



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

طريق التنمية العراقي فرص تنمية واعدة وتحديات كبيرة

أ.د. حيدر نعمة بخيت



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍّ، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلولٍ عمليّةٍ جليّةٍ لقضايا معقدةٍ تهّمُ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

لا تعبّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبّر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2023

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

طريق التنمية العراقي فرص تنمية واعدة وتحديات كبيرة

أ.د. حيدر نعمة بخيت *

I. الخلاصة التنفيذية:

- جودة الطرق في العراق وقطّاع النقل على العموم في العراق متدنية جداً، ولذلك قد لا يكون لدى العراق القدرة التشغيلية للمشروع خلال السنوات الأولى لإدارته.
- قد تتجاوز كلفة المشروع القيمة المعلنة وهي (17) مليار دولار؛ بسبب ارتفاع معدلات التضخم العالمية، إذ تشير بعض التقديرات إلى احتمال وصول الكلفة إلى (20) مليار دولار للأسباب المذكورة، والحكومة لن تكون قادرة على سداد تكاليفه بفعل ارتفاع المديونية إلى أكثر من (100) مليار دولار.
- التغيّر أو التبدّل في الأولويات الحكومية المتعاقبة إضافة إلى التأثيرات السياسية التي قد يتعرض إليها المشروع بسبب وجهات النظر المختلفة من الناحية السياسية تمثل عقبة أساسية أمام الشروع به، والعراق بحاجة إلى الإجماع وخلق قناعات شعبية حول استقلالية المشروع من حيث الإدارة والهدف النهائي ومسؤولية الحكومة بخلق القناعات الراسخة بعدم وجود أجندة سياسية للمشروع ترتبط بمحور ما.
- من الناحية الأمنية، سيكون على الحكومة ضبط مؤشر الأمن في مناطق شمال بغداد من الخلايا الإرهابية التي قد تجد في هذا المشروع مادة حيوية للاستهداف، إضافة إلى مسؤولية تحييد حزب العمال الكردستاني عن استهداف هذا المشروع مستقبلاً.
- العراق بحاجة إلى تنشيط الجهد الدبلوماسي (دبلوماسية طريق التنمية) والتي تهدف إلى إعداد برنامج من قبل وزارة الخارجية العراقية يهدف إلى تعزيز لقاءات التفاهم والنقاشات حول المشروع مع دول المنطقة في الخليج والتي لديها موانئ كبيرة وتشعر بخطر هذا المشروع، وتمتد تلك الجهود الدبلوماسية إلى التفاهم مع إدارة قناة السويس في تصنيف وإدارة بعض السلع التي يتم شحنها عبر الطرق، وإفهام الطرف الآخر، بأن المشروع مكمل للجهود النقل الدولية وليس بديلاً عنها.

* كلية الإدارة والاقتصاد-جامعة الكوفة.

- من وجهة النظر التنموية، على المخططين أن يدركوا أن اعتماد طريق التنمية على ميناء الفاو قد يحمل مخاطر جسيمة، إذ لا توجد إلى الآن تطمينات أو مواقيت ثابتة حول إكمال الميناء وتشغيله.

- الشركة الإيطالية PEG» التي نفذت مخططات المشروع تعدُّ من الشركات التي تهتم بقضايا الطاقة وليس اختصاصها موضوعات النقل، كما أن المشروع أُحيل إليها بطريقة أسلوب الممارسة وليس من خلال عطاءات تنافسية.

- تنافسية المشروع ستكون معرضة إلى الخطر من مضيق هرمز، خصوصاً إذا ما اشتد الخلاف الإيراني-الأمريكي والذي ينعكس دوماً على تهديدات غلق المضيق.

II. تمهيد:

كشفت الحكومة العراقية خلال مؤتمر عُقد في بغداد يوم 27 / أيار / 2023، ضم عدد من الدول معظمها مجاور للعراق وممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الأوروبي عن عزمها القيام بإنشاء مشروع استراتيجي يتمثل بطريق سريع بطول (1190) كم وخط سكة حديد مزدوج وبطول (1176) كم وبتكلفة أولية تقدر بـ (17) مليار دولار وبالتعاون مع دول: السعودية والكويت والإمارات وقطر والأردن وعمان وإيران وتركيا، وأطلق عليه تسمية «طريق التنمية العراقي»، الذي سيربط الخليج بجنوب تركيا. وهذا الطريق يتضمن إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توطين الصناعة وإحداث تحول حقيقي في اقتصاد البلاد بعد عقود من الحروب والعقوبات فضلاً عن المشكلات الداخلية التي حدثت بعد احتلال العراق في عام 2003.

هذا الطريق أثار انقسامات بين أوساط المجتمع العراقي والقوى الفاعلة من نخب شعبية وثقافية وأكاديمية ومنظمات وأحزاب وشيوخ عشائر ورجال دين، فمنهم من تبنى وجهة نظر الحكومة وعدَّ الطريق بمثابة طريق تنموي يقع ضمن مبادرة الحزام والطريق، بينما آخرون يرون بأنه مجرد قناة جافة يكون العراق من خلاله ممراً لنقل السلع (ترانزيت) لا يُجني من خلاله سوى الفتات، في حين أن الكثير ليس لديه وجهة نظر محددة في هذا المشروع وهم يلعبون دور المراقب الصامت لهذه التباينات في الآراء.

لذا تستهدف هذه الورقة تسليط الضوء على هذا المشروع وتوضيح التحديات التي تواجهه وآثاره الاقتصادية المتوقعة على الاقتصاد العراقي دون الخوض في الجنبه السياسية لهذا المشروع إلا من خلال الإشارات العامة التي تحتم علينا ذكرها لاكتمال الصورة لدى القارئ.

III. الطبيعة الربعية للاقتصاد العراقي ومشاكله:

العراق من الاقتصاديات الربعية التي تعتمد على القطاع الاستخراجي (النفط) بشكل كبير كونه يشكل معظم الإيرادات العامة ونسبة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي، إذ يمتلك العراق احتياطات كبيرة مؤكدة من النفط تبلغ أكثر من (145) مليار برميل وفقاً لتقديرات منظمة أوبك لعام 2021¹، أما احتياطاته من الغاز فهي (3714) مليار متر مكعب تشكل (6.7%) من مجموع احتياطات منظمة أوبك و(1.8%) من إجمالي الاحتياطي العالمي²، ومتوسط إنتاجه من النفط لعام 2022 بلغ (4.58) مليون برميل يومياً، وهو يعدّ معدل متدني إذا ما قيس بما يمتلكه العراق من احتياطات نفطية وحجم سكان كبير يقدر بـ (43.53) مليون نسمة.

وفقاً لبيانات وزارة التخطيط فقد شكّل القطاع الاستخراجي «التعدين والمقالع» (30.7%) من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي لعام 2020، بعد أن حقق إنتاج مقداره (61.06) ترليون دينار³، وهذه القيمة التي تعدّ متدنية بالقياس إلى السنوات السابقة جاءت نتيجة تفشي وباء كورونا COVID-19 وانخفاض أسعار النفط العالمية؛ نتيجة شلل النشاط الاقتصادي وتطبيق سياسات الحظر الجزئي والكلي في مختلف بلدان العالم⁴. وكذلك ضعف مساهمة القطاعات الإنتاجية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي لا سيّما القطاع الزراعي الذي بلغت نسبة مساهمته في الناتج لعام 2020 (5.9%) وقطاع الصناعة التحويلية الذي بلغت نسبة مساهمته للعام ذاته (3%) على الرغم من تدني مساهمة قطاع النفط.

1. Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC Annual Statistical Bulletin 2022, 57th edition, Austria, 2022, P.22.

2. منظمة أوبك، التقرير الإحصائي السنوي لعام 2022، الكويت، 2022، ص 17.

3. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2020-2021، الحسابات القومية، جدول (5/14) ب، 2021، ص 6.

4. yi jiang, jade r. laranjo, and milan thomas, covid-19 lockdown policy and heterogeneous responses of urban mobility, adb economics working paper series, no. 659, may 2022, p.1.

كما يتميز الاقتصاد العراقي بسيطرة القطاع العام على النشاط الاقتصادي، إذ أن دور القطاع الخاص يعد دوراً هامشياً ولا يساهم في النشاط الاقتصادي إلا بنسبة محدودة؛ نتيجة تنامي دور الدولة في النشاط الاقتصادي وعدم وضوح فلسفة النظام الاقتصادي القائم بعد عام 2003. وخلال المدة 2004-2018 بلغت نسبة مساهمة القطاع الخاص (33.8%) والتي تركزت في قطاعات البناء والتشييد (97%) والقطاع الزراعي (99%) وقطاع التجارة والفنادق (90%) وقطاع النقل والمواصلات والخزن (93%)، ووفقاً لبيانات عام 2019، فإن نسبة مساهمة القطاع الخاص في تكوين رأس المال الثابت في العراق هي (21.9%) بالأسعار الثابتة لعام 2007، بقيمة مقدارها (11.25) ترليون دينار⁵. هذه المساهمة الضعيفة للقطاع الخاص تشكل ضغطاً كبيراً على القطاع الحكومي في توليد فرص العمل لسكان متنامي بمعدل نمو سنوي يبلغ (2.6%) ليضاف سنوياً حوالي مليون نسمة إلى السكان والتحديات التي تواجهه، مما يفاقم من مشكلة البطالة التي قُدرت في عام 2022 بـ (15.55%)، وهذا أدى إلى ترهل القطاع الحكومي وازدياد أعداد الموظفين بشكل كبير لا سيّما في عام 2023، عندما تم تعيين أكثر من (1.2) مليون موظف بعد تثبيت العقود والمحاضرين المجانيين والطلبة الأوائل وأصحاب الشهادات العليا وخريجي المجموعة الطبية وعودة المفسوخة عقودهم من الأجهزة الأمنية، وبالتالي ارتفاع حجم النفقات التشغيلية المقدرة لعام 2023 إلى أكثر من (133) ترليون دينار وهو يعدّ الرقم الأكبر في تاريخ الموازنات العراقية؛ مما ترتب عليه عجز مخطط يصل إلى أكثر من (64) ترليون دينار⁶.

ومن مشكلات الاقتصاد العراقي، هي الفساد الإداري والمالي وسوء إدارة المال العام وعدم الاتصاف بالرشادة الاقتصادية *Economic Rationality* فقد احتل العراق المرتبة (157) عالمياً مع كل من كمبوديا وهندوراس وزمبابوي بعد أن كانت قيمة المؤشر لكل منهما (23) درجة، بينما احتلت المرتبة الأولى عالمياً بلدان الدانمارك وفنلندا والسويد بمؤشر قيمته (88) درجة⁷.

ومن المشكلات الأخرى للاقتصاد العراقي، هي ارتفاع نسبة السكان الذين يعيشون تحت خط الفقر إذ قُدرت النسبة بعد تفشي وباء كورونا أكثر من (30%) من السكان⁸، انخفضت

5. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2020-2021، الحسابات القومية، جدول (14/11)، 2021، ص 12.

6. موازنة العراق لعام 2023، ص 5.

7. <https://www.transparency.org/en/cpi/2022>

8. Multidimensional Poverty Analysis, Iraq 2022, MDP, April 2022, P.3.

في عام 2022 إلى (25.6%)، وكذلك ديون العراق تعدّ مرتفعة نسبياً بالقياس إلى ما يمتلكه من موارد، ووفقاً لبيانات عام 2022، فإن إجمالي الدين العام قُدّر بحدود (100) ترليون دينار موزعة بواقع (70.33) ترليون دينار تمثل مجموع الدين الخارجي و(29.6) ترليون دينار تمثل مجموع الدين الداخلي، وعلى الرغم من نسبة الدين العام إلى الناتج المحلي الإجمالي أقل من (60%) وهي النسبة التي حُددت من قِبل الاتحاد الأوروبي في معاهدة «ماسترخت»⁹، إلا أنها تعدّ ديون مرتفعة نسبياً وتمثل مشكلة من مشكلات الاقتصاد العراقي لا سيّما وهي مرشحة إلى الزيادة بعد إقرار موازنة عام 2023 من قِبل مجلس العراقي.

إن هذه المشكلات أدت إلى أن تكون صورة الاقتصاد العراقي صورة ضبابية ناجمة عن مستقبل مجهول في ظل ريعية الاقتصاد والمشكلات التي يعاني منها والتي أصبح البعض منها مشكلات مزمنة تحتاج إلى جهود كبيرة وسياسات متنوعة لمعالجتها وتخفيف الآثار السلبية الناجمة عنها.

IV. واقع قطاع النقل في العراق ومعوقات تطوره:

يعدّ قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية المهمة في جميع بلدان العالم، إذ من خلاله يمكن للأفراد من ممارسة حياتهم، وللشركات من مزاولة نشاطها، وهو ضروري لتحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية، بدون خدمات النقل والبنية التحتية كالطرق البرية والبحرية وسكك الحديد والجسور والسيارات والطائرات والسفن، فإن نطاق تطور المجتمع سيكون محدوداً بشكل كبير كما كان قبل الثورة الصناعية الأولى. يتمثل الدور الرئيسي للنقل في توفير أو تحسين الوصول إلى مواقع مختلفة للشركات والأفراد على حد سواء، ولكل من البضائع والتنقلات الشخصية. فبالنسبة لقطاع الأعمال يشمل ذلك الاتصالات بين الشركات ومورديها، وبين الشركات والأعمال التجارية الأخرى وكذلك بين الشركات وأسواقها، أما بالنسبة للقطاع المنزلي يوفر النقل للأفراد إمكانية الوصول إلى أماكن العمل والمدارس والأسواق، ويربطهم بالمرافق الاجتماعية والاقتصادية المختلفة¹⁰.

9. Wolfgang Polasek and Christian Amplatz, The Maastricht Criteria and the Euro: Has the Convergence Continued?, Journal of Economic Integration, 18(4), December 2003 , P.667.

10. Ministry of Transportation, Contribution of transport to economic development Economic development and transport project, New Zealand, March 2016, P.4.

