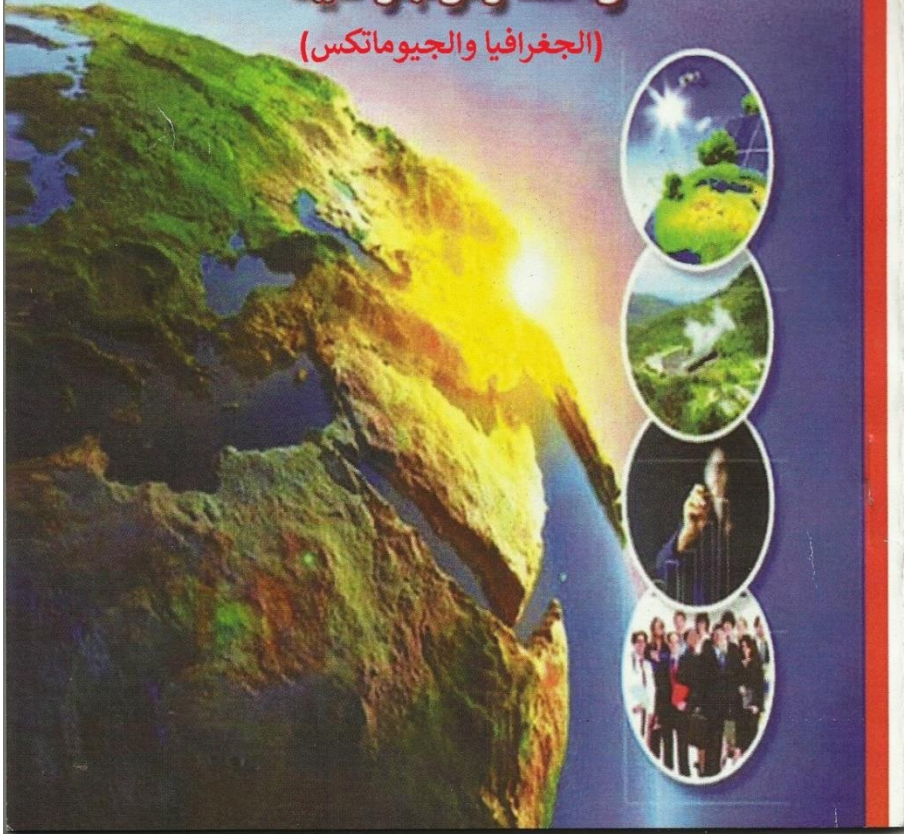




مجلة مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية

(الجغرافيا والجيوماتكس)





مجلة مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية

بكلية الآداب – جامعة المنوفية

مجلة علمية مُحَكَّمَة – نصف سنوية

هيئة التحرير للمجلة	
رئيس التحرير	أ.د/ عواد حامد محمد موسى
نائب رئيس التحرير	أ.د/ إسماعيل يوسف إسماعيل
مساعد رئيس التحرير	أ.د/ عادل محمد شاويش
السادة أعضاء هيئة التحرير	أ.د/ عبد الله سيدي ولد محمد أبنو
	د/ سالم خلف بن عبد العزيز
	د/ محمد فتح الله محمد النتيفة
	د/ طوفان سطم حسن البياتي
	د/ سهام بنت صالح سليمان العلولا
	د/ محمود فوزي محمود فرج
سكرتير التحرير	د/ صابر عبد السلام أحمد محمد
	د/ صلاح محمد صلاح دياب

موقع المجلة علي بنك المعرفة المصري: <https://mkgc.journals.ekb.eg/>

الترقيم الدولي الموحد للطباعة: ٢٣٥٧-٠٠٩١
الترقيم الدولي الموحد الإلكتروني: ٢٧٣٥-٥٢٨٤

تتكون هيئة تحكيم إصدارات المجلة من السادة الأساتذة المحكمين من داخل وخارج اللجنة العلمية الدائمة لترقية الأساتذة والأساتذة المساعدين في جميع التخصصات الجغرافية

بحث:

الاستراتيجيات المكانية لتطوير النقل البري بالشاحنات على مسار خط أم قصر – سايلوات محافظات الفرات الأوسط

إعداد/ م.د: رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن *

* دكتوراه جامعة بابل / كلية التربية للعلوم الإنسانية

ملخص البحث:

إن التحليل المكاني للنشاط النقلي البري بالشاحنات (البضائع)، بين محافظات الفرات الأوسط يهدف إلى توصيف الترابط المكاني، وإبراز دوره في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بين مناطق الإنتاج والاستهلاك، والسبب يعزى إلى الحاجة الفعلية لنقل الأفراد والبضائع بالتالي تحفيز المنافسة المكانية، وخلق نظام حضري متكامل يترك اثر على حالة الحراك والحركة بين مراكز محافظات منطقة الدراسة عبر المسافة والزمن لدعم مختلف الأنشطة الاقتصادية والحد من المشاكل التي تواجه قطاع النقل البري.

إذ تأثر نشاط النقل كسائر الأنشطة الأخرى في عدم الاستقرار مما انعكس على مساراته واتجاهاتها المكانية، فهو بحاجة ماسة إلى إجراءات استراتيجية لتحسين واقع هذا القطاع الخدمي والمتمثل بشبكة النقل البري بكافة وسائله (السيارات والشاحنات والقطارات)، مما يتطلب أحداث تغييرات هيكلية لغرض مواجهة المشكلات المتعلقة بتخطيط النقل.



لذا لابد من تسلط الضوء على الشركة العامة للنقل البري /الفرات الأوسط لمعرفة مدى مساهمتها في نشاط نقل البضائع، لذا ركزت الدراسة في منطقة الفرات الأوسط للنقل بالشاحنات على الإمكانيات المتاحة والأيدي العاملة والإيرادات من اجل الوقوف على المعوقات والحد منها ، باستخدام طرق إحصائية حديثة تمثلت بالبيانات التي جمعت من مصادر رسمية من خلال الزيارة الميدانية إلى الشركة العامة للنقل البري (الفرات الأوسط).

الكلمات المفتاحية:

النقل البري، محافظات الفرات الأوسط، العراق.

المقدمة:

يحتل النقل حيزاً مكانياً، له أثار واضحة على مختلف القطاعات الاقتصادية والخدمية، والنشاط النقلي البري بالشاحنات يأتي في مقدمة تلك الأنشطة فهو وسيلة مهمه في نقل مختلف البضائع وان ما نراه في الوقت الحاضر من وسائل النقل البري تعطى دلالة واضحة على سهولة الوصول وتعزيز مستويات أعلى في التغلب على المعوقات التي تقف أمام حركة الاتصال ودعمها لتعزيز حركة التبادل التجاري.

لذا جاءت أهمية الدراسة في اختيار منطقة الفرات الأوسط باعتباره نقطة مركزية في القسم الأوسط من العراق ، بل حلقة وصل بين مختلف المحافظات المجاورة ضمن الحدود الإدارية للعراق ، وعليه فإن دراسة حركة النقل البري وخاصة (النشاط النقلي البري للبضائع)، أهمية كبيرة كونها تشكل جزء مهم من دعائم التنمية الاقتصادية ويعزى ذلك إلى انخفاض كلفة النقل البري مع مثالتها من وسائل النقل الأخرى .

