

## الاثار الاقتصادية والاجتماعية لمشروع طريق التنمية

### The economic impacts of it and its development road project

١.د. طالب حسين فارس<sup>(١)</sup>

Prof. Talib Hussein Fares (PhD)

١.م.د. شيماء رشيد محسن<sup>(٢)</sup>

Asst. Prof. Shaima Rashid Mohsen (PhD)

م.م. مروه حسن هادي<sup>(٣)</sup>

Asst. Lect. Marwa Hassan Hadi

### الملخص

يعد ميناء الفاو الكبير حجر الزاوية لطريق التنمية والمشاريع المرتبطة به، بما في ذلك المناطق الاقتصادية والصناعية التي تتمتع بأهمية اقتصادية كبيرة. يُتوقع أن يسهم هذا المشروع في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العراق من خلال إنشاء بنية تحتية متكاملة تشمل الطرق والجسور والسكك الحديدية والمطارات، بالإضافة إلى تطوير الموانئ الحالية وتطوير ميناء الفاو الذي يمثل نقطة انطلاق مشروع طريق التنمية. يرتبط هذا المشروع بشكل مباشر بالطرق التجارية العالمية، مما يعزز من مكانة العراق كممر اقتصادي حيوي في المنطقة بفضل موقعه الاستراتيجي الذي يربط بين ثلاث قارات. كما يعد مشروع طريق التنمية

---

١ - جامعة كربلاء- كلية الادارة والاقتصاد

٢ - جامعة كربلاء- كلية الادارة والاقتصاد

٣ - جامعة كربلاء- كلية الادارة والاقتصاد

حلاً استراتيجياً للعديد من التحديات التي تواجه الدول المستفيدة، حيث يسعى لتحقيق تنمية مستدامة وشاملة، مما يحوّل العراق إلى أكبر مركز لوجستي عالمي في المنطقة ويجعله نقطة محورية لحركة التنقل في الشرق الأوسط. من المتوقع أن يسهم المشروع في تنويع مصادر الدخل من خلال إيرادات متجددة ومتنوعة، بالإضافة إلى توفير فرص عمل وتقليل معدلات البطالة، مما يعزز من تحقيق أهداف التنمية المستدامة في العراق.

**الكلمات المفتاحية:** ميناء الفاو الكبير، طريق التنمية، التنمية الاقتصادية، التنمية الاجتماعية، التنمية

المستدامة

## Abstract

The term: the port of Al-Kabir is the cornerstone of the development process and related projects, including the economic and industrial areas that enjoy great economic importance. This project is expected to contribute to the promotion of economic and social development in Iraq through the construction of integrated infrastructure including roads, bridges, railways and airports, as well as the development of existing ports and the establishment of the Alfao port, which represents the starting point of the development project. This project is directly connected to international trade routes, which enhances Iraq's position as a vital economic hub in the region thanks to its strategic location that connects three continents. The project is also considered a strategic solution to many of the challenges facing the beneficiary countries, as it seeks to achieve sustainable and comprehensive development, which will turn Iraq into the largest global logistics center in the region and make it a pivotal point for mobility in the Middle East.

**Keywords:** Al-Faw Grand Port, Development Road, economic development, social development, sustainable development

## المقدمة

يعد النقل مصدراً هاماً للتنمية الاقتصادية الوطنية، لتوسيع المعرفة باقتصاديات النقل لا بد من التعرض لقطاع النقل المتمثل في النقل البري والنقل البحري والنقل الجوي وخاصة قطاع النقل البحري وموضوعات النقل الاقتصادي ودراسة النقل نظراً لأهميته الاقتصادية في نقل التجارة العالمية وبما أن النقل والتجارة هما عملة ذات وجه واحد، فإن النقل وسيلة لتحفيز التجارة الخارجية، تعمل الدول النامية جاهدة على تطوير جميع أنواع وسائل النقل، بما في ذلك السفن التجارية والناقلات والشاحنات البرية والسكك الحديدية وجميع وسائل النقل التي تستخدم الأساليب التكنولوجية.

وتعد البنى التحتية للنقل محركاً رئيساً من محركات التنمية المستدامة. بجميع جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، وأن مشروع طريق التنمية هو مشروع. يساعد على إضافة إيرادات جديدة على الموازنة العراقية إلى جانب الإيرادات النفطية وهذا ما سيسهم في دفع عجلة النمو. والتنمية الاقتصادية في العراق

لما سوف يخلقه هذا المشروع من مشاريع. وفرص عمل. وتكامل إقتصادي. مع تعزيز ودعم العلاقات الإقتصادية والدبلوماسية مع دول الجوار، ولن نتطرق إلى أهمية النقل فقط لأن طريق التنمية هو مشروع متكامل. يضم العديد. من الأوجه الإقتصادية التي ستدعم الإقتصاد العراقي، ولاشك أن هذا المشروع في حال تطبيقه. على حسب ما خطط له فسيكون. أحد أسباب. تحقيق التنمية. المستدامة في العراق. على الرغم من أن ظروف العراق الاقتصادية والسياسية والاجتماعية تؤدي إلى ضعف البنية التحتية، إلا أن موقع العراق الاستراتيجي وقدرته المالية سواء من خلال الموازنة أو من خلال الاستثمار الأجنبي أو عن طريق القروض الخارجية فهو قادر على تحقيق ما خطط له. في هذا. المشروع من ممرات برية وسكك حديدية ومحطات ومناطق إستراحة للركاب. وأيضاً مناطق. صناعية وكل هذا سيعزز من دور. العراق الإستراتيجي.

### أولاً: أهمية البحث

تتجلى أهمية البحث في دوره الحيوي ضمن مشروع طريق التنمية الاستراتيجي، الذي يربط ميناء الفاو الكبير عبر ممر ملاحى عميق، مما يعزز من كفاءة النقل البحري ويساهم في تطوير البنية التحتية الاقتصادية للمنطقة. كما يعزز هذا المشروع من أهمية النقل المستدام، خاصة النقل البري الذي يشمل السيارات والقطارات. يجسد طريق التنمية استكمالاً لمسيرة النقل البحري المرتبطة بميناء الفاو الكبير، ويتيح فرص عمل واسعة للعاملين في المحطات، مما يساهم في إنشاء مسار اقتصادي متكامل. وبالتالي، يسهم هذا المشروع في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ويظهر تأثيره على التنمية المستدامة في العراق من خلال تنفيذ خطة العمل الموضوعية لطريق التنمية، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية مجاورة لميناء الفاو الكبير.

### ثانياً: مشكلة البحث

يعاني العراق من ضعف عام في البنية التحتية، وخاصة في مجال الطرق والجسور، حيث يتضح ذلك في معظم الطرق سواء كانت داخلية أو خارجية. كما أن هناك نقصاً في توفر القطارات الكهربائية السريعة التي تُستخدم في العديد من الدول المتقدمة. لذا، تتمثل مشكلة الدراسة في أن العراق لا يواكب التطورات المتسارعة في قطاع النقل.

### ثالثاً: فرضية البحث

إن وجود طريق التنمية هو الطريق الإستراتيجي المرتبط بميناء الفاو الكبير عن طريق النفق المائي. المغمور سيكون شرياناً حيوياً للإقتصاد العراقي فسيحقق عائدات إقتصادية كبيرة ويخلق فرص عمل وتنمية مستدامة تمتد منافعها على. عموم. المنطقة، مما. يعزز. من وضع العراق ويكون. صورة. مثالية للتكامل الإقتصادي.

