

تقييم جغرافي لسلاسل توريد محاصيل الحبوب (القمح انموذجا) في محافظة الانبار

الباحثة. لمياء حاتم سويد الراوي أ.م.د. مهند عبد حماد الجابري

جامعة الانبار / كلية التربية للعلوم الانسانية / قسم الجغرافية

lam23h5003@uoanbar.edu.iq

الملخص

يعد قطاع سلاسل التوريد من القطاعات المهمة اذ يعد عصب الحياة لما له دور في مختلف القطاعات الاقتصادية وبمختلف الفعاليات والانشطة (الزراعية والصناعية)، ويقصد بسلاسل التوريد هي تدفق السلع بدءاً من عملية الانتاج والنقل والخزن والتسويق وصلا الى وجهته النهائية، ومن هذا المنطلق فان موضع الدراسة هو لمعرفة سلاسل التوريد وامتدادها وهل تغطي معظم مناطق انتاج القمح في محافظة الانبار وتسويقها الى السايولوات ومن ثم الى المطاحن الحكومية. ومن هذا المنطلق سنحاول في هذا البحث الكشف سلاسل توريد محصول القمح وبيان اهميتها في عمليات نقل والتسويق ضمن الحدود المساحية لمحافظة الانبار البالغة (١٣٨٢٨٨ كم^٢) وما هو الدور الذي تلعبه العوامل الجغرافية (الطبيعية ، والبشرية) في تسهيل عملية الانتاج والنقل والتسويق من خلال ما يتوفر من شبكة للطرق البرية ودراسة اهم المعوقات والمشاكل التي تكتنف هذه العملية وسبل المعالجة والافاق المستقبلية واقتراح افضل الاماكن والمواقع لمراكز التسويق التي تتناسب والمسافات بين كل وحدة ادارية واخرى لضمان سهولة وامان وصول انتاج محصول القمح من مناطق زراعته ونتاجه وصولا الى مراكز الخزن والتسويق والى المطاحن لغرض طحنة وتوزيعه للمواطنين عبر البطاقة التموينية.

الكلمات المفتاحية: (النقل، العوامل الجغرافية، سلاسل التوريد، القمح).

A Geographical Assessment of Cereal Crop Supply Chains (Wheat as a Model) in Anbar Governorate

Researcher: Lamia Hatem Suwaid Al-Rawi, Assistant Professor:

Muhannad Abdul Hammad Al-Jaberi

University of Anbar / College of Education for Humanities /

Department of Geography

lam23h5003@uoanbar.edu.iq

Abstract

The supply chain sector is an important sector, as it is the lifeblood of its role in various economic sectors and various activities (agricultural and industrial). Supply chains refer to the flow of goods, starting with the production process, transportation, storage, and marketing, all the way to their final destination. From this perspective, the focus of this study is to determine the extent of supply chains and whether they cover most of the

wheat production areas in Anbar Governorate and their marketing to silos and then to government mills. Based on this, this research will attempt to explore wheat supply chains and demonstrate their importance in transportation and marketing operations within the geographical boundaries of Anbar Governorate (138,288 km²). It will also examine the role played by geographical factors (natural and human) in facilitating production, transportation, and marketing through the available road network. Furthermore, it will examine the most significant obstacles and problems facing this process, address them, and provide future prospects. It will also propose the best locations and sites for marketing centers that are appropriate for the distances between each administrative unit. This will ensure the smooth and safe delivery of wheat production from its cultivation and production areas to storage and marketing centers and to mills for grinding and distribution to citizens via ration cards.

Keywords: (Transportation, Geographical Factors, Supply Chains, Wheat)

مقدمة

إنَّ اهتمام وتركيز الانسان على موضوع النقل ودوره في تقديم خدمات نقل المنتجات والسلع المتنوعة من مكان الى اخر جاء منذ القدم، وكما هو معروف ان في حالة وصول الانسان الى درجة من الاكتفاء الذاتي من الموارد الطبيعية يتم نقله الى اماكن الطلب عليه في مراكز تجمع السكان وما يحتاجون اليه من سلع وخدمات (رسول، ١٩٨١: ٧). وفي الوقت الحاضر فقد تطورت وسائل النقل، وقد ازداد تأثيرها بشكل واضح في مختلف المجالات وتأتي في مقدمتها السلع والمنتجات الغذائية والزراعية وكل ما يحتاج اليه الانسان من ضروريات ملحة وفي مقدمتها توفير الغذاء من مكان الى اخر؛ وكذلك التكفل بعمليات نقل المنتجات الزراعية من مراكز الانتاج الى مراكز التسويق ومن ثم الى تقديمها للمواطن بشكل نهائي لغرض سد احتياجه من الغذاء.

مشكلة البحث : تنطلق مشكل البحث بالتساؤلات الآتية:

١. ما مدى تأثير العوامل الجغرافية التي تتحكم بانسيابية حركة سلاسل التوريد؟
٢. ما هي كفاءة سلاسل توريد محصول القمح في محافظة الانبار ومعوقاتها؟

فرضية البحث

لاشك ان الفرضية هي أجابه على السؤال الرئيسي لمشكلة الدراسة والذي يتمثل بأن لسلاسل التوريد اهمية كبيرة في نقل وتسويق محصول القمح في محافظة الانبار.

أهمية البحث

تكمن أهمية البحث من خلال ابراز دور العوامل الجغرافية في نقل محصول القمح، وكذلك الكشف عن اهم سلاسل التوريد في عملية نقل وتسويق الحبوب (القمح) والتعرف على شبكة الطرق التي تستخدم في عملية النقل والتسويق.

الحدود المكانية والزمانية للدراسة

تقع منطقة الدراسة فلكياً بين دائرتي عرض (١٥-٣٣°) و(٠٨-٣٥°) شمالاً، وخطي طول (٤٨-٣٩°) الى (١٥-٤٣°) شرقاً. تتمثل الحدود المكانية للدراسة في محافظة الانبار الواقعة غرب العراق اذ يحدها من الجنوب المملكة العربية السعودية ومن الغرب المملكة الاردنية الهاشمية وسوريا ومن الشمال محافظتي صلاح الدين ونيوى اما من جهة الشرق فتحدها كل من محافظة بغداد وبابل وكربلاء والنجف، اما زمانيا سيتم اعتماد سلسلة من بيانات الخاصة بعمليات توريد محصل القمح في محافظة الانبار.

المبحث الاول : العوامل الجغرافية المؤثرة على سلاسل توريد محصول القمح في محافظة الانبار
لا شك أن دراسة وتحليل طبيعة النقل وتبيان خصائصه في أي منطقة يتطلب الكشف أولاً عن العوامل التي تؤثر في شبكة النقل وامتدادها والحركة عليها، ومن المعلوم أن العوامل الجغرافية تنقسم إلى نوعين رئيسيين هما العوامل الطبيعية والعوامل البشرية؛ ومن خلال التفاعل بين تلك العوامل معاً ينعكس تأثيرها على تشكيل شبكة النقل ومعالم الحركة النقلية على الطرق:

١-١ العوامل الطبيعية

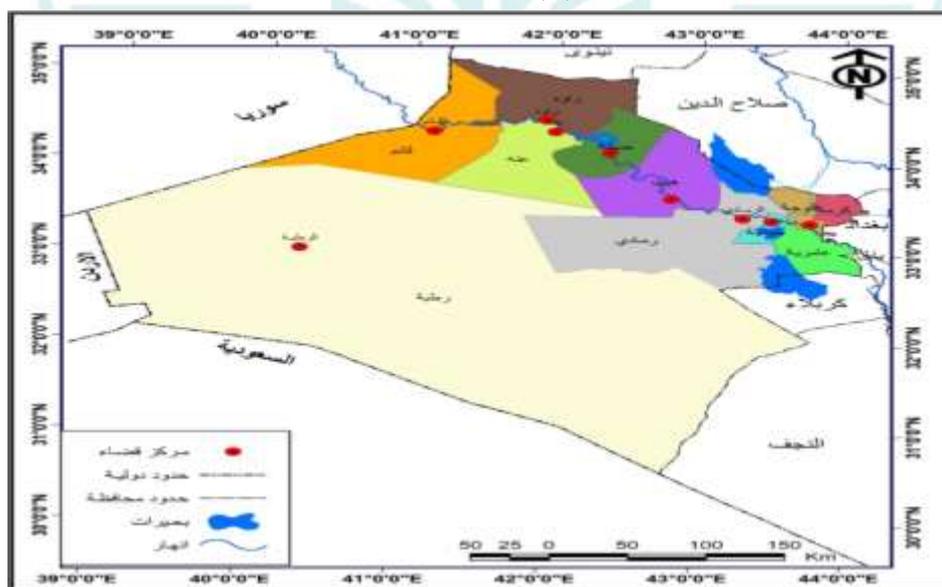
تشتمل العوامل الطبيعية على الموقع الجغرافي والتركيب الجيولوجي ومظاهر السطح والخصائص المناخية فضلاً عن التربة وموارد المياه ولهذه المرتكزات اثر كبير على شبكة الطرق وحركة النقل في منطقة الدراسة. وسنركز على بعض العوامل التي تؤثر وبشكل مباشر على عنصر النقل في منطقة الدراسة:

أولاً: الموقع الجغرافي Geographical location

تقع محافظة الانبار في القسم الغربي من العراق اذ تقع فلكيا بين دائرتي عرض (٣٣ ° - ٣٠ - ١٥ - ٣٥) شمالا وخطي طول (٣٨ - ٤٥ ° و - ١٠ - ٤٤ °) شرقا، اما مكانيا فقد رسم لها موقعها حدوداً جغرافية داخلية ودولية اذ يحدها من الشمال محافظة نينوى ومن الشمال الشرقي محافظة صلاح الدين ومن الشرق محافظات بغداد، بابل، كربلاء، النجف اما من الجنوب فيحدها المملكة العربية السعودية ومن الغرب الاردن ومن جهة الشمال الغربي تحدها الجمهورية العربية.

