



قوائم المحتويات متاحة على المجلات الاكاديمية العراقية

## رؤية للدراسات الاجتماعية

الصفحة الرئيسية للمجلة: ruyiasocial.studies@dws.gov.iq



# طريق التنمية اقتصادياً في إطار تحليل swot مع إشارة الى الجانب التركي

## The Development Road Economically within the Framework of SWOT

### Analysis with Reference to Turkish Aspect

م.م. عمر عبد الستار كامل صندل<sup>١\*</sup>

<sup>١</sup> جامعة سامراء، كلية الاداب، العراق.

#### Abstract

The research aims to present the development project in the form of an economic SWOT analysis to provide a high-level understanding and indication of Turkey's global position in relation to the project in all aspects. Turkey represents a strategic location with a great opportunity that overshadowed the nature of the study. Through a survey of articles, books, master's theses, interviews, and websites, the study was able to clarify this opportunity. By employing three descriptive and analytical methodologies, a case study, and a strategic SWOT analysis tool used in similar global projects, the study reached several conclusions. The importance of Iraq's geographical location is a great opportunity that needs to be exploited and can achieve a financial return exceeding \$6.90 billion dollars when the project is fully operational, taking into account that the port of Al-Faw is the basis for development and the gateway to Turkish territory as a strategic route, exploiting spatial, logistical, and technical capabilities in conjunction with recent pilot activities to understand the project's work process. It faces weaknesses in the form of limited experience in dealing with this type of project, as it is new in terms of the momentum it has generated globally and for Iraq regionally. As part of the research conclusions, the development route has brought with it serious and inevitable threats, including from Mubarak Port and Khor Abdullah, to end Iraq's maritime outlook and push the development route and the large Faw Port to zero feasibility.

#### Keywords

Development Road-  
SWOT Analysis-  
Economically-Turkish  
Aspect

#### ملخص

يهدف البحث الى تقديم مشروع طريق التنمية بصورة تحليل SWOT اقتصاديا لإعطاء فهم على مستوى عالي وإشارة لمكانة تركيا العالمية لارتباط المشروع به من كل النواحي تمثل تركيا موقع استراتيجي بفرصة كبيرة طغت على طبيعة الدراسة وتمكنت الدراسة من خلال مسح المقالات والكتب ورسائل الماجستير والمقابلات والمواقع الإلكترونية من توضيح هذه الفرصة من خلال توظيف ثلاث منهجيات وصفية وتحليلية ودراسة حالة واداة تحليل SWOT الاستراتيجية كأداة تم استخدامها في مشاريع مماثلة عالمية وتوصلت الدراسة الى نتائج عدة تقدمها أهمية الموقع الجغرافي للعراق هو فرصة كبيرة تحتاج الى استغلال ويمكن ان تحقق مردود مالي يتجاوز ٦.٩٠ مليار دولار عند تشغيل المشروع بكامل طاقته مع الاخذ بنظر الاعتبار ان ميناء الفاو اساس طريق التنمية وبوابته للدخول الى الأراضي التركية كطريق استراتيجي مستغلا الإمكانيات المكانية واللوجستية والتقنية بالتزامن مع الأنشطة التحريبية التي نفذت مؤخرا لفهم عملية عمل المشروع و هو يواجه نقاط ضعف تتمثل بخبرة محدودة للتعامل مع هذا النوع من المشاريع كونها جديدة من ناحية الزخم الذي أحدثته عالميا و للعراق إقليميا و كجزء من استنتاجات البحث ان مع طريق التنمية جاءت تهديدات جدية وحمية منها ميناء مبارك وخور عبدالله لأنها الاطلالة البحرية العراقية ودفع طريق التنمية وميناء الفاو الكبير لجدوى صفرية.

#### معلومات المقال

تاريخ المقال:

الإرسال: 5\1\2026

المراجعة: 15\1\2026

القبول: 20\1\2026

الكلمات المفتاحية:

مسار التنمية - تحليل

SWOT - الجانب

الاقتصادي - الجانب التركي

\* Omar Abdel Sattar Kamel Sandal , , E-mail [Omar.k.arab@uosamarra.edu.iq](mailto:Omar.k.arab@uosamarra.edu.iq)

## ١. مقدمة

وتفسيرها للوصول إلى استنتاجات دقيقة. في هذا المنهج، يتجاوز الباحث مجرد وصف الظاهرة إلى تفسير أسبابها وتفصيلها وعواملها المؤثرة. ومنهج دراسة الحالة لتقديم فهم عميق لظاهرة معينة من خلال دراسة واحدة أو عدة حالات فردية دقيقة. يتضمن هذا النهج استخدام مجموعة متنوعة من الأدوات والتقنيات لجمع البيانات وتحليلها، مما يسمح بفهم شامل للظاهرة أو الحالة المدروسة.

### خامساً: الإطار الزماني والمكاني

يغطي البحث الفترة الزمنية منذ انطلاق مبادرة طريق التنمية من سنة ٢٠٢٣ إلى ٢٠٢٥ تركز على الأحداث والتغيرات والقرارات والاتجاهات والمبادرات التي طرأت على الموضوع حيث تم جمع البيانات في هذه الفترة مع إشارة إلى الجانب التركي كونه المحور الأهم لمرور طريق التنمية من خلاله.

### سادساً: هيكلية البحث

يتألف البحث من ثلاث محاور المحور الأول يتناول طريق التنمية والمحور الثاني تحليل SWOT والمحور الثالث طريق التنمية ضمن إطار تحليل SWOT

## ٢. الإطار النظري

### ٢.١. طريق التنمية.

#### أولاً- فكرة طريق التنمية

انطلق مشروع طريق التنمية العراقي ضمن مبادرة استراتيجية لتعزيز الترابط الإقليمي من قبل الحكومة العراقية في ٢٧ مايو ٢٠٢٣ مؤتمر "طريق التنمية العراقي" في العاصمة بغداد، بمشاركة تسع دول، هي: السعودية، الإمارات، قطر، الكويت، سلطنة عمان، سوريا، الأردن، إيران، وتركيا، بالإضافة إلى ممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الأوروبي. يهدف هذا المؤتمر إلى الإعلان عن مشروع استراتيجي عراقي طموح يُعرف بـ "القناة الجافة" والذي يتمثل في إنشاء خطين، أحدهما بري والآخر لسكة حديد، يربطان الخليج العربي بتركيا، ما يعزز دور العراق كمركز رئيسي للنقل والتجارة بين آسيا وأوروبا (محمد إ.، ٢٠٢٥: ٥٥٩). يُعد هذا المشروع من المشاريع الاستراتيجية في البلاد لكونه سيوفر (١٠٠) الف فرصة عمل بالمرحلة الأولى ومليون فرصة عمل بعد اكتمال انجازه وسيضمن المشروع خطوطاً لسكك الحديد وطرقاً برية

يعد النقل البري هو العمود الفقري للاقتصاد العالمي وسلاسل التوريد العالمية. قدرت قيمة سوق النقل البري العالمي من ٣.٦ تريليون دولار عالمياً حالياً ويتوقع ان تصل الى ٥ تريليون عام ٢٠٣٢. يحاول العراق من خلال طريق التنمية إيجاد موطئ قدم في هذا السوق. لكن وبسبب ضعف الخبرة وحدثة الموضوع بالنسبة للعراق اوجدت مشاكل من ناحية الفهم والمعلومات وابعاد وارتباطات وتهديدات هذا المشروع. يهدف البحث الى تقديم فهم للموضوع في إطار أداة تحليل SWOT وسد الفجوات المعرفية الخاصة بالمشروع. وظف البحث الدوريات المنشورة والتقارير والمواقع الإلكترونية ومركز الدراسات والمقابلات لجمع البيانات لتقديم فهم صورة شاملة. في هذا الوقت الحرج برزت أهمية البحث من حروب الممرات العالمية على التنافس لاستقطاب جزء من حركة التجارة الدولية وتقدم لصناع القرار العراقي فهم متوازن في إطار تحليل SWOT.

#### أولاً: مشكلة البحث

يواجه طريق التنمية بمكوناته تحديات مالية ولوجستية داخلية وتهديدات خارجية تعيق التنفيذ رغم الفرص الكبيرة والإمكانات المتاحة ووجود تنافس واقليم دولي شديد ونجاحه يحتاج استدامة لضمان استمراريته

#### ثانياً: هدف البحث

تقديم فهم عميق وشامل عن طريق التنمية ومسح وجهات النظر الخاصة بالمشروع ومنها الجانب التركي وتحديد الجانب الغالب على المشروع ضمن إطار تحليل SWOT وكيف يمكن توظيف الموقع الجيو- استراتيجي لتركيا والبنية التحتية التركية لخدمة المشروع

#### ثالثاً: أهمية البحث

ان أهمية البحث كون طريق التنمية سيكون مورد جديد للاقتصاد العراقي من اجل إيجاد موطئ قدم في حروب الممرات العابرة للحدود

#### رابعاً: منهج البحث

تم اتباع المنهج الوصفي في الدراسة وهو منهج يهدف إلى وصف الظواهر والمشكلات كما هي دون تدخل الباحث أو محاولته لتغييرها. والمنهج التحليلي لدراسة الظواهر من خلال تحليل البيانات

٢٠٢٥). تؤكد مخططات المشروع الى ان عملية إنجازه ستمر بثلاث مراحل زمنية. من المتوقع انجاز المرحلة الأولى في عام ٢٠٢٨ و المرحلة الثانية في عام ٢٠٣٨ و المرحلة الثالثة في عام ٢٠٥٠ (الدباغ، ٢٠٢٣ مصدر سابق). وتبلغ كلفة المشروع ١٧ مليار دولار مقسمة الى : ٦.٥ مليار دولار لانشاء الطريق السريع و ١٠.٥ مليار دولار لانشاء خط السكك الحديدية (محمد ا.، ٢٠٢٥) مصدر سابق.

## ٢.٢ تحليل SWOT

### أولاً- مفهوم تحليل SWOT

تحليل (SWOT) هو أداة تُستخدم في التخطيط الاستراتيجي والإدارة الاستراتيجية في المؤسسات. ويمكن استخدامه بفعالية لبناء استراتيجية تنظيمية واستراتيجية تنافسية. تُعتبر المؤسسات كيانات متكاملة تتفاعل مع بيئاتها، وتتكون من أنظمة فرعية مختلفة. وبهذا المعنى، توجد المؤسسة في بيئتين، إحداهما داخلية والأخرى خارجية. ومن الضروري تحليل هاتين البيئتين لتطبيق ممارسات الإدارة الاستراتيجية. وتُسمى هذه العملية التي تُعنى بفحص المؤسسة وبيئتها بتحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات بتحليل SWOT (Emet, ٢٠١٧: 995). استخدم تحليل سوات في مشاريع عملاقة على نمط طريق التنمية العراقي حيث تناولت ورقة بحثية بعنوان "آراء الخبراء في تقييم استدامة الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني: تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات لاتخاذ قرارات سياسية مبنية على المعرفة" (A W, Khan, Sajida, Fischer, ٢٠٢٥). الا ان (A W, Khan, Sajida, Fischer, ٢٠٢٢: 5) مصدر سابق ذكر ان تحليل SWOT فعال في تصنيف العوامل ولكنه يفتقر إلى القدرة على تحديد أولوياتها أو تحديد أهميتها النسبية.

### ثانياً- مصفوفة تحليل SWOT

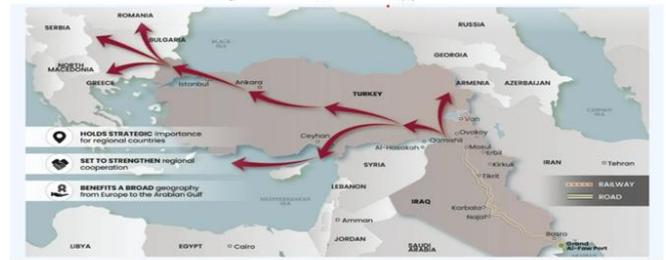
التحليل الاستراتيجي الرباعي لمصفوفة SWOT هي الحروف الأولى من القوة Strengths والضعف Weaknesses والفرص Opportunities والتهديدات Threats (جميع، ٢٠٢١: ١٤٨). العوامل الداخلية وتكون من نقاط قوة ونقاط ضعف وعوامل خارجية تتمثل بالفرص والتهديدات (Vladimir, ٢٠٢٥: ٦٨).

### شكل (٢) مصفوفة تحليل SWOT

سريعة وسيمر في (10) محافظات عراقية، وتنفيذه سيكون باتجاه الصحراء من اجل استصلاح الاراضي للزراعة والصناعة والتجارة، وان هذا الخط الاستراتيجي الاساسي سيكون طريق سكك الحديد بطول، ١,١٧٥ كم فضلاً عن الطريق البري بطول ١,١٩٠ كم، (الدباغ، ٢٠٢٣: ٣-١). وذكر مسؤولون عراقيون، ان الطريق سيمول من خلال "صندوق" توضع حصص محددة من النفط تخصص وارداته للمشروع (بكر، ٢٠٢٤). كذلك من حيث الطاقة الإنتاجية لعدد الركاب أو نقل البضائع والحاويات، ففي عام ٢٠٢٨ يمكن للطرق أن ينقل حوالي ٢٢ طن سنوياً أي حوالي (٣.٥) مليون حاوية سنوياً، أما عدد الركاب قد يبلغ ١٣.٨ مليون سنوياً ويمكن ان يخلق ١٠٠ الف فرصة عمل. وبعد تطور المشروع لاحقا بعد ١٠ سنوات من تنفيذ المشروع قد تبلغ الطاقة الإجمالية لنقل البضائع ما بين (٦.٤-٧.٥) مليون حاوية سنوياً (الخفاجي، ٢٠٢٥: ١٨٩٠).

وان الطريقين لهما مسارات مختلفة في جنوب البلاد وسيءد من مدينة الفاو ولكنهما سيلتقيان في شمال محافظة كربلاء وبعدها سيسير الطريقان جنباً الى جنب حتى وصولهما الى منطقة فيشخابور بطول ١٢٠٠ كم قرب الحدود العراقية السورية التركية. وسيقوم الطريق بنقل مختلف البضائع من دول مجلس التعاون الخليجي عبر العراق الى تركيا واوروبا والعكس صحيح (المشهداني، ٢٠٢٤: ١٤٥).

### شكل (١) خارطة طريق التنمية العراقي



المصدر (Company, 2025)

لكن وزير النقل والبنية التحتية عبد القادر أورال أوغلو صرح أنه سيتم بناء طريق سريع جديد بطول ٣٢٠ كيلومتراً بين شانلي أورفا وأوفاكوي كجزء من مشروع طريق التنمية (وزارة النقل والبنية التحتية في جمهورية تركيا، ٢٠٢٤). ان منفذ اوفاكوي هو النقطة التي التي سيتم منها عبور طريق التنمية الى الجانب التركي كما اكد وناثقي بعنوان طريق التنمية الاستراتيجي الطـــــريق الواعـــــد نشرته قناة العراقية على منصة يوتيوب (الاجبارية،

ضعف Weaknesses	قوة Strengths	بيئة داخلية بيئة خارجية
S2 WO Strategic التحسين والتطوير	S1 SO Strategic التوسع والنمو	فرص Opportunities
S4 WT Strategic الابتكشافات	S3 ST Strategic الثبات والاستقرار	تهديدات Threats

المصدر :- (عباس ورفلة لوس، 2023:122).

### ٣. طريق التنمية في إطار تحليل SWOT

#### ٣.١. المطلب الأول - نقاط القوة طريق التنمية

##### أولاً- الموقع الجغرافي للعراق

يتمتع العراق بموقع جغرافي فريد، إذ يقع في منطقة تكتسب أهمية خاصة نظراً لموقعها الرابط بين الشرق الأوسط وآسيا وأوروبا، علاوة على ذلك، يمتلك العراق احتياطات نفطية ضخمة، حيث يحتل المرتبة الخامسة عالمياً من حيث احتياطي النفط، ما يجعله دولة ذات تأثير محتمل على أسواق الطاقة العالمية (الخزعلي، ٢٠٢٤). ان ربط العراق بطرق التجارة الدولية يدعم اقتصاده ويجذب استثمارات، ويقلل التكاليف ويختصر المسافة. كما يوطد علاقاته الترتيبية استراتيجياً، مما يعزز قدرته التفاوضية في ملف المياه، ويزيد صادرات الغاز والنفط لتركيا — التي بلغت عام ٢٠٢٠ نحو ٣٠% من احتياجاتها. هذا الاندماج الإقليمي يشجع على جذب استثمارات إضافية للعراق (ياسين، ٢٠٢٤:٥١٦). كذلك من حيث الطاقة الإنتاجية لعدد الركاب أو نقل البضائع والحاويات، ففي عام ٢٠٢٨ يمكن للطريق أن ينقل حوالي ٢٢ طن سنوياً أي حوالي (٣.٥) مليون حاوية سنوياً، أما عدد الركاب قد يبلغ ١٣.٨ مليون سنوياً ويمكن ان يخلق ١٠٠ الف فرصة عمل. وبعد تطور المشروع لاحقاً بعد ١٠ سنوات من تنفيذ المشروع قد تبلغ الطاقة الإجمالية لنقل البضائع ما بين (٦.٤-٧.٥) مليون حاوية سنوياً مما يعني فرص عمل أكثر وانتعاش اقتصادي أكبر (الخفاجي، ٢٠٢٥:١٨٩٠).

ان الأسباب التي منحت العراق نقاط القوة لطريق التنمية

وفقال (JBRAHIM، ٢٠٢٤:٢٩) هي

- المنطقة المتمحورة حول فلسطين و لبنان و إسرائيل شديدة الخطورة بسبب القرصنة و الإرهاب والصراعات

الإقليمية في البحر الأحمر خصوصاً سواحل اليمن المفتوحة والصومال تتعرض السفن فيها لهجمات متكررة وهذا يمرر للشركات العالمية لطرق جديدة. حيث لا زالت إسرائيل تقصف جنوب لبنان وغزة وترامب يمنح الضوء الأخضر لإسرائيل للتمركز في الجولان

- الكوارث الطبيعية وتغيرات المناخ وانبعاثات الكربون تحتاج حلول جريئة ومبتكرة يساهم النقل البري والجوي والبحري بأكثر من ٢٥% من انبعاثات الكربون العالمية وفقاً للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغيرات المناخ (IPCC). وهذا ما أكدته جولة السيد فرحان الفرطوسي المدير العان للموانئ العراقية من ميناء هامبورغ اثناء جولته لدعم الامونيا الخضراء حب الموقع الرسمي للشركة العامة لموانئ العراق

- قضايا الامن تتطلب طرق تجارية بديلة لاختصار الوقت والمسافة الوضع الحالي يعقد سلاسل التوريد ويتحاج الى حل منها طريق التنمية.

#### ثانياً - ميناء الفاو الكبير

النقل البري والسكك الحديدية والمطارات هي مفهوم جزئي من مفهوم الميناء الذي هو موقع يتم فيه نقل الحاويات والركاب من مكان الى اخر وعليه الميناء غير محدد بالنقل البحري فقط (يوسف الذبحاوي و كاظم الزبيدي، ٢٠٢٥:١٤٤). في عام ١٩٨٦ طرحت فكرة انشاء ميناء الفاو في راس البيشة لتكون منطقة تجارية بدلا من هونغ كونغ من قبل بريطانيا من ١٠٠ رصيف وطاقة استيعابية ٤٠٠ الف شخص لكن الحرب العراقية الايرانية حالت دون ذلك هذه المعلومات حسب وثائق وزارة النقل العراقية علما ان كلفته قدرت آنذاك ب ٨ مليار دولار (الحسيني و الشمري، ٢٠١١:١٧). الا ان فكرة الميناء تعود لعام ١٩١٩ في زمن الاحتلال البريطاني حينما كلف العقيد (روكي) بأجراء مسوحات شط العرب للسيطرة على الممرات المائية وسمي بمشروع سدة الفاو لكن المشروع الغي بسبب قيام ثورة العشرين (يوسف الذبحاوي و كاظم الزبيدي، ٢٠٢٥:١٤٧) مصدر سابق). عاد المشروع للواجهة عام ٢٠٠٤ من قبل اللجنة الاقتصادية العليا سمي آنذاك ميناء البصرة الكبير عدة عروض قدمت عام ٢٠٠٥ لأنشاء الميناء (عبد الرضا المرسومي و محمد الجزائري، ٢٠١٩:٣). من هذه الشركات التي

- الطريق الرابط بين الفاو وأم قصر: ٦٢ كم (منجز)
- حسب المكتب الإعلامي للسيد لرئيس الوزراء المهندس محمد شياع السوداني
- نفق حور الزبير تحت الماء: ٢,٤ كم (قيد الإنشاء)
- القناة الملاحية الخارجية: ٢٣ كم (قيد الإنشاء)

### شكل (٣) ميناء الفاو الكبير ضمن خريطة التجارة العالمية



المصدر :- (ميناء الفاو الكبير ننطلق نحو القمة: مصدر سابق)

#### ١ - الموقع الاستراتيجي لميناء الفاو الكبير

الأهمية الكبيرة للخليج العربي في ميزان القوى الدولي كونها تضم أكبر احتياطي نفطي ب ٥٦٢ مليار برميل سنة ٢٠٢٠ حيث تعد سوقا مهما عالميا للاستثمار وهدف المنتجين (احمد، ٢٠٢٢: ٤٢:١). التجارة عبر العراق في تزايد (الترانزيت) وهي أضعاف حجم التجارة العراقية الخارجية وهذه أهمية جغرافية لميناء الفاو الكبير لاتصاله بالخليج العربي ومنفذ بحري دولي واعماق مناسبة للاستقبال السفن العملاقة خصوصا إذا اتصل بطريق التنمية ولتقليص زمن التجارة من ٣٠ يوم الى ١١ يوم بين الشرق وغرب اسيا وشرق افريقيا وأوربا كما ان التجارة من خلال ميناء الفاو الكبير أسرع من قناة السويس (احمد، ٢٠٢٢: ٤٥:١ مصدر سابق). كما ان ميناء الفاو تطوير للإطالة البحرية العراقية وتحسن الخط الساحلي وإيقاف عملية التعرية ( عبد الرضا المرسومي و محمد الجزائري، ٢٠١٩: ٦:٢٠١٩ مصدر سابق). كما قدم (عبود، ٢٠٢٣: ٨٦) عدة نقاط توضح الأهمية الجغرافية لموقع ميناء الفاو الكبير

- موقعه داخل الأراضي العراقية ويطل مباشرة على الخليج العربي كما انه نقطة قوة لمنع ومرتكز لمنع التدخلات الحدودية مع دول الجوار.
- ارتباط مصالح المناطق العراقية كافة من الشمال للجنوب وهذا يعزز قدرة العراق سياسيا على المستوى الداخلي ودوليا وتحقيق استقرار سياسي في منطقة الخليج العربي لأنه نقطة ارتكازية لالتقاء مصالح.

تقدمت لاعداد دراسة جدوى لميناء الفاو الكبير كما ذكر (جواد الموسوي و كاظم، ٢٠٢٤: ٧٨٤) هي مجموعة شركات ساندني وشركة مشرف للتجارة والمقاولات الكويتية وشركة KG2 الكويتية وشركة حنا الإماراتية لكن عام ٢٠٠٨ مجموعة الشركات الإيطالية قدمت منحة ب ٤٦ مليون دولار وفي ٢٠١٠ وقع عقد مع شركة تكنك الإيطالية لانشاء التصميم ب ٦ مليار دولار وحصلت الموافقة العراقية عام ٢٠١٢ بقدرة نقل ٩٩ مليون طن سنويا على مرحلتين الاولى تنجز عام ٢٠١٤ ب ١١ رصيف وطاقة استيعابية ٣ مليون حاوية بكلفة ١.٧٩٥ مليار دولار والمرحلة الثانية عام ٢٠١٩ ب ٩ أرصفة ليكون مجموع الأرصفة ٢٠ بطاقة اتيعابية ٥٥ مليون حاوية بكلفة ١.٢٩٥ مليار دولار وحسب الموقع الالكتروني لشبكة الجزيرة الاعلامية (العراق.. الكاظمي يضع حجر الأساس للبدء بإنشاء ميناء الفاو الكبير، ٢٠٢١) ووضع الكاظمي حجر الأساس للبدء بإنشاء المرحلة الأولى للمشروع الذي يضم ٥ أرصفة للحاويات وحفر القناة الملاحية الداخلية، وإنشاء الطريق السريع بين مينائي الفاو وأم قصر انتهت الاعمال في الأرصفة الخمسة وتم تسليمها الى الحكومة العراقية عام ٢٠٢٤ في الحادي عشر من شهر يوليو حسب الموقع الرسمي للمكتب الإعلامي لرئيس الوزراء محمد شياع السوداني (رئيس مجلس الوزراء السيد محمد شياع السوداني يؤكد منهج الحكومة في ضمان فرص العمل والنمو الاقتصادي للأجيال القادمة عبر مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية، ٢٠٢٤). انظر شكل

الخصائص الرئيسية لميناء الفاو (ميناء الفاو الكبير ننطلق نحو القمة)

- المساحة الإجمالية للميناء: ٥٤ كم<sup>٢</sup>
- كاسرات الأمواج: الشرقي، بطول (٨ كم، منجز) والغربي (١٦ كم، منجز)
- مشروع الطرق الداخلية: ١٦ كم من الطرق (منجز)
- إنشاء الأرصفة: خمسة أرصفة بطول ١,٧٥٠ متراً (منجز)
- ساحة مناولة الحاويات: بطول ٢,٠٠٠ متر، وعرض ٦٠٠ متر (قيد الإنشاء)

- محطة للنفط ب ٦ أرصفة مخصصة للرسو، وبطاقة استيعابية إجمالية ٣٠٠,٠٠٠ برميل سنوياً.
- محطة دحرجة (RoRo) للسفن التي تحمل المركبات والبضائع على عجلات، وتتضمن رصيفين مخصصين للرسو.
- النفق المغمور يربط بين ميناء الفاو الكبير (شرقاً) وناحية أم قصر والطريق السريع الدولي (غرباً) طوله ٢٤٤٤ متر الأول من نوعه في الشرق الأوسط وتحت القناة الملاحية بطول ١٢٦٠ متر بعمق ٢٨ متر بعرض ٣ حارات لكل جانب ونسبة الإنجاز ٨٠ % ومخصص لعبور القطارات والمركبات بشكل امن جدا (رئيس الوزراء: مشروع النفق المغمور يعد الأول من نوعه في المنطقة، ٢٠٢٥).

