

تأثير طرق النقل على استغلال الأراضي الزراعية "محافظة بابل دراسة تطبيقية"

د. خالد اكبر عبدالله الحمداني
م. احمد صباح مرضي الجنابي

المستخلص :

تناولت الدراسة (تأثير طرق النقل على استغلال الاراضي الزراعية) محافظة بابل دراسة تطبيقية ، وقد تمت الدراسة من خلال دراسة واقع شبكة طرق النقل في المحافظة (السيارات وسكك الحديد) وتأثير طرق النقل على الظواهر الزراعية ، وقد أفترضت الدراسة ان لطرق النقل دور كبير في تنوع أستثمار الاراضي الزراعية على طول امتداداتها وحسب انواعها وبعدها عن مراكز المدن، وقد اعتمدت الدراسة على البحوث العلمية والتقارير الرسمية والدراسات السابقة ، فضلا عن الدراسة الميدانية في جمع المعلومات ودراستها وتحليلها واستخلاص النتائج .

وقد توصلت الدراسة الى النتائج التالية :

1. ان هنالك أختلاف في نمط أستغلال الاراضي الزراعية تبعا لبعدها عن الطريق ، اي ان المناطق القريبة من الطرق الرئيسية لاستثمارات زراعية تختلف عن تلك البعيدة عن الطرق ، او تلك التي تقع على طرق ترابية .
2. ان اجور نقل المنتجات الزراعية للأسواق تأخذ الزيادة من طريق رئيسي الى طريق ثانوي الى طريق ترابي .
3. ان الفوارق الحضرية بين الريف والمدينة تقل كلما كانت هنالك شبكة جديدة من طرق النقل تربط الريف بالمدينة .

Abstract :

The study deal with (the effect of transport ways on investing the agricultural areas) in Babil province as application study , the study performed via the transport roads networks in the governorate (cars , and railways) so the effect of this ways on the agriculture phenomena , the study assume that the transport has great role in investment diversity along this ways according to their types and distant from the city centers .

The study depend the scientific researches and official reports further the previous studies , the study also depend gathering the data then analyze and finally get important results .

The results :

1. There are difference in investment style of Agriculture lands depicted to distance from the main road .
2. the fees of agriculture yields transportation to the local markets differ towards increasing from the main road to the secondary roads or branch road .
3. the rural differences between the city and rural decrease whenever there is a new road networks connect these regions .

المقدمة

تعد طرق النقل أحد العوامل البشرية ذات الأهمية الكبيرة لمختلف مجالات الحياة، ومنها استعمالات الأرض الزراعية لما لها من اثر كبير ومباشر في زيادة وتوسع استعمالات الأرض الزراعية من خلال استثمار ارض جديدة لم تكن مستثمرة من قبل وتغيير نمط استعمالات الأرض الزراعية السائدة. فمن خلال طرق النقل يتم إيصال المعدات والمكائن والبذور والأسمدة والخبرة الفنية والإدارية اللازمة لإدارة مختلف العمليات الزراعية، فضلا عن ذلك فإن تطوير قابلية الفلاح الذهنية والمهنية وزيادة خبرته وتقديم وسائل الحياة الحديثة لتثبيته في الأرض ومنعه من الهجرة ومساعدته على العيش بحياة كريمة يعتمد بشكل كبير على ربط المدينة بالريف بشبكة كفوءة من طرق النقل⁽¹⁾.

كما تظهر أهمية طرق النقل ووسائله مرة ثانية من خلال إيصال المواد الزراعية

مجتمعة (عدا تكاليف النقل) وبين كلفة نقل المنتجات إلى السوق، وبالتالي سيتحدد نمط استثمار الأرض السائد في منطقة ما. فنوع الغلة التي يقوم بإنتاجها الفلاح تختلف كلما بعدت المساحة التي تقع فيها أرضه عن السوق وان هذا الاختلاف هو نتيجة حتمية لارتفاع تكاليف النقل، فالفلاح يسعى إلى تحقيق ربح اقتصادي أكثر من تكاليف الإنتاج مجتمعة⁽²⁾.

مشكلة البحث: تتحدد مشكلة البحث من خلال طرح السؤالين الآتيين:

- 1- هل هناك علاقة بين طرق النقل البرية وتنوع أشكال استثمار الأراضي الزراعية؟
- 2- هل هناك علاقة في شكل استثمار الأراضي الزراعية بين التي تتمتع بشبكة جيدة من طرق النقل وتلك التي تفتقر إلى شبكة جيدة من الطرق؟

هدف البحث: استنادا إلى المشكلة التي تم عرضها، فان هدف البحث يتجلى في تمييز دور طرق النقل في تنوع شكل الاستغلال الزراعي .

فرضية البحث: يفترض البحث من خلال الهدف المحدد له، أن لطرق النقل دور كبير في تنوع استثمار الأراضي الزراعية على طول امتداداتها وحسب أنواعها وبعدها عن مراكز المدن.

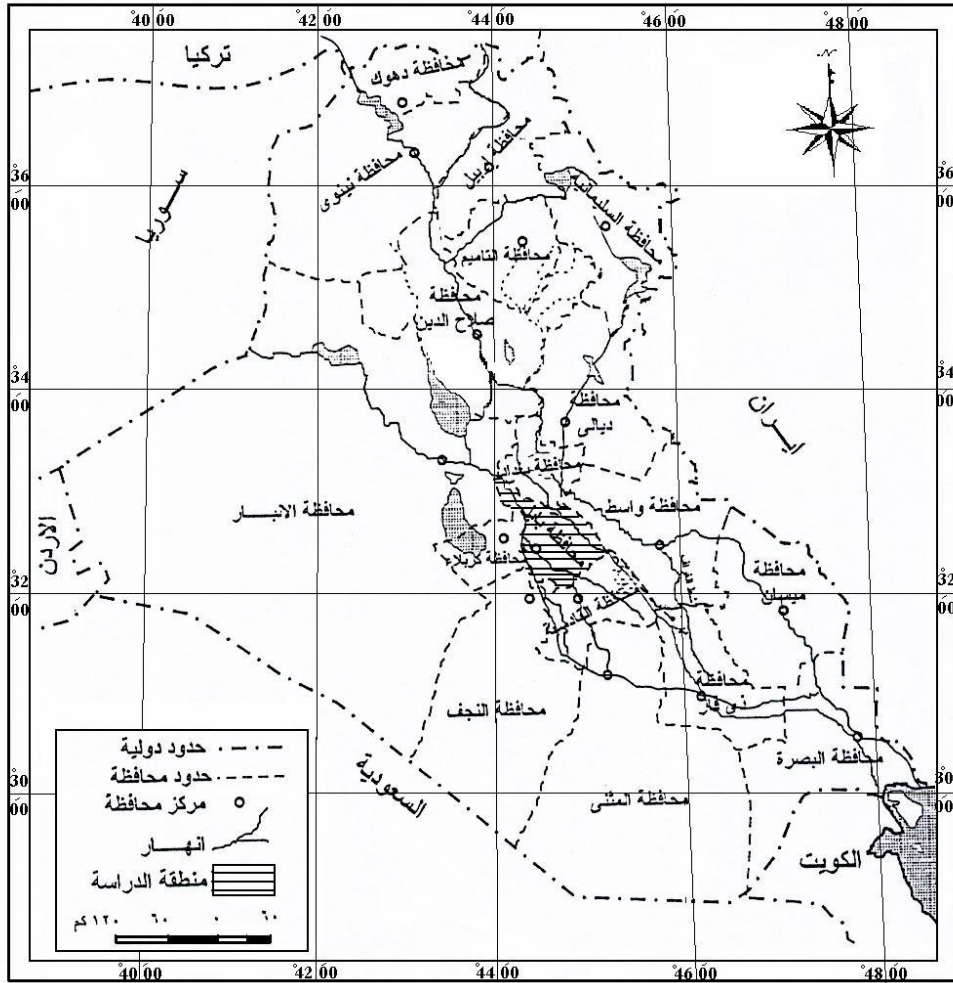
حدود البحث: إن الحدود المكانية للبحث قد تحددت بالحدود الإدارية لمحافظة بابل احد اكبر محافظات الفرات الأوسط والأقرب إلى العاصمة بغداد والتي تشتهر بالإنتاج الزراعي كون معظم أراضيها تقع ضمن السهل الرسوبي ولذلك تم اختيارها لتطبيق هذا البحث (الخريطة(1))، أما موقع المحافظة فلكيا فيتحدد بين دائرتي عرض(55 ، 31 و 33 شمالا) وبين خطي طول (54 43 و 50 45 شرقا)، وتصل مساحة المحافظة إلى نحو (5119 كم²).