بلغت مساحة محافظة الانبار (١٣٨٢٨٨) كم^٢ بنسبة (٣١.٥%) من مساحة العراق البالغة (٤٣٨٣١٧) كم^٢ وتتكون محافظة الانبار من عشرة اقصية مهمة هي الرمادي، الفلوجة، هيت، حديثة، رواة، عنه، القائم، الرطبة، العامرية، الكرمة. واعطى موقعها صفة نقلية دولية كونها تجاوز عدد من الدول فضلا عن المحافظات العراقية ساهمت في زيادة حركة النقل عبر الطرق الرئيسية الممتدة فيها (العاني، ١٩٨٥: ١٧). خريطة (١).

خريطة (١) محافظة الانبار



المصدر: جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، مديرية المساحة العامة، خريطة العراق، ٢٠١٠، مقياس (١:٥٠٠٠٠٠).

ثانياً: التركيب الجيولوجي

يعد التركيب الجيولوجي من العوامل المهمة التي تؤثر على شبكة النقل ، لذلك من الضروري دراسة البنية الجيولوجية لمنطقة الدراسة وتسلط الضوء على نوع التكوينات الصخرية السطحية وتحدد إمكانية تحملها حركة النقل ليتسنى مد وإنشاء الطرق ومد خطوط السكك الحديدية، كما توضح هذه الدراسة مدى قدرة هذه التكوينات على تحمل وسائل النقل والأحمال المختلفة. وتمثل دراسة البنية الجيولوجية حجر الأساس للعديد من الأنشطة البشرية لاسيما الاستعمالات الخاصة بالنقل لذا تتطلب عملية بناء وتشغيل للطرق ودرجة تحملها لوسائل النقل ويظهر هذا التأثير للعامل الارضي في تشكيل اسس الطرق وحتى نوعية المواد المستخدمة(الهاشمي، ٢٠١٢: ٢٢).

ثالثاً: المناخ

يعد المناخ وعناصره المختلفة من العوامل المؤثرة على استخدام شبكات الطرق في جميع انحاء العالم ، إذ يقع العراق ضمن تأثير المناخ الصحراوي الحار الجاف في فصل الصيف وبارد مع تذبذب في هطول المطر في فصل الشتاء، وفقاً لتصنيف كوبن(علي وهاتف، ٢٠١٤: ٦٩). وبناءً على ذلك فان مناخ منطقة الدراسة يتصف بالقارية من حيث ارتفاع درجات الحرارة في الصيف وانخفاضها في الشتاء مما يؤدي الى وجود مدى حراري كبير يومي وفصلي. تتأثر عمليات نقل البضائع بشكل كبير بالظروف المناخية المتنوعة، اذ ان انخفاض درجات الحرارة في فصل الشتاء يؤثر سلباً على أداء محركات ووسائل النقل، بينما يؤدي ارتفاع درجات الحرارة في الصيف إلى تأثيرات سلبية على هذه المركبات. ومن الجدير بالذكر أن المناخ يؤثر بشكل كبير ومباشر على تصميم الطرق البرية وتوسيع شبكاتها، مثل الطرق في محافظة الانبار كما يظهر تأثير المناخ من خلال توزيع الاراضي الزراعية والتجمعات السكانية مما يؤثر على حركة النقل وامتداد شبكات

الطرق. وسيتم التطرق في هذا البحث عن تأثير درجات الحرارة والامطار على نقل وتسويق منتجات الحبوب (القمح) لما لها من تأثير مباشر على حركة النقل بين مراكز الانتاج ومراكز الخزن والتسويق وكما يأتي:

١- درجة الحرارة

تعد أحد العناصر الأساسية للمناخ وتُعرف بأنها نوع من الطاقة، إذ تؤثر بشكل مباشر على أنشطة الإنسان، ومكان إقامته، وطعامه؛ تتميز منطقة الدراسة بارتفاع درجات الحرارة خاصة في فصل الصيف إذ يتضح من الجدول (١) وبحسب البيانات الرقمية المسجلة ان محطة الرمادي سجلت اعلى معدل لدرجات الحرارة إذ سجلت (٢٢.٣م°) وفي المقابل سجلت ادنى معدل درجة حرارة بمحطة عنه إذ سجلت المحطة (٢٠.٩م°) ومن حيث المعدل الشهري تشترك محطات منطقة الدراسة ان شهر كانون الثاني هو ابرد الاشهر وان ادنى معدل درجات الحرارة إذ بلغ المعدل الشهري للمحطات في كانون الثاني بمعدل (٨.٥١م°) في المقابل سجل شهر تموز والذي يعد اشد الشهور حرارة في جميع محطات الدراسة إذ بلغ المعدل الشهري (٣٣.٩م°) في محطات منطقة الدراسة وهذا له تأثير كبير على عمليات توريد محاصيل الحبوب.

جدول (١) المعدلات الشهرية والسوية لدرجات الحرارة (م) لمحافظة الانبار للمدة ٢٠٠٠-

٢٠٢٤

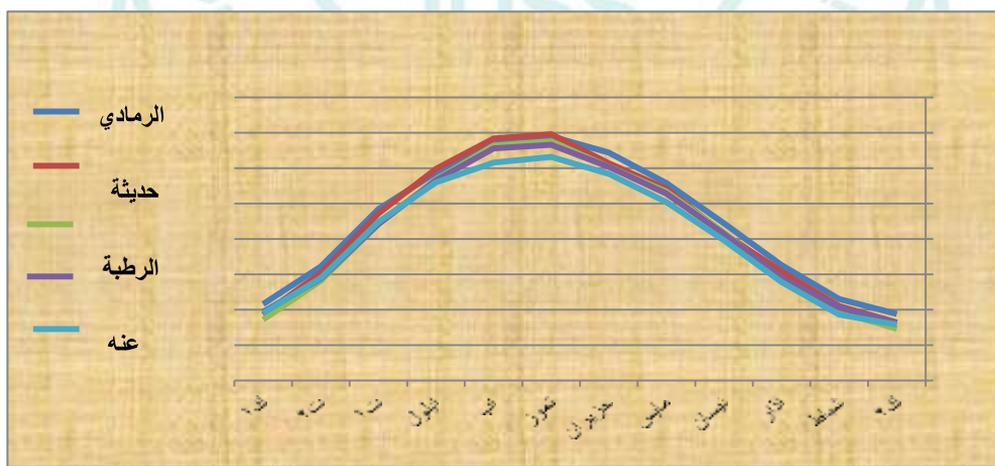
ت	الاشهر المحطات	الرطوبة	القائم	عنه	حديثه	الرمادي
١	كانون الثاني	٧,٩	٨,٢	٧,٣	٨,١	٩,٤
٢	شباط	٩,٣	١٠,٣	٩,٧	١٠,٥	١١,٥
٣	اذار	١٣,٩	١٤,٥	١٤,١	١٥,٤	١٦,٣
٤	نيسان	١٩,٨	٢٠,٧	٢٠,٩	٢٠,٧	٢٢,٢
٥	مايس	٢٥,٢	٢٦,٤	٢٦,٧	٢٧,١	٢٧,٩

٦	حزيران	٢٩,٢	٣٠,٢	٣٠,٢	٣٠,٧	٣٢,٢
٧	تموز	٣١,٦	٣٣,٣	٣٣,٨	٣٤,٨	٣٤,٥
٨	اب	٣٠,٨	٣٢,٨	٣٣,٢	٣٤,٢	٣٣,٧
٩	ايلول	٢٨,٠	٢٨,٣	٢٨,٤	٢٩,٩	٢٩,٤
١٠	تشرين الاول	٢٢,٤	٢٢,١	٢٢,١	٢٣,٦	٢٤,٢
١١	تشرين الثاني	١٤,٥	١٤,٤	١٤,١	١٥,٢	١٦,١
١٢	كانون الاول	٩,٥	٩,٧	٨,٦	٩,٣	١٠,٨
	المعدل	٢١,٩	20.9	٢٠,٩	١٥,٢	٢٢,٣

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، قسم المناخ، بيانات غير منشور، ٢٠٢٢.

شكل (١) المعدلات الشهرية والسنوية لدرجات الحرارة (م) لمحافظة الانبار للمدة

٢٠٢٤-٢٠٠٠



المصدر: بيانات جدول (١).

