|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة الاولى** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

**(محــــــــــــــاضـــــــــرة جــــــــــغــــــــــرافـــــــــيــــــة النـــــــــــــــــقـــــــل والتجارة الدولية )**

**اولا: مفهوم جغــــــــــــــــــرافية النقل وميادينهــــــــــــــــا ومناهجهــــــــــــا**

**أهمــــــــــــــــية وتطـــــــــــور جــــــــــــــغرافية النـــــــــــــــقل:**

**لمــــــــــــــاذا نــــــــــــدرس ونهتم بجغـــــــــــــــرافية النـــــــــــقل؟**

1. لأن جغرافية النقل، وتسهيلات وبنية وشبكات النقل تستحوذ على حيز هام من مساحة سطح الكرة الأرضية بشقيه المائي واليابس.
2. لوجود علاقة بين الجغرافيا والنقل، وبما أن الجغرافيا تهتم بالعلاقات المتبادلة بين الظاهرات في حيزها الجغرافي وتفسير الأنماط المكانية، فالنقل هو أحد عوامل تفسير هذه الانماط ويقيس التفاعل المكاني.

**مـــــــــــا هي المباني التي تقـــــــــــــوم عليها دراسة النــــــــــــقل؟**

1. **الحـــــــــركة: Movement:** تمثل الحركة النشاط البشري، كما أنها من الضروريات.
2. **طبيعـــــــــة النــــــــــقل: The nature of Transport:** يتداخل في دراسة النقل العديد من المجالات.

**أهمــــــــــها هنـــــــــــــــدسة واقتصاديات وتاريخ وسيــــــــــاسة وقوانين النقـــــــــــــل ومــــــــدى التقدم التكنــــــــــولوجي وترتبط هذه المجـــــــــــــــالات ببعضها البعض.**

**1-اهمية تطــــــور جغـــــــــــــــــرافية الـــــــــــنقل**

تصنف جغرافية النقل ضمن أحدث فروع الجغرافيا الاقتصادية، وتعود بداية نشأتها إلى حقبة خمسينات القرن العشرين. وقد مرت عملية تطور تاریخ جغرافية النقل بعدة مراحل أهمها:

**المرحلة الأولى (1950 - 1960 )**

تعود بداية الاهتمام بموضوع النقل إلى الاقتصاديين الذين ركزوا فيما بعد على اقتصاديات النقل. وكانت كتاباتهم لا تخلو من الملاحظات الجغرافية عن تطور نظم النقل وحركته داخل المناطق الحضرية.

وفي منتصف الخمسينات ظهرت بعض الدراسات الجغرافية التي تهتم بالنقل في المدرستين الأوروبية والأمريكية، فركز الأوروبيون على وصف أنوع وسائل النقل وطبيعة السلع المنقلة بها. أما المدرسة الأمريكية ركزت على تصنيف الطرق وحركة النقل وتوزيعها على الخرائط على يد المؤسس الحقيقي لجغرافية النقل أولمان

**المرحلة الثانية (1960 -1970 )**

غلب على هذه المرحلة ظهور التيار الكمي ممثلا بالمدرسة الأمريكية الذي ركزت على تحليل شبكات النقل، وزاد التركيز على تحليل البنية المكانية للطلب على النقل وفق مفاهيم الاحتمالات، مالات وتحليل النظم. واستفادت جغرافية النقل في هذه المرحلة من علمي الاقتصاد والا، وبذلك انتقلت من المحلة الوصفية إلى المرحلة الثورة الكمية ممثلة بتحليل شبكات النقل.

**المرحلة الثالثة (1970- 1980 )**

ظهرت خلال تلك الفترة الاتجاهات السلوكية التي ركزت على التغيرات المجتمعية وما رافقها من تغيرات في سلوكيات الأفراد أثناء السفر أو الحركة، وزاد الاهتمام بالظواهر البشرية بدلا من الظواهر الطبيعية فقط.

**المرحلة الرابعة (1980-1990)**

شهدت هذه المرحلة تطورات هائلة على جغرافية النقل من حيث مغزاها ومحتواها وأهدافها ومقاصدها. فصار الاهتمام بالجانب التطبيقي في النقل وخاصة بعد ظهور المشاكل الناجمة عن النقل في التجمعات الحضرية الكبيرة وما رافقها من تأثير واضح على البيئة.

|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة الثانية** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

**عـــــــــــــلاقة جغرافية النـــــــــــــــقل ببعض العلـــــــــــــــــوم:**

ترتبط جغرافية النقل ارتباطا وثيقا بغيرها من العلوم الأخرى التي تقدم مادة هامة لباحث جغرافية النقل، فيستفيد الأخير من نتائج تلك العلوم، ثم يوظفها في مجالات بحثه. ومن أهم تلك العلوم التي تأثرت بها جغرافية النقل ما يلي

1. **عـــــــــــــلــــم التــــــــــــــاريخ:** يركز تاريخ النقل على تطور وسائله عبر الزمن، ونشأة نظم النقل الحديثة، وهذا يفيد في رسم صورة عن التوزيع الجغرافي لشبكات النقل ونظمه المختلفة عبر كل مرحلة من مراحل التطور وصولا للمرحلة الحالية الأمر الذي يفيد في التنبؤ.
2. **عـــــــــــــلــــم الاقتــــــــــــــصاد:** نيدرس الاقتصاد تحليل الطلب على خدمات النقل الحالية والمتوقعة، ومدى ارتباط شبكات النقل بمراكز توطن الصناعة، والتكاليف المتغيرة والثابتة، وسوق الخدمات.وهذا كله، يفيد الباحث في جغرافية النقل في فهم العوامل الاقتصادية المؤثرة في مدى استغلال وسائل. وكذلك يستفيد الاقتصاديون من فهم طبيعة العوامل الجغرافية المؤثرة في اقتصاديا وتشغيل وسائل النقل.
3. **عـــــــــــــلــــم السكــــــــــــــان:** يدرس علم السكان نمو وتوزيع وتركيب وحركة السكان النقل، وعلاقة ذلك بالموارد.ويؤثر ذلك على عدد الرحلات اليومية ومتطلبات الكتلة السكانية أثناء تخطيط النقل الحضري.
4. **عـــــــــــــلــــم تخطـــــــــــيط المدن:** يهتم ذلك العلم بتحديد وتخطيط مسارات شبكات النقل، ومواقع البدايات النهايات. ولا يمكن لنا ذلك دون اللجوء إلى استخدامات الأرض الأخرى التي تؤثر وتولد حركة النقل والمرور.
5. **العلوم الهندســــــــــــــــية:** تدرس تصميم وتطوير أنظمة البنية التحتية للنقل.
6. **عـــــــــــــلــــم التكنــــــــــولوجيا والطــــــــــاقة:** يفيد علم التكنولوجيا في تقديم الحلول الفنية المرتبطة بمشاكل تنفيذ شبكات النقل كما ساهم علماء الطاقة في تطوير نظم الطاقة التقليدية.
7. **عـــــــــــــلــــم الإحصاء:** من أجل الكشف عن العلاقة بين النقل كظاهرة وغيرة من الظواهر البشرية الأخري لا بد من استخدام المقاييس الكمية التي يوفرها علم الإحصاء.
8. **العلــــــــــوم الســـياسية والعـــــــسكرية:** تشكل السياسات السياسية في تحديد تبعية البنية الأساسية للنقل إلى القطاع الحكومي أو الخاص.إن نمو وتطور نظم شبكات النقل يسهل من عملية الاتصال الداخل والخارجي للدولة مما يؤثر في تحليل قوة الدولة.كما تساهم العلوم العسكرية بدور بارز في تحديد مسارات أنماط النقل، وبداية ونهاية الخطوط.

**مفهــــــــــــــوم جغـــــــــرافية النقــــــــــــــل**

تعتبر مسألة توضيح المفهوم من الأمور الهامة في تحديد مجالات وميادين ومناهج البحث.فقد ورد مفهوم النقل في القراء الكريم من خلال قوله عز وجل":(( ولقد كرمنا بني آدم وحملناهم في البر والبحر ورزقناهم من الطيبات وفضلناهم على كثير ممن خلقنا تفضيله)).

كما عرف Ullman جغرافية النقل بأنها الحركة أو التفاعل بين الأقاليم يرجع إلى ثلاثة عوامل هي: التكامل والفرصة البديلة وإمكانية الحركة.

