

طريق التنمية المستقبلي وامكانية تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق

م.د عمر ناجي عمير ضاحي

م.د ضرغام داود سليمان حمد

جامعة الانبار - كلية التربية للعلوم الانسانية

ديوان الوقف السني - مديرية اوقاف الانبار

[Dhurghim.DS1987@gmail.com](mailto:Dhurghim.DS1987@gmail.com)

[omar.najy@uoanbar.edu.iq](mailto:omar.najy@uoanbar.edu.iq)

المخلص:

يهدف هذا البحث الى دراسة طريق التنمية وامكانيته في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق، باعتباره طريقاً استراتيجياً ضخماً ومهماً من اجل تحقيق وتمويل التنمية الاقتصادية، والمساهمة بالنهوض في الاقتصاد العراقي، وقد توصل البحث الى ان لمشروع طريق التنمية دوراً كبيراً في خلق الثروة من خلال ايراداته المتوقع تحقيقها خلال انتهاء المرحلة الاولى من انجازه، والتي قدرت بنحو (٤) مليار دولار سنوياً، فضلاً عن مساهمته الكبيرة في توفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان، كما خلصت الدراسة بضرورة ان ينوع العراق من اقتصاده من اجل ان يخفض من اعتماده الريعي على النفط وتحقيق تنمية اقتصادية مستدامة لاسيما في مجال قطاع النقل، ومن هنا تبرز ضرورة الاهتمام اكثر بهذا القطاع وتطويره ليتناسب مع المعايير العالمية، ويتمكن من تأدية دوره التنموي .  
الكلمات المفتاحية: (قطاع النقل، التنمية الاقتصادية، طريق التنمية) .

**The future path of development and the possibility of achieving economic development in Iraq**

**Dr. Dhurgham Daoud Suleiman Hamad**

**Sunni Endowment Diwan - Anbar Endowments Directorate**

**Dr. Omar Naji Omair Dahi**

**University of Anbar - College of Education for Humanities**

**Abstract:**

This research aims to study the development road and its potential to achieve economic development in Iraq, as it is a huge and important strategic road to achieve and finance economic development, and contribute to the advancement of the Iraqi economy. The research concluded that the development road project has a major role in creating wealth through its expected revenues achieved during the completion of the first phase of its implementation, which were estimated at about (4) billion dollars annually, in addition to its major contribution to providing job opportunities for a large segment of the population. The study also concluded that Iraq must diversify its economy in order to reduce its rentier dependence on oil and achieve sustainable economic development, especially in the field of the transportation sector. Hence, the need to pay more attention to this sector and develop it to match international standards and be able to perform its developmental role emerges.

**Keywords:** (Transportation sector, economic development, development path).

## المقدمة :

يعد قطاع النقل شريان الحياة الاقتصادية واهم قطاعات البنية التحتية فيها، نظراً للدور الكبير الذي يلعبه هذا القطاع في التطور الاقتصادي، والاجتماعي، والعمري للمجتمعات، اذ يتسم الاستثمار في مشروعات النقل بمنافعه الكبيرة التي تتحقق لفترة طويلة جداً، فضلاً عن انعكاساته الاقتصادية، والاجتماعية، الهامة على الاقتصاد القومي، ونظراً لأهمية قطاع النقل في هذا المجال، فقد حرصت الدول المتقدمة والنامية ومنها (العراق) على حدّ سواء على تطوير انظمة النقل فيها وتحديثها، لأن وجود قطاع نقل فعال يعد مطلب رئيس لضمان التطور الاقتصادي وتحقيق التنمية في أي دولة، فمستوى تطور هذه الدولة مقرون بمدى تطور قطاع النقل فيها، فضلاً عن دوره المحوري في التنمية الاقتصادية على المستويين الاقليمي والعالمي، وذلك من خلال تسهيل عمليات التبادل التجاري، في اطار دعم التحرك السريع نحو التنمية المستدامة، كما يلعب قطاع النقل دوراً هاماً في تنشيط القطاعات الاقتصادية الاخرى كالسياحة والصناعة والزراعة والتجارة، وتنمية المناطق الداخلية للبلاد وتقليل الفوارق الاجتماعية والثقافية بين افراد المجتمع الواحد، وتحقيق الامن الغذائي وتطوير المدن الحالية وتفعيل المدن المستقبلية.

وقد عرف قطاع النقل في العراق تحولاً حقيقياً، حيث تم انجاز العديد من المشاريع التنموية، واخرى في طور الانجاز ومنها (مشروع طريق التنمية)، لجعل هذا القطاع اكثر فعالية وكفاءة للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد. ومن هذا المنطلق ونظراً للدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في حياة أي منطقة من المناطق اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً وسياسياً وتنموياً، جاء سبب اختيارنا له عنواناً لبحثنا قيد الدراسة .

■ **مشكلة البحث :** نظراً لعدم الاستقرار الواضح لأسعار البترول وانخفاضها، مما سبب في دخول العراق في ازمات مالية كبيرة، باعتباره المساهم الاول في الانتاج الخام الداخلي، لذلك يبقى التنوع الاقتصادي ضرورة حتمية للتخلص من التبعية المطلقة بالنسبة للاقتصاد الريعي للبلاد، وبذلك يبرز قطاع النقل كأحد القطاعات الرئيسة التي يمكن التركيز عليها لدفع عجلة التنمية الاقتصادية في البلاد الى الامام، ومن هنا تقوم هذه الورقة البحثية على الاشكالية الرئيسة التالية: الى اي مدى يمكن ان يكون هنالك دور لقطاع النقل عامة وطريق التنمية المستقبلي خاصة في تحقيق وتمويل التنمية الاقتصادية في العراق ؟.

■ **فرضية البحث :** تحاول هذه الورقة البحثية الاجابة على الاشكالية المطروحة من خلال اختبار الفرضية التالية: يلعب قطاع النقل بصفة عامة وطريق التنمية المستقبلي بصفة خاصة دوراً كبيراً في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق.

■ **اهداف البحث :**الوقوف على مدى تحقيق مشروع طريق التنمية المستقبلي للأهداف التي سينجز من اجلها، والتي من أهمها المساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق، بغية الوصول إلى نتائج وتوصيات تفيد صناع القرار حول دوره في عملية تحقيق وتمويل التنمية الاقتصادية للبلاد.

- **اهمية البحث :** تكمن اهمية البحث في ضرورة التنوع الاقتصادي في العراق، ومنه تسليط الضوء على قدرة قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية، وكذلك أهمية مشروع طريق التنمية المستقبلي الذي تحاول الحكومة العراقية انجازه وذلك لقناعة منها بأهميته في دفع عجلة التنمية الاقتصادية في العراق الى الامام.
- **منهجية البحث:** تم الاعتماد على الجانب الوصفي لتحديد واقع طريق التنمية الحالي والمستقبلي ومدى مساهمته في التنمية الاقتصادية، فضلاً عن المنهج التحليلي وهذا لغرض تحليل المعطيات والبيانات المتعلقة بموضوع البحث.
- **هيكلية البحث:** لتجسيد موضوع البحث فان الخطة المعتمدة ستعالجه في ثلاثة محاور رئيسة، تضمن المحور الاول: مشروع طريق التنمية (المفهوم- التكاليف- الاهداف والاهمية)، اما المحور الثاني فقد تناول الخصائص الشكلية لطريق التنمية وامكانية التشغيل، وتناول المحور الثالث مساهمة طريق التنمية المستقبلي في تحقيق وتمويل التنمية الاقتصادية في العراق.

### المحور الاول

#### مشروع طريق التنمية: المفهوم - التكاليف - الاهداف والاهمية

**اولاً: تعريف المشروع:** وهو مشروع طريق التنمية او ما يعرف بـ (القناة الجافة)، وهو عبارة عن طريق نقل بري سكي طريق مرور سريع، يمتد من ميناء الفاو الكبير في اقصى جنوب العراق الى الحدود العراقية التركية شمالاً، بهدف نقل البضائع والمسافرين من الخليج العربي وشرق اسيا الى تركيا ومنها نحو اوربا، اذ بدأت ملامح مشروع طريق التنمية تتكشف منذ انعقاد المؤتمر الاقليمي في بغداد بتاريخ ٢٧ / ايار / ٢٠٢٣، والذي ضم العديد من الدول المجاورة للعراق، وممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الاوربي، والذي أعلنت الحكومة العراقية من خلاله عن خطتها المستقبلية في القيام بأثناء مشروع استراتيجي يعمل على تحول حقيقي في الاقتصاد العراقي أطلق عليه " مشروع طريق التنمية " <sup>(١)</sup>.

وسيتم إنجاز المشروع خلال ثلاث مراحل، المرحلة الأولى خلال عام ٢٠٢٨، بينما سيتم انجاز المرحلة الثانية خلال عام ٢٠٣٨ والمرحلة الثالثة تنتهي في عام ٢٠٥٠، بالتزامن مع وصول ميناء الفاو الكبير إلى كامل طاقته الإنتاجية والاستيعابية بعد إكمال تلك المراحل، وفي حينها ستكون المشاريع المرتبطة به مكتملة، يبلغ طول الطريق السريع الذي سيربط بين جنوب العراق والحدود العراقية-التركية (١١٩٠) كم، بينما يبلغ طول السكك الحديدية المزمع إنشاؤها ضمن المشروع (١١٧٥) كم لتستوعب قطارات فائقة السرعة تصل الى (٣٠٠) كم بالساعة للمسافرين، (١٦٠) كم بالساعة للبضائع، وستمر خطوط النقل تلك بـ (١٢) محافظة عراقية تمتد من الجنوب إلى الشمال خريطة (١)، مما سيسهم في تعزيز التجارة والاندماج المحليين، وتقدر الحكومة العراقية انه سيكون بوسع طريق التنمية نقل (٣.٥) مليون حاوية مُحملة بالبضائع اي ما يعادل (٢٢) مليون طن سنوياً خلال عام ٢٠٢٨، ومنها تُرتفع الطاقة الاستيعابية تدريجياً لتصل الى (٧.٥) مليون حاوية بحلول عام ٢٠٣٨. ويخطط بأن تكون السكك الحديدية ثنائية المسار، بحيث يستوعب كل مسار من (٨٠-٩٠) قطاراً يومياً يشتغل معظمها بالكهرباء <sup>(٢)</sup>.

