



الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية في محافظة ديالى

جعفر علي عبد الرحيم عبد الامير عباس الحياي

جامعة ديالى/ كلية التربية للعلوم الانسانية

Abstract

The Baghdad-Mundhriya road is one of the eleven major roads in Iraq, which has been given the number (5), and it is one of the three main roads that pass through the lands of Diyala Governorate, as it is located most of the length of the road after leaving Baghdad in Diyala Governorate, which reached a length of (187 km) from A path in front of Wes. As for the path of the lake, it reached (156 km), which reached a length of two tracks (214 km). This road connects with a number of administrative units in the province directly and with all administrative units in the province indirectly, i.e. through connections, which made the network center in the study area, The Baghdad-Munthiriya road has a strategic importance, given the historical significance, as it is one of the most important D parts of the Silk Road, which made the economic importance of strategic dimensions, the link of the road to a border port directly gave the road commercial and tourist importance. As for the road link between the centers of administrative units, the importance of the economic road has strategic dimensions, as it reached the total annual revenue from all the local economic activities distributed on both sides The road (26,657,088,000 million dinars annually). As for the volume of trade exchange through Al-Munthiriya port, it reached (3990997.5 million dollars). The Baghdad-Al-Muntheriya road is distinguished by political and military importance through its strategic location that extends from the southwest of the province to the northeast and looked at The diversity of cultures in the province of Diyala was Baghdad's roads - Mundhriyah social and cultural significance within the geographical boundaries of the province and beyond

Email: jaafarali19822@gmail.com
dr.ab dalamer@yahoo.com

Published: ١-٩-٢٠٢٣

Keywords : التوازن العاطفي، طلبة
الجامعة

هذه مقالة وصول مفتوح بموجب ترخيص

CC BY 4.0

(<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

الملخص

يعد طريق بغداد – المنذرية احد الطرق الرئيسية الانثى عشر في العراق الذي اعطى له الرقم (٥) وهو احد الطرق الرئيسية الثلاث التي تمر عبر اراضي محافظة ديالى اذ يقع معظم طول الطريق بعد خروجه من بغداد في محافظة ديالى والذي بلغ طوله (١٨٧ كم) من مسار امام ويس اما من مسار البحيرة فبلغ (١٥٦ كم) مما بلغ طوله من المسارين (٢١٤ كم) ويربط هذا الطريق جميع الوحدات الادارية في محافظة ديالى بشكل مباشر او بشكل غير مباشر أي عن طريق وصلات مما جعله مركز الشبكة في منطقة الدارسة , ولطريق بغداد – المنذرية اهمية استراتيجية نظرا لأهمية التاريخية اذ يعد احد اجزاء طريق الحرير مما جعل أهميته الاقتصادية ذات ابعاد استراتيجية فارتباط الطريق بمنفذ حدودي بشكل مباشر اعطى للطريق اهمية سياسية واقتصادية , اما موقع الطريق الرابط بين مراكز الوحدات الادارية جعل اهمية الطريق الاقتصادية ذات ابعاد استراتيجية اذ بلغ مجموع الايرادات السنوية من جميع الانشطة الاقتصادية المحلية الموزعة على جانبي الطريق (٢٦,٦٥٧,٠٨٨,٠٠٠ مليون دينار سنويا) اما حجم التبادل التجاري عبر منفذ المنذرية فبلغ (٣٩٩٠٩٩٧,٥ مليون دولار) وتميز طريق بغداد – المنذرية بأهمية سياسية وعسكرية من خلال موقعة الاستراتيجية الممتد من جنوب غرب المحافظة حتى شمال شرقها ونظرا لتنوع الثقافات في محافظة ديالى كان لطرق بغداد – المنذرية اهمية اجتماعية وثقافية داخل الحدود الجغرافية للمحافظة وخارجها .

المقدمة

يعد مفهوم النقل بشكل عام ملازم لمفهوم الجغرافية , فالعلاقات والروابط ما بين الاقاليم تتعكس من خلال عملية النقل ولا يقتصر دراسة النقل على عملية نقل السلع والاشخاص , فالنقل يتضمن ايضا نقل الافكار والمخترعات والابخار , اذ ان للنقل اهمية اقتصادية من خلال اثره في عملية التنمية الاقتصادية التي تعد هي متطلبا اساسيا لكل الشعوب مما ينعكس ذلك على التطور الاجتماعي للسكان اذ تنجذب النشاطات السكانية والاقتصادية المختلفة نحو مسارات طرق النقل وعلى وجه الخصوص الطرق الاقليمية لذا يلاحظ انتشار الكثير من المستوطنات البشرية بنمط شريطي او خطي مع امتداد مسارات الطرق والانشطة الاقتصادية والادارية والخدمية مما يجعلها مرآة للحركة المكانية , وبما ان طرق النقل هي احد العناصر الاساسية الهامة في نظام النقل بالسيارات اذ هي ليست مجرد محاور ومسارات تمر فوقها عجلات المركبات وانما هي مكان يتفاعل فيه الانسان مع البيئة الطبيعية وكلما كانت الطريق ذات كفاءة عالية وموقع مكاني مهم زاد من اهميته , وتتميز الكثير من الطريق بأهمية استراتيجية ودورا حيويا في مناحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية , وهذا ما تم ملاحظة على طريق بغداد – المنذرية من خلال موقعة الجغرافي على مستوى محافظة ديالى بشكل خاص والعراق بشكل عام في الماضي والحاضر والمستقبل مما اكتسب اهميته الاستراتيجية على المستوى المحلي بشكل خاص والدولي بشكل عام .

مشكلة البحث

((هل يوجد لطريق بغداد – المنذرية اهمية استراتيجية))؟

فرضية البحث

يوجد لطريق بغداد – المنذرية اهمية استراتيجية من خلال أهميته التاريخية والاقتصادية والسياسية والعسكرية والاجتماعية

منطقة الدراسة

تعد فكرة تحديد موقع وحدود مجال البحث بدقة من أهم المرتكزات الأساسية للبحث العلمي^(١)، اذ تعد عنصرا هاما من العناصر الطبيعية المؤثرة في عملية النقل سواء كان بالنسبة للموقع المطلق الذي يتحدد بخطوط الطول و دوائر العرض ابو بالنسبة للموقع النسبي أي الموقع بالنسبة للمناطق المجاورة فالموقع الفلكي يحدد النطاق المناخي الذي تكون ضمنه منطقة الدراسة والموقع النسبي يحدد الاهمية الاقتصادية الاستراتيجية للمنطقة مما يعكس على شبكات النقل , وهذا ما يسهل على الباحث العمل على أساس علمي سليم ، وتمكنه من الوصول إلى نتائج لها من الدلالات العلمية ما يتناسب مع ما بذل من جهد ووقت في اختيار مشكلة البحث وصياغتها^(٢).

(أ) الموقع الفلكي (الموقع المطلق):- يتحدد الموقع المطلق لمنطقة الدراسة ما بين دائرتي عرض (٣٣,٣ – ٣٥,٦) شمالا ، و خطي طول (٤٥,٢٢ – ٤٦,٥٦) شرقا ، لتتغل بهذا الامتداد مساحة قدرها (١٧٦٨٥) كم ٢ أي بنسبة (٥,٠٩ %) من المجموع الكلي لمساحة العراق البالغة (٣٧,٠٧٢ كم ٢)^(٣).

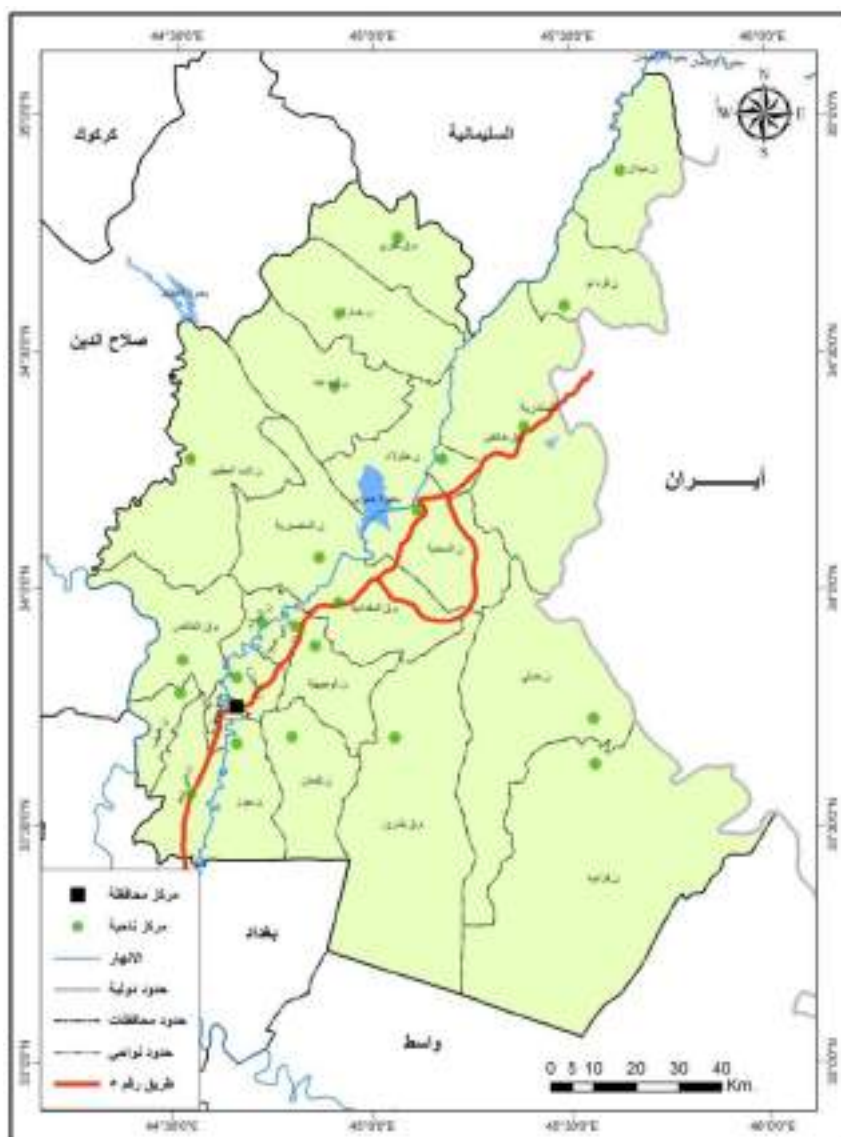
(ب) الموقع الجغرافي :- تقع محافظة ديالى في الجزء الشرقي من العراق تحدها من الجنوب الغربي محافظة بغداد ومن الشرق الجمهورية الاسلامية الايرانية ومن الشمال محافظة السليمانية ومن الشمال الغربي محافظة صلاح الدين ومن الجنوب محافظة واسط كما في خريطة (١) , مما اعطى هذا الموقع اهمية استراتيجية واقتصادية بوصفها البوابة الشرقية للعراق ونقطة الوصل بين العاصمة بغداد واقليم كردستان.

