


دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية

The Role of the Development Road Project in Promoting Iraq's Position on the World Trade Map

بان علي حسين المشهداني *

كلية الإدارة والاقتصاد، جامعة البصرة، العراق 

ban.ali@uobasrah.edu.iq

تاريخ النشر: 2024/01/01

تاريخ الاستلام: 2023/09/10

Abstract:

The research aims to clarify the reality of the land and rail transport activity, and the total analytical indicators for each activity for the period 2013-2022, the economic advantages of the development road project and the challenges it faces. The study concluded that the rehabilitation of the infrastructure in Iraq, the stability of the security and political conditions of the areas that this road will pass through, the establishment of industrial and residential cities, and the creation of good conditions for foreign investment companies for the purpose of working in this project will enhance to Iraq's position on the world trade map.

Keywords: The Development Road, Transportation, Challenges, Iraq.

مستخلص:

يهدف البحث الى بيان واقع نشاط النقل البري والنقل بسكك الحديد وجمالي المؤشرات التحليلية لكل نشاط للمدة 2013-2022، 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، وتهيئة الظروف الجيدة للشركات الاستثمارية الأجنبية لغرض العمل في مشروع طريق التنمية.

كلمات مفتاحية: طريق التنمية، النقل، التحديات، العراق.

JEL Classification Codes : L90, L91

مقدمة

ان قطاع النقل بمجالاته المختلفة يتمتع بأهمية وحيوية من خلال ارتباطه الوثيق بعملية التنمية والتطور الاقتصادي والاجتماعي والصحي والثقافي، وتبرز الاهمية من خلال الاستثمارات التي تنفقها الدول سنوياً في هذا المجال. ويعد قطاع النقل منظومة متكاملة تتضمن منظومات عديدة ويرتبط بعضها مباشرة بالقطاع والبعض الاخر يرتبط به بشكل غير مباشر الا انه يشكل هيكلاً واحداً يعمل في توازن وترابط وتكامل، ومن المعروف ان قطاع النقل يوحد بين العناصر المكانية للاقتصاد فاننتشار الانتاج وتوزيع واستهلاك السلع والخدمات وانتقال الافراد وتطوير التجارة وتحقيق الامن الغذائي جميعها انشطة تعتمد على قطاع النقل.

مشكلة البحث:

ما هي الجهود المبذولة من قبل العراق في تمويل مشروع طريق التنمية؟

فرضية البحث:

ان انشاء ميناء الفاو الكبير وربطه بطريق التنمية البري المتمثل بطريق سكك الحديد والنقل البري السريع بالسيارات سيعزز من مكانه العراق على خارطة التجارة العالمية.

هدف البحث:

يهدف البحث الى بيان ما يلي:

- ✓ واقع نشاط النقل البري بالسيارات واجمالي المؤشرات التحليلية لهذا النشاط. للمدة 2013-2022.
- ✓ واقع نشاط النقل بسكك الحديد واجمالي المؤشرات التحليلية لهذا النشاط للمدة 2013-2022.
- ✓ الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير والمنطقة الاقتصادية لمدينة الفاو.
- ✓ مشروع طريق التنمية ومميزاته الاقتصادية والتحديات التي تواجهه.

منهجية البحث:

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، ولقد تم اختيار عينه الدراسة العراق لرغبته في التحول الى خط اساسي لنقل البضائع بين الشرق الاوسط واوروبا. الدراسات السابقة:

➤ دراسة بعنوان الاهمية الاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق، 2022، (الزاهدي والايديامي) وهدفت الى بيان دور ميناء الفاو الكبير في تحقيق النمو الاقتصادي والاجتماعي في العراق من خلال الارتباط بمبادرة الحزام والطريق. وتوصلت الى ان مشروع ميناء الفاو يعتبر من المشاريع الاقتصادية المهمة لكونه سيحول العراق من اقتصاد ريعي الى اقتصاد مستدام ومتنوع المصادر.

➤ دراسة بعنوان ميناء الفاو والقناة الجافة بين الموقع الاستراتيجي للعراق ومشروع طريق الحرير والحزام، 2021، (المشهداني) وهدفت الى بيان الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو وواقع القناة الجافة والتحديات التي تواجهها وتوصلت الى ان هناك تحديات تواجه القناة الجافة في العراق متمثلة بالظروف الامنية وعدم امكانية تأهيل الخطوط الرئيسية للنقل السككي والنقل البري بالسيارات.

➤ الدراسة الحالية بعنوان دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية، وهدفت الدراسة الى بيان واقع نشاط النقل البري والنقل بسكك الحديد وجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بكل نشاط للمدة 2013-2022، والمميزات الاقتصادية لمشروع طريق التنمية والتحديات التي تواجهه وتوصلت الدراسة الى ان صيانة وتأهيل البنى التحتية في العراق وانشاء مدن صناعية وسكنية ستخدم مشروع طريق التنمية الذي سيساعد العراق على نقل البضائع برياً ما بين الشرق الأوسط وأوروبا.