### خريطة رقم (١) مسار طريق التنمية العراقي



المصدر:

<https://www.google.com>

ثانياً: فكرة

مشروع

طريق

التنمية: تقوم

الفكرة

الأساسية

للمشروع على

ربط ميناء

الفاو الكبير

بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية التي تمتد شمالاً على طول الجغرافيا العراقية لتصل إلى نقطة فيشخابور الحدودية مع تركيا، بحيث تكون هذه الشبكة قناةً تمر عبرها السلع والبضائع القادمة من آسيا إلى أوروبا وبالعكس، وعلى أساس أن تركيا ستكون الممر باتجاه أوروبا، وبذلك سيوفر مشروع طريق التنمية أمكانية نقل البضائع والمسافرين برحلة برية وبفترة زمنية تصل الى (١٥) يوماً بين اسيا واوروبا، بدلاً من رحلة بحرية تستغرق (٣٠) يوماً، وتكمن جاذبية طريق التنمية هنا بأنه يقوم على فرضية انتاج العائد الاقتصادي عبر الاستثمار للموقع الجغرافي<sup>(٣)</sup>.

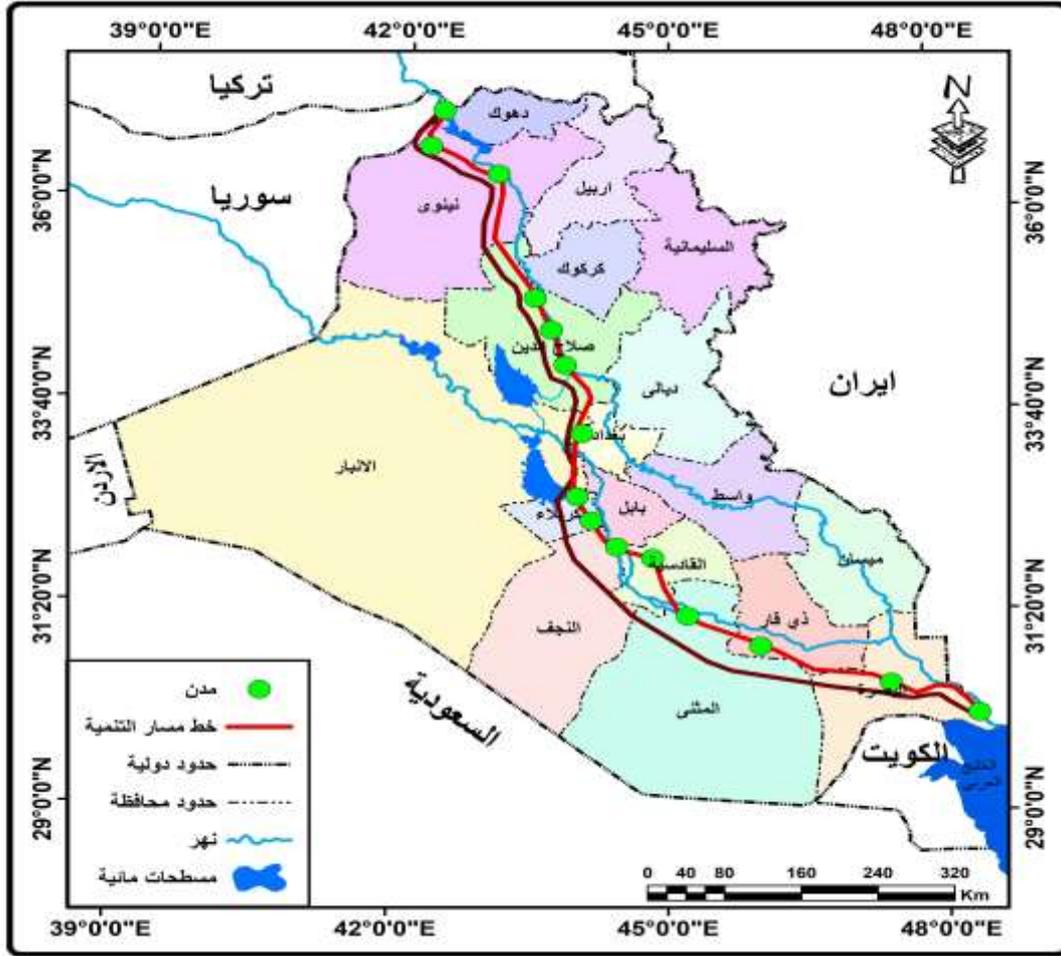
وتعد فكرة المشروع قديمة، إذ تعود إلى اتفاق بين السلطان العثماني عبد الحميد الثاني (١٨٤٢-١٩١٨) والإمبراطور الألماني فيلهلم الثاني (١٨٥٩-١٩٤١) لإنجاز مشروع خط سكة حديدية "برلين - بغداد البصرة، حيث استطاعت المانيا عام ١٨٩٩ الحصول على امتياز من السلطان عبد الحميد الثاني، وبموجبه أصبح بإمكانهم مد سكة حديد الأناضول من إسطنبول إلى مدينة الموصل (شمال العراق) ومنها إلى بغداد والبصرة، كما كان مقرراً أيضاً أن ينتهي هذا الخط بالكويت، وقد وصلت السكة الحديدية إلى مدينة سامراء (جنوب بغداد) لكن العمل بها توقف عام ١٩١٤، بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨)<sup>(٤)</sup>، وعاد المشروع الى الواجهة خلال السنوات الماضية تحت مسمى "القناة الجافة"، وتداولته الحكومات العراقية السابقة بمستويات متباينة من الاهتمام، إلا أنه اكتسب مزيداً من الزخم إثر الشروع بمشروع بناء "ميناء الفاو الكبير"، الذي تُنقِذُه شركة (دايو) الكورية الجنوبية، ويهدف العراق من خلال انشاء طريق التنمية إلى اختصار مدة السفر بين آسيا وأوروبا عبر تركيا، فضلاً عن رغبته في أن يصبح مركزاً للعبور في المنطقة، وتسيير التجارة بشكل اسراع واكثر كفاءة .

ثالثاً: موقع طريق التنمية: ان الخصائص الموقعية والموارد الطبيعية والامكانيات البشرية التي يمتلكها العراق، هيأت له امكانية تبني مشروع طريق التنمية، اذ يعد العراق من الممرات الرابطة بين الشرق والغرب على المستوى العالمي، اذ يقع

العراق جغرافياً في منطقة الشرق الاوسط في القسم الجنوبي الغربي من قارة اسيا، وفي القسم الشمالي الشرقي من الوطن العربي، تحده من الشرق ايران، ومن الغرب سوريا والاردن، ومن الجنوب الكويت والخليج العربي ومن الجنوب الغربي السعودية، ومن الشمال تركيا، اما موقعه الفلكي فهو يقع بين دائرتي عرض (٢٩.٦ - ٣٧.٣٧) شمالاً، وخطي طول (٣٨.٣٩ - ٤٨.٣٦) شرقاً، خريطة (٢)، وتجدر الاشارة الى ان موقع العراق هذا جعل منه مركزاً للتجارة في الشرق الاوسط في عهد طريق القوافل التي كانت تمر بالعراق من اسيا الى اوربا كطريق الحرير القديم والطرق الاخرى القادمة من الهند وايران وسواحل البحر المتوسط<sup>(٥)</sup>، غير ان العراق فقد أهمية موقعه هذا في مجال التبادل التجاري العالمي بعد افتتاح قناة السويس، ومن هنا جاءت فكرة مشروع طريق التنمية او القناة الجافة التي ستعيد العراق الى دوره الفعال في التجارة العالمية بين شرق اسيا والخليج العربي مع تركيا ثم الى اوربا، من خلال مد طريق بري يؤمن إمكانية وصول البضائع برحلة برية لا تتجاوز (١٥) يوماً بدلاً من رحلة بحرية تصل الى (٣٠) يوماً

