تنمية الإنتاج الزراعي للتصدير، أو تطوير المصانع والعمارات، وأدت التجارة الخارجية في تلك الدول دورا فاعلا في استغلال الموارد الطبيعية غير المستغلة.

ثانيا: حجم التجارة في القرن العشرين:

شهد حجم التجارة الخارجية للدول المتقدمة صناعيا في النصف الأول من القرن العشرين تدهورا وانخفاضا كبيرا بفعل كل من؛ الأثر الكبير الذي تركته الحربين العالميتين، وحدث الكساد العظيم في ثلاثينيات القرن العشرين، وظهور التضخم النقدي في أعقاب الحرب العالمية الأولى، وتبلور التجربة السوفياتية التي بدأت أواخر عام ١٩١٧، ثم حصول التغيرات الجذرية بعد الحرب العالمية الثانية؛ حيث تم انتقال مركز النمو الاقتصادي من بريطانيا إلى الولايات المتحدة الأمريكية التي تميزت بنصيبها النسبي من الإنتاج العالمي بشكل يفوق حجم التجارة الخارجية، إضافة الى انسلاخ دول أوروبا الشرقية والصين عن دول العالم الرأسمالي، كما ازداد الأمر بتحرير المستعمرات والدول التابعة للرأسمالية الغربية لتختار نهجا اشتراكيا وتتبع سياسة الحماية في تجارتها الخارجية.

يتضح من بيانات (الجدول رقم ٦-١) لهيكل صادرات بلدان صناعية مختارة خلال المدة (١٩٠٠ - ١٩٥٩) بأن هذه الدول تتميز بارتفاع الأهمية النسبية للصادرات من الصناعات الثقيلة (الهندسية والكيمياوية) من إجمالي صادراتها، مقابل انخفاض الأهمية النسبية لصادرات المواد الخام والسلع الغذائية من إجمالي الصادرات، وهذا الأمر يعكس درجة تطور الهيكل الاقتصادي للاقتصاديات المتقدمة

ومرونة أجهزتها الإنتاجية واعتمادها على زيادة مساهمة القطاع الصناعي في إجمالي تكوين الناتج وتقليل الأهمية النسبية للقطاع الأولي.

جدول (٦-١) هيكل الصادرات لدول صناعية متقدمة (١٩٥٩ - ١٩٠٠).

الدول	العام	المواد الخام والغذائية %	صناعية خفيفة %	صناعية ثقيلة وكيماويات %
ألمانيا	١٩٠٠	٣١.٩	٤١.٦	٢٦.٢
	١٩١٣	٢٨.٣٢	٣٥.٧	٣٥.٨
	١٩٢٨	٢٢.٣	٣٤.٧	٤٢.٢
	١٩٣٨	١٣.٤	٢٥.٨	٦١.٥
	١٩٥٩	١١.١	١٤.٧	٧٣.٩
بريطانيا	١٩٠٠	٢١.١	٤٨.٧	٢٩.٢
	١٩١٣	٢٠.٣	٥٠.٥	٢٩.٢
	١٩٢٨	١٨.٩	٥٠.٧	٣٠.٥
	١٩٣٨	٢١.٦	٣٨.١	٤٠.١
	١٩٥٩	١٥.٢	١٨.٣	٦٦.١
الولايات المتحدة	١٩٠٠	٧٥.٢	٨.٤	١٦.٤
	١٩١٣	٦٥.١	١٣.٧	٢١.٢
	١٩٢٨	٥٤.٣	١٤.١	٣١.٥
	١٩٣٨	٤٥.٠	١٢.٢	٤٢.٧
	١٩٥٩	٣٧.٠	١٢.٩	٤٩.٧
اليابان	١٩٠٠	٤٩.٣	٣٩.٥	٩.٥
	١٩١٣	٤٩.٩	٤١.٨	٧.٥
	١٩٢٨	٥٢.٦	٤٢.٣	٤.٥
	١٩٣٨	٣٠.٣	٤٨.١	٢١.٨
	١٩٥٩	١٠.٦	٤٧.٠	٤٢.٠

اجناتسي زاكس، التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٩، ص ١٤٤.

لقد استمرت الدول المتقدمة صناعيا بالمحافظة على هيكلها الاقتصادية المتطورة وعلى نمط تخصصها السلعي في إنتاج وتصدير المواد الصناعية، ويمكن

الاعتماد في هذا المجال على تطور هيكل التجارة الخارجية كمؤشر لبيان درجة تطور الهيكل الاقتصادي في اقتصاديات الدول المتقدمة،

حققت التجارة الخارجية في النصف الثاني من القرن العشرين نموا كبيرا لصالح الدول الصناعية، وهذا يعود إلى مجموعة من الأسباب من بينها؛ ظهور المنظمات الدولية وقيام الأسواق المشتركة بين الدول الصناعية وبروز الشركات متعددة الجنسية وانتشار مبادئ الحرية الاقتصادية وانبثاق نظام نقدي منظم بزعامة صندوق النقد الدولي، كما ان نتائج الثورة العلمية والتكنولوجية كان لها اثرا كبيرا في تحقيق التطور الاقتصادي الذي تشهده الدول الرأسمالية، وقد أدى ذلك إلى نمو معدلات تجارتها الخارجية بمعدلات عالية تفوق مستويات نموها في اقتصاديات الدول النامية.

يتضح من بيانات (الجدول رقم ٦-٢) إن صادرات الدول المتقدمة تشكل الجزء الأكبر من قيمة صادرات العالم بينما يكون نصيب الدول النامية ٢٥% تقريبا، كما يتضح من هذه البيانات إن القيمة المطلقة لصادرات الدول المتقدمة في ازدياد مستمر، فقد ارتفعت هذه القيمة من (٣٧.٥) مليون دولار عام ١٩٥٠ إلى (٨٥.٦) مليون دولار في عام ١٩٦٠ واستمرت بالزيادة حتى سجلت (١٤٨٩.٠) مليون دولار في عام ١٩٩٠، وهذه القيمة المطلقة تفوق كثيرا قيم صادرات الاقتصاديات النامية لنفس المدد. وعند النظر إلى الأهمية النسبية التي تشكلها صادرات الاقتصاديات المتقدمة من إجمالي صادرات العالم فهي الأخرى تشكل نسبة مرتفعة مقارنة بنظيرتها في الاقتصاديات النامية، إذ شكلت هذه النسبة أكثر من ثلثي صادرات العالم خلال جميع المدد، فقد بلغت ٦٠.٥% عام ١٩٥٠ من إجمالي صادرات العالم، ثم ارتفعت بشكل مستمر لتصل إلى ٧١.٣% في عام ١٩٩٠، أما الاقتصاديات النامية فعلى الرغم من تطور القيمة المطلقة لصادراتها إلا إن الأهمية النسبية لهذه الصادرات نسبة إلى إجمالي صادرات العالم تميل إلى الانخفاض والتذبذب، إذ يتضح من البيانات إن صادراتها نسبة إلى الصادرات العالمية، تشكل ٣٢.٩% في عام ١٩٥٠، ثم انخفضت هذه النسبة إلى ٢٣.٨% في عام ١٩٦٠

وانحدرت إلى ١٨.٨% عام ١٩٧٠، وحقت ارتفاعا بعد ذلك إلى ٢٩.٠% في عام ١٩٨٠، ثم تراجعت إلى ٢٣.٧% في عام ١٩٩٠، ومن هنا يتضح إن الأهمية النسبية لصادرات الدول النامية هي اقل من الأهمية النسبية للبلدان المتقدمة، ويشكل هذا الانخفاض والتذبذب في حصة الاقتصاديات النامية مؤشرا لسيطرة الاقتصاديات المتقدمة على غالبية نشاط الصادرات في العالم.

جدول (٦-٢) تغير قيمة ونسبة الصادرات في العالم لسنوات مختلفة (مليون دولار).

السنوات	الدول المتقدمة		الدول النامية		دول أخرى		العالم	
	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة
١٩٥٠	٦٠.٥	٣٧.٥	٢٠.٤	٣٢.٩	٦.٣	٣.٩	٦١.٩	١٠٠.٠
١٩٦٠	٦٥.٨	٨٥.٦	٣١.٠	٢٣.٨	١٠.١	١٣.٢	١٢٩.٩	١٠٠.٠
١٩٦٥	٦٨.٨	١٢٨.٨	٣٦.٧	١٩.٦	١١.٠	٢١.٧	١٨٧.٢	١٠٠.٠
١٩٧٠	٧١.٤	٢٢٤.٩	٥٩.٣	١٨.٨	٩.٦	٣٠.٣	٣١٤.٦	١٠٠.٠
١٩٧٥	٦٦.١	٥٨٣.٩	٢٢١.٩	٢٥.١	٨.٦	٧٦.٦	٨٨٢.٤	١٠٠.٠
١٩٨٠	٦٣.٥	١٢٨٥.٣	٥٨٦.٨	٢٩.٠	٧.٤	١٥٠.٢	٢٠٢٢.٤	١٠٠.٠
١٩٨٥	٦٦.١	١٢٩٥.٢	٤٩٤.٣	٢٥.٢	٨.٦	١٦٩.٠	١٩٥٨.٦	١٠٠.٠
١٩٩٠	٧١.٣	١٤٨٩.٠	٨٢٦.٦	٢٣.٧	٤.٨	١٧٠.٣	٣٤٨٦.١	١٠٠.٠

UNCTAD, Handbook of International Trade and development statistics, For many years (1979, 1986 & 1995).

ثالثا: المتغيرات الجيوسياسية ومشاريع التجارة الدولية:

تقدم الجغرافية الاقتصادية معلومات وبيانات ذات علاقه بالمقومات الطبيعية والعوامل البشرية لاي مكان مهما كانت مساحته وحجمه ومكوناته، لذلك خطت الجغرافية خطوات كبيرة في كونها الخزان الاوسع الذي تستمد منه اساسيات المشاريع التنموية الاحداث، وهكذا نجد ان قيام المشاريع الاتية قد اعتمدت عليها، ومنها ذلك الذي تم تنفيذه، والمشروع الاخر الذي بقي حبيس التخطيط وبناء النموذج بفعل تأثيرات العوامل الجيوسياسية، وكما يلي:

١- المشروع المنفذ (الجسر الاوراسي) للنقل البري الدولي:

ممر/معبر (شنكو/خوركوس الصيني- الكازاخستاني) القريب من مدينة (كشغر) محطة طريق الحرير (Road of Silk) التاريخي، يقع وسط ارض جرداء جافه مابين سلسلتي جبال التاي شمالا وتيان شان جنوبا في شمال غرب الصين، والى الشرق من بحيرة بلكاش الكازاخستانيه والواقعه بدورها شرق بحر ارال، وتحديدًا عند الحدود الدولية مابين الصين وكازاخستان (الشكل ٦-١ و ٦-٢)، ويربط شبكات الطرق البرية (سكك، طرق سريعة، انابيب) بينهما.

أ (بوشر سنة ٢٠٠٩ بإنشاء المعبر ليربط موني ومدن ومراكز التجاره في الصين (شنغهاي، بكين، هونك كونك) وموانئ كل من كوريا واليابان ودول جنوب شرق اسيا من جهة، ومن جهة اخرى بدول اسيا الوسطى و(روسيا بالمرور شمالي بحر قزوين) وصولا الى الدول الاوربية حتى ميناء روتردام الهولندي.

ب (يمر عبر المعبر الطريق الدولي السريع، مع احد عشر خطا للسكك الحديد، اضافه لانابيب نقل النفط الخام، وتمر عبره (٢٥٠-٤٠٠) حاوية لمختلف البضائع والسلع والخامات المختلفة.

ج (اقيمت سنة ٢٠١٢ عند المعبر المباني التجارية والادارية والمنشآت الصناعية (الحديد الصلب، تكرير النفط).

د (تم اعتماد طاقة الرياح لانتاج الكهرباء بواسطة المراوح الضخمة لما تتميز به المنطقة من هبوب الرياح الشديدة على مدار السنة، في حين مياه الثلوج الجبلية الذائبة هي المعتمده .

هـ (سنة ٢٠١٥ تم انجاز مخطط حضري بمساحة كبيرة، يتضمن انشاء مدينة كبرى متكاملة الخدمات بكافة قطاعاتها.