### رابعاً: أهداف البحث

١. بيان الآثار التنموية المتوقعة عند بدء استخدام طريق التنمية في العراق.
٢. دراسة التنوع الإقتصادي الذي يخلقه طريق التنمية.
٣. إبراز المشاريع المرتبطة مع طريق التنمية وآثارها الإقتصادية

### المبحث الاول: المسار التاريخي لمشروع طريق التنمية:

إن فكرة وجود مشروع طريق التنمية ليس وليد اللحظة فهي منذ بداية القرن الماضي (القرن العشرين). فقد كان مقترح سكة حديد ( برلين-بغداد-بصرة) كانت ألمانيا تسعى إلى السيطرة على العالم من خلال الإتصال والتواصل بثلاثة طرق السكك الحديدية الذي كان وما زال له القدرة على حمل الاثقال وأيضاً الحركة البحرية والحركة البرية التي لم تكن بهذا التطور والسهولة، فضلاً عن الخطوط الجوية التي كانت في بدايته فبقى الحمل الأكبر من عمليات نقل الأشخاص والبضائع عن طريق سكك الحديد، وكانت الطرق البحرية تخضع لمزايجيات الدول المسيطرة على المضائق والقنوات المائية ثم جاءت نظرية ماكندر • (Halford J. Mackinder) او ما تسمى بنظرية قلب العالم (world heart) فقد حدد ماكندر أن العالم هو عبارة عن ثلاثة أقسام هو العالم بأكمله و جزيرة العالم وقلب العالم وحدد بداية قلب العالم من الدول الإسكندنافية وإنتهائه بالبصرة، لذا فهذا الخط البياني الموجود ٧٥% من التجارة بالعالم تمر من خلاله فمن سيطر على هذا الخط قد سيطر على العالم، لذا أصبح الموقع الإستراتيجي يزيد من أهمية البلد لدى البلدان المحتلة الراغبة في زيادة سيطرتها على العالم، من الجدير بالذكر أن سكة حديد برلين-بغداد هي سكة حديدية تاريخية لها أهمية دولية وكانت تربط أوروبا بآسيا الصغرى وهذا الخط هو جزء من تاريخ النقل والتجارة بين القارتين الأوروبية والآسيوية وهنا يمكن ربط مشروع طريق التنمية بسكة حديد برلين بغداد، من خلال الهدف المشترك وهو تسهيل التجارة ونقل البضائع بين العراق ودول الجوار وبين آسيا وأوروبا أي بين القارتين الأوروبية والآسيوية<sup>(٤)</sup>.

تتلخص فكرة مشروع طريق التنمية بربط موانئ العراق بخطوط سكك حديدية مزدوجة بموانئ البحر المتوسط (ميناء مرسين التركي، مينائي طرطوس واللاذقية في سوريا، وسيُضاف ميناء العقبة الأردني في مرحلة لاحقة) وذلك ضمن اتفاقية مشتركة بين البلدان المعنية، إذ يتم عند الحدود العراقية ربط العربات المقطورة القادمة من ميناء الفاو الكبير بكامل حمولتها بقاطرة تركية او سورية في رحلة الذهاب والعكس في رحلة الإياب، لذلك وبحسب الحكومة العراقية فإن من أهم ركائز المشروع هو إكمال مراحل ميناء الفاو الكبير

٤ - شيرين هادي عودة واخرون الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر مركز دراسات البصرة والخليج العربي ٢٠٢١، ص ٤٠.

## المطلب الاول: مستقبل طريق التنمية

مشروع طريق التنمية هو مبادرة عراقية تتضمن إنشاء أنظمة للسكك الحديدية وطريق بري سريع، مما يشكل ممراً متعدد الوسائط يمتد لحوالي ١٢٠٠ كم. يهدف هذا المشروع إلى الربط بين ميناء الفاو الكبير والحدود التركية، مما يعزز التنمية الاقتصادية المستدامة في العراق. ستساهم أنظمة النقل، المتمثلة في السكك الحديدية والطريق السريع، بالتعاون مع ميناء الفاو الكبير، في إنشاء اتصال فعال بين دول الشرق الأقصى والشرق الأوسط وأوروبا<sup>(٥)</sup>.

سيتم تصميم نظام السكك الحديدية الجديد لنقل الركاب بكفاءة وأمان بسرعة تصل إلى ٣٠٠ كم/ساعة، بينما ستصل سرعة نقل البضائع إلى ١٤٠ كم/ساعة. سيعمل القطار بالتوازي مع الطريق السريع الجديد لتلبية الطلب المتوقع. يُعد مشروع طريق التنمية مشروعاً اقتصادياً متكاملًا، حيث يتضمن خط سكك حديدية وطريقاً برياً مخصصاً لشاحنات النقل، بالإضافة إلى استخدامه لنقل الأشخاص. كما يشمل المشروع مناطق صناعية وسكنية وسياحية. في مؤتمر عُقد في بغداد في ٢٧ مايو ٢٠٢٣، والذي حضره عدد من الدول المجاورة للعراق وممثلون عن البنك الدولي والاتحاد الأوروبي، أعلنت الحكومة العراقية عن عزمها على تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي<sup>(٦)</sup>. أن المشروع سيمر بثلاث مراحل وهي كالآتي<sup>(٧)</sup>

- المرحلة الاولى تنتهي في ٢٠٢٨: تشير البيانات إلى أن طول الطريق السريع بين جنوب العراق والحدود التركية نحو ١١٩٠ كم، وطول سكك الحديد ١١٧٥ كم، وسيتم نقل ٣,٥ مليون حاوية بضائع في هذه المرحلة أي ما يقارب ٢٢ مليون طن سنوياً وكل هذا سيكون بحلول ٢٠٢٨.
- المرحلة الثانية تنتهي ٢٠٣٨: سيتم زيادة الطاقة الإستيعابية لتصل ٧,٥ مليون حاوية وأن تكون سكك الحديد ثنائية المسار لتستوعب ٨٠-٩٠ قطاراً يومياً يعمل بالكهرباء، ومن المخطط اكمال المدن الصناعية في هذه المرحلة

٥ - مالك دحام الجميلي ولمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، دراسات دولية العدد ٥٢ -

5 - Sima Shine, Yoel Guzan sky, and Eldad Shavit. Iran and Saudi Arabia Renew Relations. iNSS Insight No. 1695, March 14, 2023

3 - نسرین ریاض شنشول، طريق التنمية والآفاق المستقبلية للإقتصاد العراقي. مركز حوراي للبحوث والدراسات

• المرحلة الثالثة تنتهي في ٢٠٥٠: في هذه المرحلة يتم تحقيق التكامل الإقتصادي مع كل دول الجوار حيث من المتوقع ان يكون طريق التنمية يصل بين كل من (الكويت، السعودية، الأردن، سوريا، إيران، وتركيا التي سوف تكون بالمرحلة الاولى).

وفيما يلي أهم الخطوات العملية التي تم إتخاذها على أرض الواقع فيما يخص مشروع طريق التنمية  
١- تم وضع اللمسات الأخيرة من قبل الاستشاري المختص وقدم (تقرير الجدوى النهائي) فتم إختيار مسار السكك الحديدية (RW1) ومسار الطريق السريع (HWB) كأفضل المسارات في ٢٠٢٣/١/٥.

٢- تمت الموافقة من قبل السلطات العراقية ووزارة النقل والشركة العامة للسكك الحديدية العراقية على مساري السكك الحديدية والطريق السريع المقترحين وهما HWB و RW 1، وكان ذلك في ٢٠٢٣/٣/٣٠.

٣- تم التوقيع من قبل صاحب القرار مع الإستشاري ما يسمى بالملحق رقم ١ للعقد رقم ٢٠٢١/٢ وهذا الإتفاق يضم العمل على إعداد التصميم الاولي والتفصيلي للطريق الجديد الذي يربط ميناء الفاو الكبير بفيشخابور، وكان ذلك في ٢٠٢٣/٨/٣.

