



## الآثار التنموية الواعدة لطريق التنمية العراقي على محافظة المثنى

ا.م.د. صادق نغمش جاسم الجبائشي

جامعة المثنى/ مركز دراسات البادية وبحيرة ساوة

[sadiq.neghamish@mu.edu.iq](mailto:sadiq.neghamish@mu.edu.iq)

### المستخلص

يهدف البحث إلى تحليل الآثار التنموية الواعدة لمشروع طريق التنمية العراقي وانعكاساته الإيجابية على محافظة المثنى، باعتباره أحد المشاريع الاستراتيجية التنموية المهمة الرامية إلى تعزيز البنية التحتية للطرق البرية الحديثة وتطوير التنمية الإقليمية في العراق. ركز البحث على إبراز وتقييم التأثيرات المستقبلية المتوقعة للمشروع في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، مع دوره في تحسين شبكات طرق النقل البري بنوعها (النقل بالسيارات والنقل بالقطارات) وربط المحافظة بالمناطق الاقتصادية الحيوية المحلية والإقليمية ودعم التنوع الاقتصادي عبر تسهيل حركة التجارة والسياحة والاستثمار. اعتمد البحث على منهجية مشتركة تجمع بين الوصف وتحليل البيانات المتعلقة بالمؤشرات الجغرافية للتنمية الحالية في محافظة المثنى، فضلا عن مراجعة الوثائق الحكومية وخططها الاستراتيجية للمشروع. أظهرت النتائج الأولية أن طريق التنمية يعمل على تنوع في مصادر الدخل العراقي من خلال تحقيق عائد مالي متوقع ما بين (4-6) ترليون دينار عراقي ما يعادل (3-4.5) مليار دولار امريكي، فضلا عن ذلك يُسهم في خلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة تصل الى (100,000) مئة ألف فرصة عمل، الامر الذي يقلل من نسب البطالة التي يعاني منها سكان المحافظة وعموم سكان العراق ويعزز القطاعات الإنتاجية مثل الزراعة والصناعة والسياحة، وبالتالي يُقلل من معدلات الفقر ويُحفز النمو الاقتصادي مما يعزز موقع محافظة المثنى كبوابة اقتصادية جنوبية للعراق. اقترح البحث الاستفادة من الخبرات الدولية والعالمية المشابهة لهذا المشروع التنموي مع مراعاة البعد البيئي، لضمان استدامة المشروع الذي يتطلب اقامة حزام اخضر على طول مسار الطريق يعمل كمصدات للرياح ويقلل من حركة الرمال وانتقالها ويسهم بشكل فعال بتحسين البيئة واستدامتها ويخفض من نسب التلوث البيئي ويعطي منظرا طبيعيا جميلا زاهيا يستأنس به السائرين على امتداد الطريق. الكلمات المفتاحية: طريق التنمية، الآثار التنموية، التنمية الإقليمية، الافاق التنموية

### Promising developmental impacts of the Iraqi development road on Al-Muthanna Governorate

sadiq neghamish Jassim AL- Jaiyyashee  
Desert Studies Center & Sawa lake

### Abstract

The study aims to analyzes the promising developmental effects of the Iraqi Developmental Road Project and its potential beneficial consequences for Muthanna Governorate. This project is considered one of the most important strategic development projects concentrate on strengthening modern highway infrastructure and promoting regional development in Iraq. The research is mainly focused on highlighting and evaluating the expected future impacts of the project On the economic, social, and environmental parameters and highlighting its role in improving road networks (car and rail), linking the governorate to vital local and regional economic zones, and supporting economic diversification by facilitating trade, tourism, and investment. The research focused on a combined methodology that includes both description and analysis of data related to current development geographic indicators in Muthanna Governorate, as well as a review of government



documents and strategic plans of the project. Preliminary results showed that the development road will diversify Iraq's sources of income by achieving an expected financial return of between 4-6 trillion Iraqi dinars, equivalent to 3-4.5 billion US\$. In addition, it will generate approximately 100,000 direct and indirect jobs. This will reduce the unemployment rate suffered by the governorate's residents and the general Iraqi population, and will enhance productive sectors such as agriculture, industry, and tourism. This project will reduce poverty rates and stimulate economic growth, strengthening Muthanna Governorate's position as Iraq's southern economic gateway. Development project will use similar international expertise, and will also consider environmental factors to ensure sustainability. This requires the establishment of a green belt along the road's path, acting as a windbreak, reducing the movement of sand, effectively contributing to environmental improvement and sustainability, reducing pollution, and creating a beautiful, vibrant natural landscape that will delight pedestrians along the road.

**Keywords:** development path, development impacts, regional development, development prospects.

#### المقدمة

يعد طريق التنمية من أهم المشاريع التنموية المستقبلية والمخطط لها في العراق بعد ميناء الفاو الكبير الذي يعد باكورة طريق التنمية وركيزته الأساسية في عمليات التنمية الاقتصادية المستدامة للعراق والتي بالإمكان توجيهها والاستفادة منها في عمليات تطور وتحسين حياة السكان وتقديمهم والقضاء على البطالة وتخفيف من شدة البؤس في العراق التي وصلت نسبتها (50,8%) في عام 2023 في حين بلغت نسبة الفقر في محافظة المثنى (52%) للعام نفسه، الأمر الذي جعلها تقع ضمن المراتب الأولى بمستوى الفقر من بين محافظات العراق، ويرجع سبب ذلك إلى ارتفاع معدلات البطالة في المحافظة التي وصلت إلى (12.6%) للعام نفسه في حين ازدادت نسبة البطالة في العراق لتصل (16.5%) من هنا بدأت مشكلة البحث التي تمحورت بالصيغة التالية: -

ما الآثار التنموية الواعدة لطريق التنمية العراقي على سكان محافظة المثنى في العراق؟ وما هي العوامل الجغرافية المشجعة لطريق التنمية في محافظة المثنى؟

**فرضية البحث:** انطلاقاً من تلك التساؤلات يفترض البحث ان هناك مكاسب إيجابية واثار تنموية واعدة سوف يحصل عليها سكان محافظة المثنى عند اكتمال الطريق وربطه بين ميناء الفاو الكبير وموانئ البصرة في الجنوب مع تركيا في الشمال، فضلاً عن ذلك تسهم العوامل والامكانات الجغرافية الملائمة في محافظة المثنى في تسهيل الخطط المعدة لاستثمار الموارد الطبيعية في المحافظة بشكل عام وباديتها الجنوبية بشكل خاص.

**هدف البحث:** يهدف البحث في الكشف عن الآثار الايجابية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية الواعدة التي يحصل سكان المثنى عليها من خلال مرور الطريق التنموية في الأراضي الصحراوية في البادية الجنوبية المحاذية لمدينة السماوة. فضلاً عن ذلك فهو يتناول أحد أهم المشاريع التنموية الحديثة في العراق، ذو الأبعاد المختلفة لاسيما ابعاد التنمية المكانية والمستوى المعيشي لسكان محافظة المثنى والعراق عامة.

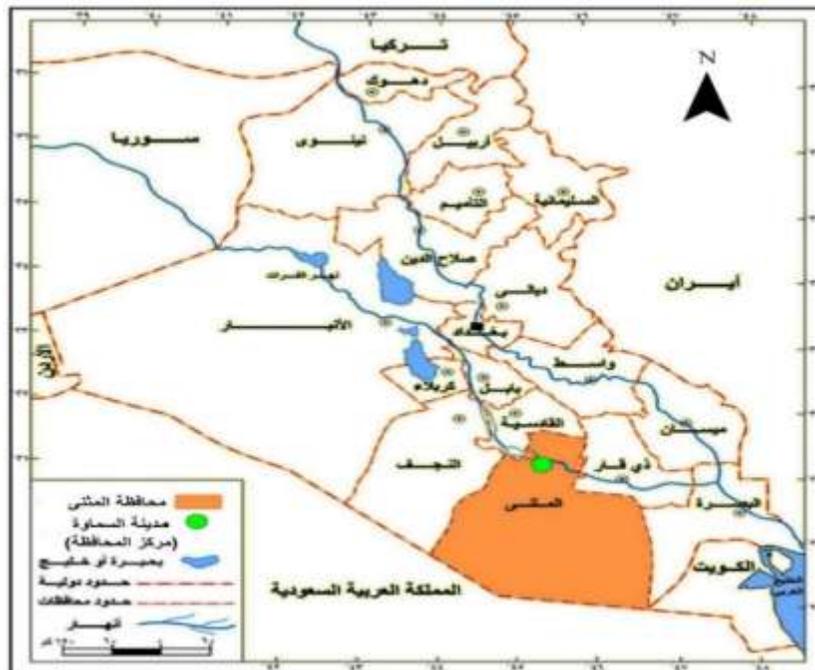
**أهمية البحث:** تكتسب دراسة الآثار التنموية الواعدة للمشروع أهمية استثنائية لمحافظة المثنى لكونه يعزز مشاريع داخل أراضي صحراوية غير مستغلة اقتصادياً فضلاً عن استثمار ما تكتنزه محافظة المثنى من امكانات طبيعية كامنّة هائلة سواء في القطاع الزراعي او الثروة الحيوانية والثروات المعدنية والسياحة الاثرية في الوركاء.



