الجغرافية

وأفاق التنمية المستدامة

الأستاذ الدكتور
مجيد ملوك السامرائي

اليازوري

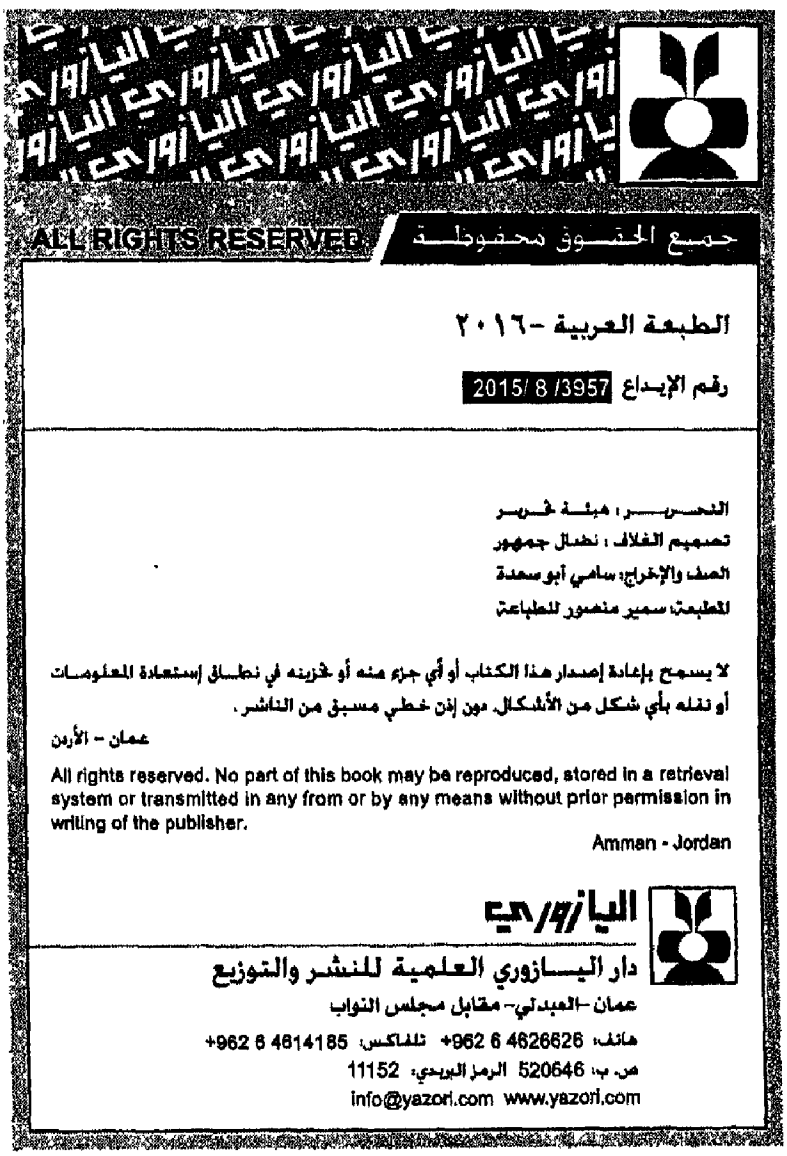
حيث لا إحتكار للمعرفة

www.books4arab.com

الجغرافية
وآفاق التنمية المستدامة

الجغرافية
وآفاق التنمية المستدامة

أ.د/ مجيد ملوك السامرائي



جميع الحقوق محفوظة ALL RIGHTS RESERVED

الطبعة العربية -٢٠١٦

رقم الإيداع 2015/ 8 /3957

المحرر: هيئة تحرير
تصميم الغلاف: نضال جمهور
الصف والإخراج: سامي أبو سعدة
المطبعة: سمير منصور للطباعة

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو أي جزء منه أو تخزينه في نطاق إستعادة المعلومات أو نقله بأي شكل من الأشكال دون إذن خطي مسبق من الناشر.

عمان - الأردن

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any from or by any means without prior permission in writing of the publisher.

Amman - Jordan

اليازوري

دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع
عمان -العبدلي- مقابل مجلس النواب
هاتف: 4626626 6 962+ تلفاكس: 4614185 6 962+
ص.ب: 520646 الرمز البريدي: 11152
info@yazori.com www.yazori.com

الجغرافية
وآفاق التنمية المستدامة

تأليف

الأستاذ الدكتور

مجيد ملوك السامرائي

اليازوري

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ
وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُم مِّنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ
عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا ﴿٧٠﴾ ﴾

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

(سورة الإسراء) (الآية: ٧٠)

الإهـداء

الـى الجغرافي.....

أينما ..... كان

عوناً

و مؤازرة....

الأستاذ الدكتور
مجيد ملوك السامرائي

المقدمة

هـذا الكتاب محاولـة جـادة لتطوير الأسـاس النظـري للجغرافيـة وتطبيقاتهـا، عبـر الاسـتعانة بمـا أنجزه الجغرافيـون الذين كان لهم السـبق في التطوير والتحديث المسـتدام من جهة، ومـن الجهة الأخـرى اعتماد أسـاليب البحـث العلمـي الأحدث وأدواتـه حيثما توفرت عرضـاً وتطبيقـاً، مع المحاولة الجادة للإبـداع والابتكار والتطويع لتلك الأساليب وفقـاً للحالة المعنيـة بالبحث العلمي التطبيقي، وذلك بغـية إشـاعة الفكر العلمي المعاصر فكراً وتطبيقاً أن كان على مسـتوى منهج البحث أو أسـلوبه أو أدواتـه أو نتائجه للرقي بعلم الجغرافية بشكل عـام.

عـلـم الجغرافيـة (*The Science of Geography*) ميدان الدراسـة والبحث فـي كل من التوزيعـات المكانيـة (*Spatial Distributions*) لمختلـف الظواهر الطبيعية والبشـرية، والعلاقـات المكانيـة (*Spatial Relationships*) بيـن تلـك الظواهـر، والبحـث في مدى وجـود الظاهرة وانتشـارها وتباينها المكاني وكثافتها وتعاقبها والتنبؤ باتجاهاتها، هـو عـلم تحليلي تركيبي ومعرفة متطورة ذات طبيعة شمولية متباينة زمانياً ومكانيا.

التنميـة (*Development*) تعنـي تحسـين وتطويـر أنمـاط الحيـاة الاقتصاديـة/ المعاشـية، الاجتماعيـة، الصحية، والبيئيـة، بهـدف الحصـول على الاحتياجات الإنسـانية المختلفة بنمط نوعـي أكـثر كفـاءة مـع السعـي لتحسينها والارتقـاء بهـا.

والتنميـة المسـتدامـة (*Sustainable Development*) تعني الإدارة والاسـتعمال المميـز دون الهـدر أو التلـكـؤ في اسـتثمار المـوارد الطبيعية الأساسـية كالتربـة والميـاه مثلاً، مع الصيانة المسـتمرة، وإعـادة تأهيـل عملية الاسـتثمار والاسـتخدام لتلـك الموارد مقرونة بالتنمية البشـرية بمختلـف أنماطهـا إن كانت معاشـية، صحية، تعليميـة، ترفيهية أم

ثقافية، وكل ذلك سعياً وراء طمأنة المتطلبات الإنسانية الحالية والمستقبلية للسكان عبر شبكة المؤسسات المسؤولة، ووفق التقنيات المتعددة والإمكانات الاقتصادية والتكنولوجيا الحديثة المقبولة اجتماعياً.

بهذه الرؤية الجغرافية ـ التنموية اقتصاديا واجتماعيا تم انجاز هذا الكتاب ببحوثه الميدانية/ التطبيقية طبقاً لخبرة المؤلف المتواضعة تدريساً وبحثاً وأشرافاً علمياً وتأليفاً، وقد احتوى الكتاب على أحد عشر فصلا، واختتم كل فصل منفردا بقائمة مصادره.

من رب السماوات والأرض تبارك وتعالى المغفرة والرحمة في الدنيا والآخرة، وللقارئ الكريم المعذرة عن كل هفوة.... فالكمال لله وحده.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين..

الأستاذ الدكتور

مجيد ملوك السامرائي

١٤٣٦هـ/ ٢٠١٥م

****

المدخل

علم الجغرافية

و

التنمية

الجغرافية المحدد المكاني لعملية التنمية

» اولا: الجغرافية والتاريخ البشري:

حددت الجغرافية؛ التاريخ البشري إطاراً للدول والحضارات وكذلك التبادل التجاري والثقافي والتعايش السلمي والحروب الدامية بين الأمم، فقد تمكنت الأقوام البدائية في مجاهل أميركا وأفريقيا واستراليا 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 حيوياً.

شكلت جغرافية المناطق المعتدلة الخصبة بأرضها والغنية بمواردها وثرواتها حافزاً على الغزو والتوسع والاحتلال، وعلى العكس من ذلك فإن منعة الجبال اليمنية وجبال الأطلس المغربية كانت رادعاً للغزاة امام احتلال اليمن والريف المغربي في القرون الأخيرة على سبيل المثال.

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 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، كما تمكن الأوروبيون من «اكتشاف» جزر الهند الشرقية واستعمار الشرق الأقصى الآسيوي، وتمكن الإسباني كريستوف كولومبوس من 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 وجنكيز خان المغولي ونابليون الفرنسي وغيرهم، فأعادوا صياغة الجغرافية من خلال كتابتهم التاريخ، 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.

» ثانيا: الجغرافية والاقتصاد:

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.

الجغرافيين سعو 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 التنازع بشأن الموارد الاقتصادية، كما تساعد على دراسة التغير البنيوي في عناصر القوة والتدخل الاقتصادي وذلك عبر التعرف على ظواهر التمركز والاندماج او ظواهر التبعثر على الأصعدة المحلية والإقليمية والعالمية.

الجغرافية باعتبارها محدداً أولياً (لتكاليف الإمدادات) من عناصر الإنتاج المحلية والمستوردة، وبالتالي لأسعار مخرجات الإنتاج المستهلكة محلياً والمصدرة إلى الأسواق الخارجية، فأنها تحدد الموقع الجيولوجي للمواد الخام المنجمية أو المواد البترولية أي قربها أو بعدها من سطح الأرض وتمركزها أو تبعثرها في المكامن الجوفية، وهذا ما يحدد بالتالي تكاليف الاستخراج والإنتاج المحلية منها أو المستوردة.

يساعد علم الجغرافية على تحديد خصائص الإنتاج الاقتصادية ومقارنتها في المناطق المختلفة، و(تقرير تكاليف النقل وشروطه الاقتصادية) والمقارنة بينها بحسب المناطق الجغرافية، ورسم السياسات الاقتصادية المتعلقة بالاستخراج والإنتاج والنقل أو التوزيع، وكذلك تحديد المواقع المكانية للمواد الخام المنجمية والمواد البترولية من حيث قربها أو بعدها عن الساحل ومرافئ الشحن والتصدير، وبذلك تحدد المواقع المكانية داخل الدول المنتجة من حيث (تكاليف الاستخراج والنقل الداخلي مما يؤثر في تحديد التكاليف النهائية للإنتاج).

» ثالثا: ترابط التنمية الاقتصادية الاجتماعية:

مفهوم التنمية شاع 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، واستخدم مفهوم النمو لتناول العملية الاقتصادية دون الإشارة إلى أية خصوصية اقتصادية كانت أم اجتماعية لاسيما تلك المتعلقة بالبلدان النامية.

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 فأن النمو الاقتصادي لا يعني إعادة توزيع الدخل بصورة متكررة وتنفيذاً لخيارات المجتمع وسياسات الدولة (و إن لم ينفيها).

يقوم مفهوم التنمية الاقتصادية على عملية رفع مستوى الدخل الإجمالي والمتوسط

(للفرد) 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 بتحقق التنمية الاقتصادية الكفيلة بإسناد التنمية الاجتماعية من جهة والتفاعل معها والاستفادة منها من جهة أخرى.

» رابعا: الجغرافية والتنمية المستدامة:

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

التنمية المستدامة (*Sustainable Development*) تعني الإدارة والاستعمال المميز دون الهدر أو التلكؤ 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 سعياً وراء طمأنة المتطلبات الإنسانية الحالية والمستقبلية للسكان عبر شبكة المؤسسات المسؤولة ووفق التقنيات المتعددة والإمكانات الاقتصادية والتكنولوجيا الحديثة المقبولة اجتماعياً.

١- أهمية التنمية:

تعد عملية التنمية مطلباً أساسياً لكل شعوب العالم وقد أشتد هذا المطلب في الآونة الأخيرة، إذ تتسابق البلدان المتقدمة في تطوير ميادين الصناعة والزراعة وغيرها من المجالات بإيجاد وسائل احدث في سبيل تحسين 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.

٢- أساليب التنمية:

هنـاك العديـد مـن أسـاليب التنميـة التـي نظـر إليهـا المهندسـون والاقتصاديـون والجغرافيون والمخططـون، ومنها أقطاب النمـو، ومحاور النمـو، وبـؤر النمـو، ومـراكز النمـو، وتعـد (نظرية محاور النمـو) من أشـهرها إذ أن تلك المحاور تمثـل تاريخيا مراكز الاستيطان البشـري القديمة والواقعة أما على طول مجـاري الأنهار أو امتـدادات ونهايات ومحطات طرق النقـل المختلفة وهذه تعـد مسؤولة عن الأسـاس الاقتصادي لتطور تلك المراكـز.

****

الفصل الأول

اتجاهات النقل البري
والتجارة العالمية عبر العراق

الفصل الأول

اتجاهات النقل البري والتجارة العالمية عبر العراق

» المقدمة:

يخضع نظام النقل لأية دولة لاعتبارات عديدة، ومن بين ذلك موقعها الإقليمي(*Position Regional*)الذي يقود لتوجه مسارات النقل المختلفة نحو منافذ معينة مع إمكانية قائمة لحصول التغير النسبي في ذلك.

تدور مشكلة البحث حول دور موقع العراق في تغير اتجاهات (*Trends*) النقل والتجارة العالمية مستقبلا؟ في حين تنص فريضة البحث على آن الموقع العالمي (*Global Position*) للعراق الذي يعد جوهرة مركزية للعالم يقود إلى تغير اتجاهات النقل والتجارة طبقاً لأهميته الموقعيه المتغيرة نسبياً بفعل التأثيرات التكنولوجية والإقليمية والعالمية.

إن الهدف الأساس للبحث يتمثل في مدى انعكاس خصائص موقع العراق على اتجاهات النقل والتجارة وعلاقتها بمسارات النقل الدولية المعاصرة ومستقبلها في ظل التقدم التكنولوجي المعاصر للنقل بسفن الحاويات العملاقة والموانئ الفائقة والشاحنات الكبيرة، وبالتالي صياغة التوصيات والمقترحات ذات العلاقة بتطوير النقل والتجارة العراقية لتكون أساسا علميا لدى صانع القرار.

اعتمد البحث الدراسة الميدانية معبر عنها بالمشاهدة والمعاينة لوسائل النقل الثابتة منها والمتحركة، المنافذ الحدودية، مراكز الخزن والتوزيع التجارية، زيادة على المقابلات الشخصية(الجدول ١) للعاملين في مجال التجارة والنقل الدولي عبر سنوات مختلفة داخل العراق وفي كافة الدول المجاورة. وتم اعتماد الخريطة تحليلاً واستنتاجاً وتوقعاً

طبقاً للدراسات والإحصاءات المنشورة وغير المنشورة، واعتبار العام ١٩٧٩ أساسا للتحليل المستقبلي إذ أعقب ذلك سلسله من الأحداث المعروفة والتي أدت لإرباك واضح في اتجاهات النقل والتجارة العراقية.

» أولاً: الخصائص الموقعية:

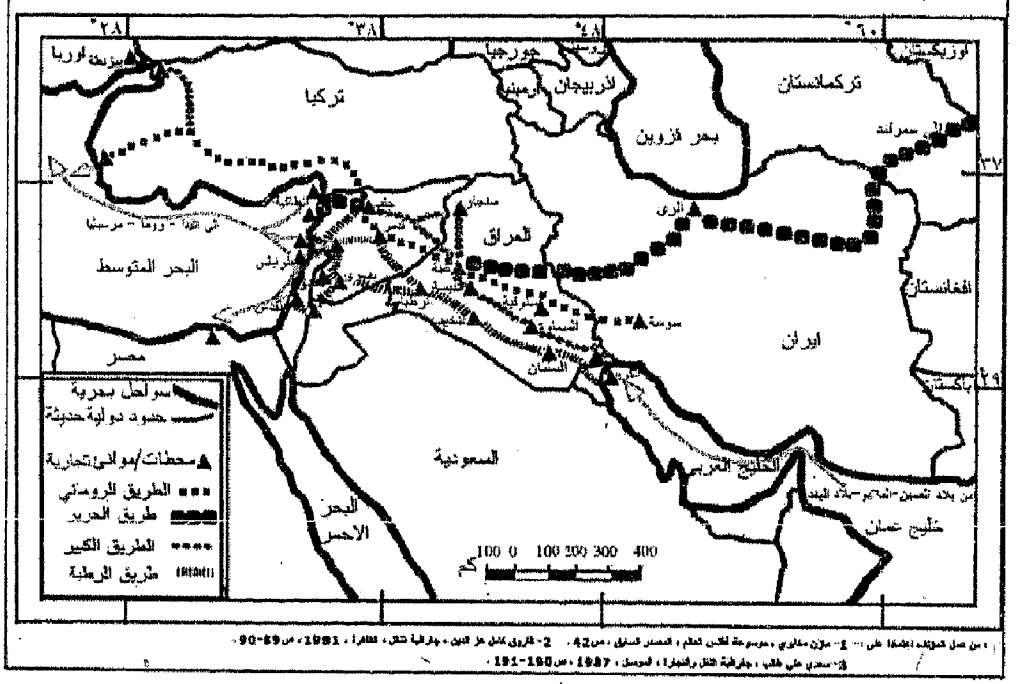
يقع العراق البالغة مساحته (٤٣٨٣١٧) كم٢ في القسم الجنوبي الغربي من قارة آسيا ما بين الإحداثيات الجغرافية (٤٢ـ٣٨°) و(١٠ـ٤٨°) شرقا وما بين (٢٧ـ٢٩°) و(٢٣ـ٣٧°) شمالاً، وهذا يعني وقوعه ضمن الأقسام الجنوبية من المنطقة المعتدلة الشمالية مناخياً مما حدد الخصائص المناخية التي أثرت في توزيع السكان البالغ عددهم (٢٢٠٣٠٠٠٠٠) نسمة عام١٩٩٧م[١]، وفي نشاطهم الاقتصادي ومستواهم الحضاري وقاد إلى حاجة متزايدة لعلميات النقل منه واليه.

مثل العراق جسراً ارضياً ما بين الدول الأوربية (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 (١٩٦٧ـ١٩٧٥) المارة عبر القناة إلى موانئ 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

(١) الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعام ٢٠٠٠، إحصاء سكان العراق لعام ١٩٩٧، بغداد ٢٠٠٠.

(٦٧٪)[١]. وشكلت أراضي العراق وبلاد الشام منذ آلاف السنين معبراً لقوافل التجارة ما بين آسيا وأروبا (الخريطة ١)، وكانت هذه الطرق وراء نشؤ محطات القوافل (*Caravan Stations*) كمدن الزبير، الرطبة، هيت،عنه، تدمر، حلب وغيرها، وكذلك تبادل العلوم والفنون والآداب فيما بين شعوب القارتين المذكورتين.

الخريطة (1-1) طرق النقل والتجارة العالمية القديمة - صحراوية / بحرية - عبر العراق .



المصدر: مجيد مولك السامرائي، الجغرافية ودراساتها، المطبعة المركزية/جامعة ديالى،٢٠١١، ص ١٩٢.

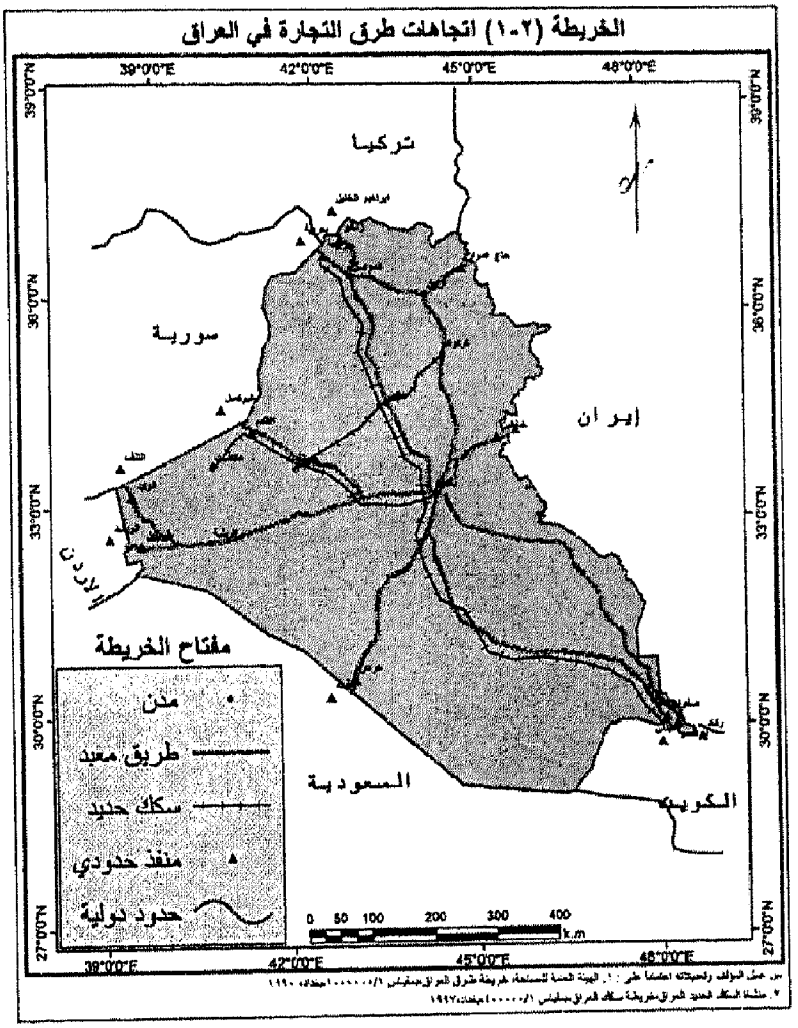
» ثانياً: الأنماط الرئيسة للنقل المعاصر في العراق:

١- النقل عبر الطرق المعبدة: يعد من اكثر الأنماط استخداماً لسعة أراضي العراق وضيق الجبهة البحرية ومحدودية الاتصالات عبر السكك، زيادة على مرونة النقل بالسيارات (*Door to Door*)، وهناك شبكه مختلفة من أصناف الطرق السريعة، الرئيسية،الثانوية والمحلية ـ الريفية، ومحاورها الرئيسية ما يلي[٢]، (الخريطة ٢):

(١) السامرائي، احمد خضير، دراسة موجزه حول سكك حديد العراق، بغداد،١٩٧٥. ص٧٠ـ٧١.

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

الخريطة (٢) اتجاهات طرق النقل والتجارة في العراق.



أ) طريق زاخو ـ موصل ـ بغداد ـ ديوانية ـ بصرة ـ أم قصر، بطول (١٢٣١كم).

ب) طريق موصل ـ اربيل ـ كركوك ـ بغداد ـ الكوت ـ العمارة – البصرة ـ الفاو، بطول(١١٤٣كم).

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

د) طريق بغداد ـ كربلاء ـ عرعر، بطول (١٣٠٠كم)، ويعد الطريق السريع (الرطبة ـ الرمادي ـ كربلاء ـ البصرة) أحدث هذه الطريق بطول(١٢٠٠كم).

٢- النقل عبر السكك الحديد: يتمثل بنظام شريطي من الخطوط ذات النمط القياسي (Standard Gauge)، والخطوط الحالية الرئيسة ما يلي[١]:

أ) خط أم قصر/ البصرة/ بغداد، بطول (٧٨١ كم).

ب) خط بغداد/ بيجي/ موصل/ ربيعه/ اليعربية (سوريا)، طول(٥٢٦كم).

ج) خط بغداد/ حديثه/ القائم/ حصيبه/ الحدود السورية، بطول(٣٧٦كم).

د) خط كركوك/ بيجي/ حديثة/ عكاشات، بطول (٢٥٢كم)، ويقع جزء منه ضمن الخط السابق.

٣- النقل البحري: يتم عبر الموانئ التي تعد بوابات للدولة وحلقة الوصل مع العالم الخارجي، وتتمثل بما يلي:

أ) ميناء البصرة (المعقل) على الضفة اليمنى لشط العرب بعشرون رصيفاً، وميناء أم قصر بتسعة عشر رصيفاً والسلع التي بلغ أجمالي حمولاتها عام ١٩٧٩ (٣١٨٦٠٠طنا)[٢]، كما ان هناك أرصفة خور الزبير لتصدير واستيراد البضائع والسلع بحمولات أقل.

ب) موانئ كل من الفاو عند مصب شط العرب، وخور العمية والعميق في مياه الخليج العربي جنوب الفاو لتصدير النفط الخام.

٤) النقل الإقليمي: طبقاً لما تقدم فان اتجاهات النقل العراقي للبضائع والسلع والنفط الخام والمسافرين توجهت الى منافذ متعددة عبر الحدود، زيادة على المطارات المدنية وتتمثل أنماط النقل الإقليمي بآلاتي:

---

(١) وزارة النقل والمواصلات، منشاة السكك الحديد، ٢٠٠١ (ب غ م).

(٢) فضيل، عبد خليل، سيطرة العراق على مياهه الإقليمية، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، المجلد (١٣)،بغداد، ١٩٨٢.ص١٧٦_١٨٥.

أ) النقل عبر الطرق المعبدة، إلى عواصم الدول المجاورة للعراق وموانئ البحر المتوسط، كامتداد للطرق الداخلية السابق بحثها، وبتركيز واضح باتجاه الغرب نحو موانئ البحر المتوسط (الجدول ١). إن المنافذ التسعة (الخريطة ٢) تصل عبر الطرق المعبدة السريعة والرئيسة في تلك الدول الى موانئها، ويتم عبرها نقل نسبه عالية من التجارة العراقية سنوياً استيراداً وتصديراً ((ازدادت عبر الطرق السورية من (١٥٪)عام ٢٠٠٢الى(٧٠٪) عام ٢٠٠٥ ـ متابعة الباحث)).

جدول رقم (١)

(محاور الطرق المحلية/ الإقليمية الرئيسة مع دول الجوار العراقي لعام ٢٠١٠)

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	مهاباد	طهران	ايران
٤-	البصرة	صفوان	العبدلي	الجهره	الكويت
٥-	كربلاء	عرعر	رفحه	حائل	السعودية
٦-	الموصل	ربيعه	اليعربيه	القامشلي	سوريا
٧-	الرمادي	القائم	البو كمال	تدمر	سوريا
٨-	الرمادي	الوليد	التنف	دمشق	سوريا
٩-	الرمادي	طريبيل	الرويشد	الأزرق	الأردن

مقابله شخصيه (مدير شركة بغداد للنقل والتجارة الدولية. بغداد/٩/١٢/٢٠١٠)

ب) النقل عبر السكك الحديد، ويتم عبر الخط الحديدي الوحيد العابر من الموصل – ربيعة/ اليعربية (سوريا) ـ القامشلي/ نصيبين (تركيا) وصولاً إلى ميناء الاسكندرونة واسطنبول ومن ثم الدول الأوربية، وتم ربطه بالكامل عام١٩٤٠،أما الربط المباشر مع السكك السورية دون المرور بالأراضي التركية فقد تم عام ١٩٧٥، وذلك للوصلة ما بين القامشلي ـ حلب ـ اللاذقية/ دمشق.

ج) النقل البحري، ويتمثل بتصدير النفط الخام عبر موانئ البحر المتوسط (جيهان ـ ديورتيل التركي)، بانياس السوري، طرابلس اللبناني، وينبع السعودي على البحر الأحمر، واقصر أنابيب التصدير ما بين (كركوك ـ طرابلس)، أما التجارات الأخرى فتتم عبر موانئ (الإسكندرونة ومرسين وازمير التركية)، واللاذقية وطرطوس السورية، وبيروت اللبناني، والعقبة الأردني، وكذلك مينائي الكويت ودبي عند الخليج العربي.

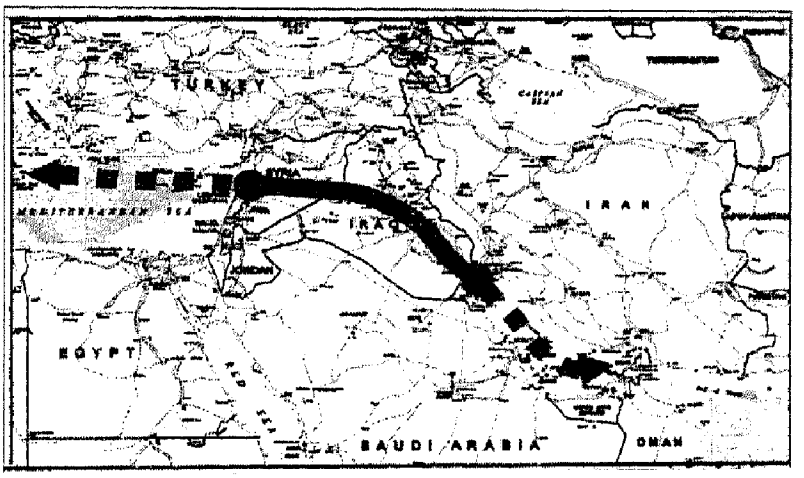
» ثالثاً:- اعتماد القناة الجافة:

ترشح مما سبق الآثار المكانية للخصائص الموقعية على اتجاهات النقل والتجارة في العراق نحو محيطه الإقليمي والعالمي البعيد، وعليه فان الزيادة المتوقعة للسكان والتنمية المستدامة (*Sustainable-Development*) سيزيد من حركة التجارة المتنامية عالمياً في ظل الشفافية (*Transparency*) العالمية للتجارة الحرة، وبذلك فان ملامح التوقعات المستقبلية تتمثل في تنامي الحاجة لموانئ الدول المجاورة وتحديداً موانئ جيهان، اللاذقية، طرطوس، بيروت، العقبة والكويت،خصوصا إذا ما تم في العقود القادمة إنشاء الموانئ الفائقة (*Super Ports*) (موانئ الحاويات المتطورة).

إن الخصائص الموقعية السابق بحثها تجعل من العراق كما كان جسراً ارضياً على مدى المستقبل المنظور والبعيد ممراً للتجارة العالمية (*World Trade*) موازياً لقناة السويس، ومفهوم ممر القناة الجافة (*Dry Channel Corridor*) هو: ((ممر ارضي

للنقل البري (القطارات والشاحنات) عبر الاراضي العراقية لربط موانئ البحر المتوسط وخليج العقبة بمثيلاتها عند الخليج العربي))، (الشكل ١).

الشكل(١)مسارا لقناة الجافة ما بين موانئ البحر المتوسط/الخليج العربي.



مجيد ملوك السامرائي، الجغرافيا وأساليب البحث، مطبعة جامعة ديالى،٢٠١١، ص٨٥.

تتمثل مبررات (*Considerations*) اعتماد هذه القناة بالآتي:

اولا: المسافات[1]:

١) تزيد المسافة التي تقطعها تجارة اليابان الى أوربا 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 الى أوربا.

٢) المسافة البحرية بين مينائي نيويورك واللاذقية السوري عبر البحر المتوسط تصل إلى (٩٥٠٠ كم) تقطعها السفن في(١٨) يوماً، وفي غضون ثلاثة أيام تنقل البضائع إلى موانئ الخليج العربي، في حين تستغرق (٣٤) يوماً عبر رأس الرجاء الصالح ما بين ميناء نيويورك وموانئ الخليج العربي.

(1) *Kedar, Ahmed, Devaluation and effects railway Project, Master Thesis unpublished), urban and regional planning, Baghdad, 1980. P.P 100_105.*

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

ثانيا: إن تقليص المسافات البحرية يعني تدني كلف النقل مما ينعكس على أسعار البضائع والسلع، وعليه فان الممر الأقصر للقناة الجافة هو ذلك الرابط ما بين الموانئ السورية (طرطوس، اللاذقية) وموانئ الخليج عبر العراق، خصوصاً إذا ما تم اعتماد السكك الحديد حيث تتدنى كلف النقل بواسطتها للعديد من البضائع المصنعة مقارنه بمثيلاتها المنقولة عبر السويس ـ بحر العرب ـ موانئ الخليج.

ثالثا: وصول المسارات المرجحة (*Priority*) لمسارات الطرق الأوربية ـ الدولية ـ المعاصرة إلى نهايتها (*Terminal*) عند موانئ شرق البحر المتوسط، تتطلب متابعة العبور إلى الدول الآسيوية والتي تتم حالياً عبر الأراضي التركية ـ الإيرانية مما يزيد من المسافة المقطوعة براً مقارنه باعتماد القناة الجافة[١].

ويعد ميناء طرطوس السوري البداية لممر القناة وصولاً إلى بغداد – البصره/ موانئ الخليج (موضحه الشكل ٢) إذ إن الطريق – الممر – من الصنف الدولي (*Auto strad*) ويقطع عند مدينة حمص (٩٦ كم شرق طرطوس) أهم محاور النقل البري شرق البحر المتوسط (الاسكندرونة ـ حلب ـ حمص ـ دمشق ـ عمان ـ ميناء العقبة)[٢].

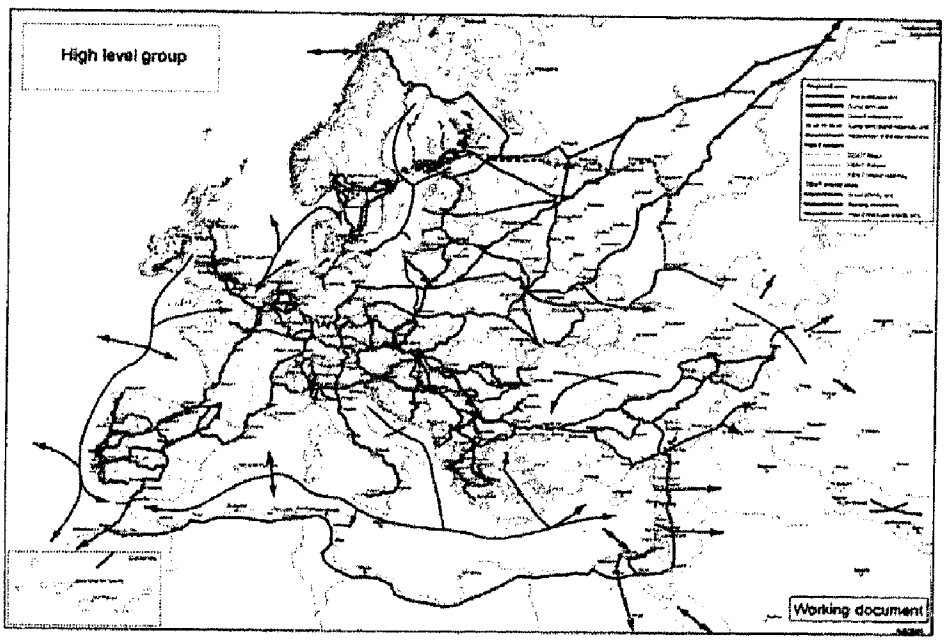
---

(١) بدر، يعرب، الخطة الرئيسة للنقل، سورية/ ٢٠٠٥، بحث غير منشور، ص١٤ـ١٦.

(٢) الدراسة الميدانية، مشاهدة الباحث ومعاينته (حزيران – تموز/ ٢٠١٠) للمنافذ التجارية شمل وغرب وجنوب العراق.

الشكل(٢) ممرات النقل ذات الأولويّة بين أوروبا ودول الجوار بحسب

(الخارطة المعدّلة للجنة العليا للنقل بين دول أوروبا والدول المجاورة)



المصدر: مجيد مئوك السامرائي، الجغرافية ودراساتها، المطبعة المركزية/جامعة ديالى،٢٠١١، ص ٢٠٥.

رابعا: الانطلاق المتوقع باعتماد القناة الجافة يستلزم العديد من تسهيلات (*Facilities*) النقل والمتمثلة بالاتي:

١) ربط الطرق السريعة في العراق بمثيلاتها في الدول المجاورة وبصوره متوافقة من حيث التصميم واستيعاب الحمولات والخدمات الأخرى.

٢) التركيز على الحاويات (*Containers*) لنقل البضائع والسلع.

٣) العمل على ربط خطوط سكك حديد العراق وسوريا والأردن والكويت وإيران ببعضها.

لقد بينت الدراسات الأولية (المصدر رقم ٩) بان اقصر خطوط السكك يكون ما بين ميناء أم قصر ـ بغداد ـ القائم ـ الشرقية (جنوب تدمر/ سوريا) ـ ميناء طرطوس

(١٦٤٢كم) واللاذقيـة (١٧٣٢كم)[1]، في حين يبلغ طول الخط الحالي عبر الموصل - حلب/ اللاذقية (١٩٥٦كم)، طرطوس (٢٠٤٦كم)، والأسكندرونة (٢٠١١كم) ـ انظر الشكل السابق رقم(١).

وهكذا يتضح اثر الموقع المتميز للعراق على اتجاهات النقل، والذي من المتوقع أن يكون في المستقبل القريب كما كان جسراً بين الشرق والغرب للنقل والتجارة منه واليه وعبر أراضيه التي تعد المسار الرئيس للقناة الجافة، مع ضرورة توفير تسهيلات النقل المختلفة، وعقد الاتفاقات الإقليمية والدولية الخاصة بذلك، وهذا ما افترضه البحث واستهدفه.

****

(1) Magellan Geographic, Santa Barbara, USA, 1999. WWW.Magellan

الاستنتاجات والتوصيات

١) الخصائص الموقعية للعراق(الفلكية،البحرية، الإستراتيجية والجوار)، والتي يتسم بعضها بالتغير النسبي، لها تأثير واضح على تعدد أنماط النقل واتجاهاته.

٢) الاتجاه 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 ـ فرضية البحث.

٣) الرؤية المستقبلية كما يراها البحث تتمثل في أن العراق بموقعه يشكل العمود الفقري لفكرة (ممر القناة الجافة للنقل) ما بين أوربا واسيا، وباعتماد موانى الخليج وشرق المتوسط خصوصاً إذ ما بوشر بتنفيذ مشاريع التطوير والربط الإقليمي واستخدام حاويات النقل الحديثة والمتخصصة سواء عبر الطرق المعبدة أم السكك الحديد ـ هدف البحث.

٤) اتساقا مع ما تقدم يوصي البحث بما يلي:

أ ـ السعي لتحديث شبكة الطرق المعبدة الرابطة مع الدول المجاورة بكونها محاور للنقل الدولي (International Transportation)، والعمل على تعدد ربط خطوط سكك الحديد وهي: (خط القائم ـ البو كمال ـ دمشق ـ طرطوس/ سوريا)، و(خط حديثه ـ طريبيل ـ عمان ـ العقبة/ الأردن)، و(خط البصرة ـ صفوان ـ (الكويت)، و(خط بغداد ـ خانقين ـ خسرو آباد/ إيران).

ب ـ المباشرة بتنفيذ مشاريع النقل الكبرى التي أفصحت الدوائر المعنية عنها إعلاميا ومنها: (منفذ زاخو الثاني مع تركيا. و(ميناء العراق الكبير شمال الخليج العربي.) و(وسكة حديد العراق ـ إيران).

****

الفصل الثاني

الخصائص التركيبية لشبكة الطرق وفعاليتها الحركية والتنموية بمحافظة صلاح الدين

الفصل الثاني

الخصائص التركيبية لشبكة الطرق وفعاليتها الحركية والتنموية بمحافظة صلاح الدين

» المقدمة:

» اولا: النقل والتنمية:

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

التنمية المستدامة (*Sustainable Development*) تعني الإدارة والاستعمال المميز دون الهدر أو التلكؤ 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 سعياً وراء طمأنة المتطلبات الإنسانية الحالية والمستقبلية للسكان عبر شبكة المؤسسات المسؤولة ووفق التقنيات المتعددة والإمكانات الاقتصادية والتكنولوجيا الحديثة المقبولة اجتماعياً.

١-: أهمية النقل للتنمية:

للنقل أثر فعال في عملية التنمية التي تعد مطلباً أساسياً لكل شعوب العالم وقد أشتد هذا المطلب في الآونة الأخيرة، إذ تتسابق البلدان المتقدمة في تطوير ميادين الصناعة والزراعة وغيرها من المجالات بإيجاد وسائل احدث في سبيل تحسين 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 المدة الأولى الإبقاء على الفجوة الموجودة بينها وبين العالم المتقدم وتقليصها مستقبلاً، ومن هنا تأتي ضرورة تطوير قطاع النقل الذي ترتكز عليه عمليات التنمية إذ أن تكاليف النقل تشكل نسبه اساسيه من التكاليف النهائية لكل من المنتجات الصناعية والزراعية وكذلك الخدمات البشرية، وعليه فأن النقل الجيد يقلل من تكاليف إيصال المواد والسلع، ويقلص الوقت الضائع، كما يقلل من الاضرار التي تصيب بعض السلع القابلة أو السريعة التلف[١].

من هنا تتضح العلاقة الوثيقة بين النقل وتحقيق التنمية الاقتصادية في بلدان العالم كافة، إذ يعتمد التقدم الاقتصادي والاجتماعي والحضاري على الخدمات المتطورة والسريعة في النقل، وتكون الدولة حديثة ومزدهرة كلما كانت متفوقة في قطاع النقل بكل مرافقه وأصنافه.

٢-: النقل والتنمية الاقتصادية:

للنقل أهمية كبرى للعملية الاقتصادية حيث تتحكم كلف النقل كثيراً في عملية بناء المشروع الاقتصادي وفي سلسلة عمليات الإنتاج وتسويقه باستمرار، وعناصر الكلفة الأساسية هي (واسطة النقل) و(صنف الطريق) و(المسافة المقطوعة)، وكلما زادت سرعة واسطة النقل أدى ذلك إلى تقليل وقت الرحلة المقطوعة سواء لنقل البضائع أم لنقل الركاب[٢]، وهذا يقود إلى توفير الوقت الذي سوف يصرف لاحقاً في مجالات العمل المتعددة ويؤدي بالضرورة إلى زيادة الإنتاجية خلال الزمن وبالتالي تعزيز الاقتصاديات المكانية[٣].

---

(1) D. FeLLman , Human Geography, nine Ed. McGraw– HiLL, NewYork,2007,p.p 298-299.

(2) K.WiLLiam,P.Mackie, Economics and Transport Policy, ALeen and Unwm Ltd, London , 1975. P. 79.

(3) F.Cary, Transport Investment and economic development, the Brooking Institution , Washington, USA, 1965, P.P 18- 20.

أن أنشاء وتطوير مشاريع النقل المختلفة في أي إقليم لا بد وأن يسبق عملية التنمية لكون النقل محفزاً لها، كما تعد التنمية ذاتها محفزه لتطوير مشاريع النقل، وبذلك فأن كل من مشاريع النقل والعملية التنموية ذات علاقات مكانية متبادلة تؤثر الواحدة منها بالأخرى، وهكذا يُعد نظام النقل الجيد في أي إقليم مفتاحاً للتنمية الاقتصادية حاضراً ومستقبلاً إذ أن لهذا النظام دور حركي (ديناميكي) للتنمية الاقتصادية المستقبلية إن كانت في قطاع الزراعة أم الصناعة(١).

هناك العديد من أساليب التنمية التي نظر إليها المهندسون والاقتصاديون والجغرافيون والمخططون، ومنها أقطاب النمو(*Poles Growth*) ومحور النمو (*D.A.M*)، وبؤر النمو(*Growth Points*)، ومراكز النمو (*Growth Centers*)، وتعد نظرية محاور النمو من أشهرها إذ أن تلك المحاور تمثل تاريخيا مراكز الاستيطان البشري القديمة والواقعة أما على طول مجاري الأنهار، وامتدادات ونهايات ومحطات طرق النقل المختلفة وهذه تعد مسؤولة عن الأساس الاقتصادي(*Economic Basic*) لتطور تلك المراكز.

إن هذه النظرية/ 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 أنشاء 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(٢).

---

(1) *M.Yeates, Introduction To Quantive Analysis in Economic Geography, McGraw – HiLL, New York, 1968, P.P 9-11.*

(2) *N. Hansen, French Regional Planning, Edinburgh University, Paris, 1996. P. 105.*

٣-: النقل والتنمية الاجتماعية:

تنجذب النشاطات السكانية والاقتصادية المختلفة نحو مسارات النقل الإقليمية ولذلك يلاحظ انتشار المستوطنات البشرية بنمط شريطي أو خطي مع امتداد مسارات الطرق المعبدة وخطوط السكك الحديد في معظم دول العالم.

أن ارتباط النقل بالتنمية الاجتماعية ينبع من كون حركة النقل تعد مرآة للحركة المكانية للسكان في أي إقليم، ولا يمكن تحقيق أية تنمية اجتماعية بدون نظام نقلي جيد ومناسب وبكفاءة عالية لتسهيل عمليات نقل وتبادل الثقافة العامة متمثلة بالكتب والصحف والمجلات والنشرات الإعلامية بمختلف وسائط النقل وبسرعة إلى السكان أينما وجدوا(١).

التطوير الثقافي للمجتمعات يؤكد الحاجة للترفيه الذي يتخذ أشكالاً عدة منها السياحة الترفيهية والاصطياف ورحلات نهاية الأسبوع والزيارات العائلية مما يشجع على ديمومة حركة النشاط العام للسكان ويقود إلى إنجاز الأعمال بكفاءة كميه ونوعيه أعلى في مختلف الميادين، ويدخل ضمن ذلك الزيارات ذات العلاقة بالأماكن الدينية ودور العبادة كما هو الحال بالنسبة للمسلمين في توافدهم لأداء مناسك العمرة والحج في الأماكن المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة، وينطبق ذلك على زيارات السكان في كل دول العالم.

فيما يلي المظاهر الأساسية للتنمية الاجتماعية المكانية في علاقتها بتسهيلات النقل:

أ-: إن تقدم المجتمعات يتحدد بدرجة أو مستوى تطور قطاع النقل ومدى فعاليته ومساهمته في تلبية مختلف الأنشطة والفعاليات الاجتماعية وتتضمن التنمية الاجتماعية تنمية وتطوير الخدمات المقدمة لعموم المجتمع من حيث الكم

(١) هيثم هاشم ناعس، جغرافية النقل، مطبعة دار الكتب، جامعة دمشق، سورية، ٢٠٠٦، ص ص ٢٠- ٢١.

والنوع، وتتوزع هذه الأنشطة عادةً تبعاً لعدد سكان كل مستقرة أو مستوطنة حضرية (مدينة) كانت أم ريفية، وكذلك تبعاً لحاجة هؤلاء السكان لعملية التطوير الثقافي والحضاري بمختلف أصنافه وبما يلبي هذه الأنشطة باستدامة من جهة، ومن جهة أخرى مدى أمكانية هذه المستقرات على إيصال أو نشر الأنشطة الاجتماعية إلى أكبر عدد من السكان المحيطين بها عبر منظومات النقل المختلفة.

ب-: أن سهولة الوصول إلى مراكز تلك الأنشطة تتعلق بالوقت والجهد والكلفة الأقل للحصول على مختلف الخدمات الاجتماعية وهذا ما يتيحه النظام النقلي بصورة أفضل كلما كان أكثر كفاءة وأعلى مستوى تقني.

ج-: يتيح نظام النقل الجيد والمطور باستمرار إمكانية عالية على الاحتكاك الاجتماعي وتقليل العزلة مما يوفر فرص للتفاعل الحضاري ويوسع من دائرة الخدمات الاجتماعية المختلفة ومنها الخدمات الإدارية والخدمات التي تقدمها الجمعيات والنوادي والخدمات التجارية لمجمعات التسوق والمطاعم إضافةً إلى الخدمات الشخصية.

د-: تعد الخدمات التعليمية والصحية في صدارة المهام التنموية للمجتمعات في كافة الدول وذلك لارتباطها بحاضر السكان ومستقبلهم في كافة الميادين الاقتصادية والبشرية مع ملاحظة أن هذه الخدمات تمثل ضرورة ملحة ومتزايدة ترتبط بزيادة السكان وتزايد الحاجة لها تبعاً لذلك، وعليه فأنها عماد أساسي للتنمية المستدامة للمجتمعات فالتعليم بكافة مستوياته عماد التطور في كافة الميادين، أما الرعاية الصحية فتكتسب أهميتها من خلال توفير خدمة الوقاية والعلاج من مختلف الأمراض التي تزداد يومياً بعد آخر بفعل تزايد السكان وفعالياتهم المختلفة[1].

---

(١) مجيد ملوك السامرائي، دور الطرق البرية في نمو المستوطنات البشرية في محافظة صلاح الدين، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية الأولى، جامعة بغداد، ١٩٩٥، ص ص ١٢١ - ١٢٨.

هـ-: أن التنمية الاجتماعية المستدامة بكافة مظاهرها المشار إليها آنفاً لا يمكن أن تقدم بفعالية وبكفاءة مالم يتم تسهيل عملية الوصول إلى مراكزها[١]، فلا يمكن في كل الأحوال نشر وتوزيع أصناف الخدمات إلى كل شخص وإنما يتم تقديمها عبر مراكز موقعه مكانياً وبما يمكن السكان من الوصول إليها عبر منظومات نقلية تتضمن الوسائل النقلية الثابتة كالطرق، والمتحركة كالباصات على سبيل المثال، وهكذا يرتبط النظام النقلي في أي مكان بمنظومات الخدمات المختلفة والتي تمثل في النهاية التنمية الاجتماعية المستهدفة بالإقامة والاستدامة.

» ثانيا نظام النقل البري:

يتكون نظام النقل البري (*Land Transportation System*) من عناصر عديدة تتمثل بشبكات الطرق المعبدة بأصنافها العديدة، وشبكات السكك الحديد، وشبكات أنابيب نقل المنتوجات النفطية، زيادة على شبكات نقل الطاقة الكهربائية، إضافة إلى منظومات نقل البضائع والمسافرين.

يتم تصميم الشبكات وفقاً لمتطلباتها عند مرحلة الإنشاء أو البناء مع وضع هامش زمني مستقبلي لاستيعاب تزايد استخداماتها، إلا إن هذه الشبكات تتطلب الاستدامة بفعل تنامي استخدامها وتختلف مواصفاتها مع التنامي المضطرد لتكنولوجيا وسائط النقل، زيادة على عامل الاندثار طبقاً للعامل الزمني المصممة بموجبه سواء كان لعشرة سنوات أم لخمسين أو أكثر وهكذا.

تتمثل مشكلة البحث تتمثل في ضعف وتدني الطاقة الإنتاجية لهذه الشبكات في منطقة الدراسة، وعليه افترض البحث حلاً أوليا لمشكلته يتمثل في إن الضعف والتدني المشار إليه ناتج عن القصور في تحديث منظومات النقل في منطقة الدراسة من جهة، وتنامي الحاجة الملحة لإنشاء أو بناء المزيد من شبكات النقل.

