



وقائع المؤتمر العلمي السنوي الثالث لكلية التربية الأساسية
في مجال العلوم الانسانية والتربوية والنفسية والموسوم:
(مؤتمر كلية التربية الأساسية في مجال العلوم الإنسانية والتربوية والنفسية)
وتحت شعار (نحو رؤية إنسانية وتربوية رائدة لبناء مجتمع معرفي متكامل)
يومي الاحد و الاثنين 14-15/6/2026

التحليل الجيوسياسي لمشروع طريق التنمية واثره على القوة الاقتصادية للعراق

م.م. زينب حسين حرز

كلية التربية الاساسية / الجامعة المستنصرية

zainab.h.harz@uomustansiriyah.edu.iq

مستخلص البحث:

هدفت الدراسة إلى كشف الواقع الجيوقتصادي للعراق من خلال تقييم دور طريق التنمية بتعزيز القوة الاقتصادية للعراق من أجل توسيع نفوذه الإقليمي عبر تحويل الجغرافية العراقية إلى عقدة اقتصادية وجيوسياسية، وتم التأكيد من خلال هذه الدراسة على أثر طريق التنمية بتقليل اعتماد العراق على إيرادات النفط وبناء نظام اقتصادي غير ريعي لاسيما ان المشروع يتضمن مشاريع زراعية وصناعية وخدمية وبنى تحتية متطورة، وتوصي الدراسة بضرورة توحيد موقف الكتل السياسية الحاكمة في العراق عبر تسوية الخلافات من أجل تبني رؤية استراتيجية موحدة لمشاريع تنمية تنهض بواقع الاقتصاد العراقي لاسيما مشروع طريق التنمية كونه يعد ركيزة اساسية وضرورة استراتيجية لاقتصاد عراقي مستدام ومكملا لمشروع طريق الحرير الصيني، وان نجاح مثل هكذا مشروع ضخم يحتاج قبول ودعم إقليمي ودولي واسع وهذا يتطلب من الدبلوماسية العراقية ان تقدمه كمشروع تجاري قاري بعيد عن المشاكل السياسية الإقليمية أولاً، وتوفير بيئة أمنية داخلية مستقرة من أجل استمرار الشركاء الاستراتيجيين (الامارات، قطر، تركيا) في دعم وتمويل المشروع ثانياً.

الكلمات المفتاحية: طريق التنمية، القناة الجافة، ميناء الفاو.

المقدمة:

يعد طريق التنمية العراقي مشروعا تجاريا استراتيجيا طموحا يستند على الموقع الجغرافي والمنافذ الحدودية للعراق مع عدة دول إقليمية، ويسعى الى تغيير وجه التجارة بين شرقي آسيا وأوروبا عبر بنية تجارية متينة وناضجة تتمثل بفتح قناة جافة تمر عبر الأراضي العراقية لتربط موانئ الخليج العربي بالموانئ الاوربية على البحر المتوسط، ويعد هذا المشروع ركيزة لاقتصاد غير نفطي ونقطة ارتباط تخدم المصالح التجارية للعراق والمنطقة.

1. مشكلة الدراسة: تمثل هذه الدراسة اجابة على التساؤل الرئيس الاتي: ما مدى مساهمة طريق التنمية في تعزيز القوة الاقتصادية للعراق كونه مشروع تجاري وجيوسياسية؟
2. فرضية الدراسة: يعد مشروع طريق التنمية اداة جيوبوليتيكية فاعلة يمكن ان يسهم في زيادة نفوذ العراق الاقليمي وتعزيز قوته الاقتصادية من خلال استثمار موقعه الجغرافي الاستراتيجي كمعبر تجاري قاري يصل بين أوروبا والخليج العربي.

3. هدف الدراسة: تسعى الدراسة الى تحقيق جملة من الاهداف أبرزها:

أ. تقييم دور طريق التنمية بتعزيز القوة الاقتصادية للعراق من منظور جغرافي سياسي.

ب. إبراز البعد الجغرافي السياسي لمشروع طريق التنمية بوصفه أداة قوة وطنية.

4. منهج الدراسة: اعتمدت الدراسة لتحقيق اهدافها وصولا للنتائج العلمية المطلوبة على:

أ. منهج تحليل القوة: يستخدم هذا المنهج لتفسير وتحليل الابعاد السياسية والاقتصادية لمشروع طريق التنمية باستخدام الخرائط والبيانات والوثائق الرسمية.

ب. المنهج الوصفي: يستخدم هذا المنهج لوصف وتحليل الامتداد الجغرافي لطريق التنمية العراقي.

ج. المنهج التاريخي: يستخدم لدراسة الأهمية الاستراتيجية لموقع العراق الجغرافي وعلاقته مع دول الجوار لاسيما الكويت وايران وفق مراحل تاريخية متتالية.

5. أهمية الدراسة: تكمن أهمية هذه الدراسة في تقديم رؤية علمية داعمة لصناع القرار العراقي في مجال التخطيط الاستراتيجي.

6. حدود الدراسة: تقسم حدود الدراسة الى نوعين:

أ. الحدود المكانية: تتمثل بجمهورية العراق مع التركيز على مسار المشروع الذي يبدأ من ميناء الفاو الكبير مروراً بإحدى عشر محافظة عراقية وصولاً الى منفذ فيشخابور الحدودي مع تركيا.

ب. الحدود الزمانية: منذ الاعلان الرسمي عن المشروع في عام 2023 حتى الوقت الحاضر.

7. هيكلية الدراسة: لغرض تحقيق هدف البحث، قسمت الدراسة إلى مبحثين تسبقهما مقدمة البحث وتنتهي الدراسة بتقديم جملة من النتائج والتوصيات وقائمة بالمصادر والمراجع.

أ. المبحث الأول: المقومات الجغرافية لطريق التنمية في العراق.

ب. المبحث الثاني: أهمية طريق التنمية بتعزيز القوة الاقتصادية للعراق.

المبحث الأول: المقومات الجغرافية لطريق التنمية العراقي.