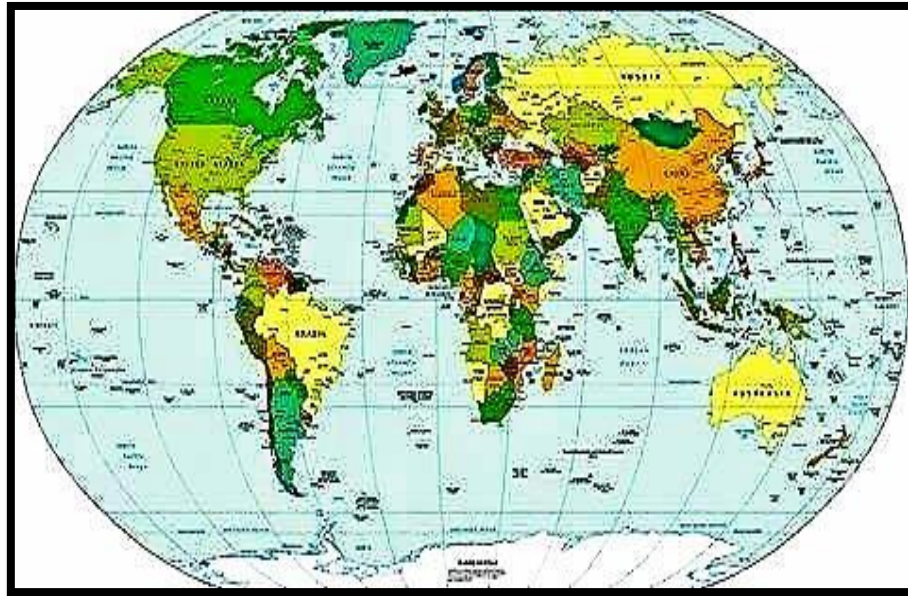
هكذا تم استثمار خبره الجغرافية الاقتصادية لتطوير المناطق الهامشية بما يعود على التنمية الوطنية العامة لدول عديدة بوقت واحد، مما يشجع الاستثمار والتنمية الشاملة المستدامة.

(الشكل ٦-١)



الشبكة العالمية/الانترنت، مواقع/صفحات الخرائط .

(الشكل ٦-٢)



الشبكة العالمية/الانترنت، مواقع/صفحات الخرائط .

٢ - القناة الجافة للنقل البري الدولي:

يسعى الجغرافيون والمهندسون والاقتصاديون والسياسيون إلى إيجاد البدائل التكاملية للنقل في ظل العولمة وتنامي الاقتصاديات العالمية ونمو السكان، وللتدليل على ذلك فإن فكرة ممر قناة النقل الجافة تعد انموذجاً لأغراض البحث والتطوير والتنفيذ .

أ) ممر قناة النقل الجافة:

فكرة قناة النقل الجافة (Corridor Dry Channel) تقوم على اساس ربط موانئ البحر المتوسط بموانئ الخليج العربي (موضحها الشكل ٦-٣)، وتكتسب القناة الجافة أهمية جغرافية واقتصادية وسياسية، حيث يؤدي ممر القناة الجافة للنقل البري عبر شبكات الطرق البرية (سكك حديد وطرق سريعة) بالقطارات والشاحنات إلى الربط المباشر لموانئ البحر المتوسط بمثيلاتها عند الخليج العربي، وتتمثل مبررات اعتماد هذه القناة بالاتي^(٢):

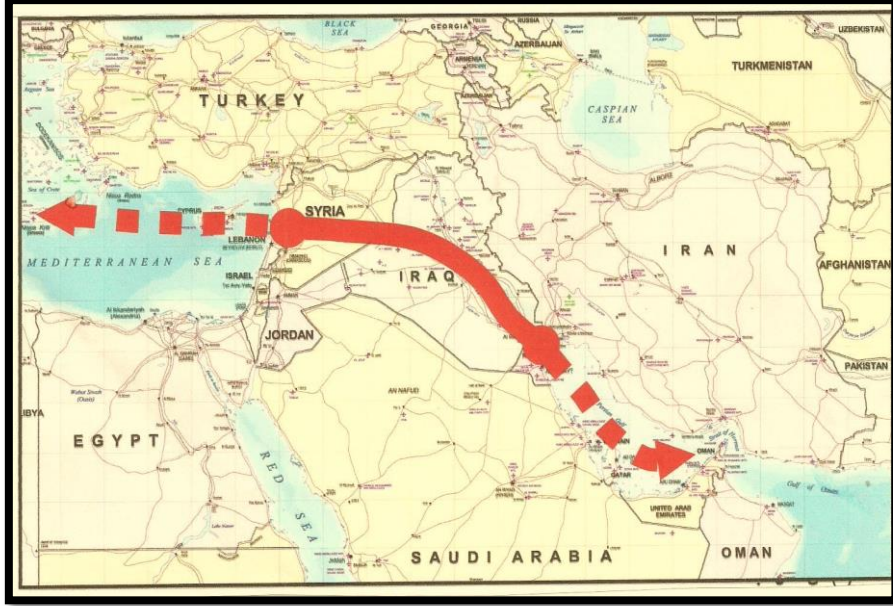
أ_١) تقليص المسافات^(٣)، اذ تزيد المسافة التي تقطعها تجارة اليابان إلى أوروبا بالملاحة البحرية عبر المحيط الهادي - قناة بنما - المحيط الأطلسي عن (٥٠٠٠ كم)، مقارنة بتلك المقطوعة عبر الخليج العربي ومن ثم اعتماد القناة الجافة والإبحار عبر المتوسط إلى أوروبا.

أ_٢) المسافة البحرية بين مينائي بومبي (الهند) ومرسيليا (فرنسا) عبر رأس الرجاء الصالح تصل إلى (١٨٥٨٤ كم) تقطعها السفن في (٢٨) يوماً، في حين تبلغ المسافة عبر الخليج العربي والمرور بالقناة الجافة والإبحار عبر البحر المتوسط (١٢٨٨٠ كم) تقطع في (١٣) يوماً.

أ_٣) تدني كلف النقل المرتبط بتقليص المسافات البحرية ينعكس على أسعار البضائع والسلع، خصوصاً إذا ما تم اعتماد السكك الحديدية، حيث تتدنى كلف النقل بواسطتها للعديد من البضائع المصنعة مقارنة بمثيلاتها المنقولة عبر (قناة السويس- بحر العرب)، ثم موانئ الخليج، والمثال العالمي لذلك هو نقل البضائع

بالقطارات ما بين غرب قارة أمريكا الشمالية (كندا/ ميناء فانكوفر) وشرقها (مينائي كيوبك و أتاوه).

(الشكل ٦ - ٣) مسار القناة الجافة، بين البحر المتوسط والخليج العربي.



*مجيد ملوك السامرائي، الجغرافيا وأساليب البحث، مطبعة جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ٨٥.

أ_٤) وصول المسارات المرجحة (Priority) للطرق الأوروبية - الدولية - المعاصرة إلى نهايتها (Terminal) عند موانئ شرق البحر المتوسط، تتطلب متابعة العبور إلى الدول الآسيوية باعتماد القناة الجافة، والتي تتم حالياً عبر الأراضي التركية - الإيرانية مما يزيد من المسافة المقطوعة براً مقارنة باعتماد القناة الجافة^(٤).

أ_٥) الانطلاق المتوقع باعتماد القناة الجافة يستلزم العديد من تسهيلات (Facilities) النقل، والمتمثلة بربط الطرق السريعة في العراق بمثيلاتها في الدول المجاورة، وبصورة متوافقة من حيث التصميم واستيعاب الحمولات والخدمات الأخرى مع التركيز على استخدام الحاويات (Containers) لنقل البضائع والسلع،

ويستلزم الأمر أيضا العمل على ربط سكك حديد العراق وسوريا والأردن والكويت وإيران ببعضها.

(ب) أهمية القناة الجافة:

تنبع أهميتها من دورها في أحداث التنمية الاقتصادية على طول مسارها المقترح ومراكزها الأساسية (الموانئ والمدن)، ويرتبط حجم التبادل التجاري لأي إقليم بتعدد وسائل النقل فيه ومدى كفاءتها التشغيلية من حيث الكلفة والمرونة والأمان والسرعة، وبناء على ذلك فأن تنفيذ هذه الفكرة وفق قواعد التعاون الاقتصادي الشامل بين الأقطار التي يمر بها مسار القناة أو يصلها يقود الى تنمية اقتصادية، وفقاً للآتي:

(ب_١) احداث عملية تنموية اقتصادية - اجتماعية على طول محطات القناة البرية، والمتمثلة في مراكز الإدامة والصيانة لمساراتها من الطرق السريعة والسكك الحديدية، في مجال تشغيل الأيدي العاملة والتطوير الحضري وتقديم الخدمات، ونشوء المراكز العمرانية الجديدة وربط المراكز القائمة فيما بينها.

(ب_٢) تتيح عملية تشغيل القناة بمساراتها من الطرق المعبدة والسكك الحديدية وتفرعاتها، إمكانية إضافية عالية لاستغلال كافة الموارد الاقتصادية الأرضية من محزونات النفط والغاز، ومصادر الأسمدة النباتية (الفوسفات) والكبريت، ومصادر المواد الإنشائية من مختلف الصخور الكلسية والجبسية وغير ذلك.

(ب_٣) إن مسارات القناة الجافة عند التنفيذ سوف تقود عاجلاً أم آجلاً إلى أحداث تنمية اقتصادية ضخمة ترافقها تنمية اجتماعية، وإذا كانت عملية تقدير حجم هذه التنمية غير معروف حالياً ويحتاج إلى سلسلة من العمليات الإحصائية الرقمية والمنطقية والخرائط المتعددة الأصناف، فأن القياس وفقاً لما تم إنجازه عالمياً في هذا السياق - (الجسر الاوراسي للنقل البري الدولي) السابق الذكر - يعطي صورة ليست تخيلية إنما واقعية جداً عن أهمية تنفيذ هذه الفكرة.

المبحث الثاني

الإقتصاديات المعاصرة في العراق

يخضع نظام النقل لأية دولة لاعتبارات مكانية عديدة، ومن بين ذلك موقعها الإقليمي (Regional Position) الذي يقود لتوجه مسارات النقل المختلفة نحو منافذ معينة مع إمكانية قائمة لحصول التغير النسبي في ذلك، أن الموقع العالمي (Global Position) للعراق يقود إلى تغير اتجاهات النقل والتجارة بفعل التأثيرات التكنولوجية والإقليمية والعالمية، وعلاقتها بمسارات النقل الدولية المعاصرة ومستقبلها في ظل التقدم التكنولوجي المعاصر للنقل بسفن الحاويات العملاقة والموانئ الفائقة والشاحنات الكبيرة.

أولاً: الخصائص الموقعية:

يقع العراق البالغة مساحته (٤٣٨٣١٧) كم^٢ في القسم الجنوبي الغربي من قارة آسيا ما بين الإحداثيات الجغرافية (٤٢.٣٨) و (١٠.٤٨) شرقاً وما بين (٢٩.٢٧) و (٣٧.٢٣) شمالاً، وهذا يعني وقوعه ضمن الأقسام الجنوبية من المنطقة المعتدلة الشمالية مناخياً مما حدد الخصائص المناخية التي أثرت في توزيع السكان البالغ عددهم (٢٢٠٣٠٠٠٠٠) نسمة عام ١٩٩٧^(٥)، وفي نشاطهم الاقتصادي ومستواهم الحضاري وقاد إلى حاجة متزايدة لعمليات النقل منه وإليه .

شكلت أراضي العراق وبلاد الشام منذ آلاف السنين معبراً لقوافل التجارة ما بين آسيا وأوروبا، وكانت هذه الطرق وراء نشوء محطات القوافل (Caravan Stations) كمدن الزبير، الرطبة، هيت، عنه، تدمر، حلب وغيرها، وكذلك تبادل العلوم والفنون والآداب فيما بين شعوب القارتين المذكورتين.

مثل العراق جسراً ارضياً ما بين الدول الأوروبية (أوسع تجمع عالمي للصناعة)، والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة، وبين دول الخليج العربي كأكبر منطقة عالمية لتصدير النفط الخام والتي تشكل مرحلة ثانية كحلقة للنقل العالمي

نحو جنوب وجنوب شرق آسيا من جهة أخرى. ويمثل الجسر المذكور الطريق الأقرب مسافة والأقصر وقتاً والأقل كلفة خصوصاً في حالة توقف الطريق البحري (Sea Route) عبر قناة السويس، وهذا ما حدث عندما تحولت التجارة (١٩٦٧ - ١٩٧٥) المارة عبر القناة إلى مواني العراق ودول الخليج العربي باتجاه الموانئ التركية والسورية واللبنانية عند سواحل البحر المتوسط ثم عبر الأراضي العراقية، وأمسى ذلك مدعاة للربط المباشر للسكك الحديد العراقية - السورية عام (١٩٧٤) حيث تضاعفت إيرادات السكك العراقية بنسبة (٦٧%)^(٦).