هدف البحث

- ١- معرفة اهمية الطريق الاستراتيجية لمحافظة ديالى بشكل خاص وللغراق بشكل عام
- ٢- تحديد دور وتأثير الطريق على الجانب الاقتصادي من حيث حجم الايرادات المالية التي ساهم الطريق بتوفيرها سواء من الخارج او من الداخل والجانب السياسي والعسكري من خلال تسهيل سيطرت الدولة على جميع اراضيها وتوفير الامن داخليا وخارجيا والجانب الاجتماعي والثقافي من خلال ربط افراد المجتمع ثقافيا واداريا .

خريطة (١)

مسار طريق بغداد – المنذرية رقم (٥) ضمن الحدود الجغرافية لمحافظة ديالى



المصدر :- من عمل الباحثان باستخدام برنامج Arc Gis ١٠,٢,٢ بالاعتماد على

١- المرئية الفضائية الملتقطة من القمر الصناعي , ٨ Landsat بمقياس رسم (١:٢٠٠٠) لعام ٢٠١٩ .

الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل بكل عناصره على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والسياسي والعمراني والعسكري والثقافي لكل دولة يعكس الاهمية الاستراتيجية للنقل بشكل عام ولكل عنصر من عناصره بشكل خاص , اذ لا يمكن تغاضي او تغافل الاهمية التي يمتلكها هذا القطاع وبعدها الاستراتيجي , فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع في جميع عناصره يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى , وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو الأنشطة الأخرى للبلد , وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي والناتج القومي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر^(٤) .

اذ تتجلى مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعد عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية ، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان ، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في المجالات الأخرى , وبالتالي يجب الاعتراف بمساهمة هذا القطاع في استيعاب الأعداد المتزايدة من السكان الداخليين في قوة العمل مما يساهم بشكل او باخر في حل مشكلة البطالة وما ينجم عنها من آفات اجتماعية عديدة مما يعكس دوره الثقافي , اضافة إلى أن تقدم وسائل النقل بأنواعها المختلفة يساهم مساهمة كبيرة في تزايد التبادل الثقافي بين الشعوب ويدعم بالتالي تطور الفكر البشري وازدهار العلوم وانتشارها بين جميع بلدان العالم، مما يجعل صناعة النقل هي الدعامة الرئيسية التي تركز عليها البرامج التنموية لأي دولة ، نظراً لما لها من دورا كبيرا وتأثيرا واضحا في تطور الشعوب في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية سواء كان ذلك في البلدان المتقدمة أو في البلدان النامية , حيث ان تقدم الدول يمكن قياسه بتقدم وسائل ونظم النقل فيها ، وتتجلى مساهمات قطاع النقل في النمو الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة في جوانب متعددة منها اختيار أماكن توطین الأنشطة الاقتصادية والامنية والسياسية والثقافية التي تخدم السياسة الاقتصادية والسياسية والاجتماعية لأي دولة مما يحقق التوازن الاقتصادي والامني والثقافي في داخل الدولة وخارجها , وبالتالي تحقق التكامل بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي^(٥) .

يعد نقل الركاب والبضائع من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد ، ومن المعلوم أن من أكثر المشروعات إنتاجية في العالم هي مشاريع شق الطرق ورصفها نظراً لما تحققه من وفورات اقتصادية ، اذ اكتسبت طرق النقل بالسيارات أهمية خاصة من خلال الدور المهم الذي تلعبه في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياسية والعسكرية ، فضلاً عن أنها تعد من أهم الهياكل الأساسية التي تعتمد عليها خطط التنمية في كل بلد ، نظراً للارتباطها المباشر بالسكان والمشاريع الاقتصادية والخدمية الأخرى , وقد ساهمت هذه الطرق مع تحسن وسائل النقل في تسهيل عملية الحركة والانتقال وخفض تكاليف النقل والتقليل من نسبة الحوادث المرورية والحد

من خطورتها والذي يؤدي بدوره إلى تقليل الإصابات والخسائر المادية الناتجة من جراء تلك الحوادث^(٦).

اولا :- الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية تاريخيا

ترجع الاهمية التاريخية لطريق بغداد – المنذرية من عمقه التاريخي , اذ يعد طريق بغداد – المنذرية احد اجزاء المتفرعة من طريق الحرير , اذ كان يطلق في العهد العباسي على اقليم ديالى اسم اقليم خراسان التي كانت تقع على جانبي طريق خراسان الذي يمتد من البوابة الشرقية في بغداد الى حلوان في الحدود العراقية الايرانية وكان يسمى هذا الجزء من الطريق بطريق خراسان , وكان يسمى قبل الاسلام بطريق الحربي او الملكي ويسمى ايضا بطريق الحرير , اذ يعد طريق الحرير القديم من الممرات التاريخية التي ساهمت في نمو وازدهار الشعوب والحضارات قديما والتي طال صيتها إلى عالمنا الحديث حيث جمع هذا الطريق بين الاهمية الاقتصادية (التجارية) والاهمية الاجتماعية (الثقافية) والاهمية السياسية والعسكرية^(٧).

وكان طريق الحرير عبارة عن مجموعة من الطرق والخطوط البرية المترابطة والتي تسلكها القوافل قديما بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الصغرى والوسطى وبلاد العرب وبلاد فارس وبلاد ما بين النهرين وافريقيا واوروبا وكانت تصل مدة الرحلات إلى عدة شهور , وقد لعبت هذه الطرق (الحرير) دورا في التبادل التجاري والثقافي للكثير من الشعوب , فقد اضطر التجار الى تعلم لغات وتقاليد البلدان التي سافروا عبرها وقام العديد من المسافرين بسلك هذه الطرق للدخول في عملية التبادل الفكري والثقافي التي كانت عامرة في المدن الممتدة على طول هذه الطرق , وتطور السفر عبر طرق الحرير بتطور الطرق نفسها حيث كانت المدن الواقعة على امتداد طريق الحرير توفر الطعام والماء وأماكن الراحة للمسافرين فضلا عن السلع المعدة للتبادل التجاري عبر عدة (خانات) وهي عبارة عن مضافات واماكن استراحة كبيرة مصممة لاستقبال التجار المسافرين , إذ لم تحمل هذه الطرق القديمة طوال تاريخها اسما واحدا بعينه اذ حمل عدة أسماء منها طريق اليشم وطريق الأحجار الكريمة وطريق البوذية وطريق الفخار والخزف وطريق التوابل وطريق الحربي والملكي وغيرها وكل اسم من تلك الأسماء كان يخص جزءا من الطريق , وفي منتصف القرن التاسع عشر اطلق العالم الحيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريشتهوفن على هذا الطريق اسم (طريق الحرير) نسبة إلى أشهر سلعة تحتكر انتاجها الصين في ذلك الوقت وأبقت على سرها نحو ثلاثة آلاف سنة حتى إنها كانت تعدم كل من يتجرأ على إفشاء سر إنتاجها لشخص غريب. ولم يشكل الحرير سوى واحد من المنتجات العديدة التي كانت تصدرها الصين إلى العالم , ومن اهم البضائع التي انتقلت من هذا الطريق الزجاج والأحجار الكريمة والتوابل والزعفران والعود والعقاقير الطبية والنباتات بشتى أنواعها والحيوانات وجلودها والأسلحة وغيرها. ومن أبرز الإنجازات التقنية التي خرجت من هذا الطريق إلى العالم تقنية صناعة الورق وتطور الصحافة المطبوعة الذي أحدث نقلة نوعية في مجال العلوم وسهولة تدوينها^(٨).