---

(١) مجيد ملوك السامرائي،التخطيط الإقليمي والجغرافية الحديثة، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية،المجلد(٦) العدد (٥) مايس ٢٠٠٩، ص ص١٩١- ١٣٣.

يهدف البحث إلى التحديد الدقيق للمشروعات التنموية لمنظومات النقل الواجب المباشرة بتنفيذها وفقاً لأولويات يسعى الباحث إلى التوصل إليها بغية تحقيق التنمية المستدامة(*Sustainable Development*) في محافظة صلاح الدين في ظل غياب نظم النقل المائي والجوي.

اعتمد البحث الإحصاءات المؤسساتية والدراسات السابقة، ومتابعة الباحث الميدانية مع الاستفادة من الخبرة السابقة في البحث والدراسة لمنظومات النقل، وبغية تركيز وحدة البحث العلمية وللحيلولة دون تشتت الجهود سوف يتم التركيز على أهم عناصر نظام النقل البري في منطقة الدراسة وهي شبكة الطرق (*Road Network*) المعبدة الرئيسة منها والثانوية، على إن يكون ذلك قاعدة للبحوث القادمة لشبكات الطرق الريفية والسكك الحديد والأنابيب.

اتبع البحث منهجية (*Methodology*) تقييم كفاءة شبكة الطرق الرئيسة والثانوية وفقاً للأسلوب الوصفي، وباعتماد أسلوب التحليل الكمي وفق مقاييس رياضية ـ إحصائية لمتغيرات الشبكة.

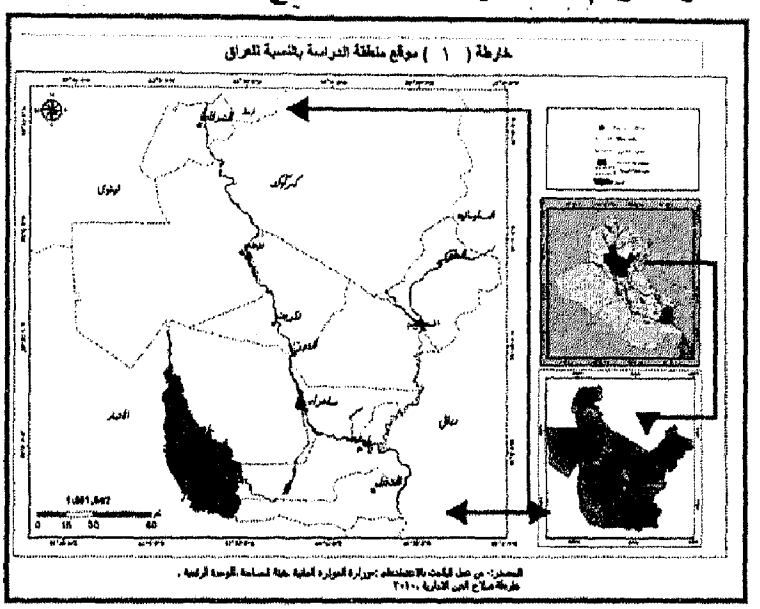
تتمثل منطقة الدراسة بمحافظة صلاح الدين بكامل حدودها الإدارية لعام ٢٠١٠، والتي تقع وسط العراق، وتقع فلكياً ما بين دائرتي عرض (٢٧ ـ ٣٣ و٥٧ ـ ٣٥) شمالاً وما بين (٣٠ ـ ٤٢ و١٢ـ٤٥) شرقاً. وإداريا يحدها من الشمال محافظة اربيل ومن الشمال الغربي محافظة نينوى، إما من الغرب فمحافظة الانبار، ومن الجنوب محافظة بغداد، وتحدها محافظة ديالى من الشرق (الخريطة رقم ١).

أولا: التوزيع المكاني لشبكة الطرق:

عندما استحدثت محافظة صلاح الدين عام ١٩٧٦ لم يكن فيها سوى (٤٠١ كم) من الطرق المعبدة اغلبها من الصنف الرئيس، وفي عام ١٩٩٨ تزايد بناء الطرق بأصنافها لتصل أطوالها إلى (١٤٩٠ كم)، فضلاً عن (٢٢٢١٥ م) من الجسور ومقترباتها والبالغ

عددها (١٥) جسراً، وكذلك بناء المسارات الثانية للطرق الرئيسة، وشكلت هذه الأطول ما نسبته (٦ ,٣ ٪) من أطوالها في العراق، وبكثافه مساحيه عامة تصل إلى (٦-١٥ كم) لكل(١٠٠ كم٢) وهي نسبة متوسطة مقارنة بمحافظات العراق الأخرى في حينها[١]، وبسبب الظروف المعروفة التي مر فيها

خارطة رقم (١) أقضية محافظة صلاح الدين لسنة ٢٠١٢ (*).



(*) وزارة الموارد المائية، هيئة المساحة، الوحدة الرقمية، خريطة محافظة صلاح الدين الإدارية، بمقياس رسم ١:١٠٠٠٠٠، ٢٠١٢.

العراق تراجعت اعمال البناء والتشييد لمشاريع الطرق الرئيسة والثانوية والجسور في منطقة الدراسة عدا الطرق الريفية التي لا تزيد أطوال الواحد منها عن (٢٥) كم، وبدلاً من التنمية المستدامة لتلك المشاريع سواء القائم منها أم المطلوب بنائها فأن الطرق القائمة تعرضت إلى سلسلة من الاندثارات، وقطع الجسور، وتراجع الإدامة، مما كان سبباً في تعطل حركة النقل البري وشل حركته جزئياً وأحيانا كلياً، الأمر الذي قاد إلى الهدر في المال العام والخاص وضياع الجهود وتوقف الحركة عبر بعض المسارات لأيام وشهور عديدة.

إن شبكة الطرق المعنية بهذه الدراسة (الخريطة رقم٢، والجدول رقم١) هي الاتي:

(١) مجيد ملوك السامرائي، دور طرق البرية في نمو المستوطنات، رسالة ماجستير، كلية التربية الأولى، جامعة بغداد، ١٩٩٠.ص ص١٤،٨١.

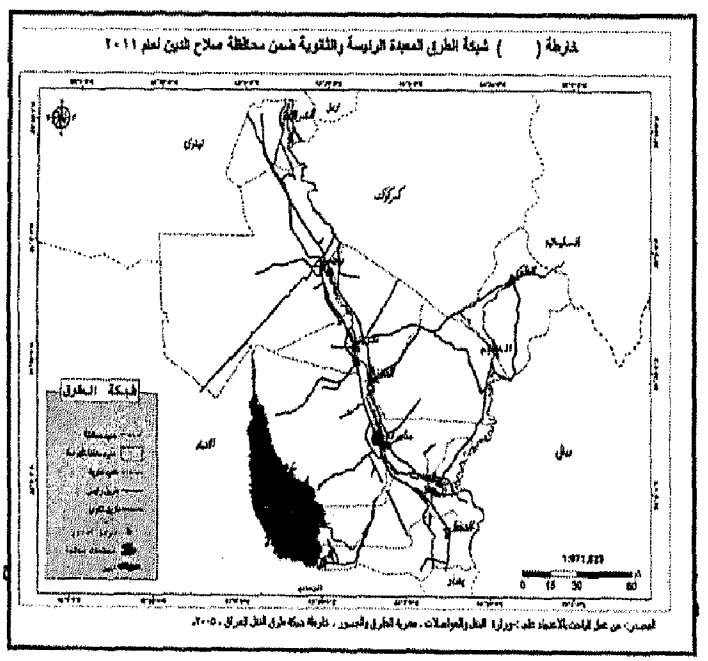
١) الطرق الرئيسة: Arterial Roads

تتمثل في الطريق الدولي (بغـداد – الموصل) المزدوج (مسارين للذهاب والإياب وكل مسار بممرين)، ويشكل شريان حركة مرور السيارات سواء لنقل البضائع أم المسافرين ما بين العراق وتركيا، وما بين العاصمة ومحافظات كركوك،الموصل ودهوك، وكذلك غرباً إلى سوريه، ويعد هذا الطريق محوراً تنموياً يمر بالعديد من المستوطنات بمختلف أحجامها السكانية، إما الطريق الرئيس الثاني فيتمثل بطريق (بغـداد ـ كركوك) ويربط عبر قضاء طوزخورماتو (احد أقضية محافظة صلاح الدين) العاصمة بغداد بكل من محافظات كركوك والسليمانية واربيل.

٢) الطرق الثانوية: Secondary Roads

يصل عدد هذه الطرق في منطقة الدراسة إلى (١٧) طريقاً وتربط المستوطنات الكبيرة والصغيرة الحجم ببعضها، وهي الطرق المغذية (Feeding) للطرق الرئيسة وتقدم خدمات نقليه إلى مختلف الأنشطة الزراعية والصناعية والخدمية.

خارطة رقم (٢) شبكة الطرق في محافظة صلاح الدين لسنة ٢٠١٢(*)



(*) عمر محمد السامرائي، التحليل المكاني لحركة نقل المسافرين بالسيارات في محافظة صلاح الدين، رسالة ماجستير، غير منشورة،٢٠١٢، ص ٩١.

جدول (١)

شبكة الطرق الرئيسة والثانوية في محافظة صلاح الدين لعام ٢٠١٠ (*)

ت	الطرق	الطول (كم)	المسار	الممر	الأماكن التي يمر بها
	أ- الطرق الرئيسة	-	-	-	-
١-	التاجي- مفرق الشرقاط	٢٨٢	٢	٤	المشاهدة/ بلد/ تكريت/ بيجي
٢-	سليمان بك- مفرق الطوز	٧١	١	٢	سليمان بك- تحادد المحافظة
	ب- الطرق الثانوية	-	-	-	-
١-	تكريت- طوزخورماتو	٩٥	١	٢	تكريت - طوزخورماتو
٢-	تكريت- كركوك	٤١	١	٢	تكريت - تحادد
٣-	بيجي- الفتحة	١٢	١	٢	بيجي - تحادد
٤-	تكريت- الدور	٣٤	١	٢	تكريت - تحادد
٥-	تكريت- الفتحة	٥٥	١	١	تكريت - الفتحة
٦-	سامراء- الدور وسامراء- الضلوعية	٤١ و٣١	١	١	سامراء - الدور/ سامراء - الضلوعية
٧-	سدة سامراء- سموم	٢١	٢	٤	الحويش
٨-	سامراء- الفلوجة	٥٧	١	١	سامراء - تحادد
٩-	بلد- الضلوعية وبلد- السندية	٢١ و٨	١	١	بلد - الضلوعية/ يثرب
١٠-	سليمان بيك وامرلي/ كفري	٢١ و١٤	١	١	مفرق - امرلي - تحادد
١١-	بيجي- حديثة	٤٤	١	١	بيجي - الصينية - تحادد
١٢-	بيجي- السكرية	٣٧	١	١	بيجي- السكرية
١٣-	بيجي- المصفي/ البوطعمة	١٦ و٨	١	١	المصافي -/ البوطعمة

١٤-	الشرقاط ـ الجرناف	٤٤	١	١	الشرقاط – تحادد
١٥-	الدور ـ مفرق حمرين	٣٩	١	١	الدور – مفرق حمرين
١٦-	الطارمية ـ المشاهدة	١٦	١	١	الطارمية – مفرق المشاهدة
١٧-	مفرق بلد وبلد – الضلوعية	٢٥ و١٢	١	١	بلد – الضلوعية
-	المجموع	١١٠٥	-	-	-

(*) ١- وزارة الإسكان والتعمير، مديرية طرق صلاح الدين، الشعبة الفنية (بيانات غير منشورة).

٢- الخريطة رقم (٢)، ٣ – الدراسة الميدانية.

ثانياً: المرتكزات الجغرافية لشبكة الطرق:

هناك العديد من الضوابط والمقومات البشرية ذات الأثر الكبير على عمليات بناء الطرق وتشييد بناها الأرتكازية الأخرى كالجسور والإنفاق، وكذلك توزيع مراكزها واتجاهات خطوطها وكما يلي:

١- الموقع الجغرافي:

إن وقوع المحافظة ما بين الإقليم الجبلي وشبه الجبلي وإقليم السهل الرسوبي (حيث العاصمة)، وانفتاح أراضيها نحو الهضبة الغربية (الخريطة رقم ١)، قد جعل منها جسراً للعبور حيث تربط مدن الموصل وكركوك بالعاصمة كما تربط مدن محافظة الانبار بالمدن الأولى عبر شبكة الطرق، فضلاً عن مدن ديالى.

وهكذا أتاحت هذه الشبكة مرور التجارة من والى المدن المذكورة ونقل المسافرين، وعليه اكسب الموقع شبكة الطرق أهمية كبيرة على المستوى الإقليمي والوطني مما اوجد عقداً نقلية عديدة (بيجي – تكريت – سامراء – بلد) تتفرع منها الطرق الى مختلف الاتجاهات حيثما تتحقق جدواها الاقتصادية وخدماتها الاجتماعية (الخريطة رقم ٢).

٢- الموارد المائية:

في الوقت الذي تركز فيه السكان ضمن مستقراتة التي تمثلت بالمدن والقرى بنمط خطي على طول ضفتي نهر دجلة من الشمال إلى الجنوب، فأن تلك المستقرات قد جذبت بدورها مسارات الطرق، كطرق بغداد - تكريت - الشرقاط، وطريق الضلوعية - سامراء - الدور - العلم - الفتحة. في حين لا تمر مسارات الطرق المخترقة بمعظم المستوطنات المبعثرة في منطقة الجزيرة التي تعتمد على مياه الآبار في الزراعة.

٣- الأنشطة الاقتصادية:

أ) النشاط الزراعي:

يمثل الفعالية الرئيسة لمعظم السكان لتوفر مقوماتها وقرب سوق العاصمة، وتطلب ذلك بناء شبكة من الطرق الريفية تتجه مع مسارات قنوات المشاريع الأروائية في مناطق (العلم وعوينات ودجلة والإسحاقي ويثرب والطارمية)، أو اتجهت مسارات الطرق إلى المستوطنات المبعثرة كطريق (عين الفرس والتدبير والسندية وحمرين وآمرلي).

ب) النشاط الصناعي:

يتمثل هذا النشاط بمواقع الصناعات الكيمياوية والغذائية حيث امتدت إليها الطرق لنقل مدخلاتها ومخرجاتها، إن اغلب المنشآت الصناعية قد تم توقيعها على طول مسار طريق (المشاهدة ـ مفرق الشرقاط) وتشمل مصانع التعليب في قضاء بلد، والصناعات المعدنية والكيمياوية في قضاء سامراء، والألبان في تكريت ومصافي النفط والزيوت النباتية والأسمدة الكيمياوية في قضاء بيجي، أما المصانع التي تقع على مسارات الطرق الثانوية فتشمل معامل الطابوق (طريق سامراء - الضلوعية)، وجص الرشيد (طريق كركوك - تكريت)، ومعمل أدوية سامراء (طريق سامراء - الدور).

هكذا يتضح أن للنشاط الزراعي والصناعي فضلاً عن مراكز الخدمات دوراً بارزاً في جذب مسارات الطرق، أو توقيعها على طول مساراتها، إذ إن النقل بشكل

عام والنقل بالسيارات بشكل خاص يعد مرآة للحركة المكانية لنشاطات السكان الاقتصادية والاجتماعية(١).

ثالثاً: فعالية الشبكة الحركية:

بغية الوقوف على مستوى فعالية الحركة النقلية على خطوط الشبكة فيما بين مراكزها، ولتقييم مستواها وصولاً إلى تحديد مفاصل استدامة الشبكة وفقاً للأولويات، سيتم تحليل الخصائص الرئيسة لتركيبة الشبكة، والكثافة المرورية وكما يلي:

١- درجة الاتصالية: Connectivity Degree

يستخدم هذا المؤشر لقياس مدى اتصالية كل مراكز الشبكة ببعضها، أما بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ودرجة الاتصالية التامة في (١٠٠٪) وتقاس وفقاً للمعادلات الآتية(٢):

$$\text{الاتصالية الحالية} = \frac{\text{عدد الخطوط بين المراكز}}{\text{١/٢ X مربع عدد المراكز - عدد المراكز}} \times ١٠٠$$

$$\text{الاتصالية الأدنى} = \frac{\text{عدد المراكز}}{\text{١/٢ X مربع عدد المراكز - عدد المراكز}} \times ١٠٠$$

وقد اتضح إن درجة اتصالية الشبكة حالياً تساوي (١٨٪) ـ مخرجات الجدولين (١ و٢) والخريطة (٢) ـ، وهي قريبة من درجة الاتصالية الأدنى (١٤٪)، مما يعني إن هناك حاجة كبيرة لبناء المزيد من الطرق في منطقة الدراسة.

---

(1) R. Boyce, The of economic geography, Brendan, London, 1979.p.89.

(2) R.j. chorley and P. Hagget Network. Analysis in Geography Frs. Pub. London. 1969. pp31-35.

جدول رقم (2)

جدول رقم (2) المسافات الفاصلة عبر اقصر الطرق (وعدد الطرق) بين مراكز الشبكة في محافظة صلاح الدين *

المراكز	المسافات (م) الفاصلة (كم) ، وعدد الطرق (ع) التي تصل كل مركز بالمراكز الأخرى (عدد)																															
	الشرقاط		الصينية		بيجي		العلم		تكريت		الدور		الطوز		سليمان		امرلي		سامراء		الإسحاقي		الضلوعية		بلد		الدجيل		الفارسية		المجموع		الرتبة
	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	م	ع	المسافات كم	عدد	
الشرقاط	·	·	79	1	49	1	126	1	121	1	155	1	236	1	227	1	341	1	172	1	202	1	213	1	226	1	255	1	294	1	2906	14	6
الصينية	79	1	·	·	38	1	47	1	42	1	76	1	127	1	148	1	142	1	93	1	133	1	136	1	157	1	176	1	215	1	1980	14	7
بيجي	49	1	36	1	·	·	37	2	52	1	66	1	137	1	130	1	132	1	83	1	123	1	124	1	147	1	166	1	205	1	1679	15	3
العلم	126	1	47	1	37	2	·	·	5	1	29	1	90	1	101	1	115	1	46	1	78	1	121	1	106	1	127	1	166	1	1206	16	2
تكريت	121	1	42	1	52	1	5	1	·	·	24	1	95	1	106	1	120	1	51	2	73	1	116	1	103	1	110	1	140	1	1157	15	4
الدور	155	1	76	1	66	1	29	1	24	1	·	·	80	1	91	1	105	1	31	1	53	1	96	1	83	1	140	1	141	1	1133	14	8
الطوز	236	1	137	1	127	1	90	1	95	1	80	1	·	·	11	1	25	1	111	1	132	1	194	1	207	1	226	1	268	1	1926	14	9
سليمان	227	1	140	1	130	1	101	1	106	1	91	1	14	1	·	·	14	1	122	1	142	1	187	1	174	1	193	1	232	1	1891	14	10
امرلي	341	1	142	1	132	1	115	1	120	1	105	1	25	1	14	1	·	·	136	1	158	1	200	1	188	1	219	1	258	1	2054	14	11
سامراء	172	1	93	1	83	1	46	1	51	2	31	1	111	1	122	1	136	1	·	·	22	1	41	2	54	1	83	1	122	1	1177	12	1
الإسحاقي	202	1	133	1	123	1	78	1	73	1	53	1	133	1	144	1	158	1	22		·	·	74	1	28	1	61	1	180	1	1274	14	12
الضلوعية	213	1	136	1	124	1	121	1	116	1	96	1	194	1	187	1	200	1	41	2	74	1	·	·	13	1	56	1	95	1	1664	15	5
بلد	226	1	157	1	147	1	106	1	103	1	83	1	207	1	171	1	188	1	54	1	28	1	13	1	·	·	31	1	78	1	1598	16	13
الدجيل	255	1	176	1	166	1	127	1	110	1	140	1	226	1	193	1	219	1	83	1	61	1	56	1	54	1	·	·	39	1	1844	13	14
الفارسية	294	1	215	1	205	1	166	1	140	1	141	1	268	1	232	1	258	1	122	1	180	1	95	1	95	1	39	1	·	·	2254	13	15

(*) الجدول من عمل الباحث اعتمادا على : 1- خريطة رقم (2) 2- جدول رقم (1) 3- الدراسة الميدانية .

٢- الكثافة المرورية: *Traffic Density*

يعد حجم المرور على الطرق دالة للفعاليات (*Function of Activates*) المختلفة، ويوضح مدى كفاءة الشبكة في تلبية تلك الفعاليات، ويعد (مسح كثافة المرور) أهم الأساليب المستخدمة لقياس الحركة، ويظهر من الجدول رقم (٣) ما يأتي:

أ- تصدر الطريق الرئيس (المشاهدة - تكريت - مفرق الشرقاط) بقية الطرق من حيث حجم المرور وبنسبة (١٥ , ٩٪) لأهميته السابقة الذكر في التجارة، وكذلك مواصفاته الفنية، ويشكل المرور على طريق طوز - كركوك نسبة (٢أ٩٪) لكونه مرورا عابرا ما بين العاصمة ومدن كركوك - اربيل.

ب- تراوح الحجم المروري على بقية الطرق ما بين (٩٨٥-٢٠٥ سيارة) في الساعة الواحدة، ويعود ذلك إلى التباين في مواصفات الطرق ومدى نفوذها الى مراكز الاستيطان الحضرية والريفية وبالتالي وصولها من عدمه إلى مراكز النشاط الاقتصادي (زراعي ـ صناعي ـ تجاري)، فضلاً عن مواصفات الطرق الفنية (عدد الممرات الجزر الوسطية الازدواج والسرعة التصميمية)، إضافة إلى مدى ارتباط مسار الطريق بمسارات الطرق الأخرى عبر الجسور الثابتة أو العائمة.

٢- درجة ترابط الشبكة: *Linked Degree*

تقاس وفقاً لدليل الاتصال (*Connectivity Index*)، وبلغت درجة ترابط الشبكة ـ في أحدث دراسة علمية تطبيقية أنجزت في مطلع عام ٢٠١١م[(١)] ـ ما يساوى (٣٢ , ٠ ٪) من أقصى درجة يمكن أن تحقق الاتصال المباشر في مراكز الشبكة والمفترضة (١٠٠٪)، مما يعني تدني درجة الترابط بين فروع الشبكة ويتطلب بناء المزيد من الطرق الرابطة بين مراكزها.

---

(١) نجيب عبد الرحمن، صديق مصطفى، فاعلية وكفاءة شبكة طرق النقل الرئيسة في محافظة صلاح الدين (دراسة تطبيقية) باستخدام (*RS ـ GIS*)، (بحث غير منشور)، مركز بحوث الموارد الطبيعية، جامعة تكريت، ص١٩.

جدول رقم (٣)

الكثافة المرورية (صباحاً ومساءً) على الطرق الرئيسية والثانوية لعام ٢٠١٠

ت	الطريق (ذهاباً وإياباً)	صنف الطريق	المعدل اليومي للمرور (سيارة/ ساعة)	٪
١	المشاهدة ـ الدجيل	رئيسي	١٣٦٧	٩،٧
٢	الدجيل ـ بلد	رئيسي	١٣١٦	٩،٣
٣	بلد ـ سامراء	رئيسي	١٣٣٩	٩،٥
٤	سامراء ـ تكريت	رئيسي	١٣٨٧	٩،٨
٥	تكريت ـ بيجي	رئيسي	١٤٨٠	١٠،٥
٦	بيجي ـ الشرقاط	رئيسي	٨٦١	٦،١
٧	بيجي ـ كركوك	رئيسي	٤٤٣	٣،١
٨	تكريت ـ كركوك	رئيسي	٢٠٦	١،٤
٩	تكريت ـ طوزخورماتو	رئيسي	٦٣١	٤،٤
١٠	بيجي ـ حديثة	رئيسي	٢٠٥	١،٤
١١	سامراء ـ الفلوجة	ثانوي	٢٣٠	١،٦
١٢	بلد ـ ديالى	ثانوي	٩٨٥	٧،٠
١٣	العلم ـ الفتحة	ثانوي	٧٥٩	٥،٣
١٤	سامراء – الدور	ثانوي	٨١٩	٥،٨
١٥	سامراء ـ الضلوعية	ثانوي	٧٣٣	٥،٢
١٦	طوزخورماتو ـ كركوك	ثانوي	١٢٩٥	٩،٢

المسح الميداني في الايام ٥،٦،٧،٩،١٢،١٣،٢٤/ كانون اول/٢٠١٠.

ملاحظة: تم اختيار هذه الطرق على أساس الطرق الأطول (كم).

****

الاستنتاجات

١- اتضح بان السيادة الرئيسة لعناصر نظام النقل في منطقة الدراسة هو لشبكة الطرق المعبدة الرئيسة، وكان للضوابط الطبيعية اثر في تحديد اتجاهات وامتداد مسارات شبكة الطرق في منطقة الدراسة كما إن للعوامل البشرية ـ الاقتصادية دور في جذب مساراتها وكذلك تم توقيع العديد من النشاطات الاقتصادية والخدمية على طول مساراتها.

٢- اتصالية الشبكة الحالية اقرب إلى حدها الأدنى (١٨- ١٤٪)، وان الكثافة المرورية الأعلى كانت على (الطريق الرئيس بغداد- الموصل، والمار عبر منطقة الدراسة).

» التوصيات

١- العمل على بناء الطرق الرابطة بين مراكز الشبكة وكما يلي:

أ) طريق مركز ناحية دجلة ـ بحيرة الثرثار.

ب) طريق بيجي ـ الحضر.

ج) طريق بحيرة الشارع ـ مركز ناحية المعتصم.

د) طريق هامشي خارج مدينة بيجي للمرور الخارجي.

٢- العمل على بناء تقاطعات بمستويات مختلفة على مسار طريق بغداد ـ الموصل في كل من مركز ناحية دجلة، النباعي والمشاهدة.

٣- لزيادة ارتباط الشبكة ببعضها وبشبكات طرق المحافظات المجاورة وللتخفيف

من الزخم المروري على الجسور القائمة حالياً لابد من تشييد العديد من الجسور على مجرى نهر دجلة وكما يلي:

أ) جسر الطارمية. ب) جسر الدور. ج) جسر القادسية/ تكريت. د) جسر الزوية. هـ) جسر الشرقاط.

٤- الصيانة الآنية والدائمة للطرق والجسور الحالية وفقاً للمواصفات والقياسات الفنية والزمنية المعمول بها.

****

الفصل الثالث

استثمار الموارد الطبيعية
في الصناعات التحويلية بقضاء سامراء

الفصل الثالث

استثمار الموارد الطبيعية

في الصناعات التحويلية بقضاء سامراء

» المقدمة:

تكتسب الصناعات التحويلية أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية لما توفره من مواد أولية تدخل في العديد من الصناعات، فضلا عن توفيرها للعديد من المواد النصف مصنعه والآلات والمكائن والمواد الأخرى مما يعطيها أهمية بالغة في التنمية الاقتصادية وفي الحياة الاجتماعية، كما انها توفر فرص العمل لأعداد كبيره من السكان، والتوسع في المجالات المختلفة ومنها البني التحتية.

تعد الصناعات التحويلية مؤشرا اقتصاديا مهما على مدى التطور في أي منطقة أو إقليم أو دولة من دول العالم لارتباطها بكافة قطاعات الدولة سواء الاجتماعية أم الاقتصادية وحتى الزراعية مما يعطيها أهمية كبيرة على كافة المستويات.

١- مشكلة البحث:

تم تحديد مشكلة البحث الرئيسة بصياغة سؤال:عن دور الموارد الطبيعية المتاحة في تحديد الإمكانات الاستثمارية في منطقة الدراسة ؟ وهل سيكون لهذه الموارد دور في إضافة صناعات تحويلية جديدة في المستقبل ؟ وما هي أهم هذه الموارد؟ وتوزيعها المكاني؟.

تم صياغة فرضية البحث بغية وضع حل مبدئي للمشكلة تتمثل في: أن للموارد الطبيعية المتاحة دور في تحديد الإمكانات الاستثمارية في منطقة الدراسة، وبالتالي إمكانية إضافة صناعات جديدة تختلف في خصائصها وأصنافها تبعا للعوامل الطبيعية المشكلة لهذه الموارد.

٢- أهمية البحث:

تأتي أهمية البحث من الأهمية المعاصرة للبحوث للجغرافية بمجالاتها التطبيقية لتحديد الإمكانات الاستثمارية للموارد المتاحة وتوزيعها المكاني وبما يحقق التنمية المكانية، إضافة للأهداف المنشودة من البحث ضمن منطقة الدراسة والمتمثلة بما يأتي:

أ- تحديد الموارد الطبيعية المتمثلة في رواسب المواد الخام الصالحة لصناعة مواد البناء والتشييد بما فيها الحصى والرمل والجبس والطين.

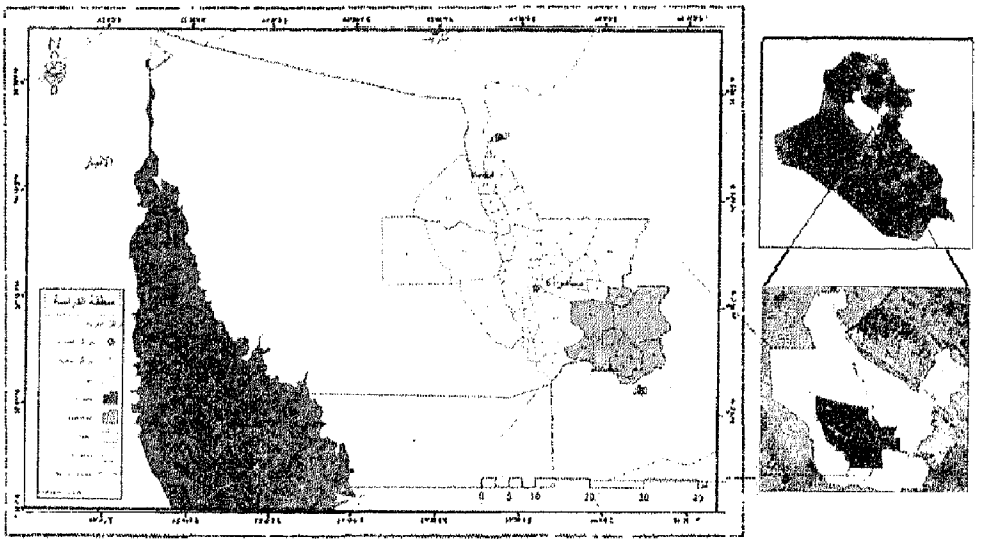
ب- تطوير عملية استثمار المواد المذكورة في القطاع الصناعي التحويلي.

٣- حدود البحث:

تحدد البحث من جهة بالتحليل المكاني لتوزيع الموارد الطبيعية ورواسبها من حيث الكم والكيف (النوعية)، مع الأخذ بعين الاعتبار استثمار تلك المواد خلال العقود الماضية، ومن جهة أخرى الاستثمار المستقبلي الذي سيضيف صناعات جديدة لهذا القطاع.

أما الامتداد المكاني لمنطقة الدراسة فيتمثل بقضاء سامراء الواقع في الجزء الأوسط من محافظة صلاح الدين وسط العراق، وبكامل حدوده الإدارية بوحداته الثلاث (مركزا لقضاء ،ناحية دجلة وناحية المعتصم) لعام ٢٠١٠، وبمساحته البالغة (٤٥٥٠كم٢)، ويتحدد موقعه بالإحداثيات الجغرافية مابين دائرتي عرض (٨و٣٣ - ٣١و٣٤) شمالا ، وخطي طول (٣و٤٣ - ١٥و٤٩) شرقا، وكما موضح في الخريطة (١).

خريطة (١) موقع منطقة الدراسة بالنسبة لمحافظة صلاح الدين وللعراق



خريطة العراق الإدارية، وخريطة محافظة صلاح الدين بمقياس ١:٥٠٠٠٠٠. بغداد،١٩٩٧.

٤- منهجية البحث:

يتطلب التحقق من صحة الفرضية التي تم اعتمادها عند انطلاق البحث إتباع منهجية علمية رصينة تقود إلى تحقيق الأهداف المنشودة من البحث والمتمثلة بتحديد الموارد الطبيعية المتاحة الداخلة في صناعة مواد البناء (الطابوق ،البلوك ، الجص والبلاط/ الكاشي)، وطبيعة استثمارها الحالي والخطط المستقبلية لتطوير هذا الاستثمار، وباعتماد المناهج المعتمدة في هذا المجال (جغرافية الصناعة)[١] ابتداء بالمنهج الإقليمي المحدد بمنطقة الدراسة وبكامل حدودها الإدارية وحيث تتوفر الموارد الطبيعية ذات العلاقة بموضوع البحث. إما المنهج التحليلي والتركيبي فتم الاعتماد علية في التوزيع المكاني للموارد الطبيعية وبتحديد الكميات المتوفرة وطبيعة الرواسب وتصنيفها

(١) محمد أزهر سعيد السماك، مناهج البحث الجغرافي بمنظور معاصر، دار ابن الأثير للطبعة والنشر، الموصل، ٢٠٠٨. ص١٦٤.

وأساليب التسويق، فضلا عن تحليل خصائص بعض المواد التي بالإمكان تحليلها وقياس خصائصها وبما تم الحصول علية من الدراسة الميدانية التي شملت جمع العينات بالاعتماد على المقاطعات وبطريقة العينة العشوائية الطبقية ، ثم رسم الخرائط ذات العلاقة بموضوع البحث وتحديد المواقع المستقبلية للاستثمار الصناعي للصناعات التحويلية الأنسب من ناحية الاستخراج والتصنيع والتسويق.

****

المبحث الأول

التحليل المكاني للموارد الطبيعية

» أولا: مظاهر السطح:

يتميز سطح منطقة الدراسة التي تقع جنوب المنطقة المتموجة في العراق بأنه قليل التضرس، ويتضح من الخريطة رقم(٢) إن الارتفاعات تتحدد تبعا لخطوط الكنتور والتي هي أربعة خطوط، حيث يوجد في أقصى الشمال خط (١٢٥م) ،وفي الأجزاء الشرقية إلى الجنوب خط(١٠٠م) وفي الوسط يمر الخط (٧٥م) وصولا إلى الجنوب وحتى نهاية الحدود الجنوبية لقضاء سامراء حيث الخط(٦٥م).

إن طبيعة سطح منطقة الدراسة التي تتميز بقلة التضرس وتوفر مساحات واسعة الانبساط يعد عامل ايجابي لقيام الوحدات الصناعية وفي عملية استغلال الموارد الطبيعية في مختلف جهات القضاء حيث تتوفر العوامل الأخرى لقيام الصناعات. إما المظاهر الأرضية فتوجد ثلاث مظاهر هي:

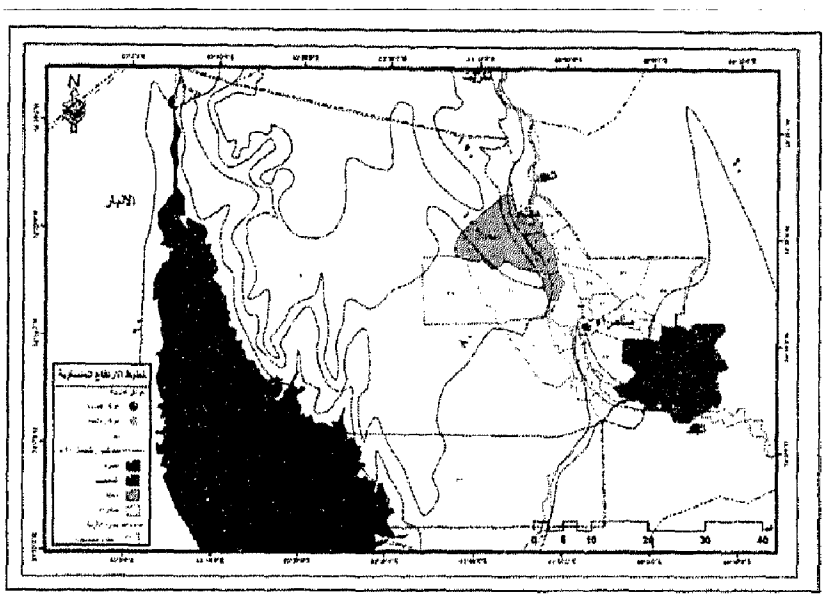
أ- السهل الرسوبي: هو احد التكوينات المهمة في منطقة الدراسة والتي ساعدت على امتداد طرق النقل (السيارات والقطارات) بمختلف الاتجاهات ،ويمتد السهل الرسوبي في قضاء سامراء من الجنوب إلى الشمال ويبلغ عرضه(١-٣) كم.

ب- مدرجات الأنهار: هي من التكوينات القديمة المحاذية لنهر دجلة وترتفع عن الأراضي المجاورة لها (١٠-٢٠ م) وهي مغطاة بالرواسب الفيضية والتي تحتوي على نسبة عالية من الجبس (الترب الجبسية) والحصى.

جـ- منطقة الجزيرة: وهي تشكل اكبر نسبة من مساحة منطقة الدراسة، وتعد جزء من الهضبة الغربية في العراق، وتمتد باتجاه شرقي ـ غربي من السهل الرسوبي إلى

منخفض الثرثار، وتتوفر في هذه المنطقة التربة الجبسية والترب الغرينية الطينية (منطقة السهل الفيضي) في الشرق.

خريطة (٢) خطوط الارتفاع المتساوية (الكنتور) لقضاء سامراء



خريطة مقطعات محافظة صلاح الدين، مركز نظم المعلومات، بمقياس١: ١٠٠٠٠٠، ٢٠١٠.

» ثانيا: الرواسب وتوزيعها المكاني:

تتحكم التربة وخصائصها بطبيعة الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها السكان ، وان هذه التربة تتباين كميا ونوعيا في منطقة الدراسة ، ويتضح من الخريطة رقم(٣) إن هناك عدة أصناف للتربة في قضاء سامراء وهي كما يلي:

أ- تربة كتوف الأنهار: توجد على جانبي نهر دجلة وهي من الترسبات الحديثة التي يتم نقلها بواسطة الفيضانات السنوية المتكررة، وتعد من الترب الجيدة في منطقة الدراسة والتي تتكون من طبقات ذات نسيج مزيجي ناعم إلى طيني غريني وهي خالية من الأملاح الضارة.

ب- الترب الحصوية الجبسية: يغطي هذا النوع الأجزاء الشرقية والجنوبية الشرقية

من منطقة الدراسة في الأجزاء الشرقية والغربية من نهر دجلة وتتكون من طبقة حصوية وطينية تغطيها تربة جبسية من العصور السابقة.

جـ- تربة السهول النهرية القديمة: توجد هذه التربة في الأجزاء الشرقية والجنوبية الشرقية ، وهي جزء من مدرجات الأنهار القديمة وتحتوي على الجبس والكلس، ويعد وجود الحصى من العوامل المحددة لصلاحية هذه التربة للعمليات الزراعية

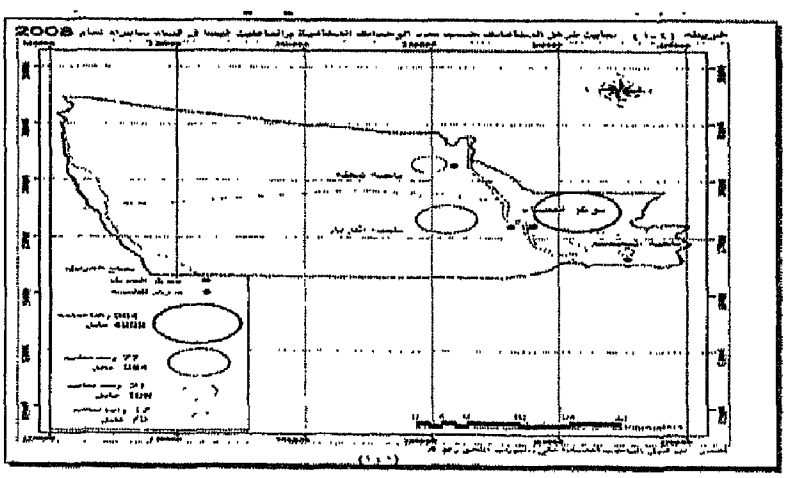
د- التربة الصحراوية الجبسية: يوجد هذا النوع من التربة في الأجزاء الغربية من منطقة الدراسة ، وتتكون من الجبس والكلس وترتفع فيها نسبة الأملاح.

هـ- تربة السهول النهرية القديمة المغمورة بالغرين: توجد في الجزء الجنوبي الشرقي من ناحية المعتصم، وهي جزء من المدرجات النهرية،

» ثالثا: التوزيع المكاني لمواد البناء الخام:

هناك العديد من الموارد الطبيعية التي تدخل في الصناعات التحويلية تنتشر في منطقة الدراسة والتي تعد المادة الخام للصناعات الإنشائية، وتوجد بنسب وبمواصفات عديدة، ويتضح الجدولين (١ و٢) أهم هذه المواد ومواصفاتها.

خريطة رقم (٣) التربة ووحدات النشاط الصناعي في قضاء سامراء/٢٠٠٩.



١- الخريطة رقم ١.٢- الدراسة الميدانية

تمتاز الأشكال الجيمورفولوجية في منطقة الدراسة بخصائص شكلية ارسابية وتعروية تشكلت بفعل العمليات النهرية النحتية والارسابية لنهر دجلة وهي تقسم مابين الشرفات النهرية على جانبي نهر دجلة وعلى ثلاث مستويات الأولى منها يكون ارتفاعها ما بين ((١٥-٢٠م)) وهي تتكون من الرمل والمواد الغرينية المخلطة بالحصى والجبس ، والثانية يكون ارتفاعها ما بين ((١٠-١٥م)) وتتكون من رواسب الجبس المختلط مع رواسب الرمل والغرين والطين مع الحصى ، إما الأخيرة فيكون ارتفاعها ما بين ((٥-١٠م)) وهي تتكون من الحصى[١] ،إما القسم الأخر فيتمثل بالسهول الغرينية والتي تشكل مساحة كبيرة ضمن منطقة الدراسة من شمال القضاء وحتى الجنوب ، حيث يتكون هذا السهل من الترسبات من الحصى والرمل والطين نتيجة ترسيب حمولة النهر[٢] .

جدول (١) توزيع فروع قطاع الصناعة الإنشائية في قضاء سامراء وفق مؤشر عدد الوحدات الصناعية والعاملين والطاقة الإنتاجية لعام ٢٠١١م.

ت	المؤشرات / فروع الصناعة الإنشائية	عدد الوحدات الصناعية	٪	عدد العاملين	٪	الطاقة الإنتاجية م٣/ يوميا	٪
١	صناعة البلوك	٢٣	٤٩	١٣٣	٣٦،٣	٢٠٠	٣٢،٣
٢	صناعة الكاشي	١٢	٢٥،٥	٧٩	٢١،٥	٤٠	٦،٥
٣	صناعة الجص	١١	٢٣،٤	٥٥	١٥	٢٢٠	٣٥،٤
٤	صناعة الطابوق	١	٢،١	١٠٠	٢٧،٢	١٦٠	٢٥،٨
	المجموع	٤٧	١٠٠	٣٦٧	١٠٠	٦٢٠	١٠٠

الدراسة الميدانية.

(١) صباح حمود غفار، التقييم الجيمورفولوجي لاستثمارات الأرض في قضاء سامراء مجلة سر من رأى المجلد (١٤)، العدد(١٣)،٢٠٠٨. ص ص١٨٢ .

(٢) المصدر نفسه، ص١٨٣

جدول (٢) المواد الأولية الداخلة في القطاعات الصناعية.

القطاع الصناعي	فروع الصناعة	المواد الأولية في القضاء
الكيميائية	١-الأدوية والمستلزمات الطبية ٢- كبريتات الصوديوم	المياه والأملاح مادة الكلوبرايت
الإنشائية	الإسفلت الطابوق البلوك والكاشي والبلاط	حصى ورمل التربة الرملية الغرينية الحصى والرمل

الدراسة الميدانية.

****

المبحث الثاني

تقويم خصائص الموارد الطبيعية واستثمارها

» أولا: تقويم المواد الخام:

ان الإشكال الجيمورفولوجية في منطقة الدراسة وفرت العديد من المواد الخام والتي تدخل في الصناعات المختلفة خصوصا الصناعات الإنشائية بما توفره هذه الإشكال الجيمورفولوجية من مواد خام لتلك الصناعات وبمناطق مختلفة

» ثانيا: التحليل المختبري للمواد الاولية:

اعتمد البحث على الدراسة الميدانية للموارد الطبيعية في منطقة الدراسة من خلال اخذ العينات لتلك المواد من أماكن توفرها وفحصها مختبريا والتعرف على أهم خصائصها ومن خلال ذلك تبين ما يلي:

١- الخصائص الفيزيائية والكيميائية: بعد إجراء الفحوصات المختبرية للعينات التي تم جمعها اعتمادا على المواصفات القياسية العراقية رقم (٣٣, ٣٠) والمواصفات البريطانية (*1377 BS*) المعتمدة في المختبرات العراقية تم التوصل إلى النتائج المبينة في الجدول رقم (٣ و٤).

يتضح من خلال الجدول رقم (٣) المواصفات العامة لمادتي الرمل والحصى، كما حدد الجدول رقم(٤) نسبة المواد الضارة والناعمة الموجودة ضمنها، وتمتاز الرواسب الصالحة للتصنيع بخلوها من الشوائب كالطين والغرين والمواد العضوية التي كلما زادت أدت إلى ضعف تماسك حبيباتها، وتمتاز بإشكال كروية وسطح خشن ، مع قلة الشقوق والفواصل في حبيباتها، مع تماثل أحجام حبيبات الرمل والحصى وذلك طبقا لمتطلبات كل صناعة.

الجدول رقم(٣)

المواصفات العامة لمادتي الرمل والحصى في قضاء سامراء لعام ٢٠١١.

الرمل			الحصى		
التدرج	العابر ٪	المواصفات	التدرج	العابر٪	المواصفات
١٠٠	١٠٠	١٠٠	٣٧,٥	١٠٠	١٠٠
٤,٧٥	٩٦	١٠٠-٩٥	٢٠	٩٥	١٠٠-٩٥
١,١٨	٦١	٨٠-٤٥	١٠	٣٠	٥٥-٢٠
٠,٣	٢٢	٣٠-١٠	٥	٠,٣	١٠-٠
٠,١٥	٥	١٠-٢	-	-	-

١- الدراسة الميدانية ٢- وزارة الأعمار والإسكان، المركز الوطني للمختبرات والبحوث الإنشائية، المختبر الإنشائي.

الجدول(٤)

نسبة المواد الضارة والناعمة الموجودة ضمن مادتي الرمل والحصى في قضاء سامراء لعام ٢٠١١.

الرواسب	الرمل		الحصى	
المواد	النسبة افي المواد	الحد الأعلى المسموح	النسبة في المواد	الحد الأعلى المسموح
الشوائب	٢,٣	٣٪	٠,٢	١٪
الكبريت	٠,٠٣	٠,٥	٠,٠٩	٠,٢٥

١- الدراسة الميدانية ٢- وزاره الأعمار والإسكان، المركز الوطني للمختبر والبحوث الإنشائية، المختبر الإنشائي.

» ثالثا: الوحدات الصناعية:

تشمل مقالع (الحصى والرمل)، ويتضح من الجدول (٥) ما يلي:

١. تتوزع المقالع على ثلاث نواحي هي (مركز القضاء ، ناحية الثرثار، ناحية دجلة).

٢. بلغ عدد معامل الحصى والرمل (المقالع) في قضاء سامراء (٨) معامل موزعة على جانبي نهر دجلة وذلك لتوفير المادة الأولية فضلا عن الاستفادة من مياه النهر في عملية استخراج وتنقية المواد الأولية (الخريطة رقم ٤).

٣. بلغ عدد العاملين (٣٥٠) عامل في مركز القضاء وهم يشكلون نسبة ((٤ , ٦١)) من مجموع العاملين في الصناعة الإستخراجية، في حين بلغت نسبة عدد العاملين في كل من ناحية الثرثار وناحية دجلة ((١٥ و٧)) عامل، يشكلون نسبة (٣ , ٢٦ و٣ , ١٢) في الناحيتين على التوالي.

٤. بلغت الطاقة الإنتاجية (٣٠٠) طن يوميا في مركز القضاء بنسبة (٦٣ , ٤)، أما في كل من ناحية الثرثار وناحية دجلة فبلغت (١١٥ و٥٨) طن يوميا بنسبة (٤ , ٢٤ و٢ , ١٢) على التوالي.

يتم تسويق الإنتاج من مادة الحصى والرمل إلى داخل المحافظة بضمنها القضاء، والأمر الذي يزيد من الطلب على هذه المواد هو تزايد الحركة العمرانية وهذا بدوره يفتح أفاق مستقبلية للاستثمار في هذه المواد واستخراجها مما يقود إلى الارتقاء بالإنتاج كما ونوعا ، خصوصا إذا ما تم معالجة المشاكل التي تواجه هذه الصناعة والتي من أبرزها هي مشكلة توفير الطاقة الكهربائية التي تعد الحاجة الملحة والأولى لهذه الصناعة والتي إذا ما تم توفيرها فإنها سوف تؤدي إلى تقليل تكاليف الإنتاج وزيادته وبالتالي توفير وسد الحاجة المتزايدة لهذه المواد.

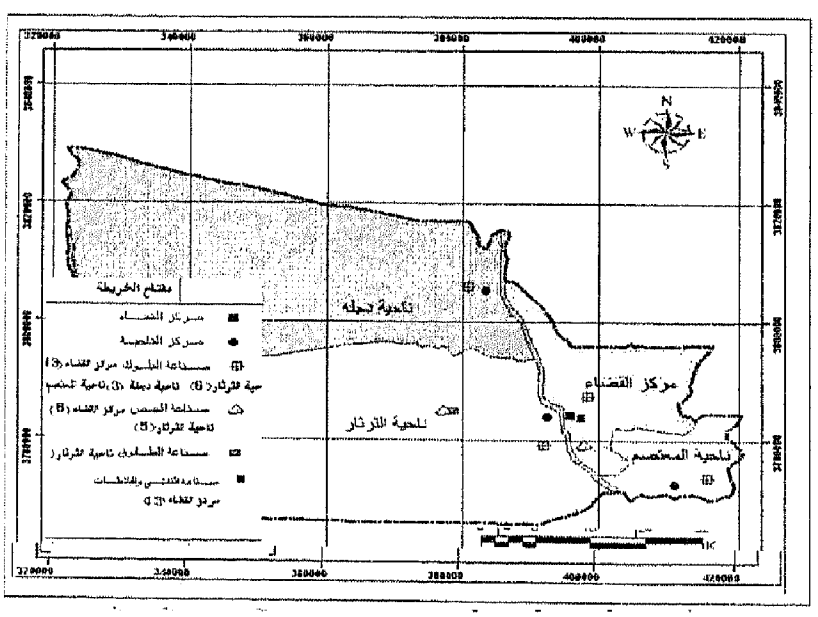
جدول (٥)

المؤشرات الصناعية لمعامل الحصى والرمل في قضاء سامراء لعام ٢٠١١

الوحدات الصناعية / الوحدات الادارية	عدد الوحدات	الطاقة الإنتاجية طن/يوم	٪	عدد العاملين	٪
١-مركز القضاء	٥	٣٠٠	٦٣,٤	٣٥٠	٦١,٤
٢- ناحية الثرثار	٢	١١٥	٢٤,٤	١٥	٢٦,٣
٣- ناحية المعتصم	-	-	-	-	-
٤- ناحية دجلة	١	٥٨	١٢,٢	٧	١٢,٣
المجموع	٨	٤٧٣	١٠٠	٥٧	١٠٠

١. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، دائرة إحصاء سامراء، الإحصاء الصناعي، بيانات غير منشورة، ٢٠١١. ٢. الدراسة الميدانية.