وقد اعتمد البحث في دراسته فضلا عن المراجع والكتب والدوريات على الدراسة الميدانية والملاحظات المباشرة واستمارات الاستبيان.

وقد تمت دراسة هذا البحث من خلال المحاور الآتية:-

- 1- شبكة الطرق البرية في منطقة الدراسة.
- 2- تأثير طرق النقل على الظواهر الزراعية الآتية:-
 - أ- توسع الأراضي الزراعية.
 - ب- التخصص الزراعي.
 - ج- تسهيل عملية نقل التقنيات الحديثة في الزراعة.
 - د- التسويق الزراعي.
 - هـ- زيادة الارتباط بين الريف والمدينة. (0)

خريطة (1) موقع منطقة الدراسة بالنسبة للعراق



المصدر: وزارة الري، الهيئة العامة للمساحة، خريطة العراق

الادارية، مقياس 1:6000000 ، لسنة 1992.

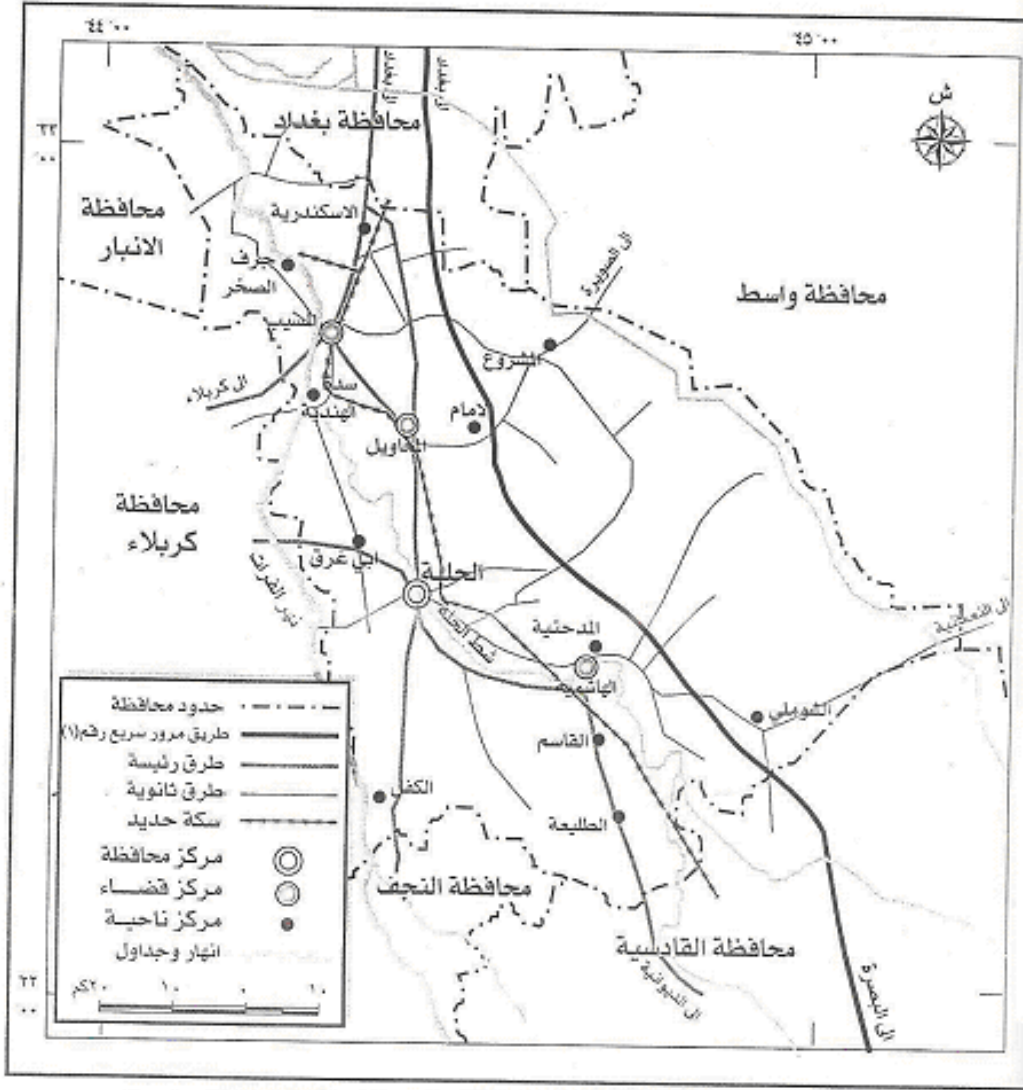
1- شبكة الطرق البرية في منطقة الدراسة

أ- الطرق المبلطة(السيارات)، وتقسم إلى:-

1- طرق المرور السريعة: وهي الطرق حديثة التصميم ذات الاتجاهين، وبسنة ممرات(ثلاثة لكل اتجاه) مع جزرة وسطية، وممر آخر للطوارئ، وتتمثل طرق المرور السريعة في منطقة الدراسة بالطريق السريع رقم (1) بطول 1190 كم* ، يقع منها 100 كم داخل حدود محافظة بابل ، أي بنسبة (4.8%) من الطول الكلي للطريق.

2- الطرق الرئيسية: تعد من الطرق ذات المواصفات الهندسية الحديثة* *تربط هذه الطرق التي يصل عددها (5) طرق ، جميع المدن المهمة مع بعضها البعض من جهة ، وربط هذه المدن بمراكز المحافظات ، فضلاً عن ربط المحافظة بالمحافظات الأخرى ، يبلغ مجموع أطوال الطرق الرئيسية(180كم) ويعد الطريق رقم(8) أهم هذه الطرق ، كونه يمثل الطريق الرئيس والحيوي للنقل بالسيارات ، ليس على مستوى منطقة الدراسة فحسب ، وإنما على مستوى القطر ، أما الطريق رقم(9) فانه يعد مكملاً ومغزياً للطريق الدولي السابق لنقل المسافرين والبضائع ، وله أهمية خاصة كونه الطريق الذي يؤدي إلى المراقد المقدسة في كربلاء والنجف.

3- الطرق الثانوية: ترتبط هذه الطرق مع شبكة الطرق الرئيسية وخاصة عند مفارق الطرق التي تؤدي إلى الاقضية والنواحي ، ويبلغ عدد الطرق الثانوية في منطقة الدراسة (6) طرق تبلغ أطوالها (108,5كم) وتكسب هذه الطرق المراكز التي تمر خلالها أهمية إدارية واقتصادية واجتماعية .



