



الاتجاهات المكاني لطرق النقل الريفية المعبدة وإمكانية الوصول واثرها في نقل الثروة الحيوانية (الماشية) ومنتجاتها  
بمحافظة بابل

رقية فاضل عبدالله فيروز الحسن

أستاذة جغرافية النقل - جامعة بابل - كلية التربية للعلوم الإنسانية

المستخلص باللغة العربية:

معلومات الورقة البحثية

تناولت الدراسة الاتجاهات المكاني لطرق النقل الريفية المعبدة وإمكانية الوصول واثرها في تربية الثروة الحيوانية في محافظة بابل لعام 2023 ، يهدف البحث إلى ان تحقيق الترابط المكاني بين النقل البري والأنشطة الاقتصادية يمكن ان يخلق المنافع المكاني وهذه الصورة أو العلاقة تعطي انطباع واضح عن مدى أهمية طرق النقل الريفية في توزيع المنتجات الحيوانية وتلبية حاجات السكان و إعادة توزيع الثروة الحيوانية حسب الوحدات الإدارية وزيادة الإنتاج ، تبعاً لذلك اعتماد البحث المنهج الوصفي القائم على العمل المكتبي والمنهج التحليلي الكمي لغرض وصف وتفسير العلاقة المكاني بين طرق النقل الريفية والثروة الحيوانية (الماشية) ، وتوصلت الدراسة ان قيمة  $F=1.350$  بقيمة احتمالية ( Sig )  $=0.320$  اكبر من 0,05 بالتالي نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرض البديل وهو ان الانحدار معنوي لا يساوي صفر بالتالي توجد علاقة بين المتغير التابع والمتغيرات المستقلة الخمسة (الأبقار، الجاموس، الأغنام، الماعز، الأبل)، لكننا لانعرف أي المتغيرات الخمسة هو الذي أضاف تفسيراً جوهرياً للتباين المتغير التابع أطوال طرق النقل الريفية. ومن هنا تتضح لدى الباحثة أهمية الدراسة بين قطاع النقل وقطاع الزراعة في محافظة بابل، وكيفية إيجاد قرارات منطقية تأخذ موضوع التنفيذ بمنظور جغرافي فيما يتعلق باتخاذ الحلول والمعالجات للمشاكل التي تواجهه شبكة النقل في المناطق الريفية.

الكلمات الرئيسية:

طرق النقل الريفية، الثروة الحيوانية، التحليل المكاني

## المقدمة:-

يعد النقل وإمكانية الوصول إلى المناطق الريفية واثراً في تحقيق التنمية المكانية الاقتصادية من أهم المرتكزات الأساسية التي تركز عليها التنمية، فهما بمثابة الشريان الحيوي للواقع الاقتصادي والاجتماعي لأي منطقة .

إذ لا تتكامل قيمة الأشياء إلا بنقلها إلى مناطق الحاجة ، وهنا يأتي دور النقل في تحديد الإمكانية الاقتصادية من خلال استثمار الموارد المتاحة للإنتاج وتوسيع حجم السوق عبر اختزال المسافة واختصار الزمن ، لذا كان لابد من دراسة اثر طرق النقل الريفية على الثروة الحيوانية (الماشية) وإيجاد أسواق لتصريف منتجاتها ، خاصة وانها تشكل مصدراً غذائياً لا يمكن الاستغناء عنها ، ويؤدي النقل دور كبير في العوائد الاقتصادية من خلال خلق المنفعة المكانية ، وتعظيم العلاقات والامتداد المكاني والحركي ، وهذا دفع الجغرافيين إلى دراسة موضوع النقل لغرض ابرز الجوهر الحقيقي لشبكة النقل التي تتكون من مجموعة العقد والوصلات ثم تمتد مكانياً بمختلف الاتجاهات،.

## أهمية الدراسة :-

جاءت الاتجاهات المكانية لطرق النقل الريفية المعبدة وإمكانية الوصول واثراً في نقل الثروة الحيوانية (الماشية) بمحافظة بابل لعام 2023، فلا بد من تسليط الضوء على واقع شبكة طرق النقل ودوره في الترابط مكانياً وزمانياً وتبعاً للطاقت والإمكانات المتاحة للإنتاج.

## اولاً: مشكلة الدراسة:-

جاءت المشكلة بالسؤال الآتي:- ماهي الاتجاهات المكانية لطرق النقل الريفية وإمكانية الوصول في نقل وتسويق الثروة الحيوانية(الماشية) ومنتجاتها إلى أسواق استهلاكها في محافظة بابل أسبوعياً وشهرياً؟

## ثانياً: فرضية الدراسة :-

للإجابة عل إشكالية الدراسة جاءت الفرضية ، اتخذت طرق النقل الريفية المعبدة في محافظة بابل اتجاهات مكانية مختلفة أثرت في إمكانية الوصول ، وبالتالي في صورة التوزيع الجغرافي لتربية الثروة الحيوانية(الماشية) وتسويق منتجاتها إلى أسواق استهلاكها اسبوعياً وشهرياً ؟

## ثالثاً: هدف الدراسة :-

يهدف البحث إلى دراسة الاتجاهات المكانية للنقل وإمكانية الوصول وتأثيره على نقل الثروة الحيوانية التي تشكل دخلاً أساساً في حياة المزارعين وتدخل كمادة غذائية أساسية ، كما ان الواقع الذي تشهده المحافظة في ظل الإهمال المتواصل لتنمية وتطور قطاع النقل والنشاط الزراعي بفرعة (الحيواني) تطلب إيجاد حلول للمشاكل الاقتصادية ولاسيما المتعلقة بطرق النقل وإمكانية الوصول.

## رابعاً: حدود الدراسة :-

تمثلت حدود الدراسة بالموقع الفلكي والجغرافي لمحافظة بابل ، التي تقع فلكياً بين دائرتي عرض (7<sup>°</sup> . 32<sup>°</sup> - 8<sup>°</sup> . 33<sup>°</sup>) شمالاً ، وبين خطي طول (42<sup>°</sup> . 45<sup>°</sup> - 50<sup>°</sup> . 45<sup>°</sup>) شرقاً والتي تبدو في الخريطة (1) أما الحدود الإدارية تتألف المحافظة من سبعة أفضية وهي

قضاء الحلة ، قضاء الكفل، قضاء المحاول ، قضاء  
 وقسمت الأفضية إلى نواحي بلغ عددها(9)  
 كوثى، قضاء الهاشمية، قضاء القاسم، قضاء المسيب،

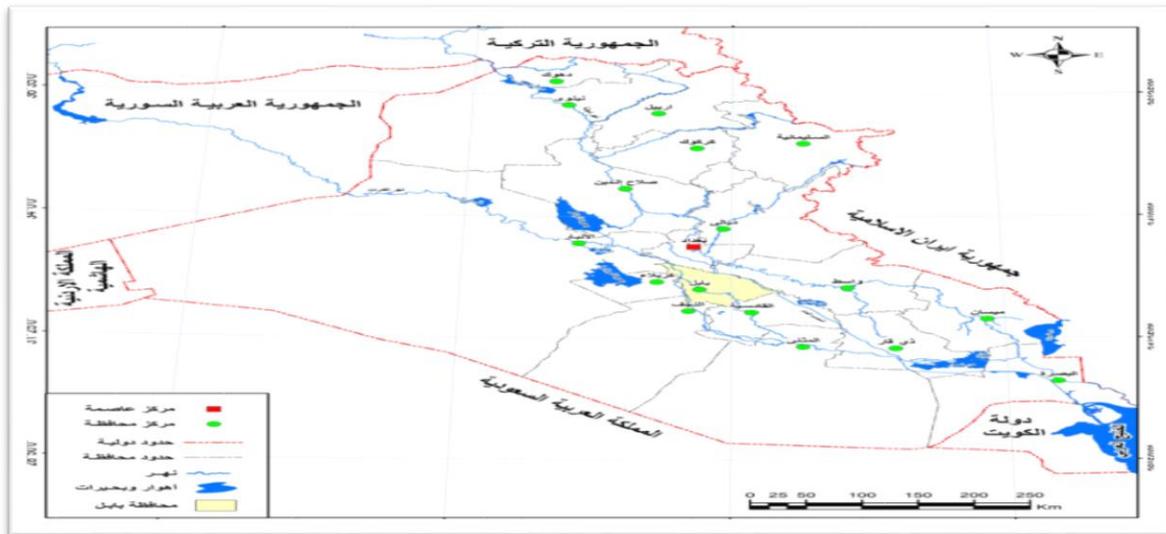
### الخريطة(1) الموقع الفلكي لمحافظة بابل



المصدر: الباحثة اعتماداً على: جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة.