ثانياً: الأنماط الرئيسية للنقل المعاصر:

١- النقل عبر الطرق المعدة:

يعد من أكثر الأنماط استخداماً لسعة أراضي العراق وضيق الجبهة البحرية ومحدودية الاتصالات عبر السكك، زيادة على مرونة النقل بالسيارات (Door to Door)، وهناك شبكة مختلفة من أصناف الطرق السريعة، الرئيسية، الثانوية والمحلية - الريفية، ومحاورها الرئيسية^(٧)، (الخريطة ٦ - ١):

أ) طريق زاخو - موصل - بغداد - ديوانية - بصرة - أم قصر، بطول (٢٣١ كم).
ب) طريق موصل - اربيل - كركوك - بغداد - الكوت - العمارة - البصرة - الفاو، بطول (١٤٣ كم).

ج) طريق خانقين - بغداد - الرمادي - الرطبة، بطول (٧٣٣ كم)، ومن الرمادي الى القائم بطول (٢٨٤ كم).

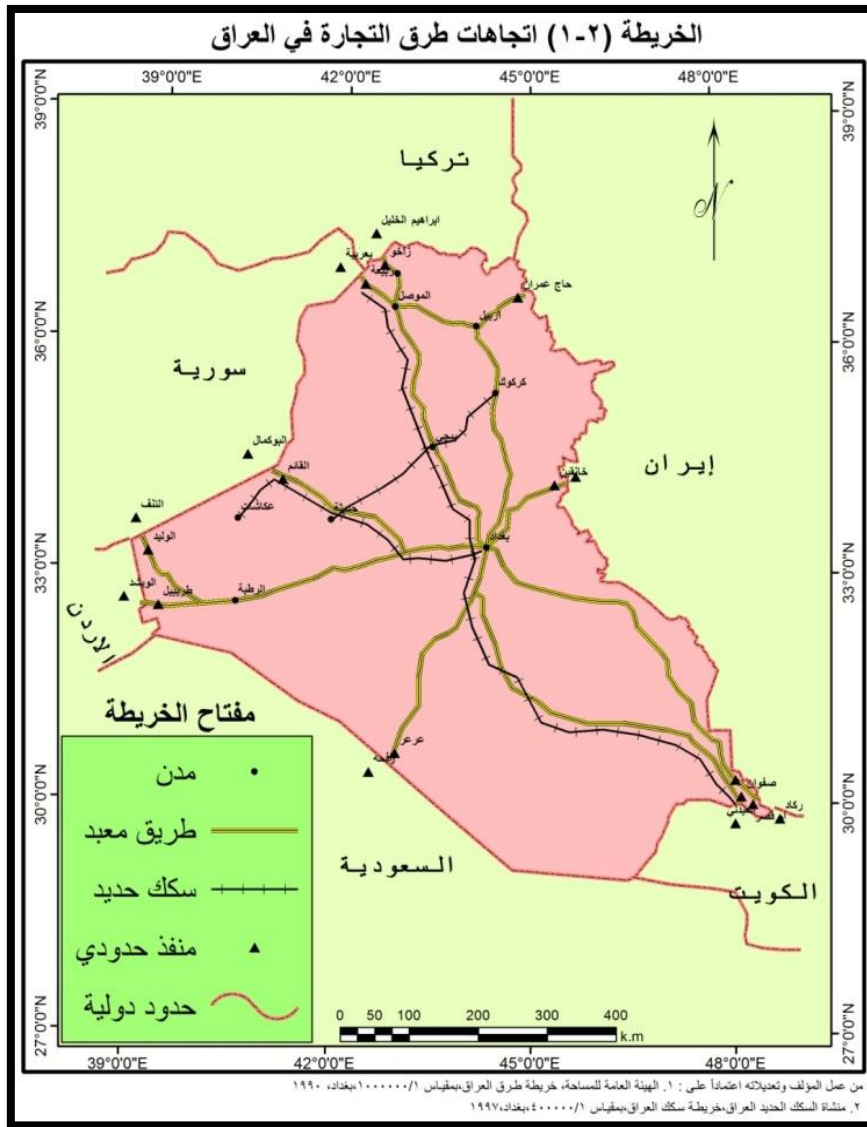
د) طريق بغداد - كربلاء - عرعر، بطول (١٣٠٠ كم)، ويعد الطريق السريع (الرطبة - الرمادي - كربلاء - البصرة) أحدث هذه الطرق ويطول (٢٠٠ كم).

٢- النقل عبر السكك الحديد:

يتمثل بنظام شريطي من الخطوط ذات النمط القياسي، وقد بوشر بإنشاء أول خط في العراق ما بين (بغداد - سامراء بتاريخ ١٩١٢/٧/٢٧)، والخطوط الحالية الرئيسية هي:

- أ) خط أم قصر/البصرة/بغداد، بطول (٧٨١ كم).
ب) خط بغداد/بيجي/موصل/ربيعه-اليعربية (سوريا)، بطول (٥٢٦ كم).
ج) خط بغداد/حديثة/القائم/حصيبه/الحدودالسورية، بطول (٣٧٦ كم).
د) خط كركوك/بيجي/حديثة/عكاشات، بطول (٢٥٢ كم).

(الخريطة ٦ - ١) إتجاهات طرق النقل والتجارة في العراق.



* من عمل المؤلف.

٣- النقل عبر الموانئ التجارية المعاصرة:

يطل العراق بجبهة بحرية وحيدة على الخليج العربي لا تتجاوز ستون كيلومترا، وتضم هذه الجبهة منفذه المائي على العالم الخارجي عبر البحار، وعند هذا المنفذ أقيمت الموانئ العراقية الحديثة التي تعد من أهم البوابات الخارجية للدولة وحلقة الوصل مع كافة دول العالم، وتطل معظم الموانئ العراقية على قنوات/ممرات بحرية (الأخوار) تتمثل بما يلي:

أ) الموانئ التجارية: هي موانئ معده لاستيراد وتصدير مختلف البضائع والسلع، وتشمل؛ (ميناء البصرة/المعقل) عند الضفة اليمنى لشط العرب بأحد عشر رصيفاً، و(ميناء أم قصر) (عند مدخل خور الزبير الذي يتصل بخور عبدالله شمالي مياه الخليج العربي) باثنتان وعشرون رصيفاً، و(ميناء خور الزبير) باثنتا عشر رصيفاً، و(ميناء ابو فلوس) عند خور الزبير بثلاثة ارفصه.

ب) الموانئ النفطية: هي المتخصصة بتصدير النفط الخام، وتشمل؛ (ميناء البصرة النفطي/الفاو) عند مصب شط العرب، و(ميناء خور العميه) جنوب الفاو، و(الميناء العميق/البكر) جنوبي ميناء العميه ضمن المياه الإقليمية للعراق (بمياه الخليج العربي).

تتميز الموانئ العراقية بالاتي^(٨):

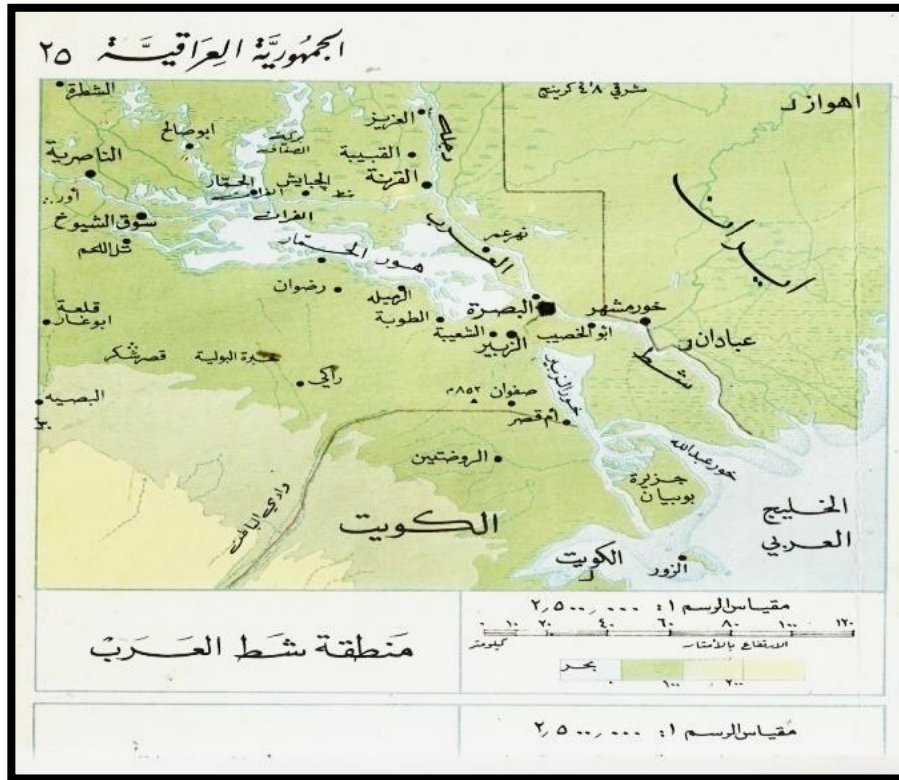
أ) الإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية تحكم في اتجاهات النقل العراقي نحو الدول المجاورة بوسائل النقل البرية (الطرق والسكك) مما يزيد من تكاليف حركة التجارة، ويبلغ طول الإشراف البحري العراقي على مياه الخليج العربي في شماليه ما بين (الفاو/ رأس البيشة شرقاً) و(ميناء أم قصر غرباً) مسافة (٥٧ كم)، وحتى هذه المسافة الضيقة بالمفهوم النقلي البحري العالمي تعرضت هي الأخرى للضغط، وسوف يزداد ضغطها في المستقبل القريب (بعد انجاز ميناء مبارك الكويتي).

ب) بالرغم من أن الحدود البحرية بين كل من العراق من جهة وإيران والكويت من جهة أخرى في منطقة المياه الإقليمية المشتركة لم يجري الاتفاق النهائي على تحديدها، إلا أن زحف الحدود (حدود المياه الإقليمية) لكل من إيران والكويت من

جهتي الشرق والغرب على التوالي، قد قلص المسافة السابقة للإشراف البحري العراقي من (٣٥ كم) إلى (٥٧ كم)، مما قاد إلى توقيع الموانئ العراقية في مواضع محددة تتكسب فيها الأرصفة والأحواض وكذلك وحدات النقل البحرية المتحركة (السفن والعائمات الأخرى)، زيادة على الساحات والآليات والمخازن والطرق والسكك والخدمات الارتكازية للموانئ، مما قاد إلى محدودية أي تطور لعملية النقل البحري أفقياً وعمودياً.

(ج) أن القناة الملاحية الرئيسية (الخريطة ٦ - ٢) لميناء أم قصر (خور عبدالله) ذات المحور (الشمالي الغربي - الجنوبي الشرقي) والبالغ طولها (٦٠ كم) باتجاه مياه البحر (الخليج العربي)؛ تتميز بعرض ضيق يتراوح ما بين (١ - ٢ كم).

(الخريطة ٦ - ٢) اتجاهات الممرات الملاحية للموانئ العراقية .



* هيئة للمساحة، خريطة طرق العراق، بغداد، ١٩٩٩. بمقياس: ٢٥٠.٠٠٠.٠

د) يكتسب ميناء أم قصر أهمية كبرى بالنسبة للاقتصاد العراقي، وبوشر ببنائه سنة ١٩٣٠ برصيف واحد لقرب موقعه من مياه الخليج العربي قياساً بميناء مدينة البصرة/المعقل، وكذلك قدرته على استقبال السفن الأكبر حجماً و وزناً و غاطساً، وفي سنة ١٩٦٥ تم إكمال ثلاثة ارصفه وبواجهه تطل على المياه البحرية مسافة (٦٥٠ متراً)، وجرى تطويره لاحقاً حتى تفوق على موانئ العراق الأخرى من حيث طاقته المتاحة وعدد السفن التي يستقبلها و أوزان المنقولات، مع تنامي ذلك سنة بعد أخرى.

ثالثاً - أنماط النقل الإقليمي - الدولي:

١- النقل عبر السكك الحديدية، ويتم عبر الخط الحديدي الوحيد العابر من الموصل - ربيعة/اليعربية(سوريا) - القامشلي/نصيبين (تركيا) وصولاً إلى ميناء الاسكندرونة واسطنبول ومن ثم الدول الأوربية، وتم ربطه بالكامل عام ١٩٤٠، أما الربط المباشر مع السكك السورية دون المرور بالأراضي التركية فقد تم عام ١٩٧٥، وذلك للوصول ما بين القامشلي - حلب - اللاذقية/دمشق.