مشكلة الدراسة: تبرز مشكلة الدراسة في السؤال على النحو التالي:-

• ما مدى فاعلية النشاط النقلي البري بالشاحنات (للبضائع) في محافظات الفرات الأوسط؟

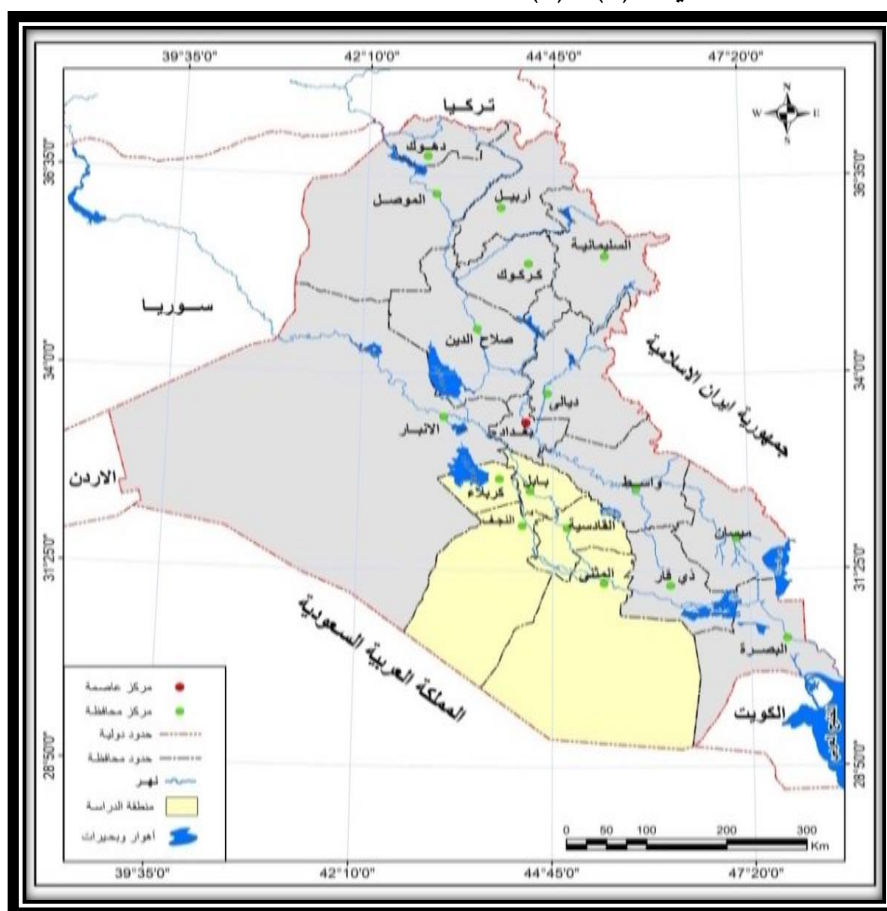
• ماهي طبيعة البضائع المنقولة على طرق النقل البري في محافظات الفرات الأوسط؟

فرضية الدراسة:

إن مدى فاعلية نشاط النقل البري بالشاحنات في منطقة الفرات الأوسط يواجه مشكلة الإهمال والتردي الشديد ، فضلاً عن وجود تباطؤ في كمية البضائع المنقولة، مما انعكس على حالة الحراك والحركة للشركة العامة للنقل البري عبر المسافة والزمن. أهمية الدراسة: تتبع أهمية الدراسة بمحاولة الكشف عن أوجه النقل البري بالشاحنات (للبضائع) على التنمية الاقتصادية والمكانية، مما يقدم حلاً لمعوقات التي تواجه النقل البري بالشاحنات مستقبلاً.

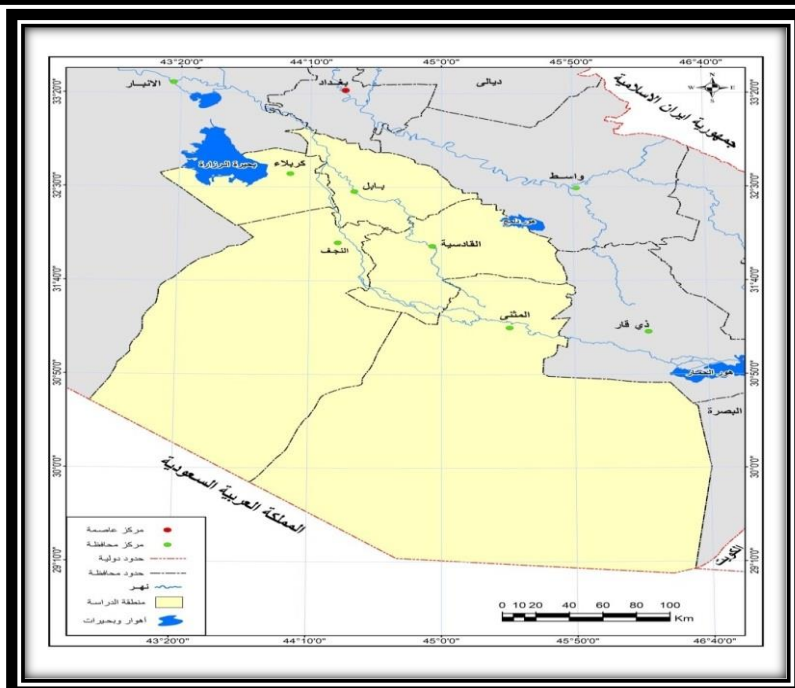
حدود الدراسة:

تمثلت في الامتداد المكاني لمحافظة الفرات الأوسط والتي تقع فلكياً بين دائرتي عرض (٢٩,٤° - ٣٣,٣° شمالاً) وبين خطي طول (٤٣° - ٤٥° شرقاً)، يحدها من الشمال محافظة بغداد ومن الشرق والجنوب الشرقي محافظات (واسط والناصرية والبصرة). ومن الجنوب فتمثل الحدود السياسية للمملكة العربية السعودية، ومن الغرب محافظة الأنبار الخريطة (١) و(٢).



المصدر: الهيئة العامة للمساحة، خريطة العراق الإدارية، مقياس رسم ١:٢٠٠٠٠٠٠، بغداد، ١٩٩٢.

الخريطة (١) موقع محافظات الفرات الأوسط من العراق



المصدر: الهيئة العامة للمساحة، خريطة العراق الإدارية، مقياس رسم ١:٢٠٠٠٠٠٠، بغداد، ١٩٩٢.

الخريطة (٢) الموقع الفلكي لمحافظة الفرات الأوسط

منهجية الدراسة:

تم اعتماد البحث المنهج الوصفي والإقليمي التحليلي في محاولة إيضاح العلاقة بين الاستراتيجيات المكانية والنقل البري بالشاحنات (للبضائع) بين محافظات الفرات الأوسط بهدف الاطلاع على حالة الحراك والحركة وعلاقتها السببية بالمكان وتحقيق كفاءة الأداء نحو استثمار الموارد الاقتصادية والبشرية المتاحة .

هيكلية الدراسة:

تناول البحث المقدمة وثلاث مباحث، إذ احتوى (المبحث الأول) المفاهيم المتعلقة بالتنمية المكانية والنقل وأهميته، جاء (المبحث الثاني) واقع حركة النقل البري بالشاحنات (البضائع) في محافظات الفرات الأوسط، أما المبحث الثالث تناول استراتيجيات التنمية المكانية لقطاع النقل البري، كما تم التوصل إلى الاستنتاجات والتوصيات .