**رابعاً: تكاليف انجاز المشروع ومدته:** إن إنجاز المشروع سيبدأ من بداية العام ٢٠٢٤ وينتهي في العام ٢٠٢٨ بمدة انجاز قياسية، والتكلفة المالية للمشروع تصل إلى (١٧) مليار دولار، من ضمنها (١٠,٥) مليارات دولار مخصصة لإنشاء سكة حديدية جديدة بالكامل من الفاو إلى فيشخابور، و(٦,٥) مليارات دولار ستخصص إلى الطريق البري بطول إجمالي (١٥١٠) كم، منها (٩٢٠) كم في العراق، وهو يمثل نسبة (٦١%) من الطول الاجمالي لها، كما يخطط أن تكون طاقة هذا الخط المزدوج من الفاو إلى البحر الأبيض المتوسط نحو (٥٤) مليون طن سنوياً، كمرحلة أولى لغاية ٢٠٢٨، ثم تزداد في المرحلة الثانية إلى (٧٠) مليون طن لغاية ٢٠٣٨، هذه الطاقات هي في الواقع تمثل حجم تجارة العراق المتوقعة خلال الأفق الزمني المذكور، وسوف تكون كافية لتلبية هذا الجانب حصراً، في حين تشير إحصاءات التجارة الدولية إلى أن الكلف المنخفضة لنقل التجارة الدولية عبر المشروع، يمكن أن تجذب من (١٧٠ - ١٨٠) مليون طن من بضائع الترانزيت العالمية سنوياً، ذلك فيما عدا تجارة الترانزيت للبلدان المجاورة للعراق، أي إن مقدار الفجوة - لهذا الجزء من التجارة فقط - سيتراوح بين (١٠٠ - ١١٠) مليون طن سنوياً، وإذا ما نظرنا إلى التقديرات المتوقعة لتجارة الترانزيت، التي يمكن أن تمر عبر العراق، فإن حجم هذه الفجوة سيكون أكثر من (٤٠٠) مليون طن سنوياً<sup>(٦)</sup>، وهذا يدل بوضوح على أن هذا المشروع بما خطط له من طاقات، سيبقى قاصراً عن تلبية طموح العراق من استغلال موقعه الجغرافي، بجعله ممراً للتجارة الدولية.

خريطة رقم (٢) الموقع الفلكي والجغرافي للعراق بالنسبة لدول الجوار



المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط، خريطة العراق، مقياس 1:1000000، بغداد، ٢٠٠٢.

**خامساً: اهداف مشروع طريق التنمية:** وهو مشروع استراتيجي ضخم يهدف الى ان يصبح العراق ممراً برياً، يستخدم لنقل البضائع والمسافرين بين الخليج العربي واوربا من خلال تركيا، وهنا تجدر الاشارة الى ان العراق من خلال طرحه لهذا المشروع الضخم يسعى الى تسخير كافة مجالات الدبلوماسية العراقية في ابتكار الفرص المتاحة، وجعلها اكثر فاعلية في التفاعل مع البيئة المحيطة بشكل يحقق أمرين أساسيين<sup>(٧)</sup>:

❖ **الأول:** البحث عن مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي يُقلل من اعتماديته على النفط؛ من خلال تنويع الاقتصاد المحلي، وخلق فرص عمل جديدة لتقليل حجم البطالة، خصوصاً في أوساط الشباب. تُقدّر الحكومة العراقية عائدات المشروع في حال تنفيذه بأكثر من أربعة مليارات دولار سنوياً، وهو ما سيؤفر دخلاً إضافياً غير نفطي، اذ تعتمد الميزانية الحكومية في العراق على عائدات النفط بنسبة ٩٣%، وتتجاوز الرؤية الحكومية للمشروع المنفعة الاقتصادية المباشرة إلى اعتباره وسيلة مُجدية لإحداث تنمية اقتصادية شاملة في المحافظات والمناطق التي يمر بها الطريق، عبر ما سيخلقه من فرص عمل في حال اكتمال المشروع قدرت بنحو (١٠٠) ألف فرصة عمل، ومن مشاريع ثانوية، وإسهام ذلك في تشجيع الهجرة خارج المدن وإنشاء مدن جديدة، وتنشيط القطاع الخاص وتقليل الطلب على التوظيف الحكومي، ولقد قدرت الإيرادات المتوقعة من مشروع طريق التنمية بعد انتهاء المرحلة الاولى بنحو (٤) مليار دولار سنوياً<sup>(٨)</sup>.

❖ **الثاني** : تعزيز الدور الجيو-اقتصادي للعراق، عبر استثمار موقعه الجغرافي بوصفه منطقة ربط بين الخليج وآسيا وأوروبا لتحقيق عوائد سياسية واقتصادية تُعزز مكانته الإقليمية، وهنا تكمن جاذبية المشروع، باعتباره يقوم على فرضية إنتاج العائد الاقتصادي عبر الاستثمار في الموقع الجغرافي.

**سادساً: أهمية طريق التنمية للعراق:** يعد طريق التنمية أحد أهم الحلول المستقبلية، التي يعول عليها العراق لتغيير الواقع الاقتصادي في البلاد، لما لهذا المشروع من دور في الاقتصاد المحلي، إذ سيكون حلقة الوصل بين قارات آسيا وأوروبا، عن طريق الموانئ العراقية بعد اكتمال مشروع الفاو، وإنَّ المشروع سيسهم في تعزيز علاقات الشراكة للترابط والتواصل بين الدول الواقعة على طول الطريق، وإنشاء شبكة مركبة كاملة الأبعاد، ومتعددة المستويات للترابط والتواصل، بما يسهم في تحقيق التنمية المتنوعة، والمستقلة والمتوازنة والمستدامة في تلك الدول. وإنَّ مشروعات الترابط والتواصل الخاصة بطريق التنمية، ستدفع الاستراتيجيات التنموية لشتى الدول الواقعة على طول الخط، إلى التوصل والتنسيق فيما بينها، وتطلق الإمكانيات الكامنة للأسواق داخل تلك الدول، وتحفز الاستثمار والاستهلاك، عن طريق إنشاء المدن الصناعية والتجارية، وإنشاء فرص عمل وعمليات تبادل تجاري بين الدول، كما تسهم في تعزيز التبادل الإنساني، والتفاعل الحضاري بين شعوب تلك الدول، بما يجعل تلك الشعوب تلتقي وتتبادل الثقة والاحترام فيما بينها، وتتشارك في التمتع بالحياة السلمية والمستقرة والرغيدة. ويمكن ايجاز أهمية طريق التنمية، بما يأتي<sup>(٩)</sup>:

١. يوفر طريق التنمية المرونة العالية لحركة النقل والتبادل التجاري والمعلوماتي والطاقة والنفط والغاز والكهرباء والاتصالات بين دول الحزام والطريق، لاسيما للعراق، لتفادي التأثير بالأزمات العالمية المتنوعة.
٢. توفير فرص العمل المختلفة، والقضاء التام على البطالة وزيادة الناتج القومي الاجمالي، وتنوع الموارد المالية للموازنة العامة للدولة، وتقليل رعية الاقتصاد عن طريق تقليص اعتماد اقتصاد البلاد على صادرات النفط.
٣. بناء المناطق الاقتصادية الخاصة على طول طريق التنمية داخل الأراضي العراقية ومنها في الفاو والبصرة والمعابر الحدودية مع ايران والسعودية وتركيا والاردن وسوريا، ولا يخفى على احد ما لهذه المناطق الاقتصادية من منافع عظيمة على الاقتصاد الوطني، وجذب الاستثمار الاجنبي المباشر، الذي يعد حاليا مفتاح عملية التنمية، إذ يعمل على تراكم رأس المال وتركزه.
٤. تحول العراق بمختلف المحاور الى منطقة ترانزيت عالمية للنقل والتجارة، ومن ثم الحصول على منافع متعددة للاقتصاد العراقي، من حيث التنوع وتوفير موارد مالية تتدفق على الموازنة العامة للدولة، وعلى الحركة التجارية وحركة النقل.
٥. تقليل الوقت والجهد وتكاليف نقل البضائع والخدمات والأشخاص بين الدول المرتبطة عبر طريق التنمية وبينها وبين العراق على المستويين الداخلي والخارجي.
٦. زيادة الطلب على الخدمات اللوجستية المتنوعة من نقل وخزن وادارة وسيطرة وفنادق واسواق حرة ومولات تجارية ومعدات وادوات احتياطية وخدمات الاتصالات والوقود والطاقة والصيانة وغيرها، مما لا يمكن الاحاطة به لتنوعه وتشابكه، وبالطبع فإنَّ ذلك يوفر فرص عمل هائلة ومستدامة ودخول لا تعتمد على الربح النفطي.

## المحور الثاني

## الخصائص الشكلية لطريق التنمية وامكانية التشغيل

تحدد ملامح البنية المكانية الوظيفية والاقتصادية لطرق النقل بالسيارات تبعاً لخصائصها (الفنية والهندسية)، كمؤشر يحدد الامكانيات الوظيفية لمسارات طرق النقل بالسيارات ضمن الاطار الاقليمي، او على اساس تقييم كفاءة الطرق من خلال الحركة المرورية والربط بين الاقاليم المختلفة، او على اساس الخصائص الشكلية للطريق كالجودة، والاتساع، وطريقة الرصف، وعدد الممرات<sup>(١٠)</sup>.

**أولاً: المواصفات الفنية والهندسية والوظيفية لطريق التنمية:** بناءً على معايير تصنيف طرق السيارات في العراق، فقد صنفت وزارة الاعمار والاسكان الطرق تبعاً لسعة الطريق، واستقامته، ووظيفته، الى اصناف متعددة وطبقاً لها فإن طريق التنمية عبر مساراته المختلفة يعتبر في التصميم الاساسي طريق مرور سريع، ويلاحظ من الجدول (١)، تبعاً للمقاطع التي تم تقسيمها لطريق التنمية السريع<sup>(١١)</sup>، ان هناك تباين واضح في المواصفات الفنية والهندسية والوظيفية لطريق التنمية السريع، بالتالي انعكس ذلك على اعداد محطات الخدمات النقلية القائمة على الطريق.