ويمكن تلخيص تعريف جغرافية النقل كالآتي:تهتم بدراسة التوزيع المكاني لشبكات النقل المختلفة، وخصائصها وتحليل أنماطها، ونظم النقل المختلفة وآثارها المكانية، وأنماط الحركة المختلفة للأفراد والسلع والمعلومات والاختراعات ورؤوس الأموال.

|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة الثالثة** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

**ميــــــــــادين البحث في جغــــــــــــــــرافية النـــــــــــقل**

يمكن تلخيص الميادين التي تهتم بها جغرافية النقل بأربعة هي:

**1. شبكـــــــــــات النقـــــــــــــل Transport Networks**

في البداية لا بد من التفريق بين مفهومي الطرق والشبكة، فالطريق عبارة عن خط، وحين يتوقف وينقطه يصبح نقطة هي المدينة، حين تتعدد وتتصل النقاط تصبح خطا هو الطريق. أما الشبكة فهي انتظام مجموعة من الطرق في صورة عقد تنتظمها مجموعة من المواصلات. ويحاول الجغرافي البحث عن التنظيم المكاني لشبكات النقل في منطقة معينة، من خلال التعرف على البنية المكانية بين العقد والطرق التي تتألف منها الشبكة. ويدرس الطرق والحركة بين العقد، أوقد يدرس العقد من حيث وظائفها ودرجة اتصالها مع باقي أجزاء الشبكة.

**2. وســـــــــــائل النــــــــــقل Transportation**

ويمكن حصرها في النقل البري، والمائي، والجوي، والمعلومات والأفكار.ويدرسها جغرافي النقل في إقليم معين من حيث النشأة والتطور والتوزيع والخصائص والمنافسة ودرجة التكامل بينهما.

**3. حـــــــــــــركة النـــــــــــــقل Transport Movement**

وتضم حركة الأفراد والسلع ورأس المال والافكار... إلخ.كما يهتم عذا المفهوم بالمظاهر المكانية للحركة من حيث المصدر والمنتهى، وتأثر تلك الحركة بتكلفة التغلب على المسافة بين النقطتين. ويعتبر عامل المسافة من أهم العوامل الجغرافية المؤثرة في حجم الحركة.لأن حجم الحركة يتناقص مع زيادة عامل المسافة الأمر الذي يؤدي في نهاية المطاف إلى زيادة تكلفة الإنتاج.وهنا لا بد من الاعتماد على القياس الكمي أثناء دراسة التحليل المكاني لحركة النقل من خلال اسلوب المصفوفات ونموذج الجاذبية.

**4. تكــــــــــــــلفة النقــــــــــل Transport Cost**

وجب هنا على الباحث في جغرافية النقل التفريق بين أجرة النقل وتكلفة النقل، فتشمل الثانية على أجرة النقل بالوسيلة، والتأمين على السلعة، وخسائر النقل والشحن والتفريغ، وأجور العمال، أي

عناصر توصيل السلعة.

وتتأثر وسيلة النقل بمجموعة من العوامل اهمها: وسيلة النقل المتاحة، مسافة النقل، كمية المواد المنقولة، طبيعة المواد المنقولة، طبوغرافية الأرض التي تمر

**منـــــــــاهج البحث في جغــــــــــرافية النــــــــــقل**

بداية، لابد من التفريق بين المنهج والمدخل، فالمنهج عبارة عن مجموعة من الإجراءات المنظمة التي يتخذها الباحث لحل مشكلة بحثه.اما المدخل فهو عبارة عن الاتجاه الفكري الذي يحكم تفكير الباحث في معالجته لمشكلة بحثه.

**وفيما يلي عـــــــــــرض للمـــــــــــــــداخل الفكـــــــــــرية في جـــــــــــغرافية النقــــــــــــــل:**

**1. الــــــــــمدخل التــــــــــاريخي:** يهتم بتغير نمو شبكة النقل عبر الزمان، على افتراض ثبات عامل المكان، أو تقليل الاختلافات المكانية إلى حدها الأدني يمثله نموذج Taffe**’s Mode**

**2. مــــــــــــدخل القطـــــــــــــــاع العـــــــــرضي:** يعالج هذا المدخل دلیل نمط شبكة النقل في أي إقليم خلال فترة زمنية معينة مثل نموذج کانسكي. Kanskey’s Model

**3. المدخل الإقليمي:** يهدف هذا المدخل إلى دراسة العناصر المختلفة التي شكلت الشخصية الجغرافية المميزة للإقليم أي دراسة الظاهرات الطبيعية والجغرافية للإقليم.ويستعين هذه المدخل بالأساليب الكمية مثل أسلوب تحليل النظم لبناء نظام إقليمي متكامل مثلما فعل **.Haggett**

**4. المدخل البيئي:** ويهتم بدراسة العلاقات بين الانسان والبيئة الطبيعية من خلال توضيح المبادئ العامة التي تفسر هذه العلاقات.

**5. مــــــــــدخل تحليل العــــــــــوامل:** ويهتم بتحليل العوامل المؤثرة في الطلب على النقل، ونمو شبكاته، ومن أهمها العوامل البيئية والاقتصادية والسكانية والتاريخية والتقدم التكنولوجي والسياسات الدولية.

**6. مــــــــــدخل وسيلة النقل:** يعتبر من أهم المداخل استخداما في معالجة جغرافية النقل، حيث يدرس كل نظام نقل بشكل مستقل بذاته.ويركز على دراسة المشاكل التي تعترض لكل وسيلة

|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة الرابعة** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

**اســـــــــــــاليب القيــــــــــــــــــاس الكـــــــــمي.**

تتنوع أساليب القياس الكمية المستخدمة في جغرافية النقل وتتباين تبعا للهدف من الدراسة، فبعضها يسعي إلى تحليل الشبكات والبعض الاخر يحاول رصد خصائصها وقياس كثافتها أو حجم الحركة عليها.وسنحاول في هذا المبحث التعرض لبعض اساليب القياس الكمية المستخدمة في جغرافية النقل كما يلي:

**1. نظـــــــــــــــرية الشبــــــــــكات Graph Theory:**

يهتم الباحث في جغرافية النقل بتحليل بنية شبكات النقل بكونها انعكاسا للتطور الاقتصادي الذي وصلت إليه الدولة. وأول خطوات تحليل شبكة النقل تحويلها إلى خريطة طبولوجية ,وهي عبارة عن محطات توقف القطار، ومن أقواس Arc وهي الطرق المباشرة بين عقدتين.ويمكن استخدام عدد العقد وعدد الطرق كمقياس لتحليل الشكل الطبولوجي.

وعلم الطبولوجيا Topology فرع من فروع الهندسة الكمية التي تركز على تحديد المواقع ورصد العلاقات بين العقد والمساحات والخطوط دون أي اعتبار لحقيقة المسافات والمساحات واتجاه الخطوط وذلك بهدف تسهيل تحليل شبكات الطرق. ويمكن أن نميز بين ثلاثة أشكال من البنية الأساسية للشبكات، وهي المسارات Paths والشجيرات Treesوالدارات Circuits.

1. **المســـــــــــــار:** عبارة عن خط أو أكثر يربط بين عدة نقاط، بحيث تربط كل نقطة نهائية بنقطة تالية دون وجود، فروع
2. **الشبكـــــــــــــة الشجــــــــــــرية:** تتكون من مجموعة خطوط مفتوحة، ولا يمكن العودة من نقطة البداية.
3. **الـــــــــــــدارات:** تشكل حلقة مغلفة أو أكثر.

وتتعدد الأساليب الكمية المستخدمة في تحليل شبكات النقل وابراز نقل نطاقها ووزن عقدها خلال رصد امكانية الاتصال بين نقاط الحركة. ومن أهم هذه الأساليب ما يلي:

**2. مـــــــــــــؤشر الانعــــــــــــــطــــــــــاف Detour Index:**

يستخدم هذا المؤشر في عملية تقييم نتائج اضافيه أو حذف وصلات من شبكات نقل معينة، أو من أجل احلال وسائل نقل جديدة محل قديمة، ويأخذ هذا المؤشر الصيغة التالية:

**مؤشـــــــــر الانعطاف = طول الطـــــــــــريق الفعلي / طول الطـــــــــــريق بخـــــــط مستقــــــيم × 100**

يتطلب الحصول على هذا المؤشر عمل جدول يتضمن الطول الفعلي والمستقيم للطريق، وكلما اقتربت قيمة المؤشر من 100% كان الطريق الفعلي يقترب من الخط المستقيم، ويحقق اقصی كفاءة في الشبكة، أما إذا زاد عن 100% فيدل ذلك على وجود انعطافات وبالتالي قلة كفاءة الشبكة من الناحية الاقتصادية.