### ٣ - الآثار الاقتصادية لميناء الفاو الكبير

ذكر (امين، سهلية، و حميد الكبيسي، ٢٠٢٣:٢١٣) ان الآثار الاقتصادية لميناء الفاو الكبير ستقلل الاعتماد على النفط بالنسبة للاقتصاد العراقي من ٤٠% الى ٦٠%. واستنادا الى (عبود، ٢٠٢٣:٧١) مصدر سابق) تم تقديم جملة من الفوائد الاقتصادية التي سوف يقدمها ميناء الفاو الكبير.

- ان العمالة في الميناء ٧٠ % منها عراقية
- فرص استثمارية لاستغلال ثروات العراق الطبيعية
- تطوير الصناعة البحرية وصناعة الخدمات وتطوير التجارة المدنية كخدمات ومرافق مجتمعية
- تطوير للصناعة البتروكيمياوية ومشتقاتها
- قدرة على تصدير النفط بسعات اكبر من ٦.٥ مليون برميل عام ٢٠٢٥ الى ٧ مليون برميل عام ٢٠٣٥ الى ٨.٥ برميل عام ٢٠٥٥
- زيادة الطاقة التكريرية الى ١.٩ مليون برميل حيث كانت ٠.٩ عام ٢٠١٠
- مرافق تعليمية و طبية و بناء الميناء سيوسع شبكات الطرق الإقليمية في المنطقة

جدول رقم (1) الإيرادات المتوقعة لميناء الفاو الكبير (مليار دولار) من 2026 الى عام 2040

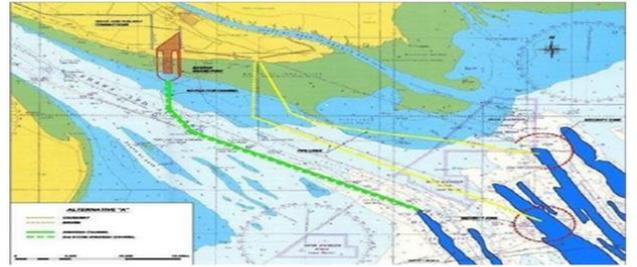
السنة	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
الإيرادات	3.48	3.60	3.69	3.42	4.6	4.43	4.71	5.00	5.32	5.67	6.03	6.81	6.82	6.87	6.90

المصدر - بالاعتماد على المصدر - بالاعتماد على وزارة النقل، الشركة العامة للنوالت العراقية، قسم التخطيط والمتابعة، ٢٠٢١.

### ٤ - المناطق الصناعية والقدرات التشغيلية لميناء الفاو

- فرض السيادة الأمنية للعراق بحريا وعلى المياه الإقليمية وهذا التواجد الأمني الكثيف يمنع تهريب المخدرات والتنسيق الأمني مع قوى دول الخليج.
- يشكل ميناء الفاو نقطة البداية والديناميكية الأساسية للمشروع الذي يربط العراق بخليج فارس (Çevik، ٢٠٢٥:٢٥٧).
- وذكر السعداوي أن ميناء الفاو الكبير يعتبر نقطة انطلاق مشروع طريق التنمية حيث يتم بناؤه على مساحة ٥٤ كيلومترا مربعا وسيكون أكبر ميناء في المنطقة عند اكتماله (Mehmet و Yılmaz، ٢٠٢٤)

### شكل (٤) ميناء الفاو الكبير داخل الأراضي العراقية



المصدر: - (عمران وخلف، 2012:252).

### ٢ - مواصفات ميناء الفاو الكبير

- من ضمن الخصائص الفنية المتقدمة لميناء الفاو الكبير هي الاتي حسب المعهد العربي لأتماء المدن (مشروع ميناء الفاو الكبير، بلا تاريخ)
- وضع مخطط تنظيمي يغطي مساحة إجمالية تبلغ ٥٤ كيلومتراً مربعاً يشمل هذا المخطط التنظيمي إنشاء ما مجموعه ٩٩ رصيفاً مصمماً لاستيعاب السفن الكبيرة، بالإضافة إلى توفير مرافق لوجستية متكاملة وبنية تحتية داعمة يتضمن الميناء، يتضمن الميناء على وجه التحديد المكونات التالية:
- محطات حاويات لرصيف يمتد ٧ كليو متر و٤٦ مرسى وقدرة استيعابية ٢٥ مليون حاوية سنويا وعمق ٢٢.٦ متر وساحة حاويات مساحة ٢ كليو متر مربع
- محطة بضائع سائبة برصيف يمتد ب ٣.٥ كيلو متر و٢٥ مرسى وطاقة استيعابية ٥٥ مليون طن سنويا وساحة للبضائع السائبة الجافة ٠.٦ كليو متر مربع
- محطة البضائع العامة ٢٠ مرسى وطاقة استيعابية ٤ مليون طن سنويا

- المنطقة الاقتصادية والصناعية المحاذية للميناء: - منطقتان صناعيتان ومشاريع سكنية ومناطق للسفر والسياحة حول الميناء وبمشاركة شركات تركية عديدة كلاعب حاسم في الجغرافية السياسية للطاقة والتجارة في المنطقة (Mehmet و Muhammed، ٢٠٢٥).
- منطقة صناعية متكاملة:- في تصريح مدير شركة الموانئ العراقية، فرحان الفرطوسي لوكالة الأنباء العراقية (واع) "لدينا توجهاً لإنشاء منطقة صناعية وهناك شركات ترغب بالدخول للعمل بهذا المشروع الكبير، وقرىبا سيتم الإعلان عن حزمة كبيرة من المشاريع في ميناء الفاو مماثلة لحزمة المصفاة." (موانئ العراق: توجه لإنشاء منطقة صناعية وشركات كبيرة بميناء الفاو الكبير، ٢٠٢٥).
- شركات عالمية لتشغيل الميناء "تم الوصول الى مراحل متقدمة جدا للتعاقد مع شركة عالمية لإدارة وتشغيل الميناء، ومنتظر رأي الشركة الاستشارية حول آلية التعاقد والضوابط وباقي التفاصيل، وبعدها سيعرض الملف على اللجنة العليا لغرض إقراره وسنمضي باتجاه التعاقد". (المصدر السابق).
- رافعات الجيل الخامس: - ادخال ١٤ رافعة حديثة من الجيل الخامس ٤ منها جسريه gantry cranes و١٠ رافعات RTG من صنع شركة ZBMC الصينية ضمن خطة التحديث والرافعات الجديدة ذات أنظمة اتصالات ذكية وستعمل في حوض الاستدارة بدلا من الرافعات القديمة وهي ذات المعدات التي سوف تستخدم في ميناء الفاو الكبير حال اكتماله (النقل و العراقية، ٢٠٢٥).

#### رابعا - الفوائد الاقتصادية والتنموية لطريق التنمية

لا ينعكس طريق التنمية على الاقتصاد وحده، بل يدخل في تفاصيل الحياة اليومية اذ ان سرعة وصول السلع ستؤدي إلى استقرار الأسعار وانخفاض أجور النقل، بينما ستشهد المدن التي يمرّ بها الطريق فنادق ومطاعم ومحطات خدمة ومشاريع صغيرة تخلق فرص عمل للشباب، كما ان شبكة الطرق الحديثة ستسهّل تنقل المواطنين بين المحافظات، وتنعش التجارة المحلية (ابلين، ٢٠٢٥).

من خلال النقاط الاتية يمكن لطريق التنمية تحقيق الأهداف الاقتصادية الاتية استنادا الى (سويدان، ٢٠٢٥: ٧٧٧).

- مصدر دخل إضافي من ٤.٥ مليار دولار عند اكتمال الطريق حيث قناة السويس حققت نصف هذا الرقم عام ٢٠٢٢ من خلال زيادة حركة التجارة عالميا ولاقتصاد أكثر مرونة واستدامة
- استثمارات مباشرة وزيادة في فرص العمل وزيادة في الايراد الحكومي وتعزيز البنية التحتية والمدن الصناعية وجذب رؤوس الأموال.
- زيادة حجم التجارة الخارجية للعراق لتقليل تكاليف وزيادة الكفاءة للنقل والتوزيع وهذا مركز تجاري للعراق وتحقيق للتكامل مع دول الجوار. حيث ان العراق بدأ بالنقل عبر نظام TIR الدولي يوم ٢٠٢٥/١٢/١٤ بتاريخ كتابة هذه الفقرة من وحقق أكثر من ١٠٠٠ نقلة دولية حسب تقرير منشور على قناة العراقية الإخبارية بعنوان (النقل الدولي تصاعد عدد الرحلات الدولية المارة عبر العراق) وان الرقم سيصل الى الضعف في حال اكتمال طريق التنمية
- تطوير الموانئ وسكك الحديد والطرق البرية وهذا يجعل العراق أكثر جاذبية للاستثمارات الخراجية مستقبلا.
- تعزيز المكانة الجيو-سياسية والجيو-اقتصادية للعراق باعتباره حلقة وصل بين دول الخليج وأوروبا
- رفع مستويات التنمية المكانية من خلال ١٥ مدينة سيمر بما طريق التنمية داخل الأراضي العراقية
- تطوير قطاع النقل بالسكك الحديد بإضافة ١١٧٥ كليو متر من و١١٩٠ طرق برية. ومن شان هذه الإضافة تقليل الاعتماد على الوقود المحلي للراحة والسرعة والأمان التي سيوفرها النقل بالسكك الحديد وتقع أيضا في إطار مساهمة العراق في الاستدامة البيئية ومحاربة الاحتباس الحراري العالمي.

#### ٣. ٢. المطلب الثاني - نقاط ضعف طريق التنمية.

##### أولا - التحدي المالي

ان تمويل المشروع قدم على شكل مقترحات الأول انشاء صندوق حكومي والثاني عن طريق الاستثمارات والثالث صندوق سيادي ممول حكوميا استثماريا لكن الفساد الإداري وتذبذب أسعار النفط تعتبر مشاكل لهذا التمويل (الخفاجي، طريق التنمية الجديد في العراق: الاستراتيجيات والتحديات الإقليمية، ٢٠٢٥: ١٨٩١).

شركة باسم BTP هذا ما أكده الخبير الاقتصادي زياد الهاشمي في تقرير على قناة وان نيوز (مشروع طريق التنمية فضيحة تحايل ايطالي تمز العراق، ٢٠٢٥). لكن هذا يتعارض مع خبر على شبكة الاعلام العراقي حيث اكد مستشار رئيس الوزراء حيدر الاسدي بتاريخ ٢٤/١٠/٢٠٢٥ ان الحكومة وضعت خريطة طريق مع شركة (اوليفر وايمان) الامريكية نظام تمويل مزودوج للمشروع حكومي وخاص وهناك استثمارات دولية كبيرة (الأسدي: خريطة طريق بالتعاون مع شركة أمريكية لإدارة وتمويل طريق التنمية، ٢٠٢٥). ان هذا التضارب يمثل حجر عثرة وتخوف عالمي كبير من الاستثمار في طريق التنمية العراقي على كافة الأصعدة.