اولا: موقع العراق الجغرافي واهميته الجيوسياسية:

يتمتع العراق بموقع جغرافي استراتيجي فريد، كونه يجمع بين مزايا الموقع وهبات الموضع وبين الجغرافيا والجيولوجيا، إذ ان امتداده بين دائرتي عرض (29.5° _ 37.5°) شمالاً يعني انه يحتل الجزء الجنوبي من المنطقة الشمالية المعتدلة وهو ما اتاح له امكانية التنوع المناخي ومن ثم التنوع الزراعي ومن ثم التنوع الاقتصادي وامكانية بلوغ حالة الاكتفاء الذاتي التي هي الوجه الآخر لحالة القوة الشاملة، وبمعنى اخر فان موقع العراق جنوب غرب اسيا في الطريق الذي يصل بين القلبيين الرئيسيين الذي حددهما هالفورد ماكندر في نظريته قلب الارض، هذا الموقع منحه فرصة مهمة في الجيوسياسية والجيوبولتيكا وحتم عليه ان يكون جسرا يربط بين الشرق والغرب، كما نتج عن موقع العراق هذا وجود موارد متنوعة للثروة لاسيما الموارد المائية والمعدنية، أما عن هبات موضعه فقد منحه خزين استراتيجي يجعله في مصاف الدول الكبرى المنتجة للنفط، وبالنسبة لخطوط الطول فانه يقع بين خطي طول (38.45° _ 48.45°) شرقا، اي انه يمتد على نحو عشر خطوط طول مما ادى الى اختلاف بسيط في الوقت بين شرقه وغربه ويكون امتداده من الشرق الى الغرب يساوي تقريبا امتداده من الشمال الى الجنوب (محمد أزهـر السماك، ص54، 2020).

بالنسبة للموقع البحري، يعد الموقع البحري للعراق من أكثر عناصر الجغرافية السياسية حساسية وتأثيرا في دوره الإقليمي رغم قصر امتداد ساحله، إذ ان حدوده البحرية لا تزيد عن (58) كم مع الخليج العربي، في حين يبلغ طول سواحله البرية (3500) كم، وبذلك فان سواحله البحرية تمثل (1.6%) من حدوده الكلية، وتعد هذه النسبة ضئيلة جدا ولولاها لعدّ العراق من الدول الحبيسة وربما عدّ شبه حبيس لقصر هذه الاطلالة وما يقلل من اهميتها ضحالة اعماق المياه عند الساحل وردائه نوع تربته مما يعرقل اقامة الموانئ الا بجهود وتكاليف كبيرة، كما يعد الساحل العراقي بعيدا عن خطوط الملاحة العالمية الرئيسية وهذا تحديا اخر لعملية ضمان التواصل البحري مع العالم الخارجي، ومن ثم فان قصر الساحل العراقي انعكس سلبا على نشاطه البحري الذي بات محدود جدا سواء من ناحية امتلاكه اسطولا بحريا تجاريا أو من ناحية ضعف حصة الفرد من الثروات البحرية (صبري فارس الهيتي، 2000، ص20).

من جانب اخر فان التقاء مصالح ثلاث دول متشاطئة في مياهها الاقليمية وهي (العراق، ايران، الكويت) كان يفترض استغلال هذا الموقع للعمل المشترك واستثماره لصالح هذه الدول، لكن بالواقع فان العلاقات العراقية الايرانية كان يشوبها التوتر بسبب الخلاف الناجم حول الحدود المائية في شط العرب ورأس الخليج العربي، أما العلاقة مع الكويت فان تخطيط الحدود المائية والبرية ظل محل صراع وتجاذب الارادات السياسية المتباينة والخلاف عليها لازال قائما، ثم جاءت احداث عام 1991م والتي ترتب عليها تخطيط الحدود من قبل مجلس الامن الدولي الذي الحق جزء كبير من الممر الملاحي العراقي الرئيس في خور عبد الله وما جاوره، والحاق صفوان والقاعدة البحرية الوحيدة في أم قصر الى الكويت كمشكلة جديدة للمشاكل القائمة اصلا منذ ولادة الدولة العراقية الحديثة وحتى اعتراف العراق بالكويت كدولة مستقلة عام 1963م، وقد بات ذلك واضحا في

التوترات السياسية والعسكرية بين العراق والكويت منذ 1991 وحتى الآن، فعلى الرغم من ان الكويت تمتلك سواحل تمتد (1200) كم وكذلك ايران التي تمتلك سواحل تمتد على عدة الاف من الكيلومترات لكن تتنافس الدولتان للاستحواذ على هذا المنفذ الساحلي الصغير وذراعيه في شط العرب وخور عبد الله مما يعكس الضعف الواضح في العمل العربي المشترك واطماع السلطة الايرانية بالسيطرة والتوسع على حساب منافذ العراق البحرية ومن ثم عزل العراق سياسيا واقتصاديا عن العالم الخارجي، وعليه يمكن القول انه وبالرغم من محدودية الامتداد فان موقع العراق البحري ذو قيمة استراتيجية عالية لكنه مقيد جغرافيا وسياسيا وبالتالي فان أي مشروع بحري أو لوجستي كميناء الفاو الكبير وطريق التنمية لا يمثل مشروعا اقتصاديا فقط بل خيارا سياديا لإعادة تموضع العراق اقليميا ودوليا (عبد الزهرة علي الجنابي، 2010، ص20).