٢- النقل عبر الطرق المعبدة المحلية/الإقليمية إلى عواصم الدول المجاورة للعراق وموانئ البحر المتوسط، كامتداد للطرق الداخلية السابق بحثها، وبتكريز واضح باتجاه الغرب نحو موانئ البحر المتوسط (الجدول ٦-٣)، إن المنافذ التسعة (انظر الخريطة ٦-١) تصل عبر الطرق المعبدة السريعة والرئيسية في تلك الدول إلى موانئها، ويتم عبرها نقل نسبة عالية من التجارة العراقية سنوياً استيراداً وتصديراً ازدادت عبر الطرق السورية من (١٥%) عام ٢٠٠٢ إلى (٧٠%) عام ٢٠٠٥.

٣- النقل عبر الموانئ البحرية، ويتمثل بتصدير النفط الخام عبر موانئ البحر المتوسط (جيهان/ديورتيل التركي)، بانياس السوري، طرابلس اللبناني، وينبع السعودي على البحر الأحمر، واقصر أنابيب التصدير ما بين (كركوك - طرابلس)، أما التجارات الأخرى فتم عبر موانئ (الإسكندرونة ومرسين وازمير التركية)،

واللاذقية وطرطوس السورية، وبيروت اللبناني، والعقبة الأردني، وكذلك مينائي الكويت ودبي عند الخليج العربي.

(الجدول ٦-٣) محاور الطرق الرئيسية مع دول الجوار العراقي.

ت	بداية الطريق	المنفذ العراقي	المنفذ الخارجي	المدينة التالية	دول الجوار
١-	الموصل	زاخو	إبراهيم الخليل	ماردين	تركيا
٢-	بغداد	خانقين	خسرو آباد	كرمنشاه	ايران
٣-	اربيل	حاج عمران	مهباد	طهران	ايران
٤-	البصرة	صفوان	العبدلي	الجهرة	الكويت
٥-	كربلاء	عرعر	رفحه	حائل	السعودية
٦-	الموصل	ربيعه	اليعريه	القامشلي	سوريا
٧-	الرمادي	القائم	البو كمال	تدمر	سوريا
٨-	الرمادي	الوليد	التنف	دمشق	سوريا
٩-	الرمادي	طريبيل	الرويشد	الأزرق	الأردن

□ شركة بغداد للنقل والتجارة الدولية، ٢٠١٠.

رابعا- مكونات ومميزات التجارة الدولية للعراق:

إن مكونات التجارة الخارجية للعراق تشمل تصدير النفط، الكبريت، الفوسفات، والتمور، واستيراد الحديد الصلب، الأخشاب، وسائط النقل، السلع الغذائية، الأجهزة الكهربائية، والمنسوجات، و وفقاً لفائض الإنتاج أو قصوره يتم استيراد وتصدير السمات والمنتجات البتروكيمياوية، وتميزت بما يلي:

١- تصاعد وتائر حجم التجارة عبر السنوات السابقة لتنامي إيرادات النفط ، كما يتوقع زيادة ذلك الكم ونسبة إجمالية (١٥٤%) عام ٢٠٠٩ عنها عام ١٩٧٩، بفعل النمو السكاني وعمليات التنمية الاقتصادية - الاجتماعية، وهذا التوقع وفقا للسلسلة الزمنية لتطور التجارة .

- ٢- إن معظم الصادرات العراقية عام ١٩٧٩ إتجهت نحو الدول الآسيوية (من الهند الى اليابان) في حين كانت الواردات من دول غرب أوروبا (من ايطاليا الى الدنمارك لتزايد استهلاك النفط في الدول الأولى، والحاجة لتكنولوجيا الثانية .
- ٣- تباينت أحجام التجارة مع معظم الدول من فترة لأخرى طبقاً لمستوى العلاقات السياسية - الاقتصادية المقرونة بالاتفاقيات مع كل دولة.

ان الخصائص الموقعية للعراق (الفلكية، البحرية، الإستراتيجية والجوار)، والتي يتسم بعضها بالتغير النسبي، لها تأثير واضح على تعدد أنماط النقل واتجاهاته، والاتجاه الغالب لأنماط النقل في العراق طبقاً لما تقدم؛ كان نحو موانئ شرق البحر المتوسط والخليج العربي لانفتاح الأراضي، ولكون العراق شكل تاريخياً جسراً بين الشرق والغرب، والرؤية المستقبلية تتمثل في أن العراق بموقعه يشكل العمود الفقري لفكرة (ممر القناة الجافة للنقل) ما بين أوروبا واسيا، وباعتماد مواني الخليج وشرق المتوسط خصوصاً إذ ما بوشر بتنفيذ مشاريع التطوير والربط الإقليمي واستخدام حاويات النقل الحديثة والمتخصصة سواء عبر الطرق المعبدة أم السكك الحديدية.

ان تحكم الإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية؛ في اتجاهات النقل العراقي نحو الدول المجاورة بوسائل النقل البرية (الطرق والسكك)؛ يزيد من تكاليف حركة التجارة العراقية، وأن كافة الموانئ العراقية الحالية ذات إمكانية محدودة لاستقبال السفن القادمة بحمولتها الكاملة او المغادرة؛ وذلك لمحدودية أعماق المياه والتي تتراوح ما بين (٣- ٩ م)، وسعى العراق بدوافع اقتصادية اجتماعية ذات صلة بالتنمية المستدامة إلى إقامة ميناء ضخم (ميناء الفاو الكبير) الذي يمثل للعراق أهمية كبرى لسد حاجته الماسة لتوسيع نشاطاته التجارية، و وضع الحجر الأساس له في نيسان / ٢٠١٠.

سيشهد العراق ارتفاعاً مستمراً في أعداد السكان، وإن هذه الزيادة سوف تشكل ضغطاً كبيراً على طلب الكميات الكبيرة للبضائع المستوردة، وكذلك الكميات

المصدرة خلال السنوات القادمة، ولا بد من السعي لتحديث شبكة الطرق المعبدة الرابطة مع الدول المجاورة لكونها محاور للنقل الدولي (International Transportation)، والعمل على تعدد ربط خطوط سكك الحديد وهي؛ (خط القائم - البوكمال - دمشق - طرطوس /سوريا)، و(خط حديثه - طريبيل -عمان - العقبة /الأردن)، و(خط البصرة - صفوان - الكويت)، و(خط بغداد - خانقين - خسرو آباد /إيران)، وكذلك المباشرة بتنفيذ مشاريع النقل الكبرى، ومنها؛ (منفذ زاخو الثاني مع تركيا)، و(ميناء العراق الكبير شمال الخليج العربي)، و(سكة حديد العراق - إيران)، مما يتطلب؛ التخطيط العلمي الاقتصادي لتطوير إدارة وتشغيل الموانئ القائمة (البصرة و أم قصر وخور الزبير وابو فلوس)، وكذلك الشروع بتنفيذ كامل مشروع (ميناء الفاو الكبير)؛ لتعزيز العلاقات الإقليمية للعراق وتقوية الروابط الاقتصادية المشتركة، بما يؤدي إلى استقرار العلاقات بين دول وأقطار المنطقة.

المبحث الثالث

المنعكسات الجغرافية للمتغيرات الدولية

اولا: المتغيرات الدولية المعاصرة:

شهدت السنوات الاخيرة وخصوصا خلال الفترة ١٩٩٠-٢٠٢٠ متغيرات جغرافية سياسية وجيوبولتكية، واخرى جيوسياسية-جيواقتصادية على امتداد القارات وتمثلت بالاتي:

١- انهيار الاتحاد السوفيتي السابق وحلف وارسو ابتداء من سنة ١٩٩٠، وتأسيس رابطة الدول المستقلة/من دول الاتحاد السوفيتي خصوصا دول اسيا الوسطى.

٢- اعادة توحيد المانيا سنة ١٩٩٠، وتفكك الدولة اليوغسلافية وتشظيها الى دول (صربيا، مقدونيا، الجبل الاسود، البوسنة والهرسك).

٣- استمرار تقسيم جزيرة قبرص الى الشمالية التركية والجنوبية اليونانية، وتشكيل الاتحاد الاوربي وتوحيد العملة(اليورو) من الدول الاوربية، بما في ذلك بريطانيا التي اعلنت مؤخرا الخروج من الاتحاد بحلول سنة ٢٠٢٠.

٤- تشكيل رابطة دول الآسيان من دول جنوب شرق اسيا (ماليزيا واندونيسيا وتايلند وفيتنام ولاوس وكمبوديا وسنغافورة والفلبين) بالشراكة الاقتصادية مع الصين.

٥- اعادة العلاقات السياسية-الاقتصادية بين كوبا في امريكا الوسطى والولايات المتحدة بعد قطيعة وحصار وعقوبات امتدت لنصف قرن.

٦ انهيار نظام الدولة في الصومال بشرق افريقيا وتشظي مركزيتها السياسية والاقتصادية.

٧- تصاعد الاحتجاجات والتظاهرات والاضطرابات الاقتصادية والسياسية والقومية والدينية في العديد من الدول ومنها دول الشرق الاوسط، مع الارهاب وتدني المستويات السياسية والاقتصادية والامنية، وصولا للحروب المحلية والاقليمية، مع

التدخل الدولي بصورة مباشرة وغير مباشرة، كما في دول؛ شمال وغرب افريقيا وشرقها، والشرق الاوسط، و وسط وجنوب اسيا وشرقها، وجنوب وشرق اوربا، وكذلك امريكا الوسطى.

ثانيا: مظاهر المتغيرات الدولية:

١- اطلقت الصين سنة ٢٠١٢ مبادرة (الحزام الإقتصادي لطريق الحرير)، وهو مشروع إقتصادي عالمي لإعادة بناء وتشغيل كل من:

أ- (طريق الحرير البحري الجديد)، ويستهدف الارتباط بوسائل وتقنيات تكنولوجية حديثة وعالية، لربط الصين بدول (ماليزيا واندونيسيا وتايلند وفيتنام ولاوس وكمبوديا وسنغافورة والفلبين) بالشراكة الإقتصادية، وبوشر بتطوير البنى الارتكازية للمناطق الساحلية في جنوب وجنوب الصين وسواحل تلك الدول ببناء الموانئ العملاقة، وانشاء شبكات الطرق البرية/السكك الحديد والطرق السريعة، مع التوسع الاستثماري الزراعي والصناعي والتجاري والسياحي، والتوسع في ذلك باتجاه السواحل الاسيوية الغربية، والسواحل الافريقية الشرقية، وصولا الى استراليا.

ب- (طريق الحرير البري الجديد)، ويستهدف في القرن الحادي والعشرين ربط الصين بدول قارة اوربا عبر كل من كازخستان وروسيا، وذلك باعادة بناء وتشغيل طريق الحرير البري القديم، وبكلفة استثمارية تشترك بها الصين مع دول اسيا الوسطى وروسيا والدول الاوربية، وتصل الى ترليون دولار في مجال شبكات الطرق والجسور والمعابر والموانئ ومحطات النقل، وكذلك المشاريع الإقتصادية.

لقد تم تنفيذ الجسر الاوراسي (ممر/معبر شنكو/خوركوس الصيني- الكازاخستاني) القريب من مدينة (كشغر) محطة طريق الحرير (Road of Silk) التاريخي، عند الحدود الدولية مابين الصين وكازاخستان، ويربط المعبر شبكات الطرق البرية(سكك، طرق سريعة، انابيب ومونئ)، وبين مدن ومراكز تجاره في الصين (شنغهاي، بكين، هونك كونك)، وكذلك موانئ كل من كوريا واليابان ودول جنوب شرق اسيا من جهة، كما يربط من جهة اخرى تلك الشبكات بدول اسيا

الوسطى و(روسيا /بالممرور شمالي بحر قزوين) وصولا الى الدول الاوربية حتى ميناء روتردام في هولندا.

٢- اطلاق المشاريع الدولية الجديدة لتسويق النفط والغاز وتتضمن الاتي:

أ- خطوط نقل الغاز ما بين سيبيريا في روسيا ودول شرق أوروبا.

ب- خطوط نقل الغاز (نورد ستريم) ما بين روسيا والدول الأوربية (السييل الشمالي)، وبطاقة (٥٥ مليار متر مكعب سنويا)، وله فرعان:

الاول؛ انجز سنة ٢٠١١ ما بين مدينة فيبورغ الروسية ومدينة غرايسفلد الالمانية و(بطول ١٢٢٠ كم) عبر بحر البلطيق.

الثاني؛ شروع روسيا بأنجاز خط (نورد ستريم/٢) لإيصاله الى بريطانيا عبر بحر الشمال، والذي اعتبرته الولايات المتحدة سنة ٢٠١٨ تهديدا لامن اوربا لتحكم روسيا بمفاتيح استخدامات الطاقة لاحقا.