1- واقع نشاط النقل البري بالسيارات وجمالي المؤشرات التحليلية لهذا النشاط للمدة 2013-2022
تحتل الاحمال المحورية المسموح بها للمركبات التي تعمل في مجال النقل البري على الطرق في الدولة محوراً هاماً في كل ما يتعلق بسياسات النقل سواء فيما يخص البنى التحتية من شبكات طرق او جسور او انفاق اذ ان تصميم وانشاء وصيانة الطرق ترتبط جميعها بالأحمال المحورية المصرح بها قانوناً والسائدة تحت ظروف التشغيل الفعلية وذلك بالنظر الى العلاقة المباشرة القائمة بين تكلفة وحدة النقل (طن/كم) وحمولة الشاحنة اذ تنخفض التكلفة مع زيادة حمولة الشاحنة ويعزا ذلك الى ان الزيادة الاجمالية في تكلفة التشغيل لا تتناسب طردياً مع زيادة الحمولة، ولكن الامر مختلف في الطرق اذ ان تكلفة الطريق فيما يخص اعمال الصيانة تزداد بدرجة كبيرة مع زيادة الاحمال المحورية. ويمكن توضيح خصائص النقل البري بالسيارات ما يلي: (طيارة، 2023، ص 2).

- ❖ يتمتع بتكلفة نقل منخفضة لكونه يحتاج الى رأس مال اقل مقارنة بوسائل النقل بسكك الحديد والجوي.
 - ❖ تكلفة صيانة الطرق وتشغيلها ارخص من وسائل النقل الأخرى.
 - ❖ خدمة مرنة اذ يتميز بخدمة سهلة ويمكن تعديل مساراتها وتوقيتها وفقاً للحاجات الفردية.
 - ❖ يتناسب مع المسافات القصيرة لنقل البضائع والافراد لكونه يوفر الكثير من الوقت.
 - ❖ مكمل لوسائل النقل الأخرى لأنه يحتاج لنقل البضائع عبر السيارات الى الموانئ البحرية ثم الى السفن وكذلك النقل الجوي.
- وتنقسم تكاليف تشغيل المركبات الى تكاليف متغيرة وهي مرتبطة بتشغيل المركبة مثل الوقود والزيوت والاطارات والصيانة والاصلاح.

اما التكاليف الثابتة وهي مرتبطة بامتلاك المركبة ذاتها بغض النظر عن نتائج التشغيل وهي تتضمن تكاليف رأسمالية مثل قسط الاهلاك وفوائد رأس المال وتكاليف اخرى مثل المرتبات والاجور ومصاريف ادارية ومصاريف خاصة بالشاحنة مثل رسوم التراخيص والتسجيل والتأمين.

وهناك التكلفة المالية لتشغيل المركبات وهي تمثل العنصر الرئيس بالنسبة للمركبة وهي تختلف عن التكلفة الاقتصادية للتشغيل وتشمل الكيلومترات المسيرة السنوية، عدد سنوات الخدمة، استهلاك الوقود، مدة خدمة الاطارات، سعر الفائدة، سعر الشاحنة في نهاية الخدمة. (نشرة النقل، 1995: ص36-ص51) ونلاحظ من الجدول (1) الذي يبين اجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بنشاط النقل البري في العراق للمدة 2013-2022 مايلى:

جدول (1) اجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بنشاط النقل البري في العراق للمدة 2013-2022

| اجمالي الإيرادات للشركة العامة للنقل البري مليون دينار عراقي | كمية البضائع المنقولة الف طن | اعداد الشاحنات للشركة العامة للنقل البري | | | اجمالي الإيرادات للشركة العامة لنقل المسافرين والوفود مليون دينار عراقي | اعداد الركاب المسافرين مليون مسافر | اعداد الحافلات للشركة العامة لنقل المسافرين والوفود | | | السنوات |
|--|------------------------------|--|---------|----------|---|------------------------------------|---|---------|----------|---------|
| | | نسبة العاملة الى الموجودة % | العاملة | الموجودة | | | نسبة العاملة الى الموجودة % | العاملة | الموجودة | |
| 78.718 | 449 | 45.1 | 529 | 1.174 | 34.275 | 9.3 | 79,6 | 811 | 1.019 | 2013 |
| 71.773 | 386 | 85.4 | 601 | 704 | 7.085 | 12.2 | 54.7 | 699 | 1.277 | 2014 |
| 57.616 | 354 | 87.5 | 609 | 696 | 40.966 | 19.0 | 54.7 | 667 | 1.219 | 2015 |
| 44.298 | 299 | 74.8 | 514 | 687 | 29.334 | 16.3 | 53.6 | 630 | 1.175 | 2016 |
| 52.015 | 334 | 72.8 | 493 | 677 | 29.072 | 19.3 | 38.3 | 634 | 1.656 | 2017 |
| 72.280 | 750 | 82.0 | 429 | 523 | 36.877 | 21.5 | 32.9 | 636 | 1.934 | 2018 |
| 68.808 | 485 | 78.7 | 420 | 534 | 47.421 | 19.2 | 35.3 | 668 | 1.891 | 2019 |
| 67.540 | 429 | 75.0 | 401 | 535 | 12.311 | 5.0 | 70.4 | 846 | 1.202 | 2020 |
| 66.382 | 431 | 83.6 | 447 | 535 | 16.065 | 3.5 | 73.1 | 897 | 1.227 | 2021 |
| 75.194 | 447 | 80.9 | 436 | 539 | 21.882 | 6.0 | 53.2 | 6.44 | 1.211 | 2022 |

المصدر: الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الاتية: -

- الجهاز المركزي للإحصاء في العراق، تقرير إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع، 2017، ص5، ص6، ص23.
- الجهاز المركزي للإحصاء في العراق، تقرير إحصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع، 2022، ص5، ص7، ص19.

➤ انخفاض اجمالي الايرادات المتحققة للشركة العامة لنقل المسافرين والوفود من 34,275 مليون دينار عراقي في عام 2013 الى 21,882 مليون دينار عراقي في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 36,15 %، ويعزا ذلك الى التوجه نحو استخدام وسيلة النقل الجوي والنقل بسكك الحديد اذ انخفض عدد الركاب من 9,3 مليون مسافر في عام 2013 الى 6,0 مليون مسافر في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 35,480 %.

➤ انخفاض اجمالي الايرادات المتحققة للشركة العامة للنقل البري من 78,718 مليون دينار عراقي في عام 2013 الى 75,194 مليون دينار عراقي في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 4,47 % ويعزا سبب ذلك الى انخفاض كمية البضائع المنقولة اذ انخفضت كميتها من 449 الف طن في عام 2013 الى 447 الف طن في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 0,44 %.

2- واقع نشاط النقل بسكك الحديد واجمالي المؤشرات التحليلية لهذا النشاط للمدة 2013-2022

بدأ انشاء الخطوط لسكك الحديد في العراق عام 1911 كجزء من شبكة الخطوط التي اقامتها الدولة العثمانية في المنطقة العربية اذ تم انشاء 120 كم قبل الحرب العالمية الاولى تربط بغداد وسامراء بعرض قياسي 1,435 كم، كما تم انشاء خط متري خلال الحرب العالمية الاولى بطول 569 كم يصل البصرة بالسماوة والبصرة بالعمارة، وفي عام 1940 تم وصول الخط القياسي الى الحدود العراقية السورية ليصل طوله الى 433 كم، اما الخط القياسي من بغداد الى البصرة فتم انشاؤه في عام 1967. ويصل عدد المحطات العاملة واطوال خطوط سكك الحديد كم حسب نوع الخط في عام 2022 كما يلي موضحة: (تقرير احصاء سكك الحديد، 2022: ص 13)

- بغداد-البصرة-المعقل ويتضمن 39 محطة عاملة ويصل طول الخطوط الرئيسية فيها الى 552 كم والفرعية 303 كم.

- بغداد-الموصل-ربيعة ويتضمن 27 محطة عاملة ويصل طول الخطوط الرئيسية فيها الى 517 كم والفرعية 119 كم.

- بغداد-القائم-حصيبة ويتضمن 24 محطة عاملة ويصل طول الخطوط الرئيسية فيها الى 376 كم والفرعية 237 كم.

- كركوك-بيجي-حديثة ويتضمن 14 محطة عاملة ويصل طول الخطوط الرئيسية فيها الى 252 كم والفرعية 17 كم.

ويتميز نظام النقل بسكك الحديد بما يلي: (نشرة النقل، 1985: ص 68-69)

❖ النقل لمسافات طويلة وكميات كبيرة وبتكلفة مناسبة.

- ❖ تعتبر سكك الحديد من اجود وسائل النقل في مجال السلامة والراحة للمسافرين ونظافة البيئة لكونها تخفض تلوث البيئة.
 - ❖ توفر سكك الحديد سرعات عالية مع حجم كبير للنقل باستخدام المعدات الحديثة والتكنولوجيا المتقدمة في تسيير القطارات.
 - ❖ تساعد سكك الحديد على دفع عجلة الانتاج الصناعي عن طريق الحجم الكبير لعمليات الصيانة وتجميع وحدات النقل وتصنيع قطع الغيار وبما توفره من تدريب للعاملين يتم عادة على نطاق واسع.
 - ❖ تخفيض الازدحام على المسارات بين المدن وداخل المدن.
- ونلاحظ من الجدول (2) الذي يوضح اجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بنشاط سكك الحديد للمدة 2013-2022 مايلي:
- ارتفاع عدد المسافرين في عام 2013 من 134 الف مسافر بأجر الى 143 الف مسافر بأجر في عام 2022 وبنسبة ارتفاع بلغت 6,71%. ويعزا ذلك الى الراحة والامان الذي توفره هذه الوسيلة لتحقيق عملية التنقل من محافظة الى اخرى.
 - انخفاض في كمية البضائع المنقولة بأجر من 1,703 الف طن في عام 2013 الى 407 الف طن في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 76,10% ويعزا ذلك الى التوقف لبعض الاشهر عن نقل البضائع بسبب عدم تجديد العقد مع الجهة المساندة.
 - ارتفاع الايرادات المتحققة من نقل البضائع من 11,575 مليون دينار عراقي في عام 2013 الى 17,764 مليون دينار عراقي في عام 2022 وبنسبة ارتفاع بلغت 53,46% ويعزا ذلك الى زيادة عدد نقلات البضائع المتحققة.
 - انخفاض الايرادات المتحققة من نقل المسافرين من 14,880 مليون دينار عراقي في عام 2013 الى 1,319 مليون دينار عراقي في عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 91,13%، ويعزا ذلك الى عطل بعض القطارات المسيرة الخاصة بنقل المسافرين.

جدول (2) اجمالي المؤشرات التحليلية الخاصة بنشاط سكك الحديد في العراق للمدة 2013-2022

| السنوات | عدد المسافرين بالألف بأجر | الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين مليون دينار عراقي | كمية البضائع المنقولة بأجر الف طن | الإيرادات المتحققة من نقل البضائع مليون دينار عراقي |
|---------|---------------------------|---|-----------------------------------|---|
| 2013 | 134 | 14.880 | 1.703 | 11.575 |
| 2014 | 146 | 1.966 | 1.067 | 7.022 |
| 2015 | 393 | 4.652 | 318 | 3.316 |
| 2016 | 417 | 4.140 | 52 | 819 |
| 2017 | 435 | 4.313 | 104 | 1.560 |
| 2018 | 529 | 4.470 | 356 | 4.644 |
| 2019 | 435 | 4.013 | 372 | 5.206 |
| 2020 | 77 | 737 | 1.293 | 4.221 |
| 2021 | 127 | 1.079 | 593 | 16.080 |
| 2022 | 143 | 1.319 | 407 | 17.764 |

المصدر: الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الاتية:

- الجهاز المركزي للإحصاء في العراق، تقرير إحصاء نشاط النقل بسكك الحديد، 2017، ص 5.
 - الجهاز المركزي للإحصاء في العراق، تقرير إحصاء نشاط النقل بسكك الحديد، 2022، ص 5.
- والجدول (3) يوضح لنا اهم مشاريع سكك الحديد في العراق فهناك المنجز منها والبعض الاخر يجري العمل عليه لغرض تطويره من اجل اكمال الربط مع تركيا.

جدول (3) اهم مشاريع سكك الحديد في العراق

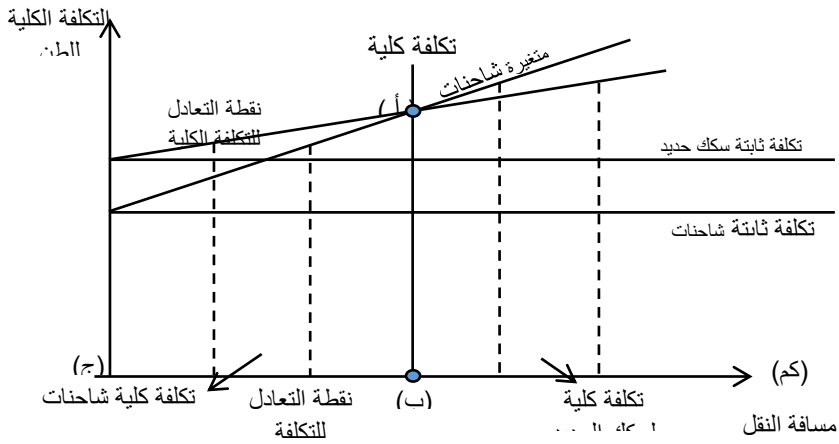
| مشاريع سكك الحديد | اطوال سكك الحديد | السرعة التصميمية | قوة التحميل | اعلى سعة | المحطات | مدة الإنجاز |
|--|------------------|---|-------------|---|---------------------------------|---|
| خط سكك الحديد الدائري الحولي (بغداد) | 112 كم مزدوج | 200 كم / ساعة للمسافرين ، 140 كم / ساعة للبضائع | 25 طن | 23 مليون مسافر سنوياً 46 مليون طن سنوياً للبيضائع | لا يوجد | 1982 |
| خط مسيب - كربلاء - نجف - السماوة | 228 كم مزدوج | 250 كم / ساعة للمسافرين ، 140 كم / ساعة للبضائع | 25 طن | 6 مليون مسافر سنوياً ، 2 مليون طن سنوياً للبيضائع | 14 محطة ويصل طولها 105 كم | منجز المشروع وتم إعادة تصميمه في عام 2007 |
| خط بغداد - بعقوبة - كركوك - أربيل - الموصل | 555 كم مزدوج | 250 كم / ساعة للمسافرين ، 140 كم / ساعة للبضائع | 25 طن | 6 مليون مسافر سنوياً ، 20 مليون طن سنوياً | 44 | 90% |
| خط بغداد - كوت - البصرة - ام قصر | 910 كم مزدوج | 250 كم / ساعة للمسافرين ، 140 كم / ساعة للبضائع | 25 طن | 14 مليون مسافر سنوياً ، 35 مليون طن سنوياً للبيضائع | 46 | 1982 |

| | | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|--|-------|---|---|--|
| خط الموصل - دهوك - زاخو - تركيا | 168 كم مزدوج | 200 كم / ساعة للمسافرين ، 140 كم / ساعة للبيضائع | 25 طن | 0.34 مليون مسافر سنوياً 55 مليون طن سنوياً للبيضائع | 8 | 85 % وضمن التصميم خط بطول 17 كم من زاخو الى تركيا |
| خط البصرة - فاو | 101 كم مزدوج | 140 كم / ساعة للمسافرين ، 100 كم / ساعة للبيضائع | 25 طن | 70 مليون مسافر سنوياً 70 مليون طن سنوياً للبيضائع | 4 | مكتمل وهناك دراسة أولية لربطة مع البصرة - شلامجة ويصل الطول الى 32.5 كم |
| خط رمادي - كربلاء | 133 كم مزدوج | 250 كم / ساعة للمسافرين ، 140 كم / ساعة للبيضائع | 25 طن | 2.4 مليون مسافر سنوياً 32 مليون طن سنوياً للبيضائع | 4 | مكتمل |
| خط كركوك - سلیمانانية | 120 كم منفرد | 200 كم / ساعة للمسافرين ، 140 كم / ساعة للبيضائع | 25 طن | 1.25 مليون مسافر سنوياً 6 مليون طن سنوياً للبيضائع | 4 | مكتمل |

المصدر: د. كاظم جعفر طلال، دور مبادرة الحزام والطريق في تنمية البنى التحتية للنقل وخدماته في العراق، الطبعة الثانية، 2020، دار ألوان للطباعة والنشر والتوزيع، بغداد، ص 104- ص 111.

واخيراً ترتبط الكفاءة الاقتصادية للنقل بالشاحنات مقارنة مع وسائل النقل الأخرى بعنصرين هما تكلفة النقل ومستوى الخدمة المقدمة للمستهلك ومن ثم فإن الكفاءة الاقتصادية لوسيلة النقل مرتبطة بمسافة النقل وهناك نوعين من التكلفة الأولى الثابتة وهي عناصر التكاليف التي لا ترتبط بمسافة النقل ولا تتغير مع تغير حجم المنقول بل تتحملها مؤسسة النقل مثل الفائدة على رأس المال والاهلاك للمباني والمراتب الثابتة للعاملين. والثانية المتغيرة وهي عناصر التكاليف المرتبطة بحجم الحركة ومسافة النقل ومن أمثلها الوقود والزيوت وحوافز العاملين المرتبطة بحجم الحركة. وتختلف نسبة كل من التكاليف الثابتة والمتغيرة الى التكلفة الاجمالية من وسيلة نقل الى اخرى، فنسبة التكاليف الثابتة الى اجمالي التكاليف لا تتعدى 10% بالنقل بالشاحنات بينما النقل بسكك الحديد تصل الى 60% وهذا بسبب التكلفة الكلية للنقل لمسافات مختلفة تختلف من حيث القيمة من وسيلة نقل لأخرى. والشكل البياني (1) يوضح شكل التكاليف الكلية والمتغيرة لنقل البضائع بسكك الحديد والشاحنات وعلاقتها بمسافة الرحلة.

الشكل رقم (1): التكاليف الكلية والمتغيرة لنقل البضائع بسكك الحديد والشاحنات وعلاقتها بمسافة الرحلة



المصدر: علي عبد السلام المعزوي وفتحي عبد العزيز التوني، (2006)، اقتصاديات النقل، دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، الطبعة الأولى، القاهرة.

ونستنتج من الشكل البياني ما يلي:

- النقل بالشاحنات يتفوق على النقل بسكك الحديد من حيث التكلفة الكلية للمسافات القصيرة.
- التكلفة الكلية تصبح اقل في سكك الحديد عنها في الشاحنات للمسافة الطويلة والمتوسطة.
- النقطة (أ) نقطة التعادل التي تتساوى عندها التكلفة الكلية لكلا الوسيلتين للنقل.
- التكلفة الكلية قبل نقطة التعادل في صالح الشاحنات.
- التكلفة الكلية بعد نقطة التعادل في صالح سكك الحديد.
- التكلفة المتغيرة لوحدة المنقول تصبح اقل في سكك الحديد مقارنة بالشاحنات للمسافات المتوسطة والطويلة.
- تعد نقطة التعادل (ب) هي التي يتساوى عندها التكلفة المتغيرة لكلا الوسيلتين بحيث يكون متوسط التكلفة للنقل قبل نقطة (ب) في صالح الشاحنات وبعدها تصبح في صالح سكك الحديد.
- المسافة (ج) مسافة نقطة التعادل وتختلف تبعاً لأحجام المركبات على الطرق والوقود ومتوسط الحمولة وظروف التشغيل ويقدرها الاقتصاديون بحوالي 200-250 كم.

3- الطاقة الاستيعابية لميناء الفاو الكبير والمنطقة الاقتصادية لمدينة الفاو.

يُعد ميناء الفاو من المشروعات التي لها أثر مهم في النشاط الاقتصادي والتجاري للعراق لكونه يمثل ميناءً دولياً يطل على الخليج العربي وان تنفيذه سوف ينهي الاعتماد على موانئ دول الجوار التي تستنزف البلد تكاليف اضافية وبفارق سعري بحدود 35% لان نسبة كبيرة من الاستيرادات التجارية وبكلفة 50 دولاراً للطن

الواحد تتم عن طريق موانئ دول الجوار وبنفس الوقت سيعمل الميناء على خدمة تجارة الترانسيت بين اسيا واوروبا وبطاقة تصل حوالي الى (20-25) مليون طن سنوياً، (الحجاج وهاشم، 2021: ص57).
وتصل التكلفة التخمينية لإنجاز هذا المشروع بما يقارب 4,4 مليار يورو اذ تعاقدت الشركة العامة للموانئ في العراق مع شركتين لإنجاز كاسر الامواج الشرقي والغربي وتم التعاقد مع شركة دايو الكورية لإنجاز المرحلة من الميناء والمتمثلة بخمسة مشاريع اذ تتضمن انشاء الارصفة الخمسة للحاويات وردم ساحة خزن ومناولة الحاويات وحفر القناة الملاحية الداخلية وحفر وتأثيث القناة الملاحية الخارجية ونفق قناة الزبير والطريق السريع الرابط بين ميناء الفاو وميناء ام قصر. والجدول (4) يبين الطاقة الاستيعابية السنوية لميناء الفاو الكبير وطول الأرصفة كم وعددها.

جدول (4) الطاقة الاستيعابية ميناء الفاو الكبير

| البيان | طول الارصفة كم | عدد الارصفة | الطاقة الاستيعابية السنوية |
|------------------------|----------------|-------------|----------------------------|
| ارصفة الحاويات | 17 | 50 | 25 مليون طن |
| ارصفة الفل | 5 | 15 | 25 مليون طن |
| ارصفة البضائع العامة | 5 | 20 | 5 مليون طن |
| رصيف رو-رو | - | 1 | 400,000 سيارة |
| ارصفة المشتقات النفطية | - | 6 | 230,000 برميل/يوم |

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة للموانئ العراقية <http://scp.gov.iq>

اما الجدول (5) فيبين طبيعة المشاريع التي سوف تقام في ميناء الفاو الكبير واعداد الايدي العاملة في هذه المشاريع التنموية المختلفة.

جدول (5) انواع المشاريع المقامة في الميناء واعداد الايدي العاملة في المشاريع الميناء

| انواع المشاريع | اعداد الايدي العاملة في مشاريع الميناء |
|--|--|
| الصناعات الثقيلة (صناعة الصلب، بتروكيماويات، مصفى النفط). | 3700-3400 |
| الصناعات الخفيفة (صناعة الاغذية، المنسوجات، الملابس، تصنيع معدات النقل، الادوية، معدات البناء والتشييد). | 18,000 |
| الصناعة الزراعية | 1,500 |
| النقل والخدمات اللوجستية (مطار للشحن وميناء جاف) | 2000 |
| الخدمات (محطة طاقة، معمل تدوير النفايات وتحلية المياه) | 1000 |
| المساحة الخضراء | 350 |
| أخرى | 4,500 |

Source: Consultancy services for the al faw penin sula masterplan-finalissue, technital, 2019.

اما الجدول (6) فيبين حركة المرور المستقبلية لميناء الفاو للمدة 2018-2038 بملايين الاطنان فنلاحظ ارتفاع النشاط التجاري للميناء في عام 2038

جدول (6) حركة المرور المستقبلية لميناء الفاو الكبير للمدة 2018-2038 بملايين الاطنان

| البيان | 2018 | 2029 | 2038 |
|-------------------------------|------|------|------|
| اجمالي سفن الحاويات | 24,0 | 40,0 | 70,0 |
| اجمالي السائبة الجافة | 24,0 | 32,0 | 44,0 |
| الحنطة | 6,9 | 8,2 | 11,0 |
| البضائع السائبة الجافة الأخرى | 17,1 | 23,5 | 33,0 |

Source: master plan study for port sector in the republic of Iraq, 2015, p.10

وتقسم المنطقة الاقتصادية في مدينة الفاو على ما يلي: (الزاهدي والايديامي، 2022: ص158)

➤ المنطقة الاقتصادية والتجارية في شبه جزيرة الفاو:- وتقع في شمال غرب ميناء الفاو بمساحة تقدر ب10,000 هكتار ومرتبطة مع الميناء والارصفة التجارية وشبكة سكك الحديد والطرق البرية التي تربط ما بين الميناء والمنطقة الصناعية والتي تتضمن الصناعات الثقيلة مثل مصفى النفط ومعمل البتروكيماويات ومحطة التحلية ومحطة توليد الكهرباء ومعمل تدوير النفايات وهناك الصناعات الخفيفة والصناعات التجميعية وصناعات التعبئة والتغليف واعادة التصدير.

➤ المنطقة السكنية الجديدة:- وتقع غرب مدينة الفاو وتستوعب مايقارب 350,000 الف نسمة للأشخاص الذين سيعملون في مختلف الانشطة المينائية.

➤ تطوير منطقة امتداد مدينة الفاو الحالية باتجاه الشمال الغربي للمدينة الحالية وتقع على حدود شط العرب وتتضمن الانشطة التجارية والسكنية والخدمية التي تستوعب مايقارب 150,000 الف نسمة.
4-مشروع طريق التنمية ومميزاته الاقتصادية والتحديات التي تواجهه.

يُعد من المشاريع الاستراتيجية في البلاد لكونه سيوفر (100) الف فرصة عمل بالمرحلة الاولى ومليون فرصة عمل بعد اكمال انجازه وسيتضمن المشروع خطوطاً لسكك الحديد وطرقاً برية سريعة وسيمرب (10) محافظات عراقية، وتنفيذه سيكون باتجاه الصحراء من اجل استصلاح الاراضي للزراعة والصناعة والتجارة، وان هذا الخط الاستراتيجي الاساسي سيكون طريق سكك الحديد بطول، 1,175 كم فضلاً عن الطريق البري بطول 1,190 كم، (الدباغ، 2023: ص1-3). وان الطريقين لهما مسارات مختلفة في جنوب البلاد وسيبدء من مدينة الفاو ولكنهما سيلتقيان في شمال محافظة كربلاء وبعدها سيسير الطريقان جنباً الى جنب حتى وصولهما الى منطقة فيشخابور بطول 1200 كم قرب الحدود العراقية السورية التركية. وسيقوم الطريق بنقل مختلف البضائع من دول مجلس التعاون الخليجي عبر العراق الى تركيا واوروبا والعكس صحيح. ومن المميزات الاقتصادية لهذا المشروع ما يلي:

- ❖ تقليص فترة الشحن وكلفة الشحن الدولي من اسيا الى اوروبا والعكس صحيح.
- ❖ تكلفة المشروع (17 مليار) دولار امريكي وهي موزعة ما بين تكلفة سكك الحديد 10,5 مليار دولار للسكك الحديدية و6,5 مليار دولار للنقل السريع البري بالسيارات.
- ❖ سيتم تمويل المشروع عن طريق الاستثمار المباشر من قبل دولة الامارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وقطر وتركيا.
- ❖ وحجم الايرادات المتوقعة لنقل البضائع بحدود (4) مليار دولار سنوياً والمسافرين 850 مليون دولار سنوياً.
- ❖ ومن المخطط ان تنتهي المرحلة الاولى من هذا المشروع بحلول عام 2028 على ان تنتهي المرحلة الثانية بعد عشر سنوات اذ ستزداد الطاقة الاستيعابية للنقل الى (400) ألف حاوية وصولاً الى المرحلة النهائية المقررة في عام 2050، (الشاذلي، 2023: ص4).
- ويواجه مشروع طريق التنمية تحديات في العراق متمثلة بمخاطر الاستثمار الذي يبين عدم نجاح المستثمر في تحقيق العائد المتوقع على الاستثمار. وهناك عدة مخاطر للاستثمار يمكن توضيحها بما يلي: (براق وصاطوري، 2006: ص30-ص36)
- مخاطر تنظيمية وهي متعلقة بالجوانب المادية وسوء التقدير الزمني للفترة التي يحتاجها المشروع ليكون مكتمل.
- مخاطر سياسية وهي التغييرات التي تحدث في سياسات البلد او قوانين العمل او لوائح الاستثمار.
- مخاطر مالية وهي الفرق ما بين العوائد الحقيقية والمتوقعة وتشمل مخاطر الائتمان والسيولة ومخاطر سعر الفائدة ومخاطر صرف العملات الاجنبية ومخاطر السوق ومخاطر الاصدار وهي مرتبطة بالأوراق المالية التي تصدرها المنظمات ومخاطر الرفع المالي التي تمثل نسبة التكاليف الثابتة الى التكاليف الكلية فاذا كانت درجة الرفع المالي مرتفعة فان اي انخفاض بسيط في ايرادات المشروع سيؤدي الى انخفاض كبير في صافي ارباح المشروع.
- مخاطر العوائد المنخفضة اذ يُعد العائد أحد اهم متغيرات العملية الاستثمارية ومركزاتها لكونه يحدد معدل الزيادة والنمو في الثروة التي يسعى المستثمر لتحقيقها.
- وللأثبت صحة فرضية البحث يرى الباحث ان تهيئة الظروف المناسبة للاستثمار في مشروع طريق التنمية الذي يشمل النقل بسكك الحديد والنقل السريع بالسيارات من جنوب العراق الى الحدود التركية السورية سيحقق فوائد اقتصادية بعد اكمال انجاز ميناء الفاو اذ سيتم ربط الميناء مع مشروع طريق التنمية مروراً بالمحافظات العراقية وصولاً الى شمال العراق على الحدود التركية السورية اذ سيعمل المشروع على زيادة

حجم التبادل التجاري للدول المجاورة للعراق في نقل صادراتها الى تركيا ثم اوروبا بعد مرورها في العراق والعكس صحيح وبنفس الوقت سوف يساعد على تقليل تكاليف النقل والشحن الدولي.

النتائج:

✓ انخفاض اجمالي الايرادات المتحققة للشركة العامة لنقل المسافرين والوفود من 34,275 مليون دينار عراقي عام 2013 الى 21,882 مليون دينار عراقي في عام 2022 وبنسبة 36,15-%.

✓ انخفاض اجمالي الايرادات المتحققة للشركة العامة للنقل البري من 78,718 مليون دينار عراقي في عام 2013 الى 75,194 مليون دينار عراقي عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 4,47-%.

✓ ارتفاع الايرادات المتحققة من نقل البضائع من 11,575 مليون دينار عراقي عام 2013 الى 17,764 مليون دينار عراقي عام 2022 وبنسبة ارتفاع بلغت 53,46-%.

✓ انخفاض الايرادات المتحققة من نقل المسافرين من 14,880 مليون دينار عراقي عام 2013 الى 1,391 مليون دينار عراقي عام 2022 وبنسبة انخفاض بلغت 91,13-%.

✓ يعد مشروع ميناء الفاو الكبير ومنطقته الاقتصادية التي تحتوي على مشاريع مهمة ستساعد على توفير فرص عمل للأيدي العاملة وتقليل نسب البطالة من المشروعات التي لها أثر مهم في النشاط الاقتصادي والتجاري في العراق.

✓ يعتبر مشروع طريق التنمية في العراق من المشاريع الاستراتيجية المهمة لكونه سيربط ما بين ميناء الفاو الكبير بعد اكمال إنشائه مع عشر محافظات عراقية بواسطة النقل البري السريع بالسيارات والنقل بسكك الحديد وصولاً الى منطقة فيشخابور قرب الحدود العراقية السورية التركية ويساعد هذا المشروع على نقل البضائع من دول مجلس التعاون الخليجي عبر العراق الى تركيا ثم الى اوروبا والعكس صحيح. ومن اهم المقترحات المقدمة في الدراسة ما يلي:

➤ صيانة سكك الحديد وتأهيل البنى التحتية لها وزيادة عدد اطوال الخطوط.

➤ تجهيز الشركة العامة للنقل بسكك الحديد بالقطارات الحديثة التي تعمل بالطاقة الكهربائية وعمل خط مزدوج لها.