وتردد نوع جديد من المسافرين على الطريق وهم علماء الآثار والجغرافيا وتوافد هؤلاء الباحثون من عدة دول وأخذوا يجتازون صحراء شمال غرب الصين قاصدين استكشاف المواقع الأثرية القديمة المنتشرة على طول الطريق , وتجاوزت أهمية الطريق على كونه معبرا للقوافل التجارية فأصبح معبرا ثقافيا واجتماعيا وانتقلت عبره الديانات فعرفت (البوذية) وعرفت آسيا عن طريقه (الإسلام) حتى أن العديد من هذه المدن تحولت إلى مراكز للثقافة والتعلم , وتذكر المصادر التاريخية أن مدينة (شيان) الصينية التي تعد بداية طريق الحرير كانت أول مدينة يدخلها الإسلام على يد التجار العرب , ولعب العرب دورا محوريا في تجارة طريق الحرير بالنظر إلى موقعهم الجغرافي الرابط بين آسيا وأوروبا حيث كان نقطة تلاق ملزمة برا وبحرا لقوافل التجار العابرين , وعرفت العلوم والثقافات والفنون الإسلامية بشكل تدريجي في الصين على نطاق واسع حتى انتشر المسلمون وتاجروا في الصين وساهموا بنشر الإسلام وقاموا ببناء مساجد وبفضلهم اعتنق البعض من الصينيون الإسلام^(٩).

وبالنظر لموقع محافظة ديالى الفلكي والجغرافي الواقع على طريق الحرير اعطى لها اهمية تاريخية بشكل عام , اذ ساعد موقعها ومقوماتها الطبيعية في نشوء الحضارات القديمة مما جعلها مسرح ساخن للصراعات والاطماع الخارجية ففي العهد الساساني شهد اقليم ديالى فترة تاريخية مزدهرة من الناحية العمرانية ففي سنة ٦٥٢ ميلادي فتح المسلمون العراق ووقعت معركة جلولاء الشهيرة التي وقعت في ناحية جلولاء التابعة لقضاء خانقين , وانطلقت بعدها جيوش العرب المسلمون الى من معبر خانقين الى بلاد فارس وخريسان لنشر الاسلام واستخدم طريق الحرير ايضا كخط لمرور الغزو من الشرق عبر معبر خانقين الى بغداد ودول البحر المتوسط وكان هذا الخط يمثل ساحة للصراع بين الفرس والروم وتحول الى ساحة صراع بين العرب والفرس^(١٠), اذ يلاحظ على طريق بغداد – المنذرية كونه جزء من طريق الحرير التاريخي له اهمية استراتيجية متنوعة التي يمكن التعرف عليها من خلال الادوار التي قدمها الطريق والتي انعكست من خلال التسميات المتنوعة التي سمى بها منها التجارية والعسكرية والسياسية والثقافية اذ كان معبرا ومنفذا لوصول الافكار والديانات من كل الاطراف والمعروف تاريخيا ان طريق الحرير بشكل عام له اهمية اقتصادية بالدرجة الاساس لكن هناك اهمية اوسع واعمق من الاهمية الاقتصادية لطريق الحرير بشكل عام وطريق بغداد – المنذرية بشكل خاص الذي يربط العراق بدول الشرق وهو التبادل الثقافي والتجانس بين القوميات اذ نجد كثيرا من القوميات المختلفة تسكن على طول الطريق مختلطة ثقافيا و يوجد تمازج حضاري وثقافي بينها رغم ان سكنها تحمل ثقافات متنوعة

ثانيا :- الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية اقتصاديا

لمشاريع النقل بشكل عام اهمية كبيرة للعملية الاقتصادية , اذ تتحكم كلفة النقل كثيرا في عملية بناء المشاريع الاقتصادية سواء كانت زراعية التي تعتمد على حجم المساحة المزروعة ونوعية المحصول او صناعية بما يخص نوع الصناعة وكمية انتاجها فيما يتعلق في سلسلة عمليات الانتاج والتسويق , كما ان لمشروع النقل بكل عناصره له اهميته في حجم التجارة سواء

كانت داخلية من داخل المشاريع الاقتصادية التي تقع داخل حدود المدينة او الاقليم او الدولة او كانت من خارجها^(١١), اذ يدخل النقل ضمن عناصر الكلفة الاساسية المحددة لأي مشروع اقتصادي والتي تتمثل بواسطة النقل وصنف الطريق والمسافة المقطوعة وكلما زادت سرعة واسطة النقل التي يساعد الطريق ذات الكفاءة العالية على تحسينها ادى ذلك الى تقليل وقت الرحلة المقطوعة سواء كانت لنقل مدخلات او مخرجات العملية الانتاجية او كانت لنقل الركاب اذ يقود هذا الى تقليل الوقت الذي سوف يصرف لاحقا في مجالات العمل حيث ان انشاء وتطوير مشاريع النقل في أي اقليم لابد ان تسبق عملية التنمية كون النقل محفزا لها كما تساهم التنمية في تحفيز مشاريع النقل ايضا فان مشاريع النقل والتنمية الاقتصادية ذات علاقة مكانية متبادلة لذا يعد نظام النقل الكفوء في أي اقليم مفتاحا للتنمية الاقتصادية بكل مجالاتها^(١٢).

وهذا ما اكدت عليه نظرية النموذج (Development Axis Model) اذ اكدت على ان التطور الاقتصادي بشكل عام يتدفق بممر مكاني شبه مستقيم نمو محوري على طول الطرق يقود الى تطور مراكز الاستيطان العمرانية وبالتالي يزداد التركيز للسكان والعمران والتوسع في انشاء المشاريع الاقتصادية بمختلف قطاعاتها سواء كانت الزراعية او صناعية او تجارية او خدمية او غيرها , مما يزيد من التطور الاجتماعي على طول محاور الطرق مما يشكل عامل جذب للنشاط الاقتصادي باستمرار^(١٣), وهذا ما يمكن ملاحظة على طريق بغداد – المنذرية من خلال مرحلة التاريخية وواقعة الحالي , اذ يتركز على طول الطريق وفي كل مقاطعة مراكز عمرانية ومشاريع اقتصادية باستثناء بعض المسافات من الطريق التي تخلو من أي استعمال .

جدول (١) مجموع التبادل التجاري بين العراق وايران للمنتجات الغير نفطية عبر منفذ المنذرية (مليون- دولار)

مجموع التبادل التجاري	مجموع الصادرات العراقية الى ايران	مجموع الاستيراد العراقية من ايران
٣٩٩٠٩٩٧,٥	٤٣٠٣٥,٢	٣٩٤٧٩٦٢,٣

المصدر :- منفذ المنذرية , غرفة التجارة الدولية , سجلات الصادرات والاستيرادات , (بيانات غير منشورة) لغاية ٢٠١٩ .

اذ يلعب طريق بغداد – المنذرية اهمية اقتصادية مهمة من حيث تقديم خدمة النقل على الطريق لمنتجات المشاريع الاقتصادية من جانب وتبرز له اهمية كبير من خلال دوره المميز بتوطين الكثير من المشاريع الاقتصادية (الزراعية والصناعية والتجارية والخدمية) اذ يلاحظ توزيع تلك المشاريع على جانبي الطريق , كما توجد اهمية اقتصادية اخرى لطريق بغداد – المنذرية على مستوى محافظة ديالى بشكل خاص ودولة العراق بشكل عام من خلال دوره المهم في التجارة الدولية التي تمر من منفذ المنذرية الحدودي بشكل مباشر عبر الطريق وعن طريق المحافظات الشمالية , واعطت هذا الاهمية الاقتصادية للطريق اهمية استراتيجية , ومن خلال

جدول (١) يظهر حجم التبادل التجاري بين العراق وايران عن طريق منفذ المنذرية , اذ بلغ مجموع التبادل التجاري بين البلدين (٣٩٩٠٩٩,٥ مليون/دولار) من المنتجات الغير نفطية , مما يعكس دور واهمية طريق بغداد - المنذرية بحجم الخدمة الذي يقدمها للتجارة الدولية مما يعكس اهمية الاقتصادية والاستراتيجية , اذ بلغت مجموع استيراد العراق بقيمة (٣,٣٩٤٧٩٦,٣ مليون / دولار) من المنتجات الزراعية والصناعية , اما صادرات العراق عبر منفذ المنذرية فبلغ قيمة (٤٣٠٣٥,٢ مليون / دولار) .

