



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بابل / كلية التربية الأساسية
قسم الجغرافيا



أثر النقل على التوطن الصناعي لمعامل الأسمنت

والطابوق في محافظة بابل

بحث مقدم من قبل الطالبة

فاطمة عبد الهادي عبد الله علاوي

إلى مجلس كلية التربية الأساسية – جامعة بابل – وهو جزء من
متطلبات نيل شهادة البكالوريوس في قسم الجغرافيا

بإشراف

م. د. دعاء صبار الشمري

٢٠٢٤ م

١٤٤٥ هـ

ملخص البحث

يهدف هذا البحث إلى دراسة العلاقة بين النقل والموقع الصناعي ، وتأتي هذه الأهمية لما يشكله النقل من تأثير على الأنشطة الاقتصادية والخدمية المختلفة ، وفي مقدمتها الصناعة ، فالنقل عامل الربط بين عناصر الانتاج : المادة الأولية ، الطاقة ، الايدي العاملة، وغيرها ويساهم النقل في تشجيع التخصص الصناعي وتحقيق قدرا أوفر من كفاءة الانتاج . بعد القطاع الصناعي من القطاعات الانتاجية الرئيسية في الدولة لما له من دور هام في ارساء التقدم المادي والقدرة على احداث النمو المطلوب في جميع المجالات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية ، حيث يساهم تطوير القطاع الصناعي في تحقيق نمو اقتصادي عالي وخلق فرص عمل جديدة لهذا فإن نظام المواقع الصناعية يتطلب رسم سياسة تخطيطية صناعية في منطقة الدراسة ، فالصناعة بحاجة دائمة العملية التخطيط ل يتم من خلالها دراسة جميع الامكانيات المتوفرة والاستفادة منها في اختيار المواقع الصناعية بما يتلائم مع ما موجود من امكانيات والمساهمة في تحسن الأوضاع الاقتصادية . وتعتبر الصناعة في مقدمة الأنشطة الاقتصادية التي تستفيد من تسهيلات النقل ، حيث يقدم النقل للصناعة مزايا عديدة ، تشجيع تخصص المكان، فتح مداخل جديدة نحو الموارد الاقتصادية والبشرية التي لم تدخل بعد في العملية الانتاجية ، ويكون له في احيانا كثيرة القرار في اختيار الموقع المناسب للصناعة ، مثل الصناعات التي تشكل كلف النقل فيها نسبة كبيرة من اجمالي كلف الانتاج ، ومنها الصناعات الانشائية ، كصناعة الطابوق والسمنت ، والتي مثلت فيها كلف النقل في محافظة بابل وختم البحث بمجموعة من الاستنتاجات والمقترحات وقائمة المصادر.

المقدمة

يعد التوطن الصناعي من المواضيع الحديثة نسبياً التي خطبت باهتمام العدية من الباحثين الاقتصاديين والجغرافيين الاقتصادية والاجتماعية وإن التوطن الصناعي لا يتم الا عن طريق اطلاق الحريه للمشروع في اختبار الموقع وان من اهم متطلبات قيام الصناعة هو النقل بعد هذه مكمل للعملية الانتاجية اذ يمثل النقل اهم حلقات التوزيع يقوم النشاط الصناعي حيثما يرغب الانسان في توقيعه الا انه لا يتوطن الا عندما تقام الصناعات في مواقعها المناسبة التي تيسر لها كل او اغلب مقومات توطنها بهذا فأن من الضرورة تقتضي أن يتم اختيار الموقع المناسب للمشروعات وفق اسس علميه يجب مراعاتها عند الاختيار اذ لا يختلف اثنان في أن توقيع المشاريع الصناعية في امكانها الصحيحة هو من اهم اسباب نجاحها وتطورها

ويعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع فهو عبارة عن خدمة ووظيفة في أن واحد ، وأنه بعد أحد مصادر التطور الاقتصادي وعامل من عوامل تحسين المستوى المعاشي للأفراد وهو ضرورة اجتماعية تفرضها متطلبات الحياة اليومية. وبعد النقل من أهم العناصر التي تتطلبها فعاليات الإنسان بمختلف تطوراتها بحثاً عن مصادر العيش والتنقل ، فالنقل يحقق الاتصال المستمر بمختلف فروع العملية الاقتصادية ، ويأتي دور النقل بارزاً في تحقيق النمو الاقتصادي المنشود ، إذ يتعذر تحقيق النجاح المطلوب ما لم يتم الاهتمام بشبكة النقل وتسهيلاتها، من خلال إقامة شبكات النقل التي تساهم في تقديم خدمات جيدة للأنشطة الاقتصادية والخدمات المختلفة . ونظراً للأهمية القصوى للنشاط الصناعي في حياة الشعوب وتطوير الاقاليم ، فقد ذهبت كثير من الدراسات نحو بيان العوامل المؤثرة ايجابياً في تطوير النشاط الصناعي ومنها النقل ، فالنقل احد اهم عناصر البنى التحتية خدمة للصناعة وتسهيلاته توفر خدمات جليلة للصناعة ، وتبين الدراسات بأن كلف النقل تمثل جانباً هاماً من كلف الانتاج الصناعي الاجمالية ، ويشار أيضاً الى دور النقل كعامل حاسم في تحديد انظمة المواقع الصناعية وفي توقيع المشاريع الصناعية

اولاً:- مشكلة البحث: - تتلخص مشكله البحث بعده نقاط وهي :-

١-هل هناك تتباين في التوزيع المكاني الصناعتين الأسمنت والطابوق في محافظة بابل ؟

٢-ايضاح واقع شبكة النقل واهم تصنيف الطرق على اساس استخدامها ودرجه اهميتها في محافظة بابل؟

٣- هل يمكن تمثيل العلاقات المكانية بين مواقع الصناعة وطرق النقل في محافظة بابل ؟

ثانياً:- فرضية البحث

الفرضية تمثل حلاً أو إجابة أولية لمشكلة البحث الرئيسية أو المشاكل الفرعية وكالاتي

١-يوجد تباين في توزيع المكاني لصناعتي الاسمنت والطابوق في منطقة الدراسة
٢- تتمتع محافظة بابل بشبكة طرق نقل تتباين بين الطرق السريعة والرئيسية والثانوية ومن ثم الطرق الريفية والتي هي الأخرى تتباين في اطوالها وخصائصها بين اقضية المحافظة.

