



OPS-Doctype-OPS^blank@pidaprcoverpage#doctemplate&#@

## وثيقة معلومات المشروع (PID)

مرحلة التقييم | تاريخ الإعداد/التحديث: ٢٧ مارس ٢٠٢٦ | رقم التقرير: PIDIA.٠١٥١٨



## معلومات أساسية

### أ. بيانات المشروع الأساسية

اسم العملية	معرف العملية	منطقة	المستفيد (المستفيدون) من المشروع
ممرات النقل الاقتصادية في العراق (ITREC)	P٥١٠٢٩٣	الشرق الأوسط، شمال أفريقيا، أفغانستان، باكستان	العراق
مجال الممارسة (الرئيسي)	تاريخ الموافقة المتوقع	التاريخ التقديري للتقييم	أداة تمويل
ينقل	٢١ مايو ٢٠٢٦	٠٦-أبريل-٢٠٢٦	تمويل المشاريع الاستثمارية (IPF)
		الجهة المنفذة	المقترض(ون)
		وزارة البناء والإسكان والبلديات والأشغال العامة، مديرية الطرق والجسور	جمهورية العراق

### أهداف التطوير المقترحة

يهدف مشروع تطوير البنية التحتية (PDO) إلى تعزيز الاتصال والمرونة والسلامة والاستدامة المؤسسية للبنية التحتية ذات الأولوية للنقل البري في العراق وخلق فرص عمل في قطاع النقل والقطاعات ذات الصلة.

### عناصر

بنية تحتية للطرق مرنة وأمنة  
دعم إصلاحات القطاع  
دعم التنفيذ وإدارة المشاريع  
مكون الاستجابة الطارئة المشروطة (CERC)

### بيانات تمويل المشاريع (بالدولار الأمريكي، بالمليون دولار)

### تعظيم التمويل من أجل التنمية

هل هذا مشروع تمكيني لتقنية (MFD-EP)؟	نعم
هل هذا المشروع يُمكن رأس المال الخاص (PCE)؟	نعم

### ملخص

إجمالي تكلفة التشغيل	٩٤١,٠٠
التمويل الكامل	٩٤١,٠٠
منها البنك الدولي للإنشاء والتعمير/المؤسسة الدولية للتنمية	٩٠٠,٠٠
فجوة التمويل	٠,٠٠

### تفاصيل



تمويل مجموعة البنك الدولي	
البنك الدولي للإنشاء والتعمير (IBRD)	٩٠٠,٠٠٠
التمويل من خارج مجموعة البنك الدولي	
التمويل التجاري	٤١,٠٠٠
التمويل التجاري غير المضمون	٤١,٠٠٠

تصنيف المخاطر البيئية والاجتماعية

عالي

قرار

وقد حوّلت المراجعة الفريق بتقييم الوضع والتفاوض بشأنه.

قرار آخر- (حسب الحاجة)

ب. المقدمة والسياق

السياق القطري

١. بعد ثلاثة عقود من الهشاشة والصراع، ينتقل العراق من مرحلة إعادة الإعمار إلى مرحلة التنمية. منذ انتهاء العمليات العسكرية الرئيسية المتعلقة بزعاع داعش عام ٢٠١٧، ورغم بعض التحديات المتبقية، شهدت البلاد فترة استقرار نسبي، وهي تسير بخطى ثابتة نحو التنمية المستدامة. وقد ركزت جهود الحكومة بشكل أساسي على برنامج استثماري ضخم في البنية التحتية الحيوية، بهدف تحسين تقديم الخدمات العامة، ووضع الأسس اللازمة للانتقال إلى اقتصاد أكثر تنوعاً. ويعتمد جني ثمار هذه الاستثمارات بالكامل على تطبيق حزمة شاملة من الإصلاحات السياسية لمعالجة التحديات الاقتصادية الهيكلية المزمنة، وتحسين الكفاءة الاقتصادية والشفافية.

٢. بينما ينتقل العراق من مرحلة إعادة الإعمار إلى مرحلة التنمية، فإنه لا يزال يواجه تحديات اقتصادية واجتماعية كبيرة تعيق تعافي القطاع الخاص وتنويعه ونمو فرص العمل. يُعد اقتصاد العراق من بين أقل الاقتصادات تعقيداً في العالم<sup>١</sup> مع الاعتماد الكبير على قطاع النفط، مما يؤدي إلى تقلبات اقتصادية، ويقوض تنفيذ الإصلاحات السياسية اللازمة لمعالجة التحديات الاقتصادية الهيكلية. شكلت عائدات النفط 53% من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي و95% من الصادرات، و91% من إيرادات الحكومة في عام 2024، بما يتماشى مع متوسطات العقد الماضي. وقد أدى هذا الاعتماد الكبير على قطاع النفط إلى انكماش الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 1.5% في عام 2024 بسبب منظمة الدول المصدرة للنفط لاتفاقية حصص الإنتاج (أوبك)+. تدهورت الأوضاع المالية بشكل ملحوظ في عام ٢٠٢٥ نتيجة انخفاض عائدات صادرات النفط، وفي أعقاب الارتفاع الحاد في الإنفاق الجاري خلال السنوات السابقة، مما استدعى خفضاً كبيراً في الإنفاق الاستثماري العام المخطط له. وقد أدت هذه السياسة المالية المتقلبة إلى تراكم المتأخرات ونقص السيولة بسبب غياب الاحتياطات المالية، الأمر الذي انعكس سلباً على أنشطة القطاعات غير النفطية. كما أن الاعتماد على النفط يعرض الاقتصاد لصددمات خارجية أخرى، مثل تعطل صادرات النفط خلال النزاعات في الشرق الأوسط، مما يزيد من تفاقم المخاطر المالية. يبلغ معدل البطالة في العراق حوالي ١٥,٥٪، وهو أعلى بكثير من المتوسط الإقليمي (٩,١٪).<sup>٢</sup> يُعدّ القطاع الزراعي أكبر قطاع موظّف في البلاد، حيث وقر 20% من إجمالي الوظائف في عام 2019. ومع ذلك، يعاني أكثر من 16% من العراقيين

<sup>١</sup> يحتل العراق المرتبة ١٨٢ عالمياً في مؤشر التعقيد الاقتصادي، الذي يعكس قدرة الدولة على الصمود في وجه الصدمات خلال الأزمات وقدرتها على جذب الاستثمارات الأجنبية. مختبر النمو بجامعة هارفارد (٢٠٢٣). أطلس التعقيد الاقتصادي. تم استرجاعه من <https://atlas.hks.harvard.edu/data-downloads>.  
<sup>٢</sup> الجهاز المركزي للإحصاء. (٢٠٢٢). مسح القوى العاملة في العراق ٢٠٢١.



من سوء التغذية، وهي نسبة أعلى بكثير من نظرائهم في المنطقة<sup>٢</sup>. إن اعتماد العراق على واردات الغذاء يجعله عرضة لتقلبات أسعار السلع الأساسية وإمداداتها كما يحتل العراق مرتبة متدنية في مجال الربط والخدمات، إذ لا يتجاوز عدد مرافق الرعاية الصحية فيه 0.07 مرفقاً، وعدد أسرة المستشفيات 1.3 سريراً لكل 1000 نسمة، وهو ما يقل كثيراً عن توصيات منظمة الصحة العالمية ونظيراتها في المنطقة. وتتفاقم هذه الفجوات في الزراعة والرعاية الصحية خارج المدن الكبرى بسبب نقص البنية التحتية للنقل، مما يزيد من حدة التفاوتات الاجتماعية والاقتصادية.