اما دور الطريق الاقتصادي على المستوى المحلي فيظهر من خلال حجم ونوع الانشطة الاقتصادية المنتشرة على جانبي الطريق ومقدار ايراداتها في كل مقطع من الطريق , اذ من خلال الدراسة الميدانية لاحظ الباحثان التنوع الكبير في الانشطة الاقتصادية بين أنشطة زراعية وتجارية وصناعية وخدمية وتباين في توزيعها على طول الطريق , اذ تركزت الانشطة التجارية قرب المراكز الحضرية بشكل كبير اما الانشطة الصناعية فكانت بعدها اما الانشطة الخدمية كخدمات التعليم والخدمات الترفيهية فتأتي بالمرتبة الثالثة من حيث قربها من المراكز الحضرية وجاءت بالمرتبة الاخير الانشطة الاقتصادية الزراعية , ومن خلال جدول (٢) يظهر تباين توزيع النشاط التجاري على مقاطع الطريق من حيث اعداد المشاريع التجارية واعداد العاملين وحجم الايرادات الشهرية والسنوية , اذ جاء بالمرتبة الاولى المقطع الاول من الطريق المسمى بطريق بعقوبة – خان بني سعد اذ بلغ عدد المشاريع التجارية على جانبي الطريق (٦٨٣ مشروعاً تجارياً) وبلغ عدد العاملين في هذه المشاريع (٣٤١٥ عاملاً) وبلغ مجموع الايرادات الشهرية لهذه المشاريع حسب استمارة الاستبانة (٦٠٧٨٧٠٠٠٠ مليون دينار عراقي لشهر الواحد) مما يبلغ مجموع الايرادات السنوية (٧٢٩٤٤٤٠٠٠٠ مليون دينار عراقي في السنة الواحدة) مما يعكس الاهمية الاقتصادية التجارية للطريق , اما بالمرتبة الثانية فقد جاء فيها المقطع الثاني من الطريق الذي يربط مركز بعقوبة بمركز المقدادية اذ بلغ عدد المشاريع التجارية الممتدة على جانبي الطريق (٢٩٣ مشروعاً تجارياً) وبلغ اعداد العمال في هذه المشاريع (١٤٦٥ عاملاً) , اما مجموع الايرادات الشهرية بلغت

جدول (٢) مجموع الايرادات الشهرية والسنوية للنشاط التجاري الممتد على جانبي طريق بغداد – المنذرية حسب مقاطع الطريق بالدينار العراقي

الطريق النشاط	طريق بغوبية - خان بني سعد	طريق بغوبية - المقدادية	طريق المقدادية - خانقين	طريق خانقين - خانقين	المجموع
النشاط التجار	٢٨٣	٢٩٣	١٩٦	٢٤	١١٩٦
عدد العالمي	٣٤١٥	١٤٦٥	١٠٩٠	١٢٠	٦٠٩٠
مجموع الايرادات	٦٠٧٨٧ ٠٠٠٠	٢٣٤٤٠ ٠٠٠٠	١٤٧٠٠ ٠٠٠٠	١٨٠٠ ٠٠٠٠	١٠٣٤ ٢٧٠٠ ٠٠
مجموع الايرادات	٧٢٩٤٤ ٤٠٠٠٠	٢٨١٢٨ ٠٠٠٠٠	١٧٦٤٠ ٠٠٠٠٠	٢١٦٠ ٠٠٠٠ ٠	١٢٤١ ١٢٤٠ ٠٠٠

المصدر :- الدراسة الميدانية التي قام بها الباحثان من تاريخ (٤/١٢/٢٠١٩ لغاية ٦/١/٢٠٢٠)

(٢٣٤٤٠٠٠٠٠ مليون دينار عراقي في الشهر الواحد) مما يبلغ مجموع الايرادات السنوية (٢٨١٢٨٠٠٠٠٠٠ مليون دينار عراقي) , اما المرتبة الثالثة جاء فيها طريق المقدادية خانقين بمساربه اي المقطع الثالث من الطريق بعدد المشاريع التجارية التي بلغت (١٩٦ مشروعاً تجارياً) وبلغ عدد العمل فيها (١٠٩٠ عاملاً) وبلغ مجموع الايرادات الشهرية للمشاريع التجارية المنتشرة على جانبي الطريق في هذا المقطع (١٤٧٠٠٠٠٠٠٠ مليون دينار عراقي) مما يبلغ مجموع الايرادات السنوية (١٧٦٤٠٠٠٠٠٠٠ مليون دينار عراقي) وجاء بالمرتبة الاخيرة المقطع الاخير من الطريق اذ انخفضت اعداد المشاريع التجارية عليه التي بلغ عددها (٢٤ مشروعاً تجارياً) وبلغ عدد العاملين فيها (١٢٠ عاملاً) وبلغ مجموع الايراد الشهري لها (١٨٠٠٠٠٠٠٠٠ مليون دينار) اما الايرادات السنوية فبلغت (٢١٦٠٠٠٠٠٠٠٠ مليون دينار في السنة) ويعزى سبب ارتفاع المشاريع التجارية في المقطع الاول التي بلغت اكثر من نصف المشاريع التجارية المنتشرة على جانبي طريق بغداد - المنذرية لموقع الطريق الاستراتيجي الذي يمر في مركز المحافظة ومركز ناحية خان بني سعد وارتفاع السكان في هذه الوحدات الادارية والخصوصية التجارية والادارية لمدينة بعقوبة التي شجعت بارتفاع اعداد المشاريع التجارية , اما مجموع المشاريع التجارية الموزعة على طول مسار الطريق فبلغ عددها (١١٩٦ مشروعاً تجارياً)

وبلغ عدد العاملين فيها (٦٠٩٠ عامل) ومجموع الايرادات الشهرية فبلغ (١٠٣٤٢٧٠٠٠٠٠) مليون دينار عراقي كمعدل شهري) اما معدل ايراداتها السنوية فبلغ (١٢٤١١٢٤٠٠٠٠٠) دينار عراقي) مما يعكس اهمية الطريق الاقتصادية التي تعكس اهميته الاستراتيجية .

جدول (٣) مجموع الايرادات الشهرية والسنوية للنشاط الصناعي وورش الصيانة الممتد على جانبي طريق بغداد – المنذرية حسب مقاطع الطريق بالدينار العراقي

المجموع	طريق خايفين - المنذرية	طريق المقادينية - خايفين	طريق بعقوبة - المقادينية	طريق بعقوبة - خان بني ساس	الطريق النشاط الاقتصادي
٥٨٣	٧	٩٨	١٣٢	٢٤٦	النشاط الصناعي
٢٩١٥	٣٥	٤٩٠	٦٦٠	١٧٣٠	عدد العاملين
٥٠٣٦٧٠٠٠٠	٥٢٥٠٠٠٠	٧٣٥٠٠٠٠٠	١١٣٥٢٠٠٠٠	٣١١٤٠٠٠٠٠	مجموع الايرادات الشهرية
٦٠٤٤٠٠٤٠٠٠	٦٣٠٠٠٠٠٠	٨٨٢٠٠٠٠٠٠	١٣٦٢٢٤٠٠٠	٣٧٣٦٨٠٠٠٠	مجموع الايرادات السنوية

المصدر :- الدراسة الميدانية التي قام بها الباحث من تاريخ (٤/١٢/٢٠١٩ لغاية ٦/١/٢٠٢٠)

اما الجانب الاقتصادي الاخر الذي تم ملاحظة من قبل الباحثان على طريق بغداد – المنذرية هو المشاريع الصناعية وورش صيانة المركبات فيظهر من خلال جدول (٣) ان اعداد المشاريع الصناعية وورش صيانة المركبات على طول طريق بغداد - المنذرية , التي تم احصائها من قبل الباحثان والتي يتباين توزيعها ايضا حسب مقاطع الطرق , اذ يمكن ملاحظة ان هناك تباين في توزيع هذه المشاريع على اختلاف مقاطع الطرق فضلا عن حجم الايرادات التي تعود لهذه المشاريع على المستوى الشهري والسنوي واعداد العمال الذين يمتنون هذا النوع من المهن مما يعكس اهمية الطريق الاستراتيجية من الناحية الاقتصادية , ومن خلال تحليل جدول (٣)

يلاحظ ان طريق بعقوبة - خان بني سعد المسمى من قبل الباحثان بالمقطع الاول يأتي بالمرتبة الاولى من حيث اعداد المشاريع الصناعية وورش الصيانة التي بلغت مجموع اعدادها (٣٦٤ مشروعاً) ساهمة بتشغيل (١٧٣٠ يد عاملة) اذ بلغ مجموع اراداتها الشهرية (٣١١٤٠٠٠٠٠٠) مليون دينار عراقي) مما يبلغ مجموع اراداتها السنوية (٣٧٣٦٨٠٠٠٠٠٠) دينار عراقي), اما المرتبة الثانية والثالثة جاء فيهما المقطع الثاني والثالث من الطريق بعدد مشاريع بلغت (١٣٢ - ٩٨ مشروعاً) مما يشارك فيها عدد عمال بلغ (٦٦٠ - ٤٩٠ عاملاً) وبلغ حجم الايرادات النقدية في كل مقطع على التوالي (١١٣٥٢٠٠٠٠٠ - ٧٣٥٠٠٠٠٠٠) دينار عراقي في الشهر الواحد) اما مجموع الايرادات السنوية فبلغت (١٦٣٢٢٤٠٠٠٠٠ - ٨٨٢٠٠٠٠٠٠٠) دينار عراقي), وجاء في المرتبة الاخير المقطع الاخير من الطريق بعدد قليل من المشاريع الصناعية اذ اغلبها من نوع الورش التي بلغ عددها (٧ ورش) وعدد عمالها (٣٥ عاملاً) ودخلها الشهري (٥٢٥٠٠٠٠٠) دينار عراقي) مما يمثل دخلها سنوياً (٦٣٠٠٠٠٠٠٠) دينار عراقي), وكان لحجم الحركة على الطريق دوراً مهماً في زيادة اعداد هذه المشاريع ومن خلال مجموع الايرادات السنوية لكل المشاريع الموزعة على جانبي الطريق يمكن معرفة اهمية الطريق الاقتصادية التي بلغ مجموعها (٦٠٤٤٠٤٠٠٠٠٠) دينار عراقي) والتي تعكس الاهمية الاستراتيجية للطريق .