➤ صيانة وتأهيل طرق النقل السريع البري الذي يربط ما بين دول مجلس التعاون الخليجي والدول الاخرى المجاورة مع العراق.

➤ انشاء بنى تحتية سياحية في العراق من مطاعم وفنادق ومقاهي وكراجات للسيارات ومدن صناعية وسكنية تخدم مشروع طريق التنمية.

➤ استقرار الاوضاع الامنية والسياسية للمناطق التي يمر بها هذا الطريق.

➤ تهيئة الظروف الجيدة للشركات الاستثمارية الأجنبية من أجل العمل ضمن الفترة الزمنية المحددة لإنجاز مشروع طريق التنمية.

قائمة المصادر والمراجع:

احمد الدباغ، (2023)، ماذا تعرف عن طريق التنمية الجديد بالعراق، موقع على شبكة الانترنت، 2023/5/27 <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2023/5/27>

أمجد راضي حسن الزاهدي وحمدي شاکر مسلم الايدامي، (2022)، الاهمية الاقتصادية لإنشاء ميناء الفاو الكبير والارتباط بمبادرة الحزام والطريق، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، السنة 21، العدد 73.

اميمة الشاذلي، (2023)، طريق التنمية فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب، موقع على شبكة الانترنت 2023/5/28 <https://www.bbc.com/Arabic/middleeast>

الجهاز المركزي للإحصاء، تقرير احصاء نشاط النقل البري في القطاع العام للمسافرين والوفود والبضائع، العراق، 2018، 2023.

الجهاز المركزي للإحصاء، تقرير احصاء نشاط سكك الحديد، العراق، 2018، 2023.

علي عبد السلام المعزاي وفتحي عبد العزيز التوني، (2006)، اقتصاديات النقل، دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، الطبعة الثانية، القاهرة.

كاظم جعفر طلال، (2020)، دور مبادرة الحزام والطريق في تنمية البنى التحتية للنقل وخدماته في العراق، الطبعة الثانية، دار ألوان للطباعة والنشر والتوزيع، بغداد، العراق.

محمد براق والجودي صاطوري، (2006)، مخاطر الاستثمار في الاوراق المالية، مجلة دراسات اقتصادية تصدر عن مركز البصيرة للبحوث والاستشارات والخدمات التعليمية، الجزائر، العدد 8.

نجم الدين عبد الله الحجاج وضيوان طويرش هاشم، (2021)، الابعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير، مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والادارية، العدد الاول، المجلد (17).

نشرة النقل، (1985)، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا، الامم المتحدة، العدد الاول، ديسمبر.

نشرة النقل، (1995)، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا، الامم المتحدة، العدد السادس، ديسمبر.

نور أنس طيارة، (2023)، خصائص النقل البري، موقع على شبكة الانترنت، تاريخ النشر

<http://tjjaratuna.com.php> 2023/5/22

Consultancy services for the al faw peninsula masterplan-finlissue, technital, (2019).

Masterplan study forport sector in the republic of Iraq, (2015).

References

- Ahmed Al-Dabbagh, (2023), What do you know about the new development path in Iraq, website, 5/27/2023
<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2023/5/27>
- Amjad Radi Hassan Al-Zahidi and Hamdiya Shaker Muslim Al-Idami, (2022), The economic importance of establishing the Grand Al-Faw Port and the connection to the Belt and Road Initiative, Iraqi Journal of Economic Sciences, Year 21, Issue 73.
- Omaima Al-Shazly, (2023), The path of development is an opportunity to develop infrastructure in Iraq and a link between East and West, website on the Internet 5/28/2023, <https://www.bbc.com/Arabic/middleeast>
- Central Bureau of Statistics, Land Transport Activity Statistics Report in the Public Sector for Passengers, Delegations and Goods, Iraq, for the years 2018, 2023.
- Central Bureau of Statistics, Railway Activity Statistics Report, Iraq, for the years 2018, 2022, 2023.
- Ali Abdel Salam Al-Maazawy and Fathi Abdel Aziz Al-Tuni, (2006), Transport Economics, Dar Al-Salam for Printing, Publishing, Distribution and Translation, second edition, Cairo.
- Kazem Jaafar Talal, (2020), The Role of the Belt and Road Initiative in Developing Transport Infrastructure and Services in Iraq, Second Edition, Dar Al-Wan for Printing, Publishing and Distribution, Baghdad, Iraq.
- Muhammad Baraq and Al-Judi Satori, (2006), Risks of Investing in Securities, Journal of Economic Studies issued by the Al-Basira Center for Research, Consultations and Educational Services, Algeria, Issue 8.
- Najm Al-Din Abdullah Al-Hajjaj and Dhaidan Tuwarish Hashem, (2021), Economic Dimensions of the Grand Al-Faw Port Project, Al-Ghari Journal of Economic and Administrative Sciences, First Issue, Volume (17).
- Transport Bulletin, (1985), Economic and Social Commission for Western Asia, United Nations, first issue, December.
- Transport Bulletin, (1995), Economic and Social Commission for Western Asia, United Nations, Issue 6, December.
- Nour Anas Tayara, (2023), Characteristics of Land Transport, website, publication date 5/22/2023.
<http://tjjaratuna.com.php>
- Consultancy services for the al faw peninsula masterplan-finlissue, technical, 2019
- Masterplan study forport sector in the republic of Iraq, 2015