كما أن انحراف الطريق عن مساره يكون انحرافا سلبيا بسبب وجود معوقات طبيعية تعترضه كالجبال أو السبخات...إلخ، وقد يكون انحراف الطريق ايجابيا عندما ينحرف الطريق عن مساره المستقيم لكي يجمع أكبر قدر من حركة النقل، وذلك بمروره على أكبر عدد من المراكز العمرانية.

**2. تــــــــــــــــــرابط الشبكـــــــــــــة:**

في عام 1963 وضع كانسكي Kansky بعض المؤشرات الكمية لقياس ترابط الشبكات من خلال ما يلي:

1. **درجــــــــــة الــــــــــترابط Connectivity:** تعني درجة الترابط بين عقد الشبكة عن طريق الوصلات الموجودة في الشبكة، ويمكن التمييز بين ثلاثة نماذج لدرجة الترابط

**شبكــــــــــة معدومة:** وهي وجود شبكة عديمة الترابط، لعدم وجود وصلات بين العقد.

**شبكـــــــــــة مترابطة:** لأن كل عقدة مرتبطة مع عقدة أخرى

**شبكــــــــــة كاملة:** وهي ارتباط كل عقدة بجميع العقد الأخرى شكل

1. **درجـــــــــــة المــــــركزية Centrality:**
2. **درجــــــــــــة الترابط Connectivity:**

وقد اعتمد كانسكي ببعض المؤشرات التي تقيس درجة الترابط أهمها مؤشر بيتاBeta index ومؤشر جاما Gama index ومؤشر ألفاAlfa index

**(أ) مــــــــــؤشر بيتـــــــــــا:(B)**

وهو من أبسط المقاييس المستخدمة لقياس درجة ترابط الشبكات، ويأخذ قانونه الصيغة التالية:

**القــــــــــــــانون: مؤشــــــــــر بيتا (B)= عدد الوصـــــــــــــلات: عدد العقد**

تتراوح قيمة المؤشر بين صفر وواحد صحيح، ويعني الصفر شبكة معدومة أي أن الشبكة تتكون من عقد وليس لها وصلات، أما الواحد صحيح فيعني وجود ترابط تام في الشبكة، أما اذا زادت قيمة المؤشر عن 1 صحيح دل على وجود أكثر من شبكة كاملة ومتطورة.

**(ب) مؤشـــــــــــــر جــــــامــــــــا: (Y)** يعد من المقاييس الجيدة المستخدمة في قياس درجة الترابط، ويأخذ بعين الاعتبار عدد الوصلات الممكن وجودها في الشبكة، ويحسب وفق الصيغة التالية:

**القــــــــــــــانون: مؤشر جاما: (Y) = عدد الوصلات÷ 3 (عدد العقد -2)**

يصف هذا المؤشر ترابط الشبكة رقميا، وتتراوح قيمة المؤشر من صفر في حالة عدم وجود ترابط بين العقد، أي تكون الشبكة عديمة الترابط، إلى واحد صحيح عندما تكون الشبكة كاملة الترابط.

**(ج) مـــــــــــؤشر ألفــــــــــا:(a)** يعد من المقاييس الهامة لقياس درجة ترابط الشبكات وخاصة المعقدة، ويقيس هذا المؤشر العلاقة بين عدد الدارات الأساسية (الطرق المغلقة) وأقصى عدد لها وفق الصيغة التالية:

**القــــــــــــــانون: مؤشــــــــــر ألفا:(a) = و-ق+ف/ (2ق - 5)**

**حيـــــــــــــــث أن:**

**و =** عدد الوصلات

**ق =** عدد العقد

**ف =**عدد أجزاء الشبكة الفرعية

وتتراوح قيمة المؤشر بين صفر، والذي يعني أقل درجة من الترابط، أي لا توجد شبكة مغلقة، وواحد صحيح الذي يمثل وصول درجة الترابط الحد الأقصى.

**3- كثـــــــــــــافة الشبكــــــــــــة Network density:** تعتبر من المقاييس الهامة التي تعكس التطور الاقتصادي، ومدى كفاية الشبكة في الدول المختلفة أو الأقاليم.وتعد من أبسط الأساليب الكمية معبرا عنها بأطوال الشبكة بالنسبة لوحدة المساحة، أو عدد السكان، وذلك باتباع

**الصــــــــــيغتين الآتيتـــــــــــــين:**

**(أ) كثافة الشبكة بالنسبة للمساحة=** إجمالي أطوال الشبكة بالدولة (كم) ÷ مساحة الدولة (كم2) ×1000

**(ب) كثافة الشبكة بالنسبة للسكان=** إجمالي اطوال الشبكة بالدولة (كم) ÷ عدد السكان ×100000

وكلما زادت كثافة شبكة النقل كلما كان الإقليم أو الدولة يتمتع بشبكة جيدة، بينما يعني انخفاضها ضعف شبكة النقل، وأن هناك مناطق من الاقليم أو الدولة محرومة من خدمة شبكة النقل.

|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

**الاثار المترتبة على تطور قطاع النقل**

**اولا:- الاثار الاقتصادية**

1- التطور الذي طرأعلى النقل فقد ساعد المجتمعات على الحصول على حاجاتها المتنوعة من سلع وخدمات ورؤوس اموال وافكار مهما كان مصدرها او مكانها بعيدا

2- تقدم النقل ساهم في ايجاد الظروف الملائمة على استغلال الاراضي البعيدة عن الاسواق ورفع العزلة

3-تخفيف اجور وتكاليف النقل وبالتالي تقليل اسعار المواد المنتجة

4- ساعد في قيام نوع من التخصص الاقليمي والدولي للانتاج وتوسيع دائرة الاسواق

5-تمهيد الطريق لظهور نظام الانتاج الكبير وهو صفة تميز الانتاج الحديث

6- ساعد في تحرير الصناعة وتخليصها من الارتباط بمواقع محددة

**ثانيا :- الاثار السياسية**

1-الانتشار الشامل والسريع للتفكير الهادف والمنظم في سائر البلاد

2-تأمين سهولة الاتصال والارتباط بين مختلف انحاء الدولة مع بعضها البعض الاخر

3- ضرورة ايصال ونقل قوى الامن وحرس الحدود بين مختلف مناطق الدولة بسهولة وسرعة

ثالثا :- الاثار البشرية والاجتماعية

1-توسيع المدن ومناطق الاستيطان وازدياد امتدادها على حساب الارياف

2- القضاء على العزلة الاجتماعية والتباين والفروث الحضارية بين اجزاء الدولة الواحدة الى حد بعيد

**عناصر النقل**

يتكون النقل من اربعة عناصر رئيسة هي :-

الطرق

وحدة الحمولة

القوى المحركة

نهايات الطرق

اولا : الطرق وتكون على نوعين طبيعية وهي من ارخص الطرق لانه مهيأ ذاتيا دون تدخل الانسان كما انه لايحتاج الى نفقات اما الطرق الصناعية وهي كل الطرق التي يقوم للانسان ببنائها وانشائها سواء كانت برية او حديدية او قنوات او انفاق او جسور او طرق معلقة .

ثانيا:- وحدة الحمولة وهي الانسان لكونه اول وحدات الحمولة المعروفة ولايزال كذلك ، والحيوان فقد استخدمت الحيوانات من قبل الانسان لحمل المواد ونقلها من مكان الى اخر ، العربات اذ يعد اكتشاف العربات ثورة حقيقية في عالم النقل والتجارة

ثالثا:-القوى المحركة وهي ثلاث انواع قوى بايلوجية كالانسان والحيوان وقوة دفع طبيعية كالتيارات في الانهار وقوة الرياح وقوة دفع ميكانيكبة والكهربائية

رابعا :- نهايات الطرق لكل طريق بري او بحري او جوي بداية ونهاية .