### جدول رقم (١)

#### محطات الخدمة النقلية ضمن مقاطع طريق المرور السريع

مقاطع الطريق	من - الى	الطول/كم	الاهمية النسبية%	عدد محطات الخدمة
المقطع الاول	البصرة- الناصرية	٢٣٢	١٩.٧٩	٨
المقطع الثاني	الناصرية- السماوة- الديوانية	٢٤٢	٢٠.٦٤	٢٦
المقطع الثالث	الديوانية- حلة- بغداد- صلاح الدين	٢٤٠	٢٠.٤٧	٢٨
المقطع الرابع	صلاح الدين- نينوى	٢٢٧	١٩.٣٦	٨٢
المقطع الخامس	نينوى- فيشخابور	٢٣١	١٩.٧٠	٢٨
المجموع		١١٧٢	%١٠٠	١٧٢

المصدر: رياض جمعة خلف، الخدمات النقلية على طريق التنمية السريع في العراق، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، ٢٠٢٤، ص ٩٥.

ولا بد من الاشارة الى ان المديرية العامة للطرق والجسور في العراق تعمل وحسب المقترحات المقدمة لمشروع طريق التنمية، على تخريج الطريق من المدن الرئيسية، بهدف تلافي الازدحامات المرورية من خلال انشاء مقاطع حولية للطريق خارج المدن، لذلك سوف يصل الطول الاجمالي لطريق التنمية السريع الذي سيربط بين جنوب العراق والحدود العراقية- التركية ١١٩٠ كم، بينما يبلغ طول السكك الحديدية المزمع إنشاؤها ضمن المشروع ١١٧٥ كم، حسبما طرحته المديرية العامة للسكك الحديدية في العراق. كما ان الخصائص الشكلية لطريق التنمية تتضمن مرفقات التأثيث، التي تتمثل بجميع الادوات والوسائل المكملة للطريق والمساعدة على استخدامه، فهي تسهم بتحقيق السلامة المرورية والامان والراحة على طول الطريق، كما تمثل الانارة والاسيجة والعلامات المرورية والارشادية واللوحات التعريفية من اهم متطلبات انشاء طريق التنمية. ان الخدمات النقلية على امتداد طريق التنمية، سوف تعمل على دعم وتفعيل النشاط الصناعي من خلال توفير اماكن اقامة وتوقف (استراحات) على امتداد الطريق للسيارات الخاصة كافة البضائع بما فيها البضائع الصناعية، وقد بلغ اجمالي الخدمات النقلية على الطريق (١٧٢) خدمة، بينما بلغ المعدل اليومي لحركة سيارات نقل البضائع ضمن محوري طريق التنمية ذهاباً واياباً نحو (٤٨٠٦٠) سيارة يومياً، وعليه تتطلب هذه الحركة

توفير خدمات نقلية اخرى تنعكس بشكل ايجابي على تفعيل النشاط الصناعي ودعم مواصلة تلك الحركة ضمن طريق التنمية.

ثانياً: الامكانيات التشغيلية لطريق التنمية: ان الامكانيات التشغيلية للطرق البرية السريعة، تعد دالة على المستوى التنموي لأي اقليم جغرافي، اذ انها تمثل المحاور الاساسية في دعم الانشطة الاقتصادية والانتاجية والخدمية من جهة، كما انها تعد مؤشراً على تنفيذ المشاريع التنموية المخططة ضمن الهيكل المكاني لامتها من جهة اخرى<sup>(١٢)</sup>، وطريق التنمية يعد احد تسهيلات النقل البري بالسيارات، اذ تتناسب عبر محاوره حركة النقل وتوزيعها، وتباينها مكانياً وزمانياً، ويوضح جدول (٢)، مستوى التباين في حركة نقل السيارات ضمن مسارات طريق التنمية.

### جدول رقم (٢)

متوسط الحركة المرورية اليومية ضمن مقاطع طريق التنمية في العراق لسنة ٢٠٢٤

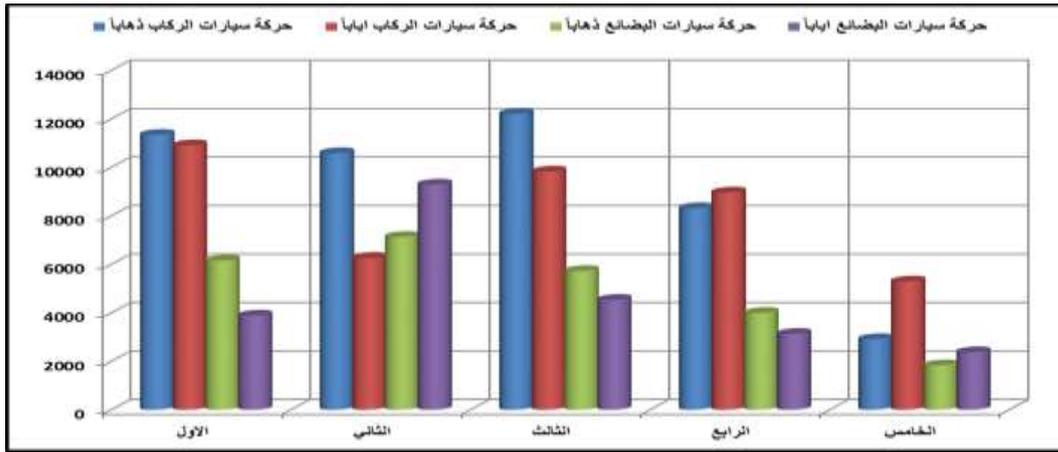
المقطع	اطوالها/ كم	اجمالي حركة السيارات	النسبة %	حركة سيارات الركاب			حركة سيارات البضائع				
				ذهاباً	اياباً	مجموع	%	ذهاباً	اياباً	مجموع	
الاول	٢٣٢	٣٢٢٩٢	٢٤	١١٣٤٠	١٠٩٠٨	٢٢٢٤٨	٢٥,٦٨	٦١٥٦	٣٨٨٨	١٠٠٤٤	٢٠,٨٩
الثاني	٢٤٢	٣٣٢٦٤	٢٤,٧	١٠٥٨٤	٦٢٦٤	١٦٨٤٨	١٩,٤٧	٧١٢٨	٩٢٨٨	١٦٤١٦	٣٤,١٧
الثالث	٢٤٠	٣٢٢٩٢	٢٤	١٢٢٠٤	٩٨٢٨	٢٢٠٣٢	٢٥,٤٣	٥٧٢٤	٤٥٣٦	١٠٢٦٠	٢١,٣٥
الرابع	٢٢٧	٢٤٤٠٨	١٨,١	٨٣١٦	٨٩٦٤	١٧٢٨٠	١٩,٩٥	٣٩٩٦	٣١٣٢	٧١٢٨	١٤,٨٣
الخامس	٢٣١	١٢٤٢٠	٩,٢	٢٩١٦	٥٢٩٢	٨٢٠٨	٩,٤٧	١٨٣٦	٢٣٧٦	٤٢١٢	٨,٧٦
المجموع	١١٧٢	١٣٤٦٧٦	١٠٠	٤٥٣٦٠	٤١٢٥٦	٨٦٦١٦	١٠٠	٢٤٨٤٠	٢٣٢٢٠	٤٨٠٦٠	١٠٠

المصدر: رياض جمعة خلف، الخدمات النقلية على طريق التنمية السريع في العراق، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، ٢٠٢٤، ص ١٠٠.

ويلاحظ من الجدول (٢)، ان المقطع الثاني البالغ طوله (٢٤٢ كم) احتل المرتبة الاولى بمتوسط حركة السيارات، اذ بلغت (٣٣٢٦٤) سيارة يومياً، وشكلت ما نسبته (٢٤.٧%) من اجمالي حركة السيارات على امتداد الطريق، وبذلك فإن امكانيته التشغيلية اعلى من المقاطع الاخرى، وقد حظي المقطع الاول الذي يبلغ طوله (٢٣٢ كم)، والثالث البالغ (٢٤٠ كم)، وبإمكانية تشغيلية بلغت (٢٤%) لكل مقطع من اجمالي حركة السيارات على امتداد الطريق، وذلك نتيجة لربط هذان المقطعان ما بين موانئ العراق ومناطق الظهير لها، بالتالي يزداد نشاط الحركة التجارية عليها، اما المقطع الرابع البالغ طوله (٢٢٧ كم)، فقد شكلت امكانية تشغيلية بنسبة (١٨.١%) من اجمالي الحركة، في حين جاء المقطع الخامس البالغ طوله (٢٣١ كم) بأدنى امكانية تشغيل بلغت (٩.٢%) من اجمالي الحركة على الطريق لعام ٢٠٢٤، شكل (١).

### شكل رقم (١)

الاهمية النسبية لمتوسط الحركة المرورية اليومية ضمن مقاطع طريق التنمية في العراق لسنة ٢٠٢٤



المصدر: الباحث بالاعتماد على بيانات جدول رقم (٢).

