

الأبعاد الاستراتيجية للطريق الساحلي لشط العرب (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م.د. عبدالودود عبد الرضا عبد

الكلية التربية المفتوحة/ مركز البصرة

Email: abdalwedoobd69@gmail.com

الملخص

يُعد الطريق الساحلي لشط العرب من المشاريع الاستراتيجية التي من شأنها ان تعزز المكانة المحلية والإقليمية لشط العرب بما يحويه من اهمية سياسية ، كونه يشكل شريطاً حدودياً بين جمهوريتي (العراق وايران) بمسافة حدودية تمتد الى (٩١) كم، كما ان له اهميته الاقتصادية الكبيرة في استقطابه الكثير من الانشطة الاساسية التي يمتهنها سكان القرى المحاذية له.

ان امتداده الكلي لمسافة تقدر بـ (٩٦) كم ابتداءً من موقع المحطة (٠٠٠) في قرية ابو فلوس حتى المحطة (٩٦) في رأس البيشة في قضاء الفاو ، وامكانية ا يصله الى موقع القصور الرئاسية للنظام السابق في البراضعية ، سيكون له بعد ايجابي يتمثل في انه سيكون جسراً ثانياً رابطاً ما بين جنوب محافظة البصرة ومركزها ، بما يقلل الازدحام المروري على الطريق الموازي له ، فضلاً عن انه يسهم في امكانية سهولة الوصول ما بين هاتين النقطتين كونه يعد طريقة مختصرة بينهما ، ناهيك عما يشكله من اهمية سياحية بإمكانها ان تستقطب السواح من داخل العراق وخارجها فيما لو تم تأهيل مشروع النقل النهري .

الكلمات المفتاحية : الطريق الساحلي ، السياحة ، المورفولوجية ، شط العرب.

Strategic Dimensions of Shatt al-Arab Coastal Road (A Study in Transport Geography)

Assist. Lect . Dr. Abdulwadood Abdulredha Abid

Open Educational College / Basrah Province

Email: abdalwedoobabd69@gmail.com

Abstract

The coastal road of Shatt al-Arab is one of the strategic projects that will enhance the local and regional status of Shatt al-Arab, as it contains political importance, as it forms a border strip between the two republics (i. e. Iraq and Iran) with a distance of approximately (91) km. It also has great economic importance in attracting many basic activities that are practiced by the residents of the villages adjacent to it.

Its extension for a distance of (96) kilometers starting from the location of station (0,0) in the village of Abu Flus to station (96) in Ras Al-Bisha, which is the farthest point on the southern borders of Iraq in the district of Al-Faw. The possibility of extending it to the location of the presidential palaces of the former regime in Al-Barad'iya will have a positive dimension represented by it being a second bridge linking the south of Basra Governorate and its center.

This will reduce traffic congestion on the parallel road, and will also contribute to the ease of access between these two points, as it is a shortcut between them, not to mention its touristic importance, which could attract tourists from inside and outside Iraq if the river transport project is rehabilitated.

Keywords: Coastal Road, Tourism, Morphology, Shatt al-Arab.

المقدمة

يعد الطريق الساحلي لشط العرب خطوة مهمة ذات ابعاد حيوية واستراتيجية متعددة الجوانب وتكمن هذه الأهمية في الجوانب الأمنية والاقتصادية ، فضلاً عن دوره في تعزيز التنمية المستدامة التي تتبنى استثمار الموارد الطبيعية والبشرية وتطويرها دون المساس بحقوق الأجيال القادمة .

كما انه ذو اهمية كبيرة في كونه يحتل موقعاً استراتيجياً مهماً يتمثل في الحدود الفاصلة بين جمهورية العراق والجمهورية الإسلامية الإيرانية ، لما لتلك الحدود من أهمية بالغة في تعزيز الوجود الحكومي عن طريق رصد التحركات عبرها لضمان استقرار الأمن الداخلي والخارجي وضمان عدم الاتجار بالمنوعات وتهريبها إلى داخل الدولة عن طريق بعض الأشخاص الذين يسعون إلى الحصول على الثراء السريع على حساب الأمن والاستقرار المجتمعي .

كما ان لهذا الطريق اهمية اقتصادية في ربطه لقضاءي أبي الخصيب والفاو مروراً بناحية السيبة وهو بذلك يمثل حلقة وصل بين هذه الوحدات الإدارية الثلاث ، لاسيما اذا ما علمنا بان قضاء الفاو يضم في حدوده الإدارية ميناء الفاو الذي يعد واحداً من اكبر الموانئ في المنطقة العربية ، والذي بدأت وتنيرة العمل فيه تتصاعد بعد ان باشرت دولة الكويت ببناء ميناء المبارك والذي اصبح منافساً له ، لذا فان افتتاح هذا الطريق سيؤدي إلى سهولة عملية التبادل التجاري ومرورته على طريق البصرة - الفاو ، دون التسبب في حدوث الازدحامات المرورية بفعل توجه النقل بواسطة المركبات الصغيرة إلى الطريق الساحلي لما يحمله من مميزات جذب لسالكيه ، فضلاً عما سيوفره من فرص عمل مختلفة للعاطلين عن العمل .

وللسياحة وتنميتها اهمية لاتقل عما سبقها ، اذا انه يعمل على تشجيع السياحة البيئية لمحاذاته للواجهة المائية لشط العرب الغني بالمناظر الطبيعية التي تبعث على المتعة البصرية ، فضلاً عما يجاوره من مراكز دينية تشجع بشكل او باخر على تنشيط وتطوير السياحة الدينية عن طريق الترويج الإعلامي واظهارها للوجود بعد ان كانت معروفة لدى السكان المحليين فقط .

ان ما نقدم سيسهم بشكل كبير في تنمية الوحدات الإدارية التي تقع في جنوب محافظة البصرة من خلال عملية الربط بينها وتوفير العمل لسكانها ، فضلاً عن امكانية جلب الاستثمارات المحلية وغير المحلية سواء أكانت في الاراضي الزراعية واستصلاحها او انشاء مناطق للتجارة الحرة .

مشكلة البحث :- تلخص مشكلة البحث في التساؤلات الآتية :-

1) هل ان للطريق الساحلي الذي يمثل نطاقاً حدودياً بين جمهوريتي العراق وإيران انعكاساً على الوضع الامني على بلدنا العراق ؟

2) هل ان للطريق الساحلي انعكاسات سلبية على سكان واراضي المناطق التي يمر بها ؟

٣) هل ان للطريق الساحلي القدرة على اعادة اهمية المناطق الزراعية التي يمر بها ؟

فرضية البحث :- تتمحور فرضية البحث فيما ياتي :-

١) للطريق الساحلي اهمية كبيرة في التأمين النسبي لحدود جمهوريتي العراق وايران ، لاسيمما وانه يطل على نهر شط العرب الذي يشكل حدودا طبيعية بينهما .

٢) للطريق الساحلي جوانب ايجابية عدّة ذات ابعاد اقتصادية واجتماعية فيما لو تم الاعداد والتخطيط لها .

٣) للطريق الساحلي لشط العرب القدرة على اعادة الكثير من الابدي العاملة في النشاط الزراعي كونه يمر محاذيا لها ومضادا للطريق الرئيس البصرة - الفاو .

أهمية البحث :- تكمن اهمية البحث في بيان مدى اهميته الامنية لمحاذاته لـ (٩١) كم من الحدود الدولية الفاصلة بين دولتين جارتين من مسافته الكلية البالغة (٩٦) كم ، فضلا عن تسلیط الضوء على هذا المشروع بما له من انعکاسات ايجابية وسلبية على الاراضي الزراعية والساخليه والجزر التي يمر ببعضها وينحرف الى الغرب عن بعضها الاخر ، كما ان للطريق الساحلي اهميته في تنشيط دور السياحة البيئية كونه طریقا سیاحیا یربط قضائی ابی الخصیب - الفاو لیوازی طریق اخر یعمل على نقل سکان ویضاعق القضايین من والی احدهما الاخر .

هدف البحث :- يهدف البحث الى تشخيص الجوانب الایجابية للطريق الساحلي لشط العرب لغرض تعزيزها وبيان ما قد يكون سلبي على الاراضي الزراعية التي يمر بها لغرض معالجتها او التبیه اليها على اقل تقدير ، فضلا عن ضرورة اظهار الامنية الاقتصادية لمساحة كبيرة من الاراضي الزراعية التي قد یسهم في جلب الانتباھ لها والتوجه نحو استصلاحها لاعادتها الى ما كانت عليه قبل الحرب العراقية - الايرانية ، لاسيمما اذا ما علمنا بانها كانت تمثل مصدرًا مهمًا للمنتجات الزراعية لمحافظة البصرة بل ان بعضها من منتجاتها كان یصدر الى محافظات العراق الاخر ، وما یفیض عن حاجة البلد یصدر الى البلدان العالم الاخر كالتمرور التي كان العراق يحتل المرتبة الاولى في انتاجها .

منهج البحث :- تم الاعتماد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي الكمي في تحليل البيانات الرسمية التي تم الحصول عليها من دوائر الدولة المختلفة ، كما تم الاعتماد على برنامج نظم المعلومات الجغرافية في رسم الخرائط الخاصة بمنطقة الدراسة .

حدود منطقة الدراسة :- تمت منطقة الدراسة مکانيا على ارض قضائين من اقضية محافظة البصرة وناحية وبذلك فانها تمت على ثلث وحدات ادارية بدءا من قرية ابو فلوس في قضاء ابی

الخصيب عند تقاطع خط الطول ١٢°٤٨' ودائرة العرض ٣٠°٣٠' ، حتى رأس البيشة في قضاء الفاو عند تقاطع خط الطول ٣٥°٦٣' ودائرة العرض ٤٠°٥٤' . مروراً بناحية السيبة.