٣. إن موقع العراق في الشرق الأوسط يجعله عند تقاطع الممرات الاقتصادية الإقليمية والدولية. يُعدّ العراق، بموقعه الحدودي المشترك مع تركيا الذي، (IDR) وإيران والكويت والمملكة العربية السعودية والأردن وسوريا، مركزاً جغرافياً حيوياً للتجارة والتواصل. ويُمثل مشروع "طرق التنمية العراقية" تقدراً لتكلفته بنحو 17 مليار دولار أمريكي، خطة طموحة للحكومة العراقية للاستفادة من الموقع الجغرافي الاستراتيجي للعراق من خلال سلسلة من الاستثمارات طويلة الأجل في الطرق والسكك الحديدية والقطاعات المُكملة. وتتمثل رؤية هذا المشروع، الذي يمتد على مسافة 1200 كيلومتر، في ربط ميناء الفاو والبصرة في جنوب العراق بفيش خابور على الحدود العراقية التركية، مع توسيع نطاق الربط ليشمل أوروبا وما وراءها<sup>٤</sup>، تي إن التنفيذ التدريجي لقانون التسعير الإسلامي حتى عام 2050 لديه القدرة على زيادة التجارة والتنوع بشكل كبير، مما يعزز الأساس لنمو القطاع الخاص وخلق فرص العمل في العراق يعتمد تحقيق هذه الأهداف بنجاح بشكل حاسم على التنفيذ التكميلي لإصلاحات سياسية أعمق لتحسين استقرار الاقتصاد الكلي، وتعزيز الإنفاق الحكومي الأكثر كفاءة، وتعزيز بيئة أعمال شفافة ومواتية.

السياق القطاعي والمؤسسي

٤. تُعد الطرق العمود الفقري لنظام النقل في العراق ومفتاحاً للربط الأوسع وخلق فرص العمل، لكن الشبكة العراقية متخلفة حالياً مقارنة بالدول المماثلة<sup>٥</sup>. يحتل العراق المرتبة ١١٥ من بين ١٣٩ دولة في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الصادر عن البنك الدولي لعام ٢٠٢٣، وتشير التقارير إلى أن نقل البضائع بالشاحنات لمسافة ٥٨٠ كيلومتراً بين بغداد وميناء أم قصر يستغرق ٢٤ ساعة. ويمثل النقل البري أكثر من ٩٠٪ من حركة النقل في العراق. وبينما تُعبد حوالي ٨٥٪ من شبكة الطرق العراقية، يُصنّف ما يقرب من ٦٥٪ منها في حالة متوسطة إلى سيئة. ويؤدي ضعف الربط إلى عزل المحافظات الزراعية الرئيسية التي تُنتج مجتمعة ما يقرب من نصف إنتاج القمح في العراق. وفي بغداد وبنينوى وكركوك، أشارت نسبة تتراوح بين ٣٥٪ و٤٥٪ من الشركات التي شملها الاستطلاع إلى أن ضعف الوصول إلى وسائل النقل يُشكل عائقاً رئيسياً أو بالغ الخطورة. وعلى الرغم من هذه التحديات، يُعد قطاع الطرق مصدراً هاماً للتوظيف، حيث تُوفر مشاريع البناء والتأهيل واسعة النطاق عشرات الآلاف من فرص العمل سنوياً، فضلاً عن آثارها الإيجابية واسعة النطاق<sup>٦</sup>. في الواقع، أشارت دراسات حديثة إلى أن زيادة بنسبة ١٠٪ في مخزون البنية التحتية للطرق في العراق أدت إلى زيادة فرص العمل بنحو ١,٦٪<sup>٧</sup>.

٥. يوفر قطاع النقل فرص عمل مهمة للنساء في العراق، الذي لديه أحد أدنى معدلات مشاركة المرأة في القوى العاملة في العالم: ١١٪ فقط من النساء نشطات اقتصادياً، مقابل ٧٢٪ من الرجال<sup>٨</sup>. تشكل النساء أقل من 1٪ من إجمالي العاملين في قطاع النقل والتخزين<sup>٩</sup> تكاد النساء تنعدم في قطاع بناء الطرق الخاص بسبب عوائق مثل مسؤوليات رعاية الأطفال، والأعراف الاجتماعية، ومحدودية الحركة، وعدم كفاية مرافق الصرف الصحي في مواقع العمل الميدانية<sup>١٠</sup>. يُظهر القطاع العام إحصاءات أكثر إيجابية لمشاركة المرأة في قطاعي النقل والبناء: تشكل النساء 29 بالمائة من القوى العاملة في مديريةية الطرق والجسور، بما في ذلك 34 بالمائة من المهندسين، وتقود النساء ثلاثة من أقسام مديريةية الطرق والجسور الثمانية<sup>١١</sup> على الرغم من عدم توفر إحصاءات تعليمية خاصة بقطاع النقل، فقد مثّلت النساء 35٪ من طلاب البكالوريوس في برنامج هندسة الطرق والجسور بجامعة التكنولوجيا، و33٪ من خريجي برنامج الطرق والنقل في الجامعة التقنية بالعراق خلال العام الدراسي 2024-2025، مما يُشير إلى وجود قاعدة مواهب واعدة لأصحاب العمل في قطاع النقل. وقد حددت شركات إنشاء الطرق في القطاع الخاص، التي تم استشارتها، التدريب أثناء العمل وبناء القدرات الموجهة للنساء كتدخلات ضرورية للغاية وتُعتبر هذه التدابير، بما في ذلك الشهادات المعترف بها في القطاع، أساسية لجذب النساء والاحتفاظ بهن في الوظائف الماهرة، ودعم تقدمهن إلى المناصب الإدارية.

٦. تُفاقم أزمة السلامة المرورية الحادة والمتفاقمة في العراق، والناجمة عن التوسع السريع في استخدام السيارات وعدم كفاية تدابير السلامة على مستوى النظام، الضغط على هذا القطاع. تضاعف عدد المركبات المسجلة أكثر من مرتين، من حوالي ٢,٢ مليون مركبة عام ٢٠٠٥ إلى ٤,٧ مليون مركبة عام ٢٠٢٠، مع ارتفاع حجم حركة المرور بنسبة ١١,٥٪ سنوياً بين عامي ٢٠٠٣ و٢٠١٣، وهي نسبة تفوق بكثير معدل النمو السكاني. وقد ساهم هذا الارتفاع في زيادة معدل الوفيات: إذ سجلت البيانات الرسمية ٥٥٦٣ حالة وفاة عام ٢٠٢١، بينما تشير تقديرات منظمة الصحة العالمية إلى ٩٣٤٤ حالة وفاة،

<sup>٢</sup> منظمة Concern Worldwide & Welthungerhilfe، مؤشر الجوع العالمي (٢٠٢٤)، <https://www.globalhungerindex.org>  
<sup>٤</sup> [https://mecouncil.org/wp-content/uploads/٢٠٢٤/١٠/ME-Council\\_Issue-Brief-\\_Iraqs-Development-Road-Project-A-Path-to-Prosperity-or-Instability\\_WEB.pdf](https://mecouncil.org/wp-content/uploads/٢٠٢٤/١٠/ME-Council_Issue-Brief-_Iraqs-Development-Road-Project-A-Path-to-Prosperity-or-Instability_WEB.pdf)

<sup>٥</sup> يبلغ متوسط كثافة الطرق في العراق ٠,٠٠٨ كم/كم<sup>٢</sup>، وهو أقل بكثير من متوسط الدول المجاورة (٠,١٥ كم/كم<sup>٢</sup>) وفقاً لمشروع جرد الطرق العالمي (GRIP).

<sup>٦</sup> برنامج تقييم قطاع البنية التحتية في العراق (InfraSAP) من أجل الربط والتنوع الاقتصادي، البنك الدولي (٢٠٢٢)

<sup>٧</sup> إستانش، أنطونيو، إيلينا باتشوفيتشينا، روبرت بيكون، وإلهام سالامون. ٢٠١٣. البنية التحتية وخلق فرص العمل في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. واشنطن العاصمة: البنك الدولي.

<sup>٨</sup> مشاركة القوى العاملة، لمن يبلغون من العمر ١٥ عاماً فأكثر. ٢٠٢٤. بوابة بيانات البنك الدولي

<sup>٩</sup> منظمة العمل الدولية (ILO). ٢٠٢١. من سن ١٥ عاماً فما فوق. مسح القوى العاملة

<sup>١٠</sup> يستند هذا البيان إلى إحصاءات الموارد البشرية التي شاركها سبع شركات محلية خاصة في قطاع الطرق.