1- النقل الجوي:

يملك العراق (8) مطارات دولية هي (مطار بغداد الدولي، مطار أربيل الدولي، مطار السلیمانیة الدولي، مطار البصرة الدولي، مطار النجف الدولي، مطار الناصرية الدولي، مطار الموصل الدولي، مطار كركوك الدولي¹¹)، بالإضافة إلى مطار كربلاء الدولي الذي لا زال في طور الإنشاء. ووفقاً لمؤشرات عام 2020، فإن عدد الطائرات العاملة في المطارات العراقية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (32) طائرة وهو العدد ذاته لعام 2021، وإن إجمالي عدد الرحلات الجوية (الهابطة + المغادرة) في المطارات العراقية على طائرات الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (دولي + داخلي) هو (11150) رحلة Flight ارتفع في عام 2021 إلى (20376) رحلة بزيادة مقدارها (82.7%)، أما إجمالي عدد الطائرات (المدينة + العسكرية) العابرة في الأجواء العراقية للشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية كانت لعام 2020 (121605) طائرة ارتفعت في عام 2021 إلى (137949) طائرة بزيادة مقدارها (13.4%) عن العام السابق، وإجمالي عدد المسافرين (القادمون + المغادرون) في المطارات العراقية والمنقولين على طائرات الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (دولي + داخلي) هو (786032) مسافر Passenger ارتفع في عام 2021 بمقدار (82.7%) إذ وصل إلى (1436234) مسافر. وإذا انتقلنا إلى إجمالي الإيرادات المتحققة لسلطة الطيران المدني فقد كانت (32.832) مليار دينار ارتفعت في عام 2021 إلى (67.416) مليار دينار بزيادة مقدارها حوالي (75%)، أما إجمالي الإيرادات المتحققة للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية هي (201.825) مليار دينار ارتفعت في العام اللاحق 2021 بنسبة (63.7%) عندما حققت إيرادات مقدارها (330.4) مليار دينار، أما إجمالي الإيرادات المتحققة للشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية هي (53.111) مليار دينار ارتفعت في عام 2021 إلى (76.471) مليار دينار بزيادة مقدارها (44%). وفيما يتعلق بإجمالي عدد الرحلات الجوية (الهابطة + المغادرة) في المطارات العراقية لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية فقد كانت (43367) رحلة ارتفعت في عام 2021 إلى (45556) رحلة وبزيادة مقدارها (5%)، وقد كان إجمالي عدد المسافرين (القادمون + المغادرون) في المطارات العراقية لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية أكثر من (1.7) مليون مسافر ارتفع في عام 2021 بنسبة كبيرة مقدارها (147.9%) عندما وصل العدد الإجمالي إلى حوالي (4.22) مليون مسافر. وإذا ما انتقلنا إلى إجمالي كمية البضاعة المنقولة والبريد (المفرغة + المحملة) لمختلف شركات الطيران

11. مطار كركوك الدولي الذي افتتح في يوم 16 تشرين الأول 2022

العراقية والعربية والاجنبية ولكافة المطارات العراقية فقد كانت (35419) طن انخفضت في عام 2021 إلى (8720) طن، وكما مبين في الجدول.

جدول 1: المؤشرات الرئيسية لنشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي والعام لعامي 2020 و2021

2021	2020	المؤشر
32	32	عدد الطائرات العاملة في المطارات العراقية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية
20376	11150	إجمالي عدد الرحلات الجوية (المهابطة + المغادرة) في المطارات العراقية على طائرات الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (دولي + داخلي)
137949	121605	إجمالي عدد الطائرات (المدنية + العسكرية) العابرة في الأجواء العراقية للشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية
1436234	786032	إجمالي عدد المسافرين (القادمون + المغادرون) في المطارات العراقية والمنقولين على طائرات الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (دولي + داخلي)
67.416	32.832	إجمالي الإيرادات المتحققة لسلطة الطيران المدني (مليار دينار)
330.400	201.825	إجمالي الإيرادات المتحققة للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (مليار دينار)
76.471	53.111	إجمالي الإيرادات المتحققة للشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية (مليار دينار)
45556	43367	إجمالي عدد الرحلات الجوية (المهابطة + المغادرة) في المطارات العراقية لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية
4215398	1700591	إجمالي عدد المسافرين (القادمون + المغادرون) في المطارات العراقية لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية
8720	35419	إجمالي كمية البضائع المنقولة والبريد (المفرغة + المحملة) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والاجنبية ولكافة المطارات العراقية (طن)

2021	2020	المؤشر
7	7	عدد المطارات
1339	1350	عدد العاملين في سلطة الطيران المدني
2679	2768	عدد العاملين في الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية
487	479	عدد العاملين في الشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية

الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على:

- الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي للعام، 2021، صفحات متفرقة.

أما فيما يتعلق بالمطارات العراقية من حيث حركة الطائرات الهابطة والمغادرة وحركة المسافرين القادمين والمغادرون لمختلف شركات الطيران المحلية والعربية والدولية، وفقاً لبيانات عام 2021 فقد تصدر مطار بغداد الدولي بقية المطارات العراقية من حيث عدد الرحلات الدولية وحركة المسافرين، إذ كانت عدد الرحلات الدولية (هابطة + مغادرة) (19711) رحلة تشكل (43.3%) من الرحلات الكلية لمجموع المطارات العراقية، والمسافرين (قادمون + مغادرون) (1848660) مسافر وبنسبة (43.9%)، يليه مطار أربيل ثم مطار النجف ومطار البصرة ومطار السليمانية، بينما لم يشهد مطار الناصرية أي نشاط، وكذلك مطار الموصل؛ بسبب الأعمال الإرهابية وتدمير البنية التحتية للمطار. أما بخصوص النقل الداخلي، فإن مطار أربيل يتصدر المطارات العراقية حسب بيانات عام 2021 بعدد وصل إلى (230550) مسافر وهذا ناجم عن حركة العراقيين والأجانب بين مدينة أربيل ومختلف المدن العراقية لا سيما بغداد والبصرة، يليه مطار بغداد بواقع (222490) مسافر، ثم مطار البصرة ثالثاً بـ (103109) مسافر إذ يفضل الكثير النقل الجوي من وإلى مدينة البصرة؛ نتيجة بعدها عن بغداد وعن محافظات شمال العراق، ثم مطار السليمانية بـ (47404) مسافر، بعدها مطار النجف بـ (13876) مسافر، وللأسباب ذاتها لم يشهد مطاري الناصرية والموصل أي نشاط داخلي¹².

12. الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي للعام، 2021، ص 17.