٢- الامطار:

تتميز أمطار منطقة الدراسة بتوزيعها الفصلي وتفاوت كمياتها، إذ يقتصر هطول الأمطار على فصول الخريف والشتاء والربيع، بينما تنعدم خلال فصل الصيف، كما يتركز هطول الأمطار بشكل خاص في شهر كانون الثاني، وذلك لاعتماد الامطار على كتل الهواء القادمة من البحر المتوسط وهو المناخ الذي يؤثر على العراق (رومايا، ١٩٧٣: ٥٠-٦٠). يظهر اثر الامطار على الطرق واضحاً من خلال عمليات الانشاء والتشغيل للطريق، إذ ان سقوطها بغزاره يؤدي الى جرف اكتاف الطريق، فضلا عن انقطاع حركة النقل بين المدن بسبب السيول كما تؤدي الأمطار المستمرة إلى وقوع حوادث مرورية خطيرة نتيجة انزلاق المركبات أو تصادمها، مما يتسبب في خسائر كبيرة؛ وأن سقوط الأمطار يرفع منسوب المياه الجوفية، مما يؤدي إلى ظهور تشققات وانخفاضات في سطح الطريق مما يعيق حركة المرور.

جدول (٢) المعدلات الشهرية والسوية لكمية الامطار الساقطة في منطقة الدراسة للعام 2024

ت	المحطات الاشهر	الرطوبة	القائم	عنه	حديثة	الرمادي	المجموع
١	كانون الثاني	٢٢.٧	٢٥.٧	٢٠.٤	٢٤.٢	٢١.٢	١١٤.٢
٢	شباط	٢٢.١	22.2	٢٤.٥	22	16.3	107.1
٣	اذار	٢٣.٧	26.1	٢٣.٢	27.8	15.7	116.5
٤	نيسان	٢٤	12.9	٢١.١	12.1	14.5	85.4
٥	مايس	٨.٣	5.7	٨	6.9	6.5	35.4
٦	حزيران	-	-	-	-	-	-
٧	تموز	-	-	-	-	-	-
٨	اب	-	-	-	-	-	-
٩	ايلول	-	-	-	-	-	-

١٠	تشرين الاول	٧.٥	9.1	٧.٧	١٢.١	٩.٣	٤٥
١١	تشرين الثاني	١٣.٧	١٩.٤	٢٤	٢١.٣	١٨.٤	٩٦.٨
١٢	كانون الاول	٢٣.٧	١٩	٢٤.٤	٢١.٤	٢٣.٩	١١٢.٤
	المجموع	١٤٥.٧	١٤٠.١	١٥٤.١	١٤٧.٨	١٢٥.٨	٧١٣.٥

المصدر: وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، قسم المناخ، بيانات غير

منشور، ٢٠٢٤١.

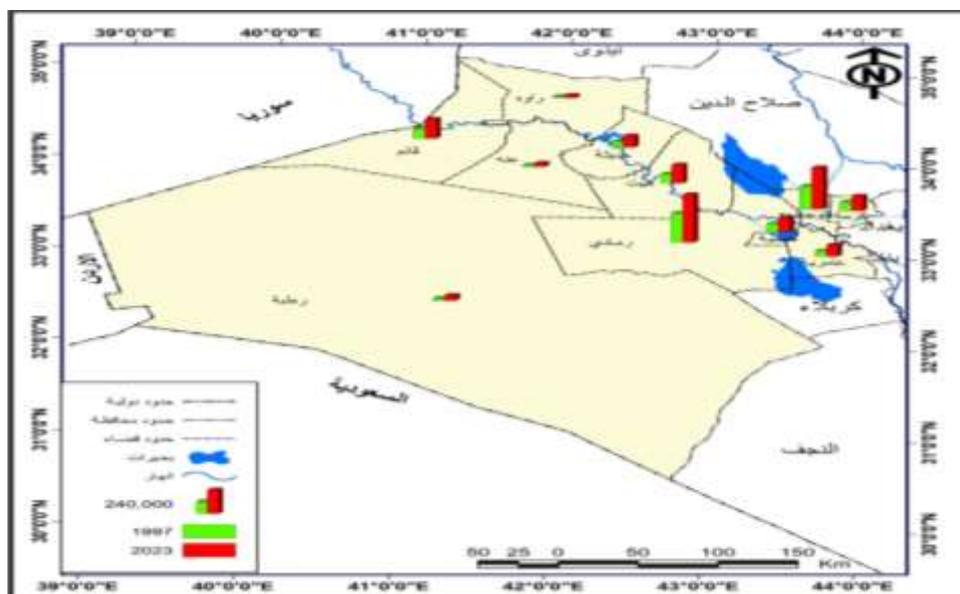
١-٢ العوامل البشرية

لا يخفى ان للعوامل البشرية دور مهم ومؤثر في مد وتشغيل طرق النقل البرية لانها تعتمد على قدرة الانسان بالتغيير من الجوانب الاقتصادية والاجتماعية فضلا عن الجوانب السياسية ولها ايضا دور في تحسين حركة النقل مما يفتح المجال لتبادل السلع وتسهيل وصول المنتجات المختلفة الى اماكن توريدها وهذا ينعكس على التنمية الشاملة للمنطقة.

اولاً: حجم السكان

يرتبط حجم السكان ارتباطاً وثيقاً بكثافة شبكات النقل المختلفة نتيجة لوجود نشاط اقتصادي كبير يستدعي الحاجة إلى التبادل والحركة، سواء كان ذلك في شكل سلع أو أشخاص، بالاعتماد على شبكات الطرق، وهذا يفسر العلاقة الطردية بين هذه المتغيرات، حيث تتميز الأقاليم ذات الكثافة السكانية العالية بنشاط اقتصادي مكثف، مما يستدعي الحاجة إلى شبكات نقل تسهل الحركة، بينما تكون الأقاليم ذات الكثافة السكانية المنخفضة أقل احتياجاً لهذه الشبكات، ان التوزيع الجغرافي للطرق عادةً يقترب من التوزيع الجغرافي للسكان في البيئة الحضرية والريفية للمستوطنات البشرية (الشوورة، ٢٠١٢: ٢٨١-٢٨٢). ان توزيع السكان يختلف بين منطقة واخرى في محافظة الانبار فالمناطق الصحراوية تشهد تخلصاً في حجم السكان فيها بالمقابل يكون توزيع الطرق فيها متخلخل عكس المناطق التي تشهد حجم سكاني كبير نجد امتداد للطرق فيها وزيادة في حركة النقل

كما في المنطقة الممتدة بين مدينة الرمادي وصولا الى مدينة الفلوجة حيث الكثافة السكانية العالية، والتي انعكست على حركة النقل في هذا المنطقة خريطة (٢) وجدول (٣).
خريطة (٢) توزيع سكان محافظة الانبار للاعوام (٢٠٢٣-١٩٩٧)



جدول (٣) التوزيع العددي والنسبي لسكان محافظة الانبار (١٩٩٧ - ٢٠٢٣)

٢٠٢٣		٢٠٠٧		١٩٩٧		القضاء
%	السكان	%	السكان	%	السكان	
٢٥,٢	٤٧٠.٢٥٢	٢٨	٤١٧٣٠.٨	٢٨,١	٢٨٧٩١٢	الرمادي
٢١,٩	٤٠.٨١٢٩	٢٢	٣٢٧٧٧٨	٢٢,٤	٢٢٧٣٦٨	الفلوجة
٩,٦	١٧٩٨٥٣	٨,٧	١٢٩٠٠٣	٨,٧	٨٨٨٥٢	هيت
١,٨	٣٣٢٥٢	١,٥	٢١٨٦٦	١,٥	١٥١٤٢	عنه
٦	١١١٣٢٩	٥,٣	٧٨٦٥٦	٥,٤	٥٤٨٠٤	حديثة
٢,٧	٤٩٥٤٠	٢	٣٠٠٦٥	٢	٢٠٨٤٨	الرطوبة
١٠,١	١٨٨٧١٦	٩,٣	١٣٧٥٦٧	٩,٣	٩٥٠٨٧	القائم

١,٤	٢٥٢٣٣	١,٣	١٨٧٥٥	١,٣	١٢٩٨٦	راوه
٥,٩	١١٠٩٣٤	٥,٣	٧٨٧٧٠	٥,٢	٥٣١٨٧	العامرية
٧,٨	١٤٦١٢٩	٨,٣	١٢٣١٦٧	٨,٢	٨٤٢٤٠	الحبانية
٧,٦	١٤٢٤٥١	٨,٣	١٢٣٠٥٠	٨,١	٨٣٣١٠	الكرمة
١٠٠	١٨٦٥٨١٨	١٠٠	١٤٨٥٩٨٥	١٠٠	١٠٢٣٧٣٦	المجموع

المصدر: وزارة التخطيط العراقية، الجهاز المركزي للإحصاء، تعداد وتقديرات السكان للاعوام (١٩٩٧، ٢٠٠٧، ٢٠٢٣).