ج- مشروع خط نقل الغاز الذي سيمتد ما بين روسيا والدول الاوربية (السييل الجنوبي عبر البحر الاسود - وعبر بلغاريا، والذي عدل ليمر عبر تركيا سنة ٢٠١٧).

د- هناك مشاريع عالمية مقترحة وقيده التنفيذ لنقل الغاز عبر اراضي العديد من الدول ومنها:

١- مشروع انابيب (نابوكو) بطول ٣٣٠٠ كم، الذي سيمتد من اواسط قارة اسيا الى اواسط قارة اوربا، وينطلق من تركمنستان واذربيجان ومن ثم عبر الاراضي التركية الى كل من بلغاريا وهنكاريا والنمسا، وبطاقة ٣١ مليار متر مكعب سنويا.

٢- مشروع خطوط نقل الغاز ما بين روسيا وكل من الصين والهند.

٣- تداعيات الثورة الصناعية الثالثة (الثورة المعلوماتية/ الرقمية) ومخرجاتها (الذكاء الصناعي/ الاربوت المستخدم في الانتاج الصناعي والادارة الحكومية الالكترونية)، ومع حلول العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين تصاعد استخدام الاربوت وعلى نطاق واسع، كما في دولة الامارات العربية المتحدة اذ سيحل بنسبة ٢٥% بدل العمالة الادارية اعتبارا من سنة ٢٠١٨، وبذلك فإن التوسع في استخدام

المعلوماتية التقنيات/الرقمية في غضون السنوات القادمة سوف يزيد من البطالة لمختلف المستويات، مما سينعكس على حجوم واتجاهات العمالة المهاجرة او الوافدة وينعكس على ضعف العديد من الانشطة الإقتصادية وفي المقدمة منها الصناعية، كما ستتوسع صناعات في دول وتضمر مثيلاتها في اخرى مما ينعكس على حركة التجارة والعمالة الموقعية لاستخدامات المواد الاولية.

٤- تغير التوجهات الاستثمارية للارض والموارد الإقتصادية عبر حركة الاموال، فقد دفع الركود الإقتصادي الاوربي- الامريكي ٢٠٠٨-٢٠١٢ اصحاب رؤوس الاموال الى نقل استثمارتهم الصناعية الى الصين، وخصوصا من المانيا وهولندا، وبالمقابل استثمرت الصين في بريطانيا ٧٩ مليار دولار سنة ٢٠١٦.

ثالثا: دوافع المتغيرات الدولية:

لقد كان وراء هذه المتغيرات دوافع واسباب وعوامل وتداعيات عديدة منها السياسية والعسكرية والإقتصادية والجغرافية، وقد افضى ذلك الى تغيرات جيوسياسية - جيواقتصادية عالمية، واستحوذ الهدف الإقتصادي على كل الاهداف كمحرك اساسي لها ابتداء من التمويل المالي والاستدامة والنتائج النهائية دوليا وذلك بدوافع تتمثل بالاتي:

١- سعي الشركات الكبرى والمتعددة الجنسيات للاستحواذ على الثروات الجغرافية الطبيعية والإقتصادية وحتى البشرية، وسواء تم ذلك مباشرة وبالكامل ام بالتشارك والمحاصة.

٢- شهدت السنوات الثلاثين الماضية تطورا عالميا مذهلا لتكنولوجيا النقل العالمي المعاصر، وذلك بتداخل واسع وتكامل شامل لمنظومات (النقل المختلفة) و(الاتصالات الفضائية)، وتطبيقات الأنترنت والهواتف الذكية ببرمجياتها العاملة والمحدثة باستمرار، وقد اوجد ذلك اتصالية جديدة (New Connectivity) بين كل بقاع الكرة الارضية وحيثما يكون الانسان، وبذلك أسس (لقاعدة اقتصادية عالمية متكاملة جديدة)، وأوجد تغيرا (لحركة واتجاهات التجارة

الدولية المعاصرة) في العقد الثاني للقرن الحادي والعشرين، حيث عقدت الاتفاقات الدولية لتنظيم التجارة العالمية، ومنها منظمة التجارة الدولية (WTO) منذ سنة ١٩٩٥، وهناك المقرات/البورصات لتحديد الاسعار العالمية لمعظم البضائع والسلع، كما خضعت التجارة الدولية لأسعار العملات العالمية، وبذلك اصبحت التجارة الدولية الدافع الرئيس وراء التوسع والتطور التكنولوجي لوسائط النقل المتطورة والسفن والموانئ العملاقة.

لقد بلغت أقيام التجارة الدولية المتبادلة ارقاما كبيرة جدا، ففي سنة ٢٠٠٠ بلغت أقيام التجارة العالمية (٦,٥) تريلون دولار، اي انها ازدادت (عشرين مره) منذ سنة ١٩٧٠. وتباينت مساهمات الدول في اقيام التجارة الدولية للبضائع والخدمات، وقد تقدمتها سنة ٢٠٠٩ على التوالي كل من الصين، المانيا، الولايات المتحدة ثم اليابان، وشملت أهم السلع الداخلة في تجارة الاقطار الاوربية؛ خامات الحديد والنفط الخام والغاز الطبيعي والاششاب والقطن والصوف والحبوب الغذائية، اضافة الى الآلات الزراعية والمكائن والمعدات، اما تجارة دول امريكا الشمالية فتضمنت (المواد الزراعية والمعدنية والسلع الصناعية) كالمكائن والسيارات والطائرات والمنتجات الكيماوية، والحبوب والاششاب والنيكل والفحم والنفط الخام والغاز الطبيعي والقصدير، وتعد دولها الاضخم في مجال الاستيراد والتصدير عالميا، اما تجارة دول أمريكا الجنوبية فتضمنت اللحوم والصوف والجلود (الارجنتين)، والبن والكاكاو (البرازيل)، والنحاس والصدويوم (شيلي)، والذهب والفضة والنفط (المكسيك وفنزويلا)، والمواد الخام الزراعية والخامات المعدنية (غواتيمالا وهندوراس)، وحديثا اتجهت بعض دول القارة نحو تصنيع المواد الاولية وتصديرها مثل البرازيل، وتتألف تجارة اليابان والصين ودول شرق اسيا (ماليزيا واندونيسيا وكوريا الجنوبية) وكذلك الهند وباكستان من؛ السلع الصناعية (السيارات والسفن والاجهزة الكهربائية والمنسوجات والمنتجات الكيماوية)، والنفط والغاز، والمعادن والصوف والقطن والفحم الحجري والأخشاب، وقد تضاعفت تجارة ابرز هذه الدول وهي (الصين) خمسة مرات خلال السنوات ٢٠٠٣-٢٠٠٧.

تكونت صادرات الدول الإفريقية من الذهب والماس والبن والقطن والقصدير من كينيا و أوغندا، والنحاس من زائير، والمواد الغذائية وزيت النخيل والقصدير والفوسفات (من سيراليون)، والنفط الخام (من نيجيريا)، وتكونت صادرات قارة استراليا أساسا من؛ المنتجات الحيوانية والزراعية (الصوف واللحوم والابقار والقمح)، وخامات الحديد والالمنيوم والنحاس، اما وارداتها فتشمل النفط الخام والتبغ.

٣- ان إحلال المنتجات التركيبية محل المواد الخام ادى الى تغير كبير في الاهمية الموقعية والجغرافية للعديد من المواد الخام، اذ على العكس تماما مما كانت عليه الأوضاع في القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين؛ فأن ما يحدثه التقدم التكنولوجي من تقليل كمية المواد الخام المستخدمة لكل وحدة من الناتج، يؤدي الى إحلال المنتجات التركيبية محل المواد الخام، كما في التطور الملحوظ في صناعة البلاستيك/الدائن والمطاط الصناعي والألياف الصناعية، والتي تعد أمثلة للإحلال التكنولوجي، وكذلك التوسع في الانتاج الحيواني من حقول واحواض وحضائر تربية الاسماك والاحياء المائية، خصوصا البحرية منها كما في تربية الروبيان باليابان والمعدة للتصدير.

٤- الاستمرار التاريخي لانكفاء حالة الصراعات والمنازعات بين المجتمعات المحلية والاقليمية والدولية، وهي حالة لازمت الحضارات السابقة والدول منذ القدم، وتتمثل بالصراعات ذات الصبغة العنصرية والقومية والدينية والطبقية، وكذلك المنافسة الإقتصادية على مصادر الثروات وبالمقدمة منها (المكانية/الجغرافية) ارضا ومياها اينما كانت.

٥- تزايد الطلب العالمي على مصادر موارد الطاقة؛ وخصوصا النفط والغاز الطبيعي لتنامي الحاجة لها بفعل الزيادة السكانية عالميا وتعدد استخداماتها، وكذلك تزايد الطلب لذات الاسباب على الموارد الرئيسية ومنها الذهب والحديد الصلب والنحاس والكوبالت والالمنيوم، اضافة الى موارد الغذاء كالحبوب واللحوم بانواعها المتعددة.

٦- ان تزايد الطلب العلمي المتصاعد وغير المسبوق على الموارد الجغرافية في كل القارات؛ قد رافق تزايد السيطرة الاحتكارية للشركات الحكومية والخاصة، وعمليات التسويق والتحكم بالاسعار عالميا.

٧- تزايد المديونية للدول النامية كما سبق التفصيل فية، حيث اضطرت العديد منها الى رهن كل كيانها لدى البنوك والدول التي تتبعها، وتساعدت ديون بعضها لتجاوز الخط الاحمر بما يزيد عن ٦٠% من اجمالي الناتج المحلي.

رابعاً: المتغيرات والجغرافية الاقتصادية-السياسية للدولة المعاصرة:

١- تقود النظام العالمي الحالي مجموعة شركات كبرى لدول معينة تسعى للسيطرة على عمليات الانتاج والتسويق لمختلف البضائع وتحديد اسعارها، بمعنى ان هناك نظاماً يسعى نحو طريق هدفه تكوين الثروات لمجموعة شركات او دول معينة، وهي التي تحدد اسعار كل المنتجات الصناعية والزراعية والموارد الطبيعية لأي فرد في أي بقعة من الكرة الارضية خصوصاً بعد التطورات التكنولوجية في مجال النقل والاتصالات، وبذلك نجد ان سعر كيلوغرام واحد من السكر تحدده هذه الشركات للفرد الواحد وسواء كان ذلك الفرد يقيم في القطب الشمالي او في جنوب شرق اسيا او في امريكا الجنوبية او في افريقيا وخلال ساعات محددة.

٢- سيؤدي النظام الاقتصادي الحالي الذي يلف العالم الى تصاعد النزاعات والصراعات الاقتصادية والسياسية وحتى الحروب حول الموارد الاقتصادية، وخصوصا ضمن نطاق (الحزام الجغرافي الاورواسيوي) والممتد من اسبانيا الى الصين، حيث شهد حروب الخليج المتعاقبة ١٩٨٠-٢٠٢٠ لمختلف الاسباب السياسية والاقتصادية ووزاعات حول مواقع وحتى مواضع حقول النفط والغاز والموارد المائية، مما يزيد من وقوع الحروب الاقتصادية على كافة مصادر واصناف الثروة بما في ذلك موارد المياه.

٣- ان سكان الكرة الارضية قد يعودون الى ذات المظاهر التي تعرضوا لها قبل قرون من حركات استعمارية بصيغ واساليب متجددة؛ سواء بتغيير الجغرافية

السياسية للدول بالاحتلالات المباشرة او بالتقسيم، ام بالتغيرات الجيوسياسية للدول بالتنازعات او التوافقات السياسية مع الحكومات المحلية ام الخارجية، وهكذا يمكن فهم النوازع والمصالح والتحالفات والمنازعات في قطاعات الموارد الأولية وتطور الإنتاج والأسعار، حيث نشهد حالياً من حيث الوجه والغاية والهدف تحولاً كبيراً في الجغرافية الاقتصادية لموارد النفط الخام والغاز الطبيعي؛ وذلك من خلال المظاهر الجديدة للتعاون والنزاع بين القوى المتحكمة الفاعلة في اقتصاد تلك الموارد، ولاسيما الولايات المتحدة وروسيا والصين واليابان ودول الاتحاد الأوروبي، وكذلك الشركات الكبرى المنتجة والمصدرة في بقية دول العالم.