٣- يعد النقل عاملاً مهماً في بناء كلف انتاج الصناعة، وذلك للدور الكبير الذي يقوم به في ربط مواقع الصناعة بمناطق الاستهلاك

ثالثاً:- هدف البحث:- تتلخص اهداف هذه الدراسة بما يلي

- ١-التوزيع المكاني لصناعتين الاسمنت والطابوق في محافظة بابل
- ٢-معرفة مواقع شبكة النقل واهم انواعه في محافظة بابل
- ٣-البحث في العلاقات المكانية بين المواقع الصناعة وطرق النقل في محافظه بابل

رابعاً: منهجية البحث

مما لا شك فيه ان كل دراسة لابد وان تتبع منهجاً معيناً في البحث يحدد على أساس الظاهرة المدروسة لذلك تم استخدام المنهج الوصفي الملائم لهذه الدراسة . كما استعمل الباحثة العمل المكتبي بالاطلاع على الكتب والدراسات المشابهة وبيانات الدوائر الحكومية .

خامساً: هيكلية البحث:- يتكون البحث من اربعة مباحث فضلاً عن المقدمة حيث تناول

المبحث الاول الاطار النظري مبيناً الاهداف والمشكلة وفرضيه وحدود منطقة الدراسة

اما المبحث الثاني يتناول التوزيع المكاني لصناعتين الاسمنت والطابوق مبيناً أهم المعامل لهذه الصناعات في محافظة بابل

اما المبحث الثالث فأختص بدراسه واقع شبكه النقل في بابل موضحاً اهم الطرق الطبيعية

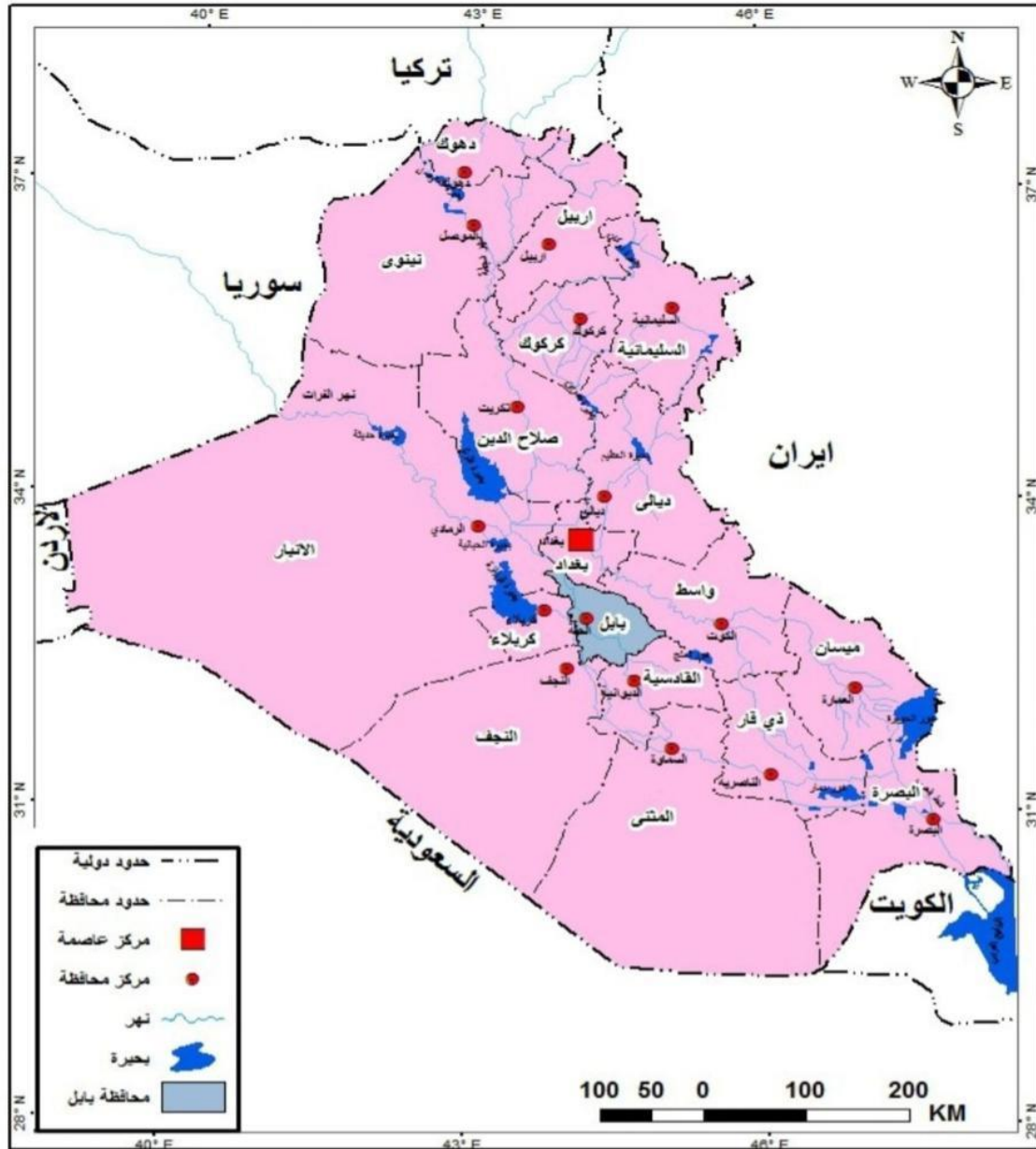
اما المبحث الرابع فقد تناول اهم العلاقات المكانية بين مواقع الصناعة وطرق النقل في محافظة بابل .

وتختم بالاستنتاجات والتوصيات وقائمة المصادر

سادساً:- حدود منطقة الدراسة

تقع محافظة بابل في الجزء الأوسط من العراق تبعد عن العاصمة بغداد بحوالي 100 كم وتبلغ مساحتها و ٥١١ كم اي بنسبه ٢٪ من مساحة العراق تقع بين دائرتي عرض (٣٢° – ٣٣°) شمالاً وخطي طول (٤٥°-٤٣°-٥٠°-٤٥°) شرقاً ويقترب شكل المحافظة من هيئة المثلث تكون قاعدته في الجنوب الغربي ورأسه الضيق يتجه نحو الشمال الغربي اي ان المحافظة شاغله القسم الغربي من السهل الرسوبي والقسم الشمالي من منطقة الفرات الأوسط ويحدودها تحدها محافظة بغداد شمالاً و محافظه واسط شرقاً ومحافظة الانبار وكربلاء غرباً ومحافظة النجف والقادسيه جنوباً . خارطة رقم (1) موقع المحافظة من العراق وتتكون بابل من خمس عشر وحده اداريه منها اربعة اقصيه وهي قضاء الحله – قضاء المحاويل – قضاء المسبب – قضاء الهاشمية كما موضح في (جدول 1) و(خارطة 2).