إن مشروع طريق التنمية العراقي، الذي تم تقدير كلفته ب١٧ مليار دولار وسيتم العمل به بالتعاون مع العديد من الدول منها تركيا والسعودية وقطر والكويت والعديد من الدول لم يتم الإعلان عنها جميعها لكنها تصل قرابة ٢٥ دولة، وسيتم إنجاز المشروع على مراحل حتى يكتمل بالشكل النهائي مع جميع المشاريع الأخرى المصاحبة لميناء الفاو الكبير في ٢٠٥٠.

هدف العراق من هذا المشروع هو إستحصال الفائدة من موقع العراق الجغرافي المميز إذ سيسهل نقل البضائع من الشرق الاوسط وآسيا إلى اوروبا من خلال طريق تركيا المرتبط بفيشخابور، من خلال طريق التنمية سيكون الوصول إلى شبكة النقل الاوروبية عملية أكثر سهولة، وهذا الطريق يتضمن إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توظيف الصناعة المحلية بدلاً من الإستيرادات من الخارج وهذا سيساعد في دعم الإقتصاد العراقي ويعزز في عملية خلق التنوع الإقتصادي عن طريق إيجاد مصادر ايراد غير نفطية لتغذية وتمويل الموازنة العراقية، فسيحقق (٣-٤,٥) مليار دولار عند اكتمال المشروع وملحقاته وحسب النشاط الإقتصادي العالمي وحركة التجارة العالمية، وينتج عن ذلك خلق إقتصاد أكثر مرونة واستدامة.<sup>(٨)</sup> كما تكمن أهمية المشروع في إستخدام مواد بناء صديقة للبيئة المحيطة. وحسب الحكومة العراقية، فإن من

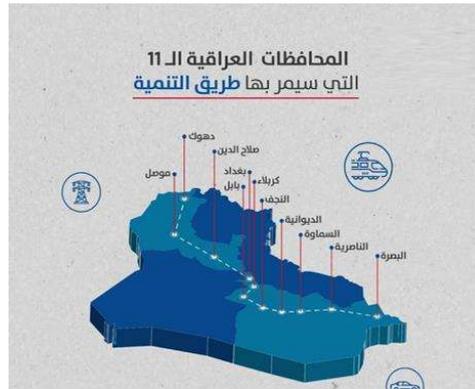
٨ - حافظ عبد الأمير أمين، الحجيمي، سهيلة الكبيسي، منذر عليوي حميد. طريق الحرير وطريق التنمية: نقيضان أم مكملان

في استدامة الإقتصاد العراقي، ٢٠٢٣، ص ٢١٤

أهم الركائز للمشروع هو إكمال مراحل ميناء الفاو الكبير وإنشاء المدينة الصناعية الذكية • Smart Industrial City، واحداث تنمية مكانية كون الطريق يمر في الحدود الإدارية ولأحدى عشرة محافظة عراقية فضلاً عن عدد من المدن الرئيسية على شكل محطات عددها خمس عشرة محطة، وبذلك سيكون له دور مهم لإقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط ويسهم في التكامل الإقليمي، ويرى البعض أن هذا المشروع يُعد بمثابة إحياء لمشروع (البصرة - برلين) الذي كان قد اتفق عليه الإمبراطور الألماني (فيلهلم الثاني) • والسلطان العثماني (عبد الحميد الثاني) • قبل أكثر من قرن من الزمان وذلك بهدف ربط الشرق الاوسط مع القارة الأوروبية، ويُعد تطوير قطاع النقل المتهالك أكبر مكسب للعراق والذي سيتيح نهضة في معظم القطاعات الأخرى<sup>(٩)</sup> سيصل طول الطريق السريع إلى (١١٩٠) كم مسار HWB، وسيكون الطريق الجانبي بعرض ثلاثة أمتار وعرض الخط (٣,٦٥) م، وسيضم (٢٦) منطقة خدمة مقسمة إلى (١٨) منطقة خدمة للشاحنات و (٨) مناطق خدمة للمركبات (٢٤) منطقة إستراحة مجهزة بالخدمات كافة التي يحتاجها المسافرين، واحد عشر موقفاً للسيارات متعددة الوسائط، و(٢٦) نقطة تبادل مع المواصلات العامة و(١٣) نقطة فحص، و(١٥) محطة ركاب مصنفة إلى (٣) محطات رئيسة و(٨) محطات وسط و(٤) محطات صغيرة.

أما طول السكك الحديدية هو (١١٧٦) كم مسار RW 1، وسوف تستوعب قطارات فائقة السرعة ستصل إلى (١٤٠) كم/س لنقل البضائع و ٣٠٠ كم/س لنقل المسافرين وسوف تستوعب لنقل المسافرين ويستوعب الطريق (٨٠-٩٠) قطاراً يومياً. ومن ضمن متطلبات إنجاز المشروع إقامة (١٥) محطة للركاب واحدى عشرة محطة شحن البضائع، و(٤) مناطق متعددة الوسائط، وكذلك إنشاء عدد من المطارات التي ستكمل المشروع، وسبعة مراكز لصيانة القطارات و (٢٤) محطة كهرباء كون القطارات ستكون كهربائية وبفاصل (٥٠) كم بين محطة وأخرى، وصناديق البريد المتوازي تنشأ على طول الطريق وبفاصل (٥٠) كم بين صندوق وآخر، ويضم الطريق مراكز للتدريب والصيانة في البصرة وبغداد والموصل، ومراكز تحكم العمليات. في البصرة وبغداد، ويسير الطريق البري بموازية طريق السكك. قد تم إختيار مسار الطريق خارج مراكز المدن وفي المناطق الصحراوية للاستفادة من طبيعة التضاريس وتخفيض تكاليف المشروع خلال الاستغناء عن الانفاق الممكن حفرها لو كان الطريق يمر في مراكز المدن، تبين لنا الخريطة (١) أسماء المحافظات العراقية التي سيمر بها طريق التنمية:

الخريطة (١) المحافظات العراقية التي سيمر بها طريق التنمية



المصدر: الموقع الالكتروني للأمانة العامة لمجلس الوزراء <https://cabinet.iq>

المطلب الثاني: : إستراتيجيات التنفيذ والتعاقد لكل من السكك الحديدية والطريق السريع

أولاً: إستراتيجية التنفيذ والتعاقد للسكك الحديدية

يُلاحظ من خلال الجدول (١) أن التصور الاولي لإستراتيجية التنفيذ والتعاقد للسكك الحديدية تمتد

خلال المدة (٢٠٢٥ - ٢٠٣٠)

الجدول (١): إستراتيجية التنفيذ والتعاقد للسكك الحديدية

وصف القطاع	طول كم	وصف نطاق العمل	وقت اعلان المناقصة	بدء العمل	الانتهاء من العمل
١. الفاو-البصرة-الناصرية	٢٧١ كم	هندسة مدينة سكك حديد	٢٠٢٥/٧-٦	٢٠٢٥/٨	٢٠٢٩/٥
٢. الناصرية-الديوانية-النجف	٢٢٦ كم	هندسة مدينة سكك حديد	٢٠٢٥/٨-٢	٢٠٢٥/٩	٢٠٢٩/٦
٣. النجف-الحلة-كربلاء-بغداد	١٦٣ كم	هندسة مدينة سكك حديد	٢٠٢٥/٩-٣	٢٠٢٥/١٠	٢٠٢٩/٧
٤. بغداد-سامراء-بيجي	١٩٩ كم	هندسة مدينة سكك حديد	٢٠٢٥/١٠-٤	٢٠٢٥/١١	٢٠٢٩/٨
٥. بيجي-الموصل	١٦٨ كم	هندسة مدينة سكك حديد	٢٠٢٥/١١-٥	٢٠٢٥/١٢	٢٠٢٩/٩
٦. الموصل-ربيعة-فيشخابور	١٥٢ كم	هندسة مدينة سكك حديد	٢٠٢٥/١٢-٦	٢٠٢٦/٦	٢٠٢٩/١٠
٧. محطة ركاب البصرة	-----	مرافق وابنية المحطة	٢٠٢٥/١٢-٦	٢٠٢٦/٦	٢٠٢٩/٨
٨. محطة ركاب بغداد	-----	مرافق وابنية المحطة	٢٠٢٦/٧-٦	٢٠٢٦/٦	٢٠٢٩/٩