<sup>١١</sup> البيانات مستقاة من قاعدة بيانات RBD. يناير ٢٠٢٦



أي ما يعادل معدل وفيات يبلغ ٢٢ حالة لكل ١٠٠ ألف نسمة، مقارنةً بمتوسط عالمي يبلغ حوالي ١٥ حالة وفاة.<sup>١٢</sup> وتُعد التكلفة الاقتصادية بنفس القدر من الأهمية، حيث أسفرت حوادث الطرق في عام ٢٠٢١ عن خسائر في رأس المال البشري تقدر بنحو ٩,٥ مليار دولار أمريكي.

٧. يشكل ضعف البنية التحتية للنقل في العراق أمام تغير المناخ تهديدات إضافية للنشاط الاقتصادي والاندماج. أدى تقادم البنية التحتية للنقل، مع قدرات تصريف مياه قديمة، والتوسع العمراني التدريجي على طول الطرق القائمة شمال بغداد، إلى جعل هذا الممر الشمالي الحيوي عرضةً لمخاطر مناخية متزايدة. ومن الأمثلة الحديثة على ذلك الأمطار الغزيرة غير الموسمية التي هطلت في ١٦ نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٢٥، والتي أسفرت عن أضرار واسعة النطاق. وتؤثر هذه الأحداث على قطاعات متعددة في الاقتصاد العراقي. وإذا أصبحت البنية التحتية للطرق أقل موثوقية، فقد تكون العواقب وخيمة. فعلى سبيل المثال،<sup>١٣</sup> والوصول إلى<sup>١٤</sup> يعتمد كلا القطاعين بشكل حاسم على شبكة الطرق المحلية. وتتفاقم هذه الفجوات في الزراعة والرعاية الصحية خارج المدن الكبرى بسبب نقص البنية التحتية للنقل، مما يزيد من حدة الانقسامات الاجتماعية والاقتصادية. ويُهدد عدم تعزيز قدرة البنية التحتية للطرق على التكيف مع تغير المناخ بتعميق هذه الانقسامات.

٨. يؤدي عدم الاستقرار المالي ونقص الاستثمار في قطاع الطرق إلى الحد من أعمال الصيانة والتأهيل في هذا القطاع. نفقات الطرق الرأسمالية والمتكررة بموجب قانون الطرق السريعة<sup>١٥</sup> تعتمد هيئة الطرق والمواصلات على مخصصات الميزانية الوطنية السنوية، مما يجعل تمويلها عرضةً بشكل كبير للظروف المالية والسياسية في العراق. وخلال العقد الثاني من الألفية، واجهت الهيئة تقلبات حادة في تحويلات الميزانية، مع تخفيضات كبيرة خلال فترات الركود المالي. تُقدّر الاحتياجات السنوية لصيانة الطرق بنحو ٣٠٠ مليون دولار أمريكي في العراق الاتحادي و ٢٠٠ مليون دولار أمريكي في حكومة إقليم كردستان، بينما يجري حالياً دراسة فرص تمويل هذه النفقات من خلال رسوم المرور وغيرها من الإيرادات. وعلى الرغم من أن هيئة الطرق والمواصلات تجمع رسوماً متعلقة بالطرق،<sup>١٦</sup> يتم تحويل هذه الإيرادات إلى الخزنة المركزية بدلاً من الاحتفاظ بها، مما يحد من القدرة على التخطيط ويساهم في نقص الاستثمار المزمّن وتراكم أعمال الصيانة.

٩. تتيح مشاركة القطاع الخاص بشكل أكبر فرصة لسد الثغرات في البنية التحتية للبلاد. تشمل الأمثلة الناجحة الحديثة لمشاركة القطاع الخاص في قطاع النقل العراقي مشروع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مطار بغداد الدولي، وهو عقد مدته 25 عامًا بقيمة 764 مليون دولار أمريكي تم منحه في كمشترار للمعاملة (IFC) أواخر عام 2025 لتوسيع طاقة المطار، حيث عملت مؤسسة التمويل الدولية<sup>١٧</sup> في قطاع الطرق، يواجه حشد رأس المال الخاص عدة عقبات، منها نقص الخبرة العملية، وغياب هيئة تحصيل الرسوم، والمخاطر الأمنية على طول الطرق، وعدم وجود إطار قانوني ومؤسسي مخصص لتطوير مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع الطرق. ويُعد التغلب على هذه التحديات أمراً أساسياً لتطوير البنية التحتية.

١٠. يحدد مشروع ممرات النقل الاقتصادية في العراق (ITREC) المقترح قطاعات الطرق ذات الأولوية التي ستساهم في تحسين العمليات بشكل فوري وتعزيز قدرة شبكة الطرق الوطنية على التكيف مع تغير المناخ، وتوفير أساس للاستثمارات اللاحقة. من بين أكثر من ١٢٠٠ كيلومتر من الطرق المحددة في خطة تطوير الطرق العراقية، يبرز محوران رئيسيان: ممر شمالي-جنوبي يربط بغداد بالحدود التركية، ويتطلب إنشاء طرق جديدة (الطريق السريع ٢ أو E٢) وتحسين عمليات التشغيل؛ وممر شرقي-غربي، هو الطريق السريع ١ (E١)، الذي يربط بغداد بجارتي العراق، سوريا والأردن، ويركز على تحسين حالة الطرق وتعزيز قدرتها على التكيف مع تغير المناخ. ويُعد ملتقى هذين الممرين بالقرب من بغداد ذا أهمية استراتيجية بالغة، إذ يُعزز حركة النقل من كلا الاتجاهين، ويُقوي الربط الداخلي، ويُتيح روابط أقوى مع الدول المجاورة، مما يُعزز التكامل الإقليمي ويُوسع النطاق الاقتصادي لمحور النقل الشمالي-الجنوبي في العراق. وبالتوازي مع ذلك، ستُساهم عمليات التحديث المُستهدفة داخل إقليم كردستان في تعزيز كفاءة شبكة الطرق وتحسين الوصول إلى المناطق الصناعية والاقتصادية الرئيسية، ومجمعات التصنيع والطاقة، والمناطق الزراعية الهامة. وفي مرحلتها الأولى (SOP١)، ستُموّل شركة ITREC أعمال البنية التحتية على الطريقين السريعين E١ و E٢، بالإضافة إلى أجزاء مُختارة من إقليم كردستان، لتحسين عمليات تشغيل هذه الممرات. ستساهم إصلاحات القطاع والدروس المستفادة من SOP١ في توجيه المراحل المستقبلية من SOP الخاص بـ ITREC والذي سيحشد رأس المال الخاص لتوسيع نطاق هذه الأعمال لتشمل جزءاً أوسع من خطة IDR.

١١. تستند إجراءات التشغيل القياسية لـ ITREC إلى عقدين من مشاركة البنك الدولي في قطاع النقل. منذ عام 2006، دعم البنك الدولي استثمارات بلغ مجموعها 1.2 مليار دولار أمريكي لتمويل أربعة مشاريع في قطاع النقل<sup>١٨</sup> وقد شمل ذلك إعادة تأهيل أو إعادة بناء 700 كيلومتر من الطرق، و218 كيلومتر من السكك الحديدية، و72 جسراً، مما يعكس الجهود المبذولة لتحسين الربط بين المحافظات وبناء القدرات في هذا القطاع<sup>١٩</sup> أثرت هذه المشاريع

<sup>١٢</sup> تحدث معظم الوفيات بين ركاب المركبات ذات الأربع عجلات (٦٥ بالمائة)، يليهم مستخدمو المركبات ذات العجلتين/الثلاث عجلات (٢٨ بالمائة)، ونحو ٦٠ بالمائة من الضحايا تقل أعمارهم عن ٣٥ عاماً. ويمثل مستخدمو الطرق المعرضون للخطر، وخاصة المشاة وراكبي الدراجات النارية في المناطق الحضرية، نسبة كبيرة من القتلى.

<sup>١٣</sup> منظمة Concern Worldwide & Welthungerhilfe، مؤشر الجوع العالمي (٢٠٢٤)، <https://www.globalhungerindex.org/>

<sup>١٤</sup> يوجد في العراق ٠٠٧ منشأة رعاية صحية و١,٣ سرير مستشفى لكل ١٠٠٠ شخص، وهو أقل بكثير من توصيات منظمة الصحة العالمية.