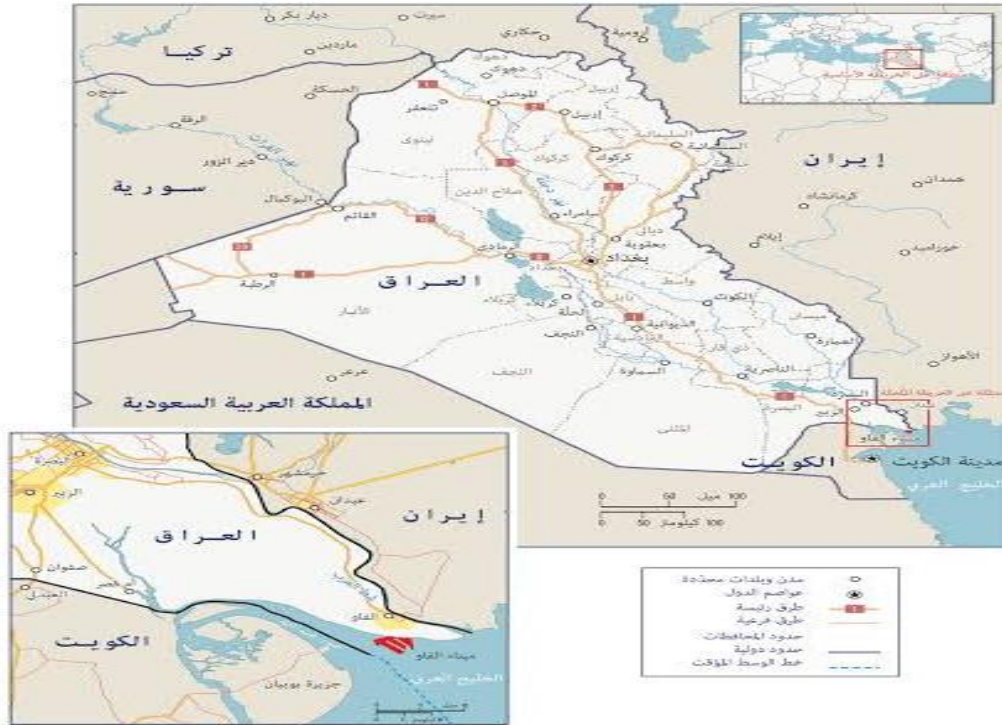
من الناحية الاستراتيجية، يتمتع موقع العراق الجغرافي بأهمية بالغة في تاريخه السياسي على مرّ العصور وحتى وقتنا الحالي، ويبدو ان عمق العراق الحضاري كان سببا في اكتساب هذا الموقع اهمية تاريخية منذ القدم، اي ان الموقع الجغرافي كان له الاثر الكبير في تقرير المراحل السياسية التي مر بها العراق كما ان مكانة العراق الحضارية على مر العصور قد اضافت اهمية بارزة لموقعه الجغرافي، إذ يمثل موقع العراق جسرا بريا يربط بين قارات العالم القديم بما تمثله هذه القارات من حضارات عريقة ومطامع سياسية وصراع نفوذ ومسالك للتجارة، وبحكم البناء الحضاري للعراق شكل في اوقات السلم مقصدا للتجارة وطريقا لقوافلها ومسرحا لحركات السكان ومحط التقاء لثقافات الشعوب المجاورة فالتقت على ارضه الثقافات والاجناس والتجارة وتمازجت وظهرت علاقات جوار سلبية وايجابية تركت اثارها على علاقات العراق وخصوصية تكوينه، لذلك فان لموقع العراق الجغرافي وثرواته الاقتصادية قدر كبير من الأهمية وابرزها مياه انهاره المتدفقة وتربته الخصبة وعمقه الحضاري، وقد اختلفت اهمية موقعه الجغرافي بحكم قوة نظامه السياسي لكنه لم يفقدها كليا بل ان صورها هي التي تغيرت، فبينما كان العراق جسرا ارضيا تمر خلاله قوافل التجارة بين قارات العالم القديم ايام الدولة العباسية حتى تم اكتشاف رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر ثم فتحت قناة السويس عام 1869م حتى فقد العراق تلك الاهمية وصارت القوافل البحرية هي الناقل الرئيس للتجارة مختصرة المسافة والزمن وكلفة النقل وبهذا فقد العراق وساطته لطرق التجارية بتحولها من البر نحو البحر، وفي العصور الحديثة وتحديدا بعد الحرب العالمية الأولى ظهر النقل الجوي واستعاد العراق بعض الأهمية لموقعه الجغرافي حيث تمر عبر سمائه معظم الرحلات الجوية التي تربط بين القارات الثلاث، وبعدها تم اكتشاف النفط لتتأكد اهمية الموقع الجغرافي للعراق في المنطقة فتعززت اهميته بإضافة البعد الاقتصادي بامتلاكه ثروات نفطية ومعندية غاية في الاهمية على مستوى الاقتصاد العالمي وتضاعفت هذه الاهمية بتطور العلوم الحربية وبروز اهمية الموقع الجيوستراتيجي للعراق وادخاله على جناح المنطقة الحيوية في قلب العالم وفق النظريات الجيوبولتيكية الحديثة (عبد الزهرة علي الجنابي، 2010، ص23-24).

ثانيا: الامتداد المكاني لطريق التنمية وخصائصه الجغرافية:

طريق التنمية العراقي هو مشروع استراتيجي وطني وإقليمي يهدف إلى تحويل العراق إلى ممر اقتصادي وتجاري دولي، يربط الخليج العربي بأوروبا عبر الأراضي العراقية، ويتكون من ممر نقل متعدد الوسائط (بري - سككي - بحري) يبدأ من ميناء الفاو الكبير جنوب العراق ويمتد شمالا عبر (11) محافظة عراقية وصولا إلى الحدود التركية ثم يتصل بشبكات النقل الأوروبية، ينظر خريطة (1)، ويهدف المشروع إلى تعزيز الدور الجيوقتصادي للعراق، وتقليل الاعتماد على موارد النفط عبر تنويع مصادر الدخل، وتسهيل حركة التجارة بين آسيا وأوروبا، وتنشيط التنمية في المحافظات العراقية، ودعم الأمن القومي العراقي عبر تعظيم أهمية الموقع الجغرافي للعراق

(رانج علاء الدين، 2024، ص2).

خريطة (1) الامتداد الجغرافي لطريق التنمية العراقي.



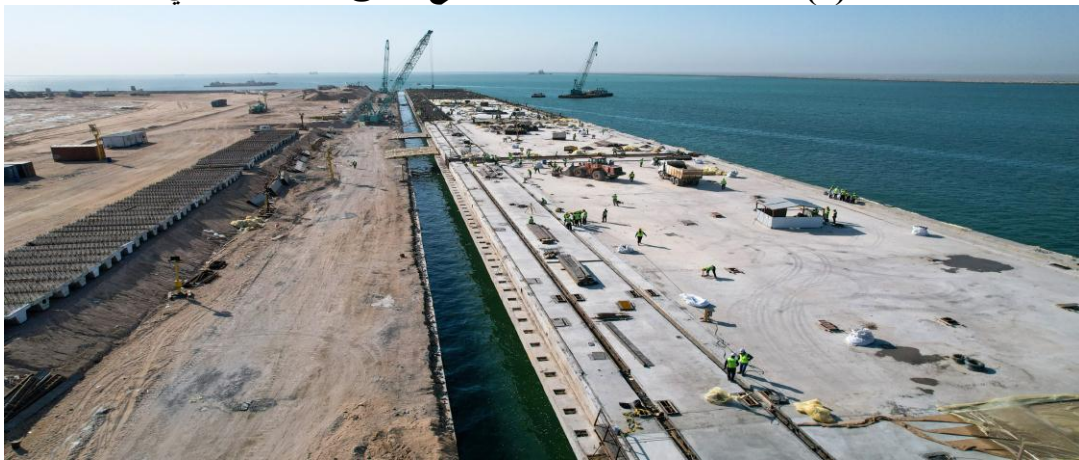
المصدر: وزارة النقل العراقية.

يعد مشروع طريق التنمية العراقي أحد مشروعات النقل الاستراتيجي بين آسيا وأوروبا، وتبرز أهميته الجيوسياسية في أنه يفتح المجال لمزيد من إدماج العراق في مشروعات إقليمية استراتيجية تعزز من استقلاله عن مجال النفوذ الإيراني، ويلقى المشروع دعماً من الصين ومن ثم فإنه يدخل السباق الجيوسياسي الدولي كونه ينافس بصورة واضحة مشروع الممر

الاقتصادي المعروف باسم "ممر الهند- الخليج- أوروبا" الذي أعلن عنه الرئيس الأمريكي جو بايدن لربط الهند والخليج بأوروبا عبر ميناء حيفا ضمن مساعي واشنطن لخلق سلاسل توريد بعيدة عن الصين (طريق التنمية).. مصالح جيوسياسية واقتصادية تجمع تركيا والعراق وقطر والامارات، 2024، ص1).

وقد تم الإعلان عن هذا المشروع الاستراتيجي من خلال المؤتمر الذي عقد في بغداد في 27/أيار/2023م، والذي ضم عدد من دول الجوار وممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الأوروبي، حيث كشفت الحكومة العراقية عن عزمها القيام بإنشاء مشروع استراتيجي يتكون من طريق سريع بطول (1190) كم وخط سكة حديد مزدوج بطول (1176) كم وبتكلفة مالية أولية تقدر بـ (17) مليار دولار وبالتعاون مع (الإمارات، قطر، تركيا)، واطلق عليه تسمية «طريق التنمية العراقي» الذي يتميز بخصائص جغرافية استراتيجية تتمحور حول استغلال موقع العراق كنقطة وصل بين الخليج العربي وأوروبا عبر شبكة من سكك الحديد وطرق برية تربط ميناء الفاو الكبير جنوب العراق بـمفصل فيشخابور مع تركيا، وقد اختير ميناء الفاو كنقطة لبء المشروع، ينظر صورة (1)، نتيجة لضيق ساحل العراق على الخليج العربي والبالغ (58) كم فقط، ولما يتمتع به من عمق يسمح لسفن الشحن الكبيرة باستخدامه، ويتوقع أن ينجز المشروع في شكله النهائي مع جميع مشاريعه بما فيها ميناء الفاو الكبير عام 2050م، ويتضمن إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توظيف الصناعة محلياً بدلاً من الاستمرار في الاستيراد من الخارج لغرض تنويع الاقتصاد من خلال إيجاد مصادر غير نفطية للموازنة واستخدام مواد بناء صديقة للبيئة وأنماط هندسية تعكس حضارة البلد وإعادة تدوير المياه بشكل يخفف من درجات حرارة البيئة المحيطة، وقد تم تصميم المشروع من قبل شركة الاستشارات الإيطالية PEG والتنفيذ سيكون من قبل شركات عراقية وصينية وإيطالية (نسرين رياض . ريام علي حسين، 2024، ص3).

صورة (1) ميناء الفاو الكبير حيث مشروع طريق التنمية العراقي.



المصدر: مجلس الشرق الاوسط للشؤون الدولية.

تشير مخططات المشروع الى ان عملية إنجازه ستمر بثلاث مراحل زمنية، فمن المتوقع انجاز المرحلة الأولى في عام 2028م في حين ان تاريخ انجاز المرحلة الثانية سيكون في عام 2038م أما المرحلة الثالثة يتوقع اكتمالها في عام 2050م، ومع اكتمال المرحلة الأولى يرى البعض بان هذا المشروع الضخم يمكن ان يغير الواقع الاقتصادي والتجاري في المنطقة بالإضافة الى تسهيله للتجارة والتنقل والسفر بين تركيا والعراق والمنطقة بأكملها، أما بالنسبة للفرص الاقتصادية التي يتوقع ان تتمخض عن ربط العراق بطرق التجارة الدولية فهي كبيرة جدا بشكل يساهم في دعم الاقتصاد المحلي وتعزيز القدرات التنموية للعراق، ومن الفوائد الأخرى التي سيعود بها مثل هكذا مشروع هو توطيد العلاقات التركية العراقية استراتيجيا بشكل يسمح للأخير بالتفاوض مع الجانب التركي لضمان حصول العراق على اتصالات مائية كافية تتناسب مع حاجة الدولة من المياه، فالمشروع لا يعني تعزيز الرابطة الاقتصادية بين العراق وتركيا فحسب وانما قد يساهم في رفع حجم الغاز والنفط العراقيين المصدرين الى تركيا لاسيما ان الصادرات العراقية قد غطت في عام 2020 حوالي (30%) من حاجة تركيا من النفط العراقي الخام، ومن ثم فان نجاح مشروع طريق التنمية بشكل عام سيشجع على المزيد من التعاون والاندماج على المستوى الاقليمي ويحفز على جذب استثمارات اجنبية واقليمية إضافية من دول جوار العراق (فيصل عبد اللطيف ياسين، 2024، ص516).

المبحث الثاني: أهمية طريق التنمية بتعزيز القوة الاقتصادية للعراق.

اولا: اثر مشروع طريق التنمية على مكانة العراق الجيوسياسية:

يسعى العراق لاستغلال موقعه الجغرافي لتعزيز مكانته الجيوسياسية اقليميا ودوليا، وتعزيز الأمن القومي العراقي من خلال تحويل الجغرافيا من عبء أمني إلى قوة استراتيجية اقتصادية عبر تنسيق أمني مع الدول الاقليمية الشريكة بالمشروع لحماية مصالحها، بمعنى اخر ربط الأمن بالتنمية وليس بالقوة أو الصراع، كما يعد المشروع أداة اقتصادية مهمة للحد من النفوذ الاحادي للقوى الاجنبية على البنية التحتية الحيوية للعراق فضلا عن البعد الاقتصادي المادي المتمثل بالاستفادة من إيرادات المشروع التي يتوقع ان تبلغ (4) مليار سنويا، مما يقلل من الاعتماد على النفط الذي يشكل (93%) من مجموع إيرادات ميزانية العراق السنوية، ويربط هذا المشروع شمال العراق مع الوسط والجنوب عبر تدشين بنية تحتية متطورة تتيح إقامة مناطق صناعية وأعمال تجارية وخدمية على طول الطريق الذي سيمر أغلبه خارج مراكز المدن مما يقلل من الكثافة السكانية في المدن ويوفر فرص عمل للشباب بالإضافة إلى الهدف الجيوسياسي الأهم المتمثل بإبعاد العراق عن مجال النفوذ الإيراني، ومن جانب اخر يمكن أن يعزز تطوير هذا المشروع التعاون في مجال الطاقة بين إيران والعراق لاسيما في تصدير الكهرباء والغاز الإيراني إلى العراق ضمن عقود طويلة الأجل، ويمكن أن تساعد هذه القدرات إيران على تعزيز دورها كمركز في شبكة الممرات الأوراسية، والاستفادة من ربط طريق التنمية بمشاريع مثل ممر الشمال والجنوب أو مبادرة الحزام والطريق الصينية لاسيما ان طريق التنمية لن يخرج عن مبادرة الحزام والطريق الصينية التي اعلنها الرئيس الصيني

في عام 2023م والتي تعد خطة طموحة تهدف الى إعادة تشكيل التجارة العالمية، فالحزام يهدف إلى ربط التجارة والإنتاج الصيني بأوروبا عبر اسيا الوسطى، اما الطريق فانه سيحسن التجارة البحرية الصينية عبر جنوب شرق اسيا والقرن الأفريقي وأوروبا (أبو الفضل الحسيني، 2025، ص3-4). في حين ترى تركيا أن مشروع طريق التنمية العراقي مكمل لسياسة "محور العبور" التي تنتهجها والتي تسعى من خلالها إلى جعل تركيا عقدة جيوققتصادية تربط آسيا وأوروبا وإفريقيا، كما انه يعد مكملًا للممر الأوسط المعروف باسم "طريق النقل الدولي عبر قزوين" الذي يعد أقصر طريق جغرافي بين غرب الصين وأوروبا يمر بالأراضي التركية بواسطة سكة حديد "باكو - تبليسي - قارص"، بينما يربط طريق التنمية العراقي تركيا بالخليج العربي وينافس بصورة واضحة مشروع الممر الاقتصادي " الهند - الخليج - أوروبا" الذي أعلن عنه الرئيس الأمريكي جو بايدن لربط الهند والخليج العربي بأوروبا عبر ميناء حيفا، والذي تحداه وزير خارجية تركيا قائلًا "إن ممرات الطاقة والنقل لا يمكن أن تكون فعالة ومستدامة في المنطقة من دون مشاركة تركيا"، أما بالنسبة **لقطر** فهي شريك استراتيجي لتركيا، وقد وعدت باستثمار (10) مليار دولار لتمويل مشاريع البنية التحتية المرتبطة بالمشروع وذلك ضمن خطط تعزيز وتنويع استثماراتها ومواردها، وقد يتيح المشروع مستقبلًا بناء خطوط لنقل النفط والغاز من الخليج العربي والعراق إلى أوروبا دون المرور بنقاط الاختناق في مضيق هيرمز وباب المندب وقناة السويس وهو ما يساهم في نقل الغاز القطري إلى أوروبا، ويلتقي مع استراتيجية الاتحاد الأوروبي في الاستغناء عن الغاز الروسي، بينما تسعى الإمارات للاستفادة من إدارة ميناء الفاو، إذ طلب منها رئيس الوزراء العراقي "شياح السوداني" الإشراف على تشغيله وهو أمر يحظى باهتمام استراتيجي لدى أبوظبي التي تستهدف توسيع نطاق تواجدها الاستراتيجي في سلسلة متصلة من الموانئ تربط الخليج العربي بالقرن الأفريقي والبحرين الأحمر والمتوسط، كما أن الاستثمار في البنى التحتية العراقية المرتبطة بالمشروع يخدم خطط الإمارات الواسعة بعيدة المدى لتنويع مصادر اقتصادها (طريق التنمية. مصالح جيوسياسية واقتصادية تجمع تركيا والعراق وقطر والامارات، 2024، ص2).

وقد أكد السيد رئيس مجلس الوزراء العراقي محمد شياح السوداني خلال افتتاح مؤتمر بغداد الدولي السابع في 22/ شباط/ 2025 على مشروع طريق التنمية كونه يمثل أحد أبرز محاور المؤتمر، فهو ليس مجرد مشروع لوجستي، بل رؤية استراتيجية تعيد تموضع العراق في قلب التجارة العالمية، عبر ربط الخليج العربي بأوروبا بشبكة حديثة من البنى التحتية والنقل مما يوفر فرصا استثمارية كبرى وانعكاسات إيجابية على الأمن والاستقرار في المنطقة، بينما تطرق رئيس إقليم كردستان نيجيرفان البارزاني إلى مشروع طريق التنمية بكونه يمثل فرصة استراتيجية لتحويل العراق إلى مركز اقتصادي حيوي يربط الخليج بأوروبا وآسيا، وأكد بان حكومة إقليم كردستان تؤمن بأن التكامل الاقتصادي بين بغداد وأربيل وبين العراق وجيرانه هو مفتاح التنمية الحقيقية وأكد دعمه الكامل لهذا المشروع الذي يعزز التعاون، ويجذب الاستثمارات، ويحقق الازدهار لجميع

العراقيين، في حين أوضح السيد محمد الحسان ممثل الأمم المتحدة في العراق أن المنظمة تتابع باهتمام بالغ التطورات في العراق، وتؤكد دعمها الكامل لجهود الحكومة العراقية في بناء دولة قوية قائمة على الديمقراطية والعدالة والتنمية المستدامة، ورغم التقدم الكبير الذي أحرزه العراق في تعزيز الاستقرار والتعافي الاقتصادي، لا تزال هناك تحديات تتطلب عملاً مشتركاً وتعاوناً إقليمياً ودولياً، لا سيما أن المنطقة تواجه تحديات متزايدة، لكن فرص النمو والتنمية تبقى قائمة ومن أبرزها مشروع طريق التنمية الذي يمكن أن يفتح آفاقاً جديدة للاستثمار والتعاون الاقتصادي وتعزيز الاستقرار الإقليمي، وأكد بان الأمم المتحدة تقف إلى جانب العراق وملتزمة بدعم جهوده في تحقيق الاستقرار والتنمية والتعاون الإقليمي والدولي، ونتطلع إلى أن يكون هذا الحوار نقطة انطلاق نحو مزيد من التفاهات والتعاون المثمر لتعزيز مكانة العراق كفاعل رئيس في المنطقة والعالم (وفاء فوزي حمزة، 2025، ص147).

ثانياً: الآثار الاقتصادية للمشروع طريق التنمية العراقي:

يعد المشروع فرصة اقتصادية تاريخية للعراق عبر تعزيز التجارة الدولية وربط الخليج بأوروبا عبر مسار لوجستي متكامل يشمل الطرق البرية، السكك الحديدية، والموانئ، واستثمار المشروع في البنية التحتية سيؤدي إلى خلق آلاف فرص العمل، وتنشيط قطاع النقل والخدمات اللوجستية، وتحفيز القطاع الخاص على الاستثمار ويمكن أن يسهم في تنويع الاقتصاد العراقي وتقليل الاعتماد على النفط كمصدر أساسي للدخل، كما يعد المشروع خطوة استراتيجية نحو بناء اقتصاد عراقي منتج ومستدام بدلاً من اقتصاد ريعي هش، أما الآثار الاقتصادية لمشروع التنمية فهي: (حيدر نعمة بخيت، 2023، ص20).

1. تعزيز مكانة العراق الجيوقتصادية من خلال إدماجه في الاقتصاد العالمي وتحويل الجغرافية العراقية إلى أداة قوة اقتصادية ومن ثم زيادة الاعتماد الدولي على استقرار العراق.
2. تعزيز تنافسية العراق كممر تجاري دولي: إذ يسهم طريق التنمية بتقليل المسافة والزمن وكلفة النقل مقارنة بالمسارات التقليدية من خلال تسريع حركة البضائع بين آسيا وأوروبا ورفع كفاءة سلاسل الإمداد.

3. تنويع مصادر الدخل القومي: إذ يسهم طريق التنمية في تقليل الاعتماد على النفط كمصدر رئيسي للإيرادات من خلال توليد مصادر إيرادات جديدة مثل رسوم العبور والخدمات اللوجستية والنقل والتخزين وبذلك يتحول اقتصاد العراق الريعي إلى اقتصاد خدمات ونقل.

4. خلق فرص عمل جديدة: حيث يوفر المشروع آلاف فرص العمل أثناء مرحلة الانشاء فضلاً عن فرص عمل دائمية في قطاع (النقل، الموانئ، السكك الحديدية، المناطق الصناعية واللوجستية) وهذا يسهم في خفض معدلات البطالة وتحسين مستوى دخل الفرد العراقي وتعزيز الاستقرار الاجتماعي والأمني.

5. تنشيط الاستثمار المحلي والأجنبي: حيث يوفر مشروع التنمية بيئة محفزة للاستثمار الأجنبي المباشر، وتعزيز دور القطاع الخاص، وإنشاء مدن صناعية ذكية ومراكز لوجستية كما يعزز ثقة المستثمرين بقدرة العراق على تنفيذ مشاريع استراتيجية على المستوى الاقليمي.

6. تنمية المحافظات الواقعة على مسار الطريق، إذ يمر المشروع بإحدى عشر محافظة عراقية مما يؤدي الى تنشيط الاقتصاد المحلي وتطوير البنية التحتية وتقليل الفجوة التنموية بين المركز والاطراف ومن ثم يحول هذه المحافظات إلى مراكز اقتصادية فاعلة.

7. تنوع مصادر الدخل من خلال تحقيق عائد مالي متوقع يتراوح بين (4-6) ترليون دينار عراقي أي ما يقارب (3-4) مليار دولار عند اكتمال المشروع وملحقاته وحسب النشاط الاقتصادي العالمي وحركة التجارة العالمية وبالتالي خلق اقتصاد أكثر مرونة واستدامة، وهذا الرقم يشكل حوالي (38-56%) من عوائد قناة السويس لعام 2022 والبالغة (8) مليار دولار.

ثالثا: التحديات التي تواجه مشروع طريق التنمية العراقي:

تعد **التحديات السياسية** الأكثر تعقيدا، إذ نجد أن الدبلوماسية العراقية واجهت تحديا جيوسياسيا مهما وهو تنظيم علاقاته الإقليمية، فقد سعى العراق إلى بناء علاقات تناسب إمكاناته الذاتية أولاً وتساهم في احتواء الآثار السلبية التي خلفها النظام البائد ثانياً، هادفاً من أجل ذلك إلى حل مشكلاته عبر إنضاج الفعل وتمثيله بالاعتماد على نشاطه الدبلوماسي، وفي هذا الإطار يحاول العراق ضمان نجاح استراتيجيات أهداف سياسته الخارجية، وهو ما يمكن الاستدلال عليه بالحفاظ على علاقات تعاون قائمة على تحقيق المصالحة الوطنية، وبما أن الانعزالية والتركيز على بناء الذات خيار مستحيل التحقيق في عالم أصبحت فيه السيادة المرنة محددا اساسيا للعلاقات الخارجية، فان هذا الانفتاح من اهم الثوابت التي ستبنى عليها علاقاته الدولية، ومن جانب اخر فان حالة عدم الوفاق السياسي بين الاحزاب الحاكمة في العراق ذات النهج والميل المختلف في اولويات التوجه العراقي مع محيطه الاقليمي، تفرض تحديات جوهرية عديدة على فاعلية الدبلوماسية العراقية وهوية سياسته الخارجية وبالتالي تعزز حالة الضعف في مسارات حركة العراق الخارجية، فهذه النزعة المغايرة ذات المواقف السياسية للتوجهات الخارجية تجسدها ذهنية تقدمية تتبنى منحى التوجه نحو دول الشرق للعمل على إدماج العراق مع محيطه الشرقي من خلال خلق روابط مؤسسية عبر عقد شراكات استراتيجية لتحقيق زيادة في الاعتماد المتبادل، بعيداً عن منطق ضرورات التوازن في علاقات العراق الخارجية، وكل هذا سوف يضاعف من اضطراب الدبلوماسية العراقية وعدم إمكانية الاستفادة من حالة التغيير التي تمر فيها منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا باعتبارها مجالاً حيوياً للمصالح العراقية، وعليه يمكن القول بان التحديات السياسية لا تقل خطورة عن التحديات الأمنية أو المالية لأن العامل السياسي هو المظلة التي تتحكم بالعوامل الأخرى فغياب الاستقرار والارادة السياسية الموحدة إلى جانب التدخلات الخارجية والفساد الاداري يجعل المشروع عرضة للتأجيل والتعطيل رغم أهميته الاستراتيجية للعراق والمنطقة فالمشروع يحتاج الى رؤية استراتيجية طويلة الأمد بينما يغلب على النظام السياسي العراقي الطابع القصير الأمد بسبب تغير الحكومات وتبدل الأولويات ومن ثم غياب الاستمرارية في دعم المشروع (فراس عباس هاشم، 2023، ص8).

أما بالنسبة للتحديات الأمنية فهي ايضا تقف عائقا أمام انجاز هذا المشروع ولهذا الجانب وجهان أحدهما داخلي يتمثل بمرور المشروع بعدة محافظات عراقية والتي يتواجد فيها جماعات مسلحة متعددة، اخطرها محافظة دهوك، وقرب الطريق من نشاط حزب العمال الكردستاني، فضلا عن سيطرة قوات البيشمركة على أمن محافظة دهوك التابعة لإقليم كردستان، إذ تشهد العلاقة بين الحكومة الاتحادية وحكومة الإقليم توترات بين الحين والآخر، كذلك يحتاج الطريق إلى توفير الأمن على طوله وفي جميع المحافظات للحد من تعرضه لخطر العمليات الإرهابية، أما على الصعيد الخارجي فالطريق مرتبط بأمن مضيق هرمز والذي تسيطر عليه الجارة إيران ويشهد المضيق بين حين وآخر تهديدات بإيقاف النشاط فيه بسبب توتر العلاقة بين الغرب وإيران لكون المضيق منفذاً حيوياً في التجارة العالمية خصوصاً تجارة النفط (قسم التخطيط والسياسات، آب 2024، ص4).

بينما تعد التحديات المالية أحد ابرز المعوقات التي تقف بوجه انجاز هذا المشروع، إذ يعتمد المشروع على توفير الأموال اللازمة لإنجازه والتي تقدر بحوالي (17) مليار دولار، ومن المعروف أن العراق لا يمتلك السيولة المالية التي تسمح بإنفاق هذا المبلغ لسببين الأول هو وجود نفقات حاكمة كثيرة في الموازنة العامة للدولة، والسبب الثاني هو عدم إمكانية سحب الأموال من رصيد العراق في البنك الفدرالي والذي تجاوز (110) مليار دولار بسبب الحصانة التي تفرضها الولايات المتحدة الأمريكية على الأموال العراقية بهدف حمايتها من الحجز، ولغاية الآن لم توضح الحكومة العراقية آليات تمويل المشروع خاصة أنها ستقف عاجزة عن تقديم ضمانات للمستثمرين بعدم سيطرة الأحزاب السياسية والجماعات المسلحة على مشروع الطريق والشركات المنفذة له، لذلك قررت الحكومة العراقية إدراج المرحلة الأولى في ميزانية الاستثمار الرسمية مما يعكس اعتمادا كبيرا على التمويل الحكومي بدلا من التمويل المختلط (العام والخاص) أو التمويل الدولي وهذا يزيد من التحديات إذا لم تكن الميزانية قادرة على تغطية الالتزامات الكبيرة للمشروع باستمرار، إذ كان يتوقع جذب تمويل من شركاء مثل (تركيا، قطر، الامارات) لكن بيئة العمل غير مشجعة والمخاوف من عدم الاستقرار السياسي والأمني الى جانب الفساد الاداري جعلت من الصعب جذب الاستثمارات الاجنبية المتوقعة وبالتالي تتحمل الدولة عبئا أكبر من التمويل مما يزيد الضغط على خزينة الدولة، وعليه يمكن ايجاز التحديات المالية التي تواجه مشروع التنمية بما يلي: ارتفاع تكلفة التنفيذ، عجز ميزانية الدولة عن تمويل المشروع، صعوبة جذب الاستثمار الاجنبي ، عدم وجود دراسات جدوى قوية، كل هذا جعل تمويل المشروع وتنفيذه بنجاح أمرا صعبا

(قسم التخطيط والسياسات، آب 2024، ص5).

وللحد من هذه التأثيرات السلبية ينبغي على العراق تعزيز الأمن في المناطق الاقتصادية الحيوية مثل موانئ البصرة والمعايير الحدودية، وإطلاق مشاريع اقتصادية مستقلة عن التوترات السياسية لضمان استمرارية التنمية وتطوير استراتيجيات تنويع الاقتصاد لتقليل الاعتماد على النفط كمصدر رئيس للدخل، وتشجيع الاستثمار المحلي عبر تقديم حوافز للمستثمرين المحليين والدوليين، وفيما يتعلق بالدبلوماسية العراقية في ظل التغيرات الأمنية الإقليمية فيجب تعزيز دور العراق في الساحة الدولية، ودوره في تعزيز الاستقرار الإقليمي عبر الدبلوماسية، ناهيك عن كيفية تجنب الضغوط الخارجية

التي قد تؤثر على السياسة الداخلية، لاسيما ان مشروع طريق التنمية كمحفز للاستقرار الأمني والاقتصادي يعد فرصة استراتيجية لتعزيز الاستقرار الأمني والاقتصادي في العراق والمنطقة، حيث يسهم في تقليل النزاعات عبر تعزيز المصالح المشتركة بين الدول، ويسهم في تحفيز التعاون الإقليمي وتقليل التوترات السياسية من خلال خلق بيئة اقتصادية متكاملة تعزز الأمن المشترك، ولضمان نجاحه على المدى الطويل يجب أن يكون المشروع مدعوما بأطر قانونية وأمنية قوية، وفي الوقت ذاته لا يمكن الاغفال عن التحديات الأمنية وتأثيرها على تنفيذ المشروع مما يستدعي تأمين طرق النقل والبنى التحتية ضد التهديدات المحتملة وضرورة تعزيز الأمن الحدودي ومكافحة الإرهاب وعمليات التهريب لضمان بيئة آمنة لتنفيذ المشروع وأهمية استخدام التقنيات الحديثة مثل أنظمة المراقبة الذكية لضمان حماية المشروع وتسهيل حركة البضائع والركاب، أما بالنسبة لدور الشراكات الدولية في نجاح المشروع، فيتطلب نجاحه استثمارات دولية طويلة الأمد من الدول الكبرى والشركات العالمية لضمان استدامته وتعزيز العلاقات الثنائية والإقليمية لضمان مشاركة جميع الدول المعنية عبر تحالفات اقتصادية وأمنية داعمة للتنفيذ وضرورة الاستفادة من الخبرات الدولية في تطوير البنية التحتية والنقل اللوجستي مع استلزام تجارب ناجحة مثل الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني وفي الوقت ذاته تمثل الموازنة بين الأمن والاقتصاد لتحقيق الاستقرار عاملا حاسما لنجاح المشروع، ويسهم الاندماج الاقتصادي بين العراق ودول الجوار في الحد من التوترات الجيوسياسية وفتح آفاق جديدة للتعاون وتحديث السياسات الأمنية والجمركية ضروري لضمان سهولة عبور البضائع وحماية طرق التجارة (وفاء فوزي حمزة، 2025، ص150).

الاستنتاجات:

1. يعد طريق التنمية العراقي نموذجا واقعيا للتنمية المستدامة، لأنه يركز على مقومات حقيقية مثل الموقع الجغرافي للعراق، الظروف الاقتصادية، والامكانات الحقيقية للدولة سواء كانت (الطبيعية، البشرية، التقنية)، ويهدف الى تحقيق نتائج عملية قابلة للتنفيذ والاستمرار مما يعزز التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للعراق بشكل مستدام لاسيما ان المشروع مصمم لينفذ على مراحل وهذا يسمح بتقييم النتائج ومعالجة المشاكل والصعوبات بشكل مستمر.
2. يعد طريق التنمية مشروع جيواقتصادي عابر للقارات وخطة استراتيجية كبيرة نحو جعل العراق ضمن عقدة سلاسل الامداد العالمية عبر انشاء خط ترانزيت دولي يمر بالأراضي العراقية ليربط موانئ الخليج وشرق اسيا بأوروبا ومن ثم يصبح للعراق دور في التحكم بحركة التجارة الدولية البرية بين اسيا وأوروبا.
3. تقليل اعتماد العراق على الدول المجاورة من خلال انشاء مشاريع تنافسية تعمل على اختصار المسافة والوقت ومن ثم تقليل تكلفة النقل خاصة ان العراق يمتلك موقعا استراتيجيا قادرا على التحول الى عقدة لوجستية دولية.
4. يعمل طريق التنمية على رفع مكانة العراق الجيوسياسية بجعله الدولة المفصل أو عقدة التقاء الطرق البرية الدولية بدلا من كونه ساحة صراع اقليمية ودولية.

التوصيات:

1. يجب ان توحيد مواقف الاحزاب السياسية العراقية عبر تسوية الخلافات وتقريب وجهات النظر من اجل تبني رؤى استراتيجية لمشاريع تنموية تنهض بواقع الاقتصاد العراقي لاسيما مشروع طريق التنمية كونه يعد ركيزة اساسية لاقتصاد عراقي مستدام.
2. نجاح المشروع لا يعتمد على الاستقطاب بل يستند على قبول ودعم إقليمي ودولي واسع وهذا يتطلب من الجهات الدبلوماسية العراقية ان تقدم الطريق كمشروع اقتصادي قاري بعيد عن الصراعات السياسية.

