

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة ديالى
كلية التربية
قسم الجغرافية
الدراسات العليا

التحليل المكاني لمرائب النقل في محافظة ديالى

دراسة في جغرافية النقل

أطروحة مقدمة
الى مجلس كلية التربية - جامعة ديالى وهي جزء من متطلبات نيل درجة
الماجستير في اداب الجغرافية

من قبل الطالب
وسام متعب محمد ياسين الباوي

بإشراف

أ.م.د.سامي عزيز العتبي

أ.م.د. خضير عباس خزعل

2004م

1425هـ

تمهيد :-

يعد النقل (Transport) واحدا من اهم المرتكزات الاساسية في تطور العالم وتقدمه. اذ يقاس رقي الدول وتقدمها من خلال كفاءة شبكة النقل ومن اداء وظيفة النقل الخدمية.

من هنا فقد حظي النقل (Transport) على اختلاف أنواعه وصوره بأهمية متميزة عن بقية عناصره الداخلية في عملية الإنتاج فهو يشغل البنى الارتكازية الأساسية لاي نشاط اقتصادي ، وهذا يعني انه اساس لبقية النشاطات التي يركز عليها اقتصاد اي دولة. فغيابه يعني الفشل في النشاط الاقتصادي ، والتعثر في وتيرة النمو ثم يؤدي ذلك الى الشلل الكامل لاي بلد وان حضوره يعني استمرارا في الإنتاج وتعظيما في الأرباح وزيادة المنافع الاقتصادية العامة والربحية خاصة.(1)

تعد طرق النقل بمثابة الشريان الحيوي للاقتصاد ، وتعد دليلا على تطور الدولة. فالتقدم في قطاع النقل (Transport) يساعد على تخفيض كلف إنتاج السلع وتوزيعها ويساعد على استغلال الموارد الطبيعية بسهولة وتوسيع الاسواق المحلية والخارجية. ومن شأن قطاع النقل ان يربط بين مواطن الانتاج والاستهلاك والخدمات فهو من مقومات الصناعة الحديثة والتجارة العالمية وتستخدم فيه وسائل نقل مختلفة طلبا للراحة وتأمين حاجات الاستهلاك ، ويمكن عد القرن العشرين عصر تطور قطاع النقل وساعد ذلك على ظهور كميات كبيرة من الانتاج وزيادة حركة التجارة واثرها في الاقتصاد الدولي وان كانت بعض الدول ما تزال متأخرة ، وما يزال التخلف في قطاع النقل عند هذه الدول سببا من أسباب تعثر خطط التنمية.(2)

اولا: مفهوم النقل :-

للنقل مفهومان هما :-

(1) سعدي علي غالب ، جغرافية النقل والتجارة ، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل ، 1987، ص43.

(2) عدنان سيد حسين ، الجغرافية السياسية والاقتصادية والسكانية للعالم المعاصر ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، الجامعة اللبنانية ، 1994 ، ص164.

1- النقل لغة :-

لقد أوضحت اللغة العربية مفهوم النقل :-

يعني مفهوم النقل في اللغة العربية تحويل شيء من موضع الى موضع.

والتنقل :- يعني التحول ، وهناك الكثير من المصطلحات التي تقع ضمن دائرة النقل وهي :-

المنقلة: وهي مرحلة من مراحل السفر.

المنافل: وهو الطريق في الجبل⁽¹⁾

النقل (الممر) : وهو الطريق الذي يربط بين منطقتين مختلفتين من حيث المنسوب وذات انحدار كبير.⁽²⁾

2- النقل اصطلاحا:-

على الرغم من ان النقل (Transport) يعني الانتقال من مكان الى اخر فان البحث

فيه مازال يفتقر الى تعريف محدد وهناك عدد من التعريفات له ومنها :-

تعريف خبير البنك الدولي للإنشاء والتعمير بشؤون النقل (هانزا ودلر)

(Hanzadler) يعني النقل (عبارة عن خدمة وجدت لا يصال مراكز الانتاج والمناطق

المساهمة ببعضها او مع مراكز الاستهلاك). اما جان بودسكي (Janpodoski) مستشار

الامم المتحدة الخاص بشؤون النقل فقد عرف النقل بانه (شحن الاحمال المادية سواء اكان

للاشخاص ام للبضائع) . اما الاقتصادي ثومسن (J.M.Thomson) فقد عرف النقل بانه (

خدمة ووسيلة او هدف) والمقصود بالهدف هو التغيير في الموقع سواء اكان للأشخاص ام

(1) ابو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور ، لسان العرب (ن ق ل) 674/11 ، ج 11 حرف ل ، دار صادر بيروت ، دبت ، ص674.

(2) مارش احمد سعيد العديني، اثر الطرق البرية في نمو المستوطنات في محافظة صنعاء ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد ، 1994 ، ص8.

للبضائع في حين عرف جيرري (Chery) النقل العام 1978 بانه (وسائل مهمتها نقل الاشخاص والبضائع على شبكة الطرق)⁽¹⁾.

وقد عرفه (Pianataro) فهو (حركة الاشياء واهمها حركة الناس والسلع)⁽²⁾.

اما الاقتصادي الحضري (Hirsch) فيقول بان النقل (هو الحركة الفيزيائية للناس والسلع من موقع الى اخر)⁽³⁾.

اما (Chapin) فيقول (ان النقل هو خدمة تمكن الافراد والمصانع والمنافع الاخرى في الاستمرار بفعاليتها)⁽⁴⁾. اما ليستر (Lester) فيعرف النقل بانه (خدمة تنشأ لمجرد وجود طلب عليها ووظيفته الاساس اتاحة الانتقال وسهولة الوصول لجميع سكان المدينة بحيث يتم خدمة تنقلات كل من الافراد والسلع)⁽⁵⁾.

لذلك فان تعريف النقل واسع وغير محدد فهو عملية ايصال البضائع والسلع من مراكز الانتاج الى مركز الاستهلاك⁽⁶⁾ او انه نقل الانسان والمنتجات التي ينتجها من منطقة الى اخرى⁽⁷⁾.

اذ يمكن القول بان النقل هو العملية التي يقوم بها الانسان لسد جميع حاجاته ورغباته اذ يقوم بنقل السلع والخدمات من مكان الانتاج الى مكان الاستهلاك لسد منافعه ورغباته ، ويقوم كذلك بنقل الركاب من مكان الى اخر لغرض دوافع شخصية يبغونها الركاب.

(1) ثائر شاكر محمود الهبتي ، علاقة سلامة الطرق الحضرية مع عملية التخطيط الحضري للمدن العراقية ، رسالة ماجستير (غير منشورة) مقدمة الى مركز التخطيط الحضري والاقليمي ، جامعة بغداد ، 1988، ص11.

(2)Louisd. Pianataro , Traffic Engineering , Theory and practice , NewYork , 1933, P.44.

(3)Wemer Z.Hirschurban Econmic Analysis , New Delhi , 1975, P82 .

(4)Chapin , F.Sturt , urban land use planning , 2nd Edition , 1972 , P.33 .

(5)Lester A. Hoel , urban Transportation in North America problems and solution ran sporation planning and Technolage ,r.3, U.S.A , 1972 , P.15.

(6) علي عبد الامير عبود العبادي ، الانماط الزراعية في محافظة بابل ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، مجلس كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 1981 ، ص60.

(7) احلام نعيم فياض الدليمي ، مقومات التنمية الزراعية في قضاء سامراء ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية (ابن رشد) ، جامعة بغداد ، 1989، ص118.

ثانياً: عناصر النقل :-

ان نجاح أي شبكة نقلية يعتمد على العناصر التي تتركز عليها هيكلية تلك الشبكة Net Work والتي تشكل بمجموعها الصيغة النهائية لها.

ان خلل تلك العناصر سوف يسبب خلافاً في الوظيفة النقلية واخفاقها او فشلها في اداء وظيفتها لذا يمكن ان نشبهها بالسلسلة المترابطة الحلقات بعضها البعض الاخر فان نقص أي حلقة سوف يسبب انقطاع السلسلة وعدم اتصالها ، لان موضوع البحث يعالج نهايات الطرق التي تمثل عنصراً مهماً من عناصر النقل فمن الضروري معالجة عناصر النقل الاخر مع العناية بنهايات الطرق (المرائب).
يتكون النقل من اربعة عناصر رئيسية هي:-

- 1- مسار الواسطة النقلية.
- 2- الواسطة النقلية.
- 3- مصدر حركة الواسطة النقلية.
- 4- نهاية مسار الواسطة النقلية (المواقف او المحطات النهائية).

وفيما يأتي توضيح لكل من عناصر النقل وكما يأتي:-
مسار الواسطة النقلية :-

من المعلوم ان الوسائط النقلية كافة لها مسارها الخاص الذي يميزها من غيرها من بقية الوسائط ولكن يبقى المسار الذي تتحرك في ضوئه تلك الواسطة هو الذي يقرر احيانا نوعيتها ودرجة السرعة والحد منها ، ومهما يكن فان الطريق الذي تسلكه الواسطة ينقسم على نوعين هما⁽¹⁾ :-

أ. المسار الطبيعي.

ب. المسار الصناعي.

ويمكن للباحث ان يوضح هذين النوعين على نحو موجز:-

(1) سعدي علي غالب ، جغرافية النقل والتجارة ، مصدر سابق ، ص64.

أ- المسار الطبيعي :-

يقصد بالمسار الطبيعي هو المسار الذي انشأته الطبيعة من دون ان يتدخل الإنسان في إنشائه وتكوينه حيث تكون الطبيعة هي المسيطرة على مساراتها واتجاهاتها فلا يستطيع الانسان ان يغيرها او ان يحاول ذلك بقدر بسيط جدا ويكون هذا النمط من المسارات غير مكلف من الناحية الاقتصادية بالمقارنة مع المسارات الصناعية ونذكر هذه المسارات على سبيل المثال .المسارات هي:-

1. المسار الجوي.

2. المسار المائي :- وينقسم الى قسمين هما :- أ.المسار المائي النهري.

ب.المسار المائي البحري.

ب- المسار الصناعي :-

ان هذا المسار من المسارات التي تدخل الانسان في وجودها والتي انجزها الفكر الحضاري لتكون ملبية لمعظم احتياجاتها الاقتصادية والسياسية والاجتماعية ولذلك فهي تشمل انماط الطرق البرية كافة منها طرق السيارات (Roods Cars) بمختلف انواعها وتشمل كذلك كل مسارات السكك الحديد (Roods Tracks) بمختلف مقاييسها وتباين حركة تشغيلها ، كما تشمل ما يصنعه الانسان من انفاق وقنوات (Channels) مائية وجميع الجسور (Bridges) ، ويدخل ضمن هذا المفهوم كل الأنابيب الناقلة للنفط والغاز والماء على اختلاف أحجامها تبعا للحاجة الاقتصادية التي صنعت من اجلها.(1)

ان الذي يهتم الباحث في هذا المجال هو ان لكل مسار اذا كان طبيعيا او صناعيا محطة لبدء الرحلة ونهايتها تنسجم في طبيعة عملها مع نوع المسار ونوع الوساطة النقلية ويقاس مدى تقدم هذه المحطات بمدى تطور تلك المسارات وتلك الوسائط.

1- الوساطة النقلية :-

ظل الانسان مدة من الزمن ليس له من وسائل الانتقال سوى قدميه ثم اعتمد على الحيوان اذ عدت الحيوانات الوساطة النقلية له ومع تطور الحياة وزيادة حاجاتها توصل الى

(1) سعدي علي غالب ، مصدر سابق ، ص64

اختراع العجلة التي تمثل ثورة في تاريخ الانسانية عامة والنقل خاصة ويرجع الفضل في ذلك الى العراقيين القدماء وذلك في حدود منتصف الالف الرابع ق.م. (1)

ان حياة الانسان مستمرة في تطورها وتطورت معها وسائط النقل التي يستخدمها حتى توصل بواسطتها الى الوسيلة السريعة والمتطورة التي تستخدم على نطاق واسع في عصرنا الحاضر. ان السيارة هي واحدة من بين هذه الوسائل التي اخترعت سنة 1887م ان استخدام السيارة سهل كثيرا عملية الاتصال بين المدينة وما يحيط بها فضلا عن ذلك فانها اعطت لمستخدميها اختيار مناطق العمل ومساكن العمال ومن ثم فانها اثرت بشكل مباشر على نمط استخدام الارض (Land use) في المراكز الحضرية ، مما ادى الى زيادة حجمها ومن ثم تخصيص مساحات (فضاءات) لغرض انشاء شبكات الطرق ومواقف للمركبات. (2)

3- مصدر حركة واسطة النقل :-

تختلف القوة الدافعة لوسائط النقل اختلافا كبيرا من حيث النوع والقدرة ، فهناك قوة الدفع البيولوجية الذاتية المتمثلة بالانسان والحيوان ، وهذه القوة محددة بطاقتها الذاتية فلا يمكن ان تزيد عنها في حين تجد قوة الدفع الطبيعية التي تتمثل باستخدام اندفاع الماء في النهر او البحر (River or sea) تعد هذه القوة غير محددة الطاقة لكونها بعيدة عن التحكم البشري في المدى والقوة . اما قوة الدفع الميكانيكية التي بدأت باستخدام البخار وانتهت بغرفة الاحتراق الداخلي (الموتور) ، وهي قوة غير محدودة الطاقة ، وقد اصبحت اهم قوى الدفع في عالم النقل الحديث. (3)

(1) عبد العزيز محمد حبيب ، يوسف يحيى طعماس ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، 1988 ، ص 11.

(2) Gordon ligie , International planning glossaries of Transport , Netherlan , 1980 , P.78.

(3) محمد رياض ، جغرافية النقل ، دار النهضة للطباعة والنشر ، بيروت ، 1974 ، ص 68-69.

استنادا الى ذلك يمكن القول افضل انواع القوى المستخدمة التي تعتمد عليها وسائل النقل الحديثة هي قوة الدفع الميكانيكية ، التي يمكن ان يتحكم بها الانسان ، والتي استطاعت ان تواكب التطور في الانشطة الاقتصادية والحضارية كافة .

4- نهاية مسار الوساطة النقلية (المحطات النهائية):-

ان لكل طريق بري او بحري او جوي بداية ونهاية ، ولكن البداية او النهاية متبادلة فيما يخص وسيلة النقل المستخدمة اذ يصح ان نسميها البداية لطريق سيارات او لخط ملاحية او سكك حديد او طائرة. وفي الوقت نفسه النهاية لذلك اصبحت على جانب كبير من الاهمية اذ تنتهي عندها عملية نقل الركاب البضائع وهذه البدايات والنهايات تتداخل بين أنشطة النقل المختلفة وان بدأت منفصلة في كل نشاط نقلي فعلى سبيل المثال نجد ان الميناء البحري يعد نهاية الخط (المسار) الملاحية لكن هذا الميناء يكون ايضا نهاية لخط (مسار) حديدي او طريق سيارات او هما معا وقد يزداد الامر تعقيدا اذا وجدنا ميناء جويا في المنطقة هو الاخر نهاية لخط (مسار) ملاحية جوي⁽¹⁾.

وهذا ما يبرز بشكل واضح في (مرائب) السيارات داخل المدن اذ ان نهاية الطريق هي بداية لطريق من نوع اخر والعكس صحيح ، وهذا التزامم المكاني لنهاية الطرق هو من مستلزمات النقل الحديث وقد كان كذلك بدرجات اقل من الماضي فالتزامم في نهايات الطرق في نقاط معينة من مدن العالم وموانئه ، وعدم توزيع هذا التزامم على

نقاط اكثر يؤدي الى اختناق (Congestion) هذه النهايات بالحركة وبسبب ذلك مشاكل تنتهي ببطء توزيع السلع وبطء وصول الاشخاص على اختلاف مقاصدهم ، وتأسيسا على ما سبق فان النقل يشترك في نقطة واحدة⁽²⁾.

فان للمرائب اثرا فعالا في حياة المدن اذ انها تدخل ضمن التصميم الاساسي للمدينة لانها تشكل جزءا مهما من شبكة النقل ، ونظرا لغياب تخطيط مسبق لهذا العنصر الفعال

(1)المصدر نفسه ، ص70-71.

(2)John Briely . Parking of motor vehicles , London , 1972 , P.3.

يسبب مشاكل كثيرة تتعلق باختيار الموقع من حيث المساحة ومدى مناسبة الطرق المؤدية بشكل يحقق انسيابية حركة المرور فضلا عن صعوبة تهيئة الطرق الجيدة المؤدية اليها لما يتطلبه ذلك من تكاليف مالية باهظة مما جعل بعض المرائب تعاني من مشاكل كثيرة وذلك لان المواقع تتطلب شروطا في إنجازها ، منها (مساحة وقوف المركبات ، الطرق المؤدية للمواقف ، تحديد الفراغات بين موقف مركبة على مسار (خط) معين وخط (مسار) اخر)⁽¹⁾.

ولذلك تجب العناية بسعة الطرق التي تغذي مواقف المركبات (المرائب)⁽²⁾ لتسهيل عملية الوصول ومن ثم تجنب مشكلة الازدحام ، فعند تخطيط المدينة يجب الاخذ بنظر الاعتبار الساحة المخصصة للطرق الرئيسية (Major Arterial) والمحطات النهائية ، اذ انها عنصر اساسي في شبكة النقل فهي تمثل

نقطة البدء لنهاية (Origin an Destination) لحركة المرور واتجاهاته⁽³⁾. لان المرائب تكون مناطق لتوليد الرحلات وجذبها للافراد والمركبات مسببة حركة مرورية عالية وهذا ما يتطلب مساحة كافية من الارض لاستيعاب حركة المرور الكثيفة مما يتطلب تحديد مواقعها داخل المدن اهتماما خاص⁽⁴⁾.

(1)Geoffrg Baker and Bramofunaro , purking , New York , 1958 , P.164.

(2) صفاء جاسم محمد الدليمي ، تطور المراكز الحضرية واثره في النمو الاقليمي ، دراسة تطبيقية لمحافظة القادسية ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 1995 ، ص197.

(3)Nicholes , The parking problem in Ernest Dabis Road and Their. Traffic Landon , 1960 , P.150.

(4) عبد الناصر صبري شاهر الراوي ، دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن ، دراسة لمدينة الرمادي - فلوجة - الحبانية ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 1995 ، ص91.

ثالثا : اهمية النقل :-

حظي النقل منذ القدم والى وقتنا الحاضر باهمية متميزة فعلى الرغم من التطور والتقدم الذي صاحب الحياة البشرية ، فقد دل هذا التطور على الاهمية الكبيرة لهذا المرفق الحيوي المهم لكونه يمثل احد مرتكزات البنى التحتية (Infrastructure) التي يركز عليها نجاح أي نشاط بشري على اختلاف اتجاهاته ، وذلك لان النقل يعد حلقة الوصل بين اجزاء أي مرفق حيوي اذ لا يمكن الاستغناء عنه فالانسان يسعى دائما نحو هدفه في تحقيق التقدم الحضاري والوصول الى افضل السبل التي تحقق الراحة له . وهذا ما يهدف اليه الانسان حاليا من خلال ما نشاهده من تقدم وتنوع في وسائل النقل العاملة وطرقه داخل نظام شبكة النقل وهذا يعني ان أي تقدم في التكنولوجيا العلمية يكون النقل محتلا فيه المرتبة الاولى من بين الانشطة والفعاليات المختلفة.(1)

ان ما ذكر سابقا يشترك في نقطة واحدة اذ ان النقل ركن اساسي لا يمكن تجاهله وهذا ما دفع الانسان الى اصاله الى المستوى التكنولوجي العالي المتقدم من حيث التنوع في وسائله وطرقه وهذا ما نشاهده في حياتنا المعاصرة(2).

ونظرا لهذه الاهمية التي يتمتع بها النقل سيعرض الباحث تلك الاهمية في المجالات الاتية :-

1- النقل واهميته في النشاطات الاقتصادية (الصناعية والزراعية):-

ان أي مشروع اقتصادي ان كان ذلك متخصصا في الجانب الصناعي او الجانب الزراعي او حتى مشروع تقديم الخدمات هو محتاج الى وسائل نقل تناسب نقل منتجاته او خدماته الى الاسواق الاستهلاكية باقل وقت ممكن مع حد منخفض من نفقات التكاليف اذ ان النقل بناء على ذلك يعمل على تقريب الحاجة الاقتصادية الى مستهلكيها بصيغة اكثر نفعا واسرع وقتا وقد تتمثل المنفعة الاقتصادية بوضوح اكثر في حالة قرب الاسواق الى

(1) شركة النقل العام الكويتية ، الدور الاجتماعي والاقتصادي للنقل العام في العالم الثالث ، مجلة النقل العام ، العدد 17 ، السنة الثالثة ، 1983 ، ص33.

(2) انتصار عبد الهادي عبد الجبار ، نموذج لتوزيع المراكز الترفيهية في اقليم بغداد المركزي ، رسالة ماجستير (غير منشورة) مقدمة الى مركز التخطيط الحضري والاقليمي ، جامعة بغداد ، 1980 ، ص83.

المناطق المنتجة لتلك النشاطات والمنافع ، فهذه الاسواق ستحصل على احتياجاتها ثم يتجمع فيها انماط عديدة من البضائع والخدمات ثم يترتب على ذلك ارباحا مادية لاصحاب المشروع الاقتصادي ومالكه⁽¹⁾.

كان النشاط الاقتصادي في السابق يعتمد على النقل النهري لكونه وسيلة النقل الوحيدة والمتيسرة بعد تطور الحياة والتكنولوجيا واختراع المركبة التي تمثل سمة من سمات العصر الحديث والمنافس لبقية وسائل النقل الاخرى ، لما تتمتع به من ميزة تنفرد بها عن بقية وسائل النقل الاخرى وهي تقديم الخدمة من الباب الى الباب (Door to Door) لذلك اصبح الموقع (Location) الصناعي لا يتحدد بمكان معين ما دامت طرق النقل (Transport Boads) صالحة للعمل ووسائل النقل متوفرة ومتنوعة في الوقت نفسه فكلما تنوعت طرق النقل زادت المنافسة بينها اما اذا غابت طرق النقل فانه يؤدي الى زيادة في تكاليف الانتاج ومن ثم يصبح شرطا في تحديد الموقع الصناعي بالقرب من طرق النقل ووسائله وهذا يساعد على قيام الكثير من الصناعات⁽²⁾.

نلاحظ ان الصناعة من بين اكثر الانشطة الاقتصادية ارتباطا بالنقل وتكاليفه ، لهذا فهو نشاط اقتصادي مادي يعنى بالتبادل المكاني للانتاج والسكان . فيسعى النقل دائما الى نقل الانسان وما ينتجه من منطقة الى اخرى والى ربط جميع الانشطة الاقتصادية بعضها ببعض لتحقيق عملية ارتباط بين مواطن المواد الاولية والانتاج من جهة ومناطق الاستهلاك والخدمات من جهة اخرى يسهم في زيادة الانتاج واتساع الاسواق من خلال تسهيل النقل العملية استثمار الموارد البشرية والطبيعية بمختلف انواعها⁽³⁾.

اما في الجانب الزراعي فان اهمية في هذا القطاع تبرز من خلال ارتباط هذا القطاع ارتباطا مباشرا بالنقل الذي يمثل احد المؤثرات الرئيسية فيه ، من حيث تحديد نوع المحاصيل المزروعة وكميتها ومساحتها. ويمكن ملاحظة ذلك من خلال ارتباط الكثير من

(1) سعدي علي غالب ، مصدر سابق ، ص44.

(2) عادل رشيد حسين الدليمي، الطاقة الكهربائية في محافظة الانبار ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 1997 ، ص101.

(3) سلمى عبد الرزاق لايد ، الصناعات الغذائية في محافظات الفرات الاوسط ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، 1998 ، ص169.

عمليات الانتاج الزراعي بالنقل من بذور واسمدة ومعدات... الخ. كما تعمل الطرق المعبدة (Asphalt Roads) والجيدة على امكانية نقل المنتجات الزراعية الى مراكز التسويق لا سيما تلك المنتجات التي تتميز بانها سريعة التلف ويتطلب نقلها بصورة سريعة الى مراكز الاستهلاك والتسويق وعدم تاخرها لان عامل التأخير يؤدي الى إتلافها ومن ثم تعد خسارة اقتصادية فالانتاج الزراعي مرتبط بمدى كفاءة طرق النقل ووسائله(1).

لذلك ساعد النقل على زراعة اراض جديدة ، كما ان وجود طرق جيدة ووسائل نقل كفوءة اسهم في زيادة انتاج السلع النقدية وبهذا اصبح النقل ووسائله مسؤولا مباشرا عن تسويق الفائض الزراعي فضلا عن التخصص والاستقلال الامثل للمساحات الزراعية فضلا عن زيادة الارتباط بين الريف والمدينة(2).

واستنادا الى اهمية النقل في النشاطات الاقتصادية فقد برز اثره واضحا في النقاط

الاتية :-

- 1- ان التقدم التكنولوجي في اشكال النقل هو المسؤول عن خدمة المستوطنات البشرية وذلك عن طريق توفير احتياجاتهم الغذائية والكمالية كافة على حد سواء.
- 2- ان ارتفاع قيمة سعر الارض التي كانت بعيدة عن مركز المدينة او انها نائية غير مستقلة قبل تطور النقل وبعد ان امتدت اليها شبكات النقل قد ادى الى زيادة في قيمتها الاقتصادية.
- 3- من المعروف ان النقل عنصر مهم من عناصر العملية الانتاجية ولذلك فانه ساعد في تخفيض تكاليف الانتاج بسبب التقدم الذي اصاب النقل.
- 4- خلف تقدم النقل تخصصا وظيفيا واسعا واقليميا.
- 5- من جراء هذا التقدم الذي اصاب النقل فقد برز الى الساحة الاقتصادية ما يعرف بنظام الانتاج الكبير الذي يتطلبه سوقا كبيرا لتصريف منتوجاته او يحتاج بالضرورة الى وسائل نقل.

(1) وهاب فهد الياسري ، الاستيطان الريفي في محافظة المثنى ، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، كلية التربية (ابن رشد) ، جامعة بغداد ، 1996 ، ص808.

(2) عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس ، مصدر سابق ، ص191.

6- يعد النقل عنصرا مهما في عملية توطن الصناعات اذ لوحظ ان المراكز الصناعية تكون موجودة قرب اسواقها او خاماتها الاولية ، او قريبة من مصادر الطاقة العديدة في العالم⁽¹⁾.

(1)سعدي علي غالب ، مصدر سابق ، ص 49-50.

Abstract

The subject matter of this study is about the transportation garages in Diyala province because they represent the beginning stations of the journey and the ending point , the movement of transportation means inside or outside of the district and linking the district with other districts and provinces especially with the capital Baghdad and the neighboring provinces like Kirkuk . Since this subject is lengthy and wide, thus, this thesis is limited to the main garages in each district because it is one of the active elements in the transportation web and this study is a detailed one about the place, total area of the lines working on the garages and the problems they are facing and making suggestion for possible future remedies to avoid the current mistakes.

The study depended on different and various references: field study, statistical study which is represented by applying ((Waiting Lines Theory)) to the garages and the scientific references like Master and Ph.D. thesis, Arabic and foreign books, scientific magazines beside the published and unpublished reports and since the subject of the study is new therefore the researcher made a wide and a comprehensive field study for about three months from 1/1/2002 till 30/12/2002.

The study contains four chapters: the first contains the transportation concepts while the second is about the geographic factors affecting operating the car road web in the province which represented by analyzing the natural factors (geographical area, elevations and surface contains, weather, water supplies) while the human factors are (people and their distribution and growth, the use of land) . While the third chapter handles analyzing the structures of the garages in the province and the location of the garage and its uses. On the other hand, the fourth chapter tackles applying the ((Waiting Lines Theory))to the garages beside the conclusions and the recommendations.