<sup>١٥</sup> مديرية الطرق والجسور هي الوكالة الحكومية التابعة لوزارة البناء والإسكان والأشغال العامة العراقية المسؤولة عن البنية التحتية للطرق في البلاد خارج العاصمة.

<sup>١٦</sup> مثل غرامات الوزن الزائد للمركبات ورسوم تسجيل المركبات المخصصة للصيانة.

<sup>١٧</sup> في حين أن مشروع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في مطار بغداد يمثل سابقة إيجابية للعراق ويشير إلى التزام الحكومة بمثل هذه الابتكارات، فمن المهم ملاحظة أن المطارات تعتمد إلى حد كبير على تدفقات الإيرادات بالعملة الصعبة وموقع واحد خاضع للرقابة، في حين أن مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في الطرق يجب أن تعتمد على رسوم المرور بالعملة المحلية وتواجه مخاطر متزايدة من الرغبة والقدرة على دفع رسوم المرور.

<sup>١٨</sup> وتشمل المشاريع التي تم تنفيذها بنجاح مشروع الطريق الطارئ (ERP)، ومشروع ممر النقل (TCP)، ومؤخراً مشروع العمليات الطارئة للتنمية (EODP).

<sup>١٩</sup> تقييم أثر ممرات النقل في العراق، البنك الدولي، ٢٠١٨.



، في الآونة الأخيرة 20. على أكثر من 2.5 مليون مستفيد، ووفرت 3 ملايين وظيفة يومية، وأدت إلى انخفاض يصل إلى 41% في وقت السفر لبعض المشاريع، انخرط البنك الدولي في استثمارات تكميلية لدعم المرحلة الأولى من مبادرة إعادة هيكلة السكك الحديدية العراقية. ففي يونيو/حزيران 2025، وافق مجلس بقيمة 930 مليون دولار أمريكي، والذي سيعمل على تطوير البنية التحتية (IREM) إدارة البنك الدولي على مشروع توسعة وتحديث السكك الحديدية العراقية والخدمات السكنية بين ميناء أم قصر جنوب العراق والموصل شمالاً. ويهدف المشروع إلى تقليل وقت السفر، وزيادة حجم الشحن، وتحديث قطاع السكك الحديدية<sup>٢١</sup> الممول من قبل المانحين للأنشطة التكميلية (I3RF) بدعم من صندوق الإصلاح والإنعاش وإعادة الإعمار في العراق ITREC كما يحظى مشروع والأساسية، بما في ذلك بناء القدرات والتدريب ونقل المعرفة<sup>٢٢</sup>.

١٢. ستساهم إعادة تأهيل أجزاء رئيسية من الطريق السريع رقم ١ (٨٦ كم)، وتحسين الطرق ذات الأولوية في إقليم كردستان العراق (٧٢ كم)، وإنشاء الطريق السريع رقم ٢ من الصفر (١٠٠ كم في المرحلة الأولى) في تعزيز المرونة وتطوير الممرات الاقتصادية الوطنية. يشكل الطريق السريع رقم ١ (E١) جزءاً من محور حيوي يمتد من الشرق إلى الغرب داخل العراق، ويكمل الجزء المختار (R٩B) عملية إعادة التأهيل السابقة التي مولتها استثمارات البنك الدولي.<sup>٢٣</sup> يهدف إدراج الطريق E١ في مشروع ITREC إلى البناء على النتائج الملموسة لهذا المشروع، والتي تشمل تقليل أوقات السفر، وتعزيز القدرة على التكيف مع تغير المناخ، وزيادة مرونة الشبكة، وتحسين السلامة المرورية، مما يساهم في توليد فوائد اقتصادية إضافية وفرص عمل حول بغداد، وتعزيز التواصل مع جيران العراق، سوريا والأردن، مع تحسين التكامل مع شبكة الطرق الوطنية الأوسع نطاقاً. كما يُعزز الموقع الاستراتيجي لطريق السليمانية - جمجمال - كركوك وطريق جرشن - سهيلة في إقليم كردستان الوصول إلى المناطق الصناعية والاقتصادية الرئيسية، ومجمعات التصنيع والطاقة حول السليمانية وجمجمال وكركوك، بالإضافة إلى المناطق الصناعية والزراعية في دهوك، مما يُقلل تكاليف النقل ويُحسن موثوقية الشحن وقدرته على الصمود. وتُسهم هذه الاستثمارات مجتمعةً في قطاعات رئيسية مختارة من شبكة النقل في توفير شبكة مرنة ومتكاملة وموفرة للوظائف. -إنشاء ممر اقتصادي يعود بالنفع على جميع السلطات القضائية.

١٣. سيتم تطوير الطريق السريع رقم ٢ (E٢) الذي يبلغ طوله ٥٠٤ كيلومتراً بين بغداد والحدود التركية على مراحل بدعم من سلسلة مشاريع (SOP) ITREC لتحسين الاتصال، وتحسين القدرة على التكيف مع تغير المناخ، وتمكين خلق فرص العمل والتنوع الاقتصادي في القطاعات الرئيسية بما في ذلك السياحة والزراعة والصحة والتصنيع. يتعرض الممر الشمالي الذي يغطيه الطريق السريع E٢ بشكل متزايد لمخاطر مناخية، بما في ذلك موجات الحر الشديدة والفيضانات المفاجئة، مما يهدد متانة الطرق وموثوقية الخدمات. وبالتالي، فإن أي اضطرابات على طول هذا الممر قد تُحدث آثاراً متتالية على الترابط الإقليمي وسلاسل الإمداد الغذائي والنشاط الاقتصادي. سيقبل الطريق السريع E٢ أوقات السفر إلى الأسواق الرئيسية بنسبة تصل إلى ٤٠٪، مما يُحسن الوصول إلى الرعاية الصحية لسكان المناطق المجاورة له، ويُخفض تكاليف الخدمات اللوجستية للصناعات الزراعية. يركز مشروع SOP١ على جزء بطول ١٠٠ كيلومتر بين بغداد وسامراء، حيث تجذب السياحة الدينية ما يقرب من ٥ ملايين زائر سنوياً، ويُمثل سوء حالة الطرق عائقاً رئيسياً. سيقبل الطريق السريع وقت السفر إلى أقرب مطار بنسبة ٣٠٪، ويقلل وقت الوصول إلى الوجهات السياحية. من المتوقع أن يوفر هذا المشروع أكثر من ٢٠,٠٠٠ وظيفة مباشرة وغير مباشرة، مع ظهور آثار توظيفية طويلة الأجل أكبر، حيث تُساهم تكاليف النقل المنخفضة في توسيع أسواق المزارع والمصنعين الصغار ومقدمي الخدمات. يُسهم تحسين الوصول إلى المطارات والمعابر الحدودية والمناطق الصناعية الجديدة في توسيع أسواق العمل لما يقرب من ثمانية عشر مليون شخص في المحافظات الأقل حظاً، مما يُمكن الشركات من توظيف كفاءات من قاعدة أوسع، ويُتيح للعمال فرص عمل ذات رواتب أفضل. وهذا بدوره يُحسن ظروف النمو الصناعي في المحافظات الشمالية التي لا تضم حالياً سوى عدد قليل جداً من الشركات الرسمية في العراق.

ج. أهداف التطوير المقترحة

أهداف التطوير (من PAD)

يهدف مشروع تطوير البنية التحتية (PDO) إلى تعزيز الاتصال والمرونة والسلامة والاستدامة المؤسسية للبنية التحتية ذات الأولوية للنقل البري في العراق وخلق فرص عمل في قطاع النقل والقطاعات ذات الصلة.

<sup>20</sup> حسابات فريق البنك الدولي الخاصة بالتأثيرات عبر المشاريع.

