

الفصل الخامس

جغرافية النقل والمواصلات وجغرافية التجارة

اولاً - جغرافية النقل:

وهي فرع من فروع الجغرافية الاقتصادية تهتم بدراسة النقل بأشكاله المختلفة ونظم النقل للأشخاص والبضائع ودراسة العلاقة بين حركة النقل والظواهر الجغرافية الأخرى وتهتم جغرافية النقل بدراسة العناصر الآتية :

١- شبكات النقل على اختلافها طرق السيارات، سكك الحديد، النقل المائي والقنوات، والنقل الجوي، والنقل بالانابيب.

٢- حركة الأشخاص والبضائع على مختلف وسائل النقل .

٣- المنافسة بين وسائل النقل المختلفة والتكامل فيما بينها.

٤- مناطق تجمع شبكات النقل ومناطق أنتشارها.

٥- العلاقة بين وسائل النقل المختلفة وحركة النشاط الاقتصادي واستعمالات الأرض المختلفة.

وسيتم استعراض طرق النقل ووسائلها الرئيسية بالشكل الآتي :

١- النقل البري، نشوؤه وتطوره وأهميته:

وهو النقل الذي يتم على اليابسة وقد بدأه الإنسان في حركته وانتقاله بالاعتماد على جهازه الحركي وذلك قبل ان يتمكن من استئناس الحيوانات بعدها استطاع ان يستفيد من حيوانات الركوب، فكان المشي على الاقدام وركوب الحيوانات هي وسائل النقل، حتى اكتشف قوة البخار وماكنة الاحتراق فصنع المركبة، لقد توالى التطورات المتسارعة في صناعة المركبات وقاطرات القطارات حتى بلغت حدود مذهلة من حيث السرعة والراحة واستيعاب البشر والحمولات من السلع والبضائع، فالعالم اليوم حقا هو عالم النقل والحركة فلا تواصل اقتصادي ولا تواصل اجتماعي من دون حركة النقل، فلا عجب انك في نقطة من مدينة كبرى وترى فوقك الطائرة وتحت قدميك اهتزاز الأرض بفعل مرور قطار الأنفاق (المترو) وامامك حركات المركبات، فتشعر عند ذاك ان عالم اليوم هو عالم النقل والمواصلات.

أنواع طرق النقل البري :

أ- النقل بواسطة الجهاز الحركي للإنسان وباستخدام الحيوانات:

اعتمد الإنسان في بداياته على جهازه الحركي في الانتقال من مكان الى آخر، وكانت وراء هذا الانتقال جملة من الأسباب اشرنا اليها، وهي بالأساس الحاجة الى الطعام والى مصادره والى الماء

ومصادره ايضاً، وعندما تمكن من استئناس الحيوانات استفاد من البعض منها في تنقله ونقل سلعه، وهي الحمير والخيول في البيئات شبه الجافة والتي تركزت حضاراتها عند ضفاف الأنهار مثل حضارات وادي النيل ووادي الرافدين.

وكان الفيل واسطة النقل والحمولة في البيئات المدارية الرطبة كما هو الحال في شبه القارة الهندية، والجمال هو الواسطة في البيئات الصحراوية، والكلاب القطبية وبمساعدة الزلاجات كانت ولا زالت هي الواسطة المهمة في القطب الشمالي والقطب الجنوبي.

وتاريخياً يمثل اكتشاف العرب ثورة في تاريخ الانسانية بشكل عام والنقل بشكل خاص ويرجع الفضل في ذلك الى العراقيين القدماء و ذلك في حدود منتصف الالف الرابع قبل الميلاد، إذ أن اكتشاف العجلة أدى الى استخدامها في صناعة العربات التي تجرها الحيوانات مما ساهم في زيادة قدرة الانسان على الانتقال عبر مسافات أبعد وزاد من مداركه الجغرافية عن البيئة التي يعيش فيها. ان استخدام العربات قد زاد من قدرة الانسان على الحركة والانتقال وقد تطلب ذلك تهيئة الطرق لكي تجعل حركة العربات اكثر انسيابية فكان ذلك بداية عهد لتشييد الطرق، ويُعد العراقيون اول من بنى الطرق المعبدة.

ب - النقل بالسيارات:

كان لاختراع السيارة دور كبير في تحسين شبكة الطرق في العالم، وترجع البداية الى سنة ١٧٦٩ حين صنع الفرنسي كاكوت مركبته الثلاثية العجلات والتي كانت تدور بالبخار وتسير بسرعة ١٠ كم / ساعة ثم سرعان ما تطورت صناعة السيارات في اوربا ومنها انتقلت الى امريكا حيث تأسست شركات لصناعة السيارات إذ ازداد عدد السيارات في العالم وقد صاحب هذه الزيادة تحسين شبكة الطرق وزيادة اطوالها، إذ تطورت هندسة انشاء و مد الطرق في العالم و يمتاز النقل بالسيارات بما يأتي:

١- السرعة.



إن زيادة سرعة السيارات وامتداد شبكة النقل لها تأثير على عامل الحركة مما يتيح للانسان والمواد الأولية والمنتجات المصنعة أن تنقل بسرعة أعلى مما كانت عليه من الاماكن التي تكون فيها

الانتاجية اكثر، وعليه فزيادة سرعة النقل يمكن ان تساهم في توزيع السكان والصناعة ومن ثم الدخول على أجزاء البلد الواحد.

٢- السلامة.

يمتاز النقل بالسيارات بمستوى جيد من السلامة، ومع ذلك فإن زيادة عدد السيارات في العالم ساهم أيضاً بزيادة معدلات حوادث السيارات ويرجع ذلك الى عوامل متشابكة منها التداخل في استعمالات الارض والازدحام وقلة الصيانة لبعض الطرق وكذلك إنخفاض الوعي الثقافي لضوابط المرور والسياسة الآمنة.

٣- المرونة.

وهي من أفضل وسائل النقل للانتقال من الباب الى الباب وهذا يعني بالضرورة سهولة نقل الاشخاص من محلات سكنهم الى محلات عملهم دون الحاجة الى قطع مسافات مشياً على الأقدام. كما أنه يهيئ قدرة عالية على نقل البضائع والمواد الخام من مناطق الانتاج الى مناطق الاستهلاك دون الحاجة الى التفريغ وإعادة الشحن كما هو الحال بوسائل النقل الاخرى.

٤- الراحة.

يمثل النقل بمستوى جيد من الراحة ويرتبط ذلك أصلاً بمرونة حركة السيارة وقدرتها على النقل من الباب للباب من ناحية، والتطور التكنولوجي الممثل بتصميم المقاعد والتكيف ووسائل الراحة الاخرى من ناحية أخرى.

٥ - انخفاض تكاليف النقل .

ان الاستخدام الكبير للنقل بالسيارات يمكن أن يُعدّ مؤشراً الى انخفاض تكاليف النقل مقارنة بوسائل النقل الاخرى ويرجع ذلك الانخفاض الى القدرة على نقل البضائع من الباب الى الباب وزيادة معدلات السرعة وسهولة استعمالها لنقل الاشخاص والبضائع في أي وقت، كذلك الى سهولة التزود بالوقود والقيام باعمال الصيانة اللازمة في نقاط متعددة ومتاحة.

العوامل المؤثرة على مد شبكة الطرق

هناك مجموعة من العوامل تؤثر على مد شبكة الطرق، وتتمثل بما يأتي:

أ - الموقع الجغرافي :

تبرز اهمية الموقع الجغرافي بربط المكان بما يجاوره ويحيط به، فالموقع الجغرافي للعراق، على سبيل المثال، جعل منه منطقة عبور برية، ولذلك مرت من خلاله اعظم الطرق في التاريخ ومنها الطريق الذي يربط شرق البحر المتوسط ببحر العرب وبلاد الهند عبر المحيط الهندي.

ب - اشكال السطح :

ان لاشكال السطح تأثيراتها في رسم طبيعة خطوط حركة النقل، فتزداد شبكة النقل كثافة في المناطق السهلية عادة وتقل كثافتها في المناطق الجبلية وبشكل خاص الجبلية المعقدة. كما ان لاشكال السطح دورها في تحديد نمط خطوط حركة النقل فهي مع السواحل وضاف الأنهار ذات نمط خطي، كما يظهر هذا النمط مع وديان الجبال في المنطقة الجبلية، وقد يكون امتدادها مع خطوط الكنتور فتشكل معه حلقات في المنطقة الجبلية، عند سفوح الجبال والهضاب الجبلية وترسم في الغالب شكلا شعاعيا في المناطق السهلية وعند المدن الكبرى وما حولها.

ج - خصائص المناخ:

تعيق الأحوال المناخية حركة النقل وهذا يحصل اذا ماجعلت غزارة الامطار والضباب الكثيف وتكون الجليد والانهيئات الجليدية من المرتفعات كما هو الحال في دول اوربا وفي امريكا الشمالية. إذ تصبح الطرق ممرات غير مناسبة لحركة المركبات، كما يحصل ايضا في المناطق الجافة إذ تتعرض حركة النقل للرمال وحركة الكثبان الرملية.

د - الغابات والاهوار والمستنقعات والجبال :

وهي عوائق طبيعية تزيد من كلفة انشاء الطرق لأضعاف عدة، ولذلك على المخطط ان يتجاوز هذه العوائق وان يرسم خطوط الطرق حولها وقريبا منها، واذا ما اقتضت مستلزمات التنمية المكانية اختراق هذه العقبات فذلك ممكن بانشاء الجسور التي يشيد الطريق فوقها.

هـ - المستقرات البشرية :

لاجل التسريع في التنمية الاقتصادية والاجتماعية يستلزم التسريع في بناء شبكة للنقل تلبي احتياجات هذه التنمية، ومنها النقل بالمركبات، لذا نجد ان امتداد طرق النقل البري بالمركبات تقترن بتوزيع المستقرات البشرية، سواء كانت المستقرات الحضرية أم المستقرات الريفية.

و- مراكز النشاطات الاقتصادية:

تنتهي النشاطات الزراعية والصناعية بالإنتاج والتوزيع، وكلا المهمتين ترتكزان على خطوط النقل، فلا بد لشبكة النقل في أي بلد ان تفي بمتطلبات الصناعة الاستخراجية والتحويلية، وكذلك متطلبات حقول الزراعة وتربية الحيوان الى جانب تلبيتها لحاجات التجارة والخدمات داخل المدن، فتعد طرق النقل من البنى التحتية المهمة والأساسية للنشاط الاقتصادي المتنوع.

