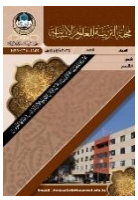
Journal of Education for Humanities

A peer-reviewed quarterly scientific journal issued by College of Education for Humanities / University of Mosul



Geo-economic Development Road in Iraq (Railway Transportation as a Sample)

Muhammad Hashem Dhanoun [1] **Riyad Jumaa Khalaf Muhammad[2]**

University of Al Mosul /College of Education for Humanities/Department of Geography / Mosul , Iraq[1,2]

Article information

Received : 15/12/2024

Accepted: 15/2/2025

Published 10/7/2025

Keywords

Geo-economic, development path, railway development path

Correspondence:

Riyad Jumaa Khalaf

riad.22ehp141@student.uo

Abstract

Iraq has come to realize the importance of finding new visions that keep pace with the geo-economic changes due to its geographical location, which has made it a center for trade in the Middle East and a passage for trade caravans from Asia on their way to Europe, such as the famous Silk Road and the routes coming from India and Iran to the Mediterranean coast in the era preceding the establishment of the Suez Canal. Hence came the idea of the dry canal project, which restores Iraq's effective role in trade exchange between East Asia and the Arabian Gulf with Turkey and Europe by extending a road that ensures the possibility of goods arriving in a land journey not exceeding 15 days instead of a sea journey of up to 30 days, with two paths, one of which is a railway line with a length of 1176. Accordingly, this research aims to study the geo-economic development path in its extension within the borders of Iraq and its impact on the economic structure of Iraq and a spatial analysis of the railway transport project, the total length of which reached about 2893 in 2022, with 4 main lines linking the Iraqi governorates together, and the number of trains reached

about 33 trains with a traffic volume estimated at about 143 thousand passengers and about 406964 tons of goods for the same year, compared to an expected traffic volume in the future after the completion of the line estimated at about 14.5 million passengers and about 2 million tons of goods annually in its first stages of operation, so that the research can estimate the levels of spatial and economic efficiency of land transport by railway, and look to the future in short and long-term time stages until 2050.

DOI: *********,, ©Authors, 2025, College of Education for Humanities University of Mosul.
This is an open access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

جيواقتصادية طريق التنمية في العراق (النقل بالسكك الحديد انموذجاً)

محمد هاشم ذنون [١] **رياض جمعة خلف محمد** [٢]

جامعة الموصل / كلية التربية للعلوم الانسانية / قسم الجغرافية / موصل ، العراق [٢،١]

معلومات الارشفة

تاريخ الاستلام : ٢٠٢٤/١٢/١٥

تاريخ القبول : ٢٠٢٥/٢/١٥

تاريخ النشر : ٢٠٢٥/٧/١٠

الكلمات المفتاحية :

جيو– اقتصادية ، طريق التنمية ، طريق التنمية السككي

معلومات الاتصال

رياض جمعة خلف

riad.22ehp141@student.uo

الملخص

لقد اصبح العراق يدرك اهمية ضرورة ايجاد رؤى جديدة تواكب المتغيرات الجيو اقتصادية لموقعه الجغرافي الذي جعل منة مركز للتجارة في الشرق الاوسط وممرا للقوافل التجارية من اسيا في طريقها الى أوربا كطريق الحرير الشهير والطرق القادمة من الهند وايران الى سواحل البحر المتوسط في الحقبة التي سبقت انشاء قناة السويس . ومن هنا جاءت فكرة مشروع القناة الجافة التي تعيد للعراق دوره الفعال في التبادل التجاري ما بين شرق اسيا والخليج العربي مع تركيا و أوربا من خلال مد طريق يؤمن امكانية وصول البضائع برحلة برية لا تتجاوز ١٥ يوما بدلا من رحلة بحرية تصل الى ٣٠ يوميا بمسارين احدهما خط سكك حديد بطول ١١٧٦ . وعلية يهدف هذا البحث الى دراسة جيواقتصادية طريق التنمية في امتداده ضمن حدود العراق واثره على الهيكلية الاقتصادية للعراق و تحليل مكاني لمشروع النقل السككي الذي بلغ مجموع اطواله نحو ٢٨٩٣ في عام ٢٠٢٢وبواقع ٤ خطوط رئيسة تربط المحافظات العراقية مع بعضها وبلغ عدد القطارات نحو ٣٣ قطار وبحجم حركة قدرت بنحو ١٤٣ الف مسافر وزهاء ٤٠٦٩٦٤ طن من البضائع للعام ذاته ، يقابله حجم حركة متوقعة في المستقبل بعد انجاز الخط تقدر بنحو ١٤.٥ مليون مسافر ونحو ٢ مليون طن من البضائع سنويا في مراحل تشغيله الاولى ، ليتسنى للبحث تقدير مستويات الكفاءة المكانية والاقتصادية للنقل البري بالسكك الحديد، واستشراق المستقبل بمراحل زمنية قصيرة وطويلة الاجل حتى عام ٢٠٥٠.

DOI: **********,, ©Authors, 2025, College of Education for Humanities University of Mosul.
This is an open access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

المقدمة /

يعد النقل البري بشكل عام والنقل بالسكك الحديد على وجه الخصوص من الانظمة النقلية القادرة على خلق منفعة مكانية في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية وحتى السياسية ، وتعد انظمة النقل بكافة عناصرها لاسيما خطوط سكك الحديد احدى ابرز تسهيلات النقل والبنى التحتية في بيئات توطنها لدورها في تنظيم كافة اوجه الانشطة البشرية والانتاجية والخدمية على امتداها كمناطق عرض أو طلب ضمن مفردات الاقتصاديات المكانية والوظيفية ، اخذين بيعن الاعتبار ان خطوط سكك الحديد حلت مسألتين الاولى الحمولة الاقتصادية على اليابس للمواد كبيرة الحجم والسلع ذات الحمولة الكبيرة . والثانية سرعة الحركة النسبية لعدد كبير من الاشخاص والسلع . وعليه فأن هذا البحث يهدف الى دراسة الابعاد المكانية والاقتصادية لطريق التنمية كمشروع يربط بين اسيا و أوربا ضمن حدود العراق اضافة الى تحليل واقع الحال للنقل بالسكك الحديد على مستوى العراق وتحديد الملامح المستقبلية لقطاع النقل السككي في حالة استكمال المراحل التخطيطية لمشروع طريق التنمية في العراق.

وعليه تجسد **مشكلة البحث** بأن تدني كفاءة النقل بسكك الحديد في العراق تعد احدى الدوافع الرئيسة لاستكمال مراحل تنفيذ مشروع طريق التنمية السككي بهدف تحقيق الغاية المنشودة من تدفق المسافرين والبضائع بين مناطق العرض والطلب على المستوى العالمي

اما **فرضية البحث** فهي تنطلق من فرضية علمية مفادها ان التغيرات المكانية والاقتصادية المتوقع للعراق ان يحققها من خلال المراحل الزمنية لمشروع طريق التنمية ترتكز على النقل بالسكك الحديد لقدرتها على تعظيم الوفورات باستغلال هبات الموقع والموضع للعراق .

اما **منهجية البحث** ينطوي البحث في دراسة التحليل تحت لواء جغرافية النقل مما تطلب اعتماد المنهج البنيوي لتحديد علاقة التأثير المتبادل بين ابرز الفرص المتاحة في البيئة المكانية للنقل بالسكك الحديد وملامحها المستقبلية ضمن مشروع طريق التنمية على مستوى العراق اضافة الى الاعتماد على الاساليب التقنية والبيانات الصادرة عن الجهات الحكومية متمثلة بوزارة النقل والشركة العامة للسكك في العراق

وقد توصل البحث الى جملة من **الاستنتاجات** كان ابرزها ان خط سكك حديد طريق التنمية يعد احد ابرز المشاريع الحيوية التي سوف تساهم بدعم النشاط الاقتصادي للعراق من خلال تحقيقه لعملية ترابط مكاني مع دول العالم الخارجي فهو سيصبح الجسر البري الذي يربط اسيا و أوربا من خلال تركيا من جهة الشمال والخليج العربي من الجنوب اضافة الى ان العراق يمتلك مقومات كبيرة تساهم في انتخابه كمسار لطريق التنمية منها الموقع

الاستراتيجي الذي يمتلكه اضافة الى المقومات الاقتصادية منها امتلاكه لمخزون نفطي كبير يقدر بنحو ١٤٥ مليار برميل بينما بلغت نسبة الانتاج نحو ٣٩٧١ مليون برميل يوميا اضافة الى امتلاكه لثروه بشرية هائلة تقدر بنحو ٤٣ مليون نسمه فضلا عن الامكانيات الاخرى كالصناعة والزراعة والسياحة

اما **الحدود المكانية والزمانية** للبحث تمثلت بالامتداد الاقليمي للعراق باعتباره الامتداد المكاني لمشروع طريق التنمية العراقي الذي يحقق ترابط مكاني بين اسيا و أوربا عن طريق العراق من خلال المشروع الذي سيربط ميناء الفاو الكبير بمعبر فيشخابور اما الحدود الزمانية فتمثلت بعام ٢٠٢٤ لتحديد ملامح واقع شبكة سكك الحديد في العراق اضافة الى الكشف عن المراحل الزمنية المقترح اتباعها في عملية انجاز المشروع وهي ٢٠٢٤ – ٢٠٣٨ – ٢٠٥٠ وبناء على ما تقدم فقد جاءت محاور دراسة البحث على النحو التالي :-

١ / طريق التنمية ومرتكزاته الجغرافية الرئيسة في العراق

١ – ١ مشروع طريق التنمية في العراق

ان التنمية تمثل عملية انتقال من وضع الى وضع افضل على الصعيد الاقتصادي والاجتماعي والبيئي والعمراني، لذلك تعد التنمية عملية مشبعة ومتعددة الابعاد وهي تشمل استراتيجية واعية وعمليات ذات غايات واهداف محددة مرحلية وطويلة الامد ذات هدف عام وشامل لعملية ديناميكية تحدث بالمكان وتظهر سلسلة من التغيرات البنائية الوظيفية التي تصيب مكونات ذلك المكان معتمدة على التحكم بنوعية وحجم الموارد المالية والبشرية المتاحة للوصول بها الى اقصى استغلال ممكن بأقل مدة زمنية ممكنة لتحقيق الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية ، وتجدر الاشارة الى ان هدف التنمية هو تحقيق التوازن النسبي بين عناصر مكوناتها المختلفة البيئية والاقتصادية والاجتماعية وان اتباع سياسة مكانية تنموية متوازنة يرتكز على الموازنة بين اتجاهين احدهما اجتماعي يتمثل بتحقيق العدالة الاجتماعية والثاني اقتصادي يتضمن الكفاءة الفنية والموقعية للتوقيع المكاني للفعاليات الاقتصادية المختلفة ، كما تهدف التنمية الى احداث تغييرات هيكلية اقتصادية واجتماعية وعمرانية وتنظيمية من اجل رفع مستوى المعيشة وتحسين حياة الافراد .(الزبيدي ، ٢٠١٢ ، ١١٠) فالتنمية المكانية تشير الى ازالة المعوقات البنيوية التي تمثل عقبة بوجه التطور المكاني واظهار قدراته الكامنة ، واستخدام الامكانات لإيصاله لحالة من التوازن النسبي بخطوط متوازية مع الاقتصاد الوطني (الخير ، ٢٠٠٠، ص ١٤) ولابد من الاشارة الى ان العراق في العقدين الاول والثاني من الالفية الثالثة حظي بوضع برامج لخطط التنمية الوطنية الشاملة منذ عام ٢٠٠٥ حتى ٢٠٢٢ اذ بلغت اجمالي تخصيصات قطاع النقل للمدة ٢٠٠٥ – ٢٠٠٧ وحسب استراتيجيات التنمية الوطنية ٣٤٤٣٩٨٣ مليون دينار عراقي من اجمالي التخصيصات البالغة ٤٣٥٠٩٣٧٦

وهي ناتجة عن تمويلات محلية ومصادر خارجية ، اما خطة ٢٠١٠ –٢٠١٤ كانت تخصيصاتها الخاصة بالنقل ١٠٩٦٢٠٠٠ دينار عراقي من اجمالي التخصيصات البالغة نحو ١٢١٨٠٠٠٠٠ دينار عراقي وقد استهدفت هذه الخطة نشاط النقل البري وعلى مستوى الطرق والجسور وانشاء الطرق السريعة واستكمال الطرق الرابطة بين العراق ودول الجوار اما خطة التنمية الوطنية ٢٠١٣ ٢٠١٧ والتي تمثل استكمالا للخطة السابقة فإن تخصيصات منهاجها الاستثماري لم تكتمل بنسبة ١٠٠٪ وسجلت تخصيصات قدرت بنحو ٤١٧ ترليون دينار عراقي الا ان هذه الخطة لم تحقق اهدافها بالشكل المطلوب نتيجة الاوضاع التي مر بها البلد إبان سيطرة تنظيم داعش على ثلاث محافظات وهي الموصل وصلاح الدين والانبار ،مما ادى الى ارباك الوضع الامني والاقتصادي والذي بدوره قضى الى عدم تحقيق اهداف الخطة بالشك المطلوب وبالعكس فقد اصبح العراق بحاجة الى خطط اكثر شموليه وهذا ما يقف وراء وضع حطة التنمية الوطنية ٢٠١٨ – ٢٠٢٢ ، اذ تم تخصيص مبلغ ٢٢٠,٦ تريليون دينار وبلغت حصة قطاع النقل نحو ٣٩٥٨٢,١ مليار دينار عراقي .(ياسين ، ٢٠٢٤ ، ص ٩٧)

ومن هنا بداء التفكير المبرمج عند الحكومات العراقية المتعاقبة على احداث تنمية مكانية نابعة من الاهمية الموقعية للعراق بهدف خلق تنمية مكانية تعيد للبلاد التوازن الاقتصادي والتقليل من الاعتماد على النفط والخروج من الريعية الاقتصادية، وعلية اطلقت الحكومة العراقية في ٢٧ ايار من سنة ٢٠٢٣ مؤتمراً بعنوان طريق التنمية العراقي في العاصمة بغداد بمشاركة تسعة دول وممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الاوربي وقد تضمن هذا المؤتمر اطلاق مشروع استراتيجي بمبادرة عراقية لإنشاء ما يطلق عليه بطريق التنمية العراقي او ما يعرف بالقناة الجافة ، يتكون المشروع من خطين الطريق السريع بطول ١١٩٠ كم وخط سككي بطول ١١٧٦ لربط الخليج العربي وشرق اسيا مع تركيا ومن ثم أوربا وبتكلفة مالية قدرت بنحو ١٧ مليار دولار خصص منها نحو ٦.٥ مليار دولار للطريق السريع بينما خصص لحط سكك الحديد نحو ١٠.٥ مليار دولار . يهدف المشروع الى نقل البضائع والمسافرين من اسيا الى أوربا برحلة برية تقلص زمن رحلة نقل البضائع في الوقت الحالي الى نحو ٥٠٪ (مركز البيدر ، ٢٠١٥ ، ص ١) ولابد من الاشارة الى ان الحكومات العراقية المتعاقبة تسعى من خلال طرحها لهذا المشروع الى تسخير المجالات الدبلوماسية العراقية في استثمار الفرص المتاحة وجعلها اكثر فاعلية في التفاعل مع البيئة المحيطة بشكل يحقق امرين اساسيين : اولهما البحث عن مصادر دخل جديدة وبديلة تقلل من كمية الاعتماد على النفط من جهة وتخلق فرص عمل تساهم في تنشيط الاقتصاد الداخلي من جهة اخرى ، وثانيهما : تعزيز الدور الجيو– اقتصادي للعراق من خلال استثمار موقعه بعدّه منطقة وصل او حلقة ربط بين الخليج العربي و أوربا بهدف تحقيق عوائد اقتصادية تعزز من المكانة الاقليمية للعراق (البخيت ، ٢٠٢٣ ، ص ٤) . اضافة الى كل ما تقدم يشتمل المشروع على انشاء مدن صناعية متكاملة لإحياء الصناعة العراقية ولتحقيق الغاية المنشودة من انشاء الطريق والمتمثلة بنشيط اقتصاد البلاد ولكي لا يصبح العراق عبارة عن خط ترانزيت بعد انجاز الطريق ، اذ من المؤمل ان يخلق الطريق نحو ١٠٠ الف فرصة عمل كمرحلة اولى ، فمن المتوقع ان

يحقق المشروع ايرادات مالية تتجاوز ٤ مليار دولار للعراق ، وقد وقع الحكومة العراقية مذكرة تفاهم رباعية بين كل من العراق وتركيا وقطر والامارات للتعاون في مشروع طريق التنمية وقد تضمنت المذكرة قيام الدول الموقعة بوضع الاطر اللازمة لنفيذ المشروع ومن جنها عقدت الحكومة العراقية اتفاق مع شركة PEG الايطالية لتنفيذ المشروع وعلى مراحل زمنية تبدأ الاولى من عام ٢٠٢٤ الى ٢٠٢٨ اما المرحلة الثانية حتى عام ٢٠٣٨ واما الاخير للمشروع تنتهي عام ٢٠٥٠ . (الشركة العامة للسكك الحديدية في ، ٢٠٢٣ ص ١٨) ، ان مشروع طريق التنمية في العراق للنقل البري بالسيارات وسكك الحديد حظي بخيارات متعددة تتلاءم مع امكانيات العراق الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وذلك بطرح خيارات ثلاثة لطريق التنمية العراقي ولكلا المسارين (سكك الحديد – السيارات) بناءً على متطلبات الانشاء والتشغيل وهي الممرات البديلة التي تم طرحها في دراسة الجدوى النهائية لعام ٢٠٢٣ لمشروع طريقة التنمية:(الشركة العامة للسكك الحديدية في العراق ، ٢٠٢٣)

١ – الممر البديل الاول RW1 و HWA

يتمثل هذا المسار بإعادة تأهيل خط السكك الحديدية RW1 وبطول ١١٦٠ كم من نقطة البداية له في ميناء الفاو الكبير مرورا بمدينة الفاو – البصرة – الناصرية – الديوانية – النجف – الحلة – كربلا – بغداد – سامراء – تكريت – بيجي – الموصل – ربيعة ومنها الى المثلث العراقي التركي السوري وبذلك يقدم هذا الخط خدمة لنحو ١٣ مدينة عراقية تشكل نسبة ساكنيها نحو ٦٠٪ من سكان العراق ويقلل هذا الممر على المناطق المأهولة ويقلل التداخل مع البنى التحتية الرئيسة ،فسوف يكون انشائه وتشغيله في مناطق سهلية غير مأهولة وهذا يساهم في تقليل التكاليف اللازمة لإنجاز المشروع ، ما الطريق السريع HWA والذي يبلغ وله نحو ١١٩٠ كم فهو ينطلق من ميناء الفاو الكبير – البصرة – الناصرية – الديوانية – الحلة – بغداد – صلاح الدين – نينوى – معبر فيشخابور وسيمر الطريق بهذه المحافظات دون المرور بمراكز المدن لتجنب الاختناقات المرورية ويتمثل هذا المسار بالطريق السريع رقم ٨ الذي يربط بغداد – البصرة والطريق السريع رقم ١ الذي يصل بين بغداد – ربيعة مع اجراء بعض التعديلات على مسار الطريق وتوسعية . كما في الخريطة ١

٢ – الممر البديل الثاني RW2 و HWB

يمثل هذا الممر بخط سكك حديد يبأ من مدينة الفاو مرورا بالبصرة – ناصرية – الديوانية – الحلة – بغداد – سامراء – تكريت – بيجي – الموصل – ربيعة ومنها نحو المثلث الحدودي ويبلغ طول هذا المسار نحو ١١٣٣ كم ومن مزايا هذا المسار انه يمر في مناطق منبسطة دون المرور في المناطق ذات التضاريس المعقدة وهذا يساهم في التقليل من عمليات الحفر وتفادي شق الانفاق مما يقلل من تكاليف الانجاز ويقدم هذا المسار خدمة فعليا لنحو ٩ مدن رئيسة تحظى بكثافة سكانية عالية ، اما فيما يتعلق بالطريق السريع HWB والذي يبلغ طوله

نحو ١١٧٠ كم فهو يمتد في مناطق مفتوحة بعيدا عن مراكز المدن اذ يمتد في الاجزاء الغربية من المحافظات الجنوبية من محافظة البصرة – السماوة – النجف – كربلاء – بابل – بغداد – صلاح الدين – نينوى ولهذا المسار مزايا عديدة تتمثل بيإتطوير المناطق التي سيمر بها كونها مناطق نائية ويعمل على توفير فرص عمل لساكنيها ولكن بذات الوقت له مأخذ تتمثل بالامتداد البعيد عن المستقرات البشرية الرئيسة مما يتطلب انشاء شبكة من الطريق التي تصل بينه وبين تلك المراكز الحضرية وهذا يضاعف من تكاليف الانجاز ويشكل عبء مالي كبير .ينظر خريطة ١

٣ – الممر البديل الثالث . RW3 وHBC

ينطلق هذا الممر من مدينة الفاو ويبلغ طولة ١٠٨٧ كم مرورا بالبصرة – الناصرية – الديوانية الحلة – بغداد – سامرا – تكريت – بيجي – الموصل – ربيعة – المثلث الحدودي ، ويمر هذا المسار ايضا في مناطق مفتوحة بعيدا عم المراكز الرئيسة للمدن بصورة ابعد مما هو عليه المسار السابق وهذا بدوره يساعد في عملية استملاك الاراضي التي تكون عائديتها لجهات مختلفة ويقلل امتداد هذا المسار في مثل هذه المناطق من التأثير على المناطق المأهولة بالسكان . ويعد هذا المسار اقصر البدائل المطروحة بسبب امتداده شبه المستقيم وبعده النسبي عن المدن الرئيسة مما يجنبه الالتواءات والانعطافات ويخدم هذا الممر نحو ٤٩.٥ من سكان العراق بشكل فعلي ويحتوي على تسعة محطات للانتظار والتبادل. ، اما الطريق السريع HBC والذي يبغ طوله نحو ١١٥٠ كم فعند ملاحظة الخريطة ١ نجد ان الخيارين الثاني والثالث يمتدان بنفس المسار الجغرافي وخاصة في الجهة الجنوبية من بغداد بينما يلاحظ ان هنالك تغير في مسار البديل الثاني بالقرب من مدينة سامراء اذ ينحرف نحو الشرق اكثر من البديل الثاني . ينظر خريطة

خريطة ١ الخيارات البديلة لمسارات طريق التنمية العراقي

مسار الخيار الاول RW1

مسار الخيار الثاني RW2

مسار البديل الثالث RW3

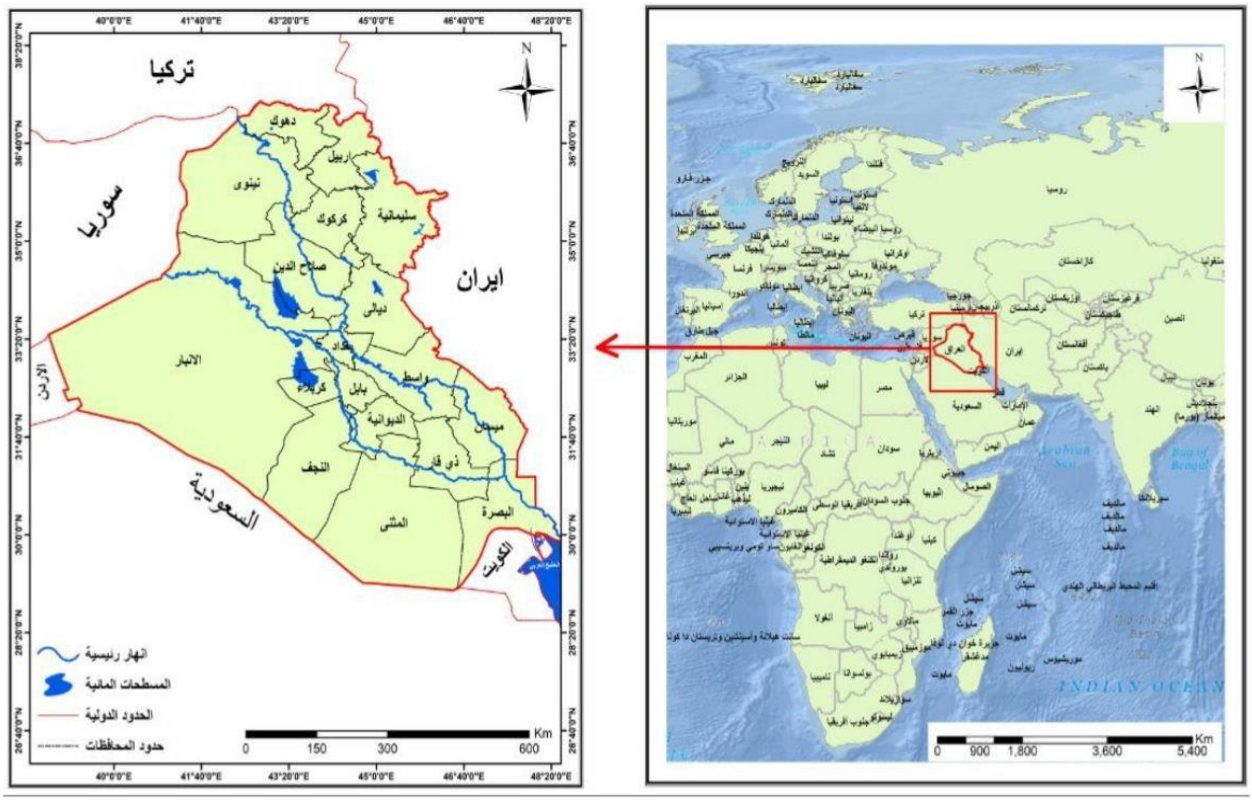
المصدر : عمل الباحث بالاعتماد على جمهورية العراق ، وزارة النقل ،الشركة العامة للسكك الحديدية ، بيانات غير منشورة ، ٢٠٢٣

١ – ٢ / المرتكزات الجغرافية الرئيسة لطريق التنمية في العراق

يرتكز هذا المحور من محاور البحث على ابراز اثر المرتكزات الجغرافية والمتمثلة بالخصائص الطبيعية والبشرية على مد طرق النقل البرية بشكل عام وعلى طريق التنمية بشكل خاص في العراق وعلى النحو التالي :-

١ – **المرتكزات الطبيعية** :- تعد المرتكزات الطبيعية احد ابرز المرتكزات الجغرافية التي تسهم بشكل أو باخر في انجاح المشاريع الاقتصادية وفي مقدمتها مشروع انشاء ومد شبكات طريق النقل ، حيث تترك هذه الخصائص اثرا كبيرا في تحديد وانتشار شبكة الطريق وكذلك تحديد خصائصها الشكلية والتشغيلية (طاهر ، ٢٠١٦ ، ٤٤) وتشتمل المرتكزات الطبيعية على العناصر التالية :- **أ – الموقع الجغرافي** . يعد الموقع الجغرافي احد المرتكزات الطبيعية التي تؤثر على انظمة النقل البري فاذا كانت البيئة مسؤولة عن توزيع الموارد لأي اقليم فأن الموقع يحدد مسؤولية استغلال هذه الموارد من خلال انظمة النقل وخاصة النقل البري (السماك ن واخرون ، ٢٠٠١ ، ص ١٢٩) فالعراق يقع فلكيا بين دائرتي عرض(٢٩°- ٣٧°)شمالاً وخطي طول (٤٨° – ٣٨°) شرقاً ، اما موقع العراق الجغرافي فهو يقع القسم الجنوبي الغربي من قارة اسيا ومحاط بمسطحات مائية وان هذه الموقعية التي يحظى بها العراق انعكست على صفاته المكانية فقد حضي بموقع استراتيجي فقد اصبح حقلة وصل بين مسطحات مائية تمثلت بالخليج العربي والبحر والمتوسط بامتداده اليابس ينظر خريطة ٢ لذلك اصبح العراق يمثل الممر البري لمعظم القوافل التجارية (محمد ، ٢٠٢٤ ، ٥٦) وقد لعب الموقع الجغرافي للعراق دورا كبيرا في التجارة وخاصة في عهد القوافل التجارية القادمة من اسيا الى أوربا ويمكن(محمد ،٢٠٠٩ ، ٥٦) ويمكن القول ان العراق فقد هذه الاهمية الموقعية بعد افتتاح قناة السويس ، ومن هنا جاء التفكير المبرمج من جهات ذات العلاقة في العمل على اعادة هذه الاهمية للعراق وعليه جاءت فكرة مشروع القناة الجافة .

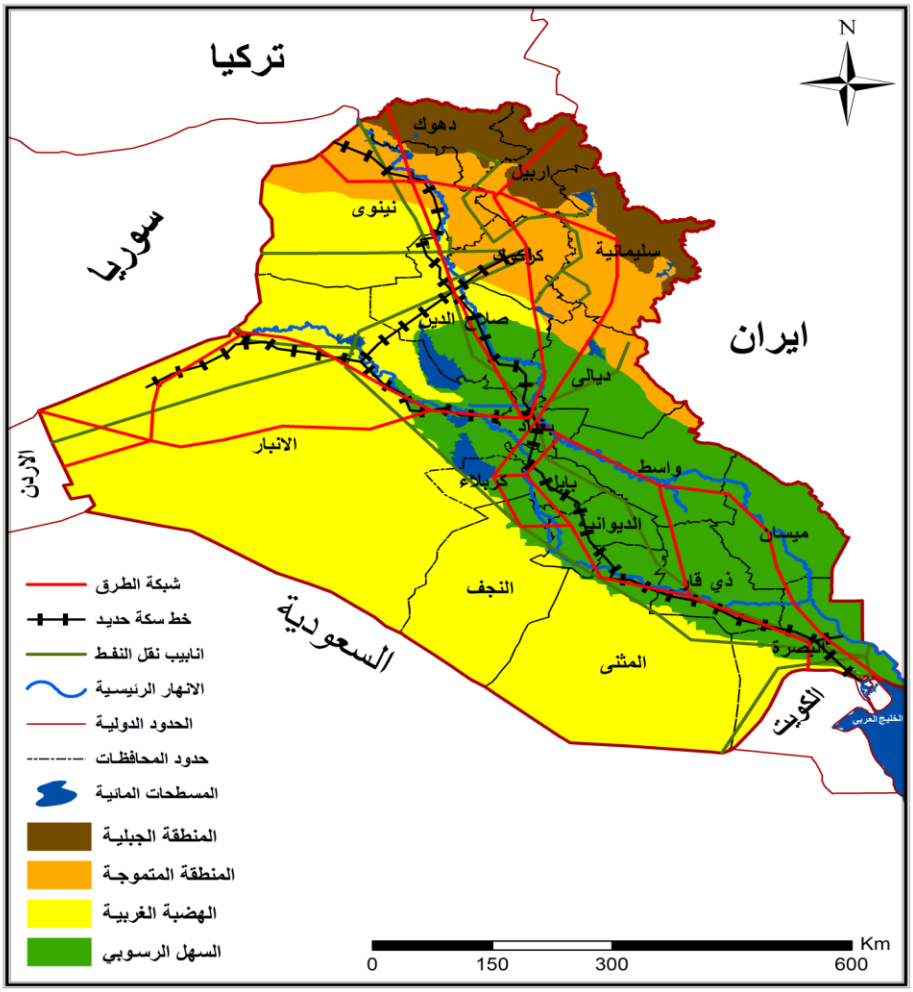
خريطة ٢ الموقع الجغرافي للعراق



المصدر : جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، خارطة العراق الادارية ، لسنة ٢٠٠٢

ب – مظاهر السطح . شهدت اقسام سطح العراق تباينا كبيراً من حيث مستويات الارتفاع لمظاهر السطح و التي تعد اهم ركائز اختيار الموقع الامثل لإنشاء ومد شبكات طرق النقل ،كونها المسؤولة عن اختيار الموقع الملائم لتحديد مسار طرق النقل فالسطح يمثل المسرح الجغرافي الذي يتحرك عليه الانسان لممارسة نشاطه الاقتصادي والاجتماعي متأثرا بتضاريسه بشكل كبير (طعماس واخرون، ١٩٨٩ ، ص٤٦) وقد تباينت مظاهر سطح العراق ما بين منطقة جبلة تشكل ٢١٪ منه ومنطقة متموجة تشكل نحو ٩.٧ % ومنطقة السهل الرسوبي التي تشكل ٣٠.٥ % من السطح ومنطقة الهضبة الغربية التي تشكل ٣٨.٧ % ، وتجدر الاشارة الى ان هنالك علاقة ارتباط قوية بين مظاهر السطح وشبكة النقل البري في اي مسرح جغرافي لاسيما العراق ينظر خريطة ٣،فسطح الارض يمثل المسرح الجغرافي الذي تنتشر عليه جميع انماط النقل وانظمته ، وهنالك تأثير كبير لمظاهر السطح على عمليات مد وانشاء خطوط النقل البري لابد من اخذها بعين الاعتبار عند انشاء مشاريع (ياسين ، ٢٠٢٤ ، ص ٢٠)

خريطة ٣ العلاقة المكانية بين شبكات النقل البري واقسام سطح العراق



المصدر : عمل الباحث بالاعتماد على

عبد الزهرة علي الجنابي ،جغرافية العراق الاقليمية بنظور معاصر ، ط١ ، دار الصادق للطباعة ، العراق ، ٢٠١٠

ج – **الخصائص المناخية** . تعد الخصائص المناخية احد ابرز المرتكزات الطبيعية التي تؤثر وبشكل مباشر على طرق النقل البرية لاسيما خطوط السكك الحديد فضلا عن تأثيرها الغير مباشر فهي المسؤولة عن توزيع مستقرات السكان وتحديد نشاطهم الاقتصادي والانتاجي والخدمي وما يترتب عليها من طرق نقل برية (السماك واخرون ، ٢٠١١ ، ١٢٩) ويمكن تقسم العراق طبقا لتصنيف كوبن يمكن تقسيم العراق الى ثلاث اقاليم مناخية منها اقليم مناخ البحر المتوسط الذي يسود المنطقة الجبلية و الذي يمتاز بشدة برودته وامطاره تتراوح ما بين

٤٠٠ – ١٠٠٠ ملم سنويا ولا تزيد درجة حرارته عن ٣٥ درجة مئوية ، ومناخ السهوب الذي يسود المنطقة المتموجة وهو مناخ انتقالي بين مناخ البحر المتوسط والمناخ الصحراوي ، والمناخ الصحراوي الذي يسود منطقة السهل الرسوبي والهضبة الغربية فهو يغطي نحو ٧٠٪ من مساحة العراق وامطاره قليلة تتراوح بين ٢٥ – ٢٠٠ ملم سنويا (جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، ٢٠٢٢ ، ص ٢) ويتضح من الجدول ١ تباين العناصر المناخية للعراق لعام ٢٠٢٢ ، فأن معدل درجة الحرارة لهذا العام بلغ ٢١.٩٢ درجة مئوية وتنخفض درجات الحرارة في فصل الشتاء لتسجل في شهر كانون الاول نحو ٩ درجة مئوية اما في فصل الصيف فترتفع لتسجل اعلى ارتفاع لها في شهر تموز ليصل الى ٣٤.١ درجة مئوية اما مجموع الامطار فبلغ نحو ١٧٨.٧٢ ملم ، اما عن سرعة الرياح فقد سجلت اعلى سرعة في شهر حزيران بنسبة ٣.٦ م / ثا اما اقل سرعة لها فهي في شهر تشرين الثاني بنسبة ٢.٠ م / ثا وتتضافر هذه العناصر المناخية مع بعضها لتؤثر على خطوط النقل بشكل مباشر او غير مباشر مما يستدعي دراستها عند الشروع بعملية مد طرق النقل سواء كانت طرق السيارات او السكك الحديد ، لغرض عمل تخطيط مسبق يحد من المخاطر المترتبة على السيول التي تولدها الامطار الغزيرة والتي تعمل على الحاق اضرار بالأرواح والمعدات نتيجة الحوادث المرورية

جدول ١ المعدلات الشهرية للعناصر المناخية في العراق عام ٢٠٢٢

الاشهر	الحرارة/م°	الأمطار /ملم	سرعة الرياح م/ثا
كانون ١	٩	٣٠.٧	٢.٣
شباط	١١.٣	٢٨.١	٢.٦
آذار	١٥.٥	٢٦.٩	٢.٨
نيسان	٢١.١٥	١٩.٩	٢.٩
أيار	٢٧.٢	٧.٩	٣.٠
حزيران	٣١.٧	٠.٣	٣.٦
تموز	٣٤.١	٠.٧	٣.٥
آب	٣٣.٦	٠.٠٢	٣.١
أيلول	٢٩.٧	٠.٣	٢.٦
تشرين ١	٢٣.٦	١٠.٠	٢.٣
تشرين٢	١٥.٧	٢٥.٠	٢.٠
كانون١	١٠.٥	٢٨.٩	٢.٠
المعدل العام	٢١.٩٢	١٤.٨٩	٢.٢٧
مج السنوي للأمطار		١٧٨.٧٢	

المصدر : رياض جمعة خلف محمد ، الخدمات النقلية على طريق التنمية السريع في العراق – دراسة في جغرافية النقل ، رسالة (غ ،م) جامعة الموصل كلية التربية للعلوم الانسانية ، قسم الجغرافية ، ٢٠٢٤، ص٦٨

د –الموارد المعدنية / تعد الموارد المعدنية احد ابرز الموارد الطبيعية من اهم عناصر التنمية المكانية من خلال ما تولده من عوائد مالية كبير وتوفيرها فرص عمل لعدد كبير من السكان والاهم من ذلك دورها الفاعل في مد شبكات طرق النقل لا سيما خطوط سكك الحديد والتي تعمل على احداث تغييرات في شكل المنطقة وتكوين مجتمعاتها الاقتصادية (غالب، ١٩٨٧،ص ١٨٢)ويمتلك العراق من الموارد المعدنية التي تشكل قيمة اقتصادية واستراتيجية كبيرة كما في الجدول ٢ ، ويتضح اثر هذه الموارد في امتداد ومد خطوط النقل من خلال وجود العديد من الطرق الرئيسة في العراق التي ارتبطت بوجود مثل هذه المعادن ومنها الطريق الدولي رقم ١٠ الذي ويتجه الى الرطبة في منطقة عكاشات فضلا عن وجود خط سكك حديد يربط العاصمة بغداد بمنجم عكاشات ويبغ طولها ٥٢٢كم وبعدد ٥ محطات لنقل البضائع . (ياسين ، ٢٠٢٤ ، ٣٥)

جدول رقم ٢ الاحتياطي المؤكد لأهم الموارد المعدنية في العراق

ت	المادة	الاحتياطي
١	النفط	١٤٤ مليار برميل
٢	الغاز	٣٨٢٠ مليار متر مكعب
٣	حجر الكلس	٨٠٠٠ مليون طن
٤	الكبريت	٦٠٠ مليون طن
٥	الفوسفات	١٠٠٠٠ مليون طن
٦	حجر الدولومايت	٣٣٠ مليون طن
٧	رمال السليكا	٧٥ مليون طن
٨	اطيان الكاؤولين	١٢٠٠ مليون طن
٩	كبريتات الصوديوم	٢٢ مليون طن
١٠	الكوارتزايت	١٦ مليون طن

المصدر / وزارة الصناعة والمعادن ، هيئة المسح الجيولوجي ، واقع الثروة المعدنية في العراق وافاق تطويرها ٢٠٢٢، ص–ص ٣–١٠
منظمة (أوبك) التقرير الاحصائي السنوي ٢٠٢٢ ص٧٩

٢ – المرتكزات البشرية / ان المرتكزات البشرية تعد من اهم المرتكزات الجغرافية التي تؤثر بشكل او بأخر على امتداد طرق النقل البرية وتشتمل هذه المرتكزات على العناصر التالية :–

أ – الخصائص السكانية / ان دراسة الخصائص هذه الخصائص والتي تتمثل بدراسة حجم وكثافة السكان وتوزيعهم في اي اقليم من اهم المرتكزات البشرية التي ينعكس تأثيرها على شبكات النقل من حيث تحديد مسارتها وامتدادها في اطارها الاقليمي كما في الخريطة ٤ فالنظام النقلي يعمل على تقديم خدمة نقلية لأكبر عدد من السكان والعمل على ربط المستوطنات البشرية مع بعضها بغية تحقيق الغاية المنشودة منه وكذلك ربط مناطق الاستيطان بسوق العمل ، فالزيادة في حجم السكان تتطلب زيادة في اطوال الطرق فكلما زاد عدد السكان زاد الطلب على الخدمة النقلية (محمد ، ٢٠٢٤ ، ص ٧٣) وعليه ان نمو اعداد السكان لابد ان يرافقه نمو في اطوال الطرق لاسيما خطوط سكك الحديد ويتضح من الجدول ٣ العلاقة بين نمو اعداد السكان واطوال السكك الحديدية في العراق فالعراق لابد لها ان تكون طردية لتلبية احتياجات السكان من هذه الخدمة

جدول ٣ العلاقة الطردية بين حجم ومعدل نمو السكان واطوال خطوط سكك الحديد في العراق للفترة ٢٠٠٢ – ٢٠٢٢

السنة	حجم السكان / نسمة	معدل النمو %	اطول السكك الحديد/ كم	معدل النمو%
٢٠٠٢	١٢٧٥١٠٠٠	-	٢٢٧٢	-
٢٠١٢	٣٤٢٠٨٠٠٠	٩.٨٧	٢٣٧٠	٠.٤٢
٢٠٢٢	٤٢٢٤٨٨٨٣	٢.١١	٢٨٩٣	١.٩٩

المصدر : ـ جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الاحصائية للسنوات ٢٠٠٢ – ٢٠١٢ – ٢٠٢٢) بيانات منشورة على الرابط / https://cosit.gov.iq/AAS13/population/pop(2).htm

ـ حارث محمد ذنون ياسين، الموقع الجغرافي للعراق وتأثيره على النقل البري الاقليمي ، جامعة الموصل ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، قسم الجغرافية ، رسالة ماجستير (غ . م) ٢٠٢٤ ، ص ٨٩ ، ٩٠

يتضح من الجدول انفا التباين الكبير في حجم ونمو سكان ومعدل اطول خطوط السكك الحديد فيه اذ بلغ معدل نمو السكان لعام ٢٠١٢ نحو ٩.٨٧٪ بينما بلغ معدل نمو اطول سكك الحديد نحو ٠.٤٢ اما في وهذا يدل على الواقع المتردي لشبكة السكك الحديد في العراق وتدني كفاءتها اما في عام ٢٠٢٢ فبلغ معدل نمو السكان ٢.١١ بينما بلغ معدل نمو خطوط سكك الحديد نحو ١.٩٩ وهي نسبة متقاربة ويمكن القول ان هذا النمو في اطول سكك الحديد هوا حصيلة خطط التنمية الوطنية التي اخذت على عاتقها دعم الخدمات النقلية .

خريطة ٤ العلاقة المكانية بين شبكات النقل البري واقاليم الكثافة السكانية في العراق

المصدر : حارث محمد ذنون ياسين ، مصدر ، ص ٤٣

ب ـ النشاط الاقتصادي / كما ان هنالك علاقة اعتماد متبادل وارتباط وثيق بين شبكات النقل و الانشطة الاقتصادية بشتى انواعها لا سيما خطوط سكك الحديد ففي بعض الاحيان يكون النشاط الاقتصادي مؤثر في مد خط النقل بمعنى ان مد طرق النقل يكون استجابة لضرورة ربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك والعكس صحيح (الزوكة ، ٢٠٠٠، ص ٢٦). واصبح العالم اليوم في تطور مستمر واستحداث لنظريات وتجارب تهتم بتحديد مواقع المنشآت الصناعية التي تعد ابرز الانشطة الاقتصادية وتوزيعها مكانيا وتحديد درجة تأثير المكان والبنية التحتية للنقل في عملية توطنها لان الطرق الجيدة وخطوط سكك الحديد ذات الكفاءة العالية تمثل عنصر مؤثر بشكل كبير في توطن الصناعات ، لما لتلك الخطوط دور في تحقيق عمليات نقلية بكلف منخفضة وبوقت

قياسي (ذنون ، ٢٠٠٦ ، ص٨٩) ومن اهم الانشطة الاقتصادية في العراق هي النشاط الصناعي الذي يلعب دور مؤثرا في مد وامتدا خطوط النقل البري لا سيما السكك الحديد اذ بلغ مجموع المنشآت الصناعية التحويلية الكبيرة في العراق نحو ٧١٩ وحدة صناعية موزعة على المحافظات العراقية ، وبلغ عدد العالمين فيها نحو ١٢٦٧٩٠ عامل تحقق قيمة مضافة تبلغ نحو ٣٢٤٠٤٩١٣٧٣ دينار عراقي ، ومن الانشطة الاقتصادية التي تؤثر وتتأثر في النقل لا سيما البري هي النشاط التجاري ففي العراق بلغ اجمالي قيمة الصادرات في عام ٢٠٢٢ نحو ١٨٠.٩ترليون دينار بمعدل نمو عن عام ٢٠٢١ بلغ نحو ٤٨.٨٪ والتي بلغ فيها اجمالي قيمة الصادرات ١٢١.٦ ترليون دينار ، بما يعادل نمو مركب عن عام ٢٠١٨ يقدر بنحو ١٥.٨ % (محمد ، ٢٠٢٤ ، ٨٢) وضافة لذلك يعد النشاط السياحي احد ابرز الموارد المالية التي تساهم في هيكلية النشاط الاقتصادي بصورة وتؤثر بشكل كبير على عملية انشاء ومد طرق النقل لاسيما خطوط سكك الحديد فالعراق يمتلك جملة من المرتكزات الطبيعية والبشرية التي ساهمت في تطور النشاط السياحي ، اذ اصبح مركزا لاستقطاب السياح على مستوى العالم والوطن العربي فالعراق يمتلك نحو ٦٩ موقع سياحي تاريخي ونحو ٨٢ موقع ٨٢ موقع سياحي ديني ، وقد بلغت ايرادات النشاط السياحي في عام ٢٠٢٢ في العراق عدا محافظات الاقليم ما يقارب ٢٣.٥ مليون دولار (طاهر، ٢٠٢٠ ، ص ، ص ٧٢ ، ٨٠) ولابد من الاشارة الى ان جزء كبير من النشاط الاقتصادي يعتمد على القدرة الانتاجية للأراضي الزراعية بحكم موقعة الجغرافية الذي اسهم في سعة أراضيه الصالحة للزراعة في منطقة السهل الرسوبي والمنطقة المتموجة وتوفر المناخ الملائم لمعظم المحاصيل الزراعية خاصة الحبوب كالقمح والشعير التي تعد من المحاصيل النقدية التي تعزز من الامكانيات الاقتصادية نتيجة لتوفر الموارد المائية اضافة الى الدعم الحكومي اذ اسهمت في تحقيق قدرة انتاجية صناعية على مدار خمسين عاما من القرن العشرين (ياسين ، ٢٠٢٤ ، ٤٥)

واستنادا الى ما تقدم يمكن القول ان كل ما يمتلكه العراق من مرتكزات جغرافية طبيعية كانت ام بشرية فهي تساهم وبشكل كبير في تحديد مسار طريق التنمية بشقيه (طريق السيارات و خط السكك الحديدي) فالموقع الجغرافي للعراق كان الدافع الرئيس وراء انتخاب العراق كمسار لطريق يربط شرق اسيا والخليج العربي مع أوربا عن طريق تركيا اضافة الى طبيعة تكوينه الجيولوجي التي شكلت جملة من المعادن ذات القيمة الاستراتيجية على الصعيد الاقليمي والعالمي ناهيك عن اهم الموارد المائية السطحية المتمثلة بدجلة والفرات والتي شكلت اهم مناطق الجذب السكاني والمتأمل للخريطة ١ يلاحظ امتداد طريق التنمية بمحاذاة نهر الفرات الجهة الجنوبية من بغداد وبمحاذاة نهر دجلة في الجهة الشمالية من بغداد ، كم ا تعد المرتكزات البشرية المتمثلة بحجم وكثافة السكان ومعدلات نموهم اهم العوامل التي تؤثر في انشاء وانجاز طريق التنمية في العراق فضلا عن الانشطة الاقتصادية ولاسيما النشاط الصناعي فالجهات ذات العلاقة تسعى لأنشاء مدن صناعية بغية تحقيق اكبر قدر من الوفورات المالية وعدم جعل العراق خط ترانزيت فقط