<sup>٢١</sup> إن تكامل الاستثمارات في السكك الحديدية والطرق، إلى جانب الإصلاحات المؤسسية التكميلية، سيعزز الربط والتعددية في وسائل النقل ومرونة نظام النقل. أولاً، يُعد حركة الشحن بين الشمال والجنوب وربط الموانئ، ولكنه سيتخصص في (IREM) التعدد في وسائل النقل ضرورة استراتيجية. ثانياً، سيعزز خط سكة حديد العراق الرئيسي نطاق أضييق من السلع طويلة المدى وذات الأحجام الكبيرة. ولذلك، سيستمر العراق في الاعتماد على النقل البري، لا سيما للسلع والخدمات سريعة التلف وعالية القيمة والحساسية للوقت. إضافةً إلى ذلك، ستضمن الإصلاحات المؤسسية التكميلية أن تُسهل أصول البنية التحتية المادية النمو الاقتصادي طويل الأجل. وتُعدّ الإصلاحات المؤسسية ضرورية لضمان صيانة الأصول بشكل جيد بعد انتهاء فترة تنفيذ المشروع، والحفاظ على الفوائد طويلة الأجل التي توفرها البنية التحتية عالية الجودة. ونظراً للنفقات التمولية المستمرة في القطاع، فإن الإصلاحات التي تحشد رأس المال الخاص تُعدّ بالغة الأهمية.

<sup>٢٢</sup> لقد قدم البنك الدولي بالفعل خدمات التدريب والاستشارات لبناء القدرات لأكثر من ١٢٠ متخصصاً في إدارة الطرق والجسور (RBD) والمديرية العامة للطرق والجسور (GDRB) وسكك حديد الجمهورية العراقية (IRR) في مجال المشتريات وتصميم وتشغيل اتفاقيات الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PBCs) والشراكات بين القطاعين العام والخاص (PPPs) والضمانات البنائية والاجتماعية.

<sup>٢٣</sup> وعلى وجه التحديد، فإن قسم R٩B الذي يبلغ طوله ٨٦ كم يتصل مباشرة بقسم R٩A الذي تم ترميمه سابقاً والذي يبلغ طوله ٦٢ كم والذي تم تسليمه في إطار مشروع ممرات النقل في العراق (P١٣١٥٥٠).



## النتائج الرئيسية

- سيتم قياس هدف تطوير المشروع (PDO) باستخدام مجموعة من المؤشرات التالية ومؤشرات النتائج الوسيطة.
- مؤشر ١ PDO - خلق فرص العمل: عدد الوظائف الإضافية والأفضل التي تم إنشاؤها من خلال المشروع [الوحدة: رقم] [مؤشر بطاقة الأداء]
- مؤشر ٢ PDO - اتصال مُحسَّن [أوقات السفر من بغداد إلى سامراء للبضائع والركاب] [الوحدة: ساعات]
- مؤشر منظمة تنمية البترول رقم ٣ - تعزيز القدرة على الصمود عدد الأشخاص المستفيدين من البنية التحتية المقاومة لتغير المناخ [مؤشر بطاقة الأداء]
- مؤشر PDO رقم ٤ - تعزيز السلامة على الطرق: الأخضر E2 عدد الحوادث المميتة لكل مليار كيلومتر من المركبات المقطوعة سنوياً على ممر [الوحدة: رقم]
- مؤشر منظمة التنمية المنتجة رقم ٥ - تعزيز الاستدامة المؤسسية: تم وضع آلية للتمويل المستدام (نعم/لا)

## د. وصف المشروع

١٤. المكون ١: البنية التحتية للطرق الآمنة والمرنة (بتكلفة تقديرية تبلغ ٨٣٥,١٥ مليون دولار أمريكي من البنك الدولي للإنشاء والتعمير؛ و٤١ مليون دولار أمريكي من صندوق التنمية المجتمعية). سيقوم هذا المكون بتمويل الأنشطة التالية المتعلقة بتنفيذ الطرق الجديدة أو القائمة باستخدام الممارسات الجيدة في الأنظمة الآمنة ومعايير مقاومة تغير المناخ في العراق.

- المكون الفرعي ١,١. تنفيذ المرحلة الأولى من الطريق السريع رقم ٢ بين بغداد وسامراء: سيقوم هذا المكون الفرعي بتمويل تصميم وبناء وتشغيل وصيانة (أ) الجزء الأولي غير المطور بطول ١٠٠ كيلومتر من بغداد إلى سامراء (أ) جزء من الممر E٢ (الذي يمتد لمسافة ٥٠٤ كيلومترات من بغداد إلى الحدود التركية)، و(ب) حوالي ١٠ كيلومترات من الطرق الفرعية غير المطورة التي تربط المناطق الريفية المحيطة بمدينة سامراء. وسيتم تنفيذ أعمال التشغيل والصيانة بموجب عقد قائم على الأداء، مع تطبيق أفضل الممارسات والمعايير المتعلقة بالمرونة والسلامة والاستدامة. سيشارك هذا المكون الفرعي في تقليل المسافات وأوقات السفر بين بغداد ومحافظات شمال العراق، وسيؤدي إلى تحويل حركة المرور من الطرق الطويلة الأخرى، مما يحول جزءاً من حركة المرور غير الضرورية خارج بغداد وشبكات النقل المركزية في المدن والقرى الأخرى، ويعمل على تخفيف الازدحام المروري في المناطق الحضرية.
- المكون الفرعي ١,٢. إعادة تأهيل وصيانة الجزء R٩B من الطريق السريع رقم ١: سيمول هذا المكون الفرعي إعادة تأهيل وصيانة الطريق E١-R٩B الحالي الذي يبلغ طوله ٨٦ كيلومتراً<sup>٢٥</sup> على جزء من ممر طريق رئيسي في العراق، ويتضمن مؤشرات (PBC) يُطبَّق نظام إدارة الأداء القائم على الأداء المناعي والتعافي، لضمان الحفاظ على معايير المرونة طوال دورة حياة العملية. وسيتم تقييم أداء السلامة للممر بموجب نظام إدارة الأداء القائم على الأداء من خلال ربط مدفوعات المقاولين بنتائج أداء قابلة للقياس خلال مراحل التشغيل والصيانة، وتحفيز الأداء من خلال ممارسات هندسية آمنة، بما في ذلك عمليات تدقيق السلامة متعددة المراحل، وبروتوكولات سلامة مُحسَّنة لمناطق العمل.
- المكون الفرعي ١,٣. إعادة التأهيل وصيانة ممرات الطرق ذات الأولوية في جمهورية كردستان باستخدام معايير أمانة ومرنة: يشمل هذا المكون الفرعي إعادة تأهيل وصيانة جزأين قائمين من الطريق يبلغ مجموعهما حوالي ٧٧ كم، بما في ذلك طريق السليمانية - ججمال - كركوك (حوالي ٥٠ كم)، ويربط بـ E٢ وإعادة تأهيل طريق جرشين - سهيلة (٢٢ كم) بالإضافة إلى تقاطع جرشين وصيانتها كمشاريع قائمة على الأداء تتضمن مؤشرات الأداء المناخي والتعافي، فضلاً عن معايير السلامة والمرونة.
- المكون الفرعي ١,٤. قيادة الطريق مميزات السلامة: سيعمل هذا المكون لتنفيذ مشروع تجريبي متعدد القطاعات لممر السلامة المرورية على الطريق E١-R٩B ليشمل تدابير إنفاذ قوانين المرور التي تركز على إدارة السرعة وعوامل الخطر السلوكية الأخرى، بالإضافة إلى التنسيق مع خدمات الرعاية الصحية الطارئة والمجتمع المدني. ويشمل ذلك تمويل السلع والخدمات، مثل المعدات، وكاميرات السرعة، ومعدات إنفاذ قوانين المرور، ومركبات الدوريات، ودراسة التقييم.