ن- مناطق الآثار والسياحة:

لهذه المناطق دورها في رسم خريطة طرق النقل ومنها طرق المركبات فهذه المناطق تمثل حاجات سياحية وترويجية يتوجه اليها الالاف من البشر يوميا ولذلك لابد من تسهيل مهمة الوصول اليها والتمتع بها وهذا يستلزم ربطها بطرق النقل الامينة والمريحة.

نشاط

- ١- بماذا يمتاز النقل بالسيارات على وسائل النقل الأخرى؟
- ٢- ما دور الحضارة العراقية القديمة في تطور وسائل النقل البري تاريخياً؟

ج - النقل بالسكك الحديدية :

يُعد النقل بالسكك الحديدية أهم نتائج الثورة الصناعية وقد بقيت حتى أواخر القرن التاسع عشر أهم وسائل النقل البري سواء أكان ذلك بالنسبة لنقل الأشخاص أو البضائع، ويرتبط ذلك بالقدرة العالية على حمل الأوزان الثقيلة إذ أنها تحتل المرتبة الثانية في هذا المجال بعد النقل بالسيارات.



ويعود استخدام أول عربة تسير بالقوة الذاتية، إلى سنة ١٨٠٤ حين صمم أحد المهندسين البريطانيين وهو ريتشارد تريثفيك أول قاطره بخارية في العالم، ثم بعد ذلك طورها البريطاني ستيفنس عام ١٨١٤، ثم تطورت صناعتها وازدادت سرعتها.

مقاييس خطوط السكك الحديدية:

تعرف المسافة الفاصلة بين قضبان خطوط السكك الحديدية بمقياس خطوط السكك الحديدية Railroad gauge، ويوجد في العالم أكثر من ٣٩ مقياساً يتراوح اتساعها بين (١,٦٠٠ م) و(١,٦٧٦ م) وكثيراً ما نجد أكثر من مقياس واحد في الدولة وليس من شك في أن تنوع مقاييس خطوط السكك الحديدية يؤدي إلى مشاكل في استغلالها تتلخص في الوقت الإضافي اللازم للانتقال بين الخطوط ذات المقاييس المختلفة. وهذا بطبيعة الحال يتطلب إنشاء محطات لتجميع القطارات على مقاييس الخطوط المختلفة وما يرتبط بذلك من تكاليف إضافية في الإنشاء والصيانة والمرونة في الانتقال، وتاريخياً يُعد المقياس الذي صممه ستيفنس وهو (١,٤٣٥ م) من أقدم وأكثر المقاييس انتشاراً في العالم.

العوامل المؤثرة في مد شبكة خطوط السكك الحديدية:

هناك مجموعة من العوامل التي تؤثر على مد وإنشاء خط السكة الحديد، وإن دراسة تلك العوامل تُعد أساسية قبل البدء في عملية تنفيذ المشروع، ويمكن ادراج تلك العوامل بماياتي:

١- العوامل الطبيعية:

وتتمثل بالتكوين الجيولوجي، إذ تؤثر درجة صلابة الصخور على تكاليف مد خطوط السكك الحديد وعلى عمليات حفر الانفاق، كما تؤثر درجة الانحدار على عملية مد خطوط السكك الحديد إذ تقل التكاليف في المناطق القليلة الانحدار، كما تشمل العوامل الطبيعية السلاسل الجبلية إذ انها تؤثر على امتداد الخطوط، كما أنها تزيد من التكاليف بارتباطها بالحاجة الى حفر الانفاق وبناء الجسور لتجاوزها هذا إضافة الى تأثير المسطحات المائية والودية على اطوال خطوط السكك وامتداداتها وتكاليفها، أما تأثير العوامل المناخية فلها دور في عملية إنشاء ومد خطوط السكك الحديد ولاسيما في المناطق التي تمتاز بارتفاع درجات الحرارة فيها أو في المناطق الباردة لانها تزيد من مصاعب عمال خطوط السكك الحديد.

٢- العوامل الاقتصادية:

وتؤثر في عمليات تنفيذ مشاريع خطوط السكك الحديد، فارتفاع تكاليف الانشاء كانت عائقاً امام تنفيذ مشاريع الخطوط في العديد من الدول النامية، كما أن مشاريع خطوط السكك الحديد تُعد عاملاً محفزاً للنمو الاقتصادي وذلك لدورها في نقل المواد الخام من مناطق الانتاج والمنتجات المصنعة الى مناطق الاستهلاك فضلاً عن دورها المهم في تنشيط عمليات التبادل التجاري ونقل الاشخاص واتساع مناطق الاستيطان البشري واستثمار الامكانيات الاقتصادية في المناطق البعيدة عن مراكز التجمعات السكانية.

د - النقل بالانابيب :

يُعد النقل بالانابيب احد الوسائل الحيوية والمهمة في العالم وعلى الرغم من صلاحية الانابيب لنقل عدد محدد من المواد، الا انها تتخصص حالياً في نقل النفط الخام ومشتقاته والغاز الطبيعي والماء.

كان الانسان قد استخدم الانابيب في نقل الماء من مكان الى آخر منذ آلاف السنين، وفي عام ١٨٦٥م بدء باستخدام الانابيب في نقل النفط، إذ تم انشاء اول خط لنقل النفط في ولاية بنسلفانيا الامريكية ثم انتشر بعدها إلى مختلف دول العالم، وأن استخدام الانابيب بالنقل يتمتع بالعديد من الخصائص، فهي تتسم بالامان والسرعة وقلة التاثر بالظروف الجوية، كما أن كلفة النقل بها أقل من كلفة النقل بالوسائل الأخرى.

وتنتشر خطوط الانابيب في العديد من دول العالم، وتمتلك الولايات المتحدة اكبر شبكة لنقل النفط والغاز في العالم حيث تزيد اطوالها على مليون ونصف مليون كيلومتر، كما تمتلك جمهورية روسيا الاتحادية شبكة واسعة لنقل النفط والغاز بسبب اتساع مساحة الدولة وتباعد مناطق الانتاج وتجتاز تلك الشبكة حدود روسيا باتجاه شرق اوربا.

أما في الدول العربية فتتواجد شبكة واسعة لنقل النفط والغاز وذلك بسبب غزارة انتاجه وبعد حقله عن الموانئ البرية والاسواق العالمية إذ تمتلك السعودية والعراق والجزائر ومصر شبكة طويلة من خطوط نقل النفط واطول تلك الخطوط هو الخط الجزائري - الايطالي والذي ينقل النفط من حقول حاسي رمل في الصحراء الجزائرية الى القسم الجنوبي من ايطاليا مخترقاً البحر المتوسط من تونس باتجاه صقلية وبطول ٢٥١٣ كم.

نشاط

- لماذا تتباين مقاييس خطوط السكك الحديد وما تأثير ذلك على انسيابية حركه النقل.
- ما اهمية النقل بالانابيب ودورها في منافسة وسائل النقل الاخرى في نقل بعض المواد.

٢- النقل المائي :

وهو النقل الذي يتم فوق سطح المياه، سواء في الأنهار والبحيرات او في البحار والمحيطات، والنقل بالأنهار هو اقدم خطوط النقل تاريخياً.

١- النقل بالأنهار والبحيرات.

مر هذا النقل في ثلاث مراحل هي: النقل قبل الشراع والنقل باستخدام الشراع واخيرا النقل باستخدام المحرك، وفي المرحلة الاولى كانت القوارب صغيرة يستعان بالمجذاف في حركتها، وفي المرحلة الثانية كانت القوارب اكبر ويستفاد من حركة الرياح بواسطة الشراع، وتنقل بواسطتها



صورة لباخرة
نقل الركاب

الحبوب والحيوانات، اما بعد صناعة المحرك الآلي فاصبح القارب كبيراً وسرعته كبيرة وينقل حمولات اكبر ويمثل ما يطلق عليه بالنقل المائي الداخلي، أي داخل القارات.

ويتحدد مدى صلاحية النهر للملاحة بعدة عوامل متنوعة هي:

أ- أحوال المناخ :

يُعد سقوط الأمطار من حيث كمياتها وطبيعتها سواء كانت طوال العام أو أمطار فصلية مصدر التغذية المهم للنهر، فإذا ما كان حوض النهر في منطقة رطبة فإن كميات التصريف المائي فيه تكون كبيرة والعكس بالعكس.

ب- البنية الجيولوجية :

لطبيعة البنية الجيولوجية ولنوعية الصخور دورهما في التأثير على مدى صلاحية النهر للملاحة، ونذكر هنا أن صلابة الصخور البركانية في هضبة اثيوبيا أدت إلى عدم صلاحية نهر النيل للملاحة في أقسامه العليا حتى مدينة اسوان، إذ تكثر الجنادل والشلالات، بينما يجري النهر بعد اسوان في أقسامه الدنيا في منطقة ذات انحدارات بطيئة مما يجعله صالحا للملاحة، فاستغل الإنسان الرياح الشمالية الشرقية ليتحرك في النهر باتجاه الجنوب، وعلى العكس من ذلك استغل قوة تيار النهر باتجاه مصبه في البحر المتوسط باتجاه الشمال.

ج- الظواهر البشرية :

تتحدد حركة الملاحة في الأنهار في ضوء علاقاتها المكانية ومنها : بناء السدود فإذا ما حصل تشييد سد على النهر من دون بوابة أو هويس لمرور السفن فإن ذلك سوف يعرقل حركة الملاحة فيه، كذلك فإن توزيع مياه النهر بين فروعه لأغراض الري سوف يقلل من منسوب المياه فيه مما لا يشجع على استخدامه كطريق ملاحى، كما أن تشييد الجسور يعرقل الملاحة النهرية، إذ لا بد عند تشييدها من أن تكون بعض أجزائها متحركة يمكن فتحها في ساعات محددة من الليل للسماح بمرور السفن.

وللعلاقات المكانية بالظواهر الاقتصادية دورها في تحديد حجم الملاحة، باعتبار أن هذه الملاحة أرخص أنواع النقل للسلع ذات الوزن الثقيل والحجم الكبير والتي لا تتلف بسرعة ولا يصيبها العطب، إلا أن هذا النقل يتسم بالبطء الشديد أكثر من أية وسيلة أخرى ولذلك لا بد من أن تكون السلع والبضائع المنقولة به من نوع الأصناف التي تتحمل التأخير.