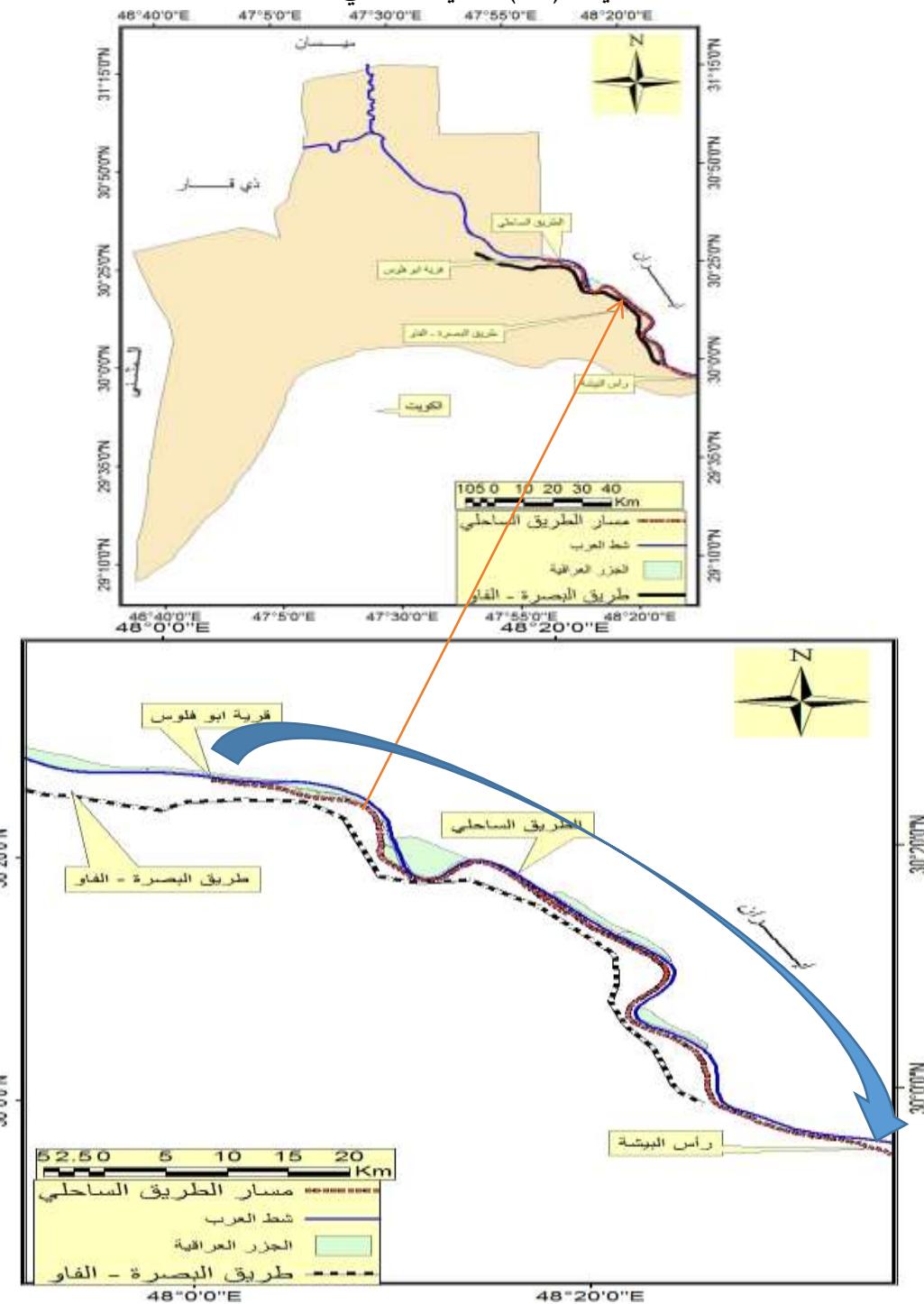
طبوغرافية المنطقة :- تم إنشاء الطريق الساحلي في هذه المنطقة التي تعد جزءاً من السهل الرسوبي الممتد طولياً من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي لمسافة تصل إلى (٩٦) كم ابتداءً من قرية أبو فلوس في قضاء أبي الخصيب إلى رأس البيشة في قضاء الفاو ، ويرجع أصل تكوينها إلى الترسيب النهري لنهر دجلة والفرات ووادي الباطن^(١) ، وتمتاز هذه المنطقة بانها تتوافق مع الانحدار العام لمنطقة السهل الرسوبي الذي ينحدر من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي ، وعلى الرغم من ذلك الانحدار الا ان المنطقة تتخللها انحدارات جانبية متعددة على شط العرب ، فضلاً عن ذلك عمل النظام السابق على التجريف غير المنتظم لاراضي المنطقة مما ادى إلى حدوث الكثير من المنخفضات الارضية نتيجة لازالة الطبقة السطحية للترابة لاستخدامها في اقامة الساتر المواجه للجانب الايراني ابان الحرب (العراقية - الايرانية)^(٢).

مراحل العمل :- بدأ الشروع في العمل بالطريق الساحلي لشط العرب في (حزيران / ٢٠٢٢) وبصفة زمنية (٥٤٠) يوماً وبتكلفة اجمالية اولية تصل إلى (٢٨) مليار دينار عراقي^(٣) ، ونظراً للمسافة الكبيرة التي يمتد فيها تم تقسيم العمل فيه إلى مرحلتين أساسيتين^(٤):-

المرحلة الأولى :- وتتضمن الاعمال الاولية لفتح المسارات في الساتر (١)^(٥) ، ويأتي هذا الساتر بعد ما طلق عليه محلياً السدة العشارية التي استخدمت سابقاً لمواجهة اخطار الفيضان ، وقد بدأ العمل من المحطة (٠ ، ٠) التي تقع في قرية أبو فلوس في قضاء أبي الخصيب مروراً بقراء الجنوبية وناحية السيبة التابعة لقضاء لينتهي عند المحطة (٩٦) التي تقع في رأس البيشة في قضاء الفاو ، الخريطة (١) .

وتم تكليف خمس جهات حكومية لانجاز العمل وذلك بتقسيم المسافة الكلية إلى خمسة قواطع وكل قاطع منها نقطة بداية تلتقي في نهايتها مع القاطع الآخر^(٦) ، الخرائط (٢ ، ٣ ، ٤ ، ٥ ، ٦) ، وقد تم الزام الجهات المعنية بان يكون عرض السدة الترابية للطريق (١٠,٢) م^(٧) وبمتوسط علوي (٢,٧) م فوق مستوى سطح البحر وذلك بعد عملية كبس التربة (الحدل) واجراء فحوصات التربة المستخدمة في مختبرات جامعة البصرة لضمان جودة العمل وعدم حدوث خلل فيه ، وتشمل هذه المرحلة ايضاً اعمال المنشآت وقد كلفت بها شركات الوزارة العامة (الرافدين ، العراق ، الفاو) لتنقُّم بانشاء القنطر التربوية ومد الانابيب للسماح للمياه بالجريان خلالها ليغذي الانهار الكثيرة الممتدة على الجانب الغربي لشط العرب والتي تستخدم مياهها لري الاراضي الزراعية.

الخريطة (١) الطريق الساحلي لشط العرب

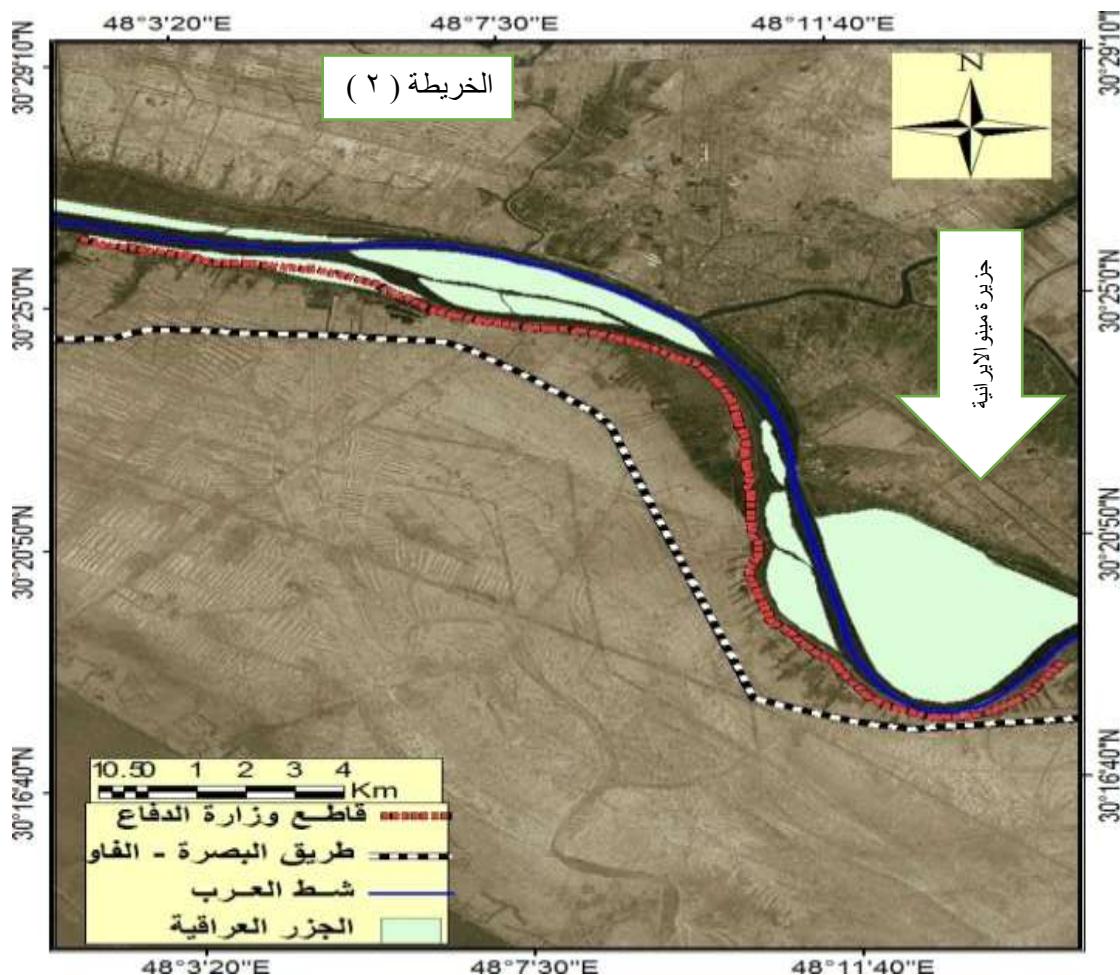


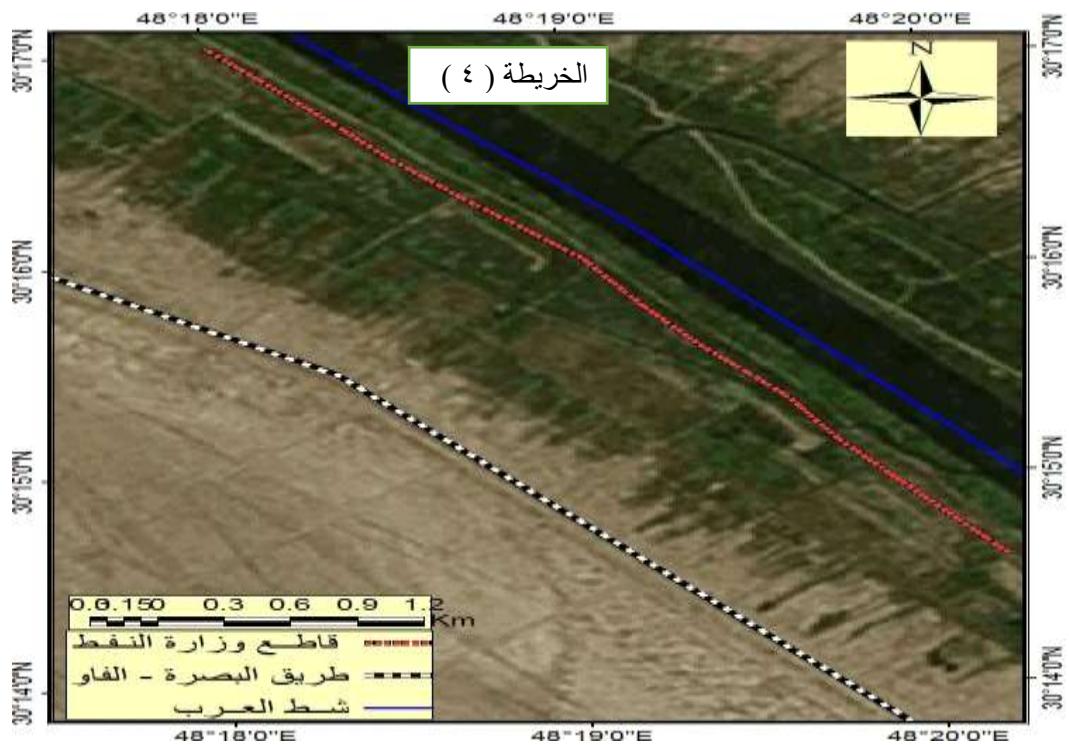
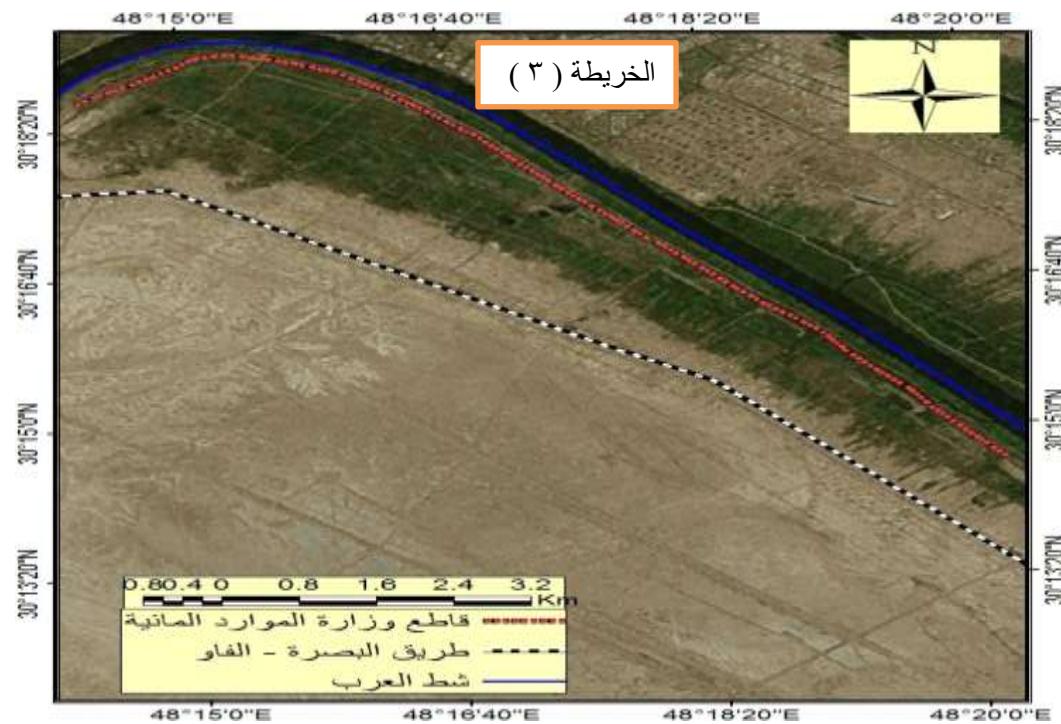
المصدر: - من عمل الباحث بالاستناد الى خرائط محافظة البصرة ، مديرية ناحية السيبة ، التخطيط ، ٢٠٢٥
بيانات غير منشورة.

الأبعاد الاستراتيجية للطريق الساحلي لشط العرب (دراسة في جغرافية النقل)

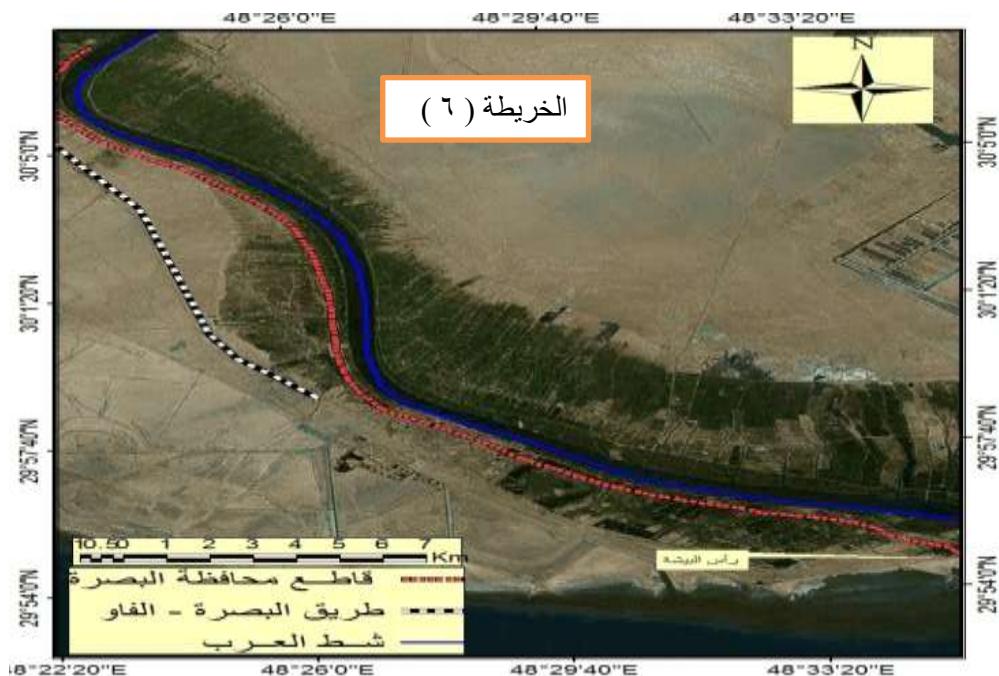
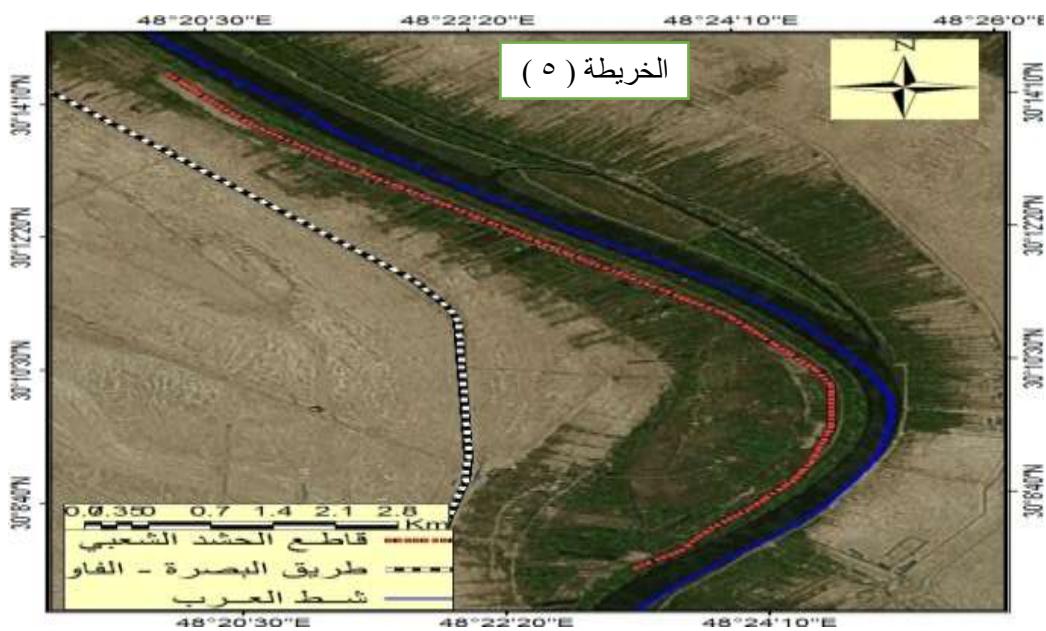
المرحلة الثانية : - تضمنت هذه المرحلة عملية تبليط الطريق بعد الانتهاء كلياً من اعمال المرحلة الأولى ، وقد أُنْتَطَ عملها إلى وزارة الاسكان والاعمار ، وقد تم ترك (١,٢) م من السدة الترابية على جانبي الطريق لغرض تأثيثه ووفق ذلك يصبح عرض المسار الكلي للطريق (٩) م بمنسوب (٣) م فوق مستوى سطح البحر ، ويعد هذا الارتفاع مناسباً ليكون بعيداً عن تأثير العمليات الجيومورفولوجية التي تتسبب بها الامواج والمياه الجارية في شط العرب ، فضلاً عن ذلك ان هذا الارتفاع سيعطي الفرصة المناسبة لصالكي الطريق الساحلي بالاطلاع على مايتيحه شط العرب من مقومات السياحة البيئية .

الخريط (٢ ، ٣ ، ٤ ، ٥ ، ٦) مسارات قواطع العمل في الطريق الساحلي لشط العرب





الأبعاد الاستراتيجية للطريق الساحلي لشط العرب (دراسة في جغرافية النقل)



المصدر: - من عمل الباحث بالاستناد الى خرائط محافظة البصرة ، مديرية ناحية السيبة ، التخطيط ، ٢٠٢٥ ،
بيانات غير منشورة .

أولاً / الأهمية الأمنية

تعرف الحدود على انها عبارة عن خط يرسم افقيا بين دولتين ، وتعتبر كل الاراضي التي تقع بداخله تحت سيادة الدولة وهذا الخط يمتد رأسيا في الفضاء وباطنيا تحت مركز الأرض^(٣)، وتحظى الحدود الطبيعية باهمية كبيرة من بين الانواع المتعددة من الحدود ، على الرغم من تناقض اهميتها في الوقت الحاضر نتيجة للتطور التكنولوجي الذي يشهده العالم ، الا انها وعلى اختلاف انواعها تعد من الدعامات الاساسية لتحقيق الامن الوطني من خلال ماتقاديه من دور مهم في حماية الامن الداخلي ومواجهة التحديات الخارجية ، وقد عملت الدول على استخدامها كاحدى الوسائل للسيطرة على مصالحها السياسية والاقتصادية والعسكرية على اعتبار انها تمكن الدولة من سيطرتها على اراضيها سواء كانت هذه الحدود بحرية او بحرية او ضمن المجال الجوي ، وقد أستخدمت العلامات الارضية لتمثيل الحدود بين بعض الدول في حين تم استخدام الاسلاك والسوارات التربوية بين بعضها الاخر ، وتم الاعتماد على الظواهر الطبيعية لتمثيل الحدود بين الدول بموجب اتفاقيات دولية كنوع اخر .

للعراق مع الجمهورية الايرانية ضمن منطقة الدراسة حدود طبيعية تتمثل بالمجري المائي لشط العرب الذي يفصل الدولتين لمسافة تصل الى (٩١) كم ، وقد ادت عمليات التعرية والترسيب على التغيير النسبي لهذا المجرى مما انعكس على التغير في خط الساحل في بعض المواقع ، الامر الذي ادى الى التغيير المستمر في الحدود بين الدولتين نتيجة لعدم الاهتمام بهذا الخط الحدودي ومايشهله من مصدر قوة للدولة ، وعلى الرغم من اشتراك السواحل بطبيعتها الانقطاعية ، الا انها تختلف في العديد من خصائصها الجيومورفولوجية مما ينعكس على مدى صلاحيتها لتكوين تلك القوة (فرض العلاقة بين المورفولوجية والقوة)^(٤) ، وتعود تلك القوة الى شكل الساحل احيانا والى الواجهة المائية احيانا اخرى ، لذا يعد شكل ساحل شط العرب الفاصل بين الدولتين من حيث الاستقامة والتعريج من اهم الخصائص الاستراتيجية ، لاسيما ما يتعلق منها بامكانية مراقبة تلك التعرجات وصلاحيتها لاقامة الموانئ التي ترتبط ارتباطا وثيقا باهمية الساحل ، لذلك فان هنالك اشبه مايكون بالمنظومة الجيوستراتيجية المهمة التي تتكون من خط الساحل والمياه الاقليمية والمياه الدولية والتي لها الاثر الكبير في اظهار سيادة الدولة على حدودها الساحلية وواجهاتها المائية .