<sup>٢٤</sup> سيضمن عقد الأداء القائم على الأداء (PBC) تدخلات محلية لتعزيز القدرة على التكيف مع تغير المناخ، بما في ذلك مواد الرصف والمعدات المصممة لتحمل الإجهاد الحراري العالي، وتصميم الطرق والصراف الصحي لإدارة فيضانات الأمطار. والأهم من ذلك، سيتم العقد مؤشرات أداء متعلقة بالمناخ، ويربط مدفوعات المقاولين بتحقيق نتائج تعزيز القدرة على التكيف، مما يخلق حوافز قوية للمقاولين لصيانة الأصول بشكل استباقي وتنفيذ حلول مقاومة لتغير المناخ. يعزز هذا النهج بشكل كبير القدرة على التكيف من خلال التحول من الصيانة التفاعلية إلى الإدارة المستمرة القائمة على الأداء لمخاطر المناخ، مما يضمن بقاء البنية التحتية للطرق فعالة في ظل تزايد الضغوط المناخية. سيضمن ممر الطريق الجديد مناطق خدمات على جانب الطريق تتضمن محطات شحن كهربائية لدعم التحول إلى المركبات الكهربائية، مما يساهم في الحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من خلال تسهيل الانتقال إلى وسائل النقل منخفضة الانبعاثات وتقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري. سيضمن العقد أيضاً بوابات رقمية علوية وخططاً للتواصل وإدارة مخاطر المناخ بالتنسيق مع خدمات الطوارئ، مما يحسن التواصل الفوري بشأن المخاطر، ويتيح استجابة أسرع لحالات الطوارئ، لا سيما في المناطق الريفية المتصلة بالطرق الفرعية، ويقال من الاضطرابات ومخاطر السلامة أثناء الأحداث المتعلقة بالمناخ، بالإضافة إلى أنظمة تحصيل الرسوم. يمكن لتحصيل رسوم المرور أن يعزز القدرة على الصمود من خلال توفير مصدر تمويل ثابت لصيانة الطرق، وتدابير التكيف مع تغير المناخ، والتعافي بعد الكوارث، مما يُحسِّن استدامة وموثوقية البنية التحتية للنقل في ظل تزايد مخاطر تغير المناخ. سيخضع التصميم والهندسة لعملية تدقيق متعددة المراحل لسلامة الطرق، مع التركيز بشكل خاص على بروتوكولات السلامة في مناطق العمل، واستراتيجيات إدارة السرعة، والحد من مخاطر حوادث الطرق من خلال أنظمة الحواجز المطابقة للمواصفات وتوفير مداخل آمنة. يشمل هذا المكون الفرعي أيضاً تصميم ونشر بنية تحتية للألياف الضوئية على طول ممر بغداد-سامراء من خلال اعتماد نهج "الحفر لمرة واحدة" عند الاقتضاء، ودعم أنظمة النقل الذكية مع الاستفادة من فائض سعة الألياف الضوئية لخدمات الاتصالات بالجملة على المستويين الوطني والحضري.

<sup>٢٥</sup> يبدأ هذا الجزء (R٩B) من نهاية R٩A، عند المحطة ٤٠+٠٠٠ كم تقريباً (أي في محيط بغداد)، ويمتد غرباً باتجاه الحدود الأردنية. R٩B طريق سريع مقسم إلى ستة مسارات (عرض كل منها ٣,٧٥ متر)، يفصل بينها فاصل وسطي عرض (١٠ أمتار). يحتوي كلا اتجاهي الطريق على مسارات وقوف/طوارئ (عرض كل منها ٢,٥ متر) على حافة الطريق.



١٥. المكون ٢. تعزيز المؤسسات وإعداد التدخلات المستقبلية (بتكلفة تقديرية تبلغ ١٩,٦ مليون دولار أمريكي). سيدعم هذا المكون تعزيز المؤسسات وإصلاحات قطاع النقل لتمكين الاستعداد، وتحديث وتمويل شبكة الطرق الوطنية العراقية المستقبلية. وسيمول هذا المكون السلع والخدمات الاستشارية وغير الاستشارية، بما في ذلك الأنشطة التالية:

• المكون الفرعي ٢,١. بناء القدرات لمشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع الطرق: ستشمل الأنشطة بدعم RBD في: (١) إعداد وهيكلية مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص للطرق المستقبلية بما في ذلك التوسعة الجديدة للطريق E٢ من سامراء إلى الحدود التركية (حوالي ٤٠٤ كم) كعمالة شراكة بين القطاعين العام والخاص قابلة للتمويل المصري، (٢) تطوير استراتيجية وطنية لتحصيل الرسوم، (٣) تطوير أنظمة مراقبة الأداء لمشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص بما في ذلك السلامة والمرونة، و (٤) تصميم آليات دفع مستدامة لتنفيذ وصيانة الطرق من حسابات الدفع إلى صندوق الطرق المستقبلي.

• المكون الفرعي ٢,٢. برنامج السلامة على الطرق: ستشمل الأنشطة ما يلي: (١) إعداد وتقييم برنامج عمل جماعي للسلامة على الطرق على المستوى الوطني يستهدف ما لا يقل عن ١٠٠٠ كيلومتر من الطرق عالية الخطورة وعالية الحجم مع تدخلات قابلة للتنفيذ بسهولة تم تحديدها من خلال مسح على مستوى الشبكة وجمع بيانات الحوادث، و (٢) تقديم الدعم الاستشاري الفني وبناء القدرات لجميع الوكالات المعنية لتحسين وظائف إدارة السلامة على الطرق وآليات الحوكمة وأنظمة إدارة بيانات الحوادث.

• المكون الفرعي ٢,٣. تعزيز البيئة والصحة والسلامة الاجتماعية (ESHS): ستدعم الأنشطة RBD من أجل: (١) تحسين إدارة مخاطر البيئة والصحة والسلامة الاجتماعية، ورصد معالجة الشكاوى، والإبلاغ عنها، وإدارتها، و (٢) بناء القدرات في الحفاظ على قواعد بيانات الشكاوى، والمشاركة المستمرة لأصحاب المصلحة، واستعادة سبل العيش، والتعويض، والتنوع البيولوجي، وأنشطة إدارة الصحة والسلامة المهنية (OHS).

• المكون الفرعي ٢,٤. التصميم وهندسة من بين التدخلات المستقبلية على الطرق: ستشمل الأنشطة ما يلي: (١) تصميم وهندسة امتداد الطريق السريع E٢ الجديد من سامراء إلى الحدود التركية (حوالي ٤٠٤ كم)، (٢) الحقول (أ) المسوحات، والخطط الوظيفية أو المفاهيمية، والتصاميم الأولية والتفصيلية لإعادة تأهيل الطرق وصيانتها وتحسينها بما يتوافق مع أهداف ITREC، (ب) وضع خطط الإدارة البيئية والاجتماعية، وخطط العمل في حالات الطوارئ، وخطط إدارة المرور والسلامة على الطرق. (رابعاً) تصميمات هندسية إضافية لتحسينات الطرق المختارة بموجب خطة إدارة الطرق، و (خامساً) تحسينات على نظام إدارة أصول الطرق وأنظمة الدعم الأخرى لتشمل أهداف السلامة على الطرق، والقدرة على التكيف مع تغير المناخ، والاستدامة.

• المكون الفرعي ٢,٥. دراسات إصلاح القطاع: ستشمل الأنشطة ما يلي: الخطط والدراسات من أجل: (١) تعظيم الفوائد الاجتماعية والاقتصادية لاستثمارات الطرق من خلال خلق فرص عمل في القطاعات الزراعية والصناعية والسياحية وغيرها من القطاعات ذات الصلة، (٢) تعزيز الخدمات اللوجستية المتكاملة وخدمات النقل متعددة الوسائط التي تعمل على تحسين الانبعاثات وموثوقية النظام، (٣) ضمان القدرة على التكيف مع تغير المناخ على مستوى النظام لقطاع النقل، و (٤) دعم الإصلاحات الأخرى المحددة في برنامج تقييم قطاع البنية التحتية التابع للبنك الدولي (InfraSAP) من أجل الربط والتنوع الاقتصادي في العراق.

١٦. المكون ٣: دعم التنفيذ وإدارة المشروع (بقيمة تقديرية تبلغ ٤٣,٥ مليون دولار أمريكي): يتم تقدير هذا المكون بناءً على الممارسات الشائعة لإدارة والإشراف على مشاريع الطرق والقيمة الإجمالية للأعمال التي سيتم تنفيذها.

• المكون الفرعي ٣,١. الاستشارات الإدارية للمشاريع (PMC) للتنفيذ. ستدعم شركة إدارة المشاريع (PMC) شركة RBD في إدارة وتنفيذ برنامج ITREC وفقاً لأفضل الممارسات الدولية.