جدول (٤) مجموع الإيرادات الشهرية والسنوية للنشاط الخدمي الممتد على جانبي طريق بغداد – المنذرية حسب مقاطع الطريق بالدينار العراقي

الطريق المنشأط	طريق بعقوبة - خان بني سعد	طريق بعقوبة - المقدادية	طريق المقدادية - خانقين	طريق خانقين المنذرية	المجموع
النشاط الخدمي	١٩	٦	٥	١	٣١
العمالين	٧٣٩٤	١٧٤	١٥٧	٢١ ٥	٧٩٤٠
مجموع الإيرادات	٦٧٣١٠٠٠٠٠	٥٩٩٤٠٠٠	٤٣٩٠٠٠٠	-	٦٣٨٤٨٤٠٠٠
مجموع الإيرادات	٨٠٧٧٢٠٠٠٠	٧١٩٢٨٠٠	٥٢٦٨٠٠٠	-	٨٢٠١٨٠٨٠٠

المصدر :- الدراسة الميدانية التي قام بها الباحثان من تاريخ (٤/١٢/٢٠١٩ لغاية ٦/١/٢٠٢٠)

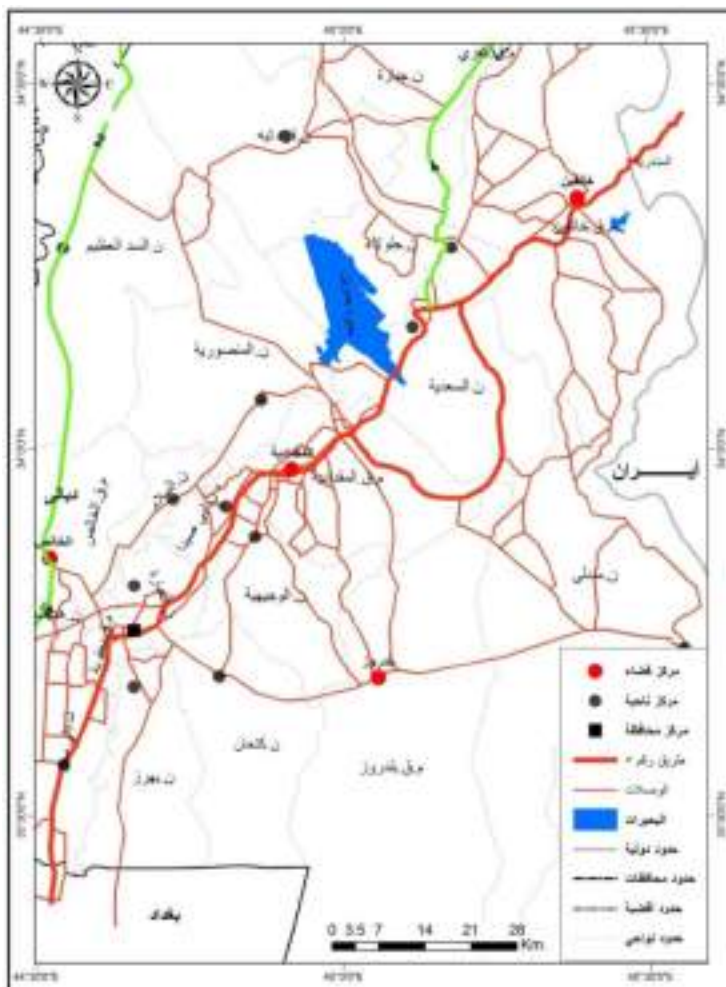
اما مشاريع النشاط الخدمي فبلغ عددها (٣١ مشروعاً على طول الطريق) منها خدمات تعليمية وترفيهية وامنية وصحية وغيرها , اذ بلغ مجموع إيراداته السنوية على طول مسار طريق بغداد – المنذرية (٨٢٠١٨٠٨٠٠٠ دينار عراقي) ومعدلها الشهري بلغ (٦٣٨٤٨٤٠٠٠ دينار عراقي) وبلغ مجموع عدد العاملين فيها (٧٩٤٠ عاملاً) , وهي ايضا كبقية المشاريع الاقتصادية تبين توزيعها حسب مقاطع الطريق وهذا ما يظهر من خلال الجدول (٤) اذ تصدر المقطع الاول من الطريق الرابط بينا بعقوبة وخان بني سعد ببقية مقاطع الطريق بعدد المشاريع التي بلغ عددها (١٩ مشروعاً خدمياً) وبلغ عدد العاملين فيها (٧٣٩٤ عاملاً) وبلغت إيراداتها الشهرية (٦٧٣١٠٠٠٠٠ دينار عراقي) مما يكون مجموع ايراداتها السنوية (٨٠٧٧٢٠٠٠٠٠ دينار عراقي) , وجاء طرق بعقوبة – المقدادية بالمرتبة الثانية اذ بلغ عدد المشاريع الخدمية المنتشرة على جانبي الطريق ست مشاريع وعدد العاملين فيها (١٧٤ عاملاً) ومعدل ايراداتها الشهرية بلغ (٥٩٩٤٠٠٠ دينار عراقي) اذ بلغت ايراداتها السنوية (٧١٩٢٨٠٠٠ دينار عراقي) , اما المرتبة الثالثة جاء فيها المقطع الثالث الرابط بين مركز المقدادية ومركز خانقين والتي بلغ

عددتها خمسة مشاريع وعدد العاملين فيها (١٥٧ عاملا) ومجموع ايراداتها الشهرية (٤٣٩٠٠٠٠٠ دينار عراقي) والسنوية (٥٢٦٨٠٠٠٠٠ دينار عراقي) , وجاء بالمرتبة الاخير المقطع الاخير من الطريق الرابط بين مركز قضاء خانقين ومنفذ المنذرية الحدودي بمشروع خدمي واحد تضمن ادارة المنفذ والجهات الامنية التي تساهم بحماية المنفذ التي بلغ اعداد العاملين فيها (٢١٥ عاملا) , وهذا يعكس الدور الايجابي للطريق من الناحية الاقتصادية مما يجعل الطريق ذات اهمية استراتيجية نابغة من مجموع الايرادات التي تقدمها المشاريع الاقتصادية المنتشرة على طول مسار الطريق ومن فرص العمل التي وفرتها هذه المشاريع ومن خلال الدراسة الميدانية التي قاما بها الباحثان باستخدام استمارة الاستبانة المرفقة في الملحق يظهر ان كثير من المشاريع الاقتصادية ساهم طريق بغداد – المنذرية بتوطينها نتيجة الموقع الاستراتيجي الذي يمر فيه الطريق في مراكز خمس وحدات ادارية ذات كثافة سكانية عالية .

ثالثا :- الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية سياسيا

من المتفق عليه في المفاهيم السياسية للدولة القوية هي التي تمتلك قوة كبيرة وهيمنة كاملة على جميع مرافقها ووحداتها السياسية كافة ولا يتم ذلك الا بفضل ما تمتلكه هذه الدولة من شبكة عالية من انماط متعددة لوسائل النقل كافة وهذا لا يتحقق الا بوجود شبكة طرق برية متكاملة^(٤) , اذ تعد شبكات النقل بأنماطها المختلفة احدى الركائز الاساسية في نشأة الدولة ووحدة اراضيها وتماسكها داخل نطاقها الاقليمي , اذ ان شبكات النقل تعد عاملا موحدًا عندما تكون متطورة بصورة جيدة وذات كفاءة عالية , و عندما تكون لا تغطي سوى اجزاء محددة من الدولة واقليمها الجغرافي تاركة اجزاء اخرى تكون عاملا لضعف الدولة مما يمكن عندئذ ملاحظة ان هناك عنصر يقسم جسم الدولة , اذ ان عوامل الحركة والاتصال اهم عنصر من عناصر قوة الوحدة السياسية كونه الوحيد القادر على تكتل الاقليم السياسي ضمن الحدود الجغرافية وبالتالي تتعاظم فاعلية عناصر الجذب المركزي داخل الوحدة السياسية , اذ تتجسد الوظائف السياسية والاستراتيجية للنقل بأنماطه المختلفة في اتجاهين الاول في ان النقل والمواصلات تقدم تسهيلات الى مراكز السلطة او الحكومة في احكام السيطرة على كل اجزاء الوحدة الجغرافية التابعة لها وبالتالي تستطيع ان تعزز وتطبق القانون والعدالة بانتظام اما الاتجاه الثاني ان التنسيق الواسع في مد شبكات النقل يكون لها تأثيرا واضحا على النشاط الاقتصادي والاجتماعي والسياسي داخل الوحدة السياسية^(٥) . وهذا ما يمكن ملاحظته من مسار طريق بغداد – المنذرية على مستوى محافظة ديالى بشكل خاص والعراق بشكل عام الرابط بشكل مباشر وغير مباشر للوحدات الادارية التابعة لمحافظة ديالى اذ يربط بشكل مباشر كل من ناحية بني سعد و مركز المقدادية وناحيتي العبارة والسعدية ومركز قضاء خانقين بمركز المحافظة كما موضح بالخريطة (٢) اما باقي الوحدات الادارية للمحافظة فترتبط ايضا بمركز بعقوبة مركز محافظة ديالى عن طريق وصلات متفرعة من طريق بغداد – المنذرية , اما على المستوى الاقتصادي والخدمي فهيه ايضا يكون لطريق بغداد – المنذرية دور في ربط بين تلك المواقع وبمواقع الاسواق والمجتمع كما له اهمية في ربط الكثير من التجمعات الريفية فامتداد الطريق من الجهة الجنوبية الغربية