ومن خلال الجدول (٣) والخريطة (٢) يتضح ان هنالك اختلاف في نسب توزيع سكان منطقة الدراسة بين قضاء واخر، اذ وصل عدد سكان محافظة الانبار (١٠٢٣٧٣٦) نسمة في عام ١٩٩٧ ، اما في عام ٢٠٠٧ فقد زادت نسبة سكان محافظة الانبار لتصل الى (١٤٨٥٩٨٥) نسمة ، وفي عام ٢٠٢٣ زاد سكان منطقة الدراسة ووصل تعداد سكانها الى (١٨٦٥٨١٨) نسمة توزعوا بين اقليتها والتي بدورها شهدت تبايناً ملحوظاً والتي جاء بها قضاء الرمادي بتركز سكاني وصلت نسبة الى (٢٥,٢) نسمة عام ٢٠٢٣ تلتها مدينة الفلوجة وجاءت بنسبة (٢١,٩) نسمة بتركز سكاني عالي، بينما جاء قضاء القائم بالمرتبة الثالثة والبالغ نسبتها (١٠,١) نسمة واحتل قضاء هيت المرتبة الرابعة بنسبة (٩,٦) نسمة وجاء قضاء الحبانية بالمركز الخامس بتركز سكاني بلغ (٧,٨) نسمة اما بقية الاقضية فقد بدا التدرج السكاني يقل الى ان يصل الى ادائه في قضاء راوه بنسبه سكانية وصلت الى (١,٤) نسمة.

ثانياً: السياسة التسويقية

إنّ السياسة التسويقية هي جزءا من السياسة الزراعية فضلا عن كونها جزءا من السياسة الاقتصادية على المستوى الكلي اذ ان للتسويق دور في تخصيص الموارد وتحديد الاسعار وتنظيم انسيابية العرض وتنمية التجارة الخارجية (الجبوري، ٢٠١١:

(١٥).

تهدف السياسات التسويقية إلى تقديم جميع خدمات التسويق المتعلقة بالمنتجات الزراعية، إذ تُعتبر هذه السياسات جزءًا أساسياً من السياسات الزراعية. تلعب سياسات توفير خدمات التسويق، مثل النقل والتخزين والتعبئة والفرز والتغليف وتمويل الصفقات التجارية، دورًا حيويًا في تعزيز التنمية الزراعية، بالإضافة إلى تحديد الفوائد الاقتصادية التي تعود على كل من المنتجين والمستهلكين (الفراجي، ٢٠١٥: ٥٣).

المبحث الثاني : المعوقات التي تواجه سلاسل توريد محصول القمح وسبل المعالجة

تعد منطقة الدراسة واحدة من اوسع المساحات الزراعية في العراق استثماراً في مجال زراعة الحبوب (القمح)، وفي المقابل هنالك العديد من المعوقات والتحديات التي تتعلق بنقل الحبوب من اماكن الانتاج الى مراكز التسويق والخرن، ان وجود هذه المعوقات يؤثر وبشكل سلبي على سرعة التسويق وامكانية وصولها الى المطاحن ومن ثم الى المستهلك ليتم تقديمها الى المواطن العراقي عبر البطاقة التموينية فضلا عن الفائض فيها الذي يتم تخزينه الى فترات او من خلال تصديرها الى خارج البلد.

٢-١ المعوقات التي تواجه زراعة محصول القمح منطقة الدراسة

يعد العراق بلد الانجازات والحضارات وبالقرب من نهري دجلة والفرات اقيمت اعظم حضارة هي حضارة وادي الرافدين وقد برع الانسان العراقي في العديد من المجالات وكان في مقدمتها مجال الزراعة لما يملكه من مقومات اقتصادية، إذ يعتمد على النهرين الكبيرين كمصدر رئيسي للمياه، وقد حصل على مكانة رفيعة في المنطقة بسبب قدراته البشرية والمادية الرائعة، مما جعله يحظى بدور رئيسي في تطوير السياسات الزراعية واتباع الأساليب العلمية. وهذا أكسبه أهمية كبيرة في النمو الاقتصادي، حيث يعد رقماً مؤثراً وثقلاً كبيراً في الساحة الاقتصادية والزراعية، ومع ذلك فإن التحولات والأحداث التي شهدتها المجتمع العراقي، لا سيما بعد عام ٢٠٠٣ أدت إلى تراجع الزراعة إلى مستويات منخفضة، مثلما حدث مع جوانب أخرى من الدولة التي واجهت انخفاضاً واضحاً بسبب الظروف السياسية والأمنية التي مرت بها البلاد، وسنستعرض مجموعة من المعوقات التي اثرت بشكل واضح في تدني انتاجية القمح منها:

١-١-٢ التغيرات المناخية

تؤثر التغيرات المناخية بصورة واضحة على انتاجية محصول القمح، فعندما ترتفع درجات الحرارة وتزداد قوة الرياح سيؤدي ذلك زيادة تبخر المياه وجفاف التربة ونقص في الرطوبة؛ فضلاً عن ذلك استخدام المياه بشكل كبير من قبل المزارعين يؤدي الى تلف المحصول.

١-١-٢-٢ تذبذب كميات الامطار

إنّ اراضي واسعة من منطقة الدراسة يعتمد فيها المزارعون على الامطار مما يشكل تهديد من حيث تذبذب كميات الامطار بين سنة واخرى وهذا الامر هو بمثابة مجازفة مما يشكل خطراً على تدنى انتاجية محصول القمح، اما فيما يتعلق بالسياسات الخارجية من قبل الحكومة مع البلدان المجاورة والتي تشترك مع العراق بنهر الفرات فهي الاخرى تشكل تحدياً كبيراً؛ اذ تحتاج سياسة تتبنى لغة الحوار وتبادل المصالح بطريقة النقاهاومات السياسية والاقتصادية وتغليب مصلحة البلاد على المصالح الفنية والحزبية لضمان عدم تقاوم الازمنة (الهيتمي، ٢٠٢٠: ١٤٣).

٢-١-١-٢ مشكلة التبخر (النتج)

يُوصف مناخ العراق بأنه مناخاً قارياً يتصف بتقلباته المناخية، كما أن خصائصه الجافة تؤثر بشكل كبير على الزراعة، فعملية التبخر تؤدي إلى فقدان كميات كبيرة من المياه اللازمة ومن المهم معرفة تأثير التبخر حسب كل منطقة، إذ يتطلب كل محصول معرفة كمية المياه المفقودة من التربة وأوراق النباتات نتيجة لعملية التركيب الضوئي، ويمكن حساب هذه الخسائر باستخدام معادلات إحصائية معينة من قبل المتخصصين (وزارة الزراعة، ١٩٨٧: ٣)، أن ارتفاع درجات الحرارة يمهّد لزيادة الأملاح وعمليات التبخر، مما يؤدي إلى تقليص المساحات الزراعية مع وجود عواصف ترابية وهبوب رياح محملة بالأتربة والمواد العضوية، وهذا يسبب ضرراً للنباتات بسبب موجات الحر (الجبوري، ٢٠٠٥: ١٠٢).

٢-١-٢ مشكلة تدني مستويات مياه نهر الفرات

تُعد مشكلة المياه أكبر تحدٍ أمام الزراعة، حيث تؤثر على القدرة على الزراعة بشكل مباشر كلما تحسنت مشكلة المياه زادت إمكانية استخدام مساحات أكبر من الأراضي الزراعية، إذ أن العلاقة طردية يعد نهر الفرات المصدر الرئيسي للمياه في المنطقة المدروسة اذ يشمل جميع الأفضية

باستثناء قضاء الرطبة، الذي يعد من أكبر الأفضية مساحة في منطقة الدراسة، وتعتمد هذه المنطقة على المياه الجوفية والآبار كبديل عن المياه السطحية ومياه النهر، مما يجعل فرص زراعة المحاصيل الاستراتيجية أقل مقارنة ببقية الأفضية الواقعة على ضفاف النهر. اما فيما يتعلق بالسياسات الخارجية من قبل الحكومة مع البلدان المجاورة والتي تشترك مع العراق بنهر الفرات فهي الاخرى تشكل تحدياً كبيراً؛ اذ تحتاج سياسة تتبنى لغة الحوار وتبادل المصالح بطريقة التقاهمات السياسية والاقتصادية وتغليب مصلحة البلاد على المصالح الفئوية والحزبية لضمان عدم تقاوم الازمنة(الهيبي، ١٤٣، ٢٠٢٠).

٣-١-٢ مشكلة قلة استثمار الأراضي الزراعية:

وهي النسبة التي تمثل المساحات التي يتم بالفعل استخدامها للزراعة مقارنة مع المساحة الكلية للأراضي الزراعية، من خلال هذه النسبة يتضح لنا وجود عاملين رئيسيين هما(البطيحي ٨٥:١٩٧٦):

١. أهمية القطاع الزراعي وتأثيره على مجالات النظام الايكولوجي بشكل عام وعلى حياة الانسان بشكل خاص.

٢. اما العامل الثاني: يتمثل في العوامل الجغرافية التي تؤثر على الزراعة، مثل ملائمة الاراضي للزراعة كاستواء الارض الزراعية وانحدارها ووفرة المياه وعدد العاملين. ولكن عند النظر الى الجغرافيا الزراعية، نجد أن هناك تقلباً واضحاً في المساحات المزروعة، حيث يتراوح الأمر بين الارتفاع والانخفاض من سنة إلى أخرى؛ وهناك جهود واستثمارات من الحكومة أو القطاع الخاص تهدف إلى توسيع الأراضي لتلبية احتياجات السكان التي تحدث نتيجة النمو المستمر، وما يتبعه من احتياجات متنوعة للخدمات والصناعات وغيرها من الأنشطة التي شهدها المجتمع العراقي، وفي الوقت ذاته تظهر لنا حقيقة تدل على ضعف استغلال المساحات المزروعة رغم إمكانية الاستفادة منها، خاصة مع توفر كافة الإمكانيات اللازمة لعمليات الإنتاج، وفي ذات الوقت هذا الامر يحتاج إلى إيجاد حلول فعالة لمعالجة الأسباب المؤدية لهذه الظاهرة بما في ذلك استصلاح الأراضي المتضررة من الأملاح واستخدام تقنيات حديثة في الزراعة(الدليمي ، ٢٠٠٥ : ١٠٨).

٤-١-٢ مشاكل النقل والتسويق الزراعي

إنَّ صلب دراستنا ينصب في دور النقل في عملية التسويق الزراعي وتحديدًا تسويق محصول القمح في محافظة الأنبار لذلك سنركز في هذا الجانب على أهم المشاكل التي تتعرض لها عمليات التسويق من مختلف مناطق منطقة الدراسة سواء أكان الأمر يتعلق في الجوانب الطبيعية كمشكلات المناخ وارتفاع درجات الحرارة والعواصف الغبارية والأمطار أو ما يتعلق بالجوانب البشرية والمتعلقة بدور الإنسان في تذليل الصعوبات التي تعيق من إيصال المنتج بأسرع وقت وأقل كلفة، ولابد من القول أن العديد من الطرق تواجه مشكلات كالتوسع العمراني والشقوق والمطبات وقلة الاهتمام بأثاث الطريق، فضلاً عن وجود قواعد عسكرية ونقاط تفتيش، مما يؤثر سلباً على تأخير تسويق محصول القمح.

٢-١-٤-١ مشاكل البنية التحتية للنقل

تواجه منطقة الدراسة تراجعاً واضحاً في جاهزية الطرق الزراعية والجسور، نتيجةً لسنوات من الإهمال أو التدمير جراء الأحداث الأمنية التي مرت بها المحافظة خلال العشرة سنوات الأخيرة. إذ أن الكثير من الطرق الريفية غير معبدة أو متضررة، مما يؤدي إلى صعوبة وصول الشاحنات إلى مراكز التسويق والخبز، وارتفاع زمن النقل وكلفته، وتفاقم فاقد المحصول. كما يوجد في منطقة الدراسة العديد من التحديات، أبرزها وجود طرق قديمة غير معبدة تعاني من الكسور والحفر، ومن بين هذه الطرق يبرز طريق (رقم ١٢) الذي يربط بين (فلوجة - رمادي - هيت - قائم) إذ يمثل أحد الطرق التجارية الرئيسية بعد مدينة الرمادي؛. يبدأ هذا الطريق من طريق (رقم ١٠) عند نقطة (٣٥ كم) ويتجه شمال غرب محافظة الأنبار، مروراً ب (هيت - البغدادي - حديثة - عنه - راوة - القائم) حتى يصل إلى الحدود العراقية السورية، لهذا الطريق أهمية كبيرة للمدن الواقعة على نهر الفرات لأنه يعد ممراً دولياً ويسهم في حركة التجارة مع سوريا، إذ يبلغ طوله حوالي (٢٩٨ كم).

٢-١-٤-٢ المعوقات البيروقراطية:-

والتي تتمثل إجراءات النقل بين مدن وقرى منطقة الدراسة إذ تتطلب عدة تصاريح روتينية إذ تعد من المعوقات الرئيسية في عملية التسويق، وكذلك الوسائل المستخدمة في عملية وزن المحصول وتحميله وتفريغه والإجراءات الإدارية في انجاز وتسهيل إجراءات البيع والتسويق وغياب العوامل اللوجستية

التي تسهل من عملية التسويق، اذ نلاحظ ان عمليات الشحن والتفريغ من الشاحنات الى مخازن الحبوب او ما تسمى البنابر او الساحات هي طرق قديمة وتقليدية وتتميز بالحركة البطيئة والتي تسبب تأخر سرعة التسويق صورة(١).

ويمكن تلخيص هذه المعوقات بالاتي:

١. تدخل جهاد غير متخصصة في عمليات التسويق والذي يعد عاملاً مربكاً في عملية

الاستلام، وعدم اتاحة المجال للمتخصصين بممارسه عملهم وفق الضوابط والتعليمات.

٢. : تأخر تسليم المستحقات المالية للمزارعين يعتبر معوق وعامل سلبي ومؤثر على مستقبل

العمليات الزراعية والتسويق والحل يكمل بتوفير غطاء مالي يضمن استلام الوزارة المستحقات اولاً بأول.

صورة(١) توضح عمليات التحميل والتفريغ في مركز الرمادي المخزني



المصدر: الدراسة الميدانية للباحثة بتاريخ ٢٨/٥/٢٠٢٥.

فعلى سبيل المثال تأتي مشكلة الانتظار في طوابير طويلة اذ تؤدي الى تأخر وصول الشاحنات

وسيارات الحمل المتخصصة بنقل الحبوب التي تستغرق عدة ايام مما يؤدي الى مبيت سائق المركبة

والشاحنات وسيارات الحمل الى عدة ايام وليالي وتصل الى اسابيع خصوصاً المناطق البعيدة كالأقضية الغربية من اجل تسويق الحبوب الى السايلوات المركزية وقد كانت للباحثة جولة ميدانية لكل من مركز عنه ومركز الرمادي المخزني وقد لاحظنا ان هذه المشكلة هي في كل مراكز التسويق صورة (٢) و (٣) ، وتعتقد الباحثة ان تقاوم هذه المشكلة بسبب قلة المراكز في منطقة الدراسة وكما هو معلوم وجود ثلاثة مواقع فقط لتسويق وخزن الحبوب في منطقة الدراسة، وهي لا تستوعب حجم الكميات المسوقة من محصول القمح.

صورة (٢) طوابير الشاحنات في مركز الرمادي المخزني صورة (٣) طوابير الشاحنات في مركز عنه



الدراسة الميدانية بتاريخ ٢٠٢٥/٦/٦



المصدر: الدراسة الميدانية بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٢٨

٢-٢ سبل المعالجة الافاق المستقبلية

تهدف إلى تحقيق سيولة أكبر وفعالية أعلى في سلسلة توريد القمح، من خلال مجموعة متكاملة من الإجراءات والحلول، يتركز الهدف على تقليل المسافات الفاصلة بين مناطق الإنتاج ومراكز التسويق، مما يختصر الوقت ويخفض تكاليف النقل، ويجعل عملية النقل أكثر سلاسة ستؤدي هذه الجهود إلى تقليل الفاقد من محصول القمح، وخفض تكاليف النقل والتخزين، وتسريع

الاستجابة للطوارئ، وتحسين جودة المنتج النهائي، مما يعزز تنافسيته في الأسواق ويُسهم في التنمية الريفية وخلق فرص العمل ، وفيما يلي بعض الحلول والمقترحات لمعالجة مشاكل النقل والتسويق من خلال:

٢-٢-١ تطوير شبكة طرق زراعية استراتيجية

إنّ الإنتاج الزراعي يصبح بلا جدوى و إذا لم تكن هناك طرق جيدة لنقل المحاصيل، اذ تصل طول الطرق المعبدة في منطقة الدراسة إلى (٣٧٣كم) على ضفاف نهر الفرات من الجانبين، فضلاً عن الطرق الريفية والفرعية التي تمتد على طول المناطق الزراعية من كلا جانبي نهر الفرات ضمن حدود منطقة الدراسة اذ تعاني معظمها من ضيق الطرق بسبب التوسع العمراني، والتشققات، والمطبات في الطرق، فضلاً عن وجود التكنات والمواقع العسكرية ونقاط النفتيش التي تؤثر سلباً على حركة تسويق المنتجات الزراعية. فيما يلي أهم الطرق التي تحتاج الى صيانة وتعبيد وتوسيع مساراتها للتخفيف عن الطرق الرئيسية التي مازالت لا تستوعب وكمية الانتاج الزراعي لمحصول القمح في عملية توريدها عبر طرق النقل التقليدية والقديمة مما يسبب تأخيرا في عملية نقل منتج القمح وبالتالي زيادة التكاليف المالية ومشاكل التلف للمحصول.

ومن ابرز هذه الطرق التي تتفرع من الجهة اليسرى من نهر الفرات في قرية تل اسود في قضاء هيت من جهة الغرب و ناحية الصقلاوية - منطقة ابراهيم بن علي في قضاء الكرمة من جهة الشرق ، وترتبط هذه بالحدود الادارية للعاصمة بغداد بطول (١٠٥ كم)، وكذلك منطقة السهل الرسوبي وصولا الى قناة الثرثار (ذراع دجلة) بطول (٤٠ كم). اما الجهة اليمنى من نهر الفرات متمثلة بناحية المحمدي - قضاء الرمادي - ناحية الخالدية - وقضاء الفلوجة) على امتداد مسافة (٧٦ كم)، وتستمر من قضاء الفلوجة - قضاء عامرية الصمود انتهائاً بمنطقة بزييز المحاذية للحدود الادارية للعاصمة بغداد و بطول (٥٥ كم). وكذلك طريق الرمادي - الطاش - امتداد قناة الورار و بطول (١٢ كم)، وطريق المرور السريع من الكيلو (٤٠) غرب قضاء الرمادي - قضاء الفلوجة وبمسافة (٨٥ كم).

وباتجاه الغرب من منطقة الدراسة نجد ان هنالك عدة مشاكل تتمثل بوجود الطرق القديمة غير معبّدة فيها تكسرات وتخسفات وخاصة طريق (رقم ١٢) الذي يربط بين (فلوجة - رمادي

- هيت - قائم) وهو من الطرق التجارية الرئيسية من بعد مدينة الرمادي إذ يتفرع هذا الطريق من طريق (رقم ١٠) عند نقطة (٣٥ كم) ويتجه في الشمال الغربي بمحافظة الأنبار (هيت - البغدادي - حديثة- عنه -راوة -القائم) وصولاً الى الحدود السورية العراقية وله اهمية كبيرة لمدن اعالي الفرات سيما كونه طريقاً دولياً وممرّاً تجارياً تنشط فيه حركة التبادل التجاري مع سوريا ويبلغ طوله ما يقارب (٢٩٨ كم) (الصبيحي، ٢٠٢٤: ٢١٤). ومما سبق ذكره فان هذا الطرق تعد من اهم الطرق التي تستخدم في نقل وتسويق محصول القمح في منطقة الدراسة وهي تعاني من عدة مشاكل، فينبغي ان يخصص لها التمويل الخاص لإعادة تأهيل الطرق الريفية والجسور الرئيسية، مع إعطاء أولوية للمسارات التي تربط مناطق الإنتاج بمراكز التجميع والتسويق، بما يقلل زمن النقل ويخفض الفاقد.

٢-٢-٢ إنشاء مراكز لوجستية متكاملة

اقامة مراكز لوجستية حديثة في الأنبار، تجمع بين مرافق التخزين المتطورة، وخدمات النقل المتخصص، وأنظمة التعبئة والتغليف، بما يضمن سرعة الانسياب وتقليل الفاقد من خلال تطوير محطات تحميل وتفريغ مجهزة بالقرب من مناطق الإنتاج، وكذلك توفير مخازن مؤقتة على الطرق لحماية القمح من التلف أثناء النقل.

٢-٢-٣ تبني تقنيات النقل الذكية

برز مؤخراً استخدام مصطلح نظم النقل الذكية (ITS) Intelligent Transportation Systems كلفظ موحد لما كان يعرف سابقا باسم النظم الذكية للمركبات والطريق (Intelligent Vehicle - Highway Systems) (IVHS)، واسم تقنيات المعلومات للنقل على الطريق (Road Transport Informatics) (RTI) أو التقنيات المتقدمة للمعلومات والاتصالات في النقل (Advanced Transport Telemetric) (ATT) في أوروبا، وأحيانا بجمع الاسمين كليهما في اليابان، ذلك على اعتبار أن المصطلح الجديد يعتبر مصطلحا أكثر شمولية بالنظر لكونه لا يقتصر على الطريق والمركبة فقط كما كان عليه الوضع سابقا، وإنما يتسع هذا المصطلح ليشمل كل ما يتصل بهما من نظم اتصال وإدارة وغيرها (الغامدي، ٢٠٠٠: ٤٢١)، ويقصد بنظم النقل الذكية

هي النظم التي تعتمد على استخدام تقنيات الحاسب الآلي والالكترونيات الاتصالات والتحكم بغية الحصول على معلومات تتعلق بأداء مرافق النقل، وأحيانا عن الطقس والظروف الجوية والبيئية بغية مجابهة العديد من التحديات التي يمكن أن تواجه الأفراد أثناء عملية النقل البري(بولقواس، ٢٠١٤ : ١٥٨) ، وهو الأمر الذي من شأنه أن يساهم في تحسين مستويات السلامة والإنتاجية والحركة العامة.

٤-٢-٢ تبسيط الإجراءات الحكومية

إعادة النظر بالإجراءات الإدارية الخاصة بنقل المنتجات الزراعية، وإلغاء الاجراءات البيروقراطية غير الضرورية، وتطبيق تطبيق التكنولوجيا الحديثة في عمل وتنظيم دخول الشاحنات واستلام مبالغ التسويق والحل يكمن باستخدام الحجز الالكتروني والدفع الالكتروني.

٣-٢ المواقع المقترحة لمراكز التسويق في منطقة الدراسة

١-٣-٢ المسافات

إنَّ اختصار المسافات يعني تقليل الوقت والجهد وزيادة قدرة المنتجات على الوصول إلى أماكن لم يكن ممكناً الوصول إليها من قبل، كما يؤدي ذلك إلى خفض تكاليف النقل، مما يؤثر على أسعار المنتجات ويسهل نقلها بشكل أكثر سلاسة، ان السهولة في عملية نقل المنتج الزراعي عبر خطوط الشبكات المعقدة والموزعة بشكل منتظم يعطي دافعا كبيرا في زياد الانتاج والعمل وبالتالي كفاءة العملية الانتاجية بمختلف مراحلها(السامرائي، ٢٠١٤: ٩٨). ومن ملاحظة الجدول(٤) والشكل (٢) والذي يوضح المسافات بالكيلومتر بين الوحدات الادارية ومراكز التسويق اذ نلاحظ ان تباينت بين مركز تسويقي واخر فلو اخذنا قضاء الرمادي ان المسافة بين موقع الفرع والمجمع المخزني هي مسافة قريبة اذ انها تدخل من ضمن القضاء نفسه وهذا الامر سيحقق السرعة في الوصول وقلة في التكلفة بينما المسافة بين القضاء ومركز الخيرات ازدادت بحدود (٨١) كم ، وكذلك المسافة بينه وبين مركز عنه وعلى ضوء هذه المسافات سيتم تحديد المواقع الملائمة والقريبة بالنسبة للوحدات

الادارية المنتجة لمحصول القمح وبين مراكز التسويق ، وهذا الحال يسري على جميع الاقضية والنواحي الادارية في منطقة الدراسة.

جدول (٤) المسافات الفاصلة بين الوحدات الادارية (الاقضية) وبين مراكز التسويق لعام ٢٠٢٤

ت	الوحدات الادارية	المسافة من مركز تسويق عنه	المسافة عن مركز تسويق الخيرات (الكرمة)	المسافة عن موقع الفرع والمجمع المخزني قضاء الرمادي
١	الرمادي	٢٠٠	٨١	نفس القضاء
٢	الفلوجة	٢٦٢	٢٨	٦٠
٣	عامرية الصمود	٣١٠	٥١	٧٣
٤	الكرمة	٢٧٧	نفس القضاء	٨٢
٥	الحبانية	٢٤٣	٤٨	٢٨
٧	هيت	١٣٨	١٤٠	٦٠
٨	حديثة	٦٨	٢٦٦	١٤٧
٩	عنه	نفس القضاء	٢٧٧	٢٠٠
١٠	راوة	٩	٢٨٨	٢٠٩
١١	القائم	٩٤	٣٦٠	٢٨١
١٢	الرطبة	٤٣٥	٣٨١	٣٠٥

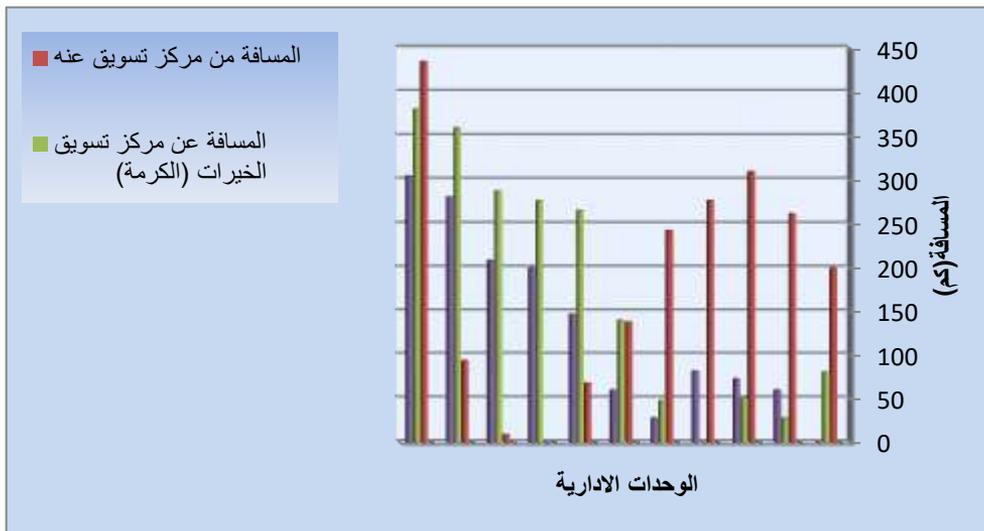
المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على

المصدر: وزارة التجارة ، الشركة العامة لتجارة الحبوب ، ادارة فرع الانبار، قسم التخطيط، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٤.