اما فيما يخص حركة نقل سيارات البضائع التجارية على الطريق فقد تباينت على امتداد الطريق ذهاباً واياباً، اذ بلغت نحو (٤٨٠٦٠) سيارة يومياً، كما تباينت كثافتها مكانياً ايضاً بين مقطع واخر، اذ بلغ عدد السيارات الخاصة بنقل البضائع بأنواعها المختلفة ضمن المقطع الثاني بنحو (١٦٤١٦) سيارة، اذ احتلت على نسبة قدرت بنحو (٣٤.١٧%) من اجمالي حركة سيارات نقل البضائع على الطريق، وسبب ذلك يعود الى ان هذه المقاطع ترتبط مع ميناء ام قصر في محافظة البصرة، الذي يمثل واجهة العراق البحرية مع مناطق الظهر ووصولاً الى العاصمة بغداد، وذلك يدل على الدور الكبير الذي يلعبه طريق التنمية في عملية لتبادل التجاري للعراق فيما لو تم انجازه بشكل كامل مع خط نقل السكة الحديدية المزمع انشائها مع الطريق البري الخاص بنقل البضائع والافراد، كما يلاحظ ان محاور الطريق قد شهدت تبايناً واضحاً في متوسط حركة السيارات الخاصة بنقل المسافرين، شكل (١)، اذ بلغ المعدل اليومي لسيارات نقل الركاب ذهاباً واياباً على امتداد الطريق بنحو (٨٦٦١٦) سيارة، حيث احتل المقطع الاول المرتبة الاولى بنحو (٢٢٢٤٨) سيارة، وبأهمية نسبية بلغت (٢٥.٦٨%) من اجمالي عدد سيارات نقل الركاب، بينما احتل المقطع الخامس على ادنى معدل يومي لنقل سيارات الركاب بنحو (٨٢٠٨) سيارة، وبأهمية نسبية بلغت (٩.٤٧%)، ويعود سبب ذلك الى ارتفاع كثافة السكان في المناطق الجنوبية، وازدهار النشاط الاقتصادي لكافة القطاعات، فضلاً عن قيام المحور الجنوبي من الطريق بربط الواجهة البحرية للعراق والموانئ القائمة عليها مع مناطق الظهر.

**ثالثاً: التركيب النوعي لحركة النقل عبر طريق التنمية السريع: تباينت حركة النقل كماً ونوعاً على امتداد طريق التنمية**

السريع بمحوريه الشمالي والجنوبي، تبعاً للتركيب النوعي، وحركة النقل، واستخدام المركبات وعلى النحو الاتي:

١- **حركة المسافرين:** يعتبر نقل الانسان ونتاجه المادي بأنواعه المختلفة من مكان لآخر، احد الاهداف الرئيسة للعملية النقلية، ونتيجة لتطور الحياة، واتجاه معظم المجتمعات البشرية الى الحياة المستقرة، ظهرت بواعث جديدة تحت الانسان على الانتقال من منطقة الى اخرى<sup>(١٣)</sup>، وبسبب موقع طريق التنمية الذي يتكون من محورين جنوبي يربط العاصمة بغداد مع الاجزاء الجنوبية من العراق بما فيها الموانئ البحرية في البصرة، وشمال يربط العاصمة بمحافظة صلاح الدين ومن ثم نينوى، ثم الى شمال العراق، لذلك فهي تشهد حركة مرور عالية للركاب على طول الطريق، وهذا من شأنه ان يرفع من كثافة حركة نقل الركاب على امتداد الطريق، ومن الجدول (٣) والشكل (٢)، نلاحظ ان مسار طريق التنمية

بمحوريه الجنوبي والشمالي شهد تبايناً واضحاً بين عامي (٢٠٢١ - ٢٠٢٣) في كثافة حركة المسافرين والوفود، اذ بلغ حجم الحركة للمسافرين في المحور الجنوبي (١٦٠٠٠٠) مسافر، وبأهمية نسبية بلغت (٤٤.٤%) من اجمالي الحركة، بينما بلغ في المحور الشمالي (٧٩٠٠٠) مسافر، وبأهمية نسبية بلغت (٢١.٩%) من اجمالي الحركة لعام ٢٠٢١، في حين ان كثافة حركة المسافرين والوفود عام ٢٠٢٣ بلغت في المحور الجنوبي (١٦٥٠٠٠) مسافر، وبأهمية نسبية بلغت (٢٦.٤%) من اجمالي الحركة ، بينما بلغ في المحور الشمالي (٩٠٠٠٠) مسافر، وبأهمية نسبية بلغت (١٤.٤%) من اجمالي الحركة.

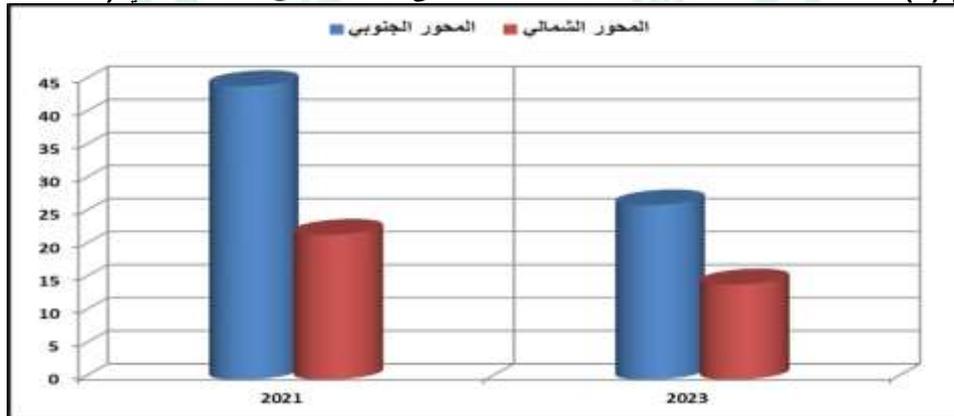
### جدول رقم (٣)

#### حركة المسافرين والوفود على محاور طريق التنمية لعامي (٢٠٢١ - ٢٠٢٣)

السنوات	اجمالي الحركة	المحور الجنوبي	الأهمية النسبية %	المحور الشمالي	الأهمية النسبية %
٢٠٢١	٣٦٠٠٠٠	١٦٠٠٠٠	٤٤,٤٤	٧٩٠٠٠٠	٢١,٩٤
٢٠٢٣	٦٢٥٠٠٠	١٦٥٠٠٠	٢٦,٤	٩٠٠٠٠٠	١٤,٤

المصدر: جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، الباب ٦، احصاءات وزارة النقل والاتصالات للسنوات (٢٠٢١ - ٢٠٢٣).

#### شكل رقم (٢) الأهمية النسبية لحركة المسافرين والوفود على محاور طريق التنمية لعامي (٢٠٢١ - ٢٠٢٣)



المصدر: الباحث بالاعتماد على بيانات جدول رقم (٣).

٢- حركة البضائع: تعد منظومة النقل بأنواعها المختلفة شريان الحياة الاقتصادية، من خلال دوره الفعال في تحقيق الترابط المكاني بين المناطق المختلفة، ومن ابرز وظائف طرق نقل بالسيارات هي نقل البضائع من مناطق انتاجها الى مناطق استهلاكها، ومن المناطق ذات القيمة المادية المحدودة الى المناطق ذات القيمة المادية العالية، وبذلك يعد طريق

التنمية السريع احد اركان عمليات التبادل التجاري المهم للعراق، فهو يربط الموانئ البحرية للعراق بظهيرها على اليابس، كما انه يربط العديد من المنافذ الحدودية المهمة في عمليات التبادل التجاري، ومن الجدول (٤) والشكل (٣)، نلاحظ ان كمية البضائع المنقولة بأنواعها المختلفة ضمن المحور الشمالي بلغت نحو (٢٠٩٣٠٥) طن، وبأهمية نسبية بلغت (٤٩%) من اجمالي حركة البضائع على الطرق البرية العراقية كافة، بينما بلغت في المحور الجنوبي بنحو (٢٣٤٩٢٠) طن، وبأهمية نسبية بلغت (٣٩.٧%) من اجمالي كمية البضائع المنقولة على محاور الطرق البرية في العراق، ويتضح من خلال ذلك الدور المهم والفاعل لطريق التنمية في عمليات التبادل التجارية الداخلية والخارجية.

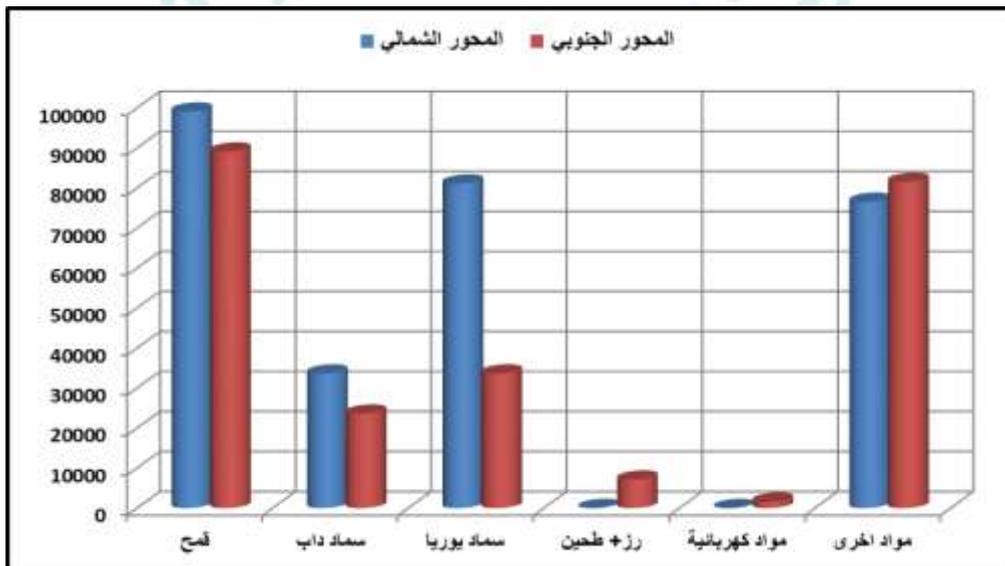
#### جدول رقم (٤)

التركيب النوعي لحركة نقل البضائع ضمن محاور طريق التنمية السريع لعام ٢٠٢٣

الاهمية النسبية %	المجموع	التركيب النوعي للبضائع المنقولة ضمن محوري طريق التنمية - بالطن					محاور الطريق	
		مواد اخرى	مواد كهربائية	رز + طحين	سماد يوريا	سماد داب		قمح
٤٩	٢٠٩٣٠٥	٧٦٥٣٦	-	-	٨١٠٩٣	٣٣٦١٩	٩٩٠٧٥	المحور الشمالي
٣٩,٧	٢٣٤٩٢٠	٨١٥١٤	١٥٨٩	٧١٠٠	٣٣٦١٩	٢٣٥٨٧	٨٩١٠٠	المحور الجنوبي

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للنقل البري، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣.