٤- ان الجيل المعاصر (١٩٩٠-٢٠٢٠) يشهد تغيرات متلاحقة على المستوى العالمي أدت بنتائجها الاولية الى تغيرات بينية في مختلف القارات، بالرغم من ان القوى العالمية السابقة والتي تشكلت في اعقاب الحرب العالمية الثانية سنة ١٩٤٥ هي القوى الفعالة وبنسب متفاوتة، ان التغيرات الجيوسياسية - الجيواقتصادية العالمية التي حدثت وان تباينت مكانيا، الا انها توزعت ما بين موازين الجغرافية السياسية عالميا، والعناصر الاساسية الجيولوتيكية للدول، والاهم من كل ذلك التغيرات (الجيواقتصادية) وبالمقدمة منها توسع الاذرع الدولية للتجارة العالمية والانفتاح الكبير للتجارة الحرة، بالرغم من محاولة بعض الدول؛ اما بكبح هذا الانفتاح او محاولة عرقلته بعد بروز عناصر المنافسة الحرة لمختلف السلع والبضائع كما ونوعا، كما في الاجراءات والقيود التي فرضتها الولايات المتحدة الامريكية على مستورداتها من الحديد الصلب من كل من الصين وروسيا، وبذلك تعرضت الكثير من الاسس والركائز المتداولة من قبل السياسيين والاقتصاديين والجغرافيين والقادة حول الركائز الاساسية (للقوة والنفوذ الشامل) لاية دولة بما فيها مستوى النفوذ السياسي- الإقتصادي، وذلك لتداخل الكثير من المتغيرات، ومنها تلك التي سبق البحث فيها في الفصول السابقة.

ينبغي على كل من الجغرافيين والسياسيين والاقتصاديين والمعنيين بالإستراتيجيات على مستوى الدولة الواحدة او المستوى العالمي؛ اعادة النظر بمختلف المفاهيم

والتحليلات الجغرافية والسياسية والإقتصادية، وفقا للتطورات التكنولوجية والمعلوماتية المعاصرة والقادمة حتما، فقد تغيرت بشكل كبير المعايير والقيم الاقتصادية- الرياضية والتي سادت العالم لقرون عديدة، وعلية ينبغي تناول الموضوعات الجغرافية والسياسية والإقتصادية بنظرة متقدمة تتجاوز حتى الحالة المعاصرة الى استشراف المستقبل في المديات المتوسطة والطويلة، وذلك بفعل التحولات الاتية:

١- لم تعد المواقع الجغرافية العالمية التي كانت تتحكم بعناصر القوة الاقتصادية والعسكرية والسياسية بذات الاهمية المكانية الموقعية، فقد احدث التطور الكبير والمتسارع على المدار اليومي لوسائل النقل الثابتة والمتحركة من شبكات الطرق البرية(سكك، طرق سريعة، انابيب) وموانئ ومطارات والمتحركة من الشاحنات والقطارات والطائرات وكما سبق تفصيلا، وكل ذلك نقل الاهمية المكانية لموقع جغرافي دولي/عالمي الى موقع اخر واطرف من ما كان عليه متحكما في حركة النقل واتجاهات التجارة الدولية، وهذا ما يتيح مرونة اكبر للحركة عبر الاجواء والبحار والقارات.

٢- التطور الكبير في الصناعات التسليحية بعيدة المدى برا وبحرا وجوا، بما في ذلك الصاروخية بعيدة المدى الدفاعية والهجومية وذات الدمار الشامل.

٣- تغير الاهمية الجغرافية لمواقع عناصر الطاقة الاساسية (النفط الخام والغاز الطبيعي)، وذلك بفعل التقدم التكنولوجي للحصول على مصادرها من الصخور، واعماق البحار، وايجاد البدائل، كما في اعتماد الفحم الحجري مجددا بعد تقلييل نسبة التلوث البيئي الناتج عن حرقه، وتطوير مصادر الطاقة المتجددة من مساقط المياه الطبيعية والاصطناعية ومراوح الرياح العملاقة والطاقة الشمسية، كما تم الكشف والاستغلال لحقول النفط والغاز الجديدة، ومنها الحقول البحرية عند السواحل الشرقية للبحر المتوسط.

٤- بروز الدول الصاعدة اقتصاديا؛ ومنها الصين وكوريا وكما سبقت الاشارة اليها.

الرؤية المستقبلية للجغرافية الإقتصادية الحديثة و وفقا للمنطق العلمي،
وبنظرة تتجاوز المعتاد استشرافا للمستقبل وبعيدا عن التضليل الفكري، ومع الأخذ
بكل المتغيرات بحزمة واحدة شمولية، يقتضي كل ذلك؛
إعادة النظر بمعطيات الجغرافية الإقتصادية الكلاسيكية التي ركزت طوال عقود
على؛ تصنيف وتوزيع واستغلال الموارد الإقتصادية مكانيا سواء الطبيعية، ام
البشرية - الإقتصادية ممثلة بالزراعة والصناعة والتعدين والتجارة والنقل.
ان المتغيرات الدولية المعاصرة تراوحت ما بين المتغيرات الجغرافية السياسية
والجيبولتكية، وتلك التي تتعلق بالمتغيرات الجيوسياسية-الجيوإقتصادية، والتي ادت
الى؛ الكشف عن موارد جديدة واساليب تنمية حديثة، زيادة على تطور اساليب
استغلالها وتسويقها واستخداماتها، ان كل ذلك يتطلب؛ إتباع اساليب التقصي
والبحث الاحصائي الكمي الدقيق، وبالتالي الخروج بنتائج عالية المصدقية وصولا
للإضافة العلمية لعناصر الجغرافية الإقتصادية المتعددة والتفصيلية، وبما يؤدي الى
الرقى بهذا الحقل العلمي نحو البناء التنموي على المستويات المحلية والاقليمية
والدولية، وبالتالي يعزز المفهوم الحديث للجغرافية الإقتصادية في النصف الاول من
القرن الحادي والعشرين

هوامش ومصادر الفصل السادس

1-G. P. Kindleberger and B. Herrick, "Economic Development", Third edition, New York: McGraw – Hill Book Company, Inc, 1977, pp: 278 – 280.

٢ - مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية ودراساتها التطبيقية - الاقتصادية، ط١، المطبعة المركزية جامعة ديالى، ٢٠١١. صص ٢٠٢ - ٢٠٥ .

3 – Kedar, Ahmed, Devaluation and effects railway Project, Master Thesis unpublished), urban and regional planning, Baghdad, 1980. P.P 100 –105.

٤ - يعرب بدر، الخطة الرئيسية للنقل، ندوة الجغرافية، سوريه، تموز/٢٠٠٥ (بحث غير منشور)، صص ١٤-١٦ .

٥ - الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام ٢٠٠٠، إحصاء سكان العراق لعام ١٩٩٧، بغداد، ٢٠٠٠ .

٦ - احمد خضير السامرائي، سكك حديد العراق، بغداد، ١٩٧٥. صص ٧٠-٧١ .
٧ - وزارة الإسكان والتعمير، الهيئة العامة للطرق والجسور، بغداد، ٢٠٠٢ (بيانات غير منشورة).

٨ - الموقع الالكتروني (٢٠١٣)، www.iauirag.org

٩ - أجناتسي زاكس، "التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية/التجارة الخارجية في البلدان النامية"، ترجمة محمد صبحي الاتربي، مطبعة المعارف، القاهرة، ١٩٦٩ .

10-UNCTAD, Handbook of International Trade and development statistics, for years (1979, 1986 & 1995).

١١ - مجيد ملوك السامرائي، الجغرافيا وأساليب البحث، مطبعة جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ٨٥ .



مصادر ومراجع الكتاب

- ١- باخمان، هانز، العلاقات الاقتصادية الخارجية للدول النامية، ترجمة مصطفى عبد الباسط وأيوب محمود، مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٩٧٧.
- ٢- بدر، يعرب، الخطة الرئيسية للنقل، ندوة الجغرافية، سوريه، تموز/٢٠٠٥.
- ٣- توفيق، محسن عبد الحميد، البيئة والتنمية والحياة، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم سلسلة (٢٤) تونس.
- ٤- درويش، حسين العشري، التنمية الاقتصادية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٩.
- ٥- جويدر، جمال، التجارة الدولية، (النقل / صفحہ الكترونية، ٢٠١٤) .
العراق لعام ١٩٩٧، بغداد ٢٠٠٠.
- ٦- الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية ٢٠٠٠، الإحصاء السكاني.
- ٧- حبيب، عبد العزيز محمد، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الكتب، جامعة الموصل، الموصل، ١٩٨٧.
- ٨- حمادي، اسماعيل عبد، الأهمية التطبيقية لمؤشرات التنمية البشرية. مجلة بيت الحكمة بغداد، شباط، بغداد، ٢٠٠٠.
- ٩- خزعل، خضير عباس، محاضرات في جغرافية النقل والتجارة الدولية، المطبعة المركزية/جامعة ديالى، بعقوبة، ٢٠١٢.
- ١٠- خصباك، شاكر، الجغرافية العربية، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، ١٩٧٥.
- ١١- خميس، اسماعيل فاضل، دور الطرق في نمو وتوزيع المستوطنات البشرية في قضاء طوزخورماتو، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، ٢٠١٥. بإشراف (الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي) .
- ١٢- شحادة، نعمان، الأساليب الكمية في الجغرافية باستخدام الحاسوب، جامعة الإمارات، قسم الجغرافية، ط ١. ١٩٩٧.
- ١٣- الشمري، حامد سعد، علي خليل الزبيدي، مدخل إلى بحوث العمليات، دار الأمل، عمان، ٢٠٠٧.

- ١٤- زاكس، أجناتسي، التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية/التجارة الخارجية في البلدان النامية، ترجمة محمد صبحي الاتريبي، مطبعة المعارف بمصر، ١٩٦٩.
- ١٥- الزبيدي، صباح حسن، تنمية الموارد الطبيعية والبشرية، ص ١١، ((وقائع ندوة الجغرافيا ودورها في التنمية، جامعة تشرين، ٤-٧/٢٠٠٥)).
- ١٦- الزعيم، عصام، الأبعاد الجغرافية للتنمية الاقتصادية ((وقائع ندوة الجغرافيا ودورها في التنمية، جامعة تشرين، ٤-٧/٢٠٠٥)).
- ١٧- السامرائي، احمد حسون، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الحكمة للطباعة والنشر، جامعة بغداد، بغداد، ١٩٩٠.
- ١٨- السامرائي، احمد خضير، حول سكك حديد العراق، بغداد، ١٩٧٥.
- ١٩- السامرائي، مجيد ملوك، التخطيط الإقليمي ((وقائع مؤتمر التخطيط والتنمية المستدامة، جامعة دمشق للفترة ٢٦-٢٩ / ١١ / ٢٠٠٧)).
- ٢٠- السامرائي، مجيد ملوك، العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية ونمو المستوطنات، رسالة ماجستير، كلية التربية الاولى، جامعة بغداد، ١٩٩٠.
- ٢١- السامرائي، مجيد ملوك، وفرح عبد القادر، العلاقة بين الطرق والسكان، مجلة العلوم الانسانية، العدد (١١) ٢٠١٣.
- ٢٢- السامرائي، مجيد ملوك، العلاقات المكانية بين طرق النقل البرية والصناعة في محافظة الأنبار، أطروحة دكتوراه، كلية التربية/ابن رشد، جامعة بغداد، ١٩٩٦.
- ٢٣- السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافية ودراساتها التطبيقية - الاقتصادية، ط ١، المطبعة المركزية جامعة ديالى، ٢٠١١.
- ٢٤- السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافيا وأساليب البحث، مطبعة جامعة ديالى، ٢٠١١.
- ٢٥- السامرائي، مجيد ملوك، دور الخصائص الموقعية للعراق في اتجاهات النقل والتجارة، مجلة جامعة تكريت للعلوم، المجلد (١٣ العدد/٦)، السنة، ٢٠٠٦،
- ٢٦- السعدي، سعدي، التخطيط الإقليمي، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٩٩.