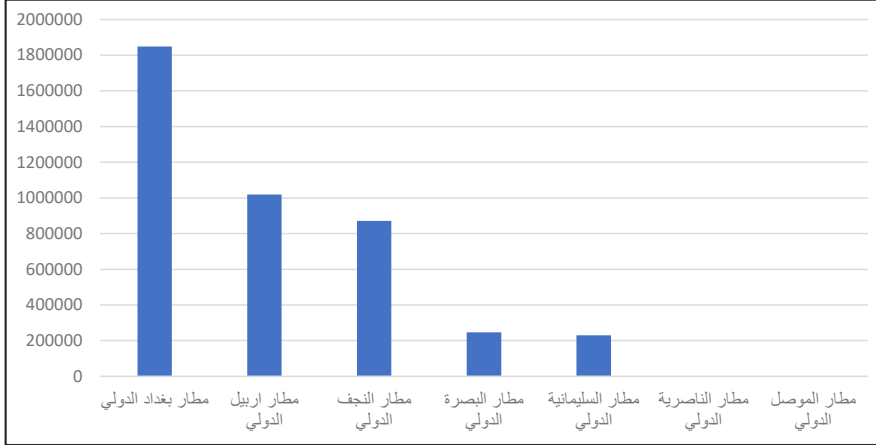
جدول 2: حركة الطائرات وعدد الرحلات وحركة المسافرين للمطارات العراقية لمختلف الشركات (النقل الدولي) لعام 2021

المطارات	عدد الرحلات الدولية (هابطة + مغادرة)	نسبتها إلى مجموع المطارات	حركة المسافرين (قادمون + مغادرون)	نسبتها إلى مجموع المطارات
مطار بغداد الدولي	19711	43.3	1848660	43.9
مطار اربيل الدولي	10883	23.9	1018645	24.2
مطار النجف الدولي	7978	17.5	871388	20.7
مطار البصرة الدولي	3838	8.4	246568	5.8
مطار السلیمانیة الدولي	3146	6.9	230137	5.5
مطار الناصرية الدولي	0	0.0	0	0.0
مطار الموصل الدولي	0	0.0	0	0.0
مجموع المطارات	45556	100.0	4215398	100.0

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

-الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي والعام، 2021، ص 15.

شكل 1: حركة المسافرين للمطارات العراقية لمختلف الشركات (النقل الدولي) لعام 2021



المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (2)

2- النقل البري وسكك الحديد:

بلغت أطوال الطرق الخارجية المبلطة لعام 2019 (45579) كيلو متر بواقع (653) كيلو متر طرق رئيسة و(8621) كيلو متر طرق ثانوية و(18226) طرق ريفية، أما إجمالي سيارات القطاع الخاص المسجلة في مديرية المرور العامة لعام 2019 حوالي (6.889) مليون سيارة بما فيها حوالي (1.51) مليون سيارة تعود إلى إقليم كردستان، السيارات التي تمتلكها أجهزة الدولة والقطاعين العام والمختلط لعام 2018، كانت بحدود (127.6) ألف سيارة، بينما عدد السيارات التي تمتلكها أجهزة الدولة والجهات غير المرتبطة بوزارة في القطاع الحكومي والعام والمختلط لعام 2018 (127.6) ألف سيارة¹³.

أما أطوال خطوط سكك الحديد لعام 2020 كانت (2893) كيلومتر موزعة بواقع (1697) كيلو متر خطوط رئيسة و(676) كيلو متر خطوط فرعية، وعدد القطارات للعام ذاته (42) قطار بواقع (23) قطارات رئيسة Main و(19) قطارات مناقلة¹⁴ - Shunt

13. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2020-2021، إحصاءات النقل والاتصالات، 2021، صفحات متفرقة.

14. المناقلة يقصد بها توصيل القطارات بالعربات داخل المحطة.

ing Locus انخفضت في عام 2021 إلى (36) قطار ثم إلى (33) قطار في عام 2022؛ وذلك لأن معظمها قديم ويصبح غير صالح للعمل مع مرور الوقت باستثناء قطار حديث صيني DMU، وعدد المسافرين المنقولين بأجر هو (77) ألف مسافر، أما كمية البضائع المنقولة بأجر كانت (12.293) مليون طن¹⁵. وحسب بيانات عام 2022 توجد أربعة خطوط رئيسية تربط محافظات العراق هي:

بغداد-بصرة-معقل

بغداد-موصل-ربيعة

بغداد-القائم-حصيبة

كركوك-بيجي-حديثة

ومجموع المحطات للخطوط الأربعة هي (104) محطة.

3- النقل المائي:

وفقاً لبيانات عام 2021، فإن عدد سفن نقل البضائع القادمة إلى الموانئ العراقية يبلغ (1739) سفينة موزعة بواقع (159) سفينة عربية و(1580) سفينة أجنبية بانخفاض مقداره (15.6%) عن العام الماضي عندما كان العدد (2060) سفينة، وكمية البضائع المستوردة من خلالها (17.118) مليون طن وبانخفاض مقداره (12.5%) عن العام السابق. بينما عدد سفن نقل البضائع المغادرة من الموانئ العراقية بلغ في عام 2021 (943) سفينة بزيادة عن العام الماضي (2020) مقدارها (16.7%)، موزعة بواقع (154) سفينة عراقية متمثلة بالسفن المحملة بالنفط العراقي المصدر و(48) سفينة عربية و(741) سفينة أجنبية، أما إجمالي الحمولة لسفن البضائع المصدرة والتي غادرت الموانئ العراقية (10.236) مليون طن بزيادة طفيفة عن العام الماضي مقدارها (0.2%) بعد أن كانت الحمولة (10.213) مليون طن، ويعمل في الشركة العامة للموانئ العراقية حسب بيانات عام 2021 (7512) عامل، وحقت الشركة للعام ذاتها إيرادات مقدارها (451.5) مليار دينار¹⁶.

15. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2021-2020، إحصاءات النقل والاتصالات، 2021، ص 16.

16. وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق.

أما بخصوص الموانئ العراقية فهي كل من ميناء المعقل الذي أنشئ في عام 1916 وعدد الأرصفة (15) رصيف وطاقة المناولة المتاحة (3) مليون طن سنوياً، أما مينائي أم قصر الشمالي والجنوبي فقد أنشئتا في عام 1961 وبواقع (21) رصيف وبطاقة مناولة تصل إلى (10) مليون طن سنوياً، ثم ميناء أبو فلوس الذي أنشئ عام 1977 بواقع ثلاث أرصفة وطاقة مناولة متاحة مقدارها (750) ألف طن سنوياً، أما مينائي العميق والبصرة، فإن تاريخ إنشائهما يعود إلى عام 1980 وهما متخصصان في تصدير النفط العراقي وبواقع أربعة أرصفة لكل منهما، وفي العام ذاته تم إنشاء ميناء خور الزبير كميناء صناعي بواقع (12) رصيف وطاقة مناولة متاحة مقدارها (7) مليون طن سنوياً¹⁷.

جدول 3: واقع الموانئ العراقية وفقاً لتاريخ إنشائها وعدد أرصفتها وطاقاتها الإنتاجية

الميناء	نوع الحمولة	تاريخ الإنشاء	التصنيف	عدد الأرصفة	طاقة المناولة المتاحة (مليون طن/سنة)
المعقل	عام	1916	نهرى	15	3
أم قصر الشمالي والجنوبي	عام-حاويات	1961	بحري	21	10
أبو فلوس	عام	1977	نهرى	3	0.75
العميق	نفطى	1980	بحري	4	
البصرة	نفطى	1980	بحري	4	
خور الزبير	صناعى	1980	بحري	12	7
المجموع				59	20.75

من عمل الباحث بالاعتماد على:

- محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد 18، جامعة البصرة: نمرز دراسات البصرة والخليج العربي، 2014، ص 64.

17. محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبولتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد 18، جامعة البصرة: نمرز دراسات البصرة والخليج العربي، 2014، ص 64.

