

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

hum.ruqiah.fadhil@uobabylon.edu.iq

جامعة بابل_ كلية التربية للعلوم الإنسانية _ قسم الجغرافية

University of Babylon - Faculty of Humanities - Department of Geography

المخلص :-

تهدف الدراسة إلى بيان العلاقة المكانية بين النقل والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل , وتحديد طبيعة امتداد شبكة طرق النقل البرية وتشغيلها والوقوف على الحقائق التي تؤثر على الفعاليات الاقتصادية للصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم من خلال بيان الأثر الكبير الذي تلعبه شبكة الطرق البرية في نموها وتطورها ولتتبع العلاقة بين قطاع النقل والصناعات الإنشائية اتبعت هذه الدراسة المنهج الأصولي الذي يجمع بين الأسلوب الوصفي, لوصف ظاهرة واحدة وهي العلاقة المكانية بين النقل والصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم في محافظة بابل, فضلاً عن اعتماد المنهج الكمي التحليلي القائم على جمع البيانات وتصنيفها وتحليلها ثم عرضها في جداول نهائية بشكل النسب المئوية , واستخدام المعادلات الإحصائية الحديثة . وتوصلت الدراسة إلى ان محافظة بابل تتمتع بشبكة كبيرة من طرق النقل البرية, إذ بلغ مجموع اطوال الطرق الرئيسية نحو (217) كم في حين بلغ مجموع اطوال الطرق الثانوية (170.1) كم, بلغ عدد طرق النقل البرية الرئيسية في منطقة الدراسة نحو(8) طرق , هي من الطرق ذات المواصفات الهندسية الحديثة ,تعمل على ربط المدن مع مراكز المحافظات من جهة أخرى , وقد جذبت هذه الطرق الأنشطة الاقتصادية والمستقرات البشرية وتمتاز هذه الطرق في كفاءتها بالترابط المكاني بين مختلف الأنشطة الاقتصادية

(الكلمات المفتاحية) الطرق, الصناعة , المسافة , الاتصال

:Abstract

The study aims to demonstrate the spatial relationship between transportation and large-scale construction industries in Babil Governorate, to determine the nature of the road network's extension and operation, and to identify the facts affecting the economic activities of large-scale construction industries by demonstrating the significant impact the road network plays on their growth and development. To trace the relationship between the transportation sector and the construction industries, this study adopted a fundamentalist approach that combines a descriptive approach to describe a single phenomenon: the spatial relationship between transportation and large-scale construction industries in Babil Governorate. It also adopted a quantitative analytical approach based on collecting, classifying, and analyzing data, then presenting it in final tables in the form of percentages, using modern statistical equations. The study concluded that Babylon Governorate has a large network of land transportation routes, as the total length of the) km, while the total length of the secondary roads reached 217main roads reached about () km. The number of main land transportation routes in the study area reached 170.1() roads, which are roads with modern engineering specifications, working to 8about (connect cities with the governorate centers on the other hand. These roads have attracted economic activities and human settlements, and these roads are distinguished by their efficiency in the spatial connection between various economic activities.

المقدمة:-

يرتبط قطاع النقل بعوامل مختلفة يفرزها الواقع المكاني لأي منطقة أو إقليم، ضمن الحيز المكاني وبيان توزيعها ونظمها وديمومة استمرارها، لذا فإن دراسة شبكة النقل البرية وعلاقتها المكانية المتبادلة مع القطاع الصناعي والتي تعد من أهم السمات الرئيسية لتشخيص الشبكة من حيث أصنافها وامتدادها وانتشارها المكاني ودرجة ترابطها.

من هنا جاءت أهمية الدراسة في الربط بين جغرافية النقل والصناعة كون قطاع النقل يشكل ركناً أساسياً في ارتباطاً وثيقاً بفروع الجغرافية الاقتصادية الأخرى ومن ضمنها جغرافية الصناعة، إذ تؤدي شبكة النقل دوراً مهماً في التنمية المكانية بما تقدمه من خدمات نقلية خلال اختصار المسافة والزمن.

أولاً - مشكلة الدراسة:-

تتحدد مشكلة الدراسة على النحو الآتي:-

1- ما هو واقع شبكة طرق النقل البرية 2- ما علاقة شبكة الطرق 3- كيف يتم تقييم العلاقة المكانية المتبادلة بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل؟

ثانياً- **فرضية البحث** :- يمكن صياغة فرضية البحث بالشكل الآتي :-

1- شهد قطاع النقل في محافظة بابل تفاوت في امتدادات شبكة طرق النقل البرية يتضح، في علاقته المكانية بالفعاليات الاقتصادية ومنها القطاع الصناعي وهناك أساليب كمية حديثة تم استخدامها في تقييم العلاقة المكانية بين النقل والصناعات الإنشائية في محافظة بابل.

ثالثاً- حدود الدراسة :-

تحدد محافظة بابل ببعدين الحدود المكانية، إذ تقع المحافظة بين دائرتي عرض (٣٢,٧ - ٣٣,٨) شمالاً، وبين خطي طول (٤٥,٤٢ - ٤٥,٥٠) شرقاً الخريطة (١). وتتألف المحافظة من سبعة أفضية وهي قضاء الحلة، الكفل، المحاويل، كوثى، الهاشمية، القاسم، المسيب. الخريطة (٢). أما الحدود الزمانية

:- تحددت بالبيانات لعام 2023

رابعاً - أهداف الدراسة :-

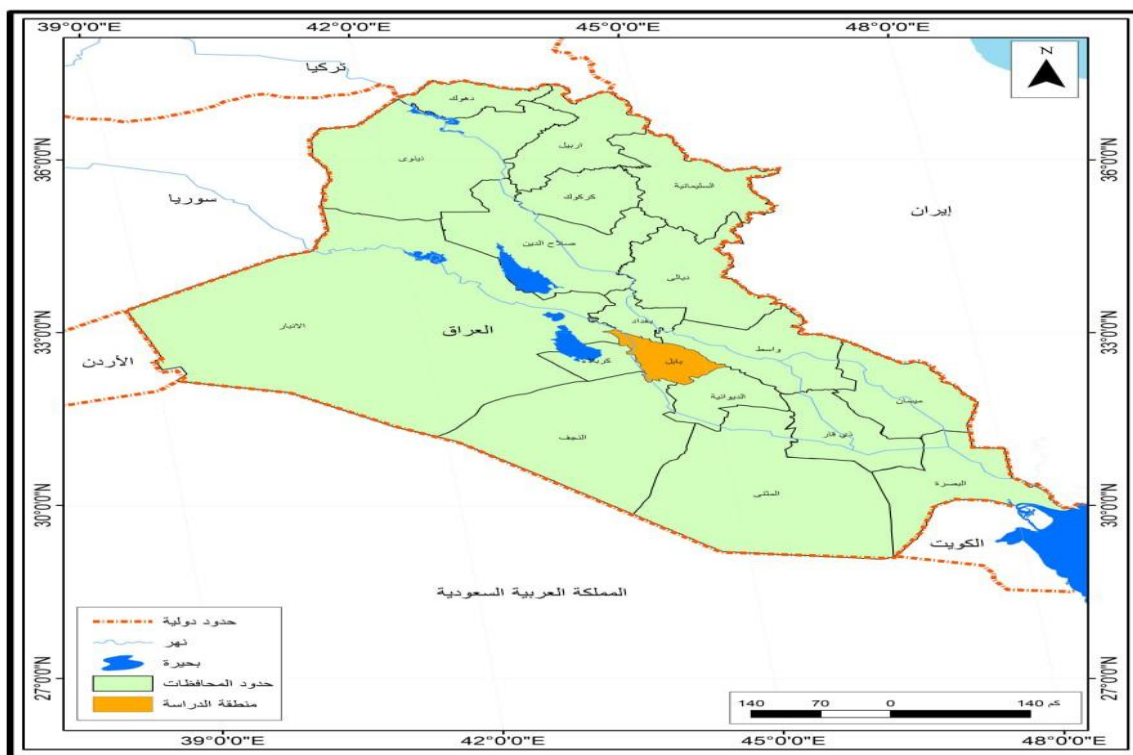
تهدف الدراسة إلى بيان اثر العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وقيام الصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم في محافظة بابل. و الوقوف على الحقائق التي من شأنه التأثير على الفعاليات الاقتصادية للصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم من خلال بيان الأثر الكبير الذي تلعبه شبكة الطرق البرية في نموها وتطورها.

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

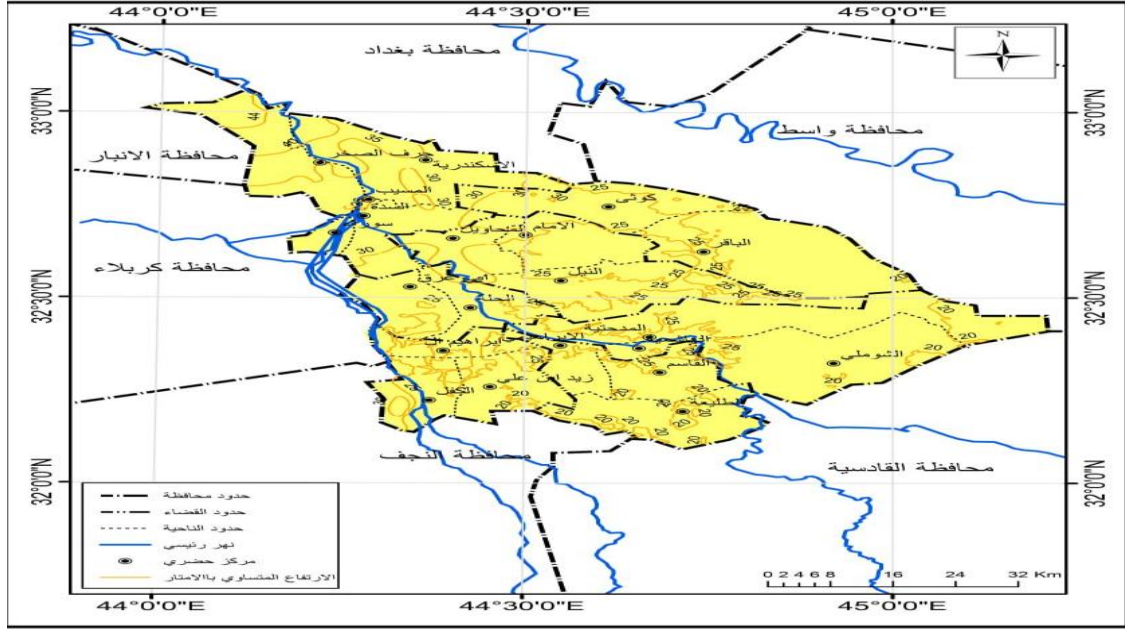
الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

خريطة (1) موقع محافظة بابل من العراق لعام 2024



المصدر:- الباحثة بالاعتماد على: وزارة الموارد المائية, المديرية العامة للمساحة, قسم انتاج الخرائط, خريطة محافظة بابل, لسنة 2012

خريطة (2) الوحدات الإدارية لمحافظة بابل لعام 2024



المصدر:- الباحثة بالاعتماد على:وزارة الموارد المائية, المديرية العامة للمساحة, قسم إنتاج الخرائط, خريطة محافظة بابل, لسنة 2012
خامساً - مبررات الدراسة :-

- 1- عدم وجود دراسة في محافظة بابل تناولت العلاقة بين النقل والصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم
- 2- الكشف عن ملامح الصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم وتفاعلها مكانياً مع شبكة طرق النقل.
- 3- تهيئة بعض المعالجات التي من شأنها ان تساهم في تطوير شبكة طرق النقل البرية وتوطين الصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم لأهميتها في تطوير محافظة بابل.