خريطة (٤) الصناعات الإنشائية في منطقة الدراسة لعام٢٠١١.



زياد فاضل عبدالله،الصناعة التحويلية، رسالة ماجستير، مقدمه إلى جامعة تكريت، كلية التربية (غير منشورة)، ٢٠٠٩، ص ٩١.

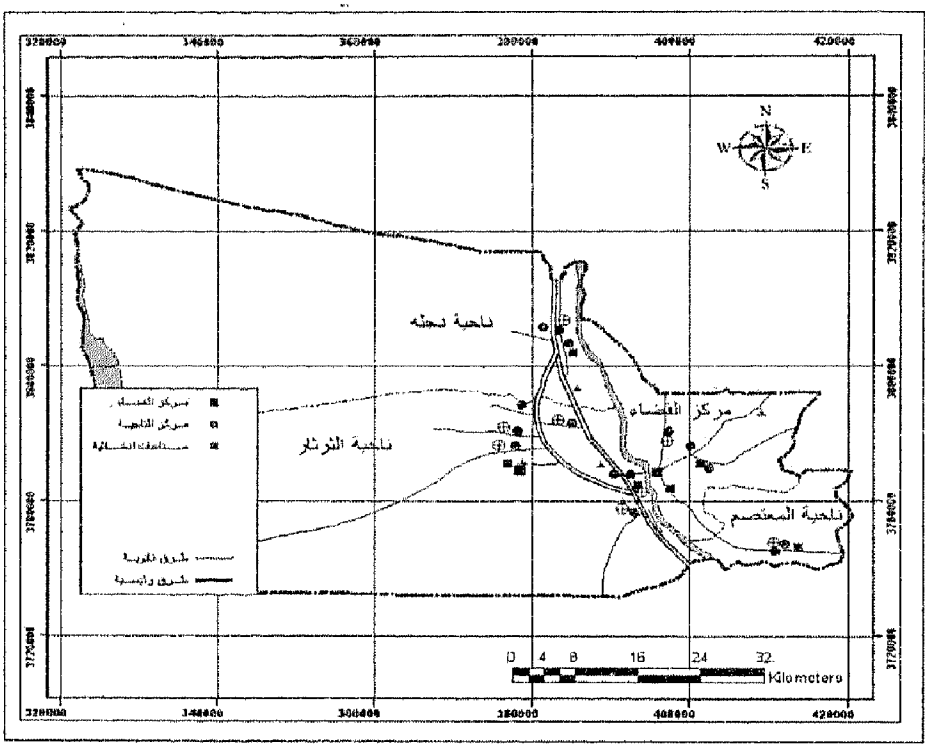
ب- معامل الجص والطابوق:

تتطلب صناعة الجص والطابوق توفر المواد الأولية لقيامها والمتمثلة بالترب الجبسية الخاصة بإنتاج الجص والترب الغرينية الطينية لإنتاج الطابوق، وتعد هذه المواد عامل جذب موقعي لتلك الصناعات الموجودة في قضاء سامراء، واتضح من الدراسة الميدانية(الخريطة رقم ٥) إن الوحدات الصناعية/ الانشائية موزعه على عدة مناطق حيث يوجد في منطقة الدراسة اثنتا عشر معملا لإنتاج الجص بواقع (٧) معامل في مركز القضاء و(٥) معامل في ناحية الثرثار، وبطاقة إنتاجية بلغت(١٥٤ و١١٠) م٣/ يوم، وشكلت نسبة(٣ ,٥٨ و٧ ,٤١) لكل من مركز القضاء وناحية الثرثار على التولي ، إما عدد العاملين فقد بلغ (٣٣ و٢٥) عامل وبنسبة (٩ ,٥٦ و١ ,٤٣) لكل منها على التوالي.

اقتصرت صناعة الطابوق على معمل واحد يقع في ناحية الثرثار وبطاقة إنتاجية تبلغ (١٦٠) م٣/ يوم، وبواقع (١٠٠)عامل، وسبب اقتصارها على معمل واحد هو ارتفاع تكاليف إنشاء المعمل وارتفاع تكاليف الإنتاج مما يقلل فرص الاستثمار في هذه الصناعة بالرغم من أهميتها والحاجة الكبيرة والمتزايدة لإنتاجها.

إن صناعة مادتي البناء السابقة الذكر (الجص، الطابوق) تعد من المواد الأساسية في البناء (طلاء الجدران والبناء)، وهي من الصناعات الانشائيه المهمة والتي تسهم في عمليات التنمية لتوفيرها المواد الأساسية للنهوض والتقدم نحو تحقيق الأهداف التنموية ، إن هذه الصناعة من الصناعات التي ذات المستقبل الجيد خصوصا مع حاجة البلد إلى صناعات ترفد عملية البناء لكافة القطاعات السكنية والصناعية والخدمية، وإذا ما تم تذليل الصعوبات والمشاكل التي تواجه هذه الصناعة وخصوصا مسالة توفير الطاقة الكهربائية والمشتقات النفطية ودعم الإنتاج وتوفير رؤوس الأموال فان هذه الصناعة سوف تحقق تنمية مستقبلية في البلد ومن ضمنه القضاء. إن منطقة الدراسة تمتلك مواد أولية مهمة وبكميات كبيرة والتي من الممكن استغلالها في هذه الصناعة واستثمارها بشكل أفضل.

الخريطة(٥) الوحدات الصناعية وشبكة الطرق في قضاء سامراء لعام٢٠٠٩.



الخريطة (٤)

» رابعا: الإمكانات الاستثمارية للموارد الطبيعية

١-الواقع الحالي:

من خلال ما تقدم واعتمادا على بيانات الجداول السابقة (٣ و٤) والتي تبين خصائص الموارد الطبيعية وكمياتها والصناعات المختلفة وتوزيعها الجغرافي، يتضح إن هناك مواد أولية عديدة تدخل في العديد من الصناعات القائمة حاليا والتي توفر منتجات تدخل في عملية البناء والتشييد، إذ إن مواد الحصى والرمل البلوك والكاشي وصناعة الاشتايكر، والخرسانة المسلحة الموقعيه منها والمسبقة الصب بمختلف أحجامها ومواصفاتها تعد مواد أولية في صناعات مختلفة منها رصف الطرق وصناعة وغيرها من الصناعات الأخرى، أما أنواع الترب الجبسية والترب الغرينية الطينية فإنها تدخل في

صناعة الجص بالنسبة للنوع الأول، وفي صناعة الطابوق بالنسبة للنوع الثاني، إن منتجات هذه المواد تستغل في منطقة الدراسة بصورة مباشرة لسد حاجة القضاء في عملية البناء والتشييد بالمرتبة الأولى، وبالمرتبة الثانية يتم تسويقها إلى مناطق أخرى داخل محافظة صلاح الدين، والى خارجها عبر شبكة الطرق بمساراتها من الطرق المحلية والثانوية والرئيسة (انظر الخريطة ٥).

٢-الأفاق المستقبلية:

إن مساحة وموقع القضاء يعطيه أهمية جيدة من ناحية الإمكانات المستقبلية لاستثمار الموارد الطبيعية المعنية لما يملكه من تنوع في هذه المواد، فضلا عن الحاجة المستقبلية والتي تعد عامل مشجع لعملية الاستثمار، كما إن توفر طرق النقل البريه التي تربط القضاء بالعديد من المناطق يسهل عملية الاتصال بها سواء داخل المحافظة أم بالمحافظات الأخرى (بغداد ، الموصل ، ديالى ، كركوك ، الانبار) مما يزيد من فرص تسويق الإنتاج إذا ما تم الارتقاء بالنوعية والكمية المنتجة.

إن المؤشرات السابقة الذكر ومن خلال ما تم عرضه على مدى مسيرة البحث يؤكد الإمكانات الاستثمارية المستقبلية الواعدة للموارد الطبيعية في منطقة الدراسة ، مع الأخذ بعين الاعتبار الاهتمام بتحسين الإنتاج كما ونوعا، واستخدام التكنولوجيا الحديثة، واعتماد التخطيط كمنهج عمل لوضع الخطط المستقبلية للوصول إلى الأهداف المنشودة وتحقيق تنمية مكانية شاملة من قبل المستثمرين في القطاعين الحكومي والخاص، وتذليل الصعوبات بما فيها توفير كافة المستلزمات المادية والمعنوية.

****

الاستنتاجات والتوصيات

أ- الاستنتاجات:

١- إن للموارد الطبيعية دور في قيام الصناعات الحالية، والتي إذا ما تم استغلالها بالشكل الأمثل فإنها سوف تضيف صناعات جديدة وتفتح فرص استثمارية في منطقة الدراسة لتلبية الحاجة المستقبلية من المواد المختلفة، وهذا يؤكد ما ذهبت إليه فرضية البحث التي انطلقت منها هذه الدراسة.

٢- تنوعت الصناعات في منطقة الدراسة والتي منها الصناعات الاستخراجية (معامل الحصى والرمل) والصناعات التحويلية (الجص والطابوق) والتي تعتمد على الموارد المتاحة بمنطقة الدراسة.

٣- تدخل الموارد الطبيعية في الصناعات الإنشائية والتي توفر جزء كبير ومهم من مواد البناء والتي تساهم في التنمية الحالية وإمكانية تطويرها في المستقبل لتلبية الطلب المتزايد على تلك المواد.

٤- إن الصناعات الإنشائية الحالية لا تتوزع بشكل متكامل على كافة النواحي ، إذ أنها تتركز في مركز القضاء وناحية الثرثار، بينما تفتقر ناحية دجلة والمعتصم للعديد من هذه الصناعات.

ب . التوصيات:

١- تطوير الصناعات القائمة حاليا واستخدام الأساليب الحديثة في الإنتاج لزيادته كما ونوعا وتقليل التلوث.

٢- إقامة معمل للطابوق (الاوتوماتيكي) لزيادة الإنتاج وتلبية الطلب الحالي والمستقبلي لهذه المادة، وكذلك إقامة معمل للجص الفني.

٣- إعطاء فرص استثمارية من خلال القروض المصرفية والمالية ومعالجة المشاكل التي تعاني منها تلك الصناعات خصوصا مشكلة الطاقة.

****

الفصل الرابع

واقع وآفاق النقل
عبر الموانئ العراقية

الفصل الرابع

واقع وآفاق النقل

عبر الموانئ العراقية

» المقدمة

يقع العراق البالغة مساحته (٤٣٨٣١٧) كم٢ في القسم الجنوبي الغربي لقارة آسيا، ما بين الإحداثيات الجغرافية (٤٢ـ٣٨ْ) و(١٠ـ٤٨ْ) شرقاً وما بين (٢٧ـ٢٩ْ) و(٢٣ـ٣٧ْ) شمالاً (انظر الخريطة رقم ٢)، وهذا يعني وقوعه ضمن الأقسام الجنوبية من المنطقة المعتدلة الشمالية مناخياً، مما حدد الخصائص المناخية التي أثرت في توزيع السكان، وفي نشاطهم الاقتصادي ومستواهم الحضاري.

مثل العراق جسراً ارضياً ما بين الدول الأوربية (أوسع تجمع عالمي للصناعة)، والدول المطلة على البحر المتوسط من جهة، وبين دول الخليج العربي (أكبر منطقة عالمية لتصدير النفط الخام) التي 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 عبر قناة السويس.

وهذا ما حدث عندما تحولت التجارة (١٩٦٧_١٩٧٥) المارة عبر القناة إلى موانئ دول الخليج العربي وموانئ العراق وعبر أراضيه، باتجاه الموانئ التركية والسورية واللبنانية عند سواحل البحر المتوسط.

» أولا: الأنماط الرئيسة للنقل في العراق[1] (الخريطة ١):

١- النقل عبر الطرق المعبدة:

يعد النقل عبر الطرق المعبدة من أكثر الأنماط استخداماً في العراق لسعة أراضي العراق وضيق الجبهة البحرية ومحدودية الاتصالات عبر السكك، زيادة على مرونة النقل بالسيارات(Door to Door)، وهناك شبكات متعددة من أصناف الطرق السريعة والرئيسية والثانوية والمحلية ـ الريفية، ومحاورها الرئيسة ما يلي:

أ) طريق زاخو ـ موصل ـ بغداد ـ ديوانية ـ بصرة ـ أم قصر، بطول (١٢٣١ كم).

ب) طريق موصل ـ اربيل ـ كركوك ـ بغداد ـ الكوت ـ العمارة ـ البصره ـ الفاو، بطول (١١٤٣ كم).

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

د) طريق بغداد ـ كربلاء ـ عرعر، بطول (١٣٠٠ كم)، ويعد الطريق السريع (الرطبه ـ الرمادي ـ كربلاء ـ البصره) أحدث هذه الطرق بطول(١٢٠٠ كم).

٢- النقل عبر السكك الحديد:

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

أ) خط أم قصر/ البصرة/ بغداد، بطول (٧٨١ كم).

ب) خط بغداد/ بيجي/ موصل/ ربيعه ـ اليعربية (سوريا)، بطول(٥٢٦ كم).

---

(١) غالب، سعدي علي، جغرافية النقل والتجارة، مطابع جامعة الموصل، الموصل، ١٩٨٧.

ج) خط بغداد/ حديثه/ القائم حصيبه/ الحدود السورية، بطـول(٣٧٦ كم).

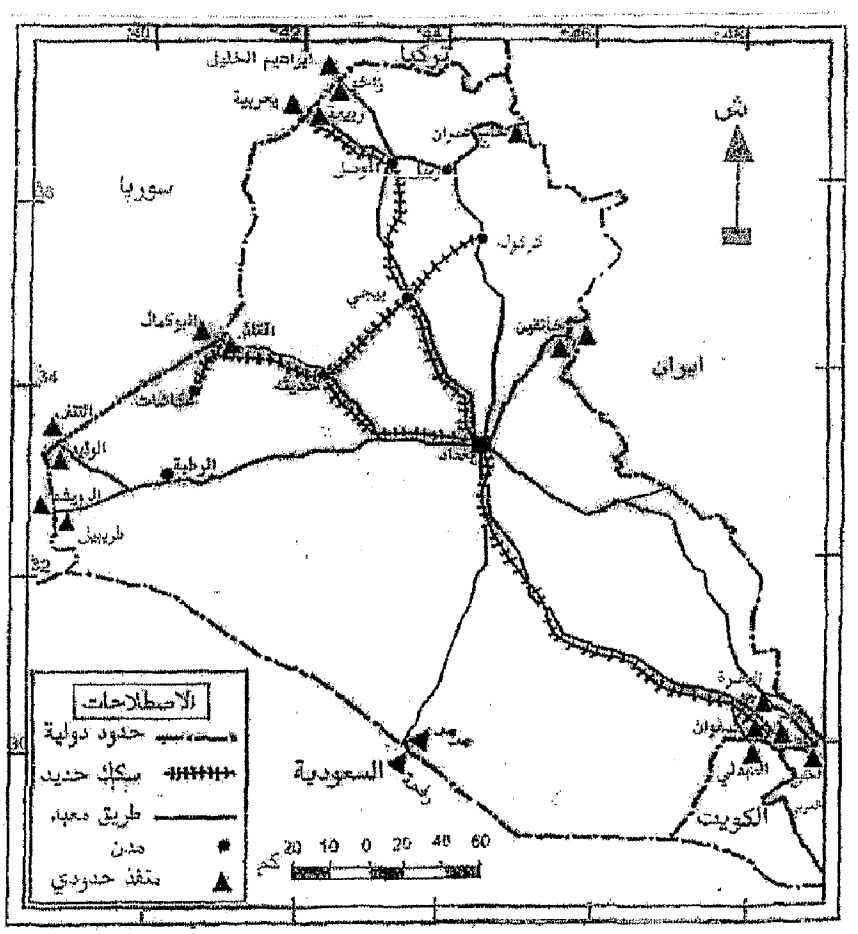
د) خط كركوك/ بيجي/ حديثة/ عكاشات، بطول (٢٥٢ كم).

٣- النقل البحري: ويتم عبر الموانئ الآتية:

أ) الموانئ التجارية: وتشمل؛ ميناء البصرة (المعقل)، وميناء أم قصر، وميناء خور الزبير، وميناء أبـو فلوس.

ب) موانئ تصدير النفط الخام: وتشمل؛ ميناء الفاو عند مصب شط العرب، وميناء خور العمية، والميناء العميق في مياه الخليج العربي جنوبي الفاو.

الخريطة (١) اتجاهات طرق النقل والتجارة في العراق.



مجيد ملوك السامرائي، الجغرافية ودراساتها الاقتصادية، مط جامعة ديالى، ٢٠١١، ص ٢٠٣.

» ثانيا: الموانئ التجارية العراقية المعاصرة:

يطل العـراق بجبهة بحريـة وحيده علـى الخليج العربـي لا تتجاوز سـتون كيلومترا، وتضم هـذه الجبهة منفـذه المائي علـى العالم الخارجـي عـبر البحـار، وعند هـذا المنفذ أقيمت الموانـئ العراقيـة الحديثـة التي تعـد مـن أهـم البوابـات الخارجية للدولـة وحلقة الوصل مع كافـة دول العالـم، وتطل معظـم الموانئ العراقيـة على قنوات/ ممـرات بحريه (الأخـوار)، وتتمثل بما يلي:

أ) الموانئ التجارية: وهي موانئ معده لاسـتيراد وتصدير مختلف البضائع والسلع، وتشـمل؛ (ميناء البصرة/ المعـقـل) عند الضفة اليمنى لشـط العرب بأحد عشـر رصيفـاً، و(ميناء أم قصـر) (عند مدخل خـور الزبير الذي يتصل بخـور عبدالله شمالي مياه الخليج العربي) باثنتان وعشـرون رصيفا، و(ميناء خـور الزبير) باثنتا عشر رصيفاً، و(ميناء ابو فلوس) عـند خور الزبير بثلاثة ارصفه.

ب) الموانئ النفطية: وهي المتخصصة بتصدير النفط الخام، وتشـمل؛ (ميناء البصرة النفطي/ الفـاو) عند مصب شـط العـرب، و(ميناء خور الـعميـه) جنوب الفاو، و(الميناء العميق/ البكر) جنوبي ميناء الـعمـية ضمـن الميـاه الإقليمية للعراق (بمياه الخليج العربي)، (انظر الخريطة ٢).

تـتميز الموانئ العراقية بالآتي[١]:

١- الإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية تحكم في اتجاهات النقل العراقي نحو الـدول المجـاورة بوسـائل النقـل البرية (الطـرق والسـكك) ممـا يزيد من تكاليف حركة التجارة، ويبلغ طول الإشـراف البحري العراقي على مياه الخليج العربي في شماليه ما بين (الفاو/ رأس البيشة شرقا) و(ميناء أم قصر غربا) مسافة

(١) الموقع الالكتروني (٢٠١٣): www.iauirag.org

(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)، كما سنرى لاحقا.

٢- 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 (٥٧ كم) إلى (٣٥ كم)، مما قاد إلى توقيع الموانئ العراقية في مواضع محددة تتكدس فيها الأرصفة والأحواض ووحدات 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 أفقيا وعموديا.

٣- يكتسب ميناء أم قصر أهمية كبرى بالنسبة للاقتصاد العراقي، وبوشر ببنائه سنة ١٩٣٠ برصيف واحد، لقرب موقعه من مياه الخليج العربي قياسا بميناء مدينة البصرة/ المعقل، وكذلك قدرته على استقبال السفن الأكبر حجما ووزنا وغاطسا، وفي سنة ١٩٦٥ تم إكمال ثلاثة ارصفه وبواجه تطل على المياه البحرية مسافة (٦٥٠ مترا)، وجرى تطويره لاحقا حتى تفوق على موانئ العراق الأخرى من حيث طاقته المتاحة وعدد السفن التي يستقبلها وأوزان المنقولات، مع تنامي ذلك سنة بعد أخرى(الجدول ١).

٤- أن القناة الملاحية الرئيسة (الخريطة ٢) لميناء أم قصر(خور عبدالله) ذات المحور (الشمالي الغربي ـ الجنوبي الشرقي) والبالغ طوله (٦٠ كم) باتجاه مياه البحر (الخليج العربي)؛ يتميز بعرض ضيق يتراوح ما بين (١ - ٢ كم).

٥- تتميز أعماق القناة الملاحية المذكورة بتباين ضحالة أعماقها، والذي يتراوح

ما بين (٧ - ١٤ م)؛ حيث ينحدر الساحل تدريجيا نحو المياه الإقليمية من جهة الشرق، في حين ينحدر بصوره شبه عموديه من جهة الغرب (سواحل جزيرة واربة وبوبيان الكويتية)، وبناء على ذلك فأن (القناة الملاحية الدولية الفاعلة لحركة السفن) و(الرابطة ما بين ميناء أم قصر العراقي وأعالي مياه الخليج/ ضمن خور عبدالله) تكون محاذية لسواحل جزيرة واربة وبوبيان الكويتية، وبعرض لا يزيد أقصاه عن (٢٥٥ م) من العرض المشار إليه والبالغ (١ - ٢ كم)[١].

٦- أن كافة الموانئ العراقية (بما في ذلك ميناء أم قصر) ذات إمكانية محدودة لاستقبال السفن، وذلك لتحكم أعماق المياه عند واجهاتها بذلك والتي تتراوح ما بين (٣ - ٩ م) (انظر الجدول ١)، وعليه فأن سفن الحمولة ذات الغاطس الذي يزيد عن تسعة أمتار لا يمكنها الدخول إليها، وأذا كانت إمكانية الموانئ العراقية هذه محدودة في العقود السابقة، فأن ذلك يعني حاليا عدم أمكانية الموانئ العراقية لاستقبال السفن العملاقة/ المحيطية ذات السعه والوزن، والغاطس الكبير(أكثر من ٩ م) والتي تزيد حمولتها عن سبعة آلاف وحدة حمولة (حاويه) (Container).

الجدول رقم(١) واقع الموانئ التجارية العراقية وحركتها.

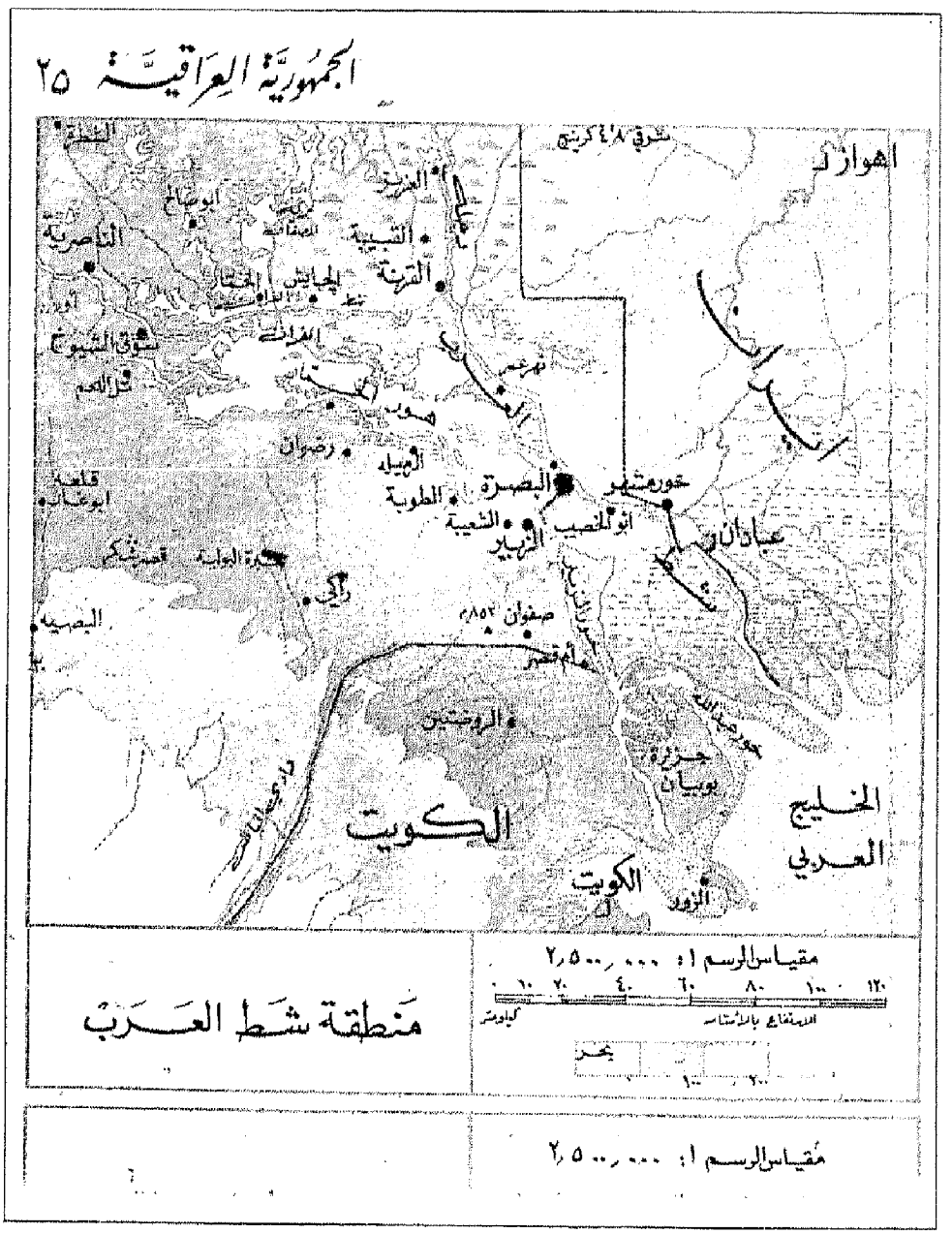
المؤشرات / الموانئ	عدد السفن المستقبلة	حركة الحمولة/ طن	العدد الكلي للأرصفة	العمق الاقصى للمياه/ متر	الطاقة التصميمية السنوية مليون طن
١ـام قصر	٧٦١	٤٣٦١٩٦٤	٢٢	١٠	٤,٥٠
٢.خور الزبير	١٢٦١	١٢٠٠٤٤٣	١٢	٨	٦,٤٠
٣ـابو فلوس	٢٠٢٠	٤٨٠٢٦٩	٣	٦	٠,٥٠

(١) المصدر نفسه.

٤ـ المعقل	١٠٧	٤٤٤٠٤	١١	٨	١,٥٠
المجموع	٤١٤٩	٦٠٨٧٠٨٢	٤٨	-	١٥,٩٠

من عمل الباحث بالاعتماد على: الشركة العامة للموانئ،التخطيط (بيانات غ. منشورة ٢٠١١

الخريطة (٢) اتجاهات الممرات الملاحية للموانئ العراقية.



الهيئة العامة للمساحة، خريطة طرق العراق، بغداد، ١٩٩٩. بمقياس: ٢٥٠٠٠٠٠

» ثالثا: أفاق النقل البحري عبر الموانئ العراقية:

١- ميناء الفاو الكبير:

سبق البحث في التوجه النقلي البحري وإمكانات الموانئ التجارية العراقية المحدودة، وما تعرضت له من أضرار جسيمه بفعل الحروب والعقوبات الدولية/ الحصار الاقتصادي، والتي أعاقة لسنوات طويلة تطوير العلاقات التجارية العراقية مع المحيط الخارجي ، وعليه سعى 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، وهكذا وضعت وزارة النقل العراقية في نيسان/ ٢٠١٠، الحجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير عند منطقة المملحة الواقعة على الضفة الشرقية لخور عبدالله، وهذا ما سيعزز العلاقات الإقليمية للعراق ويقوي الروابط الاقتصادية المشتركة ويؤدي إلى استقرار العلاقات بين دول وأقطار المنطقة، ويفتح مجالات واسعة لتشغيل الأيدي العاملة.

تتضمن التصاميم الأساسية لميناء الفاو الكبير على رصيف للحاويات بطول أربع كيلومترات ، ورصيف آخر بطول كيلومترين ، فضلا عن ساحة للحاويات تبلغ مساحتها أكثر من مليون متر مربع، وتبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء ٩٩ مليون طن سنويا ، فيما تبلغ الكلفة الإجمالية لإنشائه أربعة مليارات و٤٠٠ مليون يورو[١] ، ويستهدف الميناء ربط (منطقة دول الخليج العربي) (بالدول الأوربية) عبر بلاد الشام وركيا ، وهو المشروع الذي يعرف باسم ((القناة الجافة)).

٢- ممر القناة الجافة:

تقوم فكرة (القناة الجافة)[٢] على ربط موانئ البحر المتوسط بموانئ الخليج العربي

---

(١) ميناء مبارك الكبير الكويتي، الموقع الالكتروني (٢٠١٣): www.wikipedia.org/wiki

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

(موضحها الشكل رقم ١)، وتكتسب القناة الجافة أهميه جغرافيه واقتصاديه وسياسيه، حيث يؤدي ممر القناة الجافة (*Dry Channel Corridor*) للنقل البري عبر العراق وبلاد الشام (بالقطارات والشاحنات) إلى الربط المباشر لموانئ البحر المتوسط بمثيلاتها عند الخليج العربي، وتتمثل مبررات اعتماد هذه القناة؛ بتقليص المسافات البحرية -البريه والذي يعني تدني كلف النقل، كما أن وصول المسارات المرجحة لمسارات الطرق الأوربية/ الدولية المعاصرة إلى نهايتها (*Terminal*) عند موانى شرق البحر المتوسط[١]، يتطلب متابعة العبور إلى الدول الآسيوية باعتماد القناة الجافة عبر الموانئ العراقية (وخصوصا ميناء الفاو الكبير).

أن الانطلاق المتوقع باعتماد القناة الجافة يستلزم العديد من تسهيلات النقل *Transport* (*Facilities*) والمتمثلة بالاتي:

١) ربط (الطرق السريعة) و(خطوط السكك الحديد) في العراق بمثيلاتها في الدول المجاورة وبصوره متوافقة من حيث التصميم واستيعاب الحمولات والخدمات الأخرى.

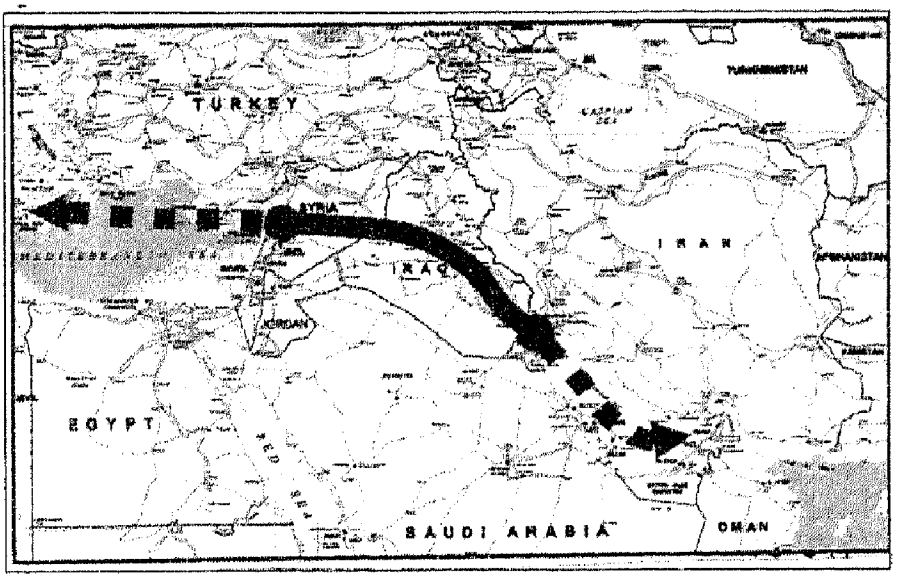
٢) بينت الدراسات الأولية بان أقصر خطوط السكك يكون ما بين (ميناء أم قصر ـ بغداد ـ القائم ـ الشرقية (جنوب تدمر/ سوريا) ـ، وميناء طرطوس بطول (١٦٤٢كم)، وميناء اللاذقية بطول (١٧٣٢كم).

٣) التركيز على استخدام الحاويات (*Containers*) لنقل البضائع والسلع من موانئ العراق.

---

(١) بدر، يعرب، الخطة الرئيسة للنقل، ندوة الجغرافية، سوريه، تموز/ ٢٠٠٥، بحث غير منشور، ص١٤ـ١٦.

(الشكل١) مسار القناة الجافة مابين موانئ البحر المتوسط والخليج العربي.



٣- ميناء مبارك الكويتي:

يقع ميناء مبارك في شمالي شرق الكويت (وموضعه شمالي شرق جزيرة بوبيان) ، ضمن المياه الكويتية المقسمة مع العراق (القناة الملاحية الرئيسة/ خورعبدالله) والتي لا يزيد عرضها عن كيلومترين(الخريطة ٣)، وهناك أربعة مراحل لا نجاز الميناء[١]؛ تنتهي المرحلة الأولى في سنة ٢٠١٥ بأربعة أرصفة، مع وجود مخطط هيكلي مستقبلي يصل الى ستين رصيف ليكون واحدا من أكبر الموانئ في الخليج العربي، وسيتم ربط الميناء مع البر الكويتي في (الصبية) بثلاثة جسور وطريق سريع وسكة حديد، وأقيم الميناء على مساحة مليوني متر مربع، وينفذ الآن من قبل شركة هيونداي الكورية، ويتم البدء في تشغيل الميناء بأربعة أرصفة مخصصة للحاويات يمكنها استقبال ما يعادل مليون و(٨٠٠ ألف) حاوية سنويا.

سيتم انجاز المرحلة الأولى على ثلاثة أجزاء؛ بدأت أعمال الجزء الأول من

(١) الموقع الالكتروني (٢٠١٣):www.shatelart.com

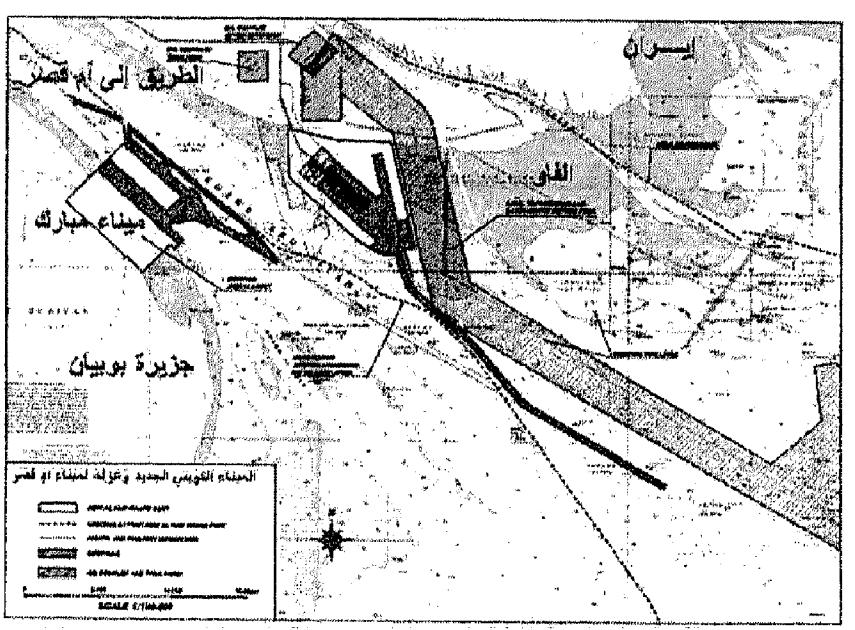
المرحلة الأولى منتصف سنة ٢٠٠٧ والتي شملت على تصميم وانشاء طريق سريع مزدوج باتجاهين بطول (٣٠ كم) ورصيف للسكك الحديدية يمر عبر جزيرة بوبيان والبر الكويتي، أما الجزء الثاني فيشمل تصميم (١٦) مرسى وتصميم أعمال تعميق القناة الملاحية بعمق(١٤,٥ متر) وأحواض المياه بعمق(١٦ متر)، وتشمل أعمال الجزء الثالث تعميق المسار الملاحي وحوض الميناء لتمكين السفن ذات الأحجام الكبيرة من الوصول الية والرسو بأمان على أرصفة الميناء إضافة الى تصميم وإنشاء المباني وخدمات البنى الارتكازية.

تتضمن المرحلة الثانية إنشاء(١٢) مرسى إضافي، وتتضمن المرحلة الثالثة إنشاء (٨) مراسي، والمرحلة الرابعة (٣٦) مرسى، ليصبح عدد المراسي الإجمالية (ستون) مرسى.

(الخريطة ٣)

موقع ميناء مبارك الكويتي وتقاطعاته مع الممر الملاحي لميناء أم قصر العراقي.

خارطة تبين تقاطع الميناء الكويتي (مبارك الكبير) مع الممر الملاحي الوحيد المؤدي إلى أم قصر



ميناء مبارك الكبير الكويتي، الموقع الالكتروني (٢٠١٣): www.wikipedia.org/wiki

إن تنفيذ ميناء مبارك له انعكاسات اقتصادية على الحركة التجارية المستقبلية للموانئ العراقية والتي تشمل الأتي:

أ- يضعف ميناء مبارك من أهمية مشروع ميناء الفاو الكبير المستقبلي، حيث اقتربت نهاية الحاجز الصخري/ الحجري لميناء مبارك كثيرا من العوامات الملاحية على حساب المياه الإقليمية العراقية ، وهي العوامات المحددة لجوانب الممر الملاحي ضمن (خور عبد الله) المؤدي إلى ميناء أم قصر.

ب- إعاقة مرونة حركة الملاحة البحرية في خور عبدالله (التي يتراوح عرضها ما بين ١ - ٢ كم) من وإلى أهم الموانئ العراقية (أم قصر وخور الزبير) بسبب تضييق الممر الملاحي، والتي ستصبح مستقبلا (مياه انتظار لسفن ميناء مبارك) وهذا ما سيعيق تماما حركة الملاحة، كما سيتحول ميناء مبارك إلى (نقطة جاذبة للسفن التجارية الضخمة) ويحد من وصولها إلى الموانئ العراقية، وبالتالي يصبح هذا الميناء بمثابة جدار عازل يقطع الطريق على أية سفن قادمة إلى الموانئ العراقية.

ج- من النواحي الاقتصادية سينافس حركة الشحن البحري الدولي لموانئ العراق من حيث سرعة تداول الحمولات (لكونه من موانئ الحاويات العملاقة التي تدار حاسوبيا).

د- إثارة المشاكل العديدة ومنها الأضرار التي ستلحق بالبيئة من جراء الفضلات الناجمة عن المشروع والسفن الراسية فيه أو من المشاريع الخدمية المزمع إلحاقها بالميناء ، كما يعطل الصيد البحري بسبب تلويث السفن للمياه.

****

الخلاصة

١) يستنتج من ما تقدم الاتي:

أ- تحكم الإشراف المحدود للعراق على المياه الدولية؛ في اتجاهات النقل العراقي نحو الدول المجاورة بوسائل النقل البرية (الطرق والسكك) مما يزيد من تكاليف حركة التجارة العراقية.

ب- أن كافة الموانئ العراقية الحالية ذات إمكانية محدودة لاستقبال السفن وذلك لمحدودية أعماق المياه والتي تتراوح ما بين(٣ - ٩م).

٢) سعى 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، ووضع الحجر الأساس له في نيسان/ ٢٠١٠.

٣) سيشهد العراق ارتفاعا مستمرا في أعداد السكان، وإن هذه الزيادة سوف تشكل ضغطا كبيرا على طلب الكميات الكبيرة للبضائع المستوردة، وكذلك الكميات المصدرة خلال السنوات القادمة مما يتطلب:

أ- التخطيط العلمي الاقتصادي لتطوير إدارة وتشغيل الموانئ القائمة (البصرة وأم قصر وخور الزبير وابو فلوس).

ب- الشروع بتنفيذ كامل مشروع (ميناء الفاو الكبير)، لتعزيز العلاقات الإقليمية للعراق وتقوية الروابط الاقتصادية المشتركة بما يؤدي إلى استقرار العلاقات بين دول وأقطار المنطقة، بغض النظر عن المعوقات الفنية التي سترافق إنشاء ميناء مبارك الكويتي المقابل لموضعه.

****

الفصل الخامس

الخصائص المكانية والسكانية
والتوسع العمراني لمدينة سامراء الكبرى

الفصل الخامس

الخصائص المكانية والسكانية والتوسع العمراني لمدينة سامراء الكبرى

يرتبط التوسع المساحي والتطور العمراني للمدن بخصائص عديدة ذات علاقة بالمقومات الطبيعية موقعا وموضعا، وبالضوابط البشرية السكانية والاقتصادية والاجتماعية، وهذا ما استهدفه هذا الفصل، ويقصد بمدينة سامراء الكبرى؛ كامل مساحة المدينة المبنية لسنة ٢٠١٣، ضمن الحدود البلدية، وتشمل كل من المركز القديم للمدينة (المسورة سابقاً)، والتوسعات الحديثة ابتداء من سنة ١٩٣٦، وقد ارتبط التوسع المساحي والعمراني بخصائص عديدة.

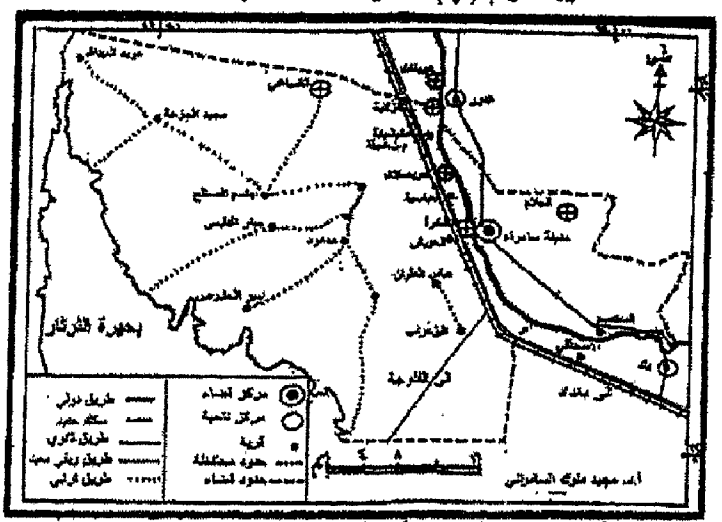
» أولاً: الخصائص الموقعية

١- الموقع والموضع:

تقع مدينة سامراء فلكياً ما بين خطي طول (٠٣ ,٤٣ ـ ١٥ ,٤٣) شرقاً، وما بين دائرتي عرض (٥٧ ,٣٣ ـ ٣٦ ,٣٤) شمالاً، أما جغرافياً فأنها تقع شمالي مدينة بغداد مسافة (١٢٠ كم) عبر الطريق المعبد، وأقل من ذلك كمسافة جوية (الخريطة ٧).

تتموضع المدينة ضمن الأراضي التي كانت تضم مدينة سرمن رأى العباسية، بمحاذاة الضفة الشرقية لنهر دجلة، وتتجه في توسعها نحو الأراضي المفتوحة شرقاً (الجلام)، حتى مسار نهر الرصاصي الحالي (النهروان)، ويبعد متوسط حدودها البلدية الشمالية عن دار الخلافة (٣ كم)، أما متوسط حدودها البلدية الجنوبية فتبعد عن حصن القادسية مسافة (١٣ كم) تقريباً، ومدينة سامراء هي مركز قضاء سامراء.

خريطة رقم (٧) حدود قضاء سامراء سنة ٢٠١٣ .



من عمل الباحث اعتماداً على الخريطة العامة للمساحة ، فهرس مقاطعات قضاء سامراء 1:250000 ، بغداد 1992.

٢- التربة والصفات المناخية:

تعود أراضي المدينة إلى أراضي السهل الرسوبي في العراق عند حدوده الشمالية، وتتألف هذه الاراضي من سهل منبسط باستثناء بعض التلال الصغيرة والاودية الضحلة التي تنحدر مع الانحدار العام للسطح باتجاه الغرب نحو نهر دجلة، والتي كانت تجري خلالها مياه الامطار، ومنها وادي (الموح) جنوباً عند الحي الصناعي من جهته الشمالية ، ووادي (تل العمايم) شمالاً عند مدخل المدينة من جهة سدة سامراء، وترتفع أراضي المدينة (الشرفات النهرية) عن مجرى نهر دجلة ما بين عشرة الى عشرون متراً، وتغطي هذه الاراضي رواسب التربة الجيسية التي تعد من أقدم تكوينات منطقة السهل الرسوبي في العراق جيلوجياً، وتتألف هذه الترب من مزيج من المواد الطينية والرواسب الحصوية والمدملكات، وتغطيها نسبة من الجبس تزداد مع ازدياد عمق التربة مما ساعد على تحمل الضغط الناجم عن ثقل الابنية، وحركة مرور السيارات على الشوارع.

يتصف مناخ المدينة، بعناصره شبه المدارية القارية، اي أن صفة الجفاف هي السائدة

حيث تسقط الامطار بكميات متفاوتة خلال فصلي الشتاء والربيع، مع محدودية أيام فصلي الربيع والخريف التي لا تتجاوز الشهر الواحد لكل منهما. وخلال ثلاثون سنة (١٩٨٠-٢٠١٠) بلغت اعلي معدلات درجات الحرارة الشهرية العظمى[١] في أشهر حزيران وتموز وآب (٢,٤٠و ٥,٤٣ و٧,٤٣) درجة مئوية، في حين بلغت الصغرى (٩,٢٤ و٣,٢٧ و٥,٢٦) على التوالي، أما في أشهر كانون الأول وكانون الثاني وشباط فقد بلغت العظمى (١,١٦ و٣,١٤ و٠,١٥)، وبلغت الصغرى (٨,٥ و٠,٤ و٩,٥) على التوالي.

أما بالنسبة للأمطار فقد بلغ معدل مجموعها لأشهر تشرين الأول وتشرين الثاني وكانون الأول وكانون الثاني وشباط وآذار (٣,١٨ ملم)، وتتميز الأمطار بالتذبذب السنوي والفصلي والشهري، وتعد الرياح الشمالية الغربية هي السائدة، كما تهب الرياح الجنوبية الشرقية (الشرجي) والتي تتميز بالدفيء والرطوبة نسبياً، إلا أن الملفت للنظر هو تكرار هبوب العواصف الترابية ـ الغبارية على المدينة، وكذلك الرياح السديمية العاصفة، ومن جميع الاتجاهات، وتأتي من المناطق الصحراوية البعيده في شمالي أفريقيا والجزيرة العربية، وكذلك من مناطق العراق الغربية والشمالية الغربية، مما يؤدي إلى تدني الرؤية وعرقلة الحركة والأعمال المختلفة للسكان.

بالرغم مما تقدم فأن موضع المدينة المتميز في إحاطته من جميع الجهات بالمسطحات المائية، وخصوصاً بحيرة سدة سامراء البالغة مساحتها ٦٤ كم مربع ، مع وجود النباتات الطبيعية (القصب والبردي)، قد أدى إلى تلطيف أجواء المدينة وشجع النشاط السياحي.

---

(١) الهيئة العامة للأنواء الجوية (بيانات غير منشورة)، ٢٠١٠.

» ثانياً: تطور سكان سامراء الحديثة

١- جذور الاستيطان:

أن مبرر نشوء مدينة سامراء الحديثة (المركز القديم) داخل سورها الذي بوشر بإزالته سنة ١٩٣٦ م، يعود الى استقرار السكان تدريجياً حول (ضريح) ثم (مرقد) ثم (روضة) ثم (حضرة) الاماميين العسكريين عليهما السلام، وقد كان هذا الموضع بالأساس داراً لسكن الإمام علي الهادي عليه السلام، وكانت حوله مساكن أسرته من أولاده وأبناء عمومته وأقاربه، وكان هذا الموضع يقع ضمن محلة العسكر أيام المدينة العاصمية سرمن رأى.

٢- سكان سامراء في العهد العثماني:

في الفترة ١٥٣٤-١٩١٧ م تطور التجمع السكاني، وأمست المدينة وإدارة الحضرة تتبع مركز ولاية بغداد، كما كان أشراف مدينة سامراء من آل البيت ونقيبهم يتبعون نقابة الأشراف في بغداد، وفي أواخر الحكم العثماني لمدينة سامراء تم انتخاب ممثل رسمي لنقيب السادة الأشراف في المجلس البلدي لمدينة سامراء منذ سنة ١٨٩٤ م.

في سنة ١٩١١م بلغ عدد سكان المدينة من الرجال القادرين على حمل السلاح أكثر من ألفي رجل [١]، لقد كان للزيادة السكانية الطبيعية، والهجرة الى المدينة دوراً في تمدد انتشار السكان حول المدينة وعلى طول شواطئ نهر دجلة، مقتفيين بذلك أثر انتشار السكان ايام العاصمة العباسية سرمن رأى، حيث بدأ أبناء عشائر سامراء بالتوطن خارج المدينة تدريجياً على شكل حلقات، خلال السنوات المئتين التي مضت من الآن على اقل تقدير، وامتدت حالياً لما يقرب من خمسون كم في كل الاتجاهات.

---

(١) كاظم الدجيلي، مجلة لغة العرب، بغداد، ١٩١١ ص ١٤٠.

٣- نمو السكان وتوزيعه:

سبقت الإشارة للافتقار الكامل للإحصاءات السكانية لمدينة سامراء حتى مطلع القرن التاسع عشر، وجاءت إحصاءات السكان وفقاً لما كتبه الرحالة الاوربيين الذين زاروا أو مروا بالمدينة، وقد تميزت تقديراتهم لعديد السكان على العموم بعدم دقتها، زيادة على الخلط ما بين سكان المدينة وسكان الارياف المحيطة بها، وكانت إحصاءات السلطة العثمانية قد وردت في نهاية القرن التاسع عشر، وعليه فأن إحصاءات سكان المدينة المعتمدة هي تلك التي قامت بها المؤسسات الحكومية بعد تأسيس المملكة العراقية سنة ١٩٢١ م، وقد جرى إحصاء دقيق وشامل من قبل وزارة الداخلية/ مديرية النفوس العامة، سنة ١٩٤٧م، واستمرت الإحصاءات بالتكرار كل عشرة سنوات عدا بعض الاستثناءات.