شكل رقم (٣) الاهمية النسبية لحركة نقل البضائع ضمن محاور طريق التنمية السريع لعام ٢٠٢٣



المصدر: الباحث بالاعتماد على بيانات جدول رقم (٤).

رابعاً: **حجم الحركة المرورية المتوقعة على طريق التنمية:** ان مضمون جغرافية النقل بمنظور اقتصاديات المكان، يركز على تحليل ابرز متطلبات وخصائص الانظمة النقلية، فضلاً عن التركيب الكمي والنوعي لحركة النقل، وهذا يتطلب دراسة وتقييم توقعات الحركة المرورية على طريق التنمية، وحسب مراحل انجاز المشروع، فيما يخص حركة الركاب و شحن البضائع، جدول (٥)، اذ ان نطاق دراسة الحركة المرورية، تفيد في معرفة التنبؤات المستقبلية الخاصة بتدفقات حركة البضائع والركاب ضمن طريق التنمية، لغرض تلبية احتياجاتها في المستقبل، وبهدف اعطاء رؤية مستقبلية واضحة عن حجم الحركة المتوقعة على طريق التنمية، الذي سيربط اسيا واوربا عبر العراق، فضلاً عن حركة النقل داخل العراق، وحسب مراحل الانجاز التالية:

١- **المرحلة الاولى ٢٠٢٨:** تعد هذه المرحلة بداية مشروع طريق التنمية في عام ٢٠٢٨، لأقامه وتشغيل المشروع بعد اكمال ميناء الفاو، الذي يعد بوابة مشروع طريق التنمية، حيث تعمل محطات المشروع وفق هذه المرحلة لمدة (٦) ساعات باليوم، وعلى مدار ٣٣٥ يوماً في السنة، وتشير التقديرات حسب الامكانيات التشغيلية لطريق التنمية في مرحلته الاولى، الى ان اعداد سيارات نقل المسافرين على طريق التنمية ستصل الى (٢٩.٥) مليون سيارة سنوياً، اي ما يقارب (٨٨٠٦٠) سيارة يومياً. اما فيما يتعلق بسيارات شحن البضائع، فمن المتوقع ان تصل اعداد الحاويات المنقولة عبر الطريق نحو (١.٨) مليون حاوية سنوياً، اي ما يقارب (٣٥٧٣) حاوية يومياً، علماً انه سيتم اعتماد نظام شحن الحاويات بنوعين الاول الحاويات النمطية الصغيرة (TEL)، والثاني الحاويات الكبيرة (Buik).

٢- **المرحلة الثانية ٢٠٣٨:** تشهد هذه المرحلة ارتفاعاً واضحاً في حجم الحركة المتوقعة، وذلك نتيجة لزيادة الطلب على النقل، وللمزايا التي يتمتع بها الطريق، لاسيما قصر زمن الرحلة، اذ ان نظام النقل يسعى الى تحقيق خدمة نقل بأسرع وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة، فضلاً عن اكتمال المرافق اللوجستية الخاصة بالطريق والتي كانت قيد الانجاز خلال المرحلة الاولى، وتشير التوقعات بأن اعداد سيارات نقل المسافرين على طريق التنمية خلال هذه المرحلة سيصل الى (٨٣) مليون سيارة، اما عن حركة نقل البضائع بالشاحنات فيتوقع ان تصل الى (٢.١) مليون حاوية سنوياً كحد ادنى.

٣- **المرحلة الثالثة ٢٠٥٠:** خلال هذه المرحلة يتوقع ان يصل المشروع الى اقصى طاقاته التشغيلية، اذ سيتم اكمال كافة المرافق المتعلقة بإنجاز مشروع طريق التنمية، ويتوقع ان تصل اعداد سيارات نقل المسافرين خلال هذه المرحلة الى (٤٧) مليون سيارة سنوياً، اما فيما يخص حجم حركة نقل البضائع فتقدر بنحو (٣) مليون حاوية سنوياً، وبذلك سيوفر طريق التنمية او ما يعرف (بالقناة الجافة) فرصاً ومزايا اقتصادية كبيرة للعراق والدول المجاورة التي ترتبط بطريق التنمية وفي كافة المجالات.

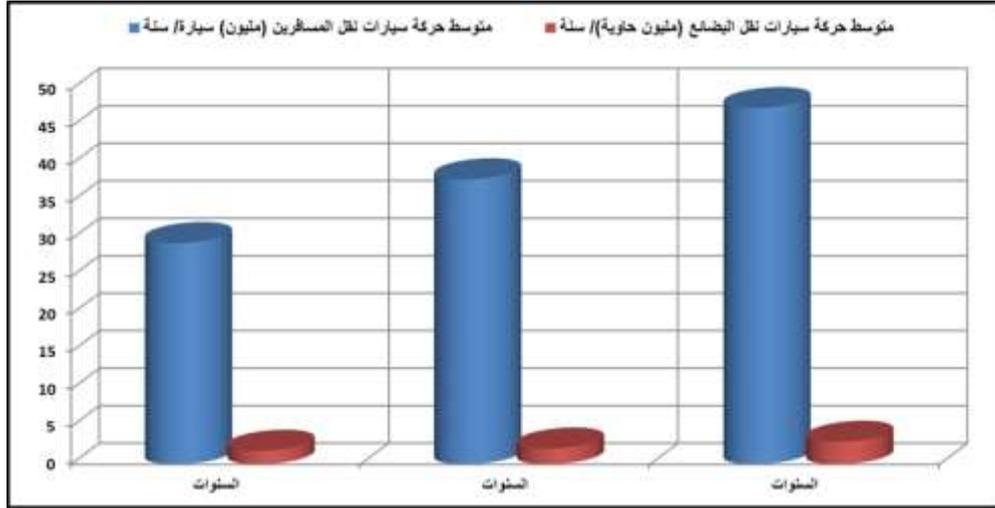
#### جدول رقم (٥)

حجم الحركة المرورية المتوقعة على طريق التنمية للمدة (٢٠٢٨ - ٢٠٥٠)

السنوات	متوسط حركة سيارات نقل المسافرين (مليون) سيارة/ سنة	متوسط حركة سيارات نقل البضائع (مليون حاوية) / سنة
٢٠٢٨	٢٩,٥	١,٨
٢٠٣٨	٣٨	٢,١
٢٠٥٠	٤٧,٥	٣

المصدر: جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديدية، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣، ص ٣٠.

شكل رقم (٤) الأهمية النسبية لحجم الحركة المرورية المتوقعة على طريق التنمية للمدة (٢٠٢٨ - ٢٠٥٠)



المصدر: الباحث بالاعتماد على بيانات جدول رقم (٥)

### المحور الثالث

#### مساهمة طريق التنمية في تحقيق التنمية الاقتصادية في العراق

يعتبر قطاع النقل بصفة عامة مهماً في التنمية الاقتصادية وتحقيق النمو الاقتصادي في البلد، وقد اثبتت التجارب ان رؤوس الاموال الاجنبية تأبى المخاطرة في دول لا ترقى شبكاتھا الطرقية لمواصفات معينة، وبخاصة الدول النامية مثل العراق، وذلك بسبب ان شبكة الطرق تعتبر من أهم الضمانات والدلالات التي تبين الصحة الجيدة للتبادلات التجارية داخلياً وخارجياً، كما تؤكد الدراسات ان مشروع طريق التنمية او ما يعرف بـ (القناة الجافة)، سوف تتجاوز مردوداته المالية المتحققة والمتوقعة (٤) مليار دولار سنوياً خلال المرحلة الاولى من انجازه، ويعتبر ذلك دخلاً اضافياً غير نفطياً سيضاف لخزينة الدولة العراقية، وبذلك سيكون الطريق كفيلاً بإنشاء اقطاب اقتصادية جديدة تسمح بخلق مناصب شغل جديدة ودائمة في البلاد، ويمكن تسجيل مساهمة طريق التنمية المتوقعة في التنمية الاقتصادية من خلال ما يأتي:

١. المساهمة في الدخل القومي وتحقيق النمو الاقتصادي: أن تمكن العراق من إنشاء طريق التنمية البري، فإنه سيكون من الممكن استثمار هذا الطريق كبوابة للدخول في شراكات اقتصادية اقليمية مع دول جوار العراق، تتعلق

بإنشاء شبكة نقل إقليمية متعددة الوسائط، تكون فيها الشبكة العراقية حلقة الوصل الرئيسية بين هذه الدول، لربط حركة التجارة البينية او جزء مهم منها، وهذا ما قد يحقق عوائد مالية مجزية من خلال تعرفه العبور، تعتبر مصدراً جديداً لخزينة العراق العمومية، مما يعزز ذلك دخل الدولة ويساهم في تحقيق النمو الاقتصادي، ومع مرور الوقت ونجاح هذه الشبكة عملياً واقتصادياً، فإن هذه الميزة ستصبح مصدر قوة للعراق، ترفع من مكانته الاقتصادية والسياسية بين دول المنطقة.