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة السادسة** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** | | |
| **اسباب تعدد مقاييس السكك الحديد في العالم**  **اولا :- العوامل التكنولوجية وذلك لزيادة معدل سرعة الوصول مع توفير مستوى افضل من الراحة عن طريق زيادة عرض العربة وزيادة قدرتها على نقل اكبر عدد من المسافرين وباقل عدد قاطرات**  **ثانيا :-العوامل الاقتصادية اختيار المقياس الاقل اتساع هو اكثر جدوى اقتصادية**  **مساوئ تعدد المقاييس**  **يودي الى عدم الاتصال المباشر بشبكات الحديد ممايودي الى بطئ عملية النقل وتتعرض الحملات الى تلف بسبب عمليات التفريغ والتحميل عددة مرات**    **تصنيف انماط خطوط السكك الحديد**    1-النمط المتقطع  2-نمط الخطوط الرئيسية  3-النمط الشبكي  4-النمط العنكبوتي  **انواع شبكات خطوط السكك الحديد**  خطوط الاختراق  الخطوط العابرة للقارات  خطوط النظام الشبكي | | | **ـ** | |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة السابعة** | | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** | |

النقل المائي

 أ- النقل النهري:- تعد الأنهار من اقدم وسائل النقل  والمواصلات بالعالم وتبدو الاهمية بشكل واضح في الماضي بالنسبة للدول الفقيرة في مواصلاتها البرية في  الأنهار كانت في ذلك الوقت اسهل شوف للنقل والاتصال عامل ربط بين أجزاء الدولة ببعضها لذا قامت الحضارات البشرية في وديان الانهار المعروفة في العراق ومصر والهند والصين

**الشروط الطبيعية للملاحة النهرية:**

 يتوقف استخدام النهار في عملية النقل على مدى صلاحية الملاحة وهذا ما يتم تحديده  من خلال الشروط التالية:

1-أن تكون التغذية المائية وعملية الجريان دائمة ومستقرة، وهذا يعني التغذيه في الحوض( ينابيع، مطار، ثلوج) يجب ان تكون اكبر من الكمية المفقودة طريقه التبخر او الترشيح لذا نجد ان معظم البلدان ذات المناخ الجاف والتي ترتفع فيها نسبة التبخر السطحي لارتفاع درجات الحرارة محرومه في أغلب الأحيان  من الأنهار الصالحة للملاحة.

2- يجب أن تكون الأنهار قد تقدمت في حث مجاريها نحو تحقيق مقاطع اتزانها الطولاني والقضاء على مختلف العقبات التي تعترض مجاريها فأن وجود الشلالات مثلا في مجاري الأنهار الكبرى تعمل على إعاقة حركة الملاحة  والنقل بحرية وأمان فيها حيث يكون النهر شديد الانحدار والتيار عنيف و سريع الجريان .

3-أن لا يكون المناخ قاسيا لدرجة تصل الى تجمد الأنهار هلا لمدة طويلة خلال السنة( كما هو الحال في بعض أنهار روسيا وسيبيريا و أمريكا الشمالية).

4- يجب أن يؤمن النهر اتصالا سهلا مع البحر لكي يسمح باستمرار الملاحة   بالاتجاهين من النهر أو العكس. وهذا يتطلب مصاب عريض من النهر بحيث تمكن حركات المد والجزر من دخوله وتنظيفه من الرسوبيات التي قد تتراكم وخاصة عند المصب .

**العوامل التي تحدد صلاحية الأنهار للملاحة**

**اولا :-**العوامل الجغرافية الطبيعية:ويعد العامل الجغرافي الطبيعي عاملا حاسما في تقويم ا النهر ومدى صلاحية الملاحة .وهذا العامل يتضمن ابعاد متعددة من هو منها البعد الجيولوجي وطبيعة التكوينات للأراضي التي يجري فيها انها النهر ومن ثم علاقة مجراه وسرعته بعمليات الحث  والنقل والترسيب والترسيب التي تحدث بنحو مستمر على طول مجرى النهر. وهذا يؤدي الى تشكل الخوانق والشلالات في بعض المواقع وجزر ود الكات في مواقع أخرى .

ام البعد التضاريسي فيأخذ  شكلا من أشكال السطح الذي يجري فيه النهر  الانحدار العام وما يترتب على ذلك تأثير مباشر على الجريان سرعة الحركة والملاحة  مع ا الانحدار العام على السطح. أما البعد المناخي ودرجة تأثير الأحوال المناخية على جريان   المياه ومقداره في المجرى ويظهر ذلك من خلال العلاقة بين تساقط وحجم الانحدار من المياه الى النهر بصورة عامة  و بين الثغرات التي تطرأ على مناسيب المياه في النهر فضلا عن تباين درجات الحرارة الفصلية وعلاقة ذلك بالملاحة.

و نهر النيل يعد مثالا ممتاز من حيث  التغيير في فاعلية العامل الجغرافي الطبيعي  ومدى تأثيره على الملاحة النهرية. بالقطاع الأدنى من نهر النيل ما بين أسوان والمصب  يكون صالح للملاحة بصورة جيدة. فالانحدار العام يكون باتجاه الشمال وهذا ما يساعد توفير  شروط الملاحة المناسبة وعكس حركة الرياح الشمالية السائدة التي تؤدي إلى عرقلة عملية الملاحة المتجهة نحو الشمال. أما القطاع الاوسط من النهر  ما بين الخرطوم وأسوان فالتحدي واضح من الجانب الطبوغرافي والجيولوجي حيث تنتشر الصخور الصلبة التي تؤدي إلى كثرة وجود الخوانق والشلالات وهذا ما يعد  يعيق من استمرار الملاحة من استمرار الملاحة بنحو منتظم ضمن ذلك القطاع. القطاع الجنوبي الاعلى من النيل بين الخرطوم وجوبا فان البعد الجيولوجي يفرض التحدي من الناحية الطبيعية  فالمجرى يكون ضيقا ويتخذ شكل الخانق و كثرة الشلالات والصخور البارزة في مجراه التي تعمل على تحدي قدرة الإنسان التغلب عليها وتذليل مصاعب الملاحة في هذا القطاع من النهر

**ثانيا:**العوامل البشرية :هذه العوامل  تكون بشكل طارئ بصورة عامة و تنتج عن تدخل  الإنسان من لغاية من الغايات وهذا يعرقل الجريان  الطبيعي للنهر او يفقده بعض صفاته التي تؤهله وتجعله صالحا امام الملاحة.

 ويتمثل ذلك تحويل الإنسان لمجرى النهر من الفرع الاساسي  الى فروع اخرى الى غايات مختلفة وكان ذلك عندما يعمل الإنسان إلى  إنشاء السدود والحواجز على المجرى الرئيسي للنهر وهذا ما يوحي يعيق استمرارية الملاحة  في حال عدم توفر الممر مناسب لمرور السفن ومتابعة سيرها كما حدث في السودان حيث لعب الإنسان دورا في عدم الإفادة من النيل الازرق للملاحة عندما إقامة  سد عليه للأغراض الزراعية. فضلا عن إنشاء الجسور المنخفضة عبر النهر التي قد لا تسمح بمرور السفن النهرية ذات الأحجام الكبيرة والارتفاعات العالية.

**ثالثا** العوامل السياسية: كثيرا ما تمتد الأنهار الصالحة للملاحة عبر  عدة دول أو قد ينبع النهر من دولة ويصب في دول اخرى. في حال تدهور العلاقات السياسية بين تلك الدول او بعضها او حدوث بعض الخلافات  بينهم فإن هذا ما يقف حائلا استمرارية الملاحة على امتداد المجرى المائي.

|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة الثامنة** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

**المحاسن الجوانب الإيجابية للنقل النهري**

**1-**تعد الأنهار طرق طبيعية لا تحتاج الى بناء كما هو الحال في وسائل النقل الاخرى كل نقل بالسيارات او السكك الحديد الأنابيب

2- بالامكان استخدام مياه الأنهار في تحريك السفن والقوارب كقوة دافعة ثانيه من دون الحاجة الى طاقة حركة ويعد استخدام الشراع اصبح بالامكان كثير القوارب والسفن عكس التيار اذا سمحت الظروف بذلك

3-كلفة النقل المائي رخيصة جدا بالمقارنة مع وسائل النقل الاخرى  اذ تقل تكلفة نقل الطن الواحد بالطرق المائية إلى عشر(1/10) نقل الطن بوسائل النقل الطرق المعبدة، لذا نجد أن النقل النهري خصه بنحو الاساس لنقل المواد التي تتحمل الرحلات الطويله ولا تتعرض للتلف السريع وذات  الأسعار المنخفضة نسبيا مثل المواد الخام الأولية( خامات الفحم الحجري و خامات الحديد ومواد البناء والثروة الخشبية)

4-  أن النقل النهري يعد من العوامل التي ساعدت على انتشار نظام الإنتاج الكبير و الواسع حيث ساهم بنقل المواد المنتجة والمواد الأولية ولا سيما إذا كانت مناطق التصنيع تقع على مقربة من المجاري المائية الصالحة للأغراض الملاحية.