**منهجية البحث:** لتحقيق هدف البحث وأهميته اقتضت الضرورة العلمية الاعتماد على المنهجين التحليلي والوصفي في الكشف عن الآثار التنموية لطريق التنمية على محافظة المثنى بالاعتماد على المصادر المكتبية والتقارير الحكومية والمقابلات الشخصية للمعنيين بالتخطيط لطريق التنمية.

**حدود البحث المكانيّة:** تمثلت حدود منطقة للبحث بموقع محافظة المثنى الجغرافي التي يحدها من الشمال محافظة القادسية ومن الغرب محافظة النجف ومن الجنوب والجنوب الغربي الحدود الدولية مع المملكة العربية السعودية والكويت من الشرق محافظتي البصرة وذي قار، بينما انحصر الموقع الفلكي بين دائرتي عرض (05-29° — 31-42°) شمالاً وبين خطي طول (5-43° — 32-46°) شرقاً الخريطة (1) اما الحدود الزمانية للبحث حددت لعامي 2023 و2024.

الخريطة (1) الموقع الجغرافي لمحافظة المثنى من العراق



المصدر: وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، قسم إنتاج الخرائط، خريطة المثنى الإدارية، مقياس 1:500000، بغداد، 2018.

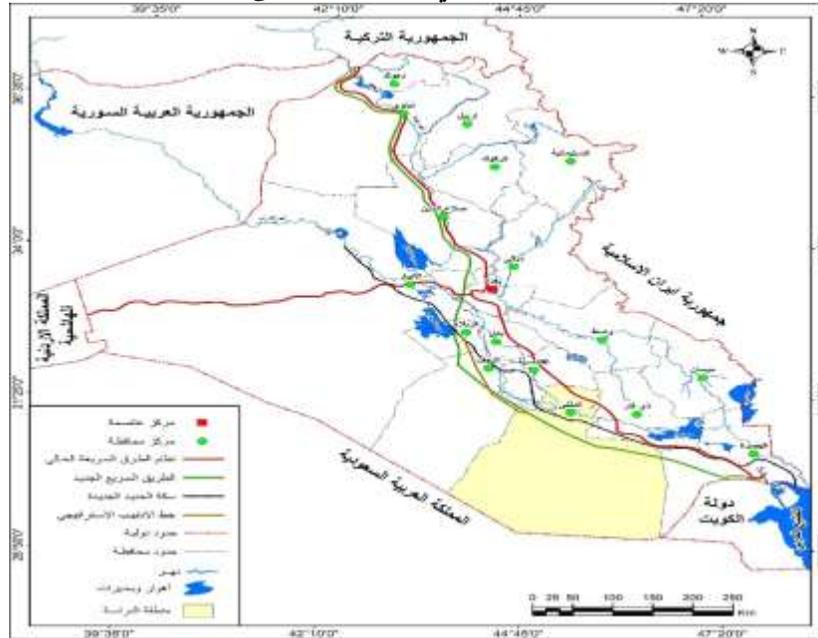
### المحور الأول: ما هية طريق التنمية واهدافه التنموية الواعدة

يعد طريق التنمية القناة الجافة من أهم المشاريع العراقية الحديثة للنقل البري السريع بشقيه (القطارات والسيارات) التي لها دورا كبيرا في تعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية في العراق والمدن التي يمر بها ومنها محافظة المثنى، وكانت بدايته الاولى في يوم 29 كانون الاول عام 2021 عندما احالت الشركة العامة لسكك الحديدية العراقية الى شركة الإيطالية (PEG) العقد الى الخدمات الاستشارية لدراسة (ما قبل الجدوى، دراسات الجدوى، التصميم الاولي، التصميم التفصيلي) لكل من أنظمة السكك الحديدية والطريق السريع لربط ميناء الفاء الكبير الجديد لغاية الحدود التركية والذي تمت تسميته بطريق التنمية العراقي، يتكون مشروع طريق التنمية من أنظمة السكك الحديدية والطريق السريع جديد ويهدف الى ربط ميناء الفاء الكبير بالحدود التركية وتعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية للعراق، ومن خلال ذلك ستشكل أنظمة السكك الحديدية الجديدة والطريق للسيارات السريع الجديد جنبا الى جنب مع ميناء الفاء الكبير عبر الأراضي التركية اتصالا فعالا بين دول الشرق الأقصى والشرق الأوسط واوروبا، اذ سيتم تصميم نظام السكك الحديدية الجديد من اجل نقل الركاب بأمان وسلامة وكفاءة وبسرعة (300 كم / ساعة) والبضائع بسرعة (140 كم/ ساعة)



وبهذا فانه سيتعامل مع الطلب المتوقع على حركة المرور والعمليات ذات الصلة بميناء الفاو العراقي الكبير، وهذا بينه تقرير الاستشاري النهائي للشركة المذكورة في 5 كانون الثاني 2023 حيث تم اختيار مسار السكك الحديدية ومسار الطريق للسيارات السريع كأفضل المسارات في الأراضي العراقية. وفي وقت لاحق في 30 اذار 2023 وافقت اعلى السلطات العراقية ووزارة النقل والشركة العامة للسكك الحديدية العراقية على مساري السكك الحديدية الجديد والطريق السريع المقترحين (1RW و HWB) اللذان يمران داخل الحدود الادارية لمحافظة المثنى بطول (103,34 كم، 208,26 كم) على التوالي. الخريطة (2) تبين مسار طريق التنمية في الاراضي العراقية ونظام الطرق السريعة الحالية وخط الانابيب الاستراتيجي العراقي.

### الخريطة (2) مسار سكك الحديدية الجديد والطريق السريع (1RW و HWB) داخل الاراضي العراقية ومنها اراضي محافظة المثنى



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على برنامج Arc Map 10.8

### أولاً: انطلاقة الأولية لمشروع طريق التنمية العراقي

عقدت في بغداد يوم 27 ايار 2023 مؤتمراً إقليمياً ضم عدد من الدول المجاورة للعراق ودول الخليج العربي وممثلين عن الاتحاد الاوروبي والبنك الدولي الذي طرحت فيه اعتراف الحكومة العراقية بإقامة وانشاء مشروع نقل استراتيجي يضم طريق السريع للسيارات بطول (1133) كم وخط سكك حديد مزدوج بطول (1179) كم ولهما مساران مختلفان من الجنوب ويلتقيان في شمال مدينة كربلاء المقدسة وبتكلفة قدرت (17) مليار دولار بالتعاون مع دول المجاورة وهي الكويت والسعودية والاردن وتركيا وايران فضلاً عن ثلاث دول خليجية اخرى هي قطر والامارات وسلطنة عمان يسهم بشكل فعال في تحسين الاقتصاد العراقي ويشجع على جذب شركات النقل والدول على استخدام الطريق البري في نقل تجارتها بمدة (15) يوماً بدلاً مما هو عليه الان النقل البحري الذي يستغرق النقل فيه (33) يوماً أي يفارق أكثر من ضعف المدة الزمنية التي يحققها المشروع البري الجديد، الذي اطلقت عليه تسمية طريق التنمية العراقي<sup>(1)</sup> (جمعة وهاشم، 2024) الذي سيربط الخليج العربي بجنوب تركيا ويتضمن الطريق بناء مدن صناعية متكاملة تحاط بالطريق السريع الذي يشهد عبور الاف الشاحنات من (25 دولة)، الأمر الذي يساعد على اعادة توطين الصناعة واحداث تحول حقيقي في الاقتصاد العراقي بعد عقود من الحروب والعقوبات الدولية التي فرضت عليه فضلاً عن المشاكل الداخلية التي حدثت بعد احتلاله في عام 2003<sup>(2)</sup> (شنشول وحسين، 2024).