أما الميناء الأهم والذي جارٍ العمل به هو ميناء الفاو الكبير، وبالرجوع إلى بيانات الموانئ العراقية، فإن هذا الميناء عند الانتهاء من إنجاز جميع مراحلها، فإن عدد الأرصفة ستكون (92) رصيف تكون بواقع (50) أرصفة حاويات و(20) رصيف للبضائع العامة و(15) رصيف فل¹⁸. Bulk berths وكذلك هنالك (6) أرصفة ستخصص إلى المشتقات النفطية، بالإضافة إلى رصيف رو-رو RO-RO berth. والطاقة الاستيعابية للميناء فهي تكون بواقع (50) مليون طن سنوياً لأرصفة الفل، و(25) مليون طن سنوياً لأرصفة الحاويات، أما أرصفة البضائع العامة، فإن طاقة المناولة المخططة هي (5) مليون طن سنوياً، و(400) ألف سيارة سنوياً لأرصفة الـ «رو-رو RO-RO berth»، بالإضافة إلى (230) ألف برميل يومياً طاقة أرصفة المشتقات النفطية¹⁹. وحسب آخر تصريحات الحكومة العراقية (حكومة السيد السوداني الحالية)، فإن قدرة الميناء القصى المخططة سيتم الوصول إليها في عام 2050 بواقع (25) مليون طن حاوية مكافئة سنوياً، و(33) مليون طن للمواد الفل سنوياً.

جدول 4: الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير

نوع الأرصفة	طول الأرصفة كم	عدد الأرصفة	الطاقة الاستيعابية السنوية مليون TEU
أرصفة الحاويات Container berths	17	50	25
أرصفة الفل Bulk berths	5	15	50
أرصفة البضائع العامة General cargo	5	20	5
رصيف رو-رو RO-RO berth	-	1	400 ألف سيارة
أرصفة المشتقات النفطية Oil products terminal	-	6	230 ألف برميل يومياً

المصدر: د. حيدر نعمة بخيت، أ. فلاح حسن الأميري، ميناء الفاو الكبير ودوره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة 2030 في العراق: تحليل الواقع واستقراء المستقبل، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر مؤتمر ميناء الفاو الكبير (التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية) للمدة 15-16/12/2021، البصرة، ص 98.

18. أرصفة الفل Bulk berths: لغرض الحمولات غير المعبأة في أكياس كالخنطة والإسمنت وغيرها.

19. د. حيدر نعمة بخيت، أ. فلاح حسن الأميري، ميناء الفاو الكبير ودوره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة 2030 في العراق: تحليل الواقع واستقراء المستقبل، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر مؤتمر ميناء الفاو الكبير (التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية) للمدة 15-16/12/2021، البصرة، ص 98.

من خلال ما سبق نلاحظ مدى تخلف قطاع النقل في العراق وعدم تطوره بشكل يتناسب مع الدور الملحق على هذا القطاع الحيوي في تطوير الاقتصاد العراقي وتقدمه، إذ يواجه قطاع النقل تحديات كبيرة ويعاني العديد من المشكلات التي تشمل الآتي:

أ- **البنية التحتية للقطاع:** العراق يعاني من تحديات في البنية التحتية لقطاع النقل والمتمثلة بالطرق السريعة والحديثة والجسور والموانئ والمطارات، إذ أن العديد من الطرق تحتاج إلى صيانة وتحديث، وهناك حاجة ماسة لتوسيع شبكة النقل وتحسين الوصول والاتصالات بين المحافظات والمدن العراقية المختلفة.

ب- **النقل العام:** قطاع النقل العام في العراق يعاني من ضعف في التنظيم وسوء في الإدارة وانخفاض الاستثمارات، مما يؤثر على جودة الخدمات المقدمة ومدى توفرها على طول العام.

ج- **النقل البحري:** الموانئ العراقية الرئيسة بمختلف أنواعها ذات طاقة مناولة وأرصفة محدودة ومعظمها قديم لا يتناسب مع ما وصلت إليه الموانئ إقليمياً وعالمياً من تطور، لذا هناك تحديات كبيرة في عملية تحديث هذه الموانئ وتحسين قدرتها على التعامل مع حركة البضائع.

د- **النقل الجوي:** على الرغم من امتلاك العراق (8) مطارات دولية ستصل إلى (9) مطارات بعد إنجاز مطار كربلاء الدولي، إلا أن هنالك تحديات مهمة تتعلق بالبنية التحتية لهذه المطارات العاملة حالياً وأسلوب إدارتها والأمن والسلامة، وهذا ينعكس على جودة الخدمات الجوية لهذه المطارات ومدى قدرتها على استقبال حركة المسافرين والبضائع.

V. ماهية طريق التنمية العراقي وآثاره التنموية

يهدف طريق القناة الجافة الذي تخطط الحكومة العراقية إلى إقامته والذي أطلقت عليه «**طريق التنمية العراقي «Development Road»**» الذي يربط الخليج بجنوب تركيا²⁰ من خلال طريق سريع Highways وخط سكة حديد Railways مزدوج. تقدر التكلفة الأولية للطريق بـ (17) مليار دولار وبالتعاون مع السعودية والكويت والإمارات وقطر والأردن وعمان وإيران وتركيا، ويمكن أن ينجز المشروع من خلال مراحل حتى يكتمل في شكله النهائي مع جميع مشاريعه بما فيها ميناء الفاو الكبير في عام 2050. تم تصميم المشروع من قبل شركة الاستشارات الإيطالية PEG والتنفيذ سيكون من قبل شركات عراقية وصينية وإيطالية. ويهدف

20. حسب وزير النقل السوري، لدى سوريا مرور الطريق على أراضيها كونها الأقرب جغرافياً

العراق من خلال موقعه الجغرافي إلى تسهيل نقل البضائع من الشرق الأوسط وآسيا إلى أوروبا عن طريق تركيا، إذ من خلالها يمكن الوصول إلى شبكة النقل الأوروبية، وهذا الطريق يتضمن إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توطين الصناعة محلياً بدلاً من الاستمرار في الاستيراد من الخارج لغرض تنويع الاقتصاد من خلال إيجاد مصادر غير نفطية للموازنة، واستخدام مواد بناء صديقة للبيئة، وأنماط هندسية تعكس حضارة البلد، وإعادة تدوير المياه بشكل يخفف من درجات حرارة البيئة المحيطة. وحسب الحكومة العراقية، فإن من أهم ركائز المشروع هو إكمال مراحل ميناء الفاو الكبير وإنشاء مدينة صناعية ذكية Smart Industrial City، وإحداث تنمية مكانية كون الطريق يمر في الحدود الإدارية لإحدى عشرة محافظة عراقية بالإضافة إلى عدد من المدن الرئيسية على شكل محطات عددها خمس عشرة محطة وهي²¹:

- 1- محطة الفاو تبعد (14.1) كم عن مركز محافظة البصرة.
- 2- محطة البصرة تبعد (12) كم عن مركز المحافظة.
- 3- محطة الناصرية تبعد (27.7) كم عن مركز المحافظة.
- 4- محطة السماوة تبعد (10.3) كم عن مركز المحافظة.
- 5- محطة الديوانية تبعد (11) كم عن مركز المحافظة.
- 6- محطة النجف تبعد 8 كم عن مركز المحافظة.
- 7- محطة الحلة تبعد (27.8) كم عن مركز المحافظة.
- 8- محطة كربلاء تبعد (9.3) كم عن مركز المحافظة.
- 9- محطة بغداد تبعد (37) كم عن مركز العاصمة.
- 10- محطة سامراء تبعد (8.4) كم عن مركز المحافظة.
- 11- محطة تكريت تبعد (5.8) كم عن مركز المحافظة.
- 12- محطة بيجي تبعد (4) كم عن مركز المدينة.

21. الموقع الإلكتروني للأمانة العامة لمجلس الوزراء: <https://cabinet.iq>

13- محطة الموصل تبعد (8.1) كم عن مركز المحافظة.

14- محطة ربيعة تبعد (5.6) كم عن مركز المدينة.

15- محطة الحدود العراقية-التركية (فيش خابور) تبعد (28.3) كم عن مركز مدينة زاخو.

طول الطريق السريع يصل إلى (1190) كم مسار HWB، ويكون الطريق الجانبي بعرض ثلاثة أمتار وعرض الخط (3.65) متر، يضم (26) منطقة خدمة مقسمة إلى (18) منطقة خدمة للشاحنات و(8) مناطق خدمة للمركبات، و(24) منطقة استراحة مجهزة بكافة الخدمات التي يحتاجها المسافر، وأحد عشر موقفاً للسيارات متعدد الوسائط، و(26) نقطة تبادل مع المواصلات العامة، و(13) نقطة فحص، و(15) محطة ركاب مصنفة إلى (3) محطات رئيسية و(8) محطات وسط و(4) محطات صغيرة.

أما طول سكة الحديد هو (1176) كم مسار RW1، تستوعب قطارات ذات سرعة فائقة تصل إلى (140) كم/ساعة لنقل البضائع و(300) كم/ساعة لنقل المسافرين ويستوعب الطريق (90-80) قطار يومياً. ومن ضمن متطلبات إنجاز المشروع إقامة (15) محطة للركاب (ذكرت تفاصيلها سابقاً)، وإحدى عشرة محطة شحن البضائع، و(4) مناطق متعددة الوسائط، وكذلك إنشاء عدد من المطارات التي تكمل المشروع، وسبعة مراكز لصيانة القطارات، و(24) محطة كهرباء كون القطارات ستكون كهربائية وبفاصل (50) كم بين محطة وأخرى، وصناديق البريد المتوازي تنشأ على طول الطريق وبفاصل (50) كم بين صندوق وآخر. ويضم الطريق مراكز للتدريب والصيانة في البصرة وبغداد والموصل، ومراكز تحكم العمليات في البصرة وبغداد، ويسير الطريق البري السريع بموازية طريق السكك. وتم اختيار مسار الطريق خارج مراكز المدن وفي المناطق الصحراوية للاستفادة من طبيعة التضاريس وتخفيض تكاليف المشروع من خلال الاستغناء عن الإنفاق الممكن حفرها لو كان الطريق يمر في مراكز المدن.

خارطة 1: مسار طريق التنمية العراقي وتفرعاته من الفاو إلى فيش خابور



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

بحلول عام 2028 يمكن للطريق أن ينقل من خلاله (3.5) مليون حاوية/سنوياً (حوالي 22 مليون طن)، ترتفع بعد عشر سنوات (2038) إلى (6.4-7.5) مليون حاوية/سنوياً. وعموماً أهم طاقات طريق التنمية النهائية هي²²:

- الحاويات: $6.4-7.5^{23}$ مليون حاوية مكافئة سنوياً.
- المواد الفل: 38.2 مليون طن سنوياً.
- الركاب: 13.8 مليون راكب سنوياً.
- خلق 100 ألف فرصة عمل.

22. الموقع الإلكتروني للأمانة العامة لمجلس الوزراء: <https://cabinet.iq>

23. المصادر الرسمية الحكومية مرة ذكرت 6.4 مليون حاوية سنوياً، ومرة ذكرت 7.5 مليون حاوية سنوياً

وحسب الحكومة العراقية، فإن هذا الطريق لن يخرج عن مبادرة الحزام والطريق Belt and Road Initiative الصينية التي أعلنها الرئيس الصيني شي جين بينغ في عام 2013 والتي تعد خطة طموحة تهدف إلى إعادة تشكيل التجارة العالمية، الحزام Belt يهدف إلى ربط التجارة والإنتاج الصيني بأوروبا عبر آسيا الوسطى، أما الطريق Road فإنه سيحسن التجارة البحرية الصينية عبر جنوب شرق آسيا والقرن الأفريقي وأوروبا²⁴.

كما أن المشروع وفقاً لرؤية الحكومة العراقية سيكون في أجواء تفاؤلية وظروف سياسية هادئة وأجواء مناسبة في منطقة الشرق الأوسط بعد التقارب الإيراني-السعودي والإعلان في يوم 10/ ميس /2023 إنهاء القطيعة بين البلدين التي بدأت منذ عام 2016²⁵، وكذلك عودة سوريا إلى الجامعة العربية وعودة لمّ الشمل العربي بعد أن علقت عضويتها في تشرين الثاني عام 2011²⁶.

إن أهم الآثار المتوقعة والمترتبة على إنشاء طريق التنمية العراقي يمكن توضيح أهمها بالآتي:

1- تنوع مصادر الدخل من خلال تحقيق عائد مالي متوقع في أفضل الظروف ما بين (4-6) ترليون دينار عراقي (3-4.5 مليار دولار) عند اكتمال المشروع وملحقاته وحسب النشاط الاقتصادي العالمي وحركة التجارة العالمية، وبالتالي خلق اقتصاد أكثر مرونة واستدامة، وهذا الرقم يشكل حوالي (38-56%) من عوائد قناة السويس لعام 2022 والبالغة (8) مليار دولار.

2- لعب العراق دور جيو-اقتصادي من خلال استغلال موقعه الجغرافي الذي يربط آسيا ودول الخليج مع أوروبا، ومن ثم تعزيز مكانته في المجتمع الدولي.

3- يوفر الطريق بحدود (15) يوم لنقل البضائع من دول شرق آسيا إلى شمال أوروبا، وبذلك سيكون وسيلة جذب لشركات النقل والدول على استخدام الطريق في نقل بضائعها بدلاً من الطرق الأخرى التي تحتاج إلى مدة أطول.

24. The Belt & Road Initiative: BACKGROUNDER, Institute for Security, Development Policy, October 2016, P.1-2.

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

26. Mütjge Küçükkeleş SETA Policy Brief, Arab League's Syrian Policy, Foundation for Political, Economic and Social Research, April, 2012, P.3.

4- توفير فرص عمل قد تصل كما هو متوقع ومخطط من قبل الحكومة العراقية إلى (100) ألف فرصة، مما يساهم في تخفيف مشكلة البطالة.

5- رفع مستويات التنمية المكانية للمدن التي يمر بها من خلال تعزيز الاندماج والتنقل والتجارة المحلية ومن خلال (15) محطة ومدن صناعية ومشاريع مكملتها تمتد على طول الطريق.

6- تعزيز وتطوير قطاع النقل في العراق عندما يضيف (1190) كم طرق سريعة ومتطورة جداً وفقاً لأحدث المواصفات العالمية إلى شبكة الطرق السريعة في العراق، ويضيف (1175) كم سكك حديد حديثة ومتطورة جداً إلى سكك الحديد القائمة وبمحدود (69%) من إجمالي السكك الحالية. ومن ثم تقليل الازدحام المروري والحد من التلوث البيئي.

7- هنالك رغبة حكومية في تملك معظم البنية الأساسية للمشروع (في حالة قدرتها على توفير الأموال اللازمة لذلك)، وبالتالي عدم خضوعه إلى دولة أو جهة معينة الأمر الذي يعزز من الاستقلال الاقتصادي والسياسي والأمني للبلد.

8- عدّ الطريق (حسب تصريحات الحكومة العراقية) النواة الأساسية لمشروع الحزام والطريق الصيني المستقبلي مع إدارة عراقية للطريق كون ملكيته تعود إلى الدولة العراقية وليس هنالك حق لأي جهة خارجية بالتدخل في إدارته.

VI. تحديات القناة الجافة (طريق التنمية):

إن مشروع القناة الجافة (طريق التنمية) حالياً لا زال حبراً على ورق وسيكون اختبار حقيقي على مدى قدرة الحكومة العراقية الحالية والحكومات القادمة على تنفيذه، كونه يواجه تحديات داخلية وإقليمية ودولية متعددة، والتي يمكن إيجاز أهمها بالآتي:

1- **تحدي التمويل:** المقترحات المتعلقة بالتمويل تكون ما بين الصناديق الحكومية إلى الاستثمار إلى إنشاء صندوق سيادي بالأموال القادمة من الحكومة والمستثمرين والقروض ويتم ذلك من خلال تشكيل لجان قانونية وفنية ومالية وإدارية مشتركة لمناقشة التمويل والتنفيذ. يتمثل هذا التحدي بأن العراق يعاني من عجز مالي كبيرة ومديونية تقدر بمحدود (100) ترليون دينار عراقي قابلة للزيادة في ظل أكبر عجز مخطط للموازنة لعام 2023 (أكثر من 64 ترليون دينار) والأعوام

اللاحقة، وعدم استقرار أسعار النفط العالمية²⁷، مما يجعل إكمال المشروع مرهون بالتزامات الدول والمؤسسات الممولة والداعمة للمشروع. كما أن التكلفة المقدرة للمشروع (17 مليار دولار) تعد غير كافية وحسب معهد دول الخليج العربية في واشنطن، فإن الكلفة قد تكون أكثر من (20) مليار دولار لا سيّما في ظل ارتفاع معدلات التضخم العالمية نتيجة الحرب الروسية-الأوكرانية²⁸. كما أن الحكومة قد تعجز في الحصول على المستثمر الأجنبي المستعد لتمويل المشروع في الوقت الذي يصعب عليها توفير الأموال اللازمة لتنفيذه.

2- عدم وجود إجماع سياسي وشعبي حول الطريق، كون يرى قسم من العراقيين (سياسيين ومنتقنين ومنظمات مجتمع مدني وغيرهم)، إن هذا المشروع هو نتيجة الرضوخ للضغوط الأمريكية الكبيرة والابتعاد عن مبادرة الحزام والطريق الصينية التي تعدّ مشروع مختلف من حيث التمويل الصيني المباشر والمشاريع المكتملة له. كما أن تغلب المصلحة الشخصية والحزبية على حساب المصلحة الوطنية يحد من قدرة الأجهزة الحكومية على إنجاز المشروع، ناهيك عن احتمالية حدوث تغيير كبير في السياسات الحكومية مع كل تغيير حكومي جديد كما أفرزته التجارب السابقة.

3- الهشاشة الأمنية: بعض طرق المشروع التي تربط بغداد بمدن الشمال، لا يزال تنظيم داعش له بعض الخلايا النشطة والنائمة قرب هذه الطرق، مما يشكل تحدّي أمني أمام الحكومة العراقية، كما أن وجود حزب العمال الكردستاني (البكتة) في بعض مناطق شمال العراق قد يعرقل الوصول بسلاسة وأمان إلى تركيا، كذلك خطر عودة المشكلات السياسية والاحتجاجات في مدن وسط وجنوب العراق على غرار أحداث تشرين والتظاهرات التي أعقبت انتخابات 2021 التي لا زالت احتمالاتها قائمة.

4- المخاطر الجيوسياسية التي قد تهدد المشروع كعقولة المشروع من قبل بعض الدول

27. For more see:

- U.S. Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, June 2023.

- International Energy Agency, Oil 2020: Analysis and forecast to 2025, , March 2020.

28. Economic Governance and EMU Scrutiny Unit , The direct and indirect impacts of the war on inflation, Monetary Dialogue Papers, European Parliament, March 2023, P.9.

العظمى إذا رأته يهدد مصالحها الاستراتيجية في المنطقة، كذلك فالأهداف الطموحة للمشروع قد يكون لها تأثير سلبي على ميناء بندر عباس وميناء الإمام الخميني في إيران، وعلى كل من ميناء جبل علي في دبي وميناء خالد في الشارقة، ناهيك عن المنافسة المتوقعة لطريق النقل في البحر الأحمر ولقناة السويس، على الرغم من أن الطريق لا يقارن بقناة السويس من حيث إمكانية النقل كون قناة السويس يمر من خلالها حوالي (88) مليون حاوية سنوياً وهذا لا يمكن مقارنته بالمشروع العراقي، لذا، فإن المشروع قد يكون مكماً لعمل قناة السويس أكثر من كونه منافساً لها، ومع ذلك فأتمها تتأثر بشكل جزئي، ناهيك عن كون العراق من البلدان التي لا تمتلك ساحل بحري طويل بالقياس إلى بقية دول المنطقة ومصر حتى يمكن أن يتوسع في النقل البحري إذ أن طول الساحل العراقي يبلغ (58-60) كم²⁹، كما أن شركات النقل البحرية الكبرى تأقلمت مع المسارات الحالية وبالتالي من الصعوبة بمكان أن تقوم بتغيير مساراتها المعتادة في الظروف الاعتيادية.

5- المشروع يركز على ميناء الفاو الكبير، إذ بدون إكمال ميناء الفاو لن تكون هنالك جدوى للمشروع، وميناء الفاو يواجه تحديات كبيرة قد تعرقل أنجازه وفقاً لما مخطط له وطبقاً لدراسة الجدوى والتصميم الأساسي للشركة الإيطالية، منها قلة حجم التخصيصات المالية الحكومية، والجدل الاجتماعي والسياسي حول الشركة الكورية (شركة دايو Daewoo) التي تنفذ المشروع، والعمل البطيء في بعض المشاريع المكونة للميناء، والصراع حول الحصول على عقود البناء التي قد تصل مستقبلاً إلى (7) مليار دولار، وآلية إدارة الميناء وتشغيله بعد اكتمال جميع الأرصفة المخططة والمشاريع الملحقه به، والضغط الإقليمي الذي يعرقل إكمال ميناء الفاو الكبير ومشاريعه.

6- إن الشركة الاستشارية الإيطالية PEG التي قامت بدراسة الجدوى وتصاميم المشروع تعدّ شركة غير متمرسة في هذا المجال، ومن خلال موقع الشركة الإلكتروني³⁰، نلاحظ أنها تختص في مجالات أخرى كالطاقة، كما أن المشروع أُحيل إليها بشكل مباشر (أسلوب الممارسة) دون الإعلان عنه للمنافسة بين الشركات المتخصصة.

7- التحدي التركي: الطريق سيكون مرهون بالتنسيق مع الجانب التركي كون الطريق يصل إلى شبكة النقل الأوروبية من خلال تركيا، وتركيا تميزت بعدم استقرار علاقاتها مع العراق،

29. خليل حسين، الجغرافية السياسية: دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام العالمي في متغيراتها، الطبعة الأولى، دار المنهل، بيروت، 2009، ص 643-641.

30. حسب موقعها الإلكتروني تنشط PEG في السوق الوطنية والدولية كشركة هندسية ومقاولات لعقود EPC في مجال منشآت النفط والغاز ومصانع إنتاج البتروكيماويات والطاقة. <http://www.pegitaly.it>

فالمشكلات بين البلدين مستمرة حول المياه وحول تواجد حزب العمال الكردستاني (البكتة) في شمال العراق، ومشكلات تصدير النفط العراقي عبر ميناء جيهان التركي بعد القرار الصادر عن المحكمة التجارية الدولية والذي كان لصالح العراق، كما أن من مصلحة تركيا استمرار تصدير السلع التركية إلى العراق وإبقاء العراق بلد استهلاكي يعتمد على تركيا في تزويده بنسبة كبيرة من احتياجاته السلعية والخدماتية، فقد وصل حجم التبادل العراقي-التركي في عام 2022 إلى (15.2) مليار دولار بواقع 13.8 مليار صادرات إلى العراق و(1.4) واردات تركيا من العراق معظمها النفط³¹.

8- إيران غير بعيدة عن التحديات التي تواجه إنشاء الطريق كونه يعد منافساً لموانئها لا سيّما ميناء الإمام الخميني الذي يقع في خور موسى التابع لمحافظة خوزستان على رأس الخليج العربي، وهي تضغط باتجاه الإسراع في إنجاز الربط السككي بين البصرة والشلاحة مع العراق وتعزيز تجارتها (الترانزيت) من خلال نقل البضائع والمسافرين من خلال العراق وتعزيز التبادل السلعي بين البلدين الذي وصل في عام 2022 إلى (10.236) مليار دولار يعود قسم كبير منها إلى الغاز الإيراني والكهرباء المستوردة فضلاً عن سلع متنوعة، وربما موافقة الحكومة العراقية على إنجاز الربط السككي سيضمن موافقة إيران على طريق القناة الجافة (التنمية) العراقي، على الرغم من التعارض بين المشروعين مما يتوجب على الحكومة العراقية التوفيق بينهما.

9- على الرغم من أهمية مؤتمر بغداد والإعلان عن المشروع، إلا أنه لم يوضح ماهية أدوار كل دولة من الدول المشاركة في المؤتمر وما هي الالتزامات المترتبة عليها.

10- الصراع الإيراني-الأمريكي والتهديد بغلق مضيق هرمز لا سيّما بعد تعثر إعادة العمل بالاتفاق النووي بين البلدين³²، هو الآخر سيكون تحدٍ حقيقي يواجه مستقبل المشروع.

31. هيئة الإحصاء التركية، بيانات عام 2022. [/https://www.tuik.gov.tr](https://www.tuik.gov.tr)

32. International Crisis Group, Is Restoring the Iran Nuclear Deal Still Possible?, 12 September 2022.

VII. المصادر والمراجع:

1- Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC Annual Statistical Bulletin 2022, 57th edition, Austria, 2022.

2 - منظمة أوبك، التقرير الإحصائي السنوي لعام 2022، الكويت، 2022.

3 - وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2020-2021، الحسابات القومية، جدول (5/14) ب، 2021.

4- yi jiang , jade r. laranjo, and milan thomas, covid-19 lockdown policy and heterogeneous responses of urban mobility, adb economics working paper series, no. 659, may 2022.

5 - وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2020-2021، الحسابات القومية، جدول (14/11)، 2021.

6 - موازنة العراق لعام 2023.

7 - <https://www.transparency.org/en/cpi/2022>

8- Multidimensional Poverty Analysis, Iraq 2022, MDPA, April 2022.

9- Wolfgang Polasek and Christian Amplatz, The Maastricht Criteria and the Euro: Has the Convergence Continued?, Journal of Economic Integration, 18(4), December 2003.

10- Ministry of Transportation, Contribution of transport to economic development Economic development and transport project , New Zealand, March 2016.

11 - الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل الجوي في القطاع الحكومي والعام، 2021.

12 - وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2020-2021، إحصاءات النقل والاتصالات، 2021.

- 13 - وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية لسنة 2020-2021، إحصاءات النقل والاتصالات، 2021.
- 14 - وزارة النقل، الشركة العامة لموانئ العراق.
- 15 - محمد زباري مؤنس، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة، السنة التاسعة، العدد 18، جامعة البصرة: نمرز دراسات البصرة والخليج العربي، 2014.
- 16 - د. حيدر نعمة نجيت، أ. فلاح حسن الأميري، ميناء الفاو الكبير ودوره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة 2030 في العراق: تحليل الواقع واستقراء المستقبل، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر مؤتمر ميناء الفاو الكبير (التحديات والأهمية الاستراتيجية والآفاق المستقبلية) للمدة -15 16/12/2021، البصرة.
- 17 - الموقع الإلكتروني للأمانة العامة لمجلس الوزراء: <https://cabinet.iq>
- 18 - الموقع الإلكتروني للأمانة العامة لمجلس الوزراء: <https://cabinet.iq>
- 19- The Belt & Road Initiative: BACKGROUNDER, Institute for Security, Development Policy, October 2016.
- 20- Sima Shine, Yoel Guzansky, and Eldad Shavit , Iran and Saudi Arabia Renew Relations, iNSS Insight No. 1695, March 14, 2023,
- 21- Müjge Küçükkeleş SETA Policy Brief, Arab League's Syrian Policy, Foundation for Political, Economic and Social Research, April, 2012.
- 22- U.S. Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, June 2023.
- 23- International Energy Agency, Oil 2020: Analysis and forecast to 2025, March 2020.
- 24- Economic Governance and EMU Scrutiny Unit, The direct and indirect impacts of the war on inflation, Monetary Dialogue Papers, European Parliament, March 2023.

25 - خليل حسين، الجغرافية السياسية: دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام العالمي في متغيراتها، الطبعة الأولى، دار المنهل، بيروت، 2009.

26 - حسب موقعها الإلكتروني تنشط PEG في السوق الوطنية والدولية كشركة هندسية ومقاولات لعقود EPC في مجال منشآت النفط والغاز ومصانع إنتاج البتروكيماويات والطاقة.
[/http://www.pegitaly.it](http://www.pegitaly.it)

27 - هيئة الإحصاء التركية، بيانات عام 2022. [/https://www.tuik.gov.tr](https://www.tuik.gov.tr)

28 - International Crisis Group, Is Restoring the Iran Nuclear Deal Still Possible?, 12 September 2022.