**مساوئ النقل النهري**

1-أهم العيوب التي يمكن أخذها على النقل المائي بنحو انعام النقل النهري بنحوه خاص هو البطء الشديد في الحركة وذلك لكبر حجم المواد المنقولة الصعوبة المناوره مقارنة مع وسائل النقل الاخرى كالسيارات مثلا.فوسائل  النقل النهري تسير في مسارات محددة لها وبالتالي فمن الصعوبة الخروج من هذه المسارات ويترتب على ذلك البطء الكبير في حركة السفن.

2-ان المجاري النهرية الطبيعيه تكون من حيث الامتداد طويلة جدا وهي أطول بنحو انعام من الطرق الاخرى كل سكه الحديد وطرق المجهره المجسرات التي تقوم بخدمة المناطق نفسها لان الطرق النهرية تكثر فيها التعرجات الانحناءات طبعا الظروف الطبيعية والتعرية وضعف قوة الجريان التيار المائي خاصة في المناطق السهلية .

3-كثيرا ما تتعرض عمليات النقل النهري العديد من العقبات الطبيعية شلالات والخوانق اختلاف مستوى الجريان السطحي وظروف مناخية الموسميه في مختلف المقاطع التي يمر بها نهر لذا تأخذ الطرق النهرية مسارات محددة مستجيبه  للظروف التضاريسية او ترسم أقواس كبيرة تجنب العوائق والتعرية .

4-من المشاكل المهمة من المشاكل التي يعانيها النقل و الملاحة النهرية هي عن تلك الوسيلة لا تكون متاحة في جميع أنحاء العالم بال بما في أرجاء القطر الواحد ايضا، فهي تقتصر على نطاقات محددة تتوفر إمكانية وجود الانهار بنحو عام  والانهار الصالحه للملاحه بنحوه خاص.

|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة التاسعة** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ

ﻣﻔﻬﻭﻣﻬﺎ

ﺍﻥ ﻛﻠﻣﺔ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺗﻌﻧﻲ ﺑﻳﻊ ﻭﺷﺭﺍء ﻭﺗﺑﺎﺩﻝ ﺍﻟﺑﺿﺎﺋﻊ ﺳﻭﺍء ﺩﺍﺧﻝ ﺍﻟﺩﻭﻟﺔ ﺃﻭ ﺑﻳﻥ

ﺍﻟﺩﻭﻝ ٬ ﻭﺑﺷﻛﻝ ﻋﺎﻡ ﺗﻘﻭﻡ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﻋﻠﻰ ﺛﻼﺛﺔ ﻋﻭﺍﻣﻝ ﺍﺳﺎﺳﻳﺔ ﻫﻲ ﺍﻻﻧﺗﺎﺝ ٬ ﺍﻟﺗﺑﺎﺩﻝ ٬

ﺍﻻﺳﺗﻬﻼﻙ ﺣﻳﺙ ﺍﻥ ﻓﺎﺋﺽ ﺍﻻﻧﺗﺎﺝ ﻭﺣﺎﺟﺔ ﺍﻻﺳﺗﻬﻼﻙ ﻳﺅﺩﻳﺎﻥ ﺍﻟﻰ ﻋﻣﻠﻳﺔ ﺍﻟﺗﺑﺎﺩﻝ ﺑﻳﻥ

ﺍﻟﻣﻧﺗﺞ ﻭﺍﻟﻣﺳﺗﻬﻠﻙ ﻭﻫﺫﺍ ﻣﺎﻳﺳﻣﻰ ﺑﺎﻟﺗﺑﺎﺩﻝ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻱ ﻭﺍﻟﺫﻱ ﻳﻁﻠﻕ ﻋﻠﻳﻪ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﺍﺧﻠﻳﺔ

ﺍﺫﺍ ﻛﺎﻥ ﺍﻟﺗﺑﺎﺩﻝ ﺩﺍﺧﻠﻳﺎ ٬ ﻭﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺧﺎﺭﺟﻳﺔ ﺍﺫﺍ ﻛﺎﻥ ﺍﻟﺗﺑﺎﺩﻝ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻱ ﺧﺎﺭﺟﻳﺎ.

ﻭﻳﻣﻛﻥ ﺍﻥ ﺗﻌﺭﻑ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ ﺑﺄﻧﻬﺎ ( ﺍﻟﻣﻌﺎﻣﻼﺕ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻳﺔ ﻓﻲ ﺻﻭﺭﻫﺎ ﺍﻟﺛﻼﺛﺔ ﺍﻧﺗﻘﺎﻝ

ﺍﻟﺳﻠﻊ ﻭﺭﺅﻭﺱ ﺍﻻﻣﻭﺍﻝ ﻭﺍﻻﻓﺭﺍﺩ ﺑﻳﻥ ﺣﻛﻭﻣﺎﺕ ﻭﻣﻧﻅﻣﺎﺕ ﺍﻗﺗﺻﺎﺩﻳﺔ ﺗﻘﻁﻥ ﻭﺣﺩﺍﺕ

ﺳﻳﺎﺳﻳﺔ ﻣﺧﺗﻠﻔﺔ ).

ﺃﻫﻣﻳﺗﻬﺎ

ﺗﻅﻬﺭ ﺃﻫﻣﻳﺔ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ ( ﺍﻟﺧﺎﺭﺟﻳﺔ ) ﻣﻥ ﺧﻼﻝ ﻣﺎﻳﻠﻲ:

. 1 ﺗﻘﺳﻳﻡ ﺍﻟﻌﻣﻝ ﺑﻣﻌﻧﻰ ﺍﻥ ﺗﺗﺧﺻﺹ ﻛﻝ ﺩﻭﻟﺔ ﺑﺎﻧﺗﺎﺝ ﺑﻌﺽ ﺍﻟﺳﻠﻊ ﻭﺗﺗﺭﻙ ﻟﻠﺩﻭﻝ ﺍﻻﺧﺭﻯ

ﺍﻧﺗﺎﺝ ﺑﻘﻳﺔ ﺍﻟﺳﻠﻊ ﺣﺗﻰ ﻟﻭ ﻛﺎﻧﺕ ﻗﺎﺩﺭﺓ ﻋﻠﻰ ﺍﻧﺗﺎﺟﻬﺎ ٬ ﻻﻥ ﺍﻟﻣﻭﺍﺭﺩ ﺍﻻﻗﺗﺻﺎﺩﻳﺔ ﻣﻭﺯﻋﺔ

ﺗﻭﺯﻳﻊ ﻏﻳﺭ ﻋﺎﺩﻝ ﺑﻳﻥ ﺍﺟﺯﺍء ﺍﻟﻌﺎﻟﻡ .

. 2 ﺗﻌﺩ ﺍﺩﺍﺓ ﺗﻘﺭﺏ ﺍﻟﻣﺳﺎﻓﺎﺕ ﻭﺧﺎﺻﺔ ﻓﻲ ﻅﻝ ﻭﺟﻭﺩ ﺗﻁﻭﺭ ﺳﺑﻝ ﺍﻟﻣﻭﺍﺻﻼﺕ

ﻭﺍﻻﺗﺻﺎﻻﺕ ﺍﻟﺳﻠﻛﻳﺔ ﻭﺍﻟﻼﺳﻠﻛﻳﺔ.