### الخريطة (2)

### موقع محافظة بابل من العراق



المصدر: الباحثة اعتماداً على: جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة.

## خامساً: منهجية الدراسة :-

اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي لوصف الظاهرة والمناهج التحليلية لتحليل المتغيرات والمؤشرات المكانية المتعلقة في طرق النقل الريفية والثروة الحيوانية (الماشية) ومنتجاتها.

## سادساً: هيكلية الدراسة :

شملت الدراسة على ثلاث مباحث هي :-

(المبحث الأول) تناول الخصائص الجغرافية لإقليم (محافظة بابل ) وطرق النقل الريفية البرية واتجاهاته المكانية .

بينما تضمن (المبحث الثاني) الأثار الاقتصادية والاجتماعية لطرق النقل (الريفية ) والثروة الحيوانية وتوزعها المكاني في محافظة بابل.

أما (المبحث الثالث ) تحليل الاتجاهات المكانية لطرق النقل الريفية وإمكانيه الوصول الطرق الإحصائية الحديثة في محافظة بابل لعام 2023.

## سابعاً: الكلمات المفتاحية للدراسة

### 1-قطاع النقل :-

هو الشريان الاقتصادي والاجتماعي في تحقيق الاتصال بين مختلف الأنشطة الاقتصادية والإنتاجية وتقليص المسافات واختزال الزمن ،باستخدام وسيلة أو مركبة معينة (دراجة ،المركبات بأنواعها)<sup>(1)</sup>، وان التفكير المسبق للقيام بفعل أو حدث معين في المستقبل يتطلب اتخاذ القرارات ومعالجة المشاكل وتصحيح المسار، لذلك يجب اعتماد التخطيط العقلاني ، كطريقة في التفكير لغرض السيطرة على المستقبل والربط بين

(1) عبيدة بزوزة، انمة النقل الذي وتأثيرها على النقل الحضري

،رسالة ماجستير(غير منشورة) في اقتصاد النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة

الحاج لخضر، 2010، ص27

العلاقات والأهداف والقرارات التنفيذية التي يشترط أن تكون متكاملة ويكون للتخطيط اثر فعال<sup>(2)</sup>

### 2-طرق النقل: -

هو الممر الذي تسلكه وسائل النقل بمختلف أنواعها وتتخذ أشكال مختلفة كالطرق المعبدة أو غير المعبدة والطرق الجوية والبحرية<sup>(3)</sup> وهذه الطرق بدورها تنتظم فيما بينها وتنتهي بظهور نظام متسلسل للأفضليات لتشكل ما يعرف بالسطوح ثم في نهاية المطاف المساحات<sup>(4)</sup> لتكون في النهاية شبكة النقل<sup>(5)</sup>.

### 3-الثروة الحيوانية:

هي جميع أنواع الحيوانات المنتجة من الموشي مثل الأبقار والجمال والماعز والأغنام وغير ذلك ، التي يعتمد عليها في إشباع الحاجات الأساسية كالغذاء والألبان ومنتجاتها أو الأصواف والجلود التي تستخدم في العملية الصناعية الإنتاجية كمادة أولية<sup>(6)</sup>

## (المبحث الأول )

### الخصائص الجغرافية لإقليم (محافظة بابل ) وطرق

### النقل الريفية البرية واتجاهاته المكانية

### اولاً: الإمكانيات الطبيعية لمحافظة بابل :

(2) مضر خليل العمر، محمد احمد عقلة المومني ،جغرافية المشكلات الاجتماعية، الطبعة الأولى ، دار الكندي للنشر والتوزيع، اربد- الاردن، (بلا تاريخ) ، ص39.

(3) فضل إبراهيم الأجواد ، المدخل إلى جغرافية النقل ، الإدارة العامة للمكتبات والنشر، جامعة سها، 19990 ، ص31.

(4) سعيدة عبدة ، أسس جغرافية النقل ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، مصر، 1994، ص 140.

(5) علي سالم احميدان الشواورة ، النقل وأهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة ، ط1،

الدار المنهجية للنشر والتوزيع، عمان-الأردن ، 2016 ، ص 140.

(6) موقع انترنت ،تم الاقتباس بتاريخ 2023/10/4 هاجر ،الثروة الحيوانية وأهميتها، <https://www.almsal.com/post/2019>.

الطلب الناشئ عن زيادة السكان ، الجدول(1) يوضح عدد سكان محافظة بابل في المناطق الريفية في آخر تعداد ، إذ بلغ سكان المناطق الريفية نحو (1,154,072) نسمة من إجمالي سكان المحافظة البالغ (2,231,136 نسمة)، كما يظهر ان مدنية الحلة شكلت من سكان الريف نحو (133,134) نسمة بالمقارنة مع سكان الحضر البالغ (520,090 نسمة) من مجموع سكان منطقة الدراسة ، بينما بلغ عدد سكان قضاء الكفل في الريف نحو (133,134 نسمة) بالمقارنة مع سكان الحضر (24,682) نسمة، أما قضاء الهاشمية حيث شكل سكان الريف نحو (167,208) نسمة بالمقارنة مع سكان الحضر البالغ (124,131 نسمة) ، جاء قضاء المحاويل من سكان الريف نحو (184,105) نسمة بالمقارنة مع سكان الحضر البالغ (55,187 نسمة) ، بينما تمثل عدد سكان الريف في قضاء المسيب نحو (211,372) نسمة بالمقارنة مع سكان الحضر البالغ (213,814) نسمة، يتضح ان عدد سكان المناطق الريفية يتميز بكثافة الأيدي العاملة الريفية والتي لها اثرها البارز في توسيع الإنتاج الزراعي وتحقيق التنمية المكانية مما يعد عاملاً إيجابياً في رفع مستوى الإنتاج .

تعد الخصائص الجغرافية من المقومات المهمة في دراسة الاتجاهات المكانية لطرق النقل الريفية ، حيث يتضح تأثير السطح على طبيعة النشاط الاقتصادي السائد ومدى نجاحه في تنوع الإنتاج (11) .

حيث تتميز محافظة بابل بأن سطحها منبسط مع وجود بعض الارتفاعات البسيطة بسبب عملية الأرساب النهري، وتراكم الأنقاض القديمة والنفايات ومخلفات سور المدنية مما جعلها تنحدر من الشمال الغربي باتجاه الجنوب الشرقي، مع ارتفاعات طفيفة تصل حوالي المترين لكل (100م) والمتمثلة في مجاري الأنهار والمناطق البعيدة عنها. كما تظهر هضبيات صغيرة تقع في الأجزاء الشمالية الغربية بالتحديد شمال جدول الإسكندرية وهناك مناطق أخرى مرتفعة تعرف بأسم بقايا هور (بن نجم) ، إذ ترتفع فيه نسبة المياه الجوفية نتيجة لانخفاضها ويصل إلى (نصف المتر) عن سطح الأرض ، ونتيجة لطبيعة التكوين الجيولوجي ومظاهر السطح نجد ان خطوط طرق النقل اتخذت اتجاهات مختلفة مما اثر على الواقع التنموي . أما بالنسبة إلى المناخ كان له دوراً مكمل إلى الخصائص الطبيعية في التأثير على اتجاهات طرق النقل، حيث تقع منطقة الدراسة ضمن المناخ الصحراوي الحار مؤثراً بذلك على مختلف الخصائص المناخية فيها، منها ساعات السطوع الفعلي و سرعة الرياح و قيمة الرطوبة النسبية والضباب بالتالي تأثير هذه العناصر على حركة النقل (7).