٢٠٢٩/١٠	٢٠٢٦/٢	٢٠٢٦/٨-٢	مرافق وابنية المحطة	-----	٩. محطة ركاب الموصل
٢٠٢٩/٩	٢٠٢٧/٨	٢٠٢٧/٧-٦	منظومة كهرباء- الاعمدة-منظومة تغذية علوية	٦٦٠ كم	١٠. منظومة الطاقة: الفاو :بغداد
٢٠٢٣٠/١٠	٢٠٢٧/٩	٢٠٢٧/٨-٢	منظومة كهرباء- الاعمدة-منظومة تغذية علوية	٥١٩ كم	١١. منظومة الطاقة: بغداد- فيشخابور
٢٠٣٠/١٢	٢٠٢٧/٨	٢٠٢٧/٨-٣	منظومة الإشارات والإتصالات ومراكز السيطرة ومنظومات السلامة والامن	١٠١٧٩ كم	١٢. منظومة الإشارات والإتصالات ومراكز السيطرة من الفاو إلى فيش خابور
				١٠١٧٩	المجموع:

المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على (وزارة النقل، قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠٢١).

### ثانياً: المعالم الرئيسية للسكك الحديدية

تتميز شبكة السكك الحديدية في العراق بنمطها الشريطي، حيث تتكون من خطوط رئيسية تتفرع منها خطوط فرعية قليلة العدد وقصيرة الطول. يُعد هذا النمط نقطة البداية أو المرحلة الأولى لتطوير شبكات السكك الحديدية في أي منطقة. تمتد خطوط السكك الحديدية في العراق بمحاذاة الطرق البرية الرئيسية، مما يستدعي الاستفادة من هذا الوضع لتوسيع نطاق خدمات السكك الحديدية إلى مناطق واسعة من البلاد، من خلال إنشاء طرق برية فرعية تؤدي إلى المحطات الرئيسية.<sup>(١٠)</sup>

الجدول (٢): المعالم الرئيسية للسكك الحديدية في العراق للمدة (٢٠١٥-٢٠٢٠)

١,١٧٩ كم	الطول الإجمالي للسكك الحديدية
١٥ كم	محطات البضائع
٣ كم	المناطق متعددة الوسائط
١٥ كم	محطات الركاب
٤ كم	مراكز الصيانة وخطوط تعابر القطارات
٣ كم	مراكز التدريب

١٠ - سماح صباح علوان التحليل الجغرافي لكفاية السكك الحديد في العراق للمدة من ٢٠٠٩- ٢٠١٨ .- مجلة الاداب ،

٢ كم	مراكز التحكم في تشغيل القطارات
٢٠ كم	مراكز صيانة لخطوط السكك الحديدية
٧٨ كم	المواقع الموازية
٢٠ كم	المحطات الكهربائية الثانوية

المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على: وزارة التخطيط الجهاز، المركزي للإحصاء، تقرير إحصاءات النقل المائي للمدة (٢٠١٥-٢٠٢٠).

سيتم اعتماد مسار السكك الحديدية التي يتم إختيارها مبدأً تقليل طول المسار وزيادة عدد السكان المخدمين على طول المدن الرئيسية والمراكز المأهولة الرئيسة من الجنوب إلى الشمال:

- سيكون عدد السكان المستفيدين (المخدمين) في المحافظات ٦٦,٣% أي ما يقارب ٢٨ مليون من أصل ٤٥ مليون من مجموع سكان العراق أي أكثر من نصف حجم السكان
- وسيكون عدد المستفيدين (المخدمين) في الاقضية والنواحي التي يمر من خلالها طريق التنمية هو ٣٢,٥% أي ما يقارب ١٤ مليون من أصل ٤٥ مليون من مجموع سكان العراق.
- سيخدم هذا المشروع كل سكان العراق سواء عن طريق النقل او تحسين المستوى الإقتصادي للعراق بصورة عامة، الكلفة الاولى لإنشاء المشروع سكك الحديد: ١٠,٦ مليار دولار امريكي (باستثناء المراكز متعددة الوسائط والوحدات المتحركة للسكك الحديدية).

### ثالثاً: أنواع المحطات للسكك الحديدية (١١)

١- محطات شحن أنموذجية ومناطق متعددة الوسائط:

- محطات شحن عددها ١١ محطة.
- مناطق متعددة الوسائط عددها ٤: وهي محطات في منطقة الفاو ضمن المنطقة الصناعية لميناء الفاو الكبير.
- مجموع المحطات. الأنموذجية ١٥ محطة.

٢- محطات الركاب الأنموذجية:

- محطات صغيرة الحجم عددها ٤ محطات.
- محطات متوسطة الحجم عددها ٨ محطات.
- محطات رئيسة عددها ٣ محطات.
- مجموع محطات الركاب ١٥ محطة.

إن هذه المحطات موزعة في المحافظات التي يمر بها طريق التنمية وهذه المحطات المخصصة للركاب تبعد عن مراكز المدن لكل محافظة بالمسافة الموضحة الآتية:

١. محطة الفاو تبعد (١٤,١) كم عن مركز محافظة البصرة.
٢. محطة البصرة تبعد (١٢) كم عن مركز المحافظة.
٣. محطو الناصرية تبعد (٢٧,٧) كم عن مركز المحافظة.
٤. محطة السماوة تبعد (١٠,٣) كم عن مركز المحافظة.
٥. محطة الديوانية تبعد (١١) كم عن مركز المحافظة.
٦. محطة النجف تبعد (٨) كم عن مركز المحافظة.
٧. محطة الحلة تبعد (٢٧,٨) كم عن مركز المحافظة.
٨. محطة كربلاء تبعد (٩,٣) كم عن مركز المحافظة.
٩. محطة بغداد تبعد (٣٧) كم عن مركز المحافظة.
١٠. محطة سامراء تبعد (٨,٤) كم عن مركز المحافظة.
١١. محطة تكريت تبعد (٥,٨) كم عن مركز المحافظة.
١٢. محطة بيجين تبعد (٤) كم عن مركز المدينة.
١٣. محطة الموصل تبعد (٨,١) كم عن مركز المحافظة.
١٤. محطة ربيعة تبعد (٥,٦) كم عن مركز المدينة.
١٥. محطة الحدود العراقية-التركية "فيش خابور" تبعد (٢٨,٣) كم عن مركز زاخو.

٣- مراكز الصيانة والتخزين لوحدات سكك الحديد:

- الفاو مركز لصيانة القطارات الخاصة بالبضائع.
- بغداد مركز لصيانة القطارات الخاصة بالبضائع.
- الموصل مركز لصيانة القطارات الخاصة بالبضائع.
- البصرة مركز لصيانة القطارات السريعة المخصصة للركاب.
- الموصل مركز لصيانة القطارات السريعة المخصصة للركاب.