للمحافظة الى الجهة الشمالية الشرقية بشكل طولي يعطي مؤشرا عن الاهمية السياسية الاستراتيجية للطريق , اما عن اهمية الطريق السياسية على مستوى العراق فتكون من خريطة (٢) اهمية طريق بغداد – المنذرية لربط الوحدات الادارية في محافظة ديالى



المصدر :- من عمل الباحثان باستخدام برنامج Arc Gis ١٠,٢,٢ بالاعتماد على

١- المرئية الفضائية الملتقطة من القمر الصناعي , Landsat ٨ بمقياس رسم (١:٢٠٠٠) لعام ٢٠١٩ .

عدة جوانب اهمها ربط بعض اجزاء المحافظة بمركز المحافظة ومن ثم بالعاصمة بغداد , وربط العراق من الجهة الشرقية بالجمهورية الاسلامية الايرانية من خلال منفذ المنذرية الذي

اعطى للطريق اهمية سياسية واقتصادية كما وربط العاصمة بالمواقع الاقتصادية ومصادر الثروات المعدنية له ابعادا سياسية واستراتيجية على المستوى السياسي والاقتصادي لدولة.

رابعا :- الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية عسكريا

تكتسب محافظة ديالى بشكل عام اهمية عسكرية من خلال موقعها الجغرافي ومقوماتها الطبيعية اذ يكون لأشكال السطح اثرا مهما على سير العمليات العسكرية فالجبال توفر حماية طبيعية مما تعد من افضل المواقع الطبيعية للأغراض العسكرية الدفاعية فسلاسل جبال البختيارية وزاكروس لها اهمية دفاعية للجانب الايراني على العكس من الجبال الممتدة في محافظة ديالى التي تتميز بنها متفرقة قليلة الارتفاع مما توفر ثغرات ومنافذ لجانب الاخر في اوقات الحرب , فمن خلال منفذ المنذرية تعرضت محافظة ديالى بالخصوص والعراق بشكل عام الى غزوات متعددة مما ادى الى هجرات على مر المراحل التاريخية , حيث تمثل المنطقة شبة الجبلية في محافظة ديالى (١٥٪) من مساحة محافظة ديالى مما يمكن الاستفادة منها عسكريا لحماية بغداد من اي تهديد خارجي سواء كان من الشرق او من الشمال الشرقي لهذه الاسباب اخذت الحكومة العراقية على عاتقها عنده تأسيس الجيش العراق عام (١٩٢٢ م) اهمية محافظة ديالى العسكرية , اذ كانت حصة محافظة ديالى الفرقة الثانية وحصة محافظة بغداد والمحافظات الجنوبية للفرقة الاولى وكانت الفرقة الثالثة من حصص المحافظات الشمالية , مما يعكس الاهمية العسكرية للمحافظة اذ استحوذت على ثلث الجيش العراقي في ذلك الحين , ووزعت المواقع العسكرية في محافظة ديالى حسب الاهمية الدفاعية وطبيعة السطح مما يزيد من عرقلة اليات الاعداء , فوقع الاختيار حين اذن على ناحية السعدية اذ تمتد سلسلة جبال فزرلباط التي تبعد (٣٠كم) عن منفذ المنذرية الحدودي مما تقع على طريق الحرير (طريق بغداد – المنذرية)^(١٦), مما برزت اهمية الطريق في العمل العسكري في داخل محافظة ديالى وخارجها , وانتشرت مواقع عسكرية عديدة في محافظة ديالى منها معسكر المنصورية الجبل وهو ايضا معسكر دفاعي ومعسكر في ناحية جلولاء ومعسكر سعد الواقع في بعقوبة مركز المحافظة وفي سبعينيات القرن الماضي تم انشاء معسكر اخر يقع في مدينة خانقين وكل هذه المواقع العسكرية التي وزعت في محافظة ديالى كان جزء منها يقع بشكل مباشر على طريق بغداد المنذرية ومنها بشكل غير مباشر عن طريق وصلات من الطرق مكلمة للمواقع تلك المعسكرات وكان لطريق بغداد – المنذرية دورا مهما وبارزا في الحرب العراقية الايرانية التي وقعت في ثمانينيات القرن الماضي , اذ انطلقت القوات العراقية من معبر خانقين الى الاراضي الايرانية وتحولت المنطقة شبة الجبلية من محافظة ديالى الى مواقع عسكرية مما ادى الى تحول كل محافظة ديالى الى ثكنات ومعسكرات^(١٧) , وبعد الاحتلال الامريكي للعراق في عام ٢٠٠٣ م ونظرا للأهمية الاستراتيجية والعسكرية لمحافظة ديالى استخدمت قوات الاحتلال الامريكية مواقع عسكرية واقامت على اراضيها قواعد ومعسكرات ومطارات وبعد خروج الاحتلال الامريكي في الاتفاقية التي وقعتها الحكومة العراقية اواخر عام ٢٠١١ استغلّت تلك المواقع العسكرية من قبل القوات الامنية العراقية ومن خلال الدراسة الميدانية التي قام بها الباحثان

يظهر ان للطريق بغداد – المنذرية اهمية خدمية للمؤسسات العسكرية والامنية اثناء اوقات الحرب مما انتشرت الكثير من المقرات المخصصة للتدريب والقيادة العسكرية على جانبي الطريق .

خامسا :- الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية اجتماعيا

ان تقدم النقل ساعد على نمو وتوزيع المدن ومناطق الاستيطان البشري (الريفية والحضرية) , فأصبحت المدن والمستوطنات البشرية الاخرى بفعل تقدم النقل مراكز اقتصادية واجتماعية وثقافية , كما وان تقدم النقل داخل الحدود الجغرافية للدولة يعني القضاء على العزلة التي تؤدي بشكل وباخر الى مشاكل اجتماعية متنوعة إضافة الى القضاء على العزلة والتباين الحضاري بين اجزاء الدولة الواحدة وبين بقية المجتمع الدولي^(١٨) , كما ان للنقل دورا مهما في زيادة الاحتكاك الاجتماعي بين مختلف المناطق فهو يشغل مركز الصدارة في عملية التفاعل الاجتماعي بين مختلف المجتمعات , اذ يوفر النقل فرصا للتقابل والتفاعل المباشر بين الناس من خلال الرحلات المتنوعة للمجتمع , لذا يلاحظ انجذاب النشاطات السكانية المختلفة نحو مسارات طرق النقل الاقليمية مما يظهر انتشار المستوطنات البشرية بنمط شريطي او خطي مع مسارات الطرق المعبدة ولا سيما الرئيسية مما يعكس ارتباط النقل بشكل عام بالتنمية الاجتماعية كون حركة النقل تعد مرآة للحركة المكانية في اي اقليم وبدونها لا يمكن تحقق اي تنمية اجتماعية لذا تتطلب التنمية الاجتماعية والثقافية نظام نقل جيد يتمتع بكفاية مناسبة وكفاءة عالية لتسهيل عملية نقل وتبادل الثقافات العامة واكثر وسيلة للتفاعل المباشر للمجتمع هو النقل لاسيما النقل بالسيارات بما يتمتع بيه من مرونة عالية^(١٩) , ومن خلال المسار الذي يمر فيه طريق بغداد – المنذرية وتركز عليه كثير من المراكز العمرانية والاقتصادية واختلاف الثقافات المنتشرة على طول مسار الطريق وتركيب ديموغرافية متنوع لسكان محافظة ديالى فمرور الطريق في مناطق حضرية وريفية يعكس عن نوع الثقافة الاجتماعية ومناطق مختلفة الاطراف والقوميات واللغات جعل دور طريق بغداد – المنذرية ذات اهمية اجتماعية وثقافية .