أما سكانياً نجد إن السكان لا يقل أهمية في التأثير على اتجاهات النقل وإمكانية الوصول ويتضح من خلال حجم الاستهلاك والطلب ويزداد الإنتاج نتيجة لزيادة حجم

(7) رقية فاضل عبدالله الحسن، الصناعات الصغيرة ودورها في التنمية الإقليمية في محافظة بابل للمدة (2007-2010)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة بابل، 2012، ص26.

الجدول (1) التوزيع الجغرافي لسكان بحسب البيئة (حضر -ريف) في محافظة بابل لسنة 2023

المجموع	ريف	حضر	الوحدة الإدارية	
628,861	136,465	492,396	مركز قضاء الحلة	الحلة
122,263	94,569	27,694	أبي غرق	
751,124	231,034	520,090	المجموع	
157,816	133,134	24,682	مركز قضاء النخيلة(الكفل)	الكفل
157,816	133,134	24,682	المجموع	
131,556	97,901	33,655	مركز قضاء المحاويل	المحاويل
41,507	27,502	14,005	الامام	
66,229	58,702	7,527	النيل	
143,292	101,502	41,790	المشروع	
382584	285607	96977	المجموع	
40,271	0	40,271	مركز قضاء الهاشمية	الهاشمية
152,898	88,657	64,241	المدحتية	
98,170	78,551	19,619	الشوملي	
291,339	167,208	124,131	المجموع	
179,260	91,207	88,053	مركز القاسم	القاسم
43,827	34,510	9,317	ناحية الطليعة	
223,087	125,717	97,370	المجموع	
223,087	125,717	97,370	المجموع	
61,947	0	61,947	مركز قضاء المسيب	المسيب
130,812	94,200	36,612	سدة الهندية	
53,131	46,589	6,542	جرف الصخر	
179,296	70,583	108,713	الاسكندرية	
425,186	211,372	213,814	المجموع	
2,231,136	1,154,072	1,077,064	مجموع المحافظة	

الباحثة بالاعتماد على : المصدر: جمهورية العراق ،وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات ،شعبة السكان، بيانات غير منشورة،2023

عرض الطريق بين 3-6 م ، وتمتاز بكونه ضيقة ومفتقدة للاستقامة منها طرق معبدة وغير معبدة مفروشة بالحصى والتربة وهي قصيرة في أطوالها وتنتشر في الأراضي الوعرة (9) الجدول ( 2 ) والشكل (1) ، يتضح عند المقارنة بين واقع طرق النقل في محافظة بابل حيث شكلت طرق النقل الريفية المعبدة نحو (2585843.125) كم ، بينما شكلت طرق النقل الريفية غير المعبدة نحو(1488912كم) ، جاء قضاء الحلة بالترتيب الأول مقارنة مع باقي الأفضية المجاورة لها في محافظة بابل ، إذ ان طرق النقل الريفية البرية المعبدة شكلت نحو (1233575) كم ،بينما شكلت

(9) عبد الزهرة علي الجنابي، الجغرافيا العامة الطبيعية والبشرية، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع،الأردن-عمان، 2017 ، ص 338.

ثانيا: طرق النقل البري واتجاهاته المكانية في محافظة بابل لسنة 2023:

يعد النقل حلقة الوصل بين مناطق الإنتاج والاستهلاك، وبما إن القطاع الزراعي احد القطاعات الاقتصادية فإنه يتطلب وجود خطوط النقل في جميع المراحل (الإنتاج، التوزيع، الاستهلاك) ومنطقة الدراسة تتضمن شبكة النقل القاعدة الأساسية للنقل بمعناه العام، كما تعد عاملاً أساسياً لأي إنتاج اقتصادي، حيث لا تتحقق الفائدة من الإنتاج إلا بوجود طرق النقل وتسويق المنتجات إلى أسواق تستوعب القدرة الإنتاجية من المحاصيل الزراعية والإنتاج الحيوانية (8)، فالطرق الريفية التي تخدم المناطق الزراعية ومواقع الإنتاج هي عبارة عن طرق بمسار واحد وأقل سعة يتراوح

(8) رقية فاضل عبدالله الحسن، المصدر السابق،ص27.

تشكل همزة الاتصال بينهما ، وهذا التباين يعطي مؤشر على وجود تباين في أطوال الطرق في أفضية محافظة بابل الأخرى ويعزى السبب إلى وجود ارتباط طردي بين أطوال الطرق وعدد السكان ثم طبيعة النشاط الاقتصادية . .

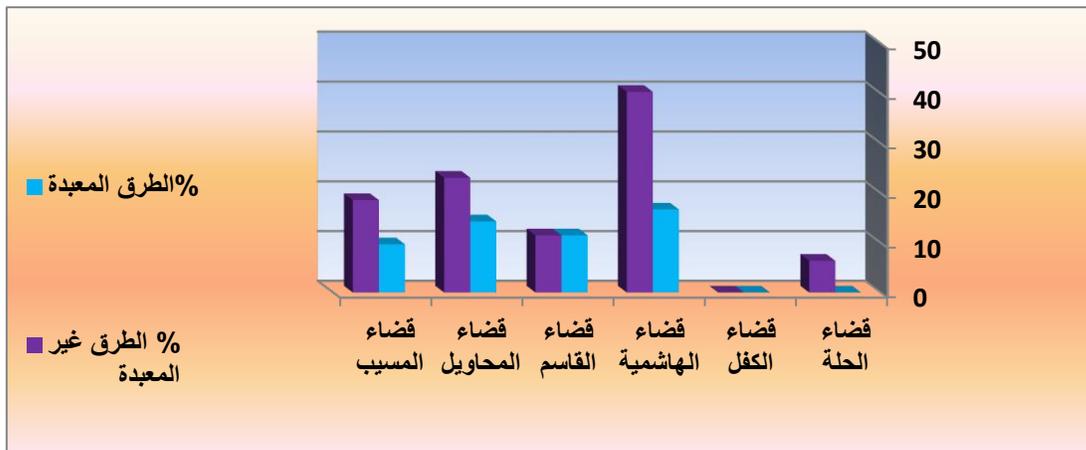
طرق النقل الريفية غير المبلطة (95885كم)، إذ يلاحظ امتداد طرق النقل الريفية المعبدة في قضاء الحلة بنسبة (47.7%) وغير المعبدة بنسبة (6.4%) من جملة أطوالها ويعزى إلى ترابط الطرق الترابية والمعبدة فضلاً عن انتشار المناطق الزراعية ، وجاء قضاء الهاشمية بعد قضاء الحلة في امتداد بنسبة بلغت (16.7%) و(40.3%) من الطرق الريفية المعبدة وغير المعبدة ، إذ تعد الطرق غير المعبدة أكثر انتشاراً وهي تخدم المناطق الريفية أيضاً ، أما قضاء المحاويل شكل نسبة (14.3%) و(23.1%) من الطرق الريفية المعبدة وغير المعبدة كونها منطقة زراعية وعادة ما ترتبط هذه الطرق مع الطرق الرئيسية والثانوية بحث

جدول (2) طرق النقل الريفية المبلطة وغير المبلطة في محافظة بابل والنسبة المئوية لعام 2023

الوحدة الادارية	الطرق المبلطة /كم	%	الطرق الغير مبلطة	%
قضاء الحلة	1233575	47,7	95885	6.4
قضاء الكفل	221.125	0,1	93	0.0
قضاء الهاشمية	432455	16.7	599845	40.3
قضاء القاسم	298406	11.5	171719	11.5
قضاء المحاويل	368535	14.3	343315	23.1
قضاء المسيب	252651	9.7	278055	18.6
المجموع الكلي	2585843.125	%100	1488912	%100

المصدر: جمهورية العراق، وزارة الإسكان والإعمار، مديريات الطرق والجسور في بابل ،الشعبة الفنية، قسم التخطيط والمتابعة ، 2023

شكل (1) طرق النقل الريفية المبلطة وغير المبلطة في محافظة بابل بحسب النسب المئوية



المصدر: الباحثة بالاعتماد على الجدول (2)

## (المبحث الثاني) الأثار الاقتصادية والاجتماعية

### ل طرق النقل الريفية والثروة الحيوانية وتوزعها

#### المكاني في محافظة بابل

### أولاً: الأثار الاقتصادية والاجتماعية ل طرق النقل

#### الريفية في محافظة بابل

يعتبر قطاع النقل من اهم الخدمات في المجتمع ، كما انه في غاية التنمية حيث يدعم النمو الاقتصادي ويسهل إمكانية الانتقال وتلبية احتياجات السكان ، وتأتي طرق النقل الريفية في المقدمة من حيث التأثير بحسب اتجاهاتها المكانية لدعم الهيكل الاقتصادي لأي إقليم في الدولة ، كونه يسهم في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك في المناطق الريفية وتسهل انتقال الأفراد (المزارعون) ، ضمن الحيز المكاني و تبعاً لذلك سوف نستعرض هذه الأهمية على النحو الاتي:-

#### أ- الأثار الاقتصادية :-

تؤثر طرق النقل الريفية في اختزال الوقت عبر ( المسافات والمساحات) ، مما يهيئ القاعدة لتوسيع السوق وزيادة الإنتاج ، وتأمين وصول الثروة الحيوانية ومنتجاتها إلى السوق والقطاع الصناعي ، وهذا من شأنها توسيع مساحة الأراضي الريفية سوء في الإنتاج الزراعي أو تربية الثروة الحيوانية ، فضلاً عن تحقيق الموازنة بين الطلب على السلع والعرض في الأسواق ، كما يؤثر النقل في تكوين رأس المال عن طريق تخفض تكلفة الإنتاج النهائية والتي تعد اهم الجوانب المؤثرة في العملية الإنتاجية (10) ، ويخدم قطاع النقل القطاعات الاقتصادية من خلال رفدهما بفرص العمل وتأمين انتقال العاملين ، فالعنصر البشري هو القاعدة التي تقوم عليه عملية النقل

(10) فهد خالد الفوزان ، قطاع النقل ودورها في التنمية

الاقتصادية ، بحث منشور على موقع الأترنيت على

الرابط

<http://www.suhuf.net.sa/2001jazhd/jun/26/ec.htm>

بما تطلبه من نشاط وجهد بشري يساهم بشكل أو آخر في أنجاح مهامها ، وقطاع النقل يساهم في عملية نقل المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي للمناطق الريفية الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطافة الإنتاجية في النشاط الزراعي والتي تعد من اهم محددات التنمية الاقتصادية(11).

#### ب- الأثار الاجتماعي :-

تؤدي طرق النقل الريفية دوراً مهماً في أحداث التغيير الاجتماعي بين مختلف فئات المجتمع ، من خلال نقل الأيدي العاملة إلى مناطق توطين المشاريع ذات الجدوى الاقتصادية أو الاتصال الاجتماعي ، الأمر الذي يسبب تكوين علاقات اجتماعية مع بعضهم البعض ، فضلاً عن توسيع حركة السوق الداخلية ، وتحقيق الاندماج والتكامل بين مختلف القطاعات وهذا كله من شأنه ان يساهم في الانفتاح بين أفراد المجتمع وخاصة المجتمعات المتخلفة التي تنغلقت على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع الشعوب الأخرى ، فأينما وجدت شبكة طرق النقل زاد التطور الاجتماعي(12).

يتضح مما تقدم ان أية عملية تنموية ترتبط بوجود تسهيلات وإمكانيات طرق النقل ، بالتالي سوف تتحقق الموازنة بين الظروف والإمكانيات الاقتصادية والاجتماعية.

(11) خلود بودرع ، مساهمة قطاع النقل المستدام في تحقيق

التنمية المستدامة عرض تجرّبي الإمارات العربية المتحدة

والجزائر ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، العلوم الاقتصادية

والتسيير والعلوم التجارية ، جامعة عبد الحفي بو الصوف

ميلة ، 2018 ، ص 17

(12) المصدر نفسه ، ص 17-18.

ثالثاً: التوزيع العدي والنسبي للثروة الحيوانية(الماشية)  
بحسب أفضية محافظة بابل لعام 2023:

أما باعتبار الأهمية النسبية، إذ يلاحظ إن نسبة الأبقار جاءت في الترتيب كلاً من ناحية أبي غرق وقضاء الكفل وقضاء كوثى ومركز الحلة نحو(9.8%)،(9.7%)،(9.3%)،(8.8%)، أما بالنسبة إلى عدد الجاموس جاء في الترتيب كلاً من مركز الحلة وناحية أبي غرق وناحية السدة وقضاء الكفل نحو(30.6%)،(13.1%)،(12%)،(11.1%)، بينما نجد إن نسبة عدد الأغنام احتلت الصدارة في قضاء القاسم وناحية المدحتية وقضاء المحاويل وناحية النيل والسدة نحو(6.5%)،(5.9%)،(3.7%)،(3.4%)،(3.3%) على التوالي، تبع ذلك في عدد الماعز ناحية ابي غرق ومركز الحلة وناحية المدحتية وناحية الشوملي وناحية الطليعة نحو(15.7%)،(11.4%)،(11.1%)،(10.5%)،(7.5%)، فيما سجل من عدد الابل كلاً من قضاء القاسم (53.2%)، ناحية الشوملي (24.9%) وناحية الطليعة(21.9%) من إجمالي محافظة بابل الجدول (4)

جدول(3) أعداد الثروة الحيوانية والأهمية النسبية في محافظة بابل بعام 2023

الشعبة	الأبقار المنقولة	الجاموس المنقولة	الأغنام	الماعز	الابل	المجموع الكلي
المركز قضاء الحلة	17905	5501	10018	4907	0	38331
ناحية ابي غرق	19959	2367	10958	6835	0	40119
مج/ك	37864	7868	20976	11742	0	78450
قضاء الكفل	19809	2009	12660	1882	0	36360
مج/ك	19809	2009	12660	1882	0	36360
مركز المحاويل	12784	585	16725	2153	0	32247
ناحية الامام	10901	37	11939	2328	0	25205
ناحية النيل	15782	-	14916	1496	0	32194
مج/ك	39467	622	43580	5977	0	89646
قضاء كوثى	18878	-	10432	2378	0	31688
مج/ك	18878	-	10432	2378	-	31688
الهاشمية	10209	1064	-	2351	0	13624
المدحتية	13302	776	25953	4833	0	44864
الشوملي	12367	179	17156	4569	487	34758
مج/ك	35878	2019	43109	11753	487	93246
القاسم	12362	992	28789	3104	1044	46291
الطليعة	10355	687	12299	3288	430	27059
مج/ك	22717	1679	41088	6392	1474	73350
المسيب	-	-	-	-	0	0
ناحية السدة	16057	2154	14507	1907	0	34625
ناحية الاسكندرية	15074	1709	10614	1543	0	28940
جرف الصخر	-	-	245587	-	0	245587
مج/ك	31131	3863	270708	3450	0	309152

708892	1961	43574	442553	18060	202744	مج/ك
--------	------	-------	--------	-------	--------	------

المصدر: الباحثة بالاعتماد: جمهورية العراق، وزارة التخطيط، مديرية زراعة بابل، قسم شعبة الإحصاء الزراعي، الثروة الحيوانية في بابل. بيانات غير منشور. 2023

#### جدول(4) الأهمية النسبية للثروة الحيوانية في بابل

الشعبة	الأبقار	الجاموس	الأغنام	الماعز	الابل
المركز الحلة	8.8	30.6	2.3	11.4	0
ناحية ابي غرق	9.8	13.1	2.4	15.7	0
قضاء الكفل	9.7	11.1	2.8	4.3	0
مركز قضاء المحاويل	6.3	3.2	3.7	4.9	0
ناحية الامام	5.3	0.2	2.7	5.3	0
ناحية النيل	7.7	0	3.4	3.4	0
قضاء كوثنى	9.3	0	2.4	5.6	0
الهاشمية	5	6	0	5.4	0
المدحتية	6.5	4.2	5.9	11.1	0
الشوملي	6.1	1	3.9	10.5	24.9
القاسم	6.1	5.4	6.5	7.1	53.2
الطلبية	5.1	3.8	2.8	7.5	21.9
المسيب	0	0	0	0	0
ناحية السدة	7.9	12	3.3	4.3	0
ناحية الاسكندرية	7.4	9.4	2.4	3.5	0
جرف الصخر	0	0	55.5	0	0
مج/ك(100%)	%100	%100	%100	%100	%100

المصدر: الباحثة بالاعتماد على جدول(3)

وشهرياً وقد ساعدت وسائل النقل على تسهيل على نقل الحيوانات من مشاريع التسمين إلى الأسواق لغرض البيع إلى المجازر، إذ تعتبر تربية الحيوانات من اهم مصادر الدخل وتوفير منتجات الألبان والأجبان والأسمدة الجدول(5) والشكل (2). بينما احتلت فئة الجزار المرتبة الثانية بنسبة التردد على السوق بنسبة (30.9%) أسبوعياً

رابعاً. اتجاهات النقل وإمكانية الوصول لتسويق حيوانات (الماشية) اسبوعياً وشهرياً:-

يتضح من (الدراسة الميدانية) التي قامت بها الباحثة ان مؤشر اتجاهات النقل وإمكانية الوصول، ان فئة المزارع شغلت الترتيب الأول في التردد على السوق لغرض نقل الحيوانات بنسبة (38,1%) و(24.7%)، أسبوعياً

و(34.2%) من جملة القادمين إلى السوق أسبوعياً وشهرياً بهدف البيع والشراء في وقت واحد. إذ يتضح من خلال المقابلة الشخصية للباحثة إن نسبة (53%) من الأفراد يستخدم وسائل النقل الخاص، ونسبة (12%) من يستخدم سيارات الأجرة.

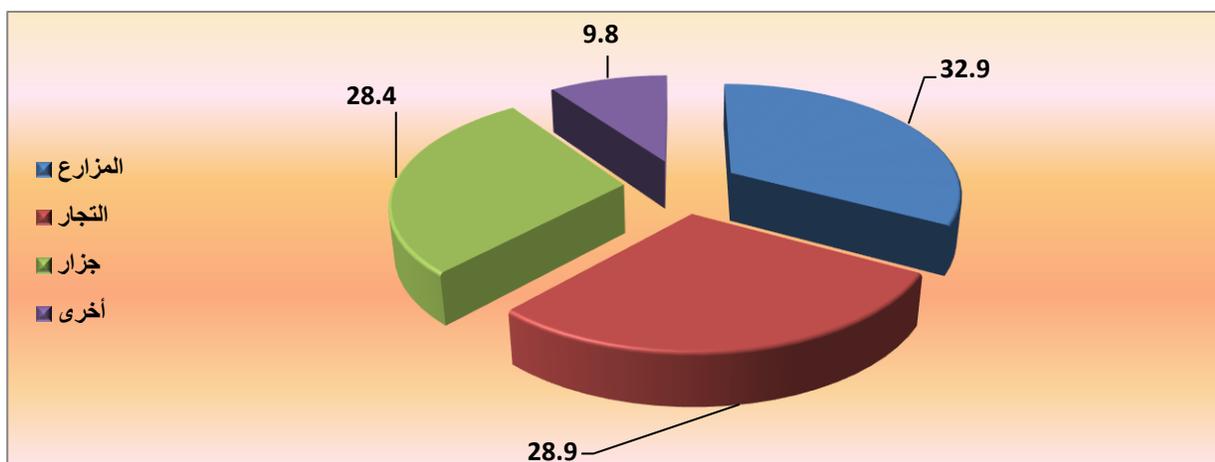
وبنسبة (24.7%) شهرياً من جملة القادمين إلى السوق أسبوعياً وشهرياً بهدف البيع والشراء في وقت واحد. إذ يتضح من خلال المقابلة الشخصية للباحثة إن نسبة (53%) من الأفراد يستخدم وسائل النقل الخاص، ونسبة (12%) من يستخدم سيارات الأجرة. تبع ذلك في الترتيب فئة التجار في المرتبة الثالثة بنسبة(25.5%)

جدول(5) التوزيع الكمي والنسبي للأفراد وأوقات التردد إلى سوق بيع الحيوانات في محافظة بابل لعام 2023

المجموع الكلي		شهرياً		أسبوعياً		فئة الأفراد
23040	32.9%	6912	24.7%	16128	38.1%	المزارع
20352	28.9%	9600	34.2%	10752	25.5%	التجار
19968	28.4%	6912	24.7%	13056	30.9%	جزار
6912	9.8%	4608	16.4%	2304	5.5%	أخرى
70272	100%	28032	100%	42240	100%	المجموع الكلي

المصدر: الباحثة بالاعتماد على غرفة تجارة بابل، بيانات غير منشورة.

شكل(2) التوزيع الكمي والنسبي للأفراد إلى سوق بيع الحيوانات بمحافظة بابل



المصدر: الباحثة بالاعتماد على الجدول(5)

الحيوانية بمختلف أنواعها سواء بشكلها المباشر أو منتجاتها ، كما يتضح اثر طرق النقل الريفية في الوحدات الإدارية البالغ عددها (15) وحدة إدارية والتي شكلت مراكز الطلب على منتجات الثروة الحيوانية بحسب استمارة الاستبيان حيث شغلت محافظة بابل النسبة الأعلى في الطلب على المنتجات الحيوانية المطعم (5.54%) أما منتجات الألبان بلغ عدد المراكز (91.9%) مراكز يتم نقل وتسويق منتجات الألبان اليها ، وبلغ عدد مراكز تسويق الجلود (3.9% ) مراكز .

فضلاً عن ذلك فان لطرق النقل الريفية دوراً كبيراً في تقديم التسهيلات للنشاط الزراعي (الحيواني)، عن طريق تسهيل عملية النقل والتسويق حيث تتيح هذه الشبكة من الطرق الريفية المعبدة وغير المعبدة إمكانية التوسع في الإنتاج فكلما زاد أطوال الطرق وكفاءتها ساعد على نقل الإنتاج من المناطق الزراعة إلى مراكز التسويق الجدول(6) ،يوضح المراكز التي تم نقل المنتجات الزراعية للثروة الحيوانية اليها ، وهذا ينطلق من زيادة الكثافة السكانية مما زاد الطلب على المنتجات

### جدول(6)

عدد مراكز التسويق الإدارية في محافظة بابل والمنتجات المطلوبة من الثروة الحيوانية بحسب نوع المنتجات

نوع الطلب	كلم	بابل	أبو غرغز	كلل	محويل	الحام	جله	السكرانية	مسبب	سدة	هاشمية	محتبة	فاسم	طليعة	شوطي	مجموع	مجموع %
لحوم لاستهلاك المحلي المطعم	17	0	3	3	7	0	2	1	3	5	7	2	6	4	4	64	554
الالبان ومنتجاته	365	25	20	81	21	10	23	59	115	73	42	90	92	9	28	1053	91.09
المنتجات الجلدية وشبه الجلدية والحقائب	18	0	0	2	2	0	1	3	6	0	0	1	6	0	0	39	3.37
الجلود	400	25	23	86	30	10	26	63	124	78	49	93	104	13	32	1156	100.00

المصدر: الباحثة بالاعتماد على غرفة تجارة بابل ، بيانات غير منشورة .

## (المبحث الثالث ) تحليل الاتجاهات المكانية لطرق النقل الريفية وإمكانية الوصول بالطرق الإحصائية الحديثة في

### محافظة بابل لعام 2023

يشمل هذا المبحث التحليل الكمي لكثافة الطرق الريفية واتجاهاتها وإمكانية الوصول تبعاً لعدد من المعايير الإحصائية والدراسة الميدانية لعام 2023 ، حيث توضح هذا المؤشرات الإحصائية لطرق النقل الريفية الصورة الحقيقية عن الترابط بين كثافة الطرق الريفية وحجم الثروة الحيوانية (الماشية) وإمكانية نقلها لغرض تسويقها إلى أماكن استهلاكها، فضلاً عن الاستدلال في مدى تطور شبكة النقل وكثافتها المكانية في الترابط والتكامل بين أفضية ونواحي المحافظة والتي جاءت على النحو الآتي:-

#### 1- حجم مجتمع الدراسة لعام 2023:

بلغ حجم المجتمع الأصلي للدراسة نحو (711892) رأساً من الثروة الحيوانية في المحافظة، وبلغ حجم العينة المحسوبة نحو (384) رأساً من الثروة الحيوانية، في محافظة بابل وفق استمارات الاستبيان التي أعدتها الباحثة ، والمعادلة الإحصائية المعتمدة معادلة ستيفن ثامبسون<sup>(13)</sup> (\*) الآتية :- إذ أن (n) هي حجم المجتمع، (N) تمثل حجم العينة، (n) معامل الاختلاف بين مفردات المجتمع ويساوي (0.50)، ومستوى الثقة (95%) تساوي (0,05)، (Z) درجة المعيارية المقابلة لمستوى الثقة (95%) تساوي 1.96، وبذلك يكون حجم العينة بحسب معادلة ستيفن ثامبسون، موزعة على أفضية محافظة بابل الجدول (7).

جدول (7) حجم المجتمع الكلي للثروة الحيوانية في محافظة بابل

الوحدة الادارية	أعداد الثروة الحيوانية	عدد الاستمارات	عدد التكرارات للعينة
ق. الحلة	78450	42	4226
ق. الكفل	36360	19	1192
ق. الهاشمية	93246	50	4992
ق. القاسم	73350	39	3840
ق. المحاويل	57399	34	3456
ق. المسيب	274527	145	14592
ق. كوثنى	31688	19	1192
مج/ك	711892	384	38404

المصدر: الباحثة بالاعتماد الجدول (5)، والدراسة الميدانية من 1-4 لغاية 5-1 / 2023.

(13) Stevenk .Thompson ,sampling ,third Edition,2012,p:59-60

$$n = \frac{N \times p(1-p)}{\left[ \left[ N-1 \times \left( d^2 \div z^2 \right) \right] + p(1-p) \right]}^{(*)}$$



جدول (8) كثافة طرق النقل الريفية في محافظة بابل بحسب معيار عدد السكان (1000 نسمة)

كثافة الطرق للسكان (كم/100 نسمة تقريباً)	عدد سكان المناطق الريفية نسمة	أطوال الطرق الريفية (المعبدة )	الوحدة الإدارية
534	231034	1233575	قضاء الحلة
0.17	133134	221.125	قضاء الكفل
259	167208	432455	قضاء الهاشمية
237	125717	298406	قضاء القاسم
129	285607	368535	قضاء المحاويل
120	211372	252651	قضاء المسيب
1279.17 كم	1154072	2585843.125	المجموع الكلي

المصدر: الباحثة بالاعتماد على الجدولين (1) و(2)

ليبيان علاقة السكان وطرق النقل الريفية على إنتاج وتسويق الثروة الحيوانية من خلال البيانات والدراسة الميدانية نلاحظ الجدول (9) ان كثافة الطرق الريفية إلى السكان شكلت (1279.17 كم) موزعة بحسب عدد مراكز التسويق الإدارية والبالغه (16) مراكز ، وهي كثافة جيدة تتناسب مع عميلة نقل وتسويق الإنتاج سوء من منتجات الألبان واللحوم والجلود والأصواف والبالغ عددها (1156) مراكز في كثافة بلغت نحو (7.223) وحدة إدارية لكل مراكز تسويق ، أما من حيث عدد فئة الأفراد من التجار والمزارعين والجزر اسبوعياً وشهرياً والبالغ عددهم (70272) شخص بكثافة بلغت (439.200) وحدة إدارية لكل فئة من الأفراد .

جدول (9) اثر كثافة طرق النقل الريفية والسكان على الثروة الحيوانية في محافظة بابل

16	عدد مراكز التسويق الإدارية	1279.17 كم	كثافة طرق النقل الريفية إلى عدد سكان الريف
70272	عدد فئة الأفراد وأوقات التردد إلى السوق اسبوعياً وشهرياً	1156	عدد مراكز التسويق للمنتجات الألبان والجلود والأصواف واللحوم

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على 1- جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، بيانات غير منشورة .

2- جمهورية العراق ، وزارة الأعمار والإسكان ، مديرية طرق وجسور محافظة بابل ، شعبة النقل ، بيانات غير منشورة .

3- غرفة تجارة بابل . بيانات غير منشورة .

4- الدراسة الميدانية من 1-4 لغاية 1-2023/5

3- تحليل الاتجاهات المكانية وإمكانية الوصول بين أطوال طرق النقل الريفية والثروة الحيوانية بحسب سنة الأساس

الجدول (10) مصفوفة الارتباطات بين المتغيرات الخمسة وقيمة الدلالة الإحصائية (sig) للارتباط ، اذ يتضح من خلاله إن معادلات الارتباط بين أطوال طرق النقل الريفية ونقل الأبقار(0.449) هو ارتباط طردي قوى بمستوى معنوية (0.000) دال إحصائياً ،بينما معامل الارتباط بين أطوال طرق النقل والجاموس (0.034) ) وهو ارتباط طردي قوى بمستوى دلالة (0.040) ذي دلالة إحصائية ،بينما نجد علاقة الارتباط بين أطوال الطرق الريفية وعدد الأغنام هو (-0.155) ارتباط عكسي ذي دلالة إحصائية بمستوى دلالة (0.034)، أما علاقة الارتباط بين أطوال طرق النقل الريفية والماعز هو (-0.111) ارتباط عكسي قوى ذي دلالة إحصائية بمستوى دلالة (0.000)، وكانت علاقة الارتباط بين أطوال طرق النقل الريفية والابل (-0.189) وهو ارتباط عكسي ضعيف ذي دلالة إحصائية بمستوى دلالة (0.000).

جدول(10) مصفوفات معادلات الارتباط بين أطوال طرق النقل الريفية وإمكانية نقل الثروة الحيوانية (الماشية) بحسب )

مؤشر (SIG)

Correlations							
		أطوال طرق النقل الريفية	عدد الأبقار	عدد الجاموس	عدد الأغنام	عدد الماعز	عدد الابل
Pearson Correlation	أطوال طرق النقل الريفية	1.000	.449	.034	.155-	.111-	.189-
	الأبقار	.449	1.000	.449	-.444-	.545	-.031-
Sig. (1-tailed)	الجاموس	.034	.449	1.000	-.218-	.467	-.056-
	الأغنام	-.155-	-.444-	-.218-	1.000	-.355-	-.022-
	الماعز	-.111-	.545	.467	-.355-	1.000	.085
	الابل	-.189-	-.031-	-.056-	-.022-	.085	1.000
	أطوال طرق النقل الريفية	.	.041	.450	.283	.341	.241
N	عدد الأبقار	.041	.	.040	.043	.014	.455
	عدد الجاموس	.450	.040	.	.209	.034	.418
	عدد الأغنام	.283	.043	.209	.	.089	.467
	عدد الماعز	.341	.014	.034	.089	.	.377
	عدد الابل	.241	.455	.418	.467	.377	.
N	أطوال طرق النقل الريفية	16	16	16	16	16	16
	عدد الأبقار	16	16	16	16	16	16
	عدد الجاموس	16	16	16	16	16	16
	عدد الأغنام	16	16	16	16	16	16

	عدد الماعز	16	16	16	16	16	16
	عدد الابل	16	16	16	16	16	16

المصدر: الباحثة بالاعتماد على برنامج (SPSS)

يوضح الجدول (11) معامل الارتباط بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع (أطوال طرق النقل الريفية)، في العمود الثاني وهو (.635<sup>a</sup>). وكذلك مربع معامل الارتباط في العمود الثالث (.104)، والخطأ المعياري في التقدير هو (.852). وبذلك تفسير المتغيرات المستقلة (40%) من تباين المتغير التابع (أطوال طرق النقل الريفية)، في محافظة بابل وهي نسبة ذات دلالة معنوية.

جدول (10) معامل الارتباط بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع

Model Summary <sup>b</sup>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.635 <sup>a</sup>	.403	.104	.852
a. Predictors: (Constant), عدد الماعز, عدد الابل, عدد الأغنام, عدد الجاموس, عدد الأبقار				
b. Dependent Variable: أطوال طرق النقل الريفية				

المصدر: الباحثة بالاعتماد على برنامج (SPSS)

ويوضح الجدول (12) نتائج التباين (أنوفا) لاختبار معنوية الانحدار ونلاحظ ان قيمة ف=1.350 بقيمة احتمالية (Sig) =.320<sup>b</sup>. اكبر من 0,05 بالتالي نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرض البديل وهو ان الانحدار معنوي لا يساوي صفر بالتالي توجد علاقة بين المتغير التابع والمتغيرات المستقلة الخمسة (الأبقار، الجاموس، الأغنام، الماعز، الابل)، لكننا لانعرف أي المتغيرات الخمسة هو الذي أضاف تفسيراً جوهرياً للتباين المتغير التابع أطوال طرق النقل الريفية .

جدول (12) معامل الانحدار بحسب مؤشر (أنوفا)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	49024045744.529	5	9804809148.906	1.350	.320 <sup>b</sup>
	Residual	72626763827.221	10	7262676382.722		
	Total	121650809571.750	15			
a. Dependent Variable: اطوال طرق النقل الريفية						
b. Predictors: (Constant), عدد الابل, عدد الأغنام, عدد الجاموس, عدد الماعز, عدد الأبقار						

المصدر: الباحثة بالاعتماد على برنامج (SPSS)

جدول (13) معاملات الانحدار والتي تساعد في الحصول على معادلة الانحدار بين المتغيرات وتكون معادلة الانحدار عدد الأبقار =  $680.146 + 0.9874 \text{ family size}$ ، أي كلما يتغير عدد الأبقار يتغير أطوال الطرق الريفية بمعدل 9 درجات وتمثل بيانات الجدول على ان المتغير الذي أضاف دلالة إحصائية لطرق النقل الريفية هي عدد الأبقار. أما الدلالة الإحصائية نجد أنها علاقة طردية ذات دلالة إحصائية أقل من (0.05) ، وبلغت قيمة التركيز والانتشار للتباين بلغت (0.001) وهذا يعنى عدم وجود مشكلة التعددية الخطية بين المتغيرات. والشكل (4)، يوضح العلاقة بين المتغيرات أطوال طرق النقل الريفية والمتغيرات المستقلة أنها تتبع التوزيع الطبيعي في محافظة بابل ، إذ تزداد ثن تتخفض تارة اخرج وتعود لترتفع مره أخرى .

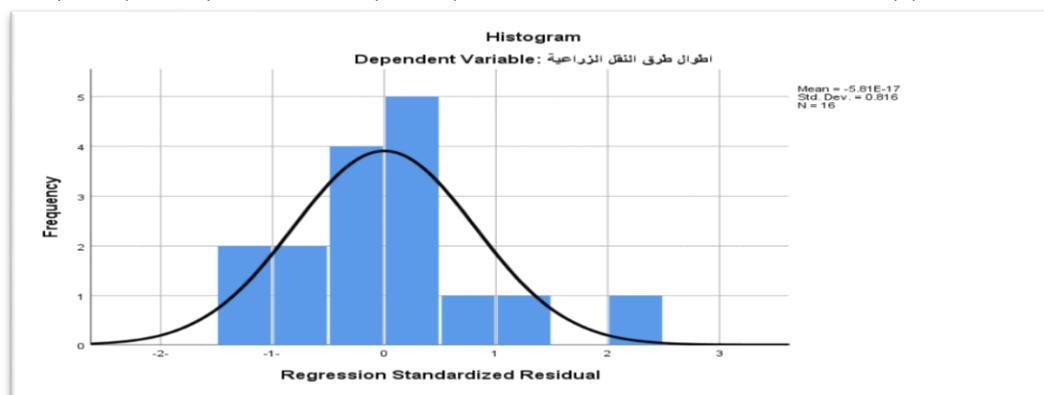
جدول(13) الانحدار بين المتغير التابع والمتغير المستقل بحسب معادلة (family size)

Coefficients <sup>a</sup>									
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Correlations		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part
1	(Constant	680.146	59514.316		.011	.991			
	عدد الأبقار	.9874	4.326	.728	2.283	.046	.449	.585	.558
	عدد الجاموس	5.580-	18.122	-.089-	-.308-	.764	.034	-.097-	-.075-
	عدد الأغنام	.029-	.424	-.019-	-.067-	.948	-.155-	-.021-	-.016-
	عدد الماعز	22.820-	15.402	-.462-	-1.482-	.169	-.111-	-.424-	-.362-
	عدد الابل	43.452-	80.821	-.133-	-.538-	.603	-.189-	-.168-	-.131-

Dependent Variable: أطوال طرق النقل الريفية

المصدر: الباحثة بالاعتماد على برنامج (SPSS)

شكل(4) طرق النقل الريفية وعدد الثروة الحيوانية(الماشية) بحسب معامل (الانحدار)الخطي القياسي



المصدر: الباحثة بالاعتماد على جدول (13)

## الاستنتاجات :-

1- أظهرت الدراسة ان طرق النقل الريفية المعبدة نحو منتجات الألبان بلغ عدد المراكز (91.9%) مراكز يتم نقل وتسويق منتجات الألبان إليها ، وبلغ عدد مراكز تسويق الجلود (3.9%) مراكز

5- أظهرت الدراسة ان مؤشر اتجاهات النقل وإمكانية الوصول، ان فئة المزارع شغلت الترتيب الأول في التردد على السوق لغرض نقل الحيوانات بنسبة (38,1%) و(24.7%)، أسبوعياً وشهرياً وقد ساعدت وسائل النقل على تسهيل نقل الحيوانات من مشاريع التسمين إلى الأسواق لغرض البيع إلى المجازر، إذ تعتبر تربية الحيوانات من اهم مصادر الدخل وتوفير منتجات الألبان والأجبان والأسمدة.

6- أظهرت معاملات الانحدار والتي تساعد في الحصول على معادلة الانحدار بين المتغيرات وتكون معادلة الانحدار عدد الأبقار = 680.146 + 9874 family size، أي كلما يتغير عدد الأبقار يتغير أطوال الطرق الريفية بمعدل 9 درجات وتمثل بيانات الجدول على ان المتغير الذي أضاف دلالة إحصائية لطرق النقل الريفية هي عدد الأبقار.

### التوصيات :

1- ضرورة تطور واقع شبكة طرق النقل في محافظة بابل وخاصة الطرق ذات الممر والغير معبدة ، لاسيما ان المحافظة تشهد ارتفاع الحركة المرورية بالمركبات وزيادة دور القطاعات الاقتصادية.

2- تعزيز العلاقة بين طرق النقل والقطاعات الاقتصادية، من خلال مد شبكة الطرق إلى الأراضي والمساحات الزراعية، لتسهيل عملية نقل المنتجات الحيوانية والماشية

3- يجب توزيع مساحات البيع والشراء بصورة مدروسة ليست عشوائية وان تكون قريبة على خطوط طرق النقل والأراضي الزراعية لتسهيل نقل المنتجات والماشية.

4- وضع خطة تنموية لتطوير واقع الثروة الحيوانية (الماشية) في محافظة بابل بصورة متوازنة ، وتقليل التباين المكاني في أطوال شبكة طرق النقل .

1- أظهرت الدراسة ان طرق النقل الريفية المعبدة نحو (2585843.125) كم ، بينما شكلت طرق النقل الريفية غير المعبدة نحو (1488912 كم )، جاء قضاء الحلة بالترتيب الأول مقارنة مع باقي الأفضية المجاورة لها في محافظة بابل ، إذ ان طرق النقل الريفية البرية المعبدة شكلت نحو (1233575) كم ، بينما شكلت طرق النقل الريفية غير المبلطة (95885 كم)، إذ يلاحظ امتداد طرق النقل الريفية المعبدة في قضاء الحلة بنسبة (47.7%) وغير المعبدة بنسبة (6,4%) من جملة أطوالها ويعزى إلى ترابط الطرق الترابية والمعبدة فضلاً عن انتشار المناطق الزراعية ، وجاء قضاء الهاشمية بعد قضاء الحلة في امتداد بنسبة بلغت (16.7%) و(40.3%) من الطرق الريفية المعبدة وغير المعبدة ، اذ تعد أكثر الطرق غير المعبدة أكثر انتشاراً وهي تخدم المناطق الريفية ايضاً .

2- إن أعداد الثروة الحيوانية في محافظة بابل بلغت نحو (709931) رأس، وقد تباينت على مستوى أفضية محافظة بابل ، إذ بلغت الأبقار في قضاء الحلة نحو (78450) رأس ، وقضاء الكفل نحو (36360) رأس ، بينما بلغت في قضاء المحاويل نحو (89646) رأس، في حين بلغت في قضاء الهاشمية نحو (93246) ، وقضاء القاسم (73350) رأس ، بينما بلغت في قضاء كوثي (31688) رأس، وقد سجل قضاء المسيب نحو (309152) رأس من الثروة الحيوانية .

3- إن حجم العينة للثروة الحيوانية المخدومة بطرق النقل البري في محافظة بابل لعام 2023 بلغت نحو (843623) رأساً توزعت بين الأبقار والجاموس والأغنام والماعز والابل، وقد تباينت الأهمية النسبية بحسب أفضية محافظة بابل، إذ احتلت الترتيب الأول من

عدد الأبقار ناحية أبي غرق وقضاء الكفل وقضاء كوثي ومركز الحلة بواقع (10.2%) و(10.1%) و(9.6%) و(9.2%)، أما ادني ترتيب كان من حصة ناحية الأمام (0.7%) والسبب يعود إلى تدني مساحة الأراضي الزراعية المخصصة للزراعة وتربية الثروة الحيوانية.

4- يتضح اثر طرق النقل الريفية في الوحدات الإدارية البالغ عددها (15) وحدة إدارية والتي شكلت مراكز الطلب على منتجات الثروة الحيوانية بحسب استمارة الاستبيان حيث شغلت محافظة بابل النسبة الأعلى في

15. جمهورية العراق، وزارة الإسكان والإعمار، مديريات الطرق والجسور في بابل، الشعبة الفنية، قسم التخطيط والمتابعة، 2023.
16. جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة.
17. جمهورية العراق، وزارة التخطيط، مديرية زراعة بابل، قسم الإحصاء الزراعي، بيانات غير منشوره، لعام 2023
18. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء والتعاون الإنمائي، دائرة التنمية الإقليمية والمحلية، قسم التخطيط المحلي، بيانات غير منشورة، لعام 2023.

#### قائمة المصادر:-

1. الاجواد، فضل إبراهيم، المدخل إلى جغرافية النقل، الإدارة العامة للمكتبات والنشر، جامعة سبها، 1990،
2. بزوزة، عبيدة، انمة النقل الذكي وتأثيرها على النقل الحضري، رسالة ماجستير(غير منشورة) في اقتصاد النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، 2010.
3. بودرع،خلود، مساهمة قطاع النقل المستدام في تحقيق التنمية المستدامة عرض تجرّبي الأمارات العربية المتحدة والجزائر، رسالة ماجستير (غير منشورة)، العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة عبد الحفي بو الصوف ميلة، 2018.
4. جمهورية العراق، وزارة التخطيط، مديرية زراعة بابل، قسم الإحصاء الزراعي، بيانات غير منشوره، لعام 2023
5. جمهورية العراق، وزارة الإسكان والإعمار، مديريات الطرق والجسور في بابل، الشعبة الفنية، قسم التخطيط والمتابعة، 2023.
6. جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة.
7. الجنابي، عبد الزهرة علي، الجغرافيا العامة الطبيعية والبشرية، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن-عمان، 2017
8. الحسن،رقية فاضل عبدالله، الصناعات الصغيرة ودورها في التنمية الاقليمية في محافظة بابل للمدة(2007-2010)، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة بابل، 2012.
9. السامرائي، مجيد ملوك، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، اليازوري للنشر والتوزيع، عمان 2015.
10. الشوارة، علي سالم احميدان، النقل وأهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة، ط1، الدار المنهجية للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 2016.

#### الهوامش حسب وردها:-

1. عبيدة بزوزة، انمة النقل الذكي وتأثيرها على النقل الحضري، رسالة ماجستير(غير منشورة) في اقتصاد النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، 2010، ص27.
2. مضر خليل العمر، محمد احمد عقلة المومني، جغرافية المشكلات الاجتماعية، الطبعة الأولى، دار الكندي للنشر والتوزيع، اربد- الاردن، (بلا تاريخ)، ص39.
3. فضل إبراهيم الأجواد، المدخل إلى جغرافية النقل، الإدارة العامة للمكتبات والنشر، جامعة سبها، 1990، ص31.
4. سعيد عبدة، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، 1994، ص140.
5. علي سالم احميدان الشوارة، النقل وأهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة، ط1، الدار المنهجية للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 2016، ص140.
6. موقع انترنت، تم الاقتباس بتاريخ 2023/10/4 هاجر، الثروة الحيوانية وأهميتها، 2019
7. رقية فاضل عبدالله الحسن، الصناعات الصغيرة ودورها في التنمية الاقليمية في محافظة بابل للمدة(2007-2010)، رسالة ماجستير (غ.م)، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة بابل، 2012، ص26.
8. رقية فاضل عبدالله الحسن، المصدر السابق، ص27.
9. علي سالم احميدان الشوارة، النقل وأهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة المصدر السابق، ص171-172.
10. مجيد ملوك السامرائي، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، اليازوري للنشر والتوزيع، عمان 2015، ص67.
11. عبد الزهرة علي الجنابي، الجغرافيا العامة الطبيعية والبشرية، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن-عمان، 2017، ص338.
12. فهد خالد الفوزان، قطاع النقل ودورها في التنمية الاقتصادية، بحث منشور على موقع الأنترنت على الرابط <http://www.suhuf.net.sa/2001jazhd/jun/26/e.c.htm>
13. خلود بودرع، مساهمة قطاع النقل المستدام في تحقيق التنمية المستدامة عرض تجرّبي الأمارات العربية المتحدة والجزائر، رسالة ماجستير (غير منشورة)، العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة عبد الحفي بو الصوف ميلة، 2018، ص17
14. المصدر نفسه، ص17-18.

<http://www.suhuf.net.sa/2001jazhd/jun/26/e>  
[c.htm](#)

13. موقع انترنت، تم الاقتباس بتاريخ 2023/10/4 هاجر  
الثروة الحيوانية وأهميتها، 2019

<https://www.almrsal.com/post/>

14. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء والتعاون  
الإيماني، دائرة التنمية الإقليمية والمحلية، قسم التخطيط  
المحلي، بيانات غير منشورة، لعام 2023.

11. عبدة، سعيد، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو  
المصرية، القاهرة، مصر، 1994.

العمر، مضر خليل العمر، محمد احمد عقلة المومني  
جغرافية المشكلات الاجتماعية، الطبعة الأولى، دار  
الكندي للنشر والتوزيع، اربد- الاردن، (بلا تاريخ).

12. الفوازن، فهد خالد، قطاع النقل ودورها في التنمية  
الاقتصادية، بحث منشور على موقع الأنترنت على  
الرابط

---

#### :Abstract

The study of the spatial trends of paved rural transport routes and their accessibility and their effect on livestock breeding in Babil Governorate for the year 2023 aims at researching the spatial correlation between rural transport and economic activities can create spatial benefits and this image or relationship gives a clear impression of the importance of rural transport routes in the distribution of livestock products and meeting the needs of the population and the redistribution of livestock according to administrative units and increasing production, according to the reliability of the research methodology Al-Qa'im al-Alam al-Alam and quantitative analytical approach for the purpose of describing and interpreting the spatial relationship between rural transportation methods and livestock (cattle), and the study concluded that the value of  $F = 1.350$  with a probability value of  $\text{Sig} = .320b$  greater than 0.05. Therefore, we reject the null hypothesis and accept the alternative hypothesis, which is that the regression is not equal to zero, so there is a relationship between the dependent variable and the five independent variables (Al-Abqar, Buffalo, sheep, goats Al-Abel), but the definition of the five variables is the one that added a substantial explanation to the variation of the dependent variable of the lengths of the rural transport routes. Hence, it is clear to the researcher the importance of the study between the transport sector and the agriculture sector in Babil Governorate, and how to find logical decisions to take the issue of implementation in a geographical sense regarding the adoption of solutions and solutions to the problems faced by the transport network in rural areas.

---