- الدراسة الميدانية: لقاء الباحثة مع مدير فرع الانبار، الاستاذ حازم كردي اسود بتاريخ ١٤/٥/٢٠٢٥.

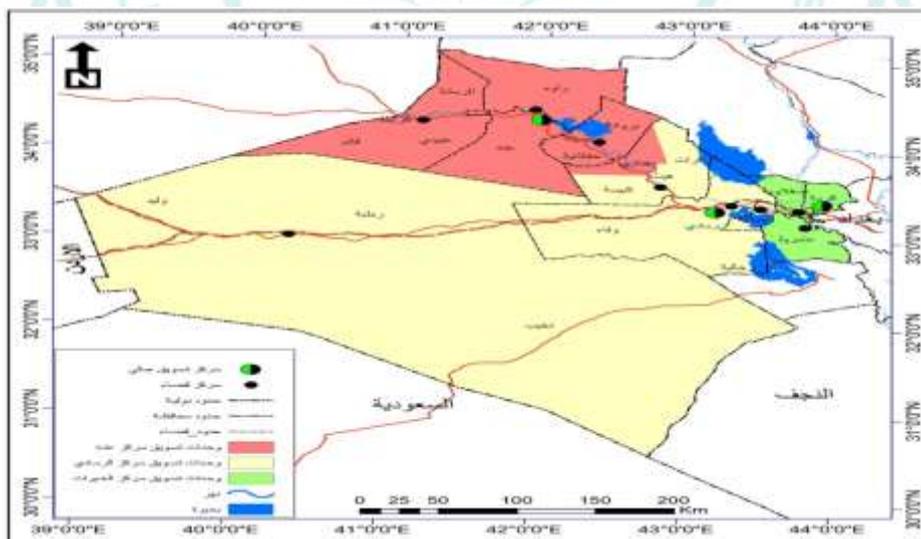
شكل (٢) المسافات الفاصلة بين الوحدات الادارية (الاقضية) وبين مراكز التسويق لعام

٢٠٢٤



المصدر: الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (٤)

خريطة (٣) تصنيف الوحدات الإدارية حسب مراكز التسويق



المصدر: الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (٤) ومخرجات برنامج Arc Gis.

لو نظرنا الى الخريطة (٣) والجدول (٥)، والذي يتضمن الوحدات الادارية الملائمة والقريبة من مراكز التسويق فقد قسمت الباحثة بالاعتماد على بيانات الجدول الى ثلاث مجموعات كل مجموعة من الوحدات الادارية اخذت لون معين للتمييز بين مركز تسويقي واخر، فلو اخذنا الموقع الرئيسي الذي يسمى (موقع الرمادي المخزني) لوجدنا انه يضم الوحدات الادارية الملائمة من حيث بعد المسافة باللون الاصفر وهي كل من (الرمادي ، الخالدية ، الشامية ، الحبانية ، الفرات، جزيرة الرمادي ، الفرات ، المحمدي ، وهيت ، الفلوجة) بمسافة بلغت (نفس القضاء ، ٢٨ ، ٣٨ ، ٣٨ ، ٣٧ ، ٤٠ ، ٥٠ ، ٦٠ ، ٦٠) على التوالي ؛ اما (مركز تسويق الخيرات) فقد جاءت باللون الاخضر وهي كل من (الكرمة، جزيرة الكرمة، عامرية الصمود، والصقلاوية) وهي الوحدات الادارية القريبة والملائمة من حيث المسافة القريبة من المركز اذ جاءت بمسافة(نفس القضاء ، ٣٨ ، ٥١ ، ٤٥) كم على التوالي. اما (مركز عنه) الواقع غرب محافظة الانبار فقد جاءت الوحدات الادارية باللون الاحمر الغامق وهي كل من (عنه ، راوة ، حديثة ، البغدادي) بمسافة بلغت (بنفس القضاء ، ٩ ، ٦٨ ، ٧٥) كم على التوالي.

جدول (٥) المسافات القريبة والملائمة لمراكز التسويق بالنسبة للوحدات الادارية في منطقة الدراسة

ت	القضاء (الوحدة الادارية)	المسافة (كم)	الموقع الملائم وقرب المسافة
١	الرمادي	نفس القضاء	موقع الرمادي المخزني
٢	الخالدية	٢٨	
٢	الشامية	٣٨	
٣	الحبانية	٣٨	
٤	الفرات	٣٧	
٥	جزيرة الرمادي	٤٠	
٦	المحمدي	٥٠	
٧	هيت	٦٠	
٨	الفلوجة	٦٠	
٩	الكرمة	نفس القضاء	

مركز الخيرات	٣٨	جزيرة الكرمة	١٠
	٥١	عامرية الصمود	١١
	٤٥	الصقلاوية	١٢
مركز عنه	نفس القضاء	عنه	١٣
	٩	راوة	١٤
	٦٨	حديثة	١٥
	٧٥	البغدادي	١٦

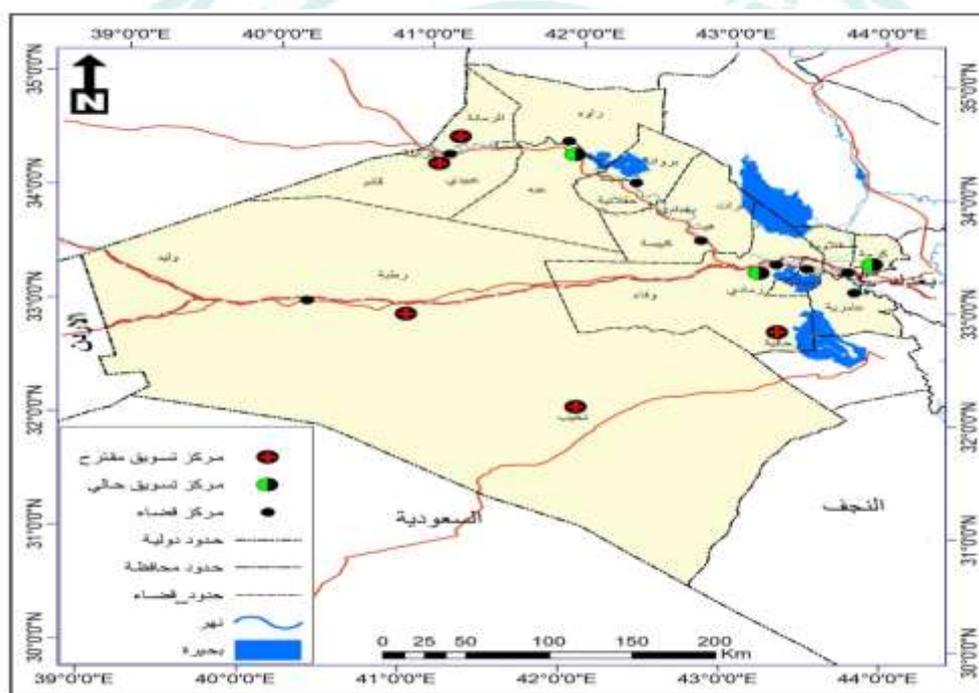
المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على

المصدر: وزارة التجارة ، الشركة العامة لتجارة الحبوب ، ادارة فرع الانبار، قسم التخطيط، بيانات غير منشورة
٢٠٢٤،

وبالنظر الى خريطة (٤) وجدول (٦) نلاحظ ان الوحدات الادارية التي تبعد عن مراكز التسويق ولمسافات بعيدة هي كل من (الرطبة، والنخيب، والرحالية ، والقائم ، والرمانة) وهذه الوحدات تحتاج الى فترة زمنية طويلة للوصول الى مراكز التسويق مما يشكل معضلة كبيرة في نقل محصول القمح، اذا تواجه المسافة الطويلة العديد من مشاكل الطريق والتأخير ويمكن ان تؤدي الى تلف المحصول ، ومن خلال الاطلاع على ارقام المسافات بالكيلومتر بين مناطق انتاج القمح في هذه الوحدات الادارية وبين مراكز التسويق الثلاثة الرئيسية يمكن اقتراح مراكز تسويقية ملائمة وقريبة من هذه المناطق لضمان سهولة الوصول وعدم تلف المنتج وتجاوز كل ما يعيق حركة الشاحنات التي تنقل المحصول هنالك منطقة وسط يمكن ان تجمع فيها كميات القمح المنتجة في هذه المناطق وهي منطقة الكيلو ١٦٠ اذ تعد منطقة وسط بين كل من (الرطبة، والنخيب) ، اما الرحالية فيمكن اقتراح منطقة الكيلو(٣٥) اذ تكون قريبة بالنسبة للوحدات الادارية الاخرى مثل ناحية المحمدي وابو طيبان ، اما في غرب منطقة الدراسة وبالتحديد قضاء القائم فالأخر ايضا يواجه مشكلة في بعد المسافة بينه وبين مراكز التسويق اذ تعد اقل مسافة هي بين مركز تسويق (عنه) والقضاء اذ بلغت (٩٠كم) وكذلك قضاء الرمانة والقرى والنواحي المجاورة ايضا لا تقل المسافة عن المركز (٩٤-١٠٠ كم) ،

ويمكن اقتراح منطقة وسط يمكن ان يسوق فيها محصول القمح وخاصة ان هذه المناطق تمتاز بسعة الاراضي الزراعية المستغلة لزراعة محصول القمح خلال السنوات الاخيرة، يمكن اقتراح مركز تسويق في (ناحية الكرابلة) التي تبعد عن مركز المدينة حوالي ١٠ كيلومترات وبهذا يمكن ان يضم المركز جميع الاراضي الزراعية التابعة لقضاء القائم ومركز تسويق اخر في قضاء الرمانة ليضم القضاء والقرى الموزعة على امتداد نهر الفرات وكذلك العقود الزراعية التي تمتد لمساحات واسعة وصولا الى مناطق الحدود السورية.