يستخدم النقل النهري على نطاق واسع لأغراض نقل مختلف الحمولات والمواد الثقيلة في أوروبا إذ تسهم هذه القارة بنصيب كبير من حجم الإنتاج الصناعي في العالم، ولقد ساعدت شبكة الأنهار في ألمانيا، على سبيل المثال، على تطورها الصناعي والتجاري فقد عملت الدولة على ربط هذه الأنهار بشبكة من القنوات الملاحية، وقد استفادت ألمانيا من واقع وجود الموانئ البحرية عند مصبات الأنهار وكذلك بلدان غرب أوروبا عموماً، وقد ساعد هذا الواقع الجغرافي على سهولة ورخص النقل ما بين البحر وداخل القارة، إذ أصبحت القارة الأوروبية النموذج التاريخي لشبكات النقل النهري المنظمة والمتصلة مع بعضها البعض والتي بدأت تخدم الاقتصاد الأوروبي منذ عصر النهضة.

نشاط:

١- رغم زيادة اطوال الانهار والروافد في العراق الا أن استخدام النقل المائي محدود..

حاول توضيح الاسباب المسؤولة عن ذلك.

٢- هل يمكن استخدام النقل المائي لنقل الاشخاص ضمن المدن الكبيرة في العراق؟

٢- النقل البحري:

بدأ النقل البحري باستخدام السفن الشراعية عند سواحل البحار، ثم بدأ بعدها بالانتقال من استخدام الشراع الى استخدام البخار ومن استخدام الخشب الى استخدام الحديد والبخار اذ صنعت اسكتلندا اول سفينة تشغل بالماكينة البخارية عام (١٨٠٢) وترفع بواسطة دواليب دواره استبدلت فيما بعد بالرفاس واصبحت المكائن البخارية موضع ثقة اصحاب السفن فقضت على الاشرعة نهائيا.

لم يقف تطور صناعة السفن عند هذا الحد، بل استمرت عملية التطوير والتحسين أذ اعتمد الإنسان على محركات الاحتراق الداخلي لتشغيل السفن بدلا من استخدام الفحم في توليد البخار.

ومن المنجزات المهمة في ميدان تطوير السفن هو استخدام الطاقة الذرية منذ الخمسينات والستينات، وتستطيع البواخر التي تسير بالطاقة الذرية ان تقطع مسافة طويلة تقدر (٣٠٠٠) ميل بحري دون الحاجة الى التزود بالوقود، في حين كان على البواخر التي تسير بالفحم ان ترسو في الموانئ التي كانت تقع عند مسافات قريبة من بعضها نسبيا لتزويدها بالفحم، وقد تضطر ان تسير بواسطة الاشرعة عند نفاذ الوقود لمسافات عدة وعند ذاك تكون قد وقعت تحت رحمة الظروف الطبيعية ومفاجأتها العديدة مما كان يعرضها لمخاطر الغرق.

ولقد تعاظمت اهمية النقل البحري بتعاظم الاقتصاد العالمي، فهو شريان النقل للمواد الاولية للصناعة في البلدان الصناعية والبلدان النامية ، وكذلك لنقل السلع والبضائع الصناعية والزراعية المنتجة وايصالها الى الاسواق العالمية والمحلية.

- حركة الملاحة البحرية:

ترتبط حركة الملاحة في البحار والمحيطات بمجموعة من الظواهر الطبيعية والبشرية، وهي كالآتي :

الظواهر الطبيعية

١- المناخ:- يضم المناخ مجموعة من العوامل المؤثرة في حركة الملاحة البحرية منها:

أ - انخفاض درجات الحرارة والتجمد:

تتعرض العروض العليا من الكرة الأرضية الى انخفاض درجات الحرارة مما يؤدي الى انخفاض درجات حرارة المياه والى تجمدها الى ما تحت الصفر المئوي فتغلق الموانئ وتُعد هذه الاجزاء من البحار غير صالحة للملاحة في فصل الشتاء، كما هو الحال في خليج فلندا وبحر البلطيق وخليج بوتينا وغيرها من الخلجان والبحار الصغيرة المرتبطة بالمحيط المتجمد الشمالي.

ب - الضباب: يعيق انتشار الضباب فوق الماء الملاحة البحرية، وقد تناقصت الاخطار الناجمة عن الضباب حاليا بفعل استخدام اللاسلكي والمصابيح الكاشفة والرادار.

ج - الرياح والاعاصير: تتعرض كثير من السواحل والبحار الى هبوب الرياح الشديدة والعواصف وهي تلحق التخريب والدمار في بعض المناطق المدارية، ومن هذه الاعاصير التايفون التي تهب على خليج البنغال خلال شهر تشرين الاول فتلحق الازى والدمار في المناطق الساحلية وتزداد خطورتها عندما تكون مصحوبة بموجات المد العاتية التي تتسبب في وقوع الفيضانات التي تلحق الاضرار الكبيرة بالسفن والموانئ، كما وتعد اعاصير التورنادو المدارية من اكثر الاعاصير تدميرا والتي تتعرض لها منطقة حوض ومصب نهر المسيسيبي في الولايات المتحدة، وتقع مناطق هياج البحر وارتفاع الامواج في الاجزاء الشمالية من المحيطين الهادي والاطلسي في العروض المحصورة ما بين دائرتي العرض (٥٠ - ٦٠) شمالا.

٢- التيارات البحرية: المعروف ان التيارات البحرية تتحرك في مياه المحيطات باتجاهات تكاد تكون ثابتة، الا انها تتباين من حيث سرعتها وامتدادتها، ومن اشد التيارات البحرية المؤثرة بشكل ايجابي على حركة الملاحة هو تيار الخليج الدافئ الذي يندفع من خليج المكسيك حيث المياه الدافئة ليصل الى سواحل اوروبا الغربية ، مما يجعل الموانئ مفتوحة طوال العام، ولذلك تبقى سواحل غرب وشمال غرب اوروبا مفتوحة امام الملاحة البحرية طوال العام وحتى دائرة العرض ٧٥ شمالا في الوقت الذي يتجمد فيه الساحل الشمالي الشرقي في امريكا الشمالية في فصل الشتاء عند دائرة ٥٠ شمالا، وعند التقاء تيارين احدهما بارد والاخر دافئ فان ذلك يؤدي الى حدوث الضباب كما هو الحال في شمال شرقي اليابان وشرق نيوفاوند لاند ويشكل الضباب خطرا كبيرا على الملاحة.

٣- الزلازل والبراكين: لاشك ان قاع البحار والمحيطات يتعرض الى الحركات الزلزالية والى الثوران البركاني، وان لهذه اثارها الكبيرة في اضطرابات المياه وحصول الامواج المدمرة التي لها سلبياتها على حركة الملاحة.

الظواهر البشرية:

القنوات الملاحية: لتسهيل حركة الملاحة والعبور بين البحار والمحيطات ولأجل اختزال المسافات فقد عمل الإنسان على انشاء العديد من القنوات الملاحية التي كان لها دور في تطوير الملاحة وفي خفض نفقاتها واختزال المسافات الطويلة، ومن اشهر هذه القنوات هي:



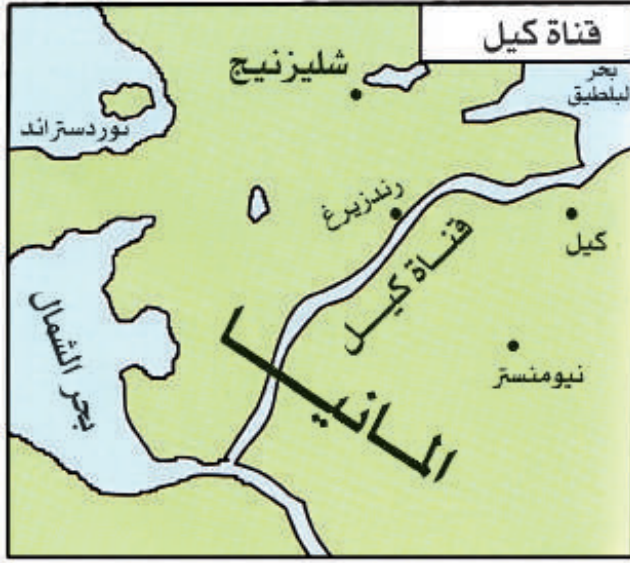
١- قناة السويس: وهي تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر فاخترلت المسافة الطويلة البالغة ٢١٠٠٠ كم، على السفن التي تهدف الوصول الى الشرق، إذ اختزلت المسافة للدوران حول سواحل القارة الافريقية وينطبق الحال نفسه على السفن القادمة من الشرق لتتجه إلى جنوب أوروبا، وعلى أثر فتح رأس الرجاء الصالح، وقد تم فتح القناة في عام ١٨٦٩ م.

(للإطلاع فقط)



٢- قناة بنما : وتربط المحيط الاطلسي بالمحيط الهادي وقد قربت المسافة بين سواحل شرق امريكا وغربها، وهي ذات اهمية تجارية كبيرة لاسيما للولايات المتحدة الامريكية، ويبلغ طول القناة ٦٤ كم واختزلت المسافة بحدود ١٥٠٠٠ كم بين الساحل الاطلسي وساحل المحيط الهادي.

(للإطلاع فقط)



٣- قناة كيل: تربط مابين بحر البلطيق وبحر الشمال وقد تم افتتاحها عام ١٨٩٣، ولها اهمية تجارية لبلدان شمال اوروبا، وتقع ضمن الأراضي الألمانية ورغم ان طولها ١٠ كم إلا أنها إختصرت المسافة بـ ٤٠٠ كم.

٤- قناة كوتا : تربط مدينة ستوكهولم الواقعة على بحر البلطيق بميناء كوتبرج على خليج كتيكات الذي يتصل ببحر الشمال، ويبلغ طولها ٥٨٥ كم.

(للإطلاع فقط)

٥- قناة كنت : وتصل بين مدينة «كنت» البلجيكية على نهر « شلة » وبين بحر الشمال عند مدينة «زيبروغ».

٦- قناة امستردام : وتصل امستردام ببحر الشمال وقد انجزت هذه القناة بهدف ربط امستردام ببحر الشمال .

النشاطات الاقتصادية:

ان خطوط الملاحة البحرية تتجه دوماً الى حيث تعظم النشاطات الاقتصادية المتنوعة.

- اهم أنواع البواخر:

١- البواخر الخطية Liners Ships : وهي باواخر خاصة بنقل المسافرين، وهي عادة تسير بخطوط ملاحية معلومة وثابتة، وقد تكون هذه البواخر كبيرة احيانا ليصل عدد الركاب فيها إلى ٣٠٠٠ راكبٍ ، وهي الى جانب نقل المسافرين تقوم بنقل البضائع والسلع ايضا.

٢- البواخر الجواله Tramps Ships : وهي باواخر صغيرة الحجم قليلة الحمولة وتأخذ حمولاتها من موانئ مختلفة وتسير باتجاهات غير ثابتة، وهي عادة تنقل المواد التي لا تتلف بسرعة ورخيصة الثمن مثل الاخشاب والفحم والحبوب.