ثانياً – وصف المعالم الرئيسية والخصائص التقنية لطريق التنمية العراقي  
تعد المعالم الرئيسية والخصائص التقنية لطريق التنمية واختيار مساراته واحدة من مرتكزات بناء بنية تحتية  
للطرق البرية السريعة والحديثة في العراق وهي قادرة على تلبية الاحتياجات الانية والمستقبلية لحركة  
المروور. ومن اهم المعالم طريق التنمية ومعاييرها الأساسية التي وضعت لتخطيطه ما يلي: -

1- وصف المعالم الرئيسية لطريق التنمية في الاراضي العراقية  
وضعت خطط واستراتيجيات متعددة وحديثة للمعالم الرئيسية للطريق التنمية داخل الاراضي العراقية هما: -  
أ - المعالم الخدمية الرئيسية لسكك الحديدية (1RW) والتي شملت محطات البضائع بواقع (15) محطة و(20)  
مركزاً لصيانة خطوط السكك على طول (1179) كم، فضلاً عن العديد من المحطات والمراكز والمواقع  
متعددة الأغراض والاهداف والاحتياجات الجدول (1)، اعتمد مسار السكك الحديدية الذي تم اختياره وفق  
مؤشرات مبدا تقليل طول مسافة المسار وزيادة

الجدول (1) أنواع المعالم الخدمية الرئيسية للسكك الحديدية واعدادها داخل الاراضي العراقية

العدد	نوع الخدمة	العدد	نوع الخدمة
3	مراكز تدريب	15	محطات البضائع
20	مراكز صيانة لخطوط السكك	3	المناطق متعددة الوسائط
78	المواقع الموازية	15	محطات للركاب
20	المحطات الكهربائية الثانوية	4	مراكز صيانة وخطوط تعابر القطارات
-----	-----	2	مراكز التحكم في تشغيل القطارات

المصدر: جمهورية العراق، وزارة الاعمار والاسكان، مديرية الطرق والجسور في المثنى، كراس طريق  
التنمية، 2024 ص13.

عدد السكان المخدمين على طول مراكز المدن الرئيسية من الجنوب الى الشمال من خلال الحدود الإدارية  
لأحدى عشرة محافظة عراقية ومنها محافظة المثنى، فضلاً عن مواقع لمحطات القطارات في مراكز مدن  
أخرى رئيسة عددها خمس عشرة محطة تم ترتيبها من الجنوب الى الشمال الجدول (2) يبين المسافة بين  
المحطات ومراكز المدن العراقية التي يمر فيها طريق التنمية ومنها مدينة السماوة مركز محافظة المثنى التي  
تناولها البحث. اذ بلغ عدد السكان المخدمين من جميع المحافظات التي يمر بها الطريق (28,02) مليون  
نسمة أي ما نسبته (66.4%) من أصل (42,2) مليون نسمة مجموع سكان العراق حسب تقديرات عام  
2022<sup>(3)</sup> (وزارة الاعمار والاسكان، 2024).

الجدول (2) اسماء مراكز المدن والمسافة ب(كم) بينها وبين محطات القطار الجديدة ضمن طريق التنمية  
العراقي

ت	مراكز المدن	المسافة	ت	مراكز المدن	المسافة
1	الفاو	KM 14.1	9	بغداد	KM 35.8
2	البصرة	KM 33.5	10	سامراء	KM 8.3
3	الناصرية	KM 27.7	11	تكريت	KM 5.5
4	السماوة	KM 10.3	12	بيجي	KM 4.0
5	الديوانية	KM 11.0	13	الموصل	KM 8.1
6	النجف/ الكوفة	KM 8.6	14	ربيعة	KM 5.6
7	الحلة	KM 27.8	15	زاخو	KM28.3
8	كربلاء	KM 9.3	-----	-----	-----



المصدر: - عمل الباحث بالاعتماد على: حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2023، ص 17.

ب - المعالم الرئيسية والخدمية لطريق السريع (HWB) الذي بلغ طوله الإجمالي (1133) كم والمعياري الذي اعتمد على اختيار مساراته هو بنية تحتية جديدة وحديثة قادرة على تلبية الطلب على حركة المرور في الوقت الراهن والمستقبل وتطوير المناطق الصحراوية الغربية من العراق على طول القسم الجنوبي من الفاو الى كربلاء المقدسة، فضلاً عن ذلك فان الطريق السريع يسهل حركة السالكين لهذا الطريق بحيث تلبي احتياجاتهم الضرورية لهم وللسيارات والشاحنات التي تسير عليه، فهو يضم (26) منطقة خدمية و(24) منطقة استراحة مجهزة بكافة الخدمات التي يحتاجها المسافر من تركيا واوروبا شمالا الى الخليج العربي جنوبا وبالعكس، فضلاً عن ذلك هناك (11) موقفا للسيارات والشاحنات متعدد الوسائط و(26) نقطة تبادل مع المواصلات العامة الجدول (3) فضلاً عن ذلك هناك مجموعة من المراكز التشغيلية ومحطات وقود ونقاط تفتيش لتأمين السلامة ومتابعة المخالفين والمتجاوزين للتعليمات المرورية.

الجدول (3) المعالم الرئيسية والخدمية للطريق السريع داخل الاراضي العراقية

العدد	نوع الخدمة	العدد	نوع الخدمة	العدد	نوع الخدمة
26	مناطق التبادل مع وسائل النقل العام	6	مراكز السيطرة التشغيلية	26	مناطق الخدمة
6	نقاط تفتيش	11	محطات وقوف السيارات متعددة الوسائط	22	ساحات للشاحنات مجهزة بالخدمات
	-----		-----	24	الساحات المجهزة بالاستراحات

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد: على جمهورية العراق وزارة الاعمار والاسكان، مديرية الطرق والجسور في محافظة المثنى، كراس طريق التنمية، 2024، ص 15.

2- وصف الخصائص التقنية لطريق التنمية داخل الاراضي العراقية: خططت خصائص التقنيات لخط سكك الحديد والطريق البري السريع للسيارات وفقاً للمعايير العالمية والمتطلبات التقنية الفنية الحديثة وكما يلي: -

أ- بيانات وتقنيات تصميم السكك الحديدية: مقياس السكك الحديدية المعتمدة هو (1435 mm) والحد الأدنى لخطوط المحطات المخصصة للعبور (750 m)، فضلاً عن ذلك هناك خصائص تقنية مختلفة تلائم السرعة وحمولات الشاحنات تضمنتها سكك الحديد على طول مسارها داخل الأراضي العراقية الجدول (4).

الجدول (4) بيانات ومعايير تقنية السكك الحديدية الجديدة داخل الأراضي العراقية

المعيار	البيانات	المعيار	البيانات
UIC C	حدود مقياس حمولات القطار	mm 1435	مقياس السكك الحديدية
km/h 120	سرعة التشغيل ( قطارات البضائع )	km/h 300	السرعة التصميمية (قطارات الركاب)
t 25	الحمولة المحورية التصميمية	km/h 140	السرعة التصميمية (قطارات البضائع)
t 22,5	1002 km/h شاحنات	m 7,000.0	الحد الأدنى لنصف القطر الأفقي



t 20	شاحنات $\geq 120$ km/h	12.5 %	أقصى ميل طولي
m 750	الحد الأدنى لخطوط المحطات المخصصة لعبور القطارات	m 4,2	الحد الأدنى لقاعدة العجلات

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التخطيط العراقية، مديرية طرق وجسور المثنى، مخطط طريق التنمية العراقي بيانات غير منشورة، 2024، ص 19

ب - بيانات ومعايير تصميم الطريق البري السريع للسيارات داخل الأراضي العراقية: اعتمدت معايير تصميم الطريق البري السريع على عدة مؤشرات تقنية حديثة منها السرعة التصميمية التي تصل الى (130 كم/ساعة) وعلى السرعة التشغيلية وفق معيار (110 كم/ساعة)، فضلاً عن معايير مختلفة تمثلت بعدد الممرات وعرض الممر والكتف الخارجي واقصى ميل الطولي المرغوب الجدول (5).

الجدول (5) بيانات ومعايير تصميم الطريق البري السريع للسيارات داخل الأراضي العراقية

المعيار	البيانات	المعيار	البيانات
3 م	الكتف الخارجي	130 كم/ساعة	السرعة التصميمية
1500م	الحد الأدنى لنصف القطر الافقي	110 كم/ساعة	السرعة التشغيلية
4%	اقصى ميل طولي مرغوب فيه	3 + 3	عدد ممرات
5%	اقصى ميل طولي	3.65 م	عرض الممر

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة الإسكان والاعمار، مديرية طرق وجسور المثنى، مخطط طريق التنمية بيانات غير منشورة، 2024، ص 20.