- ٢٧- السماك، محمد أزهر وآخرون، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ٢٠٠٨ .
- ٢٨- السماك، محمد أزهر، مناهج البحث الجغرافي بمنظور معاصر، دار ابن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ٢٠٠٨ .
- ٢٩- عبد الله، إسماعيل صبري، "التنمية العربية إطارها الدولي ومنحاهها القومي"، بحث منشور في دراسات التنمية والتكامل الاقتصادي العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، ط٣، بيروت، ١٩٨٥ .
- ٣٠- عبد الكريم، عبد العزيز مصطفى، اقتصاديات توطن الصناعات التحويلية بمحافظة نينوى، رسالة ماجستير غير منشوره، كلية الإدارة والاقتصاد جامعة الموصل، ٩٧٩ .
- ٣١- غالب، سعدي علي، جغرافية النقل والتجارة، مطبعة دار الكتب، جامعة الموصل، ١٩٨٧ .
- ٣٢- فاضل، زياد، الصناعة التحويلية، رسالة ماجستير، جامعة تكريت، ٢٠٠٩ .
بإشراف (الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي) .
- ٣٣- فيرجريف، جيمس، الجغرافية والسيادة العالمية، ترجمة على رفاعة الأنصاري، مكتبة النهضة، القاهرة، ١٩٥٦ .
- ٣٤- فينار، محمد حسين، التأثير الهندي والعربي على إندونيسيا، مجلة ثقافة الهند، المجلد ١٣، نيودلهي، ٩٦٢ .
- ٣٥- كونشينيو، جورج، الحياة اليومية في بلاد بابل وأشور، ترجمة سليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٩ .
- ٣٦- لوبون، غوستاف، حضارة العرب، ترجمة عادل زعيتر، دار إحياء التراث، بيروت، ١٩٧٩ .
- ٣٧- مصطفى، عدنان ياسين، التنمية البشرية المستدامة، مجلة بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٠ .
- ٣٨- الموقع الالكتروني (٢٠١٣)، www.iauirag.org

٣٩- ناعس، هيثم هاشم، جغرافية النقل، جامعة دمشق، مطبعة دار الكتب، دمشق،
٢٠٠٦.

٤٠- النقل، صفحه الكترونية (٢٠١٤).

٤١- الهاشمي، رضا جواد، الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين، مجلة سومر،
المجلد ٣٤، ج ١ و ج ٢، ١٩٨١.

٤٢- وزارة الإسكان والتعمير، الهيئة العامة للطرق والجسور، بغداد، ٢٠٠٢ (بيانات
غير منشورة).

43- Boyce, P. A, Williams, The bases of economic
geography, Brandon, London, 1979.

44- FeLLman, D Human, Geography, nine Ed. McGraw-
HiLL, NewYork, 2007,

45- Jean-paul Rodrigue, The Geography of Transport
Systems, 3thd Ed, Hill, New York, 2013.

46- Jhingan, M. L., The Economics of Development and
Planning with Special reference to India, 15Th. revised. ed.
New Delhi. Vikas publishing House PVT Ltd., 1982,

47- Johnson, James. H, Urban Geography an Introductory,
London.

48- Kindleberger, G. P. and B. Herrick, "Economic
Development", Third edition, New York: McGraw – Hill Book
Company, Inc, 1977,

49 - Kedar, Ahmed, Devaluation and effects railway Project,
Master Thesis unpublished), urban and regional planning,
Baghdad, 1980.

- 50– Meier, G.M,”Leading, Issues in Economic Development”, Third edition, New York, Oxford University press, 196,
- 51– Myrdal, Kindleberger, Kindlerberger, Gunnar, “An International Economy”, NewYork, Harper and Brothers, 1956,
- 52– Michael, Charles Aho, Microsoft ® Encarta ® 2009.
- 53– Michael, Gallis, and s. Russell, James, World City, in: Architectural Record, vol, no.3, The AIA /C–E, McGraw–Hill Co. 2002.
- 54– Niles, Hansen, French Regional planning, Edinburgh University. Paris, 1996.
- 55– Spss for Windows Release, 10–05 Version, Chicago, USA, 1999.
- 56– Securing Global Transportation Networks, www. Amazon Version 2014.
- 57– UNCTAD, Handbook of International Trade and development statistics, for many years (1979, 1986 & 1995).
- 58– Yeates, M. Introduction to Quantive Analysis in Economic Geography, McGraw – HiLL, New York, 1968,





الملحق الاول

مصطلحات ومفاهيم

Geography	جغرافيه / جغرافيا (اسم)
Geographic	جغرافي / دليل جغرافي (صفه)
Geographical	جغرافيه / جمعية جغرافية (صفه)
Geographer	جغرافي / باحث جغرافي (أسم فاعل)
Geography of Economic	الجغرافيه الإقتصادية
Tourism	سياحة
Tours	رحلات / جولات
Terminal	محطات نهائية للنقل (كراجات)
Trends	اتجاهات / حركة أو نقل
Accessibility	سهولة الوصول
Air drop	مهبط طائرات
Airport runway	مدرج المطار
Avenue	مسلك (طريق)
Airplanes	طائرات
Auto ban	طريق سريع/ المانيا
Auto Strode	طريق سريع/ ايطاليا
Auto route	طريق سريع/ فرنسا
Arterial high Ways	طرق رئيسية/ سريعة
Air port	مطار
Average Daily traffic	معدل المرور اليومي
BUS	باص
Boats	قوارب

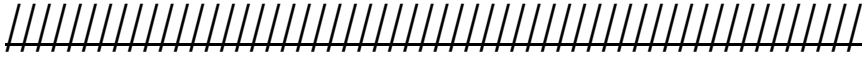
Bridges	جسور
Broad Gauge	مقياس السكك / عريض
Costs	كلف
Charge	شحن
Coach	عربة
Car	سيارة
Center	مركز
Canoes	زوارق
Container	حاوية
Cycle	دوره
Cartography	علم رسم الخرائط
Coordinates	إحداثيات
Canal	قناة
Collector	رابطة (طرق)
Cannel	قنال / مائي
Commerce	تجارة
Coasts	سواحل
Caravan	قافلة
Classification	تصنيف / الطرق
Commodity	بضاعة
Discharge	تفريغ
Distance	مسافة
Domestic	حيوانات الحمل
Docks	أرصفة / الميناء
Expenditure	تكلفة التشغيل

Earthly	ترابي / طريق
Economics	اقتصاديات
Environment	بيئة
Ecology	علم البيئة
Express Way	طريق سريع
Economic Distance	المسافة الاقتصادية
Export	تصدير
Efficiency	كفاءة
Flexibility	مرونة
Fees	أجور / نقل
Fairs	أجور تكسي
Facilities	تسهيلات / نقلية
Freight Vessels	مراكب شحن
First Class Roads	طرق الدرجة الأولى
low	تدفق مروري
Freeways	طرق حرة / سريعة
Fuels	وقود
Gauge	المسافة بين قضبان السكك
Gnat	ممر جبلي
Gravel	حصوي / طريق
Gulf	خليج
Gust	مضيق
Goods	بضائع
High Ways	طريق سريعة
Harbor	مرفى

Inter – Urban Transport	نقل داخلي / حضري
Inter aggressive	اختراق طرق
Knot	عقدة بحرية (٨٥٠ ر ١ كيلومتر أرضي)
Lorry	شاحنة كبيرة
Logistics	تموين / نقل
Lines	خطوط
Land	بري
Locks	أهوسه
Local Streets	شوارع محلية
Means	وسائط / نقل
Methods	أساليب
Metro	مترو نقل ركاب
Metropolitan	مدينة عاصمة
Models	نماذج
Meter Gauge	مقياس السكك / متري
Node	عقدة / نقل
Noise	ضجيج / ضوضاء
Network	شبكة
Operation	حركة / نقل
Paved road	طريق مبلط
Planes	طائرات
Production	إنتاج
Pass	عبور / ممر جبلي
Pollution	تلوث
Port	مطار / ميناء

Passengers	مسافرين
Quantity	كمية
Quality	نوعية
Road	طريق
River Transport	نقل نهري
River Port	مرسى / ميناء نهري
Railways	قطارات
Regional	إقليمي
Route	مسك / طريق - خط
Resources	موارد
Station	محطة
Ships	سفن
System	نظام
Site	موضع
Street	شارع
Security	الأمان / نقل
Stage	مرحلة
Trucking	نقل / بالشاحنات
Transport	نقل / أسم وفعل
Transportation	نقل / صفه
Traffic Volume	حجم المرور
Time	وقت
Tread	تجارة
Traffic Congestion	اختناق مروري
Tran	قطار

Transit	مرور/ تجارة
Trucks	شاحنات (لوري / بك أب)
Tours	رحلات / جولات
Tourism	سياحة
Terminal	محطات نهائية للنقل (كراجات)
Trends	اتجاهات / حركة أو نقل
Travel	سفر / ذهاب
Trans – Continental	نقل عبر القارات
Tunnel	نفق
Urban	حضر / مدن
Vehicle	شاحنة طويلة / تريله
Vessels	قوارب / مراكب بحرية
Ways	طرق
Wheels	عجلات



الملحق الثاني

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



م/ السيرة الذاتية والعلمية

الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي

- ١- الاختصاص: الجغرافية الاقتصادية:
(النقل والاتصالات/التجارة والصناعة/ الاقتصاد والإحصاء/ السياحة والآثار).
- ٢- أكمل الدراسة الابتدائية سنة ١٩٦٨، والدراسة المتوسطة سنة ١٩٧١، والدراسة الإعدادية سنة ١٩٧٤ .
- ٣- حصل على شهادة البكالوريوس من جامعة بغداد سنة ١٩٧٨.
- ٤- حصل على شهادة الماجستير من جامعة بغداد سنة ١٩٩٠.
- ٥- حصل على شهادة الدكتوراه من جامعة بغداد سنة ١٩٩٦.
- ٦- عمل تدريسا بكلية التربية للبنات /جامعة تكريت ١٩٩٠-١٩٩٢.
- ٧- عمل تدريسا بكلية التربية للعلوم الإنسانية/ جامعة تكريت ١٩٩٢— ٢٠١٤ .
- ٨- عمل تدريسا بجامعة سامراء/ كلية الآثار/قسم السياحة ٢٠١٤— ٢٠١٦ .
- ٩- حصل على مرتبة (أستاذ مساعد) في ٢١ / ١١ / ١٩٩٦.

١٠- حصل على المرتبة العلمية (الأستاذية – Professorship)
في ٢٦/٩/٢٠٠٤ .

١١- نشر أكثر من ثمانون (كتابا و بحثا) علميا .

١٢- أشرف على وناقش – أكثر من ستون – من رسائل الماجستير
وأطاريح الدكتوراه – داخل العراق وخارجه .

١٣- شارك بأكثر من عشرون – حلقة وندوة ومؤتمر علمي داخل العراق
وخارجه .

١٤- أجتاز دورات علمية وتخصصية في ميادين مختلفة .

١٥- عمل في وزارات: الإسكان، النقل والاتصالات، التربية، التعليم العالي
والبحث العلمي، ومنظمة الأمم المتحدة (U.N)

المراسلات :

الهاتف (محمول) :

(٠٧٧٠٣٠٢٠٧٦٤) الدولي (٠٠٩٦٤٧٧٠٣٠٢٠٧٦٤) .

(البريد الإلكتروني): dr.mjeed50@gmail.com

((Face book)) = ((البرفسور السامرائي))

(المواقع الإلكترونية) web sites :

Follow@ arabshr.com

www.arabgeographers.net

http://mageed alsamaarai. amuntada.com

موقع / ((أبجد)) ad.comwww.abjj



الملحق الثالث

منشورات المؤلف

أ.د. مجيد ملوك السامرائي: الجغرافية الاقتصادية (النقل والاتصالات/ التجارة والصناعة/ الاقتصاد والإحصاء/ السياحة والآثار) ، أستاذ جغرافية النقل الأول في الجامعات العراقية

ت	عنوان الدراسة والبحث	سنة النشر	جهة النشر والعدد
١-	ظاهرة غياب طلبة جامعة بغداد	١٩٧٩	مجلة العلوم التربوية/ ٣
٢-	دور الطرق في نمو المستوطنات/	١٩٩٠	جامعة بغداد/ كلية ابن رشد
٣-	مقومات التنمية الزراعية / صلاح الدين	١٩٩٢	مجلة الأستاذ/ ٦
٤-	كفاءة النقل الداخلي /مدينة سامراء	١٩٩٢	مجلة الأستاذ/ ٩
٥-	التحليل المكاني لعقدة النقل /ببجي	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٠
٦-	العلاقة المكانية بين الطرق والصناعة	١٩٩٦	جامعة بغداد /كلية ابن رشد
٧-	كفاءة شبكة الطرق/ محافظة ديالى	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٢
٨-	تحليل كلف النقل بالسكك الحديد/العراق	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٤
٩-	التباين المكاني لمراكز التسويق الزراعية	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٦
١٠-	التقييم الجغرافي للطرق/ صلاح الدين	٢٠٠٢	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٥٠
١١-	اثر النمو السكاني والعمراني/ سامراء	٢٠٠٢	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٥١
١٢-	عوامل نشأة سامراء العباسية	٢٠٠٢	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٥٢
١٣-	نظم المعلومات الجغرافية وتطبيقاتها	٢٠٠٢	وقائع مؤتمر وزارة النقل/الخامس
١٤-	العلاقة بين الطرق والسكان/ناحية دجلة	٢٠٠٤	مجلة العلوم الإنسانية/ ١١
١٥-	آل السيد عبد العظيم	٢٠٠٥	كتاب/مطبعة العلاء/الموصل
١٦-	الجغرافية/ بحوث تطبيقية	٢٠٠٥	كتاب/مطبعة العلاء/الموصل
١٧-	سكان/ناحية دجلة	٢٠٠٥	كتاب/مطبعة العلاء/الموصل
١٨-	مشروع رى الرصاصي الحديث	٢٠٠٥	مجلة سر من رأى / ١
١٩-	تباين الإنتاج الزراعي وعلاقته المكانية	٢٠٠٥	مجلة العلوم الإنسانية / ١٢
٢٠-	اثر التسويق في الأنماط الزراعية	٢٠٠٥	مجلة العلوم الإنسانية / ٢
٢١-	دور طريق تكريت - الطوز/ الناعمة	٢٠٠٦	مجلة العلوم الإنسانية / ٤
٢٢-	تباين الاقتصاديات المكانية /ن . العلم	٢٠٠٦	مجلة سر من رأى / ٢
٢٣-	شبكة الطرق المعبدة / طوزخورماتو	٢٠٠٦	مجلة سر من رأى / ٣
٢٤-	العراق ، خصائصه وأثارها ع. التجارة	٢٠٠٦	مجلة العلوم الإنسانية / ٨
٢٥-	أساليب البحث وجغرافية النقل	٢٠٠٦	مجلة العلوم الإنسانية / ٦
٢٦-	دور الخصائص الموقعية للعراق	٢٠٠٧	مجلة العلوم الإنسانية / ١

الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي ... الجغرافية الموارد . .

٢٧-	الأمّن الغذائي العربي	٢٠٠٧	مجلة العلوم الإنسانية / ٩
٢٨-	الانترنت والاستثمار العلمي في البحوث	٢٠٠٧	مجلة سر من رأى / ٥
٢٩-	الإنتاج الحيواني وتطوره في سوريا	٢٠٠٩	مجلة العلوم الإنسانية / ١١
٣٠-	التخطيط الإقليمي والجغرافية الحديثة	٢٠٠٩	مجلة العلوم الإنسانية/٥
٣١-	الجغرافية الحديثه	٢٠١١	كتاب/مطبعة ماجد
٣٢-	الجغرافية وأساليب البحث المعاصرة	٢٠١١	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة ديالى
٣٣-	الجغرافية ودراساتها/ الاقتصادية	٢٠١١	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة ديالى
٣٤-	السيد عبدا لعظيم الحسيني	٢٠١١	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة ديالى
٣٥-	جغرافية النقل الحديثة	٢٠١١	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة ديالى
٣٦-	تقييم مواد البناء الخام واستثمارها	٢٠١١	مجلة العلوم الإنسانية/١٣١
٣٧-	إنتاج وتجهيز ماء الشرب	٢٠١١	مجلة سر من رأى / ٣٧١
٣٨-	القناة الجافة للنقل البري العالمي	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/١٣٦
٣٩-	الاستثمار السياحي لبحيرة سامراء	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/١٠
٤٠-	مواد الخام واستثمارها الصناعي	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/٧
٤١-	التنمية المستدامة لنظام النقل البري	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/١٨
٤٢-	توزيع السكان وشبكة الطرق	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/٦٥١
٤٣-	التوزيع الجغرافي الأمثل لمحطات الوقود	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/٨٠٥
٤٤-	الموانئ العراقية	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/٨٢٠
٤٥-	التحليل الجغرافي لانتخابات تركيا	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/٣٧
٤٦-	الانتخابات وأثارها الإستراتيجية التنموية	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/٣٨
٤٧-	كفاءة تجهيز ماء الشرب	٢٠١٣	المؤتمر العلمي الدولي الثامن
٤٨-	الجغرافية/ وأساليب البحث المعاصرة	٢٠١٣	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن
٤٩-	الجغرافيا ودراساتها التطبيقية	٢٠١٣	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن
٥٠-	سامراء وتطورها الحضاري	٢٠١٣	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة ديالى
٥١-	تقييم ونقل الطاقة الكهربائية	٢٠١٤	مجلة العلوم الإنسانية/١٨٠
٥٢-	محطات وقود السيارات/توزيعها/كركوك	٢٠١٤	مجلة العلوم الإنسانية/١٨٩
٥٣-	الطرق وتوزيع المستوطنات/ طوز	٢٠١٤	مجلة العلوم الإنسانية/١٢٣
٥٤-	تحليل وتصنيف الطرق المعبدة/ بغداد	٢٠١٥	مجلة العلوم الإنسانية/١٧
٥٥-	جغرافية النقل والتجارة الدولية	٢٠١٤	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة تكريت
٥٦-	جغرافية النقل المتقدمة/ للدراسات العليا	٢٠١٤	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة تكريت
٥٧-	الجغرافية وبحوث التنمية الاقتصادية	٢٠١٤	كتاب/المطبعة المركزية/جامعة تكريت
٥٨-	جغرافية النقل المعاصرة/ وتطبيقاتها	٢٠١٤	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن

الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي ... الجغرافية الموارد . .

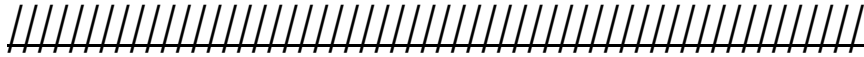
٥٩-	سرمن رأى العاصمة العربية الإسلامية	٢٠١٤	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن
٦٠-	تكنولوجيا النقل/ والتجارة الدولية	٢٠١٥	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن
٦١-	الجغرافية/وأفاق التنمية المستدامة	٢٠١٥	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن
٦٢-	الأهمية السياحية الدينية لمدينة سامراء	٢٠١٥	الندوة العلمية الأولى للسياحة
٦٣-	التوثيق المكاني لمواقع سرمن رأى	٢٠١٥	الندوة العلمية الأثارية الثانية
٦٤-	سرمن رأى/تخطيطها واستعمالاتالأرض	٢٠١٥	مجلة الملوية الأثارية /م٣/٢ع/٢س
٦٥-	التطور العماري/ للحضرة/ سامراء	٢٠١٥	مجلة الملوية الأثارية /م٣/٣ع/٢س
٦٦-	الخانات الأثرية/ في سامراء	٢٠١٥	الندوة العلمية الأثارية الثانية
٦٧-	الواقع الجغرافي/ سامراء والسياحية	٢٠١٦	الندوة العلمية الثانية للسياحة
٦٨-	الإمكانات الاقتصادية والسياحية	٢٠١٦	ندوة المهرجان السياحي
٦٩-	الجغرافية/ تطبيقاتها الاقتصادية	٢٠١٦	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن
٧٠-	جغرافية السياحة الحديثة وإقتصادياتها	٢٠١٦	كتاب/ دار اليازوري/عمان - الأردن
٧١-	مدينة سرمن رأى وسامراء	٢٠١٨	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن
٧٢-	إقتصاديات النقل والتجارة العالمية	٢٠١٨	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن
٧٣-	السياحة ظوابط إستثماراتها وإداراتها	٢٠١٨	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن
٧٤-	الإقتصاديات المكانية/الجغرافية	٢٠١٨	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن
٧٥-	جغرافية السياحة اساسياتها وتوجهاتها	٢٠١٨	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن
٧٦-	السادة الأشراف الهاشميين	٢٠١٨	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن
٧٧-	الجغرافية /التكنولوجيا المعاصرة	٢٠١٨	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن
٧٨-	الجغرافية الاقتصادية والمتغيرات الدولية	٢٠١٩	كتاب/ دار الحامد /عمان - الأردن

تابع

(إشراف ماجستير وإشراف دكتوراه)

أ.د. مجيد ملوك السامرائي

إشراف / ماجستير	٢٠٠٤	العلاقة المكانية بين الطرق و السكان	-١
إشراف / ماجستير	٢٠٠٥	للصناعات الإنشائية / صلاح الدين	-٢
إشراف / ماجستير	٢٠٠٧	التوطن الصناعي في طوزخرماتو	-٣
إشراف / ماجستير	٢٠٠٨	توطن الصناعة التحويلية	-٤
إشراف / ماجستير	٢٠٠٩	استخدامات الأرض في مدينة بلد	-٥
إشراف / ماجستير	٢٠٠٩	تقييم كفاءة تجهيز ماء الشرب	-٦
إشراف / ماجستير	٢٠١٠	نقل المسافرين/ صلاح الدين	-٧
إشراف / ماجستير	٢٠١١	شبكة الطرق وتوزيع السكان	-٨
إشراف / ماجستير	٢٠١٢	كفاءة م وقود السيارات	-٩
إشراف / دكتوراه	٢٠١٣	الجغرافية السياسية	-١٠
إشراف / ماجستير	٢٠١٤	توزيع محطات وقود السيارات	-١١
إشراف / ماجستير	٢٠١٤	كفاءة نقل الطاقة الكهربائية	-١٢
إشراف / ماجستير	٢٠١٤	علاقة الطرق بنمو وتوزيع المستوطنات	-١٣
إشراف / ماجستير	٢٠١٥	توطن صناعة الطحين	-١٤
إشراف / دكتوراه	٢٠١٥	جغرافية النقل/الطرق المعبدة	-١٥
إشراف / دكتوراه	٢٠١٦	جغرافية النقل/منافذ المسافرين	-١٦



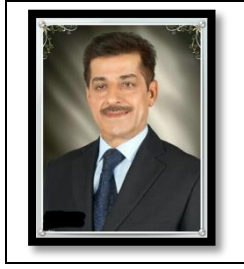
الخاتمة الأخيرة

الرؤية المستقبلية للجغرافية الاقتصادية الحديثة وبنظرة تتجاوز المعتاد استشرافا للمستقبل مع الاخذ بالمتغيرات الجيوسياسية - الجيواقتصادية العالمية المعاصرة وبحزمة واحدة شمولية. . . تقتضي؛ إعادة النظر بمعطيات الجغرافية الاقتصادية الكلاسيكية، وبما يعزز المفهوم الحديث للجغرافية الاقتصادية في النصف الاول من القرن الحادي والعشرين.

و الله ولي التوفيق .

الأستاذ الدكتور / مجيد ملوك السامرائي /

٢٠١٩



م/ السيرة الذاتية والعلمية

الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي

١- الاختصاص: الجغرافية/ الاقتصادية:

(النقل والاتصالات/ التجارة والصناعة/ الاقتصاد والإحصاء/

السياحة والآثار).

٢- أكمل الدراسة الابتدائية سنة ١٩٦٨، والدراسة المتوسطة سنة

١٩٧١، والدراسة الإعدادية سنة ١٩٧٤ .

٣- حصل على شهادة البكالوريوس من جامعة بغداد سنة ١٩٧٨.

٤- حصل على شهادة الماجستير من جامعة بغداد سنة ١٩٩٠.

٥- حصل على شهادة الدكتوراه من جامعة بغداد سنة ١٩٩٦.

٦- عمل تدريسا بكلية التربية للبنات /جامعة تكريت ١٩٩٠-١٩٩٢.

٧- عمل تدريسا بكلية التربية للعلوم الإنسانية/ جامعة تكريت ١٩٩٢ — ٢٠١٤ .

٨- عمل تدريسا بجامعة سامراء/ كلية الآثار/قسم السياحة ٢٠١٤ — ٢٠١٦ .

٩- حصل على مرتبة (أستاذ مساعد) في ٢١ / ١١ / ١٩٩٦.

١٠- حصل على المرتبة العلمية (الأستاذية — Professorship) في ٢٦ / ٩ / ٢٠٠٤.

١١- نشر أكثر من ثمانون (كتابا و بحثا) علميا.

١٢- أشرف على وناقش - أكثر من ستون - من رسائل الماجستير وأطاريح الدكتوراه/داخل العراق وخارجه.

١٣- شارك بأكثر من عشرون - حلقة وندوة ومؤتمر علمي داخل العراق وخارجه.

١٤- أجتاز دورات علمية وتخصصية في ميادين مختلفة.

١٥- عمل في وزارات: الإسكان، النقل والاتصالات، التربية، التعليم العالي والبحث العلمي، ومنظمة الأمم المتحدة (U.N)

المراسلات :

الهاتف (محمول) : (٠٧٧٠٣٠٢٠٧٦٤) الدولي (٠٠٩٦٤٧٧٠٣٠٢٠٧٦٤) .

(البريد الإلكتروني): dr.mjeed50@gmail.com

((Face book)) = ((البرفسور السامرائي))

(المواقع الإلكترونية) web sites :

www.abjjad.com ((أبجد))

Follow@ arabshr.com

www.arabgeographers.net

http://mageed alsamaarai. amuntada.com

////////////////////////////////////