سادساً- منهجية الدراسة :-

لغرض التأكد من صحة الفرضية اتبعت هذه الدراسة المنهج الأصولي الذي يجمع بين الأسلوب الوصفي, لوصف ظاهرة واحدة وهي العلاقة المكانية بين النقل و الصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم في محافظة بابل.

فضلاً عن اعتماد المنهج الكمي التحليلي القائم على جمع البيانات وتصنيفها وتحليلها ثم عرضها في جداول نهائية بشكل النسب المئوية ، واستخدام المعادلات الإحصائية الحديثة .وإنتاج الخرائط والأشكال التي تبين العلاقة المكانية بين متغيرات الدراسة في محافظة بابل فضلاً عن الاستعانة في استمارة الاستبيان كما هو موضح في الملحق رقم (1) .

سابعاً- هيكلية الدراسة :

تم تقسم الدراسة إلى المقدمة وثلاث مباحث , تتناول المبحث الأول ماهية النقل - أهميته - تصنيفه - ترقيمه, بينما تضمن (المبحث الثاني) الصناعة- تصنيفها - أهميتها - خصائصها وتطورها - بنية

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

الصناعة وتوزيعها في العراق ومحافظة بابل لعام 2023، في حين جاء (المبحث الثالث) تقييم وتحليل العلاقة بين النقل والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل بحسب المؤشرات الإحصائية الحديثة. وصولاً إلى الاستنتاجات والتوصيات وقائمة المص

(المبحث الأول)

ماهية النقل - أهميته - تصنيفه - ترقيمه

أولاً:- ماهية النقل:- يعرف النقل :- بأنه نشاط بشري اقتصادي يعتمد على أساس تحريك البضائع والأشخاص من مكان لآخر (1) ، فالنقل احد اهم الأنشطة التي يقوم عليها تقدم المجتمعات البشرية وتطورها(2) ، ومصطلح (transport) هو العملية التي يتم بواسطتها تغيير أماكن السلع والأفراد ولها وسائل عدة سواء في الجو أو البحر أو البر (3) كما يعرف النقل اصطلاح تحويل الشيء من مكان إلى آخر (4) . أما بالنسبة إلى الباحثين الذين ادلوا بتعريفات مختلفة للنقل حسب وجهات نظرهم وفقاً لطبيعة الاختصاص نذكر جون الكسندر فانه يرى النقل بانه حركة السلع والبضائع والأشخاص من مكان لآخر (5) ، بينما عرفه (اولمان) النقل بانه مقياس العلاقات المكانية بين الأقاليم أو المناطق على سطح الأرض (6)، ويعرف الفريد ماكيندر مصطلح النقل بانه يعنى استقرار الإنسان وتراحاله أي مفهوم السكون والحركة (7) . وهذه التعاريف تعطى مؤشراً بان النقل يهتم بدراسة وتفسير التوزيع المكاني لظواهر النقل كظواهرات من ظواهر سطح الأرض متباين الحركة بكافة أنماطها مكانياً في هيكلها الإقليمي وتركيبها النوعي من حركة الأفراد والبضائع والمعلومات والأفكار ورأس المال (8)، كما يعرف النقل بانه مجموعة من الأساليب والطرق والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف لنقل الإنسان

(1) مجيد ملوك السامرائي ، جغرافية النقل والتجارة الدولية المعاصرة ، دار اليازوري، عمان-الأردن ، 2019 ، ص18

(2) عبدالله سالم عبدالله المالكي ، جغرافية العراق الإقليمية ، ط2 ، (لا يوجد مكان للطبع والنشر) ، 2023، ص216، (3) علي سالم احمدان الشاورة ، جغرافية النقل وتطورها ، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع ، عمان ، 2012 ، ص125.

(4) أبو الفضل جمال الدين بن مكرم بن منظور ، لسان العرب ج1، دار صادر ، بيروت ، (بلا تاريخ) ، ص 674.

(5) سعيد عبدة ، أسس جغرافية النقل ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، 1994، ص14

(6) فضل إبراهيم الأجواد ، المدخل الى جغرافية النقل ، الإدارة العامة للمكتبات والنشر ، جامعة سبها ، 1999، ص12

(7) رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن، اثر النقل وفعاليته الحركية في إمكانية الوصول للمنشآت الصناعية الإنشائية الكبيرة والمتوسطة الحجم في محافظة بابل لسنة 2023، مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية ، جامعة بابل ، العدد 4

، المجلد 14، حزيران 2024، ص870

(8) محمد ازهر السماك وآخرون ، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع ،

عمان _ الأردن ، 2011 ، ص25

وإنتاجه من مكان لآخر ⁽¹⁾ . ويعرف أيضا بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية ⁽²⁾, فالنقل قطاعاً مستقلاً من قطاعات الاقتصاد المادي و لذلك فهو يؤدي وظيفة ربط وخدمة جميع قطاعات الاقتصاد الوطني ببعضها وبالتالي يعمل على خلق المنفعة بين مواطن الإنتاج والاستهلاك والخدمات ⁽³⁾, فهو جزء مما يعرف بالهيكل السفلي أو البناء التحتاني أو ما يسميه بعض الباحثين بأسس البنيان الاقتصادي وله أهمية بارزة في استغلال الموارد الطبيعية والبشرية المتاحة أياً كانت وأينما وجدت مما يعمل على زيادة الإنتاج كمّاً ونوعاً , بالتالي يسهم مساهمه فعالة في توسيع السوق المحلية وبذلك يكون له موقعا بارزا في عملية إعادة البناء الاقتصادي ⁽⁴⁾ ان تطور النقل وتقديمه قد مكن المجتمعات المختلفة في العالم من الحصول على حاجتها من مختلف أصناف السلع والمواد الأولية مهما كانت مصادر تلك السلع بعيدة عنها فالتطور في وسائل النقل قد مكن الإنسان ان يبادل إنتاجه بمجموعة من المنتجات التي لم يكن يعرفها سابقاً ⁽⁵⁾, فإنتاج أي سلعة لا يكون لها قيمة اقتصادية الا بعد إيصال هذه السلعة إلى أسواق تصريفها ولقد ساعد التطور السريع في طرق ووسائل النقل في جعل العالم كله اشبه بسوق واحدة ⁽⁶⁾ .

ثانياً: أهمية النقل :

تزايدت أهمية النقل مع تزايد النمو السكاني وتعدد الفعاليات الاقتصادية ضمن الحيز الجغرافي المكاني. ومع تزايد هذه الأهمية تزايدت المشكلات الناتجة عن تطور النقل مما دفع الكثير من الباحثين والمتخصصين في مختلف المجالات إلى إيجاد الحلول في مجال النقل لخدمة المجتمعات وتطورها . وفي ضوء ذلك فانه يمثل احد العوامل ذات الأهمية الكبيرة في الحاضر والمستقبل بل أن قطاع النقل يشكل حجر الزاوية لكل تطور اقتصادي واجتماعي فهو يعمل على ربط جميع الأنشطة الاقتصادية ببعضها ببعض وتحقيق عملية الارتباط بين مواطن المواد الأولية والإنتاج ومناطق الاستهلاك ، فبدون نشاط

(1) أ حمد حبيب رسول , جغرافية النقل والتجارة الدولية , كلية الاداب, بغداد , 1980, ص13

(2) هاشم محمد صالح , جغرافية النقل , ط1, مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع , عمان _ الاردن , 2014, ص76

(3) احمد حبيب رسول , جغرافية النقل والتجارة الدولية , المصدر السابق , ص13

(4) عبد خليل فضيل , احمد حبيب رسول , جغرافية العراق الصناعية , مطابع جامعة الموصل , الموصل , 1985, ص137

(5) أحمد حبيب رسول , دراسات في جغرافية النقل , دار النهضة العربية للنشر والتوزيع للطباعة والنشر , بيروت , 1986, ص27

(6) محمد ازهر السماك , جغرافية الصناعة بمنظور معاصر , دار اليازوري, عمان-الاردن, 2011, ص 87 _ 89

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م.د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

صناعي أو زراعي متطور تخدمه شبكة نقل كفوءة لا يمكن ان يكون هناك بلد متقدم ذو اقتصاد مؤثر⁽¹⁾ تبعاً لذلك فان دراسة طرق النقل ووسائلها المختلفة تعد عنصراً هاماً في قيام الأنشطة الاقتصادية , فمن الصعوبة لأي مشروع اقتصادي الاستغناء عنه⁽²⁾ , فهو الشريان المغذي والممول عليه لكافة الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية⁽³⁾ , وعاملاً هاماً في زيادة الإنتاج ونقل المنتجات إلى الأسواق⁽⁴⁾ , كما تبرز أهمية النقل على المستوى الاقتصادي القومي من خلال الاتصال ما بين القطاعات الإنتاجية المختلفة ورفدها بالمواد الأولية والأساسية في العملية الإنتاجية⁽⁵⁾. وهذا العملية بدورها ترتبط في تكاليف النقل , لذلك تميل كل صناعة ان تختار مكانها في المواقع التي تتوفر فيها وسائل النقل التي تناسبها لنقل مواردها الأولية ونقل منتوجاتها المصنوعة⁽⁶⁾ , ان تكاليف النقل تشكل نسبة أساسية من التكاليف النهائية للمنتجات الصناعية والخدمات البشرية , فالنقل الجيد يقلل من تكاليف إيصال المواد والسلع ويقلص الوقت الضائع⁽⁷⁾ , وتبعاً لذلك لابد من بيان أهمية ودور النقل الاقتصادي على مستوى القطاع الصناعي على النحو الآتي:-

- 1- لطرق النقل أهمية في زيادة نفوذ المدينة لمسافات بعيدة فضلاً عن سهولة الحصول على المواد الغذائية والإنشائية والقوى العاملة في مختلف القطاعات الإنتاجية منها والخدمية مما يؤدي إلى نمو المستوطنات الحضرية والتجمعات الصناعية على طول مسارات تلك الطرق⁽⁸⁾
- 2- تتأثر القدرات الشخصية للأفراد بدرجة أو بأخرى بوسائل النقل و تكاليف نقل السلع⁽⁹⁾

(1) منتهى طعمة عناد , التوزيع المكاني لمحطات الوقود في مدينة بغداد , رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية التربية للبنات , جامعة بغداد , ص 6-7

(2) وجدان فرحان مجيد رشيد اللامي , التحليل الجغرافي للنقل البري بالسيارات في محافظة ميسان , أطروحة دكتوراه (غير منشورة) , كلية الآداب , جامعة البصرة , 2017, ص 9

(3) مجيد ملوك السامرائي , جغرافية النقل الحديثة أساسياتها , اتجاهاتها , تطبيقاتها , المطبعة المركزية , جامعة ديالى-العراق 2010 , ص 213

(4) علي احمد هارون , جغرافية الزراعة , ط 1, دار الفكر العربي , القاهرة , 2000, ص 111

(5) هاشم محمد صالح , المصدر السابق , ص 89

(6) كفاية عبدالله عبد العلي , مؤيد حسن قاسم العطوي , دور وأهمية النقل في تنمية الصناعات الكيماوية في محافظة البصرة , حولية المنتدى للدراسات الإنسانية , العدد 13 , 2017, ص 195_196

(7) مجيد ملوك السامرائي , جغرافية النقل المتقدمة للدراسات العليا , ط 1 , المطبعة المركزية , جامعة تكريت , 2014 , ص 28-29

(8) المصدر نفسه , ص 212

(9) روابحي سناء , النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية , جامعة الخضر بانه , 2008, ص 66

3- يتميز النقل بأنه الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين مختلف القطاعات الاقتصادية والإنتاجية المتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله اختصار لعامل الزمن.