خارطة (١) موقع محافظة بابل



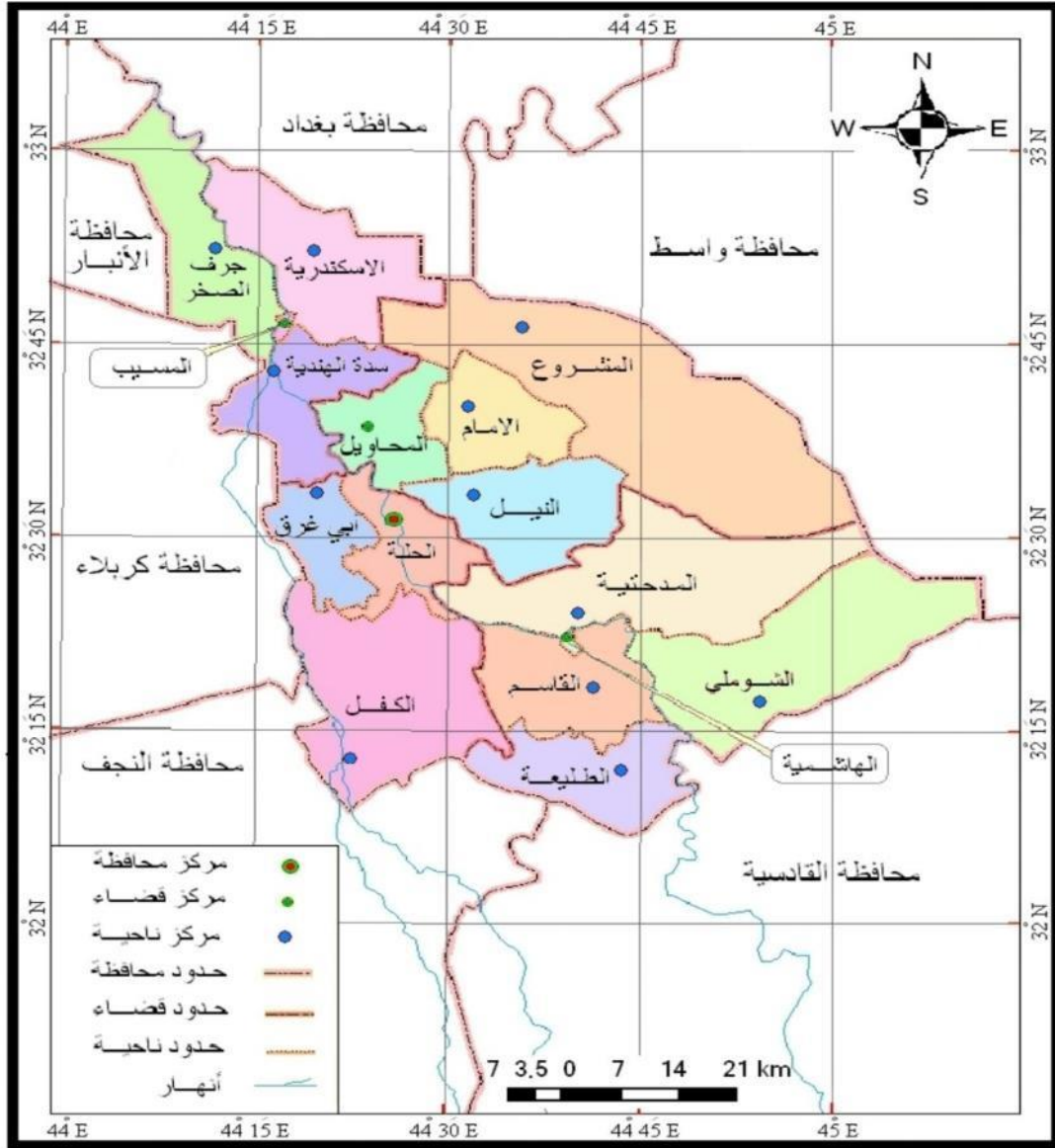
المصدر : جمهورية العراق وزارة الموارد المائية، المديرية العامة للمساحة قسم إنتاج الخرائط، خارطة العراق الإدارية، لعام ٢٠٢٢

جدول (١) الوحدات الادارية لمحافظة بابل

أسم القضاء	الوحدات الإدارية	المساحة/ كيلومتر مربع
قضاء المسيب	مركز قضاء المسيب	113
	ناحية السدة	257
	ناحية جرف الصخر	170
	ناحية الاسكندرية	388
مجموع مساحة القضاء		928
قضاء المحاويل	مركز قضاء المحاويل	300
	ناحية المشروع	834
	ناحية الامام	225
	ناحية النيل	308
مجموع مساحة القضاء		1667
قضاء الحلة	مركز قضاء الحلة	161
	ناحية الكفل	526
	ناحية أبي غرق	191
مجموع مساحة القضاء		878
قضاء الهاشمية	مركز قضاء الهاشمية	101
	ناحية القاسم	327
	ناحية المدحتية	427
	ناحية الشوملي	498
	ناحية الطليعة	293
مجموع مساحة القضاء		1646
مجموع مساحة المحافظة		5119

المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية احصاء بابل، بيانات غير منشورة، ٢٠٢١م.

خارطة (٢) الوحدات الادارية لمحافظة بابل



المصدر: الاعتماد على خارطة بابل الادارية لعام ٢٠١٠م وباستخدام برنامج Arc Gis – V10.5.

المبحث الثاني
واقع شبكة النقل في محافظة
بابل

أولاً:- تعريف النقل

يعد قطاع النقل من الأنشطة الاقتصادية في اية منطقة او دولة في العالم اذ يعد النقل احد الشرايين الرئيسية التي تمتد تلك الدولة الحيويه والتطور فهو اساس الاتصال بين المناطق ويسهم في تقريب المسافات بين الدول ومن ثم عمليات التبادل الاجتماعي والحضري والاقتصادي فالنقل هو العملية التي يتم بها تغير مكان السلع والاشخاص ولها وسائل عدة في البر والبحر والجو اي هو حركه الافراد والسلع من مكان الى اخر (١) وبصورة عامه فإن النقل يعد احد العوامل التي تؤدي الى زياده الارتباط والتفاعل بين الاماكن على سطح الارض (٢)

ثانياً:- واقع شبكه النقل في محافظة بابل

يستخدم المتخصصون في تخطيط الطرق الدوليه اسساً ومعايير مختلفه في تصنيف الطرق وتبعاً لذلك فقد تصنف الطرق على اساس احتساب عدد ممرات الطرق او تصنيف على اساس حركه المرور اليوميه ومدى حجمها او يمكن تصنيفها حسب صفاتها النقليه او حسب اهميتها الاقتصادية او على اساس استغلالاتها اذ صنفت الطرق على اساس طبيعه استخدامها ودرجه اهميتها في محافظة بابل كما تبين في خريطة (شبكة النقل في بابل)(٣)