### ٣.٣. المطلب الثالث - الفرص الخاصة بطريق التنمية

#### أولاً - موقع تركيا الرابط الى اوربا

تحولت الفواصل الحدودية الى مبادرات ربط إقليمية وخاصة مع توسع مبادرة الحزام والطريق حيث تركز الدول النامية على موضوع التنافسية في ظل عدم قدرتها دخول مجالات التكنولوجيا المتقدمة ويسعى العراق من خلال طريق التنمية لربط الخليج بتركيا لتقوية موقعه الجيوسياسي وكذلك لتكون الموازنة ذات مصادر دخل متعددة وليست نفطية ريعية فقط (burak, ٢٠٢٤:١١٨). واستغلالا لما سبق ذكره ولتجنب الاحتناق الذي تسببه قناة السويس يعمل العراق وتركيا على إنجاح مشروع طريق التنمية بطريقة سريعة وموثوقة لتجنب الاضطرابات العالمية البحرية (TUĞRUL, ٢٠٢٤:١٦٠). هناك العديد من طرق وممرات التجارة بين المناطق والقارات لنقل البضائع. وبينها تنافسية عالية. وأكبر ميزة هي ضمان استيراد وتصدير البضائع بسرعة وأمان. ومع طول الطريق، تزداد تكلفة الوقود والتأمين، والوقت الذي تستغرقه البضائع للوصول من المنتج إلى المستهلك. في عصر التكنولوجيا الرقمية، الوصول السريع له أهمية كبيرة (Mustafa, ٢٠٢٤:١٣٢). حيث يكمن تحقيق ذلك من خلال حركة تجارية عبر تركيا قيمتها ٦٠٠ مليار دولار وبنية تحتية متقدمة برية وبحرية وجوية تمثل هذه المزايا فرصة لتكون تركيا قاعدة لوجستية عالمية والعراق شريكا فيها (VEYSİ, ٢٠٢٤:١٣٦). حيث عند دراسة حركة البضائع في العالم، يتشكل ممر رئيسي بين الشرق والغرب. وتشير الدراسات المنجزة في هذا السياق إلى أن الممرات البديلة للنقل تعد من أهم العوامل في تطوير النقل متعدد الأغراض.

بكلفة ١٧ مليار دولار هناك سببان ليكون توفير هذا المبلغ صعبا حسب ما ذكر (محمد إ.، ٢٠٢٥:٥٦٥ مصدر سابق) السبب الأول نفقات تشغيلية عامة في الموازنة تقلل فرصة توجيه الأموال للمشروع والسبب الثاني صعوبة الوصول الى احتياطات العراق لدى البنك الفدرالي الامريكي ١١٠ مليار دولار (احمد، ٢٠٢٥). بالإضافة الى خطة تمويل غير واضحة وتدخل الأحزاب السياسية وهذا هاجس خوف كبير للمستثمرين وللشركات المنفذة الا ان معهد ويلسون سنتر قدر كلفة المشروع قد تتجاوز ٢٤ مليار دولار (Burak, 2024). كما ان الفساد الادراي والكفاءة الضعيفة في المؤسسات العراقية وصعوبة التمويل وغياب جزئي لدراسة الجدوى قد تكون من أسباب ضعف المشروع حسب معهد كارنيغي (Harith, 2024). كما ان البيئة الاستثمارية العراقية تعاني من مشاكل امنية وبنى تحتية ضعيفة ومشاكل كسب المستثمرين الأجانب (حمزة، ٢٠٢٤:٢٤). كما ان بعد العراق جغرافيا عن مسارات النقل العالمية بين اسيا واوربا ورفض شركات التأمين عن التأمين البري بسبب الصعوبات اللوجستية من المناولة ونقل حمولات برية كبيرة والاكتفاء بالبحري فقط على ظهر السفن وحركة الحاويات الفارغة بين اسيا واوربا إضافة صعوبات على العراق لتقديم خدمات لوجستية وقادرة على جذب حصص سوقية خصوصا ان الحركة بين اسيا واوربا بحرية بنسبة ٨٤% وعبر قناة السويس وهذه تعتبر أعباء مالية حسب مايري (زياد، ٢٠٢٣:٥).

العجز في الموازنة العراقية كما في الجدول ادناه واضح جدا في السنوات الثلاث الأخيرة يوضح العجز المالي لتمويل المشروع.

#### جدول رقم (٢) يوضح العجز في الموازنة العراقية للسنوات

٢٠٢٣ - ٢٠٢٤ - ٢٠٢٥

الأعوام	إجمالي الإيرادات ترليون دينار	اجمالي النفقات ترليون دينار	إجمالي العجز ترليون دينار	نسبة العجز %
2025/2024/2023	134,552,919,063	198,910,343,590	64,357,424,527	32 %

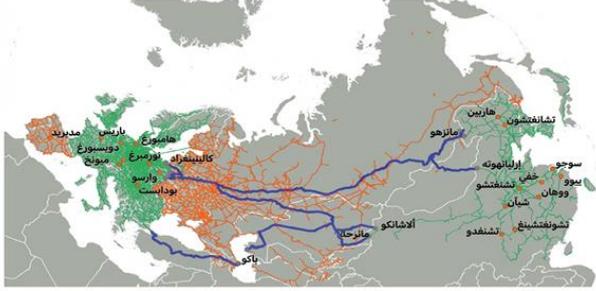
المصدر (سليمان و محمد، 2025:225).

#### ثانيا - الشركة المنفذة

شركة PEG الإيطالية غير متخصصة في النقل ومشاريع البنية التحتية وهي من اعدت دراسة الجدوى وتصميم المشروع وهي متخصصة في مجال الطاقة وأحيل اليها المشروع دون منافسة لشركات عالمية متخصصة وان الشركة فصلت قسمها الهندسي الى

البرتقالي المسارات لسكك الحديد ذات المسافة البينية الواسعة (١٥٢٠ او ١٥٢٤) مم والمسارات الخضراء سكة الحديد ذات (١٤٣٥) مم (Nikola, Jing, و Jörnir, ٢٠٢٤: ٢). حيث تظهر تركيا موقع ربط بين نظامي سكك حديد ويمثل هذا فرصة لوجستية لطريق التنمية العراقي بقطارات ثنائية المسار، بحيث يستوعب كل مسار ٨٠-٩٠ قطاراً يومياً يعمل معظمها بالكهرباء (العراقية، ٢٠٢٣).

### شكل (٥) التصميم الحالي لشبكة السككية للنقل الأوراسي



المصدر (Jörnir, و Nikola, Jing, 2024: مصدر سابق)

ويمكن الاستفادة من معيار التشغيل موحد بين الدول الشرقية لتركيا كل من روسيا، بيلاروسيا، كازاخستان، أوزبكستان، قيرغيزستان، الصين، كوريا الشمالية، منغوليا، ليتوانيا، لاتفيا، إستونيا و ذلك من خلال منظمة التعاون لسكك الحديد التركية OSJD التي تأسست عام ١٩٥٦ لتنسيق وتطوير النقل بين اسيا واوربا (YALQIN, ٢٠٢٤: ٧٨ مصدر سابق). اما الجهة الغربية من تركيا تدار من قبل وكالة السكك الحديدية الأوروبية ERA، هي وكالة مسؤولة عن ضمان سلامة أنظمة السكك الحديدية والتشغيل المتبادل والتوافق الفني بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. تأسست وكالة ERA في عام ٢٠٠٤ وتساعد على توحيد شبكات السكك الحديدية في الاتحاد الأوروبي، ومنح شهادات السلامة، وجعل الأنظمة الوطنية للسكك الحديدية متوافقة (<https://www.era.europa.eu/>).

الربط البري مع تركيا - يُعدّ النقل البري للبضائع ركيزة أساسية في الخدمات اللوجستية العالمية، فهو مسؤول عن نقل البضائع بكفاءة عبر شبكات الطرق. ويشمل استخدام الشاحنات والمركبات التجارية الأخرى لنقل الشحنات، سواء كانت طروداً صغيرة أو حمولات ضخمة، إلى وجهاتها. ويضمن هذا النمط من النقل الربط السلس بين المنتجين والمستودعات ونقاط التسليم النهائية، مما يجعله حلقة وصل حيوية في سلسلة التوريد (Road

وفي هذا الإطار، فإن نقل المنتجات مثل الطاقة والزراعة والتكنولوجيا المتقدمة عبر طريق التنمية في المنطقة التي تقع فيها دول الخليج، من منظور استثمارات تركيا، وهو أمر ذو أهمية كبيرة (YALQIN, ٢٠٢٤: ٧٢). ومن خلال موقع تركيا الجغرافي المميز التي يحيط بها البحر من ثلاث جهات، تُعتبر جسر بين الشرق والغرب عالمياً. ويُعد أقصر مسار لنقل الواردات والصادرات بين آسيا والمحيط الهادئ والأطلسي، كما أنه الدولة الأكثر أماناً للعبور (Mustafa, ٢٠٢٤: ١٣٤).

### ثانياً - النقل اللوجستي عبر تركيا

أن استخدام طريق التنمية للبنية التحتية الحالية في تركيا الواقعة على ممرات الشرق-الغرب وكونه تكميلياً للممرات النقلية القائمة يشكل أهم الفرص والمزايا التي يمتلكها. بهذا الصدد، ستتصل ممرات التجارة في الاتجاه الشرقي-الغربي مع ممرات الشمال-الجنوب من خلال مشروع طريق التنمية، مما يوفر ترابطاً مهماً يتيح حدوث التجارة العالمية بسلاسة وأمان. ومن هذه الناحية، يجب التأكيد على أنه على الرغم من أن مشروع طريق التنمية هو مشروع عراقي، إلا أنه يتميز بخصائص متوازنة مع "السياسة النقلية متعددة الأطراف" في تركيا ويحظى بدعم كبير من صناع القرار في أنقرة (يتم تشكيل قرن تركيا من خلال ممرات النقل، ٢٠٢٥). كما ان استخدام البنية التحتية التركية سيمنع ارتفاع تكلفة المشروع بشكل كبير. حيث ان تركيا التزمت بالقيام باستثمار في طريق سريع بطول ٣٢٠ كيلومتراً بين شانلي أورفا وأوفاكوي في إطار المشروع، متعهداً بتأمين وصول الطريق في العراق إلى لندن دون انقطاع (NUH, ٢٠٢٤: ٤٢). من ناحية اخرى ستصبح القطاعات مثل الزراعة والصناعة أكثر قدرة على المنافسة بفضل شبكة النقل الجديدة، وستزيد من تأثير اقتصاد البلاد في الممرات الدولية للنقل (ÇAĞLAR, ٢٠٢٤: ١٦٩). والاهمية اللوجستية للربط بالسكك الحديد التركية والطرق البرية والبحرية والجوية يمكن استشفافها بما يلي

الربط السككي مع تركيا - تبنت الدول سكك الحديد بسبب توفيره الاقتصادي في النقل ولتقليل انبعاث الكاربون وتعزيز اللوجستيات الخضراء ومحدودية الطاقة (YALQIN, ٢٠٢٤: ٧٦ مصدر سابق). تركيا تربط بين نظامين لسكك الحديد كما يظهر في الخريطة ادناه بين شرق اوربا وغربها حيث يمثل اللون

وثلت الاحتياط العالمي من الغاز وهذا يعزز موقع العراق وتركيا في نقل الطاقة الى اوربا (SAYAN، ٢٠٢٤:٧). خاصة في ضل الحزمة التاسعة من العقوبات الاوربية على النفط والغاز والروسي (نايف، ٢٠٢٥). والعقوبات الامريكية على النفط والغاز الروسي (آر وماكس ماتزا، ٢٠٢٥). وتفجير خط نورد ستريم للغاز الروسي الى اوربا (وكالات - ، ٢٠٢٤).

#### رابعا: - البنية التحتية للاتصالات والأنظمة

تعتبر اثار البنية التحتية اللوجستية والمتمثلة بالنقل والخدمات من اهم عوامل التنمية للبلاد من خلال زيادة الإنتاج وتقليل التكاليف وكذلك تكنولوجيا المعلومات والاتصالات جزء لا يتجزأ من محور عمل البنية التحتية اللوجستية (Yuliia ، وآخرون، ٢٠٢١:١٩٨). وفي اطار البنية التحتية العراقية للاتصالات العالمية يمر عبر العراق كابلان بحريان الأول مملوك لشركة GBI حيث تم انشاءوه عام ٢٠١٢ يساهم هذا المسار الأرضي بشكل كبير في تقليل زمن الاستجابة للاتصال من الخليج وآسيا إلى أوروبا (winston, 2013). وفي عام ٢٠١٣ وقعت شركة شبكة الأرض (EARTHLINK) عقداً مع وزارة الاتصالات العراقية وشركة (ريلينس) العالمية لتسويق السعات الدولية عبر الكابل البحري فالكون (مصطفى ، ٢٠١٩). يمكن الإشارة هنا الى ان الشركات التركية تستثمر في البنية التحتية العراقية للاتصالات من خلا شركاتان رئيسيتان هما تركسيل TURKCELL وشركة TÜRK TELEKOM تقدم هذه الشركات خدمات الهاتف النقال والانترنت (SAYAN، ٢٠٢٤:١٥ مصدر سابق). وقد اعلنت وزيرة الاتصالات العراقية، هيام الياسري، توقيع عقد إنزال الكابل البحري الخامس "الترانزيت" بين الشركة العامة للاتصالات والمعلوماتية وشركة "بريز" الإماراتية وليكون شبكة ترانزيت على طريق التنمية (مشروع دولي جديد في العراق لتطوير خدمات الاتصالات والإنترنت، ٢٠٢٥). وهذا التكامل لطريق التنمية مع ميناء الفاو الكبير من ناحية البنية التحتية جنباً الى جنب تم التأكيد عليه ضمن اهداف رسالة ماجستير بعنوان " الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق" (راضي، ٢٠٢١). ولذلك تم اقتراح أنظمة اتمتة بتقنية الذكاء الاصطناعي للاستفادة من قدرة الحاسوب على اتخاذ القرار قدمها (YALÇIN، ٢٠٢٤:٨٧ مصدر سابق) وهي

(freight transport, 2025). ويمكن القول ان اهم مميزات النقل البري هي التسليم من الباب الى الباب (سيد علي ، ٢٠٢١:٤٣). شهدت تركيا ارتفاعاً منذ عام ٢٠١٣ الى عام ٢٠٢٠ ارتفاعاً في نسبة البضائع المنقولة برا وصلت من ٢٩% الى ٣٧% على الرغم من تفضيل النقل البحري (DEMİRÇİ & Buket، ٢٠٢١:٦٧٣). وكفرصة من هذه الناحية تمثل بداية لفهم الية تشغيل اللوجستي لطريق التنمية في النقل البري حقق العراق نقل شحنة من هنغاريا الى الأردن في ٦ أيام بدلا من ٥ أسابيع حيث يبرز العراق كلاعب محوري للنقل الاستراتيجي الدولي يربط اوربا بالخليج العربي وذلك بفضل تفعيل الطرق البرية واستخدام نظام TIR هذا ما أكده الاتحاد الدولي للنقل البري IR

#### ثالثا - الأهمية المكانية العالمية لطريق التنمية

اليوم اغلب مسارات التجارة الدولية عرضة لمختلف التهديدات وتقع في نقاط توتر جيوسياسية. الممر الشرقي الأبعد هو مضيق تايوان وبحر الصين الجنوبي، حيث يمثلان منطقة نزاع محتملة بين الصين ودول المنطقة، بينما يواجه الممر الغربي الأبعد، قناة بنما، تحديات ناجمة عن الجفاف الناتج عن تغير المناخ (The Çevik، Development Road in The Age of Corridor Wars: Opportunities And Challenges، ٢٠٢٥:254) في مارس ٢٠٢١، تم إغلاق قناة السويس لمدة ستة أيام نتيجة جنوح سفينة حاويات بطول ٤٠٠ متر وسعة ٢٠,٠٠٠ حاوية. بعد الحادث، دخلت أكثر من ٣٥٠ سفينة في طابور للمرور عبر القناة، وتم حجز تجارة بقيمة تقارب ٩.٦ مليارات دولار (Mary-Ann، ٢٠٢١). كما ان الغزو الروسي لأراضي أوكرانيا في فبراير ٢٠٢٢، الذي دخل عامه الثالث، على طرق التجارة العابرة للمنطقة أثر كبير، وخاصة الممر الشمالي بين الصين وأوروبا الذي تأثر بهذه النزاعات. قبل الحرب، كان ٨٦% من التجارة البرية بين أوروبا والصين تمر عبر السكك الحديدية في الممر الشمالي الذي يمر بمعظم أجزائه عبر الأراضي الروسية (BANK، ٢٠٢٣:١٦). كما ان طريق التنمية يحتضن مجال الطاقة العالمي لمنطقة الخليج العربي وايران لنقل الغاز والنفط بشكل امن وقليل الكلفة الى المستهلكين الاوربيين خاصة وان منطقة الخليج العربي تحتوي احتياطي نفطي يمثل ثلثين الاحتياط العالمي

الإقليمية العراقية الكويتية وتخطط الكويت لربطه بالعراق وإيران وتركيا حيث أنجزت المرحلة الأولى للميناء عام ٢٠١٥ ب أربع ارفصة وطاقة ٨٠٠ مليون طن لمختلف الحمولات (الشكراوي و مهنا، ٢٠١٩:٢٠). ان مساحة الجزيرة بوبيان التي سيتم اكمال ميناء مبارك عليها بطول (٤٢) كم وعرض (٢٥) كم بمساحة (٨٩٠) كم ٢ (اعياد و جاسم، ٢٠١٣). وتمثل جزيرة بوبيان وخور عبد الذي يعتبر حجر الزاوية لميناء مبارك مسيبان لأثار اقتصادية سلبية على الاقتصاد العراق وميناء الفاو تتمثل بالآتي (سهام، ٢٠١٢).

● إصابة الموانئ العراقية الواقعة شمال خور عبد الله بالشلل التدريجي بعد تنفيذ المشروع، ومن ثم فقدان الموانئ العراقية لتعاملاتها المعتادة مع خطوط الشحن البحري العالمية، وفقدان آلاف الأيدي العاملة العراقية التي تعمل في تلك الموانئ أعمالها.

● السيطرة التامة مستقبلا على حقل السبية الغازي (وهو احد ٦ حقول غازية في العراق) والذي يعد من اكبر حقول الغاز بالمنطقة والذي يقدر مخزونه الغازي بـ(١,١) مليار قدم مكعب والذي تصل امتداداته إلى المنطقة الواقعة تحت الرقعة الجغرافية التي بني عليها ميناء مبارك، والذي سبق أن الحكومة العراقية أحالت عقد الاستثمار إلى شركة Kuwait energy الكويتية عام ٢٠٠٥ وهي نفس السنة التي بدأت الحكومة الكويتية بوضع مخططات الميناء علما أن عقد الاستثمار الكويتي ينتهي عام ٢٠٣١م يمهد الطريق للكويت للاستيلاء وسرقة خزين الحقل الغازي والذي أولى به الشعب العراقي مع معاناته لسنين طوال مع أزمة الطاقة الكهربائية.

● المضايقات التي قامت بها زوارق الدورية الكويتية ضد السفن المارة في خور عبد الله والمتوجهة إلى الموانئ العراقية تدل على نية الحكومة الكويتية بفرض رسوم على مرور السفن العراقية أو المتجهة إلى الموانئ العراقية.

● إن عمليات الحفر والردم وإنشاء السواتر الخرسانية في خور عبد الله سوف تلحق الضرر بالثروة السمكية في

- الأنظمة الخبيرة :- تقدم حل للمشاكل كالجبر من خلال المعرفة وربط العلاقات بين المعلومات
- الشبكات العصبية الاصطناعية :- الشبكات العصبية الاصطناعية: هي أنظمة تتعلم العلاقات بين الأحداث في الأمثلة ومن ثم تستخدم المعلومات التي تعلمتها لاتخاذ قرارات حول أمثلة لم ترها من قبل.
- والخوارزميات الجينية :- تم تطويرها لحل المشكلات الجديدة باستخدام تقنيات التحسين التقليدية. وهي تعتمد على فلسفة إنتاج حلول أفضل من خلال دمج حلول المشكلات.
- منطق المقترحات الغامضة:- هي تقنية تُسهل معالجة المعلومات غير الواضحة واتخاذ القرارات في الحالات التي لا يمكن التعبير عنها بأرقام دقيقة.
- العوامل الذكية :- هي أنظمة قادرة على استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي المختلفة والعمل بشكل مستقل. يتم برمجتها بشكل مرن.

### ٤.٣. المطلب الرابع - التهديدات الخاصة بطريق التنمية

أولا - ميناء مبارك الكويتي وخور عبد الله يُعدّ ميناء مبارك الكبير مشروعاً بنوياً هاماً يقع في جزيرة بوبيان بالكويت، وهو جزء من رؤية الكويت ٢٠٣٥ ومبادرة الحزام والطريق الصينية. ويهدف الميناء إلى تعزيز التجارة والنقل الإقليميين، والمساهمة في تنوع اقتصاد الكويت من خلال تقليل اعتمادها على النفط (SOHA, n.d). أدرك العراق مخاطر ميناء مبارك كونه دولة حبيسة من ناحية الوصول للمياه الدولية كون مساحته تبلغ (٤٠٥٩ ألف كم ٢) وساحله البحري يبلغ (٥٧ كم) بينما مساحة الكويت تبلغ (١٧٨١٨ ألف كم ٢) ولديها ساحل بطول (٥٠٠ كم) لذا يعتبر ميناء مبارك ذو مخاطر عالية على الجانب العراقي (اسماعيل و حميد، ٢٠٢٥:٣٩٧٦). ان انتاج العراق من النفط ل ١٠ سنين مقبلة حسب الخطط الموضوعه يتوقع ان يصل ١٠ مليون برميل يوميا ليعزز الاقتصاد العراقي بنسبة ٤٥% مع تشغيل ميناء الفاو الكبير بكامل طاقته لانتاجية لكن ميناء مبارك الكبير سيكون له اثار سلبية في هذا المجال الذي تتمسك الكويت بأنشائه (السلطاني، ٢٠١١). في مكان يقع شرق جزيرة بوبيان ملاصقا لخور عبد الله حيث منتصفه الحد الفاصل للمياه

## ثانياً: - الممر الهندي - الشرق الأوسط - أوروبا IMEC

طرح الممر كمذكرة تفاهم في مجموعة قمة العشرين المنعقدة في سبتمبر ٢٠٢٣ في نيودلهي بمشاركة كل من الولايات المتحدة الأمريكية والسعودية والامارات وإيطاليا وفرنسا وألمانيا والاتحاد الأوروبي والهند لإنشاء ممر اقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا (https://www.imec.international/).

يربط المشروع شرق الهند بالخليج العربي ويهدف الى ربط شبه الجزيرة العربية باوروبا عن طريق السكك الحديدية من خلال موانئ الامارات ومرورا بالسعودية ومنه الى الأردن وإسرائيل واليونان ويشمل بنية تحتية للاتصالات والطاقة النظيفة (علي، ٢٠٢٥: ٤). تسعى الولايات المتحدة لتعزيز وجودها اقتصاديا من خلال هذا الممر لابطاء نشاط الصين في اطار مبادرة الحزام والطريق وخصوصا ان الصين تمتلك رصيد علاقات قوية مع دول الشرق الأوسط والاهداف الأكبر هو جيو-سياسي لا اقتصادي بحث على الرغم الدول التي وقعت على الاتفاق بشأن الممر مسؤولة عن نحو نصف الناتج المحلي الإجمالي العالمي وتستضيف حوالي ٤٠٪ من سكان العالم (alberto، ٢٠٢٤: ١). يمكن ان ينقل الممر البضائع الى اوروبا مع تخفيض الكلف اللوجستية من تحميل وتفريغ وتغيير المسار وتقديم ميزة عن قناة السويس يمكن ان يستمد الطريق قوته من الدول التي ستنشأ الطريق باعتبارها دول ذات قدرة مالية واقتصادية كبيرة تحاول برغبة شديدة إيبصال منتجها الى اوروبا كما ان اشترك دول الخليج هي ضمانه مالية لتوفير الاحتياجات المالية لتنفيذ البنية التحتية لهذا المشروع (غالبا، ٢٠٢٣). لكن الممر يواجه تحديات اقتصادية وجيوسياسية إضافة الى ذلك النقل برا عبر السعودية والأردن وإسرائيل يتضمن عمليات تفريغ وشحن وتأمين واحتمالية تعرض البضاعة للتلف بسبب كثرة هذه العمليات حيث يمكن ان يضعف كثيرا الجدوى الاقتصادية للمشروع كما ان التطبيع مع إسرائيل هو احد رهانات المشروع المعقدة (ياسين، ٢٠٢٤: ٥٢٣ مصدر سابق). قدم (Mustafa،

٢٠٢٤: ٤٦٦ مصدر سابق) نقاط ضعف المشروع كما يلي

- عدم الوضوح في دراسة الجدوى والغموض في تحمل الاعباء المالية للدول المشاركة في المشروع .
- مسار المشروع عبر السعودية والأردن يتحوي على فجوات امنية مستقبلية بسبب أزمات الشرق الأوسط المستمرة.