4- لقطاع النقل أهمية كبيرة في نقل الأيدي العاملة إلى موقع العمل في المنشآت الصناعية مما يتيح الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية⁽¹⁾

5- تسهيل الحصول على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والسرعة اللازمة مما يؤدي إلى انخفاض نقل المواد الخام ووسائل الإنتاج المحلية والمستوردة إلى جهة التخزين وهذا بشرط ان تتوفر شبكات النقل الملائمة بصفة دائمة. فضلاً عن تخفيض تكاليف نقل المنتج النهائي إلى الأسواق وبالتالي انخفاض أسعار بيعه مما يزيد في الطلب عليه⁽²⁾

6- يساهم النقل في عملية إعادة البناء الاقتصادي للمجتمع من خلال تسهيل استغلال الموارد الطبيعية والبشرية أينما وجدت وبالتالي يساعد على زيادة الإنتاج كمّاً ونوعاً ومن ثم توسعة دائرة السوق المحلية والعالمية⁽³⁾

7- للنقل دور في التنمية الاقتصادية حيث تتحكم كلفه كثيراً في عملية بناء المشروع الاقتصادي⁽⁴⁾

8- ان تطور وتقدم النقل قد مكن المجتمعات المختلفة في العالم من الحصول على حاجتها من مختلف أصناف السلع والمواد الأولية مهما كانت مصادر تلك السلع بعيدة عنها. مما مهد الطريق لظهور نظام الإنتاج الكبير فمن المعروف ان الإنتاج الكبير يعتمد على حجم السوق أي على مدى الطلب عن السلعة من جانب المستهلكين وانه لم يكن بالإمكان التحكم في حجم السوق الا بعد تقدم وتطور وكفاءة قطاع النقل على اختلاف أصنافها⁽⁵⁾.

ثالثاً: تصنيف طرق النقل:- ان تصنيف طرق النقل يوضح طبيعة الظاهرة في منطقة الدراسة والمستوى الاقتصادي , ويعزى إلى الترابط بين شبكة النقل وتبعاً لذلك لابد من اعتماد معايير تصنيف الطرق بمختلف أنواعها منها تصنيف الطرق بحسب اتساع الطرق وأهميته وطبيعة استخدامه للمرور والحركة , كما يوجد تصنيف والذي يعد الأكثر انتشاراً وشيوعاً والمتمثل في التصنيف المورفولوجي والذي يصنف

(1) المصدر نفسة , ص76

(2) حبيطة علي , الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية , مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي , المجلد 22 , ديسمبر 2014 , ص69

(3) سيف مزهر حمد إبراهيم الجميلي , دور النقل البري في نقل المنتجات الزراعية في محافظة كركوك , أطروحة دكتوراه (منشورة) , كلية التربية للعلوم الإنسانية ابن رشد , جامعة بغداد , 2020 , ص 11

(4) مجيد ملوك السامرائي , دراسات في جغرافية النقل المتقدمة للدراسات العليا , ط1, المطبعة المركزية , جامعة تكريت , 2014 , ص29

(5) احمد حبيب رسول , جغرافية النقل والتجارة الدولية , المصدر السابق, ص 17-18

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

الطرق حسب طبيعة الرصف والسرعة التصميمية والممرات والمسارات وطريقة رصفها بالأسفلت وامتدادها وأطوالها والعلامات المرورية والتسييج ووظيفته واستقامته أو الأهمية الاقتصادية لطرق النقل⁽¹⁾.

رابعاً : ترقيم الطرق في العراق :-

وضع ترقيم عالمياً لطرق النقل من قبل الرابطة الأميركية لعام 1925 , حيث تم ترقيم الطرق التي تتجه شمالاً وجنوباً بأرقام فردية ويزداد الترقيم كلما اتجهنا نحو الغرب أو الشرق , بينما الطرق التي تتجه نحو الشرق والغرب فهي تحمل أرقام زوجية والتي يزداد الترقيم فيها كلما اتجهنا من الشمال إلى الجنوب , في العراق تم وضع ترقيم لطرق النقل من قبل مديرية الطرق والجسور في مدينة بغداد عام 1965 باتجاه عقرب الساعة⁽²⁾ , والمتمثلة في طريق رقم (8) يبدأ مسار هذا الطريق من مدينة بغداد بواقع مسارين ذي اتجاهين و في كل مسار ممرين ماراً باليوسفية , المحمودية , اللطيفية ويتجه جنوباً نحو مركز محافظة بابل (مدينة الحلة) بعد مروره بالإسكندرية , المحاويل , الحلة , الهاشمية , القاسم , الطليعة ويكون مسار الطريق بموازي الضفة اليمنى لنهر الفرات متجهاً نحو مدينة الديوانية وإلى السماوة والناصرية ثم يتجه المناطق الجنوبية ويتمشى مع الجانب الغربي لنهر الفرات ويتقاطع مع الطرق رقم (9) غرباً . كما يتضمن التصنيف طريق رقم (9) وهو طريق مزدوج وذو ممرين للذهاب والإياب ويعد من الطرق المغذية والمكملة لطريق رقم (8) إذ يتفرع هذا الطريق بالقرب من مدينة الإسكندرية وينحدر نحو الجنوب ليعبر نهر الفرات عند مدينة المسيب متجهاً نحو مدينة كربلاء , الحيدرية , النجف⁽³⁾ . وعليه فان شبكة طرق النقل البري في محافظة بابل والتي تنقسم إلى طرق النقل البري بالسيارات و طرق النقل بالسكك الحديدية . لذا لابد من استعراض شبكة النقل البرية بالتفصيل على النحو الاتي :-

أ- طرق النقل البرية :-

ترتبط محافظة بابل بشبكة كبيرة من طرق النقل البري بلغ مجموع أطوالها نحو (387,1 كم) , شغلت أطوال الطرق الرئيسية نحو (217) كم , في حين بلغ مجموع أطوال الطرق الثانوية (170,1 كم) , الجدول (1). وتم تصنيف الطريق وفق مواصفات هندسية فنية من قبل مديرية الطرق والجسور في محافظة بابل على أساس السعة والحركة اليومية واستعمالاتها كالآتي:-

(1) مجيد ملوك السامرائي, جغرافية النقل والتجارة العالمية , ط1, المطبعة دار اليازوري للنشر والتوزيع , عمان - الأردن , ص35-36

(2) محمد ازهر السماك , وآخرون , جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق , المصدر السابق, ص172-173

(3) رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن , تقويم جغرافي لطرق النقل البرية الرئيسة الرابطة بين محافظات الفرات الأوسط , أطروحة دكتوراه (منشورة) , كلية التربية للبنات , جامعة الكوفة , 2021, ص63

اولاً:- طرق المرور السريع :-

يربط مركز المدن بالعاصمة بغداد ويتمثل في طريق الحلة - بغداد البالغ طوله (50) كم داخل حدود منطقة الدراسة من إجمالي طول الطرق الكلي البالغ (100) كم ، ويتكون من ممرين ذهاب وإياب يبلغ عرض ممر الذهاب (7,25) م ويبلغ عرض ممر الإياب (7,25) م وهو طريق مهم وحيوي

ثانياً:- **الطرق الرئيسية** :- بلغ عدد طرق النقل البرية الرئيسية في منطقة الدراسة نحو (8) طرق ، هي من الطرق ذات المواصفات الهندسية الحديثة ، تعمل على ربط المدن مع مراكز المحافظات من جهة أخرى ، وقد جذبت هذه الطرق الأنشطة الاقتصادية والمستقرات البشرية وتمتاز هذه الطرق في كفاءتها بالترابط المكاني بين مختلف الأنشطة الاقتصادية والعمرانية في منطقة الدراسة بلغ عدد طرق النقل البرية الرئيسية في منطقة الدراسة نحو (8) طرق ، ومنها :-

أ- **الحلة - الديوانية** :- يبلغ طول الطرق نحو (80) كم ، يقع منه (50) كم داخل حدود منطقة الدراسة ويتكون من ممرين للذهاب والإياب

ب- **الحلة - كربلاء** :- يبلغ طوله (45) كم يقع منه ضمن الحدود الإدارية لمحافظة بابل (22) كم ويتكون من ممرين للذهاب والإياب

ت- **الحلة - النجف** :- يصل الطول الكلي للطرق نحو (65) كم ويوجد منه ضمن حدود محافظة بابل نحو (35) كم ، ويتكون أيضاً من ممرين للذهاب والإياب

ث- **الحصوة - المسيب - كربلاء** :- بلغ طوله (50) كم منها (15) داخل حدود منطقة الدراسة ويكون من ممرين للذهاب والإياب ،

ج- **الحلة - كيش** :- يبلغ طوله (15) كم ويكون من ممرين للذهاب والإياب

ح- **يا حسين - الحلة - كربلاء** :- يبلغ طوله (15) كم و يكون من ممر واحد

ج- **يا حسين - المسيب - كربلاء** :- يبلغ طوله (15) كم و يكون من ممر واحد ⁽¹⁾

ثالثاً: **الطرق الثانوية** :- هي طرق شريانية تنقل حركة المرور المتولدة عن المناطق ضمن نطاق المدن الحضرية ، والتي ترتبط بشبكة الطرق الرئيسية عند مفارق الطرق وتؤدي إلى الأفضية والنواحي ، وهي ذات أهمية اقتصادية واجتماعية ⁽²⁾ ، وتتوزع في محافظة بابل على النحو الآتي :-

(1) الباحثة بالاعتماد على بيانات جمهورية العراق ، وزارة النقل و المواصلات ، مديرية طرق و جسور محافظة بابل ، بيانات (غير منشورة) ، 2023 .

(2) محمود محمد حسن الشمري ، الصناعات النسيجية في محافظة بابل (دراسة في جغرافية الصناعة) ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية الآداب ، جامعة القادسية ، 2006 ، ص 63 .

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

- أ- المسيب - صويرة :- يربط منطقة الدراسة بمحافظة بغداد ويبلغ طوله (26) كم ، ويتكون من ممر واحد وهو طريق حيوي أنشأت بجانبه عدد من الأنشطة الاقتصادية.
- أ- المدحتية - الشوملي - النعمانية :- يربط الطريق بين محافظتي بابل ومحافظة واسط عن طريق مدينة النعمانية وناحية الشوملي بطول يصل إلى (48) كم يتكون من ممرين للذهاب والإياب وقد شمل على العديد من الأنشطة الصناعية .
- ب-كفل - كربلاء - نجف :- يربط الطريق بين محافظة بابل وكربلاء والنجف بطول يصل الى (6) كم ويكون من ممرين للذهاب والإياب
- ت-السدة -قضاء الهندية :-يبلغ طوله نحو (4,8) كم ويكون من ممر واحد فقط
- ث-الكفل - القاسم :- يربط الطرق بين قضاء الكفل وقضاء القاسم بطول يصل إلى (29) كم و يكون من ممر واحد.
- ج-سدة الهندية - المسيب :- يبلغ طوله (9) كم ويكون من ممرين للذهاب والإياب
- ح-المحاويل - السدة :- يربط بين قضاء المحاويل والسدة بطول (12) كم ويكون من ممر واحد
- خ-الإسكندرية _ الخضر:- يربط الطرق بين ناحية الإسكندرية ومقام الخضر (ع) بطول يبلغ نحو (18,30) كم و يكون من ممر واحد.
- د-الطاقة الحرارية - مقام الخضر :- يبلغ طول الطريق نحو (17) كم و يكون من ممر واحد.⁽¹⁾

الجدول (1) أطوال طرق النقل البري الرئيسة والثانوية في محافظة بابل

عدد الممرات	عرض الاكساء		طول الطريق /كم في محافظة بابل	اسم الطريق
	الإياب	الذهاب		
ممرين	7,25م	7,25م	50	الحلة - بغداد
ممرين	7,25م	8,25م	50	الحلة - الديوانية
ممرين	11م	11م	22	الحلة - كربلاء

(¹) الباحثة بالاعتماد على بيانات جمهورية العراق , وزارة النقل و المواصلات , مديرية طرق و جسور محافظة بابل , بيانات (غير منشورة) , 2023 .

الحلة - النجف	35	7,25م	7,25م	ممرين
الحصوة - المسيب - كربلاء	15	11م	11م	ممرين
الحلة - كيش	15	11,250م	11,250م	ممرين
يا حسين - حلة - كربلاء	15	--	--	ممر واحد
يا حسين - مسيب - كربلاء	15	--	--	ممر واحد
المجموع	217 كم			
مسيب - صويرة	26	--	-	ممر واحد
مدحتية - شوملي - نعمانية	48	7م	7,5م	ممرين
كفل - كربلاء - نجف	6	7م	7م	ممرين
السدة - قضاء الهندية	4,8	--	--	ممر واحد
كفل - قاسم	29	--	--	ممر واحد
سدة الهندية - مسيب	9	9م	9م	ممرين
محاويل - سدة	12	--	--	ممر واحد
الإسكندرية - مقام الخضر	18,30	--	--	ممر واحد
الطاقة الحرارية - مقام الخضر	17	--	--	ممر واحد
المجموع	170.1 كم			

المصدر: , بالاعتماد على: جمهورية العراق , وزارة النقل و المواصلات , مديرية طرق و جسور محافظة بابل , بيانات (غير منشورة) , 2023 .

رابعاً: **الطرق الريفية :-** وهي الطرق التي تمتد وسط الحقول الزراعية والمناطق الصحراوية لربط القرى ببعضها كما تمتد لربط الريف بالمدن القريبة منها ⁽¹⁾ وبذلك فأنها ذات مواصفات هندسة وفنية تختلف تماماً عن مواصفات الأنواع السابقة من الطرق ⁽²⁾ وتتميز هذه الطرق في منطقة الدراسة بأنها ذات ممر واحد للذهاب والإياب ويتراوح عرض الطريق ما بين (5-6) امتار ⁽³⁾.و تتميز هذه الطرق بأنها ذات

(1) نور عودة صبار عليوي العلواني , التحليل الجغرافي لحركة نقل المسافرين بين مدن محافظة الأنبار , أطروحة

دكتوراه (غير منشورة) , كلية التربية للعلوم الإنسانية , جامعة الأنبار , 2020 , ص18

(2) احمد يحيى عباس عنوز , شبكة الطرق البرية في محافظة النجف , رسالة ماجستير (منشورة) , كلية الآداب , جامعة الكوفة , 2010 , ص76.

(3) مقابلة شخصية أجرتها الباحثة مع رئيسة مهندسين اقدم في دائرة الطرق والجسور , يوم الأربعاء بتاريخ

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

مسالك ضيقة والحركة فيها محدودة وغالبا ما تكون مبلطة بطبقة واحدة من مادة الأسفلت وبعضها تكون مثبتة بالحصى الخابط فقط ولها أهمية كبيرة في إيصال المنتجات الزراعية والحيوانية إلى مناطق الاستهلاك القريبة منها والمتمثلة بالقطاع الصناعي⁽¹⁾.

ب-السكك الحديدية : - يعد النقل بالسكك الحديدية فريدة من نوعها عن وسائل النقل الأخرى ، كونه يمتاز في انخفاض كلفة النقل وإمكانية نقل أعداد كبيرة للسلع والبضائع والركاب⁽²⁾ و وقد تمثلت سكك الحديدية في محافظة بابل بطول يصل إلى (735.402 كم) ، الجدول (2) توزعت بالشكل الآتي⁽³⁾:-

1- خط بغداد- الحلة - أم قصر .

2- خط المسيب- كربلاء .

3- إسكندرية- المحطة الكهربائية (المسيب).

4- خط أثار بابل.

خط المسيب- معمل الحرير (سدة- الهندية)

ويكون تأثيره على قيام النشاط الصناعي محدود جداً بسبب وقع محطات سكك الحديد بعيداً عن المدن التي تمر بها ، لذا تلجا اكثر الصناعات الإنشائية إلى استخدام طرق النقل البرية بالسيارات مما يتيح إلى الأنشطة الصناعية مرونة كبيرة في الحركة المكانية، فضلاً عن اختيار مواقعها بعيداً عن مناطق الأسواق أو إنتاج المواد الخام الأولية، وبكلفة مناسبة مما له أثر في تحقيق التنمية المكانية الصناعية⁽⁴⁾.

الجدول (2) محطات القطار وأطوال خطوط السكك الحديدية في محافظة بابل

اسم المحطة	النوع	أطوال سكك الحديد /بالكيلومتر
الإسكندرية	فرعية	59,049
المسيب	فرعية	72,957

(1)مهند عبد محمود احمد , شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية التربية للعلوم الإنسانية , جامعة الموصل , 2024, ص100

(2) سعدي علي غالب , جغرافية النقل و التجارة , دار الكتب للطباعة و النشر , الموصل , 1987 , ص 43

(3) رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن , تقويم جغرافي لطرق النقل البرية الرئيسة الرابطة بين محافظات الفرات الأوسط , 43-44 ص63

(4) رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن , المصدر السابق , ص83

*تبين من خلال الدراسة الميدانية ان السكك الحديدية لا تستخدم السكك الحديدية في نقل انتاجها انما تستخدم الحافلات فقط ومن خلال المنشآت التي تم زيارتها فقط الصناعات الغذائية تستخدم السكك الحديدية

90,649	فرعية	المحاوليل
108,82	رئيسية	محطة الحلة
120,917	فرعية	حديد
134,093	فرعية	الهاشمية
148,917	فرعية	قوجان
735.402 كم		المجموع الكلي

المصدر: رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن , تقويم جغرافي لطرق النقل البرية الرئيسة الرابطة بين محافظات الفرات الأوسط , أطروحة دكتوراه (منشورة) , كلية التربية للبنات , جامعة الكوفة , 2021, ص44

(المبحث الثاني)

واقع البنية الصناعية للصناعات الإنشائية الكبيرة وتوزعها المكاني في محافظة بابل لعام 2023

تمهيد:-

البنية هي خاصية جوهرية لكل الأشياء والأنظمة والعمليات في العالم الخارجي ولكل الأشكال انعكاسها في الفكر ونعني أنها مبنية من عناصر أو أجزاء تتصل ببعضها ببعض بعلاقات ثابتة نسبياً⁽¹⁾ فهي تعتبر اهم وسيلة يتم فيها تحليل واقع القطاع الصناعي ليتم التعرف عليه من حيث حجم الأيدي العاملة وحجم المساحة ونوع الإنتاج والتوزيع حسب منطقة الدراسة وذلك لمعرفة أهمية خصائص وواقع النشاط الصناعي في محافظة بابل . تعرف البنية بأنها تحليل مجموعة النسب والتناسب التي من خلالها يتم معرفة الهيكل الصناعي ومحاولة الوصول إلى بعض النتائج التي يسترشد بها المخطط لوضع الخطط الصناعية عند توزيع الاستثمارات الصناعية بالشكل الذي يوفر تحقيق التنمية المتسارعة⁽²⁾. تبعاً لذلك سوف نستعرض بنية الصناعة على النحو الآتي :-

أولاً:- بنية الصناعات الإنشائية والتحويلية الكبيرة في محافظة بابل لعام 2023:-

(1) فراس ناظم احمد , البنية الصناعية في محافظتي النجف الأشرف وبابل , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية الآداب , جامعة الكوفة , 2015, ص15

(2) احمد ياسين حميد السعيد , مقومات توطن الصناعات الكبيرة في محافظة البصرة , رسالة ماجستير (منشورة) , كلية الآداب , جامعة البصرة , 2023, ص76

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

لغرض إعطاء صورة واضحة عن بنية الصناعات الإنشائية في محافظة بابل , كان لابد من استعراض واقع بنية الصناعات التحويلية , إذ يوجد في محافظة بابل خمسة أصناف من الصناعات وقد تفاوتت في أعداد مصانعها و عدد عمالها , شغلت المرتبة الأولى الصناعات الغذائية والمشروبات الغازية , إذ بلغ عدد منشأتها الصناعية نحو (74) بنسبة (49.7%) منشأة صناعية , بينما شغلت المرتبة الثانية الصناعات الإنشائية حيث شغلت في منطقة الدراسة نحو (49) منشأة صناعية بنسبة (32.9%) منشأة صناعية من إجمالي الصناعات التحويلية في منطقة الدراسة, لتأتي بعدها في المرتبة الثالثة الصناعات الكيميائية نحو (21) منشأة صناعية بنسبة (14.1%) , في حين جاءت الصناعات النسيجية في الترتيب الرابع حيث بلغ عددها نحو (3) منشأة صناعية بنسبة (2%) , وفي المرتبة الأخيرة الصناعات الهندسية حيث بلغ عدد المصانع (2) منشأة صناعية بنسبة (1.3%). أما في اعتبار الأيدي العاملة نلاحظ تتباين أعدادها من صناعة إلى آخر , إذ تصدرت الصناعات الهندسية في عدد العمال حيث بلغ عدد العمال فيها (6029) عامل بنسبة (39.7%) على الرغم من قلة مصانعها وهذا يدل على ان الصناعات الهندسية تحتاج إلى مصانع ضخمة وعدد كبير من الأيدي العاملة وفي المرتبة الثانية جاءت الصناعات الإنشائية حيث بلغ عدد العاملين نحو (2872) عامل بنسبة (18.9%) , وجاءت الصناعات الغذائية والمشروبات الغازية في المرتبة الثالثة حيث بلغ عددهم (2766) بنسبة (18.2%) , وجاءت الصناعات الكيميائية في الترتيب الرابع حيث بلغ عدد العاملين فيها نحو (2039) بنسبة بلغت (13.4%) , وفي المرتبة الأخيرة جاءت الصناعات النسيجية باعتبار عدد العاملين نحو (1479) عامل بنسبة (9.7%) عامل من إجمالي الصناعات التحويلية في محافظة بابل لعام 2023 , الجدول (3)

جدول (3) حجم بنية الصناعات الإنشائية من الصناعات التحويلية وأهميتها النسبية (%) في محافظة بابل

لعام 2023

ت	الصناعات الكبيرة	عدد الصناعات	%	عدد العاملين	%
1	الصناعات الغذائية والمشروبات الغازية	74	49.7	2766	18.2
2	الصناعات النسيجية	3	2	1479	9.7
3	الصناعات الكيميائية	21	14.1	2039	13.4
4	الصناعات الانشائية	49	32.9	2872	18.9
5	الصناعات الهندسية	2	1.3	6029	39.7

6	المجموع	149	%100	15185	%100
---	---------	-----	------	-------	------

المصدر بالاعتماد على: 1- جمهورية العراق , وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء , شعبة الإحصاء الصناعي , بيانات غير منشورة , لعام 2023

2- جمهورية العراق , وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء , مديرية إحصاء بابل , شعبة الإحصاء الصناعي , بيانات غير منشورة , لعام 2023

ثانياً: التوزيع المكاني للصناعات الإنشائية الكبيرة بحسب الوحدات الإدارية لعام 2023:-

يعد توزيع الظواهر عنصراً أساسياً في الدراسة الجغرافية فأًن الجغرافية وعلمها يعتمد على تنمية اطار مفهومي هدفه التعامل مع توزيع الأشياء والأحداث في الحيز المكاني ⁽¹⁾ فالصناعات الإنشائية توزعت بنسب مختلفة في منطقة الدراسة حسب الأفضية والنواحي وجاء هذا الاختلاف في التوزيع بين الأفضية حسب عدد السكان ومساحة الوحدة الإدارية والموارد الأولية الموجودة في كل قضاء .

الجدول (4) والخريطة (3) نلاحظ ان ناحية الشوملي شغلت المرتبة الأولى في عدد الصناعات الإنشائية الكبيرة حيث بلغت عدد المنشآت فيه (17) منشأة بنسبة (34.7%) , ليأتي بعدها قضاء الكفل الذي يتصدر المرتبة الثانية في عدد الصناعات الإنشائية التي بلغت (13) منشأة بنسبة (26.5%) , وجاءت بالمرتبة الثالثة قضاء الحلة , إذ بلغ عدد المنشآت الإنشائية (10) منشأة بنسبة (20.4%) , وجاء كل من مركز قضاء المحاويل , ناحية النيل, ناحية ابي غرق بالمرتبة الرابعة حيث بلغت عدد المنشآت الصناعية في كل قضاء (2) منشأة بنسبة (4.1%) , وشغلت المرتبة الخامسة ناحية الأمام وناحية الطليعة وناحية السدة , نحو(1) منشأة بنسبة (2.0%) . أما بالنسبة للأيدي العاملة فان عددها أيضا يتفاوت من قضاء لآخر , إذ شغلت ناحية الشوملي الترتيب الأول في عدد العاملين حيث بلغت عدد الأيدي العاملة فيه (842) بنسبة (29.3%) مما يدل على تركيز صناعي كبير للصناعات الإنشائية الكبيرة , أما قضاء الكفل فيتصدر المرتبة الثانية في عدد الأيدي العاملة حيث بلغ عددهم (630) بنسبة (21.9%) حيث تميز هذا القضاء بعدد كبير من الصناعات الإنشائية والعاملين فيها مما يجعله ثاني اهم قضاء لتركز الصناعات الإنشائية الكبيرة وعلى الرغم من ان ناحية سدة الهندية يوجد فيها معمل أسمنت واحد لا غير من الصناعات الإنشائية الا انه بسبب حاجته للكثير من الأيدي العاملة جعلها تتصدر المرتبة الثالثة حيث بلغ عددهم (570) بنسبة (19.8%) عامل.

1. (1) فرح عبد العظيم حسين الخفاجي , العلاقة بين النقل والموقع الصناعي دراسة تطبيقية في محافظة

المتنى , رسالة ماجستير (غ.م) ,كلية التربية للعلوم الإنسانية , جامعة المتنى , 2016

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

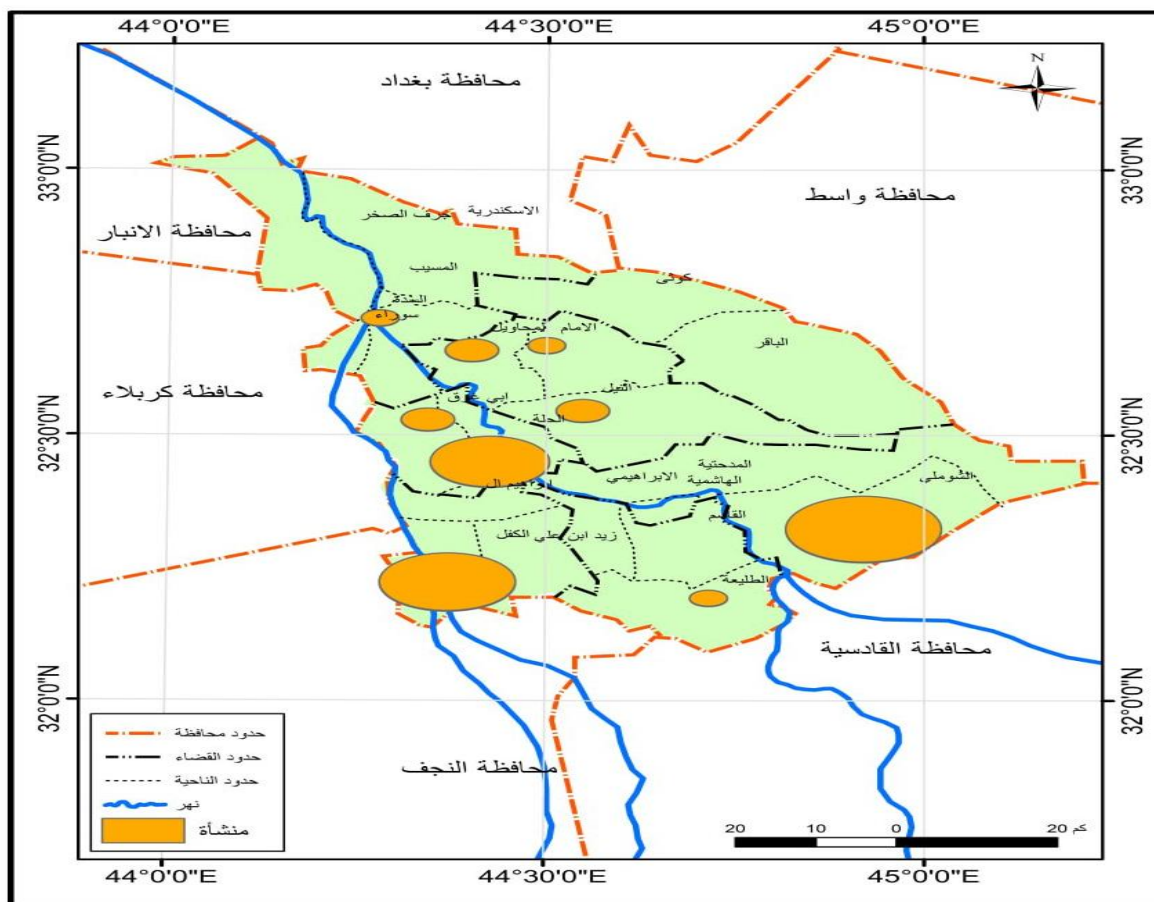
أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

جدول (4) توزيع الصناعات الإنشائية الكبيرة وعدد العاملين بحسب الوحدات الإدارية في محافظة بابل لعام 2023

ت	القضاء	عدد الصناعات الإنشائية	%	عدد العاملين	%
1	قضاء الحلة	10	20.4	304	10.6
2	ناحية ابي غرق	2	4.1	60	2.1
3	قضاء المحاويل	2	4.1	183	6.4
4	ناحية الامام	1	2.0	164	5.7
5	ناحية النيل	2	4.1	86	2.9
6	ناحية الشوملي	17	34.7	842	29.3
7	ناحية السدة	1	2.0	570	19.8
8	ناحية الطليعة	1	2.0	33	1.2
9	قضاء الكفل	13	26.5	630	21.9
	المجموع	49	%100	2872	%100

المصدر بالاعتماد على : جمهورية العراق , وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء , شعبة الإحصاء الصناعي , بيانات غير منشورة , لعام 2023 .

خريطة (3) توزيع الصناعات الإنشائية الكبيرة وعدد العاملين بحسب الوحدات الإدارية في محافظة بابل لعام 2023



المصدر: الباحثة بالاعتماد على جدول (4)

أما قضاء الحلة شغل الترتيب الرابع في عدد العاملين الذي بلغ عددهم (304) بنسبة (10.6%) عامل واحتل مركز قضاء المحاولي المرتبة الخامسة في عدد العمال حيث بلغ عددهم (183) بنسبة (6.4%) عامل وجاءت بالمرتبة السادسة ناحية الأمام في عدد العاملين اذ بلغ عددهم (164) بنسبة (5.7%) عامل وناحية النيل بالمرتبة السابعة الذي بلغ عدد العاملين (86) عامل بنسبة (2.9%) عامل وفي المرتبة الثامنة جاءت ناحية أبي غرق و بلغ عدد العاملين فيه (60) عامل بنسبة (2.1%) واحتل المرتبة التاسعة ناحية الطليعة حيث بلغ عدد العاملين (33) عامل بنسبة (1.2%).

ثالثاً: التوزيع العددي والنسبي للصناعات الإنشائية الكبيرة بحسب قطاعاتها لعام 2023:-

الجدول (5) يتضح ان الصناعات الإنشائية الكبيرة شملت كلاً من صناعة (الطابوق, الإسمنت, الترمستون, الكونكريت الجاهز والخرسانة). وبلغ عدد منشاتها الصناعية نحو (49) منشأة , وعدد العاملين فيها (2872) عاملاً, وشكلت قيمة الأجور والإنتاج ومستلزماته نحو (18685043) مليار دينار, (123157694) مليار دينار, (34512319) مليار دينار على التوالي لكلاً منها , بينما شغلت القيمة

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

المضافة نحو (206108603) مليار دينار. أما باعتبار الأهمية النسبية الجدول (6) يتضح ان الصناعات الإنشائية توزعت على النحو الاتي:-

1- ان صناعة الطابوق تحتل المرتبة الأولى في عدد المنشآت الصناعية التي بلغ عددها (34) منشأة ونسبة (69.4%) وبلغ عدد العاملين فيها نسبة (59.9%) بينما شكلت قيمة الأجور والإنتاج ومستلزماته نحو (54.5%), (54.7%), (62.2%) في حين حققت القيمة المضافة نحو (43.5%) .

2- تليها في المرتبة الثانية صناعة الكونكريت الجاهز والخرسانة حيث شكلت المنشآت الصناعية نسبة (26.5%) الا أنها تراجعت في عدد العاملين وقيمة الأجور إلى الترتيب الثاني بعد صناعة الإسمنت بنسبة (14.5%), (11.9%) على التوالي لكلاً منها , بينما شكلت قيمة الإنتاج ومستلزماته نحو (27.8%), (4.4%), (31.2%) في حين حققت القيمة المضافة نحو (31.2%) .

3- ان صناعة الإسمنت شغلت المرتبة الثالثة في عدد الصناعات والعاملين بنسبة (2.0%) و (19.8%) مما يدل على حاجته إلى الكثير من الأيدي العاملة مقارنة بعدد منشأته, بينما شكلت قيمة الإنتاج ومستلزماته نحو (24.6%), (2.2%), (32.5%) في حين حققت القيمة المضافة نحو (7.9%) .

4- جاءت صناعة الثرمستون والاسمنت في المرتبة الثالثة في عدد الصناعات بواقع منشأة (1) فقط بنسبة (2.0%) وفي المرتبة الرابعة في عدد العاملين وبلغ عدد العاملين فيها نسبة (5.7%) بينما شكلت قيمة الأجور والإنتاج ومستلزماته نحو (8.9%), (15.2%), (0.8%) في حين حققت القيمة المضافة نحو (17.4%) من إجمالي الصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل

جدول (5) بنية الصناعات الإنشائية بحسب قطاعاتها في محافظة بابل لعام 2023

الصناعة	عدد المنشآت	عدد العمال	الأجور/ مليون دينار	قيمة الإنتاج/ مليون دينار	مستلزمات الإنتاج/ مليون دينار	القيمة المضافة/ مليون دينار
الطابوق	34	1721	10192433	67429042	21480499	46127573
الإسمنت	1	570	4593560	2747017	11235116	8488099
الثرمستون	1	164	1681050	18708000	287770	18420230
الكونكريت الجاهز والخريسانة	13	417	2218000	34273635	1508934	33072701
المجموع	49	2872	18685043	123157694	34512319	106108603

المصدر:- بالاعتماد على : جمهورية العراق , وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء , شعبة الإحصاء الصناعي , بيانات غير منشورة , لعام 2023

تقييم العلاقة المكانية بين طرق النقل البرية والصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل (دراسة في جغرافية النقل)

الباحثة . فاطمة قاسم كاظم حسين

أ.م. د. رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

جدول (6)

الأهمية النسبية للصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل لعام 2023

محافظة بابل	عدد المنشآت %	عدد العاملين %	الأجور / مليون دينار %	قيمة الإنتاج / مليون دينار %	مستلزمات الإنتاج / مليون دينار %	القيمة المضافة / مليون دينار %
الطابوق	69.4	59.9	54.5	54.7	62.2	43.5
الإسمنت	2.0	19.8	24.6	2.2	32.5	7.9
الثرمستون	2.0	5.7	8.9	15.2	0.8	17.4
الكونكريت الجاهز والخريسانة	26.5	14.5	11.9	27.8	4.4	31.2
المجموع	%100	%100	%100	%100	%100	%100

المصدر: بالاعتماد على بيانات الجدول (5)

ثالثاً: التوزيع المكاني للصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم بحسب فروعها على الوحدات الإدارية

-:

الجدول (7) والشكل (1) , يوضح توزيع الصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل على النحو الآتي:-

1. شغلت الترتيب الأول في التوزيع المكاني ناحية الشوملي نحو (17) منشأة صناعية بنسبة (34.8%) من إجمالي الصناعات الإنشائية في محافظة بابل وشملت صناعة طابوق خيرات الحجاز, الفرات, الفيحاء, الاعتماد, السلام, الرافدين, النيل, جبران, الرواسي, الحازم, المنى, اليقين, المسرة, نبع الكوثر, هلال الخير, الرملة, الشوملي.
2. شغل الترتيب الثاني في التوزيع المكاني قضاء الكفل ناحية النخيلة بواقع (13) منشأة صناعية توزعت بين صناعة طابوق (اسد بابل , الكوثر, العمران , جار الأمام, النبأ, سيد مرتضى المؤمن ,الحجاز ,شبة الجزيرة ,الصور الأمين ,فدك, الهدى لإنتاج الطابوق, المنار, البلاد الحصينة للركائز الكونكريتية).
3. شغل الترتيب الثالث قضاء الحلة في التوزيع المكاني بواقع (10) منشأة توزعت بين (طارق عوض للخرسانة الجاهزة , علي منسي للكونكريت الجاهز , حسين موسى للكونكريت الجاهز , مشتاق الخفاجي للكونكريت الجاهز , الريان للكونكريت الجاهز , البركة للكونكريت الجاهز , الفالح للكونكريت الجاهز , المستقبل للكونكريت الجاهز , الرباع للكونكريت الجاهز , اهل الغري للكونكريت الجاهز).
4. شغلت ناحية أبي غرق وقضاء المحاويل وناحية النيل الترتيب الرابع في التوزيع المكاني بواقع (2) منشأة لكل منهما ففي ناحية أبي غرق توزعت بين (قمة المدماك لإنتاج الخرسانة , الشمري للكونكريت الجاهز) أما في قضاء المحاويل توزعت بين (طابوق المحاويل , طابوق حوراء بابل) بينما في ناحية النيل توزعت بين (طابوق الفندية , طابوق الحكاك).
5. شغلت الترتيب الخامس في التوزيع المكاني كلاً من (ناحية الأمام , ناحية السدة , ناحية الطليعة) بواقع (1) منشأة لكل منهما فتوزعت في ناحية الأمام (أسد بابل للثرمستون) بينما ناحية السدة تمثلت في (الشركة العامة للسمنت الجنوبية معمل أسمنت بابل) وفي ناحية الطليعة (طابوق أضواء القاسم).

جدول (7) التوزيع المكاني للصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم بحسب الوحدات الإدارية والأهمية النسبية في

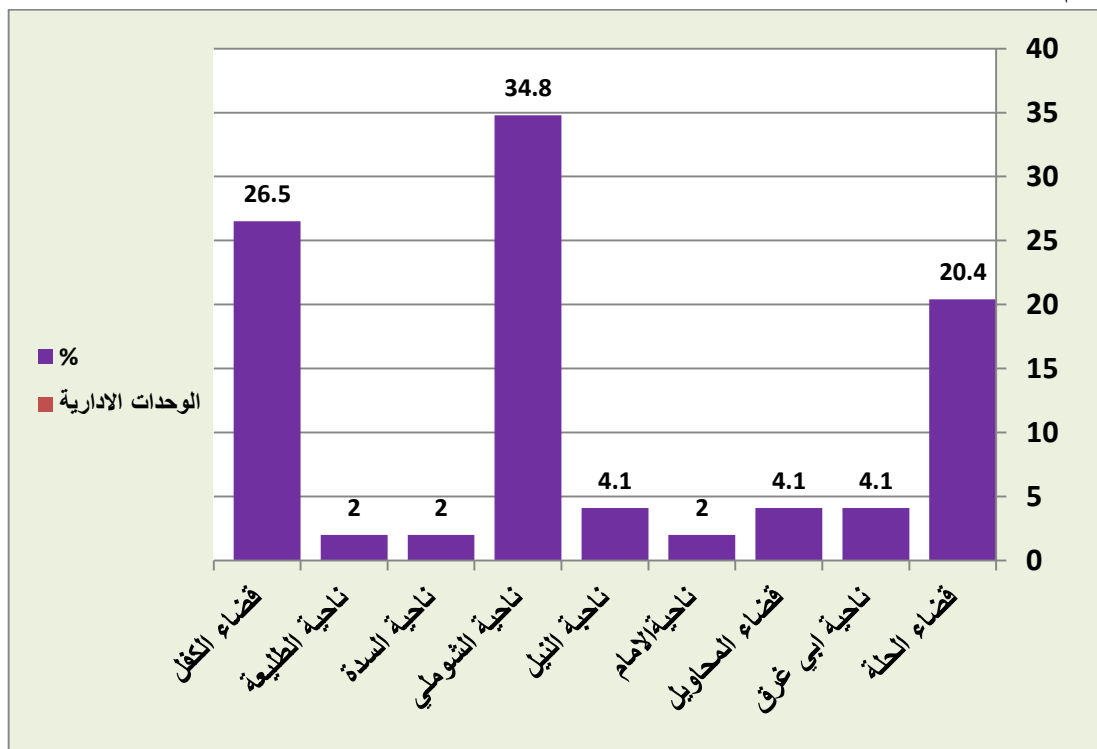
محافظة بابل لعام 2023

الوحدة الإدارية	المنشآت الصناعية الإنشائية	عدد المنشآت الصناعية الإنشائية	%
-----------------	----------------------------	--------------------------------	---

20.4	10	طارق عوض للخرسانة الجاهزة	قضاء الحلة
		علي منسي للكونكريت الجاهز	
		حسين موسى للكونكريت الجاهز	
		مشتاق الخفاجي للكونكريت الجاهز	
		الريان للكونكريت الجاهز	
		البركة للكونكريت الجاهز	
		الفالح للكونكريت الجاهز	
		المستقبل للكونكريت الجاهز	
		الربيع للكونكريت الجاهز	
		اهل الغري للكونكريت الجاهز	
4.1	2	قمة المدماك لأنتاج الخرسانة	ناحية ابي غرق
		الشمري للكونكريت الجاهز	
4.1	2	طابوق المحاويل	قضاء المحاويل
		طابوق حوراء بابل	
2	1	أسد بابل للثرمستون	ناحية الامام
4.1	2	طابوق الفنذية	ناحية النيل
		طابوق الحكاك	
34.8	17	طابوق خيرات الحجاز	ناحية الشوملي
		طابوق الفرات	
		طابوق الفيحاء	
		طابوق الاعتماد	
		طابوق السلام	
		طابوق الر افدين	
		طابوق النيل	
		طابوق جبران	
		الرواسي لإنتاج الطابوق	
		طابوق الحازم	
		طابوق المني	
		طابوق اليقين	
		طابوق المسرة	
		طابوق نبع الكوثر	
		طابوق هلال الخير	
		طابوق الرملة	
		طابوق الشوملي	
2	1	الشركة العامة للسمنت الجنوبية معمل أسمنت بابل	ناحية السدة
2	1	طابوق أضواء القاسم	ناحية الطليعة
26.5	13	طابوق أسد بابل	قضاء الكفل / ناحية النخيلة
		طابوق الكوثر	
		طابوق العمران	

		طابوق جارالامام	
		طابوق النبأ	
		طابوق سيد مرتضى المؤمن	
		طابوق الحجاز	
		طابوق شبه الجزيرة	
		طابوق السور الأمين	
		طابوق فدك	
		الهدى لإنتاج الطابوق	
		طابوق المنار	
		البلاد الحصينة للركائز الكونكريتية	
%100	49	المجموع الكلي	

المصدر: بالاعتماد على وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء , شعبة الإحصاء الصناعي , بيانات غير منشورة , لعام 2023
الشكل (1) التوزيع المكاني للصناعات الإنشائية الكبيرة الحجم بحسب الوحدات الإدارية في محافظة بابل
لعام 2023



المصدر: الباحثة بالاعتماد على الجدول (7)

(المبحث الثالث) قياس العلاقة بين النقل والصناعات الإنشائية في محافظة بابل

أ-تقويم الارتباط المكاني حسب (معامل بيرسون):-

يعد من اكثر الطرق الإحصائية في قياس مدى الترابط بين مجموعتين , وتوجد صور عدة من الارتباط بين ظاهرتين وكذلك تختلف قيمة الارتباط من إذ قوتها وضعفها , ويتم حسب معامل الارتباط (معامل ارتباط بيرسون) نسبة إلى العالم الإحصائي , ويعتمد حساب هذا المعامل على إعطاء رتبة (موقع الرقم عند ترتيب الأرقام تنازلياً لكل رقم في كلتا مجموعتي الأرقام المطلوب دراسة الارتباط بينهما, علماً ان قيمة معامل الارتباط تتراوح بين (+1) ارتباط موجب تام , و (-1) ارتباط سلبي تام , إذ يكون الارتباط موجباً اذا كانت قيمته فوق الصفر , ويزداد الارتباط قوة إذا اقترب من الموجب واحد, ويصبح الارتباط سالباً , إذ كانت قيمة الارتباط دون (الصفر) ⁽⁴⁵⁾. ويستخرج بحسب المعادلة الآتية :-

$$r = \frac{n(\text{مـ جـ سـ ص}) - (\text{مـ جـ س} \times \text{مـ جـ ص})}{\sqrt{[n(\text{مـ جـ س}^2) - (\text{مـ جـ س})^2][n(\text{مـ جـ ص}^2) - (\text{مـ جـ ص})^2]}}$$

والجدول (34) المسافة بين الصناعة وعدد العاملين فيها في أقضية المحافظة ونواحيها التي تتوزع بحسب مواقع امتدادات خطوط شبكة طرق النقل البرية (كم) , اذ يتضح من تطبيق معامل (بيرسون) ان علاقة الارتباط بين بين الصناعة وعدد العاملين وطرق النقل البرية تساوي نحو (0.257) في محافظة بابل لعام 2023 , وهذا يدل على وجود ارتباط طردي بين بين متغيرين (س, ص) .