المبحث الأول

مفاهيم التنمية المكانية والنقل وأهميته

أولاً: المفاهيم المتعلقة بالتنمية المكانية والنقل

أ. التنمية :- تغيير الأحوال نحو الأفضل قطاعياً ومكانياً لا بطريقة إرادية بل بوسائل وإجراءات مخطط لها مسبقاً وبوضعها موضوع التطبيق وتهدف بعمومها إلى إصلاح الواقع القائم نحو الأفضل سواء أحداث ذلك في مجال أم آر من مجالات الحياة الإنسانية^(١).

ب. المكان :- أن دراسة الظواهر البشرية تتطلب دراسة المكان على اعتبار إن المكان يمثل العلاقة بين المساحة وحجمها ضمن الحيز المكاني، وصولاً إلى إعطاء دلالة واقعية عن طبيعة الواقع الاقتصادي وإن عناصر المكان تتربط مع بعضها البعض، إذ يؤدي التغيير في عنصر إلى تغيير بقية العناصر الأخرى للمكان^(٢).

ت. التنمية المكانية:- أحداث تغييرات حضرية وإقليمية تتعلق الأولى في جوهرها بتحديد المراكز الحضرية والتجمعات البشرية التي ينبغي تميمتها خلال مدة زمنية، أما الثانية تستهدف تنمية إقليم المراكز الحضرية أو إقليمها من خلال تحقيق الوقورات الخارجية والإفادة من مقومات الجذب الحضري لغرض تحقيق أعلى فائدة من الروابط الأمامية والخلفية من عوائد المكان، أما أهدافها تتمثل على النحو الآتي:

١. تنمية مصادر الثروة الوطنية وتنمية الأقاليم والمراكز الحضرية
٢. تكامل أقاليم الأطراف وتنظيم الحيز المكاني.
٣. تحسين النظام الوطني من حيث التخطيط والإدارة و الاستثمار^(٣).

(١) رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن، الصناعات الصغيرة ودورها في التنمية الإقليمية في محافظة بابل للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٠)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة بابل، ٢٠١٢، ص ١٨.

(٢) حسين جعاز ناصر الفتلاوي، رقية فاضل عبدالله، تحليل مكاني للتنمية الزراعية في محافظة بابل (دراسة في المقومات والمعوقات)، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، العدد ٣٨، ٢٠١٨، ص ٧٧٠.

(٣) رياض محمد علي عودة المسعودي، الاستراتيجيات المكانية لتطوير قطاع السكن، مجلة العربي للعلوم الاقتصادية والإدارية، عدد خاص بمؤتمر الإسكان، جامعة كربلاء، المجلد العاشر، سنة ٢٠١٥، ص ١٥٤.

ث. النقل :- يعد النقل مجالاً خصباً في الانتقال والحركة وتحليلها وتعليلها وتوزيعها سواء كانت حركة الأفراد وانتقالهم أم نقل السلع والبضائع والمعلومات وتوزيعها على سطح الأرض^(٤). ويعرف النقل البري عملية نقل البضائع براً بالسيارات والقطارات والشاحنات والأنايب^(٥)

ج. حركة نقل البضائع : هي عملية نقل البضائع من مكان إلى آخر لتلبية حاجيات الأفراد من البضائع التي يحتاجونها^(٦)
ثانياً: أهمية النقل البري:-

يؤدي النقل البري دوراً اقتصادياً في أنحاء العالم، وهو جزء لا يتجزأ من عملية التنمية لارتباطه في تحديد تكاليف النقل الحقيقية للمنتجات، لذا فإن رصد واقع حركة النقل ومواكبة التطورات المتلاحقة في كافة الأنشطة الاقتصادية بشكل ينسجم مع وتيرة هذا النشاط الاقتصادي الذي يتنامى بصورة كبيرة جداً ، يتطلب استعراض أهمية قطاع النقل البري بشكل عام وعلى النحو الآتي:

ح. أهمية النقل البري في التنمية الاقتصادية :- إن قطاع النقل من القطاعات المهمة ضمن الهيكل الاقتصادي للدولة، ولا يمكننا بأي حال من الأحوال إن نجد تقدم وتطور وتنمية اقتصادية بدون قطاع النقل لان عملياً هو المحرك الأساس لكل الفعاليات الاقتصادية، فلا يمكن لأي نشاط ان يكون فعال ما لم يتوفر لدينا قطاع نقل قادر على التعامل مع المسافة وإيصال الأشخاص والبضائع والخدمات والمواد الأولية من مواقع الإنتاج إلى السوق، كما لهذا القطاع دور مهم في معالجة عامل الزمن في وقت مناسب وبجهد اقل، بذلك يمكن القول ان هذا القطاع يعمل على التكامل بين الاثنين(المسافة والزمن) من اجل تحقيق التنمية من خلال خفض تكاليف الإنتاج والنقل وإيصال المنتج

(٤) فضل إبراهيم الأجراد، المدخل إلى جغرافية النقل، جامعة سبها، مكتبة الإدارة العامة للمكتبات والنشر، ٢٠٠٢، ص ١٥.

(٥) حدادي حبيبة و آخرون. دراسة جميع مراحل و إجراءات الاستيراد على مستوى مؤسسة عمومية. مذكرة لنيل شهادة ليسانس في الاقتصاد، القاهرة، ٢٠٠٢. ص ٩٤.

(٦) محمد احمد شهاب، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق- الشركة العامة للنقل البري حالة دراسية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ص ١٥، ٢٠١١.

إلى السوق بطرق ووسائل نقل مختلفة^(٧)، من جانب آخر نجد ان طرق النقل تعد عاملاً هاماً في زيادة مساحة الأراضي الزراعية و نمو المناطق الريفية وتحقيق الترابط المكاني مع المناطق الحضرية وازدهارها، إذ لم تعد هناك مناطق منعزلة عن عالمها الخارجي مما يبرز أهمية النقل في ميدان التخطيط الزراعي^(٨) كما يوفر النقل البري السرعة والأمان والكفاءة العالية، والتسهيلات الإدارية، والخزن والتحميل والتفريغ، والإجراءات التخطيطية الأخرى^(٩)، وهذا كله يسهم في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة، فضلاً عن استثمار الموارد الطبيعية بصورة اقتصادية مثلى، كما يتضح هذا الأثر في توفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سوء في مجال النقل ذاته أو في مجال تصنيع المواد الخام وإنعاشهم اقتصادياً.

خ. أهمية النقل البري في التنمية الاجتماعية:- إن الدور الذي يلعبه النقل البري لكل دولة لا يمكن التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرها في العلاقات الداخلية للأقاليم أو الدولة واندماجها اجتماعياً وثقافياً^(١٠)، حيث إن ربط أجزاء الدولة بشبكة من طرق النقل ووسائل النقل يجعل عملية الاتصال بين الأفراد أكثر مرونة وسهولة مما يزيد من أواصر الصلة والتلاقي والتناغم الاجتماعية وتحقيق التآلف الاجتماعي، باعتبار عدم الاتصال يقود إلى الانغلاق الاجتماعي والعزلة وهذا يسببه تخلف طرق ووسائل النقل^(١١)

د. أهمية النقل البري في التنمية العمرانية:- يساهم النقل البري ووسائله بشكل إيجابي في التوسع العمراني وزيادة مساحة المدينة، إذ ساهمت طرق النقل بأنواعها المختلفة من حيث السعة والطول في توفير البنى التحتية مما حقق تنمية عمرانية متعددة الأبعاد

(٧) صلاح هاشم، جغرافية المدن، الطبعة الأولى، دار الفكر، البصرة، ٢٠٢١، ص ١٨٢.