أولاً النقل البري:- يعد النقل البري من اقدم انماط التي عرفها الانسان اذ ان تنقل الانسان على خدميه ونقله للحمولات بعد في الواقع بدايه النقل البري البدائي وكان النقل يتم عبر الطرق التي هيئتها الطبيعه عرفت الطرق البريه في التاريخ القديم في كافه مراحلها وحقبه وذلك لأهميتها في حياة الانسان ومايحتاجه من خدمات هو في امس الحاجه اليها ويعد العراقيون القدماء اول من بنى العراق المعيدة بقطع الصخور والطابوق والقار (٢) ان استخدام العربات للنقل كان حافزاً دفع العراقيين القدماء الى التفكير في تشييد طرق توفر انسيابيه اكبر من حركه العجلات عليها وتدل الشواهد التاريخيه على ان اول طريق معروف في التاريخ هو الطريق الذي يربط المعبد

١ - سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها وممرها، مكتبة الانجلوا المصريه، القاهرة، ٢٠٠٧، ص٤٢

٢-قاسم علام كاظم العويدي، اثر طرق النقل البري على المستوطنات البشريه في محافظة مثنى، رسالة ماجستير،(غير منشوره) جامعة بابل، كليه التربية للعلوم الانسانيه، ٢٠١٢، ص١٥

في القصر بابل وتل اسمر وكانت الطرق مزودة بألواح تبين الاتجاهات وكانت تعرف (دليل المسار والسائح) حيث كانت تعطي المسافة بين مدينه واخرى والزمن اللازم للرحله (١) وقد استخدم الغير لأول مرة في التاريخ المسجل في بابل عام ١٩٢٥ق. م لغرض اكساء سطوح الطرق ومن الاسباب الرئيسيه لنشأة الطرق وازدهار في العراق هو نمو العلاقات التجاريه المتبادلله بين العراق والبلدان المجاوره ببلاد فارس وبلاد الشام وشبه الجزيره العربيه كانت الطرق في بابل غير نظاميه قبل دخول السيارات اليها ولكن موقع المحافظة المهم واعتبارهما حلقة وصل بين بغداد وكربلاء والنجف والقادسيه وغير ذلك الى انشاء طريق عام يجتاز محافظة من شمالها الى جنوبها وبدأت عمليه فتح شوارع وتوسيعها في منطقة الدراسة عام ١٩٣١ وتم افتتاح اول شارع في محافظة عام ١٩٣٤ هو شارع المحكمه الذي سمي بعد ذلك شارع بابل (٢) اخذ قطاع نقل ومواصلات باتطور التدريجي وخصوصاً مشاريع النقل البري دورهم في تحقيق التنميه الاقتصاديه والاجتماعيه وتم تطبيق الاعتبارات الاساسيه في تخطيط وتصميم الطرق الحديثه وفي عام ١٩٥٩ تبليط طريق حله - كفل - كوفه وتم تبليط طريق مسيب كربلاء ١٩٦٢ وقد انشأت هذه الطرق بمواصفات هندسيه حديثه (٣) وحتى الوقت الحاضر توسعت اعمال شق وتبليط الطرق في الاقصيه والنواحي المؤديه منها الى مشاريع لغرض ربطهما بمركز الاستيطان الحضري اما بالنسبه للسكك الحديد تعد بدايه مرحله جديد متميزه في تاريخ الحضاري لمعرفه الانسان واستعمال الانسان واستعمال الانسان لواسطه نقل سريعه وقويه اذ تعود بدايه فكره انشاء خطوط سكك الحديد في العراق إلى البلدان الاستعماريه (البريطانيا - المانيا) تحقيقاً لمصالحهما الاقتصاديه والسياسيه في العراق وتأتي أهمية تصنيف طرق نقل البري حسب طبيعة استخدامها واهميتها إلى

١- عبد العزيز محمد حبيب، يوسف يحيى طماس، جغرافية النقل والتجاره الدوليه، بغداد، بين الحكمه، ١٩٨٦، ص ٢١-٢٥

٢- قصي فاضل عبد الحسيني، التحليل المكاني لمراتب النقل الرئيسيه لمحافظة بابل، رساله ماجستير، غير منشوره، جامعه القادسيه، كلية الاداب، ٢٠٠٦، ص ٣

٣- مديريه طرق وجسور محافظة بابل، شعبه الاحصاء، بيانات (غير منشوره)، ٢٠١٩

١- طرق السيارات وتشمل

- الطرق الشريانية وهي طرق حديثه التصميم ذات اتجاهين وبسته ممدات ثلاثة لكل اتجاه مع جزرة وسطية وممر اخر للطوارئ وتخطيط مواقعها خارج المناطق السكنية وتضم بمحاذاتها او على امتدادها مناطق شريطية خضراء فاصله كما أنها تسمح بتدقيق وسائل النقل في الاتجاهات المتعاكسه او المتقاطعة وتكون منفصله جيداً عن بعضها البعض وترتبط بالشبكة الداخلية للمدينة بواسطة تفرعات خاصه تمر بالمداخل الرئيسة للمدينه وذلك لا بعادها من مركز المدينة وصيانتها وتتمثل طرق المرور السريعه في محافظة بابل بالطريق سريع انظر الى جدول (٢) الذي يخرقها من شمالها إلى جنوبها والذي يبلغ اجمالي طوله في العراق (١١٩٠ كم) يقع منه (١٠٠ كم) داخل حدود محافظه بابل اي بنسبه (٨,٤٪) من الطول الكلي للطريق (١)

٢- الطرق الرئيسة وهي طريق شريانيه مهمه جداً وتشكل اساساً النظام المواصلات في المحافظة وتقوم بخدمة مسالك المدور الرئيسة فيها وتعد من الطرق ذات المواصفات الهندسية الحديثه تربط المدن المهمه مع بعضها البعض من جهة وربط هذه المدن بمراكز المحافظات وربط المحافظة بالمحافظات الأخرى ويبلغ عددها في محافظة بابل خمسه طرق ويبلغ مجموع الطوال الطرق الرئيسة (١٨٠ كم) ويعد طريق (حله – بغداد) اهم هذه الطرق كونه يمثل الطريق الرئيسي والحيوي للنقل بالسيارات ليس على مستوى منطقة الدراسة فحسب وانما على مستوى البلد (٢)

١- احمد صباح مرضي الجنابي، اثر طرق النقل البري على المستوطنات البشرية في محافظة بابل، رساله؛ ماجستير، كلية الآداب، جامعه المستنصرية، بغداد، ٢٠٠٣، ص ٥٠

٢- عبد العزيز محمد حبيب ، يوسف يحيى طماس، مصدر سابق، ص ٢٥-٢٧

جدول (٢) الطرق الرئيسية في محافظة بابل

ت	اسم الطريق	طول الطرق (كم) داخل محافظة بابل	طول الطريق الكلي كم
١	حله - بغداد	٥٠	١٠٠
٢	حله - ديوانيه	٥٠	٨٠
٣	حله - كربلاء	٢٢	٤٥
٤	حله - نجف	٣٥	٦٥
٥	حصوه- مسيب-كربلاء	٢٣	٥٠

مصدر/ وزارة النقل والمواصلات مديريه طرق وجسور محافظة بابل (غير منشورة) ص ٢٠

٣- الطرق الثانوية يمثل هذا النمط الشبكة التوزيعية وتكون هذه الطرف مخصصه لخدمه قطاعات المحافظة المختلفه وتشكل في بعض الاحيان حدود الاحياء السكنية وتربط هذه الطرق ت طرق النقل الرئيسية مع بعضها من جهة وتربط الوحدات الإدارية كمراكز الاقضية والنواحي مع بعضها من جهة اخرى ويبلغ عدد الطرق الثانوية في منطقه الدراسة سبعة طرف تبلغ اطولها (٢٠٧,٨) كم كما موضع في الجدول (٣) وتكسب هذه الطرق المراكز التي تمد خلالها اهميه اداريه و اقتصادية واجتماعية (١)

جدول (٣) الطرق الثانوية في محافظة بابل

ت	اسم الطريق	طول الطريق كم
١	مسيب - صويره	٥٦
٢	مدحتيه- شوملي- نعمانيه	٩٠
٣	ربط الكفل بطريق كربلاء	٧
٤	كفل - القاسم	٢٩
٥	محاويل - سده	١٢

٦	سده - مسيب	٩
٧	السده - قضاء الهنديه	٤،٨

المصدر / وزارة النقل والمواصلات، طرق والجسور في محافظة بابل، بيانات غير منشورة، ص ٢٠

٤- الطرق الريفية إلى الهدف من انشاء هذه الطرق هو ربط القرى بالمدن بالإضافة الى ربطها بالطرق الرئيسية والثانوية وغالبا مايكول ذات اتجاه واحد وتتصف بضيق مسالكها وعادة ما تكون مبلطة بطبقة واحدة وتقدم خدماتها النقليه الى المواقع الصناعيه والقرى الزراعيه مما يسهل عمليه تسويق الانتاج الى مناطق الاستهلاك وكذلك ايصال متطلبات الانتاج (١) ويبلغ عدد الطرق الريفية (٣٦) طريقاً وتصل أطوالها إلى (٦٥ / ٤٣٨) كم موضحاً في الجدول (٥) فتجاوزت اطوال الطرق الريفية المبلطه اطوال الطرق الرئيسييه والثانوية مما يدل على اهميه الطرق الريفية الزراعيه في منطقة الدراسه وهناك نوع اخر من هذه الطرق وهي الطرق الترابيه التي تعد اوسع انواع الطرق اذ تنتشر في جميع ارجاء منطقة الدراسة في الاراضي الزراعيه والاراضي الجرداء وتوحد كذلك في بعض ضواحي المدن ولكن هذه الطرق تعاني من توقف او صعوبه سير المركبات المختلفه فيها في فصل الشتاء في اثناء تساقط الامطار(٢)

٢- السكك الحديدية (القطارات) يستخدم مصطلح السكك الحديدية للتعبير عن واسطه النقل والتي تتألف من عدد من العربات التي تسحبها قاطرة بخارية اوديزل او بالكهرباء أو بالوسائل من المغنطيه تسير في قضبين متوازيين من الصلد مثبتين على الأرض والمسافه التي تفصل بين القضيبين تعادل المسافه بين عجلتي عربته القاطره ويعد النقل على خطوط السكك الحديدية الشكل الثاني للنقل البري في داخل المدن وخارجها (١) تمثلت السكك الحديدية في منطقة الدراسة بسكه حديد (بغداد - البصره) التي يبلغ طولها (٥٩٢) كم ويبلغ طولها داخل منطقة الدراسة (١٠٠ كم) انجزت عام ١٩٦٨ محاذيه لنهر الفرات اذ تدخلها من حدودها في الشمال الى حدودها في الجنوب تعمل هذه السكك على ربط اجزاء المحافظه مع بعضها من جهه وربط محافظة بابل بالمحافظة التي تقع في شمالها وجنوبها من جهه اخرى وتقدم خدماتها لتلك المناطق من خلال نقل الاشخاص والبضائع اضافه لنقل المواد الأولية التي تحتاجها الشركات الصناعيه وبذلك تبلغ اطول خطوط السكك في منطقة الدراسة (١٧٣ كم)(٢)

جدول (٥) اطول خطوط السكك الحديدية في منطقة الدراسة

اسم الخط	الطول كم
بغداد - بصره - ام قصر حصه محافظة بابل	١٠٠
مسيب - كربلاء	٣٦
اسكندرية - محطه كهرباء المسيب الفرعي	١٣
سكه حديد اثار بابل	١٢
مسيب - معامل حرير سد الهنديه	١٢

المصدر / وزارة النقل والمواصلات الشركه العامه لتنفيذ مشاريع السكك
العراقيه، قسم التخطيط والمتابعه

ثانياً النقل الجوي:-

يعد النقل الجوي من احدث الوسائل المتاحة للنقل ويتميز بالسرعة في نقل الركاب والبضائع ذات القيمة العالية فقد عرف الانسان استخدام الطائرات في نقل الركاب والبضائع والبريد بصوره متاخره ففي اعقاب الحرب العالمية الأولى ١٩١٩ بدأ ولأول مره استعمال الطائرات في نقل الركاب بصوره منتظمة بين المدن القريبه في اوربا وامريكا الشمالية و برحلات محدده بعد ذلك اتسعت حركة الطائرات بصورة مطردة لخدمة حركه انتقال الركاب والبضائع المحلية والدولية بدأ بعد ذلك عام ١٩٣٩ انتاج الطائرات (١)