جدول(8)
العلاقة بين عدد العاملين والمسافة المقطوعة (كم) لعينة مختارة من الصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل لعام 2023

اسم الصناعة	الموقع بالنسبة لشبكة طرق النقل البرية في محافظة بابل	المسافة بين الصناعة وطرق النقل (كم)	عدد العاملين بالصناعة	س ص	س 2	ص 2
طارق عوض للكونكريت الجاهز	مركز قضاء الحلة و يطل على شاع حيوي يربط بين منطقة الشاوي من الشمال ومنطقة بابل الحسين من الجنوب ,ويربط بشكل مباشر مع شارع 60 نظراً لان الشارعين يقعان ضمن مركز الحلة	0,04	30	1.2	0.0016	900

(45) رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن, تقويم جغرافي لطرق النقل البرية الرئيسة الرابطة بين محافظات الفرات الأوسط , أطروحة دكتوراه (منشورة) , كلية التربية للبنات , جامعة الكوفة , 2021, ص201

3025	36	330	55	6	قضاء الكفل و اقرب طريق القاسم- الكفل	طابوق شبة الجزيرة
2500	36	300	50	6	قضاء الكفل و اقرب طريق القاسم- الكفل	طابوق فدك
2601	25	25	51	5	قضاء الكفل - ابوسميح و اقرب طريق القاسم- الكفل	طابوق المنار
2704	36	312	52	6	قضاء الكفل - ابوسميح و اقرب طريق القاسم- الكفل	جار الامام
2401	25	245	49	5	قضاء الكفل - ابوسميح و اقرب طريق القاسم- الكفل	العمران للطابوق
16384	0.01	12.8	128	0.1	قضاء المحاويل و اقرب طريق الحلة -بغداد	طابوق المحاويل
1936	0.01	4.4	44	0.1	قضاء المحاويل و اقرب طريق الحلة -بغداد	طابوق اسد بابل
2962641	0,0004	34.42	1721	0,02	قضاء المسيب و اقرب طريق السدة- المسيب	الشركة العامة لصناعة الاسمنت
2995,92	158,0216	1264.82	2180	28,2		

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على : الدراسة الميدانية وبرنامج كوكل ارث.

بتطبيق المعادلة على النحو الاتي :-

$$\text{مج س} = 2(28.2) = 795.24$$

$$\text{ن} = 10$$

$$\text{مج ص} = 2(2180) = 4752400$$

$$\text{ن (مج ص) . (مج س) (مج ص)}$$

$$= \text{ر}$$

$$[\text{ن (مج س)}^2 . (\text{مج س})^2] \times [\text{ن (مج ص)}^2 . (\text{مج ص})^2]$$

$$10(126482) . (28.2) (2180)$$

$$= \text{ر}$$

$$[10(158216) \cdot (79524)] \times [10 \times 299592] \cdot (4752400)$$

$$614760 - 1264820$$

$$= \frac{4752400 \cdot 430030980 \times 79524 \cdot 1582160}{650060}$$

$$650060$$

$$= \frac{425278580 \times 1502636}{650060}$$

$$425278580 \times 1502636$$

$$650060$$

$$0.257 = \frac{25279218738}{25279218738}$$

$$0,257 = r$$

يتضح لنا العلاقة بين المسافة وعدد العاملين , تتطلب العمل على تحسين واقع شبكة الطرق وزيادة كثافتها فضلاً عن المتابعة المستمرة لصيانة الطرق وتقليل الانعطافات , وتحقيق التوازن المكاني بين واقع ربط الطرق البرية بالمواقع الصناعية وأماكن الحصول على المواد الأولية لغرض تقليل الجهد والكلفة أي اختزال (الزمن المسافة) .

ب-أسلوب تحليل الكلف المقارنة (المواد الأولية , الإنتاج , كلفة النقل):- ان تحليل الكلف يعتمد على حساب التكلفة المتوقعة لعناصر الإنتاج الداخلة في إنتاج سلعة معينة وتكاليف تسويقها , المواقع البديلة , وبالمقارنة بين هذه المواقع على أساس هذه الكلف , ويتم اختيار ذلك الموقع الذي يتميز بأقل كلفة ممكنة (كلفة الإنتاج + كلفة المواد الأولية + كلفة النقل) . إذن المهمة الأساسية لهذا الأسلوب هي بإيجاد المواقع الملائمة التي يمكن اختيارها عن طريق الكلف المقارنة سواء أكانت تلك التي تتعلق بالعملية الإنتاجية كمدخلات أو مخرجات والتي تختلف من موقع لآخر والقيام بعملية المقارنة لهذه الكلف واختيار الموقع الأمثل وهذا الأسلوب يلاءم اختيار مواقع المشاريع الخاصة وهو ذو فائدة اقل للمشاريع التي تهتم بالكلف والمنافع الاقتصادية .

الجدول (9) , من تطبيق تكاليف النقل (للمواد الأولية والمنتجات داخل وخارج محافظة بابل) , بحسب تحليل الكلف لعينة مختارة من الصناعات الإنشائية الكبيرة لعام 2023 خلال الدراسة الميدانية , فعندما نجمع التكاليف للصناعات الإنشائية كما يلي :-

- الموقع (أ) = 93 ألف دينار أجمالي التكاليف.
- الموقع (ب) = 205 ألف دينار أجمالي التكاليف .
- الموقع (ث) = 170 ألف دينار أجمالي التكاليف .
- الموقع (ت) = 190 ألف دينار أجمالي التكاليف .
- الموقع (ج) = 165 ألف دينار أجمالي التكاليف
- الموقع (ح) = 200 ألف دينار أجمالي التكاليف .
- الموقع (خ) = 190 ألف دينار أجمالي التكاليف معمل (*)

فتصبح التكاليف المتوقعة , أن تكاليف (أ) المتمثل في معمل أسمنت بابل هو أكثر المواقع ملائمة لاختياره كموقع افضل للوحدة الصناعية المقترحة بحسب كلفة النقل السنوية , , مما يجعله يتمتع بميزة موقعيه متوقعة مقدارها (112) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ب) وبمقدار (77) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ب) . وبمقدار (97) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ث) و(خ) . وبمقدار (72) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ج) . وبمقدار (107) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ح) .

أن هذا الأسلوب يوضح الموقع الأمثل الأقل الكلفة أنتاج + اقل كلفة وأهمية في الجانب وهذا الأسلوب يلاءم اختيار مواقع المشاريع الخاصة .

جدول (9)

تحليل مواقع مختارة من الصناعات الإنشائية الكبيرة الواقعة على طرق النقل البرية بحسب (مؤشر تحليل الكلف) لعام 2023

المواقع المختارة	كلف نقل المواد الأولية مليون دينار	كلفة نقل المنتجات داخل المحافظة مليون دينار	كلفة نقل المنتجات خارج المحافظة مليون دينار
------------------	--	---	--

(*) أن العينة التي تم اختيارها لتحليل العلاقة تمثلت في الموقع (أ) معمل أسمنت بابل, موقع (ب) معمل طابوق العمران, موقع (ث) معمل طابوق فذك, موقع (ج) معمل طابوق المحاول, موقع (ح) معمل طابوق جاراأمام,

أ-	13	60	20
ب-	25	60	120
ت-	10	60	100
ث-	15	75	100
ج-	15	150	-
ح-	10	70	120
خ	10	60	120

المصدر: الباحثة استمارة الاستبيان للصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل.

يتضح مما سبق أن عملية اختيار الموقع ينبغي أن تعتمد على الموقع الجغرافي وخصائصه والمستوى التقني للعملية الإنتاجية . فضلاً عن العوامل الكمية المتمثلة في تكاليف النقل ، كلف العمل ، كلف الأرض ، وفورات الموقع وآليات التخطيط .

الاستنتاجات :-

1- أن قطاع النقل يشكل حجر الزاوية لكل تطور اقتصادي واجتماعي فهو يعمل على ربط جميع الأنشطة الاقتصادية بعضها ببعض وتحقيق عملية الارتباط بين مواطن المواد الأولية والإنتاج ومناطق الاستهلاك .

2- ترتبط محافظة بابل بشبكة كبيرة من طرق النقل البرية منها المرور السريع طريق الحلة – بغداد يقع ضمن المحافظة 50 كم ، والطرق الرئيسية والثانوية ، إذ بلغ مجموع أطوال الطرق الرئيسية نحو (217) كم ، في حين بلغ مجموع أطوال الطرق الثانوية (170.1) كم ، فضلاً عن الطرق الريفية وتم تصنيف الطريق وفق مواصفات هندسية فنية من قبل مديرية الطرق والجسور في محافظة بابل على أساس السعة والحركة اليومية واستعمالاتها.

3- من خلال الدراسة ان عدد المنشآت الصناعية في محافظة بابل بلغت نحو (74) بنسبة (49.7%) منشأة صناعية , شغلت الصناعات الإنشائية من بينها المرتبة الثانية نحو (49) منشأة صناعية بنسبة (32.9%) منشأة صناعية من إجمالي الصناعات التحويلية.

4- أظهر التوزيع الجغرافي تفاوت التوزيع للصناعات الإنشائية الكبيرة في محافظة بابل , إذ شغلت ناحية الشوملي شغلت المرتبة الأولى في عدد الصناعات الإنشائية الكبيرة حيث بلغت عدد المنشآت فيه (17) منشأة بنسبة (34.7%) , ليأتي بعدها قضاء الكفل الذي يتصدر المرتبة الثانية في عدد الصناعات الإنشائية التي بلغت (13) منشأة بنسبة (26.5%) , وجاءت بالمرتبة الثالثة قضاء الحلة , إذ بلغ عدد المنشآت الإنشائية (10) منشأة بنسبة (20.4%).

5-توضح الدراسة ان قياس المسافة بين الصناعة وعدد العاملين فيها في أقضية المحافظة ونواحيها التي تتوزع بحسب مواقع امتدادات خطوط شبكة طرق النقل البرية (كم) , اذ يتضح من تطبيق معامل (بيرسون) ان علاقة الارتباط بين بين الصناعة وعدد العاملين وطرق النقل البرية تساوي نحو $r = (0.257)$ في محافظة بابل لعام 2023 , وهذا يدل على وجود ارتباط طردي بين متغيرين (س, ص) .