(٨) علي احمد هارون، العوامل المؤثرة في الإنتاج الزراعي - النقل والسوق

<https://almerja.com/reading.php?idm=71736>

(٩) إبراهيم شريف، جغرافية الصناعة، دار الرسالة للطباعة، بغداد، ١٩٧٦، ص ١٢٥.

(١٠) فهد بن خالد الفوزان، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، صحيفة يومية تصدرها مؤسسة الجزيرة

للصحافة والنشر <http://www.suhuf.net.sa/2001jazhd/jun/26/cc.htm>

(١١) صلاح هاشم، جغرافية المدن، المصدر السابق، ص ١٨٢.

والأغراض شملت بناء دور سكنية ومؤسسات تجارية وصناعية وخدمات ترفيهية تلبي حاجات السكان وهذا الفضل يعود إلى تطور النقل البري الذي سهل عملية الاتصال بين المراكز العمرانية داخل الحيز المكاني^(١٢).

يتضح مما تقدم إن النقل البري اكتسب حيزاً مكانياً هاماً كونه دعامة أساسية في التنمية المكانية^(١٣). لذا لا بد من اتخاذ إجراءات تخطيطية يتقاطع فيها كلاً من (المسافة والزمن) و(الحراك والحركة) ، ولن يتحقق ذلك بدون التأكيد على الربط والتكامل بين قطاع النقل ومختلف الأنشطة والأنظمة العمرانية بطريقة متوازنة من أجل رفع الكفاءة الاقتصادية والتنفيذية^(١٤).

المبحث الثاني: واقع حركة النقل البري بالشاحنات (البضائع) في

العراق ومحافظات الفرات الأوسط

أولاً: واقع حركة النقل البري بالشاحنات (البضائع) حسب أشهر السنة في محافظات الفرات الأوسط

تؤدي الشركة العامة للنقل البري بالشاحنات دوراً فعالاً في ردف الاقتصاد الوطني من خلال نقل البضائع على مسار خط أم قصر - سايلاوات محافظات الفرات الأوسط، من جانب آخر إن العلاقة المتبادلة بين خدمات النقل البري على مستوى المدينة والإقليم أو الدولة وألهيكل العمراني للمدن الحالية خاصة فيما يتعلق باستعمال الأراضي وتوزيع الأنشطة العمرانية والاقتصادية والخدمات وزيادة الإنتاج وتوسيع السوق تحتم الأخذ في الاعتبار الدور الذي يلعبه النقل البري في دفع عجلة التنمية المكانية الشاملة، من خلال توفير الشاحنات في خدمة مؤسسات الدولة وتأمين انتقال البضائع والمواد الأولية.

(١٢) المصدر نفسه ، ص ١٨٣-١٨٤.

(١٣) سكنة جبهة فرج، الواقع والأفاق المستقبلية للنقل البري (النقل بالشاحنات) في العراق مع أشارة إلى محافظة البصرة، جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي-قسم الدراسات الاقتصادية، (بلا سنة) ص ٨.

(١٤) مهيب كامل الراوي ، ستراتيجية النقل في العراق ، جامعة بغداد، مركز التخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا، ٢٠١٨، ص ٣٤٠.

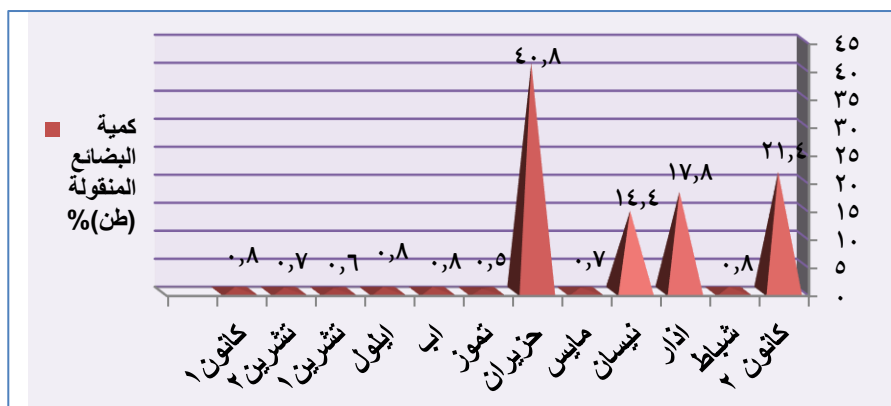
ولغرض التعرف على واقع الشركة العامة للنقل البري محافظات الفرات الأوسط ومدى مساهمتها في نشاط نقل البضائع، ركزت الدراسة على جمع البيانات من مصادر رسمية من خلال الدراسة الميدانية إلى الشركة العامة للنقل البري، إذ قامت شاحنات الشركة العامة للنقل البري لسنة ٢٠٢٠ في نقل مادة (الحنطة والرز)، لصالح وزارة التجارة والبالغة نحو (٩٣١٢٨١٤ طن)، إلى ساييلوات محافظات الفرات الأوسط وبلغ عدد النقلات نحو (٥٨٤)، ونقله الجدول (١) والشكل (١) و(٢). وقد تباينت الحمولات المنقولة حسب اشهر السنة، اذا احتل شهر حزيران المرتبة الأولى في كمية الحمولات المنقولة (طن) بنسبة (٤٠,٨%)، وعدد النقلات نحو (١٤%)، بينما جاء بعدها بالترتيب الثاني من حيث عدد الحمولات المنقولة وعدد النقلات شهر كانون الثاني حيث بلغت نحو (٢١,٤%) إلا أنها تراجعت إلى المرتبة الثالثة في عدد النقلات نحو (١٢,٣%) على التوالي.

الجدول (١) الأهمية النسبية للنشاط النقل بالشاحنات (البضائع) (طن) وعدد النقلات في محافظات الفرات الأوسط حسب الأشهر في محافظات الفرات الأوسط لسنة ٢٠٢٠

الأشهر	مادة	كمية البضائع المنقولة(طن)	%	عدد النقلات	%
كانون	حبوب(حنطة+رز)	١٩٩٠١١٢	٢١,٤	٧١	١٢,٣
شباط	حبوب(حنطة+رز)	٨٧٢٥٥	٠,٨	٥٧	٩,٨
اذار	حبوب(حنطة+رز)	١٦٥٤٥٨٤	١٧,٨	٧١	١٢,٣
نيسان	حبوب(حنطة+رز)	١٣٤١٧٤٤	١٤,٤	٥٥	٩,٤
مايس	حبوب(حنطة+رز)	٥٤١٧٦	٠,٧	٣٩	٦,٧
حزيراء	حبوب(حنطة+رز)	٣٨٠٧٦٢١	٤٠,٨	٨٢	١٤
تموز	حبوب(حنطة+رز)	٤٩٧٠٧	٠,٥	٣٧	٦,٣
اب	حبوب(حنطة+رز)	٦٥٦١٦	٠,٧	٣٣	٥,٦
ايلول	حبوب(حنطة+رز)	٧٣١٥٦	٠,٨	٣٨	٦,٥
تشرين	حبوب(حنطة+رز)	٥٢١٣٥	٠,٦	٣٣	٥,٦
تشرين	حبوب(حنطة+رز)	٦٥١٨٤	٠,٧	٣٣	٥,٦
كانون	حبوب(حنطة+رز)	٧١٥٢٤	٠,٨	٣٥	٥,٩
المجموع الكلي		٩٣١٢٨١٤	٪١٠٠	٥٨٤	٪١٠٠

