

التوزيع الجغرافي لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء ومعايير قياس اهميتها

الكلمات المفتاحية: التوزيع _ الجغرافي _ للمحاور

البحث مستل من أطروحة دكتوراه

م.م مشتاق طالب صالح العميري

أ.د حميد علوان محمد الساعدي

المديرية العامة لتربية كربلاء

جامعة ديالى/كلية التربية للعلوم الانسانية

Mushtaq224@yahoo.com

Mustafajassam2013@yahoo.com

الملخص:

تسعى الدراسات الجغرافية الحديثة دراسة الظواهر الجغرافية ومتغيراتها من حيث التعريف بالظاهرة وعوامل نشاطها ومن ثم توزيعها الجغرافي، وتلقى عمليات التصنيع اهتمام المعنيين في الحقول الاكاديمية والتطبيقية، فالصناعة تنصدر المقام الأول من الانشطة الاقتصادية في قدرتها على احداث تغييرات سريعة في حياة المجتمع، لما للصناعة من تأثيرات في البنية المكانية الاقتصادية والاجتماعية والسكانية للمجتمع لاسيما نشاطات الانسان المختلفة. يهدف البحث الى التوزيع الجغرافي لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء وقياس كفاءتها لعام ٢٠١٤ ضمن معايير حددها الباحثان بسبب ضعف قاعدة البيانات في تحديد الأولويات لقياس كفاءة التوطن الصناعي والكشف عن اهدافه وكانت كالآتي:-

١. حقق كل من محور الرابط، والحافظ، ومحور كربلاء - الحسينية - سدة الهندية على موقع متقدم بنسب (٢١، ٢٢، ٢٢)% على التوالي من درجات المفاضلة في تحقيق الكفاءة الاقتصادية.

٢. حظي محور كربلاء - عين التمر - الحج البري بنسب متقدمة من المنافسة حيث حقق المرتبة الأولى ضمن معيار الكفاءة الاجتماعية والنشاط الاقتصادي والاهداف العامة وبنسب كانت (٢٦%، ١٨%، ١٧%) على التوالي مما يعني ان لها دوراً أساسياً في تحقيق كفاءة اجتماعية ونشاط اقتصادي عن طريق توفير المرتكزات الاساسية للصناعة والاسهام في التنمية الصناعية المستقبلية

٣. تحفيز حركة النشاط الاقتصادي في المحافظة ضمن محور كربلاء - بغداد وكربلاء - هندية - بابل.

المقدمة

التوطن الصناعي industrial localization يعني قوة الجذب الذاتية لمنطقة ما لقيام نشاط صناعي معين نتيجةً لتوفر عوامل موقعيه لها القدرة على الجذب الصناعي تفوق تلك التي تحضى بها بقية الصناعات في باقي أنحاء الإقليم^(١) وعليه فالتوطن الصناعي يعني قيام الصناعة ورسوخها في موطنها.

ويمكن تمييز مجموعتين من عوامل التوطن الصناعي ، الأولى تؤثر في اختيار الموقع الصناعي داخل الاقليم تضم عدداً من العوامل منها المادة الأولية ، النقل السوق ، واليد العاملة ، أما المجموعة الثانية فهي تؤثر في اختيار موضع المشروع الصناعي ، وتضم أسعار قيم الأرض ، وعوامل شخصية وسياسة و تخطيط المدينة ورغبات المستثمرين وطبيعة جغرافية المنطقة وجيولوجية السطح^(٢).

بالرغم من هذا التحديد فان مفهوم التوطن الصناعي يبدو واسعا يعكس عدم رسوخ مضمونه ، لذا فان مزيدا من الاسهام النظري في هذا المجال يضل مطلوباً لتوفير فهم افضل وحدودا واضحة لمعنى التوطن الصناعي مع عموم مفاهيم الصناعة، والجغرافية منها على وجه الخصوص. ان النشاط الصناعي يمكن ان يقوم في موقع او اخر، الا أن النجاح الذي تحققه الصناعة في الإقليم أو الموقع مرهون بإختيار نوع النشاط الصناعي المناسب و توفر متطلبات موقعيه عديدة ، فتتفوق في اهميتها على الصناعات الاخرى التي تشاركها الموقع ، ولضمان ذلك أصبح ضرورياً إقامة الصناعة المناسبة في المواقع المناسبة لها وهو ما يدعى بالتوطن الصناعي industrial localization . لذا فان اقتصار اساليب التحليل على متغيراً محدداً مثل رأس المال او عنصر العمالة يعد مضللاً، ولا بد من الاعتماد على اساليب اخرى لقياس كفاءة التوطن الصناعي وبحسب الاهداف المطلوبة . فمن اجل قياس الكفاءة الاقتصادية تستخدم القيمة المضافة ومعدل نصيب وحدة الأجر والمستلزمات ومعدل اجرة العامل منها مؤشرا لذلك. وعند قياس تحقيق هدف الكفاءة الاجتماعية تستخدم العمالة ، والاجور ومعدل اجرة العامل. وفي قياس النشاط الاقتصادي تستخدم قيمة الانتاج ، ومستلزمات الانتاج، وانتاجية الأجر وانتاجية العامل . ويمكن استخدام جميع المتغيرات لتقرير الاهداف العامة للتوطن الصناعي. وتتم عملية التحليل بإعتماد نصيب كل محور من نقاط المفاضلة التي توزع بينها بإعتبار قدرتها على تحقيق الاهداف المنشودة .

لذا فان البحث يجب ان يتركز على مقدار النجاح واسبابه وكيفية قياس الاهداف الرئيسيه للتوطن الصناعي في المحاور الصناعية لمحافظة كربلاء متجاوزين اعطاء الاهمية لاحد مظاهره وهو زيادة اهمية الصناعة وكما هو معتاد، لكونه يأتي نتيجة وليس سببا لها، ولاجل التحقق من اهداف البحث وفروضه فقد جاء البحث متسلسلاً في الفقرات التالية.

المبحث الأول

١. مشكلة البحث:-

ما اهمية التوزيع الجغرافي لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء ومعايير قياس كفاءتها؟

٢. فرضية البحث:-

كون ان الفرضية اجابة مفترضة و الباحثان يفترضان ضعف قاعدة البيانات في تحديد الأولويات التي كان لها الاثر البالغ لقياس اهمية التوطن الصناعي في محافظة كربلاء.

٣. هدف البحث:

تحديد المحاور الصناعية والاتجاهات المكانية لها لإقامة المشاريع الصناعية. كشف اهداف التوطن الصناعي في محافظة كربلاء من ثم قياسها.

٤. اهمية البحث:-

تأتي أهمية البحث من الجوانب الآتية

أ. عدم وجود دراسات جغرافية متخصصة تناولت قياس الاهداف الرئيسة لمحاور التوطن الصناعي في محافظة كربلاء.

ب. تركزت اغلب الدراسات الجغرافية على الاهمية النسبية للصناعة في الاقليم لكونها دليلاً على وقوع حالة التوطن ، وليس كفاءته الصناعية.

ج. رفد المكتبة العراقية والمحلية في المحافظة ببحث علمي لدراسة التوطن الصناعي في المحافظة وطرق قياسه.

٥. منهجية البحث :-

اتبعت الدراسة المنهج الوصفي والتحليلي وتقييم متغيرات الدراسة لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء وتقييم اهمية التوطن بالأسلوب الكمي، فضلاً عن المنهج الوظيفي.

٦. حدود البحث:-

تمثلت حدود البحث بمحافظة كربلاء، أمّا قطاعياً فتمثلت بالمشاريع الصناعية (الكبيرة والمتوسطة والصغيرة الحجم) الواقعة على المحاور الرئيسية والثانوية في محافظة كربلاء لعام ٢٠١٤.

٧. هيكلية البحث وإجراءاته:

ان تحقيق أهداف البحث لا بد وان يركز على منهجية واضحة تجمع ما بين الجانبين النظري والتطبيقي، من خلال التركيز على محاور التنمية المكانية لذا جاءت هيكلته ضمن فقرات متسلسلة خصص منها المبحث الأول للاطار النظري للبحث، والمبحث الثاني لدراسة الإتجاهات المكانية لمحاور التنمية الصناعية واهم خصائصها الصناعية في محافظة كربلاء. فيما تضمن المبحث الثالث دراسة تحليل اهداف الاتجاهات القطاعية والمكانية لتحقيق التنمية الصناعية، بهدف اعطاء رؤية جغرافية مستقبلية لاتجاهات التنمية الصناعية في المحافظة، وانتهى الباحثان بجملة من الاستنتاجات والتوصيات.

المبحث الثاني

الاتجاهات المكانية لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء

يمكن تقسيم المحاور في منطقة الدراسة إلى قسمين الخريطة (١) وهي:-

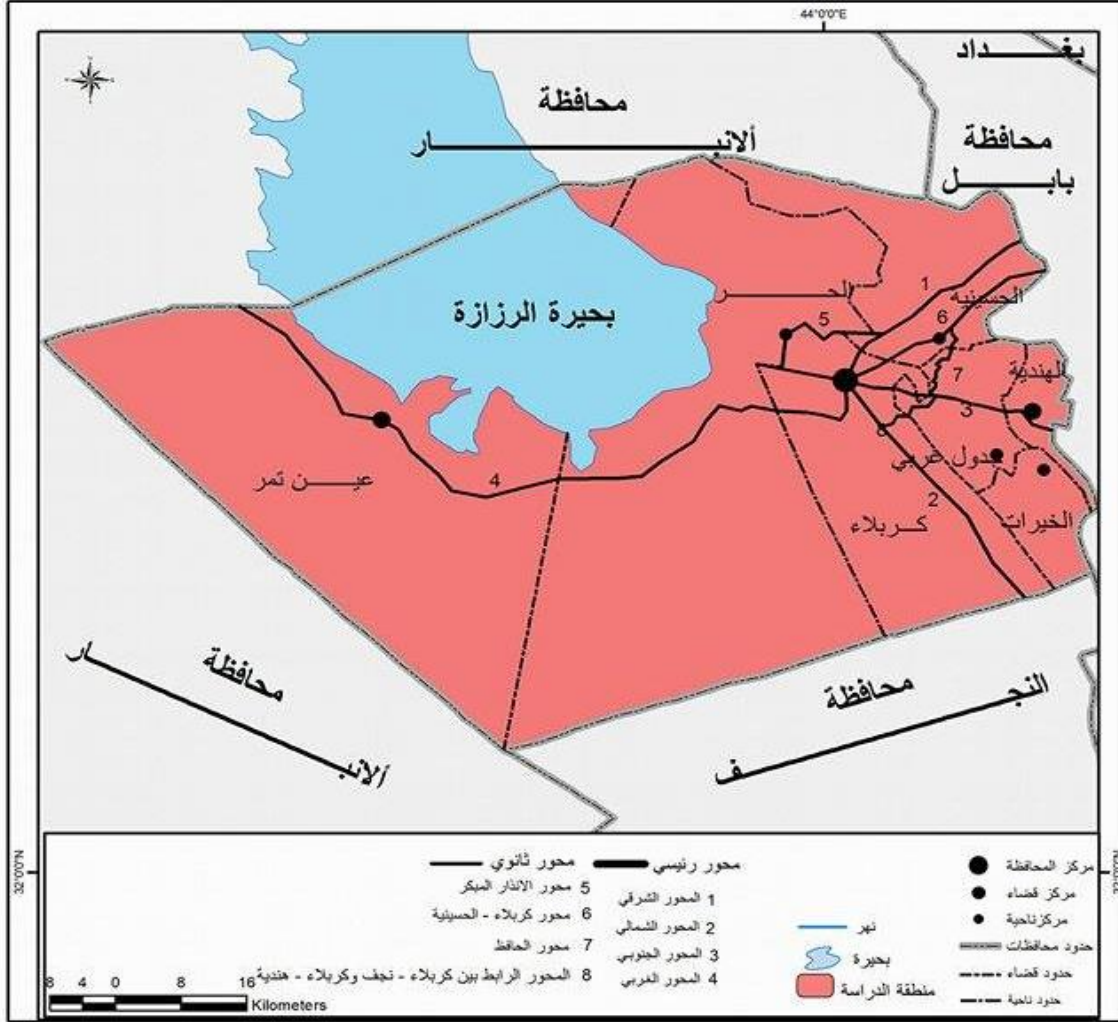
أولاً : المحاور الرئيسية :

تتمثل بالطرق التي تربط محافظة كربلاء بباقي محافظات العراق ، تتمتع بمواصفات هندسية عالية، وهي ذات ممرين منفصلين الأول للذهاب والثاني للاياب وكل ممر منها يحوي على مسلكين وجزرة وسطية (٨) م وبمحرم ١٠٠ م ، تتراوح السرعة المصممة للمركبات عليها بين (١٠٠-١٢٠) كم/ساعة نهارا (٩٠-١٠٠) كم/ساعة ليلاً، وادرك الباحثان خلال الدراسة الميدانية وجود تجاوز على محرمات الطرق كوجود الاكشاك والمحال التجارية وبعض الباعة، علما ان هذه الطرق الحيوية لها دورا في تنمية المنطقة ورفع مستوى التفاعل الاقتصادي والتجاري وتقديم الخدمات الاخرى ، لاسيما نقل الوافدين الى المحافظة. وهذه المحاور هي:-

١. المحور الشمالي ويتمثل بطريق كربلاء - مسيب - بغداد .

٢. المحور الجنوبي ويتمثل بطريق كربلاء - نجف .

٣. المحور الشرقي ويمتد مع طريق كربلاء - هندية - محافظة بابل .
المحور الغربي ويمتد من طريق كربلاء رزازة - عين التمر - طريق الحج البري .
الخريطة (١) محاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء



المصدر: الهيئة العامة للمساحة- خريطة الطرق والجسور في محافظة كربلاء، مقياس (١:٥٠٠.٠٠٠) ،

بغداد ٢٠١٣

ثانيا : المحاور الثانوية :

تتمثل بالطرق التي تربط أفضية ونواحي المحافظة أو أجزائها إلى جانب ربطها ببقية المحافظات المجاورة وبالطرق الرئيسية . وتعد هذه الطرق امتداداً للمحاور الرئيسية في المحافظة وتتمثل بما يأتي :-

١. محور كربلاء-ناحية الحر- طريق الانذار المبكر يربط بين ناحية الحر وبحيرة الرزازة.
٢. محور كربلاء - الحسينية - سدة الهندية.
٣. محور الحافظ ويمتد بين محوري كربلاء - الحسينية ومحور كربلاء - الهندية.

٤. المحور الرابط بين محوري كربلاء نجف وكربلاء هندية.

وهنا يبرز دور الجغرافي في إرشاد المخطط للصناعة إلى أكثر المواقع ملائمة من وجهة النظر الاقتصادية والمصلحة العامة ، لإن الصناعة من أهم جوانب التطور المكاني ، وعليه فإن سياسة تخطيط المواقع الصناعية لابد ان ترتبط مع السياسة العمرانية والاجتماعية والاقتصادية والبشرية باعتبار ان الهدف هو عملية التنمية الشاملة فالخبير الاقتصادي يربط البعد المكاني (الجغرافي) من خلال قوى التفاعل الوظيفي للنشاط الصناعي ، لذلك تسعى الدراسات الجغرافية الحديثة الى وضع الإستراتيجيات اللازمة لإحداث التنمية المطلوبة في ظل المتغيرات الجغرافية المتوفرة وبكل عناصرها سعياً لتحقيق التنمية ، فلا بد من إيضاح أهم المحاور الرئيسة المكانية للتنمية الصناعية في محافظة كربلاء وبالشكل الآتي :-

أولاً : المحاور الرئيسة

١. المحور الشمالي ويتمثل بطريق كربلاء - مسيب - بغداد .

يعد من المحاور الرئيسة المهمة في محافظة كربلاء ، بوصفه شرياناً حيوياً يربط المحافظة بالعاصمة بغداد ويخترق العديد من المدن الواقعة على امتداده ابتداءً من الحصوة والمسيب ثم يدخل محافظة كربلاء ماراً بقرية الوند - الإمام عون قرية الحسينية ومن ثم يدخل مدينة كربلاء ، يبلغ طول المحور ضمن حدود منطقة البحث (٣٠ كم) وهو ذو ممرين كل ممر بعرض (٧.٣٠ م) تتوسطه جزيرة وسطية بعرض (١٠.٥ م) وبمحرّم (١٠٠ م) من الجانبين^(٣). يسهم المحور في خدمة عدد من المحافظات في نقل المواد الإنشائية كالرمل، والحصى، والسمنت وغيرها من كربلاء إلى مراكز استهلاكها في بغداد والمسيب والحلة .

تنتشر على هذا المحور عدد من الصناعات مختلفة الأحجام منها مسجلة بصيغة رسمية ومنها غير مسجلة بلغ عددها (١٥) معملاً منها خاص للصناعات الغذائية مثل مطاحن الحبوب والطحين ومعامل تصفية وتحلية المياه ومعامل إنشائية مثل صناعة البلوك والطابوق وعائدية الأرض المقامة عليها اغلب المصانع لوزارة المالية والجزء القليل من الأراضي هي أما عقود زراعية أو يمتلكها الأفراد (ملكية خاصة) وان غياب الرقابة الحكومية والإدارية وعدم قدرتها على متابعة التجاوزات وإزالتها وارتفاع أسعار الأراضي وبدلات الإيجار مما أدى إلى التجاوز وتغيير صنف الأرض من استعمال زراعي إلى استعمال صناعي. فضلاً عن قيام صناعات متوسطة وصغيرة على هذا المحور تمثلها

معامل صناعة البلوك الكهربائي واليدوي ومعامل لتنقية وتعبئة مياه الشرب (Water Filtration methods Reverse Filtration) ومعامل صناعة الكتل الكونكريتية والتلج

ومن اهم هذه الصناعات^(٤) :

١. مطحنة كربلاء لطحن الحبوب .
٢. شركة السفير لطحن الحبوب .
٣. مشروع ماء كربلاء الموحد .
٤. مطحنة المفيد .
٥. معمل انتاج الكتل الكونكريتية .
٦. معمل طحين الزهيري .
٧. الشركة الوطنية لصناعة اللدائن .
٨. شركة النجاح لإنتاج اللدائن .
٩. معمل الرحمن لانتاج البلوك .
١٠. معمل تلج التسامح .

ساعد هذا الطريق على تحقيق أهداف اجتماعية ، واقتصادية تتمثل في سهولة الاتصال بين المدن والأقاليم المختلفة والمحافظات الباقية ويساعد في سهولة وصول المنتجات الصناعية من وإلى بقية المحافظات.

٢. المحور الجنوبي (محور كربلاء - نجف) .

يعد هذا المحور من المحاور الرئيسية التي تربط المحافظتين وبطول (٧٥) كم، بدءاً من مركز مدينة كربلاء منها (٤٢ كم) ضمن حدود محافظة كربلاء^(٥) ، وهو ذو ممرين للذهاب والإياب ويعرض (٨ م) للممر الواحد ، وبجزرة وسطية بعرض (٨ م)^(٦) ، يضم هذا المحور عدداً مهماً من المصانع ومنها:-

١. شركة كربلاء للبناء الجاهز .
٢. مجموعة مطاحن ومنها المطحنة الحكومية والهنا .
٣. معمل اسفلت كربلاء .
٤. معمل الذرة الصفراء .
٥. معمل تلج الحسيني .

٦. معمل كربلاء لصناعة الزجاج .

٧. معامل الكفيل لصناعة المنظفات .

وهناك العديد من الصناعات والورش الاخرى ضمن منطقة (الحي الصناعي) ومنها الورش الصناعية لصيانة وتصليح السيارات مع وجود عدد من المعامل وبأحجام مختلفة لعمل الأبواب والشبابيك (PVC)، و المحجرات إذ بلغ عدد المنشآت الصناعية ضمن هذا المحور (١٠٧) منشأة صناعية، (٧٠) منها هي صناعات معدنية مثل صناعة الخزانات الكبيرة الحجم (السايلو) وخزانات الضغط البخاري والحراري وصناعة خزانات (حوضيات) السيارات الكبيرة (ناقلات النفط ، وتناكر الماء وغيرها) فضلاً عن معامل لصناعة الأنايب الحديدية والبلاستيك وصناعة مكائن صناعية أخرى مثل كترات قطع الحديد وبعض أجزاء المعدات والمكائن الأخرى ، فضلاً عن وجود (١٩) منشأة صناعية للصناعات الكيماوية منها صناعة المنظفات وصناعة الزجاج وتوفير كيمياويات معالجة الغاز الطبيعي وتخليه المياه وصناعة اللدائن ، إذ تبرز أهمية هذه الصناعة بوصفها المحور الرئيس للتنمية الصناعية، وتمثل الصناعات الغذائية في هذا المحور بحدود (١٨) منشأة صناعية مختلفة الأحجام منها لتصفية وتعبئة مياه الشرب ومعامل العصير والدبس والصابون وغيرها من المعامل ، تتراوح مساحة هذه المعامل الموجودة داخل الحي الصناعي بين (١٠٠٠ - ٢٠٠٠) متر للمعمل الواحد ، ويعد المصدر الرئيس للمياه ضمن هذه المنطقة مياه الإسالة (التي تعتمد على شبكة الماء في المحافظة) لاسيما اعتمادها على الآبار والمياه الجوفية.

فضلاً عن الاعتماد على الكهرباء الوطنية للحصول على الطاقة الكهربائية والاعتماد على المولدات (الديزل) لتوليد الطاقة الكهربائية عند انقطاع التيار الكهربائي الوطني ولا يخلو الحي الصناعي أيضاً من الصناعات الإنشائية (معامل صناعة البلوك) والبالغ عددها (٨) معامل مختلفة الأحجام استغلت القرب من المواد الأولية وأهمها الرمال والحصى وقربها من المستهلك^(٧) ساعد هذا المحور على زيادة الترابط والاحتكاك الاقتصادي والاجتماعي والتجاري بغية زيادة سهولة الاتصال بين المحافظتين وبين المستقرات الريفية والحضرية^(٨).

٣. المحور الشرقي (كربلاء - هندية - محافظة بابل).

يتجه المحور شرقاً ابتداءً من مركز منطقة الدراسة وصولاً إلى الطرف الغربي لمحافظة بابل وبطول (٤٢ كم) ، وهو محور ذو ممرين بعرض (٧م) للممر الواحد تتوسطه جزيرة

وسطية بعرض (٨م)^(٩) ، يتفرع من هذا المحور طرق فرعية لخدمة المراكز الحضرية منها:-

أ- إلى مركز ناحية الخيرات وناحية الجدول الغربي .

فرع الطريق الرابط بين طريقي كربلاء نجف وكربلاء - هندية مروراً بقرية واحد حيران .
 ب- فرع طريق الحافظ مارا بقرية الطف والتي تعد محور ثانوي لمنطقة الدراسة ، تنتشر على هذا المحور الصناعات الإنشائية إذ يتخصص بصناعة الكاشي الكربلائي وصناعة (البايات) لعمل مصاطب السلام فضلاً عن انتشار الصناعات الغذائية وصناعة الكاشي والاشتاكر وإنتاج الكتل الكونكريتية والبلوك يبلغ عدد معامل الصناعات الإنشائية (٧٥) معمل وأغلبها في منطقة فريحة، فضلاً عن وجود معامل الطابوق والتي غالباً ما تكون بعيدة عن مركز المدينة كونها من الصناعات الملوثة للبيئة إذ ساعدت الخواص الطينية (للتربة) على إنشاء معامل الطابوق، يعتمد المحور على خطوط الشبكة الوطنية للحصول على الطاقة الكهربائية، وتعد مياه الاسالة المصدر الرئيس للمجهز للمعامل ضمن هذا المحور فضلاً عن المياه الجوفية .

يمر هذا المحور وسط قضاء الهندية ليصل إلى محافظة بابل ، إذ لا يخلو القضاء من وجود الصناعات وبكافة أنواعها الغذائية والإنشائية والتعدنية والخشبية وغيرها . وتعد الصناعة في قضاء الهندية من الصناعات المتوسطة والصغيرة الحجم حيث تتوزع هذه الصناعة بصورة عشوائية إذ تظهر تركز واضح في منطقة (CBD) المركزية لقضاء الهندية حوالي ١٥% من النشاط الصناعي، ومنطقة الشوارع والأحياء المجاورة ١٢% منه والحي الصناعي ٣٧% ، أما باقي الصناعات فقد توزعت بين الأحياء السكنية للقضاء^(١٠).

٤. المحور الغربي (طريق كربلاء - رزازة - عين التمر - الحج البري) .

ينطلق هذا المحور من مدينة كربلاء وبتجاه قضاء عين التمر موازياً لبحيرة الرزازة وهو بطول (٨٠ كم) ضمن حدود محافظة كربلاء ، ويستمر امتداده حتى مجمع عرعر الحدودي ، ضمن الهضبة الغربية في منطقة متميزة بطبيعتها الصحراوية ، ومن ثم يخترق الأراضي السعودية وصولاً إلى مكة المكرمة .

وتتفرع من هذا المحور طرق ثانوية عدة هي ^(١١)

أ. الطريق المؤدي إلى معمل اسمنت كربلاء بطول (٥) كم ، انجز الطريق عام ١٩٨٥ من قبل الهيئة العامة للطرق والجسور .

ب. طريق الانذار المبكر بطول (٦ كم) يصل بين محور بغداد ناحية الحر ومحور عين التمر وهو احد المحاور الثانوية التي سيتم ذكرها. ويضم (١٥) معملاً للجص والبلوك وغيرها من المعامل الإنشائية وأغلب هذه المعامل هي غير خاضعة للشروط القانونية^(١٢).

ت. طريق عين التمر - الرحالية (٢٦ كم) وهو ذو مسلكين للذهاب والثاني للاياب انجز عام ١٩٨٤ من قبل الهيئة العامة للطرق والجسور، يبدأ مسار الطريق من مركز قضاء عين التمر (شثاة) ثم يتجه شمالا باتجاه ناحية الرحالية التابعة لمحافظة الانبار ، تقع على امتداد هذا الطريق قرى قليلة جدا من اهمها قرية الامام احمد بن هاشم(عليه السلام) .

يحتل المحور أهمية كبيرة وجاءت أهميته من تخصصه بوجود صناعات كثيرة وبمختلف الأحجام فضلاً عن كونه طريق الحج البري ، عائدة أراضي هذا المحور لوزارة المالية حيث تنتشر على هذا المحور صناعات ملوثة للبيئة مثل معامل الجص ومعمل لصناعة الحديد فضلاً عن كسارات الحصى ومعامل الرمل بلغ عدد المعامل في هذا المحور (١١٥) معمل منها مجاز رسمياً ومنها غير رسمي فضلاً عن وجود معامل لإعادة الزيوت المحروقة^(١٣). ويعد هذا المحور من الطرق الدولية المهمة والتي يعول ان تنهض بتطوير حركة الصادرات والواردات ، وحركة السياحة الدينية بين العراق والسعودية تحصل هذه المنشآت الصناعية على الطاقة الكهربائية من خطوط الشبكة الوطنية، فضلاً عن مولدات الطاقة الكهربائية الخاصة بالمعامل، أما المياه فتحصل عليها من شبكة الإسالة واستخدام مياه الآبار، وهذا المحور غني بمواد أولية متنوعة من المواد الخام المعدنية اللافلزية ومنها^(١٤):-

١. القشرة الجبسية:- وتبلغ كمية الاحتياطي منها إلى (١.٤٠٠.٠٠٠) طن وتدخل في صناعة الجص والبورك .

٢. الرمل والحصى : وتصل نسبة الاحتياطي الموجود منها إلى ٦٢٧ مليون م^٣.

٣. أطيان الاسمنت : وتدخل في صناعة الاسمنت ويصل الاحتياطي منها إلى (٢٢) مليون طن .

٤. حجر الجبس وتصل كمية الاحتياطي إلى (٢١٠) مليون طن وتدخل في صناعة النورة والجص والثرمستون والكاشي.

ثانيا : المحاور الثانوية :-

١. محور كربلاء-ناحية الحر طريق الانذار المبكر يربط بين ناحية الحر و بحيرة الرزازة - محور بغداد:-

يحتل هذا الطريق المكانة الأولى في المدينة يخترق المحور ناحية الحر ويرتبط بطريق الانذار المبكر الذي يربط بين محوري كربلاء بغداد وكربلاء عين التمر ، وهو بطول (٥ كم) بدءاً من مركز المدينة ماراً بمنطقة (المعلمي) التي تضم عدد من المعامل منها (معامل التعليب ، ومعامل الألبان ، ومعامل الثلج وشركة المشروبات الغازية ، ومعامل العصائر)، وصولاً إلى ناحية الحرّ، ويستمر ايضاً لمسافة (٥) كم اخرى ليلتقي بمحور كربلاء - بغداد، ويعرض (٦م) ، يقع هذا الطريق شمال غرب مدينة كربلاء وهو طريق خاص أنشئ خصيصاً لحركة الارتال العسكرية في عام ١٩٨٨، ليسير ايضاً باتجاه طريق الحج البري بمسافة (١٢) كم ليرتبط به فيما بعد ، يطغي على هذا المحور صفة الصناعات الغذائية فضلاً عن انتشار صناعة الأخشاب . وتنتشر صناعات اخرى على امتداد محور الإنذار المبكر منها معامل الإنتاج البلوك قريبة من الاحياء السكنية ومعامل كربلاء لإنتاج البلوك ، تبلغ عدد المعامل الموجودة على المحور (٧٢) معملاً وبأحجام مختلفة. تستمد هذه المعامل الطاقة من خطوط الشبكة الوطنية، و المولدات الموجودة في المعمل وتستمد المياه من محطة الحسينية (شبكة الإسالة الموجودة) وتحوي المعامل على خزانات كبيرة لتخزين الماء واستخدامه عند انقطاعه. ومن ابرز المنشآت الموجودة ضمن هذا المحور هي:

- أ. معمل تعليب كربلاء .
- ب.معامل المشروبات الغازية .
- ت.شركة الوسام الانتاج الالبان .
- ث.معامل معجنات ويسكويت .
- ج. معامل لتتقية وتحلية مياه الشرب .
- ح. معامل الثلج وانتاج الايس كريم .

خ. معامل انتاج الخل والدبس .

د. معمل ديالى لانتاج البلوك .

ذ. محطة كربلاء الغازية الواقعة في قرية (الكمالية) .

تزود المعامل الموجودة في هذا المحور المدينة بمنتجاتها وكذلك تسويق الإنتاج إلى المدن المجاورة. (١٥)

٢. محور كربلاء - الحسينية - سدة الهندية

يبدأ مسار الطريق من مدينة كربلاء ، موازياً لنهر الحسينية متجهاً شمالي شرقي سالكاً اراضي منبسطة خصبة ذات بساتين كثيفة ، يبلغ طول الطريق حوالي (١٨) كم بممر واحد وبمسلكين احدهما للذهاب والآخر للإياب يبلغ عرض المحور (٦.٥م) وعرض الاكتاف (١.٥م) وبدون محرم اي ان العرض الكلي للطريق يبلغ (٩.٥م) يتفرع هذا الطريق قبل وصوله الى سدة الهندية عدة تفرعات ذات امتدادات صغيرة مثل الطريق الحافظ بطول (٥) كم وبطريق قرية المشورب وقرية الدعوم بطول (٧) كم. وطريق ناحية الحسينية الشامي بطول (١) كم وطريق ناحية الحسينية ابو محمد بطول (١كم). يمر هذا الطريق بقرى عديدة منها قرية العطيши ثم قرية الطف ثم قرية ام الحمام وصولاً الى سدة الهندية ، يحتل هذا المحور مكانة متقدمة من حيث اهمية الطرق الثانوية في محافظة كربلاء ، جاءت هذه الاهمية النسبية التي انفرد بها عن غيره من الطرق نتيجة وجود المحاصيل الزراعية المتمثلة ببساتين النخيل المنتشرة على طول مسار هذا الطريق اذ ان هنالك ما يقرب من (٣٥) مركزاً لتجميع وبيع التمور الى الاسواق في بغداد وبقية المحافظات. كما انه متخصص بوظيفة النقل الخدمي وتقع تحت مظلة هذا المفهوم انماط نقل المسافرين بين النويات الريفية الى المراكز الحضرية لاسيما انتشار بعض الصناعات عليه ومنها صناعات غذائية مثل معمل الثلج ومعامل تصفية وتحلية المياه (Reverse Osmosis) وكذلك معامل البلوك ومعامل الحدادة والالمنيوم .

٣. محور الرباط:

يربط ما بين الطريقين الرئيسين كربلاء - نجف، وكربلاء - بابل، يبلغ طول الطريق (٧) كم وهو بممر واحد للذهاب و للإياب، بعرض (٦) م، وبكثف ترابي (٣) م من الجهتين، انجز هذا الطريق سنة ١٩٩٠ من قبل الهيئة العامة للطرق والجسور، يمر هذا

الطريق في العديد من القرى منها قرية البكان، وقرية محمد الهاتف، وقرية الزبيلية وقرية الصخر العربي.

أما أهم المنشآت الصناعية الموجودة على المحور فهي:-

أ. شركة الكفيل للمنتجات الحيوانية والأعلاف .

ب. شركة خيرات السبطين للخبابة المركزية وإنتاج الكتل الكونكريتية .

ت. معمل بلوك يدوي متعددة .

ث. معمل الانتاج الكرفانات .

٤. محور الحافظ (الابراهيمية) الحسينية:

هو من الطرق الثانوية يقع هذا الطريق في الجهة الشرقية لمدينة كربلاء ضمن حدود ناحية الحسينية، يبلغ طول هذا الطريق (٥كم) وهو بممر واحد بمسلكين عرض المسلك الواحد (٣م)، اي ان العرض الكلي للطريق هو (٦م)، انجز هذا الطريق عام ١٩٨٧، من قبل الهيئة العامة للطرق والجسور، يبدأ مسار هذا الطريق من مفرق العطيشي باتجاه الحافظ جنوبي شرقي، يخترق هذا الطريق بساتين النخيل والحمضيات التي تقع على امتداد هذا الطريق ومن القرى التي تقع على امتداد هذا الطريق هي قرية الكركاشية، وقرية الدهمش، ومن اهم الصناعات المنتشرة ضمن المحور هي:-

أ. شركة الكفيل للاستثمارات العامة وإنتاج الاعلاف .

ب. مطحنة العلق .

ت. معمل السقاء لإنتاج المياه المعدنية .

ث. معمل أنتاج الكارتون التابع لشركة خيرات السبطين .

ج. معمل امواج لإنتاج المياه المعدنية .

ح. الشركة المتقدمة لإنتاج الصناعات الغذائية .

فضلاً عن معمل البلوك اليدوي والكهربائي مثل معمل بلوك الكربلائي و الحدادة والالمنيوم و(PVC) لصناعة الابواب والشبابيك وغيرها.

اما اهم المواد الأولية الموجودة ضمن المحور فهي مواد اولية زراعية وحيوانية، ويستمد المحور الطاقة الكهربائية من الشبكة الوطنية والاعتماد على مولدات الديزل لسد العجز

الحاصل في الطاقة ويحصل على المياه الصالحة للشرب من شبكة الاسالة الممتدة ضمن المحور.

المبحث الثالث

تحليل اهداف الاتجاهات القطاعية والمكانية لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء.

تختلف الأهداف المرجوة للتنمية الصناعية بحسب التوجيهات السياسية لصانع القرار المعتمد وحسب مراحل نمو الاقتصاد القومي أو الإقليمي ، فقد تسعى الجهات التخطيطية إلى تنشيط حركة الاقتصاد في إقليم معين من اجل إعادة التوازن والنشاط لذلك الإقليم ، أو يكون الهدف من التنمية لغرض الربحية وخاصة في الدول الرأسمالية أو الغرض منها تحقيق الأهداف الاجتماعية ، وان اختيار المتغيرات الداخلة في التحليل أو التي تقود إلى الهدف من وراء التنمية ستتغير تبعاً للحقبة الزمنية والهدف، لذا سيتم اختيار متغيرات تعتمد على تقديرات الباحثين المستندة على آراء الخبراء والتي تختلف اسبقيتها بين مدة وأخرى ومن محافظة إلى أخرى وان هذه المقاييس تقيس اهمية الصناعة وليس كفاءتها وهو الهدف الذي يجب قياسه وتأكيده وابعاده ويمكن إيجازها بما يأتي:- (١٦)

١- **هدف الكفاءة الاقتصادية** :- ان مؤشرات الكفاءة الاقتصادية للصناعة تظهر من خلال التغير الحاصل في هيكل الإنتاج والدخل المتحقق للإقليم ، ان تحقيق احد الفروع الصناعية أو الصناعة عامة عائد اقتصادي مجزي يعد هدفاً أساسياً تسعى لتحقيقه جهود الصناعة في جميع الأقاليم الصناعية وقد تتوقف الجهود لاحقاً وقياس الكفاءة الاقتصادية للفرع الصناعي يمكن استعمال المتغيرات الآتية :- القيمة المضافة لكل وحدة اجور ، القيمة المضافة لكل وحدة من مستلزمات الانتاج ، والقيمة المضافة لكل عامل .

٢- **الأهداف الاجتماعية** :- يبرز هذا الجانب في توفر فرص عمل للأيدي العاملة وتحجيم البطالة في المناطق التي تعاني من ضغط سكاني فضلاً عن التغير في السلوك البشري المتولد بسبب النشاط الصناعي الجديد ستكون نمطاً جديداً من العلاقات ذات نتائج تختلف عن نمط المجتمع السابق ، مما يعني حدوث تغير في التركيب الاجتماعي والعلاقات الاجتماعية ضمن مستويات العمل وفي المناطق السكنية للعاملين وتنمية التغير في السلوك

البشري^(١٧). ولقياس الكثافة الاجتماعية يمكن اعتماد متغيرات مثل عدد العاملين نسبتهم ، والأجور الممنوحة للعاملين ، ونسبة ومعدل أجرة العاملين .

٣- **النشاط الاقتصادي** :- ان النشاط الاقتصادي يجلب دخلاً للإقليم من خارجه ، إذ تعاني بعض الأقاليم من ضعف واضح في نشاطها الاقتصادي وفي مستويات نمو قطاعاته ، إما النشاط غير الأساسي الذي يخدم سكان الأقاليم لا يضيف مردوداً أو دخلاً إضافياً ، ولتجاوز ذلك لابد من إعطاء أسبقية للصناعات القادرة على تحفيز الحركة الاقتصادية في الأقاليم مثل الصناعات الزراعية أو الصناعة التي توفر روابط واتجاهات عديدة مع صناعات أخرى قائمة أو تقوم بها في المحافظة ولقياس النشاط الاقتصادي يمكن اعتماد متغيرات مثل نسبة الإنتاج ونسبة مستلزمات الإنتاج وقيم المستلزمات والأجور ونسبة إنتاج كل عامل .

٤- **الأهداف العامة** :- للتنمية الصناعية اثر في إعادة توزيع الدخل بين أفراد وجماعات السكان إذا هي حالة دمج الأهداف الاقتصادية والاجتماعية واعتمادها جميعاً في المفاضلة لتحقيق الأهداف العامة والشاملة ، مع إمكانية إبقاء بعض الأهداف لمرحلة زمنية قادمة ، وحسب حالة المحافظة أو الإقليم ، وتحقيق فرع من الرتبة المتوازنة بين المستوطنات البشرية ضمن الإقليم كتطوير الخدمات الصحية والتعليمية والاجتماعية والترفيهية وخدمات الإسكان والأسواق وغيرها^(١٨).

طبقت هذه الأساليب في تحليل كفاءة محاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء للصناعات التحويلية عام ٢٠١٤ بالاعتماد على الجدول (١) وكانت النتائج كالتالي :-

الجدول (١) المعايير المعتمدة لقياس الاهداف الرئيسة للتوطن الصناعي في محافظة كربلاء لعام ٢٠١٤

المحاور	عدد المنشآت	عدد العاملين	قيمة الاجور	قيمة الانتاج	قيمة مستلزمات الانتاج	القيمة المضافة
المحاور الرئيسة	١٢	١٠٨	٦٤٨٥٤٠	٦٢٣١٨٦	٥٥٣٩١١	٦٩٢٧٥
	١٠٦	٢٤٨٣	٢٠١١٢٣٠٠	٤٧٨٧٨٣٨٤	٤١٨٩٣٥٨٦	٥٩٨٤٧٩٨
	٦٠	٣٧٢١	٣٣٤٨٩٠٠٠	٢٩٠٥٧٠٤	٢٥٤٢٤٩١	٣٦٣٢١٣
	٧٨	٤٩٦٢	٤٤٦٥٨٠٠٠	٤٥٨٦٤٢٢٤	٣٩٣١٢١٩٢	٦٥٥٢٠٣٢
المحاور الثانوية	٧٢	٣٥٨٧	٣٦٩٧٢٧٦٨	٣٦٩٩٥٢٩٩	٣٢٦٦٢٤٨٨	٤٣٣٢٨١١
	٨	٤٧	٣٥٠٢٧٥	٢٣١٠٢٣٢	٢٠٢١٥٧٨	٢٨٨٦٥٤
	٤	٣٧	٢٦٨٦٠٠	٢٠٥٥٥٤٤	١٨١٣٧١٥	٢٤١٨٢٩
	٤	٣١	٢٦٠٤٠٠	١٦٨٣٤٥٦	١٤٧٣٠٢٤	٢١٠٤٣٢
	٣٤٤	١٤٩٧٦	١٣٦٧٥٩٨٨ ٣	١٤٠٣١٦٠٢٩	١٢٢٢٧٢٩٨٥	١٨٠٤٣٠٤٤

المصدر : الدراسة الميدانية ٢٢/٤/٢٠١٤

اولا : معيار الكفاءة الاقتصادية :-

جاءت نتائج تحليل الكفاءة الاقتصادية كما في الجدول (٢) ويتضح منه ما يلي :-

يتم حساب المعادلة بالصيغة الآتية:-

١- القيمة المضافة/ على الاجور

٢- القيمة المضافة/ مستلزمات الانتاج

٣- القيمة المضافة/ عدد العمال

٤- جمع النسب المئوية لاستخراج نقاط المفاضلة ، من ثم استخراج نسب مئوية لنقاط المفاضلة.