• المكون الفرعي ٣,٢. مراجعة هندسية وإشراف على أعمال البناء للمكون ١. سيقدم الاستشاريون المحترفون الدعم لشركة RBD في المراجعات الهندسية والإشراف على أعمال البناء لجميع الأعمال ضمن المكون الأول من المشروع، بما في ذلك إجراء اختبارات المواد في الموقع والإشراف على جودة العمل لضمان التزام المقاولين بمعايير الطرق ومواصفات التصميم المقاومة لتغير المناخ.

١٧. المكون ٤: مكون الاستجابة الطارئة المشروطة - CERC (٠ دولار أمريكي): توفير استجابة فورية للأزمات أو حالات الطوارئ المؤهلة، حسب الحاجة.

١٨. يبلغ إجمالي تمويل البنك الدولي للإنشاء والتعمير لمشروع SOP١ مبلغ ٩٠٠ مليون دولار أمريكي كما هو مفصل في التكاليف التقديرية لكل مكون أدناه. ستساهم موارد الحكومة الهندية المقابلة في استكمال تمويل الاستحواذ على الأراضي، والتغييرات في تقديرات التكلفة، وضمان توفير الموارد الكافية لحساب الدفع للوفاء بالتزامات الدفع الحكومية المتعلقة بالتشغيل والصيانة في إطار المشروع.



السياسات التشغيلية القانونية

هل أثار ذلك غضبك؟

مشاريع على الممرات المائية الدولية OP ٧,٥٠

لا

المشاريع في المناطق المتنازع عليها OP ٧,٦٠

لا

ملخص فحص المخاطر والآثار البيئية والاجتماعية

١٩. ينطوي مشروع إعادة تأهيل وبناء الطريق السريع رقم 2 في العراق على العديد من المخاطر والآثار البيئية والاجتماعية. ويمكن تصنيف هذه المخاطر والآثار وفقاً للأنشطة خلال دورة حياة المشروع كما يلي: مرحلة التخطيط والتصميم :- قد يؤدي اختيار مسارات جديدة غير مناسبة، وأنشطة البناء، إلى تدمير أو تجزئة مواطن بيئية هامة، وفقدان التنوع البيولوجي، وتشريد أعداد كبيرة من السكان اقتصادياً و/أو جسدياً. - قد يؤدي سوء التصميم إلى إغفال التدابير الهندسية وتدابير التحكم اللازمة لتجنب أو تقليل أو تخفيف المخاطر والآثار السلبية على البيئة والمجتمع والصحة والسلامة العامة. مرحلة البناء :- جودة الهواء وانبعثات الغبار: انبعثات الغبار نتيجة أعمال الحفر والتحرك، وانبعثات آلات البناء. - التلوث الضوضائي والاهتزازات: يمكن أن تؤثر الضوضاء والاهتزازات الناتجة عن آلات ومعدات البناء على صحة العمال وصحة وسلامة المجتمعات المجاورة. - تلوث الأرض والتربة: يمكن أن تؤدي الانسكابات العرضية، والتسريبات من معدات البناء، وسوء إدارة النفايات السائلة إلى تلوث التربة والتربة التحتية. - المسطحات المائية: يمكن أن يؤدي التخلص غير السليم من مياه الصرف الصحي المنزلية ونفايات البناء إلى تلوث المسطحات المائية السطحية والجوفية. يمكن أن يؤثر تلوث الأنهار سلباً على النظم البيئية المائية. فقدان التنوع البيولوجي، وتدمير الموائل، وزيادة تآكل التربة: قد يؤدي إزالة الأشجار والمساحات الخضراء لأغراض البناء إلى فقدان الموائل أو تجزئتها، وقد يزيد من تآكل التربة والانهياريات الأرضية، خاصة في المناطق الجبلية. التراث الثقافي: يمكن أن تؤثر أنشطة البناء سلباً على المواقع ذات الأهمية الثقافية، لا سيما بسبب زيادة انبعثات الغبار، وارتفاع مستويات الاهتزاز، وإغلاق الوصول إلى المواقع ذات القيم التراثية المادية أو غير المادية الهامة. البيئة الاجتماعية والاقتصادية: يمكن أن يؤثر تدفق العمال على المجتمعات المحلية، بما في ذلك مشاكل عمالة الأطفال المحتملة واضطرابات الصحة العامة. يمكن أن يساهم ضمان ظروف عمل مناسبة ومشاركة المجتمع في التخفيف من هذه الآثار. حركة المرور وإمكانية الوصول: يمكن أن تؤدي أنشطة مما يسبب إزعاجاً لمستخدمي الطريق. الصحة والسلامة (R9B خاصة على الطريق) البناء إلى إغلاق الطرق وازدحام مروري، ومخاطر على السلامة المرورية المهنية: تشكل أنشطة البناء مخاطر كبيرة على صحة وسلامة العمال. إدارة النفايات: يتطلب توليد نفايات البناء والنفايات الخطرة أساليب التخلص المناسبة لمنع التلوث البيئي. التراث الثقافي: من المخطط أن يصل الطريق الجديد إلى سامراء، حيث تقع مدينة سامراء التاريخية المدرجة ضمن مواقع التراث العالمي ورغم أن هذا قد يمثل خطراً ثقافياً كبيراً، فقد تبين - باستخدام أداة تقييم الأثر البيئي - أن إنشاء الطريق الجديد لن يؤثر سلباً على مواقع التراث الثقافي في سامراء. وسيتم إجراء تقييم إضافي للتراث الثقافي المادي وغير المادي. مرحلة التشغيل :- انبعثات الهواء، والضوضاء والاهتزازات، والصحة والسلامة. النفايات الصلبة والسائلة والخطرة وغير الخطرة: قد يؤدي سوء إدارة هذه النفايات، التي قد تنتج عن أنشطة الصيانة، إلى تلوث التربة والمسطحات المائية. كما تتطلب مخاطر السلامة المرورية أثناء تشغيل الطرق اتخاذ تدابير خاصة للتحكم في حركة المرور وإنفاذ إجراءات السلامة المرورية. وقد تم التحقق من جميع المخاطر المذكورة أعلاه بشكل كامل كجزء من العناية الواجبة البيئية والاجتماعية، وتقييم الأثر البيئي والاجتماعي للمشروع الذي أعده المقترض، وسيتم تناولها بمزيد من التفصيل في الأدوات الخاصة بالموقع التي سيتم إعدادها أثناء تنفيذ المشروع.

هـ. التنفيذ

الترتيبات المؤسسية والتنفيذية

٢٠. يشرف على قطاع الطرق في العراق مديرية الطرق والجسور التابعة لوزارة البناء والإسكان والبلديات والأشغال العامة. يعمل هذا القطاع ضمن إطار تشريعات الأشغال العامة الوطنية، ولا سيما قانون الطرق العامة (القانون رقم 35 لسنة 2002) والقانون رقم 22 لسنة 1997 الذين ينظمان أنشطة الشركات والمشتريات. وتتولى وزارة النقل وضع استراتيجيات وسياسات النقل، وتوجد ترتيبات مؤسسية موازية في حكومة إقليم كردستان، بالتنسيق مع وزارة الإسكان والتخطيط والأشغال العامة. وتعد وزارة المالية الجهة المقترضة، بينما تتولى وزارة الإسكان والتخطيط والأشغال العامة - من خلال مكتب تنمية البنية التحتية الإقليمي - تنفيذ الأنشطة. وستوفر لجنة توجيهية رفيعة المستوى، برئاسة وزارة الإسكان والتخطيط والأشغال العامة، إشرافاً استراتيجياً، وتضم ممثلين عن وزارة المالية، ووزارة النقل، ووزارة التخطيط، وحكومة إقليم كردستان، لضمان التوافق الوطني والتنسيق الإقليمي. وسيقود عملية التنفيذ فريق إدارة مشاريع متخصص داخل مكتب تنمية البنية التحتية الإقليمي، يغطي المشتريات، والإدارة المالية، والرصد والتقييم، والإشراف الفني.

٢١. ستقوم شركة RBD بتنفيذ المشروع من خلال فريق إدارة مشاريع متخصص، مسؤول عن المشتريات والإدارة المالية والرصد والتقييم والإشراف الفني على أنشطة المشروع. كإجراء حاسم للحد من المخاطر، سيتم تعزيز فريق إدارة المشروع بموظفين وموارد وخبراء فنيين إضافيين لضمان التنفيذ الفعال، وفي الوقت المناسب. كما سيشرّف الفريق على الامتثال للمعايير البيئية والاجتماعية، بما في ذلك حيازة الأراضي وإعادة التوطين وصحة وسلامة المجتمع.