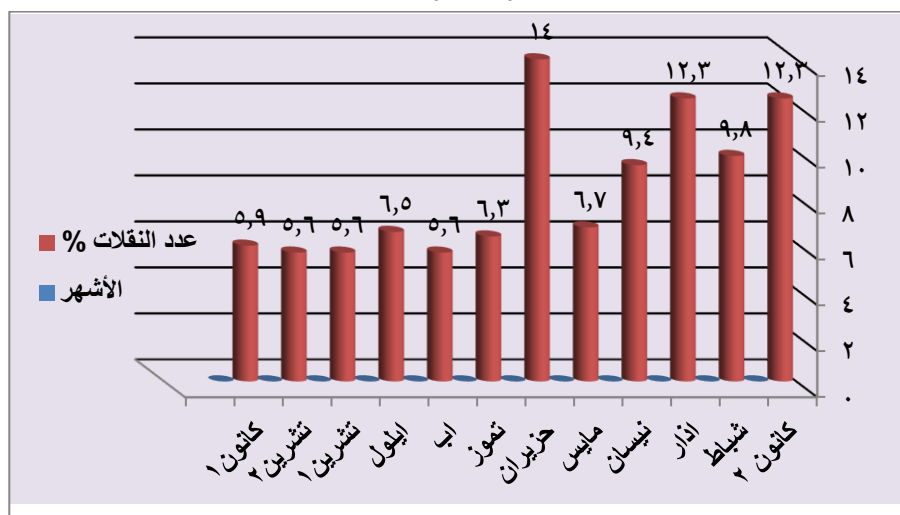
المصدر: الزيارة الميدانية اعتماداً على: الشركة العامة للنقل البري/الفرات الأوسط، ٢٠٢٠.

وفي غصون شهر أذار بلغ عدد الحمولات المنقولة وعدد النقلات نحو (١٧,٨%) و (١٢,٣%) على التوالي لذا احتل الترتيب الثالث، ليأتي بعدها في الترتيب شهر أيلول نحو (٠,٨%) و (٦,٥%) من كمية الحمولة المنقولة وعدد النقلات .



المصدر: الباحثة اعتمادا على جدول (٢)

الشكل (١) الأهمية النسبية للنقل بالشاحنات (البضائع) (طن) بالشاحنات في محافظات الفرات الأوسط لسنة ٢٠٢٠



المصدر: الباحثة اعتمادا على جدول (٢)

الشكل (٢) الأهمية النسبية لعدد النقلات بالشاحنات في محافظات الفرات الأوسط لسنة ٢٠٢٠

ثانياً: واقع حركة النقل البري بالشاحنات ((البضائع /طن) والأهمية النسبية حسب مسار أم قصر - سايلوات محافظات الفرات الأوسط

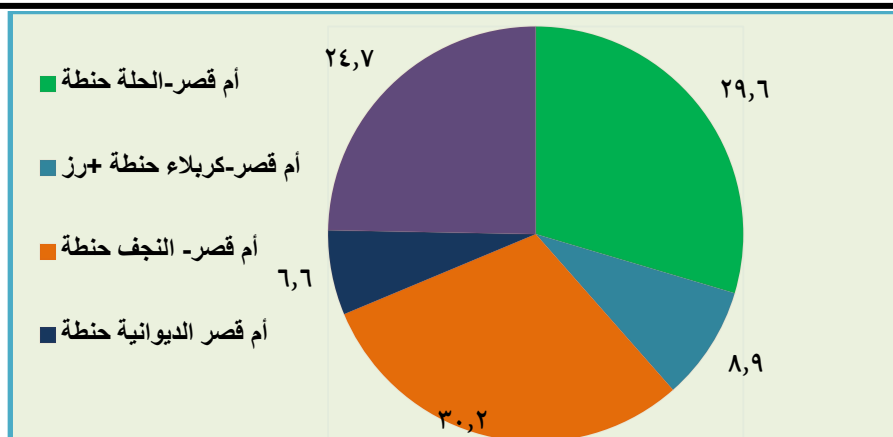
بالنسبة إلى نشاط النقل البري بالشاحنات (البضائع) حسب مسار أم قصر - سايلوات محافظات الفرات الأوسط، الجدول (٢) والشكل (٣) نجد إن الحمولة المنقولة بلغت نحو (٩٣١٢٨١٤ طن)، احتلت محافظة النجف الترتيب الأول من المادة المنقولة نحو (٢٨٠٧٩٧٠ طن) من مادة الحنطة بنسبة بلغت (٣٠,٢%)، وجاءت بعدها محافظة بابل من كمية الحمولة المنقولة والبالغة (٢٧٥٩٤٦٤ طن) بنسبة (٢٩,٦%) من إجمالي الحمولة المنقولة إلى محافظات الفرات الأوسط، جاءت محافظة المثنى بالترتيب الثالث نحو (٢٢٩٩٢٩٠ طن) بنسبة (٢٤,٧%)، بينما احتلت محافظة كربلاء المرتبة الرابعة نحو (٨٣٥٤٩٠ طن) بنسبة (٨,٩%).

الجدول (٢) الأهمية النسبية (%) للنشاط النقل البري (البضائع) المنقولة (طن) حسب

مسار خط أم قصر سايلوات محافظات الفرات الأوسط لسنة ٢٠٢٠

مسار الخط	مادة	الوزن/طن	%
أم قصر-الحلة	حنطة	٢٧٥٩٤٦٤	٢٩,٦
أم قصر-كربلاء	حنطة+رز	٨٣٥٤٩٠	٨,٩
أم قصر-النجف	حنطة	٢٨٠٧٩٧٠	٣٠,٢
أم قصر القادسية	حنطة	٦١٠٦٠٠	٦,٦
أم قصر المثنى	حنطة	٢٢٩٩٢٩٠	٢٤,٧
مج/ك	-	٩٣١٢٨١٤	١٠٠%

المصدر: الزيارة الميدانية اعتماداً على: الشركة العامة للنقل البري/ الفرات الأوسط، ٢٠٢٠.



