

العلاقات المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق

Spatial relationships between the development highway and tourist sites in Iraq

Riyad Jumaa Khalaf

رياض جمعة خلف محمد

Muhammad

Dr. Mohammed hashem

د. محمد هاشم ذنون يونس

Dhanoun Younis

أستاذ مساعد

Assistant Professor

University of Mosul –

جامعة الموصل – كلية التربية للعلوم

College of Educationhy

الانسانية – قسم الجغرافية

For Human Sciences –

Department of Geograpy

Dr.mohammed.hashemi@uomosul.edu.iqriad.22ehp141@student.uo

الكلمات المفتاحية: العلاقات المكانية ، طريق التنمية ، طريق التنمية السريع ،
المواقع السياحية

Keywords: Spatial relationships, development road,
development highway, tourist sites

الملخص

يعد النقل احد الاسباب التي تساهم وبشكل فعال في ازدهار السياحة في اي بلد . فمن خلال طرق ووسائل النقل بكافة انواعها يتم توفير كافة متطلبات النشاط السياحي والترويج له في الاماكن المقصودة ، بمعنى ان النقل يمثل القاعدة الاساسية للسياحة ورواجها . اذا ان ازدهار نشاط السياحة والترفيه في اي بلد يرتبط ارتباطا وثيقا بتقدم وسائل وطرق النقل، لذا يهدف البحث تحديد طبيعة العلاقات المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق. حيث كشف البحث في حال اعتماد المسار الاول كخيار لطريق التنمية السريع فأن عدد المواقع المخدومة ٤٠ موقع سياحي ديني بأهمية نسبية ٤٨,٧٨ % ونحو ٣٩ موقع تاريخي اثري بأهمية بنسبية بلغت ٥٦,٥٢ % من اجمال المواقع الاثرية في العراق، اما اعتماد البديل الثاني او الثالث فأن عدد المواقع المخدومة ٦٨ موقع سياحي ديني بأهمية نسبية ٨٢,٩٢ % ونحو ٤٧ موقع للسياحة الاثرية والتاريخية اهميتها النسبية بنحو ٦٨,١١ % من اجمال المواقع السياحية في العراق .

Abstract

Transportation is one of the reasons that contribute effectively to the prosperity of tourism in any country. Through all types of transportation methods and means, all requirements for tourism activity are provided and promoted in the destination places, meaning that transportation represents the basic basis for tourism and its popularity. The prosperity of tourism and entertainment activity in any country is closely linked to the progress of means and methods of transportation, so the research aims to determine the nature of the spatial relationships between the development highway and tourist sites in Iraq. The research revealed that if the first path was adopted as an option for the rapid development road, the number of sites served would be 40 religious tourist sites, with a relative importance of 48.78%, and about 39 historical archaeological sites, with a relative importance of 56.52% of the total archaeological sites in Iraq. As for adopting the second or third alternative, the number of sites served would be 68 sites. Religious tourism has a relative importance of 82.92%, and about 47 archaeological and historical tourism sites have a relative importance of about 68.11% of the total tourist sites in Iraq.

المقدمة .

يهتم علم الجغرافية بدراسة وتحليل العلاقات المكانية بين كافة الظواهر المنتشرة على السطح الارض . فجغرافية النقل تهتم بدراسة العلاقات المكانية بين انظمة النقل والانشطة السياحية وما ينتج عن ذلك من تفاعلات تشكل المتطلبات الرئيسية للنشاط السياحي وزيادة حجم الجذب باتجاه المواقع السياحية ويعد نظام النقل البري بالسيارات المطلب الاول الذي يساهم في توفير فرص الاستثمار والتشغيل لمواقع السياحة الطبيعية والدينية والاثرية التاريخية . عليه فان هدف البحث يتمثل بدراسة المرتكزات الجغرافية في العراق والتعرف على ابرز المواقع السياحية التي يمتلكها والكشف عن العلاقة بين شبكات النقل وتحديد شبكة طرق السيارات في دعم الامكانيات السياحية يضاف لذلك الكشف عن دور طريق التنمية السريع في دعم النشاط السياحي وفقا للبدائل الثلاث .

تتجسد مشكلة البحث بأن النظام النقل يعد من ابرز عوامل جذب واستثمار وتنمية المواقع السياحية اضافة لدوره في تحقيق تفاعل وارتباط مكاني بين مناطق العرض ومناطق الطلب السياحي وطريق التنمية العراقي وخاصة الطريق السريع سوف يعمل على دعم تنمية النشاط السياحي في العراق فهو يربط الاجزاء الجنوبي منه مع الاجزاء الشمالية وتتجسد فرضيات البحث بالجوانب التالية

- ١ . ان طريق التنمية السريع سوف يعمل على تحقيق سهولة اتصال وترابط مكاني مما يعمل على زيادة حجم الطلب السياحي للمواقع السياحية الطبيعية والاثرية والدينية
 - ٢ . ان المواقع السياحية المخدومة من طريق التنمية السريع تتباين فيما بينها في اعتماد الخيار الاول او المسار الثاني لطريق التنمية السريع
 - ٣ . يساهم النقل البري وخاصة النقل بالسيارات في دعم التنمية السياحية في اي اقليم .
- اعتمد البحث على المنهج الاقليمي في الكشف عن العلاقة المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق، بالاعتماد على المصادر الاحصائية المتمثلة بالمجموعة الاحصائية السنوية للعراق وبيانات وزارة النقل العراقية (الشركة العامة للسكك الحديدية) والمصادر الاكاديمية المتعلقة بموضوع مشكلة البحث .

اما الحدود المكانية والزمانية للبحث تمثلت بالعراق الذي يتألف من ثماني عشر محافظة يتنشر فيها العديد من المواقع السياحية الطبيعية والدينية والاثرية التاريخية اما الحدود الزمانية تمثلت بعام ٢٠٢٤ .

وقد خلص البحث الى جملة استنتاجات تمثلت ان العراق يحظى بالمقومات السياحية الطبيعية والبشرية التي تجعله من ابرز المناطق التي يقصدها السياح ضمن نطاقه الاقليمي متمثلة بإقليمين سياحيين احدهما في الجزء الجنوبي والاخر في الجزء الشمالي وان

انشاء طريق التنمية السريع من اقصى الجنوب الى اقصى شمال العراق سوف يعمل على تنشيط حركة السياحة بين الاقليمين مما يحقق نشاط لتلك الحركة على مدار العام. فالمسار الاول كخيار لطريق التنمية السريع فأن عدد المحافظات المخدومة تصبح ٩ محافظات ينتشر فيها ٤٠ موقع سياحي ديني بلغت اهميتهم النسبية ٤٨,٧٨% من اجمالي مواقع السياحة الدينية في العراق كما ينتشر فيها ٣٩ موقع للسياحة التاريخية والاثرية بلغت اهميتهم النسبية ٥٦,٥٢% من اجمال المواقع الاثرية في العراق . اما باعتماد البديل الثاني او الثالث فأن عدد المحافظات المخدومة يصبح ١١ محافظة ينتشر فيها ٦٨ موقع سياحي ديني بأهمية نسبية تقدر بنحو ٨٢,٩٢% من اجمالي مواقع السياحة الدينية في العراق كما ينتشر في تلك المحافظات ٤٧ موقع للسياحة الاثرية والتاريخية تقدر اهميتها النسبية بنحو ٦٨,١١% من اجمال المواقع الاثرية في العراق .

١ / تحليل مكاني لخيارات طريق التنمية السريع في العراق

١ - ١ امكانيات التخطيط لطريق التنمية

ان التخطيط يشتمل على معاني متعددة فقد يعني لبعض الاشخاص الاعداد لبرامج عمل في حين يعني للبعض الآخر على انه وسيلة ذات شأن مهم للإدارة، على ان يتعلق بعملية اعطاء القرارات لكي يكون فعالاً. ولعل الغاية المهمة من التخطيط هي جعل الاشياء تحدث ولولاه يصعب حدوثها وباختصار يمكن اعتبار التخطيط احد الوسائل التفكيرية الطبيعية البسيطة التي يتمكن المفكرون بواسطتها تحقيق الاهداف المرسومة.

وهنا تجدر الإشارة الى ان افضل مفهوم للتخطيط على انه عملية مستمرة لإعطاء القرارات بطريقة نظامية وبأفضل الامكانيات المتوفرة والممكنة لمستقبلها بأسلوب تنظيمي للجهود اللازمة لتنفيذ هذه القرارات ضمن فترة زمنية محددة وقياس النتائج للقرارات المتخذة على ضوء التوقعات خلال نظام ترجيعي منتظم يعرف في معظم الاحيان بعملية المتابعة . اما عن اهمية التخطيط فهو يعتبر عاملاً مساعداً يجنب المخطط عملية اتخاذ قرارات قد تظهر نتائجها بشكل خاطئ كما انه يشد المخطط الى نظام عمل محدد لفترة طويلة من الزمن ، يضاف لذلك ان المهام المفيدة من استخدام التخطيط هي الاعداد لتحضير استراتيجية للتفاعل مع الاحتمالات وامكانيات الحوادث المستقبلية . اذ يمكن تطوير خطة بديلة باستعمال فرضية تخطيطية مختلفة ، كما ان التخطيط ضروري للسيطرة الفعالة طالما كانت السيطرة ممكنة خاصة اذا كانت الغاية للعمل واضحة واطرافها الى كل ما تقدم فإن التخطيط يعطي سبل لتحليل الاخطاء السابقة والتي من الممكن ان تدفع بالمخطط الى توخي الدقة في وضع الخطط المستقبلية (الربيعي ، ١٩٨٦ ، ص ٢٦)

اما عن دور الجغرافي في عملية التخطيط فهو ينطلق من ان الاقليم الجغرافي يمثل الوحدة المثلى من الارض التي يمكن من خلالها تحقيق استثمار متوازن لكل الموارد ونمو متوازن لكل القطاعات والجغرافي من خلال خبرته بالأرض والسكان يمكن ان يكون له دوراً محورياً مع التخصصات الاخرى في وضع كافة الخطط ، وعليه فإن الخبرة الجغرافية في مجال وضع الخطط تنطلق من ان خبرة الجغرافي عن التنوع الاقليمي تجعله ذو خبرة في اختيار الاقليم الانسب لممارسة الانشطة المرغوب فيها . كما يساهم الجغرافي في الكشف عن المعوقات التي يفرضها الواقع الطبيعي والبشري المباشر وغير مباشر في عملية تنفيذ الخطط يضاف لذلك دور الجغرافي . كما ان الجغرافي هو الاقدر على تقييم الواقع الطبيعي والبشري وعلى تقييم التفاعل بين الانسان والارض والتأثير المتبادل بينهما من خلال خبرته التحليلية بالتالي يكون الراي الذي يسهل على الجهات التنفيذية وفريق العمل التخطيطي اتخاذ القرارات المناسبة (الدليمي ، ٢٠١٧ ، ص ٢٥) وتقع على عاتق المخطط في مجال النقل وخاصة