وفقاً لمبادئ تكافؤ فرص العمل والاختيار القائم على الجدارة، بما يضمن حصول النساء والرجال المؤهلين على فرص متكافئة في شغل المناصب والترقي بناءً على الكفاءة والخبرة والأداء ولضمان التنفيذ المتسق عبر مختلف الولايات القضائية، ستضم فرقة إدارة المشاريع ممثلين عن التخصصات الفنية والبيئية والاجتماعية والمشتريات والتمويلية في حكومة إقليم كردستان. صدر أمر وزاري بتاريخ 9 فبراير 2026 عن وزير البناء والإسكان، لإضفاء الطابع الرسمي على مشاركة حكومة إقليم كردستان في المشروع. ويحدد الأمر ترتيبات التنفيذ المتفق عليها بين الحكومة الاتحادية وحكومة إقليم كردستان، مؤكداً التزامهما المشترك بالمشروع وخطة العمل المستقبلية. وبموجب هذا الاتفاق، ينص الأمر الوزاري على انتداب ثلاثة موظفين من حكومة إقليم كردستان للعمل ضمن فريق إدارة المشروع في بغداد، وأن تتولى جهة تنفيذية واحدة مسؤولية تنفيذ المشروع نيابةً عن الحكومتين.

٢٢. لتعزيز القدرات المؤسسية، سيتم دعم فريق إدارة المشروع من قبل استشاري إدارة مشاريع، يتم تعيينه دولياً في إطار المكون ٣ ستقدم شركة في إدارة برامج الإنفاق الرأسمالي واسعة النطاق، بما في ذلك إعداد حزم العقود، وتخطيط المشتريات، وإدارة RBD دعماً عملياً لشركة (PMC) إدارة المشاريع المخاطر. وفي إطار هذه المهمة، ستقوم شركة إدارة المشاريع بما يلي: 1) تطوير وصيانة الجدول الزمني المتكامل للمشروع، بما في ذلك تتبع المسار الحرج وتخفيف التأخيرات، 2) الإشراف على مراجعات التصميم والموافقات، وضمان الامتثال للمعايير، وقيود حق المرور، ومتطلبات أصحاب المصلحة، 3) تنسيق الضمانات البيئية والاجتماعية، وضمان الحصول على التصاريح في الوقت المناسب، واتخاذ إجراءات التخفيف، وتقديم تقارير الامتثال، 4) إعداد تقارير جاهزة لاتخاذ القرارات، مع تسليط الضوء على المخاطر والاختناقات والإجراءات التصحيحية الموصى بها، 5) التحقق من صحة مطالبات تكاليف المقاول والتغييرات، وضمان دقتها وتبريرها وتوافقها مع أحكام العقد، 6) مراقبة وإنفاذ تدابير الصحة والسلامة وإدارة حركة المرور في جميع مناطق العمل، وإدارة عمليات التشغيل والتسليم ومسؤولية العيوب، وضمان استكمال جميع الوثائق والاختبارات والتصحيحات (7)

٢٣. ولضمان الوفاء في الوقت المناسب بالتزامات الدفع الخاصة بـ PBC، ستقوم الحكومة بإنشاء حساب دفع مخصص. سيضمن حساب الدفع الالتزامات الحكومية بموجب اتفاقيات الدفع المسبق، مما يضمن السيولة على مدى فترة محددة وتخصيص الأموال حسب الاقتضاء.<sup>٦٦</sup> سيستخدم حساب الدفع في البداية حصراً لسداد المدفوعات بموجب عقود الأداء القائم على النتائج. وستقوم الحكومة الهندية بتمويله لعدد محدد من أشهر المدفوعات المتوقعة، مع الحفاظ على الحد الأدنى للرصيد طوال فترة التنفيذ. وسيقوم البنك الدولي بسداد المبلغ المستحق للحساب خلال فترة محددة كلما انخفض الرصيد عن الحد الأدنى، وذلك طوال مدة المشروع. وسيتم وضع بروتوكولات للتحقق من المدفوعات، وإعداد التقارير، والمتابعة.

٢٤. ستقوم هيئة إدارة الموارد البشرية بإعداد دليل عمليات المشروع (POM) كشرط لفعالية اتفاقية القرض. ستحدد وثيقة إدارة المشروع الإجراءات الداخلية لتنفيذ المشروع، بما في ذلك أدوار ومسؤوليات كل من مدير المشروع، ومدير إدارة المشروع، واستشاري الإشراف الهندسي، والجهات المعنية الأخرى. كما ستحدد الوثائق العمليات الائتمانية، وبروتوكولات الشراء، والمتطلبات البيئية والاجتماعية، وأطر الرصد والتقييم، وآليات الإبلاغ. وستكون وثيقة إدارة المشروع أداة أساسية لضمان الشفافية والمساءلة والاتساق في تنفيذ المشروع. وسيضمن قسم الشراء الحدود المطبقة، وسيشرح بالتفصيل الإجراءات التشغيلية المتعلقة بكيفية تقليل مدير المشروع للتأخير في إتمام عمليات الشراء، ومعالجة قضايا إدارة العقود، والإدارة الفعالة للشكاوى المتعلقة بالشراء. وينبغي أن تتضمن وثيقة إدارة المشروع جداول زمنية (معايير الخدمة لاتخاذ القرارات في كل مرحلة ومستوى، وآلية الإبلاغ عن الاستثناءات على أعلى مستوى في الحكومة)

٢٥. بالنسبة للمكون الفرعي في منطقة إقليم كردستان العراق، كما ستتولى هيئة إدارة البنية التحتية الإقليمية الإشراف على هذا المكون الفرعي، وذلك بالتنسيق الوثيق مع وزارة البناء والإسكان التابعة لحكومة إقليم كردستان. ستتولى إدارة المشروع الجوانب المالية والفنية لأعمال إعادة تأهيل إقليم كردستان بدعم من استشاري الإشراف الهندسي الذين يقدمون الإشراف الفني وضمان الجودة ودعم القدرات، لا سيما في مجالات مثل إدارة العقود والمعايير البيئية والاجتماعية والسلامة على الطرق. وستضمن هذه الترتيبات التوافق مع المعايير الوطنية والانسجام مع أهداف مركز أبحاث وتطوير البنية التحتية المتكاملة الأوسع نطاقاً والمتمثلة في الربط والمرونة والسلامة (ITREC)

نقطة الاتصال

البنك الدولي

<sup>٦٦</sup> من بين أفضل ممارسات حساب الدفع: الشفافية، والاستقلالية التشغيلية، والضمانات التي تضمن إمكانية التنبؤ بالمدفوعات وموثوقيتها. يُعد هذا الهيكل المالي أساسياً نظراً لمخاطر المستفيدين في العراق، لبناء الثقة مع المقاولين من القطاع الخاص، ودعم إنفاذ العقود، ووضع الأساس لمستقبل يتم فيه تمويل شبكة الطرق العراقية وصيانتها بشكل مستدام.



جورج بيانكو داريدو  
كبير الاقتصاديين في مجال النقل

هشام محمود فؤاد  
أخصائي نقل أول

سوران حما طاهر علي  
أخصائي أول في البنية التحتية

المقترض/العميل/المستفيد

جمهورية العراق

الجهات المنفذة

وزارة البناء والإسكان والبلديات والأشغال العامة، مديرية الطرق والجسور

للمزيد من المعلومات، اتصل بنا

البنك الدولي  
١٨١٨ شارع إنش، شمال غرب  
واشنطن العاصمة ٢٠٤٣٣  
رقم الهاتف: (٢٠٢) ٤٧٣-١٠٠٠  
<http://www.worldbank.org/projects>

موافقة

جورج بيانكو داريدو، هشام محمود فؤاد، سوران حماه طاهر علي

قائد (قادة) فريق العمل:

تمت الموافقة من قبل

٢٣ فبراير ٢٠٢٦

أرتورو أريديلا غوميز

مدير/مدير الممارسة:

مدير الدولة/القسم: