

التنمية البشرية وانعكاساتها على تطوير قطاع الخدمات

م . م ميس كريم عبيد البوعلوان

أ. د جواد كاظم الحسنوي

Human development and its implications for the development of the services sector**Mais Karim Obaid Albualwan****Dr. Jawad Kazem Al-Hasnawi**recxvcv@gmail.comjawadk.obaid@uokufa.edu.iq**Abstract:**

This indicator is of great importance in knowing the adequacy of schools in the field of research for the number of students, as there are 411,624 male and female students in Babil Governorate, of whom (190,665) are in urban areas and (220,959) are in rural areas. When studying this criterion, it is possible to determine whether the number of schools is sufficient for the number of students or not. No, knowing the locations of surpluses and deficiencies in the province, when studying reality and comparing with the indicator approved by the Iraqi Ministry of Planning, which is (400) students / school, we found that there is a shortage in the number of schools, as the general average in the province reached (445) students / school, which exceeds the average The standard approved by the Ministry of Planning, and the Iraqi school "B" includes (45) students, and this percentage varies according to the environment. In urban areas, (574) students / schools were registered, and this rate is higher than the standard (174) students, and in rural areas (373) students are enrolled in schools, which is lower than standard (27) (keywords)

Keywords: development, human development, cultivated areas, services sector, transportation methods.

المخلص :

لهذا المؤشر أهمية كبيرة في معرفة مدى كفاية المدارس في مجال البحث لعدد الطلاب حيث يوجد ٤١١٦٢٤ طالب وطالبة في محافظة بابل منهم (١٩٠٦٦٥) في الحضر و (٢٢٠٩٥٩) في الريف، عند دراسة هذا المعيار يمكن تحديد ما إذا كان عدد المدارس كافياً لعدد الطلاب أم لا، ومعرفة مواقع الفائض والقصور في المحافظة عند دراسة الواقع والمقارنة مع المؤشر المعتمد في وزارة التخطيط العراقية البالغ (٤٠٠) طالب / مدرسة، وجدنا أن هناك نقص في عدد المدارس ، حيث بلغ المعدل العام في المحافظة (٤٤٥) طالباً / المدرسة حيث يتجاوز المعدل المعيار المعتمد من وزارة التخطيط وتضم المدرسة العراقية "ب" (٤٥) طالباً وتختلف هذه النسبة باختلاف البيئة. وفي المناطق الحضرية، تم تسجيل (٥٧٤) طالباً / مدرسة، وهذا المعدل أعلى من المستوى (١٧٤) طالباً، وفي الريف (٣٧٣) طالباً مسجلين في المدرسة، وهو أقل من المعيار (٢٧) (الكلمات المفتاحية) الكلمات المفتاحية: التنمية، التنمية البشرية ، المساحات المزروعة، قطاع الخدمات، طرق النقل.

المبحث الاول

التنمية البشرية وانعكاساتها على تطوير قطاع الخدمات

أولاً: التعليم والتنمية البشرية:

مؤشر عدد التلاميذ في المدرسة حسب البيئة وبحسب قضاء المحاويل والوحدات التابعة له للعام الدراسي ٢٠٢١-٢٠٢٢ :

لهذا المؤشر أهمية كبيرة في معرفة مدى كفاية المدارس في مجال البحث لعدد الطلاب حيث يوجد ٤١١٦٢٤ طالب وطالبة في محافظة بابل منهم (١٩٠٦٦٥) في الحضر و (٢٢٠٩٥٩) في الريف، عند دراسة هذا المعيار يمكن تحديد ما إذا كان عدد المدارس كافياً لعدد الطلاب أم لا، ومعرفة مواقع الفائض والقصور في المحافظة عند دراسة الواقع والمقارنة مع المؤشر المعتمد في وزارة التخطيط العراقية البالغ (٤٠٠) طالب / مدرسة، وجدنا أن هناك نقص في عدد المدارس ، حيث بلغ المعدل العام في المحافظة (٤٤٥) طالباً / المدرسة حيث يتجاوز المعدل المعيار المعتمد من وزارة التخطيط وتضم المدرسة العراقية "ب" (٤٥) طالباً وتختلف هذه النسبة باختلاف البيئة. وفي المناطق الحضرية، تم تسجيل (٥٧٤) طالباً / مدرسة، وهذا المعدل أعلى من المستوى (١٧٤) طالباً، وفي الريف (٣٧٣) طالباً مسجلين في المدرسة، وهو أقل من المعيار (٢٧) تلميذاً وبذلك يتبين لنا مدى التباين الواضح في المؤشر بين الحضر والريف وكذلك يتباين من وحدة إدارية لأخرى في محافظة بابل كالآتي :

- قضاء المحاويل: بلغ معدل التغذية في مدرسة واحدة لحي المحاويل بأكمله (٤٦٤) طالباً ، وهذا المعدل يزيد عن المعيار المعتمد (٦٤). ويختلف هذا المعدل باختلاف البيئة حيث بلغ (٦٢٩) طالباً في المدرسة. المدارس الابتدائية في مراكز الوحدات الإدارية مقارنة بعدد الطلاب ، بينما تم تسجيل فرق معنوي عن المعدلات الريفية ، حيث وصلت إلى (٤٢٠) تلميذاً في المدرسة، بالرغم من الزيادة في المستوى المعتمد ، إلا أنها أقل بكثير من المعدلات الحضرية وسبب هذا التناقض في المعدلات هو التوزيع السيئ للمدارس وعدم مراعاة معايير التخطيط ويختلف هذا المعدل من وحدة إدارية إلى أخرى في منطقة المحاويل، إذ سجلت أعلى المعدلات في الحضر لمركز ناحية المشروع فبلغ المعدل (٧٨١) تلميذاً / مدرسة أي ما يقارب ضعف المعيار وسبب ارتفاع المعدل هو النقص الكبير في عدد مدارس والتخبط في اتخاذ القرار لتحديد موقع المدارس فقد سجل أقل المعدلات في الريف لناحية المشروع بمعدل (٣٦٧) تلميذاً / مدرسة أي أقل من المعيار المعتمد ونصف معدل الحضر لناحية المشروع، وسجل أقل معدلات الحضر لمركز القضاء بمعدل (٥٠٨) تلميذاً / مدرسة وبالرغم من أنه أقل معدل سجل في بيئة حضرية لكنها أعلى من المعيار المعتمد لدى (١٠٨) طالب وطالبة ولمزيد من التفاصيل انظر الجدول رقم (٦٦).

وهذا التفاوت الكبير بين المعدلات الحضرية والريفية يدل على ضعف توزيع المدارس مقارنة بعدد الطلاب وعدم الاعتماد على معايير التوزيع بناء على عدد الطلاب في المدرسة ، مما يؤكد نتائجنا على أن جميع المدارس الإدارية تجاوزت مراكز الوحدات المواصفة المعتمدة، وكانت جميع قرى الوحدات الإدارية أقل من المعيار ولمزيد من التفاصيل انظر الجدول رقم (١).

جدول (١) معدل تلميذ في المدرسة وحسب الوحدات الإدارية والبيئة لمحافظه بابل للعام الدراسي ٢٠١٩-٢٠٢٠

الوحدة الإدارية	حسب الوحدة الإدارية		بيئة الحضر		بيئة الريف	
	تلميذ/ مدرسة	الفارق عن المعيار البالغ ٤٠٠ تلميذ	تلميذ/ مدرسة	الفارق عن المعيار البالغ ٤٠٠ تلميذ	تلميذ/ مدرسة	الفارق عن المعيار البالغ ٤٠٠ تلميذ
م المحاويل	٤٨٨	٨٨	٥٠٨	١٠٨	٤٨١	٨١
ن المشروع	٤٤٩	٤٩	٧٨١	٣٨١	٣٦٧	٣٣-
ن الإمام	٤٤١	٤١	٥٨٣	١٨٣	٣٩٠	١٠-
ن النيل	٤٦٥	٦٥	٦٤٩	٢٤٩	٤٤٣	٤٣
قضاء المحاويل	٤٦٤	٦٤	٦٢٩	٢٢٩	٤٢٠	٢٠
محافظه بابل	٤٤٥	٤٥	٥٧٤	١٧٤	٣٧٣	٢٧-

المصدر: الباحثة ومعيار وزارة التخطيط العراقية

مؤشر اعداد الطلبة في شعبة قضاء المحاويل وحسب الوحدات الإدارية للعام الدراسي ٢٠٢١-٢٠٢٢:

وضعت وزارة التخطيط العراقية معيارا بموجبه حددت عدد التلاميذ في الشعبة فقد حددت (٣٠) تلميذا / شعبة، وبتطبيق المعيار على مدارس محافظة بابل نتوصل إلى مدى تطبيق ذلك في عموم المحافظة أو على الوحدات الإدارية التابعة وحسب البيئة حيث يوجد (٩٩٧٨) شعبة أكاديمية في محافظة بابل تدرس فيها (٤١٦٢٤) تلميذاً وبالتالي يمكن معرفة مدى كفاية الأقسام الأكاديمية من خلال قسمة عدد الطلاب على الأقسام المدرسية في المحافظة بلغ المعدل العام في بابل (٤١) طالباً / شعبة وهذا معدل مرتفع مقارنة بالمعيار مما يسبب انخفاضاً في مستوى التعليم والسبب الرئيسي هو زيادة عدد الطلاب عن المعيار المحدد. هو عدم تطبيق المعيار لعدد الطلاب في المدرسة والذي تم تحديده ب (٤٠٠) طالب وطالبة وعند تحديد عدد الطلاب في الفصل يفترض أن يكون بالمدرسة (١٣) شعبة أكاديمية لتلبية احتياجات (٤٠٠) طالب ولكن في الحقيقة (٢٠٩) مدرسة تشكل (٢٢.٥%) من مدارس المحافظة (١٣) قسماً فأكثر و (٧١٥) مدرسة تشكل الأغلبية بنسبة (٧٧.٥%) التي يتراوح عدد أقسامها بين (٦ إلى ١٢) قسماً، لذلك تضطر إدارات المدارس إلى زيادة عدد الطلاب في الشعبة الدراسية، والسبب الآخر وجود عجز في عدد المدارس الابتدائية أصلاً مما سبب ضغطاً أكبر على المدارس الموجودة وكان المعدل العام في المحافظة متقارباً بين الحضر والريف إذ سجل (٤٢) و (٤١) بالتوالي ويتباين هذا المعدل من وحدة إدارية لأخرى وسنتعرف على ذلك بدراسة وحدات محافظة بابل الإدارية .

- قضاء المحاويل : عند تطبيق هذا المؤشر في قضاء المحاويل نجد أن المعدل العام في القضاء قد بلغ (٤٤) تلميذاً شعبة وهذا أعلى من المؤشر ب (١٤) تلميذاً / شعبة وكان هذا المعدل متقارب بين معدل الحضر والريف إذ سجل المعدل (٤٣ و ٤٤) بالتوالي وهذه معدلات مرتفعة جداً مقارنة بالمعيار المتبع . وعلى مستوى الوحدات الإدارية فأعلى معدلات بيئة الحضر سجل لمركز ناحية المشروع بمعدل (٤٨) تلميذاً وسبب ذلك قلة عدد المدارس في مركز الناحية مقارنة بعدد التلاميذ، أما أقل المعدلات فسجل لمركز المحاويل بمعدل (٣٩) تلميذاً .

أما على مستوى الريف فأعلى المعدلات سجلت لقرى مركز المحاويل إذ بلغ المعدل (٥١) تلميذاً ، وأقلها سجل لريف ناحية المشروع بمعدل (٣٩) تلميذاً، لذلك أن جميع الوحدات الإدارية باختلاف بيئاتها سجلت معدلات أعلى من المعيار المتبع وسبب ذلك قلة عدد الشعب في المدارس إذ سجل (٧٢) % من مدارس القضاء يقل فيها عدد الشعب الدراسية عن (١٣) شعبة ولاستيعاب عدد التلاميذ لجأت إدارة المدارس إلى زيادة عدد التلاميذ في الشعب لمحاولة سد النقص في عدد الشعب مما يسبب انخفاض مستوى الخدمة المقدمة للتلاميذ ومن ثم يعود بالسلب على المستوى العلمي .

جدول (٢) معدل تلميذ في شعبة وحسب الوحدات الإدارية والبيئة لقضاء المحاويل وبحسب الوحدات الإدارية للعام الدراسي ٢٠٢١-٢٠٢٢

الوحدة الإدارية	على مستوى القضاء		حسب بيئة الحضر		حسب بيئة الريف	
	تلميذ/ شعبة	الفارق عن المعيار البالغ ٣٠	تلميذ/ شعبة	الفارق عن المعيار البالغ ٣٠	تلميذ/ شعبة	الفارق عن المعيار البالغ ٣٠
م المحاويل	٤٧	١٧	٣٩	٩	٥١	٢١
ن المشروع	٤١	١١	٤٨	١٨	٣٩	٩
ن الإمام	٤٢	١٢	٤١	١١	٤٢	١٢
ن النيل	٤٤	١٤	٤٧	١٧	٤٣	١٣
قضاء المحاويل	٤٤	١٤	٤٣	١٣	٤٤	١٤
محافظة بابل	٤١	١١	٤٢	١٢	٤١	١١

المصدر: الباحثة ومعيار وزارة التخطيط العراقية.

مؤشر عدد التلاميذ للمعلم الواحد حسب الأفضية في قضاء المحاويل وبحسب الوحدات الإدارية للعام الدراسي ٢٠٢١-٢٠٢٢ :

وهي من المؤشرات المهمة التي اعتمدها وزارة التخطيط حيث حددت (١٧) طالباً لكل معلم وعند تطبيق هذا المؤشر في محافظة بابل وجدنا أن (٢٣) طالب وطالبة لكل معلم، وهذه النسبة أعلى من المعيار المتبع في وزارة التخطيط من قبل (٦) طلاب / مدرس، ونفس النسبة كانت في الحضر والمدرس، المناطق الريفية لكنها اختلفت من وحدة إدارية إلى أخرى في المحافظة، ومن ذلك يفترض أن يكون هناك ٢٤٢١٣ معلماً في بابل بدلاً من ١٧٦٥٨ معلماً أي نقص في عدد المعلمين يصل إلى ٦٥٥٥ معلماً، أي ما يعادل تسبب في ضغوط على أعضاء هيئة التدريس وزيادة حصة المعلم من الطلاب مما يسبب ضعف الخدمة التربوية.

- قضاء المحاويل : عند تطبيق المؤشر في قضاء المحاويل نجد أن المعدل في القضاء قد بلغ (٢٨) تلميذاً معلماً وهذا أعلى من المعيار المتبع ب (١١) تلميذاً للمعلم الواحد مما يدل على عجز كبير في عدد أعضاء هيئة التعليم ، تباين هذا المعدل بتباين البيئة ؛ إذ سجل في الحضر (٢٧) وفي الريف سجل (٢٩) وفي الوحدات الإدارية التابعة للقضاء سجل أعلى معدلات بيئة الحضر في مركز ناحية المشروع بمعدل (٣٥) تلميذاً للمعلم الواحد ، وأقل المعدلات سجلت لمركز المحاويل بمعدل (٢١) ، وفي الريف كانت أعلى المعدلات لقرى مركز

القضاء بمعدل (٣٠) تلميذا وكانت أقل المعدلات لقرى ناحية الإمام بمعدل (٢٥) تلميذا للمعلم . يعاني القضاء من مشكلتين ؛ إحداهما : النقص الواضح في عدد أعضاء هيئة التعليم والأخرى : سوء توزيع أعضاء هيئة التعليم على الوحدات الإدارية، إذ سجل مركز القضاء نقيضا واضحا في البيئتين إذ سجل أقل معدلات الحضر وأعلى معدلات الريف، ومن المفترض أن يوجد في المحاويل (٤٦٣٨) معلما بدل من (٢٧٩٨) ، يدل التباين بين المعدلين على عظم العجز في عدد اعضاء هيئة التعليم كما في جدول (٣).

جدول(٣) معدل تلميذ/معلم وحسب الوحدات الإدارية والبيئة لقضاء المحاويل وبحسب الوحدات الإدارية للعام

الدراسي ٢٠٢١-٢٠٢٢

الوحدة الإدارية	معدل القضاء		بيئة الحضر		بيئة الريف	
	تلميذ/ معلم	الفارق عن المعيار البالغ ١٧ تلميذ	تلميذ/ معلم	الفارق عن المعيار البالغ ١٧ تلميذ	تلميذ/ معلم	الفارق عن المعيار البالغ ١٧ تلميذ
م المحاويل	٢٧	١٠	٢١	٤	٣٠	١٣
ن المشروع	٣١	١٤	٣٥	١٨	٢٩	١٢
ن الإمام	٢٤	٧	٢٣	٦	٢٥	٨
ن النيل	٢٩	١٢	٢٩	١٢	٢٩	١٢
قضاء المحاويل	٢٨	١١	٢٧	١٠	٢٩	١٢
محافظة بابل	٢٣	٦	٢٣	٦	٢٣	٦

المصدر: الباحثة ومعيار وزارة التخطيط العراقية

الزراعة والتنمية البشرية:

تحليل واقع الانتاج الزراعي حسب الوحدات الادارية لقضاء المحاويل وبحسب الوحدات الإدارية لسنة

٢٠٢١/٢٠٢٢ - المحاصيل الرئيسية لقضاء المحاويل ٢٠٢١/٢٠٢٢ :

القمح والشعير: يعتبر هذان المحصولان من أهم المحاصيل الغذائية ، وكلاهما ينتميان إلى عائلة واحدة وهي الأسرة العشبية ، حيث تتشابه جذورها وساقها وفروعها وزهورها (٢٤) دونم انظر الجدول رقم (٤) أن منطقة المشروع احتلت المرتبة الأولى في إنتاج محصول القمح بمساحة (٧٠،٦٤٢) دونم وبنسبه (١٧.٩٪) وجاءت في المرتبة الثانية مع الأخذ بعين الاعتبار المساحة في حيث أن النيل من المساحات المزروعة بالقمح حوالي (٨.٥٪) وبمساحة (٣٣٥٠٠ دونم). من القمح انظر شكل (٦١) بينما احتل النيل المرتبة الثالثة باعتبار مساحة ٣٣٥٠٠ دونم بنسبة ٨.٥٪ من اجمالي المساحة المخصصة للزراعة في قضاء المحاويل وبحسب الوحدات الإدارية لعام ٢٠٢١ - ٢٠٢٢.

أما المرتبة الثانية فقد احتلت ناحية الإمام (٤.٥٪) على التوالي. كل واحد منهم أما محصول الشعير فتجد قضاء المحاويل احتلت المرتبة الأولى من حيث المساحة ٠.٩٪ على مساحة حوالي (٦٥١) دونم ، فيما احتلت

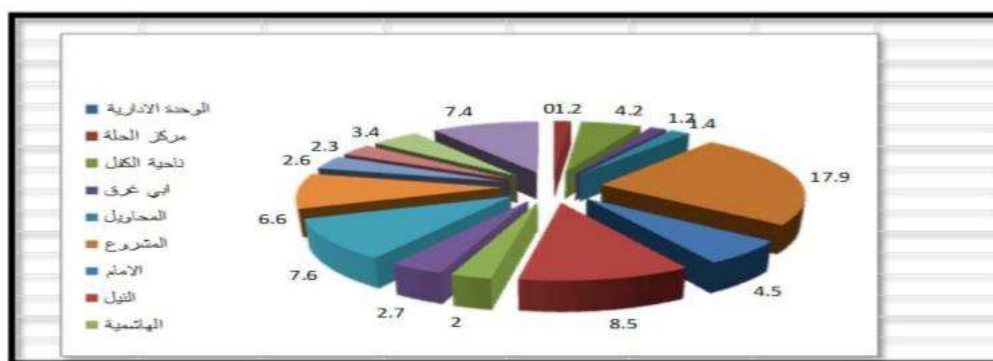
النيل المرتبة الثانية بحوالي ٠.٧٪ على التوالي لكل منطقة مخصصة للمزارعين في قضاء المحاويل لسنة ٢٠٢١ - ٢٠٢٢، قلة الاهتمام بالزراعة مما أدى إلى تناقص المساحات المخصصة للإنتاج الزراعي، حيث تختلف المساحات المخصصة للإنتاج الزراعي باختلاف الوحدات الإدارية لمحافظة بابل، ولأسباب عدة منها شح المياه والأمطار. تقع في منطقة الدراسة، والثاني التوسع العشوائي على حساب المساحات المخصصة للإنتاج الزراعي انظر الشكل (٦١) جدول (٣) المساحة المزروعة بالمحاصيل (قمح وشعير) وأهميتها النسبية حسب الوحدات الإدارية (بالدونم) لمنطقة الدراسة لعام ٢٠٢١ - ٢٠٢٢.

جدول (٤) المساحة المزروعة بالمحاصيل (الحنطة والشعير) وأهميتها النسبية حسب الوحدات الإدارية (دونماً) لقضاء المحاويل لعام ٢٠٢١ - ٢٠٢٢

الوحدة الإدارية	المساحة المزروعة بالحنطة %	المساحات المزروعة بالشعير %	المساحات المزروعة بالذرة الصفراء %
م المحاويل	١٢٩٧٥	٦٥١	٠.٩
ن المشروع	٧٠٦٤٢	٤١٧	١٥.٢
ن الإمام	١٧٨١١	٤٤٩	٣.٠
ن النيل	٣٣٥٠٠	٤٩٤	٤.٩
محافظة بابل	٣٩٢٩٤٣	٦٦٨٢٢	٪١٠٠

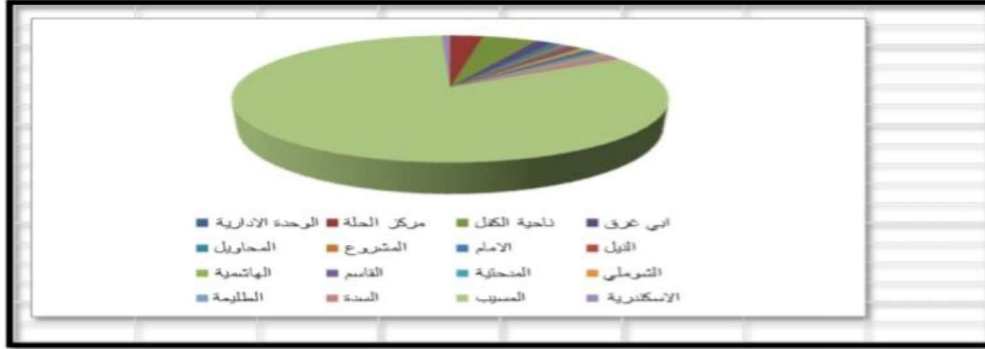
المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على مديرية احصاء بابل، قسم الاحصاء الزراعي، تقرير الانتاج الزراعي لعام ٢٠٢١ - ٢٠٢٢، (بيانات غير منشورة)

شكل(١) المساحات المزروعة بالحنطة حسب الوحدات الإدارية لقضاء المحاويل وبحسب الوحدات الإدارية لعام ٢٠٢١ - ٢٠٢٢



المصدر :- الباحثة اعتماداً على جدول (٣).

شكل (٢) المساحات المزروعة بالشعير حسب الوحدات الادارية لقضاء المحاويل لعام ٢٠٢١-٢٠٢٢



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول رقم (٤).

- الذرة الصفراء: بلغت المساحة المزروعة بمحصول الذرة الصفراء في منطقة الدراسة (١٦٧١٧٦) دونم. احتلت المرتبة الأولى في إنتاج الذرة الصفراء في ناحية المشروع بمساحة (٣٦٤٦٥) دونم (١٥.٢%) من إجمالي المساحة المزروعة في محافظة بابل ، انظر الجدول (٥). تليها بالدرجة الثانية لكل من النيل (١١٦٧٢) دونم والمحاويل (١٠٩٥٧) دونم بنحو (٤.٧%) (٤.٩%) لكل منهما على التوالي.

محاصيل العلف: (الجت والبرسيم): بلغت المساحة المزروعة بمحصول الجت في منطقة الدراسة (٩٧٠٤) دائمة ، المرتبة الأولى في إنتاج الجت في منطقة المشروع ، على مساحة (١٣٢٣) دائمة ، عند نسبة (١٣.٧%) من مجموع المساحات المزروعة في محافظة بابل انظر الجدول (٥) ، تليها الدرجة الثانية قضاء المحاويل، بحوالي (١٩.٥%). وتبلغ مساحة كل منها (١٠١٨) دونما ، انظر شكل (٣) ، لكل منها على التوالي أما محصول البرسيم فقد احتلت منطقة المشروع المرتبة الأولى معتبرا المساحة المخصصة للإنتاج حوالي ٦٧٧ دونما بنسبة ١٤.٩% ، ثم يليه قضاء المحاويل ، وبنسبة (١٢.١ %) انظر الشكل (٣).

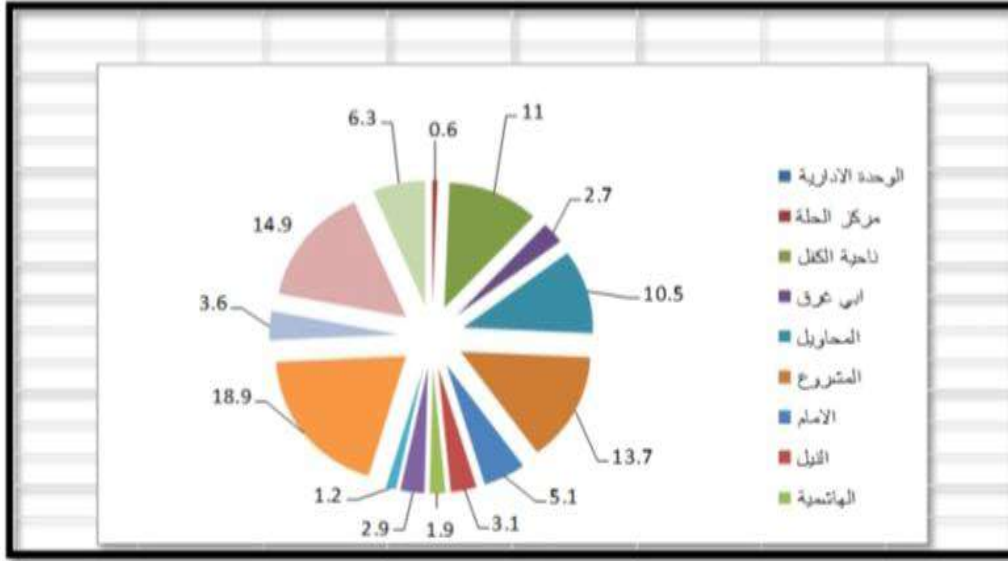
جدول(٥) المساحات المزروعة بمحصول الجت والبرسيم حسب الوحدات الادارية لقضاء المحاويل لسنة ٢٠٢١ -

٢٠٢٢

الوحدة الإدارية	المساحة المزروعة بالجت	%	المساحة المزروعة بالبرسيم	%
المحاويل	١٠١٨	١٩.٥	٥٦٣	١٢.١
المشروع	١٣٢٣	١٣.٧	٦٧٧	١٤.٩
الامام	٤٩٧	٥.١	٤٨٨	١٠.٥
النيل	٣٠٠	٣.١	٢٠٠	٤.٣
المجموع	٩٧٠٤	١٠٠%	٤٦٤١	١٠٠%

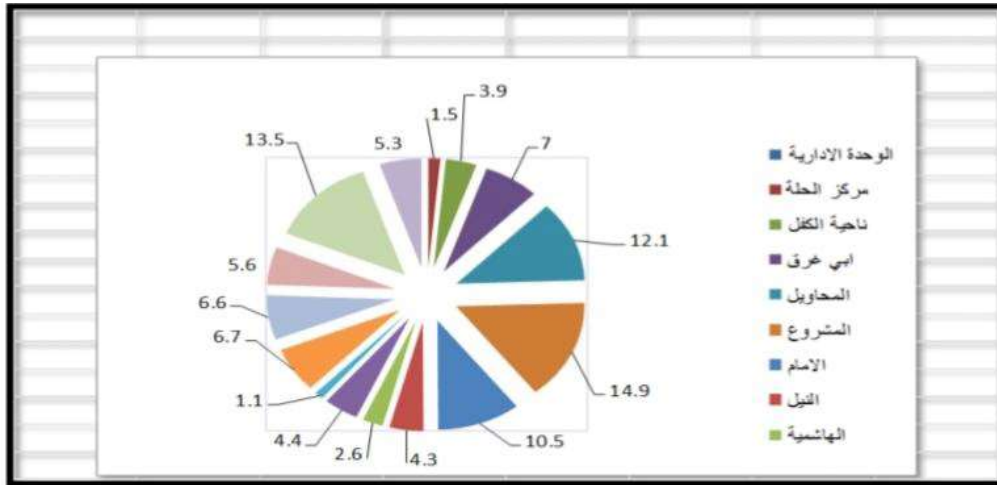
المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على مديرية احصاء بابل، قسم الاحصاء الزراعي، تقرير الانتاج الزراعي لعام ٢٠١٦، (بيانات غير منشورة).

شكل (٣) المساحات المزروعة بالجت حسب الوحدات الادارية بمحافظة بابل لعام ٢٠١٦



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (٥).

شكل (٤) المساحات المزروعة بالبرسم حسب الوحدات الادارية بمحافظة بابل لعام ٢٠١٦



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (٥).

طرق النقل والتنمية البشرية :

تطور النقل في محافظة بابل : يعد النقل البري من اقدم انماط النقل وعرفت الطرق البرية في التاريخ القديم بكافة مراحلها وحقوقه، لما لها من أهمية في الحياة لضرورة النقل السريع والطوب والقراءة التاريخية^(١)، باعتبار أن أول طريق ممهّد في التاريخ هو الطريق الذي يربط المعبد في القصر ببابل وتل الأسمر، تم تجهيز الطرق بلوحات توضح الاتجاهات ، وتعرف باسم (الطريق والمرشد السياحي) ، حيث أعطت المسافة بين مدينة وأخرى

(١) سعدي علي غالب، "جغرافية النقل والتجارة، جامعة الموصل"، مطابع جامعة الموصل، ١٩٨٧، ص٣٩.

والوقت اللازم للرحلة^(١) تم استخدام القطران لأول مرة في التاريخ المسجل في بابل عام ١٩٢٥ قبل الميلاد ، لغرض تغطية أسطح الطرق على سبيل المثال. هذا هو شارع الموكب في بابل حيث رُصفت بألواح من الحجر الجيري كانت أسطحها مطلية بمادة القير من الأسباب الرئيسية لظهور وازدهار الطرق في العراق هو نمو العلاقات التجارية المتبادلة بين العراق والدول المجاورة مثل بلاد فارس والشام والجزيرة العربية ، مثل تجارة الحبوب والتمور والمنسوجات دفعت النجف والقادسية إلى إنشاء طريق عام يمر بالمحافظة من الشمال إلى الجنوب، وبدأت عملية فتح وتوسيع الشوارع بشكل واضح بعد تشكيل بلدية الحلة عام ١٩٣١، حيث فتحت بعض الشوارع التي كانت ضيقة والممرات المؤدية إلى المركز التجاري للمدينة، وافتتح أول شارع في المدينة عام (١٩٣٤) وهو شارع كورت الذي سمي على اسم شارع بابل، تلاه افتتاح عدة شوارع مثل شارع الامام علي وشارع ابي الفضيل وشارع ابو القاسم وشارع الري^(٢).

أما الطرق الخارجية التي تربط المحافظة بالمحافظات المجاورة فلم تكن منتظمة أو معبدة حتى إنشاء أول طريق يربط بين الحلة والديوانية (العمر الأول) والذي تم الانتهاء منه عام (١٩٥٤). (٨٠) كم منها (٥٠) كلم لربطها بالمحافظات الجنوبية عبر محافظات القادسية، وفي عام ١٩٥٧ تم استكمال طريق الحلة- بغداد وهي من الطرق الرئيسية بطول (١٠٠) كم^(٣) عام (١٩٥٧) تم رصف طريق الحلة - الهندية - كربلاء (الممر الأول) ، وفي عام (١٩٥٨) أخذ قطاع النقل والمواصلات تطوراً تدريجياً وخاصة مشاريع النقل البري لما لها من دور مهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وقد تم تطبيق اعتبارات أساسية في تخطيط وتصميم الطرق الحديثة، مثل ضمان انسياب الحركة المرورية من خلالها ووضوح الرؤية وزيادة اللوحات الإرشادية وتوضيح انعكاساتها على مستخدمي الطريق عام ١٩٥٩، رصف طريق الحلة - الكوفة (السمر الأول)، رصف طريق المسيب - كربلاء عام ١٩٦٢ ، طريق السادات الهندية - المسيب عام ١٩٦٤، وطريق المدحتية - الشوملي - النعمانية في عام ١٩٦٧. شُيدت هذه الطرق بمواصفات هندسية حديثة في ذلك الوقت وفي الأعوام (١٩٧٠ و ١٩٧٤).

تم تعبيد طريقين هما: طريق المحاويل - السدة الهندية ، وطريق مزرعة الطلائع الذي يربط طريق الحلة - بغداد بمزرعة الطلائع ، ومنذ عام (١٩٧٧) وحتى الوقت الحاضر، أعمال الرصف الريفي وقد توسعت الطرق الفرعية في الأفضية والنواحي المؤدية إلى المشاريع الزراعية والطرق المؤدية إلى التجمعات الريفية لغرض ربطها^(٤) أما بالنسبة للسكك الحديدية فهي بداية مرحلة جديدة و متميزة في التاريخ الحضاري للمعرفة البشرية والاستخدام البشري لوسائل نقل سريعة وقوية تعود فكرة إنشاء سكك حديدية في العراق إلى الدول المستعمرة (بريطانيا وألمانيا) لتحقيق مصالحها الاقتصادية والسياسية في العراق والشرق الأوسط.

واقف شبكة النقل في محافظة بابل : يستخدم المختصون في تخطيط الطرق الدولية أسسا ومعايير مختلفة في تصنيف الطرق وتبعاً لذلك فقد تصنف الطرق على أساس احتساب عدد ممرات الطريق أو تصنف على أساس حركة المرور اليومية ومدى حجمها أو يمكن تصنيفها حسب صفاتها النقلية أو حسب أهميتها الاقتصادية أو على

(١) عبد العزيز محمد حبيب، يوسف يحيى طعماس ، "جغرافية النقل والتجارة الدولية" ، بغداد، بيت الحكمة، ١٩٨٦، ص ٢١-٢٥.

(٢) قصي فاضل عبد الحسيني ، "التحليل المكاني لمراتب النقل الرئيسية لمحافظة بابل" ، رسالة ماجستير ، غير منشورة، جامعة القادسية، كلية الآداب، ٢٠٠٦، ص ٣.

(٣) زينب عباس موسى السرحان، "شبكة النقل وأثرها في التنمية الزراعية في محافظة بابل"، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، جامعة بابل، كلية التربية، ٢٠٠٩، ص ٢٤.

(٤) مديرية طرق وجسور محافظة بابل ، شعبة الإحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.

أساس استعمالاتها، إذ صنفت الطرق على أساس طبيعة استخدامها ودرجة أهميتها في محافظة بابل وكما يتبين من الخريطة (١) إلى:

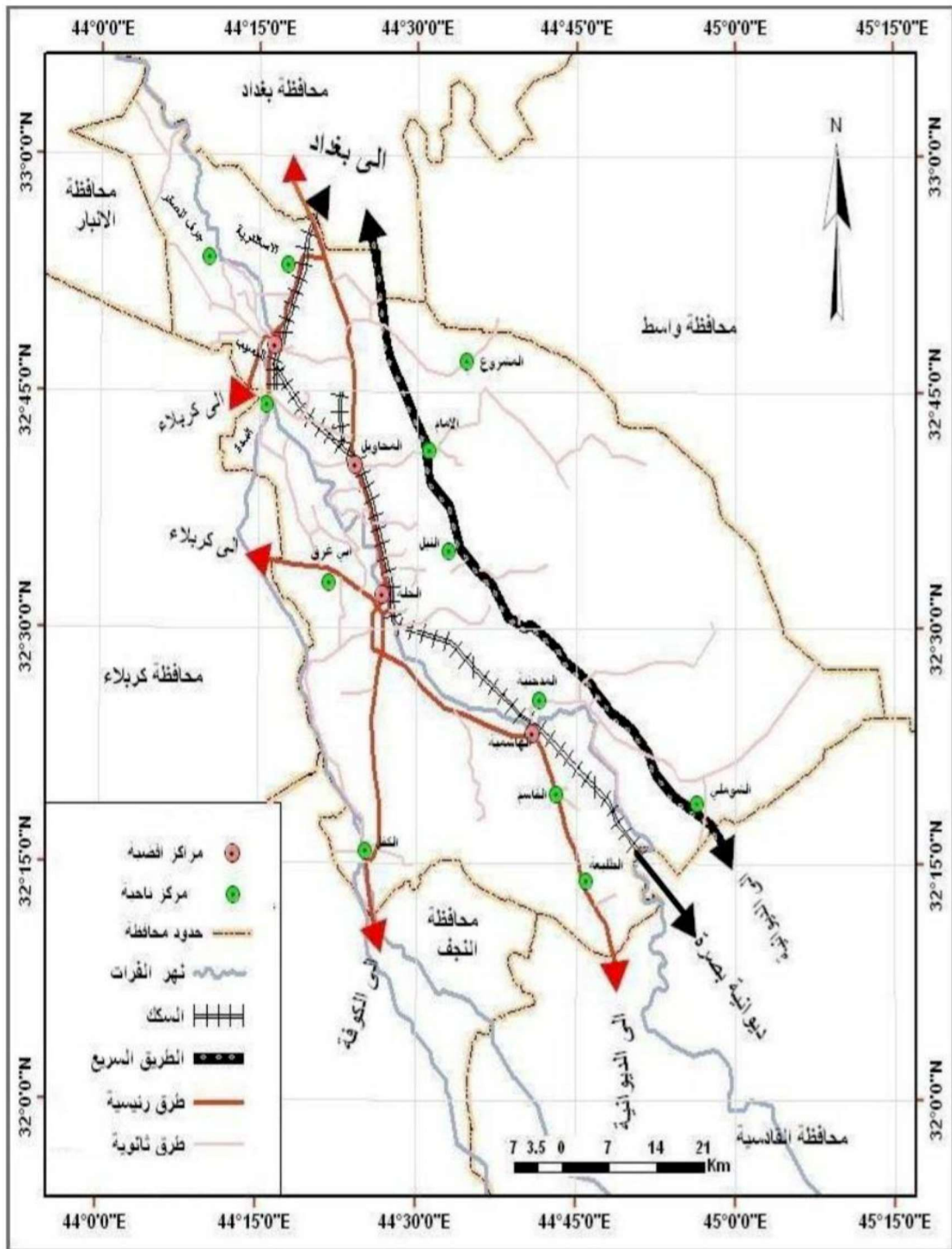
تشمل طرق السيارات ما يلي :-

الطرق السريعة: وهي طرق حديثة مصممة باتجاهين وستة ممرات ثلاثة لكل اتجاه مع جزيرة وسطية ومسار آخر للطوارئ ومخطط لها خارج المناطق السكنية وتشمل مناطق مجاورة أو على امتداد الشريط الأخضر الذي يفصل بينها، كما أنها تسمح بتدفق وسائل المواصلات في اتجاهات متقاطعة أو متعكسة وتكون منفصلة جيداً عن بعضها البعض ومرتبطة بالشبكة الداخلية للمدينة عبر شوكات خاصة تمر عبر المداخل الرئيسية للمدينة من أجل إبعادها عن وسط المدينة والمحافظة عليها جنوبها ، ويبلغ إجمالي أطوالها في العراق (١١٩٠) كم ، منها (١٠٠) تقع داخل حدود محافظة بابل ، أي بنسبة (٨.٤٪) من إجمالي طول الطريق (١).

الطرق الرئيسية: وهي طرق شراء مهمة للغاية وتشكل أساس نظام المواصلات في المحافظة وتخدم القضايا المرورية الرئيسية فيها خمسة طرق ، ويبلغ إجمالي أطوال الطرق الرئيسية (١٨٠) كم ويعتبر طريق (الحلة - بغداد) من اهم هذه الطرق حيث يمثل الطريق الرئيسي والحيوي لنقل السيارات ، ليس فقط على مستوى محافظة بابل ولكن ايضا على مستوى الدولة انظر الجدول (٧١).

(١) أحمد صباح مرضي الجنابي، "اثر طرق النقل البري على نمو المستوطنات البشرية في محافظة بابل"، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، جامعة بغداد، كلية الآداب، ٢٠٠٢، ص ٤٨.

الخريطة (١) شبكة طرق النقل في محافظة بابل



المصدر: وزارة الاسكان والتعمير، الهيئة العامة للطرق والجسور، خريطة طرق محافظة بابل، بغداد، مقياس ١: ٢٠١٩,٥٠٠,٠٠٠.

الجدول (٦) الطرق الرئيسية في محافظة بابل

ت	اسم الطريق	طول الطريق (كم) داخل محافظة بابل	طول الطريق الكلي (كم)
1.	حلة - بغداد	50	100
2.	حلة - ديوانية	50	80
3.	حلة - كربلاء	22	45
4.	حلة - نجف	35	65
5.	حصوة - مسيب - كربلاء	23	50
	المجموع	180	340

المصدر: مديرية طرق وجسور محافظة بابل ، شعبة الإحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.

الطرق الثانوية : يمثل هذا النمط شبكة التوزيع ، وتخصص هذه الطرق لخدمة قطاعات المحافظة المختلفة ، وأحياناً تشكل حدود الأحياء السكنية. تتكون منطقة الدراسة من سبعة طرق يبلغ أطوالها (٢٠٧.٨) كيلو متر كما في الجدول رقم (٦) وتكتسب هذه الطرق مواقع توفر من خلالها أهمية إدارية واقتصادية واجتماعية.

جدول (٧) الطرق الثانوية في محافظة بابل

ت	اسم الطريق	طول الطريق (كم)
1.	مسيب - صويرة	56
2.	مدحتية - شوملي - نعمانية	90
3.	ربط الكفل بطريق كربلاء	7
4.	كفل - القاسم	29
5.	محاويل - سدة	12
6.	سدة - مسيب	9
7.	السدة - قضاء الهندية	4,8
	المجموع	207,8

المصدر: مديرية طرق وجسور محافظة بابل ، شعبة الإحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.

الطرق الريفية : الغرض من إنشاء هذه الطرق هو ربط القرى بالمدن، بالإضافة إلى ربطها بالطرق الرئيسية والفرعية وغالباً ما تكون أحادية الاتجاه وتتميز بممرات ضيقة وعادة ما تكون مرصوفة بطبقة واحدة ويقدمون خدمات النقل إلى المواقع الصناعية والقرى الزراعية مما يسهل عملية تسويق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك وكذلك إيصال متطلبات الإنتاج (٩)، عدد الطرق الريفية (٣٦) وأطوالها (٤٣٨.٦٥) كيلو متر جدول (٧)، تجاوزت أطوال الطرق الريفية المعبدة أطوال الطرق الرئيسية والفرعية معاً، مما يدل على أهمية الطرق الزراعية الريفية بالمحافظة وهناك نوع آخر من هذه الطرق وهو طرق ترابية وهي أكبر أنواع الطرق، إذ تنتشر في جميع أرجاء

المحافظة في الأراضي الزراعية والأراضي الجرداء وتوجد كذلك في بعض ضواحي المدن ، ولكن هذه الطرق تعاني من توقف أو صعوبة سير المركبات المختلفة فيها في فصل الشتاء في أثناء تساقط الأمطار .

الجدول (٨) أهم الطرق الريفية في محافظة بابل

ت	اسم الطريق	طول الطريق (كم)	ت	اسم الطريق	طول الطريق (كم)
1.	طريق حله-عنانه- الكورنيش	4	19.	طريق مسيب - جرف الصخر الزراعي	15
2.	طريق الإمام سليمان (ع)	3	20.	طريق جرف الصخر - الفاضلية	28
3.	طريق مدرسة ميمونة	4	21.	طريق مسيب - أبو الجاسم (ع)	12
4.	طريق حلة - وردية	17	22.	طريق الكفل - إمام زيد (ع)	7
5.	طريق مزرعة الطلائع	45	23.	طريق الإمام زيد - الجفيرة	7
6.	طريق قرية القادسية	3	24.	طريق الكفل الجانب الأيسر	20
7.	طريق الفندبية	8,5	25.	طريق علاج - جبور	21
8.	طريق ابو عليان	7	26.	طريق حلة - مدحتية السياحي	28
9.	طريق ابو علوان	13	27.	طريق الخميسية - حراكسة	29
10.	طريق محاويل - ابو مصطفى	8	28.	طريق العوائل	16
11.	طريق محاويل - ناحية الإمام	10	29.	طريق خيكان - ظلمية - العويدين	20
12.	طريق محاويل- ناحية الإمام - ناحية مشروع المسيب	15	30.	طريق هاشمية - مدحتية	5
13.	طريق الإمام علي بن الحسين (ع)	1	31.	طريق سنجان - عنانه	5
14.	طريق الإمام شبيب (ع)	1	32.	طريق حصوة - العمل الشعبي	15
15.	طريق ناحية الإمام - عزيزية	9	33.	طريق طهمازية - عوفي	10
16.	طريق محاويل - سدة الهندية	13	34.	طريق رشيد الهجري	1,7
17.	طريق سدة الهندية - المسيب	9	35.	طريق العمادية	4,7
18.	طريق مسيب - جرف الصخر	13	36.	طريق الإمام عون (ع)	10,75
		المجموع	438,65		

المصدر: مديرية طرق وجسور محافظة بابل ، شعبة الإحصاء، بيانات غير منشورة، ٢٠١٩.

قائمة المصادر :

١. سعدي علي غالب، "جغرافية النقل والتجارة، جامعة الموصل"، مطابع جامعة الموصل، ١٩٨٧، ص٣٩.
٢. عبد العزيز محمد حبيب، يوسف يحيى طعماس ، "جغرافية النقل والتجارة الدولية" ، بغداد، بيت الحكمة، ١٩٨٦، ص٢١-٢٥.
٣. قصي فاضل عبد الحسيني ، "التحليل المكاني لمرائب النقل الرئيسية لمحافظة بابل" ، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة القادسية، كلية الآداب، ٢٠٠٦، ص٣.
٤. زينب عباس موسى السرحان، "شبكة النقل وأثرها في التنمية الزراعية في محافظة بابل"، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، جامعة بابل، كلية التربية، ٢٠٠٩، ص٢٤.
٥. أحمد صباح مرضي الجنابي، "اثر طرق النقل البري على نمو المستوطنات البشرية في محافظة بابل"، رسالة ماجستير، (غير منشورة)، جامعة بغداد، كلية الآداب، ٢٠٠٢، ص٤٨.

Sources:

1. Saadi Ali Ghaleb, "Geography of Transport and Trade, University of Mosul," Mosul University Press, 1987, p. 39.
2. Abdul Aziz Muhammad Habib, Youssef Yahya Tomas, "The Geography of Transport and International Trade," Baghdad, House of Wisdom, 1986, pp. 21-25.
3. Qusay Fadel Abdel-Husseini, "Spatial Analysis of the Main Transportation Garages in Babylon Governorate," unpublished master's thesis, Al-Qadisiyah University, College of Arts, 2006, p. 3.
4. Zainab Abbas Musa Al-Sarhan, "Transportation Network and its Impact on Agricultural Development in Babylon Province," Master Thesis, (unpublished), University of Babylon, College of Education, 2009, p. 24.
5. Ahmed Sabah Mardi Al-Janabi, "The Impact of Land Transportation Methods on the Growth of Human Settlements in Babil Governorate," Master Thesis, (unpublished), University of Baghdad, College of Arts, 2002, p. 48.