النقل البري الاخذ بعين الاعتبار متغيرات عديدة وخاصة في مجال التخطيط للنقل البري بشقيه (سكك وطرق سيارات) وهي ما تم طرحة في مشروع القناة الجافة العراقية . تشتمل على دراسة كمية الحمولة المنقولة ومقدار المسافرين المطلوب نقلهم وطريقة نقلهم . يضاف لذلك تحديد تكاليف المشروع وتحديد فترة اندثار الشبكة المقترحة ، وكذلك وضع احتمالات لاستعمال اي نمط او اي شبكة اخرى لغير الاغراض التي من اجلها تمت دراسة الشبكة . (الربيعي ، ١٩٨٦ ، ص ١٠٦) وتجدر الاشارة الى هنالك ثلوث رئيسي في عملية اعداد وتنفيذ كافة الخطط المتعلقة بالنقل من حيث التنفيذ والتخطيط . هم كل من الاقتصادي الذي يوضح الاهمية الاقتصادية للمنطقة وافضل وسائل النقل لاستخدامها والثاني الجغرافي الذي يقوم بكافة الدراسات كونه ملما بمناخ المنطقة وقيمتها الاقتصادية وتوزيع سكانها وبالتالي فهو من يحدد المسار الاساسي للطريق اما الثالث فهو المهندس الذي يقوم بعملية التنفيذ النهائي (الحداد ، ص ١٩)

وعليه فان التفكير المبرمج المعتمد في مجال التخطيط والتنظيم المكاني لإعادة تأهيل القناة الجافة وإبراز أهميتها المكانية في تحقيق الترابط المكاني بين منطقة الخليج العربي عند اجزاء العراق الجنوبية وصولا الى اجزائه الشمالية مع الحدود التركية امتدادا الى اراضي قارة أوربا . مما دفع الحكومة العراقية الى اعتماد كافة الاجراءات التخطيطية لأجل إعادة أهمية الموقع الجغرافي للعراق عبر التنمية المكانية للقناة الجافة منذ انعقاد المؤتمر في بغداد بتاريخ ٢٧ / ايار / ٢٠٢٣ / الذي ضم العديد من الدول المجاورة للعراق وممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الاوربي عن عزمها القيام بأنشاء مشروع استراتيجي سوف يعمل على تحول حقيقي في الاقتصاد العراقي فمن خلاله سوف يتحول البلد الى محطة رئيسية للتجارة ومحطة لنقل المسافرين بين اسيا و أوربا ينخفض فيه زمن الرحلة البحرية من ٣٣ يوما الى رحلة برية بفترة زمنية تصل الى ١٥ يوما يتمثل بطريق سريع يبلغ طولة حوالي ١١٩٠ كيلومترا وخط سكك حديد مزدوج بطول ١١٧٦ كيلومترا وبتكلفة مالية قدرت بنحو ١٧ مليار دولار وبالتعاون مع دول منها (السعودية والكويت والامارات وقطر والاردن وعمان ايران وتركيا) اطلق عليه " طريق التنمية العراقي (بخيت ، ٢٠٢٣ ، ص ٤) ويشتمل على هذا المشروع على نظامين الاول نظام السكك الحديدية وبامتداد يصل الى ١١٧٦ كم والثاني نظام الطريق السريع. (طريق نقل السيارات) فيشتمل على خصائص تصميمية تمثلت بسرعة تصميم تصل ١٣٠ كم في الساعة . اما السعة المنشورة تقدر بحوالي ١١٠ كم /ساعة وعدد الممرات ٣+٣ وعرض الخط يصل الى ٣,٦٥ م والطريق الجانبي ٣,٠٠ م وبامتداد يصل ١١٩٠ كم وقد طرحة الحكومة العراقية ثلاث خيارات بديلة لممر الطريق السريع الذي يمتد من اقصى جنوب العراق الى اقصى شمال العراق ضمن اطاره الاقليمي (الشركة العامة

للسكك الحديدية في العراق ، بيانات غ . م ٢٠٢٣) وتجدر الإشارة الى هذا المشروع جاء بالتزامن مع ارتفاع عائدات النفط العراقية للحكومة الحالية التي منحت الحكومة فرص واعدة لمتابعة التنوع الاقتصادي والتصدي للتحديات الهيكلية الطويلة الامد ووضع الاقتصاد على مسار اكثر مرونة واستدامة فالخطيطة لمشروع القناة الجافة جاء لتعزيز التنمية الاقتصادية للعراق وقد يصبح المشروع منافسا كبيرا للقناة الجافة بما يقدمه من اختصار للزمن والتكاليف .

١ - ٢ الموقع الجغرافي للعراق وطريق التنمية

يمتلك العراق موقع جغرافي كان له دور كبير في تاريخه السياسي على مر الازمنة . كما ان العمق الحضاري للعراق ساهم في اكسابه للأهمية الموقعية التي يحظى بها ، اذ يقع العراق في الجزء الجنوبي الغربي من قارة اسيا ويشكل القسم الشمالي الشرقي من الوطن العربي . يحده من الشمال تركيا ومن الشرق ايران ومن الغرب سوريا والاردن ومن الجنوب الكويت والسعودية . فهذا الموقع اعطا للعراق فرصة الاتصال بين حضارتي غرب أوربا والبحر المتوسط من الغرب وحضارة جنوب شرق اسيا من الشرق . وبهذا اصبح العراق نقطة مرور للتجارة بين اسيا واربا (الطه ، ٢٠٢٠ ، ص ٦) اما الموقع الاستراتيجي للعراق فهو في غاية الاهمية بسبب وقوعه في منطقة النقاء طرق المواصلات التي تربط قارات العالم القديم مما خلق للعراق مكانة ذات اهمية كبيرة بين دول العالم من الناحية العسكرية والدولية لما تمتلكه ارضه من اهمية كبيرة لا تقتصر على الثروات والمعادن التي يمتلكها بل تمتد الى انه العراق يمتلك موقع جغرافي استراتيجي خطير يكسبه امكانية السيطرة على القسم الشرقي من الوطن العربي (الطه ، ٢٠٢٠ ، ص ١١) والموقع الجغرافي للعراق جعل مئة مركز للتجارة في الشرق الاوسط وقد لعب هذا الموقع دورا خطيرا في عهد طرق القوافل التي كانت تمر بالعراق من اسيا في طريقها الى أوربا كطريق الحرير الشهير والطرق الاخرى القادمة من الهند وايران الى سواحل البحر المتوسط (محمد ، ٢٠٠٩ ، ص ٣) ونها تجدر الإشارة الى ان العراق فقد هذه الدور في عملية التبادل التجاري بعد افتتاح قناة السويس اذ الصبح مسار التجارة بين اسيا و أوربا عبر القناة ولكن انشاء طريق التنمية (القناة الجافة سوف يعمل على اعادة تلك الاهمية لموقع العراق اذ يؤمن طريق التنمية رحلة برية بفترة زمنية تصل الى ١٥ يوم بدلا من رحلة بحرية تصل الى ٣٣ يوما .

اضافة الى تلك الاهمية التي اكتسبها العراق من موقعة الجغرافي يعتبر من اغنى مناطق العالم اذ يمتلك جملة من الموارد الطبيعية يأتي في مقدمتها النفط اذ يبلغ الاحتياطي النفطي زهاء ١٤٥ مليار برميل بينما بلغت نسبة الانتاج حوالي ٣,٩٧١ مليون برميل يوميا (منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول) ومن هنا جاء التفكير بعملية تخطيط تهدف الى انشاء مشروع القناة الجافة التي تشتمل على مسار للسكك الحديدية واخر لطرق السيارات باعتماد

ثلاثة بدائل يمكن من خلال دراستها تحديد المسار الافضل من اجل اعتماده كمسار لطريق التنمية وكما يلي (الشركة العامة للسكك الحديدية في العراق ، بيانات غ . م . ٢٠٢٣)

١ . الممر البديل الاول يتمثل هذا المسار بإعادة تأهيل الطريق السريع HWA وهو الطريق الذي يربط ميناء ام قصر في محافظة البصرة مع العاصمة بغداد وكذلك الطريق السريع الذي يربط العاصمة بغداد مع محافظة نينوى كما في الخريطة (أ) ويتمثل هذا المسار بالطريق الدولي A1 الذي يمتد من البصرة وبالتحديد مينا ام قصر الى بغداد وبمسافة تصل الى ٥٦٥ كم والطريق الدولي قم ١ الذي يمتد من بغداد حتى الحدود السورية العراقية في ناحية ربيعة بمسافة تصل الى ٥٢١ كم وان هذا المسار يتطلب اجراء تعديلا تتمثل باستكمال الطريق رقم ١ ليصل الى معبر سحيلة ثم منفذ فيشخابور وكذلك استكمال الطريق الدولي A1 ليصل ميناء الفاو الكبير و اجراء تحولات جديدة تتمثل بتخريج الطريق من وسط المدن لتلافي الازدحام المروري الذي قد يتسبب بعرقلة الرحلة وزيادة زمن الوصول وكذلك توسيع الطريق من بغداد الى الموصل ومن ايجابيات هذا المسار بأنه قائم ولا يتطلب الا تكاليف بسيطة لإتمام متطلبات طريق التنمية المرجو انجازه ولكن لهذا البديل سلبات تتمثل بالازدحام المروري الخانق الناتج عن حركة المرور القادمة من ميناء ام قصر وميناء الفاو الامر الذي سينتج عنه ازدحام مروري يزيد من زمن الرحلة . يضاف الى ذلك ان اعمال الصيانة واعادة التأهيل عادة ما تكون اكثر تعقيدا من الإنشاءات الجديدة ولكن وبنفس الوقت تبقى التكاليف المالية البسيطة التي تحتاجها عملية انجاز المشروع عامل مشجع على اعتماد هذا المسار مقارنة مع التكاليف المالية الباهظة التي تحتاجها المسارات الاخرى ويخترق هذا المسار محافظات عديدة ويربطها مع بعضها منها البصرة والناصرية والموثى والقادسية وبابل وبغداد ومحافظة صلاح الدين ويصل الى مركز محافظة نينوى (الموصل) ثم الى ناحية ربيعة وبعددها يتجه الى معبر سحيلة ثم الى ناحية زكريا في قضاء زاخو ويصل بعد ذلك الى منفذ فيشخابور

٢ . الممر البديل الثاني و الممر البديل الثالث . يتمثل البديل الثاني بالطريق السريع (ب) (HWC) اما البديل الثالث فيتمثل بالطريق السريع (ج) (HBC) كما في الخريطة (ب) والخريطة (ج) حيث تسعى الجهات المعنية المسؤولة عن انجاز مشروع القناة الجافة الى انشاء مسار جديد من ميناء الفاو حتى فيشخابور، يمر هذا المساران في مناطق مفتوحة بعيد عن مراكز المدن فهذان المساران كلاهما يمتدان في الاجزاء الغربية من المحافظات الجنوبية ، ومن ايجابيات البديل الثاني والثالث ان امتدادهما سوف يكون في مناطق مفتوحة وارضية منبسطة بعيدا عن المناطق الجبلية. وهذا الامر يقلل من عمليات الحفر والردم وكذلك عدم الحاجة للأنفاق ، اما سلبات هذان المساران ان امتدادهم يكون بعيدا عن مراكز المدن وهنا

تظهر الحاجة لأنشاء شبكة طرق تربط المدن مع الطريق لغرض توفير المنفعة الاقتصادية للسكان، اضافة لذلك فأن عمليو انشاء مسارات جديدة تعترضها مشكلة تتمثل باستملاك اراضي تكون عاديته لوزارة اخرى ولا بد من الاشارة ان الاختلاف في مسار البديل الثاني والثالث يبدا من شمال العاصمة بغداد حتى الحدود الإدارية الفاصلة بين نينوى وصلاح الدين ،

١ - ٣ السيناريوهات المتوقعة لطريق التنمية

يتضمن مشروع طريق التنمية الذي سوف يكون حلقة الوصل بين الخليج العربي و أوروبا انشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال اعادة توطين الصناعات واحداث تحول حقيقي في الاقتصاد العراقي الى جانب انشاء طريق بري للسيارات والسكك الحديدية ومن هنا يتضح حجم التكاليف التي تقع على عاتق انجاز المشروع والتي تقدر بحوالي ١٧ الى ٢٠ مليار دولار (بخيت ، ٢٠٢٣ ، ص ٤) اما عملية الانجاز سوف تكون على مراحل زمنية يمر بها المشروع فهي تبدأ من مرحلة جمع الوثائق والافتراضات الفنية الاولى في حزيران ٢٠٢٢ حتى مرحلة تحليل التكاليف والفوائد وتحديد افضل مسار للسكك الحديدية والطريق السريع في كانون الثاني ٢٠٢٢ اما المرحلة الثانية تبدأ من التصميم الاولي لأفضل مسارات السكك والطريق السريع في نيسان ٢٠٢٣ ولمدة ١٢ شهر اما المرحلة الاخرى فهي تشتمل على التصميم التفصيلي للإقسام الوظيفية والتدريب في نيسان ٢٤ ولمدة ١٢ شهرا اما مرحلة البناء والتكليف تبدأ من ٢٠٢٥ ولمدة خمسة سنوات حتى نهاية ٢٠٢٩ ويمكن القول ان مراحل التشغيل الاولى تبدأ من سنة ٢٠٢٨ اما المراحل التي تبلغ فيها القناة الجافة طاقتها القصوى والدرجة المرجو بلوغها في عام ٢٠٥٠ (الشركة العامة للسكك الحديدية في العراق بيانات غ . م ٢٠٢٣) اما عن توقعات متطلبات حركة المرور على القناة الجافة (طريق التنمية العراقي) للركاب واجمالي الشحن الداخلي والخارجي فهي تتضح من خلال الجدول (١) الذي يبين تلك التوقعات على ثلاث مراحل تبدأ بعام ٢٠٢٨ وتنتهي بعام ٢٠٥٠

الجدول (١)

توقعات حركة المرور على طريق التنمية بحسب مراحل تشغيله

الركاب	٢٠٢٨	٢٠٣٨	٢٠٥٠
السكك الحديدية (عدد الركاب) مليون	١٤,٥	١٩,٥	٢٤,٥
الطريق السريع (عدد سيارات الركاب)	٢٩,٥	٣٨,٠	٤٧,٥
توقعات اجمالي الشحن	٢٠٢٨	٢٠٣٨	٢٠٥٠
سكك حديد + طريق سريع / مليون حاوية	٣,٨	٥,٨	٨
سكك حديد طريق سريع مليون / للطن / سنة	٢٩,٥	٣٥,٧	٤٧,٥

المصدر : عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية، بيانات غير منشور ٢٠٢٣ .

الخريطة (١)

الخيارات المطروحة كبداية لطريق التنمية السريع في العراق

خارطة (أ) مسار الخيار الأول لطريق التنمية السريع في العراق



خريطة (ب) مسار البديل الثاني لطريق التنمية



خريطة (ج) مسار البديل الثالث لطريق التنمية



المصدر / عمل الباحث بالاعتماد جمهورية العراق ، وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديدية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٣.

وبالنظر الى جدول (١) يتضح التسلسل الزمني في الامكانيات التشغيلية المتوقعة للقناة الجافة ففي عام ٢٠٢٨ تصل طاقة السكك الحديدية الى ١٤,٥ مليون راكب بينما ترتفع في عام ٢٠٣٨ الى ١٩,٥ مليون راكب اما في عام ٢٠٥٠ حيث تبلغ القناة الجافة اعلى طاقاتها في العمل ومراحل تشغيلها النهائية يصل عدد الركاب المنتقلين بواسطة خط السكك الحديدية الى ٢٤,٥ مليون راكب اما عن طاقة الطريق السريع في نقل الركاب ففي عام ٢٠٢٨ يبلغ عدد الركاب المنتقلين على الطريق السريع ٢٩,٥ مليون راكب بينما يرتفع هذا العدد في المرحلة التشغيلية الثانية الى ٣٨,٥ مليون راكب بينما يرتفع هذا العدد بعد الانجاز لكامل مراحل المشروع الى ٤٧,٥ مليون راكب . اما فيما يتعلق بطاقة القناة الجافة في نقل البضائع فأن اجمالي حركة الشحن للسكك والطريق السريع في عام ٢٠٢٨ تبلغ ٣,٨ مليون وحدة مكافئة في السنة بينما ترتفع الى ٥,٨ مليون وحدة مكافئة في عام ٢٠٣٨ اما بعد مرحلة التشغيل الاخيرة تبلغ حوالي ٨ مليون وحدة مكافئة في السنة اما الحد الادنى للبضائع المنقولة سنويا ففي عام ٢٠٢٨ يبلغ الحد الادنى ٢٩,٥ مليون وحوالي ٣٥,٧ مليون طن في عام ٢٠٢٨ ويصل الى ٤٧,٥ مليون طن في عام ٢٠٥٠

٢ / المرتكزات الجغرافية للمواقع السياحية في العراق

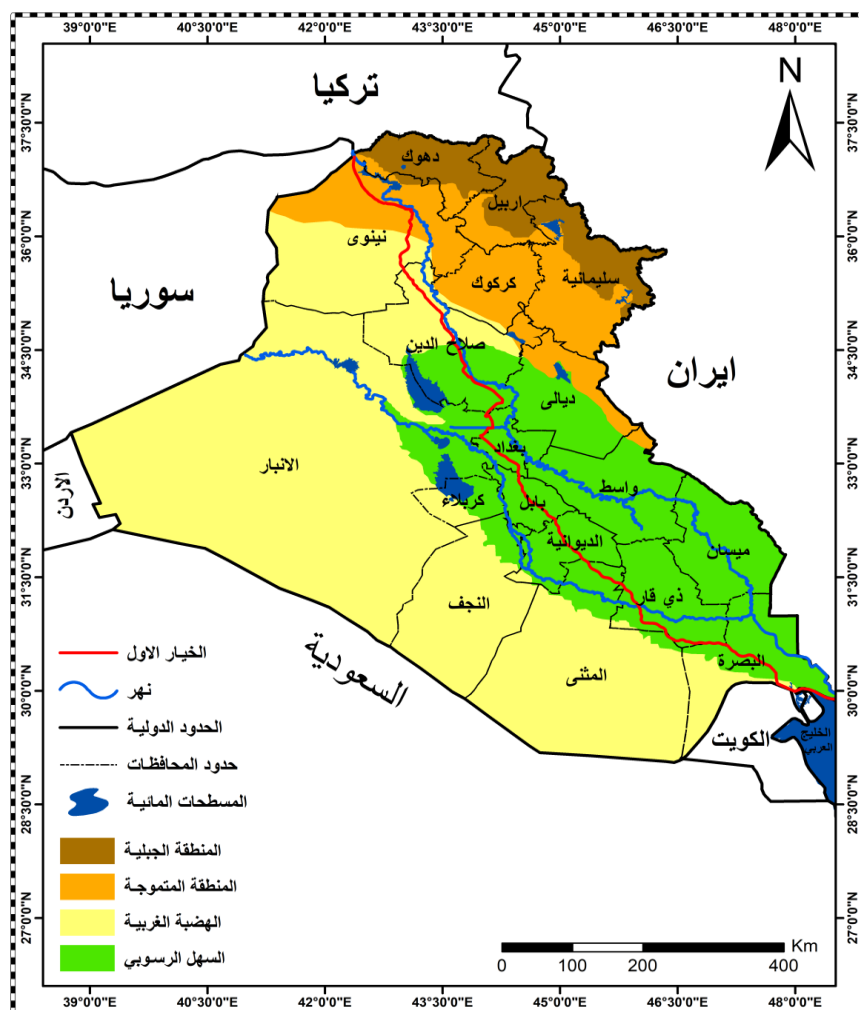
١ - ٢ - المرتكزات الجغرافية الطبيعية وتشتمل على ما يلي .

١ - ٢ - الموقع الجغرافي

تبرز اهمية الموقع الجغرافي في حركة السياح من حيث القرب والبعد بين مناطق العرض ومناطق الطلب السياحي . فكلما كانت المسافة بينهما قصير اي المسافة المقطوعة بين دول استقبال السياح وبين الدول المصدرة للسياح . كلما كان ذلك عاملا مشجعا في زيادة الجذب السياحي ، فقصر المسافة يقلل من تكاليف السفر ويحدد مدة الاقامة للسائح ، بعكس ما لو كانت المسافة بين مناطق العرض والطلب طويلة حيث ينعكس ذلك بشكل سلبي على النشاط السياحي اذ تؤثر على السائح من حيث تحديد وتقليل مدة اقامته (الساعدي ، ٢٠٢٣ ، ص ٥٤) ويمتلك العراق موقعا وسيطا بين اقطار الخليج العربي من جهة والاقطار المطلة على البحر المتوسط من جهة اخرى ويعد حلقة وصل بين القارات الثلاث اسيا - افريقيا - أوروبا . ويحد العراق اربعة دول عربية هي سوريا والاردن والكويت والسعودية ودولتان غير عربيتان هما ايران وتركيا ويرتبط مع هذه الدول بعلاقات تاريخية وحضارية واقتصادية وكان لوجود طرق النقل (البرية والبحرية والجوية) تعزيز للعلاقات على مر الازمنة وقد شكلت هذه الدول مصدر اساسي للسياحة وخاصة اقطار الخليج العربي (حمادي وكزار ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٥٦) وكما موضح في الخريطة (٢) التي توضح موقع العراق وكذلك تشير الى اقسام السطح في التي سيتم عرضها في النقطة التالية

الخريطة (٢)

خريطة الموقع الجغرافي واقسام السطح للعراق



المصدر / عبد الزهرة علي الجنابي ، جغرافية العراق الاقليمية بمنظور معاصر ، مؤسسة

الصادق الثقافية ، العراق ، بابل ، ط ١ ، ٢٠٢٠ ، ص ٣٥

١ - ٢ - ٢ :- التضاريس

ان دراسة قسام السطح تعد من اهم العوامل التي يجب التركيز عليها في الدراسات الجغرافية لما لها من دور كبير في التأثير على كافة الانشطة التي يمارسها الانسان على سطح الارض، وفي مجال الجغرافية السياحية يوجه الاهتمام نحو قوة جذب هذه العناصر وامكانية استثمارها في التنمية السياحية ، ويضم العراق تضاريس متنوعة كما موضح في الخريطة (٢) منها المنطقة الجبلية التي تشكل ٥% من مساحته وعلى الرغم من صغر مساحتها الا انها تمتاز بطبيعتها التي تتصف بالطابع السياحي. اذا تمتاز بوجود العديد من

المرتفعات مثل قمة جبل هالكرد التي يصل ارتفاعها الى ٣٦٧٠ م. وان الصفات التي تتمتع بها المنطقة الجبلية زادت من قيمتها السياحية اذ اصبحت ابرز مناطق الجذب السياحي في البلاد اذ تمتلك مظاهر جيومورفولوجية جذابة منها الكهوف مثل كهف كونه با وقرقاين الى جانب امتلاكها العديد من الشلالات والتي ساعدت على تركيز المصايف السياحية ابرزها مثل شلال كلي علي بك في اربيل وشلال احمد اوه في السليمانية اما المنطقة المتموجة فهي تشكل ٩,٧ % من مساحة العراق والتي تشكل احد اقسام سطحه ويطلق عليها منطقة السهول المتموجة او منطقة اقدام الجبال (امين ، ١٩٧٩ ، ص ٥١) اما القسم الاخر من اقسام سطح يتمثل بإقليم السهل الرسوبي الذي يمتلك معطيات سياحية جذابة ، فهو يمتاز بانبساط ارضة وبالتالي يساعد على سهولة الحركة والتنقل بشكل مستمر مما شجع على مد كافة انماط النقل البري من طرق معبدة وخطوط حديد ، يضاف الى ذلك اختراق نهري دجلة والفرات له مما ضاعف من قيمته السياحية وزاد من مرونة الحركة فيه من خلال استخدام هاذين النهرين كمسرح للنقل والحركة (غالبا ، ١٩٩٢ ، ٤٩٩) وتعد الهضبة الغربية احد اقسام سطح العراق وتشغل مساحة تقدر بحوالي (٦ %) من مساحة العراق يمتاز هذا الاقليم بمميزات سياحية من خلال امتلاكه لإراضي صحراوية تكون مشجعة على ممارسة نشاط الفروسية وصيد الحيوانات وهي من الاعمال التي يهواها البعض من السياح بشكل يدفعهم الى امضاء بعض الوقت في هذه المناطق بمساحاتها الواسعة وسمائها الصافية (غالبا ، ١٩٩٢ ، ٥٠٣)

١ - ٢ - ٣ :- المناخ

يعد المناخ احد ابرز العناصر الطبيعية التي تساهم في توقيع وانشاء وتطوير المشاريع السياحية كما له تأثيرات على بنية الانسان الجسدية والنفسية ويكون في بعض الاحيان عاملا مهما ومساعدة للسفر والسياحة في حين يكون عاملا معرقلا في حال ارتفاع درجات الحرارة وازدياد حركة الرياح او عند شدة الامطار.

ومن العوامل المؤثرة على مناخ موقعه الفلكي اي الموقع بالنسبة لدوائر العرض فهو يحدد زاوية سقوط اشعة الشمس كما يحدد طول النهار ويقع العراق بين دائرتي عرض ٢٩,٦° و ٣٧,٣٧° وان هذا الموقع اكسب العراق حرارته الشبيه بالحرارة المدارية كما اثر في تديد الرياح السائدة التي تهب عليه حيث اصبح في مهبط الرياح العكسية الغربية في فصل الشتاء ويقسم العراق الى ثلاثة اقاليم مناخية الاول مناخ المنطقة الحبلية ويقع شمال وشمال شرق العراق ومناخها يشبه مناخ البحر المتوسط ودرجة حرارته اقل من بقية المناطق . اما القسم الثاني فيتمثل بمناخ منطقة السهوب الذي يسود في منطقة الروابي وشال منطقة الجزيرة وهو انتقالي بين مناخ البحر المتوسط والصحراوي الحار . اما القسم الثالث فهو مناخ المنطقة

الصحراوية والذي يقع ضمن منطقة السهل الرسوبي والبادية الصحراوية وهو اشد حرارة واق امطار من المنطقتين السابقتين (السعدي ، ٢٠١٧)

١ - ٢ - ٤ :- الموارد المائية .

تشكل الموارد المائية احد عناصر الجذب السياحي الذي يقصده السياح من داخل البلد وخارجة وخاصة اذا توفرت متطلبات النشاط السياحي الاخرى بجانبه ، حيث يسمح للسائحين بممارسة الفعاليات السياحية المرتبطة به كالسباحة والتجذيف والغوص وصيد الاسماك فضلا عن استخدام الزوارق ، يضاف الى ذلك دور المسطحات المائية في تلطيف الجو خاصة اذا كانت مساحتها واسعة . و يمتلك العراق العديد من الموارد المائية التي ساهمت وبشكل فعال في تنشيط كافة القطاعات بما فيها القطاع السياحي لما لها من تأثير كبير انعكس على استيطان السكان وتركزهم وكذلك دخولها في كافة استعمالات الحياة . يأتي في مقدمة تلك الموارد نهري دجلة والفرات اللذان ينبعان من الاراضي التركية .

فنهري دجلة ينبع من المرتفعات الجنوبية الشرقية في تركيا ويلتقي مع نهري الفرات في كرمه علي يبلغ امتداده داخل الاراضي العراقية مسافة تصل الى ١٤١٨ كما يتصل به العديد من الروافد ابرزها الخابور والزابين والعظيم . اما نهري الفرات فينبع من الاراضي التركية نتيجة التقاء رافدي فرات صو ومراد صو ويدخل الاراضي السورية بالقرب من جرابلس ومن ثم يتجه نحو الجنوب الشرقي ليدخل الاراضي العراقية . يبلغ امتداد نهري الفرات داخل الاراضي العراقي مسافة تصل الى ١٢٠٠ كم (طاهر ، ٢٠٢٠ ، ص ٣٥ - ٣٦) ان الامتداد الطولي لنهري دجلة والفرات في الاراضي العراقية انعكس على التركيز السكاني اذ يلاحظ ان الغالبية العظمى من المستقرات البشرية بدأت نشأتها بالقرب من مجاري الانهار حتى تطورت تلك المستقرات وشكلت المدن الحالية التي تمتد على جانبي النهرين وذلك انعكس بدوره على مد طرق النقل البري وخاصة طرق السيارات فالغاية من مد وانشاء تلك الطرق هو ربط المستقرات البشرية مع بعضها وربط مناطق الانتاج مع مناطق الاستهلاك .