يستخدم النقل الجوي عاده لعدد ومن الانشطة الاقتصادية التي تسهم بارتفاع قيمه منتجاتها وتحملها كلف النقل العالية وفي الوقت نفسه فأن منتجاتها تحتاج إلى النقل بشكل سريع لتعرفها إلى التلف ان التنقل الحيوي يمتاز بسرعه العاليه ولكن بالمقابل بتكلفه عاليه للنقل يتمتع النقل الجوي بعدة مزايا اهمها السرعة والراحة اثناء السفر و الوصول السريع إلى الأماكن المقصودة (٢)

١- عبد العزيز محمد حبيب، المصدر سابق، ص ٣٠٩

٢- عبد الزهره الجنابي، واقع واتجاهات التوطن الصناعي في اقليم الفرات الاوسط من العراق، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) كليه الادب، جامعة بغداد، ١٩٩٦، ص ٣٥٩

٣- النقل البحري:-

النقل البحري من اقدم انواع النقل في العالم حيث بدأ بالملاحة الساحلية بواسطة السفن الشراعية واخذ يتطور إلى السفن البخارية (١)

يعد النقل البحري في وقتنا الحاضر من اهم المرتكزات الاساسية في الاقتصاد القومي لاي دولة في العالم فهو لا ينضب من المردودات المادية التي تدر في خزينه الدوله كما انه بات قطاعاً اقتصادياً فعالاً جداً في خدمه التجارة الداخليه والخارجيه لدول العالم (٢)

بعد موقع منطقه الدراسة على نهر الفرات اهميه كبيره لانه يربط الطرق مع بعض المناطق المجاورة لها (٣)

١-سعدي علي غالب ، النقل البحري دراسة في جغرافية النقل، رساله ماجستير، كليه التربية، جامعة البصرة، مديريه مطبعه جامعه البصره، ط١، ١٩٨٥، ص٥٧

٢- علي حسين خميس القنزي، تطور النقل البحري لموانئ العراق للفترة ١٩٥٠-٢٠٠٠، رساله ماجستير، كليه الاداب، جامعة البصره، ٢٠٠٤

٣- المصري علي غالب، المصدر السابق

الاتجاهات المستقبلية المقترحة لنظامي النقل والمواقع الصناعية في المحافظة

المشاكل التي تواجه الصناعة :

يعاني القطاع الصناعي في محافظة بابل جملة من المشاكل التي تؤثر سلباً في نمو وتطور هذا القطاع الحيوي لذا من الضروري تحديد تلك المشاكل ومن ثم وضع مقترحات لحلها ، ومن ابرز تلك المشاكل ما يأتي:

١- **مشكلة الطاقة والوقود :** مشكلة ارتفاع تكاليف نقل الوقود ويعود سبب ذلك إلى عدم وجود مصادر للطاقة قريبة من المواقع الصناعية في المحافظة ، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة تكاليف نقل الوقود ، حيث تعتمد أغلب المصانع على الوقود المنتج من محافظات البصرة وذي قار ، كما ان اعتماد الكثير من المنشآت الصناعية على المولدات الكهربائية لغرض من النقص في الطاقة الكهربائية، سبباً في ارتفاع تكاليف الإنتاج بسبب ارتفاع أسعار وقود المولدات

٢- **مشكلة انخفاض كميات الإنتاج:** تواجه كمية الإنتاج انخفاضاً ملحوظاً بسبب تقادم المكنائن والآلات في المعامل وبالأخص في صناعة الاسمنت ، حيث يعود تاريخ إنشاء معمل اسمنت السدة إلى عام (١٩٥٥) م ، فضلاً عن توقف بعض خطوط الإنتاج، والتي أدت إلى انخفاض كبير في الكفاءة الإنتاجية للمنشآت الصناعية ، مما يعرضها للأعطال المستمرة ولفترات طويلة تستمر أحياناً لأشهر، فضلاً عن عدم وجود سياسة إنتاجية واضحة، من خلال تبني سياسات عشوائية ، وهذا بدوره يرجع إلى قلة الخبرات الحديثة في إدارة المنشآت الصناعية ، مما يؤدي إلى استغلالاً غير كفوه للموارد الطبيعية

٣- **مشكلة السوق :** عدم إتباع سياسة تسويقية تضمن حماية الانتاج المحلي من المنافسة من السلع الاجنبية المماثلة وبالأخص صناعة الاسمنت وان وجود المنتج الأجنبي الذي يمتاز بانخفاض أسعاره مقارنة بالمنتج المحلي ، وارتفاع كلف الإنتاج للصناعات المحلية يؤدي الى تراجع الانتاج المحلي عن المنافسة

٤- **المشكلة الأمنية :** يعد الاستقرار الأمني أحد أهم العوامل المؤثرة على التطور الصناعي لأية منطقة في العالم . فالمناخ السياسي المستقر عامل يشجع على جذب الاستثمارات الأجنبية، أن هذه المشكلة تمثل أهم التحديات التي تواجه الدولة ،

يضاف لذلك مشكلة الفساد الإداري المستشري في أغلب مؤسسات الدولة وهو يعيق التقدم والنمو بشكل عام والصناعي بشكل خاص.

٥- **مشكلة الدعم الحكومي :** تعتبر مشكلة الدعم الحكومي أحد المشاكل التي تواجه الصناعة في المحافظة وقلة الاستثمار في مجال النشاط الصناعي في المحافظة على وجه الخصوص واقتصاره على عدد قليل من المستثمرين وأصحاب رؤوس الأموال للمشاريع الكبيرة أما بالنسبة للاستثمار في جانب الصناعات الصغيرة فإنه يعتمد بشكل مباشر على أصحاب المشاريع الصغيرة من أموالهم الخاصة ، إضافة إلى إتباع العراق سياسة الباب المفتوح على مصراعيه ودخول كميات كبيرة من المنتجات على اختلاف أنواعها وعدم خضوعها للسيطرة النوعية ، يضاف لذلك جانب القصور الواضح في سن تشريعات وقوانين الاستثمار وتقديم التسهيلات التي تجذب المستثمرين للاستثمار في المحافظة فضلاً عن قلة الفروض الممنوحة إلى المشاريع الصناعية ، حيث لا تتلاءم وحجم تلك المنشآت.

مقترحات لتطوير قطاعي النقل والصناعة

بعد إن تم إيضاح أهم المشاكل التي يعاني منها قطاعي النقل والصناعة ، يأتي هنا دور إبراز أهم المقترحات التي تساهم في تطوير القطاعين مستقبلاً، وبما يحقق حالة أنسب للتنظيم المكاني بين الوحدات الإنتاجية، ومن أهم تلك المقترحات ما يلي :-

مقترحات لتطوير الطرق

١-الاهتمام بشبكة الطرق ووسائل النقل الذي يعتبر من أهم متطلبات التنمية المكانية لأية منطقة . من خلال العلاقة الترابطية بين مواقع توطن الأنشطة الاقتصادية فضلاً عن أهميتها في ربط مواقع الأنشطة الاقتصادية والمواد الخام .