سادسا :- الاهمية الاستراتيجية لطريق بغداد – المنذرية عالميا

اتجهت الصين في الآونة الاخير لتصبح الامبراطورية التجارية الاكبر في العالم , وجاء في تقرير الشركة الاستخباراتية ستراتفور , أن اقتصاد الصين يعتمد على التجارة الخارجية بشكل كبير , وان ٩٠٪ من تجارة الصين تكون عن طريق البحر مما يجعل من السهل نسبيا معرضة لخطر والاعتداء ما يتسبب تعطيل تجارتها , مما يؤدي عليها فرض حصارا اقتصاديا وتعطيل نشاطها الاقتصادية , مما دفع الحكومة الصينية للتفكير بسبل اخرى تهدف الى تخفيف الخطر على تجارتها عبر الطرق البحرية وكان احد السبل التي تبنتها الحكومة الصينية عام ٢٠١٣ هي بناء نقاط عبور على البر بحيث تكون أكثر امانا من البحر , من خلال اطلاقها لمبادرة مبادرة (الحزام والطريق) التي اسئلهمت هذه المبادرة روحها من طريق الحرير القديم الذي يمثل من اعظم طرق التجارة العالمية^(٢٠) , اذ يربط الصين بـ(٦٥ دولة) من بلدان العالم

في اسيا وافريقيا واروبا وتعرف هذه المبادرة باسم الحزام والطريق وهي عبارة حزام اقتصادي بحري يربط الدول المشاركة بطريق بحري يسمى طريق الحرير البحري وطريق بري سمي بطريق الحرير الجديد للقرن الواحد والعشرين , الذي يهدف الى احياء طريق الحرير التاريخي من خلال تشييد شبكات من الطرق البرية (طرق السيارات) وسكك الحديد فضلا عن انابيب النقل للنفط والغاز الطبيعي وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنت كما موضح في خريطة (٢٣), اذ يتكون الممر البري من ست ممرات هي :-

- ممر الجسر البري الجديد الذي يمتد من غرب الصين إلى روسيا الغربية .
- ممر الصين منغوليا – روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى الشرق الروسي .
- ممر الصين – شبه جزيرة الهند و يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة .
- ممر الصين – باكستان و يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان .
- ممر بنغلاديش – الصين – الهند – ميانمار و يمتد من جنوب الصين إلى الهند .
- ممر الصين – آسيا الوسطى – آسيا الغربية و يمتد من وسط الصين وجنوب غرب آسيا الوسطى إلى شمال ايران قبل ان يتحول غربا عبر العراق وسوريا الى البحر المتوسط او تركيا نحو أوروبا (٢١) , اذ يتكون هذا الممر من مسارين رئيسيين هما :-
- أولا - المسار الشمالي:- والذي يستهدف الوصول لأوروبا انطلاقا من الصين ويمر بالدولة كازخستان وروسيا و بولندا شمال ايران وشمال العراق و تركيا و المانيا وفرنسا.
- ثانيا - المسار الجنوبي:- الذي ينطلق ايضا من الصين ، ويمر بدولة أوزبكستان وطاجيكستان و إيران ثم العراق وسوريا الى تركيا ليصل أوروبا (٢٢) , كما يظهر في الصورة لخريطة مسار طريق الحرير الجديد عبر طريق بغداد - المنذرية (١٤) .

اذ ان مبادرة الحزام والطريق الصينية او طريق الحرير الجديد مشروع ضخم متعدد الأبعاد سيكون له تأثير هائل على قضايا متنوعة منها التجارة والنقل الدولي والتفاعل الحضاري بين الامم والشعوب المختلفة الثقافات والديانات والمذاهب الفكرية ومن المتوقع أن تتأثر المنطقة العربية بما فيها العراق بهذا المشروع بطرق عديدة ، نظرا

خريطة (٢٣) الممرات الاقتصادية على طوال المبادرة الصينية



المصدر :- جبران سفيان و سعد زيدان , التموقع الجيوسياسي للصين في منطقة آسيا الوسطى في إطار مبادرة الحزام ٢٠١٣ - ٢٠١٧ . بحث منشور في الموقع <https://m.annabaa.org/arabic/economicreports/10521>

لدورها المركزي في النقل والتجارة والسياحة لاسيما الدينية على الصعيد العالمي , وتستعد العديد من البلدان العربية للمشاركة في هذا المشروع والاستفادة منه ولكن لم يتضح بعد ما إذا كانت المنطقة العربية ستؤدي دورا في المشروع في الوقت الحاضر، نظرا إلى أن البلدان العربية ليست جزءا رسميا من أي من ممراته الحالية ومع ذلك سيطال تأثير مبادرة الحزام والطريق إيجابيا كان أو سلبيا العديد من أنحاء العالم بما في ذلك البلدان التي لم تنضم رسميا إليها . ومن المرجح أن تقلص مبادرة الحزام والطريق مدة الشحن للبلدان المنضمة وغير المنضمة إليها^(٢٣).

اذ يتراوح متوسط الانخفاض في مدة الشحن من بلد ما إلى آخر بين (٢,١-٢,٥٪) وتشهد اقتصادات البلدان المنضمة إلى المبادرة انخفاضا في مدة الشحن يتراوح بين(١,٧ - ٣,٢٪) في المتوسط ويتوقع تحقيق مكاسب اقتصادية كبرى، فعلى سبيل المثال ستخفض مدة الشحن بين البلدان الواقعة على طول الممر الاقتصادي الذي يصل بين الصين وآسيا الوسطى وآسيا الغربية بنسبة (١٢٪) بفضل تحسين البنى الأساسية للنقل ويؤدي تقليص مدة الشحن إلى انخفاض كبير في التكاليف التجارية. وتشير التقديرات إلى أن تنفيذ جميع مشاريع البنى الأساسية للنقل في

إطار المبادرة سيقفل من التكاليف التجارية الإجمالية بنسبة تتراوح بين (١,١ – ٢,٢٪) عالمياً. أما في اقتصادات البلدان المنضمة إلى المبادرة سيتراوح الانخفاض في التكاليف التجارية بين (١,٥ – ٢,٨٪) وتشير التوقعات المتعلقة بالبلدان العربية إلى انخفاض في التكاليف التجارية يتراوح بين (١ – ٣٪) حسب موقعها ودرجة مشاركتها في المبادرة ومن ناحية مدة الشحن تتفاوت نسبة الانخفاض في التكاليف التجارية بين كل ثنائي من البلدان بشكل ملحوظ إذ تسجل بلدان شرق آسيا والمحيط الهادئ وبلدان جنوب آسيا أعلى نسبة (٢٤).

صورة (١٤) مسار طريق الحرير الجديد عبر طريق بغداد – المنذرية



<https://m.annabaa.org/arabic/economicreports/١٠٥٢١>

اذ على الرغم من ان طريق الحرير القديم يمر بالمنطقة العربية لكن يبدو أن المبادرة الصينية الجديدة لا تشرك المنطقة العربية نظراً إلى أن الممرات الستة الحالية لا تشمل رسمياً أي بلد عربي وهذا الاستثناء ملفت لأن للبلدان العربية دور مهم في التجارة الصينية ولا سيما أن (٤٠٪) من النفط الذي تستورده الصين مصدره البلدان العربية وتسعى البلدان العربية إلى الانضمام إلى المبادرة , اذ وقعت الصين وثائق للتعاون في إطار المبادرة مع تونس والسودان والعراق وعمان وقطر والكويت ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية كما وقعت وثائق للتعاون في القدرات الصناعية مع الإمارات العربية المتحدة والجزائر والسودان ومصر والمملكة العربية السعودية (٢٥).

اذ يعد طريق بغداد – المنذرية احد اجزاء الممر البري لطريق الحرير الجديد من المسار الجنوبي الذي يربط الصين بأسيا الوسطى و اسيا الغربية والجمهورية الاسلامية الايرانية والعراق مع سوريا نحو البحر المتوسط , مما يعطيه اهمية استراتيجية في المستقبل على المستوى الدولي والاقليمي , اذ ما زال هذا الممر غير مفعّل ويعود ذلك لجملة اسباب منها اسباب سياسية خارجية تخص السياسة الدولية ومنها اسباب سياسية داخلية تخص السياسة الداخلة للعراق فضلا عن الوضع الامني الذي يرتاد هذه المناطق حيث مسار الطريق .

الاستنتاجات

- ١- لطريق بغداد – المنذرية اهمية استراتيجية تظهر من خلفية التاريخية اذ سلكت الكثر من القوافل التجارية والسياحية المتجه من شرق اسيا نحو غربها وصولا للبحر المتوسط عبر الطريق على مر الفترات التاريخية
- ٢- تظهر اهمية الطريق الاستراتيجية من اهمية الاقتصادية من خلال تأثيره على الكثير من الانشطة الاقتصادية .
- ٣- للطريق اهميته سياسية وعسكرية ذات ابعاد استراتيجية من خلال موقع مسار الطريق الذي يربط محافظة ديالى بجميع اجزائها .
- ٤- للطريق اهمية اجتماعية وثقافية اذ ساهم بدمج الثقافات المتنوعة في محافظة ديالى بشكل خاص وبقية المحافظات ودول الجوار مما عكس عن اهمية استراتيجية للطرق .

التوصيات

- ١- زيادة الاهتمام بالطريق من الناحية الفنية نظرا لأهمية التاريخية والمستقبلية
- ٢- الاهتمام بالطريق من الجانب الامني لاستمرار تقديم الطريق خدماته الاقتصادية المختلفة
- ٣- توفير الخدمات المختلفة على طول مسار الطريق مما تساعد بزيادة الرحلات سواء الاقتصادية او السياحية .