. 3 ﺗﺭﺑﻁ ﺍﻟﺩﻭﻝ ﻭﺍﻟﻣﺟﺗﻣﻌﺎﺕ ﺑﻌﺿﻬﺎ ﻣﻊ ﺍﻟﺑﻌﺽ ﺍﻻﺧﺭ ﻭﺗﺳﺎﻋﺩ ﻓﻲ ﺗﻭﺳﻳﻊ ﺍﻟﻘﺩﺭﺓ

ﺍﻟﺗﺳﻭﻳﻘﻳﺔ ﻋﻥ ﻁﺭﻳﻕ ﻓﺗﺢ ﺍﺳﻭﺍﻕ ﺟﺩﻳﺩﺓ ﺍﻣﺎﻡ ﻣﻧﺗﺟﺎﺕ ﺍﻟﺩﻭﻟﺔ.

. 4 ﺗﻌﺩ ﻣﺅﺷﺭﺍ ﺟﻭﻫﺭﻳﺎ ﻋﻠﻰ ﻗﺩﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﺔ ﺍﻻﻧﺗﺎﺟﻳﺔ ﻭﺍﻟﺗﻧﺎﻓﺳﻳﺔ ﻓﻲ ﺍﻟﺳﻭﻕ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ ﻭﺫﻟﻙ

ﻻﺭﺗﺑﺎﻁ ﻫﺫﺍ ﺍﻟﻣﺅﺷﺭ ﺑﺎﻻﻣﻛﺎﻧﺎﺕ ﺍﻻﻧﺗﺎﺟﻳﺔ ﺍﻟﻣﺗﺎﺣﺔ ﻭﻗﺩﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﺔ ﻋﻠﻰ ﺗﻭﻓﻳﺭ ﺍﻟﻌﻣﻼﺕ

ﺍﻻﺟﻧﺑﻳﺔ ﻭﻣﺎ ﻟﻪ ﻣﻥ ﺍﺛﺎﺭ ﻋﻠﻰ ﺍﻟﻣﻳﺯﺍﻥ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻱ. .

5. ﺗﻌﻣﻝ ﻋﻠﻰ ﺯﻳﺎﺩﺓ ﺍﻟﺭﻓﺎﻫﻳﺔ ﺍﻻﻗﺗﺻﺎﺩﻳﺔ ﻭﺫﻟﻙ ﻣﻥ ﺧﻼﻝ ﺯﻳﺎﺩﺓ ﺍﺷﺑﺎﻉ ﺣﺎﺟﺎﺕ ﺍﻻﻓﺭﺍﺩ

ﻣﻥ ﺍﻟﺳﻠﻊ ﻭﺍﻟﺧﺩﻣﺎﺕ ﻋﻥ ﻁﺭﻳﻕ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺧﺎﺭﺟﻳﺔ ﺍﻟﻰ ﺟﻣﻳﻊ ﺍﻧﺣﺎء ﺍﻟﻌﺎﻟﻡ ﺃﻭ ﺍﻟﺣﺻﻭﻝ

ﻋﻠﻰ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﺳﻠﻊ ﺑﺗﻛﺎﻟﻳﻑ ﺃﻗﻝ

6. ﺑﻔﺿﻠﻬﺎ ﻳﺻﺑﺢ ﺍﻱ ﻣﻭﺭﺩ ﻷﻱ ﺩﻭﻟﺔ ﺫﺍ ﻧﻔﻊ ﻛﺑﻳﺭ ﺍﺫﺍ ﺃﺣﺳﻧﺕ ﺍﺳﺗﻐﻼﻟﻪ ﻻﻛﺗﻔﺎﺋﻬﺎ ﺍﻟﺫﺍﺗﻲ

ﺍﻭﻻ ﻭﺗﺻﺩﻳﺭ ﺍﻟﻔﺎﺋﺽ ﺍﻟﻰ ﺑﺎﻗﻲ ﺩﻭﻝ ﺍﻟﻌﺎﻟﻡ ﺛﺎﻧﻳﺎ.

**مرﺍﺣﻝ ﺗﻁﻭﺭ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ**

**ﻣﺭﺕ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ ﺑﻣﺭﺍﺣﻝ ﻋﺩﺓ ﻣﻧﺫ ﻅﻬﻭﺭﻫﺎ ﻭﺣﺗﻰ ﻭﻗﺗﻧﺎ ﺍﻟﺣﺎﻟﻲ ٬ ﻭﻳﻣﻛﻥ**

**ﺗﻘﺳﻳﻡ ﻣﺭﺍﺣﻝ ﺗﻁﻭﺭﻫﺎ ﺍﻟﻰ ﻣﺎﻳﻠﻲ :**

**. 1 ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﺍﻻﻭﻟﻰ 1498 ) ­ ( 1763**

**ﻅﻬﺭﺕ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﻋﻥ ﻁﺭﻳﻕ ﺍﻻﻛﺗﺷﺎﻓﺎﺕ ﺍﻟﺗﻲ ﺗﻣﺕ ﻓﻲ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻔﺗﺭﺓ ﻭﻏﺯﻭ القارات ﺍﻟﺗﻲ ﻗﺎﻡ ﺑﻬﺎ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭ ﺍﻻﻭﺭﻭﺑﻳﻳﻥ ٬ ﻭﻫﻲ ﺗﺑﺩﺃ ﻣﻊ ﺍﻛﺗﺷﺎﻑ ﻁﺭﻳﻕ ﺍﻟﺭﺟﺎء ﺍﻟﺻﺎﻟﺢ ( 1488 ﻭﺍﻛﺗﺷﺎﻑ ﻛﺭﺳﺗﻭﻓﺭ ﻛﻭﻟﻭﻣﺑﺱ ﻻﻣﺭﻳﻛﺎ ٬ ﻭﻣﻧﻪ ﻟﻌﺑﺕ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ ﺩﻭﺭ ﺍﻟﻣﺣﺭﻙ ﻓﻲ ﻓﻙ ﺍﻟﻌﺯﻟﺔ ﻣﺎﺑﻳﻥ ﺍﻟﻘﺎﺭﺍﺕ.**

**. 2 ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﺍﻟﺛﺎﻧﻳﺔ 1763 ) ­ ( 1883**

**ﺑﺩﺃﺕ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﻣﻊ ﻅﻬﻭﺭ ﺍﻟﻧﻅﺎﻡ ﺍﻻﻧﺗﺎﺟﻲ ﺍﻟﺭﺃﺳﻣﺎﻟﻲ ﻓﻲ ﺍﻟﺟﺯء ﺍﻟﺛﺎﻧﻲ ﻣﻥ ﺍﻟﻘﺭﻥﺍﻟﺛﺎﻣﻥ ﻋﺷﺭ ﻭﺍﻟﺫﻱ ﻛﺎﻥ ﻣﺭﻛﺯﻩ ﺍﻧﺟﻠﺗﺭﺍ ﻭﺍﻟﺗﻲ ﻛﺎﻧﺕ ﺗﻌﺩ ﻓﻲ ﺫﻟﻙ ﺍﻟﻭﻗﺕ ﺍﻻﻗﺗﺻﺎﺩ**

**ﺍﻟﻌﺎﻟﻣﻲ ٬ ﻭﻳﺗﻣﻳﺯ ﺍﻻﻧﺗﺎﺝ ﻓﻲ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﺑﺎﻟﻭﻓﺭﺓ ﻣﻣﺎ ﺃﺩﻯ ﺍﻟﻰ ﺗﺻﺩﻳﺭ ﺍﻟﻔﺎﺋﺽ ﻣﻥ ﺍﻟﻣﻧﺗﺞ ﺍﻟﻰ ﺍﻟﻣﺳﺗﻌﻣﺭﺍﺕ ﻭﺍﻟﺗﻲ ﻛﺎﻧﺕ ﻣﺟﺑﺭﺓ ﻋﻠﻰ ﺷﺭﺍء ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻣﻧﺗﺟﺎﺕ ﻭﺍﻟﺗﻲ ﺑﺩﻭﺭﻫﺎ**