يضاف الى ذلك مصادر اخرى تمثلت بالبحيرات الطبيعية منها والاصطناعية فضلا عن وجود الاهوار والمستنقعات في جنوب العراق ومن ابرز تلك البحيرات دوكان والحبانية والثرثار والتي شكلت مواقع سياحية ذات اهمية كبيرة وقد انشئت حولها العديد من المدن السياحية مثل المدينة السياحية في الحبانية ودوكان وتحتوي تلك البحيرات على ثروة سمكية شكلت عامل جذب سياحي الى جانب المناظر الطبيعية التي تتمتع بها تلك البحيرات . يضاف لذلك وجود المياه الجوفية بأنواعها المختلفة التي شكلت ابرز عناصر الجذب السياحي لا سيما المياه الجوفية التي استخدمت لأغراض علاجية كما في عيون حمام العليل الكبريتية . كما تعد الشلالات والمساقط المائية من ابرز الموارد المائية التي ساهمت في تفعيل النشاط

السياحي في العراق (حمادي وكزار ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٦٠) وتوضح الخريطة (٣) ابرز موارد العراق المائية

١ - ٢ - ٥ - النبات الطبيعي

ينعكس تأثير النبات الطبيعي على النشاط السياحي في اتجاهين الاول .باعتبارها مناظر طبيعية تجذب انظار السياح ،فالأنسان يميل بطبيعته نحو المناطق الخضراء فهو عند المفاضلة يختار المناطق التي تمتاز بجمالها الطبيعي والاتجاه الثاني يبرز كون المناطق الخضراء تشكل منتزهات طبيعية اصبحت مقصدا للسياح من مختلف الاماكن ، ويمكن ملاحظة ذلك على مناطق شمال العراق التي تمتاز بكثرة الغابات واشجار الفاكه مما شكل عامل جذب سياحي مهم للمنطقة ، وكذلك الحال بالنسبة لجنوب العراق الذي تشكل فيه بساتين النخيل وخاصة تلك الموجودة على ضفاف شط العرب التي اصبحت من اجمل المناطق الطبيعية في العالم فالسائح يبحث دائما عن كل ما هو جديد للتمتع بمشاهدته واصبحت تلك المناطق المتمثلة ببساتين وغابات شط العرب من الاماكن الفريد وان انشاء مدن سياحية فيها سوف يجعل منها عنصر جذب سياحي يدفع السائح للقدوم نحوها والتمتع بمناظرها (العقيلي ، ١٩٨٠ ، ص ٦٤) يضاف الى كل ما تقدم فالحياة البرية تحتل مكانة مهمة في دراسة النشاط السياحي لأنها تشكل احد اركان الاقتصاد الوطني لكثير من الدول والاقاليم . وبذات الوقت تعد جانبا مهما في النشاط السياحي ، وعلى هذا الاساس اصبحت الطيور والحيوانات والثروة السمكية تحظى بعناية كبيرة من السائحين والمقيمين على الانشطة السياحية ويتواجد في الاجزاء الشمالية من العراق انواع عديدة من الحيوانات م. كما تتواجد الحيوانات البرية في منطقة الاهوار جنوب العراق لكون البيئة المائية للأهوار قد اكسبت الاقليم قوة جذب سياحي (حمادي وكزار ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٦١)

الخريطة (٣)
الموارد المائية في العراق



المصدر : بالاعتماد على جمهورية العراق ،الموارد المائية العراقية ، خريطة مشاريع الري
والبزل في العراق لسنة ٢٠٠٤ م

٢ - ٢ المرتكزات الجغرافية البشرية .

تمتلك المرتكزات البشرية والحضارية أهمية كبيرة للجذب السياحي لا تقل عن أهمية العناصر الطبيعية انما تتفاعل جميعها مع بعضها بهدف تكوين منظومة للنشاط السياحي بمختلف جوانبه وتشتمل المرتكزات البشرية المؤثرة على النشاط السياحي على ما يلي .

٢ - ٢ - ١ . السكان والتركيب الاثنوغرافي .

يتوقف دور السكان في السياحة على تركيب الافراد الذين يمارسون هذا النشاط والعلاقة فيما بينهم فقد(فو ستر) الى ان دور السكان لا يمكن ادراكه فقط في مراكز الجذب السياحي بل يتعدى ذلك الى المدن غير السياحية المجاورة لتلك المراكز . وعلية فأن حجم السكان ونموهم له دور كبير في دعم هذا النشاط الاقتصادي (عزالدين وعاشور ، ٢٠٠٥ ، ص ١٥٥) وفيما يتعلق بسكان العراق فهناك تباين كبير في اعداد السكان فيما بين المحافظات فقد بلغ اجمالي سكان العراق سنة ٢٠٢٢ زهاء ٤٢٢٤٨٨٨٣ نسمة بلغت نسبة التركيز الحضري منها زهاء ٦٩,٨٦% وبلغت نسبة الكثافة السكانية حوالي ٩٧,١١ نسمة /كم^٢ تتباين ما بين محافظة وخرى كما موضح في الجدول (٢) وتأسيسا على ما تقدم ان ارتفاع سكان الحضر مقارنة مع سكان فأن ذلك يرفع من نسبة عدد السياح وبالتالي زيادة الطلب للحصول على الخدمات والانشطة السياحية وبالتالي يجب على الجهات المعنية التخطيط لتنمية المواقع السياحية .

اما فيما يتعلق بالتركيب الاثني . فالأثنية تعرف على انها جماعة ذات تقاليد مشتركة لها شخصية متميزة كجماعه فرعية من المجتمع يختلف اعضائها عن المجتمع من حيث خصائصهم الثقافية ويشتمل التركيب الاثنوغرافي على الديانة والمعتقد للفئة او الجماعة . ولهذا التركيب اثر في ممارسة النشاط السياحي وخاصة فيما يتعلق بالسياحة الدينية والسياحة التاريخية فلكل قومية اثارها الخاصة بها كما ان لكل ديانة مزاراتها الخاصة بها ويعد العراق خير مثال على ذلك اذ يتكون من قوميات عديده اهمها العرب والكرد بالإضافة الى وجود اقليات اخرى مثل التركمان والشبك ويوضح الجدول (٣) التركيب الإثنولوجي لسكان العراق الذين يتكون منهم نسيج المجتمع العراقي (الطه ، ٢٠٢٠ ، ص ١١٠) .

الجدول (٢)

التوزيع المكاني للكثافة السكانية ونسبة التركيز الحضري لسكان العراق لسنة ٢٠٢٢

المحافظات	عدد السكان نسمة	المساحة كم ^٢	الكثافة شخص/كم ^٢	التركز الحضري %
نينوى	٤١٣٥٣٦	٣٧٣٢٣	١١٠,٧٥	٤٥,٦٨
كركوك	١٧٧٠٧٦٥	٩٦٧٩	١٨٢,٩٤	٥٣,٦٥
ديالى	١٨١٤٣٦٨	١٧٦٨٥	١٠٢,٥٩	٣٦,٢٣
الانبار	١٩٦٣٣٤٦	١٣٧٨٠٨	١٤,٢٤	٣٦,٥٩
بغداد	٩٠٠٦٠٠١	٤٥٥٥	١٩٧٧,١٦	٦٤,٨٧
بابل	٢٢٨٨٤٥٦	٥١١٩	٤٤٧,٠٥	٣٥,٦٥
كربلاء	١٣٥٠٥٧٧	٥٠٣٤	٢٦٨,٢٩	٤٩,٨٨
واسط	١٥٢٧٩١١	١٧١٥٣	٨٩,٠٧	٤٣,٦٠
صلاح الدين	١٧٦٧٨٣٧	٢٤٣٦٣	٧٢,٥٦	٢٩,٣٨
النجف	١٦٣٠٨٠٧	٢٨٨٢٣	٥٦,٥٨	٥٣,٢٢
القادسية	١٤٣٠٧١٤	٨١٥٣	١٧٥,٤٨	٤٢,٥١
المتن	٩٠٢٤٨٠	٥١٧٤٠	١٧,٤٤	٣٣,١٠
ذي قار	٢٣٢١٨٥١	١٢٩٠٠	١٧٩,٩٨	٤٧,٢٦
ميسان	١٢٣٣٠٥٣	١٦٠٧٢	٧٦,٧٢	٥٤,١٨
البصرة	٣٢٢٣١٥٨	١٩٠٧٠	١٦٩,٠١	٥٩,٦٦
اربيل	٢٠٥٥٤٤٨	١٥٠٧٤	١٣٦,٣٥	٦١,٩٨
دهوك	١٤٣٢٣٦٩	٦٥٥٣	٢١٨,٥٨	٥٤,٩١
سليمانية	٢٣٩٦٢٠٦	١٧٠٣٢	١٤٠,٦٨	٦٣,٢٥
المجموع	٤٢٢٤٨٨٨٣	٤٣٥٠٥٢	٩٧,١١	٦٩,٨٦

المصدر عمل الباحث بالاعتماد على جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي

للإحصاء ، المجموعة الإحصائية السنوية ، ٢٠٢٢-٢٠٢٣

الجدول (٣)

التركيب الإثنولوجي لسكان العراق لسنة ٢٠١٨

القومية	تقديرات سنة ٢٠١٨	نسبتهم من اجمالي السكان
العرب	٣٠٢٨٧١٨٤	٧٩,٤٥
الأكراد	٩٥٧٥٣٤٩	١٥,٦٧
التركمان	٩٥٤٠٩٧	٢,٥٠
الاثنية المسيحية	٤٥٢٩٢١	١,١٩
أخرى	٤٥٤٦٣١	١,١٩
المجموع	٣٨١٢٤١٨٢	%١٠٠

المصدر : عبد المحسن احمد ابراهيم ، المرتكزات الجغرافية الرئيسية المؤثرة في تحديد شخصية العراق الاقليمية ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، قسم الجغرافية ، كلية التربية ، جامعة الموصل ، ٢٠٢٠ ص ١١٦

اما فيما يتعلق بالتنوع الديني لسكان العراق فقد ساعد موقع العراق على انتشار اديان عديدة يدين بها السكان فقبل دخول الاسلام له كانت تنتشر فيه ديانات معتقدات دينية كالسومرية والأكدية والبابلية ومن ثم دخلت الزرادشتية بدخول الفرس وعمت القسم الشمالي من العراق حتى دخول الاسلام، وان هذا التنوع الديني انعكس على النشاط السياحي متمثلاً بالمرافد والمزارات الدينية الخاصة بكل ديانة ومعتقد فبالنظر الى جدول (٤) يتضح التنوع الديني لسكان العراق في الوقت الحالي والذي تأتي فيه الديانة الاسلامية بالمرتبة الاولى بنسبة بلغت ٩٧,٤١% من اجمالي سكان العراق ثم الديانة المسيحية بنسبة ١,١٨% والأيزيدية بنسبة ١,٣% والصابئة ٠,١٤% والديانات الاخرى بنسبة ٠,٢٤% .

الجدول (٤)

نسبة كل ديانة من مجمل سكان العراق لسنة ٢٠١٨

الديانة	عدد السكان نسمة	نسبتهم من اجمالي السكان
مسلم	٣٧١٣٦٢٢٦	٩٧,٤١
مسيحي	٤٥٢٩٢١	١,١٨
إيزيدي	٣٩١٨٢١	١,٠٣
صابئي	٥٠٨٩٢	٠,١٤
أخرى	٩٢,٣٢٢	٠,٢٤
المجموع	٣٨١٢٤١٨٢	%١٠٠

المصدر : عبد المحسن احمد ابراهيم ، المرتكزات الجغرافية الرئيسية المؤثرة في تحديد شخصية العراق الاقليمية ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، قسم الجغرافية ، كلية التربية ، جامعة الموصل ، ٢٠٢٠ ص ١٢١ .

٢ - ٢ - ٢ الآثار التاريخية والمزارات الدينية

تشتمل الآثار التاريخية على بقايا الحضارات القديمة التي تم العثور عليها عن طريق الحفر والتنقيب فالعراق يمتلك كم هائل من ذلك الموروث اذ تشير بعض الدلائل الى وجود ما يقارب ١٠ الاف موقع اثري لعل من ابرزها البابلية والسومرية واثار النمرود والحضر (الطه ، ٢٠٢٠ ، ص ٢٦٢) كيف لا والعراق يعد من اقدم الحضارات اذ اصبحت دلائل التحضر واضحة على سكان بلاد الرافدين في حوالي ٤٠٠٠ ق.م المنصرمة وتبلورت عن ذلك دويلات المدن القديمة الكبيرة في حدود ٣٠٠٠ ق.م الى ٢٥٠٠ ق.م اي في عصر فجر السلالات فظهرت بعض المراكز الحضرية التي يمكن ان يطلق عليها اسم المدن العبيد و أور والوركاء والعديد من المدن الاخرى (الطه ، ٢٠٢٠ ، ص ١٢١) كل ذلك ساهم في ترك اثار تاريخية اصبحت اليوم من ابرز مراكز الجذب السياحي في العراق . يضاف لذلك العديد من الصناعات اليدوية التي يشتهر بها سكان العراق والتي باتت تساهم في دعم السياحة التاريخية لعل ابرزها صناعة الفخار والمنسوجات وصناعة الصفر (النحاس) وصياغة الذهب وصناعة سعف النخيل وصناعة المنسوجات اليدوية التي شكلت مع بعضها اسواقا اصبحت مقصدا للعديد من السياح من مختلف المناطق (حمادي وكزار ، ٢٠٠٨ ، ص ٢٦٣)

اما المزارات الدينية فهي تتمثل بالأضرحة والاماكن المقدسة عند مختلف الديانات ومقامات الاولياء والصالحين وكل ما يتعلق بالتراث الديني للدولة وكما اشرنا سابقا فأن العراق بلد متعدد الاديان والطوائف اذ يوجد في العراق مزارات دينية لكل الطوائف اذ يوجد جوامع وكنائس واديرة وصبحت تلك المناطق من ابرز المناطق التي يقصدها السائح الديني ويشتهر العراق بالعديد من المواقع السياحية الدينية لعل ابرزها الروضة الحسينية في كربلاء والروضة الحيدرية في النجف والروضة الكاظمية في بغداد ومرقد الامامين العسكريين في صلاح الدين وجامع النبي يونس في نينوى.

٢ - ٢ - ٣ انظمة النقل في العراق

يعد قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية ذات الاهمية الكبيرة في جميع بلدان ، فمن خلال النقل يتمكن الافراد من ممارسة حياتهم ومزاولة انشطتهم الاقتصادية والاجتماعية كافة فبدون انظمة النقل البري والبحري والجوي فأن نطاق تطور المجتمع سيكون محدود بشكل كبير ويتمثل دور النقل في تحقيق امكانية الوصول بالسرعة الممكنة وبأقل التكاليف للسكان والبضائع على حد سواء (بخيت ، ٢٠٢٣ ، ص ٧) ودور النقل في النشاط السياحي لا يقل اهمية عن غير من الانشطة الاخرى فالواقع السياحية مهما كانت ذات قيمة سياحية عالية لا يمكن ان تكون مراكز جذب سياحية مالم يتم ربطها بشبكة نقل متكاملة تحقق سهولة

وسرعة وصول عالية. ويتضح من الجدول (٥) المؤشرات الرئيسية للنظام النقلي في العراق . اذ يمتلك العراق حوالي ٨ مطارات دولية بلغ عدد المسافرين عليها قرابة ٤٢١٥٣٩٨ مسافر عام ٢٠٢١ . وبلغ عدد الطائرات العاملة في الخطوط الجوية العراقية ٣٢ طائرة اما في مجال النقل البري فقد بلغت اطول الطرق الخارجية المبلطة عام ٢٠١٩ (٤٥٥٧٩) كم اما اطول خطوط السكك الحديدية فقد بلغ في عام ٢٠٢٠ (٢٨٩٣) كم وقد بلغ عدد القطارات لنفس العام ٤٢ قطار. اما فيما يتعلق بالنقل المائي فالعراق يمتلك حوالي ٦ موانئ بلغ اجمالي عدد ارسفتها ٥٩ رصيف واجمالي طاقة المناولة المتاحة فيها بلغت ٢٠,٧٥ مليون طن في السنة . ويجري العمل في الوقت الحالي بإكمال ميناء الفاو الكبير وتشير البيانات ان عدد الارصفة سيبلغ بعد انجازه ٩٢ رصيف

الجدول (٥)

مؤشرات انظمة النقل في العراق

النقل الجوي	مؤشرته	النقل المائي	مؤشرته	النقل البري		
عدد المطارات	٨	عدد الموانئ	٦	السكك	مؤشراتها	طرق السيارات مؤشراتها
عدد الطائرات العاملة للخطوط العراقية	٣٢	عدد الارصفة	٥٩	اطوالها	٢٨٩٣	اطوال الطرق الخارجية المبلطة
اجمالي عدد المسافرين لسنة ٢٠٢١	٤٢١٥٣٩٨	اجمالي طاقة المناولة فيها	٢٠,٧٥ مليون طن	عدد القطارات سنة ٢٠٢٠	٤٢	عدد السيارات القطاع الخاص لسنة ٢٠١٩
اجمالي البضائع المنقولة	٨٧٢٠ طن					عدد سيارات اجهزة الدولة لسنة ٢٠١٨

المصدر : بالاعتماد على حيدر نعمة بخيت ، طريق التنمية العراقي فرص واعدة وتحديات

كبيرة ، سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط ، ٢٠٢٣ ، ص - ص ٨ - ١٥

يمكن القول ان كل الامكانيات التي يمتلكها العراق في مجال يمكن ان تساهم في دعم القطاع السياحي بشكل يحقق الجدوى الاقتصادية من عملية النقل نفسها ومن المواقع السياحية في البلد فكما اسلفنا لا يمكن ان يكون الموقع السياحي جذابا مالم تتوافر امكانية وصول اليه

٣ / تقييم جغرافي للمواقع السياحية على طريق التنمية السريع في العراق

تساهم الطرق النقل وبشكل فعال في دعم النشاط السياحي فالنقل البري على بوسائله المختلفة قطارات وسيارات عامة وخاصة من اهم وسائل النقل المؤثرة في حجم الحركة السياحية في كافة انحاء العالم وقد اولت كافة الدول شبكة الطرق وخطوط النقل الحديدية اهتماما كبيرا من خلال استخدام قطارات سريعة ومكيفة لتحقيق راحة للسائحة (علال ، ٢٠١٥ ، ص ١٣٣) فهناك مصطلح يعرف بالنقل السياحي يشتمل على جميع الوسائط التي تخدم السياح في تنقلاتهم سواء من خارج الحدود او في داخلها وتصنف الى نقل سياحي بري وبحري وجوي وتشكل احد اهم الدعائم الاساسية التي تساهم في تفعيل النشاط السياحي (تولميت واخرون ، ٢٠١٨ ، ص ٤٣٤) وطريق التنمية في العراق الذي يشتمل على خط سكك حديد وطريق مرور سريع يعتبر من اهم المشاريع التي سوف تعمل على تفعيل كافة القطاعات الاقتصادية والاجتماعية بما فيها قطاع السياح اذ يخدم الطريق بحسب الخيار الاول الذي طرحته الحكومة العراقية لاعتماده كمسار لطريق التنمية السريع تسعة محافظات عراقية اما البديل الثاني والثالث فيخدم ١١ محافظة اذ تدخل محافظتي النجف و كربلاء ضمن قائمة المحافظات التي يمر الطريق بها وبذلك سوف يساهم في دعم السياحية في تلك المحافظات وفي كافة انحاء العراق لما يتميز به ذلك الطريق من مواصفات ذات حركة مرور عالية . فالغاية الرئيسية من مد شبكات الطرق تتمثل بتحقيق عملية انتقال بالسرعة الممكنة وباقل التكاليف وهذا ما يتم التأكيد عليه في النشاط السياحي فسرعة وسهولة الوصول تحدد مدة الإقامة للسائح . وكما اشرنا سابقا ان المواقع السياحية مهما كانت ذات قيمة عالية لا يمكن ان تكون مركز جذب سياحي مالم يتم ربطها بشبكة طرق تحقق سرعة وسهولة في الحركة والانتقال .

٣ - ١ المواقع السياحية الطبيعية . يمتلك العراق جملة من المواقع السياحية الطبيعية منها الصيفية ومنها الشتوية . تنتشر المواقع السياحية الطبيعية التي يطلق عليها بالمصايف في شمال العراق حيث تمتلك محافظة دهوك ٢١ موق سياحي طبيعي لعل ابرزها سوار توكه و سرسنك ومصيف سولاف وتمتلك محافظة اربيل ٩ مواقع لعل ابرزها مصيف بيخال وشلال كلي علي بك وتمتلك محافظة السليمانية ٩ مواقع من ابرزها سرنجار ومصيف دوكان اصبحت تلك المواقع مركزا للجذب السياحي في فصل الصيف ، نتيجة انخفاض درجات

حرارتها مقارنة مع بقية اجزاء العراق اما المواقع السياحية الطبيعية الشتوية فهي تنتشر في الاقسام الجنوبي من العراق ويقصدها السياح في نصف السنة الشتوي وتعد مناطق الاهوار من ابرز تلك المواقع السياحية ومن اشهرها هور الحمار وهور الحويزة وهور الشوبجة (طاهر ، ٢٠٢٠ ، ص ٥٦)

٣ - ٢ المواقع السياحية الدينية في العراق .

كما اشرنا سابقا يعد العراق بلد متعدد الطوائف والاديان الامر الذي جعل من السياحة الدينية فيه تختلف عن غيره من البلدان الاخرى ويتنشر على خارطة العراق العديد من المواقع السياحية الدينية ويتضح ان المواقع السياحية الدينية المخدومة من مسار الخيار الاول لطريق التنمية السريع الذي يمر بتسعة محافظات بلغ اجماليها ٤٠ موقع سياحي بأهمية نسبية شكلت ٤٨,٧٨% من اجمالي المواقع السياحية الدينية في العراق والبالغ عددها ٨٢ موقع سياحي ديني كما موضح بالجدول ٦

اما في حال اعتماد البديل الثاني او الثالث كمسار لطريق التنمية السريع فأن عدد المحافظات المخدومة يصبح احدى عشر محافظة اذ يدخل المسارين في محافظتي النجف وكربلاء اللذان يعتبران مركز السياحة الدينية في العراق وبذلك يصبح عدد المواقع السياحية الدينية المخدومة من الطريق ٦٨ موقع سياحي بأهمية نسبية تشكل ٨٢,٩٢% من اجمالي المواقع الدينية في العراق وفيما يلي جدول ٦ يوضح عدد المواقع السياحية الدينية في كل محافظة اذ تمتلك محافظة بابل ١٧ موقع بأهمية قدرت بنحو ٢٠,٧٣% اما محافظة النجف تمتلك ١٦ موقع قدرت نسبتها ١٩,٥١% من اجمالي المواقع في العراق بينما تمتلك كربلاء ١٢ موقع بأهمية تصل الى ١٤,٦٣% وتمتلك بغداد ٨ مواقع بأهمية تصل الى ٩,٧٥% اما البصرة تمتلك ٥ مواقع بأهمية نسبية بلغت ٦,٠٩ اما محافظة القادسية يوجد فيها ٤ مواقع قدرت نسبتها ٤,٨٧% وتمتلك نينوى ٣ مواقع بلغت نسبتها ٣,٦٥ وكذلك الحال بالنسبة لمحافظة ديالى وواسط اذ يقع في كل محافظة ٣ مواقع سياحية دينية بينما تمتلك صلاح الدين موقعين بلغت اهميتهم النسبية ٢,٤٣ وكذلك الحال اربيل وكركوك اذ ينتشر في كل محافظة موقعين دينيين اما محافظتي دهوك والسليمانية فكل واحدة يوجد فيها موقع واحد للسياحة الدينية

الجدول (٦)

المواقع السياحية الدينية في العراق بحسب توزيعها الجغرافي ونسبتها في كل محافظة

المحافظة	عدد المواقع السياحية	الاهمية النسبية %
بغداد	٨	٩,٧٥
كربلاء	١٢	١٤,٦٣
النجف	١٦	١٩,٥١
بابل	١٧	٢٠,٧٣
البصرة	٥	٦,٠٩
نينوى	٣	٣,٦٥
ديالى	٣	٣,٦٥
صلاح الدين	٢	٢,٤٣
واسط	٣	٣,٦٥
القادسية	٤	٤,٨٧
ميسان	٣	٣,٦٥
اربيل	٢	٢,٤٣
دهوك	١	١,٢١
السليمانية	١	١,٢١
كركوك	٢	٢,٤٣
المجموع	٨٢	١٠٠ %

المصدر: الجدول عمل الباحث بالاعتماد على . خالدة جمال محمد ظاهر مصدر

سابق ، ص - ص ٦٥ - ٧١

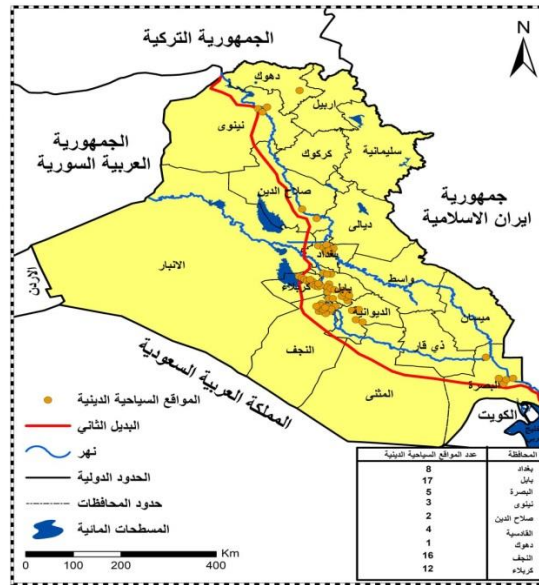
٣ - ٣ المواقع السياحية الاثرية والتاريخية .

يبلغ اجمالي عدد المواقع الاثرية والتاريخية التي يمتلكها العراق زهاء ٦٩ موقع سياحي كما موضح بالجدول ٧. موزعة على ١٦ محافظة وتجدر الاشارة الى ان المحافظات المخدمة من طريق التنمية السريع في العراق بحسب الخيار الاول لمسار الطريق يبلغ عددها تسعة محافظات كما في خريطة . وقد بلغ عدد المواقع الاثرية والتاريخية فيها ٣٩ موقع سياحي بأهمية نسبية تصل الى ٥٦,٥٢ % من اجمالي المواقع الاثرية العراقية ، حيث تمتلك محافظة دهوك ١٠ مواقع وبأهمية نسبية بلغت ١٤,٤٩ % من اجمالي تلك المواقع في العراق اما محافظة نينوى تمتلك ٥ مواقع بلغت اهميتها النسبية ٧,٢٤ % من مواقع العراق اما محافظة صلاح الدين تمتلك ٣ مواقع سياحية اثرية بلغت اهميتها النسبية على مستوى

العراق ٤,٣٤ % .بينما تمتلك العاصمة بغداد ٥ مواقع وبأهمية نسبية تقدر بحوالي ٧,٢٤ % اما بابل تمتلك ٣ مواقع بلغت اهميتها النسبية ٤,٣٤ % بينما تمتلك ٥ مواقع بأهمية نسبية تصل الى ٧,٢٤ % اما محافظة المثنى تمتلك موقعين سياحيين بلغت اهميتهم النسبية من اجمالي مواقع العراق ٢,٨٩ % بينما تمتلك محافظة ذي قار ٣ مواقع بلغت اهميتها النسبية ٤,٣٤ % وتمتلك محافظة البصرة ٣ مواقع سياحية بلغت اهميتها النسبية ٤,٣٤ % من اجمالي المواقع السياحية الاثرية في العراق . اما في حال اعتماد البديل الثاني والثالث كمسار لطريق التنمية السريع في العراق سوف يصبح عدد المحافظات المخدمة من الطريق احدى عشر محافظة اذ يضاف للمحافظات المخدمة من البديل الاول محافظتي النجف التي تمتلك ٤ مواقع سياحية اثرية بلغت اهميتها النسبية ٥,٧٩ % من اجمالي مواقع السياحة الاثرية في العراق وكذلك الحال محافظة كربلاء التي تمتلك ايضا ٤ مواقع بلغت اهميتها النسبية ٥,٧٩ % . واستنادا لما سبق يمكن القول في حال اعتماد البديل الثاني او الثالث كمسار لطريق التنمية يصبح عدد المواقع السياحية الاثرية والتاريخية في المحافظات المخدمة من الطريق ٤٧ موقع سياحي تشكل اهميتهم النسبية ٦٨,١١ % من اجمالي المواقع الاثرية في العراق وفيما يلي جدول ٧ يوضح التوزيع المكاني للمواقع السياحية الاثرية واهميتها النسبية لكل محافظة .

الخريطة (٤)

المواقع السياحية الدينية في العراق بحسب اعتماد الخيار الاول او البديل الثاني والثالث
لطريق التنمية السريع



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد جمهورية العراق ، وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك الحديدية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٣.

الجدول (٧)

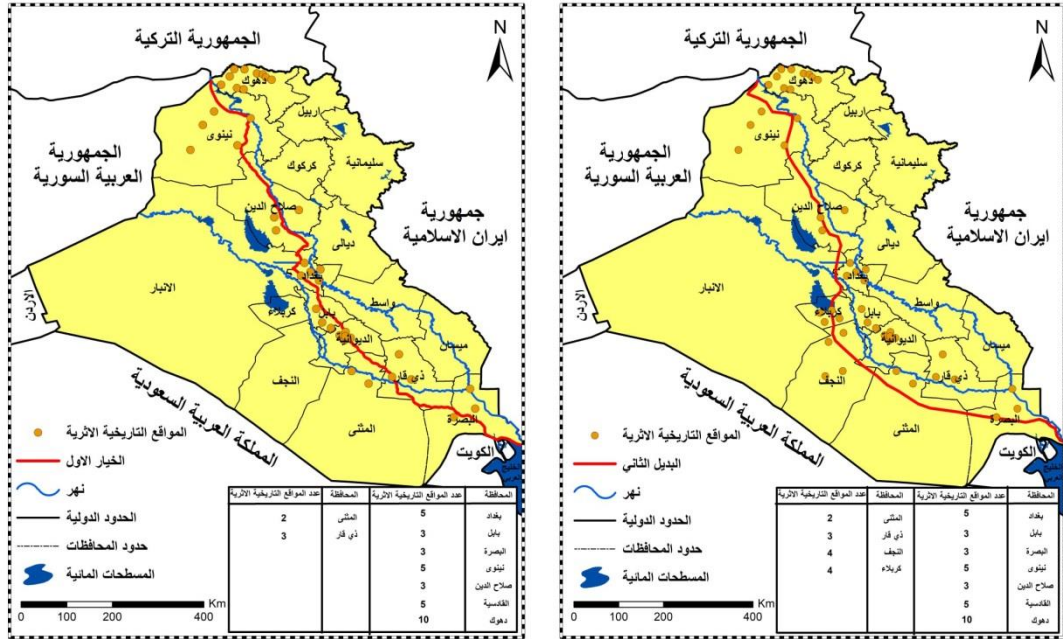
المواقع السياحية الاثرية والتاريخية في العراق بحسب توزيعها الجغرافي ونسبها في كل محافظة

المحافظة	عدد المواقع السياحية	اهميتها النسبية %
بغداد	٥	٧,٢٤
دهوك	١٠	١٤,٤٩
اربيل	٧	١٠,١٤
السليمانية	٩	١٣,٠٤
النجف	٤	٥,٧٩
كربلاء	٤	٥,٧٩
نينوى	٥	٧,٢٤
بابل	٣	٤,٣٤
واسط	٢	٢,٨٩
المتن	٢	٢,٨٩
ديالى	٢	٢,٨٩
ذي قار	٣	٤,٣٤
صلاح الدين	٣	٤,٣٤
القادسية	٥	٧,٢٤
كركوك	٢	٢,٨٩
البصرة	٣	٤,٢٤
المجموع	٦٩	%١٠٠

المصدر : الجدول عمل الباحث بالاعتماد على ، خالدة جمال محمد طاهر ، مصدر سابق ، ص - ص ٧٤ - ٧٩ .

الخريطة (٥)

المواقع السياحية الاثرية والتاريخية في العراق بحسب اعتماد الخيار الاول او البديل الثاني
والثالث لطريق التنمية السريع



المصدر / عمل الباحث بالاعتماد جمهورية العراق ، وزارة النقل ، الشركة العامة للسكك

الحديدية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٣

نتائج البحث

توصل البحث الى جملة من النتائج تمثلت بما يلي .

- ١ . يعد طريق التنمية احد ابرز المشاريع الحيوية التي سوف تساهم بدعم النشاط الاقتصادي للبلد فهي تعمل على ربط الخليج العربي مع تركيا و أوروبا من خلال العراق فالمشروع يشتمل على حط لسكك الحديد تتحرك عليه احدث انواع القطارات ومسار اخر يتمثل بطريق مرور سريع للسيارات بامتداد يصل الى ١١٩٠ كم .
- ٢ . يمتلك العراق جملة من المقومات السياحية الطبيعية والبشرية التي تجعله من ابرز المناطق التي يقصدها السياح خاصة قاصدي السياحة الدينية لانتشار العديد من المواقع الدينية فيه .
- ٣ . يقسم العراق الى اقليمين سياحيين احدهما في الجزء الجنوبي والآخر في الجزء الشمالي وان انشاء طريق التنمية الذي يربط محافظة البصرة في اقصى جنوب العراق مع قضاء زاخو في اقصى شمال العراق سوف يعمل على تنشيط حركة السياحة بين الاقليمين مما يحقق نشاط لتلك الحركة على مدار العام .
- ٤ . في حال اعتماد المسار الاول كخيار لطريق التنمية السريع فأن عدد المحافظات المخدملة تصبح ٩ محافظات ينتشر فيها ٤٠ موقع سياحي ديني بلغت اهميتهم النسبية ٤٨,٧٨ % من اجمالي مواقع السياحة الدينية في العراق كما ينتشر فيها ٣٩ موقع للسياحة التاريخية والاثرية بلغت اهميتهم النسبية ٥٦,٥٢ % من اجمال المواقع الاثرية في العراق.
- ٥ . في حال اعتماد البديل الثاني او الثالث فأن عدد المحافظات المخدملة يصبح ١١ محافظة ينتشر فيها ٦٨ موقع سياحي ديني بأهمية نسبية تقدر بنحو ٨٢,٩٢ % من اجمالي مواقع السياحة الدينية في العراق كما ينتشر في تلك المحافظات ٤٧ موقع للسياحة الاثرية والتاريخية تقدر اهميتها النسبية بنحو ٦٨,١١ % من اجمال المواقع الاثرية في العراق .

المقترحات .

- ١ . التأكيد على انجاز مشروع طريق التنمية (القناة الجافة) بالسرعة الممكنة لما له من انعكاسات إيجابية على اقتصاد البلد وكذلك تحقيقه لسهولة انتقال بين اسيا و أوروبا خلال فترة ومنية تصل الى نصف زمن فترة الرحلات الحالية .
- ٢ . العمل على انشاء مسارات من طرق السيارات تربط المحافظات العراقية وخاصة التي تمتلك مقومات سياحية كبيرة مع طريق التنمية بهدف دعم النشاط السياحي في تلك المحافظات.

٣ . دعم كافة أنظمة النقل في العراق فهي تعاني من تدني ينعكس بشكل سلبي على كافة الأنشطة بما فيها النشاط السياحي . و ضرورة توفير شبكة نقل تأمن إمكانية النقل بالسرعة الممكنة وباعلا درجات الامان .

ثبت المصادر

أولاً: المصادر العربية

- ❖ امين ، ازاد . (١٩٧٩) المقومات الجغرافية لنشؤ وتطور السياحة في المنطقة الجبلية فيالعراق . مجلة كلية التربية . البصرة .
- ❖ منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول.(٢٠٢١).
- ❖ <http://oapecdbsys.oapecorg.org:8081/ords/f?p=100:20>
- ❖ الشركة العامة للسكك الحديدية في العراق (٢٠٢٣). بيانات غير منشورة.
- ❖ حمادي، عباس وكزار، حيدر (٢٠٠٨). استراتيجية التنمية السياحية في العراق . مجلة القادسية للعلوم الانسانية . . القادسية.
- ❖ بخيت، حيدر . (٢٠٢٣) . طريق التنمية العراقي فرص تنموية وعدة وتحديات كبيرة . اصدارات مركز البان للدراسات والتخطيط . كلية الادارة والاقتصاد . جامعة الكوفة .
- ❖ طاهر، خالدة . (٢٠٢٠). المرتكزات الجغرافية للأقاليم السياحية في العراق . اطروحة دكتوراه غير منشورة . كلية التربية للعلوم الانسانية . جامعة الموصل .
- ❖ غالب، سعدي .والجنابي، صلاح . (١٩٩٢) . جغرافية العراق الاقليمية . مطبعة جامعة الموصل . الموصل .
- ❖ علال، شيتز . (٢٠١٥) . دور قطاع النقل في تحقيق التنمية السياحية – دراسة حالة الجزائر – . رسالة ماجستير غير منشورة . كلية العلوم الاقتصادية والتسيير والتجارة . جامعة الجزائر
- ❖ السعدي، عباس. (٢٠١٧) . جغرافية العراق الاقليمية ((اطارها الطبيعي – نشاطها الاقتصادي – جانبها البشري)). ط١. دار الوضاح للنشر . عمان.
- ❖ تولميت ، عبد الرزاق وآخرون (٢٠١٨) . دور النقل السياحي واهمية التخطيط في تطوير الصناعة السياحية . مجلة المعيار . المجلد التاسع . العدد . 2 .
- ❖ الطه، عبد المحسن. (٢٠٢٠) . المرتكزات الجغرافية الرئيسية المؤثرة في تحديد شخصية العراق الاقليمية . اطروحة دكتوراه غير منشورة . كلية التربية للعلوم الانسانية . قسم الجغرافية . جامعة الموصل .
- ❖ محمد، عبد الله .(2009). الابعاد الاقتصادية والاجتماعية والحضارية للموقع الجغرافي للعراق . مجلة ديالى . العدد . 33 .
- ❖ الساعدي، عليا .(٢٠٢٣) . التحليل الجغرافي السياسي للسياحة في العراق واثرة في قوة الدولة . اطروحة دكتوراه غير منشورة . كلية التربية للعلوم الانسانية . جامعة كربلاء .
- ❖ الحداد، عوض. (بدون سنة). . الطرق الفردية وشبكات النقل . جامعة قار يونس .بنغازي

- ❖ عز الدين، فاروق وعاشور، محمد . (٢٠٠٥) . جغرافية السياحة تطور أسس ومناهج وتطبيقات . مكتبة الانجلو المصرية . القاهرة.
- ❖ الدليمي ، محمد . وعباس، محمد. (٢٠١٧). التخطيط والتنمية الاقليمية أسس نظرية ودراسات تطبيقية . ط١. دار صفاء للنشر والتوزيع . عمان . .
- ❖ العقيلي ، نعمان. (١٩٨٠). الجغرافية السياحية لمنطقة الصحين . مطبعة العاني . بغداد.
- ❖ الربيعي ، نور الدين . (١٩٨٦). الآفاق التخطيطية لأنماط النقل والمواصلات. ط١. دار الشؤون الثقافية العامة. بغداد.

List of sources

- ❖ Amen, Azad. (1979) The geographical components of the mergence and development of tourism in the mountainous region of Iraq. College of Education Journal. Basra.
- ❖ Organization of Arab Petroleum Exporting Countries (2021). <http://oapecdbsys.opecorg.org:8081/ords/f?p=100:20>
- ❖ The General Railway Company of Iraq (2023). Unpublished data.
- ❖ Hammadi, Abbas and Kazar, Haider (2008), Tourism development strategy in Iraq, Al-Qadisiyah Journal for Human Sciences, Al-Qadisiyah.
- ❖ Bakhit, Haider. (2023). The Iraqi development path has many development opportunities and great challenges. Publications of Al-Bayan Center for Studies and Planning. Faculty of Administration and Economics . University of Kufa
- ❖ Taher, Khalida. (2020). Geographical foundations of tourist regions in Iraq. Unpublished doctoral thesis. College of Education for Humanities. University of Al Mosul.
- ❖ Ghalib, Saadi. Al-Janabi, Salah. (1992). Regional geography of Iraq. Mosul University Press. Mosul.
- ❖ Allal, Shetter. (2015). The role of the transportation sector in achieving tourism development - a case study of Algeria. A magister message that is not published . Faculty of Economic Sciences, Management and Trade, University of Algiers
- ❖ Al-Saadi, Abbas. (2017). Iraq's regional geography ((its natural framework - its economic activity - its human aspect). 1st edition. Al-Wadah Publishing House. Amman.-

- ❖ Tolmet, Abdul Razzaq et al. (2018). The role of tourist transportation and the importance of planning in developing the tourism industry. Standard Magazine. Volume IX. Issue 2
- ❖ Al-Taha, Abdul Mohsen. (2020). The main geographical foundations influencing the definition of Iraq's regional character. Unpublished doctoral thesis. College of Education for Humanities. Geography Department. University of Al Mosul.
- ❖ Muhammad, Abdullah. (2009). The economic, social and cultural dimensions of the geographical location of Iraq. Diyala Magazine. Issue 33.
- ❖ Al-Saadi, Alia (2023). Geopolitical analysis of tourism in Iraq and its impact on the power of the state. Unpublished doctoral thesis. College of Education for Humanities. University of Karbala
- ❖ Al-Haddad, Awad. (the year). Individual roads and transportation networks. Gar Younis University. Nabghazi
- ❖ Ezz El-Din, Farouk and Ashour, Muhammad. (2005). Tourism geography develops foundations, methods and applications. Anglo-Egyptian Library. Cairo.
- ❖ Al-Dulaimi, Muhammad. And Abbas, Muhammad. (2017). Regional planning and development, theoretical foundations and applied studies. 1st edition. Dar Safaa for Publishing and Distribution. Oman
- ❖ Al-Uqaili, Noman. (1980). Tourism geography of the Sahain area. Ani Press. Baghdad
- ❖ Al-Rubaie, Nour Al-Din. (1986). Planning prospects for transportation and communication patterns. 1st edition. House of General Cultural Affairs. Baghdad