٤- المباني الوظيفية. على طول مسار. السكك. الحديدية:

- مراكز خاصة للتدريب في المدن الرئيسية (البصرة-بغداد-الموصل)
- مراكز تحكم بالعمليات: في مدينتي (البصرة-بغداد).
- مراكز صيانة لخطوط السكك الحديدية والهندسة المدنية (يكون موقعها بمسافة ١٠٠ كم)

- المواقع الموازية: تكون على مسافة كل ٥٠ كم.
- محطات كهرباء ثانوية وسوف تكون موزعة بمعدل محطة لكل ٥٠ كم<sup>(١٢)</sup>

### المبحث الثاني :- الاثار الاجتماعية لمشروع طريق التنمية

#### اولاً:- أثر مشروع طريق التنمية في المدن.

يرتكز مشروع طريق التنمية على خطة التنمية الوطنية (٢٠٢٤-٢٠٢٨) التي نصّت على تأسيس مدن إقتصادية جديدة ومحاور لوجستية تتوزّع بين محافظات البصرة وذي قار وبغداد وكركوك وغيرها، ممّا يهيئ بيئة حضرية جاذبة للإستثمار ويسمح بتوسّع النشاط الصناعي والتجاري داخل المدن، فقد أجرت وزارة التخطيط إعادة تأهيل الطريق الرابط بمدينة بسماية السكنية جنوبي بغداد بطول (٧ كلم)، ما سهّل حركة السيارات وسلامتها، وقلّل الإختناقات المرورية وحسّن مداخل العاصمة والمناطق المتّصلة بها<sup>(١٣)</sup>، في حين أظهر تقرير البنك الدولي أنّ تأهيل حوالي (٣١٧٩ كلم من الطرق الرئيسة ضمن المشروع أدّى إلى تحسين سرعة النقل بين المدن بنسبة ملحوظة، وتسهيل وصول السكان إلى الخدمات الأساسية مثل الصحّة والتعليم، ممّا إنعكس إيجاباً على مؤشّرات التوظيف والنمو الإقتصادي في المدن المتّصلة بالطريق<sup>(١٤)</sup>.

#### ثانياً:- أثر مشروع طريق التنمية في الفقر.

لطالما يمثل مشروع طريق التنمية إحدى المبادرات الحيوية التي تسعى الحكومة العراقية من خلالها إلى تحسين البنية التحتية وتنشيط الإقتصاد الوطني ومدد جسر الربط بين مختلف المناطق والفئات الإجتماعية، ممّا يساهم في تآكل حواجز الفقر وتعزيز فرص التنمية المستدامة عبر آليات متعدّدة، ففي البداية يُعد تطوير شبكة الطرق والمواصلات عاملاً رئيساً في تحسين الوصول إلى الأسواق والخدمات العامّة ومراكز العمل، إذ إنّ تحسين حركة البضائع والأفراد يخفّض من تكاليف النقل ويحسّن من ديناميكية السوق المحلية، ممّا يؤدي إلى زيادة الإنتاجية وتوفير فرص عمل جديدة للفئات الأكثر ضعفاً في المجتمع، وهذا بدوره يساهم في خفض معدّلات الفقر وتعزيز التكافؤ الإقتصادي داخل العراق<sup>(١٥)</sup>، كما أنّ المشروع لا يقتصر تأثيره على البعد الإقتصادي فقط بل يمتدّ إلى البعد الإجتماعي من خلال تسهيل الوصول إلى الخدمات الأساسية مثل التعليم والرعاية الصحية، فبتحسين شبكة الطرق يصبح من الممكن تقليص الفوارق بين المناطق الحضرية

١٢ - المصدر وزارة النقل-دائرة سكك الحديد-قسم مشروع طريق التنمية -.

١٣ - وزارة التخطيط العراقية، خطة التنمية الوطنية ٢٠٢٤-٢٠٢٨ -.

14 - World Bank. Transport Corridors Project P131550 - [Internet].

Washington, DC: World Bank; 2024 [cited 2025 Apr 22]. Available from:

<https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project>.

١٥ - وزارة النقل العراقية، تقرير التنمية الوطنية ٢٠٢٠.

والنائية، مما يتيح للفئات المهمشة فرصة الاستفادة من البرامج التنموية الاجتماعية والإقتصادية، وبالتالي يتم رفع مستوى المعيشة للمواطنين في مختلف المحافظات، إذ إنّ الربط الفعّال بين المراكز الحيوية والمناطق الأقلّ نمواً يعمل على زيادة فرص حصول الأفراد على معارف ومهارات جديدة من خلال تسهيل تنقلهم والوصول إلى المؤسسات التعليمية والتدريبية<sup>(١٦)</sup>، إضافةً إلى ذلك يشجّع مشروع طريق التنمية على إستقطاب الإستثمارات المحلية والأجنبية نظراً لإيجاد بيئة أكثر إستقراراً وجاذبية للمستثمرين، فالإستثمار في القطاعات الصناعية والزراعية والخدمية يتأثر بشكل كبير بمدى كفاءة البنية التحتية المتاحة، وحين تتوفر بنية تحتية متطورة تنخفض تكاليف الإنتاج والتوزيع، ويصبح من الممكن للشركات توسيع نطاق أعمالها وزيادة معدلات الإنتاج، مما يؤدي إلى خلق المزيد من فرص العمل وتحسين الدخل العامّ للأسر التي تعتمد على هذه الأنشطة الاقتصادية، وبذلك يساهم المشروع في بناء قاعدة إقتصادية قوية تضع أسساً لتقليص الفقر بشكل مباشر وغير مباشر<sup>(١٧)</sup>، ومع ذلك فإنّ تحقيق التأثير الإيجابي يعتمد بشكل كبير على جودة التخطيط والتنفيذ والإدارة، إذ إنّ عدم التنسيق بين الجهات المعنية أو ضعف الرقابة على سير العمل قد يؤدي إلى توزيع غير عادل للموارد أو ظهور آثار سلبية مثل النزوح السكاني أو التأثيرات البيئية المترتبة على أعمال البناء الواسعة النطاق، ومن هنا تبرز أهمية وضع آليات صارمة للمتابعة والتقييم لضمان تحقيق الأهداف التنموية المرجوة وتفادي المخاطر المحتملة التي قد تعيق الوصول إلى النتائج المستهدفة<sup>(١٨)</sup>، علاوة على ذلك يتطلّب الإستفادة الكاملة من المشروع وجود رؤية تنموية متكاملة تُعنى بتحسين مستوى الحياة في المناطق النائية من خلال دمج السياسات الإقتصادية والاجتماعية والبيئية ضمن إستراتيجية شاملة، إذ يمكن أن يعمل الطريق الجديد كحلقة وصل تعيد تفعيل الإقتصاد المحلي، وتساهم في تحفيز النشاط التجاري وبناء قدرات المجتمع المحلي على تنظيم وتطوير مشاريع مجتمعية صغيرة تندمج في إطار التنمية الوطنية، وهذا النوع من التكامل يُعد الخطوة الأساسية نحو تقليل الفجوات الإقتصادية والاجتماعية التي تتفاقم في ظلّ الظروف الأمنية والسياسية المتقلّبة التي يشهدها العراق<sup>(١٩)</sup>، وفي سياق آخر فإنّ الإستثمار في البنية التحتية لطريق التنمية يمكن إعتباره محفزاً لتطوير قطاعات أخرى مثل السياحة والزراعة والصناعة التحويلية، إذ إنّ تحسين شبكات النقل يعزّز من القدرة التنافسية للمنتجات المحلية في الأسواق الإقليمية والدولية، مما يخلق بيئة إقتصادية ديناميكية تجذب المزيد من الإستثمارات وتُعزّز من دوره كمحفّز للتنمية الاجتماعية

١٦ - البنك الدولي، دراسة البنية التحتية والنمو الإقتصادي في الشرق الأوسط ٢٠٢١.