الهوامش

١. رعد رحيم سبهبان العزاوي , التحليل المكاني لا نماط التغير الزراعي واثارة البيئية في محافظة ديالى , اطروحة دكتوراه, (غير منشورة), كلية التربية ابن رشد , ٢٠٠٠, ص٥.
٢. نصري ذياب خاطر , جغرافية النقل بين النظرية والتطبيق , الجنادرية للتوزيع والنشر , الاردن , ٢٠١٠ , ص١٣-١٤ .
٣. وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء المجموعة الاحصائية السنوية , ٢٠١٨ , ص١٦.
٤. رشا ماجد دلالة , الاثار الاقتصادية للزحف الحضري المدني على شبكة الطرق المركزية , هندسة الطرق والمواصلات كلية الهندسة المدني , جامعة دمشق , رسالة ماجستير , غير منشورة , ٢٠١٥ , ص ٨٠-٨١ .
٥. فهد خالد الفوزان , قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية , المجلة الجغرافية السعودية, العدد ٢٨ (بحث منشور), كلية الهندسة جامعة الملك سعود , ٢٠٠٥ , ص١٨٤.
٦. مصطفى عبد الجليل ابراهيم , العلاقة التبادلية بين استعمالات الارض وشبكة الحركة والطرق , مجلة المخطط والتنمية العدد ١٩ , المعهد العالي لتخطيط الحضري والاقليمي , جامعة بغداد , ٢٠٠٨ , ص٤٣.
٧. تحسين حميد مجيد , دراسة في تاريخ ديالى , ج ١ , المطبعة المركزية – جامعة ديالى , ٢٠١٠ , ص ٣٤ .
٨. زهير ابراهيم العباد , طريق الحرير القديم ممر تاريخي ممتد عبر العالم جمع بين التجارة والثقافة والسياسة , بحث منشور عام ٢٠١٧ في الموقع <http://www.alkuwaityah.com/Article.aspx?id=٤٢٠٤٠٦>
٩. حيدر قاسم مطر التميمي , الاهمية الاستراتيجية للحزام والطريق , مقالة منشورة , عام ٢٠١٩ , على الموقع http://arabic.news.cn/٢٠١٩-٠٤/٢٤/c_١٣٨٠٠٤٦١٧.htm
١٠. عبدالله حسون محمد , الموقع الجغرافي لمحافظة ديالى واثارة التاريخية والعسكرية والمناخية , مجلة ديالى للبحوث العلمية والتربوية , جامعة ديالى , ٢٠٠٩ , ص ٦٦١ .
١١. حسون عيود دبعون الجبوري , محاضرات في جغرافية النقل والتجارة , كلية التربية , جامعة القادسية , ٢٠٠٥ , ص٣٥.
١٢. مجيد ملوك السامرائي , الجغرافية وافاق التنمية المستدامة , ط١ , اليازوري , عمان- الاردن , ٢٠١٥ , ص٢٧ .
١٣. مجيد ملوك السامرائي , المصدر نفسة , ص٢٨ .
١٤. سعدي على غالب , جغرافية النقل والتجارة , دار الكتب للطباعة والنشر , جامعة الموصل , ١٩٨٧ , ص ٥٠ .
١٥. محمد ازهر السماك وزميله , جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق , دار اليازوري للنشر والتوزيع , عمان- الاردن , ٢٠١١ , ص١٥٩-١٦٠ .
١٦. عبدالله حسون محمد , مصدر سابق , ص ٦٧٠ – ٦٧١ .
١٧. عبدالله حسون محمد , مصدر سابق , ص ٦٧٢-٦٧٣ .
١٨. احمد حسون السامرائي , وعبد الخليل فضيل , جغرافية النقل والتجارة الدولية , كلية التربية الاولى , جامعة بغداد , ١٩٩٠ , ص ٣٠ .

٢٠. مجيد ملوك السامرائي , مصدر سابق , ص ٢٨ .
٢١. عمار شرعان , مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم , المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية , برلين – المانيا , ٢٠١٩ , ص ٧٢ .
٢٢. زينب عبدالله , الاطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية , المركز الديمقراطي العربي , ط ١ , برلين – المانيا , ٢٠١٩ , ص ١٤ .
٢٣. حيدر مرتضى , طريق الحرير الصيني وتأثير على العراق , مجلة مؤسسة النبا للثقافة والاعلام مقالة منشورة على الموقع <https://m.annabaa.org/arabic/economicarticles>
٢٤. عمار شرعان , مصدر سابق , ص ٨٣ - ٨٥ .
٢٥. Charles Kunaka, “Six corridors of integration: connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative” World Bank Blogs, ٤ Octobre ٢٠١٨. Available at <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative>
٢٦. Muhammad Zulfikar Rakhmat, “The Belt and Road Initiative in the Gulf: building “oil roads” to prosperity”, Middle East Institute, ١٢ March ٢٠١٩. Available at <https://www.mei.edu/publications/belt-and-road-initiative-gulf-building-oil-roads-prosperity>

المصادر

١. ابراهيم , مصطفى عبد الجليل , العلاقة التبادلية بين استعمالات الارض وشبكة الحركة والطرق , مجلة المخطط والتنمية العدد ١٩ , المعهد العالي لتخطيط الحضري والاقليمي , جامعة بغداد , ٢٠٠٨ .
٢. التميمي , حيدر قاسم مطر , الاهمية الاستراتيجية للحزام والطريق , مقالة منشورة , عام ٢٠١٩ , على الموقع http://arabic.news.cn/٢٠١٩-٠٤/٢٤/c_١٣٨٠٠٤٦١٧.htm
٣. الجبوري , حسون عبود دبعون , محاضرات في جغرافية النقل والتجارة , كلية التربية , جامعة القادسية , ٢٠٠٥ .
٤. خاطر , نصري ذياب , جغرافية النقل بين النظرية والتطبيق , الجنادرية للتوزيع والنشر , الاردن , ٢٠١٠ .
٥. دلالة , رشا ماجد , الاثار الاقتصادية للزحف الحضري المدني على شبكة الطرق المركزية , هندسة الطرق والمواصلات كلية الهندسة المدني , جامعة دمشق , رسالة ماجستير , غير منشورة , ٢٠١٥ .
٦. السامرائي , احمد حسون , وعبد الخليل فضيل , جغرافية النقل والتجارة الدولية , كلية التربية الاولى , جامعة بغداد , ١٩٩٠ .
٧. السامرائي , مجيد ملوك , الجغرافية وافاق التنمية المستدامة , ط ١ , اليازوري , عمان- الاردن , ٢٠١٥ .
٨. السماك , محمد ازر وزميله , جغرافية النقل بين المنهجية والتطبيق , دار اليازوري للنشر والتوزيع , عمان- الاردن , ٢٠١١ .
٩. العباد , زهير ابراهيم , طريق الحرير القديم ممر تاريخي ممتد عبر العالم جمع بين التجارة والثقافة والسياسة , بحث منشور عام ٢٠١٧ في الموقع <http://www.alkuwaityah.com/Article.aspx?id=٤٢٠٤٠٦>
١٠. العزاوي , رعد رحيم سسيهان , التحليل المكاني لانماط التغير الزراعي واثارة البيئية في محافظة ديالى , اطروحة دكتوراه , (غير منشورة) , كلية التربية ابن رشد , ٢٠٠٠ .
١١. غالب , سعدي على , جغرافية النقل والتجارة , دار الكتب للطباعة والنشر , جامعة الموصل , ١٩٨٧ .

١٣. الفوزان , فهد خالد, قطاع النقل ودوره في التنمية الاقتصادية , المجلة الجغرافية السعودية, العدد ٢٨ (بحث منشور), كلية الهندسة جامعة الملك سعود , ٢٠٠٥ .
١٤. مجيد , تحسين حميد , دراسة في تاريخ ديالى , ج ١ , المطبعة المركزية – جامعة ديالى , ٢٠١٠ .
١٥. محمد , عبدالله حسون , الموقع الجغرافي لمحافظة ديالى واثارة التاريخية والعسكرية والمناخية , مجلة ديالى للبحوث العلمية والتربوية , جامعة ديالى , ٢٠٠٩ .
١٦. وزارة التخطيط , الجهاز المركزي للإحصاء المجموعة الاحصائية السنوية , ٢٠١٨ .
١٧. المرنية الفضائية الملتقطة من القمر الصناعي , Landsat ٨ بمقياس رسم (١:٢٠٠٠) لعام ٢٠١٩ .
١٨. عمار شرعان , مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم , المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية , برلين – المانيا , ٢٠١٩ , ص٧٢ .
١٩. زينب عبدالله , الاطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية , المركز الديمقراطي العربي , ط١ , برلين – المانيا , ٢٠١٩ , ص١٤ .
٢٠. حيدر مرتضى , طريق الحرير الصيني وتأثير على العراق, مجلة مؤسسة النبا للثقافة والاعلام مقالة منشورة على الموقع <https://m.annabaa.org/arabic/economicarticles>
٢١. Charles Kunaka, “Six corridors of integration: connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative” World Bank Blogs, ٤ Octobre ٢٠١٨. Available at <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative>
٢٢. Muhammad Zufikar Rakhmat, “The Belt and Road Initiative in the Gulf: building “oil roads” to prosperity”, Middle East Institute, ١٢ March ٢٠١٩. Available at <https://www.mei.edu/publications/belt-and-road-initiative-gulf-building-oil-roads-prosperity>