٢ / واقع النقل بالسكك الحديد في العراق

ان النشاط النقلي البري العراق ارتبط ظهوره وتطوره بتواجد الانسان واستقراره على الارض العراقية ، فالعراقيون القدماء ساهو في تطور هذا النظام من خلال اختراعهم للعجلة فسكان الوركاء عرفوا العجلة وطريقة استخدام النقل في حدود ٣٥٠٠ ق . م (مجيد ملوك ، ٢٠١١ ، ص ١٠) . اما النقل بالسكك الحديدية فقد تم وضع حجره الاساس في العراق في عهد الوالي جمال باشا سنة ١٩١٢ بعد انشاء سكة حديد بغداد – برلين التي كان يسعى من خلالها الى ربط الخليج العربي والهند مع أوربا ، وهذا يعكس الاهمية الموقعية للعراق الذي يحقق عملية ترابط مكاني بين شرق اسيا والخليج العربي وبين أوربا . وفي عام ١٩١٤ انطلق اول قطار من مدينة بغداد الى سميكة (الدجيل) الواقعة شمال بغداد وبلغ طول مسار خطة ٦٥ كم ، وبعد اعلان الحرب العالمية الاولى أوصل هذا الخط الى مدينة سامراء ليبلغ طولة ١٣٠ كم . وهذا ان دل على شيء فيدل على ان العراق من الدول الرائدة في مجال استخدام النقل بالسكك الحديد (ياسين ، ٢٠٢٤ ، ص ٥٨) لذلك حقق العراق نمواً ملحوظ بأطوال السكك وعدد القطارات وحجم الحركة ولكن يعاني هذا التطور من انتكاسات وتراجع في احيان عديدة ، وذلك يعود الى طبيعة الاوضاع الامنية والاقتصادية التي مرت بها البلاد ، وعليه يمكن القول ان شبكة السكك الحديدية في العراق تعاني من التقادم وقدم تصميمها وتعطل اغلب مسارات خطوطها مما يؤدي الى انخفاض السرعة عليها وهذا يتناقض والخصاص المطلوب توفرها في خطوط السكك الحديدية التي تنشأ لغرض تحقيق افضل العمليات النقلية وخاصة للمسافات البعيدة فالسكك الحديدية لديها امكانيات لنقل اعداد كبيرا من الركاب وكميات هائلة من البضائع ولمسافات طويلة مما يساعد على التقليل من شدة الاختناقات المرورية داخل المراكز الحضرية الكبيرة يضاف الى ذلك ان النقل بالسكك الحدية اقل كفلة مقارنة مع النقل بالسيارات ، وعليه فأن الزيادة الكبيرة والمستمرة تتطلب تطور في خطوط السكك الحديدية ويتضح من الجدول ٤ ان النقل بالسكك الحديدية في العراق لم يشهد تطورا كبيرا خلال الفترة ٢٠٠٢ – ٢٠٢٢ ، نتيجة للأوضاع التي تمر بها الدولة منها الحرب الامريكية على العراق وما ترتب عليها من انهيار للبنية التحتية وتفكك الادارة على كافة الصعد فضلاً عن هشاشة الوضع الامني الذي ظل العراق يعاني منه بعد هذه الحرب والذي يعد اهم الاسباب التي حالت دون العمل على انجاز مشروع التنمية فهي فكرة قديمة ليست وليدة اليوم واخرها ما تعرض له العراق في عام ٢٠١٤ حتى عام ٢٠١٦ من سيطر للمجاميع المسلحة على المحافظات الغربية

جدول ٤ تطور تسهيلات النقل بالسكك الحديدية في العراق للمدة ٢٠٠٠ – ٢٠٢٢

السنة	اطول خطوط السكك / كم	اعداد القاطرات	اعداد المسافرين مليون	حركة البضائع (مليون طن)

٢٠٠٢	٢٢٧٢	٣٥٣	١.٢٠٠.٠٠٠	٥.٤٠٠.٠٠٠
٢٠١٢	٢٣٧٠	٧٥	١٤٨.٠٠٠	٨٥٣.٠٠٠
٢٠٢٢	٢٨٩٣	٤٠٨	١٤٣.٠٠٠	٤٠٦.٩٦٤

المصدر : حارث محمد ذنون ياسين، الموقع الجغرافي للعراق وتأثيره على النقل البري الاقليمي ، جامعة الموصل ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، قسم الجغرافية ، رسالة ماجستير (غ . م) ٢٠٢٤ ، ص ٨٩ ، ٩٠

فيلاحظ من الجدول انفا ان اطول خطوط السكك في العراق من عام ٢٠٠٢ ولغاية ٢٠١٢ لم تشهد زيادة في اطوالها الا بنسبة قليلة لم تتجاوز ١٠٠ كم بينما يلاحظ ان عدد القاطرات انخفض من ٣٥٣ الى ٧٥ قاطرة وذلك يعود الى تهالك عدد كبير منها وتضررها نتيجة للحروب التي مر بها العراق فضلا عن ذلك ان غالبية هذه القاطرات قديمة ومتهالكة وبدأت تخرج عن الخدمة اما في عام ٢٠٢٢ فيلاحظ ان اطوال خطوط السكك الحديد بلغ نحو ٢٨٩٣ اي بلغت نسبة الزيادة نحو ٥٠٠ كم ويعود ذلك الى الاستقرار الذي بداء يتمتع به العراق بعد عمليات التحرير الاخيرة وتوجه الدولة نحو تنمية خطوط السكك لأهميتها الكبيرة في تحقيق وفورات اقتصادية خاصة في نقل البضائع والمسافرين للمسافات الطويلة ، وتجدر الاشارة الى ان واقع النقل بسكك الحديد في العراق يعتمد حاليا على اربعة خطوط رئيسة كما موضح في الجدول ٥

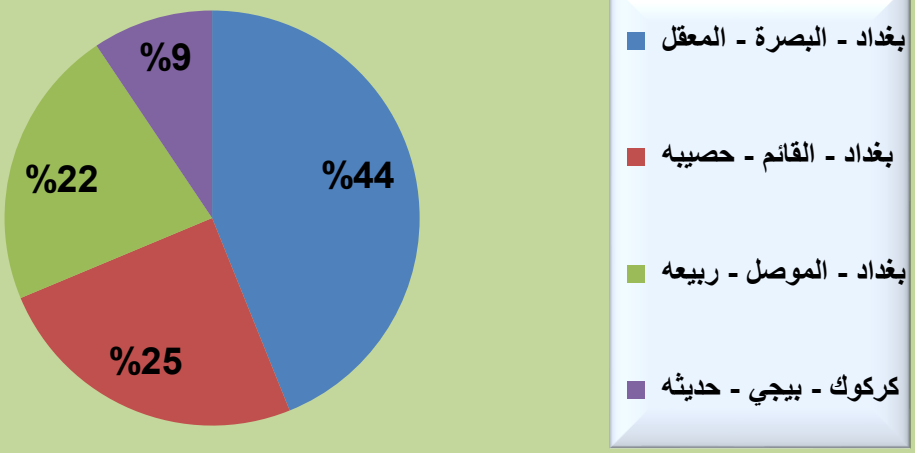
جدول ٥ الاهمية النسبية لخطوط سكك الحديد وكثافتها في العراق ٢٠٢٣

الخطوط	الوحدة القياسية / كم			المجموع	الاهمية
	رئيسي	فرعي	مزدوج	كم	النسبية
بغداد – البصرة – المعقل	٥٥٢	٣٠٣	٤١٦	١٢٧١	٤٣.٩
بغداد – القائم – حصيبه	٣٧٦	٢٣٧	١٠٤	٧١٧	٢٤.٨
بغداد – الموصل – ربيعة	٥١٧	١١٩	.	٦٣٦	٢١.٩
كركوك – بيجي – حديثة	٢٥٢	١٧	–	٢٦٩	٩.٤
المجموع					

جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، احصاءات نشاط سكك الحديد ، ٢٠٢٣

وتتباين اطول خطوط سكك الحديد في العراق بشكل ملحوظ وعلى مختلف وحدات القياس طبقا لما جاء في الجدول ٥ ، والذي يتضح من خلاله ان خط بغداد – البصرة – المعقل استحوذ على النسبة ، فقد بلغ طوله نحو ١٢٧١ كم بأهمية نسبية قدرت بنحو ٤٣.٩ % اما خط بغداد – القائم – حصيبه بلغ طولة ٧١٧ كم بأهمية نسبية بلغت ٢٤.٨ % ، في حين جاء خط بغداد – الموصل – ربيعة بالمرتبة الثالثة بطول بلغ ٦٣٦ كم بأهمية نسبية بلغت ٢١.٩ % ، في حين بلغ طول خط كركوك – بيجي – حديثة ٢٦٩ كم بأهمية نسبية بلغت ٩.٤ %

الشكل 1 الاهمية النسبية لخطوط سكك الحديد وكثافتها في العراق 2023



المصدر : عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول ٥

٢ – ١ / حجم حركة النقل الحالية على خطوط سكك الحديد في العراق .

يعد نقل المسافرين من الانشطة المهمة التي يقوم بها النقل بسكك الحديد ، ناهيك عن دوره في عملية نقل البضائع اذ يتم الاعتماد على خطوط سكك الحديد في نقل البضائع بشكل كبير ، وذلك لقدرتها على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة ، كما ان اغلب ايرادات سكك الحديد تأتي عن طريق نقل البضائع على خطوطها لا سيما على الخطوط التي تنقل الفوسفات والنفط الخام والمواد الاخرى والبضائع التي تأتي القادمة من موانئ البصرة .(عناد ، ٢٠٢١ ، ص ٢١٩) ويتضح من الجدول ٦ ان هنالك تباينا كبير في حجم حركة النقل عبر خطوط سكك الحديد في العراق والتي اقتصرت على تشغيل ثلاث خطوط فقط اثنان منها للمسافرين والبضائع وهما (بغداد – البصرة)و(بغداد – كربلاء) اما خط (بغداد – الموصل) فقد اقتصر على نقل البضائع .

جدول ٦ حجم حركة النقل عبر خطوط سكك الحديد واهميتها النسبية في العراق ٢٠٢٢

الخط	المسافرين / مسافر	الاهمية النسبية	البضائع (طن)	الاهمية النسبية %
بغداد – البصرة	٨٨٠٦٩	٦١.٦	١٦٤٠٠٠	٤٠.٣
بغداد – كربلاء	٥٤٨٣٨	٣٨.٤	–	–
بغداد – الموصل	–	–	٢٤٣٠٠٠	٥٩.٧
المجموع	١٤٢٩٠٧	١٠٠	٤٠٧٠٠٠	١٠٠

جمهورية العراق ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الاحصائية ،٢٠٢٣

وتجدر الاشارة الى ان خط بغداد البصرة امتاز عن غيره من الخطوط بنشاط حركة نقل البضائع والمسافرين اذ يلاحظ ان اعداد المسافرين عليه بلغت نحو ٨٨٠٦٩ مسافر بأهمية نسبية بلغت نحو ٦١.٦ % من اجمالي المسافرين على خطوط سكك الحديد في العراق بينما بلغت كمية البضائع المشحونة عليه نحو ١٦٤٠٠٠ طن بلغت اهميتها النسبية نحو ٤٠.٣٪ من اجمالي البضائع المنقولة على خطوط سكك الحديد . اما خط بغداد – كربلاء فقد بلغت اعداد المسافرين عبره نحو ٥٤٨٣٨ مسافر بلغت اهميتهم النسبية نحو ٣٨.٤ % . اما خط بغداد – الموصل فقد اقتصر تشغيله على نقل البضائع دون المسافرين فقد بلغت كمية البضائع المنقولة عليه نحو ٢٤٣٠٠٠ طن بأهمية نسبية تقدر بنحو ٥٩.٧ % من اجمالي البضائع المشحونة عبر خطوط سكك الحديد في العراق . ولتحقق من مدى كفاءة وكفاية خدمات السكك الحديدية في الحالات الاقتصادية والاجتماعية يتم الاعتماد على المؤشرات التالية (السماك واخرون ، ٢٠١١ ، ص٣٢٨) :- ١ – طول السكك الحديدية بالكيلومتر لكل وحدة مساحية . ٢ – طول السكك الحديدية بالكيلومتر لكل نسمة من السكان. ٣ – ما يصيب كل نسمة من كمية ما يشحن من البضائع في السنة. ٤ – مجموع ما يشحن سنويا من الاطنان بسكك الحديد .

فعند ملاحظة شبكة سكك الحديد في العراق كما في خريطة ٥ نجد انها تأخذ النمط الشريطي وتتخذ خطوط الحديد في هذا النمط خطوط رئيسة ،يتفرع منها خطوط فرعية قصيره في اطوالها محدودة في اعدادها ويمثل هذا النمط مرحلة البداية لمد شبكات سكك الحديد في اي منطقة او اقليم جغرافي .كما يلاحظ ان خطوط سكك الحديد تمتد بمحاذاة الطرق الرئيسة ولهذا ينبغي الاستفادة من هذا الوضع لتعميم الفائدة من سكك الحديد الى اجزاء واسعة من البلاد من خلال شق طرق فرعية تؤدي الى محطات سكك الحديد الرئيسة . وتمتد الشبكة الحالية من شمال البلاد الى جنوبها بمحاذة نهري دجلة والفرات ومما يؤخذ عليها انها لاتصل الى جميع اجزاء البلاد ، فهنالك

سبعة محافظات غير مخدومة تماما من شبكة سكك الحديد في العراق سوأ كانت خطوط رئيسية او فرعية وهي (دهوك ، السليمانية ، اربيل ، ديالى ، واسط ، ميسان ، النجف) والتي تشكل نحو ٢٧.٠٨٩ من مساحة العراق (علوان ، ٢٠٢٠ ، ص ٢٦٢) وكما موضح بالجدول ٧ ،

جدول ٧ التوزيع الجغرافي لأطوال سكك الحديد في العراق

المحافظة	طول سكك / كم	المساحة كم^{2}	عدد السكان /نسمة	اطوال السكك / المساحة	اطوال السكك / عدد السكان
الانبار	٦٠٢ ٩٠, ٣	١٣٧٨ ٠٨	١٩٦٣٣ ٤٦	٠.٤ ٣	٠.٠ ٣
صلاح الدين	٣٤١ ٨٦, ٥	٢٤٣٦ ٣	١٧٦٧٨ ٧٣	١.٤ ٠	٠.٠ ١
نينوى	٢٢٣ ٥٤, ٥	٣٧٣٢ ٣	٤١٣٣٥ ٣٦	٠.٥ ٩	٠.٠ ٠٥
ذي قار	١٣٨ ٠٥,	١٢٩٠ ٠	١٢٣٣٠ ٥٣	١.٠ ٧	٠.٠ ١
البصرة	١٣٥ ٥٨. ٣	١٩٠٧ ٠	٣٢٢٣١ ٥٨	٠.٧ ١	٠.٠ ٠٤

بغداد	١١٦ ٠٣,	٤٥٥٥	٩٠٠٦٠ ٠١	٢.٥ ٤	٠.٠ ٠١
المثنى	١١٢ ٠٨, ٥	٥١٧٤ ٠	٩٠٢٤٨ ٠	٠.٢ ١	٠.٠ ١
بابل	١١٢ ٦٨,	٥١١٩	٢٢٨٨٤ ٥٦	٢.٢ ٠	٠.٠ ٠٤
كركوك	٩٣, ٥٧٠	٩٦٧٩	١٧٧٠٧ ٦٥	٠.٩ ٦	٠.٠ ٠٥
القادسية	٥٨, ٠٨	٨١٥٣	١٤٣٠٧ ١٤	٠.٧ ١	٠.٠ ٠٤
كربلاء	٢٥	٥٠٣٤	١٣٥٠٥ ٧٧	٠.٤ ٩	٠.٠ ٠١
العراق	١٩٦ ٠,١ ٨٦	٤٣٥٠ ٥٢	٤٣٣٢٤ ٠٠٠	٠.٤ ٥	٠.٠ ٠٤

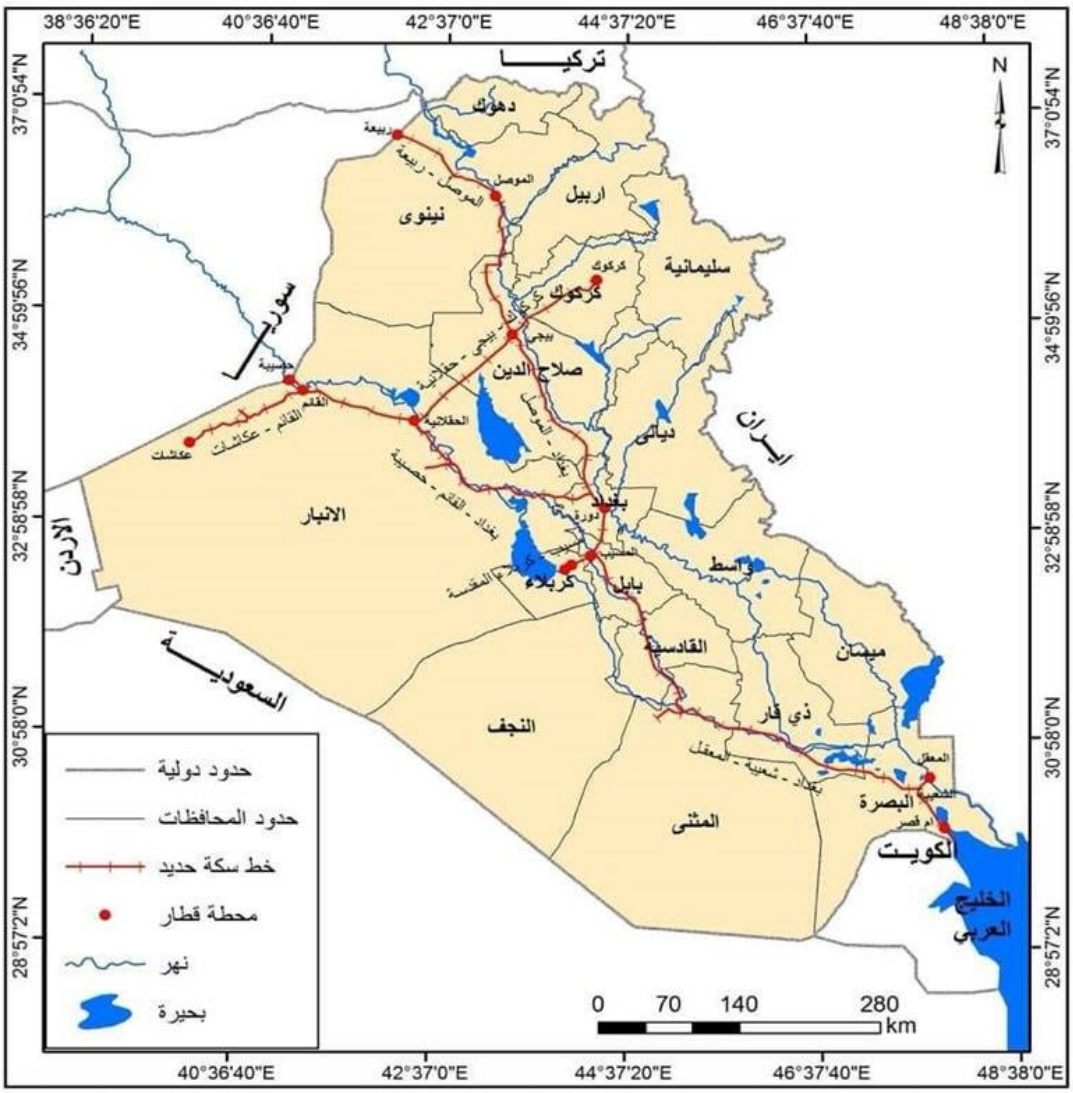
المصدر : – سماح صباح علوان ، التحليل الجغرافي لكفاية سكك الحديد في العراق للمدة من (٢٠٠٩ – ٢٠١٨) ، جامعة بغداد ، مجلة كلية الآداب ، ملحق العدد ١٣٢ ، ٢٠٢٠ ،ص ٢٦٣

– جمهورية العراق ،وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ،المجموعة الاحصائية السنوية ، الباب الاول ،٢٠٢٣ ، ص ٧

وتعد كثافة الشبكة من المعايير المهمة التي تعكس مدى التطور الاقتصادي للدول وتعطي فكرة عن مدى كفاية الشبكة داخل الدولة ، وهي ابسط الاساليب الكمية ويعبر عنهما بمجموع اطوال خطوط الشبمة بالكيلو متر؛ مقسوما على مساحة المنطقة التي تنتشر بها الشبكة ، او عدد السكان في تلك المنطقة ، (الحداد ، ٢٠٠٢ ، ص١٢٩) وتحسب كثافة الشبكة وفق الصيغ التالية : كثافة الشبكة (نسبة السكان الى المساحة) = مجموع اطوال الشبكة في منطقة ما /كم ÷ مساحة المنطقة كم^{٢} × ١٠٠ وعليه فأن كثافة شبكة سكك الحديد

الى المساحة في العراق بلغت ٠.٤٥ ، اما **كثافة الشبكة الى عدد السكان** = اطوال سكك الحديد /كم ÷عدد سكان العراق/ نسمة ×١٠٠ وعليه بلغت كثافة شبكة سكك الحديد الى عدد السكان نحو ٠.٠٠٠٤. اما نصيب الفرد من كمية البضائع المنقولة فبلغت ١.٣٦ وهي حاصل قسمة كمية البضائع المنقولة في عام ٢٠٢٣ والبلغة نحو ٥٩٠ الف طن على عدد سكان العراق ×١٠٠ . وتجدر الاشارة انه كلما ارتفعت قيمة هذه المؤشرات دل ذلك على ارتفاع درجة كفاءة شبكة سكك الحديد والعكس صحيح في حال انخفاض قيمة المؤشرات انفة الذكر .

خريطة ٥ الصورة الحالية لشبكة سكك الحديد في العراق



المصدر :منتهى طعيمه عناد ، واقع سكك الحديد في العراق وسل تنميتها ، مجلة كلية التربية ، جامعة واسط ، العدد ٤٣ ، الجزء الاول ، ٢٠٢١ ، ص ٢١٦

٣ / الملامح المستقبلية لجيواقتصادية النقل بسكك الحديد في العراق

٣ – ١ الوزن الجيواقتصادي للممرات البديلة لمشروع طريق التنمية السككي

تعد شبكات سكك الحديد من اهم وسائط النقل المتبعة في جميع انحاء العالم بما فيها العراق ، فهي تشكل شرياناً حيويا واستراتيجيا في تحقيق عملية التنمية ، فقد ساهمت خطوط النقل هذه بإحداث تغيرات كبيرة في العالم ، ومنها قلب الموازين التي كانت سائدة من حيث توزيع السكان وتحقيق عملية الترابط المكاني بين المناطق الزراعية والصناعية بالأسواق والمناطق السكنية مع بعظها ، وذلك يعود الى جدوى عملية النقل بسكك الحديد على الصعيد الاقتصادي وخاصة النقل للمسافات الطويلة (عناد ، ٢٠٢١ ، ص ٢١٢) . اذ يعد النقل بالسكك الحديدية احد البنى الارتكازية للاقتصاد الوطني من خلال مساهمته في رفع الناتج المحلي الاجمالي من خلال عمليات نقل كبيرة لأعداد هائلة من السكان وكميات كبيرة من البضائع ، ويعد النقل بسكك الحديد نتاج الثورة الصناعية وهو يعكس الثورة في وسائل النقل المختلفة فالوظيفة التقليدية للسكك الحديدية تتمثل بكونها وسيلة نقل للمسافات الطويلة والقصيرة وبأقل التكاليف النقلية فقطارات اليوم تسير بسرعة كبيرة تصل لنحو ٢٠٠ كم / ساعة (الحداد ،٢٠٠٢ ، ص ٢٤) .

وعليه يمكن القول ان فكرة انشاء خط سكك حديد طريق التنمية انما جاء لتحقيق اعلى ترابط مكاني للعراق مع العالم الخارجي وكذلك تحقيق ترابط مكاني على المستوى المحلي للعراق من خلال مد الخط بعدد من المحافظات والعمل على ربط هذا الخط بمجموعة وصلات تحقق اعلى ترابط بين المحافظات بغية تحقيق خدمة لأكبر عدد من السكان واكبر كمية من البضائع ، ان من اهم ركائز المشروع هوا انشاء مدن صناعية ذكية واحداث تنمية مكانية كوت الطريق يمر بالعديد من المحافظات العراقية والمدن الرئيسة على شكل محطات بلغ عددها خمسة عشر محطة منها محطة الفاو وتبعد ١٤.١ كم عن مركز المحافظة ومحطة البصرة التي تبعد ١٢ كم عن مركز المحافظة ومحطة الناصرية التي تبعد ٢٧.٧ كم عن مركز المحافظة ومحطة السمارة التي تبعد عن مركز المحافظة ١٠.٣ كم ومحطة الديوانية التي تبعد ١١ كم عن مركز المحافظة ومحطة النجف التي ٨ كم عن مركز المحافظة ومحطة الحلة التي تبعد ٣٧ كم عن مركز المحافظة ومحطة كربلاء التي تبعد ٩.٣ كم

عن مركز المحافظة ومحطة بغداد التي تبعد ٣٧ كم عن مركز المحافظة ومحطة سامراء التي ٨.٤ عن مركز مركزها ومحطة تكريت التي تبعد ٥.٨ كم عن مركز المحافظة ومحطة بيجي التي تبعد ٤ كم عن مركزها ومحطة الموصل التي تبعد ٨.١ كم عن مركز المحافظة ومحطة ربيعة التي ٥.٦ كم عن مركزها ومحطة الحدود العراقية – التركية التي ٢٨.٣ كم عن مركز مدينة زاخو (البخيت ، ٢٠٢٣ ، ص ١٧) فطريق التنمية من خلال النظر الى البدائل الثلاث المطروحة كما في خريطة ١ نلاحظ الممر البديل الاول يمتد في ٩ محافظات عراقية يشكل عدد سكانها نحو ٦٠٪ من سكان العراق وبذلك فهو يساهم في تفعيل النشاط الاقتصادي من خلال ربطة العديد من المنشآت الصناعية فضلا عن دوره في تحقيق ترابط مكاني بين المناطق السياحية بين جنوب العراق وشماله اما فيما يتعلق بالخيار الثاني والثالث فيلاحظ انه يمتد فهو يمر في سبعة محافظات عراقية يشكل عدد ساكنيها نحو ٤٩٪ من سكان ، اما على الصعيد الخارجي والمتمثل بتحقيق ترابط مكاني للعراق مع الدول الاخرى فأن خط سكك طريق التنمية سيعمل على ربط العراق مع دول شرق اسيا والخليج من الجهة الجنوبية وربط العراق مع تركيا و أوربا من الجهة الشمالية من خلال امتداده الاقليمي فالعراق يمثل جسرا جغرافيا يحقق عملية ترابط مكاني بين قارتي اسيا و أوربا وبين منطقتي الخليج العربي وبلاد الشام وهذا يعني ان العراق بموقعة الاستراتيجي يقع في قلب مشروع الطريق لما يحققه من ترابط مكاني كبير يساهم في تحقيق اعلى جدوى اقتصادية ممكنة من عملية النقل بالسكك على اعتبار ان النقل بهذه الواسطة مجدي للمسافات الطويلة ، فهذا الطريق سيساهم في عملية نقل النفط الخام والغاز الطبيعي من الاراضي العراقية الى السوق ، وعليه تسعى الحكومة العراقية الى ان لا يكون العراق بعد انجاز الطريق وتشغيله مجرد خط ترانزيت بل انها ترغب ان يتحول الى شريان اقتصادي اساسي للبلاد وعليه سعت الحكومة الى التخطيط لأنشاء مدن صناعية ومدن اسكان تحطي بالطريق حيث سيشهد مرور الاف الشاحنات التي تأتي من نحو ٢٥ دولة (عبد الامير واخرون ، ٢٠٢٣ ،ص ٢٠١٣)

ولابد من الاشارة الى ان مشروع ميناء الفاو الكبير يعد من اهم الركائز التي يستند عليها انجاز وانجاح مشروع التنمية فمينا الفاو الكبير لا يعد مشروع استراتيجي مهم للعراق فقط بل يمثل المنقذ الرئيسي للاقتصاد المتهاوي حيث سيحتوي على الميناء على ٩٢ رصيفاً ٤٦ منها للحاويات و١٦ رصيف للبضائع الفل ، و٢٠ رصيف للبضائع العامة و ٢ من الارصفة مرور ، و٦ ارصفة للمشتقات النفطية و٢ من الارصفة للغاز، وعليه ستكون طاقة الميناء الاستيعابية بحدود ٧٧ مليون طن سنويا للحاويات و٣٣ مليون طن سنويا للحمولات المتنوعة وحمولات الفل ،ليصل المجموع الى ٩٩ مليون طن سنويا في سنة الهدف ٢٠٣٨ (الشعبي ، ٢٠٢٤ ، ص ٣٩)

٣ – 2 / المعدلات المقدرة لحركة النقل لطريق التنمية السككي في العراق

ان مضمون جغرافية النقل بمنظور اقتصاديات المكان يرتكز على تحليل ابرز متطلبات وخصائص الانظمة النقلية من دراسة التوزيع المكاني لمسارات الطرق والخصائص الشكلية والتصميمية للوسائط النقلية اضافة الى دراسة التركيب الكمي والنوعي لحركة النقل (شاهر،٢٠٢٢،ص٢٧) لذا يتطلب تقييم توقعات حركة المرور

وحسب المراحل لحركة الركاب وشحن البضائع لمشروع طريق التنمية ، اذ تمثل نطاق دراسة حركة المرور في التنبؤ بتدفقات حركة الركاب والبضائع على خط سكك الحديد في رؤى مستقبلية لكل من ميناء الفاو الكبير ومشروع طريق التنمية والتي تمكنها من تلبية احتياجات حركة المرور بين أوربا واسيا عبر العراق فضلا عن حركة النقل ضمن الاطار الاقليمي الداخلي للعراق .ينظر جدول ٨ ،

جدول ٨ الملامح المستقبلية لحركة المرور على خط سكك الحديد لطريق التنمية العراقي ٢٠٢٨ – ٢٠٥٠

السنوات	متوسط اعداد المسافرين / مليون مسافر / سنة	حجم حركة البضائع المنقولة/ مليون حاوية / سنة
٢٠٢٨	١٤.٥	٢
٢٠٣٨	١٩.٥	٣.٧
٢٠٥٠	٢٤.٥	٥

المصدر: جمهورية العراق ،وزارة النقل ،الشركة العامة للسكك الحديدية ،بيانات غير منشورة ،٢٠٢٣ ، ص ٣٣

المرحلة الاولى .٢٠٢٨

تمثل هذه المرحلة نقطة انطلاق تشغيل مشروع طريق التنمية العراقي بعد اكمال البنى التحتية المرافقة لهذا المرحلة ولكلا المشروعين (طريق التنمية ، وميناء الفاو الكبير) . مع الاخذ بنظر الاعتبار ان محطات الطريق تكون جاهزة للعمل بواقع ٦ ساعة / يوم وبمعدل ٣٣٥ / يوم /سنة وعليه تشير التقديرات المتوقعة لحجم الحركة على مسار خط سكك الحديد ان اعداد المسافرين في المرحلة تصل الى نحو ١٤.٥ مليون مسافر في السنة اي بما يعادل ٤٣٢٨٣ مسافر يوميا . اما فيما يتعلق بحجم حركة البضائع المتوقعة على خط سكك حديد طريق التنمية في هذه المرحلة فتصل لنحو ٢ مليون خاوية سنويا بنوعيها الحاويات الصغيرة TELوالكبيرة Bulk وبمعدل ٥٩٧٠ حاوية /يوم .

المرحلة الثانية ٢٠٣٨

تشهد هذه المرحلة ارتفاعا في سقف التوقعات بناءً على زيادة الطلب على الخدمات النقلية على الطريق لما لها من مميزات يوفرها مشروع طريق التنمية والتي في مقدمتها اختصار عامل الزمن اضافة الى اكتمال المرافق اللوجستية المقرر انجازها في هذه المرحلة والاهم من ذلك كسب درجة الثقة تجاه المشروع من قبل العملاء الدوليين . وعليه يتوقع ان تصل اعداد المسافرين على الطريق في هذه المرحلة لنحو ١٩.٥ مليون مسافر في السنة بينما يصل حجم حركة البضائع لنحو ٣.٧ مليون حاوية سنويا .

المرحلة الثالثة ٢٠٥٠

تتمثل هذه المرحلة بالمرحل الاخير من عملية تشغيل المشروع اذ يصل المشروع فيها الى اقصى درجات التشغيل والاستيعاب للحركة المقررة عليه، اذ ستكون كافة البنى التحتية المرافقة للمشروع منجزة وجاهزة للعمل بصورة نهائية وعليه تشير التوقعات ان اعداد المسافرين على مسار خط سكك حديد طريق التنمية ستصل لنحو ٢٤.٥ مليون مسافر سنويا ، بينما تصل حجم حركة البضائع عليه لنحو ٥ مليون حاوية سنويا . وعليه يمكن القول ان انجاز مشروع طريق التنمية بما فيه خط سكك الحديد سوف يعمل على احداث تغيرات كبيرة في حجم التبادل التجاري للبلد ورفع الناتج المحلي الاجمالي من خلال تحقيقه لعوائد مالية كبيرة تقدر في مراحل تشغيل المشروع الاولية الى نحو ٤ مليار دولار سنويا ناتجة عن نقل البضائع ونحو ٨٥٠ مليون دولار ناتجة عن نقل المسافرين . (المشهداني ، ٢٠٢٤ ، ص ١٤٦) ويتضح من الجدول ٩ معدل التغير في حركة المرور المستقبلية على ميناء الفاو الكبير الذي يمثل بوابة مشروع طريق التنمية من خلال المقارنة بين حركة المرور لعام ٢٠١٨ والحركة المتوقعة من عام ٢٠٢٨ لغاية ٢٠٣٨ والتي تمثل المرحلتين الاولى والثانية من تشغيل المشروع .

جدول ٩ التغير في حركة المرور المستقبلية لميناء الفاو الكبيرة ٢٠١٨ – ٢٠٣٨

البيان	٢٠١٨	٢٠٢٨	٢٠٣٨
اجمالي سفن الحاويات	٢٤,٠	٤٠,٠	٧٠,٠
اجمالي السائبة الجافة	٢٤,٠	٣٢,٠	٤٤,٠
الحنطة	٦,٩	٨,٢	١١,٠
البضائع السائبة الجافة الاخرى	١٧,١	٢٣,٥	٣٣,٠

المصدر :بان علي حسين المشهداني ، دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية ، مجلية الميادين الاقتصادية ، المجلد ٦ ، العدد ١ ، ٢٠٢٤،ص ١٤٥

اما فيما يتعلق بالتغيرات الاقتصادية التي يمكن ان يحدثها مسار خط سكك الحديد باعتباره احد البنى الارتكازية لمشروع طريق التنمية في العراق فهي تتمثل بتقليص فترة الشحن من اسيا الى أوربا والعكس صحيح من رحلة بحرية تستمر نحو ٣٠ يوما الى رحلة برية تقدر بنحو ١٥ يوما ،و تطوير القطاعات الاقتصادية كالصناعة والزراعة والسياحة نتيجة للخدمات النقلية الجيدة التي يقدمها الخط و التقليل من الاعتماد على النفط في دعم الناتج المحلي الاجمالي لأكثر من ٦٠ % للتخلص من الريعية الاقتصادية التي يعاني منها العراق ،اضافة لذلك توفير فرص عمل مباشر لنحو ١٠٠ الف مواطن عراقي ، تمكين العراق من لعب دور جيو – اقتصادي من خلال استغلال موقعه الذي يحقق ربط بين اسيا و أوربا ومن ثم تعزيز مكانته في المجتمع الدول (جمهورية العراق ، وزارة النقل ، ٢٠٢٣)

الاستنتاجات /

١ – يعد خط سكك حديد طريق التنمية احد ابرز المشاريع الحيوية التي سوف تساهم بدعم النشاط الاقتصادي للعراق من خلال تحقيقه لعملية ترابط مكاني مع دول العالم الخارجي فهو سيصبح الجسر البري الذي يربط اسيا و أوربا من خلال تركيا من جهة الشمال والخليج العربي من الجنوب

٢ – يمتلك العراق مقومات كبيرة تساهم في انتخابه كمسار لطريق التنمية منها الموقع الاستراتيجي الذي يمتلكه اضافة الى المقومات الاقتصادية منها امتلاكه لمخزون نفطي كبير يقدر بنحو ١٤٥ مليار برميل بينما بلغت نسبة الانتاج نحو ٣٩٧١ مليون برميل يوميا اضافة الى امتلاكه لثروه بشرية هائلة تقدر بنحو ٤٣ مليون نسمه فضلا عن الامكانيات الاخرى كالصناعة والزراعة والسياحة

٣ – تعاني شبكة سكك الحديد في العراق من الضعف والتلكؤ في نموها وتطورها بشكل يوكب الزيادة الحاصلة في عدد السكان وما يرافقها من زيادة على الطلب لخدمة النقل ففي عام ٢٠٠٠ بلغ مجموع اطول خطوط سكك الحديد نحو ٢٢٧٢ بينما بلغ في عام ٢٠٢٢ نحو ٢٨٩٣ كم اي ان نسبة النمو في اطول الشبكة لم تتجاوز ٦٢١ كم خلال ٢٢ عام ، وذلك يعود الى الاحداث الامنية والسياسية التي مرت بها البلاد خلال هذه الفترة ، بينما يتوقع ان يصل اطول خطوط السكك الحديد في العراق بعد انجاز المشروع الى نحو ٤٠٦٨ كم

٤ – بلغت كمية البضائع المنقولة على خطوط شبكة سكك الحديد في العراق في عام ٢٠٢٢ نحو ٤٠٧٠٠٠ طن بينما بلغ مجموع المسافرين على كافة الخطوط نحو ١٤٢٩٠٧ مسافر . في حين يلاحظ ان كمية البضائع المنقولة على خط سكك حديد طريق التنمية ٢ مليون حاوية سنويا خلال المرحلة الاولى لتصل في المرحلة الاخيرة الى نحو ٥ مليون حاوية اما اعداد المسافرين تقدر بنحو ١٤.٥ مليون مسافر سنويا في المرحلة الاولى لتصل الى ٢٤.٥ مليون مسافر في المرحلة الاخير عام ٢٠٥٠

المقترحات /

١ – ضرورة توفير كافة المستلزمات اللوجستية لإتمام مشروع طريق التنمية وخاصة خط سكك الحديد لدوره في دعم القطاع الاقتصادي الانتاجي والخدمي في العراق

٢ – تتطلب الجدوى الاقتصادية المرجوة من انشاء طريق التنمية العراقي لا سيما خط السكك الحديد في العراق تحقيق اعلى ارتباط مكاني بين ميناء الفاو الكبير وظهيره الاقليمي .

٣ – يجب على صانع القرار في مشروع طريق التنمية العراقي اعتماد كافة الجوانب التكنلوجية المعاصرة في انشاء مسارات سكك الحديد المقترحة ضمن مشروع طريق التنمية في العراق .

٤ – ضرورة خلق ملائمة مكانية بين التوزيع المكاني للوحدات الصناعية والقطاعات الانتاجية والخدمية على مستوى الطرق مع امتداد مسارات سكك الحديد المقترحة ضمن مشروع طريق التنمية في العراق بما يحقق جدوى اقتصادية مكانية ذات قيمة اعلى من اعتماد المشروع كخط مرور (ترانزيت) فقط .

المراجع العربية :

- اصدارات مركز البيدر للدراسات والتخطيط، قسم التخطيط، طريق التنمية العراقي "الآفاق والتحديات"،2024.
- البخيت، حيدر نعمة، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط،2023.
- الجمهورية العراقية، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات نشاط سكك الحديد،2023.
- الجمهورية العراقية، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية،2024.
- الجمهورية العراقية، وزارة النقل، الشركة العامة للسكك الحديدية في العراق، بيانات غير منشورة،2023.
- السماك، محمد أزهر وآخرون، جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق، دار اليازوري للطباعة والنشر، عمان، الأردن،2011.
- الشعبي، عارف حسن عبدالله، ميناء الفاو الكبير وأثره في تحقيق التنمية المستدامة بالموانئ العراقية، المجلد 15، العدد 3،2024.
- الزوكة، محمد خميس، جغرافية النقل، دار المعارف الجامعية، الإسكندرية، مصر،2000.
- الزبيدي، مصطفى خليل إبراهيم، التنمية المكانية بين العدالة الاجتماعية والكفاءة الوظيفية، مجلة المخطط والتنمية، العدد 26،2012.
- الطاهر، أكرم محمد، شبكة طرق السيارات في محافظة دهوك – دراسة في جغرافية النقل، جامعة دهوك، كلية التربية، رسالة ماجستير غير منشورة،2016.
- الطاهر، خالدة جمال محمد، المرتكزات الجغرافية للأقاليم السياحية في العراق، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم الإنسانية، قسم الجغرافية،2020.
- العبد الأمير، حافظ وآخرون، طريق الحرير وطريق التنمية/نقيضان أم مكملان في استدامة الاقتصاد العراقي، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، واقع المؤتمر الدولي السادس والسنوي السابع،2023.
- الحداد, العوض يوسف ، الطرق الفردية وشبكات النقل، منشورات جامعة قاريونس، بنغازي، ط1،2002.
- المشهداني، بان علي حسين، دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد ٦، العدد ١، ٢٠٢٤.
- خليفة، ستار جبار، التباين المكاني للصناعات الكبيرة في العراق، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية،2023.
- ذنون، محمد هاشم، شبكة طرق السيارات الرئيسية في محافظة نينوى (تحليل في التنظيم المكاني)، جامعة الموصل، كلية التربية، قسم الجغرافية، رسالة ماجستير غير منشورة،2006.
- شاهر، طه أحمد صالح، الاقتصاديات المكانية والوظيفية لطريق الموصل – ربيعة، رسالة ماجستير (غ، م)، جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم الإنسانية، قسم الجغرافية،2022.

- صفوح، خير، الجغرافية موضوعها ومناهجها وأهدافها، دار الفكر المعاصر، سوريا، دمشق،2002.
- طعماس، يوسف يحيى، عبد العزيز محمد حبيب، جغرافية النقل والتجارة الدولية، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل،1989.
- عبد الزهرة علي الجنابي ، جغرافية العراق الاقليمية بمنظور معاصر ،ط١ ، دار الصادق للطباعة ، العراق ، ٢٠١٠
- علوان، سماح صباح، التحليل الجغرافي لكفاية سكك الحديد في العراق للمدة 2009 –2018، مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد، ملحق العدد 123،2023.
- عناد، منتهى طعيمه، واقع سكك الحديد في العراق وسبل تنميتها، مجلة كلية التربية، جامعة واسط، العدد ٤٣، الجزء الأول،2021.
- محمد، رياض جمعة خلف، الخدمات النقلية على طريق التنمية السريع في العراق – دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير (غ، م)، جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم الإنسانية، قسم الجغرافية،2024.
- محمد ,عبد الله ، الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والحضارية للموقع الجغرافي للعراق، مجلة جامعة ديالى، العدد 33،2009.
- منظمة الأقطار المصدرة للبترول، 2021، تقرير منشور على الرابط: http://oapecdbsys.oapecorg.org:8081/ords/f?p=100:20
- يونس، حارث محمد ذنون، الموقع الجغرافي للعراق وتأثيره على النقل البري الإقليمي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم الإنسانية، قسم الجغرافية،2023.

Bibliography of Arabic References (Translated to English)

- Publications of Al-Baydar Center for Studies and Planning, Planning Department, The Iraqi Development Path "Prospects and Challenges", 2024.
- Al-Bakhit, Haider Nima, The Iraqi Development Path: Promising Development Opportunities and Major Challenges, Al-Bayan Center for Studies and Planning, 2023.
- The Republic of Iraq, Ministry of Planning, Central Statistical Organization, Railway Activity Statistics, 2023.
- The Republic of Iraq, Ministry of Planning, Central Statistical Organization, Statistical Collection, 2024.
- The Republic of Iraq, Ministry of Transport, General Company for Railways in Iraq, Unpublished Data, 2023.
- Al-Samak, Muhammad Azhar and others, Geography of Transport between Methodology and Application, Dar Al-Yazouri for Printing and Publishing, Amman, Jordan, 2011.
- Al-Shaabi, Aref Hassan Abdullah, The Grand Faw Port and Its Impact on Achieving Sustainable Development in Iraqi Ports, Volume 15, Issue 3, 2024.
- Al-Zouka, Muhammad Khamis, Geography of Transport, Dar Al-Maaref University, Alexandria, Egypt, 2000.
- Al-Zubaidi, Mustafa Khalil Ibrahim, Spatial Development between Social Justice and Functional Efficiency, Al-Mukhtat and Development Magazine, Issue 26, 2012.
- Al-Tahir, Akram Muhammad, The Network of Car Roads in Duhok Governorate - A Study in Geography of Transport, University of Duhok, College of Education, Unpublished Master's Thesis, 2016.
- Al-Tahir, Khalida Jamal Muhammad, Geographical Foundations of Tourist Regions in Iraq, Unpublished PhD Thesis, University of Mosul, College of Education for Humanities, Department of Geography, 2020.
- Al-Abd Al-Amir, Hafez and others, The Silk Road and the Development Road/Opposites or Complements in the Sustainability of the Iraqi Economy, The Iraqi Journal of Economic Sciences, The Reality of the Sixth and Seventh Annual International Conference, 2023.
- Al-Haddad, Al-Awad Yousef, Individual Roads and Transport Networks, Publications of Garyounis University, Benghazi, 1st ed., 2002.
- Al-Mashhadani, Ban Ali Hussein, The Role of the Development Road Project in Strengthening Iraq's Position on the World Trade Map, Al-Mayadeen Economic Journal, Volume 6, Issue 1, 2024.

- Khalifa, Sattar Jabbar, Spatial Variation of Large Industries in Iraq, Journal of the College of Basic Education, Al-Mustansiriya University, 2023.
- Dhnoon, Muhammad Hashim, The Main Road Network in Nineveh Governorate (Analysis in Spatial Organization), University of Mosul, College of Education, Department of Geography, Unpublished Master's Thesis, 2006.
- Shaher, Taha Ahmed Saleh, Spatial and Functional Economics of the Mosul-Rabia Road, Master's Thesis (G, M), University of Mosul, College of Education for Humanities, Department of Geography, 2022.
- Safouh, Khair, Geography, its Subject, Methods and Objectives, Dar Al Fikr Al Mu'aser, Syria, Damascus, 2002.
- Taamas, Youssef Yahya, Abdul Aziz Muhammad Habib, Geography of Transport and International Trade, Dar Al Kutub for Printing and Publishing, University of Mosul, 1989.
- Abdul Zahra Ali Al-Janabi, Regional Geography of Iraq from a Contemporary Perspective, 1st ed., Dar Al-Sadiq for Printing, Iraq, 2010.
- Alwan, Samah Sabah, Geographical Analysis of the Adequacy of Railways in Iraq for the Period 2009-2018, Journal of the College of Arts, University of Baghdad, Supplement No. 123, 2023.
- Anad, Muntaha Ta'imah, The Reality of Railways in Iraq and Ways to Develop Them, Journal of the College of Education, University of Wasit, No. 43, Part One, 2021.
- Muhammad, Riyad Juma Khalaf, Transport Services on the Rapid Development Road in Iraq - A Study in Transport Geography, Master's Thesis (G, M), University of Mosul, College of Education for Human Sciences, Department of Geography, 2024.
- Muhammad, Abdullah, The Economic, Social and Civilizational Dimensions of the Geographical Location of Iraq, Diyala University Journal, Issue 33, 2009.
- Organization of the Petroleum Exporting Countries, 2021, a report published at the link: http://oapecdbsys.oapecorg.org:8081/ords/f?p=100:20.
- Younis, Harith Muhammad Dhnoon, The Geographical Location of Iraq and Its Impact on Regional Land Transport, Unpublished Master's Thesis, University of Mosul, College of Education for Humanities, Department of Geography, 2023.