6-أوضحت الدراسة ان تكاليف النقل (للمواد الأولية والمنتجات داخل وخارج محافظة بابل) , بحسب تحليل الكلف لعينة مختارة من الصناعات الإنشائية الكبيرة , أن التكاليف المتوقعة للموقع (أ) المتمثل في معمل أسمنت بابل هو أكثر المواقع ملائمة لاختياره كموقع افضل للوحدة الصناعية المقترحة بحسب كلفة النقل السنوية , مما يجعله يتمتع بميزة موقعيه متوقعة مقدارها (112) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ب) وبمقدار (77) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ب) . وبمقدار (97) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ث) و(خ) . وبمقدار (72) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ج) . وبمقدار (107) مليون دينار سنوياً عن الموقع (ح)

التوصيات

1-الاهتمام بشبكة الطرق ووسائل النقل البري الذي يعتبر من اهم متطلبات التنمية المكانية لأية منطقة

2-تطوير الطرق القائمة وتنفيذ طرق النقل المقترحة الذي يساهم في ربط مناطق واسعة بعضها مع بعض مع ضرورة وجود صيانة مستمرة لشبكة الطرق المعبدة سواء كانت رئيسية او ثانوية لكي يحافظ على انسيابية النقل بكل سهولة وتركيب علامات مرورية واضحة ومطابقة للمواصفات القياسية لضمان انسيابية حركة المرور والتقليل من الحوادث

3- ضرورة إعادة تأهيل وصيانة شبكة طرق النقل في محافظة بابل خاصة (شارع 60) نظرا لدوره الحيوي في تسهيل حركة النقل البري وخدمة الأنشطة الاقتصادية في محافظة بابل ويشمل ذلك إعادة رصف الطرق وتحسين طبقات الاسفلت ومعالجة الحفر والمطبات

4- توفير اثاث الطرق (الكاميرات المراقبة , الإنارات , الحواجز , اللوحات الارشادية) التي تساهم في تقليل الحوادث المروري ومحاسبة المركبات المرورية التي تزيد حمولتها عن قدرتها الاستيعابية

5- ضرورة سن قانون مروري يحدد فيه السرعة المسموحة لحركة المركبات تبعا لطبيعة الطرق كما هو معمول فيه في العديد من الدول المتقدمة وتطبيق إجراءات محاسبة صارمة على السائقين المخالفين لتقليل الحوادث المرورية

بسم الله الرحمن الرحيم

جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بابل / كلية التربية للعلوم الإنسانية
قسم الجغرافية / الدراسات العليا الماجستير

استمارة استبيان

إن المعلومات في هذه الاستمارة هي لأغراض البحث العلمي فقط ، وأؤكد الحفاظ على سريتها وإن إجاباتكم الدقيقة على محتوياتها تعد رافدا قيما للبحث العلمي الموسوم (تحليل العلاقة المكانية بين النقل والصناعات الإنشائية في محافظة بابل) دراسة في جغرافية الصناعة ، شاكرا تعاونكم وثقتكم معنا من اجل تقدم النشاط الصناعي في محافظة بابل

اولاً : الموقع و الملكية

أ- اسم الشركة او المصنع

ب- عنوان المصنع القضاء الناحية

ت- موقع المشروع : قرب طريق عام قرب نهر داخل مدينة
عند اطراف المدينة

ثانياً: معلومات عامة عن الصناعات الإنشائية :-

1-إجمالي عدد العاملين في المصنع

2-الطاقة التصميمية للمصنع

3-الطاقة الفعلية للمصنع

4-كيف يدار المصنع :

- 5- سبب اختيارك للعمل في الصناعات الإنشائية الكبيرة؟ الإجابة
- 6- المسافة بين المصنع والشارع الرئيسي كم تبلغ ()
- 7- المسافة بين سكنك والمصنع كم تبلغ ()
- 8- اسم الطريق الواصل بين مصنعك والسوق ()
- 9- مصنعك يقع على أي نوع من الطرق -----
- 10- ماهو اسم الشارع الذي يقع مصنعك عليه ؟
- 11- اذا كان الطريق أو الشارع ثانوي أو ريفي هل هو مرتبط بالشوارع الرئيسية ؟
- 12- ماهي اكثر منتجاتك الصناعية التي يصعب نقلها إلى الأسواق ولماذا؟-----
- 13- هل نقل المنتجات الصناعية يتم داخل المحافظة إم خارج المحافظة ؟ لطفا اذا كان داخل المحافظة الإجابة نعم () خارج المحافظة لطفاً يذكر اسم المحافظة ()
- 14- كم تبلغ كلفة النقل للمنتجات الصناعية ؟ خارج المحافظة () داخل المحافظة ()
- 15- كم تبلغ المسافة بين المصنع وموقع توفر المواد الأولية؟ ()
- 16- كم تبلغ كلفة نقل المواد الأولية ؟ لطفا من داخل المحافظة () وخارج المحافظة () .
- 17- ساعة الوصول إلى مقر العمل : () صباحا .
- 18- اكثر العوامل جذباً للنشاط الاقتصادي الحالي: لطفاً ضع علامة (√) أمام الاختيارات أدناه

أ- السوق

- هل سبل تصريف الإنتاج ؟ البيع المباشر () البيع الغير المباشر وسطاء ()
- هل الإنتاج لغرض الاستهلاك داخل المحافظة - ام في محافظات اخرى تذكر ام في خارج

القطر

ت	المحافظات	خارج القطر	الكمية /طن	الملاحظات
1				
2				

- عند نقل المنتجات إلى الأسواق كم تبلغ المسافة بين المصنع والأسواق . () كم
- كلفة نقل الطن من موقع المصنع إلى مركز قضاء الحلة ()
- هل للنقل دور في تحديد موقع المصنع ()

قائمة المصادر:-

1. احمد, فراس ناظم, البنية الصناعية في محافظتي النجف الأشرف وبابل , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية الآداب , جامعة الكوفة , 2015.

2. احمد, مهند عبد محمود, شبكة طرق السيارات في قضاء زاخو , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية التربية للعلوم الإنسانية , جامعة الموصل , 2024.
3. بيانات جمهورية العراق , وزارة النقل و المواصلات , مديرية طرق و جسر محافظة بابل , بيانات (غير منشورة) , 2023 .
4. بن منظور, أبو الفضل جمال الدين بن مكرم, لسان العرب , ج1, دار صادر , بيروت , (بلا تاريخ)
5. الجميلي, سيف مزهر حمد إبراهيم , دور النقل البري في نقل المنتجات الزراعية في محافظة كركوك , أطروحة دكتوراه (منشورة) , كلية التربية للعلوم الإنسانية ابن رشد , جامعة بغداد , 2020.
6. الحسن, رقية فاضل عبدالله فيروز , اثر النقل وفعاليته الحركية في إمكانية الوصول للمنشآت الصناعية الإنشائية الكبيرة والمتوسطة الحجم في محافظة بابل لسنة 2023, مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية , جامعة بابل , العدد 4 , المجلد 14, حزيران 2024
7. الحسن, رقية فاضل عبدالله فيروز, تقويم جغرافي لطرق النقل البرية الرئيسة الرابطة بين محافظات الفرات الأوسط , أطروحة دكتوراه (منشورة) , كلية التربية للبنات , جامعة الكوفة , 2021, ص63
8. الخفاجي فرح عبد العظيم حسين , العلاقة بين النقل والموقع الصناعي دراسة تطبيقية في محافظة المثنى , رسالة ماجستير (غ. م) , كلية التربية للعلوم الإنسانية , جامعة المثنى , 2016
9. رسول, أحمد حبيب , جغرافية النقل والتجارة الدولية , كلية الاداب, بغداد , 1980.
10. رسول, أحمد حبيب, دراسات في جغرافية النقل , دار النهضة العربية للنشر والتوزيع للطباعة والنشر , بيروت , 1986.
11. السامرائي, مجيد ملوك السامرائي, جغرافية النقل والتجارة العالمية , ط1, المطبعة دار اليازوري للنشر والتوزيع , عمان – الأردن .
12. السامرائي, مجيد ملوك , جغرافية النقل الحديثة أساسياتها , اتجاهاتها , تطبيقاتها , المطبعة المركزية , جامعة ديالى – العراق 2010 .
13. السامرائي, مجيد ملوك , جغرافية النقل والتجارة الدولية المعاصرة , دار اليازوري, عمان –الأردن , 2019 .
14. السامرائي. مجيد ملوك, جغرافية النقل المتقدمة للدراسات العليا , ط1 , المطبعة المركزية , جامعة تكريت , 2014 .
15. السعيد, احمد ياسين حميد , مقومات توطن الصناعات الكبيرة في محافظة البصرة , رسالة ماجستير (منشورة) , كلية الآداب , جامعة البصرة , 2023.
16. السماك ,محمد ازهر وآخرون , جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق , دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع , عمان _ الأردن , 2011 .

17. السماك, محمد ازهر , جغرافية الصناعة بمنظور معاصر, دار اليازوري, عمان-الأردن, 2011.
18. سناء, رواجي , النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية , جامعة الخضر بآنته , 2008.
19. الشمري, محمود محمد حسن, الصناعات النسيجية في محافظة بابل (دراسة في جغرافية الصناعة) , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية الآداب , جامعة القادسية , 2006.
20. الشواورة , علي سالم احميدان جغرافية النقل وتطورها , ط1, دار صفاء للنشر والتوزيع , عمان , 2012.
21. صالح, هاشم محمد, جغرافية النقل , ط1, مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع , عمان _الأردن , 2014.
22. عبد العلي, كفاية عبدالله, مؤيد حسن قاسم العطوي , دور وأهمية النقل في تنمية الصناعات الكيماوية في محافظة البصرة , حولية المنتدى للدراسات الإنسانية , العدد 13 , 2017.
23. عبدة, سعيد, أسس جغرافية النقل , مكتبة الانجلو المصرية , القاهرة , 1994
24. العلواني, نور عودة صبار عليوي , التحليل الجغرافي لحركة نقل المسافرين بين مدن محافظة الأنبار , أطروحة دكتوراه (غير منشورة) , كلية التربية للعلوم الإنسانية , جامعة الأنبار , 2020 .
25. علي, حبيطة, الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية , مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي , المجلد 22 , ديسمبر 2014 .
26. عناد , منتهى طعمة , التوزيع المكاني لمحطات الوقود في مدينة بغداد , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية التربية للبنات , جامعة بغداد , 2003, ص8-9.
27. عنوز, احمد يحيى عباس , شبكة الطرق البرية في محافظة النجف , رسالة ماجستير (منشورة) , كلية الآداب , جامعة الكوفة , 2010 .
28. غالب, سعدي علي , جغرافية النقل و التجارة , دار الكتب للطباعة و النشر , الموصل , 1987 .
29. فضيل , عبد خليل, احمد حبيب رسول , جغرافية العراق الصناعية , مطابع جامعة الموصل , الموصل , 1985.
30. اللامي, وجدان فرحان مجيد رشيد , التحليل الجغرافي للنقل البري بالسيارات في محافظة ميسان , أطروحة دكتوراه (غير منشورة) , كلية الآداب , جامعة البصرة , 2017.
31. المالكي, عبدالله سالم عبدالله, جغرافية العراق الإقليمية , ط2 , (لا يوجد مكان للطبع والنشر) , 2023.
32. مقابلة شخصية أجرتها الباحثة مع رئيسة مهندسين اقدم في دائرة الطرق والجسور , يوم الأربعاء بتاريخ 2025/1/29

33.هارون, علي احمد هارون , جغرافية الزراعة , ط1, دار الفكر العربي , القاهرة , 2000.