المصدر: الباحثة اعتمادا على جدول (٢)

الشكل (٣) الأهمية النسبية للنشاط النقل البري بالشاحنات (للبضائع) (طن) الى
سايلاوات محافظات الفرات الأوسط لسنة ٢٠٢٠

ثالثاً: نقل البضائع بالشاحنات في محافظات الفرات الأوسط :-

ترتبط محافظات الفرات الأوسط بطرق النقل البري، وتتميز تلك الطرق بمواصفات هندسية منها وجود مسارات بجزرة وسطية يتضمن ممرين، وتبلغ السرعة التصميمية والتشغيلية للسيارات إلى ١٢٠ كم/ ساعة، وتسلكه قافلة الشاحنات وبقيّة أنواع السيارات^(١٥) وتعد من أهم الطرق، كونها تشكل شريان حيوي للنقل البري، إذ تربط بين محافظات الفرات الأوسط وتتمثل بـ (بابل-كربلاء)، (بابل-النجف)، (كربلاء-النجف)، (النجف-القادسية)، (القادسية-المتنى)، كما أنها ترابط في الوقت نفسه بين الوحدات الإدارية لمحافظات الفرات الأوسط، الجدول (٣) والخريطة (٣)، أما المسافة المقطوعة /كم، نجد إنها أطول طرق النقل البري للبضائع حسب المسافة على مسار الممتد من أم قصر - بالاتجاه نحو محافظات الفرات الأوسط .

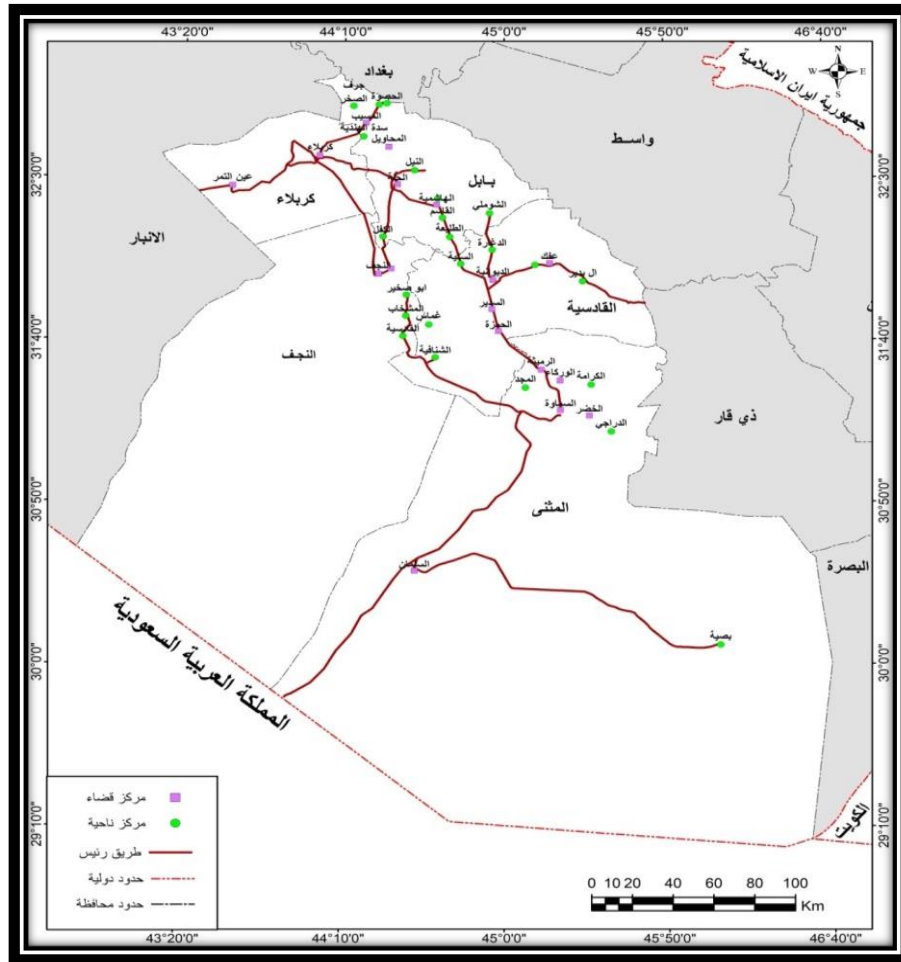
(١٥) مجيد ملوك السامرائي، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، اليازوري للنشر والتوزيع، عمان ٢٠١٥، ص ٦٧.

وقد تباينت هذه الطرق في منطقة الدراسة ، إذ بلغ طول الطرق في محافظة القادسية نحو (٣٨٦ كم) وخط النجف - القادسية (١٥٥ كم)، وبلغ طول الطرق من أم قصر - ناحية عفك نحو (٥١٢ كم) وخط النجف - ناحية عفك نحو (١٠٠ كم)، أما ناحية الشامية نجد أن طول الطرق من أم قصر بلغ نحو (٥٥٢ كم) ومن مركز مدينة النجف نحو (٤٠ كم)، بينما بلغت المسافة حسب مسار خط (أم قصر - القادسية) نحو (٤٧٥ كم) ومسار خط (النجف - القادسية) نحو (٦٥ كم)، في حين بلغت المسافة من أم قصر باتجاه مركز مدينة الكوفة نحو (٥٣٣ كم) ومن النجف باتجاه مدينة الكوفة نحو (٩ كم)، ومن خط أم قصر - النجف نحو (٥٤٠ كم)، أما النشاط النقلي حسب مسار خط أم قصر - كربلاء بلغ طول الطرق نحو (٥٩٧ كم) وحسب مسار خط (النجف - كربلاء) نحو (٢٣ كم)، بينما نجد إن طول الطرق من أم قصر باتجاه محافظة بابل بلغ (٥٥٥ كم) ومن (النجف - بابل) نحو (٦١ كم).

الجدول (٣) المسافة المكانية حسب مسار الخط (أم قصر - الفرات الأوسط) (كم)

المسافة		مسار الخط
النجف	أم قصر	
١٥٥	٣٨٦	أم قصر - المثني
١٠٠	٥١٢	عفك
١٤٠	٥٥٢	الشامية
٦٥	٤٧٥	القادسية
٩	٥٣٣	الكوفة
-	٥٤٠	النجف
١٢٣	٥٩٧	كربلاء
٦١	٥٥٥	بابل

المصدر: الزيارة الميدانية اعتماداً على: الشركة العامة للنقل البري/ الفرات الأوسط، ٢٠٢٠.



المصدر: اعتماداً على برنامج (GIS) 10.1.

الخريطة (٣) طرق النقل بالشاحنات بين محافظات الفرات الأوسط

رابعاً: الحمولة المنقولة بالشاحنات حسب عدد الكيلو مترات الطنية (كم/طن) إلى محافظات الفرات الأوسط:-

تباينت الحمولات المنقولة حسب عدد الكيلو مترات الطنية في محافظات الفرات الأوسط خلال اشهر السنة ،اذا احتل شهر نيسان المرتبة الأولى في كمية الحمولات المنقولة (١٥١٢٠٤٩٦ كم/طن) والمسافة المنقولة نحو (١٣٠٨٩٨) كم ،بينما جاء