**٢. دور طريق التنمية في توفير فرص العمل:** يعتبر العنصر البشري الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها. ولا تقتصر عملية النقل على قائد المركبة بل تتناول جوانب مختلفة ومتعددة كمساعدى السواق والمضيفين وموظفي إدارة وميكانيكيين وعمال صيانة وعمال خدمات ومنفذي مشاريع النقل ومهندسين بمختلف الاختصاصات، إن توفير ملاكات بشرية كافية للإيفاء بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار إن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري. وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات، وبذلك سيعمل مشروع طريق التنمية العراقي على توفير (١٠٠) الف فرصة عمل جديدة ودائمة، ستسهم في القضاء على البطالة.

**٣. المساهمة في تنشيط وتدعيم القطاعات الاقتصادية:** إن أهمية طريق التنمية بالنسبة للمشاريع الاقتصادية وعلى اختلاف أنواعها، سواء كانت صناعية أم زراعية أم خدمية أم تجارية، تتضح عندما تسعى هذه المنشآت لاستخدام الأساليب الحديثة والمتطورة في التشغيل باتجاه تخفيض كلفة الإنتاج للوحدة الواحدة، مما يستلزم بالمقابل أن يدعمه توافر وسائل نقل تمكنه من الوصول إلى الأسواق في الوقت المناسب والكلفة المناسبة، كذلك تبرز أهمية النقل بالنسبة للمشروع من خلال تأثيره على مكان توطئه، نرى إن إنشاء السكك الحديدية وتقدم استخدام الشاحنات في عمليات النقل أدى إلى توطن المشروع في المكان الاقتصادي الملائم لعمليات الإنتاج دون التقيد بالمفهوم القديم بإنشاء المشاريع المختلفة قرب مجرى الماء باعتباره أفضل وسيلة للنقل وباقل كلفة. ومن اهم القطاعات الاقتصادية التي سيعمل طريق التنمية العراقي على دعمها وتنشيطها هي:

**أ. قطاع الصناعة:** ان اقامة أية صناعة من الصناعات لا يمكن ان تكون ذات مردود اقتصادي، ما لم يتم ربطها بشبكة من طرق النقل سواء كانت طرق سيارات ام سكك حديد، وعليه أن تمكن العراق من إنشاء منظومة النقل الحديثة الخاصة بطريق التنمية، وما يرتبط بها من صناعات، ستؤهله لان يكون لاعبا اقليميا في قطاع الصناعة والنقل، كما يمكن أن يتحول الطريق إلى شريان حيوي للاقتصاد، إذ يمكن إنشاء مدن صناعية ومدن سكنية تحيط بالطريق، فضلاً عن دوره الأساسي الذي أنشئ لأجله، وهو إسناد ميناء الفاو الكبير الذي لا يمكن أن يتم بدون هذا الطريق، لاسيما في استيعاب آلاف الشاحنات القادمة من (٢٥) دولة أوروبية ذاهبة باتجاه الخليج، وبالمقابل استيعاب السلع التي تأتي من الصين ومن الهند وشرق آسيا باتجاه أوروبا. ونظراً لضخامة مشروع طريق التنمية، فإن الأمر لن يقتصر على إقامة شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية فقط، بل ستنشئ مدنٌ صناعية ومنشآت خدمية على طول مسار الطريق الذي أختير له أن يسير خارج مراكز المدن عبر الصحراء؛ وذلك لسببين أولاً، للاستفادة من سهولة التضاريس وغياب المناطق الوعرة وانتفاء الحاجة للأنفاق المكلفة؛ وثانياً، لتحفيز هجرة سكانية خارج المناطق الحضرية الواقعة على الأنهار بسبب

ما سيخلق من فرص عمل مرتبطة بالمشروع، لذا، فإنه تم طرح "طريق التنمية" بوصفه مشروعاً تنموياً متعدد الأبعاد، ستكون له آثاراً كبيرة في الواقع الاقتصادي العراقي، في حال نجاحه، كما ان الخدمات النقلية المقامة على امتداد طريق التنمية، سوف تعمل على دعم وتفعيل النشاط الصناعي من خلال توفير اماكن اقامة وتوقف "استراحات" على امتداد طريق السيارات ضمن طريق التنمية الخاصة بنقل المسافرين والبضائع بأنواعها المختلفة، بما فيها البضائع الصناعية، وقد بلغ اجمالي الخدمات النقلية على امتداد طريق التنمية نحو (١٧٢) خدمة، وبذلك سيعمل طريق التنمية فيما لو تم انجازه بشكل كامل، على زيادتها بشكل يتناسب مع الزيادة في حركة النقل على الطريق، وسينعكس ذلك بشكل ايجابي على تفعيل النشاط الصناعي ودعم مواصلة تلك الحركة.

**ب. قطاع الزراعة:** يساهم مشروع طريق التنمية في تسهيل عملية تسويق المنتجات الزراعية، فضلا عن ذلك، فإن ميناء الفاو الكبير وشبكة النقل البري الخاص بطريق التنمية العراقي المرتبط مع دول الجوار، قد يساعد في جذب جزء من حركة نقل البضائع والمتجهة من شبه القارة الهندية ودول الخليج نحو دول أوروبا، وكما هو معروف في قطاع النقل، فإن هناك الكثير من أنواع السلع والبضائع ذات الحساسية العالية للوقت بمعنى ان هناك حاجة ملحة لنقل مثل هذه البضائع بأسرع وسيلة ممكنة الى الدول المستوردة، لأسباب منها تتعلق بسرعة التلف، طلب طارئ في بلد الاستيراد، او شحنات خاصة ترتبط بحدث او موسم معين، ومن هذه البضائع على سبيل المثال، المنتجات الزراعية، منتجات الالبان، الادوية، بعض الأجهزة والمعدات التخصصية، الشحنات المتعلقة بالدفاع والتسلح وغيرها، ففي مثل هذا النوع من الشحنات لن يكون سعر النقل ذو أولوية كبيرة، طالما ان عامل زمن الوصول هو الأهم، لذلك فإنه من الممكن أن تكون طريق التنمية البري العراقي جاذب لهذه الشحنات، لميزته في تقديم أقصر الطرق البرية وأسرعها باتجاه أوروبا، وهذا الباب قد يحقق إيرادات عبور مجزية للاقتصاد العراقي في المستقبل، على شرط ان تكون هناك دراسات جدوى فنية، مالية، تسويقية تشير الى جدوى هذا المشروع وإمكانية نجاحه في اختراق الأسواق الخارجية وجذب الزبائن، مع توفر ضمانات ان العمل سيكون في ظل بيئة سياسية وأمنية واقتصادية مستقرة وذات أمان مستدام.

**ج. قطاع التجارة:** يساهم مشروع طريق التنمية في ازدهار الأنشطة التجارية، لدوره الكبير في عمليات التبادل التجاري الداخلي والخارجي، بسبب ربح الوقت اثناء قطع المسافات وسهولة التواصل، وإن إنشاء العراق لميناء حديث وبطاقات استيعابية كبيرة، كميناء الفاو الكبير، يعد ضرورة استراتيجية للعراق، حيث ان ذلك سيرفع من طاقاته الاستيرادية والتصديرية وسيكون مفصل محوري في منظومة التنمية وتطوير المشاريع الإنتاجية بكافة أصنافها في العراق، ويمكن لهذا الميناء ان يكون بوابة لتصدير المنتجات العراقية للخارج، وبالمقابل فإن هذا الميناء الحديث يتطلب إنشاء شبكة واسعة من طرق النقل البرية الحديثة (طريق التنمية)، والمرتبطة بمنشآته، من طرق وجسور وانفاق او شبكة سكك للنقل التجاري تتناسب مع حجم عمليات الميناء وبطاقات تصميمية قابلة للزيادة، لضمان أفضل كفاءة ممكنة لعمليات نقل البضائع، مما يساهم ذلك في زيادة الإيرادات المتحققة منه، والتي ستضاف الى خزينة الدولة العراقية.

**د. قطاع السياحة:** يعد النقل البري (السيارات، السكك الحديدية)، احد الاسباب التي تساهم وبشكل كبير في ازدهار الأنشطة السياحية في أي بلد، فمن خلال طرق ووسائل النقل بأنواعها المختلفة، يتم فيها توفير فرص الاستثمار

والتشغيل للمواقع السياحية، ذات الطابع السياحي او الحضاري او التاريخي او الديني، بمعنى ان النقل يمثل القاعدة الاساسية للسياحة ورواجها في المجتمع، فمهما كانت المواقع السياحية ذات امكانيات سياحية عالية، الا انها لا يمكن ان تكون ذات جاذبية كبيرة ما لم يتم ربطها بشبكة من مسارات الطرق التي تؤمن سرعة وسهولة الوصول لتلك المواقع<sup>(١٤)</sup>، وتعد المرتكزات السياحية أحد ابرز العوامل المؤثرة في امتداد طريق التنمية بمحوريه الشمالي والجنوبي، من اقصى جنوب العراق الى اقصى شماله، وكذلك الخدمات النقلية القائمة على امتداد الطريق، لذلك فإن امتداد طريق التنمية سيسهم في خدمة حركة النقل ضمن المناطق المخدومة بشكل فعلي من طريق التنمية، واستناداً لما سبق يمكن القول، ان قطاع السياحة أسهم في رسم الملامح الحالية لطريق التنمية، وفي ذات الوقت فإن طريق التنمية سوف يعمل على احداث تنمية سياحية، من خلال توفير حركة نقل اقليمية وعالمية عبر العراق، ومن ثم سوف يعمل على زيادة الجذب نحو المواقع السياحية التي تشكل احد ابرز الموارد الاقتصادية في البلاد، وذلك نابع من دور سهولة وسرعة الوصول في تحديد زمن الاقامة عند السائح وتحديد نوع الوساطة النقلية التي يرغب السائح باستخدامها.