3- وصف مسارات طريق التنمية داخل الأراضي العراقية: قسم طريق التنمية (السكك الحديدية والطريق البري السريع للسيارات) في العراق الى قطاعين رئيسيين هما:

**القطاع الأول:** يبدأ من الفاو جنوباً إلى مدينة كربلاء المقدسة بمسافة (581 كم)، بحيث يكون فيه الطريق البري السريع للسيارات وخط سكك الحديدية يمتدان بمسارات مختلفة وعلى مسافة تقريبية عرضية تفصل بينهما (50 كم) وتعتمد على الوظائف المتنوعة التي تؤديها البنية التحتية للسكك الحديدية والتي تضمن حركة الركاب والشحن وسير الشاحنات الكبيرة وتخدم المدن والسكان، ومن المخطط له في هذا القطاع ان البنية التحتية الجديدة بين (الفاو وكربلاء) ستنبع مسار خط الأنابيب الاستراتيجي للنفط العراقي، دون التعارض معه، الأمر الذي سيوفر للحكومة العراقية ممراً استراتيجياً فريداً يسهم بشكل فعال في تنمية الصناعات النفطية المختلفة والمشاريع الاستثمارية الأخرى.

**القطاع الثاني:** يعد هذا القطاع مكملاً للقطاع الأول من مدينة كربلاء المقدسة إلى فيشخابور عند الحدود العراقية شمالاً، تستخدم البنية التحتية لطريق التنمية نفس الممر (مفصولة عرضياً بحوالي 150م) وسيتم استخدامهما لكل من حركة الشحن والركاب وسيكون على طول هذا القطاع تحسين وتنوع في استخدامات الأراضي التي يمر خلالها الطريق وبمختلف المجالات الخدمية الأساسية والضرورية التي يحتاجها ساكنين الطريق.

ثانياً- اهداف وأهمية طريق التنمية لمحافظة المثنى وللعراق: يهدف مشروع طريق التنمية العراقي الى تحقيق اهداف واهميات متعددة لها تأثيرات على الجوانب ذات طابع اقتصادي واجتماعي وتنمية وسائط النقل



في العراق والمحافظات التي يمر بها ومحافظة المثنى واحدة منها، إذ بالإمكان ان يحقق طريق التنمية مكاسب ايجابية وفوائد واثار تنموية واعدة متعددة منها: -

- ١- من المتوقع ان يزداد معدل التوظيف في القطاعين العام والخاص لسكان المدن التي يمر بها طريق التنمية ومنها محافظة المثنى، إذ ستوفر أنظمة السكك الحديدية وطريق التنمية الجديد للمدة من (2025 - 2029) ما يقارب (100,000) فرصة عمل (4) (شنشول وحسين، مصدر سابق) بمختلف الاختصاصات والمهن، الأمر الذي يسهم في تقليل نسب البطالة والفقر في العراق وفي محافظة المثنى.
- ٢- بناء نظام نقل بري حديث متعدد الوسائط يربط الشرق الاقصى واوروبا عن طريق مروره بالعراق متزامنا مع بناء ميناء الفاو الكبير على راس الخليج العربي.
- ٣- زيادة الناتج المحلي والقومي الاجمالي للبلاد وجعله أكثر استقراراً وقل اعتماداً على مورد النفط وتجنب التقلبات المستمرة التي تحدث في أسعار النفط العالمي بين الحين والآخر.
- ٤- يسهم طريق التنمية العراقي في تنوع القطاعات الاقتصادية والتنموية المختلفة ورفع مستويات التنمية المكانية للمناطق التي يمر خلالها، الأمر الذي ينمي الاقتصاد العراقي المستدام ويعزز حركة التجارة المحلية على امتداد الطريق.
- ٥- يقلل الطريق البري السريع للسيارات من شدة الازدحام والحركة المرورية في الطرق الحالية التي تربط المدن العراقية من خلال مروره بالأراضي الصحراوية البعيدة عن المدن، الأمر الذي يسهم الى حد كبير في خفض نسب التلوث في المدن والمناطق السكنية ويوفر السلامة الصحية للسكان.
- ٦- ينمي طريق التنمية حركة التنقل للركاب والبضائع المختلفة بين المدن العراقية والتنقل الخارجي للدول المجاورة للعراق ودول العالم، فضلاً عن انه يهدف الى تعزيز وتحقيق الاستقرار السياسي والاقتصادي والترابط بين الشعوب وثقافتها على غرار ما يحدث في مجتمعات الدول الغربية والاوروبية.

٧- ابراز دور العراق (الجيو- اقتصادي) من خلال استثمار واستغلال موقعه الجغرافي الهام في قلب العالم فهو يربط دول الخليج العربي واسيا مع اوروبا، الأمر الذي يعزز دوره الاقتصادي بين الدول العالم المختلفة. **المحور الثاني: -العوامل الجغرافية المشجعة لطريق التنمية في محافظة المثنى**

تعد العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية من أهم المميزات الجاذبة والمشجعة التي تبنى عليها ركائز التنمية المستدامة

في مؤشراتها الاقتصادية والبيئية والاجتماعية وخاصة في الطرق والمشاريع الاستراتيجية الكبيرة كمشروع الطريق التنمية الذي يمر بأراضي محافظة ذات الخصائص الجغرافية المميزة تناولها البحث بالشكل التالي: -  
أولاً: - نبذة جغرافية عن محافظة المثنى: تعد محافظة المثنى احدى محافظات الفرات الأوسط الخمسة (كربلاء المقدسة وبابل والقادسية والنجف الاشرف والمثنى) وهي ثاني أكبر محافظة بالعراق من حيث المساحة بعد محافظة الانبار، إذ بلغت مساحتها (51740) كم<sup>2</sup> تشكل مساحة البادية الصحراوية فيها (46928) كم<sup>2</sup>. أي ما نسبته (90,7%) من مساحة المحافظة الكلية (5) (وزارة التخطيط، 2017) وهي بذلك تتفوق على مساحات بعض الدول العربية كلبان والبحرين والكويت وقطر وبعض الدول الأجنبية بلجيكا وسويسرا وهولندا والدنمارك وغيرها من الدول (6) (فوزي يونان، 2009). تضم المحافظة اثنا عشر قضاء وناحية بحجم سكاني بلغ (948747) نسمة، إذ تم ترتيب الاقضية والنواحي من اعلى نسبة فقر الى ادناها الجدول (6) احتلت فيها ناحية بصية وقضاء سلمان اعلى نسب الفقر من بين مدن المحافظة إذ بلغت (73%، 72%) على التوالي، الأمر الذي يعني ان طريق التنمية عند عبوره في أراضي البادية التي تقع فيها ناحية بصية وقضاء سلمان سوف يسهم بشكل كبير في توفير فرص عمل لسكان المدينتين وخفض نسبة



الفقر فيهما، فضلاً عن تحسن الوضع الاقتصادي لعموم سكان محافظة المثنى التي تعاني من زيادة نسبة الفقر فيها حتى وصلت (52%) الجدول (6)

الجدول (6) تقديرات عدد السكان ونسبة الفقر حسب الوحدات الإدارية في محافظة المثنى لعام 2024

الوحدة الادارية	عدد السكان بالألف	نسبة الفقر %	الوحدة الادارية	عدد السكان بالألف	نسبة الفقر %
ناحية بصية	1,344	73	قضاء المجد	51,389	66
قضاء السلطان	11,553	72	قضاء الخضر	107,669	58
قضاء النجمي	41,684	71	قضاء الوركاء	77,652	58
قضاء الهلال	47,096	71	ناحية الدراجي	22,611	57
قضاء السوير	56,051	70	قضاء الرميثة	142,980	49
ناحية الكرامة	38,679	70	قضاء السماوة	350,038	41
المجموع				948,747	52 المعدل

**المصدر:** عمل الباحث بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التخطيط، دائرة التنمية الإقليمية والمحلية، مديرية تخطيط المثنى، بيانات غير منشورة 2024.

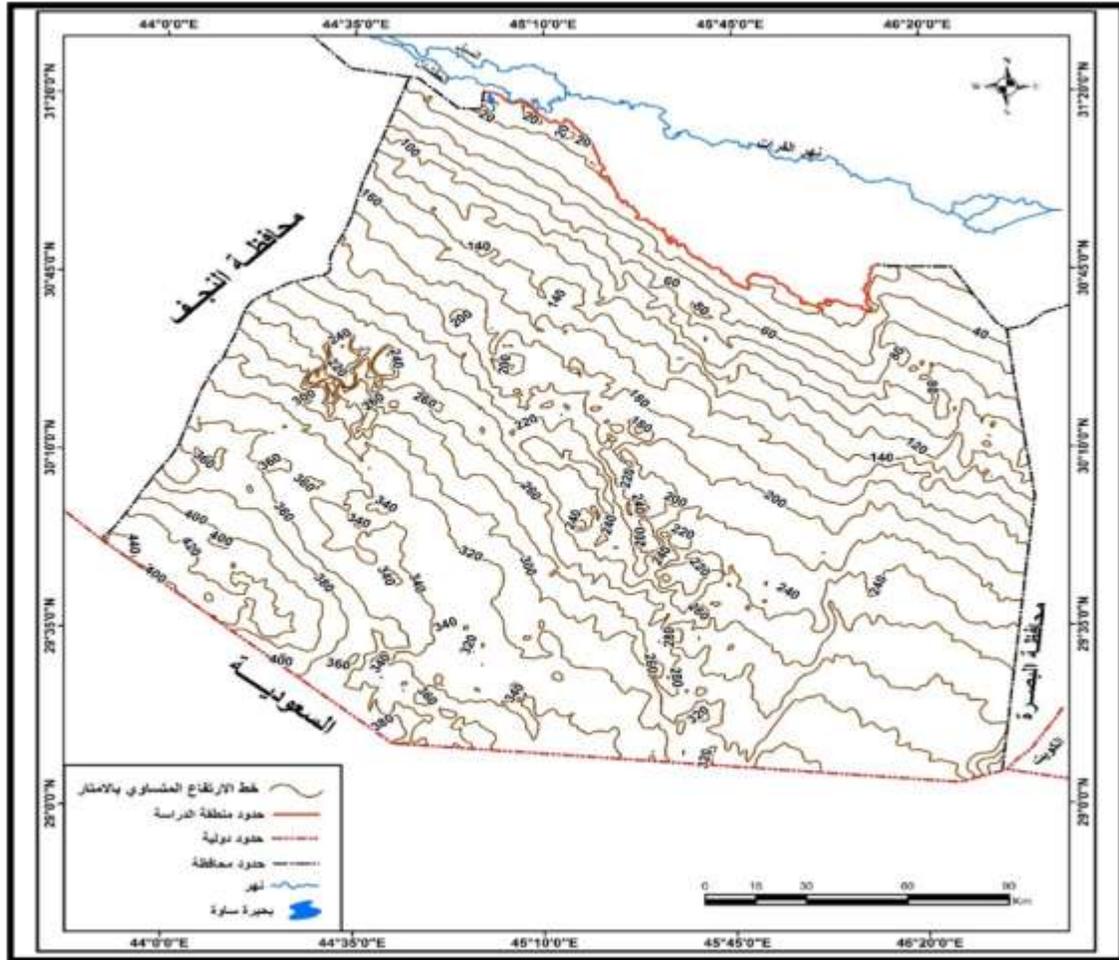
ثانياً: موقع محافظة المثنى : يعد موقع المحافظة حلقة وصل للنقل البري (السيارات والقطارات) الذي يربط بين مدينة البصرة وميناء الفاو الكبير والمنافذ الحدودية بين العراق والكويت ومنفذ الشلامجة على الحدود العراقية الايرانية ومحافظة ذي قار من جهة بمحافظات الفرات الاوسط والعاصمة بغداد من جهة أخرى، الأمر الذي جعل طريق التنمية يمر بأراضي المحافظة وفقاً لمساره المرسوم له حتى يصل شمالاً الى مدينة زاخو عند الحدود العراقية التركية ومنها الى دول أوروبا، فضلاً عن ذلك يساعد موقع المحافظة المجاور للحدود المملكة العربية السعودية ويسهل الى حد كبير بربط طريق بري مع المملكة ودول الخليج العربي المجاورة لها بطريق التنمية العراقي المار بأراضي المحافظة التي تعد أقصر مسافة تربط بين طريق التنمية والحدود السعودية اذ بالإمكان ربطهما معا بعد توسع طريق معبر الجميمة القديم ضمن الحدود الإدارية لمحافظة المثنى مع المملكة العربية السعودية الذي توقف العمل به منذ حرب الخليج الثانية. ومن خلال ما تقدم يمكننا القول ان موقع المحافظة الجغرافي له اثار إيجابية متعددة ومشجعة ومساعدة لتطوير مشاريع طرق النقل التي لها أهمية كبيرة في تطور اي مكان او اقليم اقتصادياً، وتسهم بشكل كبير في تسهيل وزيادة التواصل والاتصال بالعالم الخارجي والمناطق التجارية والاقتصادية والسياحية، الأمر الذي ينمي الاقتصاد المحلي لسكان المحافظة وتحسين أوضاعهم المعيشية ويسهم في ضمان تنمية اقتصادية مستدامة لدى سكان العراق عامة.

**ثالثاً- التركيب الجيولوجي ومظاهر السطح :** يعد التركيب الجيولوجي واشكال سطح الارض من أهم العوامل المساعدة في إنشاء ومد طرق النقل البرية (القطارات والسيارات) في الوقت الحاضر التي أصبحت ضرورية ومهمة في تقدم الدول وانتعاش اقتصادها ، الأمر الذي يعني ان طريق التنمية العراقي يحتاج الى اراضي منبسطة قابلة للتوسع المستقبلي وبعيدة قدر المستطاع عن المعوقات الطبيعية كالأنهار والبحيرات والجبال العالية والهضاب المرتفعة ومستنقعات المائبة ومناطق الاهوار فضلاً عن ذلك يتطلب امتداد الطرق الخارجية الدولية اراضي صلبة لا تتعرض للجرف والتعرية نتيجة هطول الامطار وجريان السيول وتساقط الثلوج، وسطح قليل الميل وتدرجي الانحدار وهذا ما يتميز به سطح الارض في المحافظة ذات الانحدار التدريجي من اقصى الجنوب الغربي في بادية المثنى الى اقصى الشمال الشرقي في منطقة السهل الرسوبي ابتداء من خط الارتفاع (440) م الى الخط الكنتوري (20) م فوق مستوى سطح البحر الخريطة (2) بالرغم من الفارق الكبير بين خطوط الارتفاعات المتساوية بين اعلى خط وادنى خط بالمحافظة لكن سطحها يمتاز



بالانحدار الخفيف التدريجي بسبب سعة مساحة المحافظة وامتداد سطحها وان المخطط المرسوم لطريق التنمية الجديد الذي يمر بين خطي (80-30) م بموازات الخط الاستراتيجي خلف مصفى السماوة، الأمر الذي يجعله لا يترك اثار بيئية سلبية على سكان المدينة، فضلاً عن ذلك يعد الطريق حيويًا في النقل المحلي والدولي، من هنا يتطلب تخطيط ودراسة معمقة لأراضي التي يمر بها طريق التنمية المار في الجهة الجنوبية الغربية من محافظة المثنى التي تشكل اراضيها جزءًا مهمًا من اراضي الهضبة الغربية العراقية ذات التربة الصخرية والتربة الرملية التي تستطيع الرياح الموسمية صيفا نقلها الى مسافات بعيدة عن تربتها الاصلية، الأمر الذي يسهم بتراكم الرمال على الطرق المعبدة المارة في تلك الأراضي .

الخريطة (2) خطوط الارتفاعات المتساوية لسطح محافظة المثنى



المصدر: - المكوك الفضائي (Endeavor) المرئية الرادارية (Dem) بدقة 90 م، 2000.

رابعاً - المناخ: يتميز المناخ الصحراوي الذي يسود في محافظة المثنى بقلة التساقط المطري والجفاف صيفا، إذ تصل كميات التساقط المطري في محطة مدينة السماوة مركز محافظة المثنى (103) ملم سجل شهر كانون الثاني اعلى تساقط مطري بلغ (21.4) ملم وبشكل عام تكون الامطار في هذه المحافظة متباينة المعدل بين السنوات الجافة والسنوات المطيرة، وينعدم هطول الامطار في فصل الصيف بجميع السنوات من (2013 - 2023) وبنفس الوقت يرتفع معدل درجة الحرارة في اشهر الصيف حزيران وتموز واب الى (34.7، 36.5، 36.4) درجة مئوية على التوالي، اما معدل سرعة الرياح لأشهر الصيف المذكورة فأنها تصل (4.4، 4.6، 4.3) م/ثا على التوالي، الجدول (7) الأمر الذي يتطلب استهلاك كميات كبيرة من المياه الذي تحتاجه المركبات واجهزة الدفاع المدني لإخماد الحرائق في محطات الوقود والورش الكهربائية وحوادث



السيارات التي تزداد نسبتها صيفا، من هنا خطط طريق السيارات بأراضي لا تبعد عن امتداد نهر الفرات في محافظة المثنى عن (22) كم، الأمر الذي يسهل عملية نقل المياه وتوافرها في محطات الوقود ومحطات الاستراحة على امتداد الطريق، فضلاً عن ذلك يرسم المناخ الجاف ظاهرة إيجابية وهي استمرارية النقل دون انقطاع طيلة أيام السنة لعدم تراكم الثلوج واستمرار التساقط الأمطار التي قد تأخذ مدة زمنية طويلة وبالتالي يوقف ويعرقل سير المركبات وتزيد من الحوادث المرورية فيها. وباختصار لا يمكن إقامة مشاريع مستدامة وبنية تحتية قوية دون اتخاذ إجراءات وحلول مستدامة لمكافحة تغير المناخ الذي يهدد كل مكاسب التنمية.

**الجدول (7) المعدلات الشهرية والسنوية لدرجة الحرارة (م°) والأمطار (ملم) وسرعة الرياح (م/ثا) في محطة السماوة للمدة (2013-2023)**

الشهر	معدل درجة الحرارة (م°)	معدل الامطار (ملم)	معدل سرعة الرياح (م/ثا)
كانون الثاني	11.56	21.4	3.2
شباط	14.2	12.9	3.3
آذار	18.56	13	3.5
نيسان	24.7	7.2	3.8
أيار	31	صفر	3.9
حزيران	34.7	صفر	4.4
تموز	36.5	صفر	4.6
آب	36.4	صفر	4.3
أيلول	32.9	صفر	3.8
تشرين أول	26.9	4.1	3.1
تشرين ثاني	18.9	14.8	3.1
كانون أول	13.4	15.2	3
المجموع او المعدل	25	103	3.7

**المصدر: جمهورية العراق وزارة النقل، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، قسم المناخ، بيانات غير منشورة، 2023.**

**خامساً** - قلة التركيز السكاني في أراضي مسار طريق التنمية بمحافظة المثنى: يعد قلة التركيز السكاني عامل مشجع لإقامة طريق التنمية وتوسعه في أراضي محافظة المثنى وتكاد تكون الأراضي التي يمر بها (طريق سكك الحديد وطريق السريع) خالية من السكان، الأمر الذي يسهل من إنشاء ومد طرق إضافية وربطها مع طريق التنمية مما يسهم في إقامة الطرق البرية والمشاريع التنموية الكبيرة في أراضي المحافظة في الوقت الراهن وفي المستقبل عندما يحدث توسع وتطور فيها وهذا يحقق الهدف الحادي عشر من أهداف للتنمية المستدامة للأمم المتحدة في تطوير أنظمة نقل عام وميسورة التكلفة ومستدامة وفي متناول الجميع.



**سادسا-** توافر المواد الأولية : يتوافر العديد من المواد الاولية الضرورية لتشديد الجسور وإقامة المعابر التي يتطلبها مد طريق التنمية في اراضي محافظة المثنى مثل الحصى والرمل والحجر والجلمود وغيرها من المواد الضرورية لإنشاء الطرق ، اذ تنتشر رواسب الحصى في مواقع متعددة من بادية المثنى منها اودية الكصير وابو غار والغضاري والاشعلي ووادي خرز وغيرها من الاماكن الى شمال بادية المثنى وتمتاز تلك الرواسب الحصوية بتباين نسب حجم الحصى وتدرج اشكالها من موقع الى اخر الأمر الذي يجعلها ملائمة لمختلف الاستخدامات ومنها استخداماتها في الطرق الرئيسية والثانوية وفي اعمال التبليط وغيرها من الاستخدامات المختلفة وفي القوالب الكونكريتية اما الرواسب الرملية فهي منتشرة في الجهات الشمالية الشرقية للبادية وخصوصاً في مواقع الرحاب وابو غار والسلمان وقد انشئت مقالع كثيرة في تلك المناطق للرمل الخشن والرمل الناعم ، اذ بلغ احتياطي المناطق في هذه الرواسب (60 مليون طن) الذي يستعمل في العديد من الصناعات الانشائية فضلاً عن ذلك تتوافر العديد من معامل صناعة الاسمنت في بادية المثنى والتي تنتج الاسمنت بأنواعه (الاسمنت العادي الاسمنت الابيض اسمنت المقاوم ) الذي يعد من المواد الانشائية الاساسية والضرورية في المشروعات الهندسية والانشائية ومن امثلة تلك المعامل معمل اسمنت المثنى ومعمل اسمنت الدوح ومعمل سامان ومعمل نجمة السماوة حتى لقبت محافظة المثنى عاصمة الاسمنت في العراق، الأمر الذي يوفر متطلبات الضرورية لعمل طريق التنمية بشكل مباشر لكونها قريبة عن موقع عمل الطريق في المحافظة الامر الذي يقلل من التكلفة الاقتصادية ويعجل من سرعة انجازه ولا يحتاج الى مدد زمنية لنقل المواد الضرورية والاولية التي يحتاجها المشروع ، فضلاً عن ذلك تحتوي بادية المثنى على كميات كبيرة من الثروة المعدنية المتنوعة وبصفة خاصة المعادن لافلزية التي بالإمكان ان تصيح من مشاريع الاستثمارية التنموية الكبرى لإقامة الصناعات الاستخراجية والتحويلية والتوطن الصناعي وخاصة بعد اكمال الطريق ومن أهم تلك المعادن المتوافرة في محافظة المثنى (الاطيان، الملح، الرمل والحصى معا، الدولومايت، حجر الكلس، الجبس)، اذ بلغ احتياطي بادية المثنى من تلك المعادن (45، 53، 100، 270، 676، 150000 مليون طن)<sup>(8)</sup>(الجياشي والدليمي، 2024) على التوالي فضلاً عن وجود انواع اخرى من تلك المعادن مثل النفط، الأمر الذي يعني ان استثمار واستغلال تلك الموارد بعد افتتاح طريق التنمية يسهم في التغلب على المعوقات والتحديات التي تتطلبها عملية التنمية والاستثمار لتلك المعادن ويقلل من كلف انتاجها ويسهل عملية نقلها الى المواقع الصناعية المختلفة المحلية والعالمية بسبب مرور طريق النقل البري السريع وطريق السكك الحديدية الجديد في مناطق بادية المثنى ، الامر الذي يحقق الهدف التاسع من اهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالتصنيع الشامل والمستدام لتعزيز التصنيع لزيادة حصة العمالة في الصناعة والناجح المحلي الإجمالي مع كفاءة استخدام الموارد وتبني التقنيات النظيفة.

**خامسا -** توافر الايدي العاملة : تتطلب المشاريع الاستراتيجية الكبيرة الى توافر الايدي العاملة الرخيصة الماهرة وغير الماهرة وبمختلف المهن والحرف والاختصاصات لكونها تلعب دورا مهما في تقليل من الكلف الاقتصادية وهذه الايدي متوافرة في محافظة المثنى ، اذ بلغ عدد الشباب والقادرين على العمل من الفئة العمرية (15 - 65) سنة (510426) شخص يشكلون نسبة (53,8%) من مجموع سكان المحافظة البالغ (948747) نسمة عام 2024 في حين شكلت الفئتين المعاليتين فئة صغار السن اقل من (15 سنة) وفئة كبار السن أكثر من (65 سنة) نسبة (3.1، 43.1) % على التوالي الجدول ( 8 ) ، الأمر الذي يعني ان الفئة العمرية المنتجة هي النسبة الأعلى من بين الفئات العمرية في المحافظة وهذا دليل على انها تمتلك امكانيات الايدي العاملة الرخيصة، التي تتطلبها اعمال المشاريع التنموية والاستثمارية كمشروع طريق التنمية وغيره من المشاريع الصناعية والزراعية والتجارية والسياحية وبالتالي النهوض بالواقع الاقتصادي وتحسين الظروف المعاشية والاجتماعية والقضاء على البطالة وانخفاض مستوى نسب الفقر في المحافظة والعراق.

#### الجدول (8) الفئات العمرية لسكان محافظة المثنى ونسبها المنوية حسب تقديرات عام 2024

النسبة المئوية	عدد السكان بالألف	الفئات العمرية
43.1	408910	اقل من 15 سنة



53.8	510426	64-15
3.1	29411	65 فاكثر
%100	948747	المجموع

المصدر: - عمل الباحث بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التخطيط / دائرة التنمية الإقليمية والمحلية، مديرية تخطيط المثنى، بيانات غير منشورة 2024.

**المحور الثالث: الاثار والمكاسب التنموية الواعدة التي يحققها طريق التنمية لسكان محافظة المثنى والعراق**  
يحقق طريق التنمية اثار تنموية ايجابية مهمة ومتعددة تخص عدة جوانب ذات طابع اجتماعي واقتصادي مستدام، فضلاً عن ذلك فانه يستجيب لمتطلبات حركة المرور المتزايدة في العراق وخاصة بعد عام 2003 نتيجة افتتاح استيراد السيارات بكل انواعها وتحسن الوضع الاقتصادي للسكان، الأمر الذي يجعل طريق التنمية واحد من الحلول التي تقلل من شدة الاختناق والازدحام التي تشهدها شبكة الطرق الحالية في العراق ويسهم الى حد كبير في انخفاض نسبة الحوادث المرورية وتقليل من الخسائر المادية والبشرية الناجمة منها، فضلاً عن ذلك يوفر الطريق اختصاراً للوقت والجهد وانخفاض في التكلفة المالية اثناء التنقل والسفر. لذلك تسعى الحكومة العراقية بإضافة فرص للتنوع الاقتصادي المستدام مع عائدات النفط ووضع الاقتصاد العراقي على مسار اكثر ثباتاً ومرونة واستدامة لا يتأثر بتقلبات اسعار النفط التي تترك اثاراً سلبية على الخطط والمشاريع الخدمية والتنموية الانية والمستقبلية وواحدة من هذه الفرص بناء بنية تحتية متعددة الوسائط تتألف من مطارات وموانئ وخطوط سكك حديدية وطرق سريعة جديدة تتوافق مع افضل المعايير العالمية وادق المخططات الهندسية ، الأمر الذي يسهل من عملية التنمية المستدامة للاقتصاد العراقي وينمي التواصل التجاري بين المدن العراقية والدول المجاورة وباقي ارجاء العالم ومن الاثار والمكاسب التنموية الواعدة التي بالإمكان تحقيقها بعد انجاز الطريق هي:

**أولاً - المكاسب الاقتصادية:** يعول العراق والدول الإقليمية على طريق التنمية الذي سيشكل انتقالاً نوعية للبلاد في المجالات الاقتصادية والسياحية والتجارية والطاقة وتبادل المنتجات الزراعية والصناعية ، مما يحقق مكاسب تنموية كبيرة للعراق وبحول المناطق الواقعة على جانبي الطريق الى مصانع ومخازن ومشاريع استثمارية تسهم في تنوع مصادر الدخل القومي العراقي من خلال اشتراكه مع الموارد النفطية للعراق في دعم الموازنات العامة وتوفير فرص عمل في القطاعين الخاص والمشارك بما يضمن زيادة في فرص التنمية والعمل والتجارة والاستثمار على المدى البعيد ، وهذا ما اظهرته بيانات الجدول (9) الذي يبين حجم معدلات العائد الداخلي المالي والاقتصادي والاجتماعي واجمالي الاستثمارات للبنية التحتية للمشاريع التنموية (ميناء الفاو الكبير وخط سكك الحديد الجديد والطريق السريع للسيارات) وبشكل عام تعد قيم معدلات العائد الداخلي مربحة من منظور السوق الدولية عند مقارنتها مع الاستثمارات التنموية المماثلة وبهذه الحالة تعد قابلة للتطبيق في حالة كون معدل العائد الداخلي المالي يساوي (10%) او أكثر. فضلاً عن ذلك تحاول الحكومة العراقية رفع قيمة معدل العائد الداخلي من تحليل التكلفة /المنفعة الى أكثر من (15%). وبهدف تخفيف العبء المالي على موازنة الدولة الاتحادية فان اعتماد تمويل المشروع (في إطار الشراكة بين القطاعين العام والخاص) أصبح ضروريا بسبب قيمة اجمالي الاستثمار العالية للبنية التحتية لطريق التنمية وميناء الفاو الكبير التي تزيد عن (31) مليار دولار امريكي الجدول (9).

اما أهم المكاسب الاقتصادية والاثار التنموية الواعدة بعد انجاز طريق التنمية العراقي وملحقاته فهي: -  
1- تنوع مصادر الدخل من خلال تحقيق عائد مالي متوقع ما بين (4-6) ترليون دينار عراقي ما يعادل (3-4.5) مليار دولار امريكي عند اكماله، وبالتالي خلق اقتصاد وطني أكثر مرونة وثباتاً واستدامة وإذا قارن هذا المردود مع عوائد قناة السويس التي تربط البحر الابيض المتوسط بالبحر الاحمر لعام 2022 نجدها تشكل من (38-56%) اي ما يعادل 8 مليار دولار امريكي (9) (بخيت، 2023).  
2- توافر فرص تشغيل وعمل واعدة تصل الى (100,000) مئة ألف فرصة، الأمر الذي يسهم في تقليل من نسب البطالة التي يعاني منها السكان.



من هنا تسعى الحكومة العراقية بشكل جادة على امتلاك اغلب البنية الأساسية للمشروع وتوفير الأموال اللازمة له مما يسهم في عدم خضوع العراق الى دول او جهات معينة أخرى، الأمر الذي يعزز من قدرته على الاستقلال السياسي والاقتصادي والامني للبلاد فضلاً عن ذلك يرى الباحث ان العراق يحتاج الى بنية تحتية لتنمية السياحة من فنادق ومطاعم وكراجات لوقوف وميبت السيارات، الأمر الذي يجعل طريق التنمية شريان اقتصادي مهم ومستدام يخدم مصالح العراق ودول إقليمية وفرصة واحدة لالتقاء المصالح والثقافات والتاريخ بين الشعوب.

الجدول (9) معدل العائدات الداخلية المالية والاقتصادية والاجتماعية واجمالي الاستثمارات في طريق التنمية وميناء الفاو

البنية التحتية	اجمالي الاستثمارات (مليار دولار)	معدل العائد الداخلي الاقتصادي والاجتماعي		معدل العائد الداخلي المالي		
		الاجتماعي	الاقتصادي	الدمج	Spv1	Spv2
ميناء الفاو	%12.15	%9.37	%10.5	%15.8	%13.9	%23.3
السكك الحديدية	%12.91	%18.40		%10.08	%9.63	%11
الطريق السريع	%6.25	%11.10		%8.44	%8.43	%8.50
المجموع	31.31					

المصدر عمل الباحث بالاعتماد: جمهورية العراق، وزارة الإسكان والاعمار، مديرية الطرق والجسور في محافظة المثنى، كراس مشروع

طريق التنمية، 2024، ص 39.

ثانياً - مكاسب اجتماعية: يسهم مسار طريق التنمية بالأراضي الصحراوية العراقية ومنها الأراضي صحراوية في بادية المثنى على مجموعة من المكاسب والاثار الاجتماعية منها: -

١- زيادة تركيز السكان باتجاه الهضبة العراقية الغربية ومنها بادية المثنى التي تعد من المناطق الطاردة للسكان وخالية من التركيز السكاني في حين يتركز سكان المحافظة على مساحة صغيرة من أراضيها، اذ تشكل نسبة المساحة المشغولة بالسكان في محافظة المثنى (9,3%) تقع اغلبها على امتداد جريان نهر الفرات في أراضي السهل الرسوبي بالمحافظة، الأمر الذي يعني فتح مناطق سكنية جديدة تخفف من الكثافة السكانية في مدن المحافظة وتلبي معدلات الزيادة السكانية السنوية التي تشهدتها نتيجة زيادة المعدلات الطبيعية والهجرة من الريف الى المدينة فضلاً عن تحسن الوضع الصحي للسكان بشكل عام.

٢- يحقق طريق التنمية مكاسب ثقافية لسكان العراق ومحافظة المثنى من خلال التعرف على ثقافات والتقاليد والعادات المختلفة لشعوب العالم اثناء التواصل معهم مباشرة عند طريق رحلاتهم وتوقفهم في محطات المنتشرة عبر طريقي السكك الحديد والبري السريع اثناء عبورهم في محافظة المثنى ذات المواقع الاثرية والتي بالإمكان استثمارها للسياحة الاثرية والتاريخية وخاصة اثار الوركاء بمحافظة المثنى، الأمر الذي يترك انسجاماً وترابطاً مع الشعوب الأخرى ويزيد من الحس الانساني لديهم ويزرع الالفة والمحبة بين مختلف الأديان والاقوام.

٣- يحقق طريق التنمية مستويات عالية من مؤشرات التنمية المكانية للمدن والمحافظات التي يمر بها عن طريق تعزيز الاندماج والتنقل والسياحة والتجارة المحلية والدولية من خلال (15) مدينة صناعية ومحطة ومشاريع والاحتياجات التي تخدم المسافرين والمتقنين على طول الطريق يستثمرها سكان المحافظات التي يمر بها الطريق ومنهم سكان محافظة المثنى.

اذ بلغ العدد المتوقع الإجمالي للركاب في سكك الحديد الجديد للسنوات (2050،2030،2028) حوالي (14.5،19.5،24.5) مليون راكب سنوياً بينما بلغ اجمالي الركاب المتوقع تنقلهم على طريق السيارات السريع للأعوام الثلاثة المذكورة (29.5،38،47.5) مليون راكب الجدول (10) الذي يشير الى تزايد عدد الركاب وعدد



سيارات النقل بشكل متواصل ومستمر عبر الفترات الزمنية حتى تصل الى أقصاها عام 2050 موعد اكتمال المشروع بشكله النهائي وأصبحت له القدرة على استيعاب طاقته القصوى حسب الخطة المرسومة له. الجدول (10) توقعات حركة المرور المتوقعة على طريق التنمية العراقي بحسب مراحل تشغيله حتى عام 2050.

2050	2038	2028	اجمالي الركاب	2050	2038	2028	اجمالي الشحن
24,5	19,5	14,5	سكك الحديد (عدد الركاب) مليون	8	5,8	3,8	سكك حديد + طريق سريع/مليون حاوية
47,5	38	29,5	الطريق السريع(عدد الركاب) مليون	47,5	35,7	29,5	سكك حديد +طريق سريع/مليون طن/سنة

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على رياض جمعة خلف محمد، محمد هاشم ذنون يونس، العلاقة المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق، مجلة التربية للعلوم الإنسانية، المجلد (4)، العدد الخاص 2024، ص 426.

#### الاستنتاجات

- 1- تمتلك محافظة المثنى عوامل ومقومات جغرافية طبيعية وبشرية مشجعة لمد طريق التنمية في أراضيها منها موقعها الجغرافي وانسساط سطح الأرض وتوافر المواد الأولية والايدي العاملة الرخيصة.
- 2- يعزز ويطور طريق التنمية قطاع النقل البري بأنواعه في محافظة المثنى والعراق وبالتالي يقلل من الاختناقات المرورية والحد من التلوث البيئي داخل المدن.
- 3- يساهم ويساعد طريق التنمية على استثمار وعلى تحسين القدرة الصناعية لمحافظة المثنى والعراق من خلال استثمار ثرواتها الطبيعية وامكاناتها الطبيعية وخاصة في بادية المثنى.
- 4- يؤدي التعاون بين العراق والدول المجاورة والاقليمية الى زيادة التبادل التجاري والاستثماري الأمر الذي يساهم في تنمية الاقتصاد العراقي بشكل عام والمحافظة التي يمر بها طريق التنمية بشكل خاص.
- 5- يعزز طريق التنمية الترابط بين الشعوب ويزرع حب التعاون والانسجام ويطور المجالات السياحية بكل أنواعها ويزيد من التعرف على الثقافات المحلية وثقافات الشعوب الاخرى وتقاليدهم الاجتماعية.
- 6- يضيف طريق التنمية مصادر ودخل جديد للموازنة العراقية فضلاً عن مساهمته بتوافر فرص عمل تقدر (100000) ألف فرصة عمل وبالتالي يقلل من نسبة البطالة في محافظة المثنى والعراق ويخفف من شدة الفقر.
- 7- يرفع طريق التنمية مستويات واقع التنمية المكانية للمدن التي يمر فيها ومنها محافظة المثنى من خلال عمل اندماج وتسهيل والتجارة المحلية والدولية المتبادلة.

#### المقترحات

- 1- العمل على تهيئة خرائط طبوغرافية وصور فضائية حديثة بدقة عالية لمسار طريق التنمية لأن دقة المعلومات المستخلصة لها تأثير كثيراً على نتائج عملية التصميم الهيدروليكي في محافظة المثنى والعراق فضلاً عن ذلك بالإمكان الاستفادة من الخبرات الدولية المشابهة في هذا المجال.
- 2- اجراء الدراسات الهيدروليكية لمسار الطرق قبل عملية انشاء الطريق وذلك لأهميتها في تلافي المشاكل المستقبلية التي يتعرض لها من غمر وفشل المنشآت الهيدروليكية وضرورة التعاون بين الحكومة المركزية في بغداد والمحافظات التي يمر بها لإنجاز الطريق في مراحل المحددة.



- ٣- العمل على تنشيط الجهود الدبلوماسية الخاصة بطريق التنمية والتي تهدف الى اعداد برامج من قبل وزارة الخارجية العراقية بهدف تعزيز اللقاءات والتفاهات والنقاشات حول مشروع مع الدول المنطقة والدول الاقليمية.
- 4- اقامة حزام اخضر على طول مسار طريق التنمية في الاراضي الصحراوية من بادية المثنى و اراضي الهضبة الغربية التي يمر فيها الطريق تعمل كمصدات للرياح وتقلل من حركة الرمال وانتقالها وتسهم بشكل فعال بتحسين البيئة واستدامتها.
- ٤- ضرورة اشراك ومساهمة القطاع الخاص من اصحاب رؤوس الاموال والشركات الاستثمارية المحلية والاجنبية في التكاليف المالية لسد العجز الذي يحدث في تمويل مشروع طريق التنمية العراقي.
- الهوامش**

- ١- رياض جمعه ومحمد هاشم، العلاقات المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق، مجلة التربية العلوم الإنسانية المجلد (4) العدد الخاص 2024، ص 422.
- 2- نسرين رياض شنشول وريام علي حسين، طريق التنمية والافاق المستقبلية للاقتصاد العراقي، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 27 اذار 2024، ص 3.
- 3- جمهورية العراق، وزارة الاعمار والإسكان، مديرية الطرق والجسور المثنى، كراس طريق التنمية 2024، ص 15.
- 4- شنشول وحسين، مصدر سابق، ص 4.
- 5- جمهورية العراق، وزاره التخطيط دائرة التنمية الإقليمية والمحلية، مديرية تخطيط المثنى، 2017
- 6- فوزي يونان، أطلس العالم والوطن العربي، اصدار 2009، ص 101 - 95.
- 7- فليح لهو شبلي، رئيس مساحين أقدم اول، مديرية طرق محافظة المثنى، مقابلة شخصية، 2024/12/15
- 8- صادق نعيم جاسم الجياشي و صفاء جاسم محمد الدليمي، التحليل المكاني للإمكانيات المعدنية التنموية في بادية المثنى، مجلة الخليج العربي المجلد 48 حزيران 2020 ص 392.
- 9- حيدر نعمه بخيت طريق التنمية العراقي، فرص تنموية واحده وتحديات كبيرة، سلسلة اصدارات مركز البيانات للدراسات والتخطيط، 2023، ص 20.

### المصادر والمراجع

- 1- بخيت، حيدر نعمه، طريق التنمية العراقي، فرص تنموية واحده وتحديات كبيرة، سلسلة اصدارات مركز البيانات للدراسات والتخطيط، 2023.
- ٢- جمعه، رياض و هاشم، محمد، العلاقات المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق، مجلة التربية العلوم الإنسانية المجلد (4) العدد الخاص 2024.
- ٣- الجياشي، صادق نعيم جاسم والدليمي، صفاء جاسم محمد، التحليل المكاني للإمكانيات المعدنية التنموية في بادية المثنى، مجلة الخليج العربي، المجلد 48، حزيران 2020.
- ٤- شبلي، فليح لهو، رئيس مساحين أقدم اول، مديرية طرق محافظة المثنى، مقابلة شخصية، 2024/12/15.
- ٥- شنشول، نسرين رياض، حسين، ريام علي، طريق التنمية والافاق المستقبلية للاقتصاد العراقي، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 27 اذار 2024.
- ٦- محمد، رياض جمعة خلف، يونس، محمد هاشم ذنون، العلاقة المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق، مجلة التربية للعلوم الإنسانية، المجلد (4)، العدد الخاص 2024.
- 7- يونان، فوزي، أطلس العالم والوطن العربي، اصدار 2009.
- 8- جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، قسم انتاج الخرائط، خريطة المثنى الإدارية، بمقياس 1:500000، بغداد، 2018.



- 9-جمهورية العراق، وزارة الاعمار والاسكان، مديرية الطرق والجسور في المثنى، كراس طريق التنمية، بيانات غير منشورة، 2024.
- 10-جمهورية العراق، وزارة التخطيط، دائرة التنمية الإقليمية والمحلية، مديرية تخطيط المثنى، بيانات غير منشورة 2024.
- 11-جمهورية العراق وزارة النقل، الهيئة العامة للأنواء الجوية والرصد الزلزالي، قسم المناخ، بيانات غير منشورة، 2023.