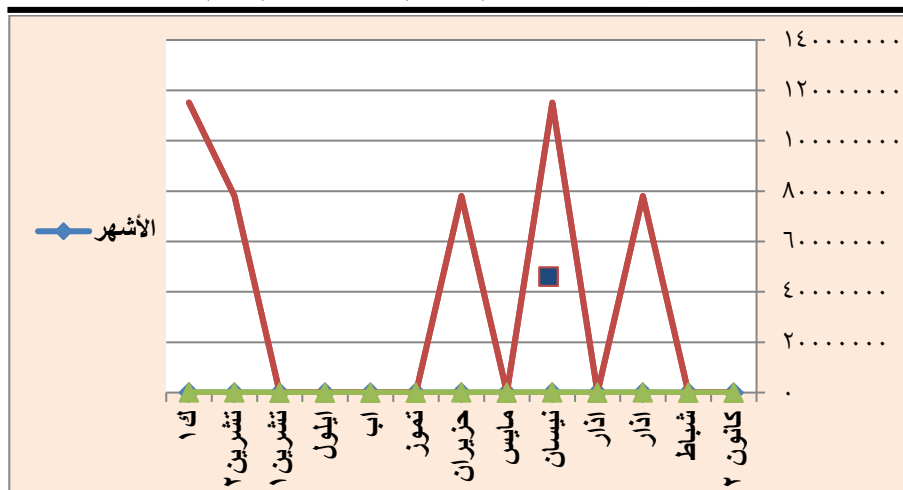
بعدها بالترتيب الثاني من حيث عدد الكيلو مترات الطنية والحمولات المنقولة خلال اشهر السنة ،شهر كانون الثاني حيث بلغت نحو(١١٥١٢٠٣٩٦ كم/طن) و(١٣٠٨٨٨ كم/طن) على التوالي، وفي غصون شهر أذار وحزيران وتشرين الثاني بلغ عدد الكيلو مترات الطنية والحمولات المنقولة نحو(٧٨٠٤١٨٢٣ كم/طن) و(٦٥٥٣٢ طن) على التوالي الجدول (٤) والشكل (٤).

الجدول (٤) النقل البري بالشاحنات (البضائع) (طن) حسب عدد الكيلو مترات

الطنية (كم/طن) والمسافة المقطوعة (كم)

الأشهر	عدد الكيلو مترات الطنية (كم/طن)	المسافة المقطوعة (كم)
كانون ٢	١٨٧٦٢	٣٦٣٥١
شباط	١٩٩٥٨	٤٢١٥٤
اذار	٧٨٠٤١٨٢٣	٦٥٥٣٢
اذار	١٩٩٥٨	٤٢١٥٤
نيسان	١١٥١٢٠٤٩٦	١٣٠٨٩٨
مايس	١٨٧٦٢	٣٦٣٥٢
حزيران	٧٨٠٤١٨٢٣	٦٥٥٣٢
تموز	١٩٩٥٩	٤٢١٦٣
اب	١٨٧٦٥	٣٦٣٥١
ايلول	١٨٧٢٤	٣٦٣٥٣
تشرين ١	١٩٩٦٠	٤٢١٦٣
تشرين ٢	٧٨٠٤١٨٢٣	٦٥٥٣٢
ك ١	١١٥١٢٠٣٩٦	١٣٠٨٨٨

المصدر: الزيارة الميدانية اعتماداً على: الشركة العامة للنقل البري/ الفرات الأوسط، ٢٠٢٠.



المصدر: اعتماداً على جدول (٤)

الشكل (٤) النقل البري بالشاحنات (البضائع) (طن) حسب عدد الكيلو مترات الطنية (كم/طن) والمسافة المقطوعة (كم) حسب اشهر السنة

المبحث الثالث

استراتيجيات التنمية المكانية لقطاع النقل البري

أن التخطيط الاستراتيجي في قطاع النقل البري يتطلب نظرة شاملة لضمان التنسيق بين القطاعات الاقتصادية والخدمية على المدى القريب والبعيد، لغرض تعزيز الإجراءات التخطيطية التي من شأنها توجه قطاع النقل البري وتخطيطه كنظام متكامل وموحد لتحقيق الأهداف في تلبية الاحتياجات والتعامل مع المؤثرات الداخلية والخارجية باستخدام وسائل وتقنيات تهدف إلى تحقيق الغايات وإيجاد البدائل والتنفيذ للوصول إلى النتائج، ثم الاستفادة من الاستثمارات حرصاً على كفاءة عالية في التخطيط الاستراتيجي للتنمية المكانية مستقبلاً، وهذا يتطلب بذل الجهود في سبيل تحسين مستوى قطاع النقل وتصحيح المشاكل التي يعاني منها^(١٦).

(١٦) مجيد ملوك السامرائي، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة المصدر السابق، ص ٣٢٩.

لذا تم تحديد استراتيجيات التنمية المكانية كمحاولة للمستجدات والتطورات المؤثرة على كفاءة التشغيل والتي تتضح من خلال الدراسة الميدانية إلى الشركة العامة للنقل البري / فرع الفرات الأوسط على النحو الآتي:-

الاستراتيجية الأولى: في استراتيجيات التنمية المكانية لتطوير واقع النقل البري بالشاحنات لابد من الكشف عن المعوقات الحالية والمستقبلية والتي تتضح على النحو الآتي:

أ. تدهور واقع طرق النقل نتيجة زيادة عدد المركبات بأنواعها المختلفة ، والتوسع العمراني على جانبي الطرق وزيادة نسبة الحمولات في ظل انعدام السيطرة مما يولد ضغطاً على طرق النقل البري وتدهورها في المستقبل .

ب. ضعف التخطيط الاستراتيجي الذي يتضح في تقاطع طرق النقل البري مع مستوى امتداد خطوط سكك الحديد في منطقة الدراسة بالتحديد في محافظة المثني والقادسية. ثقله المخصصات المالية للنهوض بواقع قطاع النقل البري، بالرغم من الاعتماد الكبير على شبكة الطرق في النقل البري بصورة كبرى ، وقلة كفاءة الأداء في التشغيل من جانب اخر .

ث. زيادة حدة الاختناقات المرورية وخاصة في المناسبات الدينية وانبعث الملوثات البيئية.

ج. إن حركة النقل البري أوجدت آثار متداخلة ببعضها ،لم تقتصر على السائق بل تنتسج بظلالها على المجتمع ،تمثلت في ارتفاع تكاليف النقل وتأخير وصول البضائع خلال الزمن المخصص وترجع المواصفات الحديثة لشبكة النقل البري، وهذا يشكل هدر في الطاقات المادية والبشرية التي يمكن أن تسهم في دفع العجلة الاقتصادية.

الاستراتيجية الثانية:- إن نضع استراتيجية قصيرة المدى تشكل حلول أولية للاستراتيجية المكانية الأولى لتطوير قطاع النقل البري ولضمان نجاح هذه الاستراتيجية وجعلها ذات كفاءة عالية واستدامة ، هنالك مجموعة من الإجراءات لابد من اتخاذها والتي تمثلت في الآتي:-

أ. تعزيز التكامل بين النقل البري بالسيارات والشاحنات وخطوط سكك الحديد من خلال إنشاء شبكة متكاملة تمتد من المثنى والديوانية باتجاه محافظة النجف وكربلاء باتجاه محافظة بابل، والمسار الآخر يمتد من بابل والقادسية باتجاه المثنى، أي بمعنى آخر عمل حلقة متكاملة في الترابط والاتصال مما يسهل عملية النقل البري للبضائع ويقلل الضغط على شبكة الطرق .

ب. تمويل قطاع النقل البري لإعادة تأهيل شبكة النقل وفق المواصفات العالمية ورفع التجاوزات على الطرق من خلال تأهيل كوادر متخصصة من ذي الخبرة الفنية بما ينسجم مع الاستراتيجية المناسبة، إذ تعاني حركة النقل بالشاحنات من إمكانية الوصول بسبب الازدحام المروري والتجاوزات على الطرق وضعف الصيانة.