الجدول (٢) الكفاءة الاقتصادية لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء لعام ٢٠١٤

المجموع		قيمة مضافة / عامل		قيمة مضافة / مستلزمات		قيمة مضافة / اجر		المحاور
%	نقاط	%	الف دينار	%	دينار	%	دينار	
٥.٧	١٧	٢.٦	٦٤١٤٣.٥٢	١١.١	١٢.٥	٣.٣	١٠.٧	كربلاء - بغداد
١١	٣١.٦	٩.٦	٢٤١٠٣٠.٩	١٢.٧	١٤.٣	٩.٣	٢٩.٨	كربلاء - نجف
٤.٥	١٣.٤	٠.٤	٩٧٦١.١٦٦	١٢.٧	١٤.٣	٠.٣	١.٠٨	كربلاء - هندية - بابل
٨.٢	٢٤.٧	٥.٣	١٣٢٠٤٤.٢	١٤.٨	١٦.٧	٤.٦	١٤.٧	كربلاء - رزازة - عين التمر - الحج البري
٦.٧	٢٠.١	٤.٨	١٢٠٧٩٢.١	١١.٧	١٣.٣	٣.٦	١١.٧	كربلاء - الحر - الانذار المبكر
٢١	٦٢.٦	٢٤	٦١٤١٥٧.٤	١٢.٦	١٤.٣	٢٦	٨٢.٤	كربلاء - الحسينية - سدة الهندية
٢٢	٦٥.٨	٢٦	٦٥٣٥٩١.٩	١١.٨	١٣.٣	٢٨	٩٠	طريق الحافظ
٢٢	٦٤.٧	٢٧	٦٧٨٨١٢.٩	١٢.٧	١٤.٣	٢٥	٨٠.٨	طريق الرابط
١٠٠	٣٠٠	١٠٠	٢٥١٤٣٣٤	١٠٠	١١٣	١٠٠ %	٣٢١	المجموع

المصدر : من عمل الباحثين اعتمادا على الجدول (١).

١. حقق محور كربلاء - النجف المرتبة الثانية (١١%) ضمن درجات المفاضلة مما يدل على انه محور ذو كفاءة اقتصادية عالية .

٢. جاء محور كربلاء - رزازة - عين التمر - الحج البري بالمرتبة الثالثة وبنسبة (٨.٢%) من درجات المفاضلة مما يعني ان هنالك عمليات تنمية صناعية في المستقبل تحقق اهداف اخرى من اهداف التنمية الصناعية لاسيما وان المحور يتمتع بوجود صناعات ستراتيجية مثل معمل الحديد والصلب ومعمل السمنت ومعمل صناعة المواد العازلة الثرمستون ومعامل الجص والنورة والحصى والرمل .

٣. انخفضت نسبة درجات المفاضلة ضمن محور كربلاء - بابل وكربلاء - بغداد وكربلاء - الحر الانذار المبكر اذ بلغت نسب المفاضلة (٤.٥ - ٥.٧ - ٦.٧)% من نقاط المفاضلة بين المحاور وهذا يدل على انها عملت بكلف مرتفعة، وقد يكون بإمكانها تحقيق اهداف اخرى للتنمية الصناعية ليست اهدافا ربحية اقتصادية .

ثانيا : معيار الكفاءة الاجتماعية :-

ظهرت نتائج تحليلها في الجدول (٣)

١. حظي محور كربلاء - عين التمر - الحج البري بقدر جيد من المنافسة إذ حقق المرتبة الأولى (٢٦%) من نقاط المفاضلة مما يجعله في مقدمة المحاور وحقق كل من محوري كربلاء - الحر الانذار المبكر ومحور كربلاء - هندية - بابل المرتبة الثانية ونقاط مفاضلة (٢٢ ، ٢١) % على التوالي مما جعلهما أولى المحاور لتحقيق كفاءة اجتماعية بعملية التنمية الصناعية مستقبلا .

٢. اسهم محور كربلاء - نجف بنسبة وقيمة (١٥%) من نقاط المفاضلة مما يعني انه مؤهل للاسهام بتنمية صناعية مستقبلية .

٣. جاءت بقية المحاور (طريق الرابط، كربلاء - الحسينية - سدة الهندية، طريق الحافظ ، كربلاء - بغداد) بنسب مفاضلة منخفضة كانت (٤.٤ ، ٤ ، ٣.٨ ، ٣.٤)% على التوالي لكل منها مما يدل على ضعف قدرتها على الاستجابة لتحقيق الاهداف والابعاد الاجتماعية ، بسبب صغر حجم منشأتها .

الجدول (٣) الكفاءة الاجتماعية لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء لعام ٢٠١٤

المجموع		معدل اجر العامل		الاجور		عاملين		المحاور
%	نقاط	%	الف دينار	%	الف دينار	%	عدد	
٣.٤	١٠.٣	٩.١٦	٦٠٠٥	٠.٤٧	٦٤٨٥٤٠	٠.٧	١٠٨	كربلاء - بغداد
١٥	٤٤.١	١٢.٤	٨١٠٠	١٤.٧	٢٠١١٢٣٠٠	١٧	٢٤٨٣	كربلاء - نجف
٢١	٦٣.٢	١٣.٧	٩٠٠٠	٢٤.٥	٣٣٤٨٩٠٠٠	٢٥	٣٧٢١	كربلاء-هندية - بابل
٢٦	٧٩.٤	١٣.٧	٩٠٠٠	٣٢.٧	٤٤٦٥٨٠٠٠	٣٣	٤٩٦٢	كربلاء - رزازة-عين التمر - الحج البري
٢٢	٦٦.٧	١٥.٧	١٠٣٠٧. ٤	٢٧	٣٦٩٧٢٧٦٨	٢٤	٣٥٨٧	كربلاء - الحر - الانذار المبكر
٤	١٢	١١.٤	٧٤٥٢.٦ ٦	٠.٢٦	٣٥٠٢٧٥	٠.٣	٤٧	كربلاء - الحسينية - سدة الهندية
٣.٨	١١.٥	١١.١	٧٢٥٩.٤ ٦	٠.٢	٢٦٨٦٠٠	٠.٢	٣٧	طريق الحافظ
٤.٤	١٣.٢	١٢.٨	٨٤٠٠	٠.١٩	٢٦٠٤٠٠	٠.٢	٣١	طريق الرابط
١٠٠	٣٠٠	١٠٠	٩١٣١.٩ ٤	١٠٠	١٣٦٧٥٩٨٨٣	١٠٠	١٤٩٧٦	المجموع

المصدر : من عمل الباحثين اعتمادا على جدول (١).

ثالثا :- معيار النشاط الاقتصادي :-

أظهرت نتائج تحليل الجدول (٤) ما يأتي :-

١. حصل محور كربلاء - رزازة - عين التمر - الحج البري على مرتبة متقدمة (١٨%) من نقاط المفاضلة ويعود السبب الى كفاءتها الاقتصادية العالية بينما حصل محور كربلاء - الحر - الانذار المبكر على المرتبة الثانية وبمجموع نقاط

الجدول (٤) كفاءة النشاط الاقتصادي لمحاور التنمية الصناعية في محافظة كربلاء لعام ٢٠١٤

المجموع	قيمة الانتاج/عامل		قيمة الانتاج / اجر العامل		قيمة الانتاج /مستلزمات		المستلزمات %	الانتاج %	المحاور	
	%	نقاط	%	الف دينار	%	الف دينار				
٤	١٩.٩	٢.٨	٥٧٧٠.٢٤١	٣.٩	٠.٩	١٢.٣	١.١٣	٠.٥	٠.٤	كربلاء- بغداد
١٤	٦٥	٩.٤	١٩٢٨٢.٤٧	٩.١	٢.١	١٢.٥	١.١٤	٣٤	٣٤	كربلاء - نجف
٣.٥	١٧.٥	٠.٤	٧٨٠.٨٩٣٣	٠.٤	٠.١	١٢.٥	١.١٤	٢.١	٢.١	كربلاء- هندية - بابل
١٨	٨٦.٤	٤.٥	٩٢٤٣.٠٩٢	٣.٩	٠.٩	١٣	١.١٧	٣٢	٣٣	كربلاء- رزازة-عين التمر- الحج البري
١٦	٧٤.٣	٥	١٠٣١٣.٧٢	٣.٩	٠.٩	١٢.٤	١.١٣	٢٧	٢٦	كربلاء - الحر - الانذار المبكر
١٤.٥	٦٤.٨	٢٤	٤٩١٥٣.٨٧	٢٥	٥.٨	١٢.٥	١.١٤	١.٧	١.٦	كربلاء - الحسينية - سدة الهندية
١٥.٥	٧١.٤	٢٧	٥٥٥٥٥.٢٤	٢٩	٦.٨	١٢.٤	١.١٣	١.٥	١.٥	طريق الحافظ
١٤	٦٦.٩	٢٧	٥٤٣٠٥.٠٣	٢٥	٥.٧	١٢.٥	١.١٤	١.٢	١.٢	طريق الرابط
١٠٠	٥٠٠	١٠٠	٢٠٤٤٠٤.٦	١٠٠	٢٣.٢	١٠٠	٩.١٣	١٠٠	١٠٠	المجموع

المصدر : من عمل الباحثين اعتمادا على جدول (١).

(١٦%) من نقاط المفاضلة ، اذ ان للمحورين اهمية اقتصادية بسبب ارتفاع قيمة مدخلاتها ومخرجاتها ومن ثم اهميتها في احداث تنمية اقتصادية حقيقية عن طريق توفير المرتكزات الاساسية للصناعات ..

١. جاء كل من محور الحافظ وكربلاء - حسينية - سدة الهندية والرابط وكربلاء، بمراتب كانت على التوالي (١٥.٥ ، ١٤.٥ ، ١٤ ، ١٤) % من نسب نقاط المفاضلة ويعود السبب في ذلك الى ارتفاع قيمة مستلزمات الانتاج وأهميتها في تحريك الانشطة الاقتصادية الاخرى كالزراعة والتجارة .

٢. حصل كل من محور كربلاء - بغداد وكربلاء - هندية - بابل على مرتبة متدنية بلغت (٤ ، ٣.٥) % من مجموع نقاط المفاضلة، ويعزى السبب الى عدم قدرة هذه المحاور على منافسة السلع الخارجية وعملها بطاقة محدودة جدا لتتقدم الآلات والمكائن وصعوبة الحصول على مدخلاتها الرئيسية .

رابعا : معيار الأهداف العامة :-

من خلال دمج الأهداف السابقة للحصول على هدف شامل لعملية التنمية الصناعية فقد جاءت نتائج التحليل كما في جدول (٥) والذي يستخلص منه ما يأتي:-

١. جاء محور كربلاء - رزاة - عين التمر - الحج البري بالمرتبة الأولى اذ استحوذ على (١٧%) من نسب نقاط المفاضلة وحصل محور كربلاء - الحر الانذار المبكر المرتبة الثانية بنسبة (١٥%) من نسب مجموع نقاط المفاضلة مما يعني ان للمحورين دور أساسي في عملية التنمية الصناعية المستقبلية . اذ يعد المحور الثاني الثانوي امتداد للمحور الأول الرئيس .

٢. استحوذ كل من طريق الحافظ ومحور كربلاء - الحسينية - سدة الهندية والطريق الرابط وكربلاء - النجف على نسبة نقاط مفاضلة وهي (١٤ ، ١٣ ، ١٣ ، ١٣)% لكل منها على التوالي من نسب نقاط المفاضلة مما يعني استحواذ هذه المحاور على إمكانية متوسطة لتحقيق التنمية الصناعية .

٣. احتلت المحاور كربلاء - هندية - بابل وكربلاء - بغداد على نقاط متدنية بلغت (٩.٧ ، ٤.٤) % على التوالي من نسب نقاط المفاضلة وفيما يبدو ان سبب ذلك هو ارتفاع قيمة مدخلاتها مقارنة ببقية الصناعة إلا أنها مؤهلة مستقبلا لتجاوز واقعها الحالي الناتج من المنافسة الشديدة للسلع المستوردة، وعلى الرغم من ذلك فان أهميتها تبرز في إحداث حركة اقتصادية في الأنشطة الزراعية والتجارية .

الجدول (٥) الأهداف العامة لمحاور التنمية في محافظة كربلاء لعام ٢٠١٤

المجموع		كفاءة النشاط الاقتصادي	الكفاءة الاجتماعية	الكفاءة الاقتصادية	المحاور
%	النقاط				
٤.٤	١٣.١	٤	٣.٤	٥.٧	كربلاء- بغداد
١٣	٤٠	١٤	١٥	١١	كربلاء - نجف
٩.٧	٢٩	٣.٥	٢١	٤.٥	كربلاء- هندية - بابل
١٧	٥٢.٢	١٨	٢٦	٨.٢	كربلاء- رزازة- عين التمر - الحج البري
١٥	٤٤.٧	١٦	٢٢	٦.٧	كربلاء - الحر - الانذار المبكر
١٣	٣٩.٥	١٤.٥	٤	٢١	كربلاء - الحسينية - سدة الهندية
١٤	٤١.٣	١٥.٥	٣.٨	٢٢	طريق الحافظ
١٣	٤٠.٤	١٤	٤.٤	٢٢	طريق الرابط
١٠٠	٣٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	المجموع

المصدر : من عمل الباحثين اعتمادا على الجدول (١).

الاستنتاجات:

توصل البحث إلى جملة من الاستنتاجات تمثلت بالآتي:

١. حظي محور الرابط والحافظ ومحور كربلاء - الحسينية - سدة الهندية على موقع متقدم بنسب (٢٢، ٢٢، ٢١) % على التوالي من درجات المفاضلة مع بقية المحاور الاخرى ضمن تحقيق الكفاءة الاقتصادية اذ استمد المحور الثانوي محور الرابط قوته من محوري النجف والهندية لاسيما وان عدد المنشآت الصناعية فيه قليلة مقارنة ببقية المحاور.
٢. أظهرت نتائج التحليل الاحصائي ان محور ر كربلاء - عين التمر - الحج البري احتل المرتبة الأولى (٢٦%) من نقاط المفاضلة ضمن معيار الكفاءة الاجتماعية. و (١٨%) من نقاط المفاضلة ضمن معيار الكفاءة الاقتصادية و (١٧%) من نقاط المفاضلة ضمن تحقيق الاهداف العامة ، وهو من المحاور المتطورة صناعيا بحسب التحليل الاحصائي.

٣. حقق محور كربلاء - النجف المرتبة الثانية (٦١%) ضمن درجات المفاضلة للكفاءة الاقتصادية مما يدل على انه محور ذو كفاءة اقتصادية عالية وحصوله على (١٥%) من نقاط المفاضلة للكفاءة الاجتماعية مما يعني انها مؤهلة للإسهام بتنمية صناعية مستقبلية.

التوصيات:-

١. معالجة المشاكل التي يعاني منها القطاع الصناعي ، مع معالجة محددات تحقيق التنمية الصناعية ضمن أفضية محافظة كربلاء المختلفة .
٢. تطوير شبكة الطرق وصيانتها بما يسهم في رفع كفاءتها مثل الاسراع بانجاز الطريق الحولي حول مدينة كربلاء او انشاء طريق صحراوي مباشر بين كربلاء وبغداد لخدمة حركة النقل لسيارات الحمل حركة المرور وايصال المواد الأولية الى المصانع من ثم نقل الانتاج الى مناطق الاستهلاك ، وفك الاختناقات المرورية وخصوصاً في اوقات المناسبات الدينية ، و الاسراع في تحويل الطرق ذات الممر الواحد الى طرق ذات ممرين لتسهيل انسيابية حركة المركبات بسرعة اكبر مثل طريق كربلاء - الانذار المبكر الذي يربط محور عين التمر بمحور كربلاء مسيب- بغداد والطريق الرابط بوصفه رابطاً بين محورين مهمين.
٣. تحفيز حركة النشاط الاقتصادي في المحافظة ضمن محور كربلاء - بغداد وكربلاء - هندية - بابل كونها حصلت على مرتبة متدنية بحسب نتائج التحليل بلغت على التوالي (٤ ، ٣,٥) % من مجموع نقاط المفاضلة، لاسيما وان المحورين حصلا على نسبة نقاط متدنية كانت (٤.٤% لمحور كربلاء بغداد و ٩.٧% لمحور كربلاء هندية بابل) عند قياس الاهداف العامة ، الا انها مؤهلة مستقبلاً لتجاوز واقعها الحالي الناتج من منافسة السلع المستوردة.

Abstract

Geographical Separation of the Industrial Development Domains in Karbala and the Measurement Criterion of its Competence

Keyword: industrial , development, domains

A research extracted from a dissertation

Supervisor

***Prof. Hameed Alwan Mohammed
,Ph.D
College of Education for Human
Sciences
University of Diyala***

Ph.D Student

***Mushtaq Taleb Salih Al-Ameri
College of Education for Human
Sciences
University of Diyala***

The modern geographical studies aim to study geographical phenomenon and its variables beginning with defining the phenomenon, activation factors, and then its geographical separation. Processes of industry usually received attention from academic and applied fields' specialists. This is because industry comes first and precedes other types of activities in its ability to make quick change in community life. This is because industry has effects on situational, economic, social, and people specifically the different activities of people. The present study aims at geographical separation to the industrial development domains in Karbala governorate for measuring its competence in (2014) according to certain criterion determined by the researcher because of the weakness of the database in determining the priorities in measuring the proficiency of the industrial settlement competence and exposing its aims, and it was as follows:

- 1. Each of the following domains Al-Rabit, Al-Hafid, Karbala-Al Hussainia, Sadat Al-Hindia gain high percentages (21, 22, 23) respectively among other degrees of trade-offs in achieving the economic competence.*
- 2. The domains of Karbala- Ean Al- Tamr –Al-Haj- Al-Bari achieved high degrees in competition. It has the first rank according to the norms of social competence, economic activity, and general aims in percentages (26%, 18%, 17%) respectively which means that there is a big role for providing the basic things of industry and the development of future industry in achieving the social competence and economic activity.*
- 3. Stimulate the movement of the economic activity in the governorate according to Karbala- Baghdad and Karbala –Hindia –Babel.*

الهوامش

- (١) محمد أزهري السماك وآخرون ، العراق دراسة إقليمية ، الجزء الثاني ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٥ ، ص ٣٧٣ .
- (٢) موسى خميس ، خصائص التوطن الصناعي في الأردن ، مجلة التنمية الصناعية ، الأردن ، عدد ٢٢ ، ١٩٨٩ ، ص ٤٥-٤٦ .
- (٣) بشار محمد عويد القيسي ، طرق النقل البري في محافظة كربلاء ، رسالة ماجستير (غير منشور) كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٦ ، ص ١٠١ .
- (٤) الدراسة الميدانية للباحث بتاريخ ٢٥/٧/٢٠١٤ .
- (٥) بشار محمد عويد القيسي ، مصدر سابق ، ص ١١ .
- (٦) مديرية طرق وجسور محافظة كربلاء ، جداول جرد الطرق لعام ٢٠١٣ (بيانات غير منشورة).

- (٧) الدراسة الميدانية للباحث يوم الاربعاء بتاريخ ٢٢ / ٤ / ٢٠١٤ .
- (٨) مقابلة شخصية مع المهندس عبد الحسين عبد عون من مديرية بلدية كربلاء، يوم الاربعاء ١/٨/٢٠١٤ .
- (٩) سعدي علي غالب ، دور حركة الوافدين على الطرق المعبدة في تنمية المراكز الحضرية
- (١٠) في شمال العراق ، مجلة الجمعية الجغرافية ، مجلد (١٢) مطبعة العاني ، بغداد ١٩٨١
- (١١) ، ص ١٣٤ .
- (١٢) سلمى عبد الرزاق عبد ، العلاقة المكانية للتلوث في مدينة الهندية ، مجلة جامعة كربلاء - كلية التربية ، العدد الرابع انساني ، كانون الأول ، ٢٠٠٧ ، ص ٢٦٠ .
- (١٣) مديرية طرق وجسور محافظة كربلاء ، دليل صيانة الطرق والجسور في كربلاء لسنة ٢٠١٣ ، ص ٢ .
- (١٤) i . ٢٠١٣ ، ص ٢ .
- (١٥) الدراسة الميدانية التي اجراها الباحثان بتاريخ ٢٢/٤/٢٠١٤ .
- (١٦) مقابلة شخصية مع المهندس صباح مهندس في عقارات الدولة ، وزارة المالية ، كربلاء
- (١٧) في ٢٩/٦/٢٠١٤ .
- (١٨) رياض محمد علي المسعودي ، استراتيجية التنمية المكانية للمشاريع الصناعية لمدينة كربلاء الكبرى ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية العدد (٦٩) لسنة ٢٠١٣ ، ص ٣٥٩ .
- (١٩) الدراسة الميدانية للباحث يوم ٢٢/٤/٢٠١٤ .
- (٢٠) عبد الزهرة علي الجنابي ، نحو تطوير مفهوم أو أساليب قياس التوطن الصناعي (دراسة نظرية وتطبيقية على محافظات الفرات الاوسط) ، مجلة كلية الآداب ، جامعة بغداد ، العدد ٥٧ ، ٢٠٠١ ، ص ٣٨٥ - ٢٨٧ .
- (٢١) ١٧- جواد كاظم الخفاجي ، اثر التصنيع على التنمية الإقليمية دراسة تحليله في اختيار نوع النشاط الاقتصادي ضمن الحيز المكاني في محافظة كربلاء ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة بغداد ، المعهد العالي للتخطيط الحضري و الإقليمي ، ١٩٨٩ ص ٢٠ - ٢١
- (٢٢) عبد الزهرة علي الجنابي ، الجغرافية الصناعية ، دار صفاء، عمان، ٢٠١٣ ، ص ٢٣٥
- (٢٣) .
- (٢٤) عبد الرزاق محمد البطيحي ، التحليل المكاني الاحصائي في العلوم الجغرافية (بحوث ودراسات) ، بغداد مكتبة زاكي ، بغداد ، ٢٠١٥ ، ص ٦٨ .

المصادر

- البطيحي ، عبد الرزاق محمد ، التحليل المكاني الاحصائي في العلوم الجغرافية (بحوث ودراسات) ، بغداد مكتبة زاكي ، بغداد ، ٢٠١٥ .

- الجنابي ، عبد الزهرة علي ، نحو تطوير مفهوم أو أساليب قياس التوطن الصناعي (دراسة نظرية وتطبيقية على محافظات الفرات الاوسط) ، مجلة كلية الآداب ، جامعة بغداد ، العدد ٥٧ ، ٢٠٠١ .
- الجنابي، عبد الزهرة علي ، الجغرافية الصناعية ، دار صفاء، عمان، ٢٠١٣ .
- الخفاجي، جواد كاظم ، اثر التصنيع على التنمية الإقليمية دراسة تحليله في اختيار نوع النشاط الاقتصادي ضمن الحيز المكاني في محافظة كربلاء ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، جامعة بغداد ، المعهد العالي للتخطيط الحضري و الإقليمي ، ١٩٨٩ .
- السماك، محمد أزهر وآخرون ، العراق دراسة إقليمية ، الجزء الثاني ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٥ .
- القيسي ، بشار محمد عويد ، طرق النقل البري في محافظة كربلاء ، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٦ .
- المسعودي، رياض محمد علي ، استراتيجية التنمية المكانية للمشاريع الصناعية لمدينة كربلاء الكبرى ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية العدد (٦٩) لسنة ٢٠١٣
- خميس ، موسى، خصائص التوطن الصناعي في الأردن ، مجلة التنمية الصناعية ، الأردن ، عدد ٢٢ ، ١٩٨٩ .
- عبد، سلمى عبد الرزاق ، العلاقة المكانية للتلوث في مدينة الهندية ، مجلة جامعة كربلاء - كلية التربية ، العدد الرابع انساني، كانون الأول ، ٢٠٠٧ .
- غالب، سعدي علي ، دور حركة الوافدين على الطرق المعبدة في تنمية المراكز الحضرية في شمال العراق ، مجلة الجمعية الجغرافية ، مجلد (١٢) مطبعة العاني ، بغداد ١٩٨١ .

الملاحق

استمارة الاستبيان

للمنشآت الصناعية في محافظة كربلاء

أن المعلومات في هذه الاستمارة الخاصة هي لأغراض البحث العلمي فقط ، وان أجابتمكم الدقيقة على محتوياتها تعتبر رافد للبحث العلمي الموسوم (محاوير التنمية الصناعية في محافظة كربلاء) . راجين تقديم البيانات والإجابة بكل دقة، تحقيقاً للصالح العام، علماً أن

المعلومات خاصة بالبحث ولن تقدم لأية جهة أخرى لذا يرجى تعاونكم معنا، مع شكري وتقديري....

ومن الله التوفيق

ملاحظة: يرجى ملئ الإجابات بإشارة (√) أو بالكتابة في البعض من الاسئلة.

- ١- اسم الموقع الصناعي:.....
- ٢- موقع المنشأة الصناعية.....
- ٣- العائدية: عام ()، مختلط ()، خاص ()، أخرى () .
- ٤- سنة التأسيس:..... تاريخ بدء الانتاج الفعلي.....
- ٥- طبيعة المنتجات:صناعة غذائية ()، معدنية ()، انشائية ()، منسوجات وملابس () كيميائية () غيرها.....
- ١٠- عدد المنتجات.....
- ١١- إجمالي قيمة الإنتاج (دينار) المتحققة خلال شهر.....
- ١٢- هل هنالك توقف للمعمل خلال ايام السنة..... كم يوم
- ١٣- أين يتم تسويق الإنتاج؟: داخل المحافظة () خارج المحافظة () اين.....
- ١٤- ما هي قيمة ما يتم صرفه على عملية الانتاج خلال شهر.....
- ١٥- هل المعمل يعمل بكل طاقته الانتاجية () ام هنالك طاقة معطلة وما هي نسبتها.....
- ١٦- عدد العاملين في المعمل: () شخصاً.
- ١٧- معدل أجرة العمل يومياً: () دينار.
- ١٨- العمل مستمر بوقت واحد () أم بوقتتين: () .
- ١٩- المواد الأولية المستخدمة: محلية ()، مستوردة ()، معاً () .
- ٢٠- أكثر العوامل جذباً للنشاط الاقتصادي الحالي:
- ٢١- المواد الأولية () السوق () الايدي العاملة () طرق النقل والشوارع () الطاقة الكهربائية والوقود () اخرى تذكر ()
- ٢٢- اهم المواد الأولية المستعملة في الصناعة.....
- ٢٣- ما هي برأيك اهم المقترحات التي تساعد على تطوير الصناعة في المحافظة؟