خريطة (٤) مراكز التسويق الحالية والمقترحة



المصدر : الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول(١) ومخرجات برنامج Arc Gis .

ومما سبق يمكن ان نجد الاقضية والوحدات الادارية التي تتميز بكونها بعيدة المسافة عن مراكز التسويق بان يتم اقتراح مواقع لمراكز تسويق تكون ملائمة من حيث قرب المسافة وسهولة الوصول، ومن خلال بيانات جدول (٧) تم ادراج الوحدات الادارية التي تحتاج الى مركز تسويق قريبة او مواقع متوسطة للمسافة بينها وبين مراكز التسويق.

جدول (٧) مراكز التسويق الحالية المقترحة

ت	القضاء (الوحدة الادارية)	المسافة من مركز الرمادي (كم)	المسافة من مركز الخيرات (كم)	المسافة من مركز عنه (كم)	المراكز المقترحة
١	الربطية	٣٠٥	٣٨١	٤٣٥	الكيلو ١٦٠
٢	النخيب	٣١٣	٣٨٩	٤٤٣	الكيلو ١٦٠
٣	الرحالية	١١٤	١٥٤	١٥٠	الكيلو ٣٥
٤	القائم	٢٨١	٣٦٠	٩٤	ناحية الكرابلة
٥	الرمانة	٢٨٥	٣٦٤	٩٠	الرمانة

المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات مراكز التسويق (الرمادي ، الخيرات ، عنه) والمقابلة مع السيد مدير فرع الانبار، الاستاذ حازم كردي اسود بتاريخ ١٤/٥/٢٠٢٤.

الاستنتاجات:

١. للعوامل الجغرافية دور في انتاج ونقل محاصيل الحبوب (القمح) من خلال الدور الذي يلعبه الموقع والتركيب الجيولوجي والخصائص المناخية وكذلك الخصائص السكانية والسياسات الزراعية.
٢. تواجه زراعة محصول القمح وعملية انتاجه ونقله العديد من المعوقات في مقدمتها التقلبات المناخية وتدني مستويات نهر الفرات ومشاكل النقل والتسويق بسبب رداءة الطرق وقلة مراكز التسويق والخزن.
٣. تعاني منطقة الدراسة من وجود مشاكل الطرق الرديئة والقديمة وخاصة في طريق (١٢) الذي يربط بين (الفلوجة - الرمادي - هيت - القائم).
٤. اعتماد محافظة الانبار ذات المساحة الكبيرة على ثلاث مراكز تسويقية للحبوب وبعدها عن مراكز الانتاج نتيجةً للمسافات البعيدة والتي تكلف الوقت والجهد في عملية نقل المنتج وتسويقه.

٥. تبين من خلال الدراسة ان هنالك ثلاث مواقع مقترحة ومنتخبة تتلائم وحجم المسافة بينها وبين الاراضي الزراعية في عمليات التسويق وهي كل من (الكيلو ١٦٠، والكيلو ٣٥، وقضاء الرمانة ، وناحية الكرابلة).

المقترحات:

١. توفير طرق نقل معبدة في المناطق النائية والبعيدة عن مراكز التسوق وخاصةً الاراضي الزراعية الريفية من خلال ربطها بشبكة الطرق الرئيسية لاختصار عملية الوصول الى مراكز التسويق والخرن.
٢. تحسين طرق النقل من خلال زيادة عدد المسارات للطرق الرئيسية والثانوية التي تربط بين مراكز الانتاج ومراكز التسويق والخرن.
٣. التقليل من الاجراءات البيروقراطية في عمليات استلام محصول القمح في مراكز التسليم والتسويق واتباع التكنولوجيا الحديثة باستخدام طرق الدفع الالكتروني في استلام مبالغ التسويق .
٤. العمل على زيادة مراكز التسويق والخرن بما يتلائم مع سهولة الوصول اليها وعدم اقتصار منطقة الدراسة على مراكز تسويق بعيدة عن مناطق الانتاج.
٥. اعادة النظر في الاجراءات الحكومية من خلال الدعم المالي للمزارعين وزيادة سعر شراء الطن الواحد من القمح وتوفير شاحنات نقل خاصة مجهزة بوسائل الامان لتجنب تلف المحصول.

المصادر:

١. العاني، خطاب صكار (١٩٨٥)، دراسات في جغرافية الوطن العربي، بغداد.
٢. الفراجي، احمد محمد احمد (٢٠١٤)، تحليل اقتصادي لإنتاج وتسويق بعض محاصيل الخضر في محافظة بغداد للموسم الزراعي الصيفي، أطروحة دكتوراة، جامعة بغداد، كلية الزراعة، قسم الاقتصاد الزراعي.
٣. الهاشمي، هشام عبد الجبار (٢٠١٢)، الموارد المعدنية والصخور الصناعية في العراق، مجلة الجيولوجي العربي، العدد الثالث.
٤. البطيحي، عبدالرزاق محمد (١٩٧٦)، انماط الزراعة في العراق، مطبعة الارشاد، بغداد.

٥. بولقواس، ابتسام (٢٠١٤)، تقنية نظم النقل الذكية كاستراتيجية لتطوير قطاع النقل، مجلة رؤى اقتصادية، العدد (٦).
٦. الجبوري، رقية (٢٠١١)، السياسة الزراعية واثرها في الامن الغذائي في بعض البلدان العربية، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) جامعة الموصل، كلية الادارة والاقتصاد.
٧. الجبوري، سلام هاتف (٢٠٠٥)، الموازنة المناخية لمحطات الموصل، بغداد، البصرة، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية التربية ابن رشد.
٨. جمهورية العراق (٢٠١٠)، وزارة الموارد المائية، مديرية المساحة العامة، خريطة العراق.
٩. جمهورية العراق (٢٠٢٢)، وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، قسم المناخ، بيانات غير .
١٠. جمهورية العراق (٢٠٢٤)، وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، قسم المناخ، بيانات غير منشوره.
١١. جمهورية العراق، وزارة الزراعة، مركز بحوث التربة والأبحاث الزراعي، دار البحث العلمي والتكنولوجيا، دليل ري بعض محاصيل المنطقة الوسطى من العراق، تقرير رقم ١٠، بغداد.
١٢. الدليمي، سعدون ظاهر خلف (٢٠٠٥)، مشاكل الإنتاج الزراعي في ريف قضاء الرمادي، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الانبار، كلية التربية للعلوم الانسانية.
١٣. رسول، احمد حبيب (١٩٨١)، النقل والتجارة الدولية ، بغداد، مطبعة الحوادث.
١٤. رومايا، جبرائيل (١٩٧٣)، تصنيف الطرق في العراق، وزارة التخطيط، دائرة النقل والمواصلات ، بحث رقم (١٥).
١٥. السامرائي، مجيد ملوك (٢٠١٤)، جغرافية النقل المتقدمة للدراسات العليا ، ط١، جامعة تكريت.
١٦. الشواورة، علي سالم احمدان (٢٠١٢)، جغرافية النقل وتطورها، ط١، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان.
١٧. الصبيحي، رسل ناھي حماد نايل (٢٠٢٤)، طرائق الري الحديثة واثرها على انتاجية محصولي القمح والشعير في محافظة الانبار، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الانبار ، كلية التربية للعلوم الانسانية.

١٨. علي وهاتف، يوسف محمد وسلام (٢٠١٤)، التغير المناخي بين الماضي الحاضر والمستقبل، ط١، دار أحمد الدباغ للطباعة والنشر، بغداد.

١٩. الغامدي، علي سعيد عبد الله (٢٠٠٠)، مفاهيم اساسية في علم المرور، الطبعة الاولى ، الرياض، المملكة العربية السعودية.

٢٠. الهيتي، جميلة نافع صبار (٢٠٢٠)، تحليل جغرافي لإنتاج المحاصيل الاستراتيجية وامكانية تنميتها المستدامة في محافظة الانبار، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الانبار، كلية التربية للبنات.