٣- حاملات المعادن والخامات المعدنية :

وهي باواخر متخصصة بنقل الخامات المعدنية مثل خامات الحديد والالمنيوم وأنقاض المعادن، فضلاً عن الفحم والاششاب والحبوب والسكر، ويصلح ان يصمم البعض منها لنقل مادة خام معينة مثل الحديد الخام او النفط الخام.

٤- بواخر الحاويات :

ويطلق عليها بواخر اوعية الشحن وقد انتشر استخدامها منذ خمسينات القرن الماضي، والحاوية عبارة عن صندوق خشبي كبير توضع فيه البضاعة وقد تطور ليصبح من مادة الحديد او الفولاذ او الالمنيوم، وللحاويات اهميتها الاقتصادية فهي تعمل على تسهيل نقل مختلف البضائع على النطاق العالمي، وتؤدي الى تقليل عمليات شحن وتفريغ البضائع والى تقليص تكاليف ذلك.

٥- ناقلات النفط :

وهي من بواخر النقل الحديثة وبدأ يتزايد عددها منذ خمسينات القرن الماضي بفعل تزايد الطلب على النفط، وقد تطورت صناعتها حتى اصبح البعض منها ينقل اكثر من مليون طن من النفط. ويوضح الجدول التالي البلدان ذات المساهمة في حركة الملاحة الدولية لنقل التجارة بين قارات العالم وبلدانها.

٦- بواخر صيد الأسماك: وهي عبارة عن معمل متكامل ومتنقل، وفيه يتم التعليب والتجميد والخن، وتكون بواخر الصيد الحديثة ذات شباك كبيرة جداً، ويكون الصيد بها بالطرق الحديثة.

الجدول (١٠)

نسبة المساهمة في التجارة الدولية من حجم اسطول النقل العالمي (للإطلاع فقط)

البلد	%
الدنمارك	١٧
فرنسا	١٧
ايطاليا	١٥
ليبيريا	١٤
المملكة المتحدة	١٤
الولايات المتحدة	١٣
اليونان	١٠
العالم	١٠٠,٠

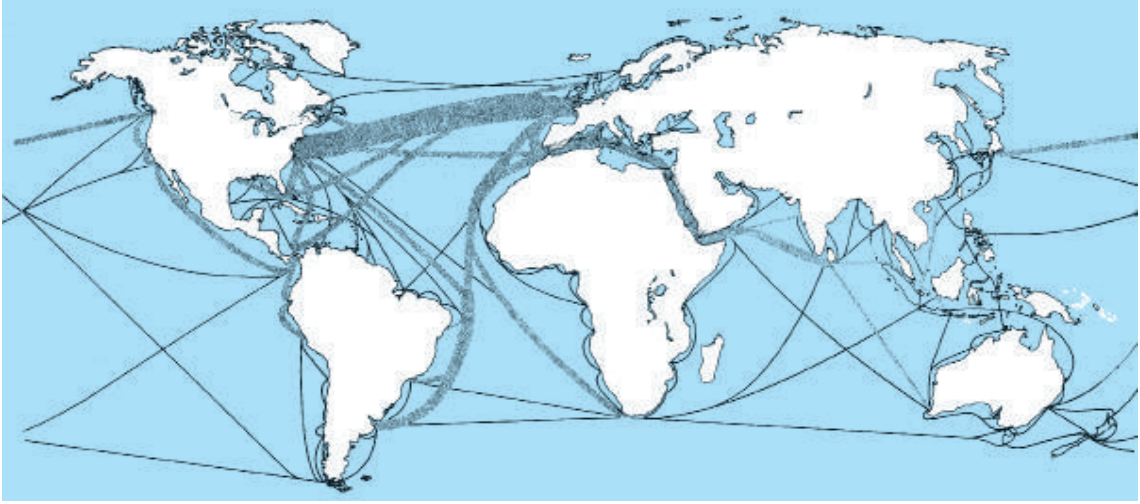
خطوط الملاحة الدولية الرئيسية:

تعد البحار والمحيطات ميدانا مهما للحركة الملاحية، وهي تحتل اليوم مكانة مهمة بين طرق النقل الدولية الاخرى، فسعة البحار والمحيطات وتغلغلها بين الاقاليم البرية لاغلب بلدان العالم وسهولة وقلة تكاليف النقل بواسطتها ساعد على اتساع حركة النقل على هذه الطرق.

ولا تسير البواخر والسفن في البحار والمحيطات كيفما تشاء وانما هي مقيدة بمسارات معينة ولاسيما في المناطق الخطرة التي ترتفع فيها كثافة الحركة، وفي هذه المناطق تسلك السفن والبواخر مسالك محددة يخصص بعضها للذهاب والبعض الاخر للاياب، وتخضع في حركتها الى الاتفاقات

والمعاهدات الدولية المبرمة بين البلدان المختلفة او تلك التي يقرها القانون الدولي للبحار والتي تقرها اغلب البلدان.

وتظهر في خريطة رقم (٣) خطوط الملاحة البحرية الدولية، وفيما يلي أهم هذه الخطوط :



خريطة رقم (٣) خطوط الملاحة البحرية في العالم (للإطلاع فقط)

- الملاحة في المحيط الاطلسي:

ان اكثر من ٧٠٪ من التجارة الدولية يتم نقلها عبر خطوط الملاحة المنتشرة في المحيط الاطلسي، وتعود هذه الاهمية الى كون هذا المحيط محاط بمجموعة من بلدان العالم الغنية، وهي بلدان غرب وشمال غرب اوربا وكذلك بلدان شرق وشمال شرق امريكا الشمالية وهي الولايات المتحدة الامريكية وكندا، الى جانب البلدان النامية المطلة على القسم الجنوبي من المحيط الاطلسي، وهي بلدان غرب افريقيا وشرق امريكا الجنوبية.

ومما يزيد من اهميته هي الاذرع المائية المتمثلة بالخلجان والبحار الصغيرة، المتصلة به وتسهل اتصاله بالجهات الداخلية من القارات، فيتصل بالمحيط الهادي عن طريق قناة بنما وعن طريق رأس الرجاء الصالح عبر المحيط الهندي، كما يتصل بالمحيط الهندي عن طريق البحر المتوسط والبحر الاحمر ومنه عبر مضيق باب المندب، ويتصل به البحر المتوسط والبحر الاسود عن طريق مضيق جبل طارق.

- **الملاحة في المحيط الهادي:** الملاحة في هذا المحيط اقل اهمية مقارنة بالمحيط الاطلسي، وهو يفصل بين الامريكيتين من جانب وقارة آسيا من جانب اخر، وتشكل التجارة المنقولة فيه نسبة ١٤٪ من حجم التجارة الدولية، ويعود السبب في ذلك الى ان البلدان التي تطل عليه اقل في اهميتها الاقتصادية والتجارية من تلك المطلة على المحيط الاطلسي، فضلاً عن أن بلدان مثل الصين وروسيا

الاتحادية وكوريا الشمالية وفيتنام، كانت بعيدة عن حركة التجارة الدولية وتتبع سياسة الاكتفاء الذاتي قدر الامكان وهي ترتبط مع بعضها في اتفاقيات تجارية.

ولا يمكن اغفال الظواهر الطبوغرافية في الحد من الحركة الملاحية في المحيط الهادي، حيث حدَّ امتداد جبال الروكي والانديز من الاسكا شمالا الى نهاية امريكا الجنوبية جنوبا من امكانية ظهور المناطق الاقتصادية التجارية الكبيرة التي تحتاج الى موانئ مهمة، وبشكل عام فان عدد الخطوط الملاحية الدولية هنا هي ٣٠ خطا.

- الملاحة في المحيط الهندي: وتقع عليه مجموعة بلدان شرق افريقيا من الغرب وبعض البلدان العربية من الشمال واستراليا من الشرق، وهي بلدان تنتج المواد الزراعية مثل القطن في الهند والقمح في استراليا، وبلدان الخليج العربي التي تنتج النفط، وهي منتجات تنقل في الغالب الى بلدان غرب اوربا والولايات المتحدة واليابان، وتعتمد الحركة الملاحية في هذا المحيط على ٢٢ خطا رئيساً.

- الملاحة البحرية في البحر المتوسط والبحر الاحمر: ويحتلان المرتبة الثانية من حيث عدد ناقلات النفط ومن حيث حجم التجارة الدولية بعد المحيط الاطلسي، ويطل على هذين البحرين مضيقان مهمان هما مضيق باب المندب الذي يمثل حلقة وصل بين المحيط الهندي والبحر الاحمر، ومضيق جبل طارق الذي يمثل حلقة الوصل بين المحيط الاطلسي والبحر المتوسط، ولهما اهمية كبيرة في نقل التجارة العربية.

- المحيطان المتجمدان الشمالي والجنوبي: إن استخدام هذين المحيطين في الاغراض الملاحية قليل جدا بفعل تجمد مياههما طوال ايام السنة، وعلى الرغم من ذلك فان الولايات المتحدة الامريكية وروسيا يستخدمان المحيط المتجمد الشمالي من خلال استخدام كاسحات الجليد الذرية.

نشاط

كيف يمكن تطوير امكانيات النقل البحري في العراق رغم قصر ساحله المطل على الخليج العربي؟

٣- النقل الجوي:

ان محاولات الانسان قديمة للتخلص من جاذبية الأرض والتحليق جواً، ومع بدايات القرن العشرين وفي عام ١٩٠٣م تم صنع أول طائرة، وقد تمكن الاخوين (رايت) من التحليق بها لمدة اثنتي عشر دقيقة، وفي عام ١٩٠٩م اجتازت اول طائرة بحر المانش ما بين فرنسا وبريطانيا، واستمرت هذه

الجهود حتى تحقق عام ١٩١٩م عبور المحيط الاطلسي، لقد قطعت هذه الرحلة مسافة ٣٠٠٠ كم في ١٦ ساعة و ١٢ دقيقة، وكان للحرب العالمية الاولى دورها في توجيه الجهود لتطوير الطائرة والقوة الدافعة لها بهدف استخدامها في الحرب كسلاح جوي، كذلك كان للحرب العالمية الثانية دورها ايضاً، واخيراً الجهود العلمية في غزو الفضاء الخارجي لها دور متواصل في هذا التطور، واليوم تنظم حركة الملاحة الجوية المنظمة العالمية للطيران المدني.



صورة لطائرة أثناء اقلاعها في المطار

١- عناصر النقل الجوي: وهي ثلاثة الطائرة والمطار وخطوط الملاحة.

أ- الطائرة : يستند تطوير النقل الجوي كثيراً الى تطوير الطائرة من حيث المتانة وتوفير مستلزمات الامان والسرعة وقلة التكاليف.

- مزايا الحركة والنقل بالطائرة:

ان اهم هذه المزايا هي السرعة فمتوسط سرعة الطائرات هي حوالي ١٠٠٠ كم/ ساعة وهي تفوق سرعة المركبات والقطارات بعدة مرات، على ان بعض الطائرات مثل الكونكورد قد تجاوزت سرعة الصوت وهذه السرعة تجعل من الطائرة منافساً قوياً امام المركبات والقطارات بالنسبة للمسافات البعيدة ولذلك فهي المرغوبة لرجال الاعمال وللبريد السريع ولنقل السلع السريعة التلف والغالية الثمن، وبفعل السرعة والراحة وعلى أساس المسافات البعيدة فان اجورها تعد رخيصة نسبياً.

اما عن الجوانب السلبية فتتمثل بما تواجهه الطائرة من صعوبات عند تحليقها، إذ لا بد لها من مقاومة جاذبية الأرض وبقائها في الهواء مرتفعة في المتوسط بحدود ٣٦٠٠٠ قدم عن مستوى سطح البحر، وهذا يعني ان عمل الطائرة هو في جانبيين الاول مقاومة الجاذبية والثاني التوجه الى

نقطة الهدف وبالسعة المثلى، ولا شك ان هذا يتطلب جهوداً تقنية مستمرة باتجاه تطوير عمل المحركات والاجنحة والجسم والوقود المستخدم وكذلك تطوير وسائل الامان للركاب مثل احزمة الامان واطواق النجاة واجهزة التزود بالاكسجين عند الضرورة، الى جانب تطوير الاجهزة اللازمة لمواجهة المواقف الطارئة.

مما تقدم نرى ان الطائرة كواحدة من العناصر الثلاثة المتعلقة بالملاحة الجوية هي عنصر تقني وفني يستند أساسا الى ما وصل اليه علم هندسة وصناعة الطائرات الذي يأخذ في الحسبان موضوع التقلبات الجوية المفاجئة وحركة الغيوم وتساقط الامطار وغيرها من احوال الطقس.

ب - المطار: للمطار وظائف عدة منها ما يتعلق بتحليق الطائرة وهبوطها وهذه الحركة تستلزم الممرات الأرضية (المدارج)، وهي تختلف في مواصفاتها الهندسية إذ ان نوعية الطائرات تختلف من حيث الحجم وعرض الجسم وطول المسافة الفاصلة بين الجسم ومواقع المحركات في الاجنحة، ولذلك فان المطارات الدولية التي تستقبل مختلف أنواع الطائرات تضم ممرات مختلفة ومتنوعة وبشكل عام فان اطوال الممرات تتراوح ما بين (كيلومترين وأربعة كيلومترات) وعرضها حوالي ٦٣م، كذلك يستلزم توفير الاجهزة الخاصة بعمليات الاقلاع والهبوط وما تحتاجه هذه العمليات من مبانٍ ضرورية.

الى جانب ذلك ثمة وظائف تخص حركة المسافرين وما يحتاجونه من خدمات عند القدوم والمغادرة، وهذه الوظائف تستلزم مبانٍ للإدارة والسيطرة والاجراءات الامنية وتأشيرات الدخول والمغادرة وكذلك الاجراءات الكمركية ومستلزمات التحميل والفحص وغيرها.

- اختيار المطار: للمطار حيزاً مكانياً يتحدد على أساس من موضع وموقع معينان :

- الموقع الإقليمي والموقع الدولي:

تتحدد صفة المطار حسب نطاق خدمته فيما اذا كان دولية عالميا او إقليميا او محليا، فعلى سبيل المثال فرض الموقع الجغرافي لمدينة لندن ، الصفة الدولية لمطار «هيثرو» إذ تلتقي فوق أرضه كافة طائرات العالم المغادرة الى الامريكيتين وتلك الطائرات القادمة منها. كذلك بالنسبة لمطار القاهرة إذ تمثل القاهرة حلقة وصل ما بين اوربا والقارة الافريقية بشكل خاص، الى جانب كونها احدى الحلقات الواصلة بين الغرب الاوربي والشرق الاسيوي.

ولابد من ان يوضع بالحسبان أن يكون الموقع الجغرافي للمطار متوسطا يسهل تقديم الخدمات من خلاله، فالمطارات في العواصم تمثل حالات جيدة للمواقع لاسيما اذا ما كانت العاصمة وسط البلاد كما هو الحال في مطار بغداد ومطار عمان لحد ما.

- الموضوع:

ويقصد منه جملة الخصائص الطبيعية للأرض التي يشيد عليها المطار، ولعل أهم هذه الخصائص لأرض المطار والجهات المحيطة به هو استواء السطح وعدم وجود مبان شاهقة الارتفاع كي لا يتحدد مدى الرؤيا، كذلك يجب ان تتسم أرض المطار بتكوينات جيولوجية صلبة فذلك يقلل كثيرا من تكاليف بناء المدارج التي يفترض انها تتحمل اوزان الطائرات وحمولاتها.

لا يقتصر الامر على الجوانب الطبوغرافية والجيومورفولوجية بل لابد من مراعاة الظروف المناخية فيفترض ان يتم اختيار مواقع ومواضع المطارات في جهات تتسم باحوال جوية مناسبة، لا يحصل فيها ضباب، وتدرس حالات الغيوم ومستوياتها وكثافتها وحركة الرياح واتجاهاتها وسرعتها، واشكال التساقط المتنوعة، جميع هذه الظروف يجب ان تدرس وتتم مراعاتها عند التخطيط لبناء أي مطار.

الظواهر الاقتصادية:

تلعب الظواهر الاقتصادية دورا هاما في تحديد موقع وموضع المطار فالمطارات، كما نلاحظها، بعيدة عن المدن، ومن الأسباب الدافعة لهذا البعد هو هبوط سعر الأرض، فالمطارات تحتاج الى مساحات واسعة، فهي بالضرورة تبحث عن الجهات التي ينخفض فيها سعر الأرض، هذا من جانب ومن جانب آخر فان المسافة بين المدينة والمطار هي الاخرى ظاهرة اقتصادية مهمة تتمثل باجور النقل للوصول الى المطار، وبصورة عامة فان لهذه المسافة ابعادها النفسية ومتاعبها على المسافرين فالوصول الى المطار يعد النصف الأرضي من الرحلة الجوية، وقد يستغرق هذا الوصول وقتا اكثر مما تستغرقه الرحلة الجوية وقد تكون متاعبه اكثر من متاعب الرحلة على متن الطائرة وإلى جانب الظواهر الاقتصادية فان الضوضاء الناتجة عن اقلاع وهبوط الطائرات والمتطلبات الفنية ادت الى بناء المطارات خارج المدن ولمسافات لا تقل عن ١٠ كم.

نشاط

هل ان زيادة عدد المطارات في العراق يمكن ان يساعد في تنشيط الحركة التجارية والسياحية فيه، وضح إجابتك بالأمثلة.

ج - خطوط الملاحة الجوية: وهي تختلف عن خطوط النقل البري إذ لا عوارض ولا تضاريس ولا مراعاة لخطوط الكفاف (الكننورية)، ومع ذلك فانها تتسم باستقامة مساراتها اي تمثل اقصر المسافات.

والرحلات الجوية تتوزع ما بين الرحلات الداخلية مثل: بغداد - البصرة، ورحلات دولية تعتمد خطوط ملاحية طويلة تتجاوز احيانا ١٠,٠٠٠ كم كما هي الرحلات ما بين لندن وطوكيو، ومثل

هذه الرحلات الطويلة يتم فيها تجاوز الهبوط المتعدد والذي يتسبب في زيادة استهلاك الوقود وفي احتمالات وقوع الحوادث، ولذلك فإن الهبوط يتحدد عادة في مواقع معدودة تتسم بوجود حركة مسافرين او نقل بريد و سلع.

- خطوط النقل الجوي الرئيسية في العالم:

تُعَدُّ خطوط الملاحة الجوية التي تمتد ما بين اوروبا الغربية وشمال شرق الولايات المتحدة الامريكية من أهم خطوط الملاحة الجوية في العالم نظراً لما تشهده من ازدياداً في حركة الطائرات، ومن هذه الخطوط تتوزع حركة خطوط الملاحة شمالاً الى اوروبا وجنوباً الى افريقيا وشرقاً الى آسيا واستراليا، ومن شرق الولايات المتحدة الامريكية باتجاه الشمال الى كندا والجزر المحيطة بها وجنوباً الى امريكا الوسطى وامريكا الجنوبية.

ويلاحظ ان تباين كثافة الخطوط وحركة النقل تقتزن بتباين الكثافة السكانية وكثافة العمل الاقتصادي وينظر للكثافة الاخيرة دوراً أكبر، بدليل ان قارة آسيا هي أول قارة من حيث حجم السكان، الا انها دون اوروبا الغربية والولايات المتحدة في كثافة الحركة الملاحية الجوية.

٢- قوة منافسة النقل الجوي:

يبدو النقل الجوي منافساً قوياً امام النقل بالمركبات والحديد وامام النقل البحري في مجال البريد إذ يتطلب الامر السرعة اللازمة، وفي مجال نقل السلع والبضائع الخفيفة الوزن والسرعة التلّف والغالية الثمن واخيراً في مجال نقل المسافرين لا سيما نقلهم على المسافات البعيدة، وتشير إحصاءات منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال بكندا الى زيادة اعداد المسافرين بالنقل الجوي إذ بلغت ٤٪ عام ١٩٩٩ و ٥٪ عام ٢٠٠٠ و ٦٪ عام ٢٠٠١.

ثانياً - المواصلات:

١- المواصلات السلكية واللاسلكية:

تدل التطورات التقنية السريعة التي حصلت في مجال المواصلات السلكية واللاسلكية والتي بدت باختراع اول تلغراف كهربائي عام ١٨٣٧ على اهميتها في حياة الناس العامة وعلى دورها الاقتصادي الاجتماعي الكبير في زيادة الترابط والتواصل.

ولتحديد المقصود بالمواصلات السلكية واللاسلكية لابد من التطرق الى تعريفها ، وهنا نعتمد تعريف الاتحاد الدولي للاتصالات فقد عرفها انها: عملية تساعد المرسل على ارسال المعلومات، ايّاً كان اصلها وبأي صورة ممكنة سواء كانت مكتوبة ام مطبوعة ام صور ثابتة او متحركة ام احاديث ام موسيقى ام اشارات مرئية او مسموعة، الى واحد او اكثر من المستقبلين بأي وسيلة من وسائل النظم الكهرومغناطيسية.