#### الخاتمة:

يعبر قطاع النقل الدعامة الاساسية التي تركز عليها البرامج التنموية للدولة، نظراً لما لهذا القطاع من دور كبير وتأثير واضح في تطور الشعوب وعلى مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والعمرائية، سواء كان ذلك في الدول النامية او المتقدمة، اذ ان تقدم الدول يمكن قياسه بمدى تقدم وسائل النقل فيها، لذلك يعتبر طريق التنمية المستقبلي ذو أهمية كبيرة في تحقيق التنمية المكانية المتوازنة لكافة القطاعات الاقتصادية، فضلاً عن دوره في اضافة مصدر دخل جديد لخزينة الدولة، واستحداث مناصب شغل جديدة، وفك العزلة عن التجمعات السكانية المحاذية للطريق، بالتالي يؤدي ذلك الى انتعاش الصناعات التقليدية، ويمكن ايجاز ابرز النتائج والتوصيات التي تم التوصل اليها من خلال ثنايا هذا البحث فيما يلي:

#### الاستنتاجات :

١. يلعب طريق التنمية دوراً كبيراً في احداث التنمية الاقتصادية، وتؤكد مؤشرات الاقتصاد الكلي في العراق على أهمية هذا الطريق في خلق الثروة وزيادة النمو الاقتصادي، وخلق فرص عمل بما يدعم متطلبات العملية التنموية للاقتصاد العراقي.
٢. سيتم إنجاز مشروع التنمية خلال ثلاث مراحل، المرحلة الأولى عام ٢٠٢٨، فيما ستنتجز المرحلة الثانية عام ٢٠٣٨ والثالثة عام ٢٠٥٠، بالتزامن مع وصول ميناء الفاو إلى كامل طاقته الإنتاجية والاستيعابية بعد اكتمال تلك المراحل.
٣. ان مشروع طريق التنمية او القناة الجافة ستعيد العراق الى دوره الفعال في التجارة العالمية بين شرق اسيا والخليج العربي مع تركيا ثم الى اوربا، من خلال مد طريق بري يؤمن امكانية وصول البضائع برحلة برية لا تتجاوز (١٥) يوماً بدلاً من رحلة بحرية تصل الى (٣٠) يوماً.
٤. ان مشروع طريق التنمية فيما لو تم انجازه بالكامل، ستكون له مساهمة حقيقية وفعالة في تحقيق التنمية الاقتصادية، وذلك من خلال اسهامه في تشجيع مختلف القطاعات الاقتصادية والشركات على الاستثمار في قطاع النقل.

٥. هناك اهتمام كبير من قبل الحكومة العراقية بمشروع طريق التنمية، غير ان عدم الحرص على الشركات المكلفة بإنجاز المشروع، سيسبب مشاكل في انجازه وعدم تسليمه في وقته المحدد .
٦. ان مشروع طريق التنمية او ما يعرف بـ (القناة الجافة)، سوف تتجاوز مردوداته المالية المتحققة والمتوقعة (٤) مليار دولار سنوياً خلال المرحلة الاولى من انجازه، ويعتبر ذلك دخلاً اضافياً غير نفطياً سيضاف لخزينة الدولة العراقية.
٧. ان مشروع طريق التنمية فيما لو تم انجازه بشكله الكامل سيعمل على توفير (١٠٠) الف فرصة عمل جديدة ودائمة، ستسهم في القضاء على البطالة التي يعاني منها العراق منذ سنوات سابقة.
٨. مع أن مشروع "طريق التنمية" قد لا ينتج عنه الأثر الجيو سياسي والجيو اقتصادي الكبير، على الأقل في السنوات القليلة المقبلة، لكنّه قد يُسهم فعلاً في تعزيز الدينامية الاقتصادية الداخلية التي تُعاني من استمكان السياسات الريعية غير المُنتجة.

#### التوصيات :

١. العمل على اتخاذ الاجراءات اللازمة لرفع مستوى قطاع النقل، لمواجهة متطلبات التقدم الاقتصادي وتحقيق التنمية الاقتصادية في البلاد، من خلال المباشرة بإنجاز طريق التنمية او ما يعرف بـ (القناة الجافة)، الذي سوف تتجاوز مردوداته المالية المتحققة والمتوقعة (٤) مليار دولار سنوياً خلال المرحلة الاولى من انجازه، ويعتبر ذلك دخلاً اضافياً غير نفطياً سيضاف الى خزينة الدولة العراقية.
٢. بالنظر الى تحديات الاقتصاد العراقي، هناك ضرورة ملحة بأن ينوع العراق من اقتصاده للتخفيف من اعتماده على النفط وتحقيق تنمية مستدامة، ولبلوغ هذا الهدف، لابد من تطوير قطاع النقل وكذلك الصناعات المرتبطة به، التي هي ذات قيمة مضافة عالية، وتساهم في تكامل الانشطة الاخرى ذات الصلة بالقطاع الصناعي.
٣. ضرورة العمل على منح مشروع طريق التنمية للشركات الاجنبية، لان ذلك سيسهم في توفير الخبرة للشركات الوطنية، بالتالي سيساعدها ذلك في انجاز المشاريع الوطنية القادمة بنفسها.
٤. أن مشاريع شق الطرق البرية (السيارات، السكك الحديدية)، ورفضها تعد من أكثر المشروعات إنتاجية في العالم، نظراً لما تحقّقه من وفورات اقتصادية كبيرة ، وعليه فإن أي مبلغ يتم إنفاقه على إنشاء ورفض وتوسيع شبكة الطرق، له مردود مباشر وسريع على تخفيض تكلفة النقل ومن ثم زيادة النمو الاقتصادي وتحقيق متطلبات التنمية، وهذا بطبيعة الحال ما يسعى الى تحقيقه مشروع طريق التنمية المستقبلي .
٥. استغلال الطاقات البشرية من مختصين وباحثين في مجال هندسة النقل وباحثين جغرافيين كل في حقل اختصاصه، فضلاً عن اعداد خطة متكاملة تهدف الى توسيع طرق النقل وحل مشكلاتها وكل ما يعيق مرونة الحركة المرورية عليها .

#### المصادر والمراجع

١. حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الكوفة، ٢٠٢٣، ص ٤.

٢. نبيل جعفر عبد الرضا، الأهمية الاقتصادية لمشروع طريق التنمية في العراق، الحوار المتمدن-العدد: ٧٦٥٢، ٢٠٢٣، تاريخ الاطلاع ٢٦/٨/٢٠٢٤، منشور على الرابط: <https://www.ahewar.org>
٣. فراس عباس هاشم، مشروع طريق التنمية العراقي، رهانات دبلوماسية بإبعاد استراتيجية- جيوسياسية، سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، ٢٠٢٣، ص٧.
٤. طريق التنمية: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب)، تاريخ الاطلاع ٩/٩/٢٠٢٤، مقال منشور على الرابط: <https://www.bbc.com>
٥. عبدالله حسون محمد، الابعاد الاقتصادية والاجتماعية والحضارية للموقع الجغرافي للعراق، مجلة ديالى، العدد ٣٣، ٢٠٠٩، ص٣.
٦. جعفر الحسني، مشروع ميناء الفاو الكبير- البوابة الرئيسية لتجارة العراق الخارجية والقناة الجافة، دراسة تحليلية موجزة، دراسة غير منشورة.
٧. نبيل جعفر عبد الرضا، منشور على الرابط: <https://www.ahewar.org> ، مصدر سابق.
٨. جمهورية العراق، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديدية، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣، ص٣٦.
٩. فراس حسين علي الصفار، طريق التنمية خطوة مهمة لتطوير الاقتصاد العراقي، باحث في قسم إدارة الازمات، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة كربلاء، ٢٠٢٤، تاريخ الاطلاع ١٠/٩/٢٠٢٤، على الرابط: <https://kerbalacss.uokerbala.edu>.
١٠. زين العابدين علي صفر، جغرافية النقل، كلية الآداب، جامعة كركوك، ٢٠١٥، ص١١٠.
١١. رياض جمعة خلف، الخدمات النقلية على طريق التنمية السريع في العراق، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، ٢٠٢٤، ص٩٥.
١٢. محمد هاشم ذنون، وقيصر سامي صالح، الطرق الريفية في محافظة كركوك- دراسة في اقتصاديات المكان، مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية، المجلد ٢٩، العدد ٩، الجزء الثاني، ٢٠٢٢، ص١٨١.
١٣. طه احمد صالح، الاقتصاديات المكانية لطريق الموصل- ربيعة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم الانسانية، ٢٠٢٢، ص٤٤.
١٤. شيتير عادل جملاوي ربيعة، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية السياحية - دراسة حالة الجزائر-، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والتجارة، ٢٠١٥، ص١٢.