المصدر: الهيئة العامة للطرق والجسور، خارطة طرق محافظة بابل، مقياس 1: 250,000 و 2001.

4- الطرق الريفية : إن الغرض من إنشائها هو ربط المدن بالقرى ، فضلا عن ربطها بالطرق الرئيسية والثانوية ، و تتصف بضيق مسالكها ،وعادة ما تكون مبلطة بطبقة واحدة ، و تقدم خدماتها النقلية إلى المواقع الصناعية والقرى الزراعية مما يسهل عملية تسويق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك وكذلك على إمكانية إيصال متطلبات الإنتاج وهنا يبرز دور عامل النقل في تقليل الكلفة والوقت، مما يساعد تحقيق التنمية في المنطقة ، ويبلغ عدد الطرق الريفية 32 طريقاً ، تصل أطوالها إلى (417,5 كم) أي بنسبة (51,8%) من جملة الطرق المبلطة في محافظة بابل وبهذا تجاوزت أطوال الطرق الريفية المبلطة ، أطوال الطرق الرئيسية والثانوية معاً ، والتي تبلغ أطوالها (280 كم) و(108,5 كم) على التوالي ، وبنسبة (34,7%) للطرق الرئيسية ونسبة (13,5%) للطرق الثانوية ، مما يدل على أهمية الطرق الريفية (الزراعية) في المحافظة ، وإعطائها أهمية خاصة من قبل الدولة ، وان ارتفاع نسبة الطرق الريفية المبلطة في منطقة الدراسة خلال السنوات الأخيرة ، يشير إلى أنها أنشئت خدمة للمستوطنات الريفية(المناطق الزراعية) المتزايدة ، فضلا عن إنشاء الطرق الرئيسية والثانوية التي أنشئت خدمة للمستوطنات القائمة أصلا .

ب - السكك الحديدية

تبلغ أطوال خطوط السكك الحديدية في منطقة الدراسة (161) كم وامتدادها العام يحاذي شبكة الطرق الرئيسية في المحافظة ، خارطة (2) وتقدم خدماتها النقلية لسكان محافظة بابل الحضريين والريفيين ، ويتم عبرها نقل المنتجات الزراعية وخصوصا الحبوب من الحقول الزراعية إلى المحطات الواقعة على امتداد شبكة الخطوط الحديدية في المسيب والمحاويل والحلة والهاشمية، ويتم نقلها بعد ذلك إلى المخازن ومناطق الاستهلاك . كما تساهم السكك الحديدية في نقل مستلزمات الإنتاج الزراعي المستوردة والمحلية إلى منطقة الدراسة مما ينعكس ايجابيا على توسيع رقعة الأراضي الزراعية واستثمار الأرض زراعيا.

2- تأثير طرق النقل على الظواهر الزراعية

أ- توسع الأراضي الزراعية

إن اتساع شبكة النقل يمكن أن يساهم في استغلال مساحات واسعة من الأراضي الصالحة للزراعة والتي لم يكن بالإمكان استغلالها، لبعدها عن طرق النقل ومراكز التجمع السكاني وهذا بطبيعة الحال يمكن أن يساهم في زيادة الإنتاج الزراعي وتحقيق مستوى أعلى من النمو الاقتصادي في هذا القطاع⁽³⁾.

ومن كندا يمكن أن نتخذ المثال الذي يصور العلاقة بين خط سكة حديد كندا الباسفيكي وتوسع استثمار الأراضي باتجاه الغرب إذ عمل هذا الخط بعد مدة على جذب السكان واستقرارهم في تلك الأراضي واستثمارها في الزراعة، أي أن توسع رقعة الأراضي الزراعية جاء بعد أن امتدت طرق النقل في تلك المناطق⁽⁴⁾. كما أن اتساع مساحة الأراضي المزروعة بالقمح في استراليا جاء بسبب اتساع شبكة الطرق وزيادة أطوالها⁽⁵⁾.

ان مرور طريق بغداد - البصرة وخط سكة حديد بغداد - البصرة في منطقة الدراسة والطرق والمسارات المتفرعة منها ساهم في خدمة الظهير الزراعي بشكل كبير، فقد زادت مساحة الاراضي المزروعة وخصصت اراضي جديدة للتنمية الزراعية التي تأثرت بشبكة الطرق بعدما تم ايصالها اليها، فضلا عن ذلك فان اقامة مشاريع الري كمشروع سدة الهندية ومشروع المسيب الكبير ومشروع حلة كفل وايصالها بشبكة الطرق ثم استغلال الاراضي الصالحة للزراعة بمختلف المحاصيل مما انعكس ايجابيا على توسع الاراضي الزراعية والتنمية الزراعية⁽⁶⁾.

ويمكن أن نلاحظ توسع مساحة الأراضي الزراعية في منطقة الدراسة بسبب زيادة أطوال طرق النقل إذا علمنا أن مساحة الأراضي المزروعة في عام 1985 كانت (518791)دونم ، إذ كان مجموع أطوال طرق النقل البرية (479)كم، وفي عام 2002 توسعت مساحة الأراضي الزراعية لتصل إلى (696486)دونم⁽⁷⁾، إن هذه الزيادة جاءت

بسبب عدة عوامل كان من أهمها زيادة أطوال طرق النقل والتي بلغت لنفس العام (806) كم⁽⁸⁾، وبذلك يتضح أن فرق المساحة المزروعة بين عامي (1985-2002) هو (177695) دونم وان فرق أطوال طرق النقل لنفس المدة هو (327) كم، أي أن كل (1) كم زيادة في أطوال طرق النقل يقابلها زيادة في مساحة الأراضي الزراعية تصل إلى (543.4) دونم، من ذلك يتضح كيف ساهمت طرق النقل في توسيع رقعة الأراضي الزراعية في منطقة الدراسة.

ب- التخصص الزراعي

إن تخلف طرق النقل قد يساهم في حرمان مناطق تتوفر فيها إمكانات التخصص في زراعة محصول معين وإنتاجه على نطاق واسع لذلك فإن تحسين شبكة النقل سيؤدي إلى تخصيص كل منطقة من مناطق الإنتاج ب محصول معين بحيث تكون كلفة الإنتاج لذلك المحصول مضافا إليها كلفة النقل هي اقل من كلفة إنتاج ذلك المحصول في مناطق الاستهلاك⁽⁹⁾.

فقبل تطور طرق النقل كانت انطقة استثمارات الأرض الزراعية تتمحور حول المدينة التي تمثل سوقا لها على شكل انطقة زراعية، وحسب نظرية فون تونن الذي افترض منطقة منعزلة تتألف من مدينة واحدة (مدينة منعزلة) إذ رسم فيها صورة لاستعمالات الأرض الزراعية بالاعتماد على عامل النقل وافترض أن هذه المنطقة تستعمل وسيلة نقل برية واحدة هي الحيوانات والعربات وقد اتخذت استعمالات الأرض حول المدينة الشكل الدائري أو الحلقات الدائرية أشبه بتلك التي تتكون عند رمي حجر في بركة ماء، وتبعاً لذلك قسمت إلى ست مناطق زراعية تظهر على شكل دوائر حول سوق المدينة ، إذ خصصت المنطقة الأولى التي تحيط بمركز المدينة المنتجات الزراعية السريعة التلف كمنتجات الألبان والخضراوات ثم يلي ذلك نطاق زراعة الغابات (الأخشاب) ثم زراعة الحبوب وتنتهي بالنطاق المخصص للمراعي إلا أن بعد تطور طرق النقل ووسائله المختلفة أصبح ليس بالضرورة أن تتخصص المناطق القريبة من المدن بالمنتجات الزراعية السريعة التلف كالألبان

والخضراوات إذ بالإمكان أن تنتج هذه المنتجات في مناطق بعيدة عن المدينة شريطة توفر طرق النقل المتطورة، فمثلا الموز الصومالي الذي يستهلك في العراق ماكان يتم ذلك لولا التقدم الذي أصاب طرق النقل ووسائله وسائل التبريد والحفظ.

ومن خلال الدراسة الميدانية في منطقة الدراسة تبين أن الانطقة الزراعية التي ذكرها فون تونن في نظريته هي منطبقة على منطقة الدراسة بشكل جزئي ولكن ليس حول سوق المدينة وإنما هذه الانطقة تتمحور حول شبكات الطرق ن فقد تبين أن الأراضي الزراعية الواقعة مباشرة على الطرق وحتى مسافة 3كم تقريبا عن الطريق تستغل بزراعة المنتجات السريعة التلف كمنتجات الألبان والخضراوات وبساتين الفاكهة فضلا عن انتشار مشاريع تربية الأبقار وتربية الدواجن ومراكز تجميع وتوزيع الحليب أما الأراضي الزراعية الواقعة على بعد 3كم فما فوق عن الطريق فإنها لم تخصص في استثمار معين للأرض وإنما كان الاستثمار الزراعي فيها عشوائي ولم ينتظم في استثمار معين للأرض ما عدا ظهور مساحات واسعة تخصص في زراعة الحبوب وخصوصا المزارعين الذين يمتلكون مساحات زراعية واسعة يخصصونها لزراعة المحاصيل الحقلية وتربية الحيوانات بالتناوب ، وبذلك فان طرق النقل كان لها الدور الأكبر في توجيه استعمالات الأرض الزراعية.

ج- تسهيل عملية نقل التقنيات الحديثة في الزراعة

تتمثل العوامل التقنية بمجموعة المعارف والخبرات المتراكمة والمتاحة والوسائل المادية والتنظيمية التي تستعمل في مجالات القطاع الزراعي المختلفة لزيادة الإنتاج الزراعي وتحسين نوعيته بغية إشباع الحاجات البشرية المتزايدة. فالتقنية هي حصيلة التطبيق العلمي للاكتشافات والاختراعات العلمية والتي توصل إليها الباحثون في مختلف الاختصاصات من خلال البحث العلمي⁽¹⁰⁾.

وتؤدي طرق النقل دورا هاما في نقل مستلزمات الإنتاج الزراعي الحديثة كالمكائن الزراعية والمعدات والآلات التي تستخدم في مختلف العمليات الزراعية وكذلك الأسمدة والبذور المحسنة فضلا عن الفنيين والمرشدين الزراعيين.

وقد أتضح من خلال الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة أن نسبة 91%*** من المزارعين الذين تقع أراضيهم بالقرب من طرق النقل استبدلوا الآلات الزراعية القديمة بالآلات الحديثة في مختلف العمليات الزراعية التي تحتاجها زراعة المحاصيل ومقابل ذلك نجد أن نسبة 62% من المزارعين البعيدين عن الطرق ما يزال الكثير منهم يحافظ على الزراعة التقليدية باستخدام الآلات زراعية بدائية بسيطة والاعتماد على الجهد البشري في أنجاز معظم العمليات الزراعية⁽¹¹⁾.

من ذلك يتضح اثر طرق النقل في توفير التقنيات الحديثة في الزراعة بسهولة ويسر خصوصا للمزارع التي تقع على جانبيها أو قريبة منها على العكس من ذلك فان المزارع التي تقع بعيدا عن الطرق نجدها تعاني من صعوبة الحصول على التقنيات الحديثة في الزراعة مما انعكس على قلة استخدامها في العمليات الزراعية والاستعاضة عنها بالجهد البشري مما انعكس بالتالي على قلة ورياءة الإنتاج الزراعي واستغلال الأراضي بالمحاصيل الزراعية التي لا تحتاج إلى عمليات زراعية كثيرة كالمحاصيل الحقلية.

د - التسويق الزراعي

يعد السوق أحد المظاهر البشرية المختلفة التي تؤثر في الإنتاج، وقد يكون تأثير الإنسان في الإنتاج تأثيراً مباشراً أو غير مباشر، فحاجة الإنسان إلى السلع الاستهلاكية المختلفة تعني طلبه لهذه السلع، وتعني ضرورة إنتاجها في مناطق الاستهلاك، أو قريباً منها، وتحدد أهمية السوق واتساعها عوامل كثيرة منها، عدد السكان، ونظامهم الاجتماعي ومستوى معيشتهم⁽¹²⁾.

ويقصد بالتسويق الزراعي، جميع الخدمات والعمليات المرتبطة بتوصيل المنتجات الزراعية والحيوانية أو نقل ملكيتها من المنتج إلى المستهلك. ويدخل ضمن التسويق الزراعي وظائف العمليات التسويقية والعوامل التي تؤثر في العرض والطلب على الكميات المنتجة سنوياً⁽¹³⁾.

فهناك سلسلة ذات حلقات متعددة من العمليات بين المنتجين الزراعيين والمستهلكين يمر المحصول الزراعي خلالها قبل وصوله إلى المستهلك، وكلما ازدادت حلقات تلك السلسلة من العمليات تباعدت المسافات بين المنتج والمستهلك.

ومن خلال الاستبيان والمقابلات الشخصية على الطرق والأسواق ، أتضح وجود علاقة ارتباط وثيقة بين عملية التسويق ومدى امتلاك المزارع لوسيلة النقل وهي السيارة (البيك آب) ، وان نسبة 83% من الفلاحين يمتلكون سيارات خاصة لنقل المنتجات الزراعية إلى الأسواق . سواء داخل المحافظة أو خارجها ، ونسبة 17% يبيعون بالتجزئة أو يقومون ببيع المنتجات إلى الوسطاء ، وبدورهم يوزعون المنتجات إلى باعة المفرد ، أما نسبة الفلاحين الذين لا يمتلكون سيارات خاصة فقليلة ، وهم يعتمدون على سيارات الأجرة لنقل منتجاتهم إلى الأسواق ومراكز الاستهلاك.

كما لوحظ ، أن كلفة أجور نقل المنتجات الزراعية (الخضراوات) التي يتم نقلها بواسطة سيارة البيك آب حمولة (1طن) لغرض تسويقها من القرى إلى مراكز التسويق تأخذ بالتغير نحو الزيادة من طريق رئيسي إلى طريق ثانوي إلى طريق ترابي ، شكل رقم(1) ونظراً لما تتمتع به الطرق الرئيسية من مواصفات تبليط جيدة وتميزها بانسيابية حركة النقل عبرها ، فان تكاليف النقل تكون منخفضة ، بينما يلاحظ أن كلفة أجور النقل على الطرق الترابية تكون مرتفعة نسبياً ، بسبب وعورتها ، وصعوبة التنقل عبرها ، ورداءة بنية سطح الطريق الترابي مما ينعكس على زيادة تكاليف النقل ، وبالتالي حصول الفلاح على نسبة اقل من الربح.

كما أن نسبة 90% من الفلاحين ، الواقعة مزارعهم بالقرب من الطرق الرئيسية ، أكدوا أن كلفة نقل المنتجات لا تتغير أثناء سقوط الأمطار ، وهم مستمرين بتسويق المنتجات ، أما الفلاحون في القرى البعيدة عن الطرق الرئيسية ، فقد أكد 85% منهم ، أن كلفة نقل المنتجات تتغير نحو الزيادة أثناء سقوط الأمطار وان منهم 78% يتوقفون عن تسويق المنتجات بسبب سقوط الامطار خصوصا أولئك الذين تقع أراضيهم على الطرق الترابية.

وجد أن كل مراكز جمع وتوزيع الحليب تتخذ من جوانب الطرق الرئيسية موقعاً لها خريطة (3)، من أجل الإسراع بتسويق الحليب ، وذلك لأنه من المنتجات سريعة التلف ، وتسهيل نقله إلى معامل تصنيعه ، لهذا يسوق الفلاحون في المناطق القريبة من الطرق منتج الحليب إلى مراكز جمع وتوزيع الحليب بسهولة ، أما الفلاحون في القرى البعيدة عن الطرق فيصعب عليهم نقل وتسويق منتج الحليب ، لأن كلفة نقله العالية نسبياً لا تتناسب وثلثه المنخفض ، لهذا يقوم الفلاحون ، أما بتحويله إلى الاجبان أو بيعه للوكلاء المنتجين الذين يملكون سيارات الحمل (البك آب - اللوريات) ، لغرض جمع الحليب ، من القرى إلى مناطق الاستهلاك في المدن.

تبين من خلال الدراسة الميدانية أن المزارعين على جوانب الطرق الرئيسية يمتلكون مساحات من الأرض صغيرة، لارتفاع أسعارها بالقرب من الطرق بسبب زيادة الطلب عليها ، لاستغلالها في مختلف الأنشطة الاقتصادية ، ومنها النشاط الزراعي ، في حين تنخفض أسعار الأراضي الزراعية في القرى البعيدة عن الطرق ، ويستغل الفلاحون الأراضي الزراعية بالمحاصيل ذات الربح السريع ، والتي تعتمد تكاليف إنتاج منخفضة.

يلاحظ على جوانب الطرق الرئيسية انتشار حقول تربية الدواجن وإنتاج البيض . خريطة (4) وقد انشأت بالقرب من الطرق لسرعة تسويق الدجاج والبيض إلى مراكز الاستهلاك في المدن ، وتتباين في توزيعها من طريق لآخر .

كما تنتشر على جوانب الطرق الرئيسية ساحات بيع وشراء المواشي (الأغنام والماعز) خريطة (5) أن موقع هذه الساحات بالقرب من الطرق ، ساعد على نقل المواشي بواسطة السيارات (البك آب - اللوريات) من مزارع الفلاحين في القرى إلى ساحات بيع المواشي ، وإلى الأسواق الاستهلاكية في المدن .

تظهر على جوانب الطرق الرئيسية، في أطراف المدن علاوي الخضراوات والفواكه، خريطة (6)، ولسهولة تسويق المنتجات الزراعية طازجة، فقد توطنت علاوي الخضراوات والفواكه على امتداد الطرق الرئيسية.

ه- زيادة الارتباط بين الريف والمدينة

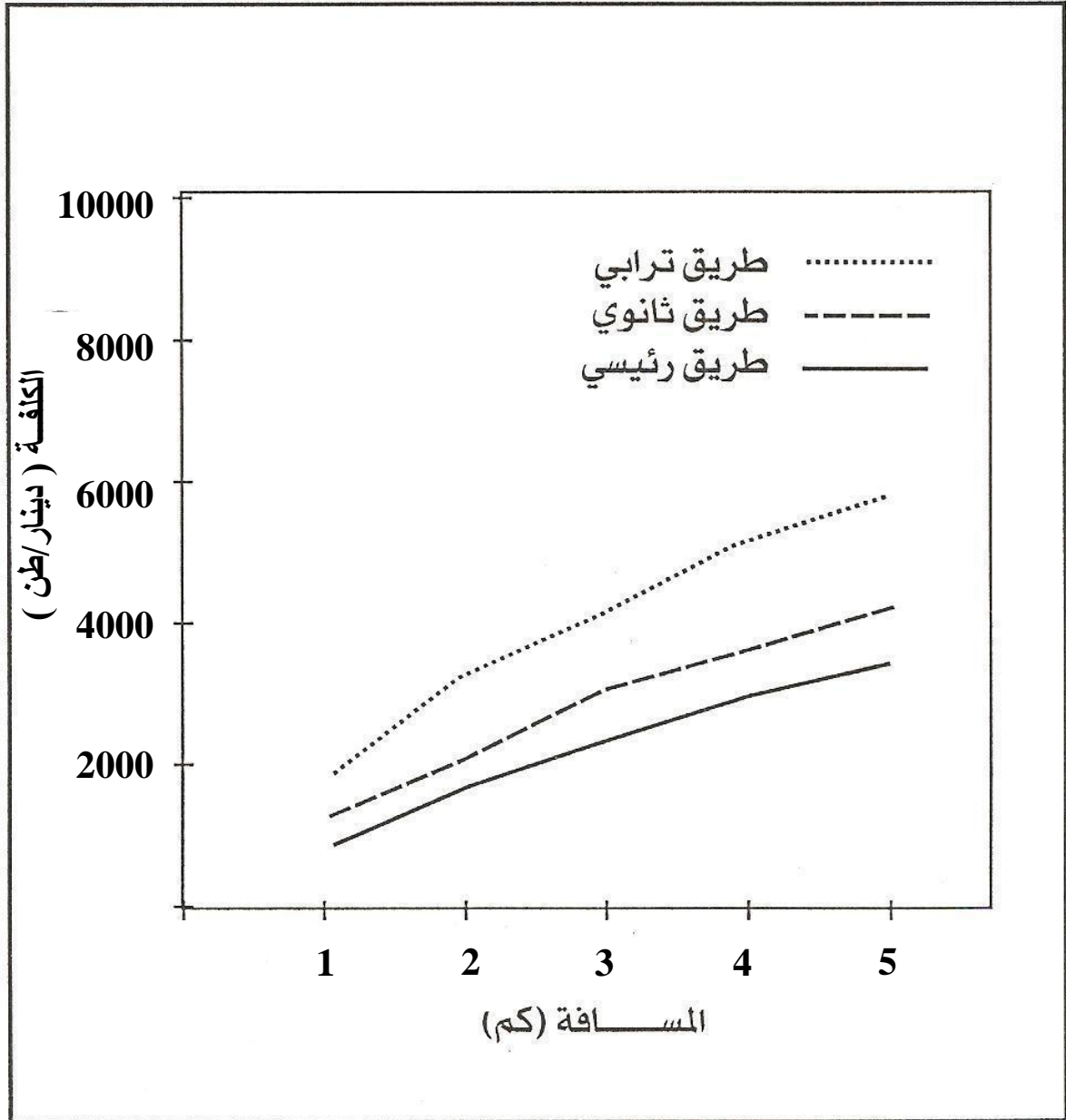
توفر شبكات طرق النقل الكفوءة ووسائل النقل الحديثة زيادة الارتباط بين الريف والمدينة ونمو العلاقات المتبادلة بينهما، وتعمل على تقليل الفوارق الحضرية بين سكان الأرياف والمدن، فضلا عن سهولة إيصال الخدمات على اختلاف أشكالها، لكافة أنحاء المناطق الريفية⁽¹⁴⁾.