المياه الإقليمية العراقية، والتي تعد مصدر رزق لآلاف

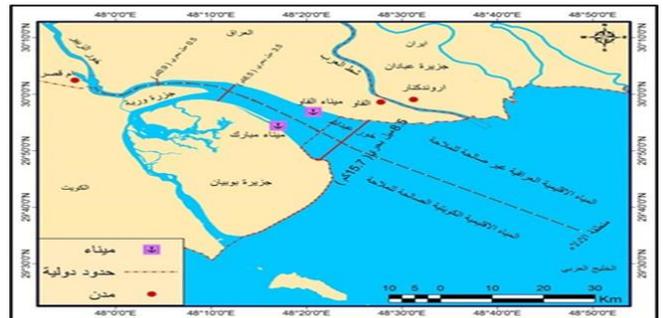
العراقيين من سكان المنطقة الجنوبية

ويمكن اضافة عوامل اقتصادية سلبية لميناء مبارك على

ميناء الفاو هي تضيق الممر الملاحي العراقي من خلال انشاء ركائز المرسى على مسافة ٣ كيلو متر باتجاه موانئ العراق لخلق العراق وموقع الجهة اليمنى داخل الممر الملاحي الضيق لتحقيق ذلك وهذه الركائز الكونكريتية تحجز مياه البحر لتكون مياه ميناء الفاو ضحلة لا يتجاوز الغاطس الخاص بها ١٠ امتار بينما معظم البواخر تتطلب غاطس من ٣٠ الى ٤٠ متر كما ان ميناء مبارك يكون بوسط الخط الملاحي العالمي ليدفع السفن القادمة للعراق في مياه ضحلة وهذا يفقد ٦٠ ٪ من قيمة ميناء الفاو الكبير الاقتصادية (اصيل، ٢٠١٩: ٥). الا ان وزير النقل السابق عامر عبد الجبار وضع في لقاء ملتقى على قناة الرابعة انه قيد ميناء مبارك من كل النواحي من خلال توضيحه للجاناب الكويتي " نتحفظ على الربط السككي وان الأمم المتحدة ومجلس الامن الدولي لا يمكن ان يجبر العراق على الربط السككي مع الكويت وان الميناء متوقف منذ ٢٠٠٨ (الرابعة، ٢٠٢٥). لكن الكويت بتاريخ ٢٢/١٢/٢٠٢٥ وقعت عقد الهندسة والتوريدات والبناء مع الجانبا لصيني بقيمة ١.٢ مليار دولار (الاخبار، ٢٠٢٥). يمكن ان نشير ان انشاء ميناء مبارك لا يخرج عن احد الاحتمالين في حال انشائه الأول وصول السفن الصغيرة فقط الى ميناء الفاو الكبير وفقدان الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو كونه خارج المنظومة الدولية التي تطبق اقتصاديات الحجم في النقل وتقليل التكاليف ورفع الإنتاجية والثاني إصابة الموانئ العراقية بالشلل التام والاقتصار على كون الأجزاء المتبقية من خور عبدالله ضحلة جدا وستنتفي الحاجة الى انشاء ميناء الفاو الكبير (جبر الليلة، ٢٠٢٥: ١٧٨).

شكل (٦) ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي (موقع

جغرافي)



المصدر (احد، 2022:144مصدر سابق).

إيران. الهدف الرئيسي من INSTC هو تقليل وقت وتكلفة نقل البضائع بين جنوب آسيا وأوروبا، وتقليص مدة النقل من ٤٥ إلى ٦٠ يوماً (عبر قناة السويس) إلى ٢٠ إلى ٣٠ يوماً، وخفض التكاليف بنسبة تصل إلى ٣٠% (للبناء، ٢٠٢٥).

زاد أهمية ممر الشمال الجنوب بالنسبة لإيران خصوصاً بعد خسارة ممر زانغزور لصالح ترامب الذي وقع اتفاقية سلام شامل بين أذربيجان وروسيا عام ١٩٩٩ تضمن تطوير الممر ومنح حقوق حصريّة للشركات الأمريكية (غزال، ٢٠٢٥). تجلّى ذلك واضحاً بعد وصول أول قطار إلى إيران من روسيا وإصلاح ميناء أبرين الإيراني عبر ممر الشمال الجنوب الدولي، استمراراً لشق الطرق وإنشاء اللوجستيات الجديدة للتبادل الاقتصادي الأوروبي (اليوم، ٢٠٢٥). إن طرق التجارة العالمية التي تحاذي العراق والدول العربية دون أن تمرّ بما تشكل خسارة فرصة اقتصادية وإعادة تؤثر على طريق التنمية العراقي كونه حديث النشأة ويحاول أن يجد له موطئ قدم في خضم حروب الممرات العالمية (الدين، ٢٠٢٤).

#### ٤. الاستنتاجات والتوصيات

##### أولاً: الاستنتاجات

١- يمثل الموقع الجغرافي للعراق حلقة وصل بين دول المنطقة ويمكن استثمار هذه الجغرافية لتكون مصدر دخل اقتصادي بعيداً عن الرعية وتقدم من ٣.٤٨ مليار دولار إلى ٦.٩٠ حتى بلوغ الطاقة التشغيلية القصوى لطريق التنمية.

٢- ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية يمثلان فرصة ونقاط قوة للعراق ومكملان لبعضهما ونقطة تقدم كبيرة على المستوى الاقتصادي ولا ينجح أحدهما دون الآخر بنسب إنجاز متقدمة لميناء الفاو ونسب تفصيلية متقدمة لطريق التنمية.

٣- الارتباط بالجانب التركي يقدم قدرات تشغيلية لميناء الفاو الكبير وطريق التنمية لوجستياً واقتصادياً وتكنولوجياً للعراق يمثل نقلة نوعية خصوصاً بعد الخطوات المتقدمة التي يحققها المشروعان على مختلف الأصعدة إذ بدأ العمل الفعلي كمرحلة تجريبية.

٤- نقاط الضعف والتهديدات التي تواجه ميناء الفاو وطريق التنمية منها ضعف الخبرة بإدارة الملفات المشابهة كونها ذات أبعاد جديدة تلقي بظلالها على المشروع وتقدم التهديدات مؤشراً للوعي الذي أحدثه المشروع بالمنطقة لأهميته الاستراتيجية وما يمكن أن يجتني من فرص تعطي الأفضلية للعراق في ملفات مستقبلية لا سيما الملف

● ميناء بيرايوس في اليونان تشغله الصين والذي يعتبر حجر زاوية في المشروع.

● المشاريع التي سبقت هذا مثل EastMed تم التخلي عنه بسبب ارتفاع تكاليفه رغم أن الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي كانوا داعمين للمشروع لسنوات.

● ان الغاء طريق EastMed يثير الشكوك حول جدية اكمال الممر الهندي.

● ان اقضاء تركيا ومصر خارج المعادلة لمرات النقل يثير تساؤلات حول استدامة المشروع.

رغم المعوقات لكن جدية الخليج في تنفيذ المشروع بدت جلية حيث توسع نطاق المبادرة ليشمل كل دول الخليج للتوزيع والتصنيع ولوجستياً ودعم حركة والسلع والطاقة والبيانات عبر اسيا الى اوربا ومنها انضمام البحرين الى المبادرة في اجتماع مع وفود الكونغرس ضمن مبادرة (N7)، وهي شراكة بين المجلس الأطلسي ATLANTIC COUNCIL ومؤسسة جيفري إم. تالبيتز JEFFREY M. TALPINS كما ان الخط السككي

الجديدي بين الامارات وسلطنة عمان حجر الأساس ليتم الاستفادة منها في هذا المشروع ومنها خط سكة حديد بطول ٢٢٠٠ كليو متر لربط دول مجلس التعاون الخليجي برؤية خاصة لسنة ٢٠٣٠ و ٩٥ مليون طن سعة نقل في عام ٢٠٤٥ يضاف الى ذلك اتفاقية CEPA بين الهند والامارات وتنظم اليها لاحقاً قطر وسلطنة عمان في اطار (اتفاقية الشراكة الاقتصادية الشاملة) (بزنس، ٢٠٢٥).

##### ثالثاً: - ممر الشمال الجنوب INSTC

ممر الشمال الجنوب شبكة تربط ايران بدول القوقاز وروسيا الى شمال اوربا انطلق المشروع سنة ٢٠٠٠ بمشاركة روسيا وايران والهند وانظمت تركيا واذربيجان وكازاخستان وعمان ضمن معاهدة عشق اباد سنة ٢٠١٦ مبادرة تهدف لتسهيل التجارة بين اسيا الوسطى والخليج العراقي عبر موانئ ايران وعمان انظمت الهند وكازاخستان وباكستان عام ٢٠١٨ ضمن مبادرة " ايران رود" لربط بحر قزوين بالخليج العربي (فرحات، ٢٠١٨: ٦٢). يبدأ الممر، الذي يبلغ طوله حوالي ٧٢٠٠ كيلومتر، من ميناء مومباي في الهند، ويستمر عبر بندر عباس أو تشابهار في إيران، ثم يصل إلى أذربيجان وروسيا، وصولاً إلى أوروبا عبر السكك الحديدية والطرق البرية في

1. Abdul Waheed ،Sajida Kousar ، Muhammad Irfan Khan و ،Thomas Bernward Fischer) .February, 2025 .( Expert perceptions on CPEC sustainability appraisal: SWOT analysis for informed policy decisions . *Environmental Science and Policy* . doi:https://doi.org/10.1016/j.envsci.2025.104009
2. Abdulkadir URALOĞLU & Ahmet GÜLŞEN .(٢٠٢٤) . *General Directorate of Highways* .Republic of Turkey Ministry of Transport and Infrastructure: [https://www.kgm.gov.tr/SiteCollection Documents/KGMdocuments/MerkezBirimler/Kurumsal/StratejikPlan/strateji\(2024-2028\).pdf](https://www.kgm.gov.tr/SiteCollection/Documents/KGMdocuments/MerkezBirimler/Kurumsal/StratejikPlan/strateji(2024-2028).pdf)
3. *About the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)* (٩) . september, 2023 .(India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): <https://www.imec.international/>
4. Beaujouan Juline ,Dudouet Veronique ، Halilovic-Pastuovic Maja ،Hülzer Johanna-Maria ،Kortam Marie و ، Rasheed Amjed .(٢٠٢٤) . *Vulnerability and Resilience to Violent Extremism: An Actor-centric Approach* .Taylor & Francis .doi:10.4324/9781003424901
5. Buket ÖZOĞLU و ،Sercan Bayram DEMİRCİ (١٢) .april, 2021 .( ASSESSMENT OF ROAD TRANSPORT OF TURKEY: A LITERATURE REVIEW . صفحة ٦٧٣ .

الاقتصادي وان التهديدات حقيقة وجدية ولا يمكن التهاون معها ومنها ميناء مبارك وخور عبدالله لأنها تجاوزت مرحلة التهديد الى مرحلة انهاء الوجود الإقليمي لملف الاطلالة البحرية العراقية وترك ملف طريق التنمية وميناء الفاو بجدوى صفرية حتمية.

#### ثانياً: التوصيات

١- الإسراع في انجاز المشروعان ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية لتفويت الفرصة على المشاريع المنافسة واجبارها ان تشارك لا تنافس.

٢- الاستفادة من خبرات الدول التي تدير نفس المشاريع بما يناسب ظروف العراق لتقليل الوقت والجهد واطافة خبرات للكوارث العراقية من خلال تدريبها في تلك الدول لتعزيز قدراتها المستقبلية.

٣- ادخال تقنيات الذكاء الاصطناعي وأحدث مستويات الاتصال من الجيل السادس لتكون بيئة جاذبة للاستثمار المحلي والدولي.

