



جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة كربلاء
كلية الادارة والاقتصاد
قسم الاقتصاد
الدراسات العليا

الآثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية في العراق

أطروحة دكتوراه مقدمة

إلى مجلس كلية الادارة والاقتصاد - جامعة كربلاء ، كجزء من متطلبات
نيل درجة الدكتوراه فلسفة في العلوم الاقتصادية من قبل الباحثة

مروه حسن هادي المسعودي

بإشراف

أ.د. طالب حسين فارس الكريطي أ.م.د. شيماء رشيد محيسن الياسري

2025م

1447هـ

الآية الكريمة


بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
{*}وَجَعَلْنَا فِيهَا فِجَاجًا سُبُلًا لَّعَلَّهُمْ يَهْتَدُونَ {*}

صدق الله العلي العظيم

(سورة الانبياء - 31)

إقرار المشرف

أشهد ان اعداد اطروحة الدكتوراه الموسومة بـ (الاثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية في العراق) التي تقدم بها الطالبة (مروه حسن هادي عبد الحسين المسعودي) قد جرى تحت إشرافي في كلية الإدارة والاقتصاد - جامعة كربلاء ، كجزء من متطلبات نيل درجة الدكتوراه فلسفة في العلوم الاقتصادية.


المشرف: ا.م.د. شيماء رشيد محيدين
التاريخ: ٢٠٢٥ / /


المشرف: أ. د. طائب حسين فارس
التاريخ: ٢٠٢٥ / /

توصية السيد رئيس القسم

(بناء على توصية الاستاذ المشرف ارشح الاطروحة لل مناقشة)


أ. د. خضير عباس حسين الوائلي

رئيس القسم

٢٠٢٥ / /

إقرار الخبير اللغوي

أقر بأن اطروحة الدكتوراه الموسومة بـ (الآثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية في العراق) قد جرى مراجعتها من الناحية اللغوية حتى أصبحت ذا اسلوب سليم وخالي من الأخطاء اللغوية ولأجله وقعت.


د.م
قحطان هادي حسن

جامعة كربلاء / كلية التربية للعلوم الإنسانية

٢٠٢٥ / ٧ / ٢

إقرار رئيس لجنة الدراسات العليا

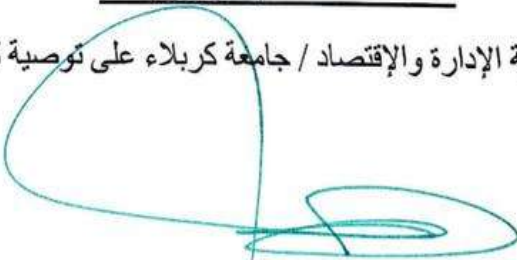
بناءً على إقرار المشرف العلمي والخبير اللغوي على اطروحة الدكتوراه / قسم الإقتصاد للطالبة (مروه حسن هادي المسعودي) الموسومة بـ (الأثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية في العراق) ارشح هذه الاطروحة للمناقشة .


أ.م.د. حيدر عباس الجنابي

معاون العميد للشؤون العلمية والدراسات العليا

مصادقة مجلس الكلية

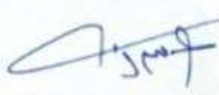
(صادق مجلس كلية الإدارة والإقتصاد / جامعة كربلاء على توصية لجنة المناقشة)


أ.م.د. هاشم جبار الحسيني

عميد كلية الإدارة والإقتصاد

إقرار لجنة المناقشة

نشهد نحن أعضاء لجنة المناقشة الموقعون أدناه بأننا إطلعنا على اطروحة الدكتوراه الموسومة بـ (الاثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية في العراق- المقدمة من الطالبة (مروه حسن هادي عبد الحسين المسعودي) وقد ناقشنا الطالبة في محتوياتها وفيما له علاقة بها ووجدنا إنها جديرة بالقبول لنيل درجة الدكتوراه فلسفة في العلوم الاقتصادية وبتقدير (ممتاز).



أ. د. عبد الوهاب محمد جواد

كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة الكوفة

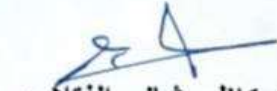
(عضواً)



أ. د. مهدي سهر غيلان الجبوري

وزارة الزراعة- وكيل وزارة الزراعة

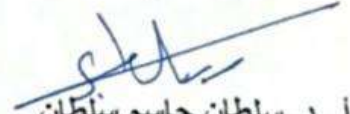
(رئيساً)



أ. د. سلام كاظم شاني الفتلاوي

كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة كربلاء

(عضواً)



أ. د. سلطان جاسم سلطان

كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة كربلاء

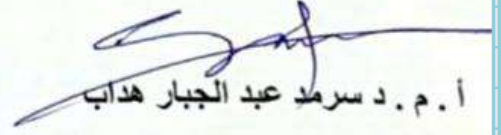
(عضواً)



أ. د. طالب حسين فار الكريبي

كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة كربلاء

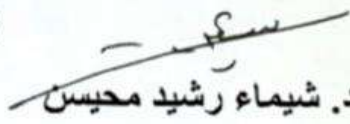
(عضواً ومشرفاً)



أ. م. د. سرمد عبد الجبار هدايب

كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة كربلاء

(عضواً)



أ. م. د. شيماء رشيد محيسن

كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة كربلاء

(عضواً ومشرفاً)

الإهداء

إلى شهداء العراق الأبرار، الذين ضحّوا بأرواحهم فداءً للوطن، لتبقى رايته خفاقة،
إلى أساتذتي الكرام في قسم الاقتصاد، الذين لم يبخلوا
بعلمهم وتوجيههم فكانوا لي خبيراً داعماً ومرشداً
إلى عائلتي العزيزة، سندي وعزوتي
إلى زوجي الحبيب الذي كان لي عوناً في كل خطوة
وإلى أطفالي الغاليين، زينة حياتي ودافعي نحو النجاح
أهديهم هذا المتواضع هذا



الباحثة

الشكر والامتنان

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله تعالى ، والحمد لله رب العالمين الذي بتوفيقه وتسديده يسر إتمام هذا البحث وصل الله على محمد واله وسلم . أقدم شكري وتقديري الى الأستاذ الدكتور صفاء عبد الجبار علي الموسوي لتفضله بقبول الإشراف على الاطروحة وتذليله الصعوبات التي كنت أوجهها في مواصلة الطريق لإكمال هذا البحث ولما أبداه من روح علمية مخلصه وتوجيهات قيمة ومتابعة مستمرة لخطوات البحث كلفته كثيراً من جهده ووقته فقد كان لي أباً صبوراً رحيماً وأستاذاً وعالمًا جليلاً وانساناً سمته التواضع ، فدعواتي له بالعمر المديد وأن يديم الله تعالى عليه نعمة الأيمان ونعمة العافية. كما أتقدم بالشكر إلى الأستاذ المساعد الدكتور سلام كاظم شاني الفتلاوي ، لأشرفه على الاطروحة وتقديم التوجيهات القيمة والمتابعة الحثيثة لا يسعني إلا ان ادعو الله تعالى ان يوفقه لكل خير ويرزقه الصحة والعافية . كما أتقدم بالشكر إلى الأساتذة الأفاضل رئيس وأعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بقبول مناقشة الاطروحة وبذل الجهد في قراءتها وتقويمها وإبداء الملاحظات العلمية لإظهارها بصورتها اللائقة وأتقدم بالشكر والامتنان إلى عميد كلية الإدارة والاقتصاد ورئيس وأساتذة قسم الاقتصاد في جامعة كربلاء، وما قدموه لي من معرفة طيل دراستي فجزاهم الله تعالى خير جزاء المحسنين . وأتقدم بالشكر والامتنان إلى أسرتي الذين قدموا العون والمساعدة لإتمام أنجاز هذا البحث، فلهم مني جزيل الشكر وفائق الاعتراز . إلى كل هؤلاء والذين لم يرد ذكرهم بالاسم والذين أسهموا في إظهار البحث بشكله الحالي أتقدم بالشكر والامتنان العظيمين ، وفق الله الجميع لما يحبه ويرضاه.



المستخلص

يتناول البحث مشروع طريق التنمية في العراق الذي يمثل احد مشاريع التنمية الاقتصادية الكبرى المتكاملة الذي تم الشروع في مرحلة الاولى من خلال مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ومجموعة من المشاريع الاخرى, ويمثل المشروع رؤية تنموية جديدة للاقتصاد العراقي, حاول البحث التأصيل النظري لها من خلال أدبيات التنمية الاقتصادية وتحليل واقع البيانات والمعلومات المتوفرة عن المشروع لبلورة رؤية استشرافية لابعاده التنموية في قطاع النقل والاقتصاد العراقي والاثار الاقتصادية والاجتماعية المتوقع ان تنتج عن تنفيذ المشروع من خلال الاستعانة بدراسة بعض التجارب الدولية المماثلة. وكانت مشكلة البحث أنة على الرغم من الاهمية الاستراتيجية لمشروع طريق التنمية العراقي ودوره في تطوير التنمية المستدامة, الا ان هنالك العديد من التساؤلات والتحديات التي تتعلق بمدى فعاليته في تحقيق الاهداف المرجوة, ويمثل غياب الدراسات الشاملة التي تستشرف الثار الاقتصادية والاجتماعية المتوقعه احد اهم هذه التحديات, في حين كانت الفرضية ان مشروع طريق التنمية فرصة مهمه للمساهمة في تعزيز النمو الاقتصادي وتنويع مصادر الدخل وخلق فرص العمل وتطوير الاستثمار ونقل التكنولوجيا وتحسين البنية التحتية لقطاع النقل والقطاعات الاخرى وتعزيز الاندماج الدولي والاقليمي للعراق وتحقيق ذلك من خلال نجاح سياسات الاستثمار الحكومي وتوفير بيئة استثمارية جاذبه ومعالجه التحديات الامنية والسياسية, واعتمد البحث على المنهج الاستنباطي من خلال اسلوب التحليل الوصفي والتحليل الاستشرافي المعتمد على جمع وتحليل البيانات والمعلومات المتعلقة بالمشروع بالاضافة الاعتماد المنهج الاستقرائي من خلال اسلوب التحليل الكمي والاحصائي ومقارنة النتائج وتحليل المعطيات الاقتصادية في العراق والتجارب الدولية المدروسة وانتهى البحث بمجموعه من والتوصيات التي تدعم تطوير منظور متخذ القرار للمشروع في اطار التحليل الاقتصادي, ان مشروع طريق التنمية يحمل في طياته إمكانات كبيرة لتحقيق تأثير إيجابي ملموس على مستويات النمو والاستثمار والتشغيل والفقر في العراق وذلك من خلال تحسين البنية التحتية للنقل, وتسهيل حركة البضائع والخدمات, وتنشيط الأنشطة الاقتصادية, وتعزيز الوصول إلى الخدمات الأساسية, إلا أن هذه الفوائد لن تتحقق إلا في حالة وجود تخطيط إستراتيجي متكامل وإدارة حازمة وتنفيذ متقن يراعي جميع الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية, مما يخلق من المشروع منصة شاملة تساهم في بناء إقتصاد قوي ومجتمع متماسك قادر على مواجهة تحديات التنمية وتحقيق الرفاه الشامل للمواطنين.

الكلمات المفتاحية: التنمية الاقتصادية، طريق التنمية، القناة الجافة، ميناء الفاو الكبير، طريق الحرير

المحتويات

قائمة المحتويات :

الصفحة	الموضوع
أ	الآية الكريمة
ب	الإهداء
ت	الشكر والتقدير
ث	المستخلص
ح-د	قائمة المحتويات
ذ-ر	قائمة الجداول
ز-س	قائمة المخططات و الاشكال البيانية
1	المقدمة
3	أولاً: أهمية البحث
3	ثانياً: مشكلة البحث
3	ثالثاً: فرضية البحث
4	رابعاً: هدف البحث
4	خامساً: منهجية البحث
5	سادساً: الحدود المكانية والزمانية للبحث
5	سابعاً: هيكلية البحث
10-6	ثامناً: الاستعراض المرجعي لبعض الدراسات السابقة
10-68	الفصل الاول الإطار النظري لدور مشاريع طرق التنمية في الفكر التنموي
12-38	المبحث الاول الاسس النظرية للتنمية الاقتصادية (المفاهيم والمقاربات للاشكالية التنمية الاقتصادية
12	المطلب الاول : مفهوم التنمية الاقتصادية الاقتصادية
20-15	المطلب الثاني : اهداف التنمية ،مؤشراتها
22-19	المطلب الثالث : معوقات التنمية الاقتصادية
34-22	المطلب الرابع : نماذج التنمية الاقتصادية

37-34	المطلب الخامس مصادر تمويل التنمية الاقتصادية
51-38	المبحث الثاني الإطار النظري والمفاهيمي للقطاع النقل
38	المطلب الاول: مفهوم النقل واهميته
51-44	المطلب الثاني : الاهمية الاقتصادية للنقل
68-52	المبحث الثالث نظريات التنمية وطريق التنمية
58-52	المطلب الاول :نظريات التنمية الاقتصادية
65-58	المطلب الثاني : نظريات النمو الاقتصادي المفسره للعلاقة بين المشاريع الكبرى والتنمية
68-65	المطلب الثالث :المشاريع الكبرى
68 -125	الفصل الثاني تحليل تطور العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمده 2004-2023 .
68 -88	المبحث الاول تطور مؤشرات التنمية الاقتصادية في العراق
140-89	المبحث الثاني تحليل تطر قطاع النقل في العراق
98-89	المطلب الاول : النقل البري
110-98	المطلب الثاني : النقل البحري
120-110	المطلب الثالث : النقل الجوي
140 -121	المبحث الثالث تحليل مساهمة قطاع النقل في المؤشرات الرئيسية للتنمية في العراق
130-121	المطلب الاول مساهمه قطاع النقل في المؤشرات الاقتصادية
140-130	المطلب الثاني : دور قطاع النقل في تطوير قطاعي السياحة والتجاره في العراق
198 -141	الفصل الثالث الاثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية
156 -143	المبحث الاول: مضامين مشروع طريق التنمية

175-157	المبحث الثاني : الاثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية
169-157	المطلب الاول: الاثار الاقتصادية لمشروع طريق التنمية
175-169	المطلب الثاني : الاثار الاجتماعية لمشروع طريق التنمية
198-176	المبحث الثالث التجارب الدولية في طريق التنمية
184-176	المطلب الاول : تجربة باكستان
192-184	المطلب الثاني : تجربه كازاخستان
198-193	المطلب الثالث : الافاق المستقبلية لمشروع طريق التنمية في العراق
202-199	الاستنتاجات والتوصيات
217-204	المصادر والمراجع
218	المستخلص الانكليزي

قائمة الجداول

رقم جدول	عناوين الجداول	الصفحة
1	تطور الناتج المحلي الاجمالي ونصيب الفرد بالأسعار الجارية في العراق للمدة(2004-2023)	73
2	نسبة مساهمه الانشطه الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الاجمالي للمدة 2004-2023	76
3	نسبة مساهمه مجمل الانشطه الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الاجمالي للمدة 2004-2023	78
4	معدلات التضخم في العراق للمدة 2004-2023	82
5	مؤشر البطالة في العراق للمدة 2004-2023	84
6	مؤشرات الفقر في العراق للسنوات(2007-2012-2014-2018-2020)	86
7	نسبة الفقر واختلافها بين المحافظات للمدة 2007-2018	86
8	مؤشر التنمية البشرية في العراق للمدة 2004-2023	88
9	اطوال الطرق الخارجية المعبده للمدة 2004-2023	90
10	اعداد المحطات العامة واطوال خطوط سكك الحديد بحسب الخط والنوع لسنة 2018	92
11	اجمالي نشاط سكك العراقيه للمدة 2004-2023	93
12	نشاط نقل الركاب في القطاع العام لنقل بالحافلات للمدة 2004-2023	95
13	نقل البضائع وعدد الشاحنات للمدة 2010-2023	97
14	مواصفات الموانى العراقية التجارية وطاققتها الانتاجية وعدد الارصفه في كل ميناء للمدة2018-2019	100
15	يوضح تطور عدد السفن و الحمولات لميناء ام قصر للمدة2004-2023	101
16	يوضح تطور عدد السفن و الحمولات لميناء خور الزبير للمدة2004-2023	103-104
17	يوضح تطور عدد السفن و الحمولات لميناء ابو فلوس للمدة2004-2023	105
18	يوضح تطور عدد السفن و الحمولات لميناء المعقل للمدة2004-2023	107
19	البواخر والحمولات النفطية العراقية للمدة2006-2023	108
20	الخصائص المكانية للمطارات الرئيسية في العراق لعام 2017	133

117	اعداد الرحلات واعدد المسافرين (القادمين، مغادرين) موزعين على النقل الدولي للخطوط الجوية للمدة 2004-2023	21
119	اعداد الرحلات واعدد المسافرين (القادمين، مغادرين) موزعين على النقل الداخلي للخطوط الجوية للمدة 2004-2023	22
124	الناتج المحلي الاجمالي والناتج المحلي الاجمالي لقطاع النقل للمدة 2004-2023	23
126	مساهمته قطاع النقل في تكوين راس المال الثابت للمدة 2004-2023	24
129	اجمالي العاملين في قطاع النقل ونسبة مساهمته اشكالية للمدة 2004-2023	25
131	اجمالي الصادرات الاستيرادات للمدة 2004-2023	26
132	اجمالي السفن وكمية البصائع المصدره والمستوره في الموانى العراقية للمدة 2004-2023	27
138	الرحلات الدولييه في المطارات وحركه الطائرات والمسافرين(مطار بغداد،اربيل) للمدة 2011-2023	28
139	الرحلات الدولييه في المطارات وحركه الطائرات والمسافرين(مطار البصره،السليمانية) للمدة 2011-2023	29
140	الرحلات الدولييه في المطارات وحركه الطائرات والمسافرين(مطار النجف،الموصل) للمدة 2011-2023	30
140	نشاط شركات السفر والسياحه في القطاع الخاص للمدة 2007-2016	31
160	حجم استيرادات الصين وتركيا والدول العربييه من العراق للمدة 2015-2022	32

الاشكال البيانية

الصفحة	قائمة الاشكال	رقم
74	معدل نمو الناتج المحلي الاجمالي في العراق للمده 2003-2004	1
75	متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الاجمالي في العراف للمده 2003-2004	2
79	نسبة مساهمه الانشطه الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الاجمالي للمده 2003-2004	3
83	معدلات التضخم في العراق للمده 2003-2004	4
85	معدلات البطاله في العراق للمده من 2003-2004	5
91	يوضح مجموع الطرق المعبده للمده 2003-2004	6
93	يوضح عدد المسافرين للمده 2003-2004	7
96	يوضح عدد الحافلات الموجوده والعاملة للمده 2003-2004	8
102	يوضح تطور الحمولات لميناء ام قصر للمده 2003-2004	9
103	يوضح تطور الحمولات لميناء خور الزبير للمده 2003-2004	10
106	يوضح تطور الحمولات لميناء ابو فلوس للمده 2003-2004	11
107	يوضح تطور عدد السفن في ميناء المعقل للمده 2003-2004	12
108	يوضح تطور عدد السفن في ميناء البصرة وميناء العميق للمده 2003-2004	13
118	اعداد المسافرين (المغادرين ، القادمين) بالنقل الجوي للمده 2003-2004	14
120	اعداد الرحلات واعدد المسافرين (القادمين، مغادرين) موزعين على النقل الداخلي للخطوط الجوية للمده 2003-2004	15
125	مساهمه قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي للمده 2003-2004	16
127	مساهمه قطاع النقل في تكوين راس المال الثابت للمده 2003-2004	17
129	تطور نسبة مساهمة العاملين في مختلف قطاعات النقل من اجمالي العاملين	18
133	اجمالي السفن وكميه البصائع المصدره والمستوره للمده 2003-2004	19
162	حجم استيرادات الصين وتركيا والدول العربيه من العراق للمده 2015-2022	20

المقدمة

المقدمة :

يشهد العالم في العقود الأخيرة تحولات جوهرية في بنية الإقتصاد العالمي نتيجةً لتسارع العولمة وتزايد الترابط بين الدول عبر مشاريع البنى التحتية الضخمة والممرات الإقتصادية التي تساهم في إعادة تشكيل خرائط التجارة الدولية وحركة الإستثمار، وفي هذا السياق يبرز طريق التنمية في العراق بإعتباره مشروعاً إستراتيجياً يهدف إلى ربط الخليج العربي بأوروبا عبر الأراضي العراقية، بما يجعله محوراً لوجستياً وتجارياً يختصر المسافات والتكاليف، ويعزز من دور العراق كمركز إقتصادي إقليمي ودولي، كما تتبع أهمية دراسة الآثار الإقتصادية والإجتماعية لطريق التنمية من كونه لا يقتصر على بعدٍ عمراني أو لوجستي فحسب، بل يمثل رؤية شمولية لإعادة صياغة الواقع الإقتصادي والإجتماعي للعراق، من خلال فتح آفاق جديدة للنمو، وتنويع مصادر الدخل، وتقليل الإعتدال على النفط كمورد أحادي، كما أنّ المشروع يمكن أن يساهم في خلق فرص عمل واسعة، وتحفيز القطاعات الإنتاجية والخدمية، وتعزيز دور القطاع الخاص، فضلاً عن انعكاساته الإجتماعية في الحدّ من البطالة، ورفع مستويات المعيشة، وتحقيق الإندماج المجتمعي مما جعل طريق التنمية ان يكون أحد أهم المشاريع الاستراتيجية التي تسعى الحكومة العراقية إلى إنجازها في المرحلة الراهنة، لما يحمله من أبعاد اقتصادية واجتماعية قادرة على إحداث تحولات جوهرية في بنية الإقتصاد الوطني وفي مستوى معيشة المجتمع، ولا يُنظر إليه كطريقاً للنقل والمرور فحسب، بل باعتباره محوراً أساسياً لربط العراق بمحيطه الإقليمي والدولي، وجسراً أساسياً لتوسيع حركة التجارة والاستثمار وتنشيط القطاعات الإنتاجية والخدمية.

كما إنّ تناول هذا الموضوع من زاوية رؤية إستشرافية يضيف بعداً علمياً ومعرفياً متقدماً، إذ يسمح بدراسة السيناريوهات المحتملة للمشروع، وتحليل فرصه وتحدياته، واستشراف انعكاساته المستقبلية على الإستقرار الإقتصادي والإجتماعي في العراق، كما أنّ هذه الرؤية تساعد صانع القرار على صياغة سياسات إقتصادية وتنموية أكثر كفاءة ومرونة، قادرة على مواجهة التغيرات الإقليمية والدولية، وضمان إستدامة المنافع المتوقعة من المشروع.

ومن هنا تأتي هذه الأطروحة لتسلط الضوء على الأبعاد الإقتصادية والإجتماعية لطريق التنمية في العراق، مركزةً على تحليل الجدوى الإقتصادية، ورصد التدايات الإجتماعية، واستشراف مستقبل هذا المشروع في ضوء المتغيرات المحلية والإقليمية والدولية، وذلك ضمن إطار أكاديمي علمي يسعى إلى الربط بين النظرية والتطبيق، وإلى المساهمة في إثراء النقاش العلمي حول الدور التنموي للعراق في المرحلة المقبلة.

أولاً: أهمية البحث

تكمن أهمية البحث في أن مشروع طريق التنمية يمثل أحد مشاريع التنمية الكبرى التي تعتمد على دور قطاع النقل في التكامل مع ممرات التنمية العالمية في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة لتحقيق حلقة تنمية محلية تتكامل مع حلقات التنمية الممتدة عبر ممرات التنمية العالمية وبما يحقق للعراق مكاسب اقتصادية واجتماعية من خلال دوران عجلة التنمية بالتشابك مع مشروع طريق التنمية وما يرتبط به من مشاريع اقتصادية وحضارية وبيئية.

ثانياً: مشكلة البحث:-ان تخطط في السياسات العراقية الاقتصادية رغم ما يمتلكه من مؤهلات يمكن أن تمنعه من الانضمام لطريق الحرير الصيني رغم وجود الدوافع والنوايا الحسنة من خلال طريق التنمية للتوجه وان موضوع طريق الحرير والتنمية الاقتصادية يعدان من أكثر الموضوعات مثاراً للاهتمام لكل اقتصاد، إذ يواجه العراق مجموعة كبيرة من التحديات والازمات، من بينها نقص الطاقة لمواجهة تلبية الطلب المحلي وضعف البنية التحتية لها، تزامنا مع تسارع النمو السكاني ومتطلبات التنمية الاقتصادية ودور نقص الطاقة السلبى في قصور اداء القطاعات الاقتصادية وارتفاع معدلات البطالة وانخفاض الانتاجية وتدني الدخول إلى جانب الضغوط البيئية. وتمثلت اشكالية البحث بالاجابه عن التسالات الاتيه

1-الى اي مدى استطاع العراق الاستفادة من طريق التنمية؟

2-ماهي رؤيه العراق لطريقه التنمية؟

3- ماهي السياسات الاقتصادية الكليه والجزئية للتعامل مع هذه التجربه؟

4- ماهي الاثار الاقتصادية الاجتماعية للمشروع طريق التنمية

ثالثاً: فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها: يعد طريق التنمية ذا أهمية كبيرة في التنوع الاقتصادي لما له من دور مهم في زياده نسبة مساهمة في أنشطة النقل والمواصلات، بالاضافة الى الاثار المباشرة وغير المباشرة على الأنشطة الاقتصادية الأخرى، من خلال زياده الاستثمار والانتاج وفرص العمل ونقل التكنولوجيا الملائمة، فضلا عن الارتباطات الامامية والخلفية مع بقية القطاعات الاقتصادية الوطني.

رابعاً : هدف البحث

- 1- تحليل التطورات في مؤشرات التنمية وقطاع النقل خلال مده البحث.
- 2- تحليل الآثار الاقتصادية الاجتماعية المتوقعة لمشروع طريق التنمية.
- 3- تحديد الفرص والتحديات التي تواجه مشروع طريق التنمية.
- 4- تقديم رؤية استشرافية لمستقبل التنمية في العراق في ضوء اكتمال مشروع طريق التنمية

خامساً: منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج الاستقرائي ومن ثم المنهج الاستنباطي من خلال الاسلوب الوصفي التحليلي ومن خلال اسلوب التحليل الاستشرافي المعتمد على جمع البيانات والمعلومات المتعلقة بالمشروع وتحليل المعطيات والمؤشرات الاقتصادية والاجتماعية في العراق والتجارب الدولية المدروسة.

سادسا الحدود البحث

- 1- الحدود النظرية:-تمثل الحدود النظرية لهذا البحث في تحديد الأسس العلمية والفكرية التي يستند إليها، إذ يقوم البحث على مجموعة من النظريات الاقتصادية والاجتماعية التي تساعد في تفسير وتحليل الآثار المترتبة على تنفيذ مشروع طريق التنمية في العراق. فمن الجانب الاقتصادي، يستند البحث إلى نظرية النمو الاقتصادي التي تفسر دور المشروع في رفع معدلات النمو وتحفيز النشاط الاقتصادي، ونظرية التنمية الإقليمية التي تركز على تحقيق التنمية المتوازنة بين المحافظات وتقليل التفاوت المكاني، إضافة إلى نظرية رأس المال البشري التي تفسر العلاقة بين المشروع وخلق فرص العمل وتنمية القدرات البشرية، وكذلك نظرية التجارة الدولية التي توضح دور العراق كمر استراتيجي في حركة التجارة العالمية.
- 2- الحدود الموضوعية:-تحديد النطاق الذي تركز عليه البحث من حيث الموضوع والمحاور الرئيسية. ومن الجانب الاقتصادي، يهدف البحث إلى دراسة تأثير مشروع طريق التنمية على الناتج المحلي الإجمالي في العراق، وتحليل دوره في تنويع مصادر الدخل وتقليل الاعتماد المفرط على الإيرادات النفطية
- 3- الحدود المكانية:-تتمثل الحدود المكانية للبحث حالة العراق مع الاستعانة بتجربة باكستان وكازاخستان.

4-الحدود الزمانية: تشمل المدة الزمنية البحث المدة من عام 2004 إلى 2023، اذ يمثل عام 2010 بداية التطبيق الفعلي لمشروع ميناء الفأو الكبير، الذي يعد المفتاح الأساس لمشروع طريق التنمية.

سابعاً: هيكلية البحث

يتضمن البحث ثلاثة فصول جاءت في أطار التقسيم الآتي:

الفصل الأول : الاطار النظري لدور مشاريع طريق التنمية في الفكر التنموي الحديث وتضمن ثلاثة مباحث :

تضمن **المبحث الأول:** الاسس النظرية للتنمية الاقتصادية (المفاهيم والمقاربات الحديثة لا شكلية)

أما المبحث الثاني: الإطار النظري والمفاهيمي للقطاع النقل

أما المبحث الثالث: نظريات التنمية الاقتصادية وطريق التنمية

أما الفصل الثاني: تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2004-2023 ، وتضمن ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: تطور مؤشرات التنمية في العراق.

فيما تضمن **المبحث الثاني:** تحليل تطور مؤشرات قطاع النقل في العراق.

أما المبحث الثالث:- تحليل مساهمة قطاع النقل في المؤشرات الرئيسية للتنمية في العراق.

أما الفصل الثالث :- الأثار الاقتصادية والاجتماعية لمشروع طريق التنمية في العراق

المبحث الأول:- مضامين مشروع طريق التنمية

المبحث الثاني:- الأثار الاقتصادية والاجتماعية

المبحث الثالث :- التجارب الدولية(باكستان، كازاخستان)

ثامناً : الاستعراض المرجعي لبعض الدراسات السابقة

1- الدراسات العربية

طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدته وتحديات كبيرة	(1)عنوان الدراسة
حيدر نعمه بخيت (2014) ⁽¹⁾	أسم الباحث
يهدف إلى إعداد برنامج من قبل وزارة الخارجية العراقية يهدف إلى تعزيز لقاءات التفاهم والنقاشات حول المشروع مع دول المنطقة في الخليج.	الاهداف
لتسليط الضوء على هذا المشروع جودة الطرق في العراق وقطاع النقل على العموم في العراق متدنية جداً، ولذلك قد لا يكون لدى العراق القدرة التشغيلية للمشروع خلال السنوات الأولى لإدارته	المشكلة
تنص على تفعيل دوره الجيو-اقتصادي عبر استغلال موقعه الجغرافي لربط آسيا ودول الخليج بأوروبا، فسيؤدي ذلك إلى زيادة جذب شركات النقل الدولية، وبالتالي تعزيز مكانته الاقتصادية على الساحة الدولية	الفرضيه
اعتمدت هذه البحث على المنهج التحليلي والاستنباطي للتوصل الى النتائج .	المنهجيه
التي توصلت اليها البحث أن العراق يسعى إلى ضمان أن تكون الإدارة والقرار في المشروع بيديه، ما يمنعه من الخضوع لأي نفوذ خارجي ويُعزز من سيادته على هذا الممر الاقتصادي الحيوي	الاستنتاجات
طريق الحرير وطريق التنمية/ نقيضان ام مكملاًن في استدامة الاقتصاد العراقي	(2) عنوان الدراسة
حافظ عبد الامير امين، واخرون (2023) ⁽²⁾	أسم الباحث
1- التعرف على مشروع طريق الحرير الصيني.وبيان موقف العراق من الحزام والطريق. 2-دراسة مقترح مشروع طريق التنمية العراقي.	الاهداف

1 - حيدر نعمة بخيت ،طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدته وتحديات كبيرة،مركز البيان للدراسات والتخطيط، كلية الاداره والاقتصاد، جامعه الكوفة، 2023.
2 -حافظ عبد الامير امين، سهيله الجحيمي واخرون، طريق الحرير وطريق التنمية/ نقيضان ام مكملاًن في استدامة الاقتصاد العراقي،المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية،جامعه المستنصرية، 2023.

المشكلة	التخبط في السياسات العراقية الاقتصادية رغم ما يمتلكه من مؤهلات يمكن أن تمنعه من الانضمام لطريق الحرير الصيني رغم وجود الدوافع والنوايا الحسنة من خلال طريق التنمية للتوجه نحو طريق الحرير
الفرضيه	ان موقع العراق الاستراتيجي وتوفر الموارد الرخيصة تؤهله ليتجه الى طريق الحرير من خلال طريق التنمية.
المنهجية	ان المنهج المستخدم هو المنهج الوصفي التحليلي.
الاستنتاجات	ان المبادرة الصينية بالأساس هي استراتيجية تنمية طرحها رئيس الصين و تتمحور حول التعاون والتواصل بين الدول، لاسيما بين الصين وبين دول أوراسيا، وتتضمن فرعين اساسيين وهما (حزام طريق الحرير الاقتصادي البري) و (طريق الحرير)
(3)عنوان الدراسة	طريق التنمية العراقي:-مشروعية الطموح ومحددات المنافسة الجيوسياسية الاقليمية والدولية
أسم الباحث	فيصل عبد اللطيف ياسين(2024) ⁽¹⁾
الاهداف	يهدف البحث يسعى العراق الى تنويع مصادر اقتصاده الريعي وتعزيز زخم العمليات التنموية فيه ودمج اقتصاده مع اقتصاديات الدول الإقليمية عن طريق زيادة وجذب الاستثمارات المحلية والاجنبية في مجال البنى التحتية ومشاريع النقل والطاقة ويسعى مشروع طريق التنمية الى انشاء شبكة من السكك الحديدية والطرق البرية.
المشكلة	المحاولة الإجابة عن جملة من التساؤلات المتعلقة بدرجة تأثير العوائق الأمنية والاقتصادية والسياسية الداخلية على مسار تنفيذ مشروع طريق التنمية.
فرضية	تمثلت ان مشروع طريق التنمية العراقي يواجه تحديات كبرى على الصعيد الداخلي تتمثل في المحددات الاقتصادية المرتبطة بالتمويل وجذب الاستثمارات ومخاطر تأثير الانقسام الداخلي على انجاز هذا المشروع علاوة على العراقيل التي قد تخلقها التحديات الأمنية.
المنهجية	يعتمد البحث المنهج الوصفي التحليلي للتوصل الى النتائج.

1 - فيصل عبد اللطيف ياسين، طريق التنمية العراقي:-مشروع مشروعية الطموح ومحددات المنافسة الجيوسياسية الاقليمية والدولية،مجلة السياسية الدولية،العدد60، جامعه النهريين، كلية العلوم السياسية، 2023.

الاستنتاجات	ان مشروع طريق التنمية المرتبط بمشروع ميناء الفاو الكبير والذان يعترف العراق إنجازهما على مدى السنوات القادمة أهمية جيو - اقتصادية كبرى بالنسبة للعراق والمنطقة. حيث يتأمل العراق ان مشروع طريق التنمية مساعيه الرامية الى تنويع مصادر الاقتصاد العراقي وجذب الاستثمارات الأجنبية وتطوير قطاعات البنى التحتية والطاقة.
(4)عنوان الدراسة	دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية
أسم الباحث	بان علي حسين المشهداني(2024) ⁽¹⁾
الاهداف	بيان واقع نشاط النقل البري والنقل بسكك الحديد و اجمالي المؤشرات التحليلية لكل نشاط للمدة 2022-2013 والمميزات الاقتصادية لمشروع طريق التنمية والتحديات التي تواجهه وتوصلت الدراسة الى ان تأهيل البنى التحتية في العراق واستقرار الأوضاع الأمنية والسياسية للمناطق التي سيمر بها هذا الطريق، وانشاء مدن صناعية وسكنية ستخدم مشروع طريق التنمية
المشكلة	ما هي الجهود المبذولة من قبل العراق في تمويل مشروع طريق التنمية؟.
الفرضية	ان واقع نشاط النقل البري بالسيارات و اجمالي المؤشرات التحليلية لهذا النشاط للمدة 2013-2022. المنهجية البحث اعتمد على المنهج الوصفي
المنهجية	اعتمد الباحث على التحليل الوصفي والجمع للبيانات والاحصاءات الحديثة الصادرة من مختلف المصادر وتنظيمها وتحليلها من اجل بيان واقع النقل السريع بالسيارات والنقل بسكك الحديد في العراق
الاستنتاجات	من أبرز الاستنتاجات انه من المشاريع الاستراتيجية المهمة لأنه سيربط ما بين ميناء الفاو الكبير بعد اكتمال المشروع مع عشر محافظات عراقية عن طريق النقل البري السريع بالسيارات والنقل بسكك الحديد وصولاً إلى منطقة فيشخابور قرب الحدود .

2- الدراسات الاجنبية

(1)عنوان الدراسة	Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity طريق تنمية العراق: الجغرافيا السياسية، والرعية، وترابط الحدود
أسم الباحث	Harith Hasan (2024) ⁽²⁾
الاهداف	ان مشروع طريق التنمية العراقي إلى أنشاء شبكة نقل عراقية عبر الحدود تربط الخليج العربي بتركيا. من شأن هذه الشبكة أن تعزز المكانة الجيوسياسية للعراق كمر تجاري وتوفر عوائد مالية.

1 -بان علي حسين المشهداني، دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد6، العدد1، كلية الاداره والاقتصاد، جامعه البصرة، 2024.

2-Harith Hasan, Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity, 2024

المشكلة	ما مدى قدرة العراق على استثمار موقعه الجغرافي وتحويله إلى مركز محوري للتجارة العالمية، وما إذا كان المشروع سيحقق أهدافه المعلنة أم سيتحول إلى عبء اقتصادي وسياسي جديد
المنهجية	اعتمد الباحث على التحليل الوصفي والجمع للبيانات والاحصاءات الحديثة الصادرة من مختلف المصادر وتنظيمها وتحليلها من أجل بيان واقع النقل السريع بالسيارات والنقل بسكك الحديد في العراق.
الاستنتاجات	يُعد مشروع طريق التنمية فرصة استراتيجية للعراق لتنويع اقتصاده وتعزيز مكانته الجيوسياسية، إلا أن نجاحه مرهون بقدرة الحكومة على معالجة الفساد، وضمان التمويل المستدام، وتحقيق الاستقرار الأمني والسياسي.
(2) عنوان الدراسة	the Geopolitical Dimensions of the Development Road Project الابعاد الجيوبو تيكية لمشروع طريقه التنمية
أسم الباحث	(1) Sarah Shukr Ahmed (2024)
الاهداف	يهدف البحث إلى تحسين التنمية الاقتصادية في العراق من خلال إيرادات رسوم الترانزيت المتأتية من نقل البضائع التي تصدر في زيادة الناتج المحلي الإجمالي
المشكلة	ماهي المحددات الاقتصادية واللوجستية التي تؤثر على نجاح مشروع "طريق التنمية" في العراق، وهل يمكن أن يصبح بديلاً تنافسياً لطرق النقل البحري التقليدية بين آسيا وأوروبا .
الفرضية	على الرغم من التكلفة الأولية المرتفعة لمشروع "طريق التنمية" مقارنة بالنقل البحري، فإن تقليص مدة النقل بشكل كبير سيعوض هذه التكلفة المرتفعة ويجذب حركة التجارة الدولية، مما يجعل المشروع قادراً على تحقيق عائدات مالية كبيرة وتوليد فرص عمل، وبالتالي يثبت جدواه الاقتصادية
المنهجية	يستخدم المنهج التحليلي لتفسير وتحليل البيانات والمعلومات المرتبطة بالمشروع، ودراسة انعكاساته المحتملة على الاقتصاد العراقي. كما يركز على تحليل العلاقات بين المتغيرات المؤثرة في نجاح المشروع، مثل حجم الاستثمارات، ومستوى الاستقرار الأمني، وحجم التبادل التجاري.
الاستنتاجات	يمثل مشروع طريق التنمية فرصة استراتيجية للعراق لتنويع مصادر دخله وتقليل اعتماده المفرط على النفط، بما يعزز مكانته كمركز للتجارة العالمية.

1-Sarah Shukr Ahmed, Geopolitical Dimensions of the Development Method Project, Al-Bayan Center for Studies and Planning, Al-Nahrain University, College of Political Science, Department of Strategy, 2024.

<p>The Development Road and Competing Projects (Regional and International): A Strategic Analysis</p> <p>طريق التنمية والمشاريع المنافسة (الإقليمية والدولية) قراءه استراتيجيه</p>	<p>(3) عنوان الدراسة</p>
<p>(1) (2025) Ahmed Abdul-Jabbar Abdullah</p>	<p>أسم الباحث</p>
<p>تتمثل في الوقوف على أهم المشاريع الإقليمية والدولية المطروحة المنافسة لطريق التنمية والتي تؤثر عليه بالشكل المباشر، وكذلك تسليط الضوء على منطقة الشرق الأوسط ومكانة العراق فيها كدولة ربط تنوسط مناطق إستراتيجية</p>	<p>الاهداف</p>
<p>تفترض أن منطقة الشرق الأوسط هي منطقة محل صراع دولي وإقليمي، وعليه فهناك مشاريع منافسة لطريق التنمية الإقليمية ودولية من شأنها أن تقوض من عملية إقامة المشروع</p>	<p>الفرضية</p>
<p>تمثل مشكلة البحث الرئيسة في المشاريع المطروحة المنافسة لطريق التنمية، وهل أن هذه المشاريع ستؤثر على طريق التنمية أو تحيده أو تلغيه أم على العكس</p>	<p>المشكلة</p>
<p>اعتمد المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال جمع البيانات وتصنيفها وتبويبها وتفسيرها للقياس.</p>	<p>المنهجية</p>
<p>ومن أبرز الاستنتاجات أهمية المشروع على المستوى والاقتصادي والأمني والتنموي والثقافي والتكنولوجي للعراق، وامكانية أخذ العراق الدور الفاعل في المنطقة وإعادة المكانة والريادة الإقليمية اليه</p>	<p>الاستنتاجات</p>

1- Ahmed Abdul-Jabbar Abdullah, The Development Road and Competing Projects A Strategic Analysis, (Regional and International), Hammurabi Journal of Studies, 174, University of Basrah'2025.

أهم ما تميز به البحث الحالي عن البحوث السابقة

تتميز عن الدراسات السابقة في عدة جوانب، فهي أكثر شمولاً إذ لم تقتصر على بعد واحد كما فعلت البحوث السابقة التي ركّز بعضها على البعد الجيوسياسي أو التحديات الأمنية أو الجوانب اللوجستية أو العلاقة مع طريق الحرير، بل جمعت بين الأثر الإقتصادي والإجتماعي في آن واحد، كما أنها تتبنى رؤية إستشرافية مستقبلية تسعى إلى صياغة سيناريوهات تنموية طويلة الأمد، في حين أنّ أغلب الدراسات السابقة إكتفت بوصف الواقع القائم أو تحليل التحديات الآنية، إضافةً إلى ذلك توظف الدراسة الفكر التنموي الحديث ونظريات التنمية في تفسير دور مشاريع البنية التحتية الكبرى وربطها بالسياسات الإقتصادية والإجتماعية، بينما إقتصرت الدراسات الأخرى على التوصيف السياسي أو الإقتصادي من دون الغوص في الإطار النظري، أمّا من حيث الأهداف فبينما هدفت الدراسات السابقة إلى بيان التحديات أو المواقف السياسية والإقتصادية أو إبراز المنافسة الدولية، فإنّ هذه الدراسة تستهدف صياغة سياسات متكاملة تجعل من مشروع طريق التنمية أداة فاعلة لمعالجة مشكلات مثل البطالة والفقر وتحقيق التنمية المستدامة، كذلك وعلى مستوى المنهجية فإنّ معظم الدراسات إعتمدت على المنهج الوصفي التحليلي، بينما إعتمدت دراساتك تحليلاً وصفيّاً وإستشرافياً مقارنةً مع تجارب دولية، ما يضيف بعداً عملياً وعمقاً تنموياً أكبر.

الفصل الاول

((الاطار النظري لدور مشاريع طرق التنمية في الفكر التنموي الحديث))

المبحث الاول:- الاسس النظرية للتنمية الاقتصادية (المفاهيم والمقاربات الحديثة لا شكالية التنمية الاقتصادية

المبحث الثاني :- الإطار النظري والمفاهيمي للقطاع النقل

المبحث الثالث :- نظريات التنمية الاقتصادية وطريق التنمية

تمهيد:

تعتبر مشاريع الطرق والممرات الاستراتيجية ركائز أساسية لأي عملية تنموية شاملة ومستدامة ومن المواضيع المهمة في الفكر التنموي الحديث، ومع تطور نظريات التنمية الاقتصادية والاجتماعية منذ منتصف القرن العشرين، بدأ الاهتمام يتزايد بدور المشروعات الكبرى للنقل في تحفيز النمو عبر تسهيل حركة الأفراد والسلع، وتقليل تكاليف النقل وربط الأسواق المحلية بالأسواق الإقليمية والدولية، ويرى الفكر الحديث للتنمية أن مشاريع الطرق لم تعد مجرد استجابات لحاجات لوجستية أو خدمية، بل أصبحت أدوات استراتيجية لإعادة تشكيل خارطة الاقتصاد والاجتماعية للدول، فمن منظور اقتصادي تسهم في تنشيط الأنشطة الإنتاجية وجذب الاستثمارات وتوسيع قاعدة التشغيل، فضلاً عن مساهمتها في رفع كفاءة القطاعات الأخرى كالزراعة والصناعة والخدمات، أما من منظور اجتماعي فهي تُعد أداة لزيادة التماسك الاجتماعي، وتقليل الفوارق بين المناطق الحضرية والريفية، وتسهيل وصول السكان إلى الخدمات الأساسية مثل التعليم والصحة، بما يعزز العدالة المكانية والتنمية المتوازنة، وفي سياق الفكر التنموي المعاصر، ويُنظر إلى الطرق التنموية كجزء مهم يسهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة من خلال تحفيز التكامل الإقليمي والتجاري وتقليل الانعزال الجغرافي والاجتماعي للمجتمعات، كما تشير أدبيات الاقتصاد الحديث إلى أن مشاريع الممرات والطرق الكبرى تُضاعف أثرها التنموي عبر ما تخلقه من آثار إيجابية تشمل تحسين بيئة الأعمال، ونقل التكنولوجيا، وتوسيع آفاق التعاون الدولي، وبذلك يكون لمشاريع الطرق في الفكر الحديث أساس يجعلها محركاً متكاملًا للتنمية يتجاوز حدود الوظيفة المادية للنقل ليصبح أداة لإحداث التحولات الاقتصادية والاجتماعية، وتحقيق التكامل بين استراتيجيات التنمية الوطنية والإقليمية والعالمية، وللوقوف على دور مشاريع الطرق في التنمية الاقتصادية في الفكر الحديث بشكل اوسع سوف نتناول في هذا الفصل ثلاث مباحث رئيسة هي:

المبحث الأول: الأسس النظرية للتنمية الاقتصادية.

المبحث الثاني:الاطار النظري والمفاهيمي لقطاع النقل.

المبحث الثالث : نظريات التنمية وطرق التنمية.

المبحث الاول :الاسس النظرية للتنمية الاقتصادية (المفاهيم
والمقاربات الحديثة لا شكالية التنمية الاقتصادية)

المبحث الأول: الأسس النظرية للتنمية (المفاهيم والمقاربات الحديثة للاشكاليات
التنمية)

المطلب الأول:- مفهوم التنمية

التنمية الاقتصادية تعني استخدام الموارد المتاحة من قبل الدولة لتحقيق نمو اقتصادي سريع، الذي يؤدي إلى زيادة في الدخل القومي، ولكن يتطلب التغلب على العقبات الاقتصادية وتوافر رأس المال والخبرة الفنية والتكنولوجية (1).

التنمية تعني زيادة الناتج الوطني خلال فترة معينة، مع ضرورة إدخال تغييرات تقنية وفنية وتنظيمية في الشركات الاقتصادية الحالية. أما نيكولاس كالدور فقد وصف التنمية الاقتصادية كمجموعة من الإجراءات والسياسات والتدابير المركزة على تغيير هيكل وبنية الاقتصاد الوطني، بهدف تحقيق زيادة سريعة ومستمرة في متوسط دخل الفرد الحقيقي على مدى فترة طويلة يستفيد منها أكثرية أفراد المجتمع (2). وكذلك عرف التنمية الاقتصادية هي زيادة دائمة في إنتاج السلع المادية للأفراد مع مرور الوقت (3).

واقتصاد التنمية يُعتبر فرعاً مهماً ومستقلاً في علم الاقتصاد، إذ يمارس دوراً حيوياً في تخصيص الموارد الاقتصادية وتحقيق نمو مستمر وزيادة في الناتج المحلي الإجمالي على مر الزمن (4)، تهدف إلى تطوير المجتمع من خلال استحداث أساليب إنتاجية أكثر كفاءة والعمل على رفع مستويات الإنتاج عبر تنمية المهارات والطاقات البشرية، وبشكل عام، تمثل التنمية الاقتصادية عملية متكاملة تسعى إلى زيادة متوسط نصيب الفرد من الناتج القومي خلال فترة زمنية محددة، (5).

وتركز الدراسات في مجال التنمية الاقتصادية على تحليل أسباب التخلف واقتراح الإستراتيجيات والسياسات الفعالة للخروج منه، كما تهتمّ هذه الدراسات بدراسة العلاقة بين الهياكل الاقتصادية

1- محمد عبد العزيز عجمية، التنمية الاقتصادية، المفاهيم الخصائص النظريات المشاكل، كلية التجارة، جامعه الاسكندرية، مصر، 2008، ص40.

2- مدحت القرشي، التنمية الاقتصادية نظريات وسياسات وموضوعات، ط1، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، الأردن، 2007، ص122.

3- فؤاد شبل، التنمية الاقتصادية طولها وقواعدها، الهرم، الجزيرة، جمهورية مصر العربية، 2021، ص7.

4- بنيامين هيجنز، التنمية الاقتصادية، المبادئ، المشاكل، السياسات، الوحدة العربية مذكور -الهرم الجزيرة، مصر، 2020، ص11.

5- واثق علي الموسوي، موسوعة إقتصاديات التنمية، ج1، دار الايام، عمان 2018، ص49.

والسياسات الإجتماعية، وتبحث عن سبل تحقيق التغييرات التي تساهم في الحدّ من التخلف وتعزيز التنمية الإقتصادية، ويشير مصطلح التخلف "الدول المتخلفة أو النامية" بشكلٍ عام إلى الدول أو المناطق التي تتشابه فيها بعض الخصائص أو الصفات،⁽¹⁾ ويُطلق عليها أحياناً تسمية "العالم الثالث" وتُعرّف البلدان المتخلفة بأنها تعاني من انخفاض كبير في مستوى المعيشة مقارنةً بالبلدان المتقدمة وتعدّ التنمية عملية شاملة ومستمرّة تهدف إلى تحسين حياة المجتمع واستخدام الموارد والإمكانات المتاحة بشكلٍ أمثل، إذ تشمل التنمية التغييرات الكميّة والتّوعية والتحوّلات الهيكلية التي تهدف إلى تطوير الإقتصاد والمجتمع في جوانبهما المختلفة، سواء كانت إقتصادية أو إجتماعية⁽²⁾.

كما تعني التنمية الإقتصادية إحداث تغييرات إيجابية في زيادة رفاهية المجتمع وتمكينه من التطور والتنمية المستمرّة لتلبية الاحتياجات المتزايدة بزيادة عدد السكان وتطور القطاعات الإقتصادية.

والتنمية تُعرّف بأنها العملية التي يحدث فيها تغيير شامل ومستمر يرافقه زيادة في الدّخل الحقيقي وتحسّن في توزيع الدّخل لصالح الفئات الفقيرة وتحسّن في نوعية الحياة وتغيير هيكلي في الإنتاج⁽³⁾، ومن خلال تعاريف ومفاهيم التنمية التي تمت دراستها نجد أنّ الأدبيات ركّزت على جوهر مشترك في تعريف التنمية يتمثّل بالتغييرات الجوهرية والهيكلية المقصودة في الإقتصاد القومي للوصول الى أداء إقتصاد تلقائيّ يحقّق المستويات المرغوبة من النّمو ومستويات المعيشة والعدالة وفق سياسات إقتصادية متكاملة.

المطلب الثاني: أهداف التنمية، مؤشّراتها، ومعوّقاتها.

من الواضح أنّ أهداف التنمية الإقتصادية تتباين من دولة إلى أخرى، وذلك يعود إلى الظروف الإجتماعية والإقتصادية والثقافية والسياسية لكلّ دولة، وبشكلٍ عامّ تؤدّي أهداف التنمية الإقتصادية إلى تحسين الرفاهية للمجتمع، وتشمل مجموعة متنوّعة من الجوانب مثل النّمو الإقتصادي والحدّ من الفقر وخلق فرص العمل وتحقيق المساواة في الدّخل وتطوير البنية التحتية والتقدّم التكنولوجي، ويمكن تلخيص أهمّ أهداف التنمية⁽⁴⁾ بما يأتي:

1- عمرو محي الدين، التنمية والتخلف، ط1، دار النهضة العربية، بيروت، ص49.
2- واثق علي الموسوي، مصدر سابق ص3.
3- مدحت القرشي، مصدر سابق، ص7.
4- عبد الوهاب الأمين التنمية الاقتصادية: المشكلات والسياسات المقترحة مع إشارة إلى البلدان العربية، ط1 دار حافظ للنشر والتوزيع، العربية السعودية، 2000، ص71.

1-النمو الاقتصادي: إنّ تعزيز النمو الاقتصادي المستمر والشامل هدف أساسي للتنمية الاقتصادية، اذ تهدف إقتصادات الدول والمنظمات إلى زيادة الناتج الإجمالي للسلع والخدمات داخل الإقتصاد بمرور الوقت، وتعزيز مستويات المعيشة الأعلى وتحسين الفرص للأفراد والشركات (1).

2-الحدّ من الفقر: هو هدف مهمّ للتنمية الاقتصادية، ويشمل إنتشال الناس من الفقر وتحسين مستوى معيشتهم من خلال توفير الوصول إلى الضروريات الأساسية والتعليم والرعاية الصحية والمياه والطاقة وفرص العمل وزيادة الدّخل، وتعطي الدول النامية الأولوية لزيادة الدّخل الحقيقي، وهو الهدف الأهمّ، لأنّ الغرض الأساسي الذي يدفع الدول للقيام بالتنمية الاقتصادية هو الفقر، وإنخفاض مستوى المعيشة، وزيادة النمو السكاني(2)، ويتمّ ذلك من خلال زيادة الدّخل الحقيقي، خاصّةً إذا تحقّقت هذه الزيادة من خلال إحداث تغييرات هيكلية في البنية الاقتصادية، وتحكمها عدّة عوامل مثل معدّل الزيادة في عدد السكان، والقدرات المادية والفنية والتكنولوجية المناسبة لتلك الدول، وكلّما زاد معدّل الزيادة في عدد السكان، كلّما اضطرتّ الدولة إلى العمل على تحقيق نسبة أعلى من الزيادة في دخلها الحقيقي لتلبية الإحتياجات الأساسية للعدد المتزايد من السكان، إلّا أنّ هذه الزيادة في الدّخل ترتبط بما توفّره الدولة من موارد مادية وإقتصادية والقدرات التقنية، فكّلما توافر رأس المال والكفاءات البشرية، أمكن تحقيق نسبة أعلى من زيادة الدّخل، كما أنّ السكان أنفسهم يشكّلون مصدراً مهمّاً لزيادة الإنتاج والإنتاجية(3).

3-خلق فرصة عمل: إنّ خلق فرص عمل منتجة ولائقة أمر بالغ الأهمية لتحقيق التنمية الاقتصادية، والحدّ من البطالة، وخلق العمالة الماهرة، وتحسين نوعية الوظائف لدعم سبل العيش والإستقرار الإقتصادي، يعدّ تحقيق مستوى معيشي مرتفع من الأهداف المهمة التي تسعى التنمية الاقتصادية إلى تحقيقها، ويحدث ذلك عندما يزيد الدّخل المحلي بنسبة أكبر من الزيادة السكانية، ممّا يؤدي إلى زيادة متوسط دخل الفرد(4).

4-تطوير البنية التحتية: تطوير وصيانة بنية تحتية قوية، مثل شبكات النّقل وأنظمة الطاقة والإتصالات وإمدادات المياه، أمر ضروري لتحقيق التنمية الاقتصادية، فالبنية التحتية الملائمة

1- مصطفى يوسف كافي، التنمية المستدامة، ط1، شركة دار الاكاديميون للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص18.

2- كامل بكري، التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 70-75.

3- ائل عبد الحافظ العواملة، ادارة التنمية- اسس-النظريات-التطبيقات العلمية، ط1، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص32.

4- مصطفى يوسف كافي، مصدر سابق، ص7.

تسهّل العمليات الصناعية والتجارة، وتعزّز الإنتاجية وتجذب الإستثمارات، وتساهم في الإستقرار الإقتصادي⁽¹⁾.

5-تنمية رأس المال البشري: إنّ بناء رأس المال البشري من خلال الإستثمار في التعليم والرعاية الصحية وتنمية المهارات أمر مهم لتحقيق التقدّم الإقتصادي، وتهدف هذه الإستثمارات إلى تعزيز المعرفة العامّة والمهارات والقدرات للأفراد، وتمكينهم من المساهمة بشكلٍ أكثر فاعلية في التّم الإقتصادي والإبتكار⁽²⁾.

6-التقدّم التكنولوجي: إنّ تشجيع الإبتكار والبحث والتطوير والتقدّم التكنولوجي أمر حيوي للتنمية الإقتصادية في العصر الحديث، والهدف هو تعزيز بيئة لريادة الأعمال، والتكيّف التكنولوجي، ونشر التكنولوجيات الجديدة عبر الصناعات، تسعى التنمية الإقتصادية إلى توسيع قاعدة الهيكل الإنتاجي، لأنّ التنمية الإقتصادية لا تقتصر على مجرد زيادة الدّخل وزيادة متوسط نصيب الفرد، بل تمتدّ إلى توسيع بعض القطاعات المهمّة من الناحية الإقتصادية والفنية، ومن أهمّ المشاكل التي تعاني منها الدول النامية التي تسعى التنمية إلى تحسينها هي مشكلة تخلف القاعدة الإنتاجية مع ضعف درجة الترابط بين القطاعات والتبعية للخارج، وفي ظلّ هذه الظروف، لا يمكن بناء إستراتيجية تحقّق أهداف الدول بشكلٍ مرضٍ إلا إذا حدث التغيير المنشود في البنية التحتية وبنية الإقتصاد⁽³⁾.

7-المساواة في الدّخل: إنّ معالجة التفاوت في الدّخل والثروة هدف مهمّ في التنمية الإقتصادية، وتصميم السياسات والمبادرات للحدّ من عدم المساواة وتواجه أغلب الدول النامية تحديات كبيرة في هذا الصدد، إذ ينخفض الدّخل المحلي ومتوسط نصيب الفرد، وتحدث إختلالات في توزيع الدخول والثروات، ويظهر أنّ فئة صغيرة من السكّان تمتلك حصّة كبيرة من الثروة، بينما يعاني العديد من الناس من الفقر وإنخفاض مستويات الدّخل، ممّا يؤدي إلى تدهور الوضع الإجماعي، لذلك يجب إتخاذ إجراءات فاعلة لتحقيق التوازن في توزيع الثروات والدخول وتحسين مستوى المعيشة للجميع، ويؤدي هذا الإتجاه إلى تبديد الأموال في أنشطة غير إنتاجية أو إكتنازها، وتعاني معظم الدول من عجز في الجهاز الإنتاجي الذي يعجز عن تلبية الإحتياجات الأساسية. وبسبب ذلك تضطر الدولة إلى إستيراد السلع من الخارج ممّا يؤثر سلباً على ميزان المدفوعات.

1- عبدالقادر محمد عبدالقادر عطية، اتجاهات حديثة في التنمية، ط1، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000، ص17.

2- محمد صالح تركي القرشي، علم اقتصاد التنمية، ط1، دار الثراء للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص52.

3- سالم عبد الحسن، المدخل الاساسية لتنمية الإقتصادية، ط1، طر ابلس، ليبيا، 2000، ص43.

لذلك يتطلب زيادة القدرة الإنتاجية الناتجة عن عمليات التنمية خلق الطلب عليها، وأحد الوسائل لتحقيق ذلك هو إعادة توزيع الدّخل لصالح فئات أوسع في المجتمع (1) .

8-تعديل التركيب النسبي لمساهمة القطاعات في الدّخل والناتج: تعتبر التركيبة النسبية لمساهمة القطاعات في الدّخل والناتج من الأمور المهمّة، إذ تعني عدم الإعتماد على قطاع واحد كمصدر للدخل القومي، سواء كان ذلك في الزراعة أو الصناعة الإستخراجية، إذ يجب البحث في كيفية تعزيز قطاع الصناعة لتقليل الإعتماد على قطاع واحد، إذ أنّ الإنتاج في هذا القطاع الوحيد قد يشكّل خطراً كبيراً على الإستقرار الإقتصادي، لذا من الضروري تنويع القطاعات وعدم الإعتماد على قطاع واحد كمصدر للدخل القومي، مع تقديم دعم قوي يتوقّر فيه مقوّمات النجاح لجميع القطاعات الإقتصادية، أمّا بالنسبة لتنمية الكادر البشري فإنّ تحقيق ذلك يتطلب تطوير قدرات القوى العاملة البشرية، وتعزيز حرية الإبداع، إذ تعتبر هذه العناصر أساسية في عملية التنمية الشاملة، كونها تمثل الغاية والوسيلة في آن واحد، كما أنّ مستوى النّشاط الإقتصادي يتحدّد من خلال هذه العوامل، ممّا يؤثّر على إتجاهات التقدّم ومستوياته، ويُعتبر العنصر البشري الركيزة الأساسية وأحد العوامل الرئيسة للإنتاج، لذا فإنّ تنمية الكادر البشري تتطلب توجيه الإستثمارات نحو التعليم والتدريب والرعاية الصحية، ممّا يساعد على تجنّب المخاطر الإقتصادية الناتجة عن التقلّبات في الأسعار(2).

المطلب الثاني: مؤشّرات التنمية

تعد التنمية عملية شاملة تتضمّن أبعاداً متعدّدة، ولتوفير مقياس لهذه العملية، يجب تحديد مجموعة من المؤشّرات، وفيما يأتي بعض هذه المؤشّرات :

اولاً:-مؤشّرات إقتصادية (3): هي المؤشّرات التي تستعمل في قياس التنمية، ومعرفة التقدم الإقتصادي الحاصل في الدولة، بشكل نسبي مختلف من الناتج القومي الاجمالي (GNP).

أو معدل التصدير والاستيراد، أو تكون على شكل متوسط من كتلة أجمالية كالدخل السنوي للشخص، ومن أبرز هذه المؤشّرات هي الناتج القومي أو المحلي الاجمالي، إلا أنّ هذه المؤشّرات تعرضت لانتقادات عديدة، لذلك جرت عدة محاولات لتصحيحها وتسويقها. إذ بدأ الاهتمام مؤخراً

1- أحمد عارف العساف، وآخرون، التخطيط والتنمية الإقتصادية، ط1 المسيرة لطباعة والنشر، عمان، الاردن، 2011، ص 52.

2- عباس علي محمد، الأمن والتنمية: دراسة حالة العراق (1970-2007)، ط1، مركز العارض للدراسات، 2013، ص 23.

3 - علي حاتم القرشي 'اقتصاديات التنمية، ط1، مطبعة حوض الغرات، بغداد، 2017، ص 16-17.

بالمؤشرات الاقتصادية ذات العائدات الاقتصادية واجتماعية كالعمالة والاجور والبطالة ودخل الأسر وانفاقها وتوزيع الثروة والاستدانة والادخار وظروف العمل والأسعار الاستهلاكية والخدمات الصحية والتعليمية والثقافية وأيضا خدمات الرفاه والامن الاجتماعي ... والخ⁽¹⁾

ثانياً:- مؤشرات هيكلية: يعيد هذا المؤشر من المقاييس الهامة التي تعبر عن التغير الهيكلي في القطاعات الاقتصادية، إذ يرى بعض الاقتصاديين أن التنمية تقاس بنسبة مساهمة القطاعات الاقتصادية في الدخل القومي ، وكلما ازدادت الاهمية النسبية للقطاع الصناعي في الناتج وتناقصت الاهمية النسبية للقطاع الزراعي دل ذلك على أن الدولة تقطع اشواطاً متطورة في التنمية ، وهذه النظرة تستند الى تجربة البلدان الصناعية في فترات تطورها الاقتصادي . وكذلك ارتفاع نسبة العاملين في القطاع الصناعي إلى إجمالي القوة العاملة ، والوزن النسبي للصادرات الصناعية إلى إجمالي الصادرات السلعية، ومؤشرات الانتاجية لقياس تنافسية الدولة منها مؤشر الانتاجية الكلية للعناصر الانتاج ، ومؤشر تكلفة وحدة العمل ، وكلما ارتفعت هذه النسب في البلد انعكس ذلك على حدوث تغيرات إيجابية في الهيكل الاقتصادي للبلد⁽²⁾.

ثالثاً:- المؤشرات الإجتماعية : ظهرت المؤشرات الاجتماعية في نهاية الستينيات لمعالجة النقائص في المؤشرات المتعارف عليها للتعبير عن الواقع والتغيرات الاجتماعية والاقتصادية عن طريق التوسع في التحليلات الاحصائية الاقتصادية لتضم عدداً كبيراً من القضايا الاجتماعية ، إذ تستعمل هذه المؤشرات بشكل كبير كتقريب وقياس جزئي لأمر العدالة والامن والصحة والتعليم وغيرها من العناصر الأخرى . ومن عيوب المؤشرات الاجتماعية غير قابلة للقياس بشكل مباشر أو ليست معرفة بوضوح على عكس المؤشرات الاقتصادية التي يمكن قياسها بشكل مباشر. وفيما يلي أهم المؤشرات الاجتماعية⁽³⁾.

1- مؤشّر نوعية الحياة (P.Q.L.I) : يتكوّن هذا المؤشّر من ثلاثة مكونات رئيسية، وهي (توقّع الحياة عند السنة الأولى للطفل، وفيات الأطفال، ومعدّل القراءة والكتابة عند سن (15) سنة)، ويقيس هذا المؤشّر مدى الإنجاز المحقّق في تلبية الإحتياجات الأساسية ورفع مستوى الرفاهية، ويتمّ حساب متوسط هذه المكونات الثلاثة، كما يقيس أيضاً إنجاز البلد في مجالات التنمية على

1- عبد القادر عطيه ، اتجاهات حديثه في التنمية، الدار الجامعية،مصر ،2000، ص52

2- عبد اللطيف مصطفى و عبد الرحمن سانية، دراسات في التنمية الإقتصادية، ط1، مكتبة حسن العصرية للنشر والتوزيع، بيروت، 2014، ص12.

3- محمد فوزي ابو السعود،مقدمه في الاقتصاد الكلي،الدار الجامعيه، مصر 2004،ص347.

مقياس من (1) إلى (100) إذ يمثل الرقم (1) المستوى الأدنى ويمثل الرقم (100) المستوى الأعلى. بالنسبة للمكونات الأخرى مثل القراءة والكتابة وفيات الأطفال، ومن الإنتقادات الموجهة لهذا المؤشر أنه يعتبر مكملاً لمؤشر الناتج القومي الإجمالي وليس بديلاً عنه، كما أنه مؤشر محدود لا يقيس النمو الإقتصادي بشكلٍ شامل، ولا يفسر الهيكل المتغير للتنظيم الإجتماعي والإقتصادي لا يقيس المؤشر الإجتماعي والإقتصادي الرفاهية بشكلٍ كمّي، أي أنه لا يعكس مدى تلبية الحاجات الأساسية، بل يركّز على قياس نوعية الحياة التي يعيشها الأفراد⁽¹⁾.

2- مؤشر التنمية البشرية (HDI)⁽²⁾: يركز هذا المؤشر على ثلاثة أبعاد رئيسة للتنمية، وهي:

- أ. طول فترة الحياة: يُقاس بتوقع الحياة عند الولادة.
- ب. المعرفة: يُقاس بمعدل محو الأمية بين البالغين، بالإضافة إلى متوسط سنوات الدراسة.
- ت. مستوى المعيشة: يُقاس بمعدل الدخل الفردي الحقيقي، مع الأخذ في الاعتبار معدل القوة الشرائية، وذلك ليعكس تكلفة المعيشة، ويستند هذا المؤشر إلى تصنيف البلدان إلى ثلاث مجموعات، وهي: التنمية البشرية المنخفضة (0.0-0.50)، التنمية البشرية المتوسطة (0.50-0.79)، والتنمية البشرية العالية (0.80-1.0)، ويركّز هذا المؤشر على قياس المستوى النسبي للتنمية البشرية وليس على القيم المطلقة.

المطلب الثالث: معوقات التنمية

تتمثل معوقات التنمية في عدّة جوانب أهمّها المعوقات الاقتصادية والإجتماعية، وكما يأتي:

1-المعوقات الاقتصادية

أ. حلقة الفقر المفرغة: تشير الحلقة المفرغة إلى أنّ البلدان النامية لا تواجه عقبات مستقلة، بل سلسلة من التحديات التي تؤثر وتتأثر ببعضها البعض، فكلّ عقبة هي سبب ونتيجة للعقبات الأخرى. وتزداد هذه المشكلة في البلدان النامية تعقيداً بسبب النمو السكاني المرتفع، ممّا يؤدي إلى تدهور مستمر في المؤشرات الإجتماعية والإقتصادية ويؤدي على التخلف مع انخفاض مستويات التنمية الاقتصادية والإجتماعية في عدّة قطاعات، وتشير هذه العلاقة إلى أنّ البلدان النامية تواجه عدداً من التحديات التي تعيق عملية التنمية، أبرزها نقص الموارد

1- مدحت القرشي , مصدر سابق , ص 7.

2- خميس خلف الفهداوي، وآخرون، التنمية الاقتصادية ، مؤسسة دار الصادق الثقافية للنشر والتوزيع ، العراق، 2000 ، ص 153.

الطبيعية والبشرية، بالإضافة إلى نقص رأس المال، الأمر الذي يؤدي بدوره إلى انخفاض الدخل الحقيقي، ويقلل من المدخرات ويؤثر سلباً على الإستثمار وعلاوة على ذلك، تواجه البلدان النامية عدداً من الحلقات المفرغة، ومن الأمثلة على ذلك الحلقة المفرغة في التعليم، فإنخفاض مستويات التعليم يؤدي إلى انخفاض مستويات الوعي والتعليم الفردي، والذي بدوره يؤثر سلباً على الإنتاجية والدخل، وبالتالي يقلل من القدرة على توفير الموارد التعليمية، وهنا أمر آخر يتعلّق بتكوين رأس المال الذي يعتبر أحد العوامل الرئيسية التي تعاني منها الدول المتخلفة. فمن جانب العرض تواجه البلدان المتخلفة حلقة مفرغة من نقص الإستثمار الذي يؤدي إلى نقص رأس المال، وبالتالي نقص الإلتحار، ممّا يعيق عملية التنمية، ومن جانب الطلب هناك نقص في رأس المال بسبب انخفاض الطلب على رأس المال الناجم عن نقص الرغبة في الإستثمار، وإنخفاض القوة الشرائية بسبب انخفاض مستويات الدخل الحقيقي، وهكذا فإنّ أهميّة الحلقة المفرغة تكمن في أنّ البلدان المتخلفة لا تواجه عقبات منفصلة، بل تعاني من عقبات متداخلة مع بعضها البعض، ممّا يضع هذه البلدان في حالة من الركود والتخلف (1).

ب. محدودية السوق: من أبرز العقبات التي تعترض عملية التنمية في البلدان النامية، في جملة من أمور، وتتبع هذه المعضلة من السياسات الاقتصادية التي يتمّ الإعتماد عليها كأساس لتنفيذ وتطوير الأنشطة الاقتصادية، وذلك لأنّ واقع هذه البلدان يطرح عدداً من العقبات التي تبعتها كثيراً عن النموذج النظري الحقيقي للسوق التنافسية التامة، فالصّلاية في عوامل الإنتاج والأسعار الثابتة وغير المرنة والجهل بالظروف الحقيقية وعدم التخصص، كلّها عوائق تحول دون الإستخدام الكامل والفعال للموارد الاقتصادية المتاحة، وبالإضافة إلى ما سبق تؤثر طبيعة الإنتاج واتجاهه أيضاً على حجم الدخل، إذ يكون الإنتاج في الغالب للإستهلاك الذاتي، فإنّ ذلك يؤدي إلى الحدّ من توسّع النشاط، ولسوء الحظّ فإنّ معظم الإنتاج في هذه البلدان لا يتمّ لأغراض التبادل، بل لأغراض الكفاف، وفي القطّاع الزراعي على وجه الخصوص، وهو القطّاع الأكبر والأكثر أهميّة، (2) وذلك لأنّه من أكبر العقبات التي تعترض

1- مالكوم جيز، وآخرون، إقتصاديات التنمية، تعريب طة عبد الله منصور، مراجعة محمد إبراهيم منصور، تقديم سلطان محمد السلطان، دار المريخ للنشر والتوزيع، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2009، ص53.

2- علي عربي وآخرون، تنمية المجتمع من التحديث إلى العولمة الجزائر، ط1، دار الفجر للنشر و التوزيع، 2003، ص33.

عملية التنمية التي تعتمد على إقامة المشاريع الإنتاجية المختلفة. وخاصّةً المشاريع الصناعية التي تعتمد منتجاتها اعتماداً كبيراً على الطلب المحلي الذي يوفّره الدّخل المحلي (1).
ث. نقص الإدّخار: الادخار هو الجزء المقتطع من الدّخل الذي يتمّ توفيره للمستقبل، ونظراً لإنخفاض الدّخل القومي في الدول النامية، يكون متوسط الدّخل الفردي منخفضاً، وبالتالي، يزداد ميل الأفراد للإنفاق وينخفض ميلهم للإدّخار، وأحد العوامل التي تؤثر على حجم الإدّخار هو نمط توزيع الدّخل، إذ يظهر أنّ الدول التي تتمتع بحصّة أكبر من الدّخل القومي للأثرياء تسجّل معدّلات إدّخار أعلى. وعلى الرغم من عدم المساواة في توزيع الدّخل في الدول النامية، إلا أنّ الإدّخار ينخفض فيها بسبب زيادة حصّة أصحاب الدخول العالية، ممّا يؤدي إلى زيادة الفجوة بين الأثرياء والفقراء. ويعود ذلك إلى أنّ الأغنياء والتجار ينفقون معظم دخلهم على الإستهلاك، بينما يتّجه الجزء الأكبر من الدّخل القومي في الدول المتقدّمة إلى الفئات التي تميل إلى الإدّخار بدلاً من الإنفاق (2).

ث- محدودية الموارد البشرية: تعد عدم كفاية الموارد البشرية وعدم ملائمتها عقبة أمام عملية التنمية الإقتصادية في البلدان النامية، إذ يظهر ذلك في عدم وجود مؤشّرات نمو مرتفعة وإنخفاض مستوى الإنتاجية وضعف حركة عوامل الإنتاج، بالإضافة إلى ندرة التخصصات المهنية المختلفة. وبالتالي تمثّل محدودية الموارد البشرية عائقاً في سبيل التنمية الإقتصادية (3).

2-المعوقات الإجتماعية: إنّ من أبرز المعوقات الإجتماعية ما يأتي:

أ. التنظيم والكفاءة الإدارية:

تتمثّل هذه الظاهرة بوضوح سواء على مستوى المشروعات الخاصة أو العامّة أو الخدمية، وتكون في الجانب الكمي والنوعي، إذ يلاحظ عدم توفير الأجهزة العامّة التي تكفي للقيام في المشروعات الإنتاجية، وتتمثّل في الجانب النوعي في تطوير قدرات الأجهزة الإدارية والتنظيمية لوضع الإستراتيجيات المختلفة وتنفيذها بفاعلية، ومن الجوانب الأخرى يجب مراعاة إنخفاض كفاءة

- 1- فليح حسن خلف، "التنمية و التخطيط الإقتصادي"، ط1، عالم الكتب الحديث، جدار للكتاب العالمي للنشر و التوزيع، اربد، الأردن، 2006، ص 20.
- 2- ميير بالدوين؛ ترجمة: جرانت اسكندر، إقتصاديات التنمية الإقتصادية (نظرة تاريخية)، وكالة الصحافة العربية (ناشرون)، مصر، 2023، ص 8
- 3- مدحت القرشي، مصدر سابق، ص 9.

الكوادر الإدارية والتنظيمية، كما يجب ضبط النظم والتشريعات وعدم تجاهل المتغيرات الواقعية التي تؤثر في العملية، مما يعوق التقدم نحو التنمية(1)

ب. إنخفاض المستويات الثقافية: عدم وجود بيئة ثقافية لا تساهم في التنمية بل تساهم في استمرار حالة التخلف متمثلة في إنتشار الأمية وإنخفاض المستويات التعليمية وضعف البنية التحتية الصحية والاجتماعية وخاصة الإنتاجية منها، وعدم توفر الإمكانيات الكافية للتدريب كفاءة في توفير تدريب ناجح(2).

ت. دوافع التنمية: تتمثل دوافع التنمية في إنخفاض طموح الأفراد وتراجع القدرة على إستخدام الموارد وتطويرها، بالإضافة إلى إنخفاض المستويات الصحية والاجتماعية، ويؤدي ذلك إلى إنخفاض قدرات الأفراد والإنتاجية بشكل عام، مما يؤدي إلى جمود النشاطات الإقتصادية وتقلص القدرة على الإبتكار والتغيير، وتزيد الجهل الإقتصادي وقلة المنظمين من هذه الدوافع(3).

المطلب الرابع : نماذج التنمية

أولاً: مفهوم النموذج التنموي: هو حالة أو نمط تنموي أو تجربة تنموية كانت لها الريادة والنجاح في دولة ما أو مجتمع ما في مرحلة تاريخية معينة، أصبحت بعد ذلك مثال يقتدى به أو تجربة يمكن إستنساخها و العمل بخططها و إستراتيجياتها على إعتبار أنها ناجحة وفاعلة، أو هو المحدد للإطارات وأشكال التنظيم ووسائل التنفيذ للخيارات الإستراتيجية

ثانياً: نماذج التنمية الحديثة

لقد ميّز بعض العلماء الإقتصاديين بين جيلين من النماذج التنموية وفق الطرح الإقليمي(4) وهما:

1-الجيل الأول: وهو يعالج العالم كوحدة واحدة ويمثله كل من فوستر وميدوز، ونموذج العالم الثالث والذي يعتبر أساس تقرير نادي روما حدود النمو.

2-الجيل الثاني: إهتم بتقسيم العالم إلى عدّة مناطق وخير نماذج هو نموذج ميزاروفيتش نموذج متعدّد المستويات، ونموذج أمريكا اللاتينية، ونموذج الأمم المتحدة، ولقد تمّ تقسيم هذه النماذج وفق تحليل الفكر الغربي للتخلف من خلال طرحهم لنظرية الحلقة المفرغة ضعف الدخل القومي

1- محمد شفيق ، السكان والتنمية القضايا- والمشاكل،ط1، المكتب الجامعي الحديث، مصر،1988،ص34.

2- عبد الهادي محمد والي ، التنمية الاجتماعية ، دار المعارف ، الاسكندرية،1988،ص39.

3- ابراهيم مشورب، التنمية والتخلف-دراسات اقتصادية، ط1، دار المنهل اللبناني ، لبنان،2009،ص229.

4- سالم الصفدي ،البرمجة الخطية وبحوث العمليات ، دار وائل للطباعة والنشر ، عمان ، الاردن ، 1999،ص30.

يحدّد من القدرة على الإدّخار وعلى الإستثمار، وضالّة معدّل الإستثمار تعني تدنّي معدّل نمو الدّخل القومي، في حين أنّ عدد السكان يتزايد ممّا يعني إستمرار ضعف متوسط دخل الفرد(1)

1- نموذج حدود النّمو وفق نادي روما:تأسّست منظّمة نادي روما سنة (1968) على يد (Alexander King) كمنظّمة دولية غير حكومية، إذ تهتمّ هذه المنظّمة بدراسة المشاكل العالمية وتضمّ مجموعة من حوالي خمسة وسبعين فرداً ينتمون إلى طبقات مختلفة من المجتمع في جميع أنحاء العالم، وأقيمت أوّل إجتماع للمنظّمة تحت إسم مؤتمر البشرية في يونيو (1970).⁽²⁾ وتوصّل فورستر وميدوز إلى أنّ النّمو الأسيّ في بعض الأنظمة الفرعية المعنية يواجه حدوداً طبيعية ثابتة، ممّا يؤدّي إلى إنهيار النّظام العالمي في أقلّ من مائة عام، ويبدأ هذا الإنهيار بإنخفاض تدريجي في قيمة متغيّر يعبر عن نوعية الحياة، ويتجلّى لاحقاً في تراجع عدد السكان نتيجة إرتفاع معدّلات الوفاة،⁽³⁾ ولنفاذي هذا المصير الذي يحدده هيكل النّظام العالمي في هذه النّمادج البشرية، يقترح فورستر وميدوز وضع حدود إختيارية للنّمو من خلال تنظيم نمو السكان في دول العالم الثالث والحدّ من التكوين الرأسمالي، بهدف الوصول إلى حالة من التوازن المستقبلي، وقد أكّد مؤلّفو هذا النّموذج أنّ الكارثة عند حدوثها ستؤثر على الجميع في العالم دون إستثناء، وكانت هذه الأبحاث تحت إشراف معهد ماساتشوستس للتكنولوجيا بقيادة دونالد ميدو، وتمّ نشرها من قبل نادي روما في تقرير بعنوان (حدود النّمو) عام (1972)، كما تمّ إصدار التقرير الثاني بعنوان (حدود أبعد من الحدود) في عام (1992)، والذي قدّم أدلّة جديدة حول كيفية تجاوز الجنس البشري للحدود⁽⁴⁾ وبإستخدام منهج ديناميكيات النّظام، وضع جاي فوريستر نموذجاً معقّداً لتحليل التفاعلات بين متغيّرات مختلفة مثل السكان، وإنتاج الغذاء، وإنتاج الصناعي، والتلوّث، والموارد الطبيعية، يعتمد النّموذج على فكرة أنّ النّمو المستمر يمكن أن يؤدّي إلى كمّيات لا نهائية متناسبة مع العالم المحدود، ويحاول توقّع التطوّرات المستقبلية لهذه المتغيّرات العالمية المترابطة⁽⁵⁾ كما ويحدّر فورستر وميدوز من تبعات النّمو السكاني والإقتصادي غير المحدودة، ويدعون إلى إتخاذ إجراءات عاجلة لتحقيق التوازن المستقبلي وضمان إستدامة الحياة على كوكب الأرض يترتّب الإرتباط السلبي بين التلوّث والمخرجات الصناعية، ويعتمد النّموذج على البيانات السابقة حول

1- عبلة عبد الحميد بخاري، التنمية والتخطيط الاقتصادي، ج 3، دار المريخ، الرياض، 2009، ص47.
2- يحيى غني النجار، وآخرون، التنمية الاقتصادية، نظريات، مشاكل، مبادئ، وسياسات، دار الكتب، للطباعة والنشر والتوزيع جامعه الموصل، العراق، 1997، ص208.
3- صقر احمد صقر، التنمية الاقتصادية، ط1، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، 2004، ص86.
4- واثق علي الموسوي، مصدر سابق، ص242-243.
5- تشارلز كندل برجر؛ ترجمة: أيمن عبد العظيم، أسس ومفاهيم وتخطيط التنمية الاقتصادية، وكالة الصحافة العربية، ط1، مصر، 2021، ص9.

عوامل مثل معدّلات نمو السكان والإنتاج الصناعي والإنتاج الزراعي وتقديرات معدّلات التقدّم التكنولوجي، وتؤدّي هذه العوامل إلى إستخدام موارد جديدة وزيادة الإنتاجية الزراعية ومراقبة التلوّث (1).

أ-افتراضات النموذج :

تستند افتراضات النموذج على علاقات غير خطية (2)-.

- تتأثّر الزيادة السكانية (لفرق بين معدّل المواليد ومعدّل الوفيات) بالإزدحام وتناول الطعام والتلوّث والمعيار المادي للعيش، ويؤدّي الإرتفاع في أيّ من هذه العوامل الأربعة إلى دفع معدّل المواليد إلى الإنخفاض، إنخفاض معدّل الوفيات مع زيادة كمّية الطعام والمستوى المادي للعيش، ويزداد مع زيادة التلوّث والإزدحام .
- يعتمد مستوى المعيشة المادي على مستوى رأس المال، بالنسبة لحجم السكان وإنتاجية رأس المال.
- يتمّ بإستمرار إستخدام الموارد غير المتجدّدة من خلال عملية الإنتاج، كلّما إنخفض مستوى الموارد غير المتجدّدة، يجب تخصيص المزيد من رأس المال للحصول على الموارد، وبالتالي تكون إنتاجية رأس المال لإنتاج السلع التامة الصنع أقلّ .
- يعتمد الإنتاج الزراعي على الأرض وعلى الإستثمار الرأسمالي في الزراعة، يمكن تطوير الأراضي أو تأكلها، إعتياداً على قرارات الإستثمار، يمكن زيادة العائد لكلّ وحدة من الأرض برأس المال، ولكن مع تناقص العائدات(3).
- يتولّد التلوّث (4):- عن طريق عملية الإنتاج ويتمّ إمتصاصه تدريجياً في شكل غير ضارّ بالبيئة، وتراكمات عالية من التلوّث، و خفض قدرة إمتصاص البيئة يتضمّن النموذج أنماطاً من المتغيّرات التي لها قدرة إستيعابية، إذ يمكن للسكان الناميين في بيئة محدودة أن يقتربوا من القدرة الإستيعابية النهائية لتلك البيئة بطرق متعدّدة، ويمكن ضبطه بسلاسة إلى توازن أقلّ من الحدّ البيئي، أو يمكن أن يتجاوز الحدّ ويستقر بطرق مختلفة، والإحتمال الأخير هو أنّه يمكن أن يتجاوز الحدود المحدّدة وفي هذه العملية يقلّ من قدرة التحمّل في النهاية عن طريق إستهلاك بعض الموارد الضرورية، نفس الفكرة تنطبق على بقية المتغيّرات، فالغذاء والموارد والبيئة

1- محمد ناجي حسن خليفة، النمو الاقتصادي، النظرية والمفهوم ،دار القاهرة، مصر، 2001، ص 22.

2- ابراهيم العيسوي، نموذج التنمية المستقلة ، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية ،لبنان ، - 2012 ،ص7.

3- عبلة عبد الحميد، مصدر سابق، ص 23.

4- عبد اللطيف ،مصدر سابق،ص18.

الصحية ضرورية ولكنها ليست شروطاً كافية للنمو، حتى عندما تكون الموارد وفيرة، قد تتوقف العوامل الاجتماعية عن النمو، ولن يفاجأ المجتمع فجأة بنقطة الأزمة التي تصبح فيها مساحة الأرض المطلوبة أكبر من المتاحة، ستبدأ أعراض الأزمة بالظهور قبل وقت طويل من بلوغ نقطة الأزمة، وسوف ترتفع أسعار المواد الغذائية إلى درجة عالية لدرجة أن بعض الناس سوف يموتون جوعاً، وسيضطرون إلى تقليل المساحة الفعلية للأرض التي سيخدمونها والانتقال إلى نظام غذائي يحتوي على كمية أقل، وبالتالي يتم ضبطهم في فخ الموت بسبب سوء التغذية، إذ هناك مفاضلة مباشرة بين إنتاج المزيد من الغذاء والسلع الأخرى التي يحتاجها البشر، ويزداد الطلب على هذه السلع أيضاً مع نمو السكان، وبالتالي تصبح المقايضة أكثر وضوحاً وأكثر صعوبة في الحل، أما إذا كانت الأولوية هي إنتاج غذاء مستمر للنمو السكاني وقانون التكاليف المتزايدة يمكن أن يدفع النظام بسرعة إلى النقطة التي تخصص فيها جميع الموارد المتاحة لإنتاج غذاء، مما لا يترك أي إمكانية أخرى للتوسع، وينتج النمو المستمر للطلب على الإمدادات الغذائية مباشرة من حلقة التغذية الراجعة الإيجابية التي تحدد الآن نمو السكان البشرية (1).

ب-القضايا المدروسة (2) :

أ. مصادر غير متجددة : هي الموارد التي تسمح بنمو رأس المال لا تميل إلى أن تكون موارد متجددة، بل تكون موارد غير متجددة، هل هناك حدود لإمدادات الأرض من هذه الموارد غير المتجددة.

1-التلوث: يعتقد ميدوز أن بعض أنواع التلوث مرتبطة بشكل مباشر بالنمو السكاني، مثل التلوث في الأراضي الزراعية التي لا يمكن تجديدها التي لديها قدرة محدودة على امتصاص التلوث، بينما ترتبط الملوثات الأخرى بشكل أقرب بنمو الصناعة والتقدم التكنولوجي.

2-تنبؤات النموذج: تعتمد توقعات نموذج حدود النمو (LTG) على فكرته الرئيسية التي تقول إن النمو المستمر يؤدي إلى كميات لا نهائية غير متناسبة مع عالم محدود، وقد أدت هذه الفكرة إلى توقعات مثل زيادة سكان العالم وإنتاج الغذاء والصناعة بشكل كبير، مما يجعلها غير قابلة للإدارة وتنتهي في نهاية المطاف خلال القرن الحادي والعشرين إذا استمرت اتجاهات النمو الحالية دون

1- نادبة رمسيس، النظرية الغربية والتنمية العربية، سلسلة كتب المستقبل العربي / - 6 /، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1984، ص 170.
2- ميشيل تو دارو، "التنمية الاقتصادية"، ترجمة و تعريب محمود حسن حسين محمود حامد حمود، دار المريخ للنشر، جدة، 2006، ص 23.

تغيير، فسيصل العالم إلى حدود النمو في غضون المائة عام القادمة، ممّا قد يؤدي إلى انخفاض مفاجئ وغير قابل للسيطرة في عدد السكان والقدرة الصناعية.

ج-الانتقادات الموجّهة (1):

1- مؤشر الإحتياطي الثابت: لقد تعرّض هذا النموذج للانتقاد بسبب إفتراضه أنّ الموارد غير المتجدّدة نادرة ومن المحتمل أن تُستنفد بحلول عام (2100)، ويعتمد هذا الرأي على إستخدام مؤشر الإحتياطي الثابت، الذي يعكس نسبة الإحتياطيات الحالية إلى الإستهلاك الحالي، إذ تمثّل الإحتياطيات الحالية الموارد المعروفة التي يمكن إستخراجها بشكل إقتصادي، ويعبّر هذا المؤشّر عن عدد السنوات المتبقية حتى نفاذ الموارد، مع إفتراض عدم وجود إضافات على الموارد المعروفة، وأنّ الإستهلاك السنوي المستقبلي سيظلّ عند المستوى الحالي، ومع ذلك فإنّ مؤشر الإحتياطي الثابت يعاني من عيوب، إذ يتجاهل التقدّم التكنولوجي في مجالات إعادة التدوير وإعادة إستخدام الموارد، بالإضافة إلى إمكانية إستبدال المواد النادرة بموارد أكثر وفرة.

2- التطوّر التكنولوجي: يتجاهل هذا النموذج التقدّم التكنولوجي في مجالات إستخراج الموارد واستخدامها واستبدالها، لذا فإنّ حجم الإحتياطيات من الموارد غير المتجدّدة في تزايد مستمر بفضل التطوّر التكنولوجي السريع، الذي يجعل من الممكن إستخراج المخزونات غير الإقتصادية بتكاليف أقلّ، بالإضافة إلى ذلك أدت ندرة الموارد إلى إبتكارات تكنولوجية في مجالات جديدة مثل الطاقة النووية والغاز الحيوي، ممّا يعزّز إستخدامها في الصناعات والإحتياجات البشرية، ووفقاً لجيدينس إنّه عالم من التوسّع المستمر والنمو الذي يتجاهله تقرير (LTG)(2).

3- النمو السكاني: توقّع النموذج أن يصل عدد سكان العالم إلى (7) مليارات نسمة بحلول عام (2000)، بمعدّل نمو مضاعف، وإذا إستمرّ انخفاض معدّل الوفيات دون تقليص معدّل الخصوبة، فمن المتوقع أن يصل العدد إلى (14.4) مليار نسمة في عام (2030)، ومع ذلك لم يشهد سكان العالم زيادة كبيرة، إذ بلغ عددهم (6) مليارات في عام (2000) بدلاً من (7) مليارات كما توقّع النموذج، وساهمت الدول ذات الكثافة السكانية العالية مثل الصين والهند، في تباطؤ معدّل نمو سكانها من خلال تنفيذ سياسات تنظيم الأسرة، بالإضافة إلى ذلك أظهرت الدراسات التجريبية أنّ النمو الإقتصادي وزيادة الدّخل تؤديان إلى انخفاض معدّل الخصوبة.

1- تقرير نادي روما ، مرجع سابق ،ص12

2- واثق علي الموسوي، مصدر سابق،ص242-243.

4-التلوث: يفترض النموذج أنّ مستوى التلوث في العالم يتزايد بشكلٍ مستمرٍ نتيجةً للنمو في الأنشطة الزراعية والصناعية، وهذا التدهور البيئي يؤثر سلباً على جودة الحياة البشرية ووجودها، بالإضافة إلى تأثيره على النباتات والحيوانات، ولا شك أنّ تلوث البيئة يمثل مشكلة خطيرة، إلا أنّ الدول المتقدمة والنامية تسعى جاهدة لتقليل مستويات التلوث من خلال اعتماد تقنيات أنظف، لذا لا داعي للتشاؤم بشأن أنّ التلوث سيؤدي إلى نهاية العالم، ومع ذلك يمكن تقليل التلوث من خلال إتخاذ قرارات حكيمة بشأن السياسات الإقتصادية والبيئية والإستثمارات البيئية، وهذا الأمر يتطلب تحقيق نمو إقتصادي مستدام، وليس مجرد نمو إقتصادي صفري كما يشير النموذج .

5-نظام الأسعار(1): يتجاهل نموذج (LTG) نظام الأسعار وديناميكيات السوق، إذ يتنبأ بأنّ النمو الإقتصادي غير المحدود سيؤدي إلى إستنزاف الموارد غير المتجددة، ومع ذلك لا يتفق الخبراء الإقتصاديون المتفائلون مع هذا الرأي، فوفقاً لهم مع زيادة ندرة الموارد سترتفع أسعارها مما سيؤثر على الموارد غير المتجددة بطرق أربع مختلفة وهي:

- مع إرتفاع الأسعار يمكن تقليل الإستهلاك المباشر لهذه الموارد.

- سيقترن استخدام الموارد ذات التكلفة العالية في الإنتاج من خلال إستبدالها بتقنيات أقلّ إستهلاكاً.

- ستشجّع الأسعار المرتفعة للموارد غير المتجددة على البحث عن مصادر جديدة مثل الطاقة النووية لتوليد الطاقة.

- سيوفّر إرتفاع الأسعار حوافز لتطوير بدائل لهذه الموارد من خلال تكنولوجيات جديدة مثل الغاز الحيوي، وبذلك يبدو أنّ كفاءة آلية السوق تعدّ أحد الأسباب التي أدت إلى فشل معظم التوقعات القائمة بشأن إستنفاد الموارد غير المتجددة.

6- النمو الإقتصادي الصفري(2).يشير تقرير LTG إلى معدل نمو اقتصادي صفري من أجل وقف الارتفاع في مستوى التلوث . يشير المنتقدون إلى أنه إذا كان معدل النمو الإيجابي سيؤدي إلى الهلاك ، فإن معدل النمو الصفري سوف يفعل نفس الشيء ولكن على جدول زمني أصغر. وبدلاً من ذلك ، يجادلون بأن النمو الاقتصادي ، وخاصة في البلدان النامية ، سيوفر المزيد من الموارد التي يمكن استخدامها للحد من التلوث عن طريق توفير المياه الصالحة للشرب ، ومرافق الصرف الصحي ، وتوفير مرافق سكنية أفضل والحد من الازدحام في المناطق الحضرية. ، فإن النمو الاقتصادي هو الأمل الوحيد للبلدان النامية في إخراج الناس من دائرة الفقر المفرغة ورفع مستوى معيشتهم. وهكذا فإن فكرة معدل الصفر للنمو الاقتصادي هي فكرة خيالية.استنزاف الموارد غير

1- رحمن علي المكصوسي، وآخرون ، استراتيجيات التنمية البشرية والرؤية المستقبلية له في العراق.

مجلة كلية بغداد للعلوم الإقتصادية، العدد الخاص بالمؤتمر العلمي المشترك، 2014، ص 24.

2- احمد جاسم محمد، مستقبل الإقتصاد العراقي والبديل المقترح لتحقيق التنمية ، مجله البحوث الإقتصادية

والمالية، العدد جامعه البصرة،العراق، 2014، ص 139 .

المتجددة وتدهور البيئة والانفجار السكاني. يدعو التقرير صانعي السياسات والمنظمات غير الحكومية والشعب بشكل عام إلى حماية البيئة ، وتوفير الموارد غير المتجددة والسيطرة على السكان. هناك وصفاً أخرى مهمة في السياسة العامة لنموذج LTG هي أن الحكومات يجب أن تعتمد طواعية سياسة النمو الصفري مثل هذه السياسة تتطلب إعادة توزيع الدخل والثروة في العالم. فبالنسبة إلى النمو الاقتصادي الصفري ، فإن إعادة توزيع الدخل والثروة داخل البلدان وفيما بينها ستكون على نطاق واسع للغاية. يمكن أن يكون ممكناً فقط بالقوة التي من شأنها أن تؤدي إلى اضطرابات بين الأغنياء والفقراء. وإن فشل النموذج في تفسير كيف يمكن أن تتأثر إعادة توزيع الدخل والثروة مع معدل نمو صفري(1).

مما سبق نجد ان هذه النموذج اعتبر العالم في هذا النموذج، كتلة واحدة متجانسة محدودة بحدود طبيعية ثابتة. وقد انتهى فورستر وميدوز إلى أن " النمو الأسي " في بعض الأنساق الفرعية موضع الاعتبار يصطدم بحدود طبيعية "ثابتة" مما ينتج عنه انهيار النسق العالمي في أقل من مائة عام. ويبدأ الانهيار بانخفاض تدريجي في قيمة متغير يعبر عن "نوعية الحياة".

2- نموذج ميزاروفيتش وبستل(2)قامت مجموعة ميزاروفيتش وبستل بمحاولة تحقيق نفس الأهداف التي حددها فورستر وميدوز، ولكن بأسلوب منهجي أفضل، إستند هذا النموذج إلى تقسيم العالم إلى عشرة مناطق متصلة بتدفقات التجارة العالمية، مع دراسة تفصيلية لمختلف الجوانب الاقتصادية والبيئية والتكنولوجية والسكانية والجغرافية. وتم تطوير نماذج لتحليل الوضع العالمي للطاقة والغذاء، مع تضمين أنساق فرعية لكل منطقة تتصل بالمناطق الأخرى من خلال علاقات التجارة العالمية، وبالإضافة إلى ذلك قدم نموذج ميزاروفيتش وبستل صيغة عالمية تفاعلية جديدة بين الإنسان والحاسوب، تسهل إستخدامها في تحليل السياسات، كما ركز هذا النموذج بشكل كبير على أزمة الطاقة على الصعيد العالمي، مع إعتبار قطاع الطاقة عنصراً أساسياً في صياغة السياسات، إذ يرون أعضاء مجموعة ميزاروفيتش أن لديهم دوراً حضارياً في تثقيف العالم الثالث حول مستقبله وتحديد ملامحه، وتم تطبيق نموذج ميزاروفيتش في منظمة اليونيدو في الأمم المتحدة، إذ توقع زيادة أسعار النفط بنسبة (3٪) سنوياً، مع إقتراح حلول لمواجهة نقص الموارد وتحقيق التوازن في الإنتاج(3).

1-نبيل جعفر عبد الرضا ، في مواجهة التخلف ، ط 1 ، شركة الغدير للطباعة والنشر ، العراق - البصرة 2013، ص64.

2 -محمد صالح تركي القرشي، علم اقتصاد التنمية، ط 1، دار الثراء للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 50-52.

3 -اسماعيل محمد بن قانة ، اقتصاد التنمية (نماذج، نظريات ، استراتيجيات)، ط 1 ، دار اسامة للنشر والتوزيع ، الاردن ، عمان، 2012، ص 163-164.

3:- نموذج أوريليو بيتشي (Aurelio Peccei) نموذج أمريكا اللاتينية:

قامت مؤسسة أوريليو بيتشي في الأرجنتين ببناء هذا النموذج، الذي يتميز عن النماذج التي سبقته، إذ يبني موقفاً عقائدياً يدافع عن قضايا الدول النامية وينتقد الأحوال المتردية في العالم، ويرجعها إلى أنماط جائرة واستغلالية للتنظيم السياسي والاجتماعي على مستوى العالم وداخل الكثير من بلدانه، ويروج فريق العمل الذي قام ببناء النموذج لمجتمع جديد إشتراكي النزعة، مجتمع يقوم على المشاركة الجماهيرية ولا تكون فيه الملكية الخاصة لوسائل الإنتاج وسيلة للتمييز والسيطرة، مجتمع لا يكون فيه الإستهلاك هدفاً في حد ذاته، ويجري فيه تصميم الإنتاج لإشباع الحاجات الأساسية التي تُحدّد مجتمعياً. ويقسم هذا النموذج العالم إلى أربع مناطق، واحدة للبلاد المتقدمة وثلاث لبلدان العالم الثالث (أفريقية، آسيا، أمريكا اللاتينية)، ويتكوّن من ثلاثة أنساق فرعية أساسية، السكّان والغذاء، ونسق ضخم للإقتصاد وتخصيص الموارد، ويعرض أهميّة التنمية في إطار إقليمي للإعتماد الجماعي على النفس المناطق العالم الثالث، ويؤكد إمكانية تحقيق ذلك لدولة أو مجموعة دول من العالم الثالث، مستخدمة كمنهج لذلك تكامل مواردها المحلية(1)، وقد استطاع هذا النموذج خلافاً للنماذج السابقة، أن يقدم نصيحة صادقة للدول النامية، بتحديد أسباب التخلف والأحوال المتردية التي تعود لأنماط الجائرة والنوع الجديد من (الإستعمار الإقتصادي)، الذي يقوم بإستغلال شعوب البلدان النامية، كما يتضمّن النموذج على وجه الخصوص ربطاً متقدماً بين المتغيّرات السكّانية والظروف الاجتماعية الإقتصادية، بحيث يتحدّد حجم السكان تماماً داخل النموذج من الظروف الإبتدائية المفترضة ومن تطوّر(2).

4:- نموذج ليونتييف للإقتصاد العالمي:

تركّزت الدراسات في هذا المجال على تفاوت مستوى الرفاهية بين مناطق العالم المتقدمة والمتخلفة، وذلك من خلال قياس الدّخل النقدي للفرد، والراتب الغذائي اليومي، ومكافحة التلوّث، والطاقة والمواد الخام، يستند هذا النموذج إلى إستراتيجية التنمية العالمية التي إعتمدها الأمم المتّحدة في عام (1970) لعقد التنمية الثاني، ويقسم العالم في هذا النموذج إلى خمسة عشر منطقة، ولكلّ منطقة جدول يحتوي على ثمانية وأربعين قطاعاً، ويربط كلّ منطقةً ببقية مناطق العالم من خلال التجارة الدولية في أكثر من أربعين فئة من السلع والخدمات والتدفّقات الرأسمالية(3).

1 - عبد الباسط وفا، النظريات الحديثة في مجال النمو الإقتصادي - نظريات النمو الذاتي دراسة تحليلية نقدية، كلية الحقوق - جامعة حلوان، دار، النهضة العربية، 2000 ص 5.

2 - إدوارد شابيرو، "تحليل الإقتصاد الكلي"، ط5، هارت كورت جوفانوفيتش، نيويورك، 198، ص 429.

3-M.L.Jhingan, "The Economic of Development and planning "-Vrinda Publication(p) Ltd, 32nd, Revised and En larged Edition, 1999, P, 123-134.

5- نموذج ساروم (Sarum) :

تمّ بناء هذا النموذج في إدارة البيئة بالمملكة المتحدة بهدف تصحيح الأخطاء والعيوب التي رافقت النماذج العالمية الأخرى، إذ وضع بناء النموذج هدفاً هو بناء نموذج محاكاة يستند إلى أساس نظري متسق ويستخدم علاقات مقبولة عالمياً لدراسة مستقبل الموارد العالمية، إذ يُولي هذا النموذج اهتماماً خاصاً لتأثير نضوب الموارد الطبيعية والتغيرات التكنولوجية على التوازن الإقتصادي والرفاهية في العالم، في حين يقسم هذا النموذج العالم إلى ثلاث شرائح عالمية تختلف في نصيب الفرد من الدخل، إذ تشمل الشريحة الأولى الولايات المتحدة الأمريكية، والشريحة الثانية الدول المصنّعة، والشريحة الثالثة تتكوّن من الدول النامية والصين، وتمّ تقديم النماذج العالمية كأنماط شاملة للعالم وظواهره الإقتصادية والإجتماعية لفهم تحديات التنمية في العالم واستكشاف مستقبله وتشابكاته المختلفة، ومن هنا جاءت الخاصية الأساسية لهذا النشاط الإبتعاد عن المعالجات الجزئية (1).

ثالثاً: التنمية الرائدة:

ينظر للتنمية بأنها ليست مجرد تحسين القدرات البشرية من خلال التعليم والصحة والتغذية وغيرها، بل تتجاوز ذلك لتشمل إستفادة الأفراد من هذه القدرات والتحسينات، سواء في مجالات العمل أو في قضاء أوقات الفراغ، فالإنسان ليس مجرد أداة أو عنصر إنتاج، بل هو الهدف الأساسي للتنمية، ممّا يعني أنّ الهدف النهائي للتنمية هو تحقيق رفاهية الأفراد في نهاية المطاف(2)، وتمّ تقديم مفهوم التنمية الرائدة في أوائل تسعينيات القرن الماضي من قبل البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة (UNDP)، وقد إتفق معظم علماء الإنسانيات والمفكرون على أنّها تمثّل بداية للخروج من الأزمات المعاصرة، وتهينة الطريق لمسيرة معرفية حضارية تتسم بتغيّرات في المفاهيم، وتقليص الفجوة بين العلم والتطبيق، كما تبرز مواقف جديدة من البيئة والتنمية، إذ تتناغم تلك العلوم مع تطوّر معرفتنا بالحياة والطبيعة والبيئة، مع التركيز على النظر في عدم اليقين واستخدامه النماذج المنطقية الكمية في البلدان والأقاليم، يجب أن تصبح الموارد البشرية والإبداع والعقل والتنظيم المجتمعي هي المحدّات الحقيقية للتنمية والإنتاج، بدلاً من التركيز المفرط على النمو الإقتصادي الذي حال

1 - حربي محمد موسى عريقات ،مبادئ الاقتصاد - التحليل الكلي ، ط1، دار وائل للنشر، جامعة الإسراء الأردن، 2006، ص 267-280.

2- Martin hemmert., The Korean Innovation System: From Industrial Catch-Up to Technological Leadership, from book Innovation and technology in Korea: Challenges of a newly advanced economy. January, 2007, p. 11-32.

دون توزيع ثمار هذا النمو بشكلٍ عادلٍ على الفئات الاجتماعية المختلفة(1)، ومن أبرز التجارب في التنمية الرائدة هي

1-:- تجربة كوريا الجنوبية في التنمية الرائدة

أهم ما يميّز هذه الخطط التنموية هو إرتباطها بتنمية المشاريع الصغيرة والمتوسطة، إذ قامت:

أ. إنشاء بنك متخصص للصناعات الصغيرة والمتوسطة في (1) أغسطس (1961)، يهدف إلى دعم الأنشطة الاقتصادية للمشاريع الصغيرة والمتوسطة.

ب. قامت الحكومة عام (1975) بسنّ قانون تشجيع التعاقد من الباطن مع المشاريع الصغيرة والمتوسطة.

ت. إنشاء هيئة تشجيع الصناعات الصغيرة والمتوسطة في عام (1978)، وهي منظمة شبه حكومية، تقوم بتشجيع ودعم المشاريع الصغيرة والمتوسطة من خلال توفير برامج متنوعة مثل المساعدة المالية... الخ، كما تقوم الهيئة بمساعدة الحكومة في وضع السياسات الاقتصادية المرتبطة بتنمية المشاريع الصغيرة والمتوسطة، وكذلك سنّ قانون تشجيع شراء منتجات المشاريع الصغيرة والمتوسطة عام (1981)، من أجل تأمين التشغيل الدائم لهذه المشاريع وهذا من خلال الشراء الحكومي لمنتجات المشاريع الصناعية الصغيرة والمتوسطة برنامج الدعم المخصص للمشاريع الصغيرة والمتوسطة عام (1983)، والذي يتمّ بموجبه إختيار (1000) من المشاريع الواعدة كلّ عام، والتي لديها امكانيات عالية للنمو والتطوير، وتقدّم لها مختلف الحوافز والتسهيلات وتحاط بمزيد من:

- برنامج تشجيع التصدير، إذ وضعت الحكومة السياسات واتخذت الإجراءات من أجل تشجيع صادرات هذه المشاريع، وكذلك شركات التصدير.

- تمويل المشاريع الصغيرة والمتوسطة لتطوير تكنولوجيا جديدة(2).

كما تعد تجربة كوريا الجنوبية من أنجح التجارب في تحقيق تنمية اقتصادية، وليس الهدف من عرض التجربة الكورية هو تكرارها في البلدان النامية، لأنّ هذا ضرب من المستحيل، لأنّه ومن البديهي أنّ طبيعة الدول مختلفة بالإضافة لإختلاف مراحل التنمية في هذه الدول النامية، لكن يجب

1- Adriano B uzo, , The making of Modern Korea, Asia Transformation's,2008,p140.

2 - محمود عبد الفضيل، العرب والتجربة الاسيويه : الدروس المستفادة، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، 2006، ص51.

الوقوف على أهمّ النقاط التي أدت إلى نجاح التجربة الكورية والتي تعتبر نقطة الإنطلاق لأيّ تجربة تنموية، ومن بين أهمّ هذه النقاط(1):

-ساهمت الحكومة بصورة رئيسة في تحقيق التنمية الإقتصادية في كوريا الجنوبية، وهذا نتيجة الخطط التنموية المتبعة من قبلها والإصلاحات المنتهجة، وحرصها الشديد على النهوض بالإقتصاد الكوري الجنوبي - العامل الأساسي الذي ساهم في نجاح التجربة الكورية هو الشعب، الذي كان يسعى إلى تحقيق المصلحة العامّة بدلاً من المصلحة الخاصّة، وكان لديه إرادة قوية في تحقيق التنمية الإقتصادية، وعندما توعّي الشعب بأهمّية الإستراتيجيات والخطط التنموية التي إتبعها الحكومات الكورية، ساعد ذلك بشكلٍ كبير في جعل كوريا الجنوبية دولة متقدّمة.

1.تمّ تنفيذ التجربة الإقتصادية في كوريا الجنوبية عن طريق زيادة حجم الصادرات وتقليل الواردات، وهذه النقطة كانت ذات أهمّية بالغة، فبينما تعتمد الدول النامية بشكلٍ كبير على الواردات، كانت كوريا الجنوبية تولّي إهتماماً كبيراً لزيادة حجم الصادرات.

2.نجحت التجربة التنموية في كوريا الجنوبية بفضل تحسين قطاعي التعليم والصحة، بالإضافة إلى الإهتمام بالجوانب الإقتصادية والإجتماعية، وكان لديها إهتمام كبير بتطوير الموارد البشرية، إذ كانت نسبة الأمّية منخفضة جداً ونسبة الإلتحاق بالجامعات مرتفعة(2).

3- تمّ التركيز على البحث والتطوير واعتماد التكنولوجيا الحديثة، ممّا ساهم في خلق ميزة تنافسية للمؤسّسات الكورية، كما تمّ التركيز على تحقيق الإكتفاء الذاتي واستغلال الموارد المتاحة بشكلٍ أمثل .

4- شجّعت الحكومة على نمو المؤسّسات الصغيرة والمتوسّطة، التي أصبحت اليوم عصب حيوي في إقتصاد الدول المتقدّمة.

5- قدّمت كوريا الجنوبية حوافز لجذب الإستثمار الأجنبي المباشر، وتمت التجربة الكورية على الإنتاج والتنويع، وهذا ما ينقص العديد من الدول النامية التي تعتمد بشكلٍ كبير على الإستهلاك بدلاً من الإنتاج.

1-عبد الكريم كامل أبو هات, النظم الاقتصادية دار الكتب للنشر, بغداد, 2002, ص 51.

2 -رمزي زكي المحنّة", الأسيوية قصة صعود وهبوط دول المعجزات الأسيوية، دار المدى للثقافة والنشر، دمشق، 2000، ص259.

2- التجربة الألمانية في التنمية الرائدة:

ركّز الألمان جهودهم على مواجهة التحدّيات الرئيسة في مختلف المجالات، واتخذت ألمانيا قرارات جريئة تشمل الجغرافيا والتاريخ والمؤسسات والسياسة والاقتصاد، بدأت بحلّ مشكلة النقل من خلال بناء القطار في عام (1853)، واكتمل بناء شبكة السكك الحديدية في عام (1870) لربط المراكز الصناعية في ألمانيا، كما تمّ توسيع وتحسين شبكة النقل البري والمائي بعد التخلّص من تأثير الكنيسة في عام (1803)، وانتهاء الحروب النابليونية في عام (1815)، تمّ تجاوز العوامل التاريخية، وفي عام (1871)، تأسست الدولة الألمانية كنقطة تحوّل في المشهد السياسي الألماني، ولم يتمّ القضاء على النّظام الإقطاعي في ألمانيا إلا في منتصف القرن التاسع عشر، إذ ظهرت طبقة طموحة من الشعب تسعى لتحقيق الأرباح والإزدهار في مجاليّ الصناعة والتجارة⁽¹⁾.

إذ يكمن في النّمودج الألماني الذي يعتبر متميّزاً ومختلفاً عن النّمادج الأخرى التي تسبقها حضارياً، وعند التحليل العميق لهذا النّمودج، نجد أنّ سبب ثبات الإقتصاد الألماني يعود إلى عدّة عوامل، منها⁽²⁾:

- أ. إرتباط العلم بالعمل: إذ يعتبر النّظام التعليمي الألماني واحداً من أفضل الأنظمة التي تجمع بين التكوين النظري والتطبيقي، ويهدف بشكل أساسي إلى خدمة الصناعة وتحقيق التفوق الألماني في مختلف المجالات.
- ب. القدرة الإبداعية: تمارس القدرة الإبداعية في التقنية الألمانية دوراً حاسماً في إستقرار سوق الصادرات نحو الدول الأخرى، إذ تساعد بنية الدولة الألمانية على تحفيز أي تطوّر وخلق إبتكارات تقنية جديدة.

1- عبد الجليل أميم وآخرون التجربة النهضوية الألمانية :كيف تغلبت ألمانيا على معوقات النهضة"، ط1

،مركزنماء للبحوث والدراسات ، بيروت ،لبنان ، 2013، ص 67 – 72.

2- محمد صادق اسماعيل : التجربة الألمانية ، دراسة في عوامل النجاح السياسي والإقتصادي، 2014، ص15-16.

المطلب الخامس: مصادر تمويل التنمية:

أولاً: مصادر التمويل الداخلية : يمكن تحليل مصادر تمويل التنمية من منظورين-(1):

1-الجانب الواقعي، والذي يشير إلى الموارد الفعلية المتمثلة في سلع الإستهلاك و سلع الإستثمار.

2-الجانب النقدي، الذي يتعلّق بالموارد المالية التي تُستخدم لتوفير الموارد الحقيقية اللازمة للتنمية. وتتضمّن مصادر التمويل الداخلية عدّة أنواع وأهمّها:

1. **الإدخارات:** ينبغي أن تستند السياسة الرشيدة للإدخار إلى مفهوم الفائض الاقتصادي، وأهميّة توجيه هذا الفائض نحو التنمية، ومن الضروري توزيع الفائض الإقتصادي بين الإستهلاك والإستثمار، إذ يعتمد عرض السلع والخدمات على كمّية الموارد المخصّصة للإستثمار، وهذا يتطلّب تقليل الإستهلاك الحالي لزيادة الإستثمارات، ممّا يساهم في تسريع معدّلات التّمو في الإنتاج، ومع ذلك فإنّ مستوى الإستهلاك في الدول الأقل نمواً منخفض بالفعل، ممّا يظهر أهميّة زيادة الميل الحديّ للإدخار (MPS)، ففي هذا السياق يشير بعض الإقتصاديّين إلى وجود فائض من العمل في البلدان ذات التّمو المنخفض، ويعتبرون ذلك بمثابة بطالة مقنعة (نوركس)، ويعتبرون هذا الفائض من العمل بمثابة إدخار كامن، واستخدامه لا يتطلّب تقليص الإستهلاك الحالي(2).

2. **الضرائب:** هي وسيلة يتمّ من خلالها إقتطاع جزء من دخل الأفراد والشركات إلى الحكومة، وتستخدم الحكومة هذه الضرائب للإنفاق الحالي والإستثمار، ويساهم الإنفاق في تحقيق التنمية وزيادة نمو الناتج وتراكم رأس المال، إذ يجب أن تهدف السياسة الضريبية الناجحة إلى عدّة أمور، بما في ذلك تعبئة الفائض الإقتصادي وتوجيهه لأغراض التنمية، وتقليل الإستهلاك غير الضروري، وجعل الهيكل الضريبي مرناً للتغيرات الإقتصادية، وتغيير نمط الإستثمار وتقليل الفوارق في مستويات الدّخل والإستهلاك(3).

3. **التمويل المصرفي:** و يشير إلى التمويل الذي يتمّ عبر القطاع المصرفي داخل الدولة، وتُعتبر البنوك من أبرز المؤسسات المالية التي تلبيّ الإحتياجات المالية لقطاع الأعمال،

1. نزار سعد الدين العيسي ، ابراهيم سليمان قطف ، الاقتصاد الكلي مبادئ وتطبيقات ، ط1، دار الحامد

للتنشر والتوزيع، عمان، الأردن ، 2006، ص44.

2. جمعون نوال: "دور التمويل المصرفي في التنمية الإقتصادية، كلية العلوم الإقتصادية، الجزائر، ، 2005 ، ص42.

3. داودي الطيب ، الإستراتيجية الذاتية لتمويل التنمية الإقتصادية، ط1، دار الفجر للنشر والتوزيع، ، 2008، ص 57.

اذ تقوم هذه البنوك بإجراء عمليات الإقراض، سواء من خلال خصم الأوراق التجارية، أو فتح الإعتمادات المستندية، أو السحب على المكشوف، بالإضافة إلى ذلك تساهم البنوك في تمويل عمليات الإستيراد والتصدير، ممّا يساعد في تلبية إحتياجات الدولة من السلع والمواد الخام الأساسية، وكذلك السلع الرأسمالية الضرورية للعمليات الإنتاجية، علاوة على ذلك تستثمر البنوك في الأسهم والسندات الخاصة بالشركات، ممّا يعزّز من نمو الشركات وتوسيع أنشطتها، ويساهم في إنشاء مشاريع وأعمال تجارية جديدة، وبالتالي تمارس البنوك دوراً أساسياً في عملية التنمية الإقتصادية⁽¹⁾.

4-التمويل من خلال التضخم: تلجأ السلطات العامّة إلى هذا الأسلوب عندما تحتاج إلى تمويل إضافي، خاصّة في حال عدم كفاية المصادر التقليدية مثل الضرائب لتغطية النفقات العامّة، ويعتمد هذا الأسلوب على إصدار نقود ورقية جديدة، ويُعرف التمويل التضخمي بأنّه، وسيلة لتحويل الموارد من الإستهلاك الحالي إلى التكوين الرأسمالي، من خلال خلق نقود أو إئتمان لسدّ الفجوة التي تظهر في تمويل خطة التنمية الإقتصادية وفي الموازنة الرأسمالية للحكومة⁽²⁾.

5-القروض الداخلية: تلجأ الحكومات إلى الإقتراض الداخلي والمعروف بالتمويل بالعجز، لتغطية النفقات العامّة التي لا تستطيع المصادر التقليدية للإيرادات مثل الضرائب تليبيتها، وهذا النوع من التمويل لا يؤثّر على الثروة القومية سواء بالزيادة أو النقصان، كما أنّ سداد أقساط هذه القروض يساهم في إعادة توزيع جزء من الثروة القومية لصالح الأفراد، علاوة على ذلك فإنّ الإقتراض الداخلي، سواء من خلال أذون الخزانة أو السندات الحكومية، لا يؤثّر على سعر الصرف أو ميزان المدفوعات، على عكس الإقتراض الخارجي، ويتميّز هذا المصدر بعدم وجود أي تدخّل من دول أجنبية أو مؤسسات دولية في الشؤون الداخلية للبلاد⁽³⁾.

1- علي لطفي، اقتصاديات المالية العامة ، مكتبة جامعة عين شمس، القاهرة، 2003، ص110-111.
2- ميساء وليد احمد عبادي ، القروض الاجنبية ودورها في التنمية الإقتصادية المحلية في فلسطين، كلية الدراسات ، جامعه النجاح الوطنية، فلسطين، 2001، ص9.
3- -وليد عبد مولاة ، دور القطاع التمويلي في التنمية، مجلة جسر التنمية، المعهد العربي للتخطيط، العدد 25، الكويت، 2009، ص3.

ثانياً: مصادر التمويل الخارجية:بعد الإعتماد على المصادر الداخلية للدول أساساً في تمويل التنمية الاقتصادية، إذ تمارس هذه المصادر دوراً مهماً في ترشيد الإستهلاك وتكوين فائض رأسمالي، مما يقلل من الحاجة إلى الإعتماد على الخارج⁽¹⁾.

1. الإقتراض الخارجي: هي أداة تمويلية أساسية للحصول على الموارد المالية اللازمة للتنمية الاقتصادية، وتعتبر مكملة للأموال المحلية. تُمنح هذه القروض عادة من قبل حكومات، مؤسسات دولية، أو منظمات مالية دولية وفق شروط متفق عليها بين الطرفين، وتشمل الإلتزام بسداد أصل الدين والفوائد في المواعيد المحددة.وتشمل نواع القروض الخارجية⁽²⁾:

- **القروض العامة:**تمنحها الحكومات أو الهيئات الدولية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي.

• قد تكون نقدية، أو في شكل معدات، أو خبرات فنية.

• غالباً ما تكون طويلة ومتوسطة الأجل لتسهيل تمويل المشاريع التنموية.

• شروطها أحياناً تقيد حرية الدولة المقترضة، مثل اشتراط شراء المعدات من الدولة المقرضة.

-- **القروض الخاصة:**تقدمها الأفراد، البنوك التجارية الأجنبية، أو المؤسسات الخاصة. تشمل اكتتاب السندات والأسهم، أو تسهيلات الموردين لتوريد السلع والخدمات. عادة ما تكون متوسطة

2 المنح والمعونات الأجنبية-⁽³⁾هي موارد مالية أو عينية تقدمها دولة أو منظمة دولية لدولة نامية لدعم خططها التنموية، وغالباً ما تكون هبات غير مستردة أو قروضاً ميسرة بشروط أفضل من القروض العادية، مثل انخفاض سعر الفائدة، وفترات سماح طويلة، وأجال سداد ممتدة. من أنواعها معونات نقدية: تمنح نقدًا لدعم الموازنات أو المشاريع الاستثمارية.

• معونات عينية: تشمل السلع الغذائية والمواد الاستثمارية، وتلجأ إليها الدول النامية لتغطية النقص في الغذاء أو المعدات.

• القروض الميسرة: مزيج بين الهبة والقرض، بشروط أخف من القروض التجارية

1- ابراهيم العيسوي ، اللغات وأخواتها ، النّظام الجديد للتجارة العالمية ومستقبل التنمية العربية، بيروت ،

مركز دراسات الوحدة العربية ، 1995 ، ص 15.

2- عبد الغفار حنفي ، أساسيات التمويل والإدارة المالية، ط2،دار الجامعة الجديد لنشر ،مصر، 2002 ص 118.

3- محمد سحنون ، "أهمية التجارة الخارجية في دعم التنمية الإقتصادية" جامعة قسنطينة، المجلد 1، العدد 2، 2011، الجزائر، ص 11.

- مصادر المعونات(1)

• المعونات الثنائية: تقدمها دولة مانحة مباشرة إلى دولة مستفيدة، وغالبًا ما تكون مرتبطة باعتبارات سياسية، مثل مشروع مارشال الذي قدمته الولايات المتحدة لدول أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية لوقف انتشار الشيوعية.

• المعونات المتعددة الأطراف: تمنحها هيئات دولية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، وتهدف لدعم التنمية والإصلاح الاقتصادي.

3- الاستثمار الاجنبي(2):-كانت العديد من الدول، خصوصًا النامية، تنظر إلى الاستثمارات الأجنبية كتهديد لسيادتها واستغلال ثرواتها، مما دفعها سابقًا إلى تجاهل دورها في التنمية الاقتصادية. لكن مع مرور الوقت، أدركت هذه الدول أهمية هذه الاستثمارات لما توفره من زيادة في التراكم الرأسمالي، ورفع كفاءة رأس المال البشري، وتعزيز القدرات الإدارية والتنظيمية، إلى جانب نقل التكنولوجيا الحديثة. يقسم الاستثمار الأجنبي إلى نوعين رئيسيين(3)

أ. الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI): هو استثمار يمتلك فيه الأجانب مشروعًا أو جزءًا منه، بما يمنحهم حق الإدارة والإشراف. يستهدف هذا النوع توسيع الأنشطة الإنتاجية في الخارج، ويتميز بإمكانية التوسع عبر إعادة استثمار الأرباح، كما يسمح بمشاركة رأس المال المحلي والعمالة الوطنية. لا يشكل عبئًا على ميزان المدفوعات، لأنه لا يتطلب سداد فوائد أو أقساط خارجية مثل القروض.

ب. الاستثمار الأجنبي غير المباشر: يتمثل في شراء الأسهم والسندات أو تقديم القروض من قبل الحكومات أو القطاع الخاص دون حق الإدارة. ورغم أن بعض الدول ترحب به، إلا أنها تفرض قيودًا لحماية الشركات المحلية من سيطرة الأجانب. يعد هذا النوع أموالًا غير مستقرة، إذ يمكن سحبها سريعًا، مما يجعله عرضة للتقلبات الاقتصادية ويساهم أحيانًا في الأزمات المالية(4).

1- حسين عمر، العون الأجنبي والتنمية، ط1، دار الكتاب العربية، القاهرة، 2001، ص53.

2- جمال الدين العويسات، العلاقات الاقتصادية الدولية والتنمية، ط1، دار هوم، الجزائر، 2006، ص585.

3- هيل عجمي جميل، التمويل الدولي والعلاقات النقدية الدولية، ط1، دار وائل للنشر، الأردن، 2014، ص424.

4- سعدي يحيى، الاستثمار الأجنبي المباشر، ط1، اثناء للنشر والتوزيع الأردنية ومكتبة الجامعة في الشارقة، 15، الجزائر، 2015، ص199.

المبحث الثاني : الاطار النظري والمفاهيمي لقطاع النقل

المطلب الاول: مفهوم النقل واهميته

أولاً: مفهوم قطاع النقل:

عرّف الإقتصاديون النقل على أنه نشاط إقتصادي يتعلّق بحركة الأفراد والسلع من مكان إلى آخر، متجاوزاً المسافات والأبعاد الزمنية، يهدف النقل إلى خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها، ويشمل مجموعة من الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والإقتصادية التي تساهم في نقل الإنسان ومنتجاته من موقع إلى آخر، كما يعد النقل جزءاً من الناتج القومي، إذ يخلق منفعة مكانية، إذ يتعين نقل السلع من مواقع إنتاجها إلى أماكن الطلب أو الاستهلاك، ويزداد تقدم النقل عندما يتم نقل السلع بأقل تكلفة وأسرع وقت ممكن⁽¹⁾، إذ يعد النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد التي يسعى دائماً لتنظيمها ضمن أولويات إهتماماته، بهدف تلبية حاجاته الشخصية والاجتماعية والإقتصادية، ويعود هذا المفهوم إلى فترة تاريخية قديمة إذ كان الإنسان يتنقل ويستقر نتيجة للحركة والسكون التي يعيشها، مع تطوّر الحضارة وتعقيداتها غيرت حياة الإنسان وتعددت وجهات نظره حول مفهوم النقل، فهناك من يرونه على انه خدمة وسطية، وهناك من يعده خدمة إنتاجية وهناك من يراه نشاطاً اجتماعياً⁽²⁾، إذ يمكن تعريف النقل على أنه النشاط الإقتصادي الذي يتضمن حركة الأفراد أو السلع من مكان إلى آخر بغرض خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها، كما يمكن تعريفه على أنه مجموعة من الطرق والوسائل التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان إلى آخر، وقد وصفه الخبير السابق في شؤون النقل بأنه خدمة تهدف إلى نقل البضائع بين مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة بالسكان أو مراكز الاستهلاك، ويمكن تعريفه أيضاً على أنه شحن البضائع أو نقل الأشخاص⁽³⁾.

ويعد النقل خدمة تقدم منفعة للأفراد والمؤسسات وعلى الرغم من أنها غير ملموسة، إلا أنها تلبي إحتياجاتهم، وتتميز خدمة النقل بالندرة النسبية، إذ يتم تحديد ثمنها بناءً على العرض والطلب، وعادةً ما يكون المستفيد من خدمة النقل لا يمتلك وسيلة النقل بل يستفيد من الخدمة التي تقدمها، وتنتهي العلاقة

1- طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي، ط1، مؤسسة حورس الدولية، الاسكندرية، 2007، ص13.

2- سميرة ابراهيم أبوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2002، ص 6.

3- مصطفى يوسف كافي، اقتصاديات النقل السياحي، ط1، دار ومؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، 2015، ص15.

التعاقدية بين الناقل والمنقول بعد انتهاء خدمة النقل من مكان إلى آخر في وقت محدد وبأجر محدود بمسافة معينة.

أنه وبمسافة معينة أنه وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص

(1) يعرف أيضاً بأنه تحرك الأشخاص والسلع في إقليم معين⁽²⁾، ويعرّف الإقتصاديون النقل كوسيلة لتحسينه أو تطويره، إذ يشمل مجموعة من الطرق والأساليب التي تهدف إلى خلق المنافع وتجاوز القيود المكانية والزمانية.

يعد النقل أيضاً جزءاً من الناتج القومي، إذ يخلق منفعة مكانية إذ يجب نقل السلع من مكان إنتاجها إلى مكان الطلب عليها أو استهلاكها، ويتحقق التقدم في مجال النقل عندما يتم نقل السلع بأقل تكلفة وأقل وقت ممكن⁽³⁾.

والنقل هو تحويل مكان أو موقع أو شخص نحو موضع آخر باستخدام وسيلة معينة مثل الدراجة أو السيارة أو الحافلة أو الشاحنة أو القطار أو السفينة أو الطائرة، عبر مسافة طويلة عبر طرق وقنوات وأنابيب معينة، وتشمل الهياكل القاعدية للنقل الجسور والخطوط والمحطات والموانئ والمطارات. تعتمد إمكانيات النقل على قدرة وسيلة النقل والهياكل القاعدية، النقل ينتج منفعة زمنية ومكانية للأشخاص والبضائع بواسطة شخص طبيعي أو معنوي، يمكن أن يكون النقل نشاطاً اقتصادياً صناعياً أو خدماتياً، ويعد النقل خدمة تحقق منفعة زمنية ومكانية للمنقول دون تقديم منتج ملموس، يتم تحقيق المنفعة الزمنية والمكانية من خلال توليد طاقة تحميلية للسلع أو الركاب⁽⁴⁾.

تتبين أهمية النقل في المشاريع، إذ يعد النقل نشاطاً فرعياً يخدم النشاط الرئيس للمشروع، توجد منشآت متخصصة في النقل تعمل على نقل البضائع أو الركاب كنشاط رئيس، والنقل ليس نشاطاً اقتصادياً بل خدمياً، إذ يهدف إلى خدمة المجتمع بشكل أساسي، ويجب النظر في الجوانب الاقتصادية عند إقامة مشاريع

1- السيد عبد العاطي السيد، علم الاجتماع الحضري، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 2000 ، ص

299.

2- زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2000 ، ص 65.

3- طارق عبد الفتاح الشريعي، مصدر سابق، ص34.

4- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مطبعة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، 2001 ، ص 9.

النقل والعمل على رفع الكفاءة الإنتاجية وتحقيق أكبر عائد ممكن، ويجب تحقيق التنسيق بين سياسات الانتاج واحتياجات السوق لضمان عدم فقدان المنتج وتحقيق الإستفادة القصوى من الإنتاج⁽¹⁾.

ويتكوّن النقل من ثلاثة عناصر أساسية، وهي الناقل الذي يدير وينظم ويتابع عملية النقل بمقابل مادي، وينقل المواد وفقاً لأنواعها وأحجامها وأوزانها وخصائصها المحددة، ووسيلة النقل التي تتناسب وتتلائم مع خصائص المنقول، ويجب أن نشير إلى أنّ هناك إختلافاً بين نقل المواد كفرع من فروع الإنتاج المادي، ونقل المصنوعات داخل المصنع أثناء عملية صنعها، مثل نقلها من ورشة إلى أخرى، إذ يعد مثل هذا النشاط جزءاً من النشاط الصناعي.

وتعود أسباب النقل إلى حاجة الإنسان المستمرة للحركة، ليس فقط للحصول على الغذاء ولكن أيضاً لأنّ الحركة جزءاً أساسياً من تكوينه البيولوجي، وقد تطوّرت هذه الحركة لتصبح لها دوافع اقتصادية، إذ يرغب الإنسان في الحصول على الغذاء في جميع مراحل حياته، ومع التقدّم الحضاري أصبحت للحركة دوافع أخرى، حتى وإن كانت الدوافع الإقتصادية تهيمن على خلفية الحركة بسبب انتماء الفرد لمجموع بشرية تتحرك من أجل تحسين أو توسيع أرضها، ويمكن تلخيص عناصر النقل بما يأتي⁽²⁾:

- 1- الطريق: وهو المكان الذي تسير فيه وسيلة النقل سواء كان طريقاً طبيعياً او صناعياً من تأهيل الإنسان.
- 2- الوسيلة للنقل: وهي وحدة الحمول وتنقسم إلى أنواع أيضاً حسب الطريق ونوع النقل. من وسائل تحتاج إلى البر او وسائل في السماء أي الطائرات بأنواعها وحتى الصواريخ التي تذهب إلى القمر هي من وسائل النقل الجوية تحديداً وسفن وزوارق وهي وحدات نقل مائية.
- 3- نوع وحدة النقل: حيث تتكون وحدات النقل بشكل عام من وحدتين أما النقل العام او النقل الخاص، النقل العام يقدم لمجموعة من الأفراد وعادة ما يتم تمويله من الدولة او المؤسسات العامة، والنقل الخاص هو استخدام وسائل النقل الخاصة بالأفراد والشركات والمصانع

1- سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، الأسس ، المشكلات والحلول، ط5، دار المريخ، الرياض، 2005 ، ص 43-47.

2- خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الإقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 83 ، شباط، بغداد، 2009، ص 62.

4-القوة المشغلة لوسيلة النقل: وهي أيضاً من العناصر التي تتحدد حسب نوع وسيلة النقل المستخدمة، سواء كانت من الوسائل التي تحتاج إلى جهد عضلي او طاقة بأنواعها من نفطية وكهربائية وغازية وغيرها (1).

ثانياً: العوامل المؤثرة في النقل:

1. العوامل الطبيعية:

تمارس العوامل الطبيعية دوراً حاسماً في تحديد حركة النقل وإنشاء شبكة الطرق بأشكالها المختلفة. وتؤثر هذه العوامل في جميع أنواع النقل، سواء كانت برية ام بحرية ام جوية. وتتنوع الضوابط الطبيعية وتختلف في قوتها وتأثيرها على إختيار وسائل النقل المناسبة للإقليم، وتشمل هذه العوامل الموقع الجغرافي والتركيب الجيولوجي ومظاهر السطح والمناخ وخصائصه(2).

2. العوامل البشرية:

ترتبط كثافة السكان وتوزيعهم بشكل وثيق بالنشاط الإقتصادي ومن ثم يؤثر ذلك على حجم الطلب على النقل، كما يتأثر النقل بالتقدم التكنولوجي والحدود السياسية والتغيرات السياسية، ويعد قطاع النقل أحد القطاعات الرئيسية التي تساهم في تنمية الناتج الوطني وتوفير فرص العمل وتحسين إستغلال الموارد وتعزيز العلاقات الإقتصادية الدولية، وإنّ النقل يمارس دوراً حيوياً في تطوير الأقاليم وتعزيز الإقتصاد، ويعد قطاعاً حيوياً للإقتصاد الوطني والعالمي، ويجب أخذ أهمية النقل في الإعتبار عند دراسة هيكل تكاليف الإنتاج وتحديد مستوى إستغلال الموارد وتحسين البنية التحتية وتعزيز العلاقات الدولية(3).

ثالثاً:- اهمية النقل يعد النقل من الأنشطة الأساسية للإنسان عبر العصور، ويُلبي احتياجات مختلفة مثل البحث عن الطعام أو الانتقال بين الأماكن موازنة متعددة. وتزداد الحاجة إلى النقل مع تقدم الزمن، فهو العصب الحيوي للاقتصاد، ومن خلال النقل يتواصل المكان مع مختلف النقاط الاقتصادية ومناطق الإنتاج في المدينة أو الإقليم. يُعدُّ النقل جزءاً من التطور الحضاري، ويتطور

1- سعد الدين عشاوي ، تنظيم وادارة النقل ، الاسس والمشكلات والحلول ، ط5، دار المريخ للطباعة والنشر الرياض ، 2005 ، ص 153.

2- حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية، 1998 ، ص 19.

3- على عبد السلام المعزاوي، إقتصاديات النقل، ط1، دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع و الترجمة، 2006 ص 98.

مع تقدم الحضارة والأسواق وانتشارها. كما يُعدُّ النقل من العناصر الجوهرية في عملية التخطيط الحضري والعمراني للمدن والأقاليم. ومن المهم ملاحظة أن جميع أنشطة التخطيط، سواء كانت تخص استخدام الأرض أو الأنشطة الثقافية أو الاقتصادية من التسويق والإنتاج، تعتمد بصورة أو بأخرى على النقل. لذا، فإن النقل والمرور من القطاعات الأساسية للنمو والتنمية الاقتصادية(1).

وتتضح أهمية النقل من خلال التشابك الذي يحدثه في الهيكل الاقتصادي للدول، فالطلب على النقل الرئيسي يتحرك العناصر والمدخلات الانتاجية وكذلك بالنسبة للمنتج النهائي، وهذا يرتبط بمختلف الوحدات الانتاجية بصفة مباشرة وطردية سواء تعلق الأمر بحصولها على مستلزماتها الانتاجية أو تسويقها للمنتج النهائي، .

وبالتالي فإن نسبة الانفاق على النقل تكون جزءاً هاماً من تركيبة تكلفة المنتج النهائي يجب أخذها في الاعتبار في دراسة هيكل تكاليف الانتاج في المؤسسة (2).

ما على المستوى الكلي، فإن نمو قطاع النقل خلال النصف الثاني من القرن العشرين كان بمعدل 7% سنوياً، في حين تتراوح نسبة النمو الاقتصادي العالمي في باقي القطاعات ما بين 3-4%، ما يعني أن قطاع النقل قد احتل مكانة الريادة للقطاعات التي لها القدرة على استحداث وتحفيز النمو، موفرًا حصينة إيرادات أسهمت بنسبة 15% في توليد الناتج الوطني بصفة مباشرة ومناصب لـ 7-8% من اجمالي العمالة، كما استوعب نسبة 20% في المتوسط من اجمالي التدفقات الاستثمارية، واستهدف على نسبة تتراوح بين 15-20% من ميزانية الأسرة في البلدان المتقدمة مقابل أقل من 5% في الدول النامية والفقيرة، ما يعكس الأهمية المتزايدة لهذا القطاع(3).

رابعاً: أنواع النقل: توجد أربعة أنواع رئيسة لوسائل النقل التي تمثل مختلف أنماط النقل المستخدمة في الحياة الاقتصادية. إذ يُعدُّ النقل البري من أقدم أنواع النقل، وقد حظي بالإهتمام والإعتماد الواسع لتلبية حاجات نقل الأفراد والبضائع، يشمل النقل البري السريع والنقل البري البحري، بالنسبة للنقل المائي فإنه يُعدُّ من أقدم أنواع النقل أيضاً وقد تطوّر بشكل كبير بعد استخدام المحركات البخارية، وينقسم النقل المائي إلى النقل الداخلي والنقل الساحلي والنقل البحري، أما النقل الجوي فإنه يُعدُّ من الأنواع الأهم في الوقت الحاضر نظراً لسرعته وقدرته على توفير وقت النقل، وينقسم النقل الجوي

1- سعدي على غالب، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب للطباعة والنشر الموصل العراق، 1987، ص65-73.

2- فضل إبراهيم الاجواد، المداخل إلى جغرافية النقل، الدار العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2000، ص249.

3- صباح محمد محمود، المدخل إلى تخطيط النقل الحضري، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2002، ص70.

إلى النقل المحلي والنقل الدولي، أما النقل بالأنابيب فإنه يستخدم عادة لنقل المواد السائلة والصلبة عبر مضخات تقوم بضخ المواد بضغط من المصدر إلى الوجهة⁽¹⁾.

1. **النقل البري:** من الوسائل القديمة في النقل ولا زالت إلى وقتنا الحالي فقد بدأت من استخدام الانسان إلى الحيوانات للتنقل إلى اختراع العجلة السومرية وصولاً إلى ما نحن عليه الآن من نقل باستخدام السيارات والشاحنات وسكك الحديد، كما أن النقل البري هو وسيلة لتنقل المنتجات من السلع والخدمات والانسان من مكان إلى آخر باستخدام اليابسة كقاعدة لوسيلة النقل، وأن النقل البري إذا تم تقسيمه حسب ما يتم نقله فيقسم إلى نوعين⁽²⁾:

-**النوع الاول:**ينقل الإنسان ومنتجات الإنسان وبضائعه بكافة أنواعها مثل السيارات وسكك الحديد.

-**النوع الثاني:**النقل البري الذي ينقل الطاقة الغازية والسائلة ويستخدم الأنابيب والشاحنات. وللنقل البري مزايا وعيوب وأهمها:

أ-**النقل بالطرق البرية:**-ويتم بواسطة المركبات ويكوف النقل الاكثر مرونة , لقدرة على نقل

البضائع وتاملة مع باقي وسائل النقل الاخرى كالنقل المائي والنقل الجوي والسكك الحديدية الا انه يؤخذ عليه أنه غير اقتصادي لمسافات البعيدة كونه حمولته محدودة , وتأثره بالعوامل الجوية فضلاً عن تعرض حوادث على الطرق مما يؤدي الى تعطيل الحركة⁽³⁾.

ب-**النقل بالسكك الحديدية:** ان أهمية النقل بالقطارات من قدرتها على نقل البضائع والحمل الثقيل لمسافات بعيدة وبسرعة جيدة تفوق في بعض الأحيان وسائل نقل أخرى، حيث تصل سرعة بعض القطارات إلى 210 كم/ساعة وتمتاز بكونها اقل تكلفةً نسبة إلى المسافات التي تقطعها ونقل الحمولات الكبيرة⁽⁴⁾.

1- حمد سليمان المشوخي: اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي القاهرة، 2003 ، ص 22.
•الصهاريج:حاويات ضخمة مصممة لنقل السوائل ومواد شبيهة سائلة لمسافات طويلة،ولها دور كبير وحيوي في الاقتصاد حيث تنقل مجموعة واسعة من المواد مثل الوقود والنفط الخام والمنتجات الكيميائية والاعذية والمشروبات.

العجلة السومرية: هي واحدة من أعظم الإختراعات التي قدمت الحضارة السومرية للمجتمع، وقد غير هذا الإختراع مجرى التاريخ، يعتقد أن السومريين اول من إخترع العجلة وإستخدموها في حوالي 3500 سنة قبل الميلاد، مما يجعلها أقدم تقنية معروفة للعجلات.

2- طارق عبد الفتاح الشريعي، مصدر سابق "ص34.

3- كرار ماجد الجياشي ، جغرافية النقل ، ط1 ، دار الرضوان للنشر والتوزيع، 2020، ص75.

4- عيسى علي إبراهيم ، الدراسات الإحصائية والجغرافية، ط1 ، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 1999 ، ص181.

2. **النقل المائي:** يعد من أقدم أنواع النقل التي إستخدامها الانسان من خلال التغيير التالي إستعملها الإنسان، إذ التنقل والمسافات طويلة خاصة و المتوقفة بصورة طبيعية وبشكل كبير، ولقد تطوّر هذا النوع من النقل خاصة بعد إستخدام المحركات البخارية، وتطوّرت صناعة مكلفة إقتصاد السفن على إختلاف أنواعها، إذ وصلت قدرة بعض السفن إلى نقل من (2) إلى (3) مليون طن من البضائع، وينقسم إلى ثلاث أنواع النقل المائي الداخلي ، والنقل المائي الساحلي ، والنقل المائي البحري.

3. **النقل الجوي:** يعد من أهم أنواع النقل في وقتنا الحاضر نظراً لسرعة واختصار الوقت التي يتمتع به، ولم يعد يقتصر على نقل الأشخاص والسلع بين الدول والقارات، بل أصبح حتى داخل الدولة وبين المدن ومع لنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة عالية التطور المتواصل لهذا النوع من النقل أصبح يحقق مستوى الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديد من جهة ثانية الامر الذي سيكون له انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم(1).

4-**النقل بأنابيب:** وهو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة (النفط ومشتقاته، الغاز، مياه، النقل أنابيب لنقل المواد الصلبة لكن على نطاق ضيق)، ومن مميزات منخفضة التكاليف، فهي تقل بنسبه (50-70) عن تكاليف القطارات وتطلب نفقات قليلة نسبياً وقل تولثا وقليلة الصيانة (2).

المطلب الثاني: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل:

أولاً: أهمية النقل في زيادة قيمة الناتج المحلي:

تبرز أهمية قطاع النقل في زيادة الناتج الوطني سواء بصورة مباشرة أو من خلال آثاره المضاعفة الإيجابية، ويرتبط قطاع النقل بشكل طردي مع القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى، إذ يؤدي هذا الترابط إلى زيادة الإيرادات والعوائد على عناصر الإنتاج المختلفة، ويمتد هذا التأثير إلى عناصر مثل العمالة والتجهيزات الأساسية والتكميلية المرتبطة بالوسائط والمحطات وورشات الصيانة، بالإضافة إلى تنشيط الموانئ والمطارات والصناعات الوسيطة والنهائية والخدمات المتعلقة بالقطاع، ويؤدي هذا التفاعل إلى تحديث القوى الإنتاجية بشكل مستمر، مما يعزز دورة الإقتصاد

1 - جمال الدين محمد مرسي، ثابت عبد الرحمان ، المنشآت التسويقية ادارة منافذ التوزيع مدخل وصفي تحليلي،الدار الجامعية الاسكندرية 2007 ص 16

2 - محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2008، ص 57.

الوطني ويزيد من الدخل في قطاع النقل،⁽¹⁾ يزيد من إيرادات النقل والمواصلات ومضاعفاتها الإيجابية تعظيم صافي الإيراد عن طريق الإقلال من معدلات التسرب المتمثلة في المدفوعات للخارج مقابل خدمات أجنبية، أو للواردات من مستلزمات إنتاج القطاع وقيمة وسائل النقل وقطع الغيار المستوردة، فصافي الإيراد يمثل الاجمالي مطروحا منه التسربات كمدفوعات للخارج، ومن ثم يعظم صافي الإيراد عن طريق رفع معدلات الأداء والكفاءة للوسائل والتجهيزات الأساسية والتكميلية ودعم الصناعات الأساسية والمكملة وانتاج قطع الغيار محليا وتطوير الخبرات الفنية والادارية، إلى جانب تقليل التسربات خاصة عن طريق إحلال الواردات⁽²⁾.

ثانياً: قطاع النقل وتوفر فرص العمل:-

تعد البطالة من الآفات الإقتصادية والإجتماعية المدمرة على مختلف المجالات، إذ تؤثر على النواحي السياسية والأمنية وتزيد من الصراعات الإجتماعية والجرائم وتشجع على تكوين العصابات والسراقات والتشرد، وما يزيد من مشكلة البطالة في الدول النامية بفعل عبء الإعالة الذي يرتفع فيها، مع زيادة عدد الأشخاص الذين يعتمدون على الإعانات مثل الأطفال والشيوخ والنساء والمرضى بالإضافة إلى العاطلين عن العمل، لذلك يأتي دور قطاع النقل كحل لهذه المشكلة، إذ يمكن أن يوفر فرص عمل بأجور مقبولة للعاطلين عن العمل، ويمكن لهذا القطاع توفير فرص عمل مباشرة في مختلف المجالات، بالإضافة إلى الوظائف غير المباشرة المرتبطة به، وبفضل تكثيف عنصر العمل في هذا القطاع يمكن له أن يستوعب جزءاً من اليد العاملة العاطلة، وتتطلب طبيعة العمل في قطاع النقل إختيار كفاءات عالية فنية وإدارية، وتخصّصات دقيقة تفهم حركية الوسائل المتطورة وتكلفة التشغيل والبدائل المتاحة، إذ يجب أيضاً الإهتمام ببرامج الرحلات والصيانة والتحديث المستمر لضمان إستمرارية التطور والتحسين في هذا القطاع المهم⁽³⁾.

ثالثاً: النقل وتوفر الفرص الإستثمارية:

يعد الإستثمار في النقل جزءاً أساسياً من التنمية الإقتصادية والإجتماعية، إذ يساهم في تحسين جودة الحياة وتعزيز الإقتصاد المحلي، ويجب أن يتم توجيه الإستثمارات في النقل بشكل إستراتيجي

1 - حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، 2008، ص 8.

2 - عباس فاضل عباس، الدور التنموي لقطاع النقل في العراق (2004-2014)، مجله اداب ذي قار، العدد2، جامعه ذي قار 2016، ص38.

3 -محمد جواد عباس شبع، واقع النقل البري في مدينة النجف الاشرف، مجله كلية الآداب ، جامعة الكوفة ، العدد،2، 2010 ، ص 20.

ومدروس لضمان تحقيق النتائج المرجوة وتحقيق الإستدامة على المدى الطويل، حسابات التكلفة والعائد تهدف إلى تحقيق توازن بين العرض والطلب، سواء كان الطلب حاضراً ام مستقبلياً، من أجل زيادة القدرات الإنتاجية للموارد والمعدات وتحسين كفاءة الإنتاج وجودة المنتج، ويتطلب هذا المفهوم تعزيز البنية التحتية كجزء أساسي لأي تطوير إقتصادي واجتماعي، ويتطلب زيادة الإستثمارات في البنية التحتية الجديدة أو التوسعية أو التحديثية لمواكبة التطور التكنولوجي وتحسين كفاءة الإنتاج والأداء⁽¹⁾، هذا الوضع يتطلب تكثيف رأس المال في أصول ثابتة في ظل ظروف المخاطرة وطول فترة الاسترداد، مما فرض حطيمية تحمل الكثير من الدول إقامة خدمات نقل متكاملة لذلك لإحباط القطاع الخاص عنها، خاصة في مجالات النقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي والبحري، إلا أن هناك اتجاهاً نحو الخصخصة منذ العقد الأخير من القرن العشرين بسبب منح إعفاءات جمركية وضريبية وحوافز استثمارية متمثلة في قوانين ضمانات تشجع الاستثمار المحلي والأجنبي سواء استثمار الأفراد أو المؤسسات التمويلية في اطار تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في هذا الميدان⁽²⁾.

رابعاً: النقل والقطاع الزراعي:

هناك تناسب طردي بين قطاع النقل ومساحة الأراضي الزراعية، إذ يساهم النقل في توسيع الأراضي الزراعية من خلال توفير تسهيلات تزيد من مساحة الأراضي المستصلحة⁽³⁾، كما يقدم النقل الدعم اللازم للعمال في هذه الأراضي، خاصة أن المناطق الجديدة التي تم إستصلاحها عادة ما تكون بعيدة عن المدن ووسائل النقل، لذلك يزداد أهمية توفير وسائل النقل المناسبة لهذه المناطق، سواء لنقل المواد الزراعية الضرورية مثل البذور والأسمدة والمبيدات، أو لتوفير الآلات والمعدات اللازمة لعمليات الزراعة، ومن ثم يساهم النقل في كسر العزلة عن هذه المناطق وتحقيق التوازن بين النقل والزراعة، مستلزمات الإنتاج ونقل اليد العاملة، وبالعكس أي باتجاه المدن والأسواق لنقل المنتجات والسلع الزراعية وتسويقها بسرعة وسهولة وبتكاليف منخفضة قدر الإمكان، وقد ساعد هذا الإتجاه وجود وسائل نقل متنوعة ومتخصصة كوسائل النقل المبردة أو الثلجة، والتي تتلائم مع زيادة المرونة السلعية وسرعة نقلها للأسواق المحلية أو الخارجية في اطار دعم التصدير

1- خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الإقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، بغداد، 2009.

2- محمد عماري وفارت نصر الدين دور اقتصاديات النقل والسياحية في تحقيق التنمية الاقتصادية الاجتماعية، جامعة الجلفة الجزائر، 2015، ص 250-252.

3- محمد شهاب احمد، دراسة اختبار العمل التجريبي في التنمية الاقتصادية في ظل التحول إلى نظام سوق الشركة العامة للنقل التجريبي الحالة كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة بغداد، 2011، ص 11.

للخارج، وهو الإتجاه الذي ساهم في زيادة ريع هذه الأراضي وكمية المحاصيل المنتجة التي سهّل تسويقها بوجود وسائل النقل، ما انعكس إيجابياً على التوسع الزراعي، إلى جانب التخصص الذي أصبح سمة الكثير من المناطق في العالم وفق أحدث البحوث التقنية التي ساعدت بدورها على زيادة المحاصيل وتخفيض التكلفة، وزيادة قدرة وتحكم الانسان للإستفادة من التوسّع الزراعي سواء من إنّ تنوّع المنتجات الزراعية أو تضاعف المساحات المزروعة(1).

خامساً: النقل والقطاع السياحي:

فرضت وسائل النقل قيودها على السياحة، إذ كانت تقتصر على أنواع معينة مثل سياحة الصيد والدينية والثقافية والمغامرات، وكانت الرحلات تتم بشكل قوافل أو على متن القوارب والسفن في الأنهار والبحار، مع ضرورة حمل كل مستلزمات الإعاشة، كان السفر والسياحة حكرًا على الأثرياء(2)، ومع تطوّر وسائل النقل وزيادة سرعتها وكفاءتها، إنخفضت مدّة الرحلات بشكل كبير، وتقدّم النقل الجوي بعد الحرب العالمية الثانية بفضل المحركات النفاثة، وتحسنت وسائل النقل البحري والبري، وهذا سمح بتوزيع تكلفة النقل على مدّة الرحلة بشكل أكبر، ممّا جعل السياحة متاحة للطبقات العاملة، إذ تزايد الطلب على النقل بفضل تطوّر السياحة وزيادة مناطق الجذب السياحي أدى إلى تحسين وسائل النقل. ان تطور القطاع السياحي في حد ذاته وتضاعف مناطق الجذب السياحي عبر مختلف أقاليم العالم، أسفر عن زيادة الطلب على النقل بتوفير الوسائل المناسبة لتحقيق ذلك، وبالتالي ساهمت في تطوير قطاع النقل، نظراً لأنه يعتبر قطاع محفز ومتفاعل بشدة معه، فقد تحسنت وسائل النقل وتطورت وفق متطلبات قطاع السياحة ما أفضى إلى انشاء النقل السياحي المتخصص في توفير مستلزمات وتحسين ظروف نقل السياح على متن وسائل النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية، كما أصبحت بعض وسائل النقل هي في حد ذاتها محور السياحة كالسفن السياحية التي تجوب البحار والمحيطات وتوفر كل مستلزمات السياحة الترفيهية داخلها(3).

سادساً: أهمية قطاع النقل على مستوى المؤسسات الإنتاجية:

إنّ خدمات قطاع النقل تؤثر على جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمية من خلال تسهيل الحصول على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والسرعة المطلوبة اذ يؤدي إلى تقليل تكاليف النقل للمواد الخام والوسائل المحلية والمستوردة الموجهة للتخزين، شريطة أن تكون هناك شبكات نقل

1 - عبد علي الخفاف، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة، ط1، دار الفكر للطباعة، عمان، 2000، ص20.

2 - سميربوختالة، وآخرون، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد، 6، 2017، ص 48.

3 - حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل مركز الاسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 371-377.

مناسبة بشكل دائم، وتساهم هذه الخدمات في تقليل تكاليف التخزين والتكلفة النهائية للمنتج مع تقليل تكاليف النقل، مما يزيد من الإنتاج والعرض الكلي لمختلف السلع والخدمات ويزيد قدرتها على المنافسة(1).

وبالنسبة للجانب الطلب تؤثر خدمات النقل في تقليل تكلفة تخزين المنتج النهائي وتكاليف نقله إلى الأسواق، مما يؤدي إلى تخفيض سعر البيع وزيادة الطلب عليه، كما تساهم في توسيع أسواق المنتجات وضمان سهولة توزيعها ووصولها إلى المستهلك، وبالتالي زيادة الطلب والعرض الكلي للمنتجات، مما يحقق أرباحاً للمنتجين ويزيد من مستوى رفاهية المستهلكين بتوفير حاجياتهم الاستهلاكية بأسعار معقولة(2).

سابعاً: النقل والصناعة:

كان النشاط الصناعي في بداية مراحله يقوم بوحدات إنتاجية صغيرة ، تتمثل غالباً بأحد أجزاء المنزل موقعا له ، وموجها نحو خدمة منطقة صغيرة للسوق قد لا تتعدى المدينة أو الحي السكني التي يقوم فيها . ولم يكن للنقل دورا كبيرا في خدمة الصناعة ، إلا أن هذا القطاع قد تزايد في حجمه وتأثيره مع بداية انطلاق الثورة الصناعية ، واصبح في النهاية جزءا متمما للعملية الانتاجية ، فالمواد الأولية والسلع المنتجة أو نصف مصنعة لا قيمة لها مالم توضع فيمتناول من يحتاجها، إذ إن عناصر الإنتاج البشرية قد لا تكون ذات أهمية مالم يتم نقلها إلى حيث يمكن استثمار قدراتها المتميزة منها في العملية الانتاجية وحيث أن الصناعة من أكثر الأنشطة الاقتصادية ارتباطاً بالنقل وتكاليفه، لهذا فهو نشاط اقتصادي مادي يعني بالتبادل المكاني للإنتاج والسكان، إذ يسعى النقل دائما إلى نقل الانسان وكل ما ينتجه من مكان لآخر، وإلى ربط الأنشطة الاقتصادية جميعها ببعض وذلك لتحقيق عملية ارتباط بين مواطن المواد الأولية والانتاج من جهة ومناطق الاستهلاك والخدمات من جهة اخرى، الامر الذي يساهم في زيادة الانتاج واستثمار الاسواق من خلال تسهيل النقل واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية اينما كانت واينما وجدت بأنواعها المختلفة، تعد تكلفة النقل التي تخص جميع الخامات الأولية وتوزيع الانتاج النهائي من أهم عناصر التكلفة وتتباين باختلاف الصناعات، ومن ثم يختلف تأثيرها في تحديد مواقع الأنشطة الاقتصادية. إذ يمكن التمييز بين نوعين من التكاليف الخاصة بالنقل تكلفة نقل مباشرة والاخرى تكلفة نقل غير مباشرة وتشمل

1- محمد خميس الزوكة، مصدر سابق، ص35.

2 - زكي متي عقراوي، وآخرون، أثر الصادرات على الناتج المحلي الإجمالي في تكوين رأس المال الثابت، للاقتصاد العراقي مع الإشارة إلى كردستان العراق، مجلة جامعة زاخو، العدد 1، 2015 ص 214-215.

الأولى الأجور الاعتيادية التي تدفع مقابل السلع وما تعرف بأجور الحركة، أما الثانية فتضم ما صوت إلى أجور الحركة من أجور تتعلق بالتحميل والتخزين والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات التي تتطلبها السلعة (1).

تظهر أهمية النقل بالنسبة للقطاع الصناعي من خلال التالي(2):

1. يمكن للنقل أن يساهم في تحسين صناعة معينة من خلال زيادة الانتاج، إذ يؤدي التطور التكنولوجي في وسائل النقل إلى تقليل تكلفة الوحدة المنتجة، سواء كان ذلك بالنسبة لنقل المواد الخام أو المنتجات النهائية، وهذا يؤدي بدوره إلى تخفيض تكاليف النقل بالنسبة للإنتاج الإجمالي، وزيادة الفوائد الاقتصادية والاجتماعية لأي منطقة صناعية.

2. يساعد النقل على تنمية صناعات جديدة في المناطق التي تتوفر فيها تسهيلات النقل، ويساعد الصناعات القائمة على النمو، من خلال توفير التسهيلات اللازمة من خلال توفير المواد الخام وتكاليف النقل البسيطة والسهولة في توزيع المنتجات إلى الأسواق المحمية.

3. نظرية الموقع الصناعي تهدف إلى إختيار الموقع الأمثل للصناعة، سواء بتحديد الموقع المثالي في ظل إفتراضات معينة أو بتحديد الأسباب التي تؤدي إلى توجيه صناعة معينة في منطقة محددة، وتحظى هذه النظرية بأهمية كبيرة في النظام الرأسمالي، إذ تؤكد على عدة نقاط مهمة من بينها(3):

أ. **أهمية الموقع الأقل تكلفة:** إذ تؤكد على أهمية إختيار الموقع الأفضل من خلال تكاليف النقل المواد الخام والمنتجات بأقل تكلفة ممكنة.

ب. **أهمية السوق:** إذ يشدد على أهمية النقل كعامل رئيس في إختيار الزبائن، وبالتالي يحدد الموقع الأمثل، وهذه الأهمية لا تقل بزيادة المسافة بينه وبين الزبائن.

ت. **أهمية الموقع الأقصى ربحاً:** إذ يشدد على أنّ تكاليف النقل لا يجب أن تكون عائقاً لتكاليف الإنتاج النهائي.

1- سميرة ابراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2003.

2- عباس فاضل عباس ،مصدر سابق،ص45 .

3 -اسعد عباس هندي الاسدي ، أثر النقل البحري العراقي في التنمية الإقتصادية، مجلة ابحاث العلوم الانسانية، البصره،العدد2، 2017، ص240.

ث. أهمية الموقع الأقل تكلفة للموظفين: إذ يشير إلى أهمية النقل في توفير المدخلات اللازمة للصناعة، وبإختصار يمكن القول إن النظرية المتعلقة بالموقع تعتبر من العوامل المؤثرة في إختيار وتحديد مواقع الأنشطة الاقتصادية المهمة، وتحديد القيمة الاقتصادية وتأثير تكاليف النقل بالقرب من مصادر الخامات وتوفير البنية التحتية اللازمة، وإختيار الموقع الأمثل للوحدة الإنتاجية يعتمد على تكاليف النقل الإجمالية، وتأثير النقل والمواصلات لا يقتصر على نطاق المشروع فقط⁽¹⁾.

ج. دور النقل في التوزيع المكاني للصناعة: نظراً لندرة عناصر الصناعة الأساسية في منطقة واحدة، فإنّ النقل يمارس دوراً هاماً في توفير المواد الأولية، والعمالة، والإنتاج، والطاقة، لذا يكون خدمة النقل الجيدة والرخيصة نسبياً ذات أهمية كبيرة في إختيار مواقع الصناعة⁽²⁾.

ح. علاقة النقل بالتوطين الصناعي: إنّ التوطن في الماضي كان يحدث تلقائياً، إذ إنّ الإنسان بطبيعته كان يولد في مكان ما دون السعي الى الخروج من البيئة التي ينمو فيها، وذلك لعدم توفير الامكانيات الصناعية التي من خلالها يتم تحقيق هذه الطموحات، ولكن بعد عام (1770) وبعد أن إختراع (جيمس وات) الآلة البخارية والتي على أثرها تمّ صناعة القطارات، ثمّ تمّ إختراع أول سيارتين على يد فريدريك بنز، وجوتليب دايملر عام (1889) بات الأمر مختلفاً وأصبح أمر الإنتقال إلى المناطق الأخرى بحرية مكناً تحقيقه، واصبح التطلع الى علوم أخرى تخدم كل مجالات الحياة متوفراً على أثر إنشاء وتطور ونمو وسائل النقل⁽³⁾.

وقد أكّدت النظريات المرتبطة بالتوطن الصناعي هذا الدور الهام للنقل ، **نظرية الفرد (A- Weber)** على سبيل المثال تقر بأنّ التوطن الصناعي، إنّما يعتمد على كل من تكلفة النقل، وتكلفة العمل، في حين تحصر **نظرية أدمار هوفر (E-Hover)** تلك العوامل في عاملين فقط هما النقل والإنتاج، فعملية النقل تضيف الى المنتجات المنقولة والسلع منفعة إقتصادية تعرف بالمنفعة المكانية، التي هي عبارة عن القيمة الإقتصادية المضافة للسلعة المنتجة، ومن المعروف أنّ الصناعات قد تتوطن في مناطق للحصول على مستلزماتها الأساسية وللحصول على مصادر المواد

1 - عبد الحسين توفيق شبلي، استخدم مدخل القيمة الإقتصادية المضافة في تقييم الأداء المالي والتشغيلي في الوحدات الإقتصادية. جامعة البصرة، مجلة العلوم الإقتصادية، العدد23، 2009، ص.139

2 -وسام متعب محمد الباوي ، التحليل المكاني لمراتب النقل في محافظة ديالى ، اطروحة دكتوراه، جامعه ديالى، 2004، ص.17.

3 -محمود حامد محمود ، اقتصاديات النقل والموجستيات ، ط1، دار حميثرا للنشر والتوزيع ،مصر، القايره، 2017 ، ص 5.

الخام ، والمواد المصنعة والنصف المصنعة والسلع الرأسمالية والعمالة، تكون بفعل الطبيعة، أو بفعل التطور الصناعي (1).

- **بفعل الطبيعة:** وذلك يكون إذا ما توجّهت بعض المشروعات إلى الإستثمار في منطقة تتوفر فيها الموارد الطبيعية كالحديد أو الحديد، وبالتالي يتم إنشاء مشروعات للنحاس والحديد والصلب وكلما كانت المنطقة قريبة إلى جِد ما من موارد الطبيعة كلما كان ذلك بمثابة التشجيع على إنشاء مثل هذه المشروعات(2).

- **بفعل التطور الصناعي:** فقد تكون المنطقة التي تتوطن فيها المنشآت تتوفر فيها العمالة الماهرة بكثرة، تستفيد منها في ظل هذه المنشآت وقد تتجه المشروعات إلى إنشاء مدارس فنية للتدريب على طبيعة المشروع تزيد من كفاءة العاملين وخبراتهم، كما تستطيع المنشآت الحصول على مستلزمات من المواد الخام مادامت هذه المواد قريبه من مناطق التوطن (3).

ويلاحظ أنّ أهميّة كلف النّقل في النّظام الإشتراكي تأتي ضمن الإهتمام الشامل بالتنمية، أمّا في النّظام الرأسمالي فإنّ النّظرية الكلاسيكية أعطت أهميّة لكلف النّقل في تحديد مواقع الصناعة ، وفي التطوير اللاحق للنظرية قلل من أهميّة هذه الكلف، وأعطى أهميّة لعناصر النّقل المختلفة، وفي هذا الصدد يتبين أنّ كلفة النّقل في البلاد الصناعية تبلغ ما يقارب (10%) من الكلفة الكلية لمنتجاتها الصناعية لوجود شبكات جديدة متكاملة ومترابطة للنقل، أو في البلاد العربية قد تزيد عن (50%) من الكلفة النهائية لبعض المنتجات، نتيجةً لضعف البنية التحتية لشبكات النّقل وعدم ترابطه(4).

1 -محمود حامد محمود عبد الرازق اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي الدار الجامعية، 2013، ص 81.

2 - خالد محمد السواعي، التجارة الدولية النظرية وتطبيقاتها، عالم الكتب الحديث، الأردن، 2010، ص 194.

3 -مصطفى رشدي شبيحه، الأسواق الدولية المفاهيم والنظريات والسياسات دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 118.

4 -محمد خميس الزوكه ، جغرافية النّقل والتجارة ، دار المعرفة الجامعية والطباعة ، مصر ، 2006 ، ص3.

المبحث الثالث :- نظريات التنمية الاقتصادية وطريق التنمية

المطلب الأول: نظريات التنمية الاقتصادية

اولا:-نظرية الدفعة القوية (Theory of The Big push):

تعود هذه النظرية إلى الاقتصادي (Rosentein rodan) الذي إعتقد أنّ البلدان النامية بحاجة إلى دفعة جديدة من الإستثمار، لكي تنطلق إقتصادياً في مسار النمو الذاتي، والسبب خلف ذلك يكمن في ضرورة حجم السوق، إذ تعدد الصناعات في وقت واحد ينشأ اسواقاً من قبل كل صناعة للصناعات الأخرى. وبالتالي فهي تعدوسيله ضرورية لازالة الإختناقات التي تعاني منها البلدان النامية، وبالتالي يجب توفير وسائل ضرورية لإزالة الإختناقات التي تعاني منها البلدان النامية، ويقدر رودان الحد الأدنى من الإستثمارات، بنسبة تبلغ حوالي (13.2%) من الدخل الوطني خلال السنوات الخمس الأولى من عمر التنمية، وتزداد تدريجياً إلى حوالي (15.7%)، وافترض رودان بأنّ معدّل الزيادة السكانية في السنوات الخمس الأولى تزداد تدريجياً من (2%) إلى (2.8%) تقريباً بعد خمسين عاماً⁽¹⁾، وجاءت هذه النظرية رداً على الأسلوب التدريجي في التنمية الإقتصادية، الذي يعد أسلوباً غير مضمون النجاح، وقد برّر مؤيدو هذه النظرية تمسكهم بالنظرية ذات الدفعة القوية، إستناداً إلى أهميّة دور الإنتاج والإدّخار والطلب الجيد في التنمية،بالإضافة إلى إمكانية التخصّص في وظائف اليد العاملة، حتى على مستوى نظرية التوازن الساكن، لذلك يتطلّب تحليل نظرية الدفعة القوية و تحليل الركائز الآتية للنظرية⁽²⁾.

- الحد الأدنى من الإستثمار يحلّل ضمن إطار عدم عرض الإدّخار للتجزئة⁽³⁾.

- معدّل النمو الإقتصادي هو متغيّر تابع للنتائج، وبالتالي فهو يعتمد على رأس المال ومعامل رأس المال، الذي بدوره يؤثّر مستوى الإنتاجية.

¹ - علاء فرج الطاهر ، التخطيط والتطوير الإقتصادي ، ط1،دار الراهية للنشر ، الاردن ، عمان ، 2010 ، ص 119.

² - حاكم محسن محمد، مؤشرات التنمية الإقتصادية والإجتماعية في دول النّمور الآسيوية (ماليزيا وكوريا الجنوبية نموذجاً) مع أشار إلى العراق مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية ، 2006، ص 3.

³ -اسماعيل محمد بن قانة مصدر سابق 29.

ويمكن القول إنّه من الضروري وجود دفعة قوية أو برنامج شامل ومكثّف يهدف إلى تحقيق حد أدنى من الإستثمارات، وذلك للتغلب على عقبات التنمية ووضع الإقتصاد على مسار النّمو الذاتي، ويفرق (rodan) بين ثلاثة أنواع من عدم القابلية للتجزئة والتي ينتج عنها وفورات خارجية هي¹:

1- عدم قابلية دالة الإنتاج للتجزئة.

2- عدم قابلية دالة الطلب للتجزئة.

3- عدم قابلية دالة عرض الإدّخار للتجزئة.

وأُعْتَبِرَ نظرية رودان في التنمية بمثابة بديل للنظرية التقليدية التي تتعارض مع الإتّجاهات الحديثة، إذ تركّز هذه النّظرية على دراسة الواقع وتحليل المسارات نحو تحقيق التوازن.

ان الشواهد الواقعية تقوم **نظريه الدفعة القوية**:على فكرة أن الاستثمار الكبير والمكثف في عدة قطاعات في وقت واحد ضروري لكسر "حلقة الفقر"، لأن الاستثمارات الصغيرة الفردية غالباً لا تُحدث تغييراً هيكلياً في الاقتصاد فهي هي تنفيذ مشروع أو مجموعة مشاريع كبرى تعمل كقاطرة تدفع بقية القطاعات للنمو، **اما طريق التنمية كنموذج للدفعة القوية**:مشروع طريق التنمية يربط بين ميناء الفاو الكبير في جنوب العراق وتركيا وأوروبا، ويشمل: شبكة سكك حديدية حديثة، طرق برية دولية. ،مناطق صناعية ولوجستية على طول الطريق، فرص استثمار في النقل، الصناعة، التجارة، الطاقة، الخدمات، هذا التكامل ينسجم تماماً مع نظرية الدفعة القوية، لأنه استثمار ضخم في قطاع النقل سيخلق حركة اقتصادية شاملة.

ثانياً:- نظرية النّمو المتوازن (Balanced Growth Theory)

أصحاب هذه النّظرية أمثال (Rodan&Nurkse) يعتقدون أنّ عملية التنمية نهجاً تدريجياً، ولكنها قد تواجه أحياناً تحديات غير مستقرة، بمعنى آخر يحتاج الإقتصاد المتخلف إلى دفعة قوية تساعده على تجاوز قصوره الذاتية،⁽²⁾ وتتطلب نظرية النمو المتوازن لتحقيق التوازن بين الصناعات الاستهلاكية المختلفة تشمل وبين الصناعات الرأسمالية ، إضافة إلى التوازن بين القطاع المحلي والقطاع الخارجي ، وفي النهاية العمل على تحقيق التوازن بين العرض والطلب. لأن العرض يعمل على تطوير جميع القطاعات المترابطة ببعضها البعض في واحد، مما يعمل على زيادة

1 -فسينيف ،نظريات النمو الاقتصادي للبلدان النامية، ترجمة :-عز الدين جوني، دار ابن رشد والفارابي ، بيروت، 1979 ، ص 72.

2 - محمد أقبال الخضر ، التنمية بدءاً بالإنسان ، ط1، مركز روية للنشر والطباعة دمشق ، 2001 ، ص 50.

عرض السلع، أما الطلب فيدفع باتجاه توفير فرص العمل، وزيادة الدخل بحيث يؤدي إلى زيادة الطلب على السلع والخدمات من قبل السكان وتؤكد نظرية النمو المتوازن على أهمية الإستثمارات الكبيرة، وذلك لتجاوز تجاوز مشكلة عدم القابلية على التجزئة في جانب العرض، وفي جانب الطلب، والناجئة عن ظاهرة ما يعرف بـ (Lumpiness of Capital)، كما وتقود هذه الجبهة العريضة من الاستثمارات إلى تكامل عمودي وأفقي للصناعات، ومصدر موحد للمواد الخام، وتقسيم أفضل للعمل، واستغلال أفضل للبنية التحتية الاقتصادية والاجتماعية، ومهارة فنية وتوسيع لحجم السوق⁽¹⁾، ويمكن القول إن تحقيق النمو المتوازن في الدول النامية يتطلب توافر الكفاءات والمهارات الفنية والإدارية الضرورية لتطبيق هذه النظرية. كما تتضمن هذه النظرية تدخلاً حكومياً ينظم عملية الإستثمارات، ورغم أهميتها إلا أنها قد تعرضت هذه النظرية لانتقادات من بعض الأفراد الذين يرون أنها قد لا تساهم في زيادة الإنتاج في عدة قطاعات في الوقت نفسه لتحقيق الأثر المطلوب، كما أنها تثير المخاوف من أنها قد تعزز نظام توزيع غير عادل للأثمار عملية الإنتاج مما يؤدي إلى زيادة ثروة الفئات الغنية، خاصة إذا كانت الإستثمارات موجهة نحو إنتاج السلع الكمالية، كما تهدف هذه النظرية إلى تطوير وزيادة الإنتاج، ولكن الهدف الأسمى من تنمية الدول النامية هو الانتقال من الأنماط الإنتاجية التقليدية إلى الأنماط الحديثة، مع مراعاة الجوانب الاجتماعية والثقافية والسياسية، ويجب أن تمارس جميع المؤسسات والنظم في المجتمع دوراً فعالاً في عملية التنمية الشاملة، وليس فقط الاقتصادية⁽²⁾، وإن النمو المتوازن يتطلب تحقيق توازن بين مختلف الصناعات.

بما في ذلك الصناعات الكمالية والأساسية والاستهلاكية يمكن ربط طريق التنمية في العراق بـ نظرية النمو المتوازن (Balanced Growth Theory)، لأن المشروع يتضمن استثمارات ضخمة في قطاع النقل، لكن أثره يمتد إلى عدة قطاعات اقتصادية واجتماعية في وقت واحد، مما ينسجم مع جوهر النظرية.

ثالثاً:- نظرية النمو غير المتوازن (Unbalanced Growth Theory)

ارتبطت هذه النظرية بالإقتصادي (Albert hirshman) الذي إنطلق من الإنتقادات التي تعرضت لها نظرية النمو المتوازن، إذ اعتبرت غير واقعية وغير ملائمة مع واقع البلدان النامية، لأنها تتطلب متطلبات عالية لا تستطيع هذه البلدان تحقيقها، لذلك يرى هيرشمان أن نظرية النمو

1 - مدحت القرشي، مصدر سابق، ص12.

2 - محمد صالح تركي القرشي، علم اقتصاد التنمية، ط1، دار الاثراء للنشر، عمان، 2010، ص76-77.

غير المتوازن تعتبر أكثر واقعية، إذ تتناسب مع الموارد المتاحة، وبالتالي فإن لها تأثيراً على العجز في إتخاذ قرارات الإستثمار، الذي يركّز على مشروعات رأس المال الاجتماعي، إذ أنّها تعمل على تحفيز وتشجيع الإستثمارات الخاصة لزيادة الإستثمار في النشاط الإنتاجي المباشر، ممّا يساهم في تحقيق الوفرة الخارجية، إذ أنّ هذا النوع من المشروعات يقدم إعانة مالية غير مباشرة للقطاعات الأخرى، نتيجة لتقليل تكاليف الإنتاج، وإنّ النمو الإقتصادي الذي حققته البلدان المتقدّمة هو نتيجة لإنطلاق بعض قطاعات الإقتصاد القومي، ممّا أدّى إلى دفع القطاعات الأخرى نحو النمو، لذا نجد أنّ نظرية هيرشمان للنمو غير المتوازن تشير إلى أهمّية تركيز الإستثمارات في عدد محدّد من القطاعات الرائدة، إذ يترتب على ذلك تقدم وتطوّر هذه القطاعات، ممّا يجذب القطاعات الأخرى نحو النمو والتطوير⁽¹⁾، وتركّزت نظرية النمو غير المتوازن على مسألة تحديد أولويات الإستثمار في مجالات رئيسية، إذ تتعلق بالمفاضلة بين الإستثمار في رأس المال الاجتماعي ومجموعة من الأنشطة الإنتاجية المباشرة، كما تتناول أيضاً المفاضلة بين الإستثمار في مشروعات متنوعة تتعلق بأنشطة الإنتاج المباشر، وتعرضت هذه النظرية لعدد من الإنتقادات، وأهمّها أنّها تعتمد على الواقع الإقتصادي الذي مرت به البلدان الغربية خلال تطوّرها الإقتصادي، بمعنى آخر فإنّ النمو يحدث من خلال المبادرات الفردية، التي وجدت في سياق إستثماري غير متوازن، بهدف تحقيق أكبر وأسرع ربح ممكن، كما أنّ إعطاء الأولوية للمبادرات الفردية يؤدّي إلى تقليل الأهمّية الممنوحة للدولة كعنصر أساسي في القطاعات الاقتصادية، وهذا يظهر في سياق تخطيط الموارد المتاحة للإستثمارات وفقاً للأولويات المقترحة⁽²⁾.

يمكن النظر إلى طريق التنمية في العراق من زاوية نظرية النمو غير المتوازن (Unbalanced Growth Theory) على أنه مشروع محفّز يخلق خللاً مقصوداً في هيكل الإقتصاد، بحيث يُجبر القطاعات الأخرى على التحرك والتطور لمواكبة التغيير وان طريق التنمية كنموذج للنمو غير المتوازن هو مشروع طريق التنمية يركز على قطاع النقل والربط الإقليمي بشكل أساسي:

• يربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وأوروبا عبر سكك حديد وطرق سريعة.

• يُنشئ مراكز لوجستية ومناطق صناعية وتجارية على طول الطريق.

• يخلق طلباً كبيراً على الصناعة، الزراعة، الطاقة، الخدمات.

1 - اسماعيل محمد بن قانة مدر سابق 29.

2 - كربالي بغداد، وآخرون ، استراتيجيات وسياسات التنمية المتداخلة في ظل التحولات الإقتصادية والتكنولوجية، مجله العلوم الانسانية ، جامعه وهران ، العدد 45 ، 2010 ، ص13.

هذا التركيز على النقل فقط في البداية يخلق اختلالاً اقتصادياً إيجابياً، فيجبر القطاعات الأخرى على النمو والتوسع لمواكبة الحراك الاقتصادي.

رابعاً: نظرية أقطاب (مراكز) النمو (Theory of Growth poles)

قد طور الاقتصاد الفرنسي "فرانسوا بيرو" "f.perroux" بعض الافكار حول مفهوم أقطاب النمو وذلك في العام 1955م ، حيث ربط مفهوم أقطاب النمو) بمفهوم العقد الصناعي (المجمعات الصناعية) وباعتبار الاقتصاد الحضري مركز للنمو ولا يختلف طرح "فرانسوا بيرو في معالمة عن طرح هيرشما نقد ركز على أقطاب النمو باعتبارها المحرك الأساسي للتنمية، بدلاً من الصناعات المحركة التي اعتمد عليها هيرشمان. ورغم ما يثار حول هذه الفكرة من غموض أو التباس، يمكن تعريف أقطاب النمو بأنها مواقع أو مساحات تنطلق منها قوى الطرد المركزي، وتتجه نحوها في الوقت نفسه قوى الجذب المركزي، بحيث يتحول كل موقع إلى مركز يجمع بين الجذب والطرْد ولكن بدرجات متفاوتة. وتستمر هذه العملية، مما يجعل مسار النمو يسير بشكل غير متوازن في مجملته ويرى فرانسوا بيرو أن تطبيق هذه النظرية في الدول النامية. يتطلب، إلى جانب التغييرات التقنية، إحداث تغييرات فكرية واجتماعية تساهم في تهيئة المناخ المناسب لانتشار آثار هذه الأقطاب وتحقيق التنمية الشاملة⁽¹⁾. إن طريق التنمية العراقي يمكن ربطه مع نظرية أقطاب النمو (Growth Poles Theory) التي طرحها فرانسوا بيرو، حيث ينظر لهذه النظرية على أن التنمية لا تحدث بشكل متوازن في جميع المناطق، بل تنطلق من مراكز محددة (أقطاب نمو) تمتلك مزايا تنافسية، وتقوم بجذب الاستثمارات والأنشطة الاقتصادية ثم تنتشر آثارها إلى المناطق المحيطة ويمكن النظر إلى طريق التنمية باعتباره قطب نمو استراتيجي للعراق، حيث يخلق مركزاً حيوياً يجذب الاستثمارات ويطلق سلسلة من الأنشطة الاقتصادية التي تسهم في دفع عجلة التنمية، تماماً كما تصف نظرية أقطاب النمو. لكن نجاح هذا المسار يتطلب إدارة متكاملة لضمان أن تنتشر الفوائد إلى مختلف المناطق، وليس أن يقتصر النمو على المحور نفسه فقط.

خامساً: نظرية التغييرات الهيكلية (The theory of structural changes)

تركز نظرية التغييرات الهيكلية على الآلية التي يمكن من خلالها للاقتصادات المتخلفة نقل هياكلها الاقتصادية من الاعتماد الشديد على الزراعة التقليدية عند مستوى الكفاف إلى اقتصاد أكثر حداثة

¹ -هوشيار معروف، تحليل الاقتصاد الاقليمي والحضري، ط 1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص83.

وتنوعاً، خاصة من خلال الصناعات التحويلية والخدمات. ويوجد نموذجان رئيسيان للتغير الهيكلي(1).

1. نموذج أرثر لويس للتنمية: وفق نموذج أرثر لويس، تتكون الاقتصادات المتخلفة من قطاعين:

• القطاع الزراعي التقليدي: يتميز بأن الأجر فيه عند مستوى الكفاف، وهناك فائض عمالة بحيث تكون الإنتاجية الحدية للعنصر العمل = صفر. يشترك جميع العمال بشكل متساوٍ في تكوين الناتج، لذا فإن الأجر الحقيقي يُحدد بناءً على متوسط إنتاجية العمل وليس الحدية.

• القطاع الصناعي الحديث: يتم تحويل العمالة تدريجياً من القطاع التقليدي إليه. يتميز بأن الأجر ثابت، ويكون أعلى من مستوى الأجر في القطاع الزراعي التقليدي (أجر الكفاف) مما يشجع على انتقال العمالة ويحفز عملية التحول الهيكلي نحو اقتصاد أكثر حداثة وتنوعاً

2.. نموذج أنماط التنمية:

يشبه هذا النموذج نموذج لويس في تركيزه على العملية المتتابعة التي يتحول فيها الهيكل الاقتصادي للصناعات في الاقتصادات المتخلفة، بحيث تُستبدل الزراعة التقليدية بالصناعات الحديثة كوسيلة لتحقيق التنمية الاقتصادية. إلا أنه يختلف عن نموذج لويس في اعتباره أن الادخار والاستثمار، رغم كونهما شرطاً ضرورياً، لا يشكلان وحدهما شرطاً كافياً لتحقيق التنمية الاقتصادية. إذ يشير هذا النموذج إلى وجود مجموعة من التغيرات الداخلية في هيكل الاقتصاد الوطني، مثل:

• التغير في أنماط الإنتاج.

• التغير في مكونات الطلب الاستهلاكي والتجارة الدولية.

• التغير في العوامل الاجتماعية مثل التحضر، والنمو السكاني، وتوزيعه.

كما يؤكد النموذج على وجود قيود محلية ودولية تؤثر على عملية التنمية، وهي:

أ. القيود المحلية: وتنقسم إلى:

• قيود اقتصادية: مثل حجم الموارد الطبيعية للسنة وتوزيع السكان.

1- Monolis chris. Tofakis and Athanasios papad askal opoulos, the growth poles strategy in reglanarl planning: the recipient experience of Greece, rolame, issue 2 lmay,2014,p7,..

• قيود مؤسسية: مثل السياسات الحكومية وأهدافها.

ب. **القيود الدولية:** وتشمل التكنولوجيا، ورأس المال الأجنبي، بالإضافة إلى التجارة الدولية. ويعزو هذا النموذج اختلاف مستويات التنمية بين الدول إلى تأثير مجموعة هذه القيود على مسار التنمية الاقتصادية⁽¹⁾.

من خلال استعراض نظريات التنمية تبين قرب النظرية لتطبيق طريق التنمية في العراق: نظرية النمو غير المتوازن ونظريه أقطاب النمو، لأنها تسمح بالتركيز على مشاريع استراتيجية كبرى (مثل طرق النقل والموانئ والمراكز الصناعية) التي يمكن أن تكون محركات للنمو، مع توسيع تأثيرها تدريجيًا على باقي الاقتصاد.

المطلب الثالث:-نظريات النمو الاقتصادي المفسره للعلاقة بين المشاريع الكبرى والتنمية

اولا: نظريات النموالاقتصادي:-شهد النمو الاقتصادي تطورًا ملحوظًا عبر الزمن، وذلك نتيجة للتغيرات التي طرأت على الفكر الاقتصادي. فقد ركز الاقتصاديون الكلاسيكيون جهودهم على تحديد المصادر التي تعزز النمو والعوامل التي تعيقه، معتمدين على مبادئ مثل التوازن التلقائي للسوق، وقانون ساي للأسواق، واليد الخفية، والمنافسة الكاملة. غير أن هذه الأسس واجهت تحديًا كبيرًا مع وقوع الكساد العظيم عام 1929، الذي كشف عن قصور النظرية الكلاسيكية في تفسير الأزمات الاقتصادية والتعامل معها. في ظل هذه الأزمة، قدم الاقتصادي جون ماينارد كينز نظرية جديدة تتعارض مع الركائز الكلاسيكية، حيث أكد على ضرورة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي لمعالجة الاختلالات ومواجهة الأزمات الدورية. ومن هنا، بدأ يتبلور مفهوم التنمية الاقتصادية بوصفه أكثر شمولًا من مفهوم النمو الاقتصادي، إذ لم يعد التركيز مقتصرًا على زيادة الناتج فقط، بل شمل أيضًا الأبعاد الاجتماعية والمؤسسية التي تسهم في تحسين مستوى معيشة الأفراد وتحقيق تنمية متوازنة ومستدامة.

أ- النمو الاقتصادي في النظرية الكلاسيكية:-

اهتم الاقتصاديون الكلاسيكيون مثل آدم سميث، وديفيد ريكاردو، وتوماس، مالثوس، بشكل كبير بدراسة النمو الاقتصادي. فقد نظر آدم سميث (Adam Smith) إلى عملية النمو بوصفها عملية داخلية (Endogenous) تعتمد على عوامل من داخل الاقتصاد نفسه، مع تركيزه بشكل خاص

1 - ميشيل تو دارو، مصدر سابق، ص 26.

على أثر تراكم رأس المال في رفع إنتاجية العمل. واستناداً إلى فكر سميث، لا يوجد حد أقصى لإنتاجية العمل، وهو ما جعله يؤكد أن دراسة نمو الدخل الفردي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بدراسة أسباب تحسين الإنتاجية والعوامل التي تؤثر في القوى الإنتاجية للعمل والنظام الذي يتم من خلاله الإنتاج. ركز سميث على العناصر التي تحدد نمو إنتاجية العمل، وخاصة تلك المرتبطة بمستوى المهارة والكفاءة. وفي هذا السياق، يظهر دور تراكم رأس المال، إذ اعتقد سميث أن العنصر الأساسي للنمو في إنتاجية العمل هو تقسيم العمل (Division of Labor)، والذي بدوره يعتمد على مدى السوق، وبالتالي على مستوى تراكم رأس المال(1).

ويُعد تقسيم العمل نقطة الانطلاق في نظرية النمو الاقتصادي عند آدم سميث، لما له من أثر كبير في تعزيز القوى الإنتاجية للعمل. كما اعتبر التراكم الرأسمالي شرطاً أساسياً ولازمًا للتنمية الاقتصادية، إذ يجب أن يسبق تقسيم العمل، فالتحدي الحقيقي يتمثل في قدرة الأفراد على الادخار بمستوى أعلى، ومن ثم توجيه هذا الادخار نحو الاستثمار في الاقتصاد الوطني. وبما أن الاستثمار يؤدي إلى زيادة تراكم رأس المال، فقد ركز الاقتصاديون الكلاسيكيون في تحليلاتهم وسياساتهم على السبل التي تساهم في رفع معدلات الاستثمار، والتي لا تتحقق إلا من خلال زيادة معدلات الادخار(2).

أما نظرية دافيد ريكاردو (David Ricardo) فقد كانت أكثر ميلاً إلى التشاؤم فقد انتقل من فكرة الغلة المتزايدة التي تبناها آدم سميث إلى فكرة الغلة المتناقصة، مما جعله أكثر تشاؤماً بشأن مستقبل النمو الاقتصادي. فقد رأى أن النمو يتحقق في البداية نتيجة زيادة عدد السكان، وما يترتب عليه من ارتفاع في الناتج القومي، لكنه يواجه مع مرور الوقت تباطؤاً بسبب محدودية الموارد. ركز ريكاردو على توزيع الدخل بين عوامل الإنتاج الثلاثة:(3)

• الأرض → يملكها ملاك الأراضي.

• العمل → يقدمه العمال.

• رأس المال → يقدمه الرأسماليون

1 -محمد دويدار ،مبادئ الاقتصاد السياسي، ط1، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2008، ص 223-226.
2 -عبد الرحمن يسري، تطور الفكر الاقتصادي ، الدار الجامعية للطبع و النشر ، مصر، 2001، ص200.
3 -بول . سامويلسون، ويليام د. نوردهاوس، "الاقتصاد الكلي"، ط19 ، ترجمه: هشام عبدالله، مراجعه اسامة الدباغ، نيويورك، 2010، ص 222-223.

ورأى أن الادخار يأتي أساسًا من الرأسماليين، نظرًا لإنفاق ملاك الأراضي ببذخ وفقر العمال الذي يمنعهم من الادخار. ومن وجهة نظره، يبدأ النمو عندما يكون عدد السكان صغيرًا مقارنة بالموارد المتاحة، ثم يتباطأ تدريجيًا مع تزايد الضغط على الموارد.

أما روبرت مالثوس (Robert Malthus) فقد ركز على جانبين رئيسيين(1):

1. نظرية السكان: اعتبر أن أي تحسن في دخل الفرد أو في الإنتاجية يؤدي إلى زيادة عدد السكان، مما يعيد دخل الفرد إلى مستوى الكفاف. فإذا ارتفعت الأجور عن مستوى الكفاف يزداد السكان، أما إذا انخفضت دونه يتراجع عدد السكان، ليبقى التوازن عند أجر الكفاف.

2. أهمية الطلب الفعال: خالف مالثوس بقية الكلاسيكيين الذين ركزوا على العرض، مؤكدًا أن الطلب الفعال هو المحدد لحجم الإنتاج. وحذّر من أن زيادة المدخرات، خاصة لدى ملاك الأراضي، دون توجيهها إلى استثمار منتج، قد تؤدي إلى ضعف الطلب وانخفاض الاستهلاك، مما يعيق عملية التنمية. لذلك دعا إلى فرض ضرائب على ملاك الأراضي لتقليل هذا الخلل. وبشكل عام، يرى ريكاردو ومالثوس أن النمو الاقتصادي معرض للتباطؤ بسبب القيود السكانية ومحدودية الموارد، إضافة إلى اختلال العلاقة بين الادخار والاستثمار والطلب، مما يجعل عملية التنمية معقدة وغير مضمونة الاستمرار.

ب-النمو الاقتصادي في الفكر الماركسي

شهد القرنان الثامن عشر والتاسع عشر سلسلة من الأحداث الاقتصادية والسياسية والاجتماعية الكبرى، مثل الثورة الفرنسية (1789-1799)، وإعلان الاستقلال الأمريكي عام 1783، إضافة إلى الثورة الصناعية في بريطانيا التي انطلقت في مطلع عام 1760. وقد أدت هذه الثورة إلى هجرة أعداد كبيرة من العمال من الأرياف إلى المدن، مما وفر فرصة لاستغلالهم من قبل الطبقة الرأسمالية هذه التحولات شكّلت أرضًا خصبة لظهور الفكر الاشتراكي في مجال الاقتصاد ويُعد كارل ماركس من أبرز الاقتصاديين الذين تناولوا النمو الاقتصادي والعوامل المؤثرة فيه، حيث اتبع منهجًا قريبًا من المنهج الكلاسيكي في تحليل العوامل الاقتصادية، إذ نظر إليها بوصفها محددات أساسية للنمو. وقد رأى أن التراكم الرأسمالي يمثل القوة الدافعة الرئيسة للتقدم الاقتصادي، على الرغم من توقعه انهيار النظام الرأسمالي نتيجة التناقضات الداخلية التي يحملها(2).

1 -توم جورمان، دليل المبتدئين الشامل إلى علم الاقتصاد، ط1، ترجمة : إيمان عبد الغني نجم، كلمات عربية للنشر والترجمة، القاهرة 2010 ص 34 .
2 - عبد الرحمن احمد يسري ، مصدر سابق، ص61.

ج-النمو الاقتصادي في النظرية الكينزية :-تأسست المدرسة الكينزية على يد المفكر الاقتصادي جون مينارد كينز (1883-1946)، بعد الحرب العالمية الثانية، بهدف إيجاد حلول للأزمة الاقتصادية العالمية عام 1934. وقد قدمت أفكار كينز، التي جاءت متزامنة مع بعض مبادئ المدرسة الكلاسيكية، نقلة نوعية في تاريخ الفكر الاقتصادي ودرس كينز آراء الاقتصاديين السابقين، وتوصل إلى أن المشكلات التي يعاني منها النظام الرأسمالي لا تكمن في تحقيق أقصى استفادة من الموارد الاقتصادية أو في جانب عرض السلع والخدمات كما ركزت عليه المدرسة الكلاسيكية، بل تكمن في الطلب الفعلي على هذه السلع والخدمات. واعتبر أن قصور الأسواق كان الجوهر الأساسي للمشكلات الاقتصادية في تلك الفترة، وأشار كينز إلى أن الطلب الفعال هو المحور والشرط الأساسي للتنمية الاقتصادية، معرّفًا إياه بأنه الجزء من الدخل الذي يُنفق على الاستهلاك والاستثمار. وأكد أن هذا الطلب يحدد المعدل المؤثر في نمو الدخل القومي، مشددًا على أهميته في تحقيق النمو الاقتصادي. كما أبرز العلاقة بين زيادة الاستثمارات ونمو الدخل القومي، وأطلق على هذه العلاقة مصطلح (المضاعف) الذي يعكس تأثير التغيير في الاستثمار على مستوى الدخل القومي(1).

ح-النمو الاقتصادي في النظرية النيوكلاسيكية:- في الوقت التي كان فيه سمث يبحث في طبيعة وأسباب ثروات الأمم، وركز ريكاردو على القوانين المنظمة لتوزيع إنتاج الأرض، وسعى ماركس لفهم القوانين التي تحكم حركة النظام الرأسمالي، تحول الاهتمام بعد عام 1870 نحو مسألة تخصيص الموارد وكفاءة استخدامها في ظل الندرة، مع الأخذ بالوضع الاجتماعي القائم وطبيعته كحقيقة معطاة وفق النظرية الكلاسيكية المحدثة، يتم النمو الاقتصادي على النحو التالي: زيادة إنتاجية العمل تنجم عن تراكم رأس المال، والذي يعتمد بدوره على معدل العائد لرؤوس الأموال الجديدة وعلى سعر عرض المدخرات (سعر الفائدة). أما تراكم رأس المال الذي يؤدي إلى زيادة الأجور الحقيقية، فيرفع من استهلاك العمال من الناتج القومي ويخفض معدل العائد على رأس المال، مما يؤدي إلى انخفاض سعر الفائدة، وبالتالي يقل الحافز على الادخار وتتباطأ وتيرة تراكم رأس المال. ويرى المذهب الكلاسيكي المحدث أن النمو الاقتصادي عملية تدريجية تتميز بالانسجام والتكامل بين عناصرها. ويستند هذا الرأي إلى ثلاث ركائز رئيسية:

1. حصول كل عامل من عوامل الإنتاج على حصته بشكل كامل.

1 -قيس ناظم غزال، أثر العوالم في الاداء الزراعي في تباين نامية مختارة، اطروحة دكتوراه، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الموصل، 2003، ص 69.

2. تحقيق الوفورات الخارجية التي تعزز الكفاءة الاقتصادية.

3. دور الإنسان في التغلب على الصعوبات التي تواجه النمو الاقتصادي. وبالتالي، فإن نموذج النمو النيوكلاسيكي يعتمد معدل نمو الاقتصاد وحصّة رأس المال بشكل أساسي على الادخار على المدى الطويل(1).

خ- نماذج ونظريات النمو والتنمية الاقتصادية في الفكر الحديث :-

1. نموذج هارود دومار في النمو الاقتصادي :قام كل من روي هارود وإيفسي دومار بنشر نماذج رياضية للنمو الاقتصادي. وقد عني كلا الباحثين بمعالجة مسألة استمرار نمو الاقتصاد دون مروره في أزمات كساد متكررة. وقد أفترض كلاهما أن النمو الاقتصادي يعتمد اعتماداً حاسماً على زيادة متوافقة مع تنامي القوة العاملة ومع التطورات التكنولوجية التي ترفع من إنتاجية العمل. وبفرض أن الاقتصاد مغلق (أي لا يمكن أفترض رؤوس الأموال من الخارج) أكد كل من هارود ودومار أن الادخار سيكون هو الطريقة المتاحة للحصول على رأس المال الضروري للتماشي مع العمالة المتنامية والأكثر إنتاجية وإذا افترضنا أن النمو يسير باتجاه التوازن فيجب أن يتماشى معدل الادخار الذي يحدد قيمة رأس المال الصافي المتوفر، مع معدل الزيادة في الطلب على رأس المال (2).

2. **انموذج النمو المتوازن والنمو غير المتوازن:-**اقترح الاقتصادي روز أينشتاين رودان نظرية تهدف إلى إخراج الاقتصاد من دائرة الفقر والتخلف، حيث تؤكد هذه النظرية على ضرورة أن تكون خطط التنمية واسعة النطاق ومستمرة، وأن تكون خطط الاستثمار قوية ومكثفة. والغاية من ذلك هي التغلب على حالة الركود والجمود الاقتصادي، ودفع عجلة الاقتصاد نحو مستويات أعلى من الإنتاج والدخل. كما شدد رودان على أهمية قيام الحكومة بإعداد مشاريع تنموية شاملة تأخذ في الاعتبار واقع الدول النامية، بما يضمن زيادة الدخل إلى مستوى كافٍ يعزز الطلب الفعّال، وبالتالي يحقق نجاح المشروع التنموي ككل، ويضمن الوصول إلى معدلات ادخار مرتفعة(3).

1 -سامويلسون ، نورد هاوس ، علم الاقتصاد ، الطبعة العربية ، مكتبة لبنان ناشرون ، بيروت ، لبنان ، 2006 ، ص 589 .

2- ميشيل تو دار، التنمية الاقتصادية، ترجمة: محمود حسن حسني، محمود حامد محمود ،دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية، 2006 ص127.

3- فايز ابراهيم الحبيب، مبادئ الاقتصاد الكلي، ط4، مطابع الفرزدق، الرياض، 2000، ص437.

أما بالنسبة إلى نظرية النمو غير المتوازن، فقد قدّمها الاقتصادي ألبرت هيرشمان، الذي يرى أن من الأنسب اتخاذ خطوات استثمارية كبرى تتركز على عدد محدود من الصناعات المتقدمة، والتي بدورها تعمل كقاطرة لجر الاقتصاد الوطني نحو عملية نمو شاملة⁽¹⁾.

3. **انموذج سولو النيوكلاسيكي للنمو:**النموذج الذي اقترحه سولو (SOLOW) عام 1956 يقوم على فكرة الإنتاج في ظل ثبات الغلة مع الحجم، ويعتبر التراكم الرأسمالي نتيجة رئيسية لزيادة إنتاجية ساعات العمل. ومع تراكم رأس المال، ترتفع حصة كل عامل من رأس المال مع مرور الزمن. **ان معرفة خصائص نموذج سولو يعد مهماً للأسباب التالية**⁽²⁾

- . كونه نموذجًا نيوكلاسيكيًا: يركز بشكل أساسي على جانب العرض، حيث يتضمن النموذج ضرورة زيادة إنتاج السلع بما يكفي لتحقيق النمو الاقتصادي، على عكس النماذج الكينزية التي تركز على الطلب، مثل قضايا البطالة والتضخم.

_ . كونه نموذجًا حركيًا: يتيح هذا للنموذج أن يكون أكثر تعقيدًا مقارنة بالنماذج الساكنة. فالنموذج الأصلي يتناول فقط التراكم الرأسمالي، بينما أضيف لاحقًا عناصر جديدة مثل النمو السكاني والتطور التكنولوجي.

ويستند نموذج سولو إلى مجموعة من الافتراضات الأساسية⁽³⁾

أ. وجود سلعة واحدة: يركز النموذج على سلعة واحدة بغض النظر عن تنوع الصناعات.

ب. تجاهل القضايا الهيكلية: مثل كيفية تغير الأهمية النسبية للصناعات المختلفة على المدى الطويل، والعلاقة بين الزراعة والصناعة، وكذلك بين الصناعات التحويلية والخدمات.

ج. غياب التطور التكنولوجي أو كونه متغيرًا خارجيًا: أي أن النموذج لا يتعامل مع التكنولوجيا كمكون داخلي للنمو الاقتصادي.

ح. ثبات الغلة مع الحجم: أي أن الإنتاجية الحدية للعمل ورأس المال تصل إلى ما لا نهاية عندما يقترب العمل أو رأس المال من الصفر، بينما تؤول إلى الصفر عند اقتراب العمل أو رأس المال

1 - أحمد الكواز، السياسات الاقتصادية ورأس المال البشري، معهد التخطيط العربي، الكويت، 2004، ص 40.

2 -حربي محمد موسى مصدر سابق ص31.

3 -فاروق بن صالح الخطيب ، عبد العزيز بن احمد ،دراسات متقدمة في النظرية الاقتصادية الكلية، السعودية، 2005 ، ص87.

من ما لا نهاية. تُعرف هذه الخاصية باسم شرط إينادا (Inada Condition)، وهو شرط مفروض على دالة الإنتاج النيوكلاسيكية ويمثل العلاقة بين الناتج الفردي ورأس المال المتاح للفرد(1).

4. نظرية المراحل الخطية :-منذ عام 1950 وحتى أواخر عام 1960 ، ظهر بعض الاقتصاديين اللذين رأوا أن عمليات التغيير الاقتصادي تمر بمراحل عديدة. ولعل أشهرهم الاقتصادي الأمريكي روستو Walt W Rosto 2003-1916 في كتابه الذي تصور أن عملية التنمية هي عملية تدريجية (Rosto1960) The Stages of Economic Growth المعروف تتم من مرحلة إلى أخرى ولكن لا تتم بطريقة تلقائية، حيث تجهز كل مرحلة لما بعدها وبين أن الانتقال من التخلف إلى التنمية من مراحل النمو الاقتصادي، هي(2).

أ- مرحلة المجتمع التقليدي : هو مجتمع بدائي بسيط يعتمد بصورة أساسية على القطاع الزراعي كمصدر للدخل، ويلعب فيه نظام الأسرة دوراً رئيساً في التنظيم الاجتماعي، وبالتالي فهو مجتمع يسوده انتاج منخفض جداً للفرد بسبب تخلف التكنولوجيا السائدة، وهذه المرحلة عادة ما تكون طويلة نسبياً، وتتميز بالبطء الشديد.

ب- مرحلة التمهد للانطلاق : تغييرات مهمة في المجالات الاقتصادية وغير الاقتصادية، حيث تظهر فيها مجموعة جديدة يدخرون ويتحملون مخاطر الابتكارات ويزداد معدل التكوين الرأسمالي، وتزداد الاستثمارات في القطاع الزراعي بما يؤدي إلى خلق فائض يمكن استخدامه لتمويل التوسع الصناعي. بيد أن هذه التغييرات تحدث على نطاق محدود وبمعدل بطيء، وذلك بسبب الوسائل التقليدية في الإنتاج وسيطرة القيم الاجتماعية التقليدية(3).

ت- مرحلة الانطلاق :-وهي المرحلة الحاسمة والحرجة في عملية النمو، حيث تتميز هذه المرحلة بحدوث ثورة صناعية تنطوي على تغييرات جذرية في وسائل الإنتاج كاستخدام التكنولوجيا.

ح- مرحلة الاندفاع أو الاتجاه نحو النضج :- هي المرحلة التي تنتشر فيها القطاعات الرائدة في كل القطاعات الرئيسية في الاقتصاد القومي، كصناعة الآلات الصناعية، والزراعية، والإلكترونية، والكيميائية، بالإضافة إلى زيادة رأس المال البشري بالمجتمع ومستوى عالي، وارتفاع معدل نمو الدخل القومي يفوق معدل نمو السكان، وتدوم تلك المرحلة الأربعة عقود تقريباً.

1 -سيمو غلو، دارون، نموذج النمو السولو، مقدمه في النمو الاقتصادي الحديث، جامعة برينستون، 2009، ص76.

2 -عبلة عبدالحميد بخاري، التنمية والتخطيط الاقتصادي، الجزء الثالث، القاهرة، 2009، ص35، 34.

3 - و روستو، مراحل النمو الاقتصادي، ترجمة برهان الدجاني، مجلة الرائد العربي، العدد الثامن عشر، إبريل 1962. <https://www.al-hakawati.net>

خ- مرحلة الاستهلاك الوفير (الاستهلاك الشامل العالي):- وهي تمثل أرقى مراحل النمو، حيث تتجه القطاعات الرائدة خلال هذه المرحلة نحو إنتاج السلع الاستهلاكية المعمرة والكمالية، وتزداد مستويات الدخل بدرجة كبيرة و كما تهدف إلى تحقيق الرفاهية الاجتماعية والأمن الاجتماعي.

المطلب الثالث : المشاريع الكبرى:

اولا:-مفهوم المشاريع الكبرى

تعد المشاريع الكبرى محرّكاً رئيساً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في العديد من الدول، وخاصةً تلك التي لا تزال في طور النمو، وتتسم هذه المشاريع بخصائصها المميزة من إذ كبر حجمها، تعقيد عملياتها، تكلفتها العالية، واستغراقها مدّة طويلة للتنفيذ، ممّا يتطلّب إستثمارات هائلة من إذ رأس المال والموارد البشرية، و تُعرف المشاريع الكبرى بأنها إستثمارات واسعة النطاق تتجاوز الممليار دولار أمريكي، وتؤثر على حياة ملايين الأشخاص، وتتسم بتعقيد عالٍ ومخاطر كبيرة يمكن أن تشمل هذه المشاريع البنية التحتية (مثل الطرق السريعة، المطارات، السدود)، ومشاريع الطاقة (محطات توليد الكهرباء، شبكات الغاز)، المشاريع الصناعية الضخمة⁽¹⁾. ان المشاريع الضخمة تمثل نماذج متقدمة للمشاريع الصغيرة، إلا أنها تتميز عنها باختلافات واضحة في الأهداف بعيدة المدى، ومستوى مشاركة أصحاب المصلحة، إضافةً إلى طول مدة تنفيذها، واتساع نطاقها، وحجم تأثيرها. وقد عرف المشاريع الكبرى هي محاولات مؤقتة مصممة لإنشاء نتيجة نهائية مثل المنتجات أو الخدمات، ولها تاريخ بدء ونهاية نظرًا لطبيعتها المؤقتة⁽²⁾. وحجم تأثيرها.

وقد عرف المشاريع الكبرى هي محاولات مؤقتة مصممة لإنشاء نتيجة نهائية مثل المنتجات أو الخدمات، ولها تاريخ بدء ونهاية نظرًا لطبيعتها المؤقتة⁽³⁾.

ثانيا: التحديات والمخاطر المرتبطة بالمشاريع الكبرى

1-Youcef J.-T. Zidane,Agnar Johansen,Megaprojects - Challenges and Lessons Learned,SINTEF, S.P. Andersens vei 5, NO-7465 Trondheim, Norway,2012,p50

2-محمد المهدي ، المشروعات التنموية الكبرى في العالم العربي الواقع والمستقبل مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، القاهرة،2020،ص35.

1-Diéguez, Cazorla, & Luque, Risk management in megaprojects,Procedia - Social and Behavioral Sciences, 119,2014, 407- 416

1. على الرغم من الفوائد المحتمل تحقيقها، تواجه المشاريع الكبرى العديد من التحديات والمخاطر التي قد تعيق إنجاز أهداف التنمية(1).
2. تجاوز الموازنة والوقت المحدد: من المعتاد أن تتخطى المشاريع الكبرى الحدود المالية المخصصة وأن تمتد في تنفيذها أطول مما كان مُخططاً له.
3. المخاطر المالية وزيادة الديون: التكاليف المرتفعة قد تؤدي إلى تفاقم الديون الحكومية، خاصةً في البلدان النامية .
4. التأثيرات البيئية والاجتماعية: يمكن أن تؤثر المشاريع الكبرى سلباً على البيئة، مثل تدمير المناطق الطبيعية، وأيضاً على المجتمعات المحلية مثل التهجير القسري .
5. الفساد وسوء الإدارة: نظراً لضخامة الأموال المتداولة، تصبح المشاريع الكبرى عرضةً للفساد وسوء الإدارة.
6. تحديات التنسيق والإدارة: تتطلب هذه النوعية من المشاريع تنسيقاً معقداً بين عدد كبير من الجهات المتفاعلة.
7. الكوراث الطبيعية وطول مدة المشروع، وعدد التخصصات التكنولوجية والتغيرات التكنولوجية، وعدد الأطراف المشاركة في المشروع.

ثالثاً: ممرات التجارة الدولية ومشاريع طرق التنمية.

تعد ممرات التجارة الدولية ومشاريع طرق التنمية من أهم المشاريع الإستراتيجية الكبرى التي تهدف إلى تعزيز التكامل الإقتصادي على المستويين الإقليمي والدولي، مع دعم مساعي التنمية المستدامة، وتشكل هذه الممرات بنية تحتية ولوجستية أساسية، تشمل الطرق السكك الحديدية، الموانئ، المطارات، وخطوط الأنابيب، مما يسمح بربط مناطق جغرافية شاسعة وتعزيز حركة السلع والخدمات ورأس المال، وتتجلى أدوارها التنموية في عدة محاور رئيسة(2).

1. تخفيض تكاليف النقل والتجارة مما يعزز تنافسية الإقتصادات ويجذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة.
2. فتح آفاق جديدة للأسواق لا سيما للمناطق النائية أو المعزولة .

2-Shenjue, L., Wang, Y., Sun, B., & Zhang, H. FDI and exchange rate volatility:

Evidence - from China. Journal of International Trade, 2018, 45.

2 -محمد علي، "طريق التنمية: مشروع تجاري يربط دول الخليج بتركيا عبر العراق"، 2023،

<https://www.alaraby.co.uk/economy>

3. تعزيز التخصص الإقتصادي والتقسيم الدولي للعمل من خلال تسهيل تدفقات المدخلات والمنتجات عبر الحدود.

4. توفير فرص عمل في قطاعي النقل والإنشاءات بشكل مباشر، وفي القطاعات الأخرى المستفيدة من تحسين الوصول إلى الأسواق بشكل غير مباشر .

5. المساهمة في نقل التكنولوجيا والمعرفة نتيجةً لزيادة التفاعل بين الدول والمناطق، وأحد أبرز الأمثلة المعاصرة على هذا النوع من المشاريع هو مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي تُعرف أيضاً بإسم طريق الحرير الجديد، وتسعى هذه المبادرة إلى بناء شبكة تجارية عالمية تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا عبر ممرات برية (الحزام الإقتصادي لطريق الحرير) وبحرية وتشمل المشاريع المنفذة ضمن إطار هذه المبادرة جهوداً ضخمة، مثل تطوير الموانئ البحرية، كمنفذ جوادر في باكستان وميناء بيرايوس في اليونان، وإنشاء خطوط سكك حديدية عالية السرعة مثل خط سكة حديد الصين-لاوس أو ممرات السكك الحديدية التي تصل الصين بأوروبا وتحسين شبكة الطرق العابرة لعدة دول بهدف تسهيل النقل البري(1).

رابعاً: السياسات المقترحة لتطوير المشاريع الكبرى.

تتطلب إجراء تقييم دقيق للتكاليف والفوائد، مع مراعاة التكاليف الإجتماعية والبيئية(2):

1. الحوكمة الرشيدة والشفافية: تهدف إلى تعزيز آليات الشفافية والمساءلة لتقليل الفساد وسوء الإدارة.

2. إدارة المخاطر: تستدعي وضع خطط فاعلة للتعامل مع المخاطر المالية والتشغيلية والإجتماعية.

3. المشاركة المجتمعية: تؤكد على أهمية إشراك المجتمعات المحلية في مراحل التخطيط والتنفيذ لضمان قبولهم وتخفيف الآثار السلبية المحتملة .

4. التكامل مع خطط التنمية الشاملة: يتطلب ضمان إدماج المشاريع الكبرى ضمن إستراتيجية تنموية وطنية أشمل وأكثر إستدامة.

1 -اميمة الشاذلي، "طريق التنمية: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب"،

2023، <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-65732210>

2-احمد عبد الجبار عبد الله، استراتيجيات التنمية ومستقبل النظام الدولي في ظل مبادرة الحزام والطريق، ط1، بغداد: دار انكي للنشر والتوزيع، ٢٠٢٤، ص ٥٨.

5. التنسيق الإقليمي والدولي: يعد حيويًا وخاصةً لممرات التجارة، لضمان إنسجام الأنظمة والإجراءات بين الدول المختلفة،

بشكل عام تعد المشاريع الكبرى سلاحاً ذا حدين، إذ تمتلك القدرة على تحفيز التنمية الإقتصادية والإجتماعية بشكلٍ كبير، لكنّها تحمل كذلك مخاطر كبيرة وتحديات فإنّ فهم النظريات التي توضّح العلاقة بين هذه المشاريع والتنمية، بالإضافة إلى اعتماد سياسات مدروسة ومؤسسات قوية، يمثّل ضرورة أساسية لضمان تحقيق هذه الإستثمارات العملاقة مستقبلاً أكثر إزدهاراً واستدامة، وينبغي تسليط الضوء على ممرات التجارة الدولية باعتبارها نموذجاً بارزاً من المشاريع الكبرى، لما تتمتع به من دور محوريّ في تعزيز الروابط الإقتصادية وتعميق التعاون بين الدول⁽¹⁾.

¹ -وسام شاكر، الممرات الدولية امام الطريق التنمية الممر الاقتصادي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي (IMEC) انموذجاً، مجلة حوار الفكر، المعهد العراقي للحوار، بغداد، العددان (٧٢) - (٧٣)، ٢٠٢٤، ص ٩٧.

الفصل الثاني

((تحليل تطور العلاقة بين قطاع النقل والتنمية الاقتصادية في العراق للمدة 2004-2023))

المبحث الاول:- تطور مؤشرات التنمية الاقتصادية في العراق

المبحث الثاني :- تحليل واقع قطاع النقل في العراق

المبحث الثالث :- تحليل مساهمة قطاع النقل في المؤشرات الرئيسة للتنمية في العراق

تمهيد

يمثل قطاع النقل أحد أهم المرتكزات الحيوية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في العراق، إذ يُعدّ البنية التحتية للنشاط الاقتصادي ووسيلة لربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك والأسواق الداخلية والخارجية، وبعد عام 2003، واجه العراق تحديات كبيرة في هذا القطاع نتيجة الدمار الذي لحق بالبنى التحتية خلال الحروب والعقوبات، وهو ما انعكس سلباً على كفاءة النقل وتكاليفه، وبالتالي على مجمل عملية التنمية، ومع استقرار الأوضاع الأمنية نسبياً، اتجهت الخطط الحكومية إلى إدماج النقل في استراتيجيات التنمية، لا سيما عبر مشاريع الربط الإقليمي مثل مشروع "القناة الجافة" الذي يربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وأوروبا، حيث تمثل هذه المشاريع خطوة مهمة لتحويل العراق إلى مركز ترانزيت إقليمي، بما ينعكس إيجاباً على التجارة ويزيد من الناتج المحلي ويوفر فرص عمل، وعلاقة قطاع النقل بالتنمية اقتصادياً من خلال تنشيط قطاع النقل وتخفيض كلفة الإنتاج والتوزيع، مما يسهم في جذب الاستثمارات وتوسيع النشاط التجاري، كما يسهم تطور قطاع النقل في تسهيل حركة الأفراد، ويزيد من فرص التعليم والعمل، ويربط المناطق النائية بالمراكز الحضرية، ما يحد من التفاوت التنموي بين المحافظات، إقليمياً ودولياً، إذ إن مشاريع الربط الإقليمي تعزز موقع العراق الجيو-اقتصادي، وتزيد من اندماجه في سلاسل الإمداد العالمية، بالتالي إن قطاع النقل بجميع فروع وأنشطته جزءاً أساسياً من البنية التحتية للاقتصاد الوطني، وهو عنصر حيوي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة في أي دولة، وله أثر كبير على مجالات اقتصادية أخرى مثل الصناعة والتجارة والزراعة والسياحة، فوجود شبكات نقل حديثة ومتكاملة بمختلف وسائلها، يسهم في تعزيز التطور الاقتصادي والاجتماعي للبلد، ويعزز من نمو قطاع النقل، ويتأثر النمو الاقتصادي بشكل مباشر بكفاءة ومرونة هذا القطاع، ويتناول هذا الفصل تطور مؤشرات التنمية، مع تحليل مساهمة قطاع النقل في المؤشرات الرئيسية للتنمية وبعض القطاعات الاقتصادية في العراق .

المبحث الاول :- تطور مؤشرات التنمية الاقتصادية في العراق

اولاً:- تحليل مؤشر الناتج المحلي الإجمالي في العراق (2004 _ 2023)

شهد الناتج المحلي الإجمالي في العراق خلال مدة البحث تغيرات تمثل طبيعة تطوّر الإقتصاد العراقي وما تعرّض له من مؤثرات خارجية وداخلية خلال مدة الدراسة وكما موضح في جدول (1) ، فقد ارتفعت قيمة الناتج من (60628100) مليون عام (2004) الى (61673500) مليون في عام (2005) بمعدل نمو سنوي (1.72%) وهو نتيجة رفع العقوبات الدولية عن العراق بعد عام 2003 ، وكان معدل نصيب الفرد من الناتج (1.4) مليون دينار، واخذت قيمة الناتج المحلي ترتفع تدريجياً الى ان وصلت الى (267400000) مليون دينار في عام 2013 وبمعدل نمو سنوي (9.05%) ونصيب الفرد منها (7.62) وهو نتيجة ارتفاع حجم الايرادات النفطية كونها تمثل جزء كبير من حجم الناتج المحلي الاجمالي في العراق⁽¹⁾.

بعدها اخذت قيمة الناتج تتخفّض تدريجياً الى ان وصلت الى (191700000) في عام 2015 وهو نتيجة سيطرت العصابات الارهابية على ثلاث محافظات عراقية عام 2014 بما فيها من موارد نفطية وغيرها مما سبب انخفاض كبير في حجم الايرادات الذي انعكس على انخفاض حجم الناتج، وبعد استعادة السيطرة والتحرير استعاد الناتج تعافيه إذ اخذ بالارتفاع من (196500000) في عام 2016 الى ان وصل الى (277900000) مليون عام 2019 بمعدل نمو سنوي (10.67%) ونصيب الفرد 7.06 ، وهو نتيجة إستقرار الأمن نسبياً في العراق بعد عام (2016) إذ شهد الناتج تعافياً واضحاً يعود ذلك بشكلٍ رئيس إلى الزيادة الملحوظة في إنتاج النفط، والتي جاءت نتيجةً للإستثمارات الأجنبية المباشرة المرتبطة بهذا القطاع، وتحسن اسعار النفط في الاسواق العالمية وانتهاء العمليات العسكرية، في عام (2020) تراجعت قيمة الناتج الى (219800000) مليون دينار بسبب ازمة جائحة كورونا عالمياً والتي تسببت في انهيار أسعار النفط العالمية إذ وصلت الى اقل من 20 دولار للبرميل الواحد وكونه المصدر الرئيس للموارد المالية للدولة اثر بشكل مباشر على انخفاض الناتج ، بالإضافة الى تراجع القطاعات الاخرى مثل (تجارة، نقل، سياحة دينية) مما عمق تراجع الناتج⁽²⁾. وشهد الإقتصاد العراقي في عام (2021) تحسناً ملحوظاً في قيمة الناتج إذ ارتفعت الى (301400000) مليون ومن ثم الى (415600000) في عام (2022) نتيجة تخفيف القيود وزيادة الحصص الإنتاجية التي أقرت من قبل أوبك بلس، إلى جانب تعافي أسعار

1- البنك المركزي العراقي ، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2004، ص17.

2- البنك المركزي العراقي ، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2015-2018، ص7-

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

النفط الخام العالمية نتيجة ارتفاع الطلب مقارنة بعام (2020)، وجاء هذا التطور بسبب التعافي التدريجي من وباء كورونا عالمياً وانتعاش التجارة العالمية من جديد ممّا عزّز من إنتعاش الأسعار العالمية للنفط الخام، كذلك كان لمقررات أوبك بلس تأثير إيجابي على الناتج المحلي الإجمالي، في عام (2023) تراجع الناتج الى (330000000) نتيجة تراجع اسعار النفط مما اثر بشكل مباشر على قيمة الإنتاجية التي أقرت من قبل أوبك بلس، إلى جانب تعافي أسعار النفط الخام العالمية نتيجة ارتفاع الطلب مقارنة بعام (2020)، وجاء هذا التطور بسبب التعافي التدريجي من وباء كورونا عالمياً وانتعاش التجارة العالمية من جديد ممّا عزّز من إنتعاش الأسعار العالمية للنفط الخام، كذلك كان لمقررات أوبك بلس تأثير إيجابي على الناتج المحلي الإجمالي، في عام (2023) تراجع الناتج الى (330000000) مليون دينار نتيجة تراجع اسعار النفط مما اثر بشكل مباشر على قيمة الناتج⁽¹⁾ مع تزايد الطلب العالمي وتحسن الأسعار في الأسواق الدولية ، تبقى تحديات الاعتماد على مورد واحد ناضب عائقاً أمام تحقيق الاستدامة الاقتصادية، ممّا يحد من قدرة الدول على تحقيق نمو مستدام وهذا الأمر يتزامن مع ضعف مساهمة الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ما يستدعي الحاجة إلى تعزيز دور تلك الأنشطة بهدف زيادة متانة الإقتصاد وجعله أكثر قدرة على مواجهة الصدمات الخارجية، ومن الضروري تقليل الاعتماد على مصدر دخل وحيد والسعي نحو إيجاد بدائل تساهم في تحسين بيئة الأعمال، ممّا يساعد على جذب الإستثمارات المحلية والأجنبية وتعزيز دور القطاع الخاص لتمكينه من تطوير قاعدة إنتاجية متينة⁽²⁾. وقد احتل العراق المركز (54) في أكبر إقتصادات العالم لعام (2023)، بينما جاء في المرتبة الرابعة بين الدول العربية بعد السعودية والإمارات ومصر، وذلك وفقاً للبيانات التي يصدرها البنك الدولي، إذ بلغ الناتج المحلي الإجمالي (332,174700) مليون دينار وبمعدل نمو (20.5) ويعود ذلك إلى عدة عوامل، منها الحرب الروسية الأوكرانية، بالإضافة إلى الضغوط التي يواجهها الوضع الإقتصادي العالمي كما تزايدت المخاطر المتعلقة بالضغوط المالية في الأسواق المتقدمة والناشئة، ممّا زاد من حدة التحديات، علاوة على ذلك فإنّ ارتفاع أسعار الفائدة العالمية أثر سلباً على النمو، ولا تزال بعض البلدان تعاني من تبعات أزمة كورونا، إذ أثرت هذه التبعات بشكل كبير على الإقتصاد العالمي،

¹- البنك المركزي العراقي، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2023،

ص2 .

²- البنك المركزي العراقي، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد العراق، 2021، ص18

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

مما أدى إلى انخفاض أسعار النفط العالمية إنخفاض الإيرادات العامة من جهة وزيادة الإنفاق العسكري بسبب الظروف الأمنية التي يمر بها العراق⁽¹⁾.

**جدول (1) تطورات الناتج المحلي الإجمالي ونصيب الفرد بالأسعار الجارية في العراق للمدة
(2004-2023)**

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليون دينار)	معدل النمو (%)	متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (مليون دينار)	معدل النمو (%)
2004	60628100	-	1.1	-
2005	61673500	1.72	1.4	27.27
2006	95588100	54.99	1.2	-14.29
2007	107828500	12.81	2.9	141.67
2008	155600000	44.30	4.3	48.28
2009	139330000	-10.46	9.8	127.91
2010	171957000	23.42	4.2	-57.14
2011	211300000	22.88	5.4	28.57
2012	245200000	16.04	7.36	36.30
2013	267400000	9.05	7.62	3.53
2014	260600000	-2.54	7.2	-5.51
2015	191700000	-26.44	7.2	0.00
2016	196500000	2.50	5.2	-27.78
2017	225700000	14.86	6.1	17.31
2018	251100000	11.25	6.6	8.20
2019	277900000	10.67	7.06	6.97
2020	219800000	-20.91	5.37	-23.94
2021	301400000	37.12	5.0	-6.89
2022	415600000	37.89	9.8	96.00
2023	330000000	-20.60	7.6	-22.45

المصدر: 1-وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية

الحسابات القومية، السنوات (2004-2023) لسنوات مختلفة.

2- البنك المركزي العراقي ، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق السنوية لسنوات مختلفة.

4- تم احتساب معدلات النمو البسيط من خلال المعادلة التالية:

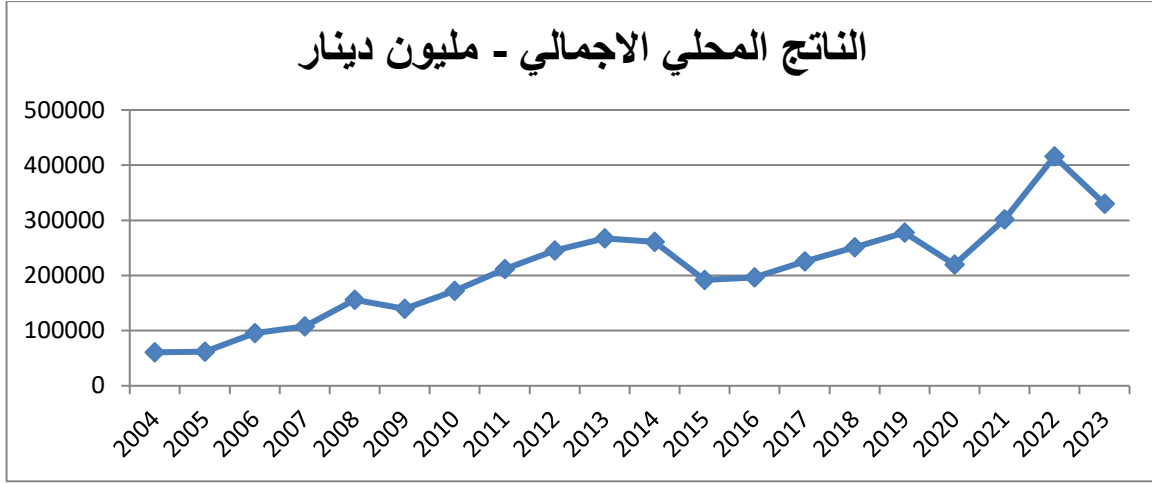
$$r = \frac{GDPT - GDPT-1}{GDPT-1} * 100$$

*- (r) معدل النمو السنوي ، (GDP_T) السنة الحالية ، (GDP_{T-1}) السنة السابقة

¹ - البنك المركزي العراقي ، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2023، ص10.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (1) معذل نمو الناتج المحلي الإجمالي للمدة 2003-2023



المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول(1).

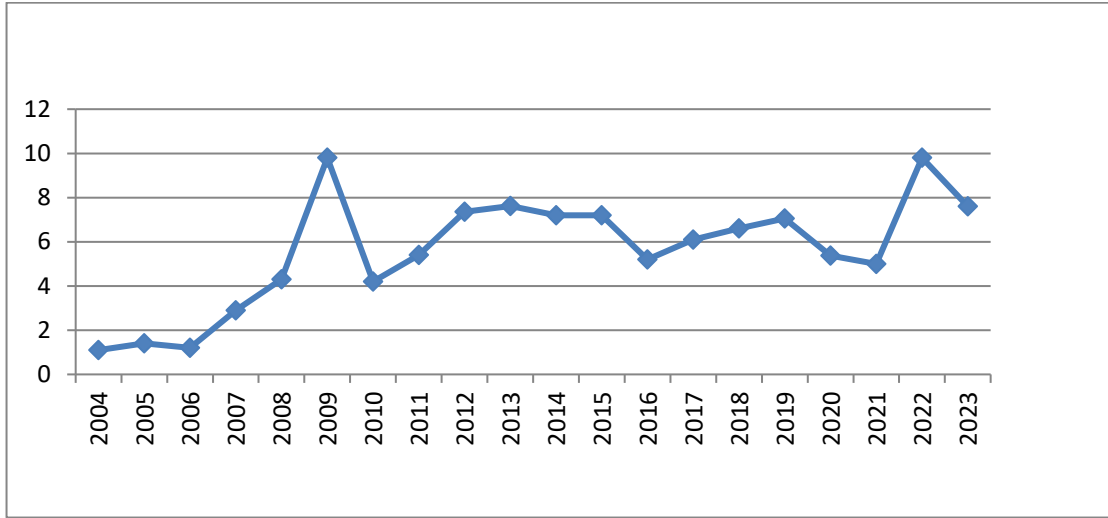
أما بخصوص متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي كما مبين في الجدول (1) والشكل (2) تشير بأن النمو الاقتصادي المتحقق قد انعكس بتحسّن في الناتج المحلي الإجمالي خلال مدة الدراسة ومن ثمّ في مستوى معيشة المواطنين من خلال ارتفاع متوسط نصيب الفرد من الناتج من (1.1) مليون دينار عام 2004 ليصل إلى (7.62) مليون دينار عام (2013) وهذا التحسن في نصيب الفرد ناجم عن ارتفاع أسعار النفط الخام عالمياً، والذي أدّى إلى زيادة متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي كون الإيرادات النفطية جزء مهم من حجم الناتج في العراق، لكنّه بدأ بالإنخفاض بعد ذلك بسبب ما شهدت البلاد من ظروف أمنية مضطربة رافقها إنخفاض حاد في اسعار النفط حتى وصل إلى (7.2) مليون دينار سنوياً عام (2015)، ثمّ أخذ بالتحسن بعد ذلك نتيجة الاستقرار الأمني النسبي الذي شهده البلد حتى وصل إلى (7.06) مليون دينار عام (2019)، لكنه تراجع إلى (5.37) مليون دينار عام (2020) نتيجة أزمة تفشي وباء كورونا العالمية وما رافقها من تداعيات اقتصادية، ثم ارتفع متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي في عام (2023) إلى (7.6) مليون دينار ويعود ذلك إلى عدّة عوامل، منها الحرب الروسية الأوكرانية، بالإضافة إلى الضغوط التي يواجهها الوضع الاقتصادي العالمي، كما تزايدت المخاطر المتعلقة بالضغوط المالية في الأسواق المتقدمة والناشئة، ممّا زاد من حدة التحديات، علاوة على ذلك فإنّ ارتفاع أسعار الفائدة العالمية أثر سلباً على النمو⁽¹⁾. ومع ما تقدم فإنّ متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي قد لا يعبر عن الهدف الحقيقي للتنمية والمتمثل برفع المستوى المعيشي للفرد، كون قيم

1- البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2019، ص10-13.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

هذا المؤشر لا تمثل متوسط الدخل من التوزيع الكلي للنتائج وذلك بسبب إيرادات النفط ، إذ قد يرتفع ذلك المتوسط دون أن يصاحبه تطوراً حقيقياً بالمستوى المعيشي لمعظم الأفراد، وإنّ هذه الزيادة قد تؤدي إلى رفع مستويات المعيشة في حالة عدم حدوث مشكلات كالتضخم واختلال ميزان المدفوعات فضلاً عن عدالة التوزيع .

شكل (2) متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي للمدة 2003-2023.



المصدر : من اعداد الباحثة بالاعتماد علي بيانات جدول (1)

**ثانياً : نسبة مساهمة الأنشطة الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي في العراق للمدة
(2003- 2023).**

إنّ تحليل مساهمة الأنشطة في الناتج المحلي الإجمالي يعطي صورة واضحة لمعرفة الاختلالات الهيكلية في الاقتصاد العراقي، لاسيما في الفترات الأخيرة ما بعد (2003)، وما نتج عنها من فوضى اقتصادية أدت الى إضعاف قدرة القطاعات للتشابك فيما بينها، فضلاً عن تخلفها وتدني مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي باستثناء نشاط التعدين والمتمثلة بالنفط الخام⁽¹⁾. ويوضح جدول (2) نسبة مساهمة الأنشطة الاقتصادية المختلفة في تكوين الناتج المحلي الإجمالي في العراق للمدة (2004-2020)، إذ يلاحظ تدهور مساهمة الزراعة بشكلٍ مستمرٍ إنخفضت نسبة مساهمتها من (6.9%) في عام (2004) إلى (3.4%) في عام (2008)، ثم ارتفعت إلى (5.3%) في عام (2020) بعدها وصلت الى (8.1) في عام 2023، بالمقابل إنخفضت نسبة مساهمة الصناعة التحويلية من (1.8%) إلى (1.4%) ثم إلى (0.9%) عام 2008، ووصلت نسبتها في عام (2020) إلى (2.2%) ثم تراجعت الى 1.7 في عام 2023 ونتيجة تذبذب مساهمة تلك القطاعات يعود الى تغير اسعار النفط فعندما تزداد إيرادات النفط ترتفع نسبة مساهمتها في تكوين الناتج مما يهيمن على نسب بقية القطاعات بالانخفاض والعكس صحيح، إذ ان قطاع التعدين والمقالع في العراق الذي يهيمن عليه النفط شهد زيادة في نسبة مساهمته من (57.7%) في عام (2004) إلى (60%)

1- البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2023، ص3-8.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

في عام (2015)، وذلك بسبب تراجع مساهمة القطاعات الاقتصادية الأخرى وارتفاع أسعار النفط وحتى بلغ (57.10) عام (2022)، ثم تراجع قليلاً إلى (54.9%) في عام (2023) نتيجة انخفاض أسعار النفط، بالتالي يشكل هذا القطاع الجزء الأكبر من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي في العراق، في حين شكلت القطاعات الخدمية بنسبة (11.3%)، تلتها خدمات النقل والاتصالات والتخزين في المرتبة الثالثة بنسبة (8.3%)، أما القطاعات الأخرى مثل الزراعة والصناعات التحويلية، فقد كانت مساهمتها الأدنى، بالتالي نستنتج ان قطاع التعدين المتمثل بقطاع النفط يشكل الجزء الأكبر من الناتج نتيجة طبيعة الاقتصاد العراقي الريعي الذي اهمل بقية القطاعات واعتمد على النفط بشكل كبير.

جدول (2) نسبة مساهمة الأنشطة الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية في العراق للمدة (2004 - 2023)

مجموع المساهمه %	القطاعات الخدمية	التمال والتأمين	تجار الجملة والمفرد والفنادق وما شابه	النقل والمواصلات والخزن	البناء والتشييد	الكهرباء والماء	الصناعة التحويلية	التعدين والمقالع	الزراعة والغابات والصيد	السنوات
100%	16.5	0.6	6.1	8.3	1.3	0.8	1.8	57.7	6.9	2004
100%	9.2	1.2	5.7	6.9	3.6	0.8	2	63.9	6.7	2005
100%	18.8	0.7	6.6	7.0	3.6	0.8	1.5	55.2	5.8	2006
100%	12.1	9.4	6.5	6.9	3.5	1	1.7	53.9	5	2007
100%	12.9	7.6	6.4	7.6	3.8	0.8	1.4	56.1	3.4	2008
100%	18.1	10.3	8.2	10.1	5.0	1.2	2.4	40.4	4.3	2009
100%	15.4	9.4	8.6	11.2	3.5	1.1	2.3	43.0	5.0	2010
100%	13.1	8.5	6.5	4.8	4.9	1.2	1.8	54.7	4.1	2011
100%	14.8	8.7	6.3	4.7	5.6	1.3	1.7	52.8	4.1	2012
100%	16.0	8.2	6.6	5.6	8.4	1.5	2.5	47.4	4.0	2013
100%	14.8	8.9	7.4	5.4	7.8	1.9	2.9	46.4	4.1	2014
100%	11.2	6.8	7.7	6.1	3.1	1.2	0.9	60.0	3.5	2015
100%	23.8	11	11.1	8.1	6.6	2.4	2.2	30.5	5.1	2016
100%	19.3	7.7	8.9	10.3	6.8	3.6	2.4	37.8	3.3	2017
100%	17	7.6	7.7	10.3	4.2	2.9	1.8	46.4	2.09	2018
100%	19.8	7.6	7.7	9.7	4	2.9	2	43.4	3.3	2019
100%	22	9.6	10.9	8.4	6.5	2.8	2.2	32.3	5.3	2020
100%	2.57	1.45	8.72	8.52	2.03	1.00	0.3	58.75	2.65	2021
100%	3.4	0.58	6.05	8.69	2.28	1.35	1.78	57.10	2.84	2022
100%	11.3	4.8	7.3	8.3	2.8	0.8	1.7	54.9	8.1	2023

المصدر من اعداد الباحثة بالاعتماد على: البنك المركزي العراقي، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة

للابحاث والدراسات، بغداد، العراق، (2004 - 2023)، ص 5، 8، 10، 12.

ثالثاً: الهيكل القطاعي للنتائج المحلي الإجمالي:

إن دراسة دور القطاعات الاقتصادية في النمو الكلي ضرورية لفهم هيكلية الإقتصاد ومدى مساهمتها في نمو العرض الكلي من السلع والخدمات، إذ يعاني الإقتصاد العراقي من إختلال هيكلية بسبب الإعتماد الكبير على النفط في تمويل الموارد، مما أدى إلى زيادة مساهمة الصناعات الإستخراجية على حساب القطاعات الأساسية مثل الزراعة والصناعة التحويلية والسياحة، وهذا الإختلال تسبب في عدم تحقيق التوازن الإقتصادي واستمرار تراجع مساهمة القطاعات الإنتاجية الأساسية في الناتج المحلي الإجمالي، وتصحيح هذه الإختلالات يأتي من خلال تعزيز الأنشطة الخدمية بجانب السلعية وتوزيعية لتحقيق توازن الإقتصادي المطلوب، ويمكن تتبع المساهمة النسبية للقطاعات الاقتصادية في الناتج المحلي الإجمالي من خلال جدول (3)، (1) إذ نلاحظ أنّ الأنشطة التوزيعية شكلت (14.9%) من الناتج المحلي الإجمالي في عام (2004)، وانخفضت إلى (10.6%) في عام (2007)، وهي أدنى نسبة مساهمة لها في التكوين الاقتصادي، وكانت أعلى نسبة مساهمة لهذه الأنشطة في عام (2016)، إذ بلغت (21.5%) وهو نتيجة الاعتماد الكبير على الإيرادات النفطية وإهمال بقية القطاعات. أمّا الأنشطة الخدمية فقد بلغت نسبة مساهمتها في التكوين الاقتصادي (16.6%) في عام (2004)، وانخفضت إلى (11.9%) في عام (2005)، وهي أدنى نسبة مساهمة للأنشطة الخدمية، وكانت أعلى نسبة مساهمة في عام (2015)، إذ بلغت (33.9%) وهو نتيجة انخفاض مساهمة القطاع النفطي بسبب سيطرة العطايات الارهابية وانخفاض اسعار النفط، ثم تراجعت الى 15.6 في عام 2023، في عام (2021)، اما الأنشطة السلعية التي تضم التعدين بضمنه النفط والزراعة والصناعة وغيرها من الأنشطة السلعية كان لها الجزء الأكبر في تكوين الناتج، إذ بلغت مساهمتها (68.5%) في عام 2004 ثم الى (74.1%) في عام 2005 ثم انخفضت الى (46%) في عام 2015 نتيجة تدهور اوضاع القطاع النفطي المكون الرئيس لها بسبب سيطرت العصابات الارهابية وفي تلك المده، ثم اخذت بالارتفاع تدريجياً الى ان وصلت الى 68.3% في عام 2023، وهنا تبرز أهميّة تعزيز القطاعات غير النفطية لتعزيز الإقتصاد وجعله أكثر قوة ومرونة في مواجهة الصدمات الخارجية وتنويع مصادر الدخل، يجب أيضاً السعي نحو تمويل المشاريع التنموية من خلال إعادة توزيع التخصيصات الإستثمارية وتحسين الإجراءات التنفيذية لتعزيز دور القطاعات الأساسية وتحسين العمالة(2). من

1- البنك المركزي العراقي ، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2006، ص10-13.

2 - البنك المركزي العراقي ، التقرير الإقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق 2019، ص3-13.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

خلال تحليل تطور الناتج ومساهمة القطاعات الاقتصادية في الناتج المحلي الإجمالي، نلاحظ أن قطاع التعدين و المقالع يمارس دوراً أساسياً في تغيير الناتج ونسبة مساهمة القطاعات السلعية والقطاعات الاقتصادية بشكل عام، فارتفاع أو إنخفاض مساهمة القطاعات الأخرى غالباً ما يكون مرتبطاً بتغير ناتج قطاع التعدين والمقالع بشكل أساسي.

جدول (3) نسبة مساهمة مجمل الأنشطة الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي للمدة

(2004 - 2023)

السنة	الأنشطة السلعية %	الأنشطة التوزيعية %	الأنشطة الخدمية %	مجموع المساهمه %
2004	68.5	14.9	16.6	100%
2005	74.1	14	11.9	100%
2006	67	14.3	18.7	100%
2007	65.1	10.6	24.3	100%
2008	58.7	11.3	30	100%
2009	58.3	11.8	29.9	100%
2010	60.8	14.8	24.4	100%
2011	66.9	12.7	20.4	100%
2012	66	11.8	22.2	100%
2013	63.6	14.3	22.1	100%
2014	61.2	16.5	22.3	100%
2015	46	20.1	33.9	100%
2016	48.0	21.5	30.5	100%
2017	53.8	20.5	25.7	100%
2018	57.2	19.1	23.7	100%
2019	55.3	19.4	25.3	100%
2020	49.4	20.2	30.4	100%
2021	56.75	17.54	25.70	100%
2022	67.3	16	18	100%
2023	68.3	16.1	15.6	100%

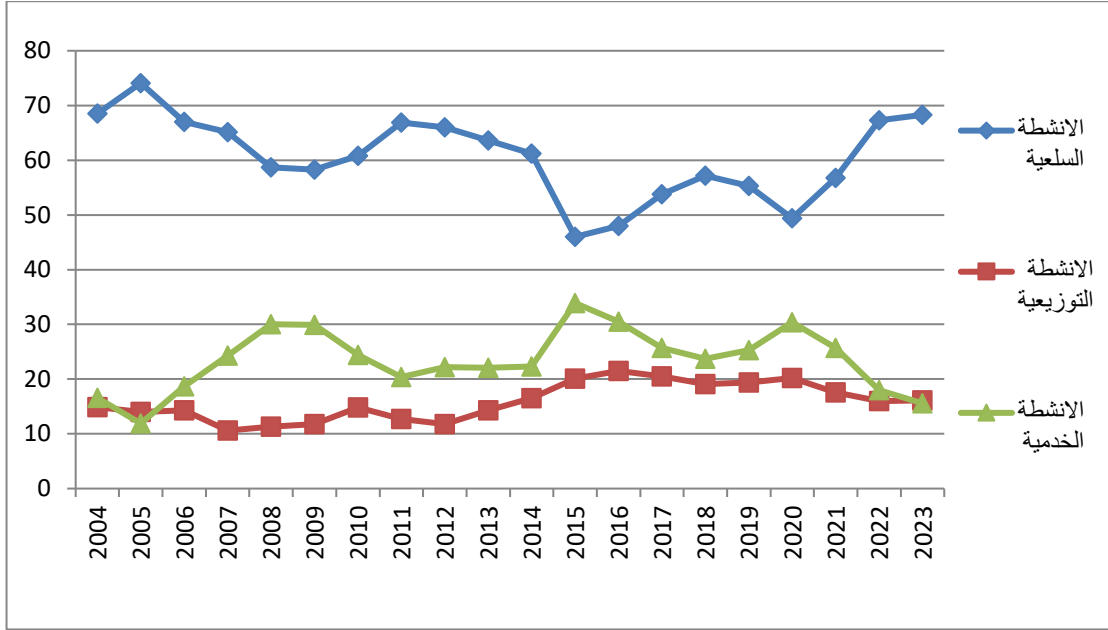
المصدر : البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي ، المديرية العامة للإحصاء والابحاث ،بغداد

العراق ، (2004 - 2023) ، ص 13،12،7،3.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (3) نسبة مساهمة الأنشطة الاقتصادية في تكوين الناتج المحلي الإجمالي للمدة

(2004 - 2023)



المصدر : من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (3).

نستنتج من خلال ما تقدّم إنَّ الأنشطة التوزيعية والخدمية لها نسبة مساهمة منخفضة في تكوين حجم الناتج المحلي الاجمالي في العراق خلال مدة الدراسة وهو نتيجة اهمال تلك الأنشطة وعدم محاولة اصلاح الاختلالات فيها والاعتماد على الأنشطة السلعية وبالخصوص النفط واهمال بقية القطاعات مما يتطلب اتباع سياسة تنموية شاملة تعمل على تطوير القطاعات غير النفطية ورفع نسبة مساهمتها في الناتج وتقليل الاعتماد المفرط على النفط. وان قطاع الانشط، ويمكن بيان عدة اسباب لتدني مساهمة بقية القطاعات في الناتج المحلي الإجمالي:

1. عدم الإستقرار السياسي والاجتماعي وما نتج عنه من تعطيل أغلب المشاريع العامة والخاصة في العراق أضعف مساهمة القطاعات الأخرى غير النفط في الناتج.

2. الحروب التي أدت الى تدمير البنى التحتية تزامناً مع إغراق السوق المحلية بالسلع والخدمات المستوردة بأسعار منخفضة جداً، يصعب على القطاع الخاص منافستها بسبب بدائية الوسائل المستعملة في الانتاج وتدني مستويات الإنتاجية، ممّا عمل على تخلف المنتج المحلي وانعدام روح المنافسة.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

3. إنعدام الأمن والفساد المالي والإداري ساعد على هروب رؤوس الاموال الى الخارج بحثاً عن الامان والاعمال التجارية ذات العائد السريع.

4. ارتفاع الإنفاق الجاري بأكثر من (80%) على حساب إنخفاض الإنفاق الإستثماري ممّا همّش الدور التنموي لمختلف قطاعات الإقتصاد العراقي.

رابعاً: تحليل مؤشر التضخم في العراق (2004 _ 2023).

يُعد التضخم أحد أبرز التحدّيات الإقتصادية التي تواجه العراق منذ عقود، إذ تُعكسُ ارتفاعات الأسعار المُستمرة إختلالاتٍ هيكلية عميقة في الإقتصاد الوطني، تتراوح بين الاعتماد شبه الكلي على عوائد النفط وضعف الإنتاج المحلي مروراً بالفساد المالي والإداري و الإضطرابات السياسية والأمنية، فبينما يُعتبر التضخم ظاهرةً عالمية مرتبطة بتقلبات العرض والطلب والسياسات النقدية، فإنّ طبيعته في العراق تأخذ أبعاداً أكثر تعقيداً، بسبب تراكم الأزمات الهيكلية منذ عام (2003)، والتي حوّلت الإقتصاد إلى نموذجٍ هشٍّ يعتمد على الإستيراد، ويُعاني من إهيار البنية التحتية وغياب الرؤية الإصلاحية (1).

وإنّ تقلّبات معدّلات التضخم في العراق إرتبطت بأحداث كثيرة مثل الغزو الأمريكي، وصدّات أسعار النفط و حرب العصابات الارهابية وجائحة كوفيد-19، وتدايعات الحرب الأوكرانية التي أثّرت على مستوى الأسعار في العالم، ومع أنّ العراق يمتلك ثروة نفطية هائلة إلا أنّ سوء إدارتها، وانتشار الفساد، وعدم تنوع القطّاعات الإنتاجية، جعلت من التضخم أزمةً مزمنةً تنعكس مباشرةً على معيشة افراد المجتمع عبر ارتفاع أسعار الغذاء والدواء والخدمات الأساسية، في وقتٍ يُعاني فيه أكثر من (30%) من السكان من الفقر (2).

ونرى ان إستقرار معدّلات التضخم يعتمد كلياً على أدوات السياستين المالية و النقدية، لذا فلا يُمكن فهم ديناميكيات التضخم في العراق دون ربطها بهما، بذلك تبقى معالجة التضخم رهناً بمعالجة جذوره الهيكلية عبر إصلاح النظام الإقتصادي الريعي ومحاربة الفساد وتعزيز القدرات الإنتاجية ، وهو ما يتطلب إرادةً سياسيةً حقيقيةً تضع مصلحة العراق فوق حسابات المحاصصة والصراعات الضيقة. ويوضح جدول (4) معدّلات التضخم في العراق للمدة (2004 _ 2023) ، إذ بلغت نسبته (26.96) في عام 2004 ثم ارتفع الى (53.1 %) في عام 2006 ، نتيجة تدمير البنية التحتية

1 - قاسم عبد الستار عبد الرحمن ، انجازات الانفاق الاستثماري للحكومات على النمو الاقتصادي في العراق 2004-2020، مجلة ، تكريت للعلوم الادارية و الاقتصادية، العدد18، 2022، ص430.

2- وزارة التخطيط ، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديرية الحسابات القومية، تقارير الناتج المحلي الإجمالي بغداد، العراق. 2013، ص37.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

والفساد المالي بعد الغزو الأمريكي، فضلاً مما سبب تراجع جانب العرض ، بالمقابل زيادة الرواتب و التوسع في الإنفاق الحكومي اسهم في رفع الطلب الكلي مقابل العرض المحدود كذلك وارتفاع اسعار الوقود والطاقة والايجارات والمنازل بالاضافة الى ضعف اجراءات البنك المركزي في المحافظة على قيمة العملة ، ثم بدأت معدّلات التضخم في الإنخفاض التدريجي، اذ وصلت إلى (2.4%) في عام (2010) ويعود ذلك إلى نجاح السياسات الإقتصادية، بما في ذلك السياسات المالية والنقدية، في تحقيق الاستقرار الاقتصادي، كما ساهمت موافقة العراق على شروط الإتفاق مع صندوق النقد الدولي، المعروفة بشروط التدبير الإحترازي، وكذلك الإجراءات التي إتخذها البنك المركزي بتوظيف جزء من الإحتياطي الإجنبي من أجل تخفيض قيم الدولار مقابل الدينار ويتم ذلك من خلال إمتصاص بعض من الأرصدة النقدية لدى الجمهور عن طريق زيادة المبيعات من الدولار في سوق مزاد العملة⁽¹⁾، وأنّ سعر الصرف أدّى دوراً كبيراً في السيطرة على معدّلات التضخم خلال هذه المدة نتيجة التقارب الذي حصل في سعر الصرف الرسمي الذي بلغ (1170) دينار / دولار في عام (2009) والسعر الموازي الذي بلغ (1182) دينار / دولار في نفس العام وإنّ الإجراءات التي إتخذتها السياسة النقدية في تقليل الفجوة بين السعيرين والتي إنعكس تأثيره على تحسن قيمة العملة المحلية، والتي حقّق إستقراراً نسبياً وسريعاً والتي يعد حاضنة للنمو الإقتصادي وكابحاً للتوقعات التضخمية التي جلبت اثاراً سلبية وغير ايجابية للاقتصاد العراقي، فضلاً عن ذلك الخطوات الإيجابية التي إتخذتها السلطات النقدية لأطلاق الأرصدة العراقية الموجودة في الخارج، نتيجة رفع العقوبات الدولية عن البلد، وزيادة إيرادات تصدير النفط ، فضلاً عن شطب قسم من الديون الخارجية للعراق، وبعدها عاد التضخم ليرتفع اذ بلغت نسبته (6.05%) في عام (2012) ، والسبب في هذا الإرتفاع يعود الى زيادة حجم الإنفاق على أثر الموازنات الإنفجارية التي تحقّقت في هذه المدة، نتيجة إرتفاع كبير في أسعار النفط في الاسواق العالمية، مما سبب زيادة كبيرة في جانب الطلب⁽²⁾.

ثم أخذت معدّلات التضخم بالإنخفاض التدريجي حتى عام (2014) الذي بلغ فيها معدّل التضخم (0.8%)، بسبب الأوضاع الامنية التي شهدتها العراق التي سببت انخفاض إيرادات النفط وتأخير صرف الرواتب واتباع سياسات التقشف مما انعكس على انخفاض الطلب الكلي بشكل كبير، بعدها ارتفع لسنة 2015 ثم انخفض تدريجياً الى -0.2- في عام 2019 نتيجة ازمة كورونا التي سببت

1- البنك المركزي العراقي، التقرير الإقتصادي السنوي المديرية العامة للاحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2010، ص.11-10.
2 -ميثمٌ لعبيبي اسماعيل احمد هادي سلمان ، التضخم في العراق ما بعد 2003 اسباب ، مؤشرات ، ومعالجات ، المجلة العراقية للعلوم الإقتصادية ، العدد 24 ، 2010 ، ص.3.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

ركود عالمياً ، بعدها ارتفع تدريجياً الى ان وصل الى 6.1 نتيجة زوال اثر الجائحة وتعافي الاقتصادات العالمية تدريجياً، ثم انخفض الى (4.4) في عام 2023 ، يعود ذلك الى قيام البنك المركزي بتطبيق سياسة مشددة اذ رفع سعر الفائدة الاسمي والاحتياطات الالزامية للحد من السيولة الزائدة من خلال عملية التعقيم النقدي، بلاضافة الى انخفاض في اسعار السلع المستوردة وانخفاض او تاخر الانفاق الحكومي على المشاريع مما قلل من ضخ السيولة الى السوق ويبين شكل(4) معدلات التضخم في العراق خلال مدة الدراسة (1).ونرى ان التضخم في العراق يتطلب حلول جذرية اهمها :- تنويع الإقتصاد عبر دعم الزراعة والصناعة

2- إصلاح النظام المالي وتبني سياسات نقدية إستباقية. 3- مكافحة الفساد وتحسين كفاءة الإنفاق العام. 4- تعزيز الإستقرار السياسي لجذب الإستثمارات طويلة الأمد

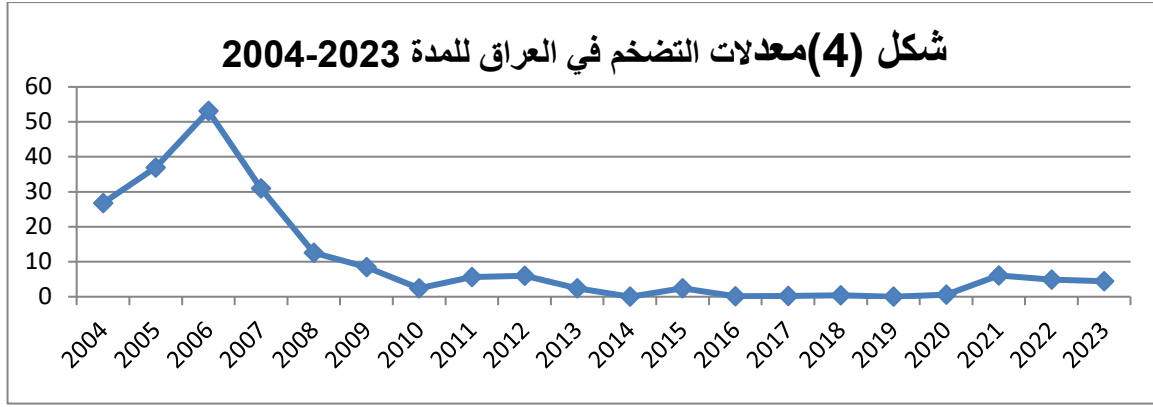
جدول (4) تطور معدلات التضخم في العراق (2004 _ 2023)

السنة	الرقم القياسي للأسعار(2007=100)	معدل التضخم %
2004	36.4	-
2005	49.9	36.9
2006	76.4	53.1
2007	100	31.0
2008	112.7	12.6
2009	122.1	8.5
2010	125.1	2.4
2011	132.1	5.6
2012	140.1	6.0
2013	142.7	2.4
2014	145.9	-0.8
2015	148.0	2.4
2016	148.1	0.1
2017	148.4	0.2
2018	149.0	0.4
2019	148.7	-0.2
2020	149.6	0.6
2021	158.7	6.1
2022	166.5	4.9
2023	173.9	4.4

المصدر : وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الارقام القياسية لاسعار المستهلك ومعدلات التضخم في الاقتصاد العراقي ،هيئة الإحصاء ونظم المعلومات، بغداد،العراق، 2024 ، ص 39.

1-البنك المركزي العراقي ، التقرير الإقتصادي،المديرية العامة للإحصاء والأبحاث ،بغداد،العراق، 2020 ،ص 10-11.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023



الشكل من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (4)

خامساً: تحليل مؤشر البطالة في العراق (2004 _ 2023).

يوضح جدول (5) معدلات البطالة في العراق (2004 _ 2023) ونلاحظ أنّ معدل البطالة في عام (2004) بلغ (26.9%)، وهي نسبة مرتفعة جداً مقارنةً بالنسب الطبيعية التي تقدر (4-5 %) في الدول المتقدمة، وفي الدول النامية قد تصل الى 10 % كنسبة مقبولة نتيجة ضعف كفاءة سوق العمل ، أي ان نسبة العاطلين تعادل (4) مليون عاطل من مجموع القوى العاملة البالغة (8) مليون أي النسبة تقدر ب(50%) من قوة العمل، يرجع سبب ذلك الى الغزو الامريكي للعراق الذي تسبب بفقدان العديد لوظائفهم بالاضافة الى اتباع سياسة السوق الحر مما اسهم في زيادة الاستيرادات دون توفير الحماية للمنتج الوطني ومن ثم غلق العديد من المصانع الحكومية والخاصة وتسريح عدد كبير من العمال، بعدها أخذت معدلات البطالة بالإنخفاض في عام(2005) و (2006) وصولاً الى عام (2007)، إذ بلغت البطالة في (11.7%)، و سبب الإنخفاض يعود الى التحسّن النسبي في الوضع الأمني، و قيام الحكومة العراقية بتوظيف الكثير من العاطلين في المؤسسات الحكومية ولا سيما في الأجهزة الأمنية، أي في وزارتي الدفاع والداخلية، و ثمّ ارتفعت بنسبة قليلة عام (2008) فوصلت الى (15.3%) نتيجة الازمة الركود العالمي وانخفاض اسعار النفط التي تعد المحرك الرئيس للعمل في العراق، ثم انخفضت لتبلغ (12.2%) في عام (2011)، بسبب التحسّن الملحوظ في النمو القطاعي و تزايد أسعار النفط العالمية في تلك الفترة وزيادة توزيع الدخل نتيجة الإنفتاح على الاعمال الحكومية، أدى إلى إنتعاش نسبي في قطاع الخدمات و الأعمال و تنامي معدّلات التوظيف الحكومي، ثم عادت معدّلات البطالة بالإرتفاع تدريجياً، ففي عام (2018) بلغت نسبة البطالة (22.6%) ويرجع السبب الرئيس في إرتفاع معدّل البطالة هو تضخم القطاع الحكومي وعدم قدرته على تشغيل اليد العاملة وخاصة الاعداد الكبيرة من الخريجين و قصور القطاع الخاص في تشغيل العدد الفائض عن حاجة القطاع العام، فضلاً عن بسبب عدم توفّر

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

دعم للمشروعات الصغيرة التي تحتاج الى رأس مال بسيط و كثافة اليد العاملة، إلى جانب غياب الحلول والمعالجات لحل مشكلة البطالة وعدم التعاون بين الحكومات العراقية المتوالية، ثم انخفضت في عام 2019 بعدها ارتفعت عام 2020 بسبب تفشي الجائحة وتوقف شبه تام للاعمال وخاصة في القطاع الخاص , ثم انخفضت الى 15.60 في عام (2023) نتيجة قانون الأمن الغذائي الذي ساعد على توظيف الكثير من اليد العاملة من حملة الشهادات العليا والاولاد ويوضح الشكل 5 معدلات البطالة في العراق خلال مدة البحث.

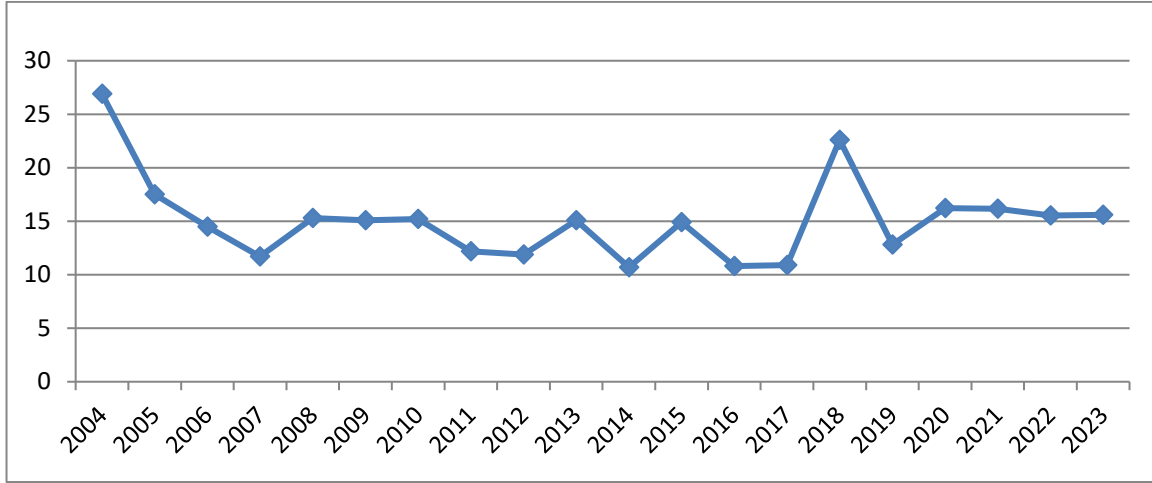
جدول (5) تحليل مؤشر البطالة في العراق (2004-2022).

السنة	معدل البطالة سنوية %
2004	-
2005	17.5
2006	14.5
2007	11.7
2008	15.3
2009	15.1
2010	15.2
2011	12.2
2012	11.9
2013	15.1
2014	10.7
2015	14.9
2016	10.8
2017	10.9
2018	22.6
2019	12.8
2020	16.23
2021	16.17
2022	15.55
2023	15.60

المصدر: وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، المجموعة الإحصائية السنوية بغداد، العراق، 2004-2023، ص32، 24، 19، 7، 67.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (5) يوضع معدّلات البطالة في العراق للمدة 2003-2023



المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول(5)

سادساً: تحليل مؤشر الفقر في العراق (2004-2023).

تعد مشكلة الفقر في العراق من المشاكل التي تمتد لمدة طويلة، إذ بدأت عمليات قياسه في السبعينات والثمانينات من القرن العشرين، فكانت تلك المدة مليئة بالظروف غير الطبيعية التي شهدتها البلاد، وكانت التقديرات للفقر والفقراء تعتمد على المسوح الاقتصادية والاجتماعية للأسرة التي لم تكن مخصّصة لقياس الفقر في العراق، أما المسوح الميدانية التي أجراها الجهاز المركزي للإحصاء في السنوات (2007، 2012، 2014، 2018، 2020)، فكشفت عن ارتفاع في بعض المؤشرات، خاصة فيما يتعلق بالإنفاق، إرتفعت تكاليف المعيشة والتضخ، وانخفضت نسبة الفقر بحسب خط الفقر الوطني الغذائية بسبب إرتفاع تكاليف المعيشة والتضخ، وانخفضت نسبة الفقر بحسب خط الفقر الوطني منذ عام (2007) إلى عام (2012)، لكنها إرتفعت مرة أخرى في عام (2014) بسبب الإضطرابات الأمنية وانخفاض أسعار النفط، وفي عام (2018)، تحسّنت قليلاً المعدّلات لكن العدد الإجمالي للفقراء لم ينخفض بل إرتفع، وفي عام (2020) إرتفع معدّل الفقر وزاد عدد الفقراء بشكل كبير، وهناك أسباب عديدة وراء زيادة أعداد الفقراء في العراق، بما في ذلك الأسباب الاقتصادية والأمنية وزيادة معدّل التّمو السكاني⁽¹⁾. ويوضح جدول 6 مؤشرات الفقر في العراق للسنوات (2007-2020). إذ يبين ان عدد الفقراء كان (6648768) فرد عام 2007 وكان خط الفقر عند مستوى (35796) دينار ، ومؤشر عدد الرؤوس (22.4%) وهو ما يوضح ان نسبة اكثر من 22 % من سكان العراق يقعون تحت خط الفقر، اي ان انفاقهم اقل من مستوى خط الفقر، ثم اخذ عدد الفقراء بالزيادة بشكل تدريجي الى ان وصل الى (11400000) فرد عام (2020) وكان نسبة الفقراء (31.7%) من حجم السكان حسب مؤشر عدد الرؤوس.

¹ - وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، استراتيجيات التخفيف من الفقر في العراق 2018-2022، بغداد، العراق، 2018، ص 3-10.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (6) مؤشرات الفقر في العراق للسنوات (2007 ، 2012 ، 2014 ، 2018 ، 2020)

السنة	خط الفقر (دينار)	مؤشر عدد الرؤوس (%)	عدد الفقراء (فرد)
2007	35796	22.4	6648768
2012	55027	18.9	6465123
2014	105500	22.5	8101125
2018	110880	20.5	7370430
2020	123200	31.7	11400000

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية أحوال المعيشة، بغداد، العراق، للسنوات (2007 ، 2012 ، 2014 ، 2018 ، 2020) ، ص 20، 13، 10، 22.

كما يوضح جدول نسب الفقر واختلافها بين المحافظات للمدة (2007 – 2018)، إذ كانت اعلى نسبة (48.8%) فقر في محافظة المثنى و اقل نسبة (9.8) في محافظة كركوك لعام 2007 ، كما استمرت محافظة المثنى بتسجيل على لعام (2018) إذ كانت (52.1%) من سكانها تحت خط الفقر وهو ما يوضح درجة الاهمال والحرمان التي تعانيها تلك المحافظة ، كما استمرت كركوك بتسجيل اقل نسبة فقر خلال نفس السنة إذ كانت (7.6) .

جدول (7) نسب الفقر واختلافها بين المحافظات للمدة (2007 – 2018)

المحافظات	نسبة الفقر على مستوى المحافظة لسنة 2007 (%)	نسبة الفقر على مستوى المحافظة لسنة 2012 (%)	نسبة الفقر على مستوى المحافظة لسنة (2018) (%)
بغداد	12.8	12.0	9.9
نينوى	23.0	34.5	37.7
كركوك	9.8	9.1	7.6
ديالى	33.1	20.5	22.5
الانبار	20.9	15.4	17.0
بابل	41.2	14.5	11.1
كربلاء	36.9	12.4	13.8
واسط	34.8	26.1	18.7
صلاح الدين	39.9	16.6	17.9
النجف	24.4	10.8	12.6
القادسية	35.0	44.1	47.7
المثنى	48.8	52.5	52.1
ذي قار	32.0	40.9	33.9
ميسان	25.3	42.3	45.4
البصرة	32.1	14.9	16.2
المتوسط	30	24.4	24.3

المصدر: ، وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية أحوال المعيشة،بغداد،العراق 2017 ، ص 7-12.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

سابعاً: مؤشر التنمية البشرية المركب.

إنّ هذا المؤشر يركّز على المعايير الإجتماعية المتمثلة بالصحة والتعليم ومدى توفر فرص العمل، ويعكس مدى إهتمام الحكومات العراقية المتعاقبة بعد عام (2003) بالفرد العراقي صحياً وعلمياً ومادياً، ومن خلال جدول (8) نجد إنّ العراق يصنّف ضمن المعدّل المتوسّط للتنمية البشرية، إذ بلغت قيمة المؤشر (0.62) في عام 2004 ، وبقت قيمة المؤشر ثابتة الى عام (2007) وهو ما يوضح ضعف الخطط التنموية المتبعة في تلك الفترة، ثم ارتفعت بشكل طفيف خلال السنوات التي بعدها الى ان وصلت الى (0.67%) عام (2020)، أي أنّه بالمرتبة (123) من بين (189) دولة (1)، ولا يزال العراق يراوح في هذه المستويات على مدار (19) عام، ليبين مدى الضعف الحكومي في إدارة وتوجيه الإقتصاد العراقي. بالرغم من أنّ العراق بلد غني بالثروات الطبيعية والبشرية، إلا أنّ سكانه يعانون من ارتفاع معدلات الفقر والبطالة وتدني مستويات التعليم والصحة والسكن العشوائي، وهذا ينعكس على تفاقم الجريمة والإنحلال الأسري وإنخفاض ثقافة المجتمع وانتاجيتهم والتسرب من المدارس للعمل وتأمين ابسط متطلبات الحياة.

ونرى أنّ ضعف العدالة في توزيع الدخل والثروة والفساد المالي والإداري يؤثّران بشكل مباشر على أهمّ متطلبات الحياة، هما الصحة والتعليم، فالأسر الفقيرة تشجّع أبنائها على ترك مقاعد الدراسة وقد تستمر هذه الظاهرة بمدى إستمرار الفقر مع تلك العوائل (توارث مشكلة الفقر)، فإنّها تزيد إنفاقها على مؤشرات التنمية البشرية كلّما زاد مستوى دخلها، وبالعكس فكّلما زادت هذه الاسر فقراً زاد إنفاقها على الغذاء بالدرجة الأساس على حساب الإنفاق على الصحة والتعليم، وهذا ما أظهرته تجارب التنمية في العديد من الدول، إذ كلما كان نمط توزيع الدخل والثروة أكثر عدالة كلّما تحسّنت مؤشرات التنمية المستدامة .

1-وزاره التخطيط، التقرير السنوي الاقتصادي، قسم إحصاءات التنمية البشرية، الجهاز المركزي للإحصاء، بغداد، العراق، 2024، ص84.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمده 2003-2023

جدول (8) يوضح مؤشّر التنمية البشرية في العراق (2004-2023).

السنة	مؤشّر التنمية البشرية المركب
2004	0.62
2005	0.62
2006	0.62
2007	0.62
2008	0.63
2009	0.63
2010	0.64
2011	0.64
2012	0.65
2013	0.65
2014	0.65
2015	0.65
2016	0.66
2017	0.67
2018	0.67
2019	0.67
2020	0.66
2021	0.67
2022	0.67
2023	0.67

المصدر: وزاره التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي للتنمية البشرية، برنامج الإنمائي للأمم المتحدة، صندوق العربي للإنماء الاقتصادي، العراق، بغداد، 2023، ص76.

المبحث الثاني : تحليل تطور مؤشرات قطاع النقل في العراق

المطلب الأول: النقل البري

أولاً: البنية الأساسية للنقل البري:

تتكوّن البنية الأساسية للنقل البري في العراق ممّا يأتي:

1. شبكات الطرق والجسور: نقصد بشبكة الطرق كل الطرق التي تربط بين المراكز السكانية والصناعية والتجارية والزراعية والسياحية، بالإضافة إلى نقاط المواصلات الأخرى مثل محطات السكك الحديدية والموانئ والمطارات، وتقع هذه الشبكة ضمن صلاحيات الهيئة العامة للطرق والجسور في وزارة الإعمار والإسكان، إذ تتولى مسؤولية تنفيذ وصيانة وتطوير الجسور على الأنهار والطرق خارج المدن، وتشمل هذه الشبكة طرق المرور السريع، والطرق الشريانية التي تربط بين مراكز المحافظات والمنافذ الحدودية، والطرق الثانوية التي تربط بين الأحياء والنواحي، وكذلك الطرق الريفية التي تصل المجمعات السكنية في القرى والأرياف بالطرق الثانوية والشريانية⁽¹⁾، وشهد قطاع النقل والمواصلات في العراق تطوراً تدريجياً خلال المدة من (1958) إلى (1967)، خاصة في مشاريع الطرق البرية، إذ مارست هذه المشاريع دوراً مهماً في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتم تطبيق الإعتبارات الأساسية في تخطيط وتصميم الطرق الحديثة، مثل ضمان إنسيابية حركة المرور، وضوح مدى الرؤية، وزيادة علامات المرور الإرشادية، وتوضيح مدلولاتها لمستخدمي الطرق، كما تم وضع موازين على الطرق الرئيسية لتجنّب مرور الحمولات الثقيلة التي تؤثر سلباً على إستدامة الطرق، ممّا يؤدي إلى تدهورها بسرعة، بالإضافة إلى ذلك تم تحديد مسافة (260) متراً كحدّ أدنى لحجز محرمات الطرق السريعة، و(100) متر للطرق الرئيسية، لتكون نواة للطرق السريعة المستقبلية، و(30) متراً للطرق الثانوية التي ستستغل لأغراض التوسيع المستقبلي⁽²⁾.

أما في المدة بين (1978) و(2004) فقد تم توسيع أعمال شق وتبليط الطرق بشكل ملحوظ، خاصة في الطرق الريفية والثانوية التي تربط بين المشاريع الزراعية، ومزارع الدولة، والقرى الحديثة،

1 - علي طالب جعفر، النقل الحضري في العراق، مجلة الآداب، العدد108، 2014، ص371-373.
2- مناهل مصطفى عبد الحميد، محمد شهاب احمد، دراسة فاعليه النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول الى اقتصاد السوق، مجله العلوم الاقتصادية والاداريه، مجلد20، 2014، ص285.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

بهدف تنظيم عمليات الإنتاج والتسويق وتوسيع المشاريع الحفرية، تحقيقاً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية⁽¹⁾.

ويوضح جدول (9) أطوال الطرق الخارجية المعبّدة للمدة (2004-2023) كم. إذ بلغ الطول الإجمالي لشبكات الطرق (40301.5) كم، وكانت حصّة الطرق الرئيس منها (11034) كم، بينما كانت حصّة الطرق الثانوية (29267.4) كم، اما المناطق الريفية لم تكن لها حصة منها، واستمر حجم الطرق المعبّدة بالزيادة الى ان وصلت (109151.4) كم ، في عام 2014، ثم انخفض تعبيد الطرق بعدها نتيجة الحرب ضد العصابات الارهابية وتوقف معظم المشاريع، الى ان وصل الى (26338.5) كم في عام 2017 ، ويعود السبب في ذلك إنخفاض النفقات الإستثمارية المخصّصة لقطاع النقل، ممّا أثر على إنجاز الخطط الإستثمارية الخاصّة، ثم أخذت بالتزايد حتى بلغت في عام (2023) (2180.9) كم ، ويوضح شكل (6) مجموع الطريق للمدة (2004-2023)

جدول (9) أطوال الطرق الخارجية المعبّدة للمدة (2004-2023) كم.

السنة	رئيسية	ثانوية	ريفية	المجموع
2004	11034	29267.4	-	40301.5
2005	11034	29368.5	-	40402.5
2006	11053	29368.5	254	40675.5
2007	1113	29368.5	305	30726.5
2008	11147	29368.5	450	40965.5
2009	11169	29368.5	718	41255.5
2010	11175	29420.2	1006	41601.2
2011	11290	33423.4	8170.7	52883.7
2012	15395.5	34297.6	8575.0	58268.1
2013	15881.3	38069.7	29457.2	83408.2
2014	20073.6	42062.3	47015.5	109151.4
2015	9005	9160	13338	31503
2016	9005	9165	13338	31508
2017	6.535	8619	17713	26338.5
2018	6.537	8621	18166	26793.5
2019	6.537	8621	18226	26853.5
2020	6.537	8929	18226	27161.537
2021	6640	8929	18226	33795
2022	6640	8929	18226	33795
2023	2136	22.431	22.43	2180.9

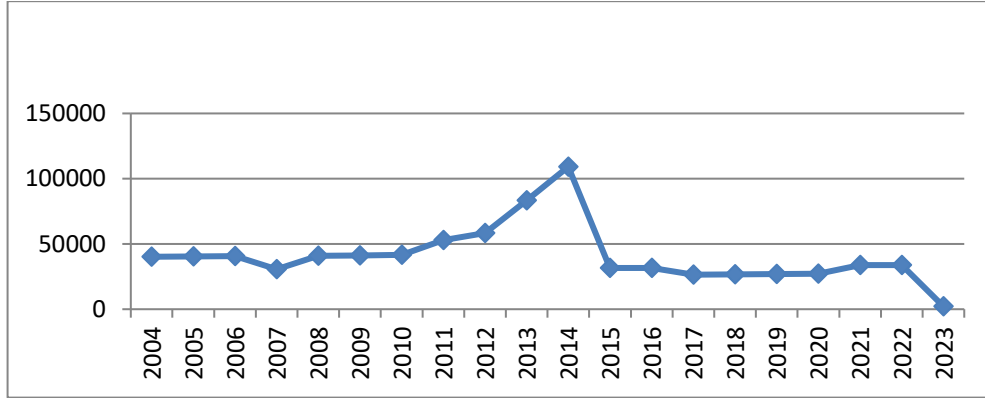
المصدر: وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية

بغداد، العراق، (2004-2023) ، ص43،18،12،9،8،4.

¹ -وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، برنامج الإنمائي للأمم المتحدة، الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي، خطة التنمية الوطنية 2013-2017، ص 83.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (6) يوضح مجموع الطرق المعبدة للمدة (2004-2023).



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (9).

2. **سكك الحديد** إنّ لتأريخ سكك الحديدية في العراق يعكس العديد من التحولات السياسية والإجتماعية والإقتصادية، بدأت البدايات الفعلية لخطوط السكك الحديدية العراقية في عام (1912)، وكانت تحت سيطرة الجيش البريطاني قبل أن تصبح إدارة مدنية عراقية رسمية في عام (1936)، ومع تدمير البنية التحتية للسكك الحديدية في العراق بسبب الأوضاع السياسية والأمنية بعد عام (2003)، تراجع دورها كناقل إستراتيجي للبضائع والأشخاص، وتعرّضت السكك الحديدية للتخريب والنهب، ممّا أدّى إلى توقّف الشركة عن تسيير رحلات بشكل نهائي خاصة في مجال نقل المسافرين، وكلّ هذه الأزمات السياسية والأمنية أثّرت سلباً على قطاع السكك الحديدية في العراق وجعلته يعاني من أزمات هيكلية عجزت الجهود الحكومية عن إصلاحها، ويمكن ملاحظة أطوال الخطوط وعدد المحطات من خلال الجدول (10)، إذ تشير البيانات إلى أنّ أطوال خطوط السكك الحديدية في العراق بلغت (2789) كم في نهاية عام (2018)، إذ تمثّل الخطوط الرئيسية (1697) كم، أي ما يعادل (58.7%) من إجمالي المسافة،⁽¹⁾ بينما يبلغ طول الخطوط الفرعية (676) كم، بنسبة (23.4%)، وطول الخطوط المزدوجة (520) كم، بنسبة (18.0%) من المجموع الكلي لعام (2018)، وتأثرت أنشطة النقل بالسكك الحديدية بشكل عام بسبب الظروف الأمنية، وخاصة نتيجة الحرب مع الجماعات الإرهابية والاهمال من قبل الجهات المعنية، ومن بين تسعة خطوط قائمة، هناك أربعة فقط تعمل بشكل جزئي، وهي خط بغداد-البصرة (المعقل)، بغداد-الموصل-ربيعة، بغداد-القائم-حصيبه، وكركوك-بيجي-حديثة.

¹ -وزارة التخطيط، مصدر سابق، ص 80.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (10) أعداد المحطات العامّة وأطوال خطوط سكك الحديد بحسب الخط والنوع لسنة (2018).

اسم الخط	عدد المحطات العامّة	اطول الخطوط		الخط المزدوج	المجموع
		رئيسي	فرعي		
بغداد-بصره-معقل	39	552	303	520	1271
بغداد-موصل-بيعه	27	517	119	-	636
بغداد-القائم-حصيبه	24	376	237	-	717
كركوك-بيجي-حديثه	14	252	17	-	269
المجموع	104	1697	676	-	2789

المصدر: وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي ، المديرية إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط سكك الحديد، العراق، بغداد، 2019-2020، ص 12.

وتشير بيانات الجدول (11) ان في عام 2004 بلغ عدد المسافرين عبر خطوط السكك الحديدية بلغ (63) الف مسافر، وكمية البضائع (439) الف طن، ثم انخفض الى 4 الاف مسافر خلال سنة 2007 و 165 الف طن البضائع المنقولة، وهو نتيجة تحسن المستوى المعاشي بعد رفع العقوبات الاقتصادية وزيادة اسعار النفط واستيراد عدد كبير من السيارات الحديثة مما جعل الركاب يفضلونها في النقل على القطارات، وفي عام 2023 بلغ عدد المسافرين عبر القطارات (1032) الف مسافر وعدد البضائع (106.4) الف طن ، وهو مستوى منخفض لعدد الركاب والبضائع المنقولة من خلال القطارات ويوضح مدى الاهمال في هذا الجانب المهم من طرق النقل. ويوضح شكل (6) عدد المسافرين والبضائع المنقولة عبر السكك الحديدية للمدة (2004-2023) .

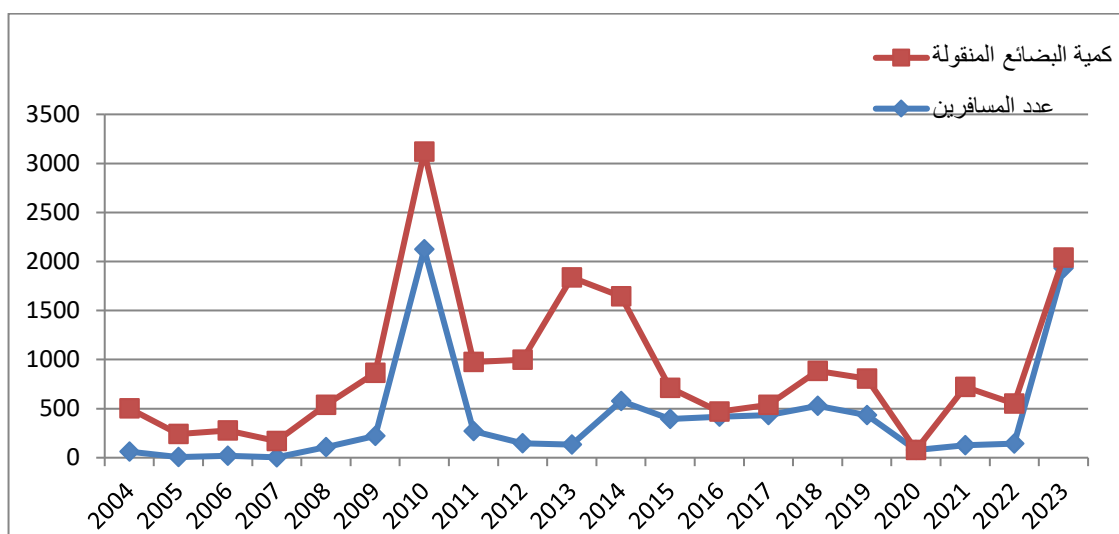
الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

جدول (11) إجمالي نشاط السكك العراقية (2004-2023).

مؤشرات	اطول الخطوط كم	عدد المسافرين (الف مسافر)	معدل النمو للمسافرين	كمية البضائع المنقولة (الف طن)	معدل النمو لكمية البضائع
2004	2272	63	-	439	-
2005	2272	6	-81.7	234	-46.69
2006	2272	18	-83.3	259	-10.68
2007	2272	4	200	165	10.6
2008	2295	107	27.75	432	-74.9
2009	2379	220	2.575	644	161.8
2010	2607	2123	105.6	995	49.0
2011	2627	271	865	703	54.5
2012	2370	148	-87.2	850	-29.3
2013	2370	134	-45.3	1703	20.9
2014	2370	576	-9.4	1067	100.3
2015	2890	393	329.8	318	-37.3
2016	2.893	417	-31.7	52	-70.1
2017	2.893	435	6.1	104	-83.6
2018	2.893	529	4.3	356	100
2019	2.893	435	21.6	372	242.3
2020	2.893	77	-82.2	1.293	-99.6
2021	2.893	127	64.9	593	45.7
2022	2.893	143	12.5	407	-31.3
2023	2136	1932	1.251	106.4	-73.8

المصدر: وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، احصائيات النقل والمواصلات، احصاء نشاط سكك الحديد، بغداد، العراق، (2004-2023)، ص 45، 81، 3، 9.

شكل (7) يوضح عدد المسافرين (2004-2023)



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (11).

ثانياً: نشاط النقل البري (نقل الركاب -البضائع).

1. نقل الركاب (1)

تقوم شركة نقل الركاب بنقل الركاب بالحافلات، إذ تمتلك الشركة أسطولاً من الحافلات والكوادر اللازمة للتشغيل والإدارة، وتتلقى دعماً من الجهات الحكومية، أما الشركة الثانية في هذا القطاع، فهي الشركة العامة لإدارة النقل الخاص التي تشرف على القطاع الخاص. تأسست الشركة العامة لنقل الركاب في عام (1938) بموجب القانون رقم (38) لعام (1938)، وكانت تعرف سابقاً بإسم مصلحة نقل الركاب، كانت مسؤولة عن نقل الركاب داخل مدينة بغداد فقط وتعمل وفق نظام التمويل المركزي، في عام (1997)، تحولت الشركة إلى شركة تعمل ضمن التمويل الذاتي بموجب قانون الشركات رقم (22) لعام (1997)، وتم دمج الشركة العامة لنقل الركاب مع الشركة العامة لنقل الوفود لتكون باسم الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (338) لعام (2008)، وقد عانت الشركة نتيجة العمليات العسكرية وعمليات النهب والسرقه التي ألحقت بها أضراراً كبيرة، ففي عام 2004 كان عدد الحافلات الموجودة (1233) حافلة وكان عدد الركاب المنقولين (8236) الف راكب ، ووصل عددها في عام (2011) الى (1635) حافلة ، وكان عدد الركاب المنقولين (10,000) الف راكب ، ثما انخفض عدد الحافلات الى (1176) في عام 2016 وكان عدد التي تعمل منها 630 وعدد البضائع المنقولة 16346 ، وما يميز القطاع العام بأعمال النقل داخل المدن وبينها، وقد ارتفعت المسافة المقطوعة للحافلات العامة إلى (18716) كيلومتر في عام (2018)، مقارنة بـ (13308) كيلومتر في عام (2017)، كما زادت ساعات العمل للحافلات العامة إلى (10364) ساعة في عام (2018)، مقارنة بـ (9484) ساعة في عام (2017)، بسبب تكليف الشركة بمهام استثنائية كبيرة مثل نقل زوار الأماكن المقدسة والمتطوعين والنازحين، وتم أيضاً فتح خط للنقل الدولي بين بغداد وعمان، وفي عام 2023 ، بلغ عدد الحافلات (1093) حافلة وكان عدد المسافرين (1932) مسافر، بالتالي نرى ان عدد الحافلات منخفض ولا يتناسب مع عدد الخطوط وعدد الركاب ، كما ان ازدحامات الطرق و تاخر وصول الحافلات جعل الركاب يفضلون وسائل النقل السريعة ، وهو مايشجع ادارات النقل على عدم تطوير وسائل النقل العامة وادامتها بشكل متكامل. ويوضح شكل (7) تطوّر عدد الحافلات الموجودة والعملية وعدد الركاب خلال مدة الدراسة.

1 -وزارة النقل، التقرير الاقتصادي السنوي، الشركة العامة للنقل البري، قسم التخطيط والمتابعة، بغداد، العراق، 2023، ص71، 82، 83.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

الجدول (12) نشاط نقل الركاب في القطاع العام لنقل بالحافلات (2003-2023).

السنة	عدد الحافلات الموجودة	عدد الحافلات العاملة	معدل نمو عدد الحافلات العاملة %	المسافة المقطوعة/ كيلو متر	عدد ساعات الاشتغال للحافلات العاملة / ساعة	عدد الركاب المنقولين / الف	معدل نمو الركاب %
2004	1233	393	-	2606	425	8236	-
2005	1102	617	56.9	2280	434	8034	-2.5
2006	1102	822	33.2	2723	439	5931	-26.2
2007	1298	735	-10.5	2148	445	5642	-4.9
2008	1290	1132	54.0	13409	6019	5996	6.3
2009	1208	918	-18.9	12097	598	6754	12.6
2010	999	770	-16.1	14126	623	6981	3.4
2011	1635	1088	41.2	145167	627	10000	43.2
2012	917	778	-28.4	8455	474	8166	-18.3
2013	1019	811	4.2	5605	395	9000	10.2
2014	1277	699	-13.8	2174	398	12599	40.0
2015	1219	667	-4.5	6724	2131	19013	50.9
2016	1176	630	-5.5	9214	8984	16346	-14.0
2017	1656	634	0.6	13308	9484	19346	18.4
2018	1934	636	0.3	18716	10364	21546	11.4
2019	1891	668	5.0	16900	6671	1016	-95.3
2020	1202	856	28.1	10057	4544	2148	111.4
2021	1227	897	4.78	5116	1330	1160	-46.0
2022	1211	644	-28.2	6991	1410	2043	76.1
2023	1093	525	-9.74	6026	13637	1932	-5.4

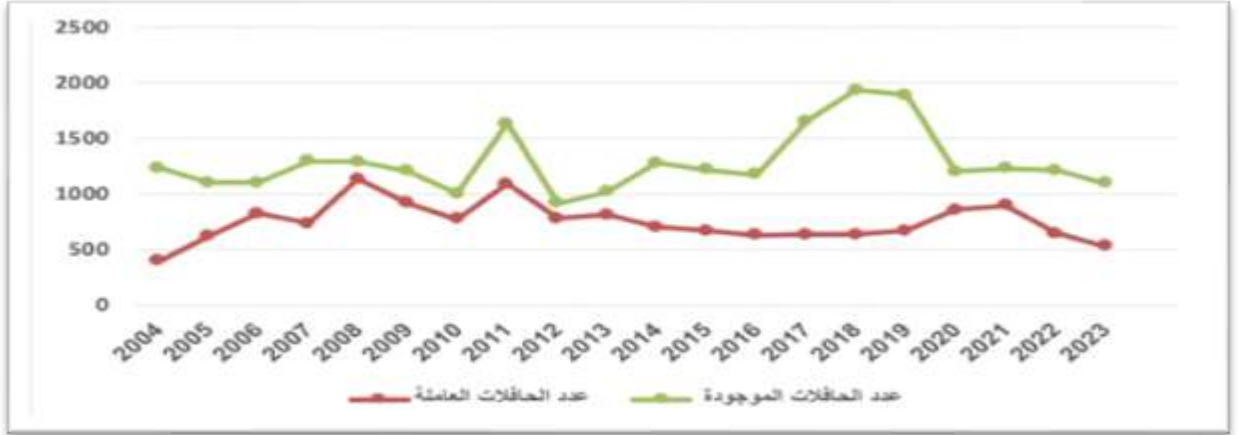
المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط، تقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي

للإحصاء، إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع، بغداد، العراق، 2004-

2023، ص 78، 55، 81، 34.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

شكل (8) يوضح تطوّر عدد الحافلات الموجودة والعملية



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (12).

2. نشاط نقل البضائع بالشاحنات

تأسست الشركة العامة للنقل البري استناداً إلى أحكام الفقرة (3) من المادة الرابعة لقانون المؤسسات العامة رقم (166) لعام (1965)، وفي عام (1990) صدر القرار رقم (433) الخاص بتأسيس الشركة العامة للنقل البري، وكان العراق يمتلك أسطولاً كبيراً من الشاحنات لنقل البضائع تابعاً لوزارة النقل والتجارة، إلا أنه تعرض إلى التآكل والنقص بعد عام (2003)، وما تبقى من الشاحنات قليلة مقارنة بالحاجة، وفي عام (2009) تم دمج شركة الظلال العامة مع الشركة العامة للنقل البري وتحويلها إلى شركة ذات تمويل ذاتي تعتمد على إيراداتها، ومن خلال جدول (13) نجد أنّ عدد الشاحنات بلغ (563) شاحنة في عام 2010، والبضائع المنقولة 213 ألف طن، ثم ارتفعت عدد الشاحنات المملوكة لشركة العامة لنقل البري الى (572) في عام (2011) ثم وصل الى (523) في عام 2018 والحمولة إلى (750) ألف طن، ثم وصلت في عام 2023 الى (436) شاحنة والحمولات المنقولة (592) ألف طن، اما بالنسبة للشاحنات غير المملوكة للنقل البري فقد بلغت (1012) في عام 2004 وعدد الحمولات (2616) ألف طن في نفس العام، ثم تطور عددها خلال مدة الدراسة الى ان وصلت الى (4000) شاحنة، وعدد الحمولات 7453 ألف طن، ونرى من خلال تحليل الجدول ان عدد الشاحنات للنقل البري قليل جداً ولا يتناسب مع عمليات النقل مما يسهم في دفع الحكومة الى تاجير شاحنات خاصة لتنفيذ اعمال النقل مما يتطلب سعي جاد من قبل وزارة النقل لتطوير اساطيل النقل البري والاسهام في تسهيل عمليات نقل البضائع محلياً ودولياً.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (13) نقل البضائع وعدد الشاحنات من (2010-2023).

السنوات	المملوكة للنقل البري				غير المملوكة للنقل البري			
	عدد الشاحنات العاملة	معدل النمو %	بضائع المنقولة (ألف طن)	معدل النمو للبضائع %	عدد الشاحنات العاملة	معدل النمو %	بضائع المنقولة (ألف طن)	معدل النمو للبضائع %
2010	563	-	213	-	1012	-	2616	-
2011	572	1.5	519	143.7	1513	49.5	1823	-30.3
2012	572	0	496	-4.4	2300	52.0	3065	68.1
2013	529	-7.5	449	-9.5	3500	52.2	3616	18.0
2014	601	13.5	386	-14.0	4000	14.3	2375	-34.3
2015	609	1.3	354	-8.3	3700	-7.5	2548	7.3
2016	514	-15.5	299	-15.5	2200	-40.5	3955	55.2
2017	493	4.0	334	11.7	1900	-13.6	5109	29.2
2018	523	6.0	750	124.6	1800	-5.3	3330	-34.8
2019	420	-14.8	485	-35.3	2600	44.4	3100	-6.9
2020	401	-101	350	-27.8	2675	2.9	2838	-8.5
2021	11.5	355.5	4024	1049.7	2980	11.4	3606	27.1
2022	436	38.4	4407	9.5	3400	14.1	4167	15.6
2023	436	-18.1	5912	34.2	4000	17.6	7453	78.9

المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل البري، بغداد، العراق 2004-2023، ص 91، 78، 55، 22، 18.

ثالثاً: المشاكل والتحديات التي تواجه النقل البري في العراق.

هناك العديد من المشاكل التي يواجه النقل⁽¹⁾ منها:

1. تحديات تطوير النقل البري تتمثل في محدودية التخصيصات المالية.
2. نقص في الأسطول الكافي والكفاء لخدمة الركاب وضعف بعض خطوط شبكة سكك الحديد وعدم سرعتها.
3. قطاع خاص غير منظم وغير فعال.

¹ - مهيب كامل الرواي. "الاستراتيجية النقلية في العراق"، مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، العراق، بغداد، 2018، ص 335.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

4. تحدّيات الطرق العرضية بين المحافظات والمدن داخل البلاد، والحاجة إلى تطوير طرق فعالة ومستدامة.

5. عدم إكمال الربط الإقليمي بين مناطق البلاد ونقص الخدمات الشبكية في بعض المناطق.

6. التحدّيات الأمنية والتأثير السلبي على حركة المركبات على الطرق الرئيسية بسبب الظروف الغير آمنة.

7. الحاجة الملحة للإستثمار في مشاريع النّقل البري، سواء بناء شبكة طرق وجسور حديثة أو تطوير السكك الحديدية.

8. زيادة نقل البضائع عبر الطرق يسبب ضغطاً كبيراً على الشبكة وتدهور في نشاط نقل البضائع بالسكك الحديدية.

المطلب الثاني: النّقل البحري في العراق.

أولاً: البنية الأساسية للنّقل البحري.

النّقل البحري يعد واحداً من أرخص وسائل النّقل المستخدمة في نقل الأشخاص والبضائع، ويتميز بقدرته على نقل البضائع الثقيلة في الوزن والنّقل على مسافات طويلة تفوق المسافات التي يمكن قطعها بأي وسيلة أخرى، وتعد الموانئ العراقية واجهة العراق البحرية المطلّة على الخليج العربي، وهي أداة إقتصادية فعالة تساهم في تأمين جزء كبير من إحتياجاته السلعية من خلال الصادرات والواردات، يمثل هذا الموقع مركزاً إستراتيجياً مهماً للتفاعل مع العالم الخارجي يمتلك العراق حالياً خمسة موانئ تجارية وهي أم قصر الشمالي، أم قصر الجنوبي، ميناء خور الزبير، ميناء أبو فلوس، وميناء المعقل. بالإضافة إلى ذلك توجد موانئ نفطية واربعة منصات لتحميل النفط، يبلغ عدد أرصفة الموانئ التجارية حالياً (53) رصيفاً، بطاقة إستيعابية تصل إلى (17.5) مليون طن سنوياً، ويعمل منها عدد محدد يحتوي على (46) رصيفاً بطاقة إستيعابية تصل إلى (15.90) مليون طن سنوياً.

1. الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية أحد أهم عناصر صناعة النّقل البحري، إذ تعتبر البوابة الرئيسية لتقديم الخدمات البحرية للسفن القادمة من البحر، والخدمات البرية لوسائل النّقل الأخرى القادمة من البر، تُعرف الموانئ عادةً بأنّها المواقع التي تبدأ أو تنتهي منها خدمات التجارة بشكلٍ عام، وتمارس دوراً هاماً

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

في تسهيل عمليات النقل⁽¹⁾، وتتم الحركة المنقولة بحراً بواسطة السفن، إذ يتم نقل الركاب والبضائع من وسائل النقل البحرية إلى وسائل النقل البرية والنهرية والعكس صحيح، ويتم توزيع هذه البضائع في وحدات برية أصغر الحجم، بالإضافة إلى تسهيل الإجراءات لتقليل التأخير في وصول السفن، وتشغيل الأيدي العاملة بكفاءة، ويتم التركيز على الكفاءة الفعالة في استخدام الموارد المتاحة لتحقيق إنتاجية مقبولة تأسست شركة الموانئ العراقية في عام (1909)، وتدير الملاحة داخل المياه الإقليمية، وتقوم بأعمال الحفر في القنوات الملاحية والصيانة، وتدير موانئ أم قصر، وخور الزبير، وأبو فلوس، والمعقل، في عام (1956)، أصبحت مؤسسة مستقلة بموجب القانون رقم (40)، وفي عام (1976) تغيرت التسمية إلى المؤسسة العامة لموانئ العراق، وفي عام (1987)، تم تغيير التسمية إلى المنشأة العامة لموانئ العراق، وفي عام (1997) أصبحت الشركة العامة لموانئ العراق بموجب قانون الشركات رقم (22)، وتعمل على تقديم الخدمات البحرية للسفن التجارية والنفطية، وتعتبر موانئ العراق من أعرق موانئ المنطقة على الرغم من ضيق إطلالتها البحرية التي لا تتعدى (50) كيلومتر، وتوجد أنواع متعددة من الموانئ، بما في ذلك الموانئ الخاصة بالحمولة مثل ميناء المعقل وأم قصر وخور الزبير وأبو فلوس، بالإضافة إلى الموانئ النفطية وموانئ الصيد البحري، وإذا تم تصنيف الموانئ العراقية على أساس البضائع المتداولة فيها، يأتي ميناء أم قصر في المرتبة الأولى من إذ الأهمية التجارية، وذلك بسبب مميزاته التجارية ومساحته الكبيرة ومرافق الملاحة البحرية والأرصفة المناسبة لاستقبال السفن، ويأتي خور الزبير في المرتبة الثانية، وميناء المعقل في المرتبة الثالثة، ويأتي ميناء أبو فلوس في المرتبة الرابعة بسبب قدرته الاستيعابية، وتمت زيادة عدد الأرصفة البحرية بشكل كبير، إذ كانت تبلغ (30) رصيفاً عام (1985)، وكانت الطاقة الاستيعابية لها لا تتجاوز (8) ملايين طن سنوياً من البضائع، وزاد عدد الأرصفة العامة إلى (40) في عام (1990)، وكانت طاقتها الاستيعابية (17) مليون طن سنوياً من البضائع المنقولة، وخلال العقوبات الدولية في عام (2003)، تعرضت الموانئ العراقية للتدهور والتفادم، مما أدى إلى توقف الأعمال وتردي في الأعماق والأرصفة، وفي عام (2018)، امتلك العراق (4) موانئ تجارية ومنصتين لتصدير النفط، بإجمالي (48) رصيفاً وطاقة استيعابية تبلغ (28354353) طن سنوياً، مما يدل على زيادة الطاقة الاستيعابية لموانئ العراق.

1 -جلال ابراهيم محمد ، تخطيط النقل وسياساته، ط1 ، دار المعرفة الجامعية لنشر والتوزيع ، الاسكندرية ، 2008 ، ص 137.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (14) مواصفات الموانئ العراقية التجارية وطاقتها الإنتاجية وعدد الأرصفة في كل ميناء لسنة (2018-2019).

اسم الميناء	الطاقة الاستيعابية طن سنويا	عدد الأرصفة	الطول متر مربع	سنة الانجاز
ميناء ام القصر	18284189	24	5066	1965
ميناء خور الزبير	9385789	12	2710	1989
ميناء المعقل	617112	9	1864	1919
ميناء ابو فلوس	67263	3	525	1974
الجموع	28354353	48	10165	-

المصدر/ وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل، بغداد، العراق، 2019، ص9-10.

ثانياً: نشاط النقل البحري في العراق. يتضمّن النقل البحري وسائل النقل عبر الأنهار والبحيرات والقنوات الملاحية، التي تربط بين البحر والأنهار، سواء بشكل جزئي أو كلي، أو بين الأنهار الجارية، تعتبر وسائل النقل وسيلة هامة لربط الأقاليم ببعضها البعض، أمّا النقل البحري، فهو يساهم في ربط الدول مع بعضها، في العراق نجد أنّ حركة النقل النهري متوقفة تقريباً، وذلك بسبب الأوضاع الأمنية، ونقص المياه، وارتفاع الغاطس في الأنهار، والحاجة إلى عمليات الكري، بالإضافة إلى ذلك هناك عوائق في مجرى الأنهار نتيجة بقايا الجسور المتضررة من الحروب السابقة، وكذلك بسبب إنشاء الجسور المؤقتة والعائمة وجسور الخدمة، وإنّ إعادة إحياء هذا النشاط تعتمد على زوال هذه المسببات⁽¹⁾. فيما يتعلق بالنقل البحري، تمثل محافظة البصرة مركزاً جيوسراتيجياً مهماً للعراق وتفاعله مع العالم الخارجي، وتمارس المحافظة دوراً اقتصادياً حيويّاً من خلال تأمين احتياجاتها من الواردات، وتعتبر منذاً أساسياً لتصدير النفط الخام والمنتجات الأخرى، لذا حظي نشاط الموانئ والنقل البحري بإهتمام كبير على مر العصور في العراق، خاصّة في السبعينيات من القرن الماضي، إذ أصبح هذا الموقع مركزاً للأنشطة الاقتصادية المرتبطة بعمليات الإستيراد والتصدير، ستناول أهمّ الموانئ وكما يلي:

1. **الطاقة الإنتاجية لميناء أم قصر:** يمكن ملاحظة من الجدول (15) أنّ الزيادة الكبيرة في نمو الحمولات تعود إلى دخول العراق مرحلة جديدة من السياسة التجارية والانفتاح على الأسواق العالمية، وبعد فترة من الإنغلاق شبه التام نتيجة العقوبات الاقتصادية التي إستمرت من عام (1990) حتى (2004)، التي بلغ عدد السفن فيها (724) سفينة، وفي عام (2007) وتطورت الى (876) سفينة،

1 - علي سالم أحمديدان ، جغرافية النقل، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع عمان، 2012، ص 352.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

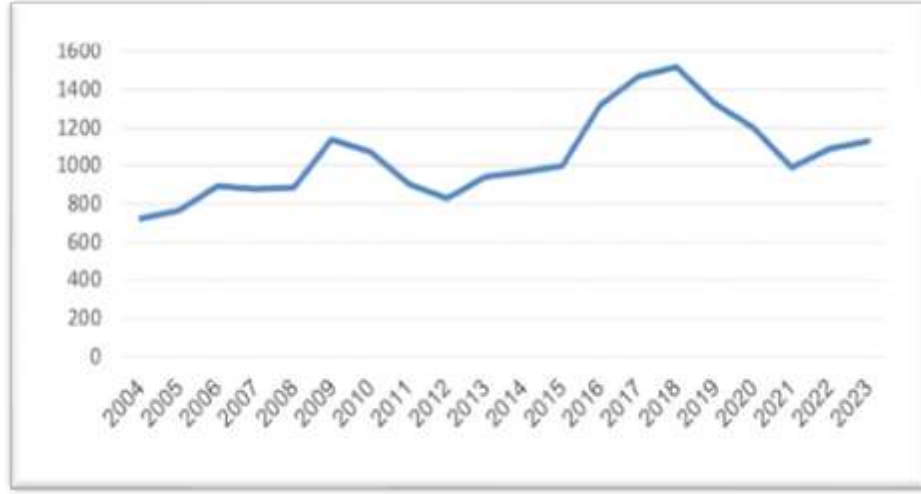
بحمولات تصل إلى (5,986,941) طن سنوياً، وفي عام (2011) بلغ عدد الوحدات البحرية (905) وحدة، نقلت حمولات تقارب (8,642,297) طن بمعدل نمو سنوي قدره (14.5%)، بينما استقر معدل النمو في عامي (2012) و(2013) عند (7.8%) و(8%) على التوالي، ومع ذلك تراجع معدل النمو في عام (2014) ليصل إلى (6.9 - %) بسبب دخول تنظيم داعش الإرهابي إلى العراق واحتلال الموصل، بالإضافة إلى العمليات الإرهابية في عموم البلاد، أما في عام (2015)، فقد شهدت الأعداد زيادة ملحوظة تعود إلى شركات التشغيل المشترك التي تعمل في الموانئ وتبدأ في إعادة تأهيل الأرصفة لتكون جاهزة للاستخدام مع آلات ومعدات مناولة جديدة، وقد استمر النمو الإيجابي ليصل إلى ذروته في عام (2018)، إذ بلغت نسبة (99.6%) بعدد وحدات بحرية قدرها (1514) وحمولة تقدر بـ (26,127,408) طن، وتأثر النشاط التجاري العراقي بزيادة الحركة التجارية وارتفاع قدرة الموانئ نتيجة دخول أرصفة وساحات جديدة، ومع ذلك شهد هذا المعدل تراجعاً في عام (2019) بسبب عدم الاستقرار السياسي، أما في عام (2023) فقد بلغت عدد الوحدات البحرية (1128) ، وهذا يساهم في ارتفاع عدد الوحدات البحرية وساهم في رفع معدلات التنمية الاقتصادية جدول (15) يوضح تطوّر عدد السفن و الحمولات لميناء ام قصر لمدة (2004-2023).

السنة	عدد السفن	الحمولة/طن	معدل نمو الحمولات %
2004	724	2185793	-
2005	763	4361965	99.6
2006	891	7720340	77.0
2007	876	5986941	-22.5
2008	888	7418215	23.9
2009	1140	7613860	2.6
2010	1073	7545515	-0.9
2011	905	8642297	14.5
2012	827	9314520	7.8
2013	945	10058269	8.0
2014	970	9367481	-6.9
2015	995	10949157	16.9
2016	1312	12360377	12.9
2017	1469	13767031	11.4
2018	1514	26127408	99.6
2019	1325	17240809	77.0
2020	1204	15135690	-22.5
2021	990	10247396	23.9
2022	1090	13438040	2.6
2023	1128	12184434	-0.9

المصدر: 1. من عمل الباحث بالإعتماد على بيانات الشركة العامة لموانئ ، التقرير الاقتصادي السنوي، قسم التخطيط والمتابعة ،، البصرة،العراق،2004-2023،ص78،67،33
2. وزاره التخطيط، تقرير السنوي ، مؤشرات النقل المائي، بغداد، العراق،2020-2023،ص13.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

الشكل (9) يوضّح تطوّر عدد السفن والحمولات لميناء ام قصر للسنوات (2004-2023).



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (15).

2. الطاقة الإنتاجية لميناء خور الزبير: بدأ الميناء في إستقبال أولى السفن في أغسطس عام (2003)، إذ إستقبل (44) سفينة سنوياً بحمولة تقدر بـ (12,907) أطنن، ومنذ ذلك الحين شهدت الحركة التجارية في ميناء خور الزبير زيادة ملحوظة، إذ إرتفعت إلى (647) سفينة بحمولة تصل إلى (63,195) طن في عام (2004)، ممّا يعكس معدّل نمو هائل في الحمولات بلغ (4566.90%)، ويعود ذلك إلى رفع العقوبات الإقتصادية وتحرير التجارة ، وفي عام (2005) بلغ عدد السفن الداخلة إلى الميناء (1,262) وحدة بحرية بحمولة تقدر بـ (1,200,443) طن، ومن الواضح أنّ الحركة البحرية التجارية في الميناء تشهد نمواً متزايداً من إذ الأنواع والأحجام، وفي عام (2006) إرتفعت الإنتاجية إلى (1,329) وحدة بحرية بحمولة تصل إلى (4,195,722) طن، بمعدّل نمو بلغ (249.5)%، ويُظهر هذا الإرتفاع الكبير في الإنتاجية زيادة في القدرة الشرائية للسكان في العراق وارتفاع الطلب على السلع التجارية، خاصّة في ظل عدم فرض العراق لرسوم على التجارة، وبعد عام (2008) شهدت أعداد السفن التي تصل إلى ميناء خور الزبير إنخفاضاً ملحوظاً نتيجةً للأزمة المالية العالمية والظروف السياسية في العراق، إذ تراجعت إلى (1005) وحدات بحرية بطاقة تحميلية تقدر بـ (3,876,048) طن، واستمرت الإنتاجية في الإنخفاض حتى وصلت إلى أدنى مستوى لها في عام (2011)، إذ بلغت (491) وحدة بحرية بحمولة (3,076,219) طن، ثم بدأت في الإرتفاع التدريجي لتصل في عام (2013) إلى (632) وحدة بحرية محملة بـ (4,272,668) طن، إنّ زيادة الطاقة الإستيعابية للميناء، على الرغم من تراجع عدد الوحدات البحرية، تشير إلى إرتفاع أحجام وسعات السفن التي تدخل الميناء، مع إستمرار

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

تعميق الممرات المائية مقابل الرصيف، وقد شهد ميناء خور الزبير زيادة في الإنتاجية نتيجة لإرتفاع عدد شركات التشغيل المشترك المستثمرة في أرصفة الموانئ، إذ بلغ عدد الوحدات البحرية في عام (2014) حوالي (670) وحدة، بطاقة تحميلية وصلت إلى (5,058,825) طن، بمعدل نمو قدره (18.40%)، واستمرت هذه المعدلات في النمو الإيجابي في السنوات التالية، حتى إرتفعت إلى مستويات أعلى في عام (2017)، بلغت الأعداد البحرية (859)، بينما كانت الحمولة (7,811,537) طن، واستمرت الإنتاجية في الزيادة. وسجلت أعلى مستوى لها خلال عام (2019)، إذ بلغت أعداد الوحدات البحرية (1295) وحدة، كما سجلت الحمولات (1,135,486) طن، بمعدل نمو سنوي قدره (20.96%)، أمّا في عام (2023) فقد بلغ عدد السفن (343) وعدد الحمولات (10789843)، وهذا يساعد على تنمية الموارد الاقتصادية. **جدول (16) يوضح تطوّر عدد السفن والحمولات لميناء خور الزبير لمدة (2004-2023).**

السنة	عدد الواحدت البحرية	الحمولات /طن	معدل نمو السنوي %
2004	647	602357	-
2005	1262	1200443	99.3
2006	1329	4195722	249.5
2007	1056	4161914	-0.8
2008	1005	3876048	-6.9
2009	867	3113533	-19.7
2010	714	2809467	-9.8
2011	491	3076219	9.5
2012	522	4188668	36.2
2013	632	4272668	2.0
2014	670	5058825	18.4
2015	696	5159101	2.0
2016	676	5401871	4.7
2017	859	7811537	44.6

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

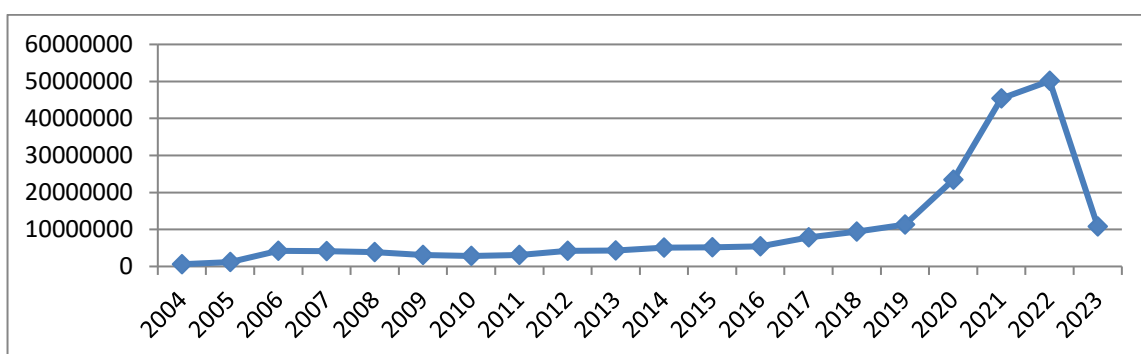
20.2	9385789	1125	2018
21.0	11353486	1296	2019
106.3	23421211	245	2020
94.0	45431722	167	2021
10.3	50110849	167	2022
-78.5	10789843	343	2023

المصدر:

1. من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات الشركة العامة لموانئ ، التقرير الاقتصادي السنوي، قسم التخطيط والمتابعة ،، البصرة،العراق،2004-2020،ص67،33،

2. وزاره التخطيط، وزاره التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، قسم التخطيط والمتابعة، لمؤشرات النقل المائي، بغداد، العراق، 2020-2023 ص13-16.

شكل(10) يوضح تطوّر عدد السفن و الحمولات لميناء خور الزبير.



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (16).

3. ميناء ابو فلوس: يوضح جدول (17) تطوّر عدد السفن لميناء أبو فلوس للمدة (2004-2023) إذ بلغ عدد السفن البحرية (514) سفينة في عام (2004) وبحمولات قدرها (887,292) الف طن، ثم تطور عدد السفن الى (3020) في عام 2007 والحمولات كانت (692960) الف طن، ثم إنخفض عدد السفن في عام (2011) بنسبة (13.3 %)، إذ بلغ عددها (194) وحمولتها (494874) الف طن، ويعود ذلك إلى أنّ هذا الميناء يستقبل السفن الصغيرة، إذ لا زالت إنتاجية الميناء منخفضة، ولكن هناك تحسّن طفيف، في عام (2017) إذ شهد معدّل نمو الإنتاجية زيادة إيجابية، إذ ارتفع إلى (116.5%) وبعدهد سفن بحرية بلغ (173)، والتي تحمل ما يعادل

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

(633,150) الف طن، ثم تراجع معدّل نمو الإنتاجية في عام (2022) الى (- 38.9) إذ انخفض عدد الحمولات الى (130236) الف طن، بعدها ارتفع الى (178985) الف طن في عام 2023 وبمعدل نمو موجب بلغ (37.4%) ، بالتالي نلاحظ ان حجم الحمولات الداخلة الى هذا الميناء كانت منخفضة يعود ذلك الى ضحالة المياه في هذا الميناء مما لايمكنه استقبال السفن الكبيرة مما يتطلب من تأهيل هذا الميناء ليتمكن من استيعاب تلك السفن مما يحسن اتاجيته وهو مايسهم في دعم التنمية في العراق.

جدول (17) يوضح تطوّر عدد السفن و الحمولات لميناء أبو فلوس للمدة (2004-2023).

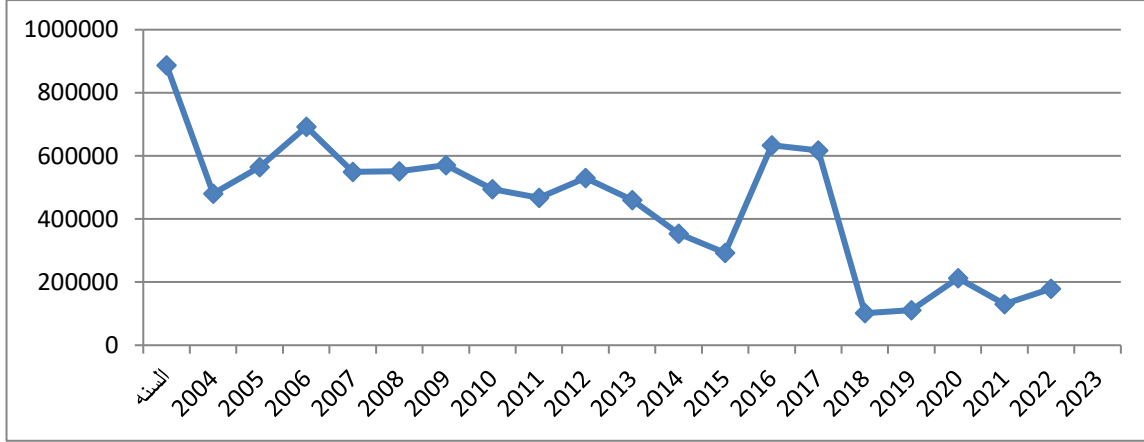
السنة	عدد السفن	الحمولات /الف طن	معدّل نمو السنوي %
2004	514	887292	-
2005	2025	480270	-45.9
2006	1552	564668	17.6
2007	3020	692960	22.7
2008	2345	549743	-20.7
2009	2489	551044	0.2
2010	364	571061	3.6
2011	194	494874	-13.3
2012	150	466860	-5.7
2013	198	530385	13.6
2014	199	459891	-13.3
2015	200	353803	-23.1
2016	128	292496	-17.3
2017	173	633150	116.5
2018	179	617112	-2.5
2019	233	101554	-83.5
2020	526	110668	9.0
2021	582	213000	92.5
2022	442	130236	-38.9
2023	332	178985	37.4

المصدر:

1. من عمل الباحثة بالاعتماد بيانات الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي، قسم التخطيط والمتابعة ، البصرة، العراق 2004-2023، ص45،99.
2. الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي، قسم التخطيط والمتابعة ، البصرة، العراق، (2020-2023)، ص13.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (11) يوضح تطوّر عدد السفن و الحمولات لميناء أبو فلوس للمدة (2004-2023).



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (17).

4. ميناء المعقل: يوضح جدول (18) تطوّر عدد السفن و الحمولات لميناء المعقل للمدة (2004-2023)، إذ إستقبل ميناء المعقل (98) سفينة بحرية بحمولات تصل إلى (9543) طن، وقد شهد عدد الحمولات في هذا الميناء زيادة ملحوظة، إذ ارتفعت إلى (42065) طن في عام 2007 ، بمعدل نمو سنوي (308.2%) نتيجة انفتاح العراق على العالم الخارجي وزيادة نشاطه التجاري ، ثم في (2008)، انخفض عدد السفن الداخلة للميناء إلى (13) سفينة مما انعكس على تراجع الحمولات إلى (10055) طن، ويعزى هذا التراجع إلى الاضطرابات الأمنية والسياسية، بالإضافة إلى الأزمة المالية العالمية في عام (2008)، واستمر النمو الموجب في حجم الحمولات عبر هذا الميناء إلى عام 2014 إذ وصلت إلى (982993) طن ، بمعدل نمو (8.4%) ، ثم تلاها انخفاض في عام 2014 إلى عام 2017 ، نتيجة الاحداث الامنية التي حصلت في العراق في تلك الفترة مما اثر على النشاط التجاري في البلد، بعده ارتفعت في عام 2018 إلى 67263 ، وسرعان ما تراجعت للعامين 2019 – 2020 نتيجة تفشي وباء كورونا الذي شل حركة النقل بشكل كبير في جميع انحاء العالم، ثم تلاها ارتفاع موجب إلى نهاية مدة الدراسة حيث بلغ حجم الحمولات (29643) طن وعدد السفن 112 وكان معدل النمو السنوي 42.8%، نتيجة تحسن الاوضاع الصحية وتعايش العالم مع الوباء وانتعاش التجارة العالمية مرة اخرى مما انعكس على ارتفاع حركة السفن في هذا الميناء.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

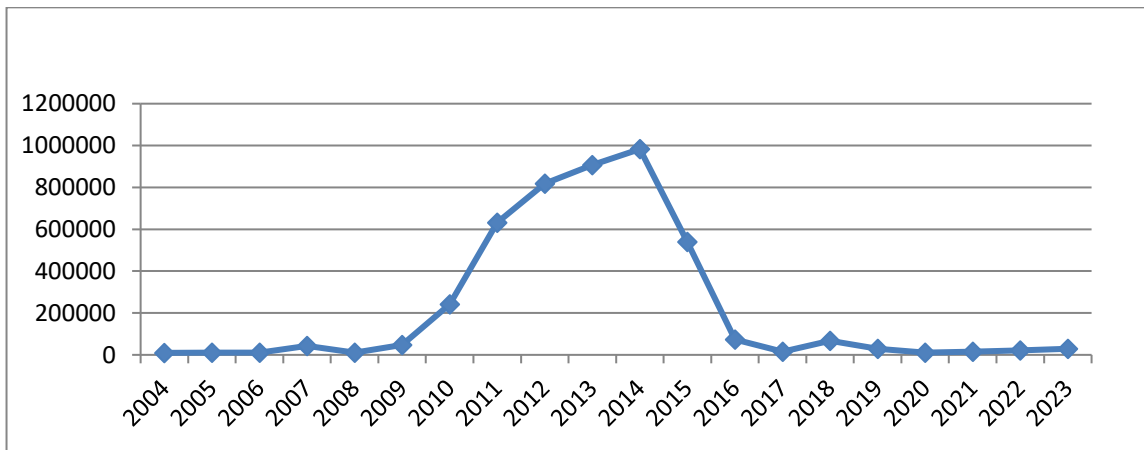
جدول (18) يوضح تطوّر السفن عدد والحمولات لميناء المعقل للمدة (2004-2023).

السنة	عدد السفن	حمولات/طن	معدّل النمو السنوي %
2004	98	9543	-
2005	108	9987	4.7
2006	124	10305	3.2
2007	47	42065	308.2
2008	13	10055	-76.1
2009	66	47096	368.4
2010	263	242001	413.8
2011	619	630976	160.7
2012	711	817512	29.6
2013	794	906709	10.9
2014	584	982993	8.4
2015	374	539242	-45.1
2016	55	74069	-86.3
2017	40	15040	-79.7
2018	44	67263	347.2
2019	41	28595	-57.5
2020	38	11035	-61.4
2021	45	15234	38.1
2022	55	20761	36.3
2023	112	29643	42.8

المصدر:

1. من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، قسم التخطيط والمتابعة، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، بغداد، العراق، 2004-2023، ص4،77،88.
2. الشركة العامة لموانئ العراق، التقرير السنوي، قسم التخطيط والمتابعة، البصرة، العراق، 2004-2019، ص33،99.

شكل (12) يوضح تطوّر عدد السفن والحمولات لميناء المعقل للمدة (2004-2023).



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات الجدول (18).

5. ميناء البصرة النفطي وميناء العميق: يوضح جدول (19) البواخر والحمولات النفطية العراقية للمدة (2006-2023)، إذ كان عدد البواخر (332) في عام 2006 والحمولات (44142814)

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

طن في ميناء البصرة النفطي ، اما بالنسبة لميناء العميق فكان عدد البواخر (12) باخرة نفطية بحمولات (44841233) طن لنفس السنة، كما يظهر الجدول تطوّر ملحوظ في حركة السفن القادمة والمغادرة في الاعوام(2007)، (2008) و(2009) إذ لوحظ إرتفاع في أعداد السفن والحمولات في كلا المينائين ويعود السبب في ذلك إلى زيادة انتاج وتصدير النفط مما يسهم في دعم الأنشطة الإقتصادية وتنمية وإعادة بناء البنية التحتية، ووصل عدد البواخر في عام (2023) في ميناء البصرة النفطي (396) باخرة وبحمولات (11744951) طن ، وهو ما يعبر عن طبيعة الاقتصاد العراقي الريعي الذي يعتمد على تصدير النفط بشكل كبير جداً في تكوين حجم الإيرادات العامة وتمويل التنمية الاقتصادية مما يظهر حركة كبيرة للبواخر النفطية عبر الموانئ العراقية .

جدول (19) تطور عدد السفن والحمولات النفطية العراقية لسنوات (2006-2023).

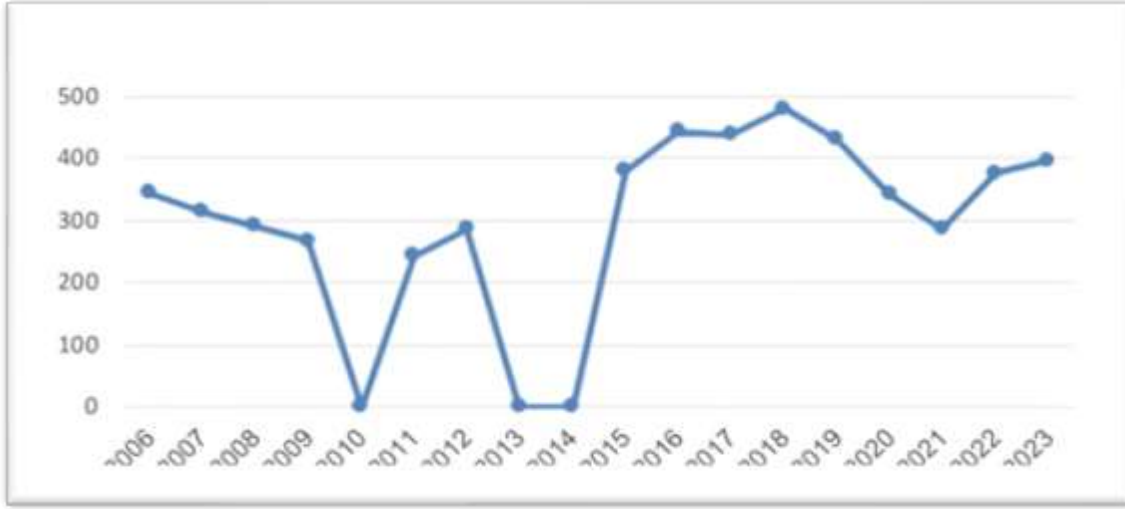
السنة	ميناء البصرة النفطي		ميناء العميق		الاجمالي	
	عدد السفن	الحمولة/طن	عدد السفن	الحمولة/طن	عدد السفن	الحمولة/طن
2006	332	44142814	12	6984419	344	44841233
2007	294	45830484	20	1910367	314	4774051
2008	270	27869535	22	1127860	292	38997368
2009	249	30947621	23	1405220	267	37352827
2010	-	-	-	-	-	-
2011	228	34025707	25	1682580	243	13456.6
2012	265	37960762	21	1536584	286	39497346
2013	-	-	-	-	-	-
2014	-	-	-	-	-	-
2015	287	35372659	93	35372659	380	5.26
2016	417	50862024	27	50862024	444	52792430
2017	425	516421882	14	51642882	439	52666354
2018	473	56793603	7	56793603	480	57306085
2019	431	55.729787	-	-	431	55.729787
2020	342	38.886298	-	-	342	38.886298
2021	286	35.120785	-	-	286	35.120785
2022	376	44.646	-	-	376	44.646
2023	396	11744951	-	-	396	11744951

المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة النقل، التقرير الاقتصادي السنوي لشركة العامة لموانئ العراق، لسنوات وصفحات متعدّدة.

(-) تشير الى عدم توفر البيانات.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمده 2003-2023

شكل (13) يوضّح تطوّر عدد السفن في ميناء البصرة النفطي وميناء العميق للمده (2004-2023)



المصدر: من إعداد الباحثة، بالإعتماد على بيانات جدول (19).

ثالثاً: المشاكل والتحديات التي يواجهها النقل البحري في العراق.

يواجه النقل البحري عدّة تحديات ومشاكل يمكن تلخيصها في النقاط الآتية:

1. الموانئ العراقية تواجه منافسة قوية من موانئ البلدان القريبة مثل الإمارات العربية المتّحدة وقطر، وكذلك من موانئ البلدان المجاورة مثل الأردن وسوريا والكويت والسعودية، وهذه الموانئ حققت تقدماً وتطوّراً كبيراً خلال السنوات الأخيرة في حين تراجع أداء وكفاءة الموانئ العراقية بسبب الظروف الصعبة التي مرت بها البلاد.

2. عدم استخدام الأنظمة الحديثة والإلكترونية في إدارة وتشغيل الموانئ العراقية، وعدم مواكبتها لأخر التطوّرات في هذا المجال.

3. نقص في معدّات الموانئ الخاصّة بمناولة البضائع وتقادم المعدات الموجودة، بالإضافة إلى نقص في الوحدات البحرية مثل الحافارات والبواخر البحرية وسفن الإنارة وناقلات الماء والوقود والزوارق البحرية.

4. طاقات الموانئ الحالية محدودة، ممّا يعرقل إستيعاب الإحتياجات المستقبلية من الإستيرادات والصادرات العقارية، ويؤدّي إلى عدم توافق الطاقات الإنتاجية المصمّمة مع الطاقات الإنتاجية الفعلية للموانئ.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

5. عدم وجود قنوات ملاحية عميقة بالمستوى المطلوب يمنع إستقبال البواخر العملاقة للحاويات والشحنات، ممّا يجعل الموانئ الحالية موانئ ثانوية ويزيد من تكاليف النّقل، بالإضافة إلى ذلك يوجد تناسب غير مناسب بين الكوادر الإدارية والفنية، وتدني في مستوى تأهيل الموظفين في هذا القطاع، ممّا يؤثر سلباً على كفاءة الأداء، وتحتاج إلى إستثمارات كبيرة في بداية الأمر لتأسيس أسطول بحري حديث يضم سفناً متخصصة لنقل الحاويات والشحنات المتنوّعة.

المطلب الثالث: النّقل الجوي في العراق.

يعد النّقل الجوي نشاطاً ذا أهميّة كبيرة، وهو وسيلة فعالة لنقل الأشخاص والبضائع عبر مسافات طويلة بين المناطق المختلفة، وتزداد أهميّة هذا النوع من النّقل بشكلٍ خاص عندما نفكر في أنّه يغطي أكثر من (80%) من تبادلاتنا مع المناطق الأخرى، ويتميز بالراحة والسرعة، وهذه السمات الأساسية ضرورية لإتمام العمليات التي يقوم بها، ولا يقتصر عنصر الأمان الضروري على التحرك داخل المطار فقط بل يشمل أيضاً المجال الجوي للمطار.

أولاً: البنية الأساسية للنّقل الجوي في العراق.

تعد المطارات وما تحتويه من بنية تحتية أساسية لوسائل النّقل الجوي، التي تضمن الوصول والإتصال الضروريين في التنقل بشكلٍ عام والسياحة بشكلٍ خاص، وأصبحت المطارات ضرورية لوسائل النّقل، إذ تقوم شركات الطيران بنقل إحتياجات ورغبات الآلاف من الأشخاص من وإلى أماكن مختلفة لتلبية رغباتهم، وقد وصفت منظمة الطيران المدني الدولية المطارات بأنّها سطح محدّد يمكن أن يكون على سطح الأرض أو الماء، وتحتوي على جميع المباني والتجهيزات اللاّزمة لإستقبال وإقلاع الطائرات بأنواعها المختلفة، وبالنسبة للعراق يوجد لديه ستة مطارات دولية في بغداد، الموصل، البصرة، أربيل، السليمانية، والنجف الأشرف، تعمل بسعات استيعابية مختلفة وترتبط العراق بمعظم بلدان العالم عبر هذه المطارات، إذ تتميّز هذه المطارات بمجموعة من الخصائص التي يمكن تحديدها بالآتي⁽¹⁾:

1. مطار بغداد الدولي: يعد مطار بغداد الدولي واحداً من أكبر المطارات العراقية، إذ يقع على بعد (16) كم غرب العاصمة بغداد، وتمّ بناؤه بواسطة شركة فرنسية بين عامي (1979) و(1982)، وقد بلغت تكلفة إنشائه أكثر من (900) مليون دولار، وتمّ تصميم المطار للإستخدام العسكري والمدني، ويتّسع لإستيعاب (7.5) مليون مسافر سنوياً، ويضم المطار أربعة مباني رئيسة (سامراء

1- أحمد ميري وآخرون ، حول دور معلومات المحاسبة الإدارية في تحسين أداء مطار النجف الدولي ، مجلة القادسية للعلوم الإدارية والاقتصادية، العدد 2، 2012، ص 2.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

–بابل- نينوى – كربلاء) كما يحتوي على مدرجين لهبوط وإقلاع الطائرات، الأول بعرض (60 متر وبطول (4 كيلومتر، والثاني بعرض (45) متر وبطول (333) كيلومتر، بالإضافة إلى أبنية للرقابة الجوية، وإطفاء، والاتصالات، والمخازن، والبدالة، ويحتوي المطار أيضاً على ساحة لوقوف الطائرات، وبنية لوقوف السيارات، ويحظى المطار بالتراخيص التي تضمن سلامة الحركة الجوية وتقديم الخدمات للمسافرين.

2. مطار البصرة الدولي: يعد ثاني أكبر مطار دولي في العراق بعد مطار بغداد الدولي هو مطار البصرة الدولي، ويقع في جنوب البصرة، وتمّ بناؤه في الستينيات من القرن الماضي وتم تطويره وتجديده في الثمانينيات، إذ تمّ إغلاقه لمدة طويلة وتمّ إعادة فتحه في عام (2005)، ويتكوّن مطار البصرة الدولي من مبنى يتسع لما يقارب (2) مليون مسافر سنوياً، ويحتوي على (5) جسور لوقوف الطائرات، ومدرج بعرض (60) متر وطول (4) كيلومترات مع طريق زوغان بعرض (45) متر وطول (4) كيلومترات، كما يحتوي على أبنية للرقابة الجوية والاتصالات، وهو مجهّز بالتجهيزات التي تضمن سلامة الحركة الجوية وتقديم الخدمات للمسافرين⁽¹⁾.

3. مطار الموصل الدولي: يعد مطار الموصل ثالث أكبر مطار دولي في العراق، إذ تمّ بناؤه في عام (1920) كقاعدة للجيش البريطاني، كما تمّ تحويله من مطار عسكري إلى مطار مدني في عام (1922)، وتمّ إعادة تطويره وتحديثه بعد عام (2003) وأعيد إفتتاحه في عام (2008)، ويقع في محافظة نينوى، ويتكون من بناية واحدة بسعة تصل إلى (500) ألف مسافر سنوياً، ويحتوي على مدرج بعرض (45) متراً وطول (238) كيلومتراً، بالإضافة إلى بناية للرقابة الجوية والاتصالات ومرافق أخرى للخدمات والصيانة، كما أنّ ساحة وقوف الطائرات تتسع لثلاث طائرات، والمطار مجهز بتراخيص تضمن سلامة الحركة الجوية وتقديم الخدمات للمسافرين.

4. مطار السليمانية الدولي: تمّ إفتتاح مطار السليمانية في عام (2005) في مدينة السليمانية على بعد حوالي (15) كم من المركز، ويبلغ إرتفاع المطار (895) متراً عن مستوى سطح البحر، ويتكوّن المطار من جانبيين الجوي والارضي، فالجانب الجوي يضم مدرجاً بعرض (45) متراً وطول (335) متراً مع طريق الزوغان الموازي بعرض (30) متراً وطول (335) متراً، ويحتوي المطار أيضاً على ساحة لوقوف الطائرات بسعة (3) طائرات، أمّا الجانب الأرضي في المطار

1 -امل عبد الحسين ، دور المقارنة المرجعية في تقييم اداء المطارات "دراسة تحليلية مقارنة بين المطارات العراقية مع التركيز على مطار بغداد الدولي ، المجلة العراقية للعلوم الادارية ، العدد50، الكلية التقنية التقنية ، الادارية الكوفة ، 2016ص 148.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

فيضم بناية المسافرين ذات مستوى واحد وبسعة تقريبية لـ (35) ألف مسافر في السنة، بالإضافة إلى مستودع للوقود.

5. مطار اربيل الدولي: يقع المطار في مكان قريب من وسط مدينة أربيل إذ يبعد (7) كم عن مركز المدينة، وتمّ إفتتاحه في منتصف عام (2005) بعد إستخدامه كقاعدة عسكرية، وبدأت رحلاته المدنية بعد عام (2005)، ويبلغ إرتفاع المطار (415) متراً عن مستوى سطح البحر بسبب موقعه في المنطقة الجبلية، يتكون المطار من (3) صالات لإستقبال المسافرين بسعة (3) مليون مسافر سنوياً، ويتكوّن الجانب الجوي من مدرج بعرض (30) متراً وبطول (2.8) كم وساحة لوقوف الطائرات، والجانب الأرضي يتضمّن (3) صالات لإستقبال المسافرين ومرافق للموقف والكهرباء والإطفاء والمعدات الأرضية⁽¹⁾.

6. مطار النجف الدولي: مطار دولي يقع شرق مدينة النجف الأشرف وهو واحد من أهم مدن العراق. وتمّ إنشاء المطار على أساس قاعدة جوية عسكرية سابقة، إذ يحتوي مبنى الركاب في المطار على بوابتين للمسافرين لنقلهم إلى الطائرة عبر الحافلات، ويضم المبنى مكاتب شركات الطيران والخدمات، وبرج مراقبة الطيران ومواقف للسيارات وصالة لكبار الزوار وللشحن الجوي، وتمّ إفتتاح المطار رسمياً في عام (2008)، ويتكوّن مطار النجف الدولي من مبنى المسافرين (4) تقريباً، ومميّزات مطار مميون تجعله ملائماً للرحلات الجوية، إذ يحتوي على ساحة لوقوف الطائرات التي تتسع لـ (4) طائرات، ويمتلك مدرجاً بعرض (45) متر وطول (3) كيلومترات، ويوضّح الجدول أنّ المطار حصل على مواصفات قياسية تجعله مناسباً للمطارات الكبيرة والمتوسطة، مع مساحة كافية لإنشاء جميع البنى التحتية اللازمة مثل محطات الشحن وصلات الركاب ومواقف الطائرات والبوابات والجسور الجوية. كما يتضمّن مدرجاً بطول لا يقل عن (3500) متر وسعة مدرجيه لا تقل عن (45) متراً، ممّا يسمح بتسهيل حركة الطائرات والرحلات وفقاً لحجم الحركة المستمرة في قطاع النقل الجوي.

¹ - وزارة النقل ، التقرير الاقتصادي السنوي ، دائرة التخطيط والمتابعة ، قسم البحوث والدراسات ، نشاط وزارة النقل والفرص الاستثمارية ، 2017 ، ص 18.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (20) الخصائص المكانية لمطارات الرئيسة في العراق لعام (2017).

اسم المطار	عدد المدرج	ساحات وقوف الطائرات (جسور الهوائية)	مواقف الطائرات (سعة الطائرة)	عدد محطات المسافرين (عدد مباني - سعة)	عدد الخطوط الجوي العاملة في المطار	حركة الطائرات (عدد الرحلات)	حركة المسافرين مليون
بغداد	2	6	20	4 مباني بسعة 7.5 مليون مسافر سنويا	25	19863	2095595
بصره	1	5	10	مبنى واحد بسعة 2 مليون مسافر سوي	10	4316	392846
النجف	1	1	4	مبنى واحد بسعة 4 مليون مسافر سوي	18	2566	435056
اربيل	1	1	15	مبنى 3 بسعة 3 مليون مسافر سوي	11	6329	667165
السليمانية		1	1	مبنى 1 بسعة 35 الف مسافر سنويا	6	3796	249415

المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات الصادرة من قبل وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، التقرير الاقتصادي السنوي ، مسودة ورقة قطاع النقل والإتصالات، بغداد، العراق، 2019، ص8.

ثانياً: نشاط النقل الجوي في العراق.

1. النقل الجوي لمنشأة العامة الطيران المدني: هي سلطة الطيران المدني في العراق (ICAA)، وهي إحدى تشكيلات وزارة النقل التي تشرف على جميع أعمال الطيران المدني، وتعنى بشؤون الطيران المدني بشكل عام في العراق، وهي المسؤولة عن كافة أعمال التراخيص العامة (الجوية والأمنية والجمارك والتجارة) في المطارات المدنية ذات العلاقة بالمطارات، وتدير عمليات الحركة الجوية المدنية وعمليات النقل الجوي التجاري الداخلي والخارجي، وتعمل بموجب قانون الطيران المدني رقم (148) لسنة (1974) المعدل، ويعود تاريخ تأسيسها إلى عام (1933) و(1936) عند إنشاء مطار غرب بغداد (المثنى) ومطار البصرة (المعقل)، وكانت تدار من قبل السلطات البريطانية، وفي عام (1948) تم تغيير إسمها إلى مديرية الطيران المدني العامة⁽¹⁾.

¹ - كريم عبد ربيع ، الحركة الجوية (خدمة وسلطه)، مجلة النقل والمواطن ، وزارة النقل، العدد6، 2009، ص94.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

2. نشاط النقل الجوي لشركة الخطوط الجوية العراقية: تعد شركة الخطوط الجوية العراقية الناقل الوطني في مجال النقل الجوي، وقد تم تأسيسها بموجب القانون رقم (180) لسنة (1988) والتعديلات والأنظمة والتعميمات الصادرة، بالإضافة إلى قانون النقل رقم (80) لعام (1983) واتفاقيات النقل الجوي المعتمدة من قبل جمهورية العراق، بما يتوافق مع أحكام قانون الشركات رقم (22) لعام (1997)، كما تُعد الشركة من الأعضاء المؤسسين لمنظمة النقل الجوي (IATA) منذ عام (1946). وتجدر الإشارة إلى أنّ بداياتها كانت في (29)، إذ كانت تتبع إدارياً لمصلحة السكك الحديدية، تقتصر الرحلات الداخلية على خطي البصرة والموصل، وفي عام (2004) تمّ إستلام مطار بغداد من القوات المتعدّدة الجنسيات، إذ بدأت الشركة في إعادة التعمير والتشغيل والتطوير، وبدأ التشغيل الفعلي في (18) سبتمبر من نفس العام، مع التركيز على رحلات إلى دمشق وعمان. في عام (2005)، وتمّ تجديد مبنى مقر الشركة في مطار بغداد الدولي، وتم تأجير أربع طائرات من طراز بوينغ، بالإضافة إلى العمل على تأهيل مطار السيمانية بموارد الشركة، كما تم فتح خطوط جديدة إلى السيمانية، وبيروت، وإسطنبول، ودبي، والقاهرة، وأربيل، وقد نجح العراق في فتح خطوط مع كل من تركيا والدول الاسكندنافية، مع توقعات بفتح خطوط جديدة إلى باريس وأثينا ولندن.

وفي عام (2008) حصول على شهادة المستثمر الجوي (A.O.C) لمطار النجف، وتم افتتاح مكاتب حديثة لشركة الخطوط الجوية العراقية داخل العراق، كما تم تحديد رمز (كود) لمطار النجف الدولي، وتحديث أسطول الشركة، واستئجار طائرات إضافية، وتوقيع اتفاقية تعاون مع شركة بوينغ لتطوير نظام معلومات متقدم، وعلى الرغم من التحسن الذي شهدته الشركة، إلا أنّ هناك المزيد من التحديات التي يجب مواجهتها، المتوقع فتح خطوط أخرى مع باريس وأثينا ولندن، وفي عام (2008) تم الحصول على شهادة المستثمر الجوي لمطار النجف وافتتاح مكاتب حديثة للشركة، وتمّ تحديد رمز لمطار النجف الدولي وتحديث أسطول الشركة وتوقيع اتفاقية تعاون مع شركة بوينغ، وخلال الخطة الخمسية (2010-2014)، تمّ إنشاء مطار الفرات الأوسط الدولي في محافظة كربلاء لتعزيز السياحة الدينية وتأثيره المحتمل على المحافظات الأخرى، ويتطلّب تحسين نشاط الخطوط الجوية العراقية المزيد من التطوير لتوفير نقل جوي مريح وتخفيض أسعار التذاكر وضبط جداول الرحلات⁽¹⁾.

1- وزاره التخطيط والتعاون الانمائي , المجلة الوطنيه لاعداد الخطة الخمسية (2010-2014) مسوده ورقه قطاع النقل والاتصالات، اعداد لجنه قطاع النقل ، 2009، ص 13

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

خلال الخطة الخمسية من (2010) إلى (2014)، تمّ إدراج مشروع إنشاء مطار الفرات الأوسط الدولي، الذي سيقع في محافظة كربلاء، إذ يتوسط بين محافظتي النجف وكربلاء والحلة، ويهدف هذا المشروع إلى تعزيز السياحة الدينية، ومن المتوقع أن يمتد تأثيره إلى محافظتي السماوة والديوانية، ويمكن ملاحظة النشاط الذي تقوم به الخطوط الجوية العراقية من خلال الجدول (25)، الذي يوضّح أعداد الرحلات وعدد المسافرين (القادمين والمغادرين) عبر المطار الدولي على مدار المدة من (2004) إلى (2023)، ومن خلال هذا الجدول، يتبين لنا النمو السريع في حركة النقل الجوي، وشهد النقل الجوي الدولي بين عامي (2004) و(2006) زيادة ملحوظة، إذ ارتفع عدد الرحلات من (305) (رحلة مغادرة وقادمة) في عام (2004) إلى (3266) رحلة في عام (2006)، بمعدّل نمو سنوي بلغ (83.2%) في عام (2006)، وكان معدّل النمو السنوي لعدد القادمين (107.7%) ولعدد المغادرين (104.9%)، ثمّ إستقر هذا النمو خلال عامي (2007) و(2008)، ويعود هذا الإستقرار إلى محدودية عدد الطائرات المتاحة لدى شركة الخطوط الجوية العراقية.

وفي عام (2008) بلغ عدد الرحلات (3331)، بينما ارتفع عدد الرحلات في عام (2007) إلى (3494)، بمعدّل نمو سنوي قدره (4.89%) لعام (2008)، إذ كان معدّل النمو السنوي لعدد المغادرين (2.9%) وللقادمين (10.03%)، وقد تأثرت هذه الأرقام بالأزمة المالية التي حدثت في ذلك العام، إذ بلغ عدد الرحلات الدولية لكافة المطارات العراقية (40374) رحلة .

أمّا في عام (2014)، فقد بلغ عدد القادمين (2,407,828) مسافراً وعدد المغادرين (2,503,950) مسافراً، وفي عام (2015)، ارتفع عدد الرحلات إلى (18,022)، بينما بلغ عدد المسافرين (864,558)، وعدد المغادرين (882,504)، أمّا في عام (2015)، فقد إنخفض عدد الرحلات إلى (18,022) رحلة، وكان عدد القادمين (864,558) مسافراً والمغادرين (882,504) مسافراً، بمعدّل نمو سنوي قدره (-55.3%) في عام (2015)، يعود ذلك إلى الوضع الاقتصادي في البلد، وفي عام (2017)، بلغ عدد الرحلات الدولية (69,642) رحلة، وزادت بنسبة سنوية قدرها (30.9%) وكان عدد المسافرين القادمين (3,936,574) مسافراً، بينما بلغ عدد المسافرين المغادرين (4,016,873) مسافراً، وكان معدّل النمو السنوي للمغادرين (24.0%) وللقادمين (22.4%) في عام (2017)، وبلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية (المغادرة) في المطارات العراقية على طائرات الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (دولي) (17,448) رحلة لعام (2019)، وقد ارتفع هذا الرقم بنسبة (69.4%) عن العام السابق، إذ بلغت عدد الرحلات في عام (2018) (10,301) رحلة، وبلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية (المغادرة) في المطارات العراقية على

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

طائرات الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (دولي) (2,681) رحلة لسنة (2020) بانخفاض بلغت نسبته (84.6 %) عن سنة (2019) إذ كانت (17,448) وستمّر بالانخفاض حتى (2023)، وهذا يساهم في تنمية الموارد الإقتصادية وتنشيط حركة النقل، ممّا يساعد على التجارة الخارجية وتبادل العلاقات مع العالم الخارجي.

يتبين من الشكل أنّ عدد المسافرين (القادمين والمغادرين) كان في عام (2023) أعلى نسبة، وذلك نتيجة لتحسن الوضع الإقتصادي والأمني في البلاد، بالإضافة إلى تحسين المستوى المعيشي للمواطنين العراقيين، أمّا بالنسبة للنقل الداخلي لشركة الخطوط الجوية العراقية، فيظهر من الجدول (23) زيادة في عدد الرحلات، إذ ارتفعت من (826) رحلة في عام (2005) إلى (1,916) رحلة، وفي عام (2008) سجلت حركة القادمين والمغادرين معدّل نمو سنوي قدره (22.4 %) إذ كان معدّل النمو السنوي للمغادرين (-2.12 %) وللقادمين (1.3 %)، ويعود هذا النمو البطيء في النقل الجوي الداخلي إلى محدودية الطائرات المتاحة لدى شركة الخطوط الجوية العراقية وقدم الأسطول الحالي، وفي عام (2014)، بلغ عدد الرحلات الجوية في المطارات العراقية للنقل الداخلي (17,768) رحلة، بمعدّل نمو سنوي قدره (827.3 %) كما بلغ عدد المسافرين القادمين (626,053) مسافراً، بينما بلغ عدد المغادرين (670,490) مسافراً، مع معدّل نمو سنوي للقادمين قدره (983.8 %) وللمغادرين (130.9 %)، وقد زاد عدد الرحلات في عام (2015) ليصل إلى (14,188) رحلة، نتيجة العمليات العسكرية ضد الإرهاب والوضع الإقتصادي المتدهور، أمّا في عام (2017)، فقد بلغ عدد الرحلات (21,530) رحلة، بمعدّل نمو سنوي قدره (7.77 %) وبلغ عدد المسافرين القادمين (818,157) مسافراً، بينما بلغ عدد المغادرين (826,089) مسافراً، مع معدّل نمو سنوي للقادمين (-10.5 %) وللمغادرين (-9.4 %)، أمّا بالنسبة لعدد الرحلات في عام (2018) فقد بلغت (10,301) رحلة، وبلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية في المطارات العراقية على طائرات الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (دولي) (2681) رحلة لسنة (2020) وارتفعت إلى (4741) في عام (2023).

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

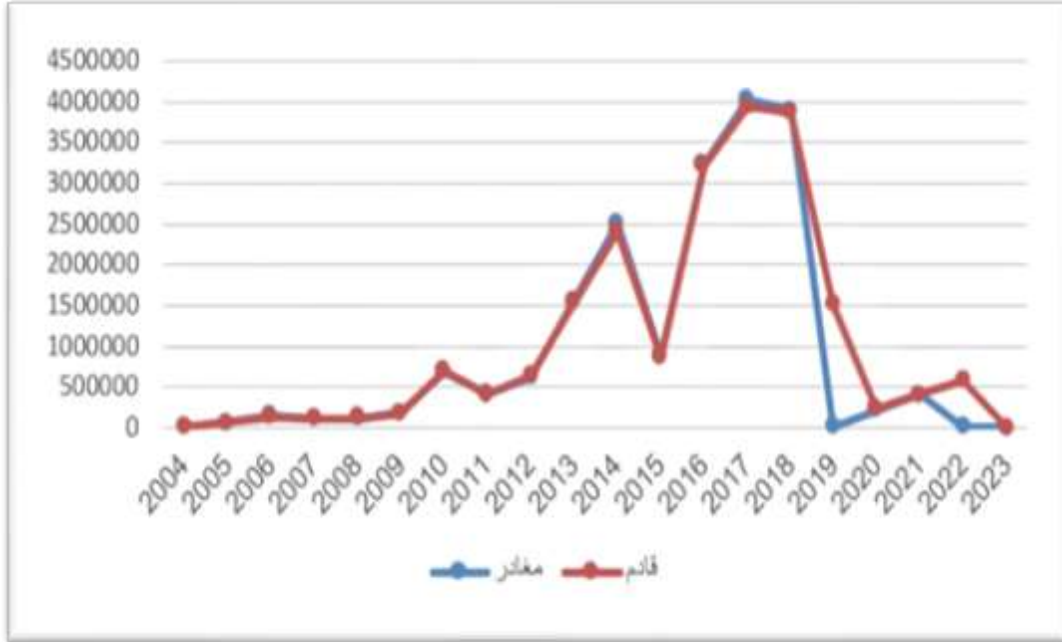
جدول (21) أعداد الرحلات واعداد المسافرين القادمين والمغادرين موزعين على النقل الدولي للخطوط الجوية العراقية للمدة (2004-2023).

النقل الدولي						السنوات
معدل النمو %	قادم	معدل النمو %	مغادر	معدل النمو %	عدد الرحلات الدولية	
-	10555	-	9917	-	305	2004
486.7	61936	614.9	70898	484.3	1782	2005
107.7	128675	104.9	145323	83.3	3266	2006
-15.04	109314	-19.6	116719	1.9	3331	2007
10.03	120282	-9.2	113226	4.89	3494	2008
50.5	181036	63.7	185457	240.2	11887	2009
288.0	702432	269.8	685934	70.6	20280	2010
-40.6	417000	-38.3	423000	-20.3	16149	2011
54.1	643000	49.0	618000	40.8	22745	2012
137.2	1525414	152.5	1560975	57.4	35801	2013
1901.8	2407828	2111.4	2503950	1055.5	40374	2014
-64.0	864558	-64.7	883908	-55.3	18022	2015
271.7	3214310	267.0	3238908	195.1	53194	2016
22.4	3936574	24.0	4016873	30.9	69642	2017
-1.8	3864225	-3.0	3895244	10.0	71148	2018
-61.14	1501396	-99.5	17448	-75.6	17294	2019
-6.22	237279	1.156	219164	84.49	2681	2020
1.619	408069	87.41	410736	93.65	5192	2021
43.6	586175	-99.9	6503	-49.50	4697	2022
-99.92	436.25	-9.95	4.305	-99.8	4741	2023

المصدر: من عمل الباحثة إعتماًداً على بيانات وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي ، الجهاز المركزي الإحصائيات، إحصائيات النقل والاتصالات، بغداد، العراق، 2004-2023 وصفحات متفرقة.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (14) يوضح أعداد المسافرين المغادرين والقادمين بالنقل الجوي للمدة (2004-2023).



المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات الجدول (21).

يبين جدول (22) أن أعداد الرحلات إرتفعت من (826) رحلة في عام (2005) إلى (1,916) رحلة في عام (2008)، بمعدّل نمو سنوي قدره (22.4 %) وكان معدّل النمو السنوي للمغادرين (-2.12 %) وللقادمين (1.3 %) في عام (2008)، ويُعزى النمو البطيء في النقل الجوي الداخلي إلى قلة الطائرات المتاحة لدى شركة الخطوط الجوية العراقية وضعف البنية التحتية، وفي عام (2014)، بلغ عدد الرحلات الجوية في المطار العراقي (17,768) رحلة، بمعدّل نمو سنوي قدره (827.3 %) وبلغ عدد المسافرين القادمين (626,053) مسافراً، وعدد المغادرين (670,490) مسافراً، بمعدّل نمو سنوي للقادمين (983.8 %) وللمغادرين (130.9 %)، وفي عام (2015)، ارتفع عدد الرحلات إلى (14,188) رحلة بسبب العمليات العسكرية ضد الإرهاب والوضع الاقتصادي المتدهور، أمّا في عام (2017)، بلغ عدد الرحلات (21,530) رحلة بمعدّل نمو سنوي قدره (7.77 %) وبلغ عدد المسافرين القادمين (818,157) مسافراً، وعدد المغادرين (826,089) مسافراً، بمعدّل نمو سنوي للقادمين (-10.5 %) وللمغادرين (-9.4 %)، وفي عامي (2020) و(2023) كان عدد الرحلات الداخلية (2,880) و(7,916) وبمعدّل نمو مرتفع بلغ (56.56 %).

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

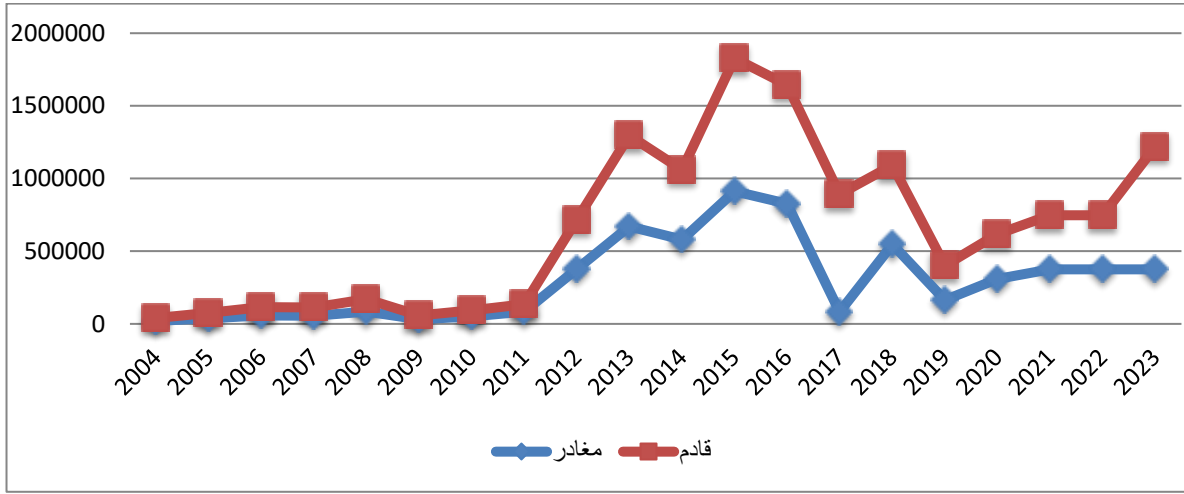
جدول (22) أعداد الرحلات واعداد المسافرين (القادمين والمغادرين) موزعين على النقل الداخلي للخطوط الجوية العراقية لمدة (2004-2023).

النقل الداخلي						السنوات
معدل النمو%	قادم	معدل النمو%	مغادر	معدل النمو%	عدد الرحلات الداخلية	
-	-	-	-	-	-	2004
-	20023	-	20333	-	826	2005
85.8	37222	84.3	37473	70.9	1415	2006
53.1	57010	5.53	57527	10.8	1565	2007
1.3	57764	-2.12	56306	22.4	1916	2008
46.4	84575	50.9	85022	167.3	5122	2009
-68.7	26448	-63.7	30821	0.25	6409	2010
55.8	41232	66.6	51374	-43.2	3637	2011
26.4	52143	62.1	83286	109.4	7616	2012
550.3	339090	352.2	376888	28.6	10670	2013
983.8	626053	10907	670490	827.3	17768	2014
-23.3	479882	-13.3	580933	-20.14	14188	2015
90.6	914657	57.0	912197	40.8	19977	2016
-10.5	818157	-9.4	826089	7.77	21530	2017
-0.8	811096	-0.5	82144	-2.2	2104 0	2018
-32.9	543725	565.9	547023	-59.7	8472	2019
-30.6	237279	-38.2	164556	-66.00	2880	2020
30.08	308669	-2.03	308765	-98.24	5056	2021
20.63	372376	-24.31	374374	56.56	7916	2022
-99.7	843676	90.1	376014	-99.4	45690	2023

المصدر: وزارة النقل، التقرير الاقتصادي السنوي، إحصاءات النقل والمواصلات، شركة الخطوط الجوية العراقية، بيانات غير منشورة.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (15) أعداد الرحلات واعداد المسافرين (القادمين والمغادرين) موزعين على النقل الداخلي للخطوط الجوية العراقية لمدة (2004-2023).



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات الجدول (22)

يتبين من الشكل (14) أنّ العدد الأقصى للمسافرين على النقل الداخلي لشركة الخطوط الجوية العراقية كان في عام (2023)، ويعود ذلك إلى الزيادة المستمرة في النقل الداخلي وتحسن مستوى الدخل في العراق.

ثالثاً: المشاكل والتحديات التي تواجه النقل الجوي في العراق.

1. عدم إمتلاك الشركة لأسطول جوي كامل واقتصارها على عدد محدود من الطائرات المملوكة والمستأجرة.
2. عدم إستيعاب بعض أساليب إدارة وتشغيل الخطوط الجوية العالمية لمعايير الدولية.
3. بطء في تنفيذ أعمال إعادة تأهيل المطارات الموجودة.
4. تضخم في أعداد الكادر غير المتخصص مما يؤثر على أداء الشركة ونتائجها المالية، ازدحام المطارات الجوية وامكانية تعرض الطائرات للاصطدام خاصة بعد إنخفاض المسافات الجوية والأفقية⁽¹⁾.

1 - شروق نعيم جاسم الجبوري، (النقل الجوي في مطار بغداد الدولي) دراسة في جغرافية النقل، مجله كليه التربية الاساسية، جامعة بغداد، العدد-94، 2016، ص 454.

المبحث الثالث :- تحليل مساهمة قطاع النقل في المؤشرات الرئيسية للتنمية في العراق.

المطلب الأول: مساهمة قطاع النقل في المؤشرات الاقتصادية.

أولاً: مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي.

يساهم قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي بشكل مباشر وغير مباشر من خلال دعمه للقطاعات الأخرى ، إذ يساهم بشكل كبير في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك بهدف تسهيل إنتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع بين مناطق الاستثمار والإستهلاك، أنه يعتبر عاملاً مساعداً في إستغلال الموارد الطبيعية والمعادن التي غالباً ما تتواجد في مناطق نائية وذات كثافة سكانية منخفضة (1). ولا عجب أن يصبح النقل مؤشراً رئيساً لقياس تقدّم وتطور البلدان ومع زيادة الطلب على الخدمات والبنية التحتية المتطورة يصبح من الضروري تحقيق توازن في قطاع النقل، إذ يمكن أن يؤدي تقصير هذا القطاع إلى عرقلة معدلات النمو المستدامة في القطاعات الأخر لذلك تعتبر القوى الدافعة والمحركة للأنشطة الاقتصادية الرئيسية والتي تمارس دوراً كبيراً في تحقيق التغيرات الكمية والنوعية في هيكل الإقتصاد وتعزيز عملية التنمية الاقتصادية (2)، ويلاحظ من جدول (23) أنه على الرغم من ارتفاع مقدار مساهمة قطاع النقل بعد عام (2004) إلا أنّ نسبة مساهمته قد تذبذبت بين الارتفاع والانخفاض في جميع سنوات الدراسة واستناداً إلى بيانات جدول (23) نستطيع إستخلاص تحليل إقتصادي متكامل يعكس مراحل تطور قطاع النقل في العراق وأثره على الناتج المحلي الإجمالي خلال المدة (2004 – 2023)، إذ يتّضح أنّ الناتج المحلي الإجمالي شهد تقلبات متفاوتة تُظهر ديناميكية الإقتصاد الوطني مقارنةً بقطاع النقل، ففي العامين من (2004) إلى (2005) إرتفع الناتج المحلي الإجمالي من (60628100) مليون دينار عراقي إلى (61673500) مليون دينار عراقي فيما نما الناتج المحلي لقطاع النقل من (4015100) مليون دينار عراقي إلى (4264400) مليون دينار عراقي، ممّا أدى إلى ارتفاع نسبة مساهمة قطاع النقل من (6.6%) إلى (6.9%) في نفس المدة ، ممّا يدل على تأثير إيجابي لهذا القطاع ضمن الإطار الإقتصادي العام في حين نرى أنّ عام (2006) إلى (2007) قد استمر ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي من (95588100) مليون دينار عراقي إلى (107828500) مليون دينار عراقي وهذا

¹ - عبيد باسم خميس , تقدير وتحليل العلاقة بين معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي ومعدل البطالة في الإقتصاد العراقي للمدة 1990-2014,مجلة العلوم الاقتصادية والادارية,العدد96, جامعه بغداد, العراق, 2017,ص282.

² -البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد ، العراق ، 2013، ص17.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

الارتفاع نتيجة التحسّن النسبي الحاصل في الوضع الأمني والإقتصادي للبلد وكذلك زيادة عائدات النفط المصدر نتيجة لارتفاع أسعار النفط عالمياً في حين ازداد ناتج قطاع النقل من (6742900) مليون دينار عراقي إلى (7472200) مليون دينار عراقي، إلا أنّ نسبة المساهمة إنخفضت قليلاً من (7.1%) عام (2006) إلى (6.9%) عام (2007) أما عامي (2008) و(2009) فقد إنخفض الناتج المحلي الإجمالي عام (2008) من (155600000) مليون دينار عراقي إلى (139330000) مليون دينار عراقي مع ارتفاع ملحوظ في ناتج قطاع النقل من (12031000) مليون دينار عراقي إلى (14200000) مليار دينار عراقي، ممّا أدّى إلى قفزة في نسبة المساهمة من (7.7%) إلى (10.2%) في حين نلاحظ أنّ الناتج المحلي الإجمالي لعام (2010) سجّل قيمة قدرها (171957000) مليون دينار عراقي وارتفع إلى (211300000) مليون دينار عراقي دينار أو ارتفع قطاع النقل من (19400000) إلى (21400000) مليون دينار عراقي ويعود ذلك إلى إتساع دور القطاع الحكومي في إنشاء العديد من الجسور واكساء العديد من الشوارع والى الدور الذي يمارسه قطاع النقل الخاصّ والمتمثّل بارتفاع مستوى وكفاءة خدماته فيما تراجعت نسبة مساهمة قطاع النقل من (11.3%) إلى (10.1%) و في عام (2012) إلى (2013) ارتفع الناتج المحلي الإجمالي من (245200000) إلى (267400000) مليون دينار عراقي مع تراجع في قطاع النقل من (22600000) إلى (15063300) مليون دينار عراقي، ممّا أسفر عن إنخفاض نسبة المساهمة من (9.2%) إلى (5.6%) وفي عامي (2014) إلى (2015) إنخفض الناتج المحلي الإجمالي من (260600000) إلى (191700000) مليون دينار عراقي وذلك بسبب عدم إقرار الموازنة العامّة الاتحادية إضافةً الى تراجع أسعار النفط العالمي الى مستويات غير مسبوقه حتى وصل الى دون (50) دولاراً للبرميل وإنّ علم إقرار الموازنة كان له الأثر السلبي الواضح على كافة قطاعات الإقتصاد العراقي سواء من ناحية تعطلّ الخطة الخمسية (2013- 2017) وتوقّف عملية التنمية فضلاً عن التلكؤ في تنفيذ المشاريع الخدمية والاستثمارية وعزوف عدد كبير من المقاولين والمستثمرين بسبب الأوضاع الامنية وكذلك عدم تسديد مستحقّاتهم المالية، ممّا أثر على عملية تنفيذ العديد من المشاريع في حين ارتفع ناتج قطاع النقل بشكل طفيف من (15121600) إلى (15759400) مليون دينار عراقي فارتفعت نسبة مساهمة القطاع من (5.8%) إلى (8.2%) نتيجة لتراجع أداء باقي القطاعات ومن (2016) إلى (2017) نما الناتج المحلي الإجمالي من (196500000) إلى (225700000) مليون دينار عراقي مع تحقيق قفزة في إنتاج قطاع النقل من (16047600) إلى (23924500) مليون دينار عراقي ممّا أدّى إلى ارتفاع نسبة المساهمة من (8.2%) إلى (10.6%) في حين نلاحظ أنّ الناتج المحلي الإجمالي إستمر في سلسلة الإرتفاعات حتى بلغ عام (2018) حوالي (251100000) إلى (277900000) مليون دينار

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

عراقي عام (2019) ويعزى ذلك النمو الى زيادة إنتاج النفط الخام فضلاً عن الانتعاش في النشاط الإقتصادي غير النفطي ولاسيما قطاع الزراعة والكهرباء والماء (1) في حين إنخفض أداء قطاع النقل ليسجل حوالي (26687900) مليون دينار عراقي عام (2018) و (2403700) مليون دينار عراقي عام (2019)، مما تسبب في إنخفاض نسبة المساهمة من (10.6%) إلى (8.6%) وفي المدة من (2020) إلى (2021) تعافى الإقتصاد بعد تباطؤ إذ إرتفع الناتج المحلي الإجمالي من (219800000) مليون دينار عراقي إلى (301400000) مليون دينار عراقي مع نمو قطاع النقل من (22850100) مليار دينار عراقي إلى (29886400) مليار دينار عراقي مما أدى إلى تراجع نسبة المساهمة قليلاً من (10.4%) إلى (9.9%) في حين سجل الناتج المحلي الإجمالي في عام (2022) حوالي (415600000) مليون دينار عراقي وإنخفض إلى (330000000) مليون دينار عراقي عام (2023) في حين إرتفع ناتج قطاع النقل من (31181400) إلى (33221700) مليون دينار عراقي فارتفعت نسبة المساهمة من (7.5%) إلى (10.1%)، مما يعكس مرونة إداء قطاع النقل وسط تراجع النمو العام وتظهر هذه التحوّلات أنّ قطاع النقل يحتفظ بدوره كمحرك رئيس للتنمية الإقتصادية في ظلّ تحديات إقتصادية متعدّدة تستدعي تعزيز دوره لتحقيق نمو مستدام لذا نلاحظ عند حدوث إرتفاع في الناتج المحلي الإجمالي لقطاع النقل نجد تأثيرات إيجابية متعدّدة على الإقتصاد بشكل عام إذ يُعتبر هذا القطاع العمود الفقري الذي يربط بين مختلف القطاعات الإقتصادية، ممّا يُسهّل حركة السلع والخدمات ويخفّض من تكاليف النقل، وعندما يرتفع ناتج هذا القطاع يشير ذلك إلى تحسّن في كفاءة عمليات النقل اللوجستية ممّا يؤدي إلى تقليل تكاليف الإنتاج والتوزيع في القطاعات الأخرى كما أنّ إرتفاع الناتج المحلي لقطاع النقل غالباً ما يكون مصحوباً بزيادة الإستثمارات في البنية التحتية للنقل مثل تطوير الطرق والموانئ والسكك الحديدية، ممّا يساهم في خلق فرص عمل جديدة ويعزّز النشاط الإقتصادي بشكل عام من جهةٍ أخرى ومن خلال تحسين الخدمات اللوجستية وتسهيل الوصول إلى الأسواق المحلية والدولية، يُصبح الإقتصاد الوطني أكثر تنافسية ممّا يُحفّز على جذب الإستثمارات الأجنبية وتوسيع التبادل التجاري ولا يقتصر أثر إرتفاع الناتج المحلي لقطاع النقل على الجانب الإقتصادي فقط، بل يمتدّ إلى التنمية الإجتماعية والعمرانية، إذ تُحسّن وسائل النقل الجيدة من جودة الحياة وتعزّز الترابط بين المناطق الحضرية والريفية (2).

1 - البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، التقرير الاقتصادي السنوي، بغداد، العراق، 2019، ص15.

2 - حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الإقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد (2)، المجلد (11)، 2014، ص 64 - 67.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (23) الناتج المحلي الإجمالي والناتج المحلي لقطاع النقل للمدة (2004-2023) (مليون دينار)

السنوات	الناتج المحلي الإجمالي (1)	ناتج قطاع النقل (2)	نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي %
2004	60628100	4015100	6.6
2005	61673500	4264400	6.9
2006	95588100	6742900	7.1
2007	107828500	7472200	6.9
2008	155600000	12031000	7.7
2009	139330000	14200000	10.2
2010	171957000	19400000	11.3
2011	211300000	21400000	10.1
2012	245200000	22600000	9.2
2013	267400000	15063300	5.6
2014	260600000	15121600	5.8
2015	191700000	15759400	8.2
2016	196500000	16047600	8.2
2017	225700000	23924500	10.6
2018	251100000	26687900	10.6
2019	277900000	24037000	8.6
2020	219800000	22850100	10.4
2021	301400000	29886400	9.9
2022	415600000	31181400	7.5
2023	330000000	33221700	10.1

المصدر:

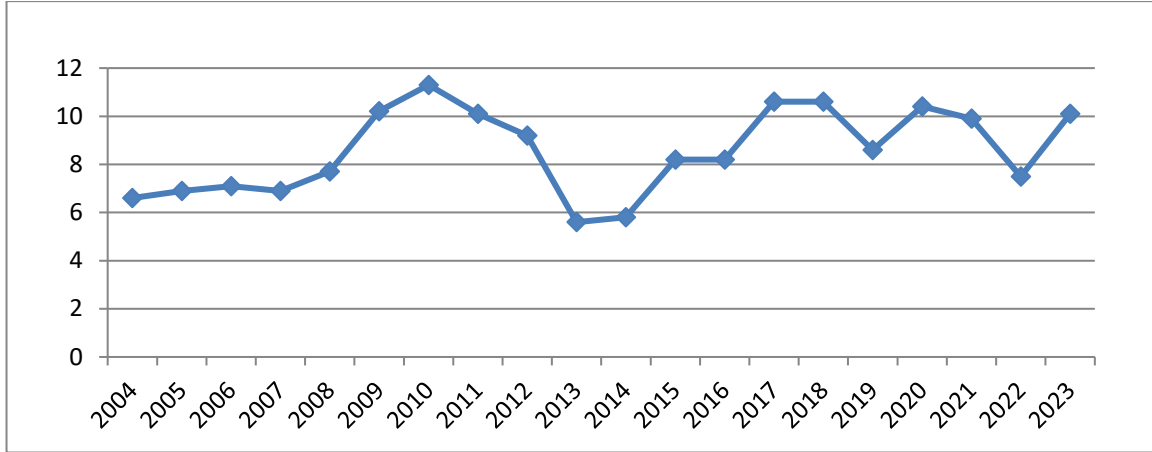
1- عمود (1) (2): البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، التقارير الاقتصادية بغداد، العراق 2004-2023 ، ص 32، 9، 22.

2- عمود (3): من عمل الباحثة وفقاً للصيغة الآتية:

$$\text{نسبة المساهمة} = \frac{\text{ناتج قطاع النقل}}{\text{GDP}} * 100$$

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

شكل (16) نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد علي بيانات جدول (23).

ثانياً: مساهمة قطاع النقل في العراق في تكوين رأس المال الثابت.

يعد مؤشر تكوين رأس المال الثابت ذا أهمية كبيرة، كونه يشكّل عاملاً فعالاً في عملية التنمية الاقتصادية فهو يحدد مستوى ومعدل النمو في الدخل القومي، كما تتباين خصائص هذا المؤشرات مقارنة بعوامل الإنتاج الأخر إذ يتميز بالقابلية العالية على التوسع عبر بدء واستمرار عمليات الاستثمار والادخار كما أن زيادة رأس المال سوف ينعكس في ارتفاع إنتاجية عناصر الإنتاج الأخر كالأرض والعمل، ومن ثم هو عامل محفز للزيادة في الإنتاجية كمكافأة للمدخرين نتيجة لتضحيتهم والناجم عن تأجيلهم للاستهلاك الحاضر، لقد شهد مستوى النشاط الاقتصادي المحلي تذبذباً ملحوظاً خلال المدة (2004-2023) وهذا موضح في جدول (24)، إذ بلغت نسبة مساهمة قطاع النقل في اجمالي تكوين رأس المال الثابت (11.3 %) في عام 2004 بسبب ازدياد الأنفاق على تكوين رأس المال الثابت في هذه الفترة نتيجة تحسن الإيرادات المالية والنفطية إذ أنعكس الأثر الإيجابي لزيادة الناتج على إجمالي تكوين رأس المال، تراجعت نسبة مساهمتها الى (0.6 %) عام (2006) بسبب تراجع سعر النفط الخام والذي أنعكس على تراجع الإيرادات اللازمة لغرض الإنفاق على إجمالي تكوين رأس المال الثابت، ثم انخفضت الى (0.3 %) في عام عام (2007) بعدها عاود إجمالي تكوين رأس المال الثابت بالارتفاع عام (2008) إذ بلغ (212640000) مليون دينار وكانت نسبة مساهمة قطاع النقل فيه (11.8 %)، واستمرت نسبة المساهمة بين الزيادة والنقصان إذ بلغت (14.4 %) عام 2014 ثم تناقصت بشكل تدريجي الى (3.4 %) عام (2019) نتيجة الاوضاع الامنية التي مر بها البلد، ثم ارتفعت نسبة مساهمة قطاع

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

النقل في إجمالي تكوين رأس المال الثابت تدريجياً إلى (13.9 %) في عام 2022، وهذا انعكاس واضح للأثر الإيجابي لتحسن ناتج وأسعار النفط على إجمالي تكوين رأس المال الثابت،

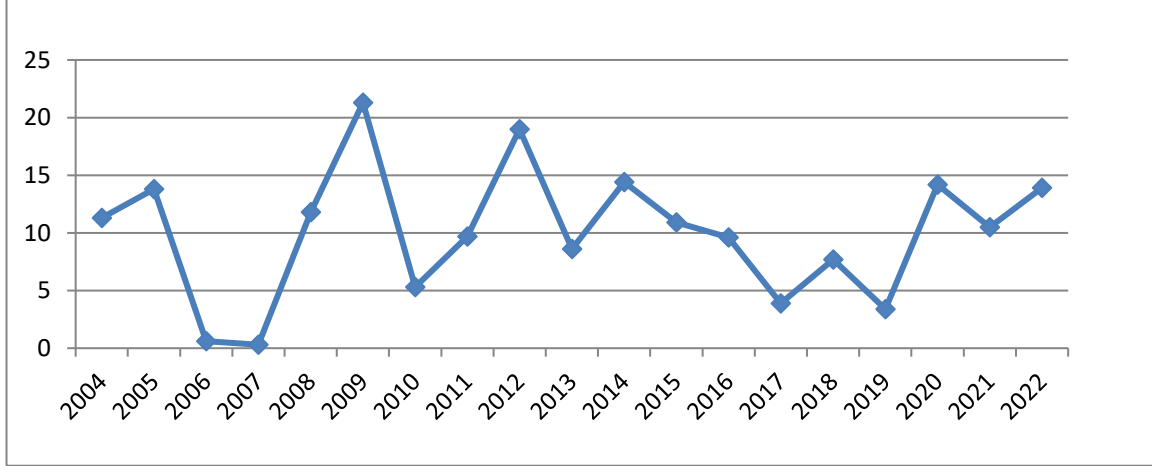
ونلاحظ انخفاض مساهمة القطاع الخاص في تكوين رأس المال الثابت، ويعود ذلك إلى تعرض غالبية المشاريع الخاصة الفردية للتدمير مما أدى إلى عزوف القطاع الخاص عن الاستثمار وتوقف بعض المشاريع أو نقلها إلى خارج البلاد، مع حدوث اندثار في المتبقي منها، بالتالي فإن معامل رأس المال يشير إلى أن إجمالي تكوين رأس المال في العراق لا يعكس الاستثمار الحقيقي إذ لا يؤدي إلى توليد طاقات إنتاجية جديدة ويرجع ذلك إلى ضعف الجهود في زيادة الأصول الإنتاجية مما يترتب عليه ضعف الدخل القومي وعدم تحقيق النمو الإقتصادي الحقيقي في البلاد.

**جدول (24) مساهمة قطاع النقل في العراق في تكوين رأس المال الثابت للمدة (2004-2023)
(مليون دينار)**

السنة	إجمالي تكوين رأس المال الثابت لكافة القطاعات (1)	إجمالي تكوين رأس المال الثابت لقطاع النقل (2)	نسبة المساهمة نسبة 2 إلى 1 %
2004	36824000	4147000	11.3
2005	11789000	3006000	13.8
2006	178311000	1115000	0.6
2007	753041000	1945000	0.3
2008	212640000	25077000	11.8
2009	124140000	26456000	21.3
2010	265581000	13971000	5.3
2011	273762000	26423000	9.7
2012	350339000	66655000	19.0
2013	502851000	43267000	8.6
2014	521123000	75200000	14.4
2015	455284000	49418000	10.9
2016	261127000	25136000	9.6
2017	320040000	12389000	3.9
2018	334391000	25672000	7.7
2019	513401000	17697000	3.4
2020	159540000	22723000	14.2
2021	217943000	22973000	10.5
2022	227169000	31660000	13.9
2023	-	-	--

المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الحسابات القومية، التقديرات الفعلية لإجمالي تكوين رأس المال الثابت في العراق، للسنوات (2004-2022) صفحات متفرقة.

شكل (17) مساهمة قطاع النقل في العراق في تكوين راس المال الثابت



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (24).

ثالثاً: مساهمة قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة في العراق.

يعد قطاع النقل من القطاعات الحيوية التي تساهم في توفير العديد من فرص العمل لشريحة واسعة من السكان، سواء في مجال النقل نفسه أو في المجالات الأخرى المرتبطة به والمتأثرة بتطور هو يعود ذلك إلى أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عمليات النقل إذ يتطلب نجاح هذه العمليات وجود كفاءة بشرية عالية كما يعد هذا القطاع ركيزة أساسية في العملية الإنتاجية، وله تأثير كبير على زيادة إنتاجية أي وحدة اقتصادية⁽¹⁾.

ومن خلال بيانات جدول (26)، يمكن الوقوف على دور قطاع النقل في العراق في توفير فرص العمل، إذ تشير النتائج إلى أنّ نسبة مساهمة قطاع النقل البحري تمثل النسبة الأكبر في تشغيل العاملين حيث يبيّن أهميّة قطاع النقل في العراق في توفير فرص عمل ونجد أنّ نسبة مساهمة قطاع النقل البحري تمثل النسبة الأكبر في تشغيل العاملين ومع ذلك، لوحظ خلال عام (2004)، أنّ نسبة العاملين في القطاع البحري بلغت (85.6) من مجموع العاملين في قطاع النقل، ونلاحظ المدة ما بين (2005) و(2010) شهدت إعداد العاملين ارتفاعاً طفيفاً، يعود ذلك إلى إعادة العديد من

1 - وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والابحاث، دائره السياسات الاقتصادية والمالية، تطوير الإقتصاد العراقي، بغداد، العراق، 2014 ص 4.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

المفصولين لأسباب سياسية إلى العمل بالإضافة إلى توظيف أعداد جديدة، أما خلال المدة من (2011) إلى (2017) فقد تذبذبت أعداد العاملين بين الارتفاع والانخفاض ويعود ذلك لأسباب متعددة مثل الإحالة إلى التقاعد، حالات الوفاة، أو الانتقال من مكان عمل لآخر. كما يمكن ملاحظة أن نسبة مساهمة قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة كانت (3.5%)، وذلك نتيجةً للإستقرار الاقتصادي، أما في عام (2018-2020) إذ نلاحظ خلال هذه الفترة تذبذب في أعداد العاملين ومما زاد من إشكالية ظاهرة الفقر في العراق انتشار فيروس كورونا، وإغلاق الحدود لغالبية دول العالم، وتقليص الأنشطة الاقتصادية، مما أدى إلى انهيار أسعار النفط في الأسواق الدولية، ومن ثم إحداث شلل تام لكل أنشطة الإقتصاد العراقي، فضلاً عن الافتقار إلى تطبيقات عملية ناجعة من قبل الحكومات العراقية المتعاقبة طيلة السنوات العشرين الماضية، والتي من شأنها وضع مرتكزات أساسية لتطوير التأثيرات السلبية لهذه الظاهرة أما (2021-2023) شهد ارتفاعاً وذلك نتيجة تحسّن الوضع الصحي وارتفاع معدلات التطعيم حول العالم وتراجع الاصابات بكوفيد-19. إذ شكلت نسبة تشغيل العاملين في النقل البحري عام 2023 نسبة (35.7%) وهو ما يسهم في تعزيز النمو الإقتصادي في العراق بالتعافي تدريجياً في أعقاب الانكماش الذي اصابه نتيجة جائحة كورونا خلال العام الماضي، ويعود ذلك جزئياً الى زيادة النشاط الإقتصادي غير النفطي. اما تعافي القطاع النفطي فقد كان له الأثر الأبرز في تغيير مسار الإقتصاد العراقي، ومن المتوقع أن يؤدي التحسن في ظروف سوق النفط العالمية إلى تعزيز النمو الإقتصادي على المدى المتوسط وتحقيق فوائض مالية تسهم في تقليص الديون المتركمة و رغم تحسن الأوضاع الإقتصادية في العراق تدريجياً مع تعافي أسواق النفط الدولية، إلا ان هذا الانتعاش محفوف بالمخاطر الرئيسية التي تشكلها المعوقات الهيكلية، ويشمل ذلك قيود إدارة الاستثمار العام التي أثرت على تقديم الخدمات العامة، والتسديد البطيء للديون المتأخرة وخاصة تلك المتعلقة بالأجور العامة وتحمل المصارف للمملوكة للدولة والبنك المركزي العراقي أعباء الديون السيادية، إضافة الى هشاشة الوضع السياسي وضعف نظام الرعاية الصحية، والفساد المالي والإداري والسياسي المستشري في مختلف مؤسسات الدولة.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

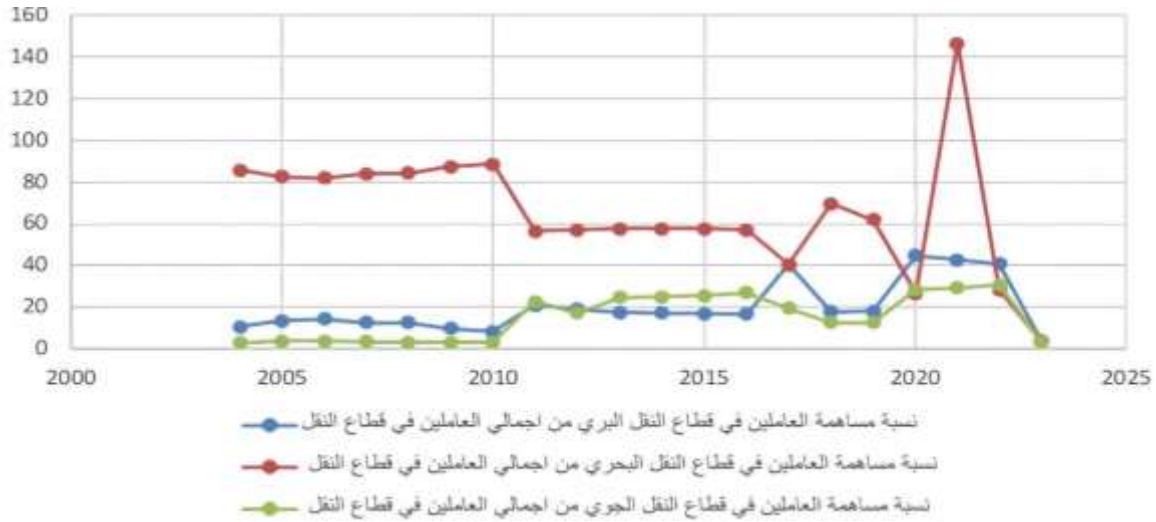
جدول (25) إجمالي العاملين في قطاع النقل ونسبة مساهمة أشكال لمدة (2004-2023)

نسبة مساهمته	نسبة مساهمة	نسبة مساهمة	نسبة مساهمته	إجمالي العاملين في قطاع النقل الجوي 5	إجمالي العاملين في قطاع النقل البحري 4	إجمالي العاملين في قطاع النقل البري 3	إجمالي العاملين في قطاع النقل 2	إجمالي العاملين 1	السنة
5/2	4/2	3/2	2/1						
2.8	85.6	10.6	3.5	1381	32198	3999	37578	1047718	2004
3.6	82.6	13.6	3.4	1461	33354	5523	40338	1153126	2005
3.6	81.8	14.4	2.1	1523	34236	6055	41814	1912605	2006
3.3	84.0	12.6	2.1	1490	37922	5733	45145	2060280	2007
3.2	84.1	12.6	2.2	1578	41317	6207	49102	2141432	2008
3.0	87.3	9.6	2.3	1654	46902	5196	53725	2320247	2009
3.1	88.4	8.3	2.2	1765	49015	4652	55432	2468522	2010
22.7	56.3	20.8	0.7	4802	11873	4402	21077	2662608	2011
17.1	56.9	18.9	0.7	4947	11687	3896	23530	2750322	2012
24.7	57.6	17.5	0.7	5178	12090	3683	20960	2907778	2013
25.0	57.6	17.2	0.6	5209	11968	3586	20763	2967423	2014
25.4	57.6	16.8	0.6	5080	11491	3362	19933	3027069	2015
26.8	56.9	16.7	2.1	5122	10839	3188	19049	905226	2016
19.5	40.4	40.4	0.1	5206	10780	1067	26660	2885834	2017
12.5	69.6	17.8	0.8	1618	9006	2313	12937	1563084	2018
12.6	62.0	18.1	0.7	1605	8766	2297	12668	1604248	2019
28.5	26.7	44.6	3.0	1350	1264	2110	4724	156585	2020
29.3	146.4	42.7	2.8	1339	7512	1954	4568	160441	2021
30.6	28.4	40.8	2.5	1333	1240	1780	4353	168992	2022
2.8	35.7	3.5	2.6	1334	1661	1646	4641	1776284	2023

المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة لإحصاء والابحاث، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، بغداد، العراق، 2004-2023، صفحات متفرقة.

شكل (18) تطوّر نسبة مساهمة العاملين في مختلف قطاعات النقل من إجمالي العاملين.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على جدول (25).

المطلب الثاني: دور قطاع النقل في تطوير قطاعي التجارة والسياحة في العراق.

أولاً: مساهمة قطاع النقل في قطاع التجارة:

إن قطاع النقل والقطاع التجاري يرتبطان بعلاقة تكاملية ويشكلان جزءاً من قطاع التوزيع لا يمكن لأي نشاط تجاري، سواء كان داخلياً أم خارجياً أن ينجح دون وجود نشاط نقل ممّا يجعل من الصعب فصل القطاعين عن بعضهما، لذا فإن التبادل التجاري لا يمكن أن يتم بمعزل عن قطاع النقل إذ أن الاختلاف في تكلفة النقل يؤثر بشكل كبير على الأهمية الاقتصادية لنقل السلع من مكان إلى آخر يمكن ملاحظة الدور الحيوي الذي يمارسه النقل وخاصة النقل البحري في تنشيط القطاع التجاري يمكن رؤية التطور في إجمالي الصادرات والواردات ودور النقل البحري في تعزيز النشاط التجاري و نلاحظ أنه في عام (2004) بلغ إجمالي الصادرات (29956020) مليار دينار، وإجمالي الاستيرادات (34050969) مليار دينار، واستمرت الصادرات بالزيادة الى عام 2008 بمعدل نمو 54.4 ، كذلك الاستيرادات ارتفعت في نفس المدة بمعدل نمو سنوي (53.5) وذلك نتيجة ارتفاع حجم الصادرات النفطية واسعار النفط مما اسهم في رفع المستوى المعاشي ورفع حصة إيرادات الدولة، كذلك الانفتاح على العام الخارجي بعد رفع العقوبات الاقتصادية وتوقف معظم المعامل في الداخل اسهم في رفع حجم الاستيرادات، وفي عام 2009 انخفضت معاً الصادرات والاستيرادات نتيجة الازمة المالية العالمية التي حدثت عام 2008 وظهر تأثيرها في عام 2009، كما نلاحظ خلال السنوات (2015-2016-2017) سجلت الصادرات معدلات نمو سالبة ، وبالمقابل سجلت الاستيرادات معدلات نمو موجبة، ويعود سبب ذلك الى الحرب ضد العصابات الارهابية وسيطرتها على ثلاث محافظات بما فيها مواردها النفطية مما اسهم في خفض

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

حجم الصادرات النفطية ، بالمقابل تتطلب الحرب نفقات عالية مما اسهم في رفع حجم الاستيرادات، كذلك شهدت فترة تفشي وباء كورونا عام 2020 تسجيل معدل نمو سالب نتيجة الركود الذي سببه الوباء ثم استمرت الصادرات في تحقيق معدلات نمو موجبة الى نهاية مدة الدراسة إذ بلغت 28.3 عي عام 2023، نتيجة ارتفاع اسعار وحجم الصادرات النفطية، وكذلك الاستيرادات حققت معدلات نمو موجبة في نفس الفترة مع انخفاضها لسنة 2023 ، وهو بسبب تقيد استيراد بعض السلع وخاصة سلع الروزمانة الزراعية التي تنتج في الداخل.

جدول (26) إجمالي الصادرات والإستيرادات للمدة (2004-2023)

(مليون دينار)

السنة	إجمالي الصادرات	معدل نمو الصادرات	إجمالي الإستيرادات	معدل نمو الإستيرادات
2004	29956020.0	-	34050969.0	-
2005	39963945.0	33.4	45145710.0	32.5
2006	48780390.6	22.0	36914707.8	-18.2
2007	51158039.1	4.8	31422753	14.8
2008	79028558.7	54.4	48249768.6	53.5
2009	46133100	-41.6	41283450	-14.4
2010	60563880	31.2	43673760	5.7
2011	93225600	53.9	47539440	8.8
2012	109847694	17.8	58480730	23.0
2013	104645500	-4.7	39057185.3	-33.2
2014	98539300	-5.8	43261711.1	10.7
2015	57610900	-41.5	48578232.7	12.2
2016	51742504.9	-10.1	57353324.3	18.0
2017	709501483	1.2	37361218.7	-34.8
2018	100684941	-85.8	438045111	1.0
2019	9822533	481.7	24803819	-94.3
2020	57141527	-78.0	18390722	64.1
2021	12560002	56.0	20438116	11.1
2022	18091060	55.0	31990783	146.5
2023	23217012	28.3	1029880	-96.7

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، التقرير الاقتصادي السنوي، إحصاءات التجارة، بغداد، العراق (2004-2023)، صفحات متعددة و متفرقة.

كما يوضح الجدول (27) دور الموانئ العراقية في تعزيز التجارة من خلال الحمولات المصدرة والمستوردة عبر السفن إذ بلغت إجمالي الحمولات المصدرة والمستوردة من الموانئ العراقية (16658) طن في عام (2004) وكان عدد السفن (3839) في نفس العام، ثم ارتفع عدد السفن الداخلة والخارجة الى الموانئ العراقية بشكل تدريجي الى عام (2007) إذ بلغ معدل النمو (1.3 %) بالمقابل يقابله ارتفاع متناسق لكمية البضائع المصدرة والمستوردة في نفس الفترة مما يوضح دور النقل البحري تعزيز التجارة، في عام 2008 انخفض عدد السفن وكمية الحمولات معاً نتيجة الازمة المالية العالمية ، ثم عاودة الارتفاع الى عام 2010 ، بعدها انخفضت لعامي (2011-2012) ثم ارتفعت مجدداً في عامي (2013-2014) ، وفي عامي (2015-2016) انخفض عدد السفن وكمية الحمولات بسبب الاوضاع الامنية التي شهدتها العراق في تلك الفترة مما اثرت على التجارة العراقية وحركة السفن، بعدها عاودة الارتفاع الى عام (2019) ثم انخفض عدد السفن والحمولات في 2020 نتيجة الوباء الذي سبب تراجع كبير في التجارة العالمية ، وفي العامي (2022-2023) سجل عدد السفن وكمية الحولات معدلات نمو موجبة نتيجة زوال الوباء وانتعاش التجارة العالمية من جديد، ونلاحظ ان للنقل البحري دور كبير في تعزيز التجارة في العرات من خلال الكميات الكبيرة من الحمولات التي تنقلها السفن في كل عام .

السنة	عدد السفن القادمة والمغادرة	معدل النمو لعدد من السفن %	كمية البضائع المصدرة والمستوردة الف طن	معدل النمو كمية البضائع %
2004	3839	-	16658	-
2005	4158	8.3	20870	25.3
2006	5175	24.5	22583	8.2
2007	5241	1.3	30883	36.8
2008	4440	-15.3	11854	-61.6
2009	4615	3.9	13326	12.4
2010	2662	6.7	13467	8.7
2011	2219	-9.9	11848	-2.6
2012	2211	-0.4	10809	-8.8
2013	2570	16.2	15769	45.9
2014	2629	2.3	15869	0.6
2015	2283	-13.2	14001	-11.8

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023

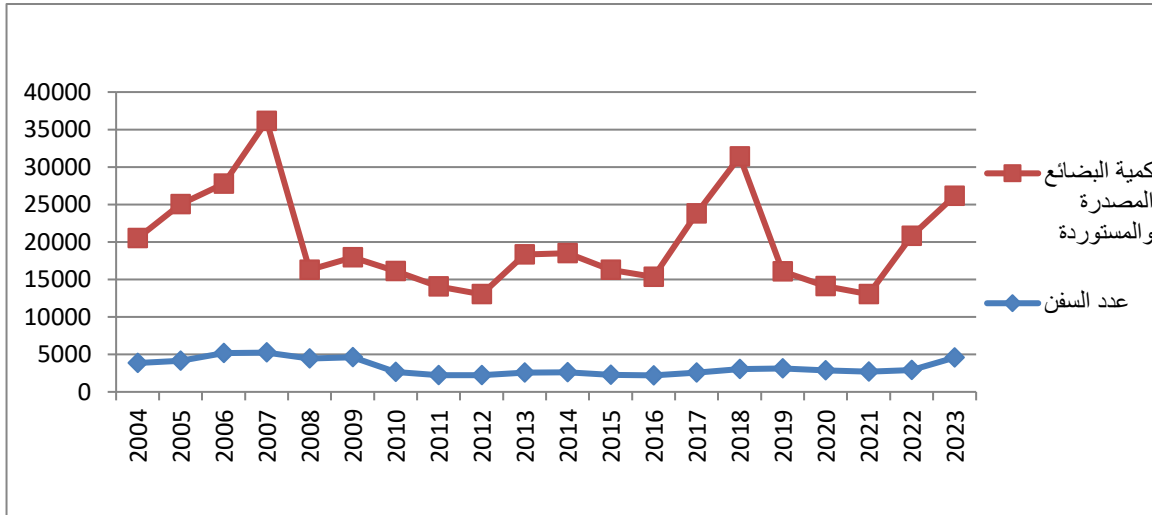
2016	2203	-3.5	13128	-6.2
2017	2586	17.4	21229	61.7
2018	3039	17.5	28354	33.6
2019	3120	2.7	12930	-54.4
2020	2870	-8.0	11213	-13.3
2021	2682	-6.6	10354	-7.7
2022	2898	8.1	17916	73.0
2023	4567	57.6	21578	20.4

جدول
(27)

إجمالي السفن وكمية البضائع المصدرة والمستوردة في الموانئ العراقية للمدة (2004-2023).

المصدر: من عمل الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والابحاث، إحصاءات مديريةية النقل والاتصالات، بغداد، العراق، للسنوات (2004-2023)، صفحات متعددة متفرقة.

شكل (19) إجمالي السفن وكمية البضائع المصدرة والمستوردة للمدة (2004-2023)



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات جدول (27)

ثانياً: مساهمة قطاع النقل في تنشيط قطاع السياحة:

إنّ تطور السياحة مرتبط ارتباطاً وثيقاً بتطور الطرق ووسائل المواصلات ووسائل النقل، إذ تُعتبر هذه العناصر دعائم أساسية ومحركات فعالة لنشاط السياحة، إذ إنني أعمل على تلبية مختلف المتطلبات تعتبر الحركة وعمليات التبادل المكاني للموارد والأشخاص من العوامل الأساسية في

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

تقدم السياحة وتطورها يُعتبر النقل بجميع أنواعه أحد الأسباب الرئيسة التي تعزز السياحة ومن بين وسائل النقل يُعد النقل الجوي من الفروع الرائدة التي تشجع على السياحة، إذ يمارس دوراً محورياً في تنشيط الحركة السياحية على مستوى العالم وخاصة في السياحة الدولية (1)، يساهم النقل الجوي في تقريب المسافات بين مناطق العالم ممّا يتيح للسياح الوصول إلى وجهاتهم في أقل وقت ممكن وبأعلى جودة، كما يمارس دوراً مهماً في تحفيز الطلب السياحي ممّا يؤدي إلى زيادة نسبة مساهمته في الحركة السياحية العالمية، ويرجع ذلك إلى ما توفره وسائل النقل من إمكانية اختصار الوقت، وتقليل التكاليف بالإضافة إلى توفير الراحة والأمان، من خلال تحليل الجدول (26) الذي يعرض حركة الرحلات الدولية في المطارات وحركة الطائرات والمسافرين في المطارات العراقية، يتضح أنّ مطار بغداد هو الأكثر نشاطاً من إذ حركة الطائرات (المغادرة والوصول) وكذلك عدد المسافرين على مدار جميع سنوات الدراسة، يأتي مطار أربيل في المرتبة الثانية، ويعود ذلك إلى تركيز معظم مرافق الدولة والمراكز التجارية في بغداد، بالإضافة إلى ارتفاع المستوى المعيشي للسكان وكونها عاصمة البلاد، ممّا يسهم في زيادة عدد القادمين والمغادرين أما بالنسبة لأربيل، فهي تعتبر عاصمة إقليم كردستان ومركزاً جذاباً سياحياً. كما يُلاحظ من الجدول عدم وجود حركة طائرات في مطار الموصل خلال الفترة من (2015) إلى (2018) تأثرت حركة الطيران بشكل كبير بسبب إحتلال المدينة من قبل الجماعات الإرهابية (داعش) والعمليات الحربية لتحريرها، إجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار بغداد الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية بلغ (30,904) رحلة في عام (2019) منها (15,364) رحلة قادمة بنسبة (49.7%) ورحلات مغادرة، أمّا بالنسبة لإجمالي عدد المسافرين (15,364) رحلة قادمة بنسبة (49.7%) فقد بلغ (3,371,126) مسافراً في عام (2019)، إذ كان عدد القادمين (1,690,996) مسافراً بنسبة (50.3%) من الإجمالي، في حين بلغ عدد المغادرين (1,669,130) مسافراً بنسبة (49.7%) من الإجمالي، وفيما يتعلّق بمطار أربيل الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (15,045) رحلة في عام (2019) منها (7,536) رحلة قادمة بنسبة (50.1%) ورحلات مغادرة (7,509) بنسبة (49.9%) من الإجمالي، وإجمالي عدد المسافرين في مطار أربيل الدولي (النقل الدولي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية بلغ (1,188,798) مسافراً في عام (2019)، إذ كان عدد القادمين (564,079) مسافراً بنسبة (47.4%) من الإجمالي، في حين بلغ عدد المغادرين (624,719) مسافراً بنسبة (52.6%) من الإجمالي، أمّا بالنسبة لمطار أربيل الدولي (النقل

¹ - بزار نصر الدين مجيد وآخرون، "دور النقل الجوي في تنمية النشاط السياحي في محافظة السليمانية(2005-2018) دراسة تحليلية، المجلة العلمية لجامعة جيهان السليمانية، العدد 1، 2019، ص245.

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

الداخلي) فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (4,515) رحلة في عام (2019) منها (2,244) رحلة قادمة بنسبة (49.7 %) ورحلات مغادرة (2,271) بنسبة (50.3 %) من الإجمالي.

وإجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار السليمانية الدولي (النقل الدولي) التابع للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية بلغ (5,209) رحلات في عام (2019) منها (2,602) رحلة قادمة بنسبة (50.0 %) و(2,607) رحلة مغادرة بنسبة (50.0 %) من الإجمالي، أمّا بالنسبة لإجمالي عدد المسافرين في مطار السليمانية الدولي (النقل الدولي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، فقد بلغ (381,837) مسافراً في عام (2019)، إذ كان عدد القادمين (185,679) مسافراً بنسبة (48.6 %) من الإجمالي، في حين بلغ عدد المغادرين (196,158) مسافراً بنسبة (51.4 %) من الإجمالي، وبالنسبة (النقل الداخلي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية (2,291) رحلة في عام (2019)، منها (1,149) رحلة قادمة بنسبة (50.2 %) و(1,142) رحلة مغادرة بنسب (49.8 %) ، وصل إجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار البصرة الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية إلى (6,584) رحلة في عام (2019)، إذ كانت هناك (3,297) رحلة قادمة تمثل نسبة (50.0 %) و(3,287) رحلة مغادرة بنسبة (50.0 %) من الإجمالي.

إجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار النجف الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية بلغ (17,990) رحلة في عام (2019)، إذ كانت هناك (8,995) رحلة قادمة تمثل (50 %) من الإجمالي، و(8,995) رحلة مغادرة أيضاً بنسبة (50 %) من مجموع الرحلات الجوية.

إجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار بغداد الدولي (النقل الدولي) في عام (2020) بلغ (9,000) رحلة، منها (4,502) رحلة قادمة بنسبة (50.0 %) و(4,498) رحلة مغادرة، أما مطار أربيل الدولي (النقل الدولي)، فقد سجل إجمالي (28,029) رحلة، منها (14,028) رحلة قادمة بنسبة (50.0 %) و(14,001) رحلة مغادرة.

فيما يتعلّق بمطار السليمانية الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي الرحلات (1,592) رحلة منها (787) رحلة قادمة بنسبة (49.4 %) و(805) رحلة مغادرة، بالنسبة لمطار البصرة الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي الرحلات (2,034) رحلة، منها (1,021) رحلة قادمة بنسبة (50.2 %) و(1,013) رحلة مغادرة بنسبة (49.8 %) ، وسجّل مطار النجف الدولي (النقل الدولي) إجمالي

الفصل الثاني :- تحليل علاقته بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

(2,712) رحلة منها (1,364) رحلة قادمة بنسبة (50.3 %) و(1,348) رحلة مغادرة بنسبة (49.7 %)، وبلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار بغداد الدولي (النقل الدولي) لشركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية خلال عام (2021) (19,711) رحلة، منها (9,824) رحلة قادمة بنسبة (49.8 %) و(9,887) رحلة مغادرة بنسبة (50.2 %) ، وإجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار أربيل الدولي (النقل الدولي) لشركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية بلغ (10,883) رحلة في عام (2021)، منها (5,510) رحلات قادمة بنسبة (50.6 %) و(5,373) رحلة مغادرة بنسبة (49.4 %) ، أمّا مطار السليمانية الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات (3,146) رحلة في نفس العام منها (1,568) رحلة قادمة بنسبة (49.8 %) و(1,578) رحلة مغادرة.

فيما يتعلّق بمطار البصرة الدولي (النقل الدولي)، فقد سجل إجمالي عدد الرحلات (3,838) رحلة في عام (2021) منها (1,886) رحلة قادمة بنسبة (49.1 %) و(1,952) رحلة مغادرة، وبلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار النجف الدولي (النقل الدولي) (7,978) رحلة في عام (2021)، منها (3,983) رحلة قادمة بنسبة (49.9 %) و(3,995) رحلة مغادرة بنسبة (50.1 %) ، أمّا في عامي (2022-2023) نلاحظ تزايد أعداد الطائرات وحركة المسافرين، مما يدل على الاستقرار الأمني والاقتصادي للبلد.

ومن (2015) إلى (2018) تأثرت حركة الطيران بشكل كبير بسبب احتلال المدينة من قبل الجماعات الإرهابية (داعش) والعمليات الحربية لتحريرها، إجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار بغداد الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية بلغ (30,904) رحلة في عام (2019) منها (15,364) رحلة قادمة بنسبة (49.7 %) ورحلات مغادرة، أمّا بالنسبة لإجمالي عدد المسافرين في مطار بغداد الدولي (النقل الدولي) فقد بلغ (3,371,126) مسافراً في عام (2019)، إذ كان عدد القادمين (1,690,996) مسافراً بنسبة (50.3 %) من الإجمالي، في حين بلغ عدد المغادرين (1,669,130) مسافراً بنسبة (49.7 %) من الإجمالي، وفيما يتعلّق بمطار أربيل الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (15,045) رحلة في عام (2019) منها (7,536) رحلة قادمة بنسبة (50.1 %) ورحلات مغادرة (7,509) بنسبة (49.9 %) من الإجمالي، وإجمالي عدد المسافرين في مطار أربيل الدولي (النقل الدولي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية بلغ (1,188,798) مسافراً في عام (2019)، إذ كان عدد القادمين (564,079) مسافراً بنسبة (47.4 %) من الإجمالي، في حين بلغ عدد المغادرين (624,719) مسافراً بنسبة (52.6 %) من

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

الإجمالي، بالنسبة لمطار أربيل الدولي (النقل الداخلي)، فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية (4,515) رحلة في عام (2019) منها (2,244) رحلة قادمة بنسبة (49.7%) ورحلات مغادرة (2,271) بنسبة (50.3%) من الإجمالي.

إجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار السليمانية الدولي (النقل الدولي) التابع للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية بلغ (5,209) رحلات في عام (2019) منها (2,602) رحلة قادمة بنسبة (50.0%) و(2,607) رحلة مغادرة بنسبة (50.0%) من الإجمالي، أما بالنسبة لإجمالي عدد المسافرين في مطار السليمانية الدولي (النقل الدولي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، فقد بلغ (381,837) مسافراً في عام (2019)، إذ كان عدد القادمين (185,679) مسافراً بنسبة (48.6%) من الإجمالي، في حين بلغ عدد المغادرين (196,158) مسافراً بنسبة (51.4%) من الإجمالي، وبالنسبة (النقل الداخلي) للشركة العامة للخطوط الجوية العراقية، فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية (2,291) رحلة في عام (2019)، منها (1,149) رحلة قادمة بنسبة (50.2%) و(1,142) رحلة مغادرة بنسبة (49.8%) ، ووصل إجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار البصرة الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية إلى (6,584) رحلة في عام (2019)، إذ كانت هناك (3,297) رحلة قادمة تمثل نسبة (50.0%) و(3,287) رحلة مغادرة بنسبة (50.0%) من الإجمالي.

وإجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار النجف الدولي (النقل الدولي) لمختلف شركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية بلغ (17,990) رحلة في عام (2019)، إذ كانت هناك (8,995) رحلة قادمة تمثل (50%) من الإجمالي، و(8,995) رحلة مغادرة أيضاً بنسبة (50%) من مجموع الرحلات الجوية.

وإجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار بغداد الدولي (النقل الدولي) في عام (2020) بلغ (9,000) رحلة، منها (4,502) رحلة قادمة بنسبة (50.0%) و(4,498) رحلة مغادرة، أما مطار أربيل الدولي (النقل الدولي)، فقد سجل إجمالي (28,029) رحلة، منها (14,028) رحلة قادمة بنسبة (50.0%) و(14,001) رحلة مغادرة، وفيما يتعلق بمطار السليمانية الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي الرحلات (1,592) رحلة منها (787) رحلة قادمة بنسبة (49.4%) و(805) رحلة مغادرة، وبالنسبة لمطار البصرة الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي الرحلات (2,034) رحلة، منها (1,021) رحلة قادمة بنسبة (50.2%) و(1,013) رحلة مغادرة بنسبة (49.8%) ، وسجل مطار النجف الدولي (النقل الدولي) إجمالي (2,712) رحلة منها (1,364) رحلة قادمة بنسبة

الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق للمدة 2003-2023

(50.3%) و(1,348) رحلة مغادرة بنسبة(49.7%) ، وبلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية في مطار بغداد الدولي (النقل الدولي) لشركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية خلال عام (2021) (19,711) رحلة منها (9,824) رحلة قادمة بنسبة (49.8%) و(9,887) رحلة مغادرة بنسبة(50.2%) ، وإجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار أربيل الدولي (النقل الدولي) لشركات الطيران العراقية والعربية والأجنبية بلغ (10,883) رحلة في عام (2021)، منها (5,510) رحلات قادمة بنسبة (50.6%) و(5,373) رحلة مغادرة بنسبة(49.4%) ، أما مطار السلمانية الدولي (النقل الدولي)، فقد بلغ إجمالي عدد الرحلات (3,146) رحلة في نفس العام منها (1,568) رحلة قادمة بنسبة (49.8%) و(1,578) رحلة مغادرة، وفيما يتعلّق بمطار البصرة الدولي (النقل الدولي)، فقد سجل إجمالي عدد الرحلات (3,838) رحلة في عام (2021) منها (1,886) رحلة قادمة بنسبة (49.1%) و(1,952) رحلة مغادرة، وبلغ إجمالي عدد الرحلات الجوية لمطار النجف الدولي (النقل الدولي) (7,978) رحلة في عام (2021)، منها (3,983) رحلة قادمة بنسبة (49.9%) و(3,995) رحلة مغادرة بنسبة(50.1%) ، أمّا في عامي (2022-2023) نلاحظ تزايد أعداد الطائرات وحركة المسافرين، ممّا يدل على الإستقرار الأمني والإقتصادي للبلاد.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقه بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمده 2003-2023**

جدول (28) الرحلات الدولية في المطارات وحركة الطائرات والمسافرين(مطار بغداد واربيل)

للمدة (2011-2023).

مطار اربيل				مطار بغداد				السنة
حركة المسافرين		حركة الطائرات		حركة المسافرين		حركة الطائرات		
مغادرون	قادمون	مغادره	قادمه	مغادرون	قادمون	مغادره	قادمه	
9589	10253	310	330	105196	73542	-	1949	2011
9589	10253	310	330	221187	231682	-	5923	2012
-	-	-	-	10821	9886	209	211	2013
627630	580431	5793	5793	701113	652776	5823	5666	2014
31542	45804	505	926	618865	612544	5330	5330	2015
554382	532937	6139	6130	578159	583057	5131	5201	2016
528091	554382	4766	4773	1443827	1427367	12039	11818	2017
524080	488237	5203	5219	1640821	1581260	14589	14487	2018
624719	564079	7509	7536	3360126	1690996	15540	15364	2019
190132	197875	14001	14028	388685	414667	4498	4502	2020
496010	522635	5373	5510	914110	934550	9887	9824	2021
758998	743542	6977	6994	1357054	25960	12819	13141	2022
554382	554382	6977	61005	1368055	25960	12819	13145	2023

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (29) الرحلات الدولية في المطارات وحركة الطائرات والمسافرين (مطار البصرة

والسليمانية) للمدة (2011-2023).

مطار البصرة						مطار البصرة		السنة
مطار السليمانية		مطار البصرة		مطار البصرة		مطار البصرة		
مغادرون	قادمون	مغادرون	قادمون	مغادرون	قادمون	مغادرون	قادمون	
126878	121274	2439	2443	31200	35329	-	937	2011
138449	148197	2771	2770	70016	94640	-	2571	2012
188864	184481	3214	3213	5559	5550	63	60	2013
181321	169798	2331	2332	306801	294793	2881	2881	2014
198650	174672	2189	4397	313312	310381	3509	7028	2015
187636	171429	-	-	269988	269043	3412	3398	2016
174124	154808	2432	2424	294097	294714	3361	3375	2017
74934	71463	1259	1259	305907	303230	3300	3363	2018
196837	185158	2607	2602	395641	400034	3287	3297	2019
50479	48269	805	787	70538	2034	1013	1021	2020
115871	114266	1578	1568	123035	123533	1952	1886	2021
183788	191551	2100	2116	201657	95270	2570	2256	2022
174124	154808	2432	2424	70538	2034	1013	1021	2023

المصدر: من إعداد الباحثة اعتماداً على 1-بيانات وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، ومديرية إحصاءات النقل والاتصالات، بغداد العراق، للسنوات(2011-2023)، صفحات متعددة.

2- نزار نصر الدين مجد وآخرون، مصدر سابق ص135.

**الفصل الثاني :- تحليل العلاقة بين قطاع النقل والتنمية في العراق
للمدة 2003-2023**

جدول (30) الرحلات الدولية في المطارات وحركة الطائرات والمسافرين (مطار النجف و الموصل) للمدة (2011-2023).

مطار الموصل				مطار النجف				السنة
حركة المسافرين		حركة الطائرات		حركة المسافرين		حركة الطائرات		
مغادرون	قادمون	مغادره	قادمه	مغادرون	قادمون	مغادره	قادمه	
32727	551	-	29	23ش	324821	-	1026	2011
15854	15226	-	326	164057	174598	-	3474	2012
371	271	-	6	12891	15637	133	132	2013
24450	12910	149	149	2212140	1106070	8267	8293	2014
-	-	-	-	1356249	1361208	9846	9864	2015
-	-	-	-	1648743	1667844	11954	11769	2016
-	-	-	-	157634	1564748	12316	12338	2017
-	-	-	-	1345	1420035	11233	11236	2018
-	-	-	-	975918	1002872	8995	8995	2019
-	-	-	-	133643	133884	1348	1364	2020
-	-	-	-	423252	448136	3995	3983	2021
-	-	-	-	1352510	1318675	10717	10692	2022
-	-	-	-	1353611	14186776	10718	10692	2023

المصدر: 1- من إعداد الباحثة اعتماد على بيانات وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، للسنوات (2004-2023)، صفحات متعددة ومتفرقة.
2- بزار نصر الدين امجد وآخرون، مصدر سابق ص135.
3- اشارة (-) لانتوفر بيانات

ويوضح الجدول (31) نشاط شركات السفر والسياحة وإعداد المسافرين الذين تم نقلهم عبر مختلف وسائل النقل، (في القطع الخاص) سواء كانت برية أو بحرية أو جوية، داخل وخارج العراق، يتبين من البيانات أن عدد شركات السفر والسياحة في عام (2007) كان (228) شركة، في حين بلغ عدد المسافرين داخل العراق (52,738) مسافراً، في حين وصل عدد المسافرين خارج العراق إلى (117,777) مسافراً، وعند المقارنة بعام (2016) نلاحظ أن عدد شركات السفر والسياحة ارتفع إلى (721) شركة، وبلغ عدد المسافرين داخل العراق (182,369) مسافراً، في حين وصل عدد المسافرين خارج العراق إلى (447,531) مسافراً، وذلك نتيجة للتحسن النسبي في الوضع الأمني والمعيشي في العراق.

جدول (31) نشاط شركات السفر والسياحة في القطع الخاص للمدة (2007-2016).

السنة	عدد شركات السفر والسياحة	إعداد المسافرين داخل العراق	إعداد المسافرين خارج العراق
2007	228	52738	117777
2011	678	16330	590691
2013	902	160585	773934
2016	721	182369	447531

المصدر: وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، إدارة إحصاءات النقل والاتصالات، مسح شركات السفر والسياحة في القطع الخاص، بغداد، العراق، (2007-2011-2013-2016)، صفحات متفرقة.

الفصل الثالث

((الآثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية))

المبحث الاول:- مضامين مشروع طريق التنمية

المبحث الثاني:- الآثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية

المبحث الثالث :- التجارب الدولية في طريق التنمية

تمهيد:

يُعدُّ مشروع طريق التنمية في العراق من أهم المشاريع الاستراتيجية الحديثة التي تسعى الدولة إلى إنجازها، بوصفه حلقة وصل محورية بين آسيا وأوروبا عبر الأراضي العراقية، فهذا المشروع لا يمثل مجرد طريق للنقل البري أو ممر تجاري، بل هو ركيزة أساسية لإعادة صياغة الدور الجيو-اقتصادي للعراق، وإعادة إدماجه في خارطة الاقتصاد العالمي من خلال موقعه الجغرافي الحيوي الذي يجعله جسراً بين الشرق والغرب، ولا تقتصر آثاره على تعزيز النشاط التجاري وحركة البضائع فقط، بل تمتد لتشمل جوانب اقتصادية مهمة مثل تنويع مصادر الدخل، جذب الاستثمارات الأجنبية، تنمية القطاعات الخدمية واللوجستية، وخلق فرص عمل جديدة، فضلاً عن دوره في تحريك عجلة التنمية الإقليمية للمحافظات التي يمر بها، كما أن له انعكاسات اجتماعية واسعة، تتمثل في تحسين مستوى معيشة السكان المحليين، وتطوير البنى الخدمية، والحد من الهجرة الداخلية، وتعزيز التماسك الاجتماعي من خلال دمج المجتمعات المحلية ضمن أنشطة اقتصادية منتجة، ولمعرفة الآثار الاقتصادية والاجتماعية للمشروع بشكل اوسع تم تقسم الفصل الى اى ثلاثة مباحث رئيسة هي:

المبحث الاول :- مضامين مشروع طريق التنمية.

المبحث الثاني :- الآثار الاقتصادية للمشروع طريق التنمية

المبحث الثالث:- الآثار الاجتماعية للمشروع طريق التنمية

المبحث الأول:-مضامين مشروع طريق التنمية

أولاً: الجذور التاريخية للمشروع.

إن فكرة مشروع طريق التنمية ليست جديدة بل تعود الى بداية القرن العشرين فقد تمّ إقتراح إنشاء سكة حديد تربط بين برلين وبغداد والبصرة، إذ كانت ألمانيا تسعى إلى توسيع نفوذها العالمي من خلال تعزيز الاتصال والتواصل عبر ثلاثة وسائل: السكك الحديدية التي كانت ولا تزال قادرة على نقل الأثقال، بالإضافة إلى الحركة البحرية والبرية، التي لم تكن متطورة وسهلة كما هي اليوم. أما الخطوط الجوية، فكانت في مراحلها الأولى، مما جعل السكك الحديدية الوسيلة الرئيسة لنقل الأشخاص والبضائع. وكانت الطرق البحرية تخضع لتأثير الدول المسيطرة على المضائق والقنوات المائية ظهرت نظرية هالفورد ماكندر، المعروفة بنظرية "قلب العالم إذ قسم ماكندر العالم إلى ثلاثة أجزاء: العالم بأسره، جزيرة العالم، وقلب العالم. وقد حدد بداية قلب العالم من الدول الإسكندنافية وانتهائه عند البصرة. ووفقاً لهذه النظرية، فإنّ (75%) من التجارة العالمية تمر عبر هذا الخط، ممّا يعني أنّ من يسيطر عليه يسيطر على العالم، لذلك يزداد الموقع الإستراتيجي أهمية بالنسبة للدول المحتلة التي تسعى لتعزيز نفوذها العالمي، وأنّ سكة حديد برلين-بغداد تُعتبر من السكك الحديدية التاريخية ذات الأهمية الدولية، إذ كانت تربط بين أوروبا وآسيا الصغرى، مما يجعلها جزءاً من تاريخ النقل والتجارة بين القارتين الأوروبية والآسيوية، ويمكن ربط مشروع طريق التنمية بسكة حديد برلين-بغداد من خلال الهدف المشترك المتمثل في تسهيل التجارة ونقل البضائع بين العراق ودول الجوار وكذلك بين آسيا وأوروبا (1).

ثانياً: فكرة المشروع.

تتمثل فكرة مشروع طريق التنمية في ربط موانئ العراق بخطوط سكك حديدية مزدوجة تصل إلى موانئ البحر المتوسط، مثل ميناء مرسين التركي، ومينائي طرطوس واللاذقية في سوريا، و يعد طريق التنمية في العراق مشروعاً طموحاً وضرورياً في بلد عانى منذ عقود من الحروب الأهلية والصراعات الإثنية والتوترات الجيوسياسية يهدف هذا المشروع الذي تُقدّر تكلفته بـ (17) مليار دولار، إلى تحويل العراق إلى مركز إقليمي للنقل من خلال ربط المناطق الجنوبية بالحدود التركية

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

في الشمال، ممّا يجعله محركاً رئيساً للإزدهار الإقتصادي في البلاد⁽¹⁾، ويعد المشروع حلقة وصل بين دول الخليج العربي وأوروبا عبر تركيا يُعد هذا المشروع اقتصادياً وتجاريًا ذا أهمية كبيرة للعراق والدول المستفيدة منه. إذ يربط الخليج بتركيا من خلال شبكة سكك حديدية داخل العراق تبدأ من ميناء الفاو وتنتهي في محافظة دهوك كمرحلة أولى. يبلغ إجمالي طول المسار حوالي (1200) كيلومتر، إذ يبدأ من مرفأ الفاو في الجنوب وينتهي عند الحدود التركية، من المتوقع أن يحقق المشروع عائدات للعراق تصل إلى حوالي (4) مليارات دولار سنوياً، نتيجة لرسوم عبور السلع والضرائب المرتبطة بالنشاط الصناعي على طول المسار، كما سيوفّر المشروع نحو (100) ألف فرصة عمل محلية بعد إكتماله، إذ يمتاز العراق بموقعه الجغرافي الذي يسهل نقل البضائع من الشرق الأوسط وآسيا إلى أوروبا عبر تركيا⁽²⁾، ممّا يتيح الوصول إلى شبكة النقل الأوروبية، وعلى الرغم من أن تكلفة النقل البري عبر السكك الحديدية أعلى من النقل البحري، فإنّ السلطات العراقية تهدف إلى جذب الحركة التجارية من خلال تقليص مدة الرحلات التجارية بين شرق آسيا وأوروبا إلى النصف مقارنة بالطرق البحرية التقليدية، على سبيل المثال تستغرق الرحلة من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام الهولندي حوالي (33) يوماً بحرياً، بينما يمكن تقليص هذه المدة إلى (15) يوماً فقط عند نقل البضائع براً من الصين إلى ميناء جواردر في باكستان، ثم إلى ميناء الفاو الكبير، ومنه إلى أوروبا عبر مشروع طريق التنمية يهدف مشروع طريق التنمية إلى تقليص مسافه السفر بين آسيا وأوروبا من خلال ربط البصرة في العراق بأوفاكوي في تركيا. وهو مشروع الحزام والطريق الإقتصادي الرابط بين الهند وأوروبا والشرق الأوسط وأوروبا، كواحد من مشاريع التكامل الإقتصادي الكبرى في المنطقة، وذلك لأنّ مشروع طريق التنمية ويجمع بين مجموعة من مشاريع بنى تحتية هي قيد التنفيذ بالفعل، بما في ذلك مراكز لوجستية ومجمعات صناعية وشبكات خطوط أنابيب النفط والغاز، وتمّ تصميم المشروع من قبل شركة الاستشارات الإيطالية (PEG)، بينما ستتولى شركات عراقية وصينية وإيطالية عملية التنفيذ. يتضمن هذا المشروع إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توطين الصناعة محلياً بدلاً من الاعتماد على الاستيراد، بهدف تنويع الإقتصاد من خلال إيجاد مصادر غير نفطية للموازنة، كما يركز المشروع على استخدام مواد بناء صديقة للبيئة وتصميمات هندسية تعكس حضارة البلاد، بالإضافة إلى إعادة تدوير المياه بطرق نقل من درجات حرارة البيئة، ويُعتبر إكمال مراحل ميناء الفاو الكبير وإنشاء مدينة صناعية ذكية من

1- بشير هادي عودة وآخرون الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الإقتصاد العراقي، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر مركز دراسات البصرة والخليج العربي 2021، ص 40.

2 - مالك دحام الجميلي ولمياء محسن الكنانى، العلاقات العراقية الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، دراسات دولية العدد (52)، ص 21.

أهم ركائز هذا المشروع إذ يمر الطريق عبر الحدود الإدارية لإحدى عشرة محافظة عراقية ويشمل خمس عشرة محطة في عدد من المدن الرئيسية هي⁽¹⁾:

- محطة الفاو تقع على بعد (14.1) كم من مركز محافظة البصرة.
- محطة البصرة تبعد (12) كم عن مركز المحافظة.
- محطة الناصرية تبعد (27.7) كم عن مركز المحافظة.
- محطة السماوة تقع على بعد (10.3) كم من مركز المحافظة.
- محطة الديوانية تبعد (11) كم عن مركز المحافظة.
- محطة النجف تقع على بعد (8) كم من مركز المحافظة.
- محطة الحلة تبعد (27.8) كم عن مركز المحافظة.
- محطة كربلاء تقع على بعد (9.3) كم من مركز المحافظة.
- محطة بغداد تبعد (37) كم عن مركز العاصمة.
- محطة سامراء تقع على بعد (8.4) كم من مركز المحافظة.
- محطة تكريت تبعد (5.8) كم عن مركز المحافظة.
- محطة بيجي تقع على بعد (4) كم من مركز المدينة.
- محطة الموصل تبعد (8.1) كم عن مركز المحافظة.
- محطة ربيعة تبعد (5.6) كم عن مركز المدينة
- محطة الحدود العراقية-التركية (فيش خابور) تبعد (28.3) كم عن مركز مدينة زاخو.

1-Sima Shine, Yoel Guzan sky, and Eldad Shavit, Iran and Saudi Arabia Renew Relations, iNSS Insight No. 1695, March 14, 2023, P.P.1-4.

* مسار (HWB) هو إختصار هندسي يُقصد به (High Way Base)، أي المسار الأساس أو القاعدة الرئيسية للطريق السريع الذي يُبنى عليه المشروع.

ويمتد الطريق السريع على طول (1190) كم، ويتكون من مسار (HWB)*، بينما يبلغ عرض الطريق الجانبي ثلاثة أمتار وعرض الخط (3.65) متر، كما يحتوي المشروع على (26) منطقة خدمة، منها (18) مخصصة للشاحنات و(8) للمركبات، بالإضافة إلى (24) منطقة استراحة مجهزة بكافة الخدمات اللازمة للمسافرين، كما يتضمّن (11) موقفاً للسيارات متعددة الوسائط، و(26) نقطة لتبادل المواصلات العامة، و(13) نقطة فحص، و(15) محطة ركاب مصنفة إلى (3) محطات رئيسية، و(8) محطات وسط، و(4) محطات صغيرة، أمّا بالنسبة لسكك الحديد، فهي تمتد على طول (1176) كم لمسار (RW1)*¹، وتستوعب قطارات ذات سرعة فائقة تصل إلى (140) كم/ساعة لنقل البضائع و(300) كم/ساعة لنقل المسافرين، إذ يمكن للطريق استيعاب (80-90) قطاراً يومياً، من بين متطلبات إنجاز المشروع، يتعين إقامة (15) محطة للركاب بالإضافة إلى (11) محطة لشحن البضائع، و(4) مناطق متعددة الوسائط. كما يتطلب المشروع إنشاء عدد من المطارات لدعمه، وسبعة مراكز لصيانة القطارات، و(24) محطة كهرباء، إذ ستكون القطارات كهربائية مع فاصل (50) كم بين كل محطة وأخرى، كما سيتم إنشاء صناديق بريد متوازية على طول الطريق بفاصل (50) كم بين كل صندوق وآخر.

ثالثاً: ماهية طريق التنمية.

1. تعريف طريق التنمية: هو مشروع تنموي كبير يربط بين قطاع النقل والقطاعات الأخرى ضمن ممر تنمية يمتد من النافذة البحرية للعراق الى المنفذ البري نحو أوروبا، عبر إستثمارات حكومية وأجنبية ومحلية تهدف الى التكامل مع ممرات التنمية العالمية والموارد الإقتصادية للعراق، ممّا يصب في تحريك عجلة التنمية الشاملة والمستدامة في العراق، من خلال الترابط مع حلقات التنمية الممتدة من ممرات التنمية العالمية، مثل طريق الحرير الصيني وما يرتبط به من ممرات تنمية، إضافةً الى ممر التنمية الهندي الأوربي (2).

2. مكونات طريق التنمية: يتألف مشروع طريق التنمية من عدّة مكونات نواتها الأساسية مشروعات قطاع النقل، وأهمّ هذه المكونات هي:

* مسار (RW1) يُقصد به في تصاميم الطرق (1 - Right of Way)، أي حرم الطريق أو المسار المخصّص لإنشاء وبناء الطريق مع ما يشملُه من عرض للطريق، والأكتاف، والمساحات الجانبية المهيأة للتمديدات والخدمات. بمعنى آخر: هو الحيز أو الحرم القانوني للطريق الذي يحدّد عرضه ومساره ضمن المشروع.

² Carnegie Middle East Center, Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity, Carnegie Endowment for International Peace, March 2024,

Available from: <https://carnegieendowment.org>.

أ. ميناء الفاو الكبير:

تعد الموانئ عنصراً حيوياً لأي دولة تسعى لتأمين مكانتها في خريطة التجارة العالمية، إذ تمثل منفذاً حيوياً يمنعها من الإنغماس في العزلة الجغرافية التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالعزلة الاقتصادية، وإنَّ وجود ميناء في أي دولة يعد بمثابة بوابة للحرية الاقتصادية يمكنها من ممارسة التجارة الخارجية بسهولة ويسر، ممّا يسهّل عمليات الإستيراد والتصدير دون تعقيدات، والوضع ينطبق على العراق الذي يمتلك ساحلاً صغيراً على الخليج العربي يمتد على (60) كيلومتراً، ممّا يحد من إستفادته من موقعه الجغرافي، ومع ذلك فإنَّ بدء العراق في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير يمثل خطوة نوعية نحو تحسين هذا الوضع، إذ تبلغ مساحة الميناء (54) كيلومتراً مربعاً، ممّا يجعله قريباً من حجم جميع موانئ العراق الحالية، تعد فكرة إنشاء ميناء الفاو الذي سيخصّص لنقل البضائع وتصدير النفط، خطوة استراتيجية ستحدث نقلة نوعية في الإقتصاد العراقي، وهذا المشروع الذي تم التعاقد عليه مع الشركة الكورية المنفذة، يعكس إدراك صانعي القرار في العراق لأهمية الموانئ في تحقيق النمو الإقتصادي والتنمية المستدامة، في إطار جهود إدارة الذخائر العامة لتحسين الوضع في العراق، إن مشروع ميناء الفاو الكبير وما يرافقه من مشاريع من مناطق صناعية ومشروع طريق التنمية سوف تعمل على توفير فرص عمل للعديد من الشباب العراقيين في مختلف المجالات المهنية والهندسية والقيادية، إذ تمثل المشاريع الضخمة المتمثلة بمشروع ميناء الفاو الكبير ومشروع طريق التنمية والمناطق الصناعية وحتى المناطق السكنية هي مناطق جاذبة للعمل (توفير فرص العمل يؤدّي إلى تحقيق زيادة في الدخل الموزعة وبدورها سيصل الإقتصاد العراقي إلى مرحلة الانتعاش وهذا ما يسعى له صاحب القرار العراقي (1).

ويرتبط مشروع طريق التنمية العراقي إرتباطاً عضوياً واستراتيجياً وثيقاً مع ميناء الفاو الكبير، بل إنَّ ميناء الفاو يُعدّ حجر الأساس والبوابة البحرية الرئيسة التي ينطلق منها هذا المشروع الطموح، فمن دون ميناء الفاو، يفقد طريق التنمية بُعدة الدولي ومبرّره الجيو-اقتصادي، لأنَّ القيمة الإستراتيجية الكاملة لطريق التنمية تقوم على مبدأ الربط المباشر بين البحر والخط البري العابر للعراق وصولاً إلى تركيا وأوروبا، إذ يُشكّل الفاو نقطة البداية البحرية للممر، والتي من خلالها تدخل البضائع القادمة من آسيا، خصوصاً من الهند والصين والخليج، ليتمّ نقلها برياً عبر سكك الحديد والطرق السريعة التي يشملها مشروع طريق التنمية، وقد أكّدت الحكومة العراقية في أكثر

1- Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4

من وثيقة رسمية أنّ المشروعين (ميناء الفاو وطريق التنمية) مترابطان من خلال التصميم والتنفيذ، ويُنظر إليهما كمكونين متكاملين في مشروع وطني شامل لتحويل العراق إلى مركز ترانزيت دولي وممر لوجستي عالمي يربط الشرق بالغرب (1).

فميناء الفاو الكبير الذي يُتوقع أن يكون من بين أكبر عشرة موانئ في العالم عند إكتماله، صُمم ليكون ميناءً عميقاً متعدّد الأغراض قادراً على إستقبال السفن العملاقة، بطاقة إستيعابية مستقبلية تتجاوز (90) مليون طن سنوياً، وهو ما يُؤهله ليكون نقطة التفريغ والتصدير المحورية للبضائع القادمة من وإلى آسيا، ومنها إلى أوروبا عبر الأراضي العراقية، وهذا الربط يُجسّد فلسفة النّقل المتعدّد الوسائط (Multimodal Transport)، إذ تتحوّل البضائع من السفن إلى القطارات أو الشاحنات مباشرة داخل منظومة متكاملة، وهو ما يخلق نموذجاً عالي الكفاءة يُقلّل زمن النّقل بنسبة تصل إلى (50٪) مقارنةً بالطرق التقليدية عبر قناة السويس، ويُخفّض التكاليف بنسبة تقارب (30٪) حسب تقديرات البنك الدولي (2).

من الجانب الإستراتيجي فإنّ إرتباط طريق التنمية بميناء الفاو يُعيد رسم الخارطة الإقتصادية للعراق، ويمنحه موقعاً تنافسياً بين الممرات العالمية مثل (IMEC) والهلال الصيني الباكستاني، إذ يمكن للعراق أن يُقدّم نفسه كبديل برّي مستقرّ وفَعّال للممرات البحرية المزدحمة أو المعرّضة للمخاطر الجيوسياسية مثل البحر الأحمر، ولهذا فإنّ نجاح طريق التنمية يعتمد بشكلٍ كبيرٍ على كفاءة تشغيل ميناء الفاو، وتوفّر البنية التحتية الداعمة فيه، مثل الأرصفة التجارية، محطات الحاويات، ساحات التخزين، مناطق الجمارك، والمرافق اللوجستية، إلى جانب الربط السلس بين الميناء وبداية خط السكك الحديدية ومسارات الطريق السريع التي تمثّل العمود الفقري لمشروع التنمية، وقد أكّدت دراسات صندوق النقد الدولي أن تفعيل الموانئ البحرية الكبرى ضمن ممرّات برية متكاملة هو العامل الحاسم في جذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة، وتحفيز النمو الصناعي، وخلق مناطق إقتصادية متقدّمة حول تلك المحاور، وهي ذات الأهداف التي أعلن العراق سعيه لتحقيقها ضمن رؤية العراق (2030) (3).

¹-Government of Iraq, Development Road and Al-Faw Port Integration Plan, Baghdad: Ministry of Transport, 2023.

²-World Bank, Iraq's Gateway to the World: Strategic Assessment of Al-Faw Port, Washington, DC: World Bank, 2022.

³-IMF, Seaports and Trade Corridors in the MENA Region: Economic Potentials and Governance Models, IMF Working Paper WP/23/041, 2023.

بالتالي فإنّ العلاقة بين طريق التنمية وميناء الفاو ليست مجرد علاقة تشغيلية، بل هي علاقة تكامل مصيري، إذ إنّ الطريق هو الإمتداد البري للميناء، والميناء هو المنصّة البحرية للطريق، ومن دون الفاو يفقد طريق التنمية قدرته على إستقطاب حركة التجارة الآسيوية، ومن دون طريق التنمية يبقى الفاو ميناءً محلياً بلا عمق قاري، لذا فإنّ التخطيط الإستراتيجي للمشروعين يجب أن يُدار ضمن منظومة واحدة، بخطة تمويل موحّدة، وبتكامل تشغيلي وهندسي وإداري، وبحوكمة دولية شفافة، لأنّ نجاح أحدهما مرهون بالآخر، وكلاهما معاً يُشكّلان مستقبل العراق الإقتصادي في القرن الحادي والعشرين.

ب. القناة الجافة:

يرتبط مشروع طريق التنمية العراقي إرتباطاً عضوياً واستراتيجياً مع ما يُعرف بالقناة الجافة، بل يُمكن القول إنّ طريق التنمية في جوهره هو إعادة تفعيل حديثة لمفهوم القناة الجافة الذي طُرح منذ تسعينيات القرن العشرين، ويهدف إلى تحويل العراق إلى ممر بري دولي يربط الخليج العربي بأوروبا عبر تركيا، فالقناة الجافة هي مصطلح يُشير إلى ممر نقل بري متعدّد الوسائط (Multimodal Dry Canal) يمتدّ من ميناء الفاو الكبير في البصرة إلى الحدود التركية، إذ يتمّ نقل البضائع من الموانئ البحرية إلى أوروبا عبر شبكة سكة حديد وطرق برية، دون الحاجة إلى المرور بقناة السويس أو المسارات البحرية الطويلة، ومن ثمّ فإنّ مشروع طريق التنمية هو الترجمة التنفيذية المعاصرة لهذا المفهوم، مدعوماً برؤية إقتصادية أوسع تُحوّل العراق من مجرد بلد عبور إلى مركز لوجستي إقليمي ومحور في التجارة الدولية بين آسيا وأوروبا⁽¹⁾.

إذ أنّ الربط بين المفهومين يتجلى في تشابه البنية الأساسية والتخطيط الجغرافي، فمشروع طريق التنمية الذي أطلقته الحكومة العراقية في مايو من عام (2023) يهدف إلى إنشاء خط سكة حديد مزدوج يمتدّ لأكثر من (1200) كيلومتر، مع طرق سريعة موازية، ومناطق صناعية على طول الخط، تبدأ من ميناء الفاو الكبير، وهو ما يُعدّ المكوّن البحري للمشروع، مروراً بالبصرة، الناصرية، الديوانية، النجف، كربلاء، بغداد، الموصل، ثمّ إلى تركيا، إذ يتمّ الربط مع شبكة السكك الأوروبية، وهذا ما يُجسّد عملياً مفهوم القناة الجافة التي تعتمد على نقل البضائع بسرعة وكفاءة بين الموانئ البحرية والمنافذ الحدودية القارية، تماماً كما تفعل الموانئ الجافة في آسيا الوسطى أو شمال أفريقيا. وتؤكّد تقارير البنك الدولي أنّ مشروع القناة الجافة العراقية يُعدّ من بين المشاريع الأكثر واعدة في

1-World Bank, Logistics Performance in Iraq: Challenges and Opportunities, Washington, DC: World Bank, 2023.

المنطقة إذا ما تمّ تنفيذه بكفاءة، إذ يُمكنه خفض مدّة الشحن بين آسيا وأوروبا بنحو (15) يوماً مقارنةً بالنقل البحري عبر قناة السويس، فضلاً عن تقليل التكلفة بنسبة (25-30٪)، وهو ما يمنح العراق ميزة تنافسية لوجستية فريدة (1) .

كما أنّ التكامل بين طريق التنمية والقناة الجافة لا يتوقّف عند الجانب الهندسي أو الجغرافي، بل يمتدّ إلى الجوانب الإستراتيجية والإقتصادية، فالمشروع يُمثّل نقطة إلتقاء بين طموحات العراق التنموية ورغبة الدول المجاورة مثل الإمارات وتركيا وإيران في تنويع ممرات التجارة، ويتيح للعراق فرصة للإستفادة من الطلب المتزايد على الممرات البديلة في ظلّ التوترات الجيوسياسية العالمية، لا سيّما في البحر الأحمر وقناة السويس، وقد أشارت دراسات صندوق النقد الدولي إلى أنّ العراق إذا إستثمر في البنى التحتية الذّكية، ونظام جمركي حديث، ومناطق إقتصادية متخصصة على طول هذا المحور، فإنّه يستطيع توليد أكثر من (100) ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، وزيادة الناتج المحلي الإجمالي غير النفطي بنسبة تتراوح بين (4) و(6٪) سنوياً خلال العقد القادم، وهي أرقام تعكس الإمكانيات التحويلية لهذا المشروع، لذلك يُمكن القول إنّ مشروع طريق التنمية ليس مجرد طريق نقل، بل هو القناة الجافة العراقية بنسختها الحديثة، مستفيداً من المفهوم الأصلي لكن بآليات تنفيذية وتكنولوجية وإستثمارية أكثر تطوّراً، فالقناة الجافة كانت تصوراً نظرياً ومحدود الموارد، بينما طريق التنمية هو مشروع إستراتيجي مدعوم حكومياً، ويستهدف التكامل مع الموانئ الذّكية، وخدمات الشحن الحديثة، والنقل متعدّد الوسائط، ممّا يؤهّله ليكون البديل البري الإستراتيجي الحقيقي للممرات البحرية التقليدية في النظام التجاري العالمي (2) .

ت. **المشاريع الإستثمارية المختلفة:** هناك العديد من المشاريع الإستثمارية التي ترتبط بمشروع طريق التنمية وتمثّل فرص إستثمار أجنبي مباشر بالدرجة الأساس، إضافةً إلى الإستثمار المحلي، وهذه المشاريع تتنوّع بين صناعية وزراعية وتوزيعية وتجارية وأنواع أخرى مختلفة، اذ تمثّل هذه المشاريع حلقات إرتبطت مع سلاسل القيمة العالمية المتدفقة عبر ممرات التنمية العالمية التي يمثّل مشروع طريق التنمية العراقي أحد حلقاتها، ومن ثم فإنّ الإستثمارات الصناعية التوزيعية والتجارية

¹ IMF, Dry Canal Projects in the Middle East: Comparative Analysis and Strategic Value, IMF Technical Paper, 2022.

² - Reuters, Iraq, Turkey, Qatar, UAE sign preliminary deal to cooperate on Development Road project, Reuters, Published April 22, 2024, Accessed September 14, 2025, Available from: <mailto:https://www.reuters.com/world/middle-east/iraq-turkey-linkqatar-uae-sign-preliminary-deal-cooperate-development-road-project-2024-04-22>.

هي الإستثمارات الأهمّ لأتّها إمتدّت إلى مثيلاتها في الدول التي تنطلق منها الممرات الاقتصادية، مثل الصين والهند مروراً بالدول التي تمر بها هذه الممرات مثل باكستان وإيران ودول الخليج، ومن ثم فإنّ الإستثمارات الحقيقية ضمن مشروع طريق التنمية تكون نواة حركته التوزيع والتصنيع وتجارة متطورة تحركها عملية التنمية في القطّاعات المختلفة في العراق، وتمثّل هذه الإستثمارات أحد صور التنمية الرائدة التي تفتح نافذة نوعية للتطوّر التنموي في العراق عبر المسار الزمني لتنفيذ هذه المشروعات(1).

ث. **المناطق الحرة:** إرتبط مشروع طريق التنمية العراقي إرتباطاً إستراتيجياً مباشراً بما يُعرف بالمناطق الحرة، بل يمكن القول إنّ نجاح طريق التنمية كرافعة إقتصادية وطنية وإقليمية يتوقّف بشكل كبير على مدى تكامل بنيته مع منظومة المناطق الحرّة والمناطق الإقتصادية، فالفلسفة الإقتصادية لمشروع طريق التنمية لا تقوم فقط على نقل البضائع بين الموانئ والمنافذ الحدودية، بل على خلق قيمة مضافة على طول المسار من خلال إنشاء مناطق لوجستية وصناعية وتجارية متخصصة، توفر بيئة مناسبة لجذب الإستثمارات المحلية والأجنبية، وتُعيد تشكيل الخريطة الإقتصادية للعراق بوصفه مركزاً للتجارة والخدمات الإقليمية، وتشير وثائق الحكومة العراقية الصادرة منذ الإعلان عن المشروع في عام (2023) إلى نية إنشاء (10) محطّات رئيسية على طول خط النّقل، تتضمّن مناطق حرّة ومراكز صيانة وتخزين وتحويل صناعي وتبادل جمركي، بدءاً من ميناء الفاو الكبير وحتى الحدود التركية، بما يُعيد إنتاج نموذج الممرات الإقتصادية العالمية الناجحة مثل قناة السويس الإقتصادية وممر جوار البري في باكستان .

إذ إنّ العلاقة بين طريق التنمية والمناطق الحرّة هي علاقة تكامل وظيفي وإستثماري؛ فالمناطق الحرّة تُعدّ عنصراً حاسماً في تحويل المشروع من مجرد بنية تحتية للنقل إلى قطب إقتصادي متعدّد الأبعاد، من خلال توفير حوافز جمركية وضريبية وتبسيط إجراءات الإستثمار، ما يجعلها بيئة مثالية لنمو الصناعات التحويلية، والتجميع، وإعادة التصدير، خصوصاً في ظلّ موقع العراق الجغرافي الذي يؤهّله ليكون صلة وصل بين الأسواق الخليجية والآسيوية من جهة، والأسواق التركية والأوروبية من جهة أخرى، وتؤكد تقارير البنك الدولي أنّ وجود مناطق حرّة مرافقة للمشاريع اللوجستية الكبرى يضاعف من أثرها الإقتصادي، إذ يُمكن أن يرفع العائد الإستثماري للمشروع

1-Carnegie Middle East Center, Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity, Carnegie Endowment for International Peace, Published March 2024, Accessed September 14, 2025, Available from: <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity.1>

بنسبة (40-60%) مقارنةً بالمشاريع التي تقتصر على النقل فقط، كما يزيد من التوظيف، ويعزز من تنويع الإقتصاد غير النفطي، وهي أهداف تتماشى مع رؤية العراق (2030) للتنمية المستدامة (1). وعلى الجانب المؤسسي يُمكن للعراق أن يستفيد من نماذج إقليمية ناجحة في هذا المجال مثل منطقة جبل علي الحرّة في الإمارات، ومنطقة بورسعيد في مصر، إذ أثبتت التجربة أنّ تكامل المناطق الحرّة مع الموانئ والممرات اللوجستية يُساهم في جذب الشركات متعدّدة الجنسيات، ويخلق بيئة تنافسية لصناعات القيمة المضافة، ويحوّل الدولة من ممر عبور إلى مركز إنتاجي وتجاري متقدّم، ومن هذا المنطلق فإنّ المناطق الحرّة على طول طريق التنمية يجب أن لا تكون مجرد مناطق تخزين، بل مراكز إنتاج وتجارة رقمية وخدمات مالية ولوجستية مدعومة ببنية تحتية ذكية، وأن تُدار بمنظومات تشريعية مستقلة مرنة تشجّع الابتكار وتقلّل من البيروقراطية، وهذا ما أكّدت عليه تقارير صندوق النقد الدولي التي دعت إلى ضرورة إعادة هيكلة البيئة التنظيمية للمناطق الحرّة في الدول ذات الإقتصاد الريعي لضمان فاعلية الإستثمار الأجنبي المباشر، لذا فإنّ مشروع طريق التنمية العراقي لن يحقق أهدافه الكاملة إلا إذا ارتبط فعلياً بمشروع وطني لإنشاء وتطوير مناطق حرّة إستراتيجية تكون بمثابة محرّكات للنمو الإقتصادي ومراكز لخلق الوظائف ونقل التكنولوجيا، فالعلاقة بين الطريق والمناطق الحرّة ليست علاقة وظيفية فقط، بل هي علاقة جوهرية في رؤية العراق للتحول الإقتصادي، وفي سعيه لإستعادة دوره التّاريخي كجسر تجاري بين الشرق والغرب، ولذلك فإنّ تكامل الطريق مع هذه المناطق هو الذي سيحوّل المشروع من ممر إلى محور، ومن نقل إلى تنمية، ومن بنية تحتية إلى قيمة إقتصادية مضافة تتجدّد مع كل كيلو متر يُنجز على طول هذا الطريق (2).

رابعاً: الأهداف والتحديات لمشروع طريق التنمية.

أ. الأهداف

1. العمل على تطوير نظام نقل متعدد الوسائط حديث يترافق مع ميناء الفاو الكبير، بهدف إنشاء رابط بين أوروبا والشرق الأقصى، ويشمل النقل المتعدّد الوسائط استخدام أكثر من وسيلة نقل في آن واحد لنقل البضائع من البائع إلى المشتري، مثل استخدام الشاحنات والقطارات للنقل البري، والسفن والبواخر للنقل البحري، ويمكن أن يتضمّن هذا الدمج وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل. في

1-World Bank, Special Economic Zones and Trade Corridors: Maximizing Impact in Fragile Economies, Washington, DC: World Bank, 2022

2- رانج علاء الدين، مشروع طريق التنمية في العراق: مسار نحو الإزدهار أو عدم الاستقرار، مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية، 2024، ص-ص 3-10.

مشروع طريق التنمية سيتم استخدام النقل البحري من ميناء الفاو، يليه النقل البري عبر السكك الحديدية وخطوط سريعة، لذا فإنّ الأساس في مشروع طريق التنمية هو الإعتماد على النقل متعدّد الوسائط، والذي يتمتع بمزايا كبيرة تنعكس إيجاباً على الإقتصاد ومنها (1):

- توفير الوقت والجهد.

- زيادة السرعة في الإنجاز وتقليل التكاليف.

- تعزيز الأمان في عمليات النقل وسهولة متابعة الشحنات.

2. سيساهم طريق التنمية في تنويع الإقتصاد العراقي من خلال تعزيز القطاعات الزراعية والصناعية والتجارية، بالإضافة إلى قطاع الإنشاءات والخدمات اللوجستية والسياحية، فضلاً عن قطاع النفط والغاز وللتنويع الإقتصادي إيجابيات عديدة ومنها تقليل الأثر السلبي لتقلبات الأسواق العالمية ودعم النمو الإقتصادي وتوفير فرص عمل (2).

3. تحقيق زيادة في الناتج المحلي الإجمالي للعراق وجعله أكثر إستقراراً ويتطلّب التخلص من الإعتماد على الإقتصاد الريعي وتقليل الاعتماد على النفط، ولاسيما في ظل توجهات العالم نحو تقليل الانبعاثات الضارة ومواجهة ظاهرة الاحتباس الحراري، ويهدف مشروع طريق التنمية إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي، ممّا يساهم في دعم التنمية المستدامة، التي تمثّل هدفاً رئيساً للعديد من الدول، إذ يسعى المشروع إلى تعزيز الإقتصاد العراقي من خلال إستقطاب الإستثمارات وتنفيذ أنشطة إقتصادية متنوّعة تهدف إلى زيادة الدخل القومي، ومن ثم رفع متوسط دخل الفرد وتحسين مستوى المعيشة، وتساهم الإستثمارات الموجّهة بشكل صحيح في تشغيل القطاعات الإقتصادية المختلفة بشكل متكامل، ممّا يعزّز تكامل الإنتاج ويساهم في دفع عجلة التنمية المستدامة، ويعدّ معدل نمو الناتج المحلي مؤشراً مهماً في إتخاذ القرارات الإستثمارية، سواء للمستثمرين المحليين أو الأجانب، إذ يعكس النمو الإستقرار الاقتصادي، وهذا يوضّح العلاقة المتبادلة بين الإستثمار الذي يسعى إليه مشروع طريق التنمية وزيادة الناتج المحلي الإجمالي (3).

1 - حسين، سعد علي. مشروع طريق التنمية: قراءة في الفرص والتحديات، مركز رواق بغداد، العراق. 2024. ص13.

2 - لقاء شاكر عبود، دور الإستثمار في نمو الناتج المحلي الإجمالي للفترة (2005- 2011)، مجلة كلية مدينة العلوم الجامعة، المجلد 6، العدد1، 2014، ص 39-53.

3 - حسين، مصعب عبد العالي تامر، الإقتصاد العراقي في ظل الهيمنة الريعية ومتطلبات التنويع الإقتصادي للمدة (2003-2015)، جامعة القادسية، كلية الإدارة والإقتصاد، قسم الإقتصاد، بحث مستل، 2017، ص119.

4. تقليل الإزدحام المروري والملوثات، وتحسين الظروف الصحية والسلامة للسكان العراقيين، ويؤثر الإزدحام المروري سلباً على الإقتصاد، ويمكن توضيح ذلك من خلال النقاط الآتية:

- تكلفة الوقت: يؤدي الإزدحام المروري إلى زيادة الوقت الذي يقضيه الأفراد والشركات في التنقل، مما يسبب هدر الوقت الثمين الذي يمكن إستغلاله في الإنتاج والعمل، ومن ثم يبطئ العملية الإقتصادية وعجلة التنمية.

- تكلفة الوقود: في حالات الاختناقات المرورية، يتم استهلاك كميات كبيرة من الوقود بسبب تشغيل المحركات لفترات أطول دون الوصول إلى السرعة المطلوبة، مما يزيد من تكاليف التشغيل لكل من الشركات والأفراد.

5. التأثير البيئي: يساهم الإزدحام المروري في زيادة الإحترق من المحركات، مما يؤدي إلى ارتفاع إنبعاثات العوادم وزيادة التلوث، وهذا بدوره يؤثر على الإقتصاد من خلال زيادة التكاليف الصحية والطبية وانخفاض جودة الحياة.

6. تأثير وسائل النقل: يؤثر الإزدحام المروري على مواعيد وصول وسائل النقل مثل الحافلات والقطارات، مما ينعكس سلباً على الأفراد الذين يعتمدون على هذه الوسائل، والذين يمثلون الطبقة العاملة المؤثرة في الإنتاج بشكل مباشر.

7. التطوير في شبكات سكك الحديد والطريق البري السريع مع ما يلائم تحقيق منفعة وتنمية إقتصادية واجتماعية، وإن تطوّر السكك الحديدية والطرق البرية يتيح فرصاً إقتصادية، ففي بعض الدول يعد مشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية من المشاريع الإستراتيجية التي ستؤثر مباشرة على نمو الإقتصاد الوطني في السعودية مثلاً، أيضاً يمكن أن تكون شبكة السكك الحديدية الجديدة والطرق البرية يعزّز التبادل التجاري ويساهم في تسهيل حركة البضائع بشكل أكبر وهذا ما هو متوقع من مشروع طريق التنمية العراقي الذي من المخطط له أن يسهل التجارة العالمية ويعزز التبادل التجاري.

ب. التحديات التي تواجه مشروع طريق التنمية:

1. تحديّ الأمني: تواجه بعض الطرق التي تربط بغداد بمدن الشمال تحديّات أمنية، إذ لا يزال الإرهاب خلايا نشطة ونائمة بالقرب منها، مما يشكّل تهديداً للأمن أمام الحكومة العراقية، بالإضافة إلى ذلك فإنّ وجود حزب العمال الكردستاني (البكتة) في بعض مناطق شمال العراق قد يعوق الوصول إلى تركيا بسلاسة وأمان، كما أنّ الإستقرار السياسي له أثر مباشر على تنفيذ المشروع.

2. تحدي التمويل (التحدي المالي) تنتوع المقترحات المتعلقة بالتمويل بين الإعتماد على الصناديق الحكومية والإستثمار وإنشاء صندوق سيادي يمول من الأموال الحكومية والتنفيذ، ويبرز هذا التحدي في ظل معاناة العراق من عجز مالي كبير وديون تقدر بحوالي (100) تريليون دينار عراقي، بالإضافة إلى عدم إستقرار أسعار النفط العالمية مما يجعل إتمام المشروع مرتبطاً بالتزامات الدول والمؤسسات الممولة والداعمة، كما أنّ التكلفة المقدرة للمشروع والتي تبلغ (17) مليار دولار قد تكون غير كافية، إذ يشير معهد دول الخليج العربية في واشنطن إلى أنّ التكلفة قد تتجاوز (20) مليار دولار ولاسيما في ظل إرتفاع معدلات التضخم العالمية نتيجة الحرب الروسية-الأوكرانية، علاوةً على ذلك قد تواجه الحكومة صعوبة في جذب المستثمرين الأجانب المستعدين لتمويل المشروع في وقت تعاني فيه من عجز كبير في الموازنة لعام (2023) والذي يتجاوز (64) تريليون دينار⁽¹⁾.

3. المخاطر الجيوسياسية: التي قد تهدد المشروع كعرقلة المشروع من قبل بعض الدول⁽²⁾ العظمى إذا إعتبرت أنّ المشروع يهدد مصالحها الإستراتيجية في المنطقة، فإنّ الأهداف الطموحة له قد تؤثر سلباً على ميناء بندر عباس وميناء الإمام الخميني في إيران، بالإضافة إلى ميناء جبل علي في دبي وميناء خالد في الشارقة، كما أنّ هناك منافسة متوقعة لطريق النقل في البحر الأحمر وقناة السويس، على الرغم من أنّ هذا الطريق لا يمكن مقارنته بقناة السويس من إذ القدرة على النقل، إذ تمر عبر قناة السويس حوالي (88) مليون حاوية سنوياً، وهو ما لا يمكن مقارنته بالمشروع العراقي لذا يمكن إعتبار المشروع مكماً لعمل قناة السويس أكثر من كونه منافساً لها، فإنّه قد يؤثر عليها جزئياً كما أنّ العراق يعد من الدول التي لا تمتلك ساحلاً بحرياً طويلاً مقارنة ببقية دول المنطقة ومصر، ممّا يحد من إمكانية توسيع النقل البحري، إذ يبلغ طول الساحل العراقي حوالي (58-60) كم بالإضافة إلى ذلك فإنّ شركات النقل البحرية الكبرى قد تأقلمت مع المسارات الحالية، ممّا يجعل من الصعب عليها تغيير مساراتها المعتادة في الظروف الإعتيادية⁽³⁾.

¹ For more see: U.S. Energy Information Administration Short-Term Energy Outlook June2023.

2-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.

³ International Energy Agency Oil 2020: Analysis and forecast to 2025 March2020

4. المشروع يعتمد بشكل أساسي على ميناء الفاو الكبير: إذ أنه بدون إستكمال هذا الميناء لن يكون هناك جدوى حقيقية للمشروع، ويواجه ميناء الفاو تحديات كبيرة قد تعيق تحقيقه وفقاً لما هو مخطط له وذلك بناءً على دراسة الجدوى والتصميم الأساسي الذي أعدته الشركة الإيطالية، ومن بين هذه التحديات قلة التخصيصات المالية الحكومية، والجدل الإجتماعي والسياسي المحيط بالشركة الكورية (شركة دايو Daewoo) التي تتولى تنفيذ المشروع، بالإضافة إلى بطء العمل في بعض المشاريع المرتبطة بالميناء، كما أنّ هناك صراعاً حول الحصول على عقود البناء التي قد تصل قيمتها في المستقبل إلى (7) مليارات دولار، فضلاً عن القضايا المتعلقة بآلية إدارة الميناء وتشغيله بعد الإنتهاء من جميع الأرصفة والمشاريع الملحقة، وأخيراً هناك ضغط إقليمي يؤثر سلباً على إستكمال ميناء الفاو الكبير.

5. تعتبر الشركة الإستشارية الإيطالية (PEG) التي قامت بإجراء دراسة الجدوى وتصميم المشروع غير متمرسة في هذا المجال، ومن خلال الإطلاع على موقع الشركة الإلكتروني يتّضح أنّها تركّز على مجالات أخرى مثل الطاقة، كما أنّ المشروع تمّ إحالته إليها بشكل مباشر، ممّا يعني أنّه لم يتم الإعلان عنه للمنافسة بين الشركات المتخصصة. التحدي التركي: يعتمد نجاح الطريق على التنسيق مع الجانب التركي، إذ يمر الطريق عبر تركيا للوصول إلى شبكة النقل الأوروبية و أن تركيا عانت من عدم استقرار في علاقاتها مع العراق. بالإضافة إلى القضايا المتعلقة بتصدير النفط العراقي عبر ميناء جيهان التركي وذلك بعد القرار الذي أصدرته المحكمة التجارية الدولية والذي جاء لصالح العراق. كما أن من مصلحة تركيا الحفاظ على تدفق صادراتها إلى العراق مما يجعل العراق يعتمد بشكل كبير على تركيا لتلبية احتياجاته من السلع والخدمات. وقد بلغ حجم التبادل التجاري بين العراق وتركيا في عام (2022) حوالي (15.2) مليار دولار، إذ سجلت الصادرات التركية إلى العراق (13.8) مليار دولار، بينما كانت واردات تركيا من العراق، والتي تتكون معظمها من النفط، حوالي (1.4) مليار دولار⁽¹⁾.

1 - هيئة الإحصاء التركية، بيانات عام <https://www.tuik.gov.tr//2022>

المبحث الثاني :-الآثار الاقتصادية والاجتماعية لطريق التنمية

المطلب الأول: الآثار الاقتصادية لمشروع طريق التنمية لطريق التنمية

أولاً: أثر مشروع طريق التنمية على الناتج المحلي الإجمالي (GDP).

يُتوقع أن يساهم مشروع طريق التنمية بشكلٍ مباشرٍ في عملية نمو الناتج المحلي الإجمالي للعراق عن طريق توليد الإيرادات من رسوم العبور، وعمليات الموانئ، والخدمات المرتبطة بها، إذ أنّ المشروع سيحقق إيرادات سنوية تناهز (4) مليارات دولار (1).

في حين تشير بعض التقديرات إلى معطيات وأرقام أعلى، تصل إلى حوالي (4.85) مليار دولار أو (5) مليارات دولار سنوياً، وهذا يعني أنّ مشروع طريق التنمية في العراق يؤثر تأثيراً مباشراً وإيجابياً على الناتج المحلي الإجمالي عن طريق مجموعة من الآليات الاقتصادية المتعلقة بالاستثمار في البنية التحتية، وكذلك خفض تكاليف النقل، وزيادة مستوى كفاءة التجارة، لاسيما دعم النمو غير النفطي وتنويع القاعدة الإنتاجية للاقتصاد العراقي، كما أنّ المشروع يعتبر أحد أكبر المبادرات التنموية في تاريخ العراق الحديث(2)، كما أنّ الإنفاق الاستثماري المرتبط بإنشاء وتطوير البنى التحتية يعتبر أحد مكونات الناتج المحلي الإجمالي من منظور الإنفاق، وهذا يعني أنّ كلّ دينار يُنفق على هذا المشروع يساهم مباشرةً في زيادة الناتج المحلي خلال فترة التنفيذ، نتيجة مضاعف الاستثمار وما يولده من فرص عمل وتحفيز للطلب على المواد الأولية والسلع الوسيطة والخدمات المرتبطة بالبناء والنقل، إذ تشير تقديرات البنك الدولي إلى أنّ المشاريع التي تستهدف تحسين وتوسيع شبكة الطرق في العراق، كإعادة تأهيل الطريق السريع الأول، كان لها الأثر المباشر في تحسين مستوى أداء الاقتصاد الكلي عن طريق تقليل وقت النقل، وتخفيض إستهلاك الوقود، وكذلك تقليل تكلفة صيانة المركبات، ممّا انعكس إيجابياً على التكاليف التشغيلية للشركات وزاد من تنافسيتها، ومن ثمّ ينعكس على الناتج المحلي الإجمالي عن طريق رفع الإنتاجية الكلية لعناصر الإنتاج، من جانب آخر فإنّ ربط الموانئ العراقية بشبكة سكك حديدية يخفّض من تكاليف النقل التجاري، وقد أظهرت دراسات البنك الدولي أنّ إنخفاض تكاليف التجارة بنسبة (10%) من شأنه

1 -ساره شكر، الأبعاد الجيوبولتيكية لمشروع طريق التنمية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، العراق، بغداد، 2024، ص5.

2-Ministry of Transport, Republic of Iraq, The Development Road Project – Strategic Framework and Economic Objectives, Baghdad: Ministry of Transport, 2023 Available from https://mecouncil.org/blog_posts/the-developmentl-road-project-coun cil-views

أن يرفع حجم التجارة بنسبة تصل إلى (25%) وهو ما يعتبر من محفزات النمو الإقتصادي من خلال زيادة الصادرات والواردات وتنويع مصادر الدخل الوطني⁽¹⁾، أمّا من منظور النمو غير النفطي فإنّ المشروع يوفّر الأرضية لتوسيع قاعدة القطاعات الصناعية والزراعية والخدمية، عن طريق إنشاء مناطق لوجستية وصناعية على إمتداد الطريق، ممّا يؤدي إلى زيادة نسبة مساهمة هذه القطاعات في الناتج المحلي الإجمالي وتقليص الإعتدال على القطاع النفطي الذي يولد حالياً أكثر من (90%) من الإيرادات العامّة، وفي هذا الجانب أكّدت تقارير صندوق النقد الدولي أنّ العراق بحاجة إلى إصلاحات بنيوية في البنية التحتية وقطاع النقل من أجل تحفيز النمو غير النفطي، وهو ما يساهم فيه مشروع طريق التنمية بشكلٍ فاعل⁽²⁾، كما أنّ البنية التحتية للنقل تعتبر من المؤشّرات الأساسية لقياس مستوى التنافسية الإقتصادية وجذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة، وكلّما كانت البنية التحتية أكثر تطوّراً كلّما تحسّن تصنيف العراق في مؤشّرات الأداء الإقتصادي العالمية⁽³⁾، ممّا تجدر الإشارة إليه إلى أنّ عملية نجاح المشروع في تحقيق هذه الآثار الإقتصادية الإيجابية يتطلّب توافر بيئة سياسية وأمنية مستقرّة، لاسيما توفّر أطر مؤسّسية رصينة قوية تضمن تنفيذ المشروع بكفاءة وشفافية، إضافة إلى إستدامة التمويل والصيانة بعد الإنتهاء من أعمال الإنشاء⁽⁴⁾، وبناءً على ما تقدّم فإنّ مشروع طريق التنمية يُتوقّع أن يكون له أثر تراكمي على الناتج المحلي الإجمالي في الأجلين المتوسّط والطويل، من خلال رفع معدّلات الإستثمار وتحسين الإنتاجية وتنشيط التجارة الداخلية والخارجية، وتحقيق نمو اقتصادي متوازن وأكثر إستدامة.

1-World Bank, Iraq Road Sector Assessment: Laying the Foundations for Connectivity, Logistics, and Economic Diversification, Washington, DC: The World Bank, 2023, Report No: AUS0003051 Available from <https://www.worldbank.org/en/country/iraq>.

2-International Monetary Fund. Iraq: 2023 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Iraq. IMF Country Report No. 23/291. Washington, DC: IMF; 2023..

3-UNESCWA. Economic and Social Commission for Western Asia. Infrastructure and-Regional Connectivity in Iraq: Opportunities for Growth and Trade. Beirut: ESCWA; 2023.

4-Ministry of Planning, Republic of Iraq. National Development Plan 2023,2027Baghdad: Ministry of Planning; 2023.

ثانياً: أثر مشروع طريق التنمية على حجم التجارة الداخلية والخارجية.

يعتبر مشروع طريق التنمية في العراق أحد الركائز الرئيسة لتحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي وتعزيز التجارة الداخلية والخارجية، إذ يستند إلى خطة طموحة لإنشاء شبكة نقل متعدّدة الوسائط تشمل طرقاً سريعة حديثة، وسككاً حديدية متطورة، وموانئ إستراتيجية كميناء الفاو الكبير، الذي يُتوقع أن يصبح الأكبر في المنطقة بقدرة إستيعابية تصل إلى (36) مليون طن بحلول عام (2028) وفقاً لتقارير وزارة التخطيط العراقية⁽¹⁾، إذ يركز تأثير هذا المشروع على التجارة الداخلية عن طريق تخفيض تكاليف النقل الكلية بنسبة تصل إلى (30%) كما تُشير تقديرات البنك الدولي⁽²⁾، ممّا يؤدي إلى دمج الأسواق المحلية المتباعدة جغرافياً، لا سيما بين المحافظات الجنوبية الغنية بالمنتجات الزراعية كالبصرة وذي قار، والمحافظات الشمالية والوسطى التي تعتمد على الإستيراد أو التصنيع، فمثلاً يُتوقع أن ينخفض الفاقد من المحاصيل الزراعية، الذي يُقدّر حالياً بنحو (40%) بسبب سوء البنية التحتية إلى أقلّ من (15%) مع تحسين طرق النقل وتقليل وقت نقل البضائع من (10) ساعات إلى (4) ساعات بين البصرة وبغداد وفقاً لدراسات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي⁽³⁾، وهذا التحسّن سيعمل على دعم الأمن الغذائي ويؤدي إلى زيادة قدرة المزارعين على الوصول إلى الأسواق المركزية، ممّا يعمل على تحفيز مستوى الإنتاجية ويخلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة تُقدّر بـ (100) ألف فرصة خلال السنوات الخمس الأولى من التنفيذ، مع إمكانية مضاعفة هذا الرقم عند إكمال المشروع⁽⁴⁾.

أمّا على صعيد التجارة الخارجية فيهدف المشروع إلى تحويل العراق إلى ممر إستراتيجي يربط بين الخليج العربي وأوروبا عبر تركيا، ممّا يؤدي إلى إختصار وقت نقل البضائع من (45) يوماً عبر الطرق البحرية التقليدية إلى (15) يوماً عبر الممر البري الجديد، وفقاً لتوقعات صندوق النقد الدولي⁽⁵⁾، وسيعتمد هذا الربط على تكامل ميناء الفاو مع شبكة السكك الحديدية العراقية-التركية، ممّا سيمكّن العراق من تصدير منتجات غير نفطية كالتومور والكبريت بكميات أكبر، إذ تشير تقديرات

¹⁻ Republic of Iraq, Ministry of Planning. National Development Plan 2020-2030. Baghdad: MoP; 2020. Available from <https://mop.gov.iq/en>

²⁻World Bank. Iraq Economic Monitor: Towards a New Economy. Washington, DC: World Bank; 2022.

³⁻United Nations Development Programme (UNDP). Enhancing Agricultural Value Chains in Iraq. New York: UNDP; 2023

⁴⁻Republic of Iraq, Ministry of Planning. National Development Plan 2020-2030, Op.Cit.

⁵⁻International Monetary Fund (IMF). Regional Trade Integration and Economic Diversification in the Middle East. Washington, DC: IMF; 2023.

وزارة التخطيط إلى أنّ الصادرات الزراعية قد ترتفع بنسبة (25%) بحلول (2030)، إضافةً إلى ذلك سيعزز المشروع جذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة في القطاعات اللوجستية والصناعية، التي قدرتها الحكومة العراقية بنحو (7) مليارات دولار خلال العقد المقبل، ولاسيما في مجالات التخزين البارد للزراعة وتصنيع المواد الإنشائية⁽¹⁾، وإنّ العلاقة التجارية بين العراق والصين وتركيا وإيران والسعودية تمثل الصين أكبر الشركاء التجاريين للعراق قياساً بحجم التبادل التجاري الكبير بين العراق والصين، ويمثّل العراق ثاني أكبر مصدر نفط للصين وبالنظر إلى مقدار التجارة بين الصين والعراق وأهمّية الإرتباط بمبادرة الحزام والطريق فالصين بحاجة إلى مصدر للطاقة والعراق بحاجة إلى التبادل التجاري من الصين لذا فهناك إهتمام كبير من البلدين لإستمرار وتطوّر هذه العلاقة الإقتصادية المتبادلة بين البلدين من خلال ملاحظة حجم إستيرادات الصين وتركيا وإيران والإمارات العربية المتّحدة من العراق للمدة (2014-2022) يظهر فيها حجم إستيرادات الصين فهي أكبر شريك تجاري للعراق كما مبين في الجدول (32) الذي يظهر لنا مقدار التبادلات التجارية للعراق⁽²⁾.

جدول (32) حجم إستيرادات الصين وتركيا والدول العربية من العراق (بالترليون العراقي) للمدة (2015-2022)

السنة	حجم إستيرادات الصين	حجم إستيرادات تركيا	حجم إستيرادات إيران	حجم إستيرادات الدول العربية
2015	5.7	9.9	5.2	1.2
2016	9.19	7.7	2.2	7.9
2017	8.3	9.1	3.10	5.2
2018	5.10	2.2	8.4	4.3
2019	8.5	3	0.3	3.2
2020	6.2	5	5.1	2.1
2021	4.3	2	1.3	1.1
2022	5.4	3	5.5	1.4
المتوسط	6.5	4.3	1.16	3.3

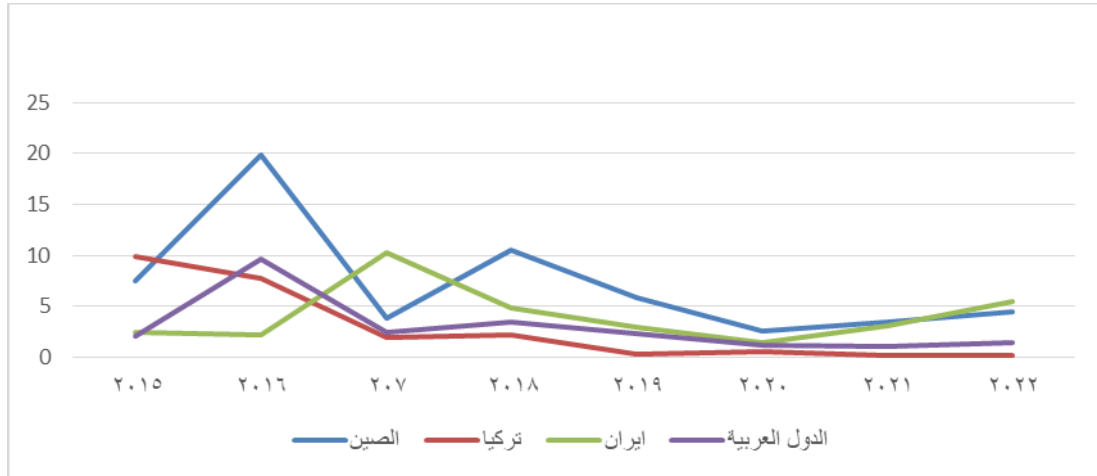
المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على تقارير صادرة من وزارة التخطيط العراقية، التقرير الإقتصادي السنوي، مديريه العامه للإحصاء والابحاث، الجهاز المركزي للإحصاء، تقارير السنوات، بغداد، العراق (2015-2022).

⁶World Bank. Iraq Economic Monitor: Towards a New Economy. Washington, DC: World Bank; 2022.

²حافظ عبد الأمير أمين وآخرون، طريق الحرير وطريق التنمية/ نقيضان أم مكملان في استدامة الاقتصاد العراقي، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، عدد خاص لوقائع المؤتمر العلمي الدولي السادس/ والسنوي/السابع عشر/ 2023، ص215.

يبين الجدول (32) الخاص بحجم استيرادات الصين وتركيا وإيران والدول العربية من العراق خلال المدة (2015-2022)، إذ أنّ الصين بقيت الشريك الأكثر استقراراً، إذ تراوحت استيراداتها بين (5.7) تريليون دينار عراقي في (2015) و(9.19) تريليون دينار عراقي في (2016) بمتوسط بلغ (6.5) تريليون دينار عراقي، حيث شهدت ارتفاعاً واضحاً في (2016) نتيجة زيادة الطلب على النفط الخام العراقي، لكنها تراجعت في (2021) إلى (4.3) تريليون دينار عراقي بسبب تداعيات جائحة كورونا وتباطؤ الاقتصاد الصيني، مما يعكس تأثر العراق بالمتغيرات العالمية، أما تركيا فقد سجلت بداية قوية بلغت (9.9) تريليون دينار عراقي في (2015) ثم انخفضت تدريجياً إلى (7.7) تريليون دينار عراقي في (2016) و(3-2) تريليون دينار عراقي خلال (2018-2022) بسبب تحولها إلى مصادر بديلة وتوتر العلاقات السياسية، ما يعني تراجع وزنها كسوق رئيسية للنفط العراقي، في حين اتسمت استيرادات إيران بالتذبذب الكبير، إذ بلغت (5.2) تريليون دينار عراقي في (2015) ثم تراجعت إلى (2.2) تريليون دينار عراقي في (2016) لتقفز بشكل حاد إلى (8.4) تريليون دينار عراقي في (2018) قبل أن تنهار إلى (0.3) تريليون دينار عراقي في (2019)، وهو ما يمكن ربطه بتأثير العقوبات الدولية وصعوبات الدفع، ما جعل العلاقة التجارية غير مستقرة، أما الدول العربية فقد شهدت ارتفاعاً ملحوظاً في (2016) بلغ (7.9) تريليون دينار عراقي ثم اتجهت إلى الانخفاض التدريجي لتصل إلى (0.9) تريليون دينار عراقي في (2022)، وهو ما يشير إلى فقدان العراق لسوق قريبة جغرافياً لصالح مصادر بديلة أو بسبب اعتبارات سياسية، ومن الناحية الاقتصادية فإن ارتفاع الاستيرادات يعزز الإيرادات النفطية ويدعم الموازنة العامة ويرفع الاحتياطي النقدي ويقوي العلاقات التجارية، أما الانخفاض فيؤدي إلى تراجع الإيرادات وزيادة عجز الموازنة وتعرض الدينار العراقي لضغوط في سعر الصرف إضافة إلى المخاطر على التشغيل والاستثمار الداخلي، كما قد يعكس التراجع أحياناً اضطراب العلاقات السياسية، وبصورة عامة يتضح أن الصين تمثل الركيزة الأساسية لصادرات العراق النفطية، بينما فقدت تركيا أهميتها، وظلت إيران غير مستقرة، وتراجعت حصة الدول العربية، الأمر الذي يفرض على العراق إعادة النظر في تنويع أسواق صادراته وتنويع اقتصاده داخلياً لتخفيف حدة الاعتماد على النفط وتقلبات الطلب الخارجي.

شكل (20) حجم إستيرادات الصين وتركيا والدول العربية من العراق للمدة (2015-2022)



المصدر: من إعداد الباحثة بالإعتماد على بيانات وزارة التخطيط العراقية، الجهاز المركزي للإحصاء.

ومن خلال البيانات تظهر أهمية التبادلات التجارية بين الصين والعراق⁽¹⁾، ومن الأفضل أن تكون هذه العلاقة في صالح العراق وليس العكس، لذا ينبغي على الحكومة العراقية إجراء مفاوضات وإبرام إتفاقيات ثنائية مع الحكومة الصينية، بحيث تركّز هذه الإتفاقيات على التعاون بين مشروع طريق التنمية ومبادرة الحزام والطريق.

ثالثاً:- أثر مشروع طريق التنمية على الاستقرار الاقتصادي.

وفقاً لتقارير البنك الدولي التي تشير إلى أنّ المشروع قد يساهم في زيادة الناتج المحلي الإجمالي للعراق بنسبة (3.5%) سنوياً في حال إكتماله بحلول عام (2050)، مع خلق ما يقارب مليون فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، خاصةً في المناطق الجنوبية والوسطى التي تعاني من ارتفاع معدلات البطالة التي تصل إلى (14%) بين الشباب، إذ يُركّز المشروع على تنويع الإقتصاد العراقي الذي يعتمد بشكلٍ شبه كلي على النفط، إذ تشكّل عائداته (90%) من إيرادات الموازنة العامة، ممّا يجعل البلاد عرضةً للتقلّبات العالمية في أسعار النفط، كما حدث خلال أزمة إنهيّار الأسعار عام (2020) التي أدّت إلى عجز موازنة بلغ (20) مليار دولار وهنا يأتي دور مشروع طريق التنمية كبديل إستراتيجي إذ يُتوقّع أن يُدرّ عائدات سنوية تصل إلى (4) مليارات دولار من رسوم العبور والخدمات اللوجستية وفقاً لتحليل مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي إضافةً إلى جذب إستثمارات أجنبية في قطاعات مثل السياحة والصناعة، إذ تُشير تقديرات وزارة التخطيط العراقية إلى أنّ

1 - حافظ عبد الأمير ، مصدر سابق ،ص160.

المشروع قد يُضيف (15) مليار دولار إلى الإقتصاد غير النفطي خلال عقد من تشغيله الكامل، ومن الناحية الجيوسياسية يُعتبر المشروع محاولة لتعزيز التكامل الإقليمي مع دول مثل تركيا وقطر والإمارات التي أبدت إهتماماً بإستثمار (8) مليارات دولار في البنية التحتية المرتبطة بالمشروع وفقاً لبيانات مجلس التعاون الخليجي (1) كما يُشكّل جزءاً من المنافسة مع الممرات التجارية الإقليمية الأخرى، مثل ميناء مبارك الكبير في الكويت وقناة السويس في مصر، إذ يُتوقع أن يُقلّل الطريق العراقي زمن نقل البضائع بين آسيا وأوروبا بنحو (15) يوماً مقارنةً بالطرق التقليدية، ممّا يجعله جذاباً للشركات العالمية، وخاصةً في ظلّ دعم الصين للمشروع كجزء من مبادرة الحزام والطريق ومع ذلك تواجه المبادرة تحديات بنيوية خطيرة أبرزها تفشي الفساد في المؤسسات العراقية إذ صنّفت منظمة الشفافية الدولية العراق في المرتبة (157) من أصل (180) دولة في مؤشر الفساد لعام (2023)، وهو ما يُهدّد بتسريب ما يقارب (30%) من أموال المشروع، وفقاً لتقرير البنك الدولي (2)، كما تُعيق الإضطرابات الأمنية مثل نشاط جماعات مسلحة في المناطق الحدودية، وتصاعد التوترات بين بغداد وإقليم كردستان حول تقاسم العوائد، تنفيذ المشروع ضمن الجدول الزمني المخطّط، إذ تُشير تقديرات وزارة النقل العراقية إلى أنّ التأخيرات الأمنية قد ترفع التكاليف الإجمالية بنسبة (25%) ولتحقيق الإستقرار الإقتصادي المنشود تُوصي مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي، بضرورة إشراف دولي على تمويل المشروع عبر مؤسسات مثل البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية (EBRD) مع تطبيق آليات شركات القطاع العامّ والخاصّ (PPP) لضمان الكفاءة إلى جانب تعزيز التعاون الأمني، وفي الوقت نفسه يجب على الحكومة العراقية تعزيز الشفافية عبر نشر بيانات المشروع بشكلٍ دوريّ، كما حدث في تجربة ميناء الدقم العُماني الذي نجح في جذب (15) مليار دولار إستثمارات بفضل آليات الإفصاح المالي، ويُشكّل نجاح المشروع إختباراً حاسماً لقدرة العراق على التحوّل من دولة ريعية إلى إقتصاد إنتاجي إذ يُقدّر صندوق النقد الدولي أنّ تنفيذ (70%) من أهداف المشروع قد يُقلّل الإعتدال على النفط إلى (60%) بحلول عام (2035)، ممّا يُرسي أساساً لإستقرار إقتصادي طويل الأمد في دولة تُعاني من تداعيات أربعة عقود من الحروب (3).

1- مجلس التعاون الخليجي، التكامل الإقتصادي الإقليمي: فرص الإستثمار في العراق، 2023.

2- البنك الدولي، تقرير آفاق الإقتصاد العراقي وفرص التنويع، 2023.

3- مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي، تحليل التحديات والفرص في مشروع طريق التنمية العراقي، 2024.

رابعاً: أثر مشروع طريق التنمية في الاستثمار.

من المتوقع أن يخلق مشروع طريق التنمية في العراق تأثيراً كبيراً على حجم الإستثمارات عن طريق جذب إستثمارات أجنبية مباشرة تصل إلى (8) مليارات دولار، كما أعلنت دول مثل قطر وتركيا عن رغبتها إستثمار هذه المبالغ في البنية التحتية للمشروع، وفقاً لتقارير البنك الدولي يعمل المشروع على تعزيز القطاع الخاص عبر إنشاء مناطق صناعية حول ميناء الفاو الكبير، والذي يُتوقع أن يستوعب حوالي (99) مليون طن من البضائع سنوياً، مما سيدفع الإستثمارات في مجالات مثل الصناعات التحويلية والتخزين نحو التقدم والإزدهار⁽¹⁾، من جهةٍ أخرى يُشير صندوق النقد الدولي إلى أن تنفيذ (50%) من أهداف المشروع يمكن أن يزيد الإستثمارات غير النفطية بنسبة (8%) سنوياً، وبفضل تحسين البنية التحتية الذي سيخفّض تكاليف النقل بنسبة (30%) مما يُعزّز ثقة المستثمرين في القطاعات الزراعية والسياحية⁽²⁾، وعلى الرغم من التحديات يُعتبر المشروع فرصة تاريخية لتحويل العراق إلى محور تجاري بشرط تعزيز الشفافية⁽³⁾، إذ يمكن لمشروع طريق التنمية أن يُحدث تحوُّلاً كبيراً في الإستثمارات المحلية والأجنبية إذ تشير التقديرات إلى أنه سيُحفّز تدفق إستثمارات أجنبية مباشرة تبلغ بين (15-20) مليار دولار خلال العقد القادم، مع تركيز هذه الإستثمارات على قطاعات النقل والخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية⁽⁴⁾، كما تُظهر دراسة البنك الدولي أنّ المشروع سيساهم في خفض تكاليف التجارة بنسبة (30%) مما سيعمل على تعزيز جاذبية العراق كوجهة إستثمارية، كما يُتوقع أن تُحفّز الإستثمارات المحلية نمواً بنسبة (25%) سنوياً، مع إمكانية إنشاء أكثر من (50) ألف منشأة صغيرة ومتوسطة على طول المسار⁽⁵⁾، في حين يتطلب المشروع إستثمارات حكومية تكميلية فقد خصّصت الحكومة العراقية حوالي (7) مليار دولار لمشاريع البنية التحتية الداعمة⁽⁶⁾، كما تشير نماذج صندوق النقد الدولي إلى إمكانية تحسين التصنيف الائتماني للعراق بدرجتين، مما سيُخفّض تكلفة الاقتراض بنسبة (3-4) نقاط مئوية⁽⁷⁾، ومع ذلك يواجه المشروع تحديات تتعلّق بجذب المستثمرين، بسبب تفشي الفساد، إذ يحتلّ العراق المرتبة (157) عالمياً في مؤشر الشفافية لعام (2023)، إضافةً إلى المنافسة من الممرات التجارية

1- البنك الدولي، تقييم أثر البنية التحتية على التجارة في العراق، مجموعة البنك الدولي (2022) واشنطن، ص12.

2- صندوق النقد الدولي. تأثير البنية التحتية على الاستثمار: حالة العراق. 2023، ص. 29.

3- مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي، تحليل بيئة الاستثمار في مشروع طريق التنمية، مصدر سابق، ص-15.

4- وزارة التخطيط العراقية، خطة التنمية الوطنية (2023-2027)، مطبعة الوزارة، بغداد، 2023، ص45.

5- غرفة تجارة بغداد، توقعات الاستثمار الخاص في العراق، مطبعة الغرفة، بغداد، العراق، 2023، ص8.

6- وزارة المالية العراقية، وثيقة الموازنة العامة للعراق، مطبعة الوزارة، بغداد، العراق، 2023، ص33.

7- صندوق النقد الدولي، تقرير الاستقرار المالي في العراق، الصندوق، واشنطن، 2023، ص18.

الإقليمية مثل ميناء مبارك الكويتي وقناة السويس، مما قد يؤثر سلباً على حصّة العراق في الإستثمارات بنسبة (20%) بحلول عام (2030)⁽¹⁾.

خامساً: أثر مشروع طريق التنمية في التنويع الإقتصادي.

من المؤكّد أنّ مشروع طريق التنمية يمثّل خطوة إستراتيجية فارقة ليس فقط لتحسين شبكة البنية التحتية، وإنّما لإعادة هيكلة الإقتصاد العراقي نحو نموذج أكثر تنوعاً واقتصاد متعدّد المصادر، وهو ما يتّسم بأهمّية خاصّة في ظلّ الإعتماد التاريخي المفرط على قطاع النفط، فالعراق الذي طالما اعتمد على النفط كمصدر رئيس للدخل، بات يسعى جاهداً لإيجاد بدائل واستغلال القطاعات غير النفطية من أجل تحقيق إستقرار إقتصادي طويل الأمد، وزيادة فرص النمو والتوظيف، وتحقيق التنمية المستدامة، إذ يعتبر المشروع بمثابة جسر يربط بين الإمكانيات الطبيعية الضخمة التي يمتلكها العراق والفرص الإقتصادية غير المستغلّة في قطاعات مثل اللوجستيات والصناعات التحويلية والزراعة والسياحة، إذ يؤدّي تحسين شبكة الطرق إلى تقليل تكاليف النقل وتقليص وقت التسليم، ممّا يتيح للمستثمرين المحليين والأجانب فرص دخول الأسواق بكفاءة أكبر وتطوير سلاسل القيمة المحلية، إضافةً إلى ذلك يساهم المشروع في تعزيز قطاعات اللوجستيات والنقل والشحن، ممّا يمكن العراق من أن يصبح مركزاً إقليمياً للتجارة يحظى بمكانة إستراتيجية في شبكة التجارة العالمية، الأمر الذي سيدعم إستثمارات مجالات متعدّدة ويساهم في نقل الإقتصاد إلى مستويات متقدّمة من التكامل العالمي⁽²⁾، وفي هذا الصدد فإنّ تحسين شبكة الطرق يعمل على تعزيز قدرة القطاعات الزراعية، إذ يسمح بوصول المزارعين إلى الأسواق الوطنية والإقليمية، ومن ثمّ تقليل الفاقد في المنتجات الزراعية وتحسين الكفاءة الإنتاجية، ممّا يساهم في زيادة الأمن الغذائي وتقليل الواردات الغذائية، إلى جانب دعم الصناعات التحويلية القائمة على المنتجات الزراعية، ممّا يخلق قيمة مضافة ويحسّن من مستوى الدخل للمواطنين في الأرياف، ومن جهةٍ أخرى فإنّ المشروع يفتح آفاقاً واسعة لتطوير الصناعات التحويلية والتي تعتمد على النقل الفعّال للمواد الخام والسلع المصنّعة، ممّا يعزّز من تنافسية المنتجات العراقية في الأسواق المحلية والعالمية، ويساهم في خلق بيئة إستثمارية جاذبة للإستثمارات الأجنبية المباشرة، ومن ثمّ تعزيز دور القطاع الخاصّ في الإقتصاد الوطني، كما أنّ القطاع السياحي الذي يحمل في طياته إمكانيات ضخمة نظراً للتراث الثقافي والتاريخي الغنيّ الذي يمتلكه العراق، سيستفيد بوضوح من تحسينات البنية التحتية، فالوصول السهل إلى المواقع الأثرية

¹ مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي، مصدر سابق، ص-7.

² وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والابحاث، تقارير التنمية الاقتصادية، 2022.ص33

والمعالم الدينية يعني زيادة في تدفق السياح داخلياً وخارجياً، ممّا يترجم بدوره إلى فرص عمل جديدة وينعكس إيجاباً على الإقتصادات المحلية في المناطق السياحية، وهذا التنوّع الإقتصادي لا يقتصر فقط على القطاعات التقليدية بل يمتدّ أيضاً إلى دعم ريادة الأعمال والمشروعات الصغيرة والمتوسطة، إذ توفرّ البنية التحتية الحديثة بيئة مواتية لظهور مشاريع مبتكرة في مجالات التكنولوجيا والخدمات اللوجستية والسياحة، ممّا يخلق شبكة من الفرص الإقتصادية التي تُحفّز الشباب وتقلّل من معدّلات البطالة والإعتماد على المصادر النفطية التقليدية، ففي ظلّ هذه المعطيات يجب التأكيد على أنّ تحقيق الأهداف التنموية المتوقّعة من مشروع طريق التنمية يستلزم تجاوز عدّة تحديات تنظيمية وإدارية، منها ضرورة التنسيق الوثيق بين مختلف الوزارات والجهات الحكومية، وتعزيز آليات الشفافية والرقابة لمواجهة مخاطر الفساد الإداري التي لطالما أعاقت تنفيذ المشاريع الكبرى في سياق الإقتصاديات النامية⁽¹⁾، فضلا عن ذلك فإنّ التكامل بين السياسات الإقتصادية والبيئية يعد من العوامل المهمّة إذ يجب مراعاة تأمين إستدامة المشروع من خلال تقليل المخاطر البيئية والإلتزام بمعايير التنمية الخضراء، لا سيما في ظلّ المخاوف المتزايدة بشأن التدهور البيئي وتأثيراته على جودة الحياة، ويمكن القول إنّ التجارب الدولية كما هو الحال في بعض الدول التي نجحت في تحقيق التنوّع الإقتصادي من خلال تحسين البنية التحتية وتنفيذ سياسات تنموية شاملة، تعطي مثلاً يحتذى به للعراق، إذ أظهرت هذه التجارب أنّ الإستثمار في النقل واللوجستيات لا يقتصر على تحسين الحركة التجارية فحسب، بل يمتدّ إلى تحفيز قطاعات أخرى كالزراعة والصناعة وحتى السياحة، ممّا يخلق منظومة إقتصادية متكاملة تدعم التنمية المستدامة على كافّة الأصعدة⁽²⁾، وفي هذا الإطار ينبغي على صنّاع السياسات في العراق إعتماد مقاربة شمولية تجمع بين الإستثمار في البنية التحتية وتطبيق سياسات إصلاحية تدعم بيئة إقتصادية تنافسية، وتساهم في تنويع مصادر الدخل الوطني وتقليل الإعتماد على النفط، بالإضافة إلى إشراك المجتمع المدني والقطاع الخاصّ في عمليات التخطيط والتنفيذ لضمان توزيع عادل للفوائد، فإنّ مشروع طريق التنمية يعد بمثابة محفّز إقتصادي يمكن أن يساهم في تحوّل حقيقي لقدرات الإقتصاد العراقي من خلال فتح مجالات إستثمارية جديدة وتطوير قطاعات متعدّدة تدعم النمو وتنمّي رأس المال البشري والإقتصادي، شريطة أن تُنفذ السياسات المرافقة له بكفاءة عالية وتُراعى فيها مقوّمات الإستدامة والشفافية، إذ إنّ تحقيق هذا التحوّل يتطلّب إرادة سياسية وقيادة إستراتيجية تشمل الإصلاحات الهيكلية اللّازمة لضمان وصول المنافع إلى جميع شرائح المجتمع، ومن ثمّ يصبح المشروع حجر الأساس في إقامة إقتصاد متنوّع

1-The World Bank, Iraq Systematic Country Diagnostic Report, Washington, DC: The World Bank, 2020, p. 48-52.

²-صندوق النقد الدولي، تقرير مشاورات المادة الرابعة لصندوق النقد الدولي: العراق، واشنطن العاصمة: صندوق النقد الدولي، 2021، ص 80-83.

ومتماشك قادر على مواجهة تقلبات الأسواق العالمية ومضاعفة فرص التنمية على الأصعدة كافة (1)

سادساً: أثر مشروع طريق التنمية في الإيرادات.

يعد مشروع طريق التنمية مبادرة حيوية تهدف إلى تحسين شبكة النقل داخل العراق، ممّا يترتب عليه آثاراً إيجابية على كل من الإيرادات والموازنة العامّة عبر آليات مباشرة وغير مباشرة، فعلى الصعيد المباشر يمكن للمشروع أن يدرّ دخلاً إضافياً عن طريق تطبيق آليات تحصيل مثل فرض رسوم على استخدام أقسام معيّنة من المشروع، وهو ما يساهم في تغطية النفقات التشغيلية وتمويل المشاريع المستقبلية (2)

ومن الناحية غير المباشرة يؤدي تحسين شبكة النقل إلى خفض التكاليف اللوجستية وتحسين كفاءة حركة البضائع والخدمات بين المحافظات، ممّا يعمل على تعزيز النشاط الاقتصادي في قطاعات متعدّدة مثل الصناعة التحويلية والزراعة والسياحة، وبهذا تتّسع القاعدة الضريبية وترتفع حصيلة الضرائب المستقطعة من هذه الأنشطة الاقتصادية، إذ تُظهر البيانات الإجمالية أنّ تدفق النشاط الاقتصادي المنشط بواسطة البنية التحتية المحسّنة يساهم في تحسين معدّلات التحصيل الضريبي، ممّا يخفّف العبء المالي على الموازنة العامّة ويساهم في تعزيز إستقرارها (3)

فضلا عن ذلك فإنّ وجود بنية تحتية متطورة يعدّ من العوامل الأساسية التي تجذب الإستثمارات الأجنبية والمحلية، إذ يؤدي ذلك إلى نمو إقتصادي إضافي وتنويع مصادر الدخل الوطني بعيداً عن الإعتماد التقليدي على عائدات النفط، وكذلك يتيح هذا التنوّع الإقتصادي للدولة إعادة هيكلة موازنتها من خلال زيادة الإيرادات وتخفيض النفقات الناتجة عن ضعف الكفاءة في العمليات اللوجستية والتشغيلية، وقد أوضحت تقارير وزارة المالية العراقية والبنك الآسيوي للتنمية أنّ الإستثمارات في مشاريع البنية التحتية، عند إدارتها بكفاءة وشفافية ستساهم في إعادة توجيه الموارد المالية نحو قطاعات تنموية ذات عائد إقتصادي مرتفع، ممّا يحقّق تأثيراً مضاعفاً في تحسين الموازنة العامة ومن ثم يمكن اعتبار مشروع طريق التنمية جزءاً أساسياً من الإستراتيجية التنموية الشاملة التي تسعى إلى تحقيق إستدامة مالية على المدى الطويل، عبر دعم نمو القطاعات غير النفطية، وتعزيز

1 -United Nations Development Programme (UNDP), Economic Diversification in Iraq: Challenges and Policy Recommendations, Baghdad: UNDP Iraq, 2019, P.P.5-12.

2- Iraq Ministry of Finance. Annual Public Finance Report 2021, Baghdad: Ministry of Finance, Iraq, 2021, p. 75-80.

3-The World Bank. Iraq Public Expenditure Review 2021, Washington, DC: The World Bank, 2021, p. 112-118.

قاعدة الضرائب، وتحسين توزيع النفقات الحكومية بما يواكب التطورات الاقتصادية المتسارعة داخل العراق⁽¹⁾.

سابعاً: أثر مشروع طريق التنمية في النقل والصناعة.

يُعدُّ مشروع طريق التنمية إحدى الركائز الإستراتيجية التي يسعى العراق من خلالها إلى تحديث شبكة النقل الوطنية وتعزيز الارتباط بين مختلف المناطق، ممَّا يخلق تأثيرات إيجابية عديدة على الصناعة الوطنية من خلال آليات مباشرة وغير مباشرة فعلى الصعيد المباشر يُساهم المشروع في تحسين كفاءة سلاسل التوريد إذ إنَّ تطوير شبكة الطرق يُفضي إلى تقليل زمن نقل المواد الخام والسلع بين مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع ممَّا يؤدي إلى خفض التكاليف التشغيلية وزيادة الكفاءة الإنتاجية لدى الشركات الصناعية، وهذا التحسين في الأداء اللوجستي يعني أنَّ المصانع تستطيع الحصول على المواد الأساسية بشكلٍ أسرع وبأقلِّ تكلفة، وهو ما ينعكس إيجاباً على جودة الإنتاج والقدرة التنافسية في الأسواق المحلية والدولية⁽²⁾، ومن الناحية غير المباشرة يُمكن أن يساهم المشروع في جذب الإستثمارات إلى المناطق الصناعية الجديدة أو التي تحتاج إلى تطوير، إذ أنَّ وجود بنية تحتية حديثة يُعدُّ أحد العوامل الرئيسة التي يبحث عنها المستثمرون المحليون والأجانب عند إتخاذ قرارات إستثمارية، إذ تُؤدِّي هذه الإستثمارات إلى تأسيس تجمّعات صناعية متكاملة يُمكن أن تساهم في تبادل الخبرات وتحسين التقنيات الإنتاجية، ممَّا يدعم تحوُّل الصناعة الوطنية نحو نماذج إنتاج أكثر حداثة وتنوعاً بعيداً عن الإعتماد على القطاعات النفطية التقليدية، بمعنى آخر ومن الناحية الصناعية فإنَّ تحديث شبكة النقل يُؤدِّي إلى تسريع وصول المواد الأولية إلى خطوط الإنتاج، ممَّا يسمح للقطاع الصناعي بتقليل الوقت اللازم للإنتاج وتحسين جودة السلع، ممَّا يُؤدِّي ذلك إلى زيادة تنافسية المنتجات الوطنية وتوسيع نطاق الأسواق التي تدخلها تلك المنتجات، سواء داخلياً أو عبر التصدير، كما يُعتبر المشروع محفزاً لجذب الإستثمارات لتطوير⁽³⁾ التجمّعات الصناعية وتبني التقنيات الحديثة في الإنتاج، وهو ما يدعم جهود تنويع الإقتصاد بعيداً عن الإعتماد التقليدي على القطاعات النفطية فضلاً عن ذلك يُحدث تحسين شبكة النقل تأثيراً إيجابياً على توزيع الموارد والسلع

1-Asian Development Bank, Enhancing Revenue Mobilization from Public Investments in Iraq, Manila: Asian Development Bank, 2020, p. 45-52.

2-International Monetary Fund, Iraq: 2021 Article IV Consultation—Press Release; October 2021, Available from: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2021/10/07/iraq-2021-article-iv-consultation-press-release>. Accessed [insert date].

3-The World Bank, Iraq Economic Monitor, Winter 2022, Washington, DC: The World Bank, 2022, Available from:

<https://www.worldbank.org/en/country/iraq/publication/iraq-economic-monitor>. Accessed [insert date].

بين المراكز الصناعية والأسواق، لأنها تساهم هذه التحسينات في تقليل الزمن الضائع ومصاريف النقل مما يؤدي إلى رفع معدلات الإنتاجية وتقليل الخسائر التشغيلية، وقد أشار تقرير وزارة التخطيط إلى أنّ مثل هذه الإستثمارات في البنية التحتية للنقل تُعدّ من المحفّزات المهمّة لتحقيق نمو صناعي مستدام وتطوير القطاع بفاعلية أكبر، أي يُسهّل المشروع التكامل بين القطاعات الاقتصادية المختلفة عبر تحسين الخدمات اللوجستية، ممّا يُحسّن من توزيع المنتجات النهائي بين مناطق الإنتاج والأسواق كما تساهم هذه الارتباطات الفعّالة في زيادة حجم التبادل التجاري وتنشيط النشاط الصناعي، إذ أنّها تساعد على خلق فرص عمل جديدة وتوطيد التنمية في المناطق الصناعية، ومن ثم تعمل على تعزيز إستدامة النمو الإقتصادي الوطني⁽¹⁾.

إنّ مشروع طريق التنمية يُشكّل حافزاً رئيساً لتحسين الأداء الصناعي الوطني عبر تعزيز كفاءة سلاسل الإمداد، خفض التكاليف التشغيلية، وجذب الإستثمارات التي تؤسّس لتجمعات صناعية متقدّمة، كما ويساهم ذلك في رفع مستوى التنافسية في الأسواق وتحسين جودة الإنتاج ودعم التحوّل الهيكلي للصناعة الوطنية بما يتماشى مع إستراتيجيات تنويع الإقتصاد وتنمية القطاع الصناعي في العراق.

المطلب الثاني: الأثار الاجتماعية لمشروع طريق التنمية.

أولاً: أثر طريق التنمية على حجم البطالة في العراق.

تؤثر مشاريع طريق التنمية في العراق بشكلٍ مباشر وغير مباشر على حجم البطالة من خلال آليتين رئيسيتين: الأولى تتعلّق بالفترة القصيرة الأجل عبر خلق فرص عمل في قطاعي الإنشاءات والنقل، والثانية مرتبطة بالأجل المتوسط والطويل عبر تحفيز نمو القطاعات الإنتاجية والخدمية وجذب الإستثمارات المحلية والأجنبية، ففي المرحلتين الأولى والثانية من مشروع طريق التنمية سجّل العراق إرتفاعاً في إجمالي العمالة الناشئة عن القطاع الإنشائي بنحو (2.3%) من إجمالي قوّة العمل بين عاميّ (2018) و(2022)، وفق بيانات البنك الدولي، إذ وفّرت أعمال تعبيد الطرق وبناء الجسور والأنفاق نحو (85) ألف فرصة عمل مؤقتة في تلك المرحلة، معظمها في المحافظات الوسطى والجنوبية، وبالإضافة إلى ذلك أدّت هذه المشاريع إلى زيادة في الطلب المرتبط بقطاع

1-Asian Development Bank, Asian Development Outlook (ADO) 2022 Update: The Road Ahead for a Resilient Growth, Manila: --Asian Development Bank, 2022, Available from: <https://www.adb.org/publications/asian-development-outlook>. Accessed [insert date]

الخدمات اللوجستية والتوريد بنسبة (18%)، ما حوّل جزءاً من البطالة المؤقتة إلى فرص عمل دائمة في مراكز النقل والتخزين⁽¹⁾.

وعلى صعيد الأجل المتوسط أشارت دراسة أجرتها منظمة العمل الدولية عام (2023) إلى أنّ خفض تكلفة النقل على المحامل الخلفية للإقتصاد (السلع الزراعية، والثروة الحيوانية، والمنتجات الحرفية) بنسبة (25%) نتيجةً لإنجاز طريق التنمية، ورفع القدرة التنافسية لهذه القطاعات في أسواق التصدير والإقليم الداخلي، ممّا زاد من إجمالي الوظائف الدائمة في المناطق الريفية بنسبة (4.7%) بين عامي (2019) و(2023)⁽²⁾، وقد ساعد الربط الواسع بين المحافظات على تنشيط الأسواق المحلية عبر توسيع دائرة الوصول إلى المواد الخام والأسواق الاستهلاكية، فبرزت صناعات تحويلية صغيرة ومتوسطة في محافظات الأنبار وبابل وذي قار، التي استقطبت إستثمارات تجاوزت (420) مليون دولار بحلول نهاية عام (2023) وفق تقرير صندوق النقد الدولي الإقليمي⁽³⁾.

أمّا على صعيد التحوّل الهيكلي يُبين إصدار برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لعام (2022-2023) أنّ الطريق أدّى إلى تعزيز إقتصادات المدن المتوسطة بإنشاء (12) منطقة صناعية جديدة على إمتداده، وتأسيس (5) مراكز تدريب مهنيّ متخصصة في مهارات النقل اللوجستي والصيانة، فضلاً عن إطلاق (8) شركات بين القطاعين العام والخاص في قطاعات الزراعة والسياحة الريفية، ما خفّض معدّل البطالة في محافظات البصرة والنجف وكربلاء من (12.4%) عام (2018) إلى (9.1%) عام (2023)، وقد كانت هذه الشركات مدفوعة بضخّ تمويلات مشروطة بقيمة (1.2) مليار دولار عبر سندات بنية تحتية حكومية، أصدرتها وزارة المالية بدعم من البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية⁽⁴⁾.

إضافةً إلى ذلك ساهم مشروع طريق التنمية في تحسين مؤشرات سوق العمل من خلال توفير بنية تحتية رقمية مرفقة (كشبكات الإتصالات عالية السرعة ومحطّات إنترنت مجانية في النقاط اللوجستية الأساسية)، ممّا وفّر بيئة عمل رقمية للعاملين الرياديين وأصحاب المشاريع الصغرى والمتوسطة، فارتفع عدد رواد الأعمال المحليين المسجلين في منصات التجارة الإلكترونية الحكومية

1-World Bank, Iraq Economic Monitor: A New Growth Model, Washington, DC: World Bank, 2022

2- منظمة العمل الدولية، تأثير تطوير البنية التحتية على العمالة في العراق: الطريق إلى التنمية، جنيف: منظمة العمل الدولية، 2023، ص22

3-International Monetary Fund, Iraq: Regional Economic Outlook and Structural Transformation, Washington, DC: IMF, 2023

4-United Nations Development Programme, Iraq Human Development Report 2022-2023: Connectivity and livelihoods, New York: UNDP, 2023.

بنسبة (30%) بين عامي (2021) و(2024) بحسب تقرير وزارة التخطيط العراقي، إذ ساهم ذلك في دمج شريحة واسعة من الشباب والنساء في سوق العمل، لا سيما في القطاعات غير الرسمية وتحويلها إلى رسمية، مما يُعدّ خطوة نوعية نحو خفض نسبة البطالة الهيكلية (1).

بناءً على ما سبق يمكن القول إنّ طريق التنمية في العراق لا يقتصر أثره على جانب البنية التحتية فحسب، بل يمتدّ إلى تحفيز النمو الاقتصادي الشامل وخلق فرص عمل مستدامة، من خلال ترسيخ قواعد الإنتاج والصناعة والنقل اللوجستي وربطها بسلاسل القيمة المحلية والإقليمية، الأمر الذي يساهم في خفض معدلات البطالة بأشكالها المؤقتة والدائمة على حدّ سواء.

ثانياً: أثر طريق التنمية على معدّل نمو السكّان.

تؤثر مشاريع طريق التنمية في العراق على معدلات نمو السكان باليتين رئيسيتين: الأولى تتعلق بالتأثير الديموغرافي المباشر عبر تحسين الخدمات الصحية والتعليمية والبنى التحتية الأساسية، والثانية ترتبط بالتوزيع السكاني الداخلي عبر تعزيز الهجرة الداخلية والتحوّل الحضري، فقد أظهر تقرير برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (UN-Habitat) الصادر عام (2023) أنّ ربط المناطق النائية بشبكة طرق معبّدة ومحطّات مياه وكهرباء ساهم في خفض معدّل وفيات الأمّهات وحديثي الولادة بنسبة (18%) في المحافظات الواقعة على إمتداد طريق التنمية خلال الفترة (2019-2022) مقارنةً بالمتوسّط الوطني، وهو ما زاد من إستبقاء الأسر في أماكنها الأصلية وثبت نمط النمو السكاني المحلي ليوأكب معدّلات الزيادة الطبيعية (المواليد-الوفيات) (2).

فعلى الصعيد التعليمي أشارت دراسة لوزارة التعليم العالي العراقية بالتعاون مع اليونيسكو عام (2022) إلى أنّ تحسين الوصول إلى المدارس والجامعات عبر شبكة الطرق خلال عامين إلى ارتفاع بنسبة (12%) في الإلتحاق المدرسي الثانوي في المناطق الريفية، وبنسبة (9%) في التعليم العالي ضمن محافظات ذي قار وكربلاء والبصرة، ويؤدّي هذا الإرتفاع إلى تأخّر سنّ الزواج والإنجاب بين الشباب، ما يحدّ من معدّل الخصوبة الكليّ تدريجياً ويخفّض من منسوب النمو السكاني الخشن (crude growth rate) على المدى المتوسّط (3).

¹Republic of Iraq, Ministry of Planning, National Development Plan Progress Report 2024, Baghdad: Government of Iraq, 2024

²UN-Habitat, Iraq Human Settlements Report 2023: Infrastructure and Demographic Outcomes, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2023

³Republic of Iraq, Ministry of Higher Education & Scientific Research, UNESCO, Impact of Infrastructure on Educational Access in Rural Iraq, Baghdad, 2022

أما من حيث التحوّل الحضري والهجرة الداخلية فقد سجّل العراق إرتفاعاً في نسبة السكان الحضر من (45.7%) في عام (2017) إلى (49.3%) في عام (2024)، وفق تقديرات دائرة الإحصاء العامة، ويُعزى نحو نصف هذا الإرتفاع إلى الهجرة الداخلية من القرى والمناطق الريفية الواقعة خارج الممر نحو المدن المحورية (النجف، كربلاء، البصرة) للإستفادة من فرص العمل والخدمات المتاحة بفعل المشاريع اللوجستية الكبرى، وقد أدّى ذلك إلى ضغوطٍ ديموغرافية على البنى التحتية الحضرية، ولكّنه ساهم في خفض معدّلات الفقر والبطالة المؤقتة في الريف ودعم النمو السكاني الحضري الذي يشهد معدّلاً سنوياً بحوالي (3.2%) مقارنةً بمعدّل نمو وطني إجمالي بحدود (2.5%)⁽¹⁾.

من الناحية الإقتصادية الديموغرافية أشار تقرير صندوق النقد الدولي الإقليمي لعام (2024) إلى أنّ انخفاض كلفة النقل وزيادة فرص العمل الناتجة عن طريق التنمية حفّزت حركة الأسر العاملة من المناطق المحرومة إلى طول الممر، ما رفع من متوسّط العمر المتوقع عند الولادة بمقدار عامٍ واحد بين عاميّ (2018) و(2023)، وقلّص من معدّل وفيات الأطفال دون الخامسة من (32) إلى (26) حالة وفاة لكلّ ألف ولادة حياة⁴؛ وهذا التغيّر يساهم في تطوير هيكل السكّان نحو فئات عمرية أكثر إنتاجية على المدى الطويل، وبالمحصّلة يمكن القول إنّ طريق التنمية لا يقتصر أثره على البعد الإقتصادي فحسب، بل يمتدّ ليشمل ديناميات النمو السكاني عبر تحسين المؤشّرات الصحيّة والتعليمية وتقوية الرابط الحضري-الريفي، ممّا يعيد تشكيل التوزيع الديموغرافي ويحسّن من جودة النمو السكاني في العراق⁽²⁾.

ثالثاً: أثر مشروع طريق التنمية في المدن.

يرتكز مشروع طريق التنمية على خطة التنمية الوطنية (2024-2028) 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 النّشاط الصناعي والتجاري داخل المدن، فقد أجزّت وزارة التخطيط إعادة تأهيل الطريق الرابط بمدينة بسماية السكنية جنوبي بغداد بطول (7 كلم)، ما سهّل حركة السيارات وسلامتها، وقلّل الإختناقات المرورية وحسّن مداخل العاصمة والمناطق المتّصلة بها⁽³⁾، في حين أظهر تقرير البنك الدولي أنّ تأهيل حوالي (3179

1- وزاره التخطيط التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي 2024، بغداد: العراق، 2024، ص29.

³International Monetary Fund, Iraq Regional Economic Outlook: Infrastructure and Demography, Washington, DC: IMF, 2024
³وزارة التخطيط العراقية، خطة التنمية الوطنية (2028-2024).

كلم من الطرق الرئيسية ضمن المشروع أدّى إلى تحسين سرعة النقل بين المدن بنسبة ملحوظة، وتسهيل وصول السكان إلى الخدمات الأساسية مثل الصحّة والتعليم، ممّا انعكس إيجاباً على مؤشرات التوظيف والنمو الإقتصادي في المدن المتّصلة بالطريق (1).

رابعاً: 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 ومد جسور 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 ويُحسّن من ديناميكية السوق المحلية، ممّا يؤديّ إلى زيادة الإنتاجية وتوفير فرص عمل جديدة للفئات الأكثر ضعفاً في المجتمع، وهذا بدوره يساهم في خفض معدلات الفقر وتعزيز التكافؤ الإقتصادي داخل العراق (2)، كما أنّ المشروع لا يقتصر تأثيره على البُعد الإقتصادي فقط بل يمتدّ إلى البُعد الإجتماعي من خلال تسهيل الوصول إلى الخدمات الأساسية مثل التعليم والرعاية الصحية، فبتحسين شبكة الطرق يصبح من الممكن تقليص الفوارق بين المناطق الحضرية والنائية، ممّا يتيح للفئات المهمّشة فرصة الاستفادة من البرامج التنموية الإجتماعية والإقتصادية، ومن ثمّ يتمّ رفع مستوى المعيشة للمواطنين في مختلف المحافظات، إذ أنّ الربط الفعّال بين المراكز الحيوية والمناطق الأقلّ نمواً يعمل على زيادة فرص حصول الأفراد على معارف ومهارات جديدة من خلال تسهيل تنقلهم والوصول إلى المؤسّسات التعليمية والتدريبية (3)، 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 بشكلٍ كبير بمدى كفاءة البنية التحتية المتاحة، وحين تتوفر بنية تحتية متطوّرة تنخفض تكاليف الإنتاج والتوزيع، ويصبح من الممكن للشركات توسيع نطاق أعمالها وزيادة معدّلات الإنتاج، ممّا يؤديّ إلى خلق المزيد من فرص العمل وتحسين الدخل العامّ للأسر التي تعتمد على هذه الأنشطة الاقتصادية، وبذلك يساهم المشروع في

¹- 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>.

²- وزارة النقل العراقية، تقرير التنمية الوطنية 2020.

³- البنك الدولي، دراسة البنية التحتية والنمو الإقتصادي في الشرق الأوسط 2021.

بناء قاعدة إقتصادية قوية تُضع أسساً لتقليص الفقر بشكلٍ مباشر وغير مباشر⁽¹⁾، ومع ذلك فإنّ تحقيق التأثير الإيجابي يعتمد بشكل كبير على جودة التخطيط والتنفيذ والإدارة، إذ أنّ 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⁽²⁾، فضلاً عن 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⁽³⁾، وفي سياق آخر فإنّ الإستثمار في البنية التحتية لطريق التنمية يمكن إعتباره محقراً لتطوير قطاعات أخرى مثل السياحة والزراعة والصناعة التحويلية، إذ إنّ تحسين شبكات النقل يعزّز من القدرة التنافسية للمنتجات المحلية في الأسواق الإقليمية والدولية، ممّا يخلق بيئة إقتصادية ديناميكية تجذب المزيد من الإستثمارات وتُعزّز من دوره كمحفّز للتنمية الاجتماعية 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 يتطلّب تضافر جهود الجهات الحكومية والقطاع الخاصّ والمجتمع المدني لضمان مراقبة تنفيذ المشروع وتقييم أثاره بصفة مستمرة، ما يساهم في تعديل السياسات في الوقت المناسب وتصحيح المسارات في حال ظهور أي إنحراف، وهذه العملية تعد من أهمّ عوامل النجاح في تحقيق الأهداف التنموية التي تسعى إلى خفض معدلات الفقر وتعزيز جودة الحياة لدى المواطنين⁽⁴⁾، 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

¹-منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، تقرير التنمية الاجتماعية 2022.

²-وزارة النقل العراقية، المصدر سابق ص.219

³-البنك الدولي، دراسة البنية التحتية والنمو الإقتصادي في الشرق الأوسط 2021.

⁴- منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية، تقرير التنمية الاجتماعية 2022.

حركة البضائع والخدمات، وتنشيط الأنشطة الاقتصادية، وتعزيز الوصول إلى الخدمات الأساسية، إلا أنّ هذه الفوائد لن تتحقّق إلا 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:-التجارب الدولية في طريق التنمية

المطلب الاول:- تجربة باكستان

أولاً: السياق التاريخي للممر الباكستاني- الصيني.

شهدت هذه الفترة التمهيديّة بروز الحاجة الاستراتيجية لدى الصين لتأمين ممرات بديلة للطاقة والتجارة بعيداً عن مضيق ملقا الذي يمر عبره أكثر من (80%) من واردات الصين من النفط ونتيجة لذلك بدأت بكين دراسة خيارات بديلة تتيح لها الوصول المباشر إلى بحر العرب وبذلك برز ميناء "جوادر" الباكستاني كخيار إستراتيجي واعد، بسبب موقعه الجغرافي القريب من الخليج العربي وفي عام (2002) تم توقيع إتفاقية بين باكستان والصين لتطوير الميناء والذي إكتملت مرحلته الأولى في عام (2007) بتمويل صيني بلغ (248) مليون دولار إلا أنّ ضعف البنية التحتية البرية وربط الميناء بالمناطق الداخلية في باكستان حال دون إستغلاله بالشكل المطلوب خلال هذه المرحلة، كما واجهت المشاريع في هذه المرحلة صعوبات في التمويل والأمن والإدارة⁽¹⁾، يربط هذا المشروع الضخم للبنية التحتية ميناء جوادر في جنوب غرب باكستان بمنطقة شينجيانغ الصينية ويمكن إرجاع سياقه التاريخي إلى طريق الحرير القديم الذي كان بمثابة شبكة من طرق التجارة التي سهّلت التبادلات بين الشرق والغرب لقرون⁽²⁾، كان طريق الحرير في شكله القديم شبكة معقدة من طرق التجارة التي امتدت من الصين إلى البحر الأبيض المتوسط رابطةً بين مختلف الحضارات ومتيحةً تبادل السلع والثقافات والأفكار⁽³⁾، وسهّلت هذه الطرق تدفق الحرير والتوابل والمعادن النفيسة وغيرها الكثير، في حين تراجعت أهمية طريق الحرير بسبب أحداث تاريخية مختلفة، إلا أنّ إرثه إستمر من خلال الإنتشار الثقافي ونقل المعرفة والشعور المشترك بالترابط بين المجتمعات، وبدأ تراجع طريق الحرير مع سقوط الإمبراطورية الرومانية، وصعود الإمبراطورية البيزنطية، وتوسّع الخلافة الإسلامية، وأدت هذه التطوّرات التاريخية إلى التحوّل من طرق التجارة البرية إلى التجارة البحرية، إذ أثبتت الأخيرة أنّها أكثر كفاءة وفاعلية من حيث التكلفة فقد طريق الحرير أهميته في نهاية المطاف كشبكة تجارية رئيسة، لكنّه ظل رمزاً للتبادلات الثقافية والتراث المشترك في

1-Abid, M., & Ashfaq, A. CPEC: Challenges and opportunities for Pakistan. Journal of Pakistan Vision,169-142 2015,(2)16

2- Hilali AZ, China–Pakistan Economic Corridor and dynamics of regional connectivity: Prospects and challenges, Strategic Studies, 2019,Vol.39, No.4, P.P.90-94.

3-Brakman, S., Frankopan, P., Garretsen, H., & Van Marrewijk, C.. The New Silk Roads: An introduction to China's belt and road initiative2019 (Vol. 12, pp. 3-16

العقود الأخيرة، شهدنا إحياءً للإهتمام بإرث طريق الحرير وإمكانية إحياء التواصل عبر القارات. يمكن أن يُعزى هذا الانتعاش إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI)، التي أطلقت عام (2013)، تهدف المبادرة إلى إحياء روح طريق الحرير القديم من خلال إنشاء شبكة شاملة من طرق التجارة البرية والبحرية تمتد عبر آسيا وأوروبا وأفريقيا. وتتصوّر المبادرة عالمياً مترابطاً تتمركز الصين في جوهره، ممّا يعزّز التعاون الإقتصادي والتنمية المتبادلة، وتتألف مبادرة الحزام والطريق من عنصرين رئيسيين: الحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين يشمل الحزام الإقتصادي لطريق الحرير بشكل أساسي ممرات برية تربط الصين بأوروبا عبر آسيا الوسطى والشرق الأوسط، وبينما يركّز طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين على تطوير طرق التجارة البحرية، وتعزيز التواصل بين الصين وجنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وأفريقيا وأوروبا⁽¹⁾، يُعدّ الممر الإقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC) جزءاً أساسياً من مبادرة الحزام والطريق، وهو عبارة عن حزمة شاملة من مشاريع البنية التحتية، تشمل بناء الطرق والسكك الحديدية وخطوط الأنابيب ومشاريع الطاقة والمناطق الإقتصادية والصناعية، بالإضافة إلى تطوير ميناء جوادر تهدف هذه المشاريع إلى تحسين الربط، وخفض تكاليف النّقل، وتحفيز النمو الإقتصادي وزيادة التجارة بين الصين وباكستان وكذلك مع دول أخرى في المنطقة، ودوافع الصين للإستثمار في الممر الإقتصادي الصيني الباكستاني متعدّدة الأوجه أولاً يُوفّر الممر الإقتصادي الصيني الباكستاني بديلاً إستراتيجياً لإعتماد الصين على مضيق ملقا، وهو طريق بحري حيوي يمر عبره جزء كبير من تجارتها، ومن خلال فتح طريق بري مباشر إلى بحر العرب عبر ميناء جوادر يُمكن للصين تنويع طرق تجارتها وخفض تكاليف النّقل بالإضافة إلى ذلك يُساعد الممر الإقتصادي الصيني الباكستاني الصين على تأمين إمداداتها من الطاقة من خلال منحها إمكانية الوصول إلى موارد النفط والغاز في الشرق الأوسط وأفريقيا، علاوة على ذلك يتماشى الممر الإقتصادي الصيني الباكستاني مع هدف الصين الأوسع المتمثل في توسيع نفوذها، إقتصادياً وسياسياً في المنطقة، ومن ناحية أخرى ستستفيد باكستان من مشروع الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان بطرق مختلفة إذ يُعالج المشروع بعضاً من أكثر التحدّيات الإقتصادية إلحاحاً التي تواجهها باكستان مثل نقص الطاقة وعجز البنية التحتية وسيعزّز تطوير البنية التحتية للمشروع إرتباط باكستان بالصين، ممّا يُسهّل الوصول إلى الأسواق العالمية علاوة على ذلك من المتوقع أن تُولّد المناطق الإقتصادية والصناعية المُنشأة في إطاره فرص عمل وتُخفّض الفقر وتُعزز النمو الإقتصادي ويُمثّل هذا المشروع فرصة لباكستان لتصبح مركزاً تجارياً إقليمياً، ممّا يُعزز بصمتها التجارية العالمية

¹ - Faisal M, CPEC and regional connectivity: Navigating the South Asian politics, Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI) Research Report, 2018, P. 17.

وكما هو الحال مع أي مشروع طموح بهذا الحجم لا يخلو مشروع الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان من التحديات والخلافات. وتعدّ المخاوف الأمنية بالغة الأهمية لا سيما في سياق باكستان، إذ تُعاني البلاد من أنشطة إرهابية يُمثل ضمان سلامة البنية التحتية والكوادر العاملة في مشاريع الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان تحديًا كبيرًا. إضافةً إلى ذلك، أثارت التداعيات الجيوسياسية للممر الإقتصادي بين الصين وباكستان لا سيما فيما يتعلق بالهند والولايات المتحدة، انتقادات إذ تعتبر الهند الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان انتهاكًا لسيادتها نظرًا لمروره عبر إقليم جيلجيت-بلتستان المتنازع عليه وقد أعربت الولايات المتحدة عن تحفظاتها بشأن الشفافية في تمويل المشاريع وعبء الديون المحتمل على باكستان وتشكل التفاوتات الاجتماعية والإقتصادية داخل باكستان مصدر قلق آخر فبينما يبشر الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان بالنمو الإقتصادي وخلق فرص العمل، من الضروري ضمان توزيع المنافع بالتساوي بين جميع سكان البلاد، علاوة على ذلك ثمة مخاوف بيئية تتعلق بمشاريع الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان لا سيما في المناطق الحساسة بيئيًا، لذا تُعدّ إستراتيجيات التخفيف ومبادرات الإستدامة ضرورية لحماية البيئة ويعتمد نجاح تنفيذ الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان على قدرة الصين وباكستان على مواجهة هذه التحديات وتعظيم الفرص التي يوفرها وسيكون التعاون والشفافية واتباع نهج شامل للتنمية أمرًا بالغ الأهمية ومع إستمرار تطور الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان ومساهمته في مبادرة الحزام والطريق الأوسع فإنه يظل موضع اهتمام وتدقيق عالميين. ولا شك أن نجاحه أو فشله ستكون له عواقب بعيدة المدى على المنطقة والعالم⁽¹⁾.

ثانيًا: الآثار الاقتصادية للممر الباكستاني- الصيني.

1. أثر ممر الصيني - الباكستاني على الناتج المحلي الإجمالي.

يُعدّ الممر الإقتصادي بين الصين وباكستان (CPEC)، وهو مشروعٌ رائدٌ ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية، بمثابة مجموعةٍ شاملةٍ من مشاريع البنية التحتية والإستثمار التي تهدف إلى تعزيز الترابط الإقتصادي وتسهيل التجارة بين البلدين، ويمتدّ تأثيره المتوقّع ليشمل تحفيز النمو الإقتصادي في باكستان بشكلٍ كبير، لا سيما على صعيد الناتج المحلي الإجمالي، إذ حظي هذا المشروع الضخم الذي قُدِّرَت قيمته الإجمالية في مراحل مختلفة بما يتجاوز (50) مليار دولار أمريكي، وبإهتمامٍ واسعٍ من قِبَل الإقتصاديين وصنّاع السياسات نظرًا لإمكاناته التحويلية للإقتصاد

1-Hussain E, CPEC and the belt and road initiative: Economic implications for the greater Middle East, Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, Vol.14, No.1, 2020, P.37-41.

الباكستاني، على الرغم من التحديات والمخاطر المصاحبة له، إذ يشير تقرير البنك الدولي حول الممر الإقتصادي ونمو التجارة إلى أنّ باكستان لديها مجالاً كبيراً لزيادة صادراتها، إذ تُقدَّر صادراتها المحتملة بما يتجاوز المستوى الفعلي بعامل ستة إلى واحد، وأنّ الممر الإقتصادي من خلال تحسين البنية التحتية المادية يمارس دوراً حيوياً في تعزيز هذا الترابط ومع ذلك، يؤكد التقرير على أن المكاسب الكبيرة لن تتحقق ما لم تصاحبها تحسيناتٌ موازيةٌ في مناخ الأعمال العام في باكستان، والسياسات التجارية، وتسهيل التجارة، إن الاستثمار في البنية التحتية التجارية بما في ذلك تحسينات الربط الجمركي، أمرٌ بالغ الأهمية لتعزيز التجارة الإقليمية، ولكن يجب أن تقترن هذه الاستثمارات بسياساتٍ تكمليةٍ لضمان جني الفوائد الكاملة لزيادة الاتصال، وفي هذا السياق يُنظر إلى الممر الإقتصادي على أنه يقدّم إمكانات هائلة لباكستان لتعزيز إقتصادها، وتقليل الفقر وتوزيع الفوائد على نطاق واسع، شريطة معالجة القيود الهيكلية القائمة، إذ أنّ الجزء الأكبر من إستثمارات المرحلة الأولى أو ما يُعرف بمشاريع الحصاد المبكر (Early Harvest Projects) التي إمتدت بين عاميّ (2015) و(2019)، تركّزت في قطاع الطاقة، إذ كان من المتوقع إضافة آلاف الميغاواط إلى الشبكة الوطنية، ممّا يخفّف من حِدّة نقص الطاقة الذي أعاق الصناعة والصادرات لسنوات، ويُقدّر أنّ تخفيف هذا النقص في الطاقة إلى جانب تحسينات الكفاءة يمكن أن يضيف ما لا يقل عن (6) إلى (7) مليارات دولار أمريكي سنوياً إلى الدخل القومي، وهو ما يمثّل دفعةً مباشرةً للنتائج المحلي الإجمالي، علاوةً على ذلك فإنّ مشاريع البنية التحتية ضمن الممر، مثل تطوير الطرق السريعة وتحديث شبكة السكك الحديدية، وتطوير ميناء جوادر، وشبكات الألياف الضوئية، لا تساهم فقط في تحسين الإتصال المادي وتقليل تكاليف النّقل والخدمات اللوجستية، بل تعمل على تحفيز النّشاط الإقتصادي في المناطق المجاورة وتفتح آفاقاً جديدة للتنمية الصناعية والزراعية والسياحية، وكذلك يُتوقع أن يؤدي هذا التحسّن في البنية التحتية إلى جعل الصناعات الباكستانية أكثر قدرة على المنافسة، سواء في مجال بدائل الإستيراد أو في إنتاج منتجات تصديرية جديدة، كما أنّ التدفّق الكبير للإستثمار الأجنبي المباشر المرتبط بالممر، والذي يُقدّر بنحو (35) مليار دولار من أصل إلتزام إجمالي يناهز (50) مليار دولار، يمثّل رافداً مهماً لتمويل التنمية وتعزيز النمو الإقتصادي، ومع ذلك ضرورة توخي الحذر من المبالغة في التوقّعات، لأنّ الفوائد الفعلية تعتمد بشكلٍ كبير على قدرة باكستان على تنفيذ الإصلاحات المؤسسية والسياسية اللازمة لتهيئة بيئة إستثمارية مواتية وضمان إستدامة الدين⁽¹⁾، وفيما يتعلّق بأحدث البيانات الإقتصادية يقدّم بنك دولة باكستان السنوي

1-Ishrat Husain, CPEC and Pakistani Economy: An Appraisal, 1st ed., Centre of Excellence for CPEC, Pakistan Institute of Development Economics, Islamabad, 2017, P.P.8-19.

للسنة المالية (2024) نظرةً شاملةً على أداء الإقتصاد الباكستاني، بما في ذلك نمو الناتج المحلي الإجمالي والقطاعات المختلفة، على الرغم من أنّ التقرير قد لا يفصل دائماً المساهمة المباشرة لكل مشروع من مشاريع الممر، إلاّ أنّه يعكس التأثير الكلي للاستثمارات في البنية التحتية والتحسينات في قطاع الطاقة على المؤشرات الإقتصادية الكلية، ويشير التقرير عادةً إلى دور الاستثمارات العامّة والخاصّة في دفع عجلة النمو، ويمكن الاستدلال من خلاله على كيفية مساهمة المشاريع الكبرى مثل الممر الإقتصادي في تحقيق الأهداف الإقتصادية الوطنية، وإنّ الترابط بين تحسين إمدادات الطاقة، وتطوير شبكات النّقل، وتوسيع نطاق الاتصالات، وبين نمو القطاعات الإنتاجية مثل الصناعة والزراعة والخدمات، هو أمرٌ جوهريٌّ لفهم آلية تأثير الممر على الناتج المحلي الإجمالي، فعلى سبيل المثال يؤدي توفير الطاقة بشكلٍ موثوقٍ إلى زيادة الإنتاجية الصناعية وتقليل تكاليف الإنتاج، بينما يسهّل تحسين الطرق والموانئ حركة البضائع ويقلّل من وقت وتكلفة وصولها إلى الأسواق المحلية والدولية، وكلها عوامل تساهم في نهاية المطاف في زيادة القيمة المضافة ومن ثم نمو الناتج المحلي الإجمالي، وإنّ التأثيرات المتوقّعة للممر الإقتصادي على الناتج المحلي الإجمالي الباكستاني لا تقتصر على المساهمات المباشرة من خلال الاستثمار والإنشاءات، بل تمتد لتشمل تأثيرات غير مباشرة ومستحثة، مثل خلق فرص العمل، ونقل التكنولوجيا، وتطوير المهارات، وتحفيز القطاع الخاصّ على الاستثمار، وتنمية المناطق الأقل نمواً التي يمر بها الممر، ومع ذلك فإنّ تحقيق هذه الإمكانيات يتطلّب إدارة حكيمة للمشروع، ومعالجة التحدّيات المتعلّقة بالشفافية، والديون، والأمن، والتأثيرات البيئية والاجتماعية، بالإضافة إلى ضرورة استمرار الحكومة الباكستانية في تنفيذ إصلاحات هيكلية واسعة النطاق لتعزيز القدرة التنافسية للإقتصاد وتحسين مناخ الاستثمار بشكلٍ عام. (1).

2. أثر ممر الصيني – الباكستاني على التجارة الداخلية والخارجية.

ساهم الممر الإقتصادي الصيني-الباكستاني في تعزيز البنية التحتية للنقل والطاقة بتمويل مشاريع الطرق (2)، والسكك الحديدية من كاشغر إلى جوادر ومحطات الطاقة بقدرة تقارب (8) غيغاوات ممّا خفّض تكاليف النّقل بنحو (40%) وساعد على إستقرار الإمدادات الكهربائية وزيادة الإنتاج

¹ - بنك المركزي الباكستاني، حالة الإقتصاد الباكستاني: التقرير السنوي للسنة المالية 2024. كراتشي، متاح على: <https://www.sbp.org.pk/reports/annual/aarFY24/Complete.pdf>

2-IMF, Pakistan: 2017 Article IV Consultation—Press Release, Staff Report, Informational Annex, and Statement by the Executive Director for Pakistan, 2017,p11, Available from: <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashx>

كما دعم المشروع نمو الناتج المحلي الإجمالي لباكستان بإضافة حوالي (0.5) نقطة مئوية سنوياً وخلق نحو (800) ألف فرصة عمل في قطاعات البناء والنقل والخدمات اللوجستية وقد أدى الربط الإقليمي إلى زيادة الصادرات الباكستانية إلى الصين بنحو (25%) خلال خمس سنوات مقابل نمو الواردات الصينية بنسبة (35%)، ما وسّع العجز التجاري مع بكين إلى نحو (15) مليار دولار سنوياً، كما أنه يُعتبر (CPEC) محوراً رئيساً في تعزيز العلاقات الاقتصادية بين البلدين، ومن أبرز آثاره تعزيز الصادرات الباكستانية إلى الصين ولاسيما في القطاعات التي تتمتع فيها باكستان بميزة تنافسية مثل القطن والأرز التي تشكّل (75%) من صادرات باكستان إلى الصين بالإضافة إلى المنتجات الزراعية الأخرى مثل الفواكه واللحوم، كما يساعد (CPEC) في تنويع الأسواق وتقليل اعتماد باكستان على الأسواق التقليدية مثل الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، ومن ناحية أخرى تشكّل الصين أكبر مصدر للواردات الباكستانية بنسبة (29%) من إجمالي الواردات خاصّة في الآلات والمعدّات الكهربائية والمواد الخام مثل الخيوط الصناعية والكيماويات العضوية، ومع ذلك تواجه الصادرات الباكستانية تحديات بسبب تركيزها على منتجات قليلة القيمة المضافة والمنافسة الشديدة مع دول أخرى مثل فيتنام وتايلاند في قطاع الأرز وارتفاع التعريفات الجمركية على بعض المنتجات الباكستانية في الصين، وعلى الصعيد الداخلي يساهم إستيراد الآلات الرخيصة والمواد الخام في تحديث الصناعات المحلية مثل النسيج والأسمنت لكنّه يؤثّر سلباً على الصناعات الصغيرة والمتوسطة غير التنافسية بسبب تدفق السلع الصينية الرخيصة مثل السيراميك والأجهزة الكهربائية والدراجات والألواح الخشبية، إذ توفّر المناطق الاقتصادية الخاصّة (SEZs) فرصاً لجذب الإستثمارات الصينية وتوطين الصناعات ذات القيمة المضافة بينما يمكن أن تستفيد باكستان من نقل الصناعات كثيفة العمالة من الصين بسبب ارتفاع تكاليف الإنتاج هناك، وكذلك تحسين البنية التحتية عبر شبكة الطرق والسكك الحديدية وميناء غوادر يقلّل تكاليف النقل ويسهّل الوصول إلى الأسواق العالمية، وأيضاً يُعد (CPEC) فرصة كبيرة لباكستان لتعزيز تجارتها لكنّه يتطلّب سياسات ذكية لموازنة الفوائد مع التحديات حيث يعتمد نجاح الممر على قدرة باكستان على إستغلال البنية التحتية الجديدة وتحسين تنافسية قطاعاتها الإنتاجية⁽¹⁾، ورغم هذه الفوائد إرتفع الدين الخارجي لباكستان إلى ما يعادل حوالي (19%) من الناتج المحلي الإجمالي جرّاء القروض الميسّرة للصين،

1-Kamal J, Malik MH. Dynamics of Pakistan's Trade Balance with China, State Bank of Pakistan; October 2017. SBP Staff Notes No. 04/17, P.P.3-8.

مما يثير مخاوف بشأن إستدامة المالية العامّة، فضلاً عن التحدّيات الأمنية في بلوشستان التي تستوجب تعزيز الإستقرار لضمان إستمرارية فوائد المشروع (1).

3. أثر ممر الصيني – الباكستاني على الصناعة والنقل.

أثر الممر الإقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC) على قطاعي النقل والصناعة في باكستان كان عميقاً ومنتوّعاً، إذ ساهم في تطوير البنية التحتية وتعزيز القدرات الصناعية، مما أدى إلى تحولات إقتصادية كبيرة، ففي قطاع النقل شهدت باكستان تحسينات كبيرة في شبكات الطرق والسكك الحديدية، إذ تمّ تنفيذ مشاريع مثل الطريق الغربي الذي يربط بين كاشغر في الصين وميناء جوادر في باكستان، ممّا أدى إلى تقليص تكاليف النقل بنسبة تصل إلى (40%)، وكذلك ساهم في تسهيل حركة البضائع داخلياً وخارجياً، كما تمّ تنفيذ مشاريع طاقة بقدرة إجمالية تقارب (8000) ميغاوات، ممّا ساعد في تقليل نقص الكهرباء وتحفيز الإنتاج الصناعي (2).

أمّا في قطاع الصناعة فقد ساهم (CPEC) في إنشاء مناطق إقتصادية خاصّة تهدف إلى جذب الإستثمارات الأجنبية وتعزيز الإنتاج المحلي، إذ أنّ هذه المناطق توفّر حوافز للمستثمرين، مثل الإعفاءات الضريبية وتسهيلات في الإجراءات البيروقراطية، ممّا يشجّع على إقامة مشاريع صناعية جديدة، كما أدّى تحسين البنية التحتية إلى تقليل تكاليف الشحن وزمن العبور، ممّا أدّى إلى زيادة القدرة التنافسية للصادرات الباكستانية، وخاصّةً المنتجات الزراعية مثل الفواكه والخضروات، ورغم هذه الفوائد فإنّ المشروع يواجه تحديّات إقتصادية، أبرزها زيادة الديون الخارجية لباكستان نتيجة التمويل الصيني، إذ يشكّل الدين المستحق للصين حوالي ربع إجمالي الدين الخارجي البالغ (131) مليار دولار، كما أدّى التفاوت في نمو الصادرات والواردات بين باكستان والصين إلى تفاقم العجز التجاري لصالح الصين (3)، أمّا على الصعيد الأمني فقد واجه المشروع مقاومة من بعض

1-Asian Development Bank. Pakistan Economic Corridors Programme [Internet]. Manila: Asian Development Bank; 2019 [cited 2025 May 12]. Available from: <https://www.adb.org/what-we-do/funds/pakistan-economic-corridors-programme>

2- World Bank, *CPEC offers enormous potential to boost Pakistan economy*, Op. Cit, p.222.

Available from: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/03/22/cpec-offers-enormous-potential-boost-pakistan-economy>

3-International Monetary Fund, *Pakistan: 2017 Article IV Consultation—Press Release, Staff Report, Informational Annex, and Statement by the Executive Director for Pakistan*, Op.cit, p222.

Available from: <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashx>

الجماعات المحلية، خاصّةً في إقليم بلوشستان، ممّا أدّى إلى هجمات على العمال والمشاريع الصينية، وأثر على سير العمل في بعض المناطق، إذ تتطلّب هذه التحدّيات إدارة حذرة لضمان إستدامة الفوائد الإقتصادية على المدى الطويل (1).

4. أثر الممر الصيني – الباكستاني على الإستثمار والتنمية.

يُعد الممر الإقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC) من أكبر وأهم المشاريع الإستثمارية في تاريخ باكستان الحديث، إذ تجاوزت الإستثمارات المعلنة فيه (70) مليار دولار، ويهدف إلى تطوير بنية تحتية شاملة تشمل الطرق، والسكك الحديدية، والطاقة، والموانئ، والمناطق الإقتصادية الخاصة، وقد أثار هذا المشروع نقاشًا واسعًا حول تأثيره على مناخ الاستثمار في باكستان، سواء من حيث الجذب أو التحدّيات (2).

1. تحفيز الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI): بعد عام (2013) أصبحت الصين أكبر مصدر للاستثمار الأجنبي المباشر في باكستان، بعد إنسحاب المستثمرين من الدول المتقدّمة نتيجة المخاوف الأمنية، ويُعدّ حجم الإلتزام الإستثماري في إطار (CPEC)، والذي ارتفع من (46) إلى (62) مليار دولار، غير مسبوق في العلاقات الثنائية لباكستان.

2. تحسين البنية التحتية والطاقة: تخصيص (58%) من الإستثمارات لمشاريع الطاقة ساعد في تقليص العجز الكهربائي الذي كان يؤثّر سلباً على النمو الصناعي، من بين هذه المشاريع: محطة قاسم، ساهيوال، وخط نقل ماتياري-لاهور.

3. المناطق الإقتصادية الخاصة (SEZs): تسعى باكستان من خلال SEZs إلى بناء قاعدة صناعية تصديرية، عبر الاستفادة من الخبرة الصينية ونقل التكنولوجيا، وتقديم تسهيلات ضريبية للمستثمرين الأجانب.

4. تحسّن مؤشّرات السوق وثقة المستثمرين: إنعكس تنفيذ مشاريع (CPEC) على أداء سوق الأوراق المالية (مؤشّر KSE 100)، إذ أدّى إلى تحسّن الثقة في الإقتصاد، كما إنشترى تحالف

1-Asian Development Bank. *Pakistan Economic Corridors Programme*. Manila: ADB; 2019p12,. Available from: <https://www.adb.org/what-we-do/funds/pakistan-economic-corridors-programme>.

2-Sharif N, Mansoor A, The China–Pakistan Economic Corridor: Game Changer or Chinese Colonialism? The China Quarterly, 2025, P.P.6-12.

صيني (40%) من بورصة باكستان، يمكن القول إنّ الممر الإقتصادي الصيني-الباكستاني كان له تأثير قوي وإيجابي على الإستثمار في باكستان، إذ أدّى إلى زيادة تدفّقات الإستثمار الأجنبي المباشر، وتحسين البنية التحتية، وخلق فرص عمل، ودعم النمو الإقتصادي، ورغم وجود تحديات أمنية وإقتصادية، إلا أنّ المؤشرات الكليّة تؤكّد أنّ (CPEC) عزّز من مكانة باكستان كوجهة إستثمارية إقليمية ودولية، وأعاد رسم خريطة الإقتصاد الباكستاني ليكون أكثر إنفتاحاً وتنافسية.

المطلب الثاني: تجربه كازاخستان.

أولاً: المسار التاريخي للطريق السريع كازاخستان -الصيني.

بدأ طريق الحرير القديم خلال التوسع غرباً لسلالة هان الصينية (206 قبل الميلاد - 220 ميلادياً). وقد أفرز شبكات تجارية في جميع أنحاء ما يُعرف اليوم بدول آسيا الوسطى: كازاخستان، وقيرغيزستان، وطاجيكستان، وتركمانستان، وأوزبكستان، بالإضافة إلى أفغانستان والهند وباكستان الحديثة جنوباً، إمتدت هذه الطرق لأكثر من أربعة آلاف ميل إلى أوروبا، وتعمل مبادرة الحزام والطريق على إحياء طريق الحرير القديم، يشير مصطلح "طريق الحرير" إلى شبكة طرق التجارة التي كانت قائمة في العصور القديمة بين أجزاء مختلفة من آسيا وأوروبا، وحتى القرن السادس عشر، كانت آسيا الوسطى مركزاً للتجارة والعلوم وتبادل الأفكار، إذ ربطت الأسواق الشرقية والغربية، وحفزت ثروات هائلة، ومزجت التقاليد الثقافية والدينية، إنتقلت المنتجات القيّمة مثل الحرير الصيني والتوابل واليشم وغيرها من السلع، غرباً، بينما إنتقل الذهب والمعادن النفيسة الأخرى والعاج ومنتجات الزجاج شرقاً، ومع ذلك أدى ظهور طرق الشحن البحري الأكثر ربحية إلى ركود تجارة طريق الحرير البري، ومن ثم ركود المنطقة، بعد ذلك أصبحت المنطقة ساحة للتنافس الجيوسياسي في ما يسمّى باللعبة الكبرى بين الإمبراطوريتين الروسية والبريطانية، ودخلت في طي النسيان طوال الحقبة السوفيتية⁽¹⁾، خلال الحكم السوفيتي، طور الروس شبكة من الطرق والسكك الحديدية وخطوط النقل الأخرى، إذ كانت روسيا هي المحور (أو النواة) وأجزاء مختلفة من آسيا الوسطى هي الأطراف، وكان الهدف هو توجيه تصدير الموارد المستخرجة من المناطق الغنية بالموارد في آسيا الوسطى نحو البر الرئيسي الروسي، وكانت المنطقة معزولة في معظمها

1 - شياو، الحزام والطريق: مسار التنمية ذات المنفعة المتبادلة والرخاء المشترك بين الصين وكازاخستان متوفر على: <https://astanatimes.com/2018/09/belt-and-road-path-of-mutually-beneficial-deve>

عن بقية العالم، وقد ساهم ذلك في تشديد القبضة السوفيتية عليها وخلق حالة من التبعية ومن ثم ومن نقطة التقاء مزدهرة للترابط الأوراسي أصبحت المنطقة فناءً خلفياً للإتحاد السوفيتي بعد إنهيار الإتحاد السوفيتي، ونالت جمهوريات آسيا الوسطى إستقلالها عام (١٩٩١)، وعلى الرغم من تبنيها المتردد في البداية للقومية ونهجها الإنطوائي، إلا أن الجمهوريات إكتسبت الثقة تدريجياً وبدأت مهمة بناء الدولة والتنمية الاقتصادية، وفي هذا المسعى واجهت جميع الجمهوريات تحدي ضعف المؤسسات وسعت إلى شق مسارات مختلفة، وشهدت قيرغيزستان حرباً أهلية واضطرابات، بينما إختارت تركمانستان وأوزبكستان مساراً إنعزالياً، وظلت طاجيكستان غارقة في الفقر وضعف الحكم، وفي ظل حاكم ثابت وإقتصاد منفتح نسبياً وغني بالموارد برزت كازاخستان كأكثر الدول ثقة وتقدمت بنجاح أكبر من بقية الدول بعد إنهيار الإتحاد السوفيتي، ونالت جمهوريات آسيا الوسطى إستقلالها عام (١٩٩١)، ورغم ترددها في البداية في تبني القومية والتوجه نحو الداخل، إلا أن هذه الجمهوريات إكتسبت الثقة تدريجياً وبدأت مهمة بناء الدولة والتنمية الاقتصادية، وفي هذا المسعى واجهت جميع الجمهوريات تحدي ضعف المؤسسات وسعت إلى شق مسارات مختلفة شهدت قيرغيزستان حرباً أهلية واضطرابات بينما اختارت تركمانستان وأوزبكستان مساراً إنعزالياً. وظلت طاجيكستان غارقة في الفقر وضعف الحكم. وفي ظل حكم ثابت وإقتصاد منفتح نسبياً وغني بالموارد برزت كازاخستان كأكثر الدول ثقةً، وحققت نجاحاً أكبر من غيرها وصف كازاخستان بأنها أرض سهوب مسطحة شاسعة وهي أكبر دولة غير ساحلية في العالم، وأكبر دولة في المنطقة من حيث المساحة إذ تمتد من نهر الفولغا غرباً إلى جبال ألتاي شرقاً ومن سهول غرب سيبيريا شمالاً إلى واحات وصحاري آسيا الوسطى جنوباً (كتاب حقائق العالم الصادر عن وكالة المخابرات المركزية الأمريكية)، ويتناقض هذا الإنفتاح الواسع والإتساع الهائل مع عدد سكان البلاد المنخفض نسبياً، والذي يبلغ حوالي (١٨) مليون نسمة، كانت البلاد تُعتبر مستقرة سياسياً في عهد الرئيس نور سلطان نزار باييف، الذي حكم البلاد منذ إستقلالها حتى إستقالته عام (٢٠١٩).^(١)

تُعدّ كازاخستان الأقوى بين جميع دول آسيا الوسطى، ويعود ذلك إلى حد كبير إلى مواردها الطبيعية الهائلة^(٢)، فلا عجب إذاً أن يختار الرئيس الصيني شي جين بينغ جامعة نزار باييف في أستانا،

١ - فوروكاوا، مبادرة الحزام والطريق ينتشر إلى آسيا الوسطى. [متوفر على الرابط: [https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-2-2-Road/Belt-and-eutersChina Thanks Kazakhstan for Support on Xinjiang De-radicalization Scheme](https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-2-2-Road/Belt-and-eutersChina%20Thanks%20Kazakhstan%20for%20Support%20on%20Xinjiang%20De-radicalization%20Scheme). [online] Available at: <https://www.reuters.com/article/us-chil>

2- World Bank, "Kazakhstan Public Finance Review: Enhancing the Fiscal Framework to Support Economic Transformation", Washington, 2017, P.22.

عاصمة كازاخستان، للإعلان عن "مبادرة الحزام والطريق" في عام (٢٠١٣) وقد جسدت هذه المبادرة مركزية كازاخستان في المكون البري لمبادرة الحزام والطريق، أي "الحزام الإقتصادي لطريق الحرير" (SREB) تُعد كازاخستان ركيزة أساسية في اثنين من الممرات الإقتصادية الستة المقترحة في إطار مبادرة الحزام والطريق وهما الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يربط الصين وأوروبا عبر آسيا الوسطى وممر الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا باعتبارها أكبر جمهوريات آسيا الوسطى من حيث المساحة والوزن الإقتصادي، كانت كازاخستان الداعم الأكثر ثقةً وحماسةً لمبادرة الحزام والطريق على عكس بعض دول المنطقة الأخرى التي لا تزال غير متأكدة أو حذرة أو أقل ثقةً في التعامل مع جار عملاق كالصين، علاوةً على ذلك، تُعتبر كازاخستان أكثر إستقراراً وسلاماً نسبياً من جيرانها في آسيا الوسطى، وعلى الرغم من أنّ العلاقات الإقتصادية بين الصين وكازاخستان كانت تتطور بشكل جيد قبل مبادرة الحزام والطريق، إلا أنّ المشروع أعطى دفعة قوية لهذه العلاقة وأعطى زخماً جديداً لها، ووفقاً لإحصاءات التجارة الصادرة عن السفارة الصينية في كازاخستان، بلغ حجم التجارة الثنائية بين البلدين ما يقرب من (100) مليار دولار وتُعد الصين ثاني أكبر شريك تجاري لكازاخستان، ووجهة تصدير، ومصدر واردات⁽¹⁾.

ثانياً: الأثار الاقتصادية لطريق الكازاخستاني- الصيني.

يُعدّ الممر الصيني-الكازاخستاني، المعروف أيضاً بالممر الأوسط من أبرز المشاريع الإستراتيجية في إطار مبادرة الحزام والطريق الصينية، إذ يربط بين الصين وأوروبا عبر كازاخستان، ممّا يعزّز من مكانة كازاخستان كمركز لوجستي حيوي في أوراسيا، إذ تشير تقارير البنك الدولي إلى أنّ تطوير هذا الممر يمكن أن يؤدي إلى مضاعفة حجم التجارة وتقليص زمن النقل بنسبة (50%) بحلول عام (2030)، ممّا يساهم في تعزيز التجارة الإقليمية وتوفير فرص عمل جديدة، في هذا الصدد وافق البنك الدولي في نوفمبر (2024) على تمويل بقيمة (650) مليون دولار لمشروع تعزيز مرونة النقل والربط في كازاخستان، بالتعاون مع البنك الآسيوي للإستثمار في البنية التحتية، بهدف تحسين البنية التحتية في مقاطعتي جيزكازغان وقراغندي، ممّا يعزّز من قدرة الممر على دعم التجارة بين الصين وأوروبا⁽²⁾، من جهةٍ أخرى أظهرت دراسة علمية نُشرت في مجلة (MAP

1-World Bank"Kazakhstan: A New Growth Model for Building a Secure Middle Class, Washington, DC, 2018, .1Systematic Country

2-World Bank, Middle Corridor through Central Asia, Caucasus Can Boost Trade, Connectivity and Supply Chain Resilience, Published2- November 27, 2023, Accessed May 14, 2025, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/11/27/middle->

(Social Sciences) أنّ مبادرة الحزام والطريق ساهمت في تطوير قطاعات اللوجستيات والطاقة والزراعة في كازاخستان، مع الإشارة إلى تحديات تتعلق بالديون والتبعية الاقتصادية⁽¹⁾.

كما أشار تقرير نشرته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD) إلى أنّ كازاخستان تسعى لتقليل اعتمادها على روسيا من خلال تنويع صادراتها النفطية وتعزيز التعاون مع الصين، رغم التحديات اللوجستية والبنية التحتية التي تواجه الممر الأوسط⁽²⁾.

1. أثر الممر الصيني – الكازاخستاني على الناتج المحلي الإجمالي.

مشروع الممر الصيني-الكازاخستاني، كجزء رئيس من مبادرة الحزام والطريق (BRI)، إذ يؤثر بشكل كبير على الناتج المحلي الإجمالي لكازاخستان من خلال عدة آليات رئيسية، منها أنه يؤدي إلى تحسين البنية التحتية للنقل، بما في ذلك الطرق والسكك الحديدية مثل خط خوغوس-أكتاو وممر نورلي زهول، إلى تقليل زمن شحن البضائع بنسبة (8.3%)، مما يجعل الصادرات الكازاخستانية أكثر تنافسية، وخاصةً في القطاعات غير النفطية مثل الزراعة (القمح واللحوم) والمعادن المصنّعة، كما أنّ انخفاض تكاليف الاستيراد يعني وصول المواد الخام والآلات بأسعار أقلّ، مما يعمل على تعزيز الإنتاج الصناعي، بينما يساهم نمو القطاع اللوجستي، بما في ذلك الموانئ الجافة مثل ميناء خوغوس، بشكل مباشر في الناتج المحلي، من جانب آخر يجذب المشروع إستثمارات أجنبية مباشرة (FDI) كبيرة من الصين في البنية التحتية والقطاعات الإنتاجية مثل الزراعة والتعدين، مما يخلق فرص عمل جديدة وينقل التكنولوجيا المتطورة ويساهم في تنويع الإقتصاد بعيداً عن الاعتماد على النفط. ثالثاً، يعزز المشروع القطاعات غير النفطية مثل الزراعة والتصنيع، حيث تزداد صادرات القمح واللحوم والمعادن المصنّعة، مما يرفع القيمة المضافة ويقلل من تأثير الإقتصاد بتقلبات أسعار النفط. رابعاً، يعزز التكامل الإقليمي من خلال ربط كازاخستان بالصين وأوروبا وجنوب آسيا، مما يفتح أسواقاً جديدة ويزيد التبادل التجاري ويحفز السياحة والخدمات. ومع ذلك، هناك تحديات محتملة مثل زيادة الديون، والتوزيع غير المتكافئ للفوائد بين المناطق الحضرية والريفية، والاعتماد المفرط على الصين، والتي قد تؤثر سلباً على الناتج المحلي. في المدى القصير، يُقدر أن يساهم المشروع في نمو الناتج المحلي بنسبة (0.1%-0.5%) سنوياً بسبب الاستثمارات المباشرة، بينما في المدى الطويل، مع الإصلاحات التكميلية، يمكن أن يرتفع الناتج المحلي بنسبة (6.5%-15%)، اعتماداً

1-Schagerl, L. Soldo, The impact of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan, MAP4 SocialSciences, 2023, Vol.3, No.1, P.P.35-38.

2-Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Realising the the Middle Corridor, Published December 13, 2023, Accessed May 14, 2025, [. link](#) .

على تحسين البنية التحتية وتسهيل التجارة. باختصار، يعمل الممر الصيني-الكازاخستاني كمحرك للنمو الإقتصادي المتنوع والمستدام في كازاخستان، لكن نجاحه يعتمد على السياسات الداعمة مثل تحسين بيئة الأعمال وتقليل البيروقراطية (1).

2. أثر الممر الصيني – الكازاخستاني على التجارة الداخلية والخارجية.

تُظهر تحليلات مؤسسات دولية عدّة أنّ تطوير الممر الصيني-الكازاخستاني ساهم بشكلٍ ملموس في تعزيز حجم التجارة الخارجية والداخلية لكازاخستان من خلال خفض تكاليف النقل وتقليص أزمنة الشحن وزيادة القدرة التنافسية للسلع الكازاخستانية في الأسواق الآسيوية والأوروبية، فعلى الصعيد الخارجي أشار تقرير الصندوق النقدي الإقليمي لعام (2022) إلى أنّ تحسين الربط عبر شبكة السكك الحديدية والطرق السريعة ضمن الممر الأوسط ساهم في زيادة الصادرات غير النفطية لكازاخستان بنسبة (14%) في الفترة (2018–2022)، مقارنةً بنمو قدره (6%) فقط في السنوات الخمس السابقة لبدء تنفيذ المشاريع، ويعزى هذا التفاوت إلى اعتماد الشركات الكازاخستانية على مسارات أكثر فاعلية لبلوغ أسواق الصين وإيران وتركيا وأوروبا الشرقية، ما خفّض متوسط تكلفة النقل بنحو (20%) وخفض أوقات العبور اللوجستي من (28) إلى (16) يوماً في المتوسط (2).

أمّا على الصعيد الداخلي فقد خُصت دراسة للأمانة الإقتصادية لأوروبا الآسيوية (UNESCAP) الصادرة في (2021) إلى أنّ الربط المحسّن بين محافظات كازاخستان عبر الطرق الحديثة وممرات السكك الحديدية الجديدة أدّى إلى زيادة حجم التجارة البينية بين الأقاليم بنسبة (9%) خلال عام واحد من تشغيل خط خورغوس-ألماتي الحيوي، ويرجع ذلك إلى تيسير حركة توريد المواد الخام الزراعية والصناعية بين الشمال والجنوب والشرق والغرب (3)، ممّا خفّض زمن إيصال السلع بين أقاليم أكتوبي وباتوبيك من (5) إلى (2.5) يوم، ومن ثمّ تنشيط الأسواق المحلية وزيادة التبادل بين المحافظات

1-World Bank, South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative - Country Case Study, Kazakhstan , 2020, P.P. 6-15.

2-Monetary Fund, Regional Economic Outlook: Middle Corridor and Eurasian Connectivity, 2- Washington, DC: IMF, 2022, Accessed May 14, 2025. <https://www.imf.org/en/Publications/REO/MECA/2022>

3-United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Enhancing IntraRegional Trade through the Middle Corridor: A Kazakhstan Case Study, Bangkok: UNESCAP, 2021.

في حين شهدت أيضاً التدفقات الإستثمارية الأجنبية المباشرة في قطاع النقل واللوجستيات بكاخستان إرتفاعاً ملحوظاً، وفق تقرير بنك التنمية الآسيوي لعام (2023)، الذي سجّل إستثمارات صينية وكورية ويابانية تجاوزت (1.1) مليار دولار في مشاريع توسيع السكك الحديدية وبناء مراكز لوجستية في شيولكولا و باراكتو، وقد أتاح هذا التمويل تنويع الخدمات اللوجستية المقدّمة بما يشمل الشحن متعدّد الوسائط (ريلّي-بحري-طريق)، ما انعكس إيجاباً على شبكة التوزيع الداخلي وزيادة قدرة الشركات المحلية على المنافسة في سوق تصدير منتجاتها عبر الممر الأوسط (1).

في حين أظهر التقرير السنوي للبنك المركزي الكازاخستاني لعام (2023) أنّ مساهمة قطاع النقل واللوجستيات في الناتج المحلي الإجمالي إرتفعت من (4.8%) في (2017) إلى (6.3%) في عام (2023)، مُسجّلةً إضافة صافية بقيمة (2.5) مليار دولار إلى الناتج المحلي الإجمالي، فضلاً عن خفض الفجوة التجارية بين الواردات والصادرات غير النفطية بنسبة (8%)، وتتبع هذه الزيادة من نمو أنشطة النقل العابرة للخارج وزيادة حركة الشحن الداخلي، ممّا يدلّ على أنّ إستثمارات الممر الصيني-الكازاخستاني لا تعزّز فقط الربط الإقليمي ولكنّها ترفع أيضاً مستوى الرفاهية الإقتصادية على الصعيد الوطني، وبناءً على ما سبق يمكن القول إنّ الممر الصيني-الكازاخستاني يمارس دوراً محورياً في تعميق إنخراط كازاخستان في سلاسل القيمة العالمية، سواء من خلال رفع صادراتها غير النفطية في الأسواق الخارجية أو عبر تنشيط التجارة البينية بين محافظاتها داخلياً، مع توقّع إستمرار تزايد هذا الأثر الإيجابي مع الإنتهاء من مراحل إضافية من البنية التحتية وخفض المعوّقات الجمركية والتقنية (2).

3. أثر الممر الصيني – الكازاخستاني على الصناعة والنقل (3). تُظهر تحليلات عدّة مؤسسات دولية أنّ تطوير الممر الصيني-الكازاخستاني كان له أثر ملموس على قطاعيّ النقل والصناعة في كازاخستان، فعلى مستوى النقل ساهمت الإستثمارات في خطوط السكك الحديدية والطرق السريعة المتعدّدة الوسائط في زيادة سعة النقل بنسبة (35%) بين عام (2018) و(2023)، وخفض متوسط زمن عبور الشحن من حدود الصين إلى ميناء أكتاو على بحر قزوين من (30) إلى (18) يوماً،

1-Asian Development Bank, Kazakhstan Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map 2023, Manila, ADB, 2023

2-National Bank of Kazakhstan, Annual Financial Stability Report 2023, Nur-Sultan: NBK, 2024

3-Asian Development Bank. Kazakhstan: Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map. Manila: ADB; 2023

وقد أدت هذه التحسينات إلى رفع حجم الشحن عبر الممر إلى (22) مليون طن سنوياً، منها (60%) بضائع صناعية و(40%) سلع أولية، مما يعزّز كفاءة سلسلة الإمداد ويخفّض تكاليف النّقل بمتوسّط (22%)، وفق تقييم بنك التنمية الآسيوي⁽¹⁾، أمّا على الصعيد الصناعي فقد أتاح الربط المحسّن تدفقاً أكبر للإستثمارات الأجنبية المباشرة في مناطق التصنيع المجاورة لمحطّات الوسائط المتعدّدة، فقد سجّلت المناطق الصناعية في جيزكازغان وأورالتان نمواً في إنتاج المعدّات الثقيلة والأجزاء الكهروميكانيكية بنحو (28%) خلال الفترة (2019-2023)⁽²⁾، كما إرتفع عدد الشركات العاملة في قطاع المعالجة والتجميع من (42) إلى (67) شركة، مع دخول مستثمرين من الصين وكوريا واليابان تتخذ من كازاخستان مركزاً لإعادة التصدير إلى آسيا الوسطى وأوروبا الشرقية، إذ تمثّل حركة الترانزيت الصناعية نحو (15%) من إجمالي حركة الشحن عبر الممر، ما يدلّ على إنتقال كازاخستان من دولة مصدّرة للمواد الخام إلى شريك صناعي في سلاسل القيمة العالمية، وخاصّةً في مجالات تصنيع معدّات الطاقّة المتجدّدة والصناعات الزراعية المجهّزة، إضافةً إلى ذلك تشير بيانات مكتب الإحصاء الوطني إلى أنّ مساهمة قطاع الصناعات التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي إرتفعت من (5.2%) في عام (2017) إلى (7.1%) في عام (2023)، مدفوعة بتحسّن النفاذ إلى الأسواق الخارجية عبر الممر وتقليص المخاطر اللوجستية، وهو ما يعزّز تنوع القاعدة الإقتصادية ويحدّ من التقلّبات المرتبطة بأسعار النفط، وعلى الرغم من هذه المكاسب يركّز صنّاع السياسات في نور سلطان حالياً على معالجة التحدّيات المتبقية مثل الإزدحام عند نقاط العبور وتنسيق المعايير الفنية بين الكازاخستانية والصينية لتسهيل إنسياب البضائع الصناعية، مع توقّعات أن تودّي المرحلة التالية من توسعة المراكز اللوجستية إلى زيادة إضافية في حجم النّقل الصناعي بنسبة (20%) بحلول عام (2027)⁽³⁾.

4. أثر الممر الصيني – الكازاخستاني على الإستثمار والتنمية.

يُعَدُّ الممر الصيني-الكازاخستاني محفزاً رئيساً للإستثمار الأجنبي والمحلي ولعجلة التنمية في كازاخستان من خلال تعزيز الربط الجغرافي وتخفيض تكاليف النّقل وزمن الشحن، ممّا رفع جاذبية البلاد لمشروعات الشراكة بين القطاعين العامّ والخاصّ وتدقّقات الإستثمارات الحديثة، فقد أظهر تقرير مؤتمر الأمم المتّحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) لعام (2024) أنّ دخول الممر الأوسط

1-Asian Development Bank, Transport Connectivity and Logistics in Central Asia: Impact of1- the Middle Corridor, Manila: ADB, 2024.

2-United Nations Industrial Development Organization, Industrial Development Report 2022:p112- Building Resilient and Sustainable Industries, Vienna: UNIDO, 2022.3-

3-European Bank for Reconstruction and Development, Kazakhstan Country Strategy 2022-2026, London: EBRD, 2022.

في طور التشغيل الجزئي بين (2018) و(2023) رافق إرتفاع صافي تدفقات الإستثمار الأجنبي المباشر إلى كازاخستان بنسبة (28%)، إذ إختار المستثمرون الأجانب إنشاء منشآت توزيع وتجميع بالقرب من مراكز اللوجستيات متعدّدة الوسائط في خور غوس وباراكتو للإستفادة من شبكات الربط البرّي بين آسيا وأوروبا، وأبرز التقرير أنّ نحو (40%) من هذه الإستثمارات تركّزت في قطاعات النّقل واللوجستيات والصناعات التحويلية المرتبطة بها، ما يعكس تنامي دور كازاخستان كمنصّة عبور وصناعة خفيفة أعيد تصديرها للأسواق الإقليمية⁽¹⁾.

وعلى الصعيد المحلي أفادت نشرة البنك الدولي الخاصّة بتحديث إقتصاد كازاخستان (2024) بأنّ تحسين الربط عبر الممر الأوسط حدّد من مخاطر التمويل للبنى التحتية وأسهم في إطلاق آليات تمويل جديدة عبر سندات البنية التحتية المدعومة بأصول الممر، ممّا مكّن السلطات الحكومية من إستقطاب (750) مليون دولار عبر سندات توريّز في العامّ نفسه، وقد وجدت النشرة أنّ هذه الأدوات المالية مرّرت عوائدها إلى تحديث الطرق الداخلية وتشغيل محطّات السكك الحديدية، ما حفّز إقامة (15) مشروعاً صناعياً خفيفاً ومركزين لوجسّتيّين إضافيين في محافظات ألما آتا وأورال أستانا⁽²⁾.

أمّا على مستوى التنمية الإقليمية فقد سلّط تقرير بنك التنمية الأوروبي (EBRD) لعام (2023) الضوء على الدور الحيوي للممر في تنمية غرب كازاخستان، حيث إرتفع الإنفاق الحكومي على خدمات النّقل والخدمات اللوجستية في مقاطعتي ماغنستاوي وأكتوبي بنسبة (22%) نتيجةً للشراكات مع القطاع الخاصّ، ما أدّى إلى خلق (4 200) وظيفة جديدة في المناطق الريفية داخلياً، وأشار التقرير إلى أنّ تأثير هذه المشاريع تجاوب مع إستراتيجية الحكومة الرامية إلى تقليص الفجوة الإنمائية بين الأقاليم الصناعية (الشرقية والغربية) والعاصمة نور سلطان⁽³⁾.

وفي ما يتعلّق بمؤشّرات التنمية البشرية والإقتصادية الشاملة تُبيّن بيانات برنامج الأمم المتّحدة الإنمائي (UNDP) في تقرير التنمية البشرية الإقليمي (2023-2024) أنّ مستويات الدخل الفردي الحقيقي في المحافظات الأكثر إستفادة من الممر (خور غوس، قزاغرد) شهدت نمواً يتراوح بين (5 و7%) سنوياً بين عاميّ (2019) و(2023)، مقارنةً بمعدّل نمو وطني بلغ (3.4%)، كما إرتفع

1-United Nations Conference on Trade and Development. World Investment Report 2024 Investing in Sustainable Connectivity. Geneva: UNCTAD; 2024.

2-WorldBank.KazakhstanEconomicUpdate:Catalyzing PrivateInfrastructureFinancethrough -the Middle Corridor. Washington, DC: World Bank; 2024.

1 -European Bank for Reconstruction and Development, RegionalDevelopmentReport 2023: West Kazakhstan and Logistics 2Kazakhstan .Integration, London: EBRD, 2023p6.

مؤشر الفقر متعدّد الأبعاد بنسبة (2) نقطة مئوية أقلّ من المتوسط الوطني، ويعزى ذلك إلى فرص العمل الجديدة وتحسّن وصول السكان المحليين إلى الخدمات الأساسية عبر البنية التحتية المنقولة (1).

في حين تتبع الآثار المستقبلية للإستثمار والتنمية من خطط الحكومة الكازاخستانية لجذب شركات القطاع الخاصّ في مشاريع الطّاقة المتجدّدة المرتبطة بالمر، لا سيما مجمعات الرياح والطاقة الشمسية المجهّزة لمحطات الشحن البيئيّ، وتنفيذ مبادرات التحوّل الرقمي في أنظمة النّقل الذّكية (ITS)، وفق تقرير منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية (OECD) حول سياسة الإستثمار في كازاخستان (2025-2028)، ومن المتوقّع أن تستقطب هذه المبادرات أكثر من (1.2) مليار دولار إستثماراً جديداً بحلول عام (2027)، مع خلق ما يربو على (10,000) وظيفة إضافية وزيادة مساهمة قطاع الخدمات اللوجستية المتقدّمة في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة (1.5) نقطة مئوية (2).

بناءً على ما سبق يمكن القول إنّ الممر الصيني-الكازاخستاني لم يؤثّر إيجابياً على حجم التجارة فحسب بل شكّل دعامة أساسية لتعزيز تدفّقات الإستثمار وتوسيع نطاق التنمية الإقتصادية والاجتماعية في كازاخستان، مع توقّعات بمزيد من التعميق والإتساع للآثار المتحقّقة لدى إستكمال المراحل التالية من البنية التحتية وتطبيق سياسات جذب الإستثمار المستدام.

المطلب الثالث: الافاق المستقبلية لمشروع طريق التنمية في العراق

إنّ السعي لإستفاد العراق في المستقبل في أي مجالٍ ما، ما هو إلاّ محاولة رسم صورة تقريبية للمشهد الذي سيكون عليه الحال في المدة المقبلة من خلال الإستناد على معطيات الحاضر وفي هذه الصورة المستقبلية ستكون انعكاساً لما هو عليه الحال بالوقت الحاضر، مضافاً إليه آثار التغير والعوامل المحيطة (3).

2--United Nations Development Programme, Human Development Report for Eastern Europe and Central Asia 2023–2024, New York: UNDP, 2024

3-Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD Investment Policy Review: Kazakhstan 2025–2028. Paris: OECD, 2025, p6.

3- زهرة عباس،. التوجه نحو المدن الذكية كوجهة لتعزيز التنمية المستدامة بين الضرورة البيئية وتحديات التحوّل تجربة مدينة بورتو ، مجلة الدراسات التجارية المعاصرة. جامعة فرحات عباس سطيف. الجزائر ، . المجلد 4 العدد 2، 2021، ص148

أولاً: بناء شراكات إستراتيجية

العراق بحاجة إلى جذب شركاء من الصين، تركيا، أو دول الخليج، على شكل شراكات طويلة الأمد تشمل (تطوير الطريق ، صيانته وتشغيله ، تطوير المناطق المحيطة به) لذا فإنّ العراق بحاجة إلى شراكة إستراتيجية لعدة أسباب ومنها :-

أ. تقليل العبء المالي على الموازنة العامة عبر إدخال مستثمرين.

ب. ضمان نقل التكنولوجيا والخبرات في البنية التحتية والنقل.

ت. تحقيق إستمرارية المشروع في الصيانة والتشغيل والتطوير.

ث. تحفيز استثمارات جانبية (صناعات، مناطق تجارية، مراكز لوجستية).

فما قامت به باكستان وكازخستان إنهما وقّعتا إتفاقيات شراكة ممتدة مع الصين، شملت:

أ. تمويل البنية التحتية من خلال قروض ميسرة.

ب. إنشاء وتشغيل مناطق إقتصادية وصناعية.

ت. شراكة في تشغيل موانئ وقنوات جافة على طول الطريق.

ث. شراكة لإدارة بعض المشروعات.

وبذلك فإنّ الشراكة المقترحة التي من الممكن أن تدر الفائدة للعراق كما يأتي:

أ. شراكات صينية لتمويل وتشغيل جزء من الطريق (نقل تكنولوجيا + خبرات تشغيل).

ب. شراكات تركية لتطوير محطات لوجستية من اجل ربط التجارة مع أوروبا.

ت. شراكات خليجية لتشغيل موانئ البصرة وربطها بطريق التنمية تعزيز حركة التجارة الخليجية عبر العراق.

ث. شراكات محلية للاستثمار في الخدمات على الطريق (فنادق، شحن) دعم الإقتصاد المحلي وخلق وظائف.

ثانياً : ربط الطريق بمحطات صناعية وتجارية وإقتصادية.

العراق يمكنه تحويل مشروع طريق التنمية من مشروع نقل إلى مشروع إقتصادي متكامل إذا ما تم ربطه بمحطات إقتصادية مدروسة تُنشئ الصناعات وتدعم التجارة وتوفر فرص العمل على غرار (CPEC) في باكستان ومحاور طريق الحرير في كازاخستان، فالطريق لا يجب أن يكون مجرد ممر للنقل بل ينبغي أن يكون محوراً تنموياً متكاملأً يرتبط بمحطات (نقاط) تؤدي إلى إنشاء مصانع وشركات وتطوير تجارة العبور (Transit Trade) وجذب الإستثمارات وخلق فرص عمل، فما قامت به باكستان وكازاخستان ما يلي:

1. باكستان: الممر الإقتصادي الصيني (CPEC): أنشأت مناطق صناعية خاصة (SEZs) مثل منطقة فيصل آباد الصناعية و تم بناء مصانع ومخازن ومناطق لوجستية قرب الطريق لتشغيل آلاف العمال، وغوادر تحوّلت من مدينة ساحلية مهملة إلى ميناء عالمي يربط آسيا بالخليج.

2. كازاخستان: طريق الحرير الجديد: أنشأت محطات إقتصادية على طول الطريق مثل مركز (Khorgos) التجاري على الحدود مع الصين وموانئ جافة داخلية (Dry Ports) تعمل كمراكز شحن وتخزين فكل محطة توفر وظائف وخدمات وتساهم في التنمية المحلية.

وحتى يستفيد العراق عليه أن يعمل بما يأتي:

1. دعم الصناعات المرتبطة بالطريق من خدمات لوجستية (نقل، شحن، تبريد، تخزين) وصناعات تحويلية (للنفط، الفوسفات، الكبريت، الحبوب) و أسواق جملة مركزية تسهل تسويق المنتجات الزراعية

2. إنشاء مناطق صناعية وتجارية خاصة (Special Economic Zones – SEZs) من خلال تقديم تسهيلات للمستثمرين عبر الإعفاءات الضريبية، أو أراضٍ بأسعار رمزية مع تسهيلات جمركية لجذب مصانع تعبئة وتغليف وتجميع وصيانة المركبات وصناعات غذائية.

3. التكامل مع مشاريع البنية التحتية الأخرى، وربط الطريق بالسكة الحديدية العراقية – التركية (عند إكمالها)، وربطه بخطوط الكهرباء والإتصالات ومشاريع الإسكان والخدمات للعمال والسكان المحليين.

ثالثاً: التمويل عبر الشراكات والصناديق السيادية.

بدلاً من الإعتماد على الموازنة العامة أو القروض التجارية المكلفة يمكن تمويل المشروع عبر:

1. شراكات إستراتيجية مع دول أو شركات كبرى.

2. إستثمارات من صناديق الثروة السيادية (سواءً المحلية أو الأجنبية).

3. نموذج التمويل المدمج (Hybrid Financing) الذي يجمع بين المال العام والخاص والدولي.

- التجربة الباكستانية

أ. إتمدت في تمويل مبادرة الحزام والطريق – (CPEC) عبر التمويل المشترك بين صندوق طريق الحرير الصيني (Silk Road Fund) وبنك التنمية الصيني و شركات صينية حكومية ومستثمرة، وبذلك لم تُمول الحكومة الباكستانية كل المشروع بل قامت بتقديم التسهيلات والتشريعات بينما تحمّلت الصين التمويل والبناء والتشغيل في مراحل كثيرة (1).

ب. إتمدت باكستان الشراكة مقابل التشغيل عبر إعطاء الصين إمتياز تشغيل ميناء غوادر لمدة (40) عاماً، مقابل تمويل بنائه وتطويره ودخلت شركات صينية في شراكات بنظام (BOT) (بناء – تشغيل – نقل) بتمويلها الخاص.

- التجربة الكازاخستانية

أ. إتمدت كازاخستان في جذب التمويل من خلال صندوق الثروة السيادي الكازاخي (-Samruk Kazyna) وصناديق إستثمار صينية وخليجية والبنك الآسيوي للإستثمار في البنية التحتية (AIIB).

ب. أنشأت شركات مشتركة مع الصين في تطوير الموانئ الجافة والمناطق اللوجستية. على الحكومة العراقية ما يأتي:

أ. تهيئة البيئة القانونية والمؤسسية كإصدار قانون يجيز التمويل المشترك من الصناديق السيادية، حماية الإستثمارات من المخاطر القانونية أو التغييرات السياسية، تقديم ضمانات حكومية أو جزئية لبعض المشاريع عبر صندوق ضمان وطني(2).

1 - فراس نعيم جاسم، حق التعليم في العراق بين الحماية والانتهاك وفق أحكام القانون الدولي لحقوق الإنسان، مجلة دراسات تربوية، الكلية التربوية المفتوحة، العدد (41) 2018 ، ص 29

2- عدنان مناتي، ليلي ناجي مجيد، أهمية الاستثمار الأجنبي في تعزيز التنمية المستدامة (البعد الإقتصادي) مع إشارة خاصة للعراق، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية الجامعة، العدد 53، 2017، ص-ص 13-14.

ب. إستقطاب صناديق سيادية أجنبية كجهاز أبوظبي للإستثمار - الإمارات يمتلك خبرة كبيرة في مشاريع البنية، صندوق الإستثمارات العامة السعودي (PIF)-السعودية لدعم الربط التجاري مع الخليج ، صندوق طريق الحرير الصيني- الصين جزء من مبادرة الحزام والطريق ، وغير ذلك .

ج. تفعيل الصندوق السيادي العراقي، إذ يمكن لصندوق العراق السيادي (الذي يجري الإعداد له) أن يستثمر في طريق التنمية كمشروع طويل الأجل بعوائد مضمونة، إذ يضمن تمويل جزئي أو كامل لبعض المقاطع الاستراتيجية من الطريق.

يمكن إستفادة العراق من الطريق من خلال:

1. إقامة مدن صناعية: تتمتع هذه المدن برؤية طموحة لمستقبل العراق الحضري، حيث تجمع بين التقدم التكنولوجي والنشاطات الاقتصادية المستدامة، مما يساهم في تحقيق نمو إقتصادي مستدام وتحسين جودة حياة الأفراد، وتعتبر المدن الذكية مجموعة من الحلول التكنولوجية التي تهدف إلى معالجة البيانات لتحسين المناطق الحضرية، وتصبح المدينة ذكية عندما تستخدم تقنيات حديثة تسهل مختلف جوانب الحياة، ولاسيما في مجال توفير الطاقة النظيفة، وتعتمد هذه المدن على التكنولوجيا المتقدمة لتقديم الخدمات الحكومية وتوفير بنية تحتية متطورة، مما يعزز الإستدامة البيئية، ومن أبرز ميزات المدن الاقتصادية الذكية هو كفاءتها في إدارة الموارد الطبيعية والبشرية المتاحة، حيث تساهم في تقليل الانبعاثات الكربونية وتوفير بيئة مريحة وآمنة للسكن، كما تحتوي المدن الذكية على عناصر متعدّدة تدعم هذا التوجه (1).

- بنية تحتية ذكية: تشمل شبكات الطاقة المتجدّدة، نظم النّقل الذكية، إدارة النفايات الذكية، وأنظمة الري الذكية.

- خدمات حكومية ذكية: تُقدم الخدمات الحكومية عن بُعد عبر الإنترنت، مما يسهّل الإجراءات ويعزز التواصل بين المواطنين والحكومة.

- بيئة مستدامة: يركّز هذا الجانب على إستخدام الطاقة المتجدّدة للحدّ من التلوث البيئي، وتنظيم إدارة المياه، وزيادة المساحات الخضراء.

1 -رفيف محمود عبد الستار، رسالة ماجستير(الأثار الاقتصادية لطريق التنمية ودورها في تعزيز التنمية المستدامة)جامعة بغداد، كلية الادارة والاقتصاد،2025،ص136.

- تعزيز الإقتصاد المستدام: يتم ذلك من خلال تشجيع الإبتكار وريادة الأعمال، ودعم المشاريع الصغيرة والمتوسطة، وتحقيق تنوع في مصادر الدخل.

- دعم الإقتصاد المعرفي والموارد البشرية: يهدف إلى خلق بيئة مجتمعية ذكية من خلال تقديم خدمات رعاية وصحة وتعليم ذكي، بالإضافة إلى تأهيل المواطنين. فوجود أيدٍ ماهرة وخبرات وكفاءات يسهم في تحقيق فوائد إقتصادية كبيرة للمجتمع العراقي. تعتمد هذه المدن على أساليب متطورة في الإعلام والاتصال، مما يدفع المجتمع إلى تعلم استخدام التكنولوجيا والتطور، ويعزز قدراته في استغلال التقنيات الحديثة. وقد أُطلق على هذا المفهوم اسم "المجتمع الذكي"، الذي يعمل بإمكانات تكنولوجيا المعلومات.

2. تنشيط الصناعة الوطنية القائمة والمتوقفة.

تتمثل الأهمية الإستراتيجية لمشروع طريق التنمية في تسهيل حركة الإنتقال بين المناطق وتعزيز حركة النقل التجاري والصناعي، وإنّ تنشيط الصناعات الوطنية، سواء القائمة أو المتوقفة، يمارس دوراً حيوياً في تعزيز التنمية الاقتصادية، فالقطاع الصناعي يساهم في تحقيق قيمة مضافة، ويساعد على تحقيق الإكتفاء الذاتي من الغذاء والكساء، بالإضافة إلى توفير فرص عمل وتقليل معدلات البطالة⁽¹⁾.

ويعد دعم الأنشطة الصناعية ورفع مستويات الصناعة الحالية من الأهداف الأساسية التي تسهم في تحقيق تنمية مستدامة، وهي إحدى الغايات الرئيسة لمشروع طريق التنمية، وتقع المناطق الصناعية في العراق على مسار هذا المشروع، ممّا يزيد من أهمية تنشيط هذه الصناعات لتكون جزءاً من الخطة التنموية⁽²⁾، ويوجد في العراق عدد من الصناعات التي تحتاج إلى دعم لتحقيق زيادة في القيمة المضافة، ومن أبرزها:

1. الصناعات الغذائية: تُعد من القطاعات الأساسية التي تعزّز الأمن الغذائي، إذ تربط بين الزراعة والصناعة من خلال تحويل المنتجات الزراعية إلى منتجات صناعية، وهناك العديد من الصناعات

1 - كاظم شنتة سعد، المتطلبات البيئية لزراعة و انتاج محمول قصب السكر في العراق وعوامل تدهورها، جامعة ميسان، 2016، ص171.

2 عبد الزهرة الجنابي ، زيد عبد الزه الجنابي، استراتيجية لتوطين الصناعات الغذائية في بابل، مجلة العلوم الانسانية ، المجلد 4، العدد3 تشرين الاول، قسم الجغرافية،كلية العلوم الانسانية،2023، الصناعات الغذائية في بابل، 2013 ، ص150-159.

الغذائية في العراق التي تحتاج إلى دعم، مثل صناعة الألبان: تتواجد مجموعة من مصانع الألبان في مختلف محافظات العراق.

2. صناعة الزيوت النباتية: تنتج شركة الإتحاد للصناعات الغذائية المحدودة الزيوت النباتية في مصنع تكرير الزيوت النباتي وأنشئ في (2017) في محافظة بابل قضاء المدحتية وأسهم هذا المصنع بتحقيق الإكتفاء الذاتي من الزيوت بنسبة (100%) بتغطية حاجة البطاقة التموينية والأسواق المحلية وتصدير الفائض.

3. صناعة السكر: هذه الصناعة من الصناعات المتميزة في العراق لجودتها، وأنشأت شركة الإتحاد للصناعات الغذائية المحدودة أكبر مصنع لتكرير السكر في عام 2012 في محافظة بابل حسب مواصفات عالمية فالطاقة الإنتاجية للمصنع هي (4000) طن يومياً، أي (1.4) مليون طن سنوياً وهي كمية كافية لسد حاجة البطاقة التموينية والسوق المحلية بالكامل ويتم تصدير الفائض إلى الخارج فحاجة العراق هي (950) طن من السكر والمصنع طاقته الإنتاجية أكبر بكثير⁽¹⁾

1 - رفيف محمود عبد الستار، مصدر سابق، ص247.

الاستنتاجات

والتوصيات

أولاً: الاستنتاجات

- (1) اثبتت البحث صحة الفرضية التي مفادها (ان طريق التنمية ذا اهمية كبيرة في التنوع الاقتصادي لما لة من دور مهم في زياده نسبة مساهمته في أنشطة النقل والمواصلات، بالإضافة الى الآثار المباشرة وغير المباشرة على الأنشطة الاقتصادية الأخرى، من خلال زياده الاستثمار والانتاج وفرص العمل ونقل التكنولوجيا الملائمة، فضلاً عن الارتباطات الامامية والخلفية مع بقية القطاعات الاقتصادية الوطني)
- (2) أن الممر الصيني-الكازاخستاني يمارس دوراً محورياً في تعميق أنخراط كازاخستان في سلاسل القيمة العالمية، سواء من خلال رفع صادراتها غير النفطية في الأسواق الخارجية أو عبر تنشيط التجارة البينية بين محافظاتها داخلياً، مع توقع استمرار تزايد هذه الأثر الإيجابي مع الانتهاء من مراحل إضافية من البنية التحتية وخفض المعوقات الجمركية والتقنية.
- (3) من خلال استعراض نظريات التنمية تبين قرب نظرية لتطبيق طريق التنمية في العراق: نظرية النمو غير المتوازن ونظريه أقطاب النمو، لأنها تسمح بالتركيز على مشاريع استراتيجية كبرى (مثل طرق النقل والموانئ والمراكز الصناعية) التي يمكن أن تكون محركات للنمو، مع توسيع تأثيرها تدريجياً على باقي الاقتصاد.
- (4) أظهرت نتائج البحث أن طريق التنمية يمثل مشروعاً استراتيجياً قادراً على تحسين كفاءة البنية التحتية للنقل البري في العراق، مما يختصر الزمن ويقلل كلف النقل ويعزز تنافسية الاقتصاد الوطني.
- (5) يمكن ان يسهم المشروع في تنوع مصادر الدخل، إذ لا يقتصر دوره على كونه ممرًا لوجستياً، بل يوفر فرصاً لتنشيط قطاعات اقتصادية متعددة مثل التجارة، السياحة، والخدمات اللوجستية، مما يخفف من حدة الاعتماد الأحادي على النفط ويوفر مصادر أخرى للدولة.
- (6) للمشروع اهمية في جذب الاستثمارات الأجنبية، إذ يسهم في خلق بيئة جاذبة للاستثمار عبر ربط العراق بالأسواق الإقليمية والعالمية، ويمثل حلقة وصل مهمة في شبكة النقل الدولية.
- (7) يسهم الطريق في خلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة لسكان العراق مما يسهم في تعزيز تنمية المجتمعات المحلية على طول امتداد مساره، من خلال تحريك الأنشطة الخدمية والتجارية وهو ماله من أثر اجتماعي إيجابي.
- (8) هناك تحديات أمنية وإدارية، فبالرغم من إيجابياته يواجه المشروع تحديات تتعلق بالاستقرار الأمني، البيروقراطية الإدارية، وضعف التنسيق المؤسسي، مما قد يحد من سرعة الإنجاز والاستفادة الكاملة من مخرجاته اثرها على الاقتصاد العراقي.
- (9) ان طريق التنمية ليس مجرد مشروع نقل، بل مشروعاً استراتيجياً ينعكس على التنمية المستدامة من خلال تكامل الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية، وتعزيز موقع العراق الجيو-اقتصادي في المنطقة مما له من دور في تعزيز النمو طويلاً الأمد.
- (10) سيسهم ميناء الفاو الكبير في تقليل الضغط على الموانئ العراقية الأخرى، وزيادة حركة الملاحة البحرية، مما يعزز الميزة التنافسية لموانئ العراق، وقد بدأ صانع القرار العراقي بمواكبة المتغيرات العالمية، من خلال تبني سياسات دبلوماسية تهدف إلى تقليل المخاطر والتهديدات الخارجية، وتوظيفها لخدمة الاقتصاد الوطني.

ثانياً: التوصيات

- (1) تنويع مصادر التمويل وعدم الاعتماد الكلي على الموازنة العامة لتمويل المشروع، بل الاتجاه نحو آليات تمويل متعددة مثل السندات الحكومية، الشراكات مع الشركات الدولية، وصناديق التنمية الإقليمية والدولية وغيرها بما يضمن استمرار تنفيذ المشروع.
- (2) دعم القطاع الخاص المحلي عبر توفير حوافز ضريبية وجمركية للشركات العراقية التي تشارك في تنفيذ البنى التحتية أو تشغيل الخدمات المرافقة للطريق.
- (3) إنشاء شبكة اتصالات ذكية ومراكز بيانات على امتداد الطريق لدعم التجارة الإلكترونية والخدمات المالية الرقمية، مما يضاعف العوائد الاقتصادية، كذلك اعتماد أنظمة إلكترونية متقدمة لإدارة العمليات الجمركية واللوجستية، بما يسهم في تبسيط الإجراءات وتقليل الوقت والتكاليف المرتبطة بعمليات النقل.
- (4) إطلاق برامج تدريب مهني متخصصة لإعداد كوادر عراقية في مجالات النقل، الخدمات اللوجستية، والتكنولوجيا المرتبطة بالطريق، بدلاً من الاعتماد على العمالة الأجنبية.
- (5) إقامة مناطق اقتصادية خاصة على طول الطريق، تضم موانئ جافة، مخازن لوجستية، أسواق حرة، ومناطق صناعية، بما يسهم في خلق قيمة مضافة ويزيد من الإيرادات غير النفطية ويوفر فرص عمل كبيرة للمواطنين.
- (6) إنشاء هيئة وطنية عليا لإدارة مشروع طريق التنمية، تكون مسؤولة عن التخطيط، والتمويل، والرقابة، والتنسيق مع الدول المجاورة.
- (7) إدخال نظام الحوكمة الإلكترونية في إدارة المشروع لضمان الشفافية، وتسريع الإجراءات، وتقليل البيروقراطية والفساد.
- (8) تعزيز التعاون الإقليمي والدولي عبر توقيع اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف مع الدول التي سيرتبط بها الطريق، بما يضمن التكامل التجاري والأمني.
- (9) اعتماد دراسات جدوى دورية لتقييم العوائد الاقتصادية والاجتماعية على المدى القصير والطويل، وتحديث الخطط تبعاً للتغيرات في البيئة الإقليمية والعالمية.
- (10) الالتزام بتنفيذ المشروع ضمن الإطار الزمني المحدد، بما يضمن تحقيق العوائد الاقتصادية بسرعة، ويعزز ثقة المستثمرين المحليين والأجانب، ويحد من التكاليف الإضافية الناتجة عن التأخير، مما يزيد من مرونة المشروع وقدرته على الاستجابة للمتغيرات الاقتصادية الإقليمية والدولية.

المراجع والمصادر

أولاً: القرآن الكريم

ثانياً : المصادر العربية

1- الكتب

- (1) أبو هات، عبد الكريم كامل , النظم الاقتصادية دار الكتب للنشر, بغداد, 2002.
- (2) أميدان، علي سالم ، جغرافية النقل،، ط1 ، دار صفاء للنشر والتوزيع عمان، 2012.
- (3) اسماعيل محمد بن قانة ، اقتصاد التنمية نظريات – نماذج- استراتيجيات ، ط1 ، دار اسامة للنشر، الاردن ، عمان ، 2012 .
- (4) اسماعيل محمد صادق : التجربة الألمانية ، دراسة في عوامل النجاح السياسي والاقتصادي، 2014.
- (5) أميم، عبد الجليل وآخرون التجربة النهضوية الألمانية :كيف تغلبت ألمانيا على معوقات النهضة"، ط1 ، مركز نماء للبحوث والدراسات ، بيروت ، لبنان ، 2013 .
- (6) الأمين ، عبد الوهاب التنمية الاقتصادية: المشكلات والسياسات المقترحة مع إشارة إلى البلدان العربية، ط1، دار حافظ للنشر والتوزيع، العربية السعودية، 2000.
- (7) بالدوين؛ مبير ، ترجمة: جرانت اسكندر، إقتصاديات التنمية الإقتصادية (نظرة تاريخية)، وكالة الصحافة العربية (ناشرون)، مصر، 2023.
- (8) بخاري، عبلة عبدالحميد ، التنمية والتخطيط الاقتصادي، ط3، دار المريخ، الرياض، 2009.
- (9) برجر، تشارلز كندل ؛ ترجمة: أيمن عبد العظيم، أسس ومفاهيم وتخطيط التنمية الإقتصادية، وكالة الصحافة العربية، ط1، مصر، 2021.
- (10) بكري، كامل ، التنمية الإقتصادية، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 1988.
- (11) تو دار، ميشيل ، التنمية الاقتصادية، ترجمة: محمود حسن حسني ، محمود حامد محمود ، دار المريخ للنشر، المملكة العربية السعودية، 2006 .
- (12) جبز، مالكوم ، وآخرون، إقتصاديات التنمية، تعريب طة عبد الله منصور، مراجعة محمد إبراهيم
- (13) جميل، هيل عجمي ، التمويل الدولي والعلاقات النقدية الدولية، ط1، دار وائل للنشر، الاردن، 2014.
- (14) جورمان، توم ، دليل المبتدئين الشامل إلى علم الاقتصاد، ط1، ترجمة : إيمان عبد الغني نجم، كلمات عربية للنشر والترجمة، القاهرة 2010 .
- (15) الحبيب، فايز ابراهيم ، مبادئ الاقتصاد الكلي، ط4، مطابع الفرزدق، الرياض، 2000.
- (16) الحسن ، سالم عبد ، المدخل الاساسية لتنمية الإقتصادية، ط1 ، طر ابلس، ليبيا، 2000.
- (17) حسين عمر، العون الأجنبي و التنمية، ط1، دار الكتاب العربية، القاهرة، 2001.
- (18) حسين، سعد علي. مشروع طريق التنمية: قراءة في الفرص والتحديات، مركز رواق بغداد، العراق، 2024.
- (19) حنفي، عبد الغفار ، أساسيات التمويل والإدارة المالية، ط2، دار الجامعة الجديد لنشر ، مصر، 2002
- (20) الخطيب، فاروق بن صالح ، عبد العزيز بن احمد ، دراسات متقدمة في النظرية الإقتصادية الكلية، السعودية، 2005 .
- (21) خلف، فليح حسن ، "التنمية و التخطيط الإقتصادي" ، ط1 ، عالم الكتب الحديث ، جدار للكتاب العالمي للنشر و التوزيع ، اربد ، الأردن ، 2006 .
- (22) خليفة، محمد ناجي حسن ، النمو الاقتصادي، النظرية والمفهوم ، دار القاهرة، مصر، 2001، ص 22.

- (23) دارون، سيموغلو، نموذج النمو السولو، مقدمه في النمو الإقتصادي الحديث، مطبعة جامعة برينستون، 2009
- (24) الدوري، محمد احمد، التخلف الاقتصادية، ديوان المطبوعات الجامعية، 1987.
- (25) دويدار، محمد، مبادئ الاقتصاد السياسي، ط1، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2008.
- (26) رمسيس، نادية، النظرية الغربية والتنمية العربية، سلسلة كتب المستقبل العربي / - / 6، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1984.
- (27) روما، نادي، وقف النمو، ترجمه: عيسى عصفور، منشورات وزارة الثقافة دمشق، - 1979.
- (28) سامويلسون، بول، نورد هاوس، علم الاقتصاد، الطبعة العربية، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، لبنان، 2006.
- (29) سامويلسون، بول أ. ويليام د. نورد هاوس، "الاقتصاد الكلي"، ط19، ترجمه: هشام عبدالله، مراجعه اسامة الدباغ، نيو نيورك 2010.
- (30) سعدي يحيى، الاستثمار الأجنبي المباشر، ط1، اثناء للنشر والتوزيع الأردنية ومكتبة الجامعة في الشارقة، 15، الجزائر. 2015.
- (31) السلطان، منصور، تقديم سلطان محمد، دار المريخ للنشر والتوزيع، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2009.
- (32) شابيرو، إدوارد، "تحليل الاقتصاد الكلي"، ط5، هارت كورت جوفانوفيتش، نيويورك، 198.
- (33) شبل، فؤاد، التنمية الاقتصادية طولها وقواعدها، الهرم، الجيزة، جمهورية مصر العربية، 2021.
- (34) شفيق، محمد، السكان والتنمية القضايا- والمشاكل، ط1، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 1988.
- (35) الصفدي، سالم، البرمجة الخطية وبحوث العمليات، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، الاردن، 1999.
- (36) صقر احمد صقر، التنمية الاقتصادية، ط1، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، 2004.
- (37) الطاهر، علاء فرج، التخطيط والتطوير الإقتصادي، ط1، دار الراية للنشر، الاردن، عمان، 2010.
- (38) الطيب، داودي، الإستراتيجية الذاتية لتمويل التنمية الاقتصادية، ط1، دار الفجر للنشر والتوزيع، 2008.
- (39) عباس علي محمد، الأمن والتنمية: دراسة حالة العراق (1970-2007)، ط1، مركز العارض للدراسات، 2013.
- (40) عبد الرضا، نبيل جعفر، في مواجهة التخلف، ط1، شركة الغدير للطباعة والنشر، العراق - البصرة 2013.
- (41) عبد الله، احمد عبد الجبار، استراتيجية الهيمنة ومستقبل النظام الدولي في ظل مبادرة الحزام والطريق، ط1، بغداد: دار انكي للنشر والتوزيع، 2004.
- (42) عجمية، محمد عبد العزيز، التنمية الاقتصادية، المفاهيم الخصائص النظريات المشاكل، كليه التجارة، جامعه الاسكندرية، مصر، 2008.
- (43) عريقات، حربي محمد موسى، مبادئ الاقتصاد - التحليل الكلي، ط1، دار وائل للنشر، جامعة الإسراء، الأردن، 2006.
- (44) العساف، أحمد عارف، وآخرون، التخطيط والتنمية الاقتصادية، ط1 المسيرة لطباعة والنشر، عمان، الاردن، 2011.
- (45) عطية، عبدالقادر محمد عبدالقادر، اتجاهات حديثة في التنمية، ط1، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000.

- (46) علي لطفي، اقتصاديات المالية العامة ، مكتبة جامعة عين شمس، القاهرة، 2003.
- (47) العواملة، نائل عبد الحافظ ، اداره التنمية- اسس-النظريات-التطبيقات العلمية، ط1، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- (48) العويسات، جمال الدين ، العلاقات الاقتصادية الدولية والتنمية، ط1، دار هومه ، الجزائر ، 2006.
- (49) العيسوي ، ابراهيم ، اللغات وأخواتها ، النّظام الجديد للتجارة العالمية ومستقبل التنمية العربية، بيروت ، مركز دراسات الوحدة العربية ، 1995 .
- (50) العيسوي، ابراهيم، نموذج التنمية المستقلة ، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية ، لبنان ، - 2012
- (51) العيسي، نزار سعد الدين ، ابراهيم سليمان كطف ، الاقتصاد الكلي مبادئ وتطبيقات ، ط1، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ، 2006.
- (52) غربي، علي وآخرون.، تنمية المجتمع من التحديث إلى العولمة الجزائر ، ط1، دار الفجر للنشر والتوزيع، 2003.
- (53) فسينيف، نظريات النمو الاقتصادي للبلدان النامية، ترجمة :-عز الدين جوني، دار ابن رشد والفارابي ، بيروت، 1979 .
- (54) الفضيل، محمود عبد ، العرب والتجربة الاسيويه : الدروس المستفاده، ط1، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، 2006.
- (55) الفهداوي، خميس خلف ، وآخرون ، للتنمية الإقتصادية ، مؤسسة دار الصادق الثقافية للنشر والتوزيع ، العراق، 2000.
- (56) القريشي ، علي حاتم ، اقتصاديات التنمية، ط1، مطبعة حوض الغرات، بغداد، 2017.
- (57) القريشي، محمد صالح تركي ، علم اقتصاد التنمية ، ط1 ، دار الاثراء للنشر ، عمان، 2010.
- (58) القريشي، مدحت ، التنمية الإقتصادية نظريات وسياسات وموضوعات، ط1 ، دار وائل للطباعة والنشر ، عمان ، الاردن ، 2007 .
- (59) كافي ، مصطفى يوسف ، التنمية المستدامة، ط1، شركة دار الاكاديميون للنشر والتوزيع، عمان ، 2017،
- (60) الكواز، أحمد، السياسات الاقتصادية وراس المال البشري، معهد التخطيط العربي، الكويت، 2004.
- (61) محمد ، جلال ابراهيم ، تخطيط النّقل وسياساته، ط1 ، دار المعرفة الجامعية لنشر والتوزيع ، الاسكندرية ، 2008.
- (62) المحنّة، رمزي زكي ، الأسبوية قصة صعود وهبوط دول المعجزات الآسيوية، دار المدى للثقافة والنشر، دمشق، 2000.
- (63) محي الدين، عمرو ، التنمية والتخلف، ط1، دار النهضة العربية، بيروت.
- (64) مشورب، ابراهيم ، التنمية والتخلف-دراسات اقتصادية، ط1، دار المنهل اللبناني ، لبنان، 2009.
- (65) مصطفى ، عبد اللطيف وعبد الرحمن سانية، دراسات في التنمية الإقتصادية، ط1 ، مكتبة حسن العصرية للنشر والتوزيع، بيروت، 2014.
- (66) معروف، هوشيار ، تحليل الاقتصاد الاقليمي والحضري، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- (67) الموسوي، واثق علي ، موسوعة إقتصاديات التنمية، ج1، دار الايام، عمان 2018.
- (68) النجار، يحيى غني ، وآخرون، التنمية الاقتصادية، نظريات، مشاكل، مبادئ ، وسياسات، دار الكتب، للطباعة والنشر والتوزيع جامعه الموصل ، العراق، 1997.

- (69) هيجنز، بنيامين ،التنمية الإقتصادية، المبادئ , المشاكل, السياسات ، الوحدة العربية مذكور - الهرم الجيزة ،جمهورية العربية المصرية،2020.
- (70) والي ،عبد الهادي محمد ، التنمية الاجتماعية ، دار المعارف ، الاسكندرية،1988.
- (71) وفاء،عبد الباسط ، النظريات الحديثة في مجال النمو الإقتصادي - نظريات النمو الذاتي دراسة تحليلية نقدية، كلية الحقوق - جامعة حلوان، دار، النهضة العربية، 2000 .
- (72) يسري،عبد الرحمن ، تطور الفكر الاقتصادي ، الدار الجامعية للطبع و النشر ، مصر، 2001.

2- المجالات والدوريات

- (1) احمد جاسم محمد، مستقبل الإقتصاد العراقي والبدائل المقترح لتحقيق التنمية ، مجله البحوث الإقتصادية والمالية، العدد جامعه البصره،العراق، 2014.
- (2) أحمد ميرري وآخرون ، حول دور معلومات المحاسبة الإدارية في تحسين أداء مطار النجف الدولي ، مجلة القادسية للعلوم الإدارية والإقتصادية، العدد 2، 2012،
- (3) امل عبد الحسين ، دور المقارنة المرجعية في تقييم اداء المطارات ،دراسة تحليلية مقارنة بين المطارات العراقية مع التركيز على مطار بغداد الدولي ، المجلة العراقية للعلوم الادارية ،العدد50، الكلية التقنية التقنية، الادارية الكوفة ،2016.
- (4) بان علي حسين المشهداني، دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية،مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد6، العدد1، كلية الاداره والاقتصاد،جامعه البصره،2024.
- (5) بزار نصر الدين مجيد وآخرون، "دور النقل الجوي في تنمية النشاط السياحي في محافظة السليمانية(2005-2018) دراسة تحليلية، المجلة العلمية لجامعة جيهان السليمانية، العدد 1، 2019.
- (6) بشير هادي عودة وآخرون الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الإقتصاد العراقي، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر مركز دراسات البصرة والخليج العربي 2021.
- (7) حافظ عبد الأمير أمين وآخرون، طريق الحرير وطريق التنمية/ نقيضان أم مكملان في استدامة الإقتصاد العراقي، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، عدد خاص لوقائع المؤتمر العلمي الدولي السادس/ والسني/السابع عشر/ 2023.
- (8) حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الإقتصادية، مجلة الإقتصاد والإحصاء التطبيقي، العدد (2)، المجلد (11)، 2014 .
- (9) حسين، مصعب عبد العالي ثامر، الإقتصاد العراقي في ظل الهيمنة الريعية ومتطلبات التنوع الإقتصادي للمدة (2003-2015)، جامعة القادسية، كلية الإدارة والإقتصاد، قسم الإقتصاد، بحث مستل، 2017.
- (10) حمد سحنون ،"أهمية التجارة الخارجية في دعم التنمية الإقتصادية" جامعة قسنطينة، المجلد 1، العدد 2، 2011، الجزائر .
- (11) حيدر نعمة بخيت ،طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعد وتحديات كبيرة،مركز البيان للدراسات والتخطيط، كلية الاداره والاقتصاد، جامعه الكوفة،2023.
- (12) رانج علاء الدين، مشروع طريق التنمية في العراق: مسار نحو الإزدهار أو عدم الاستقرار، مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية، 2024.

- (13) زهرة عباس، التوجه نحو المدن الذكية كوجهة لتعزيز التنمية المستدامة بين الضرورة البيئية وتحديات التحول تجرية مدينة بورتو، مجلة الدراسات التجارية المعاصرة. جامعة فرحات عباس سطيف، الجزائر، المجلد 4، العدد2، 2021.
- (14) ساره شكر، الأبعاد الجيوبولتيكية لمشروع طريق التنمية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، العراق، بغداد، 2024.
- (15) شروق نعيم جاسم الجبوري، (النقل الجوي في مطار بغداد الدولي) دراسة في جغرافية النقل، مجله كليه التربية الاساسية، جامعة بغداد، العدد-94، 2016 .
- (16) عبد الزهرة علي الجنابي، زيد عبد الزهرة الجنابي، استراتيجية لتوطين الصناعات الغذائية في بابل، مجلة العلوم الانسانية، المجلد 4، العدد3 تشرين الاول، قسم الجغرافية، كلية العلوم الانسانية، جامعه بابل، 2023.
- (17) عدنان مناتي، ليلي ناجي مجيد، أهمية الاستثمار الأجنبي في تعزيز التنمية المستدامة (البعد الإقتصادي) مع إشارة خاصة للعراق، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية الجامعة، العدد 53، 2017.
- (18) علي طالب جعفر، النقل الحضري في العراق، مجلة الآداب، العدد108، 2014.
- (19) فراس نعيم جاسم، حق التعليم في العراق بين الحماية والانتهاك وفق أحكام القانون الدولي لحقوق الإنسان، مجلة دراسات تربوية، الكلية التربوية المفتوحة، العدد(41) 2018 .
- (20) فيصل عبد اللطيف ياسين، طريق التنمية العراقي:-مشروع مشروعية الطموح ومحددات المنافسة الجيوساسية الاقليمية والدولية،مجلة السياسية الدولية،العدد60، جامعه النهرين، كلية العلوم السياسية، 2023.
- (21) قاسم عبد الستار عبد الرحمن، انجازات الانفاق الاستثماري للحكومات على النمو الاقتصادي في العراق 2004-2020، مجلة، تكريت للعلوم الادارية و الاقتصادية، العدد18، 2022.
- (22) كاظم شنتة سعد، المتطلبات البيئية لزراعة و انتاج محمول قصب السكر في العراق وعوامل تدهورها، جامعة ميسان، 2016 .
- (23) كربالي بغداد، وآخرون، استراتيجيات وسياسات التنمية المتداخلة في ظل التحولات الاقتصادية والتكنولوجية، مجله العلوم الانسانية، جامعه وهران، العدد 45، 2010.
- (24) لقاء شاكر عبود، دور الإستثمار في نمو الناتج المحلي الإجمالي للفترة (2005-2011)، مجلة كلية مدينة العلوم الجامعة، المجلد 6، العدد1، 2014، ص 39-53.
- (25) مالك دحام الجميلي، لمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، دراسات دولية، العدد (52)، كلية العلوم السياسية، جامعه النهرين، 2012.
- (26) محمد المهدي، المشروعات التنموية الكبرى في العالم العربي الواقع والمستقبل مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، القاهرة، 2020.
- (27) مناهل مصطفى عبد الحميد، محمد شهاب احمد، دراسة فاعليه النقل البري في التنمية الاقتصادية في ظل التحول الى اقتصاد السوق، مجله العلوم الاقتصادية والادارية، مجلد20، 2014.
- (28) مهيب كامل الرواي. "الاستراتيجية التقلية في العراق"، مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، العراق، بغداد، 2018.
- (29) ميثم لعبيبي اسماعيل احمد هادي سلمان، التضخم في العراق ما بعد 2003 اسباب، مؤثرات، ومعالجات، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، العدد 24، 2010.
- (30) ميساء وليد احمد عبادي، القروض الاجنبية ودورها في التنمية الاقتصادية المحلية في فلسطين، كلية الدراسات العليا، جامعه النجاح الوطنية، فلسطين، 2001.

- (31) وسام شاكر، الممرات الدولية امام الطريق التنمية الممر الاقتصادي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي (IMEC) انموذجاً ، مجلة حوار الفكر ، المعهد العراقي للحوار، بغداد ، العددان (72) - (73) ، 2024 .
- (32) وليد عبد مولاة ، دور القطاع التمويلي في التنمية، مجلة جسر التنمية، المعهد العربي للتخطيط، العدد 25، الكويت، 2009.
- (33) عبيد باسم خميس ، تقدير وتحليل العلاقة بين معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي ومعدل البطالة في الإقتصاد العراقي للمده 1990-2014،مجلة العلوم الإقتصادية والاداريه،العدد96 بغداد،العراق،2017

3- التقارير والنشرات

- (1) البنك الدولي، تقرير آفاق الإقتصاد العراقي وفرص التنويع، 2023.
- (2) البنك الدولي، تقييم أثر البنية التحتية على التجارة في العراق، مجموعة البنك الدولي (2022) واشنطن.
- (3) البنك الدولي، دراسة البنية التحتية والنمو الاقتصادي في الشرق الأوسط 2021.
- (4) البنك الدولي، دراسة البنية التحتية والنمو الاقتصادي في الشرق الأوسط 2021.
- (5) البنك المركزي التقرير الاقتصادي السنوي ،المديرية العامة للإحصاء والابحاث، بغداد،العراق 2024.
- (6) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق،2023.
- (7) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق 2019.
- (8) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق (2004 - 2023) .
- (9) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2020 .
- (10) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2004-2023 .
- (11) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق2023.
- (12) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق 2006.
- (13) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق 2023.
- (14) البنك المركزي العراقي ، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق 2013.
- (15) البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والابحاث، بغداد، العراق، (2004 - 2023) .

- (16) البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 2021.
- (17) البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادية السنوي، المديرية للإحصاء والأبحاث، بغداد، العراق 2006 .
- (18) البنك المركزي العراقي، التقرير الاقتصادية السنوية، المديرية الاحصاء والأبحاث، بغداد، العراق، 201.
- (19) صندوق النقد الدولي. تأثير البنية التحتية على الاستثمار: حالة العراق. 2023.
- (20) صندوق النقد الدولي، تقرير الاستقرار المالي في العراق، الصندوق، واشنطن، 2023.
- (21) صندوق النقد الدولي، تقرير مشاورات المادة الرابعة لصندوق النقد الدولي: العراق، واشنطن العاصمة: صندوق النقد الدولي، 2021.
- (22) غرفة تجارة بغداد، (2023)، توقعات الاستثمار الخاص في العراق، مطبعة الغرفة، بغداد، 2023.
- (23) مجلس التعاون الخليجي، التكامل الإقتصادي الإقليمي: فرص الإستثمار في العراق، 2023.
- (24) منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية، تقرير التنمية الاجتماعية 2022.
- (25) منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية، تقرير التنمية الاجتماعية 2022.
- (26) منظمة العمل الدولية، تأثير تطوير البنية التحتية على العمالة في العراق: الطريق إلى التنمية، جنيف: منظمة العمل الدولية، 2023ص22.
- (27) مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي، تحليل التحدّيات والفرص في مشروع طريق التنمية العراقي، 2024.
- (28) مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي، تحليل بيئة الاستثمار في مشروع طريق التنمية، 2024.
- (29) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديريةية الحسابات القومية، تقارير الناتج المحلي الإجمالي لسنوات مختلفه. 2013.
- (30) وزارة التخطيط العراقية، تقارير التنمية الاقتصادية، 2022.
- (31) وزارة التخطيط العراقية، خطة التنمية الوطنية (2023-2027)، مطبعة الوزارة، بغداد، 2023.
- (32) وزارة التخطيط العراقية، خطة التنمية الوطنية (2024-2028).
- (33) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، التقرير الاقتصادي السنوي، مسودة ورقة قطاع النقل والاتصالات، بغداد، العراق، 2019.
- (34) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، مديريةية الحسابات القومية، السنوات (2004-2023) .
- (35) وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي، خطة التنمية الوطنية 2013-2017.
- (36) وزارة التخطيط. التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، احصائيات النقل والمواصلات، احصاء نشاط سكك الحديد بغداد، العراق، (2004-2023) .
- (37) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات التجارة، بغداد، العراق 2004-2023.
- (38) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديريةية إحصاءات النقل والاتصالات، بغداد، العراق، 2004-2023 .
- (39) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، دائرة السياسات الاقتصادية والمالية، تطوير الإقتصاد العراقي، بغداد، العراق، 2014.
- (40) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، ومديرية إحصاءات النقل والاتصالات، بغداد، العراق 2011-2023.

- (41) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، مديريه إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط سكك الحديد، بغداد، العراق 2019-2020.
- (42) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل البري في القطّاع العام للمسافرين والوفود والبضائع، بغداد، العراق، 2004-2023
- (43) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احوال المعيشة، بغداد، العراق 2017 .
- (44) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاء نشاط النقل البري، بغداد، العراق 2004-2023.
- (45) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، إدارة إحصاءات النقل والاتصالات، مسح شركات السفر والسياحة في القطّاع الخاص، بغداد، العراق 2007-2016.
- (46) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية الحسابات القومية، التقديرات الفعلية لإجمالي تكوين رأس المال الثابت في العراق، للسنوات 2004-2022 .
- (47) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات مديرية النقل والاتصالات، للسنوات 2004-2023.
- (48) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والاتصالات، للسنوات 2004-2023.
- (49) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية أحوال المعيشة، بغداد، العراق (2007 ، 2012 ، 2014 ، 2018 ، 2020) .
- (50) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، المديرية العامة للإحصاء والابحاث ، الارقام القياسية لاسعار المستهلك ومعدلات التصخم في الاقتصاد العراقي هيئة الإحصاء ونظم المعلومات، بغداد، العراق، 2024.
- (51) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، استراتيجيات التخفيف من الفقر في العراق 2018-2022 ، بغداد ، العراق، 2018.
- (52) وزارة التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، الجهاز المركزي للإحصاء، إحصاءات النقل والاتصالات، إحصاء نشاط النقل، بغداد، العراق، 2019.
- (53) وزارة المالية العراقية، وثيقة الموازنة العامة للعراق (2023)، مطبعة الوزارة، بغداد، 2023.
- (54) وزارة النقل العراقية، تقرير التنمية الوطنية 2020
- (55) وزارة النقل، التقرير الاقتصادي السنوي، قسم البحوث والدراسات، نشاط وزاره النقل والفرص الاستثمارية، بغداد، العراق بغداد، العراق 2017.
- (56) وزاره التخطيط والتعاون الانمائي ، المجلة الوطنية لاعداد الخطه الخمسية (2010-2014) مسوده ورقه قطّاع النقل والاتصالات، اعداد لجنه قطّاع النقل ، 2009.
- (57) وزاره التخطيط والتعاون الانمائي ، المجلة الوطنية لاعداد الخطه الخمسية (2010-2014) مسوده ورقه قطّاع النقل والاتصالات، اعداد لجنه قطّاع النقل ، 2009.
- (58) وزاره التخطيط، تقرير السنوي لمؤشرات النقل المائي، لسنة 2020-2023.
- (59) وزاره التخطيط، التقرير الاقتصادي السنوي، التنمية البشرية، برنامج الانمائي للامم المتحدة، صندوق العربي للانماء الاقتصادي، بغداد، العراق، 2023.
- (60) وزاره النقل، التقرير الاقتصادي السنوي، قسم التخطيط والمتابعة، الشركة العامة لموانئ العراق، البصره، العراق، (2004-2019).
- (61) وزاره النقل، التقرير الاقتصادي السنوي، قسم التخطيط والمتابعة، الشركة العامة لموانئ العراق، البصره، العراق 2004-2019.

4- الرسائل و الإطاريح

- (1) جمعون، نوال، دور التمويل المصرفي في التنمية الإقتصادية، كلية العلوم الإقتصادية، الجزائر، ، 2005.
- (2) حاكم، محسن محمد، مؤشرات التنمية الإقتصادية والإجتماعية في دول النّمور الآسيوية (ماليزيا وكوريا الجنوبية نموذجاً) مع أشار إلى العراق مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية ، 2006.
- (3) عبد الستار، رفيف محمود ، رسالة ماجستير(الاثار الإقتصادية لطريق التنمية ودورها في تعزيز التنمية المستدامة)جامعة بغداد، كلية الادارة والإقتصاد، 2025.
- (4) غزال، قيس ناظم غزال، أثر العوالمة في الاداء الزراعي في تباين نامية مختارة ، اطروحة دكتوراه، كلية الادارة والاقتصاد ،جامعة الموصل، 2003.

5- انترنيت

- (1) بنك المركزي الباكستاني، حالة الإقتصاد الباكستاني: التقرير السنوي للسنة المالية 2024. كراتشي، متاح على: <mailto:https://www.sbp.org.pk/reports/annual/aarFY24/Complete.pdf>
- (2) شياو، الحزام والطريق: مسار التنمية ذات المنفعة المتبادلة والرخاء المشترك بين الصين وكازاخستان متوفر على: <mailto://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project>
- (3) فوروكاوا، مبادرة الحزام والطريق ينتشر إلى آسيا الوسطى، متوفر على الرابط: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2021/10/07/iraq-2021-article-iv-consultation-press-release>
- محمد علي، "طريق التنمية: مشروع تجاري يربط دول الخليج بتركيا عبر العراق"، 2023، متوفر على [linmailto:https://www%20%20.alaraby.co.uk/economyk](mailto:https://www%20%20.alaraby.co.uk/economyk)
- (4) هيئة الإحصاء التركية، بيانات عام 2022، <linkmailto:https://www.tuiklink.gov.tr>
- (5) و روستو، مراحل النّمو الإقتصادي، ترجمة برهان الدجاني، مجلة الرائد العربي، العدد الثامن عشر، إبريل 1962. متوفر على [_mailto:https://www%20.al-hakawati.net](mailto:https://www%20.al-hakawati.net)

ثالثاً:- المصادر الاجنبية

- (1) Shenjue, L., Wang, Y., Sun, B., & Zhang, H. FDI and exchange rate
- (2) volatility: Evidence - from China. Journal of International Trade, 2018.
- (3) Blanchard, O., & Johnson, D. R. Macroeconomics (6th ed.). Pearson Education, 2013.
- (4) Jinan, "The Economic of Development and planning "-Vrinda Publication(p) Ltd, 32nd, Revised and En larged Edition, 1999.
- (5) Sama Shine, Yodel Guzan sky, and Eldad Shavit, Iran and Saudi Arabia.
- (6) Yousef J.-T. Zidane ,Agnar Johansen, Megaprojects – Challenges and Lessons Learned, SINTEF, S.P. Andersensvei 5, NO-7465 Trondheim, Norway,2012.

- (1) Monolis chris. Tofakis and Athanasios papad askal opoulos, the growt
- (2) poles strategy in reglanarl planning: the recipient experience of Greece, rolame, issue 2 lmay,2014.
- (3) Sarah Shukr Ahmed, Geopolitical Dimensions of the Development
- (4) Abid, M., & Ashfaq, A. CPEC: Challenges and opportunities for Pakistan. Journal of Pakistan Vision,. 16(2),2015 .
- (5) Brakman, S., Frankopan, P., Garretsen, H., & Van Marrewijk, C.. The New Silk Roads: An introduction to China"s belt and road initiative2019 Vol. 12.
- (6) Faisal M, CPEC and regional connectivity: Navigating the South Asian politics, Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI) Research Report, 2018.
- (7) Hilali AZ, China–Pakistan Economic Corridor and dynamics of regional connectivity: Prospects and challenges, Strategic Studies, 2019,Vol.39, No.4.
- (8) Hussain E, CPEC and the belt and road initiative: Economic implications for the greater Middle East, Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, Vol.14, No.1, 2020
- (9) Method Project, Al-Bayan Center for Studies and Planning, Al-Nahrain
- (10) Schagerl, L. Soldo, The impact of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan, MAP4 Social Sciences, 2023,Vol.3, No.1.
- (11) Sharif N, Mansoor A, The China–Pakistan Economic Corridor: Game Changer or Chinese Colonialism? The China Quarterly, 2025

- (1) Asian Development Bank, Asian Development Outlook (ADO) 2022 Update:
- (2) The Road Ahead for a Resilient Growth, Manila: --Asian Development Bank, 2022, Available from: [linmailto:https://ww% 20% 20% 20link% 20w.adb.org% 20/pk](mailto:https://www.adb.org/pk)
- (3) Asian Development Bank, Enhancing Revenue Mobilization from Public Investments in Iraq, Manila: Asian Development Bank, 2020.
- (4) Asian Development Bank, Kazakhstan Transport Sector Assessment, Strategy, and RoadMap12, Manila, ADB, 2023.
- (5) Asian Development Bank, Transport Connectivity and Logistics in Central Asia: Impact of-1 the Middle Corridor, Manila: ADB, 2024.
- (6) Asian Development Bank. Kazakhstan: Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map. Manila: ADB; 2023.
- (7) Asian Development Bank. Pakistan Economic Corridors Programme [Internet]. Manila: Asian Development Bank; 2019 [cited 2025 May 12]. Available from: [linmailto:https://www.% 20% 20% 20adb.org/what-we-do/funds/pakistan-economic-corridors-programmek](mailto:https://www.adb.org/what-we-do/funds/pakistan-economic-corridors-programmek)
- (8) Asian Development Bank. Pakistan Economic Corridors Programme. Manila: ADB; 2019p12,. Available from: [_linmailto:https://www.adb.org/what-we-do/funds/pakistan-economic-corridors-programmek](mailto:https://www.adb.org/what-we-do/funds/pakistan-economic-corridors-programmek)
- (9) Economic Governance and EMU Scrutiny Unit The direct and indirect22impacts of the war on inflation Monetary Dialogue Papers European Parliament March 2023.
- (10) European Bank for Reconstruction and Development, Kazakhstan Country Strategy 2022-2026, London: EBRD, 2022.
- (11) European Bank for Reconstruction and Development, Kazakhstan2Regional Development Report 2023: West Kazakhstan and Logistics Integration, London: EBRD, 2023
- (12) For more see: U.S. Energy Information Administration Short-Term Energy Outlook June2023.
- (13) Government of Iraq, Development Road and Al-Faw Port Integration Plan, Baghdad: Ministry of Transport, 2023.
- (14) Government of Iraq, Development Road Project: Strategic Vision and Investment Guide, Baghdad: Ministry of Transport, 2023.
- (15) IMF, Dry Canal Projects in the Middle East: Comparative Analysis and Strategic Value, IMF Technical Paper, 2022.

- (16) IMF, Pakistan: 2017 Article IV Consultation—Press Release, Staff Report, Informational Annex, and Statement by the Executive Director for Pakistan, 2017,p11, Available from: [linmailto:https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashxk](mailto:https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashxk) .
- (17) IMF, Seaports and Trade Corridors in the MENA Region: Economic Potentials and Governance Models, IMF Working Paper WP/23/041, 2023.
- (18) International Energy Agency Oil 2020: Analysis and forecast to 2025 March2020.
- (19) International Monetary Fund (IMF). Regional Trade Integration and Economic Diversification in the Middle East. Washington, DC: IMF; 2023.
- (20) International Monetary Fund, Iraq Regional Economic Outlook: Infrastructure and Demography, Washington, DC: IMF, 2024.
- (21) International Monetary Fund, Iraq: 2021 Article IV ConsultationPress Release; October 2021, Available from: [linmailto:https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashxnk](mailto:https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashxnk) .
- (22) International Monetary Fund, Iraq: Regional Economic Outlook and Structural Transformation, Washington, DC: IMF, 2023.
- (23) International Monetary Fund, Pakistan: 2017 Article IV Consultation—Press Release, Staff Report, Informational Annex, and Statement by the Executive Director for Pakistan, Op.cit, p.222Available from : <link/www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashx>
- (24) International Monetary Fund. Iraq: 2023 Article IV Consultation-Press Release; Staff-1 Report; and Statement by the Executive Director for Iraq. IMF Country Report No. 23/291. Washington, DC: IMF; 2023.
- (25) Iraq Ministry of Finance. Annual Public Finance Report 2021, Baghdad: Ministry of Finance, Iraq, 2021.
- (26) Ministry of Planning, Republic of Iraq. National Development Plan 2023–2027-3 Baghdad: Ministry of Planning; 2023.
- (27) Ishrat Husain, CPEC and Pakistani Economy: An Appraisal, 1st ed., Centre of Excellence for CPEC, Pakistan Institute of Development Economics, Islamabad, 2017.
- (28) Italian Consortium for Iraqi Transport Infrastructure: Transport Plan Evaluation & Programming , Phase 4.
- (29) Kamal J, Malik MH. Dynamics of Pakistan’s Trade Balance with China, State Bank of Pakistan; October 2017. SBP Staff Notes No. 04.
- (30) Ministry of Transport, Republic of Iraq, The Development Road Project – Strategic-2 Framework and Economic Objectives, Baghdad: Ministry of Transport, 2023Avaible from <li/www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashxnk>

- (31) Monetary Fund, Regional Economic Outlook: Middle Corridor and Eurasian Connectivity, Washington, DC: IMF, 2022, Accessed May 14, 2025.
- (32) National Bank of Kazakhstan, Annual Financial Stability Report 2023, Nur-Sultan: NBK, 2024.
- (33) Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), Realizing the Middle Corridor, Published December 13, 2023, Accessed May 14, 2025.
- (34) Organization for Economic Co-operation and Development, OECD Investment Policy Review: Kazakhstan 2025–2028. Paris: OECD, 2025.
- (35) Republic of Iraq, Ministry of Higher Education & Scientific Research, UNESCO, Impact of Infrastructure on Educational Access in Rural Iraq, Baghdad, 2022.
- (36) Republic of Iraq, Ministry of Planning, National Development Plan Progress Report 2024, Baghdad: Government of Iraq, 2024.
- (37) Republic of Iraq, Ministry of Planning. National Development Plan 2020-2030. Baghdad: MoP; 2020. Available from [lin/www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashx](http://www.imf.org/-/media/Files/Publications/CR/2017/cr17212.ashx)
- (38) Reuters, Iraq, Turkey, Qatar, UAE sign preliminary deal to cooperate on Development Road project, Reuters, Published April 22, 2024, Accessed September 14, 2025, Available from: <mailto:https://mop.gov.iq/en.link>
- (39) The World Bank, Iraq Economic Monitor, Winter 2022, Washington, DC: The World Bank, 2022, Available from: <mailto:https://www.worldbank.org/en/country/iraq-economic-monitor>.
[limailto:https://www.worldbank.org/en/country/iraq-economic-monitor.nk](mailto:https://www.worldbank.org/en/country/iraq-economic-monitor.nk)
- (40) The World Bank, Iraq Systematic Country Diagnostic Report, Washington, DC: The World Bank, 2020.
- (41) The World Bank. Iraq Public Expenditure Review 2021, Washington, DC: The World Bank, 2021.
- (42) UN-ESCWA. Economic and Social Commission for Western Asia. Infrastructure and Regional Connectivity in Iraq: Opportunities for Growth and Trade. Beirut: ESCWA; 2023.
- (43) Sima Shine, Yoel Guzan sky, and Eldad Shavit, Iran and Saudi Arabia Renew Relations, iNSS Insight No. 1695, March 14, 2023.
- (44) The Belt & Road Initiative Backgrounder, Institute for Security, Development Policy, October 2016.

- (45) UN-Habitat, Iraq Human Settlements Report 2023: Infrastructure and Demographic Outcomes, Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2023.
- (46) United Nations Conference on Trade and Development. World Investment Report 2024 Investing in Sustainable Connectivity. Geneva: UNCTAD; 2024.
- (47) United Nations Development Programme (UNDP), Economic Diversification in Iraq: Challenges and Policy Recommendations, Baghdad: UNDP Iraq, 2019.
- (48) United Nations Development Programme (UNDP). Enhancing Agricultural Value Chains in Iraq. New York: UNDP; 2023.
- (49) United Nations Development Programme, Human Development Report for 1-Eastern Europe and Central Asia 2023–2024, New York: UNDP, 2024.
- (50) United Nations Development Programme, Iraq Human Development Report 2022–2023: Connectivity and livelihoods, New York: UNDP, 2023.
- (51) United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Enhancing Intra Regional Trade through the Middle Corridor: A Kazakhstan Case Study, Bangkok: UNESCAP, 2021.
- (52) United Nations Industrial Development Organization, Industrial Development Report 2022.
- (53) World Bank " Kazakhstan: A New Growth Model for Building a Secure Middle Class, Systematic Country1 Washington, DC, 2018.
- (54) World Bank, CPEC offers enormous potential to boost Pakistan economy (DC):p15 Available from:
[linkmailto:https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/03/22/cpec-offers%20%20link](https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/03/22/cpec-offers%20%20link).
- (55) World Bank, Iraq Economic Monitor: A New Growth Model, Washington, DC: World Bank, 2022.
- (56) World Bank, Iraq Road Sector Assessment: Laying the Foundations for Connec-3 Logistics, and Economic Diversification, Washington, DC: The World Bank, 2023, Report No:AUS0003051Avilblefrom .mailto:https://www.%20Link. Lmailto:https://www.%20Linkink
- (57) World Bank, Iraq's Gateway to the World: Strategic Assessment of Al-Faw Port, Washington, DC: World Bank, 2022.
- (58) World Bank, Kazakhstan Public Finance Review: Enhancing the Fiscal Framework to Support Economic Transformation", Washington, 2017.
- (59) World Bank, Logistics Performance in Iraq: Challenges and Opportunities, Washington, DC: World Bank, 2023 .
- (60) World Bank, Middle Corridor through Central Asia, Caucasus Can Boost Trade, Connectivity and Supply Chain Resilience, Published-2 November 27, 2023, Accessed May 14, 2025linlinmailto:https://www.worldbank.org/en/news/press-

[release/2023/11/27/middle-corridor-throughcentral-asia-caucasus-can-boost-trade-connectivity-and-supply-chain-resilience.3-3.k.k.](mailto:https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projectnk)

- (61) World Bank, South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative Kazakhstan-1 Country Case Study, 2020.
- (62) World Bank, Special Economic Zones and Trade Corridors: Maximizing Impact in Fragile Economies, Washington, DC: World Bank, 2022.
- (63) World Bank. Iraq Economic Monitor: Towards a New Economy. Washington, DC: World Bank; 2022.
- (64) World Bank. Iraq Economic Monitor: Towards a New Economy. Washington, DC: World Bank; 2022 .
- (65) World Bank. Kazakhstan Economic Update: Catalyzing Private Infrastructure Finance through -the Middle Corridor. Washington, DC: World Bank; 2024.
- (66) World Bank. Transport Corridors Project (P131550) [Internet]. Washington, DC: World Bank; 2024 [cited 2025 Apr 22]. Available from [::mailto:https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projectnk](mailto:https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projectnk) .
- (67) الروابط الالكترونية
- <mailto:https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projectnk>
 - <mailto:https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/11/27/middle-corridor-throughcentral-asia-caucasus-can-boost-trade-connectivity-and-supply-chain-resilience.3-3>.
 - <mailto:https://www.adb.org/publications/asia-development-outlook>.

Abstract;

The research deals with the development road project in Iraq, which represents one of the major integrated economic development projects, the first stages of which have been initiated through the Grand Faw Port Project, the dry canal and a group of other projects. The project represents a new development vision for the Iraqi economy. The research attempted to provide theoretical foundations for it through economic development literature and analysis of the reality of the data and information available about the project to crystallize a forward-looking vision of its development dimensions in the transportation sector and the Iraqi economy and the economic and social impacts expected to result from the implementation of the project by using the study of some similar international experiences. The research problem was that despite the strategic importance of the Iraqi Development Road Project and its role in developing sustainable development, there are many questions and challenges related to its effectiveness in achieving the desired goals. The comprehensive studies that anticipate the expected absence of economic and social impacts is one of the most important of these challenges. While the hypothesis was that the Development Road Project is an important opportunity to contribute to enhancing economic growth, diversifying sources of income, creating job opportunities, developing investment, transferring technology, improving the infrastructure of the transportation sector and other sectors, and enhancing Iraq's international and regional integration. This can be achieved through the success of government investment policies, providing an attractive investment environment, and addressing security and political challenges. The research relied on the deductive approach through the method of descriptive analysis and prospective analysis based on collecting and analyzing data and information related to the project, in addition to adopting the inductive approach through the method of quantitative and statistical analysis, comparing results, and analyzing economic data in Iraq and studied international experiences. The research concluded with a set of recommendations that support the development of the decision-maker's perspective for the project within the framework of economic analysis. The Development Road Project carries It holds great potential to achieve a tangible positive impact on growth, investment, employment, and poverty.

Republic of Iraq
Ministry of Higher Education and Scientific
Research
University of Karbala-
College of Administration and Economics
Department of Economic



**The Economic and social impacts of the development
path in Iraq Applicability to Iraq**

Ph.D. in Economic Sciences

Submitted by

Marwa hassen Hadi Al-Masoudi

To the Council of the College of Administration and Economics
– University of Karbala

In Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of
Doctor of Philosophy in Economic Sciences

Supervised by

Prof. Dr. **Talib Hussein Fares Al-Kuraity**

Assoc. Prof. Dr. **Shaimaa Rashid Mohsen Al-Yasiri**

2025 A.D

1447 A.H