يرجع الاهتمام بالحدود بين الدولتين الجارتين كونها تعد مشكلة تعود الى القرن السابع عشر الميلادي حينما اتفقت الامبراطورية الفارسية والامبراطورية العثمانية سنة (١٦٣٩) على ان يمثل نهر بهمشير الحدود الفاصلة بين الامبراطوريتين حينذاك ، وبذلك فان شط العرب كان تحت السيطرة العثمانية ، الا ان محاولات الفرس في احتلال بغداد في سنة (١٨٢٣) ادت الى اعادة النظر في تحديد العلاقة بين الدولتين ، مما ادى الى ضرورة تجدد المحادثات ، وعلى اثرها عقدت

الأبعاد الاستراتيجية للطريق الساحلي لشط العرب (دراسة في جغرافية النقل)

معاهدة ارضروم الاولى ، وقد ادى استمرار توثر الاوضاع السياسية بين الدولتين الى تدخل بعض الدول التي ترتبط مصالحها بما يدافع الحفاظ على تلك المصالح ، رغبة منها في تحقيق الاستقرار وببعد المنطقة عن التدخلات الخارجية ، هذه التجاذبات دفعت كل من بريطانيا وروسيا الى لعب دور الوسيط بين الامبراطوريتين لانعقاد اتفاقية ارضروم الثانية في سنة (١٨٤٧) والتي بموجبها تشاوأت الامبراطورية الفارسية مع الامبراطورية العثمانية بشط العرب ، واصبح لها الحق في استخدام مياهه على الرغم من انه تحت سلطة الدولة العثمانية ^(٥).

ان الواقع الحالي لمجرى هذا النهر لايزال يعد حدودا دولية بين هاتين الدولتين ، ومما يجب ذكره ان عمليات المراقبة الحالية في شط العرب تقع تحت اشراف رجال الشرطة النهرية وقوات خفر السواحل وهما قوتان تابعتان لوزارة الداخلية العراقية ، اذ تمتد واجبات الاولى من التقاء نهري دجلة والفرات في كرمة علي حتى ما يقرب من (٦) كم الى الجنوب من ميناء ابو فلوس في النقطة الفاصلة بين الحدود العراقية الايرانية في الجانب الشرقي من شط العرب او ما يطلق عليه السكان المحليون (نهر خين)^(٦) ، في حين تقع المسئولية الاعلى على قوات خفر السواحل وذلك كون مراصدتهم ودورياتهم تمثل في محاذاتها للشريط الحدودي والمياه الاقليمية العراقية .

لخفر السواحل في كل دول العالم العديد من المهام الامنية والسيادية والاقتصادية ، اذ تعد مراقبة وحماية الحدود والمياه الاقليمية من المهام الاساسية لها لمنع التسلل غير المشروع من قبل أي قوات اجنبية ، فضلا عن ان الشريط الحدودي الفاصل بين أي دولتين سيصبح ساحة ملائمة لتهريب الممنوعات والاسلحة فيما لو بقي بعيدا عن متابعة تلك الدولتين ، كما تقع على عاتق هذه القوات مهمة تفتيش السفن والقوارب المشبوهة بالتعاون مع الجهات الامنية الاخرى لتأمين الملاحة وانسيابيتها وتقديم المساعدة في الحالات الطارئة والحوادث التي قد تتعرض لها عملية الملاحة وهذا ما ينطبق على قوات خفر السواحل العراقية المرابطة في شط العرب .

لذلك تطلب الخطة السياسية والستراتيجية للدولة مد الطرق المعدة الى المناطق الساحلية لها لتشديد قبضتها على كل مناطقها ، ومنها النائية وتثبت سلطاتها فيها وحمايتها استراتيجيا^(٧) ، ومن خلال هذه المعطيات اصبح وجوبا على الحكومة المحلية والمركزية اعادة النظر في مد طرقها الى مختلف مناطقها ، لاسيما الحدودية لرصد التحركات المختلفة ، وهذا ما يبعد من الواجبات الاساسية لها ، ومما يزيد عمليات المراقبة لخفر السواحل العراقية تعقيدا في هذه المنطقة ان شط العرب يعد مصدرا مهما لدخل عدد غير قليل من السكان الذين يسكنون على جانبيه من خلال ممارستهم لصيد الاسماك ، ولذلك فان مشروع الطريق الساحلي والذي يطلق عليه البعض (الطريق الامني) احيانا سيعزز من مهام تأمين تلك الحدود الطبيعية من خلال انشاء نقاط للرصد وكاميرات المراقبة لرصد تحركات الاشخاص بين الدولتين بما يمكن الجهات المسؤولة عن تأمين الحدود من ممارسة عملها بشكل افضل .

ثانياً / أهميته في إحياء الجانب السياحي

تعرف السياحة على أنها أحدى نشاطات الإنسان المتعلقة باستثمار المقومات الطبيعية والبشرية المتواجدة في حيز جغرافي محدد لغرض قضاء وقت الفراغ من ناحية ولتنمية مورد اقتصادي يدعم الدخل القومي من ناحية أخرى^(٧) ، لذا فإن السياحة تعد من الموضوعات الحيوية التي يجب تعميمها وإيلائها جانب كبير من الأهمية ، لاسيما في ظل ارتفاع الكثافة السكانية في محافظة البصرة وزيادة المساحات السكنية على حساب المساحات الخضراء وما رافقهما من زيادة في الأنشطة الاقتصادية مما اظهر حاجة ملحة للترفيه المتعدد الصور وبعد التوجه إلى السواحل أحد هذه الصور ، لذلك فإن هناك العديد من العوامل والمقومات البيئية التي يمكنها أن تسهم في تعدد استعمالات السواحل والواجهات المائية بما يعزز قيمتها الاقتصادية والاجتماعية .

ان الامتداد الواسع للسطح المائي الذي يمثله شط العرب والذي يشغل مساحة تقدر بـ (٨٤٦) كم^(٨) اسهم بشكل كبير جدا في عملية الترفيه والترويج الاعلامي للسياحة ، لاسيما وانه لازال يحتفظ باهميته التاريخية لمحاذاته لبعض المراكز الدينية والمواقع الاثرية المتمثلة بالدور التراثية القديمة التي من الممكن تأهيلها بشكل افضل لتكون موقع سياحية مهمة ، وستكون لها ميزة تنافسية تضاهي الكثير من مثيلاتها المحلية والاقليمية في الدول المطلة على الواجهات المائية ، فضلا عن ان المناطق التي يمر بها شط العرب هي عبارة عن شريط اخضر تتخلله بعض المتنزهات التي تم تشييدها من قبل سكان هذه المناطق ، وهذا مما يعد احد المعايير التي يمكن بواسطتها ترشيح أي منطقة للانضمام للمشاريع السياحية^(٩) .

ويعد مرقد الصحابي زيد بن صوحان من اهم هذه المراكز الدينية وакبرها مساحة ، اذ انه بعد ان تمت توسيعة محيطه في سنة (٢٠١٤) اصبح قادرا على استقبال اكبر عدد ممكن من مرتاديه باعتباره مزارا دينيا يفد اليه الكثير من سكان محافظة البصرة ، لاسيما في يوم الجمعة و ايام المناسبات الدينية ، اذ ان عدد الزائرين الى هذا المركز الديني قد أخذ بالتزايد ليصل في بعض المناسبات الدينية الى (٧٥٠) زائرا^(١٠) ، فضلا عن ذلك اسهم وجوده في اقامة الكثير من المهرجانات الدينية التي يتطلب اقامتها مساحة واسعة ترتبط بمعلم ديني ، لاسيما اذا ما علمنا بان هذا المزار لا يبعد سوى (٥٠٠) م عن احد الانهار الداخلية المتفرعة من شط العرب و (١) كم عن المجرى الرئيس لشط العرب .

وتأتي المتنزهات المطلة على الواجهة المائية لشط العرب في المرتبة الثانية من حيث اهميتها ، اذ يعد متنزه سيحان العائلي الملائق للطريق الساحلي من اهمها ن اذ ترثاده الكثير من العوائل البصرية التي ترغب بالابتعاد عن ضوضاء المدينة وصخبها ، فضلا عن الكثير من

السفارات المدرسية سواء أكانت هذه السفارات من ناحية السيبة نفسها او من قضاء ابي الخصيب او من مدارس المحافظة عامة ، ويتميز هذا المتنزه عن سائر المتنزهات بأنه تمكّن من ادخال الثروة الحيوانية (الحيوانات غير المألوفة) لدى السكان كاحدى وسائل الترفيه ، ويأتي متنزه السيبة العائلي المحاذي للطريق الساحلي ايضاً بالمرتبة الثالثة من حيث اهميته وينفرد هذا المتنزه بكونه يطل على واجهتين مائيتين اسهمتا بشكل كبير في زيادة اهميته من خلال ادخال الزوارق الصغيرة كوسيلة ترفيهية يتوق اليها الكثير من السكان (٤٠٠٠)، ويمكن ان يكون النجاح الذي حصلت عليه هذه المتنزهات دافعاً لانشاء المزيد من مثيلاتها كونها ذات مردود مالي دائم ، سواءً أكان ذلك تابعاً للقطاع العام او للقطاع الخاص ، فضلاً عن ان الاهتمام بهذه المتنزهات سيشهد في اضفافه الجمالية للطريق الساحلي ويجسد مفهوم المتعة البصرية لساكيه .

تقع بعض المراكز الدينية والموقع الاثرية والمتنزهات محاذية لطريق الفاو في حين يحاذي بعضها الاخر الواجهة المائية لشط العرب ، وبذلك فان اكمال مشروع الطريق الساحلي سيوفر فرصة مناسبة جداً لاظهار هذه المراكز والموقع الى حيث الوجود ، مما يجعلها تحظى باهتمام واسع من لدن الحكومة المحلية من جهة ومن جانب مستثمريها من جهة اخرى ، وهذا ما سيجعل للسياحة النصيب الاوفر في تعظيم الايرادات المالية للدولة والمستثمرين الذين سيعملون على تطوير مشاريع السياحة بما يتاسب مع اهميتها المستقبلية ، فضلاً عن الترويج الاعلامي الذي سيتخطى الحدود الادارية للمحافظة بل قد يمتد الى خارج بلدنا العراق .

ثالثاً / أهمية الطريق الساحلي في تشغيل الأيدي العاملة

يعد مشروع الطريق الساحلي لشط العرب من المشاريع الاستراتيجية المهمة في محافظة البصرة، اذ ان المباشرة في انشاء هذا المشروع في سقفه الزمني البالغ (٥٤٠) يوماً وكلفته العالية عمل على تشغيل الكثير من العاطلين عن العمل ، فضلاً عن تشغيل الكثير من المعدات الثقيلة ذات التكاليف العالية مما يعود بالمنفعة على مالكيها ، علاوة على ذلك ان هذه المعدات التي يصل عددها الى ما يقرب من (١٥) آلة مختلفة الاغراض في كل قاطع ، وبالنظر لاحتاجتها الى اعمال الصيانة اسهمت في ديمومة حركة الورش المختصة بهذا الغرض .

كما ان امتداد هذا الطريق على هذه المسافة غير القليلة سيؤدي الى فتح الكثير من المحلات التجارية ومراعز التسوق الازمة لسد احتياجات ساكنيه ، لاسيمما وانه يمر في مناطق بعيدة نسبياً عن بعض المواقع التي ارتأى عدد قليل من سكان هذه المناطق افتتاحها على الطريق الرئيس السابق الرابط بين مركز البصرة وقضاء الفاو ، والتي تبني الاحتياجات المختلفة وقد ارتبط وجودها في المناطق التي يتركز فيها السكان ، كما هو الحال في مركز ناحية السيبة ، وهذا بدوره سيخلق فرص عمل اضافية لسكان المناطق التي يمر بها .

كما ان انتقال المركبات المختلفة الانواع عبر هذه المسافة سيولد حاجة ماسة للتزود بالوقود، مما يتطلب انشاء المزيد منها لتعمل على تلبية هذه الحاجة ، لاسيمما اذا ما علمنا بان عدد المحطات التي تقع على الطريق الرئيس لاتتجاوز (٥) محطات وقود (٣) منها متوقفة عن العمل والعاملة منها تقع قريبة الى مناطق التجمعات السكنية ، وان هذه المتطلبات ستؤدي الى استقطاب الابدي العاملة التي تعمل فيها ، فضلا عن ذلك كله ان عملية انتقال الاشخاص للاغراض المختلفة سيؤدي الى تشغيل الكثير من سائقي مركبات الاجرة بالتزامن مع تزايد الانشطة الاقتصادية .

كما ان هنالك محور ايجابي اخر غير مباشر يحتسب لصالح انشاء هذا الطريق يسهم في تشغيل الابدي العاملة من خلال مروره محاذيا للاراضي الزراعية ، الامر الذي سيكون حافزا في عودة السكان الاصليين لقضاء الفاو وناحية السيبة وجنوب قضاء ابي الخصيب الى اراضيهم للعمل على استصلاحها ورعايتها في حال توافر الدعم الحكومي وتوفّرت مقومات الاستصلاح ، لاسيمما وانهم قد نزحوا عنها قسرا في اثناء الحرب العراقية - الايرانية .

رابعاً / الحفاظ على مورفولوجية مجى شط العرب

تعد الالتواءات النهرية اهم ما يميز مجى شط العرب اذ يبلغ عددها (١٠) التواءات ضمن منطقة الدراسة ، منها ما يعاد انعطافا في حين يصل البعض الاخر الى مرحلة الالتواء ، هذه الالتواءات باجمعها عرضة لعمليات التغيير النسبي بفعل عمليات التعرية ، لاسيمما اذا ما علمنا بان هذا المجرى يتميز بظاهره المد والجزر التي تحدث مرتبين في اليوم .

اذ تعمل هذه المياه على عملية التعرية والتحت في الجانب المواجه لها والترسيب على الجانب الاخر ، وهذا ما ادى الى التغيير النسبي في خط الحدود بين جمهوريتي العراق وايران الامر الذي جلب انتباه الجمهورية الايرانية ودفعها الى وضع الكتل الكونكريتية والركائز الحديدية على الساحل المعرض لعملية التعرية ، في حين بقي الساحل العراقي مفتوحا امام تلك العملية ، على الرغم من انه تم اتخاذ الاجراءات الالزامية لمقاومة عمليات التعرية من قبل بعض السكان المحليين في قسم من تلك المواقع ، وقد ادى ذلك الى التغيير في (خط الثالثون) وما رافقه من تقدم في خط الساحل الايراني بمسافة تصل الى ما يقرب من (١٥٠) م عند مدخل شط العرب^(٩) .

ان عملية ضغط التربة وما يتبعها من اكساء لجوانب الطريق لها جانب ايجابي مهم جدا في ايقاف عملية التعرية على امتداد المسافة المواجهة للتيارات المائية ، ويعد ارتفاع منسوبه الذي يصل الى (٣) م فوق مستوى سطح البحر من الجوانب الابيجابية التي تعزز من فاعلية الحفاظ على خط الساحل .

خامساً / أهميته في إعادة تأهيل الأراضي الزراعية

يحاذي الطريق الساحلي بجانبه الغربي مساحات كبيرة من الاراضي الزراعية التي تضرر جزء منها نتيجة الحرب (العراقية - الإيرانية) التي استمرت لمدة (١٩٨٠ - ١٩٨٨) لقطع المياه عن بعضها وتجريف البعض الآخر منها ، في الوقت الذي كانت فيه تشكل المصدر الأساس لسلة العراق الغذائية المتمثلة بالمحاصيل الزراعية المتنوعة ، فضلاً عن ما كانت تزخر به هذه المناطق من اشجار الفاكهة وغابات النخيل التي تمتد على ضفاف شط العرب من جانبيه ، لاسيما جانبه الغربي الذي تمتد فيه هذه الغابات باعمق متباعدة يصل في بعض المناطق إلى أكثر من (٢) كم ، كما في قرية القطعة و (٣) كم في ناحية السيبة ابتداءً من خط الساحل حتى طريق البصرة - الفاو (٥٠٠٠٠) ، وقد كان لهذه الاراضي التي يمتلكها نسبة كبيرة من ساكنيها مهنة الزراعة الدور الكبير في انتاج التمور التي كانت لها النسبة الكبيرة من الصادرات الزراعية التي وصلت إلى مختلف دول اوروبا وامريكا واستراليا ، اذ كانت بريطانيا لوحدها تستورد ما يقرب من (٦٠) الف طن من التمور العراقية سنوياً (١٠).

تصل مساحة الاراضي الصالحة للزراعة وغير الصالحة للزراعة في قضاء الفاو (٤٧٢٤٤٢) دونم في حين تصل مساحة الاراضي الصالحة للزراعة (٢٨٥٠٠) دونم أي بنسبة تصل إلى (٦%) من الاراضي الكلية لقضاء ، وتقع هذه بجماعتها بمحاذة شط العرب ، في الوقت الذي يصل فيه مجموع الاراضي الزراعية وغير الصالحة للزراعة (٣٠٠٧٣٨) دونم في ناحية السيبة وتحتل الاراضي الصالحة للزراعة مساحة (١٧٩٦٨) دونم بنسبة تصل إلى (٦%) ايضاً .

يصل مجموع مساحة الاراضي الصالحة للزراعة وما يحاذيها من الاراضي غير الصالحة للزراعة في قضاء ابي الخصيب (١٥٢٠٠) دونم ، في الوقت الذي تصل فيه مساحة الاراضي الصالحة للزراعة التي يمر بها مشروع الطريق الساحلي في القضاء (٤٨٧٣) دونم من مجموع الاراضي الصالحة للزراعة في القضاء التي تصل مساحتها (٢٠٤٨٨) دونم.

ان مجموع مساحة الاراضي الصالحة للزراعة التي يمر بها المشروع في الوحدات الادارية الثلاث (قضاء ابي الخصيب وناحية السيبة وقضاء الفاو) تصل إلى (٥١٣٤١) دونم من المساحة الكلية البالغة (٨٣٠٠٥٣) دونم أي بنسبة تصل إلى (٦,٢%) ، الجدول (١).

الجدول (١) مساحة الاراضي الصالحة للزراعة وغير الصالحة حسب الوحدات الادارية لسنة
(٢٠٢٤)

الوحدة الادارية	المساحات الصالحة للزراعة (بالدونم)	المساحات الغير صالحة للزراعة (بالدونم)	المجموع	نسبة الاراضي الصالحة للزراعة الى المجموع الكلي
الفاو	٢٨٥٠٠	٤٤٣٩٤٢	٤٧٢٤٤٢	%٦
السيبة	١٧٩٦٨	٢٨٢٧٧٠	٣٠٠٧٣٨	%٦
ابي الخصيب	٤٨٧٣	٥٢٠٠	٥٦٨٧٣	%٩,٤
المجموع	٥١٣٤١	٧٧٨٧٧١٢	٨٣٠٠٥٣	%٦,٢

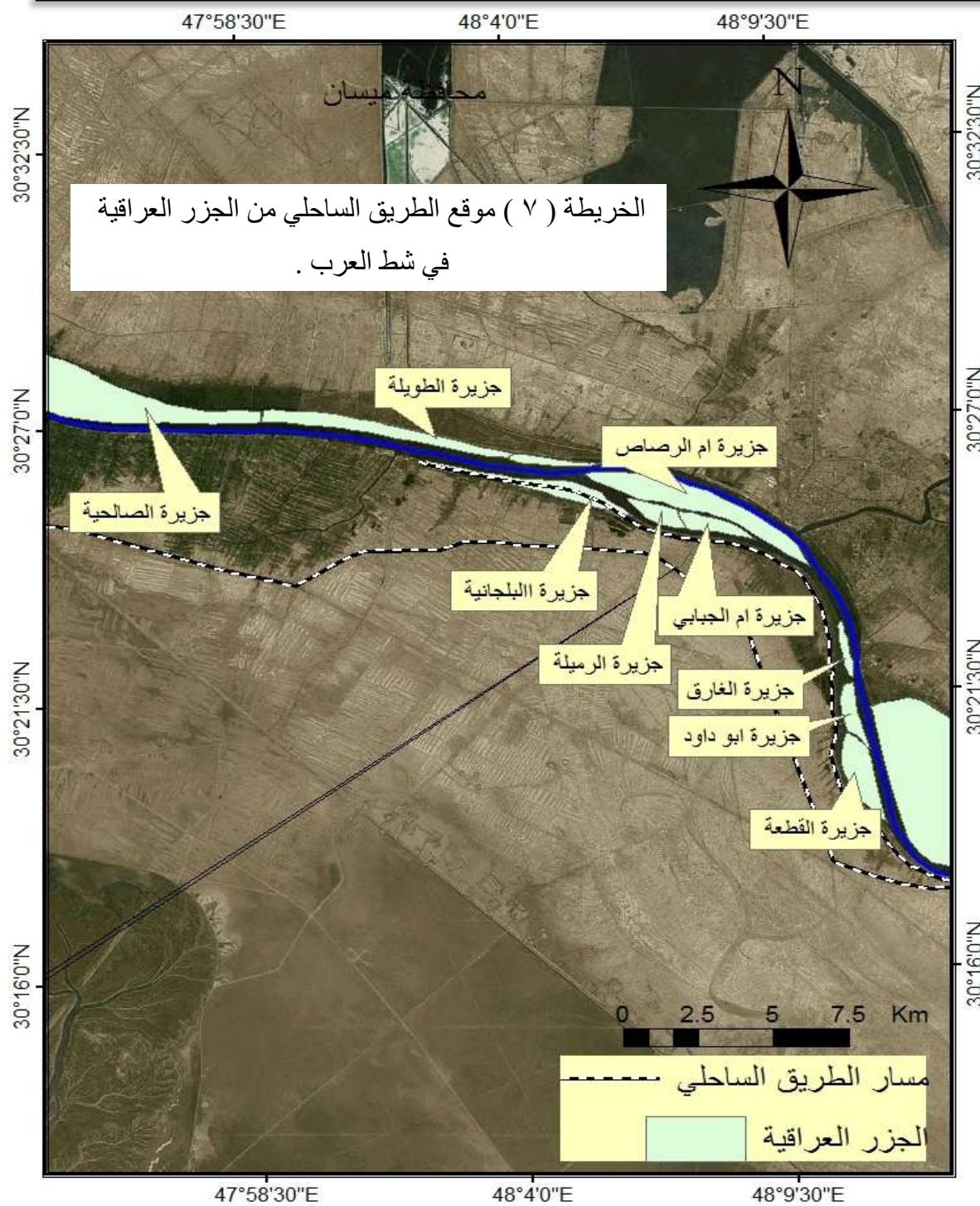
المصدر :- وزارة الزراعة ، مديرية زراعة البصرة ، شعبة زراعة ابي الخصيب ، شعبة زراعة الفاو ، شعبة زراعة السيبة ، ٢٠٢٥ ، بيانات غير منشورة .

ان هذه المساحة الكبيرة من الاراضي غير الصالحة للزراعة الملائقة للاراضي الزراعية ممكن استصلاحها في حال تم الانتهاء من مشروع الطريق الساحلي الذي سيؤدي الى سهولة الوصول اليها من ناحية وجعلها سوقا رائجة للمنتجات الزراعية من ناحية اخرى ، لاسيما وانها كانت سابقا من ضمن المساحات الصالحة للزراعة قبل الحرب العراقية - الايرانية ماعدا اراضي السباخ التي تقع الى الغرب من الطريق الرئيس (البصرة - الفاو) ، وتعد القناة الاروائية التي تؤطر هذه الاراضي من جانبها الغربي ، والتي يقترب موقع دخولها الى قضاء ابي الخصيب مع المحطة (٠٠) للطريق الساحلي وتمتد الى قضاء الفاو ، احدى المقومات الرئيسية للاستصلاح وذلك على اعتبار ان مياه هذه القناة مياه عذبة يمكن استخدامها للبزل ولري تلك الاراضي .

سادساً / موقع الطريق الساحلي من الجزر والانعكاسات المستقبلية

ان الطريق الساحلي قد اخذ الشريط المحاذي لشط العرب غير امتداده الواسع ابتداءً من قرية ابو فلوس الذي يمثل المحطة (٠٠) حتى المحطة (٩٦) في راس البيشة عمل على ربط بعض الجزر بالياضة ومر محاذياً للجانب الشرقي لجزر اخرى ، الخريطة (٧) .

ومما يجب ذكره ان المسافة التي ابتدء فيها مسار الطريق الساحلي عن الواجهة المائية لشط العرب تتمثل في جزر (القطعة وابو داود وجزيرة الغارق وجزيرة ام الرصاص وام الجبافي والرميلة) وهذا الابتعاد يعد احد الجوانب السلبية التي دفعت الجهات المسؤولة الى اجراء بعض التعديلات على مساره ليتم استحداث الجسر الرابط بين الياضة وجزيرتي البلجانية والمطوعة (٠٠) .



المصدر:- من عمل الباحث بالاعتماد على المرئية الفضائية واستخدام برنامج ARC GIS 9.3

الأبعاد الاستراتيجية للطريق الساحلي لشط العرب (دراسة في جغرافية النقل)

ان ابعاد المسار ادى الى حرمان ما مساحته (١٠,٨٢) كم^٢ من الاراضي الجزرية من امتيازاته ، الجدول (٢) ، بل انه يعد من اهم الاخطاء التي ستعكس اثارها مستقبلا ، لاسيما من الناحية الامنية التي من المفترض ان يحسب لها الحساب الرئيس عند التخطيط لمثل هذه المشاريع الاستراتيجية ، كونه يقع محاذيا لمجرى مائي يمثل حدودا طبيعية بين دولتين كانتا تخوضان حربا طاحنة دامت (٨) سنوات ابان حكم النظام السابق ، فضلا عن ذلك فان الكثير من دول العالم تعمل جاهدة على تامين حدودها مع الدول المجاورة من عمليات التهريب المتنوعة التي قد تصل الى تهريب المخدرات والمواد الممنوعة ، وان عزل هذه المساحة الكبيرة من الاراضي جعلها عرضة لمثل هذه العمليات ، كما ان الحال هذه اثارت حفيظة مالكي الاراضي الجزرية نتيجة لعزلها عما يجاورها وحرمانها من الامنيات التي يمنحها هذا الطريق لغيرها من الاراضي .

ان احد الجوانب الايجابية المهمة التي يمكن ان تحتسب لها هذا المشروع باطلاته على الجزر المتناثرة على جانبه الشرقي تتمثل بامكانية تأهيلها واستثمارها ببناء المترزهات والفنادق والمطاعم والارتفاع بها بما يتلاءم مع موقعها الاستراتيجي المطل على شط العرب مما سيجعل منها متنفسا للسكان المحليين واماكنها لارتياح السياح او قد يتجاوز مداها الحدود المحلية فيما لو تم الترويج لها عبر وسائل الاعلام المختلفة الى جانب مايوفره هذا المجرى المائي من سياحة بيئية تفتقر اليها الكثير من دول العالم.

الجدول (٢) مساحة الجزر العراقية المحاذية لشط العرب

الجزيرة	المساحة / كم ^٢	ت
جزيرة القطعة	٢,٤٣	١
ابو داود	١,٠٣٥	٢
الغارق	٠,٣٩	٣
ام الرصاص	٤,٩٣	٤
ام الجبافي والرميلة	٢,٠٣	٥
الباجانية	٢,٤٤	٦
المجموع	١٣,٢٥٥	

المصدر : - بالاعتماد على المرئية الفضائية واستخدام برنامج Arc GIS 9.3

سابعاً / الحادث من الحوادث المرورية

شهدت محافظة البصرة الكثير من الحوادث المرورية الناجمة من الاعداد الكبيرة من السيارات سواء أكانت تابعة للقطاع العام او القطاع الخاص بما لا يتناسب مع عدد الشوارع وسعتها مما ادى الى حدوث الازدحام والاختناقات المرورية بالتزامن مع عدم الالتزام بالقواعد المرورية وعدم تفعيل الاشارات المرورية وضعف المتابعة وعدم اتخاذ الاجراءات الرادعة بحق المخالفين .

بلغ عدد الحوادث المرورية في محافظة البصرة (١٥٧٦ ، ١٧٦٧ ، ١٦٦٧ ، ١٦٠٩) حادثاً للسنوات (٢٠٢١ ، ٢٠٢٢ ، ٢٠٢٣ ، ٢٠٢٤ ، ٢٠٢٣) على التوالي ، الجدول (٣) ومن خلاله نلاحظ ان الحوادث المرورية قد ازدادت في سنة ٢٠٢٢ لتعود بالانخفاض في السنين التاليتين بمقدار (١٠٠ ، ٥٨) حادثاً على التوالي ، قد يعود هذا الانخفاض الى انشاء شوارع جديدة في المحافظة وتوسيعة شوارع اخرى ، الامر الذي ادى الى انسيابية حركة السيارات وقلة الازدحامات المرورية .

ان العدد الاكبر من الحوادث المرورية كان من نصيب الطرق الرئيسية في المحافظة ، اذ بلغت للسنوات نفسها (١٠٣٣ ، ٩٩٦ ، ٨٤٧ ، ٨٧٥) على التوالي بمعدل (٩٣٧,٧٥) ولوحظ ان سنة ٢٠٢١ اكبرها عدداً من حيث الحوادث ، اذ زادت عن المعدل بـ(٧٥,٢٥) حادثاً ، في حين انخفض عدد الحوادث عن معدلها للسنوات (٢٠٢٣ ، ٢٠٢٤) بمقدار (١٥٨ و ١٨٦) على التوالي ، تلي ذلك الحوادث على الشوارع الفرعية ، اذ بلغ عددها (٢١٦ ، ٣٦٠ ، ٣٠٥ ، ٣٠٥) للسنوات نفسها ، في حين شهدت الشوارع الريفية انخفاضاً ملحوظاً في عدد الحوادث المرورية المسجلة فيها ، اذ بلغت (١٩٩ ، ١٥٨ ، ٢٠٦ ، ٦٤) حادثاً على التوالي .

ومما يلاحظ ايضاً ان حوادث الاصطدام كانت الاكثر عدداً نسباً للحوادث الاخرى (الانقلاب والدهس) ، اذ بلغت (١٠١٤ ، ١١١٧ ، ١٠٦٥ ، ١٠٤١) حادثاً للسنوات (٢٠٢١ ، ٢٠٢٢ ، ٢٠٢٣ ، ٢٠٢٤ ، ٢٠٢٣) على التوالي ، وبذلك فان حوادث الاصطدام في سنة ٢٠٢٢ قد زادت عن المعدل العام البالغ (١٠٥٩) حادثاً بمقدار (٥٨) حادثاً ، في حين انخفضت حوادث الاصطدام عن معدلها في سنة ٢٠٢١ بمقدار (-٤٥) حادثاً ، في الوقت ذاته كانت حوادث الانقلاب الاقل عدداً نسباً الى غيرها من الحوادث .

الأبعاد الاستراتيجية للطريق الساحلي لشط العرب (دراسة في جغرافية النقل)

الجدول (٣) عدد الحوادث المرورية في محافظة البصرة حسب صنف الطريق للمرة
(٢٠٢٤ - ٢٠٢١)

الصنف	عدد الحوادث حسب صنف الطريق لسنة (٢٠٢٤)			عدد الحوادث حسب صنف الطريق لسنة (٢٠٢٣)			عدد الحوادث حسب صنف الطريق لسنة (٢٠٢٢)			عدد الحوادث حسب صنف الطريق لسنة (٢٠٢١)			مقدمة الحوادث							
	الإجمالي	الإصابات	الوفيات																	
الإجمالي العام	١٠٤١	٤٥	١٤٣	٥٨٦	٢٢٧	١٠٩٥	٩١	١٩٧	٥٧١	٢٠٦	١١١٧	١٠٣	١٥٢	٧٠٢	١٦٠	١٠١٤	١٤٥	٧٩	٧١٠	٨٠
الإجمالي العام	٥٧	٣	٤	٢٩	٢١	٧٠	١	١	٣٥	٣٣	٨٣	٩	٦	٤٣	٢٥	٦٥	١١	٠	٢٩	٢٥
الإجمالي العام	٥١١	١٦	١٥٨	٢٦٠	٧٧	٥٣٢	٦٦	١٦٢	٢٤١	٦٣	٥٩٧	٩٤	١٤٧	٢٥١	٧٥	٤٩٧	٤٣	١٣٧	٢٩٤	٢٣
الإجمالي العام	١٦٠٩	٦٤	٣٠٥	٨٧٥	٣٦٥	١٦٦٧	١٥٨	٣٦٠	٨٤٧	٣٠٢	١٧٦٧	٢٠٦	٣٠٥	٩٩٦	٢٦٠	١٥٧٦	١٩٩	٢١٦	١٠٢٣	١٢٨
الإجمالي العام																				

المصدر: جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية السنوية
للسنوات (٢٠٢٤-٢٠٢١)

يعد طريق البصرة - الفاو الموازي للطريق الساحلي من الطرق المحورية المهمة جدا في محافظة البصرة كونه يربط ميناء الفاو والبصرة والمدن العراقية الأخرى ، الا انه يفتقر الى مقومات الطرق السريعة (٠٠) ، وبناء على تلك الأهمية كانت هنالك الكثير من المطالبات التي تدعو الى تحويله الى طريق سريع ، لاسيما اذا ماتم الانتهاء من اعمال الممر الموازي له الذي في طور التنفيذ والذي اعلنت عنه الجهات الحكومية في عامي (٢٠٢٣ - ٢٠٢٤) .

ان افتقار هذا الطريق المهم الى الانارة ليلا واحتوائه على الكثير من التخسفات ، فضلا عن كونه ذو مسار واحد وازدياد الحركة المرورية فيه في ظل الشروع في انشاء ميناء الفاو الكبير وما يتطلبه من مواد انشائية ثقيلة يتم نقلها عبر مركبات الحمل الكبيرة ، ادى الى زيادة عدد الحوادث فيه ، نتيجة لعدم وجود المتابعة المرورية التي تلزم السائقين بالالتزام بالسرعة الآمنة في مثل هذه الطرق التي تتخللها التخسفات الحادة والمنعطفات المفاجئة لعدم وجود اشارات تحذيرية والاجتياز الخاطيء الذي يؤدي الى اصطدام المركبات في المنعطفات ومناطق الازدحامات المرورية ، لاسيما بالقرب من المناطق السكنية المجاورة له ، ادى ذلك كله الى الزيادة في الحوادث المرورية التي ارهاقت ارواح عدد كبير من المواطنين (٠٠٠) ، فضلا عن الخسائر المادية الكبيرة التي تقع على حساب القطاع الخاص .

بلغ المعدل العام للحوادث المرورية على طريق (البصرة - الفاو) لمدة (٢٠٢١ - ٢٠٢٤) (٣٠,٧٥) حادثا مروريا على طريق لا يتجاوز طوله (١٠٠) كم ، خلفت على اثرها (٣٦) حالة وفاة و(١٩٤) اصابة مختلفة في شدتها ، وقد ارتفع عدد الحوادث المرورية في السنوات (٢٠٢٢ ، ٢٠٢٣) عن معدلها العام بـ (٨,٢٥ و ٥,٢٥) على التوالي ، الجدول (٤) ، في حين انخفض عددها عن معدلها العام في السنوات (٢٠٢١ ، ٢٠٢٤) بمقدار (١٠,٧٥ و ٢,٧٥) على التوالي وقد بلغت اعداد الاصابات ذروتها في سنة ٢٠٢٢ اذ وصل عدد الوفيات الى (١٤) حالة بينما بلغت اعداد الاصابات (٦٩) اصابة متنوعة ، في حين كانت اعداد الوفيات منخفضة في سنة (٢٠٢٤) اذ بلغت (٣) حالات فقط على الرغم من ارتفاع عدد الاصابات ، الشكل (١) .

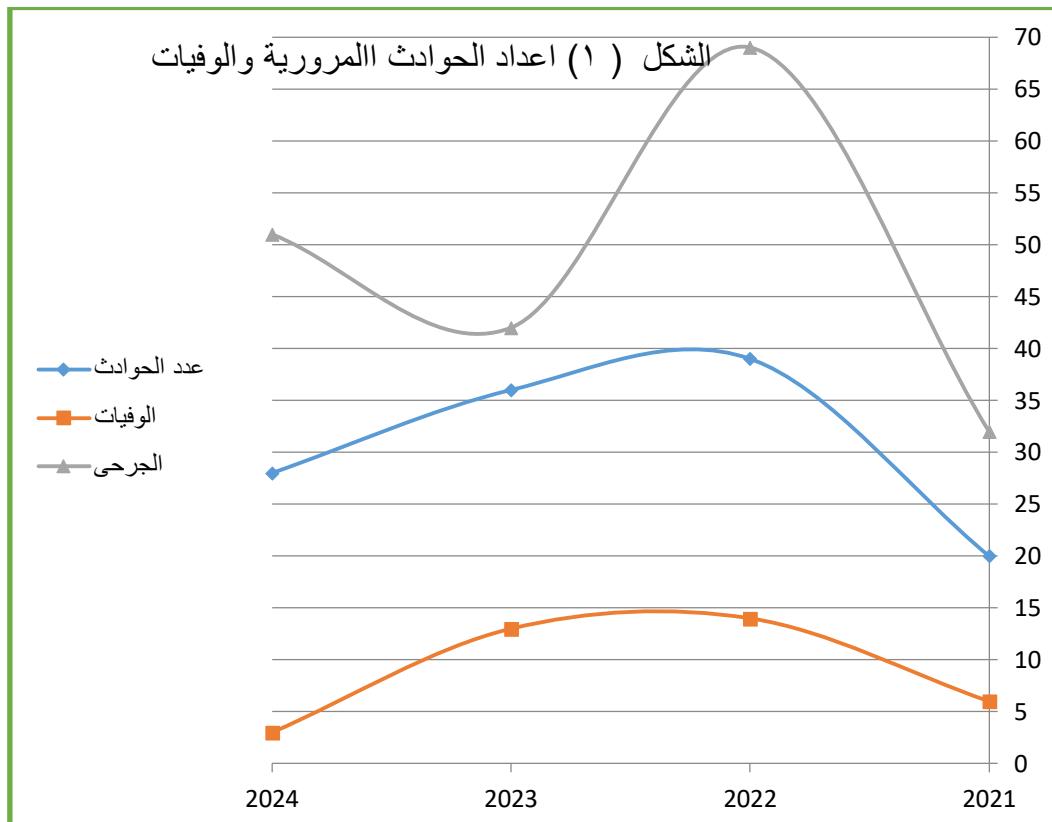
الأبعاد الاستراتيجية للطريق الساحلي لشط العرب (دراسة في جغرافية النقل)

الجدول (٤) عدد الحوادث المرورية على طريق الفاو حسب نوع الاصابة المدة (٢٠٢١ - ٢٠٢٤)

(٢٠٢٤)

السنة	عدد الحوادث	الوفيات	الجرحى	مجموع الاصابات
٢٠٢١	٢٠	٦	٣٢	٣٨
٢٠٢٢	٣٩	١٤	٦٩	٨٣
٢٠٢٣	٣٦	١٣	٤٢	٥٥
٢٠٢٤	٢٨	٣	٥١	٥٤
المعدل	٣٠,٧٥	٩	٤٨,٥	٥٧,٥

المصدر : - جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للاحصاء ، المجموعة الاحصائية السنوية للسنوات (٢٠٢٤ - ٢٠٢١)



ان توجه المركبات الصغيرة وعمليات النقل للطريق الساحلي بما يسهم في انخفاض عدد السيارات على طريق البصرة - الفاو سيسهم في التقليل من الحوادث المرورية ، ويعود هذا من الجوانب الايجابية المهمة للطريق الساحلي والتي تضاف الى ايجابياته الاخرى التي تم ذكرها ، اذ ان مقومات الجذب الكثيرة التي يتمتع بها اذا ما تم تأثيره بشكل جيد يتلاءم مع ما سيتحققه من متعة بصرية يصبوا اليها الكثير من المواطنين كونه محاذيا في جانبه الشرقي للواجهة المائية لشط العرب فضلا عن ذلك فان ضرورة انشائه وفق المعايير الانشائية الحديثة المطابقة للمواصفات العالمية ستؤدي الى انسيابية كبيرة في السير لخلوه من التخسفات والمطبات والمنعطفات و استخدام الاشارات التحذيرية ، كونه ملاصقا لشط العرب الذي تخلله بعض الاتوءات الحادة والمنعطفات . كما ان مروره في الاراضي التي كانت ولازال البعض منها اراضي زراعية ومحاذاته للواجهة المائية سيعمل على الانخفاض النسبي في درجات الحرارة المرتفعة التي تتسبب احيانا في رفع درجة حرارة محركات السيارات ومستقلتها وبالتالي زيادة في الجهد وزيادة في استخدام الوقود المترتب على استخدام السرعات القصوى للتبريد ، وهذا ما يتم في حال النقل عبر طريق البصرة - الفاو في عملية النقل كونه يمر في منطقة صحراوية مرتفعة الحرارة نسبيا .

الاستنتاجات

- ١) ان الشروع في اكمال هذا المشروع في هذه المناطق الحدودية البعيدة له اهمية سياسية واقتصادية كبيرة في توجيه الرأي العام وانظار المسؤولين في الدولة العراقية الى اعادة الحسابات ووضع الخطط المناسبة للحيلولة دون محاولة الخارجين عن القانون بالاخلال بالامن الداخلي للدولة وذلك بتأمين الحدود ولتقادي تجدد الازمات السياسية التي كانت تعصف بينهما .
- ٢) للطريق الساحلي دور كبير في انخفاض نسبة الحوادث المرورية على الطريق الذي يربط قضاء الفاو وناحية السيبة ومركز المحافظة ، لاسيما في لو تم ربط المحطة (٠٠) في قرية ابو فلوس بكورنيش البصرة
- ٣) لا توجد اجراءات جدية كفيلة بضمان عدم اخترال مساحات واسعة من الساحل العراقي على المدى البعيد واضافتها للساحل الايراني .
- ٤) هنالك تغير نسبي في خط الساحل العراقي نتيجة لعمليات التعرية والترسيب الناجمة عن حركة المد والجزر التي تحدث مرتين في اليوم الواحد .
- ٥) تم حرف الطريق الساحلي عن كل من جزيرة (القطعة ، ابوداود ، الغارق ، ام الرصاص ، ام الجبائي ، الرميلة) مما حرمتها من تمتعها بالاجراءات الامنية التي تتمتع بها الاراضي الاخرى المجاورة.
- ٦) عدم التخطيط الجدي لاستثمار مزايا الجزر الممتدة طوليا مع امتداد الطريق الساحلي على الرغم من ان هنالك الكثير من المقترنات المقدمة لمصدر القرار في الحكومة المحلية والمركزية .
- ٧) لم يتم انجاز المشروع ضمن السقف الزمني المحدد نتيجة لعدم رصد السيولة المالية الكافية مما ادى الى تأخر فترة الانجاز .

المقترحات

- ١) يعد الامن من اول اولويات دول العالم كافة ، لذا فان تزويد هذا الطريق بالمراصد المجهزة بالكاميرات الحرارية والاجهزة الحديثة لمراقبة الحدود بين الدولتين سيحقق احد الجوانب التي وجد من اجلها .
- ٢) العمل على انشاء مرافق سياحية ذات مواصفات عالمية ، فضلا عن انشاء محطات خاصة للوقوف في الاماكن السياحية للاطلاع على تلك المعالم دون احداث ارباك في انسابية السير .
- ٣) وضع نقاط رصد مجهزة بالاجهزة الحديثة لرصد المخالفات التي قد يقوم بها بعض مستخدمي الطريق او المرافق السياحية والبني التحتية له .
- ٤) محاسبة المخالفين وفق قوانين رادعة من شأنها ان تعمل على ديمومة هذا المشروع الحيوي واظهاره بالشكل اللائق .
- ٥) انشاء محطات للباص النهري في موقع متعرقة لاستخدامها في عمليات النقل او الاستخدام السياحي في مجرب شط العرب ، على ان تكون مجهزة بوسائل الامان الازمة .
- ٦) العمل على تهيئة مقومات العمل الآمن وضمان استقرار سوق العمل من خلال الزام الشركات العاملة بالتقيد بضوابط التشغيل وحفظ كرامة العاملين .
- ٧) متابعة اصحاب الاعمال الذين يستغلون العمالة غير القانونية لضمان حقوق العاملين والحد من البطالة (٠٠٠٠٠) .
- ٨) التأثير الكامل للطريق ، لاسيما الانارة وموقع التوقف الاضطراري والاشارات المرورية الارشادية والتبيهية والتحذيرية .
- ٩) تعد المساحات الخضراء من المناطق التي تبعث على الهدوء والراحة النفسية ، لذا يعد تأهيل الاراضي الزراعية المجاورة للطريق الساحلي واستصلاحها من المهام الاساسية الملقاة على عاتق الجهات المسؤولة لتحقيق احد المزايا الجاذبة للسائقين لارتياده ، فضلا عن ان ذلك سيوفر فرصة جيدة لاستقطاب الابدي العاملة لتشجيع القطاع الزراعي .
- ١٠) تعد الجزر المتباشرة على طول مجرب شط العرب احدى المميزات المهمة لهذا المجرب المائي ، وتعتبر هذه الجزر من المواقع السياحية المهمة في حال تأهيلها عن طريق بناء الفنادق والمطاعم والمنتزهات ، مما سيسمح في تشغيل الابدي العاملة فضلا عن انها ستكون متنفسا جيدا للسكان ، لذا فان تأهيلها يعد من المتطلبات الاساسية التي يمكن بواسطتها تعظيم الابادات المائية للبلد .
- ١١) ضرورة ا يصل الطريق الساحلي بكورنيش العشار في مركز محافظة البصرة لما لذلك من اهمية كبيرة في عملية النقل وتنشيط الجانب السياحي الذي بدأت بوادره تتجلى للعيان منذ استضافة العراق لخليجي (٢٥) .