١٧ - منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية، تقرير التنمية الاجتماعية ٢٠٢٢.

١٨ - وزارة النقل العراقية، المصدر نفسه.

١٩ - البنك الدولي، دراسة البنية التحتية والنمو الإقتصادي في الشرق الأوسط ٢٠٢١.

والإقتصادية، وفي هذه الحالة تصبح طرق التنمية عاملاً مساهماً في تمكين الفئات الفقيرة من الوصول إلى فرص إقتصادية كان يصعب عليها الحصول عليها سابقاً، ممّا يؤدي إلى توزيع أكثر عدلاً للثروة الوطنية، كما يجب الإشارة إلى أنّ نجاح المشروع لا يعتمد فقط على البعد الفني والاقتصادي بل يشمل أيضاً الجانب المؤسسي الذي يتطلب تضافر جهود الجهات الحكومية والقطاع الخاص والمجتمع المدني لضمان مراقبة تنفيذ المشروع وتقييم آثاره بصفة مستمرة، ما يساهم في تعديل السياسات في الوقت المناسب وتصحيح المسارات في حال ظهور أي إنحراف، وهذه العملية تعد من أهم عوامل النجاح في تحقيق الأهداف التنموية التي تسعى إلى خفض معدلات الفقر وتعزيز جودة الحياة لدى المواطنين<sup>(٢٠)</sup>، في ضوء ما تقدّم يمكن القول بأنّ مشروع طريق التنمية يحمل في طياته إمكانيات كبيرة لتحقيق تأثير إيجابي ملموس على مستويات الفقر في العراق وذلك من خلال تحسين البنية التحتية للنقل، وتسهيل حركة البضائع والخدمات، وتنشيط الأنشطة الاقتصادية، وتعزيز الوصول إلى الخدمات الأساسية، إلّا أنّ هذه الفوائد لن تتحقّق إلّا في حالة وجود تخطيط إستراتيجي متكامل وإدارة حازمة وتنفيذ متقن يراعي جميع الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، ممّا يخلق من المشروع منصّة شاملة تساهم في بناء إقتصاد قوي ومجتمع متماسك قادر على مواجهة تحديات التنمية وتحقيق الرفاه الشامل للمواطنين.

### المبحث الثالث: رؤية إستراتيجية لمشروع طريق التنمية العراقي

اولا العلاقة بين مشروع طريق التنمية مع النمو الاجتماعي والاقتصادي للعراق:

## Relationship between Development Road Project and Socio-Economic Growth of Iraq

تعد المعلومات الاجتماعية والاقتصادية المستقبلية بيانات حيوية للتنبؤ بالطلب والاتجاهات، مثل حجم السكان العراقيين وعدد العاملين في القطاع الصناعي واتجاه الناتج المحلي الإجمالي. في هذا السياق، سيتم توضيح العلاقة بين مشروع طريق التنمية والنمو الاجتماعي والاقتصادي في العراق. تُقدّر عدد سكان العراق بحوالي ٤٣ مليون نسمة في عام ٢٠٢٣، حيث يعيش ٩ ملايين منهم في العاصمة بغداد. وقد شهد عدد السكان في العراق زيادة ملحوظة، ومن المتوقع أن تستمر هذه الزيادة حتى عام ٢٠٥٠. يُتوقع أن يصل عدد السكان إلى ٥٠ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٣٠، و ٧٠ مليون نسمة بحلول عام ٢٠٥٠. يُفترض أن يتزايد عدد السكان بوتيرة ثابتة، مما يسهل توقع النمو السكاني. أما بالنسبة للناتج المحلي الإجمالي، فهو يمثل إجمالي القيمة السوقية للسلع والخدمات النهائية التي تُنتج في البلاد خلال فترة زمنية معينة، وعادةً ما يُحسب على أساس سنوي. عند مراجعة بيانات الناتج المحلي الإجمالي من عام ٢٠١٠ إلى

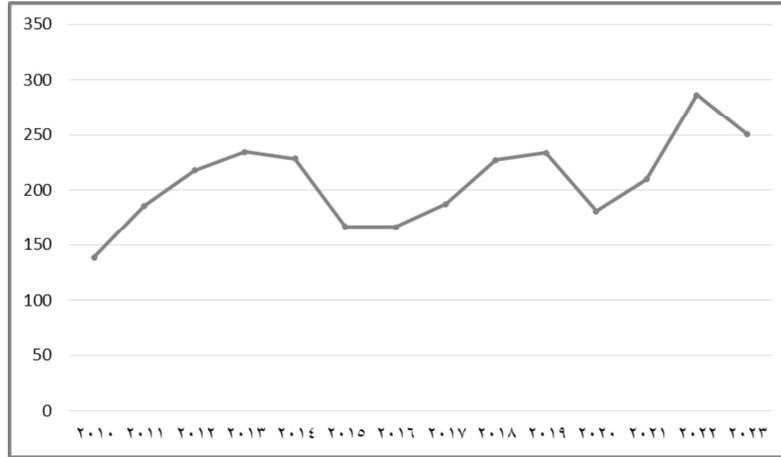
عام ٢٠٢٣، نلاحظ أن التغيرات في الناتج المحلي لم تكن منتظمة، لكنها قابلة للتوقع، حيث شهدت زيادات وانخفاضات مرتبطة بعوامل متعددة الجدول (٣) الناتج المحلي الإجمالي العراقي للمدة (٢٠٢٣-٢٠١٠)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليار دولار امريكي)
٢٠١٠	١٣٨,٥٢
٢٠١١	١٨٥,٧٥
٢٠١٢	٢١٨,٠٠
٢٠١٣	٢٣٤,٦٤
٢٠١٤	٢٢٨,٤٢
٢٠١٥	١٦٦,٧٧
٢٠١٦	١٦٦,٤٤
٢٠١٧	١٨٧,٢٢
٢٠١٨	٢٢٧,٣٧
٢٠١٩	٢٣٣,٦٤
٢٠٢٠	١٨٠,٩٠
٢٠٢١	٢٠٩,٦٩
٢٠٢٢	٢٨٦,٦٤
٢٠٢٣	٢٥٠,٨٤

<https://data.albankaldawli.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locatio>

إن الناتج المحلي الإجمالي منذ عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠٢٣ شهد تقلبات كبيرة بسبب التغيرات في أسعار النفط عالميًا.

الشكل (١) الناتج المحلي الإجمالي بالدولار الأمريكي من (٢٠١٠-٢٠٢٣)



الشكل: من إعداد الباحثة أتت عن بيانات مجموعة البنك الدولي

وعلى أساس التغيرات في الناتج المحلي الإجمالي تم توقع نسبة الناتج المحلي الإجمالي للسنوات المقبلة من قبل الشركة الإيطالية التي صممت دراسة الجدوى للمشروع فكانت التوقعات كالتالي  
الجدول (٤) توقعات الناتج المحلي الإجمالي للعراق للسنوات المقبلة

السنة	الناتج المحلي الإجمالي المتوقع من دون استثمار	الناتج المحلي الإجمالي المتوقع مع وجود استثمار
٢٠٢٨	٢٣٨,٦٥	٢٥٠,٩٩
٢٠٣٨	٣٢٥,٤٩	٣٥٨,١٩
٢٠٥٠	٤٣٤,٢٢	٤٧٧,٤٣

الجدول: من إعداد الباحثة بالإعتماد على توقعات الشركة الإيطالية التي صممت دراسة الجدوى لمشروع طريق التنمية.