٢-تطوير شبكات خطوط نقل الطاقة الكهربائية من خلال من خطوط نقل الطاقة الأرضية (القابلوات) ، والتي تتصف بمزايا أفضل من خطوط النقل الهوائية مما يساهم في تقليل الأعطال الناشئة عن الأحوال الجوية .

٣-وضع إستراتيجية شاملة لتطوير النقل ، ولا يتم التوقف على مجرد الرؤى والأهداف، وإنما تحديد برنامج عمل أساسي وشامل لمختلف جهات القطاع، ووضع الآليات لتنفيذ تلك الإستراتيجية، فضلاً عن المراجعة الدورية لخطط وإجراءات العمل لضمان توافق الإجراءات المتخذة مع الحاجات الآتية . أن وضع سترراتيجية شاملة يساهم بالنهوض بشبكة الطرق يتضمن جملة من الإجراءات اللازم تنفيذها منها :

تحسين الترابط بين وسائل النقل المتعددة عند تخطيط النقل .

٤-النهوض بالتسهيلات المقدمة في مجال النقل البري، كإنشاء الخدمات على الطرق الرئيسية وخصوصاً في المناطق البعيدة عن التجمعات السكانية ، حيث يعد إقامة محطات الاستراحة والوقود وخدمات الصيانة أمراً ضرورياً يتعين الأخذ به عند إجراء عملية التخطيط للطرق ، كذلك السماح بإنشاء ورش لتصليح السيارات مجهزة بالمواد الاحتياطية لحاجة سيارات الحمل المستمرة تلك الخدمات .

مقترحات لتطوير الصناعة :

١-إتباع استراتيجيات تنموية تعتمد على التخطيط الجيد في توطين الصناعات وتوزيعها بعد امرا ضرورياً في تحقيق التنمية في القطاع الصناعي، مع مراعاة حجم المخصصات المالية والاستثمار في المجال الصناعي .

٢- تعتبر الصناعات الإنشائية ومنها مادة السمنت واحدة من المنتجات التي تتأثر بالعرض والطلب وأن عملية احتكارها في السوق يؤدي إلى التحكم في ثمنها ورفع قيمتها ،لذا يعد فتح مكاتب بيع مباشرة للمستهلكين ضرورة لمنع احتكار السلعة وتسهيل عملية الحصول عليها .

٣- إعادة تشغيل المعامل والخطوط الانتاجية المتوقفة عن العمل الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الانتاجية للمعامل

٤- اقامة صناعات جديدة بالقرب من المادة الأولية لتقليل كلف النقل وزيادة حجم استثمار تلك المواد.

٥- إنشاء خطوط النقل بالسيور تقوم بنقل المادة الأولية خصوصاً حجر الكلس من مواقع تواجدها إلى معمل اسمنت السدة ، لتقليل كلف نقل المادة الأولية .

الاستنتاجات والمقترحات

الاستنتاجات

١- أن للموقع الجغرافي المحافظة بابل دوراً مهماً في جعلها حلقة وصل تربط المحافظات العراقية مع العاصمة

٢- ساهم السطح المنبسط في المحافظة لوقوع جزء منها ضمن السهل الرسوبي على من الطرق وخطوط السكك الحديدية، الأمر الذي سهل عملية ربط الوحدات الإدارية داخل المحافظة مع بعضها.

٣- أوضحت الدراسة العلاقة الترابطية بين نمو وتطور شبكة النقل وبين تطور (النشاط الاقتصادي الزراعي) ، مما يعكس العلاقة بين النقل والموقع الصناعي في المحافظة

٤- الاهتمام بشبكة الطرق ووسائل النقل الذي يعتبر من أهم متطلبات التنمية المكانية لأية منطقة . من خلال العلاقة الترابطية بين مواقع توطن الأنشطة الاقتصادية فضلاً عن أهميتها في ربط مواقع الأنشطة الاقتصادية والمواد الخام .

٥- الاهتمام بتطوير النقل بالسكك الحديدية ، حيث يعد النقل بالسكك الحديدية وظيفة تجارية تتصف بمزايا عديدة منها ، قابليتها على نقل كميات كبيرة من البضائع، ويوفر نقلاً مناسباً للركاب بأن يعتبر تطويرها أمراً ضرورياً لما توفره من وفورات اقتصادية،

٦- تحسين الترابط بين وسائل النقل المتعددة عند تخطيط النقل .

٧- تطوير الطرق القائمة وتنفيذ طرق النقل المقترحة مما يساهم في ربط مناطق واسعة في المحافظة بعضها مع بعض وخصوصاً مناطق البادية الجنوبية التي تتوفر فيها المواد الخام الأولية غير المستثمرة صناعياً مما يساهم في تطوير الأنشطة الاقتصادية.

المقترحات

- ١- أن اختيار الموقع الافضل للصناعة وخصوصاً الصناعات الانشائية الكبيرة هو أن يكون بالقرب من المصادر الأولية على أن لا يكون بعيداً عن السوق للتصريف منتجاته ، وهنا يأتي دور النقل في جسم القرار من خلال تسهيلات التي يقدمها.
- ٢- السعي إلى إقامة مصانع بالقرب من المادة الأولية من أجل توجيه عملية التوطن الصناعي والحد من ظاهرة تركيز الصناعات في مناطق دون أخرى
- ٣- الاهتمام بتطوير النقل بالسكك الحديدية ، حيث يعد النقل بالسكك الحديدية وظيفة تجارية تنصف بمزايا عديدة منها ، قابليتها على نقل كميات كبيرة من البضائع، ويوفر القلا مناسباً للركاب بالاً يعتبر تطويرها أمراً ضرورياً لما توفره من وفورات اقتصادية، فضلاً عن أهميتها في تنمية القطاع الصناعي من خلال نقل المواد الخام والمنتجات على حد سواء.
- ٤- ضرورة وضع العلامات المرورية على طول مسارات الطرق الرئيسية والسريعة
- ٥- السعي إلى إقامة مصانع بالقرب من المادة الأولية من أجل توجيه عملية التوطن الصناعي والحد من ظاهرة تركيز الصناعات في مناطق دون أخرى .
- ٦- إقامة صناعات جديدة بالقرب من المادة الأولية لتقليل كلف النقل وزيادة حجم استثمار تلك المواد.