قائمة بالمصادر:

1. السماك. محمد أزهر، العراق 1921- 2025 خارطة طريق لميلاد عراق جديد، ط1، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، العراق، 2020.
2. الهيتي. صبري فارس، الجغرافية السياسية مع تطبيقات جيوبولتيكية استشرافيه عن الوطن العربي، ط1، دار الكتب الجديدة المتحدة، ليبيا، 2000.
3. الجنابي. عبد الزهرة علي، جغرافية العراق الإقليمية بمنظور معاصر، ط1، مؤسسة الصادق للطباعة، العراق، 2010.
4. علاء الدين. رانج، مشروع طريق التنمية في العراق: مسار نحو الازدهار أو عدم الاستقرار، مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية، موجز قضية، أكتوبر 2024.
5. أسباب، طريق التنمية. مصالح جيوسياسية واقتصادية تجمع تركيا والعراق وقطر والامارات، سياقات، العدد (182)، ابريل 2024.
6. شنشول، نسرین ریاض . حسین، ريام علي، طريق التنمية والآفاق المستقبلية للاقتصاد العراقي، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 27 آذار 2024.
7. ياسين، فيصل عبد اللطيف، مشروع طريق التنمية العراقي: مشروع الطموح ومحددات المنافسة الجيوسياسية الإقليمية والدولية، مجلة السياسة الدولية، العدد (60)، بغداد، 2024.
8. حسيني، أبو الفضل، طريق التنمية العراقي: فرصة جيوققتصادية أم تهديد جيوسياسي لإيران، مركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة، 2025.
9. بخيت، حيدر نعمة، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023.
10. هاشم، فراس عباس، مشروع طريق التنمية العراقي: رهانات دبلوماسية بأبعاد استراتيجية – جيوسياسية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023.
11. قسم التخطيط والسياسات، طريق التنمية العراقي "الافاق والتحديات"، مركز البيدر للدراسات والتخطيط، آب اغسطس 2024.
12. مجلس الشرق الاوسط للشؤون الدولية، 2024.
13. وزارة النقل العراقية.



وقائع المؤتمر العلمي السنوي الثالث لكلية التربية الأساسية
في مجال العلوم الانسانية والتربوية والنفسية والموسوم:
(مؤتمر كلية التربية الأساسية في مجال العلوم الإنسانية والتربوية والنفسية)
وتحت شعار (نحو رؤية إنسانية وتربوية رائدة لبناء مجتمع معرفي متكامل)
يومي الاحد و الاثنين 14-15/6/2026

List of Sources and References

1. Al-Samak, Muhammad Azhar, Iraq [1921-2025](#): A Roadmap for the Birth of a New Iraq, 1st ed., Ministry of Higher Education and Scientific Research, Iraq, [2020](#).
2. Al-Heety, Sabri Fares, Political Geography with Geopolitical Applications on the Arab World, 1st ed., Dar Al-Kutub Al-Jadida Al-Muttahida, Libya, [2000](#).
3. Al-Janabi, Abdul Zahra Ali, Regional Geography of Iraq: A Contemporary Perspective, 1st ed., Al-Sadiq Printing Foundation, Iraq, [2010](#).
4. Aladdin, Ranj, The Development Road Project in Iraq: A Path to Prosperity or Instability, Middle East Council on Global Affairs, Issue Brief, October [2024](#).
5. Asbab, The Development Road: Geopolitical and Economic Interests Bringing Together Turkey, Iraq, Qatar, and the UAE, Issue ([182](#)), April [2024](#).
6. Shanshol, Nasreen Riyadh, and Hussein, Riyam Ali, The Development Road and Future Prospects for the Iraqi Economy, Hammurabi Center for Strategic Research and Studies, March 27, [2024](#).
7. Yasin, Faisal Abdul Latif, The Iraqi Development Road Project: Legitimacy of Ambition and Limitations of Regional and International Geopolitical Competition, Journal of International Politics, Issue (60), Baghdad, [2024](#).
8. Hosseini, Abu Al-Fadl, The Iraqi Development Road: A Geo-Economic Opportunity or a Geopolitical Threat to Iran, Al-Manbar Center for Studies and Sustainable Development, [2025](#).
9. Bakhit, Haidar Nima, The Iraqi Development Road: Promising Development Opportunities and Major Challenges, Al-Bayan Center for Studies and Planning, [2023](#).
10. Hashem, Firas Abbas, The Iraqi Development Road Project: Diplomatic Bets with Strategic-Geopolitical Dimensions, Al-Bayan Center for Studies and Planning, [2023](#).



وقائع المؤتمر العلمي السنوي الثالث لكلية التربية الأساسية
في مجال العلوم الانسانية والتربوية والنفسية والموسوم:
(مؤتمر كلية التربية الأساسية في مجال العلوم الإنسانية والتربوية والنفسية)
وتحت شعار (نحو رؤية إنسانية وتربوية رائدة لبناء مجتمع معرفي متكامل)
يومي الاحد و الاثنين 14-15/6/2026

11. Planning and Policy Department, The Iraqi Development Road: Prospects and Challenges, Al-Bidder Center for Studies and Planning, August [2024](#).
12. Middle East Council on Global Affairs, 2024.
13. Iraqi Ministry of Transport.

Geopolitical Analysis of the Development Road Project and its impact on Iraq's Economic Power

Assistant teacher Zainab Hussein Hirz

Mustansiriyah University/College of Basic Education

Abstract:

The study aimed to reveal the geo-economic reality of Iraq by evaluating the role of the Development Road in enhancing Iraq's economic power in order to expand its regional influence through transforming Iraqi geography into an economic and geopolitical hub. The study emphasized the impact of the Development Road in reducing Iraq's dependence on oil revenues and building a non-rentier economic system, particularly since the project includes agricultural, industrial, and service projects, as well as advanced infrastructure. The study recommends the necessity of unifying the position of the ruling political blocs in Iraq by resolving their differences in order to adopt a unified strategic vision for development projects that would advance the Iraqi economy, especially the Development Road project, as it constitutes a fundamental pillar and a strategic necessity for a sustainable Iraqi economy and complements the Belt and Road Initiative. The success of such a massive project requires broad regional and international acceptance and support. This, in turn, requires Iraqi diplomacy to present it as a transcontinental commercial project, separate from regional political disputes, and to provide a stable internal security environment to ensure the continued support and financing of strategic partners such as United Arab Emirates, Qatar, and Turkey.

Keywords: Development Road, Dry Canal, Al-Faw Port.