(٣- أ) إن تنامي أعداد سكان مدينة سامراء جاء بفعل العوامل المكانية والاقتصادية والثقافية، حيث أزداد عدد السكان بصورة مضطردة سنة بعد أخرى وبشكل ملفت للنظر، ويتضح ذلك من الإحصاءات التي جرت للسكان سواء في مركز المدينة القديم أم للمدينة ككل بعد توسعاتها المساحية ـ العمرانية المتلاحقة. فقد تضاعف السكان أكثر من ستة عشر مرة ما بين (سنة ١٩٤٧ حيث بلغ عددهم ٧٤٩٠ نسمة) وبين (سنة ٢٠٠٧ حيث بلغ عددهم ١٢٤٥٦٨ نسمة) ، وتعود أسباب الزيادة السكانية هذه الى تفوق معدلات الولادات على معدل الوفيات، كما إن الهجرة المستمر الى المدينة هي واحدة من أسباب الزيادة السكانية التي بلغت ما بين ١٩٧٧-٢٠٠٧ ما مجموعه (١٠٣٤٨) نسمة (الجدول رقم ١)، أما الهجرة من المناطق الريفية فقد انخفضت منذ سنة ١٩٨٧ بعد التحسن الذي حصل في المناطق الريفية المجاورة للمدينة في مجال السكن والخدمات العديدة، زيادة على سهولة الوصول الى المدينة بعد تطور استخدام سيارات على نطاق واسع، مما قاد الى تباعد المناطق السكنية الريفية عن المدينة، وإنفتاح السكان نحو الاراضي البعيدة ، وإنتفاء الحاجة للسكن داخل المدينة، ورافق ذلك ازدياد انتقال السكان من مركز المدينة القديم ومحيطه باتجاه الأحياء الأكثر حداثة من الناحية العمرانية، والأبعد مسافة عن مركز المدينة القديم.

(الجدول رقم ١) تطور أعداد سكان مدينة سامراء للسنوات ١٩٤٧-٢٠١٢

السنة	عدد السكان الكلي (نسمة)	الملاحظات
١٩٤٧	٧٤٩٠	المركز القديم
١٩٥٧	١٥٠٧٩	المركز القديم
١٩٦٥	٢٢٩٦٠	كامل المدينة
١٩٧٧	٣٧٢٣٤	كامل المدينة
١٩٨٧	٥٥٠١١	كامل المدينة
١٩٩٧	٨٣٠٠٠	كامل المدينة
٢٠١٢	١٩٢٦٠٠	كامل المدينة

١- مديرية النفوس العامة، إحصاء سنة ١٩٤٧ و١٩٥٧.

٢-الجهاز المركزي للإحصاء، التعداد العام للسكان للسنوات ١٩٦٥ و١٩٧٧ و١٩٨٧ و١٩٩٧.

٣- تقديرات السكان لسنة ٢٠١٢.

(٣- ب) أرتبط النمو السكاني السابق الذكر بالتوسع المساحي للمدينة، وعليه فأن هناك تبايناً واضحاً في أعداد السكان في سنة معينة (ما بين كل حي وآخر) من جهة، و(ما بين عدد سكان كل حي في إحصاء سنوي معين عنه في إحصاء لاحق).

في السنوات الممتدة ما بين ١٩٣٧-١٩٥٧ احتل المركز القديم للمدينة المرتبة الأولى في عدد سكان المدينة، بالرغم من التوسع العمراني الذي بدأ منذ مطلع الثلاثينات خارج سور سامراء القديم، والمتمثل لاحقاً بأحياء البلدية والمعتصم والهادي على التوالي. أما في سنة ١٩٧٧ فقد أحتل المركز القديم المرتبة الثانية في عدد السكان قياساً بثمانية أحياء سكنية جديدة، وكانت المرتبة الأولى من نصيب حي البلدية غرب المدينة والذي يضم مناطق الاعمار والقاطول والمدرسة الأولى وشارع مريم. أما في سنة ١٩٨٧ فقد احتل

المركز القديم المرتبة السادسة، وحي البلدية المرتبة الاولى أيضاً من بين أربعة عشر حياً سكنياً حديثاً. وفي سنة ١٩٩٧ أحتل المركز القديم المرتبة الخامسة، في حين أحتل حي السكك المرتبة الأولى بسبب تركز السكان فيه من بين ستة عشر حياً سكنياً. أما في سنة ٢٠٠٧ فقد أحتل المركز القديم المرتبة الخامسة أيضاً، في حين أحتل (حي الجبرية الأول والثاني والثالث) المرتبة الاولى لانتقال معظم السكان اليه، زيادة على هجرة العديد من الاسر من خارج المدينة (أريافاً ومدناً) الى هذا الحي لتدني أسعار العقارات فيه.

٤- التركيب السكاني:

(٤- أ) توزع السكان داخل المدينة:

شغل سكان المدينة عدة قطاعات في محلتين أساسيتين (بمركز المدينة القديم حول موضع الحضرة العسكرية) هما؛ المحلة الغربية والمحلة الشرقية.

(٤- ب) أن التركيب السكاني الاجتماعي لمدينة سامراء (المركز القديم) بقي لأكثر من ألف سنة لم يتغير عدا الزيادة السكانية الطبيعية، وكذلك قدوم مجموعات سكانية خلال قرون متعاقبة ومتفاوتة، وقد كانت المجموعة القادمة في المراحل الأسبق زمنياً هي الأقرب استقرارا حول موضع الحضرة العسكرية، تليها القادمة في المراحل التالية وهكذا.

» ثالثا: مراحل التوسع العمراني الحديث

١- أسس عمارة المدينة ونشأتها:

١-١ الأسس العامة للعمارة:

أ- الأسس الاجتماعية:

أسست غالبية المدن الاسلامية على اساس فكرة الترابط الاجتماعي وفقاً للعقيدة الاسلامية توحيداً (لله) سبحانه وتعالى، وتطبيقاً لأحكام الشريعة الاسلامية، وكان المسجد الجامع هو نواة تحقيق هذه الفكرة، لذلك كان موضع المسجد هو المحور الذي

تدور حوله كافة فعاليات المدينة الاجتماعية والاقتصادية، وهذا ما تحقق لمدينة سامراء (المركز القديم) منذ أن التف السكان حول الحضرة العسكرية قبل ما يزيد عن ألف سنة، اذ تم إنشاء المسجد الجامع (جامع سامراء الكبير) جوار الحضرة من جهة الغرب وكما سبق تفصيله، ثم إنشاء المدرسة العلمية الدينية الحميدية جوار المسجد المذكور، وعليه تركزت مساكن السكان والاسواق بشكل حلقات الواحدة بعد الاخرى حول الحضرة.

ب- الأسس الدينية:

إن أتجاه موضع الحضرة والمسجد نحو الكعبة المشرفة بمكة المكرمة بمحور شمالي شرقي جنوبي غربي، حدد تفرع أزقة السابلة (الدرابين) وخصوصاً الرئيسة منها الى المحلات السكنية إنطلاقاً من مركز الحضرة، كما تعامدت لاحقاً الشوارع المعبدة بعد شقها وبنائها مع مركز الحضرة أيضاً، ومنها شوارع الإمام (البنك) والقبلة والمتحف، أما تكوين الاشكال الحضرية المعمارية البارزة في المدينة فيرتبط بالقيم الاسلامية المعبر عنها بعمارة الروضة العسكرية بقبتها الذهبية ومنائرها وقبة جامع سامراء الكبير، إضافة الى الأسوار المرتفعة من جهتي الحضرة الشرقية والشمالية[1].

ج- الأسس الطبيعية:

تمثلت هذه الأسس في تأثيرها على إيجاد البيئة الحضرية المنسجمة مع الظروف الطبيعية السائدة، وعليه تكاملت عملية أعمار المدينة مع المواد الطبيعية المتوفرة كمادة الجص والحصى والرمل والاحجار والطين والطابوق المحلي، ومن جهة اخرى المحاولة للانسجام مع الاحوال المناخية والمتمثلة بوضع أسس البناء في المناطق الأكثر ارتفاعا عن محيطها لتفادي سيول الامطار، وحفر الآقبية (السراديب) أسفل المساكن للإيواء فيها صيفاً، وتألفت المساكن من طابق واحد أو طابقين، مع تقابل الغرف ضمن المسكن الواحد

(١) رشيد حميد الياسين السامرائي، التجديد الحضري لمدينة سامراء، رسالة ماجستير، مركز التخطيط، جامعة بغداد، ١٩٨٥. ص ٨٩.

ذو الفضاء الوسطي (الحوش)، حيث كانت الغرف الشمالية (الغربية) مخصصة للإيواء شتاءً في مواجهة أشعة الشمس، أما صيفاً فالعكس صحيح لمواجهة الرياح الشمالية الغربية السائدة والباردة نسبياً، وقد تم تصميم الأزقة الضيقة والملتوية سواء المفتوحة أو المغلقة، بما يحمي السابلة من حدة الاشعاع الشمسي صيفاً، والأحوال المناخية كالرياح الشديدة والأمطار الغزيرة شتاء.

د-الاسس السياحية والتجارية:

بعد نشوء مدينة سامراء الحالية أمست مركزاً للتبادل التجاري ما بين مدن الموصل وأربيل ونصيبين/ جنوب تركيا حاليا، ومدن بغداد والبصرة وصولاً الى الهند عبر الخليج العربي، وكان سبب مركزية المدينة يعود الى حركة قوافل الزوار الوافدين الى الحضرة العسكرية، وحالة الأمن النسبية للمدينة مما يدفع لاستقرار القوافل التجارية أثناء الرحلة ما بين بغداد واسطنبول خصوصاً في موضع قصر العاشق بعد تحول الطريق التجاري الى غرب نهر دجلة.

١-٢ نشأة المدينة وتطورها:

لقد نشأة النواة الأولى لمدينة سامراء الحالية حول الحضرة العسكرية بالتزامن مع إنتقال العاصمة من سرمن رأى الى بغداد، وقامت وسط مدينة سرمن رأى العباسية الى الجنوب الشرقي من مسجد الملوية، وتنامى عمرانها الذي جاء على شكل حلقات من المساكن المتعاقبة، وأن الحلقة الاقدم هي التي ضمت السكان أفراداً ومجموعات ممن كان قدومهم الأسبق.

أن الاوضاع السياسية والاقتصادية والامنية التي اعقبت سقوط الدولة العباسية، وتعرض العراق للاحتلالات المتعددة خلال قرون عديدة، أفضت الى محدودية توسع المدينة الى أن تم تسويرها بجدار من الطابوق سنة ١٨٣٤ بعد ما يقرب من الف سنة من نشأتها (صورة ١٨).

صوره رقم(١٨)

المنطقة المحيطة بمدينة سامراء (المركز القديم) سنة ١٩٣٢م.

١-٣ الخصائص المعمارية للمدينة:

أ- النمو البطيء والعشوائي للأحياء السكنية التي ضمت مساكن لا تزيد مساحتها عن مئة متر مربع.

ب- التداخل المساحي للمساكن ببعضها.

ج- التداخل الوظيفي ما بين الدور السكنية والاستعمالات التجارية، والحرفية العديدة كحياكة الملابس وصناعة الاواني الفخارية والتجارة والحدادة وصناعة المخللات ودبس التمر، إضافة الى خدمات الحلاقة والتطبيب الشعبي/ العطارة.

د- تشكلت المدينة من محلة واحدة متداخلة حول الحضرة العسكرية، ثم أصبحت في مطلع القرن العشرين مكونة من محلتين شرقية وغربية كما سبقت الاشارة.

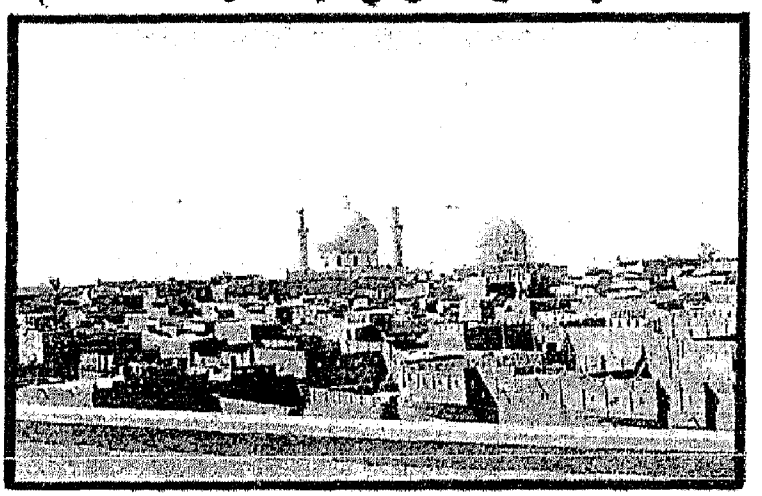
هـ- بلغت المساحة الكلية للمدينة المسورة (المركز القديم) ما يقرب من نصف كيلومتراً مربعاً.

و- أغلب مواد البناء التي أستخدمت كانت من طابوق المنطقة الاثارية لسرمن رأى العباسية، وكذلك اللبن المجفف والطين والجص، والاخشاب كأعمدة

للسقوف والابواب والشبابيك، وساد نظام سقوف القباب، مع سماكة الجدران، وتشييد الطاق/ البناء المجسر عبر الزقاق، والشناشيل، وتراوحت مساحة الدور السكنية ما بين ٥٠-١٥٠ متراً مربعاً، (صورة ٢١) مع وجود نظام الفضاء وسط المساكن (الحوش).

صورة رقم(٢١)

نمط العمارة لمساكن السكان في مدينة سامراء سنة ١٩٦٧م.



» رابعاً: التوسع العمراني الأول للمدينة:

١- الدوافع الأولى للتوسع المساحي ومظاهره:

أ- تزايد أعداد السكان، وتدني قدرة المدينة على استيعاب المساكن المطلوبة لهم والتي ترافقت مع تنامي استعمالات الارض غير السكنية كالتجارة والصناعة.

ب- تردي حالة الابنية لقدمها وتأكلها بفعل العوامل الجوية وتقادم استخداماتها، فضلاً عن إهمال ترميمها أو إعادة إعمارها.

ج- حالة الاستقرار الامني للمدينة ، ((والذي كان العكس منه ـ ضعف الاستقرار الامني ـ سبباً لتركز السكان بشكل محتشد حول الحضرة لسنوات طويلة بفعل السرقات والغزوات)).

د- التطور التعليمي والثقافي، والانفتاح الاجتماعي النسبي، وتدرج زيادة المستوى المعاشي للسكان، خصوصاً بعد ربط سامراء ببغداد بخط سكة حديد منذ سنة ١٩١٤، ثم إنشاء مشروع سدة سامراء وناظم الثرثار، وقيام المشاريع الصناعية، وتطور النشاط التجاري الذي منح المدينة مركزاً مهماً لإقليمها الريفي، وبالتالي تزيد الهجرة من الأرياف الى المدينة.

هـ- تنامي استخدام السيارة لمختلف الأغراض مما سهل التوسع بعيداً عن المركز، ومن جهة أخرى فأن محدودية سعة أزقة المدينة القديمة كانت لا تسهل حركة السيارات عبرها.

٢- مرحلة إزالة سور المدينة:

خلال السنوات ١٩٣٦-١٩٤٥ تم إزالة السور نهائياً، حيث اتخذت بلدية سامراء بالتعاون مع مديرية الاثار العامة قراراً بإزالة السور، بعد مطالبة غالبية سكان المدينة بذلك لأغراض التوسع المساحي طبقاً لدوافعه السابقة الذكر، وقد فتح قرار إزالة السور الباب واسعاً للتوسعات اللاحقة والمستمرة لحد الآن، والتي ترافقت مع افتتاح العديد من الشوارع ابتداء من المركز القديم، ومرت عملية الإزالة بالخطوات الآتية[١]:

أ- إزالة باب القاطول الغربي سنة ١٩٣٦، وقد تم لاحقاً بناء (السراي/ مجمع الدوائر الحكومية) القائمقامية، ودار البلدية، والمستشفى العام، والمدرسة الابتدائية الاولى، ونادي الموظفين، ودائرة للبريد والهاتف والبرق، وجميعها بنيت خارج مسار السور باتجاه نهر دجلة في الفضاء الذي كان يضم الآثار العباسية والمقابر التي لا زال قسما منها في مواضعه لحد الآن.

---

(١) عبد الرزاق الحسني، العراق قديماً وحديثاً، ط٢، مطبعة العرفان، صيدا، ١٩٥٦. ص ١١٣.

ب- تحويل موضع باب بغداد الشرقي الى متحف محلي للآثار، كما تم بناء مدرسة المعتصم ومدرسة الهادي الابتدائيتين لاحقاً خارج مسار السور من جهة الشرق.

ج- تم إزالة باب الناصرية الشمالي، وبني خارجه مذبح ومسلخ للماشية.

د- إزالة باب الملطوش الجنوبي من قبل سكان المدينة للاستفادة من انقاضه المكونة من الطابوق في بناء دورهم السكنية.

» خامساً: مراحل التوسع المساحي الحديث:

١- المرحلة الأولى وتمتد من سنة ١٩٣٦-١٩٦٩، وتميزت بالآتي:

أ- نمط توسع الاحياء الجديدة أتخذ أولاً الاتجاه نحو مجرى دجلة غرباً، واعتمد على أنقاض مواد السور من الطابوق، وتم فوق الآثار العباسية والمقابر القديمة، وجاء التوسع المساحي بشكل تراكمي على شكل حلقات كان (أولها المنطقة التي تلي الشارع الحولي الأول الذي أتخذ من اساس السور مساراً له) ، وضمت (العديد من المقابر القديمة والأحدث منها) من الجهة الشمالية والغربية والجنوبية والشرقية، وتجاوز التوسع المساحي في مرحلته هذه على آثار سرمن رأى من جهات الشمال والغرب والجنوب، وعليه أتجه التوسع المساحي لمدينة سامراء نحو الشرق منذ أكثر من سبعون سنة ولا زال مستمراً.

أن التوسع في هذه المرحلة انعكس على المكونات المعمارية للدور السكنية، وتميزت بالتوسع في المساحة التي تراوحت ما بين ١٥٠-٣٥٠ متراً مربعاً، مع استخدام الابواب والنوافذ الحديدية ـ الخشبية، واستقامة شوارع الاحياء الجديدة وسعتها التي تلبي حركة السيارات.

شملت الأحياء التي بنيت في هذه المرحلة كل من:

(أ-١) حي البلدية غرباً منذ العقد الثالث من القرن العشرين، وضم محلات الاعمار (القائمقامية ـ المنظمة)، والقاطول، والمدرسة الاولى، ومحلة شارع مريم.

(أ-٢) حي المعتصم جنوباً وضم المحلات السكنية ما بين شوارع البورحمن والبو أسود ومدرسة المعتصم.

(أ-٣) حي الهادي شمالاً وضم المحلات المحصورة ما بين مدرسة الهادي والتحادد الشمالي للمدينة مع منطقة آثار سرمن رأى العباسية.

(أ-٤) حي المستشفى شرقاً وضم المحلات المحصورة ما بين مدرسة المعتصم واسوار جامع الملوية.

لقد تضاعفت مساحة المدينة الكلية في نهاية هذه المرحلة ثلاث مرات، وأصبحت بحلول سنة ١٩٦٩ ما يقرب من كيلومترين مربع بما في ذلك مساحات الشوارع الجديدة والاسواق وغيرها من الاستعمالات، وإجمالاً فأن عمليات البناء والاعمار للأحياء المذكورة لا يتحدد بسنة بداية وأخرى للنهاية، وإنما هناك تداخلاً مستمراً لكل ذلك.

ب- الشوارع الحديثة:

شهد هذه المرحلة عبر سنواتها الثلاثون دخول النقل الآلي/ السيارات، وبناء الشوارع ضمن النسيج الحضري للمركز القديم وحوله لربط الاحياء الجديدة، وقد تزامن أولها مع انجاز مشروع سدة سامراء وملحقاتها، وشملت الآتي:

(ب-١) شارع البنك، وتم شقه ضمن النسيج الحضري لمركز المدينة القديم سنة ١٩٥٤، ما بين الباب الغربي للحضرة الذي فتح سنة ١٩٥٢، وبين نهر دجلة (الشريعة/ الجسر الخشبي)، وتم تبليطه يدوياً سنة ١٩٥٥، واقيمت عند ساحته بباب الحضرة حديقة عدنان المالكي التي تم إزالتها سنة ١٩٨٧، وسمي الشارع أولا بشارع (الإمام) ثم (الوثبة)، ثم (البنك) نسبةً للمصرف الذي فتح سنة ١٩٦٦ على الجانب الشمالي للشارع، ويصل طول شارع البنك الكلي الى(٩٠٠ متر) تقريباً لغاية شاطئ النهر.

(ب-٢) شارع حي الاعمار وامتداده نحو نهاية حي القاطول جنوبا، وبطول كلي يصل الى(١٤٠٠ م)، وتم الشروع ببنائه وتبليطه لأول مرة سنة ١٩٥٥.

(ب-٣) شارع الشواف، ويربط الحضرة العسكرية بمدخل المدينة عند سدة سامراء، ومساره غير مستقيم ويصل طوله الكلي الى (٧٠٠ م)، وبوشر بشقه وسط النسيج الحضري وتبليطه من قبل الشركة الالمانية(شركة زبلن) المنفذة لسدة سامراء كهدية لبلدية المدينة وسكانها سنة ١٩٥٦.

(ب-٤) الشارع الحولي الاول وبني على طول مسار اساس سور سامراء وبطول ألفين وخمسمائة متر، وأنجز عبر سنوات طويلة بالكامل امتدت ما بين ١٩٤٤-١٩٦٨، بضمنه شارع سوق مريم وشارع القصابين، والشارع الممتد ما بين مدرستي المعتصم والهادي المنجز سنة ١٩٦٧.

(ب-٥) الشارع الرابط ما بين تقاطع مدرسة الهادي وسور جامع الملوية، وانجز سنة ١٩٦٨ وبطول (٦٥٠ م) تقريباً.

(ب-٦) شارع المتحف، وتم شقه ضمن النسيج الحضري لربط الحضر بالشارع الحولي الاول وهو غير مستقيم وبطول(٤٠٠م) تقريباً، وبوشر العمل به سنة ١٩٧٠، كما تم تمديده الى تقاطع الملعب وحي المعلمين سنة ١٩٨٢ بطول(٩٠٠م).

(ب-٧) شارع الحضرة، وهو الشارع المحيط بالحضرة من جهة الشرق والشمال، وقد بوشر العمل به سنة ١٩٧١، وبطول (٤٥٠ م) تقريباً.

(ب-٨) شارع القبلة، وقد بوشر به سنة ١٩٧٧ ضمن النسيج الحضري لربط الحضرة بالشارع الحولي الاول وباستقامة مسافة (٣٥٠ م) تقريباً.

(ب-٩) الشارع الحلقي الثاني الرابط ما بين تقاطع مدرسة المتوكل وتقاطع الملعب ومعمل الادوية والذي أنجزت مرحلته الاولى سنة ١٩٨١.

٢- المرحلة الثانية:

تمتد من سنة ١٩٧٠-١٩٧٩، حيث تم التوسع المساحي ببناء أحياء جديدة بالقرب من الأحياء السابقة الذكر، وتفصل بينها فضاءات عديدة، وهذه الأحياء تميزت بالتخطيط

الحضري وفقاً للتصاميم الهندسية، وشملت حي الزراعة جنوباً، وكذلك حي السكك ، واتصفت مساحات الدور بالزيادة التي تراوحت ما بين ٢٥٠-٦٠٠ متر، مع استقامة شوارعها المربعة التقاطعات، وبلغت مساحة المدينة الكلية في هذه المرحلة ما يزيد عن أربعة كيلومترات مربعه، أما نفوسها فقد بلغ ٣٧٢٣٤ نسمة سنة ١٩٧٧ ،أما النمط المعماري فقد تكون من خليط ما بين النمط الشرقي والنمط الاوربي الغربي ، كما انتشرت الحدائق المنزلية، وارتفعت المباني ذات الاستعمالات التجارية والفندقية ، الا إنها حددت بما لا يزيد عن ارتفاع قبة الامامين العسكريين عليهما السلام، وبوشر في نهاية هذه المرحلة ببناء حي المعلمين شرقي المدينة بمساحات تصل الى ٦٠٠ متر للدار الواحدة مع تنظم الشوارع وفقاً للنمط المربع.

٣- المرحلة الثالثة:

تمتد من سنة ١٩٨٠-١٩٨٩، وشهدت توسعاً مساحياً لم يسبق له مثيل، حيث تم توزيع المئات من قطع الاراضي للعسكريين والمدنيين وإنشاء الأحياء الجديدة في ظل الحرب العراقية ـ الإيرانية، وشملت الأحياء الجديدة كل من حي الضباط والجبيرية والعرموشية بأقسامها الاولى والثانية، وحي القادسية، وتكامل حي المعلمين السابق الذكر، مع إنشاء الحي الصناعي الحديث خارج حدود البلدية في الجهة الجنوبية الغربية من المدينة، (والذي يقع في غربه مدخل الجسر الجديد المنجز سنة ٢٠١٢)، وتراوحت مساحة الدور السكنية لهذه الأحياء ما بين ٢٥٠-٤٠٠ متر، وبلغت مساحة المدينة في هذه المرحلة ما يزيد عن ثلاثة عشر كيلومتراً مربعاً، وفي سنة ١٩٨٧ بلغ عدد سكان المدينة ٥٥٠١١ نسمة.

و تم في هذه المرحلة إنشاء العديد من الشوارع الرئيسة والفرعية، بما في ذلك شوارع الأحياء الجديدة ذات النمط الشبكي التربيعي، كما تم ربط المدينة بطرق خارجية مع كل من مدن الدور والضلوعية، والتي تخدم عشرات القرى على طول مساراتها، مما عزز من

سهولة الوصول الى المدينة ورفع درجتها المركزية اقتصاديا، اما بالنسبة للتوسع المساحي فقد أتخذ النمط المستطيل باتجاه الشرق وفقاً للتصميم الاساسي للمدينة الكبرى والمنجز في سنة ١٩٨٣، وبوشر ببناء أحياء الشهداء والخضراء في نهاية هذه المرحلة، أما نظام العمارة فقد تطور الى استخدام الاحجار للأسيجة والواجهات، مع تعدد واجهات العمارات السكنية والتجارية، وانتشار الحدائق المنزلية على نطاق واسع، كما أن مساحات الدور توسعت وأصبحت لها واجهات مبنية بالأعمدة (دبل فاليوم). وفي سنة ١٩٨٢ تم تحديد المقبرة الجديدة بمساحة نصف كيلومتر مربع في مقاطعة الجبيرية.

٤- المرحلة الرابعة:

تمتد هذه المرحلة من سنة ١٩٩٠-٢٠١٢، وهي المرحلة التي شهدت متغيرات كثيرة في الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والمعمارية والامنية للمدينة، وذلك على خلفية العديد من الأحداث التي في مقدمتها آثار الحصار الاقتصادي على العراق خلال هذه الفترة، ثم احتلال العراق من قبل الامريكان سنة ٢٠٠٣، وقد أعقب ذلك إعادة البناء والاعمار بعد سنة ٢٠٠٩، وخلال هذه المرحلة بلغت مساحة المدينة الكلية وفقاً للتصميم الاساس للمدينة والمصادق عليه من قبل المجلس البلدي في المدينة بنهاية سنة ٢٠١٢ ما يزيد عن ثلاثون كيلومتراً مربعاً (الشكل ٦) ، أما عدد سكان المدينة الذي كان سنة ١٩٩٧ قد وصل الى ثلاثة وثمانون ألف نسمة، فقد ازداد ليصبح سنة ٢٠١٢ وفق التقديرات السكانية الى أكثر من (١٩٢٦٠٠) نسمة[١].

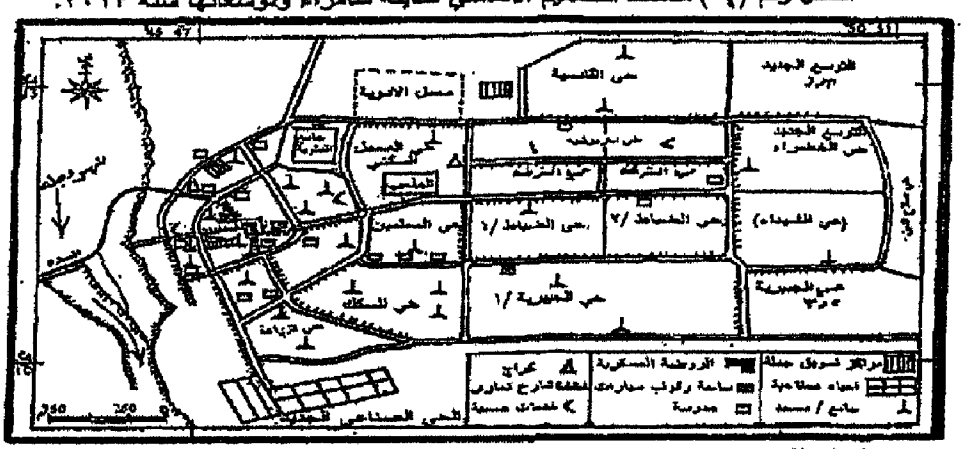
في هذه المرحلة أستمر الاعمار في مليء الفضاءات بالدور السكنية في كافة الأحياء وخصوصاً الجديدة منها، مع استحداث العديد من الأحياء السكنية الجديدة ومنها حي الجامعة في شمالي المدينة، وتكامل أحياء الشهداء والخضراء، واستحداث أحياء الافراز

(١) الجهاز المركزي للإحصاء، التعداد العام للسكان للسنوات ١٩٦٥ و١٩٧٧ و١٩٨٧ و١٩٩٧، وتقديرات السكان لسنة ٢٠١٢.

والجبيرية الثالثة والمثنى وصلاح الدين. وجميعها في الجهة الشرقية من المدينة، وكذلك حي الشرطة ما بين حي العرموشية وحي الضباط.

أن التوسع في هذه المرحلة انعكس ايضا على المكونات المعمارية للدور السكنية، وتميزت بتقليص المساحة، وبناء المحلات التجارية على حساب مساحات الحدائق، وكذلك بناء وحدات سكنية صغيره(مشتملات) ضمن مساحة الدار الواحدة، وذلك لتلبية الطلب المتزايد للمساكن وللعمل، مما غير وشوه الواجهات المعمارية والحدائق[١].

الشكل رقم (٦) مخطط التصميم الأساسي لمدينة سامراء وتوسعاتها سنة ٢٠١٣.



من عمل المؤلف.

****

(١) للمزيد عن هذا الفصل انظر:

مجيد ملوك السامرائي، سامراء وتطورها الحضاري، المطبعة المركزية، جامعة ديالى، ط١، ٢٠١٣.

الخلاصة

ان مدينة سامراء الكبرى؛ بكامل مساحتها المبنية لسنة ٢٠١٣ والتي تشمل كل من المركز القديم للمدينة (المسورة سابقاً) والتوسعات الحديثة ابتداء من سنة ١٩٣٦، قد ارتبط بخصائص عديدة ذات علاقة بالمقومات الطبيعية موقعا وموضعا وبالضوابط البشرية السكانية والاقتصادية والاجتماعية، وقام التوسع المستدام على اسس اجتماعية ودينية ودوافع عدة، وعلى مدى مراحل زمنية متتالية.

****

الفصل السادس

العلاقة المكانية لتجهيز ماء الشرب بنمو السكان في محافظة صلاح الدين

الفصل السادس

العلاقة المكانية لتجهيز ماء الشرب بنمو السكان في محافظة صلاح الدين

» المقدمة:

إمداد المياه وتوزيعها قديم قدم الحضارة الإنسانية التي نشأت مراكزها عند ضفاف الأنهار ومنها دجلة والفرات والنيل، واعتمدت وسائل عديدة لنقل المياه وتوزيعها لأغراض الشرب والري، ومازالت هناك بقايا منظومات لقنوات مائية بناها الفينيقيون في سورية، وزودت مدينة القدس بالمياه منذ أكثر من(٣٠٠٠) سنة بواسطة قناتين، وكان لمدينة روما نظام إمداد متطور بالمياه بعد تجميعها من مصادر عديدة في خزان كبير، وقبل أكثر من ألف سنه كان في مدينة سامراء العباسية قنوات مائية مبطنة تحت الأرض يطلق عليها (الكهاريز) يتم من خلالها نقل المياه من نهر دجلة.

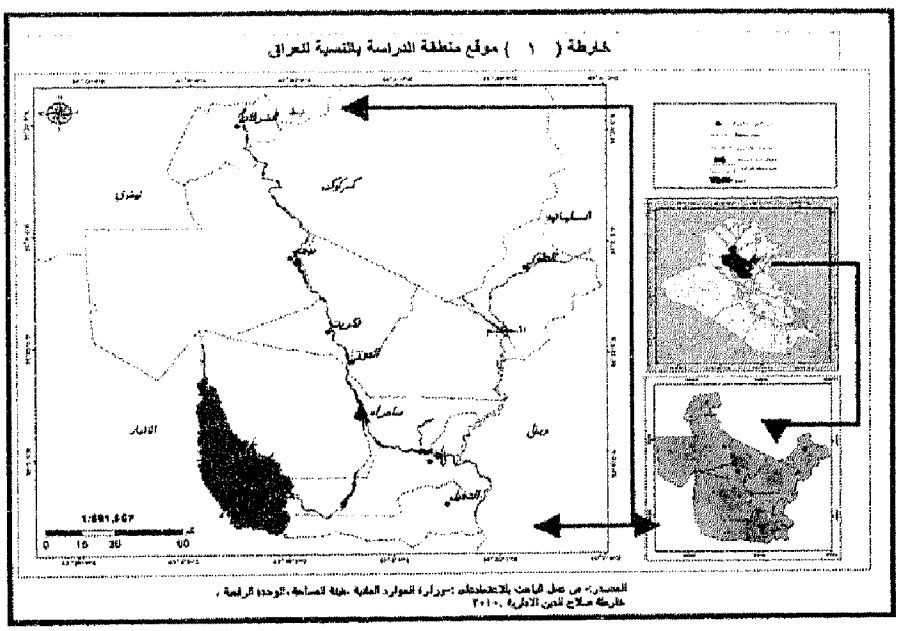
الماء الصالح للشرب أي غير الملوث من المعايير الأساسية الدالة على مستوى تقدم الشعوب وتحضرها، وعلية تسعى الحكومات في كافة الدول إلى تسهيل عملية صناعة الماء الصالح للشرب وتجهيزه، ويتم ذلك بإنشاء المصانع (مراكز التصنيع ـ مشاريع التصفية) لغرض معالجة الماء الخام بالعمليات الكيميائية والفيزيائية، وكذلك مد شبكات الأنابيب لغرض إيصال الماء الصافي والصالح للشرب بكل سهولة وبأقل كلفة لسكان المناطق الحضرية والريفية.

استطاعت العديد من الدول سد احتياجات السكان من الماء الصالح للشرب، إلا إن نسبة عاليه من الدول لازالت تعاني من القصور في ذلك بسبب نمو السكان المتزايد، أضافه لتنوع أنماط الاستهلاك وفقا لدرجة التقدم الحضاري والثقافي والصحي، مما

ينعكس على زيادة الطلب على كميات الماء لأغراض الشرب والطبخ والاستحمام وغسيل الملابس وللأغراض الصناعية والتبريد.

تحتل محافظة صلاح الدين موقعا جغرافيا مهما (الخارطة رقم ١)، إذ تقع في قلب العراق، ويتركز السكان على طول نهر دجلة والمتمثل بسلسلة المستوطنات الحضرية الرئيسة وتوابعها كمدن الشرقاط وبيجي وتكريت والدور وسامراء وبلد والضلوعية.

خارطة رقم (١) محافظة صلاح الدين وأقضيتها لسنة ٢٠١٢.



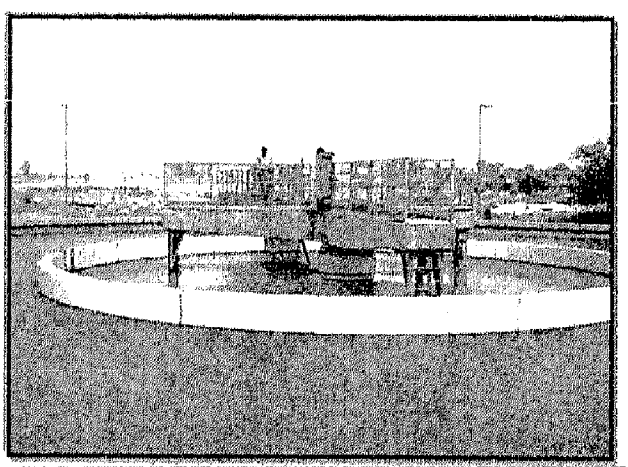
من عمل الباحث بالاعتماد على: وزارة الموارد المائية، هيئة المساحة، الوحدة الرقمية، خريطة محافظة صلاح الدين الإدارية، بمقياس رسم ١:١٠٠٠٠٠٠، ٢٠١٢.

تسعى هذه الدراسة إلى التحقق من مشكلة البحث المتمثلة في: ((وجود طلب متزايد باستمرار على كميات ماء الشرب لسكان محافظة صلاح الدين))، وفقا لفرضيته ـ كحل أولي لمشكلته ـ والمتمثلة في: ((إن هناك عجز في تلبية حاجة سكان المحافظة لماء الشرب الآن وفي المستقبل، طبقا لنمو السكان المتزايد، مما يتطلب التخطيط والإدارة التشغيلية الاقتصادية لوحدات تجهيز الماء))..... وعليه فان البحث يهدف للتوصل إلى أفضل المقترحات لمواجهة هذه المشكلة بغية الاستفادة منها من قبل صانع القرار وبما يخدم التنمية المستدامة في المحافظة.

» أولا: أنماط وحدات تجهيز ماء الشرب وشبكاتها:

تتوفر في محافظة صلاح الدين مجموعة من وحدات تجهيز ماء الشرب المختلفة من حيث الطاقة والكفاءة، وبلغ عدد العاملة منها حاليا (٢٢) مشروعا و(٢٠٣) مجمعات، وتقع بالقرب من المصادر المائية المتمثلة بنهر دجلة، وقنوات الري الزراعي وهي الاسحاقي والرصاصي وري دجلة، إضافة للآبار الارتوازية(الملحق رقم ١)، وتوفر جميعها المادة الأولية (المياه الخام) لهذه الوحدات. ويقصد(بالمشروع)الوحدة الإنتاجية التي تزيد طاقتها التصميمية عن (٢٠٠ م٣/ ساعة) وتكون منشأته وأحواضه من الكونكريت المسلح (الشكل رقم ١)، أما (المجمعات/ وحدة الماء المجمعة) فلا تزيد الطاقة الإنتاجية التصميمية للواحدة منها عن(٢٠٠م٣/ ساعة)، وهي مصنوعة من المعادن.

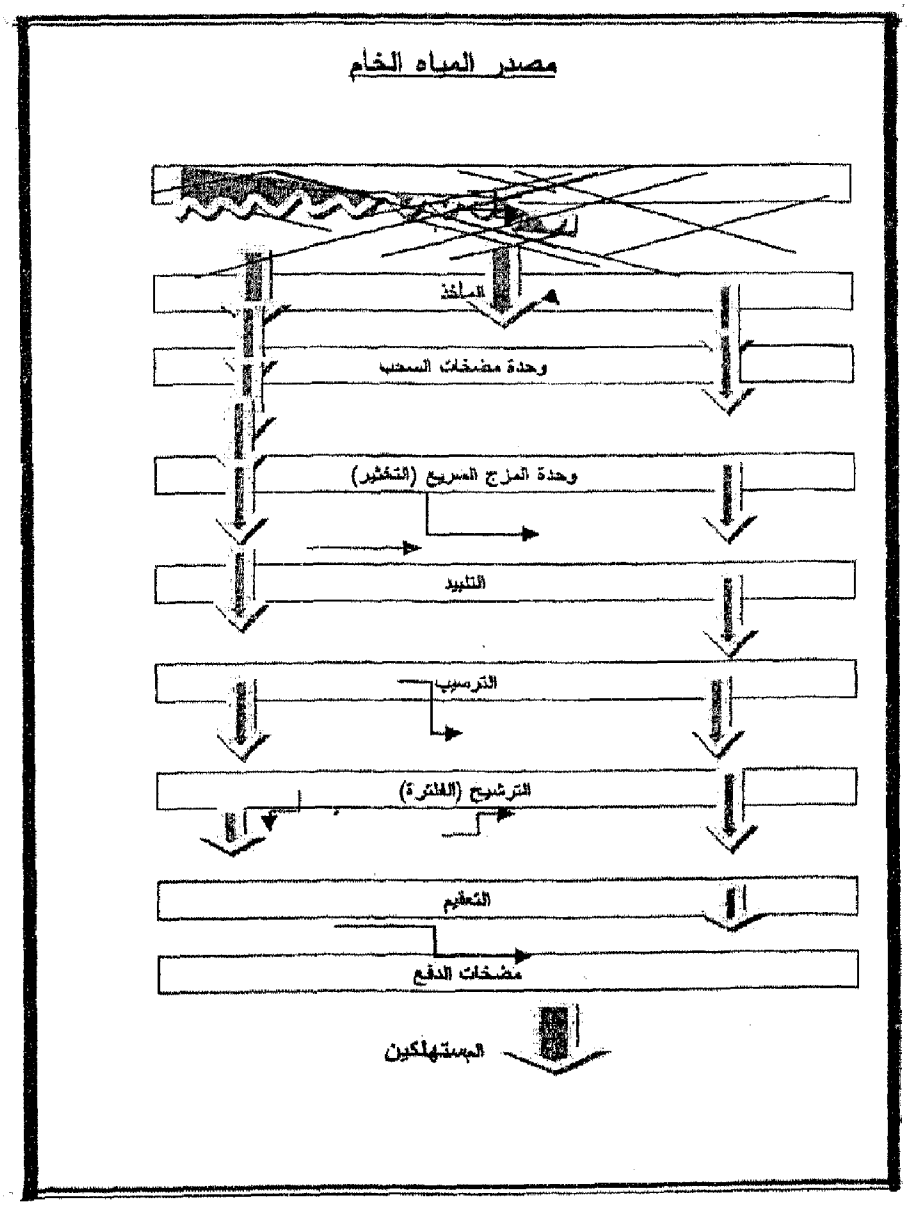
الشكل (١) مشاريع الماء بطاقة إنتاجية تصميمية (١٥٠٠م٣/ساعة)



من عمل الباحث/ الدراسة الميدانية

تتألف شبكات توزيع ماء الشرب من مجموعة كبيرة من الأنابيب المتشعبة، تبدأ عند طرفها العلوي من خزان تجميع المياه الرئيسي داخل الوحدات الإنتاجية بعد مراحل انتاجية عديدة (الشكل رقم ٣)، ثم عبر شبكه غير مغلقة أو حلقيه مغلقة من الأنابيب الرئيسة والثانوية تنتهي عند الطرف السفلي بنقاط الاستهلاك التي هي وصلات خدمة المستهلكين/ السكان سواء داخل المباني أم المنازل أم نقاط (شمعات) للتجمعات الريفية.

الشكل رقم (٣) مراحل تصفية مياه الشرب داخل مشاريع الإنتاج



■ من عمل الباحث بالاعتماد على: مديرية ماء صلاح الدين، قسم التخطيط الهندسي .

» ثانيا: التوزيع الجغرافي لوحدات إنتاج ماء الشرب وشبكاتها:

تقع وحدات إنتاج الماء الصافي أو الصالح للشرب بالقرب من المصادر المائية، وتتوزع على أقضية المحافظة (الجدول ١) وكما يلي:

١- قضاء تكريت: يحتل المرتبة الأولى من حيث عدد المشاريع الإنتاجية والمجمعات المائية في المحافظة، ويضم (٤) مشاريع تقع على ضفاف نهر دجلة، وبلغ عدد المجمعات المائية (٥٣) مجمعا موزعة على النواحي الإدارية للقضاء، ولكل مشروع شبكاته لتوزيع الماء ومنها المغلق، وأخرى من النوع الشجري.

٢- قضاء بلد: يحتل المرتبة الثانية، وبلغ عدد المشاريع العاملة فيه (٣) مشاريع جميعها تقع على ضفاف نهر دجلة، فيما بلغت المجمعات المائية داخل قضاء بلد (٣٤) مجمعا مائيا، كما ضمت هذه المشاريع مجموعة من شبكات التوزيع المختلفة من حيث النوع حيث ضمت هذه الشبكة أنواع من الأنابيب فيها (الاسبست – والاهين – والبلاستيك).

٣- قضاء سامراء: يضم مشروعان و(٣٠) مجمعا مائيا موزعه على طول ضفاف نهر دجلة وكذلك على بعض قنوات المشاريع الاروائية في القضاء، وهناك شبكات لتوزيع مياه الشرب داخل الوحدات الإدارية وهي مختلفة بآلية نظمها التوزيعية فمنها ذات النوع المفتوح وأخرى ذات النوع الشجري ذو النهايات المغلقة، كما تتنوع الأنابيب المستخدمة داخل شبكات توزيع القضاء ففيها (الاسبست – والاهين – والبلاستك).

٤- قضاء الدجيل: يضم مشروعا واحدا لتغذية اكبر عدد من السكان في القضاء ، فيما بلغت المجمعات المائية (٢٩) مجمعا موزعة ضمن المناطق الحضرية والريفية.

٥- قضاء الشرقاط:بلغ عدد مشاريع الإنتاج (٤) مشاريع، فيما بلغ عدد المجمعات المائية(٢٤) مجمعا، وتأخذ مياهها من نهر دجلة وموزعة داخل المناطق الحضرية والريفية في مراكز القضاء وضمن النواحي الإدارية التابعة له، كما تضم

المشاريع والمجمعات مجموعة من شبكات التوزيع الممتدة داخل القضاء من لإيصال الماء الصافي للسكان.

٦- قضاء الطوز: يضم (٥) مشاريع، فيما بلغ عدد المجمعات المائية في القضاء (١٦) مجمعا، وجميع المشاريع الرئيسة في القضاء تأخذ المياه من الروافد أو القنوات الاروائيه الزراعية، وإن (٨) مشاريع من مشاريع القضاء تأخذ المياه الخام من الآبار الجوفية وتتم معالجة تلك المياه ومن ثم تجهيزها للسكان.

٧- قضاء بيجي: يضم مشروعا واحدا، فيما بلغ عدد المجمعات المائية (١٢) مجمعا، موزعة على ضفاف نهر دجلة، ويضم القضاء مجموعة من شبكات التوزيع في المناطق الحضرية والريفية.

٨- قضاء الدور: يضم مشروعان لإنتاج ماء الشرب، وأربعة مجمعات وتأخذ مياهها من نهر دجلة، كما يضم مجموعة من شبكات التوزيع الملحقة بمشاريع الإنتاج في مركز القضاء وبعض ضواحيه.

» ثالثاً: استهلاك ماء الشرب في محافظة صلاح الدين:

يرتبط استهلاك الماء بتطور عدد السكان وتطور حاجاته، والمؤسسات التي تقوم بتجهيز الماء في محافظة صلاح الدين هي مديرية الماء، والبلديات عبر شبكات الأنابيب، إضافة إلى الصهاريج، كما إن هناك قطاع خاص يتولى نقل الماء بالصهاريج وهو قطاع غير منظم، وبرز في السنوات الأخيرة ما يعرف بصناعة مياه القناني، ألا إن الاعتماد الأساسي للسكان هو على الماء الواصل للسكان عبر الشبكات.

١. نمو وتوزيع السكان:

إن تقديرات عدد سكان محافظة صلاح الدين طبقا للإحصاءات المعتمدة من قبل وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي/ الجهاز المركزي للإحصاء

الجدول رقم(١)

وحدات إنتاج ماء الشرب العاملة في محافظة صلاح الدين لسنة٢٠١٢.

المؤشرات / القضاء	المشاريع	المجمعات	الإنتاج م ٣/ س	عدد المستفيدين
١ـ تكريت	٤	٥٣	٩٤٩٤	١٧٤١١٨
٢ـ سامراء	٢	٣١	٦٣٥٠	٢٠١٣٠٠
٣ـ طوز	٥	١٦	٦٠٦٨	١٥٤٣٩٣
٤ـ بلد	٣	٣٤	٦٣٣٧	٢٠٦٨١٨
٥ـ بيجي	١	١٢	٧١٠٠	٢٠٩٧٠٠
٦ـ الدور	٢	٤	١١٠٠	٤٨٠٠٠
٧ـ الشرقاط	٤	٢٤	٧٠١٠	١٤٢٥٧٢
٨ـ الدجيل	١	٢٩	١٨٧٨	٧٠٧٥٠
المجموع	٢٢	٢٠٣	٤٥٣٣٧	١٢٠٧٦٥١

من عمل الباحث بالاعتماد على: مديرية ماء صلاح الدين/
مشاريع الإنتاج والمجمعات المائية العاملة بيانات غير منشورة(٢٠١٢).

وتكنولوجيا والمعلومات بلغ سنة ٢٠١٢ (١٣٧٩٦٢٧) نسمة (الجدول رقم ٢)، وهذا العدد يشير إلى إن المحافظة تقع ضمن المحافظات المليونية، وفي سنة ١٩٨٧ كان عدد السكان قد بلغ (٥٨٦٤٤٤) نسمة، ارتفع عددهم إلى (٨٥٩ ,٥٩٢) سنة ١٩٩٧ ، وبمعدل زيادة سنوية بلغت (٢ ,٣٪)، ويلاحظ من خلال الجدول رقم (٢) إن السكان الحضر وصل سنة ٢٠١٢إلى (٦٣٢٢٢٦) فيما بلغ عدد سكان الريف (٧٤٧٤٠١) نسمه، وهذا يدل على وجود زيادة فعلية سنة٢٠١٢، حيث تضاعف عدد السكان وازداد بنسبة إجمالية تصل إلى(٥ ,٤٢٪) خلال ربع قرن(١٩٨٧ـ ٢٠١٢)، وإن هناك تفوق في أجمالي

معدل نمو سكان الريف على سكان الحضر في السنوات الأخيرة،وهذا يسبب مشكلات بالنسبة للمخطط عند تقدير احتياجات السكان من الماء الصافي سواء للسكان الحضر أم لسكان الريف، ويتوزع السكان بين عشرات المدن ومئات القرى المنتشرة في أرجاء المحافظة، وبنمطين ريفي وحضري كما يختلف هذا التوزيع من وحدة إدارية لأخرى.

جدول رقم(٢) تطور سكان محافظة صلاح الدين للسنوات١٩٨٧، ٢٠١٢.

المؤشرات / القضاء	١٩٨٧				١٩٩٧				٢٠١٢			
	الحضر	%	ريف	%	الحضر	%	ريف	%	الحضر	%	ريف	%
تكريت	٣٨١٤٩	١٨,٨	٣٧٢٩٦	١٢	٦٦٣٩١	١٦,٨	٥٧٧٩٨	١٢,٤	١٠٧٠٥٣	١٦,٧	٩٣٢٣٨	١٢,٤
سامراء	٦٩٥٧٦	٢٥,٢	٤٩٦٨١	١٦	٩٥٨٠٧	٢٤,٢	٥٢٥٣٤	١١,٣	١٥٣١٠٠	٢٤,٣	٨١٨٦٣	١١,٣
طوز	٥١٤٨٥	١٨,٦	٣٤٧٦٨	١١,٢	٧٢١٢٣	١٨,٢	٤٣٨١٩	٩,٤	١١٥٣٤٩	١٨,٣	٦٩٣٤٩	٩,٤
بلد	٣٧٦٦١	١٣,٦	٦٨٥٣٦	٢٢,١	٤١١٨٨	١٢,٢	١١٢٩٨٨	٢٤,٣	٧٦٤٧٩	١٢,٢	١٨٣٢١٩	٢٤,٣
بيجي	٣٦٩٨١	١٣,٣	٤٠٧٤٦	١٣,١	٥٥٤٤٣	١٤	٥٨٧٨٣	١٢,٧	٩٠٤٥٣	١٤,٢	٩٤٢١٣	١٢,٧
الدور	٩١٦٩	٣,٣	١٢٧٩٠	٤,١	١١٨٠٦	٢,٩	٢٧١٤٨	٥,٩	١٨٨٧٩	٣	٤٣٧٢٩	٥,٩

الشرقاط	١٩٦١٨	٧	٤٢٠٣٩	١٣,٥	٢٦٢٣٧	٦,٦	٧٥٥٩٤	١٦,٢	٤١٤٠٥	٦,٦	١٢٣٦٣٧	١٦,٢
الدجيل	١٣٧٩٨	٤,٩	٢٤١٥١	٧,٧	١٨٧٤٤	٤,٧	٣٦١٨٩	٧,٨	٢٩٥٠٨	٤,٧	٥٨١٥٣	٧,٨
المحافظة	٢٧٦٤٣٧	١٠٠	٣١٠٠٧	١٠٠	٣٩٤٧٣٩	١٠٠	٤٦٤٨٥٣	١٠٠	٦٣٢٢٢٦	١٠٠	٧٤٧٤٠١	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحث وحساباته بالاعتماد على،

١. وزارة التخطيط ،جهاز المركزي لإحصاء ،نتائج التعداد العام للسكان لسنة ١٩٨٧،مطبعة الجهاز المركزي،بغداد ،١٩٨٨.

٢. وزارة التخطيط ،جهاز المركزي لإحصاء ،نتائج التعداد العام للسكان لسنة ١٩٩٧،مطبعة الجهاز المركزي،بغداد ،٢٠٠٠.

٣. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، سكان محافظة صلاح الدين ،لعام ٢٠٠٩.

٢- الطلب الحالي والمستقبلي لإنتاج واستهلاك ماء الشرب:

هناك تباين في حجم الطلب على كميات ماء الشرب المنتج في محافظة صلاح الدين وهذا مرتبط بتزايد السكان ونموهم في الحضر والريف من جهة، كما انه مرتبط بتباين الاستهلاك الفعلي للماء سواء على مستوى الأفراد أم الأسر.

لقد بلغت الطاقة الإنتاجية (السعه) المتاحة لكافة وحدات إنتاج ماء الشرب في المحافظة ما مجموعة(٤٥٣٣٧) متر مكعب في الساعة الواحدة، وهناك عدم تناسب في توزع حدات الإنتاج العاملة على أقضية المحافظة وفقا لطاقاتها الإنتاجية (م٣/ ساعة) طبقا لأعداد المستفيدين منها وأعداد سكان كل قضاء، واتضح من مؤشرات الجدولين(١ و٢) إن نسبة مجموعها للمحافظة ككل تبلغ(٦ ,٩٥ ٪)، وهي نسبة ممتازة بشكل عام، في حين إن قيمة هذه النسبة في اقضية تكريت والشرقاط والطوز تجاوزتها كثيرا وبلغت (١٤٦و١٣٢ و١٠٥ ٪) على التوالي، وفي اقضية بيجي وسامراء وبلد فقد بلغت (٨٩و٨٣

و٨١ ٪) على التوالي، وتدنت في قضائي الدجيل والدور إلى (٧٠ و٥٩ ٪) على التوالي، وبذلك فأن وحدات الإنتاج لا تتوزع مكانيا بما يتناسب وحاجة السكان الحالية لماء الشرب على مستوى أقضية المحافظة.

إن كمية الإنتاج الفعلي بلغت سنة ٢٠١٢(٠٠٠ ,٠٢٤ ,١٣٧ لتر/ يوم)، فيما بلغ عدد سكان المحافظة عام٢٠١٢ (٦٠٧ ,٣٧٩ ,١) نسمة، ومن خلال احتساب حصة الفرد المعتمدة من قبل وزارة البلديات والأشغال العامة بالكتاب المرقم(٣٧٤٩) الصادر عام (٢٠٠٤) والذي ينص (على إن حصة الفرد هي(٣٦٠ لتر/ يوم) في العراق): فأن ما يلزم توفيره لسكان محافظة صلاح الدين من ماء الشرب هو بمقدار(٧٢٠ ,٦٦٥ ,٦ لتر/ يوم)، أي إن هناك عجزا بمقدار (٣٥٩٦٤١٧٢٠ لتر/ يوم)، ويعود ذلك إلى إن الوحدات الإنتاجية العاملة حاليا لا تغطي كافة إنحاء المحافظة، حيث بلغ عدد المستفيدين من الوحدات القائمة حاليا ما مجموعه (١٢٠٧٦٥١) نسمة، وعلية فأن هناك أكثر من (١٧٠) إلف نسمة هم خارج خدمة هذه الوحدات لوجود تجمعات سكانية متناثرة وليست متجمعة كالمدن والقرى الكبيرة والمتوسطة، وتقع هذه التجمعات بعيدا عن مصادر المياه(الأنهار وقنوات مشاريع الري) مسافة تصل إلى مئة كيلومتر أحيانا شرق وغرب مجرى نهر دجلة الذي يقطع المحافظة من وسطها تقريبا، ويتم إيصال الماء الصالح للشرب لهم بواسطة الصهاريج ومنها ما يعود للقطاع الخاص.

بهدف توفير القدر المطلوب من تجهيز ماء الشرب، ينبغي وضع خطط حقيقية لإقامة مجموعة مشاريع ضخمة تسهم في الحد من العجز المائي المشار إليه من جهة، والأخذ بنظر الاعتبار الزيادة السكانية المتوقعة في السنوات القادمة طبقا لما تم بحثه أنفا، كما يلزم دوما توفير ماء الشرب كما ونوعا في ذروة الاستهلاك صيفا.

إن الاستمرار بالضغط على الطاقة الإنتاجية للمشاريع الحالية لحدها الأقصى يؤدي بالضرورة إلى تأكل الوحدات الإنتاجية، ويزيد من اندثارها المبكر ويزيد من تكاليف صيانتها، وبالتالي زيادة الإنفاق الذي يتخطى كلف إنشاء مشاريع إضافية جديدة.

الخلاصة

١) يستنتج من خلال ما تقدم إن محافظة صلاح الدين ستشهد زيادة مستمرة في أعداد السكان، وإن هذه الزيادة سوف تشكل ضغطا كبيرا على طلب كميات ((ماء الشرب)) المجهز من قبل الوحدات الإنتاجية الحالية، التي لا تتوزع مكانيا بما يتناسب والحاجة الفعلية لماء الشرب على أقضية المحافظة. كما إن الاستمرار بالضغط على طاقة هذه الوحدات لحدها الأقصى يؤدي بالضرورة إلى تأكلها وبالتالي زيادة الإنفاق الذي يتخطى كلف إنشاء مشاريع إضافية جديدة.

٢) أ))يوصى البحث بوضع خطط حقيقية لإقامة مجموعة مشاريع ضخمة تسهم في الحد من العجز المائي، بالتخطيط والإدارة التشغيلية الاقتصادية لوحدات الإنتاج وشبكات تجهيز ماء الشرب.

ب)) يوصى البحث بالإسراع في إقامة مجموعة عديدة من المشاريع الحديثة لسد حاجة السكان المتزايدة لماء الشرب، وفقا لنمو السكان المتنامي وبما يخدم التنمية المستدامة الشاملة في المحافظة.

****

المصادر

١) خريطة محافظة صلاح الدين، مركز نظم المعلومات في محافظة صلاح الدين، بمقياس رسم ١:١٠٠٠٠٠ . ٢٠١٢.

٢) السامرائي، مجيد ملوك ، و مروان عبدالله السامرائي ، الكفاءة الكمية لتجهيز ماء الشرب في قضاء سامراء ، مجلة سرمن رأى، العدد ٣٧١، ٢٠١١ .

٣) وزارة الموارد المائية، هيئة المساحة، الوحدة الرقمية، خريطة محافظة صلاح الدين الإدارية، بمقياس رسم ١:١٠٠٠٠٠٠ . ٢٠١٢.

٤) مديرية ماء صلاح الدين / مشاريع الإنتاج والمجمعات المائية العاملة بيانات غير منشوره(٢٠١٢)

٥) وزارة التخطيط، جهاز المركزي لإحصاء، نتائج التعداد العام للسكان لسنة ١٩٨٧، مطبعة الجهاز المركزي، بغداد، ١٩٨٨.

٦) وزارة التخطيط، جهاز المركزي لإحصاء، نتائج التعداد العام للسكان لسنة ١٩٩٧، مطبعة الجهاز المركزي، بغداد، ٢٠٠٠.

٧) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، سكان محافظة صلاح الدين لعام ٢٠٠٩.

****

الفصل السابع

استثمار مواد البناء الخام

في قضاء طوزخورماتو

الفصل السابع

استثمار مواد البناء الخام

في قضاء طوزخورماتو

» المقدمة

تعد مواد البناء في أي إقليم غاية في الأهمية لدخولها في عمليات التشييد والأعمار لمختلف المرافق الاقتصادية والاجتماعية، والأكثر من ذلك ارتباطها الوثيق بالحالة المعيشية لقطاع واسع من العاملين في ميدان البناء والإنشاء سواء منهم العاملين في البحث والتنقيب والاستخراج والقلع أو في التقطيع وعمليات التصنيع والتجميع والتخزين والتسويق، إضافة إلى التصنيع والنقل ولغاية وصولها إلى مرافق البناء والتشييد سواء كانت مرفق صناعية أم زراعية أم اقتصادية، وإجمالا فان التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أي إقليم تعتمد في أسسها الأولية على قطاع البناء والتشييد كما تتطلب ذلك التنمية المستدامة لمختلف المرافق المذكورة أنفا.

١- مشكلة البحث وفرضيته:

مشكلة البحث الرئيسة تتمثل في مدى توفر مواد البناء الخام الطبيعية في منطقة الدراسة؟ وهل ان عملية استثمارها تتوافق مع وفرتها؟ وعليه تم صياغة فرضيه البحث كحل أولي لمشكلته، بأن هناك وفرة في مواد البناء الخام على امتداد مساحة منطقة الدراسة، مع تباين كبير في أنواعها وأنماط توزيع رواسبها ومن حيث كمياتها وإشكالها تبعا لعوامل طبيعية عديدة تحكمت في ذلك، كما أن هناك قصورا في عمليات الاستثمار الاقتصادي أن كان استخراجا أم تصنيعيا لتلك المواد.

٢- أهمية البحث وأهدافه:

يكتسب البحث أهميته ضمن التوجه المعاصر للجغرافية التطبيقية من ناحيتين؛الأولى تتمثل في تحديد المواقع الاقتصادية لرواسب مواد البناء الخام في منطقه الدراسة وبالتالي الإمكانات المتاحة لاستثمارها اقتصاديا عبر التوقيع المناسب لصناعات إنشائية متعددة، والتسويق المباشر، وسواء تم ذلك على المستوى المؤسساتي أم الخاص، أما الناحية الثانية فان مواد البناء الناتجة عن استثمار خاماتها تؤدي الى تنشيط عملية التنمية الاقتصادية ـ الاجتماعية في منطقه الدراسة والمناطق المجاورة بفعل عوامل بشرية أخرى منها توفر رأس المال والعمالة وشبكات النقل.

٣- الحدود الزمانية والمكانية للبحث:

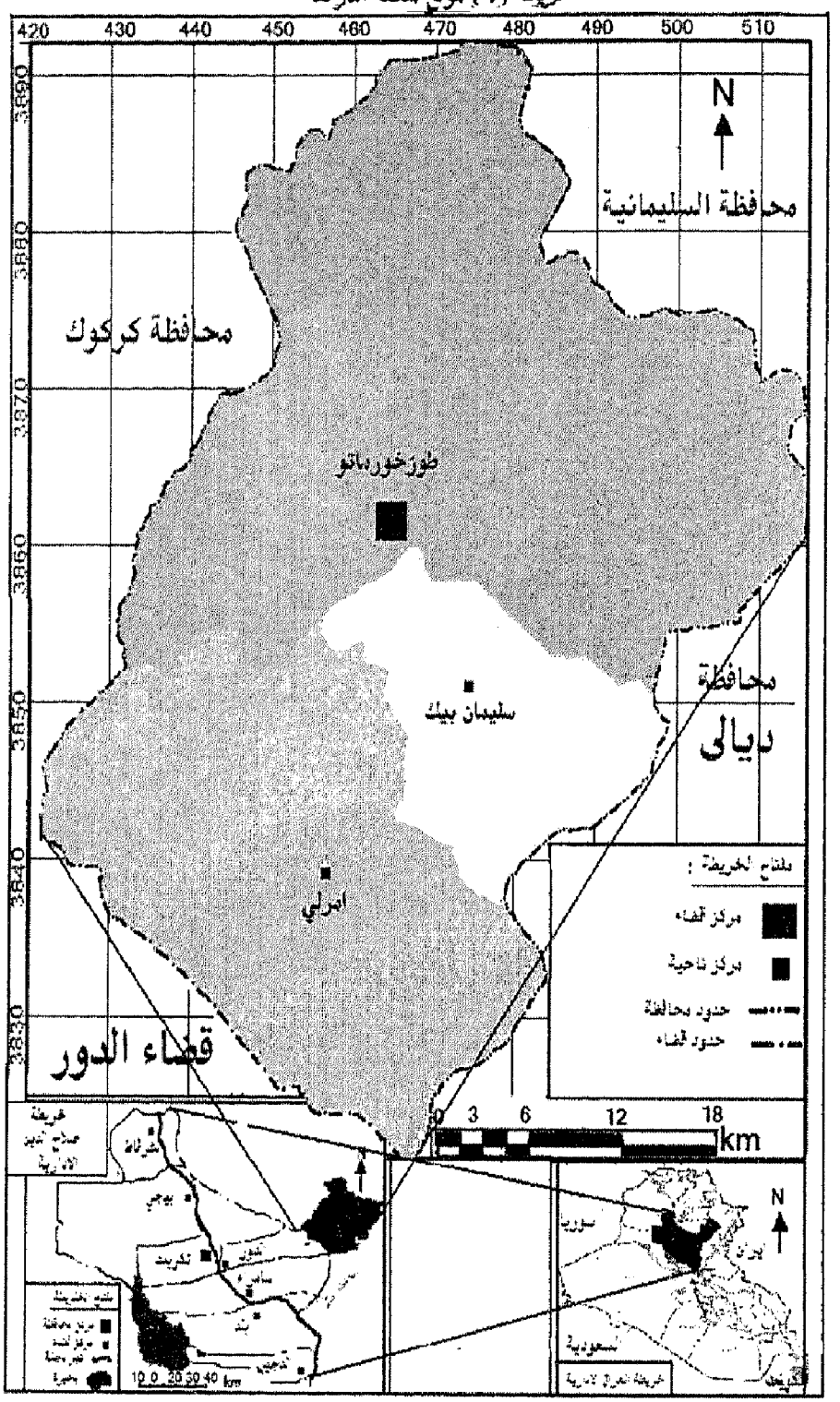
يتحدد البحث بالتحليل المكاني لمواد البناء الخام وترسباتها من حيث الكم والكيف، مع الأخذ بنظر الاعتبار عمليات استثمارها خلال العقد الماضي من جهة والإمكانات المستقبلية من جهة اخرى، وذلك ضمن الامتداد المكاني لقضاء طوزخورماتو الواقع في الجزء الشمالي الشرقي بالنسبة للعراق ولمحافظة صلاح الدين الذي يعد احد أقضيتها، ويتحادد القضاء مع محافظات كركوك والسليمانية وديالى من جهة الشمال والشرق والجنوب على التوالي، ومن الغرب يحده قضاء الدور، ويظم نواحي المركز وسليمان بيك وأمرلي وبمساحة (٢٣١٦كم٢)[١].

أما الإحداثيات الفلكية فتتمثل في وقوع القضاء ما بين دائرتي عرض(٣٠- ٣٤) و(١٥- ٣٥) شمالا وما بين خطي طول (٢٦- ٤٤) و(٥٨- ٤٤) شرقا، (انظر الخريطة رقم١).

---

(١) الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لعامي ٢٠٠٥-٢٠٠٦، ص٩.

خريطة (١) بوقع منطقة الدراسة



المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة العراق الادارية بمقياس 1,2000000 وخريطة صدح الدين الادارية 1500000 .

٤- منهجية البحث ومراحل إنجازه:

بغيه التيقن من صحة فرضية البحث وللوصول إلى نتائج ذات مصداقية تتعلق بالكشف عن الكميات المتاحة لمواد البناء الخام في منطقة الدراسة وإمكانات استثمارها الحالية والمستقبلية يسعى البحث للاستعانة بمناهج متعدد ومتداخلة في ذات الوقت، ويتقدم ذلك المنهج الإقليمي في الدراسة لكامل منطقة الدراسة بحدودها لأداريه للكشف عن رواسب المواد المقصودة، وكذلك الاستعانة بالمنهج الموضعي ممثلا في الدراسة الميدانية للتوزيع المكاني لتلك المواد وتحديد كميات رواسبها وأساليب استغلالها وتصنيفها وتسويقها، أما المنهج الأصولي فيمكن الاستعانة به لغرض الكشف عن ضوابط استثمار مواد البناء الخام الجيولوجية والجيمورفولوجي وتحديد سمك رواسبها وأعماقها واتساع انتشارها وبالتالي كمياتها الاستثمارية اقتصاديا(١).

مرت مراحل انجاز البحث في التحديد المكاني لمنطقة الدراسة والسنوات المطلوب فيها تحديد زمن استغلال هذه المواد سواء كانت الترب أم الرواسب الحاوية لها ثم التوقيع الخرائطي لها على مستوى المشاهدات (المقاطعة أو الوحدة الإدارية الأصغر)، أما المرحلة التالية فشملت جمع العينات بالطريقة العشوائية ميدانيا على أساس الوحدة المكانية الأصغر مساحه (مقاطعة، وحده إدارية) وفق أسلوب التشبيك المساحي (المربعات المتقاطعة) للوصول إلى نتائج تتعلق بتحديد النوعيات الصالحة للرواسب المتوفرة ضمن قائمة المواد المعنية بهذه الدراسة(٢)، تلا ذلك رسم الخرائط وتحديد مواقع الاستثمار الصناعي الأنسب استخراجا وتحويلا وتسويقا، وهذا أدى إلى إلى

---

(١) للمزيد عن مناهج البحث في هذا الميدان انظر، محمد أزهر السماك ، مناهج البحث الجغرافي، مطبعه ابن الأثير ، الموصل ،٢٠٠٩ ص١٠٩- ١١٥.

(٢) للمزيد عن الطرق العشوائية لجمع العينات انظر: نعمان شحاذه، الأساليب الكميه في الجغرافية باستخدام الحاسوب ، دار الصفاء للنشر، عمان، ١٩٩٧، ص ٥٠- ٥٩

صياغة مقترحات وتوصيات ذات مصداقية وفقا لنتائج اختبار الفرضية المشار إليها عليها، وتشمل هذه المواد كل من الترب الجبسيه والطينية والحصى والرمل والأحجار.

٥- مفاهيم البحث الأساسية ومصادره:

أ- مواد البناء الخام: يقصد بها الرواسب التي تتضمن مواد مختلفة صالحة لعمليات البناء والتشييد بعد استخراجها وإجراء العمليات الصناعية المتعددة.

ب- استثمار مواد البناء الخام: يقصد بها سلسلة العمليات الميكانيكية والكيميائية التي تجرى لأغراض الاستخراج والتصفية والتصنيف وتحسين خواص المواد الخام الأساسية بغيه الحصول على مواد صالحه لأغراض البناء والتشييد في مختلف القطاعات الاقتصادية والاجتماعية، زيادة على عمليات النقل والتسويق لهذه المواد على المستوى المحلي والخارجي لمنطقة الدراسة، ويدخل في ذلك الاستثمار القائم حالياً، وذلك الذي سوف يتوصل إليه البحث في إمكانية الاستثمار والتوقيع الصناعي اقتصادياً لتلك المواد وخاماتها.

ج- مصادر البحث تمثلت في الإحصاءات المؤسساتية للدوائر ذات العلاقة في مركز القضاء ومركز المحافظة، وكذلك الاعتماد على الدراسة الميدانية الشاملة للاستثمار القائم مباشرة من جهة، والعمل المختبري لفحص وتصنيف الخامات، مع الاستعانة بالدراسات السابقة حيثما توفرت ودعت الحاجة البحثية لها.

****

المبحث الأول

التحليل المكاني لمواد البناء الخام

» أولا: المظاهر الأرضية:

تقع منطقة الدراسة ضمن الأراضي المتموجة المحاذية شرقا للمنطقة شبه الجبلية في العراق، وعليه تنوعت المظاهر التضاريسية (الخريطة رقم ٢) وكما يأتي:

١- النطاق التلالي الممتد طوليا في شرق منطقه الدراسه والمؤلف من الطيات المحدبة والمقعرة (طية بلكانه- نفط داغ) و(طية ناساز).

٢- نطاق القدمات الذي يلي النطاق التلالي وتسود فيه الترب الجبسيه والحصى.

٣- نطاق السهل التجميعي الذي يشغل المناطق الوسطى من منطقه الدراسة وبمساحه تصل إلى (٥٠٪) منها، وتسود في هذا النطاق الترسبات الحديثة.

٤- نطاق السهول الفيضية ويشغل الأجزاء الوسطى والغربية من منطقه الدراسه حيث يجري نهر (أق صو- جاي).

» ثانيا: الصخور وتوزيعها المكاني:

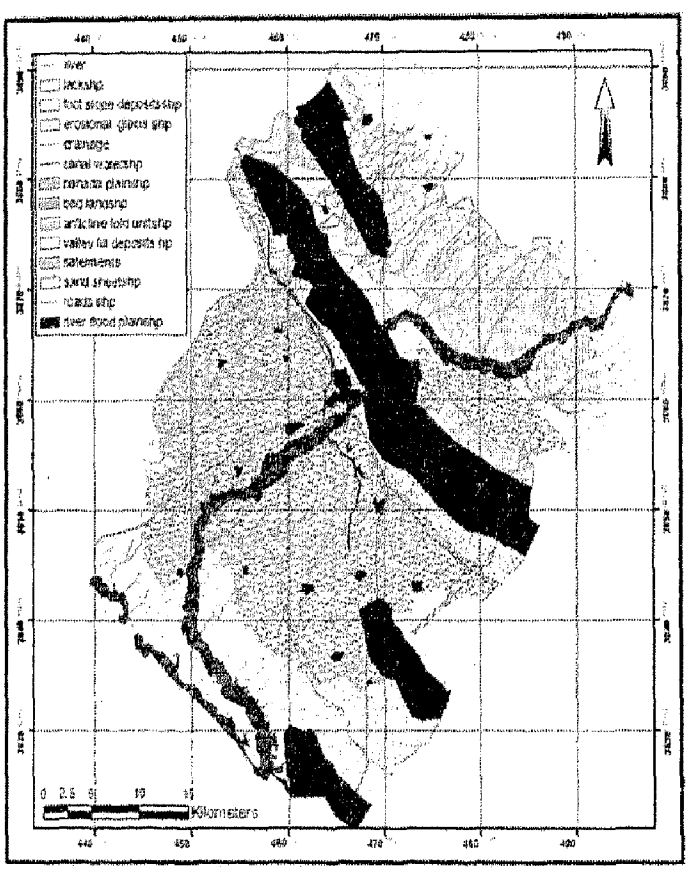
هنالك العديد من الصخور الرسوبية التي تنتشر في منطقه الدراسه، إلا أن هناك تباينا مكانيا في توزيعها، كما تتباين في طبيعة تركيبها الفيزيائي الأمر الذي يعطي صوره أوليه لإمكانية تعدينها وتصنيعها، وتوضح الخريطة رقم(٣) أنواع الصخور وكما يلي:

١- الصخور الصلبة وتشمل:

أ- **الصخور الجبسيه:** وتتألف من حبيبات دقيقة تتشكل عناصرها الاساسيه من كبريتات الكالسيوم المائية المترسبة بشكل صفائح، وتظهر بألوان بيضاء مخضره، وتمتد طوليا بهيئة أشرطه مع محاور طيات(بلكانه- نفط داغ).

ب- **الصخور الرملية:** تتألف من معادن الكوارتز والفلدسبار، وتمتاز هذه الصخور بالصلابة وبمسامية ونفاذية متوسطة، وتتداخل مع هذه الصخور طبقات الطين والسلت مع انتشار الشقوق على سطحها، وقد تراكمت مفتتاتها بتأثير عوامل التجويه في المنحدرات وتنتشر عند سلسله (بلكانه- نفط داغ).

الخريطة (٢) الوحدات الأرضية الجيومورفولوجية في منطقة الدراسة



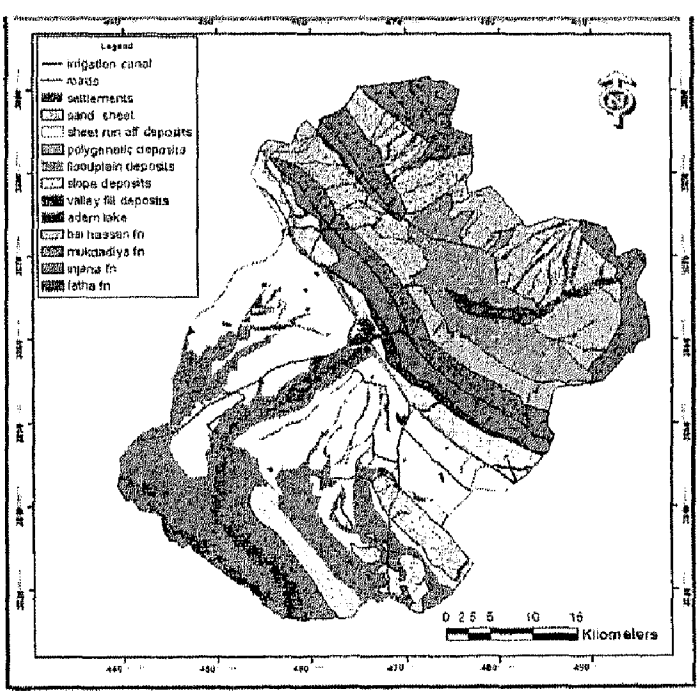
المرئية الفضائية الملونة (*Land sat ETM7*). ((صفاء عدنان/ص٧٤))

٢- الصخور قليلة الصلابة وتشمل:

أ- **الصخور الطينية:** تتشكل من عدة معادن صغيرة الحجم ودقيقه التبلور ويقل حجم حبيباتها عن ثلاثة مايكرونات، اما اهم معادنها فهي سيليكات الألمنيوم المائية، ان مكونات هذه الصخور ذات مساميه عاليه من جهة ونفاذية وصلابه ضعيفيتين من جهة أخرى، وتنتشر مفتتاتها المترسبة في كل من السهول الفيضيه وبطون الأودية الجافه والسهول التجميعية وكذلك سفوح المنحدرات في عموم منطقه الدراسة.

ب- **المكتلات الصخرية:** تتآلف من الحصى بمختلف احجامه التي تتدرج من الحجم الناعم الى الحجم الخشن وكذلك الإحجام الكبيرة، وتمتاز هذه المكتلات بمساميه ضعيفة وبنفاذيه وصلابه متوسطه، وتنتشر عند القدمات التلاليه وكذلك عند المناطق الهضبيه في الأجزاء الشمالية لمنطقه الدراسة.

الخريطة (٣) التكوينات الصخرية في منطقة الدراسة



المرئية الفضائية الملونة (Landsat7 ETM+) والخريطة الجيولوجية للمنطقة مقياس ١/٢٥٠٠٠٠. ((صفاء عدنان/ص٢٤))

» ثالثا: الرواسب وتوزيعها المكاني:

تنتشر الرواسب في منطقة الدراسة بعدة أصناف من الترب (الخريطة رقم ٤) وكما يأتي:

١- **الترب الصخرية:** وتتشكل من مفتتات غير كاملة التجوية، وتنتشر على سفوح المنحدرات بعمق لا يتجاوز عشرة سنتمترات وتتميز بنسيج خشن، وتتوزع مكانيا على السفوح التلاليه لسلسلة (بلكانه- نفط داغ)، وكذلك في وسط منطقه الدراسة وشمالها وأجزاء من سلسلة حمرين في الغرب، وتشكل (٦ ,١٨٪) من منطقه الدراسة.

٢- **الترب البنيه الحمراء:** وتتألف من الترب الطينية الغرينيه، وتمتاز بقله المادة العضوية وبنسيج متوسط ناعم، وتنتشر في القدمات التلاليه والمراوح الفيضية (سلسله بلكانه- نفط داغ) وفي منطقه السهول التجميعية، وتشكل (٦ ,٣٧٪) من منطقه الدراسة، وهي بسمك متوسط وعميق وتحتوي على تجمعات كلسيه وجبسيه بعمق قليل.

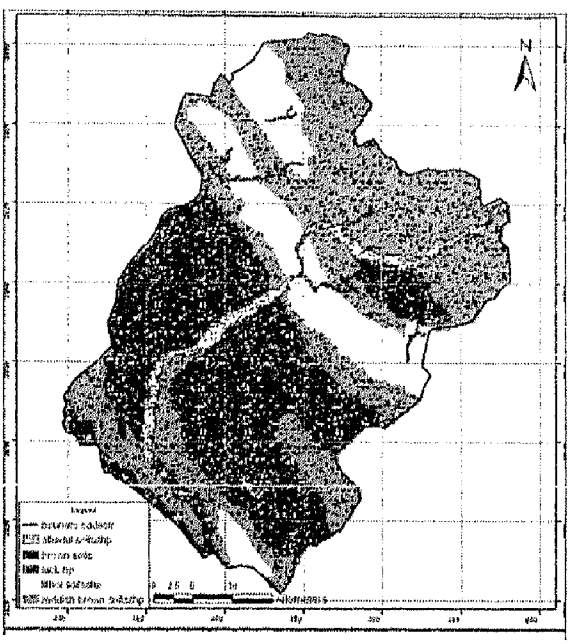
٣-**الترب البنيه السمراء:** وتتألف من الترب الطينية الرملية التي يختلط معها الحصى، وتنتشر بين الاوديه في الأجزاء الشمالية من منطقه الدراسة، وتشكل (٦ ,٣٦٪) من مساحتها.

٤- **الترب الفيضية:** وتتكون من الرواسب الحصوية والرملية والطينية، وتنتشر في منطقه السهل الفيضي(أق صو- جاي)، وبطون الاوديه الجافه ذات الجريان الفصلي، وهي من الترب المتجددة، وتشكل(٦ ,٤٪) من منطقة الدراسة.

٥- **الترب الطينية:** التي تتألف من الغرين والرمل والكتل والأحجار الكلسية بنسبه (٢٥٪)، وتتراوح أعماقها ما بين(٢-٣ م)، وتنتشر في الاقسام الجنوبية من منطقه الدراسة.

٦- **الترب الجبسيه والحصويـة**: وهي مزيج من مواد جبسيه ورمليـه وطينية وكذلك حصويه، ويشكل الجبس نسبه (٦٠٪) من مكوناتها، وتنتشر في الأقسام الجنوبية الشـرقية من منطقه الدراسـة وبمسـاحات صغيره، أمـا بقية المسـاحة (٦ , ٢٪) فتتمثل بالبحيرة الصناعية في جنوب منطقة الدراسة.

الخريطة (٤) أنواع الترب في منطقة الدراسة



المرئية الفضائية الملونة (*Land sat ETM 7*). ((صفاء عدنان/ص٧٩))

» رابعا: التوزيع المكاني لمواد البناء الخام:

تنتشر في منطقه الدراسـة العديد من الصخور والرواسب التي سبق البحث فيها والتي تحتوي على العديد من المواد الخام الصالحة للاسـتثمار الصناعي في قطاع البناء والتشييد بمختلف مجالاتـه، وأهم هـذه المـواد (الجدول رقم ١) هـي الأتي:

١- **الرواسـب الحصويـة والرملية**: تتـوزع هذه الرواسـب فـي وادي نهـر (اق صو- جاي) ابتداء من فتحة تقاطع النهر مع سلسـله (بلكانه- نفط داغ) الى الشرق من مركز القضاء وحتى دخـول النهر الى المناطـق التلاليه الهضبيه لسلسـله حمرين

فـي الاجـزاء الجنوبية الغربيـة من منطقـه الدراسـة، وهـذا مـا يؤكده الاسـتثمار ألاسـتخراجي لمواد الحصى والرمـل حاليا في الـوادي المذكـور، وتوجد هذه الرواسـب مخلوطة مع الطين في مقالع مكشـوفه ذات أعماق تتـراوح مابين متر واحد وخمسـه أمتار وعليه تتضمـن عملية الاسـتخراج وتصفيتهـا ثلاثة مراحل الاولى عزل الحصى إلى ثلاثة أصناف، ومن ثم عزل الرمل والطين، وأخيرا عزل الرمل، وبلغ احتياطها الإجمالي ما يقرب من خمسه وأربعون مليون طنا.

٢- **الأحجار الجبسـيه**: وتتـوزع فـي الأجـزاء الشـمالية والجنوبية من وسـط منطقه الدراسـة في السـهل التجميعي، وتنتشـر بأعماق لا تزيـد عن مـتـر واحـد، وبلغ احتياطها الإجمالي ما يقرب من عشرة ملايين طن.

٣- **الحجار الكلسـية**: وتتوزع في المناطق الجنوبية الشـرقية لناحية سـليمان بيك عند القدمات التلاليه والمراوح الفيضية في سلسله (بلكانه- نفط داغ)، وهي تجمعات مخلوطة مع الطين، وبلـغ احتياطها الاجمالي ما يقـرب من ملـيون طنا.

٤- **الترسبات الطينية**: وتنتشـر في الأقسـام الجنوبية من منطقه الدراسـة ويقام (قيـد الإنـشاء) حاليا معمل لإنتاج الطابوق(طابوق البناء) شمال مدينة سليمان بيك.

جدول رقم (١)

مؤشرات ترسبات مواد البناء الخام في قضاء طوزخورماتو لعام ٢٠٠٩(*)

البيان / المواد	الانتاج السنوي (طن)	الاحتياط مليون (طن)	المساحة (م٢)	الصناعات المعتمده
الرمل	٩٣٦,٠٠٠	١٠,٤	٥٠٠٠	البلوك البلاط الطابوق الإسفلت الاعمال الخراسانيه
الحصى/ ناعم	١,١٧٠,٠٠٠	١٠,٤	٥٠٠٠	
الحصى خشن	١,٤٠٤,٠٠٠	١٠,٤	٥٠٠٠	
الاحجار لجبسيه	٢١٦,٠٠٠	١٠	١٢,٥٠٠	الجص، بلوك الثرمستون
الاحجار/ كلسيه	٥٤,٠٠٠	١	١٢,٥٠٠	صناعة الاسمنت
الترب الطينية	-	-	-	الفخاريات والطابوق (قيد الإنشاء)

(*)١- وزارة الصناعة ، المنشاة العامة للمسح الجيولوجي ، بيانات غير منشورة.

٢-طلال عبد الحسين ، رواسب الجبس في العراق ، المؤسسة العامة للمعادن ، المديرية العامة للمسح الجيولوجي والتحري المعدني، ١٩٧٩، ص٥.

٣- وحدة الأملاك في محافظة صلاح الدين ، سجلات خاصة بالمقالع ، بيانات غير منشورة. (٤) الدراسة الميدانية.

****

المبحث الثاني

تقويم خصائص المواد الخام وأستثمارها

» أولا: تقويم الرواسب الخام:

تحضى الوحدات الجيمورفولوجيه في منطقه الدراسة بأهمية كبيره والتي تنحصر بين وحدتي سلاسل أحادية الميل شمالاً والسهول التجميعية جنوبا، كما تتميز بانحدارات طفيفة ووجود رواسب خشنة وتخددات موضعية نتيجة انقطاعها بسلسلة من المجاري التي تخترقها، وقد تتشكل فيها مراوح فيضية وهي عبارة عن رواسب طموية أو مخروط منخفض من الحصى والرمل ورواسب فتاتية تتخذ هيئة مروحة في مقطعها العرضي المستوي[1]، إذ تنشأ عند خروج نهايات الأودية شبه الجافة الشديدة الانحدار من مخارجها الجبلية أثناء حدوث الفيضانات المندفعة بحمولتها الكبيرة الحجم من الرواسب وانتشارها فوق الاراضي شبه المستوية البسيطة الانحدار، والواقعة تحت أقدام الجبال حيث تهبط بسرعة وتقل قدرتها على حمل الإرسابات وتتشعب مجاريها في اتجاهات متعددة تتخذ نمط اشعاعي ثم تنساب المياه في مجاري ضحلة وقصيرة عند رأس المروحة، وتنبع هذه الأهمية من احتوائها على كميات عديده من المعادن والترسبات الصالحة لإغراض البناء والتشييد وتتمثل بالمواد الرئيسة في منطقه الدراسة والتي تم البحث سابقا.

---

(١) أندرزج راجوكي، المراوح الغرينية السطحية، محاولة في الأسلوب الكمي، ترجمة وفيق الخشاب وعدنان النقاش، مطبعة دار الحكمة، جامعة بغداد، ١٩٨٩، ص ١٥.

» ثانيا: التحليل المختبري:

تم أخذ عينات المواد الخام التي تمثل (١٥٠) متر مكعب من أماكن توفر رواسبها المختلفة في منطقة الدراسة، ومن خلال الفحوصات المختبرية اتضح الأتي:

١-: أجريت الفحوصات الفيزيائية لمادتي الحصى والرمل في مختبر صلاح الدين وفقا للمواصفات القياسية العراقية رقم (٣٠, ٣٣)، والفحوصات الكيماوية بموجب الدليل رقم (٥٠٠)، ومقارنتها بالمواصفات العراقية(٤٥) لسنة ١٩٨٤، الجدولين رقم (٢ و٣)، وبذلك تحددت من خلال الجدول رقم (٢) المواصفات العامة لمادتي الرمل والحصى، كما حدد الجداول رقم (٣) نسبة المواد الضارة والناعمة الموجودة ضمنها، وتمتاز الرواسب الصالحة للتصنيع بخلوها من الشوائب كالطين والغرين والمواد العضوية التي كلما زادت ادت الى ضعف تماسك حبيباتها، وتمتاز بإشكال كرويه وسطح خشن، مع قلة الشقوق والفواصل في حبيباتها، وتماثل أحجام حبيبات الرمل والحصى وذلك طبقا لمتطلبات كل صناعه (الجدول رقم ٤).

الجدول رقم (٢) المواصفات العامة لمادتي الرمل والحصى.

الرمل			الحصى		
التدرج	العابر٪	المواصفات	التدرج	العابر٪	المواصفات
١٠٠	١٠٠	١٠٠	٣٧,٥	١٠٠	١٠٠
٤,٧٥	٩٦	١٠٠-٩٥	٢٠	٩٥	١٠٠-٩٥
١,١٨	٦١	٨٠-٤٥	١٠	٣٠	٥٥-٢٠
٠,٣	٢٢	٣٠-١٠	٥	٠,٣	١٠-٠
٠,١٥	٥	١٠-٢			

المصدر: ١- الدراسة الميدانية.

٢- وزاره الاعمار والاسكان، المركز الوطني للمختبرات والبحوث الإنشائية، مختبر صلاح الدين الإنشائي/ ٢٠١٠/الملحق(١).

الجدول (٣) نسبه المواد الضارة والناعمة ضمن مادتي الرمل والحصى.

الرواسب	الرمل		الحصى	
المواد	النسبة في المواد	الحد الأعلى المسموح	النسبة في المواد	الحد الاعلى المسموح
	(٪)	(٪)	(٪)	(٪)
الشوائب	٢,٣	٣	٠,٢	١
الكبريت	٠,٠٣	٠,٥	٠,٠٩	٠,٢٥
الاملاح الكبريتية	٠,٩٢	٠,٥	٠,٠٤٢	٠,١

١ـ الدراسة الميدانية.٢ـ وزاره الأعمار والإسكان، المركز الوطني للمختبرات والبحوث الإنشائية، مختبر صلاح الدين الإنشائي.

جدول رقم (٤) المؤشرات الإحصائية للصناعات ومواصفات الرواسب

المقياس الحجمي	الصناعات
٥-١٠	البلوك والاشتايكر
٥-٢٠	تبطين الاباز
أكثر من ٢٠	تبليط الطرق
٥-٤٠	الخرسانات متعددة الاستخدامات
٢-٧٥	السبيس(فرشات الطرق)

١ـ الدراسة الميدانية. ٢ـ وزاره الأعمار والإسكان، المركز الوطني للمختبرات والبحوث الإنشائية، مختبر صلاح الدين الإنشائي.

٢-: أجريت الفحوصات الفيزيائية والفحوصات الكيماوية بالنسبة لمادتي حجر الجبس والكلس في مختبر ديالى، وتبين من خلال المقارنة مع النسب العالمية (٢٦٩٠ و٢١٤٨)، والمقارنة مع المواصفات العراقية(٤١٧) إن نسبة الأملاح الذائبة منخفضة، وكذلك نسبة الكبريت حيث يبين الجدول (٥) النسبة الموجودة بالمواد مع النسب المسموح بها، وبذلك تكون هذه الرواسب ذات صلاحية عالية لأغراض تصنيعها.

الجدول (٥) نسب الأملاح الموجودة ضمن مادتي حجر الجبس والكلس.

النسب / الاملاح	النسبة الموجودة بالمواد	النسب المسموح بها (حد اعلى)
أملاح كبريتيه (جزء بالمليون)	٢٩٤	١٠٠٠
أملاح ذائبة (جزء بالمليون)	٥١١	٣٠٠٠

١ـ الدراسة الميدانية، ٢ـ وزارة الاعمار والاسكان، المركز الوطني للمختبرات والبحوث الإنشائية، مختبر ديالى الانشائي/ ٢٠١٠.

» ثالثا: وحدات الصناعة الاستخراجية (الجدول ٦):

أ) معامل أو مقالع (الحصى والرمل):

يبلغ عدد المعامل في قضاء طوزخورماتو ثلاثة عشر معملا تنتشر على جانبي نهر (اق صو) او (شاي طوز) حيث تتوافر المادة الأولية، ويبلغ عدد المشتغلين في هذه الصناعة نحو (١٠٤) عاملا، وشكل ذلك نسبة مئوية تقدر بنحو (١٩ر٧٨٪) من نسبة العاملين في الصناعات الاستخراجية، وشكلت الطاقة الإنتاجية لهذا القطاع (٧٥٠) طنا يوميا من مادتي (الرمل ـ الحصى) وبنسبة (١٨ر٦٨٪) من مجموع قطاع الصناعات الاستخراجية وهي نسبة عالية، وعليه فان اسواق تصريف هذا المنتج هي مجموعة من المحافظات مثل

(بغداد- ديالى - كركوك - صلاح الدين) وكذلك داخل القضاء، لذا فان الحاجة تزداد في هذا الفرع الصناعي للطاقة الكهربائية من تحريك العمليات الميكانيكية لغرض تكسير الأحجار وتشغيل الغرابيل لتصفية الحصى والرمل، ولتعويض نقص الطاقة الكهربائية الوطنية تستخدم مولدات الديزل الأمر الذي أدى الى ارتفاع أسعار هذه المواد نتيجة ازدياد أسعار الوقود في السنوات الأخيرة مما انعكس سلبا على أسعار المنتجات، ونتيجة لزيادة الطلب على هذه المواد لكونها مواد تدخل في الصناعات الإنشائية المختلفة أدى إلى زيادة عدد المقالع في المنطقة وكذلك بسبب جودة تلك المواد.

جدول رقم (٦)

مؤشرات وحدات الصناعات الاستخراجية في قضاء طوزخورماتو لعام ٢٠٠٩

البيان / الوحدات الصناعية	عدد الوحدات	الطاقة الانتاجيةيوم/ طن	النسبة المئوية	عدد العاملين	النسبة المئوية
مقالع الحصى- الرمل (مركز القضاء ـ سليمان بيك)	١٣	٧٥٠	٦٨,١٨	١٠٤	٧٨,١٩
معامل الجص(مركز القضاء ـ شمال ناحيةسليمان بيك)	٣	٢٠٠	١٨,١٨	٢١	١٥,٧٨
مقلع احجار الكلس(شرق ناحية سليمان بيك)	١	١٥٠	١٣,٦	٨	٦,٠١
المجموع	١٧	١١٠٠	١٠٠	١٣٣	١٠٠

(١) وزارة التخطيط ، مديرية دائرة إحصاء صلاح الدين ، بيانات غير منشورة.

(٢) محافظة صلاح الدين ، الأملاك ، سجلات خاصة بالمقالع ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٠٧.

(٣) قائمقامية قضاء طوزخورماتو ، وحدة المالية ، بيانات غير منشورة.

(٤) الدراسة الميدانية.

ب) معامل الجص (الجبس):

يعد حجر الجبس المادة الخام الرئيسة الداخلة في هذه الصناعة، وتظهر هذه المادة كعامل موقعي مهم، وكما هو معروف أنها تقوم عند موادها الأولية، لان الكميات المطلوبة للصناعة كبيرة، ولما كانت المادة الأولية (الجبس) رخيصة لا تتحمل تكاليف نقل هذه الكميات الكبيرة أنشئت الصناعة في موقعها بالقرب من مقالع الجبس، يظهر ان هذه الصناعة تحتل المرتبة الثانية من حيث الطاقة الإنتاجية، إذ شكلت نسبة (١٨,٨١٪) من مجموع الصناعات الاستخراجية، في حين شكلت نسبة عدد العاملين نحو (١٥,٧٨٪)، ويتضح من خلال الخارطة السابقة (رقم ٥) مواقع توزيع هذه الصناعة إذ يوجد معمل (جص الطوز) شمال القضاء بمسافة (٣ كم) إذ ينتج هذا المعمل مادة الجص الفني الأبيض، أما المعملان الآخران فيقعان شمال ناحية سليمان بيك بمسافة (٥ كم) وهما معمل البركة ومعمل الشمس، ويدخل الإنتاج في عمليات البناء وفي طلاء الجدران لذلك يعد من المواد الإنشائية الأساسية التي تدخل في عمليات البناء.

ج) مقلع حجر الكلس:

تتوافر في منطقة الدراسة ترسبات حجر الكلس الذي توجد مقالعها في ناحية سليمان بيك. التي كانت تنقل الى مناطق القطر الأخرى عبر خط سكة حديد بغداد- كركوك المتري قبل إلغائه عام ١٩٨٦ إذ توجد بالقرب من محطة قطار سليمان بيك مقالع هذا الحجر، ويبلغ عدد المشتغلين في هذه الصناعة نحو (٨) عمال، وشكل ذلك نسبة (٠١ ,٦٪) من نسبة العاملين في الصناعات الاستخراجية، وشكلت الطاقة الإنتاجية لهذا القطاع (١٥٠) طنا يوميا بنسبة (٦ ,١٣٪) من مجموع قطاع الصناعات الاستخراجية وهي نسبة متدنية، وقد توقف العمل به لسنوات عديدة ثم أعيد العمل به عام ١٩٩٨ لنقل مادة حجر الكلس بواسطة السيارات ثم توقف عن العمل بسبب ارتفاع تكاليف الإنتاج والنقل، وتدخل هذه المادة في صناعة الاسمنت كماده رئيسة في تلك الصناعة، كما يستخدم حجرا للبناء.

» رابعا: الإمكانات الاستثمارية للمواد:

١) الإمكانات الحالية:

اتضح من سياق البحث السابق أهمية منطقة الدراسة في مجال توفر مواد البناء الخام العديدة والتي تستخدم في عمليات البناء والتشييد لمختلف المباني والمشاريع الإنشائية سواء الصغير ام الكبيرة، واتضح توفر مواد رئيسه مستثمره حاليا، وتمت دراسة توزيعها المكاني، واختبار خصائصها الطبيعية المختلفة ذات الأثر الكبير في وجوده صلاحيتها لعمليات البناء والتشييد اللاحقة.

بناء على ما تقدم فان مواد الحصى الخشن والناعم ومواد الرمل والجبس والكلس تعد المواد الرئيسة المستثمرة حاليا والتي يتم استخراجها عبر مناجم (مقالع) سطحيه مكشوفه، وبعد سلسله من العمليات الميكانيكية ـ الفيزيائية يتم تسويقها الى وحدات صناعيه تحويليه لغرض انتاج مواد بناء أخرى، أو استخدام المادة الأولية مباشره في مواقع البناء والتشييد سواء داخل منطقه الدراسة أم خارجها.

٢) الإمكانات المستقبلية:

ان الاحتياطات المؤكدة من مواد البناء الخام من حيث كمياتها ومساحاتها وكميات الإنتاج السنوي كما ظهر من الدراسة، وقرب مواقع عمليات استخراج المواد من مسارات الطرق الرئيسة وباتجاه المحافظات المجاورة يعني توفر أسواق تصريف الإنتاج.

إن مستقبل هذه الصناعات يشير إلى إمكانيه عالية لتطويرها وتوسيع وحداتها الإنتاجية لتوفر الاحتياطات وسهولة الوصول الى أسواق منتجاتها، وكذلك فان عوامل تعدينها يخضع للأخذ بالتطور التكنولوجي لعمليات الإنتاج والتسويق، والاستثمار للشركات والأشخاص، واعتماد التخطيط الاقتصادي المتوازن للاستفادة من وفرة مواد البناء الخام.

الاستنتاجات والتوصيات

أ- الاستنتاجات:

١- توصلت الدراسة الى صحة فرضية البحث التي صيغت مقترحا لمشكلته، حيث اتضح وفرة مواد البناء الخام على مساحة إقليم منطقة الدراسة، إلا إن هناك تباينا في انواع تلك المواد وأنماط توزيع رواسبها ومن حيث كمياتها وأشكالها تبعا لعوامل طبيعية، كما إن هناك قصورا واضحا في عمليات الاستثمار الاقتصادي استخراجا لتلك المواد وتصنيفا لها.

٢- أقيمت العديد من الصناعات الاستخراجية في منطقه الدراسة اعتمادا على خامات المواد وتتمثل في صناعه استخراج الحصى، الرمل، وحجر الكلس، وبالمقابل أقيمت في منطقه الدراسه صناعات تحويليه تعتمد على خامات المواد منها صناعات الخراسانه، البلاط، الشتايكر، البلوك، الطابوق وتتركز في ناحية المركز وناحية سليمان بيك، وتفتقر ناحية امرلي لذلك.

ب- التوصيات:

١- العمل على تشجيع المستثمرين في مجال بناء وحدات صناعيه تعتمد على مواد البناء الخام، وتتمثل في إمكانية إقامة معمل للاسمنت في منطقه الدراسة لأهمية إنتاجه للصناعات الإنشائية المختلفة، وإقامة معمل للجص وأخر لطابوق الثرمستون في ناحية سليمان بيك، أضافه إلى معمل للطابوق العادي في ناحية امرلي لصلاحية بيئتها المفتوحه.

٢- إتاحة التسهيلات المصرفية المالية لأصحاب المشاريع القائمة حاليا في ظل

ارتفاع أسعار الوقود وتكاليف النقل، وسواء كانت هذه المشاريع استخراجيه مثل تقطيع الحجر أم تصنيعه كمعامل الشتايكر والأنابيب والقناطر الكونكريتيه.

٣- توحيد المرجعيات المسؤوله عن عمليات استثمار المواد الخام وحصرها بمركز المحافظه كجهة وحيده ترتبط بدورها بالوزارات والدوائر المعنيه.

****

المصادر

١) أندرزج راجوكي، المراوح الغرينية السطحية محاولة في الاسلوب الكمي، ترجمة وفيق الخشاب وعدنان النقاش، مطبعة دار الحكمة، جامعة بغداد، ١٩٨٩، ص ١٥.

٢) البياتي، صباح عثمان،التوطن الصناعي في قضاء طوزخوزماتو، رسالة ماجستير غير منشوره،جامعة تكريت، كلية التربية، ٢٠٠٩.

٣) السامرائي، مجيد ملوك، وصباح عثمان البياتي، تقييم مواد البناء الخام في قضاء طوزخورماتو، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، العدد (١٣١) ٢٠١١.

٤) السماك، محمد ازهر سعيد، جمعة رجب طنطش، دراسات في جغرافية الصناعة والمعادن، منشورات ELGA مالطة، ٢٠٠٠.

٥) شحاذه، نعمان، الأساليب الكميه في الجغرافية، عمان،١٩٩٧.

٦) عبد الحسين، طلال، رواسب، الجبس في العراق،بغداد ١٩٠٧٩،

٧) محمد،صفاء عدنان، التقييم الجيمورفولوجي لمنطقة طوزخوزماتو، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة تكريت، كلية التربية،٢٠٠٨.

٨) وزارة التخطيط، دائرة تخطيط صلاح الدين،بيانات غير منشورة.

٩) وزارة التخطيط،دائرة إحصاء صلاح الدين،بيانات غير منشورة.

١٠) وزارة الصناعه،المنشأة العامة للمسح الجيلوجي، بيانات غير منشورة.

١١) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات المجموعة الإحصائية السنوية لعامي ٢٠٠٥-٢٠٠٦.

١٢) محافظة صلاح الدين،وحدة الأملاك،سجلات خاصة بالمقالع، بيانات غير منشورة.

١٣) قائمقامية قضاء طوزخورماتو، الوحدة المالية، بيانات خاصة بالوحدات الصناعية، بيانات غير منشورة.

****

الفصل الثامن

الآثار المكانية لشبكة الطرق البرية على توزيع السكان في قضاء تكريت

الفصل الثامن

الآثار المكانية لشبكة الطرق البرية على توزيع السكان في قضاء تكريت

» المقدمة:

تعد شبكة الطرق البرية الحجر الأساس في تنفيذ العديد من المشاريع التنموية، كما ان هذه الطرق تكون نتيجة لمتطلبات التطور الاقتصادي والاجتماعي، وتمثل الشبكة حلقة الوصل بين مواقع الإنتاج من جانب والاستهلاك والتوزيع من جانب آخر، ولا تنحصر أهمية الشبكة وكفاءتها بوصفها حلقة وصل بين مناطق الإنتاج من جهة والاستهلاك من جهة أخرى فحسب بل لها دور في توزيع السكان وأثره في مدى منفعتهم المكانية من السلع والأيدي العاملة أثناء عملية التبادل.

أمكن صياغة المشكلة التي يدور حولها البحث بالسؤال الآتي: ما هي العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت؟، وتم تحديد عدد من المشكلات الثانوية ضمن المشكلة الرئيسة ومنها؛ هل هناك دور للطرق في توزيع السكان في منطقة الدراسة؟، وصيغت فرضية البحث بأن هنالك دور واضح للطرق في توزيع السكان وتوزيع المستوطنات، وان العلاقة بينهما هي علاقة ايجابية متباينة مكانيا.

اهمية الدراسة تأتي من أهمية الطرق في نمو السكان كما تسهم في توزيعهم لدورها الكبير في إيصال مختلف الخدمات للسكان من جهة وتسهيل مجمل العملية الاقتصادية من خلال توزيع أنشطتها المختلفة من جهة أخرى مما يودي إلى تطور الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للسكان باستمرار وهذا ينعكس إيجابا على نموهم المستمر.

تهدف الدراسة الى إبراز ملامح الطرق البرية ضمن منطقة الدراسة والوقوف على أهم الخصائص الجغرافية المؤثرة فيها، ومن ثم محاولة الربط بين شبكة الطرق البرية على أنها ظاهرة جغرافية وبين ما يحيط بها من متغيرات ومقومات طبيعية وبشرية.

» أولا: حدود البحث الزمانية والمكانية:

تم تناول الدور الذي تشكله شبكة طرق النقل البرية في قضاء تكريت ومراحل تطورها عبر مراحل زمنية متعددة من حيث التطور الاقتصادي والاجتماعي للمستوطنات البشرية ودورها في توزيع السكان خلال المدة (١٩٨٩ ـ ٢٠١٠) وتفسير ذلك من خلال البحث في العلاقات المتبادلة بين الخصائص الجغرافية وأثرها في بناء الطرق لأصنافها كافة الرئيسة والفرعية والثانوية ، كما شمل المستوطنات والمستقرات البشرية (الريفية والحضرية) كافة والتي تم تحديدها وفقا لحجم السكان لمنطقة الدراسة لعام ٢٠١٠ [(١)].

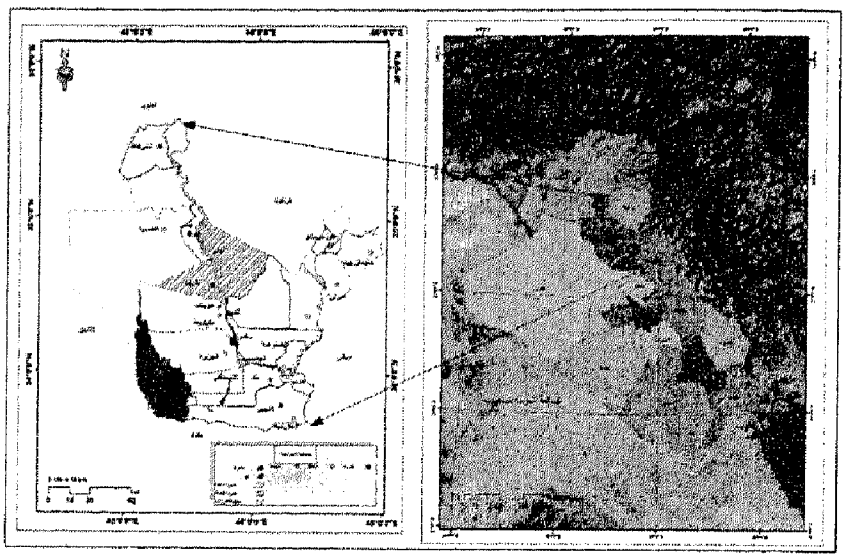
تقع منطقة الدراسة في القسم الأوسط من العراق والتي تمثل مركز محافظة صلاح الدين الممثلة بالأجزاء الشمالية من وسط العراق (الخارطة رقم ١) ، ويبعد مركز قضاء تكريت مسافة تقدر (١٨٠كم) إلى الشمال من مدينة بغداد. وتقع منطقة الدراسة تبعا لموقعها الفلكي بين دائرتي عرض (٣٥ َ٥ و٤٥ َ٣٤٥) شمالاً وبين خطي طول (٣٠ ، ٤٣ ٥و٤٤٥.١٠) شرقاً.

أمّا حدود منطقة الدراسة الإدارية فمن جهة الشمال محافظة كركوك وقضاء بيجي، ومن جهة الشرق قضاء الدور، ومن جهة الجنوب قضاء سامراء، ومن جهة الغرب قضاء بيجي وناحية الصينية.

---

(١) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، نتائج الحصر والترقيم لسكان قضاء تكريت لعام ٢٠١٠ (جداول متفرقة)، تكريت ، ٢٠١٢، بيانات غير منشورة.

خارطة رقم (١) موقع منطقة الدراسة من العراق ومحافظة صلاح الدين



المصدر: وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة (خارطة العراق لسنة ٢٠١١ بمقياس١/٥٠٠٠٠٠)
و(خارطة محافظة صلاح الدين لسنة ٢٠١١ بمقياس١/٢٥٠٠٠٠)، شعبة الخرائط الرقمية، تكريت،٢٠١٢.

اعتمدت الدراسة المقاطعات الزراعية أساساً للمقارنة بدلاً من الوحدات الإدارية باعتبارها أصغر وحدات مساحية، للحصول على نتائج أدق من حيث المقارنة، وتضم منطقة الدراسة (٤٤) مقاطعة، حيث تبلغ مساحة منطقة الدراسة (٤٠٤٦،٤ كم٢) أي ما يعادل (١٦١٨٥٦٠) دونما، وبهذا تشكل نسبة (١٦،٨٪) من المساحة الكلية لمحافظة صلاح الدين البالغة (٢٤٠٧٥ كم٢)، كما تشكل نسبة (٥،٥٪) من مساحة القطر البالغة (٤٣٥٠٥٢ كم٢) (الجدول رقم ١).

جدول رقم (١) المساحة/دونم وعدد السكان لمقاطعات قضاء تكريت/ ٢٠١٠

ت	رقم المقاطعة وشهرتها	عدد السكان (نسمة)	المساحة دونم	مساحة ٪	ت	رقم المقاطعة وشهرتها	عدد السكان (نسمة)	المساحة دونم	مساحة ٪
أ	ناحية المركز	١٦٧٥١٨	٩٧٢٨٨٥	٦٠,٧	٢٣	(٣٦) العكوز	٢٢٩	١٧٣٥٧	١,١
١	(١) عوينات	٩٩٤٥	٩٠٥٩	٠,٦	٢٤	(٣٧) سياح الجبل	٥٦١	٣٨٢٠٦	٢,٤
٢	(٢) العوجة الشرقية	٣٣٩٦	٧٣٤٢	٠,٤	٢٥	(٣٨) صديرة الجبل	٢٠٥٠	٢٦٣٢٠	١,٦
٣	(٣) العوجة الغربية	١٠٥٢١	١٠٠٩٣	٠,٦	٢٦	(٣٩) وحيلة والبومة	٩٧١	٣٢٦٨٠	٢
٤	(٥) وادي شيشين	٢٦٤٥٧	١٠٧٥٤	٠,٧	٢٧	(٤٠) سياح الجبل وأربيضة الجنوبية	١٤٥	٢٥٣٨٠	١,٦
٥	(٦) قلعة تكريت	٢٩٧١٦	٩٢١٧	٠,٦	٢٨	(٤١) الخزامية الشرقية	٦٤٢	٣١٣٠٠	١,٩
٦	(٧) المطاردة	١٩٩٢٦	١٢٤٨	٠,٨	٢٩	(٤٢) العكلة والذكورة	٢٨٤	٤٩١٩١	٣
٧	(٨) الخنك	١٢٤٧	١٠٥٩٦	٠,٦	٣٠	(٤٣) عيثة اوحليحل	٦٥٧	١٨٥١١	١,١
٨	(٩) المحزم	١١٢١٨	٨٨٤٦	٠,٥	٣١	(٤٤) المعيدي ا	٥١٣	٣٧١٦٨	٢,٣
٩	(٩أ) الجزيرة	٣٣٨٦١	٨٦٣٠٩٢	٥٣,٣	٣٢	(٤٥) المبدد	٦٦٦	٢٥٢١٨	١,٥
١٠	(١٣) الملحة	٩٨٧٥	٧٢٤١	٠,٤	٣٣	(٤٦) الدراجية	٩٨١	٢٨٤٣٣	١,٧
١١	(٢٠)ابوغربان	٣٤٩٨	١٦٢٢٩	١	٣٤	(٤٧) الناعمة	٧١٦	١٨٨٥٩	١,٢
١٢	(٢١) ديوم تكريت	٧٨٥٨	١٩١٦٨	١,٢	٣٥	(٤٨) المعيبدي وتلول الصفر	٨٩٩	٣٥٢٢٧	٢,٢
ب	ناحية العلم	٥١٤٢٧	٦٤٥٦٧٥	٣٩,٣	٣٦	(٤٩) الناعمة اج	٥٣٤	٢٧٣٤٥	١,٧
١٣	(٢٣) نهر الحديد	٩٣٢٤	٩٠١٥	٠,٥	٣٧	(٥٠) صديرة البوعجيل	٦٤٥	٢٤٨٤٥	١,٥

١٤	(٢٤) حاوي جيوان	٤٨٩٧	٥٦٠٤	٠,٣	٣٨	(٥١) المجرة وتل الرجم	٩٨٧	٢٠٦١٤	١,٣
١٥	(٢٥) الحاوي	٩١٢٢	٨٦٢٤	٠,٥	٣٩	(٥٢) العكوزج	٤٢٥	٩١٨٨	٠,٦
١٦	(٢٦) الحاوي وتل السوق	٧٥٨	١٠٠٠٦	٠,٦	٤٠	(٥٣) صدر الفتحة	٥٦١	٢٣٦٥٢	١,٥
١٧	(٢٧) الخرجة والعالي	٢٠٤٧	١٠١٤٣	٠,٦	٤١	(٥٤) سياح الطرفاوي	٢٧٩	١٤٤٦٠	٠,٩
١٨	(٢٨)سمرة والعيادي	٢١٩٢	٧٧٩٠	٠,٥	٤٢	(٥٥) طعان وسيحة الملح	٤٥٦	١٣٨٠٠	٠,٨
١٩	(٢٩) الخزامية	٣٨١٧	٦١٢٥	٠,٤	٤٣	(٥٦) نخيلة والمعيدي	٧١٧	٢٣٦١٤	١,٥
٢٠	(٣٠) أربيضة	٣٥٩٩	١٤٤٤٨	٠,٩	٤٤	(٥٧)الدراجي ش	٨٥٤	١٩٣٢٢	١,٢
٢١	(٣١) بزيخة	٢٧٨	٨٢٦٣	٠,٥	–	–	–	–	–
٢٢	(٣٣) اللقلق	٦٢١	٤٩٥٦	٠,٣	–	المجموع	٢١٨٩٤٥	١٦١٨٥٦٠	١٠٠

المصدر: من عمل الباحث اعتمادا على:

١- وزارة الزراعة ، شعبة زراعة تكريت ، التخطيط والمتابعة ، مساحة المقاطعات الزراعية لسنة ٢٠١١ ، تكريت ، ٢٠١٢ ، بيانات غير منشورة.

٢- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية إحصاء محافظة صلاح الدين ، نتائج الحصر والترقيم للسكان في قضاء تكريت لعام ٢٠١٠ ، تكريت ، ٢٠١٢، بيانات غير منشورة.

» ثانيا: النقل البري في منطقة الدراسة:

١- تطور النقل بالطرق المعبدة

أن أول طريق تم تعبيده في منطقة الدراسة هو ذلك المار مابين (بغداد - تكريت - الموصل) عام ١٩٥٧، واتخذ مساره الموضع الكائن غرب مدينة تكريت، الطريق الرئيس رقم (١) عند الحافة الغربية لسورها القديم ، كما تم إنشاء جسر بطول (٢٠٠ متر) في العام نفسه على وادي شيشين (المقاطعة ٥) جنوب مركز مدينة تكريت القديمة. وبعد ذلك تم انجاز الطريق الممتد إلى الموصل ، ومنذ ذلك العام أمسى هذا الطريق الوسيلة الرئيسة للنقل[١]، وفي العام ١٩٧٢ تم انجاز جسر تكريت على نهر دجلة بطول (٨٠٠ متر) ومقتربات تصل إلى (١٥٠٠ متر) وجعل هذا الجسر من المدينة عقدة للنقل البري مابين شمال العراق وغربه وجنوبه ، فضلا عن تنشيط تجارة المنطقة مع المستوطنات القريبة والبعيدة كمدن (كركوك - الطوز - الدور - سامراء - الرمادي - بيجي).

٢- تطور النقل بالسكك الحديد في منطقة الدراسة:

منذ العام ١٩١٨ تم مد سكة حديد بين بغداد وتكريت ، وبوشر بنقل البضائع والمسافرين بدءاً من العام ١٩٢٢ وبعد ذلك تم تمديد الخط إلى بيجي فالموصل ليصبح جاهزا للنقل عام ١٩٤٢ ، وقدم خدماته لنقل البضائع من والى المنطقة والمتمثلة بالسلع المستوردة وتسويق المنتجات الحيوانية والنباتية عبر محطتها التي تقع على بعد (٣كم) عن مركز مدينة تكريت القديمة ، وفاقت الكميات المنقولة عبرها تلك التي كانت تنقل عبر نهر دجلة اذ بدا الضعف يدب في الخط الملاحي النهري للتجارة[٢].

---

(١) مجيد ملوك السامرائي، الجغرافيا ودراستها التطبيقية الاقتصادية، ط١، المطبعة المركزية لجامعة ديالى، ٢٠١١. ص١٠٦.

(٢) المصدر نفسه، ص١٠٥.

ترتبط منطقة الدراسة بطرق النقل المعبدة في محافظة صلاح الدين وبالتالي بشبكة الطرق في القطر، كما تقطع أراضيها شبكة من الطرق المعبدة الرئيسة والثانوية والريفية كما هو موضح في الجدول رقم (٢) والخارطة رقم (٢)، ويبلغ مجموع أطوال الطرق المعبدة في منطقة الدراسة بنحو (٥٥٠ كم) وتضم الطرق الرئيسة منها (٢١٣ كم) أما الطرق الثانوية فقد بلغت (٣٣٧ كم) وبالنسبة للطرق الريفية المعبدة فبلغت (٧ , ٦٣٣ كم).

مما تقدم يتضح بان هناك مجموعة من الطرق الريفية بعضها معبدة والأخرى ترابية وتقوم بربط المناطق الريفية بعضها مع البعض الأخر ، حيث تربط تلك المقاطعات بالطرق الرئيسة والثانوية ، وبذلك ترتبط بشبكة عشوائية من الطرق الترابية ذات المسارات شبه المحددة التي تخترق العديد من منطقة الدراسة.

أما بالنسبة لخطوط سكك الحديد في منطقة الدراسة فهي تعد النمط الآخر من وسائل طرق النقل البرية في منطقة الدراسة ، حيث تمتد في منطقة الدراسة بسكة حديد واحدة وطولها يبلغ داخل حدود منطقة الدراسة نحو (٥٦كم) ويخترقها من الشمال إلى الجنوب، وتوجد محطة قطار واحدة لنقل المسافرين والتي تقع على بعد (٣ كم) عن مركز مدينة تكريت ، ومع أن وصولها إلى منطقة الدراسة عام ١٩١٨ إلا أن دورها كان محدودا جداً وليس له أثر واضح في قيام المستوطنات ونشوئها وذلك لابتعاده عن التجمعات السكنية والمراكز الحضرية والعمرانية والمناطق الزراعية.

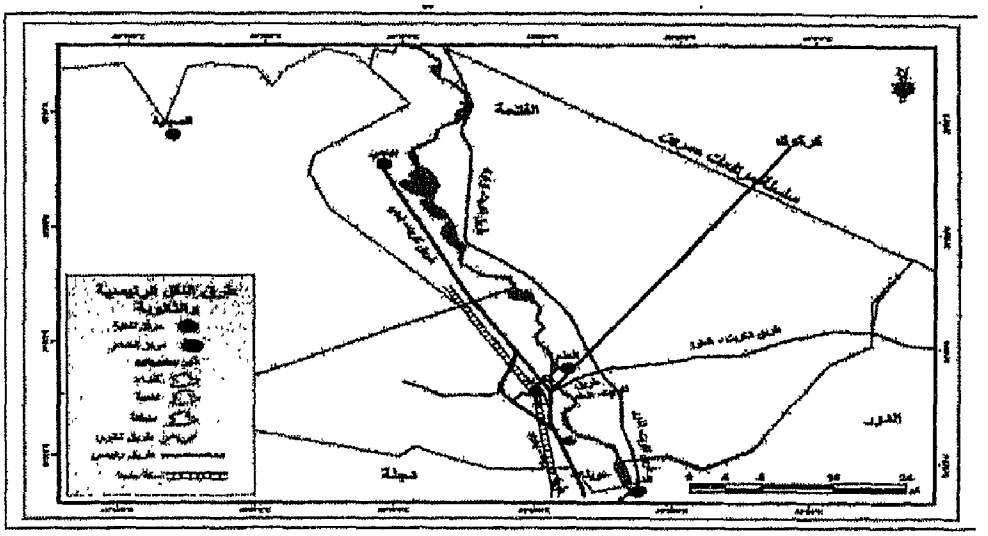
جدول رقم (٢)شبكة الطرق الرئيسية والثانوية المعبدة في قضاء تكريت لعام٢٠١١

ت	المؤشرات / اسم الطريق	طوله الكلي ١كم	طوله في منطقة الدراسة ١كم	سنة الانجاز	صنف الطريق	عدد المسارات	عدد الممرات	المناطق التي يمر بها
١	تكريت – بغداد	١٨٠	٥٢	١٩٥٧	رئيسي	٢	٤	تكريت – سامراء –بلد – الدجيل – بغداد
٢	تكريت – كركوك	١٢٠	٩٤	١٩٥٥	رئيسي	٢	٤	تكريت – طوز – كركوك
٣	تكريت – بيجي	٤٢	٢٦	١٩٥٧	رئيسي	٢	٤	تكريت – بيجي
٤	تكريت – سامراء السريع	٥٤	٤١	١٩٥٧	رئيسي	٢	٤	سامراء – تكريت
٥	تكريت– طوزخورماتو	٩٤	٨١	١٩٨٣	ثانوي	١	٢	تكريت – طوز
٦	تكريت – الدور – سامراء	٥٠	٣٨	١٩٧٦	ثانوي	١	٢	تكريت – الدور– سامراء
٧	تكريت – بيجي	٨	٥	١٩٥٨	ثانوي	١	٢	تكريت – الفتحة – بيجي

٨	تكريت – عين الفرس	٥٩	٤١	١٩٥٤	ثانوي	١	٢	تكريت – العوجة – عين الفرس
٩	تكريت – العلم – الفتحة	٦١	٥٣	١٩٧٦	ثانوي	١	٢	تكريت – العلم – الفتحة
١٠	تكريت – شركة النفط	١٥	١٢	١٩٥٧	ثانوي	١	٢	تكريت – شركة النفط
١١	تكريت – الطوز	٩٨	٨٨	١٩٥٤	ثانوي	١	٢	تكريت – مفرق العلم – الطوز
١٢	تكريت – الدور	٢٤	١٩	١٩٥٥	ثانوي	١	٢	تكريت – العلم – الدور
١٣	مجموع أطوال الطرق الرئيسة	٣٩٦	٢١٣	–	–	–	–	–
١٤	مجموع أطوال الطرق الثانوية	٤٠٩	٣٣٧	–	–	–	–	–
١٥	مجموع أطوال الطرق الكلية	٨٠٥	٥٥٠	–	–	–	–	–

١- مديرية الطرق وجسور محافظة صلاح الدين ، أطوال الطرق والجسور في محافظة صلاح الدين لعام ٢٠١١ ، الشعبة الفنية ، تكريت ، ٢٠١٢ ، بيانات غير منشورة.

خارطة رقم (٢) شبكة الطرق في قضاء تكريت لعام ٢٠١١



وزارة الأعمار والإسكان، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة صلاح الدين، خارطة شبكة الطرق لقضاء تكريت لسنة ٢٠١١، شعبة الخرائط الرقمية، تكريت، ٢٠١٢.

» ثالثا: الأنماط التوزيعية للسكان:

ارتبط توزيع السكان (المستوطنات) على امتداد مجرى نهر دجلة لوجود السهل الفيضي الذي يبدأ من شمالها إلى جنوبها لذلك نجد أن أطوال الطرق قد اتبعت ضفاف النهر لتمر بهذه المستوطنات ، أما بالنسبة للآبار فقد تتوزع المستوطنات فيها أو حولها حيثما أمكن استغلال مياهها للزراعة[١]، ومما تقدم يمكن تمييز ثلاثة أنماط لتوزيع السكان في منطقة الدراسة وكما يأتي:

١-: نمط توزيع السكان المتجمع Grouped

غالبا ما ينتشر هذا النمط ضمن مراكز المدن ولا نجده في القرى إلا بنسب ضئيلة

(١) مجيد ملوك السامرائي، دور الطرق البرية في نمو المستوطنات البشرية في محافظة صلاح الدين ، رسالة ماجستير، جامعة بغداد ـ كلية التربية الاولى، غير منشورة، ١٩٩٠، ص١٣٣.

جدا، حيث يتمثل في منطقة الدراسة في ناحية المركز ومركز ناحية العلم. وتكون على شكل أبنية متراصفة ومخططة وفق تصاميم هندسية من دوائر البلدية وتنطبق هذه مع التصميم الأساس للمدينة ويتخللها شوارع مبلطة ومرتبطة بالطرق الرئيسة ، ويوجد في هذه المراكز اغلب الخدمات التي يحتاجها السكان في المدينة[١]. ويتسم هذا النمط بالازدحام السكاني الكثيف والتركز الكبير على المنطقة الصغيرة في الأرض وتكون الكثافة في هذا النمط (النقطي) عالية جدا في مدينة تكريت ومركز ناحية العلم كما تم الإشارة لها سابقاً، وقد وصل عدد سكان منطقة الدراسة ضمن هذا النمط نحو(٨ , ٥١٠٠٠) نسمة لعام ٢٠١٠.

٢-: نمط توزيع السكان الخطي *Linear*

ويتمثل بالمستوطنات المتقاربة والمنتشرة خطياً على طول النهر والطرق، أي يكون بشكل امتداد خطي على ضفتي النهر من الشمال نحو الجنوب، حيث تقوم التجمعات السكانية على الجهة الغربية (المركز) للنهر بصورة اكبر من الجهة الشرقية (العلم) لاتساع السهل الفيضي ، وقد جذب بذلك مسارات سكة حديد (بغداد – الموصل) في بعض الأماكن ، كما جذب مسار الطريق الرئيس رقم (١) والذي ساعد على تجمع السكان بشكل متزايد ، فزاد من الأهمية الموقعية للمستوطنات القائمة مما أدى ذلك إلى نموها فيما بعد ، وان الطرق العابرة من العوامل التي تتحكم في نمو المستوطنات من خلال بناء الكثير من المساكن على جانبيها ، ثم تركز السكان في المستوطنات على طول مساراتها ، إذ أنها تقدم خدمات نقلية كبيرة وسريعة وتسهل حركة المرور المحلية ، كما أنها تضم المكان المركزي للمدن الكبيرة والصغيرة قربها[٢]، هذا ووقعت اغلب المستوطنات الحضرية في المنطقة على طول مجرى النهر والطريق الرئيس رقم (١) المحاذي له وعلى

(١) السامرائي، مجيد ملوك، وفرح عبد القادر النجدي، العلاقة بين الطرق والسكان، العدد (١١) ٢٠١٣.

(٢) المصدر نفسه.

الجانبين الشرقي والغربي على الترتيب، أي المستوطنات القريبة من مركز الخدمات (مراكز المدن)، وقد وصل عدد سكان المنطقة ضمن هذا النمط نحو(١٦٠٠٠٠) نسمة لعام ٢٠١٠، وهي أعلى نسبة يحققها هذا النمط عن الأنماط الأخرى، وقد أدى تطور بناء الطرق إلى قرب المسافات ما بين المستوطنات مما سهل ذلك أداء هذه المؤسسات بمهامها الصحية والوقائية والعلاجية في أسرع وقت ممكن (لارتباط هذه الخدمات بالسرعة) وبأقل كلفة وجهد وان هذا النوع من المستقرات نجده ينتشر في منطقة الدراسة بشكل خطي على طول امتداد مجرى نهر دجلة ، لان قرب القرية من المورد المائي يضمن لها استعمال المياه في الحياة اليومية وعدم انقطاعها.

٣-: نمط توزيع السكان المبعثر (المنتشر) Sporadically

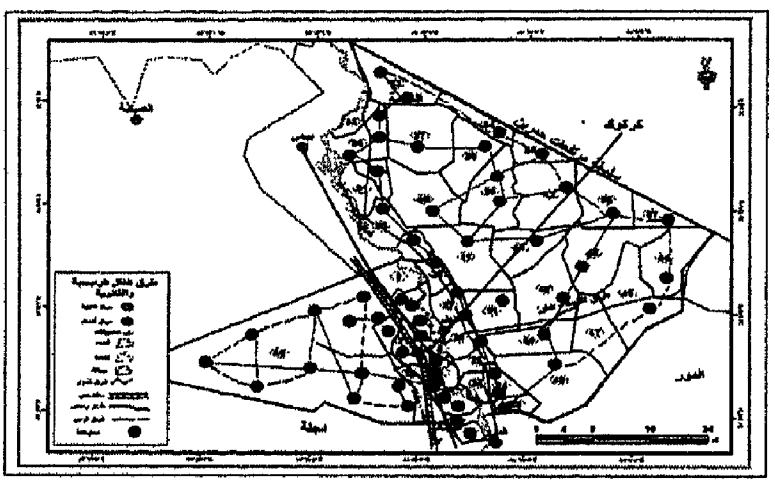
يتمثل هذا النمط بالمستوطنات المتناثرة في منطقة الدراسة بالمقاطعة (٩ أ/ الجزيرة) وعند قدمات تلال حمرين مابين السهول ذات التربة الضحلة وآبار المياه ومنها مقاطعات (نخيلة ، عكلة ، طعان ، اصديرة ، وحيلة، ديوم تكريت ، عوينات) ويتميز هذا النمط بوجود تجمعات سكانية وسكنية قليلة، حيث تنتشر على مساحات واسعة من الأرض بشكل متباعد ضمن قرى صغيرة الأحجام بسبب عاملين أولهما توفر المورد المائي الممثل بالمياه الجوفية اعتمادا على الآبار، وثانيهما امتداد طرق النقل وامتلاك السيارة، وقد وصل عدد سكان منطقة الدراسة ضمن هذا النمط نحو (٢ , ٧٩٤٤) نسمة لعام ٢٠١٠.

» رابعا: العلاقة المكانية بين شبكة الطرق وتوزيع المستوطنات:

النقل من العوامل البشرية والاقتصادية ذات الاثر في توزيع المستوطنات البشرية، وتعد شبكة الطرق من أبرزها، إذ نجد السكان يتوزعون على امتداد خطوط النقل الرئيسة والثانوية، ويأخذ توزيع المستوطنات في منطقة الدراسة ثلاثة أنماط (الخارطة رقم ٣)، لما كان للعوامل الطبيعية أثرا كبيرا في عملية النقل حيث ساعد انبساط الأرض بناء شبكة طرق جيدة وخير مثال على ذلك الطريق الرئيس رقم (١) الذي يخترق المنطقة من شمالها إلى

جنوبها والتي يقسمها إلى قسمين مما ولد ناحية المركز على الضفة الغربية، وناحية العلم على الضفة الشرقية من النهر، وهذا ما جعل عملية الاستيطان تنجذب نحو المسطحات المائية وسهل مرونة نقليه كبيرة وبذلك يمكننا القول بان هناك علاقة مكانية ومتداخلة وبدرجة عالية من التفاعل المكاني بين بناء شبكات النقل وإنشائها واستقرار السكان من جهة وبالتالي نمو المستوطنات والتجمعات السكانية من جهة أخرى، وتحتوي منطقة الدراسة على (٧٥) مستوطنة (ريفية وحضرية)، حيث تنتشر العديد من المستوطنات بشكل نقطي وبعضها خطي والآخر بالنمط المبعثر.

خارطة رقم (٣) شبكة الطرق والمستوطنات في قضاء تكريت لعام ٢٠١١



من عمل الباحث اعتمادا على: ١. وزارة الأعمار والإسكان، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة صلاح الدين، خارطة شبكة الطرق لقضاء تكريت لسنة ٢٠١١، شعبة الخرائط الرقمية.

» خامسا: قياس العلاقة بين توزيع السكان ومتغيرات شبكة الطرق:

للتثبت من العلاقة الموقعية على مستوى النواحي تم اعتماد متغيرات عدد السكان الإجمالي وعدد المستوطنات والمتغيرات ذات العلاقة بمشكلة البحث، وعلية تم تحديد المتغير المعتمد((بعدد السكان الإجمالي(ص١))) لكل مقاطعة من مقاطعات منطقة الدراسة الواقعة ضمن ناحية المركز، أما المتغيرات المستقلة فتشتمل على، وعدد المستوطنات (س١)، والعمالة الزراعية (س٢)، والمساحة المزروعة (س٣)، والمياه

السطحية - تواجدها (س٤)، وعدد الآبار (س٥)، ومعدل الإنتاج الزراعي/ طن (س٦)، ومعدل أنتاج الحليب/ طن (س٧)، وعدد الخدمات (س٨)، وعدد السيارات الإنتاجية (س٩)، وأطوال الطرق المعبدة (س١٠)، وعدد الطرق الترابية (س١١)، وعدد الطرق المعبدة (س١٢)، والبعد عن مركز التسويق (س١٣)).

من خلال نتائج تحليل الانحدار ـ الشكل رقم (١) ـ ظهر بأن العلاقة بين عدد السكان الإجمالي لقضاء تكريت ومتغيرات الدراسة الأخرى كانت علاقة عكسية مع أطوال الطرق الكلية وعلاقتها مع كل متغير، وقد تتجلى أمام الجغرافي الكثير من الظواهر التي تبدو مترابطة وان ظاهرة السكان تؤثر على جميع المتغيرات في المنطقة، وترتبط معها بصورة متلاصقة فالحالة الرابطة بين المتغير المعتمد السكان والمتغيرات المستقلة تبدو بصورة عكسية، ويأتي سبب ذلك أن كلما زادت المسافة عن مركز القضاء كلما قلت أثمان الأرض وانتشر السكان وفق النمط المبعثر مشكلين مستوطنات صغيرة ومتناثرة، وجاءت العلاقة هنا عكسية بسبب عدم وجود توزيع متساوي للسكان ما بين مقاطعات منطقة الدراسة على العموم، فضلاً عن عدم وجود التوزيع العادل في الخدمات والطرق فمن المؤكد تصبح العلاقة هنا سلبية وضعيفة ما بين المتغير المعتمد(السكان) والمتغيرات المستقلة.

يتباين تأثير متغيرات النقل في القضاء من مقاطعة إلى أخرى وبلغ أعلى مستوى لتأثيرها الإجمالي في مقاطعة (٩ أ/ الجزيرة، ٢١/ ديوم تكريت، ٤٥/ المبدد) على الترتيب وذلك لسعة المساحة الكلية وتفوق أعداد السكان مما أفضى إلى تزايد الإنتاج وبالتالي تزايد امتلاك السيارات الإنتاجية لانجاز عملية النقل السريع والمتكرر عبر اقصر الطرق المعبدة ذات المسارات القريبة إلى مراكز تسويق الإنتاج الزراعي، وبذلك يتضح الاتي:

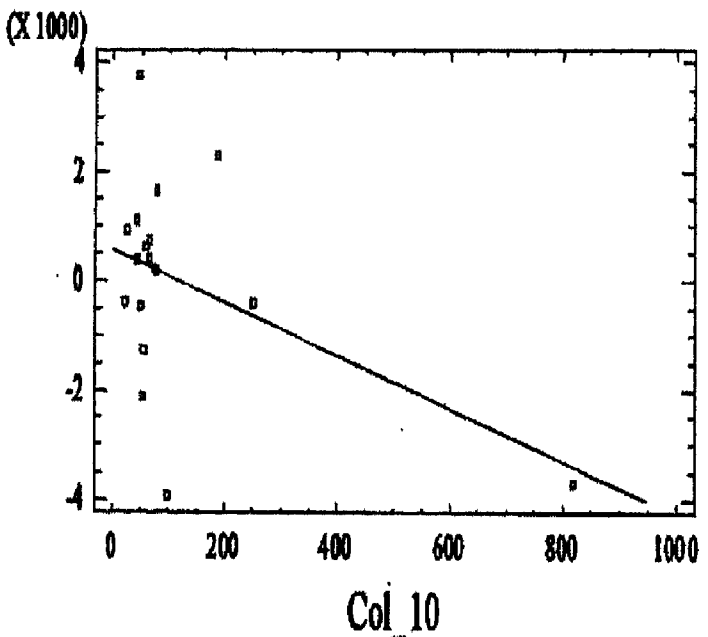
١- تقع اغلب المستوطنات في قضاء تكريت (الريفية والحضرية) على طول مسارات الطريق الرئيس رقم (١) وفي كلا الناحيتين على شكل خطي مع امتداد مجرى نهر دجلة وبنسبة (٤٩٪).

٢- أن المستوطنات البشرية في منطقة الدراسة تميزت بثلاثة أنماط منها الخطي وبنسبة (٤ ,٣٨٪) ، والنمط المتجمع بنسبة (٨ , ٢٤٪) ، أما المستوطنات القائمة وفق النمط المبعثر فكانت نسبتها (٨ , ٣٦٪) من مجموع المستوطنات في منطقة الدراسة.

٣- كان للطرق دور واضح في توزيع السكان والمستوطنات.

وهكذا يتضح بان المتغيرات التي تم حصرها في الدراسة الميدانية وإدخالها إلى العمليات الإحصائية وتحليلها لها تأثير موجب بنحو (٥١٪) كمعدل عام إن صح التعبير، وعلى ذلك فالعلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت هي علاقة ايجابية، وان للطرق دورا مؤثرا في عملية التوزيع، وهذا ما اقترضه البحث، وعليه فان العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت هي علاقة ايجابية متباينة مكانيا بنسبة (٥١٪).

الشكل/١١العلاقة العكسية لتحليل الانحدار للمتغيرات المعتمدة والمستقلة



(١) الجدول رقم (٣)، وبرنامج spss.

الاستنتاجات

١- بلغ عدد المستوطنات التي تقع على الطرق في منطقة الدراسة (٧٥ مستوطنة حضرية وريفية)، وبلغت نسبة الواقع منها على الطرق الرئيسة نسبة (٣٨,٠٪)، أما على الطرق الثانوية فبلغت (٣٥٪) ، أما المستوطنات الواقعة على الطرق الريفية فقد شكل سكانها نحو (٢٧٪) من سكان منطقة الدراسة، وان ارتفاع نسبة المستوطنات الواقعة على الطريق الرئيس رقم (١) في المنطقة يعود إلى وجود معظمها قبل الشروع ببناء الطرق، والى سبق بناء هذه الطرق لبقية الأصناف الاخرى.

٢- لم تساعد المسالك الترابية على نشوء المستوطنات ، في حين نجد أن الطرق الريفية في الوقت الذي تم بناؤها بعد أن أخذت المستوطنات الريفية مواقعها، بدأت هذه الطرق لاحقا تجذب المستوطنات الريفية الحديثة لإمكانية تقديم الخدمات العصرية لها بشكل كفوء.

التوصيات

١- ضرورة العمل على بناء شبكة الطرق المعبدة وتطويرها واكتشاف طرق جديدة وخصوصا في المقاطعات (١، ٩ أ، ٢١) وذلك لسرعة تنامي أعداد السكان في تلك المقاطعات وبالتالي زيادة أعداد المستوطنات وهي بذلك تحتاج إلى طرق جديدة رابطة لمراكز المدن ومعبدة بأحدث المواد.

٢- تطوير عملية الاستيطان في المقاطعة (٩ أ) كونها اكبر مقاطعة في منطقة الدراسة وتوفر فيها الظروف الزراعية الملائمة في المستقبل، وبذلك يتطلب بناء طرق

معبدة وسريعة تربط تلك المستوطنات والحقول الزراعية بالطرق الرئيسة والتي بدورها تتصل بمراكز التسويق.

٣- العمل على تخفيف الضغط السكاني على الأراضي الزراعية المحاذية لنهر دجلة من حيث الإسكان واستغلال التربة من خلال تشجيع السكن على طول مسارات الطرق المعبدة عبر حصر الخدمات الاجتماعية وفقا لتلك المسارات.

****

المصادر

١- السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافيا ودراستها التطبيقية الاقتصادية، المطبعة المركزية لجامعة ديالى، بغداد، ٢٠١١.

٢- السامرائي، مجيد ملوك، دور الطرق البرية في نمو المستوطنات في محافظة صلاح الدين، رسالة ماجستير،(غير منشورة)، كلية التربية الأولى، جامعة بغداد، ١٩٩٠.

٣ - السامرائي، مجيد ملوك، وفرح عبد القادر النجدي، العلاقة بين الطرق والسكان، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، العدد (١١) ٢٠١٣.

٤- جمهورية العراق، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، نتائج الحصر والترقيم للسكان لسنة ٢٠١٠، تكريت، ٢٠١٢.

٥- جمهورية العراق ، وزارة الزراعة ، مديرية زراعة صلاح الدين ، شعبة زراعة تكريت، التخطيط والمتابعة، مساحة المقاطعات الزراعية لسنة ٢٠١١، تكريت، ٢٠١٢.

٦- جمهورية العراق ، وزارة الموارد المائية ، الهيئة العامة للمساحة، خارطة العراق الإدارية ، مقياس ١/ ٥٠٠٠٠٠ ، بغداد ، ٢٠١١.

٧- جمهورية العراق، وزارة الأعمار والإسكان ، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة صلاح الدين ، الشعبة الفنية، أطوال الطرق والجسور للمحافظة لعام ٢٠١١ ، تكريت ، ٢٠١٢.

٨- جمهورية العراق، وزارة الأعمار والإسكان ، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة صلاح الدين ، شعبة الخرائط الرقمية ، تكريت ، ٢٠١٢.

9- ROBert Laurini , information systems for urban planning taylor , froncis , London and new Yurok , 2001.

10- James H. Jonson, urban Geography an introductory , London , 1969.

****

الفصل التاسع

الاستثمار السياحي

لبحيرة سدة سامراء

الفصل التاسع

الاستثمار السياحي لبحيرة سدة سامراء

» المقدمة:

تعد السياحة صناعة الحاضر والمستقبل ، حيث باتت تساهم بجزء كبير ومهم من القطاع الاقتصادي للعديد من الدول المتقدمة بل وحتى الدول النامية، ولم تعد السياحة كما في سابق ظهورها عندما كانت نشاط ترفيهي ثانوي لا يدخل ضمن القطاعات الفاعلة في اقتصاديات الدول، والحقيقة الحالية إن القطاع السياحي أصبح يأخذ نصيب كبير من دخل الأفراد الذي يخصصون جزء من دخلهم للأغراض السياحية بأنواعها العديدة (الترفيهية ، الدينية والعلاجية) هذا من جانب الأفراد، ومن جانب الدول أصبحت السياحة تعد مصدرا مهما لجلب النقد الأجنبي ووسيلة مهمة لنشر الثقافة والأفكار السياحية والدينية والاجتماعية[١].

تختلف دول العالم من حيث أهمية السياحة لديها وتطويرها لقطاع ما يعرف بصناعة السياحة. فالدول المتقدمة قطعت شوطا مهما في تطوير السياحة وان العديد من هذه الدول تعتمد على السياحة بشكل كبير كما في اسبانيا ، ايطاليا ، واليونان وغيرها، أما الدول النامية ومنها الدول العربية فلا تزال السياحة فيها ضعيفة ولم تحظى باهتمام كبير عدا بعض الدول مثل الإمارات ومصر، أما في العراق فعلى الرغم من الإمكانات السياحية الكبيرة التي يمتلكها (الدينية، التاريخية ، الطبيعية) فان هذا القطاع الاقتصادي ضعيف جدا وتكاد مساهمته في الدخل القومي لا تذكر، مما يستدعي التنبه إلى هذا القطاع والاستثمار فيه في مختلف مناطق القطر ومنها منطقة الدراسة.

---

(١) حسام جاد الرب ، التنمية السياحية في محافظة الفيوم ، القاهرة ، ٢٠٠٥ ، ص٥.

١- مشكلة البحث وفرضيته:

انطلق البحث من مشكلته الرئيسة التي تتضمن دور العوامل الجغرافية (الطبيعية والبشرية) في تحديد الاستثمار الاقتصادي سياحيا لبحيرة سدة سامراء. وتم صياغة مشكلات ثانوية مفادها؛ ما مدى التوازن الاقتصادي والاستثماري بين الإمكانات الطبيعية والبشرية وبين المنشآت والمباني السياحية الموجودة في منطقة الدراسة ، وما هي المرافق السياحية التي يمكن إضافتها ، وافضل المواقع التي يمكن اختيارها لهذا القطاع.

تم اعتماد فرضية البحث كحل أولى لمشكلة البحث والتي مفادها؛ إن للعوامل الجغرافية دور رئيس في تحديد الاستثمار الاقتصادي سياحيا لبحيرة سدة سامراء ، كما انه لا يوجد توازن اقتصادي استثماري بين الإمكانات الطبيعية والبشرية وبين ما يتوفر من منشآت ومباني سياحية في منطقة الدراسة ، مما يتيح إمكانية إضافة مرافق سياحية جديدة.

٢- أهداف البحث وأهميته:

أ- التحديد المكاني لمواقع إقامة المنشآت السياحية من حيث المواقع المشرفة سياحيا على بحيرة سدة سامراء، والمساحات المطلوبة اعتمادا على الإمكانات الطبيعية.

ب- تحديد الإمكانات الطبيعية (المساحة الخضراء ، المساحة المائية ، واتجاهات الرياح السائدة).

جـ- تحديد وفرة أو عدم وفرة البنيٰ الإرتكازيه من حيث الخدمات القائمة وشبكات النقل.

د- تحديد التوازن الاستثماري للمنشآت السياحية (فنادق ، مطاعم ، مدن العاب ، شاليهات ، مقاهي، قاعات عرض واحتفالات ، محلات وأسواق تجارية، أماكن ترفيهية، قاعات العاب وملاعب رياضية، مسابح، مساحات مائية لسباقات الزوارق) مع الإمكانات الطبيعية كمواضع الإشراف المائي، المساحات الخضراء، المساحات المائية.

٣- حدود البحث:

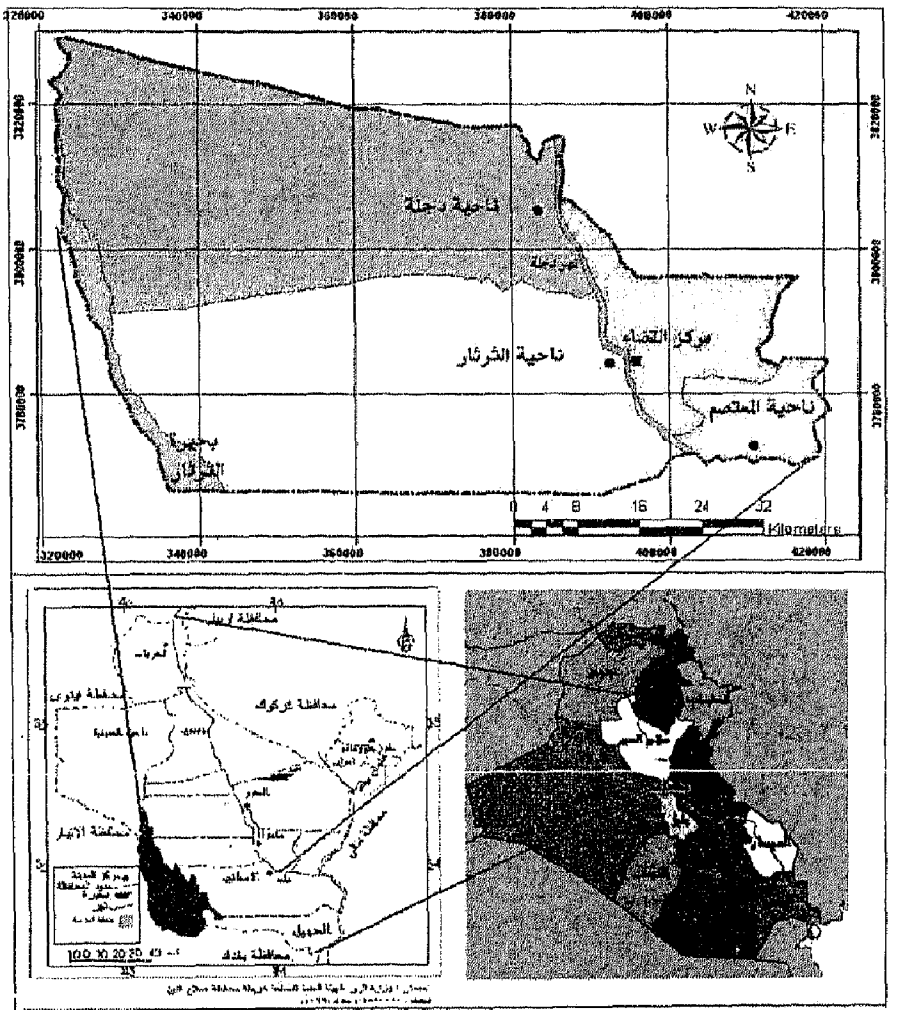
يتحدد الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة (سدة سامراء) ضمن محافظة صلاح الدين وشمال غرب العاصمة بغداد وعلى مسافة (١٢٠) كم ، ومنطقة الدراسة تابعة لقضاء سامراء يحدها من الشمال ناحية دجلة ومن الغرب والجنوب ناحية الثرثار ومن الشرق مدينة سامراء (الخريطة رقم١).

أما الموقع الفلكي لمنطقة الدراسة فينحصر بين خطي طول(٥-٤٨-٤٣°) و(٣٠-٥٢-٤٣°) شرقا ، ودائرتي عرض(٤٧-١١-٣٤°) و(٣٠-٣٠ ٣٤°) شمالا (الخريطة رقم ١) ، وموقع بحيرة سدة سامراء إلى الجهة الشمالية الغربية من مدينة سامراء (الشكل رقم ١).

٤- منهجية البحث:

بغية التحقق من فرضية البحث والتوصل الى نتائج دقيقة ، فقد اعتمد البحث على المهج الوصفي والإقليمي في دراسة طبيعة منطقة الدراسة من حيث العوامل الجغرافية (الطبيعية والبشرية) ذات العلاقة بالبحث والتوصل الى الملاحظة الدقيقة وا النتائج المطلوبة، كما اعتمدت الدراسة على منهج التحليل الكمي مع استعمال التقنيات المتمثلة بتقنيات الاستشعار عن بعد وبرامج نظم المعلومات لتحديد الظواهر وإجراء التوزيعات.

خريطة رقم (١) موقع منطقة الدراسة بالنسبة للعراق والمحافظة.



١. خرائط المقاطعات لمحافظة صلاح الدين، مركز نظم المعلومات في محافظة صلاح الدين، بمقياس ١:١٠٠٠٠٠، ٢٠١٠. ٢- مرئية فضائية للقمر لصناعي Quick Bird بمقياس رسم ١:١٠٠٠٠٠، ٢٠١٠، بدقة ٦ متر لسنة ٢٠٠٩. ٣- برنامج ARC GIS

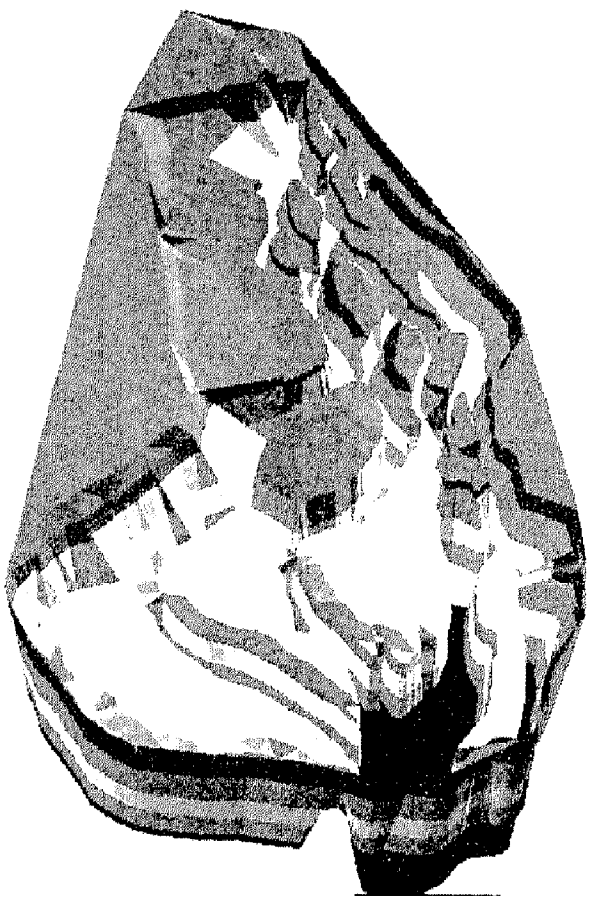
٥- مراحل البحث:

أ- تم وضع خطة الدراسة الميدانية لتحديد المتغيرات ذات العلاقة بالبحث.

ب- التحليل الاقتصادي للموارد الطبيعية والبشرية والاستثمارات في مجال السياحة والربط بين الموارد والاستثمارات.

ج- تحليل الواقع الحالي للقطاع السياحي ومدى استغلال المواد المتاحة والأفاق المستقبلية.

الشكل (١) النموذج الثلاثي الأبعاد لبحيرة مقدم سد وناظم سامراء.



الخريطة الطبوغرافية بمقياس ١/١٠٠٠٠ للعام ١٩٨٦، صلفة اسود حمود ،

تقييم الكفاءة لبحيرة سدة سامراء، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة تكريت، ٢٠٠٨ ، ص٩٠.

المبحث الأول

التحليل المكاني للمقومات السياحية

» أولا: المقومات الطبيعية

١- المظهر الأرضي لبحيرة سدة سامراء:

تتكون منطقة الدراسة من الصخور الطينية الرملية والذي يعود إلى عصر المايوسين الأعلى ، تعلوها المكتلات الصخرية التي تتداخل ضمنها طبقات قليلة السمك من السلت والطين والتي تعود إلى عصر البليوسين.

ويبلغ ارتفاع البحيرة بين (٧٠-٧٥م) فوق مستوى سطح البحر، في حين اقل ارتفاع لأرضية البحيرة يتراوح ما بين (٦٥-٦٨م) في قسميها الشمالي والجنوبي على التوالي.

وتحيط بالبحيرة أراضي تسود فيها الترب الجبسية الحصوية الضحلة العمق، وسدة سامراء عبارة عن منخفض طبوغرافي (طبيعي) ضمن مجرى نهر دجلة يبلغ طوله (١٤كم) وعرضه (٥كم) ومساحته (٦٤ كم٢) تبدأ من الشمال مع حدود ناحية دجلة وصولا الى سدة سامراء في الجنوب[١].

٢- النبات الطبيعي:

تنمو على أطراف البحيرة النباتات الطبيعية والتي شكلت مساحة خضراء ذات فائدة في تثبيت التربة الموجودة على أطراف البحيرة، وتنمو نباتات الطرفة على مسافة أمتار من المياه ثم نباتات القصب والبردي في المناطق التي تغمرها مياه البحيرة الضحلة ، وتتناقص

(١) صافي اسود حمود ، تقيم الكفاءة الخزنية والكمية والنوعية لبحيرة سدة سامراء ،رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة تكريت، ٢٠٠٨ ، ص٩١.

هـذه النباتات مع زيـادة عمق المياه وصـولا إلى أعلى منسـوب للمياه حيـث تختفي لعدم توفر البيئة المناسبة لنموها المتمثلة بالمياه الضحلة والرواسب الطينية[١].

٣- المناخ:

أ- الحرارة: إن احـد أهم العناصر الطبيعية التي تؤثر على نشـاط الإنسان هي درجات الحرارة ، وبما إن السياحة نشـاط بشري فهي تتأثر بشـكل مباشـر بها ، وفيما يخص منطقة الدراسة فان هناك تفاوت واضح في درجات الحرارة وكما موضح في الجدول رقم (١) إذ إن أعلى معدلات لدرجات الحرارة هي في شـهر تموز وتبلـغ (٣ , ٤٤)، بينما بلغت أوطئ درجاتها في شـهر كانون الثاني وبلغت (٧ , ١٤)، وبالرغم من التفـاوت الكبير في درجات الحرارة إلا إن المعدل السـنوي بلغ (٩ , ٢٢) وتعـد من المعدلات الجيدة والمشجعة على قيام السياحة إذ إن اقل المعدلات لاتصل إلى اقل من (٣ , ٩) في كانون الثاني ولا تزيد عن (١ , ٣٦) في تموز مما يساعد على قيام السياحة في منطقة الدراسة.

جدول (١) معدل الحرارة الشهري في قضاء سامراء ١٩٨٠-٢٠١٠.

درجة الحرارة	ك٢	شباط	آذار	نيسان	أيار	حزيران	تموز	آب	أيلول	ت١	ت٢	ك١	المعدل السنوي
المعدل الشهري	٩,٣	١١,٤	٥١,٣	٢١,٣	٢٨,٧	٣٣,٦	٣٦,١	٣٥,٢	٣١,٣	٢٤,٨	١٦,٦	١١	٢٢,٩
العظمى	١٤,٧	١٧,١	٢١,٨	٢٩,١	٣٥,٩	٣٩,٥	٤٤,٢	٤٢,٢	٣٠,٨	٣٢,٦	٢٢,٩	١٦,٦	٢٩,٨
الصغرى	٤,٥	٥,٦	٩,٤	١٥,٤	٢١	٢٥,١	٢٧,٦	٢٦,٨	٢٣,٣	١٧	١٠,٩	٦,٢	١٦,١

وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية ، قسم المناخ ، (بيانات غير منشور).

(١) الدراسة الميدانية (٢٠١٠-٢٠١١).

ب- الرياح: تعد الرياح من العناصر المناخية المهمة التي تؤخذ بنظر الاعتبار عند بناء المنشآت السياحية ، إذ إن سرعة واتجاه الرياح تعد عامل ملطف للجو ينعكس على أهمية المنطقة السياحية، والرياح الشمالية الغربية في منطقة الدراسة هي السائدة مع هبوب الرياح الجنوبية الشرقية لبعض أيام السنة والتي تصاحب المنخفضات الجوية ، أما المعدلات الشهرية فيمكن ملاحظتها من خلال الجدول رقم (٢) إذ إن المسجل لشهر كانون الأول كان اقل المعدلات سنويا وبلغ (١ , ٢) م/ ثا، أما أعلى معدل فقد بلغ (٤ , ٤) في شهر تموز، إن معدلات الرياح تشير إلى اعتدالها وهي مناسبة لقيام السياحة في منطقة الدراسة.

جدول (٢) معدل سرعة الرياح م/ث في قضاء سامراء ١٩٨٠-٢٠١٠.

الأشهر	ك٢	شباط	آذار	نيسان	أيار	حزيران	تموز	أب	أيلول	ك١	ت١	ت٢
معدل سرعة الرياح	٢,١	٢,٧	٢,٨	٣,١	٣,٢	٤,٣	٤,٤	٣,٥	٢,٨	٢	٢,٦	٢,١

وزارة النقل والمواصلات ، الهيئة العامة للأنواء الجوية ، قسم المناخ ، (بيانات غير منشور).

ج- الإشعاع الشمسي:

إن للإشعاع الشمسي تأثير مباشر في نمو النباتات وفي عمليات تبخر المياه من المسطحات المائية وتوفير الطاقة التي تحتاجها الأحياء المائية فضلا عن تأثيره على العناصر المناخية الأخرى خصوصا الحرارة والتقلبات الجوية ، ولذا فان للإشعاع الشمسي أهمية كبيرة في قيام السياحة في أي منطقة، وفيما يخص منطقة الدراسة فان ساعات شروق الشمس تتباين بين شهر وأخر ويمكن ملاحظة ذلك من خلال الجدول (٣) الذي يشير إلى إن اقل عدد من ساعات الشروق في شهر كانون الأول وبلغت (٨ , ٩) ساعة/ يوم، في حين بلغت (٢٠ , ١٤) ساعة/ يوم في شهر حزيران، مما يدل على ان

منطقة الدراسة تتمتع بمعدلات جيدة من الإشعاع الشمسي وهي مناسبة لقيام العديد من الفعاليات الطبيعية والبشرية في منطقة الدراسة ومنها النشاط السياحي.

جدول (٣) المعدلات الشهرية لساعات شروق الشمس في قضاء سامراء ١٩٨٠ – ٢٠١٠.

الأشهر	ك٢	شباط	آذار	نيسان	أيار	حزيران	تموز	آب	أيلول	ت١	ت٢	ك١
ساعات الشروق	١٠,١١	١١	١٢,٤	١٣	١٣,٥٠	١٤,٢٠	١٤,٥	١٣,٢	١٢,٣	١١,٢٢	١١	٩,٨

وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية ، قسم المناخ ، (بيانات غير منشور).

د- الرطوبة النسبية:

تعد الرطوبة النسبية عامل ملطف للجو وهي أيضا ذات فائدة كبيرة لنمو النباتات وتعويض النقص من المياه ، وترتفع في فصل الشتاء لعلاقتها بالأمطار وانخفاض الحرارة والتبخر على العكس في فصل الصيف ، ومن خلال الجدول رقم (٤) سجلت اعلي رطوبة نسبية في شهر كانون الثاني (٨٧) بينما كانت اقل رطوبة نسبية في شهر تموز وبلغت (٢٨)، إن انخفاض الرطوبة النسبية في فصل الصيف يؤدي إلى التعويض عن هذا الانخفاض بالاستفادة من المسطحات المائية الموجودة في منطقة الدراسة من خلال البحث عن بدائل تتمثل بالمناطق السياحية والمرافق الأخرى قرب المسطحات المائية والمتوفرة في منطقة الدراسة بشكل جيد متمثل في بحيرة سدة سامراء.

جدول (٤) المعدلات الشهرية للرطوبة النسبية لمنخفض سامراء

الأشهر	ك٢	شباط	آذار	نيسان	أيار	حزيران	تموز	آب	أيلول	ت١	ت٢	ك١
الرطوبة النسبية	٨٧	٦٧	٦١	٤٧	٣٦	٢١	٢٨	٣٠	٣٢	٤٥	٦٣	٧٧

وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية ، قسم المناخ ، (بيانات غير منشور).

» ثانيا: المقومات البشرية

١- حجم السكان:

يعد السكان احد أهم العوامل البشرية المؤثرة في الأنشطة المختلفة من خلال تحريك عملية التنمية الاقتصادية ومنها السياحة ، حيث إن قيام السياحة يحتاج إلى أيدي عاملة فنية وخدمية وغيرها، وبالمقابل فان حجم السكان يعد عامل مشجع لزيادة المنشآت السياحية وكلما ارتفع حجم السكان زادت الحاجة للمرافق السياحية ، ومن خلال الجدول رقم (٥) يمكن ملاحظة الزيادة المستمرة في حجم السكان في منطقة الدراسة (قضاء سامراء)، حيث زاد عدد السكان منذ عام ١٩٧٧ من (٨٢٣٣٢) نسمة إلى (٢١١٨٢٢) نسمة عام ٢٠٠٨ مما يدل على ان هناك زيادة كبيرة في حجم السكان هم بحاجة إلى مرافق سياحية وترفيهية، كما إنهم يشكلون قوى عاملة لتحريك عجلة السياحة وزيادة التنمية في هذا الاتجاه.

جدول رقم (٥) حجم عدد سكان قضاء سامراء من عام ١٩٧٧-٢٠٠٨

السنوات	١٩٧٧	١٩٨٧	١٩٩٧	٢٠٠٨
عدد السكان/ نسمه	٨٢٣٣٢	١٠٦١٧٥	١٢٣٧٤٤	٢١١٨٢٢

المصدر: شعبة إحصاء سامراء، التعدادات السنوية، (بيانات غير منشور).

٢- طرق النقل:

يتضح من الجدول رقم (٦) ما يلي:

أ- ترتبط مع العاصمة بغداد بالطريق (رقم١) وصولا إلى جسري سدة وبحيرة سامراء ويمر مساره بمدينة القلعة المقابلة لمدينة سامراء،

ب- يرتبط قضاء سامراء بقضاء تكريت مركز محافظة صلاح الدين ، عبر امتداد مسار الطريق السابق.

ج- يرتبط قضاء سامراء بالطريق الحولي (السريع بغداد ـ موصل) المار عبر جسر قناة الثرثار، والذي أنشئ لغرض تخفيف الضغط على الطريق المار عبر جسري سدة وبحيرة سامراء باتجاه قضاء تكريت مركز محافظة صلاح الدين ، وهو طريق مهم يخدم العديد من المناطق الزراعية المحيطة.

د- طريق الدور ـ سامراء ويربط مركز قضاء سامراء مع قضاء الدور ويرتبط مع طريق بحيرة سامراء.

هـ- طريق سامراء ـ الضلوعية ويربط مركز قضاء سامراء بقضائي الضلوعية وبلد.

و- طريق سامراء ـ الفلوجة العابر إلى محافظة الانبار، والذي يرتبط مع طريق بغداد ـ سامراء ـ الموصل.

مما تقدم يمكن القول ان منطقة الدراسة ترتبط مع كافة مناطق العراق وهذا ما يشجع على قيام السياحة وسهولة الوصول مع مناطق عديدة.

جدول (٦) شبكة الطرق المعبدة الرئيسية والثانوية في قضاء سامراء لعام ٢٠١١

ت	اسم الطريق	طوله الكلي (كم)	صنف الطريق
١	سامراء- بغداد	١٢٥	رئيسي
٢	سامراء- تكريت	٥٢	=
٣	سامراء- الدور	٣١	ثانوي
٤	سامراء- لضلوعية	٤١	=
٥	سامراء- الفلوجة	٩٧	=

مديرية طرق صلاح الدين ، الشعبة الفنية،٢٠١١، (بيانات غير منشورة).

٣- الطاقة الكهربائية:

ان للطاقة الكهربائية أهمية كبيرة في عملية التنمية الاقتصادية وهي ركيزة اساسية من ركائز التنمية السياحية في أي منطقة اذ تغذي القطاعات المختلفة للسياحة بما تحتاجه من طاقة سواء الترفيهية أم الخدمية وغيرها، وفيما يخص منطقة الدراسة فتتوفر فيها عدة مصادر للطاقة الكهربائية حاليا ومن اهما (محطة سامراء الكهرومائية) المقامة على سدة سامراء وتعتمد على الطاقة الخزنية لبحيرة سامراء بالإضافة لمياه نهر دجلة وتعمل بطاقة انتاجية تصل إلى(٨٣) ميكاواط وتوفر جزء مهم من الطاقة في منطقة الدراسة ومناطق أخرى. اما المحطة الثانية فهي محطة توليد (ديزلات سامراء) وهي تعمل بقوة المحركات بطاقة إنتاجية تصل إلى (٢٤٠) ميكاواط، وجزء منها تجهز به المدينة، كما ترتبط بالشبكة الوطنية[١].

إن منطقة الدراسة تتمتع بإمكانات جيدة في مجال توليد وتوفير الطاقة الكهربائية، وهذا يعد عاملا مشجعا للقيام بالاستثمار الاقتصادي في المجال السياحي في منطقة الدراسة.

» ثالثا: المقومات السياحية والخدمية وتوزيعها المكاني

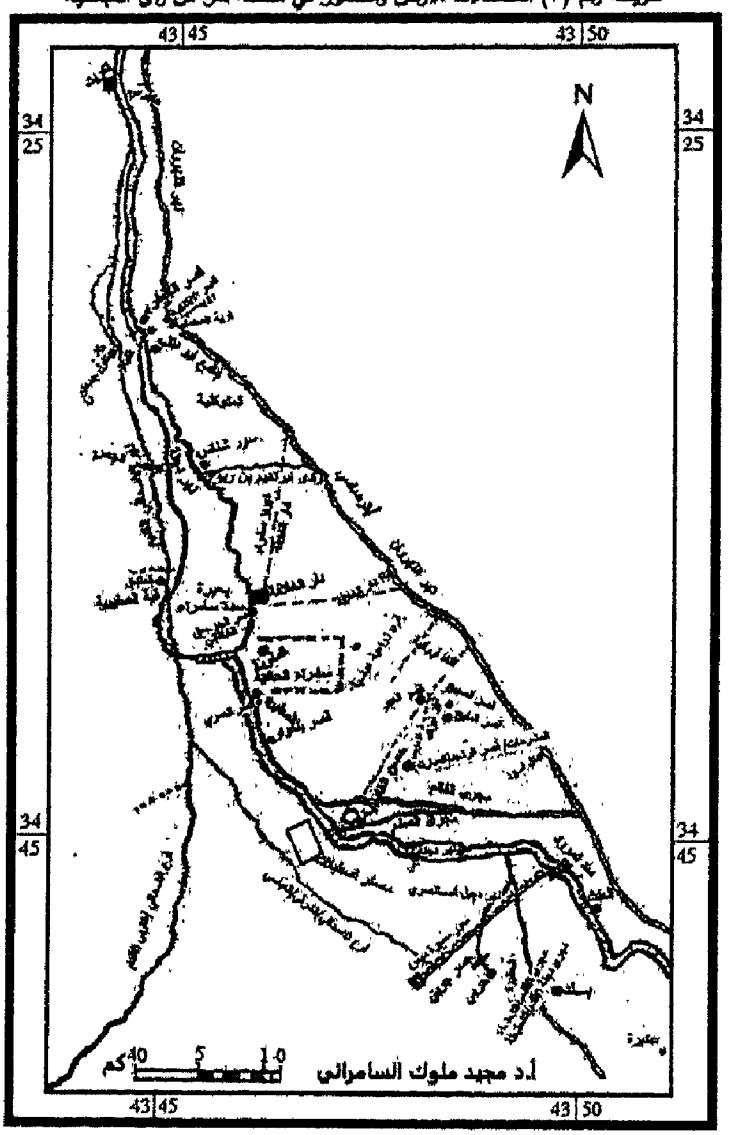
إن الإرث الحضاري لمدينة سامراء غني جدا ، وتمتد جذوره التاريخية إلى الإلف السادس والخامس قبل الميلاد ، ويتضح ذلك من الآثار المكتشفة في تل الصوان، أما العمارة والآثار التي ما تزال واقفة شامخة تروي قصة المدينة عبر التاريخ فهي عديدة (الخريطة رقم ٢) وتمتد هذه الاثار من الجنوب حيث معسكر القادسية ، القصر المفقود، المسجد الجامع الكبير/ الملوية ، سور عيسى ، دار الخلافة ، تل العليق ، ساحة الفروسية،

(١) زياد فاضل عبد الله ، التحليل المكاني للصناعات التحويلية في قضاء سامراء ، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية التربية. جامعة تكريت ٢٠٠٩. ص ١٠٠.

الشارع الأعظم ، سور شناس ، بقايا المتوكلية (المدينة التي بناها الخليفة المتوكل على الله سنة ٢٤٥هـ -٢٤٦هـ وتحتوي على جامع ابي دلف والقصر الجعفري وبقايا قنطرة الرصاصي) ، معسكر الاصطبلات ، قصر العاشق، القبة الصليبية ، جسر حربي في أقصى الجنوب (بناه الخليفة المستنصر بالله سنة ٦٢٠هـ)، هذا بالإضافة إلى المراقد الدينية[١].

الخريطة(٢) المواقع المعمارية والآثارية في منطقة الدراسة

خريطة رقم (٣) استعمالات الأرض والقصور في منطقة سر من رأى العباسية



من عمل المؤلف.

مجيد ملوك السامرائي، السيد عبد العظيم، المصدر السابق، ص ١٤.

(١) مجيد ملوك السامرائي، السيد عبد العظيم، مطابع جامعة ديالى، ٢٠١١. ص١٤-١٥.

المبحث الثاني

التقييم الحالي للواقع السياحي والأفاق المستقبلية

» أولا: حركة السياحة ومشكلاتها:

كانت الحركة من داخل وخارج القطر كبيرة في أعـداد الزائرين أفرادا وأفواجا إلا إن الظروف الحالية لم تسمح بإحصائها، وتعاني منطقة الدراسة من مشاكل عـديدة انعكست على القطاع السياحي ويمكن إجمالها بالنقاط الآتية.

١- مشاكل الوصول: حيث تعاني منطقة الدراسة من تدني سهولة الوصول سواء من ناحية المركبات أو الطرق.

٢- مشاكل الطاقة: يوجد نقص كبير في تجهيز الطاقة الكهربائية وهذا عامل سلبي في التنمية السياحية.

٣- ضعف الاستثمار: في مجال إنشاء وإدارة الفنادق ، والمراكز الترفيه، اقامة الحدائق والمنتزهات وغيرها من وسائل الراحة.

٤- الثقافة السياحية: ومنها صعوبة وقلة التواصل مع الأجانب من مختلف الجنسيات باللغة، وعدم وجود نشرات وإعلانات للتعريف بالمناطق السياحية الموجودة، وغياب الوعي بالأهمية الاقتصادية للسياحة وفن التعامل مع السائح.

٥- الجانب البيئي: إن ضعف الخدمات البلدية انعكس سلبا على الجانب البيئي المتمثل بعدم النظافة بشكل عام، وتلوث مياه البحيرة بسبب النفايات والنباتات الموجودة على ضفافها والآفات والحشرات، فضلا عن التجاوز على المناطق الأثرية والسياحية وزحف العمران على بعضها.

٦- ضعف الدعم المؤسساتي: إذ لا يوجد أي دعم متميز للجانب السياحي.

» ثانيا- الأفاق المستقبلية:

الاستثمار السياحي في منطقة الدراسة بشكل خاص والقضاء بشكل عام يتطلب اعتماد منهج التخطيط كسياسة عامة للوصول إلى الأهداف المنشودة، واخذ التجارب العالمية كنموذج للاستفادة منها في مجال التنمية السياحية، والاعتماد على هذا القطاع الاقتصادي لتوفير فرص عمل، وإيجاد مناطق سياحية وترفيهية للسكان وللوافدين، فضلا عن مساهمة القطاع السياحي في الدخل القومي وتوفير العملة الأجنبية.

إن امتداد مدينة سامراء الحالية من الشمال حيث الآثار الشاخصة والتخطيطية ومنها ملوية سامراء، وبحيرة سامراء، وصولا إلى أقصى الجنوب حيث الاثار الجنوبية، واحتضان المدينة للمرقدين الشريفين يضيفان للمدينة بعدا اقتصاديا مهما لرفع حركة السياحة للأمام واستغلال هذه الموارد في تحقيق الأهداف اقتصادية والسياحية في منطقة الدراسة. وعليه فان الأفاق المستقبلية للقطاع السياحي تتطلب جملة من (الإجراءات) يمكن إجمالها بالنقاط الآتية.

١- توسيع وتطوير شبكة الطرق المؤدية إلى المواقع الدينية والأثرية.

٢- توفير الطاقة الكهربائية اللازمة لهذا القطاع.

٣- تشييد وبناء الفنادق والمطاعم والمتنزهات لاستقبال أعداد السياح من داخل القضاء والقطر ومن خارجه.

٤- التوعية والتثقيف بأهمية القطاع السياحي وفن التعامل مع السياح ووضع النشرات والإعلانات التي تعرف السياح بالمناطق السياحية.

٥- تحسين الواقع البيئي والاهتمام بالخدمات البلدية والنظافة العامة،

٦- زيادة الدعم الحكومي وتشجيع الاستثمار في القطاع السياحي.

٧- إيجاد مراكز ومعاهد تعليمية مختصة بالسياحة وكل ما يتعلق بالخدمات السياحية والفندقية والتعامل مع السياح.

بناء على ما تقدم من مبررات وبالنظر للتحولات الاجتماعية ممثلة في الزيادة السكانية المضطردة على مستوى العراق، والتحولات الاقتصادية ممثلة بارتفاع دخول نسبة من السكان، وللتواصل عبر التقنيات الحديثة فان هناك حاجة متزايدة لبناء مركز سياحي عند بحيرة سدة سامراء سواء في ضفافها الشرقية أم الغربية يتسم ببناء مدينة سياحية (شبيهة بالمدينة السياحية) أو القرية السياحية عند بحيرة الحبانية بمحافظة الانبار، والتي تصل طاقتها الاستيعابية إلى ٢١٤٠ سرير (فندق سياحي ، دور سياحية ، دور مختلفة، دور للمعوقين ، مرافق ترفيهية ، ساحات والعاب)(مشاهدة الباحث).

» ثالثا: الفعاليات السياحية المقترحة

يتضمن إنشاء مدينة سياحية عند بحيرة سدة سامراء سواء في ضفافها الشرقية أم الغربية لمختلف الفعاليات السياحية، وكما يلي:

أ- الإيواء السياحي (الإسكان السياحي):

١- قطاع الدور الخاصة.

٢- قطاع الدور السياحية (دور سياحية كبيرة، ومتوسطة وصغيرة).

٣- قطاع الفنادق السياحية (درجة أولى/ أربعة نجوم).

٤- قطاع الشقق السكنية.

٥- قطاع الكرفانات والخيم السياحية.

٦- قطاع سكن العاملين في المدينة السياحية.

ب- المطاعم السياحية: تتكون من قطاع (مطاعم الخدمة السريعة) ومطاعم الخدمة (الكلاسيكية، الأكشاك، المقاهي السياحية).

ج- الفعاليات الرياضية: وتشمل قطاع (النشاطات الرياضية والشبابية)،

و(رياضة الشواطئ والألعاب المائية) والفعاليات الأخرى مثل رياضة (ركوب الخيل والجمال).

د- خدمات البنى التحتية والمخازن:

تتضمن قطاع شبكات الماء الصافي، شبكة الصرف الصحي، شبكة الطرق الداخلية، مواقف السيارات، المرافق السياحية، الطاقة الكهربائية، الخدمات الصحية، المخازن، مركز الشرطة، خدمات الهاتف والانترنيت، الدفاع المدني.

****

الاستنتاجات والتوصيات

» الاستنتاجات:

١- تمتلك مدينة سامراء مقومات جغرافية (طبيعية وبشرية) كبيرة يمكن استغلالها لتطوير القطاع السياحي في منطقة الدراسة.

٢- بالرغم من الإمكانات المتوفرة في منطقة الدراسة إلا إنها غير مستغلة في الجانب السياحي والاقتصادي والترفيهي.

٣- تفتقر مدينة سامراء إلى المنشآت والمباني السياحية والترفيهية سواء لخدمة أبناء المدينة أو الوافدين من خارجها (من داخل القطر وخارجه).

٤- ضعف الخدمات البلدية المقدمة لهذا القطاع، وعدم وجود دعم وتوجه حكومي لتطوير قطاع السياحة.

٥- قلة الثقافة السياحية في منطقة الدراسة وعدم وجود نشرات وإعلانات لتعريف الوافدين بالمواقع التاريخية والدينية في المدينة.

» التوصيات:

١- التوجه نحو التوعية بأهمية القطاع السياحي وما يحققه من مردود مادي ومعنوي للمدينة.

٢- الدعم الحكومي (الحكومة المحلية والمركزية) لقطاع السياحة في منطقة الدراسة لاستغلال الإمكانات المتاحة.

٣- بناء منشآت ومراكز ترفيهية على ضفاف بحيرة سامراء لاسيما الضفة الشرقية للبحيرة، وربطها بطرق النقل مع المدينة والمواقع الأثرية.

٤- المحافظة على البيئة الطبيعية للبحيرة وتجنب رمي النفايات في المياه.

المصادر

١- التصميم الأساس لمدينة سامراء الحديثة، بغداد ، ١٩٨٢، غير منشورة.

٢- جاد الرب، حسام، التنمية السياحية في محافظة الفيوم، القاهرة،٢٠٠٥.

٣- حمود، صافي اسود، تقيم الكفاءة الخزنية والكمية والنوعية لبحيرة سدة سامراء ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة تكريت، ٢٠٠٨.

٤- شعبة إحصاء سامراء، التعدادات السنوية، (بيانات غير منشور).

٥- السامرائي، مجيد ملوك، السيد عبد العظيم، مطبعة جامعة ديالى، ٢٠١١.

٦- السامرائي، مجيد ملوك، جغرافية النقل الحديثة، مطبعة جامعة ديالى، ٢٠١١.

٧- السامرائي، مجيد ملوك، وصباح عثمان البياتي، الامكانات الاستثمارية الاقتصادية لبحيرة سامراء، العدد (١٠) ٢٠١٢.

٨- عبد الله، زياد فاضل، التحليل المكاني للصناعات التحويلية في قضاء سامراء ، رسالة ماجستير(غير منشور) كلية التربية. جامعة تكريت ٢٠٠٩.

٩- مديرية طرق صلاح الدين، ٢٠١١، (بيانات غير مشورة).

١٠- مركز نظم المعلومات في محافظة صلاح الدين، خرائط المقاطعات لمحافظة صلاح الدين، مقياس رسم١:١٠٠٠٠٠، ٢٠١٠.

١١- المرئية فضائية للقمر الصناعي *quick Bird* بمقياس رسم ١:١٠٠٠٠٠ بدقة ٦ متر، ٢٠٠٩.

١٢- وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية، قسم المناخ، (بيانات غير منشور).

الفصل العاشر

التحليل المكاني لمحطات وقود السيارات في محافظة صلاح الدين

الفصل العاشر

التحليل المكاني لمحطات وقود السيارات في محافظة صلاح الدين

» المقدمة:

ازدادت طلبات إنشاء محطات الوقود بشكل سريع وملحوظ بازدياد الطلب على المشتقات النفطية كطاقة محركه للسيارات ، والذي ترجع أسبابه إلى زيادة أعداد السيارات الوافدة إلى القطر بأعداد كبيرة بعد الانفتاح على الأسواق العالمية، وكذلك كثرة أعداد المولدات الكهربائية المستخدمة كبديل لانقطاع التيار الكهربائي الوطني خصوصا عند ارتفاع درجات الحرارة في فصل الصيف، وهذا ما يتطلب الحاجة إلى سد النقص في أعداد المنافذ التوزيعية وتوفير الحاجة المتزايدة من المنتجات النفطية.

لكثرة السلبيات التي صاحبت اداء المحطات الحكومية ولمواجهة المتطلبات الجديدة برزت الحاجة إلى الاعتماد على القطاع الخاص الذي قام بشكل سريع في هذا المجال بحيث أصبحت اعداد المحطات في بعض المحافظات أكثر من الحاجة الفعلية كما هو الحال في محافظه صلاح الدين (خصوصا في منطقه الدراسة)، ومما لاشك فيه بان الأوضاع التي مر بها القطر دفعت بعض أصحاب المحطات للاستفادة من المنتوج المحلي المدعوم وبأساليب غير شرعيه لتحقيق مكاسب شخصيه لعدة أسباب منها ضعف الأجهزة الرقابية وارتفاع أسعار المنتجات في بعض الدول المجاورة مما شجع على تهريبه إليها. وهكذا برزت مشكلات عديدة تتعلق بسوء توزيع المحطات مكانيا وتردى كفاءة ادائها.

» أولا: حدود البحث الزمانية والمكانية:

تتحدد منطقه الدراسة (ضمن محافظه صلاح الدين/ بقضائي تكريت وبيجي)، والتي تقع في الاجزاء الشمالية من القسم الأوسط من العراق، وتحديدا في المنطقة الانتقالية ما بين السهل الرسوبي ومنطقه الجزيرة من جهة والمنطقة المتموجة من جهة أخرى.

وموقع منطقه الدراسة الفلكي تتحدد ما بين دائرتي عرض(٣٤, ٢٢,٣٥) و(٩٤, ٨٠,٣٨) شمالا، وخطي طول(٤, ٧٦,٤١) و(٢٢, ٤١,٤٣) شرقا ـ الخريطة رقم(١).

يقع قضاء تكريت وسط محافظة صلاح الدين ويقع مركزه مسافة(١٨٠) كم شمالي العاصمة بغداد، وتبلغ مساحته (٦, ٤٠٤٦كم٢)[١].

أما حدوده الإدارية فمن الشمال محافظة كركوك وقضاء ببجي ومن الشرق قضاء الدور ومن الجنوب قضاء سامراء ومن الغرب قضاء بيجي.

أما قضاء بيجي فيقع في الجزء الشمالي من المحافظة ضمن المنطقة المتموجة، ويبعد مركزه عن مدينة تكريت مسافة(٤٥) كم ، وعن بغداد مسافة (٢٢٠) كم، وتبلغ مساحه القضاء(٦٧٤١) كم أي ما يعادل (٢٨٪) من مساحه المحافظة[٢].

أما حدوده الإدارية فمن الشمال قضاء الشرقاط ومحافظة نينوى ومن الغرب محافظتي نينوى والانبار ومن الجنوب قضاء تكريت ومحافظة الانبار ومن الشرق قضاء تكريت ومحافظة التأميم[٣]. ويخترقه الطريق الرئيس(بغداد – الموصل)، والطريق ما بين (كركوك – حديثه).

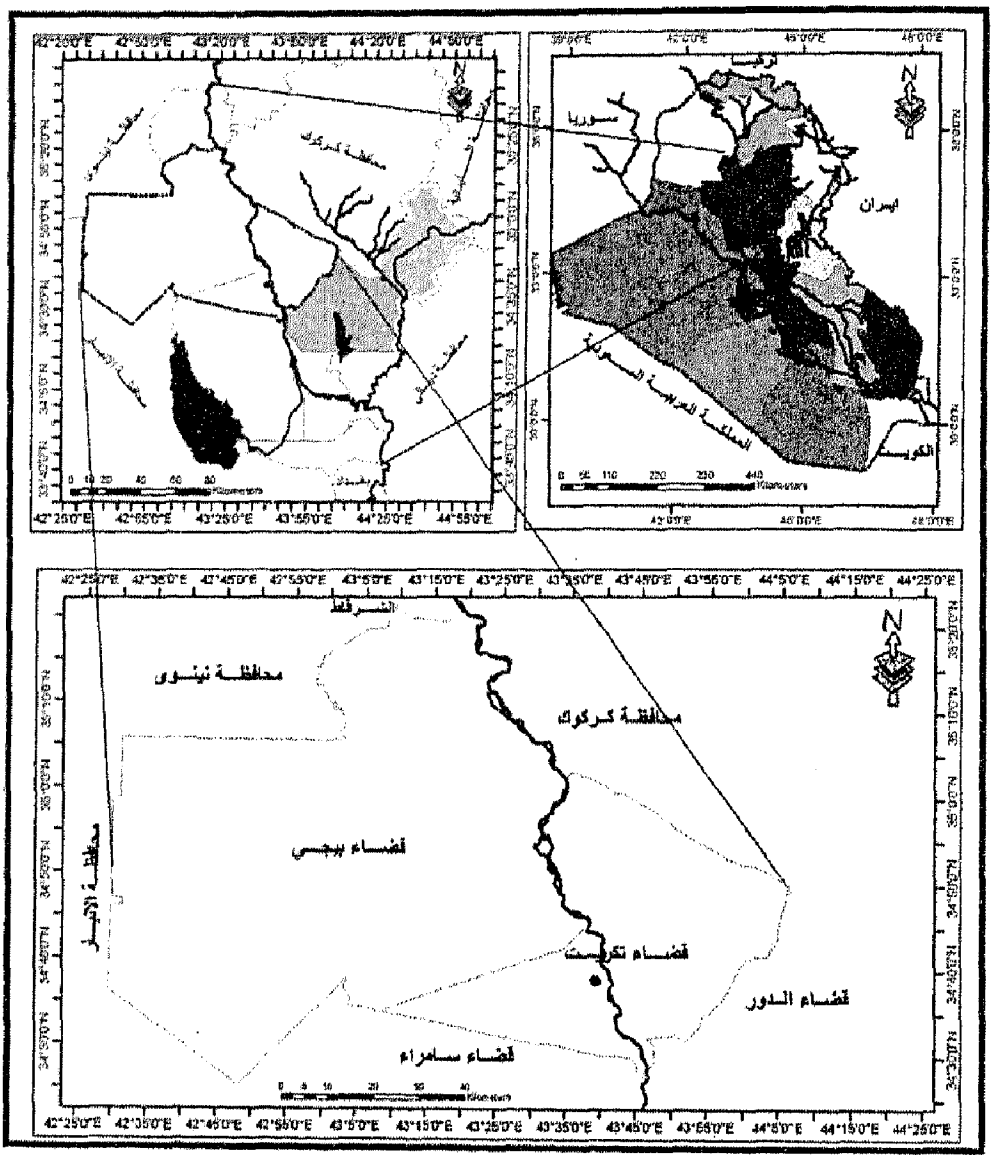
---

(١) خارطة العراق الإدارية بمقياس رسم ١:١٠٠٠٠٠، والمرئية الفضائية للقمر (*Land sat 7 ETM*).

(٢) المصدر نفسه.

(٣) السامرائي، مجيد ملوك، وبركات محمد الفراجي، التوزيع الجغرافي لمحطات الوقود وقياس كفاءتها، مجلة جامعة تكريت للعلوم الإنسانية، العدد (١)،٢٠١٣.

الخريطة (١) موقع منطقة الدراسة بالنسبة للعراق ومحافظة صلاح الدين



خارطة العراق الإدارية بمقياس ١:١٠٠٠٠٠٠ والمرئية الفضائية للقمر (Land sat 7 ETM).

» ثانيا: اسس ومعايير توزيع محطات الوقود:

١- المعايير الكمية:

هي الاساليب التي تقيس الكفاءة الوظيفية للخدمة ولمنطقة معينة، وتعتمد هذه المعايير على الأهداف التي تسعى الدول من اجل تحقيق هذه الخدمة وعلى الموارد المتاحة والاساليب الفنية في استخدام هذه المعايير بالنسبة لهذه الخدمات، وعموما بالنسية لمحطات الوقود لا توجد رؤيا موحدة(عالميا) حول المعايير الكمية (لإعداد العاملين واختصاصاتهم) لهذه الخدمة(١).

٢- المعايير المكانية وضوابطها:

تشمل هذه (المعايير التخطيطية والبيئية الفنية)، إذ إن اختيار مواقع الخدمة من العوامل المهمة التي يجب أن تؤخذ بنظر الاعتبار في عملية التخطيط. فعندما تحدد الأهداف الكبرى ومفردات خطة التنمية لمنطقة معينة يجب أن تتم ترجمة هذه الأمور إلى استخدامات محددة لأغراض تلك المنطقة والفضاءات التي تحتويها(٢). وتعد خطوة أوليه يجب دراستها بعناية لما لمواقع هذه الخدمات من علاقة مباشرة مع السكان ولأهمية الموقع وأثره في نجاح الخدمة التي تقدمها محطات تعبئه الوقود أو فشلها، وتتضمن هذه المعايير ما يلي:

٢- ١: إمكانية الوصول. ٢- ٢: حجم المحطة.

٢- ٣: خدمات البنى التحتية. ٢- ٤: الاعتبارات البيئية.

أن عملية توقيع محطات الوقود بطريقة غير علميه وغير مدروسة سوف يؤثر سلبا

---

(١) فاطمة فهد العامري، معايير التوقيع المكاني للمستشفيات في محافظة بغداد، رسالة ماجستير (غير منشورة) جامعة بغداد، المعهد العالي،١٩٩٦، ص١٩.

(٢) كراس معايير الإسكان الحضري، الهيئة العامة لإسكان ، وزارة الإسكان ،٢٠١٠م، ص٤.

علـى الأداء الوظيفي لهـا وبدورة سـوف ينعكس سـلبا على مستوى الخدمة التـي تقدمها هذه المحطات للمستفيدين كما ونوعا، وعليه تتحكم في عمليات توقيع محطات الوقود ضوابط عديدة ينبغي الأخذ بها بغية تحقيق السلامة والأمان وهي[١]:

٢ـأ: الضوابـط الطبيعيـة ولهـا تأثير مهـم فـي أداء محطات الوقـود، وقد يكـون هذا التأثير سـلبياً أو ايجابيـاً تتحكم به معطيـات عديدة والتي تؤثـر في تحديد واختيـار المكان المناسـب لذلك المرفق الخدمي ومن أهمها الموقع، والتضاريس، والمنـاخ الذي يعد من العناصر الطبيعيـة التي له علاقة غير مباشـرة بتوقيع محطـات الوقود كونه يؤثـر على حركه النقل وتطوره إذ تتباين عناصر المناخ في درجه تأثيرها على ذلك النشاط فقد تكون تأثيرات ايجابيه تساعد على حركه النقل فضلا عن التنوع في وسـائل النقل وقد تكون ذات تأثيرات سلبية من شانها أن تحدد نوع وسيله النقل المستخدمة، وأوقات العمل.

٢ـب: الضوابط البشـرية وتتمثـل بالتشـريعات والضوابط والمحـددات التي تتحكم بأداء محطات الوقود والتي تم وضعها من قيل الجهـات الحكومية المختصة باختيار مواقع أو إنشاء عمل هذه المرافق.

» ثالثا: أسس إقامة محطات الوقود في المناطق السكنية:

لقد صدرت العديد من الاسـس والمعايير من قبل الجهـات ذات العلاقة بتوافر هذه الخدمة المخولة بإعطـاء الموافقـات التخطيطية والبيئيـة لبنائها، والتي تحـدد المواصفات الكميـه ، والنوعية ، والفنية لإنشـاء محطـات التعبئة فـي المناطق السـكنية[٢] ومنها؛ وزارة النفـط، وزارة البيئـة، وزارة البلديـات، وزارة الإسـكان، والتخطيـط ، وعـدد مـن الجهات الأخرى. واهم هذه الاسـس والمعايير الاتي:

---

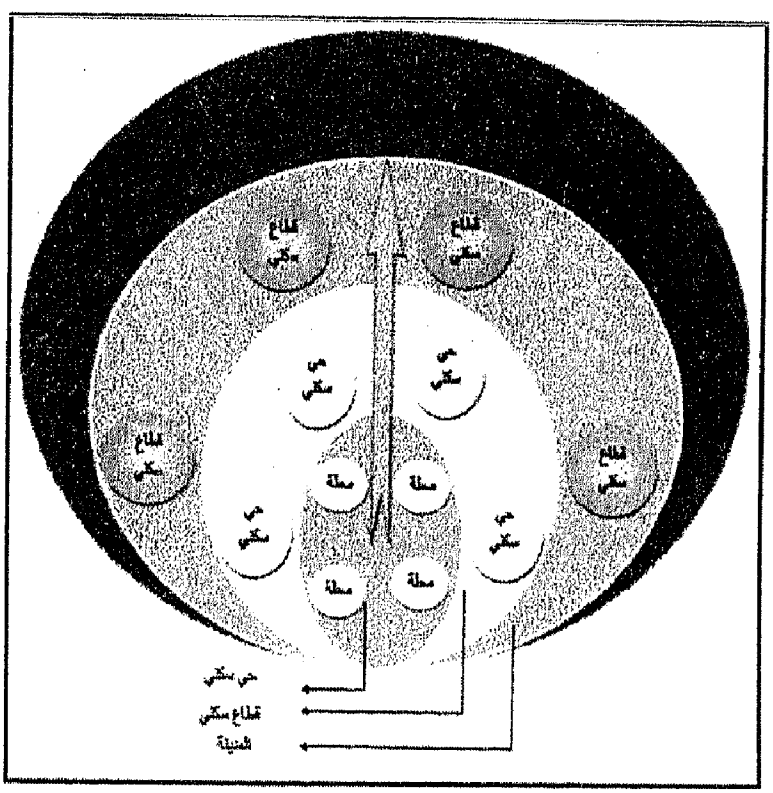
(١) منتهـى طعيمه عنـاد، التوزيع المكاني لمحطـات تعبئه الوقود في مدينة بغـداد، رسـالة ماجسـتير(غير منشورة) كليه التربية للبنات، جامعة بغـداد،٢٠٠٢م، ص٤٥.

(٢) كراس معايير الإسكان الحضري، الهيئة العامة لإسكان ، وزارة الإسكان ،٢٠١٠ م، ص٤.

١- المعايير التخطيطية:

كانت التوجهات السائدة لتخطيط المدن والى مدة قريبة تعتمد وحدة الجيرة (المحلة السكنية) ذات المركز الخدمي الوسطي(نواة لها)، ثم ظهرت توجهات أخرى تعتمد التوزيع الشريطي للخدمات ، إذ تتداخل مع نظام التجمع للوحدات السكنية وبشكل يسمح لأن تبقى النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لوحدة الجيرة مستمرة وحيوية وتعتمد المحلة السكنية (الشكل رقم ١) على ثلاثة عناصر هي عدد أفراد الأسرة ، عدد السكان، وعدد الوحدات السكنية ، وبتجمع أربعة محلات سكنية يتشكل ما يسمى بالقطاع السكني، أما المدينة فإنها تتشكل من أربعه قطاعات سكنية فأكثر.

الشكل رقم (١) مستويات التجمعات السكنية



وزارة الأعمار والإسكان، الهيئة العامة للإسكان، كراس معايير الإسكان الحضري، ٢٠١٠، ص٤.

تعني المعايير التخطيطية بوضع واقتراح المقاييس التي يتم على أساسها تحديد عدد وحجوم ونطاق تأثير الخدمات العامة بأنواعها المختلفة ، ومن نماذج المعايير التخطيطية العراقية التي تم وضعها من قبل الجهات التخطيطية المسؤله والتي تضمنت خدمة محطات الوقود هي الاتي:

١ـ أ: معايير هيئة التخطيط الإقليمي لعام ١٩٧٧م:

صدرت هذه المعايير في مجال تنظيم السكن في القطر بجزأين ، الأول (أسس ومعايير الإسكان الحضري) وتضمن المعايير المتعلقة بتنظيم المناطق السكنية وتصنيفها اما الى مراتب أو الى حجوم الخدمات اللازمة لكل حجم، فعلى مستوى المناطق السكنية اقترحت الدراسة تنظيمها بشكل متدرج يبدأ من المحلة السكنية ثم الحي السكني ومن ثم القطاع السكني، وتم تحديد حجم كل منطقه والمساحة التي تشغلها ـ(الجدول١).

جدول (١) تصنيف المناطق السكنية في المراكز الحضرية

المناطق / المقياس	المحلة السكنية	الحي السكني	القطاع السكني
السعه (أسرة)	٤٠٠ ـ ٥٠٠	١٨٠٠ـ٢٤٠٠	٦٠٠٠ـ١٠٠٠٠
المساحة(هكتار)	١٣ـ٢٠	٩٠ـ١٤٠	٤٠٠ـ٦٠٠
الكثافة(شخص/ هكتار)	١٤٠ـ٢٥٥	٩٠ـ١٨٠	٧٠ـ١٧٠

المصدر: وزارة التخطيط، اسس ومعايير الإسكان الحضري، ١٩٧٧م ، ص ٥.

امـا أسـس ومعاييـر مبانـي الخدمـات العامـة فقـد كـرس للخدمـات وبشـكل تفصيلي للخدمات العامة (الجدول رقم ٢)، أذا اقترحت المعايير أن تشمل الخدمات محلتين سكنيتين وبمسـاحة كافية، في حين أن المعايير الأخرى مثل (معايير مؤسسة دوكسـيادس اليونانية التي وضعـت التصميم الأسـاس لمدينـة بغـداد عـام ١٩٥٨م) وأنجزت الدراسـة الإسـكانية على مسـتوى القطر، فقد اقترحت أن تكون الخدمات حصـرا بالحي السـكني، وأدرجت محطات الوقود ضمن الخدمات العامة المطلوب توافرها ضمن القطاع السكني ـ الجدول رقم (١).

جدول رقم(٢) تصنيف الخدمات في المناطق السكنية

المستوى / نوع الخدمات		مستوى المحلة السكنية	مستوى الحي السكني	مستوى القطاع السكني
الدينية	الجوامع ودور العبادة	-	٢٠٠-٢٥٠٠م	٣٠٠٠-٤٠٠٠م
التعليمية	دار الحضانة	١ لكل محلتين وبمساحة ١٥٠٠-٢٠٠٠م		
	رياض الأطفال	١ لكل محلتين وبمساحة ١٨٠٠-٢٥٠٠م		١٨٠٠-٢٥٠٠م
	المدارس الابتدائية	وبمساحة ٦٠٠٠-٧٥٠٠م		٦٠٠-٧٥٠٠م
	المدارسة ألمتوسطة الإعدادية		٢ وبمساحه ٩٠٠٠-١٠٠٠٠	
	المدارس الخاصة			١ وبمساحة ٢٠٠٠-٢٥٠٠م

	ساحات لعب الأطفال	٢م لكل شخص		
الترفيهية	المتنزهات والمناطق المفتوحة	١،٥-٢،٥ لكل شخص	١،٥م لكل شخص	٢,٥ م ٢ لكل شخص
التجارية	الأسواق والمخازن والمصارف	١٥٠٠-٢٠٠٠*	٢٧٥٠٠-٠٠م	١١٠٠٠-١٥٠٠٠ م ٢**
ثقافية	مركز اجتماعي		١ لكل حيين ٢٠٠-٢٥٠٠م	وزارة الشباب
	دار الثقافة الجماهيرية			١ وبمساحة ٥٠٠-٧٠٠م
	مكتبة عامة			١ وبمساحة ٢٠٠-٣٠٠م
	سينما			١ وبمساحة ١٥٠٠-٢٠٠م
صحية	عيادة شعبية		١ لكل حيين ٢٥٠٠-٣٥٠٠م	
	مركز صحي وقائي			١٢٠٠٠ م ٢-١ و٨٠٠٠م
عامه	مركز شرطه			٢٥٠٠م٢-١وب ٢٠٠٠م
	دائرة بريد			١ويمساحة ١٢٠٠م
	محطة وقود	.....	.....	واحدة (٥٠٠م)
	محطة إطفاء			٣٠٠٠م ٢-١ ٢٥٠

المصدر: وزارة التخطيط، معيار الإسكان الحضري ١٩٧٧، ص٥.

» ثالثا: المعيار الجغرافي الأمثل لإنشاء محطات الوقود:

بما أن الجغرافية هي علم هندسة المكان لذا يحاول الجغرافيون دائما اختيار الأماكن المثلى لغرض إنشاء البنى التحتية ولا يستطيع المهندسون وضع خطط أو مشاريع من دون استشارة الجغرافيين الذين يسعون لاختيار مواقع الخدمات المثلى لغرض إقامة تلك البنى.

هناك معياران متبعان بالنسبة للمدن لأنشاء محطات الوقود، المعيار الأول هو حجم السكان أو الكثافة السكانية اذ ان الحجم الأمثل للسكان يتراوح ما بين (٤٧٠٠- ٢٣٠٠٠ شخصا) لإنشاء محطة وقود بحي سكني، وأن تكون قطعه الأرض المخصصة لمحطة الوقود بمساحة (٢٠٠٠م)[١].

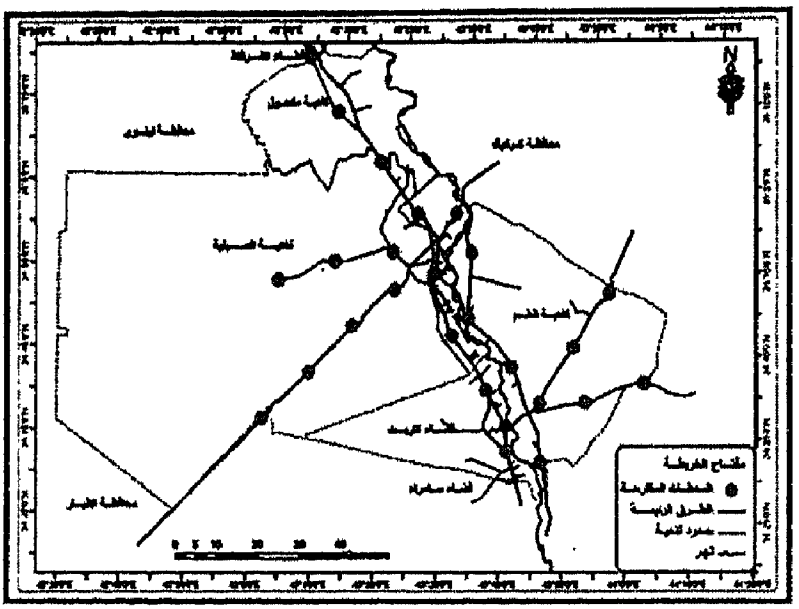
ان تضاعفت ملكية عدد السيارات بنحو (٢-٣) اضعاف منذ عام ٢٠٠٣م، والمقدر بحوالي ١١٩ سيارة لكل ١٠٠٠ نسمة من السكان في عام ٢٠٠٨م أي ما يعادل (سيارة/ ٨٠٤ نسمة) في العراق ادى الى زيادة الطلب على الوقود وبالتالي محطات توزيعه، ومن خلال تطبيق المعايير السابقة يمكننا اختيار المواقع الملائمة من الناحية الجغرافية لإنشاء محطات الوقود، وقد وضعت وزارة النفط معياراً مناسباً هو (معاير المسافة)، أي يجب أن تبعد المحطة عن اقرب منفذ توزيع،،ي اخر(المحطة) مسافة (١٥كم) على نفس الجانب من الطريق[٢]، وعندما نطبق هذا المعيار على الطرق الخارجية (الرئيسة والثانوية) يتضح حاجة منطقة الدراسة لإنشاء (٢٦) محطة تعبئة وقود حكومية وحسب معيار المسافة المذكور وكما موضوح في الخريطة رقم(٢).

---

(١) وزرة النفط ، هيئة الدراسات والتخطيط ، بيانات غير منشورة،٢٠١١.

(٢) المصدر نفسه.

الخريطة (٢) التوزيع الأمثل جغرافيا لمحطات الوقود(التوزيع المقترح)



المصدر: الخريطة (١)، والدراسة الميدانية

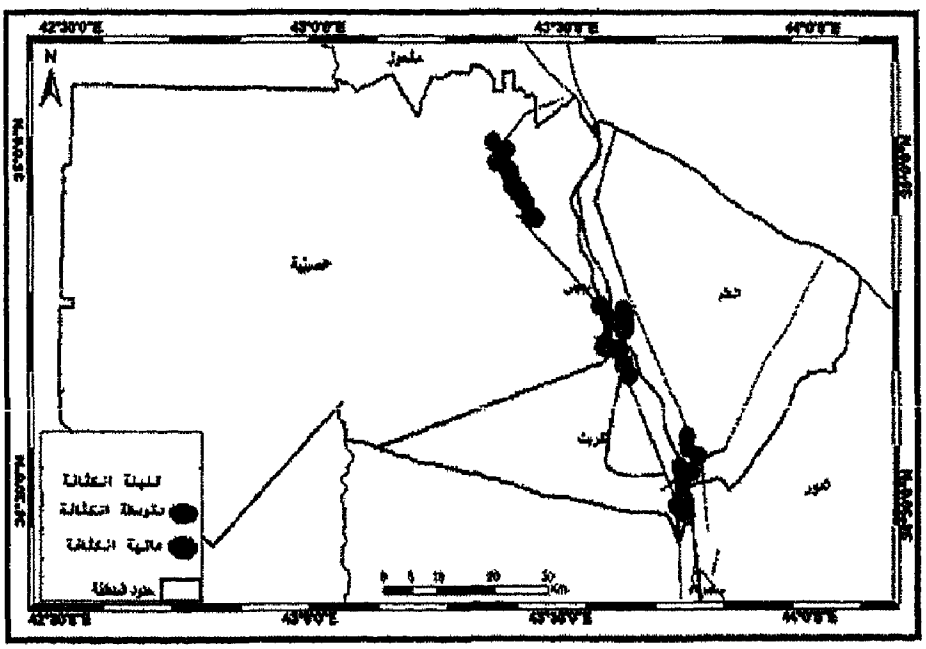
» رابعاً: قياس كفاءة توزيع محطات تعبئه الوقود:

تتوزع محطات تعبئة الوقود في منطقه الدراسة توزيعا متباينا نظرا لتباين معايير ومحددات اختيار مواقعها وبالتالي جاءت خدماتها متباينة أيضا، ولقياس مدى كفاءة توزيع الخدمات التي تقدمها محطات تعبئة الوقود لسكان منطقه الدراسة سواء ضمن المناطق السكنية ام على طول الطرق الخارجية الرئيسية والثانوية.

تم استخدام اسلوب رياضي هو(قرينة الجار الأقرب) والتي تعنى (بمعدل التباعد المكاني بين نقاط الخدمة مقابل توزيع الكثافات السكانية، والتي تستخدم غالبا في تحديد أنماط التوزيع المكاني لتمثيل مواقع الخدمات داخل وخارج المدن). وبغية تحديد نمط توزيع محطات تعبئة الوقود في منطقة الدراسة تمت دراسة (ثمانية) محطات حكومية لتحديد نمط التوزيع، واتضح أن نمط التوزيع هو (١،٠) هو (نمط توزيع عشوائي) اذ ان أكثر تركز لمحطات الوقود كان في قضاء بيجي ـ الخريطة رقم (٣).

تضمن نمط التوزيع اعلاه (٦٨) محطة تعبة وقود في منطقه الدراسة منها (٢٢) محطة في قضاء تكريت، و(٤٦) محطة في قضاء بيجي (الذي يعد اكثر اقضية العراق من حيث تمركز محطات الوقود ويرجع تمركزها لعدة أسباب منها؛ قرب القضاء من مصفى بيجي وتوفر رؤوس الأموال التي تستخدم لإنشاء محطات الوقود الأهلية/ المشيدة التي تبنى القطاع الخاص عملية أنشائها خلال السنوات ٢٠٠٣ ـ ٢٠٠٦).

خريطة (٣) معيار الجار الأقرب لمحطات وقود منطقة الدراسة لعام ٢٠١١.



الدراسة الميدانية.

الاستنتاجات والتوصيات

» الاستنتاجات

١- هنالك (٦٨) محطة وقود في منطقه الدراسة منها (٨) محطات حكومية أربع منها في قضاء تكريت وأربع أخرى في قضاء بيجي و(٦٠) محطة أخرى (مشيدة) أهلية.

٢- إن نمط توزيع المحطات هو نمط توزيع عشوائي ولا يستند على أي معيار كما هو الحال في محطات الوقود الحكومية القديمة ، أما محطات الوقود الحديثة (الأهلية) فقد أنشئت اغلبها بعد عام (٢٠٠٣) حيث ألغي قانون المسافة بين محطة وأخرى.

» التوصيات

١- ينبغي تصميم محطات الوقود والخدمات المرفقة بها وفقا للمعايير التصميمية المعتمدة وتقديم جميع المخططات الهندسية المطلوبة والمعتمدة من قبل المكاتب الهندسية أو الاستشارية المؤهلة،وذلك في مجال التصميم والإشراف على إقامة محطات الوقود، كما ينبغي تقييم هذه المكاتب بصفة مستمرة واستبعاد تلك التي لا تلتزم بالأنظمة.

٢- ضرورة العمل على تفعيل دور نظم المعلومات الجغرافية كوسيلة تقنية في جميع الإدارات التخطيطية والتنظيمية ، لما تقدمه من إمكانية للمساهمة في أيجاد حلول لمعظم المشاكل التخطيطية للخدمات عموما ، ومنها خدمات محطات تعبئة الوقود خصوصا.

****

الفصل الحادي عشر

الاتجاهات المكانية لنقل المسافرين في محافظة صلاح الدين

الفصل الحادي عشر

الاتجاهات المكانية لنقل المسافرين في محافظة صلاح الدين

» المقدمة

تعتمد عمليات نقل البضائع والمسافرين بالسيارات على الطرق المعبدة، إذ تتحرك على هذه الطرق السيارات الصغيرة (الصالون) وكذلك الباصات الصغيرة والكبيرة المختلفة لنقل المسافرين ما بين مراكز الإنتاج ومراكز الخدمات وفيما بين المدن الكبيرة والصغيرة والقرى والأرياف.

اتبع البحث سياقاً علمياً تمثل في إثارة التساؤلات بشأن مشكلة البحث والإجابة عليها، لذلك تم صياغة مشكلة البحث الرئيسة بما يلي:

ما هي طبيعة العلاقة المكانية بين حركة نقل المسافرين بالسيارات والعوامل الجغرافية في محافظة صلاح الدين؟.

صيغت **فرضية البحث** على ضوء مشكلته بان للعوامل الجغرافية (الطبيعية والبشرية) أثراً في تحديد اتجاه وحجم حركة نقل المسافرين.

مبررات هذه الدراسة تتمثل بالكشف عن العلاقات المتبادلة بين العوامل الجغرافية، وبين حركة نقل المسافرين، لتوضيح دور هذه العوامل في اتجاهات حركة نقل المسافرين داخل وخارج حدود منطقة الدراسة.

تقوم **أهداف البحث** على بيان أثر العوامل الجغرافية على بناء وامتداد الطرق واتجاهاتها وتحديد مساراتها لتقديم رؤية جغرافية لحركة نقل المسافرين في محافظة

صلاح الدين والكشف عن مصادر هذه الحركة من والى مدن منطقة الدراسة في محاولة لتقديم مقترحات عملية حول منظومة النقل داخل منطقة الدراسة وامتداداتها الى خارجها، وتتناول هذه الدراسة حركة نقل المسافرين في محافظة صلاح الدين بما في ذلك أنماط النقل بالسيارات المخصصة للأجرة (الصالون) والنقل بالسيارات المتوسطة (الباصات)، لتحليل حركة نقل المسافرين بين مدن محافظة صلاح الدين، ومدن المحافظات المجاورة كواقع حال لعام(٢٠١١).

تتمثل حدود البحث المكانية (منطقة الدراسة) بواقع حركة نقل المسافرين بين الأقضية الثمانية: مركز المحافظة (تكريت) ومراكز الاقضية (شرقاط – بيجي – طوز – الدور – سامراء – بلد – الدجيل)، ومدن المحافظات المجاورة بحسب اتجاه خطوط نقل المسافرين، وذلك ضمن محافظة صلاح الدين الواقعة في القسم الأوسط من العراق على مساحة تقدر بحوالي (٢٤٠٧٥ كم٢) في المنطقة الانتقالية ما بين السهل الرسوبي ومنطقة الجزيرة والمنطقة شبه الجبلية، وتقع فلكياً بين دائرتي عرض ٣٣،٢٧-٤١، ٣٥ شمالاً، وما بين خطي طول (٣٠، ٤٢-٥٩، ٤٤) شرقاً، أما حدودها الإدارية فمن الشمال تحدها محافظة أربيل ومن الشمال الغربي محافظة نينوى، ومن الشمال الشرقي محافظتي كركوك والسليمانية، ومن الجنوب محافظة بغداد، ومن الشرق محافظة ديالى ومن الغرب محافظة الانبار ـ انظر الخريطة رقم (١).

» اولا: مرائب نقل المسافرين في محافظة صلاح الدين:

١- مرآب تكريت الداخلي ومرآب القادسية: يقع مرآب تكريت الداخلي في مركز قضاء تكريت ويعد محوراً مهماً لنقل المسافرين الوافدين من المحافظات الشمالية باتجاه العاصمة بغداد وكذلك توزيعهم باتجاه أقضية المحافظة وبالعكس إذ بلغت الخطوط المسجلة في هذا المرآب (٧) خطوط لنقل

المسافرين[١]، ويعاني هذا المرآب اختناقاً مرورياً، بسبب وقوعه في منطقة تجارية وتركزت أعلى حركة باتجاه خطي (تكريت – طوزخورماتو/ تكريت– طوزخورماتو)، ثم تليها بقية الخطوط بحركة أقل، ويعود سبب الحركة العالية إلى التفاعل المكاني لمركز المحافظة مع مراكز الاقضية الاخرى.

اما مرآب القادسية فيقع جنوب موضع جامعة تكريت مسافة (١كم)، وتبلغ مساحته (١٣١٣٧م٢)، ويتصف بحركة ضعيفة مقارنة مع مراب تكريت الداخلي، ويبلغ عدد الخطوط العاملة في هذا المرآب (٤) خطوط لنقل المسافرين وهي مخصصة للنقل الخارجي باتجاه كل من محافظات بغداد – كركوك – موصل – الأنبار.

٢- مراب طوزخورماتو: يقع في مركز القضاء وتبلغ مساحته (١٢٢٧٠ م٢) وهو أحد أهم المرآئب الرئيسة في منطقة الدراسة، ويتصف بحركة عالية لنقل المسافرين، ويضم هذا المرآب (٧) خطوط لنقل المسافرين وباتجاهات متعددة تتركز بالدرجة الأولى نحو محافظتي بغداد وكركوك، والسبب في ارتفاع حركة النقل في هذا المرآب إلى الموقع الجغرافي الذي يتمتع به القضاء والذي يمكن اعتباره حلقة وصل ما بين محافظات ديالى – سليمانية – كركوك – بغداد.

٣- مراب سامراء: يقع وسط مدينة سامراء، وتبلغ مساحته (٢١٢٥٧م٢)، يضم هذا المرآب (٣) خطوط لنقل المسافرين تتركز معظمها باتجاه العاصمة بغداد وقضاء تكريت، أما الخط الأخر فهو ينطلق باتجاه محافظة كركوك وبحركة ضعيفة جداً.

٤- مراب بلد (مراب بغداد): يقع وسط مدينة بلد، وتبلغ مساحته (٥٦٩٩م٢)، وبلغ عدد الخطوط في هذا المرآب (٣) خطوط تنطلق باتجاه محافظة بغداد وقضاء تكريت وقضاء الدجيل.

---

(١) وزارة النقل، الشركة العامة لادارة النقل الخاص، نقل محافظة صلاح الدين، الحاسبة، ٢٠١١، (بيانات غير منشورة).

٥- مرآب بيجي: يقع وسط مدينة بيجي، وتبلغ مساحته (٩٥٠٢م٢)، وبلغ عدد الخطوط العاملة في هذا المرآب (٦) خطوط لنقل المسافرين، ويتصف هذا المرآب بحركة عالية لنقل المسافرين تتركز معظمها باتجاه محافظة بغداد وقضاء تكريت، أما باقي الخطوط وهي خطوط (بيجي - شرقاط/ بيجي - كركوك/ بيجي - موصل/ بيجي - حديثة) فتكون حركتها ضعيفة.

٦- مرآب الدور: يقع مرآب الدور إلى يمين الطريق الثانوي (سامراء - الدور)، وتبلغ مساحته (٤٥٩٤م٢)، ويتصف بحركة ضعيفة لنقل المسافرين تقتصر على أقضية تكريت وسامراء.

٧- مرآب الشرقاط: يقع وسط مدينة الشرقاط مركز القضاء، وتبلغ مساحته (٣٣٦٠م٢)، ويضم هذا المرآب (٤) خطوط لنقل المسافرين تتركز معظمها نحو خطي (شرقاط - موصل/ شرقاط - تكريت)، أما خطي(شرقاط - قيارة/ شرقاط - بيجي) فتكون أقل من نظيرتها السابقة.

٨- مرآب الدجيل: يقع على بعد (١كم) عن مركز المدينة، وتبلغ مساحته (٢٤٦٦م٢)، ويضم هذا المرآب (٣) خطوط لنقل المسافرين تنطلق باتجاه العاصمة بغداد وباتجاه أقضية تكريت وبلد ضمن محافظة صلاح الدين، وتتركز معظم حركة هذا المرآب باتجاه العاصمة بغداد.

» ثانياً: خطوط نقل المسافرين في المرائب:

يتضح من الجدول (١) والشكل (١) ان مرائبي مدينة تكريت استحوذا على أعلى عدد من خطوط نقل المسافرين، تليها مثيلاتها على التوالي في طوزخورماتو، بيجي، الشرقاط، ثم بمستوى واحد سامراء وبلد والدجيل، أما خطوط مرأب مدينة الدور فكانت الادنى.

جدول رقم (١) المرائب الرئيسة في محافظة صلاح الدي لعام ٢٠١١

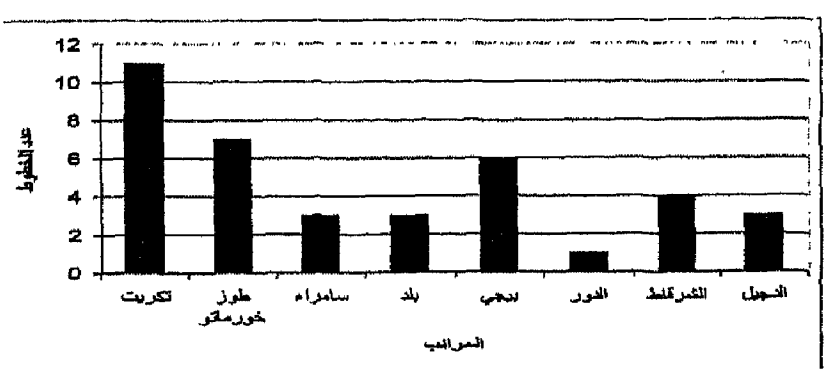
ت	القضاء	اسم المرآب	عدد الخطوط	مسار الخط	الطريق الرابط
١-	تكريت	تكريت الداخلي القادسية	٧ ٤	سامراء -شرقاط - بيجي - طوز- بلد -الدور - الدجيل بغداد - كركوك - موصل - رما	الطريق الرئيس رقم (١) الطريق الثانوي (تكريت - الدور) الطريق الرئيس رقم (١)
٢-	سامراء	سامراء	٣	دي بغداد - كركوك - تكريت	الطريق الرئيس رقم (١) الطريق الثانوي (سامراء - الدور)
٣-	الدور	الدور	١		الطريق الثانوي (الدور - تكريت)
٤-	بلد	بغداد	٣	تكريت	الطريق الرئيس رقم (١)
٥-	الدجيل	الدجيل الحديث	٣	بغداد - دجيل - تكريت	الطريق الرئيس رقم (١)
٦-	بيجي	بيجي	٦	بغداد - بلد - تكريت بغداد - موصل - كركوك- تكريت- شرقاط - حديثة	الطريق الرئيس رقم (١) الطرق الثانوية (بيجي - حديثة - بيجي - كركوك)

٧-	الشرقاط	الشرقاط	٤	موصل – قيارة – بيجي – تكريت	الطريق الرئيس رقم (١)
٨-	طوزخورماتو	الطوز	٧	بغداد – كركوك – تكريت – كفري – كلار – سليمانية – جلولاء	الطريق الرئيس رقم (٢) الطريق الرئيس تكريت – طوزخورماتو طريق سليمان بيك – كفري
-	المجموع	-	٣٨	-	-

وزارة النقل، الشركة العامة لادارة النقل الخاص،

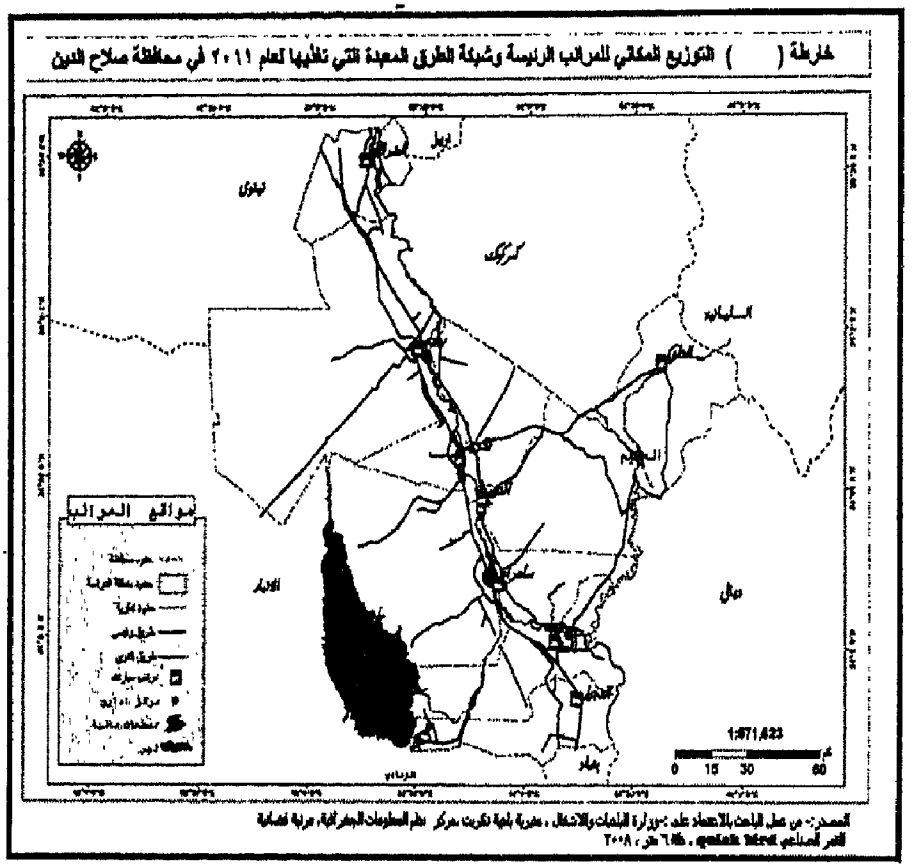
قسم نقل محافظة صلاح لدين، شعبة الحاسبة، ٢٠١١، (بيانات غير منشورة).

شكل (١) عدد خطوط نقل المسافرين في مراثب محافظة صلاح الدين لعام ٢٠١١



الجدول رقم (١).

الخريطة(١) المراقب وشبكة الطرق المعبدة في محافظة صلاح الدين لعام ٢٠١١



» ثالثا: القياس الكمي لحركة نقل المسافرين:

ان إدراك العلاقات بين الظواهر من أهم ما تعنى به الأبحاث الجغرافية وهذه تنقسم إلى قسمين؛ أولهما اختبار العلاقات القائمة بين أكثر من ظاهرة في إطار المكان الواحد خلال مدة زمنية محددة، والثاني يأتي من خلال استكشاف وجود علاقة ما في توزيع الظاهرة الواحدة مكانياً[١]، أن للحركة أنماط مختلفة لها علاقة بالمسافة المقطوعة طبقاً لوسيلة النقل، لذلك كلما تعددت مراكز شبكة النقل وتعددت وظائفها كان ذلك مؤشراً على زيادة قوة التفاعل المكاني، ويعتمد بحث حركة (*mobility*) نقل المسافرين

(١) عيسى علي براهيم، الاساليب الاحصائية والجغرافية، دار المعرفة الجامعية، كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، ١٩٩٩، ص٨.

على دراسة طبيعة العلاقات المكانية بين المراكز المختلفة عبر خطوط شبكة النقل (*Transportation Network Lines*) وتنميطها بمجموعات.

إنّ دراسة الحركة عبر شبكة النقل محلياً وإقليمياً توضح العلاقات المتبادلة بين المدينة وإقليمها ومقدار الحركة واتجاهاتها، وتستلزم دراسة الحركة عبر (شبكات النقل) أو (منظومة النقل المتعددة الشبكات) لتمثيل هذه الحركة خرائطياً، او تمثيل عملية التفاعل المكاني لمقدار قوة العلاقة المتبادلة وتكامل طبيعة الارتباط بين مدينتين أو أكثر، لبيان قوة واتجاه الحركة أو التفاعل المكاني بين موقعين أو عدة مواقع.

لقد تم تحديد وقياس قوة التفاعل المكاني لمدن محافظة صلاح الدين استناداً إلى حجم حركة المسافرين والمسافة الفاصلة بينهما وفقاً لكل خط من خطوط نقل المسافرين العاملة في كل مدينة من مدن المحافظة والمدن الأخرى وبمختلف الاتجاهات، وتم استخراج المعدلات الاتية (الجدول ٢ والخريطة ٢) لقوة التفاعل المكاني ولكل مدينة بحسب المعادلة الاتية؛

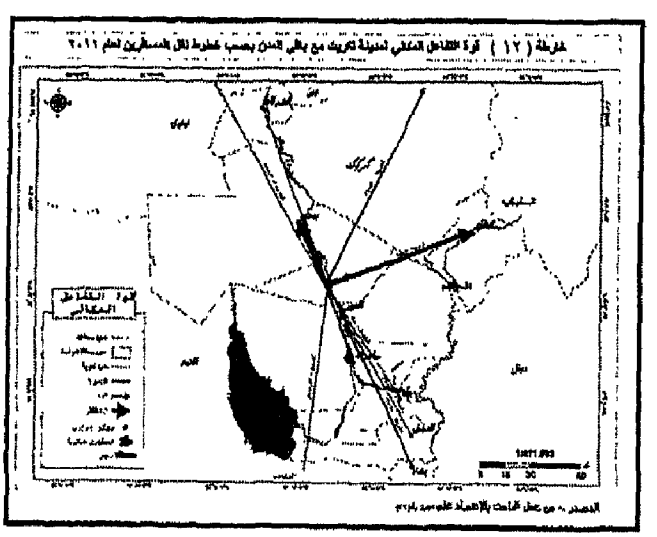
$$\text{قوة التفاعل} = \frac{\text{عدد مسافرين المدينة (أ)} \times \text{عدد مسافرين المدينة (ب)}}{\text{مربع المسافة}}$$

جدول (٢) قوة التفاعل المكاني لمدينة تكريت مع المدن الاخرى

اسم الخط	المسافة/ كم	قوة التفاعل المكاني
تكريت – سامراء	٥٤	١,٦
تكريت – بيجي	٤٢	٩,٤
تكريت – الدور	٢٦	٢,٦
تكريت – بلد	١٠٤	٠,٨
تكريت – طوز	٩٨	٨,٢
تكريت – شرقاط	١٢٣	٠,٣
تكريت – بغداد	١٦٤	٤
تكريت – كركوك	١٢٠	١٠,٤
تكريت – موصل	٢٢٨	٠,١
تكريت – رمادي	٢١٤	٠,٠٢
تكريت – الدجيل	١٢٦	٠,٠٣

الدراسة الميدانية

الخريطة (٢) قوة التفاعل المكاني لمدينة تكريت مع المدن الاخرى



الجدول (٢)

الاستنتاجات والتوصيات

أ- الاستنتاجات:

١- وجود علاقة تفاعل مكانية بين تنوع استعمالات الأرض وتركزها في مكان ما مع حجم واتجاه حركة المسافرين.

٢- أكدت الدراسة الخاصة بعملية التفاعل المكاني بين المدن وحسب المتغيرات المختلفة إن مدينة تكريت تمثل أقوى نقطة جذب لحركة المسافرين بسبب مركزيتها لمحافظة صلاح الدين واحتوائها على معظم الفعاليات الخدمية والوظيفية والإدارية إلى جانب الخدمات الاقتصادية.

ب - التوصيات:

١- الاهتمام بمداخل المرائب الرئيسة في مراكز المدن والتعاون بين الشركة العامة لإدارة النقل الخاص ومديرية المرور في المحافظة لغرض تهيئة الشوارع الخدمية لهذه المرائب بالشكل الذي يتناسب مع سعة السيارات الموجودة وأعدادها بحيث لا تشكل مثل هذه النقطة مشاكل مرورية وظروف غير آمنة للمسافر والسيارات وخاصة في مدينة تكريت.

٢- استحداث آلية للنقل العام تأخذ على عاتقها عملية نقل المسافرين عن طريق الباصات بين جميع مدن المحافظة وبحسب الكثافة السكانية، وبأسعار مدعومة ومناسبة ذلك لارتفاع كلفة النقل الخاص.

٣- حصر حركة نقل المسافرين ضمن المرائب الرئيسة لمدن المحافظة ومنع انطلاقها من مواقف وتجمعات تقع خارج هذه المرائب ، بهدف تنظيم هذه الحركة مكانياً.

المصادر

١- إبراهيم، عيسى علي، الأساليب الإحصائية والجغرافية، دار المعرفة الجامعية، كلية الآداب، جامعة الاسكندرية،١٩٩٩.

٢- الخزامي، محمد عزيز، نظم المعلومات الجغرافية أساسيات وتطبيقات للجغرافيين، منشاة المعارف السعودية،٢٠٠٠.

٣- السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافية وأساليب البحث المعاصرة، أساسيات وتطبيقات في جغرافية النقل، مطبعة الهلال، دمشق،٢٠٠٩.

٤- السامرائي، مجيد ملوك، جغرافية النقل الحديثة، أساسياتها، اتجاهاتها - تطبيقاتها،المطبعة المركزية،جامعة ديالى،٢٠١١.

٥- السامرائي، عمر محمد ، التحليل المكاني لحركة نقل المسافرين بالسيارات في محافظة صلاح الدين، رسالة ماجستير، ٢٠١٢، بإشراف (الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي).

٦- السماك، محمد أزهر سعيد، مناهج البحث الجغرافي بمنظور معاصر بين المنهج العام ومناهج التخصصات الفرعية، دار أبن الأثير للطباعة والنشر، جامعة الموصل،٢٠٠٨.

7- U.S Department of Transportation ,Road Function Classification, Federal High Way administration, 2007,p.p 1-2.

****

الملاحق

الملحق الأول

بسم الله الرحمن الرحيم

م/ السيرة الذاتية والعلمية

الأستاذ الدكتور مجيد ملوك السامرائي

١- الاختصاص: الجغرافية ـ الجغرافية البشرية/ الاقتصادية ـ جغرافية النقل والصناعة. (أستاذ الجغرافية الأول بجامعة تكريت)

٢- أكمل الدراسة الابتدائية سنة ١٩٦٨، والدراسة المتوسطة سنة ١٩٧١، والدراسة ألإعدادية 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 الانسانية/ جامعة تكريت منذ سنة ١٩٩٢ـ١٩٩٣.

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

٩- حصل على مرتبة (الأستاذية ـ Professor) في ٢٦/ ٩/ ٢٠٠٤.

١٠- نشر خمسون(كتابا وبحثا) علميا.

١١- أشرف (على)، (و ناقش) ـ أكثر من ستون ـ من رسائل الماجستير وأطاريح الدكتوراه ـ داخل العراق وخارجه.

١٢- شارك بأكثر من عشرون ـ حلقه وندوه ومؤتمر علمي داخل العراق وخارجه.

١٣- أجتاز دورات علمية وتخصصية في ميادين مختلفة.

١٤- عمل في وزارات: النقل، التربية، التعليم العالي والبحث العلمي.

المراسلات: الهاتف المحلي (محمول) (٠٧٧٠٣٠٢٠٧٦٤).

الهاتف الدولي (٠٠٩٦٤٧٧٠٣٠٢٠٧٦٤). الفاكس (٠٠٩٦٤٢١٨٢٥٣٨٦).

العنوان البريدي: العراق، تكريت، جامعة تكريت، قسم الجغرافية، ص.ب (٤٢).

(البريد الإلكتروني):

dr.mjeed50@gmail.com

(tikrituni)_culturalrelations@yahoo.com

(المواقع الإلكترونية) *web sites*:

Follow@ arabshr.comwww.arabgeographers.net

http://mageed alsamaarai. amuntada.com

أ. د. مجيد ملوك السامرائي.*www*

((البروفسور السامرائي)) <<<< .....>>>>>>> *Face book* >>>>

****

الملحق الثاني

منشورات الباحث

أ.د. مجيد مـلوك السامرائي/ أستاذ جغرافية النقل الأول في الجامعات العراقية

جغرافية/ جغرافية بشرية/ جغرافية النـقل ـ جغرافية الصناعة/ جامعة تكريت.

ت	عنوان الدراسـة و البـحث	سـنة النشر	جهـة النـشر و العـدد
١-	ظاهرة غـياب طلبة جامعـة بغـداد	١٩٧٩	مجلة العلوم التربوية/ ٣
٢-	دور الطرق في نمو المستوطنات/ صلاح الدين	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-	آل عبد العـظيم	٢٠٠٤	مطبعة العـلا
٦-	التحليل المكاني لعقدة النقل/ ببجي	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٠
٧-	العلاقة المكانية بين الطرق البرية والصناعة/ محافظة الانبار	١٩٩٦	جامعة بغداد/ كلية ابن رشد
٨-	كفاءة شبكة الطرق/ محافظة ديالى	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٢
٩-	التحليل المكاني لكلف النقل بالسكك الحديد/ العراق	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٤

١٠-	التباين المكاني لمراكز التسويق الزراعية/ محافظة صلاح الدين	١٩٩٦	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٣٦
١١-	التقييم الجغرافي للطرق/ صلاح الدين	٢٠٠٢	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٥٠
١٢-	اثر النمو السكاني والعمراني/ سامراء	٢٠٠٢	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٥١
١٣-	عوامل نشأة سامراء العباسية	٢٠٠٢	مجلة الجمعية الجغرافية العراقية/ ٥٢
١٤-	نظم المعلومات الجغرافية وتطبيقاتها	٢٠٠٢	وقائع مؤتمر وزارة النقل/ الخامس
١٥-	العلاقة بين الطرق والسكان/ ناحية دجلة	٢٠٠٤	مجلة العلوم الإنسانية/ ١١
١٦-	مشروع ري الرصاصي الحديث	٢٠٠٥	مجلة سرمن رأى/ ١
١٧-	تباين الإنتاج الزراعي وعلاقته المكانية/ ناحية الثرثار	٢٠٠٥	مجلة العلوم الإنسانية/ ١٢
١٨-	اثر التسويق في تشكيل الأنماط الزراعية/ ناحية المعتصم	٢٠٠٥	مجلة العلوم الإنسانية/ ٢
١٩-	البحوث الجغرافية تطبيقية	٢٠٠٥	مطبعة العلا
٢٠-	دور طريق تكريت - الطوز/ الناعمة	٢٠٠٦	مجلة العلوم الإنسانية/ ٤
٢١-	تباين الاقتصاديات المكانية/ ن ـ العلم	٢٠٠٦	مجلة سر من رأى/ ٢
٢٢-	شبكة الطرق المعبدة/ طوزخورماتو	٢٠٠٦	مجلة سر من رأى/ ٣
٢٣-	العراق، خصائصه وأثارها ع ـ التجارة	٢٠٠٦	مجلة العلوم الإنسانية/ ٨
٢٤-	أساليب البحث وجغرافية النقل	٢٠٠٦	مجلة العلوم الإنسانية/ ٦
٢٥-	دور الخصائص الموقعية للعراق	٢٠٠٧	مجلة العلوم الإنسانية/ ١

٢٦-	الأمن الغذائي العربي	٢٠٠٧	مجلة العلوم الإنسانية/ ٩
٢٧-	الانترنت والاستثمار العلمي في البحوث	٢٠٠٧	مجلة سر من رأى/ ٥
٢٨-	الإنتاج الحيواني وا تطوره في سوريا	٢٠٠٩	مجلة العلوم الإنسانية/ ١١
٢٩-	التخطيط الإقليمي والجغرافية الحديثة	٢٠٠٩	مجلة العلوم الإنسانية/ ٥
٣٠-	الجغرافية وأساليب البحث المعاصره	٢٠٠٩	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة ديالى
٣١-	الجغرافيـة ودراساتـها/ تطبي اقـتصادية	٢٠٠٩	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة ديالى
٣٢-	السيد عبدا لعظيم الحسيتي	٢٠٠٩	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة ديالى
٣٣-	جغرافية النقل الحديثة	٢٠٠١	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة ديالى
٣٤-	تقييم مواد البناء الخام واستثمارها	٢٠١١	مجلة العلوم الإنسانية/ ١٣١
٣٥-	كفاءة تجهيز ماء الشرب	٢٠١١	مجلة سر من رأى/
٣٦-	القناة الجافة للنقل البري العالمي	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/ ١٣٦
٣٧-	الاستثمار السياحي لبحيرة سامراء	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/ ١٠
٣٨-	مواد الخام واستثمارها الصناعي	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/ ٧
٣٩-	تقييم شبكة طرق صلاح الدين	٢٠١٢	مجلة العلوم الإنسانية/ ١٨
٤٠-	توزيع السكان وشبكة الطرق	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/ ٤
٤١-	تجهيز ماء الشرب في صلاح الدين	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/
٤٢-	توزيع محطات وقود السيارات	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/
٤٣-	الموانئ العراقية	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/

٤٤-	الجغرافيا ودراساتها التطبيقية	٢٠١٣	كتاب/ دار اليازوري/ عمان - الاردن
٤٥-	سامراء وتطورها الحضاري	٢٠١٣	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة ديالى
٤٦-	الجغرافية وأساليب البحث المعاصرة	٢٠١٣	كتاب/ دار اليازوري/ عمان - الاردن
٤٧-	جغرافية النقل والتجارة الدولية	٢٠١٤	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة تكريت
٤٨-	جغرافية النقل المتقدمة/ للدراسات العليا	٢٠١٤	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة تكريت
٤٩-	الجغرافية وبحوث التنمية الاقتصادية	٢٠١٤	كتاب/ المطبعة المركزية/ جامعة تكريت
٥٠-	التحليل الجغرافي لانتخابات تركيا	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/ .....
٥١-	الانتخابات واثارها الاستراتيجية التنموية	٢٠١٣	مجلة العلوم الإنسانية/ .....
٥٢-	نقل الطاقة الكهربائية	٢٠١٤	مجلة العلوم الإنسانية/ .....
٥٣-	تقييم محطات وقود السيارات/ كركوك	٢٠١٤	مجلة العلوم الإنسانية/ .....
٥٤-	جغرافية النقل المعاصرة وتط/ الحاسوبية	٢٠١٤	كتاب/ دار اليازوري/ عمان - الاردن
٥٥-	سرمن راى العاصمة العربية الاسلامية	٢٠١٤	كتاب/ دار اليازوري/ عمان - الاردن
٥٦-	الجغرافية وأفاق التنمية المستدامة	٢٠١٤	كتاب/ دار اليازوري/ عمان - الاردن

» تابع

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

****

الخاتمة الأخيرة

هكذا

تم انجاز هذا الكتاب وفق الرؤية الجغرافية ـ التنموية اقتصاديا واجتماعيا في محاولة جادة لتطوير الأساس النظري للجغرافية، والرقي بدراستها في ظل الدور الكبير والمتعاظم للتنمية المستدامة بشكل عام.

و الله ولي التوفيق.

الأستاذ الدكتور/

مجيد ملوك السامرائي/ ٢٠١٥

فهرس المحتويات

الإهداء..... ٧
المقدمة..... ٩
المدخل: علم الجغرافية والتنمية..... ١١
الجغرافية المحدد المكاني لعملية التنمية ١٣
اولا: الجغرافية والتاريخ البشري: ١٣
ثانيا: الجغرافية والاقتصاد:..... ١٤
ثالثا: ترابط التنمية الاقتصادية الاجتماعية: ١٥
رابعا: الجغرافية والتنمية المستدامة:..... ١٦
الفصل الأول: اتجاهات النقل البري والتجارة العالمية عبر العراق..... ١٩
المقدمة:..... ٢١
أولاً: الخصائص الموقعية:..... ٢٢
ثانياً: الأنماط الرئيسة للنقل المعاصر في العراق:..... ٢٣
ثالثاً:- اعتماد القناة الجافة: ٢٧
الاستنتاجات والتوصيات ٣٢
الفصل الثاني: الخصائص التركيبية لشبكة الطرق وفعاليتها الحركية والتنموية بمحافظة صلاح الدين ٣٣
المقدمة:..... ٣٥
اولا: النقل والتنمية:..... ٣٥
ثانيا نظام النقل البري:..... ٤٠
أولا: التوزيع المكاني لشبكة الطرق:..... ٤١

ثانياً: المرتكزات الجغرافية لشبكة الطرق: ٤٥
ثالثاً: فعالية الشبكة الحركية: ٤٧
الاستنتاجات والتوصيات ٥١

الفصل الثالث: استثمار الموارد الطبيعية في الصناعات التحويلية بقضاء سامراء ٥٣

المقدمة: ٥٥
المبحث الأول: التحليل المكاني للموارد الطبيعية ٥٩
أولا: مظاهر السطح: ٥٩
ثانيا: الرواسب وتوزيعها المكاني: ٦٠
ثالثا: التوزيع المكاني لمواد البناء الخام: ٦١
المبحث الثاني: تقويم خصائص الموارد الطبيعية واستثمارها ٦٤
أولا: تقويم المواد الخام: ٦٤
ثانيا: التحليل المختبري للمواد الاولية: ٦٤
ثالثا: الوحدات الصناعية: ٦٦
رابعا: الإمكانات الاستثمارية للموارد الطبيعية ٦٩
الاستنتاجات والتوصيات ٧١

الفصل الرابع: واقع وآفاق النقل عبر الموانئ العراقية.....٧٣

المقدمة ٧٥
أولا: الأنماط الرئيسة للنقل في العراق (الخريطة ١): ٧٦
ثانيا: الموانئ التجارية العراقية المعاصرة: ٧٨
ثالثا: أفاق النقل البحري عبر الموانئ العراقية: ٨٢
الخلاصة ٨٧

الفصل الخامس: الخصائص المكانية والسكانية والتوسع العمراني لمدينة سامراء الكبرى ٨٩

أولاً: الخصائص الموقعية ٩١

ثانياً: تطور سكان سامراء الحديثة ٩٤

ثالثا: مراحل التوسع العمراني الحديث ٩٧

رابعاً: التوسع العمراني الأول للمدينة: ١٠١

خامساً: مراحل التوسع المساحي الحديث: ١٠٣

الخلاصة ١٠٩

الفصل السادس: العلاقة المكانية لتجهيز ماء الشرب بنمو السكان في محافظة صلاح الدين ١١١

المقدمة: ١١٣

أولا: أنماط وحدات تجهيز ماء الشرب وشبكاتها: ١١٥

ثانيا: التوزيع الجغرافي لوحدات إنتاج ماء الشرب وشبكاتها: ١١٧

ثالثاً: استهلاك ماء الشرب في محافظة صلاح الدين: ١١٨

الخلاصة ١٢٣

المصادر ١٢٤

الفصل السابع: استثمار مواد البناء الخام في قضاء طوزخورماتو ١٢٥

المقدمة ١٢٧

المبحث الأول: التحليل المكاني لمواد البناء الخام ١٣٢

أولا: المظاهر الأرضية: ١٣٢

ثانيا: الصخور وتوزيعها المكاني: ١٣٢

ثالثا: الرواسب وتوزيعها المكاني: ١٣٥

رابعا: التوزيع المكاني لمواد البناء الخام: ١٣٦
المبحث الثاني: تقويم خصائص المواد الخام وأ ستثمارها ١٣٩
أولا: تقويم الرواسب الخام: ١٣٩
ثانيا: التحليل المختبري: ١٤٠
ثالثا: وحدات الصناعة الاستخراجية (الجدول ٦): ١٤٢
رابعا: الإمكانات الاستثمارية للمواد: ١٤٥
الاستنتاجات والتوصيات ١٤٦
المصادر ١٤٨

الفصل الثامن: الآثار المكانية لشبكة الطرق البرية على توزيع السكان في قضاء تكريت ١٥١

المقدمة: ١٥٣
أولا: حدود البحث الزمانية والمكانية: ١٥٤
ثانيا: النقل البري في منطقة الدراسة: ١٥٨
ثالثا: الأنماط التوزيعية للسكان: ١٦٢
رابعا: العلاقة المكانية بين شبكة الطرق وتوزيع المستوطنات: ١٦٤
خامسا: قياس العلاقة بين توزيع السكان ومتغيرات شبكة الطرق: ١٦٥
الاستنتاجات ١٦٨
التوصيات ١٦٨
المصادر ١٧٠

الفصل التاسع: الاستثمار السياحي لبحيرة سدة سامراء ١٧٣

المقدمة: ١٧٥
المبحث الأول: التحليل المكاني للمقومات السياحية ١٨٠

أولا: المقومات الطبيعية ١٨٠
ثانيا: المقومات البشرية ١٨٤
ثالثا: المقومات السياحية والخدمية وتوزيعها المكاني ١٨٦
المبحث الثاني: التقييم الحالي للواقع السياحي والأفاق المستقبلية ١٨٨
أولا: حركة السياحة ومشكلاتها: ١٨٨
ثانيا- الأفاق المستقبلية: ١٨٩
ثالثا: الفعاليات السياحية المقترحة ١٩٠
الاستنتاجات والتوصيات ١٩٢
المصادر ١٩٣

الفصل العاشر: التحليل المكاني لمحطات وقود السيارات في محافظة صلاح الدين..... ١٩٥

المقدمة: ١٩٧
أولا: حدود البحث الزمانية والمكانية: ١٩٨
ثانيا: اسس ومعايير توزيع محطات الوقود: ٢٠٠
ثالثا: أسس إقامة محطات الوقود في المناطق السكنية: ٢٠١
ثالثا: المعيار ا لجغرافي الأمثل لإنشاء محطات الوقود: ٢٠٦
رابعاً: قياس كفاءة توزيع محطات تعبئه الوقود: ٢٠٧
الاستنتاجات والتوصيات ٢٠٩

الفصل الحادي عشر: الاتجاهات المكانية لنقل المسافرين في محافظة صلاح الدين..... ٢١١

المقدمة ٢١٣
اولا: مرائب نقل المسافرين في محافظة صلاح الدين: ٢١٤
ثانياً: خطوط نقل المسافرين في المرائب: ٢١٦

ثالثا: القياس الكمي لحركة نقل المسافرين: ٢١٩
الاستنتاجات والتوصيات ٢٢٢
المصـادر ٢٢٣
الملاحق ٢٢٥
الملحـق الأول..... ٢٢٧
الملحـق الثاني: منشورات الباحث ٢٢٩
الخاتمـة الأخـيرة..... ٢٣٤
فهرس المحتويات ٢٣٥

الجغرافية
وأفاق التنمية المستدامة

وكلاء وموزعي دار اليازوري في العالم

الدولة	المدينة	اسم الدار	الهاتف	الدولة	المدينة	اسم الدار	الهاتف
الأردن	عمان	الإدارة العامة	5690904	مصر	القاهرة	الشركة العربية المتحدة	22705844
الأردن	عمان	فرع عمان	5690904	الأردن	إربد	حمادة للنشر والتوزع	02 7270100
السعودية	الرياض	مؤسسة الجريسي	4039328	الأردن	الكرك	فرع الدار في الكرك	03 2302111
السعودية	الرياض	دار الزهراء	4641144	ليبيا	طرابلس	مكتبة طرابلس	213601583
السعودية	الرياض	مكتبة العبيكان	4650071	ليبيا	طرابلس	دار الحكمة	213606571
السعودية	الرياض	مكتبة جرير التجارية	4626000	ليبيا	طرابلس	الدار العربية للكتاب	3330384
السعودية	الرياض	مكتبة الخريجي	4646258	ليبيا	طرابلس	دار الرواد	3350333
السعودية	جدة	مكتبة كنوز المعرفة	6570628	العراق	بغداد	مكتبة دجلة	0096418170792
السعودية	الدمام	مكتبة المتنبي	8272906	العراق	الموصل	دار ابن الأثير	7702036776
السعودية	المنورة	مكتبة الزمان	8366666	العراق	بغداد	مكتبة الذاكرة	796449420
السعودية	الرياض	مكتبة الرشد	4593451	الكويت	الكويت	مكتبة ذات السلاسل	466255
السعودية	الرياض	دار المريخ	4657939	فلسطين	غزة	مكتبة سمير منصور	97082825688
السعودية	الرياض	مكتبة الشقري	4611717	فلسطين	رام الله	مكتبة الشروق	02-2961614
السعودية	جدة	تهامة للنشر	65152845	فلسطين	الخليل	مكتبة دنديس	2225174
السعودية	جدة	مكتبة المأمون	6446614	فلسطين	رام الله	دار الرعاة	22961613
السعودية	مكة المكرمة	مكتبة الثقافة	5429049	فلسطين	غزة	مكتبة البازجي	287099
الجزائر	الجزائر	دار الثقافة العلمية	21541135	سورية	دمشق	مكتبة النوري	2311189
الجزائر	وهران	دار ابن النديم	41359788	سورية	حلب	دار القلم العربي	2113129
الجزائر	الجزائر	دار الكتاب الحديث	354105	السودان	الخرطوم	الدار السودانية للكتب	6780031
الجزائر	الجزائر	مؤسسة الضحى	214660	البحرين	المنامة	المكتبة الوطنية	293840
الجزائر	الجزائر	دار ابن باديس	645900	البحرين	المنامة	المكتبة العلمية	7786300
الجزائر	وهران	دار العزة والكرامة	41540793	البحرين	المنامة	مؤسسة الأيام	725111
الجزائر	قسنطينة	دار اليمن	961869	البحرين	المنامة	مكتبة فخراوي	591118
الجزائر	قسنطينة	ألفا للوثائق	0770906434	فرنسا	باريس	معهد العالم العربي	140513809
الجزائر	الجزائر	دار البصائر	495735	المغرب	أغادير	مكتبة وراقة الجنوب	
الجزائر	الجزائر	مكتبة الأصالة	243602	المغرب	الدار البيضاء	المركز الثقافي العربي	
الجزائر	الجزائر	دار الهدى	021966220	سلطنة عمان	روي	مكتبة القرآن الكريم	
الجزائر	الجزائر	دار التعليم العالي	21541135	المملكة المتحدة	لندن	مكتبة الساقي	
مصر	مدينة نصر	دار الشروق	4023399	أميركا	لوس أنجلس	مكتبة جرير	
مصر	القاهرة	مكتبة مدبولي	5756421	اليمن	صنعاء	الدار العلمية	
مصر	القاهرة	دار الفجر	6246252	اليمن	صنعاء	دار العلوم الحديثة	
مصر	القاهرة	الهيئة المصرية العامة	25775371	اليمن	صنعاء	دار الكلمة	
مصر	القاهرة	مجموعة النيل العربية	2026717135	اليمن	صنعاء	دار الكتاب الجامعي	

Bibliotheca Alexandrina
1503408

9 789957 127824

JORDAN Electronic Books Library
www.jordanebooks.com

اليازوري
دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع
عمان - العبدلي - مقابل مجلس النواب
هاتف: 4626626 6 962+ تلفاكس: 4614185 6 962+
ص.ب: 520646 الرمز البريدي: 11152
info@yazori.com www.yazori.com