**ﻛﺎﻧﺕ ﺗﻣﺩ ﺍﻟﺩﻭﻝ ﺍﻻﻭﺭﺑﻳﺔ ﺑﺎﻟﻣﻭﺍﺩ ﺍﻻﻭﻟﻳﺔ ﻭﺑﺎﻟﺗﺎﻟﻲ ﺳﻣﺣﺕ ﺑﻅﻬﻭﺭ ﻣﺎﻳﺳﻣﻰ بالتبادل**

**ﺍﻟﻼﻣﺗﻛﺎﻓﺊ) ﻭﺍﻟﺫﻱ ﻳﻌﺩ ﻣﻧﺑﻊ ﺍﻟﺗﺧﻠﻑ ﺍﻟﺫﻱ ﻭﻗﻌﺕ ﻓﻳﻪ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﺩﻭﻝ ﺍﻟﻣﺳﺗﻌﻣﺭﺓ.**

**. 3 ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﺍﻟﺛﺎﻟﺛﺔ 1883 ) ­ ( 1980**

**ﺗﻅﻬﺭ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﺑﻅﻬﻭﺭ ﺍﻟﺷﺭﻛﺎﺕ ﺍﻟﻌﺎﺑﺭﺓ ﻟﻠﻘﺎﺭﺍﺕ ﻭﺍﻟﺗﻲ ﺗﺗﺻﻑ ﺑﻁﺎﺑﻊ ﻣﺗﻣﻳﺯ ﺑﺣﻛﻡ ﻭﺿﻌﻳﺗﻬﺎ ﺍﻟﻣﺗﻣﺛﻠﺔ ﻓﻲ ﺍﻣﻛﺎﻧﻳﺎﺗﻬﺎ ﺍﻟﻣﺎﻟﻳﺔ ﻭﺍﻟﺗﻛﻧﻠﻭﺟﻳﺔ ﻭﺍﻟﺗﻲ ﺗﺗﻌﺩﻯ ﺣﺩﻭﺩ ﺍﻟﺑﻠﺩﺍﻥ ﻭﺳﻠﻁﺔ ﺍﻟﺩﻭﻝ ٬ ﻓﺿﻼ ﻋﻥ ﺫﻟﻙ ﺗﺗﻣﻳﺯ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻣﺭﺣﻠﺔ ﺑﺄﻋﺎﺩﺓ ﺍﻟﻬﻳﻛﻠﺔ ﺍﻟﺗﻲ ﺗﺭﺑﻁ ﺑﻳﻥ ﺍﻟﺩﻭﻝ ﺍﻟﻧﺎﻣﻳﺔ ﻭﺻﻧﺩﻭﻕ ﺍﻟﻧﻘﺩ ﺍﻟﺩﻭﻟﻲ ﻭﻅﻬﻭﺭ ﺍﻟﻣﻧﻅﻣﺔ ﺍﻟﻌﺎﻟﻣﻳﺔ ﻟﻠﺗﺟﺎﺭﺓ ﻭﺍﻟﺗﻲ ﻣﻥ ﺷﺭﻭﻁﻬﺎ ﺳﻳﺎﺳﺔ ﺍﻻﻧﻔﺗﺎﺡ ﻭﺍﻟﺣﺭﻳﺔ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻳﺔ ﻭﺗﺑﻧﻰ ﺍﻗﺗﺻﺎﺩ ﺍﻟﺳﻭﻕ ٬ ﻓﺿﻼ ﻋﻥ ﺯﻳﺎﺩﺓ ﻧﺳﺑﺔ ﺍﻟﺳﻠﻊ ﺍﻟﺩﺍﺧﻠﺔ ﻓﻲ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺗﻲ ﻳﺗﻡ ﺗﺻﺩﻳﺭﻫﺎ .**

|  |  |
| --- | --- |
| **جامعــــــــــــــــــــة بغداد**  **كلية التربية للبنات**  **قســـــــــــــــــــــــم الجغــــــــــــــرافيـــة**  **المحاضرة العاشرة** | **مـــــــــــــــــــــــــدرس** **المـــــــــــــــــــادة**  **م. د سماح صباح الصفار**  **الاختصــاص جــغــرافية النقــل** |

ﺍﻻﻗﺎﻟﻳﻡ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻳﺔ ﺍﻟﺭﺋﻳﺳﺔ ﻓﻲ ﺍﻟﻌﺎﻟﻡ

. 1 ﻏﺭﺏ ﺃﻭﺭﺑﺎ: ﻭﺗﺣﺗﻝ ﺍﻟﻣﺭﻛﺯ ﺍﻻﻭﻝ ﺑﻳﻥ ﺍﻟﻣﻧﺎﻁﻕ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻳﺔ ﺍﻟﻌﺎﻟﻣﻳﺔ ﻓﻬﻲ ﺗﺻﺩﺭ

ﻣﺎﻳﺯﻳﺩ ﻋﻥ ﺛﻠﺙ ﺍﻟﺻﺎﺩﺭﺍﺕ ﺍﻟﻌﺎﻟﻣﻳﺔ ٬ ﻛﻣﺎ ﺍﻧﻬﺎ ﺗﺗﻣﺗﻊ ﺑﻌﻭﺍﻣﻝ ﺳﺎﻋﺩﺗﻬﺎ ﻋﻠﻰ ﺗﺑﻭء ﻫﺫﺍ

ﺍﻟﻣﺭﻛﺯ ﻣﺛﻝ ﺍﺭﺗﻔﺎﻉ ﻣﺳﺗﻭﻯ ﺍﻟﻣﻌﻳﺷﺔ ﻭﺍﻗﺑﺎﻝ ﺳﻛﺎﻧﻬﺎ ﻋﻠﻰ ﺍﻗﺗﻧﺎء ﺍﻟﺳﻠﻊ ﻓﺿﻼ ﻋﻥ ﺍﻧﺗﺎﺝ

ﺍﻟﺳﻠﻊ ﺑﻛﻣﻳﺎﺕ ﺗﻔﻳﺽ ﻋﻥ ﺣﺎﺟﺔ ﺍﻻﺳﺗﻬﻼﻙ ﺍﻟﻣﺣﻠﻲ ٬ ﻛﻣﺎ ﺍﻧﻬﺎ ﺗﺳﺗﻭﺭﺩ ﻛﻣﻳﺎﺕ ﻛﺑﻳﺭﺓ ﻣﻥ

ﺍﻟﻣﻭﺍﺩ ﺍﻻﻭﻟﻳﺔ ﺍﻭ ﺍﻟﺧﺎﻡ ﻟﻛﻭﻧﻬﺎ ﺑﻠﺩﺍﻥ ﺫﺍﺕ ﻣﺳﺎﺣﺎﺕ ﺻﻐﻳﺭﺓ ﻭﻻ ﻳﻣﻛﻧﻬﺎ ﺍﻻﻛﺗﻔﺎء ﺑﻣﺎ

ﺗﻧﺗﺟﻪ ﻣﻥ ﻫﺫﻩ ﺍﻟﻣﻭﺍﺩ ﻣﺛﻝ ﺍﻟﻣﻭﺍﺩ ﺍﻟﺯﺭﺍﻋﻳﺔ ﻭﺍﻟﺣﻳﻭﺍﻧﻳﺔ ﻻﺳﻳﻣﺎ ﺍﻧﻬﺎ ﺗﺩﺧﻝ ﻓﻲ ﺍﻟﺻﻧﺎﻋﺎﺕ

ﺍﻟﻣﺧﺗﻠﻔﺔ.

. 2 ﺷﺭﻕ ﺃﻭﺭﺑﺎ: ﻭﺗﺳﺎﻫﻡ ﺩﻭﻟﻬﺎ ﺑﻧﺳﺑﺔ ﺿﺋﻳﻠﺔ ﺟﺩﺍ ﻣﻥ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ ﻭﺗﺣﺗﻝ ﺭﻭﺳﻳﺎ

ﺍﻟﻣﺭﺗﺑﺔ ﺍﻻﻭﻟﻰ ﻓﻲ ﻧﺳﺑﺔ ﺍﻟﺻﺎﺩﺭﺍﺕ ﻭﺍﻟﻭﺍﺭﺩﺍﺕ ﺣﻳﺙ ﺗﺻﺩﺭ ﺍﻟﻧﻔﻁ ﺍﻟﺧﺎﻡ ﻭﺍﻻﺧﺷﺎﺏ

ﻭﻭﺳﺎﺋﻝ ﺍﻟﻧﻘﻝ ﻭﺍﻻﻻﺕ ﺍﻟﺯﺭﺍﻋﻳﺔ ﻭﺍﻟﺳﻛﺭ ﻭﻏﻳﺭﻫﺎ ﻭﺗﺳﺗﻭﺭﺩ ﺍﻟﻣﻭﺍﺩ ﺍﻻﻭﻟﻳﺔ ﺍﻟﺯﺭﺍﻋﻳﺔ

ﻭﺍﻟﻣﻌﺩﻧﻳﺔ ﻣﻥ ﺍﻟﺩﻭﻝ ﺍﻟﻧﺎﻣﻳﺔ .

. 3 ﺍﻣﺭﻳﻛﺎ ﺍﻟﺷﻣﺎﻟﻳﺔ: ﻭﺗﻌﺩ ﺍﻟﻭﻻﻳﺎﺕ ﺍﻟﻣﺗﺣﺩﺓ ﺃﻛﺑﺭ ﺩﻭﻟﺔ ﺗﺟﺎﺭﻳﺔ ﻓﻲ ﺍﻟﻌﺎﻟﻡ ﻟﻐﻧﺎﻫﺎ ﺑﺎﻟﻣﻭﺍﺩ

ﺍﻟﺯﺭﺍﻋﻳﺔ ﻭﺍﻟﻣﻌﺩﻧﻳﺔ ﻭﺗﻁﻭﺭﻫﺎ ﺍﻟﺻﻧﺎﻋﻲ ﻭﻋﺩﺩ ﺳﻛﺎﻧﻬﺎ ﺍﻟﻛﺑﻳﺭ ﻭﺗﺻﺩﺭ ﻣﺎﻳﺯﻳﺩ ﻋﻥ

ﻧﺻﻑ ﺳﻠﻌﻬﺎ ﺍﻟﻰ ﺍﻟﺩﻭﻝ ﺍﻟﻛﺑﺭﻯ ﻭﺗﺳﺗﻭﺭﺩ ﻣﺎﻻﺗﺳﺗﻁﻳﻊ ﺍﻧﺗﺎﺟﻪ ﻻﺳﺑﺎﺏ ﻁﺑﻳﻌﻳﺔ.

. 4 ﺍﻣﺭﻳﻛﺎ ﺍﻟﻼﺗﻳﻧﻳﺔ: ﻭﺗﺷﻣﻝ ﺩﻭﻝ ﺍﻣﺭﻳﻛﺎ ﺍﻟﻭﺳﻁﻰ ﻭﺍﻟﺟﻧﻭﺑﻳﺔ ﻭﺗﻛﻭﻥ ﺗﺟﺎﺭﺗﻬﺎ ﻣﻊ ﺍﻟﺩﻭﻝ

ﺍﻟﺧﺎﺭﺟﻳﺔ ﻧﺷﻁﺔ ﺑﻳﻧﻣﺎ ﺗﻛﻭﻥ ﺿﻌﻳﻔﺔ ﺑﻳﻥ ﺩﻭﻟﻬﺎ ﺑﺳﺑﺏ ﻭﺟﻭﺩ ﺍﻟﺣﻭﺍﺟﺯ ﺍﻟﻁﺑﻳﻌﻳﺔ ﻣﺛﻝ

ﺟﺑﺎﻝ ﺍﻻﻧﺩﻳﺯ ﻭﻏﺎﺑﺎﺕ ﺍﻻﻣﺯﻭﻥ ﻭﺷﻳﻭﻉ ﺍﻟﺧﻼﻓﺎﺕ ﺍﻟﺳﻳﺎﺳﻳﺔ ﻭﺗﺷﺎﺑﻪ ﺍﻻﻧﺗﺎﺝ ﺍﻟﺯﺭﺍﻋﻲ

ﻭﺍﻟﺻﻧﺎﻋﻲ ﻭﺗﻛﻭﻥ ﻣﻌﻅﻡ ﺻﺎﺩﺭﺍﺗﻬﺎ ﻣﻥ ﺍﻟﻣﻭﺍﺩ ﺍﻟﺧﺎﻡ ﻭﺍﻻﻏﺫﻳﺔ ﻭﺍﻟﻣﻌﺎﺩﻥ ﻣﺛﻝ ﺍﻟﺫﻫﺏ

ﻭﺍﻟﻔﺿﺔ ﻭﻏﻳﺭﻫﺎ.

. 5 ﺃﻓﺭﻳﻘﻳﺎ: ﻭﻫﻲ ﺫﺍﺕ ﻧﺷﺎﻁ ﺗﺟﺎﺭﻱ ﻣﺣﺩﻭﺩ ﺭﻏﻡ ﺳﻌﺗﻬﺎ ﻭﻛﺛﺭﺓ ﻣﻭﺍﺭﺩﻫﺎ ﻭﺗﻧﺣﺻﺭ

ﺗﺟﺎﺭﺗﻬﺎ ﺗﻘﺭﻳﺑﺎ ﻣﻊ ﺍﻟﺩﻭﻝ ﺍﻻﺳﺗﻌﻣﺎﺭﻳﺔ ﺍﻟﺗﻲ ﺗﺳﻳﻁﺭ ﻋﻠﻰ ﺃﺳﻭﺍﻗﻬﺎ ﺑﻳﻧﻣﺎ ﻳﻛﻭﻥ ﺍﻟﺗﺑﺎﺩﻝ

ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﻱ ﺑﻳﻥ ﺩﻭﻟﻬﺎ ﺿﻌﻳﻑ ﻻﺳﺑﺎﺏ ﻣﺷﺎﺑﻪ ﻟﺣﺎﻟﺔ ﺍﻣﺭﻳﻛﺎ ﺍﻟﻼﺗﻳﻧﻳﺔ ﻭﻣﻌﻅﻡ ﺻﺎﺩﺭﺍﺗﻬﺎ

ﻣﻥ ﺍﻟﻣﻌﺎﺩﻥ ﺍﻟﺛﻣﻳﻧﺔ ﻭﺑﻌﺽ ﺍﻟﻣﺣﺎﺻﻳﻝ ﺍﻟﻐﺫﺍﺋﻳﺔ .

. 6 ﺍﺳﺗﺭﺍﻟﻳﺎ: ﻭﺗﺷﺎﺭﻙ ﺑﻧﺳﺑﺔ ﺿﺋﻳﻠﺔ ﻣﻥ ﺍﻟﺗﺟﺎﺭﺓ ﺍﻟﺩﻭﻟﻳﺔ ﺣﻳﺙ ﺗﺻﺩﺭ ﻟﺣﻭﻡ ﺍﻻﺑﻘﺎﺭ

ﻭﺍﻻﻏﻧﺎﻡ ﻭﺍﻻﺻﻭﺍﻑ ﻭﺗﺳﺗﻭﺭﺩ ﺍﻟﻧﻔﻁ ﻭﺍﻟﺳﻠﻊ ﺍﻻﺳﺗﻬﻼﻛﻳﺔ

.

. 7 ﺃﺳﻳﺎ: ﻭﺗﻌﺩ ﺍﻟﻳﺎﺑﺎﻥ ﺃﻫﻡ ﺩﻭﻟﺔ ﺗﺟﺎﺭﻳﺔ ﻓﻳﻬﺎ ﺣﻳﺙ ﺗﺻﺩﺭ ﻛﻣﻳﺎﺕ ﻛﺑﻳﺭﺓ ﻣﻥ ﺍﻟﺳﻠﻊ

ﺍﻟﻣﺻﻧﻌﺔ ﻣﺛﻝ ﺍﻟﺳﻳﺎﺭﺍﺕ ﻭﺍﻟﺳﻔﻥ ﻭﺍﻻﺟﻬﺯﺓ ﺍﻟﻛﻬﺭﺑﺎﺋﻳﺔ ﻭﺍﻻﻟﻛﺗﺭﻭﻧﻳﺔ ﻭﺗﺄﺗﻲ ﺑﻌﺩﻫﺎ ﺍﻟﺻﻳﻥ

ﻭﺍﻟﻬﻧﺩ ﻭﺑﺎﻛﺳﺗﺎﻥ ٬ ﺃﻣﺎ ﺩﻭﻝ ﺟﻧﻭﺏ ﻏﺭﺏ ﺍﺳﻳﺎ ﻓﺗﺷﺗﻬﺭ ﺑﺗﺻﺩﻳﺭ ﺍﻟﻧﻔﻁ ﻣﺛﻝ ﺍﻟﻌﺭﺍﻕودول ﺍﻟﺧﻠﻳﺞ ﺍﻟﻌﺭﺑﻲ .