٤- اجراء بحوث القرارات الإدارية متعددة المعايير MCDM لتجنب حالة عدم اليقين فيما يتعلق بقرارات المشروع مستقبلا عند التوسع فيه عن طريق اشراك الخبراء الدوليين.

٥- الارتباط بطريق الحرير الصيني مستقبلا مع الحفاظ على سيادة المشروع عراقية بالكامل والتكامل على مستوى موانئ المنطقة لإكمال ميناء الفاو لان ذلك سيمثل زيادة في الطلب على طاقته الإنتاجية.

٦- الإدارة المشتركة مع الأطراف داخل وخارج حدود العراق للحفاظ على كفاءة المشروع بالمستوى اللوجستي والفني لان سلاسل التوريد العالمية سترتبط به.

٧- الالتزام بأهداف المشروع كونها مهمة وتمثل جدية الحكومة على المضي قدما بما تخطط له وتعطي مؤشر إيجابي على الجدبة لاستثمار موقع العراق.

#### تضارب المصالح

يصرّح الباحث بعدم وجود أي تضارب مصالح فعلي أو محتمل، بما في ذلك المصالح المالية أو المؤسسية أو الشخصية، والتي قد تؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة في تصميم الدراسة أو تحليل البيانات أو نشر النتائج.

#### - المصادر والمراجع:





%D9%84%D9%84%D8%B6%D8%B  
A%D8%B7-  
%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8  
A%D8%A7%D8%B3%D9%8A-  
%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%A  
7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%  
A7%D8%AF%D9%8A-  
%D9%84%D9%85%D8%A7%D8%B  
0%D8%A7

٢٨. احمد عبد الجبار عبدالله. (١ يونيو، ٢٠٢٥). طريق  
التنمية والمشاريع المنافسة (الأقليمية والدولية) قراءة  
إستراتيجية. مجلة جمهورابي للدراسات، صفحة ١٨٦.  
doi:https://doi.org/10.61884/hjs.v14i  
54.605

٢٩. إرم بزنس. (١٥ نوفمبر، ٢٠٢٥). الخليج يقود إعادة  
رسم خريطة التجارة العالمية عبر الممر الهندي-الأوروبي.  
تم الاسترداد من شركة ارم ميديا :  
https://www.erebusiness.com/econ  
omy/xuv0mdu

٣٠. أزهار ربيع، و اسماعيل عريقات. (يونيو، ٢٠٢٥).  
مدى تأثير السياسات الحكومية في دعم المنتج الوطني  
على التنمية الاقتصادية. المجلة العربية للإدارة، صفحة ١٥.  
٣١. إسرائيل تقصف جنوب لبنان وحزب الله يجدر من  
الاستسلام للاحتلال. (١٣ ديسمبر، ٢٠٢٥). تم  
الاسترداد من شبكة الجزيرة الاعلامية :  
https://www.aljazeera.net/news/2025  
/12/13/%D8%A5%D8%B3%D8%B1  
%D8%A7%D8%A6%D9%8A%D9%8

4-  
%D8%AA%D9%82%D8%B5%D9%8  
1-  
%D8%AC%D9%86%D9%88%D8%A  
8-  
%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A

*International Journal of* .Vladimir  
*Research and Review* ، صفحة ٦٨  
doi:https://doi.org/10.52403/ijrr.202501  
10 ABSTRACT

٢٤. احمد علي الووني. (بلا تاريخ). تأثير اساليب القيادة  
على الابداع في مكان العمل. صفحة ١٠٤.

٢٥. احمد هشام يوسف الذبحاوي، و حسن الطيف كاظم  
الزبيدي. (٢٠٢٥). ميناء الفاو الكبير واهميته في تعزيز  
اهداف التنمية المستدامة في العراق. مجلة الغري للعلوم  
الاقتصادية والادارية، صفحة ١٤٤. doi  
https://doi.org/10.36325/ghjec.v21i3.  
19361

٢٦. احمد الدباغ. (٢٥ يوليو، ٢٠٢٣). يربط آسيا وأوروبا  
بسكك حديدية.. ماذا تعرف عن طريق التنمية الجديد  
بالعراق. تم الاسترداد من مراسلو الجزيرة:  
https://www.aljazeera.net/ebusiness/2  
023/5/27/%D9%8A%D8%B1%D8%A  
8%D8%B7-  
%D8%A2%D8%B3%D9%8A%D8%  
A7-

%D8%A8%D8%A3%D9%88%D8%B  
1%D9%88%D8%A8%D8%A7-  
%D8%A8%D8%B3%D9%83%D9%8  
3-  
%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%  
AF%D9%8A%D8%A9-  
%D9%85%D8%A7%D8%B0%D8%A  
7

٢٧. احمد الدباغ. (١٦ يوليو، ٢٠٢٥). لماذا لا يزال الفدرالي  
الأميركي يتحكم بالأموال العراقية؟ تم الاسترداد من  
شبكة الجزيرة الاعلامية:  
https://www.aljazeera.net/ebusiness/2  
025/7/16/%D9%88%D8%B3%D9%8  
A%D9%84%D8%A9-

من وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق:  
<https://www.gcpi.gov.iq/?article=982>  
٣٦. اعياد عبد الرضا، و وسام عبد الله جاسم. (٢٠١٣).

جاسم، ميناء مبارك الكويتي وابعاده الجيولوجية على  
العراق. مجلة الجمعية الجغرافية العراقية.  
٣٧. الاتحاد الدولي: العراق حقق قفزة كبيرة في سرعة عبور

التجارة الدولية البرية. (٥ ديسمبر، ٢٠٢٥). تم الاسترداد  
من وكالة الانباء العراقية :

<https://ina.iq/ar/economie/249470->  
[.html#:~:text=%D8%A3%D9%83%D8%AF%20%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA%D8%AD%D8%A7%D8%AF%20%D8%A7%D9%84%D8%AF%20%D8%A7%D9%84%D9%88%D9%84%D9%8A%20%D9%84%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84%20%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%B1%D9%8A%20\(IRU\)%D8%8C%20%D8%A7%D9%84%D9%8A%D9%](https://ina.iq/ar/economie/249470-)

٣٨. الأسدي: خريطة طريق بالتعاون مع شركة أمريكية لإدارة  
وتمويل طريق التنمية. (٢٤ أكتوبر، ٢٠٢٥). تم الاسترداد  
من وكالة الانباء العراقية:

<https://ina.iq/ar/economie/246386->  
[.html](https://ina.iq/ar/economie/246386-)

٣٩. العراق.. الكاظمي يضع حجر الأساس للبدء بإنشاء ميناء  
الفاو الكبير. (١١ ابريل، ٢٠٢١). تم الاسترداد من  
شبكة الجزيرة الاعلامية:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/4/11/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82-%D8%A7%D9%84%D9%83%D8%A7%D8%B8%D9%85%D9%8A-%D9%8A%D8%B6%D8%B9-%D8%AD%D8%AC%D8%B1->

7%D9%86-  
%D9%88%D8%AD%D8%B2%D8%  
A8-  
%D8%A7%D9%84%D9%84%D9%8  
7-  
%D9%8A%D8%AD%D8%B0%D8%  
B1

٣٢. اسماء جاسم محمد. (٦ ديسمبر، ٢٠٢٣). التنمية  
الاقتصادية في العراق بين تحديات السياسة الانفاقية. المجلة  
العربية للآداب والدراسات الإنسانية، صفحة ٢٠.

٣٣. اسماعيل خليل اسماعيل، و عدنان خلف حميد. (نوفبر،  
٢٠٢٥). سياسة العراق الخارجية أبحاث دولة الكويت:  
دراسة في ازمتي ميناء مبارك الكويتي. مجلة مركز بابل  
للدراسات الإنسانية، صفحة ٣٩٧٦.

٣٤. اصيل سلمان. (٢٠١٩). مشروع ميناء الفاو الكبير.  
مجلس النواب العراقي، قسم البحوث. بغداد: قسم  
البحوث. تم الاسترداد من

[https://archive4.parliament.iq/wp-](https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-)  
[\[content/uploads/2019/01/%D9%85%\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[-\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[7%D8%A1-\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[%D8%A7%D9%84%D9%81%D8%A\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[7%D9%88-\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[%D8%A7%D9%84%D9%83%D8%A\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[8%D9%8A%D8%B1....-\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[%D9%88%D8%AA%D8%A3%D8%\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[AB%D9%8A%D8%B1-\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)  
\[7%D\]\(https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-\)](https://archive4.parliament.iq/wp-content/uploads/2019/01/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D9%85%D9%8A%D9%86%D8%A7%D8%A1-</a></p></div><div data-bbox=)

٣٥. اعلام وزارة النقل، و اعلام الموانئ العراقية. (٢٦ يوليو،  
٢٠٢٥). موانئ العراق تدخل معدات الجيل الخامس  
وتتبنى أنظمة ذكية لتعزيز الكفاءة التشغيلية. تم الاسترداد

الاقتصادية العالمية. تم الاسترداد من المسرى:  
[/https://almasra.iq/167204](https://almasra.iq/167204)

٤٦. باسم كريم سويدان. (٢٠٢٥). التحديات السياسية والاستراتيجية التي تواجه العراق من خلال اشاء طريق التنمية الدولي:دراسة في الفرص والتحديات. الذكاء الاصطناعي في الاعلام \_ افاق الابتكار وتحديات الحوار الثقافي (صفحة ٧٧٧). بغداد: كلية الاعلام \_ الجامعة العراقية.

٤٧. بان علي حسين المشهداني. (١ يناير، ٢٠٢٤). دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية. مجلة الميادين الاقتصادية، صفحة ١٤ .

٤٨. برند ديوسمان جيه آر وماكس ماتزا. (٢٣ اكتوبر، ٢٠٢٥). الولايات المتحدة تعلن فرض عقوبات على أكبر شركتي نفط في روسيا. تم الاسترداد من [bbc news](https://www.bbc.com/arabic/articles/cx2p023zle9o) عربية:  
<https://www.bbc.com/arabic/articles/cx2p023zle9o>

٤٩. بكر نجم الدين. (١٩ يونيو، ٢٠٢٤). ما هو مستقبل "طريق التنمية" العراقي بين مشاريع التجارة العالمية؟ تم الاسترداد من المنصة ميديا : <https://www.almenasa.net/2024/06/19/%D9%85%D8%A7-%D9%87%D9%88-%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%82%D8%A8%D9%84-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%86%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82%D9%8A-%D8%A8>

٥٠. بكر نجم الدين. (٩ مايو، ٢٠٢٤). مستقبل "طريق التنمية" العراقي بين مشاريع التجارة العالمية، في ظل عقبات التمويل والمليشيات وضعف القانون. تم الاسترداد

[%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B3-%D9%84%D9%84%D8%A8%D8%AF%D8%A1](https://doi.org/10.36317/kaj/2023/v1.i57.11991)

٤٠. امجد حسين راضي. (١ نوفمبر، ٢٠٢١). مناقشة رسالة الماجستير الموسومة (الاهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق) في تخصص الاقتصاد للطالب (أحمد راضي حسن). بغداد، العراق. تم الاسترداد من كلية الادارة والاقتصاد جامعة بغداد :

<https://coadec.uobaghdad.edu.iq/?p=30480>

٤١. امير نجم عبود. (١ سبتمبر، ٢٠٢٣). الاهمية الجيوسراتيجية لميناء الفاو الكبير وتحدياته. مجلد اداب الكوفة، صفحة ٨٦. doi:  
<https://doi.org/10.36317/kaj/2023/v1.i57.11991>

٤٢. اميرة محمد ابا زيد محمد. (١١ مايو، ٢٠٢١). التخطيط الاستراتيجي لمنهج الجغرافيا بالصف الأول الثانوي باستخدام التحليلي الرباعي swot analysis لتنمية مهارات القرن والحادي والعشرين. المجلة التربوية لكلية التربية بسوهاج. doi:DOI:  
[10.12816/EDUSOHAG.2021](https://doi.org/10.12816/EDUSOHAG.2021)

٤٣. إنصاف طالب محمد. (٣٠ يونيو، ٢٠٢٥). مشروع طريق التنمية في العراق التحديات وسبل المواجهة. جامعة بغداد/ مركز الدراسات الاستراتيجية والسياسية، صفحة ١٣.

٤٤. انمار علي ابراهيم الزهيري، و ليث علاء خضير. (٢٠٢٤). العراق وحتمية المكانة الإقليمية والدولية: دراسة في مستقبل التوظيف الجىوبولتىكي "طريق التنمية نموذجا. مكانة العراق في ضل المتغيرات الاقليمية والدولية (صفحة ٣٦). بغداد: جامعة النهرين.

٤٥. ايلين علي. (١٢ ديسمبر، ٢٠٢٥). طريق التنمية.. شريان عابر للقارات يضع العراق في قلب الحركة

العراقي. المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، صفحة ٢١٣.  
doi:https://doi.org/10.31272/IJES2024.80.S.E15

٥٤. حسن كريم حمزة. (١٣ ديسمبر، ٢٠٢٤). مناخ الاستثمار في العراق. صفحة ٢٤. تم الاسترداد من  
https://iasj.rdd.edu.iq/journals/uploads/2024/12/13/4c8d11eb4f14400c9f983f61b26756c9.pdf

٥٥. خلود موسى عمران، و مريم خير الله خلف. (٢٠١٢). واقع المؤانئ العراقية وآفاق المستقبل ( ميناء الفاو الكبير انموذجا). مجلة دراسات البصرة، صفحة ٢٥٢. تم الاسترداد من  
https://iasj.rdd.edu.iq/journals/uploads/2024/12/19/6c50b649183d5686f795fdddab702dbc.pdf

٥٦. رواينية كمال، و بوقفة وفاء. (١٣ أغسطس، ٢٠١٦). أدوات التحليل الاستراتيجي بين النظرية والتطبيق (حالة ملبنة إيدوغ عنابة). مجلة جامعة القدس المفتوحة للبحوث الإدارية والإقتصادية، صفحة ٥٣.

٥٧. روسيا اليوم. (٨ نوفمبر، ٢٠٢٥). وصول أول قطار شحن روسي إلى إيران في وجهة جديدة للتجارة الدولية. تم الاسترداد من روسيا اليوم:  
https://arabic.rt.com/business/1728515-

%D9%88%D8%B5%D9%88%D9%84-%D8%A3%D9%88%D9%84-%D9%82%D8%B7%D8%A7%D8%B1-%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D9%86%D8%B2%D9%8A%D8%AA-%D8%B1%D9%88%D8%B3%D9%8A-%D8%A5%D9%84%D9%89-%D8%A5%D9%8A%D8%B1%D8%/A7%D9%86

من  
https://nirij.org/2024/05/09/%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%82%D8%A8%D9%84-%D8%B7%D8%B1%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%86%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82%D9%8A-%D8%A8%D9%8A%D9%86-%D9%85%D8%B4%D8%A7%D8%B1/1

٥١. جعفر عبد الامير الحسيني، و هشام مرزوك الشمري. (٢٠١١). تأثيرات إنشاء ميناء مبارك على مشروع ميناء الفاو الكبير. المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية. تم الاسترداد من  
file:///C:/Users/A%20Center%204%20Computers/Downloads/ecournaladmin,+%D8%B1%D8%A6%D9%8A%D8%B3+%D8%AA%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%B1+%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AC%D9%84%D8%A9,+%D9%87%D8%A7%D8%B4%D9%85+%D9%85%D8%B1%D8%B2%D9%88%D9%83.pdf

٥٢. جميع نبيلة. (٣٠ ديسمبر، ٢٠٢١). أهمية تحليل سوت SWOT في المؤسسة الاقتصادية لتحقيق الميزة التنافسية حالة شركة الهواتف الذكية هواوي انموذجا. مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، صفحة ١٤٨.

٥٣. حافظ عبد الامير امين، سهلية الحجيبي، و منذر عليوي حميد الكبيسي. (١٢ فبراير، ٢٠٢٣). أطرير الحرير وطريق التنمية / نقيضان ام مكملان في استدامة الاقتصاد



%D8%AA%D8%B9%D8%A7%D8%B1%D8%B6

٧١. فيصل عبد اللطيف ياسين. (١ سبتمبر، ٢٠٢٤).

مشروع طريق التنمية العراقي: مشروع الطموح ومحددات المنافسة الجيو سياسية الاقليمية والدولية. المجلة السياسية الدولية، صفحة ٥١٦.

٧٢. قناة الاخبار. (٢٢ ديسمبر، ٢٠٢٥). إقامة حفل توقيع

عقد الهندسة والتوريدات والبناء لمشروع ميناء مبارك الكبير برعاية سمو رئيس مجلس الوزراء. تم الاسترداد من يوتيوب:

<https://www.youtube.com/watch?v=78YFHszoLfE>

٧٣. قناة الرابعة. (٢٩ ابريل، ٢٠٢٥). "بأربع كلمات أوقفت

ميناء مبارك" .. النائب عامر عبد الجبار يتحدث عن طريقة إيقافه الميناء الكويتي. تم الاسترداد من يوتيوب:

<https://www.youtube.com/watch?v=IYZNvcqb3c>

٧٤. قناة العراقية الاخبارية. (٢ نوفمبر، ٢٠٢٥). الفلم

الوثائقي | طريق التنمية الاستراتيجي | الطـــــريق الواعـــــد. بغداد: قناة العراقية. تم الاسترداد من

<https://www.youtube.com/watch?v=Hble0l4qYe4>

٧٥. محمود السيد عباس، و عفيفه فتحي رفة لوس. (ديسمبر،

٢٠٢٣). SWOT- Analysis في التخطيط

الاستراتيجي بين النظرية والتطبيق. جامعة اسبوت مجلة كلية التربية، صفحة ١٢٢. تم الاسترداد من

[https://mfes.journals.ekb.eg/article\\_338359.html?lang=ar](https://mfes.journals.ekb.eg/article_338359.html?lang=ar)

٧٦. مديرية تطوير استراتيجية وزارة النقل والبنية التحتية

بالجمهورية التركية. (٢٠٢٥). ميزانية ٢٠٢٦. تم

الاسترداد من مديرية تطوير استراتيجية وزارة النقل والبنية التحتية بالجمهورية التركية:

<https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/y>

الاسترداد

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/upload/s/2025/09/15/5ed5cce58a62873dbcfcb0e5d67dad87.pdf>

٦٩. غالب درويش. (٢٨ سبتمبر، ٢٠٢٣). المر الاقتصادي

يرسم خارطة جديدة في طريق التجارة العالمية. تم الاسترداد من انديبننت عربية :

<https://www.independentarabia.com/node/499801/%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A9/%D8%AD%D9%88%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%8%D8%AA%D8%B5%D8%A8%AF%D9%8A-%D9%8A%D8%B1%D8%B3%D9%85->

[5-](https://www.independentarabia.com/node/499801/%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A9/%D8%AD%D9%88%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%8%D8%AA%D8%B5%D8%A8%AF%D9%8A-%D9%8A%D8%B1%D8%B3%D9%85-)

[5-](https://www.independentarabia.com/node/499801/%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A9/%D8%AD%D9%88%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%8%D8%AA%D8%B5%D8%A8%AF%D9%8A-%D9%8A%D8%B1%D8%B3%D9%85-)

[5-](https://www.independentarabia.com/node/499801/%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A9/%D8%AD%D9%88%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%8%D8%AA%D8%B5%D8%A8%AF%D9%8A-%D9%8A%D8%B1%D8%B3%D9%85-)

[5-](https://www.independentarabia.com/node/499801/%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A9/%D8%AD%D9%88%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%8%D8%AA%D8%B5%D8%A8%AF%D9%8A-%D9%8A%D8%B1%D8%B3%D9%85-)

[5-](https://www.independentarabia.com/node/499801/%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A9/%D8%AD%D9%88%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%8%D8%AA%D8%B5%D8%A8%AF%D9%8A-%D9%8A%D8%B1%D8%B3%D9%85-)

٧٠. غزال اريحي. (١٦ اغسطس، ٢٠٢٥). تم الاسترداد من شبكة الجزيرة الاعلامية:

<https://www.aljazeera.net/politics/2025/8/16/%D8%AA%D9%87%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%A7%D8%AA->

[AA-](https://www.aljazeera.net/politics/2025/8/16/%D8%AA%D9%87%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%A7%D8%AA-)

[AA-](https://www.aljazeera.net/politics/2025/8/16/%D8%AA%D9%87%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%A7%D8%AA-)

[AA-](https://www.aljazeera.net/politics/2025/8/16/%D8%AA%D9%87%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%A7%D8%AA-)

[AA-](https://www.aljazeera.net/politics/2025/8/16/%D8%AA%D9%87%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D8%A7%D8%AA-)

1- %D9%83%D8%A7%D8%A8%D9%8  
4- %D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%  
8A- %D9%84%D9%84%D8%A5%D9%8  
6%D8%AA%D8%B1%D9%86%D8%  
/AA-%D9%81%D9%8A  
٨١. مصطفى عبد الرسول احمد. (مارس، ٢٠٢٢).  
استراتيجية التنافس المستقبلية للملاحة في الخليج العربي  
ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك-دراسة حالة. مجلة  
المستنصرية للدراسات العربية والدولية، صفحة ١٤٥. تم  
الاسترداد  
<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/uploads/2025/05/20/848f51e59972f4e48dbff798721ed0c5.pdf>  
٨٢. مصطفى عباس الخفاجي. (مارس، ٢٠٢٥). طريق التنمية  
الجديد في العراق: الاستراتيجيات والتحديات الإقليمية.  
مجلد كلبق التربيق الأساسية للعلوم التربويق والإنسانيق،  
صفحة ١٨٩٠.  
٨٣. مصطفى عباس الخفاجي. (مارس، ٢٠٢٥). طريق التنمية  
الجديد في العراق: الاستراتيجيات والتحديات الإقليمية.  
مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية،  
صفحة ١٨٩١.  
٨٤. موانع العراق: توجه لإنشاء منطقة صناعية وشركات  
كبيرة بميناء الفاو الكبير. (٣ ديسمبر، ٢٠٢٥). تم  
الاسترداد من وكالة الانباء العراقية:  
<https://ina.iq/229853--.html>  
٨٥. ميناء الفاو الكبير نطلق نحو القمة. (بلا تاريخ). تم  
الاسترداد من ميناء الفاو الكبير: chrome-  
extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://alfawport.com/wp-  
content/uploads/2016/10/alfaw.pdf

ayin-sunum-ve-tablolar/uab-2025-  
butce-sunumu.pdf

٧٧. مشروع دولي جديد في العراق لتطوير خدمات

الاتصالات والإنترنت. (١٢ اغسطس، ٢٠٢٥). تم

الاسترداد من شبكة العربية:

<https://www.alarabiya.net/aswaq/economy/2025/08/12/%D9%85%D8%B4>

%D8%B1%D9%88%D8%B9-

%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8

A-

%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D8%

AF-%D9%81%D9%8A-

%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B

1%D8%A7%D9%82-

%D9%84%D8%AA%D8%B7%D9%8

8%D9%8A%D8%B1-

%D8%AE%D8%AF%D9%85%D8%

A7%D8%AA-%D8%A

٧٨. مشروع طريق التنمية فضيحة تحايل ايطالي تمز العراق.

(٢٩ نوفمبر، ٢٠٢٥). تم الاسترداد من يوتيوب:

<https://youtu.be/1HU4DxHK44o?si=r6OcZ6u6-YpzAK6m>

٧٩. مشروع ميناء الفاو الكبير. (بلا تاريخ). تم الاسترداد من

المعهد العربي للنماء المدن:

<https://araburban.org/infohub-ar/projects/?id=9223>

٨٠. مصطفى سعدون. (١٤ أكتوبر، ٢٠١٩). فالكون.. أول

مصدر كابيل بحري للإنترنت في العراق. تم الاسترداد من

شبكة الارض:

<https://earthlink.iq/blog/%D9%81%D8%A7%D9%84%D9%83%D9%88%D9%86-%D8%A3%D9%88%D9%84-%D9%85%D8%B5%D8%AF%D8%B>



<https://ar.mehrnews.com/news/1962864/%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%B4%D9%85%D8%A7%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%AC%D9%86%D9%88%D8%A8-%D8%AC%D8%B3%D8%B1-%D8%B0%D9%87%D8%A8%D9%8A-%D9%84%D8%A5%D9%8A%D8%B1%D8%A7%D9%86-%D9%81%D9%8A-%D9%82%D9%84%D8%A8-%D8%A3%D9%88>

٩٢. يتم تشكيل قرن تركيا من خلال ممرات النقل. (١٠)

ابريل، ٢٠٢٥). تم الاسترداد من وزارة النقل والبنية التحتية التركية:

<https://www.uab.gov.tr/haberler/turkiye-yuzyili-ulastirma-koridorlariyla-sekilleniyor>