مجلة بحوث الشرق الأوسط

مجلة علمية محكمة (معتمدة) شهرية

يصدرها مركز بحوث الشرق الأوسط

السنة السابعة والأربعون - تأسست عام ١٩٧٤

العدد الثاني والستون (أبريل ٢٠٢١)

الترقيم الدولي: (2536-9504)

الترقيم على الإنترنت: (2735-5233)

لا يسمح إطلاقا بترجمة هذه الدورية إلى أية لغة أخرى، أو إعادة إنتاج أو طبع أو نقل أو تخزين أي جزء منها على أية أنظمة استرجاع بأي شكل أو وسيلة، سواء إلكترونية أو ميكانيكية أو مغناطيسية، أو غيرها من الوسائل، دون الحصول على موافقة خطية 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.

الأراء الواردة داخل المجلة تعبر عن وجهة نظر أصحابها وليست مسئولية مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية

رقم الإيداع بدار الكتب والوثائق القومية : ٢٤٣٣٠ / ٢٠١٦

الترقيم الدولي: (Issn :2536 - 9504)

الترقيم على الإنترنت: (Online Issn :2735 - 5233)

مجلة بحوث الشرق الأوسط

مجلة علمية مُحكَّمة

متخصصة

في شئون الشرق الأوسط

مجلة مُعتمَدة من بنك المعرفة المصري

موقع المجلة على بنك المعرفة المصري

www.mercj.journals.ekb.eg

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

العدد الثاني والستون- أبريل ٢٠٢١

تصدر شهريًّا

السنة السابعة والأربعون - تأسست عام ١٩٧٤

المطبعة | مطبعة جامعة عين شمس
Ain Shams University Press

مجلة بحوث الشرق الأوسط (مجلة مُعتمدة)
دوريَّة علميَّة مُحكَّمَة (اثنا عشر عددًا سنويًّا)
يصدرها مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية

رئيس مجلس الإدارة
الأستاذ الدكتور / هشام تمراز
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. حمدنا الله مصطفى (جامعة عين شمس - مصر)
أ.د. طارق منصور (جامعة عين شمس - مصر)
أ.د. محمد عبدالسلام (جامعة عين شمس - مصر)
أ.د. وجيه عبد الصادق عتيق (جامعة القاهرة - مصر)
أ.د. أحمد عبد العال سليم (جامعة حلوان - مصر)
أ.د. سلامة العطار (جامعة عين شمس - مصر)
لواء د. هشام الحلبي (أكاديمية ناصر العسكرية العليا - مصر)
أ.د. محمد يوسف القريشي (جامعة تكريت - العراق)
أ.د. عامر جادالله أبو جبلة (جامعة مؤتة - الأردن)
أ.د. نبيلة عبد الشكور حساني (جامعة الجزائر٢ - الجزائر)

سكرتارية التحرير
أ/ نهـا نـوار رئيس وحدة البحوث العلمية
أ/ ناهد مبارز رئيس وحدة النشر
أ/ رانـدا نـوار وحدة النشر
أ/ زينب أحمد وحدة النشر
أ/ شيماء بكر وحدة النشر

المحرر الفني
أ/ ياسر عبد العزيز
رئيس وحدة الدعم الفني

تنفيذ الغلاف والتجهيز والإخراج الفني
أ/ هنـد علي حسـن وحدة الدعم الفني
أ/ رانيا محمد صلاح وحدة الدعم الفني

تدقيق ومراجعة لغوية
د. تامر سعد محمود

تصميم الغلاف أ.د. وائل القاضي

توجه المراسلات الخاصة بالمجلة إلى: أ.د. أشرف مؤنس، رئيس التحرير
البريد الإلكتروني للمجلة: Email: middle-east2017@hotmail.com
• وسائل التواصل:
جامعة عين شمس- شارع الخليفة المأمون- العباسية- القاهرة، جمهورية مصر العربية، ص.ب: 11566
تليفون: 24662703 (202+) فاكس: 24854139 (202+) موبايل / واتساب: 01018969280(2+)

ترسل الأبحاث من خلال موقع المجلة على بنك المعرفة المصري: www.mercj.journals.ekb.eg
ولن يلتفت للأبحاث المرسلة عن طريق آخر

مجلة بحوث الشرق الأوسط

- رئيس التحرير أ.د. أشرف مؤنس

- الهيئة الاستشارية المصرية وفقًا للترتيب الهجائي:

- أ.د. إبراهيم عبد المنعم سلامة أبو العلا رئيس قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة الأسكندرية - مصر
- أ.د. أحمد الشربيني عميد كلية الآداب السابق - جامعة القاهرة - مصر
- أ.د. أحمد رجب محمد علي رزق عميد كلية الآثار - جامعة القاهرة - مصر
- أ.د. السيد فليفل عميد معهد البحوث والدراسات الأفريقية السابق - جامعة القاهرة - مصر
- أ.د. إيمان محمد عبد المنعم عامر رئيس قسم التاريخ السابق - كلية الآداب - جامعة القاهرة - مصر
- أ.د. أيمن فؤاد سيد رئيس الجمعية المصرية للدراسات التاريخية - مصر
- أ.د. جمال شفيق أحمد محمد عامر كلية الدراسات العليا للطفولة - جامعة عين شمس - مصر
- أ.د. حمدي عبد الرحمن كلية الحقوق - جامعة عين شمس - مصر
- أ.د. حنان كامل متولي وكيل كلية الآداب لشئون التعليم والطلاب - جامعة عين شمس - مصر
- أ.د. صالح حسن المسلوت رئيس قسم التاريخ والحضارة الأسبق - كلية اللغة العربية
  فرع الزقازيق - جامعة الأزهر – مصر
  وعضو اللجنة العلمية الدائمة لترقية الأساتذة
- أ.د. عادل عبد الحافظ عثمان حمزة كلية الآداب - جامعة المنيا،
  ومقرر لجنة الترقيات بالمجلس الأعلى للجامعات - مصر
- أ.د. عاصم الدسوقي عميد كلية الآداب الأسبق - جامعة حلوان - مصر
- أ.د. عبد الحميد شلبي كلية اللغة العربية بالمنصورة - جامعة الأزهر - مصر
- أ.د. عفاف سيد صبره كلية الدراسات الإنسانية بنات بالقاهرة - جامعة الأزهر - مصر
- أ.د.عفيفي محمود إبراهيم عبدالله كلية الآداب - جامعة بنها - مصر
- أ.د. فتحي الشرقاوي كلية الآداب - نائب رئيس جامعة عين شمس السابق - مصر
- أ.د. محمد الخزامي محمد عزيز عميد كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية - جامعة الجلالة - مصر
- أ.د. محمد السعيد أحمد كلية التربية - جامعة عين شمس - مصر
- لواء/ محمد عبد المقصود رئيس مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء - مصر
- أ.د. محمد مؤنس عوض كلية الآداب - جامعة عين شمس - مصر
- أ.د. مدحت محمد محمود أبو النصر كلية الخدمة الاجتماعية - جامعة حلوان
  قطاع الخدمة الاجتماعية بالمجلس الأعلى للجامعات ورئيس لجنة ترقية الأساتذة
- أ.د. مصطفى محمد البغدادي كلية التربية - جامعة عين شمس - مصر
- أ.د. نبيل السيد الطوخي كلية الآداب - جامعة المنيا - مصر
- أ.د. نهى عثمان عبد اللطيف عزمي كلية السياحة والفنادق - جامعة مدينة السادات - مصر

- الهيئة الاستشارية العربية والدولية وفقًا للترتيب الهجائي:

- أ.د. إبراهيم خليل العَلاّف — جامعة الموصل- العراق
- أ.د. إبراهيم محمد بن حمد المزيني — كلية العلوم الاجتماعية - جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية- السعودية
- أ.د. أحمد الحسو — جامعة مؤتة- الأردن
  مركز الحسو للدراسات الكمية والتراثية - إنجلترا
- أ.د. أحمد عمر الزيلعي — جامعة الملك سعود- السعودية
  الأمين العام لجمعية التاريخ والآثار التاريخية
- أ.د. عبد الله حميد العتابي — كلية التربية للبنات - جامعة بغداد - العراق
- أ.د. عبد الله سعيد الغامدي — جامعة أم القرى - السعودية
  عضو مجلس كلية التاريخ، ومركز تحقيق التراث بمعهد المخطوطات
- أ.د. فيصل عبد الله الكندري — جامعة الكويت- الكويت
- أ.د. مجدي فارح — رئيس قسم الماجستير والدراسات العليا - جامعة تونس١ - تونس
- أ.د. محمد بهجت قبيسي — جامعة حلب- سوريا
- أ.د. محمود صالح الكروي — كلية العلوم السياسية - جامعة بغداد- العراق

- *Prof. Dr. Albrecht Fuess* — Center for near and Middle Eastem 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, Belil Frie University, Germany

محتويات العدد ٦٢

عنــوان البحـــث	الصفحـــة
١- **صلاح الدين الأيوبي (١١٣٨-١١٩٣م) في كتابات المؤرخات الفلسطينيات نماذج مختارة** ..... أ. د. محمد مؤنس عوض	١ – ٢٤
٢- **بـــولاق المنشآت التجارية فى العصرين المملوكى والعثمانى دراسة ميدانية أثرية وثائقية (فى ضوء خريطة الحملة الفرنسية)** ..... أ.د. محمد حسام الدين إسماعيل عبد الفتاح إسماعيل	٢٥ – ٨٦
٣- **الصراع على الامتيازات والبترول الإيراني (١٨٦٢-١٩٤٤م)** د. وضحه صحن رفاعي مناور الهضيبان	٨٧ – ١٠٦
٤- **المقومات الجغرافية لصناعة مراكب النقل المائي في العراق (دراسة في جغرافية الصناعة)** ..... أ. د. انتصار حسون رضا السلامي م.م. أريج إسماعيل حمود	١٠٧ – ١٣٨
٥- **التحليل العروضي للنصوص الأدبية الأكدية** ..... أ.د. منذر علي عبد المالك & أ.م.د. حسام قدوري عبد الباحث/ قاسم عبد الحميد جاسم	١٣٩ – ١٥٨
٦- **نسق المناورة** ..... الباحثة /فاطمة عبد العظيم	١٥٩– ١٧٨
٧- **فعل الإعلانيات وتمثل القصدية في النص الحِيْري** ..... م.م استبرق رزاق أوبي & 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

تابع محتويات العدد ٦٢

٩- رؤية سوسيولوجية تحليلية للأدوار الوظيفية للمرأة وممارستها للعمل القيادي البيروقراطى (دراسة عن العمل القيادي للمرأة في محافظة البحيرة ٢٠١١/ ٢٠١٧ نموذجًا) ٢٣٣ – ٢٨٢

د. إسلام فوزي أنس قطب

١٠- الشفرة التكوينية للشخصية المغتربة في الفلم السينمائي ... ٢٨٣ – ٣١٦

الباحث/ محمد ثائر البياتي

١١- فاعلية برنامج (تَعْليمي – تَعَلُّمي) قائم على أنموذج فيرمونت في تحصيل مادة علم النفس المعرفي عند طلبة كليات التربية ..... ٣١٧ – ٣٤٠

الباحثة/ وفاء باسم محمد

١٢- فكرة مضمون العقـــد وأثر استحداثها على شروط صحة العقد (دراسة في القانون الفرنسي) ..... ٣٤١ – ٣٦٦

م.م منى نعيم جعاز

أ.د جليل حسن الساعدي

١٣- المماثلة المفهوم وآلياته في تصميم الأزياء ..... ٣٦٧ – ٣٨٨

أ.م.د. فاتن علي حسين

14 - The Neo Ottoman Empire and the restoration of the Egyptian Power A Geo- Political Clash 1-32

العثمانية الجديدة واستعادة القوة المصرية (صِدام جيو – سياسي)

Dr. Mai Mogib Mosad

المقومات الجغرافية

لصناعة مراكب النقل المائي في العراق

«دراسة في جغرافية 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

الملخص:

يعد التصنيع عملية نوعية تؤدي إلى انتقال البلد إلى اقتصاد حديث ذي صناعة متطورة 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 استثمارها وتطوير صناعتها بأنواع عديدة تتلاءم مع الاستعمالات المختلفة، ويهدف البحث إلى تحديد أبرز المقومات الجغرافية الطبيعية التي لها أثر على هذه الصناعة كالموارد المائية التي تمثل الحيز الجغرافي لحركة تلك المراكب فضلًا عن المناخ الذي يؤثر بصورة مباشرة على الصناعة نفسها وبصورة غير مباشرة على مناسيب المياه في المجاري المائية التي تتحرك فيها تلك المراكب، أما أبرز المقومات البشرية والاقتصادية التي ساهمت في توطن صناعة مراكب النقل المائي في العراق فتتمثل بـ المواد الأولية والأيدي العاملة ورأس المال والسوق والتدخل الحكومي والتجارة وصيد الأسماك، وقد توصل البحث إلى أن العراق يمكن أن يستثمر صناعة مراكب النقل المائي في ظل توافر هذه المقومات، مع ضرورة وجود دعم من قبل الدولة لهذه الصناعة لاسيما في مجال تشجيع الدوائر ذات العلاقة على استهلاك منتجات هذه الصناعة كوزارة النقل والبيئة والزراعة ووزارة الموارد المائية فضلًا عن دعم ورش القطاع الخاص المختصة بهذه الصناعة فضلًا عن تنشيط النقل المائي في العراق لاستثمار تلك المراكب في ظل الإمكانات 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 تصليح المنتجات الصناعية وإكمالها، وتعد صناعة مراكب النقل المائي من الصناعات التحويلية المهمة في ظل توافر المقومات الجغرافية والتي ساعدت على نشوئها وتطورها ولاسيما بوجود نهري دجلة والفرات وفروعهما فضلًا عن وجود مساحات واسعة من الأهوار والبحيرات العراقية التي من الممكن استثمار هذه الزوارق كوسيلة نقلية مهمة فضلًا عن توافر الخبرات والمهارات للأيدي العاملة لهذه الصناعة في العراق.

مشكلة البحث (Research Problem):

ما أبرز المقومات الجغرافية التي ساهمت في توطن صناعة مراكب النقل المائي في العراق؟

فرضية البحثResearch) (Hypothesis:

يمتلك العراق مقومات جغرافية طبيعية وبشرية واقتصادية أسهمت في توطن صناعة مراكب النقل المائي في العديد من محافظاته.

حدود البحث(Research) Boundariesتحددت حدود البحث بالأبعاد الآتية:

- **الحدود المكانية:** تتمثل هذه الحدود بالعراق الذي يمتد بين دائرتي عرض (٢٠ ٥ ٢٩ °) شمالًا و(٥٠ ٢٢ ٣٧°) شمالًا، أما بالنسبة لخطوط الطول فيمتد بين(٤٥ ٣٨ °) شرقًا و(٤٥ ٤٨ °) شرقًا.
- **الحدود الزمانية: تتمثل هذه الحدود** بعامي ٢٠١٦ و٢٠١٧.
- **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 للظواهر التي تتقاسم المكان، وقد اعتمدنا في دراسة وتحليل المقومات الموقعية للصناعة في مجال البحث على المنهج النظامي لبيان أثر العوامل الجغرافية على هيكل الصناعة وعملياتها الإنتاجية، إذ يعتمد على الأسلوب التحليلي الذي يعد من الأساليب الجغرافية العامة التي تعمل على تحليل المعطيات تحليلًا علميًا موضوعيًا ومعبرا عن الحقيقة كما هي، للوصول إلى النتائج المنطقية التي يفرضها منطق تحليل الأسباب وربطها بمسبباتها، 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 الرافدين وازدهارها كان مرتبطًا بوجود الرافدين العظيمين (دجلة والفرات)، ولقد أنعمت الطبيعة على العراقيين طرقًا مائيةً جيدة وقليلة التكاليف للنقل بواسطة النهرين الكبيرين دجلة وروافده والفرات وبواسطة جداول وقنوات الري المتعددة والمتشعبة منها، فقد استعملت هذه الأنهار في أغراض الملاحة ونقل السلع والبضائع التجارية والمسافرين وفي الأغراض الحربية والصيد، وزاد في أهمية النهرين في المواصلات المائية أنهما يمران بغالبية المدن الكبيرة والصغيرة، وأن اعتماد العراقيين القدماء على النقل النهري عامةً وفي السهل الرسوبي خاصةً إن انتشار قنوات الري وسعة الأراضي المزروعة والفيضانات الموسمية جعلت المواصلات البرية أكثر كلفةً وأقل أهمية بينما كانت وسائط النقل النهرية تنتقل بيسر وسهولة ودون مخاطر من أعالي النهر وحتى مصبه في الخليج العربي بل وإلى مسافات ومناطق بعيدة في الخليج[١].

وقد طور العراقيون القدماء صناعة وسائط النقل النهرية في بلادهم منذ فترات مبكرة، مما أدى إلى تعدد حجومها وسبل سيرها ومواد صناعتها وأساليبها، بدءًا من القوارب الخشبية مع استعمال القصب لمليء الفراغات والشقوق مع استعمال القار

لخواصه العازلة واللاصقة ثم 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 كالأكلاك والقفة والقرب والكاية، فضلًا عن الدوبة والكوتية والزوارق الخشبية بأنواعها 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 لتوطن صناعة مراكب النقل المائي في العراق:

إن توطن الصناعة يعني قيام الصناعة ورسوخها في موطنها وهو يشتمل على نمط توزيع الصناعة وعلاقتها مع الظواهر الأخرى في المكان ومع الأماكن الأخرى، والتي يمكن أن تكون عناصر طبيعية مثل الموارد الطبيعية والمناخ، إلا إن بعضها الآخر حضاري ينتج عن النشاط الإنساني مثل قوة العمل، السوق، النقل، ودور الحكومات[٢].

إذا يعتمد قيام الصناعة على مجموعة من المقومات الطبيعية والبشرية والاقتصادية التي تساعد على نجاحها، غير إن أهمية هذه المقومات ودورها في توطن الصناعة في مكان دون آخر تختلف من دولة لأخرى بل من موقع لآخر في الدولة الواحدة[٣] وتعتمد صناعة مراكب النقل المائي في العراق في قيامها على عدد من المقومات الطبيعية والبشرية والاقتصادية والتي يمكن توضيح أبرزها بالآتي:

أولًا– المقومات الطبيعية:

أ- الأنهار والملاحة النهرية The River and Navigation

تعد الموارد المائية أثرًا أساسيًّا في الحياة الاقتصادية للمجتمعات البشرية؛ إذ إنها أحد متطلبات إدامتها وترتكز عليها القطاعات الاقتصادية المختلفة من زراعة وصناعة وخدمات، كما إنها تعد أمرًا حيويًّا لتغطية الاحتياجات الإنسانية والاستعمالات

المدنية المختلفة التي ترفد تلك القطاعات الاقتصادية بالعمل المتواصل[٤]، وتعد 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 المسرح الجغرافي لحركة الواسطة النقلية النهرية ولاسيما 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(١)؛ اذ تتكون هذه المياه من المياه التي تجري في نهري دجلة والفرات وفروعهما وشط العرب الذي يتكون من التقائهما فضلًا عن الأهوار والبحيرات، وتختلف أطوال الأنهار الواقعة ضمن أراضي العراق فيبلغ طول نهر دجلة إلى منطقة گرمة علي ١٢٩٠ كم، أما نهر الفرات إلى گرمة علي فيبلغ طوله ١٠١٥كم أما شط العرب فيبلغ طوله ١٩٠ كم، وكما موضح بالجدول(١).

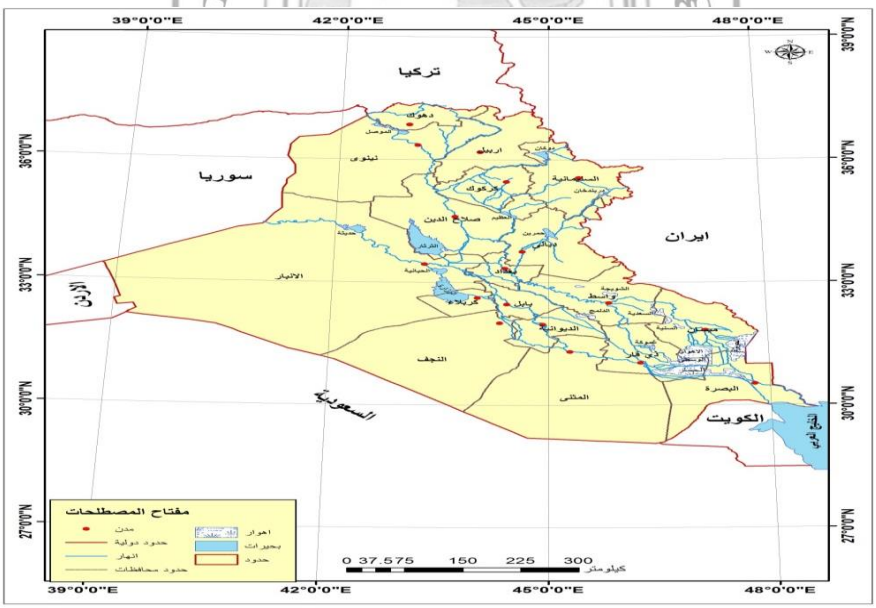
الجدول(١) أطوال بعض الأنهار الواقعة ضمن الأراضي العراقية

ت	اسم النهر	الطول بالكيلومترات
١	دجلة (الى گرمة علي)	١٢٩٠
٢	الزاب الكبير(الأعلى)	٢٣٠
٣	الزاب الصغير(الأسفل)	٢٥٠
٤	العظيم	١٥٠
٥	ديالى	٣٠٠
٦	الفرات (الى گرمة علي)	١٠١٥
٧	المصب العام	٥٦٥
٨	شط العرب	١٩٠
٩	شط البصرة	٩٠
١٠	الغراف	١٥٠

المصدر: وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة،٢٠١٦

وعلى الرغم من امتداد نهري دجلة والفرات في الأراضي العراقية بنسبة كبيرة، إذ تحرز مساحتهما ما يقارب نصف مساحة النهرين في بلدان المنبع إلا إن نصيب العراق من مياهها تتضاءل سنويًا ولم يؤخذ في الاعتبار هذا الامتداد(٥)، وسبب ذلك يرجع إلى مواقف دول الجوار(تركيا وإيران) في تعاملها مع الحصص المائية لنهري دجلة والفرات حيث تكمن المنابع الرئيسة لهذين النهرين والتي شهدت انخفاضًا في كمية المياه المتدفقة منهما نتيجة تحكم تركيا بالحصص المائية وإقامة السدود على المنابع الرئيسة، كما أنشأت إيران السدود على روافد نهر دجلة وتحويل مسار الروافد الأخرى داخل العمق الإيراني مثل تحويل مجرى نهر الكرخة الذي كان يصب في هور الحويزة وكذلك نهر الكارون الذي كان يصب في شط العرب وتغيير مجراهما إلى داخل العمق الإيراني(٦)، لذلك فإن انخفاض مناسيب المياه في المسطحات المائية في العراق من أهم المشكلات التي تؤثر على صناعة مراكب النقل المائي باعتبارها الحيز الجغرافي التي تستثمر فيه هذه المراكب بأنواعها المختلفة.

شكل(١) الموارد المائية في العراق



المصدر: الهيئة العامة للمساحة، وزارة الموارد المائية، خارطة العراق للموارد المائية، ٢٠١٦.

ب–المناخ Climate: يبرز تأثير المناخ كمقوم طبيعي على صناعة مراكب النقل المائي في العراق من جانبين، الجانب الأول يتمثل في تأثيره على بعض مراحل العمليات الصناعية (الإنتاجية)، والجانب الثاني يتمثل في تأثيره على طبيعة الطريق الملاحي الذي تسلكه تلك المراكب وخصائصه_الجغرافية من خلال الدور الذي تلعبه بعض عناصر المناخ ولاسيما الأمطار والتبخر على مناسيب المياه للمجاري المائية من حيث الارتفاع والانخفاض وتحديد المناطق الملائمة لملاحة تلك المراكب، ويتصف المناخ في العراق بخصائص أساسية هي التطرف الكبير في درجات الحرارة والأمطار القليلة والرطوبة الواطئة وبنسبة سطوع شمسي عالي(٧)، وان موقع العراق الفلكي جعل مناخه يتصف بالقارية *(٨).

إن تأثير المناخ على المراحل الإنتاجية للمراكب تختلف باختلاف المادة الأولية التي تصنع منها؛ إذ يفضل العمل في تصنيع المراكب الخشبية التي تطلى بالقار من الخارج والتي تخصصت بها ناحية الهوير في محافظة البصرة في الشتاء على الأغلب؛ وذلك لكي يسرع من عملية جفاف القير الذي يطلى به المركب(المشحوف، البلم، الشختورة) من الخارج؛ إذ إن ارتفاع درجات الحرارة في فصل الصيف سوف يؤدي إلى تأخر جفافه وإتمام تصلبه، لكي يصبح المركب جاهزًا للنقل والاستعمال في المجرى المائي، أما بالنسبة إلى المراكب التي تستعمل الألياف الزجاجية(Fiber Glass) كمادة أولية في تصنيع المركب بأجزائه جميعًا أو الذي يستعمل كطلاء خارجي للخشب من الخارج فيفضل العمل في فصل الصيف أو في الأوقات التي تتميز باعتدال درجات الحرارة لكي يتساعد على سرعة تصلب هذه المادة بدون استعمال مادة المصلب(الكاتلس) في حين في فصل الشتاء أو في أوقات انخفاض درجات الحرارة يتم استعمال المصلب (الكاتلس) عند طلاء طبقات الألياف الزجاجية(Fiber Glass) للتسريع في عملية جفافه وتصلبه، وهذا يضيف كلفة إضافية للمنتج، فضلًا عن تصنيع الزوارق من الصفائح المعدنية فيفضل 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(٩).

أما بالنسبة للأمطار، فلها تأثير غير مباشر على صناعة مراكب النقل المائي في العراق فمع انخفاض كمية التصاريف المائية المتأثرة بتغير المناخ وانخفاض المناسيب المائية للمسطحات المائية في العراق المتمثلة بدجلة وروافده والفرات وشط العرب والأهوار، فهو يؤثر على تقلص الحيز الجغرافي الذي تسلكه 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 مفتوحة غير داخلية؛ وذلك لما تحتاجه من مساحات لإنشاء تلك المراكب فان مراحل العمل تتوقف في أوقات تساقط الأمطار ولذلك يلجأ اغلب الصناع إلى عمل سقائف ثابتة تتلاءم في مساحتها مع حجم الزورق الذي يتم إنتاجه في موضع الإنتاج، وبعضهم يستعمل سقائف متحركة يمكن بتحريكها بحسب الحاجة لغرض الحماية من أشعة الشمس من جانب والأمطار من جانب آخر(١٠).

ثانيًا- المقومات البشرية والاقتصادية:

أ- السكان والأيدي العاملة Population and Labour Force

إن توفر الأيدي العاملة له دور كبير في تركز الصناعة وللأيدي العاملة أثرها من حيث الكم والكيف، ويقصد بالكم 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(١١).

تعد صناعة مراكب النقل المائي في العراق من الصناعات التحويلية التي تهتم بنوعية العمل، وهي تتطلب قدرًا من المهارة 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

أصحاب هذه المهنة توارثوا مهنتهم عن أجدادهم وآبائهم، واعتمدوا على مهارتهم وخبرتهم المتوارثة في هذا المجال، واشتهر 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 لإنجاز هذا النوع من المراكب فعلى سبيل المثال نجد أن ورش صناعة الزوارق في ناحية الهوير يبلغ عدد العمال في كل ورشة ٣ 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[١٢]، أما في القطاع العام في مصنع الزوارق المسمى بـ (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 تساعد في إكمال المراحل الإنتاجية للزوارق ولاسيما ذات الأحجام الكبيرة بالاعتماد على خبرة العاملين الفنيين ووجود عدد من المهندسين والكيميائيين في المصنع فضلًا عن الإداريين المسؤولين عن إداراة المصنع والعمليات الإنتاجية، وبلغ عدد العاملين في مصنع ذات الصواري للزوارق في عام ٢٠١٦ (٢٧٨) عاملًا، وكما موضح بالجدول(٢)، وبلغ عدد الذكور في المصنع ٢٤٠ أما عدد الإناث فعددهم ٣٨ والتي تكون أعمالهم إدارية.

الجدول(٢)

أعداد العاملين في مصنع ذات الصواري(الزوارق) لعام ٢٠١٦

الإداريين	الفنيين	حرفيين (ابتدائية، متوسطة، بدون مؤهل)	اختصاصات علمية (مهندس، كيمياوي، فيزيائي)	المجموع	الأجور مليون/دينار عراقي
٢٧	١٠٠	١٤٠	١١	٢٧٨	١٦٦.٠٩٧.٥٠٠

المصدر: قسم الشؤون الإدارية، مصنع ذات الصواري للزوارق، الشركة العامة للصناعات التعدينية، وزارة الصناعة، بيانات غير منشورة ٢٠١٦.

ب-المواد الأولية Raw Materials

المواد الأولية وهي المواد التي تصنع منها السلع المختلفة التي يستعملها الإنسان، وقد تكون مواد خامات نباتية أو حيوانية أو معدنية[١٣]، وأن توفر المواد الأولية يعد من المقومات الأساسية للتنمية ووفرتها وتنوعها في بلد ما يهيئ لذلك البلد ظروفًا افضل للتنمية الصناعية[١٤]، تعتمد صناعة مراكب النقل المائي في العراق على العديد من المواد الأولية في صناعتها وهي كما يأتي:

١. **الأخشاب:** تستعمل الأخشاب في صناعة المراكب الخشبية بمختلف أنواعها وأحجامها، ويتحدد نوع الخشب المستعمل بحسب نوع المركب وبحسب أجزائه التركيبية المختلفة، فبعض المراكب يستعمل فيها الخشب المعروف بالصاج والذي يتميز بمتانته وقابليته على تحمل الملوحة في المجاري المائية فضلًا عن العمر الزمني للمركب المصنوع منه يكون أطول بكثير من المراكب المصنوعة من الأخشاب الأخرى، وأنه يحتاج إلى عمليات صيانة متباعدة مقارنة مع الزوارق الأخرى، كما هو الحال في الزوارق المسماة بالعشاري المستعملة لحد الآن في مياه شط العرب في محافظة البصرة؛ اذ وصل عمرها قرابة ١٠٠سنة وهي بحالة جيدة كما موضح بالصورة(١) [١٥].

الصورة (١)

زوارق العشاري المصنوعة من خشب الصاج العاملة في شط العرب

المصدر: الدراسة الميدانية، شط العرب، محافظة البصرة، بتاريخ ٢٠١٦/١٢/٢٥.

ألا إن استعمال هذا النوع الخشب انحسر في الوقت الحاضر؛ وذلك لارتفاع ثمنه وسهولة الحصول على أنواع أخرى وبكلفة أقل؛ إذ يستعمل خشب الجاوي*(١٦) أو خشب الچام في صناعة الهيكل الخارجي للمركب، وتتنوع الأخشاب المستعملة في تهيئة الأجزاء الداخلية للزوارق؛ إذ تستعمل كل من أخشاب أشجار (السدر، التوث، الأثل، الكالبتوس) في تجهيز الأضلاع الداخلية للزورق والتي تسمى بـ (العطوف) وذلك لعدم استقامتها ومرونتها وإمكانية ثنيها وتشكيلها بصورة منحنية فضلًا عن قوتها ومتانتها، ويتم الحصول على هذه الأخشاب من البساتين الموجودة محليًّا، وتستعمل الواح كل من خشب الصاج أو الچام الأبيض أو الجاوي لغرض التغليف الخارجي والتي تستورد من خارج البلد ويفضل خشب الجاوي على خشب الجام في عمليات التغليف الخارجي إلا إن البعض يستعمل الواح خشب الچام لقلة كلفته مقارنة مع خشب الجاوي(١٧).

٢ – القير

يعد القير من المواد المهمة في صناعة بعض مراكب النقل المائي في العراق ولا سيما في الأجزاء الوسطى والجنوبية من العراق وتحديدًا في ناحية الهوير

في قضاء القرنة من محافظة البصرة، فهو يعد المادة المستعملة لطلاء الزورق الخشبية من الخارج بعد إكمال صناعة أجزائها؛ وذلك لحماية الأجزاء الخشبية الملامسة للماء من التهرؤ والتلف السريع ويمنع تسرب المياه إلى داخل بدن الزوارق؛ وذلك لأنه يشكل طبقة عازلة تمنع غرق تلك الزوارق في المياه كما موضح بالصورة(٢) و(٣)، وتوجد العديد من أنواع المراكب التي تطلى بالقار من الخارج منها الكفة والگاية والتي انتهى استعمالها في الوقت الحاضر، فضلًا عن الإبلام، والمشحوف، والشختور المصنعة في الوقت الحاضر[١٨].

صور طلاء الزوارق الخشبية من الخارج بالقير والطين

الصورة(٢) **الصورة(٣)**

المصدر: الدراسة الميدانية، ناحية الهوير، محافظة البصرة، التقطت بتاريخ٢٥/١٢/٢٠١٦.

٣-الألياف الزجاجية(Fiber Glass) وملحقاتها:

- تستعمل الألياف الزجاجية(Fiber Glass) وبعض المواد الكيمياوية الأخرى من أجل تشكيل هياكل زوارق الـ (Fiber Glass) التي تتمتع بالمتانة والأمان وخفة

الوزن ومقاومتها للصدأ والمواد الكيمياوية والكسر وانخفاض كلفة صيانتها مقارنة مع الزوارق الخشبية، وتتمثل المواد الداخلة في صناعة زوارق (Fiber Glass) بما يأتي(١٩):

- الشمع السائل والتريلاك: 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 التصاق المنتج بالقالب.
- البولي استر رزن Polyester Resin: وهو عبارة عن سائل مائي شفاف يعد المادة الأساسية في تصنيع زورق الـ(Fiber Glass).
- ايروسيلAerosil: وهي عبارة عن مادة لاصقة تستعمل مع راتنج البولي استر رزن.
- الكوبلتCobalt Drier : وهي مادة تعمل على سرعة التجفيف وتصلب وتقوية مادة الكيد رزن.
- الألياف الزجاجية (Fiber Glass): وهي عبارة عن طبقات من ألياف* تشبه الحصير وهي تعد المادة الأساسية الثانية بعد الكيد رزن في مراحل صناعة الزورق، وتختلف طبقات الألياف هذه من ناحية السمك تتراوح ما بين (٣٠٠ملم– ٤٥٠ ملم– ٦٥٠ ملم).
- الكاتلست Catalyst: الذي يساعد على تصلب خليط المواد السابقة ويجعل الخليط صلبًا صخريًا. يعطي للمواد السابقة القابلية على الجفاف التام.
- الجليكوت Jelcutوالأصباغ: وتستخلص مادة الجليكوت من الكيد رزن ثم يضاف لها مادة لونية تعطي الصبغة المطلوبة للزورق من خلال خلط المادتين معًا؛ إذ تتم عملية الطلاء وتحديد اللون بعد مرحلة التشميع في صناعة زوارق الـ(Fiber Glass).
- مادة الفوم:Polyurathne Foam: تستعمل مادة الفوم لغرض حقن بعض

أنواع الزوارق بأداة خاصة لغرض ملئ الفراغات الموجودة بين طبقات بدن الزورق مما يعطيه قوة ومقاومة للصدمات التي من الممكن أن تتعرض لها بعض مناطق الزورق أثناء عمله في المجرى المائي.

إن كمية المواد الداخلة في صناعة زوارق الـ(Fiber Glass) تتباين في كمياتها ما بين نوع وآخر من هذه الزوارق فلكل زورق يحتاج إلى كميات محددة تتناسب مع حجمه ونوعه[٢٠].

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

الصورة (٤) **الصورة(٥)**

المصدر: الدراسة الميدانية، قضاء الفاو، محافظة البصرة، التقطت بتاريخ ٢٠١٧/١٢/٤.

٤- الصفائح المعدنية المغلونة:

تستعمل الصفائح المعدنية المغلونة في صناعة الزوارق الصغيرة التي تسمى بالطيارة، وإن أغلب هذه الصفائح تكون من مناشيء 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 تستعمل للتنقل وللصيد، كما إنها تستعمل في الأهوار كما في هور الحويزة. كما موضح بالصورة (٦) و(٧)[٢١].

صور للزوارق المصنعة من الصفائح المعدنية

الصورة(٦)

الصورة(٧)

المصدر: الدراسة الميدانية، قضاء الصويرة في محافظة واسط، وهور الحويزة في محافظة ميسان، التقطت بتاريخ ٢٠١٦/٣/٢٨ و٢٠١٧/٥/١ على التوالي.

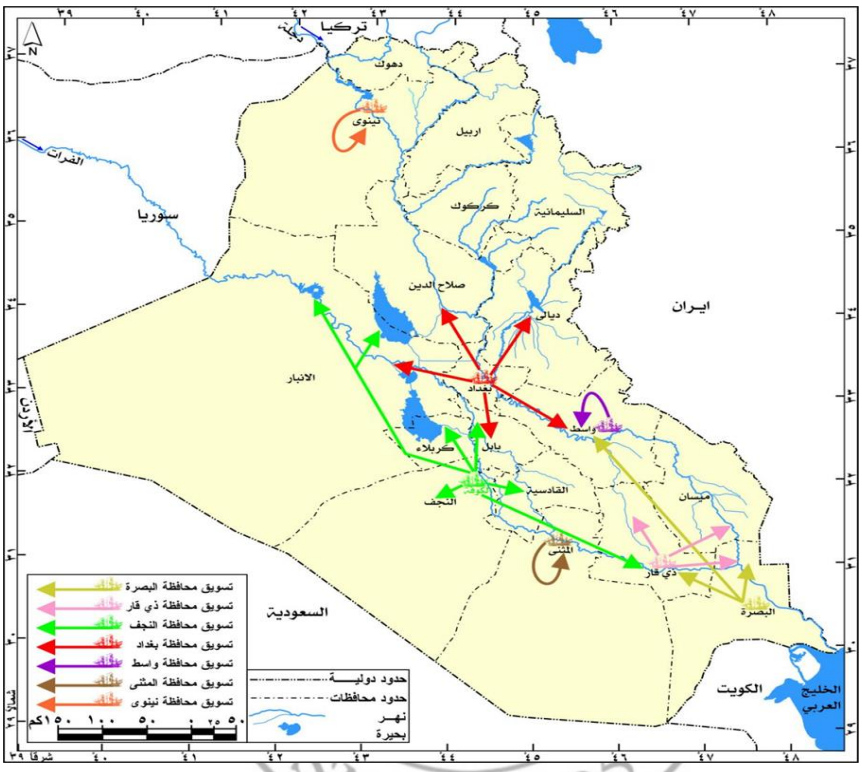
ج- السوق Market:

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[٢١]، فالسوق لأي سلعة يعني مقدار الطلب الفعال على منتجاتها، وهذا يعتمد على عدد السكان وخصائصهم وأنماط معيشتهم وعلى مقدرتهم المالية على الأنفاق، كما أنه يمكن أن يكون خارجيًا أو محليًا في قرية أو مدينة أو إقليم قريبًا أو بعيدًا عن موقع المصنع[٢٢]، ويعد حجم السوق من العوامل الحاسمة في قرارات الاستثمار فكلما اتسع حجم السوق زادت فرص الاستثمار وزادت جدوى إقامة مشاريع بطاقات كبيرة[٢٣].

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 تمثل مسرحًا لحركتها؛ إذ تعد بعض المحافظات في العراق سوقًا تصريفيًا لبعض المراكب المائية المصنعة محليًّا، إذ تسوق مراكب القطاع الخاص محليًّا إلى المحافظات الأخرى، فالزوارق التي تصنع في ناحية الهوير في محافظة البصرة تسوق إلى كل من محافظة (ذي قار، وميسان، وواسط) لاستثمارها في مجال الأهوار، كما إنها تسوق لمحافظات أخرى وحسب الطلب، فضلًا عن استثمارها كوسائط نقل في محافظة البصرة نفسها كما هو الحال في الورش الصناعية في منطقة القرنة والمعقل، أما في قضاء الجبايش في محافظة ذي قار فتسوق صناعتهم إلى كل من القرنة والمدينة والعزير، أما الزوارق التي يتم صناعتها في محافظة النجف(مدينة الكوفة) فتصدر إلى محافظة الأنبار لاستثمارها في نهر الفرات ومنخفض الثرثار والرزازة في كربلاء وحديثة والمسيب وطويريج وحتى الناصرية، أما الزوارق التي يتم صناعاتها في مدينة بغداد فتسوق إلى عدد من المحافظات لوجود طلب خاص لأنواع محددة من الزوارق والتي اختصت بها ورش قليلة مقارنة مع المحافظات الجنوبية؛ إذ يسوق الإنتاج إلى كل من المحافظات: صلاح الدين(سامراء) وديالى وواسط(الكوت) لافتقارهم إلى نجاري زوارق فضلًا عن محافظة الأنبار(الرمادي) والثرثار وبابل (الحلة)، في حين يكون إنتاج بعض المحافظات لسد الحاجة المحلية للمنطقة، كما هو الحال في محافظة نينوى وواسط والمثنى(السماوة)، وكما موضح بالشكل(٢)، 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 المصنعة والجهة المستفيدة ووفق مواصفات وأعداد محددة ليتم التصنيع والتجهيز وفق هذه المواصفات والجدول(٣) يوضح تصنيف الزوارق المجهزة إلى الجهة المستفيدة حسب القياس للمدة ٢٠٠٤-٢٠١٥.

شكل(٢)

تسويق مراكب النقل المائي في العراق



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على الدراسة الميدانية، لعام ٢٠١٧.

الجدول(٣)

تصنيف الزوارق حسب القياس والجهة المستفيدة للمدة ٢٠٠٤- ٢٠١٥

قياس الزوارق/م	العدد	%	الجهة المستفيدة
٤,٥ م	١٢	٦	وزارة الموارد المائية- وزارة النفط
٥-٥,٥ م	١٢٥	٦٧	وزارة الموارد المائية- وزارة الدفاع- وزارة الزراعة
٧,٥-١٠م	٢٠	١١	وزارة الموارد المائية- وزارة الدفاع
١١- ١٦ م	٢٩	١٦	وزارة الموارد المائية- وزارة النقل- وزارة الدفاع
مج	١٨٦	١٠٠	-

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

٧- رأس المال:Capital

يعرف راس المال من حيث علاقته بالإنتاج بأنه الثروة الناتجة عن عمل سابق والتي تستعمل في إنتاج ثروة أخرى[٢٤]، وهناك حاجة مستمرة لرأس المال في كل مرحلة من مراحل العمل الصناعي في شراء الأراضي أو شراء الآلات والمعدات المتطورة وشراء المواد الأولية ودفع أجور العمال والموظفين وسداد القروض ودفع تكاليف الترويج والمبيعات للسلع الجاهزة[٢٥]، وهو يتسم بمرونة كبيرة أكثر من باقي عوامل الإنتاج الصناعي؛ إذ ينقل إلى المناطق التي يتوافر فيها عامل الاستثمار والنمو الصناعي[٢٦]،

إن صناعة مراكب النقل المائي في العراق تختلف في احتياجاتها لرأس المال ما بين القطاع الخاص والعام؛ إذ إن أغلب الورش الصناعية في القطاع الخاص هي ورش صغيرة تعتمد في إنشائها على بعض الآلات والمكائن 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 متهالكة إذ توارثوها عن آبائهم، فضلًا عن بعض الورش التي يتم إنشائها موقعيًا دون الحاجة إلى وجود إنشاءات وتجهيزات في بعض المناطق من العراق ولاسيما بالقرب من ضفاف الأنهار كما هو الحال في قضاء الفاو في محافظة البصرة هذا من جانب، ومن جانب آخر إن الإنتاج في ورش القطاع الخاص يعتمد على طلب المشتري من حيث المواصفات والعدد، ويتحمل المشتري كافة التكاليف في طلبه من حيث كمية ونوعية المادة الأولية وأجور الأيدي العاملة وحتى تكاليف النقل، من خلال اتفاق مسبق ما بين صاحب الورشة والمشتري[٢٧]، والجدول(٤) يوضح ذلك.

الجدول(٤)

معدل كلفة تصنيع مراكب النقل المائي في العراق للقطاع الخاص

الزوارق الخشبية* والفايبر كلاس	**الحجم**	**الصغيرة (٢,٥-٤) متر**	**المتوسطة (٤-٥) متر**	**الكبيرة (٦-٨) متر**
	الكلفة	**٣٠٠- ٤٥٠ ألف دينار**	**٥٠٠-٧٥٠ ألف دينار**	**١,٥٠٠- ٢ مليون**
زوارق الصفائح المعدنية	**الحجم**	**الصغيرة (٣,٥) متر**	**المتوسطة (٤) متر**	**الكبيرة(٥) متر**
	الكلفة	**٤٠٠الف دينار**	**٥٠٠ الف دينار**	**٦٠٠ ألف دينار**

المصدر: الدراسة الميدانية، الورش الصناعية في المحافظات الوسطى والجنوبية في العراق، لعامي ٢٠١٦و ٢٠١٧.

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

الزراعة ووزارة الداخلية والدفاع وفق العقود المبرمة بينها، فالجهة المستفيدة هي التي تتحمل كلفة تصنيع هذه الزوارق وفق العقود المبرمة بين الجهتين[٢٨].

هـ- صيد الأسماك Fishing:

يعد هذا النشاط الاقتصادي من المقومات الأساسية في قيام صناعة وسائط النقل المائي في العراق من خلال استعمال تلك المراكب في عملية الصيد النهري أو البحري وبأنواع مختلفة منها نهرية أو بحرية كالزوارق النهرية المختلفة واللنجات الحديدية البحرية، وتعد الثروة السمكية في العراق من الثروات الاقتصادية المهمة والتي تمتاز بأهميتها الاستراتيجية، وهي أحد أهم السلع التي تدخل في سلة المستهلك العراقي، وتعد المساحات المائية التي تضمها حدود العراق حاضنات واسعة ومراكز جيدة لتنمية وصيد الأسماك النهرية وتشتمل هذه المساحات المائية على الأنهار والأهوار والمستنقعات فضلًا عن الخزانات والبحيرات، كما تعد منطقة شط العرب والخليج العربي من المراكز المهمة لصيد الأسماك النهرية والبحرية بالنظر لاتساع مساحتها المائية وإن كمية الصيد في هذه المنطقة غالبًا ما تكون كبيرة ومتنوعة ولاسيما في منطقة الفاو التي تعد أهم مركز للصيد فيها[٢٩]، والجدول(٥) يوضع كميات إنتاج الأسماك في العراق بالطن للمدة ٢٠١٤-٢٠١٧؛ إذ بلغ إنتاج الأسماك النهرية ٥٢٧٧١ طن لسنة ٢٠١٧ بارتفاع مقداره ٧,٧% عن إنتاج ٢٠١٦ وهذا الارتفاع ناتج عن شحة المياه في الأهوار والمسطحات المائية وسهولة الصيد في المياه الضحلة مما شجع الصيادين على اصطياد أكبر كمية من الأسماك، أما الأسماك البحرية ١٠٥٣٩طن لسنة ٢٠١٧ بنسبة ارتفاع مقدارها ٥٣,٢ % عن إنتاج ٢٠١٦ ويرجع سبب الارتفاع نتيجة امتناع الصيادين عن بيعه في عرض البحر إلى الجهات الكويتية والإيرانية حسب تعليمات وزارة الزراعة/ دائرة الثروة الحيوانية[٣٠].

الجدول(٥)

كميات صيد الأسماك في العراق للمدة ٢٠١٤-٢٠١٧

السنوات / النوع	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧
الأسماك النهرية(طن)	٧٦٢٧٢	٣٩٨٢٤	٤٨٩٨٦	٥٢٧٧١
الأسماك البحرية(طن)	٧٧٢١	٦٤٢٢	٦٨٧٩	١٠٥٣٩
المجموع	٨٣٩٩٣	٤٦٢٤٦	٥٥٨٦٥	٦٣٣١٠

المصدر: التقديرات المكتبية للإنتاج الحيواني، مديرية الإحصاء الزراعي، الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط، للمدة ٢٠١٤-٢٠١٧.

و- التجارة Trade

إن التجارة الدولية تمثل مصدرًا أساسيًّا لتوفير احتياجات المجتمعات البشرية من المواد الضرورية ومن السلع الكمالية لضمان حياتها وضمان الرفاهية والرخاء لها[٣١]، ولقد أصبح التخطيط الاقتصادي أمرًا ضروريًّا لكافة البلدان النامية الساعية لاستثمار مواردها الاقتصادية والبشرية لتحقيق معدلات عالية للتنمية الاقتصادية لهذا حظي قطاع التجارة الخارجية بموقعًا مهمًا في تحديد أبعاد ومسار خطط التنمية الاقتصادية[٣٢]، ويعد العراق من البلدان التي تعتمد تجارتها الخارجية على صادرات البترول ثم تقوم باستيراد المنتجات الصناعية و ومختلف السلع والمواد الغذائية والأدوية وغيرها من المستلزمات الضرورية للمجتمع، ويوضح الجدول(٦) والشكل(٣) عدد السفن القادمة والمغادرة للعراق وكمية البضائع المستوردة والمصدرة لعام ٢٠١٦، اذ بلغت أعداد السفن المغادرة (المحملة) من الموانئ العراقية ٣١٢سفينة بلغت العراقية منها (٨٩) سفينة وبنسبة ٢٨,٥٪من مجموع السفن المغادرة والتي تمثل السفن المحملة (المصدرة) للنفط الخام، أما السفن الأجنبية فبلغ عدد المغادر منها(٢٢٣) سفينة وبنسبة ٧١,٥٪ من المجموع الكلي.

الجدول(٦)

عدد السفن القادمة والمغادرة لموانئ العراق وكمية البضاعة المستوردة والمصدرة حسب الجنسية لعام ٢٠١٦

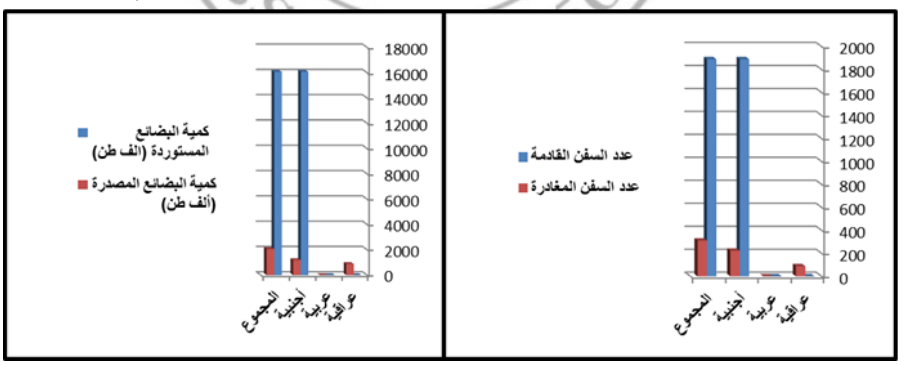
الجنسية	عدد السفن القادمة	كمية البائع المستوردة (الف طن)	عدد السفن المغادرة	كمية البضائع المصدرة (ألف طن)
عراقية	–	–	*٨٩	٨٧٧
عربية	–	–	–	–
أجنبية	١,٨٩١	١٦,٠٦٨	٢٢٣	١,١٨٤
المجموع	١,٨٩١	١٦,٠٦٨	٣١٢	٢,٠٦١

- عدد السفن المحملة (المصدرة) للنفط الخام.

المصدر: مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاءات نشاط النقل المائي في القطاع العام لعام ٢٠١٦، الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط، ص٧.

الشكل(٣)

عدد السفن القادمة والمغادرة لموانئ العراق وكمية البضاعة المستوردة والمصدرة حسب الجنسية لعام ٢٠١٦



المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على الجدول(٦).

ولعامل التجارة أهمية في نشوء صناعة مراكب النقل المائي في العراق وتطويرها ولاسيما محافظة البصرة التي تتسم بوجود عدد من الموانئ التجارية والنفطية والمراسي التي ساعدت على وجود النشاط التجاري في المحافظة وازدهاره بوجود حركة ملاحية للسفن التجارية والناقلات النفطية، والذي يوجب الاهتمام بصناعة مراكب النقل المائي والعمل على تطوير هذه الصناعة وتنميتها في ظل توافر النشاط التجاري الذي يرفد البلد بموارد اقتصادية مهمة بدلًا من الاعتماد على استيرادها من الخارج.

و – السياسة الحكومية:Government Policy

يبرز دور الدولة في تحديد المواقع الصناعية في البلدان التي يسيطر عليها القطاع العام في الصناعة وتتبع الدولة سياسة التخطيط المبرمج في مجال التنمية الصناعية(٣٣)، ولكن من غير الممكن للدولة أن تتجاهل قرارات مشاريع أصحاب الأموال أو منظمو المشروع التي تعبر عن مصالحهم الخاصة، ولكنها تحتاج في الوقت نفسه انفاقًا حكوميًّا ضخمًا لغرض توفير الهيكل السفلي في المناطق التي يحددها منظمو المشروعات لإقامة مشاريعهم المقترحة(٣٤)، لقد برز دور الدولة في توجيه إنشاء المواقع الصناعية ومنها الصناعات البحرية، وذلك من خلال إنشاء العديد من الموانئ وملحقاتها من ورش التصليح والصيانة الخاصة للسفن، فضلًا عن إنشاء أحواض التسفين العائمة المختصة بتصليح وصيانة السفن الوافدة إلى تلك الموانئ، فضلًا عن تقديمها خدمات التصليح والصيانة للأنواع المراكب المائية ولاسيما الزوارق واللنجات التابعة للقطاع الخاص وبالإمكانات المحلية وبكوادر تمتلك الخبرة في عمل الصيانة والتصليح ووفق أقل كلفة ممكنة؛ إذ يقوم قسم المسافن والصناعات البحرية بمهام الصيانة والتصليح للوحدات البحرية فضلًا عن تصميم وصناعة الوحدات البحرية، فأعمال التسفين والتعويم تكون في الحوض العائم أجنادين، والحوض حطين فضلًا عن المزلق البحري، وتصليح الزوارق في ورش تخصصية داخل المسفن وكما موضح بالصورة(٨)، فضلًا عن الورش المتخصصة في

تجهيز الوحدات البحرية من الأثاث والتجهيزات الأخرى في وحدات النجارة والحدادة في المسفن البحري في جبيلة*، ويعتمد المسفن في عمله على خبرة المهندسين والفنيين من مختلف الاختصاصات[٣٥]، 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 ٢٠١٦ تم دمج مصنع الزوارق (ذات الصواري) التابع للشركة العامة للصناعات التعدينية في بغداد إلى شركة ابن ماجد وذلك حسب قرارات متخذة من قبل الدولة من أجل إنشاء مصنع متخصص في صناعة مختلف أنواع المراكب ولاسيما الزوارق كتوجه عام من قبل الدولة في دمج العديد من الشركات أو المصانع وللاختصاص نفسه تقريبًا ومنها دمج مصنع ذات الصواري مع شركة ابن ماجد[٣٦].

الصورة (٨)

أحواض وورش التصليح في قسم المسافن والصناعات البحرية

المصدر: الدراسة الميدانية، قسم المسافن والصناعات البحرية، شعبة المسفن البحري بالجبيلة، الشركة العامة لموانئ العراق، وزارة النقل، التقطت بتاريخ ٢٠١٧/١/١٠.

الخاتمة:

أولًا- الاستنتاجات:

١-يمتلك العراق مقومات جغرافية طبيعية ساعدت على توطن صناعة مراكب النقل المائي بأنواعها المختلفة لاسيما الأنهار والبحيرات والأهوار باعتبارها الحيز الجغرافي التي تستثمر فيها هذه المراكب، والتي تأثرت بسياسة دول الجوار(تركيا وإيران) في تقليل الحصص المائية للعراق وإنشاء السدود والمشاريع المائية والتي أثرت على مناسيب المياه، فضلًا عن دور عامل المناخ وتأثيره المباشر على الصناعة نفسها، وعلى مناسيب المياه في المسطحات المائية بصورة غير مباشرة من خلال تأثير عنصري الأمطار والتبخر.

٢-وجود مقومات جغرافية بشرية واقتصادية أثرت على توطن صناعة مراكب النقل المائي في العراق كالأيدي العاملة وتوافرها والتي تكون ذات خبرة ومهارة في هذه الصناعة، والمواد الأولية، ورأس المال، والسوق والتي تعد من المقومات الاقتصادية المهمة لهذه الصناعة.

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

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

٥- برز دور السياسة الحكومية كعامل من عوامل التوطن الصناعي لهذه الصناعة من خلال إنشاء مواقع صناعية مختصة بالصناعات البحرية ووجود أحواض التسفين العائمة المختصة بتصليح وصيانة السفن الوافدة إلى تلك الموانئ وضمن الإمكانات المتاحة والتي تعمل على توفير موارد اقتصادية للبلد.

ثانيًا- التوصيات

١-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.

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

٣- إدخال الوسائل التكنلوجية الحديثة لهذه الصناعة وتدريب العاملين عليها والإطلاع على تجارب وخبرات الدول الأخرى في هذه الصناعة والاستفادة من خبراتهم وتطبيقها في ظل الإمكانات المتاحة، بدلًا من الاعتماد على الوسائل التقليدية في الإنتاج.

٤- تحسين ظروف العمل ولاسيما في القطاع العام، وحماية المنتوج الوطني وتشجيع دوائر الدولة على طلب منتجات زوارق من القطاع العام بدلًا من شرائها من دول أخرى وبالاعتماد على الوسطاء وبكلف عالية والاعتماد على الوسائل الإعلانية كوسيلة ترويجية لمنتجات المراكب.

٥- 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،١٩٨٥، ص٥٣.

Wellard E.Miller ,Manufacturing, The Pennsylvania State University Press,U.S.A,1977,PP92-93.

(2)-علي أحمد هارون، جغرافية الصناعة، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٢، ص٥١.

(3)- رحمن حسن علي المكصوصي، اقتصاديات الموارد المائية، الطبعة الأولى، دار الدكتور للعلوم الإدارية والاقتصادية، ٢٠١٤، ص٢٤.

(4)- المصدر نفسه، ص١١٦.

(5)- كامل كاظم الكناني، أرجوحة التنمية في العراق(بين ارث الماضي وتطلعات المستقبل، نظرة في التحليل الاستراتيجي)، الطبعة الأولى، دار الكتب للعلوم، ٢٠١٣، ص٢١٣-٢١٤.

(6)- علي حسين الشلش، ماجد السيد ولي،عبد الاله رزوقي كربل، مناخ العراق، كلية الآداب، جامعة البصرة،١٩٨٨، ص١١.

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

(7)- علي حسين الشلش، ماجد السيد ولي، عبد الاله رزوقي كربل، المصدر السابق، ص٤٢.

(8)- الدراسة الميدانية، ورش صناعة الزوارق المعدنية، قضاء الصويرة، محافظة واسط، بتاريخ ٢٠١٨/٥/٥.

(9)- الدراسة الميدانية، مناطق ورش إنتاج المراكب في ناحية الهوير والقرنة والكوفة والفاو(كانون الأول لعام ٢٠١٦) و(كانون الثاني، وشباط وآذار ونيسان و مايس) لعام ٢٠١٧.

(10)- علي أحمد هارون، المصدر السابق، ص٥٩.

(11)- الدراسة الميدانية، الورش الصناعية في العراق لعامي ٢٠١٦ و٢٠١٧.

(12)- إبراهيم شريف، جغرافية الصناعة، دار الرسالة للطباعة، بغداد، ١٩٧٦، ص٣٢.

(13)- أحمد حبيب، مبادئ الجغرافية الصناعية، الجزء الأول، كلية الآداب، جامعة بغداد، مطبعة دار السلام، بغداد، ١٩٧٦، ص٥٦.

(14)- الدراسة الميدانية، شط العرب، محافظة البصرة، بتاريخ ٢٠١٦/١٢/٢٥.

*سمي بهذا الاسم نسبة إلى جزيرة جاوة في إندونيسيا، وهو خشب مرن مع صلابته ولا يتكسر بسهولة ولا يتشقق طالما كان مغمورًا بالماء.

(15)- فارس مهدي محمد، صناعة وسائط النقل المائي في محافظة البصرة وآفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠٠١، ص ٦٨.

(16)- الدراسة الميدانية للورش صناعة الزوارق في المحافظات الوسطى والجنوبية، لعام ٢٠١٦و٢٠١٧.

(17)- الدراسة الميدانية للورش صناعة الزوارق في المحافظات الوسطى والجنوبية، لعام ٢٠١٦و٢٠١٧.

(18)- الدراسة الميدانية، مصنع ذات الصواري (الزوارق)، قسم التخطيط، الشركة العامة للصناعات التعدينية، وزارة الصناعة والمعادن، بتاريخ ٢٠١٦/١١/٩.

* الألياف الزجاجية(Fiberglass) وتدعى الزجاج الليفي هي مادة مصنوعة من ألياف رفيعة جدًا من الزجاج، وتكون دقيقة جدا وخفيفة الوزن وتمتاز بقوتها ويمكن تشكيلها بسهولة باستعمال عمليات الصب.

(19)- الدراسة الميدانية، مصنع ذات الصواري (الزوارق)، قسم التخطيط، الشركة العامة للصناعات التعدينية، وزارة الصناعة والمعادن، بتاريخ ٢٠١٦/١١/٩.

(20)- الدراسة الميدانية إلى هور الحويزة في محافظة ميسان، بتاريخ ٢٠١٦/٣/٢٨، والمنطقة الصناعية في قضاء الصويرة، محافظة واسط، بتاريخ٢٠١٧/٥/١،

(1) David.Smith,Industrial Location (An EconomicGegraphical Analasis).Printed in U.S.A.1971,P62.

(21)- الجنابي، عبد الزهرة علي، الجغرافية الصناعية، مؤسسة دار الصادق الثقافية، دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠١٣، ص ٩٤-٩٥.

(22)- مجموعة باحثين، دراسات في الاقتصاد العراقي، تحرير عماد عبد اللطيف، المؤتمر العلمي الثاني المنعقد لقسم الدراسات الاقتصادية، بيت الحكمة، ٢٠٠١، ص ٧٧.

(23)- أحمد حبيب، مبادئ الجغرافية الصناعية، المصدر السابق، ص٦٤.

(1) Goh Cheng Leong ,Gillian Morgan, Human and ECONOMIC Geography ,Published by Oxford UNIVERSITY Press News Building , North point, Hong Kong ,Printed by Dai Nippon printing ,Second impression ,1975,P.485.

(24)-عبد خليل فضيل، دراسات في الجغرافية الصناعية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة بغداد، كلية التربية، مطبعة التعليم العالي، ص ٥٧.

(25)- الدراسة الميدانية للورش الصناعية في محافظات الوسط والجنوب في العراق، لعامي٢٠١٦,٢٠١٧.

* ان كلفة تصنيع زوارق الـ (**Fiber Glass**) تكون مقاربة لكلفة تصنيع الزوارق الخشبية وذلك لأن أغلب هذه الزوارق يعتمد في صناعة هياكلها على الأخشاب ثم يتم طلائها بمادة الألياف الزجاجية(**Fiber Glass**).

(26)- الدراسة الميدانية، شعبة حسابات الكلفة، قسم المالية، شركة ذات الصواري العامة، وزارة الصناعة والمعادن، بتاريخ ٢٠١٦/١١/٩.

(27)- كمال محمد سعيد الخياط، دراسة اقتصادية للثروة السمكية في العراق، منشورات مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٧٨، ص٥– ص٧.

(28)- التقديرات المكتبية للإنتاج الحيواني، مديرية الإحصاء الزراعي، الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط، للمدة ٢٠١٤–٢٠١٧.

(29)- أحمد حبيب رسول، النقل والتجارة الدولية(دراسة في الجغرافية الاقتصادية)، مطبعة الحوادث، بغداد، ١٩٨١، ص١٤٧.

(30)- إحصاءات التجارة الخارجية، الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط، ص٢.

(31)- إبراهيم شريف وآخرون، جغرافية الصناعة، الجمهورية العراقية، مديرية الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، بغداد،١٩٨١، ص ٨٢.

(32)- إبراهيم شريف وآخرون، جغرافية الصناعة، المصدر السابق، ص٨٠.

* وتضم المصانع البحرية في البصرة مصانع أخرى عدا المسفن البحري في جبيلة وهي معمل المزلق البحري في العشار الذي لازال يعمل في الوقت الحالي ولكن بطاقة اقل عن وقت إنشاءه، كما شيد مصنع الوحدات العائمة في الفاو على ساحل شط العرب وكان له دور كبير في صناعة وسائط النقل المائي سابقًا إلا إنه قد دمر أثناء الحرب العراقية الإيرانية، للمزيد ينظر فارس مهدي محمد، صناعة وسائط النقل المائي في محافظة البصرة، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، ص٨٤.

(33)- الدراسة الميدانية، قسم المسافن والصناعات البحرية، شعبة المسفن البحري بالجبيلة، الشركة العامة لموانئ العراق، وزارة النقل، بتاريخ ٢٠١٧/١/١٠.

(34)- الدراسة الميدانية، قسم التخطيط، مصنع الزوارق، الشركة العامة للصناعات التعدينية، ٢٠١٦/١١/٩.

Middle East Research Journal

Refereed Scientific Journal (Accredited) Monthly
Issued by Middle East Research Center

Forty-seventh year · Founded in 1974

Vol. 62 April 2021
Issn: 2536-9504
Online Issn :(2735-5233)