تعتمد الحكومة العراقية في تمويل الموازنة على عائدات النفط، لكن من المتوقع عند تشغيل طريق التنمية في المرحلة الأولى عام ٢٠٢٨ سيزيد من نسبة الناتج المحلي الإجمالي وكذلك في المرحلتين التاليتين في عامين ٢٠٣٨ و ٢٠٥٠، فوجود نظام متعدد الوسائط يطور من القطاعات الاقتصادية المختلفة (صناعة، زراعة، بناء، سياحة، خدمات لوجستية، وغيرها) ويجعل الناتج المحلي الإجمالي أقل اعتماداً على الإيرادات النفطية.

#### ثانياً: الآفاق المستقبلية لمشروع طريق التنمية في العراق:

في واقع الحال العراق يعاني من مشكلة الإعتماد على الإيرادات النفطية في تمويل الموازنة العراقية، إلا إن مشروع طريق التنمية يصب على تحويل مسارات الإقتصاد العراقي إلى إقتصاد متنوع، ومن أجل أن يُحقق مشروع طريق التنمية أهدافه الإقتصادية والإجتماعية لابد من العمل على تحقيق التنمية المكانية

للمحافظات التي يمر بها مشروع طريق التنمية والعمل على ربط النشاطات القائمة في هذه المحافظات مع طريق التنمية، وأيضًا إضافة مناطق صناعية ومناطق سكنية لزيادة الإنتاج.

إن ما يمكن أن تقدمه مسارات طريق التنمية على المستوى المكاني والخدمي في المحافظات التي يمر فيها المشروع وأيضًا للمدن الجديدة، ويتم ذلك بالإعتماد على المسار المكاني للطريق وليس على الجزء المخصص لمسارات السكك الحديدية والطريق البري، وفيما يأتي توضيح لأهم نقاط الآفاق المستقبلية لمشروع طريق التنمية في العراق:

### أولاً: إقامة مدن إقتصادية

تتمثل هذه المدن برؤية طموحة لمستقبل العراق الحضري لأنها تجمع بين التقدم والتطور التكنولوجي وبين النشاطات الإقتصادية المستدامة التي تسعى لتحقيق نمو إقتصادي مستدام وتحسن من نمط الحياة لأفراد المجتمع، فالمدن الذكية مجموعة من الحلول التكنولوجية تعمل على معالجة البيانات لتحسين المناطق الحضرية، تكون المدن ذكية عندما تستطيع أن تعمل بعدد من التقنيات الحديثة التي تسهل جميع ميادين الحياة بالأخص توفير الطاقة النظيفة فهي مدن يتم فيها استخدام التكنولوجيا المتقدمة لتوفير الخدمات الحكومية وأيضًا توفير بنية تحتية متطورة ودعم الإستدامة البيئية، ومن أهم ميزات المدن الإقتصادية الذكية هي الكفاءة في إدارة الموارد المتاحة من موارد طبيعية وبشرية، وتقلل هذه المدن من الإنبعاثات الكربونية وتوفر بيئة مريحة وآمنة للسكن وللمدن الذكية عناصر متعددة: (٢١)

- بنية تحتية ذكية: تتمثل بشبكات طاقة متجددة، نظم نقل ذكية، إدارة النفايات الذكية وأنظمة ري ذكية.
- خدمات حكومية ذكية: يتم تقديم الخدمات الحكومية عن بعد أي بإستخدام شبكة الانترنت وتسهيل الإجراءات وان يكون التواصل بين المواطنين والحكومة أكثر سهولة.
- تعزيز الإقتصاد المستدام: من خلال تشجيع الإبتكار والريادة، العمل على دعم المشاريع الصغيرة والمتوسطة وتحقيق التنوع في مصادر الدخل.
- دعم الإقتصاد المعرفي والموارد البشرية لخلق بيئة مجتمعية ذكية: ويتم من خلال تقديم خدمات رعاية وصحة وتعليم ذكي وتأهيل للمواطنين فوجود ايدي ماهرة وخبرات وكفاءات يعود بمنافع

إقتصادية كبيرة على المجتمع العراقي<sup>(٢٢)</sup>. تعتمد هذه المدن على أساليب إعلام وإتصال متطورة تدفع المجتمع إلى تعلم إستخدام التكنولوجيا والتطور فتصل بالمجتمع إلى قدرات تمكنه من إستغلال التكنولوجيا وإستخدام التقنيات المتطورة، وقد تم إصطلاح تسمية المجتمع الذكي وهو المجتمع الذي يعمل بإمكانات تكنولوجيا رقمية وتكنولوجيا الذكاء الصناعي، وإستخدام الشبكات الرقمية لتحسين جودة الحياة، يمكننا أن نرى للمجتمع الذكي وجود في مدينة بغداد وباقي المحافظات العراقية فهناك مجتمع ذكي يعمل بإستخدام التكنولوجيا لتسهيل مهام الحياة وإستخدام شبكة الانترنت وإستخدام "انترنت الأشياء" وهي طريقة للتعرف والوصول إلى شيء معين عند إصاق عنوان ال IP لشيء ما ونتعرف عليه من خلال الإنترنت، والهدف من بناء مدن إقتصادية مستدامة ذكية ليس هدفاً بذاته، بل وسيلة لتحقيق أهداف التنمية.

### تنشيط الصناعة الوطنية القائمة والمتوقفة

إن الأهمية الإستراتيجية لمشروع طريق التنمية هو تسهيل عملية الإنتقال بين المناطق وتسهيل حركة النقل التجاري والصناعي فتنشيط الصناعة الوطنية القائمة والمتوقفة سيؤدي دوراً مهماً في التنمية الإقتصادية، فالقطاع الصناعي يحقق قيمة مضافة ويساعد في تحقيق الاكتفاء الذاتي من غذاء وكساء وتشغيل أيدي عاملة وتقليل البطالة، فالدعم للنشاطات الصناعية والإرتقاء بمستويات الصناعة الموجودة من الأهداف الأساسية التي تحقق تنمية مستدامة وهي أحد أهداف مشروع طريق التنمية، المناطق الصناعية في العراق تقع على مسار مشروع طريق التنمية مما يعزز من أهمية تنشيط هذه الصناعات لتكون جزءاً من الخطة التنموية للمشروع، وهناك عدد من الصناعات القائمة في العراق التي هي بحاجة إلى تقديم دعم لتحقيق زيادة في القيمة المضافة والصناعات هي:

١. الصناعات الغذائية: وهي من القطاعات الأساسية التي تدعم الأمن الغذائي وترتبط بين الزراعة والصناعة فهي عملية تحويل منتجات زراعية إلى منتجات صناعية، وفي العراق هناك مجموعة من الصناعات الغذائية التي بحاجة إلى دعم وهي
٢. صناعة الألبان: هناك مجموعة من المصانع للألبان في مختلف محافظات العراق مثل (ألبان أبو غريب، مصانع ألبان أربيل ونينوى والموصل ومعمل الجزيرة والبصرة وبابل) إلا أن هذه المعامل لا تسد الإكتفاء الذاتي، إذ لاتسد سوى ١٥% من حاجة المجتمع وبعد بناء معمل لإنتاج الألبان في الديوانية وشراء أبقار جديدة تزيد من الإنتاج من أبقار الفريزن والأبقار الأسترالية عام ٢٠١٦

٢٢ - بحجت رشاد شاهين،، ، محسن جبار. عوده ، دور البيئة المعلوماتية في بناء المدينة الذكية. مجلة الهندسة. جامعة بغداد. كلية