واشهر وسائل الاتصال التي تستخدم هذه النظم هي: البرق والهاتف والتلكس والفاكس والبرق الاذاعي والبرق التلفزيوني، وتشمل العمليات التي وردت في التعريف ارسال الاشارات وفق الطرق الاتية:

- سلكي عبر الكوابل الأرضية والبحرية.
- في الفضاء عبر استخدام الاقمار الصناعية.
- وللاتصالات اهمية كبيرة من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية فالنشاط السلكي واللاسلكي يزداد ويتسع مع زيادة التقدم الاقتصادي الاجتماعي في أي بلد.

٢- الشبكات الفضائية:

لقد وفرت الاقمار الصناعية، التي تعد اهم الانجازات التقنية في الربع الثالث من القرن العشرين، امكانات للتغلب على معوقات الاتصال، تلك المعوقات التي تتمثل في الزمان والمكان والتضاريس، فقد سهلت الاتصال السريع سواء لخدمة مجالات الاعلام والتعليم والتنمية ام مجالات الاعمال والبنوك والتجارة والزراعة والصناعة او مجالات الملاحة الجوية والبحرية او مجالات الترفيه، ولقد غدت هذه الاتصالات ذات آثار غير محدودة تصيب الحياة اليومية للبشر بشكل مباشر او غير مباشر، وتبرز هنا بشكل أساس شبكة (الأنترنت).

وقد توجهت بعض البلدان العربية في وقت مبكر الى الاستفادة من التقنيات الفضائية وقد شاركت: الجزائر والعراق والاردن والكويت ولبنان والمغرب والسعودية والسودان وسورية وتونس والامارات العربية، في تأسيس المنظمة الدولية للاتصالات الفضائية المعروفة باسم «انتلسات» وقد كانت بمثابة هيئة مؤقتة لتدبير الامور الادارية والتنظيمية لمهمة الاتصالات الفضائية.

وقد مر مشروع القمر الصناعي العربي بعدة مواقف مشجعة واخرى مترددة حول تنفيذه، ولأجل ذلك تم تشكيل لجان لدراسة الجدوى الاقتصادية احيانا ودراسة الهدف السياسي احيانا اخرى، وقد نشط في اتجاه انجاح المشروع الاتحاد العربي للاتصالات السلكية واللاسكية وكذلك اتحاد الاذاعات العربية، حتى تم التوقيع على اتفاقية انشاء المؤسسة العربية للاتصالات الفضائية «عربسات» كمؤسسة مستقلة في اطار جامعة الدول العربية.

نشاط

- ساهم التطور في حقل الاتصالات في تحويل العالم الى قرية صغيرة..
- وضح ذلك بأمثلة.

ثالثاً - التجارة:

(١) مفهوم التجارة وتطورها:

ترتبط التجارة بفائض الإنتاج وبرغبة الافراد في الاستهلاك، وعلى أساس ذلك فانها تتأثر بالعوامل المؤثرة في الإنتاج وفي الاستهلاك، وهي عملية اقتصادية ونشاط اقتصادي، وإذا ما حصلت التجارة بين البلدان يطلق عليها التجارة الدولية او التجارة الخارجية.

وهكذا فان التجارة تعني حركة تبادل السلع والخدمات وإذا ما حصل هذا التبادل عبر الحدود السياسية فهي تجارة دولية، يضاف اليها حركة رؤوس الاموال واستثمارها، وتقع جميع بلدان العالم تحت تأثير التجارة الدولية بكل ايجابياتها وسلبياتها.

ان تبادل السلع ظاهرة اقتصادية اجتماعية معروفة منذ زمن بعيد شجع عليها كثيرا اكتشاف الزراعة، فتباين الاقاليم الجغرافية ادى الى تباين المنتجات الزراعية، ودفع هذا التباين الى ظهور التجارة في حالاتها البسيطة والمحدودة.

ومع ظهور الدول والامبراطوريات تنامت تجارة المواد الثمينة والسلع الكمالية الغالية السعر مثل البخور والقرنفل والعاج وبعض المعادن التي يمكن ان تصاغ منها الحلي، والتوابل وغيرها، وكان للتجار العرب نشاطاً ملحوظاً، وكانت حركتهم موزعة ما بين سواحل الخليج العربي وبحر العرب والمحيط الهندي والبحر الاحمر، فكانت السفن العربية تجوب هذه المسطحات المائية وهي تنقل سلع الشرق الى سواحل الخليج والبحر الاحمر ليتم نقلها فيما بعد بواسطة القوافل الى اوربا.

وتنامت واتسعت التجارة كثيرا خلال الثورة الصناعية وفي القرن التاسع عشر على اثر حركة الاستعمار العالمي الواسعة، كما تنامت في القرن العشرين مع التقدم الكبير لبلدان العالم الرأسمالي والتنمية التي تشهدها بلدان العالم النامي في آسيا وافريقيا وامريكا اللاتينية.

(٢) محددات التجارة الدولية:

وهذه تؤثر في عمليات الإنتاج وتؤثر في عمليات الاستهلاك ايضا وهي كالاتي:

أ - التنوع في البيئة الجغرافية : هذا التنوع يعكس آثاره في تنوع الموارد الطبيعية التي تشكل الأساس للموارد الاقتصادية، فعلى سبيل المثال فان العراق يبيع التمور والصومال تبيع الموز وسريلانكا تبيع الشاي، كما ان الظروف الجيولوجية ساعدت على وجود النفط على سبيل المثال في بلدان الخليج العربي والعراق وليبيا والجزائر، فهي بلدان عربية نفطية تصدر النفط الى حيث الحاجة اليه.

ب - درجة التطور الاقتصادي : لم يعد توفر الموارد الطبيعية كافياً في تطور واتساع التجارة اذ ان استغلال هذه الموارد يحتاج الى الخبرة والى المهارات والى هيكل اقتصادي متقدم، فتقدم التجارة اليابانية يقترن بتقدم اقتصادها.

ج - التوزيع غير المنتظم للسكان : لاشك ان السكان هم المنتجون للسلع زراعية كانت ام صناعية وهم بنفس الوقت المستهلكون لها ولذلك فان حركة التجارة من تصدير واستيراد تتأثر بدرجة كبيرة بالتوزيع غير المنتظم للسكان فليس من المعقول ان يكون حجم التبادل التجاري لاستراليا مثلا مساويا لحجم التبادل التجاري لآسيا، كما ان حجم التبادل في آسيا يتفوق على ما هو عليه في افريقيا التي يقل عدد سكانها عما هو عليه في قارة آسيا من جانب، ومن جانب آخر فان معظم سكان جنوب الصحراء يعيشون في مستوى اقتصادي متدني.

وبصدد دور المستوى المعيشي للسكان نشير الى ان الولايات المتحدة الامريكية ورغم صغر حجم السكان فيها مقارنة بقارة آسيا فهي تتجاوزها من حيث حجم التجارة بعدة مرات.

د - وسائط النقل : لقد اقترن اتساع حجم التجارة وحجم التجارة الدولية بشكل خاص بالتطور الذي حصل في وسائط النقل، فتطور السرعة في القطارات والمركبات وتطور صناعة العربات والمركبات الثلاثية، كل ذلك ساعد على تطور التجارة واتساع نطاقها، فاصبح اليوم بالامكان نقل الالبان واللحوم وهي سريعة التلف من إقليم لآخر بل ومن قارة الى اخرى.

هـ - المستوى المعيشي : وهو في الغالب عاملا مهما، فالمستوى المعيشي للفرد الامريكي الذي يقاس بمتوسط الدخل السنوي العالي هو وراء ارتفاع قيمة الاستيرادات، كذلك الحال في المانيا واليابان.

و- الرسوم الكمركية : تؤثر السياسة الكمركية على التجارة الدولية فعند فرض الرسوم العالية على بعض السلع المستوردة بهدف حماية المنتوجات الوطنية يتوقف دخول هذه السلع، أو قد تدخل بكميات محدودة، ويحصل العكس عند إلغاء الرسوم على بعض السلع أو تخفيضها.

ز- الايدولوجيات الحكومية والاحلاف السياسية : كثيرا ما تتأثر التجارة بالنزاع الايدولوجي والسياسي فقد كانت الخلافات السياسية ما بين الولايات المتحدة الامريكية والاتحاد السوفيتي السابق ذات تأثير واسع على العلاقات التجارية فيما بينهما وانعكست على عدد من البلدان المؤيدة لكل منهما وهما بلدان اوربا الشرقية واوربا الغربية وكذلك بلدان العالم الاخرى، ومنذ عدة سنوات كانت السيطرة السياسية عاملا حاسما في تحديد اتجاهات الصادرات والواردات بين بريطانيا وفرنسا وبين البلدان التي كانت خاضعة لنفوذهما قبل الحرب العالمية الثانية مثل الهند وبلدان الهند الصينية وغالبية البلدان العربية.

ح- السلم والحرب : تنتعش التجارة عادة في ظروف السلم وتنحسر لدرجة كبيرة في ظروف الحرب، إذ تقتصر على تجارة السلع الأساسية تلك المتعلقة بحياة الإنسان، وقد تتوجه بعض البلدان في ظروف الحرب الى اعتماد سياسة الاكتفاء الذاتي.

ط- الإنتاج الواسع : من المعروف اقتصاديا ان الإنتاج الواسع يؤدي الى الحد من كلفة الإنتاج والتقليل منها، ولذلك فان البلدان القادرة على الإنتاج الواسع مثل الولايات المتحدة الامريكية واستراليا وبلدان غرب اوربا، لها القدرة على الهيمنة على حركة التجارة الدولية وهذا ما يحصل بالنسبة الى تجارة المركبات والقطارات والمكائن والالات الزراعية والكهربائية وغيرها.

ي- الإعلان : للإعلان اهمية كبيرة في التعريف بالسلع وخصائصها وميزاتها، وقد تكون بعض السلع غير معروفة والإعلان هو الذي يعرّف بها ويدفع الناس الى شرائها، مثل اجهزة الرشاقة التي يعلن عنها في بعض الفضائيات وبعض الادوية العشبية وغير العشبية وموديلات الازياء وغيرها من المنتجات الزراعية والصناعية، ولذلك فان الكثير من بلدان العالم ومن الشركات المنتجة تخصص نسبا كبيرة من تكاليف الإنتاج لاغراض الدعاية والإعلان.

ك- منظمة التجارة العالمية (الجات - GATT) : لهذه المنظمة دورها الكبير في حركة التجارة العالمية وفي اقتصاديات العالم بشكل عام، وهي ليست منظمة جديدة بل ان اوليات تشكيلها تعود الى مؤتمر الامم المتحدة حول التجارة والعمل الذي عقد في هافانا في ١١/٢١/١٩٤٧، ولهذه المنظمة اهداف تتلخص في الآتي:

- ١- رفع مستويات المعيشة وتحقيق العدالة الكاملة والاستمرار في نمو الدخل الحقيقي والطلب الفعلي.
- ٢- زيادة الإنتاج والاتجار بالسلع والخدمات مما يتيح الاستخدام الامثل لموارد العالم وفقا لهدف التنمية.
- ٣- بذل الجهود الكفيلة بتطوير نصيب البلدان النامية، وبشكل خاص الاقل نموا، من التجارة الدولية بما يتناسب مع احتياجاتها التنموية.
- ٤- الدخول في اتفاقيات للمعاملة بالمثل والقضاء على معاملة التمييز في العلاقات التجارية الدولية.
- ٥- انشاء نظام تجاري متعدد الاطراف متكامل واكثر قدرة على البقاء والدوام.

دراسة تطبيقية لجغرافية النقل والمواصلات والتجارة في العراق

(١) النقل بالمركبات :

يستند النقل بالمركبات الى الطرق والى المركبات وبالتالي الى انظمة المرور وثقافة قيادة المركبات وثقافة المجتمع تجاه المرور سواء على الطرق الخارجية او داخل المدن، ولذلك فان تطور النقل بالمركبات يحتاج الى تطور في بناء وتشبيد الطرق والى استخدام المركبات وزيادة اعدادها حتى تغطي طلب المجتمع والاقتصاد ، على صعيد نقل الركاب ام نقل السلع والبضائع.

١- الطرق :

ان أغلب طرق المركبات تمتد في معظمها مع امتداد نهري دجلة والفرات وفروعهما ، فهي اما على ضفاف، هذه الانهار ام انها قريبة منها، وهذا يعود الى ان معظم المدن والقرى تمتد مع هذه الضفاف، وكانت معظم تلك الطرق ترابية وكان المُعَبَّد منها قد تم تعبيده بشكل بسيط، الا أن تلك الطرق هي بشكل عام طرق ضيقة تفتقر الى المواصفات الدولية.

أما الطرق المعبدة الرئيسة او كما يطلق عليها بالطرق الشريانية فقد بلغت اطوالها ١٦٨٤ كم عام ١٩٨٠، وهي تربط بغداد بالموصل، وتربط بغداد بالبصرة مروراً بالمحافظات الشمالية والمحافظات الجنوبية، ولقد تطورت هذه الاطوال حتى وصلت الى ١١١٣٣ كم وذلك في عام ٢٠٠٧ وهي معبدة بشكل جيد، وقد تم تنفيذ طريق المرور السريع وفق المواصفات الدولية وبلغ ١٠٧١ كم.

وبالنسبة للطرق الفرعية او الثانوية والتي يطلق عليها الطرق الرابطة فقد كانت اطوالها ١١٠٧ كم في عام ١٩٨٠ وقد تطورت اطوالها لتصل الى اكثر من ٢٩٣٦٨ كم في عام ٢٠٠٧، وان معظم هذه الطرق ضيقة وقد تم تعبيدها بمواصفات ضعيفة مما يستلزم توسيعها واعادة تعبيدها بمستوى عال. لقد كانت حصة السكان من الطرق الرئيسة هي كيلومتر واحد لكل ١٠٠٠٠ نسمة عام ١٩٨٠ وقد تطورت الى ٣,٩ كم لكل ١٠,٠٠٠ نسمة عام ٢٠٠٧ وبالنسبة للطرق الفرعية فقد كانت ٨,٥ كم لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة وقد تطورت الى ١٠,٥ كم لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة سنة ٢٠٠٧.

٢- المركبات :

لقد تضاعفت اعداد المركبات بشكل سريع وذلك بفعل تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية الاجتماعية في البلاد وبفعل نمو السكان وان التطور في النقل عامل اساسي في التقدم الاقتصادي – الاجتماعي، ويمكن ان يتم قياسه بأطوال طرق النقل المعبدة بالمستوى العالي ووفق المواصفات العالمية، وكذلك

باعداد المركبات، مثل مركبات المسافرين ومركبات الحمل. ومن معرفة اعداد المركبات الى اعداد السكان يمكن معرفة هذا التطور. لقد كان نصيب كل سيارة ركاب ١٣٠ نسمة في عام ١٩٦٥ وفي عام ١٩٧٧ هبط هذا النصيب الى ١٠٤ نسمة وفي عام ١٩٨٠ الى ٧٨ نسمة وفي عام ٢٠٠٣ الى ٣٢ نسمة.

نشاط

إزدادت أعداد السيارات وبشكل كبير بعد عام ٢٠٠٣، ما هي التأثيرات الايجابية والسلبية على تلك الزيادة من واقع حال مدينتك.

٣- مشكلات النقل بالمركبات :

تعاني شبكة النقل بالمركبات من عدة مشكلات منها ما يتعلق بشبكة الطرق ومنها ما يتعلق بالمركبات :-

١- مازالت شبكة الطرق محدودة ولا تستوعب حجم الحركة عليها فكما اشرنا فان لكل ١٠,٠٠٠ نسمة ٤ كم فقط من الطرق الرئيسية و ٨,٥ كم فقط لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة، أي اقل من كيلومتر واحد لكل ١٠,٠٠٠ نسمة من الطرق الفرعية.

٢- اغلب الطرق تعبيدها قليل الجودة، ما عدا طريق المرور السريع وهو طريق رقم (١) وهي غير مرصوفة وبمستوى الارض المجاورة لها مما يجعلها عرضة الى انتقال الاوحال لاسيما في فصل سقوط الامطار.

٣- غالبية الطرق بحاجة الى محطات استراحة ومحطات لتعبئة الوقود وجسور لعبور المشاة ومركبات انقاذ وتصليح .

٤- الكثير من الطرق لاسيما الفرعية ذات مسار واحد مما يزيد من المخاطر والحوادث المرورية عليها، فقد بلغ عدد قتلى الحوادث ١٦٢٨ نسمة وعدد الجرحى ٩٠١٠ نسمة وذلك في عام ٢٠٠٥ .

ان تطوير النقل بالمركبات يستلزم التشجيع على الاستثمار في هذا المجال، سواء الاستثمار في بناء الطرق او الاستثمار في تأسيس شركات النقل .

(٢) النقل بالسكك الحديدية :

١- خلفية تاريخية :

لقد تم بناء اول خط سكة حديد في العراق عام ١٩١٤ وذلك ما بين بغداد وسامراء وكانت بطول ١٢١ كم بواسطة شركة المانية معروفة بشركة سكة حديد بغداد، فيما بعد أكملت القوات البريطانية

هذا الخط لاغراض عسكرية الى الشرقا ط لمسافة ١٧٩ كم وبذلك بلغ طول الخط (بغداد-الشرقا ط) ٣٠٠ كم، وفي سنوات الحرب العالمية الاولى وما بعدها بقليل تم بناء سكة حديد جنوب بغداد لتصل الى البصرة مارّة بمدن الفرات الاوسط، الحلة والديوانية والسماوة ثم اور (محافظة ذي قار) واخيرا البصرة، وهي بطول ٦٥٦ كم.

كما تم بناء خط سكة حديد ثالث ما بين بغداد وجلولاء وكركوك وهو بطول ٣٢٠ كم، وكان يتفرع عن هذه الخطوط فرعان قصيران تم الغاءهما: اور- الناصرية وسدة الهندية - كربلاء وهما يتفرعان عن خط بغداد - البصرة، ولقد كانت ادارة هذه السكك باشراف السلطات العسكرية البريطانية وقد انتقلت في الاول من نيسان من عام ١٩٢٠ الى السلطات المدنية، واستمرت تحت هذه الادارة حتى نيسان ١٩٢٣ فبعدها انتقلت ادارتها الى الحكومة العراقية، وفي عام ١٩٣٦ اشترت الحكومة العراقية ملكية هذه السكك من بريطانيا مقابل ٤٠٠ الف جنيه استرليني.

٢- دور السكك الحديد في الحركة والنقل :

تمتد على ارض العراق في الوقت الراهن، اربعة خطوط لسكك الحديد هي :

أ - بغداد - البصرة

ب - بغداد - الموصل

ج - - بغداد - القائم - عكاشات

د - بغداد - بيجي - كركوك

وتصل اطوالها ٢٢٧٢ كم منها ٣٦٢ كم خطوط فرعية في عام ٢٠٠٥ وتسحب القطارات ٢٣٥ قاطرة بينها ١٨٧ قاطرة رئيسة و٤٨ قاطرة ناقلة.

نشاط

تُعد أطوال خطوط السكك الحديد قليلة بالنسبة لمساحة العراق.
هل ان زيادة أطوالها يمكن أن تساهم في التقدم الإقتصادي. . إعط أمثلة.

(٣) النقل النهري :

يجري على ارض العراق نهرا دجلة والفرات ، وتقع منابعهما في جنوب شرق تركيا ، ويصل طول نهر دجلة من دخوله العراق حتى لقائه نهر الفرات في كرمة علي ١٢٩٠ كم ويصل طول نهر الفرات من دخوله العراق وحتى لقائه نهر دجلة في نفس المكان ١٠١٥ كم .
أما شط العرب فيصل طوله من تكوينه عند كرمة علي وحتى مصبه في الخليج العربي ١٨٠ كم.
والى جانب هذه الانهار الرئيسية تجري عدة انهار هي روافد وفروع دجلة وهي : كل من رافد الزاب

الكبير (الاعلى) والزباب الصغير (الاسفل) والعظيم وديالى، وكل من الأنهار المتفرعة من نهر دجلة كشط الغراف وشط البصرة، وان اجمالي هذه الانهار هي بطول ٤٧٠٨ كم.

لقد كانت هذه الأنهار والجداول المتفرعة عنها طرقاً للنقل تربط جهات العراق الشمالية بالجنوبية والشرقية بالغربية، فهي قنوات وصل ما بين الريف والمدن، يتم فيها نقل البشر والحاصلات الزراعية والثروة الحيوانية بواسطة القوارب الصغيرة والكبيرة، وكانت قوارب شرعية بادية الأمر وقد استخدمت فيما بعد القوارب البخارية.

وبعد تنفيذ مشاريع مجلس الأعمار مطلع الخمسينات من القرن الماضي، ومشاريع الخطط الخمسية للتنمية مطلع الستينات، لم يؤخذ في الحسبان امكانية استثمار هذه الطرق المائية وتطويرها بشكل جيد، كما ان هذه الطرق قد وقعت تحت منافسة الطرق البرية، (طرق المركبات والسكك الحديد)، وبذلك أهملت تماماً رغم انها منافس جيد لرخص أجورها عند نقل الأخشاب والحاصلات والحيوانات وغيرها من المواد الأولية.

نشاط

إذا كانت مدينتك تقع على نهر.. ما مشاكل عدم استغلال النهر
لاغراض نقل الاشخاص او البضائع؟

(٤) النقل البحري :

للإعراق ساحل بحري قصير طوله ٦٠ كم تم استثماره في إنشاء موانئ ام قصر والعمية ضمن المياه الإقليمية للبلاد ، الى جانب ميناء البصرة، وهذه الموانئ تستقبل السفن العراقية والعربية والاجنبية. وتشهد حركة النقل البحري اليوم كثافة كبيرة على الموانئ العراقية إذ تزدهم بها السفن التجارية التي تنقل البضائع من وإلى العراق.

نشاط

خذ خريطة العراق وحدد بقلم الرصاص طول الساحل العراقي على
الخليج العربي، وحدد مسافة المياه الإقليمية للعراق.

(٥) النقل الجوي :

تتوزع حالياً ستة مطارات في العراق ما بين شماله وجنوبه وهي : مطار بغداد الدولي ومطارات الموصل والبصرة واربيل والسليمانية ومطار النجف، وهي مطارات محلية واقليمية ودولية، وان هذه المطارات تخلق شبكة من الملاحة الجوية تسهل كثيراً حركة المسافرين والبضائع والبريد ما بين هذه المحافظات والمحافظات المجاورة لها، فمثلاً يخدم مطار النجف محافظة النجف ومحافظات الفرات الاوسط بصورة عامة، كما ان مطاري اربيل والسليمانية يخدمان اقليم كردستان، ويقدم مطار الموصل خدماته لمحافظات نينوى ودهوك وصلاح الدين ، كما ان مطار البصرة يخدم كل محافظات العراق.

ان التشجيع على الاستفادة من الحركة الجوية يستلزم عدة محفزات في مقدمتها تخفيض اجور تذاكر السفر وزيادة الرحلات الاسبوعية في جداول منتظمة ، والاعلان عن هذه الرحلات عبر القنوات الفضائية وعبر النشرات الاسبوعية المطبوعة ، اضافة الى تعزيز مكاتب الحجز ومساعدتها في اداء مهماتها.

تشير إحصاءات حركة النقل الجوي في عام ١٩٩٠ الى ان عدد الطائرات الهابطة والمغادرة في مطارات بغداد والموصل والبصرة هو ٦٨٢٨ طائرة وهذا يعني انها كانت بمتوسط يومي بلغ ٢٤ طائرة، كان من بين هذه الطائرات طائرات للخطوط الجوية الاجنبية بواقع ١٠٪ وللخطوط الجوية العربية بواقع ١٤٪ وما تبقى فهو للخطوط الجوية العراقية.

لقد بلغ عدد المسافرين ١،٤١٦،٢٢٧ مسافراً ، اما كمية البضائع والامتنعة التي تم نقلها جواً فقد كانت ٢١،٠٨٩ طناً وبلغت كمية المواد البريدية ١،٧٠٩،٩٩٩ كيلوغرام.

ولابد من الاشارة الى ان ظروف المناخ ، على مدى العام ، هي ظروف ايجابية لا تعرقل حركة الملاحة ولا تتسبب في توقفها الا في حالات محدودة جداً ، وهي العواصف الترابية والرملية الشديدة، وبالنسبة للغيوم فعدد الايام التي تتلبد فيها الغيوم هي دون العشرين يوماً ، وعدد ايام الغيوم الجزئية هي ١٣٠ يوماً ، وهي على العموم لا تعرقل حركة الطيران.

نشاط

خذ خريطة العراق وحدد المطارات عليها وخذ جدول الرحلات الداخلية من احد مكاتب الطيران لتتعرف على قيمة النقل الجوي الداخلي من خلال عدد الرحلات وتقدير عدد المسافرين لشهر من شهور السنة.

(٦) التجارة في العراق :

تكون تجارة النفط الجانب الأكبر لتجارة العراق الخارجية، ويؤشر الجدول الآتي المعدل اليومي لصادراته من العراق.

جدول (١١)

صادرات النفط الخام في العراق للسنوات ٢٠٠٥-٢٠٠٠ (للإطلاع فقط)

السنة	المعدل اليومي للتصدير (مليون برميل/يوم)
٢٠٠٠	٢,٠٥٧
٢٠٠١	٢,٠١٦
٢٠٠٢	١,٦٢١
٢٠٠٣	١,٠٠٠
٢٠٠٤	١,٥٠٠
٢٠٠٥	١,٤٠٠

وبالنسبة الى العلاقات التجارية فان للعراق علاقات مع البلدان العربية كافة، واكثر هذه البلدان العربية من حيث قيمة الصادرات والواردات هي الامارات العربية المتحدة وسوريا والكويت والمملكة العربية السعودية والاردن ومصر ولبنان، وتضعف نسبياً مع السودان وبلدان المغرب العربي لبعدها الجغرافي وتضعف بدرجة شديدة مع بلدان القرن الافريقي لعدم استتباب الامن السياسي والاجتماعي فيها.

اما مع البلدان غير العربية فان للعراق علاقات مع المملكة المتحدة وفرنسا وايطاليا و ٣١ بلداً اوروبياً آخر، في شمال ووسط وشرق اوربا، الى جانب علاقاته التجارية مع الصين وفيتنام وكوريا الشمالية والجنوبية، و ٢٣ بلداً آسيوياً آخر من بينها الهند وباكستان واندونيسيا والفلبين وتايلاند وتركيا وايران، ومع ١٣ بلداً افريقياً، في جنوب الصحراء من بينها اثيوبيا ونايجيريا والنيجر و ٨ بلدان في امريكا الجنوبية الى جانب المكسيك وكوبا والولايات المتحدة الامريكية وكندا، كما له علاقات مع استراليا ونيوزلندة.

ويدخل العراق بهذه العلاقات التجارية في ٤ فئات اقتصادية هي:

١. الغذائية ومن بينها مواد اولية للاستهلاك المباشر، والمصنعة وشبه المصنعة.
 ٢. مواد خام، من أصل زراعي ومن أصل غير زراعي مصنعة وشبه مصنعة غير معمرة.
 ٣. المكائن والمعدات ووسائل النقل والأثاث وغيرها.
 ٤. استهلاكية، وهي سلع معمرة وغير معمرة وشبه معمرة.
- اما بصدد التجارة الداخلية فهي حركة نشطة بين المحافظات كافة، ولقد بلغت قيمة المشتريات، من قبل الجمعيات التعاونية الاستهلاكية البالغ عددها ٥٧ جمعية في جميع المحافظات، ٣,٤٥٧,٠٢٦,٠٠٠ دينار عام ٢٠٠٥، بينما بلغت قيمة مبيعاتها ٣,٩٩٠,٩٩١,٠٠٠ دينار، وهذا مؤشر واحد من مؤشرات اسواق حركة التجارة الداخلية وإلى جانب الجمعيات التعاونية الاستهلاكية تدخل الفنادق وخدماتها ضمن نشاط التجارة الداخلية وكذلك خدمات التصليح أيضاً.
- يحتاج تنشيط حركة التجارة الداخلية الى تطوير شبكة النقل من طرق برية للمركبات وسكك حديد وحركة الملاحة الجوية الداخلية ووضع الخطط اللازمة لاستثمار الانهار دجلة والفرات وشط العرب لنقل المواد التي لا تتحمل كلف عالية للنقل، كما انه يحتاج إلى اعتماد سياسة السوق وآلياتها في العرض والطلب.
- أما التجارة الخارجية فلا بد من توازن ميزان المدفوعات المتمثل بقيم الصادرات وقيم الواردات، وهذا يتطلب تشجيع الإنتاج الوطني، في الزراعة وتربية الحيوان، وفي الصناعة بمختلف قطاعاتها. ولاشك ان هذا التشجيع يحتاج الى استثمارات الدولة، وإلى استثمارات القطاع الخاص، سواء كانت استثمارات وطنية أم استثمارات عربية وأجنبية، وعليه لابد من تشريع القوانين المشجعة على الاستثمار، ومن الضروري ان تحاول الدولة الاستفادة من البنود الواردة في مهمة وأهداف منظمة « الجات - Gatt » العالمية وبالخصوص في شأن تطوير العلاقات التجارية بين البلد والبلدان المجاورة، وكذلك فيما يخص السوق العربية المشتركة فلا بد من الاستفادة من قرارات وأهداف هذه السوق لاسيما ما يخص حرية الإقامة والعمل والاستخدام والتملك، وحرية انتقال رؤوس الأموال بين البلدان العربية الأعضاء.

نشاط

- هل هناك علاقة بين التطور في وسائل النقل وبين زيادة النشاط التجاري..
وضح ذلك مبيناً الاسباب والنتائج.

أسئلة الفصل الخامس

- س١ : عرف جغرافية النقل وحدد مجالات اهتماماتها العلمية.
- س٢ : كان لاختراع السيارة دور كبير في تحسين شبكة الطرق في العالم، بين أهم الميزات التي يتميز بها النقل بالسيارات؟
- س٣ : ما هي العوامل المؤثرة في مد شبكة الطرق، تكلم عن ذلك؟
- س٤ : ما هي العوامل المؤثرة في مد شبكة خطوط السكك الحديدية؟
- س٥ : ما هي العوامل التي تحدد مدى صلاحية حركة الملاحة؟
- س٦ : ترتبط حرية الملاحة في البحار والمحيطات بمجموعة من الظواهر الطبيعية، تكلم عنها باختصار.
- س٧ : أذكر القنوات البحرية العالمية محدداً موقعها الجغرافي وأهميتها في حركة النقل.
- س٨ : عدد أنواع البواخر حسب وظائفها واذكر مميزات النقل بالحاويات.
- س٩ : ما هي العوامل الجغرافية ذات التأثير الواضح في اختيار موقع المطار؟
وضحها باختصار.
- س١٠ : الشبكات الفضائية وسيلة اتصال مهمة في العصر الراهن، لخص واقع حال هذه الشبكات في الدول العربية ودورها في التنمية .
- س١١ : عرف التجارة، وشرح أهم محددات التجارة العالمية.
- س١٢ : يعاني النقل في العراق بواسطة المركبات من مشكلات عديدة، وضح أهم تلك المشكلات؟
- س١٣ : تكلم عن واقع التجارة في العراق مبيناً أهم تجارة فيه والتي تشكل العمود الفقري لاقتصاد العراق؟