ت. وضع خطط للسيطرة النوعية والكمية على الحمولات وفق إجراءات قانونية مشددة على محاور شبكة النقل البري، وأشراك الجهات ذات الصلة والمستثمرين .

ث. الاهتمام في تطوير الطرق الحلقية والحولية لمنطقة الفرات الأوسط، وتنظيم حركة النقل البري على إن لا تتقاطع مع خطوط سكك الحديد وجعل كل واحد بمسار منفصل. ج. زيادة كفاءة أسطول النقل بالشاحنات التابعة للشركة العامة للنقل البري في محافظات الفرات الأوسط لزيادة كفاءة الأداء التشغيلي.

ح. بذل الجهود في الحد من الاختناقات المرورية وانبعاثات الملوثات بما يتيح المحافظة على البيئة لمنطقة الدراسة وفق استراتيجية شاملة تسعى إلى تحسين الواقع البيئي لقطاع النقل.

الاستراتيجية الثالثة:- ان ابتكار استراتيجية طويلة الأمد لغرض تطوير قطاع النقل البري وحصول نقله كبرى، تؤدي إلى بناء شبكة متكاملة من وسائل وطرق النقل البري بمختلف أصنافها، هذه الاستراتيجية بدورها سوف تعمل على دعم العلاقات الاقتصادية والتجارية ويصبح النقل البري احد القطاعات المساهمة في تنويع مصادر الدخل ثم دعم التنمية المكانية، والنهوض بالواقع الاقتصادي والاجتماعي والثقافي والخدمي وخاصة (خدمات البني التحتية) والسياحي، وتحقيق الهدف في معالجة المعوقات التي

تقف أمام حركة نقل البضائع والركاب والمواد الأولية بسرعة وكفاءة عالية ، فضلاً عن سهولة الترابط المكاني بين محافظات الفرات الأوسط.

الاستنتاجات:

١- إن النقل البري بالشاحنات بمختلف أنواعها وأحجامها وأوزانها تشكل محور النشاط الاقتصادي من خلال إزالة العقبات التي تقف أمام نقل البضائع والمواد الخام وبكفاءة عالية من مبدأ النقل من الباب إلى الباب وبكلفة أقل.

٢- يساهم النقل البري في تحقيق التنمية الاقتصادية وتأمين نقل البضائع لسد حاجات السكان من جانب ، وتحقيق الترابط بين مناطق الإنتاج والاستهلاك وإمكانية الوصول لمختلف البضائع والمواد الخام.

٣- إن نشاط النقل البري للشركة العامة - الفرات الأوسط دور في دعم الاقتصاد المحلي في تلبية متطلبات السكان، فضلاً عن دعم مؤسسات الدولة كافة .

٤- إن العلاقة بين حركة النقل البري ووجود طرق النقل وفق المعايير الحديثة ترسم صورة الحراك والحركة بين المدن كونها محاور للتنمية المكانية والترابط في الحاضر والمستقبل.

التوصيات:

١. يجب الاهتمام في قطاع النقل البري بالشاحنات من خلال توفير طرق متطورة وفق المواصفات العالمية ، لكي تستطيع أن تقدم خدماتها للسكان ومؤسسات الدولة بكفاءة عالية.

٢. يجب تجهيز الشركة العامة لنقل البري/فرع الفرات الأوسط بالشاحنات الحديثة، لتسهيل عملية نقل البضائع بالسرعة الممكنة، في ظل وجود نقص واضح في أعدادها وبالنتيجة عدم مواكبه التطورات في العالم.

٣. إن تأمين حركة نقل البضائع يتطلب ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك من أجل سهولة الوصول في زمن اقل وبكلفة اقتصادية.

٤. من الجوانب المهمة التي يجب اتخاذها من اجل النهوض في عملية النقل البري في محافظات الفرات الأوسط ،متابعة النشاط الإداري وإصدار القرارات التي من شأنها تحسين واقع العمل .

المصادر:

١. الأجواد، فضل إبراهيم ،المدخل إلى جغرافية النقل ،جامعة سبها، مكتبة الإدارة العامة للمكتبات والنشر، ٢٠٠٢.
٢. حبيبة ،حدادي وآخرون. دراسة جميع مراحل وإجراءات الاستيراد على مستوى مؤسسة عمومية. مذكرة لنيل شهادة ليسانس في الاقتصاد، القاهرة، ٢٠٠٢.
٣. الحسن ، رقية فاضل عبدالله فيروز، الصناعات الصغيرة ودورها في التنمية الإقليمية في محافظة بابل للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٠)، رسالة ماجستير غير منشورة ،كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة بابل، ٢٠١٢.
٤. الراوي، مهيب كامل ، استراتيجية النقل في العراق ،جامعة بغداد، مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا، ٢٠١٨.
٥. السامرائي، مجيد ملوك ، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، اليازوري للنشر والتوزيع، عمان ٢٠١٥.
٦. شريف ، إبراهيم، جغرافية الصناعة ،دار الرسالة للطباعة ،بغداد، ١٩٧٦.
٧. شهاب، محمد احمد، دراسة فاعلية النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى اقتصاد السوق-الشركة العامة للنقل البري حالة دراسية ،رسالة ماجستير، جامعة بغداد، ٢٠١١.
٨. الفتلاوي ،حسين جعاز ناصر، رقية فاضل عبدالله، تحليل مكاني للتنمية الزراعية في محافظة بابل (دراسة في المقومات والمعوقات) ،مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، العدد ٣٨، ٢٠١٨.
٩. فرج، سكتة جهية، الواقع والآفاق المستقبلية للنقل البري(النقل بالشاحنات) في العراق مع أشارة إلى محافظة البصرة ،جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي-قسم الدراسات الاقتصادية،(بلا سنة).
١٠. الفوزان، فهد بن خالد الفوزان، قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية، صحيفة يومية تصدرها مؤسسة الجزيرة للصحافة والنشر <http://www.suhuf.net.sa/2001jazhd/jun/26/ec.htm>



١١. هارون، علي احمد، العوامل المؤثرة في الإنتاج الزراعي -النقل والسوق
<https://almerja.com/reading.php?idm=71736>
١٢. هاشم، صلاح، جغرافية المدن، الطبعة الأولى، دار الفكر، البصرة، ٢٠٢١.

Spatial strategies for the development of road trucking on The route of the Umm Qasr - Silwat line in the Middle Euphrates governorates

Les. ruqayya Fadhil Abdullah Al-Hassan Fairoz

Abstract

Spatial analysis of trucks (goods), between Middle Eastern provinces aims to concave the spatial coherence and highlight its role in economic and social development among areas of production and consumption, and the reason for the actual need for the transfer of individuals and goods therefore stimulates spatial competition and creating an integrated urban system Impact on the status of movement and movement between the centers of the courses of the study area through distance and time to support various economic activities and reduce the problems facing the land transport sector. The transport activity was affected by other activities in instability, reflected on its spatial and spatial trends. It is urgently needed strategic action to improve the reality of this service sector. Transport.

It is therefore necessary to highlight the General Land Transport Company to find out its contribution to the transfer of goods. Collected from official sources through the field visit to the General Company for Land Transport (Middle Euphrates).