الهوامش

- (١) عبدالله سالم المالكي ، جغرافية العراق ، مطبعة الجنوب ، البصرة ، ٢٠١٠ ، ص ١٨ .
- (*) تمت ملاحظة هذه المنخفضات في اثناء الزيارة الميدانية للمنطقة بتاريخ ٢٠٢٥ / ١ / ١٣
- (٢) محافظة البصرة ، مديرية ناحية السيبة ، التخطيط ، ٢٠٢٥ ، بيانات غير منشورة .
- (*) تخطى العمل في الطريق الساحلي السقف الزمني المحدد الذي من المفترض ان يتم انجازه في اواخر سنة ٢٠٢٤ وذلك بسبب الحاجة الى اضافة كشوفات اضافية تتعلق بالتعديلات التي اجريت عليه والتي تضمنت نصب الجسور التي توصل بين اليابسة وجزيرة البلاجنة وجزيرة المطوعة .
- (***) الساتر (أ) وهو الساتر الذي شيدته القوات المسلحة العراقية في اثناء الحرب العراقية - الإيرانية وقد تم حفر الخنادق على جانبه المعاكس للحدود الإيرانية لحماية المقاتلين و لرصد تحركات الجيش الإيراني حينذاك ولمنع تسلل افراده الى داخل الحدود العراقية .
- (****) تم تكليف خمس جهات حكومية لانجاز العمل في الطريق الساحلي اذ تم تكليف كل من وزارة الدفاع لانجاز العمل في القاطع الاول ووزارة الموارد المائية في القاطع الثاني ووزارة النفط في القاطع الثالث وهيئة الحشد الشعبي في القاطع الرابع ومحافظة البصرة في القاطع الخامس .
- (*****) السدة التربية : - هي السيدة التي تم ضغطها في المرحلة الاولى لتكون جاهزة لمرحلة التبليط التي تعد المرحلة الثانية .
- (٣) محمد احمد عقلة المومني ، الجغرافيا السياسية والجيوبوليتika في القرن الواحد والعشرين ، دار الكتاب الثقافي للطباعة والنشر ، الاردن ، ٢٠٠٥ ، ص ١٤٩ .
- (٤) عباس الحديشي ، نظريات السيطرة الاستراتيجية ، صراع الحضارات ، دار اسامه للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٤ ، ص ١٩ .
- (٥) جابر ابراهيم الراوي ، شط العرب في المنظور القانوني عبر التاريخ ، وزارة الثقافة والاعلام ، دائرة الاعلام الداخلي ، بغداد ، ١٩٨١ ، ص ٣١ .
- (٦) تظهر الخريطة ان نهر خيбин الذي يقع على الجانب الشرقي لشط العرب يمثل الحد الفاصل بين الاراضي العراقية والاراضي الإيرانية .
- (٧) هاشم محمد صالح ، جغرافية النقل ، مكتبة المجتمع العربي للطباعة والنشر والتوزيع ، الطبيعة الاولى ، ٢٠١٤ ، ص ٤١ .
- (٨) محمد خميس الزوكة ، صناعة السياحة من منظور جغرافي ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٢ ، ص ٤٢ .
- (٩) تم استخراج مساحة المسطح المائي لشط العرب بواسطة برنامج Arc GIS 9.3
- (٨) حسن الزيادي ، اهوار جنوب العراق ارضا وسكانا ، الرافدين للطباعة والنشر والتوزيع ، بيروت ، الطبعة الاولى ، ٢٠١٩ ، ص ٢٩٥ .

- (٤٠٤٠) مقابلة شخصية مع السيد محمد قاسم عيسى الموسوي الامين الخاص لمزار الصحابي زيد بن صوحان بتاريخ ١١ / ٦ / ٢٠٢٥ .
- (٤٠٤٠) تم ملاحظة ذلك في اثناء الزيارة الميدانية لهذين المتنزهين بتاريخ ٦ / ٢٠٢٥ .
- (٩) عبدالودود عبدالرضا عبد ، تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وافقه المستقبلية ، اطروحة دكتوراه ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، ٢٠١٦ ، ص ١٠٩
- (٤٠٤٠٤٠) تم احتساب المسافات باستخدام برنامج Arc GIS 9.3
- (١٠) عبدالجبار حسن الغزالى ، منشورات مجلد الهدف ، مطبعة المعارف والاهالى والصباح ، بغداد ١٩٤١ ، ص ١٩٠ .
- (٤٠) مقابلة شخصية مع السيد احمد هلال الربيعي مدير ناحية السيبة بتاريخ ٦ / ٢٠٢٥ .
- (٤٠) يفتقر طريق الفاو الى متطلبات تحويله الى طريق سريع التي تتمثل في :-
- اولا) افتقاره لمعايير السلامة المتمثلة بالاشارات المرورية والانارة وافتقاره للحواجز الجانبية التي تعمل على حماية المركبات من السقوط في الاراضي المنخفضة عن الطريق فضلا عن انعدام نظام المراقبة وعدم وجود الكاميرات لمتابعة سرعة المركبات .
- ثانيا) البنية التحتية المتمثلة بضرورة احتواه على حواجز فاصلة بين المسارين وعرضه غير الكافي لتصنيفه الى طريق مزدوج فضلا عن غياب المداخل والمخارج النظامية فيه الامر الذي ادى الى الدخول العشوائي اليه وعدم تقاطع الجسور ومعابر المياه والنفايات مع مساراته .
- للمزید :- مجید ملوك السامرائي ، جغرافية النقل وتطبيقاتها الحاسوبية ، الطبعة الاولى ، ٢٠١٤ ، ص ٤٨ .
- (٤٠٠٠) اطلق السكان المحليون على هذا الطريق تسمية (طريق الموت) لكثره الحوادث فيه والتي غالبا ماتؤدي الى حالة وفيات .
- (٤٠٠٠) العمل غير القانوني :- يعني أن يعمل الشخص دون أن يكون مسجلاً لدى سلطات الضمان الاجتماعي. وبذلك يجب على صاحب العمل تسجيل العمال لديه في "التأمينات الاجتماعية" ومكتب الضرائب، وذلك كي يتم اعتبار عملية التوظيف قانونية.

المصادر

- الحديثي ، عباس ، نظريات السيطرة الاستراتيجية ، صراع الحضارات ، دار اسامه للنشر والتوزيع ، عمان ، ٤ ٢٠٠٤ .
- الراوي ، جابر ابراهيم ، شط العرب في المنظور القانوني عبر التاريخ ، وزارة الثقافة والاعلام ، دائرة الاعلام الداخلي ، بغداد ، ١٩٨١ .
- الزوكه ، محمد خميس ، صناعة السياحة من منظور جغرافي ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٢ .
- الزيادي ، حسن ، اهوار جنوب العراق ارضا وسكانا ، الرافدين للطباعة والنشر والتوزيع ، بيروت ، الطبعة الاولى ، ٢٠١٩ .
- السامرائي ، مجید ملوك ، جغرافية النقل وتطبيقاتها الحاسوبية ، الطبعة الاولى ، ٢٠١٤ .
- صالح ، هاشم محمد ، جغرافية النقل ، مكتبة المجتمع العربي للطباعة والنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، ٢٠١٤ .
- عبد ، عبدالودود عبدالرضا ، تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وافقه المستقبلية ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، ٢٠١٦ .
- الغزالى،عبدالمجيد حسن،منشورات مجلد الهدف،مطبعة المعارف والاهالى والصباح ،بغداد ١٩٤١ .
- المالكي ، عبدالله سالم ، جغرافية العراق ، مطبعة الجنوب ، البصرة ، ٢٠١٠ .
- المؤمني ، محمد احمد عقلة ، الجغرافيا السياسية والجيوبوليتika في القرن الواحد والعشرين ، دار الكتاب الثقافي للطباعة والنشر ، الاردن ، ٢٠٠٥ .
- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ٢٠٢١ .
- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ٢٠٢٢ .
- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ٢٠٢٣ .
- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، المجموعة الاحصائية السنوية لسنة ٢٠٢٤ .
- المديرية العامة لزراعة البصرة ، شعبة زراعة قضاء ابي الخصيب ، شعبة زراعة قضاء الفاو ، شعبة ناحية زراعة السيبة ، ٢٠٢٥ ، بيانات غير منشورة .
- مقابلة شخصية مع السيد محمد قاسم عيسى الموسوي الامين الخاص لمزار الصحابي زيد بن صوحان بتاريخ ٦ / ١١ / ٢٠٢٥ .
- مقابلة شخصية مع الاستاذ احمد هلال الريبيعي مدير ناحية السيبة بتاريخ ٦ / ٢٠٢٥ .

References

- 1- Al-Hadith, Abbas, Theories of Strategic Control, The Clash of Civilizations, Osama Publishing and Distribution House, Amman, 2004.
- 2- Al-Rawi, Jaber Ibrahim, Shatt al-Arab in the Legal Perspective Throughout History, Ministry of Culture and Information, Department of Internal Information, Baghdad, 1981.
- 3- Al-Zouka, Muhammad Khamis, The Tourism Industry from a Geographical Perspective, Dar Al-Ma'rifah Al-Jami'ah, Alexandria, 1992.
- 4- Al-Ziyadi, Hassan, The Marshes of Southern Iraq: Land and Population, Al-Rafidain Printing, Publishing, and Distribution, Beirut, First Edition, 2019.
- 5- Al-Samarrai, Majeed Malook, Transport Geography and its Computer Applications, First Edition, 2014.
- 6- Saleh, Hashim Muhammad, Transport Geography, Arab Community Library for Printing, Publishing, and Distribution, First Edition, 2014.
- 7- Abdul, Abdulwadud Abdulridha, Evaluation of River Transport Efficiency in the Shatt al-Arab and Its Future Prospects, PhD Thesis, University of Basra, College of Education for Humanities, 2016.
- 8- Al-Ghazali, Abdulmajeed Hassan, Publications of the Target Volume, Al-Maaref, Al-Ahali, and Al-Sabah Press, Baghdad, 1941.
- 9- Al-Maliki, Abdullah Salem, Geography of Iraq, Al-Janub Press, Basra, 2010.
- 10- Al-Moumani, Muhammad Ahmad Aqla, Political Geography and Geopolitics in the Twenty-First Century, Dar Al-Kitab Al-Thaqafi for Printing and Publishing, Jordan, 2005.
- 11- Republic of Iraq, Ministry of Planning, Annual Statistical Abstract for the year 2021.
- 12- Republic of Iraq, Ministry of Planning, Annual Statistical Abstract for the year 2022.
- 13- Republic of Iraq, Ministry of Planning, Annual Statistical Abstract for the year 2023.
- 14- Republic of Iraq, Ministry of Planning, Annual Statistical Abstract for the year 2024.
- 15- General Directorate of Agriculture in Basra, Abi Al-Khaseeb Agriculture Division, FAO Agriculture Division, Al-Siba Agriculture Division, 2025, unpublished data.
- 16- Personal interview with Mr. Muhammad Qasim Issa Al-Mousawi, the Special Secretary of the Shrine of the Companion Zayd ibn Suhan, on June 11, 2025.
- 17- Personal interview with Mr. Ahmed Hilal Al-Rubaie, Director of Al-Siba District, on June 20, 2025.