مجلة نحوث الشرق الأوسط

مجلة علمية محكمة (مكتبة) شهيرة

يصدرها مركز بحوث الشرق الأوسط

السنة السابعة والأربعون - تأسست عام 1974

العدد الثاني والستون (أبريل 2011)

الترقيم الدولي: (9504-2536)

الترقيم على الإنترنت: (5233-2735)
لا يسمح إطلاقاً بترجمة هذه الدورية إلى أيّة لغة أخرى، أو إعادة إنتاج أو طبع أو نقل أو تخزين أيّ جزء منها على أيّة أنظمة استرجاع بأيّ شكل أو وسيلة، سواء إلكترونية أو ميكانيكية أو مغناطيسية، أو غيرها من الوسائل، دون الحصول على موافقة خطيّة مسبقة من مركز بحوث الشرق الأوسط.

All rights reserved. This Periodical is protected by copyright. No part of it may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without written permission from The Middle East Research Center.
مجلة بحوث الشرق الأوسط

مجلة علمية محكمة

مختصة

في تخصصات الشرق الأوسط

مجلة معتمدة من بنك المعرفة المصري

موقع المجلة على بنك المعرفة المصري

www.mercj.journals.ekb.eg

- معتمدة من الكشاف العربي للاستشهادات المرجعية (ARCI) المؤلفة مع قاعدة بيانات Clarivate الفرنسية.
- معتمدة من مؤسسة أرسيف (ARCIf) للاستشهادات المرجعية للمجلات العلمية العربية ومعامل التأثير الموافقة مع المعايير العالمية.
- تنشر الأعداد تباعًا على موقع دار النظمه.

العدد الثاني والستون - أبريل 2021

تصدر شهريًا

السنة السابعة والأربعون - تأسست عام 1974
مجلة بحوث الشرق الأوسط (مجلة معتمدة) 
دورية علمية محكمة (إشهار عديدًا سنويًا)
وهي مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية

رئيس مجلس الإدارة 
الأستاذ الدكتور/ هشام د. شراز
نائب رئيس الجامعة لشئون المجتمع وتنمية البيئة ورئيس مجلس إدارة المركز

رئيس التحرير 
الأستاذ الدكتور/ أشرف مؤنس
مدير مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية

هيئة التحرير
أ.د. محمد عبد الوهاب (جامعة عين شمس، مصر)
أ.د. حمدا الله مصطفى (جامعة عين شمس، مصر)
أ.د. طارق منصور (جامعة عين شمس، مصر)
أ.د. محمد عبد السلام (جامعة عين شمس، مصر)
أ.د. وجيه عبد السادات تحتي (جامعة القاهرة - مصر)
أ.د. أحمد عبد العال سليم (جامعة حلوان - مصر)
أ.د. أحمد سلامة العطار (جامعة عين شمس، مصر)
أ.د. يوسف القرشي (جامعة كركي - العراق)
أ.د. عمار جلال الله أبو جبيلة (جامعة الأزهر - الأردن)
أ.د. نبيلة عبد الشكور حساني (جامعة البرزان، الجزائر)

توجه الرسائل الخاصة بالعنوان إلى: د. أشرف مؤنس، رئيس التحرير
Email: middle-east2017@hotmail.com

وسائل التواصل:
جامعة عين شمس - شارع الخليفة المأمون - العباسي - القاهرة، جمهورية مصر العربية، ج. ب، 11566.
تليفون: 24662703 (202)، فاكس: 24854139، موبايل/ واتساب: 01018969280 (202)
www.mercy.journals.ekb.eg

ترسل الأبحاث من خلال موقع المجلة على بنيك الأعذة المصري، ونحن ننصح بالمراسلة عن طريق آخر
رئيس التحرير: د. أ.د. أشرف مؤسس

الهيئة الاستشارية المصرية وفقاً للترتيب الهجائي:

- د. أ.د. إبراهيم عبد المنعم سلامة أبو العلاء
- د. أ.د. أحمد الشربيني
- د. أ.د. أحمد رجب محمد علي رزق
- د. أ.د. السيد فليسط
- د. أ.د. إيمان محمد عبد المنعم عامر
- د. أ.د. أيمن فؤاد سيد
- د. أ.د. جمال شفيق أحمد محمد عامر
- د. أ.د. حمدي عبد الرحمن
- د. أ.د. حنان كامل متولي
- د. أ.د. صالح حسن المسلط
- د. أ.د. عادل عبد الحافظ عثمان حمزة
- د. أ.د. عاصم الدسوقي
- د. أ.د. عبد الجليل شلبي
- د. أ.د. عفيفي محمود إبراهيم عبدالله
- د. أ.د. فتحي الشرقاوي
- د. أ.د. محمد الجزارى محمد عزير
- د. أ.د. محمد السعيد أحمد
- د. أ.د. لواء محمد عبد المقصود
- د. أ.د. محمد مؤسس عوض
- د. أ.د. م.ht م. محمد محمود أبو النصر
- د. أ.د. مصطفى محمد البغدادى
- د. أ.د. نبيل السيد الطلخى
- د. أ.د. نهى عثمان عبد اللطيف عزمي
العدد الثاني والستون

الهيئة الاستشارية العربية والدولية وفقًا للتثبيت الهجائي:

- أ.د. إبراهيم خليل العلاف
  جامعة الموصل-العراق

- أ.د. إبراهيم محمد بن حمد المزري
  كلية العلوم الاجتماعية - جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية- السعودية

- أ.د. أحمد الحسو
  جامعة الأردن

- أ.د. أحمد عمر الزيلعي
  مركز الدراسات الكمية والتراثية - إنجلترا
  جامعة الملك سعود- السعودية

- أ.د. عبد الله حميد العتابي
  الأمن العام لجمعية التاريخ والأثار التاريخية
  كلية التربية للبنات - جامعة بغداد- العراق

- أ.د. عبد الله سعيد الغامدي
  عضو مجلس كلية التاريخ ومركز تحقيق التراث بمعهد المخطوطات
  جامعة الكويت- الكويت

- أ.د. فصيل عبد الله الكندري
  رئيس قسم الماجستير والدراسات العليا - جامعة تونس1- تونس

- أ.د. مجدي فارح
  جامعة حلب- سوريا

- أ.د. محمد بهجت قنطي
  كلية العلوم السياسية - جامعة بغداد- العراق

- Prof. Dr. Albrecht Fuess
  Center for near and Middle Eastern Studies, University of Marburg, Germany

- Prof. Dr. Andrew J. Smyth
  Southern Connecticut State University, USA

- Prof. Dr. Graham Loud
  University Of Leeds, UK

- Prof. Dr. Jeanne Dubino
  Appalachian State University, North Carolina, USA

- Prof. Dr. Thomas Asbridge
  Queen Mary University of London, UK

- Prof. Ulrike Freitag
  Institute of Islamic Studies, Bellfrie University, Germany
محتويات العدد ٦٧

الصفحة

عنوان البحث

١- صلاح الدين الأيوبي (١١٣٨-١٩٣٠م) في كتابات
المؤرخين الفلسطينيات مختارة ١ - ٢٤
م.د. محمد مؤنس عوض

٢- دور المناطق التجارية في العصور المماليك والعثمانية
دراسة ميدانية أثرية وثائقية (في ضوء خريطة الحملة
الفرنسية) ٢٥ - ٨٦
م.د. محمد حسام الدين إسماعيل عبد الفتاح إسماعيل

٣- الصراع على الإملازات والبترول الإيراني (١٦٢١-١٩٥٤م) ٨٧ - ١٠٦
د. وضحه صحن رفاعي مناور الهضيبان

٤- المقومات الجغرافية لصناعة مراكب النقل المائي في العراق
دراسة في جغرافية الصناعة ١٠٧ - ١٣٨
أ.د. انتصار حسون رضا السلامي
م.م. أريج إسماعيل حمود

٥- التحليل العروضي للنصوص الأدبية الأكدية
م.د. منذر علي عبد المالك & أ.م.د. حسام قدوري عبد
الباحث/ قاسم عبد الحميد جاسم
١٣٩ - ١٥٨

٦- نسق المناورة ١٥٨ - ١٦٩
الباحثة/ فاطمة عبد العظيم

٧- فعل الإعلانية وتمثيل القصدية في النص الجيزي
م.م. استغرق رائق أوني & أ.م. آلاء محمد لازم
١٧٩ - ٢٠٤