وفي منطقة الدراسة ومن خلال ملاحظة خريطة (2) نلاحظ إن الأراضي الزراعية الواقعة في الأجزاء الشمالية كمناطق الإسكندرية والمسيب والجبلة (المشروع)، تمتلك شبكة من الطرق أكثر كفاءة قياسا إلى الأجزاء الجنوبية، وأخذت تقدم خدماتها النقلية لتصل إلى مختلف المناطق الزراعية مما جعلها تتمتع بعلاقة ارتباط قوية مع المراكز الحضرية، الأمر الذي جعل سكان المناطق الريفية يحصلون على مختلف الخدمات الاقتصادية والاجتماعية بشكل يسير من المدن فضلا عن قيام العديد من الأنشطة الخدمية في مناطقهم، مما ساهم في استقرار المزارعين في أراضيهم وزيادة ارتباطهم بها وعدم التفكير في الهجرة إلى مناطق أخرى.

على العكس من ذلك نجد إن المناطق الواقعة في الأجزاء الجنوبية من المحافظة تعاني من قلة شبكة طرق النقل الكفوءة مثل ناحية الكفل والشوملي والقاسم والتي ترتبط في اغلب مناطقها بالطرق الترابية الرديئة الأمر الذي انعكس على تخلف هذه المناطق وعدم حصولها على الخدمات الاقتصادية والاجتماعية وبالتالي أدى ذلك الأمر إلى ترك المزارعين

لأراضيهم والهجرة إلى مناطق أخرى وممارسة حرف أخرى وبالتالي فان معظم الأراضي الزراعية قد تملحت بسبب عدم استغلالها في الزراعة (15).

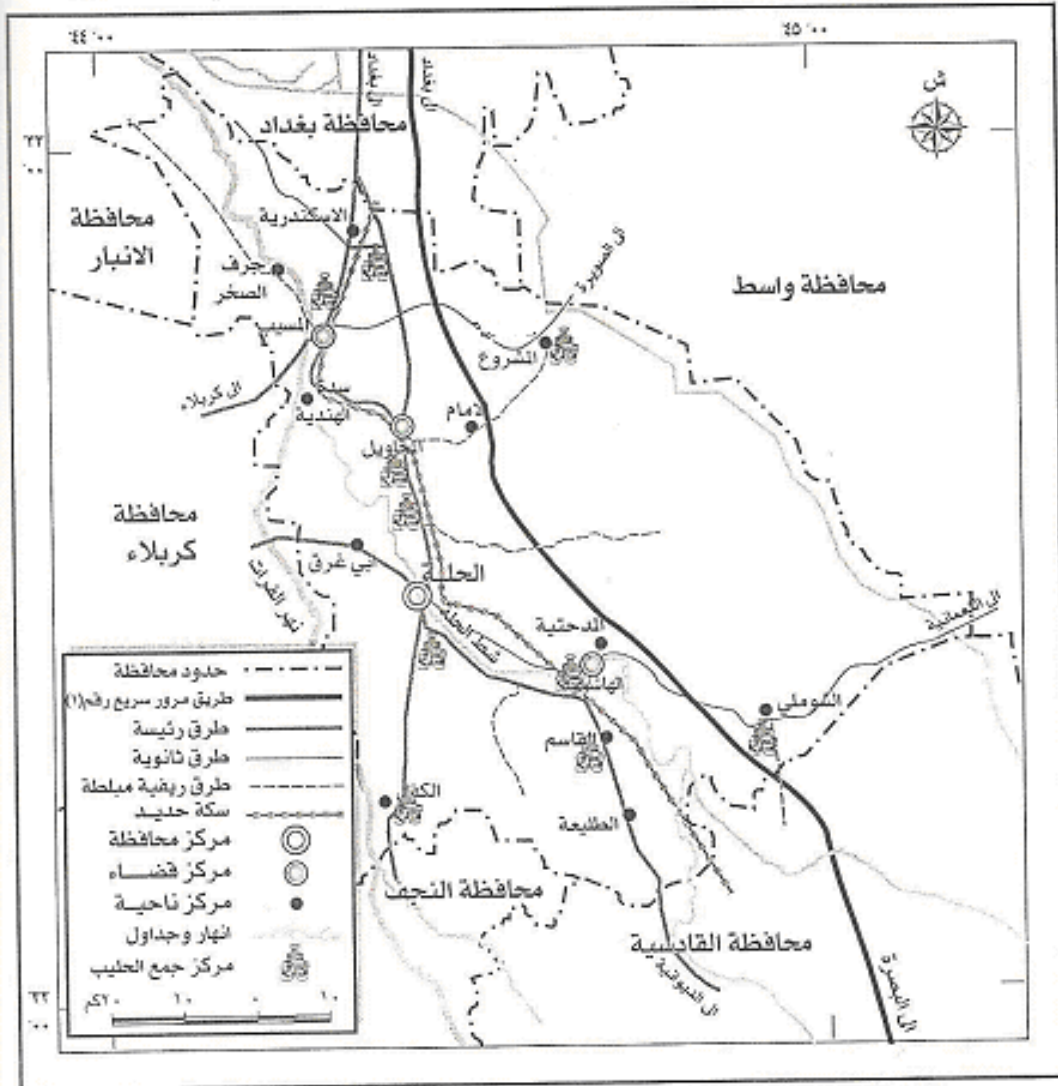
شكل(1)تغير كلفة نقل المنتجات الزراعية (الخضراوات) تبعا لنوع الطريق *



المصدر : من عمل الباحثين بالاعتماد على الدراسة الميدانية بتاريخ ٣-٨ / ٤ / ٢٠٠٧

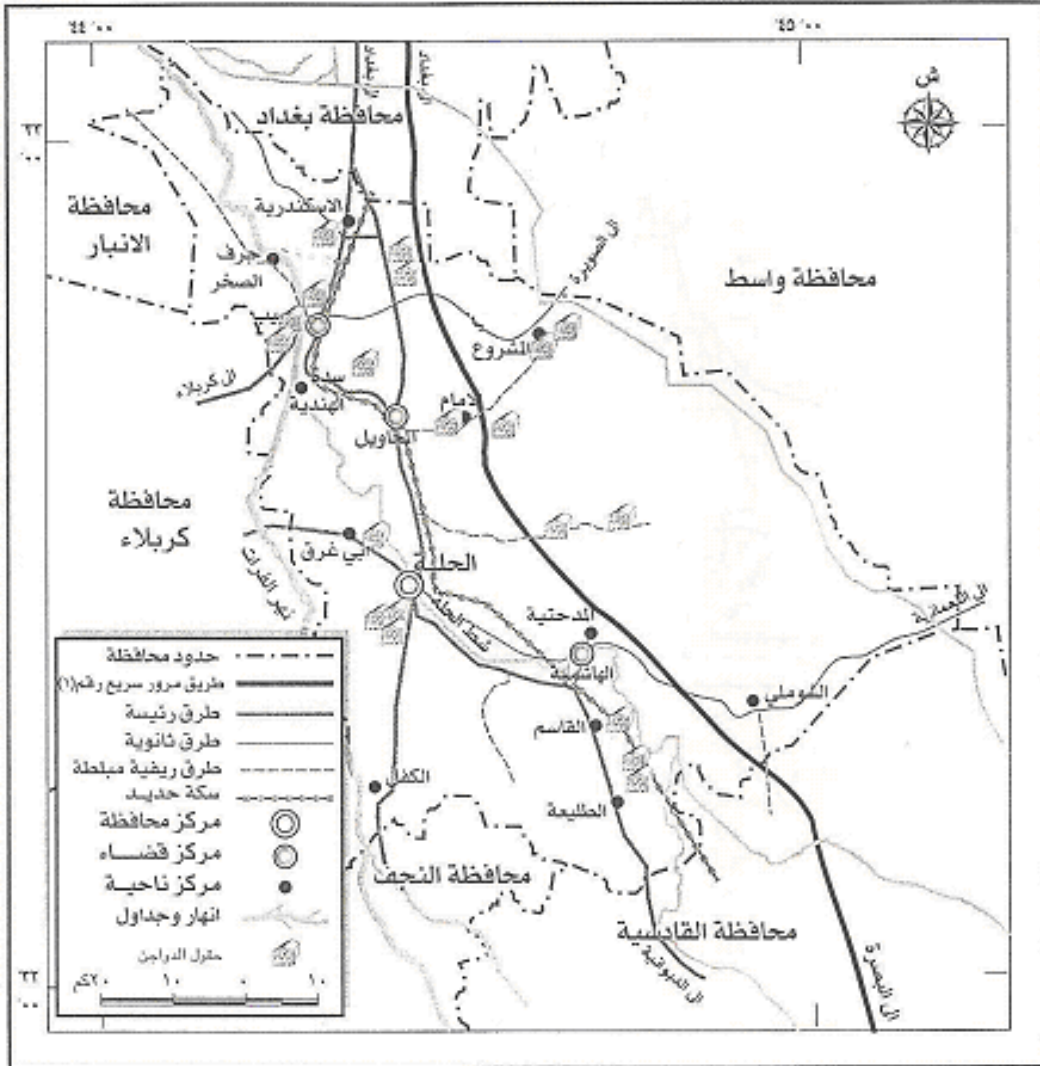
* . واسطة النقل هي سيارة بيك اب حمولة ١ طن .

خارطة (٣) : توزيع مراكز جمع وتوريد الحليب الواقعة على الطرق الرئيسية في محافظة بابل .



المصدر : من عمل الباحثين بالاعتماد على الدراسة الميدانية .

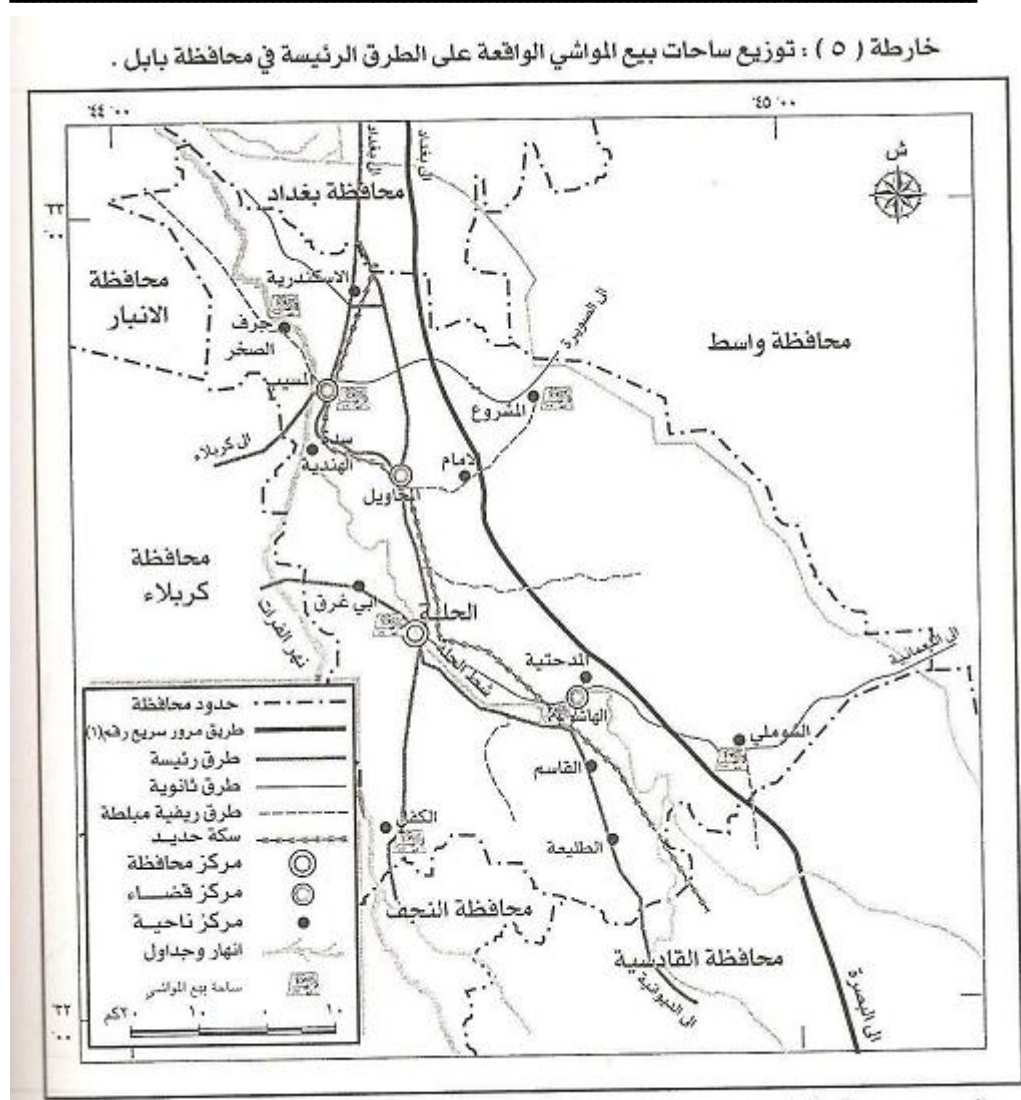
خارطة (٤) : توزيع حقول الدواجن في محافظة بابل وموقعها من الطرق الرئيسية .

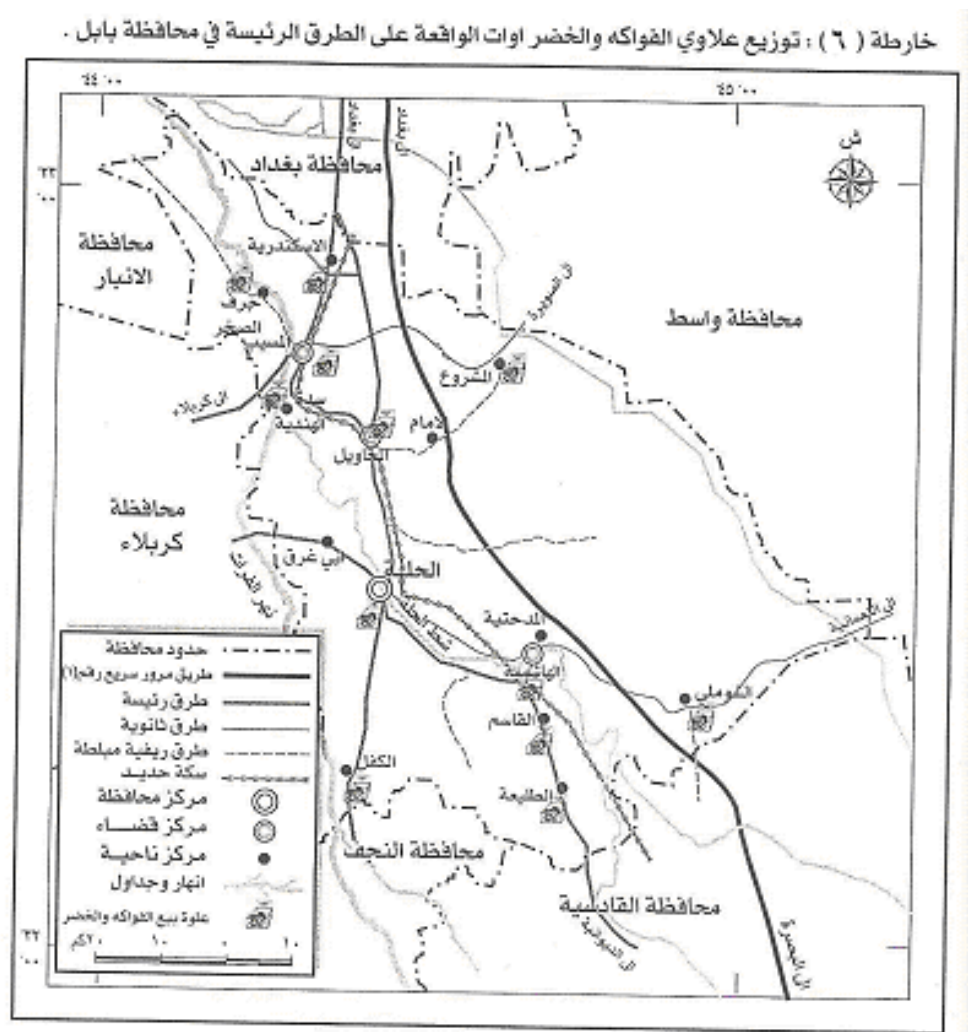


المصدر: * الهيئة العامة للطرق والجسور، خريطة طرق محافظة بابل، مقياس، متغير:

متغير متغير متغير متغير متغير، لسنة متغير متغير متغير متغير.

* الدراسة الميدانية، لسنة متغير متغير متغير متغير.





المصدر: * الهيئة العامة للطرق والجسور، خريطة طرق محافظة بابل، مقياس، متحركة.
 *الدراسة الميدانية، لسنة ٢٠٠٧ م.
 *دراسة ميدانية، لسنة ٢٠٠٧ م.

الخاتمة

يمكن أن نلخص مما سبق انه كان لطرق النقل تأثير كبير على استغلال الأراضي الزراعية في محافظة بابل ويظهر ذلك من خلال ما يأتي:-

1. اظهر البحث أن مساحة الأراضي الزراعية تتسع مع زيادة أطوال الطرق المبلطة.
2. يختلف نمط استغلال الأرض الزراعية تبعاً لبعدها عن الطريق، فالمناطق القريبة من الطرق الرئيسية تستغل باستثمارات زراعية تختلف عن تلك البعيدة عن الطرق أو تلك التي تقع على طرق ترابية.
3. ظهر أن معظم المزارعين الذين تقع أراضيهم على الطرق الرئيسية والمبلطة يستخدمون معظم التقنيات الحديثة في الزراعة وذلك لسهولة توفيرها من خلال طرق النقل المعبدة، بينما المزارعين الذين تقع أراضيهم بعيداً عن الطرق الرئيسية لا زالوا يعتمدون طرق بدائية في إدارة العمليات الزراعية.
4. وفيما يخص التسويق الزراعي، ظهر أن أجور نقل المنتجات الزراعية إلى الأسواق تأخذ بالتغير نحو الزيادة من طريق رئيسي إلى طريق ثانوي إلى طريق ترابي.
5. ظهر أن معظم الأراضي الزراعية التي تتمتع بشبكة جيدة من طرق النقل عملت على جذب مشاريع حقول الدواجن ومحطات تربية الأبقار فضلاً عن مراكز جمع وتوزيع الحليب وعلاوي بيع الخضراوات وساحات بيع المواشي حيث سهلت الطرق عملية النقل من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك.
6. كما ظهر أن الفوارق الحضرية بين الريف والمدينة تقل كلما كانت هناك شبكة جيدة من طرق النقل تربط الريف بالمدينة.

ولهذا فان من أولى المتطلبات الأساسية لتطور الإنتاج الزراعي، وتغير استعمال الأرض، والتوجه لإحداث التنمية الزراعية في كافة المناطق ومنها منطقة الدراسة وجود شبكة متطورة من الطرق، والى جانبها، وسائل النقل الحديثة (السيارات وخطوط السكك الحديد)، إلا إن عملية التنمية الزراعية، ليست خاضعة لتأثير عامل النقل (الطرق ووسائل النقل) وحده، إنما يمثل احد العوامل الاقتصادية المحفزة للتنمية، بل وأهمها، لأنه لا توجد قيمة اقتصادية للسلع والخدمات ما لم يتم نقلها من مراكز الإنتاج وتسويقها إلى مراكز الاستهلاك لكي يستطيع الإنسان إشباع حاجاته.

المصادر

- (1) صلاح الدين الشامي، الجغرافية دعامة التخطيط، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1971، ص125
- (2) W.C. Found , A theoretical Approach to Rural Land Use , Toronto , Macmillan of Canada , 1971 , P. 60-75
- * الهيئة العامة للطرق والجسور ، خريطة طرق محافظة بابل، مقياس، 1: 250000، لعام 2001.
- ** تنشأ هذه الطرق على تغطية ترايبية بعرض 13متراً، يتم اكساء الطريق بثلاث طبقات من الحصى والرمل والكونكريت الإسفلتي ، يبلغ عرض ممر الطريق المبلط (7امتار) ، أما الحمولة المحورية فتقدر ب(14,5)طن ويبلغ معدل السرعة المصمم (100كم/ساعة).
- *** وزعت استثمارات الاستبيان على الطرق الرئيسية في منطقة الدراسة بنسبة 5% من عدد السكان والبالغ عددهم (1323696 نسمة لعام 2002)، وبلغت 360 استمارة (91% = 329فلاح، 62% = 222فلاح، 83% = 300فلاح، 17% = 62فلاح، 90% = 325فلاح، 85% = 308فلاح، 78% = 281فلاح) 0
- (3) عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، 1989، ص192
- (4) صلاح الدين الشامي، النقل دراسة جغرافية، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1971، ص58.
- (5) نوري خليل البرازي وزميله، الجغرافية الزراعية، ط2، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، 2000، ص373.
- (6) احمد حسون السامرائي، تباين كثافة النقل وأثره في نمو مراكز الاستيطان لمحور بغداد-حلة، مجلة الأستاذ، العدد(7)، مكتب البرج للطباعة، 1996، ص31.
- (7) الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الإحصاء الزراعي، إحصاءات إنتاج المحاصيل الزراعية في العراق لعام 2002، (بيانات غير منشورة).
- (8) وزارة الإسكان والتعمير، مديرية الطرق وجسور محافظة بابل، بيانات غير منشورة.
- (9) عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس، مصدر سابق، ص192 .
- (10) عباس فاضل السعدي. الأمن الغذائي في العراق. الواقع والظموح دار الحكمة. للطباعة والنشر. جامعه الموصل. 1980. ص59 .
- (11) الدراسة الميدانية، والملاحظات المباشرة للمدة (2006-2007).

- (12) نصر السيد نصر، قواعد الجغرافية الاقتصادية، ج1، مكتبة عين شمس، القاهرة، 1959، ص75.
- (13) خالد اكبر عبد الله، استعمالات الأرض الزراعية في قضاء أبي غريب، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، قسم الجغرافية، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، 2006، ص 95 .
- (14) عبد الرزاق البطيحي، عادل عبد الله خطاب، جغرافية الريف، بغداد، 1982، ص148.
- (15) الدراسة الميدانية ، والملاحظات المباشرة للمدة (2006-2007).