الهندسة. بغداد. العراق ، - المجلد ٢٢ - العدد ٧، ٢٠١٦، ص ١٦

- أدت إلى وصول نسبة الإكتفاء الذاتي في العراق من منتجات الألبان إلى ٢٥٪، وهذا يدل على أهمية تقديم الدعم للمشاريع الصناعية وتنشيطها لتحقيق الإكتفاء الذاتي
٣. صناعة الزيوت النباتية: تنتج شركة الإتحاد للصناعات الغذائية المحدودة الزيوت النباتية في مصنع تكرير الزيوت النباتي وأنشئ في ٢٠١٧ في محافظة بابل قضاء المدحتية وأسهم هذا المصنع بتحقيق الإكتفاء الذاتي من الزيوت بنسبة ١٠٠٪ بتغطية حاجة البطاقة التموينية والأسواق المحلية وتصدير الفائض
٤. صناعة السكر: هذه الصناعة من الصناعات المتميزة في العراق لجودتها، وأنشأت شركة الإتحاد للصناعات الغذائية المحدودة أكبر مصنع لتكرير السكر في عام ٢٠١٢ في محافظة بابل حسب مواصفات عالمية فالطاقة الإنتاجية للمصنع هي ٤٠٠٠ طن يوميًا، أي ١,٤ مليون طن سنويًا وهي كمية كافية لسد حاجة البطاقة التموينية والسوق المحلية بالكامل ويتم تصدير الفائض إلى الخارج فحاجة العراق هي ٩٥٠ طن من السكر والمصنع طاقته الإنتاجية أكبر بكثير
٥. مصانع التعليب: وهي عديدة ومتنوعة في أغلب المحافظات العراقية مثل مصنع تعليب كربلاء وهو من أهم المشاريع في قطاع الصناعة الغذائية ولو تم إعادة تشغيله لانتج مجموعة متنوعة من المنتجات المعلبة (٢٣).
٦. مصانع التصفية المائية ومصانع المشروبات: وهي شركات ومصانع عديدة ومتنوعة وتختلف بالأحجام، فهناك مصانع صغيرة جدًا في داخل المناطق لتصفية المياه وهناك مصانع كبيرة وذات إنتاج ضخم مثال مصانع شركات دجلة للمشروبات الغازية ومصانع كرونجي في كركوك وشركتي الشهير والنهرين في بغداد والعديد من هذه المصانع التي تسد حجم الطلب المحلي.

#### الاستنتاجات:

١. يعد مشروع طريق التنمية فرصة كبيرة للعراق لتعزيز دوره الإقليمي وزيادة ترابطه مع الدول المجاورة. إذا تم التغلب على التحديات الأمنية والسياسية، فإنه يمكن أن يُحدث تأثيرًا إيجابيًا كبيرًا على الاقتصاد العراقي ويعزز التجارة الإقليمية.
٢. يوفر مشروع طريق التنمية عددًا كبيرًا من فرص العمل، مما يعزز قدرة العراق على تقليل اعتماده على النفط من خلال فتح آفاق جديدة للتجارة والاستثمار. كما يساهم في تحسين البنية التحتية ويعزز الاستقرار الاقتصادي في المنطقة.

٣. يمثل مشروع طريق التنمية مفتاحًا للتنمية الاقتصادية في العراق، نظرًا لتراپطه مع العديد من المشاريع والقطاعات التنموية. يخلق هذا المشروع تراطًا اقتصاديًا بين القطاعات المختلفة، مما يحول الاقتصاد العراقي من اقتصاد أحادي الجانب إلى اقتصاد متنوع. هذا التنوع يسهم في خلق اقتصاد مستدام وزيادة الإيرادات المالية من قطاعات اقتصادية متنوعة، مما يؤدي إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي وتقليل التقلبات الاقتصادية وتأثيرها على الاقتصاد العراقي نتيجة لتقلبات أسعار النفط عالميًا.

٤. لمشروع طريق التنمية تأثيرات إيجابية على المجتمع والعلاقات الاجتماعية.

### التوصيات

١. من الضروري أن تتعاون السلطات العراقية مع الشركة العامة لسكك حديد العراق والسلطات التركية لتحديد نقطة الالتقاء بين خطي السكك الحديدية العراقية والتركية، وضمان توافق النظامين وقدرةهما على التشغيل المشترك.
٢. يجب على السلطات العراقية وضع خطة عمل فعالة لمعالجة التحديات الرئيسية التي تعيق تقدم المشروع، مع التركيز على استكمال الخطة الوطنية لإمدادات الطاقة الكهربائية وتلبية احتياجات شبكة السكك الحديدية الجديدة.
٣. ينبغي على السلطات العراقية تحديد قائمة بالجهات الحكومية المعنية، بما في ذلك الوزارات والمحافظات والبلديات، التي ستشارك في الموافقة على المسار النهائي للمشروع، مع مراعاة الجدول الزمني الحرج.
٤. يتعين على السلطات العراقية مراعاة تأثيرات المشروع على المجتمعات المحلية والحصول على جميع الموافقات والتصاريح اللازمة.

## المصادر

١. شيرين هادي عودة واخرون الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر مركز دراسات البصرة والخليج العربي ٢٠٢١، ص ٤٠.
٢. مالك دحام الجميلي وملياء محسن الكناني، العلاقات العراقية الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، دراسات دولية العدد (٥٢)، ص ٢١
٣. نسرين رياض شنشول، طريق التنمية والآفاق المستقبلية للإقتصاد العراقي. مركز حمورابي للبحوث والدراسات الإستراتيجية، ٢٠٢٣، ص ٤
٤. حافظ عبد الأمير أمين، الحجيمي، سهيلة الكبيسي، منذر عليوي حميد. طريق الحرير وطريق التنمية: نقيضان أم مكملان في استدامة الإقتصاد العراقي، ٢٠٢٣، ص ٢١٤
٥. سولاف سليم، المدن الذكية وعلاقتها بالتنمية المستدامة. مجلة الإستراتيجية والتنمية ، المجلد ٩ عدد خاص. الجزء ٢
٦. رفيف محمود، الاثار الاقتصادية لطريق التنمية دور في تعزيز التنمية المستدامة، رسالة ماجستير، بغداد، ٢٠٢٥ ، ٩٩
٧. (وزارة النقل- دائرة سكك الحديد- قسم مشروع طريق التنمية)
٨. وزارة التخطيط العراقية، خطة التنمية الوطنية (٢٠٢٤-٢٠٢٨).
٩. وزارة النقل العراقية، تقرير التنمية الوطنية ٢٠٢٠.
١٠. البنك الدولي، دراسة البنية التحتية والنمو الاقتصادي في الشرق الأوسط ٢٠٢١.
١١. منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، تقرير التنمية الاجتماعية ٢٠٢٢.
١٢. نادية خليفة الزاوي، & ، فاطمة نصر. الأهدب، المدن الذكية. المؤتمر الهندسي الثاني لنقابة المهن الهندسية بالزاوية. جامعة الزاوية. ليبيا، ٢٠١٩، ص. ٢١٣.
١٣. بهجت رشاد شاهين، ، محسن جبار. عوده ، دور البيئة المعلوماتية في بناء المدينة الذكية. مجلة الهندسة. جامعة بغداد. كلية الهندسة. بغداد. العراق ، ( المجلد ٢٢ ) العدد ٧، ٢٠١٦، ص ١٦
١٤. صليحة، يعقوبين. دور الصناعات الصغيرة والمتوسطة في تنمية الصناعة العربية. مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية. دراسات إقتصادية، ٢٠١٦، ص ١٢١

15. World Bank. Transport Corridors Project (P131550)

[Internet]. Washington, DC: World Bank; 2024 [cited 2025 Apr 22]. Available from:

<https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project>

16. Sima Shine, Yoel Guzan sky, and Eldad Shavit, Iran and Saudi Arabia Renew Relations, iNSS Insight No. 1695, March 14, 2023