٨- دور الفيس بوك في تشكيل صورة السياسيين العراقيين
أ.م.د. سهام حسن علي الشجيري
م.م. حيدر شهيد هاشم
٢٠٥ - ٢٣٢
14 - The Neo Ottoman Empire and the restoration of the Egyptian Power A Geo- Political Clash .................. 1-32

Dr. Mai Mogib Mosad
المقومات الجغرافية
لصناعة مراكب النقل المائي في العراق
(دراسة في جغرافيا الصناعة)

The Geographical Components of the
Water Transport Boat Industry in Iraq
(Study in Geography of Industry)

أ.د. إنتصار حسون رضا السلامي
كلية الآداب- جامعة بغداد
م.م. أريج إسماعيل حمود
المديرية العامة للمناهج - وزارة التربية العراقية

www.mercj.journals.ekb.eg
المقومات الجغرافية لصناعة مراكب النقل المائي في العراق: دراسة في جغرافية الصناعة

أ.د. إنصار حسون رضا السلامي، وم. أريج إسماعيل حمود

المتخصّص:

يعتبر التصنيع عملية نوعية تؤدي إلى انتقال البلد إلى اقتصاد حديث ذي صناعة متقدمة وهو يؤدي إلى استثمار الموارد المحلية باستعمال الوسائل التقنية المعاصرة بهدف تنويع قاعدة الإنتاج المحلي بما يسهم في تحقيق التقدم الاقتصادي، وتعد صناعة مراكب النقل المائي إحدى الصناعات المهمة في العراق ولها أهمية اقتصادية كبيرة إذا ما تم استغلالها وتطوير صناعتها بأنواع عديدة تتناغم مع الاستعمالات المختلفة، ويهدف البحث إلى تحديد أبرز المقومات الجغرافية الطبيعية التي لها أثر على هذه الصناعة كموارد المائية التي تمثل الحيز الجغرافي لحركة تلك المراكب، فضلًا عن المناخ الذي يؤثر بصورة مباشرة على الصناعة نفسها وبصورة غير مباشرة على مناسبة المياه في المجاري المائية التي تتراوح فيها تلك المراكب، أما أبرز المقومات البشرية والاقتصادية التي ساهمت في توطين صناعة مراكب النقل المائي في العراق فتشمل المواد الأولية والأيدي العاملة ورأس المال والسوق والتدخل الحكومي والتجارة وصيد الأسماك، وقد توصل البحث إلى أن العراق يمكن أن يستمر صناعة مراكب النقل المائي في ظل توافر هذه المقومات، مع ضرورة وجود دعم من قبل الدولة لهذه الصناعة لاسيما في مجال تشجيع الدوام ذات العلاقة على استهلاك منتجات هذه الصناعة كوزارة النقل والبيئة والزراعة وزراعة الموارد المائية فضلًا عن دعم ورش القطاع الخاص المختصة بهذه الصناعة فضلًا عن تشغيل النقل المائي في العراق لاستثمار تلك المراكب في ظل الإمكانيات المتاحة.
Abstract:

Industrialization is a qualitative process that leads to the country's transition to a modern economy with a sophisticated industry. It leads to the exploitation of local resources using contemporary technical means to diversify the local production base to contribute to economic progress. Water transport boats industry is one of the important industries in Iraq and has great economic importance. If the investment and development of its industry in many types suitable for different uses, the research aims to identify the most important natural geographical components that have an impact on the industry such as water resources, which represent the geographical space of the movement of these vessels as well as the climate. Which directly affects the industry itself and indirectly the water levels in the waterways in which the vessels are moving. The most important human and economic factors that contributed to the endowment of the water transport industry in Iraq are raw materials, labor, capital, market, government intervention, trade, and fishing. The research concluded that Iraq could invest the water transport boat industry in the availability of these components. The need for support by the state for this industry, especially in the field of encouraging the relevant departments to consume the products of this industry, such as the Ministry of Transport, Environment, and Agriculture and the Ministry of Water Resources, as well as supporting the workshops of the private sector competent to this industry as well as the revitalization of water transport in Iraq. Investment of these vessels in light of the available resources.
المقدمة:

تمثل الصناعة أحد فروع الاقتصاد الوطني التي يجري فيها إنتاج السلع والخدمات، وتتميز عن باقي فروع القطاعات الاقتصادية كونها تتولى استخراج الثروات المادية الطبيعية وتحويلها لغرض استعمالها في إشباع الحاجات الإنتاجية والاستهلاكية، كما ترتبط بالقطاع الصناعي النشاطات المتعلقة بالطبيعة الصناعية مثل تسليح المنتجات الصناعية وإكمالها، وتعتبر صناعة مراكب النقل المائي من الصناعات التحويلية المهمة في ظل توافر المقومات الجغرافية والتي ساعدت على نشوءها وتطورها واسيما بوجود نهر دجلة والفرات وفرعهما فضلاً عن وجود مساحات واسعة من الأهوار والبحيرات العراقية التي من الممكن استثمار هذه الزوايا كوسيلة نقلية مهمة فضلاً عن توافر الخبرات والمهارات التأهيلي العاملة لهذه الصناعة في العراق.

مشكلة البحث (Research Problem):
ما أبرز المقومات الجغرافية التي ساهمت في توطن صناعة مراكب النقل المائي في العراق؟

فرضية البحث (Research Hypothesis):
يمتلك العراق مقومات جغرافية طبيعية وبشرية وإقتصادية أسهمت في توطن صناعة مراكب النقل المائي في العديد من محافظاته.

حدود البحث (Research Boundaries):
- الحدود المكانية: تمثل هذه الحدود العراق بالعراق الذي يمتد بين دائري عرض (20° - 5°59′ شماليًا و(55° - 37°) شماليًا، أما بالنسبة لخطوط الطول فيمتد بين (48° 38′ شرقًا و(45° 38′ شرقًا.
- الحدود الموضوعية: المقومات الجغرافية الطبيعية والبشرية التي ساهمت في توطن صناعة مراكب النقل المائي في العراق.
منهجية البحث:

تستمد فروع الجغرافية المختلفة منهجيتها من فلسفة علم الجغرافية القائمة على منهج التحليل والتركيب لظواهر التي تتناقش المكان، وقد اعتمدوا في دراسة وتحليل المقومات الموضعية للصناعات في مجال البحث على المنهج النظامي لبيان أثر العوامل الجغرافية على هيكل الصناعة وعملياتها الإنتاجية، إذ يعتمد على الأساليب التحليلية الذي يعد من الأساليب الجغرافية العامة التي تعمل على تحليل المعطيات تحليلًا علميًا موضوعيًا وعمليًا عن الحقيقة كما هي، للوصول إلى النتائج المنطقية التي يفرضها منطق تحليل الأسباب وربطها بسببياتها، وكذلك على المنهج الوصفي العلمي المعتمد على واقع الظاهرة كما هي.

لمحة تاريخية عن نشأة صناعة مراكب النقل المائي في العراق:

إن نشوء حضارة وادي الرافديف وازدياراتها كان مرتبطة بوجود الرافدين العظامين (دجلة والفرات)، ولقد أنتجت الطبيعة على العراقين طرقًا مائية جيدة وقليلة التكاليف للنقل بواسطة النهرين الكبيرين دجلة ووادره والفرات، وبوساطة جداول وقوافل الري المتعددة والمشوعة منها، فقد استعملت هذه الأنهار في أغراض الملاحة ونقل السلع والبضائع التجارية والمسافرين، وفي الأغراض الحربية والصيد، ورد في أهمية النهرين في الموانئ والقوارب المائية أنها يمران بجانبين المدن الكبيرة الصغيرة، وأن اعتماد العراقيين القدماء على النقل النهري عامةً، وفي السهل الرسوبي خاصةً، إذ توفرت قنوات الري وسعة الأرضيات المروية والفيضانات الموسمية جعلت الموانئ البرية أكثر كلفة وأقل أهمية بينما كانت وسائط النقل النهري تنتقل بيسر وسهولة ودون مخاطر من أعلاى النهر وحتى مصبه في الخليج العربي بل وإلى مسافات ومناطق بعيدة في الخليج (1).

وقد طور العراقيون القدماء صناعة وسائط النقل النهري في بلادهم منذ فترات مبكرة، مما أدى إلى تعدد حجومها وسبل سيرها، ومواد صناعتها، وأساليبها، بدءًا من القوارب الخشبية مع استعمال القصب لمصب القارب، واستعمال الفراشات الشفوق مع استعمال القارب.
المقومات الجغرافية لصناعة مراكب النقل المائي في العراق: دراسة في جغرافية الصناعة

أ.د. إنتصار حسون رضا السلامي & م. أريج إسماعيل حمود

على خواصه العازلة واللاصقة تم تطورت إلى السفن الشراعية، ولقد شهدت تلك الصناعة تطورًا ملحوظًا خلال المراحل التاريخية المختلفة من خلال صناعة أنواع وأحجام مختلفة من المراكب بدءًا من المراكب القديمة التي اتخذت عدة مسميات محلية كالكلاك والفقة والقرب والكادية، فضلًا عن الدوبية والكوتية والزوارق الخشبية بتنوعها المختلفة مثل الشخاتير والمشاحيف والتي اشتهرت بها المحافظات الوسطى والجنوبية من العراق، وصولًا إلى زوارق الفايبر كلاس التي انتشرت صناعتها في الوقت الحاضر.

المقومات الجغرافية لتوزين صناعة مراكب النقل المائي في العراق:

إن توطن الصناعة يعني قيام الصناعة بروسخها في موطنها وهو يشتمل على نمط توزيع الصناعة وعلاقتها مع الظروف الأخرى في المكان ومع الأماكن الأخرى، والتي يمكن أن تكون عناصر طبيعية مثل المواد الطبيعية والمناخ، إلا إن بعضها الآخر حضاري ينتج عن النظام الإنساني مثل قوة العمل، السوق، النقل، ودور الحكومات.(1)

إذا يعتمد قيام الصناعة على مجموعة من المقومات الطبيعية والبشرية والاقتصادية التي تساعدها، غير أن أهمية هذه المقومات ودورها في توطن الصناعة في مكان دون آخر تختلف من دولة لآخر، بل من موقع لآخر في الدولة الواحدة(2) وتعمد صناعة مراكب النقل المائي في العراق في قيامها على عدد من المقومات الطبيعية والبشرية الاقتصادية والتي يمكن توضيح أبرزها بالآتي:

أولا- المقومات الطبيعية:

The River and Navigation

- الأنهار والملاحة النهرية

تعتبر الهواز المائية أحد أساسيًا في الحياة الاقتصادية للمجتمعات البشرية، إذ إنها أحد متطلبات إدامتها وتركز عليها القطاعات الاقتصادية المختلفة من زراعة وصناعة وخدمات، كما إنها تعد أمرًا حيويًا لتغطية الاحتياجات الإنسانية والاستعمالات

Forty-seventh year - Vol. 62 April 2021

١٦٣
المدنية المختلفة التي ترتفع تلك القطاعات الاقتصادية بالعمل المتواصل، وعند صناعة السفن والمراكب المائية بشكل عام من الصناعات ذات العلاقة بالواجهات المائية، إذ إنها تحتاج إلى أرصفة جافة وأرصفة عائمة لتصنيع سفن مختلفة الأحجام لهذا لابد من أن تتوفر في الواجهات المائية، وأهمها هي المياه السطحية الجارية المتمثلة بالأنهار وروافدها والتي تمثل المسار الجغرافي لحركة الواسطة الننقلية النهرية واسيما في العراق؛ إذ تعد هذه الأنهار المقومات الأساسية لقيام وتوطن صناعة مراكب النقل المائي فيه ولاسيما مع ما يمتلكه من شبكة نهرية واسعة تمتد من شماله إلى جنوبه وكما موضح بالشكل (1)؛ إذ تكون هذه المياه من المياه التي تجري في نهرى دجلة والفرات وفروعهما وشط العرب الذي يكون من التقائه اضلاً عن الأنهار والبحيرات، وتختلف أطوال الأنهار الواقعة ضمن أراضى العراق فيبلغ طول نهر دجلة إلى منطقة كرمة علي 129 كم، أما نهر الفرات إلى كرمة علي فيبلغ طوله 15.10 كم أما شط العرب فيبلغ طوله 190 كم، وكما موضح بالجدول (1).

الجدول (1) أطول بعض الأنهار الواقعة ضمن الأراضي العراقية

<table>
<thead>
<tr>
<th>اسم النهر</th>
<th>الطول بالكيلومترات</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>دجلة (الى كرمة علي)</td>
<td>1290</td>
</tr>
<tr>
<td>النزاب الكبير (الأعلى)</td>
<td>230</td>
</tr>
<tr>
<td>النزاب الصغير (الأسفل)</td>
<td>150</td>
</tr>
<tr>
<td>العظيم</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>ديالى</td>
<td>150</td>
</tr>
<tr>
<td>الفرات (الى كرمة علي)</td>
<td>565</td>
</tr>
<tr>
<td>المصب العام</td>
<td>190</td>
</tr>
<tr>
<td>شط العرب</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>شط البصرة</td>
<td>150</td>
</tr>
<tr>
<td>الجراف</td>
<td>10</td>
</tr>
</tbody>
</table>

المصدر: وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، 2012.
وعلى الرغم من امتداد نهري دجلة والفرات في الأراضي العراقية بنسبة كبيرة، إذ تحرز مساحتها ما يقارب نصف مساحة النهرين في بلاد المنبع إلا إن نصيب العراق من مياهها تنضاع سنيًا ولم يأخذ في الاعتبار هذا الامتداد(6)، وسبب ذلك يرجع إلى مواقف دول الجوار (تركيا وإيران) في تعاملها مع الحصص المائية لنهري دجلة والفرات حيث تكم المناخ الرئيسي لهذين النهرين والتي شهدت انخفاضًا في كمية المياه المتدفقة. ومنها نتيجة تحكم تركيا بالحصص المائية وإقامة السدود على المنابع الرئيسي كه، كما أنشأت إيران السدود على روافد نهر دجلة وتحويل مسار الروافد الأخرى داخل العمق الإيرانى مثل تحويل مجرى نهر الكرخة الذي كان يصب في هور الجيزة وكذلك نهر الکارون الذي كان يصب في شط العرب وتغيير جراهما إلى داخل العمق الإیرانى(1)، لذلك فإن انخفاض مناصب المياه في المسطحات المائية في العراق من أهم المشكلات التي تؤثر على صناعة مراكب النقل المائي باعتبارها الحيز الجغرافي الذي تستمر فيه هذه المراكب بأنواعها المختلفة.

المصدر: الهيئة العامة للمساحة، وزارة الموارد المائية، خارطة العراق للموارد المائية. 2016.
 открز Tأثير المناخ كمـتوني عمى صناعة مراكب النقل المائي في العراق من جانبي، الجانب الأول يتمثل في تأثيره على بعض مراحل العمليات الصناعية (الإنتاجية)، والجانب الثاني يتمثل في تأثيره على طبيعة الطريق الملاحي الذي تسـه تلك المراكب وخصائصه الجغرافية من خلال الدور الذي تلعبه بعض عناصر المناخ ولاسيما الأمطار والتباخر على مناسيب المياه للمجاري المانية من حيث الارتفاع والانخفاض وتحديد المناطق الملائمة لحماية تلك المراكب، ويتصرف المناخ في العراق بخصائص أساسية في التطرف الكبير في درجات الحرارة والأمطار الـليلية والرطوبة الواطئة في منطقه شمسي عالي (3)، وأن موقع العراق الفلكي جعل مناخه يتصـرف بالقارية (4).

إن Tأثير المناخ على الـراحل الإنتاجية للمراكب تختلف باختلاف المادة الأولية التي تصنـع منها؛ إذ يفضـل العمل في تصنيع المراكب الخشبية التي تطلـى بالفتر من الخارج والتي تخصصت بها ناحية الهوـدير في محافظة البصرة في الشتاء على الأغلـب، وذلك لكي يسرع من عملية جفاف الـثير الذي يطلـى به المركب (المشحـوف، البـيلم، الشـخورة) من الخارج؛ إذ إن ارتفاع درجات الحرارة في فصل الصيف سوف يؤدي إلى تأخير جفافه وإتمام تصلبه، لكي يصبح المركب جاهزًا للنقل والاستعمال. في المجرـى المائي، أما بالنسبة إلى المراكب التي تستعمل الألياف الزجاجية (Fiber Glass) كمادة أولية في تصنيع المركب بأجزاءه جميعًا أو الذي يستعمل كطلاء خارجي للخشـب من الخارج ففـضل العمل في فصل الصيف أو في الأوقات التي تتميز باعتدال درجات الحرارة لـكي يتساعد على سرعة تصلب هذه المادة بدون استعمال مادة المصلب (الكالتس) في حين في فصل الشتاء أو في أوقات انخفاض درجات الحرارة يتم استخدام المصلب (الكالتس) عند طلاع طبقات الألياف الزجاجية (Fiber Glass) للتسريع في عملية جفافه وتصلبه، وهذا يضيف كلفة إضافية للمنتج، فضلاً عن تصنيع الزوارق من الصفائح المعدنية ففـضل العمل بها.
في الأجواء المعتدلة الحرارة أو توفير حماية من أشعة الشمس في بيئة العمل؛ إذ إن تلك الصفائح تكتسب الحرارة بسرعة ومن ثم يجد العامل صعوبة في العمل

أما بالنسبة للأمطار، فلها تأثير غير مباشر على صناعة مراكب النقل المائي في العراق فمع انخفاض كمية التصاريح المائية المتأثرة بتغير المناخ وانخفاض المناصب المائية للسطح المائي في العراق الممتلئة بدجلة وروافد وشط العرب والأهوار، فهو يؤثر على تقلص الحيز الجغرافي الذي تملكه تلك المراكب كوسيلة من وسائل النقل ومن ثم يؤدي إلى تراجع هذه الصناعة، من جانب آخر، إن أغلب صناعات مراكب النقل المائي تتم في مناطق متعددة غير داخلية، وذلك لما تحتاجه من مساحات لإنشاء تلك المراكب فإن مراحل العمل توقف في أوقات تساعد الأمطار، ولذا يلجأ أغلب الصناع إلى عمل صفائف ثابتة تتمتع في صناعتها مع حجم الزورق الذي يتم إنتاجها في موضع الإنتاج، ويعتبر منهم يستعمل صفائف متحركة يمكن بتحريكها بحسب الحاجة لغرض الحماية من أشعة الشمس من جانب الأمطار من جانب آخر.

ثانيً- المقومات البشرية والاقتصادية:

A- السكان والأيدي العاملة:

إن تتوفر الأيدي العاملة له دور كبير في تركز الصناعة والأيدي العاملة أثرها من حيث الكيف والكفاء، ويقصد بالكفاء توافر الأيدي العاملة بأعداد كافية لبعض الصناعات التي تحتاج إلى أيدي عاملة وفيرة، أما من حيث الكيف فيقصد به الخبرة والدراية والمستوى الفني الذي تحتاج إليه بعض الصناعات.

تعد صناعة مراكب النقل المائي في العراق من الصناعات التحويلية التي تهتم بنوعية العمل، وهي تتطلب قدراً من المهارات اليدوية والخبرة في هذا المجال، كما إنها تعد من الصناعات الضيقة الانتشار، وتقوم صناعة الزوارق الخشبية خاصة والتي تخصص بها القطاع الخاص في مناطق معينة من العراق، إذ إن

Forty-seventh year - Vol. 62 April 2021
 أصحاب هذه المهنة توارثوا مهنتهم عن أجدادهم وأبائهم، واعتمدوا على مهاراتهم وخبرتهم المتواترة في هذا المجال، واشتهى عدد من المناطق في العراق بهذه الصناعة، فمن خلال الدراسة الميدانية لهذه المناطق نجد أن أغلب أصحاب هذه الورش اعتمدوا على أنفسهم في تصنيع بعض أنواع المراكب من خلال خبرتهم في هذا المجال وأحيانًا يستعين صاحب الورشة بأشخاص آخرين كمساعدين له إنجاز هذا النوع من المراكب فعلى سبيل المثال، نجد أن ورش صناعة الزوارق في ناحية الهوسر يبلغ عدد العمال في كل ورشة 3 عمال فضلًا عن صاحب الورشة الذي يعد المسؤول والمتخصص الرئيس في العمل، أما في مدينة الكوفة في محافظة النجف، فيبلغ عدد العمال في الورشة اثنين فضلًا عن صاحب الورشة(13)، أما في القطاع العام في مصنع الزوارق المسمى ب(ذات الصواري)، فتعتمد صناعة الزوارق فيه على العمل اليدوي والخبرة الفنية للعاملين في تصنيع زوارق الفايبر كلاس مختلفة الأحجام مع الاستعانة ببعض العدد والآلات التي تساعدهم في إكمال المراحل الإنتاجية لزوارق ولاسيما ذات الأحجام الكبيرة بالاعتماد على خبرة العاملين الفنيين ووجود عدد من المهندسين والكيميائيين في المصنع فضلًا عن الإداريين المسؤولين عن إدارة المصنع والعمليات الإنتاجية، وبلغ عدد العاملين في مصنع ذات الصواري لزوارق في عام 2016 (788) عاملاً، وكما موضح بالجدول(2)، وبلغ عدد الذكور في المصنع 400 أما عدد الإناث فعددهم 388 والتي تكون أعمالهم إدارية.
المقومات الجغرافية لصناعة مراكب النقل المائي في العراق: «دراسة في جغرافية الصناعة»

أ.د. إنصار حسون رضا السلمي & م.م. أريح إسماعيل حمود

الجدول (2)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>الأجر مليمون/دينار عراقي</th>
<th>المجموع</th>
<th>اختصاصات علمية (مهندس، كيميائي، فنيائي)</th>
<th>حرفيين (ابتدائية، متوسطة، بدون مؤهل)</th>
<th>الفنيين</th>
<th>الإداريين</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>166.467.500</td>
<td>278</td>
<td>11</td>
<td>140</td>
<td>100</td>
<td>27</td>
</tr>
</tbody>
</table>

المصدر: قسم الشؤون الإدارية، مصنع ذات الصواري للزوارق، الشركة العامة للصناعات التعدينية، وزارة الصناعة، بيانات غير منشورة 2016.

Raw Materials

المواد الأولية وهي المواد التي تصنع منها السلع المختلفة التي يستعملها الإنسان، وقد تكون مواد خامات نباتية أو حيوانية أو معدنية (17)، وأن توفر المواد الأولية يعد من المقومات الأساسية للتكنولوجيا ووفرتها وتنواعها في بلد ما يهيئ لذلك البلد ظروفًا أفضل للتكنولوجيا الصناعية (18)، تعتمد صناعة مراكب النقل المائي في العراق على العديد من المواد الأولية في صناعتها وهي كما يأتي:

1- الأخشاب: تستعمل الأخشاب في صناعة المراكب الخشبية بمختلف أنواعها وأحجامها، ويحدد نوع الخشب المستعمل بحسب نوع المركب وبحسب أجزاءه التركيبية المختلفة، في بعض المراكب يستعمل فيها الخشب المعروف بالصاج والذي يتميز بمتانته وقابليته على تحمل الملوحة في المجاري المائية فضلاً عن العمر الزمني للمركب المصنوع منه يكون أطول بكثير من المراكب المصنوعة من الأخشاب الأخرى، وأنه يحتاج إلى عمليات صيانة متواصلة مقارنة مع الزوارق الأخرى، كما هو الحال في الزوارق المسماة بالعشاري المستعملة لحد الآن في مياه نهر العرب في محافظة البصرة؛ إذ وصل عمرها قرابة 100 سنة وهي بحالة جيدة كما موضح بالصورة (16).
الصورة (1)
زوارق العشاري المصنوعة من خشب الصاج العاملة في شط العرب

المصدر: الدراسة الميدانية، شط العرب، محافظة البصرة، بتاريخ 03/20/2024.
لا استعمال هذا النوع من الخشب في الوقت الحاضر، وذلك لارتفاع ثمنه وسهولة الحصول على أنواع أخرى. من حيث الخشب المستعمل، يختلف الخشب الجام في صناعة الهيكل الخارجي للمركبات، وتتنوع الأخشاب المستعملة في تهيئة الأجزاء الداخلية للزوارق؛ إذ تستخدم كل من أشجار ونوع الخشب المستعمل، بالتي تسمى بـ (العطف) وذلك لعدم استقامتها ومرونيتها وإمكانية تشكيلها بصورة منحنية فضلاً عن قوتها ومتانتها، ويتم الحصول على هذه الأشجار من اليسات الموجودة محليًا، وتستعمل الواح كم من خشب الصاج أو الجام الأبيض أو الجاوي لغرض التغليف الخارجي والتي تستخدم من خارج البلد ويفضل خشب الجاوي على خشب الجام في عمليات التغليف الخارجي إلا إن البعض يستعمل الواح خشب الجام لقلة كلفته مقارنة مع خشب الجاوي.

2 - القير
يعد القير من المواد المهمة في صناعة بعض مراكب النقل المائي في العراق ولا سيما في الأجزاء الوسطى والجنوبية من العراق وتحديداً في ناحية الهوير
في قضاء القرن من محافظة البصرة، فهو يعد المادة المستعملة لطلاء الزورق الخشبية من الخارج بعد إكمال صناعة أجزائها؛ وذلك لحماية الأجزاء الخشبية الملامسة للماء من التهروء والتلف السريع وينمل تسرب المياه إلى داخل بدن الزوارق؛ وذلك لأنه يشكل طبقة عازلة تمنع غرق تلك الزوارق في المياه كما موضح بالصورة(2) و(3)، وتوجد العديد من أنواع المراكب التي تطوى بالقير من الخارج منها الكفة والكابيات والتي انتهى استعمالها في الوقت الحاضر، فضلاً عن الإبلا، والمشحوف، والشختور المصنعة في الوقت الحاضر.(1)

صور طلاء الزوارق الخشبية من الخارج بالقير والطين

الصورة(2)

المصدر: الدراسة الميدانية، ناحية الهوير، محافظة البصرة، التقطت بتاريخ 25/12/2016

3-الألياف الزجاجية(Fiber Glass) وملحقاتها:
- تستعمل الألياف الزجاجية(Fiber Glass) وبعض المواد الكيميائية الأخرى من أنقى حياكة زوارق الـ (Fiber Glass) التي تتمتع بالمتانة والأمان وخفة

Forty-seventh year - Vol. 62 April 2021
الوزن ومقاومتها للصدأ والمواد الكيميائية والكسر وانخفاض كلفة صيانتها مقارنة
مع الزوارق الخشبية، وتتمثل المواد الداخلية في صناعة زوارق (Fiber Glass)
بما يأتي (19):

- الشمع السائل والتريلاغ: الذي يستعمل في عملية التشميع أو التزييت في
القالب حتى يتمكن العمال من قلع المنتج بعد عملية الصب أو طلاء الطبقات
ويعمل على عدم حدوث التصاؤ المنتج بالقاب.

- البولي استر رزين (Fiber Glass): وهو عبارة عن سائل مائي شفاف يعد
المادة الأساسية في تصنيع زوارق الزجاجية.

- إبروسيل (Aerosil): وهي عبارة عن مادة لاصقة تستعمل مع راتنج البولي استر
رزين.

- الكوبلت (Cobalt Drier): وهي مادة تعمى سرعة التجفيف وتصلب
وتقوية مادة الكيد رزين.

- الألياف الزجاجية (Fiber Glass): وهي عبارة عن طبقات من ألياف تشبه
الحصير وهي تعد المادة الأساسية الثانية بعد الكيد رزين في مراحل صناعة
الزوارق، وتختلف طبقات الألياف هذه من ناحية السمك تتراوح ما بين
(0.3 ملم- 0.5 ملم- 0.6 ملم).

- الكاتمست (Catalyst): الذي يساعد على تصلب خليط المواد السابقة ويجعل
الخليط صلبًا صخريًا. يعطي للمواد السابقة القابلية على الجفاف التام.

- الجليكوكت والأخشاب: ويستخدم مادة الجليكوكت من الكيد رزين ثم
يضاف لها مادة لونية تعطي الصبغة المطلوبة للزوارق من خلال خلط
المادتين معًا; إذ تتم عملية الطلاء وتحديد اللون بعد مرحلة التشميع في
صناعة زوارق الزجاجية (Fiber Glass).

- مادة الفوم: Polyurathne Foam: تستعمل مادة الفوم لغرض حقن بعض

Forty-seventh year - Vol. 62 April 2021
أنواع الزوارق بأداة خاصة لغرض ملئ الفراغات الموجودة بين طبقات بدن الزورق مما يعطيه قوة ومقاومة للصدامات التي من الممكن أن تتعرض لها بعض مناطق الزورق أثناء عمله في المجرى المائي.

إن كمية المواد الداخلة في صناعة زوارق ال (Fiber Glass) تتباث في كمياتها ما بين نوع وآخر من هذه الزوارق فكل زورق يحتاج إلى كميات محددة تتناسب مع حجمه ونوعه(20).

صور استعمال الألياف الزجاجية (Fiber Glass) وطلائها بالمواد الكيميائية في صناعة الزوارق

المصادر: الدراسة الميدانية, قضاء الفاو, محافظة البصرة, التقاطت بتاريخ 2/2/2025.

الصفائح المعدنية المغلفة:

تستعمل الصفائح المعدنية المغلفة في صناعة الزوارق الصغيرة التي تسمى بالطيار، وإن أغلب هذه الصفائح تكون من مناشئ خارج البلد مستوردة من الهند أو تركيا تشترى من الأسواق المحلية من قبل أصحاب الورش الصناعية، وتوجد هذه...
الزوارق في بعض المناطق من العراق في بعض المحافظات والتي تستخدم للتنقل وللصيد، كما إنها تستخدم في الأهوار كما في هور الحويزة. كما موضح بالصورة (٦ و٧) (١)

صور للزوارق المصنعة من الصفائح المعدنية

المصدر: الدراسة الميدانية، قضاء الصويرة في محافظة واسط، وهور الحويزة في محافظة ميسان، انتهت بتاريخ ٢٨/٣/٢٠١٦ و١/٢/٢٠٢٥ على التوالي.

ج- السوق:

يعد السوق من أبرز مقومات الصناعة وهو يشير إلى مستوى الطلب، في حين يشير المصنع إلى مستوى العرض ويحدد الطلب مستوى السوق وحجمه بوصفه متغيرًا أساسيًا في الصناعة، فالسوق لا يدعي سلبًا يعني مقدار الطلب الفعال على منتجاته وقد يعتمد على عدد السكان وخصائصهم وأنماط معيشتهن وعلى مقدرتهم المالية على الأقليان، كما أنه يمكن أن يكون خارجيًا أو محليًا في قرية أو مدينة أو إقليم قريبًا أو بعيدًا عن موقع المصنع (٢)، ويعد حجم السوق من العوامل الحاسمة في قرار استثمار فكلما اتسع حجم السوق زاد فرص الاستثمار وزادت جدوى إقامة مشروع بطاقات كبيرة (٣) .
إن صناعة مراكب النقل المائي في العراق تعد صناعة غير نمطية؛ أي إنها لا تخضع لخطة إنتاجية وتسويقية محددة، بل إن الإنتاج يخضع إلى طلب الجهة المستفيدة من حيث المواصفات والحجم والأعداد، ويزداد الطلب على منتجات هذه الصناعة في المناطق ذات البيئة المائية التي تتمثل مسرحاً لحركتها. إذ تعد بعض المحافظات في العراق سوقاً تصريفياً لبعض المراكب المائية المصنعة محلياً، إذ تسوق مراكب القطاع الخاص المحلي إلى المحافظات الأخرى، فالزوارق التي تصنع في ناحية الهوكر في محافظة البصرة تسوق إلى كل من محافظة (ذي قار، ومواسط، وواسط) لاستثمارها في مجال الأهوار، كما إنها تسوق لمحافظات أخرى وحسب الطلب، فضلاً عن استثمارها كوسائط نقل في محافظة البصرة نفسها مما هو الحال في ورش الصناعية في منطقة الفرات والموصل، أما في قضاء الجباجش في محافظة دي قار فتسوق صناعاتها إلى كل من القرنة والمدينة والعزاز، أما الزوارق التي يتم صناعتها في محافظة النجف (مدينة الكوفة) فتتصدر إلى محافظة الأ danych للاستثمارها في نهر الفرات ومنخفض الرمادي والرزازة في كربلاء وبيضاء، وعند الناصرية، أما الزوارق التي يتم صناعاتها في مدينة بغداد فتسوق إلى عدد من المحافظات لوجود طلب خاص لأنواع محددة من الزوارق والتي اختتمت بها ورش قليلة مقارنة مع المحافظات الجنوبية، إذ يسوق الإنتاج إلى كل من المحافظات: صلاح الدين (سامراء) وديالى وواسط (الكوت) لانطلاقتهم إلى نجاري زوارق فضلاً عن محافظة الأ danych (الرمادي) والرمادي والرزازة (الحبة)، في حين يكون إنتاج بعض المحافظات لسد الحاجة المحلية بالمنطقة، كما هو الحال في محافظة نينوى وواسط والمثنى (السماوة)، وكما موضح بالشكل (3)، أما بالنسبة للقطاع العام فإن مصنع ذات الصواري (الزوارق) التابع للشركة العامة للصناعات التعدينية، فإن إنتاجه يسوق إلى جهات محددة وفق عقود مبرمة يتم الاتفاق عليها الجهة المصدرة والجهة المستفيدة وفق مواصفات وأعداد محددة ليتم التصنيع والتجهيز. وفق هذه المواصفات والجدول (3) يوضح تصنيف الزوارق المجهزة إلى الجهة المستفيدة حسب القياس للمدة.

Forty-seventh year - Vol. 62 April 2021
شكل (2)
تسويق مراكب النقل المائي في العراق

المقومات الجغرافية لصناعة مراكب النقل المائي في العراق: دراسة في جغرافية الصناعة

أ.د. منصور حسن رضا السلامي & م.م. إسماعيل حمود

الجدول (3)

تصنيف الزوارق حسب القياس والجهة المستفيدة للمدة 2004-2015

<table>
<thead>
<tr>
<th>الجهة المستفيدة</th>
<th>قياس الزوارق/م</th>
<th>%</th>
<th>العدد</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>وزارة الموارد المائية-وزارة النفط</td>
<td>4.5 م</td>
<td>6</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>وزارة الموارد المائية-وزارة الدفاع</td>
<td>5.5 م</td>
<td>27</td>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>وزارة الموارد المائية-وزارة الدفاع</td>
<td>7.5 م</td>
<td>11</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>وزارة الموارد المائية-وزارة الدفاع</td>
<td>10-12 م</td>
<td>16</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>مجموع</td>
<td>100</td>
<td>186</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

المصدر: القسم التجاري، شعبة العقود، الشركة العامة للصناعات التعدينية، وزارة الصناعة، بيانات غير منشورة.

7- رأس المال:

يعرف رأس المال من حيث علاقته بالإنتاج بأنه القوة الناتجة عن عمل سابق والتي تستعمل في إنتاج نتائج أخرى، وذلك ولأجل إنتاج النتائج من خلال الاستثمار في FORCE

صنع مراكب النقل المائي في العراق تختلف في احتياجاتها لرأس المال ما بين القطاع الخاص والعام؛ إذ إن أغلب الفروع الصناعية في القطاع الخاص هي ورش صغيرة تعتمد في إنشائها على بعض الآلات والمكونات البسيطة ومجموعة من العدد التي لا تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة في إنشائها فضلًا عن أن أغلب الورش
قد أنشئت في مواقع قديمة وأبنية بسيطة متواجدة حتى توارثها عن آبائهم، فضلًا عن بعض الورش التي يتم إنشائها موقعيًّا دون الحاجة إلى وجود إنشاءات وتجهيزات في بعض المناطق من العراق ولاسيما بالقرب من ضفاف الأنهر كما هو الحال في قضاء الغاف في محافظة البصرة هذا من جانب، ومن جانب آخر فإن الإنتاج في ورش القطاع الخاص يعتمد على طلب المشتركي من حيث المواصفات والعدد، ويتحمل المشتركي كافة التكاليف في طلب من حيث كمية ونوعية المادة الأولية وآجور الأيدي العاملة وحتى تكاليف النقل، من خلال اتفاق مسبق ما بين صاحب الورشة والمشتري (٣)، والجدول (٤) يوضح ذلك.

الجدول (٤)

معدل كلفة تصنيع مراكب النقل المائي في العراق ل القطاع الخاص

<table>
<thead>
<tr>
<th>الحجم</th>
<th>الصغيرة (0.3-2 متر)</th>
<th>المتوسطة (2-3 متر)</th>
<th>الكبيرة (4-6 متر)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>الزوارق الخشبية</td>
<td>ألف دينار 750-1000 ألف دينار 1,500-2 مليون</td>
<td>ألف دينار 3,000-4 مليون</td>
<td>ألف دينار 4,500-5 مليون</td>
</tr>
<tr>
<td>الزوارق الصفائح المعدنية</td>
<td>ألف دينار 2,500-3 مليون</td>
<td>ألف دينار 5,000-6 مليون</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

المصدر: الدراسة الميدانية، الورش الصناعية في المحافظات الوسطى والجنوبية في العراق، لعامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٧.

أما بالنسبة للقطاع العام المتمثل في مصنع ذات الصواري للزوارق وشركة ابن ماجد العامة، فإن مصانعها قد بنبت بتكليف عالية، إلا إن عملها في تجهيز الزوارق يعتمد على التجهيز المالي من الجهه المستفيدة والتي تكون في أغلبها من وزارات عديدة تستعمل هذه المراكب في أغراض مختلفة كوزارة الموارد المائية ووزارة...

Forty-seventh year - Vol. 62 April 2021
المقومات الجغرافية لصناعة مراكب النقل المائي في العراق: دراسة في جغرافية الصناعة

أ.د. إنصار حسن رضا السلامي & م. إسماعيل حمود

زارعت وزارعة الداخلية والدفاع وفق العقود المبرمة بينهما، فالجهة المستفيدة هي التي تحمل كافة تصنيع هذه الزوارق وفق العقود المبرمة بين الجهتين.

هـ - صيد الأسماك

Fishing

يعد هذا النشاط الاقتصادي من المقومات الأساسية في قيام صناعة وسائد النقل المائي في العراق من خلال استعمال تلك المراكب في عملية الصيد النهري أو البحري، وبأنواع مختلفة منها نهرية أو بحرية كالزوارق النهارية المختلفة والنجات الحديدة البحرية، وتعد الثروة السمكية في العراق من الثروات الاقتصادية المهمة، والتي تمتاز بأهميتها الاستراتيجية، وهي أحد أهم السلع التي تدخل في سلة المستهلك العراقي، وتعتبر المساحات المائية التي تضم حوض العراق حاضنات واسعة ومراكز جيدة لتنمية صيد الأسماك النهارية وتشمل هذه المساحات المائية على الأنهار والأهوار والمستنقعات فضلا عن الخزانات والبحيرات، كما تعد منطقة شط العرب والخليج العربي من المراكز المحلية لصيد الأسماك النهارية والبحرية بالنظرة لاتساع مساحتها المائية وإن كمية الصيد في هذه المنطقة غالبًا ما تكون كبيرة ومتنوعة ولاسمًا في منطقة الفاو التي تعد أهم مركز للصيد فيها (6)، والجدول (5) يوضع كميات إنتاج الأسماك في العراق بالطن للفترة 2012-2017؛ إذ بلغ إنتاج الأسماك النهارية 2777 طن لسنة 2016 بارتفاع مقداره 6,7% عن إنتاج 2017 وهذا الارتفاع ناتج عن شحة المياه في الأهوار والمساحات المائية وسهولة الصيد في المياه الضحلة مما شجع الصيادين على اصطياد أكبر كمية من الأسماك، أما الأسماك البحرية 539 طن لسنة 2017 بنسبة ارتفاع مقدارها 53,2% عن إنتاج 2016 ويرجع سبب الارتفاع نتيجة امتناع الصيادين عن بيعه في عرس البحر إلى الجهات الكويتية والإيرانية حسب تعليقات وزارة الزراعة/ دائرة الثروة الحيوانية (7).
### الجدول (5)

#### كميات صيد الأسماك في العراق للمرة 2014-2017

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2017</th>
<th>2016</th>
<th>2015</th>
<th>2014</th>
<th>السنوات</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>نوع</td>
</tr>
<tr>
<td>الأسماك النهرية (طن)</td>
<td>52771</td>
<td>48986</td>
<td>39824</td>
<td>76272</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>الأسماك البحرية (طن)</td>
<td>10539</td>
<td>6879</td>
<td>7422</td>
<td>7721</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>المجموع</td>
<td>63310</td>
<td>55865</td>
<td>46246</td>
<td>83993</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


إن التجارة الدولية تمتلك مصدرًا أساسيًا لتوفير احتياجات المجتمعات البشرية، والتي تشمل المواد الغذائية والرعاية الصحية والتعليم، وهيا من المواد اللازمة لحياة الإنسان. ولقد أصبح التخطيط الاقتصادي أمرًا ضرورياً للكافة البلدان النامية لضمان التنمية الاقتصادية والبشرية. لذا، لا بد من استثمار مواردها الاقتصادية والبشرية لتحقيق معايير التنمية الاقتصادية لهذا. حظي قطاع التجارة الخارجية بموقعًا مهمًا في تحديد أبعاد ومسار خطط التنمية الاقتصادية، وبعد العراق من البلدان التي تمت تجارة خارجية على مصادر البترول ثم تقوم باستيراد المنتجات الصناعية و المختلفة السلع والمواد الغذائية والأدوية وغيرها من المستلزمات الضرورية للمجتمع، وبوصف الجدول (3) والشكل (2)، عدد السفن القادمة والمغادرة للعراق وكمية البضائع المستوردة والمصدرة لعام 2016، إذ بلغت أعداد السفن المغادرة (المحمولة) من الموانئ العراقية 12 سفينة بلغت العراقية منها (89) سفينة وبنسبة 28.5%، أما السفن الأجنبية فيبلغ عدد المغادر منها (123) سفينة وبنسبة 71.5% من المجموع الكلي.
المقدمة

دراسة في جغرافية الصناعة

أ.د. انصار حسن رضا السلامي & م.م. أريج إسماعيل حمود

الجدول (6)
عدد السفن القادمة والمغادرة لموانئ العراق وكمية البضاعة المستورة والمصدرة حسب الجنسية لعام 2016

<table>
<thead>
<tr>
<th>الجنسية</th>
<th>عدد السفن القادمة (الف طن)</th>
<th>عدد السفن المغادرة (الف طن)</th>
<th>كمية البضائع المصدرة (الف طن)</th>
<th>كمية البضائع المستوردة (الف طن)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>عراقية</td>
<td>877</td>
<td>89</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>عربية</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>أجنبية</td>
<td>1,184</td>
<td>243</td>
<td>22,658</td>
<td>1,916</td>
</tr>
<tr>
<td>المجموع</td>
<td>2,061</td>
<td>322</td>
<td>24,246</td>
<td>1,916</td>
</tr>
</tbody>
</table>

المصدر: مديرية إحصاءات النقل والتصالح، إحصاءات نشاط النقل المائي في القطاع العام لعام 2016، الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط، ص 5.

الشكل (3)
عدد السفن القادمة والمغادرة لموانئ العراق وكمية البضاعة المستوردة والمصدرة حسب الجنسية لعام 2016

المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على الجدول (6).
ولعامل التجارة أهمية في نشوء صناعة مراكب النقل المائي في العراق وتطويرها
ولاسيما محافظة البصرة التي تسمى بوجود عدد من الموانئ التجارية والصناعية والمراحي للفن النترافية والفعالات النفطية، والذي يوجب الاهتمام بصناعة مراكب النقل المائي والعمل على تطوير هذه الصناعة وتمديتها في ظل توافر النشاط التجاري الذي يرفد البلد بموارد اقتصادية مهمة بدلاً من الاعتماد على استيرادها من الخارج.

**Government Policy:**

ويبرز دور الدولة في تحديد المواقع الصناعية في البلدان التي يسيطر عليها القطاع العام في الصناعة وتنبئ الدولة سياسة التخطيط المبرمج في مجال التنمية الصناعية، ولكن من غير الممكن للدولة أن تتفاجئ قرارات مستخدم أصحاب الأموال أو منظمات المشروع التي تعبير عن مصالح الخاصة، ولكنها تحتاج في الوقت نفسه انفاقًا حكوميًا ضخمًا لغرض توفير الهيكل الأساسي في المناطق التي يحددها منظمو المشروعات لإقامة مشروعات المقترحة، لقد بُرز دور الدولة في توجيه إنشاء الموانئ الصناعية ومنها الصناعات البحرية، وذلك من خلال إنشاء العديد من الموانئ وملحقاتها من ورش التسليف والصيانة الخاصة للسنف، فضلًا عن إنشاء أحواض التسليف العائمة المخصصة بتصليح وصيانة السنف الوافدة إلى تلك الموانئ، فضلًا عن تقديم خدمات التسليف والصيانة للأنواع المراكب المائية ولاسيما الزوارق والمحطات التابعة للقطاع الخاص والإمكانيات المحلية وكوايدر تمتلك الخبرة في عمل الصيانة والتصليح ووفق أقل كلفة ممكنة؛ إذ يقوم قسم المسافرون والصناعات البحرية بمهام الصيانة والتصليح للوحدات البحرية فضلًا عن تصميم وصيانة الوحدات البحرية، فأعمال التسليف والتصليح تكون في الحوض العائم أجنادين، والحوض حتي فضلًا عن المزلق البحري، وتتصليح الزوارق في ورش تخصصية داخل السنف وكما موضح بالصورة(8)، فضلًا عن الورش المتخصصة في
تجهيز الوحدات البحرية من الأثاث والتجهيزات الأخرى في وحدات التجارة والحدادة في المسفن البحري في جبيلة، ويعتمد المسفن في عمله على خبرة المهندسين والفنين من مختلف الاختصاصات(33)، كما عملت الدولة إلى إنشاء مصنع ابن ماجد للصناعات الحديدية في محافظة البصرة بهدف صناعة وتصليح وسائط النقل المائي إلا إن عمله كان محدودًا ضمن مجال صناعة الزوارق، وفي عام 2012 تم دمج مصنع الزوارق (ذات الصواري) التابع للشركة العامة للصناعات التعدينية في بغداد إلى شركة ابن ماجد وذلك حسب قرارات من قبل الدولة من أجل إنشاء مصنع متخصص في صناعة أنواع مارب وكلاهما الزوارق كنوع عام من قبل الدولة في دمج العديد من الشركات أو المصانع و الاختصاص نفسه تقريبًا ومنها دمج مصنع ذات الصواري مع شركة ابن ماجد(33).

الخاتمة:
أولاً- الاستنتاجات:

1- يمتلك العراق مقامات جغرافية طبيعية ساعدت على توطين صناعة مراكب النقل المائي بأنواعها المختلفة لاسيما الأنهار والبحيرات والأهوار باعتبارها الحيز الجغرافي الذي تستشر فيها هذه المراكب، والتي تأثرت بسياسة دول الجوار (تركيا وإيران) في تقليل الحصص المائية للعراق وإنشاء السدود والمشاريع المائية والتي أثرت على مناسب المياه، فضلاً عن دور عامل المناخ وتأثيره المباشر على الصناعة نفسها، وعلى مناسب المياه في المسطحات المائية بصورة غير مباشرة من خلال تأثير عناصر الأمطار والتبخر.

2- وجود مقامات جغرافية بشرية واقتصادية أثرت على توطين صناعة مراكب النقل المائي في العراق كالأندي الحالية وتوافرها والتي تكون ذات خبرة ومهارة في هذه الصناعة، والمواد الأولية، ورأس المال، والسوق والتي تعد من المقومات الاقتصادية المهمة لهذه الصناعة.

3- تعد هذه الصناعة غير نمطية في إنتاجها إذ تعتمد على طلب المستهلك وبمواصفات معينة فكلما زاد الطلب ساعد ذلك على زيادة الإنتاج.

4- رواج النشاط التجاري ونشاط صيد الأسماك النهرية والبحرية في العراق ودوره الكبير الذي ساعد ويساعد على قيام وازدهار هذه الصناعة فيه.

5- برز دور السياسة الحكومية كعامل من عوامل التوطن الصناعي لهذه الصناعة من خلال إنشاء مواقع صناعية مخصصة بالصناعات البحرية ووجود أحماض التسنين العائمة المخصصة بتصليح وصيانة السفن الوافدة إلى تلك الموانئ وضمن الإمكانيات المتاحة والتي تعمل على توفير موارد اقتصادية للبلد.
ثانيً- التوصيات

1 - ضرورة تحسين الملاحة في الأنهار العراقية من خلال مجموعة من الإجراءات التي تقوم بها المؤسسات ذات العلاقة، مثل تعميق المجرى وإزالة العوائق التي تحد من حركة المراكب فيها واستثمارها في ظل الإمكانات المتاحة.

2 - دعم الدولة لهذه الصناعة من خلال توفير المواد الأولية التي تكون أغلبها استيرادية وبأسعار ملائمة.

3 - إدخال الوسائل التكنولوجية الحديثة لهذه الصناعة وتدريب العاملين عليها والإطلاع على تجارب وخبرات الدول الأخرى في هذه الصناعة والاستفادة من خبراتهم وتطبيقها في ظل الإمكانيات المتاحة، بدلاً من الاعتماد على الوسائل التقليدية في الإنتاج.

4 - تحسين ظروف العمل واسماً في القطاع العام، وحماية المنتج الوطني وتشجيع دولار الدولة على طلب منتجات زوارق من القطاع العام بدلاً من شرائها من دول أخرى وبالاعتماد على الوسطاء ويكلف عالية والاعتماد على الوسائط الإعلانية كوسيلة ترويجية لمنتجات المراكب.

5 - ضرورة دعم الدولة لورش القطاع الخاص المتخصصة في هذه الصناعة في محافظات العراق من خلال القروض من أجل تحقيق التنمية الصناعية المطلوبة لهذا القطاع.
الهوامش
(1) تقي الدباغ، حضارة العراق، الجزء الأول، دار الحرية للطباعة، بغداد، 1985، ص 93.
(2) علي أحمد هارون، جغرافيا الصناعة، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، القاهرة، 2002، ص 51.
(3) رحمن حسن علي المكوصوصي، اقتصاديات الموارد المائية، الطبعة الأولى، دار الدكتور للعلوم الإدارية والاقتصادية، 2014، ص 24.
(4) المصادر نفسه، ص 116.
(5) كامل كاظم الكتاني، أرجوحة التنمية في العراق (بين ارت الماضي وتطلعات المستقبل، نظرية في التحليل الاستراتيجي)، الطبعة الأولى، دار الكتب للعلوم، 2013، ص 213-214.
(6) علي حسين الشلش، ماجد السيد، عبد الأله رزؤي كريل، مناخ العراق، كلية الآداب، جامعة البصرة 1988، ص 11.

* يظهر المناخ القاري في مناطق تكون فيها التأثيرات البحرية التي تؤثر في الأحوال المناخية قليلة فيها أو معدومة، وتزعم درجة القارية في المحطات المناخية في العراق، وتعد البصرة أقل محطة في العراق تتطلب فيها درجة القارية، إذ تكون المؤثرات البحرية أكثر وضحًا، بسبب قربها من الخليج العربي وحاجاتها بمناطق الأهوار والمستنقعات غير أنه وحتى في البصرة لا تظهر ظواهر بحرية حقيقية.

(7) علي حسين الشلش، ماجد السيد، عبد الأله رزؤي كريل، المصدر السابق، ص 42.
(8) الدراسة الميدانية، ورش صناعة الزوارق المعينية، قضاء الصوير، محافظة واسط، تاريخ 5/5/2018.
(9) الدراسة الميدانية، مناطق ورش إنتاج المراكب في ناحية الهوير والقرنة والكوفة والفأ (كانون الأول لعام 2016) (كانون الثاني، وشياط و آذار و نيسان و ماي) لعام 2017.
(10) علي أحمد هارون، المصدر السابق، ص 59.
(12) إبراهيم ظريف، جغرافيا الصناعة، دار الرسالة للطباعة، بغداد، 1976، ص 32.
(13) أحمد حبيب، مبادئ الجغرافيا الصناعية، الجزء الأول، كلية الآداب، جامعة بغداد، مطبعة دار السلام، بغداد، 1976، ص 56.
(14) الدراسة الميدانية، شت العرب، محافظة البصرة، بتاريخ 25/2/2016.

سمي بهذا الاسم نسبة إلى جزيرة جاوة في إندونيسيا، وهو خشب مرن مع صلابة ولا يكسر بسهولة ولا ينشق طالما كان مغمورًا بالماء.

Forty-seventh year - Vol. 62 April 2021
المقومات الجغرافية لصناعة مركبات النقل المائي في العراق «دراسة في جغرافية الصناعة»

أ.د. إنصار حسون رضا السلامي، م. أريج إسماعيل حمود

(15) - فارس مهدي محمد، صناعة وسائط النقل المائي في محافظة البصرة وأفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، 2001، ص 88.
(16) - الدراسة الميدانية للورش صناعة الزوارق في المحافظات الوسطى والجنوبية، لعام 2016.
(17) - الدراسة الميدانية للورش صناعة الزوارق في المحافظات الوسطى والجنوبية، لعام 2016.
(18) - الدراسة الميدانية، وزارة الصناعة والمعادن، بتاريخ 11/11/2012.
(19) - الدراسة الميدانية، مصنع ذات الصواري (الزوارق)، قسم التخطيط، الشركة العامة للصناعات التعدنية، وزارة الصناعة والمعادن، بتاريخ 11/11/2012.
(20) - الدراسة الميدانية إلى هور الحويزة في محافظة ميسان، بتاريخ 3/3/2012، والمنطقة الصناعية في قضاء الصوراية، محافظة واسط، بتاريخ 5/5/2012.

(2) - الجناني، عبد الزهرة علي، الجغرافيا الصناعية، مؤسسة دار الصادق الثقافية، دار صفاء للطباعة والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2013، ص 95-96.
(22) - مجموعة بحوث، دراسات في الاقتصاد العراقي، تحرير حمزة عبد اللطيف، المؤتمر العلمي الثاني المنعقد لقسم الدراسات الاقتصادية، بيروت، المجلة، 2001، ص 77.
(23) - أحمد حبيب، مبادئ الجغرافيا الصناعية، المصدر السابق، ص 64.

(24) - عبد خليل فضيل، دراسات في الجغرافيا الصناعية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة بغداد، كلية التربية، مطبعة التعليم العالي، ص 57.
(25) - الدراسة الميدانية للورش الصناعية في محافظات الوسط والجنوب في العراق، لعام 2016.
ان كلفة تصنيع زوارق الـ (Fiber Glass) تكون مقارنة لكلفة تصنيع الزوارق الخشبية وذلك لأن أغلب هذه الزوارق يتم تم طلائها بمادة الألياف الزجاجية (Fiber Glass).

(26) الدراسة الميدانية، شعبة حسابات الكلفة، قسم المالية، شركة ذات الصناعة العامة، وزارة الصناعة والمعادن، بتاريخ 11/11/2012.

(27) كمال محمد سعيد الخياط، دراسة اقتصادية للثروة السمكية في العراق، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، مطبعة الإرشاد، بغداد، 1988، ص 5-7.

(28) التقديرات المكتبية للإنتاج الحيوي، مديرية الإحصاء الزراعي، الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط، للمدة 2012-2014.

(29) أحمد حبيب رسول، النقش والتجارة الدولية (دراسة في الجغرافيا الاقتصادية)، مطبعة الحوادث، بغداد، 1981، ص 147.

(30) إحصاءات التجارة الخارجية، الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط، ص 2.

(31) إبراهيم شريف وأخرون، جغرافية الصناعة، الجمهورية العراقية، مديرية الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، بغداد، 1981، ص 82.

(32) إبراهيم شريف وأخرون، جغرافية الصناعة، المصدر السابق، ص 82.

وتتضمن المصانع البحرية في البصرة مصانع أخرى عدا المسفف البحري في جبيلة وهي معمل المزيلق البحري في العشير الذي أزال يعمل في الوقت الحالي ولكن بطاقة أقل عن وقت إنشاءه، كما شيد مصنع الوحدات العائمة في القار على ساحل شط العرب وكان له دور كبير في صناعة وسائط النقل المائي سابقا إلا إنه قد ضع أضواء الحرب العراقية الإيرانية، للمزيد ينظر فارس مهدي محمد، صناعة وسائط النقل المائي في محافظة البصرة، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، ص 84.

(33) الدراسة الميدانية، قسم المسافن والصناعات البحرية، شعبة المسافن البحري بالجبيلة، الشركة العامة لموانئ العراق، وزارة النقل، بتاريخ 10/1/2017/1.

(34) الدراسة الميدانية، قسم التخطيط، مصنع الزوارق، الشركة العامة للصناعات التعدينية، 2012/11/19.