المصادر

القرآن الكريم

أولاً:- الكتب

- ١- ام لانكي، كاثلين، تصنيع العراق، ترجمه محمد الطائي واخرون، بغداد، دار التضامن، ١٩٦٥.
- ٢- البزازي، نوري خليل ، الصناعة و مشاريع التصنيع في العراق. بغداد مطبعه العافي ١٩٦٦، ط ١٨
- ٣- الجعفري، محمد حمدي ، بريطانيا والعراق حقبه من الصراع ١٩١٤-١٩٥٨، ط١، بغداد مطبعة دار الشؤون الثقافية ٢٠٠٠.
- ٤- حسن، محمد سلمان ، التطور الاقتصادي في العراق التجارة الخارجية والتطور الاقتصادي ١٩٥٧.
- ٥- الحسيني، عبد الرزاق، تاريخ الوزارات العراقية ج٧، ط٧ بغداد دار الشؤون الثقافية ١٩٨٨.
- ٦- حبيب، عبد العزيز محمد ، يوسف يحيى طماس، جغرافية النقل والتجارة الدولية، بغداد، بين الحكمه، ١٩٨٦.
- ٧- خلف، فليح حسن، عمليه تكوين المهارات ودورها في التنمية الاقتصادية في الطرق، بغداد، دار الحرية الطباعة، ١٩٨٠.
- ٨- رسول، احمد حبيب ، دراسات في جغرافية النقل، دار النهضة العربية بيروت، ١٩٨٦
- ٩- رياض، محمد ، جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٤.
- ١٠- السامرائي، سعيد عبود، التنمية الاقتصادية في العراق، بغداد، المطبعة الازهر ١٩٦٩.
- ١١- الشماع، سميره كاظم ، مناطق الصناعة في العراق، بيروت، مطبعه ايف للطباعة والنشر، ١٩٨٠.
- ١٢- الصحاف، فاهم واخرون ، ذكرى اليوبيل الفضي للإسمنت العراقية (١٩٤٩ - ١٩٧٤) ، بغداد، مطبعه المعارف، ١٩٧٤.
- ١٣- العاني، خطاب حكار والبرازي، نوري خليل ، جغرافية العراق، بغداد ، مطبعه جامعة بغداد، ١٩٧٩.

- ١٤- عبده، سعيد ، جغرافية النقل مغزاها وممرهاها، مكتبه الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٧.
- ١٥- عوض، عبد الرضا ، تاريخ الصناعات والحرف الشعبية في الحلة، بابل، منشورات دار العادق، ٢٠٠٥.
- ١٦- المهداوي، علي عباس، الحلة في عهد العثماني المتأخر، بNDAR مطبعة الحكمة ٢٠٠٢.

ثانياً- رسائل والاطاريح

- ١-الاوسي، حسين موسى ، التوزيع الجغرافي للصناعة في محافظه بابل، رساله ماجستير غير منشوره ، كليه الآداب، جامعة بغداد، ١٩٦٨.
- ٢- برهي، فارس كريم ، كفاءة تخطيط مواقع صناعه الاسمنت في العراق مع التأكيد الخاص على موقع صناعه اسمنت المثنى الجديد، رسالة ماجستير، غير منشوره مركز التخطيط الحضري والاقليمي، جامعه بغداد، ١٩٨٦.
- ٣- الحسيني، قصي فاضل عبد ، التحليل المكاني لمراتب النقل الرئيسية لمحافظة بابل، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة القادسية، كلية الآداب، ٢٠٠٦.
- ٤- الحساني، فارس كريم ، كفاءة تخطيط مواقع الاسمنت في العراق، مع التأكيد الخاص على موقع صناعه اسمنت المثنى الجديد، رسالة ماجستير غير منشوره ، مركز التخطيط الحضري والاقليمي، جامعه بغداد ، ١٩٨٦ .
- ٥- الجنابي، احمد صباح مرضي ، اثر طرق النقل البري على المستوطنات البشرية في محافظة بابل،رساله؛ ماجستير، كلية الآداب، جامعه المستنصرية، بغداد، ٢٠٠٣.
- ٦- الجنابي، عبد الزهرة ، واقع واتجاهات التوطن الصناعي في اقليم الفرات الاوسط من العراق، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) كليه الادب، جامعة بغداد، ١٩٩٩
- ٧- العقيلي ،نعمان دهش ، صناعه الاسمنت في العراق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعه بغداد، ١٩٦٨.

٨- العويدي، قاسم علام كاظم ، اثر طرق النقل البري على المستوطنات البشرية في محافظة مثنى، رسالة ماجستير، (غير منشوره) جامعة بابل، كلية التربية للعلوم الانسانيه، ٢٠١٢.

٩- غالب، سعدي علي ، النقل البحري دراسة في جغرافية النقل، رساله ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، مديره مطبعه جامعه البصره، ط١، ١٩٨٥.

١٠- فليح، حسين جهاد ، تخطيط الانتاج وتقسيم الاداء في صناعة الاسمنت العراقية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٧٩.

١١- الفتیان، اوس حبيب ، تقييم الاداء الصناعي في صناعة الاسمنت العراقية للفترة ١٩٤٩ - ١٩٧٢ ، رساله ماجستير غير منشورة ، كلية الادارة والاقتصاد جامعه بغداد، ١٩٧٥.

ثالثاً:- مجلات والمقالات

١-السعدي، عباس فاضل، نمو السكان لمدينة الحلة وكثافتهم في العراق، مجله البحوث الجغرافية العدد ٥، ٢٠٢١.

٢-شريف، عصام عزيز ، صناعة الاسمنت العراقية ومستقبل تطورها، مجله الصناعي، العدد الرابع السنه الرابعة عشر، بغداد، ١٩٧٤.

رابعاً:- الدوائر الرسمية والحكومية

١-وزارة الصناعة، المؤسسة العامة للصناعات الإنشائية، تقرير عن التقييم الاقتصادي لصناعه الاسمنت في العراق، بغداد ، ١٩٨٣.

٢- وزارة النقل والمواصلات، طرق وجسور في محافظة بابل، بيانات غير منشورة.

٣- وزارة الاسكان والتعمير، الهيئة العامة لطرق والجسور، بيانات غير منشوره.

٤- وزارة التخطيط دائرة الاحصاء المركزية الإحصاء الصناعي نتائج الإحصاء الشهري لسنة ١٩٦١ في لواء الحلة جدول رقم ١٤-١٥.

٥- وزارة الصناعة، المؤسسة العامة للصناعات الإنشائية، تقرير عن التقييم الاقتصادي لصناعه الاسمنت في العراق، بغداد ، ١٩٨٣.

٦- ادارہ معامل طابوق جيران، مجموعه اوراق بلا ارقام في ادارہ المعمل